

国土交通省独立行政法人評価委員会
鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会（第24回）

平成23年2月23日

【松本財務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから分科会を開催いたします。

本日は、先生方におかれましては、ご多忙の中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。しばらくの間、進行役を務めさせていただきます。

まず、定足数でございますけれども、本日は、当分科会7名の委員のうち、6人の委員の皆様にご出席をいただいておりますので、定足数を満たしていることをご報告申し上げます。

また、会議の公開についてでございますけれども、こちらも運営規則に基づきまして公開することになっております。また、議事録等につきましては、これまでどおり、議事概要を分科会終了後ホームページで公開して、その後、議事録を作成し、同様にホームページで公開してまいりたいと考えております。

それでは、まず資料の確認をさせていただきます。まず最初に、一番上に議事次第がございます。次に配席図がございまして、次に委員名簿がございまして、次にご審議資料一覧がございます。次に資料1-1、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定の概要等がございます。資料1-2として、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」、閣議決定の1枚紙がございます。次に資料1-3で、政・独委の評価の関係で独法の評価のスキームがございます。その次に参考として、政・独委の二次評価の意見という分厚いものがございます。次に資料1-4-①として、独法の役員給与規程の変更に係る意見の申出についての資料がございます。次に資料2-1といたしまして、中期計画の新旧対照表がございます。資料3といたしまして、業務方法書の変更がございまして、資料4で、不要財産の国庫納付についてがございます。資料5で、長期借入金お呼び機構債券の発行についてがありまして、資料6で、特定債権の内容変更についてがございます。最後に参考資料がございます。

以上でございますが、大部になってございますけれども、漏れ等がございましたら、おっしゃっていただければと思います。

東海道新幹線とか山陽新幹線とか、整備新幹線以外の昔の新幹線につきまして、JRの本州3社に売却いたしましたのですけれども、売却収入を一括でもらうのではなくて分割払いでもらっておりまして、その分割払いの収入がずっとここに入ってくるという形になっております。その他、旧国鉄にかかわる業務をやっているということでもあります。

3番目で、利益剰余金の由来についてということで、22年度末の利益剰余金（見込み）1兆4,500億円でございますけれども、後ほど資料で詳しくご説明しますけれども、利益剰余金はBSベース、バランスシート上のものがございますけれども、主に資金ベースの収入といたしまして、平成10年に国鉄長期債務処理というのを行ってありますが、それ以降の主な収入といたしまして、本州3社株の売却収入で約2兆円弱、あと東海道新幹線とかの分割払い収入が入ってきたのが、かなり高金利で分割払いでもらっていますので、1兆7,000億、あと用地の売却収入で8,000億、あと国庫補助金というのは、年金を当時支払うキャッシュがなかったもので、年間650億ほどを何年ももらっていたのが5,525億、こういった収入が入ってきて、年金等の支払いも3,000億とか2,000億とかを毎年払っておりましたので、そういった収支差で利益剰余金が生まれてきたということでございます。この利益剰余金につきましては、昨年の事業仕分けで、国庫に返納という結果も出ました。また、会計検査院の意見表示でも、国庫に納付しても年金等の支払いに問題がないだろうという話もございまして、年末にいろいろ財務省との折衝の結果も踏まえて、こういう取り扱いにしよう、後ほどご説明申し上げる結果になった次第でございます。

1枚めくっていただきますと、特例業務勘定のバランスシートの簡略版をつけさせていただきました。左側の資産の部でございますけれども、流動資産といたしまして、現金・預金と有価証券と処分用土地、処分用有価証券がございます。あと固定資産といたしまして、投資有価証券がございます。6割弱は国債で持っているというところでございます。あと、他勘定長期貸付金と書いてございますのが、これは助成勘定から入ってくる仕組みになっているのですけれども、先ほどの東海道新幹線とかを売った代金が助成勘定から長期の分割払いで入ってくるということで、バランスシート上は貸付金という形で整理されているというものでございます。あと、負債の部でございますけれども、引当金は、一番大きいのが共済年金追加費用引当金と書いてございます1兆8,000億。これは、旧国鉄職員の年金支払い等に将来かなり長い年数にわたって支払いが必要でございますので、それに備えるための引当金といたしましてこれだけ積んでいる。最後に、利益剰余金とし

て、これは21年度末でございますので、1兆4,500億が計上されてきたというものでございます。

1枚めくっていただきますと、これはキャッシュフローベースの話なんですけれども、そもそも利益剰余金は何で出てきたかという主な収入と支出を書かせていただいております。一番上の国鉄用地の売却収入で約8,000億、あと本州3社株の売却収入で約2兆、東海道新幹線とかを売った分割払い収入で1兆6,000億、あと運用利息で576億、あと補助金をもらって年金を支払っていましたので、それで足しますと5,525億、その他収入と。支払いのほうは、共済年金費用ということで、年金の支払い費用で約3兆弱かかっております。差し引きしますと、キャッシュフローベースで言うと、1兆1,000億プラスになったというものでございます。

次のページを開いていただきますと、これがPLベースで書かせていただいたものでございます。ほぼ似ているのですが、機構が発足する前は、まだ特殊法人だったので、企業会計に準拠した会計ではございませんでしたので、特に年金等の費用については引当金と計上していなかったもので、年金等の支払いが単年度で計上されているというものでございます。あとは、いろいろ企業会計に準拠した形で、15年の機構発足時にいろいろ整理し直して、その後も計上されているというものでございます。

この取り扱いについてなんですけれども、次の紙をめくっていただきますと、JRの社長の名前が並んでいたり、その下にはJR連合という西のほうの組合の会長の名前が出ていたり、整備新幹線の関係の期成同盟会とか、知事さんの名前が並んでいたりとか、こういった鉄道に由来したお金なので、ぜひ鉄道で使ってほしいという各種の要望がございました。これを踏まえまして、国土交通省といたしましては、なるべく鉄道で使えるべく、財務省と折衝してまいったという次第でございます。

しかしながら、次の紙をめくっていただきますと、これが年末に財務大臣と国土交通大臣と、あと国家戦略担当大臣も入っていたのですけれども、3大臣で合意した内容の文書でございます。1.で、利益剰余金のうち1兆2,000億円を国庫に納付するというところでございます。先ほど鉄道由来でできたお金だという話もございましたけれども、実は平成10年に国鉄清算事業団が破綻したときに、国鉄の長期債務処理をいたしまして、国鉄の長期債務を24兆円、一般会計で引き継いでもらいました。そういったこともございまして、その一般会計で引き継いでいる24兆円というのは、60年で一般会計で処理していくということでございますので、まだ10年ちょっとしかたっていないので、まだ2

0兆円弱、19兆円以上、まだ一般会計といいますか、国債整理基金に借金の残高が残っています。財務省は、そういうこともあるので、当然、お金が余ったのであれば、平成10年に一般会計でこれだけ引き受けたのだから、自分たちに欲しいという話もありまして、また厳しい財政事情もあるので、何とか23年度予算で活用させてほしいという話がありました。国土交通省は鉄道にと言いましたけれども、財務省でもそういった声も強く、1兆2,000億円は国庫に納付するということになりました。

それ以下の文章につきましては、次の紙をめくっていただきますと、文章をポンチ絵でかかせていただいた内容でございまして、こちらのほうがわかりやすいと思います。このポンチ絵の中では、一番下に括弧で「利益剰余金の国庫納付額は1兆2,000億円」と書いてございますけれども、残ったお金と、今後とも鉄道・運輸機構の特例業務勘定には収入が入ってまいります。その収入と言いましたのは、先ほど申し上げた東海道新幹線とかを分割で売った収入がここ何十年ずっと入ってまいります。一方、年金等の支払い等の費用もあるのですけれども、収支差を活用いたしましてこういった施策を打っていく。打つに当たっては、鉄道・運輸機構で、収支差だけでは打てないので、収入と支出のタイムラグがありますので、借入金をしながらこういった施策を打っていくというものでございます。借入金については、ちょっと今精査しておりますけれども、今後20年間借金していくという形になります。20年後には借金は返済して、また収支は改善するというところでございます。借金の額でございまして、大体10年後にピークを迎えて、3,000億ぐらいの借金になって、それがだんだん減って行って、20年後に返済されるといった推移になります。

実際に行おうとする施策をここに書かせていただいておりますけれども、それをご説明させていただきます。まず、JR北海道とJR四国の経営安定基金積み増し（無利子貸付方式）と書かせていただいておりますけれども、JR北海道、JR四国、JR九州につきましては、それぞれ経営安定基金というのを持ってございます。これは何かと申しますと、例えばJR四国ですと、経営安定基金を2,000億ほど持っているのですけれども、もともと北海道、四国、九州は三島会社と我々は申しておりますが、三島会社については、赤字路線を多く抱えておりますので、鉄道事業を幾ら頑張っても赤字であろうということで、その赤字を何で埋めるかという、経営安定基金の運用益、例えばJR四国であれば2,000億を運用して、その運用益で赤字を埋めるという制度設計を国鉄改革のときにいたしました。ところが、そのときの運用益の運用利回りの見込みなのでございますけれども、当時

昭和62年でございましたので、2,000億が7.3%で回るだろうという見込みで制度設計をいたしました。それは、当時といたしましては、当時の10年物国債の過去10年平均7.3%でございましたし、まだバブルのときでございましたので、そんなにおかしくはなかったのですけれども、その後、運用益はご承知のとおり低金利状態になってどんどん減少してしまいました。一方、営業赤字のほうも各社とも頑張っでどんどん減らしていったのですけれども、到底追いつかなくなってしまうと、このままいくと、今年度、来年度も赤字で、四国、北海道についてはなかなか見通しが見つからないという状況になってしまいましたので、ここは経営安定基金の積み増しと同等の効果の有するような施策を打ちたいということでございまして、内容的にはちょっと特殊な仕組みをつくっているのです。

