

# ●「リニアと財政投融資の情報」の整理

2016年9月6日  
檜田秀樹(ジャーナリスト)

6月上旬に安倍首相がリニア建設に**財政投融資(以下、財投)**を活用して、リニアの名古屋・大阪間も前倒し着工すると表明。

この件をめぐり、財投の制度があまり知られていないこともあり、様々な推測や憶測だけに基ついた情報が飛び交い、もしくは理解できないまま、なんとなくリニアに反対する意見が特にインターネットで見受けられます。リニアと財投にまつわる情報を整理したいと思います。

## 1 「財投」って何？ → 一言でいえば「国債」を利用して公共事業を推進する制度。「税金」ではない。

今回の自民党案を「やはり『国債』を投入するのか！」と憤る人がいる。しかし、「財投」は税金ではない。簡単に言えば「国債」を利用した公共事業への融資のこと。3種類ある。

- ① 「**財投債**」 最も一般的なのが、財務省が「**財投債**」(国債)の発行で集めた資金を「財投機関」(政府系の特殊法人。35組織)に融資して、財投機関は事業で得た収益で、国債への返済を行う…という流れ。2015年度で約11兆円が融資された。
- ② 「**財投機関債**」 これは、財務省ではなく、財投機関自ら債権を発行して資金を調達する。会社でいえば「社債」にあたる。2014年度で16法人が3兆887億円を発行。
- ③ 「**政府保証債**」 これも財投機関自ら発行する債券だが、元金や利息への政府保証がある。14年度で約3兆円の発行。だが、①でも②でも、その**事業が赤字となれば税金での利子補てん措置がある**ので、実質的には政府保証と見ることができる。

## 2 財投はどんな事業に融資される？ → 役にもたつが、けっこう環境破壊的な事業にも貢献。

財投は、以下のように定義されている。 → 民間の資金だけでは実現が困難な大規模・超長期プロジェクトの実施を可能とするために行う。

具体的に言えば、過去から現在において、「太平洋戦争」、「長良川河口堰」、「もんじゅ」、「東京湾横断道路」、「原発」、「(日本学生支援機構の)有利子奨学金」、「ODA(政府開発援助)」、「スーパー林道」、「高速道路」、「成田空港」、「(住宅金融公庫の)住宅ローン」など。

特に覚えておいていいのが、旧国鉄の「東北新幹線」と「上越新幹線」。これはあとで説明。

## 3 財投を融資される「財投機関」って？ → 政府系の特殊法人

政府系の特殊法人のこと。本資料の末尾に一覧表があります。

このなかにはJR東海はありません。整備新幹線を建設してきた「独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構」がある。そこで、与党が秋の臨時国会で目論んでいるのが、支援機構が得た財投資金を、支援機構が他の組織に融資できるよう「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」法を改正すること。「また貸し」ならぬ「また融資」だ。

#### 4 財投案がなぜ出てきた？ → JR東海の資金繰りを可能にするための裏技。

当初予定ではリニアの名古屋開通は2027年。JR東海は8年間工事を中断し、その間に財政基盤を立て直し、2035年から工事を再開し、大阪開通を2045年と予定。だが、この空白の18年間で、関西の経済が沈むと恐れられた関西経済界が「大阪同時開業」を従来から主張。これに自民党も乗っていた。

ただし、品川・名古屋の5兆5000億円をどう工面するか。JR東海には国鉄民営化時に買い取った東海道新幹線(約5兆円)の借金がまだ2兆円台残っている。また、銀行が貸すにも担保となる資産総額も5兆円にははるかに足りない。

財投案は数年前から自民党内であがってはいた。しかし、JR東海が財投機関でない以上、二つの可能性を私は考えた。

- ① 財投機関の日本政策金融公庫に財投資金を渡し、公庫がJR東海に融資。だがこれは非現実的。というのは、公庫は民間銀行との協調融資が原則。そして、どちらも担保を必要とする。しかし、JR東海に3兆円もの資産はない。それに、公庫はこれまで兆単位の融資を実行したことがない。
- ② 「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」に財投資金を渡す。しかし、支援機構は他組織への融資ができないため、JR東海が一円の金も払わずに、支援機構に工事の発注をかける。そして施設の完成後に、JR東海が「線路使用料」を払い始める。その場合、財投で資金獲得してから支払い開始までが10年以上も空くので、やはり現実的ではない。

