

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26回）

平成23年8月2日

【高原財務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第26回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を開催いたします。

本日は、委員の皆様方におかれましては、ご多用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。8月1日付で着任いたしました、鉄道局財務課長の高原です。何とぞよろしくお願いいいたします。しばらく進行役を務めさせていただきたいと存じます。よろしくお願いいいたします。それでは、恐縮ですが座らせていただきます。

まず、議事を行うための定足数でございますが、当分科会の7名の委員のうち、本日は6名の委員にご出席をいただいております。したがって、過半数を超えており、議事を行うための定足数を満たしていることをご報告いたします。

次に、本会議の公開、非公開についてです。例年と同様でございますが、議題1「平成22年度業務実績評価について」は、評価委員会運営規則に基づいて非公開の取り扱いとさせていただきます。議題2「平成22年度財務諸表について」、議題3「平成23年度長期借入金及び機構債券の発行の変更について」、議題4「平成23年度償還計画の変更について」につきましては、公開の取り扱いとさせていただきます。

また、本会議の議事録等につきましては、議事概要では主な意見のみを取り上げることとし、議事録では発言者名を記載しないなどの措置を講じた上で、国土交通省のホームページで公表してまいりたいと存じます。

それでは、まず資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんいただきますと、上から順に議事次第、座席表の1と2、委員名簿がございます。次に、ご審議資料といたしまして、上から議題1に係る資料が1-1から1-5まで、議題2に係る資料が2-1と2-2でございます。議題3に係る資料が3-1でございます。そして、議題4に係る資料が4-1でございます。参考資料といたしまして、評価結果、関係法令等をつけさせていただいております。大部になりますけれども、遺漏はございませんでしょうか。

それでは、これより議事に入らせていただきます。進行につきましては、前川分科会長をお願い申し上げます。前川会長、よろしくお願いいいたします。

【委員】 おはようございます。ご多忙中ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。本日は4つ議題がございますが、早速ですけれども議題1「平成22年度業務実績評価について」、この分科会としての結論を本日出させていただきますということでございます。また、非常に短い期間にもかかわらず評価を出していただきまして、まことにありがとうございました。

まず、議題1の審議の進め方につきまして、事務局からご説明をいただければと思います。

【高原財務課長】 前回7月5日の分科会にお集まりいただき、鉄道・運輸機構より業務実績についてご報告をさせていただきました。その結果、委員の皆様より、非常にタイトなスケジュールにもかかわらず評価を提出いただきました。まず、心よりお礼を申し上げます。

最初に、審議の進め方からご説明させていただきます。資料1のまとめりですけれども、平成22年度業務実績評価に関する資料であります。資料1-1でございますけれども、「国民への意見募集結果」でございます。これにつきましては、ホームページで意見募集を行ったところ、意見はございませんでした。

そして、資料1-2と1-3につきましては、後ほどご説明させていただきます。

そして、資料1-4でございますけれども、委員の皆様からいただいた評価につきまして、事務局がとりまとめさせていただいたものであります。資料1-4をごらんいただきながら、評価の確定方法を示しました後ほど説明します資料1-2をご参考にしていただき、全部で33項目ございます評価の対象項目につきまして、機構から再説明が必要な項目と必要でない項目に選別をしていただければと思います。その上で、機構に入室してもらい、再説明が必要と判断されました項目について機構からご説明いたしますので、これに対する質疑をお願いしたいと存じます。そして、質疑後に機構には退出してもらいまして、先ほどの資料1-4をたたき台としまして、評価調書の最終確定をするという形で進めたいと考えております。

なお、最後に資料1-5をつけておりまして、恐縮ですがこちらをごらんいただければと存じます。機構の役員、職員の報酬・給与等を示したものでございます。「1 給与水準の公表について」ですけれども、独立行政法人の役職員の給与水準につきましては、毎年6月末ごろに別添の様式にて、その結果を国土交通省と各独立行政法人のホームページで公表を行っております。

そして、「2 公表事項の追加について」でございますけれども、平成23年度からは、公表事項に「主務大臣の検証結果」の欄が追加されました。国土交通大臣の検証結果は、その下の「職員の給与水準について」と「人件費削減の取組の状況について」のとおりとなっておりますけれども、来年度の平成23年度の業務実績評価におきまして、大臣の検証結果を踏まえた鉄道・運輸機構の取り組みの評価をしていただくということになりましたので、あらかじめご報告をさせていただきます。

ここまでで何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

【委員】 いかがでしょうか。まず、多くの項目の中でほとんど意見が一致しているものについては再説明をしないで、多少意見が分かれたところは改めて説明をしていただくということかと思いますが、そのやり方で進めさせていただいてよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、どれを再説明していただくかということについて、事務局からご提案をいただければと思います。

【高原財務課長】 それでは、まずお手元の資料1-4①「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構平成22年度業務実績評価調書（とりまとめ案）」でございます。これは、各委員からいただいた評価、コメントを集計し、事務局においてまとめさせていただくなどの体裁を整えたものでございます。また、先日の分科会や事前説明の場でのご発言なども同様に、意見の欄に記載させていただいております。

それから、その下の資料1-4②でございますけれども、前回の分科会で対応をご相談させていただいた政独委の指摘に関する調書を評価調書別紙として添付しております。これについても事務局において、同様のご意見があった場合にまとめるなどの体裁を整えさせていただいております。評価調書案につきましても、この部分が足りないといった点がございましたら、ご指摘いただければと考えております。

続きまして、資料1-2の一枚紙ですけれども、「各委員の評価結果及び分科会としての評価の確定について」をごらんいただければと存じます。こちらのフローチャートは、各項目の評価の決め方をあらわしたものでございます。ⅠとⅡにつきましては、例年と全く同じ考え方としておりますが、本年はさらにⅢを追加しております。

まず、Ⅰでございますけれども、7人の委員の3分の2に当たる5人以上の同じ評価があった場合には、その多数意見を採用することとし、5人以上の同じ評価を得られない場合には、その項目を要審議事項といたしまして、機構に再度説明をしてもらい、その上で

評価を確定していただくという方法でございます。

I の評価方法を今回の評価の集計結果に当てはめると、真ん中の図でございますけれども、全33項目のうち全員が同評点であったものが25項目ございまして、この25項目につきましては、自動的にAまたはSの評価になります。また、その下ですけれども、同一評点が6人で、1人が異なる評価をしていたものが6項目ございました。これにつきましては、右側ですけれども、Aの評価が3項目、Sの評価が2項目、SSの評価が1項目ということでございます。そして、その下でございますが、同一評点の委員が5人で、残りの2人が同一評点となっているものが2項目ございました。こちらは、Sの評価となります。I につきまして、本年さらなる審議を要する項目はございませんでした。

次に、上の箱に戻っていただきまして、II は、前回の分科会や資料のご説明の際などに機構からの報告内容が不明瞭であるなどの特段のご指摘をいただいた項目につきまして、機構から再度説明をさせていただき、それを踏まえて評価をするという方法でございます。こちらにつきましても、今年度ご指摘をいただいた項目はございませんでした。