まず、例えばJR北海道とJR四国に1,400億円の無利子貸付を特例業務勘定から行います。そうしますと、JR四国は、1,400億円のキャッシュがただで入ってくる。その1,400億円をもって特例業務勘定が発行する特別な債券を買ってもらう。だから、元手がなく債券をもらう。その債券をもらったら、その債券には金利がついてございますので、金利は、20年物の債券ですけれども、当初10年間は2.5%の固定金利でやろうと考えておりますが、その金利収入が安定的に20年間入ってくる。当初10年は2.5%で、その後10年は、もしこのまま低金利状態が続いたら2.5%のままですし、もしまたバブルのときのような高金利になれば、もともとの経営安定基金がございまして、それで運用益が出るということで、そのときには債券の金利を少なくするという形にいたします。20年後にどうなるかという、20年後には、無利子貸付は返さなければいけませんけれども、一方債券も買い戻してもらえますので、また資金のやりとりが行って来いになりまして、要するにJR四国とJR北海道につきましては、元手なしで特別な債券を20年間もらって、金利収入を得るという仕組みをつくらせていただいて、これによりまして経営の赤字転落を防いでいます。赤字になりますと路線の維持ができなくなりますので、地方の路線とか、そういった路線の維持につなげていきたいというものでございます。

次に、三島貨物会社の設備投資への助成金・無利子貸付と書いてございます。これは、三島貨物会社はそれぞれそうなんですけれども、車両とか設備とか施設とかが古くなっておりますので、そういった老朽化したものとか、サービスの向上を図るための投資を行う資金がなかなか足りないということでございまして、それにつきましてそれぞれ、例えばJR北海道であれば、10年間にわたって600億円の設備投資資金について支援しよう。600億円のうち半分を助成金、補助金、半分を無利子貸付で支援しよう。JR

四国であれば、同じように、10年間にわたって400億円を支援しよう。JR九州は、四国、北海道ほど経営状況は悪くないので、無利子貸付で支援しようというものでございます。あと貨物も、四国、北海道ほどではないので、無利子貸付で支援しようというものでございます。あと、JR貨物（青函トンネル用機関車等）への助成金及び無利子貸付と書いてございますのは、北海道新幹線が函館まで、平成27年度開業を目指してやっておりますけれども、青函トンネル内を新幹線対応の電気設備にいたしますと、それを走らせる特別の機関車が必要になりますので、それにつきましては無利子貸付ではなくて、無利子貸付と助成金の組み合わせでやろうということでございます。

次に、整備新幹線関係（過去債務償還）と書いてございますけれども、整備新幹線は今、鉄道・運輸機構が公共事業方式でつくらせていただいておりますけれども、北陸新幹線（高崎―長野間）と書いてございますけれども、長野新幹線をつくったときに、長野オリンピックに間に合わせるためということで、財投でつくったところがございます。その借金の残高が今1,500億円、特例業務勘定ではなくて、建設勘定のほうに残っております。その建設勘定の借金を、今までは整備新幹線の開業区間の貸付料で返していたのですけれども、これにつきましては、特例業務勘定の利益剰余金を使いまして借金を返してあげることによりまして貸付料が浮いてくるということございまして、今まで借金の返済に使われてきた貸付料を整備新幹線の整備のほうに回すといった内容でございます。

最後に、並行在来線への支援（貨物調整金）と書いてございます。これは、整備新幹線ができますと、在来線を分離して並行在来線と、このたび東北新幹線が青森まで開業いたしましたけれども、JRの東北本線は分離されて、青森県を中心とした第三セクターの青森鉄道に経営が引き継がれましたけれども、そちらの経営も厳しいということがございます。それにつきましては、新幹線の上をJR貨物は走れませんので、例えば今は北海道の農産物を東北本線で東京まで運んできているのですけれども、JR貨物も、分離された並行在来線の青森鉄道の上を走りますので、今まではJR貨物が走る代金として貨物調整金というものを貸付料から支援していたのですけれども、その部分を特例業務勘定で負担してあげるといった内容でございます。これによりまして貸付料が浮いてきて、整備新幹線の整備に回せるといった内容でございます。

以上、いろいろな仕組みを工夫させていただきまして鉄道の施策を推進したいといった内容、特例業務勘定の利益剰余金の大部分は国庫に納付ということになりましたけれども、残った部分と今後入ってくる収入を担保に借金をしながらこういった施策をしたいとい

た内容でございます。

最後に1枚めくっていただきますと、これらをやるに当たっては、法律が必要でございます。特例業務勘定の利益剰余金については、普通の独法の勘定、あと鉄道におけるほかの勘定ですと、利益剰余金が出たら、基本的には中継の間は持つておいて、その後繰り越すかどうかは、ちゃんと名目が立てば繰り越せるし、名目がなければ国庫に納付ということになっているのですけれども、特例業務勘定の利益剰余金については、必ず積み立ておけということがございました。そのため、先ほど1.2兆円を国庫納付すると申し上げましたけれども、それにつきましても法律改正が必要でございまして、それは財務省のほうで、今よく新聞に載っております特例公債法とか赤字国債発行法案と言っておりますけれども、あの中に1条立てて、鉄道・運輸機構から1.2兆円を納付させるという条項が1項入っていて、それが国会に提出されております。当方は当方で、今ご説明申し上げました鉄道施策をやるに当たって、現在の鉄道・運輸機構の業務に今申し上げたようなことは書いてございませんので、これにつきまして法律上書いて支援をしたいという内容でございます。この法律につきましても、2月8日に閣議決定をさせていただいております、国会に提出させていただいているというところでございます。いずれも、国会の情勢が不透明なので、ちょっとどうなるかわからないところもあるのですが、JR三島貨物会社への支援とか、整備新幹線の関係とか、並行在来線の関係とか、鉄道にとってはかなり大規模な支援策でございますので、我々としては何とか成立を目指したいと考えている次第でございます。ちょっと長くなりまして、申しわけございませんでした。

続けて資料1-2でございますけれども、これも、すみません、全独立行政法人の各業務について、公開の事業仕分けのほかに、内部的にもいろいろやりとりをしまして、見直しを指示といいますか、政府のほうでがちゃがちゃやって閣議決定をさせていただいたところがございます。

それぞれちょっと項目を紹介させていただきますと、01 鉄道建設等業務につきましても、コスト削減の取り組み等の推進ということで、一層のコスト削減に努めるとともに、その取り組みと効果については、引き続きわかりやすい形で公開していけという話がございます。あと、鉄道助成業務（補助金等交付業務等）については、交付先・内容が特定のなものである鉄道総研に対するリアの補助金と道路保有機構に関する補助金は国に移管するといった内容でございます。特例業務勘定は、利益剰余金は国庫納付する。あと、船舶の共有建造関係は、財務内容の健全化の向上等ということで、ここに書いてあるとおり

の指摘をされております。高度船舶技術開発については、利子補給と債務保証業務は、業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了する。基礎的研究業務につきましては、24年度以降実施として、法人の業務としては廃止し、真に必要なものについては国で実施すると整理されてしまいました。

あと、資産・運営等の見直しといたしましては、不要資産の国庫返納ということで、特例業務勘定の利益剰余金の国庫納付のほかに、後ほどもご説明しますが、鉄道施設貸付・譲渡事業の出資金につきましては、一部国庫納付する。あと、高度船舶技術開発等業務における信用基金につきましては、10億円を国庫納付するということになりました。事務所等の見直しについても、地方機関の見直しについてということで、支社の見直し・縮小・移転等を検討するというようになっております。職員宿舎の見直しにつきましては、引き続き集約化や売却を進める。人件費の見直しにつきましては、ラスパイレス指数を下げるべく着実に取り組みを進めるといったことが閣議決定されております。

以上が「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」の閣議決定でございます。

次に、政・独委の関係の指摘でございますけれども、1枚目のポンチ絵は、いつものものでございまして、政・独委でまた二次評価で何か言われる仕組みでございますということが書いてあるだけでございます。

2枚目につきましては、これも1. につきましては、今の仕組みを文章で書かせていただいているものでございます。

2. につきましては、鉄道・運輸機構に係る二次評価の概要ということで書かせていただいております。まず、実物資産等については、引き続ききちんと評価を行うことが必要であるし、資産の納付などの方向性を明らかにしていくことが必要である。これは、国交省所管の全法人に対する意見として出されているところでございます。

1枚めくっていただきますと、金融資産についてでございますけれども、ちゃんと金融商品について、運用方針の明確化及び運用体制の確立の観点からの評価が行われているということで、これは適切にやられているということで、鉄道・運輸機構は評価されているところでございます。

イの貸付等債権の管理についても、きちんと評価が行われているということが書かれてございます。

知財に関することは飛ばさせていただきます、内部統制については、前回の分科会でも内部統制とは何だかわかりにくいという話がございましたけれども、これも全法人に対する

意見といたしまして、政・独委としても、次をめくっていただきますと、留意すべき点として以下の点が示されたということで、何をどうというのがまだ抽象的なのですけれども、リーダーシップを発揮できる環境を明らかにすることとか、ミッションを役職員に周知徹底することとか、組織全体で取り組むべき重要な課題の把握・対応に努めるとか、内部統制の現状把握とか計画をつくるとか、監事監査もやれとか、その改善点の長への報告をやれとか、そういったものを法人自体がやって、それについても評価してほしいといったちょっと抽象的な意見が出ているというのが、政・独委の評価でございます。

