Ⅳ　資本費負担の在り方について

「か」を加える

本章では、資本費負担のこれまでの背景と、これをどのように緩和していくのについては、他の事例も参考に示していくこととする。

「敷設した」⇒「整備し、平成 3 年 3 月 31 日に開業した」

1．背景

①　重い資本費負担

「設備」⇒「整備」

「され」⇒「し」

北総鉄道社は、千葉県及び UR による共同施行により開発された千葉ニュータウン事業の入居者の移動手段における根幹をなすものとして、昭和 54 年、P 線方式という助成制度を利用して鉄道敷設設備を行い、北初富－小室駅間をⅠ期線として開業された。その後、京成高砂－新鎌ヶ谷駅をⅡ期線として敷設した。

これらの敷設費用は約 1,141 億円であったが、その全額について鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道運輸機構）からの譲渡対価として返済義務が発生し、平成 24 年度決算において、未だ約 687 億円もの未償還金が残存しており、北総電鉄社のバランスシートに非常に重くのしかかっている。

「６７３」

また、鉄道運輸機構への償還額が年間約 25 億円、支払利息が年間約 9 億円にも上り、北総鉄道社の経営を圧迫している。

「1,141」⇒「1,200」

②　利用者への資本費負担の転嫁

表現方法を検討のこと。

こうした重い資本費負担のもとでは、私企業であれば経営破綻に陥ってしまうはずであるが、北総鉄道社は過去数年にわたって黒字決算が続き、平成 24 年度決算においては債務超過も解消された。これは、偏に高額な運賃設定を通じて鉄道利用者にこれらの負担を転嫁しているためである。

では、こうした資本費は本来誰が負担すべきなのか。

無駄な経費の削減などの損益の改善や、利用者サービスの向上などについては、事業主体である北総鉄道社の経営努力が重要であり、結果に責任を負うことは当然である。

しかし、資本費の問題については、鉄道の公共性、事業の構想、千葉ニュータウン計画の失敗、当時の鉄道建設助成制度等も勘案することが必要であり、事業主体とその利用者にのみ責任を負わせることは妥当ではないと考えらえる。

③　適用された助成制度

北総線が建設された当時は、民鉄線に対する公的助成制度はほとんど存在しなかった。昭和47年に創設されたP線方式は、民鉄線に初めて導入された公的助成制度である。

本制度は、鉄建公団が鉄道施設を建設し、完成後25年元利均等償還の条件で鉄道事業者に譲渡し、また、年利5%を上回る利子については、国と地方公共団体が折半して補給するという制度である。

鉄建公団の資金において建設するため、莫大な建設費用を自ら調達する必要がないという点が大きなメリットであり、北総線も、このP線制度を利用することで、膨大な初期投資が必要な鉄道事業を行うことができた。

しかし、25年という償還期限は鉄道事業の公共性とその投資回収期間から考えると短すぎる点、現在のような低金利の時代においては5%を超える利子補給という助成にメリットがないなどといった欠点が指摘される。

鉄道事業は公共性が高い事業であり、高額な初期投資が必要であるが、収益性は低く、投資回収期間が非常に長いため、全額を鉄道事業が負担するP線方式を始めとした方式では、建設コストの負担が長期にわたり重くのしかかってしまう。そのため、その後の鉄道建設事業においては様々な助成制度が整えられてきた。

○事例（ニュータウン鉄道等整備事業費補助制度）
公共事業者や第三セクター（公共事業者の割合が 50%以上）が行うニュータウン鉄道と空港アクセス鉄道の建設に対し、事業費の一部を補助するもの。国の補助率はニュータウン鉄道が補助対象経費の15%、空港アクセス鉄道が補助対象経費の18%。
対象事例）成田新高速鉄道線、仙台空港線、京阪奈新線など

