

# 国土交通省説明資料

---

令和6年5月16日

## ○分割及び経営形態についての考え方

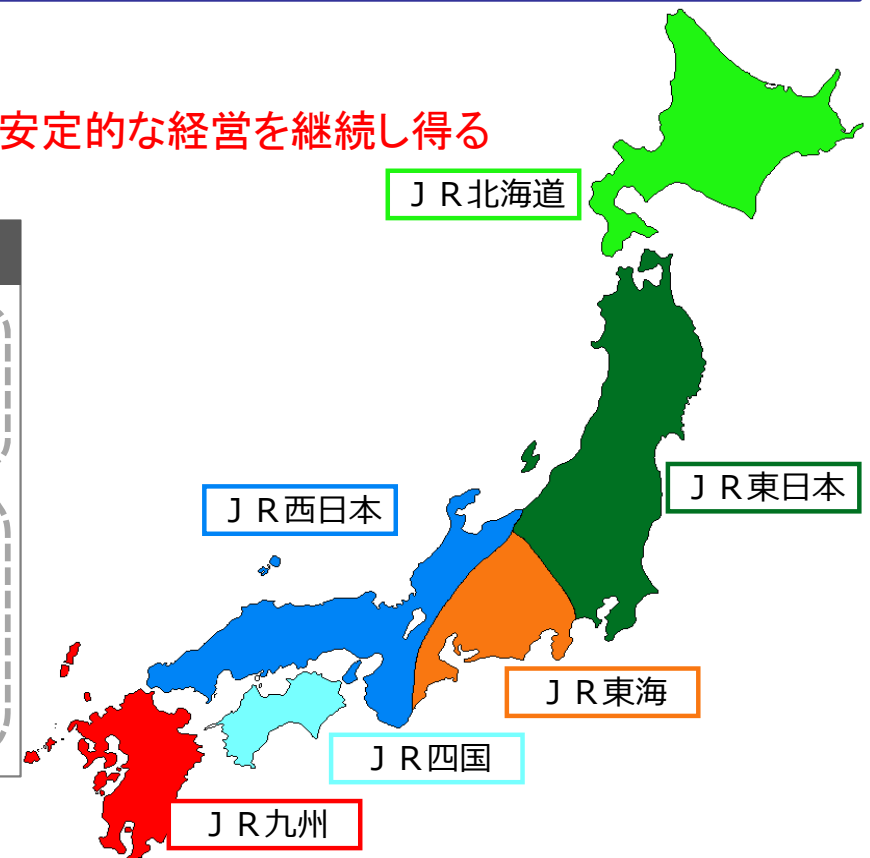
- 新しい経営形態は、特殊会社とするが、できるだけ民間企業と同様の経営の自由、自主性を有することとなるよう、国の監督規制は必要最小限にとどめ、経営者が経営について権限と責任を持ち当事者能力が発揮できる経営体制とする。  
経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社に移行する。
- 旅客部門を全国6社に分割し、貨物部門については旅客部門から経営を分離する。

(日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より)

## ○JR会社間の収益調整措置等

- いずれの会社も発足時において採算がとれ、将来にわたって安定的な経営を継続し得る基盤として、以下の収益調整措置等が講じられた。

本州3社	3島会社	貨物会社
<b>長期債務の一部を負担</b> JR東日本 4.2兆円 JR東海 0.5兆円 JR西日本 1.1兆円	<b>長期債務の負担</b> なし	<b>長期債務の一部を負担</b> JR貨物 0.1兆円
<b>新幹線施設リース料</b> JR東日本 2.6兆円 JR東海 5.1兆円 JR西日本 0.9兆円	<b>経営安定基金の設定</b> ※基金の運用益により、毎年生じる営業損失を補填 JR北海道 6,822億円 JR四国 2,082億円 JR九州 3,877億円	<b>アポイダブルコストルールの設定</b> ※線路の維持管理に関わる様々なコストのうち、貨物輸送により傷んだレール、枕木などの修繕費のみを負担



### 3. 現行制度での再建はもはや不可能である

#### (1) 現行制度を維持すべき特別の意義はあるのか

##### ①全国ネットワーク論

全国交通ネットワークについては、各種交通機関の発達した今日においては、原則として、利用者の自由な選択により自動車、鉄道、航空等が各々その特性に応じて役割を分担することにより形成、維持されており、鉄道のみによる全国交通ネットワークを考える必要性に乏しい。基本的に鉄道は、旅客、貨物ともにそれぞれその特性を発揮し得る分野を中心として効率的な運営を行うべきものである。

