

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10月18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	2
四国の旅客流動の交通機関別割合	3
高速道路の整備・延伸	4

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	6
鉄道運輸収入維持・拡大の取り組み②	7
経費節減の取り組み	8
JR四国グループの非鉄道部門の取り組み	9
JR四国グループの非鉄道部門の状況	10
地域や企業・団体と連携した取り組み	11

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	13
JR四国の区間別平均通過人員（2018年度）	14
JR四国の普通列車の区間別平均通過人員（2018年度）	15
JR四国の線区別営業係数（2013-2017年度の平均）	16
JR四国の路線グループ別営業係数（2013-2017年度の平均）	17
JR四国の経常損益等の推移	18

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）	20
JR四国路線の開通からの経過年数	21
大規模災害発生時の復旧対応	22
JR四国の固定資産	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

第1章 四国の鉄道を取り巻く周辺環境の変化

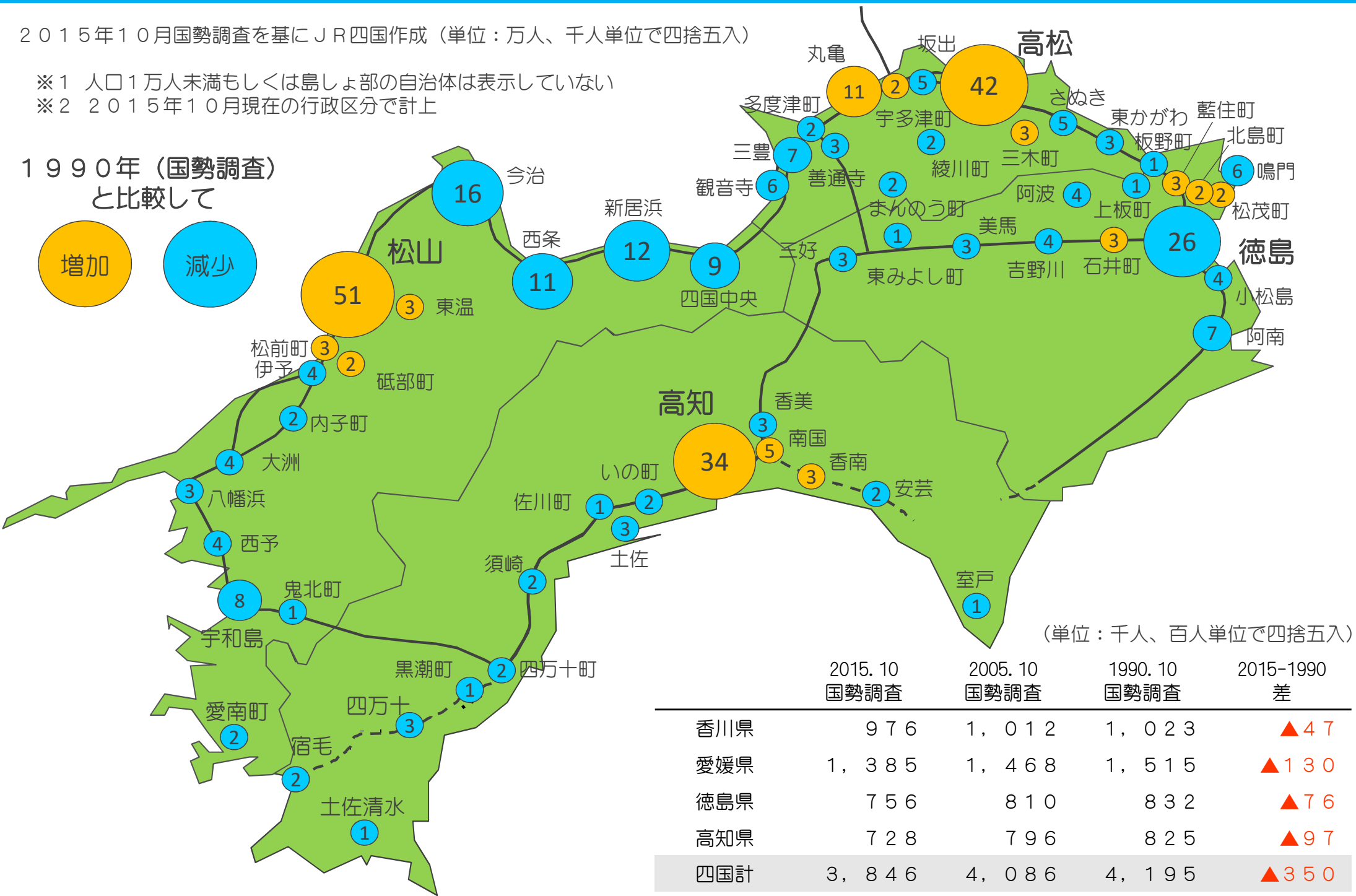
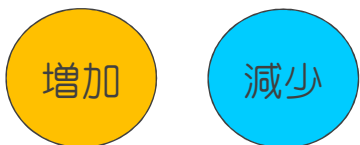
四国の人口分布

2015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 2015年10月現在の行政区分で計上

1990年（国勢調査）
と比較して

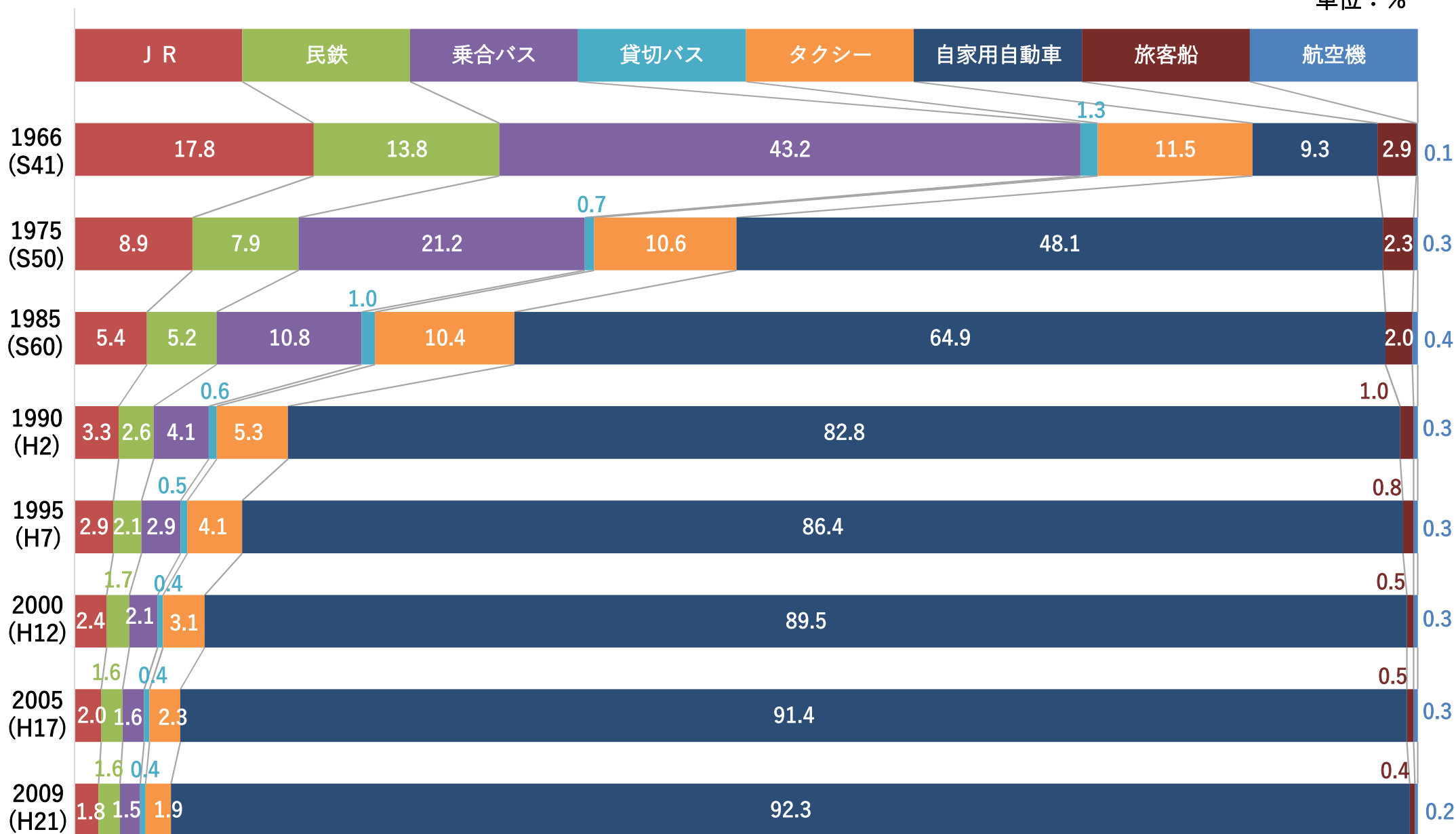


(単位：千人、百人単位で四捨五入)

	2015. 10 国勢調査	2005. 10 国勢調査	1990. 10 国勢調査	2015-1990 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：％



※2010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：2018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

高速道路の整備・延伸



■ 四国における高速道路の整備状況 (JR四国調べ)

1987年4月 11km ⇒ 2019年3月 529km (約48倍)

