

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10回)
議 事 録

平成18年3月

国土交通省

1. 開 会

○事務局

皆さん、おはようございます。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10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、まこと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ます、鉄道局財務課の西海と申します。よろしくお願いいたします。

まず最初に、議事を行うための定足数についてでございます。当分科会の委員は9名でございます。本日7名の先生のご出席をいただいております。したがって、当省の独立行政法人評価委員会令第7条で定められております過半数は超えておりますので、定足数を満たしていることをご報告申し上げます。

続きまして、本日の分科会の取扱いでございます。これにつきましては、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議決をもって、国土交通省独立行政法人評価委員会の議決とするということになっております。これが2点目でございます。

3点目は、会議の公開についてでございます。こちらも国土交通省の独法評価委員会の運営規則に基づきまして、公開ということになっております。議事録につきましては、これまでどおり議事概要をこの分科会の終了後速やかに、国土交通省のホームページで公表しまして、その後、議事録を作成し、同様にホームページで公表してまいりたいと考えております。

続きまして、お手元に配布しております資料の確認をさせていただきます。上から順にでございますけれども、1枚目が「議事次第」でございます。その次が座席表でございます。3枚目が委員名簿でございます。

次に資料本体でございますが、資料1は「中期目標変更（案）・中期計画の変更（案）について」でございます。資料2は「報告事項 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正等について」でございます。資料3は「平成18年度長期借入金及び機構債券の発行について」、資料4が「特定債券の内容変更について」でございます。それから、参考資料を資料4の後につけております。

抜け落ちているもの等ございますか。よろしいでしょうか。

遺漏ないということで、資料の確認をいたしました。

なお、これらの資料の取扱いでございますけれども、全て公表の扱いとなります。

全体の確認は以上でございます。

これより議事に入らせていただきます。以後の議事の進行につきましては、家田分科会長にお願い申し上げたいと思います。

家田分科会長、よろしくお願ひいたします。

2. 議 事

議題1 中期目標の変更(案)・中期計画の変更(案)について

○家田分科会長

おはようございます。皆さん、お足元の悪い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日の議題は議題1から3まで、そして報告事項のトータル4つですが、例の大変な評価とは違いますので、皆様リラックスしてご参加いただけたらと思います。

それでは、早速、議題に入りたいと思います。まず、議題1につきまして、ご説明をお願いしたいと存じます。

よろしくお願ひします。

○櫻井財務課長

鉄道局財務課長の櫻井でございます。本日はよろしくお願ひいたします。議題1「中期目標の変更(案)・中期計画の変更(案)」についてでございます。

資料1の1ページをお開きいただきたいと思います。中期目標・中期計画につきまして、行政改革の重要方針に基づきまして、人件費の削減、役職員給与の見直し、この取組についてそれぞれ目標及び計画に記述を追加するという内容でございます。具体的な内容については後ほど詳しくご説明させていただきますが、その前段といたしまして、行政改革の重要方針という内容について説明させていただきます。

資料の2ページでございます。昨年の12月24日に閣議決定されました「行政改革の重要方針」の中で、4つの柱がありますけれども、本日直接関連するものが2つ目の独法の人件費削減でございます。主務大臣は各法人ごとに国家公務員の削減目標、今後5年間で5%以上の純減に準じた人件費の削減の取組を行うことを中期目標にお

いて示すということ。また、各法人は、中期目標に従い、人件費削減と役職員給与の見直しの取組を含んだ中期計画を策定するということが、行政改革の重要方針として決定されております。

この人件費削減以外に、鉄道・運輸機構につきまして大きく3つの事項がございます。せっかくの機会でございますので、残る3つの事項について、時間をいただきまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。

まず1番目、見直しの前倒しでございます。ご案内のとおり鉄道・運輸機構につきましては、平成19年度末に中期目標期間が終了するということでございますので、本来であれば19年度末ということでございます。ただ、18年度につきましては、19年度に中期目標が終了する法人についても見直しの検討に着手しまして、相当数について結論を得ることとされております。さらに、独立行政法人の中で政策金融機関と類似の金融業務を行っている法人につきましては18年度中に前倒しで見直す。ご案内のとおり日本政策投資銀行はじめ政策金融機関について完全民営化等いろいろな方針が出ております。そのような日本政策投資銀行以外の独立行政法人の中で政策金融機関と類似の金融業務を行っているものについても前倒しで見直しをするということでございます。

参考資料でございますが、14ページでございます。14ページには、それぞれの18年度、19年度、20年度に中期目標期間が終了するという法人の一覧表でございます。そのうち、政府金融関係法人という形で、下線が引いてあるものにつきましては、19年度、20年度を含めまして、政策金融関係業務については18年度に見直しを行うことが決定されているわけでございます。

先ほど申し上げました独法の前倒しに関しましては、19年度、20年度、これは政策金融関係業務を行っている法人もございまして、行っていない法人もあるわけでございますけれども、このうち相当数について前倒しで見直すということでございます。ただ、その前倒しを行う法人につきましては、現在、政府の部内で調整をしております。まだ決まっているわけではございませんけれども、鉄道・運輸機構が政策金融類似業務以外の業務についても1年前倒しで18年度から見直しの検討に着手することになる可能性があるわけでございます。

ちなみに、鉄道建設・運輸機構が行っています政策金融関係業務の中身につきましては、16ページの一番上の箱に鉄道建設・運輸施設整備支援機構がございまして

ども、機構が行っている内航海運暫定措置事業に伴う資金の融資、高度船舶技術に関する試験研究資金の借入に係る利子支払資金の助成、この2つの業務につきまして、政策金融類似業務として整理されておりまして、これについては18年度中に見直しを行うということが決定されているわけでございます。

戻っていただきまして2ページでございます。今ご説明したのが1番目でございますけれども、3番目の規制改革・民間改革の推進でございます。この中におきましては、「民間でできることは民間に」という原則を基本としまして、国が直接実施している事務・事業、独立行政法人が実施している事務・事業について、民間移譲（民営化あるいは譲渡）、さらには民間への包括的な業務委託、又は民間参入に向けた環境整備を積極的に推進するということが決められております。

2つ目の柱といたしましては、公共サービスの効率化、質の維持向上を実現する観点から、市場化テストを活用することにつき速やかに検討を行う必要があるということ。現在、政府が行っていますいろいろなサービスにつきまして、民間に競争入札をさせようと。そして、落札した民間のサービスのパフォーマンスを評価いたしまして、当該業務について引き続き政府でやるべきことについて検討しようということでございます。

