会計検査院法第30条の2の規定に基づく報告書

「北海道、四国、九州各旅客鉄道株式会社の経営状況等について」

平 成 2 8 年 2 月

会 計 検 査 院

北海道、四国、九州各旅客鉄道株式会社（以下「三島会社」という。）は、これまでの累次の閣議決定により、「経営基盤の確立等条件が整い次第、できる限り早期に完全民営化する。」こととされており、国土交通省及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）においても経営自立に向けた多額の財政支援等を行ってきている。

また、三島会社は会社発足時に、鉄道事業の営業損失を経営安定基金の運用収益で補塡することとされており、平成20年にはリーマン・ショックを契機とした景気の後退もあり、鉄道収益や経営安定基金の運用収益が減少するなど、三島会社を取り巻く経営環境は変化している。

そして、九州旅客鉄道株式会社については、27年6月に完全民営化に向けた「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27年法律第36号）が成立しており、同年9月には資産処分に関する答申が行われて、28年度に株式上場し、完全民営化することが見込まれている。

一方、会計検査院は、13年に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（昭和61年法律第88号）が改正され、東日本、東海、西日本各旅客鉄道株式会社の完全民営化は見込まれたが、三島会社は依然として日本鉄道建設公団（15年10月1日以降は機構）がその株式を全株保有していることなどを踏まえて、平成14年度決算検査報告に特定検査対象に関する検査状況として、「北海道、四国及び九州各旅客鉄道株式会社の経営状況について」（以下「14年度報告」という。）を掲記し、三島会社の経営状況、経営安定基金の運用状況等について記述している。

本報告書は、以上のような状況等を踏まえて、三島会社の経営状況、経営安定基金の運用状況等に関する14年度報告以降の状況、また、国土交通省及び機構による財政支援等の実施状況等について、多角的かつ総括的に検査を行い、その状況を取りまとめたことから、会計検査院法（昭和22年法律第73号）第30条の2の規定に基づき、会計検査院長から衆議院議長、参議院議長及び内閣総理大臣に対して報告するものである。

平成28年2月

会計検査院

目　次

1　検査の背景 ・・・

(1) 検査の状況の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48
(2) 所見 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 49

別表 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 51

・本文中及び図表中の数値は、原則として、表示単位未満を切り捨てている。
・図表中の数値については、端数処理のため、集計しても計欄等の数値が一致しないものがある。

北海道、四国、九州各旅客鉄道株式会社の経営状況等について

検　査　対　象	(1) 北海道旅客鉄道株式会社	
	(2) 四国旅客鉄道株式会社	
	(3) 九州旅客鉄道株式会社	
北海道、四国、九州各旅客鉄道株式会社の概要	北海道、四国、九州の各地域において、旅客鉄道事業及びこれに附帯する事業を経営することを目的とする株式会社	
損益計算書計上額（平成26年度）	(1) 鉄道事業営業損益	△　414億円
	経常損益	43億円
	(2) 鉄道事業営業損益	△　115億円
	経常損益	84億円
	(3) 鉄道事業営業損益	△　140億円
	経常損益	163億円
北海道、四国、九州各旅客鉄道株式会社に対する国等による財政支援等の実施額	経営安定基金	計1兆2781億円（昭和62年度）
	経営安定のための支援措置	計5666億円 （平成9年度～26年度）
	設備投資等に係る支援措置	計1547億円 （平成10、11両年度、23年度～26年度）

1　検査の背景

(1) 旅客鉄道株式会社の概要

ア　国鉄分割・民営化の経緯

昭和24年に発足した日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）は、39年度から赤字決算となり、経営の再建を促進するために、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和55年法律第111号。以下「再建措置法」という。）が施行され、経営改善計画を定めて実施して60年度までに経営の健全性を確保するための措置を確立し、引き続き事業の収支の均衡の回復を図るための経営努力に努めることとしたが、高速道路や空港の整備等の進展等もあり、収支の改善には至らなかった。

一方、国の行財政についての審議を行った政府の臨時行政調査会は、国鉄の経営

状況は破産状況にあり、国鉄の膨大な赤字はいずれ国民の負担となることから、国鉄経営の健全化を図ることは国家的急務であるとして、57年7月に、国鉄について、公社制度を抜本的に改め、国鉄の民営化を図るとともに、分割は地域分割を基本とする旨の答申を行った。同答申を踏まえて制定された「日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法」（昭和58年法律第50号）により58年6月に発足した日本国有鉄道再建監理委員会において、国鉄の経営する事業に関する効率的な経営形態の確立のために必要な事項、国鉄の長期債務の償還等に関する事項等が審議され、同委員会は、60年7月に「国鉄改革に関する意見」（以下「最終意見」という。）を取りまとめて、内閣に提出した。最終意見において、旅客鉄道事業の分割については、地域の実情に即した運営が行えるなどとして、北海道、東日本、東海、西日本、四国及び九州の地域ごとに旅客鉄道会社を設立することとされた。国は、同委員会の最終意見を受けて、60年10月に、最終意見に基づき国鉄改革の実施を図るために「国鉄改革のための基本的方針について」を閣議決定し、旅客鉄道会社は、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とすることとした。

そして、日本国有鉄道改革法（昭和61年法律第87号。以下「国鉄改革法」という。）により、国鉄は分割して民営化するものとされ、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（昭和61年法律第88号。以下「ＪＲ会社法」という。）の施行に伴って、62年4月に、旅客鉄道事業及びこれに附帯する事業を経営することを目的として、北海道、東日本、東海、西日本、四国及び九州の地域ごとの旅客鉄道株式会社が発足した。

イ　国鉄長期債務等

最終意見において、国鉄において生じた累積債務等（以下「国鉄長期債務等」という。）についてその処理方針が示されるとともに、分割・民営化への移行に伴って、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社（以下、それぞれ「ＪＲ北海道」、「ＪＲ四国」、「ＪＲ九州」といい、これら3社を合わせて「三島会社」という。）については、いずれも営業損益で赤字が生ずることが見込まれるため、発足時において国鉄長期債務等を引き継がないこととした上で、将来における維持更新投資にも配慮して、なお生ずる営業損失に対して何らかの措置を講ずることが安定的な経営を維持していくためには必要であるとされた。

そして、営業損失を補塡し得る収益が生み出されるような基金（以下「経営安定基金」という。）を三島会社の発足時に設けることによって経営基盤の確立を図ることとし、経営安定基金の設置等も併せて国鉄長期債務等として処理することが適当とされた。国鉄長期債務等37.3兆円の処理については、新事業体(注1)の負担するもの（11.4兆円）と新事業体を分離した後に国鉄が移行する事業体（以下「旧国鉄」という。）において処理するもの（25.9兆円）とに区分され、経営安定基金は旧国鉄において処理するものとされた。旧国鉄における国鉄長期債務等の処理は、国鉄所有地の売却収入、新事業体への出資株式の売却収入及び新幹線保有主体(注2)からの収入（以下、これらの収入を合わせて「国鉄清算事業収入」という。）を充て、最終的に残る国鉄長期債務等（16.7兆円程度）は国民負担によって処理するものとされた。

そして、62年4月の国鉄分割・民営化時の国鉄長期債務等は37.1兆円となっており、このうち、11.6兆円は新事業体及び新幹線保有主体で負担し、残りの25.5兆円を国鉄分割・民営化の実施に伴って国鉄から移行した日本国有鉄道清算事業団（平成10年10月22日から15年9月30日までは日本鉄道建設公団。15年10月1日以降は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）において処理することとされた。

しかし、日本国有鉄道清算事業団における土地その他の資産の処分等による国鉄長期債務等の処理が困難となったことから、10年10月の「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」（平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。）の施行により、日本国有鉄道清算事業団は解散し、その時点で28.3兆円に増加していた国鉄長期債務等のうち日本国有鉄道清算事業団の借入金及び債券に係る有利子債務16.0兆円は国の一般会計に承継され、同事業団の国の一般会計に対する無利子債務8.1兆円は返済が免除された。

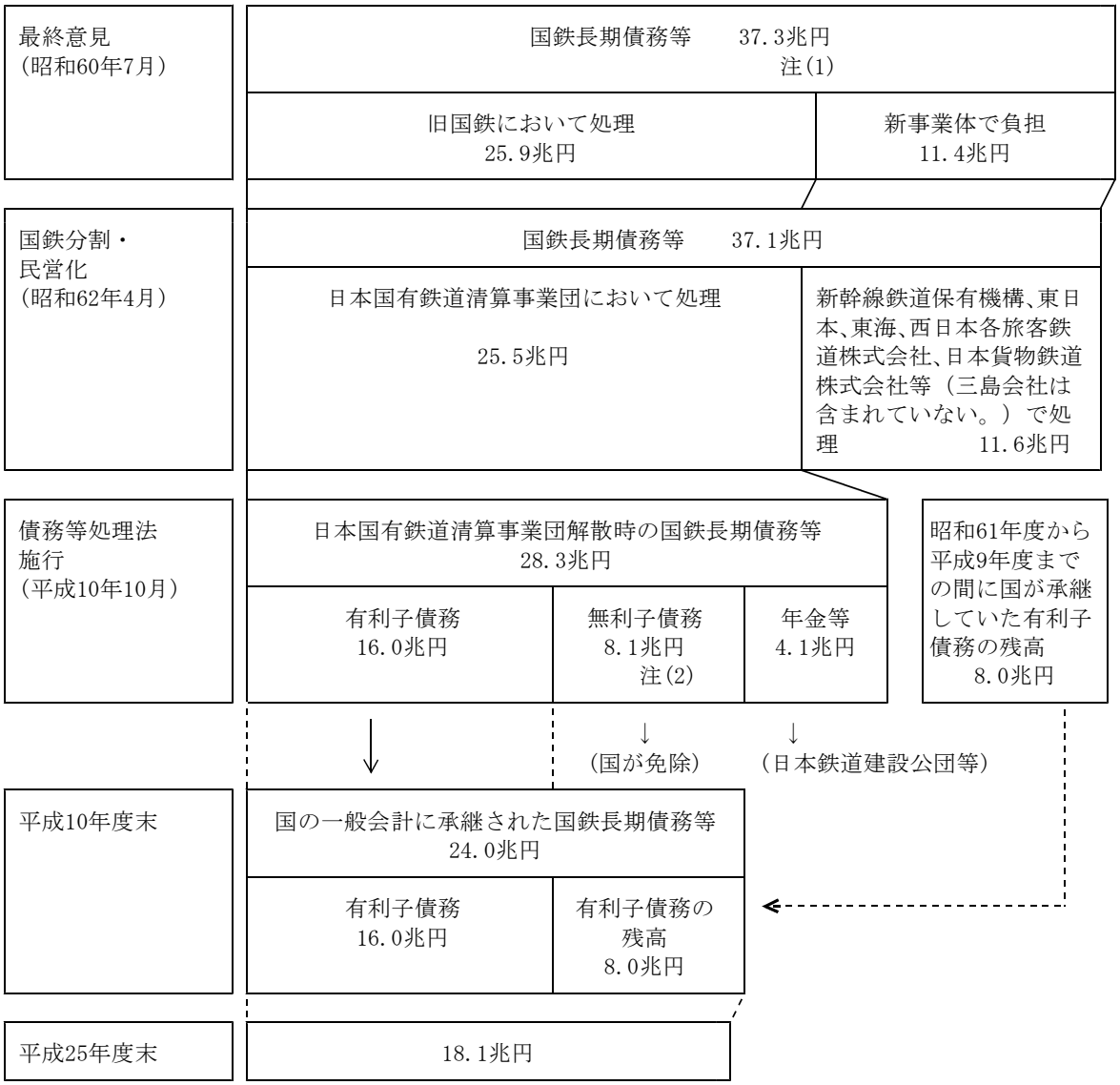
なお、昭和61年度から平成9年度までの間に国が承継していた有利子債務を含めた国鉄長期債務等の残高は10年度末時点で24.0兆円(注3)であったものが、25年度末時点で18.1兆円となっている（図1参照）。

（注1）　新事業体　　北海道、東日本、東海、西日本、四国及び九州の地域ごとに設立する旅客鉄道会社、鉄道貨物会社等。ただし、北海道、四国及び九州の三島の旅客鉄道会社は国鉄長期債務等を引き継がないこととされた。

（注2）　新幹線保有主体　　国鉄分割・民営化に伴い、新幹線の車両等を除く資産を一括して保有し、各旅客鉄道会社から使用料を徴収して国鉄長期債務等の処理に充てる業務を行うための組織であり、国鉄分割・民営化時には新幹線鉄道保有機構として設立されている。

（注3）　24.0兆円　国の一般会計に承継された有利子債務16.0兆円と、昭和61年度から平成9年度までの間に国が承継していた有利子債務9.0兆円に係る残高8.0兆円との合計額

図1　国鉄長期債務等の推移



注(1)　最終意見の金額は見込み額である。
注(2)　8.1兆円は、昭和61年度から平成9年度までの間に国が承継していた有利子債務に代わり設定されるなどした無利子債務の残高

ウ　経営安定基金の設置

最終意見において、三島会社については、いずれも営業損益で赤字が生ずることが見込まれたことから経営安定基金を設けることとされ、経営安定基金の運用収益から営業損失を補填することとした。

経営安定基金の額の決定に当たっては、営業収益のおおむね1%程度の経常利益が

出るような調整措置が必要とされ、調整措置の額を当時の長期国債の過去10年の平均利率年7.3％によって割り戻して、計1兆2781億円（ＪＲ北海道6822億円、ＪＲ四国2082億円、ＪＲ九州3877億円）とされた。

そして、経営安定基金は、国鉄改革法に基づき、昭和62年4月の国鉄分割・民営化時に三島会社に対して旧国鉄が債務を負担することにより設置された。その債務の償還は、平成元年度から8年度までに、国鉄清算事業収入を財源として行われた。また、三島会社の財務諸表において、経営安定基金は資本の部（18年度以降は純資産の部）に計上されている。

エ　国鉄分割・民営化以降の財政支援等

国鉄分割・民営化以降、三島会社に対しては、経営安定基金の設置以外の財政支援等として、経営安定のための支援措置や設備投資等に係る支援措置のほか、固定資産税及び都市計画税（以下「固定資産税等」という。）や事業税の軽減措置（以下、これら諸税の軽減措置を「税制特例措置」という。）が実施されている。

そして、これら財政支援等は、国土交通省（13年1月5日以前は運輸省。以下同じ。）が制度設計を行い、主に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（10年10月22日から15年9月30日までは日本鉄道建設公団。10年10月21日以前は日本国有鉄道清算事業団。以下、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構並びにその前身である日本鉄道建設公団及び日本国有鉄道清算事業団を含めて「機構」という。）が実施しており、その詳細は次のとおりである。

(ｱ) 経営安定のための支援措置

三島会社に対する経営安定基金の債務の償還が8年度に終了して経営安定基金の全額を三島会社が運用することになったが、運用利回りが国鉄分割・民営化時に想定していた利率年7.3％に比べて低下していたことなどから、経営安定基金の運用益の下支え措置として、9年度以降、機構が経営安定基金の一部を借り受けて、その借入利子を28年度まで三島会社に支払うことにした（以下、この方式による経営安定基金の運用を「機構貸付け」という。）。そして、借入利子は、9年度から13年度までの借入れ（利子支払期間9年度から22年度まで）に係る利率は年4.99％、14年度から23年度までの借入れ（利子支払期間14年度から28年度まで）に係る利率は年3.73％と、長期国債等の金利よりも高い利回りになっている。

また、23年8月の「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一

部を改正する法律」（平成23年法律第66号。以下、この一部改正を「債務等処理法附則の改正」という。）の施行に伴い、経営安定基金の実質的な積増しを目的として、機構は、ＪＲ北海道に対して2200億円、ＪＲ四国に対して1400億円、計3600億円を無利子で貸し付けると同時に、両社は、その資金により償還期間20年の機構が発行する同額の特別債券を購入し、これに係る債券利子（特別債券の発行の日から起算して10年間は利率年2.5％。10年を経過した日以降は市場金利の動向その他の事情を勘案して国土交通大臣が定めるものとされている。以下「機構特別債券受取利息」という。）を毎年度受け取っている。

(ｲ) 設備投資等に係る支援措置

10年10月の債務等処理法の施行に伴い、経営基盤がぜい弱である三島会社についても、国鉄職員等が加入している日本鉄道共済組合の年金が厚生年金へ統合されることに伴う厚生年金の追加負担が発生し、この追加負担が経営に与える影響を考慮して、機構は、表1のとおり、三島会社に対して、10、11両年度に設備投資を促進して経営基盤の強化を図るための無利子資金を計680億円（ＪＲ北海道292億円、ＪＲ四国81億円、ＪＲ九州306億円）貸し付けた。

また、23年8月の債務等処理法附則の改正に伴い、三島会社の経営自立を図るために、三島会社は経営自立のための計画を策定し、機構は、三島会社に対して、23年度から32年度までに、老朽化した鉄道施設等の更新や三島会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備のための無利子資金の貸付け及び助成金の交付（以下「無利子貸付・助成金交付事業」という。）を計1500億円（ＪＲ北海道600億円、ＪＲ四国400億円、ＪＲ九州500億円）行うこととした。

さらに、ＪＲ北海道及びＪＲ四国は、27年3月に「安全投資と修繕に関する5年間の計画」等を策定し、当該計画等の実施に当たり、最大限の自助努力を前提としつつなお及ばない部分について国等に支援を求めたことから、国土交通省は、機構を通じて、ＪＲ北海道及びＪＲ四国に対して、28年度から、それぞれ30年度及び31年度（いずれも進捗により32年度まで支援可能）までに、安全投資及び修繕に係る追加的支援措置を計1400億円（ＪＲ北海道1200億円、ＪＲ四国200億円）行うこととした。