次に「参考」という分厚いものがございますけれども、今のが概要でございますので、これに細かく書いてあるということで、ご説明は省略させていただきます。

次に資料1-4-①の役員給与規程の変更に係る意見の申出ということでございますけれども、独法の役員の報酬等につきましては、独法通則法によりまして、①で、業績が考慮されたものでなければならないということ、②で、支給の基準を定めて、大臣に届け出て公表しなければならないということ、③で、支給の基準は、国家公務員の給与、民間企業の役員の報酬等のほか、独法の実績、人件費の見積もり等の事情を考慮して定めなければならないということがございます。同じように、通則法第53条で、①で、役員の報酬等に係る届出があったときは、大臣はその届出に係る報酬等の支給の基準を評価委員会に通知するということが書いてあります。評価委員は、その通知を受けたときは、その通知に係る報酬等の支給の基準が社会一般の情勢に適合したものであるかどうかについて、大臣に意見を申し出ることができるということになっております。これにつきまして、昨年11月30日に鉄道・運輸機構のほうから届出がございましたので、鉄道・運輸機構のほうからご説明させていただきたいと存じます。

【河野総務部長】 総務部長の河野と申します。私のほうから、資料1-4-②に沿いまして、役員給与規程の変更につきましてご説明させていただきます。

役員給与規程につきましては、先ほど説明のありましたルールに基づいて措置するということが私どもはしております。そのうち、まず国家公務員の給与、民間企業の役員の報酬等の事情を考慮するという点でございますけれども、資料1-4-②の冒頭でございますように、役員給与につきましては、賞与及び俸給につきまして国家公務員の指定職——いわゆる幹部級でございますけれども、これに準じて改定しているところでございます。国家公務員の給与自体が人事院勧告に基づいておりますけれども、人事院勧告は民間企業の役員の報酬の実態を考慮しておりますので、そういった意味で先ほどの説明にあったル

ールに沿いましてこの規程の中で額を決めているということでございます。

具体的に申し上げますと、賞与につきましては、国家公務員の指定職と同じ支給割合ということで、通年で2.95月、前年度と比べましてマイナス0.15月でございます。また、俸給でございますけれども、公務員の指定職の俸給表の改定率がマイナス0.2%ということでございますので、これに沿いましてそれぞれの役職につきまして、1,000円単位で丸めておりますけれども、マイナス0.2%を実現できる額ということで、マイナス0.2%プラスアルファという形で、それぞれ改定率を定めさせていただいているところでございます。

また、先ほどの役員給与の基準といたしまして、業績が考慮されたものとするという点につきましては、21年度の業務実績評価におきましてAの評価をいただいたところでございますので、これによる加減ということは特にしていないということ、それから、人件費の削減も順調に進んでおりますので、結果といたしまして、先ほど申し上げました人事院勧告に沿った国家公務員の改定に準じた形での改定内容とさせていただくということでございます。先ほど説明がありましたように、昨年11月30日に届出をさせていただいております。この役員給与規程につきましては、ホームページに掲載しておりまして、公表しているところでございます。

以上、簡単ではございますが、役員給与規程の変更についてご説明いたしました。

【松本財務課長】 以上でご報告を終わらせていただきたいと思います。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

議題1の4項目につきましてご説明いただいたところでございます。どの点でも結構でございますので、質問等ございましたらお願いしたいと思います。どうぞ、岡田先生。

【岡田委員】 非常にわかりやすいご説明をさせていただきまして、ありがとうございます。素人的な質問で恐縮なんですけど、資料1-1の下から2枚目の参考資料の中でご説明いただいたことでちょっとお聞きしたいんですけど、JR北海道とJR四国については、経営安定基金の積み増しがあるというのですが、JR九州とJR貨物についてはないというお話をいただいたんですけど、なくても、将来20年にわたってこんな低成長時代の中でも赤字になることなく、その会社が安定した地域の輸送を担うことができるというご判断でこういうことになったのでしょうか。

【松本財務課長】 これにつきましては、もともと経営安定基金というのは、JR北海道とJR四国とJR九州にあって、JR貨物にはございませんでした。それぞれ今回いろ

いろ各社と話をする中で、今後各社の経営努力を踏まえた経営見通しと申しますか、それをヒアリングしながら打ち合わせをさせていただきました。北海道と四国は、高速道路も大分国鉄改革時から延びておりますし、今後ともちょっと人口減少もあって、なかなか、特に四国は厳しいというのもありまして、また高速道路の料金政策、無料化とかもありまして、厳しいというところがありました。が、JR九州につきましては、九州新幹線も今度の3月に博多まで開業いたしますし、博多の駅ビルもオープンいたします。業績的にも今までを見ても好調に推移しておりますし、特に九州経済全体が非常に元気があるということで、福岡だけでなく、鹿児島、熊本とか、大きな都市も抱えて、またアジアからのお客さんも結構いるということで、九州経済全体が元気であって、特にJR九州は連結ベースで見ても関連事業が非常に好調でございまして、このままいっても、現在JR九州も3,900ほど経営安定基金を持っておりますけれども、それを返納するまではどうか、返納といっても、我々は上げ切りなので、それはさすがに必要なんですけれども、積み増してもらうまでのことは必要ない。最近は上場とかはあまり入らないですけれども、うまくいけば上場できるような財務体質であるというのがJR九州でございます。

一方、JR貨物については、もともとが経営安定基金を持っておりませんで、もともと黒字でスタートした会社であります。物流企業でありますので、景気のアップダウン、景気の動向に左右されてきてしまっているという状況にありまして、赤字になったり黒字になったりというところがございますけれども、会社としても、今後生き残っていくためのいろいろな施策と申しますか、こうしたことに取り組めば、会社として筋肉質の体質になって、存続できるというか、成長できるといったことでいろいろ話し合いをさせていただく中で、特にそういった基金的なものは要らないだろうと。一方で、そうはいっても、商売道具たる機関車とか貨車は国鉄時代からのものがまだ半分ぐらい残っていて、古くなっているので、その商売道具の更新だけは何とか助けてくれないかという話があったので、無利子貸付で支援といった内容になったものでございます。

【岡田委員】 どうもありがとうございました。

【家田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【石津委員】 1点質問させてください。先ほどの利益剰余金のうち1兆2,000億円を平成23年度内に国庫納付するという点についてです。それをこの資料の2枚目の貸借対照表の概要のところで見ると、貸方の純資産の部の中の利益剰余金のうち1兆2,000億円が減少するということになりますね。その場合に、借方のほうを見ますと、

流動資産は5,563億円ということですので、それを返すときの財源としてはどのように見ればいいのかというところをちょっと教えていただけますか。

【松本財務課長】 すみません。この左肩にまず現金・預金で1,100億ありますね。あと有価証券で1,800億ありますね。これは大したことはないんですけども、あと処分用有価証券と書いてありますけれども、これは三島貨物会社の株ですので、売れません。処分用土地もすぐに売れるものではないです。あとは、固定資産の投資有価証券が1兆1,400億円あります。これを現金・預金と流動資産の有価証券と処分用資産の投資有価証券を足しますと、1兆4,000億ぐらいになりますので、この固定資産の投資有価証券、要するに持っているものの半分以上は国債だと申し上げましたけれども、例えば10年物国債で残存がまだ8年あるとか、そういったものを市中で売却して、それで国庫には現金で納付しろと言われていまして、現金で納付するといったものでございます。

【石津委員】 ありがとうございます。

【家田分科会長】 よろしいですか。

【石津委員】 はい。私も、この投資有価証券あたりを売らないと、すなわち国債を売らないと返せないと思いました。多分、ここから先は単なる感想なんですけれども、納付するためにいろいろなところからそうやって国債が市中に売られて出回るというイメージになってしまうということなのかなというところをちょっと心配したところでした。財源としては、わかりました。

【松本財務課長】 多分、全部が国債ではないので、六千何百億が国債だと思いますけれども、国債のマーケットからすれば、それほどでもない。けれども、国債以外にも地方債とか農中債とかを持っていますので、そこら辺を売るときには、ちょっと市場への影響とか、いろいろ見ながら、国債を売るときにはタイミングがありますので、1年かけてじっくりとうまく売っていかなければいけないと思っております。

【家田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【北條委員】 細かいところで恐縮ですが、資料1-2の事務・事業の見直しのところで、07番に基礎的研究業務の廃止というのがあったかと思えます。これに関して、今までこの機構さんはいわゆる技術開発レベルを非常に高く維持してこられたお立場から考えます。実際に主にやられているのは応用的な開発研究とその実施だと思うんですけども、基礎研究に関しても今後ともそれに差し支えないような運用をしていただきたいのが要望です。

【宮武技術開発推進官】 総合政策局の技術安全課でございます。この点は、ご指摘のとおり、この業務につきましては、機構においてもう10年以上、運輸施設整備事業団の時代からやっていただいております。非常に成果を上げているものと我々は理解しております。この行革の独立行政法人の事務・事業の見直しの流れの中でその旨を行革等に説明させていただいております。当初は、そもそもこの業務は廃止だということからのスタートでしたが、この業務は国に移るけれども、残すということで、機構の成果をご理解いただいたものと考えております。国に移るとなった状況におきましても、その成果を引き継いで、国としてしっかりやっていきたいと思っております。

【家田分科会長】 ちなみに、「国で実施する」の国はどこのことを言っているんですか。

【宮武技術開発推進官】 まだ決まっておられませんけれども、おそらく、この業務を見ているのは私ども技術安全課になりますので、私どものところでやることになるのではないかと考えております。

【家田分科会長】 例えば国総研とか、ああいうところなんですか、具体的には。

【宮武技術開発推進官】 これは多分補助金になると思うんですけども、補助金を私どものほうからお配りするという形になると思います。

【家田分科会長】 どこに。

【宮武技術開発推進官】 それは今と同じように、大学や民間等になります。

【家田分科会長】 そういうこと。要するに事務業務は国直轄にしたいという意味ですか。

【宮武技術開発推進官】 はい、そういう趣旨でございます。

【家田分科会長】 わかりました。

【松本財務課長】 国ではなく、鉄道・運輸機構のほうでやったほうが効率的だろうということで機構にやっていただいていたものです。

【家田分科会長】 なるほど。実質がいい成果が出るのが目標だから、理解しましたが、先生はよろしいですか。

【北條委員】 はい、結構です。

【家田分科会長】 角先生。

【角委員】 資料1-1の参考資料のところの先ほどご説明いただいた利益剰余金を活用した鉄道関連施策ということで、そうすると、国庫納付額は1兆2,000億円ということですけども、この事業の財源というのはどういう形で確保されることになるのでしょ

