

第34回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

平成26年2月26日

【高原鉄道事業課長】 皆さん、おはようございます。それでは、定刻になりましたので、ただいまから第34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。鉄道局鉄道事業課長の高原でございます。しばらくの間、私が進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

まず、議事を行うための定足数でございますけれども、本日は、7名の委員の方にご出席をいただいております。したがって、国土交通省令で規定されております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、会議の公開でございますけれども、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、本会議の議事録などにつきましては、これまでどおり、分科会終了後、数日中に議事概要を国土交通省ホームページで公開いたしまして、その後、議事録を作成し、同様にホームページにて公開してまいりたいと存じます。

それでは、お手元の資料の確認をさせていただければと存じます。お手元に置いてあります資料でございますが、上から順に、議事次第、それから座席表、委員名簿がございます。

次に、資料といたしまして、議題1. 報告事項についてでございますけれども、①独立行政法人改革に係る資料が1-1、②政策評価・独立行政法人評価委員会の平成24年度二次評価についての資料が1-2と1-3でございます。議題2. 平成25年度長期借入金及び機構債券の発行の変更に係る資料として2-1。そして、議題3. 平成25年度償還計画の変更に係る資料が3-1、議題4. 平成26年度長期借入金及び機構債券の発行に係る資料が4-1、議題5. 特定債権の内容変更に係る資料が5-1、議題6. 不要財産の国庫納付に係る資料が6-1となっております。最後に関係法令をつけてございます。資料のほう、遺漏などございませんでしょうか。

それでは、議事に入ります前に、既に報道などでお聞き及びのことと存じますけれども、鉄道・運輸機構が発注いたしました北陸新幹線の融雪・消雪設備工事に関しまして、東京

地方検察庁及び公正取引委員会の捜索を受けた件につきまして、機構の最勝寺理事よりご報告を申し上げます。

【最勝寺理事】 鉄道・運輸機構の理事をしています最勝寺でございます。

このたびは、皆様方に多大なるご心配をおかけしましたことをまずは深くお詫び申し上げます。ただいま高原課長からお話ございましたように、鉄道・運輸機構におきましては、2月4日、北陸新幹線の融雪・消雪設備工事に関する談合の疑いで、公正取引委員会及び東京地方検察庁による捜索を受けました。引き続き捜査が行われているところでございますけれども、私どもといたしましては、公正取引委員会及び東京地方検察庁の捜査に全面的に協力してまいっている所存でございます。また、ただいま申し上げましたように捜査中でございますので、事実でございますとか、あるいはその状況とか、この場ではなかなか申し上げられないのもお詫び申し上げたいと思います。しかるべきときにご説明させていただきたいと思います。

いずれにしましても、私ども鉄道・運輸機構は、引き続き第3期中期目標の達成に全力を挙げて努めてまいりたいと思いますので、今後ともどうかご支援をよろしくお願ひしたいと思います。

以上でございます。

【高原鉄道事業課長】 最勝寺理事、ありがとうございます。なお、本件につきましては、現在関係当局の捜査中でございますので、今回の議題には入れておりませんけれども、事実関係などが明らかになった時点で、今後の分科会におきまして、業務実績評価などの議題の中で検討してまいりたいと考えております。

それでは、最勝寺理事は所用のため、これで退席させていただきます。

【最勝寺理事】 失礼いたします。

【高原鉄道事業課長】 これより議事に入らせていただきます。議事の進行につきましては、前川分科会長にお願い申し上げます。

【前川分科会長】 前川でございます。おはようございます。

年度も押し迫ってまいりまして、大変お忙しい中、ご参集いただきましてどうもありがとうございます。本日の分科会の議題は議事次第にありますとおりで、報告事項2件、5件の審議事項でございます。

まず、議題1にある報告事項ですが、①が昨年末に閣議決定されました独法改革等に関する基本的な方針、②が8月に当分科会として評価したものについて、総務省の政・独委

から各府省に評価がなされた二次評価でございまして、これらについては今日、鉄道局からご報告をいただく予定でございます。そして、議題の2から6については、国土交通大臣が認可を行う際に、当分科会が大臣に対して意見を取りまとめることになっている事項でございます。

なお、議題2と議題3は、先日、平成25年度補正予算が成立したことに伴って、審議が必要になった事項でございまして、また議題4と5が毎年この時期に審議いただいている定例の議題となっております。議題6は、今回機構財産、これは譲渡線が売却されたことに伴う国庫納付についての審議が必要になってきているものでございます。

時間も大変限られておりますので、早速ですけれども、事務局から報告事項の議題①について、まず説明をお願いいたします。

【高原鉄道事業課長】 それでは、1つ目の報告事項といたしまして、議題1の①独立行政法人改革についてご説明をさせていただきます。お手元の資料1-1をごらんいただければと思います。

こちらは昨年12月24日に閣議決定されました「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」の概要を示しております。まず1. 経緯でございますが、昨年1月、内閣に、全閣僚から構成されます「行政改革推進本部」と、関係閣僚と有識者から構成されます「行政改革推進会議」が設置されました。さらに9月に、この推進会議のもとに「独立行政法人改革等に関する分科会」が設置されました。そして10月から12月にかけて、そのワーキンググループによります各独法へのヒアリングが実施されまして、当機構も10月28日にヒアリングを受けております。その後、政府部内の調整を経まして、昨年末の12月24日に閣議決定がなされたということになっております。

今後、この方針の内容につきまして、法改正を伴わず早期に対応が可能な措置については速やかに実施するとともに、独立行政法人通則法改正などの制度面での措置が必要なものについては、平成27年4月からの実施を目指すということになっております。そして、各独法の取り組み状況につきましては、行革推進本部によるフォローアップを実施することとされております。

次に2ポツでございまして、基本方針に示されました独立行政法人改革制度全体の見直しについてであります。

まず、(1) 法人の裁量、国の関与の度合い等に応じた法人の分類の見直しであります。現行制度でありますけれども、法人の分類を設けておりませんで、多くのルールが全法人

一律に適用されておりますが、今後は法人の政策実施機能の強化を図り、適切なガバナンスを構築していくために、法人の事務・事業の特性に応じて法人を分類することが必要とされております。

具体的には、その下の対照表の右側でございますけれども、法人を①中期目標管理型の法人、②研究開発型の法人、③単年度管理型の法人の3つに分類することとされております。なお、機構につきましては、①中期目標管理型の法人に分類されております。

次に、(2) P D C Aサイクルが機能する目標・評価の仕組みの構築ということで、主務大臣のもとでの政策のP D C Aサイクルを強化しようという観点から、主務大臣みずから業績評価を行うことといたしまして、その際、主務大臣による評価の客観性や政府全体としての整合性を確保するために、外部から点検する仕組みを導入するとされております。

具体的には、同じくその下の対照表でございますが、目標設定関係のところでありまして、右側の下線を引いてあるところでありますが、主務大臣は、法律や総務大臣が策定する指針に基づき目標設定を具体的に行うとされております。

次のページに入りまして、業績評価関係の欄でありますけれども、現行、皆様ご案内のとおり、右側の欄でございますが、今般の閣議決定では、下線部のところでありますが、主務大臣が法人の行政評価を実施する。そして主務大臣は、業務運営の改善を命令することができる。第三者機関は、現行の総務省政・独委を改組したものが想定されておりますけれども、主務大臣に対して意見を述べることもできるとされております。

