

# 北総線運賃を考えるシンポジウム

## 消費者問題としての北総線高運賃

北総線運賃で最も被害を受け、苦しんでいるのは住民です。これまで、日本の立法・行政・司法は、鉄道運賃を考える際に、その住民をそっちのけにしてきました。北総線裁判では、住民が主人公となって司法を動かしつつあり、鉄道行政の問題点を明るみに出しています。

これまで北総線の運賃問題に取り組んできた2団体、「北総線の運賃値下げを実現する会」、「北総線運賃値下げ二次訴訟の会」は、シンポジウムを共同で開催することになりました。基調講演をお願いする細川幸一教授は、消費者法研究・教育の第一人者で、内閣府・消費者委員会の委員の経歴などがあり、鉄道運賃問題についての論考を発表しています。北総線運賃問題について、第一線の専門家の講演を地元で聴く貴重な機会です。ぜひ、お誘い合わせてお越し下さい。

**日時：**2018年1月21日（日）午前9時45分～

**場所：**千葉NT中央駅前地域交流館2号館3F

**基調講演：**

### 「消費者問題としての北総線高運賃」

細川幸一教授（日本女子大学）

**報告：**

#### ① 市民団体は何をしてきたか

**裁判報告** 北総線運賃値下げ二次訴訟の会・村田歆吾代表

**活動報告** 北総線の運賃値下げを実現する会・太田誠会長

#### ② 私の思い—政治の側から

板倉正直氏（印西市長） 宮川伸氏（衆議院議員）



小室駅近くの北総線の陸橋。北総線の線路を京成線が通る際に、線路使用料を北総鉄道に支払っていないことが、北総線高額運賃の原因になっている。

## 2014年、国交省の新運賃認可

# 「審査したのか？」

### 裁判大詰め 裁判長、国に説明求める

（オモテ面から、つづく）2014年、国土交通省は、北総線の運賃の値上げの内容の是非を審査していません。値上げ幅が「105分の108」、という消費税転嫁の幅の中に収まっていることだけを確認すればよいというのが国の言い分です。しかし、このように国土交通省が「内容の審査をしていない」ことに、裁判長は関心を示し、審査手続きについて次回の法廷で説明する書面を提出するよう国側に求めました。

また、第16回の法廷で裁判長は原告に対して「論点を絞るように」という指示を出しました。原告弁護団によると、行政訴訟で裁判所が行政を負けさせる場合には、裁判長は絞り込まれた論点について、行政が違法なことをやった、と「判決理由」の中で詳細に論じなければならぬため、裁判所はこのような指示を原告に出すこととなります。

## 北総線裁判・二次訴訟、大詰め

# 見えてきた！ 勝訴の可能性

### 12月14日の東京地裁 裁判長、国を詰問

住民を苦しめ続ける北総線の高額運賃。3年前の秋に始まった北総線裁判の二次訴訟は、違法・不合理な運賃を放置しつづける国の責任を問う裁判です。消費税が5パーセントから8パーセントに上がった2014年、北総線は値上げされ、その際の国土交通省認可が違法ではないか、についてが争われています。

直近の法廷での裁判長、原告住民、被告国のやり取りを見ると、**原告勝訴の可能性、つまり国による北総線運賃認可（2014年）を違法として司法が行政の認可を取り消すという極めてまれな判決が出る可能性**が出てきました。

## 「事業報告書受理＝運賃認可の審査」??

12月14日には、東京地裁で第16回の口頭弁論が開かれました。

まず、裁判長は被告国に対して、2014年の値上げ認可の時に、国土交通省がどんな審査をやったのかについて、国に問いただしました。国は、「当時の運賃は、年に一度、鉄道事業報告書という形で経営状態の報告を受けているので、その時点で審査をしていた」、と主張していますが、裁判長は、「それが値上げ認可の際の審査といえるのか」、「次回の法廷で、丁寧に説明するように」と国側を詰問しました。（裏面に、つづく）

印西牧の原駅付近を通過する京成スカイライナー。北総鉄道の線路を小室・高砂の間で借りているスカイライナーが線路使用料を支払えば、北総線運賃値下げの原資になるが、使用料はまったく払われていない。



### 北総線運賃を考えるシンポジウム

## 「消費者問題としての北総線高運賃」

日時：2018年1月21日（日）午前9時45分～

場所：千葉 NT 中央駅前地域交流館 2号館 3F

### 基調講演：「消費者問題としての北総線高運賃」

細川幸一教授（日本女子大学）

報告：板倉正直・印西市長 宮川伸・衆議院議員

北総線運賃値下げ二次訴訟の会・代表

北総線の運賃値下げを実現する会・会長

＝裏面に詳細があります