

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6回）

議 事 録

平成17年3月

国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 議 事	
議題 1 . 平成 1 7 年度長期借入金及び機構債券の発行について	2
平成 1 7 年度第 1 四半期長期借入金及び機構債券の発行について	
議題 2 . 特定債権の内容変更について	1 3
3 . その他	1 7
報告事項	
平成 1 7 年度予算案について	
【鉄道局関係】	
都市鉄道利便増進事業について	
整備新幹線について	
4 . 閉 会	2 5

1. 開 会

事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまから国土交通省独立行政法人評価委員会第6回鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会を開催させていただきます。

本日は、委員の先生方には、ご多忙の中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。しばらくの間、進行役を務めさせていただきたいと存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、いつものように事務的なご連絡でございますが、最初に定足数の確認でございます。当分科会の委員は全体で9名でございますが、現在6名の先生にご出席いただいております。なお、会田先生と福井先生は本日ご出席の予定ですが、30分程度遅れるというご連絡をあらかじめいただいておりますので、8名の先生にご出席いただく予定になっております。国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条で定足数の規定がございまして、定足数は過半数という規定になってございますので、既にこの分科会は定足数を満たしております。

続きまして、分科会の取り扱いでございますが、評価委員会の運営規則に基づきまして、木村委員長の同意を得た上で、当分科会の議決をもって委員会の議決とするということとなっております。

また、会議の公開についてでございますが、これも同じ規則に基づいて公開することとなっております。

議事録につきましても、これまで通り、議事概要を分科会終了後速やかに国土交通省のホームページで公表し、その後議事録を作成し、同様にホームページで公表して参りたいと考えてございます。

それでは、まず資料の確認をさせていただきたいと存じます。お手元の資料でございますが、上から順に、議事次第、座席表、委員名簿とございます。

次に、議題1で使わせていただきます平成17年度長期借入金及び機構債券の発行についてという資料1。

次に、資料2といたしまして、特定債権の内容変更について。

さらに、最後の資料でございますが、その他の報告事項のときに使わせていただきます、平成17年度予算案について、鉄道局関係ということで、都市鉄道利便増進事業について、整備新幹線についてという資料がございます。

以上でございますので、もし不足等ございましたら、事務局のほうにお申しつけください。

2. 議 事

議題1 . 平成17年度長期借入金及び機構債券の発行について

事務局

それでは、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、森地分科会長にお願い申し上げます。先生、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

森地分科会長

おはようございます。お忙しい中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、本日の議事に入らせていただきたいと思ひます。

本日は、審議事項として議題が2つございます。平成17年度長期借入金及び機構債券の発行について、それから、議題2が、特定債権の内容変更についてでございます。そのほか報告事項がございます。

まず、議題1の平成17年度長期借入金及び機構債券の発行、議題2の特定債権の内容変更につきましては、国土交通大臣に対する意見を取りまとめることになっております。

次に、報告事項としましては、当機構にかかわる平成17年度予算案事項として、鉄道局関係につきまして、都市鉄道利便増進事業と整備新幹線について報告を受けることにしております。

それでは、本日意見を取りまとめることになりまひ議題1、2についてまとめて事務局からご説明お願ひいたします。

室谷財務課長

それでは、事務局のほうからご提案、ご説明をさせていただきます。

私、鉄道局の財務課長でございます。よろしくお願ひいたします。

それでは、まず議題1の関係であります、資料1をご覧いただきたいと思ひます。

平成17年度長期借入金及び機構債券の発行について、機構として17年度の資金調達をどうするのかということについて、委員の先生方にお諮りをするものでござ

います。

資料1の33ページにいきなりいってしまって恐縮ですが、根拠条文が出ておりますが、機構法第19条に、機構は、国土交通大臣の認可を受けて、長期借入金をする、あるいは機構債券を発行することができる。2項のところに、国土交通大臣は、認可をするに当たっては、あらかじめ、評価委員会の意見を聴かなければならない。この規定を受けて本日お諮りをするものでございます。

そもそも資金調達ということでありますが、どんなことを機構がやっているのかということでもあります。

1ページ目に、もう何度もこの評価委員会でもお示しをさせていただいておりますお馴染みの絵が出ておりますが、機構の業務は、整備新幹線、常磐新線を建設しており、建設した後譲渡する、あるいは貸し付けるといった鉄道関係の建設業務、あるいは船を共有で建造する。あるいは、船舶の技術・研究開発、実用化支援、基礎的な研究、あるいは鉄道事業者等に対する補助金の交付。そして、旧清算事業団から引き継いだ業務として、土地を処分する、あるいは株の売却、年金支払等、いわゆる特例業務勘定であります。そのような事業を行っているのがこの機構であります。

それぞれを6つの勘定に分けて区分経理をしているということでありますが、どのぐらいの事業規模というのが2ページでございます。

平成17年度の機構の収入支出予算、あくまでも案でありますけれども、お示しをしております。その右側の支出のところをご覧くださいますと、先程見ていただいた6つの事業について、業務経費6,835億7,500万円ということで、それぞれ鉄道関係、船舶関係、造船関係等々6つの勘定ごとの支出が出ております。

大きなところでは、借入金の元金償還、あるいはその支払利息というので1兆3,000億円余ということ。トータルとして、年間の事業規模としては、2兆3,600億円余ということになります。そういった事業を賄うに当たっての収入の部分であります。左のほうをご覧くださいますと、運営費交付金、あるいは国庫補助金、政府からの補給金あるいは出資金といったのが1つのグループ。上から5つ目までが補助金・出資金等といわれているもので、いわゆる国から入ってくるものであります。

その次の収入のグループとしては、財政融資資金からの借り入れ、あるいは民間

借入金、それから機構の債券ということで、本日お諮りするはこの3つの、いわゆる機構が主体的にファイナンスを行っていくものであります。財務活動に伴う収入という整理になっておりますが、トータル6,385億円についてお諮りをさせていただくものであります。

