

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3回）

議 事 録

平成16年1月
国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 議 事	
議題 1 . 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の行う資金調達に ついて	1
議題 2 . 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の長期借入れ及び 機構債券の発行（平成 1 5 年度第 4 四半期）(案) について	
議題 3 . 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の長期借入金及び 機構債券に係る償還計画（平成 1 5 年度）(案) について	2 6
議題 4 . 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構役員退職手当支給 規程の改定（案）について	3 1
3 . 閉 会	3 2

1. 開 会

河田地域振興企画官

お待たせいたしました。それでは、定刻となりましたので、第3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を開催させていただきたいと思っております。

本日は、委員の皆様方には、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。

それでは、議事が始まります前に、本日お配りしてございます資料を確認させていただきたいと思っております。資料の中に討議資料とございますが、資料1～4まで用意させていただいております。

まず資料1でございますけれども、これは議題の1、資金調達の安全性に関する資料でございます。資料2は、議題2の平成15年度第4四半期の長期借入れに関する資料、資料3は、議題3の平成15年度償還計画に関する資料、資料4は、議題4の役員退職手当規程の改定に関する資料でございます。

これらは、いずれも制度上、評価委員会のご意見を伺った上で決定されるということになっているものでございます。

本日、ご出席の先生方でございますけれども、森地委員長、加藤委員、正田委員、会田委員、角委員、上田委員の6名の先生方にご出席いただいております。

2. 議 事

議題1. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の行う資金調達について
河田地域振興企画官

それでは、分科会長でございます森地委員長に本日の議事進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

森地分科会長

どうもお忙しいところをお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。早速、4つの議題についての審議を進めてまいりたいと思っております。

早速ですが、議題1の「資金調達の安全性」につきましてご説明いただきたいと思います。

大竹交通計画課長

交通計画課長の大竹でございます。

本日、皆様にお集まりいただきました趣旨は、以前、平成15年度第3四半期におきまして鉄道・運輸機構が行います長期借入れ・債券発行について委員の皆様の意見を伺いました。この際に、同機構の行う資金調達の安全性につきましてご質問を多数賜ったということから、まず、その点についてご説明申し上げる機会を設けさせていただきたく存じます。

二つ目ですが、平成15年度第4四半期に鉄道・運輸機構として計10回予定されております長期借入れ・債券発行についてご意見を賜ること、三つ目に、平成15年度の鉄道・運輸機構の長期借入金・債券に係る償還計画についてご意見を賜ること、四つ目に、来月23日に予定されております国土交通省独立行政法人評価委員会におきまして議題となる予定の退職手当規程の改定、その概略を事前にご説明を差し上げるとのこと、以上の4点でございます。

それでは、まず第1点目の資金調達の安全性につきまして、資料1に基づきまして、勘定ごとに各課室よりご説明申し上げます。

まずは建設勘定でございます。

室谷財務課長

鉄道局財務課の室谷と申します。私の方からは、当機構の行っております鉄道関係の資金調達につきましてご説明をさせていただきます。

恐縮ですが、資料1の最後に資金フロー概要図ということで、カラーの1枚ものの資料を用意させていただいておりますが、おわかりになりますでしょうか。本日、ご審議を賜りますのは、借入れあるいは債券発行についての安全性ということでありますが、その前に、そもそも当機構がどういうことをやっているのかということにつきまして概略説明をさせていただきます。

鉄道関係で大きく3つあるかなと思っております、1、2、3という番号がついておりますが、まず一つが、新幹線あるいは民鉄線等々の鉄道施設を建設するという業務であります。整備の暁にはこれを貸し付ける、あるいは譲渡をするということで、一番上の点々であります。鉄道事業者のところに来ておりますけれども、鉄道事業者に貸し付ける、あるいは譲渡をするということで、鉄道事業者からは、譲渡の場合には割賦の譲渡代金を民鉄線につきましては25年で回収することになっております。また貸し付ける場合、例えば新幹線であるとか、業界用語で恐縮です

が、CD線というふうに言っておりますけれども、それにつきましては、新幹線は30年、CD線につきましては40年で償還できるような貸付料を算定して、それをいただくことになっている、こういうことをやっているのが、いわゆる建設勘定とされているものであります。

それから、二つ目の業務は、2番のところの鉄道事業者が行います、例えば地下鉄の整備であるとか近代化、あるいは災害復旧といったことに対して補助金を交付する、いわゆる助成事業、助成勘定というものであります。

それで、原資は何かといいますと2つありまして、一番下の国から点々として出ておりますのが、いわゆる補助金、国の予算であります。これが原資になって、それが補助金という形で鉄道事業者に行くというもの。

それからもう一つが、既設新幹線割賦譲渡代金というものが右の方から出ておりますけれども、これは何かといいますと、平成3年に東海道新幹線ほか既設の4新幹線を本州三社に売却いたしました。トータル9兆2000億円ということですが、その代金を平成28年度までに償還をしてもらうということで、毎年毎年入ってくる割賦代金を原資に、これが上の方に矢印が出ておりますけれども、助成勘定に入って交付金という形で新幹線の整備に充てられる。それから、無利子貸付けという形で都市鉄道、今で言いますと常磐新線・つくばエクスプレスの整備に充てられるということで、建設勘定に繰入れをされて建設に回っていくという事業でございます。これが助成勘定。

もう一つが、いわゆる長期債務の償還業務と言っておりますけれども、3番のところにありますように、原資としては、同じく既設新幹線の割賦譲渡代金であります。これを助成勘定で受け入れて、それをもとに国鉄の長期債務あるいは年金の支払等々の特例業務に充てている、償還に充てている。それについては、国からも一部補助金が点々ということで上に上がっておりますが、補助金も受け入れて特例業務を行っているというものであります。

以上が、資金フローの前提となります鉄道関係の当機構の業務概要であります。今回、ご審議いただく資金調達というのはどういう局面で発生するのかということですが、2つあると整理をしております。

一つは建設勘定で、新幹線、民鉄あるいは都市鉄道を建設する場合の資金の調達、鉄道施設の整備の局面におけるファイナンスというのが一つ。それからもう一つが、

いわゆる償還局面で生じる資金需要ということで、これはさらに見ると、建設勘定でいきますと、先ほどご説明を申し上げましたように、民鉄線であれば25年で元利が償還されるような譲渡収入が入ってくるようになっております。またCD線、貸付線につきましては40年で元利、投下資金が回収できるような設定にはなっておりますが、片や、つくる際のファイナンスの中で25年の財投あるいは10年の借り入れとか、その借入れのタームが違うものですから、単年度で見ると、譲渡収入等々の収入と償還のための支出の時期にタイムラグが生じる。そのことによって資金需要が発生するというものであります。

それは、同じく助成勘定につきましても、JR本州三社から既設新幹線の割賦譲渡代金として28年度までに入ってくるんですが、単年度で見れば、債務の償還のための支出とアンバランスが生じる、そのことで国あるいは金融機関から、財投資金あるいは借入金・債券の発行ということで資金調達をしているということでございます。

資料1の本文に戻っていただきますが、鉄道の種類ごとによって少し違うんですという話を申し上げましたが、少し細かくなって恐縮ですが、1ページ以降、新幹線の場合はどうなっているか、あるいはCD線・民鉄線はどうかということで、少し資料を用意させてもらっております。

整備新幹線につきましては、基本的には無償資金でやるということです。したがって、外部とのファイナンスは生じないということなんですが、「ただし」というところにありますように、北陸新幹線の高崎 - 長野間、いわゆる長野新幹線につきましては、この無償資金だけ 無償資金というのは、この仕組みの図でいきますと、国から公共事業として補助金が出ている。それから、先ほど申し上げました既設新幹線の譲渡代金の一部が交付金として充当されている。それでもって全体の3分の2、その半分、したがって、全体の3分の1は沿線の自治体からの負担金ということで、基本的には、この資金で整備新幹線というのは整備されている。