具体的な実施例としましては、ハローワーク、それから、受刑施設における管理業務。受刑者の方々の接見の管理とか、中のいろいろなマネジメントがございますけれども、そういう業務について民間の方々にやってもらってどれだけの効果があるのかと、経費削減及び質の向上ということをやっているわけでございますけれども、このような市場化テストにつきまして、他の業務についても速やかに検討を行うこととされております。

この関係で申し上げますと、鉄道建設・運輸機構につきましても、その機能及び業務の在り方についてこの市場化テストを活用できないか、民間移譲を進めることができないう形という形で議論を重ねることが規制改革・民間開放の推進に関する第2次答申で答申されているわけでございます。その答申でございますけれども、資料の5ページ一番上のパラグラフ、（1）「市場化テスト」の本格的導入、（2）官業の民間開放の推進というところでございます。

この閣議決定に先立ちまして、6ページでございますけれども、17年12月21日に規制改革・民間開放推進会議で第2次答申が出されております。この中で鉄道・

運輸機構につきましては、7ページの⑥独立行政法人関連業務でございますけれども、独立行政法人の金融業務の見直しを含め、速やかに検討を行うとともに、市場化テストを活用することにつき速やかに検討を行う必要があるということでございます。

その下に、「力、鉄道・運輸機構」がございまして、その問題意識という形で整理してございます。問題意識の第2パラグラフ目でございますけれども、機構の予算規模は巨額であり、しかも巨額の施設及び債権を抱えている。その業務内容は国の社会的インフラを支える重要なものである。しかし、政府による金融活動の改革及び政府の債権債務の大幅削減が求められていること。また、鉄道ネットワークはほぼ概成し、これまでのような大幅な鉄道需要の増加は見込めない状況にあること。さらに、内航海運が厳しい局面にあること等を踏まえれば、同機構の機能及び業務の在り方を抜本的に見直すことが重要になってきている。

こういうような問題意識の下で、具体的な施策でございますけれども、まだ十分な議論ができておりませんが、それを踏まえまして、「民間にできることは民間に」という視点を基本としつつ、その機能及び業務の在り方について、平成18年から議論を重ねるべきであるというものが答申になっているわけでございます。

最後、4番目は、有識者会議による検討ということで、新しい組織といたしまして、行政減量・効率化有識者会議といったものが設置されております。これまでございました独立行政法人に関する有識者会議を行政減量・効率化有識者会議に改組するというところでございます。この会議の業務といたしましては、独法の見直しに関する事項ということでございます。メンバーといたしましては、資料の13ページにございますように、セコムの最高顧問でございます飯田座長のもとに委員がいらっやいます。

では、また戻りまして、資料の1ページ目でございますけれども、このような行政改革を踏まえまして、1つ目の柱でございますけれども、人件費の削減という中期目標がございます。再度読み上げさせていただきますけれども、中期目標の改正ということでは、「平成18年度から平成22年度までの5年間に国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うとともに、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進める」というものを追加したいという文章でございます。

中期計画につきましては、鉄道・運輸機構から説明させていただきます。

○鈴木理事

基本的なところは、すべて財務課長からご説明いただきましたので、1ページ目の(2)に中期計画の修正の内容が書いてございますけれども、中期目標がこういう形で変わって私どもにご指示いただいたという前提で中期計画の案をつくっております。人件費の削減がまず1つ。内容としては18年度から平成22年度までの5年間で5%以上の削減ということですが、この5%以上の削減を人件費でという点が踏み込んだ表現になっておりますけれども、「重要方針」の中で、4ページのウの(イ)のところで、「各法人は、中期目標に従い、今後5年間で5%以上の人件費の削減を行うことを基本とする。」と書いてございますので、これを素直に受けて書いたということでございます。

ただ、私どもの中期計画期間があと2年残っているということでございますので、目安として1年間に概ね1%ということですから、残期間内では2%ということを考えているということを書いております。

それから、給与構造の改革については、中期目標をそのまま受けた形で書いているということでございます。

以上です。

○家田分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、議題1の中期目標の変更(案)・中期計画の変更(案)に関して、ご議論いただきたいと思います。いかがでございましょうか。それから、行政改革の重要方針もですね。ご質問やご意見、どうぞ遠慮なくお願いしたいと思います。

どうぞ、福井先生。

○福井委員

一番最初の5年間で5%の純減のご説明のところ、今さらの質問で申しわけないんですけども、純減ではない減というのは、例えばどんなものがあるのかとか、何に対してのどういう概念で純減と言っているのかというのが1つ。

それから、人件費についての5%もしくはそれ相当みたいな、そういう言い方があったと思うんですけども、相当というのがよくわからない。他の形で補完も大丈夫なんですか。つまり、人件費で削減できていなくても、他のコストで5%以上下がればいいのか、他の手段があるのかしらと思ったんですけども。

○櫻井財務課長

ご説明させていただきます。

純減でございますけれども、純減というのは、国家公務員のところで書いたわけでございますが、ご案内のとおり国家公務員について削減と新規採用ということで、プラスマイナスあるわけでございます。今までの公務員の定員削減計画というのは、まず減らすということ、増員についてはまた別の世界で要求だったわけでございますけれども、そうではなくて、トータルで5%減らさなければならないということ、つまりネットでということでございます。まずこれが1点。

あと、人件費でございますが、今、委員からご質問ございました、ほかに代替手段がないのかということでございますけれども、行革事務局からは、人件費を削減という形でやるのか、人員の削減でやるのか、2つの選択肢がございまして、それぞれの独立行政法人の行っております業務の関係、あるいは、人員構成の関係というところから、選択をすることが認められているという事情でございます。

○家田分科会長

人件費の中での話ですね。

○福井委員

そうですね。他の項目ではだめですよ。

○家田分科会長

よろしいですか。

○福井委員

はい、ありがとうございます。

○家田分科会長

他にいかがですか。他によろしいですか。

はい、どうぞ、上田先生。

○上田委員

人員削減あるいは人件費の削減というのは全体の目標になって、どこでも一斉にやらなければいけない。これは日本の政府の行政のやり方も含めて、どこも全部同じ目標を出すと。逆に全員が進むという意味で日本的な行政の特徴だと言われる方もあります。これは一気呵成に自分のところは全部変わるという意味ではいいんですが、逆に各場所の各仕事の特性に関係なく同じ目標というデメリットもある。

