

J R九州完全民営化に向けた法整備

— J R会社法の一部を改正する法律の成立 —

国土交通委員会調査室 加藤 隼

1. はじめに

第189回国会の平成27年6月3日、九州旅客鉄道株式会社（J R九州）の完全民営化に向けた法整備を行うための「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「27年改正法」という。）が成立した。本稿では、27年改正法の提出に至るまでの経緯、概要及び主要な国会論議を紹介することとしたい。

2. 提出に至るまでの経緯

（1）国鉄の分割・民営化

日本国有鉄道（国鉄）は、昭和24年に全国一社制の公共企業体として発足し、基幹的輸送機関としての役割を担ってきた。しかし、モータリゼーションの進展など経営環境の急速な変化に対応できなかった等の理由により、昭和39年度に赤字に転落して以来、黒字に転じることなく、昭和61年度には1.4兆円の経常損失を計上するなど実質的な経営破綻状態に至った。

そこで、昭和62年4月1日、国鉄を市場競争に耐え得る事業体に変革し、鉄道事業の再生を図るために、国鉄の分割・民営化を内容とする国鉄改革が実施され、新たに6つの旅客会社と1つの貨物会社¹、そして国鉄の移行体で国鉄長期債務の処理や余剰人員の再就職促進等を行う日本国有鉄道清算事業団（以下「国鉄清算事業団」という。）等が発足した。

国鉄の事業を引き継いだJ R各社は、国鉄改革が国鉄長期債務の国民負担等、国民の理解や協力の下に行われたものであることを踏まえ、鉄道路線の適切な維持や利用者の利便性の確保といった公共輸送機関としての使命・役割を果たすこととされていた。そのため、鉄道事業法等とは別に、「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）（以下「J R会社法」という。）を定め、J R各社に対して人事、財務及び事業運営等に必要最小限の規制が課されることとなった。以下、J R会社法の適用対象を「J R会社」、6つの旅客会社と1つの貨物会社の総称を「J R各社」とする。

（2）国鉄長期債務等の処理

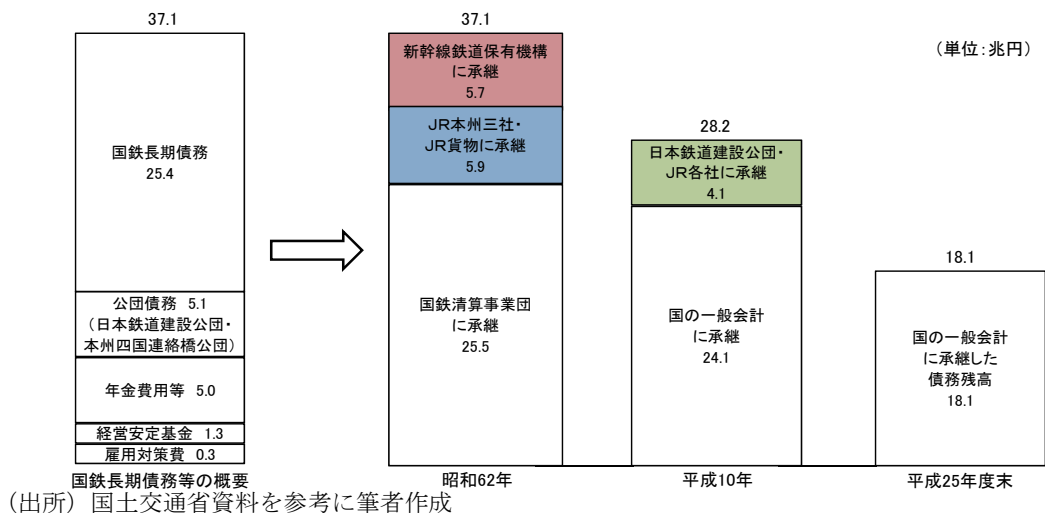
昭和62年の国鉄分割・民営化の際、処理を要する国鉄長期債務等は37.1兆円で、この

