

発議案第3号

東葉高速鉄道の長期債務の軽減に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金の活用を求める意見書について

上記の発議案を別紙のとおり地方自治法第99条及び会議規則第14条第1項の規定により提出します。

平成23年2月23日

八千代市議会

議長 林 利彦 様

提出者	八千代市議会議員	小林 恵美子	㊞
	同	原 弘志	㊞
	同	秋葉 就一	㊞
	同	堀口 明子	㊞
	同	中村 健敏	㊞
	同	橋本 淳	㊞
	同	松崎 寛文	㊞

## 提案理由

国に対し、八千代市民並びに多くの千葉県民にとって不可欠な公共交通機関である東葉高速鉄道の債務軽減のために、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金の活用を、平成23年度政府予算案と公債特例法案の本格的な国会審議の終了前に強く求める。

これが、本案を提出する理由である。

## 東葉高速鉄道の長期債務の軽減に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金の活用を求める意見書

東葉高速鉄道は、船橋市・八千代市・八千代市以東の千葉県内数市町に及ぶ広範な地域の住民にとって都心アクセスを可能とする重要かつ不可欠な公共交通機関であるとともに、地域のまちづくりの軸としても、沿線の自治体・住民にとって欠くことのできない鉄道である。

しかしながら、東葉高速鉄道は、現在の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）による民鉄線建設方式、いわゆるP線方式により建設されたため、建設に伴う資金の大部分を有利子資金で調達するとともに、工期の長期化などによる建設費の高騰等のリスクに対しても鉄道事業者がすべての責任を負わなければならないという、既存の黒字路線を持たない新規の鉄道事業者にとっては非常に厳しい条件での開業を強いられ、今日に至っている。

このため、開業以来14期目の平成21年度末現在においても、機構に対して、東葉高速鉄道は約3,109億円という巨額の長期債務（営業1キロメートル当たり約192億円。過去3期の営業1キロメートル当たりの平均営業利益約2.88億円の約67年分。実際には多額の金利負担による営業外損失のため、日本一を争う高運賃なのに営業開始以来14期連続経常損失を計上。）を抱えており、その償還額は利息を含めて膨大であり、会社の経営を圧迫している。そのため、千葉県・船橋市・八千代市が毎年多額の増資と補助を厳しい財政状況の中で強いられているにもかかわらず、利用者は高い運賃の負担に苦しめられている。

一方、東葉高速鉄道の後に建設されたつくばエクスプレス等の新線は、無利子貸付金や補助金の支出等により、建設に充てる無償資金の割合を高めるなど、当初から経営安定化に向けた手厚い配慮がなされている。したがって、東葉高速鉄道は、圧倒的に不利な条件のもとで経営を強いられていると言わざるを得ない。

このたび、平成22年4月27日の政府の行政刷新会議において、機構の特例業務勘定における1兆3,500億円の利益剰余金について、国庫返納が適

切であるとの判断がなされた。また、昨秋、会計検査院も同様の指摘を行ったため、国庫返納を前提とする活用の線で平成23年度政府予算案と公債特例法案が作成された。

確かに、この利益剰余金については、JRの株式売却などの「国鉄清算業務」に伴う利益を積み立てたものではあるが、東葉高速鉄道の長期債務の軽減等の公共交通政策のために活用することは、機構の基本理念である「明日を担う交通ネットワークづくりへの貢献」にも合致するものである。また、昨年9月に国土交通省鉄道局が「地方の鉄道の不採算路線への支援」などに「充ててほしいとの要請もあるため、用途を限定せず検討したい」と述べたとの報道もあり、国土交通省の考えにも沿ったものと思われる。

よって、国会及び政府においては、特に厳しい経営状況にある東葉高速鉄道の長期債務を軽減するため、機構の利益剰余金を活用することを強く要望する。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

平成23年3月23日

八千代市議会

提出先

衆議院議長様  
参議院議長様  
内閣総理大臣様  
財務大臣様  
国土交通大臣様  
内閣官房長官様  
内閣府特命担当大臣（行政刷新）様