

2014年8月29日

千葉県知事 森田健作殿

北総線の運賃値下げを実現する会  
会長 太田 誠

## 北総線運賃問題に関する抗議と申し入れ

残暑厳しい中、政務にご精励のこととお察し申し上げます。

さて、平成27年4月1日以降の北総線運賃については、去る4月17日、北総鉄道が「北総線現行値下げ運賃における通学定期の据え置きについて」と題する文書を提示し、千葉県と沿線6市側から特段の異議がなかったとして、京成電鉄および北総鉄道と自治体間での運賃協議は終了とされています。その具体的内容は下記です。

	普通運賃(切符)	通勤定期運賃	通学定期運賃
現行値下げ率	4.9%	1.1%	25%
平成27年4月1日以降	2.7%	0.6%	25%
値上げ率	2.2%	0.5%	±0

しかしながら、北総が提示した運賃は、北総線開業以来35年間もの長きにわたり、特に2期線開業後は都市鉄道で日本一と云われる高運賃を維持し継続することにほかならず、この異常な高運賃に苦しんできた沿線住民として到底認められるものではありません。

千葉県知事である貴職が、沿線住民の利益擁護の立場に立って北総運賃の大幅な値下げに努力されることを求めて以下の抗議と申し入れをします。9月15日までに真摯な回答を求めるものです。

## 1. 現行通学定期運賃の10年間固定に抗議する

北総線の現行通学定期運賃の10年間固定は、貴職が、わざわざ京成本社に出向いて花田京成電鉄会長に要請した結果、提示に至ったものです。この事実はマスメディアがいっせいに報道しましたが、県および沿線6市と京成・北総の9者で行った北総運賃に関する第2回協議の場で、三枝京成電鉄社長が「森田知事が当社を訪問され、県が53億円貸付金の猶予を元に通学定期の10年間維持を提案され、これは県沿線市の総意であると申された」と発言したことによって裏付けられました。

しかし、北総の現行通学定期は京成の3倍、他の民鉄にたいしては4倍近くもあるという超高額運賃であり、貴職がこの事実を承知しながら今後10年間の固定を要請したことは、とんでもない無理解です。

しかも、10年間固定のために、北総鉄道に対する千葉県の貸付金53億円の返済開始を5年間猶予し、さらにその間の利子も免除するとまで申し入れたとは、公金の無駄遣いによる京成への迎合にほかなりません。

北実会は、北総線の現行通学定期運賃の10年間固定とそのための支援とする公金投入を二重の暴挙として強く抗議し撤回を求めるものです

## 2. 北総鉄道にたいして自力による大幅な運賃値下げを求めるべき

北総鉄道は、4月17日の提示に先立つ4月10日、千葉県及び沿線6市にあてた文書で、平成27年度以降の運賃については、自治体による補助金の打ち切り分を値上げするが、北総が負担してきた部分については継続し、空港線開業前の運賃にたいして「全券種同率の値下げ」を行うと補助金なしでの自力値下げを表明しました。その後、値下げ率の変更を行い4月17日に提示した値下げなるものは、北総鉄道の増大する利益や財務状況からみて決して容認できるものではありません。例えば、現行の値下げ運賃を合意した平成21年度の北総鉄道の課税前利益29.6億円にたいして、25年度の課税前利益は46.5億円で17億円の増益です。この増益をそっくり運賃値下げにあてても北総は値下げ合意時点の平成21年度の利益を確保できるのですから、経営には何ら影響しません。17億円の増益分を運賃値下げにあてれば、仮に通学定期を現行の3分の1程度(京成並み)にしてなお高齢者や婦人の利用率が高い普通運賃を10%近く値下げできるのです。

また、板倉正直印西市長が指摘したとおり、北総鉄道は14期連続の黒字、毎年最高益を更新し続け平成25年度の課税前利益は実に46.5億円に達したのです。高運賃を踏み台にしたこの儲けすぎを抑えて関東地域の大手民鉄の平均利益率13%なみにすれば、それだけで20%程度の運賃値下げさえ可能です。

