白井市議会との懇談会資料

2016年6月24日
北総線の運賃値下げを実現する会

①なにが問題か

* A：不当に高い運賃で、しかも沿線住民にとっては差別的運賃体系である
* B：自助努力で運賃値下げできるのにしない

②運賃値下げ運動のこれまでの流れ

③民々契約（線路使用料契約）の名の下に北総鉄道、京成電鉄は大きな収益をあげている

④鉄道運賃はどうあらねばならないか

⑤北実会として今どうしようとしているか

H30年3月にくる線路使用料契約の更新期に向けて、是正を求める。（放っておけば自動継続）

⑥自治体の動きと議会への期待

北総線のイメージ図

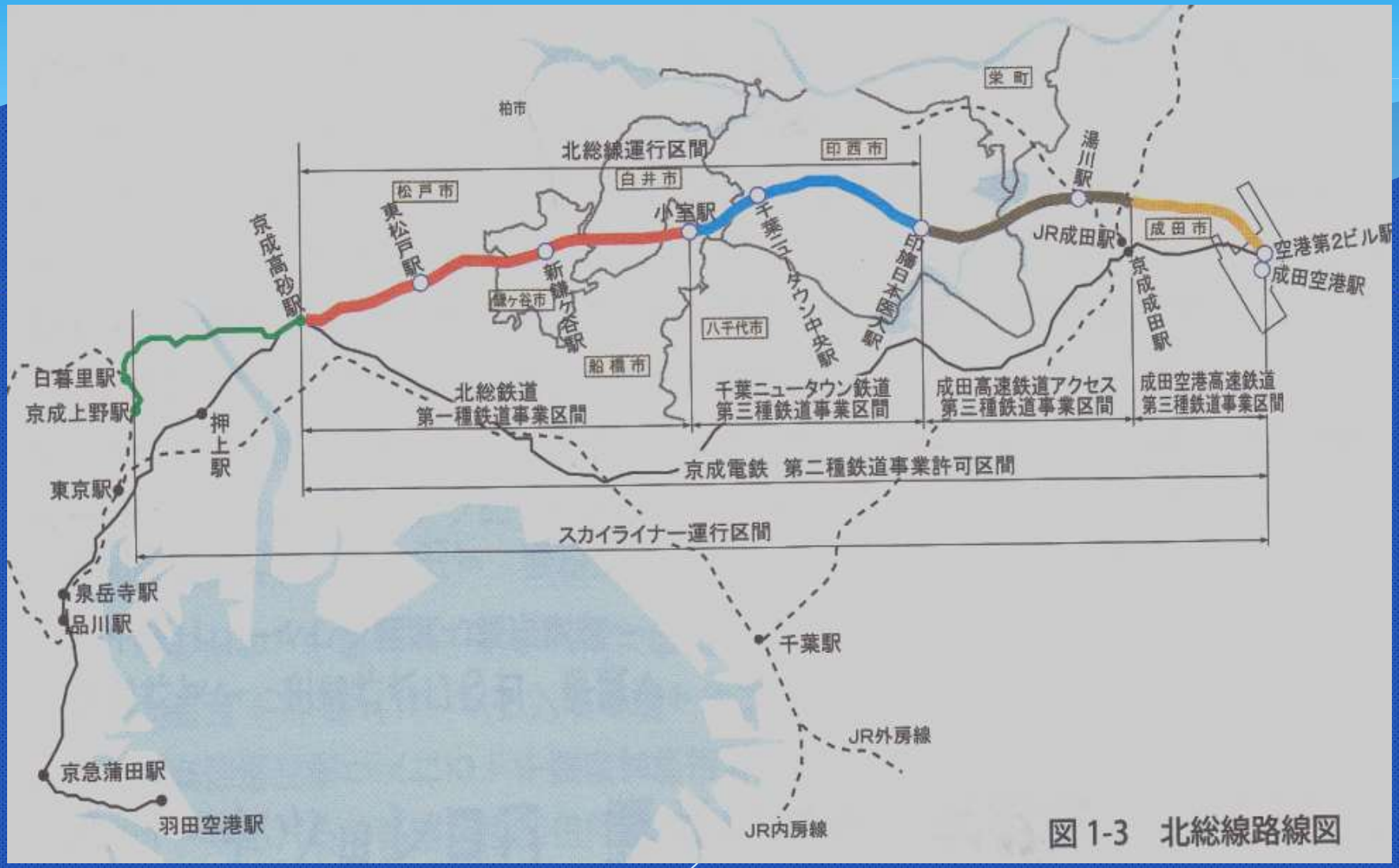


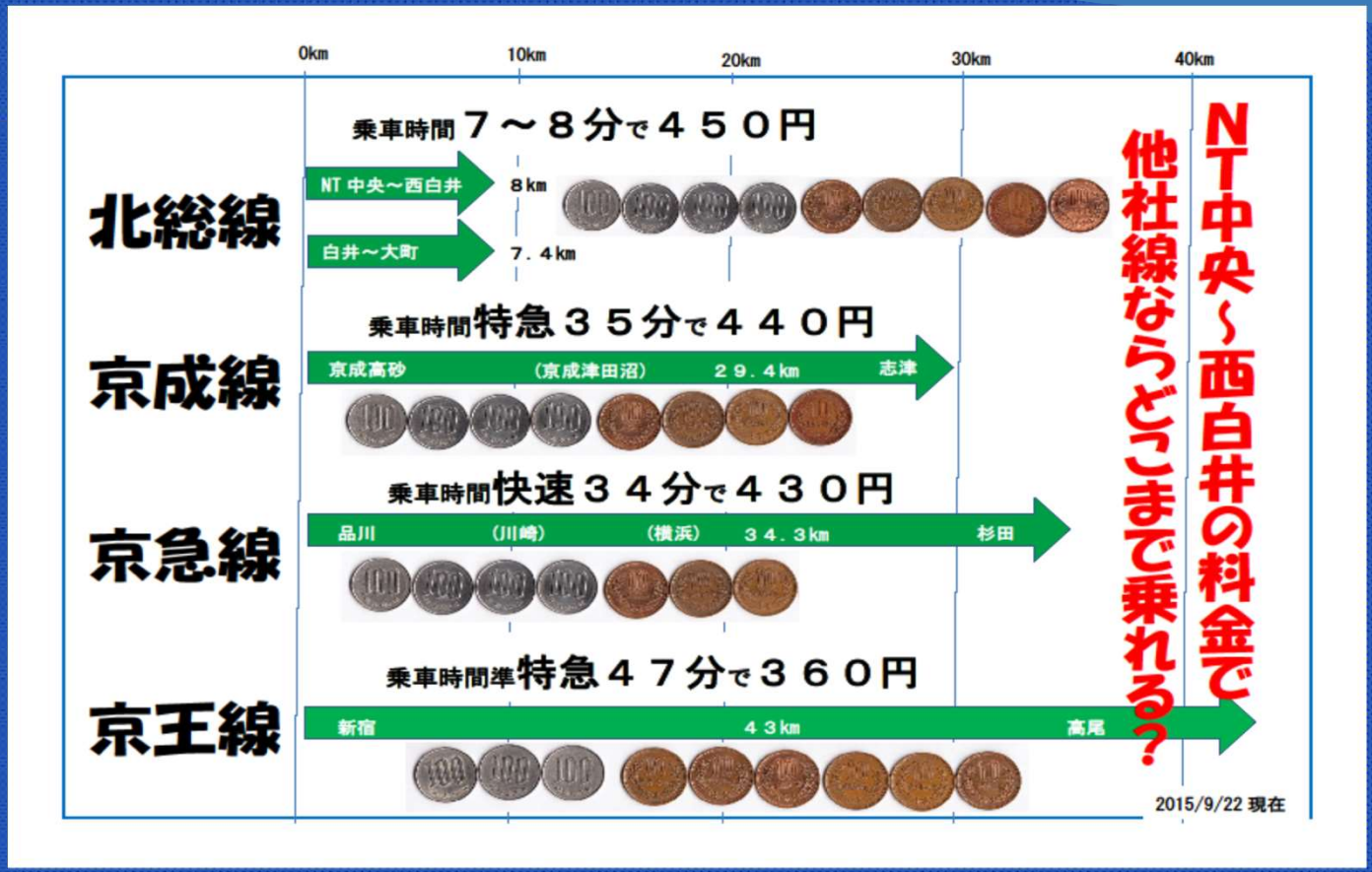
図 1-3　北総線路線図

北総線のイメージ図

北総鉄道のHPより　2015年安全報告書の部分転載

①なにが問題か

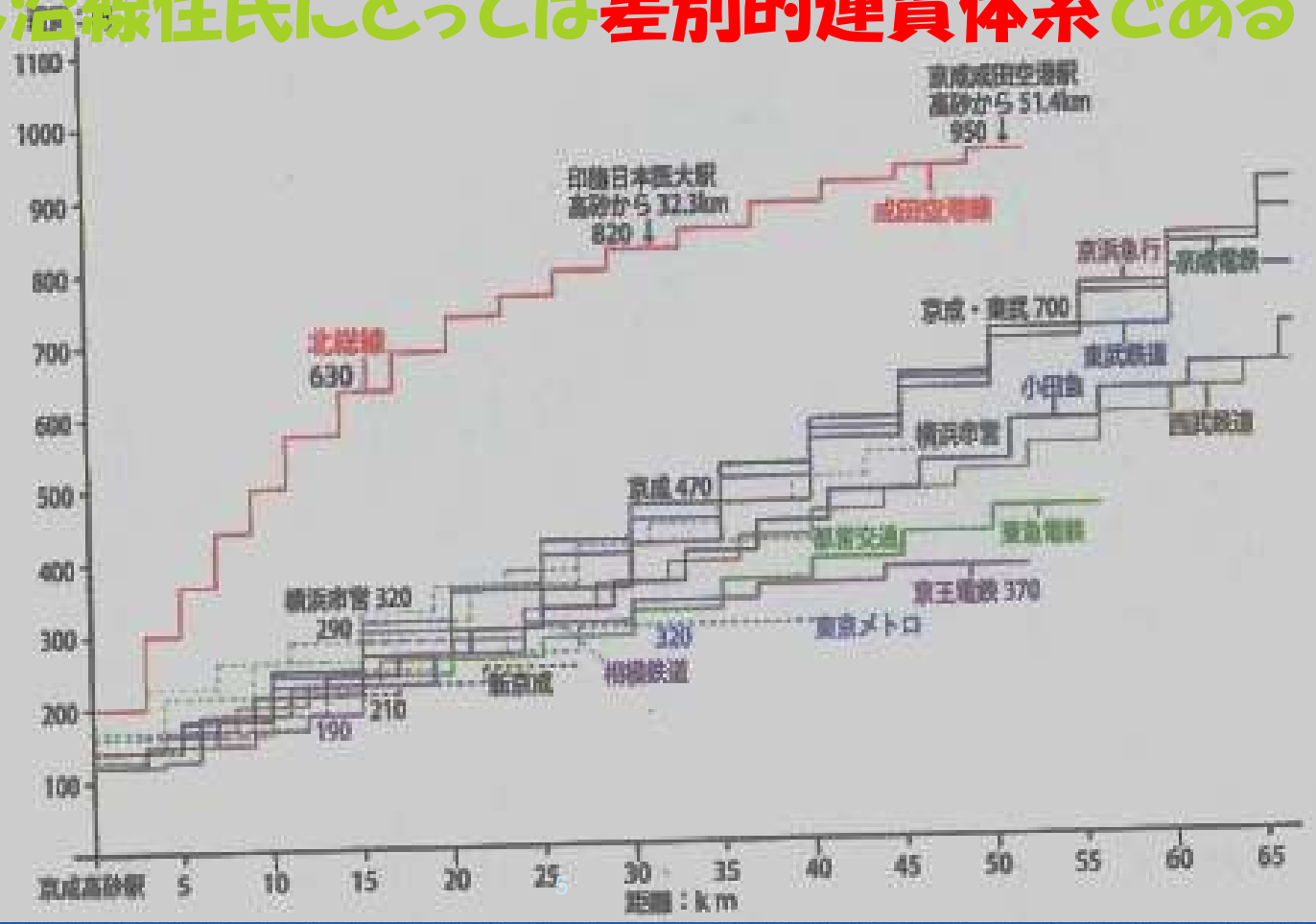
A－1：不当に高い運賃で、
しかも沿線住民にとっては差別的運賃体系である



カラーチラシ参照

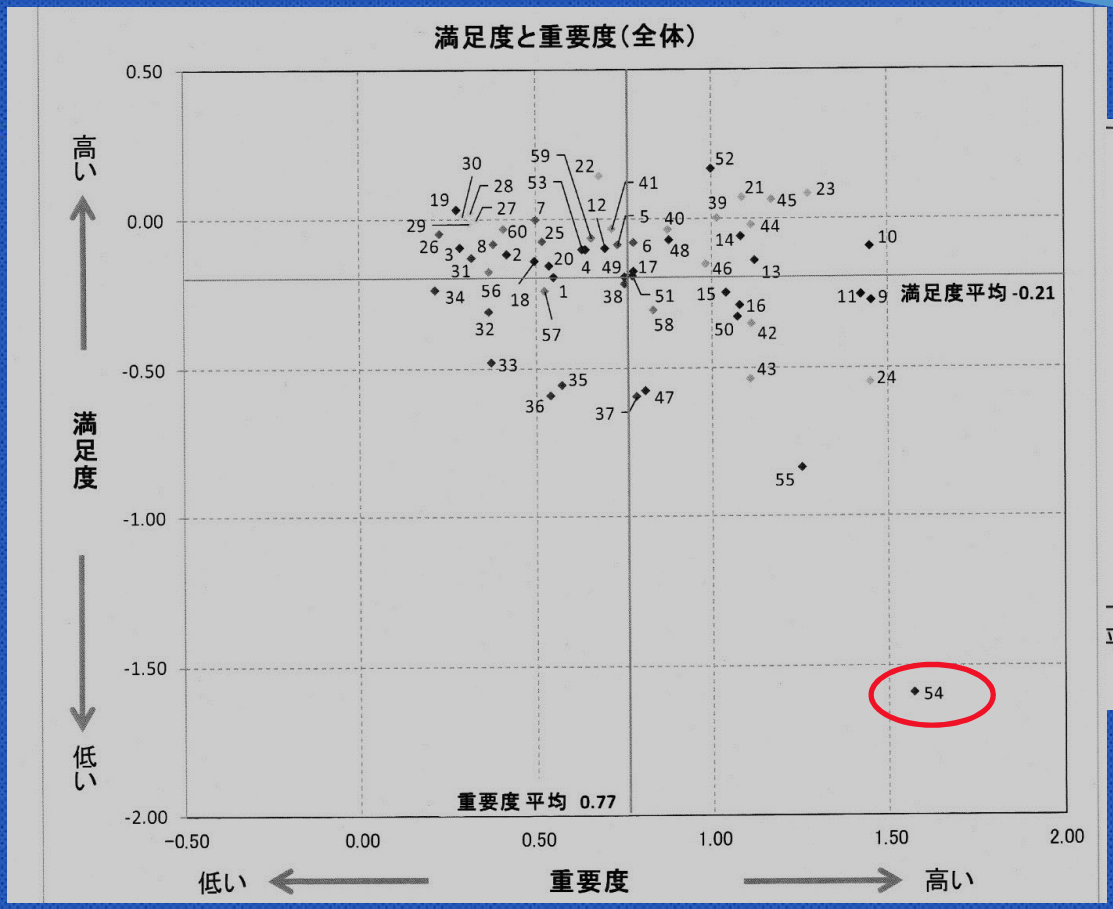
①なにが問題か

A-2：不当に高い運賃で、
しかも沿線住民にとっては**差別的運賃体系**である



①なにが問題か

鉄道高運賃問題は白井市民にとって、
跳びぬけて満足度が低く、重要度が大きい



＜重点改善分野＞

9　地震・台風などに備えた防災対策
11　交通安全対策や防犯対策
15　バリアフリーの環境づくり
16　独居高齢者の見守りなど地域福祉活動の支援
24　休日・夜間や緊急時の医療体制
37　就労希望者への雇用対策
42　騒音・振動・悪臭などの公害対策
43　不法投棄防止対策
47　計画的な土地利用・開発
50　道路の整備
54　鉄道の運賃問題対策
55　路線バスや循環バスの利便性向上の取り組み
58　健全な財政運営の推進

