

# 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

---

## J R 四国資料

2019年3月22日

第1章 四国の鉄道を取り巻く周辺環境の変化	
四国の人口分布	5
四国の旅客流動の交通機関別割合	6
高速道路の整備・延伸	7
第2章 JR四国の経営努力	
鉄道運輸収入維持・拡大の取り組み①	9
鉄道運輸収入維持・拡大の取り組み②	10
経費節減の取り組み	11
JR四国グループの非鉄道部門の取り組み	12
地域や企業・団体と連携した取り組み	13
第3章 JR四国の現状	
JR四国の運輸収入、鉄道輸送人キロ及び高速道路延伸の推移	15
JR四国の区間別平均通過人員（平成29年度）	16
JR四国の普通列車の区間別平均通過人員（平成29年度）	17
JR四国の線区別営業係数（平成25-29年度の平均）	18
JR四国の路線グループ別営業係数（平成25-29年度の平均）	19
第4章 JR四国の課題	
鉄道運輸収入の推移（高速道路の延長、人口の推移との相関）	21
JR四国路線の開通からの経過年数	22
大規模災害発生時の復旧対応	23
本四備讃線の固定資産	24
本四備讃線のコスト負担	25
JR四国の社員数・平均年齢の推移等	26
第5章 JR四国に講じられている支援制度等	
JR四国に講じられている支援制度と公的負担	28
JR四国に講じられている国の支援措置①	29
JR四国に講じられている国の支援措置②	30
JR四国に講じられている国の支援措置③	31
第6章 四国の公共交通ネットワークのあり方に関する検討	
鉄道とバスの特性	33
駅を中心とした公共交通機関の連携・まちづくり	34
施策例 牟岐線の利便性向上施策（平成31年春ダイヤ改正より実施）	35
まちづくりを通じた最適な交通サービス（コンパクト・プラス・ネットワークを目指して）	36

## 第1章 四国の鉄道を取り巻く周辺環境の変化

- 四国においては、人口減少と、都市部への人口集中が進むとともに、車社会の進展と高速道路の整備・延伸により、鉄道を取り巻く周辺環境は厳しくなっている。

## 第2章 JR四国の経営努力

- JR四国は、様々な施策により「鉄道運輸収入維持・拡大」「経費節減」「非鉄道部門の取り組み」「地域や企業・団体と連携した取り組み」を進めている。

## 第3章 JR四国の現状

- 鉄道運輸収入維持・拡大に努めてきたものの、JR四国の鉄道運輸収入は、ピーク時と比較すると、約2/3の水準まで減少（1991(H3)年度370億円→2017(H29)年度239億円）。利用者数も減少している（区間別平均通過人員 JR四国平均 1989(H1)年度6,513人→2017(H29)年度4,730人）。
- JR四国の営業係数（100円の収入を得るために要する費用）は、全線合計・2013-2017(H25-29)年度平均で「144」である。

## 第4章 JR四国の課題

- 収入面では、今後の人口減少を踏まえると、更なる減少が見込まれる。
- 費用面では、老朽設備・車両の更新、大規模修繕が増え続ける。また、大規模災害発生の際には多額の費用を要するとともに、近年の激しい気象条件に備えた防災対策が必要である。更に、本四備讃線については、膨大な設備の維持更新を考慮した場合、そのコスト負担が大きい。そしてこれらに必要な多額の資金調達が課題である。
- 要員面では、国鉄採用社員の大量退職時代を迎え、運転士をはじめとする人材確保が課題である。

## 第5章 JR四国に講じられている支援制度等

- JR四国発足時、経営安定基金（2,082億円）が措置された他、低金利が継続する中、これまで、運用益確保のための高い貸付利回り措置が講じられてきた。
- 税制についても、固定資産税等の軽減措置（2021(H33)年度まで）等が講じられている。
- 2011(H23)年度からは、経営安定化のための支援措置として、経営安定基金の積み増し（無利子貸付方式）（2031(H43)年度まで）と、設備投資への支援（2020(H32)年度まで）が講じられており、加えて、2016(H28)年度からは、安全対策に対する追加的支援措置として、設備投資・修繕への支援措置が講じられている（2020(H32)年度まで）。

## 第6章 四国の公共交通ネットワークのあり方に関する検討

- JR四国の更なる経営努力は当然だが、それだけでは近い将来、鉄道ネットワークを維持していくことが困難になると想定される。こうした中、四国の活力の維持・向上の観点から、各交通モードの特性や地域の特性・実情を踏まえた、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、地域の関係者（地元自治体、事業者、地域住民）が連携・協力して検討を進めていくことが求められる。

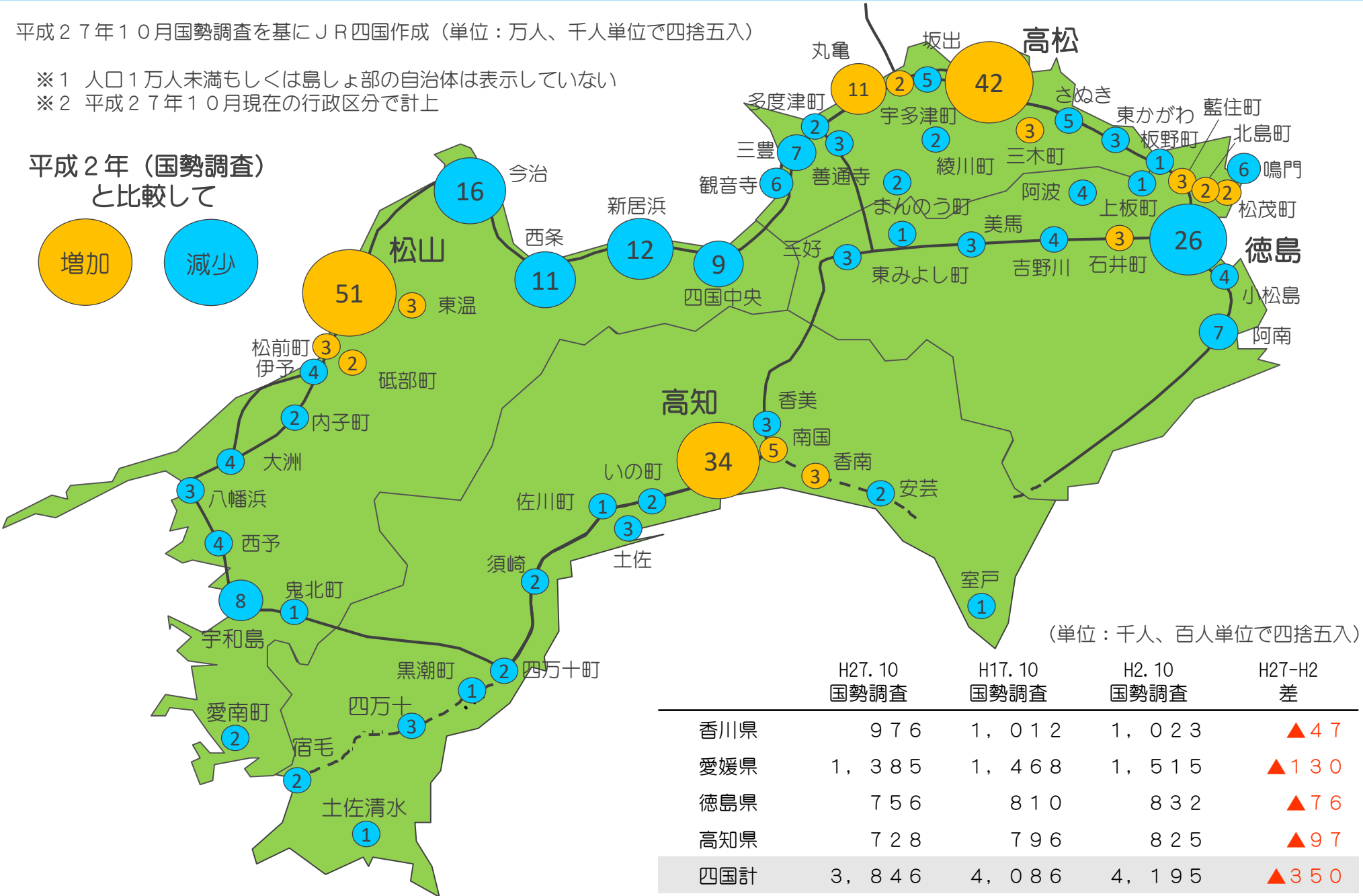
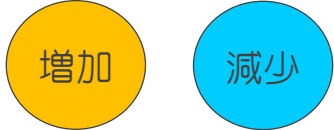
# 第1章 四国の鉄道を取り巻く周辺環境の変化

# 四国の人口分布

平成27年10月国勢調査を基にJR四国作成（単位：万人、千人単位で四捨五入）

※1 人口1万人未満もしくは島しょ部の自治体は表示していない  
 ※2 平成27年10月現在の行政区分で計上

平成2年（国勢調査）  
と比べて

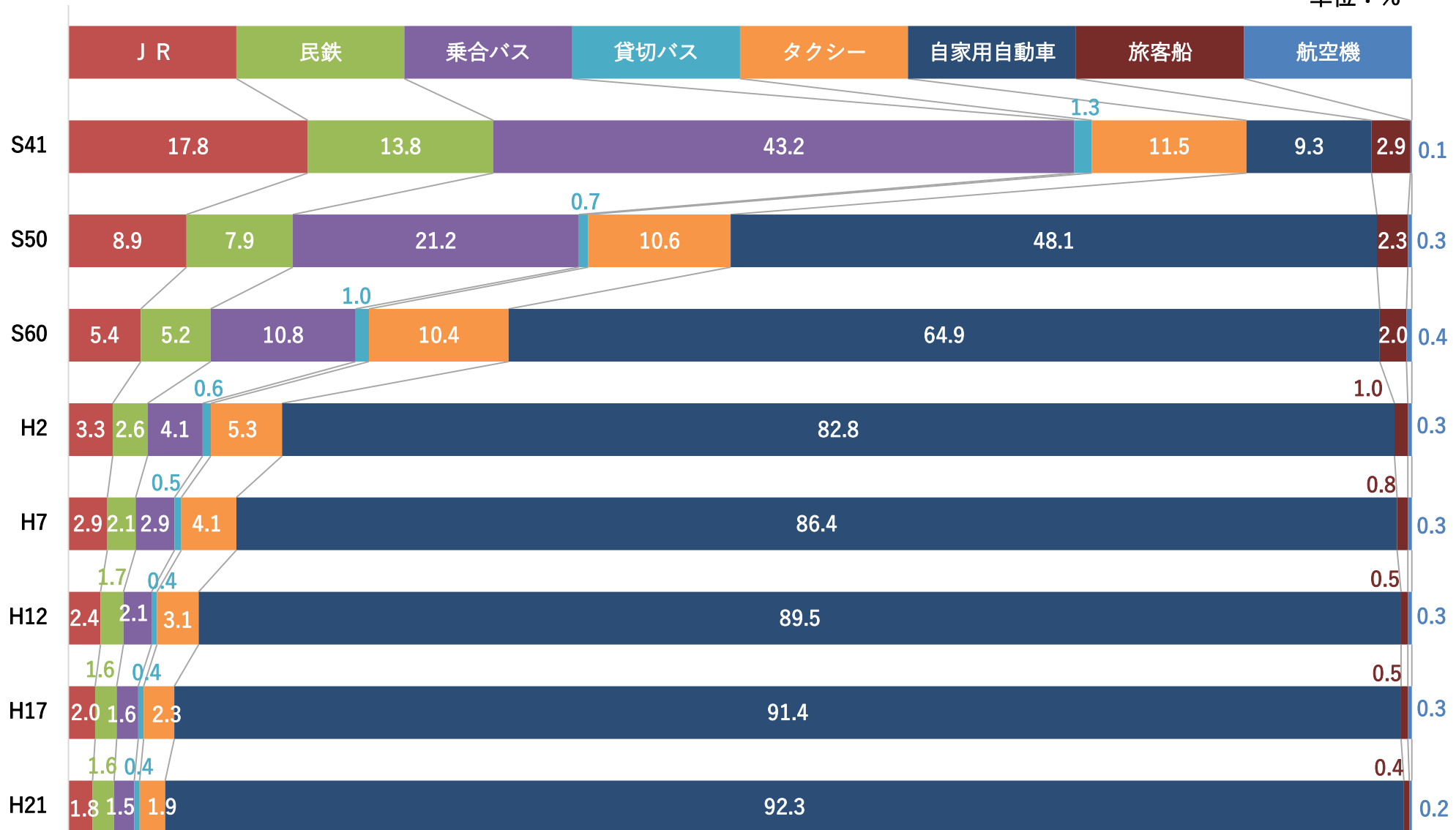


(単位：千人、百人単位で四捨五入)

