

維持可能な並行在来線・北陸本線へ  
いま、問われている  
国の責任と「JRの社会的責任」  
—これからの取り組みにふれて—

公共交通をよくする富山の会  
第10回総会への問題提起  
世話人: 渡辺眞一

— 目 次 —

はじめに—並行在来線問題の本質は—	p1
[1] 国は、国民・利用者の立場に立つのか、「JRの利潤第一」の立場をつづけるのか	
[2] JRの撤退は、住民・利用者、地域社会に何をもたらしたか	p3
[3] JRは誰のものか、誰のために経営するべきか	p4
[4] 国・県の責任でJRに社会的責任を—運動の方向について—	p6
<b>【参考】「企業の社会的責任」(CSR)とは何か—「JRの社会的責任」を考えるために</b>	p9
[1] 鉄道事業のCSRと「JR西日本CSRレポート」について	
[2] 日本での「企業の社会的責任」について	p10
[3] 「企業の社会的責任」について—国際機関の到達点—	p11
[4] “法の要請を超える” ヨーロッパのCSRの特徴	p12

2010年11月27日

## 持続可能な並行在来線・北陸本線へ いま問われている、国の責任と「JRの社会的責任」

### はじめにー並行在来線問題の本質はー

現状では政府の運輸政策によって北陸新幹線の開業(2014年度末)と同時に、JR信越本線・北陸本線の長野・金沢間からJRは撤退する。新潟県では11月22日、並行在来線を引き継ぐ新会社を発足させた。長野県は長野以北をしなの鉄道が引き継ぎ上下分離会社とすることも検討しているとの報道がある。石川県も第3セクター会社を展望した作業をすすめ、富山県は新会社の経営計画概要の策定作業に入った。しかし、先行事例のように苦難の道を歩むことははっきりしている。

一方、新幹線貸付料や鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金(1兆2千億円)を並行在来線の経営安定に充てようとする県などの考えが報道されている。これが実現すれば、国は責任を果たすことになるのだろうか。また、県もその役割と責任を果たし、北陸本線に展望をひらくのであろうか。

そもそも「並行在来線をJR経営から分離しなくては整備新幹線を建設できない」とする政府の政策(「政府・与党合意」)は正しい政策とはいえない。

JR北陸本線は、富山県内と北陸地域の公共交通の基幹であり、生活・生産基盤である。日本海縦貫貨物鉄道が走行する日本経済の動脈でもある。この国民生活に必須な北陸本線を保証することは、国土のつり合いの取れた発展からみても国の役割であり責任である。

JRは本来、公共交通機関として国民生活を脅かす行動を避け、国民生活に貢献する経営をすべきである。だが、利潤第一主義のもと、並行在来線を運営するリスクを自治体と住民に背負わせる。

もちろん、「地元負担をしてもいいから整備新幹線の誘致を」としてきた県の責任も問われている。

政府は昨年12月、前政権の「政府・与党合意」を「白紙」とし、「JRの責任」にふれたものの並行在来線を「JR経営から分離する」方針は廃棄していない。

いま、問われているのは、国は「国民・利用者の立場に立つのか」、それとも「JRの利潤第一」の立場をつづけるのかである。

## 〔1〕国は、国民・利用者の立場に立つのか、「JRの利潤第一」の立場をつづけるのか

### (1) 公共交通をよくする富山の会の基本的要求は

「北陸線・ローカル線の存続と公共交通をよくする富山の会」(略称:公共交通をよくする富山の会)は、2001年11月17日結成し10年目を迎える。この間、私たちは、JRが撤退し第3セクター鉄道となった「しなの鉄道」「IGRいわて銀河鉄道」「青い森鉄道」「肥薩おれんじ鉄道」、さらに新幹線長崎ルートなどを視察・調査し、住民の運動に学び、将来に渡って暮らしのなかに息づく北陸本線を願って活動してきた。これまでに三回の「提言」(注1)、その時々々の情勢をとらえ「県民の討論の場」としてのシンポジウム(注2)やアンケート調査などに取り組んできた。

私たちの基本要求は、次の2つ集約される。

①国とJRの責任で、北陸本線を将来も維持可能な鉄道にすること。

②県は、県民の合意のもとにすすめること。

私たちは、JR撤退後も視野に入れ「JR資産の無償譲渡」「上下分離方式」、利便性と鉄道システムの資産を維持する立場から「県境分離をしないこと」「国の災害支援制度の確立」などを「提言」してきた。これらは、根本には並行在来線に対する国の責任と役割を求めたものである。

また、県、住民・利用者、労働者、鉄道事業者などによる「鉄道委員会」(仮称)設置の提案は、県民の「合意」のもとに取り組むことを求めたものである。

(注1)「提言」は、2002年11月「孫ひ孫の時代にも暮らしに便利な北陸本線のために」－交通権の視点で県民的な討論と合意など。2006年10月「北陸ならではの創造的な並行在来線・北陸線のために」－生活交通と鉄道貨物輸送を担う北陸本線の二重の役割など。2010年2月「将来も維持可能な並行在来線・北陸本線のために」－JRの社会的責任と国の役割を求める提言－の3回。

(注2)シンポジウムの主な内容は、「県境分離問題」「国とJRの役割」「県の経営分離後の並行在来線のあり方」「県の並行在来線収支予測の検討」「北陸本線の施設設備」「上下分離方式」「コミュニティバス問題」など。

## **(2) “国は経営分離方針を改めよ” が約6割－沿線住民アンケート結果－**

県民は、JRが北陸本線から撤退することをどのように受け止めているのであろうか。私たちは今年春、北陸本線の全駅周辺に3千枚を超えるアンケートを配布、524枚(回収率16.5%)を集約した。

アンケート結果(注3)から「国の責任」についてみると、「国は並行在来線を経営分離する方針を改め、引き続きJRによる経営を維持させる」58.6%。また、「国は経営分離する方針を維持するが、第3セクター鉄道の経営に向けた支援制度を充実させる」が3割以上となっている。

