北陸新幹線の開業で
北陸線は　どうなる　どうする　Pary7

第三セクター鉄道に住民・利用者が関与する仕組みを

－「公共性」が生かされる将来も維持可能な鉄道へ－

2012年6月9日　公共交通をよくする富山の会　世話人　渡辺眞一

「民間企業になる・・・」？

- 早く会社を立ち上げ、立派な社長を。経営計画の具体化に責任を持つ体制
- 第三セクターの社長が住民の意見をよく聞く。新潟のように、新会社が、ワークショップを　（4月9日の県議会政策討論委員会より）
- 並行在来線対策協議会は、今年度末に解消し、利用促進協議会へ

（5月21日並行在来線対策協議会）

◎第三セクター鉄道になれば県とは別の法人。経営上の自立性をもつ民間企業。
★国、県、住民がかかわることは制限されるのか？
★JRは、別の民間会社だから関係はなくなる？

「公共性」が生かされる将来も維持可能な第三セクター鉄道のために

①県の並行在来線経営計画（概要）にみる新会社の資本と経営は

②第三セクター鉄道と国、自治体・議会、住民のかかわり、問題点は

③住民・利用者が関与する仕組のために－いくつかの「提案」

---

①県の並行在来線経営計画（概要）にみる新会社の資本と経営は

新会社は県・市町村と民間の共同出資

	IGRいわて銀河鉄道	青い森鉄道	富山県は？
資本金	18億4970万円	29億円	初期投資の20%?
出資者	岩手県　54.06% 盛岡市　15.83% ※県知事が取締役会会長に就任 県補助金約4億円 ※県10億円、市町村7億円（うち沿線6億円）。 民間機業は、バス、タクシー、東北電力、商工会など31団体から1億4970万円（2006年5月当会調査より）	青森県68.8%、青森市7.63%など市町19.2%、民間12% ※社長元県企画政策部長 ※民間企業は、JR貨物3.45%(1億円)、青森銀行1.03%、みちのく銀行1.03%、東京電力0.69%、日本風力開発0.52%、明電社0.41%、大同信号0.34%、京三製作所0.34%(以上普通株計9.55%) 優先株・東京中小企業投資育成会社1.72%	県63%、市町村27%、民間10% ※役員は？ ※資本金は52～58億円(試算)。 ※準備会社の資本金は15億円 ※北電、北銀、インテックが各5000万円、富山地鉄500万円

いわて銀河鉄道、青い森鉄道平成23年3月末の事業報告書より

新会社は赤字経営。黒字になるのか？

輸送密度（将来予測）　（単位：人／日）

年度	H22	H27	H37	H47	H57
通勤定期	3,575	3,310	2,973	2,576	2,260
通学定期	2,535	2,576	2,030	1,518	996
定期外	1,916	1,468	937	606	404
計	8,026	7,354	5,940	4,700	3,660

経営収支見通しの試算　（単位：億円）

検討ケース	初期投資	収支	
		開業翌年度(H27)	開業10年間類型
ケースA	256	▲27	▲258
	288	▲30	▲270
ケースB	256	▲8	▲45
	288	▲7	▲42

（並行在来線対策協議会資料2012.5.21）

「経営計画」にみる新会社の理念、性格は

経営理念

❶鉄道経営の基本である安全性の確保を最優先とし、多くの県民の身近な生活路線として、利用実態に即した利便性を図る。

❷組織を簡素化して、業務の効率化を図り、健全経営を目指す。

❸県内公共交通機関のネットワークとしての活用を図り、地域振興と住民の福祉の向上を目指す。

会社の性格は・・・

- 地域社会、地域住民の利益にかなう事業・・・県民の日常生活に不可欠な**「公益性」**を持つ
- 県、沿線自治体が出資、鉄道資産を県が取得する・・・議会と県民の合意が得られる**「公共性」**を持つ