そして、本年はIIIといたしまして、複数の委員の評価が他の委員と分かれた項目については、補足説明項目として補足説明を行い、その上で全体の評価を確定するということとしております。この観点からは、該当する項目が2項目ございました。この紙の一番下の部分でございますけれども、「III 補足説明項目」のNo.14「国際協力」と、No.31「船舶共有建造業務に係る財務状況の改善」の2項目でございます。この2項目につきましては、機構から再度詳しく内容をご説明させていただきました上で、最終的に全体の評価を確定してはどうかご提案させていただきたいと存じます。

なお、補足説明の対象としてご提案しました項目につきましては、資料1-3を用意しておりますので、評価の決め方につきましてこのような方法でよろしければ、機構より補足説明をしてもらいたいと考えております。

説明は以上です。

【委員】 どうもありがとうございました。今回の評価につきましては、基本的に意見が集約できたということでございます。事務局からご提案がありましたとおり、もちろん要審議の項目ではございませんが、多少意見が分かれたNo.14とNo.31の2つについては、改めて再説明をいただくということでいかがでしょうか。

それでは、機構のほうからお願いしていただけますか。

(機構入室)

【委員】 よろしいでしょうか。業務評価に当たりまして、14番の「国際協力」、31番の「船舶共有建造業務に係る財務状況の改善」の2つの項目につきまして、補足の説明が必要になりましたので、お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【山口企画調査部長】 それでは、まず「国際協力」について補足説明を申し上げます。前回は米国、ベトナム、スウェーデンなどの取り組みを説明したところでございます。今回は、平成22年度の取り組みのうち、米国・カリフォルニアでのピアレビューの要請と結果報告につきましてご説明いたします。

資料は、お手元の2ページをお開きください。このうちのグリーンで囲った部分でございます。CHSRAは高速鉄道建設に当たりまして、技術規約、テクニカル・メモランダムを策定しております。これは、構造物等を建設するための基本となる技術基準でありまして、この基準に基づいて設計、建設されるわけでございます。これが定められない限り、統一的、安全な構造物の建設はできないものでございます。実は、高速鉄道に関する連邦政府の技術基準はありませんで、カリフォルニアでの基準が先鞭をつけるものと期待されているところでございます。

ここに書かれていますピアレビューは、そうした大事な技術規約につきまして、日本の新幹線建設基準やノウハウに基づいた専門的な立場から内容をチェックし、意見を述べたものであり、大変重要なものでございます。構造物の設計の根幹、安全にかかわるものでございまして、先方から要請があったことも、これまでの専門家派遣などによる当機構とCHSRAとの相互信頼関係の構築によってなされたものでございます。

それでは、資料の4ページをお開きください。ピアレビューによる技術規約への寄与に貢献している具体的な事例を、3件ほどご紹介したいと思います。耐震設計について、「地震時の変位制限」、「液状化の検討」、「活断層対策」という3つでございます。

まず、1つ目の「地震時の変位制限」でございます。これにつきましては、CHSRAでは地震時における車輪の逸脱を防止するための変位制限値、これはもとの位置からのずれでございますが、そういった値を有していなかった状況でございます。これに対しまして、我が国におきましては、地震時の走行安全性を確保するため、揺れによる構造物の位置のずれが一定範囲内におさまるように設計されておるところでございます。そこで、地震時の新幹線の走行安全性を確保するための変位制限値、照査の事例などの資料を提供したというものでございます。具体の例といたしましては、右の絵にありますような特殊橋りょうにおける走行シミュレーション結果によりまして、地震時の走行安全性が確保され

ていることを先方側に提示したというものがございます。

次の5ページでございます。2つ目の事例としては、「液状化の検討」でございます。カリフォルニアでの高速鉄道のルート予定地は、最初の区間がフレズノからベーカーズフィールドでございますけれども、その間に写真にありますような野生生物保護区等に近接した大湿地帯がございます。しかしながら、先方は地盤の液状化に関する知見を有していなかったという状況でございました。これに対しまして、軟弱地盤におきましては、ご案内のとおり地震時の地盤の液状化によりまして、構造物が埋もれたり倒れたり、地中の構造物が浮き上がったりするというところで、構造物の安全性とか地震後の復旧性が問題となっているわけでございます。そこで、日本では阪神淡路大震災での被災経験を活かしまして、以下に示すような地質調査からのフローに基づきまして、液状化地盤の判定や地盤条件に応じた液状化対策の設計を実施していることを先方側に提示したというものでございます。

3つ目の事例としては、「活断層対策」でございます。カリフォルニアには活断層がたくさん見られるわけございまして、CHSRAでは活断層をまたぐ場合の対策について大変苦慮しておったという実情がございます。これに対しまして我が国では、活断層と交差する新幹線構造物におきましては、右の絵にありますような鋼角ストッパーに加えまして、サイドストッパーによる二重の落橋防止対策を実施していることを先方側に提示しているといったことでございます。

只今の事例説明のとおり、CHSRA側にとっては基準そのものが定められていない、または知見が十分でない項目もございまして、CHSRAからは日本の考え方が大変参考になるという高い評価を受けたところでございます。ちなみに、当機構がチェックを要請されました耐震基準は、高速鉄道の走行安全性に係る特に重要なものでございます。こうした技術協力を通じまして、米国CHSRA側にとりましては、知見が十分でない事柄に対しまして確信を得たり、基準策定の参考になったということ、それから、当機構側にとっても、我が国の新幹線が不利にならないことを確認し、CHSRAとの信頼性の構築によりまして、新幹線システムの海外展開に向けて寄与することができたものと考えておるところでございます。

国際関係の補足説明は以上でございます。何とぞご評価のほどよろしくお願ひ申し上げます。ありがとうございました。

【委員】 どうもありがとうございます。続けて、項目の31番をお願いいたします。

【藤岡共有船舶企画管理部長】 項目31「船舶共有建造業務に係る財務状況の改善」

について、再補足説明をさせていただきます。

まず、資料の左下「未収発生率・未収金残高の推移」のグラフでございますように、平成22年度においてはリーマン・ショック後の不況の影響がまだ残る中で、未収金残高は対前年度14億円減少いたしまして、右下の「海事勘定（旧船舶勘定）の損益の推移」のグラフを見ていただくと、損益は16億円の黒字を達成し、前年度54億円の赤字でございましたので、約70億円の回復ということになりました。

表1の②にありますように、前年度の内航の輸送需要はリーマン・ショック前に比べまして約2割程度減少した状況で、大変厳しい環境でございました。すなわち、需要に対して2割船が余るという状況でございますから、共有船のみならず、輸送貨物量が少ないので当然用船料は減少しますし、一時はワークシェアといいますか、順番に船をとめるという荷主、オペレーターの意向がございまして、この意向をただ放置すれば、財務余力の少ない中小の共有船主は我々に対する使用料も払えなくなりますし、機構の未収金も増加し、損益も悪くなるということが予想される状況でありました。

しかしながら、表の1から3に記載しておりますが、オペレーターと機構の間は長年の信頼関係がございますので、オペレーターに対しまして個別に用船料の維持や、係船を取り下げてもらおうとか、係船の期間を短くしてもらおうなどの要請を行うとともに、船主さんのメイン銀行とも協調といいますか、お互いに情報を交換し、協働しまして何とか未収金の増加を食い止めた次第であります。むしろ未収金の残高は対前年度14億円減少にまでこぎつけ、損益も黒字に転換することができたということでもあります。