続きまして、(3)法人の内外から業務運営を改善する仕組みの導入についてでございます。こちらは法人の長のもとでの自律的なP D C Aサイクルを機能させるために、役員の実務責任の明確化や監事の機能強化、再就職規制の導入等により内部ガバナンスの強化を図るとされております。また、主務大臣の関与が限定されたものにとどまっている現行制度を見直しまして、法人の自主性・自律性に配慮しつつ、事後的に適正な関与を及ぼすことができるとされております。

こちらにも具体的には、下の対照表の右側の欄でございますけれども、内部ガバナンスの強化といたしまして、右側の1つ目のポツ、監事・会計監査人の調査権限を明確化するとともに、役員の実務責任等についての主務大臣への報告及び監査報告の作成を義務づけることとされております。また、3つ目のポツでございますけれども、法人の役員に職務忠実義務及び任務懈怠に関する損害賠償責任を課すということとされております。2つ目の欄、役員の実務責任でございます。現在は個別法で定められておりますけれども、こちらにも右側の

下線部のところではありますが、法人の長の任期を中期目標期間に対応させるとされております。その下の欄、主務大臣による事後的な是正措置でございますけれども、右側の下線部のところではありますが、主務大臣が法人に対しまして、違法・不正行為の是正、業務運営の改善の命令を行えるようにするとされております。

次のページに入りまして、3ページでございます。3. 鉄道・運輸機構に係る組織・業務等の見直しについてでございます。

(1) 各独法等について講ずべき措置ということで、今回の基本方針では、各独法についておのおの講ずべき措置が明記されております。鉄道・運輸機構につきましては、その下の丸のところ、法人の分類では、先ほど申し上げましたように、中期目標管理型の法人とする。2つ目の丸でございますが、事業実施に当たりましては、法令遵守及び契約の適正性を確保するための体制の強化を図るということ。3つ目の丸、法令遵守体制の強化に当たりましては、担当理事の設置、研修の充実化等の措置を行うとともに、理事長及び監事も含めた重層的な監査体制を構築するとなっております。4つ目の丸、契約の適正性及び競争性を確保する体制の強化に当たりましては、入札監視委員会等におきまして、高落札率案件の全件審議等による審議件数の拡大、支社・局単位での審議の実施などの契約の監視体制の強化を図ることとしております。5つ目の丸、船舶関係業務でございますけれども、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定するほか、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図るとされております。

次に、(2) 法人の事務・事業の特性に応じた制度・運用の見直しでございます。こちらでは各法人が行っております事務・事業の特性に着目いたしまして、例えば「金融業務」とか、「公共事業執行業務」とか、各法人に共通する業務の 카테고리ごとに行うべき制度の運用の見直し方針が示されております。

機構に係る主なものといたしまして、まずは「金融業務」。機構では、船舶関係業務が該当するわけでありまして、1つ目の丸で、金融業務のリスクを的確に管理するための内部規程等を整備するとともに、外部有識者等により構成される統合的なリスク管理のための委員会等を設置すること。2つ目の丸、審査、回収等の金融業務機能の強化を図る観点から、外部専門家等により職員研修を拡充すること。3つ目の丸、金融業務の透明性を確保する観点から、事業別の収支情報等を情報開示する一方、法人の行う金融業務の高い公共性に鑑みまして、役職員の守秘義務規定を設けるとされております。

次に「公共事業執行業務」。機構では、鉄道建設業務が該当するわけでありまして。1つ目

の丸で、全職員を対象とした外部専門機関による法令遵守研修を実施すること。2つ目の丸で、契約担当部署の職員を対象といたしました専門的研修を定期的実施すること。3つ目の丸で、入札監視委員会等におきまして一者応札・応募の契約、落札率が高い契約及び独立行政法人と一定の関係を有するものとして、情報公開の対象となっている法人との契約につきまして、全件を検証し、分析を行うこととされております。

さらにその下、「助成・給付業務」でございますが、これは機構の鉄道助成業務、高度船舶技術実用化助成業務が該当いたします。1つ目の丸で、交付後の調査を的確に実施するとともに、受給団体の法令遵守体制の確保のため、ガバナンス強化の支援に努める。不正受給、不正使用を行った場合に一定期間申請資格を停止するなどの制裁措置、ペナルティの導入を図ることとされております。

閣議決定の内容は、以上でございます。

【前川分科会長】 説明どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの報告事項につきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思いません。お願いいたします。

【笠委員】 明治大学の笠です。

ちょっとお尋ねしたい点で、3ページの(1)、上から4つ目の丸の入札監視委員会の件ですけれども、今回、そういう談合という問題があって、従来からこの入札監視委員会があったと思うのですが、これを全件審議することによって、従来と何が変わるのかということが1つ。あと情報公開、全ての件について何社が応札して、どれだけの金額で入札したのかというようなデータが公表されれば、それは研究者にとっても非常に大きなデータになるわけで、入札監視委員会の方たちだけが監視するよりもさらに多くの目で、いろいろなアプローチで検証できるので、むしろ情報公開について何も書かれていないのですけれども、データを公表するような仕組みがあるのかどうかというのが2つ目のご質問で、2つお願いします。

【前川分科会長】 ありがとうございます。お答えは。

【渡辺業務部長】 まず、1つ目の入札監視委員会の件でございますが、ただいま東ブロックと西ブロック、2つのブロックの入札監視委員会を行っているわけでございます。これは本社と各地方機関がありますが、それを2つのブロックに分けてやっているわけでございますが、入札監視委員会の審議としまして、時間と先生の都合等もございまして、その中で審議する件数は、委員の方々には提示していますが、現在はそこから抽出した

形で審議しているということで、今回、全件審議しなさいと言われておりますので、その方向でただいま入札監視委員会のやり方を変えようとしています。

【笠委員】 抽出か全件かということはそれで理解したのですが、監視の方法が、我々はそういうものを行ったことがないので憶測ですが、機構からデータを頂戴して、これだけの会社がこのように落札しましたと言われても、それより先に何らかの判断を行うようなデータがなければ、抽出であろうが全件であろうが、仕組みというんでしょうか、出てくるデータとか、統計処理するとかいうことでなければ、1つ1つの案件を見て怪しいなと思ってもそれ以上のことは何も言えないはずで、どうされるのかなというのが……。

【渡辺業務部長】 委員会の中で、この入札契約の対して審議していただくわけなのですが、その中でちょっとおかしな手続だなといった場合については、その契約担当役のほうに委員から意見をして、意見を受けた契約担当役がそれに対応していくという制度となっております。

それからもう一つ、情報公開ですが、ホームページのほうに入札経過調書は全て公表していますので、入札結果についてはどなたでも見られる形になってございます。

【笠委員】 全件についてですか。

【渡辺業務部長】 そうです。一定金額以上なのですが。

【笠委員】 結果というのは、1回目、2回目も全部ですか。

【渡辺業務部長】 そうです。落札した場合に、その入札経過……。

【笠委員】 ある会社が最初幾らで入れたとかいうのも全部フォローできるようになっていると。

【渡辺業務部長】 ええ、全部そうです。

【笠委員】 ありがとうございます。

【前川分科会長】 よろしいですか。

【笠委員】 はい。

【前川分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

私の個人的な意見でございますけれども、笠先生のご意見に関連して、3ページを全部見させていただくと、それぞれの点でどれだけの効果が本当に上がるのかということは、やはり気になるところです。この中で抜けているのは、発注機関として、要するに安くいい物をマーケットから調達するときの知恵を働かせる余地がまだまだあるように思っていて、それらにもう少し踏み込んでもらうのも大きなところかなと。逆に、これは今まで

