

千葉ニュータウン鉄道への「線路使用料」と「負担金」の関係

2017/8/24 北実会・亀倉 良一

以下に「負担金」は何に対する支払いか、それは北総鉄道にとってどんな意味があるかを検討する。

I. 北総鉄道及び国側の主張

1. 北総鉄道 (H28.4.28 北実会への回答より)

(当社が千葉ニュータウン鉄道へ支払う線路使用料の受益と対価の関係について)

「当社は千葉ニュータウン鉄道に小室～印旛日本医大間の運賃収入相当額を線路使用料として支払うとともに、同区間の旅客運送営業に関わる費用相当額を千葉ニュータウン鉄道から収受しており、実質的には、当社の受益も負担も生じない仕組みとなっております。」

2. 二次訴訟における国の主張 (被告第7準備書面より)

「北総鉄道は線路所有者である千葉ニュータウン鉄道に対し、千葉ニュータウン鉄道区間に係わる運賃収入相当額を線路使用料として支払い、千葉ニュータウン鉄道は北総鉄道に対し、旅客運送営業に係わる費用を負担費として支払っている。

線路所有者の財政的負担はなく、北総鉄道が一方的に線路所有者に対し、運輸収入相当額を支払っているという点は誤りであり、これを前提とする原告の主張は失当である。」

II. 北総鉄道側の主張を受けて住民側にもある混乱・誤解

1. 二次訴訟における原告の叙述 (原告第7準備書面より)

「平成27年3月期の北総鉄道の決算書によれば、北総鉄道はCNTに対し、線路使用料として約23億2900万円を支払い、負担金として約17億5100万円を受け取っている。つまり北総鉄道は、CNT区間で利益を全く上げられず、また、一般管理費や減価償却費も捻出できないのに、純粋な線路使用料相当額として、約5億7800万円をCNTに支払っていることになる。」

III. 二次訴訟における国の主張をデータ (鉄道統計年報等) によって検証する

1. 都市基盤整備公団 (昭和63年度から平成15年度迄) 時代の取決め

(1) 住宅都市整備公団が北総開発鉄道に支払う費用の取決めについて、国は次のように説明している。

A. 昭和63年3月15日締結の「住宅都市整備公団が所有する北総公団線 (小室・中央駅間) の鉄道施設および車両の使用に関する協定」等により、住宅都市整備公団は北総開発鉄道に対し、次の費用を支払うと取り決めた。

B. その内容は、「北総開発鉄道に委託していた鉄道施設および車両の保守業務の一部に係わる

費用を『鉄道施設及び車両の業務委託費』として、運転・運輸に係わる費用を『負担費』として支払う」というものである。

C. その詳細は「昭和 63 年 3 月 15 日締結の『住宅都市整備公団が所有する北総公団線の業務委託費の算定基準に関する協定』により次のように規定されている」と説明している。

- ・業務委託費＝委託費の範囲を「人件費」「経費」とし、分類を「線路保存費」「電路保存費」「車両保存費」「運輸費（一部）」「保守管理費」とする。
- ・負担費＝負担費の範囲を「人件費」「経費」とし、分類を「運転費」「運輸費（一部）」「運送監理費」「法人住民税（千葉ニュータウン中央駅分）」とする。

(2) この説明を「国交省・鉄道統計年報」のデータにもとづいて検証する。

A. まず、住宅都市整備公団が北総開発鉄道に委託した「鉄道施設及び車両の業務委託費」は、住宅都市整備公団・鉄道会計においては「営業費用」中の「運送費」に区分される。

この「営業費用」中の「運送費」の明細は、国土交通省が事業者からの報告をもとに毎年発表している「鉄道統計年報」に記載されており、別添の【表 1】はそこから抜粋したデータで作成したものであるが、一例として平成 6 年～平成 13 年までの数値を見れば【表 1】の該当各欄の通りである。

ここで区分されている「営業費用」の勘定科目名は、国土交通省の「鉄道事業会計規則」（昭和 62 年 2 月 20 日運輸省令 7 号、最終改正平成 21 年 4 月 1 日）で定められているものである。

