

「運賃高すぎ」北総線、印西市長が値下げ要求

京成より7倍高い線路使用料が問題に

細川 幸一：日本女子大学教授

2018年03月02日



北総線の運賃値下げは実現するか (写真：ゆうじ/PIXTA)

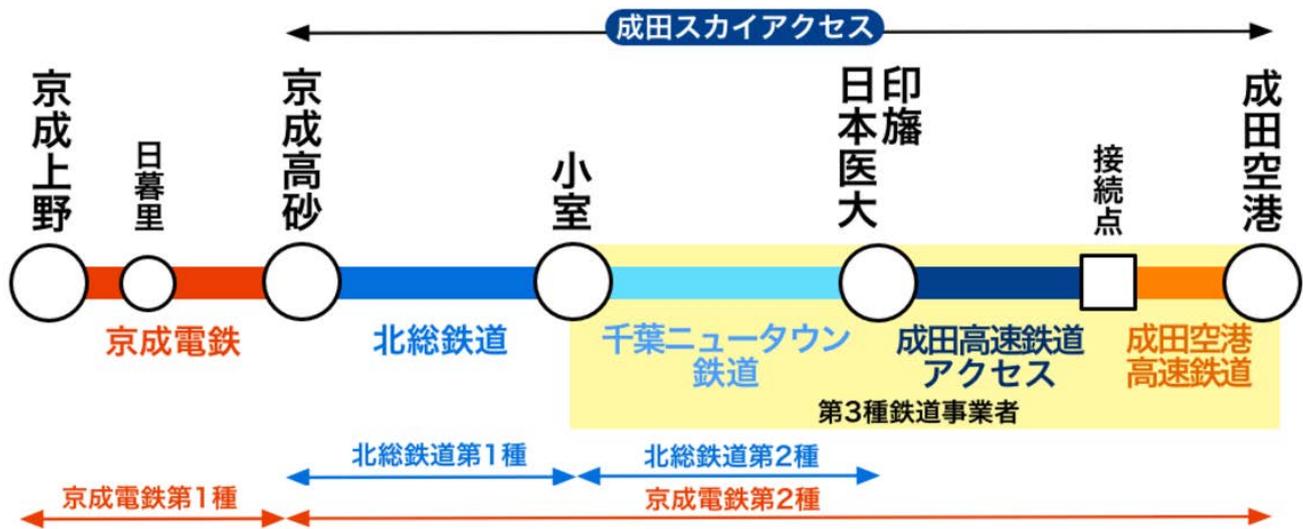
運賃が高額なことで知られる北総線は、北総鉄道が京成高砂—印旛日本医大間 32.3km を運営する線で、同社は京成電鉄が株式の 50%を保有する京成電鉄の子会社だ。京成の「スカイライナー」は京成上野を出て京成高砂までは京成本線を進むが、同駅からは北総鉄道・北総線に入り、そのあと、千葉ニュータウン鉄道、成田高速鉄道アクセス、成田空港高速鉄道の線路を通して成田空港に至る。京成高砂—成田空港間を総称して成田スカイアクセス線と呼んでいる。あまりにも北総線の運賃が高額なので、認可した国を相手に住民訴訟が2つ起こされているし、同線に頼らない交通機関として、住民が主体となって運行を開始した路線バス「生活バスちばにう」も最近、新路線運行を開始するなど話題となっている。その高額運賃ぶりと住民運動の動きについては 2017 年 9 月 7 日付東洋経済オンライン記事「[『運賃高すぎ』北総線の値下げは可能なのか](#)」に詳しいのでご覧いただくとして、先月 21 日に大きな動きが加わった。北総鉄道の運賃の高さは、多額の債務と乗客の伸び悩みが理由とされているが、同鉄道の他社との契約関係も取りざたされている。株主としての印西市（板倉正直市長）がこれに注目し、運賃値下げ要求書を出したのだ。

モノ申す株主としての印西市長

北総鉄道は株式会社だが非上場で、主な株主は京成電鉄（50%）、千葉県（22.29%）、独立行政法人都市再生機構（17.27%）等、沿線6自治体の市川市、船橋市、松戸市、鎌ヶ谷市、印西市、白井市もわずかだが株を持つ。印西市長の板倉正直氏はこれまでも株主総会で運賃値下げを求めてきたが、今回、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に対して支払う線路使用料が高額すぎるとして、それを引き下げ、その金額を原資として運賃を値下げするように北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道、京成電鉄に要求したのだ。

成田スカイアクセス線の鉄道会社の関係は複雑だ。下図にその関係を示した。

■成田スカイアクセス線と各鉄道の関係



ここでおさえておきたいのが、第一種から第三種まである鉄道事業の分類だ。その意味は下記のとおりである。

第一種鉄道事業…自社が保有する線路で旅客または貨物の運送を行う事業

第二種鉄道事業…自らが所有する線路以外の線路を使用し、鉄道による旅客または貨物の運送を行う事業

第三種鉄道事業…(1)線路を第1種事業者に譲渡する目的で敷設する事業

(2)線路を第2種事業者にもっぱら使用させる事業

北総鉄道は京成高砂—小室間（19.8km）は第一種鉄道事業者だが、小室—印旛日本医大間（12.5km）は第二種鉄道事業者として千葉ニュータウン鉄道（第三種鉄道事業者）の線路を使用して電車の運行をしている。