¹ 北海道旅客鉄道株式会社（J R北海道）、東日本旅客鉄道株式会社（J R東日本）、東海旅客鉄道株式会社（J R東海）、西日本旅客鉄道株式会社（J R西日本）、四国旅客鉄道株式会社（J R四国）及び九州旅客鉄道株式会社（J R九州）の6つの旅客会社と、日本貨物鉄道株式会社（J R貨物）の1つの貨物会社。

うち、JR東日本、JR東海、JR西日本（以下「JR本州三社」という。）及びJR貨物は、当面収支が均衡し、かつ将来にわたって事業を健全に経営できる程度の債務5.9兆円を、新幹線鉄道保有機構は5.7兆円を、国鉄清算事業団は残りの25.5兆円をそれぞれ承継することとされた²。一方、JR北海道、JR四国及びJR九州（以下「JR三島会社」という。）については、営業損失が見込まれたため、長期債務を承継せずに、営業損失を補填し得る収益を生む経営安定基金（3社で1.3兆円）を設けることとされた（図表1）。

国鉄清算事業団に承継された25.5兆円の債務は、JR株式の処分のほか、旧国鉄から承継した土地の売却益等により返済することとされていたが、土地の販売不振や金利負担の増加等により、逆に平成10年時点で約28兆円にまで増加した。そこで、平成10年10月、当該債務は新たな枠組みにおいて処理されることとなり、新たな枠組みでは、国の一般会計が24.1兆円を承継し、残りの4.1兆円については、一部をJR各社が負担して、それ以外については、日本鉄道建設公団に国鉄清算事業本部を設置してこれに承継させ、特例業務として処理することとされ国鉄清算事業団は解散した³。一般会計に承継された債務の残高は、平成25年度末時点で18.1兆円となっている。

図表1 国鉄長期債務等の概要と債務残高の推移



(3) JR本州三社の完全民営化

国鉄改革の中核が、経営の自由と自主性を持つ民間会社としての経営体制の確立であったことから、政府は、「国鉄改革のための基本の方針について」(昭和60年10月閣議決定)など累次の閣議決定において、JR各社について「経営基盤の確立等諸条件が整い次第、

² 国鉄改革当時、既設新幹線を一括して保有し、JR本州三社に貸し付けてリース料を徴収する主体として新幹線鉄道保有機構が設立された。同機構は新幹線施設の簿価に相当する債務(5.7兆円)を承継するとともに、再調達価格と簿価との差額に相当する債務(2.9兆円)を国鉄清算事業団に対して負うこととされた。これらの負担は、新幹線施設のリース料という形でJR本州三社が負担することとされたため、各主体の実質的な債務は、JR本州三社及びJR貨物が14.5兆円(5.9兆円+5.7兆円+2.9兆円)、国鉄清算事業団が22.6兆円(25.5兆円-2.9兆円)となった。

³ その後の特殊法人改革に伴い、平成15年10月に日本鉄道建設公団は解散し、同公団の特例業務は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に承継されて現在に至っている。

逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社とする」としてきた。

中でもJR本州三社については、発足以来、安定的に経常黒字を計上し、平成2年度より継続的に配当を行うなど、順調な経営を続けてきた。また、平成5年にはJR東日本が、平成8年にはJR西日本が、平成9年にはJR東海が、それぞれ株式の上場を果たし、株価も堅調に推移するなど、完全民営化するための条件が整ったといえる状況に至った。

