

キャピタル・アイ特別企画：財務担当に聞く

鉄道・運輸機構、日本最大の船主



鉄道建設・運輸施設整備支援機構
経理資金部
資金企画課長 成岡剛氏

鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、2003年10月に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合して設立された。機構の財投機関債は、2004年6月に発行を始めており、この5月で第100回となる。経理資金部の成岡剛資金企画課長と中西康之課長補佐に機構の役割や起債運営を聞いた。

鉄道・運輸機構の業務

鉄道・運輸機構は、鉄道・船舶による交通ネットワークの整備・支援を行う
唯一の独立行政法人です
5つの勘定に区分して業務を実施しています

鉄道施設の建設・貸付



(建設勘定) 平成29年度予算: 6,750億円

船舶共有建造



(海事勘定) 平成29年度予算: 490億円

旧国鉄の資産処分・年金支払



(特例業務勘定) 平成29年度予算: 2,187億円

地域公共交通への出資



(地域公共交通等勘定) 平成29年度予算: 480億円
【LRTのイメージ】

鉄道整備支援

(助成勘定) 平成29年度予算: 17,272億円

■平成29年度機構債券の資金使途

(建設勘定)

- 都市鉄道利便増進事業の建設資金等
- 貸付・譲渡事業の借換資金

(海事勘定)

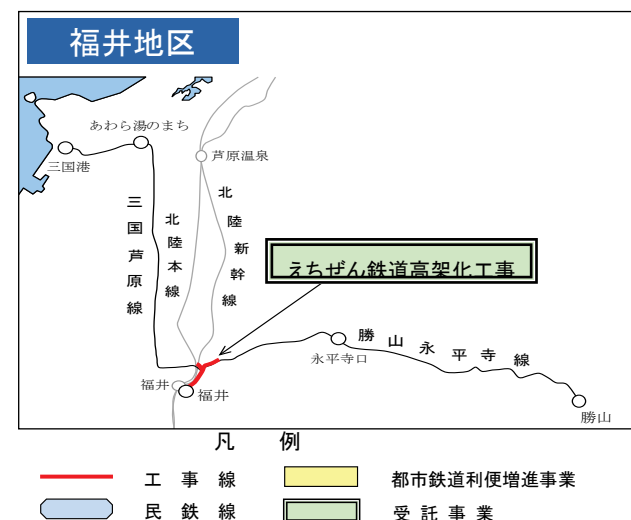
- 船舶共有建造事業の建造・借換資金

■鉄道、船舶、地域交通

--機構の仕事について

建設、海事、特例業務、地域公共交通等、助成の5勘定に分かれていて、債券での調達には建設と海事。建設勘定で現在進行中なのは、北海道新幹線の新函館北斗から札幌間、北陸新幹線の金沢から敦賀まで、九州新幹線の武雄温泉から長崎まで。民鉄の工事では、東京の下北沢付近で行っている小田急小田原線の大規模な複々線化。当地の開かずの踏切もだいぶ解消されてきている。相模鉄道と東京急行電鉄およびJRとを直通させる神奈川東部方面線、開業30年を経ている津軽海峡線の補修改修工事も実施している。本来業務に支障のない範囲で受託工事も請け負っており、えちぜん鉄道の高架化事業や中央リニア新幹線の一部区間が相当する。小田原線は2018年度、相鉄-JRは2019年度下期、相鉄-東急は2022年度下期に完成の予定だ。えちぜん鉄道は2019年度中が受託期間。

各地区で都市鉄道利便増進事業や受託事業等による建設を行っています



2017年度の整備新幹線の財源スキームは、予算の総額が2630億円。内訳は国からの補助金が755億円、既設新幹線の譲渡収入が443億円、地方の負担金が599億円、そのほか整備新幹線の貸付料が833億円となっている。

