

鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会（第20回）

平成21年2月18日

【瓦林財務課長】 それでは、定刻より若干早めでございますけれども、先生方おそろいになられましたので、ただ今より第20回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を開催させていただきたいと思っております。

本日、委員の皆様方、先生方にはご多忙の中、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。鉄道局財務課の瓦林でございます。いつもどおりしばらくの間、進行役を私のほうで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、議事を行うための定足数でございます。当分科会8名いらっしゃる委員のうち、今日は6名の先生方にご出席をいただいております。従いまして、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条で規定されております過半数を超えておりまして、議事を行うための定足数を満たしているということをご報告させていただきたいと思っております。

本日の分科会の取り扱いでございますが、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、木村委員長のご同意をいただき上で、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。

それから、次に会議の公開についてでございますが、これも同じ規則によりまして公開することとなっております。また、議事録などにつきましてはこれまでどおり分科会終了後に議事概要、数日中に国土交通省のホームページで公表するという、その後で詳細な記事録を作成しまして、同様にホームページで公表して参りたいと考えております。

それでは、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料、クリップでとじてございますが、これをご覧ください。上から順に議事次第、座席表、委員名簿でございます。それから、審議の資料でございますが、上から資料1、タイトルは「平成21年度長期借入金及び機構債券の発行について」、次に資料2「特定債権の内容変更について」、さらに資料3「中期計画の変更（重要財産の売却）について」とあります。

ここからはご報告事項となりますが、資料4「政独委2次評価について」、資料5「JR北海道、四国、九州及び貨物に対する支援措置の継続について」、最後にその他参考資料として関係法令等がございます。遺漏ございませんでしょうか。これらの資料につきまして

は公表の扱いとなっていることを申し添えさせていただきます。

それでは、これから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、家田分科会長にお願い申し上げます。

どうぞ会長、よろしくお願い申し上げます。

【家田分科会長】 本日は、皆様お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。先ほどご紹介がありましたけれども、8人の委員のところ、6人の委員に出席いただいているところでございます。欠席されています工藤委員と北條委員からは、本日の審議事項について、あらかじめ私に一任していただくことに承っておりますので、報告させていただきます。

それでは、早速ですけれども、本日の議事に入らせていただきます。本日の分科会は議事次第にございますとおり4つの議題がございます。

まず、議題1の話題につきましては、例年と同じように国土交通大臣がこれらについて認可を行うに当たって、当分科会の意見をとりまとめるという位置づけでございます。

議題2も例年と同様の議事になりますけれども、特定債権の内容変更についてでございます。これも同様に国土交通大臣が認可を行うに当たって、大臣に対する当分科会の意見をとりまとめるということでございます。

議題3の中期計画の変更につきましては、鉄道・運輸機構におきまして昨年の中期計画策定時には規定していなかった重要財産の処分を行うために、中期計画の規定を変更しようということでございます。先の2つの議題と同様に、国土交通大臣が認可を行うに当たって、大臣に対する当分科会の意見をとりまとめるということでございます。

最後の議題4ですけれども、これは報告事項ですが、政独委2次評価についてと、JR北海道、四国、九州及び貨物に関する支援措置の継続について、国土交通省から当分科会に報告するという位置づけでございます。

それでは、まず初めの議題1につきまして、ご説明を鉄道・運輸機構からお願いいたします。

【川西経理資金部長】 それでは、私、鉄道・運輸機構経理資金部長の川西のほうから、資料1「平成21年度長期借入金及び機構債券の発行について」につきまして、ご説明を申し上げます。

お手元、縦でございますけれども、資料の中身が横になってございますので、おわび申し上げます。まず、私どもの21年度の事業活動を行うに当たりまして長期借

入金及び債券による資金調達ということが必要になりますので、簡単に21年度、私どもはどのような事業を進める方向であるかということにつきましてご説明をさせていただきたいと思います。

ご審議いただく資料といたしましては1ページ、2ページでございますが、3ページをごらんいただければと思います。平成21年度予算のポイントと書いてございます。それぞれ私どもの担当業務別に見てございますけれども、1. 鉄道関係事業でございますけれども、鉄道関係事業といたしましては、整備新幹線、20年度3,069億円の事業費に対しまして、21年度3,539億円ということで大幅な増加というものでございます。内訳も書いてございますけれども、完成が近づきました八戸・新青森の東北新幹線の部分は減になりますけれども、それ以外の北陸ですとか九州、こういったものについては事業の大幅な増というものを予定してございます。

あとは都市鉄道利便増進事業につきましても、平成20年度、27億円に対して、21年度は78億円の事業費を予定してございます。こういった形で事業費、鉄道関係については非常に増えるという予定でございます。

続きまして4ページにお進みいただきたいと思います。船舶共有建造事業につきましては、共有船舶建造費20年度325億円、21年度320億円ということで、若干減というような形でほぼ前年並みの事業費を考えてございます。船舶勘定見直し方針に基づきまして、平成20年度まで4年間毎年度40億円の国のご出資をいただいております。21年度は要求はさせていただきました。しかしながら、景気浮揚効果があるとして前倒しして20年度の補正で措置されまして、この部分の出資につきましては21年度予算的には皆減となっております。

3. その他でございますけれども、内航海運活性化事業につきましては引き続き前年度の規模を維持しております。20年度530億円、21年度530億円ということで横ばいでございます。

また、助成勘定の補助金交付事業につきましては、20年度292億円に対しまして、21年度254億円という形で減額という形でございます。

こういった形の事業内容を概算決定時のベースで考えてございますけれども、これを受けまして、平成21年度の長期借入金及び債券の発行というものを行いまして資金を調達してまいろうかと思っております。