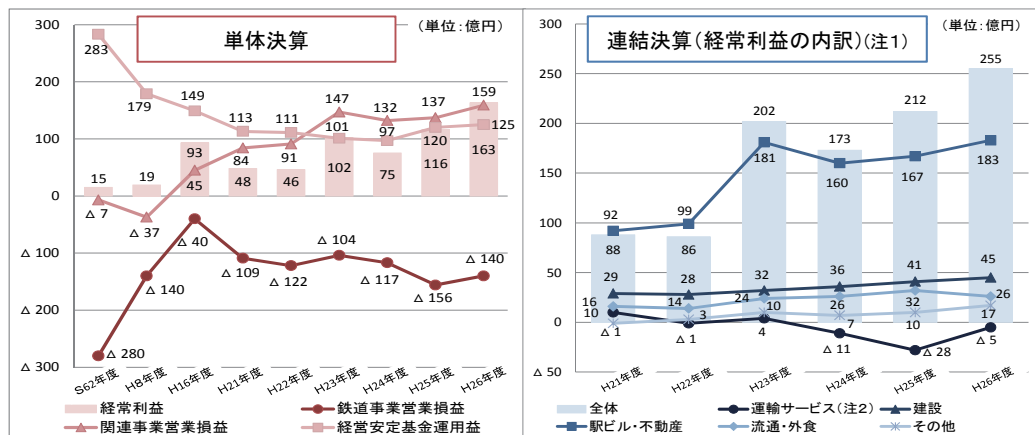
これらを踏まえ、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」（平成13年法律第61号）（以下「13年改正法」という。）により、JR本州三社は、JR会社法の適用対象から除外することとされた。その一方で、その後も三社が鉄道路線の適切な維持等、公共輸送機関としての使命・役割を果たすことを担保するため、国土交通大臣は、三社に対して、当分の間⁴事業運営上配慮すべき「指針」⁵を策定し、必要な場合に勧告、命令等を行うことができることとされた。

なお、国鉄清算事業団（現在の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。））が保有していたJR本州三社の株式は、平成5年以降順次売却され、平成18年にJR東海の株式の売却が終了したことをもって、JR本州三社は完全民営化され、株式売却収入の総額は約4兆円に上った。

（4）JR九州の経営状況

JR九州の鉄道事業は、利便性の向上や新規需要の創出等により、280億円の赤字（昭和62年度）から140億円の赤字（平成26年度）にまで改善されたが、なお赤字を計上しており、それを経営安定基金（3,877億円）の運用益で補う状態にある（図表2・左図）。

図表2 JR九州の経営状況



（注1）部門間の内部取引の控除により「全体の経常利益の額」と「部門ごとの単純合計額」は一致しない。

（注2）鉄道旅客運輸収入のほか、高速船運輸収入や経営安定基金運用益等を含む。

（出所）JR九州資料を参考に筆者作成

⁴ JR会社の完全民営化の進捗状況、又は一般会計における国鉄長期債務の償還状況等を勘案しながら、国鉄改革が最終的に完了したと総合的に判断されるまでの期間を想定している（第151回国会衆議院国土交通委員会議録第13号40頁（平13.5.23））。なお、27年改正法でも同様の期間を想定している。

⁵ 「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」（平成13年11月7日国土交通省告示第1622号）

また、JR九州は鉄道事業に加えて駅ビル・不動産事業等の関連事業を展開しており、近年の関連事業営業損益の増加が経常利益の増加に大きく寄与している。子会社を含めた連結決算では、平成20年のリーマンショック等による一時的な落ち込みはあるものの、平成23年度以降、おおむね200億円規模の経常利益を計上している。内訳をみると、博多駅の駅ビルであるJR博多シティの運営管理等を行っている駅ビル・不動産事業が経常利益全体の大半を占めており、JR九州の収益の柱となっていることが分かるほか、建設事業と流通・外食事業についても近年堅調に推移しているところである（図表2・右図）。

（5）27年改正法案の提出

こうしたJR九州の経営状況を踏まえ、平成26年10月、国土交通省は「JR九州完全民営化プロジェクトチーム」を設置し、JR九州完全民営化について、関係者からのヒアリング等を実施しつつ、検討を進めてきた。平成27年1月には、同プロジェクトチームのとりまとめ（以下「PTとりまとめ」という。）が公表され、「JR九州は、良好な経営状況を継続しており、一般的な民間会社と比べても遜色ない利益水準に立ち至っていることから、国による後見的な助成・監督の必要性がなくなり、完全民営化の条件が整ったと判断されるため、累次の閣議決定に基づき、平成27年通常国会にJR会社法改正法案を提出する等、JR九州の完全民営化に向けた手続きに着手することが適切である」とされた。

これを踏まえて政府は、JR九州をJR会社法の適用対象から除外するとともに、当分の間国鉄改革の経緯を踏まえた経営を行うことを確保するための措置を講ずることを内容とする27年改正法案を平成27年2月27日、第189回国会（常会）に提出した。