■ 四国四県の自動車の保有状況

1987年3月末 191万台 ⇒ 2019年4月末 300万台 (約1.57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

鉄道の高速度化や、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）

1990年 110km/h → 120km/h

1993年 120km/h → 130km/h

・土讃線（多度津～高知）

1990年 85km/h → 120km/h

・予讃線（松山～宇和島）土讃線（高知～窪川）

1990年 65～85km/h → 110～120km/h

・高徳線

1998年 110km/h → 130km/h



◆所要時間の短縮（1987→2019）※平均値

徳島～高松 (74.5km)	1:33 1:08 ▲25分	□1987 □2019
松山～高松 (194.4km)	2:51 2:30 ▲21分	
高知～高松 (159.3km)	2:50 2:14 ▲36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 5,760円	トク割4枚回数券(自由席用) 3,360円	41.7%	4枚回数券 3,360円
高知～高松	自由席 4,990円	トク割4枚回数券(自由席用) 3,060円	38.7%	4枚回数券 3,060円
徳島～高知	自由席 5,430円	トク割4枚回数券(自由席用) 3,150円	42.0%	4枚回数券 3,150円

(注) 回数券の価格は片道1名当たりの単価

※2019年10月現在

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) バースデーきっぷ、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」2012年度：1,297枚→2018年度：20,241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

・1993年 予讃線（坂出～丸亀）複線化

・2002年 高松地区輸送改善（快速サポート設定）

・2009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（1987.3→2019.3）

高松都市圏 142本→242本(+100本) 徳島都市圏 171本→188本(+17本)

松山都市圏 93本→112本(+19本) 高知都市圏 94本→131本(+37本)

◆特急通勤・通学

・特急用定期券「快て～き」の設定（1993年）

・短距離特急料金（25kmまで）の設定（1994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)



しまんトロッコ



鉄道ホビートレイン



海洋堂ホビートレイン



志国高知 幕末維新号



志国土佐 時代の夜明けのものがたり
(2020年4月18日～)



ゆうゆうアンパンマンカー



四国まんなか千年ものがたり



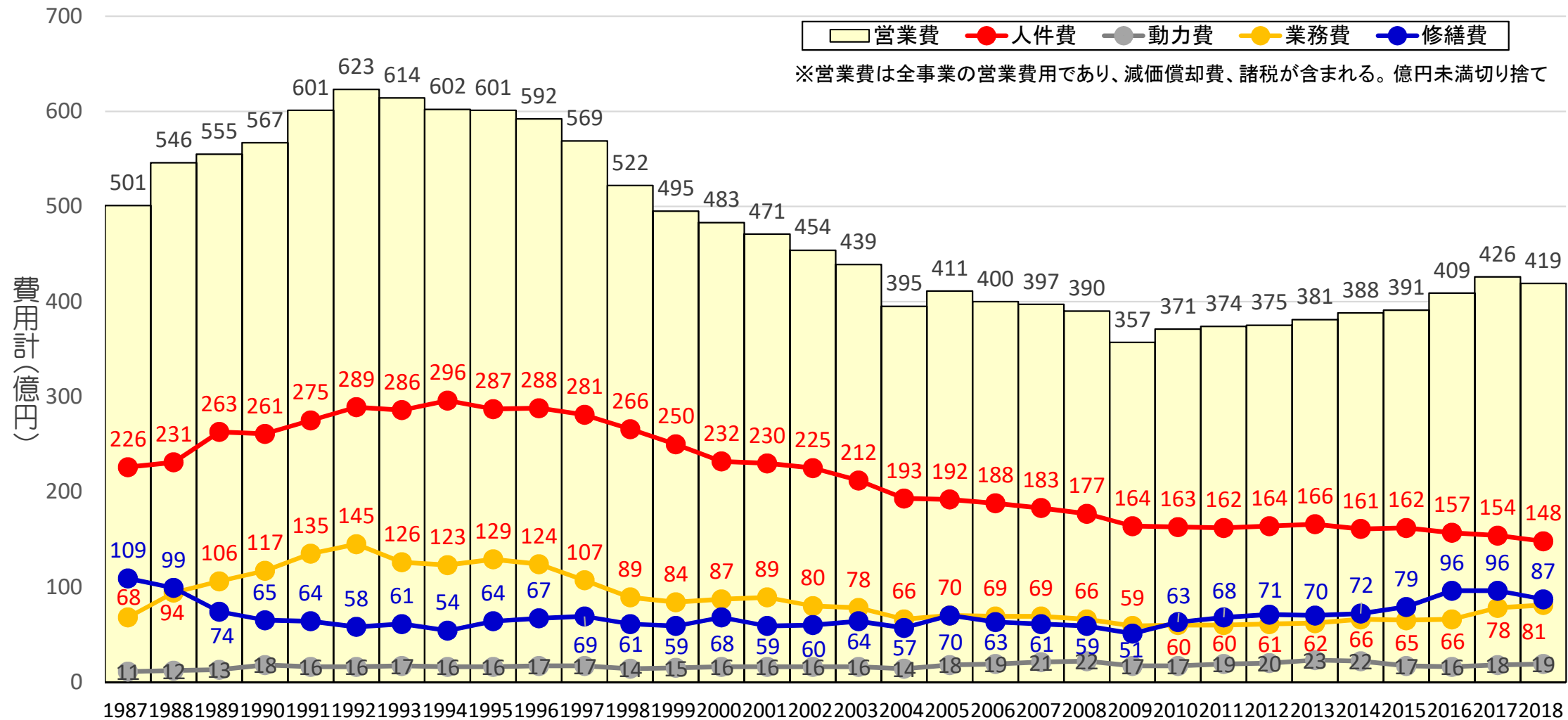
土讃線アンパンマン列車



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。



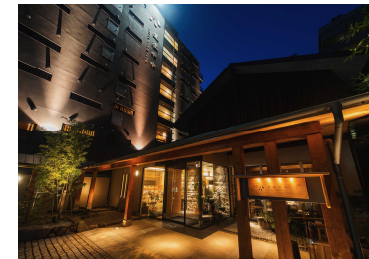
「J.CREST 高松昭和町」

○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」を建設中。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」

非鉄道部門の利益で鉄道事業の100億円規模の赤字を埋めるためには、現状と比較して単純計算で十数倍程度の利益が必要であり、そのためには多額の資金と要員の確保が必要である。

※億円未満切り捨て

◎2017年度実績

		営業収益	営業利益
J R 四国	鉄道事業	278億円 (うち旅客運輸収入 239億円)	▲123億円
	関連事業	31億円	6億円
	計	309億円	▲117億円
子会社	運輸業（鉄道事業等）に関連の深い会社（※）	232億円	17億円
	その他の会社（※）	153億円	5億円
	計	385億円	22億円
連結決算		513億円	▲99億円

非鉄道部門：営業収益 184億円
 営業利益 11億円（単純合算）

（※）子会社を以下のとおり、「運輸業（鉄道事業等）に関連の深い会社」と「その他の会社」に分類し、営業収益・営業損益を集計（連結決算上のセグメント分類とは異なる）

- ・運輸業（鉄道事業等）に関連の深い会社
 ジェアール四国バス(株)、(株)ジェアール四国企画、四国開発建設(株)、四国電設工業(株)、四国鉄道機械(株)、本四塗装工業(株)、四鉄サービス(株)、(株)ジェアール四国メンテナンス、JR四国情報システム(株)、(株)駅レンタカー-四国、四鉄運輸(株)
- ・その他の会社
 よんてつ不動産(株)、四国キヨク(株)、(株)ステーションクワイエ東四国、(株)JR四国ホテルズ、(株)ステーションクワイエ愛媛、(株)めりけんや、(株)ウィーウィンキ、(株)ジェアール四国コミュニケーションウェア、(株)ステーションクワイエ高知、JR徳島駅ビル開発(株)

例) (株) J R 四国ホテルズが経営するホテル

- ・ J R ホテルクレメント高松
- ・ J R ホテルクレメント徳島
- ・ J R ホテルクレメント宇和島

(2017年度 (株) J R 四国ホテルズ決算)

営業収益 57億円
 営業利益 1億円

(参考：2017年度連結決算)

ホテル業セグメントの売上高58億円、営業利益3千万円

- ・ J R 四国および(株) J R 四国ホテルズが所有するホテル関係の固定資産 (2017年度期末取得価格)

300億円*

※徳島・宇和島は、駅ビルとホテルが合築であることから、ホテル部分と商業施設部分の資産の切り分けが出来ていない。ホテル部分のみの固定資産は左記金額よりは小さいものと思われる。



例) 分譲マンション事業

(都市環境開発(株)と共同で分譲マンション事業に参入)

J.CREST 高松昭和町の事業収支 (J R 四国分のみ)

