

2012年7月19日 全13頁

# 鉄道・運輸機構の利益剰余金の活用による 地域活性化

コンサルティング・ソリューション第一部  
米川 誠

## [要約]

- 本年6月29日、国土交通省は整備新幹線の未着工区間であった、北海道新幹線の新函館（仮称）・札幌間、北陸新幹線の金沢・敦賀間、九州新幹線の諫早・長崎間について、着工を認可した。
- 今回、着工の認可に至ったのは、昨年「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（以下「国鉄債務処理法改正」）の成立により、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金が整備新幹線の建設財源へ活用できるようになったことが大きく影響していると考えられる。
- 今回の「国鉄債務処理法改正」等により可能になった特例業務勘定の利益剰余金の各種鉄道施策等への活用は、JR三島・貨物会社に対する支援、整備新幹線の整備への寄与、並行在来線の支援、東日本大震災の復興財源への繰り入れを通じて、地域活性化へ大きく寄与することが期待できる。
- 今後、各種鉄道施策の重点性が増加するにつれ、特例業務勘定においても外部からの資金調達の重要性は高まると考えられる。今後も適切な資金調達を図りながら、JR三島・貨物会社、並行在来線等への安定的な支援を維持していくことが望まれる。

## 1. はじめに

本年6月29日、国土交通省は整備新幹線の未着工区間であった、北海道新幹線の新函館（仮称）・札幌間、北陸新幹線の金沢・敦賀間、九州新幹線の諫早・長崎間について、着工を認可した。昨年12月26日の「整備新幹線の取扱いについて」（政府・与党確認事項）において、整備新幹線の未着工区間については、営業主体であるJRの同意や並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意が得られれば、線区ごとの個別課題への対応が確認された区間から、所与の認可等の手続きを経て順次着工する方針が示され、今回すべての関係自治体から同意が得られたことから、今回の認可に至った。

この整備新幹線の未着工 3 区間については、これまで建設財源の見通しが立たない状態であったが、今回、着工の認可に至ったのは、昨年の「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（以下「国鉄債務処理法改正」）の成立により、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構）の利益剰余金を既設新幹線整備の債務償還等に充てることが可能になり、これまで債務償還等に充てていた整備新幹線の貸付料が、本来の用途である建設財源へ活用できるようになったことが大きく影響していると考えられる。

整備新幹線のネットワークの拡充は、沿線地域では、時間短縮、定時性向上、利便性向上などの輸送サービスの向上のほか、企業立地魅力の向上による事業所数の増加、居住人口の増加、交流人口の増加など様々な効果が期待される。本稿では、まず、「国鉄債務処理法改正」の経緯やその概要を概観し、「国鉄債務処理法改正」による各種鉄道関連施策が JR 各社や沿線自治体等への支援を通じて、地域活性化に貢献することを述べる。

## 2. 国鉄債務処理法等改正案提出の経緯

### （1）特例業務勘定および特例業務の概要

#### ①国鉄長期債務処理の経緯と特例業務の開始

実質的に経営破たん状態にあった日本国有鉄道（以下、国鉄）を市場競争に耐えうる事業体に変革し、鉄道事業の再生を図ることを目的に、昭和 62 年 4 月に分割・民営化が実施され、旅客会社 6 社及び貨物 1 社が発足した。鉄道事業本体を JR 各社が承継するとともに、JR 各社に承継されない資産の処分及び債務等の処理に関する業務は、日本国有鉄道清算事業団（以下、国鉄清算事業団）において行われることになった。

具体的には、昭和 62 年時点の国鉄長期債務等 37.1 兆円のうち、国鉄清算事業団が 25.5 兆円を承継し、残りを JR 東日本・東海・西日本及び JR 貨物の各社が承継した。国鉄清算事業団が承継した 25.5 兆円については、「日本国有鉄道清算事業団の債務の償還等に関する基本方針について」（昭和 63 年 1 月閣議決定）に基づき、国鉄清算事業団が、土地売却益、株式売却益、新幹線リース料の一部等の自主財源を充てることとされた。

