

第1章 国鉄改革後の動向

第2部では、国鉄改革に至るまでの政治上の議論及びその結果として生まれた機構・システムについて述べてきた。第3部ではこの第2部の記述を受け、国鉄分割・民営化以後の経過・実態について、様々な角度から細かく検証していくことにしたい。国鉄改革から既に7年という月日が経過したわけであるが、この間に必ずしも当初の思惑通りには進んでいない面も存在する。この7年間の動きを分析することは、国鉄改革への評価を下すに当たっての重要な前提である。

まずこの章では「国鉄改革後の動向」と題し、第1節「国鉄債務の行方にも関わる新幹線保有機構をめぐる問題」、第2節「JR各社の経営現状」、第3節「国鉄清算事業団の債務処理の現状」という3つの視点に分けて、この7年間の推移を見ていくことにする。

第1節

新幹線保有機構と本州JR三社

1. 新幹線リース制度の持つ意味合いと重要性

新幹線リース制度及びその買い取りを巡る動きは、国鉄債務償還のための一手段としてJRに負担を求めたものとして捉えることが出来る。新幹線リース制度自体の成立過程及びその目的については第2部第2章を参照していただくこととして、このリース制度の成否は国鉄債務の国民負担の問題とも密接に関わってくる問題である。もしJRの経営が行き詰まるようなことになれば、そのしわ寄せは国民にかかってくることになる。国鉄改革時点でJRに国鉄債務の過度の負担を強いれば、それが経営を圧迫することにつながりかねないのである。そういう意味で新幹線リース制度の動向は、国民が注視する必要のある問題であると言えよう。果たして新幹線リース制度は現在までどのような経過をたどっているのか、ここで見ていくことにしよう。

2. 新幹線リース料の配分における問題点

JRが新幹線保有機構に支払うリース料は、30年間で4新幹線（東海道・山陽・東北・上越）の再調達価格が回収されるように定められ、年間約7,000億円に及んだ。但し各旅客鉄道会社が実際に負担する額は旅客の利用度の差で補正されて、人キロ当たりの賃料が大きく隔たらないように調整されている。（リース料の負担割合は東海60%、東日本30%、西日本10%である）

もう少し具体的にこのリース制度の概要を見てみよう。（表3-1-1）新幹線の資産価値（再調達価格）は東北・上越が4兆7,000億円、東海道が2兆4,000億円、山陽が1兆4,000億円の合計8兆5,000億円である。それに対し、1989年度のリース料支払い実績（収益調整後の支払い実績）は東北・上越が2,100億円、東海道が4,200億円、山陽が800億円の合計7,100億円であった。この数値を見ても明らかなように、東海道のリース料はそれ自身の資産価値に比べかなり高く、一方で東北・上越はかなり低いという結果になっている。ちなみにリース料によってJRが負担する債務額の総計は、東北・上越が2兆5,000億円、東海道が5兆1,000億円、山陽が9,000億円の合計8兆5,000億円である。東海道の場合、負担する債務額は自身の資産価値に比べ2兆7,000億円も多い。

このような結果を招いたのは、リース料の策定に当たって新幹線施設そのものの資産価値にはよらず、輸送量を基準とした配分にしたのが原因であるといえよう。そのため一番老朽化している東海道新幹線のリース料が一番高いという、経済原理上の矛盾をこのリース制度は抱えることになった。

	東北・上越	東海道	山 陽	合 計
A 新幹線の財産価値 (再調達価額)	4.7	2.4	1.4	8.5兆円
B 財産価値に見合った負担をする とした場合のリース料(年額)	3,900	2,000	1,200	7,100億円
C 平成元年度リース料支払実績 (収益調整後の実際の負担額)	2,100	4,200	800	7,100億円
D (=C-B) 収益調整額	△1,800	+2,200	△400億円	—
E リース料により負担する 債務額	2.5	5.1	0.9	8.5兆円
F (=E-A) 債務額と財産価値の比較	△2.2	+2.7	△0.5兆円	—

