

北海道ちほく高原鉄道の会社清算をめぐる沿線地域の取り組み

ふるさと銀河線沿線応援ネットワーク ○清水孝彰、中川 功

(e-mail) tshimizu@kdm.jrnet.ne.jp

1. はじめに

北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線は2006年4月20日に廃止されたが、国鉄から転換した第三セクター鉄道を廃止し、会社自体を清算する全国初の事例であり、現在も清算手続きが続いている。この銀河線廃止以降、全国数社の第三セクター鉄道路線が廃止され、清算に入っている。北海道ちほく高原鉄道(株)(以下「ちほく鉄道」)の廃止、清算、財産処分をどのように進めるかは将来の地方鉄道、とりわけ第三セクター鉄道会社の清算において前例とされる可能性が高い。

国鉄転換第三セクター鉄道が民鉄と違う点は、財産が純民間所有ではないことである。これが、清算事務をややこしくし、また、沿線地域への財産譲渡の可能性も高めるプラス側面も持っている。

廃止された鉄道の財産処分の行方は、鉄道の復活再生はもちろんのこと、鉄道施設を活用した地域活性化の計画に当たっても重要である。このような立場の下、沿線住民は存続再生のための団体を改組して「ふるさと銀河線沿線応援ネットワーク」(以下「応援ネット」)を組織し、活動の一環として、財産処分に関する法的位置づけを検証した。その結果、第三セクター鉄道の「施設の所有」に関する現行の法制や考え方を明確化することができ、これらは清算のみならず、上下分離など施設所有形態の変更や、事業承継に当たっての財産譲渡にも影響するものであることがわかった。

銀河線廃止後の財産譲渡と施設活用への取組は、応援ネットの他、沿線自治体でも進められている。これらの取組と、取組から見えてきた鉄道財産の所有に関する考え方を紹介する。

2. 会社清算と鉄道財産に関する法的解釈

会社清算手続きの中で最も重要なのは、解散日現在の財産目録及び清算方針の作成と、株主総会での承認である。ちほく鉄道の場合、株主総会において、大半の社有地が未登記であったことが1つの焦点となった。これは銀河線の歴史に由来するものと考えられる。当初、国(鉄道省)が所有する鉄道財産は、国有財産法の適用を受ける財産であった。これが日本国有鉄道に引き継がれ、その後の国鉄改革の過程で、北海道内の国鉄財産は日本国有鉄道改革法第19条によりJR北海道に承継され、更に旧JR池北線は、日本国有鉄道改革法等施行法(以下「施行法」)附則第23条第8項により、ちほく鉄道に無償譲渡された。つまり、財産は常に無償譲渡されてきた歴史がある。

施行法附則第23条第8項とは、「旅客会社は、特定地方交通線の廃止をする場合において、代替輸送確保のための鉄道事業を經營しようとする者に対し、無償で鉄道施設を貸し付け、又は譲渡する」との条項である。これを受ける形で、JR北海道とちほく鉄道は1989年3月に鉄道財産の無償譲渡譲受契約を締結しており、第3条に「財産は旅客運輸営業及びこれと密接に関連する事業に用いる」、第9条に「譲渡財産を第三者に移転できない」との特約を付している。このような厳しい制約は、財産の取得者が変わっても、公共的財産としての性格を変更させてはならないことを目的になされたものであり、本来は国有財産に準じて扱うべきものと解することができる。

しかし、この譲渡譲受契約は1998年と2006年の2回変更され、その中で第3条と第9条の特

約が解除されたと聞いている。また、ちほく鉄道の清算と施行法附則第23条第8項との関係について国土交通省に照会したところ、「鉄道事業廃止後の土地及び施設をどのように取り扱うかは、旧鉄道事業者において判断されるべき事項」であり、「譲渡を受けた事業者が鉄道経営しなければ違法であるが、ちほく鉄道は17年間経営したので違法とはいえない」との解釈であった。

施行法附則第23条第8項に関する解釈には曖昧さが残るものの、明らかになったことは、鉄道財産の処分に関する法規制はなく、鉄道施設の撤去／活用は沿線地域（住民や行政）の取組次第で決まるということである。なお、国土交通省からは、「鉄道に関する法令上、旧鉄道事業者が鉄道事業廃止後の施設の全部を早急に撤去すべき義務はない」との見解も得ている。