売上 14億円
 費用 13億円
 事業収支 1億円



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



地域観光
チャレンジツアー

- ・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



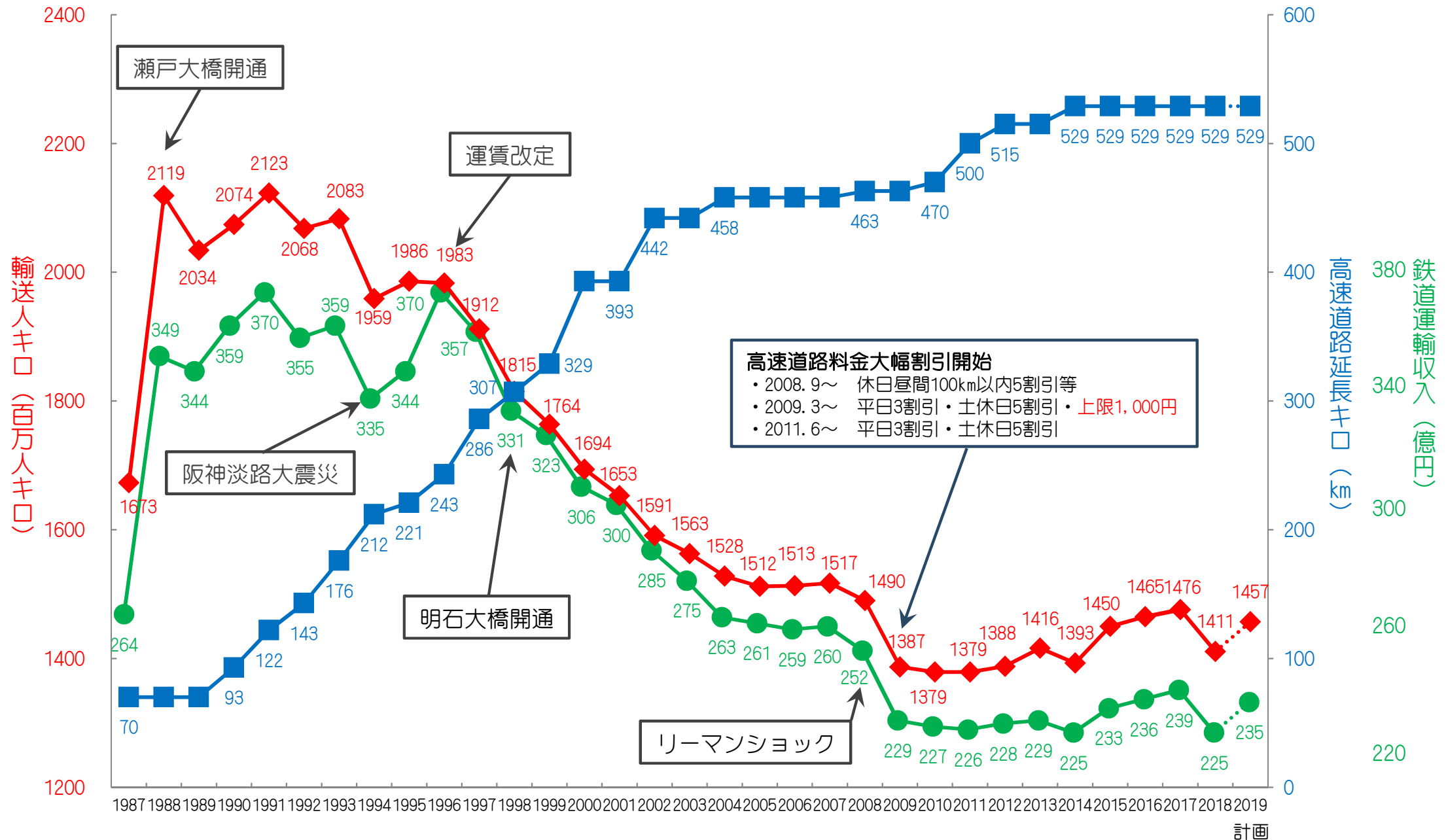
第17弾 宇和島城と伊達文化

地域との観光プロモーション協定

- ◆ **香川県** 2019年4月～2021年3月
「うどん県。それだけじゃない香川県」プロジェクト、「瀬戸内国際芸術祭2019」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** 2019年5月～2021年3月
「瀬戸内・松山構想」推進及び「道後REBORN プロジェクト」を通じて、松山市の観光発展と交流人口の一層の拡大を目指す。

※過去には、徳島県、愛媛県とも協定を締結していた。

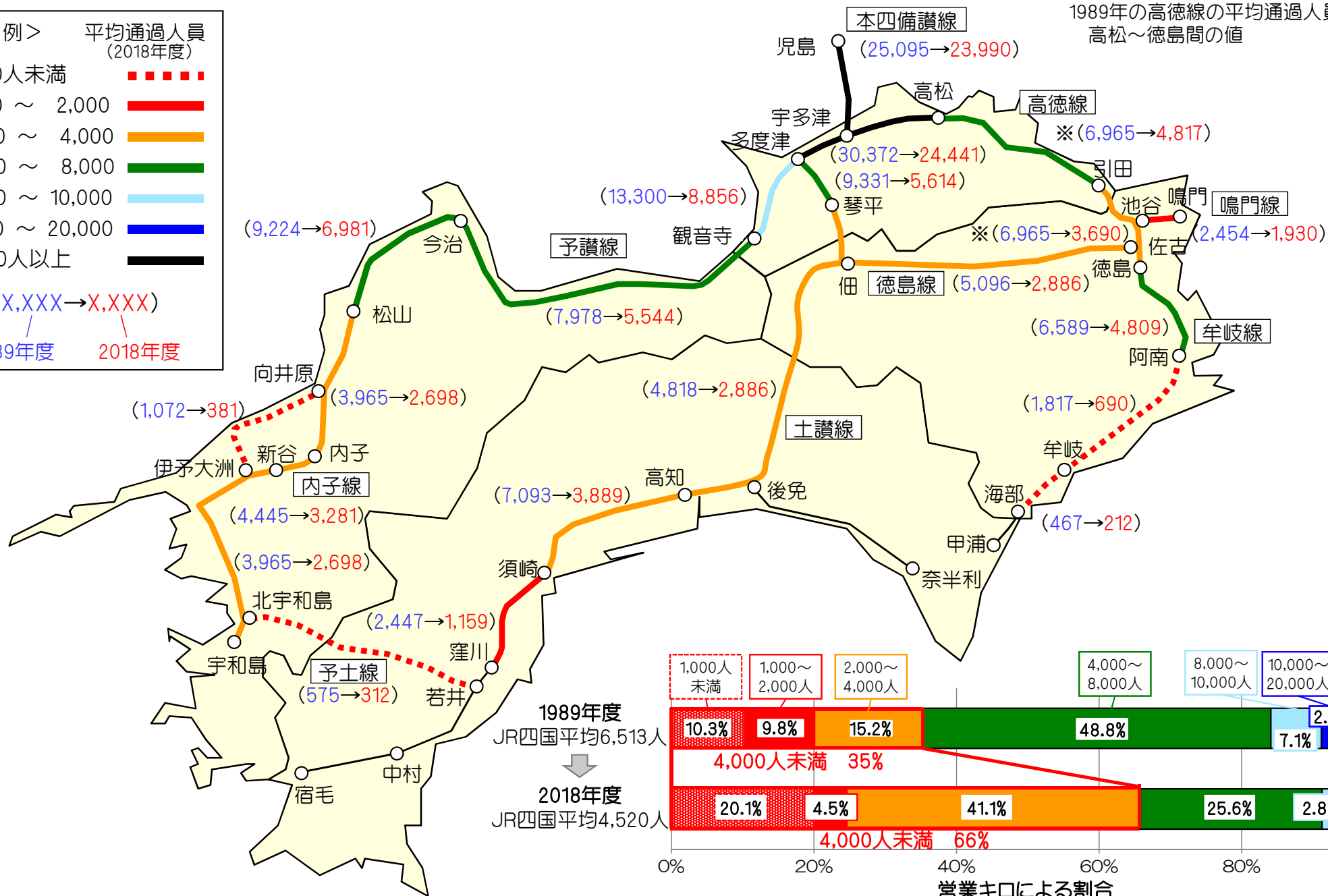
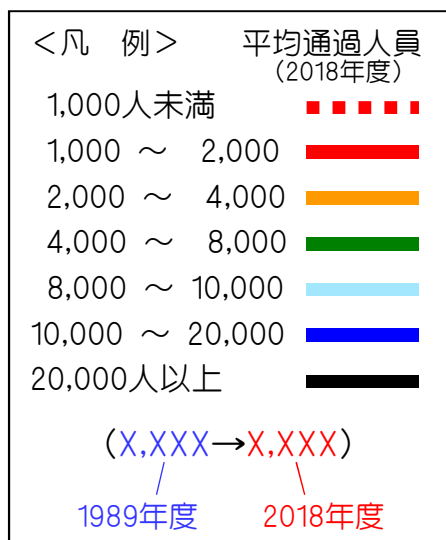
第3章 JR四国の現状



