

国土交通省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14回）

平成19年3月19日（月）

【櫻井財務課長】 おはようございます。定刻より若干早いわけでございますけれども、福井先生は20分ほどおくれていらっしゃるというご連絡がございましたので、それ以外の先生は皆さんお見えでございますので、ただいまから国土交通省独立行政法人評価委員会第14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。

まずご報告でございますけれども、3月17日付で国土交通省独立行政法人評価委員会に人事異動がございまして、任期満了になった委員の方々がございまして、家田分科会長、石津委員、工藤委員、角委員が再任されまして、加藤委員はご勇退し、後任には大阪産業大学経営学部教授であります宮下委員が就任されました。宮下委員は本日国際会議にご出席のため、ご欠席でございます。また、宮脇委員は大学のご都合により退任されました。後任については当面、空席とさせていただきます。

次に議事を行うための定足数でございますけれども、当分科会の委員は8名になりますが、きょうはおくれていらっしゃいます福井先生を加えまして、6名の方のご出席となっております。国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条で規定しております過半数という定足数を超過しておりますことをご報告いたします。

本日の分科会でございますけれども、これも毎回でございますけれども、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則に基づきまして、本日の議題でございます長期借入金及び機構の債券の発行でございますが、これにつきましては当分科会の議決をもって委員会の議決とすることになってございます。会議の公開についても同じく、運営規則に基づきまして公開いたしますけれども、議事録につきましては議事概要を分科会終了後数日中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することとしてございます。

では、議事に入ります前に、皆様のお手元に配付してございます本日の資料を確認させていただきます。よろしくお願いたします。上から順に、議事次第の1枚紙、座席表、

そして委員名簿がございます。次に右肩に資料1ということでホチキスでくくった資料がございます。「平成19年度長期借入金及び機構債券の発行について」ということでございます。次に資料2でございますけれども「平成18年度業務実績評価に係る評価項目の集約について」ということで、先般の海事勘定にかかわります機構法改正によりまして増えました評価項目の集約ということについて、ご議論をお願いしたいと思っております。その関係の資料2でございます。資料3は報告事項でございます。平成18年中に、機構の業務のうち金融業務につきまして見直しを行ってございます。その報告でございます。最後、資料4でございますけれども、「規制改革・民間開放の推進に関する第3次答申」ということで、規制改革・民間開放の推進のための会議の中で、この鉄運機構の業務について若干議論されておりまして、それに基づきまして対策を講じることが閣議決定されてございます。その内容についてご報告をさせていただきます。

以上、資料でございますけれども、ご遺漏はございませんでしょうか。

それではこれより早速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家田分科会長よりよろしくお願いたします。

【家田会長】 おはようございます。年度末の押し迫っている中、どうもご苦労さまでございます。それでは今ご説明がございましたとおり、早速議事に入らせていただきますが、協議する議題が2つと、報告事項が2つという予定になってございます。1つ目の借入金云々でございますけれども、これはこの分科会で意見があればまとめて、国土交通大臣に報告するということになっております。2番目の議題につきましては、評価項目が追加になる可能性が出てきたんですけれども、それを何とかあまり増えない方向で集約する知恵がないかという議論でございます。

それでは早速、議題1からお願いしたいと思います。ご説明をお願いいたします。

【後藤経理資金部長】 機構の経理資金部長の後藤でございます。それでは資料1をご説明させていただきます。

資料1は、表紙が縦でございますけれども中は横になっておりまして、恐縮でございます。

まず借入金、債券の発行の前提になります19年度の事業概要を極めて簡単に、猛スピードでご説明させていただくことをお許しください。それでは資料のページをちょっとめくっていただきまして恐縮でございますが、3ページでございます。

「19年度予算のポイント」と書いております資料でございます。まず鉄道関係でござ

います。主要項目として3点ございます。この下の表でございますけれども、整備新幹線でございますけれども、前年度から372億円増の2,637億円でございます。各線とも開業が視野に入っている線区もございまして、事業量が増えているということでございます。

2番目、民鉄線・都市鉄道線でございます。これはもうピークを越えておりまして、都市鉄道線の常磐新線も、来年度残工事があってそれで終わりということで、予算は29億円減の120億円となっております。ただ、その下の欄に財投借入金、財投機関債それぞれちょっと大きな566億円と600億円がございますけれども、これは過去に多くの事業を行っていた際の借りかえ資金でございます。

それから3点目、都市鉄道利便増進事業でございます。これも従前の阪神三宮、相鉄・JR線に加えまして、新たに19年度から相鉄・東急直通線が加わるということで予算が増えております。

一番下の都市・幹線鉄道整備等事業は、工事ではございまして補助金を交付する事業でございます。前年度比35億円ほど減っておりますけれども、その中ではニュータウン鉄道等の助成ということで、成田空港のアクセス鉄道の予算は増加しておりますし、地域交通で話題の多いLRTについては昨年同額、安全・防災対策等については必要な額を確保いたしております。

1ページめくっていただきまして、今度は船舶共有事業でございます。海運市況、内航も回復しておりまして、前年度比12億円の増ということで19年度の予算は259億円でございます。その下の財投の借入金、これは事業に対応するもので、259億円の7割ということで181億円の借入金をいただいております。その下の財投機関債は、過去の借りかえということで400億円でございます。一番下の出資金は政府からのものございまして40.5億円、これは例年いただいているものございまして、この運用益でスーパーエコシップ等あるいは新技術の普及のための補助金として活用していくというものでございます。

3番目の特例勘定でございます。これは株とか土地を売って国鉄職員の年金を払っていくものがございますけれども、この事業はずっと続いていくわけがございますけれども、このところ株式売却、土地の売却も順調であるということで、政府からいただいた補助金は必要ないということになりまして、19年度はゼロでございます。

一番下、その他の事業でございます。これは技術開発とか内航海運活性化事業530億

円、ほぼ前年並みになっているところがございます。

こういった予算、事業のうち、私どもが外部からお金を調達しなければならないものをまとめさせていただいたものが、戻って恐縮でございますが資料1の1ページでございます。上のブルーの表でございますけれども、調達手段を見ていただきますと、財投借入金、民間借入金、債券と縦に書いてございまして、横に行きますと、19年度の予算現額、用途、対前年の変化になっております。ここで予算現額という言葉でございますけれども、これは予算額に昨年度の繰越額を加えたものでございまして、一番下の欄の4,710億円という合計のうち、書いておりませんで恐縮でございますが、90億円ほどが繰り越しということでございます。

それでは簡単にご説明させていただきたいと思っております。

上からまいります。財投借入金の建設でございます。572億円ということでございまして、民鉄線の建設資金及び借りかえ資金ということで、昨年度より125億円増えております。この増因は借りかえ資金が増えたということでございます。海事のほうは243億円ということで、これは建造資金ということになっております。

民間借入金にまいります。建設勘定で1,096億円ということになっております。民鉄線、常磐新線はもう額は減っておりますが、まだ建設工事費も若干入っております。それから民鉄線、CD線、新幹線の長野・高崎の借りかえ資金も入っております。これは203億円ほど増えておりますけれども、借りかえ資金のほうが増えているということでございます。その下の海事勘定52億円。これは借りかえでございます。それから基礎研勘定530億円、これは内航海運の構造改善を支援するための活性化融資業務で、昨年と同額になっております。その下の助成勘定860億円でございます。これは国鉄債務の借りかえ資金でございまして、昨年度より大幅に減っておりますけれども、具体的には債務自体が減ってきていることと、ここに「経営安定基金スキームによる借入金」と書いてございますけれども、経営安定基金と申しますのは、JRの三島会社から一時的にある程度高い利子でお金を借りて債務消化に回すというスキームが過去からありますけれども、このスキーム自体をもう縮小していくという流れがございまして、この2つの要因によってこの額は減っているところがございます。