例えば貸付の問題とか船舶共有の問題でも、リスクを国がとるとということに対して、そんなものは民間で全部市場でうまく処理されるんだと、いろいろなところで意見があるんですが、必ずしもそうではなくて、リスク、特に機構がやっているリスクのとり方というのは2つ原則があります。

1つは、リスクを一番効率的に、ある意味では一番簡単にというか、手っとり早くリスクを削減できる人がリスクを負担するべきだと。例えば、知恵があって経験があるという人材がいて、他の人に任せるよりもその人たちがリスクをとった方が安全であり、効率的であると。これが1つ。2つ目は、ディープポケットという言い方をしますけれども、子どもに「気をつけろ」と言っても、子どもはリスクをとれない。そうすると、だれが面倒を見るかということ、親が面倒を見てやる。同じように、第1の原則で割り振っても、その人が負担できないときには、これが行政の悪いところだという批判もあったんですけども、大きな組織でないとリスクをとれないということ。これがディープポケットだと。

そういう意味で、今回の鉄道・運輸機構の、民間でとれないリスクを肩代わりしてきたというところでもう一回見直すべきだし、そういうものが他のリスクと同じように、何でもかんでも民間に任せればうまく処理できるものだというふうには思いません。これは1個1個丁寧にやった上で、民間に任せきれないものを民間に押しつけても、さっき言ったようにディープポケットの原則から言えば反しますので、機構の中でとるべきリスクというのを、逆に機構以外の他の人がとれないリスクというのがあるんだということをきちっと確認してもらいたいと思います。

以上です。

○家田分科会長

どうもありがとうございます。

○家田分科会長

この件は他にご意見はありませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、ただいまの議題1の中期目標の変更(案)・中期計画の変更(案)に関しましては、基本的にはご了解いただいたということで分科会の結論とさせていただきますが、よろしいでしょうか。

(「結構です」の声あり)

○家田分科会長

どうもありがとうございます。

余計なコメントをしますけれども、いろいろな資料を見ると、紙の上だけでいいとか悪いとか、評価するとかしないとかいうものの危険性というのをつくづく感じますね。それは私どもの分科会だって同じ危険性を常にはらんでいるわけであって、それぞれご専門がちょっとずつ違う、それぞれご専門の得意なところは、フィールドをよくわかった上でいけるんだけれども、そうではないところはよくわからない。私はつくづく思ったんだけれども、僕らの分科会もなるべく本物を見ると。例えば内航海運なり、そういうところの人の話を聞いたり、現場で考えなければいけないんだというのを思った次第でございます。これは感想です。

それでは、次の議題に移らせていただきます。

ご協力を賜りまして、オンタイムで進んでおります。

次に報告事項及び議題2につきまして、簡潔にご説明をお願いいたします。

報告事項 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正等について
議題2 平成18年度長期借入金及び機構債券の発行について

○大塚海事局参事官

改めまして、海事局参事官をしております大塚でございます。よろしくお願いたします。

お手元に示しましたのは、鉄道・運輸機構法の改正法でございますが、表紙を開けていただきますと、「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」と、極めて長い法律が出ております。この法律は、私ども国土交通省の港湾関係、海事関係の法案の中で、海上物流の基盤強化に資する形で改正をしていこうということで、関連の4法案の改正を先月10日に閣議決定して、衆参両院にお送りしたというものでございます。

中身は、今申し上げましたように4法でございますが、港湾法で言いますと、埠頭だけにとどまっていた物流拠点整備を埠頭の近傍まで広げます。もう1つ、国有財産の一時貸付だけしていたものを、もっと長期で有効に利用してもらおうという制度の改正をします。

2番目の外貿埠頭公団は、今、自治体の公社化しておりますが、それを株式会社化

します。

同じく規制緩和の観点から、水先法でございますが、水先人になる方の資格要件を緩和する。料金規制を緩和する。一方で、安全規制はきちんとするといったような法案。それが3本目の柱。

4本目の柱が機構法でございます、中身は2点ございます。中身の2点は次のページに掲げてございますので、2ページ目を開けていただきたいと思います。下の大きい箱を見ていただきますと、法律事項が2点ございます。海運の効率化に資する高度船舶技術の実用化支援業務、これを追加する。この業務にあわせまして、現在の造船勘定と船舶勘定を統合するということでございます。

その背景でございますけれども、真ん中の箱をご覧くださいと思います。中小造船事業者は、資金力が不足するとか、工事量が減っていることもありまして、工員さんも減ってきている、技術力の不足も懸念されている。一方で、専門の先生方おられますが、トラックと違う内航船の特殊性として一船一船つくっていきますので、新しい技術を入れようとする、なおかつ、現在の建造状況を見ますと、二番船、三番船がすぐ出てくるという保証がない。

そうしますと、一船目にすべての技術開発の費用を乗せてしまうという形で造船所なり船用メーカーがリスクを押しつけざるを得ない。そうすると、高くなった一番船を買える体力が内航業界にはないということで、技術開発はしているんですが、その実用化、普及という形で世の中に出ていかない。そこを、先ほどのリスクをだれがとるかという点でございますが、国も支援させていただき、機構の方で一番船のリスクをとろうという制度でございます。

一番船の追加的な初期設計費用とか、初期故障とかいったものの費用を機構で支援をさせていただき、二番船以降でその技術が実用化した場合には概ね2分の1を上限として、納付金として回収させていただき、そういった制度を設けさせていただきました。

これにあわせまして、ご存じのとおり鉄道・運輸機構は運輸省関係のさまざまな法人が合併して行革の過程でできた法人でございます、②にありますように、海事関係で言いますと、研究開発をしている造船勘定、これはもっぱら国の補助金等を使って船舶技術の技術開発をしてきた。

それから、船舶勘定というのは共有船の建造をしており、これは財投資金を使って

業務を行っている。今回の新しい業務は、研究開発と船舶勘定もやっている普及の架け橋になるような実用化支援業務でありますので、これを機会に2つの業務のグループをまとめまして、共有船建造の業務の効率化にあわせて、さらに人員の削減も含めまして、業務の効率化を図っていこうということでこの両勘定を統合する。

細かい話でございますが、業務の追加にあわせまして、資料の4ページを開けていただきたいんですけども、1.の1)業務の追加の後ろの方に書いてございますが、「委託を受けて行う高度船舶技術の試験研究業務を廃止する」ということを入れております。