北総鉄道社はこうした支援策を受けることはできなかったが、P 線方式を補う意味合いもあり、鉄道運輸機構や千葉県、URによる追加の支援策が継続的に行われてきた。

削除

④　北総鉄道社に対する主な支援の経緯

区分	内容
第一次支援 （昭和60年～）	（リスケジューリング） ・鉄建公団：元利返済猶予　132億円につき5.5年間 （出資） ・県企業庁：2億円 ・住都公団：7億5千万 ・京成電鉄：19億円 （融資） ・京成電鉄：20億円
第二次支援 （平成3年度～）	（出資） ・県企業庁：20億円 ・住都公団：20億円 ・京成電鉄：25億円 （負担金） ・県企業庁：80億円 ・住都公団：80億円 （融資） ・京成電鉄：101億円（H15まで継続）
第三次支援 （平成7年度～）	（リスケジューリング） ・鉄建公団：元本返済猶予　平成6年度から6年間 （出資） ・県企業庁：15億5千万円 ・住都公団：15億5千万円 ・京成電鉄：57億円 （融資） ・県企業庁：53億円 ・住都公団：53億円 ・京成電鉄：81億円
第4次支援 （平成12年度～）	（リスケジューリング） ・鉄建公団：元金返済猶予　平成13年度から3年間 償還期限の延長：10年延長（計35年） ・県企業庁：第三次支援での融資53億円について猶予の延長 ・住都公団：第三次支援での融資53億円について猶予の延長 ・京成電鉄：第三次支援での融資81億円について利率の引下（3.0%→0.5%）
第五次支援 （平成22年度～）	（リスケジューリング） ・鉄道運輸機構：償還期限の延長：10年延長（合計45年） ・県企業庁：第三次支援での融資53億円について猶予の延長 ・住都公団：第三次支援での融資53億円について猶予の延長・利率の引下 ・京成電鉄：第三次支援での融資81億円について利率の引下
運賃値下げに関する合意に伴う支援 （平成22年度～）	値下げに伴う、利益減少の補填として （負担金） ・関係自治体：3億円/年

「4」⇒「四」

このように、これまで北総鉄道社に対しては、様々な支援策が講じられており、資本費負担の軽減に寄与してきたが、とはいえ現在でも多大な利息の支払額と元本の返済により経営が圧迫されている状況は続いている。

P47～48の番号について
２．⇒①⇒②⇒（１）⇒（２）という順になっているが２．⇒（１）⇒（２）⇒①⇒②へ変更

２．資本費負担の軽減策

① Ｐ線償還条件の変更（期限の延長、利子の見直し）

現状においては、高額な運賃設定により利用者にその負担を転嫁することで経営が成り立っているところ、一般的な運賃水準へと引き下げた上で経営を健全に運営していくためには、より一層の負担軽減がなされるべきであり、現状の枠組みで考えた場合、最も大きな負担となっているＰ線償還について、更なるリスケジューリングを求めていくことが非常に有効である。

また、以下のような理由からその妥当性も説明することができる。

・鉄道事業は公共性の高い事業であり、高額な固定資産投資に対して収益性は低く、投資回収期間が非常に長期にわたること。
・鉄道運輸機構の目的は鉄道の建設や鉄道事業者などによる運輸施設の整備を促進するための助成などの支援を行うことであり、鉄道運輸機構が鉄道事業者の建設費負担について追加の支援を行うことには妥当性がある。
・北総鉄道社は重い資本費負担がなければ鉄道事業として経営が成り立っており、単なる延命処置ではなく、より良い事業にしていくための足掛かりとなる前向きな支援となること。
・東葉高速鉄道株式会社（以下「東葉高速鉄道社」という。）において、既に60年という長期の償還期限が実現されていること。

削除

鉄道運輸機構や国土交通省等の理解が必要となる点、キャッシュフローの大幅な改善は見込めるが、減価償却費の負担は変わらないため損益ベースでは改善が小さいという点などの課題も存在するが非常に有意義な方策であると考えられる。

