

第4回 振興部会 資料

～大糸線沿線の活性化および持続可能な路線としての方策検討～

- ローカル線に関する課題認識について [スライド1]
- ご質問への回答事項 [スライド2～5]
 - ・ 弊社の直近の経営状況について
- 大糸線について [スライド6～7]

ローカル線については以前からの課題であり、さまざまな取り組みを進めている中、コロナ禍により、経営の厳しさが増している状況

- 地域の皆様にもご協力いただきながら、輸送改善や利用促進を進めている。一方で沿線人口の減少や少子高齢化、道路整備や道路を中心としたまちづくりの進展など、取り巻く環境は大きく変化している。
- 鉄道は自動車に比べてきめ細やかな移動ニーズにお応えできないこともあり、線区によっては沿線にお住まいの方のお役に立てていないと考えられる。
- 特に輸送密度が2,000人／日未満の線区は、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていないと考えている。
- CO2排出の面でも、現状のご利用実態では、必ずしも鉄道の優位性を発揮できていない。
- コロナ禍により、社会の行動変容が急激に進む中で、鉄道全体のご利用はコロナ禍前に戻らないと想定している。
- 地域交通は鉄道に限らずバス・タクシーも含め厳しい状況にあり、地域社会全体の課題と考えている。

持続可能な地域社会の実現に向け、線区の特性や移動ニーズを踏まえ、地域のまちづくりに合わせた、ご利用しやすい最適な地域交通体系を地域と共に模索・実現したいと考えています

- ご利用回復と構造改革の深度化により、3期ぶりの黒字
- 費用面では、安全に関する施策を確実に実施したうえで、構造改革の深度化を含め、対コロナ前▲1,130億円を節減（うち構造改革▲260億円）
- 当期純利益には、税制効果（事業適応計画）による繰越欠損金に係る繰延税金資産を435億円計上した効果を含む

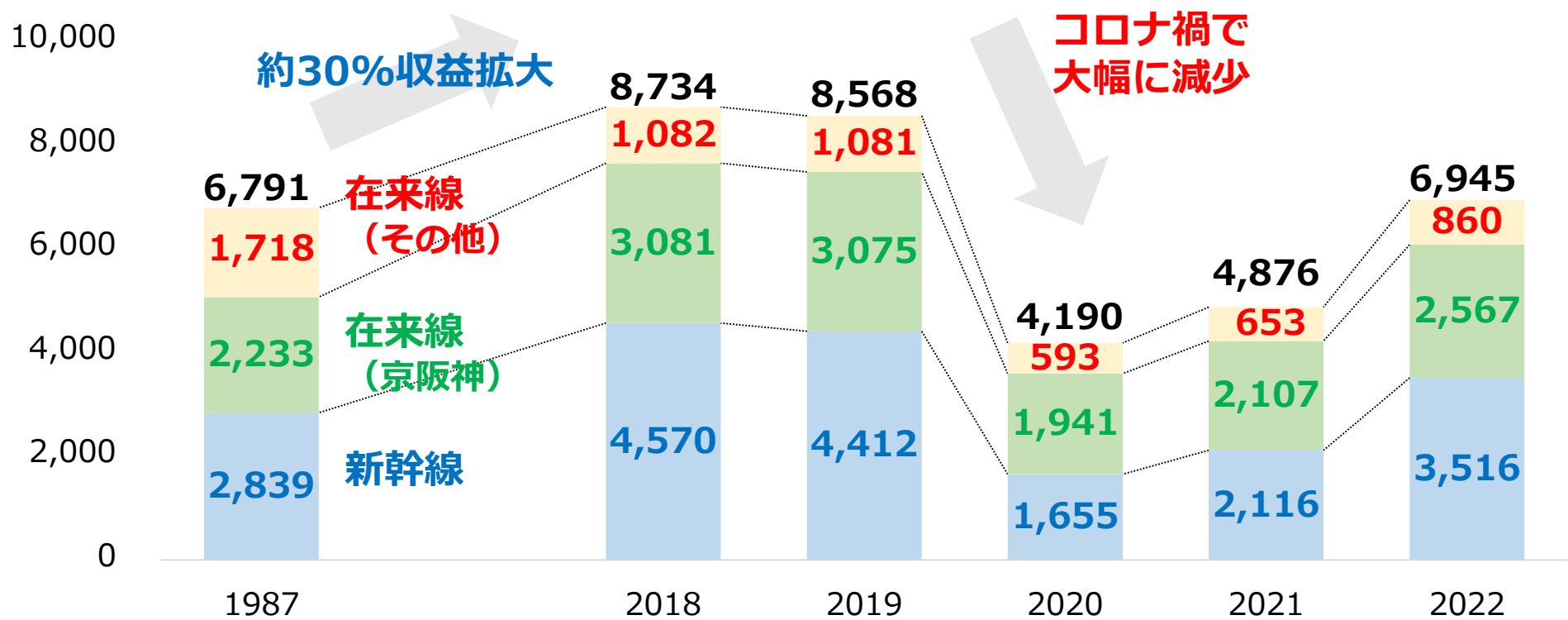
(億円)

