

持続可能な鉄道事業を目指して



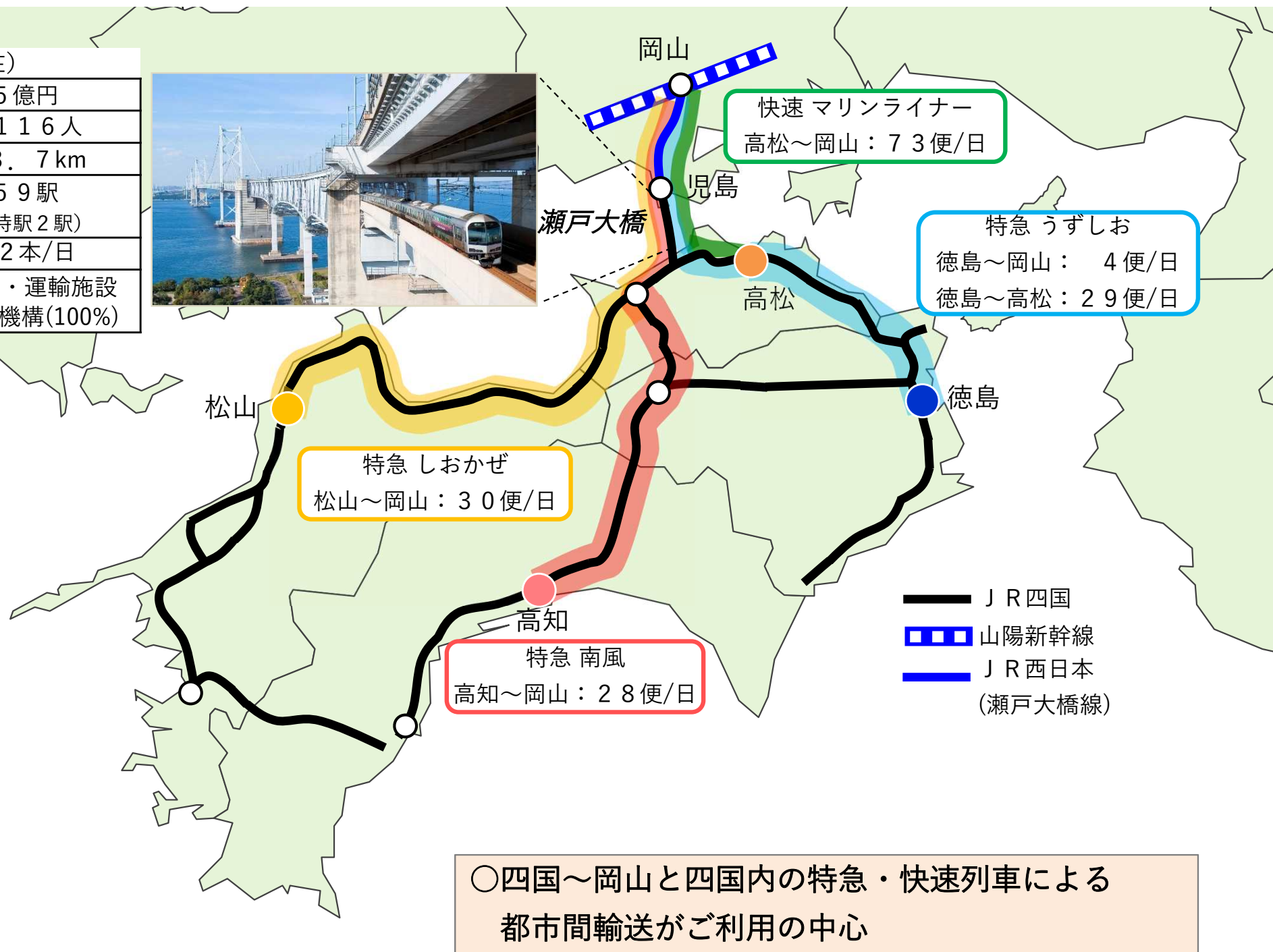
四国旅客鉄道株式会社
専務取締役鉄道事業本部長
長戸 正二

四国の鉄道の現状

会社概況

(2022年4月現在)

資本金	35億円
社員数	2,116人
営業キロ	853.7km
駅数	259駅 (内臨時駅2駅)
旅客列車	942本/日
株主	鉄道建設・運輸施設 整備支援機構(100%)



JR四国発足の経緯(1) 分割民営化



- 資本金 35億円
- 株主 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(100%)
- 主な経営諸元(2022.4現在)
 - ・鉄道旅客営業キロ 853.7km
 - ・旅客列車運転本数 942本(日あたり)
 - ・鉄道車両数 416両
 - ・駅の数 259駅

日本国有鉄道改革法

第1条(趣旨)

この法律は、日本国有鉄道による鉄道事業その他の事業の経営が破綻し、現行の公共企業体による全国一元的経営体制の下においてはその事業の適切かつ健全な運営を確保することが困難となつている事態に対処して、これらの事業に関し、輸送需要の動向に的確に対応し得る新たな経営体制を実現し、その下において我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮させることが、国民生活及び国民経済の安定及び向上を図る上で緊要な課題であることにかんがみ、これに即応した効率的な経営体制を確立するための日本国有鉄道の経営形態の抜本的な改革(以下「日本国有鉄道の改革」という。)に関する基本的な事項について定めるものとする。

第6条(旅客鉄道事業の分割及び民営化)

(略) その役割を担うにふさわしい適正な経営規模の下において旅客輸送需要の動向に的確に対応した効率的な輸送が提供されるようその事業の経営を分割するとともに、その事業が明確な経営責任の下において自主的に運営されるようその経営組織を株式会社とするものとする。

第12条(経営の安定のための基金)

国は、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「北海道旅客会社等」という。)の設立に際し、それぞれに基金を置かせるものとし、その運用により生ずる収益をその事業の運営に必要な費用に充てることにより、北海道旅客会社等の経営の安定を図るものとする。