さらに、上にありますような貸付料収入をその建設に充てるということになってはありますが、北陸新幹線（高崎 - 長野間）につきましては、オリンピックに間に合わせないといけないということで、例外的に平成5年度から9年度にかけて、財投資金あるいは縁故債を発行した、有償資金を調達したということで、これが10年満期一括償還ということですので償還の時期を迎えているということでもあります。

貸付料でもってこれは返済をしていくということではありますが、年によっては貸付料以上の償還をしないといけないという場合には、新たな借入れというのが発生するというところでございます。

先日、ご協議をさせていただきました1月23日に予定をしております80億円の長期借入れというのは、この平成5年度に調達をいたしました財投の借換資金というところでございます。

2ページにまいります、主要幹線、大都市交通線（CD線）これは根岸線とか武蔵野線、京葉線と全国で18線区でございますが、これにつきましては、先ほど來說明をしておりますように、40年間で元利均等半年賦で償還をしてもらうような貸付料を設定して半年ごとに回収をしているということで、40年通してみれば1対1に対応するというところでございます。

三つ目が民鉄線、いわゆるP線と言っておりますが、例えば小田急の小田原線とか新玉線、あるいは来月の2月にオープンいたします横浜のMM線等々、全国で86線区でございますが、これにつきましても財投資金を40%借りたり、あるいは金融機関からの借り入れでもってファイナンスをして建設をする。それで、暁には事業者に譲渡をして、25年で元利金等で償還をすることでございます。

3ページの都市鉄道線も、若干仕組みは違いますが、基本的には25年で原価を回収するというようになっておりますので、2番の資金調達の安全性に入っていきますが、基本的には貸付料あるいは譲渡収入によって、40年あるいは25年間で償還をするということであり、収支は均衡するんだということです。ただし、償還時期と収入の受入時期のタイムラグによって、年度年度で見れば一時的に不足する部分については財投の借り入れ、あるいは民間金融機関からの借入れ、債券の発行等により資金調達を行っております。

その際の考え方であり、借入金にするのか、それとも債券発行で調達をするのかということですが、これは、その時々金利状況を勘案して、最も資金調達コストが安くなるような運用をしております。また、借入金には長期と短期がありますが、基本的には、鉄道整備というのは長期を要するというので、安定的に資金の調達ができる長期の借入金によることにしておりますが、長期借入れにつきましては、手続の効率性の観点から、原則年4回行うということになっておりますので、そのつなぎの資金需要というものもまた発生をしていくことになっておりまして、

それは短期資金によりつないでいるということでございます。

それで、本日の主題であります資金調達の安全性あるいは償還の確実性ということがいかなのかということではありますが、4ページをご覧いただきたいと思えます。そもそも鉄道建設というのは、事業を採択する、しないを判断する際に、十分な需要予測というものを行った上で、償還の可能性、確実性というものも十分検討した上でプロジェクトとして採用することになっておりますし、また、その鉄道事業という事業の公共性に鑑みまして、自治体等が関与した、いわゆる公的なセクターが事業主体になる例が多いということ。また、建設資金の回収についても無理のないようにといたしますか、開業当初は、なかなかお客さんもふえないという状況に配慮して、元金均等ではなくて元利均等ということにもしておりますし、また、25年あるいは40年という長い期間でもって償還をしてもらうということで設定しております。これまで、CD線、P線等につきましては、確実に債務償還が行われておるところであります。

「なお」というところですが、一部の民鉄事業者につきましては、債務償還をより確実に担保するためということで、国あるいは沿線の自治体、事業者が連携をして対策協議会というものを設けて、沿線自治体から出資あるいは融資をしてもらう、あるいは補助をしてもらうということ、あるいは利子補給であるとか、この機構に関していえば、償還条件の変更といったような対策を講じているものも、そこにあります北総線とか東葉高速、臨海副都心線について例はございます。ただし、P線だけでも86線区ある中で3路線だということでもあります。

それで、どんなことをやっているかと、一つの例として東京臨海、りんかい線に対する財政支援ということで、これは、まさに16年度で手当てをしようということなものですから、まだ決定されていないということで「案」ということになっておりますが、思ったほど、東京臨海はお客さんがふえないということ。もちろん、着実にはふえているんですが、思ったほどはふえないということで、やはり当初の資金繰りがタイトになってきている。そこで、大株主である東京都の要請も受けまして、早目、早目に手を打っていかうということで、東京都としても、今後5年間で300億の出資をするということを今、平成16年度の予算の中で提案をされておられます。国の方としても、この機構に対して償還条件の緩和といたしますか、リスケジューリングというふうに言っておりますが、民鉄線ですから、25年の元利均等償還

というのが原則ですが、5年間、元本部分について据置きをする。いずれ、これは返してもらうということではもちろんあるんですが、そんなことで、償還をより確実なものにしていく手だても講じているところでございます。

引き続きまして、ちょっと飛ぶんですが、助成勘定、同じ鉄道関係なものですから、12ページをご覧いただきたいと思います。

助成勘定につきましては、概要のところでご説明申し上げましたように、大きく分けて、補助金の交付業務と長期債務の償還業務というのがありますということでありました。

補助金の交付業務につきましては、これは右から左に行くというのも変な言い方ですが、基本的に資金調達の必要性は生じないということであります。ただ、長期債務の償還業務につきましては、タイムラグによって一時的に不足が生じる。この場合には、民間金融機関から借入れをする、あるいは債券の発行により資金調達をしているところでございます。

それが安全なのかということですが、(2)にありますように、原資は本州三社からの既設新幹線の譲渡代金でございます。本州三社、経営状態は良好である、これまで一度も支払が滞った例はないというふうに書いておりますが、例えばJR東で見ていただきますと、売上が、たしか2兆5600億円ぐらいあります。それで、この長期債務の償還のために、毎年毎年、かなりの額の譲渡代金を支払ってもらっておりますが、それでもなお経常ベースで見て2000億を超える黒字ですし、また、純利益も1000億を超えているということであります。今後も確実に行われるものだというふうに考えております。

鉄道関係の建設勘定、助成勘定については以上でございます。

荒井海事産業課長

海事産業課長の荒井でございます。船舶勘定についてご説明を差し上げたいと思います。船舶勘定のところは、お手元の資料の6ページでございます。

まず、冒頭で業務の概要についてご説明を申し上げたいと思います。私ども、共有建造業務という業務をやっておりまして、船舶勘定では、この機構と海運事業者で共同でお金を出しまして船舶を建造しまして、機構の方が7～9割 物によって違いますが、7～9割を負担いたしまして、残りを海運事業者が負担するということであります。従いまして、海運事業者が、当初、負担が少ない形で船舶を手に

入れることができるという仕組みでございます。

そして、具体的な回収方法でございますが、建造費の機構の負担部分につきまして、共有期間を通じまして船舶使用料ということで毎年お金をいただきまして、共有期間満了時に、機構持分の1割残存簿価分だけを事業者に最後に買い取ってもらおうということで、結果として全額の回収ができるというスキームになっております。ちなみに、共有期間は通常13年から15年ぐらいでございますが、船舶の償却期間と基本的に一致しております。

次に、2の資金調達の安全性でございますが、船舶勘定については、先ほど申し上げましたとおり、共有事業者から徴収いたしました船舶使用料、それから、最後の1割残存簿価の買取り、つまり船舶売却金を財源として、次の船舶を建造する財源として回っていくという仕組みでございます。そして債務を返していくということでございますが、船舶勘定におきましては、残念ながら未収金が発生しております。この未収金というのは、支払期日が到来したにもかかわらずお金が払われていないという船舶使用料等のことでございますが、その未収金が昨年10月1日、機構設立時において約184億円ほどございます。

