

社会資本整備審議会 道路分科会
国土幹線道路部会 説明資料

平成 25 年 4月11日
四国旅客鉄道株式会社

JR四国発足の経緯(1) 分割民営化

日本国有鉄道改革法

第1条(趣旨)

この法律は、日本国有鉄道による鉄道事業その他の事業の経営が破綻し、現行の公共企業体による全国一元的経営体制の下においてはその事業の適切かつ健全な運営を確保することが困難となつている事態に対処して、これらの事業に関し、輸送需要の動向に的確に対応し得る新たな経営体制を実現し、その下において我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮させることが、国民生活及び国民経済の安定及び向上を図る上で緊要な課題であることにかんがみ、これに即応した効率的な経営体制を確立するための日本国有鉄道の経営形態の抜本的な改革（以下「日本国有鉄道の改革」という。）に関する基本的な事項について定めるものとする。

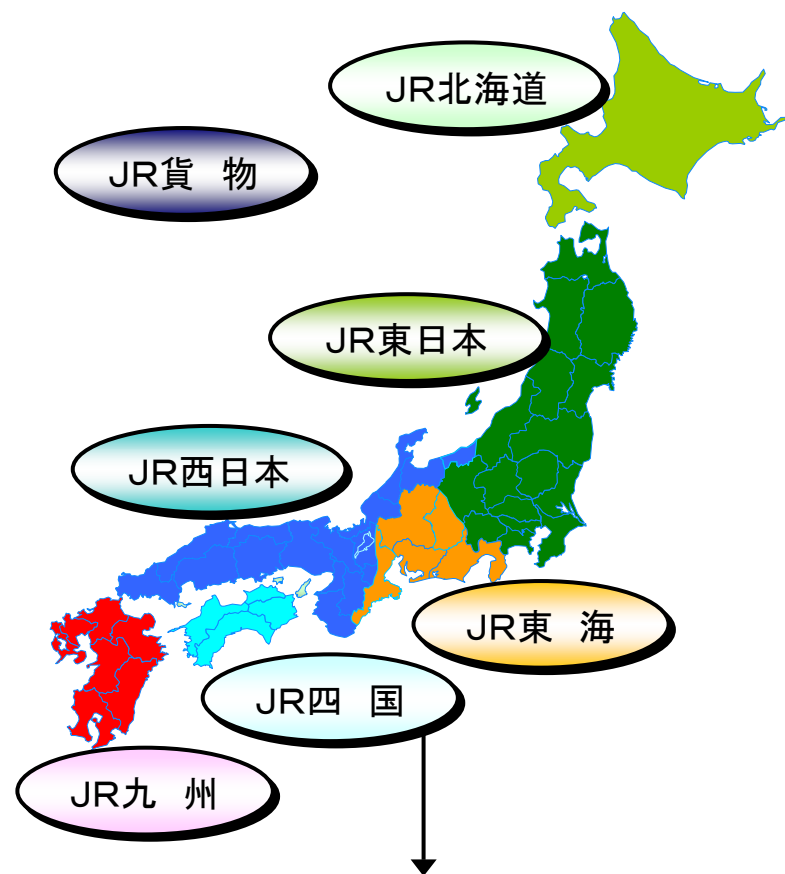
第6条(旅客鉄道事業の分割及び民営化)

(略) その役割を担うにふさわしい適正な経営規模の下において旅客輸送需要の動向に的確に対応した効率的な輸送が提供されるようその事業の経営を分割するとともに、その事業が明確な経営責任の下において自主的に運営されるようその経営組織を株式会社とするものとする。

第12条(経営の安定のための基金)

国は、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社（以下「北海道旅客会社等」という。）の設立に際し、それぞれに基金を置かせるものとし、その運用により生ずる収益をその事業の運営に必要な費用に充てることにより、北海道旅客会社等の経営の安定を図るものとする。