【単体】	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
営業収益 ※	9,619	5,068	5,776	7,912
営業費用	8,421	7,406	7,046	7,523
営業利益／損失 (▲)	1,197	▲2,338	▲1,270	389
経常利益／損失 (▲)	1,069	▲2,507	▲1,382	274
当期純利益／損失 (▲)	735	▲2,173	▲1,216	594

※ 営業収益には運輸収入のほか、運輸附帯収入・関連事業収入・その他収入が含まれています

- 鉄道に関する主要な外部要因として、人口動態、経済情勢、社会行動変容等がある
- 会社発足後、コロナ禍前までは、新幹線や京阪神エリアの在来線で約30%の収益拡大しているものの、コロナ禍により大幅に減収
- 今後を見通した際、人口減少、不透明な経済情勢、コロナ禍による行動変容等の外部要因により、基礎的なご利用は以前まで戻らないと想定。

■ 鉄道運輸収入 (億円)



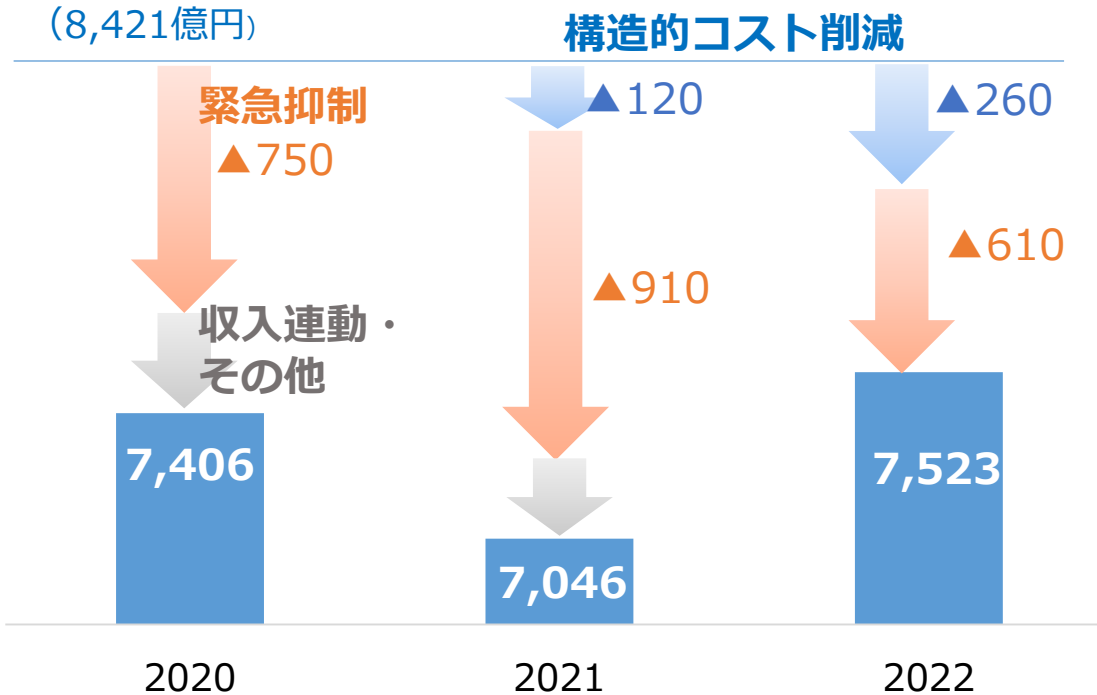
■ 鉄道営業損益 (億円)