その発生の主たる原因は、皆さん、ご案内のとおり、長引く不況で輸送量が減少していることもありまして、運賃・用船料が低下しているということ、それから、油が高いというような色々な条件がありますが、なかなか建造量が出てこないということもあろうかと思っております。それで未収金がたまっていくということだろうと思っております。

特殊法人等整理合理化計画におきましては、平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の処理を終了することとされておりますことから、中期目標及び中期計画　この資料で図表になっておりますけれども　に書いてありますような具体的な回収スケジュールが立っておりますが、その中で、例えば中期目標の期間平均でありますと、未収発生率が8.25と書いてありますが、8.2%以下、未収金残高が270億円以下というようなことにしたいと数値目標を設定しております。それで、未収金の処理を確実な形で進めると、平成28年度までに発生すると見込まれる349億円がきれいに埋まって未収金がなくなるということになっております。

このスケジュールを実現するためにさまざまな方策を講じておりますが、大きく分けまして2つございます。一つは、未収金の発生そのものを抑制する方法として

「個々の事業者の状況に応じて回収計画を策定する」ということをございます。もう一つは、未収金処理を促進するための方策として「経営改善措置の実施による未収金処理の原資の確保」ということをございます。具体的には、次の7ページの方に記述しております。

まず、最初の個々の事業者の状況に応じた回収計画の策定でございますが、リスケジュール計画を策定して計画的に回収する。具体的に申し上げますと、少し待てば返せるという場合には返せる金額を設定し直しまして、その分を確実に返してもらうということでもあります。

その結果といたしまして、未収金債権の過去2カ年の回収率、こういうことに力を入れるようになってからでございますが、90%以上が回収できるようになっております。

またもう一方で、既に会社更生、民事再生等の法的手続に移行しているケースもございますので、その場合には、私どもの債権を十分確保できるように法的な処理を行いまして回収率の向上に努めております。

未収金のリスケジュールを行ったもの及び更生・再生計画を作成されたものの割合というのは、平成13年度当初の37%から、このような回収計画の策定を実施するようになった平成14年度末の間では64%と、かなり向上を見ております。

また一方で、経営改善措置の実施によりまして未収金の処理原資の確保を図るといのがもう一つの柱でございますが、その一つは事業金利そのものを、市場の状況にあわせますが、基本的に少しずつ上乗せをしていくということで、事業金利の引上げの実施によりお金を余分に回収するということをしております。

それから、過去に調達した高金利の債券がありまして、これはバブル期に大量に建造したときに「政府引受債」という形で高金利債券があります。それがちょうど償還時期になってきていますので、その分につきまして、平成13年度から財投機関債を発行いたしまして、低利な資金調達によって借りかえをしていくというような措置をとっております。これによりまして、大変、経営状況は改善していると思っております。

いずれにいたしましても、個々の措置について確実な回収を進めるとともに、市場の状況を見ながら適切な金利を設定していくという2つの方法によりまして、平成28年度までに確実な償還を果たしていきたいというふうに考えております。

以上、船舶勘定でございます。

井上技術課長

続きまして造船勘定でございますけれども、海事局技術課長の井上でございます。

造船勘定でございますが、資料の 8 ページを開けていただきたいと思います。造船勘定につきましては、技術支援業務、(2) の構造転換業務がございますけれども、私の方からは (1) の技術支援業務、8 ページの資料の前段をご説明させていただきたいと思います。

この技術支援業務、高度船舶技術支援業務におきましては、高度船舶技術の試験研究及び実用化を促進するための国からの補助金、さらには信用基金の運用益等を財源といたしまして、研究開発促進助成、研究開発円滑化助成、債務保証等の業務を行っております。

研究開発助成におきましては、民間において行われます高度船舶技術の試験研究に対して、国からの補助金を財源といたしまして、施設費、機械装置費、材料費等、研究開発に必要な資金の一部を助成しております。5 割を上限としておりますが、これまでにテクノスーパーライナー、メガフロート等の試験研究、さらに支援実績のところで最近の実績を挙げております。

この助成金を受けて試験研究を実施し、その成果の利用によりまして収入または利益を得た場合には、その一部を納付金として徴収いたしまして、業務に要する経費に充当することが可能なスキームとなっております。

それから、2 番目の研究開発円滑化助成につきましては、これは事業者の金融機関からの試験研究資金の借入れに関わる利子の支払いに必要な資金につきまして、信用基金の運用益を財源といたしまして助成を行っております。これまでに高信頼度船用ディーゼル機関、あるいは自律型の探査潜水艇の試験研究に対して助成を行っております。

それから、債務保証でございますけれども、これも金融機関からの試験研究資金、高度船舶技術を用いた船舶等の製造に必要な資金、費用の借入れに対しまして、基金を原資としまして債務の保証を行うものであります。平成 17 年度からは、T S L の船舶建造に対しまして債務保証業務を開始する予定となっております。

私の方からは以上でございます。

丸山造船課長

造船課長の丸山でございます。造船勘定におきまして、唯一、外部資金調達を行っておりますのは、これからご説明申し上げます構造転換業務でございます。資料は8ページの下段からでございますので、よろしくお願いいたします。

構造転換業務と申しますのは、非常に深刻な不況に見舞われました中小の造船業の、いわゆる需要と供給のアンバランス、ギャップを改善するために、いわば造船所を買収しまして撤退を促進するというを目的に事業を行っているものでございまして、8ページの絵にありますように、第3次買収事業というのは旧造船業基盤整備事業協会において実施されました。現在は、そういう買収事業は行っておりませんで、そこで買収いたしました造船所の土地及び設備の管理あるいは譲渡等の業務を行うというのが、現在残っておる業務でございます。

本業務は暫定業務でございまして、点線の部分は、今申し上げましたように過去において行われたということで、平成10年から12年に実施された事業でございます。現在は、その当時の造船業基盤整備事業協会が、日本政策投資銀行等から借入れをいたしました買収を行うための資金の償還、それから、先ほど申し上げましたように、施設及び土地の維持管理、そして、その譲渡といったことを行っておりますが、特に、これから申し上げます資金の調達の安全性につきましては納付金の制度というのがございますので、それについてご説明したいと思います。

まず、資金調達の基本的な考え方でございますが、構造転換業務は、その絵にもございますように、平成12年度までに買収いたしました造船所跡地などの資産の譲渡収入、これがまず一つございます。それから、残存造船事業者と書いてありますが、いわゆる撤退しないで残った事業者でございますが、この残存の造船事業者からの納付金収入、これを財源として業務を行うとともに償還業務を行っているところでございます。

納付金の収入についてでございますが、これは、本事業が過剰な設備を処理することにより、残存する造船事業者の収益の改善という効果をもたらすというふうに考えられることから、造船業基盤整備事業協会法、これは現在の機構法の方に読みかえておりますが、これにより、残存の造船事業者が新しい船をつくった場合、そして、その契約を行った場合ですが、船の値段、船価の一定の割合を納付することが義務づけられております。この納付金率というのは変動するんですが、例えば平成14年度であれば0.05%というように決められてございまして、4億円の船を建造

する場合は約20万円を納付するという仕組みになっております。

これは、9ページに参考資料としてちょっとつけさせていただきました。9ページにいろいろな関連の資料がございますが、特に9ページの一番下にありますように、これは国税に準じた扱いとされておりまして、いわゆる強制徴収権もございません。

ただ、納付金収入の対象となっております中小造船業というのは厳しい経営状況にもございますので、一度に多くの納付金を徴収するということは非常に困難であるということで、長期的な船舶の建造の見通しといったものを踏まえた長期的な事業計画、これは平成22年まででございますが、納付金率というものを設定しております。このため、事業の途中で民間金融機関からの資金調達によって借換えを行う必要が出てきているというものでございます。

このように、構造転換業務を行うに際しましては、機構が一時的に外部資金調達を行い、債務を償還することはございますが、事業者の義務として位置づけられております納付金を徴収するという制度がございますので、償還に係る原資を確保することができるというふうに考えております。

