

# 北総線の運賃値下げ、一体いくらが適切なのか

## 財源確保に、国や県のイニシアティブを期待

細川 幸一：日本女子大学教授 著者フォロー

2021/11/02 6:30

A



北総 7260 形電車 (写真: Yuji Shibasaki / PIXTA)

北総鉄道（京成グループ）は今年 6 月 23 日に 2020 年度の決算報告の概要を発表し、2022 年には累積損失を解消できる見込みとなったことから、運賃値下げの可能性の検討に着手することを表明

した。同年度決算では、コロナ禍で減収減益となるも、営業収益 134 億円、当期純利益は 12 億円を確保している。ピーク時の 1999 年度に 447 億円だった累積損失は 31 億 5200 万円まで圧縮した。北総の合理化努力もあるだろうが、長年、高額運賃を利用者が払い続けてきた結果だ。

### 北総線高額運賃で就業差別も

「財布落としても定期落とすな北総線」という言葉で知られる高額運賃の北総線。この言葉通り、通勤定期 6 カ月運賃を見ると、千葉ニュータウン中央駅から京成電鉄線に変わる京成高砂駅までが 17 万 9120 円

（23.8km、普通運賃 780 円）、日本橋駅までだと京成、都営地下鉄を乗り継ぐこととなり、25 万 3320 円（36.0km、普通運賃 1150 円）だ。

通勤については、通常、会社員は通勤手当が支給されるから生活に影響はないという意見もある。しかし、高額な手当負担を嫌う企業が北総線の沿線住民の採用を拒んだり、支払額を制限したり、通勤経路の変更を求めるといった事態も指摘されている。

「北総線の運賃値下げを実現する会」（北実会）等の市民運動が北総線の高額運賃を指摘してきた。それに対して、他にも同様に高額運賃の鉄道はある、高額運賃を承知で移住して文句を言うのはおかしいという反論も聞かれてきた。

たしかに、田舎暮らしを好み不便な場所に移住して運賃が高いと批判するのはおかしい。しかし、千葉ニュータウン（千葉 NT）は千葉県及び独立行政法人都市再生機構（UR）（過去に組織改編）による「新住宅市街地開発事業」によって開発されてきた。『東京都心や成田国際空港との近接性を活かしながら、「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など、各種機能の複合した総合的な都市』（千葉県）なのだ。そうした施策によって移住した住民が高額運賃に苦しんでいる。

また、高額運賃を承知で移住したという指摘も、初期からの住民には当てはまらない。北総線は第 1 期線として千葉 NT 内の交通路整備が優先され、千葉 NT と東京都心を結ぶことを目指して 1983 年に第 2 期線の建設が行われた。これ以降、下表のように値上げが度々行われ、今日の高額運賃となった。

■北総線運賃値上げの軌跡

年	北総線整備	運賃値上げ
1981	第 2 期区間工事施工認可申請	(<3 km) 110円→120円
1983		(<3 km) 120円→130円
1984	小室-千葉ニュータウン中央間開業	
1985		9.4%
1987		4.2%
1990		7.4%
1991	第 2 期区間竣工営業運転開始	6.8%
1995	千葉ニュータウン中央-印西牧の原開通	11.0%
1997		(消費税改訂分)
1998		10.1%

(出所) 北実会

TOYOKEIZAI ONLINE

さらに、千葉県、UR の計画に誤算が生じた。千葉 NT（1966 年事業開始）は、当初の計画では 2912ha を開発して計画人口 34 万人を見込んでいたが、1970 年代のオイルショックや 1990 年代のバブル崩壊などで縮小を余儀なくされた。実際の人口は約 9 万人にとどまっている。この失敗については、オイルショックやバブル

崩壊などの社会的な要因が多いが、同時期に多摩 NT（1965 年）、港北 NT（1965 年）などが事業を開始している。千葉 NT の失敗は社会情勢だけが要因とは言えず、千葉県、UR の責任は大きい。高額運賃である最大の理由は多額の債務にある。資本金 249 億円の北総鉄道（旧・北総開発鉄道）は 2 期区間の施工により、鉄道・運輸機構に対して 1141 億円という債務を負った。この巨額債務の元利返済を続けてきた。鉄道会社への公的支援としては、出資のほか、無利子や低利融資なども行われているが、公的資金が多く入る千葉県内を通るつくばエクスプレスと比べて、北総への公的支援は不十分であった。

