

WEEKLY REPORT



地域を育み、大団をつなぐ

2010-2011年度

CHIBA-HIGASHI ROTARY CLUB

会長 神田 憲雄

幹事 吉田 宏一

国際ロータリー会長 Ray Klingensmith

第2790地区ガバナー 織田 吉郎

第3分区Aガバナー補佐 宇佐見 透

第883回例会 2011. 1. 31 (月)

本日のお客様

千葉都市モノレール株式会社

代表取締役社長 大澤 雅章 様

オービーシー 小沼 様

大功自動車興業 王 成 英 様

大功バス 張 楠 様

会長挨拶

神田 憲雄 会長



今日は千葉都市モノレールの大澤社長ご来場いただきましてありがとうございます。今朝のテレビ朝日でモノレールの話が取り上げられ、千葉市みつわ台でこのような形で無人化した駅を社旗福祉団体に無償で貸し出ししているとの話でした。今、全国的にも注目されているので為になる話が聞けるのではないかと思います。

先週私どもの会社に税務調査が入りまして、税金の申告は清く正しく、納税は国民の義務であると、

過去5年間たつぱりと清算？を受けました。我々の仕事は不動産関係の取引のため膨大な書類があります。それを一つ一つあきもせず全部見るわけです。全く恐れ入ると言うか呆れる程です。

特に仕事面での指摘はありませんでしたが、経費の中の接待交際費がだいぶご指導受けました。特に千葉市内での支出が多く船橋の会社の割には偏っているとの事でしたので、これからは船橋、市川、錦糸町、銀座と満遍なく支出しようかなと思います。納税は義務でありますのでこれからは見解の違いを認識しながら飲みたいと思います。

幹事報告

吉田 宏一 幹事



皆さんこんばんは！それでは幹事報告をさせていただきます。今日は4点でございます。

2月15日火曜日は、ホテル・ザ・マンハッタンで、インターシティ・ミーティングがございりますが、講師は「なんでも鑑定団」の北原照久氏でございます。ご自分のおもちゃを是非ご持

参して鑑定してもらってください。と、宇佐見ガバナー補佐よりご連絡がございました。

3月8日火曜日は、千葉西クラブ、千葉若潮クラブとの3クラブ合同例会です。講師は、日本サッカー協会の川淵三郎氏です。

ロータリー財団から「年次報告書」が来ております。回覧いたしますのでご覧ください。

次回例会は、2月7日、千葉市保健福祉局の方が来られて、被生活保護者就労促進事業についての説明があります。



千葉都市モノレール株式会社

代表取締役社長 大澤 雅章 様



皆さんこんばんは。今日は朝ニュースに取り上げられて頂いたばかりですので、モノレール応援隊の話からさせて頂きたいと思います。

今月の21日に調印式を行いまして、翌日新聞の記事になりました。28日には現地で開所式を行い、その様子はNHKが取材に来てくれまして、お昼の首都圏ニュースで流れました。翌日には新聞各紙が取り上げていただいて、今日の朝はテレビ朝日のスーパーモーニングと言う番組で、生放送でみつわ台駅を取材に来ました。私は、今朝のニュースは所要でインタビューは受けられなかったのですが、現地のモノレール応援隊の方が対応していただきました。そのように最近ではマスコミが取り上げていただき嬉しく思っております。

うちの会社は、株式の91.4%を千葉市が持っております。この“千葉市”と言う言い方が、法律的には曖昧でありまして、市長が持っているのか、その市長の行動は市議会が承認しなければならないものなのか、或いは約96万人の千葉市民の一人ひとりが持っているのかと。この考え方ははっきりしていないわけです。

