

公社・公団改革の分析

客員研究員 杉山雅洋
(早稲田大学)

目 次

1. 国としての競争政策への指向
2. 国鉄改革の進展と課題
3. 2つの形態の上下分離方式
4. 高速道路会社と(保有・債務返済)機構との協定
5. 両改革評価の視点

昨年度の報告骨子

1. 公社・公団改革と民営方式
2. 国鉄、道路関係四公団改革の背景
3. 改革の検討プロセスと(分割・)民営化の骨子
4. 改革政策をめぐる論点
5. 改革政策の評価

1. 国としての競争政策への指向

- * 独占禁止法旧21条の削除

- * 現在の交通政策の基本的考え方

* 独占禁止法旧21条

(自然独占事業に固有の行為への適用除外項目)

鉄道事業、電気事業、瓦斯事業その他その性質上当然に独占となる事業を営む者の行う生産、販売又は供給に関する行為であってその事業に固有なものは適用除外とする。

➤ 平成12年改正により削除

➤ 旧21条の自己矛盾か、競争促進か？

* 現在の交通政策の基本的考え方

ー『2002年度 国土交通白書』よりー

①市場原理を活用するための環境整備

- 1) 公正な競争の促進
- 2) 新たなサービスの創出への支援
- 3) 交通事業の基盤整備

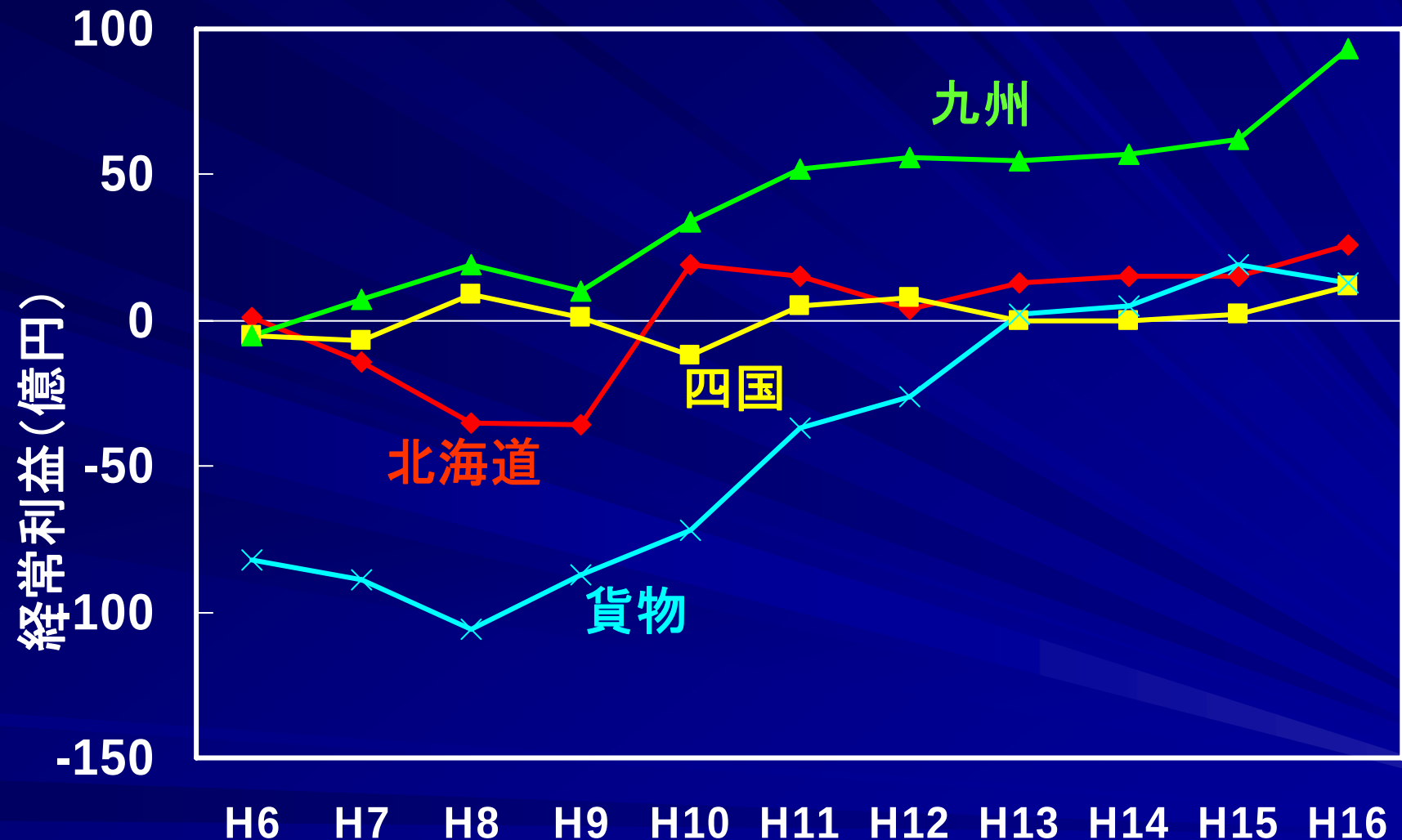
②市場原理の活用のみでは十分対応できない 課題への対応

- 1) 安全の確保
- 2) 環境にやさしい交通の実現
- 3) 地域における円滑な交通の確保
- 4) 少子・高齢化社会への対応
- 5) 異なる交通機関間の連携・調整の
強化と観光の促進
- 6) 消費者利益の保護

