Ⅶ　運賃収入帰属及び線路使用料の設定について

1．現状

法的な手続きの適正性を述べる必要があるのでは

①　線路使用料の取り決めについて

成田新高速鉄道の開通により、一般特急への乗り換え需要の発生で、北総鉄道社の運賃収入が減収することになる。そこで、京成電鉄社の運賃収入（北総線区間内及び北総線区間と京成線区間との間の京成電鉄社の一般特急に配分される運賃収入）が、「資本費相当分に基づく線路使用料」を上回った場合には、京成電鉄社がその差額を「資本費相当分に基づく線路使用料」に上乗せして北総鉄道社に支払う旨、京成電鉄社と北総鉄道社とで取り決めを行っている。

後述の通り、自ら線路を保有し、列車の運行事業を行っている鉄道会社（第 1 種鉄道事業者）が、第 2 種鉄道事業者に線路を貸与し、それによって自社の運賃収入が減ってしまう競合路線を走らせ、かつ、相当の線路使用料を収受しないといった、この取り決めは、独立した第三者企業間の取引としての経済合理性がなく、また、一民間企業である京成電鉄社の思惑で、子会社であるものの、第三セクターでもあって公共性が高い北総鉄道社の経営が左右されるようなことがあってはならない旨の主張が、住民訴訟においてなされている

削除

「ことについては、側面として指摘せざるを得ない」を加えるべきでは

②　線路使用料の金額について（平成 2

北総鉄道社の線路使用料収受の実績は、以下の金額となっている。

A：資本費相当額：12.1 億円

B：北総線区間における京成の運賃収入額 17.8 億円について、北総線区間における北総一種事業区間の人キロ割合を勘案した収入 14.5 億円見合いの加算額：14.5 億円－12.1 億円＝2.4 億円

C：線路使用料　A＋B＝14.5 億円

削除：必要ないのでは

資料－2

成田新高速鉄道線／北総線区間　運行形態等

【運行】

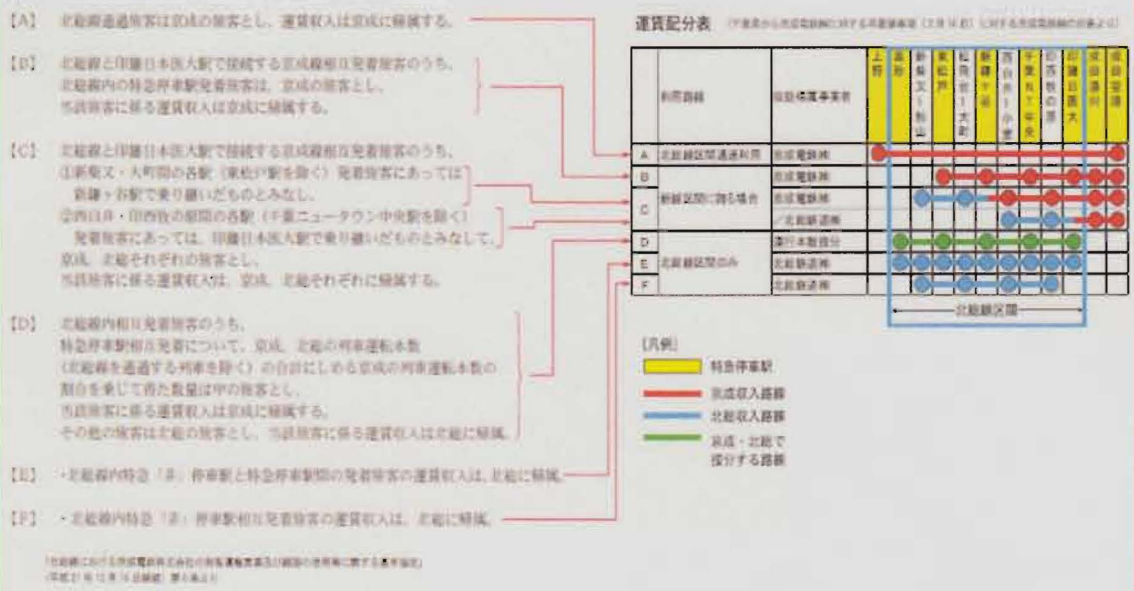
新高速	京成電鉄（第1種）	京成電鉄（第2種）	京成電鉄（第2種）	京成電鉄（第2種）	京成電鉄（第2種）
在来線		北総鉄道（第1種）	北総鉄道（第2種）		

