

匿名さんがしている北実会批判への答え

2013/2/25 星野

1) 北総・京成と千葉県・沿線自治体 6 市の合意と協議に関して

① 「自治体の自由な意思決定 = 憲法の基本原理」を否定する匿名さんの間違い

匿名さんは、合意書 4 項で、「北総を含む関係者間で協議をした上で決定する」となっているのに、「鉄道会社側とのキチンとした協議なし」に「船橋市や白井・印西の両市が補助金の不交付を決定した」と批判しています。つまり、匿名さんの批判は、「自治体の北総支援補助金に関する意思決定は、鉄道事業者の同意なしにしてはならない」ということになります。

でもこの意見は憲法の基本原理を否定する間違いではないでしょうか。地方自治の基本原則は憲法第 8 章に書かれています。その原理原則は、国家権力の介入はもちろんだのような強権や企業論理にも左右されることなく、「住民自治の本旨」に基づいて「自治体が住民の利益を守る立場から自由に意思決定する権利」を定めているものです。匿名さんが批判する船橋・白井・印西の各市は、どのような段階や事情の下でも「北総支援の補助金を交付するかしないかを自由に意思決定する権利」に基づいて、しかも北総から意思決定を求められた事情によって、平成 27 年度以降は補助金を出すべきないと決定したのです。どこに問題があるでしょう。

匿名さんの致命的な間違いは、「自治体の自由な意思決定」と「協議を経てする決定」とは全く違うことを正しく理解されていないことにあるのではないのでしょうか。もう言うまでもなく、まだ関係 9 者間の協議が始まっていないのですから、協議によってする自治体の意思決定はされていないということです。

② 匿名さんが、北総の一方向的な意思決定を批判しない逆立ち

匿名さんは、シンクタンクの報告書を受け取った白井・印西の両市長が北総を訪問し、文書と口頭で説明した。「たったこれだけのことで協議が成り立ったというのでしょうか」と両市長の胸の内を憶測し、憶測の上に立って「普通に考えたら協議が成り立っていない = 協議していないですよ?」、「これこそ合意書の項目を無視」したものだと言っています。これはまたずいぶんと乱暴な批判だと思います。

両市長は、北総鉄道に報告書を届けて説明したけれど、それで協議が成立したなどと考えていないからこそ、改めて沿線 4 市長の賛同も得て、千葉県知事に宛てた 6 市長連名の要請書で関係 9 者間協議の実施を求めているのです。匿名さんは、両市長が道すじを踏まえてした判断と行動をありのままにみてほしいものです。

むしろ、合意書 4 項の関係 9 者間協議を無視して白井市・印西市に回答を迫ったのは北総鉄道です。北総鉄道の白井市・印西市に対する 11 月 27 日付申し入れ書には、「補助金の継続について本年末（平成 25 年末）までにご回答いただけない場合、運賃回復（運賃値上げ）に向

けた具体的な手続きを開始せざるを得ない」とあります。「補助金を継続するという回答をしないのなら値上げする」という北総の決定意思がまざまざと現れている通告です。

北総鉄道の社長が印を押している合意書の4項は、自治体が平成27年度以降の北総運賃値下げ支援補助金を継続するか否かは「関係9者間で協議」して決めるとなっています。それなのに北総鉄道は協議も始まっていないうちから、自社の意思を決定して両市に態度を迫ったのです。このため、やむをえずした白井・印西両市長の意思決定は、北総の意思決定通告を受けってから1ヶ月後のことです。

匿名さんが、こうした事実経過を見ないで両市長を批判するのは筋違いではないでしょうか。しかも、北総に対しては批判どころか、北総が「スキームの継続がなければ運賃を元に戻す」というのはむしろ世間の常識からみて当然」と擁護しています。しかし、大幅に利益が増えている企業が、「補助金の継続がなければ運賃を元に戻す」などということこそ世間からみて非常識です。匿名さんは、偏りを過ぎて逆立ちした見方をしているというほかないでしょう。