2 日本国有鉄道は、北海道旅客会社等に対し、前項に規定する基金に充てるために必要な金額に相当する額の債務を負担するものとする。



JR四国発足の経緯(2) 基本財務スキーム

損益計算書 ※数値は国鉄改革時のS62年度見通し

費用 457億円	収入 308億円
	経営安定基金 運用益 152億円

貸借対照表 ※数値は国鉄改革時のS62年度首試算値

流動資産 30億円	負債 100億円
固定資産 1,114億円	資本金等 1,044億円
経営安定基金資産 2,082億円	経営安定基金 2,082億円

利益 3億円

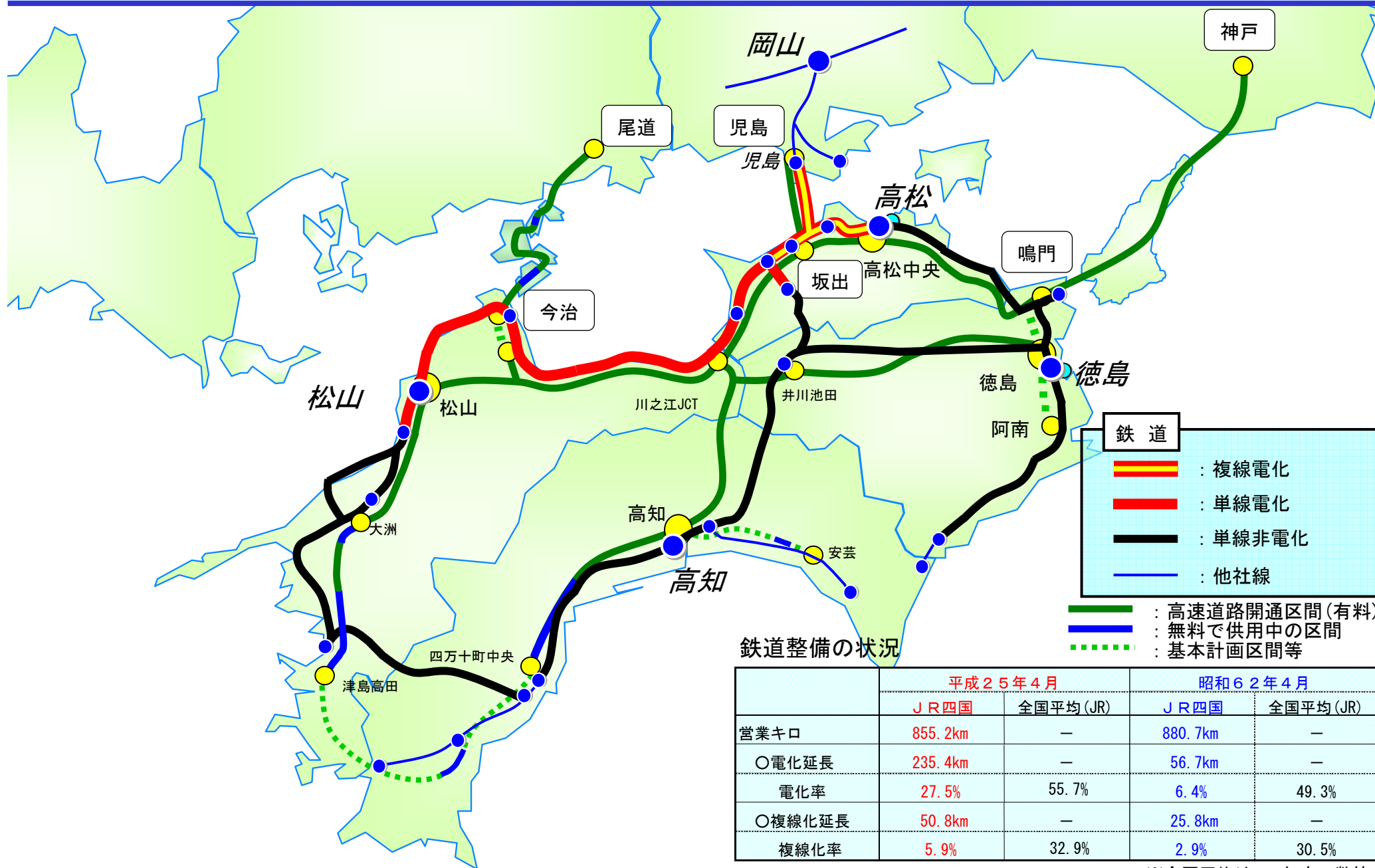
経営安定基金の
想定利回り 7.3%
※

金融資産の運用により
得られる収益で損失を補填

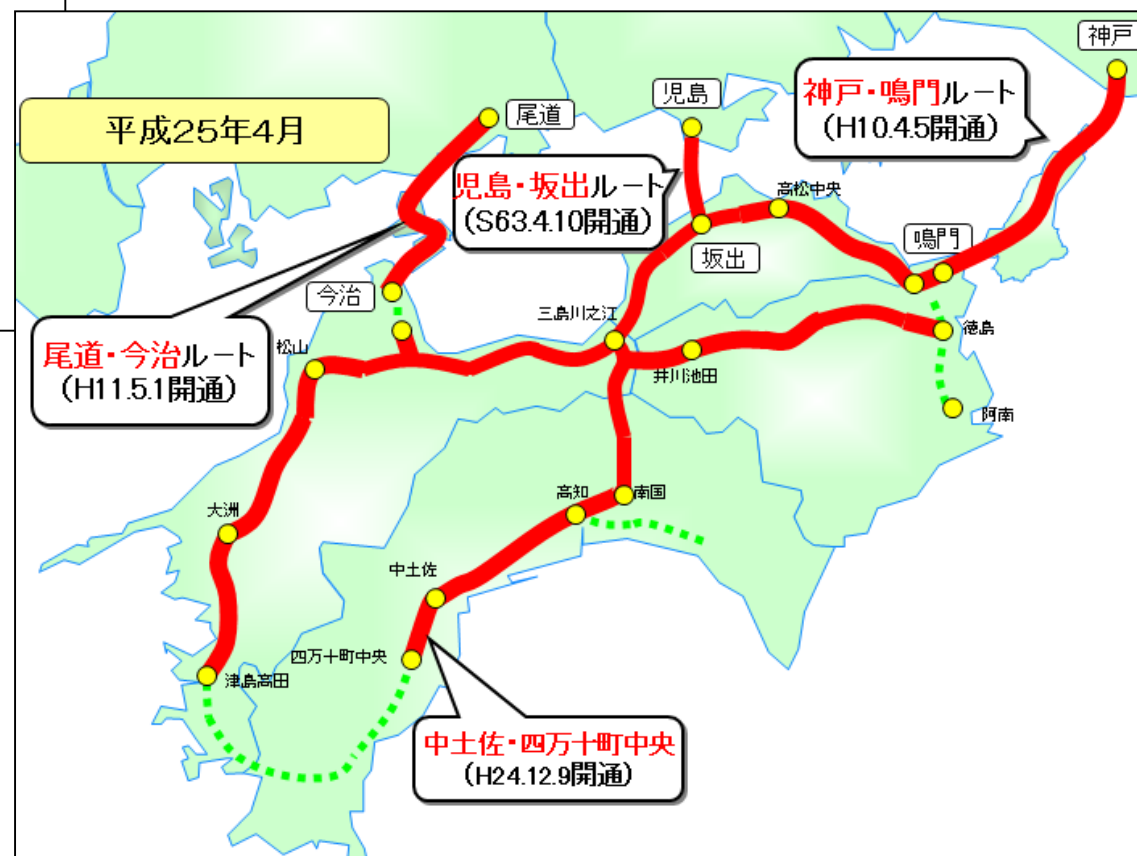
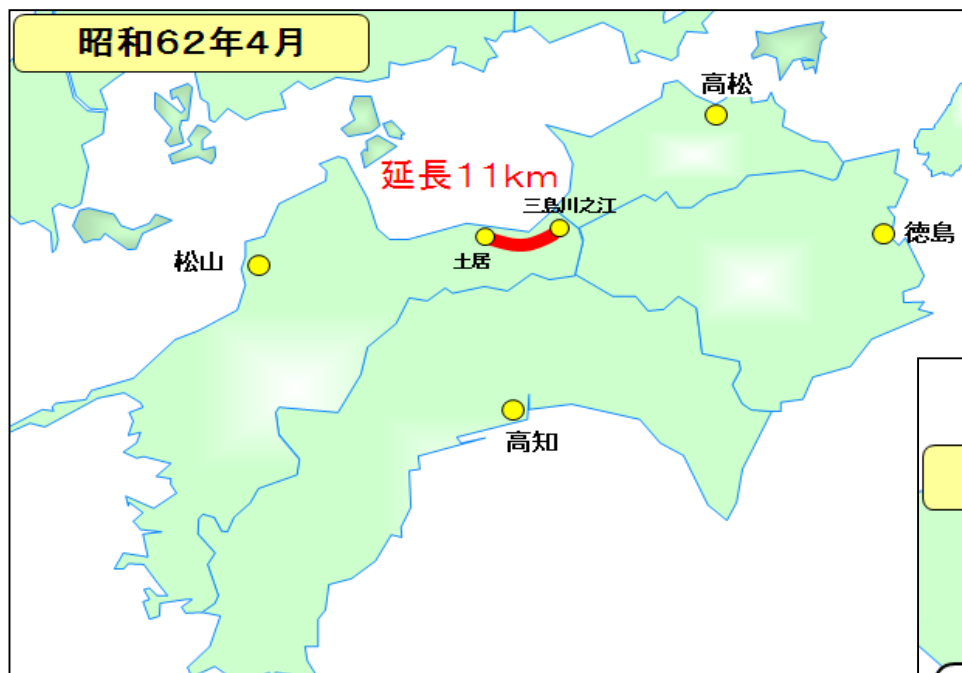
- ・JR三島会社は営業損失が見込まれるため、営業損失の補填機能に経営安定基金を設置
- ・JR本州三社及びJR貨物は、長期債務を承継