マスコミは「JRが果たす役割」に注目し、「JRから経営分離6割が『反対』」(毎日)、「JRが在来線運営59%」(読売)、「JR関与求める声が9割超」(朝日)などの見出しをつけて報道した。

さらに注目されるのは、並行在来線のJR経営分離方針からおよそ20年になるが、JR経営分離を「知らない」35.1%で、富山市と高岡市では4割以上が「知らない」と回答している。

県民は、国とJRに対して厳しい目を向けていることはアンケート結果でも明確である。

(注3)公共交通をよくする富山の会のアンケート結果と分析は、2010年6月13日のシンポジウム「JRに期待される役割は？」のアンケート集約結果と岡本勝規報告を参照。

## **(3) 「政府与党合意」は、並行在来線は「廃止」→「分離」→「JRの責任」？に**

全国整備新幹線法の公布は1970年5月である。並行在来線に対する「政府・与党合意」を時系列で見ると、1983年までは「国鉄在来線の徹底合理化」を求め、1984年から新幹線長野開業の1989年までは「並行在来線は廃止」として横川・軽井沢間を廃線にした。

1990年代は、「JR経営分離」とし、沿線自治体の同意、固定資産税の優遇措置を定めた。2000年代は、「第3セクター鉄道で沿線自治体が運営する場合、経営見通しについて十分な検討」を求め、貨物線路使用料を引き上げた。JR貨物は第3セクター鉄道に資本参加することにもなった。

2009年末国は、JRが並行在来線維持のためになんらかの役割を果たすことを検討するとした。

このように、「政府・与党合意」は、国民の声と運動に押されて変化している。

## **(4) 国はどのように責任を果たすのか、JRはどう応えるのか**

2009年12月当時の前原国交相は、「政府与党合意は白紙に戻す」と明確に述べ、「整備新幹線問題検討会議」を設置した。基本方向として、「JRも当該地域における鉄道事業者として、経営分離後も並行在来線維持のためできる限りの協力と支援を行うことが求められる」「並行在来線等を運行する貨物ネットワークを維持する必要がある」などを掲げ、関係自治体などへのヒアリングをおこなった。

そのヒアリング(2月)に県は、「当面、例えば新幹線の敦賀開業まで、現行のままJRが運営という考え方もある」と控えめであるが、一步踏み込んだ発言をした。

しかし、政府は、「JR各社は並行在来線は切り離すという前提で合意をした上で行っている訳です。従って、今からルールをかえるということは信義に反すると思っております」と述べ、並行在来線のJR経

営分離と引き替えに整備新幹線着工をすすめる「5つの基本条件」(注4)を堅持するとした。そして、夏頃までに新たな方向を出すとしたが、いまだに「JRの責任」に踏み込めないでいる。

前政権の「政府・与党合意は白紙に戻す」とは、何を意味するのであろうか。

肥薩おれんじ鉄道は毎年赤字が膨らみつづけ安全確保のために積み立てた基金も取り崩したように、並行在来線をかかえる自治体や住民の悲痛な声が大きくなるなかで新たな対応に追い込まれたのである。JR経営分離は、国民の要請に合致しない運輸政策であることを自ら露呈したものと見える。

結局、「白紙」発言は、国は「国民・利用者の立場に立つのか」、それとも「JRの利潤第一」の立場をつづけるのか、が問われることになった。

いま、国民と、国、JRとの綱引きの真っ直中にあり、私たちは二つの基本要件を掲げ、国の鉄道政策の転換を迫る運動の輪を大きく広げることである。

(注4)①安定的な財源見通しの確保、②事業主体であるJRの収支採算性が開業後30年間の平均がプラス、③投資効果(B/C)が1以上、④JRの同意、⑤並行在来線の経営分離に関する沿線自治体が同意していること。

## **[2] JRの撤退は、住民・利用者、地域社会に何をもたらしたか**

JRが撤退した後の並行在来線・第3セクター鉄道の経営は、どこでも極限まで「合理化」をすすめても安定的な経営への見通しは立たない。新潟県の並行在来線会社社長は、「継続できるかも重要」(M SNニュース11月20日)と語ったと報道されている。

そこで、第3セクター鉄道の実態と問題点を整理してみる。これは、県民合意のもとに新たな展望を切り開くために欠かせない。

### **(1) 若干の利便性と引き替えに利用者負担増大**

第3セクターとなった鉄道は、列車本数の増加、新駅設置、アテンダント配置などのサービスや、いわて銀河鉄道のように地域要求に沿った買い物・病院列車などの企画切符、さまざまなイベント列車を走らせるなど地域との関係が深まったことが評価されている。

線路容量は、複線区間の片道で約120～140列車/日の走行が可能といわれており、優等列車(特急)が走らなくなれば当然、住民要求に沿って増便はできる。一方で、電車からディーゼルに代えた肥薩おれんじ鉄道やレールの傷みを減らすために減速するところもある。

JRとの比較で普通運賃をみると、しなの鉄道1.24倍、IGRいわて銀河鉄道1.58倍、青い森鉄道1.37倍、肥薩おれんじ鉄道1.28倍である。富山県の試算でも、開業時に1.25倍、10年後にさらに1.25倍の値上げをしても赤字である。県ごとの分離会社になれば県境をまたぐごとに、初乗り運賃がかかる。イベント会社のように多様なイベント列車を走らせて収入が上がっても一時的である。定期の乗客が増えなければ新たな運賃値上げと自治体負担がのしかかってくる。

### **(2) 鉄道技術・システムを強制的に切断—県境分離—**

鉄道は、鉄道技術と鉄道技術者、その上に成立するシステムが、住民生活と地域経済と結びつく政策の連携の上に成り立ってきた。この技術、システムと政策でつくられてきた鉄道網を政治の力でズタズタに切断するのが並行在来線である。