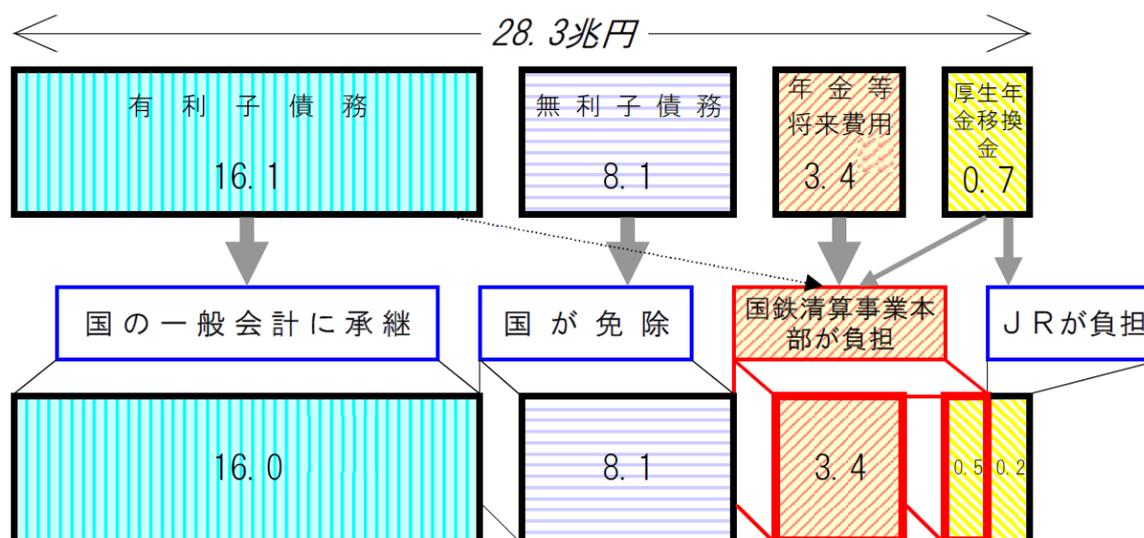
しかし、上記のような取り組みにもかかわらず、地価高騰問題への対応による土地売却の凍結の中、金利負担は膨張し、国鉄清算事業団の長期債務等はむしろ増加し、昭和 62 年 4 月時点には 25.5 兆円だったのが、平成 10 年の国鉄清算事業団解散時には 28.3 兆円になっていた。そのため、国鉄長期債務の本格的処理を実施することにし、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」（以下、国鉄債務処理法）が同年に制定され、国鉄清算事業団は解散した。

国鉄債務処理法による新たな枠組み（図表 1）では、28.3 兆円に増加した長期債務のうち、有利子債務（約 16.0 兆円）については国の一般会計で処理することとし、無利子債務（約 8.1 兆円）については返済が免除になった。さらに、それ以外に JR 各社等が負担する分を除いた約 3.9

兆円については、日本鉄道建設公団が負担し、旧国鉄職員の年金給付の支払い等の業務を特例業務として行うこと等が定められた。

その後、公団は特殊法人改革に伴い、平成 15 年 10 月に解散し、公団の特例業務は鉄道・運輸機構に承継されている。

図表 1 国鉄清算事業団解散時（平成 10 年）における長期債務残高とその処理



(出典) 鉄道・運輸機構パンフレット

## ②特例業務の概要

特例業務の主な内容は、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用（共済年金追加費用<sup>1</sup>、恩給負担金、業務災害補償費に係る費用等）の支払いを行うこと及びその資金に充てるために土地や JR 各社の株式等の資産処分を行うことである。鉄道・運輸機構は特例業務に係る経理については、特例業務勘定として、他の経理と区分の上で整理している。

上記の費用のうち、共済年金追加費用については、その将来の給付負担に備えるため、共済年金追加費用引当金を計上しており、これが特例業務勘定のほとんどを占めている。

これらの業務に係る財源としては、土地および JR 各社の株式の売却収入、国の一般会計からの国庫補助金のほか、新幹線債権の償還金の受け入れがある。新幹線債権の償還金の受け入れとは、平成 3 年に JR 本州三社が新幹線の譲渡を受けた際の償還金の一部を助成勘定から特例業務勘定に繰り入れているもので、「助成勘定長期貸付金」と言われている。「助成勘定長期貸付金」の特例業務勘定への受け入れは平成 63 年上期まで続くとされている。

<sup>1</sup>公共企業体職員等共済組合法（昭和 31 年法律第 134 号）施行に伴い、恩給等の各種の旧年金制度は共済年金制度に統合されたが、その際に恩給等の加入期間も共済年金の対象とされたため、国鉄が追加的に負担することとなった年金給付の費用。

## (2) 特例業務勘定の収入と支出の構造

平成 15 年度～22 年度までの特例業務勘定の収入と支出の推移は図表 2 のようになっている。主な収入は土地等売却収入や株式売却収入、助成勘定よりの受入れ（助成勘定長期貸付金）である。支出については、共済年金追加費用が大部分を占めている。また、平成 19 年度より国庫補助金は受け入れておらず、土地についてはすでにその大部分の売却を完了しており、JR 本州三社の株式売却も完了していることから、現在の収入は助成勘定よりの受入れが大部分を占めている。

