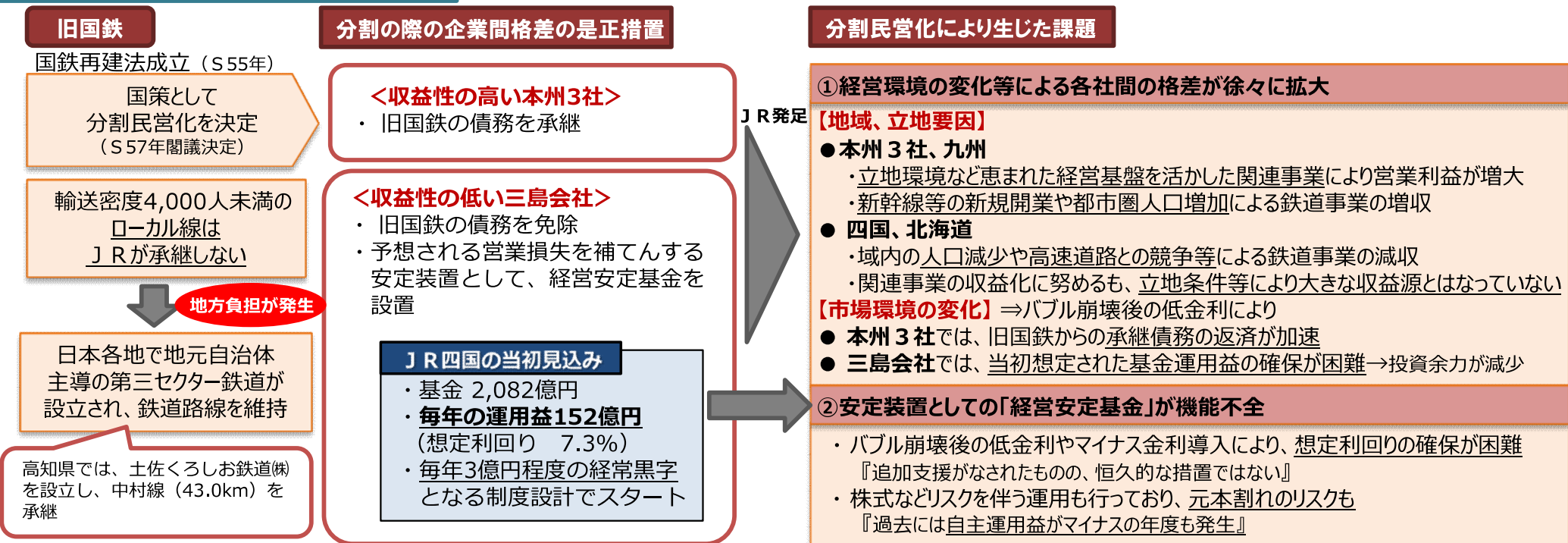


## 1. 国鉄分割民営化の影響



### 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⇒H29: 239億円)  
**営業損失は平均約100億円程度にまで縮小、維持** ※H25~29平均: 232億円

(当初想定△152億円⇒H29△110億円)  
※H25~29平均: △111億円

しかし…

- ・ 四国島内では収益増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(▲0.019%)※では**運用益が生じない**

※期間10年 平成31年2月末時点の金利水準

### JR四国の経営安定基金等の運用実績

- ・ 初年度 (S62) **152億円**
- ・ H27~H30 **107億円~87億円**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%))

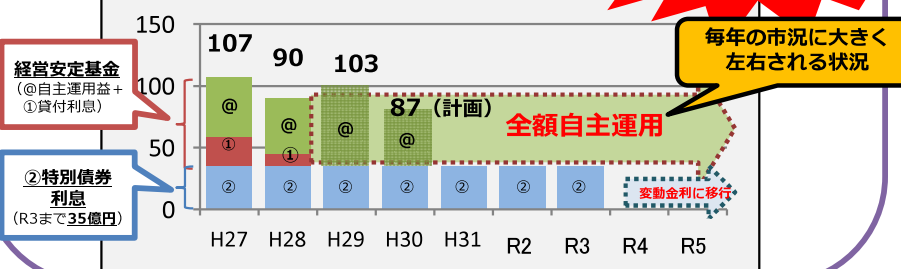
#### ② 経営安定化特別債券の発行 (H23~R13)

