

みどりみらい 2nd SEASON ぐんじとしのりの議会報告

2004/09/30 Vol. 39 西の原 2-3-6-104 TEL/FAX 45-8362
E-MAIL ID / mmirai@kitemachi.com

印西市議会/平成 16 年第 3 回定例会報告 (2)

～ 山崎市政と北総鉄道を問う (1)

いつもお世話になっております。印西市議会第 3 回定例会 (9 月議会) は、9 月 24 日 (金) までの会期にて行われ、閉会しました。今回も引き続き、9 月議会での私からの一般質問、市執行部からの回答を中心にご報告していきたいと思っております。

9/9 (木曜日) に、代表質問に立ちました。

以下、市当局の回答です。

質問 3 . 北総線の高運賃への対応について

山崎市政での重要課題であり、選挙公約でもあります。現状と今後を伺います。

- (1) 公約に掲げた通学定期への「一般財源の出動による育英補助金の適応」について
- (2) 京成グループへの働きはどのように行っていくのか。
- (3) 国、県の責任に関してはどのように考えて行動していくのか。

(回答 / 市長)

(1) 「通学定期券への一般財源出動による育英補助金の適応」について

北総線を利用して通学しているお子さんをもつ保護者の皆様方にとりましては、「通学定期割引率の引き上げ」の早期実現が切実なる願いであろうと思っております。このようなことから、子育て支援の一環として、「通学定期の補助」について、北総鉄道株式会社と協議に入ったところでございます。現時点の内容といたしましては、北総鉄道株式会社と共同企画で、割引率を現行の 6.0% から 7.0% 引き上げた通学企画乗車券を発行し、割引率を引き上げた分につきまして、市から会社に補助する方式で実施したいと思っております。また、対象者は、高校生以上とし、期間については、平成 22 年度までと考えております。この施策の実施時期といたしましては、なるべく年度内に行いたいと考えておりますが、企画乗車券の発行につきましては、まだまだ解決しなければならない問題がありますので、解決次第、実施してまいりたいと考えております。

(2) 「京成グループへの働きかけはどのように行っていくのか」について

これまでも北総線の運賃問題につきましては、北総線の運行主体であります北総鉄道株式会社に対し、沿線自治体と連携を図りながら「運賃値下げ」等の要望をしてまいりました。ご質問の「京成グループ」への働きかけにつきましては、今後、ことあるごとに運賃問題等について京成グループにお話をしてまいりたいと思っております。

(3) 「国、県の責任に関してどのように考えて行動して行くのか」について

市といたしましては、北総線が千葉ニュータウンと都心を結ぶ鉄道としてつくられた歴史的経緯等を踏まえた上で、国及び県が責任を再認識し、運賃問題に向けて指導力を発揮していただくことが、真の解決策であると思っておりますので、今後もことあるごとに国及び県に対し「運賃問題」に指導力を発揮していただけるよう働きかけてまいりたいと思っております。

(ぐんじとしのりより市民の皆様へ)

北総線の運賃問題は、印西市の、千葉ニュータウンの発展にとって足かせとなっているのは事実です。私から、山崎市政への再質問を紹介する前に予備知識として、本年 4 月 22 日付けで「若井康彦代議士」より国会に提出された「都市鉄道の経営等に関する質問主意書」とその回答を抜粋して、ご紹介したいと思います。～私からの山崎市政への再質問はこの紙面次号でご紹介させていただきます。

<国会に提出された「都市鉄道の経営等に関する質問主意書」(抜粋)> 若井康彦代議士

2. 都市鉄道のなかでも北総開発鉄道の運賃については、政府も国会答弁で「日本でも有数に高い」と認めている。また、平成 12 年には「北総・公団鉄道運賃値下げを実現する会」が地元の千葉ニュータウン人口の 8 割にあたる 64000 名余りの署名を集めて「運賃値下げ」を求めている。さらに平成 12 年 4 月 20 日の衆議院決算行政監視委員会第四分科会では、「北総開発鉄道の運賃が高すぎる」との質問に対し、当時の二階運輸大臣が「適切な支援策を考えて参りたい」と答弁している。政府としてその後、具体的にどのような支援策を講じたか示されたい。

