

公告

地方自治法（昭和22年法律第67号）第242条第1項の規定により、北佐久郡軽井沢町大字長倉2140番地581岩田薫外1名から提出された住民監査請求について、同条第4項の規定により監査した結果を次のとおり通知したので、これを公表します。

平成17年6月9日

長野県監査委員 丸山勝司
同 樽川通子
同 東方久男
同 高橋宏

17監査第18号

平成17年（2005年）6月3日

（請求人） 様

長野県監査委員 丸山勝司
同 樽川通子
同 東方久男
同 高橋宏

長野県職員に関する措置請求に係る監査結果について

（通知）

平成17年4月13日付けで受理しました長野県職員に関する措置請求について、地方自治法（昭和22年法律第67号）第242条第4項の規定により、別紙のとおり監査結果を通知します。

（別紙）

長野県職員に関する措置請求の監査結果

第1 監査の請求

1 請求人

北佐久郡軽井沢町大字長倉2140番地581 岩田 薫
長野市大字高田278番地 今井 寿一郎

2 請求書の提出

請求書の提出は、平成17年4月13日である。

3 請求の内容

提出された長野県職員措置請求書による請求の要旨は、次のとおりである（原文のまま）。

請求の要旨

長野県知事田中康夫の前任者の吉村午良は、長野新幹線開業に伴って第3セクター化した並行在来線のしなの鉄道に対し、1997年（平成9年）12月に73億円、1998年（平成10年）5月に30億4459万9851円・・・の総計103億4459万9851円を貸し付けた。これは無利子で30年償還の形をとり、当初10年間は据え置き、11年目から償還するという約束の貸し付けだった。しかしながら、しなの鉄道の経営は開業後毎年赤字を抱え、この債務を返還するのは事実上難しい状況となった。そのため知事吉村午良の後任の田中康夫は、債権を放棄することを決意し、これを長野県議会に提案、2004年（平成16年）12月22日の本会議で了承を取り付けた。債権放棄のやり方は、まず貸し付けた債務をゼロにし、いったん債務を帳消しにしたのち、これと同額を改めて出資した形にして株式化するというものである。なお株は5万円単位のため、株式化した債務（県出資金）は103億4455万円となった。

上記は違法支出である。その根拠は次の通り。本来103億余円の貸し付け金の使用目的は、旧信越線の鉄道資産を購入するためのものであった。1991年（平成3年）4月10日付で

知事吉村午良（当時）の出した文書によれば「（鉄道施設等）営業用資産については、・・・あくまでも無償譲渡又は無償貸し付けを前提にJRと協議していきたい」との表現が記載されており、そうした考えが県当局にあったのは明白である。ところが、その後鉄道資産については有償譲渡となっており、103億円を超える莫大な資金が必要になってしまったのである。しかも、譲渡されたJR区間は、一番旅客が期待できた篠ノ井ー長野間をはずされ、赤字必至の篠ノ井ー軽井沢間となってしまった。そればかりか、古い駅舎まで有償で購入するハメとなってしまったのである。県幹部の読みは甘かったと言わざるをえない。2002年11月にこの問題を検証した田中知事の諮問委員会である「しなの鉄道経営改革評価委員会」も、「（買い取り価格の）103億余円が妥当だったのか、（交渉の）経過も明らかにすべきだ」と答申した。同委員会ではまだ田中知事が表明した103億余円の債権放棄の方針については、「課題も多い」として結論を見送っている。その理由の一つが、債権放棄した場合しなの鉄道に生ずる法人税の問題である。委員会では、法人税をどう軽減するかも議論になったと聞く。これに対し県当局は「開業時JRから103億円の簿価で資産を買い取ったが、現在値上がり期待できる土地は19億円で、残り84億円は資産価値の劣化した構造物が占める。評価損が出たからといって、法人税の軽減に結びつかない」として、再評価に難色を示したのだった。つまり、委員会で疑義が呈された債権放棄を、今回田中知事は断行したと言える。

しなの鉄道の杉野正前社長は、「債権放棄せず、県が鉄道資産を所有、会社が運行を担う"上下分離方式"でいくべきだ」と主張したが、田中知事によってこの考えは、はねのけられた。杉野氏は「知事は県民益を忘れてる」と強く断罪した。

