

みどりみらい 2nd SEASON ぐんじとしのりの議会報告

2004/03/13 Vol. 24 西の原 2-3-6-104 TEL/FAX 45-8362
E-MAIL ID / toshigunji@hotmail.com

印西市議会/平成 16 年第 1 回定例会報告 (1)

～ 北総・公団線の将来を問う

いつもお世話になっております。印西市議会第 1 回定例会 (3 月議会) は、3 月 24 日 (水) までの会期にて行われ、現在来年度予算の審議が行われております。今回は、3 月定例会での私からの一般質問、市執行部からの回答を中心に報告していきたいと思っております。

3/1 (月曜日) に、個人質問に立ちました。

以下、市当局の回答です。

2 交通網の整備・充実について

平成 16 年度の施策において、印西市はこの項目 (交通網の整備・充実) において、どのような政策を実施していくつもりか。(特に北総公団線についてどのように考えるか。)

(回答 / 市長) 「交通網の整備・充実」について、お答えいたします。

「交通網の整備・充実」の取り組みにつきましては、「JR 成田線の複線化等の促進」、「道路網の整備と維持管理の充実」、「成田新高速鉄道、北千葉道路の整備促進」等の施策がありますが、中でも「北総・公団線の運賃適正化問題」は、市民生活に直結した問題であり、最大の課題と認識しております。本定例会の冒頭の (市長の) 「市政方針」でも、触れさせていただきましたが、市といたしましては、これまで沿線自治体とともに、国や県、都市基盤整備公団及び北総開発鉄道株式会社に対し、「運賃の適正化」を求めて参りましたが、その解決に至っていないのも現実でございます。昨今、独自の発想に基づく当事者の提言が、一部マスコミ紙に掲載されましたが、市といたしましては、このような解決策は、この問題の背景や歴史的経緯をうやむやにする恐れもあり、国及び県がその責任を再認識され指導力を発揮していただくことが、真の解決に結びつく道であろうと考えております。

今後とも、ニュータウン地区市民のみなさんをはじめ、この鉄道を利用されている多くの市民のみなさんのご理解をいただきながら、地道ではあっても、本来あるべき活動指針に沿った活動を着実かつ積極的に行って参りたいと考えております。

(ぐんじとしのりから市民の皆様へ / 解説と執行部への再質問)

ご存知の通り、京成電鉄が北総公団線の「公団線」部分を譲り受ける事が決定しました。

細かい内容は新聞誌上でご覧になっていただき、ご理解いただいていると思っております。

(京成電鉄が本年 3 月に設立する 100% 出資子会社「千葉ニュータウン鉄道」が土地、高架橋などを含む鉄道施設全てを譲り受け、譲渡予定額は時価評価見込みにあたる 193 億、そのうち京成側が 150 億円部分を負担し、残りの 43 億円は千葉ニュータウン事業を進める県企業庁が支援する予定で、千葉県では 2004 年度予算案に 5 年間の債務負担行為を設定するなどの形で盛りこむというものです。そして、この譲渡契約は 2004 年度中にも結び、鉄道の運行は従来通り、北総開発鉄道が担う。このようなことが報道されています。。。)

なぜ、このようなことになってきたのか？

皆様ご存知の通り、正式には「北総・公団線」というのは存在せず、あくまでも高砂～小室間の北総開発鉄道とそして小室～印旛日本医大の都市基盤整備公団鉄道があり、今、現在、北総開発鉄道がこれまで京成高砂～小室間においては自らの所有する線路などで営業を行い、小室～印旛日本医大間については、線路や駅舎、また車両 40 台を所有する都市基盤整備公団が北総開発鉄道に使用させる形を取ってきております。しかし、2001 年 12 月に閣議決定された「特殊法人整理合理化計画」に基づき、今年 2004 年 7 月 1 日に独立行政法人「都市再生機構」の新設が決定されており、都市公団は廃止となり、賃貸住宅の