海事勘定：船舶共有建造業務

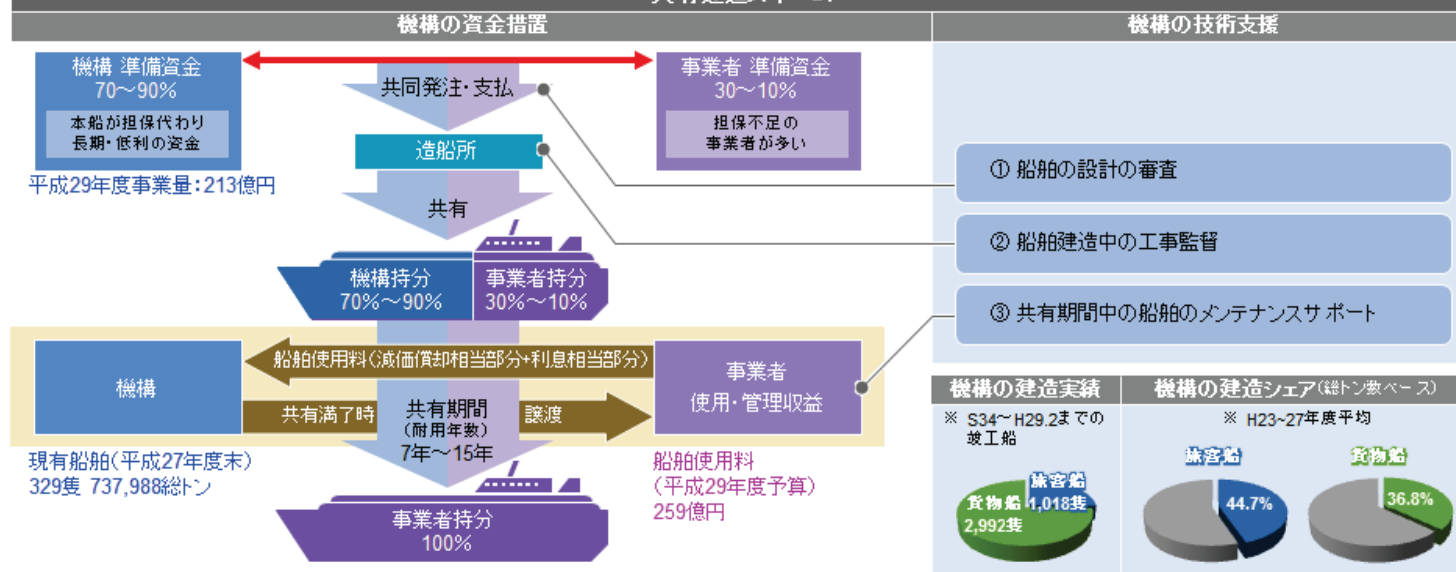
国内貨物船及び国内旅客船の共有建造を行い、内航海運や離島航路の維持・発展に貢献しています

事業の背景及び概要

- 海上運送事業者の大多数は中小事業者であるため、担保が必要となる市中金融機関からの融資は受けにくい
- このため、海上運送事業者に対し、共有建造スキームによる低利の長期資金の供給、建造に関する技術的支援を実施
- 特に、国の政策目的に適合した船舶の建造を推進
 - ①環境対策(スーパーエコシップ等)、②離島航路対策(離島航路の整備に資する船舶等)、③モーダルシフト対策(モーダルシフト船等) 等



共有建造スキーム



海事勘定では船舶の共有建造業務を行っている。当機構が唯一行っている業務で、海上輸送の事業者との間で船の共有持ち分を設定して、使用料を償却期間・耐用年数の間に支払ってもらい、最終的には所有権を事業者に全部渡すというスキーム。事業者は中小企業が多いのでファイナンスが難しい。船舶は国内貨物輸送量の約4割を占める重要な輸送インフラであり、共有建造の仕組みによって、内航海運や離島航路の維持と発展に貢献している。2016年3月末現在で、貨物船274隻、旅客船55隻を保有し、日本最大の船主となっている。



749G/T 油送船
「第二大盛丸」



11,035G/T 貨客船
「おがさわら丸」[東京~父島]



14,920G/T カーフェリー
「フェリーおおさかⅡ」[大阪南港~新門司]

--特例業務勘定というのは

国鉄が民営化して 30 年が経つが、その清算業務を行っている。国鉄が保有していた土地を売却したり、JRの株式を売却した資金をもとに国鉄の職員の年金を支払っている。JR北海道・四国・九州・貨物会社への支援も行っている。昨年にJR九州が株式上場したので、実際の支援はそれ以外となっている。経営の厳しい会社もあり、旧職員は 22 万人ほどいて年金の支払いも長い期間がかかる。