## 気になる値下げ幅

気になるのは値下げ幅だ。以下の 3 要素に分けて原資を考える

## 1. 累積損失解消に伴う財源

北総鉄道の値下げ検討の表明はこの点による。2020年度北総鉄道の決算では、経常利益 18 億円、純利益 12 億円を計上している。

このことから 12 億円程度を値下げの財源にするのではとの予想がある。北総はメディアに対して「通学定期の大幅値下げなどにより、沿線内への居住促進にもつなげていきたい」とコメントしている。通学定期は会社員には手当が出る通勤定期と違って、子育て労働者世帯の家計を直撃する問題であり、過去にも京成本線の 3 倍以上という高額のため、沿線自治体等の財政支援で値下げしてきた経緯がある。したがって、通学定期の大幅値下げを目玉にすることがうかがえる。仮に 50%ほど値下げしてもその原資は 4 億円で済み、残り 8 億円を普通運賃や通勤定期券値下げ原資とするとその値下げ幅は 10%ほどにしかならないとみられる。

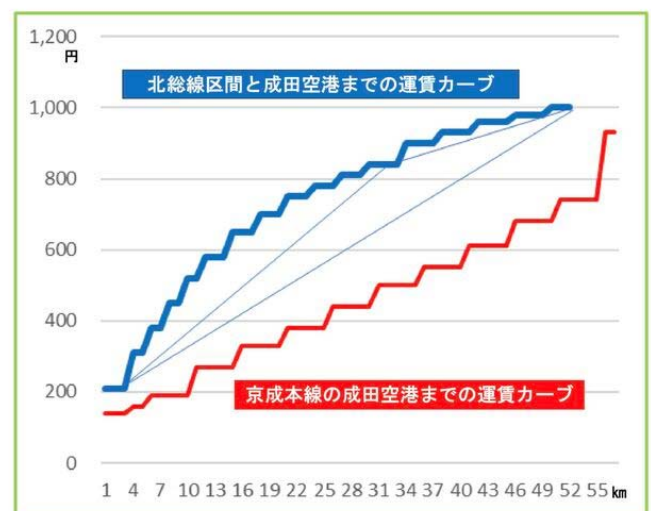
2020 年度の北総決算では、コロナ禍で旅客運輸収入が 95 億円と対前年度（127 億円）比 32 億円減（25%減）となっており、経常利益 18 億円、純利益 12 億円を計上しているが、このことは通常年度で考えた場合、運賃を 25%引き下げたと同じ意味を持つ。つまり、「2020 年度決算では、今の利益を確保しつつ 25%の値下げができることを証明している」と北実会は言う。

## 2. メタボ運賃の解消

京成高砂から北総線を通り成田空港を結ぶ成田スカイアクセス線の運賃の特徴は、下図のように極端な近高・遠安のカーブを描いており、途中の腹部、が異様に大きくせり出しているため、「メタボ運賃」と呼ばれる遠距離逓減運賃である。また、北総線区間はかなり運賃上昇が大きく、同区間が終わる印旛日本医大から成田空港まではかなり緩やかな上昇になっている。親会社の京成本線はほぼ距離比例運賃を採用している（京成成田—成田空港間は加算運賃あり）。

北総線（成田スカイアクセス線）と京成本線の運賃カーブ  
（北実会作成）

「住民の犠牲の上に成田空港へ安く乗客を運んでいる」とし、北実会はこの運賃体系が鉄道事業法で禁止する差別的運賃だと主張してきた。



住民による値下げ訴訟でもこの主張がされたが、裁判所は「メタボ運賃」とされる北総の遠距離逓減運賃について、すべての旅客に同様に適用されるから鉄道事業法で定める「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするもの」に該当しないとして退けた。ここで問題になるのは、「特定の旅客」の解釈だろう。住民でも旅行客でもこの運賃が適用されるのは当たり前だ。問題は実態として沿線住民は毎日のように高額運賃を強いられているということだ。多少なりとも是正する勇断に期待したい。

## 京成と北総の線路使用料は 6 倍もの開き

### 3.京成等との契約の是正

成田スカイアクセス線の鉄道会社の関係は複雑だ。ここでは紙面の都合があるのでその関係は 2018 年 3 月 2 日付記事（[「運賃高すぎ」北総線、印西市長が値下げ要求](#)）をご覧ください。

京成高砂—小室間で京成と北総線が線路を共用しており、設備の保有者は北総で、京成は北総に線路使用料を支払っている。小室—印旛日本医大間は京成の 100%子会社である千葉ニュータウン鉄道（以下、CNR）が所有しており、北総と京成は同区間の線路使用料を CNR に支払っている。

京成が北総鉄道に支払っている京成高砂—小室間の線路使用料の金額と、CNR が所有する小室—印旛日本医大間の京成と北総の線路使用料の差が問題になってきた。ここでは後者の CNR の線路使用料の差をみると、年間走行距離差は約 1.3 倍なのに、その線路使用料はおおよそ約 6 倍もの差があるのだ（2019 年度）。