平均　重要度

H26年度白井市調査

①-B：自助努力で運賃値下げできる

北総鉄道損益計算書　　2015年3月期

科　　目	金額　千円	
鉄道事業営業利益		
営業収益	16,264,372	
営業費	11,462,858	
鉄道事業営業利益		4,801,513
営業外収益		
受取利息および配当金	37,648	
その他の収益	35,304	72,953
営業外費用		
支払利息	878,127	
その他の費用	32,943	911,070
経常利益		3,963,396
特別利益		
工事負担金受入額	203,096	203,096
特別損失		
固定資産圧縮損	203,096	203,096
税引き前当期純利益		3,963,396
法人税、住民税および事業税	1,473,168	
法人税等調整額	−37,018	
法人税等計		1,436,149
当期純利益		2,527,247

（千円未満切り捨て表示）

営業利益率29.5%
他社は13%くらい

2015年3月末残債	
機構	622.2 億円
京成	91.5
県	53.0
UR	46.4
合計	813.1 億円
京成への寄託金	84.0 億円

②-1 運賃値下げ運動の流れ

西暦年	月	北総線の歴史	3kまで運賃(円)	北実会等の取り組み
1979	3	北初富～小室間運行開始(1期線)	110	
1981	3	運賃値上げ	120	
1984	3	中央駅開業(北総・公団線に)		
1991	3	運賃6.8%値上げ	170	
	3	京成高砂 - 新鎌ヶ谷間運行開始(2期線)		
1998	9	運賃10.1%値上げ	200	
1999	10			運賃値下げを実現する会結成
	12			約6万4千筆署名を添え関係省庁に陳情
2000	4			国会で水野賢一議員が質問、「当面値上げせず」と鉄道局長答弁
	7	印旛日医大駅開業		
2001	8	H12年度以降経常収支黒字に転化		通学定期の割引率引き上げを県に要望
2004	7	公団線が京成に売却(193億円、うち43億円は県負担)		通学定期助成に2市2村の連携を求める
2005	4	通学定期公的助成開始		

この間9次にわたる値上げ

資料p8参照

②-2 運賃値下げ運動の流れ

西暦年	月	北総線の歴史	3kまで運賃(円)	北実会等の取り組み
2005	4	通学定期公的助成開始		
2008	8			10.7万筆署名、超党派で谷垣国交大臣に陳情 H20年8月26日署名簿提出
2010	7	成田空港線開業　補助金等で5%弱値	190	
	8			運賃値下げ訴訟始まる　東京地裁
	10			横山市長５％弱値下げ補助金に専決処分、
	12			違法専決NO!の会設立　千葉地裁へ提訴
2012	10			裁判の会の本出版
2014	11	消費税8%へのアップに伴う値上げ	200	
2015	2	補助金中止に伴う値上げ	200	

資料p8参照

②-3 運賃値下げ運動の流れ

北総線値下げ裁判ー提訴から上告棄却までの経緯

年	月日	事　　項
2010	8.17	提訴
	11.10	第1回口頭弁論（東京地裁、杉原即彦裁判長）
2011	2. 9	第2回口頭弁論
	5.18	第3回口頭弁論（裁判長が、定塚誠判事に）
	7.27	第4回口頭弁論
		その後数回の進行協議が開かれ、原告の絞り込みを協議。
2012	2.14	第5回口頭弁論
	2.28	消費者委員会、鉄道運賃について国土交通大臣に建議
	4.17	第6回口頭弁論
	6.12	第7回口頭弁論
	9. 4	第8回口頭弁論
	11.27	第9回口頭弁論
2013	1.29	第10回口頭弁論
	3.26	第1審判決（→控訴）
	9.11	控訴審第1回口頭弁論
	10.21	控訴審第2回口頭弁論
	12.11	控訴審第3回口頭弁論
2014	2.19	控訴審判決
	5.15	上告受理申立理由書、上告理由書を最高裁に提出
2015	4.21	上告棄却

③民々契約(線路使用料契約)の名の下に
京成電鉄は大きな収益を

・千葉ニュータウン鉄道への線路使用料
　CNR区間の運賃総取り、必要経費を戻す

ここからは1円の利益も得られない

乗客が増えても北総の収入は増えない仕組み

・京成電鉄からの線路使用料
　資本費相当分とする。ただし北総から京成への乗り替わり分が線路使用料より多いときは、差額を補填

④鉄道運賃の性格

鉄道運賃は　公共料金である

・利用者にとって、公平であること

・庶民の足としてリーズナブルな料金であること

間違っても、競合路線がないことをいいことに

異常な高運賃を維持するなど、許されない

社会的正義が実行されていない

◎ 千葉ニュータウンの発展を阻害している

◎ 沿線住民が利用しずらく、

文化的障壁、教育への障害、・・・逃げ出す人も

④-2 鉄道運賃の性格

敬和総合法律事務所の報告書

北総鉄道社運賃問題に関する調査報告書

平成 25 年 8 月 2 日

敬和綜合法律事務所 | Keiwa Sogo Law Offices

かえでファイナンシャルアドバイザリー

1

3．結論

線路使用料の妥当性の検証の結果を整理すると、以下のとおりである。

・現在の線路使用料の取り決めは、北総鉄道社は京成鉄道社の子会社であり、対等な力関係での交渉原理が働かなかった結果、経済的に不合理な取り決めがなされたもので

71

あり、是正すべきであると考えらえる。

・少なくともアボイダブルコストは、線路使用料として、追加的に京成電鉄社が負担するべきであると考えられる。

・京成電鉄社は、北総鉄道社の運賃収入の減少分の補てんだけではなく、追加的に資本費相当分に基づく線路使用料として一定の割合の額を北総鉄道社に支払うべきであると考えられる。

