

北総鉄道運賃値下げと 地方自治



鎌ヶ谷市議会議員 ふじしろ 政夫

7月17日新型スカイライナーが開通。時速160km都心～空港間36分、950円。国、マスコミも国際空港成田へのアクセスが解決したかのような喜び様。しかしその裏で北総鉄道の異常な高額運賃に泣く住民が犠牲になっています。

成田空港線のメタボ運賃^{*1}・北総鉄道の高額運賃はあまりにも理不尽、不合理だと、遂に沿線住民は、国土交通省を相手どって行政訴訟をおこしました。(2010年8月17日)

北総運賃の問題、4.9%値下げ首長合意、補助金支出へNOをつきつけた白井市議会、成田空港線の北総線タダ乗り、など多くの問題が目の前に提示されています。“住民自治・地方自治”の観点から、これらの諸課題にアプローチしてみたいと思います。

行政訴訟の内容と課題

8月17日原告17人によって国土交通省を相手として出された行政訴訟は、新型スカイライナー開通によって生じる京成電鉄と北総鉄道間での線路使用料を適正に設定することで、現在の高額運賃の是正を求めるものです。^{*2}

行政訴訟においては「原告適格」が厳格にとらえられるが故に、今回の場合も同様の問題^{*3}が出てくるものと思われます。

しかし本来的に言うならば北総鉄道を使用する可能性のある沿線住民すべてが、運賃への利害関係者であるはずです。私達の税金を出資している鉄道が、住民にとってリーズナブルな運賃と、安全性を確保して運営されるか否かは沿線住民にとって重要な課題です。これらの問題を正面から訴える場がない故に

「行政訴訟」という形をとらざるを得ないのです。(参照：ハッ場ダム訴訟)

北総鉄道の運賃問題

さて、北総鉄道運賃について簡単に述べておきます。運賃問題は10年以上(平成10年9月4日、上限運賃変更認可)も前から沿線住民を苦しめています。北総第Ⅱ期線としての高砂～新鎌ヶ谷の間の建設費用(将来の成田高速鉄道用としての高規格仕様)1,141億円の返済を北総線の住民の運賃によって払いつづけています。だから、京成電鉄と同距離運賃と比べたら2～3倍高い運賃を住民は負担しているのです。^{*4}

2市2村(白井市・印西市・本埜村・印旛村)では、せめて子供達の通学定期の負担を減らそうと、2005年から自治体が通学定期25%値下の為、補助金を出し続けてきました。「財布落しても定期を落すな」と言われる程高い運賃を、なんとか下げて欲しいと党派を超えて10万7,087通の署名を集め、国等に要望^{*5}しましたが…なかなか解決しません。

北総鉄道は一貫して、沿線住民に対して「負債体質の会社では運賃値下は出来ない」と言っています。千葉ニュータウン事業34万人構想が実際には現在8万人ということへの県・都市機構の責任は？成田高速鉄道仕様としての高規格鉄道二期線1,141億円の借金を、なぜ生活線として利用している沿線住民が負担しなければならないのか？住民の素朴な疑問は答えられていません。

首長合意

「2010年成田高速鉄道が開通すれば、北総線を使う旅客が増えるのだから値下出来るのでは…」と沿線住民は期待しました。

県も2009年頃から具体的に値下げへ向けた議論を副市長レベルまであげて検討しはじめました。しかし、そのやり方は市民（県民）へは、まったく情報公開せず、会議は非公開のまま推移します。県は2009年7～8月衆議院総選挙（8月30日）の最中5%値下げ案を出しました。各首長は「自治体の負担ありきはおかしい」「国・県の責任^{*6}、線路使用料の課題を解決していない」「5%値下げでなく、抜本的解決の方策を探ろう」と異議を唱えました。

しかし森田県政は5%値下げ案を強引に押し進め、10月には国交省からの合意メモという形で各首長に「一つでも反対すれば、値下げはもうない」と短時間の中での決断をせまりました。11月2日に合意案を提示し11月4日にYesかNoを回答させ11月30日^{*7}に印をおさせ首長合意成立へと導いたのです。各首長は「苦渋の選択」「6市一体の中で印



を押した」とせっぱつまった中で合意させられました。

すべて非公開、情報を市民に知らせぬよう「箝口令」がしかれ、県民・市民から意見を聞こうともしない形で首長合意がつけられました。地方分権・地方自治をめざす21世紀の政治とはかけはなれた密室役人政治そのものがおこなわれています。

