

「国鉄の分割民営化から30年を迎えて」

国土交通省鉄道局

はじめに

昭和62年4月に国鉄が分割民営化されて、JR各社が発足してから、平成29年3月で30年を迎える。この間、JR各社が提供する鉄道輸送サービスの信頼性や快適性は、全体として格段に向上した。また、経営面でも、JR本州三社に続いてJR九州も完全民営化されるなど、国鉄改革の所期の目的を果たしつつある。その一方で、JR北海道、JR四国及びJR貨物は、まだ上場が可能となるような安定的な利益を計上できる段階には至っておらず、経営自立に向けた取組を続けている。本稿では、国鉄改革の概要を説明した上で、この30年間で国鉄改革がどこまで進んできたのかを振り返り、あわせて、なお残されている課題について述べる。

1. 国鉄の分割民営化に至る経緯

(1) 国鉄の経営状況の悪化

国鉄は、昭和24年に公社として設立され、戦後の日本における基幹的輸送機関としての役割を果たしてきた。しかしながら、昭和30年代以降の高度経済成長期を通じて、産業構造の変化や国民の所得水準の向上に伴い、自動車、航空等との競争が激化し、国鉄が持っていた他の交通機関に対する優位性は、旅客、貨物ともに急速に失われていった。

旅客輸送では、昭和30年度には国鉄が55%のシェアを占めていたが、モータリゼーションの進展や高速道路の整備に伴って、マイカーを中心とする自動車による輸送が急速に拡大したことから、国鉄のシェアは年々減少し、昭和61年度には23%にまで減少した。貨物輸送でも、昭和30年度には国鉄が52%のシェアを占めていたが、臨海工業地帯の発達に見られる産業構造の変化に伴って、トラック、内航海運など他の交通機関との激しい競争により国鉄の貨物輸送量は年々減少し続け、そのシェアは、昭和61年度には5%にまで落ち込んだ。

国鉄は、こうした輸送構造の変化に適切に対応することができず、極めて非採算な路線が各地において建設され、国鉄の経営を圧迫した。また、貨物輸送では、作業に多くの時間と要員を必要とする古いヤード経由輸送方式を続け、輸送体制の変革に立ち遅れたため、貨物部門の経営は悪化の一途をたどり、国鉄事業全体の経営を大きく圧迫するに至った。

国鉄の経営は、昭和39年に赤字に転じて以降、昭和46年度には償却前赤字となり、収支は悪化の一途をたどった。昭和55年度以降は、毎年、国から数千億円の補助金等を受け入れた上で、なお1兆円以上の赤字を計上し続けた。昭和61年度には、3.9兆円の収入に対して1.4兆円の赤字を計上し、長期債務は25.1兆円となるなど、実質的に経営破綻に陥っていた。

(2) 4次にわたる再建対策

国鉄の経営状況の悪化に対処するため、国は、昭和44年以降、4次にわたって再建対策を実施した。このうち、昭和54年度から実施された第4次再建対策においては、昭和55年に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法が制定され、これに基づき、特定地方交通線対策が実施された。

特定地方交通線対策においては、国鉄の路線を幹線と地方交通線に分けた上で、地方交通線のうち輸送密度が4千人未満の路線について、バス輸送への転換が困難であるものを除き、特定地方交通線として選定、承認し、路線ごとに関係者による協議会会議の開催を通じた調整を経て、第三セクター等による鉄道への転換又はバス輸送への転換が行われた。特定地方交通線対策は、国鉄の分割民営化後の平成2年4月まで続けられ、特定地方交通線83路線のうち、38路線が第三セクター等による鉄道に、45路線がバス輸送に転換された。

また、日本鉄道建設公団が建設中であった路線についても、これに準じた措置を講ずることとされ、地方開発線及び地方幹線（A B線）として建設中であった線区のうち、開業後の輸送密度が4千人未満と見込まれた38線区が工事休止とされた。このうち14線区は、その後に国鉄以外の第三セクター等が事業の免許を得ることにより工事が再開されたが、残る24線区は未成線となった。

(3) 臨時行政調査会の答申及び国鉄再建監理委員会の意見

第4次再建対策が進められる一方で、昭和56年に設置された臨時行政調査会は、昭和57年に第三次答申を取りまとめ、国鉄の分割民営化が不可欠であるとの基本的な考え方を示すとともに、これを推進するため、総理府に国鉄再建監理委員会を設置することを求めた。