の体制のところでは強化すると。防衛施設庁の官製談合も、それを契機にして法律がつけられました。幾つか似たようなことがここ数年起こっていますが、国も団体もお互い努力しているが、必ずしもすべが結果につながってはいない。日々の業務がますますやりにくくなってくるというような結果になっているものも結構多いと思います。

ただ単に強化しろ、強化しろと言うのは楽ですし、できることをしっかりやることは重要ですが、やるべきことは何かということと、それに踏み込むことも重要だと思います。次の機構の業務・業績評価に非常に重要なポイントになると思いますので、よくご議論いただいた上で、組織としてやれるところは何かということも明確にしていただければと思います。

よくわかりませんが、幾つか本を読んでみると、過去の談合問題に対して組織がどう対応されたかというのは複数あります。官製談合の関係としては、検察側で沙汰を下す側の長の方が幾つかのケースをレビューされて、レポートされているものもあります。採った対応がすべて良い結果になっているかというのは怪しいところもある。組織全体の運営にかかわる執行部の方々の責任の所轄であろうと思いますので、これを次回の評価に含めることになろうかと。ここに書いてあるのは本当にほとんどがそれにかかわる指摘事項ですね。そう思います。

先ほど笠先生がおっしゃったように、どういう効果があるのかどうかはよくご検討いただいて、ただ言うだけにとどまらずという話です。過去の公共調達に対するいろいろな不祥事のときにやってきたことではあるのですが、その経験も踏まえて、ぜひ深いところで、組織としてできることは何か、ご検討いただきたいと私は思いました。

ほかにはいかがでしょうか。

【高原鉄道事業課長】 私ども事務局といたしましても、今後の業務実績評価に際しまして貴重なご提言として受けとめさせていただければと思います。

【前川分科会長】 なければ、よろしいですか。報告事項でございますので、また来期ということで。

では、次の報告事項についても、鉄道局からご説明をお願いいたします。

【高原鉄道事業課長】 それでは、議題1の報告事項の②政策評価・独立行政法人評価委員会の平成24年度二次評価についてでございます。資料は1-2、横のポンチ絵がついているものでございます。

こちらの図は、鉄道・運輸機構の平成24年度の業務実績評価の経緯を示しております。

まず、左下の①、②でありますけれども、昨年6月28日に機構から国交省独法評価委員会を經由して、本分科会に業務実績報告と評価の委任がなされております。そしてその上、③でございますけれども、昨年8月7日の当分科会で業務実績をご審議の上、評価をいただきまして、その評価が国交省独法評価委員会で承認されまして、④が2つありますけれども、左のほう、昨年の9月10日には一次評価の通知といたしまして、左側が鉄道・運輸機構で、右側の矢印が総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会、いわゆる政・独委の双方に送られておるところであります。そして、この政・独委でありますけれども、その上の吹き出しのところではありますが、各府省の評価委員会が実施した法人の業務実績評価につきまして、政・独委が政府全体における評価の厳格性・信頼性を確保するため、二次評価を実施するということとなっております。そして24年度の実績評価につきまして行われた二次評価が、⑤のところでありますけれども、昨年12月16日に各府省に対して示されております。今日はその内容についてご報告させていただきます。

1枚おめくりいただきまして、資料1-3がございます。こちらが政・独委の二次評価の概要でございます。1. 二次評価については、今の説明と重複いたしますので省略させていただきます。

2. 鉄道・運輸機構に係る二次評価の概要でありますけれども、国土交通省所管法人の業務実績評価の共通事項といたしまして、ここでは3点の指摘がありまして、鉄道・運輸機構には個別に1件の指摘がありました。まず所管法人共通の1点目、こちらが内部統制の充実・強化に関する意見でありまして、下線部のところで、今回、リスクの把握及び対応に関する取組については、全ての府省評価委員会において評価が行われていたということ。そして、その下下線であります。今後の評価に当たっては、組織全体によるリスクの洗い出しや監事監査結果等を活用した法人全体のリスク把握の取組について評価するとともに、リスク把握の結果、どのようなリスクが優先的に対応すべきリスクとされ、これらのリスクに対しどのように対応したかを含めて評価を行うことが望ましいとされております。

次のページに入りまして、共通事項の2点目、保有資産の見直しについてであります。こちら下線部のところでもありますけれども、「独立行政法人の職員宿舎の見直しに関する実施計画」等におきまして、廃止等の見直しが求められてきたところでもありますけれども、それらの実施状況を明らかにしないままに評価を行っている事例があった。今後の評価に当たっては、見直しの実施状況を明らかにし、見直し内容の妥当性等についても言及

した上で、より一層厳格な評価を行う必要がある。そして、その下の下線部であります、実施計画で廃止等の方針が示されている宿舎以外の宿舎及び職員の福利厚生を目的とした施設であっても、自主的な保有の見直しや有効活用等の取組状況を明らかにした上で、その妥当性等について評価を行うことが望ましいとされております。

共通事項の3点目が運営費交付金債務の評価でありまして、これも下線のところですが、23年度以前分交付分の24年度末時点における未執行額についての評価はほとんど行われていない。今後の評価に当たっては、運営費交付金債務残高のうち、評価対象年度だけではなく、過去の年度に交付された分についても、未執行となっている理由及び資金の保有の必要性について評価を行う必要があるという意見がございました。

次のページに入らせていただきまして、鉄道・運輸機構に対する個別の指摘事項でございます。本件につきましては、会計検査院の平成23年度決算検査報告におきまして、「委託工事に係る消費税相当額の算定が適切でなかったもの」と不当事項の指摘を受けているが、当該指摘を踏まえた本法人の対応の進捗状況等を明らかにした上で評価を行っていない。今後の評価に当たっては、会計検査院から指摘された事項については、その対応の進捗状況等を明らかにした上で評価を行うべきであるという意見がございました。

最後に、中期目標期間における業務の実績に関する評価の結果等についての意見ということで、実は平成24年度に中期目標期間が終了した法人は、鉄道・運輸機構を含めて5法人ございまして、今回この5法人とも共通の意見を受けております。その内容は下線部のところではありますが、勧告の方向性を踏まえて策定された新中期目標等に沿った業務の質の向上及び効率化が、的確な業務の進捗と併せて推進されるよう、貴委員会は、毎年度の厳格かつ的確な評価に努められたいとのこととございました。

以上が、本分科会に関連して示された二次評価になりますけれども、この内容につきましては、来年度の7月あるいは8月ごろに実施する機構の平成25年度の業務実績評価におきまして、これまでご評価いただいております視点に加味して、評価をしていただく必要があるのではないかと考えております。今回の指摘事項を評価項目に的確に漏れなく反映させるために、事務局といたしましても、機構からの報告内容とか、あるいは評価調書の記載方法などを変更する必要があるのではないかと考えております。

委員の皆様には、来年度ご評価いただくに当たりましてまたご相談させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

