

横浜市監査委員公表第8号

住民監査請求に係る監査結果  
(横浜高速鉄道株式会社への出資に関するもの)

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、住民監査請求に係る監査を行ったので、監査結果を公表する。

平成15年9月19日

横浜市監査委員	一	杉	哲	也	
同		山	下	光	
同		嶋	村	勝	夫
同		中	島	憲	五

第1 監査の結果

本件請求については、合議により次のように決定しました。

本件請求には理由がないと認めます。

第2 請求の内容

1 請求人

(略)

2 請求書の提出日

平成15年7月23日

3 請求の要旨

請求人は鉄道事業経営の基本条件である車両編成、ダイヤ編成の権限、採算構造設計権限もない横浜高速鉄道株式会社に対する出資は地方自治法第242条第1項(公金の不当な支出その他)により差し止めるよう監査を請求する。

MM21線の横浜-元町間4.1kmの総コストは、MM21線総事業費2,900億円、東横線地下化総事業費1,000億円、合計3,900億円となる。これは1kmあたりのコストに換算すれば950億円となり、市営地下鉄1号線の160億円、3号線の90億円とは比較にならない法外な高コストである。

東急東横線との相互直通を選択することは即ち、東横線のダイヤをそのまま横浜

- 元町間で運行することであり、この運行本数は1日301本である。みなとみらい地区の就業人口19万人を想定して5区間で1日の利用者25万人との見込は大きな誤算であり、そこへ301本の運行は明らかに過大である。せめて特急、急行は横浜折り返しで普通列車のみがMM21線に乗り入れるか（東横線普通停車駅並の利便性）全て横浜始発にするか、などの選択ができれば効率的なダイヤ調整が可能となる。現状では東急の設定した車両編成と運行ダイヤに拘束されて経営判断の根本を東急に依存した事業形態である。ここでMM21線単独で採算を求めること自体無理な話で、むしろ東急に3,900億円で買い取らせた方が合理的である。現況では公金による欠損の穴埋めが継続的に発生することが確実に予測できる。

以上諸要素を総合判断すれば、当事業への公金支出は市民に不利益をもたらす不当な支出であり、これの差止めを求める。

### 第3 監査の実施

#### 1 請求の要件審査

本件請求は、地方自治法第242条の定める請求の要件を備えているものと認めました。

#### 2 監査対象事項

横浜高速鉄道株式会社（以下「横浜高速鉄道」という。）に対する横浜市の出資等が、不当な公金の支出に当たるかを監査対象事項としました。

なお、請求書では「出資」とのみ記述されていますが、請求の趣旨から、請求人が対象としているのは出資のほか建設費補助（一般会計）も含むものと解しました。

また、住民監査請求における公金の支出の差止の請求とは、今後確実に予測される具体的な支出を対象として、支出をしないよう求めるものです。

しかし、請求人が「総額についての差止請求」と陳述していることから、本件請求では、今後の支出の差止のほか、既に支出済の分についても対象に含め、何らかの是正措置を取るよう求めているものと解しました。

なお、地方自治法第242条第2項によると、住民監査請求は当該財務会計行為のあった日又は終わった日から1年を経過したときはこれを行うことができない、ただし、正当な理由があるときはこの限りでないとされています。

本件の出資及び建設費補助をみると、通常の手続を経て支出されたものであり、

住民が相当の注意力をもって調査をすれば、いつでもこれらの行為の存在を知ることができたことから、請求日において既に1年を経過している平成14年7月23日より以前の支出分に関しては、不適法な請求として監査の対象から除外しました。

### 3 監査対象局

都市計画局

### 4 証拠の提出及び陳述等

#### (1) 請求人の証拠の提出及び陳述

地方自治法第242条第6項の規定に基づき、平成15年8月19日に請求人の証拠の提出及び陳述の機会を設けました。請求人は、追加の証拠を提出するとともに、請求書を補足する陳述を行いました。その際、同条第7項の規定に基づき、都市計画局の職員が立ち会いました。

#### (2) 関係職員の陳述

平成15年8月25日に都市計画局の職員の陳述を聴取しました。その際、同条第7項の規定に基づき、請求人が立ち会いました。

### 5 事実関係の確認

関係書類等の調査及び関係職員からの聴取の結果、次のような事実関係を認めました。

#### (1) みなとみらい線の開業予定日

平成16年2月1日(日)

#### (2) みなとみらい線の路線概要

ア 区間 : 「横浜駅」から「新高島駅」、「みなとみらい駅」、「馬車道駅」、「日本大通り駅」、「元町・中華街駅」を結ぶ。

イ 路線延長 : 4.1km

ウ その他 : 東急東横線と相互直通運転

8両編成、朝ラッシュ時約3分間隔、運行本数1日約300本(予定)

