

第6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11月27日（水）13:30～15:15

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

これまでの議論を踏まえ、最終報告案の検討を行った。主な意見は以下のとおり。

- 高速鉄道の適用除外については、高速鉄道の定義やパーツ事業は対象とするなど詳細に検討されており異議はない。
- 高速鉄道事業について、車両のみなど開発リスクやライダーシップリスクを負わない形での参加までを否定するものではないだろう。
- JOINにはその先行投資により対象事業全体の経済的合理性が満たされリスク抑止力ともなることで民間の投資が触発されるというシードマネーとしての役割もあると考えるが、完全に先行投資は対象外と言い切ってしまうと良いのか。
- あらゆる先行投資を排除するものではないだろうが、テキサス高速鉄道事業を踏まえ、全くの無制限とはいかないという点はJOINにしっかり求めるべき。
- 先行投資には、今の段階で認めてしまうのは難しい面がある。少しでも認めてしまえば、可能な範囲を過大に解釈されてしまうリスクがあり慎重に進めるべき。
- JOINの設置期限は定めないことになるのであれば、投資の観点からは、累積損失の解消を一刻も早く実現するというコミットに入れておいた方が良いのではないのか。
- 案件のモニタリング方法の中で、撤退に向けた客観的なトリガーイベントを設ける場合には、撤退に至る前のサンセット的なレビューのようなものを入れても良いのではないのか。
- 撤退基準を画一的に決めていくのは、なかなか難しい面がある。各案件で重要なマイルストーン等を明確にして、それがどれぐらいの期間以内にできないのであれば撤退するという形で、重要なものについては、第三者の目も入れながら、しっかりつくっていくことから始めるのではないのか。
- 民間企業からはJOINに期待するところが大きい一方、厳しく全て管理するという面が強くなると、民間企業も支援を求めづらくなる部分も出てくるのではないのか。
- 民業補完の原則とガバナンス強化については、JOINの趣旨を踏まえ、民間事業者にとって支援を仰ぎやすい、活用できるような官民ファンドでなければならない点に留意すべき。
- 民間では負いきれないリスクを負担する官民ファンドが引き続き必要という結論に至るのであれば、ある意味それがJOINの存在意義としてのいわゆる「パーパス」なのではないか。使い勝手がよく、かつ自己資本を保ってゆけるという持続性が担保されなければその「パーパス」を実現できない。したがって累損を解消しないと期待される使命を果たし得ないというロジックで報告書をまとめるとよいのでは。
- JBICやJICAとの統合の可否について、統合する価値があるかどうかというのは、端的にシナジーがあるか、JOINのビジネスにプラスになるかどうかではないか。
- 企業が持つ理念はミッションまたはパーパス、ビジョン、バリューの三階層があり、中でもバリュー（行動規範）に相当するものは、組織ガバナンスに直接的に効いてくる。組織ガバナンスに取り組む際、これらの策定をJOINも今後検討しても良いのではないのか。