以上のように線路使用料を是正の上、当該是正に係る線路使用料の増額分を、運賃値下げの原資に充当することが相当であると考えられる。

資料p7

④-3 鉄道運賃の性格

敬和総合法律事務所の報告書をどう見るか

重要な指摘が二つ

1）北総鉄道の現在の経営状況であれば、公的補助なしでも、通学定期50％と普通運賃・通勤定期の各6.6％値下げによる全体平均10％の値下げも可能である。（43頁）

2）北総鉄道は、平成12年度に債務超過を解消し、経営も安定していることから、現在の公的補助の期限後（平成26年3月31日以後）も公的補助を継続することには違法性の疑いがある。（75・76頁）

その他、この報告書が指摘している注目すべき事項には以下があるでしょう。

1. 北総線の運賃は、他社路線と比べて2倍以上の高運賃である。（9頁）
2. 北総鉄道の営業利益率は、他社と比べて2.3倍～6.5倍と非常に高い。（10頁）
3. 京成電鉄は、成田空港線の運行で生じる北総線区間の鉄道施設維持管理費（アボイダブルコスト）を北総鉄道に支払うべきである。（73頁）
4. 京成電鉄が支払うべき成田空港線の線路使用料は、北総鉄道の運賃収入減少額を上回る額でなければならず、資本費相当分に基づく一定の割合の額を加算した額とすべきである。（73頁）

⑤北実会として今どうしようとしているか

H30年3月にやって来る　千葉ニュータウン鉄道との
線路使用料契約の更新期に向けて、是正を求める。
（放っておけば自動継続）

CNR－北総　：　該当区間の運賃総取り
CNR－京成　：　資本費相当分

これがダブルスタンダード
ご都合主義でなくて何だという
のでしょうか

⑤-2 北総からCNRへの線路使用料

ご存知でしたか？

この不公平を正して運賃の値下げへ！

電車と　線路と　線路使用料

京成高砂 ← 線路の所有者は、北総鉄道株式会社 → 小室

１９．８km

京成電鉄は、スカイライナーやアクセス特急を走らせるには、北総鉄道に線路使用料を払わなければならないのに、「運賃横取り分」を戻すだけで、実質的には線路使用料を払っていません。京成電鉄は、北総鉄道の線路 19.8 kmをタダ乗りしているのです。

小室 ← 線路の所有者は、千葉ニュータウン鉄道株式会社 → 印旛日医大

京成の100%子会社

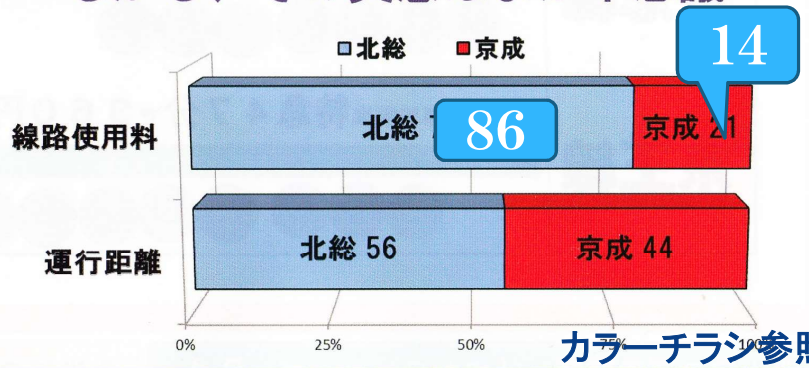
小室・日医大間は　１２．５km

北総鉄道と京成電鉄は、千葉ニュータウン鉄道に、形の上では線路使用料を払っています

●京成電鉄はわずか６億円
線路を使用する運行割合は４４％
支払う線路使用料は６億円で、線路使用料全体のわずか２１％。

●北総鉄道は４倍の２３億円
線路を使用する運行割合は５６％
支払う線路使用料は２３億円で、線路使用料全体のなんと７９％。

しかし、その実態はまか不思議



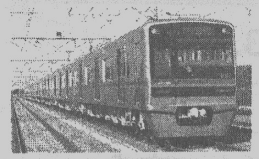
カラーチラシ参照

⑤-3 北総からCNRへの線路使用料

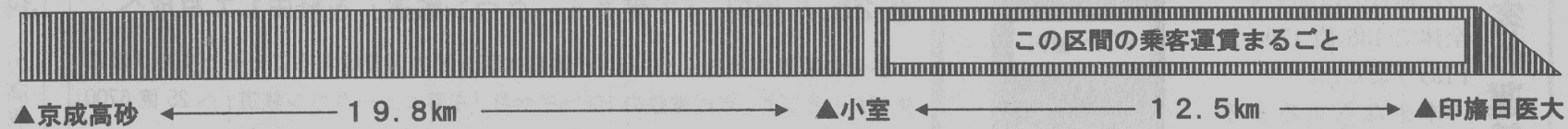
京成電鉄・北総鉄道・千葉ニュータウン鉄道 京成電鉄100%子会社 の怪しい関係 PART 1

北総線 小室➡印旛日医大 の乗客運賃が

黄色チラシ参照



右から左、そっくり「千葉ニュータウン鉄道」へ



発足当初の不当な取り決めの「線路使用料」—いまは事実上、京成電鉄へ

北総線がスタートした昭和54年当時、千葉ニュータウンの終点は小室駅でした。その後、昭和59年に「千葉ニュータウン中央駅」、平成7年「印西牧の原駅」、平成12年「印旛日本医大駅」と次々と開通して今日の姿になりました。