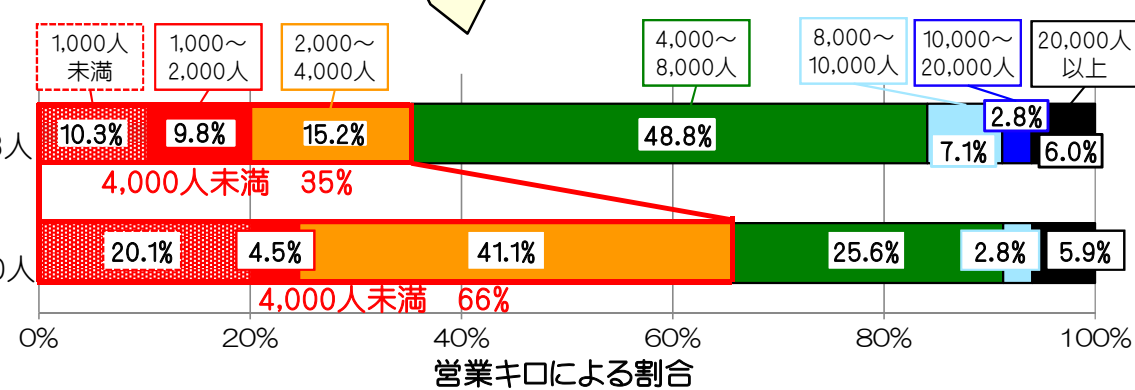
※高速道路延伸キロは年度末の数値、J R 四国調べ

[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



1989年度
JR四国平均6,513人
↓
2018年度
JR四国平均4,520人



J R 四国の普通列車の区間別平均通過人員 (2018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 四国の線別営業係数 (2013-2017年度の平均)

<凡 例> 営業係数

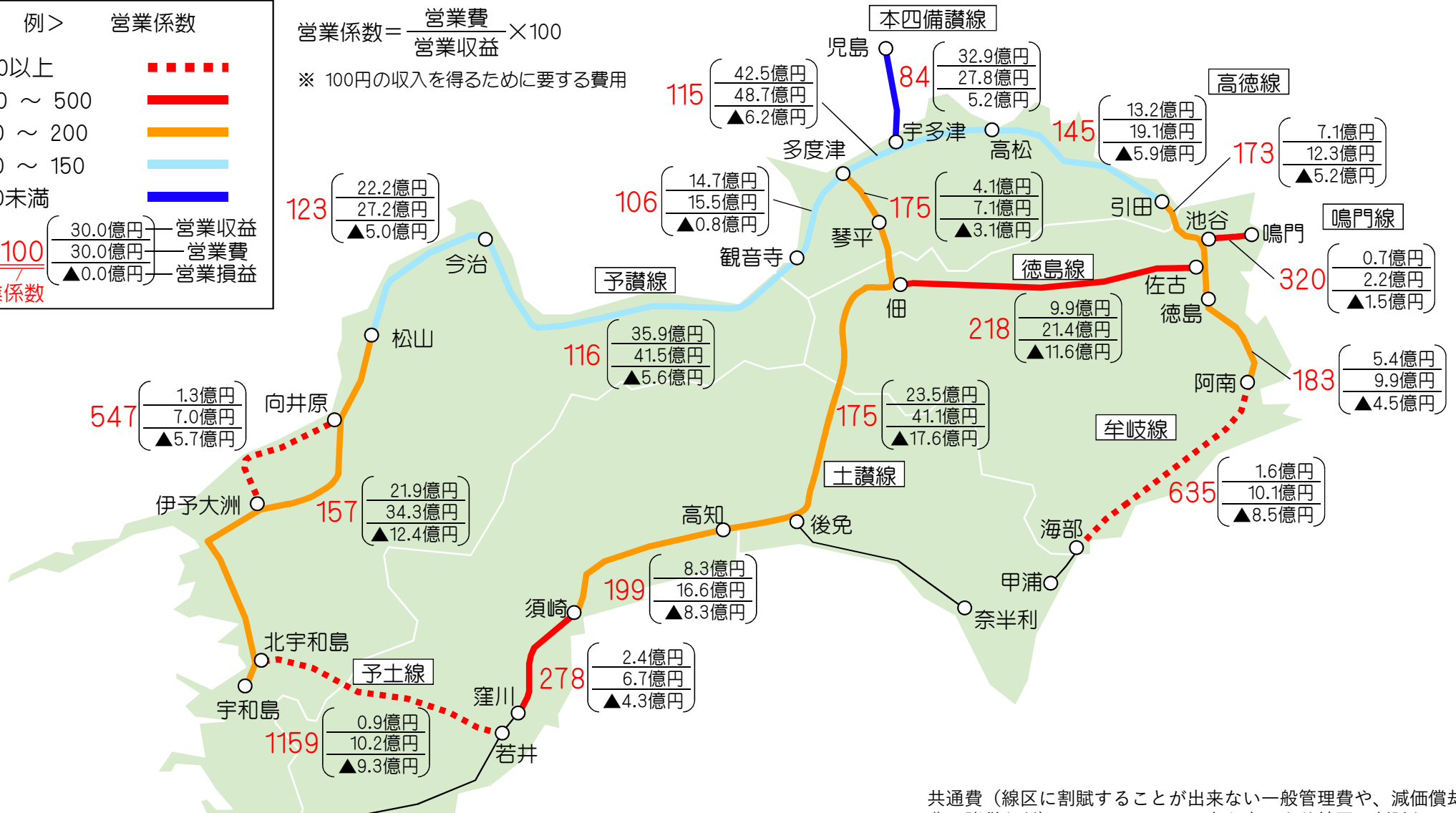
- 500以上
- 200 ~ 500
- 150 ~ 200
- 100 ~ 150
- 100未満

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

100
営業係数

$\frac{30.0\text{億円}}{30.0\text{億円}} = 100$
 営業収益 30.0億円
 営業費 30.0億円
 営業損益 ▲0.0億円



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。

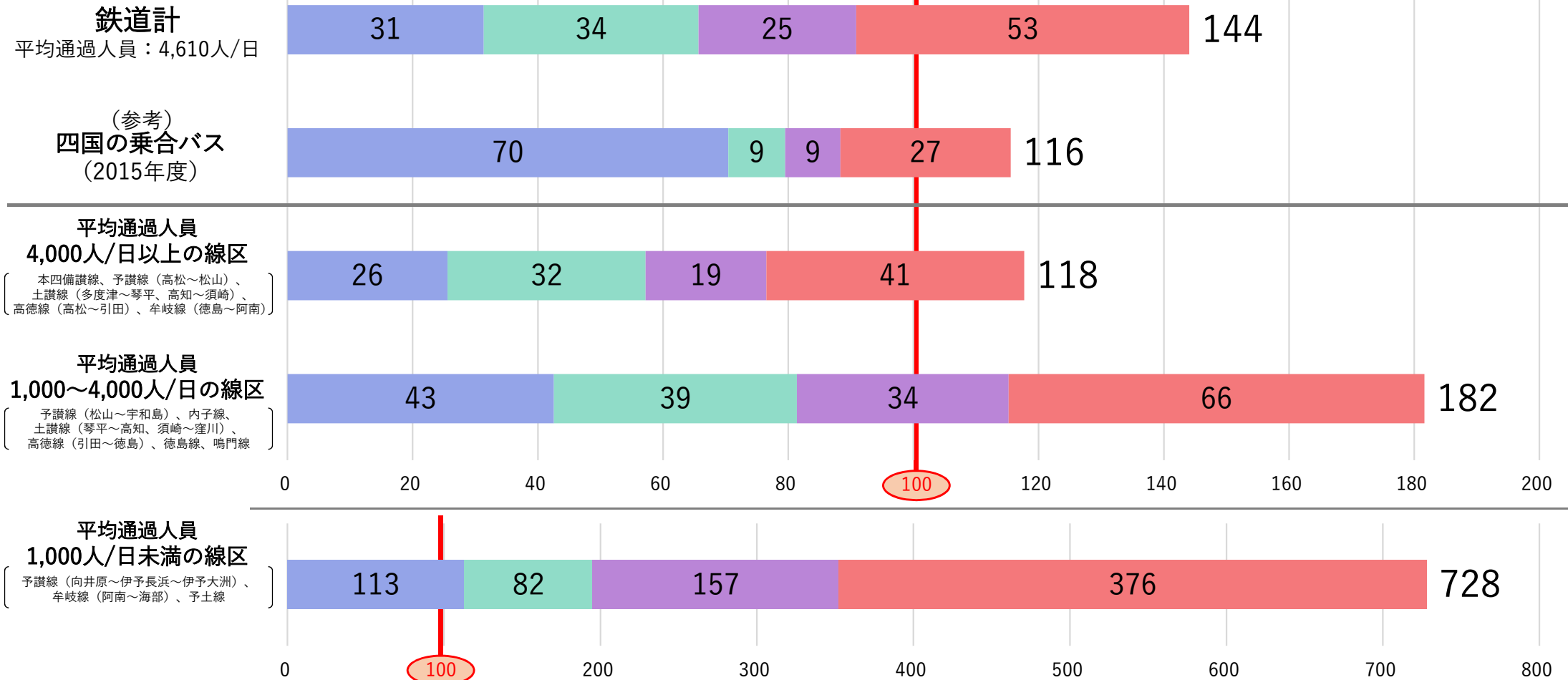
- ・線区の営業キロで按分 ・線区の輸送人キロで按分
- ・線区の旅客運輸収入で按分 ・線区の収入で按分 ・線区の共通費を除く費用で按分
- ・費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分
 （例：車両管理費 ならば、車両保存費の割合で按分など）

	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 (2013-2017年度平均)	24,838	35,777	▲10,940	144
【参考】バスの場合 (2015年度) 四国内乗合バス12事業者合計 (※1)	12,676	14,646	▲1,970	116