【表 1】では前項Ⅲ－1－(1)－C の国の説明通り、「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」に区分して、それぞれの金額が計上されている。

ここで「会計規則」で決めている勘定科目の定義をみると、大要次のように記され、科目ごとの細目が詳細に記述されている。

勘定科目名	摘 要
線路保存費	運送施設中、電路・車両・自動出改札等の機械装置を除いた一切の固定資産の維持・補修に要する作業費
電路保存費	運送施設中、電路・変電所機械、通信機械及び電路保存用特殊車両の維持・補修に要する作業費
車両保存費	運送施設中、車両の維持・補修に要する作業費
運転費	列車の運転に要する作業費
運輸費	旅客の取り扱いに要する作業費、停車場等の業務の従事者への人件費
保守管理費	運送施設の保守の作業管理に要する費用
輸送管理費	運転及び運輸の作業管理に要する費用

ここで見るように「運転費」「運輸費」以外は「運送施設の維持・補修に要する作業費」である。

第三種鉄道事業者が施設を第一種、第二種事業者に貸す場合の「維持・補修」の役割は借り手側に負担させる事例が多い様であるが、本件の場合には貸し手の住宅都市整備公団が行うこととして、北総開発鉄道に業務委託をしている。

尚、施設貸与を業とする第三種鉄道事業者が「運転費」を負担するというのは、事業法の仕組み上ありえないはずだが、協定内容が不明なため、その理由は分からない。

B. 住宅都市整備公団から支払われたこれらの費用は、他方の北総鉄道側では「収入」として受け入れられている。但し、この期間については、北総鉄道側公表の財務諸表には「業務受託費」や「負担費収入」という勘定科目はなく、「運輸雑収」の科目にまとめられている。

この収入が「運輸雑収」に占める割合については、北総鉄道の往時の株主総会「事業報告書」に「運輸雑収の70%を占める千葉ニュータウン鉄道からの負担金収入」という説明が頻繁に述べられているところからみて、「負担金」の額は「運輸雑収」の金額の70%と計算できる。

別添【表1】の平成6年～平成13年の「北総鉄道の収入」欄で、「運輸雑収の70%」で算出した「負担金収入」の金額と都市基盤整備公団鉄道の「運送費合計」の金額を見ると、ほぼ対応していることがわかる。（ここでは金額の一致までは確認できないが、後述の別資料でさらに明らかになる）

C. 以上に見る通り、都市基盤整備公団鉄道から北総鉄道に支払われている費用とは、上述I-1や2で北総鉄道が言う「同区間の旅客運送営業に関わる費用相当額」とか、国側が言う「旅客運送営業に係わる費用」などというあいまいな内容ではなく、その実体は北総鉄道が委託されて行った「運送施設の維持・補修作業」の対価である。

このことを北総鉄道の費用支出の側から見ると、北総鉄道は「線路使用料」と「運送施設の維持・補修作業費」とを支出し、後者の「運送施設の維持・補修作業費」のみを回収しているという構図となる。

北総鉄道が言っている「実質的には、当社の受益も負担も生じない仕組み」というのは、受託した「運送施設の維持・補修作業」の範囲だけのことで、実際は「線路使用料」という大きな「負担」が生じていたのは厳然たる事実である。

2. 千葉ニュータウン鉄道（平成16年度以降）になってからの取決め

(1) この期間の取決めについて、国は次のように説明している。

A. 平成16年7月1日、「千葉ニュータウン鉄道株式会社の所有する北総線（小室・印旛日本医大駅間）の旅客運送営業に係わる経費の負担に関する契約」が締結された。

B. これについて、「北総鉄道は線路所有者である千葉ニュータウン鉄道に対し、千葉ニュータウン鉄道区間に係わる運賃収入相当額を線路使用料として支払い、千葉ニュータウン鉄道は北総鉄道に対し、旅客運送営業に係わる費用を負担費として支払っている」と述べて、「負担費」が北総鉄道の「旅客営業に係わる費用」であるとあいまいな言い方をしている。