	H27.10 国勢調査	H17.10 国勢調査	H2.10 国勢調査	H27-H2 差
香川県	976	1,012	1,023	▲47
愛媛県	1,385	1,468	1,515	▲130
徳島県	756	810	832	▲76
高知県	728	796	825	▲97
四国計	3,846	4,086	4,195	▲350

# 四国の旅客流動の交通機関別割合

単位：％



※平成22年度以降は、調査方法の変更に伴い、自家用自動車のデータが無くなったため、継続したデータが存在しない。

出典：平成29年版四国運輸局業務要覧  
数値は、旅客地域流動調査による輸送人員の割合



■ 四国における高速道路の整備状況 (JR四国調べ)  
 昭和62年4月 11km ⇒ 平成30年3月 529km (約48倍)

■ 四国四県の自動車の保有状況  
 昭和62年3月末 191万台 ⇒ 平成29年3月末 298万台 (約1.56倍)

出典：都道府県別・車種別保有台数表 (一般財団法人自動車検査登録情報協会)

## 第2章 JR四国の経営努力



# 鉄道運輸収入維持・拡大の取り組み①

鉄道の高速化や、交流人口の拡大、都市圏における利便性向上等、様々な鉄道運輸収入維持・拡大策に取り組んでいる。

## 競合輸送機関への対応

### ◆高速化（線形改良、電化、振子車両導入）

#### ◆列車最高速度の推移

・予讃線（高松～松山）

平成 2 年 110km/h → 120km/h

平成 5 年 120km/h → 130km/h

・土讃線（多度津～高知）

平成 2 年 85km/h → 120km/h

・予讃線（松山～宇和島）土讃線（高知～窪川）

平成 2 年 65～85km/h → 110～120km/h

・高徳線

平成10年 110km/h → 130km/h



#### ◆所要時間の短縮（S62→H30）※平均値

区間	所要時間	短縮分	備考
徳島～高松 (74.5km)	1:33	▲25分	□ S62 □ H30
松山～高松 (194.4km)	2:30	▲21分	
高知～高松 (159.3km)	2:15	▲35分	

### ◆割引きっぷの発売

・トク割 2 枚・4 枚回数券

（高松⇄松山、高松・徳島⇄高知～朝倉） 等

(例)	特急通常価格	特別企画乗車券	割引率	(高速バス)
松山～高松	自由席 5,670円	トク割4枚回数券(自由席用) 3,300円	41.8%	4枚回数券 3,300円
高知～高松	自由席 4,910円	トク割4枚回数券(自由席用) 3,000円	38.9%	4枚回数券 3,000円
徳島～高知	自由席 5,340円	トク割4枚回数券(自由席用) 3,090円	42.1%	4枚回数券 3,090円

(注) 回数券の価格は片道1名当たりの単価

## 四国への誘客と交流人口の拡大

### ◆観光誘発型商品の発売

・乗り放題きっぷ、二次交通・観光施設をセットした商品の発売  
(例) バースデイきっぷ、ことடன்・JRくるり～んきっぷ、  
駅長推薦あじな散歩道、松山日帰り路面電車割引きっぷ 等

### ◆訪日外国人向け商品の発売

・四国内交通事業者の連携による訪日外国人向け商品  
「ALL SHIKOKU Rail Pass」 H24：1,297枚→H29：21,587枚

### ◆利用しやすい環境づくり



駅案内の多言語化



駅・列車におけるWiFiの整備



駅・列車の  
トイレ洋式化

## 都市圏における利便性向上

### ◆都市圏輸送改善

・平成 5 年 予讃線（坂出～丸亀）複線化  
・平成 14 年 高松地区輸送改善（快速サンポート設定）  
・平成 21 年 瀬戸大橋線輸送改善

### ◆列車本数の増加

高松、松山、徳島、高知発着の快速+普通列車本数（S62.3→H30.3）  
高松都市圏 142本→244本(+102本) 徳島都市圏 171本→183本(+12本)  
松山都市圏 93本→118本(+25本) 高知都市圏 94本→132本(+38本)

### ◆特急通勤・通学

・特急用定期券「快て～き」の設定（平成 5 年）  
・短距離特急料金（25kmまで）の設定（平成 6 年）

# 鉄道運輸収入維持・拡大の取り組み②

四国外からも「わざわざ」乗りに来ていただける鉄道を目指して各地で観光列車を展開し、地域への誘客に努めている。



伊予灘ものがたり



予讃線アンパンマン列車  
(しおかぜ)



瀬戸大橋アンパンマントロッコ



予讃線アンパンマン列車  
(宇和海) 八幡浜



ゆうゆうアンパンマンカー



鉄道ホビートレイン



四国まんなか千年ものがたり



海洋堂ホビートレイン



しまんトロッコ



志国土佐 時代の夜明けのものがたり  
(2020年春~)



志国高知 幕末維新号

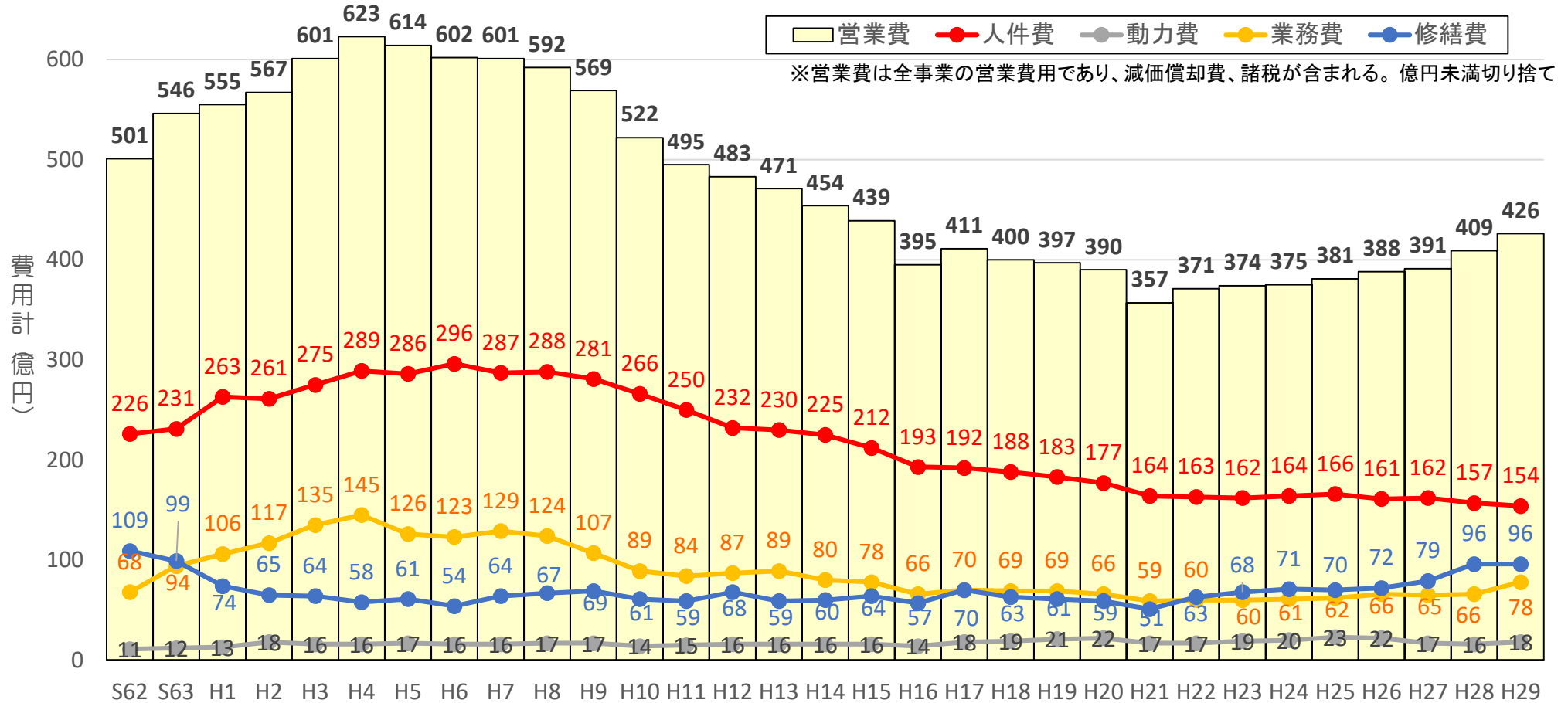


土讃線アンパンマン列車

# 経費節減の取り組み

## 主な営業費用の推移

人件費、業務費を中心に、経費節減に取り組んでいる。



## 経費節減の主な取り組み

- ・組織の統廃合
- ・賃金制度等(各種手当、旅費等)の見直し
- ・早期退職優遇制度の実施
- ・業務の省力化(機械化・システム化)、外注化
- ・契約社員・定年再雇用社員の活用
- ・ワンマン運転、駅の無人化の拡大
- ・列車の短編成化
- ・軌道強化(マクラギのコンクリート化等)
- ・不要設備の撤去
- ・車両の検査周期、洗浄周期の見直し
- ・需要に応じた輸送体系の見直し

既存事業の収益性向上に加え、事業領域の拡大に取り組み、安定的に利益を計上できるよう取り組みを進めている。

## [主な既存事業]

### ホテル事業

- ・ J R ホテルクレメント徳島 (1993.7開業)
- ・ J R ホテルクレメント宇和島 (1998.6開業)
- ・ J R ホテルクレメント高松 (2001.5開業)
- ・ 四万十の宿 (2002.7開業)



J R ホテルクレメント徳島

### 不動産事業等

- ・ 大規模住宅街「オレンジタウン」分譲 (1998.10分譲開始)
- ・ 賃貸マンションの運営、分譲マンション及び中古住宅の買取・再販並びに管理業務、駅周辺の再開発・店舗誘致、マンション管理など
- ・ J R 徳島駅と一体となったショッピングセンター「徳島駅クレメントプラザ」及び「徳島駅クレメント駐車場」運営 (1993.4開業)

### 飲食・物販事業

- ・ 四国キヨスク (1987.6設立)  
J R 四国の駅において物販店等を営業
- ・ めりけんや (1990.11設立)  
本場さぬきうどんを全国に産地直送。また、香川県をはじめ岡山駅、首都圏や関西圏の駅を中心にうどん店を展開
- ・ ウィリーウィンキー (1993.2設立)  
J R 四国の駅等においてパン屋を展開
- ・ ステーションクリエイト東四国、愛媛、高知 (1997.8設立)  
J R 四国の駅等において各種飲食店を展開するほか、テナントや駐車場の管理など、様々な事業を展開
- ・ J R 四国本体 (通信販売事業) (1990.9開始)  
地域オリジナルの産品など四国ならではの魅力を全国に発信するツールとして、カタログショッピングを展開