その下の欄、債券でございます。大きく分けて財投機関債、一般公募債となっております。財投機関債と申しますのは、財投対象事業における債券発行は財投機関債と呼んでおります。財投機関債全体で1,000億円、建設、海事それぞれ600億円、400億円と

いうことですが、これはすべて借りかえ資金でございます。それから一般公募債 357 億円でございますけれども、これは建設勘定のほうですべて必要となる資金でございますが、この大半が整備新幹線新規着工区間の建設資金ということでございます。先ほど予算で増えておりましたけれども、こういったことで債券における資金調達も増えているということでございます。縁故債はもう今年は発行しないということでございます。

下のオレンジ色の欄のところに「資金調達の基本的な考え方」ということで、基本的な部分をまとめさせていただいております。まず財投の借入金でございますけれども、この額は、事業が決まっております、負担割合も決まっておりますので、そういう形で決まってくるということでございます。それから②と③でございますけれども、これは民間の銀行からの借入金のような形でいくのか、あるいは債券の発行で行くのか、どちらでいくかという話でございますけれども、まず借入金のうち経営安定基金、都市鉄道借入金、内航海運活性化の部分については、現金ベースでやるということが制度上決められております。一方で債券の発行でございますけれども、私ども昨年度から年3回ということで増やしておりますけれども、証券会社、金融機関等に聞きますと「大体機構さんのケースですと1回で四、五百億円ぐらいが限界じゃないでしょうか」と言われておりますので、それを3倍すると1,200億円から1,500億円程度が適切ではないかというようなアドバイスを受けております。こういった視点を全部考慮した上で、ここに書いてございます上の表でございますけれども、債券を1,357億円としまして、残りについては民間借入金で調達するという考え方に立ちまして金額を決定させていただいております。この辺のところは、今後とも私ども日々勉強してまいりたいと考えております。

それから今度は2ページ、今の予算現額を四半期別にどう調達していくかということでございます。具体的にはグリーンで塗っております部分でございます。下のオレンジ色のところを見ていただきますと、「四半期別の資金調達の四半期別の考え方」でございます。基本的にはその事業の進捗に伴う資金需要、もう1点は、借りかえを行っておりますので、その借りかえの償還日の到来に伴う借りかえの資金需要に合わせて設定しているということでございます。上の表を見ていただきますと借りかえがほとんどでございまして、事業の進行に合わせて設定しておりますのは、財政融資資金借入金の海事の243億円、一番下の一般公募債の新幹線に対応する357億円、これは一応事業の進行に合わせてという形にしておりますが、それ以外はかなり部分借りかえに対応した資金のプロットということでございます。なお、債券でございますけれども、これまでも6月、11月、2月と

発行しております、これが債券を買っていただく投資家の皆様には大変評判がよろございますので、今後ともこういう定期的な発行の仕方という形にしたいと思っております。

もう少しだけお時間をちょうだいできますでしょうか。恐縮でございますが、これから金利が高くなっていくと言われている中で、私どもが現在行っております効率的な資金調達への取り組み状況につきまして、簡単にご説明させていただきたいと思っております。資料をめぐっていただきまして7ページでございます。ちょっと後ろのほうで恐縮でございます。

「民間借入金におけるシンジケート・ローンの拡充」というところでございます。シンジケートローンを最近増やしております、今後とも増やしていきますというご説明でございます。17年度から250億円シンジケートローンを導入いたしまして、18年度は建設勘定に加えまして、基礎研勘定でも2回、全部合わせますと687億円ということで民間借入金の半分以上はシンジケートローンにしております。口頭で補足させていただきますけれども、最近の状況でございますと、普通の協調融資と比較した場合、シンジケートローンの金利は0.2%程度低いと言われておりますので、19年度においては対象となる民間借入金1,600億円以上ございますけれども、かなりの部分をシンジケートローンにかえてまいりたいと考えております。

それからもう1ページめぐっていただきまして8ページでございます。「新たな格付の取得について」ということでございます。私どもが債券を発行する場合には、格付を取得することによりまして、債券購入者の投資家に対して私どもの財務能力の程度を簡潔な記号で表示する必要がございます。この2月に私どもが債券を発行した際、新たな格付を取得いたしましたので、資料に基づきまして概要をご説明いたします。黄色のところでございますけれども、従前から私どもはR&Iという格付会社、これは外資系ではなくて日系の会社でございますけれども、ここで「AA」という相対的に高い格付を取得しておりましたけれども、今後金利先高感が予想される中、資金調達コストをさらに低く抑えていくという観点から、2月1日付で今度は外資系の格付会社ムーディーズ・ジャパンから「A a a」という格付を取得いたしまして、R&Iと合わせて複数の格付を取得いたしております。ちなみにこの「A a a」というのはムーディーズ・ジャパンの中では最も高位の格付でございます。

取得の意義について下のブルーの欄に2つまとめてございます。まずは外資という視点でございます。外資系の投資家の皆さんは、やはり投資要件において海外の格付を取っていることを必須とされておりますから、この外資系の格付を取得すれば、外資の投資家さ

んから債券を購入してもらえ可能性がさらに期待できるということでございます。また、一部の地銀も同様の要件を持っているところがありますので、同様の効果が期待できるかと思っております。それから2点目、複数の格付を持っているということでございます。複数の格付が市場に示されることによりまして、私どもに対する投資家の判断材料が増すということがございまして、ちなみに投資家の大多数は複数の格付機関からA格以上の格付を取得していることを投資要件としております。

1ページめくっていただきますと、他の財投機関あるいは主要鉄道会社の格付取得状況でございます。格付機関の欄にJCR、R&Iとございます。これが日本系でございまして、その横のMoody's、S&Pが外資系でございます。私どもは一番上にプロットされております。ムーディーズとR&Iの格付の表の見方は下のほうに書いてございますので、後ほどごらんいただければと思います。

それでは1枚めぐりまして、このムーディーズ格付取得による効果はどんなことがあったのかということでございます。これは、2月の債券の発行の際に証券会社からヒアリングをしたものでございます。上の黄色の欄の上の丸「投資家の反応」、これは繰り返してございますけれども、外資あるいは複数格付を要件としている投資家から見れば、購入の検討がしやすかったということでございます。2番目の丸「格付取得による効果」でございます。今まで、私どもとお付き合いのなかった30の投資家の方から購入の検討をしていただくことができまして、うち9の投資家が実際に購入してくださいました。内訳は外資系が2と複数格付等を評価したというのが7でございます。さらに、R&Iの格付を上げることにはなかなか困難だと言われておりますけれども、格付が同一の中でも私どもの財務状況をよくするとか中期計画どおり業務を進めるとか、こういったことをIR活動の場で積極的に今後ともPRいたしまして、より効率的な資金調達を目指してまいりたいと考えております。

資料の説明については以上でございます。よろしくお願いたします。

【家田会長】 そうしますと、参考までにご説明いただいたところもありますけれども、特に協議していただきたいところをもう1回ちょっと確認したいんですけれど。

【後藤経理資金部長】 申しわけございません。協議していただきたいところは、1ページと2ページの資金調達の予定額のところでございます。どうかよろしくお願いたします。

【家田会長】 はい。それではどうぞ、皆さん、お願いたします。

【上田委員】 非常に細かいところですが、資料1の3ページのところで、常磐新線等の残事業というけれど、ちょっと意味がよくわからなかったので簡単にご説明いただきたいのと。