さらに、収入の3つ目のカテゴリーとしては業務収入。機構も先程言いましたように、鉄道をつくってそれを譲渡し、割賦譲渡収入が入ってきます。あるいは整備新幹線を建設し、それを貸し付けるということで、貸付料収入が入ってきます。あるいは、船舶の共有建造につきましては、船舶の使用料ということで、それぞれ事業に伴って収入が入ってきます。それが1兆3,000億円余ということでございます。

今回お諮りする、借入金が機構の収入に対してどのぐらいの割合を占めているのかというのをご覧いただくのが、次の3ページでございます。

特例業務勘定は借り入れを行っておりませんので、特例業務勘定を除く収入に占める借入金等の割合ということで、左の円グラフですが、2兆円余の収入の中で、借入金というのは31%ということになります。国から入ってくる補助金等は9%、残りの60%は、自らの事業で使用料、あるいは割賦譲渡収入、あるいは貸付料収入等々で回収をしているものということであります。

その借入金を、勘定毎にしたのが右側の円グラフでありまして、建設勘定がほぼ半分、それから助成勘定で35%弱、両方合わせて85%近くがこの両勘定ということになります。

以上が今回お諮りする長期資金の借り入れ、債券発行の前提であります。

4ページをご覧いただきますと、17年度どのような区分、どのような項目で、どのようなスケジュールで資金調達をしていこうかということについてお示ししておりまして、先程の財務活動による収入、6,385億円の内訳を書いてございます。

財政融資資金の借入金としては882億円、それから民間借入金4,209億円で、その内訳はその下にあるとおりであります。さらに、財投機関債、一般公募債、縁故債といった、債券も発行して資金調達をしていくことを考えております。機構は船舶を造るとか、あるいは鉄道を建設することについては、それぞれスキームがありまして、これはこの評価委員会でも資金調達の確実性というテーマの中でご議論いただいたとおり、今回もそれぞれの勘定の資金スキームは添付しておりますが、

それに従ってどういう条件で返還、償還をしていくかということが法令等で決まっている訳であります。いつの時期に、償還をしないといけないとか、資金的な需要が必要かというのが決まっていることから、四半期毎にほぼこの形で今後1年間、資金調達をしていくことを考えております。これは、計画的な資金調達、あるいは資金調達コストをできるだけ下げないといけないという中期目標・中期計画にも十分配慮をいたしまして、年度当初に一括して借りて遊ばせておくのではなく、ぎりぎりの段階で資金調達をして、できるだけ資金調達コストは抑えるということを考えております。もちろん一時的な過不足は生じますが、そういった時には短期資金でカバーをする。あるいは勘定間で融通をし合うということも既に工夫をしております。昨年行っていたいただいた業務実績評価でも、このくらいコストの節約になりましたということでご報告をさせていただいているところであります。

平成17年度予算自体まだ成立しておりませんので、あくまでも案ということではありますが、本来先程の根拠規定を見ていただいたとおり、認可に当たっては、その都度この評価委員会のご意見を賜るということではありますが、分科会長のご了解のもと、これまでは書面により照会をさせていただいております。我々としては、年間スケジュールがある程度分かるものですから、それをお諮りした上で、特段のことがなければ、従前どおり四半期毎の資金調達につきましては、書面によりご照会をさせていただくということをお願い申し上げたいと思っております。

一番右側に平成16年度の借入予算額が参考として載っておりますが、トータルとして見ていただきますと、平成16年度は、6,524億円の長期借入あるいは債券発行をいたしました。それに対して、平成17年度は6,385億円ということで、例えば常磐新線がほぼ完成をしてきたとか、そういった事業の実態に則して借入金も少なくなっているということでもあります。

内訳については、一般的に言えることとして、民間借入が増えておりまして、その分縁故債が減っているというのがご覧いただけだと思います。これはできるだけ広く民間から資金調達をしようという方針に基づいて、縁故債を民間借入のほうに振り分けたということでございます。

勘定毎の資金調達の内訳につきましては、5ページに出ておりますが、細かくなってしまうので割愛をさせていただきたいと思っております。

先程も申し上げましたが、勘定毎でどのような資金のスキームかということにつ

きましては、この評価委員会でお示しをさせていただいた資料を参考として、7ページ以降付けておりますのでご覧をいただければと思います。

それでは、平成17年度の第1四半期についてはどう考えているのかということについてご説明をさせていただきます。

14ページをご覧いただきたいと思います。先程の一覧表で年間のスケジュールのお示しをしたとおりであります。第1四半期におきましては、建設勘定において長期借入金52億円を予定しております。これは、常磐新線の関係で無利子貸付をお願いしている訳であります。無利子の資金調達を行うというものであります。12年据置、22年間で半年賦元金均等償還という条件で借り入れることを考えております。この8月には、常磐新線は共用開始をする予定であります。最終的な工事の段階を迎えて、金額的にはかなり少なくなっております。

それから、財投機関債としては400億円を予定しております。これは10年及び4年の満期一括償還であります。貸付料収入、あるいは譲渡収入も入ってくる訳ですが、短期的に見れば不足まいというのが生じて参ります。そのための借換えを行うため、400億円を考えているところでございます。

それから、同じく借換資金として、縁故債50億円を発行することを考えてございます。

助成勘定としては、長期の借入金609億円。これは4月1日、年度当初に借り入れるということに決まっております。第1回分の経営安定基金からの借り入れになりますが、JR北海道、四国及び九州の経営安定基金から、助成勘定が長期借入金をするということでもあります。3年据置、10年の半年賦元金均等償還でございます。

総計で、借入金661億円、財投機関債、縁故債合わせて債券450億円を予定しております。それぞれの借り入れの条件、内容等につきましては、15ページ以下にお示しをしております。細かくなりますので、説明は割愛させていただきたいと思っております。