めりけんや

### その他事業

- ・ ジェイアール四国コミュニケーションウェア (1990.2設立)  
教育におけるICT活用で利用できるソフトウェアを開発・販売

## [主な新規事業 (近年の取り組み)]

### ○分譲マンション事業への参入

- ◇ 第1号物件として、昭和町駅近くの住宅街に「J.CREST 高松昭和町」を建設。2016年完成。
- ◇ 高松市内で整備を計画中。2022年度完成予定。



「J.CREST 高松昭和町」

### ○宿泊特化型ホテル事業への参入

- ◇ 旺盛な宿泊需要に対応するため、高松駅前に、コンパクトな宿泊に特化したホテル「J R クレメントイン高松」を、2018.10開業。
- ◇ 松山市道後地区のホテル「道後やや」を取得。2019.2運営開始。
- ◇ 高知駅前に「J R クレメントイン高知 (仮称)」を建設予定。2020年秋開業予定。



「J R ホテルクレメント高松」と「J R クレメントイン高松」



「道後やや」

### ○簡易宿所事業への参入

- ◇ 京都市で「4 S STAY 京都九条」を、2018.4開業。
- ◇ 四国における第1号店として、徳島県三好市池田町で「4 S STAY 阿波池田駅前」を、2018.11開業。



「4 S STAY 阿波池田駅前」

# 地域や企業・団体と連携した取り組み

地域や企業、団体と連携して、四国の魅力の向上・発信に努め、鉄道利用の促進と地域の活性化に取り組んでいる。

## 企業・団体との協定

- ◆ **J B本四高速** 2017年3月  
地域の元気をアップし、地域とともに元気になることを目的に連携協力
  - ・パンフレットの共同作成・配布
  - ・瀬戸大橋塔頂ツアー実施

- ◆ **四国4国立大学** 2017年9月  
地域振興・観光振興・人材育成を中心に、四国の地域活性化に向けて協働



- ・学生が企画した「地域観光チャレンジツアー」の発売

- ◆ **日本郵便四国支社** 2017年10月
- ◆ **四国電力** 2018年3月  
3社の経営資源を活かし、四国のにぎわい創出によるサービスの維持・業績の向上を目指す



J R四国・日本郵便四国支社・四国電力による被災地支援  
平成30年7月豪雨で被災した地域の特産品等を仕入・販売することにより、被災地の生産者や事業者の復興を応援。売上の一部を被災地復興に活用していただく。

- ◆ **J Aバンクえひめ** 2018年4月  
観光誘客・交流人口の拡大や農産物・農産加工品等の情報発信・販路拡大に向けた連携

## 地域との連携「四国家のお宝」

四国に存在する地域資源・文化資源を掘り起こし、地域と協働して付加価値付けされた観光素材・文化素材に磨き上げ、観光による地域活性化を目指す取り組み。



他では見られない固有の価値がある・・・本物性  
知識が無くても惹きつけられる・・・物語性  
価値の提供が地域の枠組みの中で可能・・・持続性



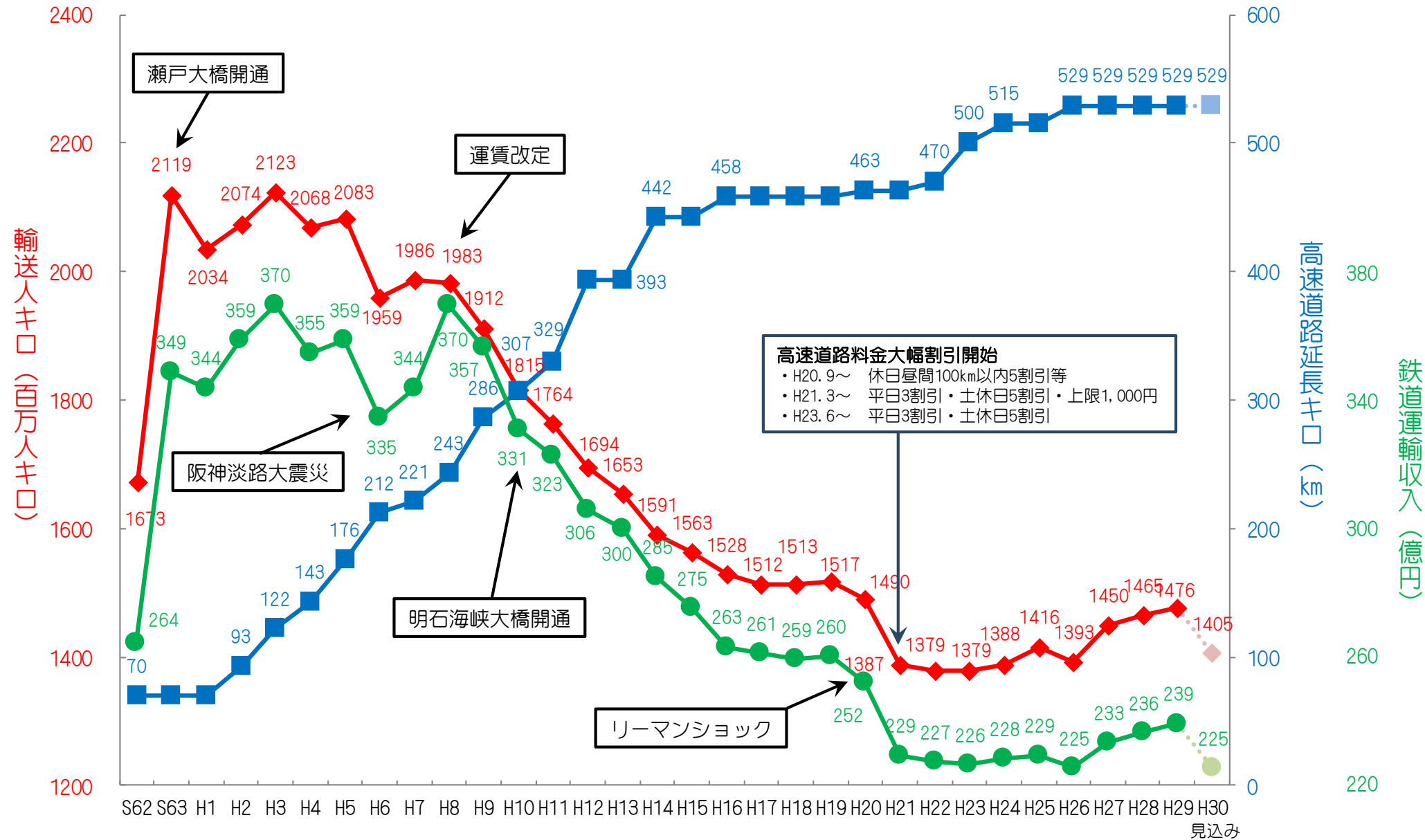
第17弾 宇和島城と伊達文化

## 地域との観光プロモーション協定

- ◆ **香川県** 2017年5月～2019年3月  
「うどん県。それだけじゃない香川県」プロジェクト、「瀬戸大橋開通30周年記念事業」の実施を通じて香川県観光の発展を図り、交流人口の一層の拡大を目指す。
- ◆ **高知県** 2019年2月～2020年12月  
「リョーマの休日～自然&体験キャンペーン～」を契機に、高知県観光の飛躍と、交流人口の一層の拡大を目指す。
- ◆ **松山市** 2015年5月～2019年3月  
・瀬戸内・松山周遊ルートの定着へ向けた商品の充実とプロモーションの実施

※過去には、徳島県、愛媛県とも協定を締結していた。

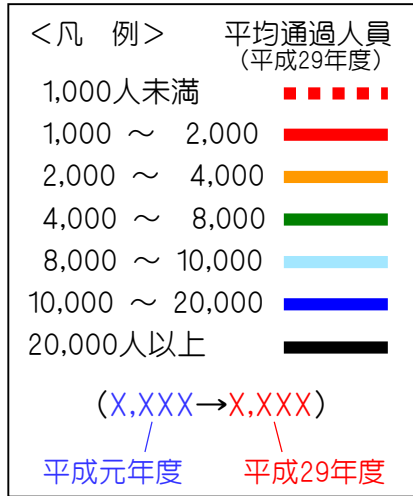
## 第3章 JR四国の現状



※高速道路延伸キロは年度末の数値、J R 四国調べ

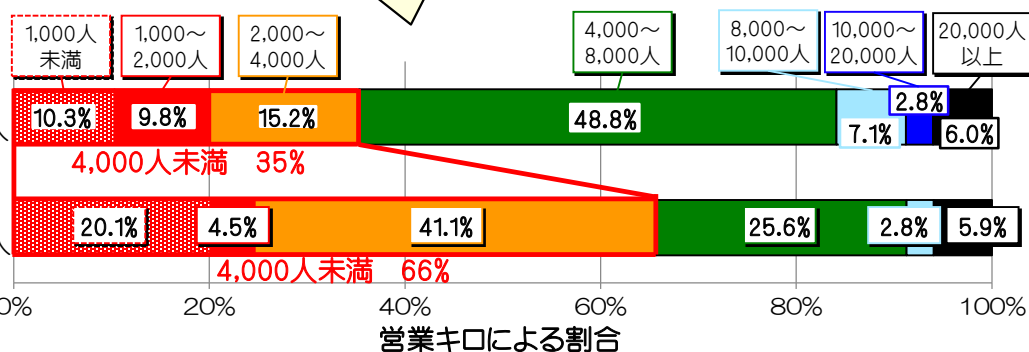
[平均通過人員]

営業キロ 1 km当たりの 1 日平均旅客輸送人員



平成元年度  
JR四国平均6,513人

平成29年度  
JR四国平均4,730人





# JR 四国の普通列車の区間別平均通過人員（平成29年度）

< 凡 例 > 平均通過人員

1,000人未満	.....
1,000 ~ 2,000	————
2,000 ~ 4,000	————
4,000 ~ 8,000	————
8,000 ~ 10,000	————
10,000 ~ 20,000	————
20,000人以上	————



