

2018年北総鉄道株主総会における 株主質問に対する、事実と反した詭弁の会社回答

北総線の運賃値下げを実現する会 (2018.8.26)

2018年6月22日の上記株主総会における、印西市・板倉市長の質問に対する北総鉄道の会社回答には事実と反する部分があるので以下に指摘する。(会社回答の「 」内の語句は、千葉県作成の6/22付知事あて復命書で、会社回答として記載されている文章である)

1. 協定改定の「要件」のすり替え

会社回答は「北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に支払う線路使用料についての協定は昭和63年に締結されたものである。その協定の改訂要件は、千葉ニュータウン鉄道の収支が損益計算上、累積欠損が解消することであり、この要件が満たされたことは一度もなく」、それ故に改定できないと言っているが、会社が主張する下線部分は次の点で事実と違う。

(1) 昭和63年3月15日に締結された「鉄道施設及び車両の使用に関する協定」は、第3条で「使用期間」について「使用期間は昭和63年4月1日から10年間とし、期間満了の一月前までに変更の意思表示がないときは、更に10年間この期間を継続する。以後この例による。」と定めていることで明らかのように、「改訂要件」は10年毎の期限の到来である。これに基づき1998年(2000年に一部改定)、2008年と更新・継続され、2018年3月末が3回目の協定期限の終期であった。

会社がいう「千葉ニュータウン鉄道の収支が損益計算上、累積欠損が解消するまでの間」線路使用料として運賃全額を払うという規定は、協定が生きている10年の期間中の扱いを決めたに過ぎず、新たな10年に向けた改定時に、従来の協定内容を変更することまで拘束するものではない。

尚付言すれば、付随して結ばれた「北総公団線の鉄道施設及び車両の使用契約書」では「10年間の契約期間」を定めた条項に続けて「この契約は前条の期間内であっても必要に応じ、甲乙協議の上これを改定することができる」との条項を置いている。そして実際に、10年の協定期間途中の平成16年(2004年)、北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道との間で、「旅客運送経費の負担に関する契約」が北総鉄道に不利になる形で改定された。自分らの都合次第で勝手に変えられるのである。

会社は、協定の文言をねじ曲げた解釈をたてに、改定をしない口実としているにすぎない。

(2) 「累積欠損の解消の要件が満たされたことは一度もなく」というのも事実と反する。

北総・公団線はH16年、都市基盤整備公団から千葉ニュータウン鉄道へ権利・義務も含めて譲渡され、包括的に移行したが、その際、都市基盤整備公団は鉄道会計が抱えていた繰越欠損金276億4千万円はゼロに整理して、資産評価額を193億円とし、千葉県が43億円補助、京成＝千葉ニュータウン鉄道は150億円で取得した。千葉ニュータウン鉄道への移行時には繰越欠損金はなかった。これは千葉県議会・決算審査特別委員会(H29.10.16)で藤代政夫県議会議員も指摘した。

2. 「負担金」の内容のあいまいな説明と疑問

千葉ニュータウン鉄道から北総鉄道が受け取っている「負担金」について会社は、その内容は「小室～印旛日本医大間の旅客運送営業に関わる費用相当額」だと言っているが、これはわざと内容をあいまいにして、質問者の取り違いを誘導する言い方である。

(1) 北総鉄道が「負担金収入」の科目名で受け取る金額は、支払う側の千葉ニュータウン鉄道の決算書では、「運送費」支出として表示されている。

「運送費」という科目名は、国土交通省の「鉄道事業会計規則」の定義によるもので、その内訳である「線路保存費」「電路保存費」「車両保存費」「運転費」「運輸費」「保守管理費」「輸送管理費」をまとめた総称である。事業者は国交省に、その内訳毎に金額を報告することになっている。都市基盤整備公団所有時代はその通りに「線路保存費がいくら」「電路保存費がいくら」と内訳毎に金額表示されていたが、千葉ニュータウン鉄道になってからは何故か、それらの内訳の一つである「線路保存費」の項目だけに金額を入れ、他の項目は空白で表示されるようになった。だから、千葉ニュータウン鉄道になってからは、「運送費」支出の各内訳科目がそれぞれいくらかが不明になった。これは同時に、北総鉄道側が受け取る「負担金」の内容も、表示通り「線路保存費」だけなのか、その明細が分からなくなった。

以前、都市基盤整備公団所有の時代には、同社が支出する「運送費」の具体的内容は次の様に分類される。これは同時に、北総鉄道が受け取る「負担金収入」の具体的内容でもあった。

即ち「線路保存費」「電路保存費」「車両保存費」などの北総鉄道が業務委託を受けて行った施設の維持補修作業費部分と「運転費」「運輸費」などの列車の運転、旅客の取り扱いに要する作業費部分である。そしてこの「施設の維持補修作業費部分」と「列車の運転、旅客の取り扱いに要する作業費部分」の金額的な割合は、ほぼ半々だった。この構成内容は、千葉ニュータウン鉄道に移行した後、表示は変わったものの、基本的な内容自体は変わっていないはずである。

そうした前提で最近の数字を見ると、平成 27 年度の決算では、千葉ニュータウン鉄道の「運送費」支出額は 1,736,920 千円。他方、受け取る側の北総鉄道の「負担金収入」は 1,640,484 千円と記載されている。前述の割合から言えば、北総鉄道が業務委託を受けて行った施設の維持補修作業費部分である「線路保存」「電路保存」「車両保存」等の作業の対価が約 8 億円で、「運転費」「運輸費」として受けた額は残りの約 8 億円ということになる。

