

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7回）

議 事 録

平成17年6月

国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 新委員、再任委員及び委員のご紹介	2
3 . 分科会長の選任	2
4 . 杉山鉄道局次長挨拶	3
5 . 議 事	
議題 1 . 中期目標の変更 (案) について	5 ~ 13
都市鉄道利便増進事業関係	
議題 2 . 中期計画の変更 (案) について	
都市鉄道利便増進事業関係	
議題 3 . 業務方法書の変更 (案) について	
都市鉄道利便増進事業関係	
議題 4 . 中期目標の変更 (案) について	13 ~ 30
船舶共有建造業務関係	
議題 5 . 重要財産の処分 (案) について	31 ~ 34
6 . 閉 会	35

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7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、委員の皆様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、資料の確認からさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

上から順に議事次第、座席表、委員名簿となっております。それぞれ資料1といたしまして中期目標の変更(案)について、次に資料2といたしまして中期計画の変更(案)について、資料3といたしまして業務方法書の変更(案)について、ここまでが鉄道関係という形になってございます。次に資料4といたしまして中期目標・中期計画の変更(素案)について、これは船舶共有建造業務の関係でございます。資料5といたしまして、重要財産の処分(案)について、最後に参考資料といたしまして独立行政法人評価委員会令等々の参考資料を添付させていただきます。

以上、6セットの資料を配付させていただいておりますので、不足等ございましたら恐縮ですが事務局にお申しつけください。

なお、これらの資料はすべて公表の扱いとなっております。

また、事務的なご連絡で恐縮でございますが、本日の分科会の取り扱いにつきましては、従前どおり独法評価委員会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こととなっております。

また、会議の公開につきましては、これも同じ規則に基づき公開することとなっております。

議事録等につきましては、これまでどお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で公表したいと考えております。

2．新委員、再任委員及び委員のご紹介

事務局

それでは、議事次第の2番目でございますが、新委員、再任委員及び委員のご紹介をさせていただきたいと存じます。

平成17年3月18日付で就任された委員の先生をご紹介申し上げたいと存じます。

東京大学大学院工学系研究科教授・家田委員でございます。

続きまして、同じ3月18日付でございますが、再任された委員の先生をご紹介させていただきます。

東京理科大学名誉教授・加藤委員でございます。

中央大学法学部教授・工藤委員でございます。

なお、本日はご欠席でございますが、横浜国立大学大学院工学研究院教授・角委員もご再任となっております。

続きまして、委員の先生をご紹介させていただきたいと存じます。

東京理科大学理工学部教授・正田委員でございます。

東京大学大学院工学系研究科教授・上田委員でございます。

都市経済研究所主任研究員・福井委員でございます。

なお、本日はご欠席でございますが、北海道大学公共政策大学院院長・宮脇委員も当分科会に所属していただいております。

以上、ご紹介させていただきましたとおり、現在当分科会は8名の委員で構成されておりますが、本日6名の委員のご出席をいただいております。定足数につきましては、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条で過半数と規定されておりますので、定足数を満たしていることをご報告させていただきます。

3．分科会長の選任

事務局

続きまして、議事次第の3番目、分科会長の選任に移らせていただきたいと思います。

国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条によりますと、分科会長は委員の互選にて選任することになってございます。各先生の皆様方、いかがでございます

すでしょうか。

正田委員

大変僭越でございますが、ご提案申し上げてよろしいでしょうか。この本法人の主要業務でございます社会基盤整備の分野で大変ご造詣の深い家田委員に願うのが適当ではないかと思いますが、いかがでございましょうか。

事務局

正田先生から家田先生をとというご提案がございましたが、各委員の先生方、いかがでございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

事務局

ありがとうございます。

それでは異議なしということでございますので、家田先生に分科会長をお願いしたいと思います。

家田先生、恐れ入りますが、一言ご挨拶賜ればと存じます。

家田分科会長

家田でございます。ただ今ご選任いただきまして、大変若輩でございますのでふつつかではありますが、皆様のご協力をいただきまして、円満で効果的な運営に力を尽くしたいと思います。どうぞよろしく願います。

事務局

ありがとうございました。

4．杉山鉄道局次長挨拶

事務局

続きまして、議事に入る前に、本来梅田鉄道局長よりご挨拶申し上げさせていただきたいところでございますが、国会に呼ばれておりますので、本日は杉山鉄道局次長よりご挨拶申し上げます。

杉山次長、よろしくお願い申し上げます。

杉山鉄道局次長

ただいま紹介がございました鉄道局次長の杉山でございます。

本来でございますと局長が参りましてご挨拶させていただくべきところござ

いますが、今お話がありましたように今国会が開かれておりまして、局長は国会の方に呼ばれておりますので、大変恐縮ではございますが、代わりましてご挨拶させていただきたいと思っております。

本日は委員の皆様には大変ご多忙の中、本分科会にご出席いただきましてご審議を賜りますことにつきまして、御礼申し上げたいと思っております。

また、平素より、この鉄道・運輸機構の業務運営に対しまして、ご理解とご助言をいただいておりますことにつきましても、改めて御礼申し上げたいと思っております。

ただ今委員の先生方の互選によりまして、家田先生を当鉄道・運輸機構分科会の分科会長としてご選任いただいたところでございます。今後、分科会長といたしまして当分科会を取りまとめいただくことにつきまして、大変ご苦勞をおかけするところでございますが、よろしくお願ひしたいと思っております。

さて、本日は議題といたしまして、例えば都市鉄道利便増進事業など、その後の機構をめぐる状況の変化を踏まえまして、中期目標、中期計画の変更、業務方法書の変更等を予定させていただいておりますが、どうぞ委員の先生方の貴重なご意見等をいただきたいと思いますと思っております。

昨今、独立行政法人をめぐるさまざまな議論がなされている訳でございますが、お陰様で当鉄道・運輸機構は設立以来1年8カ月が経過いたしました。これまでの実績は、平成15年度分につきましては当評価委員会からも順調という評価をいただくとともに、個別の業務につきましてもそれぞれ相当の成果が上がっているところでございます。

平成17年度は中期目標期間の真ん中の3年目に当たるところでございますが、鉄道・運輸機構としては中期目標達成に向けまして、理事長の強力なリーダーシップのもと、さらに一層効果的、効率的な業務運営に取り組んでいくこととしております。

最後になりましたが、当機構の業務に対しまして、今後とも引き続き大所高所からご支援とご助言を賜りますようお願い申し上げまして、簡単ではございますがご挨拶とさせていただきます。

事務局

どうもありがとうございました。

なお、杉山次長におきましては、大変恐縮でございますが所用のため席を外させていただきます。申し訳ございませんが、ご了承いただきたいと存じます。

なお、今追加で配付資料をお配りさせていただきました。いわゆる格付機関で機構の評価、格付を上げるという情報がございましたので、ご参考までに配付させていただきます。後ほど財務課長からも一言ご説明させていただこうと思っております。

それでは議題に入りたいと思いますので、家田先生、今後の進行につきましてはどうぞよろしくお願い申し上げます。

5. 議 事

議題1. 中期目標の変更（案）について

議題2. 中期計画の変更（案）について

議題3. 業務方法書の変更（案）について

家田分科会長

それではこれから議事に入らせていただこうと思います。

お手元の議事次第に（1）から（5）まで議題がございますが、（1）から（3）までまとめて事務局よりご説明いただき、その後議論という順序で進めたいと思います。

それでは早速ですが、ご説明をお願いいたします。

室谷財務課長

それでは議題1から議題3までにつきまして、それぞれ関連しておりますので一括してご説明させていただきます。私は鉄道局財務課長でございます。

まず議題1の関係であります。中期目標の変更についてであります。お手元の資料の一番最後になってしまいますが、議題1の関係の参考資料1-3、14ページになります。独立行政法人の通則法の抜粋を載せておりますが、同法第29条に、主務大臣は中期目標を定めて、これを独立行政法人に指示する、変更したときも同様とするということであり。また、同法第3項には、中期目標を定め、又はこれを変更しようとするときは、あらかじめ評価委員会の意見を聴かなければならない。この規定に基づきまして、今回中期目標の変更についてお諮