2. 国鉄改革の進展と課題

- * 長期債務の減少
- * 各社の経常利益の向上
- * 本州3社の全株式売却
- * 鉄道輸送の安全確保、地方鉄道の再生

* 各社の経常利益の向上



※ただし、3島会社の場合、経営安定基金(会社発足時1兆3000億円)の運用収益を含む

* 本州3社の全株式売却

東日本...平成14年6月

西日本...平成16年3月

東 海...平成18年4月

* 鉄道輸送の安全確保、地方鉄道の再生 (鉄道業務審査に関する第三者委員会意見 H17.6.23)

①JR福知山線の鉄道事故

事故再発防止、安全性の向上、信頼の回復を
図るため、関係者の総力を挙げた取り組み

②地方鉄道再生

再生と安全確保は一体不可分の認識
ATS整備・更新などの早期実施と支援強化
(特に経営基盤の弱い地方鉄道)

3. 2つの形態の上下分離方式

- * 鉄道事業法(昭和61年法律第92号)による
上下分離制度の担保
- * 既設新幹線リース方式(一括保有方式)から
買い取り方式へ
- * 整備新幹線の形態
- * 貨物会社の線路使用料問題
- * 道路インフラの上下分離方式

* 既設新幹線リース方式(一括保有方式) から買い取り方式へ

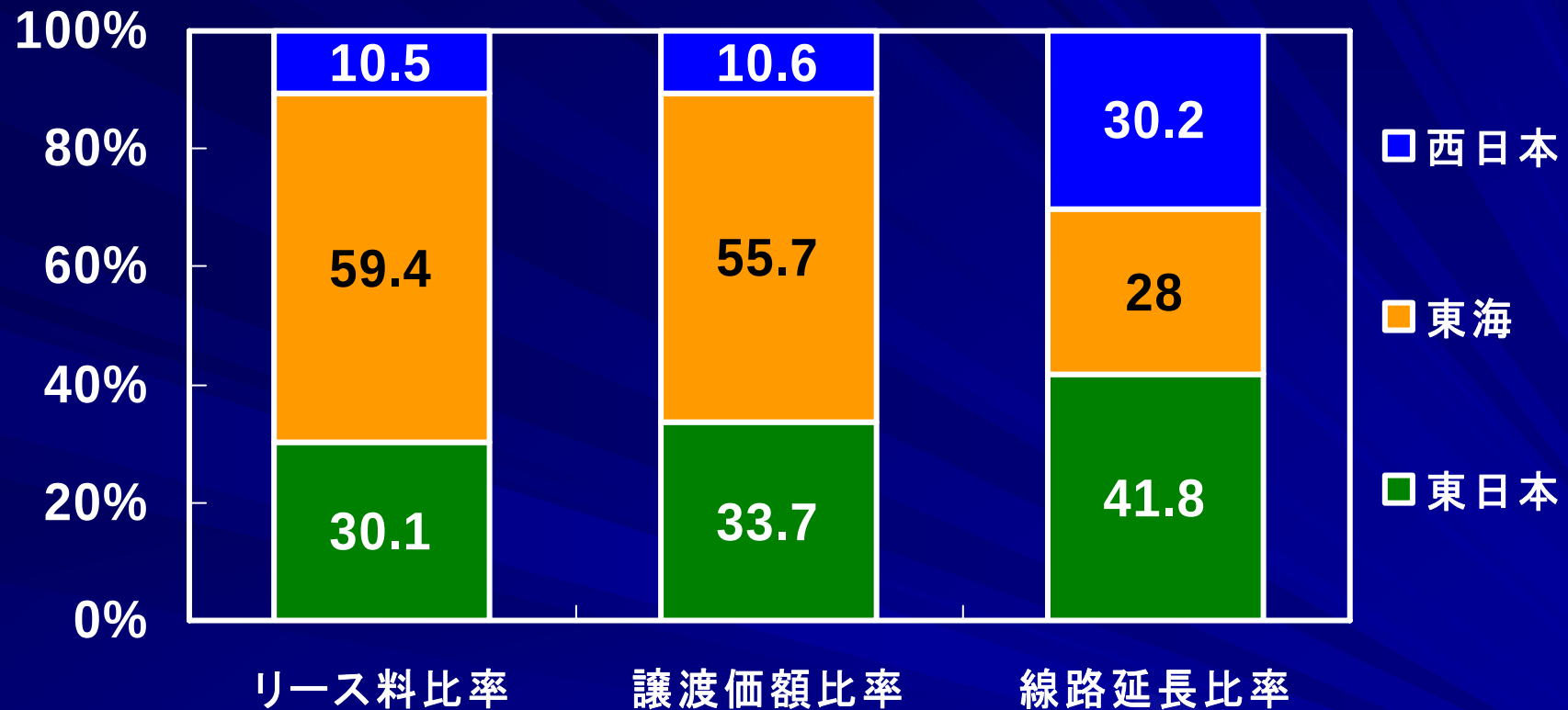
①リース方式の問題点

- 1) 新幹線資産に係る減価償却費を計上できないため、投資に関し**借入金依存度が高くなる**というJR東海の財務体質上の問題が顕在化したこと
- 2) リース期間終了後の譲渡条件がその時点における立法政策に委ねられており、**現時点(当時)において新幹線に係る巨額の資産及び債務を確定できないこと**

