

## 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

高知県は、土佐くろしお鉄道(株)  
を設立し、中村線（43.0km）・  
宿毛線（23.6km）、ごめん・な  
はり線（42.7km）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

#### <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発足

#### 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) 安定装置としての「経営安定基金」が機能不全

- 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』
- そのため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
  - 『自主運用益がマイナスの年度も発生』

#### (2) 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
  - 新幹線の延伸や自社によるリニアの建設など、更なる増収に向けた取組の展開
- 四国、北海道**
  - 関連事業による収益化に努めるも、必要不可欠な安全対策や利便性向上にも限界

##### 【市場環境の変化】 = パブル崩壊後の低金利

- 本州3社**では、旧国鉄からの承継債務の返済が加速 安全対策に加え
- JR四国・北海道**では、当初想定した基金運用益の確保が困難 = 投資余力が減少

\* 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律に定める、JR四国及びJR北海道への追加の支援（設備投資への助成金等）がR2年度末で期限となる

### JR四国の状況

- ◆ 四国島内では立地条件等により、収益増となる黒字路線を持たず、赤字部分を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（▲0.058%）※では、**分割時に想定していた運用益が生じない**

※期間10年 令和2年2月末時点の金利水準

#### ◆ こういった中で、JR四国は

- ・ 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⇒H30：225億円）  
**営業損失は平均約100億円程度にまで縮小、維持** ※H26～30平均：232億円  
（当初想定△152億円⇒H30△128億円）  
※H26～30平均：△116億円

### JR四国の経営安定基金等の運用実績

- ・ 初年度（S62） **151億円**
- ・ H27～H30 **107億円～105億円**で推移

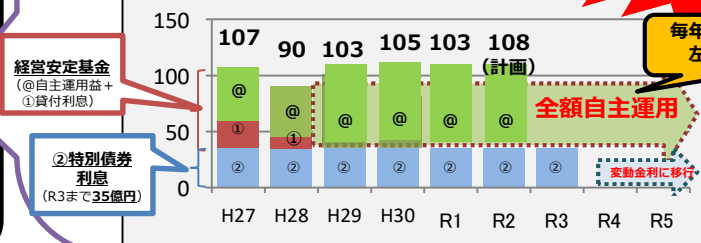
この間、低金利対策として、鉄道・運輸機構が支援策を実施

- 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%））
- 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仕組み）

- ・ 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】



毎年の市況に大きく  
左右される状況

## 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H31年3月期実績(連結決算)

JR発足から32年が経過	上場会社	営業利益	基金運用益	
		J R 東海	7,097億円	-
		J R 東日本	4,848億円	-
		J R 西日本	1,969億円	-
		J R 九州	638億円	-
非上場	J R 四国 (株主は鉄道・運輸機構)	▲128億円	105億円	
	J R 北海道 (株主は鉄道・運輸機構)	▲520億円	302億円	
	6社計	<b>13,904億円</b>		

経営面での大きな格差

### <上場4社>

- ◆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
- ◆新幹線の延伸や自社によるリニアの建設など、更なる増収に向けた取組を展開

### <JR四国>

- ◆一方で、JR四国やJR北海道では、既存路線の維持だけでなく、十分な安全対策や、更なる利便性向上などにも限界が生じている
- そうした中、「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」において、JR四国や自治体等が検討を行い、四国の活力の維持・向上を図るため、四国の新幹線の導入を骨格とした鉄道ネットワークの維持・活性化等を図る将来像を示した

高知県では、R1年度に「高知県鉄道ネットワークあり方懇談会」を立ち上げ、鉄道ネットワークの維持・活性化を図るため、交通事業者などの民間事業者同士が、鉄道利用の増加による新たな収益を上げるための活性化策を協議し、実行に移している  
(例) 鉄道時刻表のタイムテーブルに地方路線バスの時刻を併記(予土線)

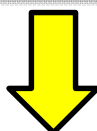
当初のスキームが  
実情に合わなくなっている

全国鉄道ネットワークを維持  
するためには!

①分割民営化当時のスキーム  
の検証と再構築



②第三セクター鉄道も  
地方にとって必要不  
可欠な「幹線交通」



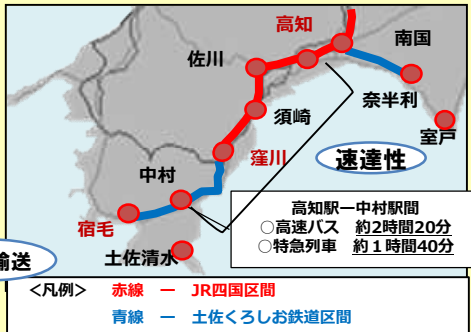
鉄道ネットワークが維持されること  
で、全国の鉄道の活性化につな  
がる

### ◆ 四国における鉄道ネットワークの維持の必要性(JR四国と第三セクター(土佐くろしお鉄道等)の運行によりネットワークを形成)

#### 【鉄道の持つ優位性】

①交流人口の拡大に寄与して「地域の活性化が図られる」  
■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、多くの国内外からの来訪者に利用されている [JR四国と土佐くろしお鉄道の年間利用者数(4,724万人)、ALL SHIKOKU Rail Pass販売枚数(20,241枚)( )内はH30年度実績]

②長距離かつ幹線的な鉄道路線の「バスへの転換」は「現実的には困難」  
■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交通事情により定時性の確保が困難となる  
⇒大量輸送を行う鉄道をバス路線に転換すると、多くの運転手や車両の確保が必要となる  
(例) 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(バス利用者を40人/1台で試算)



### 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JR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
- ②①の新たなスキームが構築されるまでの最低限必要な措置として、R2年度までとされている日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(H10年10月19日法律第136号)に基づく、設備投資への助成金や無利子貸付などの支援制度の期限の延長
- ③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