2 日本国有鉄道は、北海道旅客会社等に対し、前項に規定する基金に充てるために必要な金額に相当する額の債務を負担するものとする。

JR四国発足の経緯(2) 基本財務スキーム

※数値は国鉄改革時の
1987年度見通し

損益計算書

費用 457億円	収入 308億円
	経営安定基金 運用益 152億円

利益 3億円

経営安定基金の
想定利回り ※7.3%

金融資産の運用により
得られる収益で損失を補填

※数値は国鉄改革時の
1987年度首試算値

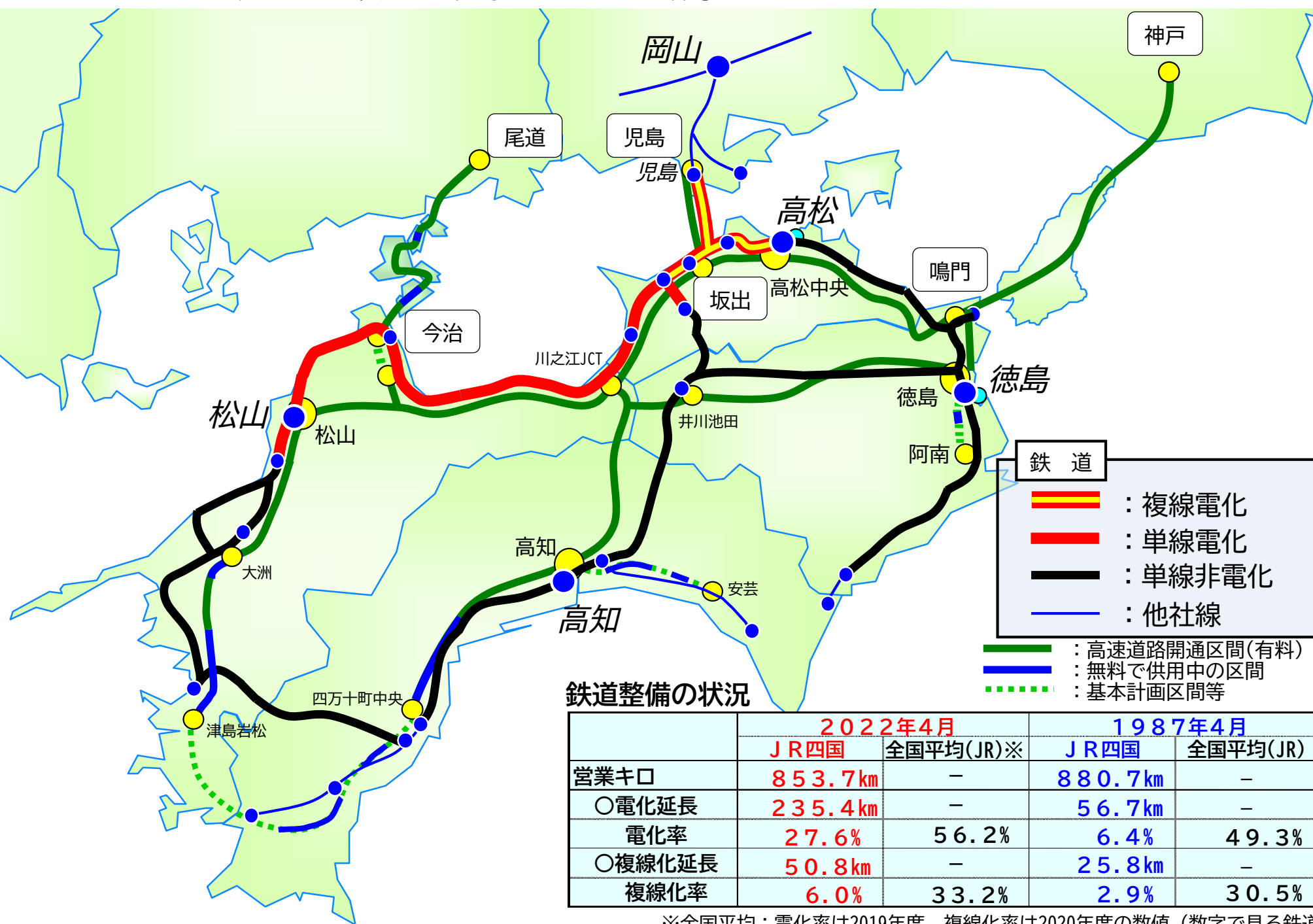
貸借対照表

流動資産 30億円	負債 100億円
固定資産 1,114億円	資本金等 1,044億円