首長の合意は、北総線の高額運賃そのものを沿線自治体が認めてしまったということと、抜本的解決への道を閉ざしてしまうという結果をもひき出してしまいました。

白井市議会補助金否決

2010年3月議会では、6市の予算案の内に補助金・値下げ支援費が計上されました。白井市議会が唯一、反対し補助金2,587万円（年間3,450万円）を削除し予算案を修正させました。その時の白井市議会の様子は以下のとおりです。

3月議会、総務常任委員会では市の予算案を可決、しかし本会議では10：9で否決。

3月26日10時からの本会議において平成22年度一般会計予算が審議され、午後7時36分は、まだ委員会報告、その後二つの修正案^{*8}が出される。午後9時20分、休憩後審議し午後11時48分延会。3月29日10時より審議され、北総鉄道値下げ支援費のみを削除する修正案が10：9で可決される。午後2時44分でした。

6月議会でも補正予算として再度提出されましたが、議会は再度否決しました。

この白井市議会の議決に対して非難の声が

そこらじゅうからおこりました。^{*9} “白井議会はどうするのだ” “5%弱の値下げもなくしてしまうではないか” “損害が生じたら損害賠償されたら責任をとれ” といってバッシングはひどいものです。

反対した10名の白井市議会議員の毅然とした態度が光りました。白井市長に対して専決処分して責任とれと県が言っているといった風評まで流れてきます。

議会の議決と首長の合意

首長の合意と議会の議決との関係について考えてみたいと思います。

県も当然のことながら合意における支出（自治体補助金3億円）は予算で可決しなければならぬことを知っています。白井市議会が否決することは二元代表制における議会のあり様から当然ありうることです。

「市長選で応援した首長が合意した内容に反対するとはなにごとだ」「首長合意をダメにする議会の否決は問題だ」と議会はまるで市長の諮問機関であるかのように議決に批判を加えることは、地方自治のあり様について分かっていないのでは…国における議員内閣制（与党が内閣をつくる）と首長・議員が別々に市民の直接選挙で選ばれる二元代表制とはまったく違う政治の仕組みであることが分かっていないのでは…と思われま

す。議員が十分議論・討論して議会としての立場を表明することは、議会としての当然の権利であり義務^{*10}でもあります。白井市議会は3月26・29・30日と夜の11時まで全議員が

意見を斗わせて結論を出しました。ほめられこそすれ、バッシングを受けるものではありません。

市民からは「白井議会が首長が認めたことだからやむを得ないなどの現状追認のなれあいの道を絶ち、波紋の大きさを覚悟の上で、悩みぬいた末に選んだ理性の決断は、今後の真の解決の道に希望を与えるものです」と議会の行動に賛意が表されています。

まだまだ地方自治における議会のあり様、首長と議会そして市民との関係性を理解しきれてないマスコミ、議員がいかに多いかが明らかになりました。現在の地方自治の未熟性がみてとれます。

議案の再提出から見えるもの

3月議会で否決されたと同様の補助金・値下支援費を6月議会で再び白井市長は補正予算の形で提案しました（議会は再度10：9で否決）。

議決した内容を予算執行する立場の首長^{*11}は条件、状況の変化がなくとも同様の議案を再度出せるのだろうか？地方自治法176条177条の再議に関する条文との関係は？又、179条の専決処分との関係はどうなるのだろうか？議会と首長との関係^{*12}が問われます。

議会の独立性、首長の独自性、それらを担保するものは、すぐれて“市民・民意”ではないだろうか。白井市民10万人以上の署名を集めて抜本的値下げを求めた民意をどう実現するかが今、問われています。

損害賠償について

「6市2村の合意による運賃値下げが破綻になった場合、それまでかかった費用を白井市に損害賠償する」といった論すら出てきています。白井市は昨年11月30日合意の前、11月25日に議会として「北総線の運賃値下げに関する合意書への同意を見合わせることを求める決議」をしております。市全体として積極的に合意内容を推進しているではありません。千葉県が中心になって推進した合意であり、国土交通省にも調整案として係わらせて各自治体に強引に合意させたことから、あえて言えば県こそがその損害賠償の責任をうけるべきでしょう。

白井市議会が地方自治法96条に基づき議会としての責務を果たすことで補助金支出を削除したのですから、まったく合法です。又首長合意が県議会での答弁のごとく「法的根拠なし」なのですから損害賠償を白井市が請求されることは道理に合いません。^{*13}