臨時行政調査会の答申を受けて、昭和58年に、国鉄再建監理委員会が設置され、2年間にわたる審議を経て、昭和60年7月に、国鉄の鉄道事業を6つの旅客会社と1つの貨物会社に分割するとともに、民営化することを内容とする意見を取りまとめた。これを受けて、昭和61年に国鉄改革関連8法案が国会に提出され、昭和62年4月に国鉄の分割民営化が実施された。

(表一 1) 国鉄の分割民営化に至る経緯

昭和24年6月	国鉄が公共企業体として発足
昭和39年度	東海道新幹線開業 国鉄が単年度赤字を計上 →昭和55年度以降は毎年1兆円を超える赤字
昭和44年度以降	4次にわたる再建対策を実施 第1次再建対策(44～47年度) 第2次再建対策(48～50年度) 第3次再建対策(51～52年度) ※途中で～54年度に変更された。 第4次再建対策(54年度～)
昭和56年 3月	第二次臨時行政調査会(臨調)設置
昭和57年 7月	第二次臨時行政調査会「行政改革に関する第3次答申」(基本答申) (国鉄の5年以内の分割と民営化、その推進体制として国鉄再建監理委員会の設置が盛り込まれた。)
昭和58年 6月	日本国有鉄道再建監理委員会が発足
昭和60年 7月	日本国有鉄道再建監理委員会 「国鉄改革に関する意見」
昭和60年11月	運輸省「新しい貨物鉄道会社のあり方について」
昭和61年 2月	国鉄改革関連5法案 閣議決定
昭和61年 3月	国鉄改革関連3法案 閣議決定
昭和61年 9月	国鉄改革関連8法案 国会審議(～11月)
昭和61年11月	国鉄改革関連8法 成立
昭和61年12月	国鉄改革関連8法 公布
昭和62年 4月	国鉄の分割民営化

2. 国鉄の分割民営化の内容

(1) 分割民営化を行うこととした考え方

国鉄再建監理委員会の意見においては、国鉄は、公社制度の下で、巨大組織による全国一元的な運営を行ってきたため、輸送構造の変化に的確に対応できず、経営破綻を招いたことが指摘されている。

具体的には、公社制度の問題点として、①国の関与の度合いが大きいことから、外部干渉を避けがたい性質を持っていること、②経営の自主性がほとんど失われているため、経営責任が不明確になっていること、③労使関係が不正常的なものとなりがちであること、④事業範囲に制約があり、多角的、弾力的な事業活動が困難となっていること、の4点が挙げられる。

また、全国一元的組織の問題点として、①日本全国を事業区域とし、極めて多数の職員を抱える巨大組織となっているため、適切な経営管理が行われ難いこと、②全国一元的組織の下で事業が行われるため、その運営が画一的に行われがちなこと、③全国一元的組織の下で、北海道から九州まで、あるいは旅客輸送、貨物輸送を通じて全国一体の収支管理が行われるため、各地域や各事業部門の間に依存関係が生じ

やすく、それぞれの経営の実情に即した効率化が阻害されていること、④国鉄が鉄道事業者として他に比類するもののない全国組織の事業者であり、同種企業間における競争意識が働かないものとなっていること、の4点が挙げられる。

こうした国鉄の経営形態に内在する問題点を踏まえ、公社制度を民営化するとともに、適切な事業単位に分割することによって、効率的で責任のある適切な経営管理が行われ、かつ、地域性や事業部門の特性を反映した事業運営が行われるようにし、国鉄の事業を再生することとされた。

(2) 分割民営化のあり方

国鉄事業の分割に際しては、適切な経営管理や、地域の実情に即した運営ができるようにするとともに、旅客の流動実態に適合し、地域的に自然な形の分割となるよう、旅客流動の地域内完結度に配慮して、旅客部門は6社に分割することとされた。

また、貨物部門については、旅客輸送と異なる特色を有する事業を適切に経営するとともに、貨物部門独自の確固とした収支管理を前提に経営責任を明確化し、輸送距離が長く往路復路不均衡になりやすい貨物輸送を円滑に行っていくため、旅客部門から分離し、全国一元的な事業運営を行うことのできる独立した事業体とすることとされた。

JR各社の経営形態のあり方については、経営責任を明確化し、効率性の確保を図る観点から、特殊会社とすることとし、できるだけ民間企業と同様の経営の自由と自主性を有することとなるよう、会社の事業範囲を可能な限り広げるとともに、人事、財務、事業運営等に対する国の監督規制は必要最小限にとどめることとされた。その上で、経営基盤の確立等の諸条件が整い次第、できる限り早期に完全民営化することとされた。