私からの説明は以上でございます。

【前川分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの報告事項につきまして、ご質問あるいはご意見を頂戴できればと思います。

【岡田委員】 ちょっと理解が悪くて申しわけないのですが、教えていただきたいと思
います。資料1－3、2. の内部統制の充実についての二次評価の概要ですけれども、こ
こに書いてある「今回、リスクの把握及び対応」、リスク、リスクという言葉がたくさん出
てくるのですけれども、このリスクの定義はどういうものをリスクと言っておるんでしょ
うか。どこか読めばわかるんでしょうけれども。

【嘉村企画調査部長】 機構からでよろしいでしょうか。

特に政・独委のほうには定義はなかったと覚えておりますが、今、機構でリスク管理と
して、内部的にはございますけれども、いろいろリスクを各部から集めて、理事長以下
でそれをなくすような取り組みは先んじておりますが、その中でリスクというのは、組織
運営上のいろいろな情報の不伝達とか、それこそパワハラとかいったような内部管理の問
題、及び外部との関係です。例えば補助金を交付する部局であれば、それが適正に使われ
ているか等々を把握するといったことという、内部から外部まであらゆる、仕事を進める
上で不適切なことを全てリスク項目としてピックアップしている、そういう運用でやって
ございます。

【岡田委員】 全てのものを含んでいるということなんでしょうか。

【嘉村企画調査部長】 項目数としては今のような項目で100近く……細かいものも
入れて出しておりますので、考えられるものは絞り出しているという状況でございます。

【岡田委員】 そうですか。ありがとうございます。

【前川分科会長】 ここで言うリスクに対するマネジメントと申しますか、対応ですけ
れども、たくさんある項目の中で、リスクというのは幾ら努力しても起こることもあり得
るものですね。それに対していかにうまく回復し、組織としての適正をすぐに直すとか、
そういうところもマネジメントの大きなポイントですけれども、その辺も含めての理解で
すか。

【嘉村企画調査部長】 過去にこういう不手際、不適切があったということ、重要なこ
とをリスクとして、今後ないようにというのは当然なのですが、我々の想定の世界で起こ
り得ることも視野に入れて、先ほど申した項目のピックアップはしているところでござい
ます。

【前川分科会長】 いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

来年度につきましても、ぜひフォーマットも含めて、機構から出していただく情報の整理も含めて、事務局でも改善案をお考えいただき、各委員にもご相談をいただいて準備をお進めいただければと思っております。よろしく願いいたします。

ほかにございませんでしょうか。

よろしければ、次に審議事項5件ございますので、1つ1つやっていきたいと思えます。では、最初に平成25年度長期借入金及び機構債券の発行の変更議題について、まず説明をお願いいたします。

【山口経理資金部長】 それでは、鉄道・運輸機構経理資金部の山口からご説明させていただきます。

まず、議題2、平成25年度長期借入金及び機構債券の発行の変更についてでございます。資料2-1をごらんいただければと思えます。鉄道・運輸機構は、機構法第19条の規定に基づきまして、長期借入金をし、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。その際、独立行政法人評価委員会の意見を聴くこととなっております。

資料を1枚めくっていただきまして、25年度の長期借入金及び債券の調達予定額（変更）の部分でございます。変更理由としまして、平成25年度補正予算が今月6日に成立いたしました。その補正予算におきまして船舶共有建造事業の増額が認められたことから、今回変更したいと考えております。具体的には財政融資資金借入金がちょうど四角の枠のところの（B）をごらんいただければと思えます。ここで103億円増額が認められて、補正予算で成立させていただいております。これに伴いまして、今回変更額ということで103億円プラスして、25年度予算額合計で、財政融資資金借入金につきましては合わせて627億円ということでございます。それに伴いまして、民間調達ということで、民間借入金を55億円増額させていただきたいということでございます。

共有建造の場合、7割が財政融資資金借入金ということで、残りの3割は機構が民間から調達することとなっております。それを受けて民間借入金ということで55億円増額ということでございます。

今回の補正予算におきましては、船舶の共有建造が経済対策で認められました。それで、財政融資資金で今回認められた理由としましては、火力発電所用の重油輸送の需要が増えたことと、復興需要とか耐震化等に必要なセメントの輸送需要が増えた。これに対応する

ために共有船舶を増やしたいということでございます。

以上が資料2-1の説明でございます。

議題3も関連するものですので、あわせてご説明させていただきます。平成25年度償還計画の変更についてでございます。

鉄道・運輸機構は、機構法21条の規定に基づきまして、長期借入金及び機構債券の償還計画を立てて、国交大臣の認可を受けることとなっており、変更の場合も同じでございます。認可の際には、独立行政法人評価委員会の意見を聴くこととなっております。

1ページめくっていただきまして、償還計画の変更でございます。こちらにつきましても、先ほどご説明しました財政融資資金借入金が103億円増額、それに伴いまして民間借入金が55億円増額、これに伴う変更でございます。具体的には、黒枠で囲っております(D)の部分が、先ほど長期借入金及び機構債券の発行の変更と同額でございますけれども、財政融資資金として103億円、民間借入金として55億円が増減額ということで示させていただいております。

25年度の議題2と議題3につきましては、以上でございます。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、2つまとめてご説明いただきました。補正予算に関連するところでございますが、ご意見等いただければと思います。

いかがですか。よろしいでしょうか。

補正において103億円、これは目的に従って計画するというところでございますので、特段問題があるということではないかと思いますが、特にご意見がなければ「意見なし」ということでご報告いただければと思います。

それでは、議題4、平成26年度長期借入金及び機構債券の発行につきまして、ご説明をいただきたいと思います。

【山口経理資金部長】 続きまして、議題4についてご説明させていただきます。資料4-1をごらんいただければと思います。平成26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。これは毎年度、同じこの時期にお諮りさせていただいているものでございます。

1ページめくっていただきまして、26年度長期借入金及び債券調達予定額でございます。調達予定の一番下のところをごらんいただければと思います。調達予定額の考え方でございますけれども、平成26年度予算による事業規模をもとに計上させていただいてお

ります。後ほど参考資料でもございますけれども、各事業の財源から国の補助金、地方公共団体負担金及び自己収入等を除いた残額を機構が資金調達することとしております。ただ、民間調達につきましては、金融環境に関係がありますので、金融環境を踏まえた柔軟な調達を行うという方針でやらせていただきたいと思いますと考えております。

具体的には、上の表に戻っていただきまして、26年度の総額で5,450億円を予定させていただいております。対前年度では17億円増ということで、毎年大体5,000億円強ぐらいの予算額で推移させていただいております。

その中身ですけれども、財政融資資金借入金につきましては557億円で、対前年度比33億円増でございます。民間調達は4,893億円で16億円マイナスでございます。ただ、その内訳、民間借入金につきましては2,793億円で、対前年度比210億円減となっております。これにつきましては、特例業務勘定が126億円でこれが一番大きいのですが、特例業務勘定は、25年度につきましては三島貨物会社への支援に必要な資金で、26年4月に必要だということで計上していたのですが、27年4月にはとりたてて用意する必要はないということから、26年度におきましてはその分の民間借入金を減らしまして、221億円とさせていただいております。債券につきましては、2,100億円ということで予定させていただいております。これにつきましては、194億円増のうち120億円が海事勘定の増額分でございます。これにつきましては、今年度船舶共有建造資金がちょうど借り換え時期ということから、120億円増とさせていただいているところでございます。