確かに黒字の16億円というのは大きな数字ではございませんが、景気のよい時期の黒字とは違しまして、先ほどから申し上げておりますとおり、役職員のみならず業界、船主さん、取引銀行等と協調いたしました成果ということでご理解いただければと思います。景気のいいときの平成20年度も同じように16億円の黒字を出しまして、Sの評価をいただいております。黒字は同じ水準ではありますけれども、私どもの努力の次第といいますか、一昨年よりも大きく上回っていると思っておりますし、そのような理由で私どもの自己評価をSにさせていただいた次第でございます。

今後につきましても、業界を取り巻く環境は非常に厳しゅうございます。私どもといたしましても、短期では今ご報告のとおりではあります。中長期に見ますと債務超過が解消されたといいつつも、繰越欠損金はまだ大分残っております。さらに役職員一丸となりまして、先ほどから説明しております未収発生率を低減化する、既存の未収金を的確に回

収する、新規の貸し付けをする場合、厳格な審査を行いまして新規未収を抑制する等を念頭に置きまして、機構損益の改善に努めてまいりたいと思っております。ご理解賜りますようよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

【委員】 ご説明どうもありがとうございました。それでは、委員の方々からご質問等いただきたいと思います。

私から、カリフォルニア州の鉄道のピアレビューなのですが、これは国際レビューということで日本からの貢献なのですが、おそらくその前の段階で国内で、州ですから当然州には大学なり研究機関があって、交通にかかわるデパートメントがあるわけですから、そこと一緒に議論するような場はあるのでしょうか。

【菊池鉄道建設本部計画部担当部長】 私は、専門家といたしまして向こうに説明に参りましたので、ご説明申し上げたいと思いますが、先方が技術的な検討で使っておりますのが、パーソンズ・ブリンカホフというコンサルタントでございまして、彼らは彼らなりにヨーロッパを含めた技術基準を取りそろえております。そこと私どもが知見を示したわけなのですが、議論もしております。

このきっかけなのですが、ピアレビューを実施する前もプレゼンテーションといたしまして、何回か日本の耐震基準はこうですということに向こうにも示してございまして、なるほど日本はそういう基準を持っているのか、ということであれば、CHSRAが策定した技術基準をぜひレビューしてみてくださいという要請を私どもが受けたという経緯がございます。

【委員】 どうもありがとうございました。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 お願いします。

【委員】 今の件に関して追加的質問ですけれども、そうすると、技術基準は現在高速鉄道に関しては国ごとに持っているということなんでしょうか。国際的な基準をつくるという動きがあって、それに日本として働きかけをするというバックグラウンドではまだないという状況なんでしょうか。教えていただければと思います。

【菊池鉄道建設本部計画部担当部長】 連邦といたしましては、今アセラ特急というのが走っておりますから、それが毎時240キロくらいの速度の基準までなのです。高速鉄道は300キロを超えるスピードとなりますと、まさに山口部長からご説明がありました

ように、これがアメリカとしては最初です。したがって、カリフォルニアの高速鉄道の技術基準がひいてはアメリカで先鞭をつけるという意味で、最初の高速鉄道に関する技術基準になるかと思えます。

ということで、直接のお答えになっていないかも知れませんが、連邦政府としてはまだこれからです。それも、前回の貢献のところでご説明があったかと思えますが、連邦政府とGGベースの基準のやりとり、ネゴシエーションは国交省を中心に今行われておりまして、私どもも参加したということではあります。

【委員】 どうぞ。

【委員】 関連して、国際協力の件でご質問させていただきたいのですが、本日補足説明がありました「地震時の変位制限」、「液状化の検討」、「活断層対策」の3件で、今のご発言で先方のカリフォルニアがいろいろな調査をしているというお話があったのに関連する点になるのですが、従来から機構で策定されていた制限値とかは、国際的に公表されていたのでしょうか。それとも日本語だけのベースで公開されていたとか、公開されていなかったのか、そのあたりのところをご説明いただけますか。質問の意図としては、向こうの調査になぜひっかかっていたのかなということなのです。

【菊池鉄道建設本部計画部担当部長】 私どもの技術基準といたしましては、まず国が定める基準がございます。そして、さらに詳細なものを建設する鉄道・運輸機構で実施基準ということで定めております。国が定める大本の基準につきましては、国交省から英訳されたものを先方にはお渡ししてございます。ですから、一応向こうも承知していると考えていいかと思えます。

今回は耐震基準ということですので、それとは別に制定されております基準についてのアドバイスをしたということなのですが、国の実施基準は例えば勾配、線形、半径など大本のものを専門にやっているということですので、個々の基準となりますとまた別でございます。

【委員】 よろしいですか。ほかにはいかがでしょうか。評価にかかわる項目等で確認をしておきたいところがもしございましたら、お願いしたいと思います。

【委員】 すいません。

【委員】 お願いします。

【委員】 6ページの「船舶共有建造業務に係る財務状況の改善」のところですが、ここには書かれていないのですが、機構さんで非常に努力されて、リーマン・ショ

ック以来の不況の中で今回黒字になったというお話をいただいたのですが、機構さんとしては黒字になりましたけれども、実際の相手方については非常に苦しい状況ではなかったかと思うのですが、相手方の会社の現状としてはどういうものだったのでしょうか。

【藤岡共有船舶企画管理部長】 同じです。苦しい状況にはあります。例えばリーマン・ショック後の係船とか用船料が下がるようなときは、船主経済もぎりぎりにありますので、まずオペレーターにこの船はほんとうに要りますか、ほんとうに必要なら用船料もあまり下げ過ぎないでください、係船するのなら、係船期間を短くしてください、船員さんも乗っておりますので、船員さんの給与を出してくださいという交渉をまずします。それから、船主の取引銀行にそれをもって話をします。取引銀行にも借金がございますので、その部分について、うちも必要であればリスケジュールしますし、銀行も同様にリスケジュールする。そのときには、最後に近い部分でありますので、お互いに船主をモニタリングする協定などを結びながら、お客さんを守り、自立支援をしております。船主経済もきつく、ぎりぎりのところでやっていると思います。

【委員】 ほかにいかがでしょうか。

【委員】 今の件で、素人で申しわけないのですが、実際上のところ22年度未収金自体は幾らあるのでしょうか。計画では128億円ということで、21年度と全く同じ数字が出ておるのですけれども、これはどう読めばよろしいのですか。計画で128億円であり、実際は34億円まで下がりましたということですか。

【藤岡共有船舶企画管理部長】 34億円まで下がりました。

【委員】 そうすると、34億円しか残っていないということではよろしいですか。

【藤岡共有船舶企画管理部長】 これは、制度上といいますか、帳簿上は未収金に上げておりますが、銀行と同じようにももとの共有契約の支払方法をリスケジュールしたもので、それが確実に船が生きている間に戻るという債権保全ができていますものについては、ここで言う34億円の中には入っておりません。ここで言う34億円は、先ほどから説明していますように、苦しくてぎりぎりのところにおいて、場合によっては船を処分しなきゃいけないとか、銀行とちゃんと話をしてもリスケジュールできないというもので、当面自立支援が必要だという部分の未収金です。

