

北総線運賃はなぜ下らない

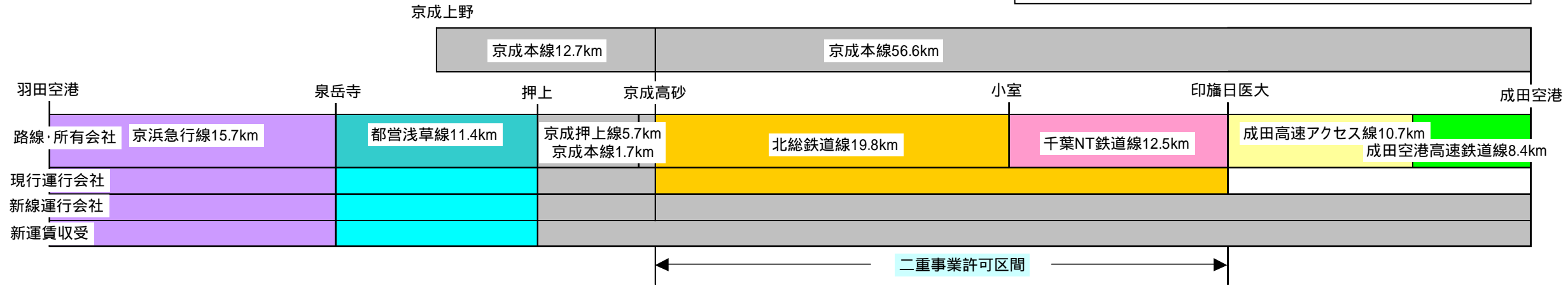
北総線の運賃値下げを実現する会(‘10/04/05改定)

その1. 成田新高速線が北総線上を運賃分配なしに、ただで走るから

成田空港(新高速)線が北総線上を走るのに、京成は「線路使用料を15億円払う」としている。しかし、京成は「空港線の一般特急が走ることで、北総の客が乗り換える。その分は線路使用料として返還する。15億円を越した分はさらに上積みする」としています。

北総線区間は北総と京成(成田空港線)に二重に運行許可が下りている。運賃は運行許可を持っている会社が収受してよいとのこと。北総区間では京成と北総の契約で京成が収受すること。そこは民々契約であり、問題ないとの国交省判断。相手が都営線や京急線では、そんなことはできないはず。

北総は京成の子会社。京成の代表取締役が3名も北総の役員である。株式もグループで51%を占める子会社です。



京成の経営が苦しい、北総の負債が大きいから、北総の値下げは無理か?

成田空港線が北線上を走るのであれば、その区間の運賃収入は北総が収受するのが一般のルール。両者の経営状態は運賃分配とは別の問題です。しかも京成は、H20年度経常利益が104億円もある優良会社なので、北総へ運賃を分配すべきではないでしょうか。

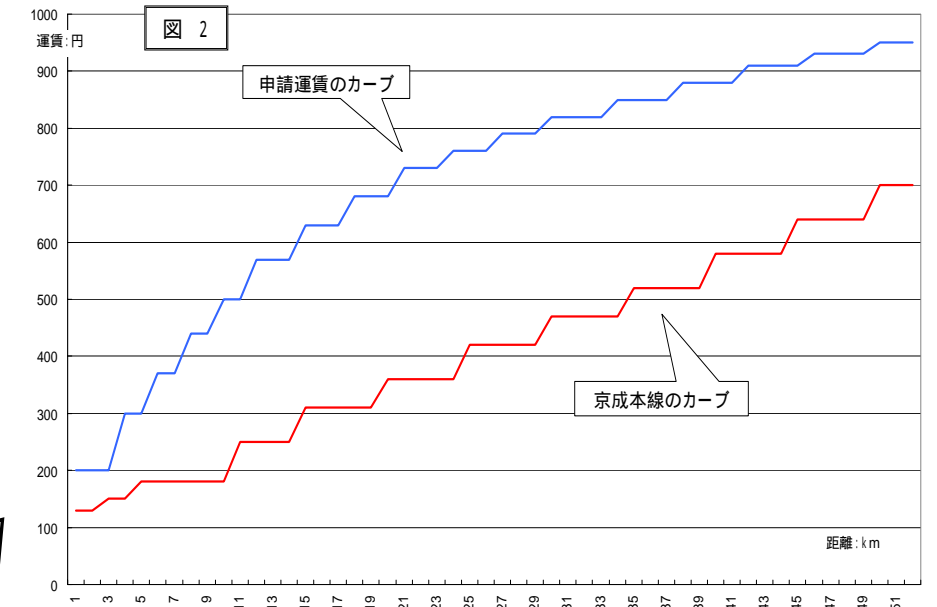
その2. 京成電鉄は「北総運賃でも成田空港線は赤字」と申請したが本当に赤字なのか?