りさせていただくものであります。

中期目標につきましては独立行政法人としての業務運営の目標になるものということで、平成15年10月1日の機構設立に対して設定したものでございますが、その後の状況変化を踏まえて、今回見直しをさせていただきたいと考えております。

なぜ変更するのかということですが、これもその資料の後ろのほうの説明になってしまいますが、参考資料1-1、4ページ以降になります。3月3日の前回の分科会でも、今後の予告編といたしまして、鉄道・運輸機構をめぐる動きとして都市鉄道利便増進事業というスキームがあることをご説明させていただきました。機構設立時には想定していなかった都市鉄道の整備のあり方について、新しいスキームを構築しました。それを踏まえて機構としてもそれにきちんと対応できるように、今回中期目標の変更あるいはそれを踏まえた中期計画の変更をお願いするものであります。

都市鉄道利便増進事業はどういうものかということですが、都市の鉄道はかなり整備が進んできております。そういった意味では概成したと認識しているわけですが、ただしちょっとしたところ、A線とB線を少しつなぐとか、あるいはA駅とB駅を短絡する、あるいは駅そのものが使い勝手が悪いという状況を踏まえて、既存のストックを活用しながら少し手を加えることによって、ネットワークとしての機能を格段に向上させる。

そういうことはまだまだ残っているのではないかとということで、ピンクの箱とグリーン色の箱と2つありますが、1つは速達性の向上のための、例えば短絡ルートの設定等は今後ますますやっていかなければいけない。あるいはグリーン色の箱は交通結節機能の高度化ということで、駅の使い勝手をよくする。そのときには駅の中だけではなくて駅の周辺を含めた一体的な整備が効果的であろうという提案をいただいて、それを具体的に実現していくためのスキームとして予算制度もお願いいたしましたし、今回の国会で都市鉄道等利便増進法が制定されました。これを踏まえて、機構としての業務をきちんと位置づけるということでありまして、

この整備を進めていくに当たって、完全上下分離で整備をしていきたいということでありまして、下物については公的主体が担当するということでもあります。その下物の整備主体の一つとして、この当機構も想定されていますので、そのこ

とを中期目標にしっかり位置づけるという内容でございます。

どこに位置づけるか、あるいはどのように規定するかということですが、お手元の参考資料 1 - 2、7 ページ以降が現在の機構の中期目標であります。中期目標の期間、業務運営の効率化に関する事項等いろいろありますが、一番適当なところとしては 9 ページの 3 「国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項」であろうと判断しております。

その中に鉄道建設業務、あるいはこの後説明いただく船舶共有建造業務等々、機構の行う業務が書いてございますが、その鉄道建設業務の 受託事業があります。鉄道建設業務はご案内のとおり、当機構の主要業務の一つですが、例えば整備新幹線と今回の都市鉄道利便増進事業に基づく鉄道整備とは少し違うと考えております。というのは、整備新幹線の場合には機構に対して国から建設の指示があるものであり、機構がつくりなさいということですが、今回の都市鉄道利便増進事業は、あくまでも機構が独自に判断するということですから、性格的にはこの受託事業に近いということで、この 中に規定することを考えてございます。

中身の話に入らせていただきますが、どう改正するかにつきましては 3 ページ、資料 1 - 1 をご覧いただきたいと思っております。新旧対照表をつけておりますが、現在の 3 の (1) の 受託事業を「受託事業等」にいたしまして、「受託事業を推進するとともに、都市鉄道利便増進事業については、整備主体としての立場から適切に取り組む」と位置づけて、今後機構として都市のネットワークの機能向上等に適切に対応するよう位置付けさせていただいております。

以上が中期目標、議題 1 の関係の説明でございます。

関連しておりますので、議題 2 の中期計画の変更につきまして、説明を続けさせていただきます。

これも最後で恐縮ですが、参考資料 2 - 2、16 ページをご覧いただきますと、通則法第 30 条「国が示す中期目標に基づいて、独立行政法人はそれを達成するための中期計画を作成し、認可を受けなければならない、変更するときも同様である。」、また第 3 項の「あらかじめ、委員会の意見を聴かなければならない」との規定に基づいて、今回お諮りさせていただくものであります。

内容につきましては、先程の議題 1 を受けておりますので割愛させていただきます

ますが、中期計画のどこに位置づけられるかにつきましては、4ページ以降が現在の機構の中期計画になります。それぞれの業務について目標をどのように達成していくかという具体的内容あるいは具体的な数値目標が掲げられています。その中で7ページの2になりますが、「国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置」。この項目の(1)の鉄道建設業務、その中の受託事業に計画としては位置付けていきたいということでもあります。

具体的な位置付け方につきましては、2ページの資料2-1をご覧くださいと思います。同じく「受託事業等」に位置付け、個別の記載につきましては「受託事業を積極的に推進するとともに、都市鉄道利便増進事業については、整備主体としての立場から、営業主と協議を行いつつ、採算見通し、事業リスク等について検討し、適切に取り組む」ということで、機構としての目標を入れてはどうかというご提案を申し上げたいと思います。

続きまして議題3の業務方法書の変更について説明を続けさせていただきます。

これも最後になりますが、通則法第28条「独立行政法人は業務方法書を作成し、主務大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。3項に、認可に当たっては評価委員会の意見を聴かななければならない。」との規定に基づきお諮りさせていただくものであります。

業務方法書は、例えば民間会社でいえば定款のようなものでありまして、業務を実施する際の基本的事項を規定したものであります。その中で、今回の都市鉄道利便増進事業を受けて、必要な変更をするものです。

どこに当たりが出てくるかということではありますが、現在の現行の業務方法書は参考資料3-1、5ページ以降になります。6ページの第6条をご覧くださいと思いますが、第6条に機構は鉄道施設等の建設又は大改良を行うことが規定されております。これは鉄道・運輸機構にとっての主要業務で、今回の都市鉄道利便増進事業を受けて短絡ルートあるいは駅を整備するということはこの中で読めますので、ここは変更する必要はありません。しかしながら、第7条に「鉄道施設の貸付け」が規定されております。現行の第7条第1項、第2項及び第3項は、現在機構が整備をして貸しつけているものとして、一つは第1項に規定されている整備新幹線です。第2項がいわゆるCD線といわれているもの、第3項

が青函トンネルで、機構が保有して、オペレーションを行い、例えばJR東日本あるいはJR北海道に貸していますが、今回は都市鉄道利便増進事業という新たなスキームを受けて、機構が整備主体となる場合には機構が整備し、それをオペレーションに当たる鉄道事業者に貸しつけることとなりますので、その規定を整備しなければならないということで、第2項を追加させていただくものです。

同じく第8条は貸付料で、機構が整備し、貸し付けたときに貸付料をいただきます。整備新幹線にしても貸付料をいただきます。現行の第7条1項、第2項及び第3項に対応した規定になっておりますが、今回の都市鉄道利便増進事業を受けて、機構が整備主体として整備し、それを貸しつける。そのときの貸付料についての規定を追加させていただくということであり、そのときの算定方法は、貸付料は一言でいえば受益の範囲でオペレーションに当たる鉄道事業者、上物主体からいただくということですが、そういう内容の規定を追加させていただくことの提案です。

第9条が、その貸付料の收受方法の規定であります。現在の規定は分割して定期に納入させることができることになっておりますので、同じくこの中にも盛り込むということです。

第10条は当たりがありませんが、第11条の災害復旧工事において、機構が整備した整備新幹線等は機構が保有します。何らかの理由で災害が発生したときには、まずは機構が災害復旧の工事を行います。そのときの費用の負担あるいは施工方法等については関係者と協議するという規定になっておりますが、同じく都市鉄道利便増進事業のスキームに基づいて整備し、保有し、貸しつけているものについてもこういう事態に対応した規定を新たに盛り込むということが今回の業務方法書の変更の概要でございます。