もともと、しなの鉄道は、県幹部が新幹線欲しさに国の意向を飲み、半ば強引に第3セクター化する形で出来た経緯がある。つまり、責任の所在は知事ら県幹部にあるのであり、それを曖昧にしたまま債権放棄したのはおかしいと言わざるをえない。

吉村午良前知事の決定した行政手続きを、田中康夫知事が何ら反省することなく継承したのであるから、その罪は大きい。よって、地方財政法、地方自治法に照らし、職員（知事田中康夫）に、上記支出の返還を求める次第である。なお、本件は債権放棄のための県財政措置の決定日が2004年12月22日であり、さらに、しなの鉄道の臨時株主総会後に貸し付け金の返還を経て、同額の増資が完了したのは2005年3月1日であり、監査請求の時効にはかからないと考えるものである。

4 請求の受理

本件請求は、地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）第242条所定の要件を具備しているものと認め、平成17年4月13日にこれを受理した。

5 請求人の証拠の提出及び陳述

請求人に対して、法第242条第6項の規定により、平成17年5月9日に新たな証拠の提出及び陳述の機会を設けた。

請求人は、陳述において、請求の趣旨の補足を行うとともに、証拠書として、第三セクター会社の経営形態比較表他5点を提出した。請求人の陳述の際、法第242条第7項の規定により、監査対象機関の職員の立会いを認めた。

第2 監査の実施

1 監査対象事項

請求人の請求の要旨等から、しなの鉄道株式会社（以下「しなの鉄道」という。）に対する平成16年度の出資金の支出について監査対象とした。

2 監査対象機関

企画局交通政策課について監査を実施した。

3 監査対象機関の陳述

監査対象機関の陳述は、平成17年5月9日に実施した。監査対象機関の陳述の際、法第242条第7項の規定により、請求人の立会いを認めた。

第3 監査の結果

監査対象事項は、請求人が主張する違法又は不当なものではなく、本件請求には、理由がない。

以下事実関係の確認及び判断について述べる。

1 事実関係の確認

監査対象事項について、関係書類等の調査及び監査対象機関の陳述を実施した結果、次の事項を確認した。

(1) しなの鉄道について

しなの鉄道は、整備新幹線に伴い東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）から経営分離される信越本線軽井沢・篠ノ井間の並行在来線を運営するために、平成8年5月1日に設立された第三セクターであり、平成9年10月1日、JR東日本から鉄道事業用資産を取得し、鉄道事業を開業した。

しなの鉄道の経営状況は、設立以来単年度赤字が続いており、平成15年度決算では、2,811,015千円の累積赤字、446,565千円の債務超過となっている。

このような状況の中、平成19年度から20年間、毎年約5億円の後記(2)ア及びイの貸付金の県への返済が始まる予定であった。

(2) 県のしなの鉄道に対する公的支援について

ア 平成9年12月1日、県は、しなの鉄道がJR東日本から取得した鉄道事業用資産の対価103億4,459万9,851円のうちJR東日本に対し同日に支払うこととされていた金額73億円に相当する金額をしなの鉄道に貸付金として支出した。

イ 平成10年5月1日、県は、しなの鉄道がJR東日本から取得した鉄道事業用資産の対価103億4,459万9,851円のうちJR東日本に対し同日に支払うこととされていた金額30億4,459万9,851円に相当する金額をしなの鉄道に貸付金として支出した。

ウ 平成17年2月28日、県は、しなの鉄道に対し103億4,455万円の出資金の支出（しなの鉄道は第三者割当増資による新株式発行）をした。この出資金は、平成16年12月県議会定例会で議決された補正予算から支出されており、その会計処理は、財務規則（昭和42年長野県規則第2号）の規定に従い適正に行われていることが確認された。

エ 平成17年3月8日、しなの鉄道は、県に対し平成9年12月1日の貸付金73億円と平成10年5月1日の貸付金30億4,459万9,851円を一括償還した。

オ 平成17年3月23日、平成17年2月県議会定例会において、県のしなの鉄道に対する出資金121億2,650万円のうち103億4,455万円を権利放棄する議案が議決された。

しなの鉄道は、平成17年3月31日を期末日とする平成16年度決算において、減損会計を適用し帳簿価額約135億円の資産を約50億円の資産価額に見直し、約85億円の特別損失を計上する予定である。そして、平成17年6月の定時株主総会において、資本金を約103億円減資し、累積で約113億円となる欠損のてん補に充てる予定である。この減資により、県は、前記オの約103億円の出資金を権利放棄することとなる。

