

2005年6月3日

ふるさと銀河線廃止日の繰上げ反対の意見陳述書

ふるさと銀河線再生ネットワーク

代 表 下斗米 ミチ

代 理 人 同事務局長

中川 功

私は、ふるさと銀河線再生ネットワーク(旧(仮称)ふるさと銀河線存続会議)を代表し、銀河線廃止日の繰上げに反対するとともに、以下の理由により、廃止手続きの中断を求めるものであります。

本論に入る前に、本意見聴取にあたり、北海道運輸局においてとられた手続きについて、疑義があり、当組織の見解を表明いたします。

すなわち、本件意見の聴取は、鉄道事業法施行規則第 42 条の 3 に規定する利害関係人から行なうものであつて、利用者団体のみに制限する、あるいは、個人の意見陳述を認めない等の条件は付されておられません。

このため、当組織は利害関係人である会員及び沿線住民に対し、意見陳述申請書の提出を呼びかけ、その結果 130 人以上の応募がありました。しかし、北海道運輸局においては個人の申請書に対する意見陳述を認めず、当組織のみに限定したことは、瑕疵ある行政行為ではないかと、当組織は判断し、遺憾の意を表明します。

本日は、陳述を認められなかった 130 人の利害関係人の意も汲みとり、廃止日繰上げ反対及び廃止日の繰り下げを求める意見を陳述いたします。

生活者と歴史から銀河線を考える

5 月 1 日、置戸町境野で開催したふるさと銀河線再生ネットワーク主催の学習会で、ある高齢者から「境野には商店が一つもなくなってしまう、今でさえ、夕食時のワサビー一つ買うのも北見へ行かなければならない。銀河線が廃止になり、これ以上の不便さを強いられるなら、私自身もこの世から消え去りたい」との悲痛な訴えがありました。

さらに学習会終了後、境野駅で、前田駒次にゆかりのある女性は「旧網走本線建設に奔走した駒次は、その運動費用捻出のため自分の田畑を売りつくしてしまったと親からよく聞かされた。私は 2 年前から月 5 回ほど北見市へ通っているが、650 円の自動車賃のところ 1.000 円払って、銀河線の赤字を減らし、いつまでも頑張れと願いを込めて一人だけの運動を続けてきた」と語りました。

このように銀河線は沿線住民にとって、自分自身の体の一部のような存在であるだけでなく、人々の生きる希望の支えとなっています。沿線住民から生きる希望を奪うことは、文化の破壊ともいふべきものであり、したがって、ちほく高原鉄道は赤字だけで廃止を論じていますが、これは「木を見て森を見ない」考えであると思います。

自治体を守る立場から銀河線を考える

旧網走本線開通から 93 年、沿線 1 市 6 町は、この鉄道によって発展してきたと言っても過言ではありません。私たちの先祖は、銀河線に乗って、この地に入植しました。

名寄線が廃止され、バスも運行されなくなりつつある紋別市が疲弊の極に喘いでいるように、もし、銀河線が撤去されたなら、沿線自治体の人口は激減し衰退に突き進むことは間違いありません。本州とは異なり、「まちがあるから鉄道が建設されるのではなく、北海道は鉄道ができてからまちができた」のです。したがって、鉄道がなくなれば自治体は間違いなく衰退します。

銀河線が廃止されていないにもかかわらず、置戸高校普通科は、本年定員 40 人のところ、応募は 8 人しかありませんでした。これは廃止を前提とした風評被害です。したがって廃止になった場合、応募者はゼロに近づき、廃校の危機に直面します。この例を含まない場合でも、旧運輸省マニュアルの手法を用いて当組織で試算した費用便益分析によりますと、3 億円の赤字により廃止にした場合、沿線地域社会全体の損失は、その 4 倍の 13 億円に達します。