うか。

【松本財務課長】 これは、平成22年度末で申し上げますと、実際の現金及び現金同等分といいますか、投資有価証券は、1兆3,700億円しかございません。そのうち1兆2,000億円取られてしまいますと、1兆3,700億から1兆2,000億を引きますと、1,700億円しか残りません。ここに新幹線の過去債務償還と書いてございますけれども、この1,700億円のうち1,500億円は特例業務勘定から建設勘定に繰り入れて使ってしまう。200億円しか残らないのですけれども、先ほど申し上げましたが、東海道新幹線とか山陽新幹線、上越新幹線、東北新幹線、それぞれ整備新幹線ではない昔の新幹線をJRの本州3社に売っております。それをかなり長期の割賦払いで売っておりますので、さらにそれも高金利をつけて、分割で売っておりますので、その収入がこれからずっと入ってまいります。

一方、支出のほうも、年金等の支払いが年間2,000億から一千何百億にどんどん減っていくのですけれども、今後20年を見渡しますと、年によって赤字の年もあれば大黒字の年もあるので、収入と支出の差が20年で大体4,000億以上あるだろう。あと、収入と支出の収支差と、今後20年にわたってのものなので、これは初期に大体施策を打ちますので、初期にやるときには金がないので、その部分については、収入を担保に借金を特例業務勘定で行います。それは民間からの借り入れなり機構債の発行なりをして行うということになります。それは、年間何百億円かずつ借金をしながらこういう施策を行って行って、大体10年後にマックス、累積の債務が3,000億ぐらいになって、それがまた減って行って、20年後には借金がなくなる。それでまた特例業務勘定は身ざれいになる。その後も特例業務勘定は続いていくという状態になります。

【角委員】 わかりました。

【家田分科会長】 よろしいですか。

【角委員】 はい。

【家田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

1点だけ、ちょっと質問というか感想なんだけれども、資料1-3-①で、2次評価で、大体理解できるのですけれども、3ページの一番下から次の4ページにかけてで、国土交通省については全法人に対してはいろいろ言っているわけで、内部統制をもっとやりなさいというお話です。この種のもの、野球のマネジャーが読むと勉強になるという漫画もあるくらいで、はやりなので、この4ページに書いてあるようなことはいかに

も言いたくなるんでしょうけれども、では国土交通省の全法人、ここは鉄道ですけれども、その面から見ると、ぜひこの〇の一番上から一番下まで、具体的に何をしたらいいのかご教示いただきたいというのを上部の委員会に聞いてみたいものであると私は思うんです。とりわけ国土交通省に対してこのような文言が来て、ではほかでは何かいいことをやっているのだったら、それを教えてくださいと。そんなにわからないだったらあの漫画を読めというくらいの話だったら、何と上っ面な話かということになるし、実質的なマネジメント効果を上げるのが目的であって、上っ面の制度をつくるのが目的ではないですね、当然。そこのところをぜひ突っ込んでいったほうがいいのではないかなと私は思っているんです。今日は鉄道分科会の立場なので、ぜひ、皆さん方もそんなふうにお思いでしたら、ほかの分科会でも語らいながら、国土交通省を挙げてこれについてご教示いただきたいというお返事を送ってはどうかななどと私自身は思っているんですけれども、事務局はどんなご感想か、あるいはほかの先生方はどんな感じか、ちょっとご意見でもいただけたらありがたいと思いますけれども、事務局、どんな感触でいらっしゃいますか。

【松本財務課長】 我々も、ちょっと抽象的に言われても、では具体的に何をすればいいのか分からないところがありまして、事務方同士のやりとりでも、向こうもとりあえず言ってみたといいところがあるように伺ってはおりますが。

【家田分科会長】 もちろんご見識のある方々がこう書いていらっしゃるのだから、当然答えが心の中にあるからこそ書くのであって、まさか言うだけということはないと思いますので、ぜひ聞いてみたいと思うし、ぜひそういう方をお呼びしてご教示いただくようなことでもよろしいかと思うんですけれども。あまり荒立てないほうがいいかもしれせんけれども。(笑) これは感想でした。

それでは、報告事項は以上ということにさせていただいて、次に行かせていただいでよろしいですか。ありがとうございます。

それでは、先ほど申し上げたように、議題2から4までを、今度は審議事項で固めて説明していただいて審議ということにしたいと思います。お願いいたします。

【豊島計画部長】 鉄道・運輸機構計画部長の豊島と申します。続いての議題、中期計画の変更についてでございますが、このたび中期計画を変更すべき事項が生じたので、ご説明申し上げます。

お手元の資料2-1でございます。これについては新旧対照表となっております。上のほうが1つ目の議題でありまして、上の左のほうの現行のところの1のイの2つ目の「・」

のところをちょっと読ませていただきます。「民鉄線の工事については、西武池袋線の大改良工事は着実な進捗を図り、平成23年度末まで完成させる」ということでございましたが、諸般の状況、これからご説明申し上げますけれども、それにつきまして右の改正案ということで、「平成24年度末まで完成させる」ということにさせていただきたいということでございます。

資料を1ページ飛ばして、3ページをお開きいただきたいと思います。3ページの上に地図が載ってまして、西武池袋線の左のほうが所沢方、都心から離れていくほうで、右のほうが都心のほうでございまして、江古田、桜台という駅名が載っていますが、西武池袋線は池袋へ、そしてまた練馬から分かれまして有楽町線としての新木場方、それから副都心線としての渋谷方と、この線につきましては非常に線が混在しているという状況でございまして、真ん中に配線略図というものがございまして、既に練馬高野台から都心方の練馬までの間については複々線化事業がなされておまして、そのように運行がなされておりますが、現在、石神井公園前後のところにつきまして、連続立体交差化事業と我々の複々線化事業を鋭意施行しているところでございます。この線につきましては、先ほどたくさん線が入っているということを説明いたしましたけれども、特に副都心線につきましては、平成20年6月に開業しておまして、また今から2年後には東横線、それからみなとみらい線と直通されることが予定されている線でございます。

その下のほうに四角く囲っているところがございまして、ちょっとそこにつきましてご説明いたします。この工事でございますけれども、2つ目の○のところ、22年2月上り1線高架切換え終了と、それから23年4月、この4月ですが、下り線の1線も高架切換えということで、上下線の高架化は完了し、その後、現在地上を走っている下り線を撤去したあとに高架橋を増築して、高架複々線化を完成させる工事が残っているわけでございます。上の○の下のところに★印でちょっと書いてありますが、実は副都心線は、開業時、平成20年6月でございますが、信号トラブル等で数日間大規模な輸送障害が発生したということがございました。

そういったことで、1ページ飛ばしていただきまして、5ページをまずごらんいただきたいと思います。ちょうど平成20年のころに、例えば4月1日からちょっと載せてございますが、これが輸送障害に関連するものということで、当時、首都圏におきましていろいろ輸送障害が多発していたことを列記しております。この2つ目に7月18日ということで実は警告文書が出ておまして、それが6ページでございます。

6 ページに、関東運輸局から東京地下鉄株式会社への警告文書が出ております。その第 2 フレーズでございます。「貴社においては、6 月 14 日に開業した副都心線においても多くの輸送障害を発生させ利用者に多大な影響を与えたことから、当局から徹底した原因の究明と対策の検討を指示していたところ」と書いてあります。実はそういうことで、副都心線は開業してから非常に信号的なトラブルが起こったということで、その後、副都心線に乗り入れている西武鉄道もこれを真摯に受けとめまして、輸送障害による社会的影響を最小限に抑える観点で、西武池袋線においてこのようなトラブルが発生しないよう検討してまいったものでございます。

2 ページに戻っていただきまして、そこに私が今までお話ししたようなことがまとめて書かれてございます。1 の概要については、そういうことでトラブルが発生したので、そのトラブルを防止する観点から、工事の段階においていろいろ検討した結果、2 のフレーズになるのですけれども、各切換え段階で慎重な試験調整を実施すべきである。②として、線路の切換えの回数を増やして、シンプルな切換えにすべきである。そういった観点から、1 年の工期延伸をさせていただきたいということでございます。3 のところにまとめとしてアンダーラインで書いてございますが、本工事を委託する西武鉄道からも、輸送障害による社会的影響を最小限に抑えるために、工事計画を変更してほしいとの要請があり、また今般の線路の切換え工事の手順等の見直しは、副都心線の開業時のトラブル等を踏まえたものであり、中期計画を定めたときにはそういったことが想定されていなかったものですから、このトラブルを踏まえて、今回中期計画の変更をお願い申し出ている次第でございます。

説明は以上でございます。

【河野総務部長】　　続きまして、中期計画の変更点第 2 点、資料 2-1 の 1 ページの下半分でございますけれども、資産の有効活用等につきましてご説明させていただきます。

資料 2-1 の 1 ページを見ていただきますと、資産の有効活用といたしまして、宿舍関係の記述がございます。左のほうの中ほどですけれども、宿舍に関しまして、資産の処分及び集約化を図る、あるいは必要な宿舍等の建替えなどを行っていくということとともに、なお、残る習志野台宿舍 B 棟等につきまして集約化を図るということ。それから、5. 重要な財産の譲渡等に関する計画ということで、宿舍関係の売却についての記述がございます。一言で申し上げますと、検討が進んだ結果といたしまして、この習志野台宿舍 B 棟を 23 年度以降に売却するというところで、右のほうに書いてございますけれども、重要な財

産の譲渡等に関する計画のほうに習志野台宿舎B棟の売却が新たに加わりまして、一方で残る宿舎の集約化というところの記述につきまして、残る宿舎の代表例といたしまして行田宿舎を書き込むということでございます。