今回の自民党案は、支援機構に融資機能をもたせる法改正を行うという裏技である。また、財投なら直接の国税投入にはならず批判も受けにくい。さらに、今はゼロ金利を受けて財投の金利も安いので、JR東海は払えると読んだ。自民党案は、『品川・名古屋間』において、財投で年1兆円の融資を3回(計3兆円)行う。

#### 5 財投の金利は？ → 昔5～6%台。今は0.1～0.3%。

私が子供時代、郵便貯金の利子は普通貯金でも5～6%と高かった。それは、2000年度までは、郵便貯金や簡保、年金などの積立金はすべて大蔵省(現・財務省)に全額預託される制度で、大蔵省はそのお金を財投機関に回していた。その貸付金利も昔は5～6%台だった。つまり、財投機関の事業での利益が郵便貯金などの利益となって返っていた。この制度は2000年度で終了し、以後、「財投債」などでの資金調達が始まる(ただし、2007年度までは経過措置として、郵貯が財投債を買い取っていた)。

旧国鉄が28兆円まで借金を膨らませた一原因は、この財投にもあった。旧国鉄が「東北新幹線」と「上越新幹線」の建設に財投を使ったが、当時の財投の金利は年6%台。つまり、融資1兆円あたりの利払いだけで年600億円だった。これが国鉄の債務を膨らませた。国鉄28兆円の債務は今私たちの税金で返済している。

ちなみに、東北新幹線は建設費約2兆8000億円。上越新幹線は1兆7000億円。計4兆5000億円。単純計算だと、当初は2つの事業を合わせて、利子だけで年2700億円も払っていた。

だが現在の財投の金利は、30～40年払いの元金均等償還なら0.3%。つまり、1兆円あたり利子は年30億円に過ぎない。3兆円なら90億円。

#### 6 JR東海はいくら返済する？ → 品川・名古屋間で(年750億円x40年+利息)

財投は最長40年をかけて返済可能。3兆円なら年750億円。プラス利子の90億円(当初)。年840億円(当初)の返済(個人的試算)。もちろん、これに、銀行融資や社債への返済が加算されるかもしれない。

ただし、こんなに長く返済している間に、名古屋・大阪の工事(3兆6000億円の予定)も始まる。

JR東海は、2030年から環境アセスを実施して、37年に大阪開業を目指している。つまり、30年までにどう建設資金の目途をつけるのか。自己資金？ 27年に開業しているリニアからの収益金、東海道新幹線の収益金のあては？ また財投の融資を受ける？

状況次第では、上記840億円+「名古屋・大阪間での借金」返済額となる。

JR東海には、このほかにも、国鉄からの分割民営化に伴い、91年、東海道新幹線を5兆円の借金で買い取

ったときの負債がある。これは返済開始当初は年約4000億円の返済だったのが、17年度からは年400億円と10分の1の返済になります(支払い完了は2051年)。なので、JR東海にすれば、年870億円+αの返済はそれほど苦しくないかもしれない。

とはいえ、それも「リニア+東海道新幹線」で儲かった場合だ。

## 7 建設費は足りる？ → まったく分からない。

利子だけ見ると年90億円なら苦しくない。問題は、品川・名古屋の予定建設費5兆5000億円のうち、3兆円を財投、残りを自己資金、社債、銀行融資、東海道新幹線からの収益で充てるとしても、建設費が膨らんだ場合どうなるかだ。上記、上越新幹線は当初予算4800億円の3.5倍以上かかった。

財投を追加融資する？

もし財投に返済不能になったら、財投のシステムとして、一般会計(税金)からの「利子補給」が行われる。これをやれば明らかな国税投入だ。ただ、この措置は2020年度までとの情報もあり(私は未確認)、となると2020年以降の赤字にどう対処するかは、もしかしたら「政府保証債」？

