

第1回「海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の役割、在り方、
経営改善策等に関する有識者委員会」議事概要

日時：令和6年8月6日（火）13:30～15:30

場所：国土交通省合同庁舎2号館12階 国際会議室

出席委員：土居委員長、榎本委員、笠原委員、高津委員、本多委員、丸田委員、山内委員

議事次第に沿って、事務局及び株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）から資料の説明を行い、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

（全体）

- 組織の存続・廃止・統合という結論前提で議論を始めるのではなく、我が国の現行制度や既存機関とのデマケーションの中で JOIN がその役割を果たすだけの意義があるかを分析し、そもそも不要なのか、形態を変えて存続すべきなのか、議論を深める必要がある。
- 守秘義務の関係で外部情報を提供できない案件も含めて、重要な損失が生じた案件はすべて本委員会で検討を行うべき。

（インフラ分野における投資リスク管理のあり方等）

- 海外インフラ分野は、為替リスクに晒され、公共財であるが故に投資対象の市場性や流動性が乏しく、カントリーリスクの影響を受けやすいという特性があり、ファイナンスの対象として極めて難しいものを扱うという認識をもって議論を進める必要がある。
- インフラにおいては、JBIC・NEXI や国際開発金融機関等から民間では制御できないリスクに関する抑止力が提供されることが非常に重要。ガバメントベースで相手政府に牽制を効かせる等の抑止力がどう機能していたか、今後どう機能していくのかを検証すべき。
- 交通インフラ、特に鉄道プロジェクトは、社会的・経済的な幅広い効果が期待される一方、巨額の資金が必要であり、部分的な開業ができない等、投資してから回収までに長い期間を要するほか、維持管理や運行部分も含め、各国の技術基準や規制制度に照らした技術面や安全面の調整が必要。
- 法的安定性がなく、カントリーリスクの高い地域への民間単独での進出は、リスクが極めて高く困難であり、JOIN が行っている制度面等のサポートは心強い。
- 海外でのビジネスとりわけ新興国でのビジネスの成長の余地は多く残されている一方、リスクを伴う出資に当たって、民間単独で環境や法整備を詰めていくには限界がある。

（損失計上のタイミング等）

- 損失を計上したタイミングが妥当であったか検証すべき。
- 今回のような巨額損失によるサプライズを防止するために、財投分科会等のステークホルダーに対するリスク情報のコミュニケーションが適時適切に行われていたかの検証が必要。

(ガバナンス、審査・モニタリング体制等)

- 失敗した案件から目をそらさず、どのような経緯で案件決定をしたか、案件の見通しが悪くなってきた段階でなぜブレーキがかからなかったか、Exit する際に負担を極力減らすような方法をとっていたか等について、客観的な事実をもって丁寧に分析する必要がある。
- 案件決定に係るチェックリストやクライテリアの設定等、許容リスクの定量面や政策的意義等からの分析や、ストレスシナリオにおける想定最大ロスの程度・範囲等のリスク管理の考え方も踏まえたポートフォリオの管理が必要。
- 損失計上案件を含めた案件全体のポートフォリオについて、最低限のリターンや政策効果とのバランスのモニタリングが必要。
- 人材活用の観点から、職員のケイパビリティと担当案件の性質が合っているかどうかも重要。

(JOIN の役割、あり方等)

- JOIN 設立から 10 年が経過し、地政学的観点等から見たビジネス環境やビジネスモデルにも変化が生じているところ、政府戦略の方向性を踏まえて、JOIN の役割を再定義する必要がある。
- 交通事業等、大きなリスクを伴う案件を官民ファンドという形で取り組むことが適切だったか、しっかり議論が必要。
- JOIN が存続する場合でも、存続とする理由や今般の巨額の当期純損失について説明責任を果たさなければならず、当期純損失を抱えていることを踏まえた上で、今後の JOIN の形を考えていく必要がある。