※ 10年間(S52.1~S61.12)における
10年国債の応募者平均利回りは、7.3%

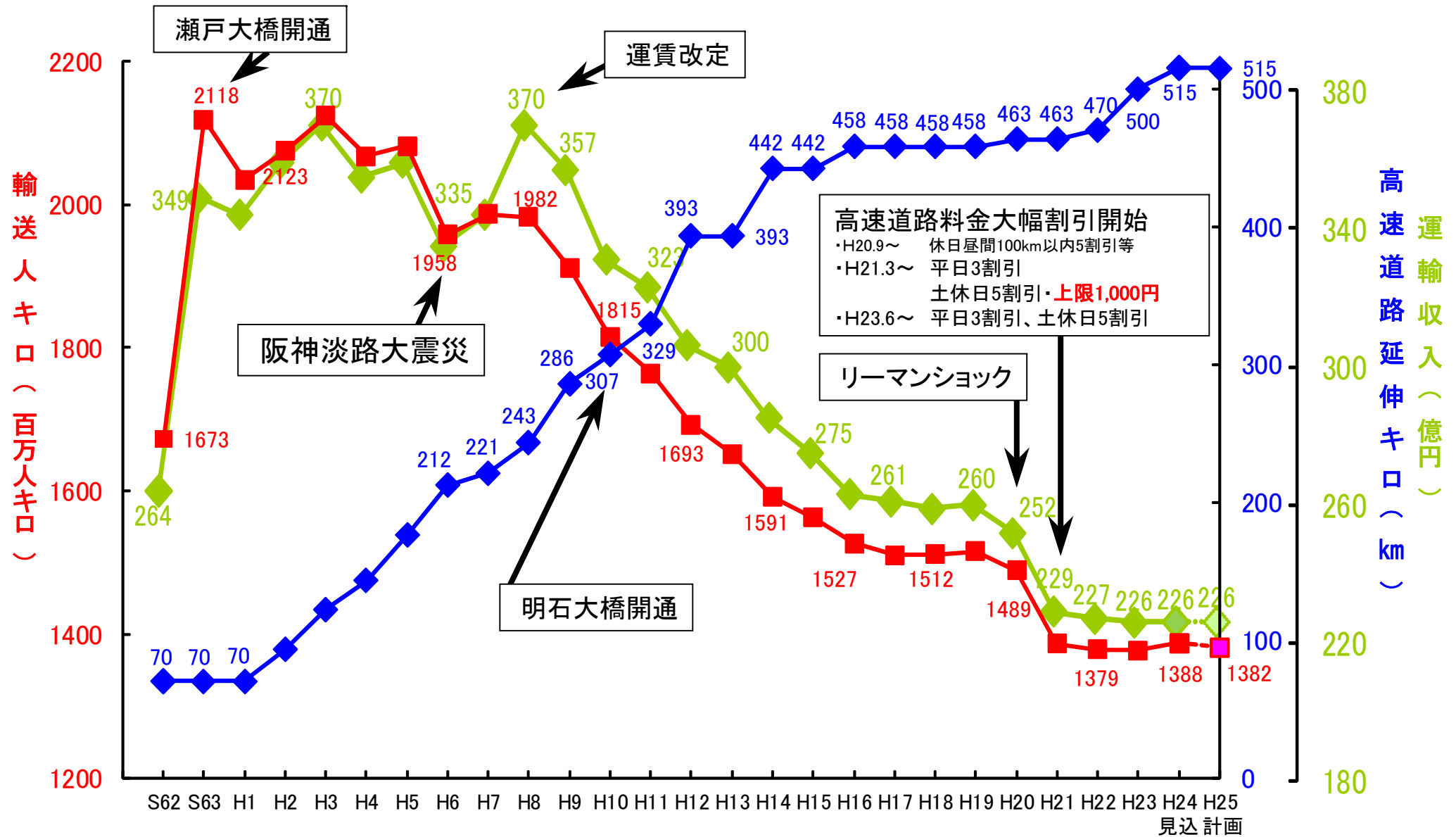
JR四国の鉄道路線網と高速道路網



四国の高速道路整備状況



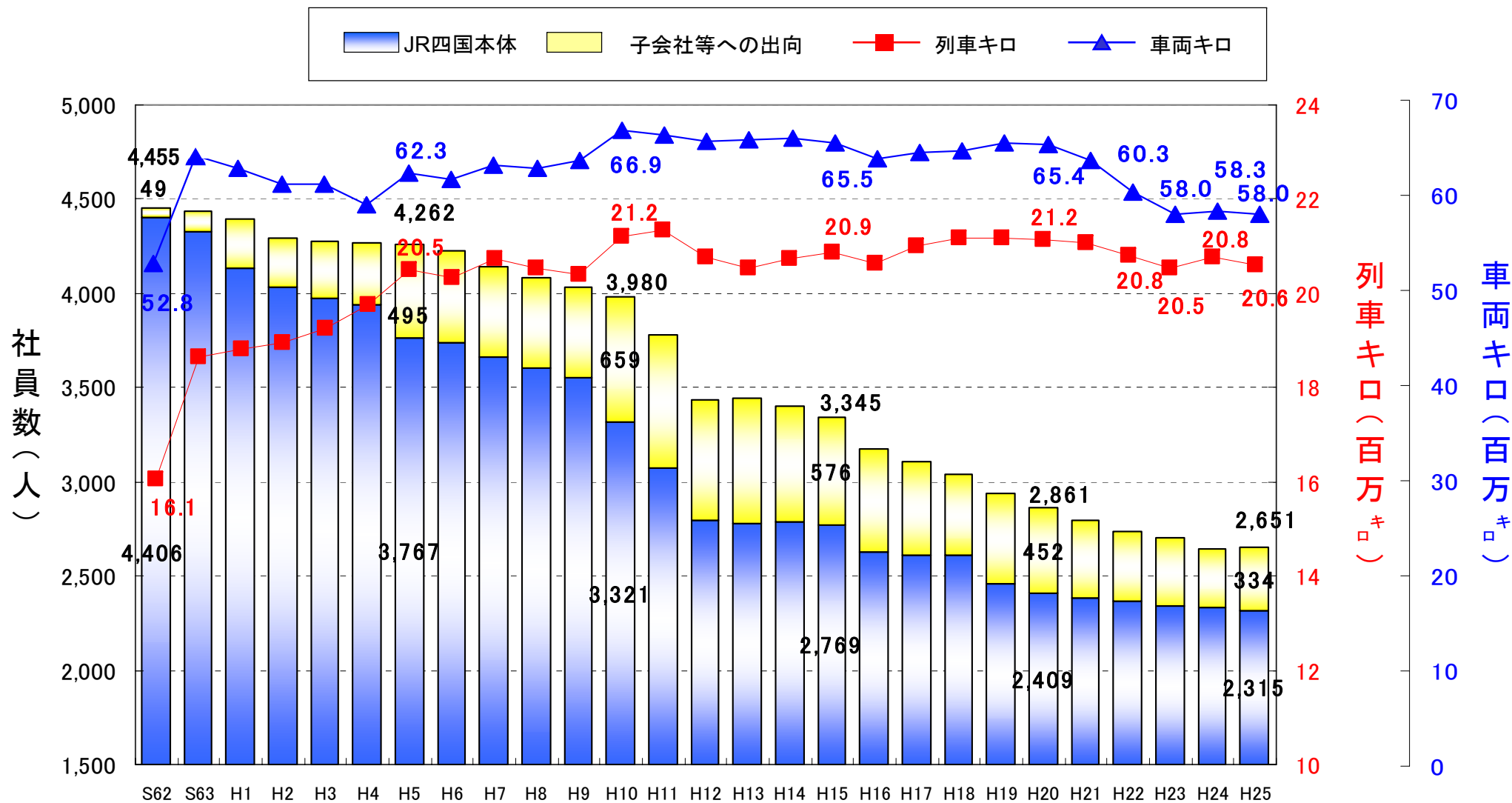
鉄道輸送人キロ、運輸収入及び高速道路延伸の推移



※ 高速道路延伸キロは、JR四国調べ

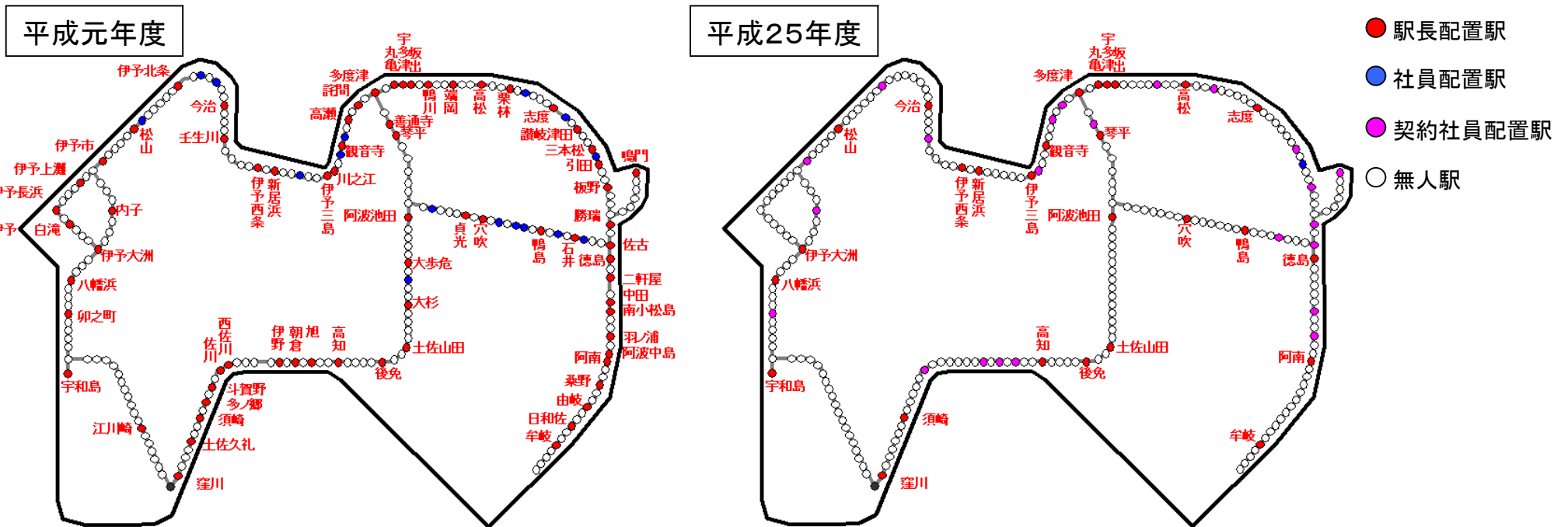
社員数と列車キロ・車両キロの推移

※社員数は各年度首



※H24の列車キロ・車両キロは見込み

駅係員配置の変遷(平成元年度との比較)

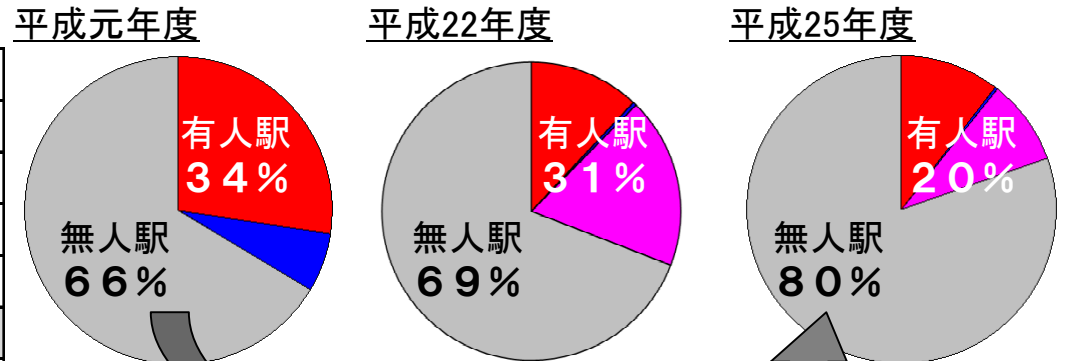