表1　設備投資等に係る支援措置　（単位：億円）

年　度	用 途	種 別	ＪＲ北海道	ＪＲ四国	ＪＲ九州	計
平成10、11	設備投資	無利子資金	292	81	306	680
23～32	設備投資	無利子資金	300	200	500	1000
	（老朽化対策・経営基盤強化）	助成金	300	200	―	500
		計	600	400	500	1500
28～32（注）	設備投資	無利子資金	300	56		356
	（安全対策）	助成金	300	56		356
		小計	600	112		712
	修繕	無利子資金	600	88		688
	計		1200	200		1400

（注）　設備投資（安全対策）等の支援期間は、ＪＲ北海道は平成30年度まで、ＪＲ四国は31年度までとされているが、設備投資等の進捗により32年度まで支援可能とされている。

(ｳ) 税制特例措置

三島会社は、国鉄から承継するなどした鉄道事業に係る固定資産（以下「鉄道事業固定資産」という。）等に対して、表2のとおり、会社発足以降、税制特例措置を受けている。昭和61年度には、三島会社が所有する鉄道事業固定資産に対して賦課される固定資産税等の課税標準を2分の1とする特例措置（以下「三島特例」という。）及び、三島会社が国鉄から承継した鉄道事業固定資産、管理施設等の固定資産に対して賦課される固定資産税等の課税標準を2分の1（平成14年度以降は5分の3）とする特例措置（以下「承継特例」という。）がそれぞれ創設されている。また、16年度には、三島会社の資本準備金に係る商法の特例を適用した金額（国鉄長期債務等を承継させなかったことにより形式的に計上した資本準備金）を事業税の資本割の課税標準から控除する外形標準課税特例措置が創設されている。

表2　三島会社の課税標準の特例措置

区　分		三島特例 (特例率)	承継特例 (特例率)
鉄道事業固定資産	国鉄から承継した 鉄道事業固定資産	１／２	１／２ （３／５）
	三島会社発足後に取得 した鉄道事業固定資産	１／２	
国鉄から承継した管理施設等の固定資産			１／２ （３／５）

注(1)　括弧書きは平成14年度以降のもの
注(2)　国鉄から承継した鉄道事業固定資産については、三島特例及び承継特例の両特例が適用されるものもあり、その場合の課税標準は4分の1（14年度以降は10分の3）となる。

(2)　ＪＲ会社法及びその改正

昭和62年4月の国鉄分割・民営化によって発足した各旅客鉄道株式会社は、これまで累次の閣議決定により、前記のとおり、経営基盤の確立等諸条件が整い次第、できる限り早期に純民間会社とすることとされている。これを受けて、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社（以下、それぞれ「ＪＲ東日本」、「ＪＲ東海」、「ＪＲ西日本」といい、これら3社を合わせて「ＪＲ本州三社」という。）は、ＪＲ会社法の一部改正が平成13年12月に施行された後、順次、完全民営化されたが、三島会社に対しては、引き続き、国土交通大臣への財務諸表の提出、経営安定基金の取扱い、国土交通大臣の監督等について定めているＪＲ会社法が適用されている。

そして、ＪＲ九州の完全民営化に向けた「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27年法律第36号。以下「ＪＲ会社法の一部改正法」という。）が、27年6月に成立した。

(3)　平成14年度決算検査報告掲記事項の概要

会計検査院は、13年にＪＲ会社法の一部が改正され、ＪＲ本州三社の完全民営化は見込まれたが、三島会社は依然として機構がその株式を全株保有していることなどを踏まえて、平成14年度決算検査報告において特定検査対象に関する検査状況として、「北海道、四国及び九州各旅客鉄道株式会社の経営状況について」（以下「14年度報告」という。）を掲記している。この中で、会計検査院は、効率的な経営体制の確立という国鉄改革の趣旨に沿って、三島会社において、人件費の抑制を図るための具体

的な方策を講じたり、輸送密度(注4)が低く低迷している路線の経営状況を開示するなどして関係機関等の十分な理解を得たり、三島会社本体の経営に寄与するよう鉄道事業を補完する新しい事業分野で有効な事業展開を図ったり、経営安定基金のリスク管理を徹底し更に効率的な運用を図ったりすることなどに留意することが望まれると記述している。

（注4）　輸送密度　営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員

2　検査の観点、着眼点、対象及び方法

(1) 検査の観点及び着眼点

会計検査院は、14年度報告において三島会社の経営状況について記述しているところであるが、その後10年以上が経過している。その間には、20年のリーマン・ショックを契機とした景気の後退もあり、三島会社を取り巻く経営環境も変化しており、また、22年度末にＪＲ九州では九州新幹線（鹿児島ルート）が全線開業したり、23年度には、ＪＲ北海道の石勝線車両火災事故等（以下「車両事故等」という。）が発生したり、ＪＲ北海道及びＪＲ四国に対する経営安定基金の実質的な積増しや三島会社に対する無利子貸付・助成金交付事業が実施されたりしている。さらに、27年度末にＪＲ北海道では北海道新幹線の一部開業、28年度にはＪＲ九州の株式上場も見込まれている。

そこで、会計検査院は、合規性、経済性、効率性、有効性等の観点から、三島会社の経営状況は14年度報告の掲記以降に向上しているか、経営安定基金の運用状況はどのようになっているか、国土交通省及び機構の財政支援等がその目的に照らして適正かつ有効に機能しているかなどに着眼して検査した。

(2) 検査の対象及び方法

会計検査院は、国土交通本省、機構本社及び三島会社本社において、会計実地検査を行った。このうち、国土交通省及び機構においては、昭和62年度から平成26年度までの三島会社に対する財政支援等を対象として、その目的や実施状況等について、説明を聴取するなどして検査した。また、三島会社においては、14年度から26年度までの各社の経営状況や経営安定基金の運用状況等について、財務諸表等の書類によりその内容を分析するとともに、経営状況、設備投資計画、経営安定基金の運用状況等に関する調書の提出を求めてその内容を確認し、昭和62年度、平成14年度及び26年度の各年度の状況等を比較するなどして検査した。

3　検査の状況

(1) 三島会社の経営状況等

ア　三島会社の経営資源の状況

三島会社は設立時に国鉄から鉄道事業固定資産等を承継し、また、相当数の社員を雇用している。これらの経営資源についてその後の状況をみると次のとおりである。

(ｱ) 鉄道事業固定資産等

三島会社の線区数(注5)及び営業キロについてみると、表3のとおり、昭和62年度と平成14年度との比較では、再建措置法により輸送密度の低い区間が代替輸送機関であるバスに置き換えられるなどしたことから減少している。また、14年度と26年度との比較では、ＪＲ北海道では26年度に江差線の一部区間が営業廃止したことにより営業キロが減少し、ＪＲ四国では14年度から増減しておらず、ＪＲ九州では22年度末の九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開業により線区数と営業キロが増加している。

（注5）　線区　鉄道事業者が国土交通大臣に提出し、認可を受けた事業基本計画上の路線の範囲

表3　線区数、営業キロの状況　（単位：線区、km）

会社名	昭和62年度		平成14年度		26年度	
	線区数	営業キロ	線区数	営業キロ	線区数	営業キロ
ＪＲ北海道	20	3,192.8	14	2,499.8	14	2,457.7
ＪＲ四国	9	881.1	9	855.2	9	855.2
ＪＲ九州	28	2,350.3	21	2,101.1	22	2,273.0
うち九州新幹線					1	288.9

（注）　線区数及び営業キロは各年度末のものである。

三島会社の鉄道事業固定資産について、昭和62年度末、平成14年度末及び26年度末の固定資産価額を比較すると、表4のとおり、ＪＲ北海道では増加し、ＪＲ四国では減少し、ＪＲ九州では14年度は減少したものの26年度は増加している。鉄道事業固定資産の内訳についてみると、ＪＲ北海道では構築物が減少し、車両が増加していて、ＪＲ四国では構築物及び車両とも減少していて、ＪＲ九州では構

築物が14年度は減少したものの26年度は増加し、車両が増加している。なお、車両数については、各社とも減少している。

次に、鉄道事業以外の不動産、ホテル、飲食等の事業（以下「関連事業」という。）に係る固定資産（以下「関連事業固定資産」という。）について、昭和62年度末と平成14年度末の固定資産価額を比較すると、各社ともに大幅に増加している。そして、14年度末と26年度末を比較すると、ＪＲ九州では22年度末の九州新幹線の全線開業等に伴う駅ビル等の設備投資が積極的に行われたため増加しているが、ＪＲ北海道ではほぼ横ばいとなっており、ＪＲ四国ではホテル事業の低迷に伴う減損処理等により減少している。

表4　固定資産価額の状況　（単位：百万円）

区 分		昭和62年度	平成14年度	26年度
ＪＲ北海道	鉄道事業固定資産	204,281	205,002	207,953
	うち構築物	142,544	116,067	100,765
	うち車両（車両数）	16,773 (1,396両)	35,329 (1,205両)	50,880 (1,053両)
	関連事業固定資産	13,189	26,776	24,445
ＪＲ四国	鉄道事業固定資産	97,206	75,166	67,521
	うち構築物	73,379	51,702	45,227
	うち車両（車両数）	9,334 (607両)	7,279 (447両)	6,539 (432両)
	関連事業固定資産	4	13,840	6,415
ＪＲ九州	鉄道事業固定資産	292,980	271,455	282,485
	うち構築物	200,618	146,826	151,640
	うち車両（車両数）	26,932 (1,977両)	45,328 (1,723両)	49,162 (1,699両)
	関連事業固定資産	5,119	43,191	146,104

注(1)　固定資産価額は各年度末のものである。
注(2)　構築物は、線路設備、停車場設備、電路設備及び諸構築物の合計である。九州新幹線の構築物は、一部を除き大部分を機構が保有しているため、ＪＲ九州の鉄道事業固定資産に、ほとんど計上されていない。

三島会社の輸送の状況について、14年度と26年度を比較すると、表5のとおり、旅客数に乗車距離を乗じた数値の累積である輸送人キロ及び輸送密度は、九州新

幹線が開業したＪＲ九州も含め、各社とも大きな変化は生じていない。また、三島会社とＪＲ本州三社とで26年度の輸送の状況を比較すると、新幹線同士の比較も含め、三島会社の輸送人キロ及び輸送密度は、ＪＲ本州三社を大きく下回っている。

表5　ＪＲ各社の輸送の状況

会社名等		昭和62年度		平成14年度		26年度		
		輸送人キロ（百万人km）	輸送密度（千人/日）	輸送人キロ（百万人km）	輸送密度（千人/日）	営業キロ（km）	輸送人キロ（百万人km）	輸送密度（千人/日）
三島会社	ＪＲ北海道	3,919	3	4,366	4	2,457.7	4,223	4
	ＪＲ四国	1,673	5	1,591	5	855.2	1,392	4
	ＪＲ九州 （うち新幹線）	7,664	8	7,970	10	2,273.0 (288.9)	9,138 (1,863)	11 (17)
ＪＲ本州三社	ＪＲ東日本 （うち新幹線）					7,458.2 (1,194.2)	130,068 (20,914)	47 (50)
	ＪＲ東海 （うち新幹線）					1,970.8 (552.6)	59,202 (50,134)	82 (248)
	ＪＲ西日本 （うち新幹線）					5,007.1 (812.6)	56,078 (18,109)	30 (76)

注(1)　営業キロは平成26年度末のものである。
注(2)　本表は、ＪＲ各社が国土交通大臣に提出した鉄道事業実績報告書の数値を集計したものである。
注(3)　三島会社の昭和62年度及び平成14年度の営業キロは、表3参照。

(ｲ) 社員数等

会計検査院は、14年度報告で、三島会社において、人件費の抑制を図るための具体的な方策を講ずるよう努めることが望まれる旨を記述している。そして、三島会社は、業務の効率化等により、社員規模を縮小し、人件費の抑制を図っており、26年度における社員数及び人件費についてみると、表6のとおり、14年度と比較していずれも減少している。

表6　社員数及び人件費の状況　　（単位：人、億円）

年度		昭和62	平成14	26
ＪＲ北海道	社員数	12,719	9,388	7,150
	人件費	716	669	494
ＪＲ四国	社員数	4,455	3,399	2,629
	人件費	223	242	160
ＪＲ九州	社員数	14,589	10,630	8,103
	人件費	788	778	612

イ　三島会社の経営状況

(ｱ) 営業損益等

三島会社の14年度から26年度までの営業損益等についてみると、次のとおりである。

ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、表7及び表8のとおり、鉄道事業営業損益は毎年度大幅な赤字となっており、26年度において、その額は、それぞれ414億円、115億円であり、鉄道収益に対する赤字の割合は54.8％、44.4％となっている。また、両社では関連事業で利益が計上されているものの、20年度から23年度までは、景気の低迷を背景とした鉄道収益や経営安定基金運用収益の減少により、経常損益が赤字となっている年度も見受けられた。そして、24年度以降は、株価等の上昇により経営安定基金運用収益が増加したことや機構特別債券受取利息が通年分になったことなどから、26年度の経常損益は、ＪＲ北海道では43億円、ＪＲ四国では84億円となっており、14年度以降の中では高い収益を計上している。

ＪＲ九州では、表9のとおり、鉄道事業営業損益は毎年度赤字となっており、その額は26年度で140億円であるが、上記のＪＲ北海道及びＪＲ四国と比べると鉄道収益に対する赤字の割合は8.6％と低い状況となっている。また、ＪＲ九州では、関連事業における不動産事業において大幅な利益を計上している。このため、経常損益は、14年度以降の全ての年度において黒字となっており、100億円以上を計上している年度もあり、ＪＲ北海道及びＪＲ四国よりも良好な状況となっている。

表7　営業損益等の推移（ＪＲ北海道）

（単位：億円）

年度（平成）	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
鉄道収益	855	839	836	835	835	840	823	788	765	757	776	759	756
鉄道営業費	1142	1130	1118	1155	1147	1140	1111	1064	1050	1092	1112	1159	1171
鉄道事業営業損益	△287	△290	△282	△320	△311	△300	△287	△275	△284	△334	△335	△400	△414
関連事業営業損益	0	6	11	12	15	19	21	25	25	27	26	27	24
経営安定基金運用収益	297	293	289	290	339	273	231	242	240	235	254	341	363
機構特別債券受取利息	－	－	－	－	－	－	－	－	－	15	55	55	55
経常損益	15	15	26	2	64	3	△24	2	△4	△44	9	37	43
特別損益	0	△10	△11	△61	△28	13	△32	△0	△18	△9	△0	18	32
法人税等	4	4	13	24	△5	△5	△6	△7	△4	△6	△3	△4	△5
当期純損益	11	0	1	△83	40	21	△50	9	△18	△47	13	60	81

表8　営業損益等の推移（ＪＲ四国）

（単位：億円）

年度（平成）	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
鉄道収益	338	323	306	302	299	301	296	264	266	265	265	264	259
鉄道営業費	408	394	384	398	387	385	378	345	359	363	364	371	375
鉄道事業営業損益	△70	△70	△78	△96	△88	△83	△82	△81	△93	△97	△98	△106	△115
関連事業営業損益	△2	△2	1	0	2	1	2	2	2	3	2	4	3
経営安定基金運用収益	72	71	85	91	89	83	78	79	74	73	79	109	146
機構特別債券受取利息	－	－	－	－	－	－	－	－	－	11	35	35	35
経常損益	0	2	12	9	19	22	4	0	△15	△6	22	52	84
特別損益	3	△1	△10	△7	△8	△15	△108	1	0	6	△36	0	14
法人税等	1	0	0	1	0	2	0	0	0	△1	1	△11	5
当期純損益	2	0	1	1	11	5	△102	2	△14	1	△15	62	93

表9　営業損益等の推移（ＪＲ九州）

（単位：億円）

年度（平成）	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
鉄道収益	1308	1311	1391	1399	1410	1410	1387	1298	1329	1599	1610	1625	1632
鉄道営業費	1398	1393	1432	1457	1417	1463	1426	1408	1451	1704	1727	1782	1773
鉄道事業営業損益	△89	△82	△40	△57	△7	△53	△39	△109	△122	△104	△117	△156	△140
関連事業営業損益	55	56	45	73	28	81	81	84	91	147	132	137	159
経営安定基金運用収益	147	142	149	143	151	141	120	113	111	101	97	120	125
機構特別債券受取利息	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
経常損益	57	62	93	99	118	129	117	48	46	102	75	116	163
特別損益	△9	△3	△47	△45	46	1	△92	△9	△4	8	△41	7	9
法人税等	34	31	16	43	76	53	8	20	14	77	13	51	78
当期純損益	12	26	29	9	89	77	16	18	28	33	20	72	95

(ｲ) 鉄道収益及び鉄道営業費

三島会社の鉄道事業営業損益は、前記のとおり、各社とも14年度以降毎年赤字となっており、損益の要素となる鉄道収益及び鉄道営業費についてみると、次のとおりとなっている（表7、表8及び表9参照）。

a　鉄道収益

三島会社の鉄道収益は、各社とも20年度以降、景気の後退や高速道路料金の割引の影響等を受けて減少していたものと思料されるが、このうち、ＪＲ九州

では、22年度末の九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開業により、23年度以降は増加し、26年度は1632億円（対14年度比124.7％）となっている。一方、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、21年度以降も微減、あるいはほぼ横ばいであり、26年度はそれぞれ756億円（同88.4％）、259億円（同76.8％）となっている。

そして、三島会社の14年度から26年度までの輸送密度についてみると、表10のとおり、鉄道収益と同様に、ＪＲ九州では22年度以降おおむね増加しているのに対して、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では21年度以降ほぼ横ばいで推移している。