# JR 四国の線区別営業係数（平成25-29年度の平均）

<凡 例> 営業係数

- 500以上 ■■■■
- 200 ~ 500 ■■■
- 150 ~ 200 ■■■
- 100 ~ 150 ■■■
- 100未満 ■■■

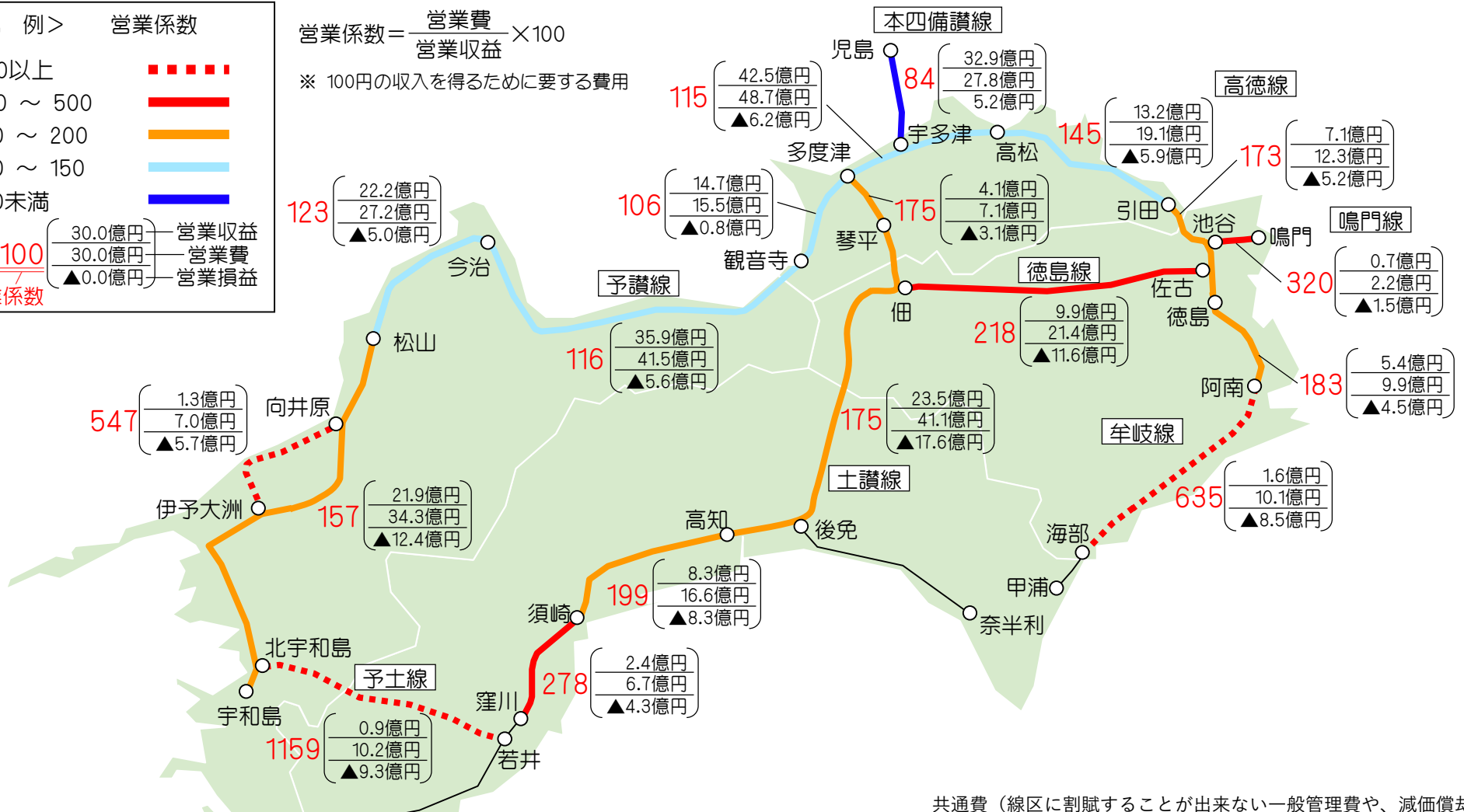
100

30.0億円	営業収益
30.0億円	営業費
▲0.0億円	営業損益

営業係数

営業係数 =  $\frac{\text{営業費}}{\text{営業収益}} \times 100$

※ 100円の収入を得るために要する費用



	営業収益 (百万円)	営業費 (百万円)	営業損益 (百万円)	営業係数
JR四国・全線合計 (平成25-29年度平均)	24,838	35,777	▲10,940	144
【参考】バスの場合 (平成27年度) 四国内乗合バス12事業者合計 (※1)	12,676	14,646	▲1,970	116

共通費（線区に割賦することが出来ない一般管理費や、減価償却費、諸税など）は、以下の6つの考え方により線区に割賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している。  
 なお、鉄道線路使用料収入等は含まない。

- ・線区の営業キロで按分
- ・線区の輸送人キロで按分
- ・線区の旅客運輸収入で按分
- ・線区の収入で按分
- ・線区の共通費を除く費用で按分
- ・費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分
- （例：車両管理費 ならば、車両保存費の割合で按分など）

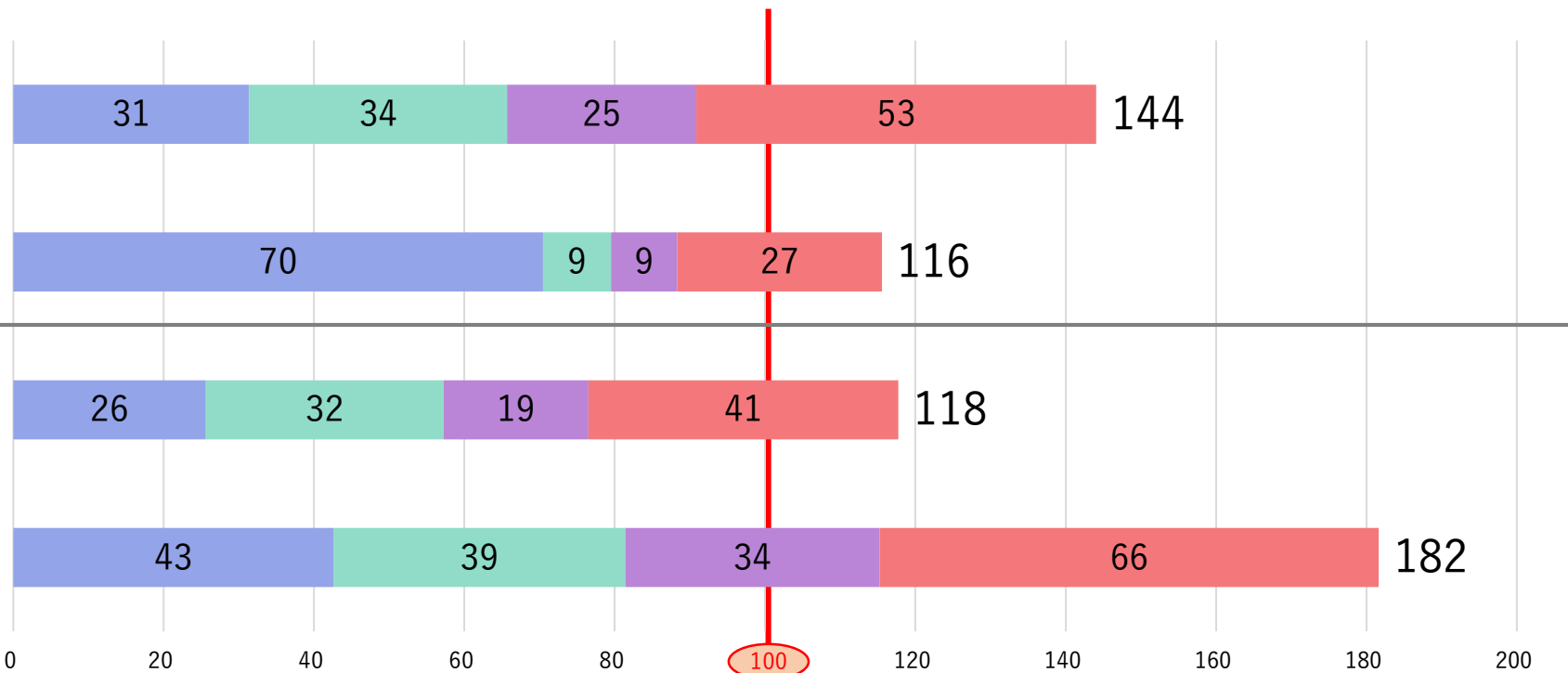
(※1) 国土交通省自動車局編「自動車運送事業経営指標2017年版」をもとに、作成した。

## 収入 = 100とした場合の費用割合

※平均通過人員は5年平均で算出

### 鉄道計

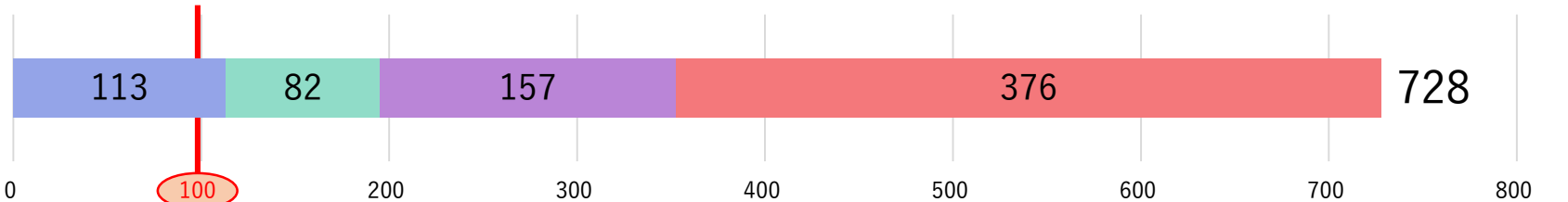
平均通過人員：4,610人/日



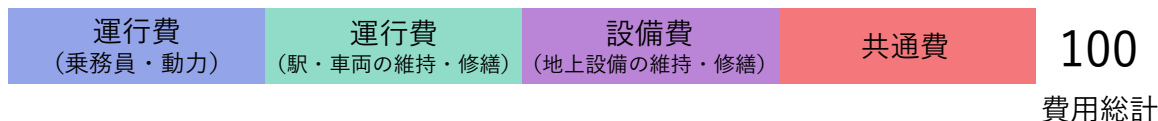
### 平均通過人員

1,000人/日未満の線区

予讃線 (向井原～伊予長浜～伊予大洲)、牟岐線 (阿南～海部)、予土線



< 凡 例 > 数字は収入を100とした場合の費用を表す

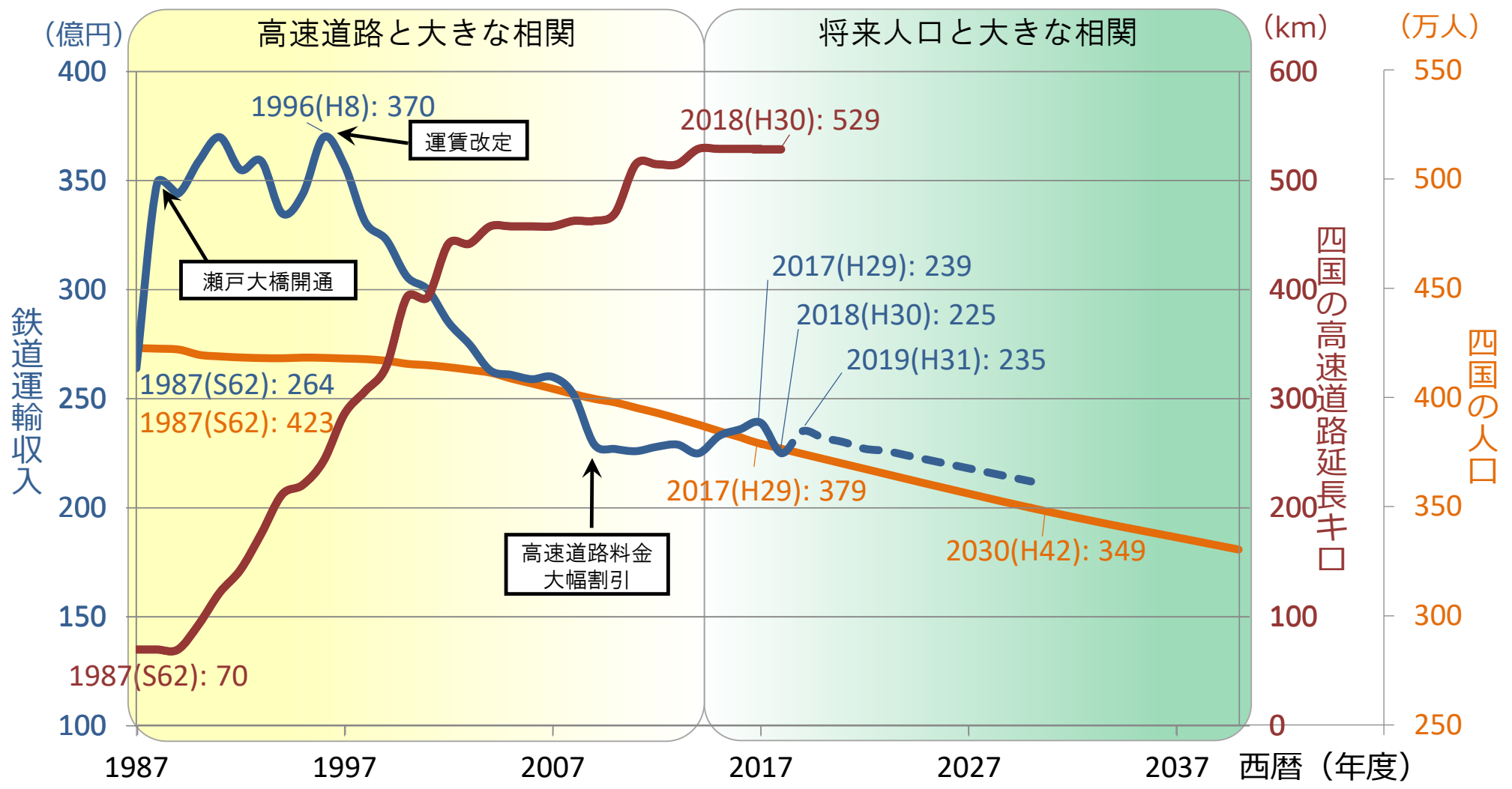


四国の乗合バスの費用内訳については、国土交通省自動車局編「自動車運送事業経営指標2017年版」に基づき、以下の区分けで作成。

- [1]運行費 (乗務員・動力) に含む費用  
人件費、燃料費、保険料、事故賠償費
- [2]運行費 (駅・車両の維持・修繕) に含む費用  
修繕費 (車両)、自動車リース料
- [3]設備費 (地上設備の維持・修繕) に含む費用  
修繕費 (その他)、施設使用料、道路使用料
- [4]共通費に含む費用  
固定資産償却費、施設賦課税、その他運送費、一般管理費

