

地方創生策～「基盤業種の道所有」と「労働者協同組合コンセッション」、NPOとの協力

2020.12 TK

1. 地方創生の視点: 「地域住民が経営する地域経済」+労働者協同組合・NPOの最大活用。

地方創生の視点④「域内循環型の経済 目指せ」:10/22中村良平 岡山大学特任教授

○潜在的な稼ぐ力を持つ基盤産業見出せ

○稼いだマネー循環しないと波及効果限定

○地方は企業より能力高い人材の誘致を

①「潜在的な稼ぐ力を持った基盤産業」を見いだせていない。

農産物・製造品という有形のものにこだわっている。IT使う移出と有形のものとの組み合わせ。「稼ぐ力」を。

②移出先の偏在と固定化。東京・インバウンド依存は同じ外部志向。コロナ禍の「近場観光の掘り起こし」で、マネー獲得先が多様化・地域資源発掘に貢献。「地域循環型」へ。首都圏移出も含めた他面的な販路開拓。

③これまで稼ぐ力をつけても雇用に大きな成果がなかったのは、「稼いだマネーが域内で十分に循環しないこと」が原因。BtoC(消費者向け)・BtoB(企業向け)の消費活動が域外に出ていることを意味する。

・「草の根的な経済循環の構築」。広島県庄原市の東城町商工会で「電子マネー機能付きICカード」を導入、地元での買い物にポイント付与。消費の域外流出抑制。発行枚数は人口の9割。決済事業者は地元商工会で、支払手数料も地元還元し、地域マネーが循環。カードの認識機能で高齢者や児童の見守りに活用。広域化し、21年1月以降ICカードを庄原市全市民に配布予定。買い物以外、ウォーキング推進・健康診断・ボランティア活動・議会傍聴という町民活動にポイント付与する例。市内取引を活性化させる経済循環を目指す取り組み例、等。

④循環の維持・継続に困難な小自治体の対策

・産業や人材の多様性に限界がある

・通勤圏域や2次医療圏域、さらに広域経済圏域という空間的広がり、人や産業の多様性を獲得。具体的には「連携中枢都市圏」のような広域連携制度を活用。

⑤3つの人材が必要。その誘致を積極的に誘致すべき。

⑦地域情報に詳しくネットワークを持つ人材。「稼ぐ力」のリスク分散にも貢献する。・・・地元

⑧地域課題を客観的データで分析できる人材・・・コンサルタント

⑨システムを組めるITに詳しい人材・・・デジタル人材

★域内循環:マネーを極力外に出さない。外部マネーを域内に取り込む。→経済の自立→雇用確保→地方創生

課題①:「域内」と同時に、「貨幣蓄積に回さないこと」も重大。「民間資本」ではなく「住民の協同組合」活用の重要性

課題②:成長の柱となる「地域協同組合が管理する域内産業」を決めること。電子カードは「産業」ではない。

課題③:指定産業の経営を担える、「人材センターを広域で保有」すること。主に首都圏からの人材移住。

課題④:「公営」ではない、「協同組合へのコンセッション」「地域住民の自主的NPO」方式。

課題⑤:「人材センター」や「指定産業の協働組合化」には、「基金・財源」が必要。

★「地域住民が、合意できる報酬と方法で、地域経済を『経営』すること」が必要。資本に任せない。

(付) 地方創生の視点⑤ 10/23

人口減少で増大する耕作放棄地や無居住地区への対応、所有者不明の土地の地籍確定、急増する空き家対策等の、長期的課題への対応は手薄になった。

★「シャッター商店街」「後継者不在企業」を含め、「不活用資源の公的活用方法」を具体化すること。

・地方政府による「資産の買取・リース」→「協同組合(または地域NPO)コンセッション」・「NPOチェーン化」

2. 「労働者協同組合へのコンセッション」1: JR北海道の「道所有化」・・・より望ましい「北海道電力の道所有化」

(JR北海道グループ)

