

○宮本(岳)委員 つまり、償還確実性の精査とは、財政投融资対象事業の収益性がきちんと確保されているか等を精査することだと書かれてあります。理財局のこの冊子の中にそう書いてあります。

二次補正で、リニア事業への三兆円のうち一・五兆円を財投計画に追加することが決まりました。財政審の財政投融资分科会で償還確実性の精査を行ったとされるんですけども、急を要するというので持ち回り審査で済まし、議事録すら残されておられません。それでも持ち回り審査会でこの事業には償還確実性があると判断をした、こういうことでいいんですね。

○佐川政府参考人 お答え申し上げます。

今先生おっしゃいましたように、八月二日の対策の閣議決定から二十四日の補正予算の閣議決定まで、お盆も挟みまして、大変期間が短うございます。委員が一堂に会することは日程的に困難でございましたので、議事規則にのっとりまして持ち回りにより分科会を開催し、全委員の意見聴取を行ったところでございます。

意見聴取に当たりましては、補正額の案などをお示した上で、全国新幹線鉄道整備法、いわゆる全幹法に基づきまして、交通政策審議会において、JR東海が収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営を行うことで、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能であるとの答申がなされたことなどから、償還確実性に問題がないと考えることなどにつきまして、必要に応じまして委員に説明を行いまして、意見聴取を行ったところでございます。

なお、先生、議事要旨もないとおっしゃられましたが、その後、我々、ホームページに議事概要というものは載せておりまして、それぞれ委員の先生方から、「ALMIに留意してほしい。」等々の御意見は載せているところでございます。

○宮本(岳)委員 知っているんですよ。議事録がない。議事概要しか出ていないんです。

では、確実性を確認したと言うんですから改めて確認しますけれども、理財局の職員は、リニア事業に関してどのような資料をもって審議委員に説明したんですか。

○佐川政府参考人 お答え申し上げます。

委員に対する説明は、リニアも含めた今回の財投の補正追加全体の説明をしてございます。

その中で、今先生リニアの資料だということだと思いますが、リニアにつきましては、具体的には、二十八年度二次補正予算における財投の活用により全線開業を最大

八年間前倒しするとの目的、あるいは、財投の追加規模一・五兆円、鉄道・運輸機構を通じた財投の融資スキームといった内容を含む資料を提示しておりまして、それらに加えて、先ほど答弁申し上げましたが、全幹法に基づく交通政策審議会における償還確実性に問題がないという答申につきまして必要に応じ委員に対しまして御説明を申し上げ、御意見を聴取したところでございます。

○宮本(岳)委員 いやいや、八年間前倒しする目的等々が説明されていることは重々わかっているわけですが、このリニア事業は、単体で見ると、JR東海の社長みずからリニアだけでは絶対にペイしないと記者会見で二〇一三年九月に公言しているわけです。ですから、財政投融資の対象事業、つまり、リニア事業単体の収益性が確保されているかをきちんと判断できる資料を示さなくてはなりません。

配付資料五につけましたけれども、財務省のホームページに掲載されているこのときの財投分科会の配付資料一覧には、そのような資料は何ら含まれておりません。それを提示せずに、財政審の財投分科会は一体何を判断したんですか。

○佐川政府参考人 お答え申し上げます。

先ほど御答弁申し上げましたように、我々は、基本的には、法律、全幹法に基づきます交通政策審議会における答申、いわゆる事業の収益性があるという点を踏まえた上で、償還確実性の議論を委員に御説明したわけですが、その審議会の中で、JR東海が収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営を行うことで、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能であるとの答申がなされておりますので、そういう御説明をしております。

○宮本(岳)委員 要するに、リニアについて、それ自身の収益の確実性というのは議論されていないと。漫然と、JR東海が優良企業だからととりあえず金を貸そうという話じゃないんですよ。財政投融資の対象事業はあくまでリニア事業なんですよ。