第3セクター鉄道化は、利用者負担と受益の原則が押しつけられ、技術・システムも、利便性も、その枠内に押し込められる。新たな司令所、車両基地の建設費などは自治体にのしかかる。設備、施設の更新、技術者の養成などは第3セクター会社の力量に、また自治体の財政支出に制限される。

盛岡駅のようにワンホームをいわて銀河鉄道とJR線を壁で仕切ることもおきる。第3セクターとJR線の

相互乗り入れも制限され、シームレスで便利な乗り継ぎなどは疎外される。

一方で、第3セクター鉄道は、新幹線への集客の役割を担わされる。

### **(3) ローカル線となっても全国鉄道貨物輸送の一翼を背負わされる**

北陸本線は鉄道貨物輸送の動脈、日本海縦貫鉄道である。ところが、並行在来線を受け継ぐローカルの運営会社は、全国鉄道貨物輸送の一翼を担わされ、時速100キロの高速で1000トンの重量を支える施設・設備が要求される。

物流業者は、赤字経営の第3セクター鉄道が将来もレールを維持してくれるのか、長野・新潟・富山・石川の4県がそれぞれ別会社になれば安全で安定した輸送ができるのか、危機感をもっている。

ここに、鉄道貨物輸送の将来展望がない国の物流政策の問題点が浮き彫りになる。モーダルシフト政策にも大きな陰を落とす並行在来線問題である。

### **(4) 北陸本線の“限りなき便益”はかえりみない**

近代になって、政治の力で鉄道が全国に張り巡らされ、国と地域の産業発展、労働力移動など社会に限りなき便益をもたらしてきた。駅を中心に町ができ、駅を中心に生活交通も確立されてきた。

ところが、特急が停車しなくなった商店街は人口減少も伴って寂れる現象がおきている。新幹線の目的は都市間の高速輸送である。街や地域間の移動や交流は新幹線の対象ではない。そして、新幹線建設に莫大なお金を注ぎ込んでもストロー現象に怯えなければならない。

並行在来線を強制分離、廃止する政策は、限りなき便益をもたらしてきた北陸本線の役割にはまったく目も向けない。

以上4つの側面から並行在来線とはどんな路線であるかをみてきた。

結局、並行在来線のJR経営分離のリスクを住民と利用者、自治体に背負わせ、鉄道貨物輸送の将来にも陰を落とす国の運輸政策である。

また、県は、“地元負担をしてもいいから”と新幹線建設誘致政策をすすめ、北陸本線を廃止するとして国の政策に反対する県民運動が大きく広がったとき、あわてて北陸本線の存続を県民に約束した。この経過からも県の責任は重大である。

### **〔3〕 JRは誰のものか、誰のために経営するべきか**

“並行在来線をJRで経営すれば、生ずる赤字はJRの負担になる。第二の国鉄にしないために並行在来線は経営分離する”（1991年4月18日参議院運輸委員会議事録より）。これが、JR経営分離の根拠である。そして、整備新幹線建設と並行在来線分離を抱き合わせ、整備新幹線着工の「5つの基本的条件」を「政府・与党合意」として国民に押しつけてきた。

私たちの運動の方向は、この仕組み、つまり国の政策を転換させることに向けられる。

### **(1) 国民が、国とJRに課せた責務－国会「付帯決議」と国のインフラ投資－**

1987年4月1日、国鉄は「分割」「民営化」されJRが発足した。その前年11月、衆参両院の運輸委員会で「付帯決議」が採択され、国とJRに、①「地域鉄道網を健全に保全し、利用者サービスの向上、運賃及び料金の適正な水準維持に努めるとともに、輸送の安全確保のために万全を期すこと」、②地方自治体に過大な負担を求めないこと、などを求めた。

この国会「付帯決議」は、国民が、国とJRに課せた責務であり、今の時点でも検証が必要である。

JRは、並行在来線の鉄道施設などの無償譲渡を求める自治体に、「株主の了解は得られない」などとはねつけ、新幹線貸付料以外に払うものはないという態度である。

青森まで延伸する青い森鉄道と青森県にJR東日本は、施設修繕費などを含めて「百億円プラスアルファ」の「貢献」をするという。しかし、これは一回限りのもので「地域鉄道網を健全に保全」と国民に約束したものからはほど遠いものといえる。

国内のインフラ投資総額に占める国鉄への投資額は、日本に鉄道が建設された1870年代から1950年頃までは4～5割、1960年代でも2割を超える。国鉄は国家をあげてつくった国民の財産である。

国民の財産を引き継ぎ、政治決定によって恩恵を受け企業が、「株主の了解は得られない」としてはねつけることはフェアではない。JRが、インフラ投資など公的な資金を負担してきた国民に政治的義務を負うのは当然である。これは、国民に対する責任でもある。

## **(2) 社会の要請に応える能力をもつJR西日本**

JR西日本の財務指標(連結)をみると昨年は、インフルエンザや高速道路無料化などで運輸収入は582億円減収、物販飲食、旅行業など子会社の営業収入は269億円減収となった。しかし、営業収益は1兆1,901億円(2009年度期末決算)と、1990年3月末期の営業収益8,343億円の142.6%となった。

JR西日本の内部留保(連結剰余金、資本剰余金、退職引当金、長期負債性引当金の合計)は、2005年3月期以後、年度ごとの推移をみると、5,741億円、6,219億円、7,182億円、8,013億円、8,789億円と年々増加し、昨年度は9,375億円である。JR西日本をめぐる経済環境、経済立地条件は厳しいといわれてきたが、内部留保は6年間で1.63倍である。

株主は、昨年度末で金融機関40.88%、外国法人29.4%、この二つで7割を超している。金融機関は、持ち株数の多い順で大和銀行(現りそな銀行)と住友信託銀行が共同出資して設立した日本トラスティ・サービス信託銀行と、ロックフェラー財団系のチェース・マンハッタン銀行が設立した日本マスタートラスト信託銀行の二行で約9%、つづいて、みずほ銀行、三井住友銀行、三菱東京UFJ銀行である。社外取締役として住友電気工業元会長が取締役会会長を務めている。