特例業務勘定に関しては、日本鉄道建設公団に国鉄清算事業本部が発足した平成 10 年時点では、年金費用等の負担が大きく、累積欠損金が生じていたため、平成 18 年度まで国庫補助金の投入が行われたが、年金費用等の低減や土地・株式等の売却が進展したため利益剰余金が積みあがるようになり、その総額は平成 22 年度末には 1 兆 6,094 億円に達することとなった。

図表 2 特例業務勘定の収入・支出の推移

| ＜収入＞       |       | 単位：億円 |       |       |       |       |       |       |  |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
|            | H15年度 | 16年度  | 17年度  | 18年度  | 19年度  | 20年度  | 21年度  | 22年度  |  |
| 国庫補助金受入れ   | 650   | 650   | 650   | 325   |       |       |       |       |  |
| 特例業務収入     | 2,754 | 668   | 5,282 | 3,679 | 3,330 | 11    | 9     | 38    |  |
| うち土地等売却収入  | 146   | 668   | 512   | 389   | 3,330 | 11    | 9     | 38    |  |
| うち株式売却収入   | 2,607 |       | 4,770 | 3,289 |       |       |       |       |  |
| 助成勘定より受入れ  | 676   | 1,419 | 1,633 | 1,674 | 1,673 | 1,671 | 1,660 | 1,661 |  |
| その他        | 44    | 78    | 73    | 84    | 139   | 173   | 306   | 192   |  |
| 計          | 4,124 | 2,815 | 7,638 | 5,762 | 5,142 | 1,855 | 1,975 | 1,891 |  |
| ＜支出＞       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
|            | H15年度 | 16年度  | 17年度  | 18年度  | 19年度  | 20年度  | 21年度  | 22年度  |  |
| 業務経費       | 1,467 | 2,823 | 2,835 | 3,955 | 2,337 | 2,083 | 2,016 | 2,436 |  |
| うち共済年金追加費用 | 1,295 | 2,509 | 2,388 | 2,260 | 2,115 | 1,856 | 1,725 | 1,969 |  |
| うち恩給負担金    | 36    | 31    | 28    | 23    | 20    | 17    | 15    | 13    |  |
| うち業務災害補償費  | 27    | 54    | 53    | 58    | 64    | 64    | 78    | 57    |  |
| 一般管理費      | 16    | 32    | 28    | 27    | 23    | 25    | 20    | 18    |  |
| その他        | 3     | 9     | 4     | 3     | 4     | 4     | 3     | 4     |  |
| 計          | 1,486 | 2,865 | 2,868 | 3,986 | 2,365 | 2,112 | 2,041 | 2,458 |  |
| 収支差        | 2,637 | -49   | 4,770 | 1,776 | 2,778 | -256  | -65   | -567  |  |

(出典) 鉄道・運輸機構資料等をもとに大和総研作成

## (3) 利益剰余金の取り扱いに関する議論

平成 22 年 4 月の行政刷新会議の事業仕分け第 2 弾において、鉄道・運輸機構もその対象となり、審議の結果、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金については国庫返納すべきとの評価がなされた。

また、同年 9 月、以前から鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金について検査を行っていた会計検査院は、「21 年度末の剰余金の額のうち、当面の資金繰りなどのために必要となる可能性がある 2500 億円程度を留保し、残りの約 1 兆 2000 億円に相当する資産は国庫に納付

することとしても、（中略）年金の給付に要する費用等の支払いに必要な資金が不足することではなく、将来の特例業務の確実かつ円滑な実施に支障を生ずることはないと認められる」との報告<sup>2</sup>を行った。

#### （４）国鉄債務処理法等改正案提出

以上のような経緯を踏まえ、平成 23 年度予算案の編成過程ではこの利益剰余金の取り扱いが検討課題となったが、最終的には、平成 22 年 12 月の国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣の三者の以下の合意に基づいて、利益剰余金のうち 1 兆 2,000 億円を税外収入として基礎年金の財源の確保に充て、さらに利益剰余金及び特例業務勘定において将来に見込まれる収入等を活用して新たな鉄道施策を推進することとなった。

- ・ 特例業務勘定の利益剰余金のうち 1 兆 2,000 億円の国庫納付
- ・ JR 三島貨物会社に対する支援に係る措置
- ・ 整備新幹線の着実な整備に係る措置
- ・ 並行在来線の支援に係る措置

しかし、特例業務勘定については、国鉄債務処理法には新たな鉄道施策を実施する規定はないため、これを規定するため、政府は「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案」を提出し、平成 23 年 6 月に成立、同年 8 月より施行された。

また、国庫納付を行うための規定もないため、これを規定するため、当初政府は「平成 23 年度における財政運営のための公債の発行の特例等に関する法律案」により基礎年金の財源として国庫納付を考えていたが、東日本大震災の発生により、その復興財源として活用するため「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」に基づき国庫納付することとなった。