若干補足させていただきますと、資料の7ページでございますけれども、独法の整理合理化計画を踏まえまして、現行中期計画では先ほどのような記述になっております。それを踏まえまして、継続的に宿舎の整備の計画、その中での集約化・売却といったものの検討を進めてまいりました。今般、習志野台宿舎B棟につきまして、23年度以降売却予定になったということで、簿価は7億円ほどでございますけれども、こうした重要財産の処分につきましては中期計画に記載されるということになっておりますので、今回の中期計画の変更のお願いということをしているわけでございます。

ちなみに、9ページのほうをご覧くださいますと、これまで売却手続を順調に進めてきたということでありまして、逐一の紹介は避けませんが、各種の宿舎について売却済みであったり、あるいは現在売却手続中ということでありまして、一番下の表でございますけれども、使用中の宿舎及び寮というところの中ほどに、習志野台宿舎B棟は売却予定と、その他残すべきところは建替え済みでしたり、建替え工事中であるということでございます。

以上、簡単ではございますが、宿舎関係の中期計画の変更でございます。

【家田分科会長】 続けてお願いします。

【田村共有建造支援部長】 続きまして、資料3に基づきまして、業務方法書の変更につきましてご説明申し上げます。

資料3の1枚目でございますが、1の(3)にございますように、業務方法書の変更に当たる場合は、通則法第28条の第1項に基づき国土交通大臣の認可を受けるということになってございます。同条の第3項に基づきまして、国土交通大臣が認可をする際には、あらかじめ、評価委員会の意見を聴くこととなっております。

2.でございますが、今回の変更は、先ほど説明がございました「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」、昨年12月7日の閣議決定に基づきまして、鉄道・運輸機構の高度船舶技術開発等業務のうち、利子補給業務及び債務保証業務については、業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了するとされたことを受けまして、関係条文について所要の変更を行うものでございます。

もう1点につきましては、鉦工業技術研究組合法というのがございますが、その改正が行われまして、組合が株式会社に組織変更を行うことが可能となったため、助成対象者

間の公平の観点から、収益納付の適用除外規定を削除するところでございます。

若干条文のご説明を申し上げます。2ページ目は独法通則法でございますが、省略させていただきます。

3ページ目でございますが、33条につきましては、今申し上げましたように、鉱工業技術研究組合法の改正に基づきまして、適用除外としたものを削除するというところでございます。現実には鉱工業技術研究組合法につきましては利益を生むということはあまり想定されませんので、実際にはあまり影響はないと考えられます。また、当初扱っておりましたテクノスーパーライナーの研究組合も現在終わっているところでございます。

あわせて、34条と35条以下のところでございますが、特に34条につきましては、これは利子補給の交付に関する規定でございます。それから、35条は関連規定でございますが、36条は、高度船舶の研究開発に当たる債務を保証する業務については、これを行わないものとするということにしております。

いずれにつきましても、利子補給は最近におきましては低金利であり実績を上げておりませんし、このあたりの債務保証業務等についても実績、実施例はございませんので、特段、業務としては最近はあまり行っていなかった業務でございますが、スーパーエコシップ等の環境関係の研究開発の後に行う実用化助成業務には現在力を入れておまして、この実用化助成については引き続き行っていく予定としてございます。

なお、これとあわせて、高度船舶技術開発業務の利子補給及び債務保証に係る信用基金、これは政府出資基金で10億円をいただいておりますが、これにつきましては来年度に国庫納付するというところで、現在国土交通省と調整を進めているところでございます。

以上でございます。

【大野経理資金部長】 それでは続きまして、不要財産の国庫納付につきましてご説明させていただきます。資料4をごらんいただきたいと存じます。

昨年、独法通則法の一部改正が行われまして、独法が保有いたします不要財産——この不要財産とは何かと申しますと、将来にわたり業務を確実に実施する上で必要がなくなったと認められる一定の重要な財産のことでございますが、このような不要財産につきましては、処分しなければならないと定められました。また、特に政府からの出資または支出に係る不要財産につきましては、遅滞なく、主務大臣の認可を受けて、これを国庫納付するように定められたところでございます。主務大臣は、認可に当たりまして、独立行政法人評価委員会のご意見を聴くことになってございまして、今般、この規定に基づきまして、

以下に記載しております財産につきまして国庫納付をしたいと考えております。

改正されました法律の案文につきましては、資料の4ページ目に掲載しておりますので、ご参照いただければと思います。独法通則法の第8条の第3項と第46条の2の第1項及び第2項が該当する条文でございます。詳細な説明は省略いたします。

それでは、また1ページ目に戻っていただきたいのでございますけれども、今般国庫納付をしたいと考えております財産は2種類ございます。まず1つ目が、根岸線及び鹿島線、これは鉄道線でございますが、この譲渡収入でございます。これらの鉄道線は、国からの出資金等を財源といたしましてかつて機構が建設いたしまして、国土交通大臣が指定する期間、鉄道事業者に対して貸し付けをしてきたものでございます。これらは主要幹線及び大都市交通線と呼んでおります。これらの鉄道線のうちの根岸線及び鹿島線、根岸線は神奈川県内を走る線で、鹿島線は茨城と千葉県内を走る線でございますが、これらにつきましては、貸付期間が終了いたしましたことに伴いまして、貸し付けをしておりました先のJR東日本に対して譲渡したところでございまして、その譲渡の収入を国庫納付するというものでございます。

皆さんの資料の次のページ、2ページ目をごらんいただきたいと思います。主要幹線及び大都市交通線とは何かということでございますけれども、かつて国鉄の時代でございます、今から40年以上前になりますが、当時、線路容量が限界に達しつつありました主要都市における鉄道線などの輸送力の増強を図ろうということになったわけでございますが、当時、国鉄の財政事情は厳しかったことから、国鉄がこれらを整備することに代えまして、当時の日本鉄道建設公団法に基づきまして、日本鉄道建設公団——現在の鉄道・運輸機構が有償資金及び無償資金をもとに鉄道線を建設いたしまして、それを運輸大臣が指定する期間、これは40年でございますが、国鉄、その後JRの本州3社に有償で貸し付けをしてきたというものでございます。3線分につきましては既に譲渡しておりますけれども、現在貸し付け中の線がそこに書いてありますような線でございます、これはまだ機構が保有しております。これも貸付期間が終了いたしますと、譲渡するということになってございます。そのような仕組みとして、この鉄道線を整備したということでございます。

これが、主要幹線及び大都市交通線の概要でございますが、さらに1ページめくっていただきたいと思います。今回、これらの線のうちの根岸線及び鹿島線を譲渡した収入を国庫納付するものですが、根岸線、鹿島線の建設費用につきまして簡単にご説明いたします。

根岸線は、AとBの2つに区分して貸し付け等を行ってきたわけでございますが、根岸

線Aは桜木町・磯子間でございますが、建設に要した費用が約57億円でございます。これらの費用を貸付料という形で40年にわたって機構がJRから回収してきたものでございます。回収の中身は、元本、利子、管理費等でございます。なお、根岸線Aには有償資金が入っておりませんので利子はないということでございまして、それらの合計が約66億円でございます。貸付期間終了に伴いまして最終的に施設を譲渡した際には、貸付料で回収しない土地等の残存価額を譲渡代金として収受いたしましたものでございまして、それが11億円ほどございまして、今回国庫納付する額でございます。同様に根岸線Bは、建設費用が51億円でございまして、最終的に譲渡した収入が1億円でございます。鹿島線につきましては、ここに95億円と書いてありますが、国の補助金が4億6,700万円ほどございまして、約100億円が、建設にかかっておりまして、最終的に譲渡の収入が24億円ということでございました。

資料の1ページ目にお戻りいただきたいと思っております。今般、この譲渡収入に当たります合計36億4,903万円につきまして国庫納付をしたいと考えております。

続きまして、次の納付する財産でございますが、これは福利厚生施設の譲渡収入でございます。これも、国からの出資金を財源といたしまして、機構がこれまで取得してきた福利厚生施設でございますが、独立行政法人整理合理化計画などのこれまでの行政改革の観点からの指摘を受けまして保有財産の見直しを進めてきましたところ、これらの財産を譲渡してきたということでございます。具体的にはその4施設でございますが、上から3つは、いわゆる会員制リゾート施設の会員権でございますが、これらを売却したということでございます。最後は、スポーツ施設でございますが、これはスポーツ施設から脱会したということでございまして、その際の入会保証金が今回の納付の対象でございます。これらを合わせまして合計515万円ということでございます。

以上、1と2の総額36億5,419万円を国庫に納付したいと考えているところでございます。

説明は以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

それでは、以上の議題2、3、4につきまして議論をお願いしたいと思います。ちょっと違う事柄なので、一つずつ整理していきましようか。

まず議題2の中期計画の変更について、ご質問やご意見をお願いしたいと思います。資料2のところです。どうぞ。

【宮下委員】 簡単に。技術的なところは全くわかりませんので教えていただきたいのですけれども、都市鉄道の工期を24年度までに延期されるということで、あと2年間、工期があるということになりますね。それで、どのような実験あるいはシミュレーションをされて、2年でこういうトラブルがなくなる工事ができ、また完成できると思っておられるのか、何かそういうものがあるんだろうと思うのですけれども、それをちょっと教えていただきたいんですが。

【豊島計画部長】 3ページをごらんいただきたいと思います。3ページの下の方の四角いところに2つ目の○で、ちょっと年次的に、どういう形で構造物ができ上がってきたかを書かせていただいております。まず、配線略図を見ていただきますと、これはもともとが地べたを走っている複線の構造物でした。それを高架化しまして、かつそれぞれを2線ずつ、上り2線、下り2線にするという、線路容量を増やす工事なんですけれども、実は20年6月ごろにはおおむね上り線のほうから工事が進んでおりまして、22年2月、上り線1線高架化切換え終了と書いてありますね。ですから、先ほどの20年6月にあいつた副都心線の大変なトラブルがあった後に1回切換えをしています。その切換えの仕方について、丁寧に丁寧にやるということでこれぐらい期間が延びるということが、22年2月に実際に切換えを行った状況も踏まえて、実証的にわかってきました。一つは、簡単に言えば、例えば各切換えにおいては信号関係の試験をやるのですが、大体2カ月で済ましているところを、ダブルチェックするなどもっとじっくりとやったとかということがあります。