関連業種	主業	会社名	具体的業務	資本金 (万円)	従業員(人) (人)	19営業利益 (億円)	備考
運輸	鉄道	北海道旅客鉄道(株)	鉄道・不動産	900,000	6,429	-529 単体-521	JR50%
	鉄道	北海道高速鉄道開発(株)	道・釧路市・JRの第3セクター	720,960	?		
	鉄道メンテ	(株)ドウデン	電気設備工事	7,000	345		
	鉄道メンテ	札幌工業(株)	土木・建築請負	20,000	148		
	鉄道メンテ	北海道軌道施設工業(株)	軌道・土木	4,563	304		
	鉄道メンテ	札幌交通機械(株)	車体・部品の検修	6,600	667		
	鉄道メンテ	北海道JR運輸サポート(株)	車両メンテ	1,400	1,002		
	鉄道コンサル	JR北海道エンジニアリング(株)	建設コンサル	2,000	180		
	バス事業	JR北海道バス(株)	バス・桑園自動車学校	300,000	1,001		
レンタカー	(株)JR北海道ソリューションズ	レンタカー・駐車場	10,000	?			
小売	小売	北海道キヨスク	キヨスク・四季彩館・飲食	50,000	855	7	パート除く パート含む
	スーパーマーケット	(株)北海道JRフレッシュネスリテール	SM (JR生鮮市場)	7,500	500		
不動産	SC・不動産	北海道JR都市開発(株)	不動産・SC・駐車場・マンション	36,000	?	71	JR65%
	SC・不動産	札幌駅総合開発(株)	SC運営(JRタワー)	800,000	?		
	業務受託	(株)北海道JRサービズネット	SCインフォメーション受託	3,000	360		
	メンテナンス	北海道グリーンシステム(株)	ビルメンテ・廃棄物処理	10,000	1,935		
ホテル	ホテル	JR北海道ホテルズ(株)	ホテル日航:札幌・帯広	49,900	366	12	
他:ソフト	ソフト・IT機器	(株)北海道JRシステム開発	ソフト開発・保守	10,000	197	13	
他:金融	金融	(株)北海道JR商事	卸売・リース・金融・保険	80,000	68		
グループ 19社合計				約300億円	約1万5千人	赤字426億	

※JR北海道の株は、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT)」が100%保有
JRTTは、北海道・四国・貨物の100%株主。JRの、東・西・東海・九州は全株売却済み。

(1) 損益構造

※毎年のグループ損益:400~500億円赤字

※対応策 (形式)経営安定化基金6,822億円の「利回り7.9%・運用益500億」程度で黒字化計画。
(実際)金利低下:基金をJRTTの4.5%高利貸付、他支援金。「JRTTの利益剰余金」で補填。