以上が議題1の関係、平成17年度の長期借入、債券発行と第1四半期の借入、債券発行についてのご説明でございます。

引き続きまして、議題2の特定債権の内容変更につきましてご説明をさせていただきます。

資料2をご覧いただきたいと思います。

これも、先ず根拠条文からということで恐縮ですが、資料2の4ページをご覧いただきますと、機構法の規定に基づきまして、国土交通大臣の認可を受けた場合でなければ特定債権の内容を変更することができないということになっております。

また、国土交通大臣がその認可をしようとする際には、あらかじめ評価委員会の意見を聞かなければならないということで、本日お諮りをさせていただくものでございます。

特定債権というのは一体何なのかということですが、1ページをご覧いただきますと、特定債権の内容変更についてというタイトルの下に、特定債権：新幹線鉄道施設の譲渡の対価の支払を受ける債権と説明がしてありまして、これだけではちょっと分かりづらいと思いますので、誠に恐縮ですが、先程の議題1の関係の資料1の12ページをご覧いただきますと、助成勘定の資金スキームを書いております。下のところ、箱が3つありますが、助成勘定債務償還の流れということで、特定債権というのが、新幹線の譲渡の対価の支払を受ける債権ということですが、一番左側の既設新幹線譲渡価格9.2兆円とありまして、それが、6.2兆円の簿価の部分、それから1.9兆円、平成3年の譲渡時での評価益で1.1兆円とあり、これがいわゆる特定債権であります。

既設の新幹線、東海道、山陽、それから東北上越新幹線を平成3年にJR本州3社に譲渡いたしました。

したがって、JR本州3社はその対価を払わなければいけないということになるのですが、それが真ん中に点々で囲ったそれぞれの債権についての支払い方法を書いてございます。これは機構に払ってもらおうということですが、簿価の部分、つまり既設の東海道新幹線等の建設に要した借入残高、すなわち債務については平成28年度までに毎年度、毎年度計算をした額をJR本州3社から払ってもらいます。これが約4,000億円。最近償還が進んでいますから、減ってきて3,500億円位になっているのですが、毎年度毎年度計算をして、平成28年度までに完済をしてもらうことになっています。それはどこにいくかというと、一番右側ですが、用途として債務の償還・利払に充てます。財投で手当をしたものについては、財政融資資金に返していく。民間から借り入れたものについては民間に返していくという流れになっております。

また、1.9兆円につきましては、平成28年度までに6.35%で、半年賦元利均等償還という支払い方法が決まっておりますので、毎年度確定額1,503億円入ってくるということになっております。

それから、もう一つの1.1兆円の譲渡時評価益につきましては、60年間で利率6.55%、これも同じく半年賦元利均等償還で支払ってもらうということで、毎年度724億円が入ってくるということになっている訳であります。

1.9兆円、1.1兆円の用途については、右側にあるとおりであります。1.9兆円については、基本的には将来の年金支払の財源として充当していくというものであります。724億円については、整備新幹線に充てる部分と、あと、誠に細かくなって恐縮ですが、1.9兆円部分については、一部無利子の貸付財源として活用している。常磐新線はこの無利子貸付資金を使って整備をしている訳であります。本来6.35%で運用していかなければいけない財源なものですから、利払い部分について、平成29年下期以降、この724億円を利払い財源に充てるという使い方でございます。非常に細かい話で恐縮です。それが特定債権ということであります。

本日お諮りをいたしますのは、資料2の1ページに戻っていただきますが、特定債権のうち、承継債務（6.2兆円見合い）の返済のために充てられるJR本州3社からの譲渡代金の一部について、従来の支払いに加えて早期弁済を行うものであるという内容でございます。

例えば、新幹線譲渡収入として3,445億円であり、これが通常払ってもらうべき金額であります。ところが、支出の方は、その下にありますように、元金、それから利払い、合計7,136億円払わなければいけないということで、足らずまいが出て参ります。この足らずまいについては、機構が別途調達をするということになっている訳であり、その内の50%は経営安定基金から借り入れをし、40%については、JR本州3社からの早期弁済を受け入れ、残りの10%については民間から調達をするというのが、平成18年度までという時限付きではありますが、決められたルールがあります。そのルールに従って、通常支払いに加えて早期弁済を認めるというのが特定債権の内容変更の概要でございます。

そのことによって、債務償還に影響がありはしないかということですが、ご案内のとおりJR本州3社というのは非常に好成績に推移をしております。例えば、JR東日本をみても、経常利益で2,000億円、純益が1,000億円という見通しも

出ております。JR東海も同じでありまして、これまでの支払いが滞ったことはございません。JR本州3社にしてみれば、金利の高い債務についてはできるだけ早く償還をしたいということもありますし、いずれにしても平成28年度までに全て債務が返済されるようにということで、毎年度毎年度計算をしておりますので、将来の債務償還に支障を来たすものではありません。

そのことをお示ししたのが、2ページの絵と3ページのグラフであります。2ページのこの絵は先ほどご説明をいたしましたように、右側のところですが、JR本州3社から通常支払っていただく部分が3,445億円ということであります。ところが、約定に従って返していかなければいけない返済額というのは、平成17年度で見ますと7,136億円ということで、足らずまいについては別途調達をしなければならない。その内の半分は経営安定基金から借り入れる。40%についてはJR本州3社からの早期弁済を受け入れる。それが1,447億円ということであります。残り10%は民間からの借り入れということになります。

平成28年度までに完済できるかどうかということについては、3ページのグラフをご覧くださいと思います。平成28年度にはゼロになるようにどれだけ入ってきて、どれだけ足らずまいが出てということで計算をしたものでございます。