造船勘定については以上でございます。

島田技術安全課長補佐

続きまして、基礎的研究等勘定についてご説明をさせていただきます。資料の10ページでございます。

まず、私の方から基礎的研究業務についてご説明を申し上げます。

1.(1)でございますけれども、基礎的研究業務におきましては、海上輸送、陸上輸送、航空輸送などの交通・運輸関連分野において必要とされております次世代の技術開発を促進するために、広く一般から研究プロジェクトを募集するといった競争的な研究資金制度を運用しております。平成8年7月に閣議決定されました科学技術基本計画に基づきまして、基礎的研究の強化を実現するために、平成9年度から、旧運輸施設整備事業団において始められたものでございます。

制度スキームは、図に書いてございますとおりであります。大学、民間企業、国立試験研究機関などの研究者から交通・運輸分野における研究課題を機構が毎年公募いたします。外部の学識経験者の方々からなる審査委員会で審査をいただきまして、すぐれた課題を5課題程度、毎年採択をいたしまして、機構から委託研究な

どといった形で実施をしております。1課題当たり研究期間は3カ年で、それぞれの研究の総額は7000万円程度という形で募集をしております。

この研究に要します資金は、全額、国から機構への運営費交付金という形で供給をさせていただいております。ちなみに平成16年度、来年度の予算は、事務費等も含めまして4億4500万円という原案内示をいただいております。

平成9年度の創設以来15年度までの7カ年に、総計50課題、延べ156の研究機関で研究を実施しております。平均競争倍率が12.5倍、15年度は15倍と大変高い競争率になっているという状況でございます。

基礎的研究につきましては以上でございます。

杉山国内貨物課長補佐

続きまして、内航海運活性化融資業務につきまして、海事局国内貨物課の方よりご説明をさせていただきます。

資料の(2)の内航海運活性化融資業務についてでございますが、昭和41年より船腹調整事業というものを内航海運業においては実施をしておりました。その事業の結果、一種の営業権的なものが発生いたしましたために、船腹調整事業につきましては平成10年に廃止をいたしましたところでございますが、この際に、過去に発生した営業権的なものが無価値化するということに対する経済的影響等を考慮いたしまして、内航海運暫定措置事業というものを平成10年より実施をしておるものでございます。

本内航海運活性化融資業務と申しますのは、その暫定措置事業の実施主体であります日本内航海運組合総連合会、これは内航海運事業者の事業者団体でございますが、この内航総連に対して必要な資金の一部の貸付けを行うという業務でございます。

制度の概要でございますが、このスキーム図に記しておりますように、保有する船舶を解撤あるいは海外に売船する等によりまして、内航海運市場から撤退させた事業者に対し、その船舶のトン数に応じて交付金を支払う。他方、船舶を新たにつくる人から一定の金額の、これもトン数に応じた納付金を内航総連が徴収をする。内航総連は、この事業に必要なつなぎ資金、納付金と交付金との差額を調達するため、金融機関、機構、商工中金、民間金融機関でございますが、ここから借入れを行う。その借入れの一部、機構からの借入れにつきまして、機構の貸付原資となる

民間金融機関からの融資につきましては、政府としても、この制度を支援するという観点から政府保証を付しておるところでございます。

続きまして、本資金調達の安全性についてでございますが、まず基本的な考え方といたしましては、機構は民間金融機関から政府保証付で借りた資金を内航総連に対して貸し出す。内航総連は、これによって内航海運暫定措置事業を実施する。その中で、建造納付金収入によりまして、機構に対して内航総連は償還を行う。その償還を受けた資金によって、機構は民間金融機関への償還を行うということになっております。

現在、船舶解撤の方が船舶建造を上回っておる状況下でございますが、交付金を出す対象となる船舶、これは既に廃止をされた船腹調整制度、平成10年に廃止をされております旧制度下で建造された船舶であり、かつ船の船齢が15年以下の船舶ということに限定をされておりますので、交付金支出は制度開始から15年で終了するというところで、交付金支出が無制限に広がるということはありません。

他方、建造する方から納付していただく納付金につきましては、内航海運暫定措置事業の収支が相償うまでこれを徴収するということとなっておりますので、現在、機構から内航総連が借り入れている資金につきましては、内航海運暫定措置事業が終了するまでには償還が行われることとなります。従いまして、機構の資金調達についても安全に償還が行われるというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

大竹交通計画課長

以上、5勘定につきまして、担当各課室よりご説明申し上げました。なお、特例業務勘定におきましては、長期借入れ及び債券発行を行っておりません。

議題1については以上でございます。

森地分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、今のご説明について、ご質問、ご意見を伺いたいと思います。よろしくお願いたします。

会田委員

まず、法人がどんな勘定を持っているのか、それぞれ勘定間はどういう関係になっているのか。しばらくは、こういうものをご説明いただかないと、なかなか全体

像がつかめないのかなというふうに感じております。前に私、お願いしたかと思えますけれども、次回以降も、しばらくこういう法人全体のことを議論しなくてはいけないときには、その辺をちょっとご考慮いただければと思います。

それで、資金調達についてどういったことを、今日議論できるのかよくわからないんですが、私を感じたことは、先ほどからいろいろ話を伺っていると、資金調達の安全性ということでいろいろ説明をいただいたんですが、通常、資金調達というのは、外部から債券を発行したり、あるいは借入れをするというのが資金調達で、今まで貸していた債券を回収するとか、割賦代金を回収するというのは「資金の回収」であって、余り調達とは言わないのかなと。フローの面だけを見ると、そういったものも資金の調達と言うのかもしれませんが…。

何が言いたいかというと、要はストック、債券が幾ら、どこにあって、それがどれだけ回収できるのかと、そのあたりの資料がないので、ちょっとその辺、議論がうまくできないのかなと。

それから、タイムラグとか、あるいはつなぎ資金。通常、つなぎ資金というのは何日とか何カ月で、どうも話を聞いていると、このつなぎ資金というのは何年にも及ぶようなものではないかなと。ですから、このあたりは、債券が一体何年かけてどれだけ回収できるのかと、その辺が出てこないと本当に回収できるかどうか、そういう回収可能性に基づく借入れとか、あるいは債券発行が妥当かどうかということは、ちょっと議論が進められないのではないかなということを感じました。

それから、今回それぞれの勘定について説明をいただいたのですが、どうもそれぞれの勘定、これは法人全体から見ると、金額的に大きいものと小さいものという分け方ができるのかどうかわからないのですが、大分重みが違いそうなものがあるということと、あと内容も、余り問題にならないようなところと、本当にこれ大丈夫なのかということと一体になってしまっていて、私を感じたところでは、まず船舶勘定をきちんと議論しなくちゃいけないのかなと。集中砲火で申しわけないんですけれども、ちょっとそんなふう感じたんですが、このあたり、もし本当に議論するのであれば、どこからか進めていかないと議論がごちゃごちゃになってしまわないかなということを感じました。

以上でございます。

森地分科会長

ありがとうございました。

大竹交通計画課長

まず勘定でございますけれども、資料1を1枚めくっていただきまして、目次と書いてあります5勘定、これに特例業務勘定を加えた6勘定が機構の勘定になっております。それで、基本的にすべて独立というふうに考えていただいていると思うんですが、出し入れが若干ございますのが建設勘定と助成勘定でございます。それ以外は、それぞれ全く独立しているというふうに考えていただければと思います。

それから、資金調達の話で、債券がどこにあるのか、あるいはつなぎ資金という言い方が適切かどうかというお話がありましたけれども、何年かけて回収できるのかという問題については、かなり重みとか内容とかもございますので、鉄道の部分と船舶の部分をもう一度説明していただくようにしたいと思います。