(3) しなの鉄道の減損会計の早期適用について

減損会計とは、資産の収益性が低下したことにより投資額の回収が見込めない状況となった場合に、回収可能性を反映させるように固定資産の帳簿価額を減額する会計処理である。

しなの鉄道は、資産の帳簿価額が過大で決算では多額の減価償却費を計上しなければならず、単年度損益を黒字化しにくい体質であったことから、この減価償却費を圧縮するために、平成17年度決算から強制適用される減損会計を平成16年度決算から早期適用することにより、資産価額を見直すことにした。

減損会計を適用し資産価額を見直すこと、資産の目減り分を一気に特別損失に計上することになり、その結果、過大な債務超過に陥る危険性があったことから、県としては、県民にとって主要な幹線交通機関であるしなの鉄道の経営基盤の強化を図るために、あらかじめ資本金を増強することとし、約103億円の貸付金を資本金に振り替える債権の株式化を行った。この債権の株式化において、県は約103億円の出資金の支出（しなの鉄道は第三者割当増資による新株式発行）をし、しなの鉄道は約103億円の貸付金を一括償還したものである。

そして、しなの鉄道のバランスシートを経営規模に見合ったコンパクトなものに改善し、将来的には累積損失の解消を図るために、減資により過大な累積損失を資本金で補てんすることとし、県としては、約103億円の出資金を権利放棄することとした。この際、県企画局は、関東信越国税局と協議を重ね、県がしなの鉄道に対する貸付金の債権放棄をした場合は、しなの鉄道に生ずる債務免除益に対して法人税が課税される可能性があるが、県がしなの鉄道に対し出資金を権利放棄し、しなの鉄道が減資した場合は、いわゆる資本取引とみなされ、法人税は課税されないということを確認している。

(4) JR東日本からの資産の有償譲渡について

県は、整備新幹線に伴う並行在来線のJR東日本からの経営分離においては、全国で初めてのケースであり資産譲渡のルールがなかったことから、国鉄再建法に基づく特定地方交通線の廃止に伴う第三セクターへの転換でのルールに基づき、並行在来線を運営する第三セクターへの資産の有償譲渡を主張し、国やJR東日本との交渉に入った。

しかし、平成5年になると、JR東日本から、有償譲渡の申入れがあり、また、利益を放棄した経営陣に対し株主代表訴訟が提起されるという問題があり無償譲渡は困難であるという旨の主張がされた。

その後も、県は国やJR東日本と折衝を重ね、平成7年には、県とJR東日本との間で、JR東日本から並行在来線を運営する第三セクターへ譲渡する資産の価額は帳簿価額とする内容を含む覚書を取り交わした。

事実関係の確認に基づき、以下のとおり判断する。

請求人は、陳述において、県のしなの鉄道に対する公的支援に当たっては、上下分離方式では鉄道等は県の資産となり県の出したお金はそのまま生きるが、今回の県の方式では出資金は権利放棄されてしまいお金が無駄になるので、このような方式に基づく出資金の支出は違法であるという旨の主張をしているが、今回の県の方式では、出資金を支出することにより過大な債務超過に陥る危険性を回避し減損会計の適用後にその出資金を権利放棄することが、しなの鉄道の過大な累積損失を解消するために、必要かつ有効であると認められることから、当該支出について違法性又は不当性があるとは認められない。なお、県民にとって主要な幹線交通機関であるしなの鉄道を将来に向かって安定的に存続させ、自律的に経営できる経営基盤の強化を図るために、どのような公的支援を実施するかは、いわゆる政策判断であり、上下分離方式でなく今回の県の方式によることについては、県議会の了承も得ていることから、なんら違法性又は不当性の問題を生じない。

また、請求人は、無償譲渡を前提にJR東日本と交渉してきた鉄道事業用資産の譲渡が有償譲渡となった責任の所在をあいまいにしたまま約103億円の出資金を実質的に放棄するのは違法であるとする旨の主張をしているが、請求人の主張する責任の所在があいまいなままであるということをもって、しなの鉄道を安定的に存続させ自律的に経営できる経営基盤の強化を図ることを目的とした県の公的支援策に基づく出資金の支出及びその支出金の権利放棄についてまで違法又は不当であるとは認められない。

以上のことから、請求人の主張には理由がないものと認められる。

監査委員事務局