

北陸新幹線の開業で 北陸本線は どうなる どうする Part5

JRに期待される役割は？

地域社会がJRに期待する役割は？

JRの社会的責任と経営を考える

- ① 並行在来線の経営と北陸新幹線の収支
- ② 地域社会からJR（旅客）の役割をみる
- ③ 「企業の社会的責任」からJRをみれば
- ④ 維持可能な北陸本線へ、JRの「社会的責任」は

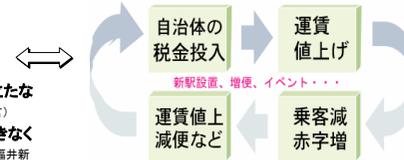
2010年6月13日 公共交通をよくなる富山の会・世話人 渡辺真一

① 並行在来線の経営と北陸新幹線の収支

● JR「撤退」で誕生した第3セクター鉄道は

国の発言

- 「地方自治体の負担では成り立たなくなっている」(09年12月前原発言)
- 「青森・岩手の知事は、維持できなくお手あげだと言っている」(「福井新聞」5月16日、前原大臣)



◆ JRの係わり方、国の支援？

- 今年2月、国のヒアリングに対して県は「当面、例えば新幹線の敦賀開業まで、現行のままJRが運営という考えもある」
- 国は、「JRの責任」にふれたが、無償譲渡、線路使用料、人的支援など…具体的なものは示されていない

◆ 富山県の準備状況は

- 2010年5月 「経営専門委員会」設置 経営基本方針案へ
- 2012年度 運営会社を設立

北陸本線からのJR「撤退」で、JR経営は？

● 長野～福井まで北陸新幹線が開業した場合の収支見直しは

◆ 北陸新幹線建設促進同盟会ホームページより

|      | 開業10年目 | 開業15年目 |
|------|--------|--------|
| 富山まで | 129億円  | 175億円  |
| 金沢まで | 229億円  | 306億円  |
| 福井まで | 398億円  | 523億円  |

(注) 税引き後で、並行在来線の受益を含んでいない

◆ 福井商工会議所ホームページより作成

|           | H29年開業<br>5年目 | H34年開業<br>10年目 |
|-----------|---------------|----------------|
| 新幹線未開業(A) | ▲127億円        | ▲127億円         |
| 新幹線開業(B)  | 291億円         | 398億円          |
| (A)+(B)   | 418億円         | 525億円          |

(注) 並行在来線の収支と関連線区の収支の合計

● 整備新幹線の開業でJRは →

★「政治的決定」で恩恵… JRに政治的な義務は?? ←



<参考> 日本のインフラ投資額から国鉄をみれば

インフラ投資額に占める国鉄投資の割合



(注) インフラ投資額＝河川、道路、港湾、農林業施設、治山治水、電報電話、国鉄の合計額。1870～74は72～74の平均値。大野隆男「公共投資改革論」より作成。

- 1872年10月 新橋・横浜間開業
- 1899年3月 米原・富山間開通
- 1913年4月 富山・直江津間開業
- 1965年9月 北陸本線の電化完了
- 1969年6月 北陸本線の複線化完了
- 1880～1925年ごろ 鉄道の国有化 基盤投資の40～50%台
- 戦中は最重点化
- 1950～60年代約2割

◆「民営」になったから、すべて終わりといいいいのか？

## ②地域社会からJR(旅客)の役割をみる

JR(旅客)と  
ステークホルダー  
(利害関係者)...



- JRは、民間とはいえ、社会的な存在
- 誰のために経営するのかが問われている

## <参考>民営化してもJRは基幹鉄道、公共的企業

### ◆国鉄民営化は「政治決定」

○「(国鉄改革を)はらはらしながら見ていました。...中曽根さんの力で押しまくられた。...われわれには絶対に発言の機会がないですから。最後の運輸委員会で発言させてくれ、といったのですが、やめてくれ...。なにをされるかわからないですからね。衣食の道を断たれる可能性もあります。」

○「民営分割が先にあった」

磯崎毅(さとし)元国鉄総裁

(「世界」1989年5月号「JRが黒字になるのはあたりまえです」より)