そのことを案文にお示ししたのが資料3-1、3ページ以降になります。細かくなりますので逐条の解説は割愛させていただきますが、先程ご説明させていただいたとおり、今回の都市鉄道等利便増進法に基づく事業を行うことを踏まえた所要の規定の整備ということで改正を申し上げたいと考えております。

以上、鉄道関係の中期目標、中期計画、業務方法書の変更についての説明でございます。よろしくご審議のほどお願いしたいと思います。

家田分科会長

どうもありがとうございました。

それではただ今の議題1、議題2、議題3につきまして、まとめてご質問、ご意見を賜りたいと思います。

どの委員からでも結構でございますので、どうぞ、ご発言いただきたいと思います。いかがですか。

工藤先生、何かございますか。よろしいですか。

上田委員

1点だけ。新幹線というのは国の命令を受けて建設する、都市鉄道利便増進事業は適切な上下分離ということで、私はどちらかという、「受託」という言い方をしているけれども、中身としては「積極的」という意味に理解をしたのですが、それでプロセスなり手続的に、何か具体的に変わるものはあるのでしょうか。

室谷財務課長

我々も、気持ち的には積極的に対応していただきたいと思います。手続的に受託と変わるところがあるのかというご指摘ではありますが、受託の場合には、主体的にセールスをして、機構はこんなことができる、調査も含めていろいろな提案を積極的に自由にできると考えております。

今回の都市鉄道利便増進事業は、下物の整備主体の一つとして当然機構は想定されている訳ではありますが、あくまでもこれはオープンアクセスということですから、その中で機構が事業の遂行において最も適切であることについて事業主体の理解を得ながら仕事はとってくるものということですので、余り違いはないと言えます違わないのですが、そういう手続は要らと思っています。

家田分科会長

今の点に関連してございますか。

これは業務方法書の中に、新幹線については調査という機能が明示的に入っていて調査するようになっていて、それ以外は受託のところでは調査も測量もいろいろ頑張ると書いてあるのですが、だれかに言われてから頑張ると、言われなくても頑張るというのは、言われなくても頑張る仕事はどこでどういうふうに読んだらいいのか。上田委員もそういうご意見ですね。

室谷財務課長

そういうふうには書かなくても頑張ります。

家田分科会長

当然。

室谷財務課長

当然できると。

家田分科会長

なるほど。

室谷財務課長

積極的にというのはそういうことであって、そのためのいろいろなPRも含めて、これは是非やってもらいたいと思っています。

上田委員

わかりました。

家田分科会長

言うまでもなく頑張るとのことだそうですので、是非頑張ってください。

他の点はいかがでしょう。

正田委員

これは今のと同じように言わなくてもいい話だと思いますけれども、この前もちょっと申し上げましたが、こういう新しい事業はトラブルを起こす可能性が多いので、機構としてリスクについては慎重にお考えいただきたい。要するに事業の必要性は私もよくわかります。新幹線の場合はリスクは相手方だということでしたけれども、今度は自分でやられることになりますね。ですから、リスク対応については落ちがないようにしておいていただく必要があると思います。

室谷財務課長

ありがとうございます。そういう気持ちを込めて、中期計画をご覧いただきますと、事業リスク等について書いてございますが、正にそういう採算性あるいはその事業としてのリスクも含めて、これは機構として受けとめていいかどうかは主体的に判断していただくということでもあります。そのことも含めて「適切に」と書いてございます。

加藤委員

機構自体の事業は今までの方法で、ここに書いてあることについては異存ありません。

家田分科会長

福井先生はご意見ございますか。

福井委員

関心があるところなので、もしかしたら全然違う質問かもしれませんが、中国を初めとする今から伸びてくる国々は、鉄道建設などは大急ぎで整備する事業の一つですね。それで当然、日本に技術提供とか、人もくれみたいなことでいろいろな要請があると想像するんですけども、実際既にいろいろ協力されているのか。もしそうだったら、そのときボランティアでやっているのか、お金をいただいているのか、受託に入るのか。独立行政法人としてはどうなのだろうと思って、そのあたりのことを教えていただきたい。

室谷財務課長

ボランティアにやっているかお金をもらっているかにつきましては、後ほど機構の方から答えていただきたいと思っておりますが、ご指摘をいただきました趣旨につきましては、議題2に現行の中期計画を添付しておりますが、その10ページをご覧くださいと思います。10ページの(4)、技術支援、調査研究開発、国際協力等業務ということで、この中に海外プロジェクトへの技術協力あるいは専門家の派遣、研修員の受け入れ等を積極的に展開していきたいということは、もちろんこの前提となる中期目標にもうたっているところですが、機構として具体的な目標も掲げて中期計画として対応しているところでございます。

いろいろなケースがあり得ると思いますが、お金をもらっているかどうかのことも含めてお願いします。

鈴木鉄道・運輸機構理事

ただ今、財務課長からお話がありましたとおり、中期計画の中でも、実は国際協力を一つの重要な項目に位置付けております。やり方としては、国土交通省とか国際協力事業団、ほかにJARTSという鉄道の分野で海外協力を一生懸命やっているところもありますが、そういうところと協力いたしまして我々から専門家を派遣いたしましたり、研修員を受け入れたりということを中心に行っており

ます。現実に、例えば台湾にも新幹線の分野では専門家を、公益法人に一たん出向した形にいたしまして、そこから台湾に応援に行っていただくということをやっております。中国とも、JARTSと協力しながら、あるいは国際協力事業団と協力しながらいろいろな取り組みをさせていただいています。研修員を初めとしてこちらにたくさんお越しになりますので、その受け入れなどをやっております。

基本的には、国際協力をするに当たって日本の国としての窓口があるものから、経費的にはそちらの方がご負担されるに当たって、私どもは人的に協力する。そういうやり方を中心にしております。

他にも例えば最近ではカリフォルニアなど、新幹線に興味を持っているところがございますので、そういうところにはオールジャパンで調査団等を派遣しているのですが、私どものトップ、理事長が調査団長になって大変前向きに取り組ませていただいているということでございます。

福井委員

人的にというのは、派遣している間は別の所属になるので、その人のお給料は別から出るということですか。

鈴木鉄道・運輸機構理事

そのとおりでございます。

家田分科会長

他にいかがでしょうか。大体ご意見は出尽くしたでしょうか。

先生方からご質問いただいた点は大体お答えいただいたと思いますので、原案どおりで特に修正は必要ないというご意見でよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

家田分科会長

どうもありがとうございました。

議題４．中期目標の変更（案）について

家田分科会長

それでは次の議題にいかせていただきます。

議題４で船舶共有建造業務関係の中期目標、中期計画の変更について、ご説明

をお願いいたします。

荒井海事局参事官

船舶勘定を担当しております海事局参事官でございます。

お手元の資料4に私どもの船舶勘定に関する中期目標、中期計画の変更の素案の文章が載っております。

まず基本的に船舶勘定につきまして、従来から評価委員会におきまして、繰越欠損金が極めて大きい債務超過が膨らんでいる等さまざまな問題がありましたことから、国としてもそれから機構としても早期に何らかの改善策をやっていかなければいけないという話をずっといただいていたところです。

これを受けまして私どもといたしましては、一つは船舶勘定そのものの深刻化という問題もありますし、もう一つは海事政策上、この船舶勘定を維持していく重要性も持っております。一つは政策ツールとしてこの手のものはかけがえのないものだと思っておりますし、今後船舶関係について内航海運の活性化が大きなテーマですけれども、一つは政策目標として地球温暖化等の話が出てございますように、環境に優しいモードとしての船舶をこれから発展させていかなければいけない。こういう方向と、一方で内航海運そのものは9割近くが中小企業、零細なものですから、内航海運の不況といえますか、活性化しない状況の中で、代替建造が遅れている。つまり船が造られてこないということがあって、結果として老朽化が非常に進んでいる。老朽化が進んでいきますと、輸送効率の問題もありますし、それから今後事故の問題等いろいろなことが懸念される訳でございます。そういうことを考えますと、これについても海運政策として手を打たなければいけないと考えています。