(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(~R3)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**
- ・ R14以降 特別債券の**支援措置終了**

**営業損失100億円を  
何かで埋める必要あり**

#### 【運用見通し】



## 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H30年3月期末実績(連結決算)

上場会社		営業利益	基金運用益
	J R 東海	6,620億円	-
	J R 東日本	4,813億円	-
	J R 西日本	1,914億円	-
	J R 九州	640億円	-

非上場	J R 四国 (株主は鉄道・運輸機構)	▲117億円	103億円
	J R 北海道 (株主は鉄道・運輸機構)	▲525億円	310億円

(6社計) **13,345億円**

大きな格差、深い溝が存在

### <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)
- ⇒ 山手線の新駅や羽田空港アクセス線構想など、積極的な投資を予定
- ⇒ 北陸新幹線の開業効果は3年目以降も継続。関空経由の訪日観光客の利用者獲得に向け注力
- ⇒ 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いが、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

- ⇒ 四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱによる議論を開始(H29年8月~)
- ⇒ 国土交通省が発表した「JR北海道の経営改善について」(H30年7月)を受け、JR北海道が単独で維持困難とする線区に対する支援の方向性を国と地域で議論

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

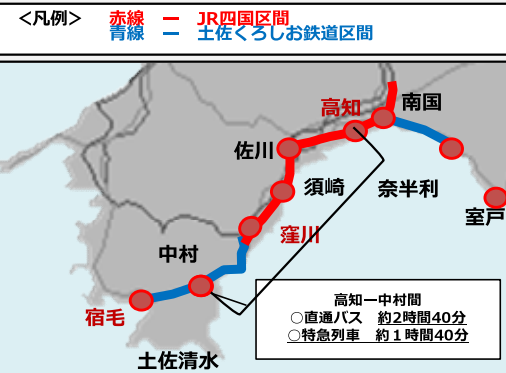
- ・本州3社は、多額の納税も行っている(H29年度:約3,380億円)
- ・本州3社の利益の、わずか5%程度で北海道、四国の営業損失が補てん可能

当初のスキーム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」であり「地域活性化を阻害」

- バスは、鉄道に比べ、「大量輸送」「速達性」「定時性」の面で著しく劣る
  - バスは、路線延長が長くなればなるほど定時性の確保が困難となるため、鉄道からの転換は現実的でない
    - ・長い鉄道路線を分割しバス路線に転換するには、鉄道を運行する以上の運転手や車両の確保が必要となる
    - ・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  
⇒バスで代替するには、少なくとも55便/日の運行が新たに必要(バス利用者は40人/1台で試算)〕
- 路線やダイヤのわかりやすさから、鉄道には安心感があり、国内外からの来訪者に利用されやすい



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

- ①国鉄分割民営化の際の経営安定基金による事業継続スキームでの路線維持が厳しい現状を踏まえた、JR四国及び北海道の経営の安定化を図るための新たなスキームの構築
- ②国土の維持、発展に不可欠な、第三セクター鉄道を含む幹線的な鉄道路線の維持について、地方が主体的に関わることを前提とした、国の積極的な関与及び必要な支援の実施

# 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"> <li>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</li> </ul>	<p><b>安定かつ継続的な財政支援の実施</b> (例1: 鉄道・運輸機構の特例業務勘定からの定額交付金)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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"> <li>・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</li> <li>鉄道の建設等及び鉄道・運輸施設の整備促進のための助成や旧国鉄の精算業務等を行っている。</li> </ul> </li> <li>○ 特例業務勘定                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul> <p>(例2: JR本州3社の利益の再配分)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR本州3社の営業利益の5%程度で、JR北海道、JR四国の営業損失が補てん可能</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市況に左右されない安定経営の実現</li> <li>・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)</li> <li>・根本的な経営改善につながる</li> </ul>

