

発議案第 22 号

東葉高速鉄道の運賃引下げのための支援を求める意見書について

上記の発議案を別紙のとおり地方自治法第 99 条及び会議規則第 14 条第 1 項の規定により提出します。

令和 3 年 9 月 17 日

八千代市議会議長 大塚 裕介 様

提出者	八千代市議会議員	堀 口 明 子
賛成者	八千代市議会議員	伊 原 忠
	同	三 田 登
	同	植 田 進
	同	飯 川 英 樹

提案理由

国に対し、東葉高速鉄道の運賃引下げのための支援を求める。

これが、本案を提出する理由である。

東葉高速鉄道の運賃引下げのための支援を求める意見書

全長16.2キロメートルの東葉高速鉄道は、3,300億円を超える有利子負債を抱えていたため、11期連続で黒字経営となりながらも、支払利息が経営を大きく圧迫している。

営業を開始した1996年度は、2,846億円の債務残高で、支払利息は123億円に達し、利益を全て利払いに充てても足りない状況となっており、千葉県、船橋市、八千代市が20年にわたって財政支援を行ってきた。昨年度までの25年間で支払った利子の総額は1,615億円にもなる。

こうした長期債務による高額な運賃のため、そのしわ寄せが全て利用者に背負わされている。全国で1、2を争う高額な運賃の東葉高速鉄道は、東葉勝田台駅から西船橋駅まで640円であるが、京成電鉄は勝田台駅から京成西船駅まで330円と約半額であり、運賃の引下げは利用者からの長年の要求となっている。

昨年度は、コロナ禍の中、収入減はあったものの7億円の黒字を計上、11期連続の黒字経営と決算報告がされている。有利子方式で建設したことで、利用者に多大な負担を強いていることから、利払いの免除を行うことで利子の動向にとらわれず、運賃の引下げが可能となる。運賃の引下げのため、無償資金制度を手当てされたつくばエクスプレスと同様に、東葉高速鉄道の利払い免除を求め、元金返済の期間延長を求めるものである。

また、東葉高速鉄道と同様、全国で1、2を争う高額な運賃の北総鉄道は、今年6月に引下げの可能性が出てきたとの報道があった。累積損失の解消にめどが付いたことによるものと言われているが、これにより、利用者からは東葉高速鉄道についても早期に引下げの検討を求める声が高まった。

千葉県、船橋市、八千代市の3自治体からも、2019年1月30日、国に対して、利払い負担に対する補助を始めとした抜本的支援の要望が出されている。本気で東葉高速鉄道への支援を実施していただくことを求める。

よって、本市議会は国に対し、東葉高速鉄道の運賃引下げのための支援を求めるものである。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

令和3年9月29日

八千代市議会

提出先

内閣総理大臣様

国土交通大臣様