表10　三島会社の輸送密度の推移　（単位：人/日）

年度(平成)	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
ＪＲ北海道	4,786	4,809	4,869	4,893	4,919	4,936	4,872	4,715	4,657	4,631	4,764	4,725	4,699
ＪＲ四国	5,097	4,994	4,894	4,843	4,846	4,846	4,773	4,445	4,418	4,406	4,448	4,535	4,461
ＪＲ九州	10,393	10,435	10,506	10,496	10,544	10,578	10,595	10,205	10,386	10,684	10,756	11,069	11,015

また、三島会社の輸送密度別の線区の営業キロ等の状況についてみると、表11のとおり、再建措置法等において、運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難であるとされた輸送密度8,000人／日未満の線区の営業キロが、ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ九州では、26年度において、それぞれ78.9％、97.9％、43.6％を占めていて、さらに、鉄道の輸送に代えてバス事業による輸送を行うことが適当であるとされた輸送密度4,000人／日未満の線区の営業キロが、それぞれ67.0％、50.9％、35.3％を占めており、14年度と比べて輸送密度が低迷している線区の営業キロの状況はほとんど変わっていなかった。

表11　輸送密度別の線区の営業キロ等の状況

区　　分			輸送密度			計
			8,000人/日以上	8,000人/日未満	うち4,000人/日未満	
ＪＲ北海道	線区数 営業キロ (営業キロ割合)	平成14年度	2線区 517.6km (20.7%)	12線区 1,982.2km (79.3%)	9線区 1,539.2km (61.6%)	14線区 2,499.8km (100%)
		26年度	2線区 517.6km (21.1%)	12線区 1,940.1km (78.9%)	10線区 1,645.6km (67.0%)	14線区 2,457.7km (100%)
ＪＲ四国	線区数 営業キロ (営業キロ割合)	14年度	1線区 18.1km (2.1%)	8線区 837.1km (97.9%)	5線区 430.3km (50.3%)	9線区 855.2km (100%)
		26年度	1線区 18.1km (2.1%)	8線区 837.1km (97.9%)	6線区 435.6km (50.9%)	9線区 855.2km (100%)
ＪＲ九州	線区数 営業キロ (営業キロ割合)	14年度	6線区 1,109.6km (52.8%)	15線区 991.5km (47.2%)	11線区 803.6km (38.2%)	21線区 2,101.1km (100%)
		26年度	7線区 1,281.6km (56.4%)	15線区 991.4km (43.6%)	11線区 803.5km (35.3%)	22線区 2,273.0km (100%)

(注)　鉄道事業実績報告書の旅客輸送実績表の数値を集計したものである。

会計検査院は、14年度報告で、三島会社において、輸送密度が低迷している路線の経営状況を開示するなどして関係機関等の十分な理解が得られるよう努めることが望まれる旨の記述をしている。各社の対応状況をみたところ、ＪＲ九州は、鉄道ネットワーク全体の損益改善を重視する立場から輸送密度が低迷している路線の経営状況を開示する必要はないとしている。一方、ＪＲ北海道及びＪＲ四国は、輸送密度が低迷している一部の線区及び区間について、その輸送密度を公開している。

また、ＪＲ四国については、22年4月に国、地方自治体、ＪＲ四国等の関係機関で構成される「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」が設置され、鉄道ネットワークの在り方について議論が行われ、ＪＲ北海道については、27年11月に地方自治体、ＪＲ北海道等の関係機関で構成される「地域公共交通検討会議（北海道運輸交通審議会）」が設置され、地域公共交通網の在り方について議論が行われている。

このように、14年度報告の掲記以降、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、輸送密度に係る情報の一部開示や、地域における鉄道ネットワークの在り方についての議論が行われているものの、輸送密度が低迷している線区の営業キロの状況は改善しておらず、鉄道事業で大幅な赤字となっている。

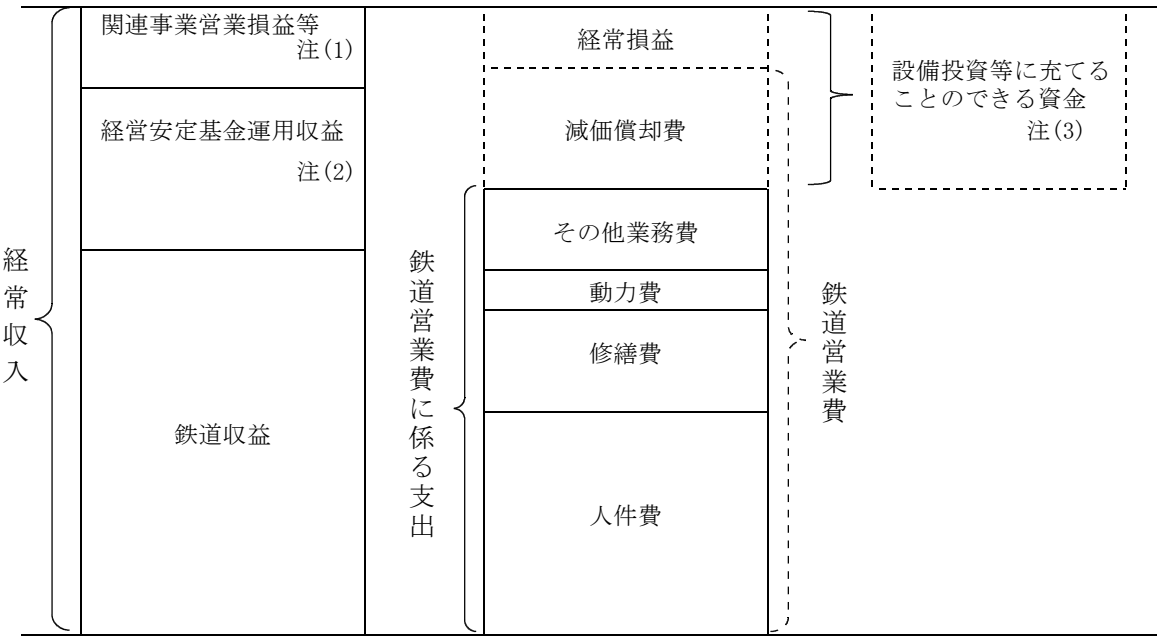
このため、ＪＲ北海道及びＪＲ四国においては、鉄道事業の損益の改善に向けて、輸送密度が低迷している線区や、線区の一部分の輸送密度が低迷している区間について、国、地方自治体、利用者等を含む関係機関等と地域の公共交通ネットワークの確保を前提とした望ましい交通の在り方について更に検討し、その中で鉄道がどのような役割を果たすべきかなどについて幅広い議論をすることが望まれる。

その前提として、輸送密度が低迷している線区及び区間の収益、費用等の経営状況が両社において把握されている必要がある。これらについての両社における把握状況等を確認したところ、ＪＲ北海道は、26年度までは線区ごとの収益しか把握できていなかったが、27年11月に輸送密度が500人／日未満と低迷している一部の線区及び区間について、収益、費用及び損益を公表している。また、ＪＲ四国は、輸送密度が低迷している線区及び区間の収益及び費用については、独自の試算であるとして公表はしていない。このように、両社では、輸送密度が低迷している線区及び区間の経営状況について、その把握状況等は異なっているが、関係機関等と幅広い議論をする上で線区及び区間ごとの収益、費用等の経営状況は必要となることから、これらを対外的に提示できるよう整理しておく必要があると思料される。

b　鉄道営業費

前記のとおり、経営安定基金は、当初、経常利益が営業収益のおおむね1%となるように設定され、その運用収益は三島会社の財務諸表において経常損益に含められている。そして、三島会社は、図2のとおり、会社発足以降、基本的には、人件費等の鉄道営業費に係る支出や設備投資を、社債の発行や民間金融機関からの長期借入れなどによらずに、鉄道収益、経営安定基金運用収益等に係る収入（以下、これらを「経常収入」という。）で賄っている。

図2　三島会社の収支及び資金の概念図



注(1)　関連事業営業損益等には、一般営業外損益が含まれ、これらは収益と費用を相殺した損益項目であるが、鉄道事業に係る資金を説明するために、便宜上、経常収入の内訳として記載している。
注(2)　平成23年度以降は、機構特別債券受取利息も含まれる。
注(3)　経常損益及び減価償却費相当額のほか、設備投資に係る無利子貸付・助成金交付事業に伴う収入等も加えられる。

しかし、鉄道収益については前記のとおり景気の後退や高速道路料金の割引の影響を受けていると考えられ、経営安定基金運用収益についても景気の後退による利回りの低下等の影響を受けていると考えられるなど、三島会社の経常収入は外部的な要因の影響を強く受けていると思料される。

一方で、鉄道営業費は、鉄道営業のための施設等の維持修繕に要する人件費、修繕費、動力費、その他業務費及び減価償却費で構成されており、これらの費用は、鉄道運輸における安全性に大きく影響する軌道や変電設備の保守等、設備を保有している限り経年劣化により必然的に生じたり、各社が策定する修繕計画等の会社内部の要因によりその支出額に変動が生じたりする。

そこで、14年度から26年度までの三島会社の経常収入と鉄道営業費の推移についてみると、図3のとおり、ＪＲ九州では、関連事業で大幅な利益を上げていることなどから経常収入が鉄道営業費を上回っており、資金的な余裕が生じている。

一方、ＪＲ九州と比べて関連事業の利益が少なく経営安定基金運用収益への

依存度が高いＪＲ北海道では、経常収入と鉄道営業費がほぼ同額の状況となっており、経常収入が減少すると、鉄道営業費が抑えられている状況が見受けられる。また、ＪＲ四国では、23年度まではＪＲ北海道と同様の状況であるが、24年度以降は、機構特別債券受取利息や経営安定基金運用収益の増加により、鉄道営業費と比べて経常収入が上回っている。

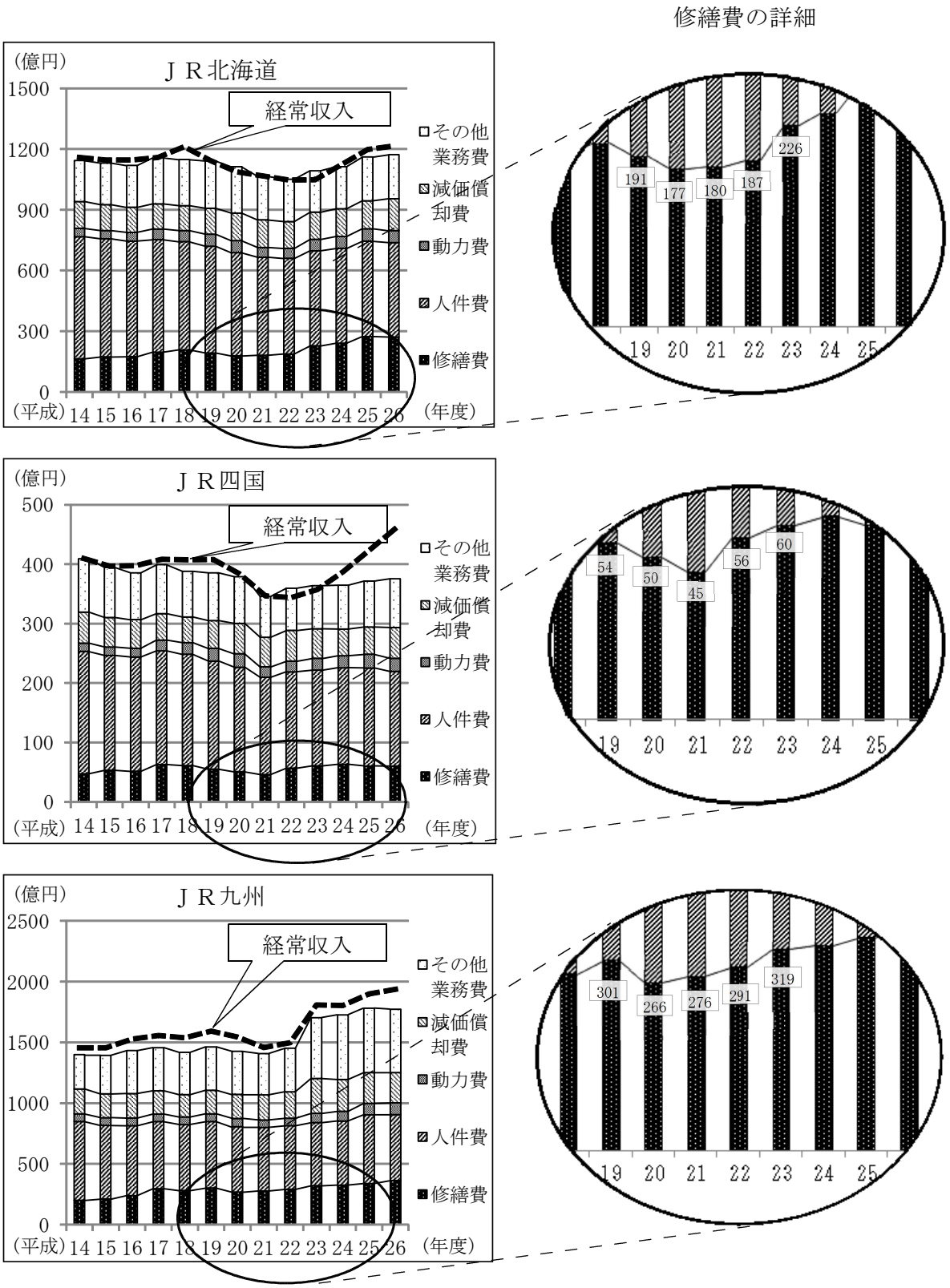
さらに、ＪＲ北海道及びＪＲ四国の鉄道営業費のうち修繕費の推移の詳細をみると、20、21両年度は低くなっており、23年度以降増加している。これは、景気の後退等の影響により経常収入が減少したことなどに伴い、20、21両年度は、両社において緊急性を要さず直ちに安全性に影響しないと判断した軌道の道床交換やレール交換等の修繕を先送りし、23年度以降、機構特別債券受取利息による収入等の増加を受けて、これらの修繕を実施したことが要因にあると考えられる。

このように、関連事業の利益が少なく経営安定基金運用収益への依存度が高いＪＲ北海道及びＪＲ四国では、景気の後退等の外部的な要因による経常収入の減少が修繕費の支出にも影響を及ぼしている状況が見受けられた。

株式会社では、収益の減少に応じて費用を抑制することは、経営判断として必要になる場合があると思料される。しかし、安定的な鉄道の運行が求められる鉄道事業では、実施する修繕について、外部的な要因による経常収入の減少の影響を受けずに計画的に実施する仕組みを構築することが重要である。

このため、鉄道事業の赤字を補填する関連事業の利益が少なく、経営安定基金運用収益への依存度が高いＪＲ北海道及びＪＲ四国においては、経営安定基金運用収益が多額となった場合等にその収益の一部を将来の修繕等の計画的な実施のために積み立てるなどの方策について検討することも必要であると考えられる。

図3　経常収入と鉄道営業費の内訳の推移



(ｳ) 設備投資等

a　三島会社の設備投資の特色

前記のとおり、三島会社は、基本的には、設備投資を、民間金融機関からの長期借入れなどによらずに、図2のとおり、設備投資等に充てることのできる資金（設備投資に係る無利子貸付・助成金交付事業に伴う収入等も含む。以下「設備投資等資金」という。）により行っている。ただし、短期的には流動資産等の手元資金の増減の影響があり、また、ＪＲ北海道及びＪＲ九州では、22年度以降、一部の設備投資の資金について民間金融機関等から長期借入れを行っている。

