

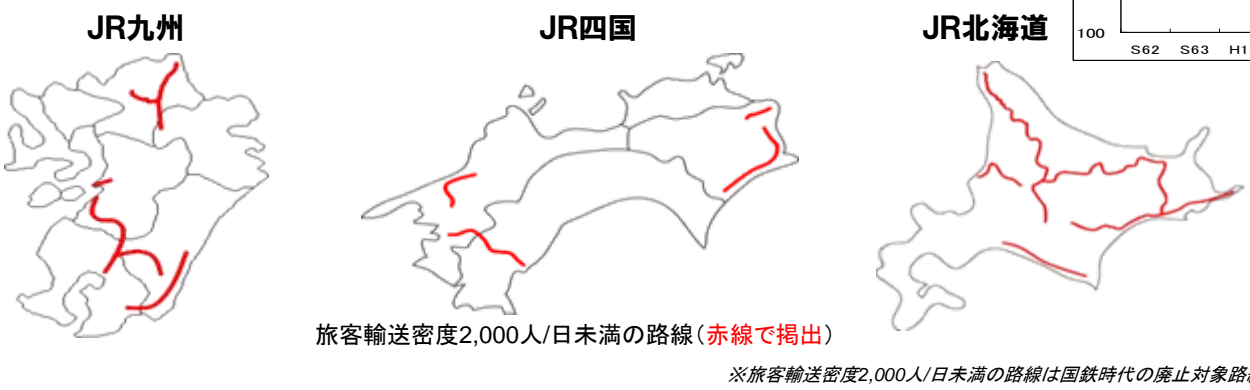
三島・貨物経営安定化PT

I 課題認識

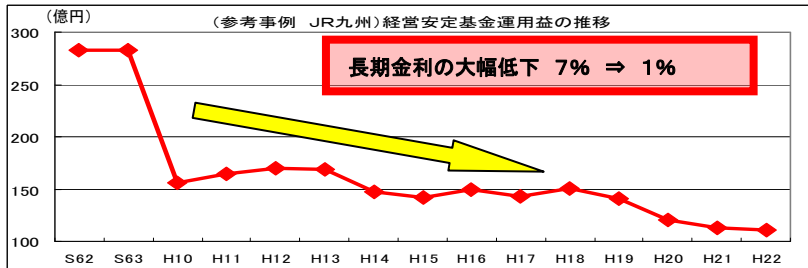
①不確実性を孕んだ各種支援措置

- JRは将来に亘り安定的に地域鉄道を維持する使命を有する企業
- しかし、**現下の支援措置は金利動向等に左右される不確実性を内包**

②経営環境の一層の悪化



支援メニュー	対象	課題
経営安定基金	J R三島会社	金利動向に左右
税制特例措置	J R三島会社・J R貨物	期限切れ毎に政治判断に左右



➡ 旅客輸送密度2,000人/日未満の鉄道がJR三島会社で増えている！

旅客輸送密度2,000人/日未満の路線数推移

	昭和62年	平成20年
JR北海道	5路線	7路線
JR四国	2路線	4路線
JR九州	4路線	6路線

③JR三島会社・JR貨物の中長期将来展望

会社名	経営計画名	掲載内容
J R 北海道	スクラムチャレンジ 2011	引き続き国鉄改革の最終目標である株式上場による「完全民営化」に向け取り組む
J R 四国	2012～2016中期経営計画	平成32年度を目標年度として「自立経営の確立」という目標を達成する
J R 九州	2012～2016中期経営計画	平成28年度までに株式上場を目標に据え、上場会社に相応しい経営基盤を構築する
J R 貨物	経営自立計画	長期持続的に利益を確保することが可能な「経営の自立」(経常利益100億円)を目指す

II PTの設置目的

- 地方ローカル路線の維持と企業経営との並立併存の整理、経営スキームの検討
- 将来に亘り安定的に地域鉄道を維持する使命を有した企業への相応しい支援スキームの検討

貨物鉄道モーダルシフトPT

I 課題認識

①一向に進まないモーダルシフト

- 鉄道貨物の環境負荷は他の輸送機関に対して高い優位性を保持
- 環境負荷低減の観点から、政府は貨物輸送のモーダルシフト化を進めると方針決定
- しかし、**鉄道貨物の分担率は約4%**と極めて低調