--地域公共交通等勘定は

地域公共交通ネットワークを再構築する事業。地域公共交通活性化再生法に基づくサービスレベルの向上や路線再編などを目指している。LRT（Light Rail Transit）・BRT（Bus Rapid Transit）の整備・運行や上下分離による地方鉄道の再生、バス路線網の再編や、これらに伴う IC カードや事業案内システムの導入などが考えられ、中期的な収益が見込まれる場合に、財務省の産業投資出資を原資とした出資を行う。まだ事例は無いが、地方自治体や事業者の体制が整えば出資するというスキームだ。

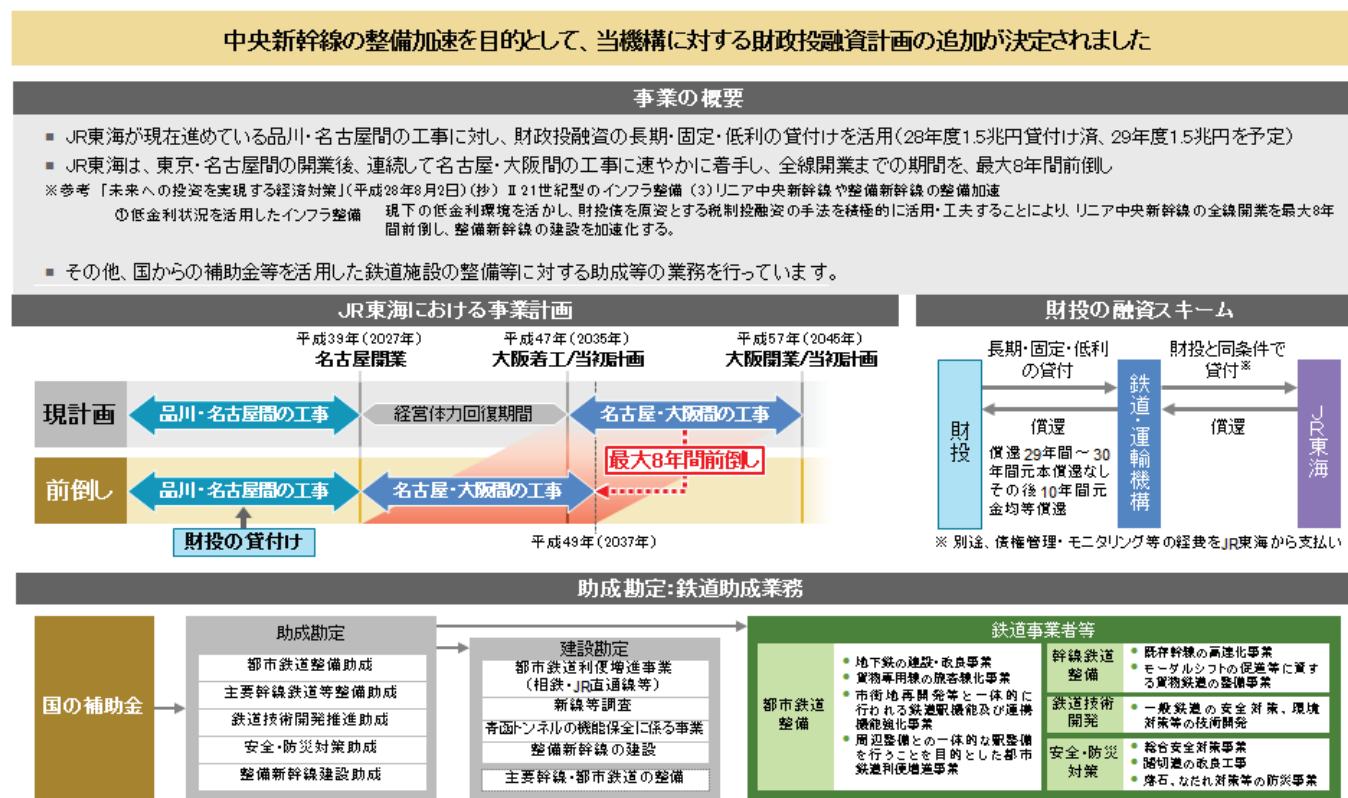
■リニア完成を加速

--助成勘定について

中央リニア新幹線の整備を加速させるための助成。昨年の補正予算で、JR東海に対して財政融資資金を当機構を通じて融資することが決まっている。今の超低金利の状況を活かして融資することで、東京と名古屋の間が開業した後も連続して大阪までの工事に着手し、全線開業までの 2045 年という当初計画を最大 8 年間前倒しにする。2016 年度は 1 兆 5000 億円を貸し付け、2017 年度も残る 1 兆 5000 億円を実行する予定だ。そのほか、国からの補助金などを活用した鉄道施設の整備に対する助成も行っている。