## 第4章 JR四国の課題

鉄道運輸収入は、今後、人口減少と大きな相関をもって減少することが見込まれる。



※四国の高速度道路延長キロは年度末の数値、JR四国調べ  
 ※四国の人口は、2017(H29)までは国勢調査人口および各県の推計値。2018(H30)以降は、各県人口ビジョンのうち最大となるケース

路線全体の約75%が経年80年を超えるなど老朽化が進行しており、設備の更新や大規模修繕が増加する。



<凡例> 開通からの経過年数

100年以上	<span style="color: red;">■</span>	225.6km(26.4%)
80 ~ 99年	<span style="color: orange;">■</span>	416.1km(48.7%)
60 ~ 79年	<span style="color: green;">■</span>	111.7km(13.1%)
40 ~ 59年	<span style="color: cyan;">■</span>	54.3km(6.3%)
40年未満	<span style="color: blue;">■</span>	47.5km(5.6%)

# 大規模災害発生時の復旧対応

激しい気象条件に対し、一層の防災対策が必要となる。また、大規模災害が発生した場合は、復旧に多額の費用を要するとともに、運休に伴い収入も減少する。

## 平成10年土讃線災害

- 復旧費総額……………約12億円  
(国、高知県から2億9千万円ずつ補助)
- 運休に伴う減収額……9億6千万円

台風7号と秋雨前線の影響で、繁藤では連続雨量約1,000mmの集中豪雨となり、大規模な築堤崩壊等が発生した。



- 運転休止期間  
繁藤・土佐山田間  
9月24日～12月24日  
(約3ヶ月間)

## 平成29年予讃線災害

- 復旧費総額…28億9千万円  
(平成29年度事業：国、香川県より2千万円ずつ補助)  
(平成30年度以降：国、香川県と調整中)



台風18号が四国を直撃し、予讃線海岸寺・詫間間で護岸が損壊した。

- 運転休止期間  
多度津・詫間間  
9月17日～9月20日

## 平成16年災害

- 復旧費総額……………26億7千万円  
(国、愛媛県から3億8千万円ずつ補助)
- 台風に伴う減収額……5億円

次々と四国に襲来した台風により、予讃線を中心に土砂崩壊等が繰り返し発生した。

- 四国に影響があった台風と期間
- 台風10・11号 (7月31日～8月2日)
- 台風15号 (8月18日～8月23日)
- 台風16号 (8月30日～8月31日)
- 台風18号 (9月7日～9月8日)
- 台風21号 (9月29日～10月7日)
- 台風23号 (10月20日)



## 平成30年7月豪雨災害

- 復旧費総額…約20億円  
(予讃線については、平成30～31年度災害補助事業として、国、香川県、愛媛県と調整中)
- 運休に伴う減収額……約10億円

予讃線での橋脚傾斜や盛土流出をはじめ、四国各線で土砂崩壊等が発生した。

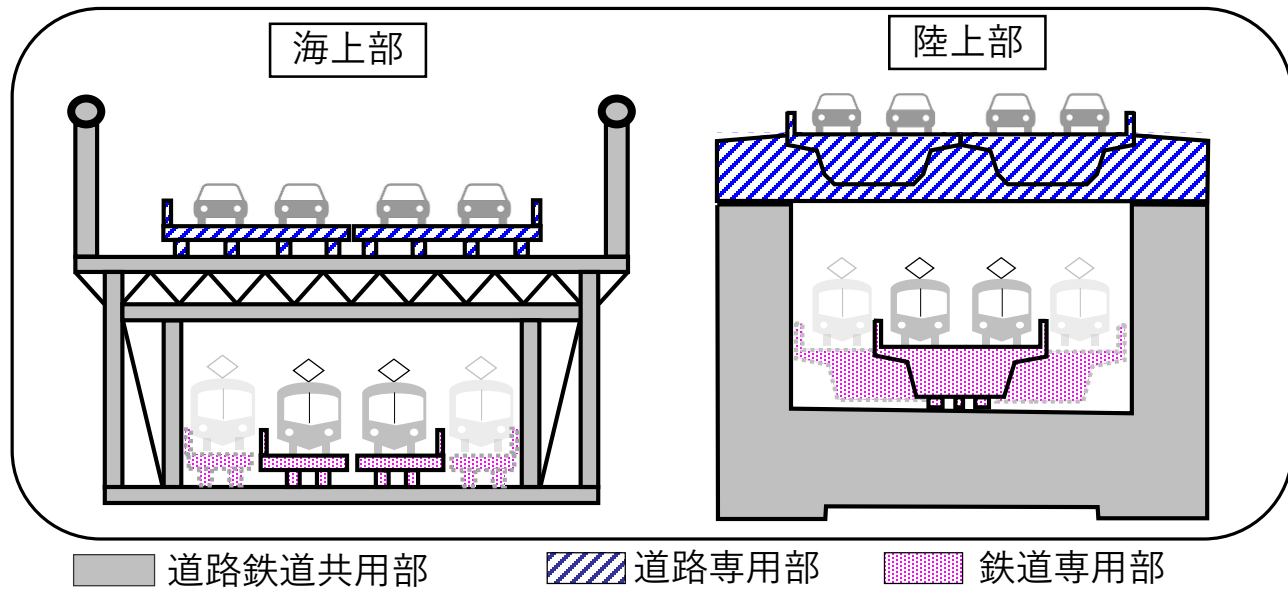


- 運転休止期間 (1ヶ月以上)
- 予讃線
- 本山・観音寺間 7月7日～8月8日
- 卯之町・宇和島間 7月7日～9月12日
- 伊予市・伊予大洲間 (海回り) 7月7日～8月9日
- 予土線
- 宇和島・窪川間 7月7日～8月9日

# 本四備讃線の固定資産

本四備讃線の固定資産は、(独)高速道路機構が所有しているため、JR四国の固定資産には含まれていない。

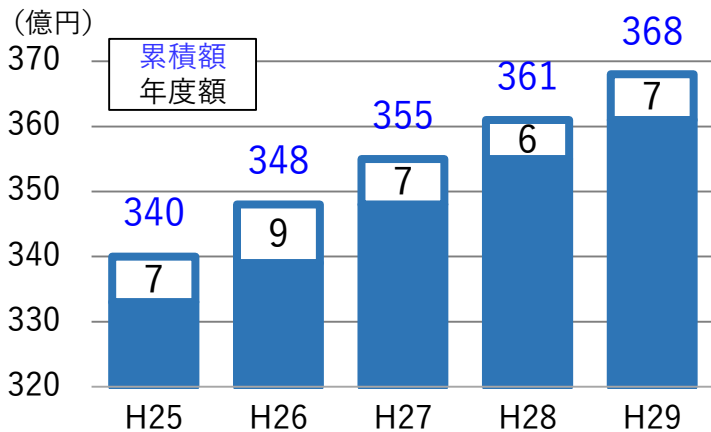
JR四国は、法令等にもとづいて、(独)高速道路機構と利用協定を結んでおり昭和63年度以降、毎年利用料を支払っている。



道路鉄道共用部      道路専用部      鉄道専用部

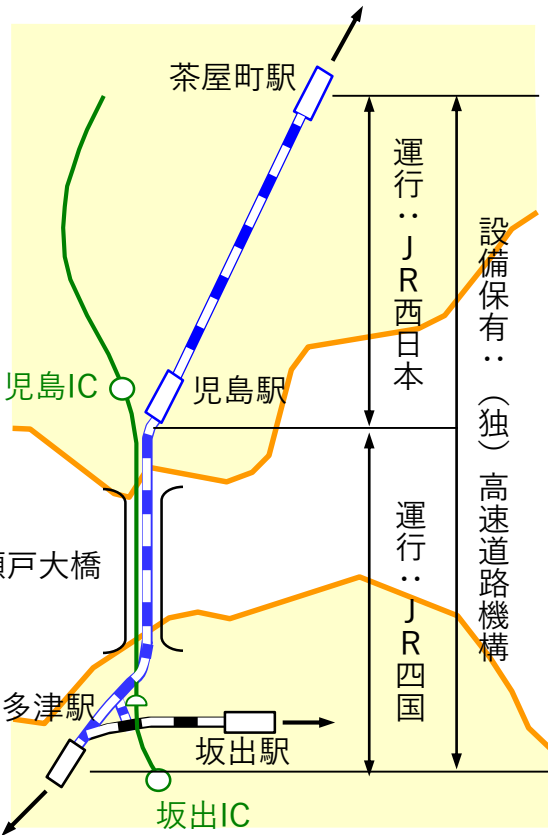


(独)高速道路機構が実施する共用部（新幹線走行空間含む）維持管理費の45%や租税等を本四利用料として支払う。



本四利用料推移（直近5年）

鉄道専用部（レール、桁、防音設備等）の維持管理は、JR四国が実施しており、長期的には老朽取替も必要となる。



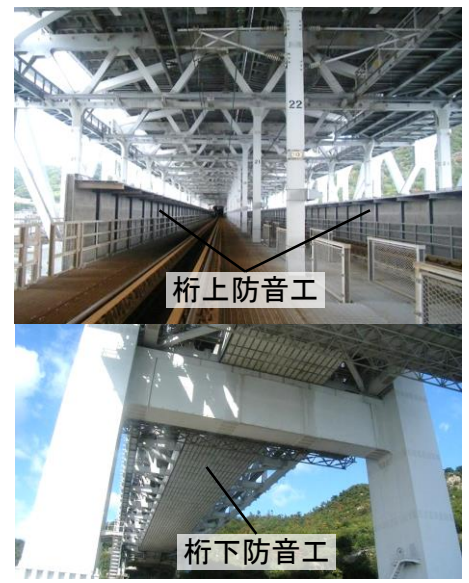
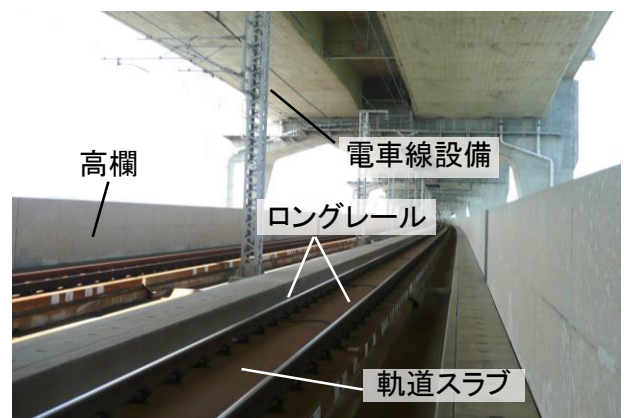
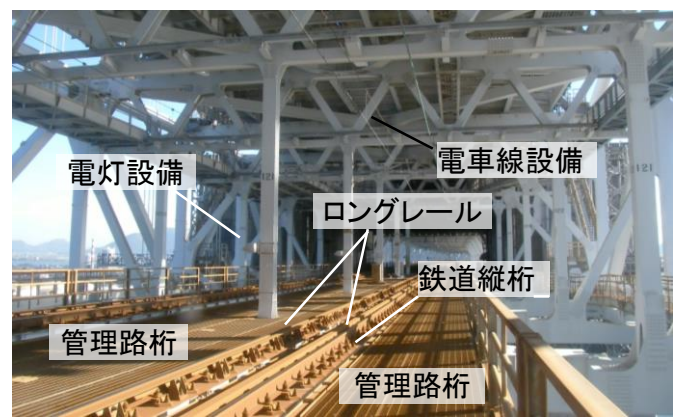