まとめますと、業務の追加1件、廃止が1件、それから、納付金の制度をきちんと設けました。それから、それにあわせまして、勘定を統合いたしますということが法律の内容でございます。

参考までに、3ページ目に、18年度に予定している新しい技術、こんなものを考えています。真ん中にあります高度船舶安全管理システム。長い名前ですが、要するに原動機、エンジンを洋上ではなく陸上で監視する。センサーをつけて衛星通信で陸上で船用機器メーカーの専門家がきちんとチェックをする。それによって乗船している船員の負担、省力化を図って、それが省人化につながるような仕組みを今考えております。省人化につながれば内航船の効率化にも結びつくということで、この法案を出させていただいた次第でございます。

本日は、勘定を統合するということが本日の議題に密接に関係するという関係で説明をあらかじめさせていただきました。ありがとうございました。

○内田経理資金部長

鉄道・運輸機構の経理資金部長の内田でございます。議題2の平成18年度長期借入金及び機構債券の発行について説明させていただきます。

資料3の1ページでございますが、従来の6つの勘定のイメージ写真を載せております。上段から建設勘定、船舶勘定、造船勘定、下段にいきまして、基礎的研究等勘定、助成勘定、特例業務勘定でございます。このうち、上段の船舶勘定と造船勘定が統合される予定になっております。

次に、調達の話をご説明します前に、次のページでございますけれども、平成18年度の収入支出予算について簡単にご説明申し上げます。支出予算につきましては、独立行政法人通則法に基づきまして、今月中に国土交通大臣に届け出ることになって

おりまして、まだ案の段階でございます。

収入でございますけれども、2兆3,112億円でございます。主な項目といたしましては、業務収入が1兆2,337億円。この中にはJR本州3社からの新幹線の譲渡代金、分割払いしていただいておりますけれども、その分が6,700億円含まれております。また、特例業務勘定が保有しておりますJR東海株の残りを18年度売却する予定にしております、その分2,300億円余りが含まれております。それから、先ほど海事局の大塚参事官からご説明がございました、新たな船舶の実用化支援にかかわります政府出資1億円は、この41億円のうちの1億円でございます。

支出につきましては、業務経費6,340億円、借入金等償還が9,495億円でございます。支払利息は1,824億円。業務経費は各勘定ごとに経費を示しておりますけれども、鉄道建設業務関係経費2,345億円のうち、新幹線の建設費が2,084億円でございます。また、特例業務関係経費2,859億円のうち、年金等の支払がおおよそ2,500億円でございます。

収入が支出を1,600億円余り上回っておりますけれども、これは主にJR東海株の売却収入を特例業務勘定で見込んでいることによるものでございまして、特例業務勘定の1,600億円余りの収支差が、法人全体といたしましても収入が支出を上回る形になっております。特例業務勘定の場合、年金を今後長期にわたって支払っていきますので、単年度の収支バランスはニュートラル、均衡する構造にはなっておりません。

次の3ページでございますが、現在の6勘定のうち、特例業務勘定については資金の調達がございません。むしろ運用でございますので、特例業務勘定を除いた残り5勘定の収入合計1兆8,514億円でございます。このうち、当機構として外部からの資金調達を予定しておりますのは5,046億円でございます。建設勘定と助成勘定が最も大きく、両勘定あわせますと約8割の予定でございます。

○家田分科会長

すみません、先に結論を言ってもらって、それから説明してもらった方が理解しやすいですね。

○内田経理資金部長

ご審議いただきたいのは4ページ及び5ページの18年度の長期借入金及び債券の発行予定額でございます。合計で5,046億円でございます。17年度の予算と比

べますと、常磐新線の開業に伴いまして、鉄道建設費が減少していることや、過去借り入れた債務の償還が進んできておりますので、17年度6,385億円でありましたけれども、18年度の調達は5,046億円を予定しております。財政投融资資金借入金が616億円、民間借入金が3,242億円。財投機関債が950億円、一般公募債が138億円の予定でございます。

一番下の縁故債100億円につきましては、欄外の注の2番にございますように、今年度の第4・四半期、3月に100億円の発行を予定しておりましたけれども、引受先の事情によりまして、来年度の第1・四半期にずれることになりましたので、その分100億円予定しております。その間は民間借入金でつなぐ予定にしております。

この種類別を勘定別にしたものが次のページでございます。18年度予算額に従いまして、簡単に説明いたします。

まず、財政融資資金につきましては、建設勘定の民鉄線の建設及び借換えのために443億円借りる予定でございます。それから、海事勘定の船舶共有建造のために173億円借りる予定でございます。

次に、民間借入金でございますが、議題3で後ほど説明がございましたけれども、助成勘定において既設新幹線の建設に要した債務の借換えのために、JR北海道、JR四国及びJR九州の経営安定基金から1,562億円借り入れることにしております。同様に、民間借入金の一番下にございます助成勘定261億円、一般公募債の2番目にございます50億円。これらをあわせまして債務返済の借換えに充てる予定でございます。民間借入金の2番目にございます都市鉄道借入金は、常磐新線の残工事に充てるための地方公共団体からの会社を通じてなされる無利子貸付32億円でございます。

民間借入金の建設勘定でございますけれども、小田急小田原線、それから、過去の借入資金の借換えのために857億円調達する予定でございます。次の基礎的研究等勘定でございますけれども、これは9ページにスキームが出ております。内航総連合会の船腹調整事業を解消するための暫定措置事業に要する経費を融資しているもので、530億円でございます。

次の財投機関債は、建設勘定におきまして、民鉄線事業、それから、新幹線の借換資金のために600億円発行する予定でございます。海事勘定におきましては、過去の共有建造業務の資金の借換えのために350億円調達する予定でございます。

次に一般公募債でございますが、17年度新たに着工いたしました北海道新幹線、北陸新幹線の富山～金沢間などに充てるために88億円の発行を予定しております。助成勘定の5億円は、先ほどご説明いたしました。

一番下の縁故債の100億円は、前のページでご説明いたしました17年度第4・四半期の発行が18年度にずれる分でございます。

お示ししております表は、四半期ごとの数字をあげておりますけれども、年間の必要額につままして、過剰な調達をして資金が滞留することのないように、資金需要に応じて調達を図っていく予定にしております。したがって、工事の進捗を見ながら需要にあわせて調達するという意味で、第3・四半期、第4・四半期が多めの調達額となっております。