- 現在のリース料負担割合は、新幹線の収益力格差に着目して、JR本州3社の経営収支を調整するためのもの。
- 昭和59年度までの実績を基に想定されていた各社の収益は、実績をみると大きく改善されており、現在の収益調整割合はJR東海に過大、JR東日本に過少となっている。
- 昭和62年4月時点での「リース料により負担する債務額8.5兆円」は、平成3年10月時点では8.1兆円となる。

表3-1-1 新幹線リース制度の概要(『JRという株式会社の真実』より転載)

3. 新幹線リース制度の弊害及び新幹線買い取りへの動き

はじめは政府側の意図からスタートした新幹線リース制度であるが、たった4年で大きく軌道修正を迫られることになる。当初の予定では30年間この制度を継続するはずであったのが、なぜ早々と挫折することになったのであろうか。その背景には新生JRの経営が当初の予測よりはるかに順調であったからということが挙げられよう。JRの早期株式上場の可能性が高まる中で、新幹線リース制度による様々な弊害が浮き彫りになってきた。同時にJR側からの不満も大きくなっていったのである。

新幹線保有機構から新幹線施設買い取りを最初に提案したのはJR東海であった。JR東海には特に新幹線の買い取りを実現する必要性があったのである。上記のように、元来制度そのものの矛盾点としてJR東日本に比べJR東海に過大な負担を強いるものであったとすることが出来る。それ以外にも会社のほとんどの収入を東海道新幹線に頼っているJR東海にとって見れば、肝心の新幹線施設がリース品である限り減価償却費を計上できないなどの不都合が生じていた。

主力商品である新幹線が保有機構からの借り物である以上、資産内容の明確化という株式上場の前提は崩れてしまう。会計上、減価償却費を計上できない反面、維持保守経費は計上しなければならないという歪んだ収支構造に陥る。設備投資資金も借り入れに頼るほかない。加えて東海道新幹線は他の新幹線に比べて老朽化が激しく、保守費用は膨大になる。バブル経済以降の急激な乗客増により緊急の輸送力増強に追われたJR東海は、リース制度そのものの見直しの必要性を強硬に主張するようになった。

そもそも新幹線リース料の配分の前提になったのは、分割民営化時の政府需要見通しであった。その見通しでは、東海道新幹線の輸送量は毎年1%程度微減し、現状程度の輸送力で対応可能と見られていた。ところが実際には予測をはるかに越えて3割近くの乗客増があった。輸送力増強への投資は、このリース制度そのものの前提にはなかったのである。

ちなみにJR東海は1987(昭和62)年度から3年間の累計で3,300億円余りの設備投資を実施したが、そのうち償却費に充当できたのは1,938億円のみだった。一方JR東日本は設備投資が3,880億円、償却費が7,300億円で、債務が7,400億円余りも減った。JR西日本も同様で、設備投資1,390億円に対して償却費は2,700億円余を計上、3,000億円以上の債務を削減することに成功した。1990(平成2)年のJR東日本の運輸収入のうち、新幹線収

入の占める比重は23.6%にすぎないが、JR東海は実に84%にもものぼっている。このためJR東日本は分割・民営化時に負担した約3兆3,000億円もの長期債務を4年間で約2兆4,000億円まで減らしたのに対し、JR東海は約3,200億円から逆に約3,700億円へと500億円も膨らんでしまった。(表3-1-2)

リース制度の一番の問題点は、JR各社が株式上場を予定している中で大きくクローズアップされてくることになる。すなわち30年間の貸付期間が終了した時点で新幹線資産の譲渡価格を定めてJR各社に譲渡することは、上場の時点においてJR各社の資産と負債が確定しないことを意味する。このような曖昧な資産内容の会社の株式を上場することは、投資家の立場から見てもきわめて問題が多い。確かに資産と負債をはっきりさせるためには、貸付期間が終了したあと譲渡価格を決定してから上場すればよいということはある。しかしこれではJR三社は30年後の上場しか出来ないことになる。

