

# 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

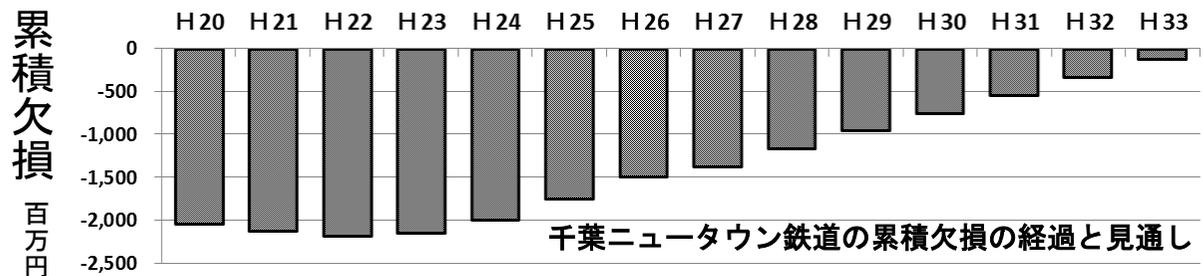
央駅」だけの線路は、その後「印旛日本医大」まで延伸、乗客も飛躍的に増えました。しかし「運賃をそっくり線路使用料として差し出す」この奇妙なしくみは今も続いています。だが、この協定の更改期は平成30年で、あと2年後と迫っています。この機会に、これまでの理不尽な内容を、運賃が正当に北総鉄道の収入に入るように改めて、北総線運賃値下げの原資にしろ、と声をあげましょう！

## 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12.5km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。

<b>事業内容</b>	小室⇄印旛日本医大間の線路（12.5km）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。		<b>資本金</b>	わずか 1000万円	
<b>従業員数</b>	2人	<b>株主と持株割合</b>	京成電鉄 100%	<b>代表取締役</b>	平田憲一郎氏（兼北総鉄道社長・京成電鉄専務）
<b>会社設立のいきさつ</b>	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193億円のところで、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」のもとに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。				
<b>直近1年の営業収入</b>	28億6600万円	内北総鉄道の線路使用料	25億396万円	<b>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</b>	約257億円
		内京成電鉄の線路使用料	3億5950万円		
<b>直近1年の京成への元利支払い額</b>	7億7700万円	内元金	4億9000万円	<b>会社設立から最近まで京成への利息支払総額</b>	約35億7000万円
		内利息	2億8700万円		

●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