

## 東京の地下鉄の一元化等に関する協議会（第3回） 議事概要

### 1 日時・場所

2010年11月17日（水） 11時～12時20分 国土交通省 8階国際会議室

### 2 出席者

国土交通省 : 久保鉄道局長、田村官房審議官

財務省 : 飯塚参事官、馬場政府出資室長

東京都 : 猪瀬副知事、河島都技監、金子交通局長

東京地下鉄（株）：梅崎代表取締役社長

### 3 議題

- (1) 都営地下鉄と東京メトロの経営状況について
- (2) 都営地下鉄と東京メトロの今後の利用者サービス向上方策について
- (3) その他

### 4 主な発言要旨

〔国土交通省〕

- ・東京メトロと都営地下鉄の経営統合のためには国民の共有財産である東京メトロの株式価値を毀損しないことが基本。長期債務は収益の3倍以内に抑えるべきといういわゆる「3倍基準」は、都営の財務状況改善の一つの目安として示したものであり、認可基準という性格のものではないが、都営の長期債務は事実として多く、都営の債務圧縮が必要という基本スタンスに変更はない。
- ・証券会社3社による収益力ベースの試算では、都営地下鉄の株式価値はマイナスで、東京メトロはプラスである。現状では、都営地下鉄との経営の一元化は東京メトロの株式価値を毀損する。
- ・現在、都営地下鉄は公営企業会計、東京メトロは企業会計をそれぞれ採用しているが、両者を共通の土俵で比較していくことも必要である。
- ・東京メトロの完全民営化は法律に規定された方針である。東京都から示された都営地下鉄の長期債務や累積損失の見通しの中で、例えば東京メトロの株式配当を受け取り続けることが前提になっているが、株式売却の方針と矛盾しない見通しが必要。
- ・東京メトロと都営地下鉄の、運賃の乗継負担の軽減や九段下駅等の乗継利便の向上などは、経営の一元

化を前提にしなくてもできるものであり、利用者本位で、両者で具体的なサービス向上策を話し合ってもらいたい。

#### 〔財務省〕

- ・東京メトロの株主の立場としては、東京メトロ株式の資産価値評価に当たって、B/S 上の純資産ではなく、収益力（将来のキャッシュフロー）に着目した目線で見ている。したがって、国保有の資産価値に与える影響から都営地下鉄の財務を評価する場合には、東京メトロに対する目線と同様になる。結果として市場関係者と同様の目線であり、証券会社 3 社の試算にあるように、都営地下鉄の負債は企業価値を大幅に超過しており、株式価値としてはマイナスであると判断している。
- ・仮に IFRS ベースの B/S で評価したとしても、鉄道事業の B/S 上の資産としては構築物等の減価償却資産が太宗を占めており、これらは将来のキャッシュフローに近似するものではなく、あくまで過去の資本投下の結果に過ぎないものである。

#### 〔東京都〕

- ・東京メトロと都営地下鉄の減価償却費を控除した営業係数（100 円の収入を得るために要する費用を示した数字）を試算すると、都営地下鉄が東京メトロに勝っている。
- ・都営地下鉄は長期債務を確実に償還しており、10 年後の債務残高は 5,000 億円台に圧縮することが可能。
- ・国が示した長期債務は営業収益の 3 倍以内に抑えるべきという、いわゆる 3 倍基準は、鉄道収益だけでこの基準を達成できているのは東京メトロだけであり、あまり意味がない。
- ・都営地下鉄の財務状況は、公営企業会計上問題ないが、国際会計基準（IFRS）公正価値を反映した試算でも、健全でポジティブである。一元化は財務的に支障がない。
- ・東京メトロは段差解消駅が 66%、車椅子対応トイレ設置駅が 82% でバリアフリー対策が遅れており、混雑率も一部で非常に高い。2,000 億円の利益剰余金があるのだから、バリアフリー投資や混雑解消に取り組むべき。
- ・東京メトロは、有楽町線沿いに学生専用のワンルームマンション、また、外苑西通りに青山エムズタワーという 25 階建のホテル兼マンションを建てているが、売ってバリアフリーに返すべき。5,400 億円の公的資金が投入されてきた公共性を前提とした地下鉄が今やっていることは何なのか。
- ・九段下駅ホームの壁の問題は、一元化の議論のなかで二元的運営によって生じた不合理な例として東京都が取り上げたものである。九段下の壁について話し合いたいなら、一元化を前提とすることが必要。
- ・現在の株式価値を評価しても仕方がない。将来どうなるのかが重要である。

- ・今、株をいかに高く売るかということではなく、利用者目線に立って一元化の議論を進めるべきである。

[東京地下鉄株式会社]

- ・現行以上の利用者の乗り継ぎ負担の軽減や九段下駅ホームの壁問題などのサービス向上策は、経営の一元化を前提としなくても取り組める課題であり、東京都交通局と協議していきたい。
- ・バリアフリー化については、銀座線・丸ノ内線など古い路線が多く、スペースが非常に狭いという事情がある中で最大限努力している。ホームから地上までのエレベーターによるワンルート整備に取り組み、構造上極めて整備が困難な駅を除き、今後 10 年間で整備率 100%を目指す。
- ・「サービス向上に向けた主要プロジェクト」で示したように、今後、これまで取り組んでいた新線建設への投資分も含め、東西線等の混雑緩和、銀座線のリフレッシュ、ホームドアの設置、駅・トイレの改良等お客様サービス向上のための設備投資をより積極的に行っていく。
- ・不動産事業は、鉄道施設の上空や鉄道事業として使用しなくなった土地等を有効活用したものであり、確実に投資効果が認められ鉄道事業の収益を補完するものについて実施している。このような関連事業への投資は、営団地下鉄の完全民営化の方針を決定した昭和 61 年の臨時行政改革推進審議会答申をはじめ、民営化の前から度々の閣議決定によって、経営基盤の強化を図るために、関連事業の増収に努めることが営団地下鉄に求められてきたことから、実施しているものである。

以上