

財投 復活の足音

上

かつて「第2の予算」と呼ばれた財投融資が再び膨らみ始めた。リニア中央新幹線の全線開業前倒しなどに使ったため、2017年度予算は概算要求で16年度当初比3兆円増の16・5兆円に伸びる。狙いは低金利を生かしたインフラの整備だ。小泉政権が始めた財投改革から15年。「官から民へ」の流れは変わった。

改革から逆行

「大変ありがたい話」。
東海旅客鉄道（JR東海）の植植康英社長は、リニア事業への財投活用を喜ぶ。建設にかかる9兆円は民間借り入れなどで手当てする

ハコモノまで射程に

方針だったが、40年固定金利という破格の条件を示され、財投活用を決めた。国は独立行政法人、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じてJR東海に財投を貸し付ける。JR東海は財務負担が軽くなり、名古屋

マイナス金利の錬金術

屋 大阪間の開業が最大8年前倒しになる見通しだ。「大阪もゼネコン（総合建設会社）も喜ぶ。税金も投入しない。手品のような話だ」（JR東海幹部）
財投の本来の役割は「民間

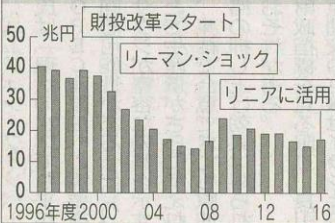
間では対応が困難な長期・固定・低利の資金供給（財務省）だ。だが西日本旅客鉄道（JR西日本）や東日本旅客鉄道（JR東日本）などでは期間40年の社債を出し金にこだわった。旧国鉄時代は自力で資金を調達でき、代に政治の介入を許し、建設の計画がゆがめられた

を縮小すると決めたが、リニアで再び拡大に転じる。対象着々と拡大
政府は金沢―敦賀間など整備新幹線の建設にも財投を使う方針だ。民間から借りる予定だった8279億円を財投に切り替え、金利負担を減らす。財投を新幹線に使うのは1998年の長野五輪に間に合わせるため建設を急いだ時以来だ。5日に中国で開幕した2017年、財投は限定的に」として、財投は「採算を吟味し、乗り物からハコモノまで財投が広がる環境は着々と整いつつある。

財投を使って体力回復期間をなくす

リニア活用		従来計画	
財投3兆円貸し付け	品川～名古屋の工事	品川～名古屋の工事	名古屋開業(2027年)
	名古屋～大阪の工事	品川～名古屋の工事	体力回復期間(工事せず)
	大阪開業(2037年)	名古屋～大阪の工事	当初の大阪着工(2035年)
	最大8年前倒し		当初の大阪開業(2045年)

財投計画額はピークの半分以下に



▼財投融資 民間企業では資金をまかなえないイオンフラ整備などに政府がお金を出す仕組み。かつては郵便貯金や年金の積立金を使っていた。2001年度からは減り続けたが、その後の財投改革で財投債と呼ぶ国債を発行して必要な資金を集めることになった。毎年度の計画額を見ると、改革前の00年度の37・5兆円から07年度の14・2兆円までは減り続けたが、その後07年度を上回っている。ターは総床面積が東京ビッグサイト（東京・江東）の約10倍という巨大な建物だ。安倍晋三首相は会議中、今後、国際会議や国際展示会を招致するには一定の面積の施設が国内にも必要だ」と感想を漏らした。