## 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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>四国など、大規模な国際空港や既存新幹線網から離れた地域は、インバウンドなどを呼び込むためのインフラが、他地域に比べ十分ではない現状であり、鉄道の維持が困難となれば、地域はもとより国全体の活性化が阻害される</li> </ul>	<p><b>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</b></p> <p>① 幹線的鉄道を、道路と同様に地域の活性化に必要な基礎的な社会インフラとして、鉄道施設の維持、修繕や長寿命化対策に対するより積極的な支援の実施</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>&lt;参考&gt; 鉄道、道路に関する国の負担率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道施設等の改良・修繕: 原則1/3</li> <li style="text-align: center;">↑</li> <li>・ 直轄国道の維持・修繕: 10/10</li> <li>・ 補助国道の修繕: 1/2</li> </ul> </div> <p>② インバウンドも含めた観光客を地域に呼び込むために必要となる、速達性や快適性の高い特急列車の導入や更新、利便性向上のための施設整備等への予算の優先配分の実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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 (※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)</li> <li>・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</li> <li>・インバウンド観光客を、これまで訪れることの少なかった地域に誘導できれば、今後増えて行くであろうインバウンド効果を、地域及び国全体の活性化に繋げることができ、また、地域の鉄道の維持にも寄与する</li> </ul>

**<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

- ・鉄道事業者の法人税※を上限とした一般財源からの拠出
  - ・出国税の活用
- ※ JR本州三社納税額 約3,380億円/年

# 「高知県鉄道ネットワークあり方懇談会」運営体制

## 高知県懇談会設置の目的

- ◆ 鉄道利用者の増加による新たな収益を上げるための方策を確立(公共交通全般から鉄道利用増にアプローチ)
- ◆ その方策を確立するため、民間事業者同士が鉄道利用の活性化策を協議して早期に実行(県がコーディネート)

## 親会のメンバー等

4月25日に立ち上げ

- JR四国、とさでん交通、土佐くろしお鉄道
- 高知県、高知県観光コンベンション協会
- 高知市、安芸市、四万十市、大豊町、四万十町(各地域公共交通会議等のメンバー)
- 四国運輸局(オブザーバー)

※第1回会議(4月25日): JR四国の現状、各交通事業者の利用促進策、今後の会議の進め方を確認  
 ※第2回会議(9月): ワーキンググループの意見を取りまとめ⇒10月に四国懇談会に概要報告  
 ※第3回会議(1月): 具体の活性化策の進捗状況を取りまとめ⇒2月に四国懇談会に概要報告  
 ※メンバーは適宜追加し、必要に応じて有識者や関係団体から意見を聴取

親会のとりまとめ  
状況を報告

10月と2月に報告

四国における鉄道  
ネットワークのあり方  
懇談会 II

## 路線別ワーキンググループ

各グループの意見・  
進捗状況を取りまとめ

JR予土線

JR土讃線

※メンバーは適宜追加し、必要に応じて有識者や関係団体から意見を聴取

連携

- 高知県東部広域地域公共交通協議会
- ごめん・なはり線活性化協議会
- 高知県嶺北地域公共交通協議会
- 土佐くろしお鉄道中村・宿毛線運営協議会
- 高知県予土線利用促進対策協議会

想定される議論⇒鉄道～バス～電車の接続強化・企画キップ造成、パーク&ライド等のハード整備など

## スケジュール案

2019年度	4月	5月～8月	9月	10月	11月～12月	1月	2月
親会	立ち上げ		WGの意見 とりまとめ	四国懇談会 に報告		WGの進捗状況 とりまとめ	四国懇談会 に報告
ワーキンググループ (WG)		活性化策の協議			活性化策の進捗確認		

2020年度も同様の  
スケジュールでPDCAサイクル  
による活性化策の  
進捗管理を実施