3. 27年改正法の概要

（1）JR会社法からの適用除外

27年改正法では、JR九州をJR会社法の適用対象から除外し、実質的に国の管理下にある特殊会社から純粋な民間企業へ移行させることで、人事、財務及び事業計画等の面において一層自主的かつ責任ある経営体制の確立を図ることとしている（図表3）。

図表3 JR会社法による主な規制

国土交通大臣の認可を要するもの（第1条第3項、第5条第1項、第6条～第9条）
関連事業の営業、新株の発行等、社債の募集等、弁済期限1年以上の資金の借入、代表取締役の選定・監査役を選任等の決議、毎事業年度の事業計画の策定及び変更、重要な財産（3億円以上の鉄道施設・車両等）の譲渡等、定款の変更、剰余金の処分等
配慮を要するもの（第10条）
同種の事業を営む中小企業者の事業活動を不当に妨げ、利益を不当に侵害しないようにすること
国土交通大臣への提出を要するもの（第11条）
毎事業年度終了後3月以内の貸借対照表、損益計算書及び事業報告書の提出
国土交通大臣による監督等（第13条、第14条）
国土交通大臣はJR会社を監督し、特に必要な場合、命令又は報告徴収・立入検査ができること

（出所）筆者作成

(2) JR九州が踏まえるべき事業運営に係る「指針」の策定等

27年改正法では、JR会社法の適用除外となるJR九州が引き続き国鉄改革の経緯を踏まえた事業運営を行うことを担保するため、①運賃制度等に関する他のJR各社との連携・協力の確保、②路線の適切な維持や、駅施設の整備に当たっての利用者利便の確保、③関連事業における中小企業者への配慮等について、同社が当分の間配慮すべき「指針」を定め、公表することとしている。指針の具体的項目は、13年改正法成立の際に定められたJR本州三社に対する指針と同旨の内容となる方向である（図表4）。

図表4 JR本州三社に対する「指針」の要旨

配慮すべき事項	要旨
①鉄道事業に関する会社間における連携及び協力の確保に関する事項（指針Ⅱ-1）	<ul style="list-style-type: none"> ・JR各社間で路線をまたがって乗車する旅客の運賃及び料金は、全区間の距離を基礎として計算するとともに、距離に応じて逓減させること。 ・JR貨物がJR旅客各社に支払う線路使用料は、貨物列車運行による追加的経費相当分のみとする「アボイダブルコストルール」を維持すること。 ・他のJR各社と共用駅施設等に関する協定を締結、変更等する場合には、他社の鉄道事業の健全かつ円滑な経営及び利用者の利便に配慮するものとする。
②国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持に関する事項（指針Ⅱ-2-1） 駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項（指針Ⅱ-2-2）	<ul style="list-style-type: none"> ・現に営業する路線の適切な維持に努めること。また、路線を廃止する際は、関係地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明を行うこと。（注1） ・駅その他の施設を整備するに当たっては、バリアフリーのための措置を講じるなど利用者利便の確保に配慮すること。
③中小企業者への配慮に関する事項（指針Ⅱ-3）	<ul style="list-style-type: none"> ・同種の事業を営む地域の中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう特に配慮すること。（注2）