1987	2018	2019	2020	2021	2022
701	1,353	1,054	▲2,469	▲1,404	260

- 鉄道事業は固定費の割合が高く、収入の増減が利益の増減に大きく繋がりがやすい
- コロナ禍での大幅な減収の中、緊急的なコストの抑制とともに、従来より進めていた構造的コスト削減を深度化

■ 単体営業費用の見直し（億円）

2019年度水準
(8,421億円)



〔構造的コスト削減〕

今年度は▲200億円の計画に対し
通期実績は▲260億円と超過達成

〔中期経営計画2025〕

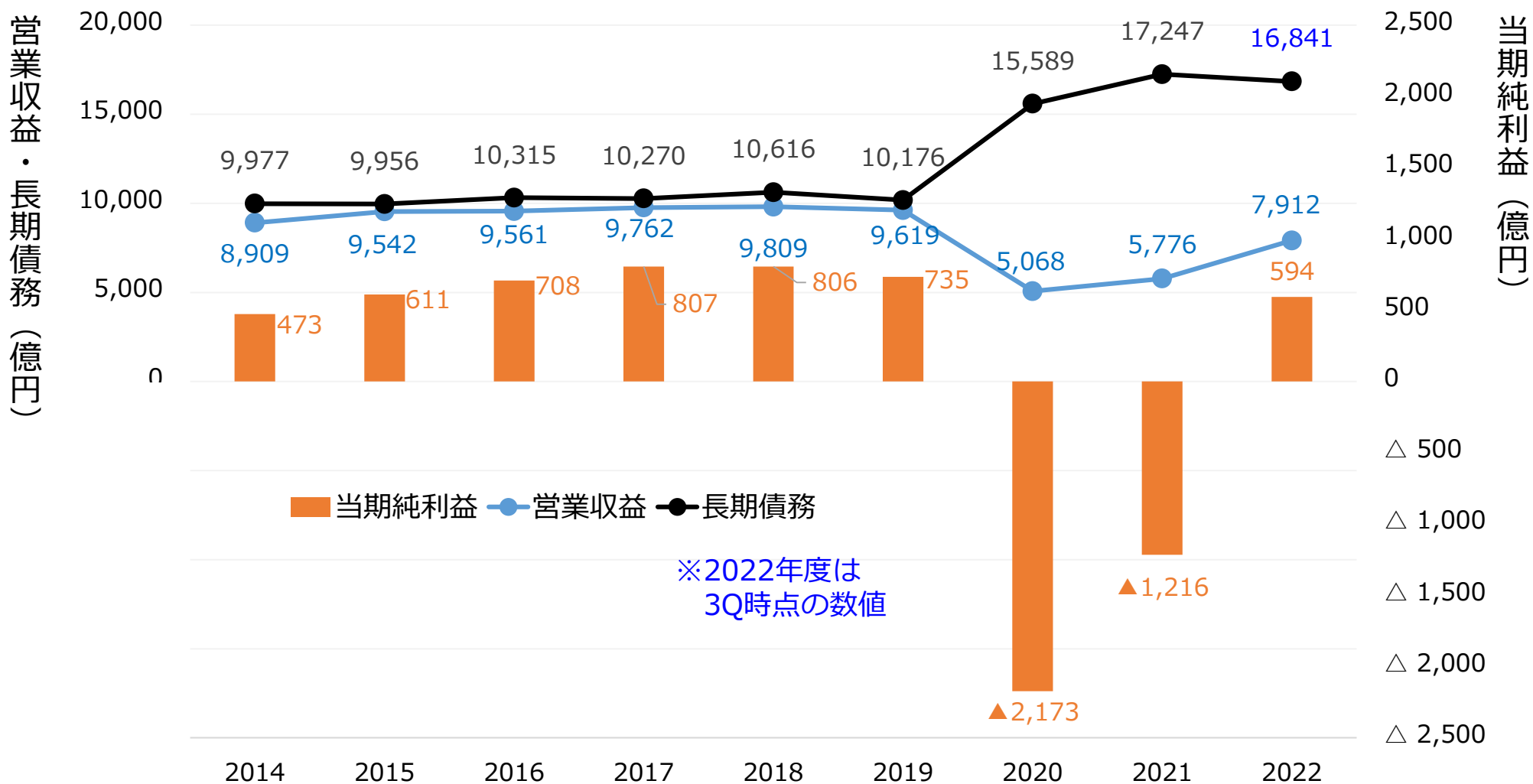
鉄道事業の活性化と構造改革

- お客様サービスの変革
- 運行オペレーションの変革
- 保守メンテナンス手法の変革
- 組織的構造改革

→ 2027年度▲500億円を目指す

- 引き続き構造的コスト削減を深度化していくものの、緊急抑制は徐々に見直す必要がある
- 激甚化する自然災害リスクに加え、世界的なインフレや円安に伴う燃料費や材料費等の物価高騰・労働需給のひっ迫による労務費の増加等、外部環境要因に伴うコスト上昇圧力も存在

- 国鉄から承継した長期債務（実質2.1兆円）を着実に返済してきたが、急激な経営環境の変化で大幅に増加
- 経営の健全化を確保し、持続可能性を高めていく上で、長期債務を今後縮減する必要がある



■ 第1回「現状把握と課題提起の共有」

2022年5月19日 @大町市役所

- ・大糸線の現状について（ご利用状況など）
- ・活性化の取り組みについて
- ・ご利用者・沿線住民の移動ニーズ（概要）

- 人口減少や少子高齢化に加え、国道148号線の整備やロードサイドに利便性の高い施設が設置されたことも要因となり、ご利用は会社発足以降のピーク時の1992年から減少。大量輸送としての鉄道の特性を十分に発揮できていない状況。
- ご利用の殆どは定期外の直通利用者であり、列車ごとのご利用者数も1桁台が目立つ状況。
- 2018年度に大糸線活性化協議会を設立し、様々な取り組みを継続中。

■ 第2回「ご利用ニーズ・動向、鉄道特性に関する共有」

2022年9月26日 @大町市役所

- ・ご利用者の動向や沿線住民の移動ニーズ
- ・活性化事業の取組実績
