

印西市選挙区

千葉県議会議員選挙が4月12日投票で行われます。私たち北実会は立候補予定者に、北総線運賃値下げのために、県議会議員としてどのように取り組んでいくお考えであるか聞きました。期日までに届いた文書回答をそのまま紹介します。

質問の前文

千葉県は北総鉄道株式会社の株式22%を保有する大株主であり、北総鉄道の経営に大きな発言力をもっています。そして、千葉県議会は、千葉県が北総線運賃値下げに向けた方針を確立させる権限を持っています。しかし現状は、北総線運賃値下げ問題に真剣に取り組む県議会議員が少ないために、千葉県の姿勢が市民の願いに沿ったものになっていません。貴殿が県議会議員として選ばれた後、北総線運賃値下げのために、どのように取り組んでいくお考えであるかをお聞かせください。

Q1

北総線の運賃値下げの自治体の補助金を平成27年度以降も続けるかどうかは、昨年の県政、市政の大問題でした。結果的には補助金は継続しないで通学定期の値下げは維持し、これまでの値下げ幅圧縮でまとまりました。

あなたはこの結果をどう評価しますか。また、この補助金問題に対してあなたはどうか考え、どう活動しましたか。200字以内でお答えください。

雨宮 ひろあき 氏

通学定期の値下げが維持されたことは評価できるが、25%の値下げ率を10年間固定するとの意向は承服できない。その他の普通運賃などの値下げ幅圧縮を北総鉄道が一方向的に決めることは、「関係者間で協議する」という「合意書」の規定に反し不当である。

北総線区間の運賃収入は24年度以降値下げ前の水準に回復しており、損益的にも自治体の補助金の必要はない。

私は「合意書」の運用につき市及び県に改善を求めた。

たきた 敏幸 氏

補助金延長主張の鉄道と打切り主張の二市長との間で通学定期値下げ維持を実質まとめた森田知事を評価。補助金を一方的に中止した二市は、国や県、沿線市が共同で作上げた値下げスキームを壊してしまった。印西市議会が議決した「補助金継続を求める決議」が正しいと考える。私はこの補助金スキーム作成の為、知事、歴代国土交通大臣及び鉄道局長らと協議を重ね、鉄道会社側との経済交渉を県議会の場で支える活動をしてきた。

Q2

北総鉄道は平成25年度に経常利益 46.5 億円を上げています。私たちは、その利益率を引き下げるほか、京成成田空港線から得る線路使用料、千葉ニュータウン鉄道への支払線路使用料などの是正による財源で大幅値下げができると考えています。

あなたは北総線高運賃の原因はどこにあるとお考えですか。そして運賃値下げのためにはどのような政策をお考えでしょうか。500字以内で要約してお答えください。

雨宮 ひろあき 氏

【1】北総線高運賃の原因は、①千葉ニュータウン開発の失敗、②京成電鉄の子会社支配の構造、③第三セクター経営の欠落、にあると考える。

県が鉄道事業の免許を取得しながら宅地開発公団（現 UR）に譲渡、さらに公団は県の仲介で京成に 193 億円で譲渡。その際県は 43 億円負担し、京成は実質 150 億円で買収した。そして京成が資本金 1 千万円の過小資本で設立したのが「千葉ニュータウン鉄道」（小室・日医大間の線路保有会社）である。

北総鉄道には県及び沿線 6 市が出資しており、その出資比率は 25.3%の第三セクターである。県からは役員も送り込んでいる。しかし第三セクターとして「公共性」を重視した経営が行われていない。

【2】運賃値下げのためには、①ご指摘の通り高い利益率を引き下げ運賃値下げに回すこと、②京成電鉄、北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道の 3 社で結んでいる線路使用料に関する協定は京成の親会社としての優越的地位を背景として不平等なものになっている。

これを改め、スカイライナー（北総線 1 日 165 本のうち 56 本運行）からも線路使用料を徴収するなど是正することが必要である。

たきた 敏幸 氏

どんな交渉事にも相手がある。北総鉄道株式の過半数を占めるのは民間企業の京成電鉄。北総や京成と対立は結果として何も得られない。一昨年の補助金騒動時も、北総側は千葉県と印西・白井に対し「現行の補助金スキームを五年継続でその後打ち切り」という提案を当初行っていた。私は「双方の主張が相反して運賃値上げとならぬよう全力を尽くしてほしい」と県及び二市には再三再四申し入れた。さらに対北総鉄道の交渉で「現行スキームの維持前提に補助金支出の期限や支出額をできるだけ圧縮するよう現実的な妥協点を探る」ことを訴えてきた。経済交渉に百対ゼロはない。それを二市長の一方的「補助金中止」発表が全てを壊してしまった。北総線高運賃原因の議論より、所与の条件下で更なる値下げに、どう取り組んでいくのかが問題である。以下が運賃値下げのための三つの政策の柱だ。

1. 都心直結線計画の具体化とスピード感を持った推進。
2. 国・県・沿線六市と京成・北総による新たなスキームづくり。
3. 鉄道事業者と地元の信頼関係の再生。（＝無用な対立からは何も生まれない）※北総鉄道運賃問題 www.takinowa.com に詳細掲載中