

なぜ?!

「北総線の運賃は高い」——千葉ニュータウン住民ならだれでも知っている事実です。高いのは知っているけれど、他に選択肢がないから、今日も北総線で通勤・通学をしています。「しかたないさ」と思いながら……でも、ちょっと待って。「なぜこ

んなに高いのか？」ということ考えたことはおありでしょうか？「むずかしい話はちょっと…」と言わずに、今日はこの「なぜ？」と一緒に探ってみましょう。

北総線の高運賃

* 北総線の生い立ち

北総鉄道(株)(以後、「北総」とします)が千葉ニュータウンの開発に伴って、北初富～小室間で開業したのは昭和54年。当時、初乗り運賃は130円でした。京成電鉄・県・地元自治体などが出資する、いわゆる第3セクターの株式会社です。

遅々として進まない開発に経営状態は厳しく、その後、住都公団(都市機構)が小室～千葉ニュータウン中央間を敷設、昭和59年に開業しました。このときから北総は、「北総・公団線」と呼ばれるようになります。

北総線が高いのは、「北総線と公団線の運賃体系が別々で、それぞれ初乗り料金をとられるから」と言われたりしていますが、実は料金体系は一緒です。北総は、小室～印旛日医大間の線路使用料を支払うことで、公団所有(現在は千葉ニュータウン鉄道所有)の線路の上を運行させてもらっています。

使用料の額は「運賃収入相当分」です。全体の運賃収入から、この区間の利用者数と距離とをもとに額をはじき出します。ちなみに平成15年度の使用料は約19億円でした。

* たか～い線路とひきかえに都心直通

新鎌ヶ谷～高砂間12.7kmが開業し、ようやく都心に直通したのが平成3年。日本鉄道建設公団がつくった鉄道施設を1,141億で譲渡されました。1,141億……あまりにも数字が大きすぎて漠然としてしまっていますが、距離で割り返すと、線路1メートルあたり約1,000万円という金額。1年間の金利は60～70億円にもものぼりました。

運賃収入は着実に伸びてはいましたが、それにしても莫大な金利負担を、平成10年ころまで北総は強いられました。いいえ、沿線住民が「高い運賃」として支払わされ続けていたわけです。値上げを繰り返して「日本一」運賃を高くしてもなお、金利がかさんで累積債務は増えるばかりでした。

ご存じのとおり、その後金利は下がりつづけ、12年度に北総は黒字決算になりました。14年度の金利負担は27億7,000万まで下がり、今年度からは推定10億弱の法人税を課せられるまで経営内容は改善しています(正直言って、税金を払うのは運賃を引き下げてからにしてほしい……)。

しかし、「金利は変動すること」「累積債務があること」を理由に、高運賃は不動のままです。莫大な債務がなくならないうちは、利用者の訴えは届かないのでしょうか(北総が債務を負ったのは利用者のせいではないのに)。



北総線の運賃値下げを実現する会

国・県・北総鉄道に情報公開を求め、運賃値下げの要望活動をしています。当会に寄せられた皆さんの声を関係機関に伝え、「運賃は高い」ことをようやく認めさせました。ご賛同いただける方はぜひ一緒に活動してください。

連絡先：吉田治男 白井市堀込 2-3-11-304 TEL 047-491-1343

<http://hokujitukai.id.infoseek.co.jp/> アクセスをお待ちしています！

資金カンパもお願いします！ 郵便振替加入者番号 00140-5-159504

*たとえば、多摩ニュータウンでは…

一般的な鉄道延伸は、沿線の開発を同時に行い、そこからの利益で鉄道建設費をまかなうというやり方をします。ニュータウン開発の場合はそれができないので、沿線開発である利益に見合う負担金が、開発者から鉄道会社に支払われる仕組みになっています。

多摩ニュータウンを走る小田急多摩線や京王相

模原線は、開発者である東京都、住都公団から建設費の半分以上を負担してもらっています。多摩線は10.6kmを262億円で、相模原線は18.7kmを286億円で譲渡されています。だから、小田急や京王は安い運賃を維持できたのです。改めて、北総の1,141億円の巨額ぶりと、「なぜ？」の疑問がわき上がります。

*「使用料」しだいで運賃は下げられるのでは…？

7月1日、都市公団は独法化に伴って、小室～印旛日医大間の鉄道施設を、千葉ニュータウン鉄道(株)(京成のペーパーカンパニー)に譲渡しました。譲渡価格は193億。うち43億を県が負担しました。そもそもこの区間は、公団が450億を投入して建設しました。きわめて格安で譲渡されたことになり

ます。これまでは北総から公団へ「線路使用料」が支払われてきました。でも、これからは、同じ京成グループの子会社間で同じことをやることになります。何をかくそう北総も京成の連結子会社です。

同じポケットの中でお金を動かしているだけ？と

いう感じもします。グループ内で資金を動かすだけなら、運賃値下げの原資として沿線住民に還元できないものではないのでしょうか。

通学定期代は、他の私鉄各線の4倍という異常な高さです(下表)。通学定期を今の半額にするために必要な財源は年間4億5,000万円。使用料は冒頭にも書いたとおり、年間19億円です。

県民の税金から43億も補助した千葉県は、その引き換えとして、運賃値下げの交渉ぐらいしてもよさそうですが、「住民の福祉向上」はまったく念頭になかったようです。県議会も予算化に気がつかなかったのか、何の質疑もされずに素通りでした。

通学定期代の比較

鉄道会社	区間	距離	運賃	1ヶ月の通学定期代
北総鉄道	千葉NT中央～高砂	23.8km	760円	18,300円
京成電鉄	八千代台～京成高砂	23.9km	350円	4,660円
東武鉄道	浅草～越谷	24.4km	350円	4,350円
新京成電鉄	前原～松戸	23.9km	250円	4,940円
小田急電鉄	柿生～新宿	23.4km	300円	4,560円

不満爆発!! 債務超過なのに……… 役員には退職慰労金???

6月30日開催の北総の株主総会では、役員退職者3名への慰労金の贈呈が提案され、すんなり承認されました。当会では、県に事前に総会での発言をお願いしましたが、県をはじめ他の株主たち(京成、都市公団、地元自治体)からの反対はもちろんなく、質問もない状態でした。

「債務超過だから運賃値下げなんてとんでもない」という姿勢をくずさない会社が、役員には「きちんと」慰労金を支払えるなんて……。役員たちは、県、京成、公団などからの、いわゆる「天下り」で、2年から3年で退職して、次は監査役に就任し、さらにもう一回退職金がもらえるという仕組みのようです。赤字決算が続くと慰労金を否決されるケースが増えてきており、JR西日本では、(健全経営ですが)平成14年度に役員退職慰労金を廃止しました。

異常に高い通学定期代を沿線住民に支払わせていて、そんなゆとりがどこにあるのでしょうか？ 15年度のバランスシートによると、役員退職慰労金引当金は2,077万円です。悪しき慣習に怒りましょう。

今回は、「成田新高速で運賃は安くなる？」です。印西市、白井市が来年度予算で計画する通学定期代の補助についてもお伝えします。