- ・鉄道の特性・費用構造について

- ご利用の約8割は観光目的の糸魚川から南小谷・白馬間の拠点間移動であり、生活利用者は僅少。
- 沿線にお住まいの方のニーズは北小谷を分水嶺として糸魚川・白馬に分かれているが、鉄道利用が占める役割は小さく、地域のお役に立っているとは言い難い状況。
- 環境面で鉄道の優位性を発揮するためには、常に50名以上のご利用となることがひとつの目安。

■ 第3回「大糸線や沿線地域公共交通の実情の共有」

2022年12月23日 @大町市役所

- ・観光利用者の移動ニーズと大糸線の費用構造
- ・沿線公共交通の収支構造

- 関西・北陸からの来訪数や金沢開業時の実績も踏まえると、敦賀開業後もご利用は限定的と想定。
- 糸魚川市・小谷村の地域公共交通も大糸線と同様に厳しい状況。

■ 大糸線（南小谷～糸魚川間）に関しまして

- 沿線人口や少子高齢化に加え、道路整備や道路を中心としたまちづくりの進展など、取り巻く環境は大きく変化しており、ご利用が1992年度のピーク時から90%以上減少している。
- こうした危機感を沿線の地方公共団体の皆様と共有させていただき、2018年度には利用者の減少に歯止めをかけるべく、大糸線活性化協議会を設立し、これまで生活利用・観光利用を軸とした大糸線および大糸線沿線の活性化の取り組みを重ねているところ。
- これらの活性化の取り組みに加え、未来に資する持続可能な路線としての方策について、振興部会を設置いただき、地域にお住まいの皆様に見える形で大糸線の現状や沿線利用者や観光利用者の移動ニーズ、鉄道の特性などについて、議論いただき感謝申し上げます。また、利用促進の取り組みについても、引き続き連携させていただきたいと考えている。
- 当社としては線区の現状や移動ニーズ等を踏まえると、大糸線が大量輸送としての鉄道の特性を十分に発揮できておらず、地域のお役に立てているとは言い難い状況にあると感じており、こうした状況は以前からの課題であると認識している。

～今後に向けてお願いしたいこと～

現状把握や利用促進の議論に留まることなく、ニーズに相応しい未来に資する持続可能な交通体系に関する具体的な議論を少しでも早く地域の皆様とともに開始することで、持続可能な地域社会の実現に繋がるものと考えています。