経営安定基金資産 2,082億円	経営安定基金 2,082億円

※ 10年間（1977.1～1986.12）における
10年国債の応募者平均利回りは、7.3%

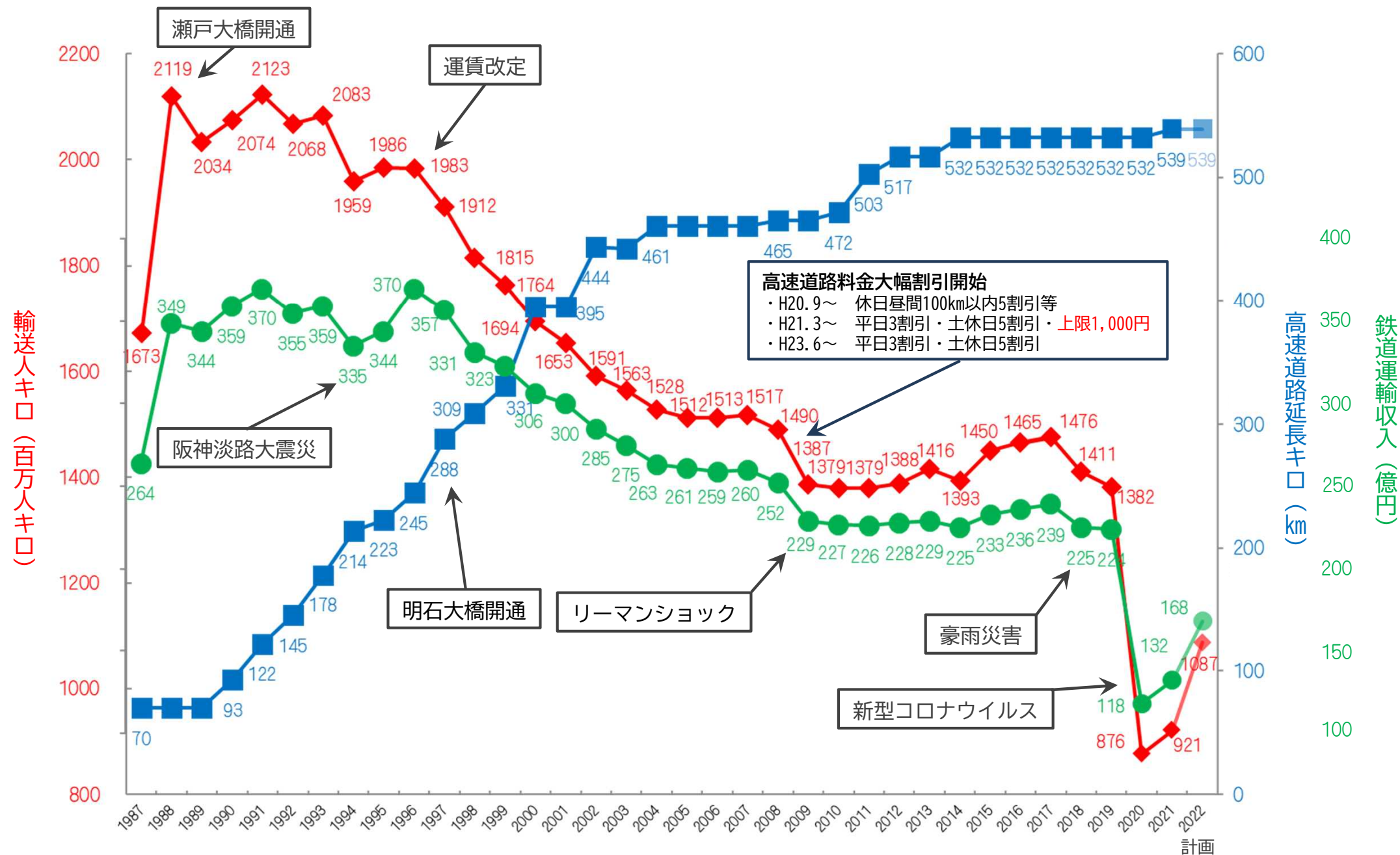
- ・ JR三島会社は営業損失が見込まれるため、
営業損失の補填機能に経営安定基金を設置
- ・ JR本州三社及びJR貨物は、長期債務を承継

JR四国の鉄道路線と高速道路網



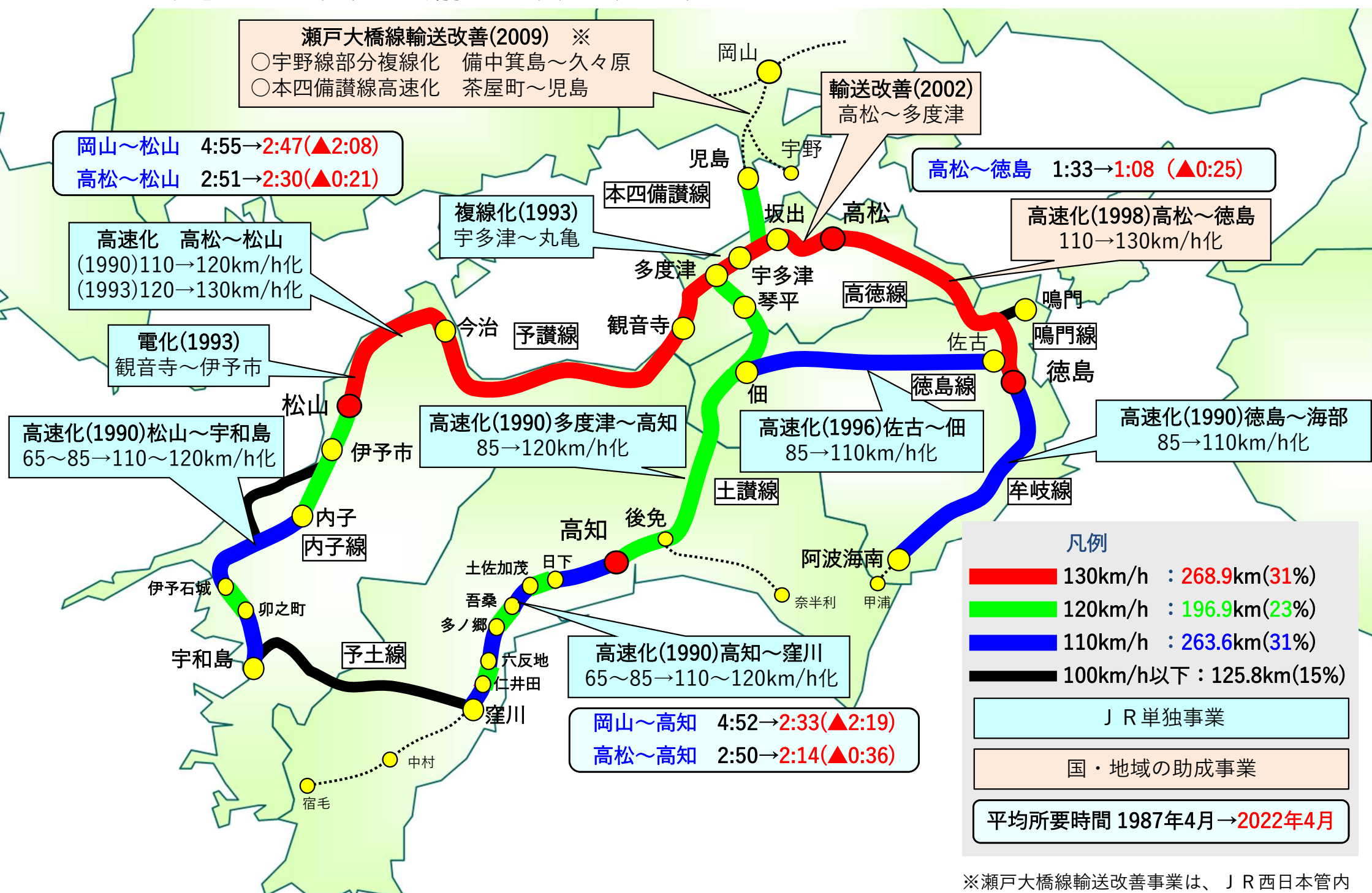
※全国平均：電化率は2019年度、複線化率は2020年度の数値（数字で見る鉄道2021）