(3) JR会社間の収益調整措置

国鉄事業の分割に当たっては、JR各社が引き継いだ事業及び業務の健全かつ円滑な運営を阻害しない範囲において、JR各社に国鉄の長期債務の一部が承継されることとなった。

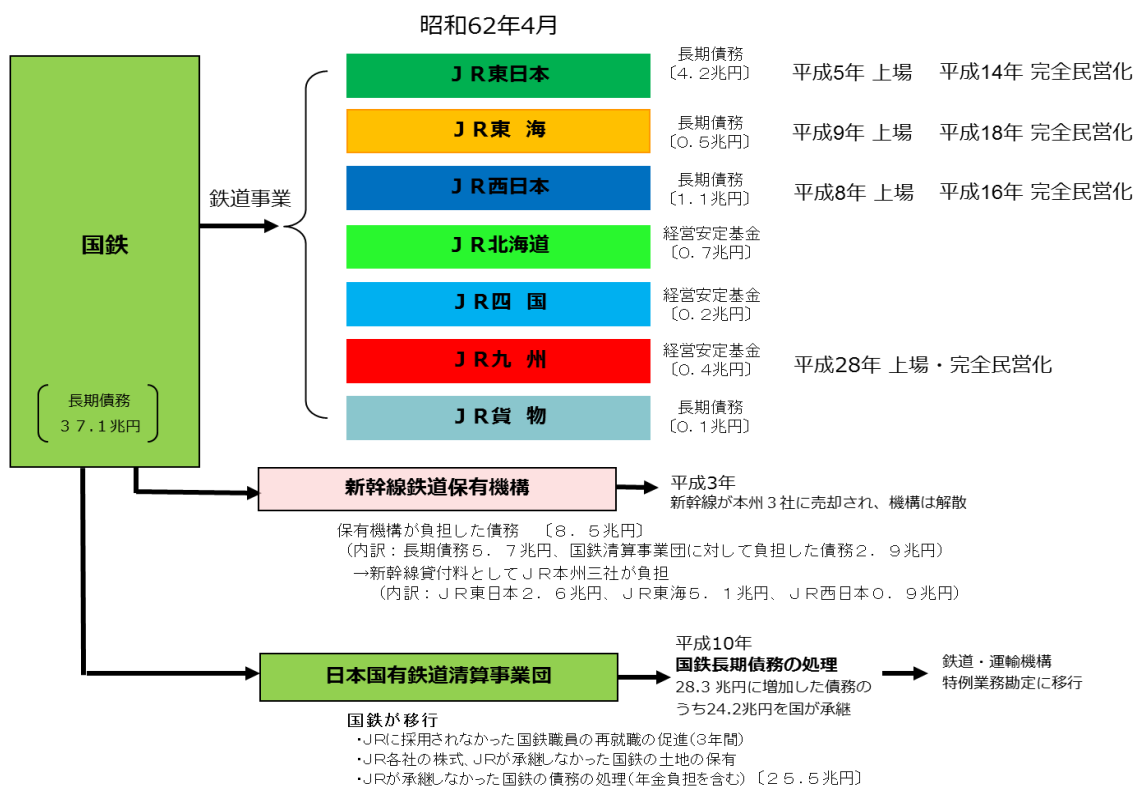
JR本州三社については、新幹線鉄道保有機構が新幹線の資産を一括して保有し、営業主体である本州三社に有償で貸し付ける方式をとることにより、本州三社の間の収益格差を小さくすることとした。その後、平成3年に新幹線が本州三社に売却され、新幹線鉄道保有機構は解散している。

JR三島会社については、いずれも営業赤字が生じることが見込まれたことから、国鉄の長期債務を承継しないこととした上で、その運用益によって事業全体の営業

損失を補うことができるよう、経営安定基金が各社の資産として設置された。その際、国鉄が分割民営化された当時における10年国債の過去10年間の平均金利を参考にして、7.3%の利回りで運用された場合に、昭和62年度の収支見通しにおいて収入の概ね1%程度の利益を出せるよう、JR三島会社の合計で1.3兆円の経営安定基金が設定された。その後、国債の金利は低下しているが、経営安定基金の運用益が金利によって変動することは、国鉄の分割民営化の当初から想定された仕組みであり、長期的な情勢の変化に伴って運用益が減少していることについては、基本的にはJR三島会社の経営努力によって対処することが求められる。しかしながら、こうした考え方に立ちつつも、JR三島会社の厳しい経営状況を踏まえ、国としても、経営安定基金の運用益の下支え、経営安定基金の実質的な積み増し、設備投資に対する助成や無利子貸付けなど、累次にわたって支援を行っている。