##### ③シビルミニマムとしての輸送の確保

シビルミニマムとしての輸送サービスについては、基本的には輸送需要に応じた最も効率の良い交通機関により確保されるべきものである。また、鉄道によらざるを得ない場合においても、多くの中小私鉄がその役割を担っている点から見て、国鉄という形で維持しなければならない必然性はない。

#### (2) 分割・民営化はローカル線の切り捨てにつながるのか

公社制度の下で全国画一的な運営を続ける限り、地域の実情に即した活力ある経営を期待することは不可能である。その意味で、現行経営体系の下で採算性の良くない路線を運営していく場合の方が、逆に一部地域から鉄道がほとんどなくなってしまう事態になりかねない。むしろ、今のうちに分割・民営化という抜本的な改革を行えば、地域と一体となった活力ある経営が行える結果、鉄道を地域住民の足として再生し、残していくことが可能となるとなるのである。

平成13年にJR本州三社、平成28年にJR九州が、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の対象から除外。

国鉄改革の趣旨を踏まえた事業経営の確保のため、

**国土交通大臣は、法附則第2条に基づき、JR本州三社・JR九州が踏まえるべき事業経営の指針を策定、公表**

(本州三社) 国土交通省告示第1622号 (平成13年11月)

(JR九州) 国土交通省告示第1272号 (平成27年12月)

## 【 指針 [ 配慮すべき事項 ] の主な内容 】

### 1. JR会社間における連携及び協力の確保に関する事項

- 他の会社の営業路線をまたがって乗車する旅客の運賃及び料金を定める場合の配慮 (通算制、遠距離逓減)
- 鉄道線路を貨物会社に使用させる場合、追加的に発生する経費相当額を基礎とする (アポイントメントルール)
- 他の会社との駅、鉄道線路その他の鉄道施設の使用その他の鉄道事業に関する協定は、他の会社の鉄道事業の健全かつ円滑な経営及び利用者の利便に配慮した内容とする

### 2. 路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

- 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて、現に営業する路線の適切な維持に努める
- 路線を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明
- 駅等の整備にあたっては、バリアフリー法の移動円滑化のため必要な措置を講ずるなど、利用者の利便の確保に配慮

### 3. 中小企業者への配慮に関する事項

- 地域において当該新会社が営む事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう特に配慮

- ・国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保する必要があるときは、会社に対し**指導及び助言** (法附則第3条)
- ・国土交通大臣は、正当な理由がなくて指針に反する事業経営等を行ったときは、会社に対し**勧告及び命令** (法附則第4条)
- ・命令に違反した場合は、違反行為をした会社の取締役又は執行役に対し**罰則 (過料)** (法附則第5条)

## 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号)」より抜粋

### 三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

#### 1 地域公共交通特定事業について

##### (5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

なお、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社(以下「JR上場四社」という。)の路線については、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律(平成十三年法律第六十一号)附則第二条に基づく新会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(平成十三年国土交通省告示第千六百二十二号)及び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律(平成二十七年法律第三十六号)附則第二条に基づく新会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(平成二十七年国土交通省告示第千二百七十二号)(以下「大臣指針」と総称する。)に留意する必要がある。また、四1(2)で述べるとおり、JR各社のローカル路線の区間のうち、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間については、当面、再構築協議会の対象としない一方、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間については、地域公共交通計画に位置付けられた場合には、鉄道事業再構築事業の対象となり得る。

### 四 再構築方針の作成に関する基本的な事項

#### 1 再構築協議会に関する事項

##### (1) 再構築協議会の組織に係る区間

なお、JR各社のローカル路線の区間のうち、特急列車等の優等列車が拠点都市間を相互に連絡する区間を含む区間で設定されており、相当程度の利用がある区間のほか、貨物鉄道が現に走行しており、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの一部として重要な役割を果たしている区間、災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い区間など、国とJR各社との間で、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間として確認した区間は、当面、再構築協議会における協議の対象としない。

##### (2) JR各社のローカル路線の区間の取扱い

再構築協議会の組織の判断に当たっては、JR上場四社については、大臣指針において、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努めるとともに、路線を廃止しようとするときには、地方公共団体等に対して事情の変化を十分に説明することとされていることに留意する必要がある、単に路線の収支が赤字であるということのみでは、再構築協議会を組織する理由とならない。ただし、人口減少や少子化、自家用自動車の普及やライフスタイルの変化等の外的要因により、大幅に輸送需要が減少している場合には、輸送需要に見合った、より利便性と持続可能性の高い地域旅客運送サービスの実現を図るために、交通モードの最適化に向けた協議を行うことは否定されず、再構築協議会における協議の対象となり得る。