会社四季報(2006年)によると資本金1,000億円以上の大企業は100社であるが、銀行・証券・保険・不動産会社を除くと78社である。JR西日本は100社に入るビック・ビジネスである。社会の要請に応えることができる能力を十分に持っている。

## **(3) 並行在来線の存続はJRが負担する社会的費用**

これまでみてきたように、本来、旅客と貨物の輸送をおこなう鉄道事業は、道路、港湾、上下水道などのように経済活動の基盤となる社会資本として機能している。ところが、利潤拡大を図るという資本の事業目的を果たせないという経営視点で、コストアップになるからと並行在来線は切り捨てられる。

国が、このJRの姿勢を転換させ、並行在来線の存続のためにJRが負担する社会的費用負担を求めることは、「JRの社会的責任」を果たさせることになる。また、JRに課せられた社会的責任でもある。

#### **[4] 国・県の責任で、JRに社会的責任を一運動の方向について**

これまでの私たちの取り組みの上に立って、今後の取り組みの方向について検討する。

##### **(1) 「利益剰余金」と「貸付料」の活用は、将来も維持可能な北陸本線の保証になるのか**

10月27日並行在来線関係道県協議会(富山・新潟・石川・長野・北海道・青森・岩手・佐賀・長崎・熊本・鹿児島)の11道県は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金を活用することなど「並行在来線への財政支援等について」の「要請書」を政府に提出した。

11月2日、18都道府県期成同盟会(11県に東京・埼玉・群馬・京都・大阪・福岡・福井)がおこなった民主党への要請にも「利益剰余金」を並行在来線に活用することが盛り込まれている。

さらに、JR7社も共同して今年7月20日と10月20日、並行在来線を含む鉄道に「利益剰余金」を活用するよう国に求めている。

11県の「要請書」は、並行在来線の厳しい経営状況を訴え、「(国が検討している)交通基本法の中でも、移動権の保障や低炭素化の推進などが基本的な考え」となっていることを指摘し、地域間を結ぶ基幹鉄道網として「国の運輸政策の中で引き続き(並行在来線を)維持存続すべき」としている。

そして、並行在来線存続のため、地方負担の軽減、運行のあり方や支援など「これまでの枠組みの見直し・再検証を行い、」「JRからの協力・支援の在り方」などの新たな枠組みを求めている。具体的には、JR資産の無償譲渡、車両基地や指令センターなどの初期投資に対する助成措置、税制特例の拡大、貨物線路使用料の見直し、災害復旧制度の充実などである。この11県共同の「要請書」は、私たちが3回の「提言」で求めてきたものと一致するものも多く基本的には支持できる。

しかし、「利益剰余金」は整備新幹線の建設に投入されても、並行在来線維持にどれだけ回すのかは分からない。しかも、「利益剰余金」の活用は一回限りとならざるを得ない性格のものである。

また、11県の「要望書」は、JRの新幹線貸付料の一部を並行在来線の存続、運営のために回すよう求めている。沿線自治体が整備新幹線建設に財政負担をしてきたわけで、この提案は一つの道理がある。ただ、この主張は、JR経営分離を前提としたものである。

この議論の中で、「貸付料の中には並行在来線の経営分離による赤字解消分も入っている」という。このことを言いだしたのはJR東日本(注5)である。そうであるならば新たな問題が発生する。並行在来線分離による赤字解消相当分を貸付料としてJRが負担をしてきたのなら、なぜ、JRは経営分離をしなくてはならないのか。

問題は、利益剰余金の活用も、JRの貸付料にしても、JRにとっては現状維持、これまでの枠内である。つまり、JRにとっては「痛くも痒くもない」性格のものである。これでは、「JRの責任」にもふれることもなく、国が責任ある役割を果たしたとはいえない。県は、将来にわたる維持可能な北陸本線の保証を確保したことにはならない。根本的な問題は、国が責任をもってJRに並行在来線の安定経営を保証させることである。ここに県が、県民といっしょになって果たす役割と責任がある。

(注5)JR東日本の富田哲朗副社長は2010年3月9日、国土交通省の「整備新幹線問題調整会議」で「並行在来線の経営分離による赤字解消分を貸付料の一部として(新幹線鉄道保有)機構に支払っていることを紹介。調整会議で出された並行在来線をJRが維持することなど、スキームの見直しをけん制」(「交通新聞」3月11日号)

##### **(2) 国は並行在来線分離による地域社会への影響を明らかにし、JRに社会的責任を**

次に、4つの角度から国の責任とJRの社会的責任をみる。

これは、新たな運営会社に移行することになっても並行在来線を維持可能な鉄道にするために問われる課題である。

### ① 経営分離について、住民と納得のいく説明と話し合いが、つくされたか

JR経営分離は、私たちのアンケート結果にみられるように住民意識からも、第3セクター鉄道の経営実態からも乖離した政策である。国は、第3セクター鉄道の経営がなり立たなくなっていることを認めていても、沿線自治体と「合意」ができており、「ルールを変えることは信義に反する」として態度を変えていない。政府としての納得のいく説明や話し合いもない。全国でJR経営分離による悲痛な叫びがあがっているいま、国自らが説明責任を果たすことである。

### ② JRの経営上、必要な経営分離か、分離しなければ経営が危ぶまれるのか

並行在来線をJRが経営すればどれくらいの赤字になるのか。JRにとって経営が存続できないほどの赤字であるのか、などは一切明らかにしていない。ただ、JRの利益を脅かすものとして政治の力で分離する。株主からみれば、最大の関心は、投資したお金が利益を生まないことが最大の「リスク」となる。地域住民と社会的な要請からではない。政治決定によって誕生したJRだが、国民に対して政治責任を果たすという姿勢はみられない。