このように小室駅から、順次東に延伸したこの路線は、住宅都市整備公団（現在のＵＲ）が敷設したもので、北総鉄道はその線路を借り、毎年「線路使用料」を支払い、電車を運行しています。

北総鉄道と住宅都市整備公団は、小室・千葉ニュータウン中央駅間の開通の際「線路使用料」について協定しました。その内容は、「使用料は、公団鉄道の収支で累積欠損が解消するまで、同区間の運賃相当額とする」というものです。この不当な取り決めが、印旛日本医大駅まで延伸した今日でもまだ生きていて、北総鉄道は、小室・印旛日本医大駅間の乗客運賃をまるごとそっくり、「線路使用料」として支払っています。

支払先は、当初は住宅都市整備公団でしたが、同公団は、平成16年に鉄道事業から撤退して線路施設を京成電鉄のペーパーカンパニー「千葉ニュータウン鉄道」に譲渡。同社が権利を引き継いだため、現在は事実上、京成電鉄に支払っている形です。

北総線の運賃問題・はてな？シリーズ 25

北総線の運賃値下げを実現する会 2016/5/1
白井市堀込 2-1-5-704
TEL＆FAX 047-492-4537

⑤-4 北総からCNRへの線路使用料

黄色チラシ参照

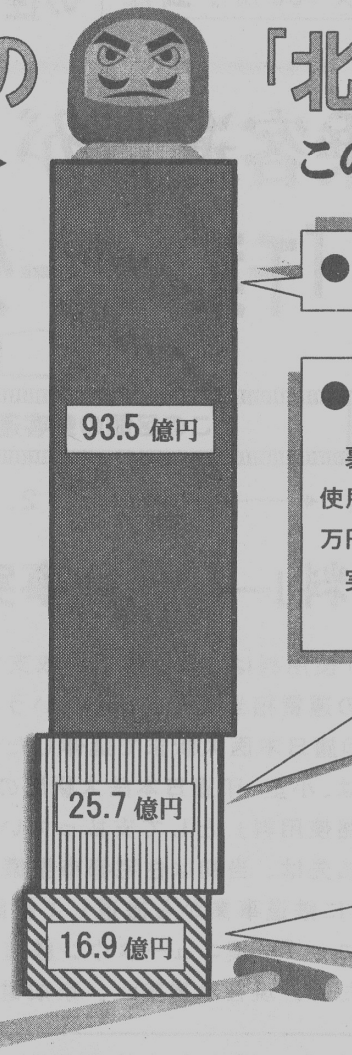
京成電鉄の「北総運賃」横取りのテクニック

この不合理を正せば、運賃大幅値下げができる

北総線乗客の運賃136億円の行先

これは、平成25年度に、京成高砂・印旛日本医大間の北総線に乗った乗客が支払った運賃の総額です。全体で136億1700万円ありました。

本来ならまるまる北総鉄道(株)の収入になるはずのこの運賃。実は巧妙に中抜きされて、31%にもあたる42億6600万円が、直接、間接に親会社の京成電鉄に流れていました。その巧妙な仕組みとは



●北総鉄道に入るのは北総線運賃の7割弱の93.5億円

それでも利益率34%の高収益

● 25.7 億円 「千葉ニュータウン鉄道」を経由して京成へ

裏面の解説のとおり、小室・印旛日本医大間の運賃はまるごとそっくり「線路使用料」として、京成電鉄の100%子会社「千葉ニュータウン鉄道」へ25億6700万円が払われました。同社は従業員わずか2名のペーパーカンパニー。

実質的には京成電鉄に流れたのです。

資料：国交大臣に提出した京成電鉄と千葉ニュータウン鉄道の平成25年度報告書

●16.9 億円「アクセス特急乗客は京成のもの」と横取り

成田スカイアクセスの開通で、北総線に京成電鉄の電車が割り込み、「アクセス特急の乗客運賃は京成電鉄のもの」との理屈で、アクセス特急停車駅間の運賃を北総鉄道と京成電鉄の電車運行本数の割合で按分することになりました。それ以前はすべて北総鉄道の収入になっていたのに、同線開通後は16億9900万円が京成電鉄に移り、横取りされた形です。

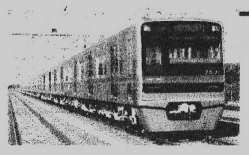
資料：北総鉄道が沿線6市に提出の「北総線運賃値下げ支援補助金実績報告書」

前回ビラ（シリーズ24）の訂正 前号で京成電鉄が千葉ニュータウン鉄道に支払っている「線路使用料」を6億円としていましたが、京成電鉄㈱が国土交通大臣に提出した平成25年度の「鉄軌道事業報告書」には「千葉ニュータウン鉄道への線路使用料366,185千円」と明記されているので3億6600万円に訂正します。

⑤-5 北総からCNRへの線路使用料

モノクロ　チラシ参照

北総線 小室➡印旛日医大 運賃全額 北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道へ 引き渡す協定