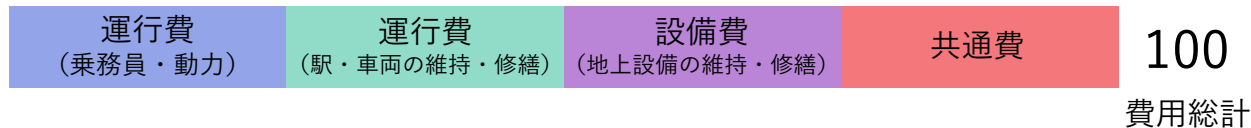
(※1) 国土交通省自動車局編「自動車運送事業経営指標2017年版」をもとに、作成した。

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



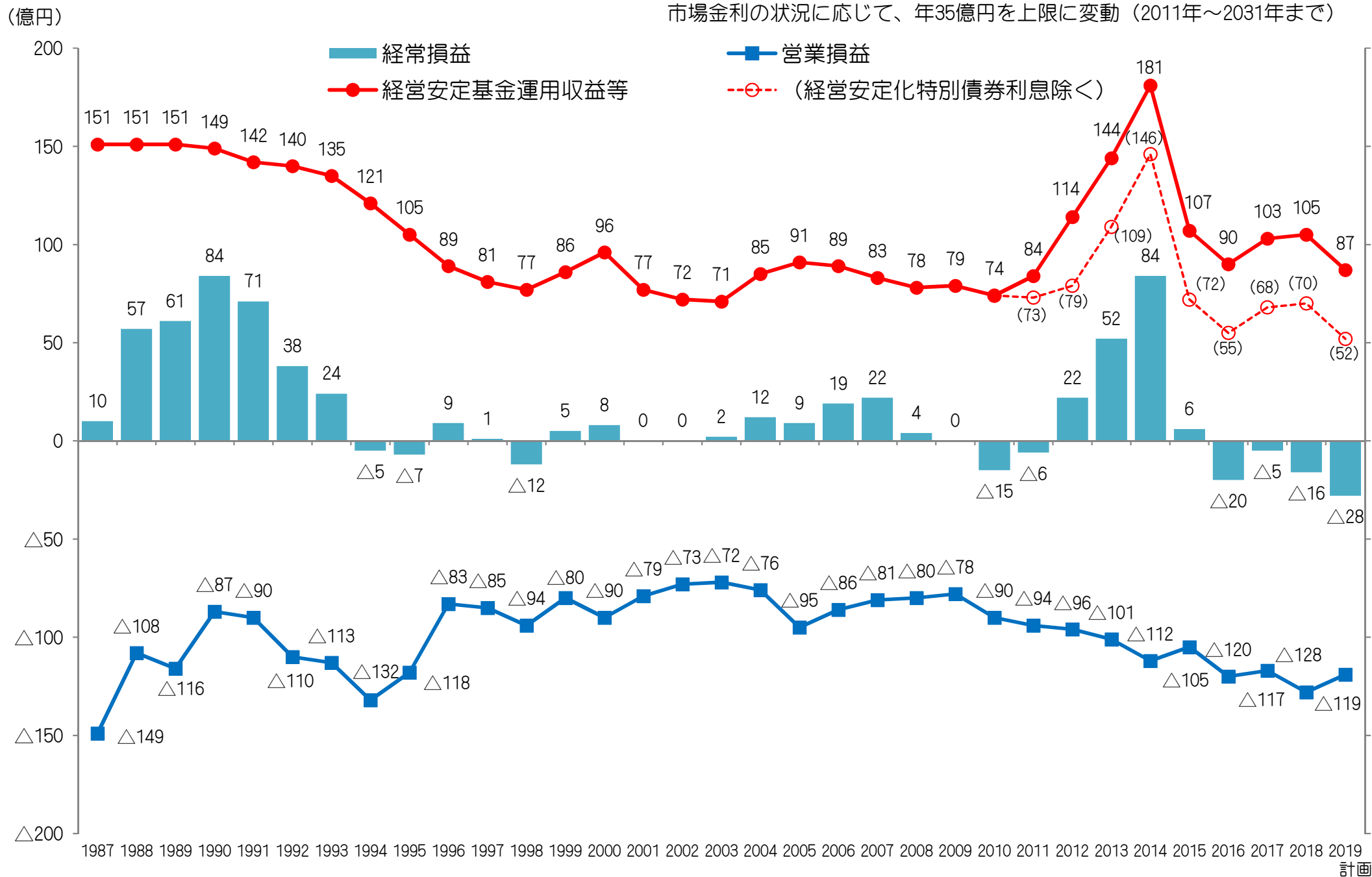
< 凡 例 > 数字は収入を100とした場合の費用を表す



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

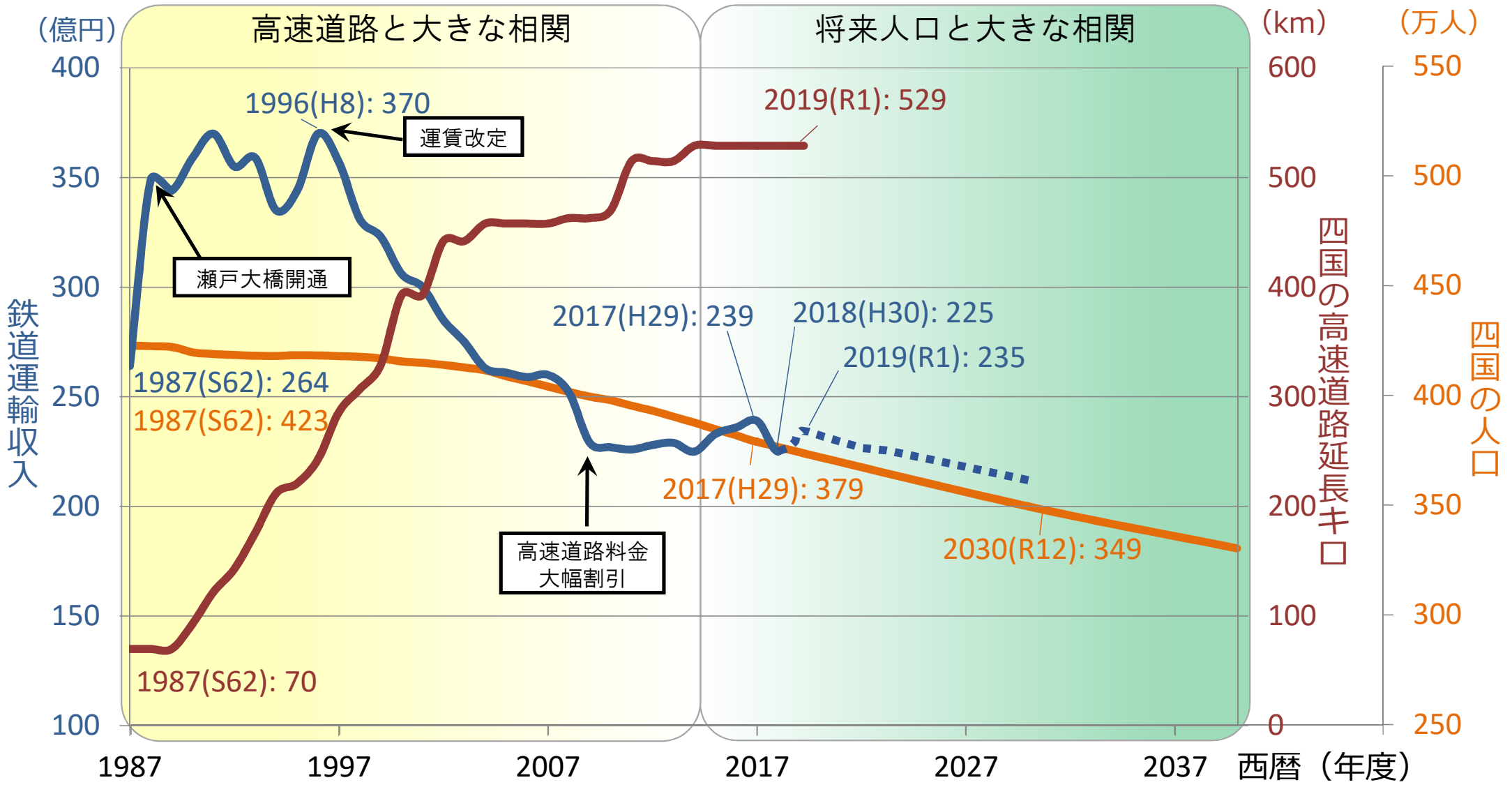
※経営安定化特別債券利息は、最初の10年間で年35億円、その後の10年間は、市場金利の状況に応じて、年35億円を上限に変動（2011年～2031年まで）



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)

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。



※四国的高速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		236.6km(27.7%)
80～99年		414.4km(48.5%)
60～79年		102.4km(12.0%)
40～59年		54.3km(6.3%)
40年未満		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。

1998 (H10) 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)

2017 (H29) 年予讃線災害

- 復旧費総額…28億9千万円
(2017(H29)年度事業：国、香川県より2千万円ずつ補助)
(2018(H30)年度以降：国、香川県より計約7億円ずつ補助予定)



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

2004 (H16) 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)



