

2014年8月29日

京成電鉄株式会社
代表取締役会長 花田 力 殿

北総線の運賃値下げを実現する会
会長 太田 誠

北総鉄道運賃問題に関する質問書

去る4月17日、北総鉄道株式会社名で現行の北総運賃を平成27年4月1日から平均1.2%値上げする案が提示されました。示された内訳が下記です。

< 成田空港線開業前の北総運賃 > に対する値下げ率の変更

項 目	普通運賃(切符)	通勤定期	通学定期
現行	4.9%	1.1%	25%
平成27年4月1日以降	2.7%	0.6%	25%
差引値上げ率	2.2%	0.5%	±0

この提示案の重大な問題点は、全ての運賃の計算基礎となる普通運賃(切符)が成田空港線開業前よりも引きあげられ関東地域大手民鉄運賃の2倍以上であること、通学定期については3倍からそれ以上という現行運賃を10年間も固定するとしていることです。

しかも驚くことに、北総鉄道の運賃であるにも拘らず、前日の16日に、京成電鉄会長の貴職が京成本社で千葉県知事に回答し、それが翌日の提示案となって出てきたのです。今や北総運賃が親会社京成によって決定されていることは紛れもない事実となりました。貴職は都市鉄道で日本一とされる北総鉄道の異常な高運賃を解消できる最高責任者にほかなりません。この異常な高運賃に真摯に向き合い、9月15日までに真摯な回答されるよう望んでやみません。なお、当質問書及び貴職からの回答については、沿線住民に周知することもあることを申し添えます。

記

1. 北総鉄道の高運賃に対する認識

東京地裁ならびに東京高裁は、北総線の運賃について「原告らには仕事や居住場所と言った日常生活の基盤を揺るがすような重大な損害が生じるおそれがある」と判決しました。貴職は、東京地裁さらに東京高裁が、北総線利用者の日常生活の基盤を揺るがすような重大な損害を生じるおそれがあるとまで判決した重みをどのように受け止めていますか。

2. 北総運賃の大幅値下げ

東京地裁ならびに東京高裁は、北総線利用者の日常生活の基盤を揺るがすような高運賃によって生じる「損害の救済は運賃の変更以外にない」とも判決しています。解決の道は運賃の値下げ以外にないのです。

板倉正直印西市長は、去る6月25日の北総鉄道株主総会で「14期連続の黒字」、「業界トップクラスの営業利益率34%」、「過去最高益を更新した平成25年度決算の経常利益46億円」等を指摘して、大幅な運賃値下げの意思を問いました。伊澤史夫白井市長もまた、「14期連続の黒字で経営の安定化が進んでいる」、「まだ高いと言われている運賃の改善につなげられる経営努力」によってさらなる値下げを求めま

した。

京成・北総の経営陣は、しばしば北総鉄道は今後とも黒字が継続でき経営は安定していると発言しています。

- 1) 貴職は平成27年度以降の北総運賃を千葉県知事に回答しました。この事実は、北総鉄道の実質が独立した事業体ではなく京成電鉄内の一事業部門にすぎないことを示しています。このような北総鉄道の運賃は京成本線と同一にすべきなのではありませんか。
- 2) 北総鉄道の営業利益率は実に34%です。これを関東地域の大手民鉄事業者の平均13%に抑えれば大幅な値下げは可能です。少なくとも20%程度の値下げを実施する意思はありませんか。
- 3) 貴職は、通学定期を含め今後2,3年の間に北総運賃を他私鉄並み運賃に引き下げる考えはありませんか。

3. 不合理な線路使用料の是正

京成電鉄が、北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道に支払っているとする成田空港線の線路使用料の実態は、従来、北総鉄道の収入であった運賃、あるいは本来は北総鉄道の収入とすべき運賃等を成田空港線の収入として取り上げ、その一部を払い戻すというもので、実質は京成電鉄が北総鉄道の運賃収入によって北総線区間(京成高砂～印旛日本医大)を運行し、タダ乗りしていることとなります。

この不合理を改めて、都営浅草線や京浜急行線と同じ方式にすれば、北総鉄道には27億円の利益があると推計でき、これだけで20%程度の運賃値下げが可能となります。

- 1) 貴職は、北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道のいずれにも増収させず、親会社京成だけが利益を独占している不合理な現行の線路使用料方式を改め、北総鉄道に利益を得させるべきではありませんか。
- 2) 貴職は、千葉ニュータウン鉄道区間の線路使用料が、北総鉄道の負担22億円強にたいして京成の支払い保証額2億円という不平等、不合理な状況をただちに改めるべきではありませんか。

4. 西白井・白井・小室・印西牧の原各駅への北総鉄道特急等の停車

貴職らは、機会あるごとに、アクセス特急が運行することによって北総線利用者の利便性が増大したとします。しかし、西白井・白井・小室・印西牧の原の4駅を利用する乗客が上りのアクセス特急に乗り替えられるのは、北総線電車の総数162本のうち3分の1以下、圧倒的多数の北総普通電車は空港線開業前よりも到達時間が余計にかかるようになったのですから、全体では不便になったのが実情です。下りとなると、北総線内でアクセス特急から北総普通電車に乗り替えなければならないため、4駅への到着時間は都心から北総普通電車きたときと同じ、しかも午後5時を過ぎれば押上経由のアクセス特急そのものがありません。下りではどんな乗り方をしても所要時間が延びたため不便になっただけでメリットなど何もありません。

- 1) 北総鉄道の特急や急行、電車は千葉ニュータウン圏内の全駅に停車しますが、都心までの所要時間は空港線開業前とほとんど変わりません。北総鉄道の特急や急行、電車を昼間も含めて増便し、西白井・白井・小室・印西牧の原各駅利用者の利便性を増大する考えはありませんか。
- 2) 北総線普通電車が都心に至る所要時間を、空港線開業前よりも短縮する、少なくとも同じにすることはできないのですか。

