

### 「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)の適用除外と株式完全売却

当社の発行済株式は400万株ですが、1993年10月の上場の際に250万株が売却され、さらに1999年8月に100万株が売却されました。残りの50万株は日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部が保有しています。国鉄改革に当たって、閣議決定により、当社を含めたJR旅客会社とJR貨物会社については、「経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、出来るだけ早期に純民間会社とすること」が決定されています。

現在、当社をはじめとしたJR旅客会社とJR貨物会社はJR会社法の適用を受けているため、新株・社債の発行や弁済期限が1年を超える資金の借入、代表取締役・監査役の選・解任、事業計画、重要財産の譲渡や利益処分等について国土交通大臣の認可が必要となっています。

このJR会社法について、本州3社(当社、JR東海、JR西日本)を適用対象から除外する「旅客鉄道会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」が、2001年6月15日、第151回通常国会において成立し、22日に公布(平成13年法律第61号)されました。この法律は、公布の日から起算して6ヶ月を超えない範囲内において政令で定める日から施行するとされています。

この法律の施行により、上述の国土交通大臣による認可事項について、認可の必要がなくなります。これにより、経営の自主性が高まり、より機動的な事業運営が可能になると考えています。

なお、この法律では、国土交通大臣は、国鉄改革の経緯を踏まえ、利用者の利便の確保等を図るため、本州3社および分割等によりその鉄道事業を經營することになる会社(新会社)が事業を営むにあたって、当分の間配慮すべき事項に関して、指針を定めることとされています。国土交通大臣は、この指針を踏まえた事業運営を確保する必要があるときには、新会社に対し指導および助言をすることができ、さらに正当な理由がなくて指針に反する事業運営を行ったときには、勧告および命令をすることができるとされています。

指針に定められる事項は、以下のとおりです。

- JR会社間における旅客の運賃および料金の適切な設定、鉄道施設の円滑な使用その他の鉄道事業に関する会社間における連携および協力の確保に関する事項
- 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持および駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項
- 新会社がその事業を営む地域において当該事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動に対する不当な妨害またはその利益の不当な侵害を回避することによる中小企業者への配慮に関する事項

指針に定められる事項については、当社は従来から十分留意しつつ事業運営を行ってき

ており、今後も当然配慮していく方針です。したがって、この指針の存在が当社の経営の足かせになるとは考えていません。

日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部保有の本州3社の株式の売却については、国会の審議の中で、国土交通大臣等から、JR会社法改正法の施行後、株式市場の動向等を踏まえて順次売却する旨の方針が示されています。

なお、当社の発行するすべての債券は、JR会社法の規定により一般担保付となっています。すなわち、債券保有者は元本と利子の支払いを優先的に受ける権利を持っています。今後、JR会社法改正法の施行に伴い、この規定についても適用除外となります。ただし、当社がJR会社法改正法の施行日以前に発行した債券については、経過措置により引き続き一般担保の効力を有することとされています。

---

## 旧国鉄債務

1987年4月の国鉄改革に際して、国鉄長期債務についてのJRと国の責任分野は、国会審議も経た上で明確に区分されました。国鉄改革時点で処理すべき債務は将来発生する費用も含めて37.1兆円あり、このうちJR各社等が合計して14.5兆円を、国鉄清算事業団(事業団)が22.7兆円を責任をもって処理することになりました。事業団の債務については、国鉄から事業団に残置された土地とJR株式の売却を進め、なお残る債務については国において処理することが決められました。

しかしながら、政府の「緊急土地対策要綱」(1987年10月 閣議決定)により、土地売却が一時期凍結された上、その後の平成不況により売却が進まなかったこと、JR株式の売却が遅れたことなどから、債務を縮減することができず、逆に金利の支払いによって債務が増加しました。

この結果、事業団債務(1987年4月時点では、上記22.7兆円に、JR本州3社が支払う新幹線使用料の一部2.9兆円を事業団の債務償還財源に充てることになっていたため、これを加えた25.5兆円)は、1998年10月の事業団解散の時点で、28.3兆円に増加しました。

1998年10月に成立、施行された「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」によって、事業団債務処理策は以下のように定められました。

- 事業団の有利子債務の国の一般会計への承継、政府に対する事業団の無利子債務の免除
- 事業団の保有している土地、JR株式等の資産を日本鉄道建設公団に移し、同公団が年金債務の支払い等を行うこと
- 鉄道共済年金から厚生年金へ移換すべき額のうち、事業団債務と定められたものの一部を、JR各社等に追加負担させること

なお、この法律の国会における審議の過程で、将来におけるJR各社等へのさらなる追加負担について、「事業団の債務、また年金負担のうち今回JR負担としないものにつきましては、政府といたしましては、将来JRにその一部を負担させることはあってはならないと考えております」との内閣総理大臣の答弁がなされています。

## 整備新幹線

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、1973年に整備計画が決定された新幹線鉄道です。現在、2000年12月の「政府・与党申合せ」に基づき、「3線6区間」の整備計画が推進されており、当社エリア内では、北陸新幹線の長野・上越間、東北新幹線の盛岡・八戸間および八戸・新青森間について、建設主体である日本鉄道建設公団が標準軌新幹線として建設を行っています。なお、北陸新幹線の高崎・長野間は1997年10月に開業しました（開業した同区間を、営業上「長野新幹線」と呼んでいます）。

