



- ・アンケートありがとうございました。先週受講していない方は、別テーマで記述をお願いします(後述)
- ・教室が狭いという事で、811教室に変更しました。
- ・本日のテーマ:アンケート講評と本題「交通産業と交通政策I」

## 1. JR北海道の経営問題(アンケート講評)

### ○赤字の鉄道を廃止すべきか

⇒『廃止すべきではない』多数

…通常、赤字の企業は早く再生・清算すべき

この場合、廃止すべきでない、でOKなのだが、「一般企業は赤字なら清算すべきなのに(この点、日本では見落とされがち)、鉄道会社はその特殊性に鑑みてそうすべきではない」という事を理解する必要がある。

…特殊性とは何か?

本日の後半の話題に関係

### ○JR北海道の財務諸表

⇒実は、新聞報道などでは、JR北海道の経営状況を細かく報じていない。

⇒放っておいていいわけではないが、明日にでも潰れる状況ではない—どういう事か。

#### ①高い自己資本比率

・自己資本比率の定義=純資産/資産 (資産=純資産+負債、純資産=株式等)

・JR北海道の場合67%もある。

→通常、自己資本比率が50%を超えると優良企業

…普通の企業であれば、自己資本を取り崩したり(流動資産の場合)、自己資本を担保に借金をしたりする事が出来るわけで、すぐに倒産するわけがない。

…JR北海道の場合、自己資本は株式や利益剰余金(いわゆる内部留保)ではなく「経営安定基金」というものである。これが何者なのかが分析の鍵

#### ②経営安定基金とは?

・JR北海道設立時に、国が資金援助をしたのだが、これは、毎年補助金を支出するのではなく「経営安定基金」というお金を支給して、そのお金を赤字補てんに充てるという方式を取った。

→JR北海道:他のJRと同じく、元々は国(日本国有鉄道)が経営していた公企業。1987年4月1日に株式会社であるJRに移行(「日本国有鉄道の解体」)、但し、JR北海道は今でも国が100%株式を持つ。

→もともと、JRのうち、大都市圏輸送と新幹線を担う東日本、東海、西日本は、費用を運賃収入で賄う事が可能とされ、完全な民間会社(国が持っていた株式を売却「JRの完全民営化」)にすることとした。しかし、その他の会社は、JR化前の経営状況からして路線や人員の削減での黒字化は難しく、こうした補助制度を採用するに至った。

→【参考】公共交通の補助の方法

**運営費補助**…運営費の赤字を補てん、あるいはある基準に従って定額の補助支出

**資本費補助**…車両を購入、線路を建設など、資本整備の際に補助金を支出

その他 …この経営安定基金が該当

→補助金を出すと、その企業・組織の効率性が阻害されるという問題がある。最初にまとまったお金を出して、「これを運用しなさい」「追加のお金を出すかどうかはわからないよ」という方策だと、運営主体はそのお金を工夫して運用するために、経営の効率が「ある程度」保たれる。

### ③経営安定基金という制度の限界

- ・JR北海道の場合、発足時に年間500億円の赤字が見込まれ、運用益7.3%から逆算して、6800億円の経営安定基金を設定。しかしながら、低金利の現在、7.3%の運用益を上げるのは困難。
- ・今世紀の運用実績は大体250億円～350億円程度。これに対し、鉄道事業の赤字はじりじりと増加しており、300億円程度だったのが500億円程度に増加している。
  - なお、「300億円程度」の赤字は当初の予測より少ないものだが、これは高い運用益を上げる事が困難なのに対し、経営の合理化を進めたため
  - 最近の赤字の増加の原因は、モータリゼーションによる利用客の減少に加え、新幹線の経営を末端のみ引き受ける(新青森～新函館北斗:2016年3月開業)事になったため。

### ④JR北海道の経営の今後

- ・財務諸表の話に戻ると、「経営安定基金」を取り崩す事が出来たり、これを担保に借金する事が出来たりするなら、当座の経営破たんはない。
  - 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(JR会社法)12条の3には、「基金は、取り崩してはならない。ただし、当該会社の純資産額が資本金、準備金及び基金の総額に満たなくなつた場合においてあらかじめ国土交通大臣の承認を受けたときは、この限りでない。」とある。この条文をどう解釈するのかにもよるが、借金や取り崩しは可能と取れる
    - …すなわち即座の経営破たんはあり得ない。
- ・破たんしなければいいのか?
  - ローカル線の廃止、極度のサービス低下。ローカル線を維持する為に都市圏輸送が犠牲になる。
- ・問題解決の方策
  - さらなる合理化…給与水準はバス会社などと比べて高いが、準官公庁的な位置づけで発足したJRの給与をむやみに下げられるのか?という問題、鉄道の職員(自動車より大量・高速を安全に輸送する任務を担う)の専門性に影響。
    - 路線廃止について
      - …厳冬期の安全・安心な移動手段として鉄道は重要だが、自動車が利用されるという現実があり、これを理由に無制限に鉄道は擁護できない。経済学的には冬季の安全性という**外部効果**を考慮して、補助の水準を上乗せするなどの考え方が妥当。
      - …1990年代以降、バス輸送の補助制度は充実したが、鉄道の補助と全く体系が異なり、鉄道からバスに移行した時に極端なサービスの落差が出てくる事がある。このあたりの配慮が重要(詳細は後日解説)
- ・JR北海道の経営に関心を持った方は、[report.jbaudit.go.jp/org/pdf/280217\\_zenbun\\_02.pdf](http://report.jbaudit.go.jp/org/pdf/280217_zenbun_02.pdf) 等を見て勉強してください。