次の4ページなんですけど、もう一つの話として、先ほど切換え回数を増やしたという話をさせていただきましたが、ちょっと時間の関係でここは説明を割愛させていただいたものでわかりづらかったのですが、実はここの石神井公園、それから池袋寄りのもう一つの駅の練馬高野台駅、この辺、一番上が現状のところなんですけれども、一番上のポンチ絵で見ていただきますと、青がもうでき上がっている高架橋で、これは今現在ですが、ピンク色が今構築されておりまして、この4月に下り線の1線が高架切換えされるような状況を示しているのですけれども、そこの練馬高野台駅付近に引き込み線というのがあるのがおわかりになるかどうかなんですけれども、折り返し設備が練馬高野台にありまして、それを石神井に移すというのが、ちょっと細かい話になりますが、最終形なんです。この左側の当初の計画では、下り1線の高架切換えと折り返し設備の移設を同時にやりましょうということをやっていたのですけれども、そうすると石神井公園の下り線ホームはまだ

1線しかない中で、この1線に所沢方面の下り列車と、石神井公園止まりの列車が発着することになり、列車遅延が発生しやすくなって、ダイヤに支障をきたすだろうということで、切換えを2回に分けました。まず本線だけをつくり、それで一度供用させてから、石神井公園駅の下り線を2線化した上で引き込み線の移設工事をしましょうといったことで、切換え回数を増やしました。主にそのような計画を、この2年間の実績を踏まえながらやってきました。

そういったことで工程をにらみましたら、正確には24年度の中頃にはこの本体工事は終わります。そして2面4線の供用が開始されますが、私どもの事業は年度で言っているものですから、24年度完成ということできせていただきたいということでございます。

すみません、長くなりました。

【宮下委員】 いえいえ。どうもありがとうございました。

予算などはそれに伴って、もちろん何らかのそういう契約条項が入っていたのだろうと思うんですけども、それは抜かりなくといたしますか……。

【豊島計画部長】 線路切換えはそういうことで慎重にやっていくのですが、増額費用はかかりません。そのように、今の予算内でできると西武鉄道から聞いておりますし、間違いのないと思っています。

【家田分科会長】 本件、ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【岡田委員】 資料2-1の3ページでちょっとお聞きしたいんですが、石神井公園までの複々線化施工区間というのがこの資料2-1の1ページに書いてあることだと理解しているんですが……。

【家田分科会長】 マイクはありますか。あったら、お願いします。

【岡田委員】 失礼しました。資料2-1の3ページの複々線化施工区間が赤印で書いてありますけれども、その資料2-1の1ページに相当するのは石神井公園までの話と理解しているのですが、3ページの上のほうの連続立体交差事業区間というのは今回の西武池袋線の大改良工事には入っていないと理解してよろしいんですか。

【豊島計画部長】 お答えいたします。実はこの連続立体交差化事業というもの、それは今地平に複線で走っているものを上げる、連続立体交差化する、踏切を除却するという事業でございまして、これは東京都が事業主体となっている事業でございまして、あわせて上下線をもう1線ずつ増やしましょう、つまり複々線にしましょうというのが、私どもの民鉄線事業なんです。ですから、事業主体が2つあって、両者が一体となってこの複々線

化事業をしております。

ちょっとこのポンチ絵で真ん中の配線略図とその下の縦断略図を見ていただきたいんですが、練馬から練馬高野台にかけては、今までずっと複々線化と連続立体交差化事業をやってきていまして、今やっておりますのが両事業としてはこの赤く塗った部分でございます。配線略図で見いただきますとおり、複々線化事業は石神井公園で終わりなんです。そこから先はもう複々線化はありません。ところが、左側に外環の線がありますが、つまり大泉学園までの間は連続立体化しましょうということで、東京都の事業としては残っております。そういうことでちょっと緑でかいてございますが、ここについては、今の石神井公園付近の事業が終わってから、次の事業ということで今東京都は考えているようございまして、おそらくこの事業が終わってから着手されるものと思っております。以上です。

【岡田委員】 どうもありがとうございました。

【家田分科会長】 ほかにいかがですか。この件で、いいですか。はい、お願いします。

【石津委員】 宿舎の売却のことについて教えてください。この宿舎について、重要な財産の譲渡ということで、これはやはり政府から独法になられたときに現物出資されたものであるということでしょうか。今お伺いしましたのは、資料2-1の8ページのところを拝見しますと、売却収入の使途というところで、「売却収入は、今後の新たな宿舎の新設又は建替えに充当する方針」ということが書かれておりまして、他方、もしこの財産が政府からの出資または支出によるものに該当するのであれば、その後で出てくる不要財産の国庫納付についてというものと性質が同じなので、売却した収入に関しては国庫に納付するというように読めます。両者は、片一方はあるいはそのままとっておくことができるという扱いになり、片一方は国庫に返すという形になっているので、どのように違うのかを教えてくださいませんか。

【河野総務部長】 当宿舎に関しましては、国の出資が入っているものではないという整理をいたしております。必ずしも今全資産について整理ができているわけではないと私どもは聞いておりますけれども、独立行政法人になったときに若干の整理をしつつあります。そういった整理の一環として、習志野台宿舎B棟につきましては、そういった整理になっていないこと、それから単にこれを売却するというのではなくて、将来の集約化に備えた大きな流れの一環であるということございまして、今回売却いたしますけれども、将来的に新しい宿舎に統合していくという中で、この売却収入についても使ってまいりた

いと思っております。

【家田分科会長】 なるほど。よろしいですか。

【石津委員】 わかりました。私は、宿舎は多分従前からずっと持っていらっしやって、そうであれば、もともと国のものであったものが引き継がれたというものがほとんどではないかなという認識だったのですけれども、そうではないということなわけですね。

【河野総務部長】 はい、違います。

【石津委員】 もとからご自分たちでお持ちになっていらっしやったということなわけですね。

【河野総務部長】 はい。

【石津委員】 わかりました。

【家田分科会長】 よろしいですか。

【石津委員】 はい。

【家田分科会長】 最初の議題は、ほかにご意見はございますか。

では、1点だけなんですけれども、複々線化のほうなんですけれども、切りかえに伴う信号故障等々でいろいろなところでトラブルを起こしているというのはさっきご紹介があったとおりで、これに対してより慎重な施工方法によって万全を期すというご趣旨ですね。それは納得できるところであります。それを理解した上で、質問なんですけれども、鉄道・運輸機構自身はこの種のトラブルを従来起こしたことはあるのかどうかというところを1点聞きたい。

それから2点目は、この種の信号故障等については、緊急避難的には、今のような慎重な施工によって対応するというのは妥当な話だと思うんだけど、考えようによっては、この開業がおくれるというのは、それだけで便益を減らしていますから、キャッシュとしては大差ないかもしれないけれども、実は得られる便益は後回しになるから、その分だけ損ですよ。あるいは借入金なら、その分だけ返すのがおくれますから。だから、決してこれは施工期間を長くすればそれでいいというものではなくて、技術開発上は、ほんとうに信号トラブルは何が原因だったのかを突き詰めて、単にゆっくり慎重にやればいいのかという話ではなくて、技術開発によってそんなことのないような施工方法を新しく編み出していくことも重要だと思うんですよ、ロングタームで。それは機構の仕事というよりは国土交通省の仕事ではないかと思えますけれども、その辺について国土交通省鉄道局はどのように考えているのか。その辺、一つずつ質問させていただこうと思います。1個目は、機

構が従来……。

【豊島計画部長】 鉄道公団、そして鉄道・運輸機構は、通常は全く何もないところから鉄道をつくり上げて、大体それを完結させて供用しているということもありまして、私の30年余りの記憶では、大きなトラブルというのはなかったかなと思っています。と申しますのは、こういうので皆様にご迷惑をかけるというのは、現在生きている線をいじりながらやっているときに突発的に発生するといったことが多いのかなと思います。

【家田分科会長】 そうですか。でも、さっきあった根岸線などだって、みんな在来線にくっつけるじゃないですか。

【豊島計画部長】 そうですね。大体、在来の線との接続部分につきましては、鉄道事業者のほうに委託をお願いして、彼らがつくっているものですから……。

【家田分科会長】 接続部分は、あれは機構が一番難しいところをやっていないんだ。失礼。

【豊島計画部長】 例えば東葉高速線とか、東西線からつなぐような工事はやっていますが、つながるところについては、それは国鉄財産だったので、国鉄に施工を委託したりしております。

【家田分科会長】 わかりました。状況はわかりました。ありがとうございます。

【豊島計画部長】 すみません、どうも。2点目は私のほうでよろしいのでしょうか。

【家田分科会長】 2点目は、いや、あっちだと思いますけれども。

【松本財務課長】 いや、私もちょっと専門ではないのであれですけども、こんな信号トラブルで工事がおくれたというのはあまり聞かないもので、あまりあってはならないものだと思いますけれども。

【家田分科会長】 つまり、これは鉄道局の中でも技術畑の仕事だと思うんですけども、技術畑のほうの仕事として、信号トラブルに対してこれから技術的にどういう対応をとろうとしているのか。単に慎重にやりなさいなどというのは、これは緊急避難程度の話であって、技術的な対応ではないですよ。そういう趣旨の質問です。

