

1. 国鉄分割民営化の影響

旧国鉄

国鉄再建法成立 (S55年)

国策として
分割民営化を決定
(S57年閣議決定)

輸送密度4,000人未満の
ローカル線は
JRが承継しない

地方負担が発生

日本各地で地元自治体
主導の第三セクター鉄道が
設立され、鉄道路線を維持

高知県では、土佐くろしお鉄道(株)
を設立し、中村線(43.0km)を
承継

分割の際の企業間格差の是正措置

<収益性の高い本州3社>

- 旧国鉄の債務を承継

JR発足

<収益性の低い三島会社>

- 旧国鉄の債務を免除
- 予想される営業損失を補てんする安定装置として、経営安定基金を設置

JR四国の当初見込み

- 基金 2,082億円
- 毎年の運用益152億円
(想定利回り 7.3%)
- 毎年3億円程度の経常黒字となる制度設計でスタート

分割民営化により生じた課題

① 経営環境の変化等による各社間の格差が徐々に拡大

【地域、立地要因】

● 本州3社、九州

- 立地環境など恵まれた経営基盤を活かした関連事業により営業利益が増大
- 新幹線等の新規開業や都市圏人口増加による鉄道事業の増収

● 四国、北海道

- 域内の人口減少や高速道路との競争等による鉄道事業の減収
- 関連事業の収益化に努めるも、立地条件等により大きな収益源とはなっていない

【市場環境の変化】⇒バブル崩壊後の低金利により

- 本州3社では、旧国鉄からの承継債務の返済が加速
- 三島会社では、当初想定された基金運用益の確保が困難→投資余力が減少

② 安定装置としての「経営安定基金」が機能不全

- バブル崩壊後の低金利やマイナス金利導入により、想定利回りの確保が困難
『追加支援がなされたものの、恒久的な措置ではない(左記)』
- 株式などリスクを伴う運用も行っており、元本割れのリスクも
『過去には自主運用益がマイナスの年度も発生』

この間、JR四国では…

- 特急列車の増発や速達化による **利便性の向上**
 - ホテル事業や不動産開発など **関連事業の推進**
 - 駅の無人化や人員削減等の **合理化の推進や経費節減**
 - 関係自治体による **施設整備支援、利用促進対策の実施**
- などの経営努力を実施

運輸収入が約100億円以上減少する中、(S63:349億円⇒H27:233億円)
営業損失は約100億円程度にまで縮小、維持

(当初想定△152億円⇒H27△105億円)

しかし…

- 収益源となる黒字路線を持たず、特急列車にも競争力がないため、**内部補助による赤字補てんが困難**
- 四国の市場規模では、**関連事業の大幅な収益化が困難**
- 基金運用益で損失を補てんする**現在のスキームでは、将来にわたっての経営安定や自立を望むことは困難**

※H29から経営安定基金が全額自主運用となり、JR四国は2.5%の運用益を目標としている。

※仮に基金を全額国債で運用した場合、現在の金利水準(0.085%)では**運用益は1.7億円**にしかならない

JR四国の経営安定基金等の運用実績

毎年の市況に大きく
左右される状況

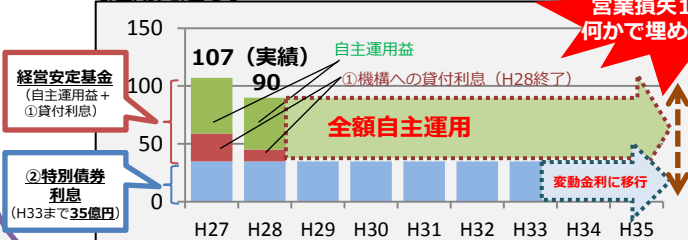
- 初年度 (S62) **152億円**
- S63~H27 **71億円~181億円**で推移

この間、低金利対策として、鉄道・運輸機構が支援策を実施

- ① **鉄道・運輸機構の基金借入制度 (H9~H28)**
(基金運用益の確保のため、JR四国が機構に高金利で基金の一部を貸付(利回り4.99%~3.73%))
- ② **経営安定化特別債券の発行 (H23~H43)**
(JR四国が機構から1,400億円の無利子融資を受け、機構が発行する特別債券を購入。10年間~H33)は2.5%固定の利息(35億円/年)、その後10年間は変動の利息を受け取る)