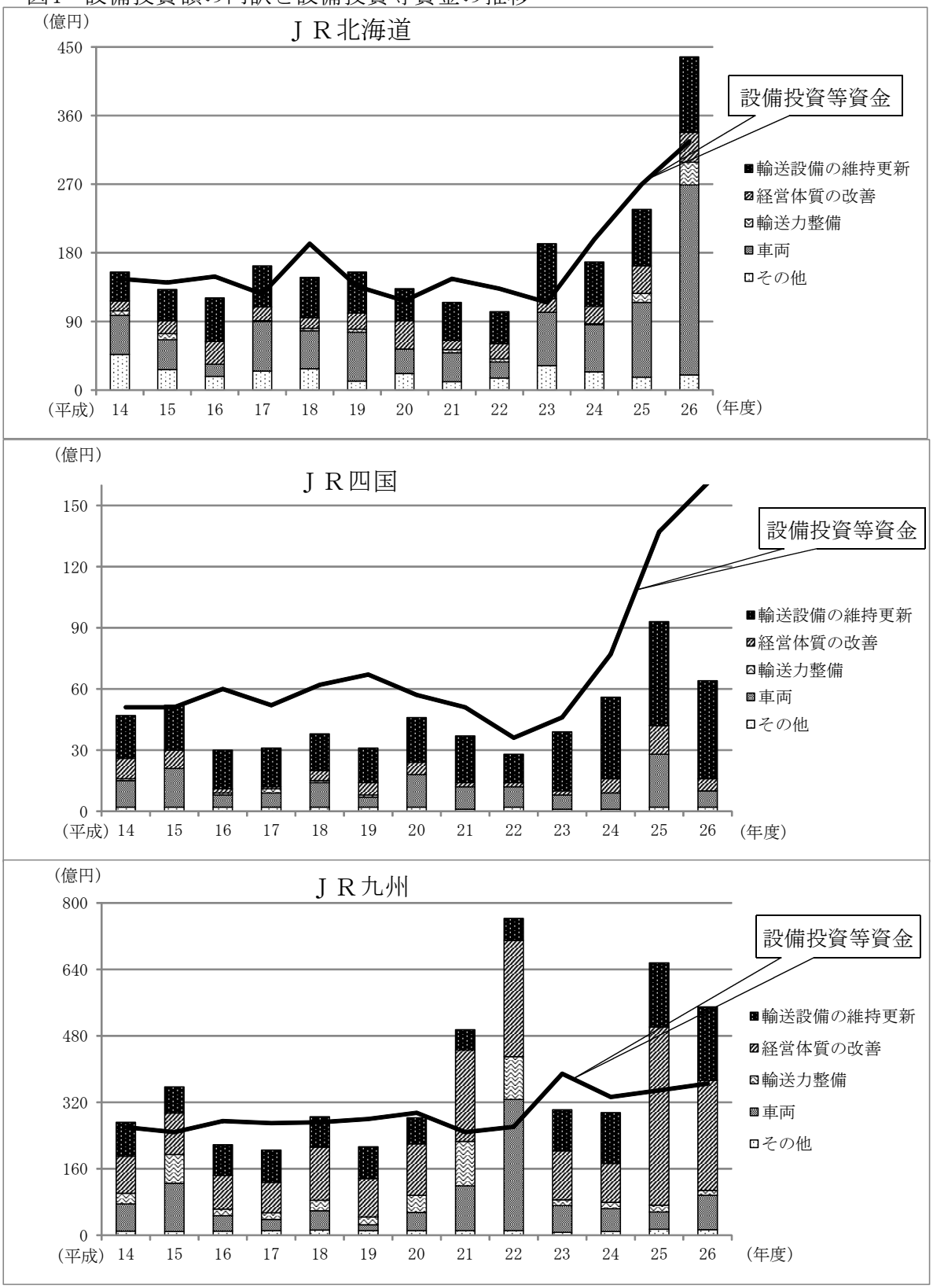
そして、三島会社の14年度以降の設備投資額の内訳についてみると、図4及び表12のとおり、各社の地理的特徴や経営方針等に応じて次の特色が見受けられる。ＪＲ北海道では、他の2社と比べて電化率が低く、エンジン等の更新が高額となる気動車（ディーゼルカー）を多く保有していることや、電化事業等に伴い車両を購入したことなどから、14年度から26年度までの「車両」に対する設備投資の累計額は設備投資全体の累計額の37.8％と大きくなっている。また、ＪＲ四国では、営業キロが短く、設備投資の規模は全体として他の2社より低いものとなっているが、後述するまくら木交換等の老朽化取替に関する設備投資を毎年度実施しているなど14年度から26年度までの「輸送設備の維持更新」に対する設備投資の累計額は設備投資全体の累計額の57.9％と大きくなっている。ＪＲ九州では、他の2社と比べて駅ビル等の関連事業に積極的に投資しており14年度から26年度までの「経営体質の改善」に対する設備投資の累計額は設備投資全体の累計額の42.7％と大きくなっている。

次に、設備投資額の推移についてみると、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、23年度以降、ＪＲ北海道における車両事故等を受け安全性向上の取組が行われたり、無利子貸付・助成金交付事業が行われたりしたことなどにより、設備投資額を大幅に増加させている。特に、ＪＲ北海道は、26年1月に国土交通省から輸送の安全に関する事業改善命令等を受けたことから、安全基盤を再構築するために必要な安全投資を早急に実施することとし、26年度に多額の設備投資を行っている。また、ＪＲ九州は、新幹線開業に伴い、15、22両年度に新幹線の車両を購入しているほか、21、22両年度はＪＲ博多シティ、25、26両年度はＪＲ

おおいたシティといった駅ビルの開業に向け、多額の設備投資をしている。

なお、22年度以降、ＪＲ北海道は、電化事業に伴う車両の購入や新幹線開業に向けた車両の購入資金等を調達するために、また、ＪＲ九州は、ＪＲ博多シティやＪＲおおいたシティの開発資金等を調達するために、民間金融機関等から資金調達を行っている。

図4　設備投資額の内訳と設備投資等資金の推移



（注）　設備投資等資金は、経常損益、減価償却費及び無利子貸付・助成金交付事業に伴う収入の合計額から法人税等を差し引くなどして算定している。なお、流動資産等の手元資金の増減、民間金融機関等からの長期借入れは含めていない。

表12　平成14年度から26年度までの設備投資全体の累計額に占める内訳の割合

（単位：％）

会社名	輸送設備の維持更新	経営体質の改善	輸送力整備	車両	その他	計
ＪＲ北海道	32.4	13.1	3.2	37.8	13.2	100
ＪＲ四国	57.9	12.1	1.0	25.0	3.8	100
ＪＲ九州	23.8	42.7	9.7	20.8	2.8	100

b　設備投資に対する景気変動等の影響

前記のとおり、三島会社は、基本的には、設備投資を、民間金融機関からの長期借入れなどによらず、設備投資等資金で行っている。そして、この設備投資等資金は、外部的な要因の影響を受ける鉄道収益や経営安定基金運用収益等の経常収入の一部から成っている。そこで、三島会社の設備投資額について、景気の後退等により設備投資等資金が減少した20年度から22年度までの3か年が含まれる各社の中期の設備投資計画（計画期間は、ＪＲ北海道及びＪＲ九州は19年度から23年度までの5か年、ＪＲ四国は20年度から23年度までの4か年となっている。）とその実績を比較すると、次のとおりとなっていた。

すなわち、関連事業により鉄道事業営業損益の赤字の多くを補填できるＪＲ九州では、表15のとおり、計画期間の累計において実績が計画を超えているのに対して、関連事業の利益が少なく経営安定基金運用収益への依存度が高いＪＲ北海道及びＪＲ四国では、表13及び表14のとおり、計画期間の累計において実績が計画を下回っていた。

さらに、設備投資の内訳についてみると、ＪＲ九州では、表15のとおり、主として関連事業に係る支出が多く含まれる「経営体質の改善」が駅ビルの建設に係る工期の延長等の影響により後ろ倒しになるなどして実績が計画を下回る年度があるものの、鉄道事業固定資産の老朽取替等に係る「輸送設備の維持更新」や「車両」については19年度を除き、実績が計画を上回っている。これに対して、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、無利子貸付・助成金交付事業が始まった23年度を除けば、「輸送設備の維持更新」や「車両」について、いずれの年度も実績が計画を下回っていた。

本来、鉄道事業固定資産の維持更新のための設備投資は、安定的な鉄道の運

行のために経常的かつ計画的に行われるべきであると考えられるが、上記のとおり、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、景気の後退等による設備投資等資金の減少に影響される状況も見受けられた。

表13　中期の設備投資計画と実績の比較（ＪＲ北海道）

（単位：億円）

設備投資の内訳＼年度	平成19			20			21			22			23			累計		
	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額
輸送設備の維持更新	55	54	△1	58	42	△16	68	50	△18	63	42	△21	57	72	15	301	260	△41
経営体質の改善	34	21	△13	36	37	1	10	12	2	8	20	12	9	18	9	97	108	11
輸送力整備	4	4	0	0	0	0	4	4	0	2	4	2	0	0	0	10	12	2
車両	77	64	△13	57	32	△25	60	38	△22	55	21	△34	39	70	31	288	225	△63
その他	7	12	5	7	22	15	7	11	4	7	16	9	7	32	25	35	93	58
計	177	155	△22	158	133	△25	149	115	△34	135	103	△32	112	192	80	731	698	△33

（注）「輸送力整備」は、駅や線路の形状を変え、列車速度の向上や到達時間の短縮を図るような工事が該当する（以下同じ）。

表14　中期の設備投資計画と実績の比較（ＪＲ四国）

（単位：億円）

設備投資の内訳＼年度	平成19			20			21			22			23			累計		
	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額
輸送設備の維持更新				26	22	△4	28	23	△5	25	14	△11	23	29	6	102	88	△14
経営体質の改善				7	6	△1	5	2	△3	4	2	△2	2	2	0	18	12	△6
輸送力整備				－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
車両				17	16	△1	16	11	△5	16	10	△6	22	7	△15	71	44	△27
その他				2	2	△0	2	1	△1	2	2	△0	2	2	△0	8	7	△1
計				52	46	△6	51	37	△14	47	28	△19	49	39	△10	199	150	△49

（注）ＪＲ四国における中期の設備投資計画期間は、平成20年度から23年度までの4か年となっている。

表15　中期の設備投資計画と実績の比較（ＪＲ九州）

（単位：億円）

設備投資の内訳＼年度	平成19			20			21			22			23			累計		
	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額	計画	実績	差額
輸送設備の維持更新	86	77	△9	57	63	6	44	49	5	48	53	5	79	99	20	314	341	27
経営体質の改善	177	92	△85	190	124	△66	217	220	3	158	280	122	46	118	72	788	834	46
輸送力整備	36	19	△17	54	41	△13	275	107	△168	252	103	△149	20	14	△6	637	284	△353
車両	28	14	△14	39	44	5	25	108	83	10	316	306	57	64	7	159	546	387
その他	16	11	△5	15	11	△4	16	11	△5	15	11	△4	8	7	△1	70	51	△19
計	343	213	△130	355	283	△72	576	495	△81	482	763	281	210	302	92	1966	2056	90

（注）新幹線車両に係る設備投資については、中期の設備投資計画においては「輸送力整備」に含まれていたが、平成20年度以降の単年度の事業計画では「車両」に変更されている。

c　設備投資が修繕等に係る費用に及ぼす影響

鉄道事業における設備投資は、安定的な鉄道の運行のために着実に行われることが必要である。そして、鉄道事業の赤字の改善を図るためには、効果的な設備投資を行うことにより、鉄道施設の修繕等に係る費用の長期的な低減を図っていくことも重要であると思料される。各社は、現在、各種設備投資における費用の低減効果については検証中であるとしているが、ＪＲ四国では、鉄道

事業の主な設備である線路設備において、ＰＣまくら木化等の軌道強化が、安全基盤の強化のほか、線路設備の維持、修繕等に係る費用（以下「線路保存費」という。）の低減についても効果があるとして実施されるなどしている。

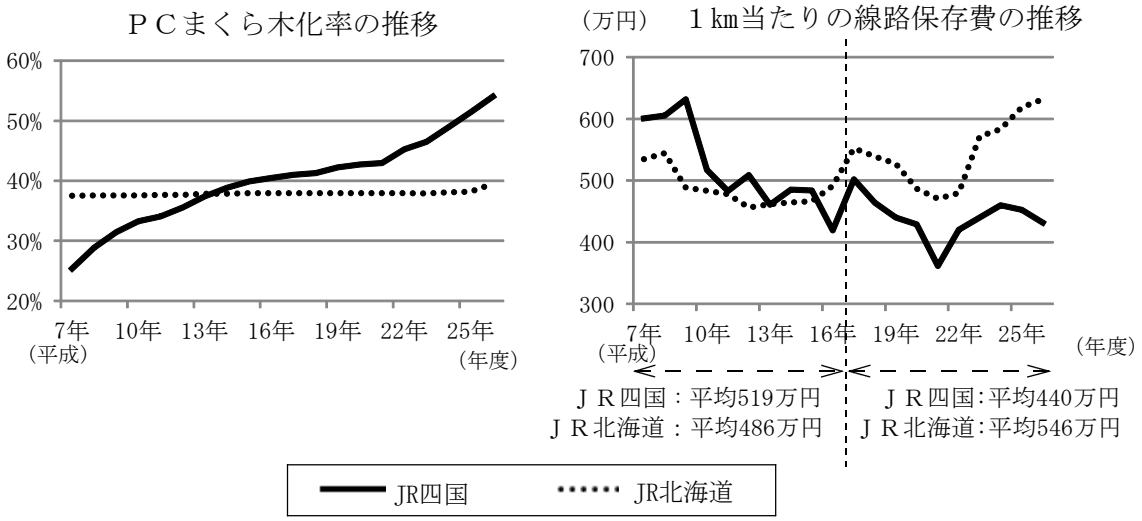
そこで、ＰＣまくら木化率(注6)に着目して、ＪＲ北海道とＪＲ四国における過去20年間の線路保存費の推移をみたところ、次のような状況となっていた。

ＪＲ四国は、漸次、ＰＣまくら木化等の軌道強化の取組を進めており、ＰＣまくら木化率は図5のとおり、7年度の25.4%から26年度の54.1%と年々向上している。そして、1km当たりの線路保存費についてみると、年度毎に変動はあるものの、7年度から16年度までの平均は519万円であったが、17年度から26年度までの平均は440万円と低減が図られている状況となっていた。

また、ＪＲ北海道では、ＰＣまくら木を特急列車が走行する区間に限定して敷設するなどしていたことから、7年度から24年度までは、ＰＣまくら木化率が進捗していない状況であった。そして、1km当たりの線路保存費は、7年度から16年度までの平均は486万円であるのに対して、17年度から26年度までの平均は546万円となっており、減少していない状況となっている。そして、ＪＲ北海道においても、25年度以降、ＰＣまくら木化等の軌道強化の取組を推進する計画を策定し実施している。

（注6）　ＰＣまくら木化率　線路の基盤を強化するために既存の木まくら木をコンクリート製のＰＣまくら木に交換することをＰＣまくら木化といい、ＰＣまくら木化が完了した線路の延長が線路の総延長に占める割合

図5　ＪＲ北海道及びＪＲ四国におけるＰＣまくら木化率及び線路保存費の推移

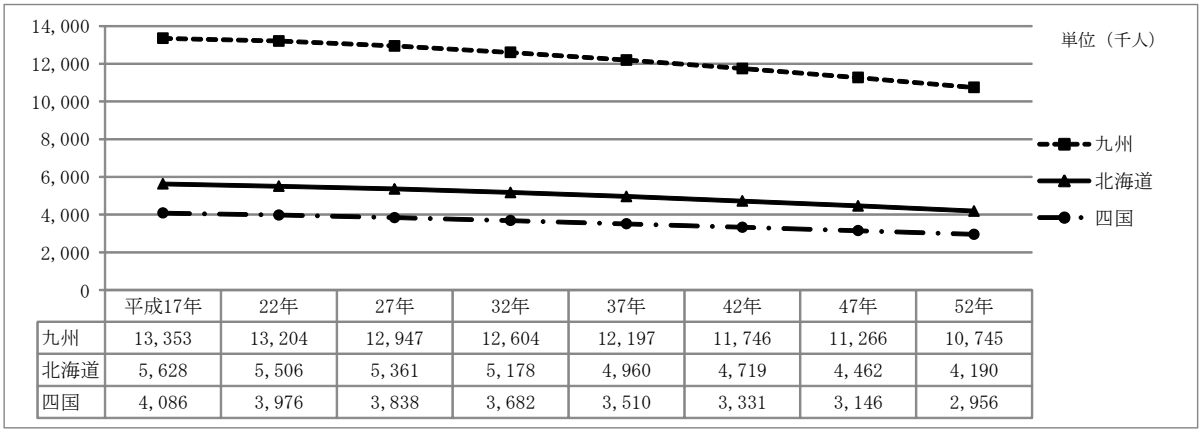


(ｴ) 今後の経営等について

28年度に完全民営化が見込まれているＪＲ九州を含む三島会社の鉄道事業営業損益は、26年度決算においていずれも赤字となっているが、経常損益に大きな影響を与える鉄道収益及び鉄道営業費について今後の動向を推測すると、次のとおりである。

鉄道収益は、輸送密度と密接な関係にあるが、三島会社の所在する北海道、四国及び九州の各地域における将来人口推計をみると、図6のとおり、いずれの地域も右肩下がりで減少することが見込まれており、各地域内の利用者のみでは輸送密度の増加は期待できないと考えられることから、観光事業等による当該地域以外からの利用者の増加を図るために、関係機関と連携するなどより一層の努力が必要であると思料される。なお、ＪＲ北海道では、27年度末に北海道新幹線の一部開業が予定されており、同新幹線の開業に伴って、鉄道事業においては収益拡大とともに相応の費用発生が見込まれるが、関連事業等への波及効果も期待される。

図6　北海道、四国及び九州の各地域における将来人口推計



	平成17年	22年	27年	32年	37年	42年	47年	52年
九州	13,353	13,204	12,947	12,604	12,197	11,746	11,266	10,745
北海道	5,628	5,506	5,361	5,178	4,960	4,719	4,462	4,190
四国	4,086	3,976	3,838	3,682	3,510	3,331	3,146	2,956

（注）　国立社会保障・人口問題研究所の「人口統計資料集（2014）」及び「日本の地域別将来人口推計（平成25年3月推計）」の都道府県別数値を集計したものである。

また、鉄道営業費は、三島会社において無利子貸付・助成金交付事業による積極的な設備投資に伴い減価償却費の増大が見込まれたり、ＪＲ北海道及びＪＲ四国において「安全投資と修繕に関する5年間の計画」等に基づき修繕等に係る費用の増加が見込まれたりしており、必ずしも減少が期待される状況とはなっていない。ただし、修繕等に係る費用は、前記のとおり、効果的な設備投資により長期

的には低減が図られる場合もある。

鉄道事業においては、安定的な鉄道の運行等を確保するとともに、修繕等に係る費用の低減効果が鉄道事業の損益に与える影響を考慮し、より効果的な設備投資を行うことにより、一層の経営基盤の強化が図られることが望まれる。

ウ　三島会社のグループ経営の状況

(ｱ) 連結決算等の状況

最終意見において、民営化により、関連事業のより自由な展開を可能にするために、企業としての経営基盤の強化を目指すとともに、企業の活力を維持する上から関連事業の進展を図る必要があるとされ、民営化以降、三島会社は、関連事業の展開を積極的に推進することとしている。そして、三島会社は、会社発足以降、直営で行っていた関連事業を中心に、高い専門性を有し機動的な経営が必要な事業については、順次、子会社化するなどし、グループ経営の推進に努めてきた。