改定のチャンス、2年後に

北総鉄道増収で
⇒運賃値下げへ

北総鉄道は、小室⇔印旛日本医大駅間の乗客運賃をまるごとそっくり、千葉ニュータウン鉄道に「線路使用料」として支払っています。

このため、小室⇔印旛日本医大間に乗る乗客がいくら増えても、北総鉄道は１円の収入も得ることはできません。この奇妙な「しくみ」を決めたのは昭和 63 年。北総鉄道が、住宅都市整備公団（現在のＵＲ）がつくったこの線路を借りる契約をしたときです。当時「小室駅⇔ＮＴ中央駅」だけの線路は、その後「印旛日本医大」まで延伸、乗客も飛躍的に増えました。しかし「運賃をそっくり線路使用料として差し出す」この奇妙なしくみは今も続いています。だが、この協定の更改期は平成３０年で、あと２年後と迫っています。この機会に、これまでの理不尽な内容を、運賃が正当に北総鉄道の収入に入るように改めて、北総線運賃値下げの原資にしろ、と声をあげましょう！

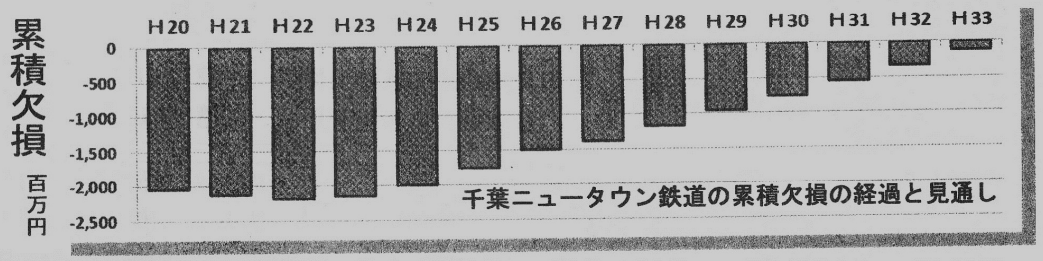
協定は「累積欠損解消まで」と条件つき

H30年には
解消も目前

●鉄道施設の使用料は、**当分の間**（公団鉄道＝千葉ニュータウン鉄道の収支が損益計算上**累積欠損が解消する**までの間）公団鉄道区間（小室・印旛日医大）の運賃相当額を使用料とする。

●（協定は）期間満了の１か月前まで変更の意思表示がないとき**平成 20 年 3 月 31 日から 10 年間**継続する。以後この例による。

←左は北総鉄道が支払う線路使用料の仕組みを決めた協定の一節。このとおり、今の仕組みは千葉ニュータウン鉄道の「累積欠損が解消する迄」が条件。これまでの推移から平成３０年には「累積欠損解消」も目前です。その際、線路使用料は見直されねばならないのは協定上明らかです。



北総線の運賃問題・はてな？シリーズ 26

北総線の運賃値下げを実現する会　2016/5/30
白井市堀込 2-1-5-704
TEL &FAX 047-492-4537

⑤-6 北総からCNRへの線路使用料

モノクロ　チラシ参照

京成電鉄・北総鉄道・千葉ニュータウン鉄道の怪しい関係　PART２

北総鉄道から「小室⇔印旛日医大」の乗客運賃をそっくり取り上げる

「千葉ニュータウン鉄道」って、なに？　京成電鉄のトンネル会社

北総線の小室駅と印旛日本医大駅間１２．５㎞の線路を所有している「千葉ニュータウン鉄道株式会社」。北実会が情報公開などで入手した資料を分析すると、京成電鉄が同社をトンネル会社として使い、北総線乗客から巧妙に利益を吸い上げている実態が見えてきます。

事業内容	小室⇔印旛日本医大間の線路（１２．５㎞）を保有し、北総線、アクセス特急、成田スカイライナーの運行に線路を使用させ、北総鉄道と京成電鉄から線路使用料を収受。	資本金	わずか　1000万円

従業員数	2人	株主と持株割合	京成電鉄　100%	代表取締役	平田憲一郎氏（兼北総鉄道社長・京成電鉄専務）

会社設立のいきさつ	この線路は昭和５９年に住宅都市整備公団（現ＵＲ）がニュータウン住民の都心へのアクセス線として敷設した。その後小泉構造改革で公団が行う鉄道事業が廃止され、平成１６年、あとを引き継ぐ会社として、京成電鉄が 1000 万円の出資で「千葉ニュータウン鉄道」を設立、ＵＲの鉄道資産を譲り受けた。譲り受けた資産の当時の簿価は１９３億円のところ、千葉県が４３億円補助して、「千葉ニュータウン鉄道＝京成電鉄」は簿価１９３億円の鉄道資産を１５０億円で取得した。この買取り資金は、「千葉ニュータウン鉄道」に「京成電鉄」がまるまる貸し付ける形をとり、京成電鉄は毎年、市中金利による元利返済をうけている。この元利返済金は、千葉ニュータウン鉄道が北総鉄道から受け取る「線路使用料」から支払われ、その「線路使用料」のもとは高い運賃であるから、結局、北総線の乗客の運賃の一部が京成電鉄に流れているという関係になる。

直近１年の営業収入	28 億 6600 万円	内北総鉄道の線路使用料　25億 396万円 内京成電鉄の線路使用料　3億5950万円	会社設立から最近までに受けた北総鉄道からの線路使用料総額	約257億円
直近１年の京成への元利支払い額	7 億 7700 万円	内元金　4億9000万円 内利息　2億8700万円	会社設立から最近まで京成への利息支払総額	約35億7000万円

●ご案内　北総線・裁判（第８回口頭弁論）の報告会　６月１２日（日）10：30～　印西市 中央駅前地域交流館２号館　　主催・二次訴訟の会

⑥自治体の動きと議会への期待

1. 住民とともに10.7万署名を国交大臣へ
2. 北対協から国交大臣への要請(p9～12)
3. 補助金による5％弱の値下げと、
   県を通しての京成とのやり取り
4. 補助金期限切れを前に、出さない方向での奮闘
   第3者による値下げの検討要請、10％はすぐできる
   (この結果、京成北総は自力値下げを維持)
5. これから打つべき手段