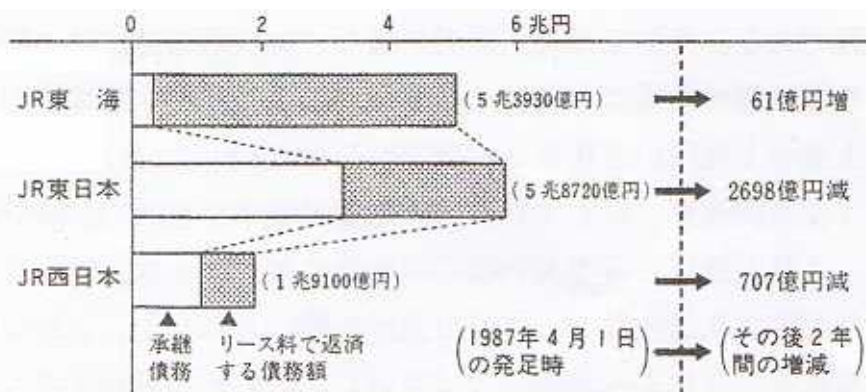


表3-1-2 JR三社の発足時の実質債務とその後増減

(『JRグループ』大月書店より転載)

4. 新幹線買い取りの実態 鉄道整備基金という1兆円の上積み

JR東海の新幹線買い取り提案に対し、JR東日本・西日本の両社は当初難色を示したが、最終的に同調する姿勢をとった。両社もJR東海ほどは深刻でないにしろ、新幹線リース制度の弊害を被っている点に変わりはない。ましてや株式上場を控え、資産内容を確定させたいという主張はもっともなものであった。

政府・運輸省もこういったJR各社の思惑に配慮し、1991(平成3)年4月に新譲法(新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律)を制定した。

この法律に基づいて新幹線施設評価審議会(会長・新井清光早稲田大学教授)が設置され、新幹線保有機構が保有している既存4新幹線を本州JR三社に譲渡するための作業を開始した。

この審議会の答申を踏まえて、新幹線保有機構は1991(平成3)年9月27日に本州JR三社と新幹線施設譲渡契約を交わした。それによると譲渡資産総額9兆1,767億円に対して、各社の配分はJR東日本が3兆1,070億円(負担割合33.857%)、JR東海が5兆957億円(同55.528%)、JR西日本が9,741億円(同10.615%)となっている。負担割合の比率は、リース料に比べてJR東海が微減、JR東日本、西日本の両社が微増という結果になった。

当初の予測では売却額は残存リース期間26年分のリース料の合計8兆1,000億円になると見られていた。これはJR東海などが主張した金額であった。しかし実際にはこれより約1兆円の上積みが行われたのである。この背景には運輸省が1991(平成3)年10月に特殊法人「鉄道整備基金」を設立したという事情があった。この基金の財源の一部に利用されたのである。

この「鉄道整備基金」の主な用途は、JRグループにも関わってくる整備新幹線の建設である。そのほかにも常磐新線などの大都市圏鉄道の整備や、山形ミニ新幹線などの幹線鉄道の整備にも充てられる。財政規模は平年度推移で約3,000億円、その財源として上乗せ1兆円の運用益(約660億円)のほかに、鉄道関連の公共事業費(約78億円)や「生活関連枠」として新たに大蔵省に要求する約125億円などがある。

JR三社にとって見ればこの基金の創設はまさに寝耳に水であった。特にJR東海はただでさえ過大なリース料の負担を強いられた上、これ以上新幹線の買い取り価格が高くなるのはたまったものではない。このため上乗せ1兆円分の各社負担比率は、新幹線間の新旧が加味されることになり、比較的余裕のあるJR東日本が6割強、JR東海が3割弱、JR西日本が1割強という比率で決着した。

このように新幹線施設の売却に関しては、政治的取引の材料に利用された感はある。この点については第3章第2節でも触れるが、国鉄がJRとなっても政治介入を受けてしまうという1つの典型例であろう。しかし、結果的に早い時期に新幹線の買い取りが実現できたということは、JRにとって歓迎すべき事態であると言える。株式上場に向けて資産内容の明確化という目的がこれにより達せられ、大きく前進したことは確かであろう。本州JR三社は真の民営化に向けて大きなハードルを1つ越えたのである。