1ページにお戻りいただければ幸いです。1ページの表、調達手段別に整理を

したものでございます。一番上が財政融資資金借入金、機構の理事長名で財務大臣に借用をお願いするという形でございます。

一方、2番目の部分につきましては民間調達という形で、民間からのもの、借入金につきましては基本的に銀行等の金融機関から借りる。債券のほうは、私どもが債券を発行いたしまして、それで資金を調達するというものでございます。

平成21年度予算額の欄でございますけれども、財政融資資金からの借入金は539億円、民間調達は5,081億円という内訳でございます、合計で5,620億円という調達を考えてございます。

それでは、まず財政融資資金につきましてご説明をいたします。財政融資資金につきましては、かつての財政投融資資金でございますけれども、私どもが行います対象事業あるいは負担割に対しまして、事業費幾らに対して何%というような形で負担割合等が定められてございます。これに従って決定されるものでございます。

財政融資資金の関係でございますと、民鉄線、私ども鉄建公団P線とかつて言われたものでございますが、これの建設資金及び民鉄P線の借換資金という形で315億円の調達を予定してございます。

また、海事勘定につきましては、船舶共有建造資金で224億円の調達を予定してございます。来年度は財務省理財局に対しましてお願いをいたしました539億円を予定してございます。

次に、民間調達のほうに進めさせていただきたいと思っております。銀行等の金融機関からの調達を予定しております民間借入金につきましては、2,949億円を予定してございます。建設勘定のほうでございますけれども、民鉄P線の建設資金及び民鉄線・かつてのCD線等の借換資金といったもので1,717億円の調達を予定してございます。

海事勘定、これは21年度は予定してございません。また、海事勘定の債券の額も少のうございますけれども、これは平成17年度の船舶の建造量というのが事業予定量よりも少なかったものを反映したものでございまして、借り換えの資金は減っているというものでございます。

それから、もとに戻りまして基礎的研究等勘定でございますけれども、先ほど申し上げましたように、内航海運の活性化融資業務につきましては前年同の資金調達を予定してございます。

助成勘定、これは国鉄債務の借換資金と記載しておりますが、その一部償還資金を経営

栄安定基金よりＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ九州等への支援として行っておりますけれども、これにつきましては７０２億円という形で既定額どおりということを考えてございます。

それから債券でございます。２，１３２億円、前年度に比べて４４９億円と大幅な増加になってございます。その中で、財投機関債、一般公募債と分けてございますけれども、これはかつての財政投融资対象事業のための資金調達というものを財投機関債、財政投融资対象事業でないものにつきましては一般公募債という形で分けておりますけれども、現実に私どもが債券として発行するときは、大きくりにしていわゆる財投機関債というような形で発行させていただいております。

財投機関債１，０３０億円の内訳でございますけれども、建設勘定では民鉄線及び既に工事終了いたしました北陸新幹線長野・高崎間の資金の借換資金、こういったもので１，０００億円、海事勘定は先ほど申し上げましたように、平成１７年度業務量が少なかったので少のうございますけれども３０億円、それから一般公募債といたしまして、整備新幹線の新設の資金につきましては一般公募債の内訳になってございまして、これが１，００２億円ということをご予定してございます。

それから、海事勘定の縁故債、これは日本財団に低利の債券を縁故債として引き受けていただきまして、海事勘定の支援をしていただいておりますけれども、これにつきましては昨年度１００億円、今年度１００億円をお願いをするという予定としております。合わせまして、債券調達２，１３２億円でございますけれども、海事勘定の縁故債を除きました２，０３２億円、約２，０００億円でございますけれども、こういった調達を行うということで、従来私ども、債券を発行するときに年３回の発行をしてございましたけれども、これを年４回に変更して調達してまいりたいと思っております。

また、債券と民間借入金を組み合わせながら調達してまいりたいと思っております。また、この下の注に書いてございますけれども、２０年度からの繰り越しというものが含まれておりませんので、この部分、繰り越しに伴いまして前後することはあることと考えております。

次に、２ページのほうにお進みいただきたいと思います。これはこの資金調達を年度の間、どういう区分でやっていくかというものでございます。私どもの資金調達の基本的な考え方といたしましては、下に書いてございますけれども、四半期ごとの原則として、事業の進捗に伴って資金需要があったとき、あるいは償還日の到来に伴う借換資金、こうい

ったものについて必要に応じ借りていくということでございます。

しかしながら、市場からの調達というものにつきましては、状況に応じまして、平準的な調達というものを前提にした上で調達してまいろうと思っております。これはなぜかと申しますと、いちどきに数百億円、あるいは要る時期だけにまとめて借りるみたいなことになりますと、債券の市場規模との関係で条件が悪くなったりしてしまうという可能性がございますので、こういった部分も勘案いたしまして極力平準的な調達ということを考えております。

繰り返しになりますけれども、平成21年度の債券の発行予定額というのが非常に多額になってございますので、四半期ごとに分けて調達ということを考えてございます。分けた調達、特に債券のところをごらんいただきたいと思っておりますけれども、債券2,132億円の内訳でございますと、400億円ないし600億円超ぐらいでほぼ平準化した形での調達ということを考えてございます。

こういった形で考えてございますけれども、市場からの資金調達を行いますと、ご存じのように金融情勢の変化というものに影響されることとなります。このところで、参考資料でございますけれども、6ページにお進みいただければ幸いです。これだけの事業規模に対しまして借入金等の総額は5,620億円という形で考えてございます。