（注1）路線維持を判断する具体的基準（輸送密度・赤字額等）は定められておらず個別具体的に判断される。

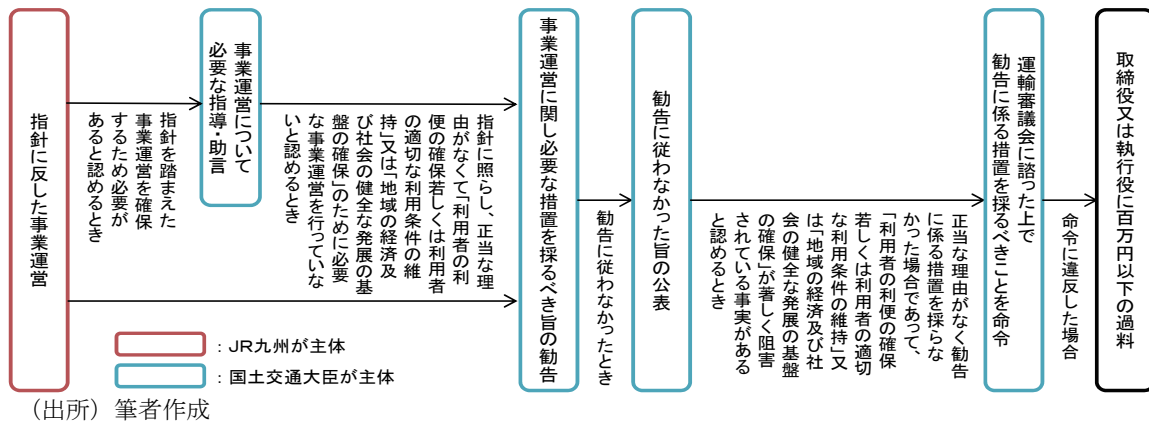
（注2）「不当に妨げ」、「不当に侵害」についても個別具体的に判断される。

（出所）「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」（平成13年11月7日国土交通省告示第1622号）を参考に筆者作成

また、27年改正法では、13年改正法と同様に「指針」の実効性を担保するため、国土交通大臣は「指針」を踏まえた事業運営を確保するため必要があると認めるとき等は、JR九州に対して指導・助言、更には勧告・命令等を行うことができることとしている。具体的なスキームは図表5のとおりであるが、指導、勧告等を行うかどうかは、個別の事案ごとに指針の趣旨を逸脱している程度、社会的影響の度合い、地域への影響等を勘案して判断される⁶。

⁶ 平成27年10月16日現在、JR本州三社に対して、「指針」に基づく指導等が行われた事例はない。

図表5 指導、助言、勧告及び命令等の流れ



(3) 経営安定基金に関する措置

経営安定基金を有するJR九州の完全民営化においては、JR会社法第12条により、他の経理との区分、取崩し禁止及び確実有利な方法での運用が義務付けられている同基金の取扱いが課題となったが、27年改正法に基づく国土交通省令において、具体的には図表6のような措置が採られる予定となっている。

図表6 経営安定基金に関する措置の具体的な内容

経営安定基金 3,877億円	①新幹線貸付料の一括前払い 【2,205億円】 ※開業後30年間でJRに生じる受益相当額を算出し、その金額を年単位で割った額を、毎年度JRは鉄道・運輸機構に定額で支払う。これを一括前払いすることで、割引率分負担は軽くなる。	新八代～鹿児島中央間の貸付料 ・平成16年3月開業 ・貸付料は20.4億円/年 ・平成28～45年度の貸付料を一括前払い 博多～新八代間の貸付料 ・平成23年3月開業 ・貸付料は81.6億円/年 ・平成28～52年度の貸付料を一括前払い
	②無利子借入金の一括償還財源への振替 【800億円】	「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」 第13条第2項に基づく無利子借入金 ・同法第13条第2項により、鉄道・運輸機構はJR会社法の適用会社に対し、施設の整備や経営基盤の強化を図るために必要な資金を貸し付けることができることとされている。 ・平成27年度末の残高見込みは300億円
	③鉄道ネットワークの維持・向上に必要な鉄道資産への振替 【872億円】	「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」 附則第5条第1項に基づく無利子借入金 ・同法附則第5条第1項により、鉄道・運輸機構は利益剰余金を活用してJR九州等の経営基盤の強化に必要な設備投資を支援することができることとされている。 ・平成27年度末の残高見込みは500億円
	①・②の振替を行った残余の額 ・具体的には、老朽車両を代替するための新車両や、木製のものより耐久性が優れるコンクリート製の枕木等が想定される。	

(出所) 筆者作成

この措置は、以下の経緯を踏まえたものである。すなわち、先述の「PTとりまとめ」においては、「今後もJR九州が、不採算路線も含めた鉄道ネットワークを維持する責務を担っていくことに鑑みると、完全民営化後においても、経営安定基金の果たしている機能を引き続き維持する必要がある」とされた。しかしその一方で、経営安定基金を現在の形で残したまま上場した場合、①完全民営化後も経営安定基金という国による規制が付され

た資産を持ち続けることは経営の自律性を損ねる、②純資産の半分以上を占める経営安定基金が政府の規制の下にあることは、他の上場企業にない特殊な形態であり投資家も資産評価が困難であるとの指摘もなされた。