【委員】 なるほど。いわばマージナルな、非常にホットな部分と考えればよろしいですか。

【藤岡共有船舶企画管理部長】 そうです。

【委員】 それをどんどん減らしていつているという解釈。

【藤岡共有船舶企画管理部長】 はい。

【委員】 お願いします。

【委員】 国際協力について教えていただきたいのですけれども、新聞等の報道で知っている範囲ですのでは間違っているかもしれないのですが、中国の高速鉄道計画の話のように、こちらでの技術協力の内容がよく理解できておりません。機構で開発されたいろいろな技術やノウハウなんかを外国に供与するというか、技術協力するときに、知的財産権の保護とか特許の登録のようなことはされているのでしょうか。協力した技術を相手方が自前の技術、商品として売ることがないような形で、何らかの防御を講じておられるのかどうかを含めてお伺いできたらと思います。

【菊池鉄道建設本部計画部担当部長】 例といたしまして、中国にスラブ軌道の技術供与をいたしました。これは、私どもが持っているノウハウにつきまして、JARTSを通して支援したわけなのですけれども、そのときには、ノウハウと同時に制限をつけております。この技術につきましては、中国国内でのみ使用可能であるということで契約書を交わしたわけなのですが、その中には国内限定という条件をつけてございます。ただ、もちろん国内ではご承知のように今建設がどんどん進められておりますが、その中ではスラブ軌道についても使用されておまして、そういう意味では感謝はされておりますが、条件としては以上のように中国国内に限定しています。

【委員】 そういう保護はついているということですか。

【菊池鉄道建設本部計画部担当部長】 はい。

【委員】 どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。

それでは、ご説明どうもありがとうございました。審議を継続したいと思いますので、ひとまず機構の皆様はご退室いただければと思います。

(機構退室)

【委員】 本日のご説明を伺って、先生方の評価を変えることはもちろん可能でございます。それで、今説明がありました14と31以外の項目についてのそれぞれの委員の方々の評価につきましては、確定とさせていただいてよろしいでしょうか。

今説明をいただきました2つの項目につきまして、評価に関してご意見等がございましたらいただきたいと思います。また、その中でご自身の評価を変えるということがございましたら、ご紹介いただければと思います。ご提出いただきました個々の委員の評価結果

については、変えないということによろしいですか。特にございませんか。わかりました。

そうすると、改めて集計し直していただくこともないのかもしれませんが、一応数字の確認で、事前の評価結果についてはここでは変更なしということで、それを合わせた数字をこの分科会の評価の値としたいと思います。参考資料1の表のとおりではありませんけれども、それを確定したということです。

あと、委員の方々からいただきましたコメントとかご意見についても公表の内容となりますので、資料でどのコメントがどの委員の方ということはもちろん書いておりません。多少事務局で文言を短くしていただく、あるいはコンパクトにさせていただくということをご配慮いただいたと思いますが、確認していただければと思います。もし少し趣旨が違うというところがありましたら、ここで修正したいと思います。時間もあれなのですが、特に修正するような点はございますでしょうか。

【委員】 1点よろしいでしょうか。

【委員】 お願いいたします。

【委員】 1番目の項目はSS評価になっていますけれども、SS評価はかなり水準が高いということですから、評定理由の1番目の「目標どおり平成22年度中に2線を開業したことは、高く評価できる」という書き方だと、ちょっと弱いのかなど。もしSS評価をするならば、もうちょっと格段にすぐれていたという表現が何か委員会として必要ではないかという気がしました。

【委員】 ありがとうございます。そうですね。この表現は、確かに事実としてはこのとおりではありますけれども、もうちょっとやっぱり。確かにちょっと弱いですね。

【委員】 計画どおりというのは、計画があったから達成できたのでそれはよろしいのですけれども、もともと計画自体をかなりレベルの高いものとして受け入れて、こなし、達成不可能かと思われたものが達成できたというような。今角先生がおっしゃったのと同じことです。

【委員】 そういうことですね。この文章では、随分伝わらないかなというところがあるかと思います。極めて困難なスケジューリングの中で、マネジメントを格段に努力してこういうことができたという、もう少し別の文章を入れたほうがいいですね。

【委員】 そうですね。最終年度として計画どおり達成したのだけれども、途中のプロセスが非常に大変であったということも述べられていいんじゃないですかね。

【委員】 なるほど。今年度だけの話ではなくて、今までのプロジェクト全体という

意味も含めて。

【委員】 結晶としてそれが出てきたわけですけども、だから、通常であればできないことができたと感じておるのですけどね。

【委員】 わかりました。それと、最後のページの総合評価のところの文言も、S Sと関連して少し見ておくことが必要かなと思うのですが、あわせて見ていただけますでしょうか。22ページですね。総合評価の最初の「法人の業務の実績」の上の3行も、委員からご指摘があったことと同じですね。ここも同じように文章を合わせたほうがよろしいですね。

ほかにご指摘のところはございますでしょうか。

【委員】 S E S船のところは、竣工が実現して評価されておまして、それを海外にも輸出してはというお話は非常に結構で、これ自体は非常にいいご提言だと思います。これに加えて、船種としては同じS E Sでもかなりいろいろな目的を達成できる多様なタイプのものができ、S E S船でありながら離島航路で非常に細かく迅速に頭を回せるとか、多様な用途に用いられる非常に機動性の高いS E S船の竣工が実現しておりますから、ここでの表現では、社会的な要望にこたえられるような機動性の高いS E S船の技術が生かされているので、海外のいろいろなケースにおいて役に立つのではないかという、技術的な幅があることを追加していただいたらと思います。

【委員】 ありがとうございます。確かにそうですね。今2点についてご指摘いただきました。今日は、文言の1つ1つの言葉をここで確認するのも時間がとれないのですが、2つの大きな点の文章の修正等については、もしよろしければ私にご一任させていただければ、今ご意見をいただきました趣旨に従って直したいと思います。もちろん内容は全くこれと同じですけども、よろしいでしょうか。

【委員】 今のS E S船のところは、単に機動性が高いというだけじゃなくて、多様なという両方を残していただくのがいいと思います。

【委員】 そうですね。社会の要請ですよ。

【委員】 多様で機動性が高いですね。

【委員】 そうですね。

【委員】 S E S船自体は非常に社会貢献があるという意味からも、そのあたりは強調していただければと思います。

【委員】 わかりました。どうもありがとうございました。それでは、各項目の評価

については、もう一度事務局から報告をいただけますでしょうか。その上で、総合評価の最終的な確認をしたいと思います。

【高原財務課長】 ただいまご議論いただきました、22年度業務実績評価の点数分布についてご報告いたします。33評価項目のうち、SSが1項目、Sが6項目、Aが26項目となりました。規則に基づきまして、この評価結果の点数分布を踏まえた総合評定をSS、S、A、B、Cの5段階の評価でいただくことになっておりますので、これにつきまして分科会としての決定をお願いいたします。

【委員】 総合評価としてはAということで、この分科会の結論を出したいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、Aということで決定いたします。

あと、いただきました総合評価、各項目の文章について、特にSSのところとSES船のところの2点ございましたので、これについては文言をもう少し適切に、公開できる形で修文するという進めたいと思います。

それでは、この後は機構の方に入ってくださいということになりましょうか。

【高原財務課長】 そうです。

【委員】 じゃあ、お願いします。

(機構入室)

【委員】 よろしいでしょうか。それでは、当分科会で結論を出しましたので、私から代表いたしましてご報告いたします。22年度の機構の業務実績評価につきましては、SSが1項目、Sの評価が6項目、Aの評価が26項目となりまして、総合評定につきましてはAの評価とさせていただきます。詳細につきましては、後日事務局から正式な評価調書の発送がございますので、ご参照いただければと思います。