続きまして、その次のページをごらんいただければと思います。26年度長期借入金及び債券調達予定額の四半期ごとの借り入れ予定でございます。四半期、なるべく万遍なく借りるようにしようと考えておりますが、特に債券につきましては、大体四半期ごと500億円程度の予定を考えております。民間借入金につきましては、調達の資金需要の関係上、第4・四半期で一番多く調達を予定しておりますが、なるべく平準化していきたいと考えているところでございます。

続きまして、参考資料ということで、金融情勢等についてご報告申し上げます。

1ページをめくっていただきまして、機構における財源内訳でございます。先ほど資金調達の考え方で示させていただきましたけれども、基本的には国費、地方負担分、貸付料等の自己収入といったものの残りの部分を財政融資、もしくは機構みずからの調達ということで財源を確保しているところでございます。色の濃い部分が機構における資金調達で

ございます。各事業、鉄道関係、共有船事業、内航海運暫定措置事業等、それぞれ事業によって内訳は異なりますが、それぞれの事業の特性に応じて、さまざまな財源で事業を賄っているということでございます。

その次の2ページですけれども、26年度の資金調達計画を円グラフにしたものでございます。先ほど本資料1ページで示させていただいた5,450億円の内訳を示させていただいております。機構債券につきましては2,100億円で大体40%、民間借入金が半分の50%、大体そのようなイメージでございます。民間借入金につきましては、シンジケートローンが一番多く、これによって調達を予定しております。機構債券につきましては、10年債が895億円で一番多いということでございます。25年度、去年示させていただきましたときには、実は10年債の下の15年債がなくて、今年度は20年債を初めて発行させていただきました。ただ26年度につきましては、投資家等の要望もございまして、金利情勢等も踏まえまして、新たに15年債を195億円発行したいと考えております。

続きまして3ページですけれども、24年度末の財務状況と債務残高の推移でございます。左側は24年度の財務状況を機構全体の資産と負債・純資産ということで、概略的に示させていただいております。右側は債務残高の推移で、債務残高は年々減少していることを示させていただいております。

最後に4ページ、最近の資金調達の状況でございます。金融情勢ですけれども、このグラフは2010年からの5年債、10年債、20年債の国債利回りの推移を示させていただいております。この中でちょうど2013年4月が一番がくっと下がっておりますが、ここが日銀の金融緩和策によって急低下したところを示させていただいております。それから、昨年夏にかけては上がってきているのですが、最近、秋以降また金利は低位で推移しておりまして、ちょうど昨年の今ごろ、2013年1月ごろと比較していただければと思いますが、昨年よりも低い金利で推移しているところでございます。

右側の2.は、機構における調達金利を示させていただいております。債券につきましては、25年度では、発行額1,460億円に対して平均金利が0.74%、長期借入金につきましては、843億円に対して0.11%ということを示させていただいております。債券につきましては、20年債という長いものがございまして、平均金利としては民間借入金より高く示させていただいているところでございます。

以上、資料4-1の説明でございます。

【前川分科会長】 ありがとうございます。

では、ただいまの説明に関しまして、ご質問、ご意見などを賜りたいと思います。お願いいたします。

【宮下委員】 何もないとあれですので、ちょっと質問をお願いします。

機構の債券の購入相手といますか、どこが購入しておるのでしょうか。

【山口経理資金部長】 多くは信用金庫、あと地銀、第二地銀とか、そういったところが多くあります。

【宮下委員】 そうですか。格付とかはあるんですか。

【山口経理資金部長】 AAで。

【宮下委員】 AAですか。どうもありがとうございます。

【前川分科会長】 どうぞ、北條委員。

【北條委員】 今回の件にも絡んで、私の専門からちょっと外れるのですが、冒頭の問題の件に関して、格付とか、資金調達の見込みとかが26年度も順調にいくのかどうか、若干ちょっと心配になったのですが、もう一度。

【山口経理資金部長】 はっきり言いまして、格付は民間の格付会社が、我々の協議となく、そこで決められます。大体年2回ぐらい決めることになっておりまして、当機構からはそれに向けて、こういう財務状況といったものを説明することになります。ですので、今回の事件がどういう影響になるのかというのは正直言ってわからない状況ですが、ただ1つ言えることは、こういうのでどこまでというのは正直言ってわからない状況ですが、国との関係というのは、私ども独立行政法人でありますので、あと新幹線の建設も国から法令に基づいてやっておりますので、財務状況はそんなに変わるわけではないので、そこをどういうふうに見ていただくのか、そこをきっちり見ていただきたいなということを我々として説明していくことかと思っております。

【前川分科会長】 ほかいかがでしょうか。

2ページに四半期ごとに民間借入金の調達、建設の関係ではどうしても第4・四半期に集中するという面も理解しておるのですが、もう少し平準化する努力というのはどのように考えておられるのか。

【山口経理資金部長】 実際、先生おっしゃるように、これまでのやり方は一番最後のところで調達することが多くて、そうすると当機構だけではなくてほかのさまざまな機関も同じ状況で、やはり年度末に集中するということがあるので、そこはなるべく分散した

ほうがいいという金融機関からのご意見もあります。ただ、事業に伴う資金調達もありますので、要するに、むだな金を持っていてもしようがないということもあるのですけれども、先生がおっしゃるように、そこはなるべく分散化、平準化してやっていきたいと考えております。

【前川分科会長】 ありがとうございます。

それがマーケットなり、事業に影響を及ぼすものですから、必ずしも機構だけの事項ではなく、機構とともに仕事をされているところもかかわってくるところです。全体を見て中期的にご努力いただければと思いました。

関先生、よろしければ。

【関委員】 今のことに関連してなんですけれども、余分な資金を持っていてもしようがないので第4・四半期にということですが、厳密な期間損益を算定していくという点でも均等に配分することがとても望ましいことであり、一般の目からしてもこういった返済、調達予定の方法は不自然な感じがなくもありませんので、やはり見直す努力は確実にしていったほうが、今後説明責任を果たすという点でも不可欠ではないかと思います。

【前川分科会長】 ありがとうございます。そのほかにございませんでしょうか。

よろしければ、この件は、一応、こういう形で意見をさせていただきましたので、本件につきまして、当分科会としては「了承」ということで進めていただければと思います。

それでは、次は5番目ですね。またご説明をお願いしたいと思います。

【加藤鉄道助成部長】 鉄道・運輸機構鉄道助成部長の加藤でございます。よろしくお願いたします。

議題5、特定債権の内容変更について、ご説明させていただきます。資料が前提のところを割愛しておりますので、口頭で概要をご説明させていただきたいと思います。昔の新幹線保有機構という組織があったときに、平成3年10月、JR本州3社に対しまして、いわゆる既設4新幹線、東海道、山陽、東京から盛岡まで東北と上越、この4新幹線の譲渡を行ってございます。このときの譲渡の対価をいただく権利を機構が持っていて、今回これをお諮りする特定債権と呼んでございます。

また、特定債権の内容につきましては、資料にもございますけれども、「新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡に関する法律施行令」で定められてございまして、今回、分科会にお諮りしていますのは、この施行令のルールに加えて、JR本州3社から、追加で支払いをしたいという申し出を頂戴いたしました。機構がこの申し出を受け入れますと、特定債権の