### ◆変則的なJR体制

○大手私鉄と比較しても路線距離、営業規模、資本金など質・量ともに性格を異にする役割

○本州3社(完全民営化)、旅客会社法の規制を受け政府助成を受ける3島会社、JR貨物会社...民間と政府助成企業の共存

○民営化されたとはいえ、各会社が全国鉄道網の一部を形成

## 国鉄資産を受け継いだJRに国会「附帯決議」

### ①「分割・民営化」で つきつけられた注文

1986年11月28日 参議院・日本国有鉄道改革に関する特別委員会

- 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
- 関連事業の積極的な拡大は認めるが、中小企業への影響に配慮
- 地方公共団体に過重な負担を求めない

### ★「附帯決議」の検証

### ②JR貨物輸送と全国鉄道ネットワーク

1997年4月15日 衆議院運輸委員会 全国新幹線整備法の一部改正

- 整備新幹線の建設に伴う並行在来線の経営分離によって、将来JR貨物の輸送ネットワークが寸断されないよう万全の措置を講ずること

⇨⇨⇨調整制度に

- ・調整制度は「当分の間」に限定
- ・大規模災害など三セク鉄道の能力を超えた場合...新たな対応が

## ③「企業の社会的責任」(CSR)からJRをみれば

### ◆アメリカ型「企業の社会的責任」論

- ・企業の経営者の仕事は株主価値で測られる株主の経済的利益を最大化すること

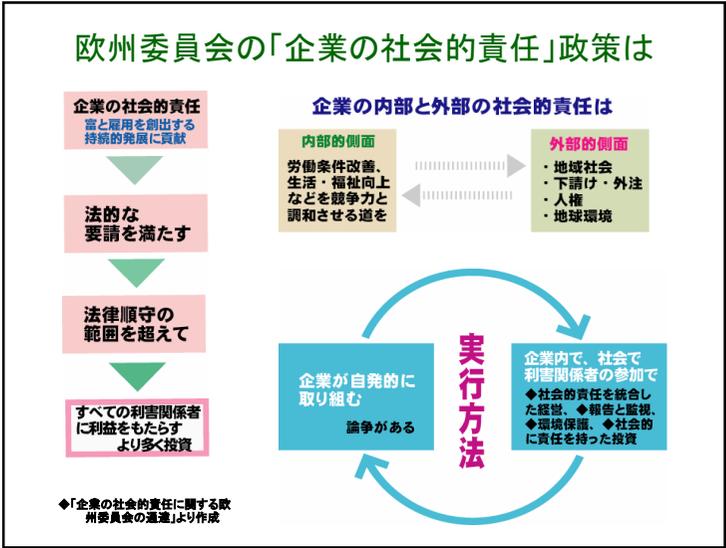
### ◆ヨーロッパ型「企業の社会的責任」論

- ・個別企業、株主、労働者、消費者、地域社会、環境、諸機関など利害関係者全体の利益を考慮
- ・概念=企業の社会的責任は、より良い社会、環境保護などを、自らの事業活動および株主との相互関係のなかで、企業が自発的に決定する

(2002年7月「企業の社会的責任に関する欧州委員会の通達」より作成)  
・「EU型ルールある資本主義社会」の政策・



- ・「企業は公器。経営者は株主ばかりでなく、他のステークホルダーの利害関係も勘案して行動すべき」  
「誰のための会社にするか」ロナルド・ドーア(岩波新書)



### JR西日本の「企業の社会的責任」は・・・

**JR西日本 CSRレポート**

**JR西日本 企業理念**

- 私たちは、お客様のかけがえのない願いをお聞きしている責任を自覚し、安全第一を標榜し、お客様の安心・信頼にたいだける軌道を築き上げます。
- 私たちは、鉄道事業を核に、お客様の暮らしをサポートし、将来にわたり持続的な発展を図ることにより、お客様、株主、社員とその家族の幸福に貢献します。
- 私たちは、お客様との出会いを大切に、お客様の視点で考え、お客様に満足いただける快適なサービスを提供します。
- 私たちは、グループ会社とともに、日々の研鑽により技術・技能を高め、常に品質の向上を図ります。
- 私たちは、相互に理解を深めるとともに、一人ひとりを尊重し、働きがいと誇りの持てる企業づくりを進めます。
- 私たちは、使命の精神に則り、誠実かつ公正に行動するとともに、企業価値の向上に努めることにより、地域、社会から信頼される企業となることを目指します。

**「社会貢献」**  
○「地域との関係を正面から捉える」  
○「地域とともに成長していく」

JR西日本のホームページより

◆「企業理念」の実現  
○「世の中と齟齬に向き合い、関係者の皆様と積極的に対話を進めながら、CSRの観点に立って事業活動の質を高めていく」

企業考動報告書 2009-2010  
JR西日本 CSRレポート

■ 輸送密度(県内)  
06年 8600人/日  
開業時 7000人/日  
開業10年目 5800人/日  
・県内乗車人員  
90年 58502人  
06年 45094人

