

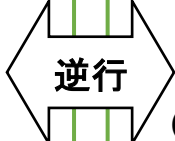
## ○JR西日本 輸送密度2,000人未満の線区の経営状況公表

2/14 国交省「地域モビリティの刷新に関する検討会」JR西日本説明

・輸送密度2,000人未満の線区は、このままの形で維持は困難

## 4/11 JR西日本 30線区の経営状況（赤字額）公表

- ・今よりも利用しやすい地域交通体系を創りあげていく必要がある
- ・旅客輸送サービスの確保に関する議論や検討を幅広く行いたい



## ○地域社会における鉄道の重要性

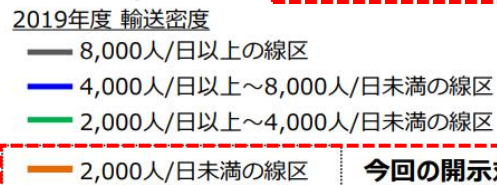
- ・通勤や通学など日常の移動手段として地域を支えるインフラ
- ・産業や観光など地域振興にも寄与する重要な公共交通

## ○成長も分配も実現する「新しい資本主義」

企業は株主だけでなく、従業員、顧客・取引事業者、地域社会といった多様な利害関係者（マルチステークホルダー）の利益を考慮すべき

## ○経営状況を公表した路線

今回経営状況を公表した見直し対象線区  
延べ1,360km(在来線の1/3相当)



※輸送密度：「データで見るJR西日本」では「区間別平均通過人員」と表記



## ○経営状況（福井県2線区の収支率、損益等）

【別紙2】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2017-2019平均）

路線	区間 ※	営業収	2017-2019係数			2017-2019収支(億円)			平均通過人員(人/日)		
			収支率(A)/(B)	線区営業係数 100*(B)/(A)	線区運輸収入(A)	線区営業費用(B)	線区営業損益(A)-(B)	1987	2019	2019/1987比	
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	14.8%	678	3.1	21.3	▲18.1	2,712	991	37%	
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	7.3%	1,366	0.7	9.1	▲8.4	772	399	52%	

## 要望事項

○JRローカル線を含めた地方鉄道の在り方は、単に、鉄道事業者の経営上の問題、鉄道事業者と地方自治体間の問題でなく、**国としても公共交通行政の根幹として、鉄道事業の維持・活性化に積極的に関与すること。**

○JR・鉄道事業者に対する国の関与

- ・H11 鉄道事業法の改正（廃止が許可制から届出制に移行）
- ・H15 JR西日本株式の売却による完全民営化（H13～JR会社法適用除外）

○国鉄改革時には、不採算路線を含めて事業全体で採算を確保することを前提として制度設計が行われた経緯を踏まえ、**国においてJRの在り方自体を再考し、地方ローカル線が維持される仕組みを構築すること。**

○H13.4.10 衆院本会議 国土交通大臣答弁（抜粋）

「ローカル線の廃止につきましては、（中略）JRについては、国鉄改革時に、当時の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事業用固定資産の継承等を行ってきたという経緯を踏まえる必要があります。」

○JR西日本の経営状況

- ・会社発足時から2019年まで、33年間継続して経常利益黒字を確保
  - ・新幹線や都市部では独占的に膨大な収入を確保
- 運輸収入 山陽新幹線4,017億円、東海道線1,252億円、山陽線759億円、大阪環状線310億円など

○将来にわたり地域鉄道が持続的に運営できるよう、鉄道事業を重要な社会インフラとして明確に位置付け、**強力な財政支援や法制化を含め、国において維持・活性化に必要な対策を早急に講じること。**