グループ経営の財務状況について、ＪＲ九州は、21年度以降、会計監査人の監査を受けた連結財務諸表を開示しており、ＪＲ北海道及びＪＲ四国は、連結財務諸表については会計監査人の監査を受けず、個別財務諸表のみを開示している。また、三島会社は、11年度から報道資料における参考情報として連結対象の子会社等（以下「子会社等」という。）を含む決算の状況（以下「連結決算」という。）を公表している。

三島会社の14年度から26年度までの各年度の連結決算についてみると、表16のとおり、ＪＲ四国の22年度を除き、連結経常損益が黒字となっている。そして、連結経常損益と単体経常損益についてみると、ＪＲ北海道では、連結経常損益が単体経常損益を大きく上回っている年度も見受けられるなど、子会社等で上げる利益の方が大きい状況となっている。一方、ＪＲ九州では、連結経常損益は単体経常損益のおおむね2倍未満であり、単体で上げる利益と子会社等で上げる利益とが同程度となっている。また、ＪＲ四国では、子会社等で上げる利益が他の2社と比べて少ないほか、25年度において不動産事業を営む子会社等で資産の減損処理（11億6千万余円）が行われるなどしたため、連結経常損益が単体経常損益を下回っている年度も見受けられる。

表16　連結決算等の状況

（単位：億円、倍）

年度		平成14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
ＪＲ北海道	連結経常損益(A)	28.0	68.4	82.5	54.6	112.4	51.6	16.6	54.5	38.6	17.6	73.5	114.1	113.2
	単体経常損益(B)	15.5	15.4	26.7	2.9	64.6	3.3	△ 24.0	2.6	△ 4.1	△ 44.3	9.8	37.6	43.9
	差引(A-B)	12.5	53.0	55.7	51.7	47.7	48.3	40.7	51.8	42.8	62.0	63.6	76.5	69.3
	連単倍率(A/B)	1.8	4.4	3.0	18.7	1.7	15.6	－	20.2	－	－	7.4	3.0	2.5
ＪＲ四国	連結経常損益(C)	6.0	0.5	15.0	16.2	25.6	29.6	10.6	6.4	△ 7.9	1.8	33.5	46.9	93.2
	単体経常損益(D)	0.8	2.8	12.4	9.5	19.7	22.8	4.9	0.7	△ 15.4	△ 6.2	22.9	52.3	84.0
	差引(C-D)	5.1	△ 2.3	2.6	6.6	5.9	6.8	5.6	5.6	7.5	8.1	10.5	△ 5.4	9.2
	連単倍率(C/D)	6.9	0.1	1.2	1.7	1.3	1.3	2.1	8.1	－	－	1.4	0.8	1.1
ＪＲ九州	連結経常損益(E)	83.3	102.6	127.2	132.7	169.3	177.3	144.5	88.4	86.5	202.7	173.4	212.1	255.7
	単体経常損益(F)	57.3	62.3	93.6	99.0	118.9	129.7	117.1	48.3	46.5	102.8	75.8	116.1	163.7
	差引(E-F)	26.0	40.2	33.5	33.6	50.4	47.5	27.4	40.0	40.0	99.9	97.5	96.0	91.9
	連単倍率(E/F)	1.4	1.6	1.3	1.3	1.4	1.3	1.2	1.8	1.8	1.9	2.2	1.8	1.5

そして、これら連結決算の状況について業種別に14年度と26年度を比較すると、表17のとおり、ＪＲ北海道では、不動産事業が大きく伸びたことなどにより、運輸業（鉄道事業のほかバス事業等を含む。以下同じ。）以外の業種の営業利益が増加し、26年度においては運輸業の営業損失に対する運輸業以外の営業利益の割合（以下「補塡率」という。）が23.3％となっている。また、ＪＲ四国では、運輸業以外の業種の営業収益が減少しており、営業利益についてもほぼ横ばいとなっていて補塡率が10％程度となっている。そして、ＪＲ九州では、不動産事業及び建設業の営業利益が大幅に増加しており、補塡率は203.7％と運輸業の営業損失を十分に補っているものとなっている。

グループ経営の推進に当たっては、14年度報告においても、グループ関連事業が三島会社本体の経営に寄与するよう努めることを記述しているところである。そして、グループ関連事業のうち、三島会社が自ら行う関連事業は、三島会社本体の経営に直接的に貢献している状況も見受けられるが、後述するように、子会社が経営しているグループ関連事業も多く、これらによる貢献も求められるところである。

表17　連結決算の業種別営業損益の状況の推移

連結決算業種別営業損益（平成14年度）　（単位：億円）

会社名等＼業種		運輸業	運輸業以外の業種						補填率
			販売	建設	ホテル	不動産	その他	計	
ＪＲ北海道	営業収益	926	329	－	25	123	347	826	
	営業費用	1228	326	－	26	110	336	801	
	営業損益	△ 302	2	－	△ 1	12	11	25	8.2%
ＪＲ四国	営業収益	372	123	86	69	16	53	348	
	営業費用	447	119	83	68	15	53	340	
	営業損益	△ 75	3	2	1	1	△ 0	8	10.6%
ＪＲ九州	営業収益	1369	542	－	95	204	605	1448	
	営業費用	1455	533	－	95	149	587	1366	
	営業損益	△ 85	9	－	△ 0	54	18	82	96.4%

連結決算業種別営業損益（平成26年度）　（単位：億円）

会社名等＼業種		運輸業	運輸業以外の業種						補填率
			販売	建設	ホテル	不動産	その他	計	
ＪＲ北海道	営業収益	983	355	－	82	264	513	1216	
	営業費用	1377	349	－	81	199	494	1124	
	営業損益	△ 394	6	－	0	65	19	92	23.3%
ＪＲ四国	営業収益	297	76	91	56	13	58	294	
	営業費用	410	75	85	53	9	58	282	
	営業損益	△ 113	1	6	2	3	△ 0	12	10.6%
ＪＲ九州	営業収益	1745	901	803	－	535	561	2801	
	営業費用	1877	876	760	－	351	544	2532	
	営業損益	△ 132	24	43	－	184	16	269	203.7%

注(1)　各社が公表している連結決算に基づき作成している。
注(2)　数値は業種間の内部取引額等を含んでいる。
注(3)　業種の区分はその重要性等に基づくものとしており、ＪＲ北海道の建設業については、平成14年度及び26年度はその他の区分に含められている。また、ＪＲ九州の建設業については、14年度はその他の区分に含められているが26年度は独立して記載されている。さらに、ＪＲ九州のホテル業については、14年度は独立して記載されているが26年度はその他に含まれている。

(ｲ)　子会社等の状況

a　子会社等の数及び営業収益

三島会社の子会社等の数について昭和62年度と平成14年度を比較すると、表18のとおり、各社とも子会社等の数が大きく増加している。

14年度と26年度を比較すると、子会社等の数は、ＪＲ北海道では減少しており、ＪＲ四国及びＪＲ九州では同数となっている。また、営業収益は、ＪＲ北海道及びＪＲ九州では大きく増加しているが、ＪＲ四国では減少している。

これは、ＪＲ北海道及びＪＲ九州では、子会社等の統合・整理を実施しながらも、グループ関連事業を拡大する方針を継続しており、既存の子会社等における事業規模の拡大、特にＪＲ北海道では札幌駅、ＪＲ九州では博多駅といったターミナル駅の再開発により、不動産事業等における子会社等の営業収益が増加していることなどが要因と考えられる。

ＪＲ四国については、自ら行っていた関連事業の子会社化がほぼ終了し、他の2社のようなターミナル駅の再開発が行われておらず、既存の子会社等の26年度の営業収益は14年度と比べて減少している。このため、ＪＲ四国においては、引き続きグループ関連事業における経営の健全性を保ちつつ幅広い分野で事業展開することなどが望まれる。

表18　子会社等の状況の推移　（単位：社、億円）

年　度		昭和62	平成14	26
ＪＲ北海道	子会社等数	12	36	29
	営業収益		1098	1770
	経常損益		12	90
	剰余金		△17	282
ＪＲ四国	子会社等数	3	23	23
	営業収益		354	341
	経常損益		3	12
	剰余金		△32	35
ＪＲ九州	子会社等数	8	37	37
	営業収益		1660	2825
	経常損益		40	130
	剰余金		△15	221

（注）　剰余金は、子会社等の積立金等を除いた利益剰余金（平成14年度は未処分損益、26年度は繰越利益剰余金）である。

b　26年度の経営状況

三島会社の26年度の子会社等の経営状況についてみると、表19のとおり、ＪＲ四国及びＪＲ九州では、子会社等との取引（以下「親子間取引」という。）の割合が高いほど赤字の子会社等が少なくなる状況が見受けられた。これは、鉄道事業におけるまくら木等の資材調達等に係る親子間取引によって、安定した利益を子会社等が得られることが影響していると考えられる。なお、ＪＲ北海道では、親子間取引の割合が50％以上で赤字となっている2社は、28年3月に開業が予定されている北海道新幹線の業務を担うための社員育成を行ったり、設備投資を先行

して行ったりしているため、26年度経常損益の赤字は計画的に見込まれているものであり、これら子会社等2社を除くとＪＲ四国及びＪＲ九州と同様な状況となっている。そして、表18で示したＪＲ北海道及びＪＲ九州における14年度と26年度を比較した営業収益の増加分には、親子間取引の増加分も含まれており、例えば、ＪＲ北海道の14年度と26年度では、子会社等の営業収益の合計が671億円増加しているのに対して、連結決算における営業収益は14年度1509億円、26年度1742億円と233億円の増加にとどまっており、この差額は、連結決算における営業収益において、親子間取引が相殺されるために生ずるなどしているものである。なお、26年度における、三島会社の子会社等の営業収益の合計に占める親子間取引の割合は、ＪＲ北海道では34.6％、ＪＲ四国では33.9％、ＪＲ九州では32.4％（詳細については巻末別表参照）となっている。

表19　子会社等の経営状況（平成26年度）

会社名	経常損益の状況	子会社等数（社）	親子間取引の割合			決算（百万円）	
			10％未満	10％以上50％未満	50％以上	経常損益	剰余金
ＪＲ北海道	黒字	26	8	9	9	9,171	30,144
	赤字	3	1	0	2	△ 80	△ 1,932
	計	29	9	9	11	9,090	28,211
ＪＲ四国	黒字	19	10	1	8	1,317	4,241
	赤字	4	3	1	0	△ 85	△ 654
	計	23	13	2	8	1,231	3,586
ＪＲ九州	黒字	31	16	4	11	13,690	23,756
	赤字	6	6	0	0	△ 678	△ 1,586
	計	37	22	4	11	13,012	22,169

c　配当等の状況

三島会社の子会社等のうち、26年度までに配当を行ったことのある会社は、ＪＲ北海道では23社、ＪＲ四国では10社、ＪＲ九州では21社となっており、これまでの配当の累計金額についてみると、ＪＲ北海道では計79億円（出資総額の32.8％）、ＪＲ四国では計5億円（出資総額の5.2％）、ＪＲ九州では計71億円（出資総額の12.2％）となっている。

三島会社の子会社等における配当方針についてみると、次のとおりである。

ＪＲ北海道は、16年度から22年度までは、配当原資のある子会社等について原則として当期利益の半分程度の配当を受ける方針をとっていた。そして、グルー

プ外においても事業展開する子会社等については、利益拡大に向けた継続的な投資が必要であるとして、23年度以降、配当の割合を22年度以前よりも抑えることとし、また、その後も着実に当期利益が生じていたことから、剰余金（子会社等の積立金等を除いた利益剰余金（14年度は未処分損益、26年度は繰越利益剰余金）をいう。以下同じ。）は増加している。一方、グループ内で事業展開する子会社等については、多くの剰余金を有しているものの将来的に当期利益の減少が予想されたことなどから、23年度以降、株主資本に応じた配当を受けることにしたが、その子会社等の多くは当期利益が着実に生じていたことから、剰余金は増加している。

ＪＲ四国は、子会社等に出向している職員に支払う給与について、子会社等からその給与の一部又は全額を負担金として受け取っていて、7年度以降、その負担金が出向職員の給与の全額とならない限り、子会社等から配当を受けないなどの方針としている。このため、26年度時点において継続的に配当を受け取っているのは6社のみとなっているが、配当を受け取っていない残りの17社についてもその多くが利益を継続して計上しており、子会社等の剰余金が生じている。

ＪＲ九州では、14年度以降、各子会社等の資金計画や投資計画の状況に応じて当期利益の一定割合の配当を受けることを基本としつつ、出資比率等を考慮して資本金の一定割合の配当を受けるなどの配当方針をとっているが、剰余金は関連事業の拡大に伴い相当程度増加している。

d　剰余金

三島会社の剰余金についてみると、表18のとおり、各社とも、14年度においてはマイナスとなっていたが、26年度においてはプラスとなっており、特に、ＪＲ北海道及びＪＲ九州では、不動産事業における営業利益の拡大等に伴いそれぞれ282億円、221億円となっている。また、ＪＲ四国では、35億円となっているものの、これは25年度に多額の損失が生じていた不動産事業を営む子会社に対して42億円の債務免除を行っていることなどによるものである。

以上のように、ＪＲ九州では、子会社等の剰余金も増加しているが、表9のように単体における関連事業の利益も増加させており、鉄道事業の赤字を補塡できる状況となっている。これに対して、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、上記のように子会社等に剰余金が生じている状況となっているが、表7及び表8のように単体の関連事業

の利益がそれほど増加しておらず、鉄道事業の赤字も多額となっている。そして、両社は、前記のとおり、経常収入等の減少が修繕や設備投資に影響を及ぼしている状況も見受けられ、また、設備投資等に係る財政支援も引き続き行われることから、今後は、グループ経営の状況に応じて、剰余金の状況を踏まえた上で株主資本に着目した子会社等からの特別配当等の更なる検討を含め、会社本体の経営に寄与することが望まれる。

(2) 経営安定基金の運用状況等

経営安定基金は、前記のとおり、その収益により三島会社の営業損失を補塡することを目的として設置されており、三島会社は、経営安定基金資産（経営安定基金の時価評価額。以下同じ。）を機構貸付けや市場での有価証券の売買等により運用（以下、市場で行う運用を「自主運用」という。）することにより、利息収入、配当収入等を得ている。

そして、経営安定基金は、ＪＲ会社法で「その他の経理と区分して整理しなければならない」（第12条第2項）、「取り崩してはならない」（同条第3項）、「確実かつ有利な方法により基金を運用しなければならない」（同条第5項）などとされており、三島会社は、毎年度、基本方針等を策定して、運用の実施方法やリスク管理のための運用対象に対する投資割合（以下「ポートフォリオ」という。）等を定めている。ポートフォリオでは、年度により変更はあるものの、各社ともに、経営安定基金の100分の50以上を、機構貸付けや、利回りは高くないものの元本割れのリスクが低く安定的な利息収入等が見込まれる安定性資産(注7)に投資することとし、株式、外貨建資産等の高い利回りが期待できるものの価格変動及び為替変動のリスクが高い資産（以下「市場性等資産」という。）については、それぞれの運用ごとに運用割合の上限を定めている。なお、自主運用については、各社とも元本割れのリスクのない運用に限定することにはしていない。

（注7）　安定性資産　満期保有していればおおむね元本を毀損することなく、安定的な利息収入等が得られる国内債券等（預金、貸付金、円建て外国債券含む。）の運用商品であり、各社の平成26年度の基本方針等における資産のうち、ＪＲ北海道はインカム資産（債券、貸付金等の利息収入等が得られる資産）及び待機資金（譲渡性預金等）、ＪＲ四国及びＪＲ九州は国内債券及び短期金融資産を安定性資産として整理した。

ア　経営安定基金運用収益の状況

経営安定基金運用収益についてみると、表20及び表22のとおり、ＪＲ北海道及び

ＪＲ九州では、20年度のリーマン・ショックを契機とした景気の後退により、運用費用として株式等の売却損が多額に生ずるなどして運用収益が減少したことから、同年度の自主運用に係る利回りはそれぞれ、2.23％、1.62％と落ち込んでいる。また、表21のとおり、ＪＲ四国でも同様の状況となっており、特に22、23両年度は自主運用において株式等の売却損が生ずるなどしたため、利回りが大きく落ち込んでいる。さらに、景気の後退による影響で、経営安定基金運用収益の減少だけでなく、各社とも、経営安定基金資産の自主運用における株式等の評価額の減少による減損処理を行うこととなり、ＪＲ北海道は20年度に21億円、ＪＲ四国は20、22両年度に計87億円、ＪＲ九州は19、20両年度に計112億円の特別損失を計上している。その後、24年度から26年度までに、円安等を背景とした株価等の上昇により、経営安定基金運用収益が増加傾向にあり、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、株式等を売却して売却益が計上されたことなどにより、自主運用の利回りが26年度ではそれぞれ5.61％、10.47％と高くなっている。

一方、経営安定基金資産の中に未実現収益として含まれる時価評価差額についてみると、19年度から23年度までの間は、各社とも時価評価差額がマイナス計上となっている年度も生じており、その額は最大でＪＲ北海道では193億円（20年度）、ＪＲ四国では68億円（19年度）、ＪＲ九州では140億円（20年度）であった。その後、時価評価差額は、24年度から26年度までにかけて、各社とも大幅なプラス計上となっており、前記のとおり、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、保有株式等の売却によりその一部が収益として実現されているものの、なお26年度末で、ＪＲ北海道では1195億円、ＪＲ四国では259億円、ＪＲ九州では672億円と多額に上っている。

ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、前記のとおり、経常収入等の減少が修繕や設備投資に影響を及ぼしている状況も見受けられ、また、設備投資等に係る財政支援も引き続き行われることから、多額となっている経営安定基金資産の時価評価差額について、経営安定基金資産として引き続き運用に充てることも考えられるが、景気の動向も踏まえ、修繕や設備投資を計画的に行うための財源とするなど、経営基盤の確立に向けて、経営安定基金資産のより有効な活用を検討することが望まれる。

表20　経営安定基金資産の運用実績（ＪＲ北海道）

（単位：億円）

年度		平成14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
機構貸付け	運用額	4401	4681	4955	5161	5108	4690	4170	3649	3049	2415	1750	1149	642
	割合	64%	68%	72%	74%	73%	69%	63%	54%	45%	36%	24%	15%	8%
	運用収益	221	229	233	236	230	209	184	160	134	109	83	59	38
	利回り	4.80%	4.62%	4.44%	4.26%	4.11%	4.00%	3.90%	3.82%	3.76%	3.73%	3.73%	3.73%	3.73%
自主運用	運用額	2431	2179	1937	1811	1856	2136	2458	3137	3717	4335	5576	6374	7374
	割合	36%	32%	28%	26%	27%	31%	37%	46%	55%	64%	76%	85%	92%
	運用収益	75	63	55	53	108	64	46	82	106	125	170	281	325
	運用収入	77	65	57	55	111	68	60	105	126	142	186	289	332
	運用費用	1	1	1	1	3	4	14	22	20	16	16	7	7
	利回り	3.41%	3.40%	3.61%	4.24%	8.99%	4.01%	2.23%	3.14%	3.28%	3.23%	3.72%	5.40%	5.61%
計	運用額	6833	6860	6892	6973	6964	6827	6628	6787	6767	6751	7327	7523	8017
	時価評価差額	11	38	70	151	142	5	△ 193	△ 34	△ 54	△ 70	505	701	1195
	運用収益	297	293	289	290	339	273	231	242	240	235	254	341	363
	利回り	4.36%	4.30%	4.25%	4.25%	4.97%	4.00%	3.39%	3.56%	3.53%	3.44%	3.72%	5.01%	5.33%

（注）　運用額は各年度末時点の時価評価額であり、時価評価差額は、ＪＲ北海道の経営安定基金6822億円との差額である。また、決算書類（貸借対照表）の経営安定基金評価差額金は時価評価差額の一部が繰延税金負債として処理されているため、本表の時価評価差額とは一致しない。

表21　経営安定基金資産の運用実績（ＪＲ四国）

（単位：億円）

年度		平成14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
機構貸付け	運用額	1402	1547	1699	1826	1853	1847	1841	1842	1839	1830	1503	1145	735
	割合	70%	74%	82%	86%	88%	92%	90%	89%	89%	88%	67%	51%	31%
	運用収益	69	74	77	81	80	78	76	75	74	74	65	53	39
	利回り	4.77%	4.56%	4.37%	4.19%	4.05%	3.95%	3.85%	3.79%	3.75%	3.73%	3.73%	3.73%	3.73%
自主運用	運用額	615	531	385	303	241	166	195	223	224	255	750	1098	1605
	割合	30%	26%	18%	14%	12%	8%	10%	11%	11%	12%	33%	49%	69%
	運用収益	2	△ 2	7	9	8	4	2	3	0	△ 1	14	56	107
	運用収入	4	2	9	10	8	4	2	3	2	1	15	57	109
	運用費用	2	4	1	0	0	0	0	0	2	2	0	0	1
	利回り	0.47%	△0.58%	2.53%	6.93%	9.88%	5.10%	2.39%	4.07%	0.30%	△1.36%	4.36%	8.51%	10.47%
計	運用額	2017	2079	2085	2130	2094	2013	2036	2065	2063	2085	2254	2243	2341
	時価評価差額	△ 64	△ 2	3	48	12	△ 68	△ 45	△ 16	△ 18	3	172	161	259
	運用収益	72	71	85	91	89	83	78	79	74	73	79	109	146
	利回り	3.48%	3.42%	4.11%	4.38%	4.28%	4.00%	3.79%	3.80%	3.60%	3.50%	3.83%	5.27%	7.06%

（注）　運用額は各年度末時点の時価評価額であり、時価評価差額は、ＪＲ四国の経営安定基金2082億円との差額である。また、決算書類（貸借対照表）の経営安定基金評価差額金は時価評価差額の一部が繰延税金負債として処理されているため、本表の時価評価差額とは一致しない。

表22　経営安定基金資産の運用実績（ＪＲ九州）

（単位：億円）

年度		平成14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
機構貸付け	運用額	2501	2660	2816	2933	2902	2550	2164	1787	1416	1064	731	448	227
	割合	65%	69%	73%	75%	74%	67%	58%	47%	37%	27%	17%	10%	5%
	運用収益	125	130	132	134	131	115	98	81	64	50	36	24	14
	利回り	4.80%	4.64%	4.44%	4.26%	4.11%	4.01%	3.91%	3.83%	3.77%	3.74%	3.73%	3.73%	3.73%
自主運用	運用額	1360	1219	1061	975	1020	1280	1572	2047	2399	2821	3469	3819	4322
	割合	35%	31%	27%	25%	26%	33%	42%	53%	63%	73%	83%	90%	95%
	運用収益	21	12	16	8	20	26	22	32	46	51	61	95	111
	運用収入	23	12	17	9	21	28	37	46	48	53	63	99	115
	運用費用	1	0	0	1	1	2	15	13	1	2	2	4	4
	利回り	1.72%	1.15%	1.91%	1.22%	2.98%	2.62%	1.62%	1.86%	2.14%	2.02%	2.11%	2.97%	3.19%
計	運用額	3861	3879	3877	3908	3923	3830	3736	3835	3815	3885	4201	4267	4549
	時価評価差額	△ 15	2	0	31	46	△ 46	△ 140	△ 41	△ 61	8	324	390	672
	運用収益	147	142	149	143	151	141	120	113	111	101	97	120	125
	利回り	3.80%	3.67%	3.86%	3.70%	3.91%	3.66%	3.10%	2.93%	2.86%	2.61%	2.52%	3.10%	3.25%

（注）　運用額は各年度末時点の時価評価額であり、時価評価差額は、ＪＲ九州の経営安定基金3877億円との差額である。また、決算書類（貸借対照表）の経営安定基金評価差額金は時価評価差額の一部が繰延税金負債として処理されているため、本表の時価評価差額とは一致しない。

イ　経営安定基金の運用状況

上記のように、経営安定基金の自主運用は、景気の変動に大きく左右されている状況が見受けられた。

そこで、三島会社の経営安定基金資産に係る14年度から26年度までの運用状況についてみると、図7、図8及び図9のとおり、ＪＲ北海道及びＪＲ九州では、19年度以降、機構貸付けの割合が大きく減少していて、市場性等資産での運用の割合が多くなってきている。26年度末においては、安定的な運用が期待できる機構貸付け分及び安定性資産は、ＪＲ北海道では計4719億円（経営安定基金資産に対する割合58.8％）、ＪＲ九州では計2797億円（同61.4％）となっている。ＪＲ四国では、他の2社よりも機構貸付けの割合が多く、23年度までは経営安定基金資産の8割以上を機構貸付けとしていたが、24年度以降、市場性等資産での運用が増加しており、26年度末の機構貸付け分及び安定性資産は計1557億円（同66.5％）となっている。また、具体的な運用の内訳をみると、安定性資産については、ＪＲ北海道では円貨建て外国債及び社債、ＪＲ四国では日本国債及び円貨建て外国債、ＪＲ九州では日本国債及び社債の運用が多くなっており、市場性等資産については、各社とも外国債、株式及びＪ－ＲＥＩＴ等の不動産投資信託の運用が多くなっている。なお、安定性資産には、普通預金、譲渡性預金等の手元資金も含まれており、26年度末におけるその

額は、ＪＲ北海道では648億円（同8.0％）、ＪＲ四国では175億円（同7.4％）、ＪＲ九州では351億円（同7.7％）となっている。

会計検査院は、14年度報告で、三島会社において、経営安定基金の運用については、リスク管理の徹底を行い、更に効率的な運用を図るよう努めることが望まれる旨を記述しているが、前記のとおり、三島会社では19、20及び22年度に特別損失を発生させている事態も見受けられた。そして、28年度の株式上場により経営安定基金の取崩しが見込まれているＪＲ九州を除くＪＲ北海道及びＪＲ四国については、28年度末に機構貸付けも終了し、経営安定基金の全額が自主運用となり、市場性等資産の増加も見込まれることから、より一層のリスク管理に努めることが重要となる。

図7　経営安定基金資産の運用状況（ＪＲ北海道）

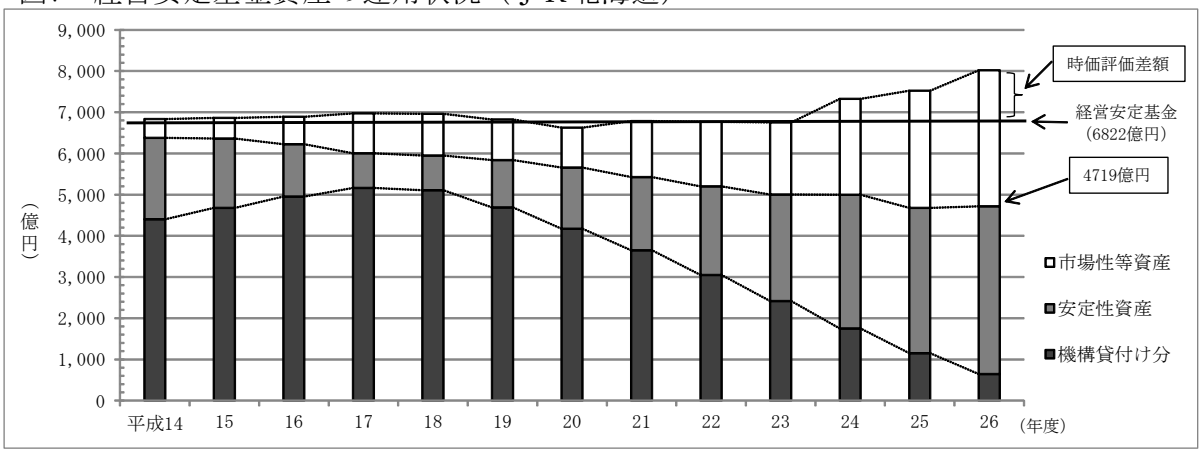


図8　経営安定基金資産の運用状況（ＪＲ四国）

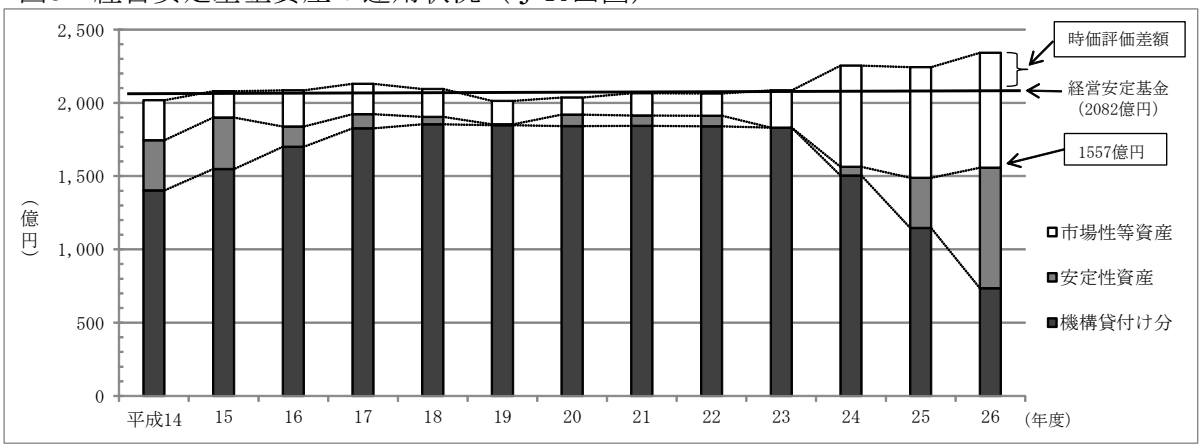
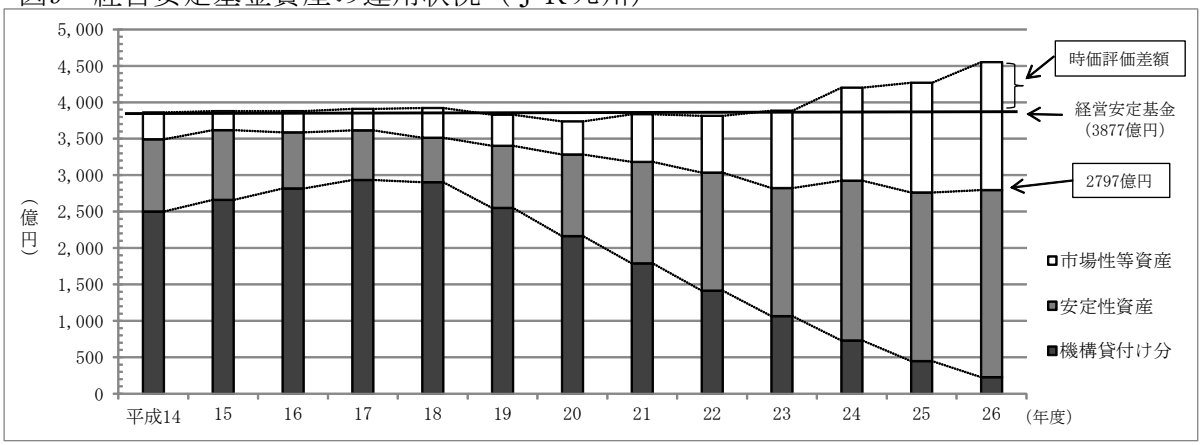


図9　経営安定基金資産の運用状況（ＪＲ九州）



(3) 財政支援等

ア　財政支援等の実施状況

前記のとおり、三島会社に対しては、国土交通省及び機構からの様々な財政支援等が実施されており、表23のとおり、経営安定基金の設置計1兆2781億円のほか、昭和62年度から平成8年度までに経営安定基金の債務に対する支払利子として計6184億円が機構から三島会社に支払われている。そして、経営安定のための支援措置として、9年度から26年度までに機構貸付け分及び特別債券に係る支払利子計5666億円が機構から三島会社に支払われている。また、設備投資等に係る支援措置として、10年度から26年度までに無利子貸付金及び助成金計1547億円が機構から三島会社に交付されている。さらに、税制特例措置として、元年度から26年度までに地方税の軽減計2162億円（試算額）を三島会社は受けている。

表23　国土交通省及び機構からの財政支援等の実施状況

（単位：億円）

区分			ＪＲ北海道	ＪＲ四国	ＪＲ九州	計
経営安定基金	基金の設置	昭和62年度	6822	2082	3877	1兆2781
	債務に対する支払利子	昭和62年度～平成8年度（利率年7.3%）	3301	1007	1876	6184
経営安定のための支援措置	機構貸付け分に係る支払利子	平成9年度～22年度（利率年4.99%）	1451	443	825	2719
		平成14年度～26年度（利率年3.73%）	1307	669	671	2649
	特別債券に係る支払利子	平成23年度～26年度（利率年2.5%）	180	116	－	297
	支払利子の計		2940	1229	1496	5666
設備投資等に係る支援措置 注(1)	無利子貸付金	平成10、11両年度	292	81	306	680
		平成23年度～26年度	138	44	500	683
		計	430	126	806	1363
	助成金	平成23年度～26年度	138	44	－	183
	合計		569	171	806	1547
税制特例措置 注(2)	平成元年度～26年度		732	306	1124	2162

注(1)　設備投資等に係る支援措置は、平成10年度から32年度までに計3580億円が予定されており、本表では、10年度から26年度までの実績額を計上している。

注(2)　税制特例措置の額は、会計検査院が三島会社から提出を受けた調書を集計したものであり、その額は、三島会社において課税標準額を試算するなどして算出した試算額である。

イ　財政支援等の効果等

三島会社の輸送密度は低く、鉄道事業の収益性はＪＲ本州三社の収益性を大きく下回っている。そして、三島会社の経営状況については、各社とも経営の効率化等に取り組んではいるものの、鉄道事業営業損益は赤字であり、経常損益も経営安定基金運用収益がなければＪＲ九州の23、26両年度以外は赤字となっている。すなわち、経営安定基金運用収益が、三島会社の営業損失を補塡することなどにより、三島会社が発足した昭和62年度から平成26年度までの28回の決算のうち、ＪＲ北海道では20回、ＪＲ四国では23回、ＪＲ九州では27回の決算において経常損益が黒字となっていることから、三島会社の経営を安定させる役割を担っていて、一定の効果が上がっていると認められる。しかし、近年は、経営安定基金の運用利回りが国鉄分割・民営化時に想定した利率年7.3%より低い状況にあることなどから、23年度以降、経営安定基金の実質的な積増しを目的として、機構は、ＪＲ北海道及びＪＲ四国に対して計3600億円を無利子で貸し付けると同時に、両社は、その資金により機

構が発行する同額の特別債券を購入し、これに係る債券利子を受け取っている。

一方で、前記のとおり、三島会社の鉄道事業営業損益は赤字であり、ＪＲ九州では鉄道収益に対する鉄道事業の赤字の割合が他の2社よりも低く、関連事業への設備投資等により経営基盤の強化が図られてきたが、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、いまだ経営基盤の強化が十分でなく、より経営安定基金運用収益に依存する状況となっている。そして、経営安定基金は、近年、三島会社のポートフォリオにおいて、市場性等資産の運用割合が高くなってきたことから、経営安定基金運用収益が景気の変動に左右される状況となっている。このため、鉄道事業営業損益の赤字の大部分を経営安定基金運用収益により補填しているＪＲ北海道及びＪＲ四国では、前記のとおり、年度によっては修繕費や設備投資額も影響を受けている状況となっていた。