7ページをごらんいただきたいと思っておりますけれども、私どもが市場調達という形で整理しているものでございますけれども、財政融資資金でございますとか、経営安定基金からの借入金あるいは縁故債、こういったものにつきましては、私どもの希望する時期に比較的希望する条件で借り入れすることができるわけでございますけれども、民間融資のシンジケートローンでございますとか、機構債券、こういったものにつきましては、金融情勢の影響に調達条件が左右されるものでございます。

ごらんいただきますと、民間借入金と機構債券を合わせました市場調達、これは2,767億円、19年度でございましたけれども、20年度実績見込みで3,562億円、21年度は4,279億円という形で、非常に増えてございます。

こういった状況を踏まえまして、四半期ごとに分ける。あるいは事業の進捗を見まして上期よりも下期に重心を置くといったことを考えてございます。現実には市場からの資金調達につきましては、リーマン・ショック以来金融市場は荒れております。また、資金の出し手に比べまして資金の借り手のほうが増えております。こういった中で、例えば金融機関からの融資の条件が私どものようなところもきつくなってきたりでございますとか、あ

あるいは債券の発行ができなくなっている発行体があるとか、こういったものも出てまっております。

私ども、昨年11月に機構債の起債を行いましたけれども、その際にも発行額を減額しようかとか、あるいは起債も延期しようかとか、こういったものも考えた上でございましたけれども、一応予定どおり発行して起債が成功した。その中ではいろいろな検討を部内でやったところでございます。

現在、銀行の融資姿勢が、ほかの資金需要というものも強いものでございますので、非常に厳しいものとなっております。また、債券発行につきましても、市場状況によりましては一時的に延期というようなことも考えざるを得ないこともあります。

このような状況が発生した場合におきましては、民間借入金と債券のそれぞれの調達額の中で、極力確実かつ低コストな資金調達が行えますよう柔軟に対応してまいりたいと考えてございます。

以上、21年度の資金調達に関するご説明でございます。

参考資料をいろいろつけてございますけれども、本日、ほかの議題もございまして、説明は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの案件につきまして、ご質問やご意見を頂戴したいと思います。どなたからでも結構ですので、どうぞご発言ください。どうぞ、石津先生。

【石津委員】 ご説明どうもありがとうございました。こういう金融情勢の中で民間調達がすごく厳しいなというふうに思っているところなんですけれども、民間の借入金の融資条件等が前年とどういうふうに変わってきそうなのか。厳しくなるんだろうと思うんですけれども、その辺りの見込みですとか、あるいはこの債券についても引受け手が大分厳しいんじゃないかなと思うんですけれども、その辺の工夫なりを教えてくださいませんか。

【川西経理資金部長】 それではお答え申し上げます。まだ、全体的に融資条件みたいなものがどうなっているかという状況でございますけれども、まず、債券の関係でございます。債券の条件を考えるときに、国債の上乗せ金利というのが条件の厳しさを見る指標となっておりますけれども、リーマン・ショックの前は、私ども、国債プラス0.2%ぐらいのレベルで資金の調達ができました。一方、リーマン・ショックの後、発行いたしました債券ですと、国債金利プラス0.4%というレベルの条件でございますので、債券については0.2%ぐらい金利コストが上昇したと言えるかと思えます。もちろん国債金利が動

いておりますので、仕上りの金利はそれほど上がってございませんけれども、厳しさという点ではそういうふうに見えるかと思えます。

また、民間の銀行からの融資でございますけれども、これも銀行間金利に上乗せした金利で幾らというような形で指標がございますけれども、リーマン・ショックの前にいろいろ決めていたものでございますと、銀行間貸出し金利プラス0.1%ぐらいで調達できたものが、今では銀行間貸出し金利プラス0.4%とか0.5%ぐらいないと銀行は貸しませんよと言われてきたりもしております、そのほかに手数料につきましても増額を求められたというような状況でございます。そういった形で、全体的に資金調達コストが上昇しております。

ただ、この民間借入金の部分につきましては、今まではどちらかというと資金の出し手が競争して、私どものような信用の高い公的機関にディスカウントして貸していたという実態があるかと思えます。ところが、今や民間企業が銀行等に資金融資を求めて殺到しております、そういった中では今まで公的機関に対しディスカウント、バーゲン値段で貸してくれていたものが、定価払ってくださいよと言われていた。こういうふうにお考えをいただければいいのかなと思っております。

それから、こういった状況をただ受け入れるわけではなくて、私どもとしてもやっております努力という点では、私どもIRと言っておりますけれども、機関投資家のところへ訪問して機構の説明を積極的に行っています。

私ども、例えば地方の新幹線の沿線の各県の金融機関ですとか、銀行さん、信用金庫さん、あるいは農協、そういったところも含めてセールス活動をやっております。私の前任者もずっとやっておりましたけれども、そういったセールス活動の効果につきましてちょっと疑問の部分もあったですけども、実はこの2月に債券を発行いたしましたところ、東京の投資家の方は国債金利プラス0.4%以上じゃないととても買えないよと言っていたところが多かったんですが、地方の投資家さんは特に多分沿線で開拓したところだと思いますけれども、もう少し低い金利でいいよという形で証券会社にオファーを出していただきまして、結果として想定よりも0.02%ぐらい安く調達することができました。

ただ、額として0.02%とわずかに見えますけれども、調達額が180億円という膨大な額でございますので、地方の投資家にIRをやって注文を集めたという結果、4年間で直してみますと数千万円のコスト削減になったと考えておまして、こういった活動は引き続きやってまいりたいと思っております。

【家田分科会長】 いかがでしょうか。よろしいですか。

【石津委員】 はい、結構です。

【家田分科会長】 他にいかがでしょうか。どうぞ。

【岡田委員】 極めて素人の質問で恐縮なんですけど、6ページにあります業務収入ほか55%とありますが、その業務収入というのは大半を占めるのは、JRからの償還金とかそういうものなんでしょうか。借入金とかその辺には直接関係ないんですけども。