		平成元年度		平成22年度		平成25年度	
有人駅	駅長配置駅	70	27%	31	12%	27	10%
	社員配置駅	16	6%	1	0.4%	1	0.4%
	契約社員配置駅	0	0%	48	19%	23	9%
	(有人駅小計)	86	34%	80	31%	51	20%
無人駅		169	66%	179	69%	208	80%
合計		255		259		259	

(駅数)

・年度初の駅数

平成22年秋に、29駅を無人駅化



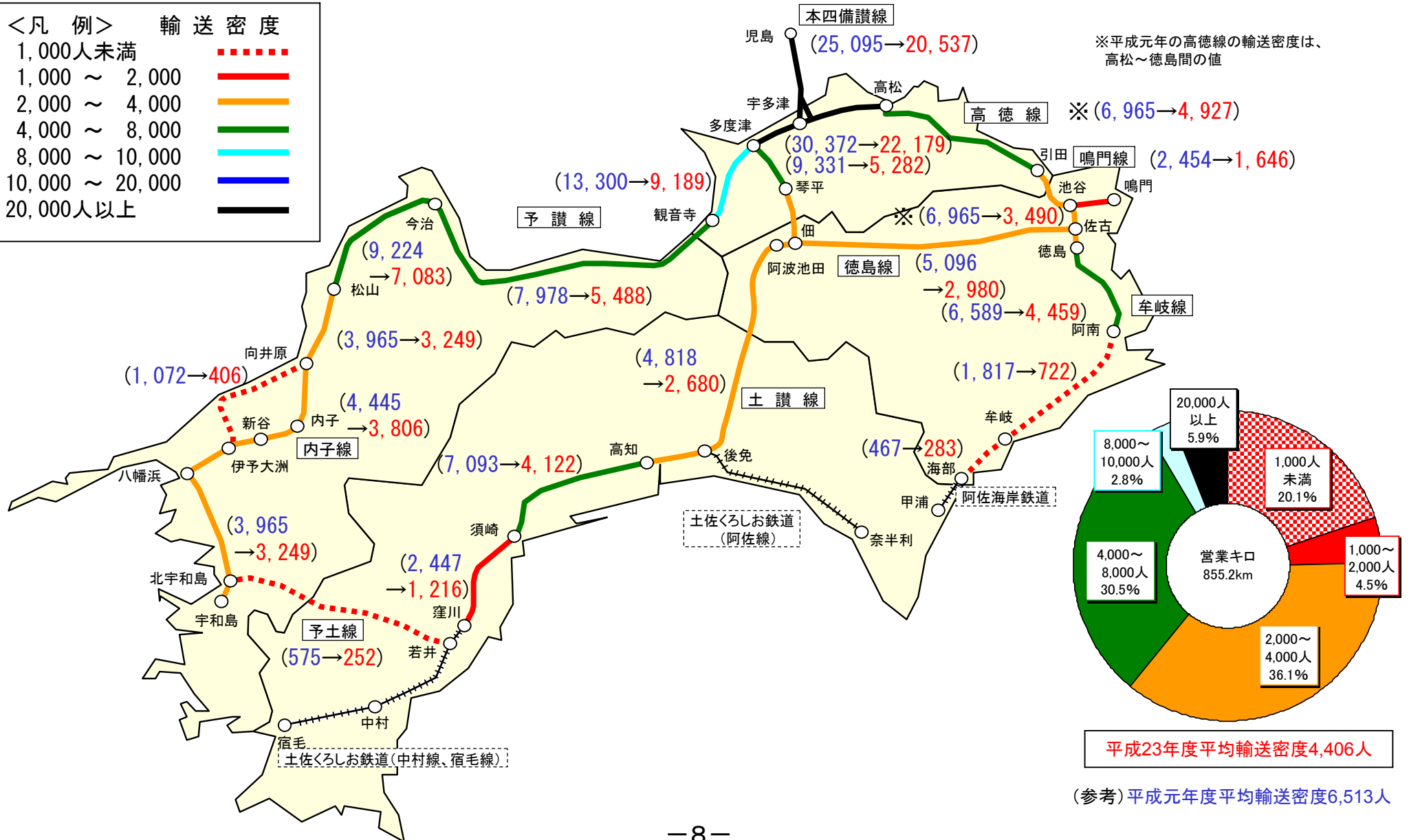
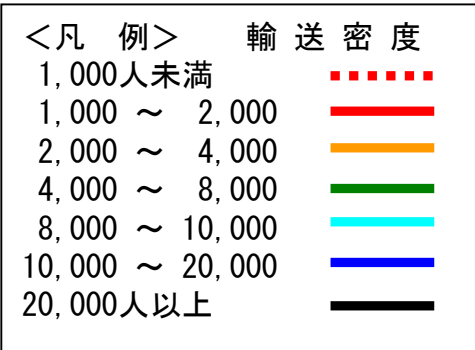
平成元年と比較し、
無人駅 +14% (39駅増加)
駅長配置駅 ▲17% (43駅減少)