麻生大臣は、二言目には、JR東海は利益も潤沢にある企業だから償還確実だと繰り返し答弁をされます。しかし、これまた財投分科会の持ち回り審査では、JR東海の財務諸表も含め、今後四十年間にわたる企業収益や将来見込みなどが判断できる資料は何一つ配付されておりません。償還確実性を精査すると言いながら、なぜ企業の収益構造を判断する資料が一切配付されていないんですか。

○佐川政府参考人 リニア新幹線の収益性のお話でございますが、今先生おっしゃいましたように、JR東海個社の財務諸表や企業収益などの資料を提示しているわけではございません。

ただ、リニア中央新幹線につきましては、先ほど申しました交通政策審議会におき

まして詳細な需要予測等もしておりまして、例えば、将来の推計人口におきましては、国立社会保障・人口問題研究所の推計に基づきまして、中央新幹線開業後も人口が減少することを前提として行いながら需要拡大が見込まれる。あるいは、JR東海の経営状況に関する長期試算見通しの検証でございますが、経済成長率がゼロ%という最も厳しい状況での需要予測に基づいて試算を行っておる。そういう中で、大阪開業後のリニア中央新幹線及び東海道新幹線による営業収益で着実に返済ができることが確認されたということでございますので、そうした答申を踏まえた上で議論させていただきます。

○宮本(岳)委員 いやいや、そもそも、JR東海に三兆円の財投融資を行えば最大八年間前倒しできるというその根拠、それについての説明資料もこの中には見当たらないんですよ。三兆円を超長期、低利、固定融資の好条件で資金調達できれば、それはJRの資金調達はかなり良好になるでしょう。しかし、事業の収益性を精査するというのであれば、具体的に、三兆円の投融資でJR東海の資金繰りがどう改善して、どれくらい負担が軽減され、最大八年間前倒しできるのかを推計し、審議会で検討するのが当然の話ですよ。そういう資料は示されているんですか。

○佐川政府参考人 最大八年間の前倒しの話でございますが、それは先ほど申しましたように、交通政策審議会ですと議論したときには、JR東海自身は、そもそも財投を入れる前であれば、財投なしのケースでは、名古屋開業後八年間の経営体力回復期間を置いて、みずから資金調達をして大阪開業に入る、こういうことございました。そういうことございましたが、今回、我々財政投融資を三兆円入れることによりまして、この八年間の経営体力回復期間をなくして大阪開業を早めるということが全体の政策でございます。

そういう中で、そういう経緯につきましてはもちろん財投の委員の先生方にも説明しておるところでございますが、そもそも、その八年前倒しにつきましては、平成二十三年の交通政策審議会答申の「付帯意見」におきまして、「名古屋・大阪間の整備については、」早期整備・開業のための具体策を検討すべき」というふうにされておりました。こうしたことも踏まえまして、国土交通省におきましては、沿線地域の要望あるいは国会における御議論なども踏まえながら、全線早期開業のための検討はずっと行ってきたものというふうに承知してございます。

今般の財投の活用でございますが、そうした全線開業前倒しの方針につきまして、六月二日に閣議決定されましたいわゆる骨太の方針を踏まえまして、国交省を中心に関係者間で具体的な調整を進めて、八月に閣議決定されたものでございます。

○宮本(岳)委員 そういう検討をやっていないんですよ。

二〇一〇年十一月二十四日開催された国土交通省交通政策審議会中央新幹線小委員会に提出された資料というものを、きょう皆さん方のお手元、資料六におつけしておきました。これは、JR東海独自の試算と国土交通省の試算が比較されております。しかし、これは、三兆円財投を投入する前の二〇一〇年の試算なんです。

ですから、三兆円入れればこれがどういうふうになるのか。例えば、名古屋開業前年で四・九三兆円の長期債務になる、大阪開業年には四・四五兆円になる。これが三兆円の投融資をすればどう変化するのかというそんな試算すらしていないではないかということが問題になってきたんですが、昨日、我が党の本村伸子議員のところへシミュレーションなるものが出てまいりまして、やっと今ごろその計算をやったようであります。