JR貨物については、国鉄の長期債務の一部を承継した上で、我が国においてJR貨物による鉄道貨物輸送のサービスを維持していくため、JR貨物がJR旅客各社に支払う線路使用料は、貨物輸送によって傷んだレールやマクラギ等の修繕費のみに限定するルール（いわゆるアポイダブル・コスト・ルール）とすることが全国のJR各社に共通のルールとして設けられている。

(図-1) 国鉄の分割民営化の概要



3. 国鉄の分割民営化以降の進展と残された課題

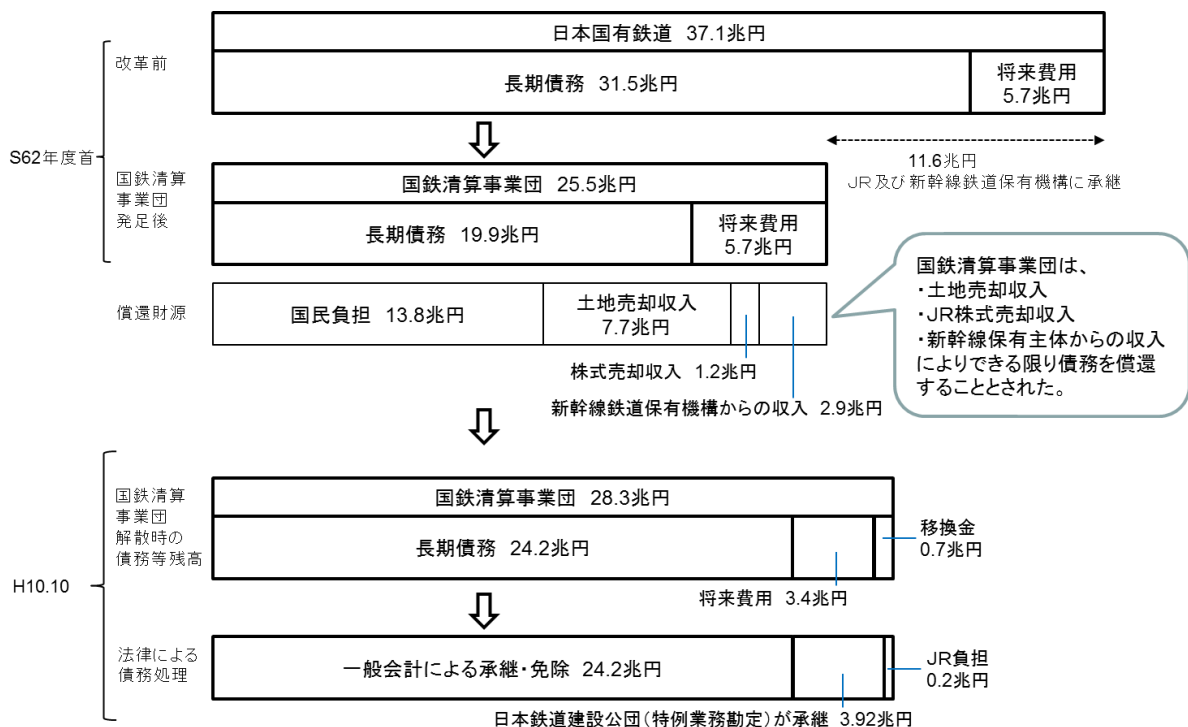
(1) 国鉄の長期債務の処理

国鉄の最終的な長期債務37.1兆円のうち、JR本州三社及びJR貨物が承継した5.9兆円並びに新幹線鉄道保有機構が承継した5.7兆円を除いた25.5兆円については、国鉄の移行体である国鉄清算事業団が承継し、JR各社に引き継がれなかった土地や、JR各社の株式の売却収入によって処理することとされた。現在、国鉄清算事業団の業務を承継した鉄道運輸機構がJR二島貨物会社の株式を保有しているのはこのためである。また、国鉄清算事業団が土地及び株式の売却収入によって処理しきれない長期債務については、最終的には国民負担によって処理することが想定されていた。

その後、国鉄清算事業団は、土地及び株式の処分収入を順調に確保することができず、長期債務は28.3兆円にまで増加した。

このため、平成10年に、国鉄の長期債務の最終的な処理が行われ、国鉄清算事業団の28.3兆円の長期債務のうち、24.2兆円を国が承継し、3.9兆円を日本鉄道建設公団（現在の鉄道運輸機構）が、0.2兆円をJR各社が承継することとされた。このうち、国が承継した長期債務の残高は、平成27年度末時点で17.8兆円となっている。また、鉄道運輸機構においても、旧国鉄職員の年金の支払等の業務を続けている。