○先行事例
東葉高速鉄道社における鉄道運輸機構への償還期限は、支援を受け25年の均等償却という当初の返済計画が、60年のステップアップ償還に見直された。

② 鉄道運輸機構以外からの融資について

沿線自治体、UR、京成電鉄社といった関係者についても、千葉ニュータウン計画の失敗や、当初の甘い見込み利用者数の設定などの責任を負うべきである。

既存の融資に対する利率の引き下げやリスケジューリングを行うことで、北総鉄道社の

資本費負担を軽減することが可能である。結果として、北総線の運賃値下げや利便性が改善され、沿線人口の増加や地域の活性化が見込まれる。その結果、各関係者に以下のようなメリットが発生する。

・沿線自治体：人口増加とそれに伴う税収の増加。
・UR：千葉ニュータウン計画の再復興
・京成電鉄社：京成本線の乗客数増加。

「により入居した住民に有効に供され撤退した」

意味不明

（1）既存の融資のリスケジューリング

鉄道運輸機構に対する償還負担と比べるとその負担は小さいとはいえ、より一層の期間の延長や利率の引下げを求めていくべきである。

（2）デットエクイティスワップの活用

私企業の再生局面においては、債権者側が主導して、債権放棄やデットエクイティスワップ（以下「DES」という。）といった手法により、再生に対する協力が行われることがある。

DES とは貸付金などの金銭債権を現物出資することで、資本に転換する手法のことである。DES を行うことにより、債務者にとっては過剰な債務を圧縮し、財政体質を健全化できるメリットがある。債権者は、経営へ参加することで融資に対する責任を負うこととなるが、もし事業が

詰める

うまくいけばキャピタルゲインを得られるというメリットもある。

表中の金額の単位がない。

87, 462, 111

○具体例

・借入金につき全額 DES した場合のシミュレーションは以下の通りとなる。

4社からの有利子負債		
京成	9,679,200	88,873,671
千葉県	5,300,000	
UR	5,168,750	
鉄道機構	68,725,721	
純資産		
資本金	24,900,000	1,774,084
繰越損失	-23,125,916	

⇒

4社からの有利子負債		
京成	0	68,725,721
千葉県	0	
UR	0	
鉄道機構	68,725,721	
純資産		
資本金	45,047,950	21,922,034
繰越損失	-23,125,916	

株主名	持ち株数	出資比率
京成	24,900千株	50.0%
千葉県	11,100千株	22.3%
UR	8,600千株	17.3%

⇒

株主名	持ち株数	出資比率
京成	44,258千株	49.1%
千葉県	21,700千株	24.1%
UR	18,938千株	21.0%

67, 314, 161

67,314,161

・さらに無償減資を組み合わせることで繰越損失を補てんした場合、以下の通りとなる。

4社からの有利子負債		
京成	0	68,725,721
千葉県	0	
UR	0	
鉄道機構	68,725,721	
純資産		
資本金	45,047,950	21,922,034
繰越損失	-23,125,916	

⇒

4社からの有利子負債		
京成	0	68,725,721
千葉県	0	
UR	0	
鉄道機構	68,725,721	
純資産		
資本金	21,922,034	21,922,034

資本費負担の大部分を占めるのは鉄道運輸機構への未払金残であるため、資本費改善に与える影響は相対的に小さいといえるが、一定の効果は期待できる。

○先行事例（あおなみ線）

第三セクターである、あおなみ線は約 950 億円（うち 50%超が名古屋市の出資）を投じて開通したが、利用者が伸び悩み、多額の赤字を計上する路線となってしまった。

そのため、名古屋市は平成 22 年度予算で、第三セクター鉄道として日本初の DES を導入し、名古屋市・愛知県からの借入金約 307 億円全額について株式化した。あおなみ線は現在、私的整理による事業再建中である。