森地分科会長

1ラウンド先生方からご意見を伺って、まとめてお答えいただいた方がいいかと思えます。どうぞ。

上田委員

私も資金調達、安全性という表現が、何となく違和感がありまして、お聞きしていると債券の発行あるいは借入れであると。これは、要するに契約、お金をどういう約束で借りると決めれば将来にわたって固定されるものですから、資金を調達する側から見た安全性という言い方は、何となく違和感があって、むしろ、これはお金を貸し付ける側、あるいはお金を提供する側から見て、この機構にお金を貸して、後でちゃんと返してもらえるかという意味での安全性という言い方だとじっくりくるんですね。

そうした意味で、「資金調達の」という言い方よりは、返済あるいは償還の頑健性というんですか、健全性というか、確からしさ、かたさという言い方で、何か、うまく表現を変えた方がいいかなという気がします。

もう一つは、先ほどから、ストックとしてどういう債券を持っていて、あるいは債務を持って、そういう構造が見えないと計画も立てられないし、さらに追加的な資金の調達をするときに、貸し付ける側あるいは提供する側が、この機構の財務状態を把握して、どれだけ財産を持っているから貸しても大丈夫だというような判断をするときの多分資料になるのだと思うんですね。ですから、やはりそういうス

トックベースというか、資産のリストがどうしても必要になるかなという気がしています。

これは多分、以前にも私はそういう話をさせていただいたら、資産の評価は、また別途、チームをつくってやられるということですが、やはりそれを急がないと、なかなかこっちの仕事にも影響が出てくるかなという気がしますので、それは、ぜひ急いでやっていただくべきだろうという気がします。

三つ目は、これの貸付けと譲渡。これは貸付けの場合、新幹線の場合は30年で徴収する。それから、ほかの場合ですと、P線とさっきおっしゃっていましたか、譲渡代金という形で25年、ほかのものですと、CDですと40年。この年数の違いが、どう合理的に決まっているのかという話。恐らく、30年とか40年というのは、大体、耐用年数を前提にされているのかなという気がするんですが、そうすると、譲渡代金について25年で、渡した後、ずっと使ってもらわなければいけないという部分があるので、多分、短いのかなという気がします。

ところが、40年とか30年という貸付料も、実は、これを徴収した後どういう扱いになるのか、その後、残存の価値で売却するとか、あるいは、その後は売却の価値はないので無償譲渡という話に変わってくると、将来、この機構が得られる収入

多分、債権に相当する部分だと思うんですが、持っている債権の部分の評価というのは変わってくるかと思うんですね。ですから、この辺の時間の長さの設定、あるいは何年間で払ってもらおうかということについて何か、それぞれごとに特別な事情があるのかどうか。単に今までの経緯で、あるいは決まった当時の技術的な耐用年数でそうなっているという話なのか、もしわかれば...

正田委員

鉄道について、今我々が議論しているのが借入れのところ、議題2、3のところが評価の対象ですけれども、今まで説明があったところは、ある意味では債権というか、入りの方ですね。入りの方について、実際に今まで、2、3で議論するように、各民間金融機関との間で、それはきちっとして、その数字がわかっていない限り貸さないんでしょう、恐らく。

だから、そういう意味では、一般的な議論をするなら会田先生がおっしゃったように、きちっと最初に、入り口のところで議論していけばいい話である。それは、ある意味では必要かもかもしれませんけれども、今まで中期計画を立てるときに数

字は出ていなかったんですか。私は、余り数字に強くないのでよくわからないんですけども、全体の機構のところ、ある意味では、どれだけストックを持っていますかと、具体的に数字を入れれば出てくる話だと思ってしまうんですけども、そこが最初に出ていけば、その都度議論しなくても、十分我々は議論できるのではなかろうかなと。

そういう点では、今、会田先生なり上田先生が指摘されたところをその都度つくったら、これは並大抵の話じゃないでしょう。だから、最初のところで 鉄道については非常に明確でありますから、若干ウエートづけが違うかもしれませんが、ある意味では、最初のところでドカンとそこは出していただければ、その都度、つなぎの資金を借りるというところで、その議論をする必要はないのではないかという気がするんですけども、会田先生、どうなんですか、そこら辺は。

会田委員

今日、何を議論していいのかがよくわかっていないので、私の最初の質問が適切かどうかかわからないんですが、ただ、本当に短い期間のつなぎ資金の必要性をお話していただくのかと思ったら、かなり本来の業務そのものについてお話がありましたね。そんなこともあって、私、いろいろ質問したくなってしまうんですけども、それはきょうの議論の対象外だということであれば、私の質問はすぐ引っ込みます。

先ほど正田先生がおっしゃったように、もう中期計画の段階で、一応マクロ的な数値等は出ております。ただ、中期計画のところでは余り細かい議論ができないので、つい資料が出てくると一言言いたくなってしまうということで、すみません。その辺のところは、きょうの本題は、あくまでも短期間のつなぎ資金を導入することの妥当性の検討だということであれば、そこに議論を絞っていった方がいいのかもしれません。

森地分科会長

そのほか、いかがでしょうか。

私の方からも、まずは、我々の任務として何をチェックすればいいのかという話をはっきりしておいた方がいいかと思います。私の理解では、もちろん資金を提供する、ある場合は財投だったり、ある場合は民間資金だったり、ある場合は債券だったりということで、そこはそこでチェックはあると、これは大前提ですね。

しかしながら、この機構として何をコントロールしていけば大丈夫なのかという

ことを議論するのだらうと思います。その場合に、前回の議論と同じなのですが、この機構の範囲外でできることと、特にさっきの船舶関係なんかはそうですが、そもそも政府のこういうことについての政策のしわ寄せがここに来て財務的に傷む話を、どう我々として処理をしていくのかという、この辺も含めて我々のまず任務がどうかということと、それから、今いろいろご指摘があったことについてお答えをいただきたいと思います。

大竹交通計画課長

この評価委員会にお願いすべき事項というのは細かく定められておりまして、今回、お諮りすべきものとしては、実は議題2、議第3がそれに該当するということになっていまして、議題1につきましては、この債券とか長期借入れを行う際の、まさに仕組みとか安全性というものを説明させていただいたということございまして、これについて、長期借入れとか償還計画自体に、直ちに結びつくというわけではありませんけれども、こういう営業努力をすべきとか、あるいは借入れについてはこういう形でもって借り入れるべきとか、そういったようなご提言をこの議題1でいただければと思ってお諮りしたところでございます。

いろいろご意見をいただきまして、貸す側、銀行とか財投の方から、本当にこの機構は返せるのかというお話につきましては、この機構がどういう債券を持っているのか、あるいは資産を持っているのかということだと思っておりますが、資産については、実は資産評価委員会というのが、また別途2月6日に予定されておりまして、今現在、一生懸命数値を詰めているところでございます。

その中で、きちっと債権の健全性なり資産のウエートというものが明らかになってくると思います。まだ数値は決まっていませんけれども、大ざっぱに申し上げさせていただきますと、鉄道の方は資産をかなり持っておりまして、BSをとりましたも、かなりの黒字になっているという状況です。船舶の方は、大変厳しい状況になっておりまして、欠損金的なものをどうしても計上せざるを得ないというような形になっております。

ただ全体、この機構を見てみますと、BS上では、ある程度の黒という形になってくるかなというような方向で、大体、資産評価の案をつくることになるかなというふうに考えています。

この法人、それぞれ勘定が別で、勘定ごとでやるという建前でございますので、

全体の健全性ととも、勘定ごとの健全性というものを十分検討しなければならないということでございますので、全体の姿としてはそういうところだというふうにご理解いただいた上で、再度、鉄道・船舶と、大きなところですけども、状況をご説明してまいります。

室谷財務課長

それでは、鉄道の方からご説明をさせていただきます。繰り返しになってしまうんですが、どのぐらいの期間を念頭に置いて資金調達をしているのかということですが、それぞれ線区によって、鉄道施設の種類によって、そこは違ってくると思っております、まさにそれが、先ほどからご説明をしておりますように、P線であれば25年、CD線であれば40年ということでもって資金調達をしているということなのかなと思っております。