(図-2) 国鉄の長期債務の処理



（２）余剰人員対策

国鉄は、昭和４０年度には４６．２万人もの職員を抱えていたが、合理化により、昭和６１年度には２７．７万人にまで縮小されていた。このうち２０．１万人がＪＲ各社に採用されたほか、国鉄の分割民営化後も３年間、国鉄清算事業団によって余剰人員対策が継続され、最終的に７．５万人が政府機関や民間企業に再就職した。

（３）ＪＲ本州三社及びＪＲ九州の完全民営化

ＪＲ各社については、国鉄改革以来の累次の閣議決定に基づき、経営基盤の確立などの条件が整い次第、できる限り早期に完全民営化することが基本的な方針とされている。このうち、ＪＲ東日本、ＪＲ西日本及びＪＲ東海の本州三社は、発足後の経営状況が安定的に推移したことから、平成５年度以降順次、株式が上場され、平成１３年にＪＲ会社法の適用対象から除外された上で、平成１８年度までに全ての株式が売却され、完全民営化された。

ＪＲ本州三社のＪＲ会社法の適用対象からの除外に当たっては、国鉄改革の経緯を踏まえた事業運営を確保するため、ＪＲ本州三社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針が定められ、公表されている。

その後、ＪＲ九州についても、これまでの様々な経営努力が実を結び、安定的な経営基盤が確立し、上場に向けた条件が整ったことから、平成２８年４月にＪＲ会社法の適用対象から除外され、同年１０月に株式が上場され、完全民営化された。

ＪＲ会社法の適用対象からの除外に当たっては、ＪＲ本州三社と同様に、その事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針が定められ、公表されている。また、ＪＲ九州に設置されていた経営安定基金は、完全民営化に当たり、鉄道ネットワークの維持向上に必要な鉄道資産等への振替が行われた。

ＪＲ九州には、上場後も引き続き、九州における基幹的な輸送機関として、鉄道事業をしっかりと運営した上で、鉄道サービスの向上、関連事業を通じたまちづくりや観光振興の取組の機動的な展開を通じて、九州地域の活性化にさらに貢献していくことが期待される。

(図-3) JR各社の完全民営化の経緯

国鉄改革のための基本方針について (昭和60年10月11日閣議決定)																		
○「旅客鉄道会社は、経営基盤の確立等条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社とすることとする。」																		
○「貨物鉄道会社は、経営基盤の確立等条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社とすることとする。」																		
※その後も、累次の閣議決定がされている。																		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 「日本国有鉄道清算事業団の債務の償還等に関する基本方針について」(昭和63年1月26日閣議決定)、「日本国有鉄道清算事業団の債務の償還等に関する具体的処理方針について」(平成元年12月19日閣議決定)、「特殊法人の整理合理化について」(平成7年2月24日閣議決定)、「日本国有鉄道清算事業団の解散に伴う日本鉄道建設公団による特例業務の実施及び職員の再就職対策について」(平成10年2月20日閣議決定)、「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月19日閣議決定)、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定) </div>																		
項目	昭和62年度	～	平成5年度	～	8年度	9年度	～	11年度	～	13年度	14年度	15年度	～	17年度	18年度	～	28年度	
	4.1		10.26		10.8	10.8		8.2		12.1	6.21	3.12		7.29	4.5		4.1 10.25	
	JR7社発足		JR東日本上場		JR西日本上場	JR東海上場		JR東日本株式2次売却		(JR本州3社を対象除外) 改正JR会社法施行	(完全民営化) JR東日本株式3次売却	(完全民営化) JR西日本2次売却		JR東海株式2次売却	(完全民営化) JR東海株式3次売却		(JR九州を対象除外) 改正JR会社法施行	(完全民営化) JR九州株式売却