会社は、あたかも「負担金収入」の全部が「旅客運送営業に関わる費用相当額」といって、その言葉からイメージされる「運転費」「運輸費」であるかのように思わせる言い方をしているが、これは事実を誤解させる印象操作であり、「負担金収入」の半分は、北総鉄道が業務委託を受け、人と資材を提供して行った施設の維持・補修作業に対する対価にすぎないのである。

(2) 次に、北総鉄道が受け取る「負担金収入」が、本当に「小室～印旛日本医大間の旅客運送営業に関わる費用」に相当する額（平成 27 年度では 1,640,484 千円）なのかには重大な疑問がある。

参考までに、近隣の鉄道で「小室～印旛日本医大間」と同じ 12.5 km 程度を運行するにはどれほどのランニングコスト＝運送費がかかっているか、関東運輸局管内の類似の鉄道について国交省・鉄道統計年報 27 年度版で見ると、次の通りである。

社名	営業キロ	運送費合計（千円）	12.5 キロ換算（千円）
東葉高速鉄道	16.2 キロ	4,284,029	3,305,578
埼玉高速鉄道	14.6 キロ	4,339,409	3,715,247
東京臨海高速鉄道	12.2 キロ	5,743,995	5,885,241
首都圏新都市鉄道	58.3 キロ	12,277,401	2,632,375
新京成電鉄	26.5 キロ	7,170,910	3,382,505
千葉ニュータウン鉄道	12.5 キロ	1,640,484	1,640,484

これで見る通り、12.5 km を運行するためにかかるランニングコストは 30 億円～40 億円が相場である。しかし千葉ニュータウン鉄道の場合は異常に低く、類似の鉄道の半分しかかかっていない計算で国交省に報告され、鉄道統計年報に掲載されている。

ここから窺えるのは、北総鉄道が「小室～印旛日本医大間」12.5 kmを運行するためにかけている運行費用は、実際には他鉄道並みに30億円程度かかっているのだが、千葉ニュータウン鉄道からは、その半分しか受け取っていないのではないか、という大きな疑問である。

3. 「赤字は発生していない」は本当か

この「疑問」は、疑問ではなく事実であることが、会社自身の提出資料で露呈した。会社は「小室～印旛日医大間の北総鉄道の収支については、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に線路使用料を支払い、北総鉄道が同区間の旅客運送営業にかかる費用相当額を千葉ニュータウン鉄道から收受している。したがって、同区間の旅客運送にかかわる実質的な負担はなく、黒字も赤字も発生していない」というが、会社の提出資料は、これとは全く違う事実を示している。

鉄道事業者は鉄道事業法に従い、毎年、国土交通大臣に「鉄道事業報告書」を提出するが、ここでは業種区分ごとの損益計算を報告することになっている。この「鉄道事業報告書」は、情報公開で請求しても、肝心な部分は黒塗りでしか示されないが、たまたま我々が情報公開で入手した平成21年度の北総鉄道の「鉄道事業報告書」は黒塗りなしで、第1種事業の損益計算と、第2種事業の損益計算が分けて示されていた。その第2種事業（小室～印旛日医大間）の収支を見ると、営業収益が3,161,966千円、営業費用が3,841,350千円で679,384千円の赤字となっていた。

平成27年度についても千葉県議会本会議（H28.9.29）で、丸山慎一県議会議員が「北総鉄道は千葉ニュータウン鉄道区間は収入が32億円、支出が42億円で10億円も赤字」と指摘している。

北総鉄道が、運賃全額を引き渡す仕組み上、赤字になるのは必然の結果で、これは平成21年度と27年度に限られたことではない。我々は毎年赤字になっているとの確かな情報を得ているが、もし北総鉄道が否定するなら、自身が国交省に提出した「鉄道事業報告書」を開示せよと言いたい。

北総鉄道の第2種鉄道区間の運行にかかっている営業費用は、「鉄道事業報告書」の通り40億円前後である。しかし会社が「同区間の旅客運送営業にかかる費用相当額」を受け取っていると強弁している「負担金収入」はH21年度が1,237,704千円、H27年度は1,640,484千円にすぎず、千葉ニュータウン鉄道から受け取るのは実費の半分にも満たず、毎年大幅な赤字を出している。

「北総鉄道は同区間の旅客運送営業にかかる費用相当額を千葉ニュータウン鉄道から收受している。したがって、同区間の旅客運送にかかわる実質的な負担はなく、黒字も赤字も発生していない」などとは虚偽である。もしそれが違うというなら数字を示して証明されたい。

4. 線路使用料改定手続きのハードルを高く見せる詭弁

会社は線路使用料の決定について、「北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に支払う線路使用料、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、事業者の間のみで実施できるものではない」と、いかにも国の認可審査が厳格で、事業者の意思決定は軽いかのように言うが、**事実**は、**鉄道事業法第15条の認可基準を見れば明らか**のように、**まず事業者間で決めて申請すれば、まちがいなく認可しなければならぬ**仕組みになっている。

この点は斉藤和子前衆議院議員が線路使用料の是正指導を求めた質問主意書に対し、内閣が「線路使用料については各鉄道事業者の経営判断の下で決定されるべきもので、鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすおそれがあると認める場合を除き認可する。協定内容の見直しについてはまずは鉄道事業者間で調整されるものと認識している」と答弁している（H28年12月20日）通りで、何よりも事業者の意思が最重視されるのである。会社の言い方は、**ことさら国の審査のハードルが高いように見せ、事業者の決定責任を小さく見せて、責任逃れを図ろうとするものである。**

以上