### 3. 国鉄債務処理法改正の概要と利益剰余金の鉄道施策への活用による地域貢献

「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（以下、国鉄債務処理法改正）は、特例業務勘定の利益剰余金及び同勘定において将来に見込まれる収入等を活用して、JR 三島・貨物の経営基盤の強化、各種支援に関することや整備新幹線の着実な整備、並行在来線の支援等を規定するものである。以下では、国鉄債務処理法改正で規定され

<sup>2</sup> 「会計検査院法第 30 条の 2 の規定に基づく報告書」（平成 22 年 9 月）

た各種鉄道施策の概要を述べるとともに、このような各種鉄道施策は JR 各社や沿線自治体等への支援を通じて、地域鉄道の活性化ひいては地域活性化をもたらすものであることを述べる。

### (1) 無利子貸付方式による経営安定基金積み増し

国鉄改革時、JR 三島会社については、収益性が低くなることが予想されたため、3社にそれぞれ経営安定基金（JR 北海道：6,822 億円、JR 四国：2,082 億円、JR 九州：3,877 億円、総額：1兆 2,781 億円）を持たせ、この基金の運用による収益によって安定的な経営ができるようにした。経営安定基金は当初、JR 三島各社の経常利益が収入の 1%程度になるように設定された。

しかし、低金利の長期化は運用収益を低下させるとともに、高速道路網の発達、人口の減少、景気の低迷といった外部環境の変化は経営環境を厳しいものにし、十分な経常利益を確保できない状況が現在も続いている。

そのため、国鉄債務処理法改正では、JR 三島会社の中で経営が特に厳しい JR 北海道及び JR 四国に対して、無利子貸付方式により経営安定基金の積み増しを行うこととなり、積み増しの金額は JR 北海道が 2,200 億円、JR 四国が 1,400 億円とされた。無利子貸付方式とは、鉄道・運輸機構が両社に対して無利子で資金を貸し付け、その資金を基に、両社は鉄道・運輸機構が発行する債券を購入し、その利子を鉄道・運輸機構が毎年度、両社に払い続けるというものである。

上記の措置により、両社は市場の金利動向に左右されず、安定的に収入が確保できるようになった。平成 24 年度の両社の資金計画書（図表 3）においても、鉄道・運輸機構債券の受取利息は JR 北海道では 55 億円、JR 四国では 35 億円となっており、経営安定基金の運用収入と並んで、営業的収入の大きな項目の一つとなっている。

図表 3 JR 北海道・四国資金計画（平成 24 年度）

(単位:億円)

|       |              | JR北海道 | JR四国 |
|-------|--------------|-------|------|
| 営業的収入 | 営業収入         | 836   | 275  |
|       | 一般営業外収入      | 9     | 2    |
|       | 経営安定基金運用収入   | 226   | 73   |
|       | 鉄道運輸機構債券受取利息 | 55    | 35   |
|       | 計            | 1,126 | 385  |
| 営業的支出 | 営業支出         | 973   | 328  |
|       | 営業外支出        | 2     | 2    |
|       | 計            | 975   | 330  |

(出典) JR 北海道、JR 四国資料より大和総研作成

## (2) 設備投資のための JR 三島・貨物会社への助成及び無利子貸付

JR 三島・貨物会社では、分割民営化以来、経営状況が厳しいこともあって、老朽化してきた鉄道設備の更新が課題となっていた。そのため、国鉄債務処理法改正では JR 三島・貨物会社に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他これらの会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付または助成金の交付を行うことができるようにした。具体的な支援内容は以下のとおりである。

- ・ JR 北海道 平成 23 年度から 10 年間で 600 億円（助成金 1/2、無利子貸付 1/2）
- ・ JR 四国 平成 23 年度から 10 年間で 400 億円（助成金 1/2、無利子貸付 1/2）
- ・ JR 九州 平成 23 年度から 5 年間で 500 億円（無利子貸付）
- ・ JR 貨物 平成 23 年度から 7 年間で 700 億円（無利子貸付）  
青函トンネル用機関車等で上限 190 億円（助成金 1/2、無利子貸付 1/2）

鉄道運営において、最も重要な点は「安全安定輸送の確保」である。そのためには、鉄道事業者は車両や設備の整備・更新などに継続的に取り組み、常に安全基盤の強化を図ることが必要である。今回の措置はそのための有効な支援策になると考えられる。

