

北総運賃

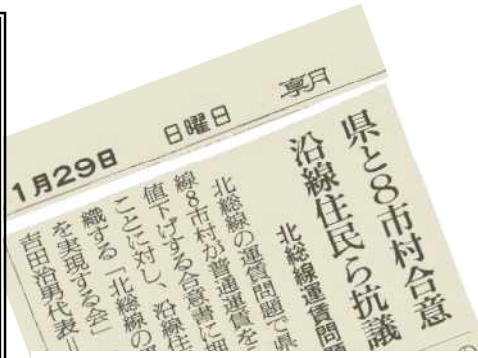
値下げ「5%弱」で幕引き？

しかも、財源は自治体負担

京成の責任ウヤムヤの「合意」は筋違い

そんなバカな

5%の合意とは 県と沿線自治体が毎年3億円を5年間で、北総鉄道が3億円を負担することで、普通運賃5%弱、通学定期割引率を現行の2市2村の水準に下げると「合意」したもの。しかし、これで決まったわけではありません。



北総線は、成田新高速の開通を前提につくられたのに、そのコストは沿線住民が「高運賃」という形で背負わされてきました。今後、ドル箱路線となる成田新高速を運営する京成グループがこのコストを応分に負担するのは当然のこと。開業後もなお、私たちが犠牲を強いられるのは理不尽なことです。また、成田空港へのアクセスとして国策で推進されている以上、国にも責任があります。しかし、今回の自治体と京成電鉄等の「北総運賃5%弱値下げ」の合

意は、沿線住民をカヤの外においた道理もなにもない無原則な妥協で、結果として、不当な高運賃は正の根本的解決にフタをしてしまうことになりません。この動きにストップをかけられるのは、「市民意見を背にした『政治』の力」です。今後は、国においては成田新高速の運賃認可(国交大臣)があり、沿線自治体議会では北総線への負担が盛りこまれた予算の採決がそれぞれにあります。その現場に、力を合わせて、沿線住民の意思を届けていきましょう！

北実会が抗議声明

要旨

北実会は、平成11年から、超高運賃の北総線の運賃の値下げに取り組んできました。

特に昨年は、成田新高速開通時が値下げの最大のチャンスと捉え、「北総線を京成本線並みの運賃に！」を合言葉に党派を超えた署名活動を幅広く展開。実に107,087名の署名をいただき、8月、当時の谷垣国交大臣に提出。「不公正な運賃にならないようにしたい。」との言葉をいただきました。

この間、単に値下げを求めるだけでなく、勉強会や学識者による講演会も開催。さまざまな資料を研究し、5%どころか、もっと大幅な値下げが可能であるとの結論を持つに至っています。

このたび、国・県主導により、沿線自治体首長が5%弱という雀の涙の値下げ案に合意しました。

しかし、こんな値下げは沿線住民の望むところではありません。

今後もなお高運賃で、北総線沿線住民だけが負担を負わせられ続けるような、今回の合意には断固抗議します。

09年11月27日

北総線の運賃値下げを実現する会
会長 吉田 治男

「透明・公正な運賃」—新政権こそ実現を！

前政権の谷垣元国交大臣は、北実会の要請に、「運賃は透明・構成なものにしない」といい、その後も国交省は「(成田新高速と北総線の)二重運賃はない」と明言してきました。「生活が第一」を掲げる新政権は、今こそこの方針を引き継いで、実現すべきです。そのために、北実会は、国・政党へ強く働きかけをおこないます。

住民の声

北総線的大幅値下げがなければ

成田新高速なんて

いらんない

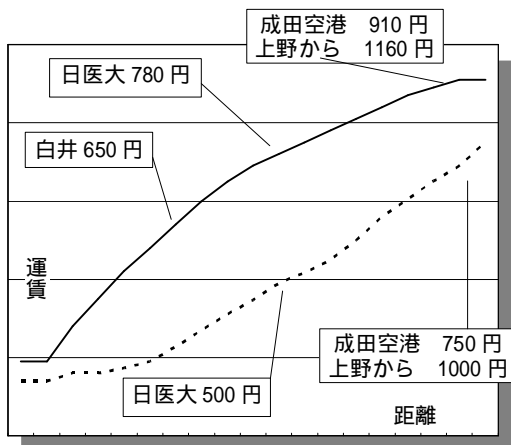


「日本を代表する空港特急」「次世代の成田空港アクセスのシンボル」…華麗な言葉が踊る成田新高速。住民には高運賃を強い、その犠牲の上に走る新線への、みんなの思いを聞いてみました。

本社は北総の車両基地建設に協力したのに、それを無視した内容だ。電車の通過を見ているだけ。メロッドは運賃値下げだけなのに。それが無いなら成田新高速なんて走らないでいい。

12月9日、今午前3時45分です。先程いきなり激しい電車の通過音が眼が覚めました。僅か40分の間に5回、西白井駅を猛スピードで通過したようです。(後日談・新型スカイライナーの130キロの試

「5%値下げ」の運賃カーブと現行の京成運賃をもとにした運賃カーブ比較



上の線は現行の北総運賃から5%下げた運賃。下の点線は、成田新高速免許申請の際に京成が出した予定運賃のそれぞれのシミュレーション(京成高砂からの額)。「二重運賃」になるとすれば、住民は不当な高運賃を強いられることを示し、成田新高速も上の運賃体系に揃えられるとすれば、京成電鉄は大きな利益を得ることを示す。また、この運賃カーブは、近距離利用者から高運賃を収受する体系であることをしめしている。

都心へ行くのにこれまでより10分以上も余計にかかるようになる。地元にとっていいことは何も無い。子どもがいらないから通学定期は関係ない。たった5%の値下げのためにずっと税金で補助するの? 西白井から新鎌ヶ谷まで一駅で300円。これが290円になったところでちっとも嬉しくない。都心から海外旅行に行く人たちのために私たちが高運賃を払い続けるの?

運転と判明。暫く夜中の騒音に悩まされると思うと新たな怒りが!。新高速では線路所有者に運賃が入らないことが許せない。京成が北総区間をゼロに近い負担で通るというのが許せない。

北総は営業利益率33%で超優良会社だ。普通は20%がいいところ。利益の元は住民から高運賃で吸い上げたものだ。

北実会の主張

こうすれば 大幅値下げは 十分に可能です

北総鉄道の収益力は、営業利益が売上げの3割以上もある高さで、利益を他社なみに下げれば運賃大幅値下げはすぐにもできるほど。しかし北総と京成電鉄は、運賃を下げると、鉄道建設にかかった借金返済に支障をきたすと、値下げに応じようとしません。

「建設費償還はすべて住民に負担させる」というこの仕組みを変えることが運賃値下げの根本です。北総線の線路を利用して走る成田新高速の開通はその大きなチャンス。私たちは、京成が成田新高速鉄道免許申請のさいに国交省に出した「事業計画」をはじめ諸資料を分析して、京成が北総に正当な線路使用料を支払えば、それを源資にして北総運賃の大幅引き下げが無理なくできること、また、京成電鉄は、それを支払っても、十分な採算のもとに成田新高速を運行できることを確信しています。

北総線はもともと空港アクセスの一端で建設された路線。大きな責任がある国も、借入金の償還を軽くする支援をすれば、更に値下げの余地も広がります。