

2022年2月 10 日

千葉県知事 熊谷俊人様

北総線の運賃値下げを実現する会 会長 太田 誠

### 北総鉄道運賃問題での面談のお願い

貴職におかれましては、コロナ禍をはじめ、様々な課題が山積し、お忙しいことと拝察いたします。日頃より、私ども千葉県民のためにご尽力賜り誠にありがとうございます。

さて、私ども「北総線の運賃値下げを実現する会」は、結成以来 22 年間、北総線沿線市民や自治会の皆さんに支えられながら、北総線の運賃値下げ運動を続けてきています。

貴職とは、知事選の前に印西市での宮川伸衆議院議員の国政報告会でお目にかかっていますので、ご記憶にあるかと思えます。

高運賃値下げの運動が、なかなか目に見える成果を上げられない中で、北総鉄道株式会社(以下「北総鉄道」と略す)は今年の株主総会で「累積債務解消の見通しが付いたので値下げの可能性を検討」と表明しました。

かねてから北総線の高運賃問題に前向きに取り組もうとくださっている熊谷知事が第3セクターである北総鉄道の大株主として「値下げの可能性検討に着手」との回答を引き出す上で、お力添えをいただいたものと推察し感謝申し上げます。

公共交通機関であり、第3セクターでもある北総鉄道の運賃をどのレベルに設定するのかは、永年運賃値下げ運動に携わってまいりました当会としても、極めて関心のあるところです。

北総鉄道の発表によりますと、値下げのレベルは「通学定期を従来の三分の一に大きく引き下げ京成本線並に値下げし、普通運賃は近距離が割高な現行の運賃を是正し、全体として京成本線との距離当り運賃を2倍強から2倍程度に若干下げる」というものです。しかしそれでは沿線住民が期待している京成本線並の大幅値下げとは大きく乖離していると言わざるを得ません。

北総鉄道 2020 年度決算では、新型コロナによる出控えのため、旅客運輸収入が 94.7 億円で前年度比 32 億円の減収でした。それでも純利益が 12 億円となり、同業他社が軒並み大きな赤字を計上する中、会社経営上全く問題のない決算でした。つまり 25%乗客収入が減っても(=25%運賃値下げしても)利益を出せる収入を得られると言えます。

大幅値下げと言われる通学定期が旅客運輸収入に占める割合は5%前後です。通常年(例えば2019年度)の旅客運輸収入は126.8億円でした。その5%は6.3億円程です。つまり京成本線の3倍もの通学定期を三分の一に値下げしたとしても、その負担は4億円余で済みます。

通学定期大幅値下げは当然としても、沿線住民の京成本線並の運賃をという要望からすれば、普通運賃を京成の2倍強から2倍に是正という今回の提案が、到底それだけで済まされるものではないと考えております。

累積債務の解消は「永年住民が高運賃に耐えてきた」からであり、会社として何らかの手を打ってきたわけではありません。しかし今年度の決算が示したものは、先に述べました通り、25%の値下げをしたとしても十分やっていけます。通学定期を三分の一にしても4億円もあれば間に合うことを考えれば、今後の少子高齢化社会においては、通学定期だけの大幅値下げだけでなく、高齢者の移動の自由が可能となる普通運賃の大幅見直しこそぜひ求めたいと考えます。

当会では、次の不公正を正せば京成本線並みの運賃を実現できると考えています。

- ① 成田スカイアクセス線を運行する京成電鉄から正当な線路使用料を収受すれば大幅値下げの原資ができる。
- ② 北総鉄道が「小室・印旛日本医大駅間」を運行するに当たり千葉ニュータウン鉄道(株)に支払っている不合理な線路使用料(京成電鉄の6倍)を適正化すれば大幅値下げの原資ができる。

これらの主張は北対協(印西市と白井市の行政・議会代表者の協議会)が法律の専門家に分析を求めた「北総線運賃問題に関する調査報告書(H25年9月13日付)」でも指摘されているところです。