## 8. 税金ではないが「公的資金」

支援機構を介する融資案は、市民団体の「リニアには国税投入の可能性が高い」との予想と違った。もし数兆円もの国税投入なら、リニアに関心のない多くの国民も批判の声を上げる。だが、財投なら、それら声は上がらない。とはいえ、JR東海の「自己資金でやり遂げる」との公言とは逆の「公的資金投入であることは間違いなし」。国民の福祉や医療制度、教育への負担が増すなかで、一企業の一事業だけに3兆円を融資するのは、国の姿勢としてはいかなものかとの問題意識を広げたい。

## 9 財投の財源は？ → 私たちの貯金

「財投債」はどう集めるのか？ 正確な数字は出てこないが、その多くがゆうちょ銀行や市中銀行が貯金の運用として「国債」を買求めることで、国は資金を得る。ただし、ゆうちょ銀行でも市中銀行でも「財投債」という名前で扱わない。そもそも「財投債」という名の債券は売られていない

国債で得た資金を、国は、その後、財投機関が必要な資金に応じて、あとづけで「財投債」として振り分けているだけだ。

リニアだけではなく、多くの人が「原発反対」、「ODAのダム開発反対」、「今の奨学金制度はひどい」と言いながら、結局、自分の貯金がこれら事業を実現させていることにはもっと意識を向けてもいいのですが、多くの人にとっては「そうはいつでもなあ」というのが現実です。

ちなみに、私たちの貯金の一部は日本銀行がアメリカ国債を購入することで(積りに積もって残高100兆円前後。アメリカからは一円も返ってこない)、赤字大国アメリカのアフガニスタン戦争やイラク戦争の戦費も支えていることは覚えていてほしい。

## ●余録

私の根本的な疑問。

### ★名古屋までだって27年に完成する？

南アルプスのトンネルの難工事は予想されることですが、それ以前に、工事車両が走り回るための道路整備にまったく手が付けられていない地域がいくつもある。

山梨県早川町、神奈川県相模原市緑区鳥屋などの道路は狭いまま。山梨県庁は「道路拡幅のための設計もまだです」と回答している。早川町でのトンネル掘削は今年の前定だったけど、本格工事はおそらく無理。

### ★財投活用で、国は口を出す？

これまでJR東海が「自己資金で」と主張してきたのは、一つには、計画に自主性を持たせたかったから。東海道

新幹線のクネクネルートや、東北新幹線のように人口希薄な田舎に駅ができるなどの政治介入を防ぎたい意向はあった。それが財投活用でどうなるのか？ JR東海の柘植康英社長は7月25日の記者会見で、「経営の自主性を国と結ぶ約定や契約で定めていきたい」と話したが、政治介入を怖れているのは確かだ。

## 財投機関一覧

### <特別会計>

食料安定供給特別会計  
エネルギー対策特別会計

### <政府関係機関>

#### 株式会社日本政策金融公庫

沖縄振興開発金融公庫  
株式会社国際協力銀行  
独立行政法人国際協力機構

### <独立行政法人等>

独立行政法人奄美群島振興開発基金  
日本私立学校振興・共済事業団  
独立行政法人日本学生支援機構  
独立行政法人福祉医療機構  
独立行政法人国立病院機構  
国立研究開発法人国立がん研究センター  
国立研究開発法人国立循環器病研究センター  
国立研究開発法人国立成育医療研究センター  
国立研究開発法人国立長寿医療研究センター  
独立行政法人国立大学財務・経営センター  
独立行政法人地域医療機能推進機構  
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
株式会社地域経済活性化支援機構  
独立行政法人住宅金融支援機構  
独立行政法人都市再生機構  
独立行政法人日本高速道路保有・  
独立行政法人水資源機構  
地方公共団体金融機構  
国立研究開発法人森林総合研究所  
独立行政法人石油天然ガス・金属

### <特殊会社等>

株式会社農林漁業成長産業化支援機構  
株式会社日本政策投資銀行  
新関西国際空港株式会社  
一般財団法人民間都市開発推進機構  
中部国際空港株式会社  
株式会社民間資金等活用事業推進機構  
株式会社商工組合中央金庫  
株式会社海外需要開拓支援機構  
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構