18年度の借入金、債券の発行予定についての説明は以上でございます。

○櫻井財務課長

続きまして、資料の4ページ、18年度の全体の合計額と合わせまして、各四半期ごとの額を資料として提出させていただいております。本日はその全体像及びそれぞれの四半期の計画についてご意見をお伺いするところでございますけれども、資料3の一番最後のページをお開きいただきたいと思っております。

ただ今ご説明させていただきました長期借入金と債券に係る借入計画でございます。従前は、本日のように年間の借入計画に係る評価委員会の開催をさせていただきまして、全体像、そして、四半期計画についてご説明をさせていただきました。そして、それぞれ四半期ごとに資料送付によりまして、意見聴取をさせていただいたところでございます。その下の表は、年度当初にご説明したものと実際のものでございまして、事業の進捗状況により若干差がございますけれども、それほど大きな変化はございません。

本日の議題といたしましては、全体像のご承認をいただくわけでございますけれども、今後の運用につきましてもお諮りをしたいと思っております。一番下の箱でございますが、このように年度開始前の3月に年間の借入計画について評価委員会を開催させていただきます。そして、これまでやっておりました四半期ごとの資料送付による意見聴取については、事業の大幅な変更といったような特段の変更がなかった場合は行わないという形にさせていただいております。もちろん、四半期計画とのずれについては、決算のときに説明させていただきますけれども、その間は特段の事情がない

限り改めて資料送付による意見聴取はしないで済ませさせていただきたいと思っています。

このような例を鉄道・運輸機構と他の法人と比較した場合、例えば私ども国土交通省の関係ですと、都市再生機構あるいは道路保有機構といったものでも同じような扱いをしているわけでございます。今回このような形で四半期ごとの意見聴取については省略ということもあわせてお願いしたいと思っております。

以上でございます。

○家田分科会長

ありがとうございました。どうぞ。

○大塚海事局参事官

説明を端折ってしまったものですから、大事な点のご説明が抜けておりました。恐縮でございますが、資料2の12ページをお開けいただきたいと思っております。

先ほどご説明いたしました物流基盤整備法は、国会でご審議いただく準備中でありまして、会期中には可決いただけるものと期待しております。その法律が通りますとはじめて勘定が統合されます。先ほど内田部長からお話があった海事勘定という名称は仮称でありまして、今のところ、法律が通りますのが5月、6月、7月ということを考えておりますが、年度単位でございますので、遡って4月1日から施行させるということで法案をいただいております。

機構の関係で申しますと、中期目標・中期計画、また、業務方法書を変更する予定がございます。現在考えております中身を簡単にお話させていただきたいと思っております。

12ページですが、中期目標・中期計画の改正の主な点でございます。1点目は、今申し上げました新技術の実用化支援業務の追加でございます。それから、16年度決算で船舶勘定は赤字になりました関係で、18年度予算編成、すなわち昨年の秋から暮れにかけてでございますが、追加的な財務改善政策の実施、金利の見直し等も行いました。その関係を予算が成立した後に盛り込みたいと思っております。それが改正のⅠ、改正のⅡ、目標と計画に入っておりますが、計画の方を見ていただきますと、新技術の実用化支援関係と追加的な財務改善関係という大きな2つの柱がございます。

それから、13ページ、業務方法書でございます。業務方法書では主に機構の業務の立て方でございますので、ここで海事勘定をつくりますというところを直したいと

思っております。船舶勘定と造船勘定を統合し、研究開発から普及に至る一貫した支援体制を構築する。これを踏まえて、章名でございますが、船舶関係業務と造船関係業務を海事関係業務に統合するとともに、新しい業務を追加する関係で業務方法書を変更させて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。

ちょっと話がいろいろ関連しているのでわかりにくかったかと思うんですけども、勘定を統合するという話と、財務計画をこうしたいという話、それから、財務計画に関する委員の皆さんへの意見の聴取の仕方を、四半期ごとに資料送付をやっていたのを、年間で一括して行くと、そういうご提案で、これをご了解いただけないかと。こういう3点ではなかったかなと。もっと他にもありましたっけ。そんなところですよ。

どうぞ、どこからでも結構ですので、ご議論いただきたいと思います。いかがでしょうか。上田さん。

○上田委員

借入と債券の発行のスケジュールと金額、これは例年のものと相違するわけではありませんが、これも今までの実績で構わないんですが、1年間の借入のスケジュール、計画だけで我々が見て果たしてこれが妥当だということを言えるかどうか。16年、17年の実績を見て、大体その金額でうまく今までやってきているし、18年度も、変更はありますけれども、数字の大きさとか内訳としてそんなに特別大きな変更があるわけではないと。

ただ、それが1年間のフローとしてのお金の出入りだけではなくて、ストックとして各勘定に関連したもの、あるいは、機構として今までの累積で財務がどうなっている、あるいは、今まで累積のレベルで見えてきてこれだけ順調になっている、健全に運営されていますよというものを常に見なければいけないと思うんですね。ですから、その部分の、全部のいろいろなややこしい勘定を、累積のものを全部出してくださいとか、あるいは、資産の部分も厳密なバランスシートとして出してくださいというのは難しいかもしれませんが、少なくともキャッシュの部分に関しては、累積でのストックの部分、その両方を出していただくようにしていただきたいんですね。それがお

願いです。

一点質問がありまして、資料の5ページの財投機関債と財政融資資金借入金のところを見ても、同じ建設勘定の中でも幾つかファイナンスのソースを使い分けるということになっていて、これが実績で、今まで大体これぐらいやってきたからというものもあるんですが、こういったものの内訳、借入先を分けていろいろなチャンネルからとってくるというのはいいんですが、この分け方自体が「今までのやり方でやってきたから大丈夫です」ではなくて、金融のシステムがいろいろ変わってくる中で、こういうふうなお金の調達の方法自体がどのぐらい合理的なのか。先ほどのリスクの部分もありますし、逆にまた機構が持っているリスクをマーケットの方がどう見ているかということも関連するんですね。

だから、今までの実績というのが一番の根拠だろうと思うんですが、どう考えてこういうふうな内訳を考えているかということ、どこかの場面で必ず求められると思うんです。そのための説明の準備とか、今までこういう経緯でやってきたのでこうだということの合理的な理由を、きちっと機構として整理して準備されることをお願いしておきたいと思います。

以上です。

○家田分科会長

一通りご意見をいただきたいと思います。他にはいかがですか。

他の先生方、ご意見はございませんか。

○内田経理資金部長

調達手段でございますけれども、基本的な考え方は、財政融資資金につきましては低利、長期な融資をしていただいておりますので、例えば海事勘定で申しますれば、新規建造の7割という形に限定されておりますけれども、財政融資を活用できる部分についてはできるだけ財政融資を活用する。

