

J R九州の 完全民営化を考える

J R 貨物労組資料室報

No.134 2015・2・21

はじめに

新年早々に中東諸国を歴訪、気前よくイスラム国に対する軍事行動に 2 億 \$ もの巨額な支援を約束したのが、「積極的平和主義」^{くちくせ}を口癖にする安倍首相であった。

しかしこの新年は、イスラム国の人質となってしまった湯川さん、後藤さんの二人が人々の解放の願いも空しく、次々と惨殺されるショッキングな年明けでもあった。

さて昨年暮れの衆院選挙で勝ち、第三次安倍内閣がスタートした。

首相が賛美してやまない「アベノミクス」であるが、法律化までして決めた「消費税再値上げ」を見送らなくてはならない程、日本の経済状況は依然として冷え込んだままである。

より正確に言えば「アベノミクス」によって所得格差が著しく拡大しただけである。

実際に 2 月 16 日内閣府が発表した GDP の第三四半期速報値では、三期ぶりわずかにプラスとなったが、年率換算では 2.2% 増であり、これは民間エコノミストの予測をかなり下回るものであった。

かかるような沈滞したムードを払拭^{ふっしょく}するかのよう、昨年頃から北陸新幹線の金沢開業や、あるいは整備新幹線の前倒し開業が大々的に決定され(註-1)、或いはリニアの工事着工^{にぎ}なども賑やかに報じられている。

さらに新年の 1 月 27 日、国土交通省はこの間に話題となっている J R 九州の完全民営化(上場)を 2016 年度に行うと発表したのであった。

それは、これまでの間^{あいだ}に上場を掲げていた J R 九州と、これを承認した国(国交省)の意志の下で上場がなされるのである。

いままで「三島 J R 旅客会社」の経営状態では「国鉄改革の究極^{きゅうきょく}の目的である完全民営化は極めて困難」とされていた事をひっくり返して、一挙に J R 九州が上場をするという意味で注目しなくてはならない。

国鉄改革の目的は、三島・貨物を含めた J R 7 社の「完全民営化」であるが、そのような

観点から、私たちは J R 九州の完全民営化が具体化されようとしている動向について見なくてはならないだろう。

註一1 整備新幹線の前倒し開業

2015・3・14 に長野～金沢間が営業開始となる北陸新幹線について、更に金沢～敦賀間や、2016 年に新青森～新函館間が開業する北海道新幹線についても、札幌までの開業を前倒しで早める働きかけが、政権政党である自民党から強力に行われている。政府・与党は整備新幹線の開業前倒しについて、作業部会を設置し、昨年 9 月には初会合を開いているように、前倒し開業が進められていたようだ。国は財政難から財源確保に苦慮しているが、J R 九州の株式売却益をもって整備新幹線建設を早めようとしている。まさに「我田引鉄」の再現である。

J R 九州の上場

さて国交省は 1 月 27 日、前述したように J R 九州の株式を 2016 年度に上場し、国（「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」）が保有する J R 九州の株式（30 万株）を売却する事を明らかにしたのであった。

さて上場となる 2016 年（平成 28 年）は、J R 貨物にとっても重要な年であることは言うまでもない。それは悲願でもある鉄道部門の黒字化を実現する「中期経営計画」の達成の年でもあるからだ。

