

JRバスの路線廃止と経営安定基金運用益減少との関係について

2019. 3. 3
安全問題研究会

1. JRバスの経営形態について

①国鉄分割民営化によって、国鉄バスは以下のように8分割された。鉄道は6分割だったのに対し、バスは面積の広い東日本、西日本エリアをさらに2つに分けたことが特徴。

北海道 → JR北海道（直営、鉄道と兼営）

東日本 → 東北JRバス（東北地方）、東日本JRバス（関東甲信越地方）に分離。

東海 → JR東海バスに分離。

西日本 → 西日本JRバス（関西地方）、中国JRバス（中国地方）に分離。

四国 → JR四国（直営、鉄道と兼営）

九州 → JR九州（直営、鉄道と兼営）

②北海道、四国、九州の「三島会社」のバスが鉄道と一体でJR直営となった理由は、三島会社に経営安定基金があったことが大きい。JRが直営とすることで、バスの赤字も経営安定基金によって補填することができた。一方、本州エリアのJRバスが分割民営化当初から鉄道と別会社になったのは、経営安定基金がなかったことも要因と考えられる。

③経営安定基金がなく、しかも大都市圏と別会社に分離されローカル路線しかないという意味で、8社の中でも東北JRバスと中国JRバスの経営が最も厳しくなることは分割民営化時点で予想されていた。鉄道とバスを分割したこと（儲かっている新幹線などの収益でバスの赤字を補填できない）、東日本と東北、西日本と中国を分割したこと（首都圏や関西圏の収益で東北地方や中国地方の赤字を補填できない）という意味で、この8分割も失敗と評価できる。

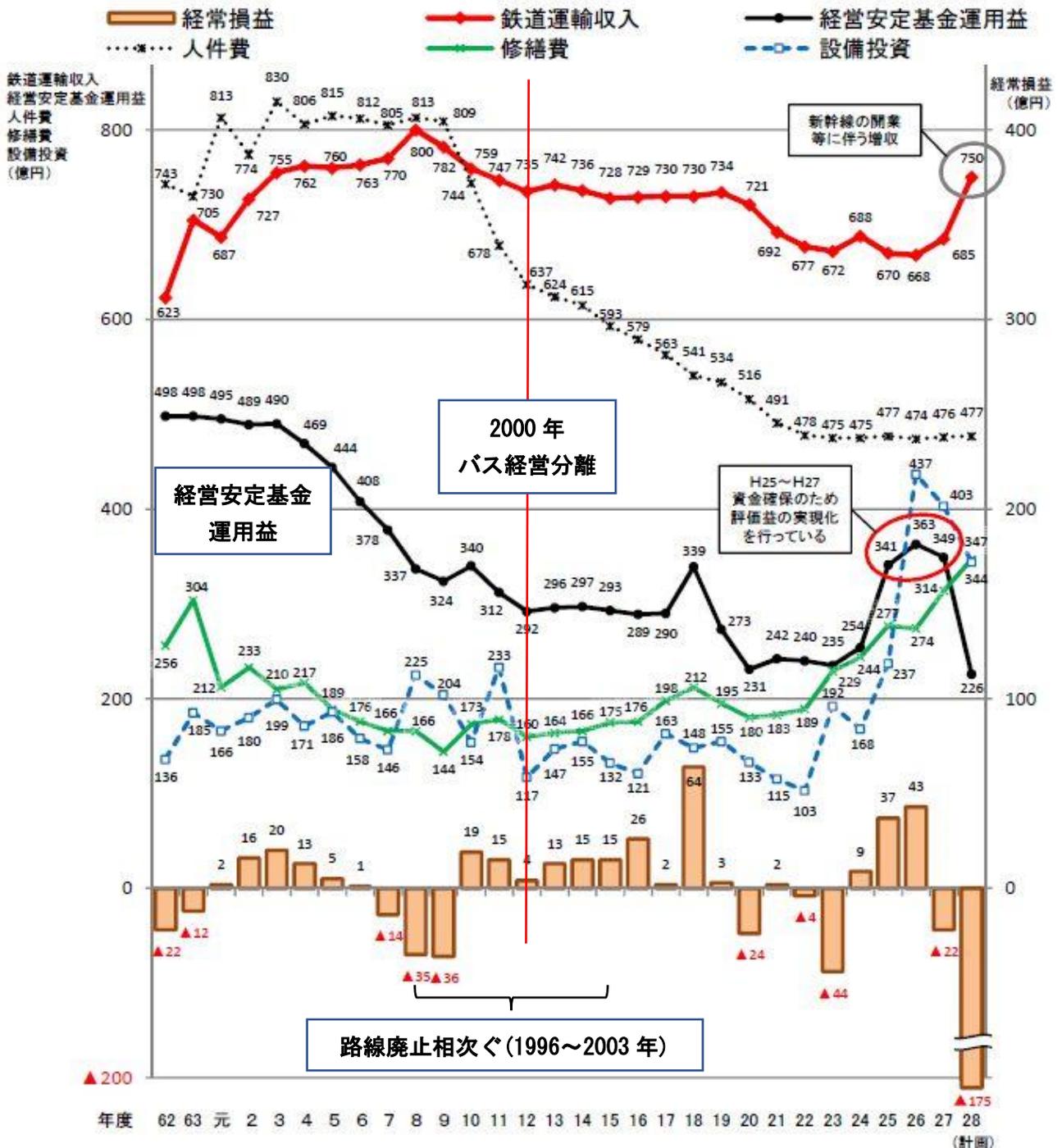
2. JR北海道におけるバス路線廃止の経緯

- ・1996年（平成8年）3月31日：伊達自動車営業所廃止。道南バスに業務譲渡。
- ・1997年（平成9年）12月10日：厚岸自動車営業所廃止。くしろバスに業務譲渡。
- ・1998年（平成10年）11月1日：函館自動車営業所廃止。
- ・1999年（平成11年）1月18日：帯広自動車営業所廃止。十勝バス・北海道拓殖バスに業務譲渡[2]。
- ・2000年（平成12年）JR北海道からJR北海道バスとしてバス事業が分離。
- ・2002年（平成14年）10月1日：深名線と深川営業所を道北バスへ運行管理委託。
- ・2003年（平成15年）3月1日 岩見沢営業所廃止。北海道中央バス・新篠津交通・岩見沢市営バス・美唄市民バスに路線譲渡。
滝川営業所廃止。北海道中央バス・浦臼町営バス・沼田町営バスに路線譲渡。
長恵線の長沼町内区間を長沼町営バスへ譲渡。
日勝線の一部区間を、地元自治体からの受託運行（廃止代替バス - 21条バス）とする。

3. JR北海道における経営安定基金運用益の推移と道内JRバス路線廃止との関係

①次ページの表を見ると、経営安定基金運用益が最低水準に落ち込んだ2000（平成12）年にJR北海道がJR北海道バスを設立してバス事業を分離している。経営が苦しくなってきたため、バス事業

- を別会社（経営安定基金による補填対象外）にして「身軽」になろうとしたものと考えられる。
- ②低金利による経営安定基金運用益の長期低落傾向がはっきりしてきた時期と、道内のJRバス路線が相次ぎ廃止されていった時期が完全に一致している（1996（平成8）年～2003（平成15）年）。
- ③以上の結果から、JRバスの路線が一般民間バスの路線より早く廃止されていった原因も、経営安定基金運用益の減少による影響と認められる。



（「当社単独では維持することが困難な線区について」平成28年11月18日、JR北海道公表資料44ページ「鉄道運輸収入、経常損益等の推移」に一部加工を加えて安全問題研究会作成）