

2018年2月26日

千葉県知事 森田 健作 殿

(写 国土交通大臣)

北総線の運賃値下げを実現する会

会長 太田 誠

北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道の 線路使用料協定見直しに関する要請

貴職におかれましては益々ご清栄の段お慶び申し上げます。

私共「北総線の運賃値下げを実現する会（北実会）」は平成11年の結成以来、日本一高い北総線の運賃値下げを求めて活動している市民団体です。

北総線の異常な高運賃を、他の私鉄並みに引き下げる環境をつくるには、利用人口の増加と共に、他の収入増、支出減を図る方策が重要です。

具体的な問題として、北総鉄道が京成電鉄に使用させている京成高砂・小室間の線路使用料が事実上支払われていないこと、他方、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に支払っている小室・印旛日本医大間の線路使用料が京成電鉄の支払額と比べ、不当に高額な契約となっていることがあります。

北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に支払う「鉄道施設の使用料」は、「北総鉄道が小室・印旛日本医大駅間で収受する運賃相当額」であり、これらの使用条件を取り決めた両社間の「使用協定」の更新期が平成30年3月末日であることは、千葉県議会における丸山議員、藤代議員の質問等で明らかにされており、貴職もご承知の通りです。

この線路使用料協定の取決めは、次の点で極めて不合理、不当であります。

- ①北総鉄道は、小室・印旛日本医大間（北総線全区間の約40%の距離）を運行しながら、この区間の営業から一円の収益も得られないこと。
- ②北総鉄道は、この区間を第2種鉄道事業として営業しているが、この区間の営業収支は一円の収益も得られないどころか、毎年大幅な赤字の連続であること。
- ③北総鉄道が支払う線路使用料は、旧運輸大臣より「使用条件の設定及び変更」認可を受けた平成12年度は約17億円だったが、旅客の増加により、最近では約25億円にもなっており、利用客が増えるに従い自動的に線路使用料が多額になる仕組みであること。
- ④同じ線路区間を北総鉄道とほぼ同じ列車本数を走らせている京成電鉄の線路使用料が約3.5億円であるのに対し、北総鉄道の約25億円は余りにも不公平であること。

- ⑤「線路使用料」が何故「運賃相当額」なのかを鉄道事業者、国、県に質問しても、「都市基盤整備公団時代の協定を継承した」「適正に認可を受けている」と言うのみでその合理的理由の説明がないこと。
- ⑥北総鉄道は、線路使用料の協定は「千葉ニュータウン鉄道の累積欠損が解消していないので変更出来ない」と言うが、累積欠損が 121 億円あるから経営難であると嘆く北総鉄道が、累積欠損は 11 億円程度の千葉ニュータウン鉄道になぜ異常な便益を与えねばならないのか説明がないこと。

このように、北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道の線路使用料についての協定は、誰が見ても不合理、不当です。

県議会でこの協定の見直しを求める質問に対して、貴職は「北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道の両方で検討すべきもの」と答えましたが、千葉県は北総鉄道の第二位の大株主であり、多額の債権者であり、また県民の税金から多額の補助金を供与していることなど、正に北総鉄道の経営に大きな責任がある当事者であります。

その立場から、貴職が次のことを行われるよう申し入れます。

記

1. 北総鉄道（株）と千葉ニュータウン鉄道（株）の「鉄道施設及び車両の使用に関する協定」の更新期（平成 30 年 3 月末日）にあたり、北総鉄道（株）に対して、貴職が大株主の立場から、同協定内容の合理的な見直しをするように申し入れされたい。
2. 千葉県は北総鉄道（株）の取締役に千葉県の高級職員であった者を送り込んでおり、平成 29 年 6 月の同社株主総会においても同年 3 月に退職した千葉県職員某氏が新取締役に就任した。

ついては、同氏に対して、北総鉄道（株）の取締役会において、「鉄道施設及び車両の使用に関する協定」の見直しを提案するように要請し、その議事録を確認されたい。

以 上