東北新幹線の盛岡・八戸間は1991年8月に着工されていますが、当社は政府との間で、

- (1) 営業主体となるJRが負担するのは、新幹線開業に伴って生ずる受益を限度とした開業後に支払う貸付料のみであり、この貸付料以外に負担は一切生じないこと
- (2) 整備する線区の並行在来線を当社から経営分離すること

の2点の基本原則について合意しており、整備新幹線の建設が当社の健全経営の維持に悪影響を与えることがないと判断し、着工に同意したものです。同区間の開業は2002年末となる見込みです。

1996年12月の政府与党合意において、今後の整備にあたっては、整備区間毎の収支採算性、並行在来線の経営分離等に対する沿線自治体の同意・JRの同意等を基本条件にして今後の着工順位を決定すること、JRの負担は自社内の受益に伴う貸付料等に限定することなどが決定されました。

その後、1997年5月、「全国新幹線鉄道整備法」が改正され、整備新幹線建設費に関して、国と都道府県の負担義務が法律において明確化（負担割合は政令で国2：都道府県1と規定）されました。さらに、政府・与党整備新幹線検討委員会が設置され、基本条件等に関して検討が行われました。当社エリア内の東北新幹線八戸・新青森間と北陸新幹線長野・上越間についても、整備新幹線のこれまでの基本原則が確認できたため、当社は建設に同意し、1998年3月に両区間の建設が開始されました。両区間の完成時期は、2001年4月の工事実施計画変更認可の日から、東北新幹線については概ね12年後、北陸新幹線については概ね12年強後とされています。

なお、山形新幹線や秋田新幹線のような新幹線・在来線直通運転プロジェクトは、「全国新幹線鉄道整備法」の適用を受ける整備新幹線ではなく、国や地方自治体等の無利子の資金負担等を得た当社のプロジェクトです。

## 規制緩和

1996年12月、運輸省(現国土交通省)は交通運輸における参入規制である需給調整規制を原則として廃止する方針を決定し、運輸政策審議会等の議論を経て、1999年5月に「鉄道事業法」を改正する法律が成立し、2000年3月に施行されました。

この改正の主な内容は以下のとおりです。

- 事業参入・退出規制の見直し

従来、鉄道事業は運輸大臣(現国土交通大臣)の免許事業でありましたが、今回の改正では許可制となりました。また、これにあわせて退出についてもこれまでの許可制から1年前の事前届出制へと変更されました。

- 運賃・料金規制の見直し

運賃および新幹線特急料金の上限について認可制とすることが明定され、上限の範囲内での設定・変更については事前届出制とされました。また、従来から事前届出制であったグリーン料金、寝台料金等に加え、これまでは認可制であった在来線特急料金も事前届出制とされました。

- 技術関係規制の見直し

国が一定の技術能力があると認定した鉄道事業者については、従来非常に煩雑であった工事施行の認可等の申請の手続きを簡略化することとされました。

この改正についての当社の考え方は以下のとおりです。

- 事業参入・退出規制について

需給調整規制が廃止されても、鉄道の場合は初期投資が巨額で回収に非常に時間がかかるため、当社の業績に影響を及ぼすような競争事業者の新規参入があるとは考えていません。

退出については、従来、曖昧であった退出方法が確立されたことは好ましいことと考えています。ただし、現時点で当社が具体的に撤退を計画している路線はなく、将来の課題となります。

- 運賃・料金規制について

鉄道事業者が運賃・料金の値上げを認可申請した場合、国土交通大臣が運賃・料金の上限を認可するにあたっては、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査することとされており、この算定方式を総括原価方式と呼んでいます。

総括原価方式は、

(1) 価格に費用増加分を転嫁できるため、費用削減インセンティブが働かない

(2) 原価の査定に膨大なコストがかかり、査定を口実にした監督官庁による経営介入を生むなどの問題が大きいため、当社はかねてより、これまでの総括原価方式にかえて、プライスキップ方式の導入を強く主張してきたところです。プライスキップ方式は、例えば物価上昇率

等の範囲内であれば、鉄道事業者が届出により運賃の改訂を行える仕組みであり、すでに英米等の公益企業で導入されています。

プライスカップ方式を含めた鉄道運賃改定の仕組みの改善については、今後も検討を継続することとされていますが、現時点で直ちにプライスカップ方式が導入される予定はありません。当社としては、今後重大な経営環境の変化がない限り運賃値上げをしない方針であるため、当面この規制方式の適用は受けませんが、経営の自主性確立のため、今後もプライスカップ方式への移行を強く主張していきます。

- 技術関係規制について

認定鉄道事業者制度については、2000年12月に鉄道事業者として第1号の認定を受けたところです。

---

## 会計制度の変更

日本において企業グループ全体の業績や財務状況のより正確な把握・分析を可能にするため、国際会計基準の流れに沿って、会計基準の抜本的な変更が行われています。

2000年3月期から既に適用されている主な変更事項は以下のとおりです。

- 単体決算中心から連結決算中心への変更
- 「実質支配力・影響力基準」に基づいた連結範囲の決定
- キャッシュ・フロー計算書の作成
- 税効果会計の適用

2001年3月期から適用されている主な変更事項は以下のとおりです。

- 中間連結財務諸表の作成(2000年9月中間期から適用)
- 退職給付会計の適用(退職給付債務の認識等)(注)
- 金融商品会計の適用(時価評価等)(注)

(注)詳細については、財務セクションの注記をご参照ください。