

コロナ禍交通事業者の状況と課題 2020.9.11

池田昌博

学際研究会

JR各社

- ▼ JR各社は基礎体力のある本島会社、そうでない三島会社とも積極的な情報開示を行っている。
- ▼ 本島会社はキャップローベース（減価償却費控除前の現金収支）でも資金が流出しているが当面の運転資金の確保はできている。
- ▼ 特にJR東海は粗利が4割もあり、売上が6割まで回復すれば収支均衡できる。
- ▼ 一方、JR北海道、四国は「経営安定基金」での運用益で鉄道事業の赤字補填ができない状況。
- ▼ JR四国は減便、値上げを検討

▼ JR九州は上場済みだが、保有株式の4割を占める外人株主により役員人事等の要求が強く、コロナ禍と南九州エリアの水害問題が追い打ち状態。

▼ JR各社は定期客は概ね3分の2程度の水準に戻ったとしているが、一般客は前年の2～3割程度。

▼ 鉄道事業はインフラ産業であり、変動費の比率が極めて低く、需要減少に伴うコスト削減が容易ではない。（電力料金は変動費に分類されるが、これも基本料金負担がある。）

大手民鉄とJRグループ企業の月次鉄道収入の推移（前年同月比）

社名	2020年月次鉄道収入				4月減収率 ランキング
	1月	2月	3月	4月	
	前年同月比増減率 %				
JR西日本	2.7	▲9.4	▲46.3	▲78.3	1
JR東日本	2.0	▲6.3	▲40.5	▲76.0	2
近畿日本鉄道	1.5	▲4.9	▲35.6	▲61.1	3
京成電鉄	3.9	▲4.7	▲35.8	▲59.7	4
小田急電鉄	1.3	▲2.2	▲27.8	▲57.7	5
京浜急行電鉄	▲2.5	▲5.1	▲30.2	▲56.4	6
京王電鉄	0.3	▲1.6	▲25.3	▲55.4	7
西日本鉄道	2.6	▲1.5	▲23.9	▲55.0	8
京阪電気鉄道	0.8	▲3.4	▲25.1	▲54.1	9
南海電気鉄道	▲0.3	▲7.8	▲31.8	▲54.0	10
東急	2.6	0.2	▲23.5	▲53.7	11
名古屋鉄道	4.2	▲1.6	▲32.1	▲52.9	12
阪急電鉄	1.2	▲1.9	▲24.9	▲52.8	13
東武鉄道	1.1	▲1.1	▲26.4	▲51.2	14
西武鉄道	1.4	▲0.8	▲23.1	▲51.0	15
阪神電気鉄道	2.0	▲1.0	▲26.7	▲49.9	16
相模鉄道	3.2	0.1	▲21.4	▲45.2	17

〔注〕▲はマイナス 〔出所〕各社鉄道事業の運輸収入・月次データ等より作成

東洋経済オンライン 20. 8. 13

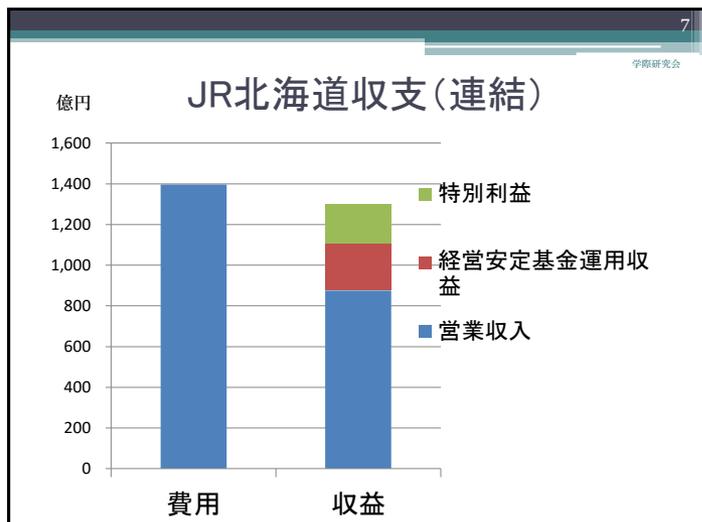
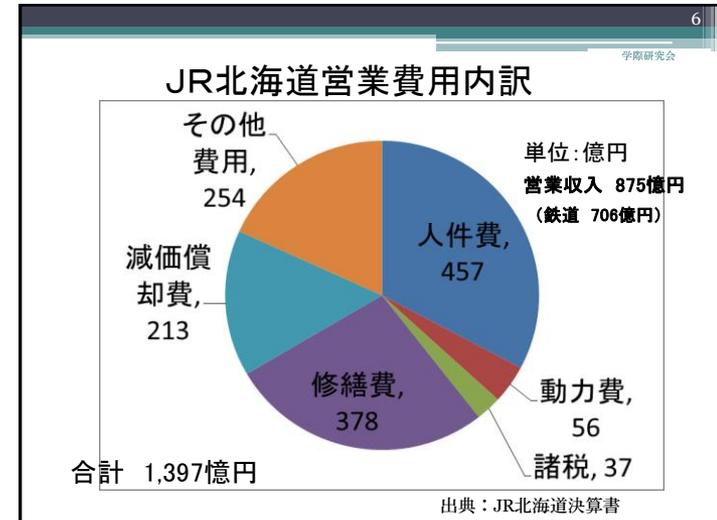
5