【保有】

京成電鉄	北　総　鉄　道 19.8km	千葉ニュータウン鉄道（第3種） 12.5km	成田高速鉄道アクセス（第3種） 10.7km	成田空港高速鉄道（第3種） 8.4km

（出所）平成 21 年 8 月 17 日「鉄道運賃変更命令等請求事件」訴状資料より

運賃配分の仕組み



京成電鉄に確認した上での表現なのか。

2．妥当性についての検証

削除

「度」⇒「道」

① 京成電鉄による線路使用料解釈

京成電鉄社における、線路使用料についての解釈は以下のとおりである。

○京成電鉄社の解釈

線路使用料は、運行主体の第2種鉄道事業者が使用する施設保有事業者の鉄道施設に係る建設費等の資本費相当分に基づき算出することを原則としている。

成田空港線についても、原則の考え方をベースとして、京成電鉄は北総鉄道社、千葉ニュータウン鉄道㈱、成田高速鉄鉄道アクセス㈱、成田空港高速鉄度㈱と個別に協議を行い個別に協議を行い、個別の線路使用料について合意した。

こうした経緯から、今回原価として計上した線路使用料については、応分の負担となっているとされている。

その中で、北総鉄道㈱に対する線路使用料については、京成電鉄㈱は第2種鉄道事業者として北総線区間を運行することから、列車運行に必要な鉄道施設に係る資本費相当分に基づく線路使用料を支払うことを原則とすることで合意しており、応分の負担をすることとなる。なお、北総鉄道㈱は自社の施設を使用して鉄道事業を営む第1種鉄道事業者であることから、京成電鉄㈱が同区間を運行することによって、収支に影響を与えないようにする必要がある。

そのため、京成電鉄㈱が計上する、現行の北総列車から当社の運行する一般特急列車に乗り替わる収入が資本費相当分に基づく線路使用料を上回った場合、その差額を上乗せして北総鉄道社に支払うこととなっている。従って、収入がそれぞれ増加した場合には、北総鉄道社への支払額が増加することとなる。

また、千葉ニュータウン鉄道㈱との関係は、北総鉄道㈱と全く同様の考え方、計算方法で、同社の収支に影響を与えないように線路使用料を支払うこととなっている。

即ち、北総鉄道㈱は、京成電鉄㈱の計上収入を除いた千葉ニュータウン鉄道の営業区間の運輸収入相当分を線路使用料として支払うこととなっている。

よって、京成電鉄㈱が支払う分と北総鉄道㈱が支払う分の総額が、概ね従前より北総鉄道社が千葉ニュータウン鉄道㈱に対して支払ってきた線路使用料となる。

○北対協、千葉県の「補助金の効果等を検証するための再確認事項について」に対する北総鉄道社からの回答より

（確認事項）

北総鉄道社からの線路使用料の算定方法について、他の鉄道事業者との相違点について

（回答）

一般的には三種側が負担した施設・設備の建設コストの回収という考え方から資本費相当額とされているが、本件については、北総鉄道社の鉄道運送事業と後発の京成電鉄の鉄道運送事業が競合するため、当社の権益を擁護し不測の損失を生ぜしめぬよう競合に関わる運賃収入を配分することとし、その結果、「資本費相当額」＜「京成の収益配分額」となるときは、「資本費相当額」との差額を加算した額を「線路使用料」として収受。

② 住民訴訟における原告の主張

削除

住民訴訟原告における、線路使用料についての解釈は以下のとおりである。

（1）成田新高速鉄道の開通による北総鉄道社の収入増加の期待

北総鉄道社の運賃が異常に高いことは、鉄道の新規建設費が高かったことによるとされているが、今般、京成電鉄社が北総鉄道社の線路を使用してスカイライナー（平成22年7月17日開通）を始めアクセス特急を含む105本／日の電車を走行させるので、沿線住民は皆、その線路使用料あるいは運賃が北総鉄道社の収入となり、北総鉄道社の運賃を大幅に引き下げるものと期待していた。