C. 他方で国は次のようにも述べている。

「負担費に関しては、従前と同様、負担費の範囲を『人件費』『経費』とし、負担費の分類を『線路保存費』『電路保存費』『車両保存費』『運転費』『運輸費』『保存管理・輸送管理費』とすることとされている」。

このように「負担費」の実体は、「旅客運送営業に係わる費用」などのあいまいな内容ではなく、北総鉄道が実施した「運送施設の維持・補修作業費」であり、「負担費」とは、その出損分を回収しているだけで、都市基盤整備公団時代と何ら変わらないことを自認しているのである。

(2) この説明をデータにもとづいて検証する。

A. 第一に国の説明は事実と全く違う。別添【表1】で見ると、千葉ニュータウン鉄道の「運送費」の内訳で平成17年度以降に数値があるのは「線路保存費」だけで、都市基盤整備公団時代にあった「電路保存費」を始めとするその他の分類はなくなっている。国が言う前記Ⅲ-2-(1)-Cの記述は全く事実と反している。

この積算は、従業員が僅か2人の千葉ニュータウン鉄道側で行えるはずはないので、北総鉄道側の計算であろうが、経費の明細が全く不明になった。

B. しかしそれでも、都市基盤整備公団時代と同様の、千葉ニュータウン鉄道の「運送費」と北総鉄道の「負担金収入」の対応関係は明らかである。平成17年度以降は、北総鉄道の財務諸表にも「負担金収入」の金額が明示されるようになった。

別添【表1】の「北総鉄道の収入」欄の「負担金収入」はその公表数値であるが、その左欄の千葉ニュータウン鉄道の「運送費合計」欄と対比すると、その金額には若干欠けるが、それに近い額が「負担金」として北総鉄道は受け取っている。北総鉄道が行った「運送施設の維持・補修作業費」の回収である。

C. 平成16年7月1日以降の「負担費」については、それまでの扱いを大きく変える重大な変更があった。国が二次訴訟の乙43号証で提出した「千葉ニュータウン鉄道株式会社の所有する北総線（小室・印旛日本医大駅間）の旅客運送営業に係わる経費の負担に関する契約」（平成16年7月1日締結）では、その第1条で千葉ニュータウン鉄道が支払う「負担費の範囲」について「本契約に定める負担費の範囲は、人件費及び固定資産除去費、鉄道線路使用料、減価償却費を除く経費とする」とした。

ここで「人件費」が補てん対象から除かれたのは大きな意味がある。

国が前記Ⅲ-2-(1)-Cで「従前と同様、負担費の範囲を『人件費』『経費』とし…」といていた事に明らかに反するだけでなく、実態に大きな変化をもたらすものである。

都市基盤整備公団時代は別添【表1】の通り、負担費の根拠である「運送費」は、その細目が各勘定科目に分けて表示されており、更に各勘定科目は「人件費」「経費（修繕費）（動力費）」と詳細に分けて記されていた。「鉄道統計年報」によって「運送費」中の「人件費」と「経費」の構成比を契約変更前の平成15年度について見てみると、「人件費」が約47.1%、「経費（材料費、動力費等）」が52.9%となっていた。ところが、契約変更翌年の平成17年度には「人件費」が約2.8%、「経費（材料費、動力費等）」が97.2%と激変している。

これまで施設の維持・修繕に係わる人件費も「負担費」の中に入れて北総鉄道に支払っていたものが、この契約で「人件費」は支払われなくなった結果、北総鉄道は、材料費・動力費だけ「負担費」という形で支払いを受けるが、人件費は自分持ちで千葉ニュータウン鉄道の施設の維持・補修作業をさせられることになった。

北総鉄道は千葉ニュータウン鉄道区間であげた運輸収入の全額を「線路使用料」として支払ったあげく、受託した「運送施設の維持・補修作業費」の一部しか回収できないことになったのである。

IV. 北総鉄道側のデータ（鉄道事業報告書）からの検証

(1) 以上のような状況であるから、「小室・印旛日本医大」間で北総鉄道が営業している第二

種鉄道事業の採算が良いはずはない。そのことを別の資料で検証する。

下の【表2】は鉄道事業者が毎年、国土交通大臣に提出している「鉄道事業報告書」の北総鉄道の平成21年度の報告の抜粋である。この報告書の様式は、鉄道事業の種類別に報告することが要請されていて、「損益計算書」については次のような構成になっている。