そもそも「第三セクター」とは？

自治体が出資した民間的経営手法をとる法人

❶会社法人＝会社法に基づく株式会社のうち、地方自治体などが出資している法人

❷民法法人＝社団法人、財団法人のうち、地方自治体などが出資している法人

❸地方住宅供給公社、土地開発公社など

❹地方独立行政法人

総務省「第三セクター等の状況に関する調査結果」より

第三セクター鉄道は

- 自治体と民間が共同出資、設立した営利法人
- 自治体とは異なる別法人
- 第三セクターの企業体として、経営上の自立性が尊重される
- **株式会社である第三セクター鉄道の業務執行機関は代表取締役、意思決定機関は取締役会**

---

②第三セクター鉄道と国、自治体・議会、住民のかかわり、問題点は

国の並行在来線に対する態度は

◆並行在来線の経営分離は、沿線自治体が同意したこと。

◆地域振興などの行政目的から自治体がやりたければ、経営見通しを考えてやりなさい。

◆第三セクター方式の採用も一つの方法。

よって、当該地域の努力で維持することが基本。

●国は、並行在来線の経営が厳しいことは承知している。

●地域交通と貨物鉄道のネットワーク維持の観点から、新幹線貸付料を活用して並行在来線を支援する・・・。

国は、JR経営分離後の並行在来線の受け皿を想定していたか？ ー政府・与党合意からー

- 1984年12月ー「並行在来線の廃止を決定する」
- 1985年12月ー「並行在来線の廃止の具体的内容等について検討をすすめる」
- 1989年1月ー「横川・軽井沢間については、適切な代替交通機関を検討し、その導入を図ったうえ、開業時に廃止する」
- 1990年12月ー「（北陸新幹線開業時に）JR経営から分離することを認可前に確認する」
- 1994年2月ーJRの健全な経営確保。収支採算性の見通し。JRの同意。並行在来線の経営分離について沿線地方公共団体の同意(3大臣合意)
- 1995年12月ー並行在来線の安定的な輸送を確保するため固定資産税の優遇措置
- 2000年12月ー並行在来線を第三セクターで経営する場合、沿線地方公共団体はその経営見通しについて十分検討を。貨物線路使用料の引き上げ

第三セクターへの自治体と議会のコントロールは

- 自治体は

資本金の2分の1以上を出資している法人に対して、報告を徴し、調査し、必要な措置を講ずることができる（地方自治法221条）

- 議会は

出資について議決権　（96条）

予算や経営状況の説明書類の審議　（243条3）

- 監査委員会　（199条）

□ 住民の情報公開、監査請求や住民訴訟の対象に

問題点① 県民のチェックが制限される

■住民は、第三セクター自身の経営や財務行為を直接に住民監査請求、住民訴訟の対象にすることはできない。
（昭61年11月28日福岡高判）

◆第三セクター鉄道は、自治体の機関ではない・・・情報公開条例の対象に該当しない

自治体は第三セクター鉄道の出資法人（株主）

●主権者であり、納税者であり、利用者である住民が関与する仕組みが求められる

県経営計画（概要）はマイレール意識の醸成として

❶三セク会社名を県民から募集・提案を含め検討

❷駅舎への各種施設の誘致などに沿線自治体や住民の意見を踏まえ検討

❸駅でのイベント開催の協力、駅周辺の美化、清掃への参加を促す

❹サポーターズクラブなど利用促進を図る仕組み

●県・市町村・財界が一体となった県民ぐるみの利用促進。並行在来線利用促進会議へ

問題点② 県財政・財政健全化法のもと三セク鉄道は？

◆起債許可団体に転落

10年度決算で、県財政に占める借金返済の割合が18%以上に。県債発行に国の許可必要

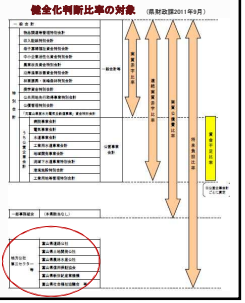
◆2012年度末県債残高は1兆2,199億円(2007年に1兆円を突破)