そのため、同基金（3,877 億円）を長期安定的な収益性を有する資産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設備投資に振り替えることで、基金という形を存続させずにその機能を実質的に維持することが適当とされた。

（４）施行期日

株式上場の時期について、ＪＲ九州は中長期経営計画「つくる 2016」において、「平成 28 年度の株式上場の実現」を目標として掲げている。その場合、経営安定基金の他の資産への振替、主要幹事証券会社の選定や、証券取引所による上場審査等の手続におおむね 1 年程度の時間がかかると想定されているので、施行期日は公布の日（平成 27 年 6 月 10 日）から起算して 1 年を超えない範囲内において政令で定める日とすることとしている。

なお、附則第 6 条（定款の変更）、附則第 7 条（経営安定基金の取崩し）及び附則第 12 条（政令への委任）の施行期日は、「公布の日」とすることとしている。

4. 主要な国会論議

（１）総論

ア 完全民営化に向けたＪＲ九州の経営状況

参考人として国土交通委員会に招致された青柳ＪＲ九州代表取締役社長（以下「ＪＲ九州社長」という。）からは、「新駅の設置や列車本数の増加による利便性の向上、『ななつ星 in 九州』など観光列車の運行による新規需要の創出、マンション事業等の新たな事業への挑戦など、様々な経営努力を行ってきた。特に、九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開業とＪＲ博多シティの 2 大プロジェクト完成を契機に、これまで以上に経営改善を進めてきた結果、上場可能な状況に至ったと考えている」旨⁷の認識が示された。

イ 完全民営化のメリット

ＪＲ九州社長から、「事業計画の策定、金融機関からの長期借入等を行う際に国の認可が必要なくなることで、機動的な投資判断や資金調達が可能となる。今後、例えば非電化区間における蓄電池電車の導入や新規事業の積極的な展開により、利用者利便の向上や九州地域の活性化に貢献していく」旨⁸の答弁がなされた。

ウ 完全民営化後の経営見通し

質疑者からは、ＪＲ九州が完全民営化後も安定した経営を維持するには、鉄道事業の赤字を縮小するための経営努力が求められるとの指摘がなされた。これに対し、ＪＲ九州社長からは、「新幹線の増収施策の実施や駅周辺のまちづくりを通じた鉄道利用の促進、インバウンド施策の推進、自動券売機の増設等システム化による人件費の縮小等に取り組むことで鉄道事業における赤字縮小を図り、今後とも鉄道ネットワークの維持、活性

⁷ 第 189 回国会衆議院国土交通委員会議録第 9 号 1～2 頁（平 27.5.15）

⁸ 第 189 回国会衆議院国土交通委員会議録第 9 号 6 頁（平 27.5.15）

化に努めていく」旨⁹の答弁があった。

(2) 鉄道路線の適切な維持

ア 国土交通省及びJR九州の考え方

委員会質疑においては、人口減少の進展等により鉄道事業の経営環境の厳しさが増す中、完全民営化後、JR九州の抱える不採算路線が廃止される可能性について懸念が示された。これに対し、国土交通省からは、「JR九州には、国鉄改革の際に不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるように国鉄長期債務を承継せずに経営安定基金を設置した経緯がある。今般の完全民営化に際しても、経営安定基金を将来の鉄道ネットワークの維持・向上に必要な鉄道資産等に振り替えることとしている。こうした経緯からJR九州は、完全民営化後も現に営業している路線の適切な維持に努める必要があると考えており、指針でその旨を定めることとしている」旨¹⁰の答弁がなされた。

また、JR九州社長からは、現在、路線の廃止や第三セクターへの移行を検討している区間はないことを明らかにした上で¹¹、「鉄道ネットワークの維持は当社にとって重要な役割だと認識しており、観光振興や交流人口の拡大を通じた九州全域の活性化により、ネットワーク全体の価値向上を図ることが、鉄道事業を始めとする全ての事業の持続的な運営に資すると考えている」旨¹²の認識が示された。