成田高速鉄道の 上限運賃認可の問題点

7月17日、開通した成田空港線（京成電鉄が経営）の上限運賃認可申請は昨年12月16日に申請され、今年1月26・28日、公聴会があり2月18日答申2月19日認可されました。

公聴会では28人が公述し、そのうち19人が反対の公述をし問題点を指摘しました。

- ① メタボ運賃はなぜなのか？
- ② 1 km～32.3 kmは200円～320円という北総の高い運賃のまま、空港～高砂51.4 kmは

950円の二重運賃は、差別運賃ではないか？

- ③ 京成電鉄が北総線に支払う線路使用料12億～15億円は、北総線の減収分だけを支払うという「タダ乗り」状態です。
- ④ 二期線工事約1,200億円の建設費を北総沿線住民に高運賃で負担させているのは、住民の犠牲のうえに空港～高砂間を利用する旅客に安い運賃を提供する不公正・不公平な運賃です。
- ⑤ なぜこんな不合理なことがまかりとおるのか？北総線の役員のほとんどが京成電鉄の役員に占められている状況下^{*14}での線路使用料契約の不透明性。
- ⑥ 京成電鉄の成田空港線収益予想の算定方法の誤り。

市民からは株主代表訴訟をおこすべきと市当局へ要求していますが市は動かず。住民は訴訟へと立ち上がったのです。

白井市議会の反乱（10：9）によって始めて北総鉄道・成田空港線の運賃問題の本質が世間の目にふれるようになりました。

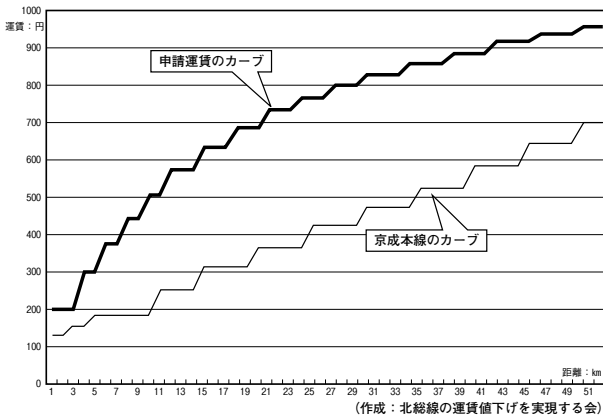
住民の力、市民自治・地方自治を押し進めていく中から、抜本的解決の糸口が探り出せるのではないかと思います。それは市民と行政そして議会との関係、市民と国・県との関係が改めて問われてきます。



北総線運賃（新鎌ヶ谷）

— 注釈 —

※ 1 : 沿線住民だけにツケをまわすメタボ運賃



上のグラフ(太線)は、成田新高速線(北総線)の運賃曲線です。遠く(例えば、東京)から成田空港へ行く乗客には軽い負担で、近距離(例えば、千葉ニュータウン地域)利用の乗客にはバカ高となる、この醜い運賃カーブ。この地域では、誰いうとなく「メタボ運賃」カーブと呼ばれるようになりました。

※ 2 : 訴訟内容は

- i) 成田空港線を経営する京成電鉄が北総鉄道に支払う線路使用料(高砂～小室)が、おかしい。これでは“タダ乗り”同然ではないかと線路使用料認可(2010年2月19日)への取消し訴訟。
- ii) 北総鉄道へ適正な線路使用料を払うよう命令することを求める義務付訴訟。
- iii) 適正な運賃へ北総鉄道の上限運賃を変更するよう命ずる義務付訴訟。
- iv) 成田空港線の上限運賃認可を取り消すよう求める取消し訴訟。

※ 3 : 原告適格

- 鉄道事業法に係る審査基準及び標準処理期間について(平成8年)
- 行政事件訴訟法9条(原告適格)取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者に限り

• 近鉄特急訴訟

《最高裁 平成元年4月13日判決》

地方鉄道法21条は…認可処分そのものは…鉄道利用者の契約上の地位に直接影響を及ぼすものではなく…旅客列車を利用しているとしても…原告適格を有しない

※ 4 : 東京近郊私鉄運賃の比較

鉄道会社名	区間	距離 km	運賃 円	比較 北総=100
北総鉄道	高砂～印旛日本医大	32.3	820	100.0
京成電鉄	上野～京成大久保	32.1	470	57.3
東武鉄道	浅草～一ノ割	33.0	450	54.9
西武鉄道	池袋～武蔵藤沢	32.9	390	47.6
東京メトロ	中野～西船橋	30.8	300	36.6
東急電鉄	渋谷～中央林間	31.5	330	40.2
小田急電鉄	新宿～相模大野	32.3	360	43.9
JR 東日本	東京～西国分寺	32.8	540	65.9