		第一種鉄道事業営業収益明細表
	営業収益明細表（総括表）	第二種鉄道事業営業収益明細表
損益計算書		第三種鉄道事業営業収益明細表
		第一種鉄道事業営業費明細表
	営業費明細表	第二種鉄道事業営業費明細表
		第三種鉄道事業営業費明細表

この内、【表2】で示しているのは、「第二種鉄道事業営業収益明細表」と「第二種鉄道事業営業費明細表」の金額数値の入っている欄の抜粋である。平成21年度は、まだ成田スカイアクセスの開通前で、第二種鉄道事業者として千葉ニュータウン鉄道線路を使用しているのは北総鉄道だけで、取引は2社間だけのシンプルな関係にあった。

この関係の中での「線路使用料」の支払いと、「運送施設の維持・補修作業費」の回収である「負担金収入」が北総鉄道の財務諸表としてどのように表示されているかを見てみる。

(2) この表から、次のことが言える。

A. 第一に、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道から受け取る「負担金」が、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道区間で行った「運送施設の維持・補修作業」代金であることが疑問の余地なく示されている。

ここで二社の取引関係の流れを見ると、以下のようになる。

①北総鉄道はこの区間の運賃として2,382,164千円を収受した。

②北総鉄道は、この区間の「運送費」として3,619,868千円を支出した。この運送費の中には「線路使用料」も含まれている。それがどこにあるかということ、「運輸費」★2の中に含まれている。それは国土交通省の「鉄道事業会計規則」が、「線路使用料」は「運輸費」の科目に入れるように決めているからである。その額は、北総鉄道が得た運賃収入と同額の2,382,164千円である。

③従って、北総鉄道が支出した「運送費」の中味は、「線路使用料2,382,164千円」とその他の「運送施設の維持・補修作業費 1,237,704千円=3,619,868千円-2,382,164千円」ということになる。

④国が前述Ⅲ-2-(1)-Bにおいて「千葉ニュータウン鉄道は北総鉄道に対し、旅客運送営業に係わる費用を負担費として支払っている」といっている通り、北総鉄道は「負担金収入」★1を得ている。その額は、この「第二種鉄道事業営業収益明細表」では779,802千円としか計上されていないが、別の「第一種鉄道事業営業収益明細表」には「負担金収入457,904千円」と分けて計上されており、北総鉄道全体では、両方合わせて1,237,706千円を受けている。これは端数を無視すれば前項の「運送施設の維持・補修作業費 1,237,704千円」に他ならない。

つまり、「旅客運送営業に係わる費用」とは「運送施設の維持・補修作業費」であり、北総鉄道は千葉ニュータウン鉄道区間で支出した「運送施設の維持・補修作業費」を回収しているに過ぎないことをこの数字が証明している。

【表 2】

科 目	金 額 (千円)	
I 旅客運輸収入		
1. 定期外運賃・料金	648,341	
2. 定期運賃・料金	1,733,822	
計		2,382,164
V 運輸雑収		
9. 負担金収入 ★1	779,802	
計		779,802
鉄道事業営業収益合計		3,161,966

科 目	人 件 費	経 費	計 (千円)
I 運送費			
1. 線路保存費	19,967	138,546	158,513
2. 電路保存費	42,378	73,222	115,600
3. 車両保存費	62,215	121,576	183,790
4. 運転費	253,767	131,033	384,800
5. 運輸費 ★2	142,722	2,485,217	2,607,939
6. 保守管理費	45,762	10,688	56,450
7. 輸送管理費	74,780	37,996	112,776
計	641,592	2,978,276	3,619,868
IV 一般管理費	88,236	14,810	103,046
V 諸 税		118,436	118,436
鉄道事業営業費合計	729,828	3,111,522	3,841,350
鉄道事業営業収益に対する営業費の割合	121.4%		