- 駅長配置駅
- 社員配置駅
- 契約社員配置駅
- 無人駅

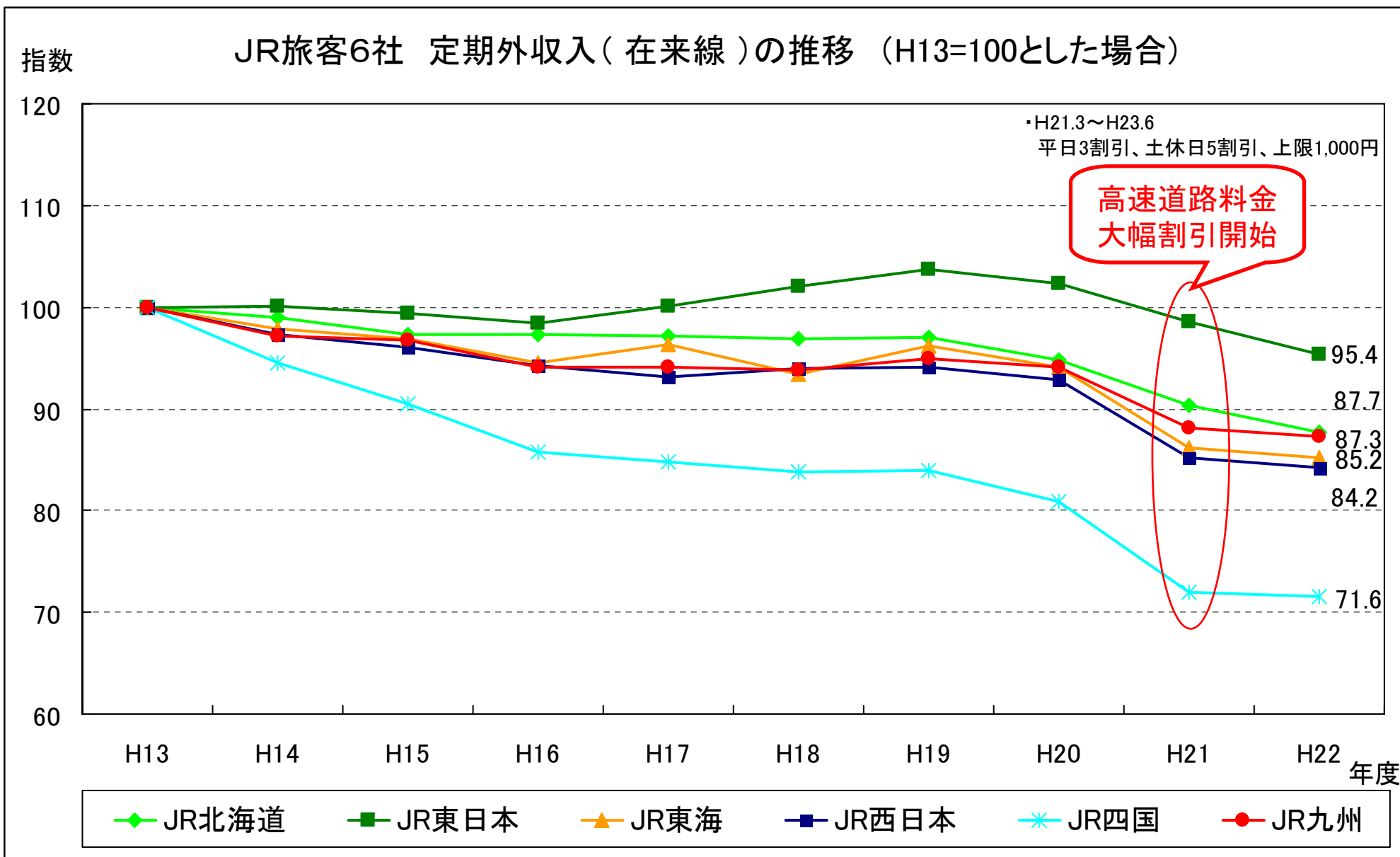
区間別輸送密度(平成23年度)

※輸送密度とは、旅客営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員を表す。
 (輸送密度[人/日・キロ]=会社別輸送人キロ÷営業キロ÷日数)