(4) JR各社による輸送サービスの向上

国鉄の分割民営化以降、JR各社による鉄道輸送サービスの信頼性や快適性は、全体として格段に向上している。

旅客輸送においては、列車のスピードアップや本数増加が進んだ。東海道新幹線では、平成4年からのぞみの営業運転を開始し、平成27年に最高時速285キロ化が行われたこと等により、東京～新大阪間の所要時分が30分短縮され、運転本数も5割増加された。東北新幹線でも、平成25年に最高時速320キロ化が行われたこと等により、東京～盛岡間の所要時分が58分短縮され、運転本数も8割増加された。在来線においても、数多くの高速化事業が行われており、例えば、高松～松山間の所要時分が24分短縮されたほか、在来線の運転本数についても、旅客6社の合計で2割増加した。あわせて、相互直通運転の拡大や、ICカード利用区域の拡大、駅のバリアフリー化、新駅の設置など、様々な利便性の向上のための施策が進められている。さらに、JR九州が平成元年に運行を開始した「ゆふいんの森」や、平成25年に運行を開始した「ななつ星 in 九州」をはじめとして、JR各社において、地域の魅力を取り込んだ個性的な観光列車の運行が行われており、平成29年には、JR西日本の「瑞風(みずかぜ)」及びJR東日本の「四季島(しきしま)」の運行開始が予定されている。安全面では、鉄道事故件数が6割減少し、輸送サービスの信頼性が向上している。

貨物輸送においても、東海道線、山陽線、鹿児島線での貨物列車の長編成化による輸送力増強や、北九州貨物ターミナル駅の整備による熊谷～西大分間の所要時分の14時間短縮、東海道線でのスーパーレールカーゴ車両の投入による東京～大阪間の所要時分の58分短縮などのサービス向上が進められている。

この結果、旅客6社による平成27年度の旅客輸送量の合計は、昭和62年度に比べて32%増加し、国鉄末期には大きく落ち込んだ貨物輸送についても、JR貨物による平成27年度の貨物輸送量は、昭和62年度に比べて6%増加している。

(図-4) JR各社の輸送サービスの向上

【 旅客 】	
<p>◇ 列車のスピードアップ・本数増加 東海道新幹線 東京～新大阪間 2時間52分→2時間22分 231本→358本 (H4.3のぞみの営業運転開始、H27.3最高時速285km/h化等による。)</p> <p>東北新幹線 東京～盛岡間 3時間9分→2時間11分 94本→177本 (H23.3 E5系の営業運転開始、H25.3最高時速320km/h化等による。)</p> <p>九州新幹線の全線開通(平成23年3月)により、博多～鹿児島中央間の所要時間が、平成16年3月以前と比べ3時間40分→1時間17分に短縮。</p> <p>北海道新幹線の開業 東京～函館間 (平成28年3月開業 5時間22分→4時間29分に短縮)</p>	<p>◇ 在来新線の敷設・既存路線の高速化等 昭和63年4月 本州と四国を結ぶ本四備讃線開業 平成4年7月 千歳線 南千歳～新千歳空港間 開業 平成5年3月 予讃線 高松～松山間 電化・高速化 (全区間非電化時と比べ、所要時間が2時間51分→2時間27分(△24分)に短縮)</p> <p>平成13年10月 篠栗線・筑豊本線 吉塚～折尾間電化 平成20年3月 おおさか東線 久宝寺～放出間開業 平成24年6月 札沼線 桑園～北海道医療大学間 電化 ※他多数</p>
<p>◇ 相互直通運転の拡大 平成13年12月 湘南新宿ライン開業 (宇都宮・高崎～東海道・横須賀線)</p> <p>平成14年12月 東京臨海高速鉄道の直通開始(埼京線) (川越～大崎～新木場)</p> <p>平成27年3月 上野東京ライン開業 (宇都宮・高崎・常磐～東海道線)</p> <p>平成27年5月 仙石東北ライン開業 (東北線～仙石線) ※他多数</p>	<p>◇ 在来線の列車本数の増加 昭和62年度 平成27年度 (6社計)22,862本→27,325本(4463本増)</p>
<p>◇ ICカード利用区域の拡大 (6社計)平成27年度計 1,772駅 ※平成13年にJR東日本で導入されて以降利用区域が拡大し、全国約4500のJR駅中、主要な都市圏を中心に、IC化率は39%</p>	<p>◇ 新駅の設置 平成27年度までに (6社計)245駅新設</p>
<p>◇ パリアフリー化(段差解消)の進展 平成13年度 平成27年度 (6社計)248駅(26%)→880駅(92%) ※駅数は1日あたりの平均利用者数が5000人以上の駅。</p>	<p>◇ 鉄道事故件数の減少 昭和62年度 平成27年度 (6社計)850件→318件(6割減)</p>
【 貨物 】	
<p>◇ 長編成化による輸送力増強 東海道線・山陽線・鹿児島線 24両編成を26両編成化。 (平成10年度～平成23年度)</p> <p>隅田川駅 北海道向けの列車を18両編成から20両編成化。 (平成25年度)</p>	<p>◇ 新ルート(短絡ルート)の整備 武蔵野線・京葉線 所要時間 約3時間短縮(平成12年度) 北九州貨物ターミナル駅 所要時間 約14時間短縮(平成13年度) (日豊線への新ルート設定により熊谷～西大分 約46時間→約32時間)</p>
<p>◇ 列車のスピードアップ(到達時間の短縮) スーパーレールカーゴ(東海道線) 東京タ～大阪(安治川口)間 平成16年3月に投入し、使用列車は7時間9分→6時間11分に短縮。</p>	