鉄道輸送人キロ、運輸収入、高速道路延伸の推移

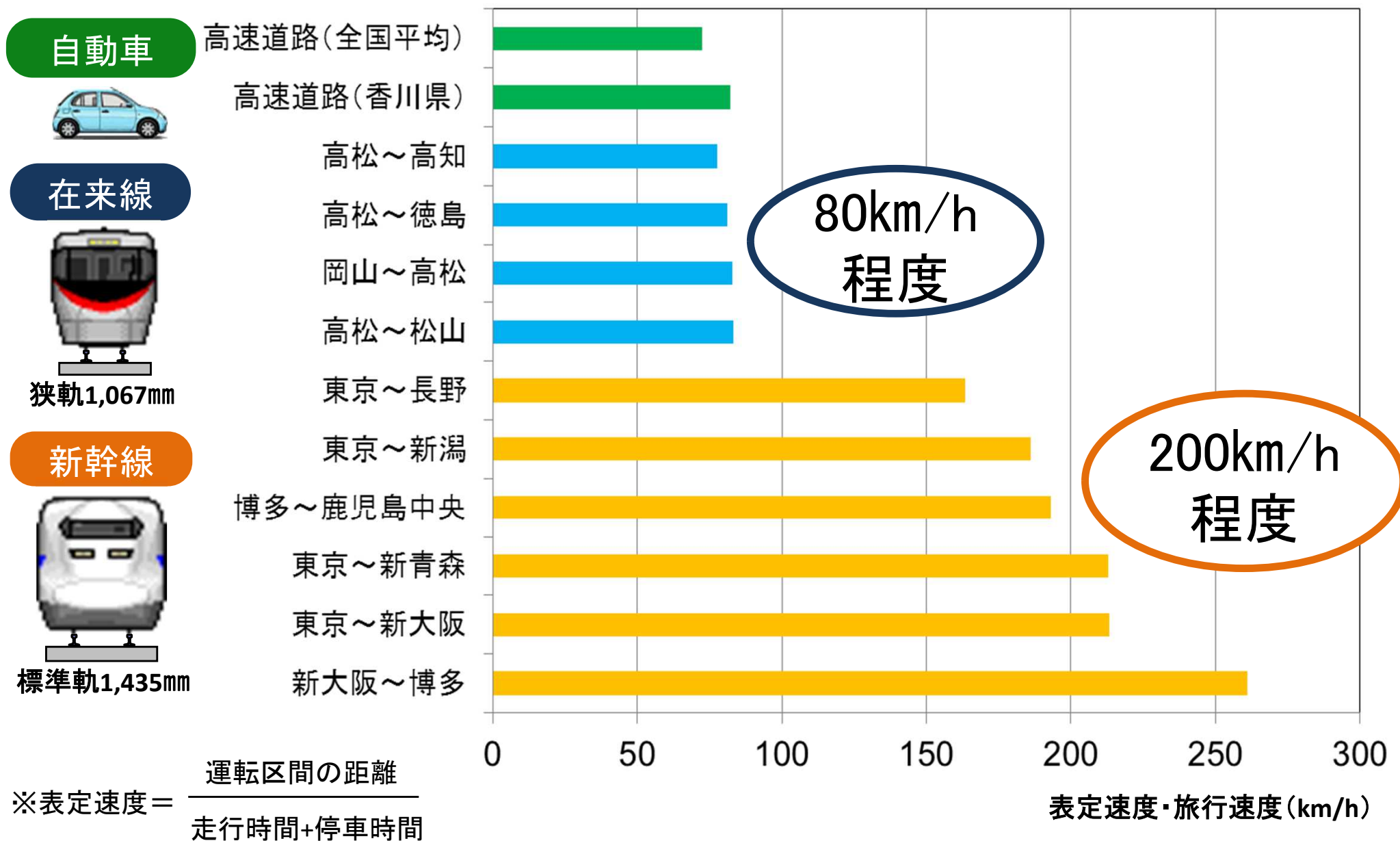


※高速道路延伸キロは年度末の数値、J R 四国調べ

JR四国発足以降の輸送改善施策



