

京成が「北総鉄道」乗客を食い物にする手口

北総線運賃が下がらない最大の原因に、京成電鉄が子会社の「北総鉄道」と「千葉ニュータウン鉄道」を巧妙にあやつって、利益を吸い上げている構造があります。この社会的不公正が改められるなら、大幅値下げはすぐにも実現することができるのです。

その1 「特急」停車駅間の運賃一部を北総から横取り

成田スカイアクセスが開通したら、北総鉄道の「運賃収入」が減ってしまった！



なぜ？それは京成電鉄と北総鉄道が、「アクセス特急（京成電車）」停車駅間の運賃の一定割合を京成電鉄の収入とする、そしてその額を北総鉄道に戻して「線路使用料」とする、と協定したからです。「線路を貸して、損をする」—普通の商取引ではありえない不公正な契約ができるのは京成が親会社として子会社・北総を思い通りに支配できるから。こうして京成電鉄は自らは線路使用料を払わずに、フリーパスで成田までスカイライナーを走らせているのです。

スカイライナーもタダ乗りだよ〜ん



京成高砂

北総鉄道の線路 19.8 km

小室

千葉ニュータウン鉄道の線路 12.5 km

印旛日医大

手口
その2

「小室⇄日医大」の運賃 北総鉄道の収入にならず 「千葉ニュータウン鉄道」京成電鉄の ダミー会社 通して京成電鉄へ還流

北総鉄道の営業区間は、「京成高砂⇄印旛日医大」の間。しかし北総鉄道所有の線路は「京成高砂⇄小室」までで「小室⇄印旛日医大」間は京成電鉄の完全子会社「千葉ニュータウン鉄道」の所有です。このため、北総鉄道はこの区間を同社へ多額の「線路使用料」を払って運行していますが、その内容は不明朗で、多くの疑惑が指摘されています。北総線値下げ裁判の訴状は「京成電鉄は北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道を支配し、その結果、会社間のつけ回し、利益操作が行われている。割を食うのは北総鉄道の沿線住民で、それらの過重な負担で京成電鉄は過大な収入を上げている」と断じています。こうした不公正が正されれば大きな値下げ原資になります。

同じ線路の使用料が… 北総22.4億、京成3.3億円

北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に払う毎年の「線路使用料」は、両社の契約で「北総鉄道が得る小室・印旛日医大間の運賃収入相当」とされています。だから、いくら運賃収入が増えても、北総鉄道には一円も残りません。その額は年々増えてH24年度は22億4千万円。さらに、車庫使用料も合わせると、北総鉄道から千葉ニュータウン鉄道に流れるお金は年々24億円を超えます。

一方、同じ区間をアクセス特急とスカイライナーを走らせている京成電鉄も「線路使用料」を払いますが、その額はH23年度で僅か3.3億円。電車の運行本数は京成を1とすると北総鉄道は1.5倍程度。しかし線路使用料の額は、同じ線路を使っても京成の1に対し北総は6.8倍にもなります。

こんな不公正な取り決めは抜本的に正されなくてはなりません。

毎年10億円近くが京成へ

千葉ニュータウン鉄道は京成電鉄が資本金1千万円で設立した完全子会社。平成16年、当時の都市基盤整備公団（今のUR）から「小室・印旛日医大」間の線路を買いました。線路・施設を貸す事業で従業員2人、本社は京成電鉄内。H24年度の収支を見ると、収入は線路使用料が27.5億円。支出は北総鉄道への運行委託経費14.7億円の他は減価償却5.7億円、支払利息3.3億円、税1.8億円。支払利息とは線路を買う際、京成が融資した150億円の金利で、千葉ニュータウン鉄道は親会社・京成に毎年元利9~10億円払っています。創立以来H26年までの10年間で京成に渡ったお金は融資返済が48億円余、利子が約33億円。「小室⇄日医大」間の運賃は、このようにして京成電鉄に還流しているのです。