また、各種財政支援等については、次のような事態も見受けられた。

(ｱ) 経営安定基金の運用

ＪＲ北海道は、17、20両年度に、経営安定基金のうち計430億円を子会社である株式会社北海道ジェイ・アール商事（以下「北海道ＪＲ商事」という。）を経由して民間金融機関に貸し付けている。これは、民間金融機関への貸付けを行うに当たり、ＪＲ北海道が貸金業の登録を受けていないことから、貸金業の登録がなされていた北海道ＪＲ商事を経由して貸し付けたものであるが、北海道ＪＲ商事から当該民間金融機関への貸付利率と、ＪＲ北海道から北海道ＪＲ商事への貸付利率とでは差があり、利息年額1000万円程度が毎年度北海道ＪＲ商事の収益となっていた。そして、北海道ＪＲ商事において、当該業務に係る事務費等は発生しているものの、ＪＲ北海道は貸付け時に事務費等の試算を行っておらず、上記の利息額が妥当であることの確認はできなかった。

ＪＲ北海道では、北海道ＪＲ商事の収益の一部は、北海道ＪＲ商事からＪＲ北海道への配当等により還元されているとしているものの、前記のとおり、経営安定基金は、三島会社の営業損失の補填のために設けられているものであることから、その運用益の一部が子会社の利益等として存置されていることは、経営安定基金の趣旨に照らせば必ずしもその効果が上がっているとはいえない状況と思料される。

(ｲ) 設備投資のための無利子貸付・助成金交付事業

a　設備投資の執行状況について

無利子貸付・助成金交付事業は、三島会社の経営自立を図るために創設されたものであるが、三島会社における23年度から26年度までの各年度の事業計画で定めた設備投資の計画額に対する実績額の割合（執行率）について、設備投資全体と無利子貸付・助成金交付事業分とで比較すると、表24のとおり、設備投資全体の執行率よりも無利子貸付・助成金交付事業の執行率の方が上回っている年度が多数見受けられた。これは、各社における設備投資の進捗状況にもよるが、無利子貸付・助成金交付事業は資金面で有利であることから、これによる設備投資を自己資金で行う設備投資よりも優先的に行っているためと思料される。

表24　設備投資の全体に対する無利子貸付・助成金交付事業の状況　（単位：億円）

会社名等		平成23年度		24年度		25年度		26年度	
		全体	無利子貸付・助成金交付事業分	全体	無利子貸付・助成金交付事業分	全体	無利子貸付・助成金交付事業分	全体	無利子貸付・助成金交付事業分
ＪＲ北海道	計画額	210	20	202	49	316	122	497	169
	実績額	192	19	168	47	237	91	437	119
	執行率	91.4%	95.0%	83.1%	95.9%	75.0%	74.5%	87.9%	70.4%
ＪＲ四国	計画額	44	3	63	12	101	47	74	31
	実績額	39	2	56	11	93	46	64	31
	執行率	88.6%	66.6%	88.8%	91.6%	92.0%	97.8%	86.4%	100.0%
ＪＲ九州	計画額	367	0	418	150	621	135	782	187
	実績額	302	50	295	128	656	134	550	200
	執行率	82.2%	皆増	70.5%	85.3%	105.6%	99.2%	70.3%	106.9%

b　助成金の圧縮記帳について

機構から交付された設備投資の助成金に係るＪＲ北海道及びＪＲ四国の会計処理において、当該助成金が特別利益として処理されており、圧縮記帳(注8)が行われておらず、その全額が一度に課税対象となっている状況が見受けられた。この状況について、国土交通省は、22年12月の国家戦略担当大臣、財務大臣及び国土交通大臣の合意により無利子貸付・助成金交付事業の実施が決定したことから、23年度の税制改正要望に間に合わなかったためとしているが、24年度以降の税制改正要望にも圧縮記帳の適用を盛り込んでいなかった。そして、無利子貸付・助成金交付事業は32年度まで継続されることから、国土交通省において、当該事業の効果が一層発現されるよう、単年度に生ずる税負担の平準化を

図ることができる圧縮記帳の適用について検討する必要がある。

なお、国土交通省は、28年度以降の設備投資の助成金に係る圧縮記帳の適用について、28年度の税制改正要望に盛り込んでいる。

（注8）　圧縮記帳　国庫補助金等を受けて設備投資等をした際に、当該設備投資等における取得価格から国庫補助金等額を控除するなどして、課税を繰り延べる効果等を有する会計処理

c　資材調達における子会社の利益相当額について

無利子貸付・助成金交付事業は、三島会社の経営自立を図るために創設されたものであり、その対象は、鉄道事業固定資産を造成する設備投資に限定されている。そして、三島会社が無利子貸付金及び助成金により購入している設備投資に係る資材の中には、子会社から調達しているものが多く、その額は23年度から26年度までに計223億円（ＪＲ北海道98.6億円、ＪＲ四国16.6億円、ＪＲ九州107.8億円）と多額になっている。一方、国の補助事業においては、利益等排除という考え方があり、補助事業者が子会社から調達等した場合は補助対象事業費から子会社の利益相当額を排除している場合もある。このような状況を踏まえ、機構が定めた無利子貸付・助成金交付事業の交付要綱等を確認したところ、貸付け等の対象としないものとして、国等の補助金等により行った事業に係る経費や申請者の管理費等が定められているが、子会社から資材を調達した場合の子会社の利益相当額に係る取扱いは定められていなかった。

無利子貸付・助成金交付事業は国庫補助金ではなく、国庫補助金同様の取扱いが直ちに適用できるものではないと思料されるものの、上記のとおり、子会社からの調達額は多額になっており、これに係る子会社の利益相当額を国の補助事業の算定方法等に準じて試算すると計9.6億円（ＪＲ北海道3.2億円、ＪＲ四国0.2億円、ＪＲ九州6.2億円）となり、子会社の剰余金が増加している一因にもなっていると考えられる。

三島会社のうち、今後も引き続き無利子貸付・助成金交付事業を実施することになっているＪＲ北海道及びＪＲ四国においては、それぞれ600億円、400億円の無利子貸付・助成金交付事業が措置され、さらに28年度以降、安全投資及び修繕に係る追加的支援措置として計1400億円の財政支援等を受けることになっており、これら設備投資のための財政支援等の貴重な財源がより設備投資に

充てられるよう、無利子貸付・助成金交付事業等で資材調達を行った場合の子会社の利益相当額を特別配当等として受けて活用するなど、更なる有効活用が期待される。

(ｳ) 税制特例措置

税制特例措置については、三島会社では、固定資産税等の課税標準額を軽減する三島特例及び承継特例により固定資産税等の負担を軽減されている。

しかし、三島会社のうち、ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、固定資産税等の課税標準額である事業用固定資産に、木まくら木をＰＣまくら木に交換した際に撤去したレール締結装置に係る資産額を減額しないまま計上しており、課税標準額がそれぞれ約0.2億円、約1.4億円過大になっていた。そして、両社は、この課税標準額に基づいて固定資産税等を納付していた。ＪＲ北海道及びＪＲ四国では、今後もＰＣまくら木化を積極的に進捗させる予定であり、多数の工事が見込まれるため、税制特例措置の効果を十分に生かすためにも適切な会計処理をする必要があると認められる。

なお、ＪＲ北海道は27年7月に上記価額の除却処理を行っており、ＪＲ四国は27年度中に同様の除却処理を行うことにしている。

(4) ＪＲ九州の株式上場等

ア 上場等の経緯

旅客鉄道株式会社は、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とするなどとされている。そして、国土交通省は、26年10月に同鉄道局、九州運輸局、機構等で構成する「ＪＲ九州完全民営化プロジェクトチーム」を設置してＪＲ九州の経営状況や株式上場に関する課題等を検討した。

その結果、同プロジェクトチームは、27年1月に、ＪＲ九州について、連結決算は、おおむね200億円規模の安定した経常利益を計上していて一般的な民間会社と比べても遜色ない水準であり、輸送サービスの改善や沿線開発、外国人観光客等の誘致促進等による需要喚起に努めるなどにより将来にわたって安定的な経営を行うことが可能と見込まれると判断し、28年度の上場を目指すことが適当であるとするなどの「とりまとめ」を発表した。

そして、ＪＲ会社法の対象からＪＲ九州を除外することなどを定めたＪＲ会社法の一部改正法は、27年6月に成立した。

この法律では、①国土交通大臣は、国鉄改革の経緯を踏まえ、利用者の利便の確保、地域の経済及び社会の健全な発展の基盤の確保等を図るため、ＪＲ九州が事業を営むに際し、配慮すべき事項に関する指針を定め、公表すること、②ＪＲ九州は、国土交通省令で定めるところにより、事業の運営に必要な費用に充てるため、経営安定基金の全額を取り崩すことなどが定められている。

ＪＲの株式上場については、既にＪＲ本州三社が東京証券取引所（1部）に上場（ＪＲ東日本5年10月、ＪＲ西日本8年10月、ＪＲ東海9年10月）している。ＪＲ本州三社が東京証券取引所に上場した際の主な上場審査基準は、①純資産額が資本金の2倍以上、②経常利益等が上場3年前又は2年前のいずれかで資本金の3割以上、③上場直前期に利益配当をしているなどであり、ＪＲ本州三社は、これらの上場審査基準を大幅に超えていた。

東京証券取引所の上場審査基準は、その後、利益の配当に関する要件がなくなるなど緩和された結果、現行基準は、連結経常利益が上場直近2期で5億円以上等となっており、直近2期の連結経常利益が467億円（25年度212億円、26年度255億円）であるＪＲ九州は、現行基準を満たしている。

ＪＲ九州の株式の売却については、ＪＲ九州の全株式を保有している機構が、債務等処理法に基づき機構に設置された資産処分審議会における意見を聴取した上で決定することになる。同審議会は、27年6月30日に機構からの諮問を受けて審議し、同年9月9日に「九州旅客鉄道株式会社の株式の処分について」（以下「審議会答申」という。）を答申した。

審議会答申は、基本的な考え方として、①ＪＲ九州の完全民営化の推進及び旧国鉄職員の年金等の支払原資に充当する観点から、ＪＲ九州の株式をできる限り早期かつ効果的に売却を行い、②売却に当たっては公正な価格の決定を行うとともに、公正かつ簡明な手続、方法によって実施し、③市場動向に十分配慮するとともに、投資家保護及び適正な価格形成の観点から必要かつ十分な情報を適切に開示することとしている。

また、売却実施に当たり留意すべき事項として、①売却方法はブックビルディング方式（投資家に対する需要状況の調査を通じて需要の積上げを行い、その結果に基づいて売出価格を決定する売却方法）によること、②売却規模は一括売却とすること、③売却時期は前記のプロジェクトチームが「平成28年度を目指すことが適

当」としていることを踏まえ、適切かつ早期に行うべきことなどを掲げている。

そして、主幹事証券会社の選定については、過去の実績等に係る書類審査及び提案内容等に係る口頭審査によって証券会社の引受け能力等を総合的に判断し、公平・公正に選定することとしている。

イ　経営安定基金の使途

前記のプロジェクトチームは、「とりまとめ」において、ＪＲ九州の株式上場に伴い取り崩す経営安定基金3877億円の取扱いを次のように提言している。

すなわち、経営環境が厳しいＪＲ九州の鉄道ネットワークの維持・向上を図るための調整措置として経営安定基金が設置されたという趣旨を踏まえ、同基金が果たしている機能・目的を実質的に維持しつつ、ＪＲ九州の自主性を確保し、相応の売却益を得る方法として、長期安定的な収益性を有する他の資産へ振り替えることや将来の鉄道ネットワークの維持・向上に必要な鉄道資産への投資に充てることが適切であるとしていて、これにより当面必要となる資金の一部が賄われ、財務状況の改善につながることになるとしている。

この「とりまとめ」を受けて、国土交通省は、「九州旅客鉄道株式会社の経営安定基金の取崩しに関する省令」（平成27年国土交通省令第61号。以下「省令」という。）を定めて、経営安定基金の資金を次の①から③までに充てるものとした。

①　福岡市と鹿児島市とを連絡する新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料全額の一括支払

②　機構からの借入金全額の一括返済

③　鉄道網の維持向上に資する鉄道事業用の資産への設備投資

ウ　上場後の経営について

ＪＲ九州に先駆けて上場しているＪＲ本州三社の上場前後における経営状況をみると、表25のとおり、5年に上場したＪＲ東日本及び9年に上場したＪＲ東海では、上場後、営業損益については減少しているものの、経常損益、当期純損益についてはおおむね順調に推移しているが、8年に上場したＪＲ西日本では、上場後、営業損益、経常損益、当期純損益について減少している。ＪＲ九州とＪＲ本州三社とでは上場時期に約20年間の開きがあり、社会情勢等が異なっているものの、上記のとおり、ＪＲ本州三社の上場後の経営状況は各社によって区々となっている。

ＪＲ九州は、経営安定基金を振り替えて、機構に支払うこととされている新幹線

貸付料の全額を一括して支払うことや、機構からの借入金の全額を一括して返済することができることになり、従来のように返済資金等を確保する必要がないため、資金面での余裕が生ずる一方で、経営安定基金の運用収益がなくなるため、より一層の経営の効率化や関連事業の強化等により収益の確保に努めることが課題になると思料される。

また、九州新幹線については、23年3月の全線開業時は利用者数が大幅に増加したものの直近3か年度の輸送密度は、24年度16,901人／日、25年度17,311人／日、26年度17,670人／日と微増であり、上場後の経営基盤強化のためには一層の努力が必要と認められる。

そして、ＪＲ九州がＪＲ会社法の適用対象から除外されるため、ＪＲ九州は長期資金の借入れ、代表取締役の選定、事業計画の策定及び重要財産の処分に係る認可等、国による後見的な関与の対象から除外されることとなり、より機動的かつ自主的な経営を行うことが可能となるとともに、純民間会社としての責任が求められる。

表25　ＪＲ本州三社の上場前後の損益等の状況

（単位：億円）

会社名（上場年月）	年度（平成）	営業損益	経常損益	当期純損益	営業収益
ＪＲ東日本（5年10月）	2	2922	1496	575	1兆8516
	3	3548	1080	570	1兆9499
	4	4387	1009	569	1兆9808
	5	4165	1015	567	1兆9743
	6	3881	992	573	1兆9543
	7	3837	1021	574	1兆9573
ＪＲ西日本（8年10月）	5	1365	547	298	9376
	6	1011	204	75	8741
	7	1403	556	258	9362
	8	1300	560	335	9560
	9	1148	483	234	9460
	10	1127	505	△ 56	9094
ＪＲ東海（9年10月）	6	3430	387	170	1兆0839
	7	3786	625	252	1兆1127
	8	3806	663	339	1兆1462
	9	3686	614	334	1兆1471
	10	3354	721	127	1兆1068
	11	3267	702	409	1兆0903
参考 ＪＲ九州（28年予定）	25	△ 19	116	72	1961
	26	18	163	95	2001
	27	－	－	－	－
	28	－	－	－	－

注(1) 平成6年度にＪＲ西日本の当期純損益が悪化しているのは、阪神淡路大震災の影響である。
注(2) 平成10年度にＪＲ西日本及びＪＲ東海の当期純損益が悪化したのは、債務等処理法に基づき、国鉄長期債務等の一部を負担したためである。
注(3) 本表は、「ＪＲ会社法の一部を改正する法律案に関する参考資料（平成13年5月、参議院国土交通委員会調査室）」及び各社の有価証券報告書に基づき、会計検査院が作成したものである。

4　所見

(1) 検査の状況の概要

三島会社は、累次の閣議決定により、経営基盤の確立等諸条件が整い次第、できる限り早期に純民間会社とすることとされている。そして、会計検査院は平成14年度決算検査報告に特定検査状況として三島会社の経営状況を掲記したところであるが、28年度には、ＪＲ九州の完全民営化も見込まれていることなどから、14年度以降の三島会社の経営状況、経営安定基金の運用状況、国土交通省及び機構の財政支援等の実施状況等について検査を実施した。その状況は次のとおりである。

ア　三島会社は、14年度以降も業務の効率化等に取り組んできているものの、ＪＲ北海道及びＪＲ四国については、輸送密度の低迷している線区の営業キロの状況は改善しておらず、両社とも必ずしも線区等の経営状況を対外的に提示できる状況とはなっていなかった。また、修繕や設備投資については、景気の後退等の外部的な要因による経常収入等の減少の影響を受けている状況が見受けられた。そして、ＪＲ北海道の子会社等において、営業収益が増加したことなどにより26年度末では剰余金が282億円生じている一方、ＪＲ四国の子会社等においては、26年度末の剰余金は35億円となっているものの、14年度と26年度を比べて営業収益が減少している。

イ　三島会社は、経営安定基金の運用に当たり、リスク管理のためのポートフォリオ等を定めているが、19年度から22年度までの間に、各社とも経営安定基金運用収益が減少したり減損処理による特別損失が発生したりする状況が見受けられた。また、26年度末では、株価等の上昇により、経営安定基金資産の時価評価差額がＪＲ北海道では1195億円、ＪＲ四国では259億円、ＪＲ九州では672億円となっている。