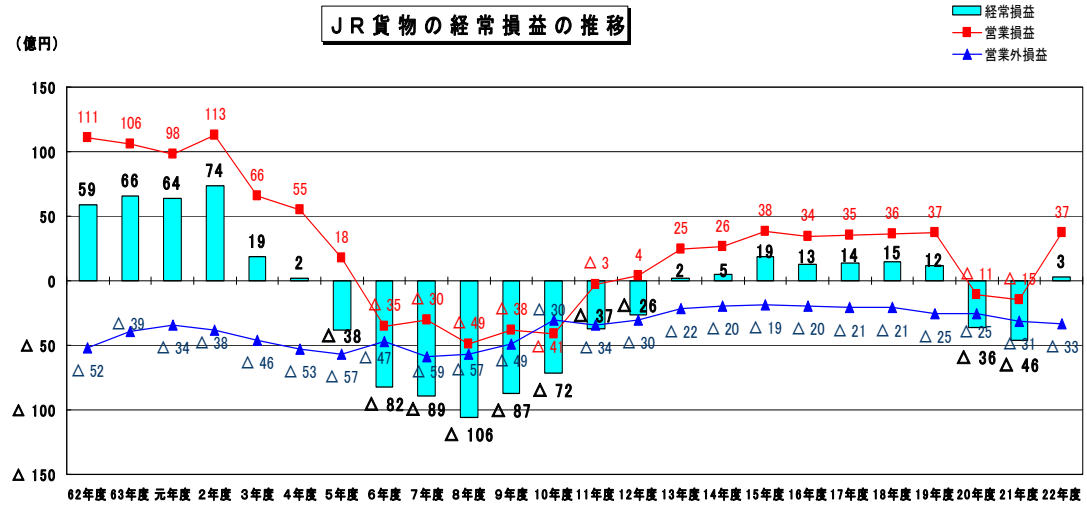
新総合物流施策大綱(平成13年閣議決定)

鉄道の輸送力増強、所要時間の短縮や…環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送の活用を推進し、**モーダルシフト化率(長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率)を平成22年度に50%を越える水準に向上させる…**

②経営環境の一層の悪化

- JR貨物に対し、各種税制特例措置をはじめとした各種経営安定策を付与
- しかしながら、平成20年度、21年度経常赤字となるなど、**経営安定化にはほど遠い状況**
- そうした状況を打破すべく、鉄道貨物の特性を活かした抜本的な提言が必要

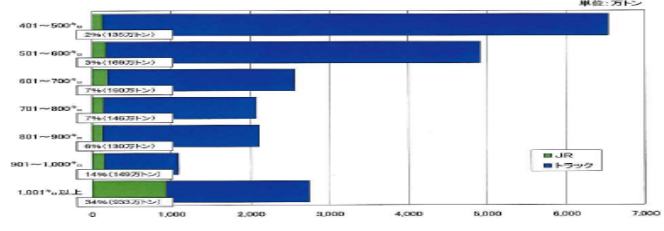
JR貨物の経常損益の推移



③鉄道貨物輸送の活性化に資する方策の検討

- 今後の鉄道貨物輸送の可能性を、単に鉄道貨物だけに焦点を当てることなく、荷主からの意見・トラック等の他輸送事業者との連携など様々な観点から議論

陸上貨物輸送の距離帯別シェア



II PTの設置目的

➢ 政府方針であるモーダルシフト化を図るとの視点に立った、鉄道貨物輸送の将来像を具体的に策定

➢ より効率的かつ環境負荷低減に資する、インターモーダルの視点に立った総合的な物流体系の構築を通じた、鉄道貨物の積極活用に繋がる方策の検討

鉄道特性活性化PT

I 課題認識

① JRを取り巻く厳しい環境

- 新幹線及び三大都市圏におけるJR利用者は増加しているものの、**それ以外のJR利用者は年を追う毎に減少の一途**
- とりわけ、地方ローカル路線は、少子化、過疎化の影響により、利用者数が激減

② 鉄道サービスにおける地域間格差の拡大

- 新幹線といった高速都市間輸送を有するエリアは、鉄道特性による恩恵に浴しているものの、**高速都市間輸送を有していないエリアとの利便性の格差が拡大**
- 収益性の低い路線を抱える企業は、設備投資原資の先細り懸念により、**防災上の観点における安全性の格差も拡大する恐れ**

③ 鉄道特性が発揮できる分野の提言

- 鉄道特性をより一層発揮することにより、**地域の発展と将来に亘るJRが安定経営を両立させるための方策を提言**

④ 社会インフラとしての鉄道の果たす役割の模索

- 今後も社会インフラとして国民の重要な移動手段としての使命を全うすべく、他の交通機関との競合のみに固執しない、**総合的な交通体系の構築、利用者、地域との共生、国の関わり方の模索**

II PTの設置目的

➤JRが取り巻く現状を踏まえた、地域の発展に資する鉄道のあり方、具体的な方策の検討

➤鉄道特性をより一層ブラッシュアップさせた、近未来の鉄道のあり方に関する提言