内容、ルールの変更になります。1月29日付で機構法に基づきまして、大臣に認可申請をさせていただきましたところですが、認可に当たって、大臣がこちらの分科会のご意見を聴くこととなってございますので、今日、お諮りする次第でございます。資料に基づいてご説明させていただきます。

まず、1番目のところでございます。先ほどお話ししました特定債権と言ってございますけれども、1ページの下に表1がございますが、大きく3つに分けて、私ども整理をしてございます。今回お諮りしますのは、一番上の太枠で囲っています①の債権の償還をいただく部分のお話でございます。それぞれ①、②、③、表の右側に書いてございますけれども、先ほどお話ししましたように、お返しいただく期間、お返しいただくときに使う利率、支払方法、支払額が、それぞれ施行令に定められているところでございます。

今回、①の太枠の部分につきまして個別にご紹介しますと、ここにございますように、償還いただく期間は29年3月、28年度末までとなっております。また、その支払方法としては元利均等半年賦償還の前提で計算させていただくということで、計算する利率については当該事業年度、今回でいけば、平成25年度の債務償還に係る発生する利子額を期首の段階で持っている債権額で除した額を平均利子として計算して、お金を頂戴するというルールになってございます。今年度の額については、資料に記載の2,091億円というのが償還いただく金額の計算ルールになってございます。

以上がルールのところでございますが、次の2ページに移っていただきますと、今年度の借入金の償還状況が書いてございます。機構が今年度、過去お借りしたお金を返還するのに必要な額としましては、資料にございますように2,432億円の元本相当部分と、それに関連する利子として292億円、合わせて2,724億円を償還することが必要になってございます。その一方で、先ほどご紹介しましたように、25年度、この元本の償還に充てる機構の収入としては、先ほどお話ししたJR本州3社から頂戴する2,091億円に、私どもの利息収入等を含めました1億円を加えまして、2,092億円の収入であり、差し引き632億円の資金不足が生じている状態になってございます。

今回お諮りしますのは、機構とJR本州3社と締結しました譲渡契約書に基づいて、JR本州3社から、この差額分に支払いたいという申し出を頂戴しましたので、これを受けようというのが、今回の内容になってございます。表2には、それぞれ頂戴する632億円の会社別内訳、これは3社に新幹線を譲渡したときの代金の比率の按分になってございますけれども、ご参考までに記載しております。

以上、金額の計算の仕方と仕組みのどの部分を変えるのかというお話をしました。

最後に、この特定債権が、機構の28年度までの償還にどのような影響があるかということですが、先ほどお話ししましたけれども、機構の毎年度期首の段階で、それぞれその年度に頂戴するJRからの譲渡収入を計算して請求させていただいてございます。最終年度の28年度に債務は全部お返しいただき、機構もお返しできるし、いただくお金も全部いただいてちょうどゼロになるように、毎年度計算させていただいてございます。今回のJRからの申し出に加えましても、28年度という目標の償還に支障を来すものではございませんので、機構としては受け入れたいと思っているところでございます。

資料に書いてございませんが、ちょっと補足いたしますと、JRの立場から見ますと、今年の支払額として2,091億円の支払義務しか負っていないところです。私どもはJRからの早期弁済がない場合には、市中から632億円を調達して、また金利分を乗せて、来年度計算するときにそれを上乘せした形でJRに請求するような形になります。結果的に、今年お借りする2%ぐらいの金利をJRさんは将来にわたってお払いいただくこととなりますけれども、現状から手元の資金なりで調達されると思うのですが、先送りして2%程度の利息を払うよりも、手元の資金で払ってしまったほうが将来の利子負担分が軽くなるのではないかとのご提案いただいたのではないかと理解しておるところでございます。

以上、説明を終わらせていただきます。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。

632億円を受けるというご提案でございます。これにつきまして、ご意見等をいただければと思います。

【宮下委員】 632億円の件については特に異議はございませんが、ご説明でJRの立場、自己資金から支払う方が得である、利子がかからないからということですが、実際にJRもいろいろ事業をやっていてお金が要るわけですね。そういう意味からすると、632億円というのは、彼らも本当は必要なお金であると考えられます。だから、やはり何らかの便宜を考えてお返しすべきであるという判断が正しいのではないのでしょうか。経済学的に言うと、それは両方に利子がかかります、そういう意味からすると。好意ではないかと。ただ、好意というのは説明しにくいですからね。お答えはどちらでも結構ですけれども、ちょっとそのように思いましたので。

【加藤鉄道助成部長】 ありがとうございます。

先ほど最後に補足しましたのは、私の勝手な推測の部分も入っていますので、事前にご説明したときにそんなご懸念をいただいた方もいらっしゃいましたので、補足させていただいたのですが、JRの手元資金が潤沢なのかどうなのか、あるいは別途借入金で手当てしているかというのは、私どもそこまでは把握してございません。あくまでも基本的にはJRからの申し出という形で、今年度のこの部分を払うということを頂戴しましたので、私ども機構としては特段損得がないものですから、お受け入れさせていただくということで、今回お諮りさせていただいたところです。

先生おっしゃるように、他に使う用途をJRがお持ちであれば、おっしゃるとおりのことだと思いますので、そこは言葉が足りなかったんですけども、ありがとうございます。

【宮下委員】 いえいえ、了解しました。

【角委員】 今のところにも関係するかもしれないのですが、この3社で632億円の内訳というのはどのように決まるものなんですか。

【加藤鉄道助成部長】 内訳としましては、新幹線を譲渡したとき、表1のところに建設に要した費用6.2兆円とか、国鉄改革のときの簿価との差額1.9兆円といった額がありまして、それを当時いろいろ調整されたものと理解しております。

【角委員】 ちょっと私の質問の趣旨と違うのかもしれない。632億円のうち、東日本が213億円とか、そういう割り振りはどなたがどうやってお決めになることなのか。

【加藤鉄道助成部長】 譲渡時に、当時の新幹線保有機構から、譲渡計画を当時の運輸省に提出し、その中に記載されている譲渡価額配分割合の比率と同様となっております。

【角委員】 そうすると、極めて固定的なもので、その年度の各社の経営状態とかを反映したものとは違うんですね。

【加藤鉄道助成部長】 2,091億円の通常分の譲渡収入もその比率で頂戴していますし、今回の早期弁済額についてもその比率で頂戴する予定であります。

【角委員】 わかりました。

【前川分科会長】 ありがとうございました。

【笠委員】 この632億円を先に早期弁済することがJR3社にとっては金利負担がないということで、メリットになるので返したいというのは納得できるんですけども、それが機構にとって損でも得でもないとおっしゃるのがよくわからなくて、機構にとっては、返さなくてはいけないお金が2,724億円で、新幹線譲渡収入では足りないのという話ですよ。そうすると、今のように金利が低いときだったら市中から借りて、どうせ

あと3年間のうちに返してもらえるわけなので、昔に譲渡したものだから利息4%を超えているみたいな感じになっているようなので、そうすると4%ぐらいの利息が乗った状態で返してもらったらすごく得するのではないかという、元金が632億円なので、たとえ1%であったとしても相当の額になるのではないかと考えるのは間違っているのかどうかという点を説明していただきたいなと思っています。