②「新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（譲渡法）」（平成3年4月19日）

- 9.2兆円で譲渡、新幹線鉄道保有機構解散
- 業務は鉄道整備基金（現 鉄道・運輸機構）へ

③配分比率等



④譲渡価額

建設債務額 → 国鉄改革時再評価額 → 再々評価額
56,542億円 85,410億円 約9.2兆円

* 整備新幹線の形態

①国鉄再建監理委員会意見書での位置付け

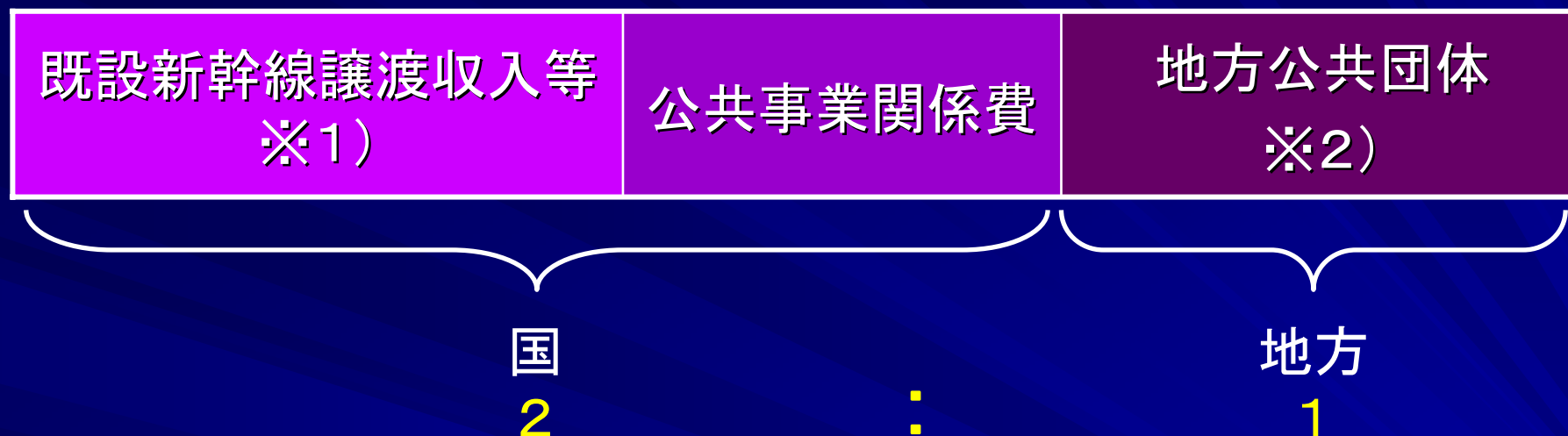
- ・21世紀に向けた高速交通手段で地域住民の要望が極めて強い
- ・現在の計画では膨大な投資を必要であり、新会社の経営に大きな影響を及ぼすことが予想される



- 1) 予想旅客需要と投資の均衡
- 2) 在来線の収支に与える影響
- 3) 財源問題
- 4) 技術開発によるコスト低減の可能性

等を考慮に入れて慎重に判断する必要あり

②財源スキーム



※1) 既設新幹線鉄道施設(東海道、山陽、東北及び上越新幹線)をJR3社に譲渡した際の代金の一部(平成3年10月)

平成25年度以降の既設新幹線譲渡収入の前倒し活用分含む

※2) 所要の地方交付税措置を講ずる

* 貨物会社の線路使用料問題

➤ JR貨物の完全民営化のための基本問題懇談会意見書 (平成9年6月13日)

完全民営化を実現しつつ、健全な経営を維持していく
ためには、同社の経営に大きな影響を及ぼす
線路使用料の今後のあり方について、
明確にしておく必要がある

※JR旅客会社への線路使用料の算定は、国鉄改革時に回避
可能費用(アボイダブルコスト)によるものとされた

➤ 調整金制度

➤ 20年問題

調整制度のスキーム

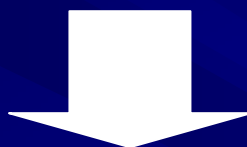
新幹線開業前

JR貨物

線路使用料

(アボイダブルコスト・ルールの適用)

JR旅客(在来線)



新幹線開業後

JR貨物

線路使用料

(アボイダブルコスト相当額+調整金相当額)

線路使用実態に応じた
線路使用料(新ルール)

3セク(並行在来線)