【川西経理資金部長】 譲渡収入、例えば分割払いで鉄道施設を売っておりまして、その譲渡収入ですとか、こういったものが業務収入に計上されてまいります。

【岡田委員】 ありがとうございます。

【上田委員】 借入のほうはいろいろな金融の状況が変わってきて、お金をどう調達するかという条件が、これは長期のものなのであるところまでは読めるし、読めないところもあるということではようがないと思うんですけど、お金の使い方のほうが多分こういうお金を借りてくるというときには、そもそも使うほうが妥当かどうかという話になってくる。

新幹線の部分は多分今日お伺いしておいたほうが良いと思いますが、例の地方との分担の問題で今非常に社会から注目を受けているので、この部分がどう決着がつくのか、これは機構やあるいは国交省の中だけの範囲でないのかもしれませんが、あの金額のオーダーが随分大きいものですから、そういうものの状況が変わったときに果たして、これは長期なのでまた次の段階で長期の調達を考えればいいのかもかもしれませんけれども、その辺は何か確定的な状況じゃないんでしょうか、ああいったものの費用分担がもしスキームが変わったときに、何か今回の借り入れとは別にまた次の借入を必要とするような場面というのは出てくるのかどうか。見通しだけでも結構です。

【瓦林財務課長】 新幹線を直接担当している部局の人間ではないんですけども、新幹線の整備手法、整備スキームと言っていますが、これは政府・与党申合せで決まっておりますので、今回、いろいろなご意見が出ているということは承知しておりますけれども、スキーム自体は今のままが前提になるものと考えています。

今、地方の負担の問題については、今後丁寧にご説明してご理解をいただくということで、スキーム自体の変更についてご意見が出ているということではないと理解しています。

【上田委員】 スキームが同じでも、要するに入ってくるお金の将来の想定が変わってしまう可能性という意味では、スキームそのものは多分変わらないと思うんですね。ですから、今の状況でお金が入ってくる前提で今、借入金のフレームを考えているときに、入

ってくるべきというか、入ってくる予定だったものが入ってこなくなったので、別のところから資金を調達して賄っていかなくちゃいけないという可能性、その部分はどうでしょうか。

【瓦林財務課長】 スキーム自体は変わらないと申しますか、負担割合は変わらないということになります。そうしますと、ご負担いただいた部分に応じた事業量、それによって事業量が決まってくるということになりますので、その枠内でということになるかと思えます。

【上田委員】 なるほど。わかりました。

【川西経理資金部長】 私ども機構といたしましては、それぞれの新幹線の区間ごとに事業量これだけでやってくださいという工事認可の枠の中で事業をさせていただいております。また、その認可の枠がまた変わってまいりますと、それに応じた積算というのはあるかと思えますけれども、基本的に当機構といたしまして、国交省からいただきました認可の範囲内で動いていく。その中で、建設主体としての必要な努力をしていくというふうに考えております。

【家田分科会長】 よろしいでしょうか。

【上田委員】 はい。

【家田分科会長】 他にいかがでしょうか。

【瓦林財務課長】 1点だけ事務局から補足でございます。

今、議題としてお話しいただきました長期借入金と債券の発行でございます。これにつきましては、実際は説明の中であったように、今回年度計画全体をご承認いただいて、その枠内で実際に何回かに分けて発行します。

運用といたしまして、毎回の実際の債券発行のたびにはご承認いただくようなことは省略するというのでやらせていただきますので、それだけ念のため申し添えます。

【家田分科会長】 それでは、もしそれ以上ご意見がないようでしたら、先に進みたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、ただ今の議題1につきましてはご了承いただいたこととさせていただきますと思います。

それでは、続きまして議題2「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。

【北河鉄道助成部長】 鉄道助成部長の北河でございます。どうぞよろしく願いいた

します。

資料2の特定債権の内容の変更に基づきましてご説明させていただきます。

まず1ページ目をごらんください。特定債権の内容変更についてとありますが、その下に特定債権として新幹線鉄道施設の譲渡の対価の支払いを受ける債権と書いてございます。これは、平成3年10月に既設4新幹線、東海道新幹線、山陽、盛岡までの東北新幹線、上越新幹線につきまして、当時の新幹線保有機構からJR本州3社に対して譲渡が行われまして、その対価の支払いを受ける債権のことを特定債権と申します。

そして、今回お諮りする変更内容でございますが、その1番に書いてありますように、特定債権のうち承継債務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きまして、各会社から本年の3月30日をもちまして、合計1,123億円の早期弁済を行っていただくというものについてでございます。

資料が飛んで恐縮でございますが、資料の5ページをごらんください。ここに新幹線鉄道施設の譲渡代金の流れが書いてございます。一番左側ですが、既設新幹線の譲渡価格、平成3年10月に9.2兆円で譲渡しております。

この9.2兆円なんです、簿価の6.2兆円と昭和62年4月の国鉄改革のときの評価益が1.9兆円、それから平成3年10月の新幹線の譲渡時の評価益が1.1兆円、この3つからなっております。

このうちの一番上の6.2兆円の部分につきましては、当機構はJR本州3社から支払いを受けまして、私どもが承継しております債務の償還の利払い、具体的には財政投融資でありますとか、民間金融機関等への返済に充当しているところでございます。

今般の先ほど申しました早期弁済の内容変更は、これに関するものであります。この6.2兆円の部分につきましては、平成28年度までに毎年度残債務の状況に応じて計算した額をお支払いいただくことにしております。具体的な金額で申し上げますと、平成20年度は2,922億円となります。