貴運輸局におかれては、赤字だけではなく、このような廃止による社会的・経済的影響についても考慮されることを要望いたします。

クロスセクターベネフィットから銀河線を考える

現在、沿線自治体の高齢者は、北見市や帯広に通院しています。しかし、銀河線を廃止し、バス転換した場合、高齢者の乗車率は極端に減少することが予測されています。それはバスにトイレがないこと、冬期間のバスの待機時間が長くなることによるものです。高齢者の通院が困難になることは、自立して生活する期間が短くなり、老人ホーム等の高齢者福祉施設的生活期間が長期化にならざるを得ません。老人ホーム等の入所費用は 1 人 1 ヶ月約 60 万円、年間 720 万円であり、いま仮に銀河線沿線でこのような高齢者が 40 人増加したとしますと、約 3 億円の社会的費用の増大となります。このためヨーロッパでは、1980 年代から高齢者、障害者の交通手段の確保によって、介護保険料やその他の社会的費用の増大を抑制する政策—「クロスセクターベネフィット」—を採用することが各国の運輸担当大臣と厚生担当大臣間で合意され実行されています。

貴運輸局におかれては、銀河線廃止の審査に当たり、費用便益分析を行なうとともに、「クロスセクターベネフィット」により、審査されるよう要望します。

地球環境から銀河線を考える

今日、地球温暖化の危機が叫ばれ、CO₂ 削減が国際的な緊急課題になっています。また知床が 7 月にも世界自然遺産として登録されようとしており、さらに銀河線沿線自治体は日本でも有数の有機農法、自然農法による農産物生産地として知られています。都市でアトピーの子どもをかかえる親たちは、汚染されていない空気、安全な水・食糧を生産しているこの道東に注目し、この農産物を食べ、ここに旅行できることを何よりの喜びとしています。だからこそ、この地域に住む私たちは、全国に先がけ、自分たちの生活の質を高めるとともに、安全な農産物を全国に提供することにより、道東製品の質を高めること

が必要であると考えています。

そしてCO₂排出量の少ない銀河線を守り育てる運動が、世界の地球環境保護政策の先端を走っていることを知る必要があります。すでに4月中に2回にわたり国会質問を行い、知床への自動車乗り入れ規制を提起し、銀河線などの鉄道利用を環境省、国土交通省に要求しています。

今、銀河線を廃止することは、京都議定書の趣旨に反するだけではなく国際的な批判の矢面に立つことでありますから、貴運輸局におかれては、単に鉄道事業法の事務手続きにしたがって判断するのではなく、環境省と協議するなど世界の潮流に立って審査されるよう要求します。

神田社長は経営を放棄した

これまで1年3ヶ月間、私たちは、単に「廃止反対」だけを唱えていたのではありません。2004年6月6日の関係者協議会において、「北海道、沿線自治体、会社は銀河線存続に向けて最大限の努力を行なう」ことを約束しました。

このため、私たちは再建の対案として、昨年6月内閣府に対して、「地域再生構想」を提出し、国はこれをふさわしいと評価しました。また、昨年11月には第6次構造改革特区で運行資金を創出するための「コミュニティ・ファンド特区」と道路・鉄道の両方を走る車両の導入「DMV 特区」を提案し、いずれの提案も担当省庁から現行制度でも対応可能な回答を得ました。また、昨年12月、私たちは「おにぎり1個で銀河線を走らせよう」と16項目にわたる増収、経費削減案を提案し、地元紙に意見広告を出しました。これらの提案に対し、高橋知事と神田代表取締役(以下「社長」)は、実現困難との理由で何ひとつ採用しようとしませんでした。彼らが約束した「最大限の努力」を自ら放棄したのです。皮肉にも、私たちが構造改革特区で獲得したDMV運行は、一部実力者の“尽力”で本年、石北本線北見～網走間で実験運行されることになりました。これが北海道と会社の怠慢を示す何よりの証拠です。

さらに、本年3月27日の第13回関係者協議会では、民間のコンサルティング会社社長の中 博氏の再建提案を、陸別・足寄・本別の3町長が継続して検討すべきと強く主張したにもかかわらず、座長の道庁吉田企画振興部長は「検討に値しない」と強引に総括しました。この審議強行は高橋知事の事前指示によるものであり、私たちは忘れるわけにはいきません。