2) 鉄道事業は儲け一辺倒ではいけない(鉄道事業法の目的)、なのに匿名さんは

③ 北総が補助金の継続がなければ運賃をもとへ戻すのは当然という匿名さんの利益第1主義

匿名さんは、北総が「補助スキームの継続がなければ運賃を元に戻すというのはむしろ世間の常識からみて当然」と言い、「鉄道会社だって一企業です。ビジネスです。利益を毎年増やしていくことが企業としての使命です。世の中の社長はみんな利益が減ることを指をくわえて見てなんかいません」と言われます。匿名さんは、自ら「印西市に居住する者で、都内の鉄道会社に勤める会社員」と名乗っておられます。ということは、鉄道事業というものが「公共の利益」を事業目的の根本にしている(鉄道事業法第1条)ことを良く承知しているはずなのに「公共の利益=利用者の利益」という視点がスッポリ抜け落ちています。

いまや企業さえ儲ければいいのだとする新自由主義の害悪は世界の常識です。儲けもほどほどにということです。鉄道会社員の匿名さんならご存じのはずの鉄道事業法第1条(目的)は「鉄道等の利用者の利益を保護するとともに鉄道事業の健全な発達を図り」、「公共の福祉を増進」することを目的とする。と定めています。北総運賃値下げ裁判は、東京地裁も東京高裁も、鉄道事業者(この場合北総鉄道)が「北総線利用者の経済的利益を含む利益を保護」しなければならぬとハッキリ判決しました。

今年は、大手企業の場合、ため込んだ利益の一部を使ってでも社員の給料をアップさせることが話題になっています。公共事業を営む北総鉄道の場合はなおのことでしょう。それでも匿名さんは、企業は利益第一と仰るのでしょうか。是非伺いたいものです。そこで次に、北総の場合「自治体が補助しなくても、運賃を値下げするのが当然」なことを見ることにします。

④ 高運賃でもうけ過ぎになっている北総鉄道は利益の一部を運賃値下げに回すべきでしょう。

「北総鉄道は、13期連続の黒字で平成24年度の利益は史上最高の44億円」、「平成25年度はさらに増えて史上最高益の50億円の予想」。これだけの利益になっているのだから、「年間3億円の自治体補助がなくても値下げできる」。だから北総鉄道は自力で値下げをしてほしい。これが、白井・印西両市長の決断です。どこに無理があるでしょう。

別な角度から見てみましょう。北総に運賃値下げ支援補助金を出すことにした平成21年度の北総の利益は34億円でした。それが今年度は50億円の予想利益です。16億円も増えています。シンクタンクは補助金なしでも10%・約13億円の値下げが可能と分析しました。この分析のどこに無理があるでしょう。

さらに、白井市長は、自治体の補助は年間3億円だが、北総鉄道も同じ3億円を出して通学定期25%の値下げを含む平均4.6%の値下げをしてきた。自治体が補助を打ち切ったにしても、北総が負担してきた3億円のうち2.67億円を出してくれば、通学定期の25%値下げを続けられるのだから、やって欲しいと言っています。どこに無理があるでしょう。

それでも匿名さんは、「北総社員が経費を削減することで利益を増やし、将来的に運賃へ還元できるように必死に努力しているが、鉄道会社的にはまだギリギリの状況であり、一見状況が回復しているように見えても、そうとは限りません。」と結んでいます。でも残念なことに、そう言われる数字的根拠は全く出さない言葉だけの話です。日本の鉄道会社では最高の利益率を上げている北総鉄道がギリギリの状況とは到底考えられません。ギリギリということでは、東葉高速鉄道こそまさしくギリギリの経営状況と言えますが、それでも今年の4月から通学定期の割引率を10%引き上げる、つまり大幅値下げをすると発表しています。

ところで匿名さんが「将来的に運賃へ還元できる」という将来とはいつ頃のことを想定しているのでしょうか。北総鉄道は、白井・印西両市への申し入れ書で、今後25年以上の数字をあげて「補助金の継続があっても、企業の存続すら危うい」と値下げ圧力への予防線を張っています。匿名さんは北総のこの文書も見てください。匿名さんが言う「将来は運賃値下げが実現する」という話は、良く知らない人に「幻想」を持たせるだけのこと、もしかして、それが狙い！？ と見ては失礼ですか？