したがって、さまざまな課題と支援機構の船舶勘定の改善という2つの命題を持ちまして、平成17年度の予算編成に臨んだところであります。そのときの船舶勘定そのものに対する考え方は、機構そのものの自助努力の部分と国等の支援の部分とが車の両輪みたいな形でやらなければいけない。こういう基本的な哲学として臨んだわけです。

実際に財務省とは予算をいただく主計局と、資金を借りておりますので財投を扱っております理財局の両面とさまざまな議論を進めておりまして、両者とも、いずれにいたしましても船舶勘定そのものを存続させることについては基本的に

理解をいただいております、その中でそれではどうしていくかということで議論をしてきたところであります。

一方で、今申し上げたような政府部内の話だけではなく、財務大臣の諮問機関である財政制度等審議会の中に財投分科会がございます。そこでさまざまな議論がなされておりました。これは船舶勘定だけではなくて、総理の強い指導のもとに財投機関そのものについてすべて見直すといえますか、どういう状況であるか、どういう対策をやるべきなのかという議論を基本的にやりましょうということでもあります。いろいろな論点がありましたが、一つの論点として債務超過になっている機関について、債務超過問題をどうするかという話がありました。船舶勘定はご案内のとおり債務超過であるということがありまして、国としてもそこについてどういうことをやっていくかという議論がなされました。

ちなみに、この当時債務超過があった機関は鉄道・運輸機構の船舶勘定等の4者で、この4者について見通しを立てる。そこでもいろいろな議論をしてきました。

それを踏まえまして、私どもと鉄道・運輸機構と財務省がさまざまな議論を重ねた結果、予算措置と今後の船舶勘定の見直し方針を昨年12月20日付で作らせていただきました。これはお手元の資料13ページでございます。そこで大きい4つの柱からなる船舶勘定の見直し方針を作った訳であります。一つのポイントは、重点集中改革期間を設けて平成17年度から21年度までの5年間という設定し、その中でそれぞれの改革をしていくということです。

したがって、今回この分科会でご議論いただく中期計画の時期と重なる部分も当然ございますが、それを超える分も当然ある計画であります。

中身につきましては4本柱でございますが、簡単に申し上げますと国がやるべきこと、機構がやるべきこと、国と機構で制度設計をすることと3つあります。最初の共有建造制度の抜本的見直しは、国と機構が今後どういう制度をやっていくかということです。2.の未収発生防止、債権管理及び回収強化策及び3.の組織改革、一般管理費の削減は、機構がこれまで以上に努力を自らするところです。4.の財政・金融上の措置等につきましては、国として支援を厚くするというところであります。

その大きい柱、4.の財政・金融上の措置等につきましては、まず先行的にご説

明させていただきたいと思います。資料の21ページを開けていただきますと、以前も紹介したことがあるかとは存じますが、私どもスーパーエコシップ（SES）という環境にいい物流効率化にも資する新しい船を開発してきています。そのうちフェーズが2つありまして、フェーズ2はスーパーガスマリンタービンなど随分先の技術ですけれども、もう少し実用化のところまで来ている、あるいは実際に民間でも実用化されつつある技術を持った電気推進船がありまして、それをSESフェーズ1と位置づけ、環境問題とか燃費がいい、船上の作業とか整備費が削減できる。そういう問題は要するに経済性に優れるということですが、そういう船を普及促進していく。先程申し上げた船舶の環境対策をにらんだ上での代替促進という政策目的と、機構の財務改善を直接的にリンクさせた政策として、資本金として40億円を要求し、そして40億円ついたわけです。国としてはこれを5年間やっていきたいと考えています。したがって、債務超過としては直接200億円の改善が5年間で図れる。こういうことを考えて、国としての資金の中核にすると考えた次第であります。

またもとに戻っていただきまして13ページです。1.の共有建造制度の抜本の見直しにつきましては、要するに船の対象をまず絞り込むことがありまして、ただしその一方で政策的に必要なものについて、例えばフェリーは原則的に対象外とするといっています。生活に必要なものとか離島航路については旅客船を建造する。その一方で、政策的な意義としては一段落ちるといってちょっとあれかもしれませんけれども、観光遊覧船の類はやはりやめる。こう言うのであれば、公共事業等についても今後伸びていくということは考えられないので、土砂利船については対象から外す。これまでこげつきが多かったものについて審査を厳格化する。そういう措置をとって政策と船舶勘定との再建とをどう折り合いをつけるかを図ってきた訳です。

また、中小企業対策といたしましては、実は建造トン数の小さい船につきまして、これまではこげつきが多かったので、審査を極めて厳格にする。ほとんど対象にしないということですので、そうすると中小企業対策の観点からいろいろな問題がありまして、逆にいうと審査を突破してきたものについては中小企業政策の観点から共有比率を高くすることを併せてやっています。

事業金利水準の見直し等につきましては、基本的にはなかなか厳しいところで

すけれども、事業金利について全般的に0.1%程度アップを図っていく訳です。ただし後で補足的にご説明させていただきますが、政策的に意味があるものにつきましては、0.1%アップは図らない。逆にいうと元の水準で、他のものに比べて金利は低いままなど、そういうことを工夫していくということがあります。

もう一つ、融資条件につきまして、金利が上がっていく局面、下がっていく局面について有利・不利があると思いますが、融資条件についてこれまで固定金利一辺倒だったものについて、5年の金利見直し制を併用して入れていくということをして、使い勝手がいい。我々が調べてみるといろいろなニーズの方がいるものですから、そういうニーズに合わせるような弾力的な制度に変えていくことを考えた訳であります。

2の未収発生についてはいろいろなことが書いてありますが、基本的には一生懸命やりますという話と、民間銀行など民間の知恵をどういう形で回収に生かしていくかをもう少しと提携しながら考えていくということでもあります。審査についてもより厳格にやっていきたいと思いますということです。正直なところ、後から考えると一時期の未収等についてさまざまな問題点がありますので、それについては謙虚に反省をした上で、そういうことが二度と起きないように勉強してしっかりやっていきたいと思いますということです。

3の組織改革につきましては、一つはスリム化とするということがありますが、中身をより仕事がやりやすい体制を考えていただくこととあわせた形にしたいと考えています。人件費全体については、元々一般管理費が非常に少ないことから相当厳しいのですが、これは姿勢の問題になるのかもしれませんが、少しでも縮減して世の中の理解を得るということであろうかと思えます。

4の資金調達コストにつきましても今後さまざまな工夫を凝らしてやっていきたいということです。

そういうことで、こういう再建プランを作った訳です。

今回の中期計画、中期目標の本題に入りますが、最初に機構ができて中期目標、中期計画を策定する時点では、今言ったようなことについてまだ具体的なことを策定していた訳ではなかったものですから、再建プランのうち、具体的に中期目標、中期計画の中で位置付けた方がいいものについて今回位置づけし、変更させていただきたいというのが今回の趣旨です。

具体的なところを見ていただきますと、4ページ以下です。先ほど説明してありますのでかなり割愛させていただきますが、例えば4ページの左側の改正案。これは目標で、総括的業務で機構全体としての一般管理費の削減が書いてある訳ですが、それに加えて特にということで船舶共有業務について一般管理費の削減をきちんと行うことを明確な形にしたということでもあります。

次に船舶共有建造業務そのものにつきましては、対象の重点化ということで先ほど申し上げたような政策的なものを具現化するということを書いています。建造、審査、その他につきましては、外部委託をする。つまり民間の力をなるべく利用させていただくことが必要ではないかということを書かせていただきました。

5ページの後半に入りまして、3のサービスその他の業務の質の向上に関する事項の中身といたしまして、先ほど申し上げたSESの普及促進と、政策的に重要な船舶に異する相対的な金利優遇です。例えばどういう船を想定しているかといいますと、離島航路の船やCO₂の排出削減が非常に高いもの、フルダブルハルタンカー等につきましては、金利についてより優遇するということを考えています。