それでは、本日は石川理事長からごあいさつをいただくことになっていると伺っておりますので、理事長からよろしくお願ひしたいと思ひます。

【石川理事長】 鉄道・運輸機構の理事長の石川でございます。

本日は、私どもの22年度における業務実績の評価ということで、私どもはご案内のとおり大変幅広い仕事をしているというか、幅広い項目についてご評価いただきまして、どうもありがとうございます。今前川分科会長からお話がありましたように、SSが1、Sが6、Aが26、総合評価がAというご評価をいただきまして、大変ありがとうございました。

私どもは、今申し上げましたように鉄道建設、あるいは船舶共有、その他さまざまな分野で頑張らせていただいておりますが、これからは東日本大震災に伴う鉄道の復旧でありますとか、債務等処理法の改正に伴う国鉄清算事業について、三島・貨物に対する新たな支援策もこれからやっていかなければいけません。あわせまして、24年度、来年度が私どもの中期計画、5カ年計画の最終年度にもなるということで、改めて心を引き締めて仕事をしてまいりたいと考えております。本日ご評価いただいたということで、私どもも大変喜んでおりますし、職員もなお一層業務に励んでまいりたいと思っております。

先ほど先生からお話がありましたように、後日業務実績評価調書で詳しくお話があると思いますが、そこも参考にさせていただきながら、なお一層頑張っただけまいりたいと思っております。本日はありがとうございました。

【委員】 どうもありがとうございました。一度ここで5分休憩して、11時5分から審議を再開したいと思います。よろしく願います。

(休 憩)

【前川分科会長】 それでは、時間になりましたので、再開いたします。それでは審議を続けます。議題の2番目、平成22年度財務諸表につきまして、まず事務局からご説明いただきたいと思っております。資料2-1かと思っております。

【高原財務課長】 鉄道・運輸機構の財務諸表につきましては、法令に基づきまして、評価委員会の意見を聴取した上で国土交通大臣が承認するということになっております。昨年と同様でございますけれども、機構側から内容のご説明をさせていただき、意見などございましたらお伺いしたいと考えております。

それでは、機構から資料2-1と2-2についてご説明をお願いいたします。

【大野経理資金部長】 それでは、説明をさせていただきます。資料2-1をごらんいただきたいと思っております。

22年度の財務諸表でございますけれども、ただいま説明がありましたように、独法通則法38条に基づきまして、独立行政法人は毎事業年度財務諸表を作成しまして、主務大臣の承認を受けることとなっております。主務大臣は、承認しようとするときに独立行政法人評価委員会の意見を聞くこととなっております。財務諸表といえますのは、貸借対照表と損益計算書のほか、利益処分または損失の処理に関する書類、キャッシュフロー計算書及び行政サービス実施コスト計算書並びにこれらの附属明細書のことをいいます。

それでは、内容につきましてご説明させていただきますので、1枚おめくりいただきま

して1ページをごらんいただきたいと存じます。建設勘定の貸借対照表と損益計算書の概要でございます。なお、財務諸表等の冊子は、資料2-2でおつけしておりますので、この資料はそれの概要でございます。

それでは、建設勘定の貸借対照表及び損益計算書の概要を説明いたします。「ポイント」と書いてあります一番下の欄をごらんいただきたいと思えます。「業務」と書いてございますが、建設勘定でどのような業務を22年度に行ったかを簡潔にまとめております。まず、整備新幹線の建設でございまして、4線5区間の建設をしております。このうち、九州と東北新幹線は22年度に開業いたしております。そのほか、民鉄線の大規模改良の工事がありますとか、都市鉄道利便増進事業などを実施しております。また、これらの工事にあわせまして、鉄道施設の貸付や譲渡の業務も実施したところでございます。

それでは、貸借対照表のポイントにつきましてご説明いたします。まず、貸借対照表の上のほうの左側を見ていただきたいのですけれども、「流動資産」、「固定資産」と書いてございますが、割賦債権の回収などによりまして流動資産が減少しております。割賦債権は、常磐新線などの機構が建設した鉄道線を鉄道事業者に譲渡したことによる譲渡収入の債権でございまして、この債権の回収が進んだことによりまして、流動資産が減少しております。次に、固定資産につきましては、新幹線の建設工事の進捗などによりまして、固定資産が増加しております。また、この関係では、固定負債も増加しております。これらによりまして、建設勘定の資産合計は7兆2,513億円でございます。これらによりまして、建設勘定の資産合計は7兆2,513億円でございます。これらによりまして、建設勘定の資産合計は7兆2,513億円でございます。これらによりまして、建設勘定の資産合計は7兆2,513億円でございます。これらによりまして、建設勘定の資産合計は7兆2,513億円でございます。

次に、左の欄でございますが、資本金についてごらんいただきたいのですが、政府出資に係る不要財産を平成22年度に国庫納付したことによりまして、資本金が36億円減少しております。政府出資に係る不要財産は、「貸付線の譲渡収入」と書いてございますけれども、かつて機構が政府出資などを財源として建設いたしまして、鉄道事業者に一定期間貸し付けておりました鉄道線のうち、貸付期間が満了したものにつきましては、鉄道事業者に譲渡することとなっております。この制度に基づきまして鉄道事業者に譲渡した際の譲渡収入を、不要財産として平成22年度に国庫納付したものでございます。この関係で36億円の減でございます。

続きまして、損益計算書でございますけれども、ポイントでございますが、まず東北と九州の新幹線の開業によりまして、経常費用のうちの減価償却費、経常収益のうちの鉄道施設賃貸収入が増加しております。次に、機構が受託して建設いたしまし

た成田新高速鉄道線は、昨年7月に開業しておりますけれども、これを鉄道事業者に譲渡したことに伴いまして、受託業務費及び受託業務収入が増加しております。次に、当期総利益は20億円を計上しております、これにつきましては積立金として翌年度に繰り越すこととしております。最後に、平成22年度の損益の全体の規模でございますが、3,449億円でございます。

それでは、次の2ページ目をごらんいただきたいと思っております。2ページ目には、その他の財務諸表でありますキャッシュフロー計算書等の概要をおつけしております。まず、キャッシュフロー計算書でございますけれども、法人の資金の収支の状況を示すものでございまして、平成22年度の資金期末残高は551億円でございます。各活動によるキャッシュフローの状況は記載のとおりでございます、時間の関係で詳細の説明は省略させていただきます。

次に、利益の処分に関する書類は、当期末処分利益の処分の内容を示すものでございますが、当期総利益の20億円は積立金として翌年度に繰り越すこととしております。

最後に、行政サービス実施コスト計算書でございますが、法人の業務運営において国民の負担に帰せられるコストをまとめて表示したものであるということで、独立行政法人固有の財務諸表でございます。具体的には、損益計算書に計上されていないが最終的に国民の負担に帰せられるコストということで、そこに書いてありますようなコストをすべて足し合わせております。例えば機会費用は、国等の資産を機構が利用することによりまして、国等に発生した機会費用を計算いたしまして、ここに数字として出したものでございます。具体的には、国等の土地などを機構が借りる場合に、それにより国等に発生する機会費用を見積もりまして、それを費用として足し上げるというものでございます。その結果、行政サービス実施コストは577億円でございます。