また、会社には20億円の土地資産があるといわれ、私たちは昨年8月からこの情報開示を求めてきましたが、会社はこれを拒否し続けました。しかし、廃止決定した3月27日の取締役会後、私たちとマスコミの要求により公開を約束し、4月8日になって、ようやく土地資産が、20億円あることを文書で明らかにしました。

そして、4月17日の臨時株主総会を迎えました。私たちは、93年の歴史を持つ銀河線を廃止させる重大な株主総会だから、マスコミにも公開するよう動議を提出しました。これに対し、大株主である北海道が反対票を投じ、葬りさりました。また「沿線首長は廃止に当たり沿線住民の意見を聞くべき」「自治体議会の廃止賛成決議を得てから手続きをすべき」との意見に対し、「株主総会に出席しているのは首長としてではなく、取締役としてで

あるから、住民に対する説明責任を果たす必要はなく、議会決議を得る必要もない」と退けました。さらに 20 億円の土地資産を沿線自治体に売却すれば、平成 18 (2006) 年度の運行資金は確保できるのではないかと、との質問に対し、神田社長は「仮定の質問には答えられない」と拒否しました。株主総会の最後に私たちは付帯決議を提出しました。その内容は①会社は平成 18(2006)年 3 月までの間、道庁が委託した 3 コンサルタント会社の指摘事項を最大限実行する②会社が資金の目途がついたときは事業を継続する。また事業譲渡希望者が現れた場合協議に応じる一とするものです。「少しでも長く運行してほしい」との沿線住民の切なる願いを実現したいとする経営者なら、この付帯決議を拒否できないはずです。私たちはこの付帯決議が採択されるなら、廃止の原案に賛成する考えでした。ところが、神田社長はこの付帯決議は原案を否定するものだとし、北海道の反対票で否決しました。

廃止には政治的圧力があつた

銀河線沿線には、15 万人が住んでいます、誰一人として高橋知事、神田社長から直接廃止の説明を聞いたものはいません。

このように、沿線住民に対し 1 回も説明会を開かず、93 年間の銀河線の歴史に終止符を打とうとしたのには、ある背景があります。それは、4 月 10 日一部実力者が、銀河線の鉄道用地の跡に、平成 18 年度にも、高速道路を建設すると発表したからです。そして 3 月 27 日の関係者協議会の開会前、根室にいた高橋知事が、山本副知事と吉田企画振興部長に「廃止以外の選択肢はない」と指示し、同部長が十勝 3 町の反対を押し切って廃止総括を強行したのも、このような政治的圧力があつたからであります。株主総会で、ある株主は「ここ（総会）には民主主義がない」と鋭く指摘しました。民主主義が死に、政治的圧力がまかり通つたのが、この株主総会でした。貴運輸局においては、このような廃止決定の経過、株主総会の質疑応答を含めて精査し、違法か否かを検討していただきたいと思つております。

バスは永久に走り続けるか

資本金 5 億円で 20 億円の土地資産を持つ会社が倒産した実例があるでしょうか。一部実力者の圧力に迎合した会社が、基金から 31 億円もの税金を浪費してレールを撤去することが許されるのでしょうか。また、バス転換の具体的内容が何ひとつ決まらないまま、銀河線廃止だけが、先に決定されました。これは、行政手続としては完全に誤っています。しかも、沿線住民を代表する自治体議会決議をも得ることなく、さらには、一箇所でも住民説明会を開くことなく廃止届が提出されました。地方分権一括法が成立し、住民参加の地方行政の必要がさげばれているとき、このような行政手続が許されてよいものでしょうか。以上の理由により、当組織は、貴運輸局における廃止手続きの中断を求めるものであります。仮に、それが不可能であるとした場合、貴運輸局の地元協議会において、①現状どおり銀河線を運行させた場合②DMVを運行させた場合③バス転換させた場合の 10～20 年間の財政シミュレーションを公開することを要求いたします。

ちほく高原鉄道の取締役会・株主総会の商法違反について
最後に一部重複しますが、ちほく高原鉄道株式会社取締役会、株主総会が商法第 254 条の 3 に違反することについて陳述いたします。