そして、恐縮でございますが2ページをごらんください。この6.2兆円に相当する部分につきましては、財政融資資金、簡保、民間、こういったところにお返しするわけですが、その右下にございますように、平成20年度は4,797億円をお支払いすることになります。

したがって、2,922億円の割賦払いだけでは資金が足りなくなるということになります。この資金を調達する必要があるわけですが、そこにルールがございます。具体的

にはこの4,797億円から新幹線譲渡代金として割賦払いでいただく2,922億円、さらに業務外収入が3億円ほどございまして、必要となる調達額は1,872億円となります。それが左のほうに書いてあるわけですが、このうちの4割をJR北海道、JR四国、JR九州の経営安定基金からお借りするということとなります。

今回の場合ですと、1,872億円のうちの4割ですから749億円となりまして、それを3.73%の利率でお借りするということとございます。そして、そのうちさらにその残りの6割について、JR本州3社から早期弁済という形でいただくということであって、それが右のほうの早期弁済1,123億と書いてあるところの価格となるわけとございます。

そして、1ページにまたお戻りいただきますと、ただいまの資金収支につきまして表にまとめたものが2番とございます。新幹線譲渡収入というのが通常の割賦払いでいただく分、それから、1,123億円が今回の早期弁済で調達する分、そして経営安定基金から749億円が借入金として借りる分、その他業務収入が3億円、合計4,797億円となります。

なお、その支出の内訳とございますが、借入金等の償還金として3,904億円、そして、その利子として893億円でありまして、合計として4,797億円となります。

なお、3番とございますように、この早期弁済をしていただくことによって、債務償還に対する影響がどうかということとございますけれども、承継債務返済のために充てられますJR本州3社からの譲渡代金につきましては、毎年度の期首債務残高に応じて平成28年度に債務がすべて返済できるよう再計算しておりまして、将来の債務償還に支障を来すものではないと考えております。

具体的には3ページに債務承継の推移グラフというのがございますが、赤線が年度期首債務残高の推移とございます。そして、JRからの譲渡収入が×印をつないだこの線とございまして、目盛りが右と左に分かれておりますけれども、最終的にはすべて28年度中にお返しするということになりまして、債務がゼロということになるように計算としてはなるといふことで、債務償還には影響はないと考えております。

というのが以上とございますが、説明とございます。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただ今のご説明につきましてご質問やご意見をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【宮下委員】 事実の確認で単純な質問で恐縮ですが、先ほどの借換資金の利率

3.73%というのは、これは環境に応じ変わるものですか。あるいは決められているものですか。

【北河鉄道助成部長】 これは国土交通省さんのほうでルールとして決めておられまして、平成19年度から23年度の5年間につきましては3.73%で借りるというふうにルールとして決まっております。

【宮下委員】 期間限定の固定であるということですね。ルールで決まっているということですから。

【北河鉄道助成部長】 この5年間にお借りする金額は3.73%で借りるということがあります。

【宮下委員】 これは大きく状況が今変わっておりますけれども、そういう場合、見直すとかそういうことは一切されないんですか。この影響はあまり大きい問題と考えなくていいですか、3.73%というのは、得されるんですか、あるいは損されるんですか。単純な質問、そこへ落ちていきましたけれども。妥当な利率であるという回答をいただいたら結構なんですけれども。

【平垣内参事官】 鉄道局の参事官でございます。この措置はちょっと話がややこしくなるのでございますけれども、先ほどご説明がありましたように、まず直接長期債務を返していくということと、もう一つ別の政策目的が入ってございまして、このJR北海道、四国、九州というのは先ほど経営安定基金というところを持っていて、そこからお金を借りるみたいなことを説明されていたと思いますけれども、この経営安定基金というのが国鉄改革のときに一番最初のときに、JR北海道、JR四国及びJR九州に関しましては本州3社と違って、鉄道の事業だけではなかなかやっつけられないということの中で、経営安定基金というものをつくり、その運用益でもって鉄道事業の赤字を補てんするというスキームを、昔であれば旧国鉄の中でJR本州3社のほうから、あるいは新幹線のほうから上がったお金でもって北海道とか九州とか四国というところを補てんしていたんだと思いますけれども、そういう内部補助みたいなものをやめて、別の独立主体にするけれども、そうはいつでもそれだけでは成り立たないので、JR北海道、JR四国及びJR九州に基金を持たせるという措置を講じて国鉄改革をやったということでございます。

ただ、そのときに想定していた経営安定基金の金利というものがご存じのとおり運用環境がどんどん下がっている中で、なかなか当初に予定していた金利で回せないという流れの中で、この3.73%というのは経営安定基金の中で全部ではないんですけれども、一部

についてはある程度経営安定基金の運用利回りを保証してあげるといような形の政策的な対応が要るであろうということで、とられた措置ということでございます。

【宮下委員】 それは政策的金利だということですね。

【平垣内参事官】 はい。

【宮下委員】 わかりました。どうもありがとうございました。

【家田分科会長】 他にはいかがでしょうか。

ございませんか。

それでは、よろしければ、先にいくことにいたします。ただ今の議題にはご了承いただいたものとして、この分科会の結論とさせていただきます。どうもありがとうございます。

それでは、続きまして議題3について、ご説明をお願いいたします。

【東井総務部長】 鉄道・運輸機構総務部長の東井でございます。

資料3に基づきまして重要資産の売却についての変更についての中身をご説明申し上げたいと思います。1ページめくっていただきますと、新旧の表がついてございますけれども、共有持ち分に係る福利厚生施設全3カ所でございますけれども、これを売却をすることということで、その時期等について速やかに検討してまいりたいということについて変更をお願い申し上げたいという趣旨でございます。