じゃ、その25年とか40年、あるいは新幹線の30年というのは、一体何で決まってくるんだという上田委員のご指摘がありますが、すみません、今、明確には答えを用意しておりません。恐らく、委員からのご指摘があったように、耐用年数というのは一つの考え方だろうということで、新幹線の30年というのはそうかなと。それで、CD線について40年というのは、当時、国鉄でありましたので、なかなか返済能力からいってもきついものがあるなということで、40年と少し延ばしたということかなという理解を持っておりますが、なお、その点についてはきちっと整理をした上でご報告をさせてもらいたいと思います。

それからもう1点、CD線の貸付期間が終わった後どうするんだということですが、今のスキームですと簿価で売却をするということになっております。

上田委員

1点、追加ですが、結局、貸付けで40年というときと譲渡代金として25年というときに、資産の扱いとして、その資産がどこのだれに帰属するかというのが、多分評価の中で変わってきて、それが結局、その機構が持っている財産として、鉄道施設そのものを渡してしまった、売り払ってしまったということで、それが資産の中からはなくなる場合と、貸し付けている自分のものなだけけれども、使ってもらって貸し付けているので、財産としては自分のところにあるという形　そういう形のときに、多分資産の中での評価の仕方とか登録のされ方というのは変わってくるのかなという気がするんですね。

その辺と時間の年数の設定がかかわってくるし、それから、その年数が、さっきリスケジュールリングという言い方で、非常に回収が難しいときに、もう一回、ネゴシエーション等で伸びたり縮んだりという可能性が出てくると、またそのこの将来の見通しは変わってくるのかなと思うので、その辺の統一的なルールがあるのか、あるいは資産評価を今やられている中で、その辺についての扱いが何か変わってくるのか。今日でなくてもいいので、そういうことの整理をされたときに、また教えていただければと思います。今日でなくて結構です。

荒井海事産業課長

船舶勘定の方ですけれども、基本的には、先ほど申し上げたように、船の寿命にあわせて回収していくということでありまして、資金の方ですけれども、もともとは財投がほとんどでございます。したがって、財投は15年借りておりますので、ストックで言いますと、ほとんど財投資金であります。

それで、財投資金を借りるときに、言うならば、年間で財投の枠と申しますか、そういう議論をやるわけですが、予算設定のときに返せるかどうかにつきまして、中期計画をベースにしつつも現在の状況を踏まえた形で議論をさせていただいて、それで回収ができるというようなことにつきまして、政府部内で一致を見た形でお金を借りるということをやっています。ちなみに、この暮れの財投の決着でも同様の作業を夏からやらせていただきました。それが一つであります。

それから、財投機関債は平成13年から発行してございまして、これは4年ものでございます。ちなみに、これまで100億、250億、それから、今度200億ですか、そういう感じで出していくということでありまして、したがって、それぐらいのオーダーのストックが残っているということでありまして。

それから、先ほど申し上げましたトータルの話なんですけれども、平成15年度のところで借入れが、ストックでいきますと2744億、債券が1895億残っております。従いまして、債券で残っているものは政府引受債がほとんどということになりますし、借入れも民間の方ですから、そう長いものはないということでありまして。

それで、財投資金をどれくらい借りているかという話なんですけれども、年間でどれくらいかと言いますと、平成16年度の今度の予算では267億でございましたし、その前は270億でありました。それぐらいの金額を借りております。民間借入れにつきましては、平成15年度といたしましては214億でありまして、平成16年度に

つきましては、今のところ52億程度という具合でございます。いずれにしましても、それぞれ借りるときには、トータルでは将来の償還見通しにつきまして厳しい議論をさせていただいております。

ちなみに、先ほど申し上げた財投機関債につきましては、支援機構全体としての信用という形で借りておりますので、船舶勘定そのものは大変厳しい状況であります。鉄道勘定等もありまして、それなりの評価をいただいた形で資金調達ができているところでございます。

以上でございます。

森地分科会長

いかがですか。

こういうふうに理解しておいていいのですが、僕は2つ気になっているんですが、相変わらず、ここで評価して我々として責任を持つことについて言うと、独立行政法人化という趣旨からして、独立的にこの法人が、きちっとどういうふうにもリスクをきょうのテーマで言えばリスクを認識して、何かがあったときに、一体どう対応するということの予定をしておるのか。

ところが、大半のことは、今までの経緯があって国が決めていて、その執行機関としてこの組織があって、しかも別々の組織だったので、その切りかえが、まだクリアでないのだろうと思うんですが、基本的には、この組織が、さっきのリスクの認識とリスクに対して対応をどういうふうにか、多くの場合については、それについて国に対して、ちゃんと物を申して、条件をつけてというような、こういうことをやってくださいということを書くわけですね。

それで個別の事業、例えば、りんかい線は採算がとれるかどうかと1個1個ここで議論して評価するというのは、とても不可能な話ですから、もう少し総括的なところでとどめていいのかどうかということ、まず確認をしておいた方がいいかと思えます。

それから、もう一つ気になりますのは、今のご説明のように、この組織についての、主として民間だろうと思うんですけども、民間の評価は組織全体で、もともと全体としては経営がいいですと、こういうことなんですが、実際にやっていることは独立勘定ですから、そこには外部からの評価と内部でやっていることの矛盾があって、例えばさっきの船舶の、特に造船関係のああいうところで、非常に将来難

しいことが起こるんじゃないかと見えるんです、私は素人ながら。そういうときに、新幹線は確実にJRで儲かっているから返ってきて、そのお金でカバーするんですかという、多分、そういうことを　そういうことをやらざるを得ないことが起こるのかどうかわかりませんが、少なくともそういうことはしないという原則で成り立っているとすると、そこでお金が借りられるからいいか悪いかということが、この組織のチェックにはなっていないというふうに考えた方がいいのかもわかりませんが、その辺、どうですか。今お答えできるなら、ここでやることは何で、それについて、少なくともこういう資料をこれから用意しましょうとか、この辺の基本方針だけ確認して次の話題に移ったらいいかと思います。

というのは、これは次のことを議論するための前提のご説明だというお話でしたから、いかがでしょうか。

大竹交通計画課長

やはり評価委員会という評価でございますので、経営についての評価をしていただくというのが一番大きな役割といたしますが、その評価をするための一つのツールとして中期計画、中期目標についてご審議いただいているというふうに理解しております、中期目標、中期計画に従ってきちっと経営しているか。そのきちっと経営している中で、細かくいろいろとご意見を伺う、こういう長期借入れとか短期借入れとか、借入れについて、健全に計画に従った形でもってやれているのかというようなことを評価していただくということになるかと思えます。

こういう借入れの問題は、恐らく、計画なり目標なり、この機構がどういうふう
に仕事をしていくのか、どういうふうに舵をとっていくのかということから、本
当にうまくいっているのかということの評価していただくという意味で、借入れ等
についてご意見をいただくということかと思えます。

いずれにしても、資産評価につきましては別途、資産評価委員会というのがござ
いまして、こちらの方は、この評価委員会が責任を負うというものではないと考
えておまして、まさに業績の評価、経営の評価ということをこの先生方にお願いし
ているのかというふうに思っております。

加藤委員

今の課長の説明で、今、この議題ですね。議題は、一応、長期の借入れは評価委
員会にかけなさいと書いてあるわけですね。だから、形式的にはまさに借り入れる

わけですけれども、中身は違うわけでしょう。普通の独立行政法人が何か事業をやりますと。そのときに、短期で借り入れます、長期で借り入れますというときには、今まで独立行政法人がありまして、いろいろ評価委員会でレビューをするということでありましたけれども、形式的には、確かに借入れですから、それで、額も期間も評価委員会にかけなければいけないと、形式はそうですね。