### ○JR北海道問題から学んで欲しい「交通論のポイント」

- ・一般の商品であれば、企業が消費者のニーズに合わせて、費用に利益を上乗せした商品を提供する事

で、生産と消費が実現し、消費者に満足がもたらされるが、交通の場合はそう簡単ではない。政府が様々な施策を講じる必要がある(交通政策)。

- ・交通サービスには、財務上の利益では測れない価値(地域への影響、安全性)があり、財務諸表だけでは評価できない。
- ・非採算のサービスには補助金、という話は経済学などで普通に出てくるものであるが。経済理論では「補助金」の一言で片づけられるお金を実務的にどう処理すべきか(効率的な補助の方法、財務での計上の仕方)?という点が難しい。

## 2. 交通産業と交通政策

---

### ○交通とは何か?国語辞典より

出典: デジタル大辞泉(小学館)

- 1 人・乗り物などが行き来すること。通行。「交通のさまたげになる」「交通止め」
- 2 運輸機関・通信機関により、人・物資などの輸送・移動をすること。「交通の要衝」「交通の便がよい」「海上交通」
- 3 人と人とのつきあい。意思の伝達。

⇒交通論の文脈では1の意味が重要(2もある程度関連する)

### ○交通の分析切り口

- ・先の人や物資の移動を問題(最適な状況になっていないか)を見出す為に、下記のような切り口で分類する。

1 何が流れるのか ⇒人が流れるのであれば「人流」、物が流れるのであれば「物流」

…本授業では両方取り扱うが、物は勝手に動いてはくれず、一時保管(倉庫)や仕訳(物流センター)の役割が重要になり、それを考慮した物流論という学問がある。また、物の移動では、生産や販売も重要になり、その点も考慮すると流通という学問となる。

2 何を使って流すのか⇒いわゆる移動手段

…徒歩、自転車、自家用車、バス・トラック、鉄道、船舶、航空機:等々

…「移動速度」「輸送単位」「コスト(輸送規模により変動)」などの属性で選択が決定。

3 どこからどこへ流すのか

⇒都市内の移動(都市交通)、都市間の移動(都市間交通)、国際間の移動(国際交通)

4 何のために動くのか⇒旅客:通勤・通学・業務活動(営業、折衝、配送)・旅行・買い物・通院

5 どの地域の話なのか⇒先進国?開発途上国?

### ○交通(交通サービス)の特徴

1 生産物の形態変化をしない(モノ)

⇒製造業であれば、材料が製品に変化をするが、そのような形態変化を伴わない

⇒燃料や車両などの資材投入はあるが、それは形態変化をもたらすものではない

2 生産物に価値を加える(モノ)

⇒形態は変化させないが、生産物の空間的な特徴を「それを必要とする場所から離れた場所にある⇒必要な人の前にある」変化させ、価値を付け加える。

3 消費と生産が同時(ヒト・モノ)

⇒「A地点からB地点に行く」というサービスをストックして後で提供するという事は出来ない。  
(ピーク時に多めにサービスを供給する事は出来るが、限界がある)

4 サービスの需要は「派生的需要である」(ヒト・モノ)

⇒鉄道や車に乗って「仕事に行く、買い物に行く」、運ばれてきた商品を「消費する」事、すなわち本源的需要を達成する事が交通の目的で、移動自体が目的とならない。

5 提供されるものに形がない(ヒト・モノ)

⇒移動する、出来る事が財(無形財)であって、乗車券や座席、トラックの輸送スペースなどが財ではない

…こうした特徴から「値段をつけにくい」「価値を測りがたい」という問題が生まれる  
…そのことが、交通政策の重要性ともつながる

### 3. 本日のまとめ

---

#### ○覚えておいて欲しいキーワード

「経営安定基金」「日本国有鉄道の解体」「JRの完全民営化」「資本費補助」「運営費補助」「交通における外部効果」「交通、物流、流通の違い」「派生的需要」「本源的需要」

#### ○覚えておいて考え方

- ・上記の「交通論のポイント」「交通(交通サービスの特徴)」
- ・経営安定基金だと、何故経営の効率性が保たれるのか、またその限界は?
- ・徒歩、自転車、自家用車、バス・トラック、鉄道、船舶、航空機・・・と移動手段を紹介したが、これが単独のものとならない(皆が自動車を使う、航空機を使う)のはなぜか?

### ※. アンケート(先週提出しなかった方用)

---

- ・レベル調整のため(その他、授業時間の調整等)に使うために、アンケートの記入をお願いします(小テストのような設問もありますが、あまり正誤を気にせず記入してください)。
- ・配布の「コミュニケーション・小レポート用紙」に学籍番号・氏名・日付と、次の事を記入してください。

Q1: 来年4月に民営化される事が決まっている大阪市交通局について、**あなたが考える**民営化のメリットとデメリットをあげなさい

Q2: 「交通」というキーワードに関連して知りたい事、気になっている事を記してください。

Q3: 授業計画の修正の参考にするので、上記授業計画の中でゼミ活動、課外活動、授業の重複(補講日)等で出席が難しい日があったら記入してください。

お疲れ様でした