このコストが高いか低いかわかるということですが、評価する適切な指標がないところでございまして、そのため損益計算書上の費用に対する当該コストの割合の経年変化を参考としておつけしております。22年度は16.8%ということで、対前年比で減少しております。一般論としては、この割合が減少していくことが望ましいと考えられます。

以上、建設勘定でございます。

続きまして、3ページ目をごらんいただきたいと思っております。海事勘定に移りたいと思っております。下の「ポイント」の欄をごらんいただきたいと思っております。海事勘定の業務につきましては、船舶共有建造業務として33隻を建造決定いたしました。このうち2隻はスーパ

ーエコシップでございます。また、その他、高度船舶技術開発等業務なども実施しております。

貸借対照表のポイントでございますけれども、まず、船舶未収金の減少などによりまして流動資産が減少しております。次に、破産更生債権等が減少しておりますが、一方、共有建造の進捗による共有船舶の残高の増加などによりまして固定資産が増加しております。破産更生債権といいますのは、経営破綻に陥っている債務者、ここで言うとは共有船事業者ですが、それに対する債権でございます。これが減少しておるということが一方であります。これらによりまして、資産合計が2,334億円で、対前年度比58億円の減少ということになりました。

次に、右の欄でございますが、政府出資金の受け入れによりまして資本金が増加するとともに、負債に計上しております機構債券が減少しております。この結果、負債合計が減少しております。また、その下でございますが、当期総利益が出たことによりまして、繰越欠損金が16億円減少しておるところでございます。

下の損益計算書に参りますが、ポイントは、船舶未収金に対する貸倒引当金の繰り入れの減少などによりまして、当期総利益を16億円計上したものでございます。当期総利益は、繰越欠損金の処理に充当しております。最後に、平成22年度の損益の規模は281億円ということでございます。

次の4ページをごらんいただきたいと思っております。キャッシュフロー計算書等の概要をおつけしております。キャッシュフロー計算書でございますが、平成22年度の資金期末残高は68億円でございます。各活動のキャッシュフローの状況は、記載のとおりでございます。

損失の処理に関する書類でございますが、当期末処理損失の処理の内容を示すものでございまして、当期総利益を繰越欠損金の処理に充当するという内容となっております。

最後に、行政サービス実施コスト計算書でございますが、海事勘定の行政サービス実施コストはマイナス8億円ございまして、損益計算書上の費用に対する行政サービス実施コストの割合はマイナス2.9%ということで、対前年度比では減少しております。

それでは、5ページ目をごらんいただきたいと思っております。次に、基礎的研究等勘定についてのポイントをご説明いたします。「ポイント」の欄をごらんいただきたいと思っております。基礎的研究等勘定の業務のポイントは、基礎的研究業務は運輸技術に関する基礎的研究課題を公募いたしまして、採択課題を大学等に研究委託しているところであります。22年

度は新規課題4課題、継続9課題でございました。また、日本内航海運組合総連合会、内航総連と呼んでおりますが、ここに対しまして、内航海運暫定措置事業を円滑に実施するため貸し付けを実施しております。内航海運暫定措置事業は、船舶の代替建造を促進するための支援事業でございます。

貸借対象表についてのポイントをご説明します。まず、内航総連に対する貸付金が資金需要見込みの減少に伴い減少したことによりまして、流動資産、流動負債がいずれも減少しております。また、資産合計は544億円で、対前年度比85億円の減少ということでございます。

損益計算書につきましては、まず、金利低下等によりまして経常費用、経常収益が減少しております。次に、当期総利益を1億円計上しておりますが、これは積立金として翌年度に繰り越すこととしております。最後に、平成22年度の損益の額は7億円ということでございました。

6ページ目をおあげいただきたいと思っております。キャッシュフロー計算書等でございますが、キャッシュフロー計算書につきましては、平成22年度の資金期末残高は3億円でございまして、各活動のキャッシュフローの状況は記載のとおりです。

利益処分に関する書類につきましては、当期総利益は積立金として次年度に繰り越すこととしております。

最後に、行政サービス実施コスト計算書でございますが、22年度の行政サービス実施コストは2億円でございまして、損益計算書上の費用に対する行政サービス実施コストの割合は31.1%ということで、対前年度比では増加しております。

以上、基礎的研究等勘定の概要でございました。

続きまして、7ページをごらんいただきたいと思っております。助成勘定でございます。「ポイント」の欄をごらんください。業務につきましては、整備新幹線建設への事業資金の繰り入れ、鉄道事業者等への補助金等の交付、承継債務の償還等を実施したところでございます。

貸借対照表のポイントでございますが、まず、既設新幹線の譲渡収入の受け入れに伴う割賦債権や長期借入金等の減少によりまして、資産、負債いずれも減少しております。割賦債権は、既設新幹線を譲渡したことによる譲渡収入の債権でございます。これらにより、資産合計は3兆3,603億円でございまして、対前年度比3,890億円の減となっております。次に、右の欄ですが、資本金につきましては、政府出資による不要財産の国庫

納付がこの勘定でもございましたので、資本金が500万円減少しております。この不要財産は、福利厚生施設の譲渡収入でございます。

次に、損益計算書でございますが、まず、国による一部の補助金の直接交付に伴う鉄道整備助成費の減少等により、経常費用、経常収益が減少いたしました。この措置は、国の行政刷新会議からの指摘を受けまして、一部の補助金を国が直接事業者に交付するというにしました結果でございます。次に、当期純損失は510億円計上しておりますけれども、既設新幹線の譲渡収入の一部を活用いたしまして、常磐新線等の建設に対する無利子貸付を実施したことなどによるものでございまして、前中期目標期間繰越積立金を取り崩して処理するというようになっております。最後に、平成22年度の損益の額は7,355億円でございます。

次の8ページをごらんいただきたいと思っております。キャッシュフロー計算書等でございます。キャッシュフロー計算書につきましては、平成22年度の資金期末残高は5億円でありまして、各活動によるキャッシュフローの状況は記載のとおりであります。

最後に、行政サービス実施コスト計算書でございますけれども、この勘定の行政サービス実施コストは1,787億円でございます。損益計算書上の費用に対する行政サービス実施コストの割合は24.3%で、対前年度比で同額ということでございました。

以上、助成勘定でございます。

次の9ページをごらんいただきたいと存じます。特例業務勘定でございます。業務のポイントでございますが、旧国鉄職員の年金関係の費用の支払いや、資産処分、具体的には土地の処分でございますが、これらの業務を実施しております。

貸借対照表のポイントでございますが、平成23年度に1.2兆円の国庫納付を行う財源に充てるため、保有しております有価証券の資産区分を変更しております。固定資産と流動資産のところにその記述がございます。これらにより、資産合計は3兆3,133億円で、対前年度比677億円の減少となっております。最後に、年金支払い等により固定負債の額が減少しております。

次に、損益計算書についてでございますけれども、当期総利益は1,559億円計上しておりますが、基準物価スライド率の見直しなどに伴いまして、共済年金の追加費用引当金戻入益が発生いたしましたことなどによるものでございます。最後に、平成22年度の損益の額は1,850億円でございます。

