

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 ☒

- ① 令和元年版「交通政策白書」について  
国土交通省総合政策局政策課政策調査室長 坂井志保
- ② 令和元年版「観光白書」について  
前・観光庁観光戦略課観光統計調査室長 木村順治

(特別寄稿) 地域鉄道フォーラム2019

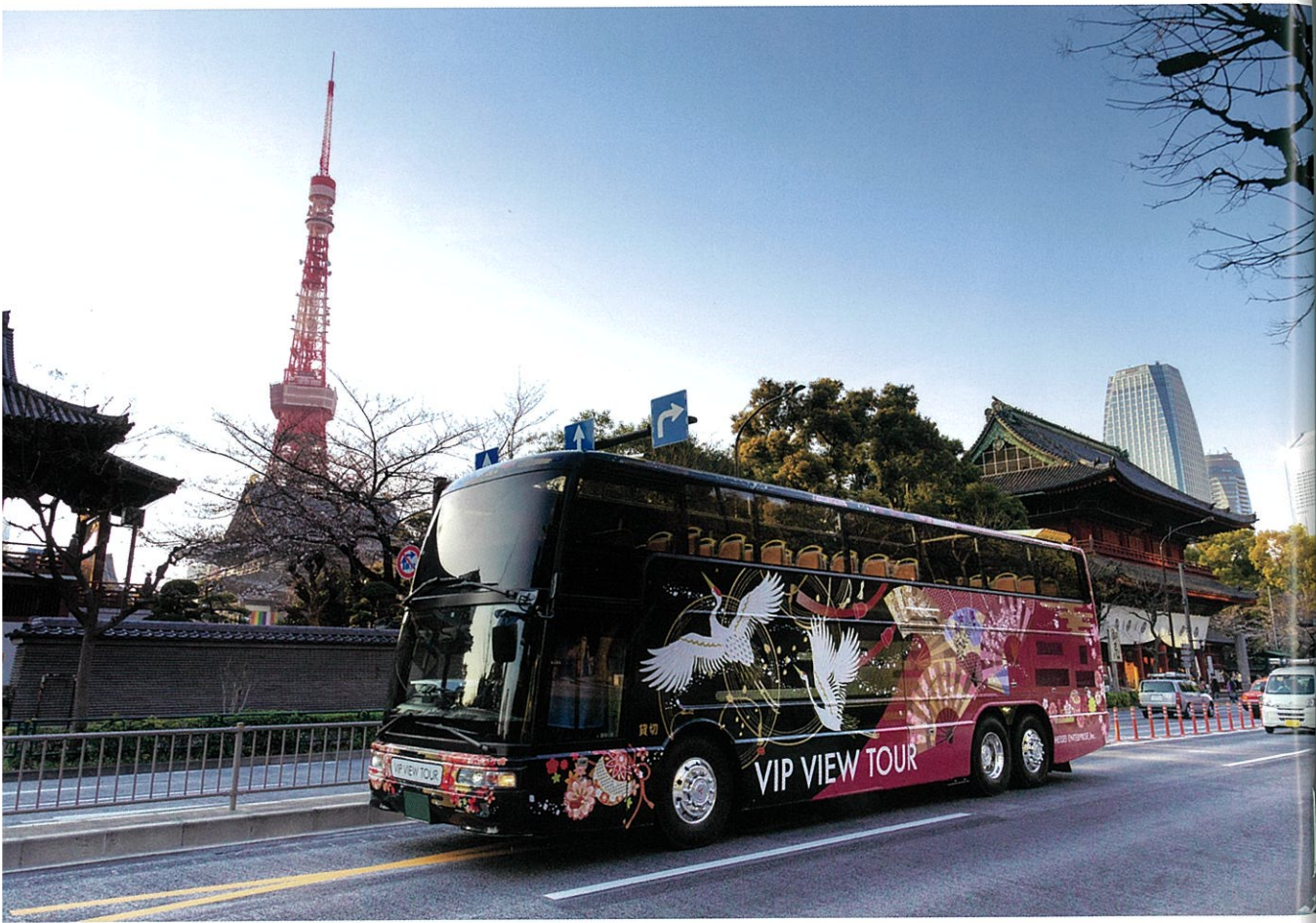
鉄道と映画

(社)交通環境整備ネットワーク 代表理事 原 潔

運輸時評 むかし話(その6)「新幹線の買取り」 佐藤善信

★視点(連載=第37回)ある思い(1・7) 平野雄司

交通公論 波止岡健吾/水嶋 智/木村典央  
 ずいそう 小善真司/町田倫代/上手研治



● オープントップバス(VIP VIEW TOUR)導入  
 — 新コース設定 —

インバウンド人気の「東京フキ観光」強化

株式会社 平成エンタープライズ

354-0015 埼玉県富士見市東みずほ台1-4-5  
グランチャリオ202号

昭和44年創刊

令和元年

6・7月

No.304

むかし話(その六)