【豊島計画部長】 それでは私がお答えします。

【松本財務課長】 いいですか。すみません。

【豊島計画部長】 先生がおっしゃることは全くそのとおりでございまして、トラブルをなくすべく、やるべきでございます。ただ、今回のこの件につきましては、いわゆる複々線化という新たな事象を起こすという意味では一刻も早いほうがいいんですが、複線とい

う観点では今までとずっと変わりなくやっているということで、そういった意味で、新たに作る線と違って、工期が遅れたから便益がそんなに落ちるかという、ちょっと私には考えられないのですが。

【家田分科会長】 この線はこれでいいんだけど、そうじゃなくて、信号トラブルをもととして、技術開発の政策があるわけですよ、鉄道局には。そういうときには、そういう面でどのように反映しようとしているのかなという質問ですけれども、機構が答えられないのなら、また今度でいいです。わかりました。

【松本財務課長】 後ほど回答させていただきます。すみません。

【家田分科会長】 それでは、この件については、今ご説明いただいたようなことで変更を認めるということでしょうか。

ご異議もないようですので、そのようにさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

では続きまして、資料3絡みになりますね。業務方法書の変更についてはいかがでしょうか。特にご意見はございませんか。はい、どうぞ。

【岡田委員】 資料3の3ページについて、全く素人的な質問で恐縮なんですけど、お願いします。34条を見ても、何かテレビでは官庁用語というのを盛んに我々は聞くんですけど、34条の一番下の線で「については、これを行わないものとする」と改正案では書いてありまして、現行では「を行うものとする」と書いてあるのですが、現行案をそのままいくと、改正案は「業務を行わないものとする」でいいような気がするんですけど、これは何か文章の違いがあるのか、非常に素人っぽい質問で全く申しわけないんですけど、どんな違いがあるのでしょうか。これはこのように書くということに、「行う」とときには「行うものとする」で、そうでないときには「については」というのをつけるということなんですか。

【田村共有建造支援部長】 これは、法令的なもので、先例主義みたいところがございまして、こういう前例がございましたので、この表現とさせていただきました。

【岡田委員】 中身は全く同じと理解してよろしいのでしょうか。

【田村共有建造支援部長】 そうでございます。

【岡田委員】 ありがとうございます。

【家田分科会長】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

それでは、これもご提案のとおりお認めいただくということでしょうか。

はい。ありがとうございます。

続きまして、資料4関係をお願いします。不要財産の国庫納付について、いかがでしょうか。

ちょっと一つだけ質問させてほしいんですけども、素朴な質問で、ご説明されたかもしれないんだけど、1ページ目で根岸線AとBがあって、磯子までと、それから洋光台までで、7.5キロと4.6キロ、長さは違うんだけど、国庫納付額がえらく違うんだけど、10倍くらい、これはどういうところに起因しているんですかね。素朴な質問です。ヤードか何かがあって面積が大きいのかかもしれないんだけど。

【大野経理資金部長】 簡単に申し上げれば、今回この譲渡収入というのは、貸付料で回収しなかった残存価額で、具体的にはこれは土地などでございまして、土地の価額が桜木町・磯子間と磯子・洋光台間ではかなり違ったというのが一番大きな要因でございます。

【家田分科会長】 わかりました。面積の寄与よりも、単価の寄与のほうが大きいんですね。

【大野経理資金部長】 そういうことです。

【家田分科会長】 ありがとうございます。了解しました。

ほかにいかがでしょうか。ございませんか。

それでは、議題4についてもお認めいただいたということでよろしいですか。

はい。ありがとうございます。それでは、以上、議題2、3、4は原案どおりお認めいただいたことにさせていただきます。

続きまして、議題5と6のご説明をお願いします。

【大野経理資金部長】 それでは、資料5につきましてご説明させていただきます。資料5は、平成23年度長期借入金及び機構債券の発行についてでございます。

機構が長期借入金及び機構債券を発行するに当たりましては、機構法に基づきまして、国土交通大臣の認可を受けるということになってございます。国土交通大臣は、認可をするに当たりまして、独立行政法人評価委員会のご意見を聴くことになってございます。現実には認可は、調達の都度、国土交通省からいただいているところでございますけれども、独法評価委員会のご意見の聴取につきましては、会議の効率を考えまして、例年この時期に1年間の調達の計画をまとめてご意見を聴いているところでございまして、今回もその例に倣って、1年間の計画についてお諮りすることにしております。今回お諮りするのは2つございまして、既に現在調達をやっております22年度の計画につきまして変更する

ことが1点と、23年度の計画につきましてご意見を伺うことがもう1点でございます。

それでは、資料をめくっていただきまして、まず22年度の計画の変更につきましてご説明させていただきたいと存じます。資料の2ページになりますけれども、22年度の資金調達の計画につきましては、昨年2月に独法評価委員会のご意見を伺って、その後それに従って調達してきたところでございますけれども、昨年11月でございますが、国の緊急経済対策に伴いまして補正予算が成立しております、その関係でこの調達予定額が追加されることになりましたので、その関係の変更をさせていただくというものでございます。

今回は、建設勘定の都市鉄道利便増進事業の調達額が増えるというものです。資料8ページ目になりますが、都市鉄道利便増進事業の内容につきまして簡単にご説明させていただきます。都市鉄道利便増進事業は、都市鉄道の既存ストックを有効活用しつつ速達性の向上等を図るというものでございまして、現在、鉄道・運輸機構が整備を進めております。具体的には、神奈川県内の相鉄線につきまして、JR及び東急との直通化を図る工事をやっているところでございます。

これにつきましての財源の調達スキームは、国、地方と機構の自己調達ということで、3分の1ずつに分かれておまして、平成22年度当初予算ではこの2つの区間は合計39億円でございますが、補正予算で合計64億円の事業の追加になりました。そのうち機構が調達いたします額が3分の1に当たります21億円ということでございまして、この分を今回調達の予定額に追加させていただくというものでございます。現在、この都市鉄道利便増進事業は、用地の取得とかトンネルの工事などを進めているところでございます。

以上が都市鉄道利便増進事業の概要でございます。恐縮ですが、また先ほどご説明しました資料の2ページ目にお戻りいただきたいと存じます。

今回追加いたします21億円でございますけれども、具体的な調達の対象といたしましては、債券のうちの一般公募債の額として追加したいと考えてございます。その結果、当初4,331億円の予定額が4,352億円になるということでございます。

次の3ページ目は、その調達予定額を四半期ごとに割り振ったものでございます。第1四半期から第3四半期までは既に調達をしておまして、実績値を書いてございます。ただし、この計画は21年度予算の繰越額を計上しておりませんので、第2四半期は少なくなっております。今回の21億円は、第4四半期に計上しているところでございます。

以上が22年度の予定額の変更でございます。

続きまして、23年度の予定額の説明に移らせていただきたいと思います。それでは、お手元の資料の5ページ目をお開きいただきたいと思います。23年度の長期借入金及び債券の調達予定額でございます。総額4,763億円でございます。対前年度の予定額に比べまして411億円の増となっております。この内容をご説明するに当たりまして、添付しております資料で簡単にご説明します。

9ページでございますが、23年度の機構の予算でございます。概算決定ベースでございますが、簡単に言えば、このような予算がありまして、この予算を執行するために資金調達をするということでございます。

主なものを簡単にご説明しますと、鉄道関係でございますけれども、整備新幹線の関係が23年度は2,950億円ということでございまして、22年度と比較しまして350億円の増です。これは、開業予定年に向けまして工事を着実に進めていくために、増額されているところでございます。また、都市鉄道利便増進事業につきましては、23年度の当初予算額は26億円ございまして、これは22年度の補正予算による事業の前倒しなどもございましたので、対前年度比では減となっております。借入金につきましても、予算の概算決定で決定されます。これにつきましては後ほど説明いたします。

続きまして、船舶共有建造の関係でございます。共有船舶建造費は279億円ということでございまして、ほぼ昨年並みでございます。借入金につきましても後ほどご説明いたします。

その他、内航海運活性化融資でございます。これは、日本内航海運組合総連合会に貸し付けをするための借り入れでございます。政府保証がついております。23年度は554億円でございます。

以上が主なものでございまして、平成23年度の収入支出予算の総額でございますが、収入の総額は1兆5,582億8,100万円、約1兆6,000億円ということでございます。

その次の10ページでございますが、収入の31%に当たる部分が機構が借入金等で調達する部分でございます。なお、業務収入などでこの収入の57%を賄いまして、あと国庫補助金等は12%ということでございます。これもご参考までにお伝えするものでございます。

それでは、行ったり来たりで恐縮でございますが、資料の5ページ目で、23年度の計画でございます。財政融資資金借入金は531億円ございまして、具体的な内訳は、民

鉄線の建設資金及び借換資金でございます。民鉄線の建設資金は、西武池袋線・小田急小田原線の建設資金でございます。また、過去に民鉄線を建設いたしました際に調達した資金の借換資金でございまして、336億円でございます。一方、船舶の共有建造資金に195億円ということでございます。

次に民間調達でございますが、このうち民間借入金が総額1,887億円ということでございます。対前年度で減少しておりますけれども、民鉄線の建設資金及び民鉄線・CD線等の借換資金が927億円でございます。CD線の借換資金が漸減してきておりますので、減ということでございます。そのほか、造船業の構造転換業務の借換資金に4億円、内航海運活性化融資業務、これは先ほど申し上げました日本内航海運組合総連合会への貸付けのための借入金でございますが、554億円でございます。これは前年度の実績を踏まえての減ということでございます。あとは、国鉄債務の借換資金として、経営安定基金から借り入れしている額でございます。これが402億円でございます。

次に債券でございますけれども、債券の総額は2,345億円でございます。このうち財投機関債といたしまして、かつての財投対象事業に対しまして、機構が債券を発行して調達するということになっておりまして、これの総額が1,370億円でございます。内訳は、民鉄線・CD線の借換資金と、船舶共有建造業務の借換資金等でございます。その他、一般公募債といたしまして、整備新幹線の建設資金に充てるものでございまして、875億円です。新幹線の事業費の規模を拡大しておりまして、433億円の増ということでございます。あとは、海事勘定で船舶共有建造業務の借換資金といたしまして縁故債を発行しておりますが、その借換資金が23年度は100億円発生するというところでございまして、総額4,763億円ということでございます。