続きまして、10ページをごらんください。キャッシュフロー計算書等でございます。

キャッシュフロー計算書におきましては、22年度末の資金期末残高は1,838億円というところでございます。各活動によるキャッシュフローの状況は記載のとおりです。

利益の処分に関する書類につきましては、当期総利益は積立金として次年度に繰り越すこととしております。

最後に、行政サービス実施コスト計算書でございますが、行政サービス実施コストはマイナス1,559億円でございます。損益計算書上の費用に対する行政サービス実施コストの割合はマイナス534.9%で、対前年度比で減ということでございます。

では、11ページをごらんいただきたいと思っております。以上の5つの勘定を合計したものでございます。貸借対照表のポイントでございますが、資産合計が1兆3,970億円で、対前年度比2,883億円の減少となりました。次に、損益計算書でございますが、当期総利益が1,597億円でございます。平成22年度の損益の額は1兆118億円でございます。

12ページをごらんいただきたいと思っております。各勘定を合計したキャッシュフロー計算書等でございます。キャッシュフロー計算書につきましては、22年度の資金期末残高が2,465億円でございます。最後に、行政サービス実施コスト計算書でございますけれども、各勘定を合計した行政サービス実施コストはマイナス307億円でございます。損益計算書上の費用に対する行政サービス実施コストの割合はマイナス3.6%ということで、対前年度比で減少しております。

以上が各勘定の合計の概要でございます。

それでは、13ページをお開きいただきたいと思っております。監事及び会計監査人の意見について、ここで記載しております。独法通則法38条で、財務諸表を主務大臣に提出するに当たりまして、監事及び会計監査人の意見を添付することとなっておりますので、ここでこれらの意見を紹介いたしたいと思っております。なお、関連資料として意見の写しをつけております。ここはその概要でございます。まず、監事の意見でございますが、「平成22事業年度の財務諸表及び決算報告書については、適正であると認める」となっております。また、会計監査人の意見は、財務諸表は重要な点において適正に表示しているものと認めるなどの内容となっております。これらが監事及び会計監査人の意見でございます。

財務諸表の説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、財務諸表につきまして

ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。特段のご意見はございませんでしょうか。よろしいですか。それでは、当分科会としてはこれを了承ということにさせていただきます。どうもありがとうございます。

それでは、議題3「平成23年度長期借入金及び機構債券の発行の変更について」と、議題4「平成23年度償還計画の変更について」のご説明をまずいただきまして、委員からのご意見、ご質問等をいただきたいと思います。では、引き続きご説明をお願いしたいと思います。

【大野経理資金部長】 それでは、引き続き説明をさせていただきます。まず、平成23年度長期借入金及び機構債券の発行の変更につきましてご説明させていただきます。資料3-1をごらんいただきたいと存じます。

機構法の19条に基づきまして、機構が長期借入金または債券を発行する場合には、国土交通大臣の認可を受けることとなっております。国土交通大臣は、認可を行うに当たりまして、独立行政法人評価委員会の意見を聞くこととなっております。我々は調達を年に数回行いますが、その都度国土交通大臣の認可をいただいております。けれども、会議の効率を考慮いたしまして、年間の計画をまとめまして、それに対する独立行政法人評価委員会のご意見を聞いているところでございます。今回は、年間の計画の変更をすることとしておりまして、それについてのご意見をいただきたいと考えております。

それでは、1ページおめくりいただきたいと存じます。ここに書いてございますのが、長期借入金及び債券の調達予定額でございます。この調達予定額は、本年2月にこの委員会のご意見を伺ったところでございますが、今般、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律、いわゆる改正債務等処理法と呼ばさせていただきますが、それが成立したことを受けまして、この法律に基づく措置を実施するに当たりまして、額の変更を行いたいということでございます。

まず、額の変更をご説明するに先立ちまして、現在の調達予定額の概要をご説明いたします。資料の真ん中に「23年度予算額（当初計画）」と書いてございます。この内容で本年2月にご意見を伺ったところでございます。まず、財政融資資金借入金が531億円でございます。これは、政府から資金を借り入れるものでございまして、用途は民鉄線の建設資金など及び船舶共有建造資金でございます。次に、民間調達は総額4,232億円でございます。このうち、民間の借入金が1,887億円でございまして、用途はそこに書いて

あるとおりでございます。民間調達の２つ目の柱は機構が発行する債券でございますが、債券の発行額が２、３４５億円でございます、内訳はそこに書いてあるとおりでございます。合計４、７６３億円を調達する予定にしております。

なお、この調達予定額は２月にご意見をお伺いする関係で、ベースとなっております予算は概算決定でございます。また、平成２２年度予算の繰越額はここには含めておりません。

それでは、今回の改正につきましてご説明させていただきます。資料の３ページ目をごらんいただきたいと思います。これが債務等処理法の改正の概要でございます。内容につきましては、前回一度ご説明しておるところでございますが、再度今回簡単にご説明させていただきます。

まず、１つ目の柱である「ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ九州、ＪＲ貨物に対する支援」でございますが、その１つ目は無利子貸付方式によるＪＲ北海道及びＪＲ四国の経営安定基金の積み増しでございます。具体的には、この措置として機構が３、６００億円の特別債券の発行を行うとともに、無利子貸付を行うこととしております。ＪＲ北海道及びＪＲ四国は、この措置によりまして、毎年度国土交通大臣が定める利率の利息を受け取ることができることとなります。続きまして、「ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ九州及びＪＲ貨物の設備投資に対する支援」ということで、これらの会社に助成金の交付及び無利子貸付を行うこととしております。金額につきましては、そこに記載しているとおりでございます。

次に、２つ目の柱でございますが、整備新幹線の着実な整備を図るために、北陸新幹線の高崎―長野間の建設に係る債務の償還のための資金約１、５００億円を、特例業務勘定から建設勘定に繰り入れることとしております。北陸新幹線の高崎―長野間は１９９７年に開業しておりまして、ＪＲ東日本はこれを長野新幹線と呼んでおります。この措置によりまして、これまで債務の償還に充当していた新幹線の貸付料収入を整備新幹線の建設費に充当することができることとなりまして、整備新幹線の着実な整備が図られるというものでございます。

最後の柱でございますけれども、並行在来線の支援措置といたしまして、貨物調整金交付業務に要する費用を特例業務勘定から建設勘定に繰り入れることとするものであります。貨物調整金とは、ＪＲ貨物が並行在来線を運行するに当たりまして、鉄道事業者に支払う線路使用料に対する助成金でございます、今般この助成金を拡充するものでございます。

以上が改正債務等処理法に基づく措置の概要でございます。

恐縮でございますが、先ほどの1ページ目に戻っていただきまして、この措置を行うために、資金調達予定額を変更したいと考えております。下に「調達予定額変更の考え方」という黄色の枠がございますが、その2番目に具体的な記載がございます。①をごらんいただきたいのですが、北陸新幹線高崎―長野間の債務償還に要する費用及び並行在来線の貨物調整金に要する費用を特例業務勘定から建設勘定に繰り入れることに伴いまして、建設勘定で発行する一般公募債を222億円減額するものでございます。次に2番目でございますが、JR三島・貨物に対する支援を行うことに伴いまして、特例業務勘定で民間借入金を589億円計上するものでございます。これらによりまして、全体の調達予定額を合計367億円増額するものでございます。