以上が、議題2であります特定債権の内容変更についてのご説明でございます。よろしくご審議の程賜りたいと思います。

森地分科会長

どうもありがとうございました。

ただいまは議題1、議題2、まとめてご説明していただきましたけれども、議論は1つずつ行いたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、平成17年度長期借入金及び機構債券の発行について、ご意見、ご質問よろしくお願いいたします。

上田委員

2点ありまして、1つは単なる個人的な興味でご理解いただいてもいいんですが、こういう債券の発行について、自治体等でもいろいろなものを発行していくときに、民間会社でもそうですが、いわゆる格付の機関がいろいろな審査をしたりする。機構の場合はそういうものを要さないようなシステムなのかもしれないし、あるいは一般の公募債があるときには、当然発行する側がそういう格付を依頼する場合もあ

るといふようなことがあります、その辺はどうなっているのか。あるいは、頼んでないけれど勝手にどこかがつけてしまって、優良と判断されたのか、良くないと判断されたとか、そういう情報があればお教えいただきたいのが1点。

2点目は、今回の金額とか発行、それ自体には私は問題はないと思っていますが、これを見ていくときに、情報として、1年間の収入と借り入れの金額のこの比率で、この金額であれば十分、何か問題が起こる、当面起こるとは思えないのですけれども、ストックと今までの累積がどうであるか。それから、それを使って、特に新幹線は、単にお金を借りたのではなくて、新幹線という資産をつかって、その資産の譲渡に当たっている訳ですから、その辺の資産としての額。この評価委員会に始めに私が参加させていただいて、いわゆるバランスシートに相当するストックとしての評価の問題です。そのところはある程度できていて、もし情報があれば、今どれだけの負債累積で、資産としてどれだけのものがあってと、バランスシートの情報が少しあれば、さらに、これがこの借入金で十分安全にといいますか、問題なく財務的に運営できますというような1つの説得力になるかなと思います。

2点お願いいたします。

森地分科会長

ありがとうございます。どうぞお願いします。

室谷財務課長

ありがとうございました。

まず1点目の債券の発行に当たっての格付をしているかどうかということですが、当然しております。後で詳しい話は機構の方からしていただきたいと思っておりますが、外部に委託をして、格付をしていただいております、徹底的にデューデリをやってもらって格付をいただいております。その結果、非常に高く評価をいただいていると考えております、記憶が間違っていなければAA-ということで、資金調達の金利もお陰様で非常に低い、場合によっては1%切るような金利で調達が可能になっているということでもあります。

それから2点目のご指摘ですが、確かにフローではお示しをしたのですが、ストックの話がないと併せてどうなんだというのが評価できないではないかというご指摘、ごもつともだと思えます。実は、機構も当然のことながら、BS、PL両方作成することになっていまして、キャッシュフローの計算書も併せて作成することに

なっておりますが、基本的には民間と同じです。それが6月末に大臣へ財務諸表を提出して、8月に、業務実績ご評価をいただく際に、平成17年度においては、平成16年度のBS、PL等々財務諸表についても、評価をいただくこととしております。平成16年度においては、半期分でありましたが、ご評価いただきました。平成17年度は、平成16年度BSと平成15年度BSとの比較もできるかなと思っております。きちんとご説明をさせていただきたいと思っております。

森地分科会長

ありがとうございます。

小山内経理資金部長

鉄道・運輸機構の経理資金部長でございます。

格付でございますが、何社か民間の格付機関というのがございますが、その中でR&Iというのが割と幅広く活動されておりまして、その信用力も高いということで、私どもも債券発行する都度、R&Iからの格付を受けてございます。それで、ここ数回はAA+で推移してございます。その格付を受けることで、実はこの種の債券の場合、それに相当します国債プラスどのぐらいと。スプレッドと申しますが、国債にどれだけ乗せて投資家の方が買ってくれるかという形をやってございますが、11ポイントぐらい、要は国債プラス0.1%とかいったようなぐらいの価格で昨年も債券を発行させていただいておりまして、このところの低金利で割といい条件で債券を出させてもらっていると思っております。

森地分科会長

ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。

角委員

資料1、2ページの、平成17年度の収支の予算案ですが、収入と支出に1,000億円近いようなアンバランスがあるのですけれども。下に四捨五入と書いてありますが、四捨五入にしてはちょっと金額のアンバランスが大きような気がするのですが、これをちょっとご説明いただければと思います。

室谷財務課長

ご説明をせずに申し訳ございませんでした。

確かに四捨五入の関係で差が出ている訳ではなくて、これは勘定の説明の中です

べきだったんですが、特例業務勘定というのがあります。特例業務勘定というのは、その前のページにあります右下のことを行っている勘定であります。土地を処分する、あるいは株を売却する、あるいは国からの補助金650億円を受け入れる。それが収入になっていまして、片や出ていくのは年金等の支払いということです。これは1対1には対応していません。長い間にわたって、60年なら60年という長い間にわたってどのくらい年金支払いが必要になるだろうかということで、最終的には帳尻が合うような仕組みになっているものですから、単年度で見たときには、今はたくさん入ってくる状況であります。したがって、この差は特例業務勘定の部分だご理解を賜りたいと思います。

小山内経理資金部長

特に平成17年度につきましては、JR東海の株をまだ八十数万株持っておりますが、その売却を予定してございまして、それを計上してございます。

今、財務課長から説明がございましたように、その二千数百億円を計上してございますが、それが今後何十年間かけてほとんどが年金として出ていくといった形になってございますので、平成17年度は特に大きなプラスになっているという形でございます。

森地分科会長

よろしいでしょうか。

角委員

はい。

森地分科会長

そのほかいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、平成17年度長期借入金及び機構債券の発行の第1四半期の借入れ等に関しましては、意見なしという形でこの分科会の結論とさせていただきます。なお、今日まとめてご説明をしていただきましたので、特段の変更がない限り、第2四半期以降の借入金等につきましては、今まで通り資料を送付することで意見を伺うという形にしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