（2）京成電鉄の押しつけによるただ乗り協定

ア　北総線における京成電鉄社の旅客運輸業及び線路の使用等に関する基本協定（本件協定）

ところが、住民の期待を裏切られた。その理由は次の点にある。

成田新高速鉄道の北総線区間分の運賃及び~~と~~特急料金収入は、本来、北総鉄道社に帰属すべきものである。実際、北総線区間と同様成田新高速鉄道アクセス特急が乗り入れている都営浅草線（東京都交通局が線路を保有）と京浜急行線（京浜急行電鉄、泉岳寺－羽田空港間）では、線路保有区者が、乗り入れ先の鉄道会社がそれぞれの線路保有区間の運賃を取得している。成田新高速鉄道開通前は、京成電鉄社の電車は北総線に乗り入れていた。その際には、北総線区間内の運賃は、すべて北総鉄道社が取得していた。

したがって、京成電鉄社は、北総線区間で生ずる運賃及び特急料金収入の全額を線路使用料として北総鉄道社に支払うべきものであった。

ところが、本件協定の中で、京成電鉄が、本来北総鉄道社に帰属すべき北総線区間内の運賃収入を「横取り」し、そのうち一部だけを線路使用料として北総鉄道社、千葉ニュータウン鉄道に払い戻すという不合理きわまりない内容の協定が結ばれた。

イ　京成電鉄社による北総鉄道社、千葉ニュータウン鉄道社の支配

本件協定は、どうみても、独立の対等当事者間取引で行われる合理的な経済計算によるものではない。本来、経済合理性を追求する株式会社であるならば、このように

一方的に不利益を被るような協定を締結することは、特段の事情がない限りあり得ない。

削除

実は、京成電鉄社が親会社として、北総鉄道社、千葉ニュータウン鉄道社を支配しているのである。

北総鉄道社は、京成グループから50%以上の出資を受けている。千葉ニュータウン鉄道社は、100%京成電鉄社出資の株式会社でありその役員全員が京成グループの者で占められており、これは京成電鉄社そのものである。

その結果、会社間の付け回し、利益操作が行われているのである。そして、割を食うのは、北総鉄道社の沿線住民である。逆に言えば、北総鉄道社沿線住民の加重な負担により京成電鉄社は過大な収入を上げているのである。

③　鉄道事業における運賃収入帰属及び線路使用料の収受の考え方(他社事例)

北総鉄道社の収受する線路使用料の妥当性については、他社路線での考え方を参考として検証することも有用であると考えられるため、以下、一般的な線路使用料の収受についての他社事例を整理の上、検討することとする。ただし、「線路使用料は、その考え方と実際が、国、事例ごとに異なり、千差万別、多種多様である。線路使用料の設定に理論的にも実務的にもベストな方法があるわけではない。いずれにも一長一短あり、その評価は難しい。公正な競争条件の確保、資源配分の効率性といった基準から判断するにしても、それはあくまでもウェイト付けされた相対的な評価に過ぎない。元来、線路使用料は当事者のコンセンサスで決定されるべきもので、設定そのものに共通のルールや原則があるわけではない」[8]ことから、本件の妥当性の判断についても個別判断するしかないということに留意は必要である。

(A) 相互乗り入れ方式

線路を保有している会社が運行に責任を持ち、運賃もその会社の収入帰属となる方式である。この場合、乗継ぎ駅で、乗務員も切替えし、運行作業及び責任を線路保有会社が全てもつため、収入帰属については、線路保有会社となる。

この方式では、相互に車両を貸し借りする立場となり、相互に、自社保有線路の上を他社の車両を借りて自社で運行するため、両社とも第一種鉄道事業者となる。

(B) アボイダブルコスト方式（例：ＪＲ貨物）

日本貨物鉄道株式会社（以下「ＪＲ貨物」という。）は、その運行路線の大部分を他社所有の線路を借りて運行しているため、第２種鉄道事業者としての位置づけとされている。ＪＲ貨物は、国鉄分割民営化に伴って、分社化されたＪＲグループの１社で