【加藤鉄道助成部長】 なかなか複雑な仕組みで、一言できれいにご説明できないところがありますので、仕組みをご説明させていただきましてから笠先生からいただいたご質問に改めてお答えしたいと思います。

私どもが負っています債務につきましては、毎年度当該年度の期首の元本を残高にしまして、これらの元本の平均金利を用いて請求額を計算させていただいてございます。28年度までに償還完了するというところで、25年度ですと4年間の半年賦元利均等払いになってございまして、8回に分けて元利均等でいただくという前提で計算させていただいています。しかしながら、これが1回決めたら固定ではなくて、毎年度期首残高に応じて計算し直すというのが1つポイントになっているところでございます。

そういうのが基本的な計算の仕方になってございまして、今年度ですと、25年4月1日現在で7,640億円ほどの債務を持っていたことになってございます。

この7,640億円の期首残高に、私どもが持っている債権・債務の平均利率を計算いたしますと4.12%になりますので、この2つの数字を用いて、冒頭にお話ししましたような計算ルールで計算すると、JRから頂戴する譲渡収入が2,091億円になっているということでございます。

一方、今年度、機構が金融機関等へ返済しなければならない債務につきましては、元本相当部分2,432億円、利子相当分292億円で合計2,724億円を、機構も今年、金融機関なり、財投のほうにお返しすることになってございます。先ほどご説明しましたように、機構が払わなければいけない2,724億円とJRから頂戴している2,091億円の差、632億円が収入として足りないというところです。

これは今年度の計算の仕組みですけれども、期首の段階で持っているJRに対する債権にお払いすべきものをお払いすると、来年度の期首残高、債務残高が出てくるというような仕組みであります。今年度、632億円をJRからお返しいただかないと期首残高5,208億円、ここの部分の平均金利が大体4.13%になってございます。それに資金不足の632億円、民間金融機関から調達した場合においては大体平均2.2%と仮定してお

りますが、ここの部分が上乗せした形で、26年度にお払いいただく回収額の計算をするというように仕組みになってございます。5,200億余りの4.13%と630億余りの2.2%、これらの加重平均をした合計が5,840億円、ならした平均が3.9%の利率で、またJRに請求する。もう一方、今日お諮りしています、JRから632億円を頂戴いたしますと、期首残高は5,208億円、平均金利は4.13%で回収額の計算をする、このような仕組みになっているところでございます。

ポイントとして、見かけ上、3.9%の金利で全部計算するようになってはいますが、新たに調達する部分についてはもう2.2%で、それを上乗せして加重平均しているところでもあります。

長くなりましたが、以上が仕組みのご説明でございまして、笠先生からご質問を頂戴したところでございますけれども、平成25年度にJRにお支払いいただく義務みたいなものがあるのは、2,091億円だけでございまして、その不足分をお支払いいただく義務は背負っていらしゃいませぬ。4.12%という金利を支払う義務は持っていないという状況になってございます。

26年には改めて計算し直しますので、632億円を頂戴しないと、期首債務残高が増えるところについては632億円に安い今の市中金利が加重平均の前提として上乗せされることとなります。それに基づいて、JRに請求するという仕組みになってございます。

先ほどの笠先生のご質問ですと、今年度の資金不足632億円の4%をそのまま背負っているような形になりますけれども、高金利で借りた部分については、いずれの形にしても今年度返してしまいます。機構としてもその部分については金融機関にお返ししますし、JRも利子を持っていないような形で、翌年度再計算するようになります。翌年度まで機構がお待ちしていると、その分利子を余分にもらえるという計算の仕組みになっていないのが現状でございます。

説明が簡単にうまくできないでなかなかご理解いただけないところがあるかと思えますけれども、そのような仕組みになってございまして、決して、今年度JRから頂戴しないと4%の利子をいただく権利がそのまま来年度まで引きずるとか、あるいは今年度発生しているという状況ではございませんので、利子の差額を私どもがいただくような仕組みにはなっていないというのが現状でございます。本題からそれですけれども、今年度の業務外収入は約1億円ではありますが、助成勘定で計算している部分については、仮に機構に

手元資金が残れば全部償還原資として繰り入れることにしてございますので、財源が残ったとしても、最終的に私どもの手元には残らないような形になっています。逆に言えば、足りないところがあれば最終年度に整理できるような仕組みで償還のお約束をさせてもらっていますので、どんなことがあっても、最後には私どもには何も残らないという仕組みであります。

【笠委員】　そうですね。済みません、やっぱりわかりません。

手元に残らなくても先に償還ができればいいと思うんです。だから結局、来年度以降パーセントが4なのか3.9なのかということですが、それとは別に、ポイントは、機構が損も得もしないとおっしゃるのが解せないので、損しているように思えるものですが、損していないということの説明を頂戴したかったのですが、より複雑な……少なくとも私の頭の問題かもわかりませんが、今、お話を聞きながら、そもそも資料5-1の1ページの表の中の意味が私はちょっとわからなくなって、利率は平均利率というのでこれはすごく複雑なのですが、要するにこれは承継債務で新幹線を譲渡したときの利率にリンクするという理解でよろしいのでしょうか。

そうすると、一番下の支払額が年度期首債務残高に平均利率を乗じた額でということになると、機構のトータルの債務によって、JR3社に対する債権額が変化するということなんですか。つまり、機構の借金が多くなると、JRは譲渡の対価以上のものを払わないといけなくなると読めてしまうのですけれども、そういう理屈なのでしょうか。冒頭では、JRは施設の対価を割賦で払うと説明を受けたのですが、この内容だと、利率だけは昔の高い利率が残っていて。だから、私は最初に読んでいたときは、この年度期首債務残高というのはJRさんだけの債務残高にかかっていくのだらうと思っていたのですけれども、今のご説明だと機構さんの全体の、JRとは別にいろいろなところに債務を持っておられる。632億円というのはJRさんとは関係のないお金だらうと思いますけれども、このお金を市中から借りたら、それが年度期首残高の上に乗かって632億円。それで、JRさんは返す額が増えるのご説明されたと思うので、そうだとJRさんは自分とは関係のない、機構さんの資金繰りが厳しくなると自動的に借金が増えていくという仕組みなんですか。そういう理解でいいですか。

【加藤鉄道助成部長】　大きく言うと、おっしゃるとおりです。最初にご質問があった承継したものが債権になっているのかということですが、当初これだけの額の

お話、金額ですと6.2兆円についていけば、当時まだ株式会社化されてそんなに年数がたっていない段階の実態で、私の推測が入っているんですけども、毎年度、毎年度、相当大きな額をお払いいただかなければいけない形になっていました。それですので、できるだけいただくお金は平準化し、お返しする額はちゃんとお返しするという仕組みで、私どもが払う額の調整をする役割を担うような計算のルールをしていましたので、先ほど先生がおっしゃったように、いただいたお金が最初に承継した額よりも膨らんでくるのですかという、結果的に膨らんでいるような形になっています。

当初、引き継いだ平成3年ですと、プライムレートで6%、7%の時代だったので、元金均等でお払いする債権を大分抱えていましたので、JRから頂戴したお金だけではお返しする額が全然足りないような状態でしたので、そのときに借換えした資金も入って計算していますので、結果的には、当初持っていたらあったJRの債権6.2兆円分よりも、単純に25年間の分割払いをされるよりも、いただく譲渡収入は膨らんでいるような形になっています。