# 本四備讃線のコスト負担

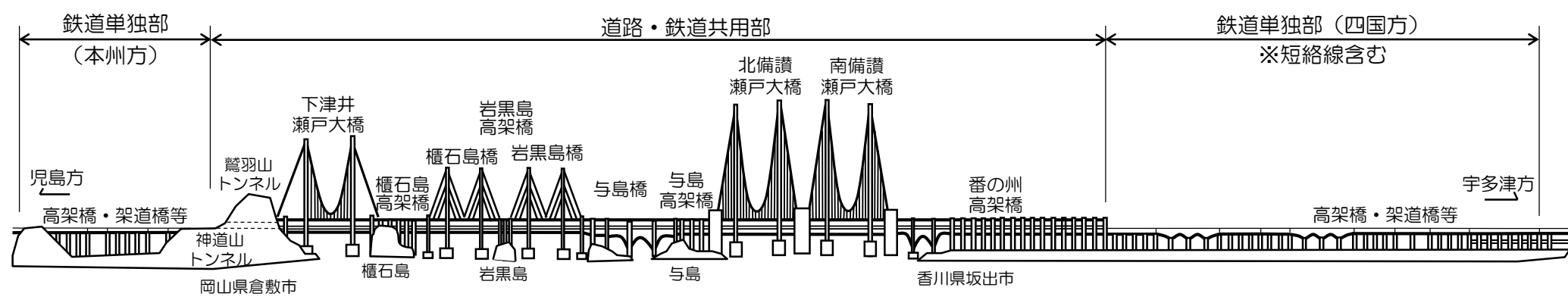
- 開業30年が経過し、鉄道単独部・専用部に係る **構造物・設備等の維持・更新投資が必要**となる。
- 当社資産ではないため減価償却費を計上しておらず **投資更新に備えた内部留保が出来ていない**。



本四備讃線は、約25,000人/日のご利用があるものの、膨大な設備の維持更新を考慮した場合、そのコスト負担が大きな課題となる。

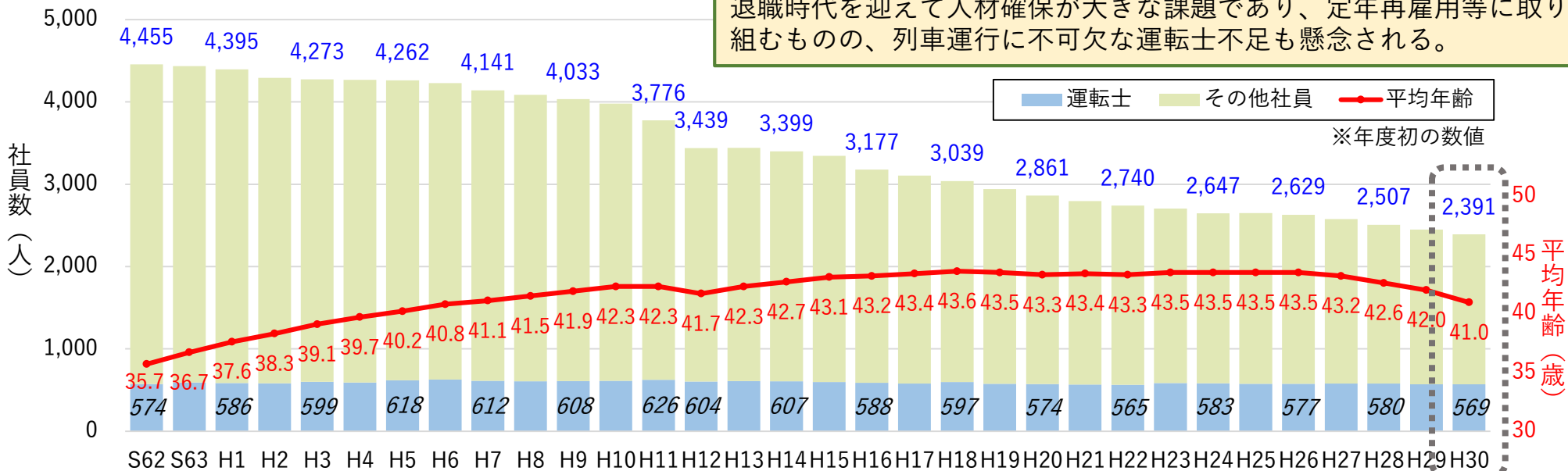


- 土木設備：鉄道縦桁塗替塗装、鉄道縦桁・支承部修繕、管理路桁塗替塗装、防音工更新、P C 桁高欄改修
- 軌道設備：ロングレール交換、伸縮装置交換、スラブ修繕
- 電気設備：電車線設備更新、変電設備更新、信号通信設備・ケーブル更新

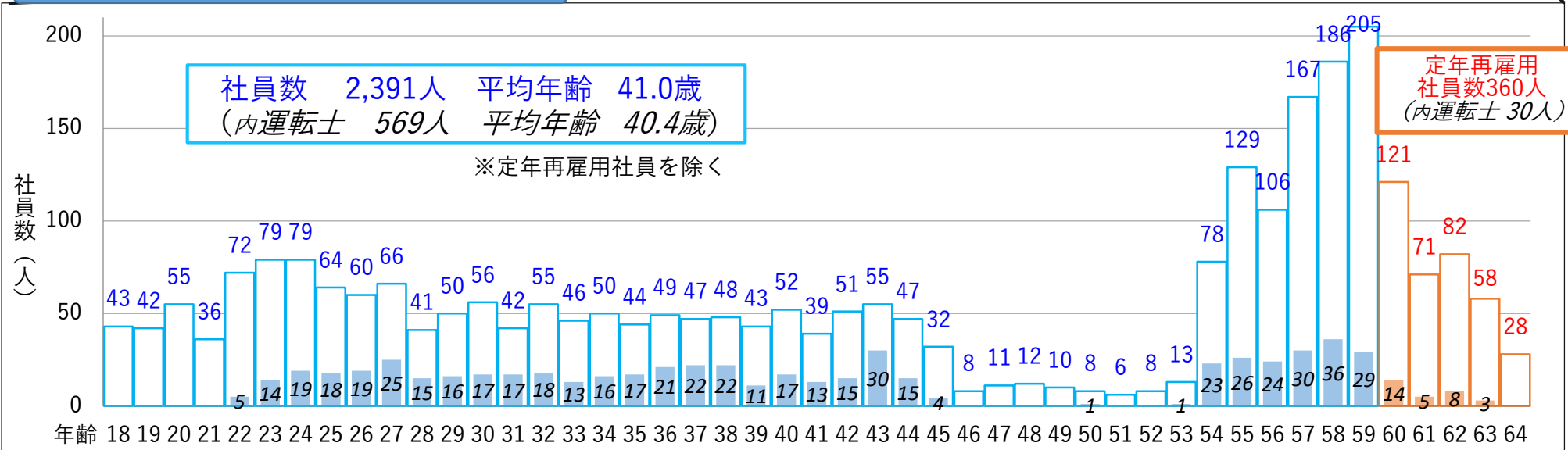


## 社員数・平均年齢の推移

当社社員の年齢構成は、国鉄改革を経て、いびつである。現在、大量退職時代を迎えて人材確保が大きな課題であり、定年再雇用等に取り組むものの、列車運行に不可欠な運転士不足も懸念される。



## 年齢別社員数 (平成30年4月時点)



## 第5章 JR四国に講じられている支援制度等

## J R 四国に講じられている主な公的支援制度

### 経営安定基金

#### 恒久 経営安定基金の設置

- 鉄道の運営により生じる営業損失を補てんするため
- 必要な152億円の運用益を確保するため  
年率7.3%にて算定された2,082億円

### 税制特例措置

時限

#### 二島特例(固定資産税等の軽減措置)

- J R 二島会社が所有する一定の固定資産に係る課税標準の特例【課税標準1/2】当初はH8まで 以降5年毎に期限延長 現在はH33まで  
約8億円【H29実績】

### 経営安定化のための支援措置

時限

#### 経営安定基金の積み増し(無利子貸付方式)

- 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を購入(H23~H43、2.5%) **35億円/年**

時限

#### 設備投資への助成金、無利子貸付

- H23~H32の設備投資資金の一部が対象  
＜総額400億円＞  
【助成金1/2、無利子貸付1/2】
- 10年据置、10年均等償還

時限

#### 運用益確保に係る支援策

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構への貸付制度
- 低金利下において運用益を確保するため  
貸付利回り 4.99%  
＜総額443億円(H9~H22受取)＞  
貸付利回り 3.73%  
＜総額703億円(H14~H28受取)＞

時限

#### 承継特例(固定資産税等の軽減措置)

- J R 二島会社及び貨物会社が国鉄から承継した一定の固定資産に係る課税標準の特例【課税標準3/5(H13まで1/2)】当初はH8まで 以降5年毎に期限延長 現在はH33まで  
約1億円【H29実績】

### 安全対策に対する追加的支援措置

時限

#### 設備投資への助成金、無利子貸付

- 安全投資・修繕5カ年計画に基づく設備投資資金が対象(H28~H31)  
＜総額112億円＞  
【助成金1/2、無利子貸付1/2】
- 20年据置、5年均等償還