なお、一番下に参考として「特別債券」と書いてございます。今回、改正債務等処理法に基づきまして特別債券を発行いたしますが、これは法律で発行が規定されておりますので、本委員会の意見を聞く対象とはなっていないところでございますが、参考としてここにおつけしております。

2ページ目をごらんいただきたいと思いますが、この調達予定額を四半期別にした予定額でございます。今般の変更額は第4・四半期に計上しております。

以上が調達予定額の変更の内容でございます。

最後に、参考として4ページ目をごらんいただきたいと思いますが、借入金等の推移につきまして表等をつけております。表等の詳しい説明は省略させていただきますが、3番目を見ていただきたいのですが、「平成23年度予算収入における借入金等の割合」ということで、収入1兆5,773億円に対しまして借入金等の割合は33%となっております。なお、この収入は23年度の1.2兆円の国庫納付に伴う収入や、3,600億円の特別債券の発行に伴う収入は含めておりません。また、借入金等の中にも、3,600億円の特別債券は入れておりませんので、これは例年ベースでの数字を示しているものでございます。約3割ということでございます。

以上が、資金調達予定額の変更の概要でございます。

それでは引き続きまして、23年度の償還計画の変更につきましてもご説明させていただきたいと思っておりますので、資料4-1をごらんいただきたいと存じます。償還計画は、長期借入金及び機構債券等の額及び借入先や、これらの債務の償還の方法及び期限、年度別の償還額の見通し等を定めておるものでございます。機構法21条に基づきまして、年度の初めに償還計画を策定いたしまして、国土交通大臣の認可を受けることとなっております。

す。変更する場合も同様でございます。国土交通大臣は、認可を行うに当たりまして、独立行政法人評価委員会の意見を聞くこととなっております。例年、年度の初めに本委員会には持ち回りによりご意見をお伺いしておりまして、本年5月に23年度の償還計画の認可をいただいております。

1 ページおめくりいただきたいと思っております。今般、債務等処理法の改正に基づいて措置を行うことに伴いまして、民間借入金及び機構債券の額が変更されることを受けまして、23年度の償還計画を変更するものでございます。変更の内容をご説明する前に、現在の償還計画の内容について簡単にご説明します。

「償還計画額」の表をごらんいただきたいのですが、第1号とありまして、長期借入金の額について記載しております。「長期借入金の総額（既借入額）」とありますが、23年度首の長期借入金の総額と各勘定の額を書いております。また、「23年度における借入見込額」ということで、23年度に新たに借入れをする額をその下の欄に書いております。これらを合計いたしまして、23年度の借入れの額が出てきます。総額の欄等に括弧で額を書いております。これは、23年度に行われる元本償還の額でございます。したがって、合計の額からこの額を引いていただいた額が23年度末の借入金等の額となるわけでありまして、借入先は、長期借入金につきましては財務省等となっております。

第2号は、機構債券について同様の記載をしております。

第3号は承継債務でございますが、鉄道整備基金から運輸施設整備事業団が承継し、さらに機構が承継した債務でございます。具体的には既設新幹線の建設債務でございます。

第4号は対外的な債務ではございませんけれども、助成勘定から特例業務勘定に繰り入れられるべき金額につきましても、償還計画に記載しております。

これが償還計画の内容でございます。改正債務等処理法に基づく処理に伴いまして変更を行います。変更の内容でございますが、上に文章で書いてあるところの①でございますが、改正後の債務等処理法に基づく措置に伴いまして、特例業務勘定の平成23年度における長期借入金の借入見込額を増額いたします。具体的には、589億円増額するものであります。

②でございますが、改正後の債務等処理法に基づく措置及び平成22年度予算の繰越額の確定に伴いまして、建設勘定の平成23年度における長期借入金の借入見込額及び機構債券の発行見込額を減額いたします。償還計画は、先ほどの資金調達予定額と異なりまして、年度首に作成する関係で、22年度予算の繰越額の見込額を計上しております。今般

この繰越額が確定しておりますので、これにつきましても額の変更をするものであります。具体的には、長期借入金の借入見込額が1,277億円から1,273億円と4億円の減となります。これは、予算の繰越額の確定に伴う減でございます。

次に、機構債券の発行見込額ですが、1,975億円が1,741億円ということで、マイナス234億円でございます。これの内訳は、改正債務等処理法に基づく措置に伴う減がマイナス221億円、平成22年度予算繰越額確定に伴う減がマイナス13億円でございます。先ほど資金調達の予定額では、建設勘定の調達予定額がマイナス222億円となっております。こちらは221億円となっておりますが、償還計画がベースとしております予算は機構の計画予算でございまして、ベースとしている予算が異なっておりますことから、数字が若干違っております。

以上が、債務等処理法の改正等に伴う変更の額でございます。

次のページをごらんいただきたいと思いますが、償還の方法及び期限についても償還計画に記載してございまして、今般、特例業務勘定で民間借入金を行うことに伴いまして、その償還方法及び期限を新たに記載したところでございます。なお、各勘定の長期借入金等の償還の年度別の見通しにつきましては、この資料の後半でございますが、「平成23事業年度償還計画（変更後）」と書いた資料の4ページ以降に表をつけてございまして、こちらで各年度別の償還計画額を記載してございます。本日は、時間の都合でこの説明は省略させていただきます。

最後に、参考資料といたしまして、「償還方法及び期限」の資料から2枚めくっていただきますと、「債務残高の推移」という資料をつけてございます。23年度は今般変更をした後の数字でございます。24年度は、新規の借入金等は含まれておりませんので、ここに4,000ないし5,000億円の調達額が上乗せされるところでございますけれども、全体といたしまして漸減の傾向にあることを示しております。

以上が償還計画の変更の概要でございます。よろしく願いいたします。

【前川分科会長】 説明どうもありがとうございました。2件の変更事項につきまして、ご意見等いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。何かございますでしょうか。特段ございませんか。よろしいでしょうか。それでは、了承いたしましたということでお進めいただければと思っております。どうもありがとうございました。

一応4つの議題につきましては、これですべて終了いたしました。全体につきまして何か委員からご発言等ございましたら。よろしいですか。

それでは、事務局にお返ししたいと思います。

【高原財務課長】 どうもありがとうございました。

それでは、事務的なご連絡をさせていただきます。今後のスケジュールでございますけれども、来月9月12日に親委員会である国土交通省独立行政法人評価委員会の総会が開かれる予定でございますので、その場で本日いただきました結果をご報告することになります。その後、9月下旬ごろになろうかと思っておりますけれども、その結果を総務省の政独委に提出予定となっております。

先ほど前川会長からもお話がございましたが、本日のご議論を踏まえまして、SSとSES船に係る評価調書の表現ぶりにつきましては、会長とご相談の上最終的な決定をさせていただければと考えております。委員の皆様には、後日最終的に確定した調書を送付させていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

また、本日の分科会の議論につきましては、事務局にて議事概要と議事録を作成の上、公表させていただく予定でございます。議事録につきましては、後日その内容を確認していただくために、メールで送付させていただきます。ご多用のところまことに恐縮ですが、発言内容のチェックなどをお願いしたいと存じます。

また、本日の資料は非常に大部となっておりますので、机の上に残していただければ、事務局から郵送させていただきます。

以上をもちまして、分科会を終了させていただきます。本日は、長時間にわたりご議論いただき、まことにありがとうございました。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —