

東洋経済 ONLINE 編集部 様

私たちは「北総線の運賃値下げを実現する会」（北実会）といたしまして、20年来市民運動を続けている沿線住民の団体です。貴紙が度々北総線問題に関する記事を報道して下さることに、私たちは大変感謝しております。10月14日掲載の枝久保達也氏の「運賃値下げ検討、北総が抱える線路使用料の実態」もその一つです。しかしこの記事は、私たちの主張を一部引用しておりますが、残念ながら間違った事実認識のもとで、間接的に私たちの主張の批判となっております。事実関係についての誤った見解が広められるのは大変困りますので、氏の主張のいくつかの問題点について、関係者の皆様にご周知いただきたく、反論をまとめてみました。（文中の赤字は枝久保氏の記事からの引用）

よろしくお取り扱いのほどお願い申し上げます。

2021年11月2日

北総線の運賃値下げを実現する会

## 「運賃値下げ検討」北総が抱える線路使用料の実態

# 枝久保達也氏の記事への反論

## 1. 千葉ニュータウン鉄道に支払う線路使用料の2社の格差

第1の点は、京成と北総が千葉ニュータウン鉄道（以下 CNR）に支払う線路使用料の違いについてである。

筆者は、まず京成の線路使用料の計算について、「2010年2月、京成は沿線自治体に対して、線路使用料は「第二種鉄道事業者が使用する施設保有事業者の鉄道設備に係る建設費等の資本費相当分に基づき算出」と説明しており、京成が北総および CNT に支払う線路使用料もこれに基づき算出されたとしている」と京成の説明を紹介している。

一方、北総が CNR（筆者は CNT という）に支払う線路使用料については、「この原則とは異なっている。北総は CNT 設立以前に小室一印旛日本医大間を保有していた住宅・都市整備公団との間に、CNT の累積損失が解消するまで CNT 区間の運賃収入相当額を線路使用料として支払う契約を締結しており、CNT もこの契約を引き継いでいる」と紹介し、「その結果、京成が CNT に支払う線路使用料が約3億円なのに対し、北総のそれは約25億円と大きな差が生じている」と大きな格差を認める。

しかし、これに続けて言うのが「ただ、この数字のみを比較して不公平というのは早計だ」との主張である。

その理由としてあげるのが、①京成が利用する CNT の駅はアクセス特急の停車駅に限られるし CNT が保有する印旛車両基地は北総のみが使用するなど京成と北総では設備の利用範囲が異なる、②CNT 線内における北総の列車運行により発生するコストは CNT が負担することとされており、CNT から北

総への支払いもある」として「京成と北総の線路使用料の違いについては単純に比較できないのである」と現状を肯定する。

筆者のこの主張は、次の点から事実と反している。

①CNR 内で京成の使う駅は北総鉄道と比べて、いかにも少ないかの印象を与えるが、「千葉ニュータウン中央」「印西牧の原」「印旛日医大」の3つの内「印西牧の原」に止まらないだけである。

②「CNR が保有する印旛車両基地は北総のみが使用」といって、この使用料が北総鉄道が払う線路使用料に含まれているかの印象を与えるが、車庫の使用料は、線路使用料とは別にCNR に支払う協定になっている（H12.3.21 北総と都市基盤整備公団との協定。後にCNR が引きつぐ）。この年額は2億3700万円前後である。

③「CNR 線内における北総の列車運行により発生するコストはCNR が負担することとされており、CNR から北総への支払いもある」というものの、具体的には何も示していないが、実際は次のようになっているのである。

「CNR から北総への支払い」とは北総がCNR から請け負っている線路、電路の保守点検、修繕作業に対する対価であり、北総はこれらの実作業労働の提供とは別に「運賃収入相当額の線路使用料」を支払っているのである。北総がCNR に提供しているのは「線路使用料」と「保守点検・修繕作業」であり、CNR から返してもらっているのは「保守点検・修繕作業」料だけである。

従って、両社の線路使用料の差は正に「京成約3億円なのに対し、北総のそれは約25億円」なのであり、この数字の比較は「早計」でも何でも無い。

筆者が挙げている理由は、3億円と約25億円の差を合理化する何の説明にもなっていない。

## 2. 北総と千葉ニュータウン鉄道の線路使用料の協定

第2は北総がCNR と結んでいる線路使用料の協定についてである。筆者はこの協定の「CNT の累積損失が解消するまでCNT 区間の運賃収入相当額を線路使用料として支払う」という条件の「累積赤字」が「2018年度に約14億円で減少したが、その後再び赤字が拡大して2020年度は約17億円となり、解消のメドは立っていない。CNT の累積損失が解消されれば、線路使用料の減額分を値下げの原資とすることも可能だが、当面は実現困難だろう」と無批判に現状を追認する。