調整金交付

鉄道・運輸
機構

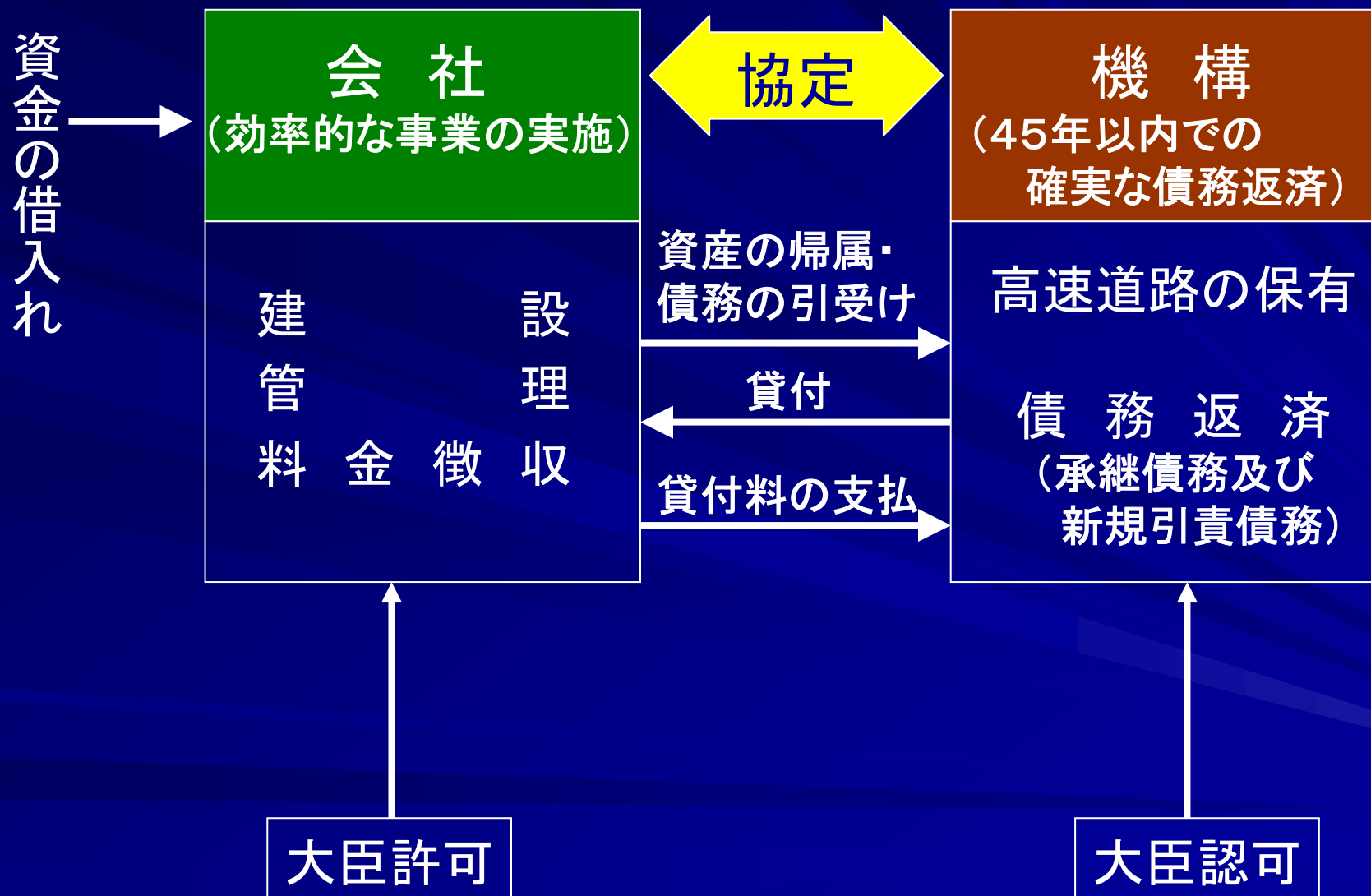
新幹線貸付料

(経営分離による収支改善効果)

JR旅客(新幹線)

経営分離

* 道路インフラの上下分離方式



4. 高速道路会社と(保有・債務返済)機構 との協定

- * 第2回国土開発幹線自動車道建設会議
- * 協定の締結
- * 45年償還の試算と妥当性

* 第2回国土開発幹線自動車道建設会議 (平成18年2月7日)