J R 九州は、すでに 2014 年度に中期経営計画「つくる 2016」を策定し、そこには 2016 年度に「株式上場をめざす」とされている。

最近 J R 九州のトップは「GDP は二四半期連続してマイナスだが、九州では旅客の動きは活発だ！」などと強気に述べているようである。

わが J R 貨物の場合も、新たな「中期経営計画」が定められ、これにも 2016 年度に鉄道事業部門の黒字化を必達目標とすることを明らかにしている。

かくして J R 九州は「完全民営化」、J R 貨物は「鉄道部門の黒字化」がそれぞれ目標とされているのであった。

従って重要なキーワードとして、J R 九州と J R 貨物は、鉄道部門の黒字化が焦眉の課題であり、避けて通れない重要なテーマとなっていることが判明するだろう。

実際に J R 九州の場合、鉄道事業部門は 2014 年度では 149 億円の赤字となっているが、これを一挙に黒字にして上場に踏み切るという事である。

こうして一方は上場、片や鉄道事業部門の黒字化が目的とされるのであるが、はたしてこの違いはなぜ生じているのであろうか？について考えなくてはならない。

経営計画「つくる2016」

「つくる2016」とはJR九州が株式上場を実現するための、平成24年～28年度までの経営計画の名称である。

2016年度に上場を果たすには、いま開かれている通常国会で、JR会社法の改定が必要となる。たとえば「経営安定基金」(註-2)の扱いなど、多くの課題が山積している事は言うまでもあるまい。

それはともかく上場の手順は、まずJR会社法の改正などの法的な面での準備を経て、上場のための主幹事証券会社の決定や、証券取引所の審査(約3～4カ月かかる)となり、それをクリアーしてはじめて2016年度の上場となる。

上場を目的とした中期経営計画「つくる1016」は「いつでも株式上場の出来る態勢を整える」ためとされ、すでに2013年の段階で「社員持ち株会」が組織化されているようである。

JR九州は上場をクリアーするためにまずは「収支目標の達成」を課題とし、これを実現する手段として示したのが「つくる2016」である。

その場合「経営安定基金の扱いをどうするのか?」とか、JR九州の財務体質の問題が重要な課題となる。

すなわち旅客鉄道会社でありながら、主たる鉄道事業部門が発足以来赤字であること(2014年度3月期決算では▼149億円の赤字)。他方、駅ビル・不動産事業等は167億円の黒字となっているような構造上の問題(註-3)が危惧されていることはすでに明らかな通りである。

かつてのJR九州のトップは「鉄道事業だけで見ると、発足した87年度は280億円の赤字だった。当社に割り当てられた経営安定基金の運用益(当時は利回りは7.3%で運用益は283億円で、始めて黒字になるという理屈だった。

しかし今では運用益は100億ぐらいだ。九州新幹線が出来ても鹿児島ルートは数億円の赤字で事業は大変だ！」(石原元JR九州会長 日経連載「改革のレールを走る」より)

このように、とくに問題なのは鉄道事業の赤字であるが、上場する場合、株式市場では本業が赤字であれば高い評価は得られない。

だからこうした問題について「つくる2016」計画では、もっぱら「鉄道部門のコスト削減を強めることによって鉄道事業部門の収益改善を図る」と言うようにされている。

実際に上場決定の報道と同時に、JR九州は駅の無人化が拡大され(註-4)併せて、列車乗務員や「みどりの窓口」の削減などを行うとしている。

かくして、上場をするためのコストダウンが一段と強められ、鉄道事業にとって一番大切な「社会的なサービス」という面が失われてしまう事を私たちは危惧し、かつ直視しな

ければならないだろう。

註一２ 経営安定基金

1987年の国鉄分割・民営化（国鉄改革）で発足した北海道、四国、九州の鉄道会社はローカル線を多く抱え経営が厳しくなる事から設けられた補助金を言う。その補助金の運用益で鉄道事業の赤字を穴埋めして三島会社は鉄道網を維持している。