8　堀雅通　**鉄道の上下分離と線路使用料**　高崎経済大学論集　第47巻　第1号　2004 45頁～57頁

あり、その運行路線の大半は、グループ会社であるＪＲ旅客会社が所有する線路となっている。

アボイダブルコスト方式とは、ＪＲ貨物がＪＲ旅客会社の路線を走行して貨物輸送を行う場合に、貨物列車が走行しなければ回避できる経費（レールの摩耗に伴う交換費用等）のみをＪＲ貨物が負担することとするルールで、国鉄改革以来、ＪＲ旅客各社とＪＲ貨物の間で適用されている方式である。これは、国鉄分割民営化の際に、JR貨物の経営基盤が脆弱であることが予想されたため、国策として、その経営を支援するために線路使用料が低く抑えられるように定められた方式であり、鉄道業界ではポピュラーな方式ではあるが、一方で、その方式が採用された背景から独立企業間での競争原理に基づいた方式とはいえない一面もある。

その後、一部地方路線がJRから経営分離されることになり、この区間を走行していた貨物列車は在来線事業者線路を走行することになった際には、並行在来線事業者からは、アボイダブルコスト方式をやめて、固定費部分を加味した線路使用料を支払うように要求されていることからも、固定費部分を加味しないアボイダブルコスト方式は、独立企業間での競争原理に基づいた方式ではないといえる。

(C) 将来収益均等分割支払方式（例：整備新幹線）

整備新幹線については、建設を行った日本鉄道建設公団およびその後身の鉄道建設・運輸施設整備支援機構が施設を所有している。運行するJR各社は鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して「貸付料」の名目で線路使用料を支払っており、この貸付料は新幹線が整備されたことによる JR の受益を限度として設定されることになっている。具体的には以下の計算となっている。

（「新幹線が開業した場合の30年間の収益の合計値」-「新幹線を建設しなかった場合の30年間の収益の合計値」）÷30年

(D) 営業キロ比例配分方式（例：神戸高速鉄道）

1969年に開業した神戸高速鉄道株式会社（以下「神戸高速鉄道」という。）は、線路を使用する４電鉄（阪神、阪急、山陽、神戸）の運賃を、一旦、４電鉄に帰属させた後、それぞれの運賃収入から乗り入れに伴う経費相当額を線路使用料及び業務委託料として控除している（結果的に４電鉄の収支は変わらない）。なお４電鉄が神戸高速鉄道に支払う線路使用料の配分額は営業キロに比例させ、神戸電鉄が 5.26%、他の３電鉄は31.58%となっている。[9]

④　本件へのあてはめと妥当性の検討

---

[9] 堀雅通　**鉄道の上下分離と線路使用料**　高崎経済大学論集　第47巻　第1号　2004 53頁

線路使用料問題には、以下の2点がどうあるべきかを整理する必要がある。

・北総線区間の運賃収入の帰属は、どうあるべきか
・北総鉄道社所有の路線を使用する京成電鉄の線路使用料はどうあるべきか

まず、鉄道事業における線路使用料の取り決めについては、以下のような特性があることを理解しておく必要がある。

・市場競争環境がほとんど存在しない
大部分の路線で、自家用自動車やバス・タクシーなど代替的輸送機関との競争だけがあるにとどまり、第1種と第3種は、設備面で独占的な立場にあり、また、それらと第2種事業者との競争関係も実質的にはほとんど存在しないため、恣意性が介在しやすい。
・取引ルールが法的に明確に規定されていない
第1種事業者や第3種事業者が第1種・第2種に線路設備を貸す、あるいは譲渡するなどの取引に関しては、鉄道事業法15条で、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされているが、その認可条件は、「国土交通大臣は、前二項に規定する使用条件又は譲渡条件が、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場合を除き、前二項の認可をしなければならない」と定められているのみで、具体的な取引ルールについてまで明確に規定されていない。

削除

内容確認のこと

さらに、北総線区間においては、以下の点が、特殊事情として存在し、それを踏まえて、運賃収入の帰属及び線路使用料の設定の妥当性を検討する必要がある。

・北総線区間において、京成電鉄社及び北総鉄道社の両社が、それぞれ運行許可を有する二重免許の状態となっており、きわめて例外的な状態となっていること。
・成田新高速鉄道の開通により、一般特急への乗り換え需要の発生で、北総鉄道社の運賃収入が減収すること。
・北総鉄道社は、京成電鉄社が株式の50%を保有する京成電鉄社の子会社であり、その意思決定過程が、当然に独立の対等当事者間取引で行われる合理的な経済計算の結果と言い難く、親会社の思惑が介在する背景が存在すること。