(5) JR各社による路線の廃止

国鉄の分割民営化以降、平成29年2月までに、JR各社によって7つの路線が廃止されている。これらの廃止された路線は、いずれも国鉄の分割民営化以降に、路線の輸送人数が大きく減少したことや、代替輸送道路が整備されたなど、大きな事情の変化があったものに限られている。また、これらの路線の廃止に当たっては、地域の関係者に十分な説明を行い、バス転換が行われるなど代替公共交通を確保し、最終的には地域の関係者に理解を頂きながら行われたものである。

(表—2) JR各社により廃止された路線

	会社名	路線名 (都道府県)	廃止区間	廃止年月日	廃止前の輸送密度 (JR発足時→廃止前)	鉄道廃止後の代替交通機関
1	JR 北海道	ほくたいてつ 函館線 の一部 (北海道)	ふながわ かみすながわ 砂川～上砂川 (7.3km)	H6. 5. 16廃止	57 → 40 人/日 (▲29.8%)	廃止以前より並行路線バスが運行
2	JR 北海道	しんめい 深名線 全線 (北海道)	ふかがわ なよろ 深川～名寄 (121.8km)	H7. 9. 4廃止	112 → 80 人/日 (▲28.6%)	バス転換(JR北海道直営)
3	JR 西日本	みづ 美祚線 の一部 (山口県)	みなみおおの おおの 南大嶺～大嶺 (2.8km)	H9. 4. 1廃止	61 → 35 人/日 (▲42.6%)	廃止以前より並行路線バスが運行
4	JR 西日本	かべ 可部線 の一部 (広島県)	かべ さんだんきょう 可部～三段峡 (46.2km)	H15. 12. 1廃止	806 → 487 人/日 (▲39.6%)	バス転換(民間バス会社2社)
5	JR 東日本	いわいずみ 岩泉線 全線 (岩手県)	もいち いわいずみ 茂市～岩泉 (38.4km)	H26. 4. 1廃止	180 → 46 人/日 (▲74.4%)	バス転換(民間バス会社)
6	JR 北海道	えさし 江差線 の一部 (北海道)	まごない えさし 木古内～江差 (42.1km)	H26. 5. 12廃止	253 → 41 人/日 (▲83.8%)	バス転換(民間バス会社)
7	JR 北海道	るもい 留萌線 の一部 (北海道)	るもい ましけ 留萌～増毛 (16.7km)	H28. 12. 5廃止	480 → 67 人/日 (▲86.0%)	廃止以前より並行路線バスが運行

注：特定地方交通線の廃止及び整備新幹線の並行在来線経営分離に係る廃止は除く

(6) JR三島会社及びJR貨物の経営自立に向けた取り組み

JR三島会社及びJR貨物に対しては、経営自立を支援するため、これまで、経営安定基金の運用益の下支え、経営安定基金の実質的な積み増し、設備投資に対する助成や無利子貸付など、累次にわたって国の支援が行われてきた。

このうち、JR九州は、これまでの様々な経営努力が実を結び、平成28年10月に上場によって完全民営化されたが、残るJR北海道、JR四国及びJR貨物については、まだ上場が可能となるような安定的な利益を計上できる段階には至っていない。まずは、完全民営化の前提となる安定的な経営基盤の確立が図られるよう、経営努力を重ねることが求められる。

また、JR貨物は、中期経営計画及び経営自立計画において、平成28年度に、鉄道事業を黒字化し、平成30年度に、多少の経済変動があっても持続的に利益を確保できる水準の利益を達成することを目標として経営に取り組んでいるところであり、今後の経営の推移や経営目標の達成状況を見ていくこととしている。