共有比率の部分は先程申し上げましたように、中小企業政策の観点から共有比率について、一部は75%になるのですが、基本的に共有建造の共有比率が普通は7割で、そのうち中小企業については共有比率を基本的に原則8割にするということでもあります。

その下の金利設定方法は先程申し上げた金利の選択性です。

次のページをめくっていただきまして、財務内容の改善に関する事項です。その中でも金利の部分も書いてございますし、事業資金の到達コストの低減化を図る。「海事関係民間団体の協力も得つつ」は、これは具体名を挙げると日本財団の協力です。

の未収金の発生防止、回収促進等については、先程申し上げたようなことです。

最後の の繰越欠損金の適正な処理等の「等」は、これまでは繰越欠損金しか書いてこなかったのですが、債務超過についても縮小を進める。まず債務超過を縮小し、それから繰越欠損金を少し削るということだろうと思いますので、債務超過の縮小を明確に書くということです。中期計画のほうは、具体的な数字等を

踏まえた形で書いてあります。例えば8ページで組織的にいうと、船舶勘定関係3部を再編する、職員数をどのくらいにするか、そういう大体的見通しを書いています。基本的に具体的な記述を書いておりますが、目標で説明した中身を具体的な形で計画に落としていったということで、特に新しいものがある訳ではありません。

そういう訳でありまして、船舶勘定につきましても、目標及び計画についてこういう形で整理させていただきたいと思っておりますので、よろしくご審議いただきたいと思っております。

以上でございます。

家田分科会長

どうもありがとうございました。

それではご審議をお願いいたします。どうぞ、ご遠慮なく。

加藤委員

今回は見直し案がかなりいいもので、外部から見ましてもすっきりしましたね。かなりフレキシブルに、機構としても今まで努力の仕方が限定されていたのがもう少し長期的な見通しに立ってフレキシブルに対応できるという点では若干前向きである。それを中期目標の中で明確に位置づけたのは、機構のオペレーションでもありますから、そういう点では大変結構であろう。特に私としても期待するのは資本金の面で、資金として位置付けられておりますので、それをかなり有効に使って建造を伸ばしていけば、従来抱えていた問題が大幅に解消されるのかなと。それは大きいのは、新規に未回収金が発生するということは何としても今回きちんとしてしようという態度は、いわゆる機構としてもきちんとして受けとめられるだろうと思っております。

ただ、シビアなことを申しておきますと、鉄が中国景気の問題も含めて相当上がってきているんですね。船価がかなり上がってきているわけです。この5年間の当初のスキームは、いろいろな政策的な支援もして、建造を促進させようということですけども、今言ったように非常に船価が上がっている段階では、当初から非常に厳しい状況であることは十分認識しておかないと、ここが新しいスキームでありながら、実際に動いてこないという点では、機構のスタッフのスリム化もありますけれども、それぞれ造る方の業者と接触しつつ、いろいろなやり方

で知恵を使って、民間ともそれぞれお互いに協力しつつ知恵を使ってやらないと、かなり厳しいものがある。一、二年で問題が出るのは何としても困るので、その点は折角ここで中期目標まで変更する訳ですから、それを機構の方も、基本的に私が今回のものを評価するのは、機構の職員そのものの意識改革と具体的に汗をかけと、その汗のかき方もはっきりさせたという点では大変いい。関係者の努力については敬意を表します。

これで大体見通しがついたと言い切るには、スタートの時点で非常に厳しい状況がありますけれども、隻数とすれば従来の機構全体の中では大した額ではないんですけれども、未収金ということになると、他の機関とどうしても比較されてしまう。それは機構全体の運営にとって、あまりマイナス要素であれば困るところがある訳ですので、そういう点で関係者におかれましては相当汗をかいていただくことを期待するところであります。

荒井海事局参事官

加藤先生、非常に詳しいところで適切なご指摘だと思います。

海事局の立場から申し上げますと、機構だけの努力では、船価が上がってきていることなどに対する対応策はやはり限界があると考えています。

したがいまして、海事政策の観点から内航活性化のために、さらにどういう政策が打てるかについて、我々は今答えを持っている訳ではないかもしれませんが、考えて次々と政策を打っていかねばいけないという国の責務を感じています。

S E Sもつくっていかねばいけないのですが、機構と官と協力しながら、官が売り込むというとあれですけれども、いろいろな機会に私どもも出て行って、S E Sの良さを宣伝していかねばと考えております。現にそういうことでやっております。

S E Sにつきまして、皆さんもいろいろな機会に是非強調していただきたいのは、今回の予算措置はどのようなものかということ、普通の船よりも船価が上昇した部分の3分の2をストレートに補助する。普通は半分ぐらいですが、これは3分の2を補助する。あとそれに加えて、実は石油特会と絡んでいるN E D Oという経済産業省系の機関がありますが、N E D Oから電気推進設備といいますか、機関にかかった金の3分の1を補助してもらおうという形で、トータルで合わせると

幾らになるのか、分母が違うものですから良くわからないのですが、こういうと表現が適切かどうか、差額の丸抱えに近いということがあります。

もう一つは、むしろ加藤先生は非常に詳しいのですが、SESについて機関等についてメンテナンスが楽になるという問題がありまして、全日本海員組合との間で中間取りまとめをやっておりまして、そこで機関の職員を1名おろす方向でやっています。これは、人件費が言うなれば運航コストに直接響いていくものですから、その方向でやっています。

基本的な方向としては一応2点ですが、とにかくこれまでのルールからして実証船で実証してみて、それでよければ全部オーケーというルートなので、実証段階に差しかかっているということでもあります。基本的な哲学的な世界では一応整理ができていているということです。

そうしますと、私どもといたしましては、もともとの一般の船価が上がってしまっているということはあるのですが、一般の船と比べた場合にはSESをつくった方が得という船を我々としてはつくったつもりです。この辺もいろいろな機会に先生方に強調していただくとありがたいと思っています。

家田分科会長

加藤先生、よろしいですか。

加藤委員

ええ。確かにこの船は、先ほど言ったように非常に強力的に政策的に支援して推進する。ところが、実入りがなければ困るんですね。とにかく業者はつくっても採算とれるということがないと困る訳ですから、そこをどうするか。その点で今回は政策的な支援をするということがありますから、従来の轍は踏まないだろうと期待しております。しかも、将来的には3年前の内航ビジョンのときにも審議会で検討されたところでもありますけれども、技術的によくても、造る方は船価がかなり大きなファクター、ある意味では決定的なファクターですから、今回のプロジェクトは実際に造ってもら、一隻でも多く造ってもら。隻数には限界があると思いますが、枠は初年度からフルに展開して足りないというぐらいまで頑張っていたきたいと期待しております。

家田分科会長

ありがとうございました。

福井委員

2つ申し上げたいのですが、1つは方が簡単なので先に申し上げますが、今回はこの内航海運業者支援のためのこういう組織をつくっていることそのものを財務状況が余りに悪いというところから光を当てると、存続の理由すら危ぶまれるような批判が巻き起こって、それで一生懸命こうして回収しようというプランをつくったということですね。ぎりぎりのところまで来ていると思うのですが、その中で、4本の柱を立てて頑張る。その中で向かい風に一番きいてくるのは回収ですよね。あといろいろやってもすぐには効果が出そうにないので、2の回収をどうするかところで、中期計画の中には外部委託推進で、特に債権回収について外部委託の推進がわざわざ書いてある。けれども、資料13ページの4本柱をよく見ると、回収業務は外部委託しない訳ですね。回収業務そのものはまだ内部に留めておいて、ノウハウだけ外部から委託するとか、そういう感じに読めるのですが、どうかなと思う。