--2015 年度決算について

過去に作った新幹線の譲渡収入が割賦で回収ということになっており、その回収が進んだことで固定資産が減少している。資産合計では前年度比約 1500 億円減の 9 兆 9000 億円程度となっている。負債・純資産側では、旧国鉄債務、民鉄線譲渡債務返済が順調に進んでおり、負債合計で前年度比約 1300 億円減少の 8 兆 5000 億円弱。これらによって純資産は 1 兆 5000 億円弱だった。当期総利益は前年度比 190 億円程度増加の 410 億円。当期純損失を 222 億円計上しているが、こちらは勘定間の支払いのずれがあり、積立金を取り崩して補填している。



※財務省ホームページ等を基に作成。

■初の30年債

--債券の発行計画について

四半期ごとに短期・中期・長期・超長期の4本立て債を発行していて、2年、5年、10年、15年、20年という年限。今年度からは30年債を新たに発行し、合計で2540億円程度を予定している。この5月には5年債を120億円程度、10年債を190億円程度、15年債を100億円程度、30年債を需要に応じて発行する。資金使途は借換資金と建設資金があり、建設資金については神奈川東部方面線の工事がある。年度の発行額はこの工事によって昨年度の1240億円からかなり増加する。

四半期ごとの発行は2009年度から行っており、年度でおおむね1500～2000億円を続けている。2月の第97～99回債では、2年債を初めて発行し、利回り0%で7倍ほどの需要があった。5年債は絶対値プライシングで0.030%、20年債は国債+5.5bpの0.739%で条件決定した。昨年11月は5年債で財投機関債初のオーバーパー発行を実現した。

平成29年度債券発行計画

四半期毎の定例発行を行っています。短期、中期、長期及び超長期にわたる幅広い年限で発行しています

■ 債券発行計画 (億円)	5月	8月	11月	2月	合計
2年		100程度			100程度
5年	120程度		190程度	150程度	460程度
10年	190程度	200程度	200程度	170程度	760程度
15年	100程度		130程度		230程度
20年		225程度		245程度	470程度
30年		520程度			520程度
合計					2,540程度