残りの民間借入金と債券の発行をどういう考え方で行うかという点につきましては、おおむね1：1ぐらいの比率で調達してきております。民間借入金と申しましても、経営安定基金の借入金のように政策的に定まったスキームの中での借入もございますので、純然たる民間借入金と債券を比べますと、おおむね1：1、1,100億円ずつぐらいの調達になっております。民間借入金については基本的に半年賦の変動金利で調達しておりまして、債券は満期一括償還の固定金利でございますので、両方の性

質の異なる調達手段を組み合わせるという基本的な考え方で今までやってきております。

先生ご指摘のとおり、さらに最適化を求めて精緻化していかなければならないと思っておりますので、将来の収入見込み、将来の償還見込みに基づきまして、より合理的な調達をできるようにこれからも精緻化していきたいと考えております。

○鈴木理事

ちょっと補足させていただきます。

要は、勘定ごとに完全に区分した資金運用をせざるを得ないという現実があります。勘定ごとにそれぞれ事業の内容がありますから、その事業にどういう資金をどういう割合で投入するのかということも決まっています。そこで我々が資金を調達するときに、各事業の内容がどの時期に幾らお金が必要なのか、まずこれがあるわけですね。それに見合うようにどういうお金を調達していくかということがあるわけですが、そのときに国の方からとか、あるいは、事業者の方から入ってくる無利子のお金、返済金ですね、そういうものは無利子のお金ですから、それがいつ入ってくるのか。しかも無利子だから最優先でそれは使わせてもらった方がいいと。

それ以外の利子のかかるお金については、どの時期に幾ら調達すれば年間利息が一番少なくなるのか、こういうことで市場の動向を見ながら、特に財投機関債とかたくさん債券を発行するときには、我々以外にも債権を発行する独立行政法人や事業会社があって、一挙に市場に債券発行が集中するとどうしても金利が高くなりますので、なるべくそういう時期はかわしてうまくすき間をつけれないかとか、そういうことを見ながら、機構の中でも資金調達のための運用委員会というのがありまして、市場の動向はこうなっているからこの時期に発行すると資金の金利が安く調達できるのではないかとか、そういうことを議論しながら選定しています。あと、民間借入金についても、市場の動向を見ながら、しかもできるだけ競争原理でやって、これまでは特定の金融機関さんとの付き合いだけだったのですけれども、シンジケートローンを導入して他の地銀などにも広げたり、短期借入で一般競争入札を導入するなどして安くやりたいと。

それだけではなくて、勘定間をまたがった資金の融通はしないというのは原則ですけれども、ごく限られた短期であれば、例えば90日以内とか、そういうことでほんのちょっとだけ我慢すれば国の無利子のお金が入ってくるということであれば、こっ

ちの勘定では余っている分をちょっとだけ使えないかと。こういうことも限定的ですけども、やっぱりして、金利を一生懸命減らすように、支払利息を減らすようにしております。そういう努力を実績報告書でもご説明したことがあったかと思うんですけども、知恵を絞っているということでございます。

○家田分科会長

他にはいかがですか。どうぞ。

○角委員

鉄道・運輸機構法の改正に関する資料2に関して、これはコメントです。当初この委員会が発足したときに、いろいろな勘定が幾つも並立していて、それをもう少し合理的に統合できないのかという意見は評価委員の中からごく初期の段階で出ていたと思うんですが、それが船に関係するところで開発に関するところから建造に関するところまでを一体化すると、形の上ではきれいにされるということで、これは歓迎すべきことだと思います。

形の上ではそうだったんですけども、それが実態として、外部からのコメントにもあるように、内航海運の活性化とか振興とかいうことに具体的にどう結びついていくかというのはまだやることが、鉄道・運輸機構自体の問題もあるだろうし、お役所の方でもやらなければいけないことが山積しているような気もするので、ぜひ努力を続けていただきたい。コメントです。

○家田分科会長

ありがとうございます。

今のコメントは是非、全部記録に残りますけれども、記憶にもとどめて。統合はしたけれども、実質的な意味での仕事が一体的になっていく努力をどんなことをしようかなというあたりも、業績のときにでもまた議論するように、今、先生からのご指摘を前向きに取り組むようにしませんとね。

他にいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○加藤委員

先ほどの借入計画に関する運用の問題ですけれども、基本的には重大な変更があったときにご説明いただければと思います。特に鉄道関係はかなりルーチン化されていますから、運用の仕方については、今言ったような、初期から説明があったような形で苦心されているんですよ。それが対象によってかなり変わるときがあると思います

ので、そのときだけは報告していただければ、あとは決算のところで反映されてきますし。そういう意味では年1回でやって、特段の変更がある場合だけ各委員に報告していただく。それがあれば、決算のときにもう一回チェックして、次年度のときに見直されるだろうと、こういう形は大いに賛成であります。

○鈴木理事

よろしゅうございますか。要は、なるべく評価委員の先生方のご負担にならないようにということだけやっているだけでございますので、私どもで必要が生じましたら、できるだけ前広にお伺いするということにしたいと思います。今、加藤委員がおっしゃったようなやり方で進めさせていただきたいと思います。

○家田分科会長

正田先生、どうぞ。

○正田委員

いろいろな委員の先生方からお話が出ていますが、この委員会が始まった当初においては、長期的な資金運用全体のスキームのお話を伺っていて、きょうも後でお話があるようですが、特定債権は経年的なものが出ていますね。ところが、それ以外のものについては、単年度のお話だけになっていて、特に民鉄に投資しているものはある期間でやっているはずなのですけれども、その辺がわからない形になっています。これは業績報告でもいいのか、あるいは、こういうときでもいいのかかもしれませんが、単年度ではなくて、長期全体のスパンないしはそれをカバーしたご説明をいただいた方がわかりやすい。

細かい割り振りの話は何回聞いてもわからないので、申しわけないのですが、全体として健全か健全でないかというのは、ロングスパンの中でどこの部分が増えているとか減っているとかいう見方をしないとわからないと思いますので、できればそういう資料をお出しいただくと。これは業績のときでも結構ですし、今回でも結構ですから、お願いしたいと思います。

○家田分科会長

18年度の借入金や債券の発行の計画、それから、これからの取扱いで四半期ごとに資料送付の意見聴取を特段の変更がない限り行わないという、こういう2つの点についてはご了解いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○家田分科会長