※()内左側は平成元年度の数值

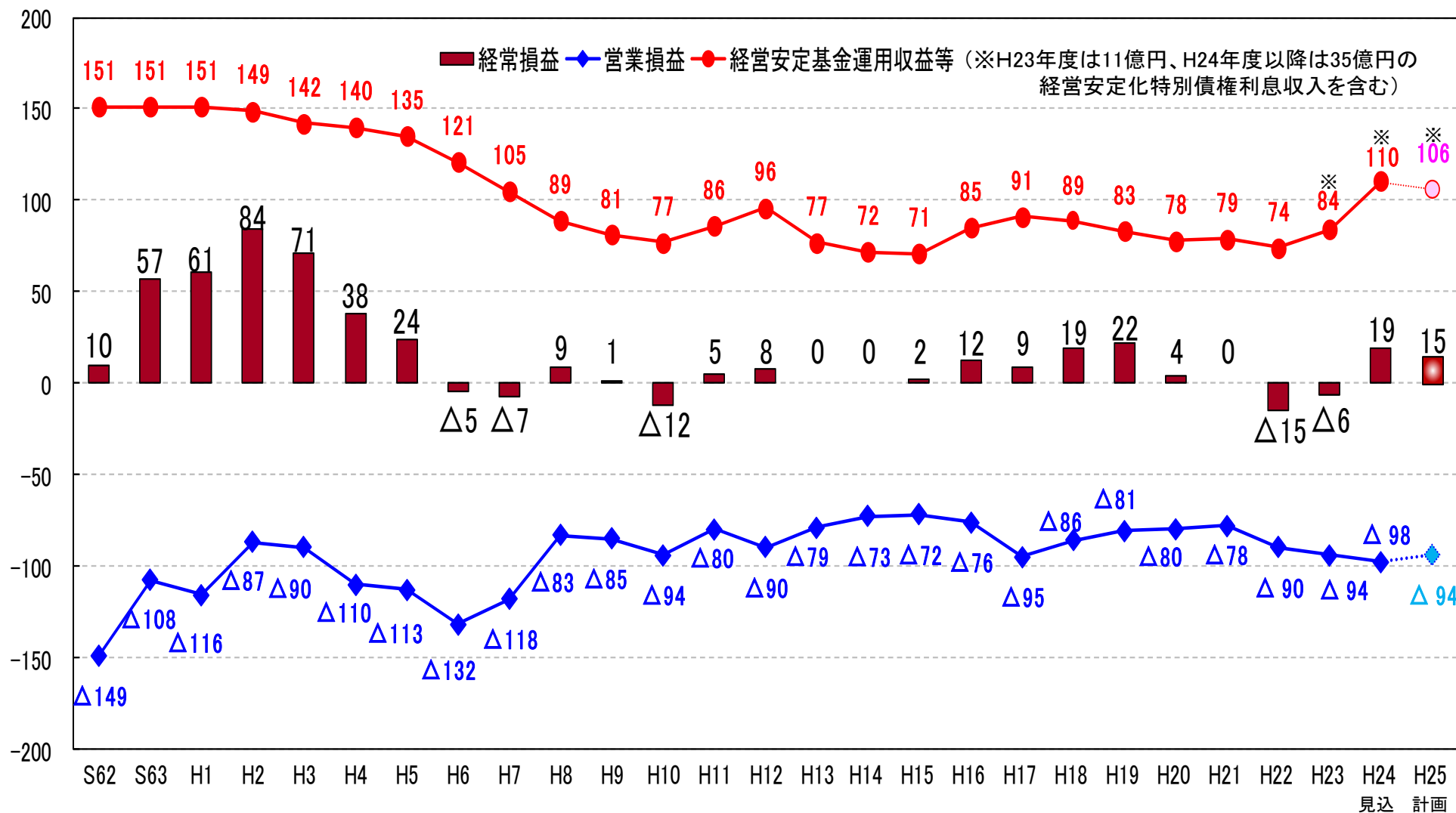


JR旅客6社 定期外収入(在来線)の推移



経常損益等の推移

(億円)



平成32年度を目標年度とする経営自立計画

経営安定化に向けた措置

① 経営安定基金の積み増し(無利子貸付方式)

35億円/年

特例業務勘定から1,400億円の無利子貸付を受け、
経営安定化特別債券(20年物、2.5%)を購入

② 設備投資への助成金・無利子貸付

400億円

H23~H32年度
助成金1/2、無利子貸付1/2(10年据置き後10年均等償還)

平成32年度を目標年度として、
安定的に利益を計上する「**自立経営の確立**」を目指す。

喫緊の経営課題

経営自立計画では、平成26年度以降の高速道路料金について、
現行の水準を前提としている。

本四高速料金の大幅値下げ(平成26年度以降)

→ **計画外の新たな経営課題**

→ **経営計画の破綻**

→ **四国の鉄道ネットワーク維持が困難**

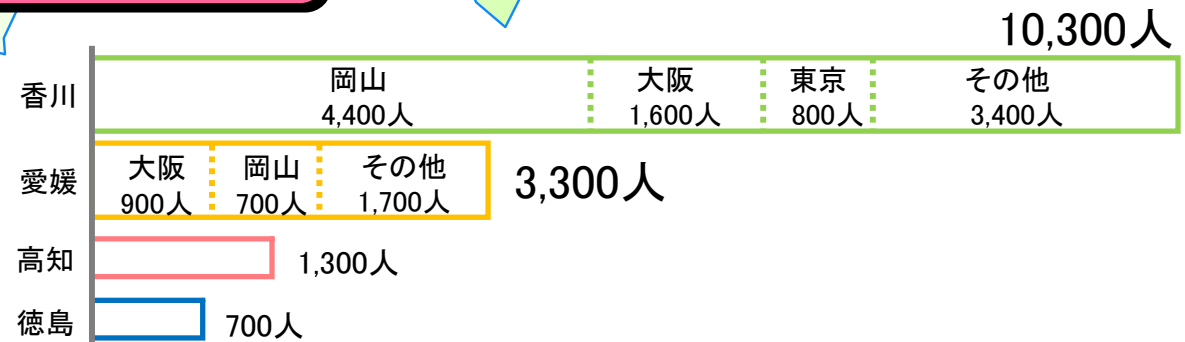
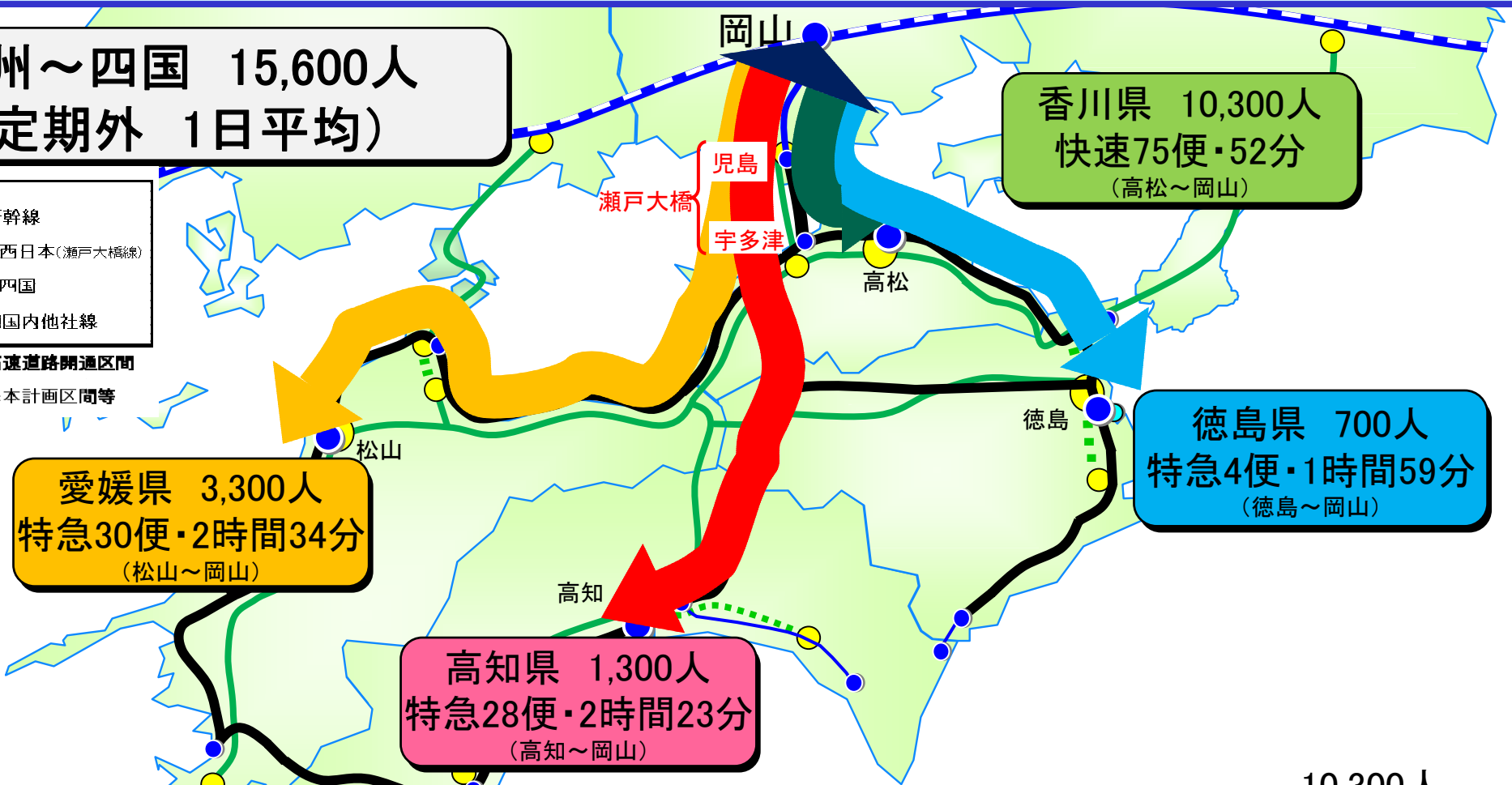
(単位:億円)