今までずっと貸しつけてきて、貸した本人もまだ残っている訳でしょう。そのときは向こうも渋々借りたかもしれない。うるさく言うから借りてやったのに、今ごろ急に取り立ててみたい、そんな感じではないかと思うんですけど、同じ人が貸しておいて、またその人が取り立てに行っても、ないものは返せないよと言われたらそれで終わりでしょう。以前、政策投資銀行がまだ開銀だったころ、自分の銀行は日本一取り立ての下手な銀行とか言っていましたものね。優しいというか、取り立てのつもりでそもそもができて、救おうというつもりでできている団体なので、さあ返せと言ってもなかなかという。背に腹はかえられない、返してというときには別の人に行かせないと。だから、回収業務自体を外部化するのが一番いいのじゃないか。これは一般的な民間企業の発想ですが、どうなのかなと思います。

荒井海事局参事官

福井委員のお話は、これまでの間に財務省との間でかなりあった訳ですが、一つはサービサーがいるのですけれど、サービサーは本当に取り立て屋ですから、政策的な観点が飛んでしまうという意味で、準民間的な取り立てを、勘定は悪いものの本当にやるべきなのかどうかは、事情など周辺の話も見ながらやっていかなければいけない、こういう世界もない訳ではないというのが一つ。

そうは言うものの、説明を省いて申し訳なかったのですが、未収発生時の用船料の直接受領の一般化。これは何を書いてあるかよくわからないと思うのですが、要するに荷主がいて、実際に船を運用している大手のオペレーターがいて、それから船を持っている小さいオーナーがいます。我々は船をつくる時にお金を貸すものですから、基本的にオーナーに貸しているわけですね。もちろんオペレーターが船を持っていることもありますから、船を持っているという意味でのオーナーオペレーターのオーナーに貸すことはありますけれども、考え方としてそうなっています。

そうするとお金の流れとして、荷主はきちんとオペレーターに払える、オペレーターがオーナーにきちんと払わないのでお金が焦げつくようなことがある可能性があります。そのときにどういう形で防いだらいいかというと、最初から貸付条件としてオペレーターに対する用船保証という形で必ず使う、そのかわりずっと面倒を見る、その保証をとる考え方もあります。これはそれなりにずっとやってきたんですね。それよりもさらに踏み込むと、荷主からオペレーターに入ったときに未収金が発生したら、その金をオーナーに渡さずに直接オペレーターから機構が取るようにすると、例えばオーナーはそういう状態になっているときは経営状態が悪いので、端的に言うとおちこちに借金している訳です。これを誰から返すか、どこから金を回すかという話になるので、当然船の関係で稼いだものは船の関係で返してもらうということでありまして、それで直接受領という言い方をしています。

これをオペレーターの皆さんは嫌がるのですが、それをやることによってかなり未収が発生したときにも直接取れる。オペレーターは大手ですから余りむちゃくちゃなことはしないので取りやすいということもありますが、そういう形のことを契約の最初から盛り込んで防いでいます。

福井先生がおっしゃったような過去の分については、確かにいろいろな考え方があるかと思いますが、今のところ我々としては海運政策上の観点もあり、単純にサービサーに任せるわけにはいかないのではないかという議論をさせていただいているということです。機構の問題というよりも政策の問題として、国としてさせていただいているということになります。

福井委員

それで5年間で約8割減が達成できなかったときは、これをどういうふうに見えるのですか。とても心配です。

荒井海事局参事官

5年間ありますから、先程加藤先生が言ったように、いつのタイミングで建造が出てくるかなどいろいろな問題もあります。そういうものをウォッチして、我々としてはさらなる対策を国としても打たなければいけないと考えています。

資料として、見直し方針を14ページ以下につけてございますが、16ページに、(5)追加的な方策と書いてあります。これは、正に国としてもそういうウォッチをして、さらに対策を打たなければいけなければ、また考えてやっていきましょうということです。したがって、5年間ずっと見ていてやはりだめだったとかいうことではなくて、加藤先生がおっしゃるように、鉄鋼等の問題がすごく厳しいものですから、油も昨年より3割ぐらい上がっているんですね。だからいろいろな問題があるのですが、そういうことを見ながら、国としてどういう対策が打てるかを考えていきたいということです。機構だけではなかなか達成できない部分が絶えずある問題なので、国として対策を考えていくという立場で臨んでいきたいと思っています。

鈴木鉄道・運輸機構理事

補足させていただいてよろしいでしょうか。なかなかご説明が難しく、サービサーを使わないと、いかにも機構が生ぬるいかという印象をお持ちになってしまうと、我々もちょっとつらいところがあるのですが、債権の回収問題についてはこれまで我々も相当なことはやってきたつもりです。普段から危険なシグナルがないかとよくウォッチしていますし、一旦シグナルが出始めたら、たちどころに未収金が生じかけたと思ったら経営内容によく踏み込んで、どうしてそうなったのか。その辺の原因はオペレーターの支払いが悪い、さらにもっと言うと荷主の支払いが悪いということになると、その辺まで踏み込んでお願いするなど、そういう形で私どもと共有していただいている方々の事業が成り立つように、我々も一生懸命お手伝いする。そういう努力もして参りました。

あとは、とにかく電話をかけるなり何なり、債権回収は通常の民間がやっていることと余り変わりません。職員の皆さんにとっては精神衛生上悪いのですが、

そういうことを歯を食いしばってやってきました。実際に融資をする部分というか共有建造を進める部分は海上交通支援部がある訳ですけれども、機構ができましたときに組織体制を変えまして、特別管理部で債権回収業務を重点的にやっていくということで努力してきた訳です。

その結果といいますか、経済状況の変化もありますが、新たに未収金が発生するのは大体平成11年度がピークで、今は未収金が発生すること自体はかなり収まってきた状況になっていると思います。

これは先走ったことを申し上げますけれども、ただそうは言っても内航貨物船の分野についてはほとんど落ちついたかなというところまで見通しができてきたのですが、旅客船のフェリーの部分がなかなかぐずっているところがあります。例えば平成15年度の実績報告のときも某フェリー会社が会社更生法の手続に移行してしまったということで、未収金の発生を抑えるという年度計画の目標が達成できなかったり、それで1点という評価をいただいた訳ですけれども。実は平成16年度においても、他の会社ですがなかなか厳しくなって顕在化しました。これも放置していたわけではなくて、いろいろなことをやってきたのですが、やはりどうしようもなくなったかなと。

ただ、結果的には平成16年度の決算は7月の段階でまたご説明することになるかと思いますが、かなりウミが出切ったところまで来たかなと。その過程でこのような見直し方針がつくられまして、これまで私どもが未収金の発生はしないように新規に融資するときにはいろいろなことをやったとか、あるいは販路開拓もいろんなことをやったのですが、その辺はもっと幅広い道を開いていただいて努力する余地もさらに出てきました。こういうことですので、これからはこれをテコにして、反転に向かって攻めに転じる状況まで来たかなと。

そういうこともございまして、これもまた先走って申し訳ないのですが、冒頭配っていただきましたけれども、格付機関から債権の評価がワンノッチ上がってAAマイナスがAAフラットになりました。その辺も私どもの財務内容について評価していただけたのかなと思っているところでございます。

ただ、先程加藤先生がおっしゃいましたように、船価が上がっているとか燃料の高騰に問題もあったり、建造意欲が盛り立っていくかということについては、現段階ではよしもう大丈夫というところまで言い切れるかどうかということ、確か

にクエスチョンマークもあります。そういったところで、これからも引き続き国のご支援をいただきながら、タイアップして取り組んでいかなければいけない状況でございますので、引き続きまたご支援をよろしくお願い申し上げたいと思います。

家田分科会長

ありがとうございました。

他にご意見はいかがでしょうか。

正田委員

今はいろいろご努力されて、後半で建造を増やしていくためにSESを一つのテコにしようと考えておられるように拝見するのですが、船体そのもの、あるいは燃料費の問題もありますけれども、電気推進そのものは決して安い技術ではない訳ですね。そういう意味では船価はますます上がる方向になると思いますし、普通民間ベースだけで電気推進を使おうとするときには、SESの議論で何があったか私はよく存じませんが、どちらかということと高速船で一般の人が乗るような、ここではそういう観光船はこれから外していくというお話があったけれど、そういうところにむしろ電気推進のニーズがあった。これはどちらかということと音が静かであるとか操船が楽だとかいろいろな性質があるものですから、そういうふうに国際的には理解されている訳ですね。