B. 第二に北総鉄道は、この区間の「第二種鉄道事業営業」によって、一円の利益も上げられないだけでなく、莫大な赤字を出している。これはこの年度だけのことではなく、仕組みがそのようになっているからである。

北総鉄道は前述 I - (1) で「当社は千葉ニュータウン鉄道に小室～印旛日本医大間の運賃収入相当額を線路使用料として支払うとともに、同区間の旅客運送営業に関わる費用相当額を千葉ニュータウン鉄道から収受しており、実質的には、当社の受益も負担も生じない仕組みとなっております」と述べているが、それは「線路使用料としては収入運賃を引渡し」、受託した「運送施設の維

持・補修作業費」は「負担金」で回収しているから、「タダ働きでも損はしていない」という理屈のようである。

しかし、それは事実と反している。仮に「運送施設の維持・補修作業費」の積算が実態通りに正確で、それが100%回収されているとしても、【表2】の第二種鉄道営業費明細表で明らかなように、「一般管理費」と「諸税」については永遠に北総鉄道の負担は免れず、それは平成21年度で合わせて221,482千円の持ち出しとなっていて、それは必ず赤字となる仕組みである。

しかし実体はそれにとどまらず、【表2】の「第二種鉄道事業営業収益明細表」と「第二種鉄道事業営業費明細表」の収支で明らかなように「営業収益合計3,161,966千円」に対し「営業費合計3,841,350千円」であって、「赤字」が679,384千円となっているのである。【表2】の「収益に対する営業費の割合」が121.4%とある通りの大幅な費用超過である。これはこの年度だけでなく毎年同じ状況である。

北総鉄道の第二種鉄道事業の損益計算がこのようになる理由は、「運送施設の維持・補修作業費」に対応する「負担金」の第二種鉄道事業収入への計上額が、負担金収入1,237,704千円の全額ではなく、その約63%の779,802千円に止まっているからである。

これは、この年度だけの偶然ではなく、毎年の第二種鉄道事業収入への計上割合が60%前後と一定しているところを見ると、明確な理由があるはずだが、それが何かは分からない。

推測ではあるが、北総鉄道が行った「運送施設の維持・補修作業費」の回収について、前述Ⅲ-2-(2)-Cで述べた平成16年7月1日締結の「経費の負担に関する契約」の結果、「運送施設の維持・補修作業費」の「人件費」は「負担金」計算の対象外となったが、実際にはその不足分を北総鉄道は第一種鉄道事業部門から支出しており、その補填として第一種鉄道事業会計へ戻しているためではないか、と考えられる。

この点は、北総鉄道の他の年度についても第二種鉄道事業の赤字額と第二種鉄道営業費明細表の「運送費」の中の「人件費」の額がほぼ対応していることから強く推測される場所である。

いずれにしても、北総鉄道は小室・印旛日本医大間の第二種鉄道事業の運行で、毎年莫大な赤字を出す仕組みとなっているのであり、その原因は千葉ニュータウン鉄道との間の不明朗な線路使用料、運送施設の維持・補修作業に関する不合理な取り決めにある。

V. 千葉ニュータウン鉄道をめぐる問題点と課題

千葉ニュータウン鉄道をめぐる問題点と課題として次のことが言える。

① 千葉ニュータウン鉄道は北総線利用者の犠牲の上に成り立っている。北総鉄道(株)の第二種事業は赤字を出すように仕組まれており、その穴埋めは第一種事業の運賃収入により行われ、それを可能としているのは高い運賃である。

② 北総鉄道(株)は第二種事業を行うことにより、いくら乗客が増えてもその運賃収入はそっくり千葉ニュータウン鉄道に線路使用料として引き渡され、一円の利益も上げられない。それだけでなく、現在の仕組みでは必然的に赤字になる構造になっている。

③ 他方、同じ千葉ニュータウン鉄道を、ほとんど同じ使用頻度でつかって成田スカイアクセスを運行している京成電鉄は、安い線路使用料(平成27年度で3億7535万3千円。これに対して北総鉄道は25億2714万2千円)で済ませた上に、千葉ニュータウン鉄道(株)から毎年3億円前後の金利を受け取っている。京成電鉄は千葉ニュータウン鉄道によって大きな利益を受けている。