1ページめくっていただきますと、概要とペーパーに書いてございますけれども、この福利厚生施設でございますけれども、これはいわゆる下に表になってございますけれども、ウスタリアンライフクラブ宇佐美、東急ハーヴェストの蓼科、勝浦といったところの、いわばざっくり言うと会員権のようなものでございます。これは平成3年、当時鉄道整備基金、私どもの機構の今の構成要素の原点の1つでございますけれども、そこが職員の福利厚生用の施設として会員権を購入していたということでございますけれども、昨今さまざまな保有資産の見直し、さらには昨年の夏にはレクリエーション経費等の支出の停止等について国のほうからご要請があったところ、これらの施設について今般処分を進めるといことでお願い申し上げたいという次第でございます。

なお、これらは共有持分ということでございますので、何か1室持っているとか、1棟持っているということではございませんで、利用ができるということでございますけれども、省令のほうで重要資産といえますのは、土地、建物及び特許権、実用新案、こういうものを重要資産と呼ぶというご定義でございますので、このご定義にのっとり売却をしてまいりたいということでございます。

簿価についてはおのおの書いてございますけれども、ウイスタリアンライフクラブが120万、東急ハーヴェストが260万弱、280万弱という数字が出てございますけれども、これは簿価でございますが、今後売却手続に入り、その売却収入につきましては全額国庫納付をするという方針で臨んでまいりたいと思っている次第でございます。

以上でございます。よろしく願い申し上げます。

【家田分科会長】 ありがとうございます。いかがでございましょうか。

これらはどのくらいで売れるというのはまだ分からないわけですか。

【東井総務部長】 一応鑑定にかけたところ、ウイスタリアンライフクラブが実勢では30万円ぐらいだろう。東急ハーヴェストクラブが勝浦のほうで大体実勢が270万、蓼科で240万ぐらいという鑑定評価が出ていますので、こちらは一、二割減というところで今価格は出てございますけれども、ただ、こういう情勢でございますので、大変厳しいと思っておりますけれども、他方でこの施設をお守りしていくには先ほど申し上げましたレクリエーション経費の支出というのが裏で伴いますものですから、これはしてはなりませんということでございますので、しっかりとこれは売っていくしかないということでございます。

【家田分科会長】 いかがでしょうか。

よろしいですか。どうもありがとうございます。

それでは、ただいまのほうにつきましては特段のご意見がございませんでしたので、ご了承いただいたということにさせていただこうと思います。

それでは続きまして、最後になりますけれども、議題4で国土交通省からの報告事項がございますので、ご説明をお願いいたします。

【瓦林財務課長】 それでは、資料4でございますが、報告事項2つございまして、その1つ目でございます。「政独委2次評価について」という資料がございます。これはそもそも政独委2次評価とは何かという話がございまして、1ページ目をご覧くださいと思います。

これは独立行政法人の評価に関する制度を図でお示ししているものでございますけれども、もともとこの独立行政法人、一番左端にありますけれども、そこに対してこの府省ごとにつくられる独立行政法人評価委員会、かつその分科会ですね、分科会から評価していただく。これを1次評価と呼んでいます。この当分科会では去年8月26日に1次評価をしていただきました。

これに対しまして、こういう1次評価の厳格性ですとか信頼性を担保するために1次評価に対して評価をするもの、これを2次評価と呼んでおりまして、政策評価・独立行政法人評価委員会、政独委と略称していますけれども、これが各省の評価委員会に対して行うというものでございます。

スケジュールとしては各法人の1次評価が出そろうのが大体年末なものですから、総務省に設置されている政独委はそれを受けてその頃に2次評価を行っております。それが、
でございます。昨年の11月末、今年早々に行われたものですが、この結果をご報告させていただきますというところです。

もう1ページおめくりいただきまして、2ページ以降、簡単に概要をつけてございます。2次評価というのは各省ごとの評価委員会に対してなされるんですけども、その内容は2種類あります。1つが、各省の所管法人にすべて共通する部分、それから個別の法人にだけ当てはまる部分、この2種類がでございます。

まず、共通部分がこの2ページ目でございます。ポイントとしては5点ございまして、1つが評価基準の明確化ということで、法人ごとにどういう単位で評価するかとか、どういうウエイトを置くかということに不明確さがあるので、今後はこれらについてよく考慮した説明を行うべきだというご指摘でございます。

それから2つ目は保有資産の関係です。保有資産について、ご覧のような指摘がなされている。

それから3番目は、官民競争入札、4番目がいわゆるコンプライアンス、内部統制です。5番目が給与水準、総人件費改革というものです。

いずれもこの分科会だけに当てはまるものではなくて、全法人について指摘されているものでございますので、この2次評価を受けてどう対応していくかというのは、この省のとりまとめ部局ともよく相談しながら、例えば他の法人の例も参考としながら、評価調書の様式を統一するかといった形で対応していこうと考えてございますので、これはまた次の評価の際にこれを反映させた方法につきましてしてご相談申し上げたいと考えております。

それからもう一つ、もう1種類のほうが3ページ目をご覧いただきまして、個別指摘事項と書いていますけれども、この鉄道・運輸機構分科会に対して個別に評価を受けているというものです。ただ、これは実は個別ではあるんですけども、全法人ではないというだけでありまして、法人ごとで見えますと当てはまる法人は幾つかございます。小さく

分けると3つ項目がございますけれども、給与水準につきましては、ここに参考としまして真ん中に書いてございますけれども、都市再生機構ほか10法人について同様の指摘がなされている。