ですから、貨物船という非常に厳しい環境のもとにこれを適用するときに、ニーズを見つけていくのは大変だと思いますので、その辺も一層努力していただかなければいけないのじゃないかという気がするのと、もう一つは17ページにいろいろな環境整備をこれから進めると書いてありますが、電気の技術は従来の船の技術とは大分違いまして、診断保守の問題とかいろいろありますので、例えば先程の機関員が1人減ったとしても、それにかわる高いレベルの電氣的な検査員がもう一人常駐しなければいけないということになったら、それではコストが上がってしまいます。この電気推進の技術は荷受け設備の技術とかなり共通性もありますので、そういうところで人員の共通化を図ってコストを下げるとか、少し幅広に支援環境整備を考えないと大変難しいと思います。

もっとベーシックの話をする、日本の中で海洋電機品をつくれるところがほとんどつぶれてきていると私は思っております。モーターを一つつくるにしても、

昔は各重電機がみんなやっていたんですが、もうそれは全部切り離されてしまって一つの会社に統一しようとか、産業界自体もそういうことを推進するように不向きな情勢になっていますので、その辺まで見通して幅広い支援策を打っていただくことが必要ではないかと思います。

それからもう一つはネーミングの問題ですけれども、エコというネーミングで喜ぶのはやはりお客様なんですね。むしろ輸送者は経済性の方が大事でしょう。ですから、どうしても人を相手にするのにこのネーミングはかなりメリットがあるし、その辺をうまく考えられないと、造船意欲につながるかどうかは難しいところがあると思いますので、是非その辺、幅広にいろいろ施策を打っていただきたいと思います。

家田分科会長

ありがとうございます。

いかがでしょうか。

荒井海事局参事官

一つは今回この話をやるときに市場ニーズを自分なりに調べさせていただきまして、貨物関係についてもそれなりの引き合いと申しますか、関心を持っているところがかなりあったことから旅客、貨物を問わず、やはりそのメリットはあるのかなということが一つ。

もう一つは、正田先生がおっしゃったように、荷役等と共通の話があるかないかということにつきましては、私どもが次のステップで考えることは何かということ、正にその辺にありまして、電気は一旦ためてしまえばいろいろな形で使えるということがあります。それを効率的に使うというときに、次のステップとして省人化関係の技術に電気を共通でうまく使うことによって、何らかの新しい展開ができないかと、次のステップとして正にご指摘のとおり考えて次第です。

周辺の産業と申しますか、簡単に言うと船用工業についてのご懸念については正にそう思っておりますが、私ども海事局の技術サイドとご議論させていただいて、内航海運はロットが小さいという話で、特に電気の話で言いますと独自でどういう形で手を打てるのかということについては、なかなか難しい面があると思っております。

いろいろご指摘をいただいたので全部答えたかどうかわかりませんが、

とにかくこれでやっていこうと思っておりますので、貴重なご指摘をさらに検討した上で、具体的にプラスの方向につなげていきたいと考えております。

先程鈴木理事が説明した機構の現状ですが、正に鈴木理事がおっしゃったように、私も最終的に平成16年度決算がどうなるかわからないのですが、平成16年度決算で最悪といいますか、基本的にうみが全部出てきて、したがって平成16年度決算は平成15年度決算よりも見た目は悪くなると思います。それはフェリー問題とか次々と、逆に言うとグレーゾーンだったものについて、だめなものもだめとして処理に向かったということでありまして、グレーのままではなくて、また引当金等につきましても、監査法人と議論しながら保守的な形で安全施策でやっていくことを、元々そうしたつもりですが、さらにそういうところを強化するということでありまして、平成16年度につきましても見た目は悪くなるけれど、逆に言うと、それをボトムにしてこれから上がっていく。

貨物の関係で言うと、未収金対策は発生時等については十分収まってきている。ただ、フェリーは金額的には額が大きいものですから、数字上の問題点はどうしても見た目が悪くなるということです。

話が前後して申し訳ありません。旅客の関係で言いますと、JR西日本がフェリーをつくるという話がありまして、これはほぼ固まっていますので、まさにそういう部分に関心を持っているところについて、我々としてはフォローしてきたつもりですし、今後とも旅客関係につきましても機構として確実に回収が見込める相手に対しては積極的に売り込んでいきたいと考えてございます。

以上です。

家田分科会長

ありがとうございました。

他にいかがでしょうか。

正田先生がおっしゃったことに関して質問していいですか。

S E Sのところでも私も大いに期待しているところですが、これまで官庁が何らかの格好で関与しながら開発してきた技術、あるいは推進しようとしてきたものは必ずしも大成功しているとは限らない面もあって……かなり穏健に発言しているのですが。

日本で余り定着していないけれど、20年ぐらい前から、例えばドイツではテ

テクノロジーアセスメントという言葉で技術面ではこう、マーケットではこうかなということをやっている。今回もおやりになっていると思うのですが、その辺は機会があったら是非伺わせていただいて、もう少し確信を持ちたいようなところがありますというお願いをしたいと思います。

機構でSESが重要なアイテムであるならば、見せていただくようなことも要るのではと思いました。見たほうがわかるということでもないんですけども。

これは単純な質問ですが、9ページでフェリーの改正案が出ているところです。対象の重点化で、「基幹的物流を担うものとして他に代替不可能な船舶に限定するとともに」ははよくわかりました。後ろの、「旅客船についても、フェリーの建造を原則廃止する等、政策的意義の高いものに重点化する」で質問ですけども、政策的意義とフェリーの建造を原則廃止するのは、要するにフェリーはここでいっているところの政策には当たらないという表現に見えるけれど、もう少し教えていただけないかなと思います。

荒井海事局参事官

フェリーが決して政策的意義がないといっている訳ではないのですが、フェリーは実は特に大きいものにつきましては、政策投資銀行の融資対象にしてやっていただけるということがありまして、国の中の政策的役割としてフェリーの支援については基本的にそちらに譲りたいということでもあります。

家田分科会長

そういうことですね。これは表現がちょっと。

荒井海事局参事官

表現が誤解を招くのであれば、修正します。

家田分科会長

フェリーの前に、のあるフェリーとか趣旨を明確に言った方が良い感じがいたしました。

荒井海事局参事官

それから、先程先生が非常に言葉を抑えながら国が開発した船とおっしゃいました件につきましては、我々もご指摘につきまして謙虚に受けとめておりますので、その反省というところであれですけども、中でも異論があるかもしれませんが、少なくともそういう経験を踏まえた形でSES、それから正田先生がおっしゃっ

たようなSESの次のステップ、省力化に向かってやっていくことについては十分検討して、それが客観的に、あるいは第三者の評価をいただきながらやっていくと基本的に考えています。

家田分科会長

よろしくをお願いします。

上田委員は何かございますか。

上田委員

これで結構です。

加藤委員

一つだけ。これは要望といいますか、先程福井委員から未収金回収の民営化、民間委託という話がありましたが、それはできるかどうかはともかくとして、債権管理については経営モニタリングしましょうというのは前よりかなり踏み込んだ発想ですので、今までとけ出たのはいわゆるファイナンスだけで、これのタタキですから回収になるのですが、基本認識では機構もオーナーですから、その点ではオーナーとして、言いかえれば視点といいますか、よく見る倒産したのは別として、現実には動いているわけですね。金が入っている訳です。機構だけには返ってこない、そういう点ではランニングコストは地方銀行なり金融機関がかなり面倒を見ている。それは全部払ってしまう。

そういう意味ではもう少しオーナーとしての視点といいますか、経営モニタリングも一つだろうと思います。そういう視点からも検討すべき、入り口を借りてやるべきではなからうかな、そんな感じがします。これは要望です。

家田分科会長

ありがとうございました。

それでは、議題4につきましては大体ご意見をいただいたということでよろしいでしょうか。注意いただいたところをご配慮いただいて、ミニマムの修正が必要ならやっていただくとして、あとは進めていただくということでよろしいですか。

