

北総鉄道の長期負債

「多額で苦しい」が口ぐせだが

借金の重さ 業界の平均

「長期有利子負債が多く、経営が厳しい」が口癖の北総鉄道。それが高運賃をおしつける口実になっていて、世間にはそれを信じこまされている感があります。

しかし、これは全くのゴマカシ。鉄道業界全体の中で見れば、北総鉄道の長期固定負債の状況は鉄道業界の平均なみで、決して飛びぬけて多いわけではありません。

それが分かるのが右の表。私たちは住宅ローンの家計への重さ、負担能力を各自の年収の何倍かで計りますよね。それと同じく、各鉄道会社の固定負債が、年間営業収入の何年分にあたるかを見てみました。

その結果は、北総鉄道は4.9年分。固定負債が10億円以上ある全国の民営鉄道会社76社中、負担の重い順からみると丁度中間。親会社の京成電鉄の3.1年分には負けませんが、民鉄大手16社の平均4.6年分と変わりません。下の記事の京浜急行電鉄は6.8年分です。「負債が多くて大変」の誇大宣伝にまどわされないようにしましょう。

運賃35%値下げを発表！

京浜急行 空港線 10月から

北総線にも乗り入れている京浜急行は、羽田空港と京急蒲田間の空港線の運賃を10月から値下げすると発表しました。国際線ターミナル駅から大鳥居駅間の現行290円が35%値下げで190円に、国内線ターミナル駅から京急蒲田駅の現行340円が26%値下げで250円になるとのこと。北総鉄道も見習ってほしいですね！

借金は年収の何年分？

全国鉄道会社ランキング

借金の重い順	鉄道会社名	固定負債	営業収益	年収の何年分
		百万円	百万円	
1	新関西国際空港	754,421	4,492	168.0
2	富士急行	40,045	1,788	22.4
3	神戸高速鉄道	47,862	2,286	20.9
4	首都圏新都市鉄道	815,768	42,011	19.4
5	北神急行電鉄	41,391	2,179	19.0
6	静岡鉄道	27,017	1,531	17.6
7	東葉高速鉄道	266,544	15,658	17.0
8	横浜高速鉄道	165,335	11,473	14.4
9	遠州鉄道	21,991	1,659	13.3
10	西大阪高速鉄道	18,202	1,507	12.1
11	奈良生駒高速鉄道	19,154	1,692	11.3
12	中之島高速鉄道	22,781	2,204	10.3
13	上飯田連絡線	15,444	1,800	8.6
14	中部国際空港連絡鉄道	11,905	1,431	8.3
15	西日本鉄道	175,706	21,555	8.2
16	南海電気鉄道	450,607	58,271	7.7
17	沖縄都市モノレール	24,418	3,332	7.3
18	成田高速鉄道アクセス	13,477	1,851	7.3
19	東京臨海高速鉄道	143,621	20,030	7.2
20	阪急電鉄	710,534	103,141	6.9
21	京浜急行電鉄	553,514	81,973	6.8
22	埼玉高速鉄道	60,129	9,438	6.4
23	能勢電鉄	21,170	3,451	6.1
24	関西高速鉄道	91,167	15,311	6.0
25	伊豆箱根鉄道	9,849	1,670	5.9
26	広島電鉄	25,318	4,511	5.6
27	京阪電気鉄道	284,282	50,871	5.6
28	高松琴平電気鉄道	14,602	2,712	5.4
29	阪神電気鉄道	179,747	34,938	5.1
30	神戸電鉄	49,119	9,774	5.0
31	関東鉄道	11,607	2,329	5.0
32	東武鉄道	775,985	159,894	4.9
33	北総鉄道	80,103	16,481	4.9
36	名古屋鉄道	412,959	89,404	4.6
37	東京急行電鉄	669,690	149,692	4.5
38	小田急電鉄	503,502	118,564	4.2
40	近畿日本鉄道	612,874	155,826	3.9
45	千葉ニュータウン鉄道	10,167	2,908	3.5
46	京王電鉄	281,034	83,776	3.4
49	京成電鉄	192,261	62,245	3.1
50	京葉臨海鉄道	5,339	1,743	3.1
51	山陽電気鉄道	40,970	13,534	3.0
63	西武鉄道	151,023	101,130	1.5
69	新京成電鉄	12,771	11,402	1.1
73	黒部峡谷鉄道	1,658	1,877	0.9
75	しなの鉄道	2,773	4,403	0.6
76	あいの風とやま鉄道	2,057	5,705	0.4