1. 臨時株主総会廃止決議の瑕疵

商法第 254 条の 3 は「取締役ハ法令及定款ノ定並ニ總會ノ決議ヲ遵守シ 会社ノ為忠実ニ其職務ヲ遂行スル義務ヲ負フ」と定めています。当該会社はその定款において鉄道事業を営む法人であり、したがって取締役は定款を遵守し、最大限の努力を払って鉄道経営に尽くさなければならないのは当然のことです。

しかるに、株主総会において、神田社長は以下の 2 点において重大な瑕疵ある答弁をしました。

陳述人は、本総会に代理人として出席し、会社に 20 億円の土地資産があることを明らかにし、鉄道廃止届前にこれを沿線自治体に売却し、運行資金を確保すべきであると質問しました。

これに対し、神田社長は「仮定のことは答えられない」と答弁しました。通常、企業において、経営が困難になった場合、まず資産を売却し、延命を図るのが常識であります。しかし、会社は 20 億円もの膨大な額の土地資産を持ちながら解散しようとしており、これは明らかに取締役の定款忠実義務違反であります。

総会において、他株主から関連質問があり、「鉄道廃止後、20 億円の土地を他に売却した場合、株主に配当するのか」の問いに対しても、同社長は「仮定のことには答えられない」と答えました。

次に陳述人は、総会の最後に「付帯決議」を提出しました。これに対し「議題にすべき」との動議があり、この付帯決議は議題となったところでもあります。

本総会には、40%の株を持った北海道の代理人が出席しており、「廃止反対意見」は、すべて封殺されることから、窮余の一策として、「廃止賛成としながらも、鉄道再生の可能性があれば最後まで努力すべき」との主旨により付帯決議を提出したものであります。

すなわち、前述しましたが付帯決議の内容は、①北海道が委託した財団法人運輸調査局など 3 コンサルタント社が提出した経営分析報告書の指摘を、鉄道が廃止される 2006 年 3 月までの間、最大限努力すること ②会社は資金の目途がついた場合は事業を継続する。また事業譲受希望者が現れた場合には、積極的に協議に応じる、とするものであり、この付帯決議は会社定款に沿うものであります。

この付帯決議に対し、神田社長は「廃止決議とは両立しないため、廃止決議の可決によって自動的に否決になる」として否決しました。この議事には瑕疵があります。言うまでもないことですが、付帯決議とは基本的には原案賛成であり、それに条件を付したものであります。その条件も定款の主旨に沿ったものであります。

3 コンサルタントが指摘しているものに人件費の削減があります。会社には約 80 人の社員が在籍していますが、このうち北海道及び北見市の出向職員等 3 人を含め管理部門 17 人の人件費の大幅削減を実行するだけで、少なくとも 1 億円の赤字削減が可能であり、そ

うすると現在 3 億 3300 万円の赤字が約 2 億円となり、バス転換した場合の 1 億 9400 万円の赤字と大差なくなるのであります。

次に②の「資産の目途がついた場合」について陳述 します。今後取締役会が、20 億円の土地資産を 3 億 3300 万円以上の価格で、沿線自治体等に売却することを検討し買い受け自治体(自治体の土地開発公社を含む) が現れた場合、少なくとも 2006 年度の運行資金が確保されることになり、2006 年 4 月 20 日の廃止日を繰り下げることが可能となります。

そして、事業の譲受者が現れた場合、会社は、その新会社が確実に鉄道経営する資力等を有するかの検討する必要があるものの、新会社設立は歓迎すべきものであって反対すべきものではありません。なぜなら、現取締役が放棄しようとしている鉄道を再建しようとする“救世主” が現れたからであります。

しかし、神田社長は“救世主”が現れることは、自己の定款忠実義務違反をさらけ出すことを恐れるあまり、この付帯決議を北海道及び沿線自治体株により葬りさりました。

また、鉄道事業法第 28 条の 2 の「公衆の利便の確保」すなわち代替交通はバス転換に限られず、新会社への事業譲渡による鉄道運行も選択肢の 1 つであることが、廃止手続きに係る通達に規定されています。現に、南海電鉄や名鉄のように、廃止届出後に事業譲渡の協議を行なう事例があることから、廃止決議と付帯決議が両立することは明らかです。