しかし、そういう意味で、我々がそれをどう評価するかと云ったら、これは今までと同じようにタイムラグがあるから、タイムラグを入るときに埋めるだけの話ですと。それで、タイムラグを埋めるために、こういう形で民間等から債券を起こして借りているということだけであれば、これは私の個人的な意見ですけれども、ある意味では業績といいますか、事業の一環としてそういう手続をやっているわけだから、年に1回だけ、事業はどういう事業をやりましたか。そういうやり方がベターでありましたかどうかということだけを評価すればいいんじゃないか。

それで、その都度発生したときに 四半期に一回ずつやるわけでしょう。そういう性質のものであるかどうかというのが、私、疑問なんですね。今、課長の説明であれば、全体としてこういうやり方をしております。それについていかがだったんでしょうかということの評価委員会にかければいいのか。つまり、つなぎ資金をやるために、こういう長期借入れをやりました。その点はよかったんでしょうかということ、1年の業績で評価すれば足りるんじゃないかというのが私の個人的な理解なんです、それではいけないんでしょうか。

森地分科会長

僕も、課長のおっしゃったことを、ちゃんと理解していないで申しわけありません。もうちょっと皆さんのご意見を聞いてからと思いますが、例えば未収金がたくさんあることについては、これはちゃんと回収しなければいけないから、その回収計画をつくっています。このとおり進行しているんですねということ、我々として確認すればいいと、これは非常にクリアです。それから、新幹線みたいに、JRという黒字主体、少なくとも今までのところはそれで確実に返ってくる、これも大丈夫ですね。ここはクリアです。それで、自治体と一緒にいる、そういう主体については自治体と協議をしてやっていって、少なくとも自治体からある応分の話があって、国も応分の負担をして、ちゃんと財務上、傷がつかないようになっていますと、これも非常にクリアですが、もしそこにコメントがあるとすると、日本国

中全部がそうなんです、そういうことをもうちょっと、リスクに対して契約として明示して最初からスタートしたらどうですかという話が、もしかするとあるかもわかりません。そういう、少なくとも国がかかわることについて、今まで、この国は全くやってこなかったんで、外国は、そういうふうクリアにやるわけですが、恐らく、今の羽田空港の話のように、だんだんそういう格好でやったらどうですかという意見があるかもわからない。しかしながら、少なくとも、そこは割合クリアです。

ただ、造船の話とか、それから、民間がやっているところに貸したときに、その民間が非常に苦しくなった場合に一体どうするのかという、そこで、鉄道の場合は将来そういうことが起こるかもわからないなど、多分皆さんはご心配になっていて、造船の方は、もうちょっと確からしく心配だということが、もしかしてあるのだとすると、そこについては、どういうリスクを考えて、ある一定のリスクまで来たら、一体どういう対応をしますという基本方針をもってこの経営をしていますというような回答があったとすると、僕なんかは非常にクリアに頭に入るんですが、ただ見ていればいいんですと言われると、何を見ているんですかとまた聞きたくなくなっちゃうんですね。

いかがでしょうか。もしご異存がなければ、この前半の話については、さっきの資産評価の結果もなしにいいとか悪いとか言うのは問題でしょうから、こここのところは、きょうは、むしろ仕組みをご説明いただいたということで一応とどめておいて、それでもう一度、また次回までに各委員の先生方のご意見も伺っていただいて、我々として、どういうところまでやり、そちらの事務局サイドとしては、どういうふうにごう問題を考えるかというのをクリアにした上で次のステップに進むというような格好にして、議題1についてはここにとどめたいと思いますが、よろしいでしょうか。事務局の方で、もしご異存があれば...

大竹交通計画課長

この問題は、恐らく、今後もずっとご意見を賜っていかなければならない問題ですし、資産評価が出ましたら、それをご説明申し上げないといけないと思っておりますし、次の機会に、今出されましたようなお話を一括してお答えできればいいと思っておりますので、またお時間をいただいて運用させていただきたいと思っております。

森地分科会長

それでは、大変恐縮ですが、この議題1については宿題という格好にさせていただいて、きょうのご説明は仕組みのご説明を伺ったということにしたいと思います。

議題2．独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の長期借入れ及び機構債券の発行（平成15年度第4四半期）（案）について

議題3．独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の長期借入金及び機構債券に係る償還計画（平成15年度）（案）について

森地分科会長

それでは、次に資料2、3をあわせてご説明をお願いいたします。

大竹交通計画課長

それでは、資料2、資料3についてのご説明をさせていただきます。

まず、資料2をご覧いただきたいと思います。鉄道・運輸機構が行います長期借入れ及び債券発行につきましては、回数が、毎年度数十回に及ぶため、四半期ごとに皆様のご意見を伺うということとさせていただいております。この点、年1回まとめてご意見を伺う方法もございますが、基本的には、その都度ご意見をいただくこととされているものですから、四半期ごとでもかなり省力といえますか、合理的にさせていただいているのかなと思っております。

今回は、平成15年度第4四半期について、機構全体で、長期借入れを9件で1,745億円、債券発行を1件で548億円分行う予定でございます。

建設勘定につきましては、鉄道建設に要する原資の一部を財政投融资資金借入れ、民間借入れ、縁故債の発行によりまして調達するほか、既に建設した鉄道施設の元利償還に係る借換資金を調達するため、長期借入れを4件、債券発行を1件予定しております。

船舶勘定につきましては、共有船舶の建造に要する原資の一部を財政投融资資金借入れ、民間借入れによって調達しますほか、既に建造した共有船舶の建造費借入金に係る償還原資のうち、当該年度の使用料等収入で賄えない部分を借り換えるために長期借入れを2件予定しております。

他の勘定につきましても、先ほどご説明申し上げましたような事業、さまざまな基礎研究等の事業がございまして、これに対する調達資金の償還につきまして、当該年度中に賄えない部分を借り換えるため、それぞれ1件ずつの長期借入れを予定

しているところでございます。

なお、これらの借入れ及び債券発行につきましては、別紙に詳細にお示しさせていただきますが、説明は省略させていただきます。

資料2につきましては以上でございますが、次は、資料3の平成15年度償還計画についてでございます。

基本的な考え方は、それぞれ勘定に区分して全体を出している形の資料になっておりまして、過去、先ほどご説明しました資料2のような形で借り入れた金額、発行した債券につきまして、約定に基づきまして償還する計画というものを示したものでございます。これが償還計画ですが、平成15年度現在の債務残高は合計で7.1兆円の借入金と約2.3兆円の債券がございます。同年度におきましては、そのうち約3000億円の借入金と2300億円の債券を償還するという予定でございます。

なお、具体的な計画につきましては、別添の償還計画申請書に記載してございます。また、平成15年度の償還計画の申請がこの時期までずれ込んでいるのは、前年度の償還計画に記載されている借入見込額のうち、未執行分を確定させた上で本年度の償還計画に繰り越すという作業をしておりますので、当該未執行部分の確定作業に地方支社からの情報収集、こういった時間が必要であったということで、ここまでずれ込んでございます。

資料3についての説明は以上でございます。

森地分科会長

ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明についてご質問等お願いいたします。いかがでしょうか。

極めて単純な質問なんですけど、資料3の1枚目の一番下の欄、括弧内が平成15年に必要な償還額ですか。それから、債券の方についても同様でしょうか。

大竹交通計画課長

そうです。

森地分科会長

これと、次のページの別紙の方の総額との差はどういうふうに見ればいいんですか。償還しなければいけない2,994億円を返せないの、新たに2,671億円を借りますと読むんですか。1枚目と2枚目の間の関係をちょっとご説明いただけますか。

大高企画調整官

1枚目の額については、トータルで7兆1,169億円ございまして、これが平成15年末現在の長期借入れの残高ということでございます。それで、この中の括弧の2,994億円が平成15年度において償還するという額でございます。