3. 同分科会では、当時の運輸省側が、同鉄道の経営を圧迫している高い償還金利についても、繰上げ償還等支援策の検討を約束しているが、その後どのような取り組みをされたか示されたい。

4. また、北総・公団線については、成田空港までの延長が進んでいる。運輸政策審議会は答申の中で「空港アクセス線の償還期間を現行の 30 年から 40 年程度に延長することが適当」などとしているが、同線に対し、どのように適用し、それにより運賃を引き下げることができないのか、示されたい。

6. 千葉ニュータウンの計画人口は当初 34 万人だったが、昭和 61 年には 19 万人へ事業規模を縮小している。それなのにバブル崩壊後の平成 3 年には 期区間分を 1141 億円で北総開発鉄道株式会社に譲渡し、巨額の負債構造を背負うシステムがつくられてしまった。これが「日本でも有数に高い」といわれる運賃の大きな要因となっていると考えるが、当時の資金計画を含めて事業認可した政府の責任についての見解を伺いたい。また、巨額の譲渡価格で引き受けた北総開発鉄道株式会社に対し、引き受けるために何らかの条件を付けたのか明らかにされたい。

<回答(抜粋)>**2及び3について**

千葉ニュータウンへの入居人口の伸び悩み等のため厳しい経営を余儀なくされている北総開発鉄道株式会社(以下「北総開発鉄道」という。)に対する支援策については、従来から、千葉県、住宅・都市整備公団(平成 11 年 10 月 1 日以降は都市基盤整備公団。以下通じて「住都公団」という。)京成電鉄株式会社(以下「京成電鉄」という。)及び北総開発鉄道といった関係者間の調整により、出資、融資等の措置が講じられてきたところであるが、政府においては、平成 13 年 3 月から、北総開発鉄道が有する日本鉄道建設公団(平成 15 年 10 月 1 日以降は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構。以下通じて「鉄道公団」という。)に対する債務について、返済猶予期間を設けるとともに、償還期間を 10 年間延長する措置を講じたところである。

4について

御指摘の償還期間の延長については、平成 12 年 8 月に出された運輸政策審議会答申「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について～新世紀の鉄道整備の具体化に向けて～」(以下「本答申」という。)において、地方公共団体又はこれに準ずる第三セクターが行う都市鉄道の整備に当たって鉄道事業の収支採算性を見込む上で前提となる償還期間を、「現行の「30 年」から「40 年」程度に延長することが適当」であるとの提言がなされており、本答申が出された以降に整備が行われる事業については、本答申の考え方を基に実施されているところであるが、北総・公団線(京成高砂・印旛日本医大間。32.3 キロメートル)については、本答申が出される前に整備が完了している。

6について

御指摘の「事業認可」とは、日本鉄道建設公団法(昭和 39 年法律第 3 号)第 23 条第 2 項の譲渡価額の認可のことを指すものと解されるが、譲渡価額は、日本鉄道建設公団法施行令(昭和 39 年政令第 23 号)第 9 条第 1 項において、当該鉄道施設又は軌道施設の建設又は大改良に要した費用のうち鉄道公団が負担した額とされており、平成 3 年 3 月に、当該規定にのっとり、適切に譲渡価格の認可がなされたものである。また、右に述べた譲渡価格の認可に際しては、政府において、「何らかの条件」を付けることはしていない。

* ぐんじ注/若井代議士の質問の際には「現在の北総鉄道」ではなく、京成電鉄に売却される前の「北総・公団線」という状態でしたので、この紙面では質問は原文のまま抜粋して、皆様にご紹介させていただきます。

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