よろしいですか。

では、それを前提の上で、今後の改善については、今、正田先生がおっしゃられたようなことを是非お願いしたいと思います。

私も率直に言うとも見ていて無味乾燥だなと思うようなところがございまして、この種の意見聴取は大事なことではあると思うけれども、前に向いて役立つ評価委員会であれば何の意味もないのであって、役立つものにしたい。それには箸で棒をくくったようなところはなるべく簡単にして、心が伝わるようなご説明をいただきたい。さっき鈴木理事からのご説明は大変心のこもったご説明で深く感銘を受けたわけでございます。例えば鉄道の経営安定基金の運用益が非常に苦しんでいる中で、変な言い方ですけども、機構が借りてやってというか借りることによって、JR北海道、JR四国及びJR九州の経営を安定化すると、こういうところにも貢献しているわけですよ。

そんなところは、数字だけ言ったのではなかなかわからなくて、心に染み渡るようなご説明をお願いしたい。要するにこの数字の背後にある思想というものを説明して審議した方がいいし、それには正田先生おっしゃるように、上田先生もおっしゃった、断面、断面だけ見るのではなくて、流れの中でどこをどう変えるなり変えないなりの意思表示をしているのか、それが議論できるように是非これからやり方の改善もした方がいいかなと、そういうご指摘をいっぱいいただきました。ありがとうございました。

それから、上田先生が途中で言ったように、いろいろ経験的な最適化はやっているんでしょうけれども、そこに一步踏み込む勉強の余地があるなというところも大事な研究課題ではないかと思いました。

では、2点目の議題はそういうことで進めさせていただいて、将来の改善に向けて課題を残した格好ですけども、次の議題にいきたいと思います。

議題3の特定債権の内容変更について、ご説明をお願いいたします。

議題3 特定債権の内容変更について

○河野鉄道助成部長

鉄道助成部長の河野でございます。特定債権の内容変更につきまして説明させてい

たきます。資料4でございます。

まず、根拠条文からということで、恐縮でございますが、資料4の4ページに根拠条文をお付けしております。機構法第二十三条をご覧いただきたいと思いますが、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でございます。また、国土交通大臣は、認可をしようとするときは、評価委員会の意見を聞かなければならないということになっているわけございまして、本日お諮りさせていただくということでございます。

特定債権の説明でございますが、資料4の1ページに戻っていただきまして、一番上に括弧書きで特定債権の説明をしております。新幹線鉄道施設の譲渡の対価の支払を受ける債権と書いてございます。ちょっとわかりづらいものですから、先ほどの資料3に参考資料として「資金スキーム」というのをつけてございます。資料3の10ページに「助成勘定」ということで、鉄道助成業務のスキームをつけております。左側に既設新幹線譲渡価格9.2兆円とございます。これは東海道新幹線、山陽新幹線、さらには東北、上越の新幹線の譲渡代金9.2兆円でございます。

箱が3つございまして、6.2兆円、1.9兆円、1.1兆円、あわせて9.2兆円が譲渡価格でございますけれども、真ん中の1.9兆円は国鉄改革時における評価益と言いますか、評価差額でございます。それから、その下の1.1兆円は、この再評価を平成3年にしております、その時点での評価差額でございます。一番上の6.2兆円が既設新幹線の建設に要した額でございます、いわば簿価に当たるものでございます。これが特定債権でございます、1.9兆円、1.1兆円につきましては、矢印のとおり毎年一定額が譲渡収入として入ってくるわけですが、基本的には将来の年金の支払に充てていき、あわせて、緊急性を要する鉄道の整備に活用しているものでございます。

資料4に戻っていただきまして、1ページでございます。先ほどの簿価に当たる6.2兆円見合いにつきましては、平成28年度末までの残存期間を償還期間としまして、元利均等半年賦償還の方法により毎年度の譲渡収入を算定してございます。それが2の一番上の①新幹線譲渡収入でございます。これは18年度3,268億円でございます。

一方、6.2兆円の建設費用について資金調達をしているわけでございます。これはその年の調達コストによってデコボコはありますが、その償還金と利息を支

払っていく必要がございます。18年度について見ますと、2の下の①、②あわせて6,391億円が支払わなければならない額でございます。この6,391億円と毎年の算定額、譲渡収入額3,268億円の差について資金調達、要は借換資金を確保していく必要があるということでございます。

この借換資金の調達方法につきましては、一定のルールができております。このルールが次の2ページにございます。借換資金の調達につきましては、要調達額のうち50%が、先ほどお話いただきました経営安定基金、これはJR北海道、JR四国及びJR九州の経営安定のための基金でございますけれども、要調達額の50%をこの基金から借り入れる。残り50%のうちの40%部分については、先ほどの算出額にプラスする形でJR本州3社から早期弁済により資金調達をしていくというもので、残りの10%部分を借換資金として民間から借り入れていくというルールでございます。

全体の40%部分の早期弁済による調達につきましては、通常の約定による譲渡収入にプラスするものですから、元金が変わってまいります。そういう意味で、通常の支払に加えて早期弁済を認めるということで、特定債権の内容変更になるということでございます。

1ページに戻っていただきまして、3に早期弁済による債務償還に対する影響についてと書いてございますけれども、早期弁済の影響につきましては、ご案内のとおりJR本州3社の営業は順調でございますし、譲渡収入が滞ったこともございません。さらには、毎年度期首で残存期間を前提に元利均等半年賦償還方法による算定額を算出しているわけございまして、将来の債務償還に影響はないということでございます。

3ページが今申し上げたものをグラフにしたものでございます。毎年の6.2兆円見合いの債務残高が赤の四角のところございまして、28年度ゼロを前提に順調に減ってきているということでございます。それから、毎年支払うべき元利とそれを満たすための譲渡収入プラス借換資金をあらわしたのがこのグラフでございます。

簡単でございますが、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。

このグラフを先に見せてくれると一番わかりがいいんですね（笑）。

いかがでございましょうか。どうぞ、上田さん。

○上田委員

私先ほどフローだけではなくてストックでと言ったのは、まさにこの図なんですね。これは新幹線の譲渡の部分についてなんですが、これが一番大きなもので、重要なということで理解していいのかと思いますけれども、他の勘定についてもこういった形のストックで、時間とともにどう変わっていくか、こういうふうな資料を、小さいものもあるんでしょうけれども、用意していただくと、先ほど私が言いました年度、年度の入出、フローだけではなくて、全体を見渡せるということ。よろしくお願いいたします。