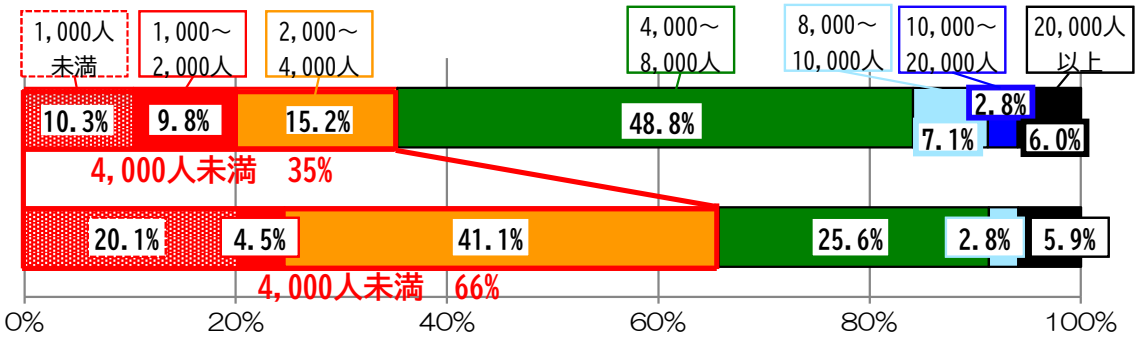
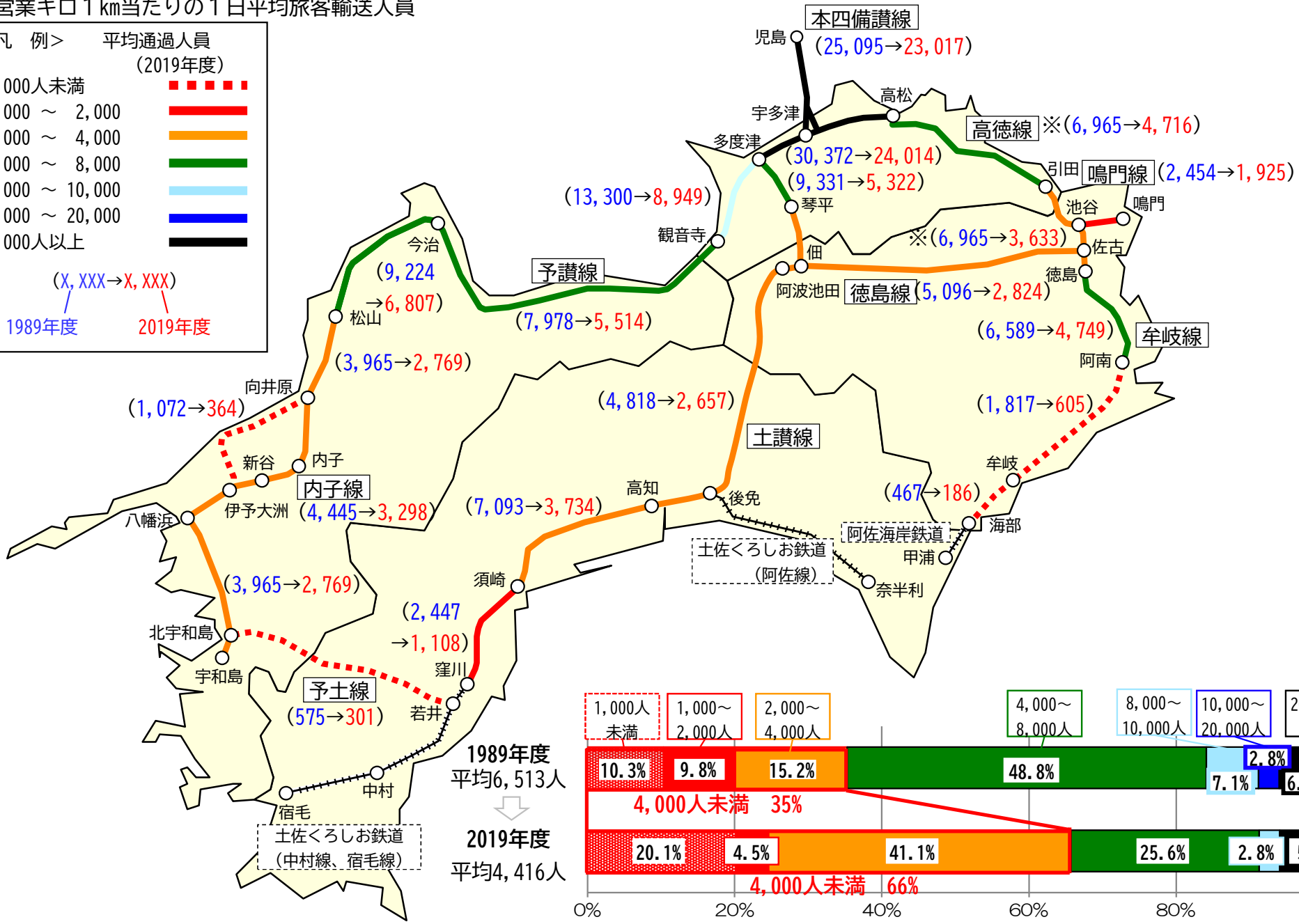
「四国の在来線」、「全国の新幹線の表定速度」 「高速道路の旅行速度」



JR四国 区間別平均通過人員(2019年度)