京成はスカイライナー等を成田空港まで運行しているが、北総鉄道などの線路も使用している。つまり、京成上野—京成高砂間は第一種鉄道事業者、京成高砂—成田空港間は第二種鉄道事業者ということになる。

千葉ニュータウン鉄道、成田高速鉄道アクセス、成田空港高速鉄道は第三種鉄道事業者で線路等の施設を持つだけの会社だ。このうち、千葉ニュータウン鉄道は京成にも北総鉄道にも線路を貸しており、線路使用料を双方から徴収している。この徴収額に印西市が異議を唱えているのだ。

線路使用料に大きな格差がある理由

下図は、第三種鉄道事業者である千葉ニュータウン鉄道が京成、北総鉄道それぞれから徴収している年間の線路使用料比較である。



「北総線の運賃値下げを実現する会」作成資料

京成が千葉ニュータウン鉄道の線路上を走らせている列車の年間総走行距離は49万km、対して北総鉄道は62万kmだ。2割ほど北総鉄道の方が多いので、その分だけ差があるのなら分かるが、現在の京成が支払う使用料は3億7535万円なのに対して、北総鉄道はそのおよそ7倍の2億52714万円だ。千葉ニュータウン鉄道は京成の100%子会社であり、親会社である京成に安く貸して、北総鉄道には不当に高く貸しているという構図だと、住民団体の「北総線の運賃値下げを実現する会」は考えている。ちなみに千葉ニュータウン鉄道は従業員ゼロ。社長の平田憲一郎氏は京成電鉄の取締役であり、北総鉄道の社長でもある。

北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道との線路使用契約は10年で、この3月に更新時期を迎える。そのため、印西市の板倉市長はこれを機に契約を見直すよう求めたのだ。

板倉市長は北総鉄道に対して以下の主張をしている。

数多くの印西市民を苦しめている貴社の北総線運賃を値下げするためには原資が必要で、貴社が千葉ニュータウン鉄道（京成電鉄の100パーセント子会社）から借りている区間（小室・印旛日本医大間）の線路使用料を適正化することが必須と考えます。この線路使用料は、10年に1度の改定時期を間もなく迎えますが、現在、貴社が支払っている線路使用料は過大であることから、北総線の運賃は、鉄道事業法が法定する「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの」（同法16条2項）になっておらず、当職は、印西市民の代表として、また、貴社の株主として、この状況を看過することができません。この線路使用料を、貴社が京成電鉄に貸している高砂・小室間の線路の線路使用料との比較のうえでバランスが取れた水準に値下げし、北総線運賃が鉄道事業法に抵触している状況を解消し、北総線運賃を大幅値下げするよう、強く要求します。

スカイライナーなど京成の電車が北総鉄道の線路を使用して走っているのに、北総鉄道は京成に対しては線路使用料を徴収する立場にあるが、この金額と、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄

道に払う金額のバランスが取れていないこともここで指摘されている。関連する契約が京成電鉄に有利になるように作られ、それが北総鉄道の運賃高の原因ともなっていると見る見方もできる。

板倉市長は要求書を北総鉄道に加え、京成、千葉ニュータウン鉄道に対しても出している。各社の回答はこれからだが、北総鉄道企画室は「線路使用料の条件は、国の審査を受けて適正に認可されたと認識している」と説明している（毎日新聞 2018 年 2 月 24 日付千葉版）。

高まる市民の不満



1 月 21 日に開催されたシンポジウムには印西市長も参加。会場は超満員（筆者撮影）

今年の 1 月 21 日には印西市内で住民団体主催の「北総線運賃を考えるシンポジウム」が開催された。60 名ほどの定員の会場に 3 倍近くの市民がかけつけ、立ち見や会場の外で聞き入る市民までおり、盛況であった。板倉市長も出席しており、市民の北総鉄道高額運賃問題への関心の高まりを実感したのだろう。北総鉄道の高額運賃問題に対して利用者の法的異議に加え、板倉市長が、「市民の代表として、また、株主として、この状況を看過することができない」と表明したことはこの問題が新たな局面を迎えたことを意味する。他の沿線自治体が静観するなか、その動きに注目が集まっている。

今回問題となっている線路使用料等の鉄道会社の民間契約について国土交通省はあまり関与してこなかったし、利用者は異議を申し立てようとしても蚊帳の外であった。たとえば、トヨタ自動車や日産自動車といった自動車メーカーが部品メーカーからいくらで部品を調達しようがそれは勝手だ。しかし、鉄道会社の場合は自然独占等を理由として公共料金規制を受けている。従って、運賃は「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの」でなければならない。それに影響する鉄道会社の契約（B to B 契約）は客観的に見て合理的なものであることが求められることは明らかだ。千葉ニュータウン鉄道と北総鉄道および京成との線路使用料の違いについて誰もが納得のいく説明が必要だし、それができないのであれば是正する必要がある。それを怠れば、利用者、株主の批判はさらに大きくなるだろう。また、株主代表訴訟という新たな訴訟を抱え込む可能性もある。