

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
J R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

<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

J R 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

J R 発足

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』
- 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、J R 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、J R 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

J R 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、J R 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%))

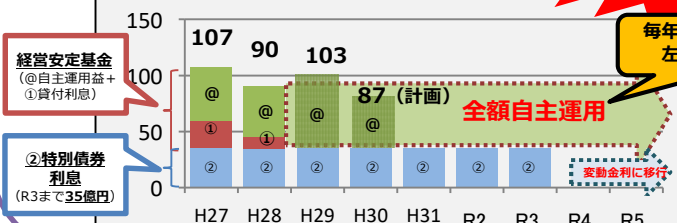
② 経営安定化特別債券の発行 (H23~R13)

(J R 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】



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H30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 | 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 | - | |

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) | ▲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**

<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

- ⇒ 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

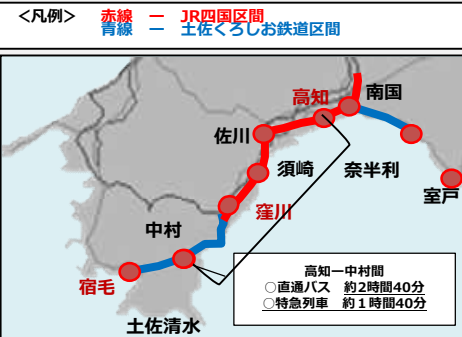
・本州3社は、多額の納税もやっている(H29年度:約3,380億円)
・本州3社の利益の、わずか5%程度で北海道、四国の営業損失が補てん可能

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

「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

4/25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、南国市、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（4/25）：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（10/9）：ワーキンググループの意見を取りまとめ⇒10/18に四国懇談会に概要を報告
 ※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を報告
 ※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
(10/18)

各グループの意見・
進捗状況を報告

路線別ワーキンググループ

JR予土線(6/10、8/27)

参加者数 計66名

JR土讃線(7/31)

参加者数 計28名

※参加者：自治体、JR四国交通事業者、地域住民、観光関係者、学校関係者 等
 ※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

スケジュール案

| 2019年度 | 4月 | 5月～7月 | 8月～9月 | 10月 | 11月～12月 | 1月 | 2月 |
|-------------------|--------|-------------------------|-------|--------------------------------|-----------|------------------|--------------|
| 親会 | 4/25設置 | | | 10/9WG意見とりまとめ 10/18四国懇談会に報告 | | 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(6/10・7/31・8/27) | | | 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

今後、WGで出された様々な提案に
ついて、県は行司役として
イニシアティブをとり、具現化していく