JR経営分離は、国民生活を犠牲に、さらなる高収益構造をつくるための国の支援策でしかない。JR西日本の内部留保はこの6年間で1.63倍である。内部留保の昨年一年間に増えた分を県内の北陸本線の維持費(注6)に回せばおよそ30年分に相当する。

(注6)公共交通をよくする富山の会第3次提言では、「北陸本線の県内区間の「下」(鉄路・道床・線路などのインフラ)の維持管理費は、県内分で年間18.8億円」と試算している。県は「県営分離後は県内区間で年間12～27億円の赤字が想定される」(「北日本新聞」11月9日付)と試算している。

### ③ 経営分離がもたらす社会的損失はどれくらいか

国は、「JRも当該地域における鉄道事業者として、経営分離後も並行在来線維持のためできる限りの努力と支援を行うことが求められる」(2009年12月「整備新幹線問題検討会議」とした。

それならば、国は、JR経営分離によって地域社会と住民生活、環境にどのような問題や困難をもたらすのかを検証すべきであり、並行在来線の経営分離を回避する努力をつくすべきである。

整備新幹線の建設には、投資効果が検討される。だが、並行在来線からJRが撤退したことによる自治体負担の増大、料金値上げなど住民負担の増大、鉄道システムの県境分離など鉄道資産・資源の損失、鉄道貨物の全国ネットワークへの影響など、並行在来線からのJR撤退による社会的損失についても再検討されるべきである。

また、北陸本線が果たしている労働力輸送などの地域経済への貢献、通勤・通学、日常生活など地域社会の便益、駅を軸にしたまちづくりと地域交通網などの社会的価値、排ガス問題など環境問題への検討もおこなわれるべきである。

### ④ 国は、「交通権」の立場から並行在来線を維持すること

国は、来年の通常国会にも「交通基本法」を提出すると伝えられている。これは、交通の理念や方向性の基本を示すものであるが、「移動権」として、交通権を保障しようというものである。

北陸地域の総合交通網の確立にとって北陸本線は「移動権」保障の土台となる。この視点からも、並行在来線分離という政策を転嫁させ、悪影響を避けるための責任と役割を国に求められる。

ただ、並行在来線を継続して運営するJRに対して、国が施設設備投資への補助や税制上の見返り措置も検討されるべきである。

### **(3) JRは、社会的責任を、そして県民利用者との対話、情報提供、北陸本線の総点検を**

公共交通をよくする富山の会の第3次「提言」は、「JRは、並行在来線の運行と維持を経営経費に組み込み社会的責任を果たすこと」を求め、これを実現するのは国の責任であると共に、「JRの社会的責任」であるとした。私たちは、これが最良の方向であると考えている。

JR西日本は、経営分離によって運賃値上げ、接続の不便、システムの分離、保守・修理などの自治体負担など起こりうる影響について承知しているはずである。地域住民のライフスタイル、地域社会、環境問題の全体を考慮し、並行在来線のJR経営分離のもとで起こりうる悪影響を自ら除去するための役割を果たすことは「JRの社会的責任」である。

また、北陸本線が全通してからもうすぐ100年になろうとしている。線路・電路、トンネル、橋梁などJRの責任で総点検すべきである。私たちも、施設・設備に関する要求を掲げる。

タイムリーな対話と情報の提供などがJRに求められる。しかし、JRが自発的に、積極的に対話への参加や対話の場を提供することも、情報を提供することはない。上越市の「脇野田駅移設」をめぐる、JR東日本が「並行在来線の一括在姿譲渡」を約束させたことなどはあってはならないことであるが、県内でおきないという保障はない。

「JRの社会的責任」は、EUや国際機関が到達している「企業の社会的責任」にみられるように、企業が利潤を追求するなかにあっても企業が社会的責任を果たすことは必要であり、それは現実可能な選択であることを示している。

### **(4) 県が県民とともにやるべきことは、政府の政策転換、そして県民の「参加」と「合意」**

県が堅持すべき課題は、国が並行在来線・北陸本線の将来にわたって維持可能な保障をつくらせることで、先に明らかにした課題で、県民とともに国とJRにアクションを起こすことである。

県は、先行事例の調査、旅客流動調査、将来需要予測調査、収支予測調査や、運行本数と区間、施設設備、組織体制など経営のあり方調査・検討などをおこない、6月には学識経験者、いわて銀河鉄道、JR貨物、富山地方鉄道などのメンバーで構成する経営専門委員会を発足させ経営計画概要の策定準備に入った。

私たちには、この「経営計画」の検討とともに、「提言」で明らかにしてきた、より便利、より安全で、快適な並行在来線・北陸本線のための「10原則」(注7)の立場からの取り組みも求められる。

県並行在来線対策協議会は、基本的には公開であるが、構成メンバーには住民や利用者は参加していない。委員の公募制度もない。私たちが「提言」してきた「鉄道委員会」(仮称)の設置は、住民参加のための体制をつくるものであり、新たな運動の方向になる。

また、県民とともに、隣県との関係を強める取り組みをすすめることである。

(注7)①電車を維持する。②複線・電化を維持する。③列車本数を増やす。JR線や私鉄との接続を便利にする。④運賃を高くしない。初乗り割高を解消する(欧州のように運輸連合によってゾーン運賃制導入などで運賃の統一を行うなど)。⑤駅のバリアフリー化と利便性の向上。駅員がいる駅、車掌がいる電車を運行する。⑥所要時間を短縮する。⑦安全を確保する。事故・災害に対応する国の制度・補助を確立する。⑧地元や地域の負担を軽減する。⑨経営基盤が強い経営主体をつくる。⑩駅とバス、コミュニティバスなど公共交通機関との接続が便利な運行にとりくむ。

