

北総線の運賃引下げに向けて

株主総会で質問

6月22日、北総鉄道(株)の株主総会が本社(鎌ヶ谷市)で開催され、株主である印西市は板倉市長が出席し、運賃引下げの実現に向けて、線路使用料の不合理性や取締役の責任などについて株主質問を行いました。市では、北総線の利便性向上や運賃引下げに向けた要望活動を、今後も引き続き行っています。

国土交通政策課交通政策班(☎33-4415)

質問と回答の全文

質問1 線路使用料協定の不合理性について

1 北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に渡す線路使用料は最新の事業報告書によれば、約24億円となっているが、その金額は、10年前の前の協定改定時、さらに、20年前の協定締結時には、どのようにあつたか。

▼回答
20年前に締結したとか10年前に改定したという事実はない。昭和63年の協定が改定せずに継続しているものである。

2 今後、北総鉄道がどれだけ稼いでも借りている区間の運賃収入全額を京成グループに渡し続けるのか。

▼回答
運賃収入相当額を支払い、費用相当額を収入として受け取り、北総鉄道の負担は全て回避されており、合理的である。

3 北総鉄道は、小室・印旛日本医大間において、運賃収入を全額、京成電鉄の100%子会社、千葉ニュータウン鉄道に渡しているが、一方で、京成電鉄が北総鉄道から線路を借りている高砂・小室間においては、京成電鉄は、運賃収入の100%を北総鉄道に支払っていない。このようなアンバランスな制度になっているのはなぜか。

▼回答
4 京成電鉄は北総鉄道に対して線路使用料として、資産の使用対価を支払っている。京成電鉄は同区間の旅客運送営業に関わる費用は、すべて自ら負担している。北総鉄道から千葉ニュータウン鉄道への線路使用料と、京成電鉄から北総鉄道への線路使用料は、性質がまったく異なるものだ。

5 この負担金は、本来は線路の賃借人が負担するべき費用を賃借人が賃借人に支払っている、という理解でよいか。

6 相互乗り入れ方式になっている場合以外で、運賃全額を線路使用料として支払う、という形態になっている線路使用料協定は、全国で他に例があるか。

▼回答
4 5 6 の線路使用料の内容については私企業間のプライベート内容

質問2 無視してはいない

2 京成電鉄は北総鉄道に対して線路使用料として、資産の使用対価を支払っている。京成電鉄は同区間の旅客運送営業に関わる費用は、すべて自ら負担している。北総鉄道から千葉ニュータウン鉄道への線路使用料と、京成電鉄から北総鉄道への線路使用料は、性質がまったく異なるものだ。

▼回答
無視してはいない。北総鉄道は、要求書の回答を行っている。4月13日付文書を、特定記録郵便で送付している。要求書の内容は前回の株主総会のとおり同様の内容で、その時に一度回答しているが、もう一度、懇切丁寧に回答している。

▼回答
小室・印旛日本医大間の収支の赤字について

1 北総鉄道は、平成29年度千葉ニュータウン鉄道から線路を借りている小室・印旛日本医大間において、赤字を出しているか、それとも赤字が出ているか。

▼回答
先ほども答えたが、北総鉄道は、運賃収入相当額を支払い、費用相当額を収受しており、実質的負担は無く、赤字も赤字も発生していない。

2 小室・印旛日本医大間の経営は、適正原価(鉄道事業法6条2項)に基づき合理的な経営と言えるか。

▼回答

同区間の旅客運送営業に関わる北総鉄道の実質的な負担もなく、合理的である。

質問3 過大な線路使用料を支払う取締役の責任について

1 不合理な線路使用料を京成グループに支払い続ける北総鉄道の取締役は、会社の利益、株主利益を毀損しているのではないか。

▼回答
北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に支払う線路使用料および北総鉄道と京成電鉄との間における線路使用料については、国の認可事項となっており、事業者間のみで実施できるものではない。鉄道事業法に定められた所定の線路使用料の手続きに基づき、国の審査を受け、適正に認可されたものとなっている。

2 北総鉄道の利益を犠牲にして、千葉ニュータウン鉄道の利益を優先させた社長の行動は、会社法355条の取締役の忠実義務に違反するのではないか。

▼回答
北総鉄道の利益を犠牲にして、千葉ニュータウン鉄道の利益を優先させた社長の行動は、会社法355条の取締役の忠実義務に違反するのではないか。

3 当該協定の改定交渉が行われた昨年年度末、北総鉄道の社長は、千葉ニュータウン鉄道の社長を兼任していた。とすれば、北総鉄道の株主、およびステークホルダーである乗客の期待に応えて、線路使用料改定をし、値下げをすることは、社長の決断さえあれば可能であったはずだが、このような双方代理の状況の中で、なぜ、運賃値下げのための線路使用料改定に踏み切らなかったのか。

▼回答
北総鉄道の利益を犠牲にして、千葉ニュータウン鉄道の利益を優先させた社長の行動は、会社法355条の取締役の忠実義務に違反するのではないか。

4 北総鉄道の利益を犠牲にして、千葉ニュータウン鉄道の利益を優先させた社長の行動は、会社法355条の取締役の忠実義務に違反するのではないか。

▼回答
北総鉄道の利益を犠牲にして、千葉ニュータウン鉄道の利益を優先させた社長の行動は、会社法355条の取締役の忠実義務に違反するのではないか。

総鉄道側が交渉相手方の事情をそこまで付度するのかが、現行運賃認可の合法性が取消訴訟によって争われている。違法な高額運賃が認可された背景には、この「天下り」があるのではないかと。

2 国土交通省出身の社長は、自らの利益や京成電鉄の利益に立つのではなく、「全体の奉仕者」としての公務員経歴を生かして、北総鉄道の株主利益、乗客の利益の側に立つべきであり、京成電鉄側に線路使用料の値下げ、運賃値下げを働きかけるべきである、と考えるが、社長の見解を伺う。

▼回答
追加質問は、現在の運賃や使用料が妥当でないことを前提としての質問である。北総鉄道は、現在の運賃および線路使用料は、国が認可したもので、適正であると考えられる。この場合は、国の認可が妥当なものかどうかを議論する場ではない。

3 忠実義務違反、取締役の責任違反が、株主代表訴訟で問題提起された場合、北総鉄道は法的に耐えられるか。

▼回答
追加質問は、現在の運賃や使用料が妥当でないことを前提としての質問である。北総鉄道は、現在の運賃および線路使用料は、国が認可したもので、適正であると考えられる。この場合は、国の認可が妥当なものかどうかを議論する場ではない。

4 追加質問は、現在の運賃や使用料が妥当でないことを前提としての質問である。北総鉄道は、現在の運賃および線路使用料は、国が認可したもので、適正であると考えられる。この場合は、国の認可が妥当なものかどうかを議論する場ではない。

5 追加質問は、現在の運賃や使用料が妥当でないことを前提としての質問である。北総鉄道は、現在の運賃および線路使用料は、国が認可したもので、適正であると考えられる。この場合は、国の認可が妥当なものかどうかを議論する場ではない。

6 追加質問は、現在の運賃や使用料が妥当でないことを前提としての質問である。北総鉄道は、現在の運賃および線路使用料は、国が認可したもので、適正であると考えられる。この場合は、国の認可が妥当なものかどうかを議論する場ではない。

7 追加質問は、現在の運賃や使用料が妥当でないことを前提としての質問である。北総鉄道は、現在の運賃および線路使用料は、国が認可したもので、適正であると考えられる。この場合は、国の認可が妥当なものかどうかを議論する場ではない。

※なお、株主総会の議案「取締役8名選任の件」について、印西市長は議案に反対しました。