私は約7ヶ月前に社長に就任いたしました。ちょうど昨今の今頃に社長の公募と言うのがありまして応募し、選んでいただきました。その時も選ばれる側の審査員の中に大株主の代表の熊谷市長が座っておられて、当時の社長、今の副市長の徳永さん、一般的な見方からしてみれば市長、副市長、専務、取締役、経営管理室長の5の方が私を選んでくださったということになります。市が選んだのか会社が選んだのか、議会が選んだのか、市民の皆さんなのか。順番に言うと市民の皆さんに承認も得ていないし、議会の承認も得ていない、市長さんと当時の社長さんが相談して会社として決めた。ということになるのではないかと思います。なぜこのような話をするのかというと、私はこの91.4%の株を市が持っているということからこの乗り物は市民の一人ひとりが持っているとおえて言い換えようとしております。

5年前この会社は経営上の大きな負債を抱えて300億円県民と、市民の方の税金を投入していただいて帳消しにしていただき、持っていた固定資産90億円を市に預かっていただき、減価償却費を減らし、黒字が出る会社にしていただいたわけです。おかげさまでこの3月で当初の5カ年間で終了いたします。この5カ年間は毎年約5億円ずつの黒字を計上しておりまして、年間の売上は約30億円ですから一般の民間会社から見るとありえない数字であります。暴利だと言われても仕方ない数字であります。しからば運賃を下げろという声も頂きますが、いろいろな形にお応えしなければならないのです。開業して24年になります。最初の区間は昭和62年です。その後3回の延伸を経まして最後が平成11年ですが、設備がだいぶ古くなってきております。いろいろな所で水漏れをし、特に駅舎の屋根などは大雨が降るとたくさん雨漏りがいたします。先日は本社の私の執務室で水道管が破損し、部屋が水浸しになり、真下の部屋の運行管理と電力管理システム(冠水で交換すると各々20億円掛かる)が危うい状態になりました。そのように至る所で設備の老朽化が始まっており、直せるところから直さなければなりません。それに係わる費用がこの先20年間で200~300億円と見ております。会社は5年前の経営再建のときに国税局から市に預けた90億円までは将来の設備更新の為に社内に貯金しなければなりません。それには税金は免除するという約束になっております。これは県と市が裁判を起こしまして衆民監視のための証拠を残した中のひとつであります。それが今年度末で40億円貯金が終わる予定です。仮に先ほどの補修費用を仮に250億円としますと残りは210億円、国税局が税金をよこせと言わなければ仮に年間5億円ずつ利

益が出るとすると合計は100億円、つまり全体の大きなそばんが合っていないわけです。合っていないそばんの中で運賃を下げると言うことになるとますます合わなくなるわけです。そのようなことで歴代社長さんたちは利益が出ていることは市民には言わないで来たわけです。理解していただくのはなかなか難しいです。議会筋の方々も単年度の予算を見るのに頭が慣れてるので、毎年5億円の利益が出ているところへ、なぜ補助金を出さなければならぬのか。中には市は金で苦労しているのだからその5億円は取り上げる。とか国の政治に近い話が私の頭上を飛び交うわけです。取り上げられたら買う予定の車両が買えなかったり、しなければならぬ補修ができなくなるわけで、私は守るのが必死の状態であります。

そこでこの会社は市民のものだと言うことで、5年前100億円の資本金を99%減資して1億円にし、大きな赤字を解消したわけですが、1億円を96万人で割ると一人当たり約105円。市民一人一人の持ち物だと言い換えると一人当たりの持ち株は105円ということになります。今、市民とモノレールとの関係を例えると、利益の出ている優良企業だとして年間10%の配当をすると年間約10.5円になります。モノレールの最低運賃が190円ですので、配当金という形で受け取っていただくとして18年間蓄積してやっと乗車券が1枚もらえることになります。この話はたとえ話に使おうかと思って他では話していませんが、ロータリークラブの皆さんにお話して感触を見させていただいていますが、従って運賃を下げるといっても簡単なことではありません。190円の運賃を100円にしろという意見をたくさん頂くのですが、さっきの理屈で言うと毎年の配当金を9年間我慢していただくとして1回だけ半分になりますということですから無理と言うことにしたい訳なのです。ですが、それだけ言っているとだめだという話を後でしますが、千葉市には区が6つあります。そのうちわが社がサービスをしているのが中央区、稲毛区、若葉区の3つです。この会社が未来に続いて行くためには市民の方の足を守る、特に高齢の方が自動車に乗れなくなり移動が難しくなっていく中で公共交通というのは絶対に必要なものだ、必要不必要という議論はありますが、今日は社長として来ておりますので必要という前提での話しになりますが、この会社が、未来に続くためには先ほどの設備投資関係をどうしてもクリアしていかなければなりません。そばんが100億円分合っていない訳です。20年間にしますと1年間5億円とか時によっては10億円とか何とか我々はお金をもらう必要があるわけです。経営上の努力で収入を増やすというの