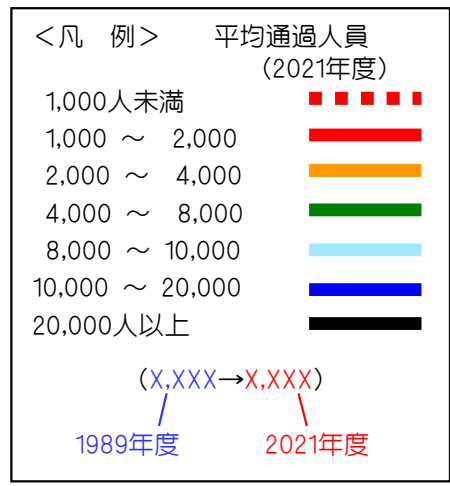
※1989年度の高徳線の
平均通過人員は高松～徳島間の値

[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

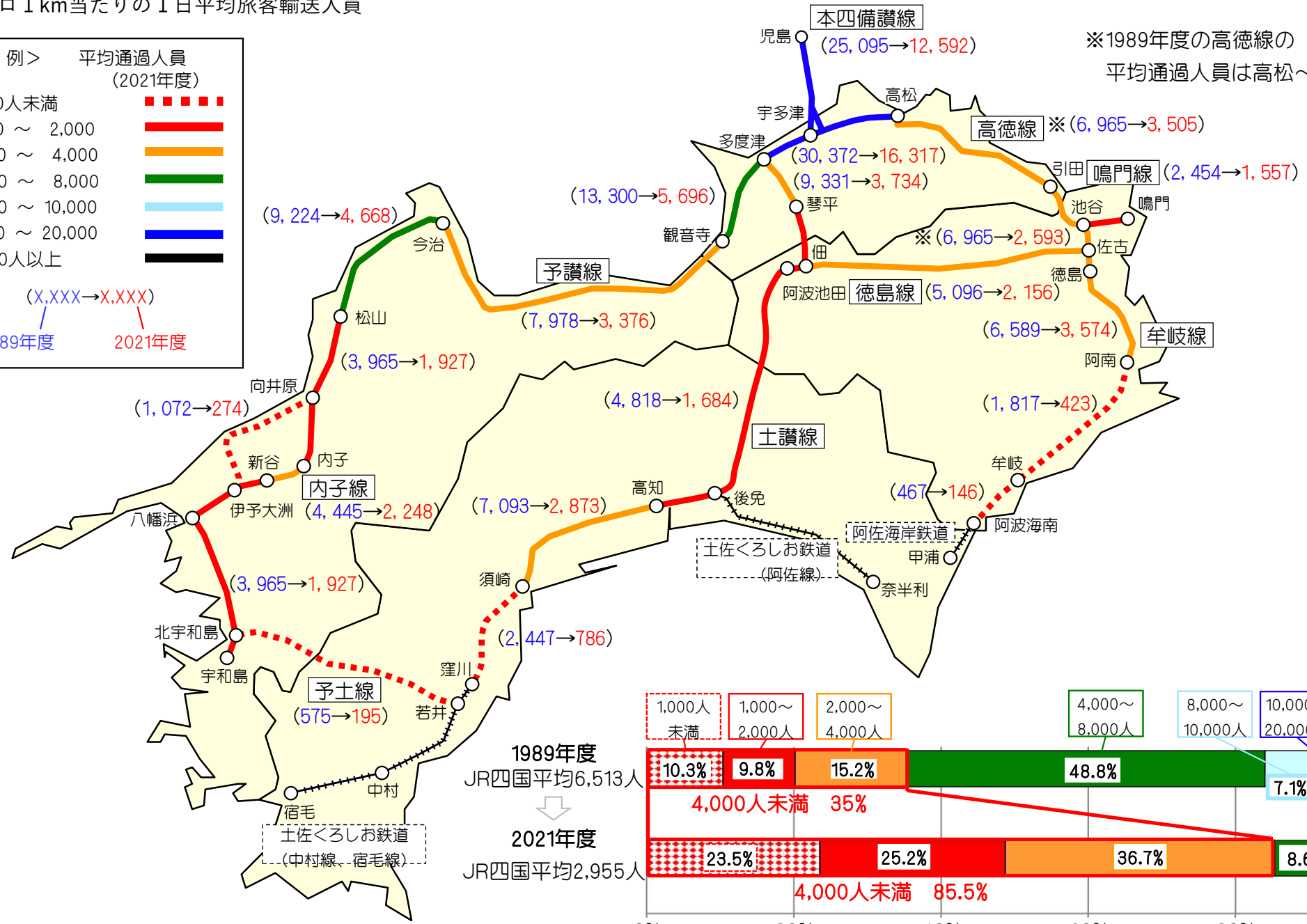


JR四国 区間別平均通過人員(2021年度/コロナ後)

[平均通過人員]
営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員



※1989年度の高徳線の
平均通過人員は高松～徳島間の値



地域における鉄道ネットワークの議論

全国に先駆けて人口減少が進む四国では、鉄道事業者の経営努力のみでは、現在の鉄道ネットワークを維持することが将来的に困難になると想定されることから、**地方自治体（四国4県知事等）、学識経験者、経済界、労働界、国（運輸局・整備局）、事業者等の地域の関係者による鉄道ネットワークに関する議論が進められてきた。**

◆2010年4月～2011年7月「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」

<目 的>

車社会の進展や高速道路の整備・延伸等によって四国の鉄道が極めて厳しい状況に置かれる中、2010年4月、四国経済連合会の呼びかけにより設置。

<方向性>

「四国の鉄道ネットワークを維持する」と、**「鉄道の抜本的な高速化を進める」** ことが必要であるとする**「四国の鉄道活性化への提言」**がとりまとめられた。

四国の鉄道ネットワークを維持する

人口減少や車社会の進展に伴い、鉄道をはじめ地方の公共交通を取り巻く状況は一層厳しさを増している。全国に先駆けて人口減少、少子化が進む四国においても、**近い将来、鉄道事業者の経営努力のみでは鉄道ネットワークを維持することが困難になることが想定される。**

鉄道の抜本的な高速化を進める

四国の新幹線実現を目指すため、2017年7月に**「四国新幹線整備促進期成会」**が設立されるなど、地域を挙げた取り組みが着実に進んでいる。

◆2017年8月～2019年10月「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」

<目 的>

前回の懇談会による提言後の取り組みや、鉄道特性、維持方策等について検証したうえで、四国における鉄道ネットワークのあり方について幅広く意見交換を行うため、2017年8月、J R 四国の呼びかけにより設置。

<方向性>

「四国が目指すべき公共交通ネットワークの将来像」、「『四国の公共交通ネットワークのあり方』に関する地域との取り組み方針」等、四国の活力の維持・向上を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた中間的な整理がなされた。