国交省「鉄道統計年報」27年度版。順位の途中の表示は省略。

北総線の運賃問題 はてな？シリーズ 32

北総線の運賃値下げを実現する会 2019.3 TEL&FAX 047-492-4537

事務局：白井市堀込 2-1-5-704

mail : mashima5704@nifty.com

北総線の運賃値下げ問題

千葉県議会 二つの立場が鮮明

千葉県は北総線の運賃問題には極めて冷淡。その背景には地元県議の働きかけが弱いことがあります。この間の動きを通して、運賃値下げ問題で県議会に二つの立場があることが鮮明になりました。

京成や北総鉄道の言い分を容認する立場からの唯一の発言者は、「県議会随一の保守派論客」と自ら公言してはばからない滝田敏幸県議（自民党・印西市）。

「北総鉄道は多額の有利子負債を抱え厳しい経営状況にあると理解している」と質問して会社に理解を示します。

その上で、「千葉県は都心直結線構想を推進せよ。事業化には相当の期間がかかるが、具体化すれば北総鉄道にも影響がある。北総鉄道の債務返済の負担もその頃に

北総線をめぐる京成電鉄、北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道の「京成グループ」の間で結ばれている不当・不合理な契約を見直して北総線の高運賃を値下げするよう主張しているのが藤代政夫県議（市民ネット・社民・無所属、鎌ヶ谷市）と丸山慎一県議（日本共産党、船橋市）。

2018年3月に更新期を迎えた北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道の線路使用料問題では、協定を見直すよう、くりかえし県につよく求めました。

鉄道会社の 言い分容認



不合理な仕 組みを正せ

は軽くなっているから、値下げに向けた交渉も可能となろう」と、運賃値下げを「都心直結線」実現とからめて質問。値下げは事実上、はるか先に追いやられています。

一方で、「北総鉄道は補助金がなければ値下げ前の運賃に戻すというのに、印西、白井両市長が補助金を中止して話し合いのスキームを破綻させた」と両市長を非難。「北総鉄道と協調できる新たな枠組みを構築すべきだ」と質問しましたが、県から「北総線沿線地域活性化協議会を設置していて、すでに関係者間での協議の場はある」と切り返されました。

滝田議員の質問に賛同して森田知事は「都心直結線が実現すれば、北総線沿線地域の利便性もますます向上し、北総鉄道の経営状況によい影響が予想される」と答えていますが、通過列車の増便で沿線住民には「通過待ち」が増えるだけ。乗客が増えても運賃収入は全て京成電鉄のものになる仕組みを変えなければ、沿線に良いことは何一つないのではないのでしょうか。

両議員は、「千葉ニュータウン鉄道所有の小室・印旛日医大間の線路の使用料として、北総鉄道が払うのが25億円、京成電鉄が払うのが4億円弱というのはおかしいと思わないか」「協定を見直し、北総鉄道の線路使用料を減らし、その分で運賃を下げるべきだ」「株主総会で印西市長が線路使用料契約の見直しを求めたが、千葉県は行政としても、また、53億円を貸し付け、55億5千万円を出資して北総鉄道の22.2%の株式を持つ大株主としても、北総鉄道に協定見直しを申し入れることが何故できないのか」などと追及しました。

しかし県の態度は、「線路使用料はそれぞれの鉄道事業者間で合意をして、それを国が認可するもので、国が認可している以上、適正と考えているわけでございます」と事業者いいなりの回答。行政の主体性や、県民の利益を守るべき立場を忘れたかのような、無責任な対応に終始しています。こんな千葉県の姿勢を変えるような県議会にしていくことが強く望まれます。