## (3) 北陸新幹線（高崎・長野間）の債務償還

整備新幹線の建設に関する事項を定めている全国新幹線鉄道整備法では、整備新幹線は国と地方の負担及び JR が支払う開業済みの整備新幹線の貸付料収入によって建設されることとされているが、実際は貸付料収入を新たな区間の建設財源に使用することはほとんどなかった。その理由として、北陸新幹線（高崎・長野間）の開業を長野オリンピックに間に合わせるため、財政投融资も活用して短期間で集中的に整備したことで、その債務（約 2,776 億円）を償還し続ける必要があったことがあげられる。

そのため、国鉄債務処理法改正では、利益剰余金から 1,500 億円を投入し、残余債務を返済することによって、貸付料収入を整備新幹線の建設財源とすることを可能にした。

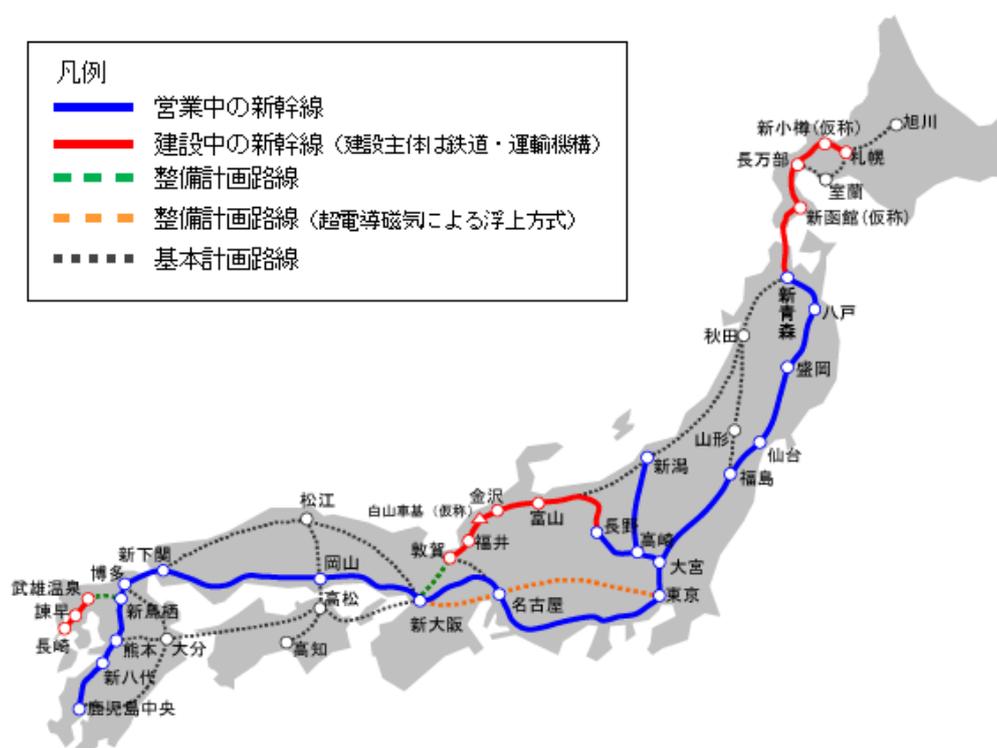
国土交通省の政務三役による「整備新幹線問題検討会議」の「整備新幹線の整備に関する基本方針」（平成 21 年 12 月）によると、未着工の区間については、次の 5 つの条件を満たすことを確認したうえで、着工することとされていた。

- ①安定的な財源見通しの確保
- ②収支採算性
- ③投資効果
- ④営業主体としての JR の同意
- ⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

これらの条件の中で、最も大きな制約となるのは①安定的な財源見通しの確保、である。図表4の未着工3区間（北海道新幹線の新函館（仮称）・札幌間、北陸新幹線の金沢・敦賀間、九州新幹線の諫早・長崎間）についても財源の見通しが立たない状態であったが、平成24年6月29日に着工認可が下りたのは、整備新幹線の貸付料を、本来の用途である建設財源へ活用することが可能になったことが契機になっていると考えられる。

整備新幹線は沿線地域の輸送時間短縮、定時性向上、利便性向上などの輸送サービスの向上のほか、企業立地魅力の向上による事業所数の増加、居住人口の増加、交流人口の増加など様々な効果が期待される。その意味では、特例業務勘定の利益剰余金による債務返済は整備新幹線の建設推進、ひいては沿線地域の活性化に大きく寄与したと言えよう。

図表4 整備新幹線の計画路線



（出典）鉄道・運輸機構ウェブサイト

## (4) 並行在来線の貨物調整金の拡充

### ① 並行在来線の概要

並行在来線とは、整備新幹線と区間・経由地を同じくする路線、または整備新幹線の開業によって旅客輸送量が著しく低下することが見込まれる路線のことである。当該新幹線を運営する JR の負担軽減のため、一部の区間を除き、新幹線開業時に JR から経営分離され、沿線自治体を中心となって設立した第三セクター等が運営を行っている。現在、並行在来線は図表 5 の 4 事業者によって運営が行われている。