イ 株主からの不採算路線廃止要望への対応

利益の最大化を求める株主からの不採算路線廃止の要望と、JR九州に路線の適切な維持を求める「指針」との折り合いの付け方について質疑がなされた。これに対し、太田国土交通大臣からは、「JR九州には、完全民営化後においても鉄道路線の適切な維持に努めるという指針の趣旨を株主に対して十分に説明してもらいたい。仮に株主からの意見によりJR九州が路線を廃止しようとする場合には、指針に照らして、必要な指導、助言及び勧告、命令を行うこととしている」旨¹³の答弁があった。

(3) 経営安定基金

ア 国庫に返納しない理由

太田国土交通大臣からは、「経営安定基金は、鉄道路線の維持と経営の安定化を図るために設けられたものであり、JR九州の固有の資産として位置づけられているため、完全民営化に際して、国への返還を議論する性格のものではない」旨¹⁴の認識が示された。

なお、鉄道事業で赤字を計上しているJR九州には経営安定基金運用益が必要であり、国民の共有の財産でもある同基金の取崩しには賛成できないとの指摘もなされた¹⁵。

⁹ 第189回国会衆議院国土交通委員会議録第8号8～9頁(平27.5.13)

¹⁰ 第189回国会衆議院国土交通委員会議録第9号3頁(平27.5.15)

¹¹ 第189回国会衆議院国土交通委員会議録第8号3頁(平27.5.13)、第9号15頁(平27.5.15)

¹² 第189回国会衆議院国土交通委員会議録第8号2頁(平27.5.13)

¹³ 第189回国会衆議院国土交通委員会議録第8号3頁(平27.5.13)

¹⁴ 第189回国会衆議院国土交通委員会議録第8号8頁(平27.5.13)

¹⁵ 第189回国会衆議院国土交通委員会議録第9号18頁(平27.5.15)

イ 鉄道ネットワークの維持・向上に必要な鉄道資産への振替(872億円)の制度的担保
経営安定基金の一部(872億円)については、上場後、鉄道ネットワークの維持・向上に必要な鉄道資産への振替が行われるまで、金融資産等としてJR九州に残ることとなるため、確実な振替の制度的担保が必要となる。この点について、国土交通省から、「本法案に基づく国土交通省令において、JR九州に投資計画の作成を求めて国土交通大臣の承認を得るという制度を設けることにより、国がJR九州の投資計画の内容を確認し、法律の趣旨を踏まえた振替が確実にされるようにする」旨¹⁶の答弁がなされた。

(4) 安全対策及び災害復旧

ア 完全民営化後の安全対策

完全民営化がJR九州の安全対策に及ぼす影響について質疑が行われた。これに対し、JR九州社長からは、「これまでもグループ社員を含めた全社員対象の安全教育や実習線を活用した訓練等を実施してきた。今後も社員の安全意識の向上や知識技術の継承について計画的に取り組んでいく」旨¹⁷の答弁が、国土交通省からは、「従来から鉄道事業法等の法令等に基づいて、施設・車両の技術水準適合の義務付け及び保安監査による確認や、安全管理規定の作成及び安全統括管理者の選任の義務付けなどを実施してきており、これらの法令・仕組みについては、完全民営化後のJR九州に対しても引き続き適用される」旨¹⁸の答弁がそれぞれなされた。

イ 災害復旧費用

被災した鉄道施設の復旧に対する国の助成措置については鉄道軌道整備法による補助制度があるが、これは経営の厳しい鉄道事業者を対象としており、JR九州はその要件に該当しない¹⁹。自然災害の多い九州地域において不採算路線が被災する可能性は高く、その場合なし崩し的な廃線に追い込まれる懸念がある。この点について国土交通省からは、「JR九州は直近10年で毎年のように被災しているが自己資金で復旧してきた。基本的に今後も同じように復旧が図られると考えるが、今後同社が大規模な被害を受けた場合、治水事業など他の事業との連携による復旧が円滑に進むよう必要な助言をするなどして協力していく」旨²⁰の答弁があった。

(5) その他

ア JR九州に係る税制特例の完全民営化後の取扱い

JR三島会社には、鉄道事業用固定資産、旧国鉄から承継した固定資産に対する固定資産税等を軽減する「三島特例」、「承継特例」と呼ばれる税制特例が設けられており、

¹⁶ 第189回国会衆議院国土交通委員会議録第8号15頁(平27.5.13)