もう1つ、最後の格付のところですね。これはいろいろなところが出ていて、非常に良好であるということはよくわかるし、こういう格付がないとなかなか市場での資金調達ができないということもよくわかるんですが、格付の理由、格付を依頼したムーディーズから説明があったのかもしれませんが、機構の場合、何を以て一番の収入、償還原資といえますか、将来のキャッシュフローを担保しているものと見られているかなんですね。機構の場合、いろいろな事業をやられている、いろいろなところからお金を借りてきて出して、また回収していく。そのとき、こういう格付で一番重要なのは、私の理解では事業の内容が安定していることと同時に、将来に向かって確実にこういう事業によってキャッシュが入ってくるんだというそれがないと、こういう格付は信頼できないというか、いいものにならないわけですね。機構の場合、格付の機関が特にこの部分のお金は確実に入ってくるから、だから機構というのは安定した安全な投資先なんだという何かで判断をされる、もしその辺の情報があれば教えていただきたい。

【後藤経理資金部長】 まず2つ目のご質問からお答えしたいと思います。実は、資料の11ページをめくっていただきますと、「格付とは」という、格付というのはこういうものですよというのを参考までにつけさせていただいておりますけれども、そのブルーの右側のところで、私どもはこんな審査を受けたというのをまとめさせていただいております。4つほど書いてございますけれど、これは政府との距離、政府と一体となって業務をきっちりやっているかどうかというのを見られました。それから2番目には中期、3番目は資金面における政府との関係ということで、補助金をいただいているとか、財投を入れていただいているといったようなところ、それから過去における資金調達の手法と実績ということでデフォルトすることなく返ってきている、こういうところがわりに細か目に評価させていただいたところでございます。私が思いますのは、今までの実績と、例えばJRの本州三社から9.2兆円という非常に大きな金額が今後とも入ってくるというスキームの中で仕事をしていると。JR本州三社の経営状態、今後の彼らの取り組みを見ますと、多分これは安心だろうなと思ったと考えられるのかなという気が、個人的にはしております。

それからちょっと私、聞き漏らしまして、1点目の質問をもう一度。

【上田委員】 常磐新線の残事業等は、完成して立派に走っていてあれなので、関連に

何かまだ残っているのか。

【後藤経理資金部長】 残事業の内容は、常磐新線は高架を走っていきまして、その高架下の土地整備とか、道路をちょっと横にどけたのを戻しているとか、そういったことの集まりだと聞いております。

【上田委員】 はい、結構です。

【家田会長】 ほかに、いかがですか。

ございませんか。それでは、この資料の1ページ、2ページについては特に当分科会としては特段の意見なしということによろしいでしょうか。

【上田委員】 結構です。

【家田会長】 ありがとうございます。

それでは議題2のご説明をお願いいたします。

【田中海事局参事官】 海事局の田中でございます。説明させていただきます。

資料2をおあげいただきまして、まず1ページ目でございます。実は、今年度、鉄道・運輸機構法の改正をいたしました関係で、いわゆる中期計画、中期目標、18年の年度計画について修正をいたしました。1ページ、2ページ、3ページのこの縦紙でいいますと、黄色く色を塗った項目がございます。まず1つ目が1ページ目の、1ポツ(3)船舶共有建造業務 ①対象の重点化、続きまして2ページ目、(2)船舶共有建造業務 ②金利設定方法の見直し、(4)の⑤高度船舶技術の実用化助成の推進、それから3ページ目でございますが、(3)船舶共有建造業務 ①資金調達コストの低減化、(5)実用化助成業務、というこの5項目が新たに項目として加わったところがございます。単純にこの5項目についてそれぞれまた評価をいただくということになりますと、今まで52項目あったところが5項目増えまして57項目になります。昨年度、評価項目について、ある程度まとめられるならまとめるべきという形でご審議いただいたところがございます。したがって、今回加わった新たな評価項目について中身を検討させていただいたのが、続いて4ページ目でございます。

まず青で塗っています「対象の重点化」というところがございますけれども、いわゆる船舶共有建造業務の対象につきまして、貨物船に限定いたしますと。フェリーについては原則廃止して、離島航路とか生活航路とか、いわゆる政策目的の高いものについて重点化しますという目的が入りました。しかしながら、これについて実はもう17年度から事実上実施しているとともに、共有建造業務のいわゆる効率化そのもの全体を示しているもの

でございます、その下の「②外部委託の推進による業務の効率的実施」を見ていただきましても一緒でございます、基本的に、対象を絞って外部委託も行って、効率的に業務を実施していくという観点でいきますと、わざわざ対象の重点化だけを評価していただくには及ばないのではないかと。むしろまとめて総合的に評価をいただくのが適當ではないかと考えているところでございます。

続きまして5ページ目をあけていただきますと、「②金利の設定方法の見直し」ということで、これはきっちり金利のいわゆる利ざや、スプレッドを確保するとともに、これまでの段階では事業金利については固定型で全部やっていたのを、5年ごとの変動の見直し型を入れますということを今回入れたわけでございますが、これももともと、5ページの一番上の2ポツを見ていただきますと、「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」ということでございまして、いわゆる共有建造業務を普及させて推進しようという中の一貫であると。その中の一貫として金利を変動金利型、見直し金利型のものをメニューに入れて多様化しているということでございますので、できればこれにつきましても上記①の「船舶共有建造業務を通じた国内海運政策の寄与」というものとあわせて、結果として共有建造事業がこのように使われましたという数字を最終的に見ていただいて、評価していただければ幸いであると考えているところでございます。

続きまして6ページ目でございます。青く塗っているところでございますが、今回の法律改正に伴いまして「高度船舶技術の実用化助成の推進」ということを入れさせていただいているわけでございますが、これにつきましても5ページの下のところになりますが、「高度船舶技術の研究開発支援の推進」というのが④に既にごございます。わざわざこれを分離してそれぞれを評価するというよりは、④、⑤は高度船舶技術で同じでございますので、あわせて事業実績について評価いただければ幸いであるということでございます。

続きまして7ページでございます。下のほうの3ポツ、(3)の「①資金調達コストの低減化」でございます。これは海事関係民間団体の協力を得て、事業資金調達コストの低減を図るということで、これはいわゆる縁故債を発行して低金利の資金を調達するというところでございます。実はこれも、次の8ページを見ていただきますと②で「適正な事業金利の設定」という欄がございまして、これも先ほどご説明申し上げた、いわゆる見直し型の金利を入れて普及させているということでございまして、資金の調達と事業者が使いやすいメニューをセットして、それに伴って財務内容を改善していくという観点で、したがっ

て、単純に資金を調達しましたということと、金利のメニューを増やしましたというそれぞれを評価するのではなくて、あわせてその効果はどうだったのかという形で見ていただければと思っております。

それから8ページ目、(5)「実用化助成業務」ということで色を塗ってございますが、民間からの出えん金を募って財務基盤強化による事業内容の充実に努めるということでございます。実はこれは、先ほどご説明いたしました6ページの「⑤高度船舶技術の実用化助成の推進」のための資金調達という観点で出えん金を募ったということでございますので、出えん金を募って資金を確保して、高度船舶技術の実用化助成を実施しましたというのが一貫した説明でございます。したがって、項目そのものはやはり同じ形で見ていただければと思います。

したがって、もう一遍戻りまして1ページ、2ページ、3ページの右端のところに括弧でくくってございます。これは、黄色の項目は新たに増えるんだけれども、例えば1ページを見ていただきますと、黄色の「対象の重点化」と「外部委託の推進等による業務の効率的実施」をまとめて評価していただければ幸いであるという形で、結果的には何のことはないんですが、新たに中期計画の項目としては5項目増えることとなりますが、今年度の評価項目としては既存の項目とあわせて総合的にご判断いただければ幸いであるという形をお願いをしたいというものでございます。

以上でございます。

【家田会長】 ありがとうございます。そういうご説明ですので、1ページでは黄色の①と②をまとめて、いわばこの(3)として評価すると。したがって(3)を評価するときの視点は、特にこの2つの①、②で見た上で(3)をつけてね、ということにしてはどうかということですね。

次の2ページ目に行きますと、一番上の(2)船舶共有建造業務については、①、②を一体的に評価し、③はまた1つの別の評価項目でどうかということ。それが適切かどうかということですね。

次はどう見るんですか、矢印が飛んでいるけど。

【田中海事局参事官】 まず⑤を④とあわせて見ていただくとともに、3ページ目を見ていただきますと、(5)の黄色いところでございますけれども、「実用化助成業務」というのが入ってございまして、これもあわせて3つあわせて評価していただければということでございます。

先ほど申し上げましたように、3ページの「実用化助成業務」の項目は、2ページにある「高度船舶技術の実用化助成」をやるための資金に助成金を募るところでございまして、単にお金を確保するというだけで評価をいただいてもだめなので、あわせて評価いただければということでございます。

【家田会長】 そうすると、評価項目は前のほうに飛ぶと、そういうことですね。

【田中海事局参事官】 はい。そうでございます。

【家田会長】 その次は3ページで、(3)船舶共有建造業務のうち、①と②は一体的に評価してはどうかと。こういうことですね。

【田中海事局参事官】 はい。

【家田会長】 という、ご提案でございます。ご審議をお願いいたします。

【小橋企画調査部長】 一言よろしいでしょうか。

内容につきましては田中参事官から説明していただきましたが、私ども評価される側から見た場合のコメントを一言、まずはさせていただきたいと思うんですが。

先ほどの説明にありましたように、中を見ていくと今回の計画として新しく加わった項目が黄色の分あるんですけども、結局、加わったものは目的と手段の関係にあるとか、あるいは中を見てみると、同じ人が同じ会合に行って2つの項目の説明をするんですが、結局同じ人が業務をやり、同じ人を対象に業務をやっているとか、例えば「高度船舶技術の研究開発支援の推進」とか「実用化助成の推進」というのは、確かに項目は違うんですけども、ほとんど対象もやっている人も、何をやるかというのも似たようなことをやっておりますし、そういった意味で先ほど説明がありましたように固めた形で見ていただいたほうが、評価される側としても正当な評価を受けられるのかなと思っております。

以上でございます。

【家田会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

【工藤委員】 いろいろ考えていらっしゃるって、評価項目を増やさない方向でという基本的な姿勢としては、私は正しいのではないかと思います。既に非常に多いので、なるべく多くしないという基本的な考え方はいいと思うんですが、何点か問題があるんじゃないかと思います。具体的に1個1個がどうかという問題より基本的なことを確認したいと思うんですけど、今、最後にご説明あるいはご意見があったように、確かに中身を見ますと因果関係になっていたり、関連しているというのはまず事実だと思いますし、そこにつ

いろいろな考えられてまとめられたことについても理解はできるんです。しかし、今までも評価をするときに、1つの項目が結構多い場合、非常に評価しにくいという事例がもう既に過去出ているわけですね。どういうことかという、1つの項目にまとめられているテーマが、関係はあるとはいえ幾つか複数で、評価する視点も複数であるために、あるものについては結構うまくいっているけれど、ちょっとここはまずいなというのを、総合して1つの項目にするとどうなるんだという議論がこれまでもしばしばあったわけですね。それを考えますと、まして今のように因果関係がある場合、それを1つの項目にしてしまうと、例えば手段のところはうまくいっているんだけど、別の何か外部的な要因で最終的なところはどうもうまくいっていないというようなとき、項目が分かれているなら手段の選択は正しいという点数はよくなって、最終的にその運用がどうかという項目は若干点数が低くなるということが考えられるわけです。これを両方一緒にしてしまうと、逆に評価が難しくなるところがあるのではないかと思います。

【家田会長】 例えば。どれが難しくなるか。

【工藤委員】 特に考えられるのが、最初のところもそうだと思いますね。確かに「対象の重点化」と、ここで一緒にされている「外部委託の推進等による業務の効率的実施」というのは、ご説明を聞くと1つの項目として一緒にする妥当性はそれなりにあると思うんですが、やっぱりこれは違うんですね。例えばこの場合ですと、「外部委託の推進等による業務の効率的実施」というほうがかなり細かいといえますか、相当絞った形での指定がされているために、例えばここについてはうまくいっていると言えるんだけど、実際にほんとうに「対象の重点化」がうまくいっているのかは、ここで書かれているような内容だけに限定されるのであればある程度可能なのかもしれませんが、ほんとうにそれでいいかという話になると、ちょっと難しいのかなと。

それから金利の話が次に出てまいりますけれど、ここも、実際に内容のご説明を聞くと、ある程度これも一緒にする妥当性もあるのかなという気はするんですが、しかし金利の設定方法というのはかなり独立したテーマであって、これを「船舶共有建造業務を通じた国内海運政策への寄与」ってかなり大きい項目なわけですね。要はこの中期計画に書かれていることに今一度立ち戻ってみると、やっぱりレベルの違うことを一緒にしているような危険性があるって、そうするとこの場合、金利設定方法自体はうまく見直されているかもしれないけれど、それが果たして上のほうにきちんと寄与しているのかという、例えば1つ危険性があるのは、いみじくもおっしゃったように原因と結果になっている場合もあ

るんですが、必ずしも因果関係がきれいに出ていない場合もあると思われるんですね。そうなってくると、項目を減らす努力がかえって1つの項目の中の評価を困難にすることもあり得る危険性が、ちょっとあるんじゃないかと。

【家田会長】 どっちが多いかという問題だと思うんですね。

【工藤委員】 そうなんですね。

【家田会長】 重複の評価で項目だけ多くて、いいと言っているのがいいのか、それとも中の分離度が悪いというので、工藤さんとしては分離度が悪いほうがリスクであるということだね。そっちのほうが危ないということですね。

【工藤委員】 はい。これは多分ほかの委員の方でも、政策のレビューとか総合的なものにかかわったご経験のある方は経験されていると思うんですが、皆さんもそうだと思うんですが、項目を分けたほうが実は1つ1つの項目については精度が上がりますし、評価という作業はやや簡単になる。ただその分、評価の作業の数は増えると。しかしまとめると、数は減りますが、その1つ1つについて、じゃあ、どういうふうの結果、評価を下すのかということところが若干難しくなるということで、これはおそらく考え方だと思いますから、どちらがいいというよりはどちらのリスクを優先するか、どちらのリスクをより低く取りたいかということだと思うのでご意見の分かれるところだと思いますが、一応そういうリスクがあるということだけ指摘させていただいて。

【家田会長】 工藤さんとしてはどっちが賛成？

【工藤委員】 個人的には、ですから、全部とは言わないんですが。

【家田会長】 例えば、どれとどれを。

【工藤委員】 さっき申し上げた「対象の重点化」というところと、「金利」ですね。あとの助成とかのところは一緒にして十分整合性がとれると思いますし、船舶共有事業のところの「資金調達コスト」及び「事業金利」、これも一緒にして問題ないと思いますが、最初の2つ。

【家田会長】 1個目と最後が、工藤さんはバラバラでやるほうがいいと。

【工藤委員】 最初の2つです。

【家田会長】 最初の2つ？ あ、そうか。最初の2つね。

【工藤委員】 「対象の重点化」のところと、「船舶共有」「金利」の2つで。あとはいいと思います。

【家田会長】 はい、ありがとうございます。

じゃあ、続けてご意見のある方どうぞ。

まあ、同じことを二重にチェックして、例えば物理と数学って非常に連関性の高い成績が出るんですが、それを2点として入れていくのがいいか、物理と英語は分離度が高いですから、そっちで両立させるほうがいいのか、学校の成績でも常に重要で入試なんかでもよく議論になるところなんですが。どっちのリスクを重視するかということだと思います。総括表の後ろに個々にご説明がある資料が4ページ以下にありますが、ポイントは多分、船舶についてどっちを実態として重視するか、一般論よりはむしろ実態論からどうすべきかという議論をしたほうが良いと思うんですが。

角先生、どうですか。

【角委員】　そうですね、確かに評価する上では個別にアイテムが分かっていたほうが評価しやすいというのは、工藤委員のおっしゃるとおりなんですけど、一方で評価項目が50、60とあったときに、すべてが同じウエートの項目とは限らないことが結構多いわけですね。最終的に算術平均とかそういうようなことを委員会でやるわけですけども、そういう意味でいったときには、ある程度関連のあるものは総合的な判定をしたほうが、ある意味、委員の間でどの項目にどういうウエートがあるかということも踏まえながら評価している形にもなると思うので。採点は多少、そういう意味では我々が複数の項目にインプリシットにウエートづけをしながらやることになるんですけども、そのほうが良いのかなという気は、私自身はちょっとしました。

【家田会長】　ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

前は70幾つあったんですよ。それをようやく50幾つまで減らして。組織というのは常に新しいことを足して、スクラップはあまりしないものなので、それは要らないのかって言われるのが嫌ですから。そうすると常に増えていく方向にあるから、私自身の意見としてはなるべく実態を踏まえた上で、したがって是々非々なんですよ。これはまとめ得るか、まとめないほうがいいのかというのを個々に、業務の実態に合わせてやっていくべきだと思うんですが、特にこれは船舶の仕事に関するものなので、点数の許容の幅がかくかくしかじかという実態があれば、先ほど申し上げたようなむしろ一体性のほうが強いのか、それとも一体的に評価することによって犯すリスクが多いのかという判定をすればいいんだと思っておりますけれど。

【小橋企画調査部長】　先ほどの工藤先生のご意見についてなんですけれども、あくまでも評価を受ける側のお願いとしてでありますけれども、例えば最初の「対象の重点化」

と言いましても、先ほどの田中参事官の説明に最初ありましたように、実際はもう終わっているような話なんですよね。それを今さら評価と言われても、17年度で終わっているものに対して何もしようがないわけですし、じゃあ、やっぱりまとめて、その中で効果も含めてどうなのかといったことを見ていただくのがいいかなと思っております。金利は、今回新しく設定した部分であるんですけれども、先ほど中身がありましたように変動の分と固定の分と2つつくって、それで選択していただくというそれだけなので、それ自体を評価するといったら、言われたとおりましたねというだけの話なんですけれども、おそらく我々の努力する分というのはそれだけじゃなくて、それを踏まえて、じゃあ、実際船をつくるのにどれぐらい使っていただくのかといった分が努力する分だと思っております、その一部分の手段だけとらえても、なかなか評価していただく分としては足りないんじゃないかなと思っております。

以上でございます。

【家田会長】 ほかにいかがでしょう。

ちょっと僕個人の意見を言うと、まず1つは、どうせ一体的にやらなきゃいけないようなものであるなら、何で新規の項目が中期計画に追加されるのか、それがまず第一に気持ちが悪くというのがまず意見ですね。

もう1つはもっとささいなんですけど、ある種のヒエラルキー的に書いてあるわけで、近いものが近いところに書いてあるはずなんですよね。したがってこの1ページ、2ページは隣同士のところをまとめて一体的にというのはわかりやすいんだけど、最後のページの(5)が、ぐっと飛んで手前のところでやってくださいというのは、ちょっと強制的なことを言うようだけどどういうふうにと考えたらいいか、ここが気になるんですけど。

以上、2点だけ。1点目はお願いみたいなものですが。

【田中海事局参事官】 後段の(5)のところですが、実はこれは、我々も項目そのものは資金的な関係なのでこちらに入れたんですが、いわゆる民間の関係団体から出えん金を募ってきましたという事実しかなくて、機構が努力した部分もちょっとあるかもしれませんが、大部は実は隣の塚課長が、当時一生懸命駆け回ってやったというのがありました。これも恥ずかしい話なんですけど、ある程度めどがついてからこの計画を書いている部分もあって、これはどう評価するんだろうと思ったとき、それであればむしろ調達してきたものをちゃんと助成業務に、きっちり高度技術の関係でやりましたという形で見ていただかないと、単にお金を引っ張ってきましたというだけではちょっとどうかということで、

内心じくじたるものがあります。確かに家田先生がおっしゃるように、隣のものとくっつけるというのは理由があるんですが、独立してこれをしていただくこと自体何だろうかというところで悩んで、ちょっとこれは上のほうにつけたほうがいいかなというところが……。すみません、そういうことでございます。

【小橋企画調査部長】 計画の立て方の問題がございまして、最後の「実用化助成業務」の黄色の分というのはあくまでも資金面から見るとということで、大きい項目でいいますと、これは3ポツの「予算、収支計画及び資金計画」の中にどうしても入れざるを得ないということでやっているんですが、ただ中身を見ますと、この矢印がずっと行っている先のほうと同じような話の1つにすぎないということで。同じような話は、実はこの表の一番最後に「7. その他業務運営に関する重要項目」に「人事に関する計画」というのがありますが、これも今は評価しないことにしておりますけれども、それは何でかといいますと、一番最初の「業務運営の効率化」云々という中に人事の話がありまして、そこで全部評価してしまっているという形にしておりまして、中身が重複しているものは一方だけで評価してしまうという形も従来からとっておりますので、今回もそれを踏まえたということであります。

【家田会長】 なるほど。わかりました。

【工藤委員】 先ほどの話は一応、建前の話でありまして、そうではないかなと聞いていたんです。私が一番問題なのは、今回やっぱり計画の立て方そのものに若干問題があって、本来であればこういうことが起こらないような計画を立てるのが当然なんですけれど、とはいえ現実問題として計画があるので、じゃあ、どうなるかという話なんです。

お話を聞いていまして、先ほどの「対象の重点化」のところですが、中身については門外漢なのでわからないんですけれども、今のように既に終わった話であればこれは独立させるほうがナンセンスであって、評価の方法としては1つの項目に落とし込んだほうが妥当ではないかと思えます。

「金利」はちょっと、確かにそれだけと言えばそれだけなのかもしれないんですけれども、ただ計画を読み返してみると、ほんとうにこのアとイ、あるいは②というのが同じところに一緒に入って、正しい評価ができるのかなというのが若干は疑問であると。だからといって、先ほどおっしゃるように分けたからいいかということ、それだけでもないので、もしこれが実態として一体不可分なものであるということであるならば、中身については私もわかりませんのでご専門の先生に判断していただいて、これが実際に一体不可分なも

のであるならば1つの項目として評価するほうが、とりあえず現実問題としては妥当ではないかと思えます。

繰り返しになりますが、先ほど申し上げた最初の話は、要するにそもそも論で、一応、分かれている項目を一緒にするとどうしても精度が落ちるよという話ですけれども、それがどうしても実態面から見て、1つの事業をしていく中で両方とも必要である、車の両輪みたいなものだということが言えるならば、現実問題としては一緒に評価するのが妥当というか、現実的ではないかと思えます。あくまでも現実的と申し上げておきたいのは、今後計画を改正されたり見直されるときには、やはりきちんとした体系で立てていかないとどうしてもその辺の不整合が出てきてしまって、結局それをやっていますと、評価の作業と実際の仕事をされる上での作業があまり結びつかなくなってしまうんですね。だからそういう意味では、ここでいろいろ矛盾が出てきたことをぜひ次の計画づくりに役立てていただきたいと思えます。

すみません、余計なことを。

【正田委員】 基本的には私も項目は少なくしたほうがいいと思うし、評価項目そのものについてはこの構成とか何かいろいろ言いたいことがあるんですけど、それはこの際別の問題として考えると。

今、ご指摘があったことのちょうど裏腹な話になると思うんですけど、中期計画が変更されたということは、過去の業績を評価してきたものを見て、それに伴ってこういう改善をしたほうがいいからつけ足したということじゃないかと思うんですよ。そうすると、そういうことをやるたびに項目が増えていくというのは大変おかしな話で、要するに正しい評価項目で見ているからそういうことがわかってきたので、わかってきた結果、手を打たれたのだから、極言をすると何もしなくてもいいのではないかと。無理に変なことをすると、かえって評価項目が変わったために先にやった改善が悪くなったからまた違うことをやったというような、訳のわからないことが起こってくる可能性がありますよね。ですから、私はあまり、こういうものはいじらないほうがいいんじゃないかという基本的な考え方です。

【家田会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがですか。上田先生や福井先生はよろしいでしょうか。

【上田委員】 基本線としては私も項目は減らしておいたほうがいいなど。おっしゃられる項目を分けたほうが評価しやすい部分もあるし、くくったほうが効率的だと、これは

もうトレードオフの問題と、我々がどれだけ評価の作業に時間やエネルギーを割けるかという限界がありますから、私は基本的に今まで何回もやった経験から言って、これ以上そんなに増やさないでやるほうがいいんじゃないかという気がします。

以上です。

【福井委員】 私も増やさないほうがいと。70幾つが50幾つになったと改めてお伺いしたので、ああ、減ったんだとは思ったんですけど、最初に見た印象としては「あれ、見直すはずだったのに減ってない」というのが、すみません、正直な感想だったので。やっぱりまだ50以上あるというのがですね。

それと、さっきご意見が出ましたけれど、あまり基軸を動かすと、過去と比較しようとしたとき「いや、評価項目が違うんですよ」みたいな、外から見ればまやかしにも捉えられかねないことにもなる。やはり定点観測的に同じ土俵で、前からだんだん向上してきたというのがわかるほうがいいと思うんですよね。だから、できるだけ項目はいじらないほうがいいというご意見に賛成です。

【家田会長】 工藤さんから最初、1項目目と2項目目は統合しないほうがいいんじゃないかというご意見もありましたけれども、途中から1個目はいいんじゃないかという話もあったりして、全般的には増やさないで、評価項目というのはよりステディーに持っていて、ただしその評価項目の中身を見るときの注意点や何かはそのときの中期計画や何かで、これまではこれをやったけど、次はこういうところも見なきゃいけないねと、そのところを見なさいよと、こういうようなお話だったんじゃないかと思います。例えば算数の点を小学校で見るとき、1年生については足し算をよく見なきゃいけないんだけど、2年生になると引き算もやっぱり見ないといけないわけで、足し算はもうできるに決まっている、だからそんなのはよく見る必要はないんだとか。だけど算数は算数ですと、それを足し算だ引き算だって毎回のごとく評価項目が変わっていたら訳がわからない話になっちゃいますものね。その子の成長がかえって見えなくなる。そういうような本質的なお話を正田先生からいただいたんじゃないかと思います。

再三申し上げることですが、この種の部会というか検討会は、なるべく次に向けて方法論自身もより安定していいものにしていく、もちろん労力を食わないで、ということも1つのタスクだと思いますので、きょう出たご意見を記録しておいていただいて、次に何らか改善するような機会があれば反映していただければと思います。

それでは、全体的に見ますと、増やさないということでやってはどうかと。それから私

が、途中で飛んだところの統合はよくないという意見を申し上げましたが、それは飛ぶんじゃないっていわば斜線になるだけで、見かけ上項目がなくなるというようなお話で、既にそういうのはやっているということですので、先ほどの私のあれはよくわかりましたというふうに修正させていただきたいと思います。

工藤さん、よろしいですかね。

【工藤委員】 はい。私も先ほど申し上げたとおり、別に増やせと言ったわけじゃなくて、そういう危険があるということを指摘した上で、もちろん内容は、特に最初のは一緒だということがよくわかりましたので、一緒にさせていただいて構わないと思います。

【家田会長】 はい。それでは、この資料2につきましては、いろいろご意見を賜って次に向けていく勉強の糧とするという前提つきで、原案どおり追加項目は増やさないということをお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

【上田委員】 はい。

【家田会長】 ありがとうございます。

続きまして、今度は報告事項の1をお願いします。

【大塚内航課長】 それではご説明させていただきます。

資料3でございますが、非常に長ったらしい題名がついています。「中期目標期間終了時の組織・業務の見直しの結論を平成18年中に得る独立行政法人等の見直しについて」、すなわち通常、中期計画の終了する際に見直しをするのが当然でございますが、一部の業務については前倒して評価をします。鉄道・運輸機構がそういった対象の法人になりますので、ご説明させていただきます。

申しおくれました、海事局内航課長の太田でございます。

1ページをあけていただきますと、ややカラフルな横長の資料がございます。なぜ前倒しになったかと申しますと、先ほど申しましたように中期計画終了時に見直しを行うのは当然でございますが、いわゆる政策金融の見直しが世の中で議論になりまして、その際に独立行政法人で政策金融類似業務をやっているものについては前倒しで見直しをするということが、17年12月の閣議決定で決まりました。これについてはこの場で一度ご説明をさせていただいたことがございます。

具体的な中身につきまして、鉄道・運輸機構につきましては下の2つ、「内航海運活性化融資業務」と「高度船舶技術開発等業務」が対象になりました。本体業務と申しますか、いわゆる鉄道建設業務であり、船舶共有建造業務については当然中期計画の終了時、すな

わち今年19年中に見直しをすることが予定されております。

この2ページ以降に、当評価委員会からの改革の方向性とそれに対する国土交通省の対応をつけておりますが、この1ページ目で簡単にご説明をさせていただきます。

この2つの業務の左側、内航海運活性化融資業務は、これは皆様ご存じの暫定措置事業に対する国からの政府保証業務であります。先ほど後藤部長からもご説明がございましたけれど、19年度予算においても530億円の資金が政府保証つきで調達されることになっております。それについて見直し案の概要を3点掲げておりますが、要は融資枠にキャップをつけるということと、透明性を確保する、その融資業務についてのコスト削減をするということがその3点であります。具体的に申しますと、1点目は、毎年度の事業について資金管理計画を作成、公表させる。作成、公表する主体は内航総連であります。この内航総連が調達をする借入金について前年度以下とする。この前年度以下というのは、要するにキャップを設けてこれ以上増やさないと。私どもの見込みでは、これはまだ現在検討中ではありますが、次期中期計画中には削減していける方向で、今、鋭意事業を進めているところでございます。

2つ目は融資業務にかかわる手数料について、これは鉄道・運輸機構にかかわる責務であります。説明責任を徹底する観点から業務実績報告書等において公表する、透明性の確保をするということでもあります。

最後に3点目ではありますが、資金調達コストを削減するために、具体的にはシンジケートローンを導入することで、先ほどこれも後藤部長からご説明がございましたが、既に実施をしております。

以上3点について、先方との調整の上、先方から方向性の指摘を受け、国土交通省としてやりますということをお約束したのが、昨年の暮れでございます。

2点目については丸山課長から。

【丸山造船課長】 それでは引き続きまして、造船課長の丸山でございます。

お手元の資料の右側でございます「高度船舶技術開発等業務」。政策金融業務としましては、そこにあります2つの業務がございます。1つは高度船舶技術に関する試験研究資金の借り入れに係る利子の支払い資金の助成、いわゆる利子補給業務でございます。もう1つは、試験研究資金及びいわゆる船舶の製造資金の借り入れに対する債務保証業務、この2本が政策金融業務として今回検討されました。

その結果といたしまして、下にございますが、利子補給及び債務保証業務につきまして

は、次期中期計画策定時に、高度船舶技術開発等業務全体の検討の中でそのニーズや政策手段としての有効性の検証等を行うということで、また財政基盤となっております信用基金、これは約48億円ございますが、この存続の必要性についても総合的に、全体の枠の中で見直すようにということが決定されています。