図表 5 並行在来線事業者の概要

|        | IGRいわて銀河<br>鉄道(株)                | 肥薩おれんじ<br>鉄道(株)                     | しなの鉄道(株)                         | 青い森鉄道(株)                         |
|--------|----------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 鉄道事業種別 | 第1種                              | 第1種                                 | 第1種                              | 第2種<br>(青森県が第3種)                 |
| 設立     | 平成13年5月                          | 平成14年10月                            | 平成8年5月                           | 平成13年5月                          |
| 並行新幹線  | 東北新幹線                            | 九州新幹線                               | 長野新幹線                            | 東北新幹線                            |
| 営業区間   | 盛岡・目時                            | 八代・川内                               | 軽井沢・篠ノ井                          | 目時・青森                            |
| 営業キロ   | 82.0km                           | 116.9km                             | 65.1km                           | 121.9km                          |
| 運行形態   | 上下一体                             | 上下一体                                | 上下一体                             | 上下分離                             |
| 資本金額   | 18.5億円                           | 15.6億円                              | 23.6億円                           | 29億円                             |
| 出資比率   | 岩手県54.1%<br>市町村37.8%<br>その他 8.1% | 鹿児島県39.8%<br>熊本県 39.8%<br>市町村 14.0% | 長野県75.4%<br>市町村14.9%<br>その他 9.7% | 青森県68.8%<br>市町村19.9%<br>その他11.3% |

(出典) 各事業者ウェブサイト等より大和総研作成

なお、整備新幹線の現在建設中区間についても、並行在来線の経営分離が予定されており、具体的には北海道新幹線の新青森・新函館間（平成 27 年度末完成予定）については、江差線（木古内・五稜郭間）、北陸新幹線の長野・金沢間（平成 26 年度末完成予定）については信越本線（長野・直江津間）、北陸本線（直江津・金沢間）の JR からの経営分離が予定されている。

### ② 貨物調整金の拡充

JR 貨物は JR 旅客会社が保有する線路を利用して貨物鉄道を運行する場合は、JR 貨物が JR 旅客会社に支払う線路使用料は、アボイダブルコストルール（avoidable cost rule：貨物列車が走行しなければ回避できる経費として、レール摩耗に伴う交換費用等のみによって線路使用料を設定するもの）によって低い水準に設定されている。

整備新幹線の開業に伴う並行在来線の経営分離によって、並行在来線の線路を JR 貨物が利用

する場合、線路の保有者は JR 旅客会社ではなくなるために、並行在来線が必要とする線路使用料と、アボイダブルコストルールによる線路使用料との間に差額が生じることになるため、JR 貨物が並行在来線事業者に支払う線路使用料が大きく上昇する可能性がある。

このため、平成 14 年度より、整備新幹線の貸付料収入を財源として鉄道・運輸機構がその差額を貨物調整金として負担している。それでも、近年、人口減少等により、並行在来線の経営環境は厳しさを増しており、鉄道施設を維持管理するための負担は重いものとなっている。そのため、並行在来線事業者及び沿線自治体は貨物調整金制度のさらなる拡充を要望していた。

今回の国鉄債務処理法改正により、制度を拡充させたうえで特例業務勘定の利益剰余金を活用して、貨物調整金を支払うことが可能になった。本施策の期間は平成 23 年度から 32 年度までの 10 年間で、総計 1,000 億円を特例業務勘定から負担することとされている。これにより、JR 貨物の負担軽減及び並行在来線の経営安定に大きく寄与することが期待される。

### ③貨物調整金拡充の効果

ここでは、並行在来線のうち、IGR いわて銀河鉄道（株）と肥薩おれんじ鉄道（株）の 2 社の財務データより、貨物調整金拡充の効果のみをみる。IGR いわて銀河鉄道（株）は東北新幹線盛岡―八戸間開業に伴い、並行在来線として JR 東日本から経営分離されることとなった元の東北本線盛岡―八戸間のうち岩手県側を運営している第 3 セクター事業者であり、肥薩おれんじ鉄道（株）は、九州新幹線新八代―鹿児島中央間の開業に伴い、JR 九州から経営分離された元の鹿児島本線八代―川内間の運営を行っている第 3 セクター事業者である。

貨物調整金の拡充は平成 23 年度から行われているので、平成 22 年度と平成 23 年度の財務データの比較を行う。図表 6 は 2 社の平成 22 年度と平成 23 年度の主要財務データを示している。