以上述べましたように、鉄道事業法第 28 条の 2 を誤認した上に、商法第 254 条の 3 違反で貫かれた総会決議には瑕疵があり、当然にして無効であります。この無効の決議に基づき、貴運輸局に提出された鉄道事業廃止届も、また無効であることを免れることはできません。貴運輸局におかれては、これまでの会社取締役会、株主総会の議事録を精査され、廃止にかかる審査を中断されることを要求いたします。

2. 取締役会廃止決議の瑕疵

前述の通り、会社は 20 億円の土地資産を所有していたにもかかわらず、会社取締役はそれを承知していませんでした。

陳述人 中川は、2004 年 8 月 19 日、池田町で開催された銀河線沿線自治体課長会議(ワーキンググループ—これには会社・新出次長も同席)において「20 億円ともいわれる土地資産の情報を公開する」よう質問したところ、会社新出次長はこれを拒否しました。このほか陳述人は数回にわたりこの公開を要求してきましたが、会社は一貫してこれを拒否し続けてきました。

しかし、2005 年 3 月 27 日の廃止決定した取締役会後の記者会見の終了間際、旧、ふるさと銀河線存続運動連絡会議との非公式交渉において、陳述人が報道機関とともに、明らかにするよう要求したところ、新出次長は「会社資産台帳の帳簿価格では数百万となっている」と答えました。

これに対し、陳述人は、「固定資産評価額により算出したとしたなら、数百万円でない」と反論しました。すると新出次長は「沿線自治体に照会し、固定資産課税台帳の評価額を集計するから時間がほしい」と後日の公開を約束し、4 月 8 日、陳述人に対し、20 億円の土地資産が存在することを初めて書面で明らかにしました。

同次長の陳述人に対する言動がすべて事実であるとする、次の事実が存在することになります。

ひとつは、本年4月8日までの間、会社にある土地資産は数百万円であり、20億円の土地資産の資料はなかったこととなります。したがって10人の取締役はその存在を知らなかったこととなります。当然4月8日以前の取締役会において、20億円の土地資産を沿線自治体に売却して2006年度の運行資金確保することについて、その議題にならなかったと考えるのが至当であります。

しかし、4月9日から臨時株主総会の4月17日までの間、この土地資産を売却して2006年度の運行資金を確保できることを10人の取締役は知り得る立場にあったにもかかわらず、それを取締役会の議題としなかった事実を認めることができます。4月8日以前の取締役における20億円の土地資産活用の不知は、職務怠慢であります。4月9日以降株主総会までの間、取締役は、20億円の土地を売却し運行資金を確保する検討を行なうべきであったにもかかわらず、それをしなかった行為は商法第254条の3「取締役の定款忠実義務違反」であるといわざるを得ません。

3. 誰が取得する20億円の土地資産

ところで、株主総会において、他株主からも質問されましたが、会社整理後、20億円の土地資産が残ることになります。「出資金5億円の会社で20億円の土地資産が残り、かりに同額の20億円で売却できるとした場合、株主に対し、4倍の配当をするのか」との質問に対し、神田社長が答弁を拒否したことは前述しました。答弁を拒否したことは、株主には配当されないと考えるのが至当であります。そうであるとする、この土地は誰がどのような手法により取得するのでしょうか。沿線自治体首長が取締役を勤めるこの会社において、沿線自治体内に所在する土地を自己自治体に無償で取得させることが容易に推測することができます。万一これが行われたとすると、この行為は違法であり、商法第254条の3の定款忠実義務違反よりも重い、法令違反に問われる可能性が極めて高くなります。

以上述べましたように、本会社の取締役は、赤字発生に対して鈍感である以上に、商法違反行為を行ない何ら恥じ入ることを知らないところに、経営破綻の本質があります。

さらには、当組織が指摘をしなければ、20億円の土地資産について今後、会社は違法行為さえ犯す可能性の高いことでもあります。

貴運輸局の審査においては、単に提出された書面の審査に終わることなく、議事録など詳細な資料を提出させて行なうことを要求します。そして、当組織の指摘が事実であれば、審査を中断する等の措置をとられることを要求します。