#### (3) みなとみらい線事業の概要

ア 事業主体 : 横浜高速鉄道

平成元年3月29日 設立

平成2年4月19日 第一種鉄道事業免許取得

イ 総事業費：約2,600億円

従来、総事業費約2,900億円としていたところ、平成14年12月に、横浜高速鉄道において、約300億円を縮減し、総事業費は約2,600億円となる見込みである旨、公表しています。

ウ 財源内訳： 資本金 270億円（うち市出資分 90億円）

開発者負担金 約750億円（うち市一般会計補助分 約73億円）

日本鉄道建設公団資金 約1,280億円

横浜高速鉄道借入金等 約300億円

(4) 関連事業：東横線地下化事業（東白楽付近～横浜駅間 約2km）

ア 総事業費：約1,000億円

イ 財源内訳： 東急電鉄株式会社 約230億円

横浜高速鉄道 約770億円（うち市出資分 240億円）

ウ その他：みなとみらい線との相互直通運転に伴い、平成16年1月30日の終電をもって、横浜～桜木町間は廃止となります。

## 6 関係局の見解

請求人の主張に対する関係局の見解は次のとおりです。

(1) 横浜高速鉄道の権限について

車両編成、ダイヤ編成等の権限は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）に基づく第一種鉄道事業者である横浜高速鉄道が有しています。

(2) みなとみらい線事業のコストについて

みなとみらい線の1kmあたりの事業費が大きい理由は、横浜駅の線路下や、都心部の道路下などの難工事区間が多いこと、4.1kmのほぼ全区間にわたり、軟弱地盤であること、都心部の中の路線であることから、路線延長に比較して駅数が多いこと、既設埋設物や河川の横断等により、駅構造が深いこと、市営地下鉄とは、走行する車両の大きさ、編成等が異なることから、トンネル断面やホーム長さ等が市営地下鉄よりも大きくなること、などがあげられます。

本事業は、特に横浜駅という全国屈指のターミナルにおいて、線路下に駅を築造する工事が、作業時間や作業帯などの面で制約が大きい難工事であることなど、特殊要因があることから、一概に他路線とは比較できないものと考えています。

また、鉄道事業の採算性は、1kmあたりの事業費で判断するものではなく、国

の運輸政策審議会の答申等においても、「収支採算性を見込む上で前提となる償還期間を概ね30年」とすることが指標とされています。

みなとみらい線事業についても、累積資金不足を概ね30年で解消する見通しに基づき、収支を判断しておりますので、1 kmあたりの事業費をもって、採算を無視した事業であるとは考えていません。

(3) 需要予測について

横浜高速鉄道が平成14年12月に公表した需要予測は、鉄道需要の予測手法として一般的に使われている手法に基づき行われており、国のパーソントリップ調査や、国勢調査等の最新のデータを用いるとともに、みなとみらい21地区の就業人口なども現状に即して見直されています。

(4) 経営判断について

車両編成や運行ダイヤについては、都心部の交通利便性の向上や、みなとみらい21地区をはじめとする業務・商業機能集積の促進を図る観点から適正なサービス水準を確保することや、ピーク時の需要に対しても適正な輸送力を確保することなど、様々な観点から検討し、横浜高速鉄道としての経営判断で決定するものです。

(5) 採算性について

鉄道事業は、運賃収入により投資した資金を、長期にわたり返済していくという性質を有しています。

従って、開業当初から黒字とはなりません、横浜高速鉄道の収支試算のとおり、運賃収入をもって、累積資金不足を概ね30年で解消する計画となっています。

(6) みなとみらい線の事業効果について

みなとみらい線は、横浜駅周辺地区からみなとみらい21地区を経て関内・山下町地区にいたる本市都心部の交通利便性を飛躍的に向上させるとともに、都心部各地域の一体化を図る、都心部の骨格となる路線です。

また、東急東横線との相互直通運転により東京の中心部と直結するだけでなく、将来は営団地下鉄13号線により、渋谷、新宿、池袋を経て東武東上線（川越方面）や西武池袋線（所沢方面）とも結ばれることになり、首都圏の広い範囲と横浜の都心部とを結ぶ、鉄道ネットワークとしてもきわめて重要な路線です。

これにより、本市都心部の商業・業務機能が強化され、市税収入の増加などの

直接的な効果が期待されるだけでなく、本市経済全体への波及効果や、ひいては、市民生活の向上をもたらす、本市の都市戦略上きわめて重要な路線です。

#### 第4 監査委員の判断

以上を踏まえ、本件請求について、次のように判断しました。

##### 1 みなとみらい線のコストについて

請求人は、みなとみらい線が「採算を無視した高コスト」であるとしています。

鉄道事業の採算性の指標としては、国の運輸政策審議会による平成12年1月27日答申第18号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」の中で、「累積赤字を解消するまでには30年前後かかるのが一般的」とされており、さらに平成12年8月1日答申第19号「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」では、「鉄道事業の収支採算性を見込む上で前提となる償還期間については、鉄道施設の耐用年数を総合的に勘案し、現行の「30年」を「40年」程度に延長することが適当」との考え方が示されています。