議題 2 . 特定債権の内容変更について

森地分科会長

続きまして、特定債権の内容変更につきまして、ご質問・ご意見をお願いいたします。資料 2 でございます。

先程のご議論に関係して、これの 3 ページ目の説明をしていただいたらいかがでしょう。

室谷財務課長

それでは、3 ページ目のこの後、承継債務がどう推移をしていくのか。平成 28 年度までに完済をするというしておりますが、そのように推移していくのかということをお示ししたグラフであります。

赤いグラフが、JR 側からすれば債務、機構側からすれば債権ということになる訳ですが、平成 3 年の段階で 6.2 兆円ありました。それが、右側の軸を見ていただきますと、左と右とで軸があって見づらいですが、右側の方に年度首の債務残高ということを示しております。6.2 兆円というのが平成 3 年の出発点、一番ピークのところであります。それが平成 28 年度にはゼロになるということですが、残っているのではないかと、ゼロになっていないのではないかとということかもしれませんが、これは年度の初めの段階でありまして、これが最終の平成 28 年度の支払いでゼロになるということであります。青い線の償還・利子であります。いつ借りたか、どういう条件で借りたかということによって支払いというのはでこぼこがある訳ですが、基本的には約定に従って償還していきますから、償還元金も利子もだんだん減っていくという右下がりになっております。こういうのが約定に従って手当をしないといけない金額であります。

片や入ってくる方ですが、JR 本州 3 社から年度の初めにあとどれだけ債務が残っているかということとその債務の平均金利から計算して、それを平成 28 年度までに完済するように、半年賦元利均等償還で計算します。これは毎年度毎年度金額が決まってくる訳ですが、それで入ってくるものが線に×のついた譲渡収入、これが毎年度毎年度期首の残高ベースに平均金利、それから平成 28 年度までの残存期間を期間計算して決定する金額であります。これが約 4,000 億円ということですから。平成 17 年度については 3,445 億円というのが通常の JR 本州 3 社からお支払いをいただく収入ということになります。

青い線との差が足らずまいということで、この分については借り入れをしていかなければいけないということで、それが線に のマーカーの付いたものでございます。足らずまいを民間から借り入れます。その内訳として、平成18年度までは半分は経営安定基金、4割はJR本州3社からの早期弁済、残り1割は民間から借り入れるというのが今の仕組みであります。

平成28年度の段階では借り入れるということはありませんが、最後の支払いをして平成28年度に完済というスケジュールになってございます。

森地分科会長

ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。

会田委員

2点伺いたいのですが、1点が、資料1の12ページに、助成勘定債務償還の流れというのがございまして、先程の説明ですと、こちらの簿価部分6兆2千億円の分について、今回早期償還という理解でいいのかどうか。その場合に、この平均利率、ほかの改革時評価益ですとか譲渡時評価益の分については金利が決まっているようなんですが、この簿価分については、この機構の平均利率で利息を払ってもらうという理解でいいのかというのが1点です。

それで、2点目は、そもそもこの特定債権の内容変更というのは、こういう金額を減額する。早期に償還してもらうというのもやっぱり内容の変更に該当するのかどうかという点が2点目でございます。

以上2点についてお願いいたします。

森地分科会長

お願いします。

室谷財務課長

ありがとうございました。

まず1点目の特定債権の内容変更ということでの特定債権というのは、この6.2兆円部分のみであります。あとの1.9兆円や1.1兆円というのは、支払時期、それから利率、全てフィックスとなっております。したがって、毎年度幾らという金額も機械的に出てくるというものであります。

それから、平均利率の話ですが、これは、6.2兆円の内訳でいろいろなところか

ら借りておりまして、財投だったら、25年で利率は例えば4%とか。民間からは10年、利率は例えば1.5%とか、いろいろなものが含まれている訳ですが、その期首の段階でどんな債務があるだろうかというのを見て、その平均金利ということとです。それを毎年度毎年度期首において再計算をして、今年は幾らというのが通常のJR本州3社から支払いいただく金額ということになります。

それから、そのことにも関連しますが、今回のようなことというのが、特定債権の内容変更になるのかというご指摘ですが、基本的なルールというのは、先程申し上げましたように、期首の段階でどういう債務が残っているかということで、それを平成28年度までに完済するように期間計算をしていきたいと思いますというのが基本です。ところが、今回は、従来の支払い方法に加えて、早期に支払ってもらおうということですが、それだけ機構にとっての債権が減っていくのが早くなる訳ですから、債権の内容変更だと理解をしておりますお諮りをするものでございます。

森地分科会長

こういうふうに考えていいんじゃないですかね。債権だから早く回収したらという発想と別に、資金運用だと考えると、高い金利で貸しているのを、先程のお話のように、安く調達できるのでという意味では大丈夫かというご議論がありそうだと。それに対して、平成28年度には完済するからそこは大丈夫ですと。こういうふうに理解するとどうですか。

ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。

この1ページのところのご説明で、早期弁済、経営安定基金、それから民間金融機関からの借り入れは、平成18年度までのルールっておっしゃいましたっけ。

室谷財務課長

その通りです。

森地分科会長

そのルールなるものはどういうふうに決まっているものですか。パーセンテージが決まっているのですか。

室谷財務課長

この足らずまいについて、半分は経営安定基金から借り入れ、4割については早期弁済を受け入れる、残りの1割は民間金融機関から調達しようというのが行政の、

我々としてのルールであります。

森地分科会長

そうですか。経営安定基金は50%が決まっています、早期弁済があるときとないときに民間金融機関からの調達が変わってというルールではないんですね。

室谷財務課長

5、4、1というのが固定のルールということであります。

森地分科会長

そうするとその後はどうするんですか。

室谷財務課長

これから考えることとなります。

森地分科会長

また考えるというか、債権者と協議になる訳ですね。

室谷財務課長

はい。関係者は多数おりますから、これから平成19年度以降をどうするかというのは、関係者と協議ということになります。

森地分科会長

その時のその想定と3ページの絵はどういう関係になるんですかね。

室谷財務課長

平成19年度以降フラットになっているところ、譲渡収入が平成19年度以降フラットになっている。ここはまだよくわからないということもあって、これからルール化していかなければいけない部分であります。ただ言えることは、平成28年度までに6.2兆円の債務というのは完済するということでもあります。