	23年度	24年度	25年度		28年度		32年度
	実績	見込	事業計画		経営自立計画		経営自立計画
営業収益	280	274	274		273		265
うち、鉄道運輸収入	226	226	226		223		215
営業費用	374	373	368		359		348
営業損益	△94	△98	△94		△86		△83
営業外損益	87	117	109	→	90	→	87
基金運用益	84	110	106		90		87
うち、基金2,082億円による運用益	73	75	71		55		52
うち、経営安定化債券による利息収入	11	35	35		35		35
経常利益	△6	19	15		4		3

瀬戸大橋線(児島～宇多津)のご利用状況

本州～四国 15,600人
(定期外 1日平均)

- 鉄道
- : 新幹線
 - : JR西日本(瀬戸大橋線)
 - : JR四国
 - : 四国内他社線
 - : 高速道路開通区間
 - : 基本計画区間等



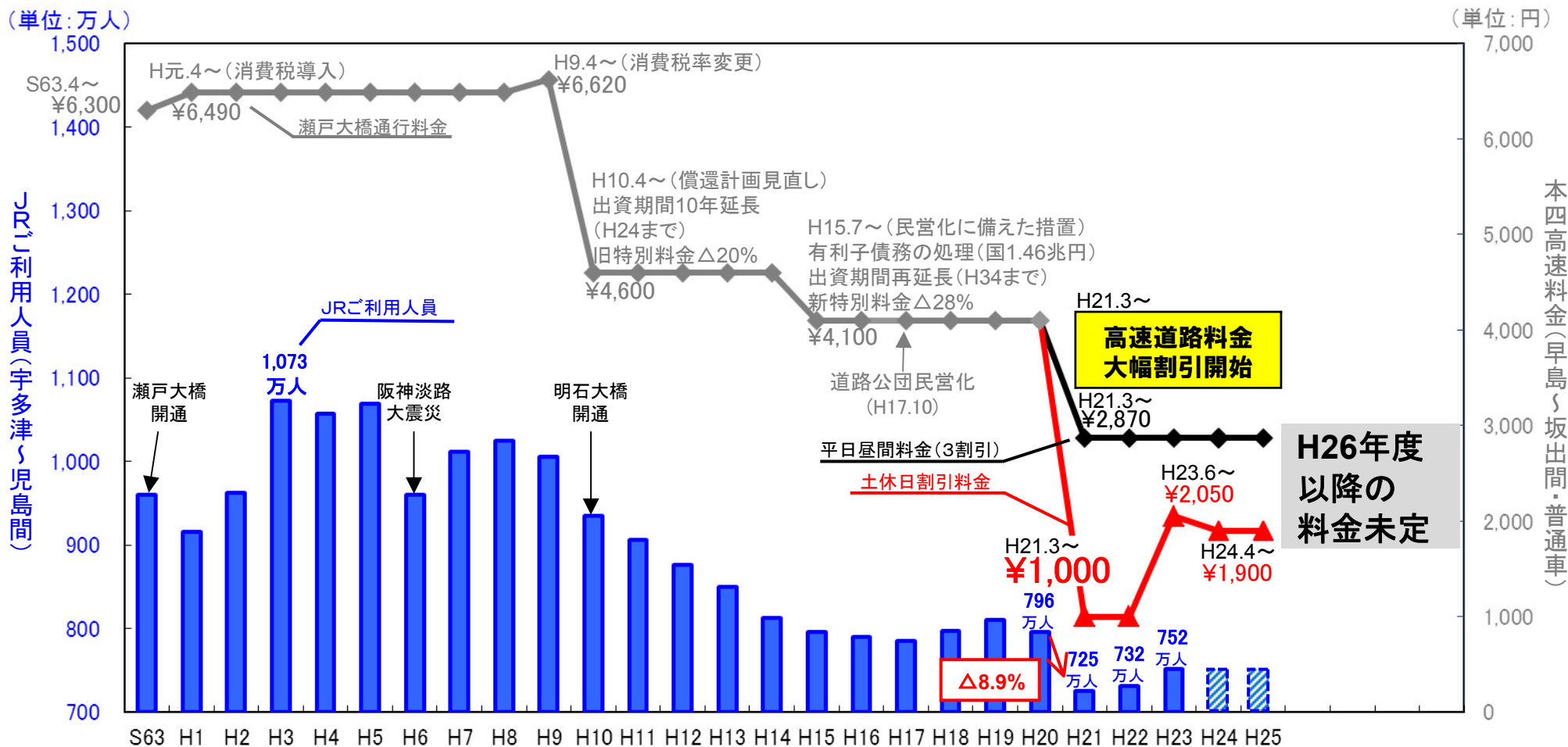
※ 利用人員は平成23年度実績による。

※ 最速到達時分、岡山直通優等列車数はH25.3.16現在。

本四高速料金とJRのご利用人員との関係

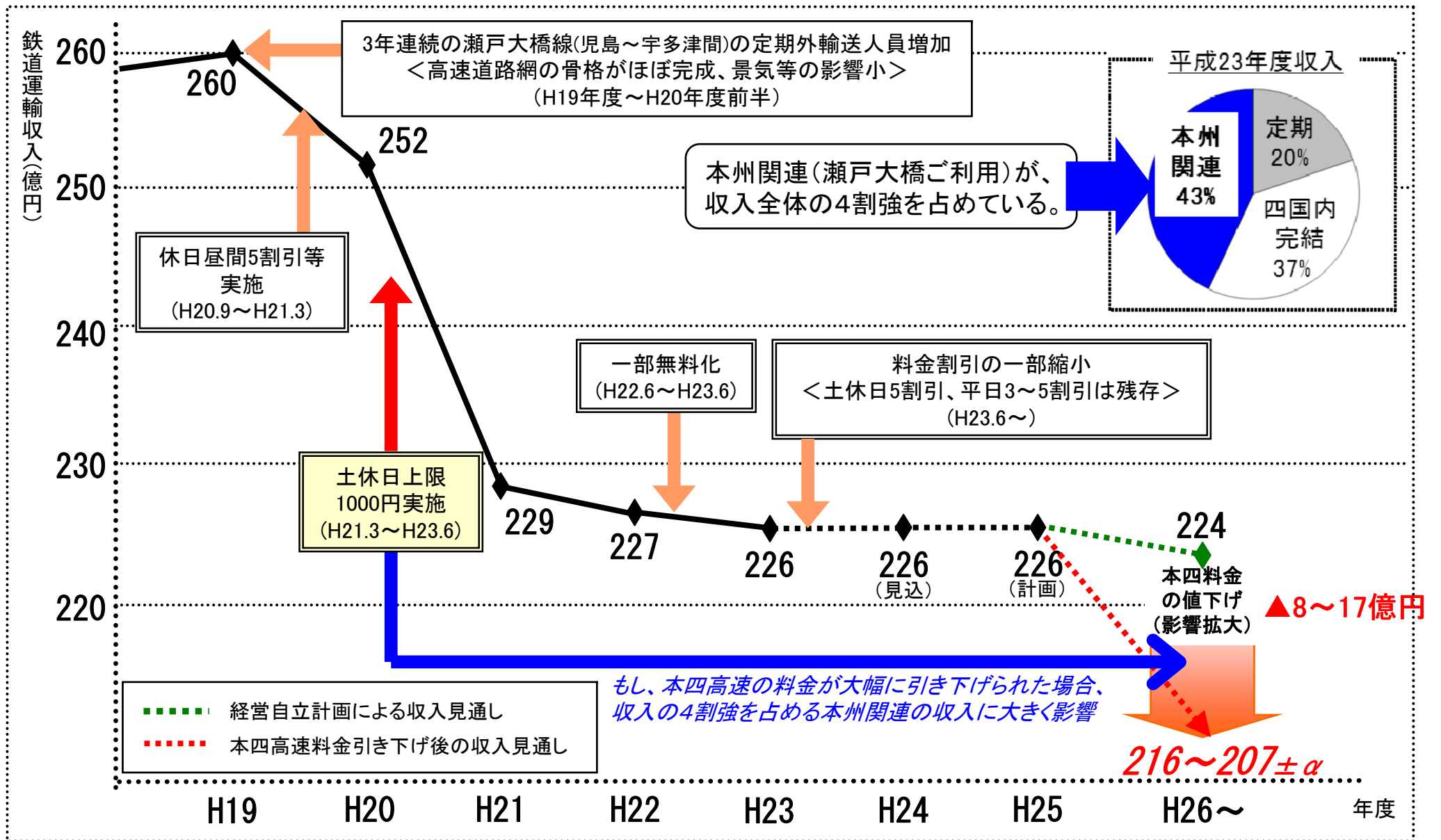


◎ 高速道路料金は、「償還主義」に加えて、「公正妥当主義」（他の公共料金、交通機関の運賃、物価水準などと比較して、社会的・経済的に妥当と認められること）の原則に則るべきものとされている。



※S62は427万人(連絡船)

鉄道運輸収入の推移(高速道路料金値下げによる影響)



注) 影響額については、一定の前提にて想定したものであり、状況により変化することがある。

今後の高速道路料金について ①

現在の本四高速(瀬戸中央道:早島~坂出間)普通車料金

(平日)

通常料金 4,100円