※改善計画 現状売上:運輸 900億+開発等 800億=1,700億
新幹線後:運輸1,400億+開発等1,200億=2,600億

★新幹線後は「黒字化」の可能性

(2) 問題点

①幻想:「JRの赤字補填」で「道民生活が守られている」、という「幻想」。目標は「資本の自立」。

②「小売業」等の業種を「道が保有」すれば道は「年間100億円の収入」、「JRは530億円の赤字」である。

③JRという「私的資本」を生かすために「道内資源100億円」と国民の金「400億円」を毎年投入。

④彼らの目的は「道民生活の維持」ではなく、「黒字化→株式売却:資本の自立」である。

②実態:「私的な自立」のため、地方死滅を早める「廃線」「地方の運営費負担」を推進。「反地域」。

地方創生での「域内循環型経済」を、「JR内循環型経済」で「私的に利用」。JRにとって「地域=外部」。

③矛盾 ※JRTTが毎年数百億で「JR資本」支援⇔毎年10億円レベルの赤字で「廃線・廃駅」、「地域」切捨て。

※グループ19社に、天下り含む「高報酬役員」が約100名。毎年「20億」程度、食いつぶす。

※JRTT 清算事業団の「特例業務」(年金、土地処分等)を引き継いだ機構。おもに 国庫から資金供給。

(3) 道所有化は簡単、活用には工夫必要。

①JR北海道株(JRTTが100%保有)を無償で北海道に移管する。それにより、全グループを所有。

・JRは実質「経営破綻・倒産会社」、資産価値「ゼロ」。・他18社は実質、北海道JRが100%支配。

②JRTTの「毎年数百億」支援は、継続

③運用・活用にはかなりの工夫が必要

④各社順次、協働組合化:役員含む全従業員を組合員化。

⑤役員半減・報酬激減、上級管理職手当減額等・・・組合員総会承認事項

⑥運行・保守・観光・宿泊・小売等の地方引受業務の配分、地域での雇用創出

⑦実務経験幹部の確保(無償住居提供等)、各業務で地域NPO・労働協同組合との提携等

※北電(高賃金でも年純利益250億)を移管できれば、効果ははるかに大きい。

3.「労働者協同組合」への「コンセッション」2:「食いもの」にされる「コンセッション空港」

「コンセッション」は「公共施設などの所有権は公的機関に残したまま、運営権を民間資本に売却すること」。

新自由主義的な規制緩和策。「地域経済の活性化」といわれるが、実態は公的資源での資本増殖。

<北海道エアポート(株)>

★事業目的

1.新千歳空港、稚内空港、釧路空港、函館空港、旭川空港、帯広空港および女満別空港(以下、総称してまたは個別に「道内7空港」という。)の運営等(運営および維持管理ならびにこれらに関する企画をい、道内7空港の利用者等に対するサービスの提供を含む。以下同じ。)

2.道内7空港における航空機の離陸または着陸の安全を確保するための航空保安施設の運営等

3.道内7空港の周辺における航空機の騒音その他の航空機の運航により生ずる障害を防止し、もしくはその損失を補償するため、または道内7空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う事業

4.旅客・貨物の取扱施設、航空機給油施設他の道内7空港の機能確保に必要な施設の設置・建設・管理

★資本金 371億円、従業員数305名(内出向者215名)

★役員 15名:国交省天下り社長+株主企業から1~2名

★株主 17社 持株数 占有率

北海道空港(株)	772,637	20.6%
三菱地所(株)	562,710	15.0%
東急(株)	375,140	10.0%
(株)日本政策投資銀行	375,140	10.0%
(株)北洋銀行	187,570	5.0%
(株)北海道銀行	187,570	5.0%
北海道電力(株)	187,570	5.0%
(株)サンケイビル	187,570	5.0%
日本航空(株)	187,570	5.0%
ANAホールディングス(株)	187,570	5.0%
三井不動産(株)	187,570	5.0%
三菱商事(株)	187,570	5.0%
岩田地崎建設(株)	37,514	1.0%
(株)道新サービスセンター	37,514	1.0%
(株)電通グループ	37,514	1.0%
大成コンセッション(株)	37,514	1.0%
損害保険ジャパン(株)	15,157	0.4%
計	3,751,400	100.0%

★関係会社 資本金:百万

新千歳空港ターミナルビルディング(株)	100
稚内空港ビル(株)	498
釧路空港ビル(株)	200
函館空港ビルディング(株)	260
旭川空港ビル(株)	400
帯広空港ターミナルビル(株)	465
女満別空港ビル(株)	400
札幌国際エアカーゴターミナル(株)	1,000
計	3,323

★参考:関西エアポート(株)

○関西国際空港・大阪国際空港・神戸空港の経営権

○株主:オリックス40%、ヴァンシ・エアポート(外資)40%

○資本金:250億円

○常勤取締役・執行役員:25名

○2019年度決算

億円	
営業収益	2,158
営業利益	524
経常利益	412
当期純利益	335

○配当金:18年3月・1株27円

※本社「株式」の「買取り」。全社を「道在住者」での協同組合化。

※どう考えるべきか

- ①公的(税金で建てた)資産を利用して、民間資本が増殖する。
 - ・労働協同組合
- ②道民が利用できるはずの毎年の資源を、資本が「吸い上げてしまう」。
- ③資本への「配当」・「高額役員・管理者報酬」・多数の「天下りポスト」、等々。
- ④関連資源の巧妙な独占:貸付資金、諸保険、機材受注、観光バス、関連ホテル等々
- ⑤「外部(中央)」と「富裕層・貨幣資本蓄積」に利用され、「地域に貢献しない」収益。
- ⑥「協同組合化」できれば、大きな資金・資源を「道民が活用」できる。
 - ・観光関連事業全般(運輸・宿泊・物販・飲食等)の活用の基盤となる。
 - ・この下に連なる、「空港入店テナント」「機器・保守関連協力会社」など、広汎な雇用・収益。