どういふ指摘かといいますと、鉄道・運輸機構の19年度の給与水準というのはいわゆるラスパイレス係数という対国家公務員指数で115.8と高くなっている。そういう理由として、この、 のようなものを挙げている。しかしながら、評価結果においてこういう理由について、その合理性の検証状況が明らかにされていないために、今後の評価に当たっては、法人の説明が国民の納得を得られるものになっているかという観点から検証し、その結果を評価結果において明らかにすべきという指摘でございます。

これはここに書きましたとおり、計11法人について同様の指摘がなされております。都市再生機構の例を下に載せておりますけれども、先ほどの から までが多少違うというぐらいで、あとは同じでございます。

これは評価いただいた内容というよりも、むしろ評価していただく前の段階で、事務局からどうぞ評価いただくかという資料の提供の問題だと考えておまして、次回の評価に当たりましては、こういった視点が最終的に評価調書に反映されるような形の資料づくり、それから評価調書の記載方法、案の記載ぶり、作り方の工夫といったものをして対応していきたいと考えておりますので、ご理解のほどお願い申し上げます。

それから、下のほうの契約の適正化というところです。これは細かくいうと2つ指摘がございますけれども、鉄道・運輸機構の契約に関する規定のうち国の基準と異なるものについては、評価結果でその適切性を検証し明らかにすべきということです。これも3法人で同一の指摘があるんですけれども、実はこれはタイミングの問題でございまして、今年度末にはもう国と同じ基準になりますので、来年からはちょっと当てはまらなくなる指摘でございますので、これにつきましての詳細は割愛させていただきます。

それからもう一つ、一番下のところでございます。随意契約の関係で、随意契約見直し契約に関して競争性のない随意契約の金額が増加しているものの、この原因等の検証結果が評価結果において言及されていない。そういう原因等の検証結果を明らかにすべきというところです。

これは鉄道機構の場合、なぜ競争性のない随意契約の金額が増加するかというのは、鉄道機構の随意契約見直し計画におきましては、もう競争性のあるものはできるものは全部するというふうになっています。できない部分として、例えば新幹線をつくる際にJRの

隣で工事をする場合、ここはもう営業線が隣にあるものですから、JRに工事を頼むしかない。そういう場合、もうJRとしか契約が結べないという状況でございます。こういったものが競争性のない随意契約としてカウントされてしまって、それが新幹線の工事が増えると増えてしまうという、端的に申しますとこういった事情でございます。

この辺はやはり同様に、私ども資料を出して評価していただくに当たって、資料の作り方としてこういうものをご説明して、そこにもちゃんと目配りがなされるようなやり方を考えていこうと考えていますので、そういう方針で臨みたいと考えておりますところをご理解いただければということでございます。

以上が、政独委から指摘をいただいた内容でございます。次のご評価をいただく機会は今年もやはり7月、8月の時期になると思いますけれども、その際に、私どもの資料づくり等で工夫するようにいたしまして、またご相談させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

報告の1点目は以上でございます。

【家田分科会長】 1つずつ議論のほうがいいですか。

【瓦林財務課長】 そうですね。全然違う内容になりますので、もしよろしければ。

【家田分科会長】 それでは、今の点についていかがでしょうか。ご質問等ありましたらお願いします。

ちょっと確認で私からですけれども、3ページの給与水準というところは上のほうのゴシックで書いてあるところの文章と、下の都市再生機構の例というので明朝で書いてあるところがありますよね。大体同じ文章なんだけれども、数字のところはちょっと違うとして、下から3行目のところのあたりは、貴委員会としての認識が評価結果に示していないというふうの下では書いてあって、上はそういうふうには書いていないんですけれども、これはどのようなふうに読めばいいんでしょうか。

【瓦林財務課長】 まず、数字は法人ごとに違います。理由を法人から説明して、それがちょっとまず、で、こののところで広域異動や業務の専門性とかとは違います。それを受けた、しかしながらの後につきましては、おそらく中身としてはほとんど同じなんじゃないかなと考えております。

どちらの場合も説明責任という観点で国民の納得が得られるものになっているかという観点から検証しなさいということですから、そういう意味では同じなんじゃないかなと考えています。

【家田分科会長】 上のゴシックのところは貴委員会としての認識がというのがないので、何となく少しほんわかしているんですけど、ほんわかしていいんですかねという、そういうことでいいですか。どうでもいい話ですよ。

【宮下委員】 委員会としての認識があるというふうに評価されているんですね、ここは。

【家田分科会長】 そういことですかね。

【瓦林財務課長】 そうですね。そういう意味ではちょっと、さらに正確に考えますと、UR、都市再生機構の場合はまずその前提として、委員会としての認識が示されていないということをご指摘になっているのかもしれませんが。この分科会では、機構の説明に対して、さらに十分な説明が必要であるというご認識を示していただいております、それが評価調書に反映されていますので、そこまでをとらえて表現ぶりにちょっと違いがあるということなのかもしれません。

【家田分科会長】 なるほど。

【菅野企画調査部長】 すみません、私から補足するのも何なんですけど、資料の11ページを見ていただきますと、11ページの一番下のところに給与水準が高い理由についての法人の説明に対する検証状況というところの下に、独法評価委員会としての認識というのが(ア)という項目でありまして、この中にはUR、都市再生機構はそういう認識を評価結果の中で示していない法人の1つとして挙げられております。

当機構分科会におかれましては、その点についてはきちんと認識を検証結果の中に示しておられるということで、ここに挙げられておりませんが、その違いが個別のところの指摘の中で差が出てきているということだと思います。