まず、IGR いわて銀河鉄道の年間輸送人員については、平成 23 年度は前年比約 2% 減の 468.4 万人であったが、営業収益に関しては 38 億 6,200 万円と前年度に比べ約 5 億 8700 万円の大幅増となっている。これは、JR 貨物が支払う線路使用料が貨物調整金の拡充により平成 23 年度は約 23.3 億円と前年比約 7.0 億円の大幅増となったことが大きく影響している。またこれにより、経常損益は前年度の約 1.7 億円の赤字から 3.1 億円の黒字に転換し、自治体からの補助金が減少したにもかかわらず、当期純利益も前年度の赤字から約 3.1 億円の黒字となった。

また、肥薩おれんじ鉄道も、年間輸送人員は、平成 23 年度は前年比約 4% 減の 145.0 万人であったが、営業収益に関しては 12 億 400 万円と前年度に比べ約 3 億 300 万円の大幅増となっている。これも、線路使用料が貨物調整金の拡充により平成 22 年度の約 2.7 億円から平成 23 年度は約 5.1 億円とほぼ倍増になったことが大きく影響している。平成 23 年度は補助金も大幅に増加したことから、当期純利益も前年度の赤字から約 1.6 億円の黒字に転換している。

整備新幹線の開業に伴い、JR から経営分離された各地の並行在来線は、地域住民の日常に欠かすことのできない貴重な交通手段としてだけでなく、多数の貨物列車が走行する、物流政策上、極めて重要な役割を担っている。しかしながら、各並行在来線は初期投資に多額の地元負

担が生じるうえ、収益性の低い区間であることから、極めて厳しい経営状況にある。今回の利益剰余金を活用した貨物調整金の拡充は、地域の足である並行在来線の安定経営に大きく貢献するものである。

図表 6 並行在来線 2 社の財務データ (平成 22、23 年度)

|              | IGRいわて銀河鉄道(株) |       | 肥薩おれんじ鉄道(株) |       |
|--------------|---------------|-------|-------------|-------|
|              | 22年度          | 23年度  | 22年度        | 23年度  |
| 年間輸送人員(千人)   | 4,774         | 4,684 | 1,512       | 1,450 |
| 営業収益(百万円)    | 3,275         | 3,862 | 901         | 1,204 |
| うち線路使用料(百万円) | 1,431         | 2,129 | 266         | 513   |
| 経常損益(百万円)    | -168          | 312   | -379        | -228  |
| 補助金(百万円)     | 667           | 169   | 111         | 283   |
| 当期純利益(百万円)   | -104          | 311   | -268        | 157   |

(出典) 各社財務諸表及び各種報道資料等より大和総研作成

## (5) 東日本大震災の復興財源としての活用

大きな被害をもたらした東日本大震災に対し、平成 23 年度は補正予算の編成によって本格的な施策が実施されることになった。一方、これらの施策を実施するための財源については、財政規律を考えて第 1 次補正予算に関しては国債を発行するのではなく、歳出の見直し等により確保するとの政府方針が示された。

これにより、平成 22 年 12 月に国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣の三者の合意で国庫納付するとしていた特例業務勘定の利益剰余金 1 兆 2,000 億円は、東日本大震災の復興財源に活用されることになり、それを担保するための法律「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」が平成 23 年 5 月 2 日に成立している。

平成 23 年度予算第一次補正は災害対応公共事業関係費や災害廃棄物処理事業費をはじめとした、災害復旧を中心として編成が組まれた。今回の大震災では、比較的早期に被災地の交通インフラや水道・電気等のライフラインの復旧が行われたが、特例業務勘定の利益剰余金はその一助として寄与したと言えよう<sup>3</sup>。

