

## 補助金支出は期限付き

### 5年前と土俵は変わった

村田 歡吾

匿名投書の趣旨は、次の3点に要約できると思います。

(1) 合意を一方向的に破るのは印西、白井、船橋の3市長ではないか。合意書第4項に決められた協議はまだ始まっていない。

(2) 北総鉄道の営業成績は鉄道経営にギリギリの状態であり、経費節減に日々努力をしている。自助努力による値下げが出来る状態にはほど遠い。

(3) 合意書にもある通り、県・自治体は一体となってニュータウン事業と地域発展に協力すべきだ。

以下は主として(1)に関して、私の考えを述べます。

#### 【1】

(a) 投書者が「平成21年11月の合意書第4項に書かれた関係者の協議が成り立っていない」「そもそも協議していない」とおっしゃるのは、その通りでしょう。

まず、いつの時点を基準（出発点）に、補助金を出す、出さないの「合意」を考えるか。

もともと補助金などなかったところ、平成22年度～26年度までの「期限付き補助金支出の合意」ができた。だから、各自治体は金を出したわけです。現在の補助金のスタート地点は、ここです。

今回期限が切れるので、「じゃ、27年度からはどうするか？」と、新しい合意の必要性が話題になっています。新たに「27年度以降は出さない」という合意ができればよいと我々は考えますが、出す合意が出来なければ、出さないことになるのは当然のことです。そもそも「期限付きの補助金支出」なので、補助金をやめるために、「期限後は出さない」という合意は必要ありません。もし、期限終了後も「出さない合意がなければ出せ」というのだとしたら、おかしい論理です。

投書者が批判する印西、白井、船橋3市長の昨年の「出さない決定」表明は、ご指摘の通り3市長が勝手に（自らの意思で）決めたものであり、合意書4項にいう「合意」ではないでしょう。「出さない意思表示、方針の提示」であると私は考えます。

その意味で私は、北総鉄道側が「補助金が欲しい。続けてくれ」と言うのも自由だと思います。要求の中身はおかしいと思いますが、考えていることを言うこと自体は否定しません。それが議論の出発点でもあります。テーブルに着いたら3市は「だめだ」と言えばよい。「出す」でまとまらなければ「出さない」のは、当然の帰結です。

(b) 一方、合意書には、補助金支出の第1項を受けて第2項（4.6%値下げ規定）があるのは、その通りです。投書者が言うように、「第1項の効力がなくなれば、第2項の効力もなくなる」というのは、合意書の文字づらを杓子定規に読めばそう考える人もいるだろう、と私は思います。でもこれは、合意書が生まれた所以（ゆえん）、背景と経緯を無視しており、正しい法解釈の仕方ではありません。

この問題を考えるうえで重要な要素は、補助金支出を決めた平成21年11月時点と違って、北総鉄道の経営状態が向上した点です。21年合意のもとになった20年度決算（あるいは21年半ばまでの経営状況）に比べて、現在は大きく改善されました。毎年黒字が続くのに、運賃の「出発点」を、北総の経営が苦しかったかもしれない平成21年の第一出発点に戻す、というのは無理がありません。

次に述べる【2】に絡みますが、もしも5年前の時点で、現在のように北総鉄道が13期連続の黒字を出し、債務超過も解消されていたと仮定したら、県と6市2村が毎年3億円も出すことに合意したでしょうか。私には疑問です。投書者ご自身は、当時、北総鉄道がそのような利益を出していたとしても、千葉県が、いやいやながらかも知れませんが補助金支出を主導し、県民が拍手をしたと思われませんか？。

北総鉄道は、4.6%値下げの5年間に、経常利益が向上するなど十分な補助金効果を得て、補助金が要らない体質に改善されつつあるのです。そうでないとしたら、「何のための補助金支出だったか」と、自治体側が批判されます。北総は、補助金分を差し引いても利益が出ているわけでしょう。「平成27年度から先をどうするか」を議論する今は、当然のことながら、平成25～26年現在の北総の経営実態をベースにすべきであり、「5年前の番付と土俵に立ち戻れ」と言うのは、おかしいでしょう。合意書の文字づらを根拠に、補助金がなくなる場合には「値下げ取り消し=4.6%復活」の5年前回帰が前提条件になる、という、物事の本質を見ない形式的な理屈は、如何なものでしょうか？

まあ、裁判ふうに例えるならば、「補助金を出せ」と言う原告適格は認めてもよいとしても（甘い、と言う影の聲が聞こえそうですが・・・）、裁判官は「利益が出ているので、請求には理由が無い」と判断し、請求を棄却するということころでしょうか。

(2)(3)に関しては、以下、簡単に述べます。

【2】北総鉄道の営業成績をどうみるか、これは難しい問題をはらんでいるのは事実ですが、端的に言えば、北総側とわれわれとは「見解の相違がある」としか言いようがありません。北総鉄道が、蛍光灯を消すなど経費節減に努力しているのは真実だろうし、長期負債の残高等は足かせの一つかも知れない。だが、しばしば引用される経常利益や、北総が「苦しい」と理由にあげる数字以外にも、経営体質を判断する指標があるのではないか。専門家による分析が必要ですが、その結果の一つが、シンクタンクによる報告書であり、われわれには「報告書の言うことが妥当」と思えるわけです。

【3】県や市が地域の発展や北総鉄道の一人立ちにもっと協力せよ、合意書にそうあるではないか、という主張も、「ごもつとも」だと思います。関係者すべてが納得する方法で力を寄せ合い（今流の言葉で言えば「都市づくりの協働」とでも言おうか）、共存共栄を図る。これが理想であることは、その通りでしょ

う。

だが、「それにしても、今の運賃が高すぎる」というのが、そもそもの出発点だったのです。またまた仮定の話で恐縮ですが、次の点が重要、もしも北総運賃が現在より3～4割安いとしたら、あるいは、他の私鉄に比べて少しぐらい高くても、京成電鉄と北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道が、真に一心同体の企業として北総鉄道の自立策を考えるなら（京成と千葉ニュータウン鉄道はもともと完全に一心同体でしたね）、自治体や住民が北総鉄道自立のために力を合わそう、という雰囲気醸し出される可能性は十分あったと思います。いや、今後もあり得るでしょう。私のように寛大に考えれば、少しは補助金だって出そう、というムードすら起こるかもしれません。（これも、「甘い」と会員諸氏に叱られるかな・・・・・・）