## J R 四国の公的負担

### 公租公課

【H29実績】

- 固定資産税 約9億円
- その他 約2億円

### 本四(瀬戸大橋)利用料

【H29実績】

約7億円

時限

#### その他の税制特例措置

- 【H29実績】
- 軽油引取税 約5億円
- 法人事業税(外形標準課税) 約3億円

### 無利子貸付制度

単発

#### 鉄道共済年金の制度改正に伴う措置

- H10・H11の設備投資資金の一部が対象  
＜総額82億円＞
- 15年据置、10年均等償還

時限

#### 修繕費への無利子貸付

- 安全投資・修繕5カ年計画に基づく修繕費が対象(H28~H31) **＜総額88億円＞**
- 20年据置、5年均等償還

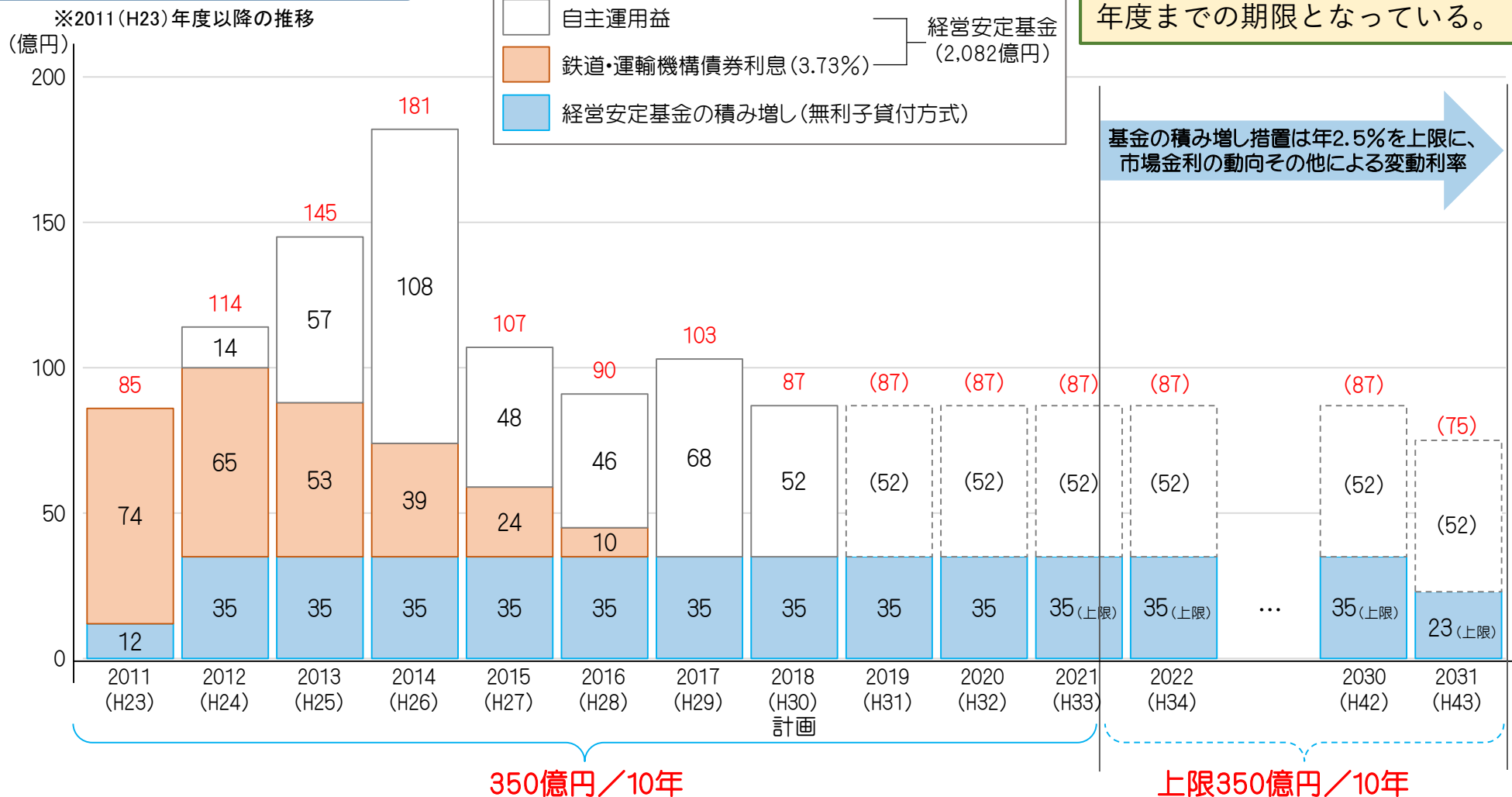
### 各種補助事業

単発

#### 耐震化、バリアフリー化等に対する国や自治体の補助

- 国 約3億円
- 自治体 約3億円【H29実績】

## 経営安定基金運用益等の推移



※1 2019(H31)年度以降の自主運用益は運用利回り2.5%で想定

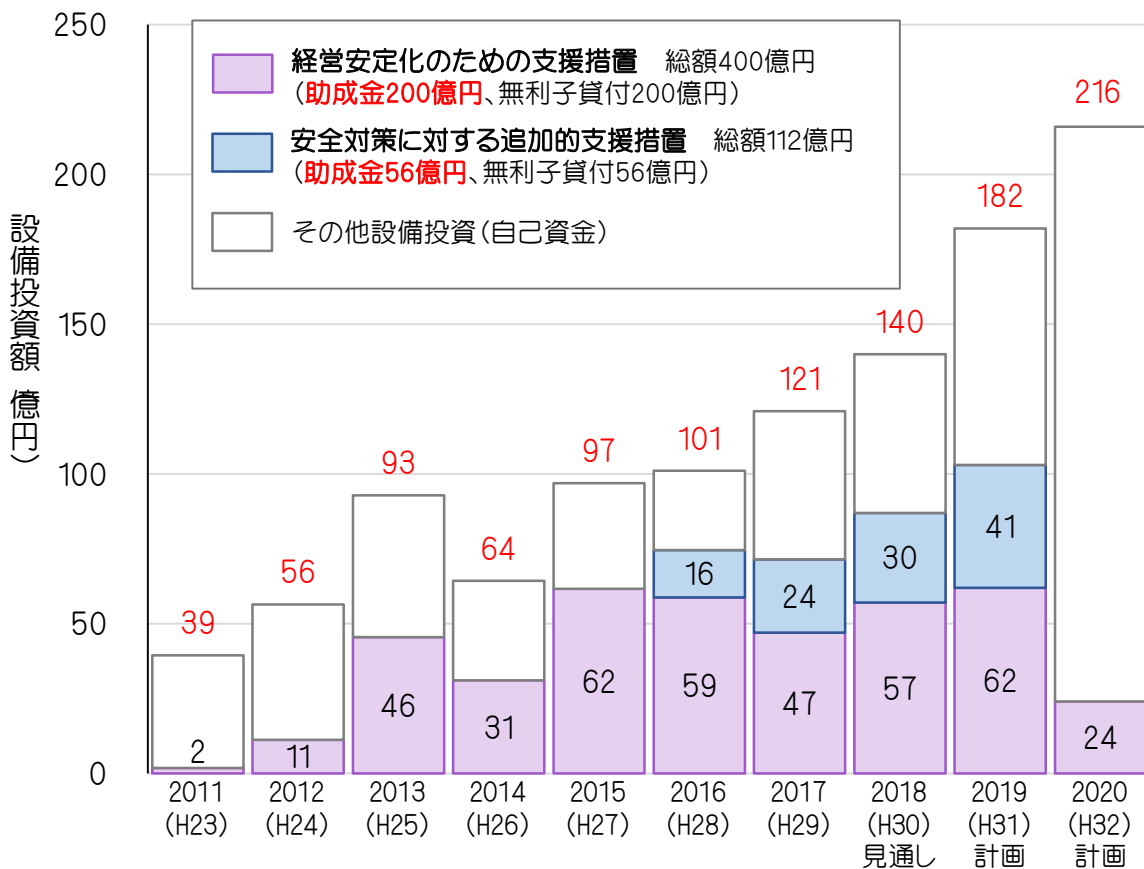
※2 経営安定基金の積み増し (無利子貸付方式)

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定から1,400億円の無利子貸付を受け、同機構の発行する経営安定化特別債券を購入利率は、特別債券発行の日から10年間は年2.5%。以降は年2.5%を上限に市場金利の動向その他による変動利率

※3 鉄道・運輸機構債券利息 (3.73%)

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構への貸付制度。貸付利回り3.73% (2002(H14)~2016(H28)年度受取)

## 設備投資への助成金・無利子貸付



助成金・無利子貸付の法律<sup>(※)</sup>上の交付の期限は2020(H32)年度末までとなっている。

(※)日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律

## 支援措置を活用した施策例



特急車両新製



駅舎の耐震化



マクラギのコンクリート化



保守作業用車両取替



ICカードの導入



電気設備の更新

### ※経営安定化のための支援措置

設備投資資金の一部が対象 [2011(H23)～2020(H32)年度]  
無利子貸付200億円は、10年据置後、10年均等で償還が必要

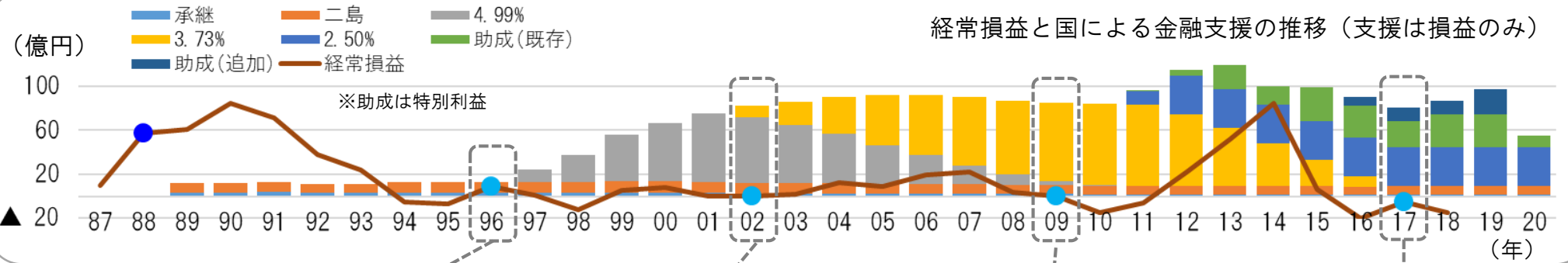
### ※安全対策に対する追加的支援措置

安全投資・修繕5カ年計画に基づく設備投資資金が対象  
[2016(H28)～2019(H31)年度、進捗により2020(H32)年度まで支援可能]  
無利子貸付56億円は、20年据置後、5年均等で償還が必要