また、2枚目の額は、これまでの長期借入金の総額と、平成15年度はまだ3月末までございますので、その見込額が2,671億円ということでございます。

森地分科会長

合計だけを見ておけばいいと…。

大高企画調整官

そうです。ちょっとわかりにくい資料で申しわけございません。

森地分科会長

それで、予定どおり償還できますと、こういうふうに理解すればいいんですか。

大高企画調整官

さようでございます。

森地分科会長

ありがとうございました。いかがですか。

正田委員

すみません。つまらないことですが確認です。資料2に書いてある数字というのは、資料3の2ページの中の「15年度における借入見込額」「15年度における発行見込額」という数字とサブセットになっているわけですか。

室谷財務課長

そうです。

正田委員

ということは、逆に言うと、これは四半期ごとにここで議論するというんですけども、ちょっと今、ざっと足してみたんだけど、ほとんど最終四半期の寄っているということですね。

例えば、債券発行でいえば、15年度には617億出すのに対して548億は最後の四半期で債券発行しているということは、残りの3つの四半期では、その差額の70億とか、そんなものしか出していない、そういう意味で読んでいいんですね。

室谷財務課長

結構です。

正田委員

そうすると、四半期ごとに議論をするといっても、ほとんどの問題は最後の四半期に集中した問題で、これは日本の財政上、みんなそういうケースが非常に多いんですけれども、最後の四半期だけ議論すればいいので、それ以外のところは、極めてマイナーな問題を議論するという話でよろしいのでしょうか。

森地分科会長

あるいは組織の改変でたまたまそうなっているのか……。

正田委員

その辺はどうですか。

室谷財務課長

今、正田委員からご指摘があったように、鉄道勘定については、やはり第4四半期にまとめて縁故債を発行するというようなことをやっているようであります。

荒井海事産業課長

基本的には、建造が年度末にたくさん出てくるとするのは、資金需要が年度末に出てくるとというのが基本的なところですね。

それから、資金の充て先の問題として、財投資金が一番安いので、財投資金から借りていって、なるべく民間借入れは借りないで済むようにしたいと、そういうような経済合理的なプライオリティの問題と両方が相まって最後に集中してくるということでもあります。

森地分科会長

いかがでしょうか。

これは、僕は鉄道の方はイメージがわくんですが、もともとこれぐらいのお金を借りて事業をやっても、施設の寿命よりも短い期間でお金が必要だから借りかえていく、しかしながら、だんだん、ある一定のところまではふえていって、そこから終息に向かうから、これは予定どおりふえていっているんですという話になるんですが、さっきの造船みたいな話は、一体どういうコントロールをするんですか。造船というのは船腹調整的な思想だと思うんですが、そういうのは何をもって、将来安定していくから、こうやって借りかえてもいいんですということを見ておけばいいのか。見る側がどうやって見ればいいのかと、無責任で恐縮なんです。

例えば、こういうふうに考えていいですか。前に借りていたのと、借りかえたと

きに、もっといい条件で借りているから、そういう意味では、債務は明らかに減り、しかも、その債務の内容はより健全に向かっていますとか、そんな見方をしておくのか。あるいは、これはどんどんリスクが累積していついてから危ないので、どこかで制度的に、抜本的に何かしなければいけないとか、そういうことを多分、先ほどの話だと、どなたかが見ておられるというふうに理解していいかと思うんですが、そこは何をもって、この2つの資料で…。

荒井海事産業課長

いい答えになっているかどうかわかりませんが、基本的には船の寿命があるので、機構でつくったものがいつぐらいに寿命が来ますと。それがもう一回、再建造に入る確率がこれぐらいで、そのうちの健全なものがこれぐらいとかいう過去のデータがありまして、そういうものを少しずつ積み上げて確実に償還できる、これぐらいの建造量が出てくるということがベースになっています。

そういう意味では、将来の船腹調整といいますか、そちらの方の数字が響いてくるんでしょうけれども、過去のデータをベースにしているということだろうと基本的には思います。

考えとしては、今、なかなか建造が出ていけませんので、逆に言うと、下方修正を繰り返しながら、実際の現実的なところの見通しを立ててきているというところがあります。

ただ、大分暫定事業の効果も出てきて用船料も上がってきていますから、今後上がってくるだろうということもあるんですけども、その部分の話は、データの計算問題としては入れてありません。そういうふうに理解していただきたいと思います。

森地分科会長

いかがでしょうか。よろしいですか。

何か、ここでお認めいただくということですから、こういう条件下でとか、こういうことをもう少しといった付帯的なご意見等ございましたら、申し上げてお認めいただくということにしたいと思います。

それでは、特にご注意がないようでございますので、一応今日、こういう格好で認めさせていただくということにしたいと思います。

私、個人的には、さっきの資料1で申し上げたようなことを少し整理しておいた

方がいいかなという気もいたします。例えば今のような問題は、確かに予測の問題はあるんですが、それよりも、どの段階で問題を先送りして、どんどん債務が累積するのが怖いわけですから、今の段階でこういう処理をしている方がトータルとしてのリスクが少ないとか、だんだんリスクがふえていっていますとか、そういうことが見える指標を何かおつくりになって、それでもって経営管理をされた方が、当然いいに決まっているわけで、そういうことを少しお考えになったらどうか。

あるいは、きょうはお役所の方に対応していただいているわけですが、もし、この独立行政法人に対して申し上げますれば、国の方が、それがはっきりしていないとすれば、そういうことを要求された方がいいのではありませんかというアドバイスになるかもわかりませんが、どちらにしても、少しまだ情報が不十分ですので、資料1について、もう少しクリアな見解が出てから、またご議論をいただきたいと思います。

とにかく、平成15年度分はこれで資金調達もできて、償還も償還ができるという言い方がいいんですか、借換えですからできて、とにかくキャッシュフロー上は何の問題もなく動いているということでお認めをいただいたことにしたいと思います。

どうもありがとうございました。

議題4．独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構役員退職手当支給規程の改定（案）について

森地分科会長

それでは、次の4の議題をお願いいたします。

大竹交通計画課長

それでは、資料4につきましてご説明申し上げます。

これは、実は独立行政法人全体の問題でございまして、今度の2月23日に開催されます国土交通省独立行政法人評価委員会、全体会議ですね。これの議題となっております。それで、本分科会では概要のみをお知らせするというところでございます。

資料4をご覧くださいますと、「背景」にございまして、昨年12月に閣議決定が行われまして、一つには退職金の支給基準を引き下げること、二つには、その基準に対して評価委員会が決定する業績勘案率を0から2の範囲内で乗じたもの

とする。これが、各独立行政法人に対して要請されております。

これを受けまして、鉄道・運輸機構におきましても、昨年中に役員退職手当支給規程の改定を行いまして、本年より適用を開始しておりますが、このうち業績勘案率につきましては、その基準の設定、適用が各省の評価委員会に委ねられております。

例えば、別添2の内閣官房作成のペーパーにもございますとおり、例えば中期目標の達成状況に応じて決定する等の運用が考えられております。いずれにしましても、まずこういう形でもって進めていくということで、本委員会の方で議論していただくということにしております。

以上でございます。

森地分科会長

ありがとうございます。いかがでしょうか。ご質問、ご意見をお願いいたします。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、一応、きょう予定のご説明をいただき、ご了解をいただきました。時間の関係もございますが、本日の審議につきましては以上で閉じたいと思います。

それでは、あとは事務局の方にお任せいたします。

3. 閉 会

河田地域振興企画官

どうもありがとうございました。

それでは、最後に事務的なご連絡でございます。

本日の審議内容でございますけれども、再度、ご出席の委員の皆様にお諮りした上で、議事要旨、議事録の方を作成・公表させていただきたいと思っておりますので、ご了承いただければと思います。

それからもう一つは、謝金・交通費の関係でございますが、お手元の用紙に必要事項をご記入いただきまして、残しておいていただければ結構かと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第3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を終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

以 上