2018 (H30) 7月豪雨災害

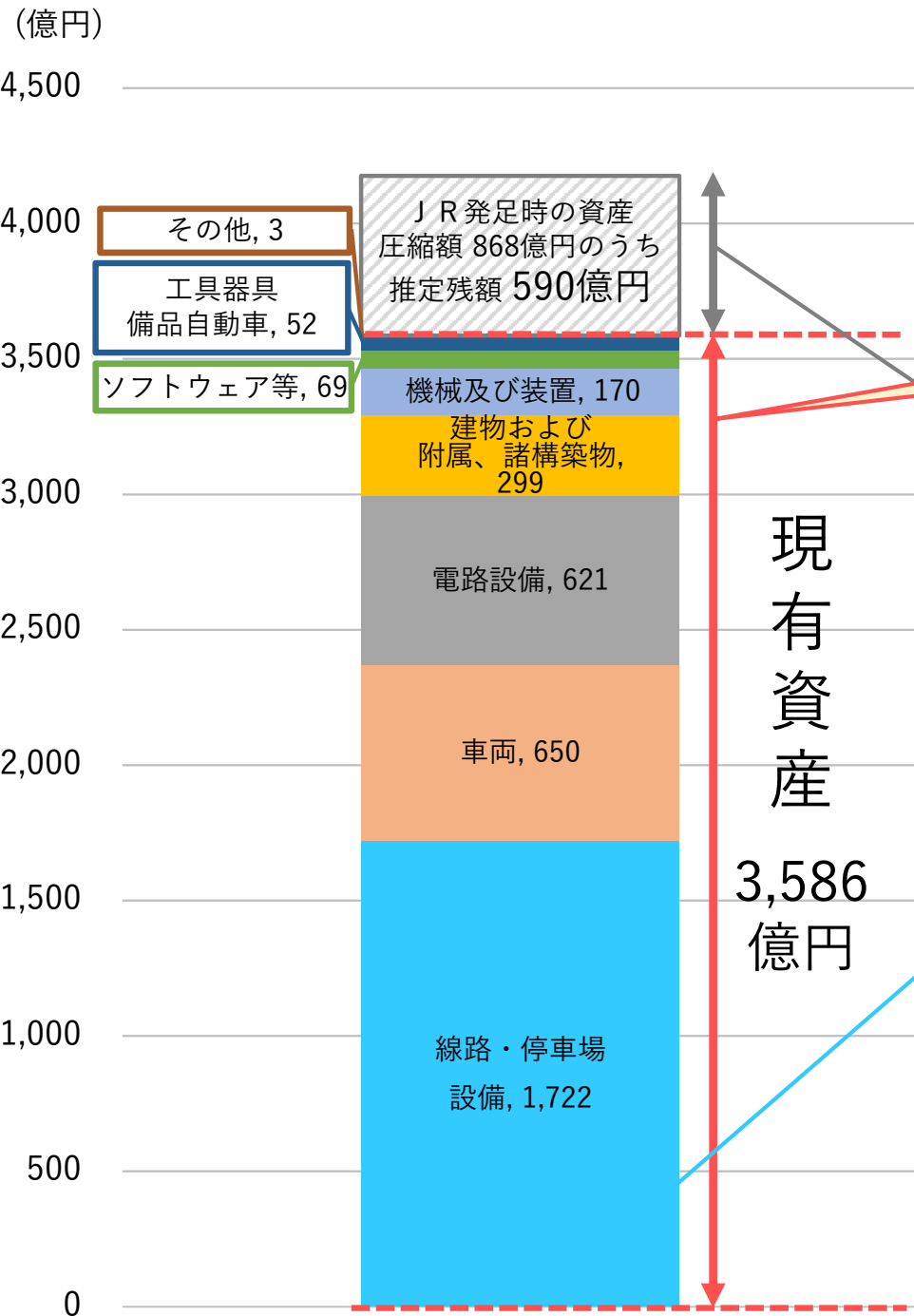
- 復旧費総額…約20億円
(予讃線については、2018(H30)～2019(R1)年度災害補助事業として、国、香川県、愛媛県より計約8億円補助予定)
- 運休に伴う減収額……約10億円

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



J R 四国の2017年11月現在の固定資産の状況

グラフの作成条件

- ・土地は除く
- ・鉄道事業固定資産と、寮や社宅等各事業に共通する固定資産の総額
- ・金額は取得金額

各資産（計3,586億円；圧縮額分を除く）を、法定耐用年数で取り替えると仮定すると、**年間225億円**の投資が必要

+

J R 発足時に、固定資産を圧縮記帳されており、再調達するためには、**圧縮分（推定残額590億円）**の支出も必要

+

国鉄時代の価格であり、再調達価格は高騰している

例) 全トンネルの取得金額総額 : 172億円→?
全橋梁の取得金額総額 : 647億円→?

+

本四備讃線の設備はJ R 保有でないため資産額に含まれていないが、鉄道設備の老朽化等による**再調達はJ R が負担**

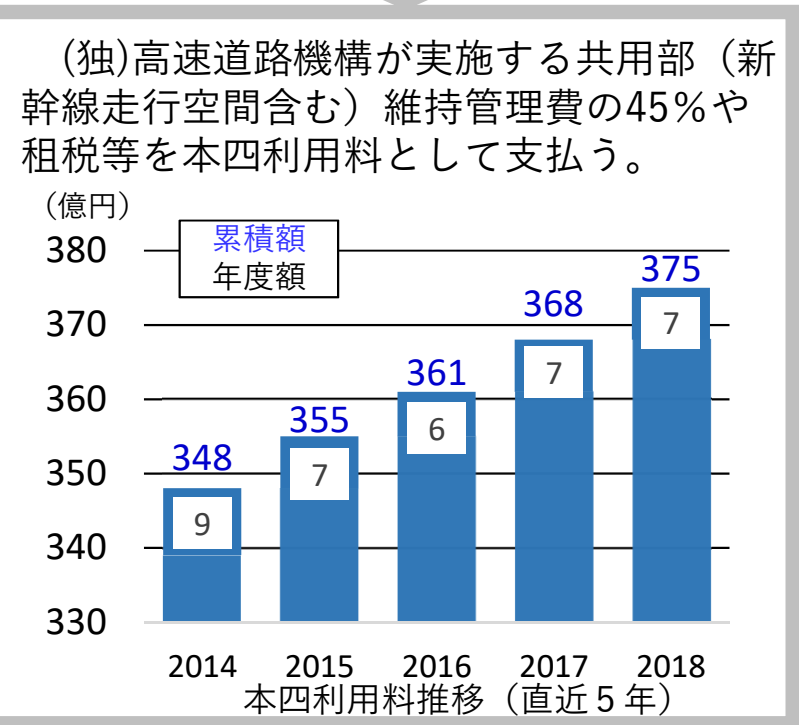
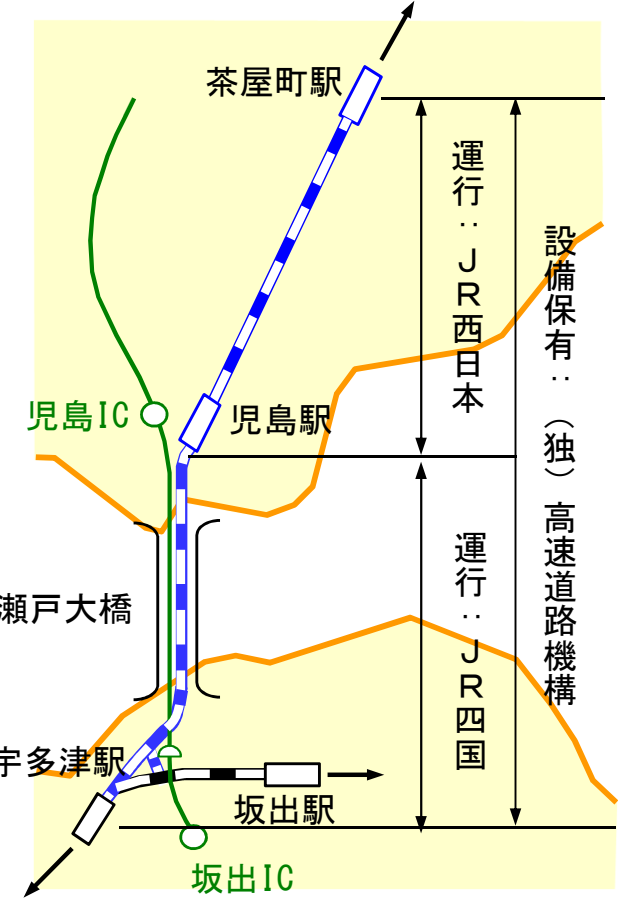
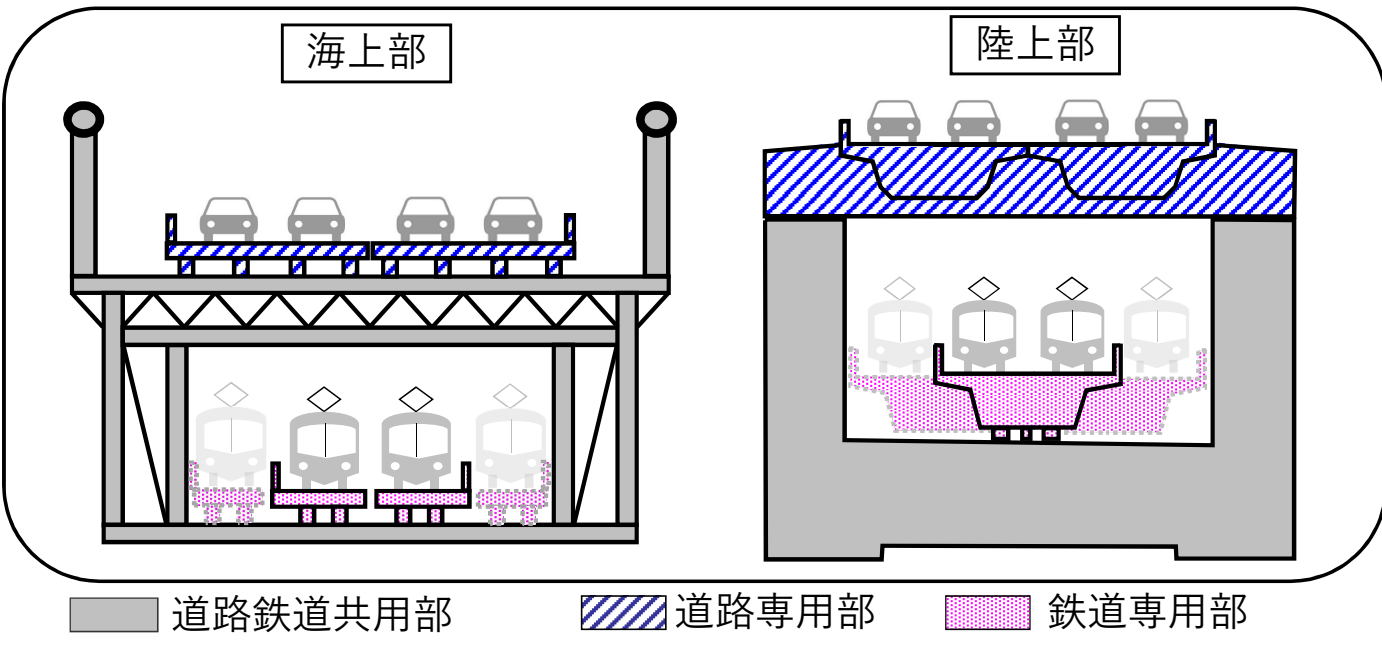
||