〔「異議なし」の声あり〕

家田分科会長

ありがとうございました。

議題5．重要財産の処分（案）について

家田分科会長

それでは議題5に入らせていただきます。重要財産の処分（案）について、事務局よりご説明をお願いいたします。

室谷財務課長

それでは議題5につきまして、ご説明させていただきます。

重要財産の処分ということで、また最後からで恐縮ですが、参考資料5 - 2、4ページに関連の規定が載せておりまして、通則法第48条に「重要な財産を譲渡する場合には主務大臣の認可を受けなければいけない」「その認可に当たっては、あらかじめ評価委員会の意見を聴かなければならない」と規定されていることからお諮りするものであります。

重要財産とは何なのかということにつきましては、機構の省令第16条に規定がありまして、価格が3,000万円以上のものとなっております。

資料の1ページに戻っていただきまして、今回の処分の案件につきましてご説明させていただきます。

先程ご覧いただきました重要財産に該当するものとしては、宿舎あるいはそれに関する土地、建物、附属の施設等々が考えられる訳ではありますが、そもそもどういう考え方で財産を処分しようとするのか、あるいは今後の対応はどうなっているのかを3でまとめております。前提として今どういうものを持っているかということですが、現在機構が所有しております宿舎・寮は、いずれも平成15年10月1日の機構の発足に当たって旧日本鉄道建設公団から引き継いだものであります。旧運輸施設整備事業団所有の宿舎については既に処分されているということで、具体的には3ページをご覧いただきまして、参考資料5 - 1、機構所有の宿舎・寮一覧表が出ております。建築年月日を見ていただきまして、昭和40年あたりにできたかなり古いものが多い。専有面積も50平米程度で、かなり狭隘なものが多い。古くてしかも狭隘というのが現在機構がっております宿舎の現状でございます。経年劣化に伴って多額の維持費の問題もあります。

今後、機構として必要なものについては自ら所有することはもうしない。必要に応じて借り上げすることで対応していきたいと考えております。もう一つの考

え方としての現在の入居率も勘案しながら集約していきたいということであり
ます。

今回、処分を予定しておりますのは、2ページの4に書いてございます。先程
一覧表で見ていただいた網かけをした部分であります。一つは習志野台宿舎A
棟、それから高蔵寺の宿舎と鳴海寮であります。習志野台宿舎につきましてはB
号棟に集約させること、高蔵寺と鳴海寮につきましては、名古屋の建設局を廃止
いたしましたので宿舎についても用途を廃止することに伴って、処分を考えてい
るものでございます。

処分の方法につきましては一般競争入札で考えています。平成17年度中に処
分を予定してございます。

以上が5番目の議題であります重要財産の処分についての説明でございます。
よろしくご審議を賜りたいと思います。

家田分科会長

いかがでしょうか。

福井委員

使い道、売却収入の使途の5の東京支社等の事務所借り上げに伴う敷金のこと
ですが、これは今からお借りになるつもりということですね。それから、幾らぐ
らいが敷金なのでしょうか。

鈴木鉄道・運輸機構理事

実は今年4月の段階で関東地区にはこれまで関東支社と東京支社と、鉄道分野
で2つの支社がありました。ただ、常磐新線の建設とかかなり山を越えてきて、
もちろんみなとみらい線も残工事があるのですが、ほぼ完了を見ました。全体の
仕事量、一方では新幹線の新しく着工が認められたところもあり、そういうこと
でできるだけ組織を効率化しようということで、関東地区については東京支社と
いう形で集約しまして、これまでの大阪支社と合わせて社としては東京と大阪の
2社、あとは新幹線の建設に特化した形で札幌とか盛岡、長野、富山、福岡に建
設局を置く形に再編しております。

これまで東京地区では関東支社は上野に、それから東京支社は池袋に分かれて
在ったのですが、当然一緒になりますので新しく移ろうと。これまで支社があっ
た上野と池袋はスペースが狭いものですから、そちらのいずれかに集約すること

はできませんで、新しく芝公園にオフィスを、かなり安くしていただいております。借りることができる。実際に、既にそこに移っております。当然お借りするに当たって敷金が必要だったものですから、そちらの敷金に資金繰りとして充てておくということでございます。

家田分科会長

ご質問がありましたけれども、金額は。

鉄道・運輸機構関係者

今のところ、事務所借り上げ関係では敷金といたしまして2億7,000万円ほど考えておまして、この中には今申しましたもののほかに、私どもが建設するとなりますと、新幹線の新規着工などとなりますと新しい建設局を設けます。そういう場合にはその敷金に充当するということもありまして、そういったことが需要として構造的に出てくる仕組みになっております。そういうものも入って、今考えておりますのは2億7,000万円、ほかに間仕切り等で7,000万円、その程度は見積もっているところでございます。

家田分科会長

財産の処分合計では9億9,400万円となっているうち、今お支払いいただいた金額がそこにいくというご提案ですね。

鈴木鉄道・運輸機構理事

はい。

家田分科会長

福井先生、よろしいですか。

福井委員

これは、これぐらいに下がって売れるのではないかという意味ですか。それとも主にこれに充てるけれど、もっと高く売れたらいろいろなものにも使いたしよと。

鈴木鉄道・運輸機構理事

資料2ページに書いております9億9,400万円は、機構が発足しました平成15年10月の段階で資産の再評価を行いまして、そのときの価格ですので、そのころに比べると地価が今は果たして下がっているのかどうなのかという問題があるかと思えます。とりあえず、いずれにしてもこれは再評価額を、いってみ

れば当時の時価であったということになりますので。実際にどれだけ売れるのかというのは、入札にかけてみないとわかりません。それが一見大変な額になるとはちょっと考えにくいのですが、入札した額を優先的に敷金に全額繰り入れていくという考え方でございます。

家田分科会長

他にいかがでしょうか。

それでは意見はよろしいですか。

それではご意見も出尽くしたようですので、このくらいにさせていただこうと思います。

財産処分の件については、機構発足後、評価委員会における初めての事案でしたのでこの場で行いましたが、次回以降の処分案件については特段の事情がない限り、借入金の場合と同様に、その都度委員会を開催することにかえて書面によりご意見を伺う形にしたいと思います。ご了承いただけるようであればそうさせていただきますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

家田分科会長

ありがとうございます。

それでは、本日の議題、5件ございましたけれども、いずれも基本的にはご了解いただいたものと思います。

それに加えて、委員の先生方からこういうことはどうか、あるいは次回ではこういうことを検討してほしいということがもしありましたら、ご意見を賜りたいと思いますが、いかがでしょうか。特にございませんか。

〔「なし」の声あり〕

家田分科会長

ありがとうございます。

それでは本日の議題はすべて終了させていただこうと思います。長時間にわたりご審議いただきましてありがとうございます。

これ以降の進行は事務局にお願いいたします。

6 . 閉 会

事務局

長時間にわたりまして、様々なご意見を頂戴いたしましてありがとうございます。ありがとうございました。

本日の内容につきましては、冒頭ご説明申し上げましたとおり、議事概要、議事録等々につきましては所定の手続きをとって公表させていただきたいと存じております。

なお、家田先生からもございましたが、次回の日程でございます。いよいよ平成16年度のいわゆる財務諸表、業務実績についての評価をしていただきたいと思います。先生方には事前にメールでご連絡差し上げているかと存じますが、次回は7月19日(火)午前中、前回の例から見ると、若干時間がかかるかと思っておりますので、恐らく9時半から3時間程度という想定でやらせていただきたいと思います。いずれにしても7月19日(火)午前中に決算と業務実績の報告をさせていただいて、具体の最終的な評価につきましては、次の8月1日(月)午前中を予定させていただきたいと思っております。

いずれも今のところ定足数を満たす形で先生方のご日程、ご都合がつくというご回答をいただいているものですから、恐縮でございますが、この2回の日程でやらせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして、国土交通省独立行政法人評価委員会第7回鉄道・運輸機構分科会を終了させていただきたいと存じます。

長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。

以 上