公共交通をよくする富山の会は、結成して10年目に入る。この間のさまざまな取り組みを生かし、将来も維持可能な並行在来線の実現に向けてすすむ。

## 【参考】「企業の社会的責任」(CSR)とは何かー「JRの社会的責任」を考えるために

私たちは、住民と利用者の利便性の向上から並行在来線問題をとらえるとともに、地域経済、地域社会、環境という4つの側面から「将来も持続可能な北陸本線」をスローガンとしている。この私たちの運動の基本となってきたのは「交通権」である。

この基本は変わらないが、ビックビジネスとなったJR西日本が、その役割を未来世代のニーズを充足し、損なうことのない北陸本線のために、鉄道事業としての役割が果たされるという視点で検討する。

そこで、「企業の社会的責任」とは何か、その意味をつかみ直すとともに、国際社会での「企業の社会的責任」の到達点をみることにする。

### 〔1〕 鉄道事業のCSRと「JR西日本CSRレポート」

JR西日本は、福知山線事故を契機に新たな「企業理念」を打ち出している。「暮らし」「地域社会」をキーワードにして、「暮らしをサポートし、将来にわたり持続的な発展を図る」「地域社会から信頼される企業となる」ことを掲げた。これは、JR西日本は「誰のために経営するか」を自ら社会に宣言したものと見える。

そこで、JR西日本は、「企業の社会的責任」をどのようにとらえているのか。また、「企業の社会的責任」の立場から並行在来線・北陸本線をどのように位置づけているのかをみる。

#### (1) 鉄道事業のCSRは、安全、地域との共同、住民参加が基本

鉄道事業のCSRは基本的には三つの柱があると考えられる。一つは、安全であること。安全であるために法令遵守はもちろんのこと利用者・住民に安心感を抱かせるものでなければならない、

二つは、鉄道は地域に密着している企業体であり、地域のさまざまな社会的な課題にも積極的に踏み込んでいく姿勢、つまり地域との連携や共同が求められる事業である。

三つは、ステークホルター(利害関係者)、とりわけ利用者・住民の参加である。

安全でなければ誰も鉄道を利用しない。安全問題は、法規定の有無や遵守に関わりなく基本原則であり、「一種の自然権的前提」(注8)といってもよい。鉄道のCSRは、法的責任を前提に、地域社会をどのようにとらえているか、ステークホルダーの参加をどのようにとらえているかが要である。

(注8)「商品交換において商品の安定・安全性は、法的規定の有無に関わらない。それは「法以前」の基本原則である。一種の自然権的前提である。法がなければ商品の生産・流通の有効性が担保されないとすれば、市民社会と市場の双方で社会関係の破壊をとどめる措置が必要となる社会的危機を前提にしなければならないことを意味する。事業者の意識の有無にかかわらず、また供給主体が個人か会社組織かにかかわらず、商品交換は商品のもつ使用価値への安全な欲求充足という前提条件がみださなければならない」永山利和『「企業の社会的責任」論と中小企業』(「経済」2008年9月号)。

#### (2) JR西日本のCSRに対する考え方は

JR西日本は、新たな「企業理念」と「安全憲章」を作成し、これを実現することをCSRと位置づけ、総合企画本部にCSR推進室を設置した。2009年1月には、「企業考動報告書」(JR西日本CSRレポート)を発行し、「安全」問題を最大の課題とし、「『企業理念』の実現を目指し、世の中と誠実に向き合い、CSRに本格的に取り組んでいく」とした。今年、社長は、「鉄道会社である当社は世の中からの『信認』により存在を託されており、また地域から離れては存在しえません」「世の中と共生していくという発想にたって事業活動をおこなってまいります」と述べている。

すなわち読めばJRの企業活動は、国民生活の向上や地域経済の発展に貢献するものと受取れる。

鉄道事業が地域と切り離されて存在しないことを認めていても、住民生活の質を高めるために自ら

地域社会の一員として並行在来線問題をとらえる視点はどこにもみあたらない。それどころか、JRの撤退と同時に支線の撤退を臭わす発言もある。

JR西日本は10月28日、「中期経営計画2008-2012」を見直し、「西日本地域の活性化に貢献」「地域との共生」という言葉を登場させ、「長期視点からステークホルダーとの調和を図ることにより価値の好循環を生み出し、全体として価値拡大を目指し、その成果をステークホルダーの皆様と共有」するとした。しかし、この「中期経営計画」の見直しは、近畿圏への更なる投資拡大と、九州新幹線全線開業に伴う新たな高収益構造に向けた営業戦略といえる。

「中期経営計画」は、ローカル線の設備について、システムのダウンサイジングや、地域にとって最適な輸送サービスを提供するとしてバス、DMV等への輸送モードの転換を掲げている。「線区価値の向上」を基本にした営業戦略のもとでは、並行在来線は経営を阻害する要因となる。

## 〔2〕日本での「企業の社会的責任」について

### (1) 売薬さんの「先用後利」にみる「企業の社会的責任」

「企業の社会的責任」という概念は、経済学でも財政学でも明示的な概念となっていない。しかし、日本の昔からの商取引から「企業の社会的責任」の意味を探ることができる。

富山の「売薬さん」と呼ばれ親しまれている薬の行商人の商法は「先用後利」(せんようこうり)といわれる。「先用後利」は、「薬箱を顧客に預ける」「顧客の実際に使用した分だけ代金を受け取る」という二段階ビジネスである。顧客からみれば、病を治すため「いつでも必要なときに薬を使用できる」が、「代金は後払い」となる。

利益を上げることを真っ先に望むのではなく、いつでも使える状態にし、顧客の「用」を第一にしていることが「先用後利」の要で、顧客の信用を勝ち取り300年も続く現役の商法である。

近江商人の「売り手よし 買い手よし 世間よし」という「三方よし」の経営理念を、売り手＝企業、買い手＝顧客、世間＝社会という言葉に置き換えてみれば、社会をより良くすることを企業活動に組み込むことで信用が生まれ、企業活動に有利な条件が醸成された。

これは、後で紹介する欧州委員会の「企業の社会的責任」の「定義」に通ずるものがある。

鉄道事業は、売薬さんの「先用後利」とは逆で、運賃は先払いだが、いつでも必要なときに利用できることが「先」にある。鉄道は、地域に密着して営業している企業体の典型である。地域に密着ということは、地域やエリアの社会的な課題に対してより踏み込むことである。

### (2) 4大公害裁判と「企業の社会的責任」

1960年代から70年代にかけて全国で産業公害が高度成長政策のひずみとなってあらわれ、各地で公害反対運動がひろがった。なかでも富山県のイタイイタイ病、新潟水俣病、四日市喘息、熊本水俣病は4大公害といわれている。イタイイタイ病裁判では、原因が三井金属神岡鉱業所が垂れ流したカドミウムに原因があるとして患者への補償と発生源対策がとられ、土壌の復元は2011年によく完了する。新潟水俣病訴訟の判決は、「住民の最も基本的な権利ともいべき生命、健康を犠牲にしてまで企業の利益を保護しなければならない理由はない」と述べた。

この4大公害裁判の結果、それまで企業の利益と住民の利益は「調和」という「調和」論であったが、公害対策基本法の「経済の健全な発展との調和」とする「調和」条項は削除された。4大公害裁判の結果、企業の利益のどれだけかを消費者、労働者、社会に還元するというそれまでの「企業の社会

的責任論」はくずれ、日本の「企業の社会的責任」を問う歴史的画期となった。

70年代の産業公害裁判の教訓は、国民の利益と企業の利益は衝突し、企業が自覚的、積極的に社会的責任を果たすことはありえず、社会的な運動や活動によってはじめて企業がその社会的責任を認めることにつながることを導き出した。

### 〔3〕「企業の社会的責任」について－国際機関の到達点－

企業は社会を無視して存在できない。企業のグローバル化がすすむなかで「利潤第一主義」という枠から「社会の共同の利益」を優先する方向にすすみつつあることは、はっきりとした世界的な流れになっている。

そこで、国際機関が「企業に求める合意」「社会的責任」をいくつか紹介する。

#### ◎ 国連グローバル・コンパクト10原則(注9)

1991年1月、スイスのダボスで開催された世界経済フォーラムで当時のアナン国連事務総長は、世界の有力企業が国際的に認められている「人権」「労働」「環境」の三分野における9原則を受託し、遵守するよう求めた。その後2004年に、「腐敗防止」が加わりグローバル・コンパクト10原則となった。

この日本組織であるローカル・ネットワーク、GC-JN(グローバル・コンパクト・ジャパン・ネットワーク)には、2001年にキッコーマンが参加し、現在111企業(2010年6月30日現在)が参加している。GC-JNのパフレットは、「なぜ参加するのか」と問い、「国連機関、政府、市民社会、労働組合や他の非営利団体を含むさまざまなステークホルダーと関係して、持続可能な解決策をすすめていくことができる」からとしている。JR7社のいずれもがGC-JNには参加していない。

(注9)【人権】①国際的に宣言されている人権の保護を支持・尊重し、②自らが人権侵害に加担しないよう確保すべきである。【労働基準】③組合結成の自由と団体交渉の権利の実効的な承認を支持し、④あらゆる形態の強制労働の撤廃を支持し、⑤児童労働の実効的な廃止を支持し、⑥雇用と職業における差別撤廃を支持すべきである。【環境】⑦環境上の課題に対する予防原則的アプローチを支持し、⑧環境に対するより大きな責任を率先して引き受け、⑨環境に優しい技術の開発と普及を奨励すべきである。【腐敗防止】⑩強要と贈収賄を含むあらゆる形態の腐敗の防止に取り組むべきである。

#### ◎ 消費者への社会的責任を果たす「消費者の権利」

「消費者の権利」は、①安全である権利、②知らされる権利、③選択できる権利、④意見を反映できる権利、⑤消費者教育を受ける権利、⑥生活の基本的ニーズが保障される権利、⑦救済を求める権利、⑧健康な環境を求める権利、の8項目である。

1962年ジョン・F・ケネディが4項目を提唱し、その後1980年に国際消費者機構(CI)が追加し、8項目の国際消費者保護ガイドラインとなった。日本の消費者基本法にも消費者がもっている権利として明記され、国と地方自治体、事業者の責務とになっている。

#### ◎ 労働分野での「企業の社会的責任」とILO

1919年に国際労働機関(ILO)が設立され、労働条件に関する国際的な立法活動がおこなわれるようになった。第1号条約である1日8時間・週48時間労働条約、産前産後や夜間の女性の労働を規制する条約、児童労働を規制する条約など、企業に対する拘束力ある条約である。

1982年には解雇規制条約がつくられた。その第4条は「労働者の雇用は、当該労働者の能力若しくは行為に関連する妥当な理由又は企業、事業所若しくは施設の運営上の必要に基づく妥当な理由が

ない限り、終了させてはならない」とし、9条(a)では「4条に規定する終了の妥当な理由のあることを挙証する責任が使用者にあること」としている。

このように、「企業の社会的責任」が解雇規制に及び、ヨーロッパでは解雇規制が立法化されてきた。しかし、日本は解雇規制条約ILO158号条約を批准していない。

### ◎ ISO(国際標準化機構)が組織の社会的責任に関する「手引き」発行

ISOのSR(社会的責任)が今年11月1日に発行した。正式名称はISO26000。ISOのSR規格案づくりは2005年3月からで、5年間にわたる論議がおこなわれ、9月の国際投票で93%の賛成で承認された。日本は「規格という枠組みはふさわしくない」と反対してきたが最終的には賛成した。アメリカなど5カ国は反対した。