CNR 区間線路使用料・・・走行距離は約 1.3 倍だが、使用料は約 6 倍の差  
京成 4 億 2866 万円（走行距離 49 万 km）  
北総 24 億 7986 万円（走行距離 62 万 km）

ただ、CNR は同社区間の「旅客運送費用分」を北総に払っていると言っている。このことから北総は、自社の負担はすべて回避されており、合理的だと主張している。つまり、CNR 区間を走らせている北総にはリスクも利益も生じないということを言っている。

しかし、北総はこの高額な線路使用料が原因で同区間では赤字を出していることが、値下げ二次訴訟で明らかになっている。「旅客運送費用分」の中身が明らかでなく、問題視されている。

北総が CNR に支払う線路使用料は北総が CNR 区間であげる運賃収入相当額という契約となっている。これは北総がいくら収入を上げてても 1 円も利



益が上がらないという意味だ。また、この契約を CNR の累積欠損の解消まで見直さない協定（1988 年）があり、北総は条件変更を拒んでいる。

1988 年当時は北総の経営破綻リスクを回避するという意味で、この条件は合理的と判断したのかもしれないが、それから 40 年以上が経ち、24 億円あまりの収入がある現在、そのすべてを CNR に支払うという契約内容は合理的であろうか。通常であれば企業の経営陣は自社に有利な契約を目指し職務を果たすのが当然だ。しかし、北総の社長は京成の取締役であり CNR の社長であるという関係が長く続いてきた。

さらに、2004 年に小泉改革で UR が鉄道事業を廃止したときに、京成が UR から鉄道事業を 150 億円（時価評価額 193 億円。千葉県が 43 億円負担）で取得したが、北実会は、京成がその受け皿として CNR を設立した際の資金調達を問題視する。CNR の資本をわずか 1000 万円という過小にして京成から 150 億円の借金をさせ、利率 2% という高い利息を取っていることが、CNR の赤字が解消されていない要因だと批判する。2019 年度の決算では、借入金残高は約 92 億円、支払利息約 2 億 3 千万円になっているという。

仮に北総が CNR に支払う線路使用料を半額にできれば 12 億円ほどの値下げ原資となるが、京成が支配する現在のスキームのなかでその是正は困難が予想される。だが、最近注目すべき動きがあった。北総鉄道の室谷正裕社長は従来、京成の取締役であり、CNR の社長でもあったのだが、今年 6 月の株主総会で京成の取締役を解かれ、CNR の社長職も解かれている。これが値下げ検討の本気度を示すものなのか注目だ。

筆者はかつて内閣府消費者委員会委員を務め、公共料金問題について国土交通大臣等に建議を出した。その際、国交省鉄道局の担当者と議論していて感じたのは、「民間の事業だから、国は基本的に口をはさめない」という態度だ。著しく不当でない限り事業者の自由裁量という立場で認可を与える。一方、鉄道事業者は国から認可されたことをもって正当性を主張し、核心の情報は開示しない。そこで消費者が司法の場で不当性を訴えても、裁判所もまた原告適格なしとして門前払いしたり、行政は正しいものとの前提で判決を下す。結果、消費者は蚊帳の外だ。

そこで政治による解決が期待されるが、業界に組織票を頼る保守政党ははじめから頼りにならず、生活者本位を標榜する野党は聞こえのよいことを唱えるが、労組を組織票としている場合、日本の労組の多くが企業内労組

であることから、労働者の利益 = 企業の利益となり、結局頼りにならない。

## キーパーソンは齊藤国交大臣と熊谷千葉県知事

岸田政権で齊藤鉄夫衆議院議員（公明党）が国交大臣となった。齊藤議員は自称「鉄道マニア」であり、北総問題に関心を持ち、過去にたびたび衆議院の委員会で政府に高額運賃解消を求めてきた。イニシアティブを期待したい。



「鉄道最前線」の記事はツイッターでも配信中！最新情報から最近の話題に関連した記事まで紹介します。[フォローはこちらから](#)

今年3月の千葉県知事選で千葉市長であった熊谷俊人氏が知事に当選した。熊谷氏は選挙期間中から関心を示し、知事就任後も、北総沿線で重要な課題は北総線高運賃問題とし、改善に向けた努力をしなければならないと述べている。今まで、わずかだが北総の株を持つ印西市の板倉正直市長が株主として北総に線路使用料などの問題点を質してきた。しかし、私企業間のプライベートな契約内容であるという理由で肝心の部分は情報が開示されていない。

千葉県は北総の株式22.28%を持つ大株主だ。県民の利益を代表する千葉県熊谷知事は北総の契約情報を明らかにし、利益を確保することを北総に求め、沿線住民の高額運賃負担を解消すべきだ。熊谷知事の市民政治家としての意思と力量が問われている。