● 将来の人口減少、利用者減少が見込まれるなか・・・交通権の立場で  
並行在来線は、すべてのステークホルダーとの関係で

● 取締役会長(議長)は、住友電気工業(元会長)、社外取締役

### 並行在来線問題はJRのあり方を問う課題

**並行在来線をめぐるJRの発言は**

- 無償譲渡は「株主」の了解は得られない
- 「貸付料」以外に負担することになっていない
- 並行在来線の分離は沿線自治体が「合意」
  - 城端線・水見線は利用者が減少している。バス代替えも含めて「地域と話しを」(JR西・佐々木社長3月27日「北日本新聞」)

**引き続きJRが運営することは**

- 利用者に新たな負担を押しつけない
- 自治体に新たな負担を求めない
- 資産・資源の有効活用
- 環境への貢献
- 地域経済への貢献、便益の保障
- 雇用の安定と確保
- 地域交通網の基軸
- 物流ネットワークの保障

★これは、地域鉄道網の保全、自治体に過重な負担を背負わせない、物流ネットワーク維持などの「附帯決議」に合致・・・国民的合意が得られる

◆ JRが地域との関係を「社会的責任」と捉え、社会的責任投資を

### 「政治決定」で誕生したJR-「株主所有物」?

**JR西の株主は**  
(「データでみるJR西日本」より作成)

● 取締役会長(議長)は、住友電気工業(元会長)、社外取締役

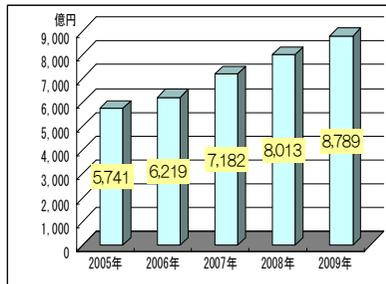
● 輸送密度(県内)  
06年 8600人/日  
開業時 7000人/日  
開業10年目 5800人/日  
・県内乗車人員  
90年 58502人  
06年 45094人

● 将来の人口減少、利用者減少が見込まれるなか・・・交通権の立場で  
並行在来線は、すべてのステークホルダーとの関係で

#### ④維持可能な北陸本線へ、JRの「社会的責任」

##### JR西日本の内部留保は

連結剰余金+資本準備金+退職給与引当金 (各年3月期決算)



JR東日本の内部留保 2兆1658億円(09年)  
JR東海の内部留保 1兆4204億円(09年)

資本金1000億円  
以上の企業は

銀行・証券・保険・  
不動産を除くと78社  
(2006年)

- ①北陸本線維持のために最大限の努力をすること
  - ②北陸地域に利益を還元(投資)すること
- =JRの社会的責任

まとめ

維持可能な  
並行在来線

利潤追求と社会的な存在である  
JRが社会的責任を果たすために

規制と  
自主性

刺激・  
誘因策

政治決定で恩恵を受けた以上、国民に責任を負う義務

利益は株主だけに分配するのではなく国民に還元

リスクを負担する自治体や住民のために政府が介入

並行在来線の維持には見かえり助成

#### 主な参考文献など

- ・ 大島和夫『企業の社会的責任』(学習の友社)
- ・ 岩井克人『会社はだれのものか』(平凡社)
- ・ ロナルド・ドーア『誰のための会社にするか』(岩波新書)
- ・ 角瀬保雄『企業とは何か』(学習の友社)
- ・ 田村達也『コーポレートガバナンス』(中公新書)
- ・ 宮前忠夫『企業の社会的責任に関する委員会の通達』(欧州委員会、2002年7月2日全文訳) (「労働法律旬報」2003年6月25日号)
- ・ 近藤禎夫・安藤陽『JRグループ』(大月書店)
- ・ 公共交通をよくする富山の会『将来も維持可能な並行在来線のために—JRの社会的責任と国の役割を求める提言—』(2010年2月)
- ・ 小林正明『貨物鉄道輸送がかかえる課題』(「運輸と経済」08年3月)
- ・ JR西日本『企業考動報告書2009-2010』
- ・ JR西日本『有価証券報告書』08年度、09年度
- ・ JR西日本『データーで見るJR西日本2009』

ご清聴ありがとうございました