鉄道事業を、将来にわたって継続させるためには、**莫大な投資を続けて行く必要がある**

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1988年度以降、毎年利用料を支払っている。



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。

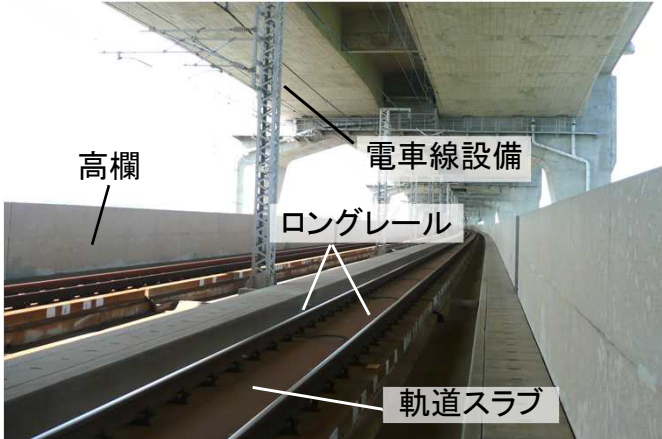


本四備讃線のコスト負担

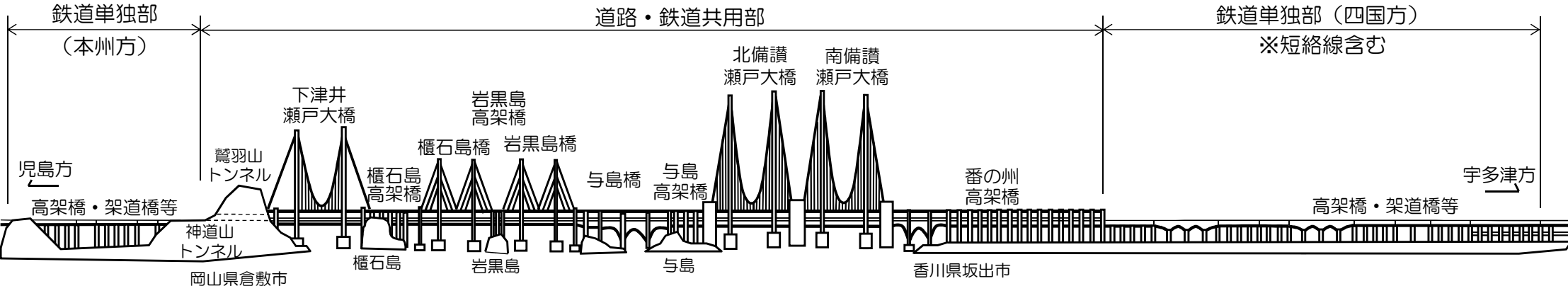
- 開業30年が経過し、鉄道単独部・専用部に係る **構造物・設備等の維持・更新投資が必要**となる。
- 当社資産ではないため減価償却費を計上しておらず投資更新に備えた **内部留保が出来ていない**。



本四備讃線は、約24,000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。

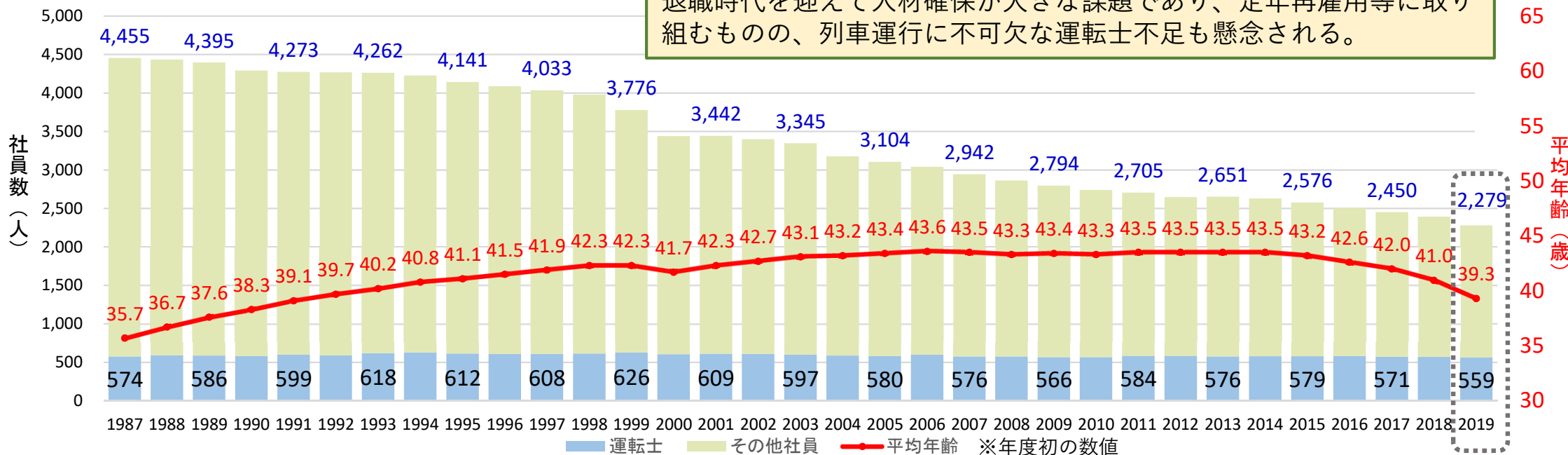


- 土木設備：鉄道縦桁塗替塗装、鉄道縦桁・支承部修繕、管理路桁塗替塗装、防音工更新、P C 桁高欄改修
- 軌道設備：ロングレール交換、伸縮装置交換、スラブ修繕
- 電気設備：電車線設備更新、変電設備更新、信号通信設備・ケーブル更新

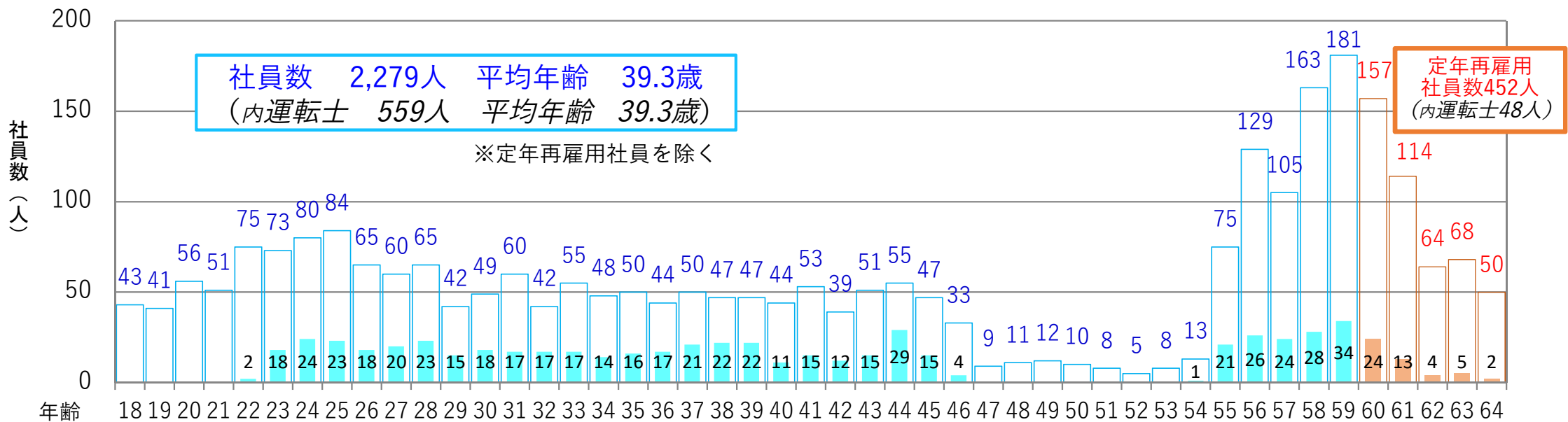


社員数・平均年齢の推移

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 (2019年4月時点)