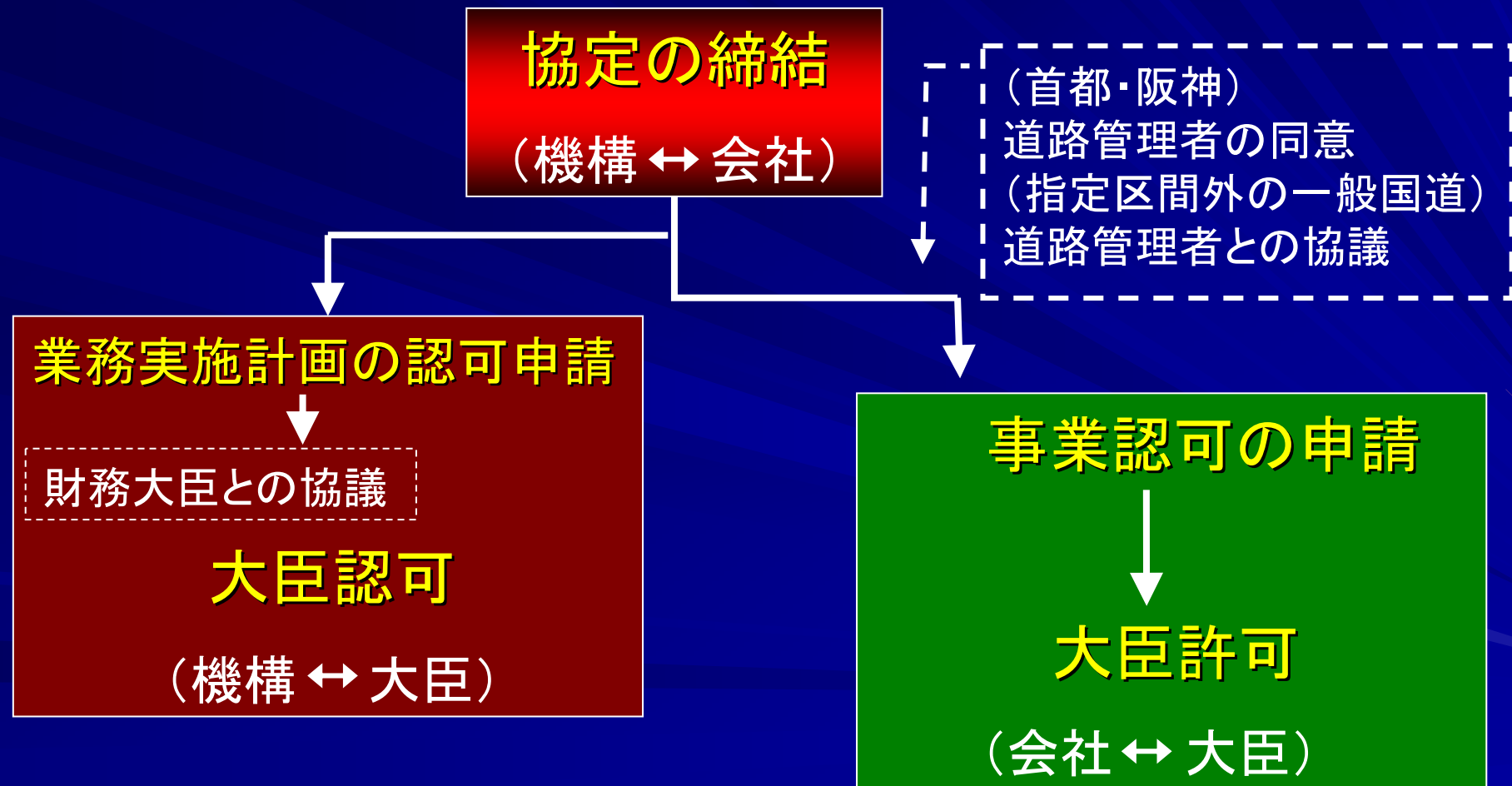
➤ 7区間123km(合計822km)を新直轄方式に移行

➤ 更なるコスト削減2.5兆円の具体化メニュー

- ・設計速度の見直し等による道路構造・規格の見直し
- ・ETC普及に伴う本線料金所の拡張計画の廃止
- ・掘割構造など特殊区間の構造見直し 等

* 協定の締結(平成18年3月31日)

① 協定、業務実施計画、事業許可の関係



②協定、業務実施計画、事業許可の策定単位

全国路線網



東日本会社、中日本会社、西日本会社毎に、
高速自動車国道及び国土交通大臣が認可し
て機構が指定する一般有料道路

地域路線網



首都高速道路、阪神高速道路(阪神圏)、
阪神高速道路(京都圏)、本州四国連絡高速
道路

一の路線



全国路線網以外の一般有料道路
(八王子BPなど)

* 45年償還の試算と妥当性

➤ 機構の債務残高(民営化時点)

約38.2兆円(うち有利子債務約37.4兆円)

➤ 高速自動車国道への投資

有利子債務残高が民営化時点を上回らない投資パターン

➤ 協定上の料金徴収期間はすべて45年以内

(ex. 全国路線網は44年11ヶ月—平成62年8月まで)

