

事業構造の変更の主な方式の比較

資料2-2：富山市

事業構造の変更手法は「①上下分離」、「②みなし上下分離」、「③重要な資産の譲渡」、「④事業譲渡」の4つがあり、④については引き継ぐ事業者が見込めないため除外し、①と②の2パターンの比較検討とする。

※①と③は類似するため1つに集約した。

これに加え、みなし上下分離を独自のスキームに進化させた富山型官民連携方式を提案する。

	①上下分離 (③重要な資産の譲渡)	②みなし上下分離	富山型官民連携方式(改良型みなし上下分離)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道資産を保有するため、運営に深く関与することが可能。 ・複数の事業者が参入可能な場合、競争によるサービスの向上が期待できる。 ・第三セクターの場合、自治体は施設整備費の負担分に起債を充当することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・資産の譲渡が不要なため、早期に事業を始められる。 ・インフラ保守と列車運行の事業者が同じであり、組織間の連絡調整を密接に行うことができる。 ・経営改善が進んだ場合、事業者が自立できる可能性がある。 	<p>一般的なみなし上下分離のメリットに加え、協定等により以下を付加した方式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公的サービス購入方式 (Public Service Contract) の概念を取り入れ、行政が一定のサービス水準を要請(協定で担保) ・駅施設改良・新駅設置などのまちづくり関連事業も一体的に行政が実施 ・增收や経費削減(工事費、修繕費等)の成果を官民で分け合う「インセンティブ」の導入
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに鉄道事業の法人等を設立した上で、資産譲渡、人材確保等の事務負担・時間を要する。 ・列車の運行を担う会社との継続的な連絡調整が必要になる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・資産を保有しないため運営への関与がしにくい。 ・事業者のインフラに対するコスト意識が薄れる可能性がある。 ・官民が共同して增收を達成してもその成果が行政に還元されない。 	
事業構造の期間変更	<p>長 ←</p> <p>【例】近江鉄道 R2.12月上下分離合意 ⇒R6.4月より開始 (3年以上)</p>	<p>→ 短</p> <p>【例】北陸鉄道 R6.5月みなし上下分離合意 ⇒R7.4月より開始 (1年未満)</p>	
自治体負担額	<p>多 ←</p> <p>「線路保存費」・「電路保存費」の全て (「車両保存費」を含む場合もある) 「諸税」・「減価償却費」 これに加えて「資産取得費用」と「会社設立・運営費用」がかかる</p>	<p>→ 少</p> <p>①「線路保存費」の人事費及び修繕費・②「電路保存費」の人事費及び修繕費・③「車両保存費」の人事費及び修繕費 ④「諸税」・⑤「減価償却費」</p>	
評価	△	○	◎
結論	<p>「みなし上下分離方式」は、「上下分離方式」に比べて、新たな会社設立や資産取得が不要なため、初期費用や手続きの負担が少ないという利点がある。また、事業開始までの時間を短縮でき、さらには協定等を結ぶことにより官民が連携して取り組むことができる「富山型官民連携方式(改良型みなし上下分離)」が望ましい。</p>		