『新幹線の買取り』

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」の六回目です。いよいよタコ部屋も三年目に入ります。

前回は、リニア山梨実験線の整備スキームが決まった一九九〇年度予算について書きましたが、今回からは、再び整備新幹線に戻り、その建設財源が安定的に確保された一九九一年度予算(【資料一】)について、引き続き「三十年前の施策で、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みます。

【既設新幹線の譲渡】  
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。この仕組みについては、第四回で書いたとおり、JR東海葛西氏の主張と、整備新幹線開業による受益を整備新幹線貸付料として徴収したい運輸省側の事情が一致し、一九八九年度予算において既設新幹線のリース料のJR各社への配分率を固定しました(【資料二】第三項①)が、「新幹線鉄道保有機構は欠陥制度だ」とする葛西氏の追及は止みませんでした。

今日の主張は、「既設新幹線を貸し付ける方式では、JR各社は減価償却費を計上できず将来の投資に向けた内部留保ができないので、既設新幹線をJR各社が買い取ることにしたい」というものでした。

一方、当時の運輸省においては、整備新幹線を始めとする鉄道整備を長期的・安定的に支援するため、「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(【資料二】第三項②)以外にも「特定財源」を見つけて「鉄道整備特別会計」を創設する検討が行われていました。特別会計の創設は、林事務次官(故人)の悲願とも言われていました。

ここで再びJRと運輸省の思惑が一致し、一九九一年度予算において、既設新幹線を時価(＝再調達価額)でJR各社に譲渡する

② 譲渡価額が新幹線保有機構が背負っていた国鉄長期債務を約一兆円上回ったことから、この部分を整備新幹線建設財源に充当する(【資料一】第二項2・3)

③ 新幹線鉄道保有機構は廃止し、これをスクラップとして鉄道整備基金を設立する(【資料一】第二項1)

④ 既存の鉄道関係補助金についても鉄道整備基金を通じて交付させることにより、特別会計と同じ機能を持たせることになりました。

【もつとつつの整備新幹線建設財源】  
このように既設新幹線譲渡収入を充当することにより整備新幹線建設財源を安定的に確保できることとなりましたが、財源はこれだけではありません。別添【資料二】第三項①にあるように、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がもうひとつの財源です。この整備新幹線貸付料については、運行主体であるJRに発生する開業後三十年間の「受益」を徴収することとしていることから、「開業後三十年を経過すれば、整備新幹線は運行主体のものになる」などと言う人がいますが、とんでもありません。

運行主体のものにしたいのであれば、既設新幹線の場合と同じく、再調達価額で買い取る必要があると考えます。また、貸付けを継続するのであれば、一定の期間(例えば三十年)を設定した上で、その間に運行主体に発生する「受益」を計算して、新しい貸付料を徴収することになると考えます。

整備新幹線の中で最初に開業したのは、北陸新幹線高崎・長野間で、二〇二七年には開業後三十年が到来します。そんなに遠い将来ではありません。開業後三十一年目以降の整備新幹線貸付料について検討が始まることを期待します。

【資料一】整備新幹線着工等についての政府・与党申合せ(抄)  
平成二年十二月二十四日  
北陸新幹線、東北新幹線及び九州新幹線は、平成三年度から、その建設に着手する。

一 (一) 東北新幹線盛岡・青森間及び九州新幹線八代・西鹿児島間については、平成三年度において、所要の認可等の手続を経て、その建設に着手する。

(二) 北陸新幹線軽井沢・長野間については、必要な調整を行った上で、標準軌新線で平成三年度において、所要の認可等の手続を経て、その建設に着手する。

(三) (一) 既設新幹線譲渡収入等を財源として鉄道助成を総合的に実施する特殊法人鉄道整備基金(仮称)を設立し、整備新幹線の建設の推進を図ることとする。

(二) 国の負担の財源については、運輸省所管の公共事業に配分される予算の一部に加え、既設新幹線譲渡収入の一部を充当することとする。(以下略)

(三) JRの負担の財源については、平成元年一月十七日政府・与党申合せにより特殊法人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ととされている部分に、既設新幹線譲渡収入の一部を充当することとする。



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 アルカリスト