みなとみらい線事業についてみると、運賃収入により累積資金不足を概ね30年で解消する計画となっており、市会へも随時収支試算の報告がなされています。

そのため、「1kmあたりのコスト」のみをもって、採算を無視しているということはありません。

##### 2 横浜高速鉄道の経営判断について

請求人は、横浜高速鉄道に「鉄道事業経営の基本条件である車両編成、ダイヤ編成の権限、採算構造設計権限もない」とし、また横浜高速鉄道は「経営判断余地を奪われた」経営形態であるとしています。

しかし、車両編成、ダイヤ編成等の権限は、鉄道事業法に基づく第一種鉄道事業者である横浜高速鉄道が有しています。また、車両編成や運行ダイヤについては、都心部の交通利便性の向上をはじめ、様々な観点から検討し、横浜高速鉄道としての経営判断で決定するとされています。

したがって、横浜高速鉄道が「経営判断余地を奪われた」経営形態であるということはありません。

##### 3 みなとみらい線事業への公金の支出について

請求人は、「総合判断すれば当事業への公金支出は市民に不利益をもたらす不

当な支出」であるとしています。

しかし、前述のように、採算を無視した事業費ということはできず、また、横浜高速鉄道が経営判断の余地を奪われているということもできません。

みなとみらい線事業については、横浜都心部の商業・業務機能が強化され、市税収入の増加などの直接的な効果が期待されるだけでなく、市経済全体への波及効果や、ひいては市民生活の向上をもたらす、本市の都市戦略上きわめて重要な路線と位置づけられており、横浜高速鉄道に対する市の出資や補助については、その都度市会の議決を経て執行されています。

これらを勘案すると、当該支出を「不当な支出」というべき根拠は見あたりません。

したがって、請求人の主張には理由がないと判断しました。

## 参考（横浜市職員措置請求書）

### 1、請求する措置の内容

請求人は鉄道事業経営の基本条件である車両編成、ダイヤ編成の権限、採算構造設計権限もない横浜高速鉄道株式会社に対する出資は地方自治法242条1項（公金の不当な支出その他）により差し止めるよう監査を請求する。

### 2、主張事項

#### イ、 横浜市の出資状況

MM21線総事業費2900億円のうち	横浜市負担額	63・0億円
高島新駅設置費用231・3億円のうち	横浜市負担額	9・8億円
東横線地下化総事業費1000億円のうち	横浜市負担額	240・0億円
当事業に係る横浜市の負担額合計		312・8億円

#### ロ、 MM21線の採算を無視した高コスト

横浜 - 元町間4・1Km の総コストはMM21線総事業費2900億円、東横線地下化総事業費1000億円、合計3900億円となる。これは1Kmあたりのコストに換算すればなんと950億円となり、市営地下鉄1号線の160億円、3号線の90億円とは比較にならない法外な高コストである。（全地下でも1Kmのコストは250億円が相場）

#### ハ、 経営判断余地を奪われた横浜高速鉄道の経営形態

東急東横線との相互直通を選択することは即ち、東横線のダイヤをそのまま横浜 - 元町間で運行することであり、この運行本数は1日301本である。因みに市営地下鉄は東横線より2両少ない6両編成で1日159本である。みなとみらい地区の就業人口19万人を想定して5区間で1日の利用者25万人との見込みは大きな誤算であり、そこへ301本の運行は明らかに過大である。せめて特急、急行は横浜折り返しで普通列車のみがMM21線に乗り入れるか（東横線普通停車駅並の利便性）全て横浜始発にするか、などの選択ができれば効率的なダイヤ調整が可能となる。現状では東急の設定した車両編成と運行ダイヤに拘束されて経営判断の根本を東急に依存した事業形態である。ここでMM21線単独で採算を求めること自体無理な話で、むしろ東急に3900億円で買い取らせた方が合理的である。現況では公金による欠損の穴埋めが継続的に発生することが確実に予測できる。

#### ニ、 このような事業への公金の投入は不当かつ無謀である

以上諸要素を総合判断すれば当事業への公金支出は市民に不利益をもたらす不当な支出であり、これの差止めを求める。しかもこの事業がもたらす東横線、横浜 - 桜木町間の廃線は3900万人に被害を及ぼすという「前代未聞のデメリット」があり、この事業が廃線の被害を凌駕する価値を持つかの検証も必要である。市当局は行政の選択と言うが、常識を越えて市民に不利益をもたらす、損失の予測が明白な事業への公金支出には政策責任、行政責任として結果が問われるべきものであり無制限に選択権があるとは思えない。以上

（請求書の本文を原文のまま掲載した）

### （事実証明書）

- 1 事業別予算関係資料
- 2 「MM21線東急直通により予測される無理な運行」
- 3 「東横線駅別利用者数」
- 4 横浜高速鉄道株式会社の事業計画（収支計画）について

### （追加証拠）

- 1 「陳述書」