ウ　三島会社に対しては、国土交通省及び機構からの様々な財政支援等が実施されており、経営安定基金の設置計1兆2781億円のほか、経営安定のための支援措置として計5666億円、設備投資等に係る支援措置として計1547億円が交付されている。また、税制特例措置として地方税の軽減計2162億円（試算額）を三島会社は受けている。そして、三島会社の鉄道事業における損失は補塡され、経常損益が黒字となっている年度が多く見受けられた。しかし、三島会社における経営安定基金の運用、設備投資のための無利子貸付・助成金交付事業、税制特例措置のそれぞれにおいて、必ずしもその効果が十分に上がっているとはいえないなどの状況も見受けられた。

エ　ＪＲ九州は、株式上場に伴い、省令に基づいて、経営安定基金を取り崩して、機

構に支払うこととされている新幹線貸付料の全額を一括して支払ったり、機構からの借入金の全額を一括して返済したりすることができるようになる。そして、ＪＲ九州はＪＲ会社法の適用対象から除外されるため、長期資金の借入れなどに係る認可等、国による後見的な関与の対象から除外されることとなり、より機動的かつ自主的な経営を行うことが可能となる。また、機構は、審議会答申を受け、ＪＲ九州の株式について、公正かつ簡明な手続により効果的に売却することなどが求められている。

(2) 所見

国鉄分割・民営化による国鉄長期債務等のうち国に承継されている残高は、10年10月の日本国有鉄道清算事業団解散後の10年度末時点で24.0兆円となっており、25年度末時点では18.1兆円となっている。一方で三島会社には、昭和62年4月の国鉄分割・民営化時に経営安定基金計1兆2781億円が設置され、その後も国土交通省及び機構による多額の財政支援等が行われている。また、三島会社を含む旅客鉄道株式会社については、平成18年度までにＪＲ本州三社が完全民営化された後、27年6月にＪＲ会社法の一部改正法が成立し、28年度にはＪＲ九州の完全民営化が見込まれているが、ＪＲ北海道及びＪＲ四国については完全民営化の見込みは立っていない状況となっている。

ついては、三島会社並びに国及び機構において、引き続き次の点に留意しながら、完全民営化に向けた経営基盤の確立等に取り組んでいく必要がある。

ア　ＪＲ北海道及びＪＲ四国は、鉄道事業の営業損失が多額となっていることから、引き続き経営の効率化に努めるとともに、鉄道事業の損益の改善に向けて、国、地方自治体、利用者等を含む関係機関等と地域の公共交通ネットワークの確保を前提とした幅広い議論ができるよう、輸送密度が低迷している線区等の経営状況を提示できるように整理しておくこと。また、計画的な修繕や設備投資が行われるよう、経営安定基金運用収益の一部を積み立てたり、経営安定基金資産の時価評価差額や子会社等の剰余金の活用を検討したり、グループ関連事業の経営の健全性を保ちつつ幅広い分野で事業展開を行うなどしたりして、景気の後退等に対応できるような経営基盤を確立すること

イ　ＪＲ北海道及びＪＲ四国は、経営安定基金の運用に当たり、今後更に自主運用の割合が増加することが見込まれることから、引き続きリスク管理の徹底に努めた上で更に効率的な運用を図ること。また、多額な経営安定基金資産の時価評価差額に

ついては、経営安定基金資産として引き続き運用に充てることも考えられるが、景気の動向も踏まえ、修繕や設備投資を計画的に行うための財源とするなど、経営基盤の確立に向けて、経営安定基金資産のより有効な活用を検討すること

ウ　ＪＲ北海道及びＪＲ四国は、国土交通省及び機構からの財政支援等の効果がより発揮されるように努めること。また、国土交通省及び機構は、ＪＲ北海道及びＪＲ四国への財政支援等に当たり、その効果がより発揮されるよう、引き続き財政支援等の制度設計並びにＪＲ北海道及びＪＲ四国の指導・監督を行うこと

エ　ＪＲ九州は、経営安定基金が、経営環境が厳しいＪＲ九州の鉄道ネットワークの維持・向上を図るための収益調整措置として設置されたという経緯と趣旨を踏まえ、省令に基づいて、経営安定基金の鉄道資産等への振替を確実に行うこと。そして、完全民営化以降は、機動的に動けるようになることから、純民間会社としての責任のもと事業の効率性を高めるなどして収益力を上げ、経営基盤をより一層強化するよう努めること。また、機構は、ＪＲ九州の株式について、審議会答申に沿って、株式市場の状況、経済の動向等にも留意しつつ適切に処分すること

会計検査院としては、ＪＲ北海道及びＪＲ四国の経営、両社に対する財政支援等、また、ＪＲ九州の株式売却の手続、経営安定基金の振替等について、引き続き注視していくこととする。

別 表 目 次

別表1　ＪＲ北海道の子会社等一覧表・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 51
別表2　ＪＲ四国の子会社等一覧表・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 52
別表3　ＪＲ九州の子会社等一覧表・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 53

別表1　ＪＲ北海道の子会社等一覧表

番号	会社名	設立年度	主な業種	資本の状況（平成26年度末）		26年度決算実績			
				資本金（百万円）	出資比率	営業収益（千円）	経常損益（千円）	剰余金（千円）	親子間取引の割合
1	北海道軌道施設工業㈱	昭和23	運輸業	45	51%	5,257,346	296,016	1,071,890	64.0%
2	札幌工営㈱	昭和26	運輸業	28	100%	741,438	7,146	196,124	81.9%
3	札幌交通機械㈱	昭和27	運輸業	66	73%	7,611,625	292,563	743,040	46.6%
4	北海道ジェイ・アール運輸サポート㈱	昭和36	運輸業	14	52%	4,623,368	△61,085	485,475	74.5%
5	㈱北海道ジェイアール・コンサルタンツ	昭和37	運輸業	19	100%	886,293	172,337	384,308	48.4%
6	ジェイアール北海道レンタリース㈱	昭和46	運輸業	100	75%	1,274,286	79,565	263,113	42.5%
7	㈱北海道ジェイ・アール・サービスネット	昭和62	運輸業	30	100%	1,171,824	34,621	60,568	77.2%
8	㈱ドウデン	昭和63	運輸業	70	100%	9,409,368	404,710	258,434	46.3%
9	㈱北海道ジェイ・アール・ビルト	平成4	運輸業	97	100%	2,650,482	138,240	437,929	79.8%
10	北海道高速鉄道開発㈱	平成5	運輸業	7,209	50%	768,000	△9,302	△2,185,085	100%
11	北海道ジェイ・アール・サイバネット㈱	平成9	運輸業	30	100%	796,297	141,696	246,914	49.0%
12	ジェイ・アール道東トラベルサービス㈱	平成9	運輸業	20	100%	246,998	6,233	29,262	53.7%
13	ジェイ・アール北海道バス㈱	平成11	運輸業	3,000	100%	8,086,116	368,136	1,188,571	0.7%
14	北海道キヨスク㈱	昭和62	販売業	500	100%	17,253,692	335,646	1,351,929	0.4%
	ジェイ・アールはこだて開発㈱	昭和61	販売業	－	－	676,569	40,050	－	11.9%
15	㈱北海道ｼﾞｪｲ・ｱｰﾙ・ﾌﾚｯｼｭﾈｽ・ﾘﾃｰﾙ	平成11	販売業	75	100%	17,639,628	261,457	1,314,322	0.0%
16	旭川ターミナルビル㈱	昭和55	ホテル業	240	100%	2,353,294	△10,106	△233,247	0.0%
17	ＪＲ北海道ホテルズ㈱	平成11	ホテル業	499	100%	5,073,745	158,466	△58,140	0.2%
18	㈱ロワジールホテル旭川	平成20	ホテル業	1	－	542,253	420	△3,285	－
19	㈱北海道ＪＲインマネジメント	平成25	ホテル業	10	100%	160,164	19,713	10,841	89.2%
20	北海道ジェイ・アール都市開発㈱	昭和40	不動産業	360	100%	4,429,103	116,290	1,065,651	0.3%
21	札幌駅総合開発㈱	平成9	不動産業	8,000	65%	19,811,393	3,810,775	14,886,046	0.8%
22	札建工業㈱	昭和17	その他	200	26%	10,986,301	402,745	790,746	40.0%
23	北海道クリーン・システム㈱	昭和36	その他	100	100%	5,627,544	186,362	551,149	29.1%
24	北海道リネンサプライ㈱	昭和42	その他	50	－	1,156,541	38,039	203,493	19.1%
25	札新開発㈱	昭和54	その他	50	100%	1,462,860	317,025	1,140,487	6.4%
26	㈱北海道ｼﾞｪｲ・ｱｰﾙ・ｴｰｼﾞｪﾝｼｰ	昭和62	その他	80	100%	2,278,165	47,849	179,378	21.0%
27	㈱北海道ジェイ・アール商事	昭和63	その他	800	100%	36,888,902	813,073	2,312,831	79.8%
28	㈱北海道ｼﾞｪｲ・ｱｰﾙ・ｼｽﾃﾑ開発	昭和63	その他	100	90%	6,983,495	644,067	1,518,572	53.4%
29	匿名組合ジェイエイチホスピタルアセットホールディングズ	平成18	その他	500	－	227,309	38,120	－	100%
計						177,074,399	9,090,867	28,211,316	34.6%

注(1)　主な業種は、30ページ表17の運輸業以外の業種の分類と対応している。
注(2)　番号14のジェイ・アールはこだて開発㈱は、平成26年度に北海道キヨスク㈱に合併した。
注(3)　出資比率は、孫会社（子会社からの出資により連結対象会社となっている会社）等を「－」としている。
注(4)　番号22の札建工業(株)は、持分法適用会社である。

別表2　ＪＲ四国の子会社等一覧表

番号	会社名	設立年度	主な業種	資本の状況（平成26年度末）		26年度決算実績			
				資本金（百万円）	出資比率	営業収益（千円）	経常損益（千円）	剰余金（千円）	親子間取引の割合
1	四鉄運輸㈱	平成5	運輸業	10	91%	1,657,553	10,116	52,302	96.6%
2	ジェイアール四国バス㈱	平成15	運輸業	370	100%	3,792,919	167,731	828,590	－
3	四国キヨスク㈱	昭和62	販売業	200	100%	3,824,018	37,404	459,313	0.3%
4	㈱めりけんや	平成2	販売業	50	100%	914,516	△11,568	△268,694	0.5%
5	㈱ウィリーウィンキー	平成4	販売業	50	80%	1,219,359	23,330	△10,171	0.0%
6	㈱ステーションクリエイト東四国	平成9	販売業	149	100%	917,163	54,445	412,530	2.9%
7	㈱ステーションクリエイト愛媛	平成9	販売業	60	100%	493,196	22,562	280,616	0.4%
8	㈱ステーションクリエイト高知	平成9	販売業	30	100%	176,515	26,692	128,594	0.6%
9	四国開発建設㈱	昭和63	建設業	30	100%	5,636,742	434,228	678,472	60.2%
10	四国電設工業㈱	昭和63	建設業	30	100%	3,180,136	213,219	225,025	77.6%
11	本四塗装工業㈱	昭和63	建設業	20	65%	403,478	17,722	120,069	54.3%
12	宇和島ステーション開発㈱	平成7	ホテル業	200	100%	280,321	4,436	△55,597	2.5%
13	㈱ジェイアール四国ホテル開発	平成9	ホテル業	100	100%	3,331,025	107,633	255,917	0.1%
14	徳島ターミナルビル㈱	昭和63	ホテル業	610	100%	2,265,577	△45,835	△332,273	0.0%
15	よんてつ不動産㈱	平成元	不動産業	350	100%	147,929	△8,197	△132,000	0.5%
16	ＪＲ徳島駅ビル開発㈱	平成26	不動産業	10	100%	350,734	10,599	13,091	0.4%
17	四鉄サービス㈱	昭和39	その他	10	100%	320,245	△20,261	78,278	19.8%
18	㈱ジェイアール四国メンテナンス	昭和45	その他	10	100%	1,586,780	28,881	127,035	92.9%
19	㈱駅レンタカー四国	昭和46	その他	10	100%	96,754	8,673	7,400	90.9%
20	四国鉄道機械㈱	昭和62	その他	20	90%	2,166,301	47,655	239,482	70.8%
21	㈱ｼﾞｪｲｱｰﾙ四国ｺﾐｭﾆｹｰｼｮﾝｳｪｱ	平成元	その他	30	100%	244,275	14,140	135,377	－
22	㈱ジェイアール四国企画	平成9	その他	40	100%	584,368	62,770	170,294	33.2%
23	ＪＲ四国情報システム㈱	平成16	その他	10	100%	535,126	25,083	173,281	86.9%
計						34,125,030	1,231,458	3,586,931	33.9%

（注）　主な業種は、30ページ表17の運輸業以外の業種の分類と対応している。

別表3　ＪＲ九州の子会社等一覧表

番号	会社名	設立年度	主な業種	資本の状況（平成26年度末）		26年度決算実績			
				資本金（百万円）	出資比率	営業収益（千円）	経常損益（千円）	剰余金（千円）	親子間取引の割合
1	ＪＲ九州メンテナンス㈱	昭和37	運輸業	45	100%	8,655,843	391,045	1,030,105	61.9%
2	ＪＲ九州エコホス㈱	昭和42	運輸業	30	90%	869,058	108,285	459,496	25.4%
3	ＪＲ九州レンタカー＆パーキング㈱	昭和46	運輸業	20	100%	3,190,783	167,675	56,479	5.5%
4	ＪＲ九州鉄道営業㈱	昭和62	運輸業	51	100%	3,550,364	60,589	65,879	82.2%
5	豊肥本線高速鉄道保有㈱	平成9	運輸業	2,136	50%	152,400	39,811	△823,655	100%
6	ＪＲ九州バス㈱	平成12	運輸業	100	100%	2,772,394	44,195	43,154	6.8%
7	ＪＲ九州高速船㈱	平成17	運輸業	100	100%	1,869,154	52,781	△526,266	4.3%
8	分鉄開発㈱	昭和56	販売業	20	100%	1,264,272	△7,617	27,469	0.0%
9	㈱ＪＲ九州ファーストフーズ	平成元	販売業	100	100%	6,008,849	167,180	533,914	－
10	㈱ＪＲ九州ドラッグイレブン	平成元	販売業	100	92%	44,356,548	1,327,505	1,101,331	0.0%
11	㈱トランドール	平成4	販売業	100	65%	3,633,689	46,402	△48,906	0.0%
12	ＪＲ九州リテール㈱	平成7	販売業	490	100%	28,667,765	1,661,731	2,278,216	0.0%
13	ＪＲ九州フードサービス㈱	平成7	販売業	100	100%	5,566,416	200,106	113,718	0.2%
14	ＪＲ九州ファーム㈱	平成22	販売業	100	99%	332,258	△110,835	△406,912	2.3%
15	上海捷尔餐饮管理有限公司	平成22	販売業	400	74%	380,757	△14,912	△249,088	－
16	九鉄工業㈱	昭和17	建設業	216	68%	31,700,686	1,677,330	4,556,980	83.0%
17	九州電気システム㈱	昭和26	建設業	92	99%	15,076,338	804,464	2,608,352	69.9%
18	三軌建設㈱	昭和36	建設業	110	81%	13,386,789	638,132	531,602	57.0%
19	㈱ケイ・エス・ケイ	昭和46	建設業	100	100%	15,089,152	646,662	685,123	65.3%
20	ＪＲ九州コンサルタンツ㈱	平成2	建設業	20	100%	3,714,108	781,519	1,608,165	73.0%
21	ＪＲ九州住宅㈱	平成12	建設業	100	100%	2,301,957	△134,531	△466,749	6.2%
22	㈱ＪＲ大分シティ	昭和38	不動産業	100	100%	626,625	△365,542	△296,753	0.4%
23	㈱ＪＲ博多シティ	昭和48	不動産業	1,150	100%	13,935,052	1,609,681	2,348,612	1.0%
24	小倉ターミナルビル㈱	平成7	不動産業	100	100%	4,554,553	315,537	399,978	1.5%
25	長崎ターミナルビル㈱	平成10	不動産業	480	100%	3,081,483	548,072	1,906,194	1.0%
26	ＪＲ九州ビルマネジメント㈱	平成11	不動産業	100	100%	7,459,914	273,412	733,105	0.9%
27	鹿児島ターミナルビル㈱	平成14	不動産業	480	100%	4,617,919	500,288	2,381,623	0.3%
28	ＪＲ九州商事㈱	昭和50	その他	30	100%	28,179,734	422,639	1,208,984	62.7%
29	㈱ＪＲ九州エージェンシー	昭和62	その他	30	100%	5,695,889	235,905	613,598	31.8%
30	ＪＲ九州フィナンシャルマネジメント㈱	昭和63	その他	400	100%	6,347,838	230,748	634,212	32.8%
31	ＪＲ九州リゾート開発㈱	平成元	その他	100	90%	602,985	53,251	△25,435	0.7%
32	ＪＲ九州セコム㈱	平成2	その他	100	50%	2,165,675	131,437	495,534	11.0%
33	ＪＲ九州ハウステンボスホテル㈱	平成2	その他	100	89%	3,929,774	308,105	△1,643,820	3.0%
34	ＪＲ九州ホテルズ㈱	平成11	その他	100	100%	4,199,477	155,426	132,762	0.5%
35	ＪＲ九州システムソリューションズ㈱	平成14	その他	80	100%	3,157,726	66,528	234,741	84.0%
36	ＪＲ九州ライフサービス㈱	平成14	その他	10	100%	754,249	23,926	62,735	63.3%
37	ＪＲ九州シニアライフサポート㈱	平成25	その他	100	100%	709,830	△44,880	△194,689	－
計						282,558,303	13,012,050	22,169,788	32.4%

注(1)　主な業種は、30ページ表17の運輸業以外の業種の分類と対応している。
注(2)　番号32のJR九州セコム(株)は、持分法適用会社である。