⑥-2自治体の動きと議会への期待

北対協から国交大臣への要請

【要望】

千葉ニュータウンの唯一の鉄道である北総線の運賃問題について、不平等感の是正の観点から、次の点について要望いたします。

1．北総鉄道株式会社への公的支援等、各種施策により北総線の運賃を他の鉄道運賃と同程度の水準まで引き下げていただきたい。

1．北総鉄道株式会社が過去に投資した線路敷設費用について、線路を利用する者が公平に負担するよう、成田新高速鉄道の線路使用料の認可等において鉄道事業者に指導していただきたい。

1．北総鉄道株式会社が千葉ニュータウン鉄道株式会社に支払っている線路使用料の見直しを指導していただきたい。

1．成田新高速鉄道の運賃の認可にあたって、単位距離当たりの運賃水準について、北総線区間のみ他区間と別体系の運賃設定（二重運賃）にならないようにしていただきたい。

1．成田新高速鉄道の運賃や線路使用料の認可にあたっては、運輸審議会の公聴会などの公の場において、沿線自治体が意見を述べることができるようにしていただきたい。

【背景】

千葉ニュータウンと都心を結ぶ唯一の公共交通機関である北総線は、通勤や通学、都心への買い物等に利用されるなど、沿線住民にとっては、日々の生活上なくてはならない重要な鉄道であります。

しかしながら、北総線の運賃水準は、ＪＲ線をはじめ、首都圏における他の民間鉄道と比較して概ね２倍から３倍を超える高い水準にあります。同鉄道を利用して通勤・通学している地元住民の家計

p9~p１２参照

の負担は大きく、特に通学者を持つ保護者からは通学定期の割引率引上げの強い要望が、各自治体に寄せられています。

このような高額運賃を是正するため、平成１７年８月に印西市、白井市、印旛村及び本埜村で「北総線運賃問題対策協議会」を組織し、北総鉄道株式会社や京成電鉄株式会社等に対して、北総線の運賃値下げ等の要望を行ってきましたが、北総線の膨大な線路敷設費用等に起因する北総鉄道株式会社の厳しい財務状況から運賃値下げは困難との回答を受けてまいりました。事実、北総鉄道株式会社は現在 1,200 億円以上の負債を抱え、年間 60 億円以上も償還を行っております。

また、北総線は京成電鉄株式会社の 100%子会社である千葉ニュータウン鉄道株式会社が所有する区間も利用しておりますが、千葉ニュータウン鉄道株式会社は都市基盤整備公団から施設を割安にて譲り受けたにもかかわらず、北総鉄道株式会社が支払う線路使用料の条件はそのまま引き継がれた結果、現在、北総鉄道株式会社は年間 21 億円もの支払いを行っており、大きな負担にもなっております。

このような状況のなか、２市２村では、緊急的・暫定的な措置として、高運賃対策及び子育て支援を目的に財政出動をして、平成１７年４月から北総線の通学定期の割引率を６０％から７０％に引上げた「割引通学定期乗車券」を北総鉄道株式会社で発売しており、２市２村合わせて毎年約２億円程度支出しております。

昨今の厳しい財政状況の中、やむを得ず財政出動までして実施した理由は、２市２村の今後のまちづくりを進めて行く上で、千葉ニュータウン事業の進展が重要なかぎを握っているからです。

また、平成２２年４月の開業をめざして、鋭意整備が進められて

おります「成田新高速鉄道」につきましては、地元自治体としても多額の財政支援を行い一日も早い完成を願っているところですが、北総線の過去の線路敷設費用は公平に負担されるのか、今後設定される運賃が不平等なものにならないか、また、北総線の運賃についても見直しがされるのかについて、地元自治体はもとより住民の関心も高まっております。

こうした実情をご賢察の上、北総線の運賃値下げ等につきまして、特段のご尽力とご高配を賜りたくここにお願い申し上げます。

平成２０年２月１３日

国土交通大臣　冬柴　鐵三　様

北総線運賃問題対策協議会
会長　印西市長　山崎　山洋

⑥-3 議会への期待

いくつかのお願い

1. さらなる値下げを実現する組織の再結成、
   例えば「北対協」のような組織
2. 活性化協議会（鉄道事業者と同じテーブル）を生かす
3. 利便性の向上
   ・白井にアクセス特急を停める
   ・回数券の　①利用時間枠の拡大　②有効期限の延長
   ③平日昼間と土日休日回数券の統合など
4. PASMOで回数券と同様の扱いとする
5. その他（クレジットカードによる定期券購入・・・・・）

⑥-4 議会への期待　鉄道政策

H28年4月20日

交通政策審議会答申
「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」
P15 （イ）郊外部のまちづくりとの連携強化

郊外部において、少子高齢化や住宅等の老朽化、コミュニティの希薄化等について、鉄道事業者は問題意識と危機感を持って、地方公共団体と協働し、郊外住宅地の持続と再生に向けた取組を行ってきたところであり、引き続き取組を推進すべきである。そして、改めて鉄道の沿線に都市機能を計画的に誘導・集積しながらまちづくりを進め、鉄道も沿線のまちづくりと連携を図る「鉄道沿線まちづくり」を推進することも併せて重要であり、鉄道沿線の地方公共団体、鉄道事業者、住民等の関係者間の連携強化を図るべきである。