ところが貴職は、4月16日、貸付金の返済猶予期間20年を更に5年間延長し、その間の利子を免除するという支援を申し出て、こともあろうにこの支援と引き換えに超高額な通学定期運賃を10年間も固定するよう求めました。全く道理のない取引の持ちかけであり、県民を裏切る行為です。貴職が、北総鉄道の経営実態を直視し、北総鉄道が自力で大幅な値下げを行うよう求めることを申し入れます。

## 3. 千葉ニュータウン鉄道に支払う不合理な線路使用料の是正

北総鉄道は、千葉ニュータウン鉄道にたいして、同鉄道区間(小室～印旛日本医大)で得る「運賃収入の全額」を線路使用料として支払っています。このうちから払い戻しを受ける保守管理費等の経費は「実費」のみのため、千葉ニュータウン鉄道区間では全く利益が生じないどころか、線路使用料以外にも負担があることで、北総鉄道の千葉ニュータウン鉄道区間での収支実態は慢性「赤字」の状態です。この不合理な線路使用料方式を京成電鉄の「資本費」方式に改めれば北総鉄道にはおよそ7億円の利益が生じるのです。

千葉ニュータウン鉄道区間のあまりにも不合理な線路使用料については、かねてから沿線6市が一致して千葉県として放置することなく是正に努力するよう求めてきたところです。京成電鉄が100%実権を握る千葉ニュータウン鉄道は、紛れもない京成電鉄のダミー、ペーパーカンパニーであり、京成電鉄がこのような子会社をつくって、同じ子会社の北総鉄道に押し付けている不合理、不平等な線路使用料方式を放置すべきでないことは明白です。貴職が、ただちに是正を求めるよう申し入れるものです。

## 4. 第三セクターの理念と千葉県知事の職責

北総鉄道は自治体とUR都市機構による公金の出資が43%を占めるれっきとした第三セクターです。特に千葉県はそのうちの過半となる22.3%を占める株主です。第三セクターとは、「公共の利益を目的とする非営利団体または国や自治体と民間が合同で経営する企業体」のことであり、利益追求を第一とするのではなく、利用者の利益保護を優先する経営体でなくてはなりません。

ところが、京成電鉄は、「北総鉄道は民間企業」と称して利用者の利益を踏みつけにし、京成電鉄と北総鉄道の企業利益追求に明け暮れ私物化しています。貴職は京成電鉄のこの横暴を放置しているのです。

花田京成電鉄会長が貴職に平成 27 年度以降の北総運賃を回答した事実が示すとおり、北総鉄道の経営の実質は京成電鉄にほかなりません。その京成電鉄が、北総鉄道の今後について「関係者の支援の継続及び更なる強化」がなければ、「巨額の資金不足が懸念され、鉄道事業の存続もままならなくなるおそれがある」(印西市と白井市で構成する「北総線運賃問題対策協議会」にたいする北総鉄道名による申し入れ)などと脅迫的言辞を弄しています。千葉県や沿線自治体等の公共団体は、これまでも巨額の支援を強いられてきましたが、今後更に数百億円の負担に応じなければならない恐れさえあるということです。しかしながら、私たち沿線住民の「北実会」は、北総鉄道を親会社京成の支配から解放して正常な経営にすれば、独立した自由な経営が確保できることによって収益の面、財務の面からも大幅な運賃値下げが可能であると確信しています。

以上を見たとき、千葉県を含む自治体やUR都市機構、個人、心ある沿線事業者、営利を目的としない団体等が共同して、北総鉄道に対する京成グループの出資を肩代わりして名実ともに第三セクターとすれば、自治体のリスクを解消するとともに、京成電鉄のリスクをも回避できるものと思料します。貴職は、北総鉄道を真の第三セクターとして発展を目指す考えはないのか伺います。

以 上

写) 国土交通省鉄道局長  
北総鉄道沿線6市長  
同千葉県議会議員  
京成電鉄株式会社