3. 地域の取組と清算方針の決定

沿線地域では、廃止日前後より、鉄道施設の活用に関する議論が始まり、現在は具体的な計画を策定中であるところが多い。いち早く活用を発表したのは陸別町で、銀河の森（有）を設立し、公園化して車両の動態保存を行う準備を進めている。足寄町では足寄駅併設の「あしよろ銀河ホール21」の再整備、本別町では本別・仙美里・岡女堂駅の「道の駅」化を計画している。

十勝側に遅れをとりながら、置戸町、訓子府町でも線路の一部保存・活用の計画を策定し始めた。応援ネットでは、訓子府へはビストロ列車、置戸町へは馬車鉄道を走らせる提案をしている。北見については、検収庫の活用を模索しているところである。

このような、自治体・住民レベルでの鉄道施設活用への取組が高まるのを受け、ちほく鉄道の取締役会では、鉄道財産を沿線自治体へ譲渡することを決めた。道やちほく鉄道にとっても、施設撤去後に土地売却するよりも迅速で安価な処理が可能であり、利害が一致する。譲渡費用については、撤去費用相当額から固定資産評価額を差し引いた補償費がつく、特異な形になった（表1参照）。

銀河線廃止の大きな特徴の1つは、48億円もの莫大な経営安定基金を残して廃止したことである。補償費はこの基金から拠出されている。ところが、基金からの補助金は23億円あり、本来必要な金額を4.8億円上回っている（図1参照）。この部分は、株主（道・沿線自治体他）への清算配当金の原資であり、支出の是非が問われるところである。また、補償費算出の根拠となった撤去費用についても精査の必要がある。

今後の取組に関しては、以下の課題が残されている。

- ①各自治体が譲受した施設の地域主体的な活用
- ②配分された補償費と、基金残額の使途
- ③鉄道施設、特に鉄路を活用した沿線地域活性化の工夫

表1 会社清算における自治体別補償費等内訳

(単位:千円)			
自治体名	補償費など	用地購入費など	差し引き支給額
北見市	325,385	77,130	248,255
訓子府町	137,902	31,710	106,192
置戸町	212,015	32,192	179,823
陸別町	397,241	24,428	372,813
足寄町	589,223	39,580	549,643
本別町	363,855	42,220	321,635
池田町	166,275	7,780	158,495

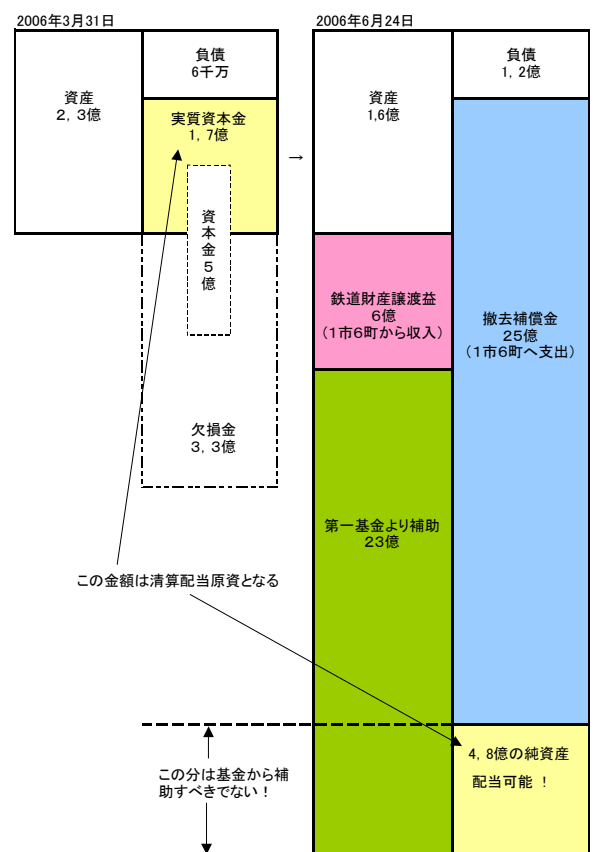


図1 財産、補助金、補償費の関係