学際研究会

JR各社 2019年度 決算 (連結)

	売上	経常利益	経営安定基金収益
西日本	15,082	1,484	
東日本	30,020	4,433	
東海	18,446	5,743	
九州	4,326	506	
四国	489	▲ 7	68
北海道	1,672	▲ 135	234

単位：億円 出典：各社決算書



- 8
- 学際研究会
- ▼JR北海道の2019年度運輸収入は706億円に過ぎず、この本業の赤字部分を経営安定基金の資金運用と関連事業の収益で賄うこととなるが、不足分を国が補填。
 - ▼経営安定基金は約6千億円(目標利回り7.3%)
 - ▼JR貨物の線路使用料も割安(アボイダブルコスト)だが、輸送実態は貨物が主で旅客が従。
 - ▼2020運輸収入が半減すれば経営維持は行政の支援次第→上下分離方式?

9

学際研究会

地方交通全体

▼公営、第三セクター各社も相当厳しい経営環境にあるが、行政が対策を講じている自治体も存在する。

青森県、群馬県、岩手県など

▼この一方で、財源構造や危機意識の差により抜本的な支援策が講じられない自治体も多い。

石川県

▼特に民間バス事業者は経営実態の公表に消極的なケースも多く、粛々とダイヤ削減を行う場合も多い。（南海バスなど）

10

学際研究会

▼JCOMM（学識者グループ）ではアンケート方式で各事業者の経営実態の把握を行っているが、厳しい経営状況（資金枯渇）を確認している。

▼アンケート方式は、情報開示に積極的でない側面もあるが、景気動向調査に準じるものとして評価。

▼一方、銚子電鉄はGW中の運賃収入が5千円（日額）であったことをトップが公表し、9千万円の融資を確保している。（銚子電鉄の産業分類は「物販」）

11

学際研究会

▼大手民鉄は鉄道事業の比率が概ね3割程度であり、コロナ禍の影響はJRより少ないが、西武のように関連事業（ホテル）が極度の経営不振の場合もある。

▼公共交通は原則的に自助が求められてきたが、もはや限界。

▼人口縮減社会の到来が公共交通の危機を招くと言われてきたが、このコロナ禍がこの問題を一気に顕在化させた。

▼経営基盤が比較的安定してるJR本島会社、大手民鉄以外の経営維持は公が関与しない限り難しい。JAL、ANAも同様。

▼なんとかなるは間違い、交通崩壊が急襲！

12

学際研究会

問題意識と課題

1. 鉄道軸を地域の骨、駅を地域の拠点として評価すべきである。道路整備だけでなく整備新幹線も、地元関係者の懸命の努力もあるが、都市のスプロール化を進展させ地域の力を分散、衰退させている。

例示：小諸市、高岡市

2. 明治以降、本州以南では人口集積地を結ぶものとして、北海道では開発の基軸として鉄道網が整備されてきたが、現在は、東京を中心に交通網が整備され、東京と地方の時間的な距離は短縮してきたが、地方都市間の時間的距離、利便性は後退してきた。また、幹線、亜幹線であっても地域によっては未だに軌道近代化、複線電化すら行われないケースも多々ある。

13

学際研究会

例示：

単線区間の放置（瀬戸大橋線、中央東線）
未電化（山陰本線城崎～）「複線電化但馬の願い」
ネットワークの弱体化（日本海縦貫線：北陸～新潟～秋田）

- 東京一極集中をどう政策転換するかが課題、今後、人口が縮減する中で東京圏の4000万人は微減だが、地方9000万人は激減すると予想されている。
- 従来の保守政治は地方を重視した予算配分を行ってきた。都市の有権者もこの政策を容認してきた。しかし、地方から都市への移住者が次世代となった今、地方のことは忘れ去られるのではないか。

14

学際研究会

→ 国土機関軸の再整備の必要性は否定しないが、在来線の活性化、近代化も行うべきである。（路線の直線化、近代化によるスーパー特急方式の導入、三条軌の拡大など）

3. JR北海道やJR西日本では重大事故を発生させてきている。鉄道事業が既に本業としての地位を失いつつあるなか、安全投資を回避することも予想される。（京福電鉄の福井県内路線は、2度の重大事故で第三セクター「えちぜん鉄道」に

15

学際研究会

4. 小規模都市、人口密度の低い地域の交通に関する論議が少なく、鉄道で経営が成り立たないならバスでよい、それも駄目なら乗り合いタクシーでよい、それも駄目ならマイカーの乗り合いというように「坂道を転げ落ちるような論議」（上岡氏）しかない。鉄道の廃止が地域衰退の止めとなっているのではないか。