- H29以降 基金が**全額自主運用へ移行**
- H44以降 特別債券の**支援措置終了**

【運用見通し】



営業損失100億円を
何かで埋める必要あり

2. JR各社間の格差が著しく拡大(分割民営化の負の側面)

※数値はH28年3月期実績(連結決算)

上場会社		営業利益	基金運用益
	J R 東海	5,786億円	-
	J R 東日本	4,878億円	-
	J R 西日本	1,815億円	-
	J R 九州	54億円	111億円

大きな格差、深い溝が存在

非上場	J R 四国 (株主は鉄道・運輸機構)	▲105億円	107億円
	J R 北海道 (株主は鉄道・運輸機構)	▲447億円	404億円

(6社計) **12,245億円**

<直近の状況>

- ⇒ 自社事業として中央リニア新幹線を建設(品川-名古屋間 H39開業予定)
- ⇒ 新宿駅をはじめ、首都圏のターミナル駅の再開発を積極的に実施
- ⇒ 北陸新幹線の開通によって、年間 265億円の増収効果(H28年3月期決算)
- ⇒ 多角経営、九州新幹線開業、経営安定基金を新幹線貸付料の一括前払返済することなどで収支を改善

上場4社は、純粋な民間企業となっており、「可能な範囲で人的支援は行うが、財務面でJ R 四国、J R 北海道を支援することは困難」との見解

- ⇒ 将来の四国の公共交通ネットワークのあり方について議論する場の設置の意向(H29年3月社長記者会見等)
- ⇒ 在来線の約半数(総延長1,237.2km)について、自社単独では維持できない旨を表明し、沿線自治体と協議を進めていく方針を公表(H28年11月)

・本州3社は、多額の納税もやっている(H27年度:約3,000億円)
・本州3社の利益の、わずか5%で北海道、四国の営業損失が補てん可能

仮に単一の事業体であれば、グループ全体で大幅な黒字となる

JR本州3社は、恵まれた経営基盤、ポテンシャルをベースに積極的に事業を展開

当初のスキーム仕組みが時代に合わなくなっている

自治体もこれまで、支援を行ってきたし、今後も支援を行っていくが、まずは、**全国的な視点で、基本的スキームの再構築による不均衡の緩和が必要**

3. 長距離かつ幹線的な鉄道路線の「バス転換」は現実的には困難

- 「路線バス」: 鉄道に比べ「輸送量」「速達性」「定時性」の面で著しく劣る
- 「高速バス」: 起終点を最短距離で結ぶが、沿線地域(既存鉄道駅)の交通需要に対応できない

<高知県の場合>

① 路線延長が長く、路線バスへの転換は現実的でない

(高知-宿毛間の路線延長: 138.7km)

- ・東京-銚子間の路線延長: 120.5km(JR総武本線)
- ・東京-館山間の路線延長: 128.9km(JR総武本線、内房線)

② 高速バスで、沿線の中間地域の利用者ニーズに応えようとすれば、速達性が失われる

(乗降のためにICで降りる回数を増やすほど、速達性や定時性が悪化していく)

- ・高知-中村間の特急列車: 約1時間40分
- ・高知-中村間の直通バス: 約2時間40分(鉄道比+60分) ※高知-窪川間は、高速道路利用のため、佐川や須崎といった中間地域で乗降不可

③ 現在の鉄道利用者数をバスで代替輸送することは、現実的に困難

・窪川-宿毛間(土佐くろしお鉄道)の利用者: 最大約2,200人/日の利用者 ⇒ バスで代替するには、55便/日の運行が新たに必要(単純計算による試算)

※バス車両1台の乗車人数を40人として試算



鉄道は、**全国的なネットワークが形成・維持されることで、その利便性や価値が増す**

全国鉄道ネットワークの維持のためには、**第三セクター鉄道の「幹線区間」についても、維持する仕組みが必要**

将来の鉄道ネットワークの維持に向けた政策提言

- 国策として実施した国鉄の分割民営化、三島会社に対する**経営安定基金の仕組み**は、J R 発足から30年が経過し、**制度疲労が顕在化**
- まずは、**基本的な部分の是正・改善が不可欠**であり、地元自治体(住民)のみで、対応を行うことは困難
- JRについては、**ユニバーサルサービス維持の観点からも国による鉄道路線維持の仕組みを再構築することが必要**
- 第三セクター鉄道についても、**特急・快速等が運行する「幹線区間」については、バス転換は困難であり、鉄道の路線維持の仕組みを構築することが必要**