平日夜間割引、平日深夜割引、
平日昼間割引、平日通勤割引

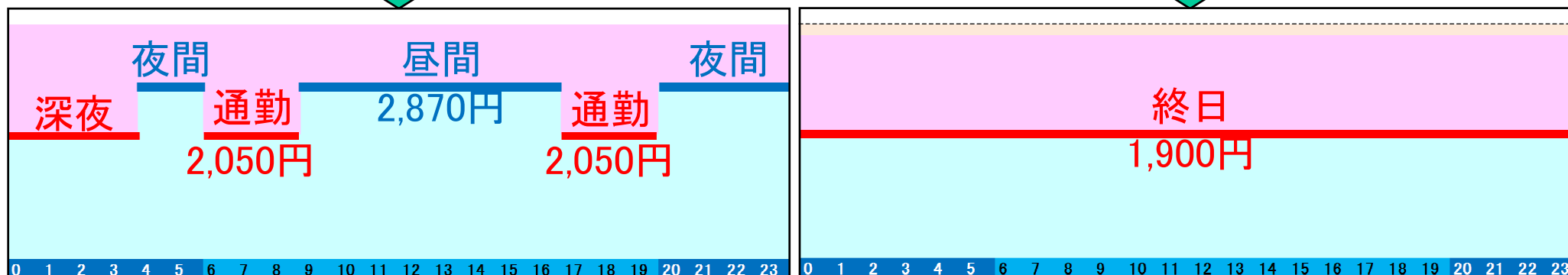
ETC利用で
3~5割引

(土休日)

通常料金 4,100円

料率引下げによる一定の割引
+
休日終日割引

ETC利用で
約54%の割引
(区間により50%~約55%)



※瀬戸中央道早島~坂出間(H24.4.14~H26.3.31)の普通車料金。 ※通常料金は現金で支払う場合。割引料金はETC車限定。

- ◎ 本四高速に全国共通水準の料金制度が適用されると、**通常料金が現在の5割引**程度になる。
- ◎ これに加えて、「休日終日割引」や「平日昼間割引」等のETC割引が適用されると、実際の料金は、現在の通常料金(4,100円)の**65~75%割引**にまで下がる。

料金割引政策に関する要望

- 鉄道利用から自動車利用への転換が進む料金割引(通勤割引、平日3割引、土休日5割引等)は見直して頂きたい。
 - ・ 特に一般道路の混雑緩和を目的とした通勤割引が、一般道路と並行していない高速道路区間(例:瀬戸中央道児島～坂出間)に対して適用されていることは、目的と合致していない。

道路料金に関する要望

- 現状の料金水準(割引適用後の料金)からの値下げは、経営安定化に向けた措置に基づく当社の経営自立計画の破綻、ひいては四国の鉄道ネットワークの維持が困難となることから、避けて頂きたい。
- 本四高速道路料金は、四国と本州間の鉄道利用に大きな影響を及ぼすことから、割引を行ったとしても、3,000円程度(瀬戸中央道早島～坂出間、普通車の場合)として頂きたい。

(参考)高松～岡山間のJRの大人片道運賃:1,470円

(参考) 瀬戸大橋について

- ・ 瀬戸大橋は「道路鉄道併用橋」として作られており、上部を道路（本四高速）が、下部を鉄道が使用している。
- ・ 瀬戸大橋（道路鉄道共用部）は、「道路専用部」「鉄道専用部」及び「橋体共用部」に分けられる。