【笠委員】 わかりました。その件はそれで理解しましたけれども、それでも結局、2.2という仮置きで機構が市中から借り入れられて、あと26、27、28の3年間で借りられたとしても、やはり2.2より高くなることはないですね。

【加藤鉄道助成部長】 はい。

【笠委員】 そうすると、機構は損をしたことにはならないんですか。

【宮下委員】 機構さんは4.13%というのが、借金をしなかったときの26年度当初平均利回り、平均利率4.13%、それに対して4.12でいきましたから、0.01%損をされたということではないのですか、損得を明らかにしようとすれば。笠先生が聞いておられるのは、0.01%損されたのか得されたか、要するに0.01%の問題です。ですから、それがプラスなのか、損と見るのか得と見るのか、そのどちらでもいい。それはもうインディファレントだと言ってもいいかもしれないですね。

【笠委員】 でも、借金をちょっとでも先に返すという意味では、損得というのがあるのではないかと思うんです。機構は独立行政法人なので、みずからの損得を考えて動かされるべきではないかなと思ったのです。

【宮下委員】 インディファレント、その解釈でよければ。笠先生のように厳密にいくとそれがどっちはわからないですが、まあ、4.13だって四捨五入されているのか、どうされたか、値はわかりませんね。

【加藤鉄道助成部長】 四捨五入しています。

【宮下委員】 四捨五入されていますよね。4.12も、その12の後ろがどうなっているのか、そこはよくわからないので、厳密なところはわかりませんが、必ずしも一致していないということは、若干の何かはあると。しかし大きな差はないというように見れますが。

【加藤鉄道助成部長】 先ほど損も得もしていませんと言いましたけれども、こうしていればもうかったかもしれない、ちょっと手元に残ったかもしれない、こうしたらもっと少なかったかもしれないというのは、仮定でお話しすれば確かにあるかと思います。ですから、全くカチカチではないので、少なくとも私どもの手元には最後にお金が残りませんということ、1つ目が以上です。

それから、宮下先生からいただいたのは、債権は途中で借りかえしているのもあるものですから、25年度で償還が終わる債務、わりと低い金利の債務が幾つか今年度で終わるものですから、それが25年度の金利全体を引き下げるという構造になっております。少し低い金利のものは償還が終わってしまうので、平均としては来年度引き上げるような構造になっていて、ここはJRからいただくお金によって左右されるものはないです。

【宮下委員】 ですが、そうおっしゃるといけないので、632億円をもらえなければ、平均利率が3.9%になっていた。その利子のところに若干の差が出てくるかもしれないですね。

【高原鉄道事業課長】 この早期弁済制度は平成9年度から導入されておるのですけれども、実は早期弁済制度と同時に、JRの三島会社、北海道、九州、四国なのですが、そちらに経営安定基金というのがございまして、経営安定基金が非常に低金利で、運用益が下がっていたのです。この足らずまいの半分ぐらいのお金を経営安定基金のほうで、4%ぐらいのお金で運用しておったのです。ある程度の運用、下支え措置というのをやっていたのですけれども、逆に言えば、三島会社に対してそういった高い金利で運用することによって、その負担がJR本州3社のほうに行くわけです。それを相殺するために早期弁済をやっていたと理解しております。

今はこの下支え措置といいますか、経営安定基金について高い金利での運用はもう既にやめております。ですから、三島会社に与える運用益のかわりに受けていた本州3社のデメリットを早期弁済という形で減殺していたと理解しております。

【笠委員】 多少損するけれども、政策的な配慮としてこういう制度で早期弁済を受け

入れたということですか。

【高原鉄道事業課長】　　そういうことです。そういうふうに理解しております。

【笠委員】　　わかりました。

【前川分科会長】　　どうもありがとうございました。

私もまだ詳細、よくわかっていませんけれども、ほかにございますでしょうか。厳密では、当然プラスマイナスのどちらかになるわけでしょうが、全体として大きな違いにはならない。632億円を借り受けるということにつきましては、よろしいでしょうか。ご了承いただけたでしょうか。

それでは、説明はもう少しわかりやすく工夫していただくとして、これを借り受けることにつきましては、当委員会としては「了承」と結論をさせていただきたいと思っておりますので、先にお進めいただければと思います。

それでは、最後です。不要財産の国庫納付につきまして、ご説明をお願いいたします。

【山口経理資金部長】　　議題6、不要財産の国庫納付についてでございます。資料6-1をごらんいただければと思います。

独立行政法人は、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、主務大臣の認可を受けて、これを国庫に納付することが定められております。主務大臣はその認可に当たりましては、評価委員会の意見を聴くこととされております。

今般、この規定に基づきまして、四角の1にありますのが、以下の不要財産を国庫納付したいと考えております。具体的には、伊勢線、京葉線の譲渡収入の国庫納付でございます。国からの支出金を財源として機構が建設し、国交大臣の指定する期間、鉄道事業者に対して貸し付けている、いわゆるCD線。これのうち伊勢線及び京葉線につきましては、40年間の貸付期間が満了しましたので、JR東海、JR東日本、それぞれに対して譲渡したところでございます。今般、その譲渡価格を国庫納付したいと考えております。

具体的に表でございますけれども、伊勢線は南四日市から河原田間の3.7キロでございます。国庫納付額は260万円。京葉線につきましては、塩浜操車場・東京貨物ターミナルの7.6キロ、511万円。合わせて772万円でございます。

1枚めくっていただきまして、参考資料2をごらんいただければと思います。譲渡による収入につきましては、建設に要した費用から、貸付料により回収した額（元本分）を差し引いた額を譲渡による収入としております。伊勢線につきましては、建設に要した費用が6億6,300万円、貸付料により回収した額が6億6,100万円、差し引きまして四

捨五入の関係で300万円。京葉線につきましては、建設に要した費用が395億800万円、貸付料により回収した額が395億300万円、差し引きまして譲渡収入として500万円。合わせて四捨五入の関係で800万円でございます。

このCD線の譲渡収入の国庫納付につきましては、前回、夏の分科会でもお諮りさせていただいたところでございます。具体的には参考資料1をごらんいただければと思います。太い四角で囲ってある伊勢線、京葉線の上のところ武蔵野線、根岸線につきまして、前回、夏の分科会でお諮りさせていただいたところでございます。ちなみに今年の夏にお諮りするものとしましては、下から6番目の湖西線につきまして、次回の分科会でもご審議いただければと考えております。

以上でございます。

【前川分科会長】 説明ありがとうございました。

それでは、これにつきましてご意見、ご質問をいただければと思います。よろしいでしょうか。

特にご意見ございませんようですので、これにつきましてはまた同様に、分科会としては「了承」ということにさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

これで全部ですね。以上です。また課長のほうにお返しいたします。

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございます。

委員の先生方におかれましては、長時間、本当にご熱心に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、冒頭申し上げましたとおり、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ければと存じます。また、議事録につきましても、後日その内容をご確認いただくために郵送させていただければと考えております。

資料でございますけれども、毎回のように置いておいていただければ、私どもで郵送させていただきます。

以上をもちまして、第34回の分科会を終了させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 —