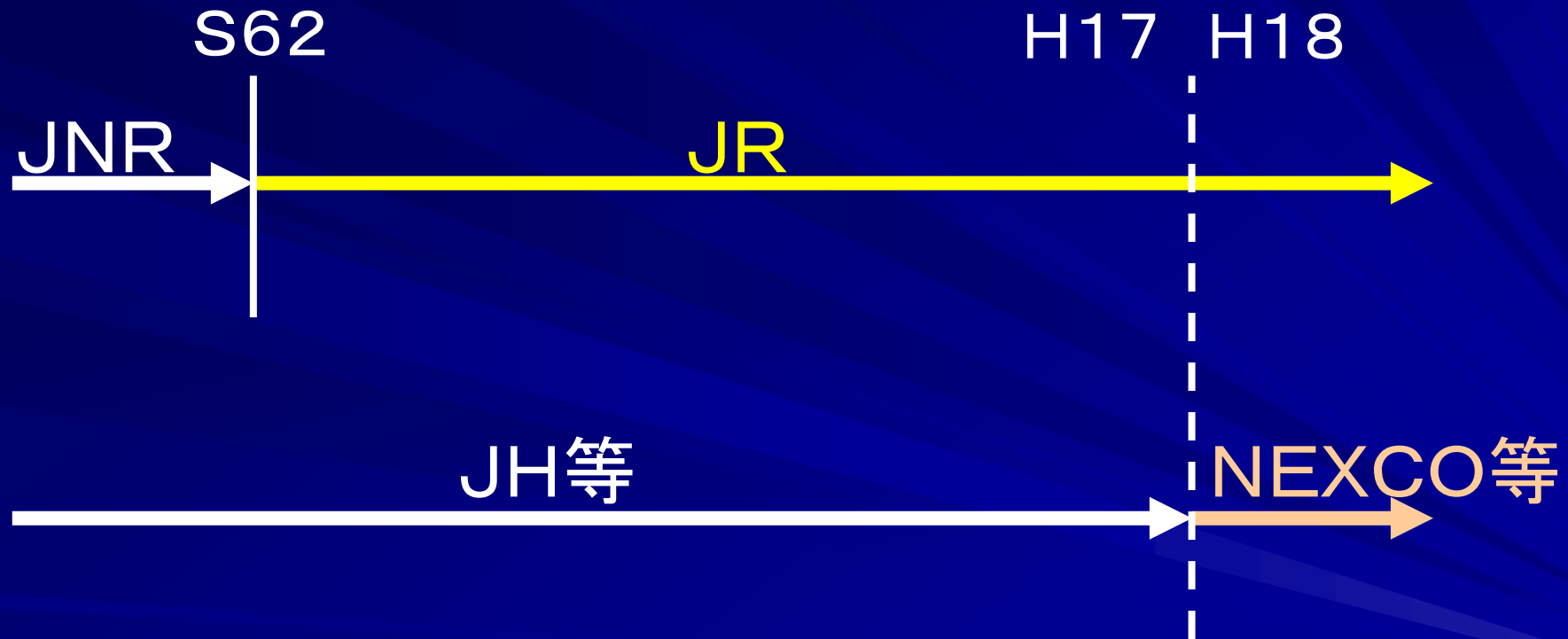
➤ 需要予測(交通量、事業費、将来調達金利等)の妥当性

- ・内部要因と外部要因の扱い
- ・予測担当者の責任問題

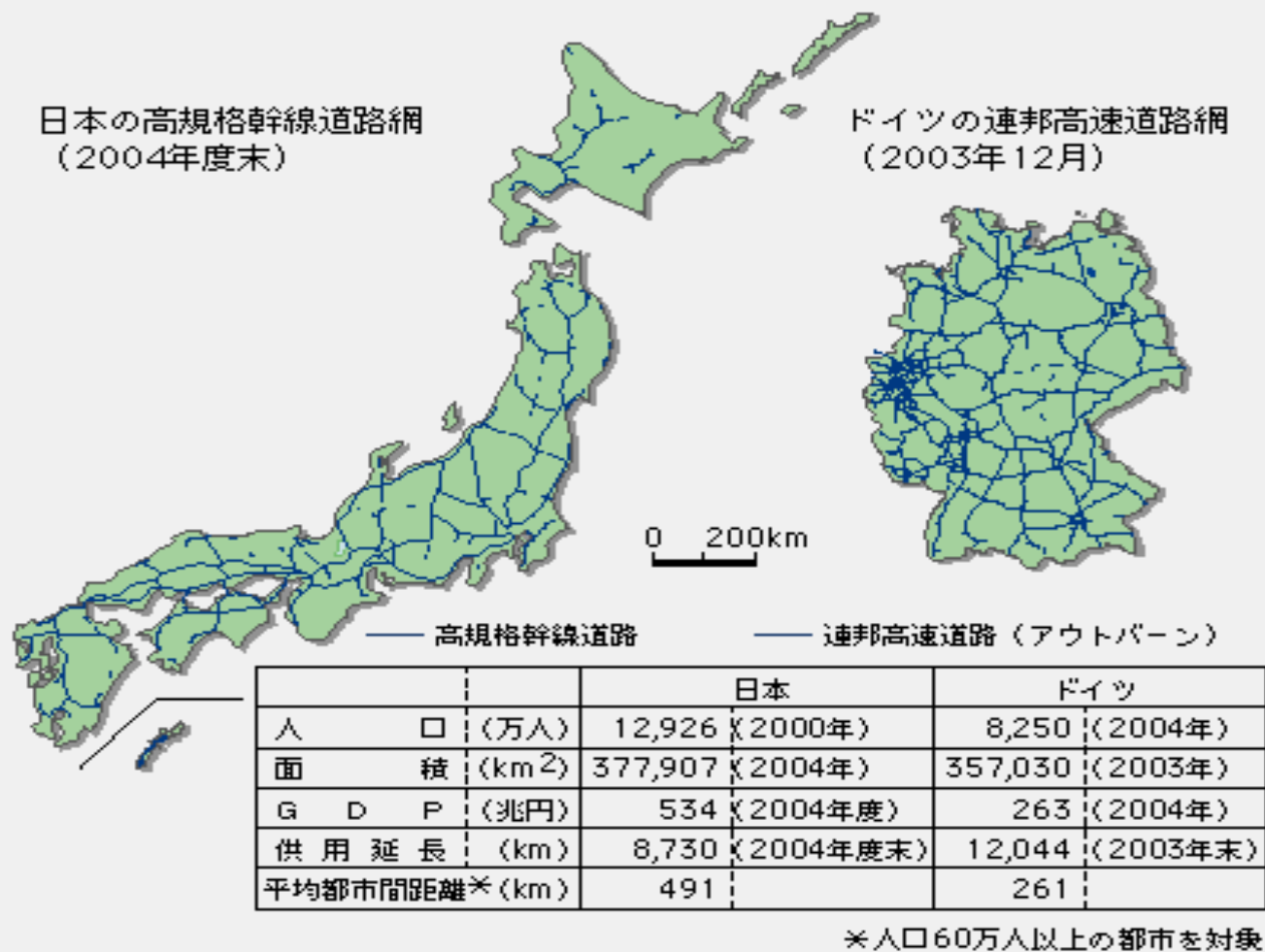
5. 両改革評価の視点

- ① 民営化移行後の期間