3) 事実を見れば、シンクタンク報告書の批判も的外れです。

⑤ 匿名さんのシンクタンク報告書の誤読ないしは曲解とニュータウン入居者の問題

匿名さんは、「シンクタンクからの報告書では、白井・小室エリアをはじめとする利用者減が続いていること」や、「ニュータウン地区の入居者が低迷していること」

が考慮に入っていないとされます。

そこで北総鉄道が毎年沿線自治体に報告している駅ごとの利用者数を見ると、成田空港線が走り始めた平成 22 年 7 月を起点にした 1 日あたり乗降客の比較数字は以下のようになっています。

	西白井・白井	小室	ニュータウン合計
平成 21 年 7 月～12 月	22,904 人	4,341 人	72,172 人
平成 22 年 7 月～12 月	23,013 人	4,200 人	74,038 人
平成 23 年度	22,655 人	4,014 人	74,601 人
平成 24 年度	22,665 人	3,966 人	76,898 人

小室は減っていますが、白井も印西も増えていて、ニュータウン全体で見れば小室の減少を 10 倍以上も上回っているのが事実です。

さて匿名さんは、どこから利用者減を断言した資料を手に入れているのでしょうか？

1 日あたりではなく年間総数にするとニュータウン合計では、平成 21 年度が 2634 万人、これに対して平成 24 年度は 2807 万人ですから、173 万人も増えていることになります。

ですからシンクタンクの報告書も、「白井・印西は全国的に見ても人口増加が大きな地域」（11 頁）と書いているのです。匿名さんは報告書のどこをご覧になっているのでしょうか。誤読ないしは曲解は明らかでしょう。

匿名さんは「ニュータウン入居者の低迷」と言います。確かに計画を下回り白井・印西の両市が期待するようにはなっていません。しかし、北総の運賃があまりにも高くニュータウンから出て行ってしまおう。京成がマンションの販売価格を引き下げても売れないという現実を目を瞑っていないでしょうか。

⑥ シンクタンクの報告書は将来的支出を加味していないという的外れ

匿名さんは、「特に西白井駅以東の第 1 期工事線の駅について老朽化に対する工事費用が全く加味されていない」し、「将来的な支出を加味しないこの報告書こそが現実離れしていると思う」と書いています。これは、北総鉄道が白井市・印西市に出した「申し入れ書に書いてあることそのまま」ですが、匿名さんは大事なところを見落としているか、見ようとしていませんか。

まず第一に、「工事費用」ですが、シンクタンクの報告書は 20 頁で、平成 20 年度～24 年度まで過去 5 年間の北総の決算書に出ている工事金額（10 億円～21 億円）・工事内容（駅バリアフリー化・駅耐震工事・変電所機器更新・パスモ対応の機器更新や改造・通信ケーブル更新・高架端耐震工事）を示して、その 5 年間平均額を今後の工事費用として算入したと書いています。それでも「工事費用がまったく加味されていない」となりますか？

匿名さんは、工事対象を「第 1 期線」に限定しました。第 2 期線も千葉ニュータウ

ン鉄道区間も新耐震工事基準で施工されていることを前提にされているようです。となると、北総鉄道が平成20年度から24年度にかけて施行した「駅耐震工事」とはどこの駅のことでしょうか？ この「駅耐震工事」には「老朽化対策工事」が入っていないのでしょうか？ 入ってないとすればどうしてでしょうか？ 匿名さんに答えはありますか？ 著名な弁護士さんや公認会計士さんが5人も集まってつくられた報告書を非難するのであれば、具体的に根拠を示すのが普通のやり方ではありませんか？

それと、匿名さんは、「将来的な支出」例えば「20年はおろか10年先の金利」を予言する勇気がありますか？ 今後10年ないし20年の金利動向を読んで計算してみてください。なると納得もするでしょうが、そうでなければシンクタンクの報告書を非難すべきでないのではないのでしょうか。これは「電気料金・人件費・建設工事費・機器の更新費・ETC」なんにでも言えることです。