財投の金利を〇・六％と仮定して、民間借り入れ金利を三・〇％として、先ほどの配付資料につけたものに加味して改めてシミュレーションをした。JR東海はこれまで、五兆円超の長期債務を抱えるのは困難だとしてきたんですが、私の手元に来た資料によると、大阪開業時には五・五兆円の債務を背負うということになります。ただ、それが財投の金ですから、五・五兆背負っても大丈夫だという判断のようではありますが。

きのう出てきているんですから、こんなものは全然検討していないですね。そうでしょう。

○佐川政府参考人 先生今お示しの資料につきましては、多分国交省がお出しになったものだと思いますが、先ほど申しましたように、ずっと全線開業については国交省の方で議論をしていたわけございまして、そういう意味では、閣議決定以降、そういうJR東海あるいは鉄運機構、国土交通省の間の関係機関の調整によって、八年間の前倒しが最大限できるということをもって閣議決定に至ったということだと思います。

○宮本(岳)委員 国土交通省が言うんだから大丈夫だという判断をしたというだけのことじゃないですか、それは。

例えば、日本政策金融公庫が中小企業に融資する際には、融資が本当に収益性向上につながるのか、資金繰りがどの程度改善されるのかなど、何度も何度も資料提出を求められる。中小企業のオーナーは、資料作成に困るほどですよ。大臣、大臣も経営者だった。

三兆円もの財投を融資するのにその程度の検証をするのは当たり前だと思いますが、いかがですか。

○麻生国務大臣 御指摘の財投のレポートなんだと思いますけれども、基本的には、財政投融資というのをを行う場合におきましては、対象事業というのに対する収益性といろいろなことを言うんですが、今般のリニアに係る貸し付けの場合は、これはもう

宮本先生よくおわかりのとおり、我々は、鉄道・運輸機構からJR東海のリニア新幹線事業への貸し付けということになります。

収益性ということにつきましては、これは、JR東海から鉄道・運輸機構に対して、貸し付けた資金について金利を付して償還されるということを指しております。JR東海とこっちと直接やるわけじゃありませんから。

そういった意味で、今般のリニア中央新幹線に係る貸し付けというのは、これはJR東海というものは、東海道新幹線を含みます会社全体の収益から償還を行うというのは当然のことだと思いますが、財務省としては、交通政策審議会等々の答申に加えて、JR東海の高い格付、たしかJR東海の会社の格付は、ムーディーズなんかは日本の国債の格付より高いと思いますけれども、そういった高い格付なので、私ども、償還確実性というものを考えた場合に、やはり、JRの場合は去年平成二十七年の経常は四千九百億ぐらい出ていたと思いますし、純利益でも三千五、六百億円出ていたと思いますので、そういった意味では極めて償還というものに関しては、鉄道・運輸機構もその点に関しては、全体で考えるのであれば当然という意識を持ってやっているんだと理解しております。

○宮本(岳)委員 四千九百億、四千九百億と言うんですけれども、それだけ優良で格付も高いんだったら、民間で調達すればいいですよ。金を幾らでも借りられるでしょうよ。そこに財投を入れる議論になっているから私は言っている。結局は、国交省、機構が大丈夫だと言ったから大丈夫なんだろう、それだけの話なんですよ。

八月十八日—二十三日の持ち回り財政投融资分科会の議事要旨によれば、「財政規律の維持が重要な現在において財投計画の編成・執行には十分慎重にのぞむべき。」「今回の補正追加のうち、特に新しいスキームのものについては、財投の償還確実性の観点から厳格な執行管理に努めて頂きたい。」との意見が出されております。

これだけではリニア事業のことかどうかはわかりませんが、精査したという審議委員ですら確証を持っていないということでもあります。余りにもずさんな償還確実性の精査であったことは明白です。

このような無責任な財政投融资計画は今からでも中止すべきであり、少なくとももう一度、財政審で真面目に審査すべきだと指摘して、私の質問を終わります。