- ② 路線網の整備状況
- ③ 輸送サービス業と施設提供業
- ④ 長期債務と借入金問題
- ⑤ 民間会社への制約

①民営化移行後の期間

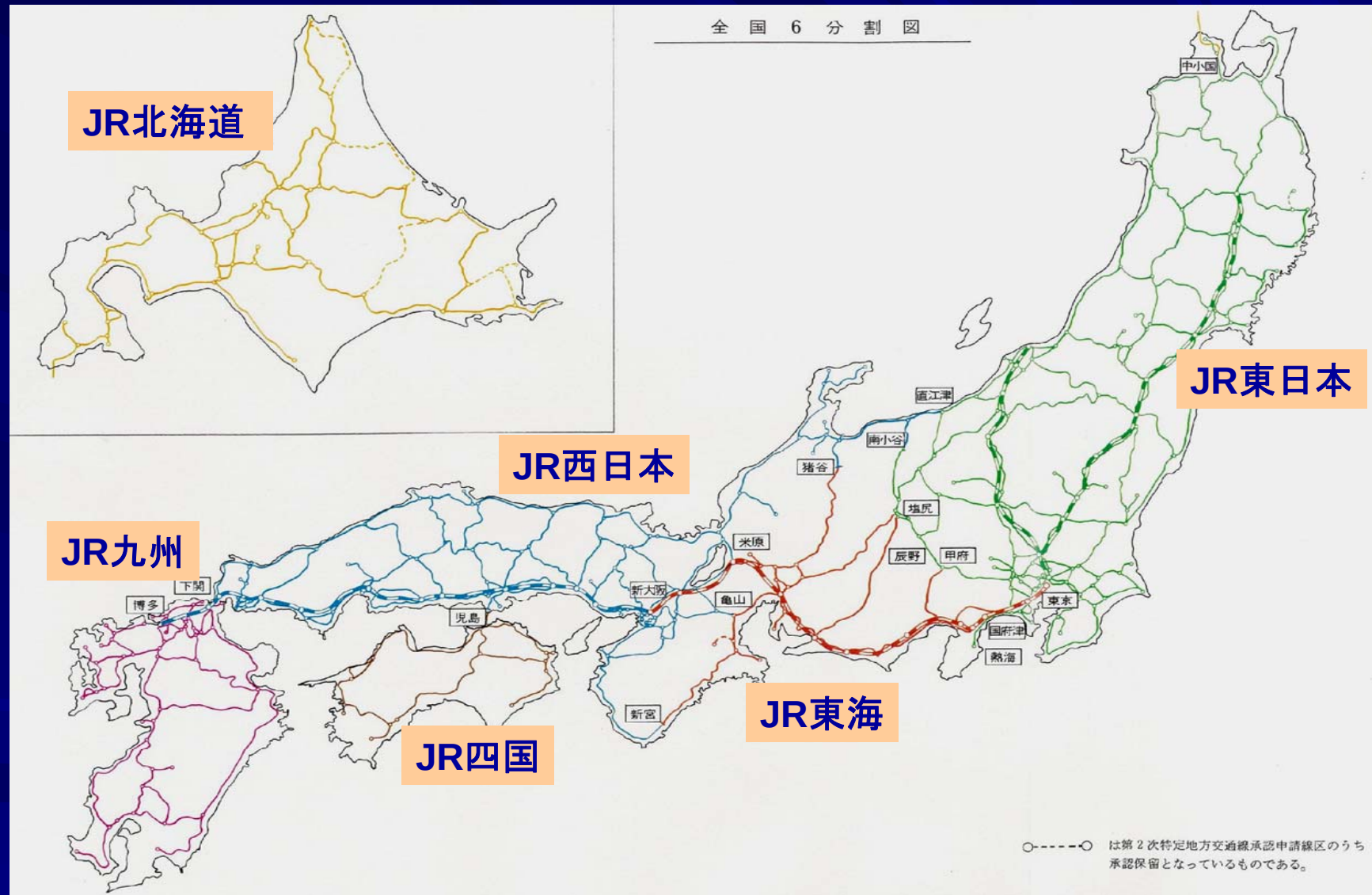


②路線網の整備状況(高速道路)



資料) 国土交通省

②路線網の整備状況(鉄道、1986年)