森地分科会長

ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

それでは、ありがとうございました。ご意見がないようですので、特定債権の内容変更に関しましても、意見なしという形でこの分科会の結論とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、議題1の平成17年度長期借入金及び機構債券の発行、議題2の特定債権の内容変更の審議が終了いたしました。

3.その他

森地分科会長

引き続きまして、報告事項に入らせていただきます。よろしくお願いいたします。

室谷財務課長

ありがとうございました。

それでは、折角の機会でありますので、平成17年度以降の機構の業務に非常に係わりが出てくると考えられます話題につきましてご報告をさせていただきます。

1点目が、都市鉄道利便増進事業についてでございます。2ページをご覧くださいますと、基本的な枠組みということでお示しをしておりますが、都市の中の鉄道ということです。地下鉄も含めて大体でき上がってきたという認識のもとに、ただ、使う側から見れば、まだまだ使い勝手の悪い、ちょっと線をつなげればとか、ちょっと駅を改造すればもっと使い勝手がよくなるのにといいいがあります。ただ、人口も間もなく減少局面に入ってきますし、鉄道経営は基本的には民間でやっているということですから、取り巻く環境というのは厳しいものがあります。そうすると、なかなか当初のインセンティブというのが沸きませんねということです。投資の社会的な高揚というのは非常に大きなものがありながら、なかなか民間ベースでの整備が進んでいかない。こういうものをどうやって解決していこうかというのが問題意識であります。

既存ストックを有効に活用して、都市鉄道ネットワークの機能というのを、ちょっとした整備をすることによって大きく増進をさせようということで、まさに都市鉄道利便増進ということで、法律も今の国会に提案をさせていただいているところであります。

中身としては2つありまして、1つはピンクの箱ですが、速達性向上計画ということで、ちょっと線をつなげば、短絡をすればぐっと便利になる。時間的にも便利になるというような速達性向上のプロジェクトを推進していこうというのが1つ。

それから、もう一つが、右側にあります緑の箱の中の、駅の交通結節機能の高度化を進めていきたいと思います。駅の中はもちろんですが、駅の外とも一体的に整備をしていこうということで、鉄道と都市とが連携をして交通結節機能というのを高度化していこうということを考えてございます。

それぞれ計画を作っていただいて、それを国土交通大臣が認定をする。認定をされた計画に従って整備をしていく場合には、財政上あるいは税制上の支援措置ということでバックアップをしていこうというのが基本的な枠組みであります。

そのことを内容とする法案が今国会に提案されておりますが、その概要につきましては3ページにお示しをさせていただきます。説明は割愛させていただきます。

4ページに財政上の措置ということで、補助制度もこの平成17年度予算の中に盛り込まれておりまして、首都圏、中部圏、近畿圏の都市地域、さらに政令指定都市、いわゆる大都市で行おうとする、先程申し上げましたような速達性向上のためのプロジェクト、あるいは駅を中心とした交通機能結節点における機能向上のプロジェクト、そういったものに対して認定を受けた計画を進めていく場合に、国は地方と協調して3分の1の補助をしていきたいと思います。残りの3分の1については、整備主体が自らファイナンスをするということでありまして、その整備主体として、当鉄道運輸機構もその1つとして整備主体になり得ると考えております。

ここでのみそは、上下分離を提案しておりまして、下ものについては第3セクター等の公的主体が整備をするということですが、それに対しては国が3分の1、地方が3分の1、それから整備主体が3分の1ファイナンスをするということですが、

上下分離ですから、オペレーションは別の者が当たるということで、その関係はどうなるかということですが、これまでのように、例えば25年元利均等償還とかそういうことではなくて、受益の範囲で未永く整備主体に支払っていただき、無理のない支払い計画というのを考えております。会計的にもオフバランスにしている、リスクも分離をしているというのが大きな特徴でございます。

こういったことを、今後、都市部においての交通ネットワークの機能高度化のため、利便増進のために進めていきたいと考えております。

2つ目が、5ページ以降ですが、整備新幹線でございます。整備新幹線につきましては、昨年の3月に九州新幹線の新八代 - 鹿児島中央間が供用開始をいたしました。それを受けて今後どうするかということが、政府・与党等々の場で検討されてまいりましたが、昨年の12月16日に、6ページ、7ページでございます、政府・与党申合せという形で決着をみております。

1つは、既に着工している区間の早期完成。工期の短縮等による早期開業効果の

発現ということを進めていこうということです。

それから2つ目は、新たな区間の着工ということで、基本条件と言っておりますが、収支の採算性、投資効果、それからJRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意といったことを基本条件としておりますが、そういった条件が整えられていることを確認した上で、新規の着工を行うということを申し合わせさせていただきます。その形で平成17年度予算も編成されております。

具体的には7ページになりますが、4の各線区を取扱いということで、既に着工はしておりますが、八戸 - 新青森間につきましては、平成22年度末の完成を目指すということでありまして、前倒しをしていこうということでありまして。

それから、北海道新幹線については、新青森 - 新函館間について、所要の手続きを経て、平成17年度初めに着工し、平成27年度末の完成を目指す。できるだけ早期の完成に努める。

九州新幹線につきましては、博多 - 新八代間、これも既に着工しているところでありまして、平成22年度末の完成を目指す。

新たに九州新幹線として、長崎ルートがここにありますような方針での合意をみているところでございます。

北陸新幹線につきましても、長野 - 金沢車両基地間については、ここにあるとおりであります。

また、金沢車両基地から南越間につきましては、同じく福井の駅部について所要の認可等の手続きを経て、平成17年度初に着工し、平成20年度末の完成を目指すということで合意をみているところでございます。

