

2021年5月24日

千葉県知事 熊谷俊人様

(c.c.北総線沿線6市長宛)

北総線の運賃値下げを実現する会 会長 太田 誠

北総鉄道株主総会での株主発言のお願い

長引く新型コロナウイルス感染、ワクチン接種対応に連日ご奮闘のこととお察しいたします。ご努力に敬意を表します。

さて、来る6月下旬に予定されております、北総鉄道株主総会におきまして、北総線沿線住民の声を代弁して、株主としてご発言いただきたく、お願いいたします。

北総線の高運賃が住民生活を苦しめ、沿線の発展にとって大きな阻害要因となっているのは申すまでもございません。運賃が高い背景には親会社京成にとって著しく有利な仕組み(線路使用料契約等)があります。それは企業が守るべき「公正競争・適正取引」(経団連の企業行動憲章)に反し、独占禁止法が規制する「優越的地位の濫用」にほかならず、その不合理性は驚くほど酷いものです。それが問題にならないのは親会社・子会社の経営陣が一体であるからで、この不公正をただすのは、関係自治体が「物言う株主」として、住民の願いを代弁していただかなくてはなりません。

尚付言すれば、北総線は成田スカイアクセスの重要な構成部分ですが、一国の重要な国際空港アクセス線が、こうした不公正・不合理な土台のうえに組み立てられており、沿線住民に高運賃を強い、その犠牲によって運行されている不当な仕組みは抜本的に再構築されなければなりません。

これらを指摘し是正を求めていただきたく、よろしくお願い致します。

詳細は同封資料に譲りますが、主な内容は以下の通りです。

- 1、 京成電鉄が北総鉄道に負担を押し付けている問題
 - ① 京成電鉄は北総鉄道の線路上を走っても、線路使用料を実質的に負担していない
 - ② アクセス特急停車駅での乗客の乗り替わり分を京成が収受してしまっている
 - ③ 北総の路線維持に係る費用を京成が負担していない
- 2、 千葉ニュー鉄道区間の線路使用料が著しく不公正な問題
 - ・現状(H28年度)は、北総/京成=26億円/4億円であるが、走行車両数はほぼ同じですから、線路使用料も折半とすべきです。
- 3、 運賃体系がメタボ型である問題
 - ・北総線の運賃カーブは、近距離運賃が極端に高く、遠距離ではそうでもありません。これが沿線住民の負担を大きくしています。沿線住民負担の大きいメタボ型運賃体系から、距離比例型に改めてもらいたいのです。

以上

【別紙説明資料】

北総鉄道が京成電鉄から受ける北総鉄道区間の線路使用料の不合理

第2種鉄道事業者に自社の線路施設を使用させる第1種鉄道事業者にとって、そこから得られる線路使用料は、運賃収入に次ぐ大きな収入源である。ところが北総鉄道は、自社の線路施設等を成田スカイアクセス線の京成電鉄に使用させながら、収入増になっていない。それは、巧妙なカラクリで、京成電鉄が線路使用料を払ったようにみせながら、実は払っていないからである。

北総鉄道が京成電鉄に成田スカイアクセスの線路使用を許した平成22年度前後の北総鉄道の運賃収入をみると、平成21年度の131億100万円に対し、平成23年度は112億9100万円と平成21年度より18億1千万円も減少している。

平成18年度以降一貫して増加してきた北総鉄道株式会社の運賃収入が、平成23年度以降、突然減少に転じたのは、平成22年7月に京成電鉄の成田スカイアクセス線が北総線に参入してきて、それまで北総鉄道株式会社にすべて帰属していた乗客および運賃を一定割合で京成電鉄へ帰属することにして、北総鉄道株式会社から横取りしたからである。そして、それを北総鉄道に払い戻すことをもって「線路使用料を支払っている」と強弁しているのである。北総鉄道は、線路を貸しているのに増収にはならず、京成電鉄は北総鉄道からの横取り分の一部を戻すだけで、何の負担もなく、空港アクセス線を営業しているのである。

京成電鉄と北総鉄道の間で、このような非常識な取り決めがまかり通るのは、京成電鉄が親会社として独占禁止法で規制されている優越的地位を利用しているからである。このような不当な取り決めは是正し、京成電鉄は北総鉄道区間について、正当な線路使用料を支払い、北総鉄道はその増収分を運賃値下げの原資とするべきである。

北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道へ払う線路使用料の不合理

北総線の内、小室駅・印旛日本医大駅間（12.5 km）は実質は京成電鉄、形式上は千葉ニュータウン鉄道（株）所有の線路であり、京成電鉄と北総鉄道は第二種鉄道事業者として千葉ニュータウン鉄道に線路使用料を支払って運行する関係にある。この区間を走る二社の電車の走行本数を平日の上り（片道）で見ると、京成電鉄がスカイライナー41本、アクセス特急27本の合計68本、北総鉄道が83本でほぼ同等である。このように、同じ線路を同じように使用しながら、しかし、支払っている線路使用料は、京成電鉄が約4億円、北総鉄道が約25億円（2016年度）と6倍以上の大きな差がある。

北総鉄道が支払う線路使用料は、1988年（昭和63年）3月15日、まだ線路が小室駅・千葉ニュータウン中央駅間しか開通していなかったもとの、当時の住宅・都市整備公団と北総鉄道との間で「小室・中央駅間に係る運賃収入相当額を使用料として支払う」として結ばれた協定が、同路線が公団から千葉ニュータウン鉄道に移行した2004年（平成16年）以降も、「千葉ニュータウン鉄道区間の運賃収入相当額」と読み替えられて漫然と引き継がれ、当時わずか1億5000万円だった運賃（＝線路使用料）が今日では約25億円（＝線路使用料）にもなっているのである。一方、京成電鉄が支払う線路使用料については、その額は約4億円にすぎない。鉄道事業法の趣旨からは、線路使用料は貸す側の「適正な運営の確保」を担保できれば良いので、千葉ニュータウン鉄道の投下資本の回収と維持管理費用を、京成電鉄と北総鉄道が平等に分担すれば良く、その結果、北総鉄道が支払う線路使用料を軽減して、運賃値下げにつなげるべきである。

以上