参考資料

<地方崩壊 :8月~12月新聞記事>

- ・8/19道内水道管更新進まず・更新費用は「受益者・利用者負担」
- ・8/19給油所減少・「SS過疎地」
- ・8/19全国440の公立・公的病院の再編遅れ
- ★8/20 JR留萌線一部廃線、日高線は3月末
- ・8/20道内2衛生研究所の規模縮小続く・国の支援必要
- ・8/21倶知安町ひらふ地区を「水資源保全地域」指定を道に要請
- ★寿都、神恵内他、原発関連政策(核ゴミ・再稼働)の受入:地域経済維持を「原発マネーに依存」
→依存により、地場漁業・農業の衰退が加速 →さらなる原発マネー依存=政策協力
- ・9/29「核ゴミ」:人口減少・財政難、神恵内村20年8月人口823人→45年、推計391人。
- ・10/11民営化で政治責任問われず:学術会議・郵政・電力・JA~京大大学院准教授・柴山圭太、
- ・10/14道観光機構21年度予算・5000万円不足、自主財源確保厳しい。「沖縄観光コンベンションビューロー」は「公共施設の指定管理」「観光施設運営」で収入の3割を確保。
- ★11/8社会保障「不安」理由・トップは少子化、対策でも2位:日本世論調査会・社会保障世論調査
- ・少子化対策予算を増やすべき74%、※充実分野:①年金59%②少子化対策40%③医療保険34%
- ★JR6社、中間決算赤字:北海道・四国、経営深刻・・・「金持ちJR・貧乏JR」
- ★11/8日本製紙釧路工場の紙生産撤退・・・市長ら「工場存続を」
工場と関連・協力会社で約600人が働き家族含めて2000人弱。人口減などへの影響も危惧。
※市・会議所・道が連携し工場撤退の影響調査、協働組合をつくる考えも。
- ・11/25旭川タクシー「すずらん交通」54人解雇
- ★12/10JR北海道、減便・18駅廃止・18無人駅市町村管理化、減便で5億7千万等計6億2千万削減。

<崩壊対策?事例>

- ・8/21上士幌・「福祉バス」で宅配、自家用車有償・郵便局配送車での旅客輸送、利用者が福祉バスを事前予約
- ・8/21産業間での人材融通を行政が主導:道経済産業局委託・北洋銀・キャリアバンク・事業者間契約
- ・9/29ハウジングファースト:東京の一般社団法人、生活困窮者用住宅として都内アパート28室確保。
- ・9/29ハウジングファースト:母子限定のシェアハウス。月2万5千円。1階は企業主導型保育所、入居者は無料で利用、病児保育室もある。「住まいと保育所をワンストップで支援すること」
- ・9/29「市民参加条例」、札幌市先送り
- ・11/25後志4町村「7スキー場支援」:最大300万・計2100万、倶知安・ニセコ・赤井川・留寿都
- ・11/25道、「運輸連合」提唱
- ・11/27独禁特例法施行、地銀・バス再編後押し
- ・11/25デジタル庁・業務7本柱・・・全自治体クラウド推進
- ★11/30従業員の異業種派遣、「雇用シェア」「従業員シェア」。
- ★12/4「協働労働」に法人格新設:労働者協同組合法(労協法)
- ・12/10福島県葛尾村、地域電力会社で太陽光発電。①地元企業に電気料金が落ちる、②施設維持などの仕事も、③利益が村に還元

<事例からのヒント>

- ①結局、地方政府は「カネを出さねばならない」・・・バラバラではない、まとまった「基金」が理想的
- ②資源をこれまでにない方法でフル活用・・・資本には無理、「公有化→協同組合運営」が必要
- ③「カネ」と「運用法」あっても「誰がやるの?」・・・「経営ノウハウある人材」と「協働組合・NPO」
- ④住民参加(ボランティア・NPO)の活用・・・「労働・営利」ではない、「地域維持目的の主体性」
- ⑤諸事業は地域内で「集合・連携」・・・「縮小・分散・非効率・低能力」化の改善
- ⑥「無償の住居・住所」・ハウジングファースト・・・社会保障でも、地域人口確保にも
- ⑦失業者・一人親世帯・・・他に女性・、障害者・引きこもり・非正規等含む、「社会的弱者」の主体性
- ⑧雇用シェア・・・「株主・経営者・労働者」の三つの立場を兼ねる組合員。
- ⑧労働協同組合(ワーカーズコープ)・・・「株主・経営者・労働者」の三つの立場を兼ねる組合員。