※ 資金需要等により、発行額・発行時期は変動する可能性がある。 ※ 発行額は、財投機関債及び一般公募債を合計したものである。

■ 資金の使途

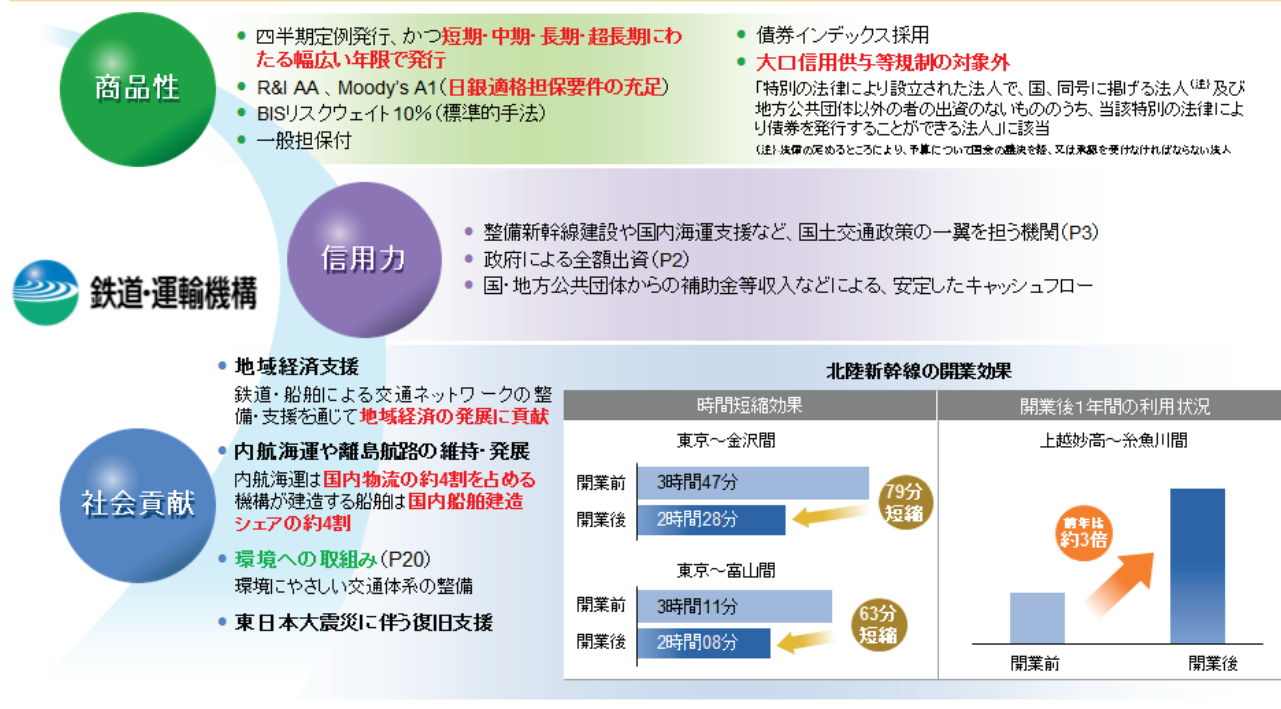
2年(100億円程度)	借換資金(100億円程度)	建設等資金の使途	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市鉄道利便増進事業 ● 神奈川東部方面線 ■ 船舶共有建造事業
5年(460億円程度)	建設等資金(135億円程度)		
	借換資金(325億円程度)		
10年(760億円程度)	建設等資金(455億円程度)		
	借換資金(305億円程度)		
15年(230億円程度)	建設等資金(130億円程度)		
	借換資金(100億円程度)	借換資金の使途	<ul style="list-style-type: none"> ■ 貸付線(京葉線、城北線等) ■ 譲渡線(東武伊勢崎線、みなとみらい121線等) ■ 船舶共有建造事業
20年(470億円程度)	建設等資金(285億円程度)		
	借換資金(185億円程度)		
30年(520億円程度)	建設等資金(500億円程度)		
	借換資金(20億円程度)		
債券計(2,540億円程度)	建設等資金(1,505億円程度)		
	借換資金(1,035億円程度)		

--機構債の特徴は

三つある。一つは商品性で、四半期ごと定例に、短期・中期・長期・超長期の幅広い年限で発行している。独立行政法人のなかでは最も年限が多いのではないかと。ダブル A フラット（R & I）と A1（ムーディーズ）の格付けを取得して日銀適格担保要件を充足し、リスクウェイト 10%で一般担保付き。債券インデックスに採用されており、大口信用供与等規制の対象外となっている。二つ目は信用力。整備新幹線や国内海運支援といった国土交通政策の一翼を担う機関であり、政府の全額出資を受けている。国と地方公共団体から補助金などの収入によってキャッシュフローが安定している。三つ目としては社会貢献を挙げている。地域経済発展に貢献し、国内物流の 4 割を占める内航海運や離島航路の維持・発展への貢献、環境にやさしい交通体系を整備している。東日本大震災に伴う復旧支援にも取り組んでいる。

--東日本大震災の復旧支援にはどんなものがあるのか
三陸鉄道北リアス線・南リアス線の復旧支援工事を実施し、2014 年 4 月には全線が運行を再開した。仙台空港線では、宮城県と仙台空港鉄道から支援要請を受け、仙台空港駅までの全線開通の早期復旧に協力した。また、仙台市の「あすと長町仮設住宅」では旧国鉄用地の一部を無償で貸し出した。

機構債券には一般担保が付されているなど、以下のような特色があります



経理資金部 資金企画課
課長補佐 中西康之氏

図表等の出典：鉄道建設・運輸施設整備支援機構 IR 資料（2017 年 4 月）

[2017/4/10 聞き手：キャピタルアイ・ニュース 菊地 健之]