③　上下分離方式の可能性

P49～51 削除

上下分離方式とは、運行する主体（第 2 種事業者）と、鉄道インフラを保有・整備する主体（第 3 種事業者）を分離し、前者が後者に対し、鉄道インフラを利用させてもらう対価として線路使用料等を支払うという制度である。

バスやタクシー、船舶など他の公共交通機関においては運行主体と交通インフラの保有・整備主体は異なることが一般的であったが、鉄道事業においては運行主体である鉄道事業者が鉄道インフラを自社で保有・整備することが一般的であった。

しかし、それは多大な事業者への負担となり、近年は鉄道事業においても上下分離方式が主流となりつつある。

・上下分離方式の類型

P49～51 削除

	一般的な上下分離方式	公有民営の上下分離方式	みなし上下分離方式
内容	土地、線路、電路、車両等の鉄道インフラの保有・管理と運行を行う組織を分離する方式。一定の取り決めにより、線路使用料等を支払う必要がある。	公的主体が自らの財源によりインフラを保有・管理し、運行事業者に対して無償で貸し出す方式。第 3 種事業者にとっては重い負担となるが、国の補助制度も存在する。	上下分離方式ではないが、鉄道インフラは運行会社が保有したまま(一種のまま)、維持管理費相当について自治体等が負担することにより上下分離と同じ効果を得られる方式。
事例	養老鉄道(完全) 伊賀鉄道(完全) 青い森鉄道(一部) のと鉄道（一部）	若桜鉄道 信楽高原鐵道	上毛電気鉄道 上信電鉄 富山ライトレール 万葉鉄道

同方式は、新たな路線建設や整備を想定した制度であるため、既存の鉄道に適用するにはより難しい制度設計となるが、既存の鉄道を上下分離した事例も存在する。

○先行事例（青い森鉄道）
第三セクターとして初めて上下分離方式を採用し、青森県が第 3 種事業者として鉄道インフラを保有し、青い森鉄道は第 2 種事業者として運行を行い、青森県に対して線路使用料を支払う。

また、鉄道事業再構築事業の適用による公有民営方式の上下分離の可能性も考えらえる。

○鉄道事業再構築事業の適用（根拠法：地域交通活性化・再生法改正法））
継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象として、市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、支援措置がなされるという制度である。

北総鉄道社は、債務超過は解消されたとはいえ、平成 24 年度決算書においては、継続企業の前提に関する注記がつけられているなど、多額の債務を抱え元利の返済の負担を運賃へ転嫁して何とか継続できる状況であり、同制度の適用可能性は存在すると思われる。

○先行事例（信楽高原鐵道信楽線）
信楽高原鐵道が第 2 種事業者となり、甲賀市へ鉄道用地・施設を無償譲渡。一方の甲賀市は第 3 種事業者として信楽高原鐵道に対して無償貸付を行う。甲賀市は、施設の保有、維

持管理を行うがそれらの資金については、国や県からの財政支援を受ける。

P49～51 削除

さらに、鉄道運輸機構が第 3 種事業者となる実質的な上下分離方式の可能性が考えらえる。現在の北総鉄道社は、鉄道運輸機構から鉄道設備を購入する形式をとっているが、鉄道設備をリースする形式をとることが考えらえる。

整備新幹線においては、特例により、実質的な上下分離方式がとられているという例も存在する。（鉄道事業法上は、JR は第 1 種事業者であり、鉄道運輸機構は鉄道事業者ではないため、正確には上下分離方式とはいえない。）

○先行事例（整備新幹線方式）
JR 民営化以降に建設された整備新幹線について、鉄道運輸機構が施設を所有しており、運行する JR 各社は機構に対して「貸付料」の名目で線路使用料を支払っており、実質的に上下分離がなされている。

上記のような上下分離方式を適用することで、北総鉄道社にとっては以下のようなメリットが考えらえる。

・鉄道インフラに係る、重い資本費、減価償却費から解放される。
・複雑な状況にある京成系列の乗入、線路使用料の負担関係などの一元化が図れる。