は民間から来た社長ですから最大限の努力はします。皆さんもご商売していただけるように年間売り上げ30億円の会社でいきなり5億円売り上げが増えるというのはよほど特殊な事が無い限りありえない訳です。従って自らの経営努力というのがありますが、運賃を上げるか税金を入れていただくか運輸業にとっての選択はその2択なのです。運賃は上げればお客さんが減ります。先ほどの数字を運賃上昇だけで帳尻を合わせようとするとして3割くらい上げなければなりません。今、190円のところを250円くらいにしなければなりません。そうでなくとも高いといわれていますので上げればお客さんは確実に離れます。その選択は愚だと思えます。おかしい選択になると思えます。では、税金を入れてほしいという相談を熊谷市長として議会にかけていただくとしたら、千葉市6区のうち3区しかサービスをしていないということが大きなネックとなります。議会では関係の無い区の反対票が半分、残りの半分も賛成は半分いるかどうかわからない。全体で見たら千葉都市モノレールに税金を入れるかどうかという話は四分の一居るかどうかということになりこの話は今はできないということになります。そのような時に私は社長を任された訳で、何をするかということが就任直前の熊谷市長との大きな話合いだったのです。交通計画、都市計画のコンサルタントの仕事はずっとしてきましましたので千葉モノレールも成り立ちのあたりでかなり絡んでいましたし、幕張に今接続バスがありますが、あれを接続バスか路面電車かモノレールを伸ばすのかを決定した重要な委員会も私はコンサルタントとしてお手伝いをしていました。5年前の経営再建問題のときも国を通じて知っていました。従って千葉モノレールのことは内容までかなり理解しておりました。従って市長さんとの話の中でも乗客を増やせ、収入を明日増やせというのは無理ですと宣言しております。そこまでは市長さんも理解しているようです。そこで市長は「大澤さんはこのモノレールの為に何をしてくれるのですか。」と、言いました。市長は先ほど言った6区のうち3区しか賛成を得られない状況を変えられるかどうかをやってほしいと言いました。私にとっては最大の宿題です。私もいろいろ考え相談もしました。その中のひとつが今日取り上げられたモノレール応援隊なのです。利用客数が直接増えるかどうかはこのモノレールの未来にとってあまり重要ではないのです。住んでいる人がいるというのが輸送業の基本のお客様ですが、国の人口が減るように千葉市民もいずれは減ります。若葉区にある駅の利用者数は対前年比で減り始めております。60歳以上の平均年齢を見ますと若葉区は65歳、千葉市は63歳です。今、若葉