全国の鉄道ネットワーク維持の仕組み（案）

1. JR四国、JR北海道への支援の仕組みの見直し

現状の課題	対応する仕組み(案)	メリット
<ul style="list-style-type: none"> 現在の「経営安定基金」の運用益に頼る仕組みでは、市況(金利)に左右され、長期的な安定経営が困難 	<p>安定かつ継続的な財政支援の実施 (例: 鉄道・運輸機構の特例業務勘定からの定額交付金など)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道・運輸機構(独行)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 <ul style="list-style-type: none"> ・日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団の業務を承継し、H15に設立鉄道の建設等及び鉄道・運輸施設の整備を促進するための助成や旧国鉄の精算業務等を行っている。 ○ 特例業務勘定 <ul style="list-style-type: none"> ・旧国鉄から承継した土地の売却収入や既設新幹線譲渡収入を元に、旧国鉄職員への年金の支払いやJR三島・貨物会社への支援等を実施 <p>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の経営安定基金(JR四国:2,082億円等)を取り崩し、老朽化施設の更新や高速化等、経営改善のための投資費用に有効活用することも可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・市況に左右されない安定経営の実現 ・基金運用に関するJRのコストの縮減(人件費、基金運用の外部委託費等) ・根本的な経営改善につながる

2. 第三セクター鉄道を含む鉄道全体の路線維持の仕組みの構築

現状の課題	対応する仕組み(案)	メリット
<ul style="list-style-type: none"> ・近年、国の補助事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等)の予算額の不足により、鉄道維持に要する事業者や地方の負担が拡大 <p>○本県の土佐くろしお鉄道においても、車両検査等の修繕関連の補助事業で2年連続内示割れが発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三セクターを含む地域鉄道の約8割が、路線開業後70年以上を経過しており、今後もトンネル・橋りょうなどといった施設の補強・補修経費が更に増嵩することが見込まれる <p>○全国の地域鉄道における国庫補助要望の状況(国交省調べ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H28要望額は、H22に比べ、約2.5倍に増加 ・H28要望事業数は、H22に比べ、約1.7倍に増加 	<p>特急・快速が運行するなど、拠点地域を結ぶ広域的かつ幹線的な鉄道路線に対する重点的な支援の実施</p> <p>① 幹線的鉄道を道路における国道と同様のインフラとして位置付け、鉄道施設の維持、修繕や長寿命化対策に対する国道並みの負担の実施</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p><参考> 鉄道、道路に関する国の負担率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道施設等の改良・修繕: 原則1/3 ↓ ・ 直轄国道の維持・修繕: 10/10 ・ 補助国道の修繕: 1/2 </div> <p>② 「運営費補助(欠損補助)制度」の創設</p> <p>○ かつては、国鉄から路線を継承した第三セクター鉄道等を対象に開業から5年間に限度とした運営費補助制度あり(補助率: 4/10~5/10)</p> <p>○ 路線バスについては、複数市町村をまたぐ地域間幹線系統に対する運行費補助制度あり(補助率: 原則1/2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・最低限必要な路線の維持が可能となり、将来にわたって持続可能な鉄道網が維持できる ・安全確保対策やバリアフリー化など、全国的に均一に実施すべき政策について、経営状況の厳しい地方鉄道においても、これまで以上の対応が可能となり、地域間の格差を埋めることができる ・鉄道網は、全国的なネットワークが形成・維持されることにより、その価値が増すものであり、財政的な裏付けが担保されることにより、安定的な運行が可能となる

<それぞれを実現するための財源>

全国的な鉄道ネットワークを鉄道事業者全体で支え合いながら、路線網を維持していくという考え方

○ 具体例

・電話事業の「ユニバーサルサービス料金制度※1」に相当する仕組みの創設 (例: 全国の鉄道会社の運賃に一定額を上乗せなど)

※1 不採算地域も含めた全国の電話回線の維持等に係る費用をねん出するため、利用者が電話番号1回線あたり月2円(H29.1月以降の単価)を負担する仕組み

・鉄道事業者の法人税※2を上限とした一般財源からの拠出 ※2 JR本州三社納税額 約3,000億円/年