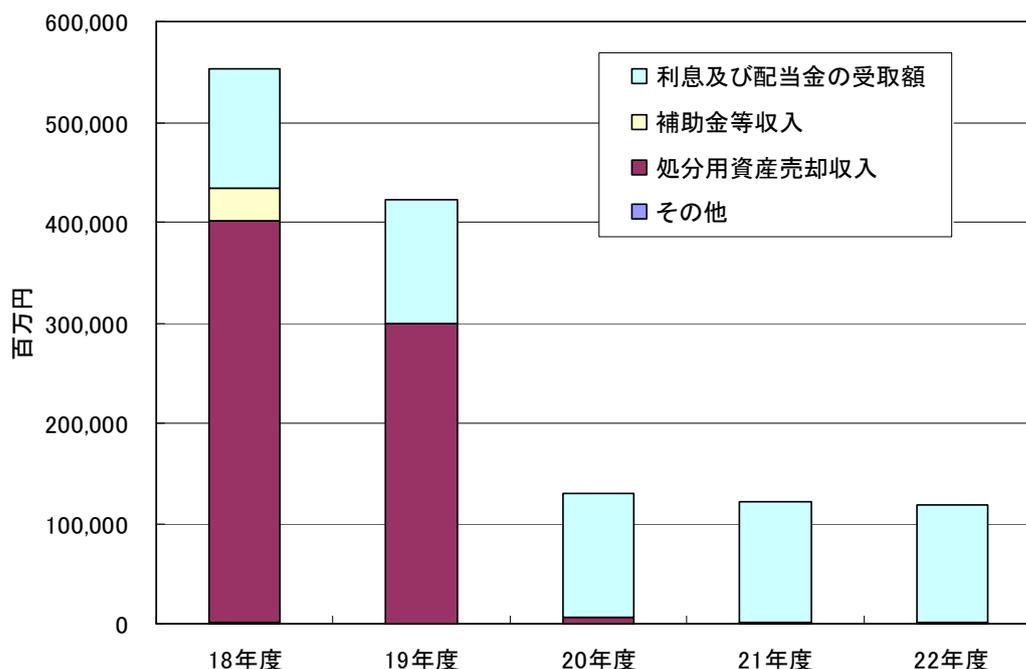
<sup>3</sup> 鉄道・運輸機構ではほかに復旧関連事業として、建設勘定において、三陸鉄道（北リアス線・南リアス線）の復旧工事を行っている。

## 4. 特例業務勘定の資金調達

### (1) これまでの特例業務勘定の資金調達

図表 7 は鉄道・運輸機構の特例業務勘定のキャッシュフロー計算書より業務活動における財源関連の項目を抜き出して、その推移を示したものである。先に収入・支出のところでも述べたが、平成 19 年度までは資金調達で大きな比率を占めていたのは処分用資産売却収入で、具体的には JR の株式や土地の売却収入であった。しかし、JR 三島会社の株式売却は見込みが立たず、また保有していた土地も大半は売却が完了したため、平成 20 年度以降の主要な資金財源は「利息及び配当金の収入」つまり JR 本州 3 社が新幹線の譲渡を受けた際の償還金の一部を特例業務勘定に繰り入れている「助成勘定長期貸付金」であり、これが特例業務勘定の安定的な収入源となっている。平成 22 年度では業務活動におけるキャッシュフローの財源項目計 1,188 億円のうち、「利息及び配当金の収入」が 1,167 億円であった。

図表 7 特例業務勘定における業務活動によるキャッシュフロー（財源関連）



（出典）鉄道・運輸機構「財務諸表（特例業務勘定）」より大和総研作成

### (2) 今後の特例業務勘定の資金調達

これまでは、特例業務勘定の資金調達の主要項目は株式・土地の売却収入や新幹線譲渡の償還金、補助金等であったため、債券発行や借入金等の財務活動による資金調達は行われてこなかった。しかしながら、今回の国鉄債務処理法改正により、利益剰余金の 1 兆 2,000 億円が震災復興財源に、また利益剰余金の一部が先述した各種鉄道施策に活用されることになったため、

新たに外部から資金調達を行う必要が生じた。

このため、鉄道・運輸機構は将来の既設新幹線譲渡収入の一部等を償還財源とする、鉄道・運輸機構債券（平成 24 年度以降）、民間借入金（平成 23 年度以降）による資金調達を行っている。今後、各種鉄道施策の重点性が増加するにつれ、外部からの資金調達の重要性は高まると考えられる。

## 5. おわりに

本稿では、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金が JR 三島・貨物会社に対する各種支援、整備新幹線の整備への寄与、並行在来線の支援、東日本大震災の復興財源への繰り入れを通じて、地域活性化への大きな寄与が期待できることを述べた。今後も特例業務勘定においては、適切な資金調達を図りながら、JR 三島・貨物会社、並行在来線等への安定的な支援を維持していくことが望まれる。

### 【参考文献】

廣瀬亮太「鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金等を活用した鉄道施策の推進～日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案～」『立法と調査』、参議院事務局企画調査室編集・発行、平成 23 年 4 月 No. 315、68～80 頁

吉田博光・伊田賢司「東日本大震災への税・財政面での対応～財政金融委員会所管の震災特別立法～」『立法と調査』、参議院事務局企画調査室編集・発行、平成 23 年 7 月 No. 318、23～31 頁

蒲生篤美「整備新幹線の未着工区間に係る取扱いについて」『運輸政策研究』、一般財団法人運輸政策研究機構、平成 24 年 4 月、Vol. 15、No. 1

（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構「投資家説明資料」、平成 24 年 4 月

（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構「鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券 法人情報の部」、平成 23 年 9 月

会計検査院「会計検査院法第 30 条の 2 の規定に基づく報告書」、平成 22 年 9 月

衆議院調査局「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案(内閣提出第 32 号)参考資料」、平成 23 年 4 月