しかし、この契約自体、通常の企業間ではありえない不合理な契約で、一次、二次の北総線裁判でも問題になったし、10年毎の協定更改期であった平成30年3月末には我々は契約内容を是正すべきと、当事会社や各方面に働きかけたが、漫然と契約更新されたのであった。

どこが不合理かと言えば、次の点である。

①平成16年、都市整備公団からCNR が譲受した時点では、都市整備公団が抱えていた同路線の累積赤字279億円を公団が損金整理して、赤字ゼロでCNR に引き渡した。CNR の譲受1年後の平成17年決算で7億8千万円の赤字が計上されたが、それは減価償却費（内部留保）と利息（京成への支払い）によるものであった。「運賃全額を線路使用料とする」のを「累積赤字解消まで」という協定は、北総線が「小室・NT中央駅間」開通時に結ばれたもので、当時は乗客も少なく、一駅区間の線路使用料を支払うゆとりもない北総を救済するための協定であった。しかし今日では合理的な根拠は全くないのに、京成に有利なために漫然と引き継がれている。だから我々や株主総会での印西市長の質問に対して会社側はその合理性を説明できずに、ただ「協定がそうなっている」というだけなのである。

②2020年度は17億円となったのは、コロナ禍で北総からCNR に渡すCNR 区間の運賃収入が減っ

て、経常赤字になったためである。筆者は「解消のメドが立っていない」というが、京成の線路使用料が3億円にすぎないことが問題なので、これが正されればすぐ累積赤字はなくなる。筆者の見解は、こうした問題点を何も見ない、勝手な推論、断定にすぎない。

### 3. 京成の北総に対する線路使用料

第3は、京成の北総に対する線路使用料についてである。

筆者は「線路使用料に関しては、京成が北総に支払う額が安すぎるのではないかと指摘もある。例えば北総線区間を走る日中1時間当たりの列車本数を比較すると、(中略)京成のほうが多く利用しているのに、負担が少ないという主張だ」といい、「この主張に合理性はあるのか」と疑問を投げかける。そして「合理性がない」ことの理由として「北総と京成の関係は相互直通ではなく、京成が北総の線路を利用して列車を運行する第二種鉄道事業者である点だ」という。

ここで読者としては、正に京成は第二種鉄道事業者であるから、線路使用料支払いの義務があることを了解し、その線路使用料が「安くない」という証明を期待するのであるが、筆者の話は突然、運賃収入の分配に飛んで、「その線路使用料の額が問題だ」という我々の主張に対しては何の反論にもなっていない。

しかし、実は、筆者の記事では十分に解明されていないが、京成が北総に支払う線路使用料と京成が北総線内で取得する運賃収入とは深い関係があるのである。

京成が北総に払う線路使用料の協定は、平たくいうと「北総線内で京成が取得する運賃相当額を限度にそれを線路使用料として支払う」となっている。そして北総線内で京成が取得する運賃というのは、アクセス特急停車駅間の運賃を北総と京成の電車運行本数で案分したものである。我々はこれを「京成の運賃横どり」といっているが、実際にこの協定が適用される成田スカイアクセス線開通前後の北総の運賃収入の変化をみると次のようになっている。

成田スカイアクセス開通前のH21年に131億円あった運賃収入が開通後のH23年には113億円で減少した。減少18億円のうち14億5千万円は京成に横取りされた分である。しかし、このままでは、あこぎさがバレバレなので、京成は14億5千万円を「線路使用料」という名前を付けて北総鉄道に戻して、「線路使用料を払っている」という形を装っているのがある。

そして京成が北総線内で運賃を取得できる、としているのが「相互直通方式ではない」という理屈である。筆者がいう通り「相互直通であれば北総線内を走るすべての列車の運賃収入は北総に入る」。しかし京成はアクセス特急を相互直通でなく、「第二種鉄道事業者の場合は同じ線路にそれぞれの事業者が列車を走らせ、それぞれの事業者が運賃収入を得る形」とした。

