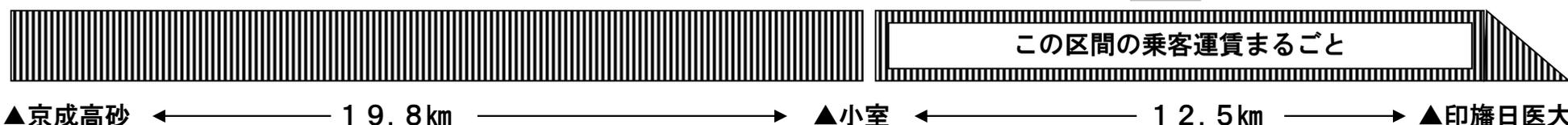


北総線 小室←印旛日医大 の乗客運賃が



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。

京成電鉄の



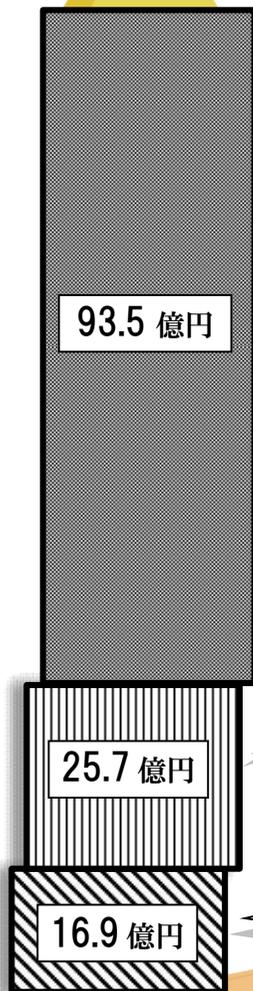
「北総運賃」横取りのテクニック

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

●25.7億円「千葉ニュータウン鉄道」を經由して京成へ

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」

それでも利益率34%の高収益

前回ピラ(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(株)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。