地域における鉄道ネットワークの議論

四国の活力の維持・向上

持続可能な公共交通ネットワーク

公共交通を活かすまちづくり

四国の新幹線の整備

利用しやすい交通サービス

新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築

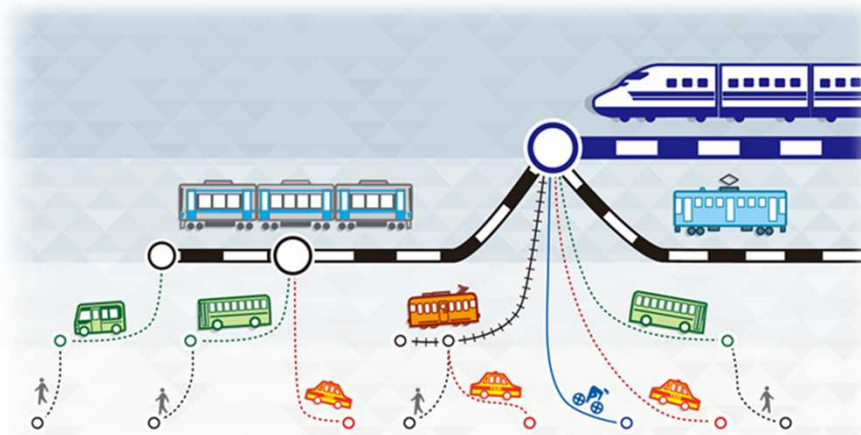
新幹線

都市間鉄道・都市間高速バス

都市圏鉄道・路面電車・バス

タクシー・自転車

各交通機関が特性を発揮
相互に連携した
公共交通ネットワーク



MaaS等による公共交通ネットワークの充実
適切な輸送モードのあり方の検討

四国を巡る観光列車

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



アンパンマン列車

★やなせたかし先生が高知県出身である縁から
2000年10月より運行開始

★三世代をターゲットとしており

- ・土讃線・予讃線アンパンマン列車
- ・アンパンマントロッコ
- ・ゆうゆうアンパンマンカー
について、四国全域で運行

予讃線アンパンマン列車



列車内の一部には、
アンパンマンシートを設置

車内でお子様が遊べる
プレイルームを設置



ゆうゆうアンパンマンカー



アンパンマントロッコ列車

観光列車 ～沿線地域の皆様によるおもてなし～



公共交通ネットワークの四国モデル

公共交通ネットワークの四国モデルの追求

○四国のような地方公共交通の現状は・・・

- ✓ 運行本数が少ない
 - ✓ 各モビリティが上手く接続できていない
 - ✓ 運行情報のオープン化が進んでいない
 - ✓ 路線がなく公共交通の空白地帯が多い
 - ✓ モビリティの種類が少ない
 - ✓ デジタルインフラの整備が遅れている
- など多くの課題がある。

○交通事業者も・・・

- ✓ 人口減少、少子化の進展による利用者の減少（＝収入の減少）
 - ✓ 運転士（ドライバー）をはじめとする労働力不足
 - ✓ 新型コロナウイルス感染症の影響
- など多くの課題を抱えている。



目指すところ～公共交通ネットワークの四国モデル～

四国のような地方公共交通は、MaaSの考え方のもと、交通事業者が競争ではなく協調し、鉄道やバス等の各モビリティが特性を発揮し有機的に連携することにより、移動手段をシームレスに繋ぎ統合された1つの移動サービスとして提供することが重要。

- ✓ 交通事業者間でのダイヤ連携
- ✓ 運賃の統一化
- ✓ 路線の重複の排除
- ✓ モーダルミックス（輸送資源の総動員による移動手段の確保）
- ✓ 様々なモビリティをワンストップで手配するプラットフォーム（経路検索・予約・決済）
- ✓ 運賃値下げ（自治体補助等）

公共交通ネットワークの四国モデルの追求

パターンダイヤ導入 【交通結節点強化、路線の重複の排除】

時間が統一されたパターンダイヤ導入により

- ・利用者にとって分かりやすい
- ・他モビリティが接続しやすい
(交通結節点強化)

⇒バスの乗入れ本数の増加

⇒長大バス路線を再編し駅へ接続

	阿南 for Anan	牟岐 for Mugi
4		
5	31	
6	46	
7	16	51
8	20	
9	30	
10	00	30
11	00	30
12	00	30
13	00	30
14	00	30
15	00	30
16	00	30
17	00	30
18	00	30
19	00	33
20	00	30
21	23	
22	11	
23	17	

モーダルミックスの取組み 【輸送資源の総動員による 移動手段の確保】

- ・ローカル地域では利用減により
運行本数減少
 - ・並行する鉄道とバスを合わせて
移動手段を確保
 - ・JRきっぷでもバスが利用できる
等、運賃面も連携
- ⇒モードが違う乗換も通し運賃
での利用可

※鉄道⇔バス乗換も
通し運賃で利用可能



チケットアプリの導入 【様々な交通機関を ワンストップで手配】

- ・スマホでいつでもどこでも
きっぷが購入可能
- ⇒キャッシュレスできっぷを購入
⇒定期券も駅に行くことなく
スマホで購入
- ⇒紙きっぷを所持する必要なし
- ・スマホ一つで様々なモビリティ
が利用可能
 - ・様々なモビリティでの移動デ
ータが取得可能
 - ・モビリティ間での割引等の運
賃施策も



鉄道と高速バス途中乗降との連携（並行モード連携モデル）

徳島バスとＪＲ四国は共同し、高速バス途中乗降と鉄道の運賃面での連携を図り、ＪＲきっぷや定期券といったＪＲ乗車券類にて高速バス途中乗降の利用を可能とする取組みを実施する。また、阿南駅等で鉄道とバスを乗り継ぐ場合にはＪＲ乗車券類による通し運賃を適用することで、乗換時の初乗り運賃を不要とする。

これにより、鉄道とバスを同じ地域旅客運送サービスとして、より便利にご利用いただくことが可能となる（並行モード連携モデル）。

【目的】

- ・徳島県南部地域の地域旅客運送サービスの利便性向上を図る。
- ・四国に最適で持続可能な「公共交通ネットワークの四国モデル」を構築する。

【実施事業者】

徳島バス、ＪＲ四国

【対象路線】

- ・徳島バス室戸・生見・阿南大阪線「阿南駅～浅川」
- ・ＪＲ牟岐線「阿南駅～浅川駅」

【実施日】

2022年4月1日（金）～

【共同経営計画の内容】

- ・ＪＲ乗車券類にて高速バス途中乗降の利用を可能とする。
- ・鉄道とバスを乗り継ぐ場合、ＪＲ乗車券類による通し運賃を適用する。
（ＪＲ乗車券類の有効区間は対象となる駅に対応する停留所とする。）