管理等に関する業務は再生機構が継承するという事になっているわけで、その際に都市基盤整備公団鉄道をどうする？といった中で、当然京成が鉄道事業は京成の連結子会社である北総開発鉄道にとって不可欠であり、将来的に臨める収益などを勘案して引き取ろうということになったと考えています。

しかし、市民が知りたい事が新聞誌上には何も書いていない。
知りたい事は一つです。このことによって、「運賃は下がるか？」 これだけです。

私は、執行部に対して、今回の買収劇により、どうなるのか？今までの流れを整理しながら、以下の再質問をしていきました。

* (再質問1) これから将来、市民が例えば「値下げ運動」をしていく上で、一番知りたい事。運賃適正化問題というが、市では北総公団線の運賃がいくらだったら、適正運賃と考えるのか？また、その根拠はどのようなものか？(千葉NT中央から京成高砂について問う。)

(回答/総務部長) 千葉NT中央から京成高砂は24km位で運賃にして¥760。はっきり申し上げて東京周辺の私鉄と比べ、2.5倍、JRと比較しても約2倍でございます。非常に高運賃。あたりまえ、いまさらではありませんが。いろいろな観点もあると思うが、JR並みといけるかどうか、そのあたりがボーダーラインかなと思っています。

* (再質問2) これは今回の買収劇ではあまり出ていない事ですが、問題の根の部分です。なぜ、こんなに運賃が高い？この高運賃の原因は何か？皆様ご存知の通り、ここ何年かは営業的には黒字経営を続けている。しかし、運賃は下がらない。借金があるからという。では、今回の買収劇に関してのみ小室~印旛日本医大間での借金はいくらあるのか？減価償却負担などから260億円の累積損失を抱えるといえます。この260億円はどうなるのか？(買収に関わる報道のなかでは、買収金額の193億円の他に260億円という累積債務があるということに触れている新聞は1紙のみでした。)

私は以前から北総公団線の運賃問題を議会で取り上げるときは必ず、国が取り始めた運輸政策(鉄道会社の鉄道建設費用や金利負担問題、利用者負担を原則とする)のせいであること。そして、北総・公団線の持つ債務を減らす為に「建設にかかった用地取得費」の国家負担を求める等の「抜本的な施策」を提案していく必要があることを訴えてきました。(現在建設中の「つくばエクスプレス」(常磐新線)では、法制度が整備され、鉄道整備基金の補助による無利子貸付が行われております。)

今回の買収劇は、市が考える「運賃適正化」にむけてのチャンスだと考えますが、一回目の回答にあった本来あるべき活動指針に添った活動とは具体的にどのようなものか？今回の買収劇を契機に市ではどのような提案を公団や県に行っていく考えがあるのでしょうか？今回は今までと違って印西市内を通る、2つの駅を抱える鉄道の問題です。特に今回の買収劇にはでてこない、260億円の累積損失についての考えをお聞かせ下さい。

(回答/総務部長) この(買収の)問題は約3年前からあった話ではあるが、今回の件については聞いたばかりのことで情報収集を行っていくが、「公団が負担することを言っている」ことを電話による伝聞では聞いている。あらゆる手段を尽くして適正化に向かっていきたいと思っている。

* (再質問3) 市民への説明責任をどのように考えるのか？

(回答/総務部長) 市長も国や県と話をしながら日々手を打っているのは実態ではありますが、現実として解決に至ってないのが事実です。こういうことをやっていますよ。そういう面を市民に情報として提供していきたい。今後はターゲットが京成電鉄1本になっていくと考え、市民と共にやって行く体制をつくっていきたい。

いつもご声援、ご支援ありがとうございます。この紙面へのご意見に限らず、市政全般へのご提言、ご批判、皆様からのご相談はいつでも承ります。あるべき市政の姿を求めて皆様と手を携えていきたいと思っております。よろしくお願ひ致します。

ぐんじとしのり