ISO26000は、「社会的責任の目的は、持続可能な開発に貢献することである」としている。「持続可能な開発」とは、「将来の世代の人々が自らのニーズを満たす能力を危険にさらすことなく、現状のニーズを満たす開発」と説明されている。世界のあらゆる種類の組織が対象で、「あらゆる組織が社会的責任に取り組むことで、持続可能な開発、健康及び社会の繁栄に貢献することができ、こうした国際行動規範を尊重することにより、さらに社会的に責任を持つことになるよう期待する」としている。ISOが対象とする組織は、企業、公的団体、民間団体、NPO/NGOなどである。

ISO26000は、組織の社会的責任の基本として「説明責任」「透明性」「倫理的な行動」「ステークホルダーの利害尊重」「法の支配の尊重」「国際行動規範の尊重」「人権の尊重」の7つの原則と、社会的責任に関係する7つの中核主題(「組織統治」「人権」「労働慣行」「環境」「公正な事業履行」「消費者課題」「コミュニティ参画及び開発」)から構成されている。

この作業部会には、企業、消費者、労働組合、政府、NGOなど幅広いステークホルダーが参加した。ISO26000は、環境規格ISO14001とは異なり、「手引き書」という性格のものであるが、企業活動のなかに、社会や環境に関する社会的責任を取り込んだもので、国際社会の新たな到達点といえる。

## 〔4〕 “法の要請を超える” ヨーロッパのCSRの特徴

欧州委員会が議長を務め、企業・使用者団体、労働組合、NGOなどが構成員となるマルチステークホルダー・フォーラムは2004年6月に「最終報告」を出した。この「最終報告」をもとにヨーロッパのCSRの特徴をみる。

### (1) ヨーロッパのCSRの定義は

「最終報告」は、「CSRとは、それに依拠して企業が、自発性にもとづいて、社会的および環境保護上の関連事項を、自らの企業活動およびステークホルダーとの相互関係の中で統合してゆく、という概念である」とし、「CSRは、環境上および社会的な要件の、法的要請および労働協約上の義務を上回る、あるいは超える、企業活動のなかへの任意的な統合である」と定義づけている。企業の「自発性に依拠する」ことについては、議論がたたかわされている。

日本では、当然の義務である法令遵守がCSRの中心的内容であるとする見方も多い。アメリカでは、地域社会の利益還元がCSRの中心である。

しかし、ヨーロッパのCSRは、その定義にみられるように、法令や契約上の義務の履行をCSRに含めないで、法の要請を超えるものとして、企業が環境や社会面を業務に統合することをCSRとしている。「社会貢献事業」はCSRの中心には位置づけてはいないのである。

## (2) ステークホルダーとの対話を重視し持続的な事業の発展へ

「最終報告」は、「CSRは企業の中核的事業活動に関するもの」で、企業は利益を上げなければならないが、同時に経済発展、環境保護、社会的一体性の維持の3要素がEUの維持可能な発展につながるとし、ステークホルダーとの対話を重視している。さらに、「企業とステークホルダーにとって、進行上の学習過程である」が、「ステークホルダーの期待に応える手法を選択する必要がある」としている。

利潤を獲得するという企業の原理のなかにあっても、企業が社会的責任を果たすことは可能であり、現実的な選択であり、ステークホルダーとの対話のなかで実現できるということである。

## (3) 国際的な到達点に立脚したヨーロッパのCSR

さらに「最終報告」は、国際的合意文書を手引きとして役立てることを求め、一連の文献への注意を喚起している。直接的に企業に向けられたものとして「国連グローバル・コンパクト」「OECD多国籍企業に関するガイドライン」「ILO三者(政労使)原則宣言」をあげている。

また、推奨するものとして「国連人権宣言」「国際人権規約」「EU基本権憲章」「職場における基本的原則および権利に関するILO宣言」「消費者保護に関する国連ガイドライン」などをあげ、企業は「自らのCSRの政策、実践、手法の展開に際して、これらの文献を明白に考慮に入れる」ことを求めている。

## (4) 「CSRは国民運動としてはじめて生命力をもつ」(注10)

企業が自覚的に自主的に積極的に社会的責任を果たすことはありえない。ヨーロッパのCSRの出発点も、リストラ問題での闘争からはじまった。2000年3月のリスボンEUサミットは「より多くの、より質の高い雇用機会と社会的結束の向上により、持続可能な経済成長を実現する」という目標を掲げ、これを達成するために欧州委員会が、企業が社会的責任を果たすよう呼びかけたことが最初である。

企業の責任は時代とともに社会的に中身が変わるが、CSRの基本は、社会が将来に渡って持続的に発展するために必要な対処を企業が引き受けることをもとめる運動であり、「CSRは国民運動としてはじめて生命力をもつ」ものである。

(注10)藤井敏彦氏は、CSRの「本当の答えは、社会を構成する全てのメンバーが参加し、考え、対話する過程のみが出すことができる。CSRは国民運動としてはじめて生命力を持つ」としている。藤井敏彦『ヨーロッパのCSRと日本のCSR』日科技連出版より。

以上のように、企業は社会的責任をきちんと果たし、政府は国民生活の向上につながるように法体系を整備する。つまり、企業活動の発展が国民生活や地域社会の発展に結びつくようにするために、ステークホルダーとの対話と合意のもとに、企業行動のルールを決めていくのが国際機関の到達点である。

### [主な参考文献]

・宮前忠夫『EU「企業の社会的責任」フォーラムの最終報告ー「マルチ・ステークホルダー・フォーラムの最終報告」の紹介と全訳』労働法律旬報NO1582-2004.8.25／・国際標準化機構『社会的責任に関する手引き』、(財)日本規格協会『ISO/26000仮訳』／・2008年5月内閣府「安全・安心で持続可能な未来のための社会的責任に関する研究会報告書」／・大島和夫『企業の社会的責任』学習の友社／・松竹伸幸『ルールある経済社会へ』新日本出版社／近藤禎夫・安藤陽『JRグループ』大月書店／・JR西日本の『中期経営計画2008-2012見直し』、各年度『有価証券報告書』、『企業考動報告書2009-2010』／・原田勝正『日本鉄道史ー技術と人間』刀水書房／