「特殊事情」ではなく事実では。

(A) 運賃収入の帰属について

本件は、一般的な相互乗り入れとは状況が異なるため、住民裁判においての主張である「北総線区間の運賃収入の帰属は全て北総鉄道社のもの」と解することは難しいものと思われる。なぜならば、相互乗り入れ方式では、乗継ぎ駅で、乗務員も切替えし、運行作業及び責任を線路保有会社が全てもつのであるが、本件においては、北総線区間を通過する成田高速鉄道の乗務員は京成電鉄社の従業員であり、運行作業及び責任は京成電鉄社が担っているからである。

本件の問題は、運賃収入の帰属よりも、競合路線の線路使用に伴う北総鉄道社の運賃収入が減少するという特殊事情を前提として、独立企業間の取引として、線路使用料の設定の妥当性を検証する必要があるものと考えらえる。

内容確認のこと

(B) アボイダブルコストの負担

成田新高速鉄道の開通以前と比べて、北総鉄道社の収入は少しも増えない。替わって、成田新高速が走る分だけアボイダブルコスト（仮に成田新高速鉄道が運行しなかったとした場合に旅客会社が線路の保守作業に必要だった経費を計算し、それに比べて成田新高速鉄道が走行したことによって増加する保守経費相当額）が発生するはずである。しかしながら、既に京成電鉄社からは「資本費相当分に基づく線路使用料」は支払われたことになっているから、このアボイダブルコストは、実質的に北総鉄道社の負担となっている。少なくもこのアボイダブルコストは、線路使用料として、追加的に京成電鉄社が負担するべきであると考えられる。

アンダーライン追加

(C) 資本費相当分に基づく線路使用

「住民サイドに立った考えとして、側面的に」を加えるべきでは

仮に「資本費相当分に基づ

いては、直ちにそれを妥当と結論づけることは難しい。

なぜならば、「成田新高速鉄道」が開通することによって、北総鉄道社の運賃収入が減少するという他社路線では通常にない枠組みが前提となっているからである。独立企業間においては、このような運賃収入が減少するような取り決めに合意することは、経済合理性に欠けると言わざるを得ない。北総鉄道社が独立企業であるならば、運賃収入に減少額以上に、線路使用料の収入額の増加もしくはそれ以外の売上の増加が見込めるのでなければ合意しないはずである。しかしながら、北総鉄道社は京成電鉄社の子会社であり、対等な力関係での交渉原理が働かなかった結果、このような経済的に不合理な取り決めがなされたものと考えられる。

したがって、京成電鉄社は、北総鉄道社の運賃収入の減少分の補てんだけではなく、追加的に資本費相当分に基づく線路使用料として一定の割合の額を北総鉄道社に支払うべきであると考えられる。

断定した表現方法はどうか

なお、資本費相当分の線路使用料の金額の妥当性については、その計算根拠を検証する必要があるが、当該計算根拠は北総鉄道社から開示されていない。したがって、その検証のためには、北総鉄道社の協力姿勢が求められる。

3．結論

全体的に厚く出来ないか

線路使用料の妥当性の検証の結果を整理すると、以下のとおりである。

・現在の線路使用料の取り決めは、北総鉄道社は京成鉄道社の子会社であり、対等な力

関係での交渉原理が働かなかった結果、経済的に不合理な取り決めがなされたものであり、是正すべきであると考えらえる。

・少なくともアボイダブルコストは、線路使用料として、追加的に京成電鉄社が負担するべきであると考えられる。

・京成電鉄社は、北総鉄道社の運賃収入の減少分の補てんだけではなく、追加的に資本費相当分に基づく線路使用料として一定の割合の額を北総鉄道社に支払うべきであると考えられる。

以上のように線路使用料を是正の上、当該是正に係る線路使用料の増額分を、運賃値下げの原資に充当することが相当であると考えられる。

断定した表現方法はどうか