なお、この数字は、冒頭、報告でございましたが、昨年の関係大臣の協議に基づく鉄道関連施策は盛り込んでおりません。それは、法律が改正された際に調達が必要な額の追加等がありましたら、その段階で変更という形で対応していきたいと考えておりまして、この段階ではその施策に関連する資金調達予定額は盛り込んでおりません。また、22年度予算の繰越額も現時点ではまだ確定しておりませんので、ここでは盛り込んでおりません。現実にはその繰越額も含めて23年度の調達をする予定でございます。

資料6ページは、今の総額4,763億円を四半期ごとに割り振ったものでございます。現時点の事業の進捗の見込みによる資金需要と借換資金の償還日の到来による借換資金需要を勘案しております。なお、財政融資借入金は政府の予算で決定されておりますけれど

も、民間調達につきましては、今後の金融環境等を踏まえまして、一部の資金につきまして調達時期を変えるなど、柔軟な対応をさせていただきたいと考えておりました、その点、ご了解をいただきたいと考えております。このような形で年間を通じて調達をしていきたいと考えております。

以上がこの概要でございます。

なお、今回、資料の最後の11ページに少しデータをつけさせていただいております。ちょっと時間の関係で個々のグラフについて説明いたしませんけれども、2つの点をご参考までにご説明いたします。

まず1つでございますが、調達に当たりまして、債券にするのか、借入金にするのかということにつきましてでございます。これは基本的に、貸付料などの収入があるものにつきましては借入金になじむ、資金の償還時期が長期にわたるものは債券になじむというように、各事業の資金償還の仕組みを踏まえて決定いたします。また、国からの調達方法についての指示がある場合にはそれを踏まえて決定いたします。また、若干ではありますが、金融環境をある程度踏まえて、どちらが有利かということ踏まえながら決定しているというところでございます。なお、財政融資借入金は、非常に有利な条件でございまして、優先して調達しております。

次に、債券の年限でございますが、現在4年債・5年債・10年債の3つを発行しておりますけれども、これにつきましては各事業の資金の償還時期を踏まえることを基本といたしておりますけれども、毎年度の発行額をできるだけ平準化したいといったこととか、市場での調達のしやすさ、5年債・10年債というのが調達しやすいのですが、そういったことなども考慮しながら決定しているということでございまして、ご参考までにお伝えしたものであります。

この関係は以上でございます。よろしく願いいたします。

【北河鉄道助成部長】 それでは、資料6に沿いまして、特定債権の内容変更についてご説明いたします。

資料1ページですが、特定債権と申しますのは、新幹線鉄道施設、これは昭和62年国鉄改革時に既に完成しておりました東海道新幹線、山陽新幹線、上越新幹線、そして東北新幹線の盛岡まで、これを新幹線鉄道施設とっておりますが、これを譲渡したときの対価の支払いを受ける債権のことを特定債権といいます。その変更内容でありますけれども、特定債権のうちの承継債務返済のために充てられるJR本州3社からの譲渡代金の一部に

つきまして、合計766億円の早期弁済を受け入れるということでもあります。

資料5ページをごらんください。新幹線鉄道施設の譲渡代金の流れと書いてありまして、既設新幹線は、平成3年10月にJR本州3社に対して9.2兆円で売却されました。この9.2兆円を回収するわけですが、その債権は3種類に分かれます。そのうちの一番上、簿価の部分ですが、いわゆる新幹線の建設に要した借入金等の平成3年10月時点における債務残高が6.2兆円ございまして、これにつきましては、その返済方法ですが、真ん中の四角にありますように、平成28年度まで毎年度、残債務の状況に応じて計算した額をJR本州3社からいただくことになっています。具体的には、年度期首債務残高に平均利率を乗じた額で計算した額をお支払いいただくこととなります。具体的に22年度ですと2,568億円となります。そして、いただいたお金につきましては、それぞれ借り入れた先に機構のほうからお返しするということになっております。

今度は資料の2ページをごらんいただきたいのですが、承継債務の償還スキームという図がございまして、右上のほうのJR本州3社から鉄道・運輸機構に2,568億円が入ってくる仕組みになっております。ところが、財政融資資金などに対しては平成22年度では合計で3,845億円のお金を返さなければいけません。したがって、3,845億円から2,568億円を引いた額、一部業務外収入等がありますので、その1億円を引きました1,276億円を別途調達する必要があります。そして、この調達にはルールがありまして、鉄道局からのご指導により、平成19年度から平成23年度の5年間においては、必要な資金のうちの4割に当たる額はJR北海道・JR四国・JR九州の経営安定基金から利率3.73%でお借りするというルールになります。これをもとに計算いたしますと、その額が510億円となりまして、その残る額をJR本州3社からの早期弁済という形でいただくことになりまして、1,276億円から510億円を引いた766億円について別途早期弁済をしていただくという内容の変更でございます。

資料の1ページの2番目の資金収支見込みでございますけれども、先ほど申しました3,845億円を返さなければいけないということでもございましたけれども、この内訳は、元本が3,230億円で、利子が615億円、これを合わせて3,845億円であります。この早期弁済による債務償還に対する影響につきましては、毎年度の期首債務残高に平均利率を乗じた額で計算した額をお支払いいただくというルールについては一切変わるものではございませんで、平成28年度までに債務をすべて完済するということについては何ら支障を来すものではないと考えております。

3 ページにこの 6.2 兆円の承継債務の返還状況を書いております。上の青い線が当初の計画、平成 3 年度に最初に譲渡したときの計画でありまして、赤が実績であります。22 年度以降の赤の先が点線となっておりますのは、今後の見通しということでございまして、ご案内のとおり、当初計画に比べまして実績のほうで債務残高は確実に減っているということになります。この減っている理由であります、一つには変動金利部分が当初の計画よりも安かったということもありますけれども、大きいのは、平成 9 年度からこの早期弁済制度が始まりまして、当初は、足りないお金はすべて借り換える予定だったのでありますが、早期弁済で債務をぐっと圧縮することができましたので、債務残高が平成 9 年度から着実に減っているということでございます。

なお、最後になりましたが、4 ページに根拠条文といたしまして、特定債権の内容を変更するに当たっては、国土交通大臣の認可を必要といたします。そして、その認可に当たりましては、この独法評価委員会の意見を聴かなければならないということで、今回お諮りするところでございます。

以上でございます。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、議題 5、議題 6 について、審議をしていただこうと思います。時間が迫ってきましたが、若干オーバーするのをお許しください。まず議題 5 につきまして、ご質問やご意見がありましたらお願いしたいと思います。

ございませんか。それでは、これは原案どおりご了解いただいたということでよろしいですか。

ありがとうございます。

それでは続きまして、議題 6、特定債権の内容変更について、資料 6 のほうについて、ご質問やご意見をお願いしたいと思います。

これもございませんでしょうか。それでは、ご了解いただいたということでよろしいでしょうか。

どうもありがとうございます。

それでは、議題 5、議題 6 は、ともに特段の意見なしということで、了解されたと理解いたしましょう。

以上、審議事項 2 から 6 まで終わりました、それからまた議題 1 につきましても報告事項を承りましたので、予定議題はすべて終わったかと思っております。審議事項については、直

接的なご意見は特になかったかと思えますけれども、途中いろいろと、どうしようかなと
いったものもありましたので、今後の勉強課題や検討課題ということで、引き続き検討し
ていただけたらと思えます。

それでは、司会をお返ししてよろしいのでしょうか。どうぞ。

【川中評価官】 会長から、内部統制の事例集はないのかという話があったのですけれ
ども、この参考という分厚い政・独委の意見をごらんいただくと、内部統制については、
11ページあたりから記述が始まっているんですけども、15ページのあたりから留意
点についてはある程度は記述はあります。どういうものかという説明があります。それか
ら、25ページになりますと、「独立行政法人の内部統制の充実・強化を行う上で参考とな
る評価委員会における取組」という事例が出ていまして、例えば国土交通省で言いますと、
電子航法研究所の事例などが紹介されております。あと31ページからは、「参考となる法
人における取組」というので事例がありまして、国土交通省で言いますと、41ページの
水資源機構の紹介などがあるというので、参考にさせていただけたらと。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。先ほどの私の意見は修正させてい
ただいて、私どもも勉強の上でものを言いましょうということにしましょうね。国交省の
配下の機構でもこうやって何か褒めてもらっているところもあるようなので、この鉄道・
運輸機構もこういうところに聞きに行くとか、お呼びしてお話を伺うというのもいいかも
しれないですね。参考にさせていただきます。どうもありがとうございます。

ほかにかがででしょうか。

それでは、司会をお返ししたいと思います。

【松本財務課長】 どうもありがとうございました。

ちょっと冒頭言い忘れしまったんですが、鉄道・運輸機構の特例業務勘定を活用した鉄
道施策の法律が成立いたしましたら、また中期計画の変更とか、長期借入金の話とか、い
ろいろご相談させていただきたいと思えますので、その節にはまたご指導をよろしくお願
い申し上げます。

先生方におかれましては、長時間にわたりご審議いただきまして、まことにありがとう
ございました。

本日の内容につきましては、議事概要を作成の上、速やかに公表することとさせていた
だきたいと存じます。また、議事録につきましては、大変恐縮でございますが、事務局か
ら郵送させていただきますので、ご発言内容のチェック等をお願いいたしたいと思えます。

また、本日の資料につきましては、差し支えございませんでしたら、大部でございますので、郵送させていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして分科会を終了させていただきます。どうも長時間にわたり、ありがとうございました。

— 了 —