将来負担比率に第三セクターの債務状況が含まれる

問題点一律の指標によって

❶基礎的なサービスや本来維持されるべき第三セクターの見直しが起きる

❷国の責任は問われない



問題点③ 第三セクター鉄道になれば、国の責任と役割？「JRの社会的責任」は問われない？

■国の責任を求める理由

① 三セク鉄道の苦悩を追認。国の政策の結果であり・・・説明責任がある

② JRの経営上、「必要な経営分離」か・・・この証明を

③ 住民・利用者の負担増、環境問題など、JR撤退で生まれる社会的損失はどれだけか

④ 総合交通体系のなかで並行在来線の位置づけ（交通基本法とのかかわり）

■JRの社会的責任を求める理由

① JRが撤退しなければならないほどの「経営上の根拠」は何か

② JRが撤退すれば、利用者・地域住民と地域社会に及ぼす社会的影響を明らかに

③ 並行在来線は国と地域の社会的資本。その認識は

◆「JRが捨てた会社」・・・存続のためにJRがその費用を負担してこそ社会的責任を果たせる

「JRの社会的責任」を果たさせるのは国の役割、住民の運動

③住民・利用者が関与する仕組のために・・・いくつかの「提案」

国とJRの責任を問い続け・・・並行在来線のビジョンを「提言」

公共交通をゆよくする富山の会第4次提言

❶利用者・県民の要望を生かし、「住民の足」確保と地域振興を一体に

❷安全であること、経営安定のために、県は積極的な役割を

❸JR資産の無償譲渡、経営が成り立つ新たな国の法律を

公共交通をよくする富山の会・第4次提言
2011年9月7日（写真右・知事政策局長）

●直ちに521系電車の運行を

●学生などの運賃値上げ抑制

●運行と料金のシームレス化

●譲渡前にJRの責任で総点検

●鉄道技術者の要請

●経営安定基金の創設

●JR資産の無償譲渡

北日本新

並行在来線 経営支援を

県議会議長 会議代表 JR西日本へ要請

JRに経営支援要請

将来の安定経営へ 鉄道資産の無償譲渡など

超党派で、県議会と市町村議会が一致してJRに働きかけ

国は、JRとの交渉は自治体の責任という姿勢・・・

JRが新型14編成譲渡

初期投資50億円減

知事と トップ会談 必要車両の3分の2

並行在来線 三セク

城端線乗り入れ継続

富山・石川知事懇談

並行在来線 乗り入れ合意

乗り継ぎ割引導入も

北日本新聞 2012年5月17日

改めて、第三セクター鉄道の「公共性」は

共同性	社会の生産や生活の一般的共同社会的条件である。
平等性	特定の個人や企業に占有されたり、利潤を目的として運営されるのではなく、全ての住民に平等に利用される。
権利性	第三セクター鉄道の管理運営にあたっては、住民の基本的人権を侵害せず、住民の福祉を増進する。
安全性	その施設の利用にあたっては、安全な利用が保障される。
継続性	その施設のサービスは、継続的な管理運営が行われる。

「公共政策のすすめ」宮本憲一（有斐閣）、「第三セクター改革と自治体財政再建」入谷貴夫（自治体研究社）を参考

第三セクター鉄道の「公共性」が生かされる将来も維持可能な鉄道へ、利用者・住民が関与する仕組み

❶住民、利用者の持ち株制度

サポーターという位置づけから一歩踏み込む・・・制度を

❷県議会に、並行在来線問題特別委員会を設置

参考人質疑やJR西日本への働きかけの経験を生かし、議会の決議や審議が生かされていくようにする

❸県が第三セクター鉄道に関与する条例を制定

❶国の責任と役割。❷公共性を明確にする。❸鉄道存続のための公的支援の必要性。❹定期的な経営状況把握と情報公開。❺経営に対する適切な指導・助言。知事の権限と責任。議会の権限と役割。❻住民参加など

❹国に並行在来線を維持する法律を求める

❶全国鉄道網を維持することを明確にする。
❷並行在来線が将来も維持可能とするためにJRの役割と関与。インフラをJRの管理とすることも検討。
❸財源は、当面新幹線貸付料を活用し、将来的には「総合特別会計」の創設

ご清聴ありがとうございました