5. 鉄道事業法の目的に反する経営方針

鉄道事業法1条(目的)は、「鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること」と規定しています。これを北総鉄道に当てはめれば、北総の企業利益を優先するのではなく、利用者の利益の保護も同時に実現することで、公共の福祉を増進することが貴職らの責務です。

ところが貴職らは、これまで利用者の利益保護には目もくれず、親会社京成と北総の利益を第一にし、異常な高運賃の維持に固執してきました。本年6月の株主総会でも「未だ累積損失、有利子負債があるため運賃値下げはできない」と態度を変えようとしません。しかしながら、北総鉄道に比べれば累積損失で4倍、有利子負債で3.6倍にもなる東葉高速鉄道は、未だに291億円の債務超過にもかかわらず、本年4月から通学定期を22%値下げしました。北総鉄道は東葉高速鉄道に比べて収益力でも財務上でもはるかに運賃値下げの基盤が確立しているのです。貴職らの値下げ拒否の理由が成り立たないことは明白です。

北総鉄道と東葉高速鉄道の決算比較(平成25年度決算)

項目	北総鉄道	東葉高速鉄道	北総:東葉倍数
営業収入	164.1 億円	154.9 億円	1 : 0.9 倍
経常利益	46.5 億円	16.8 億円	1 : 0.4 倍
累積損失	202.3 億円	818.3 億円	1 : 4.0 倍
有利子負債	828.7 億円	2,966.3 億円	1 : 3.6 倍

貴職は、企業利益第一の高運賃に固執して利用者の利益を顧みない北総鉄道の経営方針が、「利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進する」と定めている鉄道事業法1条の目的に反すると考えませんか。

6. 第三セクターの理念と資本譲渡による京成のリスク解消

北総鉄道は自治体とUR都市機構による公金の出資が43%を占めるれっきとした第三セクターです。その「第三セクターは、公共の利益を目的とする非営利団体または国や自治体と民間が合同で経営する企業体」のことでありますから、利益追求が第一であってはならず、本来的に利用者の利益保護を優先する経営体でなければなりません。

ところが、貴職らは、第三セクターの基本理念に反して、公共の福祉、利用者の利益を顧みず、京成電鉄と北総鉄道の企業利益追及に明け暮れ、北総鉄道を私物化しています。許されないことです。しかも北総鉄道の今後について、「関係者の支援の継続及び更なる強化」がなければ、「巨額の資金不足が懸念され、鉄道事業の存続もままならなくなるおそれがある」(印西市と白井市で構成する「北総線運賃問題対策協議会」にたいする申し入れ)などと脅迫的言辞を弄しています。千葉県や沿線自治体等の公共団体は、これまでも巨額の支援を強いられてきましたが、今後更に数百億円の負担に応じなければならない恐れさえあるということです。しかしながら、私たち住民団体の「北実会」は、北総鉄道が親会社京成の支配から解き放されて正常な経営になれば、独立した自由な経営が確保できることによって収益の面、財務の面からも大幅な運賃値下げが可能であると確信しています。

1) 北総鉄道は自治体とUR都市機構による公金の出資が43%を占める第三セクターであり、公共の利益を優先する経営でなければなりません。貴職は、企業利益第一とする北総鉄道の高運賃経営や、高運賃の要因となっている親会社京成への利益の吸い上げ等が第三セクターの基本理念に反すると考え

ませんか。

- 2) 貴職らは、北総鉄道は「さらなる支援の強化があってもなお存続もままならない」とします。それならば、京成グループが北総鉄道の経営から撤退してグループのリスクを回避することが貴職らの経営者の責務ではありませんか。

7. 北総線沿線に住宅建設と商業・業務施設を設置する方針や計画

「千葉ニュータウンは、沿線人口、殊に生産年齢人口の減少が予測される」ので運賃値下げはできない(北総線運賃問題対策協議会あて北総鉄道の申し入れ)とし、その後の北総鉄道平成25年度事業報告書では、前年度比で、千葉ニュータウンの人口が増えた結果、千葉ニュータウン圏内発着の旅客は「定期外が0.7%増えた」ものの「定期旅客は9.3万人、1.2%減少した」と予測的中を強調しています。

しかしながら、問われるのは、北総線利用者の増加に果たすべき京成電鉄の責任と努力です。現在約9万人に達した千葉ニュータウン人口のうち、京成電鉄グループが建設した住宅はわずかに400戸(1500人前後)という少数にすぎません。鉄道事業においては、どこの鉄道事業者も自社グループの力を結集して沿線開発に力を注ぎ、鉄道利用者の増加に努めているのが普通です。しかし、貴職らが北総線で行ってきたのは、自治体とUR都市機構に対して人口を増やせとする責任追及だけで、京成グループが怠っている自らの努力については一言も触れないという責任逃れでした。千葉ニュータウンの未達成人口は約5万人、そのための計画面積は255ヘクタールと広大です。この中には北総線利用者の増加に寄与する商業を含む業務施設の建設が可能な区画もあります。

- 1) 京成グループは、北総線開業以来の35年間、千葉ニュータウン圏域で何戸の住宅を建設したのでしょうか。また商業を含む業務施設を設置して北総線利用者の増加に寄与したことはありますか。
- 2) 京成グループとして、今後、千葉ニュータウン圏域に住宅建設や商業・業務施設の設置を進め、北総線利用者の増加を図る方針や短期・長期の計画はあるのでしょうか。あるのであれば、その内容をお示しください。

以上

写) 国土交通省鉄道局長
千葉県知事
北総鉄道沿線6市長
同千葉県議会議員