※ 5 : 2008年8月谷垣国交大臣に提出。「不公平な運賃にならないようにしたい」との回答

※ 6 : 成田高速鉄道は国の空港政策です。国の負担は？

千葉ニュータウン34万人構想が、現在8万人の責任を県・都市機構はどうとるのか？

※ 7 : 11月30日合意

5年間、自治体の補助金年3億円、北総鉄道年3億円をもとに、普通運賃4.9%値下げ、通学定期25%値下げ、通勤定期1%値下げをするものです。

千葉県1.5億円、市川市450万円、松戸市1,500万円、鎌ヶ谷市900万円、船橋市600万円、白井市3,450万円、印西市6,750万円、本埜村600万円、印旛村750万円負担

※8：修正案

- i) コミセン建設に関する部分、北総線助成に関する部分を削除
- ii) 北総鉄道運賃値下げ支援2,587万5,000円のみを削除

※9：

県知事：「運賃値下げが困難になる。合意した以上市長は責任をもった対応を」「白井市負担を県がかたがわりすることはない」
 県：「白井市が補助しない場合、合意の白紙化は避けられない」
 北総鉄道：「完全履行は非常に重い責任であり、白井市は政治生命をかけて履行を」「来年春にも値上げの意向」「これまで進めてきたパソモのシステム構築経費がムダになると憂慮する」「損害賠償も考えている」
 白井市長：「政治生命をかけて履行する」
 議員：「推薦した市長を見切って予算に反対するなんて」
 新聞：「白井市が補助金を負担しなければ値下げの継続は困難だ」

※10：地方自治法96条

※11：地方自治法138条の2

執行機関は…予算その他の議会の議決に基づく事務及び法令、その他の規程に基づく当該普通地方公共団体の事務を、自らの判断と責任において、誠実に管理し及び執行する義務を負う。

※12：予算を否決しつづけて岩国市長の米軍再編(59機の艦載機移駐) 反対の民意実現に敵対した岩国市議会。

市長が議会解散の音頭をとってリコール運動をおこなっている名古屋市の状況など、地方自治体における首長と議会との関係が問われている。

ます。

※13：最高裁昭和56年1月27日判決

「工場誘致政策の変更」

行動が“特定内容の活動を促す個別的、具体的勧告、勧誘を行い”のケースでは信義則による賠償責任が生ずるとした判決です。

白井市は今回の合意に勧告・勧誘をおこなわないどころか、議会は合意を見合わせる決議をしています。このことから白井市への賠償責任は生じないと解すべきです。

※14：京成電鉄・北総鉄道及びその他関連会社・役員相関表

会社概要	会社名	京成電鉄	北総鉄道
	鉄道事業	第1種・第2種	第1種・第2種
	資本金	368億円	249億円
	役員数	15人	10人
	従業員数	1,747人	293人
	主要株主	日本マスター信託6.2%	京成電鉄50%
		日本生命4.3%	千葉県22.3%
	日本トラスティ信託口5.31%	UR17.3%	
氏名	出身		
花田 力	京 成	代表取締役社長	監 査 役
亀甲 邦敏	運輸省	(元専務取締役)	代表取締役会長 (前代表取締役社長)
笠井 孝悦	京 成	代表取締役	代表取締役社長
金子賢太郎	運輸省	常務取締役 鉄道副本部長	
片岡 遼一	京 成	(元常務取締役)	
三枝 紀生	京 成	代表取締役専務 鉄道本部長	取 締 役
堀内 正明	京 成	(元鉄道本部電気部長)	常務取締役 運輸部長
大嶋 雅夫	京 成	(元特別工事事務次長)	取締役 特別工事事務部長
河野 三男	運輸省	(子会社帝都自動車嘱託)	取締役企画室長
宮木 一男	京 成	(子会社帝都自動車常務)	取 締 役
原山 美之	京 成	(元開発本部次長)	常勤監査役
宮田 弘幸	京 成	取締役経理部長	監 査 役

(作成：北総線の運賃値下げを実現する会)