もっとそもそもで言えば、「北総線運賃問題に関する調査報告書」の冒頭に、「資料の多くを保有する北総鉄道及び親会社の京成電鉄の協力は消極的なものにとどまった」とあります。この表現は極めて控えめですが、実際は北総・京成とも何一つ資料を出さなかったということです。自分たちに疾しいところがないのなら、どんどん資料を出して、「補助金がなければ企業の存続すら危うい」ということを証明してもらうのが得策というものでしょう。それをしないということの実際は、「企業の存続すら怪しい」という話が、補助金欲しさの虚偽と見られても仕方がないのではないのでしょうか。日本中の鉄道会社をどんなに探しても、これほどの利益率を上げている会社はないと断言できる北総鉄道なのに、現実離れした「倒産」を言い立てて補助金を要求しているのは、北総であり、京成であり、両社の報告書攻撃をそのまま借用している匿名さんになるのではありませんか？

3) 乗客を増やす努力はだれがするもの？ 本来は鉄道事業者でしょう。

次に匿名さんは、北総の社員は、「限られた人数で、沿線から都心まで足を運んで何百校と学校訪問を行い、遠足などの誘致を必死にしている」のに、「市の役人は人口増や観光者増のための必死な誘致施策をしましたか？」と対比して、「自治体は連携して北総線の利用者増加を図るため施策を講じること」とある合意書3項違反だと断じます。

匿名さんは、自治体が違反している証拠として、合意書3項全文を書いています。ここには「北総・京成」の努力が全くないこと、つまり北総も京成も北総の乗客を増やすことは何もしないでいいことになっている不思議を思わなかったのでしょうか。普通の企業は、自分自身でお客さんを増やすものです。

匿名さんは2月26日の日本経済新聞夕刊に大きく出た「大手民鉄各社の乗客増やしの努力」をご覧ください。各社とも必死になっている様が良く分かりま

す。ところが京成は出ていない。北総のお客さんが増えないと言いながら、自分ではやるべきことをしないで自治体だけにお客さん増やしの義務を求めているのです。どうしてこんな「片務契約の合意書」になったのか。言わずもがな、それは、「企業利益のためにはむしり取れるだけ取らなければ損」、「血税とは言っても自分の懐が痛むわけじゃない」、あるいは、「天下り確保には補助金出すのが一番」といった、北総・京成や当時の行政の長・幹部らのまがまがしい思惑の産物だからです。こんな3項合意の文字面を振りかざして「自治体の合意違反」をいうのは間違っていないか？

それにしても例えば印西市は、平成26年度に4か所の保育施設建設のため予算を投じます。小中学校の教室にクーラーをつける予算11億円も計上されました。若い人たちにもお年寄りにも住みよい街づくりに励んできたからこそ、連続して日本一住みよい街に選ばれ、2年間で4700人の人口増加（本会議答弁）になっているのです。白井市は大手自動車会社を企業誘致しています。一々を書けばきりがないので省略しますが、厳しい厳しい財政状況にもかかわらず、ニュータウン自治体の努力は涙ぐましいほどです。匿名さんは、数年前に印西へ引っ越してきたとのこと。日々刻々の印西の変わりようを是非とも目に刻んでほしいものです。

また匿名さんは、北総社員が何百という学校を回って「遠足などの乗客増やし」をしているとも書かれました。北総の事業報告書では折角の社員の努力を書いているのは見たことがありませんが、問題は内容です。仮に「成田空港見学のための遠足」だったら、北総は京成の乗客増やしのために社員を動員していることになります。どうですか？ 大事なのは北総・京成という会社が、どういうふうに乗客増やしをしてきたのか、しているのかです。ニュータウン入居者の低迷を言うのなら、京成は北総沿線でこそ住宅販売に力を入れ、京成の商業施設をつくるべきなのではないでしょうか。匿名さんは、北総の乗客を増やすのは本来北総・京成という鉄道事業者のしなければならぬ仕事であって、沿線自治体が義務を果たしていないなどと言う筋合いのものではないと思われませんか？