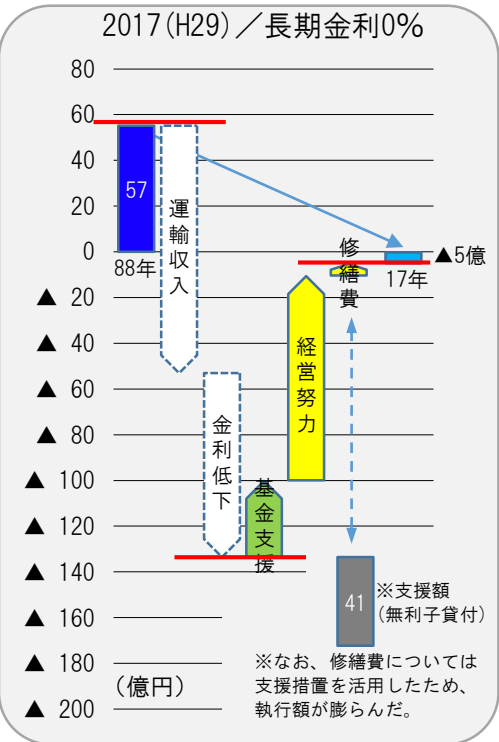
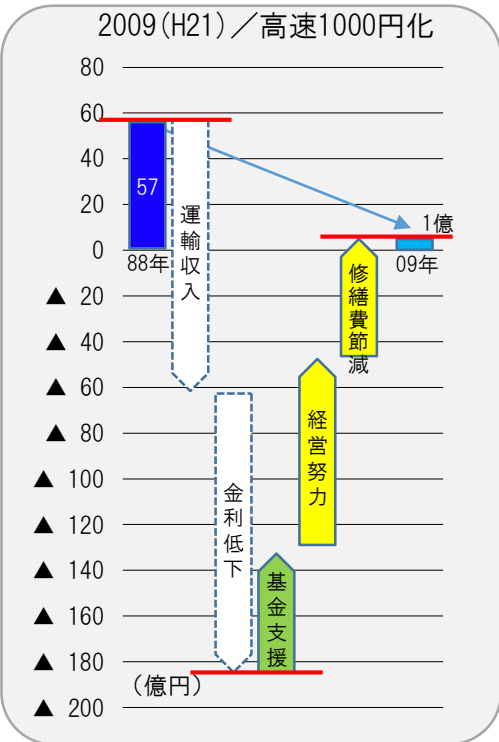
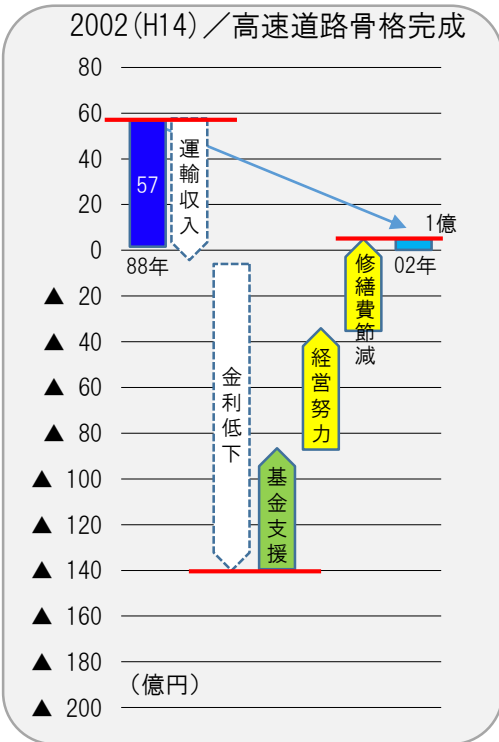
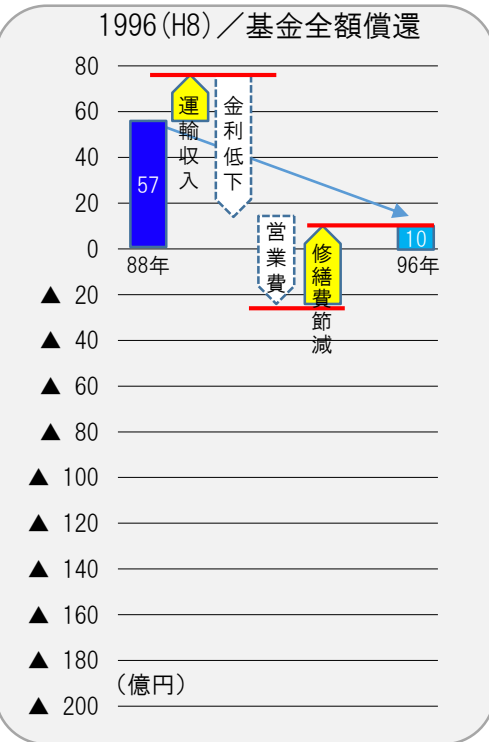
○このほか、修繕費への無利子貸付（総額88億円）の支援が行われている。

安全投資・修繕5カ年計画に基づく修繕費が対象 [2016(H28)～2019(H31)年度、進捗により2020(H32)年度まで支援可能]  
20年据置後、5年均等で償還が必要

ご利用のお客様の減少及び低金利の継続による収支悪化を、①国による基金収益の下支え支援策と、②営業費用の削減を中心とした経営努力によりカバーしてきたが、今後の人口減少と設備・車両の更新・大規模修繕の増加を想定した場合、同様の施策のみでは抜本的な対策にならないと考えられる。



### ◆経常損益増減の要因分析



## 第6章 四国の公共交通ネットワークの あり方に関する検討



## 鉄道とバスの特性比較

### ■鉄道のメリット

大量輸送

高速輸送

定時輸送



### ■バスのメリット

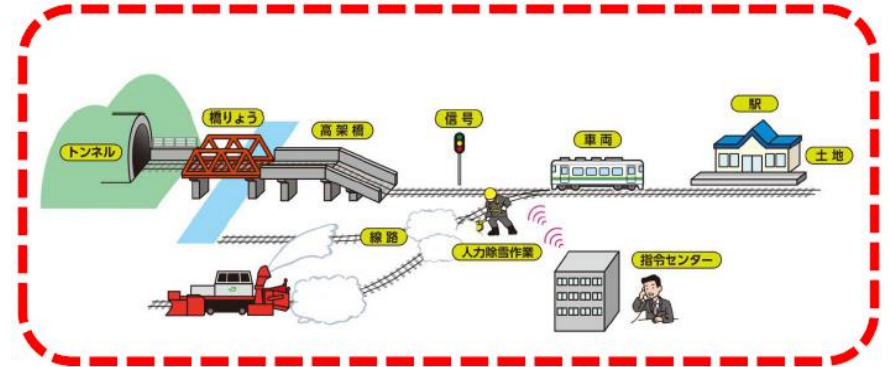
需要に応じた **柔軟なダイヤ設定**

**車両以外のインフラを持たない  
身軽さ**

まちの変化に合わせ  
**ルート変更や停留所設置が容易**

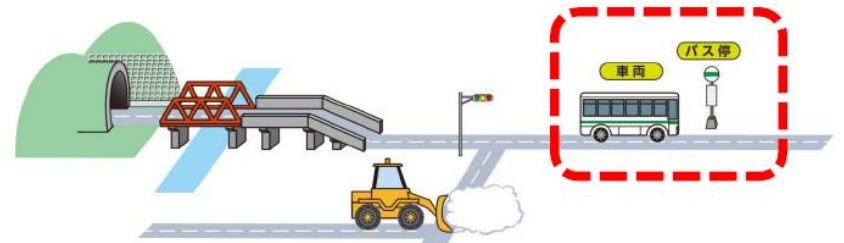
## 鉄道とバスのコストの違い

### ■鉄道の場合



鉄道会社はインフラを  
「全てセットで自ら所有」しながら運行

### ■バスの場合



バス会社は  
「車両」のみを所有して「運行」

出典：JR北海道「持続可能な交通体系のあり方について」（平成28年7月29日）より抜粋

	営業収益 (百万円)	営業費 (百万円)	営業損益 (百万円)	営業 係数
JR四国・全線合計 (平成25-29年度平均)	24,838	35,777	▲10,940	144
【参考】バスの場合(平成27年度) 四国内乗合バス12事業者合計	12,676	14,646	▲1,970	116

# 駅を中心とした公共交通機関の連携・まちづくり

パターンダイヤで  
等時隔・高頻度運行

時刻	方向	種別	種別	方向
4		4	5	
5		6	7	
6	13	36	46	43
7	13	36	46	43
8	13	36	46	43
9	13	36	46	43
10	13	36	46	43
11	13	36	46	43
12	13	36	46	43
13	13	36	46	43
14	13	36	46	43
15	13	36	46	43
16	13	36	46	43
17	13	36	46	43
18	13	36	46	43
19	13	36	46	43
20	13	36	46	43
21	13	36	46	43
22	13	36	46	43
23	13	36	46	43
0	13	36	46	43

駅の近く（拠点エリア）  
に人が集まるまちづくり

公共交通の沿線への  
居住を誘導

公共交通機関  
利用者の駐車場整備

公共施設の合築等  
による駅の活性化

新設駅  
まちづくりと連携  
して駅を新設

駅は交通結節点に  
（乗換拠点整備）

フィーダー交通（バス・  
タクシー等）との連携

ICカード等ICTの活用で  
乗り継ぎ利便性向上  
共通運賃などの導入

駅を中心とした  
コンパクトなまちづくり

将来は自動運転の自動車とも連携

公共交通ネットワークで  
観光地へのアクセスも便利に

自治体等による公共交通機関利用者へのさまざまな助成  
・通勤・通学者への補助  
・高齢者や免許返納者への優待乗車券発行 等



## パターンダイヤの導入

徳島～阿南駅間の9時～19時台、阿南～海部駅間の10時～15時台に運転する普通列車の発車時刻を統一し、お客様にわかりやすく利用しやすいダイヤに見直し。  
また、徳島～阿南駅間を運転する普通列車を8本増発。

- お客様にわかりやすく利用しやすいダイヤに見直し、より便利に。
- 駅から（まで）の二次交通（バス）のダイヤも調整しやすくなる。

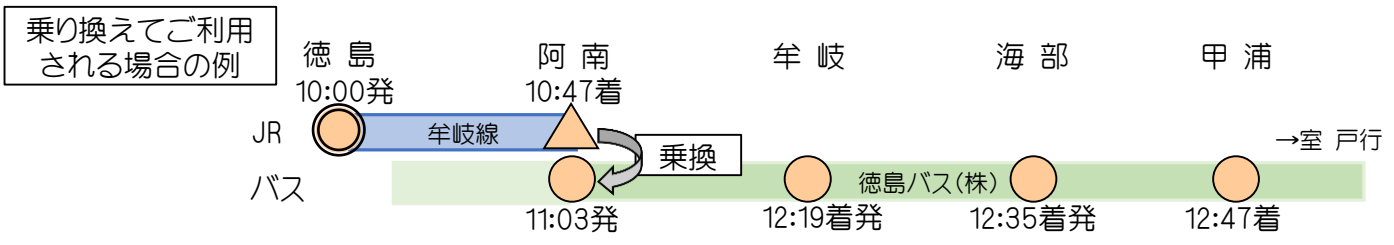
徳島駅 牟岐線（阿南方面） 発車時刻表

列車番号	阿南 for Atsun	牟岐 for Miki	海部 for Kaifu	方面
5			44	
6			47	
7	18		51	
8		20	47	
9		20		
10	10		54	
11		39		
12	17		45	
13	12	36		
14		24	53	
15		24	31	
16	04		47	
17		29		
18	01 08	26	30	
19	04		33	55
20		32		
21		27		
22	10		42	54
23		38		



## 高速バスとの連携

徳島バス(株)の協力により、高速バス（室戸・生見・阿南大阪線）が阿南～海部・甲浦間のバス停留所で乗り降りができるようになる。これにより、阿南駅等で鉄道と高速バスを乗換えて頂くことで、徳島～海部・甲浦間の移動機会を確保する。



交通事業者が連携することにより、地域間移動の利便性を確保。

■ JR牟岐線・阿佐海岸鉄道  
■ 鉄道と並行する高速バスの途中乗降可能区間

まちづくりを通じた最適な交通サービスの提供によって、四国の活力の維持・向上を目指す。

### まちづくり

駅を中心としたまちづくり

- ◆公共施設の駅周辺への集約
- ◆駅周辺への居住促進・人口集積
- ◆公共施設と駅の合築
- ◆駅やトイレの公的保有と活用

交通結節点としての駅・駅前広場の機能強化

- ◆シームレスな乗換実現 (対面乗換等)
- ◆P & R駐車場整備
- ◆駐輪場整備やレンタサイクル
- ◆乗継案内の情報提供 (サイン、案内板等)

### 交通サービスの提供

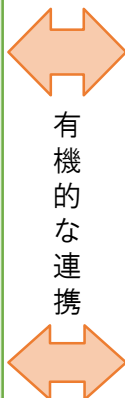
#### 都市圏・地域交通

鉄道・軌道  
BRT  
バス  
タクシー  
小型モビリティ など

- ◆最適な交通ネットワークの検討・再構築
- ◆MaaSの取り組みによる移動のシームレス化
- ◆ICTの活用による乗り継ぎ利便性向上  
→ICカード、共通運賃等の導入
- ◆ダイヤ等の連携による乗り継ぎ利便性向上
- ◆新技術との連携  
→自動運転技術など
- ◆位置情報提供サービスによる利便性の向上
- ◆新幹線など高速鉄道を骨格とした交通ネットワーク

#### 都市間交通

航空  
高速鉄道(新幹線など)  
高速バス



持続可能な公共交通ネットワークの実現



四国の活力の維持・向上