とりわけこの間、私共は、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道(小室・印旛日本医大駅間の線路所有者で京成電鉄(株)の完全子会社)に支払う線路使用料契約の不合理性(「運賃全額を線路使用料とする」)を明らかにして、平成30年3月の更改時には契約内容を改めるべきと沿線自治体や千葉県に強く訴える取り組みを行ってきました。北総鉄道の株主総会に当たっては沿線6市長や県知事に、「株主として値下げを求める発言」を要請してまいりました。

なお、この間北総鉄道と京成電鉄(株)、および京成100%子会社千葉ニュータウン鉄道との不適正な線路使用料の仕組みを是正することが、運賃問題の本質的な解決となる観点から、北総鉄道と京成電鉄(株)に対して仕組みの是正について文書による質問をし

てきたところですが、京成電鉄（株）からは、線路使用条件については国の認可事項となっており、当事者間の合意のみで実施できるものではありません。従って、当社と北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道との間の線路使用条件についても国の審査を受け、適正に認可されたものとの回答があり、また、北総鉄道からは同じ線路使用料という名称を使用しておりますが、当社が千葉ニュータウン鉄道に支払う線路使用料と京成電鉄が千葉ニュータウン鉄道へ支払う線路使用料とは、その性質が全く異なるものとの回答がされています。

京成電鉄（株）の回答にあるように、親会社と子会社の間で不公正な線路使用料負担の契約を契約自由の原則と強弁し、国交省は民事不介入と言う名目でこれを認可したもので、北総鉄道の回答にあるように両社の線路使用料の支払い基準は全く異なっており以下に述べるように一方的に北総鉄道とそしてその運賃を支払う乗客に負担を押し付けるものとなっています。

両社の千葉ニュータウン鉄道への線路使用料支払契約についての経過を見れば、千葉ニュータウン鉄道が鉄道を敷設し北総鉄道がこの線路を単独で使用していた時代から、その後京成電鉄（株）がこの線路を北総鉄道と共用するに当たって、京成電鉄（株）・北総鉄道・千葉ニュータウン鉄道の3者間で、今までの北総鉄道が収入全額を千葉ニュータウン鉄道に支払うという不利な線路使用料契約をそのまま承認し、京成電鉄（株）は通常の線路使用料相当額のみを支払うという有利な線路使用料契約を結んだため、線路使用料の支払い額は一方的に京成電鉄（株）に有利な契約となっています。

具体的には、京成電鉄（株）は100%子会社の千葉ニュータウン鉄道を新規にURから取得するに当たって、資本金を1000万円と極めて少額にして、150億円の鉄道資産の取得の費用を京成電鉄（株）が貸し付け、その利息を千葉ニュータウン鉄道から2010年時に3億2千万（2020年時2億4千万）受け取り、その一方で線路使用料を3億から4億円支払っています。別の言い方をすれば、京成電鉄（株）は千葉ニュータウン鉄道に線路購入資金150億円を貸し付け、その高利（2%）の受取利息を支払うべき線路使用料と相殺してタダで線路を使用し、北総鉄道は千葉ニュータウン鉄道（小室一印旗日医大間）の運賃収入を全て投入して、原価償却や返済利息・税金などの諸費用をすべて引き受け、さらに京成からの借金の返済もしているということです。

成田と都心を結ぶ鉄道は、北千葉道路と共に千葉県の今後の大きな発展になくなくてはならない交通機関となります。長年続いた高運賃の是正は沿線住民の悲願でもあり同時に、沿線の活性化に通じ、千葉県の発展にも欠かせないものです。

千葉県は北総鉄道(株)の大株主であり、北総鉄道や京成とも対等に話合える立場にあります。そこで貴職におかれましては、抜本的な線路使用料是正にまで踏み込んだ運賃改定に向けて取り組んでいただきたいと願うものです。

つきましては、私どもの調査結果をご説明し、お話しする機会をぜひ作っていただきたく、お願い申し上げます。30分ほどでも構いません。可能であれば、2月中にお願いできれば幸いです。

どこまで値下げできるのかを同封の「北総線の運賃は京成本線並み(現行の半分)に」にまとめさせていただきました。

この大きな転換点に、北総鉄道の大株主の県として、県民の代弁者として鉄道会社に対峙していただけることを願っております。

ぜひ前向きなお答えをお待ち申し上げます。