その3. 県や沿線自治体は5%弱の値下げに合意しているが?

京成の申請では乗客数を半分くらいに少なく見積もっています。京成成田空港駅の乗降客数が今でも1日37,400人なのに、申請では「実態として17,000人」で見積もっています。

京成本線料金では空港特定加算運賃の140円を含んでいます。新線では何故かそれを適用していません。

当初計画より大幅に軽減された設備投資に対する減価償却費は当初のままで、推計50億円も過大に見せています。



5%弱の値下げ合意は、北総線の高運賃を固定化させるものです。たしかに通学定期の25%割引という内容も含んでおり、沿線自治体への「人質」的役割を果たしています。でもこの合意は自治体からの**公金投入を前提**としており、このままでは**半世紀近くも高運賃が固定化される**こととなります。京成の都合だけで北総線沿線の住民が「空港旅客の分まで運賃を負担させられる構図」が許されていいはずはありません。

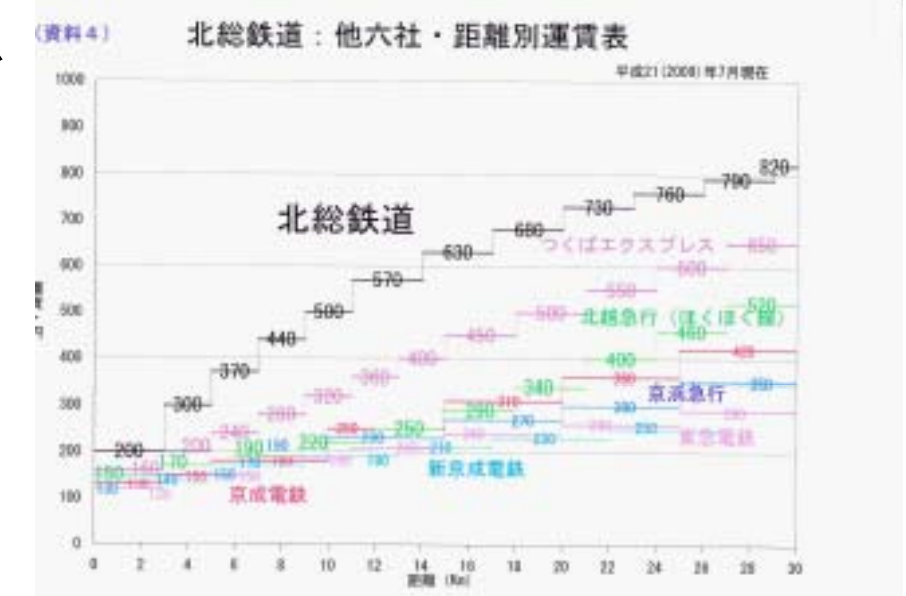
白井議会は3月29日、北総への公金助成を、予算から削除しました。京成・北総の対応が注目されます。

その4. 北総線は高いと言うがどれだけ高いの?

北総線の高運賃は日本一と言われる近距離激高の運賃体系です(右図上下)。その上、都心へ出るときには、京成線・都営線と初乗り運賃が加算されますので一層割高になります。

通学定期の場合、京成本線に比較して北総線の場合は約4倍にもなっています。又、新線の唯一の新駅、成田湯川では一駅で空港方面は500円、印旛日本医大へは440円という異常な高運賃です。

高校生や大学生を抱える家庭は、あまりの高運賃に転居する例や、就職でも「北総線じゃあね〜」と断られる例もあります。北総線の高運賃は、今や千葉ニュータウンの人口が増えない大きな原因にもなっています。



その5. 公聴会以後の変化は?

公聴会で、北総運賃のひどさや京成の横暴さを、根拠を示して公述した結果、マスコミや消費問題専門家から、大きく注目され、政治家も動き始めています。地元では認可直後の緊急集会でも200名の会場が一杯になり、住民の怒りは収まっています。10万署名での要請内容「京成本線並みの運賃」目指して運動を続けています。