そのための財源はどうかということが5.のところに書いてございまして、先程来お話を申し上げている既設の新幹線、東海道新幹線等々の平成3年のJR本州3社への譲渡の際に、1.1兆円の評価益というのが出ておりまして、それを60年間にわたって建設財源に充てていくということでありまして、平成25年度以降の新幹線の譲渡収入を前倒しして活用するということですので、今回の整備新幹線の建設財源ということで考えているということでありまして。

その中で、平成17年度につきましては、建設事業費として2,195億円を計上する。公共事業関係費706億円を計上する等々がうたわれているところでございます。

そのことを図にお示しをしたのが9ページでございます。色分けがされておりますが、現在着工中のもの、あるいは今回新たに着工が予定されているところ等々、その事業費も含めてお示しをしております。

10ページは、その中で特に平成17年度の線区別の事業費がどうなっているか。もちろん案であります。先ほど政府・与党の合意の中で、建設事業としては2,195億円を計上するということがありましたが、それぞれの線区に平成17年度幾ら予定をしているかということでございます。

11ページ以降は、整備新幹線がいかに必要な社会資本整備であるかということをお示しをしたものでございます。投資効果の極めて大きな公共事業であり、時間短縮効果、あるいは乗客数の大幅な伸び、またそのことに伴う地域への波及効果があります。これは、いろいろな具体例も出ておりますが、八戸開業の時もそうでありましたし、九州新幹線の南半分の開業によってお客さんがドンと増えたとか。周辺にいろいろな企業が立地するようになったとか、観光客がたくさん来てくれるようになったとか、いろいろなことが検証されてございます。

また、何よりも早期の開業というのがいろいろな意味で大切であり、早期開業に伴う効果としてはこんなことが期待できますということを書いてございます。

もちろん、そういったことを進めるに当たっては、先程の申し合わせにもありましたように、きっちり基本条件というのは踏まえた上で、厳選して着工しておりますことで、4つの点について厳密な検証を実施した上ですべてクリアされた場合のみ着工ということで採択をしたものであります。

財源の観点で問題はないのかということですが、これまでの反省に立って、整備新幹線については借入れはしないということです。利子の付く借入れはしないということで、基本的には、すべて公的な資金で建設をするということになっております。今回は、将来の724億円というのを活用する訳ですが、これは必ず将来JR本州3社から入ってくるものであり、確定的な収入であり、あてのない借金ではありませんということをお示したものでございます。

以上が平成17年度予算関係で、今後の機構の業務に非常に関係が出てくると思われるトピックスについてご報告をさせていただきました。ありがとうございました。

森地分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただ今のご報告につきまして、ご質問、ご意見がございましたらどうぞ。

それでは、私の方から、整備新幹線の件で、11ページに九州新幹線の開業により、非常にお客さんが増えている。倍以上増えているというお話だったんですが、この九州新幹線の施設使用料がもう実際に返ってくることになる訳ですね。そのときに、今までは、並行在来線は全てJRから経営分離しており、整備新幹線だけの問題だったんですが、今度、並行在来線をJRが経営分離せず、そのまま保有しておられるから、そうすると、そのときの純益というのはどのように決めるんでしょうか。細かくて恐縮です。

事務局

貸付料は、今、九州新幹線の新八代から鹿児島中央、昔の西鹿児島駅ですが、この区間について年間約20億円入っております。この計算に当たりましては、整備した線区によって発生しますJR九州の受益、費用と実際に入ってくる収入の増の差額でございますけれども、これ以外に、関連線区と呼んでおりますが、新幹線が新八代から鹿児島中央まで整備されたことに伴って、それに関連してJR九州の線区の中で影響を受けるところについて、その影響がある一定以上のものについてはピックアップしまして、それによる収入の増というのも織り込んでおります。

あと、並行在来線で経営から分離した場合につきましては、それによる分離しなかった場合との差、こういったものも加えてトータルで考えます。結果として、実際に新幹線の線区をその会社の中で整備したときと整備しなかったとき、これでその会社の収支がどのように影響を受けるのかが、その差額の分が、整備したことによって、費用も収入の増も含めてトータルで反映され、効果を受ける分になって参ります。それを受益の分としているところでございます。

JR九州につきましては、新八代から鹿児島中央駅までの間で、従来の鹿児島本線の線区につきましては、川内から鹿児島中央駅、旧西鹿児島駅までの間は、JR九州として、ネットワークとして維持するというので、今もJR九州の線区として維持され、それ以外の区間が分離されています。それも踏まえて整備に伴い生じるトータルでの会社として全体の収入と費用での差を貸付料としているところでござ

ざいます。

森地分科会長

わかりました。ありがとうございます。

福井委員

先程は、譲渡したとき、簿価がそもそも幾らで、それから譲渡が決まったとき評価益が出て、さらに譲渡時に評価益が出るという、しかもそれは半端な額ではないですよ。そういった譲渡したときの価格というのはどうやって決めるんですか。

森地分科会長

これからの。九州新幹線。

福井委員

ええ、これからの場合。

室谷財務課長

九州新幹線というか、今まさに整備している新幹線については、これは永久に機構が保有し続けるということで、譲渡は前提にしておりません。

福井委員

貸与する訳ですか。

室谷財務課長

そうです。貸し付けて、貸付料をもらっているということです。

福井委員

JR九州とは関係なく、譲渡する場合、一般的にはどうやって価格を決定するんですか。

室谷財務課長

平成3年に東海道、山陽、東北及び上越新幹線を譲渡いたしました。そのときの考え方は、再調達価格で評価をし直したと聞いております。

福井委員

簿価が再調達価格というのはよく分かるんですけど、やっぱり何十年も経っているんで、その間に物価が上昇したということですか。

収益の方から見たのではなくて、やっぱり再調達価格で。

室谷財務課長

はい。

森地分科会長

3,000億円強でつくった東海道新幹線、そのまま売ってしまって、膨大な借金が片やあるのに、国民の合意が得られないので、相当すごいお金で、しかも上乗せ上乗せして引き取ってもらったということですかね。

