

月刊

交通 公論

国土交通行政と事業経営を解説・論評する専門雑誌

☒ 行政シリーズ ☒ (31年度主要施策/予算)

執筆者

道路/国土交通省道路局企画課長
都市/国土交通省都市局総務課長
観光/観光庁総務課長

村山 一弥
宮坂 祐介
加藤 進

[特報] 第198回国会(常会)提出の「法律案」について

国土交通省大臣官房総務課 高橋泰史

運輸時評

①むかし話(その4)
②交通安全運動の今昔

佐藤善信
樋口忠夫

★視点(連載=第35回)ある思い(31・3)

平野雄司

交通公論
ずいそう

松浦茂樹/岩月理浩/内田鈞也
宮澤康一/日笠弥三郎/田口芳郎
吉田 誠



●丸ノ内線に「**新型車両**」を導入

【色】【形】【機能】=首都・東京の活力を表現

昭和44年創刊

平成31年

2・3月

No.302



東京地下鉄株式会社
Tokyo Metro Co., Ltd.

むかし話(その四)

『既設新幹線リース料配分率固定』

佐藤善信

東京大学公共政策大学院客員教授
(一九八二年運輸省入省、二〇一七年国土交通省退職)

【はじめに】

運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部「タコ部屋」時代(一九八八年～一九九一年)の「むかし話」の四回目です。

前回までは、一九八九年度予算における整備新幹線計画の凍結解除について書いてきましたが、今回は、この凍結解除を決定した政府・与党申合せの中に人知れず盛り込まれている「JR上場に向けた環境整備方針」について書いてみます。

【リース料配分率の固定】

別添資料(一九八九年一月政府・与党申合せ)の第三項の括弧内をご覧下さい。「既設新幹線のリース料のJR各社への配分率の固定を前提とする」とあります。前後の文章と繋がりがなく、読み飛ばしてしまいがちですが、一体何のことを言っているのでしょうか。

一九八七年の国鉄分割民営化において、東海道・山陽・東北・上越の既設新幹線については新幹線鉄道保有機構が一括保有し、JR各社に貸し付けることとされました。その貸付料(リース料)は、新幹線鉄道保有機構が背負う国鉄長期債務の元利金等返済に要する額を各既設新幹線の輸送実績に応じてJR各社に配分した額とし、二年ごとに見直すこととされていました。

この新幹線鉄道保有機構の仕組みについて、本稿の第一回「第二の国鉄は作らない」に登場するJR東海葛西氏らは、「既設新幹線のリース料が輸送実績次第で変わるのでは、JR各社の負担を確定することができず、上場の障害となる。欠陥制度だ。」と批判していました。

一方、整備新幹線の貸付料(別添資料第三項①)について、開業後の需要増により発生する受益の限度で

負担させようとしていた運輸省も、既設新幹線のリース料のJR各社への配分率の固定が必要だと考えていました。

例えば、整備新幹線高崎・軽井沢間が開業すると、これに接続する上越新幹線山野・高崎間の輸送量が増加し、その結果、上越新幹線を運行するJR東日本に配分されるリース料が増加するとともにその分だけJR東海・西日本に配分されるリース料が減少することになります。すなわち、当時の新幹線鉄道保有機構のリース料配分方式では、整備新幹線開業による需要増がリース料配分率の基礎に算入されることにより、何ら需要量に変化の無い他社のリース料が低下するという形で、整備新幹線開業による受益が他社に流出するケースが生じてしまうのです。

こうした受益の他社への流出を防止する(いわゆる「流れ止め」)ため、運輸省は既設新幹線リース料のJR各社への配分率を固定することが必要だと考えていたのです。

このような事情で、一九八九年の国会で新幹線鉄道保有機構法が改正され、

① 既設新幹線のリース料のJR各社への配分は、各既設新幹線の収益の見通しに基づいて決定した配分率

により行う。

② 各既設新幹線の収益の見通しの算定に当たり、整備新幹線の開業に伴い既設新幹線に生じる輸送量の変動を除外する。こととされました。

【JR西日本への配慮】

当時、JR発足からまだ二年というところでしたが、既に運輸省・JR各社の幹部間では、JR東日本・東海に比べてJR西日本の業績が芳しくないことが将来の上場との関係で問題視されていました。

このため、右①の各既設新幹線の収益の見通しの算定に当たり、JR西日本が運行する山陽新幹線の収益の見通しについて東海道・東北・上越新幹線より「堅め」に算定することにより、国鉄分割のうち本州三社の切り分けについて微修正すること(いわゆる「羊羹の切り分け直し」)が運輸省・JR各社の幹部間で合意されました。結果として、一九八九・一九九〇年度のJR西日本のリース料は、一九八七・一九八八年度と比べて約一八〇億円少なくなっています。

さて、これまで三回は、「三十数年前の施策で、今ではもう知られていないものの中に、今日的意義を有

するものがあるのでは」という問題意識で書いてきましたが、今回は違います。今回の意図は、整備新幹線計画の凍結解除に併せて、JR上場に向けた環境整備として国鉄改革の微修正が行われたということを知っていただきたいということです。

なお、JR東海葛西氏が「欠陥制度」だと批判した新幹線鉄道保有機構は、この後一九九一年に既設新幹線がJR各社に譲渡されることに伴い廃止されます。この一九九一年度予算については、第六回以降で書いていきたいと思います。

【資料】平成元年度予算編成にあたっての整備新幹線の取扱いについて(抄)

平成元年一月十七日
政府・与党申合せ

昭和六十三年八月三十一日政府・与党申合せ「整備新幹線の取扱いについて」に従い、以下のとおり決定する。

(整備新幹線着工の決定)

- 一 北陸新幹線高崎・軽井沢間については、平成元年度から、その建設に本格的に着工する。
- 二 整備新幹線の建設費は、JR、国及び地域が負担する。

三 JRの負担については、各路線とも負担比率を五〇％とし、財源として、①整備新幹線の営業主体となるJRが開業後支払う整備新幹線貸付料(既設新幹線のリース料のJR各社への配分率の固定を前提とする)及び②新幹線保有機構において生じる既設新幹線のリース料の余剰を充てる。これらの財源は、JRグループとしてプールして使用する。

四・五 (略)

六 整備新幹線の建設主体は鉄道建設公団とし、建設した施設は、同公団が保有し、営業主体であるJRに有償で貸し付ける。

(並行在来線の取扱い)

七 並行在来線横川・軽井沢間については、適切な代替交通機関を検討し、その導入を図ったうえ、開業時に廃止することとし、そのため、関係者(運輸省、JR東日本、群馬県、長野県)間で協議する。

(難工事の取扱い)

八 (略)

(その他)

九 (略)

十 昭和六十三年八月三十一日政府・与党申合せ「整備新幹線の取扱いについて」の第一項、第二項の前半部分及び第五項(着工優先



自己を知って事故を防ごう



独立行政法人自動車事故対策機構

National Agency for Automotive Safety & Victims' Aid
〒130-0013 東京都墨田区錦糸 3-2-1 アルカイスト