区で起きている現象はいずれ稲毛区、中央区でも起きる訳です。その中で大事なものはモノレールがあることが自分たちの生活の中で意味があると考えられる方が増えなければなりません。そこではじめてひとつが応援隊なのです。今回みつわ台は社会福祉協議会に貸したのですが、みつわ台エリアで社会福祉的ボランティア活動をしている方たちです。モノレールは市民の持ち物だという見方をしたときに使っていない場所がたくさんあるのです。一番目立つのがプラットホームです。かつてラッシュ時に4両編成で走っていましたが、今は2両です。そのほかにも有ります。使っていないところはもっと使いましょうというのが就任時からの私の意見でした。そこで一番初めに決まったのがみつわ台駅です。当初はそれと関係なく空いている所を有料で貸したかったのですが、モノレールは道路の上であり、当初は道路の予算で作られております。未だに道路として管理されているのです。したがって道路の管理者である千葉市と警察がだめというのです。正式に言うとは届出をしてある運賃と有料広告以外でお金を取ることは軌道法の目的外使用に当たるそうです。したがって仕方なく無料にしたのです。マスコミは無料で貸しましたが先に出ますが、私は有料で貸したかったのです。第2号は葎川公園駅を予定しております。今、ガーディアン・エンジェルスの方々と相談しております。駅周辺は夜になると怖いところと言うイメージと、特に栄町周辺は再開発の途中だということもあり治安が若干よろしくないとの事でガーディアン・エンジェルスの方々に駅の周りを見回ってもらい、たまに車両にも乗ってもらい防犯活動に協力してもらいその拠点にしてもらおうかなと思っています。後は、稲毛区をどのようにしようか模索しておりますので皆さんも良いアイデアがありましたらお願い致します。3区で運用してゆきますと、運輸業というのはいろいろな法律に縛られておりますが、グレーゾーンというのがはっきりするのではないかと思います。その後、できれば残り10駅を有料化する方法も見えてくるのではないかと思います。

モノレール応援隊は駅の周辺ですので非サービス地域3区の問題を急に解決することはできません。特に緑区の方については多くの畑があり、野菜があるわけです。モノレールと野菜を何かの形で結びつけることが発想の始まりで、これをいきなりやると農協さんや駅周辺のスーパーがやる事と同じ

事になるわけで、社内で慎重に協議をしました。その結果農協やスーパーなどとバティングしない野菜を見つけました。有機野菜で、無農薬で25年やっている農家の野菜です農協さんも諦める域のもので、スーパーは欲しがるものですが、生産者のこだわりがあり中途半端なところには出さないといっていました。但し、値段は高い。市場経済とあまり関係ないところで値段を決めたいという。こだわりの強い人であります。自分で持ってきて自分で売ります。何年か前に閉めた都賀駅のモノちゃんショップを利用して月曜と金曜にその野菜を販売しております。売上の1割を頂いておりますが、その狙いは野菜を売ることだけではありません。モノレールは野菜に興味がありますという表現。その結果高くても近隣のスーパーでそこからの仕入れが発生する可能性もあり、若葉区や緑区の農家を刺激し我々の野菜もという声が上がってくれば成功なのです。その結果沿線の色々な所で取れるおいしい野菜が千葉モノレールで売っている、会社が小売業をやるのではなく場所を提供して、沿線の生産者の人が集まり、それに集まる市民の方がたくさんいて、駅が賑やかになる。という順番で6区のうちの緑区を理解を得たいと思っています。花見川区と美浜区についてはぜんぜん毛色が違いますので別の機会に披露させていただきます。いずれ6区に千葉モノレールがあつてよかったという風にするのが究極の望みでありますのでこれからも宜しくお願い致します。

ニ コ ニ コ B O X

加藤 会員 大沢社長はありがとうございました。それと、先週体調不良で救急車騒ぎになりました。原因は単なる飲みすぎ、食べ過ぎだそうです。皆さんも気をつけましょう。

飯田 会員 私は陸上モノレール?をやっております。

佐藤 会員 今度取材に行きじっくりとお話を聞きたいです。

累 計 ￥944,980円

発行 千葉東ロータリークラブ 会報委員長 山本 成人 作成者 加藤 隆

■ 創立:1991年1月21日

■ 認証:1991年3月6日

■ 例会場:ホテルニューオータニ幕張

■ 点鐘:毎月曜日 18:30

事務局:千葉市稲毛区穴川3-5-27 上総ビル 303 TEL 043(251)2790 FAX 043(251)2726

HP <http://www.chiba-higashi.jp/>

Email chiba-higashi_rc@jazz.odn.ne.jp