その他いかがでしょうか。

正田委員

今のような話で、これからはずっと機構が保有されるということになった場合に、例えば、この間の中越のように大規模災害が起こったようなケースは、その分はやはりまた機構で追投資をしていく形になるんですか。

室谷財務課長

そこは非常に難しいところがありまして、どこまで所有者である機構の負担部分とするか。通常のメンテナンスはどうするかとか。協定がJRとの間で結ばれております。

小山内経理資金部長

例えば、JR東日本、あるいはJR九州とそれぞれ協定を結んでございますが、通常のメンテナンスはJRがします。それ以上の大改修についてはご相談という形になっています。

ただ、通常の自然災害の場合については、JR各社がそれぞれ保険をかけていただくということで、費用負担なしで、保険料で修理し直すという形をとってございます。

正田委員

いろいろ保険の話は伺うんですけど、なかなかうまくいかないというケースが多いように伺っているんですが、今の場合は、100%保険で補填できるような形でJR各社が債務的に行っているわけですか。

小山内経理資金部長

幸いにして経験してないものでありますが、不担保のものについては、JRと別途協議ということになっております。

正田委員

どうもありがとうございました。

森地分科会長

もう一つ、前半の方の都市鉄道等利便増進法、これは大変すばらしい仕組みだと思っておりますが、また細かくて恐縮ですが、ターミナルの方はこの第3セクターと公的主体が補助を受けて整備すると、所有権はどうなるのか。元々ターミナルがあるときにどのように処理するのですか。

事務局

ターミナルにつきましても、新しくこの仕組みで整備した資産に関しては切り分けまして、その部分は整備主体、すなわち公的な主体が保有をするということになります。

したがいまして、底地は通常既存の鉄道事業者のものですけれども、その上に別の資産として整備された駅舎ですとかプラットホームとか、そういったものが存在するというようになります。

森地分科会長

そうすると、例えばあるターミナルがあって、底地はもちろん鉄道事業者のもんです。上にビルを造ったときに、元々のビルがありますよね。その価値はゼロにして、カウントしないで、新しく造ったもので国と地方と3分の1ずつ、3分の1は鉄道事業者が払っている訳ですね。それは、3分の2分を床か何かで切り分けるんですか。

事務局

新しく整備した部分は完全に整備主体が保有しますが、その費用負担として国からの補助金が3分の1、地方からの補助金が3分の1入って、残りの3分の1は整備主体が自ら調達します。

森地分科会長

整備主体が調達するんですか。鉄道事業者自身ではない訳ですか。なるほど。わかりました。どうもありがとうございます。

その他いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、ご質問、ご意見ないようでございます。少し早い訳でございますが、審議が終了したということで、これまでにしたいと思っております。

大変長時間にわたり熱心なご審議をしていただきありがとうございました。

それでは、議事の進行を事務局の方にお移しいたします。

4 . 閉 会

事務局

委員の先生方におかれましては、長時間にわたりご審議いただき誠にありがとうございました。

本日の内容につきましては、議事の公開についての方針に基づき、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きたいと存じます。

なお、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べく、委員各位に送付させていただきますので、お忙しいところ誠に恐縮ですが、発言内容等のチェック方よろしく願います。

また、本日の資料につきましては、郵送ご希望の委員の先生がおられましたら、事務局から送付させていただきますので、机の上に置いておいていただければと思います。

最後になりましたが、この場をお借りして梅田鉄道局長から一言御礼申し上げます。

梅田鉄道局長

鉄道局長の梅田でございます。

本日は、大変お忙しいところ本分科会にご出席いただきました。ご審議賜りましたこと、また平素から鉄道・運輸機構の業務運営につきまして、ご指導、ご助言をいただいておりますことを心から御礼申し上げます。

既にご案内のこととは存じますが、森地先生それから会田先生、両先生におかれましては、平成17年3月17日の任期満了をもちまして、当分科会の委員をご退任になるということになりました。この場をお借りしまして、一言お礼の言葉を申し上げたいと思います。

両先生におかれましては、平成15年10月1日に鉄道・運輸機構として発足するに先立ちまして、業務運営の指針となります中期目標、あるいは中期計画の策定、それから資産評価、資金計画など専門的な見地からご審議、ご指導を賜りました。また、この独立行政法人としての体制の礎を築いていただきました。

昨年7月や8月には、平成15年度の業務の実績評価をしていただきました。

73項目という非常に大部の業務量でございました。精力的にご審議いただきまして、的確、適切なご評価をいただきました。今後の業務運営に当たりまして、大変貴重なご意見等もいただきました。

本分科会からは順調との評価をいただき、順調なスタートができることとなった訳でございますが、鉄道・運輸機構としては、今後さらに高い評価を目指して、理事長の強力なリーダーシップのもとで一層効率的な業務運営に取り組んでいくということにしております。

最後になりましたが、当分科会の会長として、大変お忙しい中、お取りまとめいただきました森地先生、それから会田先生、この2年間、鉄道・運輸機構の業務運営等につきましてご指導を賜り、大変ありがとうございました。

今後とも引き続き大所高所からご指導・ご助言をいただきたいと思います。引き続き我々の業務につきましても、大所高所からのご指導・ご助言よろしく願いをしたいと思います。

簡単ではございますが、御礼のご挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

森地分科会長

どうもご丁重にありがとうございます。

事務局

以上をもちまして、国土交通省行政法人評価委員会第6回鉄道建設・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