○家田分科会長

他にいかがでしょうか。

○鈴木理事

ちょっとよろしいでしょうか。これは決まった債権がどういうふうに推移していくのかということなので、きれいに長期間にわたってグラフがかけるのですけれども、それ以外の話になりますと、これから先、例えば中期計画期間が終わった次の中期計画期間にどれぐらいの事業量があって、どれぐらいの資金調達をするのかというのは非常に難しい問題なものですから、長期計画のスパンの中で考えると、ちょっと工夫が必要かと思しますので、それは相談させていただきます。よろしくお願いいたします。

○家田分科会長

他にご意見ございませんか。

特にないようですので、この議題はよろしいですかね。特定債権の内容変更に関して、基本にご了解いただいたということでよろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

それでは、予定した議題は以上のおりでございますが、まだ言い足りない方、石津先生、まだご発言いただけていないし、これからの進め方とか、ご注文とか、もしあったらどうぞ遠慮なく。私の議事運営はフランクですので、どんなことでも言っていいです（笑）。

○石津委員

せっかく機会をいただいたので。先ほどちょっと出た勘定の統合のところ、今回、

船舶関係が統合されて、あとまたそれぞれ勘定別にあるわけですがけれども、私はこちらの委員をさせていただいて日が浅く、初めて資料を拝見したときにこれだけ勘定が分かれていて勉強する部分が多いなと思ったところなんですけれども、今回これを統合して、将来的には、他勘定も統合していきたいとか、長期的に何かお考えがあるんでしょうか。それとも、これはもともと成り立ちも違うし性質も違うから、今後も別々になさっていくということなのかというところが、初歩的な質問なんです。

○家田分科会長

どうもありがとうございました。どうぞ。

○櫻井財務課長

鉄道関係で申し上げますと、助成勘定と建設勘定、特例業務勘定ということでございますけれども、お金の使い道、勘定間の資金移動はできないので、きっちり経理しなければならないということがございます。先ほど船舶関係でございましたように、一貫してどうこうというよりも、垣根をきちっとやって、お金はその中できちっと回る。予定したお金の使途ですね、どこから出てきて、何に使うということをきっちり確定しなければならないわけでございますので、鉄道関係の3つにつきましては、今のまま勘定は分離したままで、きっちり経理をしていくということになっていると思います。

○石津委員

方針はわかりました。ただ、勘定を分けておかないときっちりした経理ができないのかどうかというところがちょっとよくわからないんですが。

○家田分科会長

今回は統合すべきものについては今回踏み込んで統合していただいたと。先ほど角先生からあったように、単に形だけの統合ではなくて、中身も連続的なというか、連携性の高い施策になるようにきっちり見えていますよというお話だったんですね。

加藤先生、どうぞ。

○加藤委員

海事関係、海運関係でいろいろご意見が出ていたんですが、鉄道と海運とは相当違った性格がありますから、その説明が、今、社会に直下されて、初婚なのか再婚なのか、それぞれ持っている財産をどうするか。ただし簡単ではない。しかし、それはこれからどうするかという問題に大きくからんでくる。今回、海については技術面と、

基本的には造船建造をいかにして刺激するかというところは、前よりは相当知恵を使っていたいただいております。しかし、どうしても昔からの性格で、技術面に非常にウエートがかかる性格もある、新しい項目もそうでありますけれども。

機構の方は、それぞれ機構がたくさんつくって海運をやるわけではありませんから、基本的には民間の人につくってもらわない限りどうにもならないわけです、建造は。そういう点では、前よりはソフト面でいろいろな汗のかき方は準備していただきましたから、金の面も含めて。それを含めてこれからどうするかは、機構がこれを踏まえて従来と違った発想で汗をかいていかないとうまく回っていかない、予定どおりにいかなのではないかと。これは鉄道と基本的に違うところが当初からあるわけで、そういうものを抱えながら、分科会長がおっしゃるように、これからどうするかというために、この委員会は大いに刺激を与えていく。

そういう意味では現場に大いに頑張っていたいただきたい、知恵を出すのも現場でありますから。目標段階では前よりはかなり進んだ技術面と同時にソフト面での仕掛けはしていただいたわけでありますから、それを大いに使って頑張っていたいただきたいということは、皆さんに是非お伝えください。

○家田分科会長

正田先生、どうぞ。

○正田委員

現在、機構がやっている仕事は、いろいろな予算の仕組み、やり方、すべてが国内対象ですね。しかし、それをある部分新しい事業に移していくということを考える議論になると、必ず海外対応をどうするか、マーケットにしても技術にしても考える必要があるのです。これは向こうから主張されてからどうこうという対応をしていたのではとても間に合わないの、機構としてもそういうことに対して是非前向きに想定されておいた方がいいのではないかと。

向こうから攻め込まれてきてからの対応ですと、必ず変なことになると思いますので、今までと違った枠組みの話になりますと、時間をかけて議論をしておいていただかないといけなんでしょう。もし市場化テストを本気でやるんだとすると耐えられないのではないかと、拙速になってしまう可能性があると思います。その点ご留意いただきたいとします。

○家田分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、ご意見は以上でよろしければ、審議はこれで終わりたいと思います。

ここからの議事の進行は事務局をお願いいたします。

○大塚海事局参事官

資料の点ですが、先ほど私、「海事勘定の点は法律が通りましてから」と申し上げたんですけれども、一部の資料に海事勘定は裸で使わせていただいていますので、公開するときには「国会提出中」という形の注を入れさせていただきますので、その点だけご了承いただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

3. 閉 会

○事務局

委員の先生方におかれましては、長時間にわたりましてご審議いただき、まこと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ますと存じます。

それから、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の皆様へ送付させていただきますので、ご多忙中大変恐縮ではございますが、チェックをしていただければ幸いです。

また、本日の資料につきましては、郵送ご希望の方がいらっしゃいましたら、事務局から郵送させていただきますので、机の上に資料を残しておいていただければ幸いです。

○家田分科会長

ちょっと一言だけ。感想ですけれども、最後、正田先生もおっしゃっていただいたし、いろいろな先生方おっしゃっていることを一言で言うと、一番大事なことを議論しようということですよ、前に向いて。そういうスタイルに少しずつ。よろしくお願ひします。

○事務局

ありがとうございました。

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10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。

本日はどうもありがとうございました。