例示：能登半島北部、輪島市の衰退
天北線沿線、羽幌線沿線、松前町（北海道）

5. 欧州ではPSO（Public Service Obligation）という考えが共有され、規制緩和のもとでもサービスレベルの維持が定められており、その基準を満たさない事業者は参入できない。つまりユニバーサルサービスの維持が前提でありクリームスキミングが排除されている。

- 交通事業を公共（パブリック）サービスとして定義する。
- 移動権の趣旨を交通政策基本法に織り込む

16

学際研究会

6. 道路財源への偏重が続いており、新幹線を除く鉄道事業への公的資金の投入が極めて限定的であるにもかかわらず、新直轄道路（無料高速）など整備効果に疑問のある道路整備が推進されている。旧北海道開発庁関係予算(52百億円)においても鉄道支援はJR北海道が民間事業？であるため認められていない。ちなみに空港、港湾、道路整備には活用されている。

- かつて道路財源の一般財源化を求め「形式上」は実現したが国土交通省内の予算再配分に至っていない。
- 北海道関係の予算は運用変更で可能ではないか。

17

学園研究会

7. 路線廃止後、バス転換された地域ではJRとバス事業者との連携ができておらず、運賃の増大だけでなく、ダイヤ結節が利用者本位でなく、通勤、通学、通院に重大な支障が発生している。また、JR北海道でも存続維持が論議されている区間において**バス転換も困難な地域がある。**

→総合的な交通体系の論議が求められるが、自治体間でのスキル、情報量の格差があるばかりか、財源が確保されていない。**まずは自治体予算のせめて1%確保を最低目標とする必要があるのではないか。**

18

学園研究会

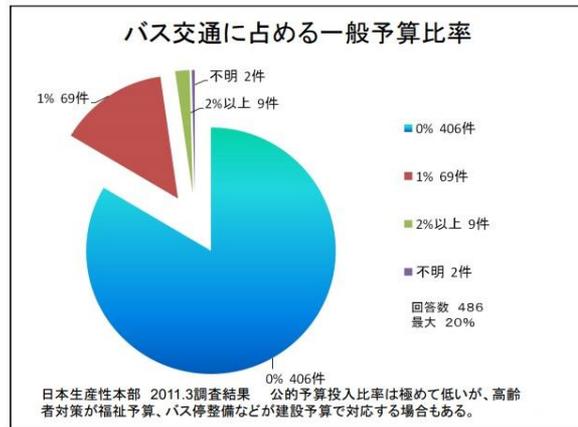
8. 公共交通事業の外部効果を評価し持続可能なサービスを提供する枠組み、会計制度の構築が必要である。公共交通の外部効果はある部門で取られた（出費）行動が、他部門に利益をもたらす（節約）という**「クロスセクターベネフィット」**で整理していく必要がある。

9. JR九州の株主総会で問題となったが、外人株主の株式保有率の拡大については、北海道の水源地問題と同様に制限方策の検討が必要である。（関西では泉北高速鉄道がローンスターに買収される直前であった。）

10. JR貨物の線路負担金の見直しが必要

19

学園研究会



20

学園研究会

JR貨物線路使用料について

- 旅客鉄道会社への使用料は「アボイダブルコスト」（可変費相当） JR貨物の経営体力、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトも視野に入れ劇安に設定
- 整備新幹線開業に伴う並行在来線区間の第三セクター鉄道会社への使用料は「フルコスト」方式に変更され、その差分について鉄道建設・運輸施設整備支援機構から補填を受けている。
- JR北海道は既に貨物が主、旅客が従

21

学際研究会

関西ローカルでの石破コメント（参考）

- 地方を再生するには、新幹線や高速道路ではなく、地方の魅力創造、交通網は2次交通がしっかりしないとだめ、新幹線や高速、情報通信のストロー効果を検証すべき
- リニア、四国新幹線、山陰新幹線が整備されても、もう誰もいない地域があることも考えるべき（山陰新幹線にも言及）
- 東京1極集中は大震災、津波だけでなく富士山噴火も視野に入れるべき

22

学際研究会

最後に

- 公共交通は事業本体の収支だけで評価してはならない。（我が国は世界の例外？）
- 新幹線整備はメリットもあったが、並行在来線問題だけでなく、首都圏へのストロー。
- リニア新幹線についても再考すべき。
- 地域公共交通の活性化が地方再生にとって不可欠。通院、通学、買い物（パブリックサービス）ができない地域からの人口流出は地域崩壊を招く。交通崩壊は地域崩壊と同義。

23

学際研究会

- スウェーデン国鉄はJR北海道と経営環境が似ているが、国策としてスウェーデンは経済政策には市場経済領域（ビジネス・エコノミー）と社会経済領域（ソシオ・エコノミー）があると考え、鉄道事業を後者に位置づけている。

→公共交通の社会的な役割をB/Cで示す。

→単なる「赤字補填」では問題解決とならない。

→その上で、公共交通も経営陣はモラルを維持しながらの効率的経営を前提に、納税者も**赤字であっても地域社会を維持するための費用と考える意識転換が必要。**

24

学際研究会

市民・事業者・行政のあるべき姿