基金は

北海道 6822 億円

四 国 2082 億円

九 州 3877 億円

であり、JR会社法では基金の取り崩しを原則禁止している。

註一３ 構造上の問題

2014年3月期でのJR九州の連結売上高は

運輸サービス部門 1742 億円（49%）

流通・外食 等 884 億円（25%）

駅ビル・不動産等 498 億円（14%）

建設・ その他 424 億円（12%）

という収入構造となっている。

尚運輸サービス部門は149億円の赤字である。

註一４ 駅の無人化等

JR九州は1987年の分割・民営以降、徐々に駅の無人化を進め、JR九州営業エリアである九州7県にある全566駅のうち、すでに約半数の281駅が無人化されている。

上場するために、鉄道部門のコストダウンが行われ、更に無人化が進み今年の春には、営業エリアの駅で一日の利用者が700人以下の駅はすべて無人化されようとしている。

経営安定基金をめぐる

政府はJR九州の株式を2016年度には上場させる方針を決め、これが実現されると、JRでは4社目の上場となる。

これまで上場は、JR東は93年、JR西日本が96年、そして97年のJR東海から約

20年ぶりの上場である。

しかしJR九州と、すでに行われた本州三社の上場が決定的に異なるのは、JR九州の場合、あらかじめ経営が困難であることを前提にし、経営を安定させるための措置として、基金（持参金と言っても良い）を持たせて発足したということである。

経営安定のための基金を持って運営されているにもかかわらず、政府（国交省）の判断は「鉄道事業は赤字だが、2014年度決算では、売上高や経常利益が過去最高（212億円）となっている」から、安定経営が可能であると判断したようである。

しかし政府内でも経営安定基金をめぐる、返済を求める財務省と、基金はすでに「JR会社のもの」とするJR九州や国交省との意見の相違もあったが、結局基金は「返済しなくても良い」との合意がなされたのであった。

すなわち政府は、上場で株の売却益が数千億（大手証券会社の試算では5000億円以上とされている）が入れば「基金の返済と同じ」と判断したようである。

このためJR九州では、これまで基金の運用益（註一5）で鉄道事業の赤字を埋めてローカル線などを維持してきたが、上場に際して基金は返納しないで保有して取り崩すと言う。その際に、この「基金」の取り崩しをもって、九州新幹線の施設使用料（単年度約100億円）の長期前納や、自社の長期借入金の返済に充てるとしている。

その結果、JR九州はこの間の長期借入金や、九州新幹線の使用料を基金をもって、あらかじめ清算してしまう事であり、まさに空（いた）れり尽（つ）くせりの感である。

しかも厳しい市場原理の下で、自らが生き抜くため、株式市場で資金を調達しなくてはならないという、競争の場に置かれながら、国のお金で九州新幹線の使用料を払い、尚（なお）かつ、自らの借入金の返済に充てると言うのは、民間企業からすればありえないし、それは「過保護以上」の感がする事をシビアーに感覚しなければならないであろう。

註一5 運用益

当初の段階では運用利回りは7%強という驚くべき高利の時もあったが、以降金利は次第に低下して5%～4%台……それでも最近では3.73%程度となっているようである。

これは「機構」に貸し付ける形で金利を得るという方法をとっているからである。民間金融機関ではこのような高金利はありえないという。

運用益は年々低下しているとはいえ今でも100億円程度は確保している模様である。

コストダウンの横行の中で

国交省のある幹部が「本州の三社しか上場出来なければ民営化の枠組みが間違っていた

と批判されかねない。収益性の低い九州が上場することに意義がある」(2015・I・28 朝日)と述べていた。

かかるような官僚の価値観をもって上場がなされるのであれば、明らかに間違っていると言わなければならない。

「民営化」達成の名の下で、とにかく上場が目的とされ、その目的達成の手段として「コストダウン」が当たり前のようにまかり通っているようだ。

しかも更なるコストダウンの結果、JR九州のみではなく多くのローカル線は、市場原理の原理からすれば存在出来ないはずである。

他方輸送にかかわる企業は、社会的サービスが重要であり、それによって成り立たつという側面を持っている。

けれども営利＝利益が唯一の価値基準とされる今の厳しい市場競争の下にあっても、利用者の利益や、そこに働く者があらかじめ無視されていいわけではない。

わが貨物もそうである。

人の動き(人流)や、物の動き(物流)によって、この社会は成り立っているはずだ。

このような国民経済的な観点からも深く考えなくてはならない事を、JR九州の上場は私たちに大きな課題として投げかけているようである。(完)