なお、利子補給につきましては、実績は極めて少ない、債務保証については実績がないという実際の状況を踏まえての検討結果でございます。

以上、簡単でございますが、ご報告させていただきました。

【家田会長】 よろしいですか。報告事項でございますけれど、質疑やコメントをお願いしたいと思います。

角先生、何かございますか。

【角委員】 そうすると、この右側の「高度船舶技術開発等業務」については非常に実績が少ないということだと、「総合的に見直す」と書いてありますけれど、それはやめるというようなこともあり得ると、そういうことだという理解でよろしいですか。

【丸山造船課長】 具体的にどういう形になるということは、一切ご指摘がございませんが、改廃も含めて検討するということで認識をしております。

【家田会長】 よろしいですか。

ほかにはございませんか。

それでは、ありがとうございました。次の報告事項に行きます。報告事項の2をお願いします。

【櫻井財務課長】 続きまして、報告事項2でございます。「規制改革・民間開放の推進に関する第3次答申」ということでございます。資料4でございます。

1枚めくっていただきまして、「「規制改革・民間開放の推進に関する第3次答申」に関する議論の経緯」ということでございます。こちらでございますけれども、規制改革・民間開放推進会議は、もう新しい組織に今年の1月から変わっているわけでございますけれども、当時はオリックス会長の宮内議長のもと、官業民間開放ワーキンググループということでここで掲げてあります委員の方々、鈴木良男旭リサーチセンター会長、草刈日本郵船会長、この草刈会長が新しい規制緩和推進会議の議長になっております。そのグループの中に、金融関係ということでマッキンゼーの本田委員、日本総合研究所理事の翁百合委員、そして大学の先生でございますけれども安念委員、大橋委員、福井委員という方がこの官業民間開放ワーキンググループに入りまして、平成18年8月から12月にかけて

ていろいろとヒアリングをして議論を重ねてきたということでございます。

次に1ページをめくっていただきまして2ページ目でございますけれども、「「規制改革・民間開放の推進に関する第3次答申」の概要」でございます。

「問題意識」というところでございますけれども、官業民間開放の切り口なんです、問題意識としまして、政府全体が債務といったものについて非常に、政府のバランスシートを小さくしようという中で政府の債務をどんどん売っていかう、資産をどんどん売っていかうというものがございます。その延長線で独立行政法人につきましても、巨額の資産を抱えている独立行政法人についてその業務の必要性について洗い直しをし、その結果として資産とか債権を外に出せるのではないかという問題意識で検討したわけでございます。

結果としまして、「具体的施策」でございますけれども3つ、民鉄線関係、船舶関係、高度船舶技術関係とあります。若干補足する内容がございますので、次の具体的な本文で説明させていただきたいと思っております。

そのページの後ろに「規制改革・民間開放の推進に関する第3次答申」というのがございまして、これは表紙でございます。で、5ページ目というところが「規制改革・民間開放の推進に関する第3次答申」の鉄道運輸機構関係の部分でございます。

まず最初に「問題意識」でございます。簡単にご説明させていただきますと、政府債務の増大を圧縮する中で、独立行政法人の中には10兆円を超える資産を保有するものが存在するという、その中から巨額の資産を抱える独立行政法人として、鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び都市再生機構を取り上げるということでございました。都市再生機構はご案内のとおり、住宅あるいは土地といったものの貸し付けをやっているわけでございますので非常に資産がある。鉄道・運輸機構でございますけれども、最初、冒頭の長期借入金のお話が出ましたけれども、鉄道・運輸機構が既設の新幹線を売ったことに伴いましてJRから入ってくる債権といったものもございまして、さらに民鉄線を建設してそれが長期にわたって割賦で戻ってくる。この2つで7兆円程度の金額になるわけでございます。そういうものがありますので、この7兆円を超える債権の内訳というのは一体何ぞやということで議論が行われたわけでございます。

その結論として出てまいりましたのが、「具体的施策」のAでございますけれども、1枚めくっていただきまして6ページ目の上から2行目でございます。先ほど申し上げましたいろいろ債権があるわけでございますけれども、国鉄の債権については外に売り出すことはなかなか難しい、これは整備新幹線の財源になっていたり、国鉄の年金費用の財源にな

っているということでこれは難しいねと。もう1つ残っておりますのは民鉄線でございますけれども、1枚めくっていただきまして7ページ目に「民鉄線の仕組み」ということで参考の資料を用意してございます。今、P線の仕組みで申しますと、右側の鉄道事業者から要請がありまして、真ん中の箱、鉄道・運輸機構が、左側の箱、国、金融機関といったものからお金を調達いたしまして建設をする。その建設を鉄道事業者が25年の元利均等で返していくということでございます。その結果、鉄道・運輸機構に債権が発生し、鉄道事業者に債務が発生するというところでございます。

この債権、債務関係でございますけれども、新幹線関係は難しいけれど、この民間の鉄道事業者に対して持っている債権を売り払うことはできないのかと。売って鉄道・運輸機構に例えば手元資金としてキャッシュが入ればいいんじゃないかとか、あるいは鉄道事業者の債権を高く売って売り抜けられないかといったようなご関心が、委員からあったというふうに思っています。ただ実際のところは、鉄道事業者から譲渡代金が入ってまいりますけれども、この来たお金は全く利ざやを抜かないで、国、金融機関に返す仕組みになってございます。鉄道・運輸機構は間に立ちまして、原価回収主義と書いてございますけれども貸し出した資金をきっちりいただくということでございまして、仮に今、鉄道事業者に早期に弁済してもらっても返せない。そうすると、いただいたお金を例えば金利2%か何かで回せない以上、結局早期弁済金がたまってしまう。そうすると結局、最終的に穴が空いてしまう状況になるというのが1点。

じゃあ、鉄道事業者に対して持っている債権を売ればいいじゃないかということがあるわけでございますけれども、先ほど長期借入金のところでもムーディーズのA a aの格付がございました。債権の証券化に当たるときは、実はもととなる鉄道事業者の価値を担保に証券化するわけございまして、そうすると債権は額面割れになってしまいます。つまり鉄道・運輸機構が債券を発行するときにはA a aだけれど、小田急に対する債権を民間に売りますと途端に債務の価格が下がってしまって、例えば1,000億円の元本が900億円しか払えないと、これも穴をあけるといって、この2つのご説明をしました。

そうしましたところ、これは難しいねということがわかっていただけましたけれども、ただ1つありましたのが、鉄道事業者から鉄道・運輸機構に25年間譲渡代金というものが入ってきます。その中で、毎年の譲渡代金とその鉄道・運輸機構が金融機関に……、先ほどの借りかえ金と同じでございますが、ちょっとギャップが出るんですね。つまり少しお金を借りてこなきゃならないというものがございます。このときに、例えば鉄道事業者

が本来返済する元利均等の部分でございますが、元金よりちょっと多目に払ってもらう。そうすると鉄道事業者は自分たちの自己資金で早目に返す、機構にとってはほかの金融機関から金利のついた金を借りなくて済むということになり、鉄道事業者としては非常に資金コストが下がる、そして鉄道・運輸機構もその意味では債権の回収が早く進むわけでございますので、いわゆる債権の額は下がってくる。そうしますと、鉄道事業者にとっても負債、鉄道・運輸機構にとっても債権の額が、そんなに大規模ではございませんが少しずつ下がっていくという意味ではWin-Winのシチュエーションになるということがございまして。

ちょっと話が長くなりましたけれども、1枚前に戻っていただきまして6ページ目でございます。

そのような観点から、6ページ目の上から2行目でございますけれども、これから鉄道事業者から債権を回収して、財投とか民間金融機関あるいは債券購入者に対して債務返済業務を行う。これを着実かつ効率的に行うことが求められているんだけど、このとき借りがえを行う際の資金調達のコスト削減に一層取り組む、先ほどシンジケートローンの話がございましたが、とにかく資金調達のコストを下げましょうということに加えまして、債務者の鉄道事業者が期限前返済を行う意向があるかを十分に踏まえて、期限前返済に係る条件を検討する。先ほど申し上げました、少し早目に元本について返していただく。そうしますと全体の債権が減るということを目標に今後取り組んでいきなさいということで、先ほど申しましたいろいろな議論があったわけでございますけれども、内容について、私どもの取り組みについて理解をいただいたところでございます。これが鉄道関係、1点目でございます。