④ このような異常な実態は通常あるべき「能率的な経営」とは異質であり、運賃制度の前提である「適正原価」の構成要素になっていない。運賃収入全額をそっくり線路使用料とする仕組みをやめさせ、高い線路使用料を大幅に引き下げれば北総鉄道の原価は下がり、運賃引き下げの大きな原資が生まれる。

⑤ 北総鉄道の線路使用料の支払いを決めた「北総公団線（小室・印旛日本医大間）の鉄道施設及び車両の使用に関する協定」及び、使用料の算定方法を決めた「北総公団線（小室・印旛日本医大間）の鉄道施設及び車両の使用契約書」の期間満了が平成 30 年 3 月末日に到来する。北総鉄道はそれらの取決めにもとづき、「期間満了の一箇月前」までに千葉ニュータウン鉄道に対して、線路使用料の変更の申し入れを行うべきである。

⑥ 本年 6 月 27 日開催の北総鉄道(株)第 45 期定時株主総会において、株主の印西市長が「千葉ニュータウン鉄道との線路使用料協定は、更新時である平成 30 年に向け、抜本的改定をするための準備をするべきではないか」と質問したのに対して、北総鉄道は「千葉ニュータウン鉄道の累積欠損は未だ解消していない状況であり、協定の『千葉ニュータウン鉄道の累積欠損の解消』という条件が満たされていないため、見直すことができない」と答えた。

これは協定のこじつけ解釈である。この協定は前文に、「当分の間（北総公団線の収支が損益計算上累積欠損が解消するまでの間）次の通り協定を締結する」と置き、続いて「使用料及びその收受方法」などを規定して、それらの条項を含めて更新時期を 10 年単位で設定している。北総鉄道の主張は、この前文の文言だけを取り出し、更新時期の規定を無にしようとするものであるが、そもそも前文に書かれた趣旨の当時と現在の状況は全く違うのに、それを無視してのこじつけである。

協定前文が書かれた平成 12 年当時の住宅都市整備公団鉄道の累積欠損は 224 億 2715 万円もあったが、千葉ニュータウン鉄道のそれは平成 27 年度末で 12 億 681 万円とケタ違いである。しかも、累積欠損は平成 16 年の千葉ニュータウン鉄道へ移行の際に住宅都市整備公団が整理して消えており、なぜその時に北総鉄道は「見直し」を提起しなかったか、と言わねばならない。

⑦ 自治体の株主は、北総鉄道の利益、ひいては鉄道利用者の利益のために、協定の「期間満了の一箇月前」までに千葉ニュータウン鉄道に対して、線路使用料の変更の申し入れをすべきである。前項の北総鉄道の協定見直し拒絶の態度は、会社の利益を守るべき取締役の「忠実義務」に反するものである。これは北総鉄道の平田憲一郎代表取締役社長が同時に千葉ニュータウン鉄道の代表取締役社長であり、千葉ニュータウン鉄道の完全親会・社京成電鉄の代表取締役副社長であるという、異常な双方代理の弊害の結果とみられるが、自治体の株主は、取締役の「忠実義務」違反を厳しく追及すべきである。

⑧ 千葉県は自治体株主の中でも両社と特別な関係にある。北総鉄道の大株主であり、大型債権者として数々の支援をしている。また千葉ニュータウン鉄道の設立にあたっては、43 億円もの補助金を供与した。そしてその際、「京成電鉄関連会社は、本鉄道が千葉ニュータウン住民の基幹的交通機関として公的助成を受けて整備されたものであることに鑑み、譲受後も現状の輸送サービスが維持されるよう努めること」を県知事と京成電鉄及び国で確認している。

しかし、これまで見てきた通り、北総鉄道を支える千葉ニュータウン住民は、千葉ニュータウン鉄道と親会社の京成電鉄に好き勝手に利用されるだけで、確認の精神が踏みにじられている。

千葉県は置かれた責任を自覚して、以上の不正常・不合理な現状を正すために行動すべきである。

以上