Ⅷ　推進体制について

以上のとおり、補助金の交付を受けずして、現在合意している値下げ運賃（平均 4.6%）を維持すること（あるいはそれ以上の値下げ）は、キャッシュフロー上、達成できる可能性があると考えられる。さらに、北総鉄道社自身の資本政策の見直し、コスト削減、売上向上施策の実施等によって、その可能性は一層高まるものと考えられる。

他方、北総鉄道社に関与する各関係者によって、補助金なしでの運賃値下げの維持を図るべく、推進体制を構築することも肝要である。

1．沿線市町村

鉄道需要の基礎となる、地域の人口増、又は公的な施設を建設するなどの方法での、所謂「町興し」の可能性を探求すべきである（この点、2020 年開催予定の次々期オリンピックの誘致に成功した場合には効果を期待できるとも考えられる）。

2．千葉県

上述の沿線市町村による、北総線の再建やサポートの推進に当たっては、それらの上部自治体である千葉県の積極的な関与も望まれるところである。この点、県内における他の第 3 セクター鉄道の再建への取り組み（東葉高速鉄道、千葉急行など）の実例が参考になろう。

また、北総鉄道社に対する融資について、さらなるリスケージュリング（条件緩和）に加え、DES に応じることを検討すべきであろう。

3．鉄道運輸機構及び UR

既に述べたとおり、現状、鉄道運輸機構への敷設費用の償還が北総鉄道社の経営を圧迫している。鉄道運輸機構はこれまで、償還のリスケージュリングに応じるなど、一定の支援は行われてきたが、さらなるリスケージュリング（条件緩和）を求めるべきであろう。また、UR については、北総鉄道社に対する融資について、さらなるリスケージュリング（条件緩和）に加え、DES に応じることを検討すべきであろう。

「つていは」⇒「ついては」

4．京成電鉄社

京成電鉄社は、北総鉄道の親会社として、その経営状況については不断に監視すべきであり、株主としての監督責任があるため、かような責任を全うされることを期待したい。特に、北総鉄道社に対する融資について、さらなるリスケージュリング（条件緩和）に加え、DES に応じることを検討すべきであろう。また、上述の線路使用料の妥当性の見直しが北総鉄道社から提案された際には、真摯に対応すべきである。

IX　補助金支出の違法性について（補論）

削除

地方自治法 232 条の 2 によれば、普通地方公共団体は、その公益上必要がある場合においては、寄附又は補助をすることができると規定しているが、いかなる場合が「公益上必要がある場合」については、法はそれ以上の定めを置いていない。これは、地方公共団体ごとにその地域固有の状況や多様な行政目的が存在しており、各地方公共団体ごとに政策的な判断を行う必要があることから、「公益上必要がある場合」の判断については、各普通地方公共団体（の長）に一定の裁量を与えた趣旨と解される。そして、誰に寄付又は補助を交付するかどうかは、その地域特有の政策（例えば、「この地域は農家が多いので農家を保護する」、「老人が多いので福祉を手厚くする」、「●●な企業を誘致したい」）に密接にかかわる問題であることから、各地域ごとに幅があっても許されるものでなければならない。その意味で、与えられる裁量はある程度広範なものだと考えられる。

もっとも、補助金は市民の税金が主たる財源となることから、適正性を欠くような補助金交付は、なお許容されるものではない。したがって、上記裁量の範囲には一定の限界があり、補助金交付に公益上の必要があるとの長の判断が社会通念上著しく妥当性を欠くものといえる場合には、その判断には裁量権の逸脱、濫用の違法があると考えられる。かような考え方は、地方自治法 232 条の 2 の趣旨を論じた過去の多くの裁判例でも、踏襲されている（さいたま地判平成 21 年 9 月 30 日、福岡地判平成 14 年 3 月 25 日等）。

裁量権の逸脱又は濫用については、補助金交付の前提となった重要な事実誤認の有無、目的違反・動機違反の有無、平等原則違反の有無、比例原則[10]違反の有無などから総合的に判断される。特に、「補助金交付に公益上の必要があるとの長の判断が社会通念上著しく妥当性を欠くものといえる」かどうかについては、過去の裁判例に鑑みれば、①当該補助金の交付の目的、趣旨及び経緯、②補助の対象となる事業の目的、性質及び状況、③当該地方公共団体の財政状況、④議会の対応等諸般の事情を総合的に考慮した上で検討される。

この点、平成 21 年合意に基づく平成 27 年度までの北総鉄道社に対する補助金支出は、当時まだ債務超過の状況にあった北総鉄道の財務基盤を補強しその経営の安定を図る意味で、①補助金交付の目的が明確にあり、その趣旨や経緯に照らしても一定の必要性が認められ得る。また、②補助対象事業である鉄道事業の公共性も高い。③補助金支出を行った地方自治体に与える財政的な影響も過大とは言えないと考えられる（④議会説明も十分に行ったと推測される）。これらの事情を考慮すれば、同補助金支出を行うに際し、

マス詰める

の長が行った「公益上の必要性」があるとの判断が社会通念上著しく妥当

10　達成される目的のために取られる手段との均衡が保たれるべき原則のこと。

性を欠くとまでは言えず、その判断に裁量権の逸脱、濫用の違法があるとは認められないであろう。

削除

他方、現状、補助金交付を見直すにあたり、上記検討を行ったとおり、北総鉄道社の経営は一応安定化しており、補助金の交付を受けずして、現在合意している値下げ運賃（平均4.6%）を維持することは、キャッシュフロー上、達成できる可能性がある。そのような状況下では、②補助対象事業である鉄道事業の公共性が引き続き高く、③補助金支出を行う地方自治体に与える財政的な影響も過大とは言えず、④議会説明も十分に行ったとしても、①補助金交付の目的が明確にあり、必要性が認められるかの点で、疑義が生じ得る。

補助金交付の判断に、裁量権の逸脱、濫用の違法があるとされないためには、上記のような財務面の検証を経てもなお、補助金交付の必要性があると言えるような事情が客観的な資料・情報に照らして存在することが認められ、関係者における必要性の程度の十分な検討・協議を経ることが必要であろう。

X　結語

全体の調整後、検討

以上のとおり、北総鉄道社の現状の損益状況が維持されること等を前提として、運賃値下げ幅をシミュレーションして検証したところ、キャッシュフロー上、本合意書に定めた値下げ運賃水準（平均4.6%値下げ）を公費（補助金）負担なくして維持することは十分可能であることが判明した。

また、これに加え、通学定期部分に関し、他の首都圏私鉄並みの運賃水準まで値下げ（50%値下げ）を実行すること等も、キャッシュフロー上可能であると考えられる。

他方、鉄道運輸機構に対する償還金債務や、京成電鉄社、千葉県及びUR等に対する借入金債務等、北総鉄道社のバランスシート上、多額の有利子負債が重い足かせとなっている。

鉄道運輸機構に対する償還金債務についてはより長期の償還期間への変更を求め、京成電鉄社、千葉県及びUR等に対する借入金債務については、リスケジューリングを求めると共に、DESの活用が図れないか、提案・交渉していくことは、妥当性のある解決方法であり、北総鉄道社の経営の維持・発展にとって非常に望ましいと考えられる。

さらに、京成電鉄社としては、合理性があるとは言い難い現状の線路使用料の是正・見直しに真摯に対応し、親会社としての責任を果たすべきであろう。

加えて、北総鉄道としては、今後の運賃減額の可能性を模索するにあたり、①市場内占有率の向上、②市場規模の向上の両面から、利用者向上策を模索することが望ましいであろう。

以上