(図-5) J R三島会社及びJ R貨物に対する国の支援

経営安定基金について

- 昭和62年の国鉄分割・民営化に際し、J R北海道、J R四国、J R九州の経営の安定化を図るために経営安定基金を以下のとおり設定。J R北海道、J R四国、J R九州は、経営安定基金の運用益で営業損失を補うこととされた。
 - J R北海道 6,822億円
 - J R四国 2,082億円
 - J R九州 3,877億円 (平成27年度末に完全民営化に伴い取り崩し)

鉄道・運輸機構による支援 (平成9年度～平成28年度)

- 経営安定基金の借入れによる運用益の下支え措置
 - 金利 平成9年度～平成13年度貸付分:4.99% / 平成14年度～平成23年度貸付分:3.73%
 - 累計支払利息額(平成9年度～平成28年度までの実績)
 - J R北海道:2,788億円 / J R四国:1,146億円 / J R九州:1,506億円
- ※平成23年度を最後に新規の借入れが終了し、平成28年度末をもって償還が終了した。

鉄道・運輸機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用した支援 (平成23年度～)

- J R北海道及びJ R四国に対する実質的な経営安定基金の積み増しによる措置
 - J R北海道 2,200億円 (年利2.5%、年間55億円の利息収入)
 - J R四国 1,400億円 (年利2.5%、年間35億円の利息収入)
 - J R北海道、J R四国、J R九州及び貨物会社の老朽化した施設の更新等の設備投資への支援
 - J R北海道 【10年間】 600億円 (助成金1/2、無利子貸付1/2)
 - J R四国 【10年間】 400億円 (助成金1/2、無利子貸付1/2)
 - J R九州 【5年間】 500億円 (無利子貸付)
 - J R貨物 【7年間】 700億円 (無利子貸付)
- ※償還期間: 10年据置10年元金均等償還
190億円 (青函トンネル機関車等で、助成金1/2、無利子貸付1/2)

鉄道・運輸機構特例業務勘定を通じた追加支援 (平成28年度～)

- J R北海道及びJ R四国の安全投資と修繕に関する5年間の計画に基づき行う設備投資及び修繕に対する追加支援
 - J R北海道 【3年間】 1,200億円 設備投資600億円 (助成金1/2、無利子貸付1/2)、修繕費600億円 (無利子貸付)
 - J R四国 【4年間】 200億円 設備投資112億円 (助成金1/2、無利子貸付1/2)、修繕費88億円 (無利子貸付)
- ※償還期間: J R北海道 20年間据置20年元金均等償還
J R四国 20年間据置5年間元金均等償還

(7) J R北海道の安全問題及び事業範囲の見直し

J R北海道では、平成25年9月に、函館線大沼駅構内において貨物列車脱線事故が発生し、その後、現場における検査データの改ざんが判明した。このため、国土交通省は、J R北海道に対して計3回にわたる特別保安監査を実施し、平成26年1月に、事業改善命令・監督命令を発出し、改ざんの根絶、安全管理体制の再構築、安全確保を最優先とする事業運営の実現などを命じた。

これを受け、J R北海道においては、平成26年7月及び12月に、命令による措置を講ずるための計画を策定するとともに、平成27年3月に、安全投資と修繕に関する5年間の計画を策定し、国土交通省に報告した。この計画に基づき、必要な安全投資及び修繕を実施できるようにするため、国は、平成28年度から3年間で総額1200億円の追加支援を行うこととしている。

また、J R北海道は、地域における人口減少や、マイカー等の他の交通手段の発達に伴い、路線によっては輸送人員が大きく減少し、鉄道の特性を発揮しづらい路線が増加している厳しい状況に置かれている。このため、地域における交通手段の確保を前提に、それぞれの地域に適した持続可能な交通体系のあり方について、今後、地域の関係者と相談を行いたいとしており、平成28年11月に、地域との相談を行う具体的な線区を公表した。今後、地域における持続可能な交通体系を構築して

いくために、関係者がともに考えていく必要があり、国としても、北海道庁と連携しながら、これらの協議に参画し、地域における持続可能な交通体系の構築に向けた対応につき、検討していくこととしている。

おわりに

国鉄改革は、国鉄の分割民営化という抜本的な改革を行うことによって、効率的で地域の実情に即した経営ができる経営形態に改め、破綻に瀕していた国鉄の事業を再生して、鉄道がその特性を発揮できる分野において求められる役割を、将来にわたって果たしていくことを目指して行われたものである。

国としては、国鉄改革の趣旨を踏まえ、残るＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物の完全民営化に向けた取組を進めるとともに、ＪＲ各社による鉄道輸送サービスが引き続き、各地域において求められる役割を果たしていくことができるよう、必要な取組を進めてまいりたい。