③輸送サービス業と施設提供業

➤輸送サービス業

鉄道輸送サービス提供による運行赤字の可能性

➤施設提供業

道路サービスの提供による収入増加の可能性

④長期債務と借入金問題

➤道路資産の考え方

道路資産(=当該資産の将来収益の現在価値
総和)と借入金の大小こそが検討課題

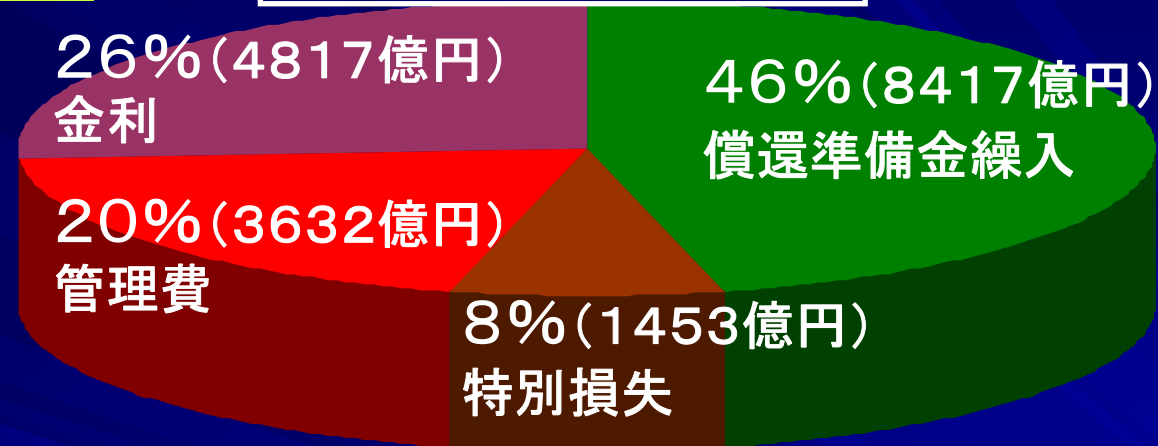
⇒道路資産の計測

➤減価償却方式と償還準備金方式

減価償却方式と償還準備金方式

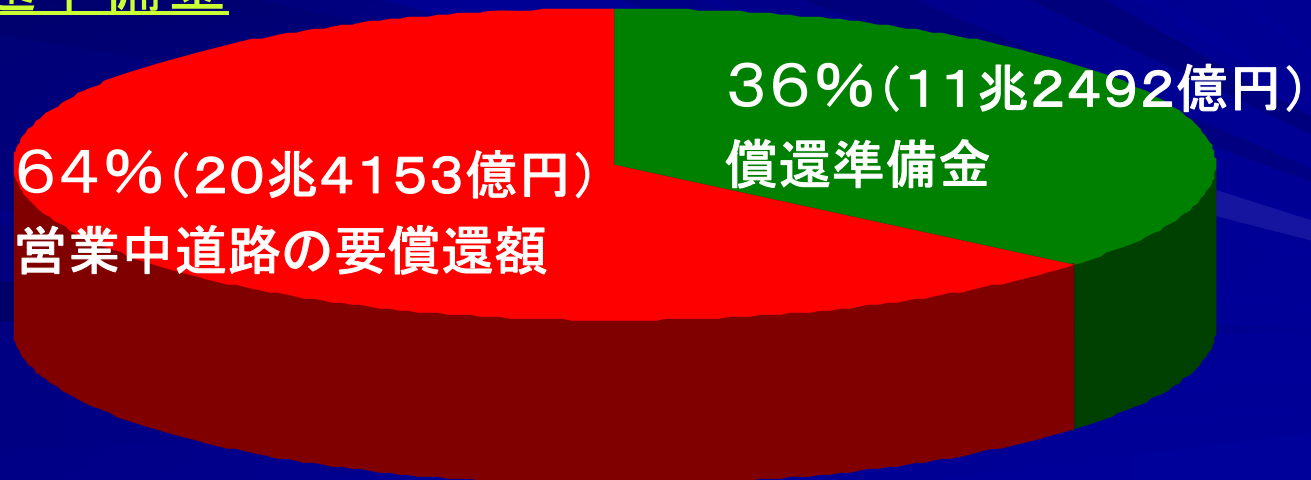
H14年度収支状況

収入1兆8319億円



費用＝管理費＋金利＋特別損失

H14年度末償還準備金の積立状況



⑤民間会社への制約

- 高速自動車国道事業への1, 2, 3方式(?)
の論理？
 - 事業費...半減(約20兆円→10.5兆円程度)
 - 管理費...3割減
 - 料金...平均1割程度引き下げ
- 民間会社経営の自由度？

事業費

コスト削減: 4兆円

- ICやJCTのコンパクト化
- 施工形態の見直し
- 施工方法の見直し

H15~H17: 3兆円

コスト削減: 2.5兆円

- 道路構造・規格の見直し
- ETCによる料金所拡張計画の廃止
- 特殊構造物区間の構造見直し等

20兆円 (H15以降残)

16兆円

<有料道路事業>

<新直轄方式>

7.5兆円

H18以降残事業費
対象: 1153km

3兆円

(全体事業費)
対象: 822km