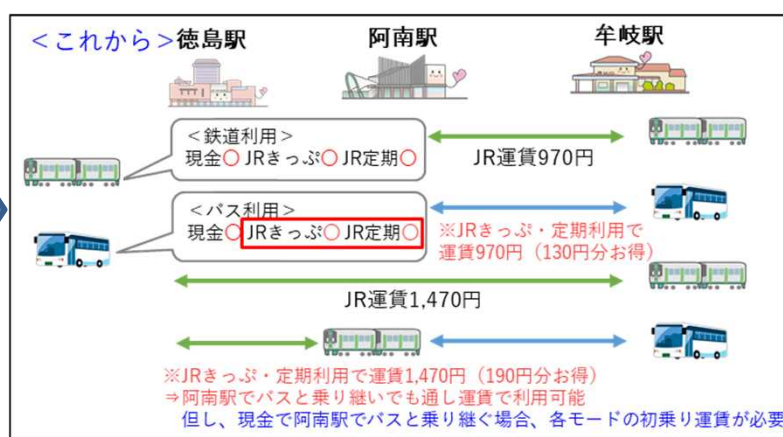
⇒これにより鉄道とバスの双方を同じ地域旅客運送サービスとして利用できる。

【その他】

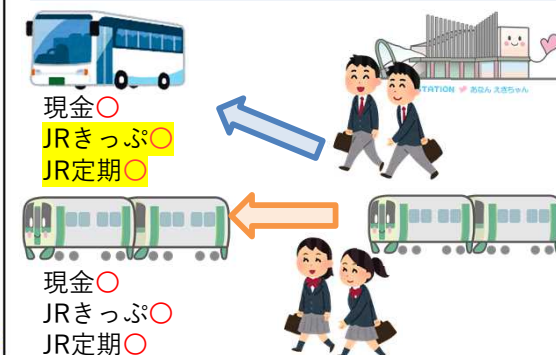
- ・高速バス等の例外的な場合を除き、運賃、運行回数、路線等の調整に関する事業者同士の直接協議や運賃プールによる収入分配については、「独占禁止法」に抵触するおそれがあるため、「独占禁止法特例法」に基づき、「共同経営」に係わる国土交通大臣の認可を受ける必要がある。

⇒2022年3月18日に大臣認可（鉄道・バス事業者が連携して共同経営を行う取組は全国初）

【実施イメージ】



並行モード連携モデル



JR⇄バスの乗継割引

さぬき市においてJR駅を経由するコミュニティバス（以下、バス）路線と連携し、交通モード間の乗り継ぎ利便性向上に資する実証実験（乗継割引）を行う。さらに地域に最適で持続可能な「公共交通ネットワークの四国モデル」構築に向けた検討を深度化する。

【さぬき市公共交通網の課題】

- ・ 志度-造田-多和線はJR志度駅⇄大窪寺方面を結んでいるが、土休日の利用が少なく、観光路線としてのさらなる活用を模索

【実証実験の目的】

- ・ JR⇄バス乗り継ぎ利便性向上（乗継割引）による利用促進効果の把握・検証
- ・ 地域に最適で持続可能な「公共交通ネットワークの四国モデル」構築に向けた検証
- ・ 路線バスでのオペレーション（バス運転士による乗り継ぎ利用者の確認・集計方法）における課題の抽出

【精算方法】

さぬき市からの実績報告に基づき割引総額をJR四国が支払う。

※月毎に請求書に基づき精算



	対 象 路 線 ・ 駅 （バス停）	実 施 内 容	期待される効果
さぬき市 コミュニティバス	志度-造田-多和線（※） （JR志度駅・JR造田駅）	JR利用者が対象駅に隣接する停留所でバス、鉄道を相互に乗り継ぐ際、減額運賃を適用（平日▲100円、土休日▲300円）	○JR沿線・バス沿線相互間の人口密集地、観光商業施設、公共施設、医療機関へのアクセス利便性向上 ○地域住民及び来訪者の移動機会および選択肢の増加 ○地域住民の生活の質向上および来訪者による観光促進
J R 四 国	高德線 志度・造田(さぬき市内)		

※バス7路線のうち、唯一土日でも運行している生活・観光路線を対象とした

【方 法】

志度-造田-多和線のJR駅隣接バス停留所にて、バス⇄JRを乗り継ぐお客様に対し、調査票（簡易アンケート）への記入を条件にバス運賃の割引（減額運賃）を実施する。

※平日相乗運賃：平日200円、土休日500円、減額運賃：平日100円（▲100円）、土休日200円（▲300円）

鉄道の本来的高速化

	ケース①	ケース②	ケース③
ルート概要			
整備総延長	477km	143km	302km
概算事業費	4.02兆円 建設費:3.99兆円 車両費:0.03兆円	0.73兆円 建設費:0.71兆円 車両費:0.02兆円	1.57兆円 建設費:1.53兆円 車両費:0.04兆円
平均輸送密度	16,200人/日	6,100人/日	9,000人/日
経済波及効果 (4県全体)	162億円/年	87億円/年	169億円/年
B/C EIRR	0.31 0.0%	0.59 1.5%	1.03 4.2%
ルートの 特徴	●海峡部分は海底トンネルを想定 ●平均輸送密度が最大 ●山陽新幹線の代替経路の確保	●山陽新幹線への乗り入れを想定 ●南海トラフ地震等の避難、災害復旧に必要なネットワークの確保	●山陽新幹線への乗り入れを想定 ●4県県庁所在地を新幹線で結節 ●投資効率性がある (B/C > 1.0) ●経済波及効果が最大 ●将来的な海峡部分の整備により、山陽新幹線の代替経路を確保

瀬戸大橋線（海上部）の構造