次に2点目、船舶共有建造でございますけれども、これにつきましては現在約378億円もの債務超過状態にあるということでございます。この分科会でもご説明させていただいたところでございますけれども、このためには信用リスクの外部審査委託など債権の管理、回収強化を、現在も進めているわけでございますけれどももう少しさらに進めて、民間金融機関で行われている信用リスク管理手法を参考にしてリスク管理体制を強化し、財務内容の改善を図るべきであると。といったようなご指摘でございます。

3つ目でございますけれども、高度船舶技術開発等業務。先ほど前倒し見直しのところで出た内容と同じようでございますけれども、この高度船舶技術開発等業務につきましては、現在債務保証をやったり、あるいは信用基金といったものをつくっているわけござい

すけれども、これにつきましては次期中期計画策定時にニーズや有効性の検証等を行うということでございまして、先ほどの1年前倒しの業務の見直しと今と同じような内容での答申が出されているわけでございます。

この答申を受けまして、政府全体としましてはこの答申の内容について最大限尊重して取り組むという閣議決定を行っておりまして、19年度以降、鉄道・運輸機構を中心にいただいた答申を実現に向けて、中でいろいろ作業を行うということでございます。

簡単でございますけれども、報告事項2「規制改革・民間開放の推進に関する第3次答申」の内容でございます。

以上でございます。

【家田会長】 ありがとうございます。

では、質疑をお願いします。

ちょっと質問なんですけれども、第3次答申の本文の、5ページの下から3行目のところ、機構に関して書いてある「民間にできる業務は民間にゆだね」って、どれをやれって言っているわけ？

【櫻井財務課長】 まさに官業民間開放という肩書きなので、どの部分について例えば市場化テストをやってみたり、これについては外務に委託したりという議論が本来は中心の場なんですけれども、実はそれは1年前にやりまして、鉄道・運輸機構についてあまり具体的なものは出てきませんでした。今回は、「問題意識」の最初に書いてございますように、とにかく資産・債務の大きい法人を対象にしようと。

【家田会長】 そこはわかったんだけど、前半の前書きみたいに書いてあるところで「民間にできる業務は民間にゆだね」って、どれをゆだねよと言っているのかわからない。具体がないのに書くのは不見識としか言いようがないですよ。具体を示していただかないと、我々の分科会としても、仮にこれで対応するにしても対応のしようがないんだけど。何を民間にゆだねよとこの答申は言っているんですか。それをはっきりしてくれないと、この文章自身が信用できない感じですよ。

【櫻井財務課長】 まず鉄道に関しましては、民間の業務ではないんですけれども民間の鉄道事業者の意向を判断して、債務を返済するスピードを加速するというぐらいしかないんですよ。

【家田会長】 後半はわかるんだけど、前半のこの下から3行目のところがわからない。第1段落の下から3行目にあるでしょ、「民間にできる業務は民間にゆだね」って書いてあ

るわけですね。今、機構がやっている業務のうち、これは民間にゆだねるべきだとこのグループ、先生方が思っているわけでしょう。推進会議が。それは何なんですかって聞きたいんですよね。そうしたらそれは民間にゆだねる努力をしなきゃいけないんですけど、具体がなかったら何をやっていいかわからないですよね。単純な質問なんですけど、機構としては何を言われているんですか、ここは。それとも単なる文言？

【小橋企画調査部長】 我々も直接には聞いておりません。

【櫻井財務課長】 この文章は、前の経緯、昨年、一昨年前の答申も同じような表現がございまして、その経緯ということもございます。それが1点。

あと、この「民間にできる業務」という中で、先ほど申しました鉄道・運輸機構については民間鉄道事業者には何かできないかということ。あと、船舶共有建造業務については、信用リスクの外部審査委託など、船舶共有についてでございますけれども、こういう部分についてはもう少し民間の活用が考えられるのではないかといったような議論がございました。

【家田会長】 わかりました。

【大塚内航課長】 1点補足します。よろしいでしょうか。

共有建造業務については、そもそも共有建造業務が要るのか要らないのかという議論をしたことはございますが、それについて私どもからも反論をし、その点について先方から明確なお答えをいただいておりますので、これについて私どもの理解は、船舶共有建造業務について民間にできる業務があるというご指摘をいただいていると思っております。

ただ、累積債務がかさんでいるとか、今、櫻井課長からもお話がございましたが、リスク管理についてきちんとすべきだというご指摘はいただいているものと思っております。

【家田会長】 この種のものは大いに大事なチェックなので、どんどん検討して進めなきゃいけないんですが、常に私が思うのは、先入観的な世間通論としてのいろいろな文言が、そのまま何の反省もなく具体の組織や業務に当てはめられて書かれていって、書いた人たちは実際のこと何もしないのに書いて平気であると。それに伴って膨大な作業がその後生じて、全くのむだだったみたいなことが結構ありますよね。今回の鉄道・運輸機構についてもそれを多分感じるんですけど、私の立場でそんなこと言っているのかわからないけど、まじめに機構の業務をいいものにしようと思っているグループからすると、非常に不愉快であると言わざるを得ないですね。こんなこと言っているんですか、わかりませんが。言っちゃいましたけど。

【櫻井財務課長】 ありがとうございます。

【家田会長】 よろしいでしょうか。ほかにありませんか。

どうもありがとうございました。では、特にご意見がなさそうですので、報告事項も終わったことにいたします。

その他の議題がもしありましたら、お願いします。

【櫻井財務課長】 まず議題1に関連しますことをございますけれども、平成19年度長期借入金及び機構債券の発行についてございました。先ほど、年度計画全体ということでご承認をいただきました。その中で四半期ごとの数字も書いたわけをございますけれども、昨年度末の第10回分科会で、それぞれの四半期ごとにつきましては特段事情変更がない限り、今回のご説明でご承認をいただいたということにすると。そして、もし大きくその後の事業の変更等で変わることがありますれば、また改めてご承認いただくということにしたわけをございますので、今回も同じようにさせていただきたいということをございます。これが1点目。

次に2点目をございますけれども、例年7月に長期借入金及び債券の償還計画といったものをご審議いただいております。これは決算が確定した後で長期借入金、債券の償還計画といったものについてやっているわけをございますけれども、財務省のほうから年度計画を届出した後、速やかにその長期借入金、債券の償還計画について委員会でご承認をいただいて、財務省協議をなささいといったことを、各特殊法人、各独立法人に対しまして共通に指導しているということをございます。このため、例年7月にやっていたものをございますけれども、これを4月中に分科会でご審議いただきまして、それを受けて対財務省という形にしたいと思っております。ただ、4月にまた改めてこのために開催していただくのは、なかなか皆さんのスケジュールの関係上困難であることも考えまして、郵送で意見聴取を行いまして、分科会での開催にかえさせていただきたいと思っております。

以上をございます。

【家田会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

【上田委員】 はい。

【家田会長】 ありがとうございます。

では、以上で議事は終わりですかね。

【櫻井財務課長】 はい。

委員の先生方におかれましては、本日も長時間にわたりましてご審議いただきましてありがとうございます。本日の内容につきましては冒頭ご説明いたしましたように、議事録の概要につきましては数日中にホームページにアップし、その後議事録を公表させていただきますけれども、中身につきましてはまた各位に公表前にお送りしまして、チェックをしていただきたいと思いますと思っております。

それでは本日は以上をもちまして、第14回鉄道建設・運輸施設整備支援機構の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。

【家田会長】 どうもご苦労さまでした。

— 了 —