第5章 JR四国に講じられている支援制度等

経営安定基金

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

恒久

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1996年度まで 以降5年毎に期限延長
現在は2021年度まで
約8億円【2018年度実績】

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 (2001年度まで 1 / 2)】
当初は1996年度まで 以降5年毎に期限延長
現在は2021年度まで
約1億円【2018年度実績】

時限

その他の税制特例措置

- 【2018年度実績】
- 軽油引取税 約5億円
 - 法人事業税(外形標準課税) 約3億円
 - 地球温暖化対策税

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

- 1998・1999年度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

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(20年物、2.5%) 35億円/年

時限

設備投資への助成金、無利子貸付

- 2011～2020年度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

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(2016～2019年度)
＜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

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(2016～2019年度)＜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2億円
- 自治体 約2億円【2018年度実績】

J R 四国の公的負担

公租公課

【2018年度実績】

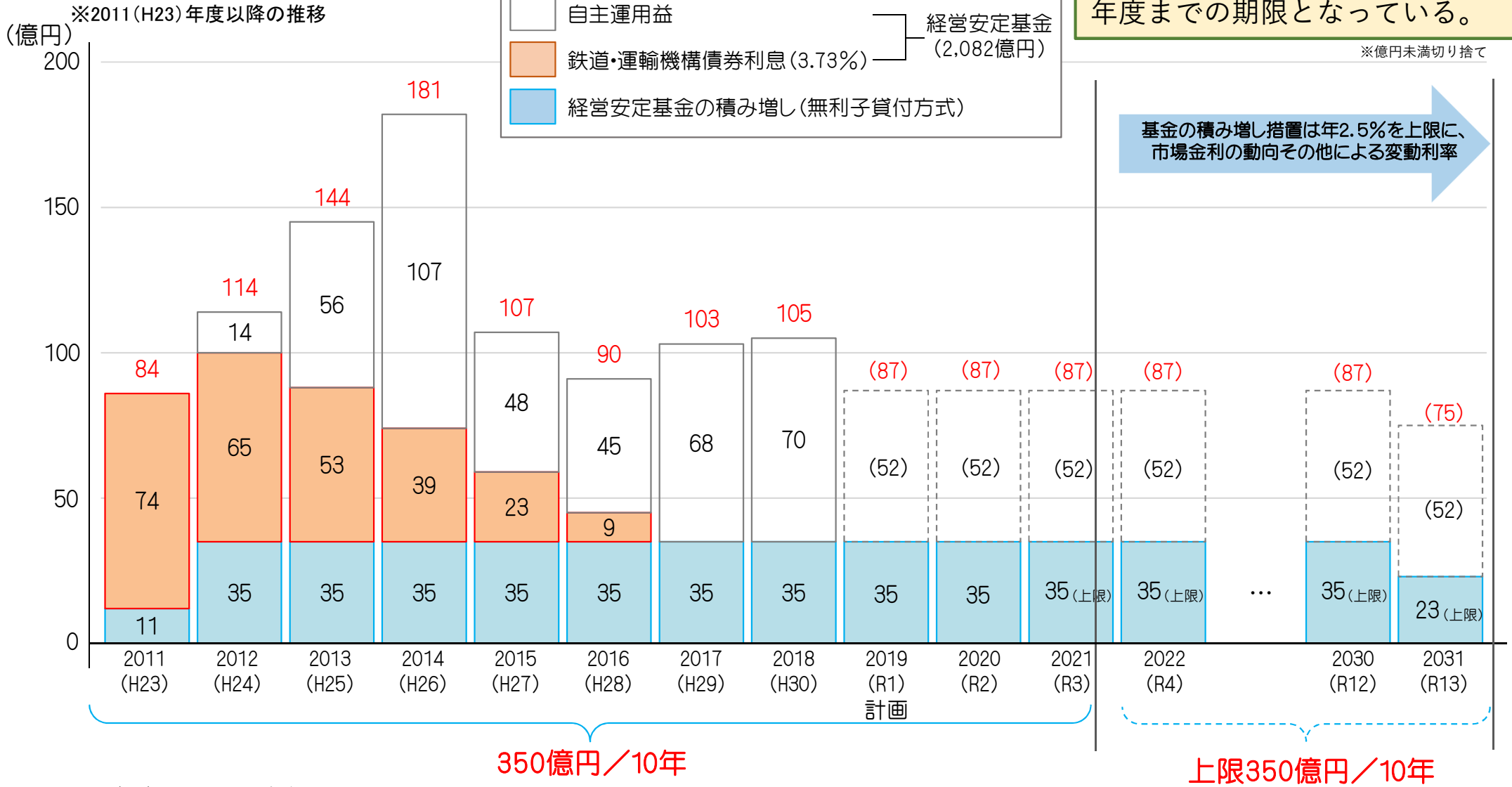
- 固定資産税 約9億円
- その他 約2億円

本四(瀬戸大橋)利用料

【2018年度実績】

約7億円

経営安定基金運用益等の推移



※1 2019(R1)年度以降の自主運用益は運用利回り2.5%で想定

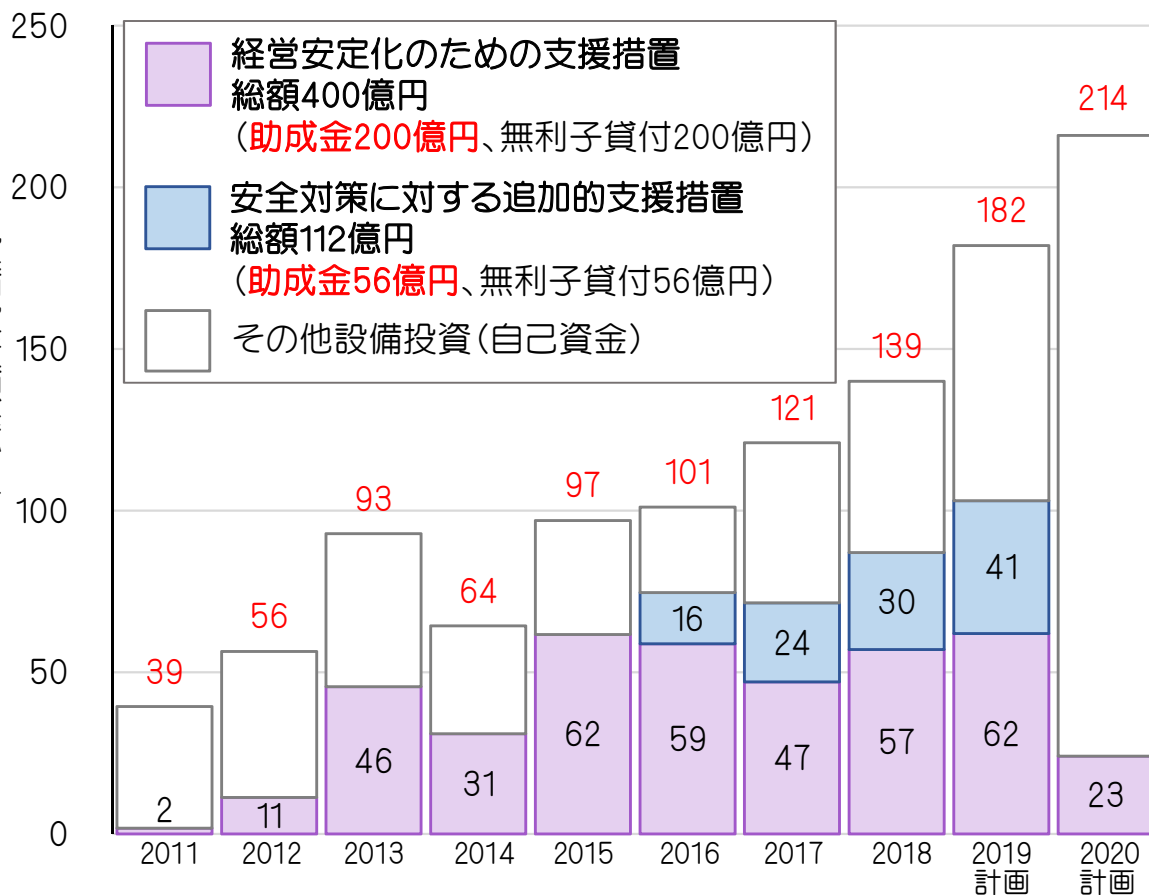
※2 経営安定基金の積み増し (無利子貸付方式)

(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^(※)上の交付の期限は2020(R2)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(R2)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(R1)年度、進捗により2020(R2)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(R1)年度、進捗により2020(R2)年度まで支援可能]
20年据置後、5年均等で償還が必要