¹⁷ 第189回国会参議院国土交通委員会議録第13号11頁(平27.6.2)

¹⁸ 第189回国会衆議院国土交通委員会議録第9号6頁(平27.5.15)

¹⁹ 具体的には、当該災害復旧事業に要する費用の額が被災年度の前事業年度の鉄道の運輸収入の1割以上の額であること、過去3年間の各年度において鉄道事業及び全事業で営業損失もしくは経常損失を生じていること、被災した鉄道の収益のみでは当該災害復旧事業に要する費用の回収が困難と見込まれること等である。

²⁰ 第189回国会参議院国土交通委員会議録第13号11~12頁(平27.6.2)

これら特例による J R 九州の平成 25 年度の減税額は約 52 億円となっている²¹。両税制特例の適用期限は平成 28 年度とされており、税制の公平性の観点から完全民営化後の J R 九州における取扱いが課題となる中、国土交通省からは、「平成 24 年度税制改正大綱において、株式上場の動向を勘案して今後必要な見直しを行うこととされたことを踏まえ、平成 28 年度の税制改正においてその取扱いが検討される」旨²²の認識が示された²³。

イ J R 北海道、J R 四国及び J R 貨物の経営状況等

J R 上記三社の経営状況と完全民営化実現への見通しについては、国土交通省から、「J R 北海道及び J R 四国については多くの不採算路線を抱え、経営安定基金の運用益により経営を支えている状況にある。J R 貨物においては平成 28 年度までに鉄道事業の黒字化、平成 30 年度までに経営自立の達成を目指しているが、同社は景気変動に左右されやすい事業特性を有している。このようにこれら三社については経営自立が可能になるような安定的な利益を計上できる段階には至っていない」旨²⁴の答弁があった。

また、経営体力に格差のある J R 各社間で収益調整をする必要性については、太田国土交通大臣から、「国鉄改革が各社の経営責任を明確にして経営の効率化を図るという考え方で行われたことを踏まえ、J R 各社はそれぞれ独立した会社として健全かつ自立的な事業運営に取り組む必要があり、J R 各社間の収益調整については現在のところ考えていない」旨²⁵の認識が示された。

5. おわりに

平成 27 年 9 月 9 日、鉄道・運輸機構の資産処分審議会は、J R 九州株式の処分について、売却方法はブックビルディング方式²⁶を採用すること、売却規模は一括して売却することが適当であること等を答申した²⁷。今後、平成 28 年度中の株式上場に向けて各種手続が進められるが、株式の売却終了により完全民営化した後の J R 九州は、「指針」に定められたような事業運営を実施し、九州地域の基幹的公共交通機関の役割を果たし続けることが求められる。

厳しい経営環境にある J R 三島会社の 1 つである J R 九州において完全民営化のめどが立ったことは、国鉄改革の完了に向けて大きな前進となったとの見方がある一方、残りの J R 会社は依然完全民営化の前提となる経営基盤の確立には至っていない状況にある。国鉄改革から間もなく 30 年の節目を迎える中で、国鉄改革の完了がいつ、どのような形でなされるのか注視していく必要がある。

(かとう じゅん)

²¹ 第 189 回国会衆議院国土交通委員会議録第 8 号 10 頁（平 27. 5. 13）

²² 第 189 回国会衆議院国土交通委員会議録第 8 号 11 頁（平 27. 5. 13）

²³ 平成 28 年度税制改正要望には当該税制特例の適用期限を平成 29 年 3 月 31 日までとすることが明記された。

²⁴ 第 189 回国会衆議院国土交通委員会議録第 9 号 11 頁（平 27. 5. 15）

²⁵ 第 189 回国会衆議院国土交通委員会議録第 8 号 4～5 頁（平 27. 5. 13）

²⁶ 投資家に対する需要動向の調査を通じて需要の積み上げを行い、その結果に基づいて売出し価格を決める方式。J R 本州三社の株式の一部もこの方式で売却された。

²⁷ 株式売却収入は鉄道・運輸機構の収入となり、法律の規定に基づき旧国鉄職員の年金の支払等に充てられる。