そして筆者は、相互直通にしなかった理由は云々と京成の言い分を紹介しているのであるが、記事中で紹介されている言い分は自己に都合のいい、こじつけである。現に北総線は、京成、都営地下鉄、京急と相互直通運転を行っており、同じ北総線内を走るアクセス特急だけに相互直通運転ルールをとらなかった理由の説明にはなっていない。

羽田空港・成田空港間を走行する京成のアクセス特急の運賃は、京急、都営地下鉄、京成区間はそれぞれの線路所有者に帰属し、実際は相互乗り入れのルールで相殺されているが、北総線に入ると、線路所有者の北総だけでなく、京成が分け取るしくみになる。

こういう不合理、トリックによって、本来は北総の実収益となる線路使用料が払われていないので、我々は「京成のタダ乗り」と言っているのである。

## 4. 京成の線路使用料算出の問題点

第4は、京成が支払う線路使用料の算出についてである。筆者は「決して京成がタダ乗りしているわけではない」ことの説明として、線路使用料についての京成の説明を次のように紹介している。

「京成は北総鉄道が保有する鉄道施設のうち京成が使用する分について、鉄道事業用固定資産の平均残存耐用年数(31年)と鉄道・運輸機構および日本政策投資銀行からの借入金の平均金利(1.95%)をもって、元利均等払いの場合の年間償還額を算出」する。

前述したように、京成の北総への線路使用料のしくみ全体がゴマカシなのであるが、この言い分自体にも問題がある。

筆者はあいまいな引用をしているが、京成の言う「鉄道事業用固定資産」とは「成田スカイアクセス線開業時点で京成の使用する鉄道事業用固定資産の価格」であり、減価償却後の資産価格が対象であって、過去の投資費用は見えていないのである。

これについては印西市・白井市で結成していた「北総線運賃問題対策協議会」が平成20年2月13日、国土交通大臣に提出した「要望書」で「北総鉄道株式会社が過去に投資した線路敷設費用について、線路を利用する者が公平に負担するよう、成田新高速鉄道の線路使用料の認可等において鉄道事業者に指導していただきたい」と述べていたが、そうならなかった。

これに対して、後述で引き合いに出している、東京都交通局が第二種鉄道事業者として払う、目黒一白金高輪間の線路使用料は「対象施設の建設に要した費用の2分の1を使用期間内（引用者注：30年間）で回収」と当初の建設費が線路使用料として回収される仕組みになっている。これが東京メトロと北総鉄道線の大きな違いである。

## 5. 京成が運賃を「横取り」する仕組みの不当性

第5は前述した京成が運賃を「横取り」する仕組みについて、筆者は東京メトロ南北線と東京都交通局三田線が共用となる目黒一白金高輪間の例をひいて、京成・北総の場合も不合理ではないとしている。すなわち「また運賃収入についても、南北線赤羽岩淵一白金高輪間と目黒一白金高輪間を連続して乗車する場合は東京メトロ、西高島平一白金高輪間と目黒一白金高輪を連続して乗車する場合は東京都交通局の収入とし、目黒一白金高輪間の相互発着や、目黒一白金高輪間から東急目黒線を利用する旅客については、当該区間の列車運行本数比率によりメトロと都で分配するとされている」。

しかし、「メトロと都」「京成・北総」の両者の形態は全く違う。東京メトロの南北線が東京都交通局の三田線と重なるのは、区間距離21.3km中の2.3kmだけで、運賃分配の対象になるのは、この間の2駅の乗客運賃だけである。これに対して北総線の場合は、32.3kmすべてが京成と重なり、その間の乗降客の多い5駅の乗客運賃が分配の対象になり、前述第3項で示したように分配の影響度が違うのである。

筆者は記事のタイトルの「安すぎるとの指摘は正しいか」の結論として、「こうした事例と照らし合わせると、京成が北総に支払う線路使用料は不当とまでは言えないだろう」と結んでいるが、二つの事例を「照らし合わせ」と、逆に以上のような大きな違いがあり「目黒一白金高輪間」の例が北総・京成間のしくみを合理化する論拠にはならない。にもかかわらず、これらの不合理が見えないのか、「京成が北総に支払う線路使用料は不当とまでは言えない」と強引な結論へ導いているのは、誰のための論評かと疑わざるをえない。

(文責・北実会副会長 亀倉良一)