【家田分科会長】 なるほど。どうもありがとうございました。

【角委員】 今回の件に関係した話ですが、この給与水準のところの4行目のところで合理的検証状況を示せというようなことを我々は求められていますが、具体的に昨年度の評価のときと比べて、どんな資料を用意すれば、最終的に国民の納得を得られるかということがキーになると思います。どういうことをお考えですか、今。

【瓦林財務課長】 やはり特殊要因がこの3つなどありますので、この3つがそれぞれどういように数字の上で影響を与えているかというのをお示するのが1つの方法かなとは思っているんですけども。

【角委員】 一応そのところは去年もやったということになっているんじゃないかと

いう気もするんですけども、その辺が非常に難しいかなという気がしたものですから、今伺ったんですけども。

【瓦林財務課長】 その資料の解釈といいますが、データだけではなくてデータの解釈みたいなものも踏まえて、それについて確かにこういう解釈が成り立ち得るのかどうかというご議論をいただく。それを評価調書に反映させるというのは1つの方法なのかなと考えております。ちょっとまだ完全にまとまったわけではございませんが。

【角委員】 ただ、 の管理職の割合の高さなんていうのは、年齢構成の問題もかなり密接に関係していると思うんですよね。そうすると、それだけで国民の納得というのが得られるかどうかみたいな話が出てくる可能性もあるので、その辺、今年の夏の議論のときには十分わかりやすい資料を用意していただけたらという気がいたします。

【東井総務部長】 その給与水準の話でございますが、ご指摘のとおりで、この3つの理由について1つ1つ数字でご確認いただけるように資料は工夫させていただきたいと思っています。それで、例えば先ほどの管理職割合でも、実は年齢構成が高くなれば管理職割合が高くなるんですが、他方でうちは年齢構成の高いほうに高卒の方が大変多くございまして、そういう方々がどんどん抜けていって、残っているのは大卒の管理職が多くなってというような私ども独特の構造もありまして、そういったところをご説明できるように資料づくりについては十分工夫してお出ししてまいりたいと思っています。

【家田分科会長】 他にいかがでしょうか。

こういう今の給与水準でも、比較する場合の国家公務員というのがどういう国家公務員なのかで随分様子がきっと違うはずですよ。例えば機構でも、鉄道建設に携わっているようなところは技術的な職掌を持っている人が多いでしょうから、国家公務員でも道路を建設しているような部門とだったら比較になるけれども、税務署と比較したってしようがないですものね。

何かこう比較になるようなふうに比較しないと、きつとんちんかんになりますよね。なかなか難しいので、とんでもない比較といったって、作業量が多いわりにはおもしろい……、おもしろいと言っただけで、という意味がある結果が出ないし、あまり労力のかからない範囲で妥当な比較をしたいですよ。

【瓦林財務課長】 その前の年は117台からまた落ちてきて、これは数字として非常に象徴的なものですから、落とすような努力を機構でも懸命に続けております。そのために、どういうふうになれば効果的になるかという観点で工夫していくと、どうしてもいる

いろいろ分析が進んでまいりますので、その分析結果なんかも含めて出してもらおうと思いません。

【家田分科会長】 だけど、今も申し上げたように、比較するベースの100というほうの意味が、全く違うほかのことをやっている国家公務員と比較したって意味ないんですよ、実は。

だから、それに対して差が縮まっているというのがほんとうに正しいことかどうかということも考えると、比較対象を適切に考えるというところは重要じゃないかと思うんですね。もちろん国民的視点から立てば、人件費が高いよりは低いほうがいいのは当然ですから、それは当然だと思うんだけど、比較というからには、少なくともサイエンティフィックというところとちょっと言い過ぎですけど、リーズナブルな比較をするという精神だけはぜひお願いしたいと思うんですけどね。単純に事務的にやるのではなくて。

【宮下委員】 今の委員長のご説明、補足的な話なのですがけれども、今、対象としております公務員の基準100というもの、これは全ての法人に対して100というものは共通して適用されているのですか。あるいはこの鉄道・運輸機構に関してはこういう形の100であるという内容が示されているのですか。そうじゃないのですか。

【東井総務部長】 ラスパイレス指数との関係でいうと、私どもの素直な理解をしますと国家公務員を100とした場合、機構も100にしろというふうにずばっと強いご指摘が今あるというふうに私どもは認識していません。それは、まさに今、機構が115.8という全体の数字なんですけれども、それについてはどんどん近づけていきなさいというご指摘があった。

近づけていけない理由があって、それが先ほどの年齢構成ですとか、勤務範囲がいろいろ違うとか、そういったことがあって、個々の職員の所得ということではなくて、組織としての指数がまだ高い。それについての合理的な理由を私どもは述べていくということに尽きるのかなと思ってしまして、そういう資料づくりをしてまいりたいということになります。答えになっていないかもしれませんが。

【宮下委員】 例えばその職種によってウエートをつけて、それぞれについての公務員との比較というものをされた後でそのウエートをかけて持ってきておられるという、そういうやり方なのですか、実際上は。

【東井総務部長】 基本的な計算の仕方は人事院さんのほうで形が決まっておりますので、それに当てはめていくということになってまして、私どもがいろいろな職種の給与

表を取り出して決めていということに実はなっていません。簡単に言うと行政、行（一）といひましようか、一般の事務職、ここ国土交通省であれば事務も技術もそういう俸給表が多いわけですがけれども、そのものを当てはめていくということが基本的な作業でございます。

したがって、恣意的に俸給表をいろいろなところからとってくるということはしてないし、できない形にはなってございます。

【岡田委員】　　ちょっと理解できなかったんですけども、そうしますと、国家公務員100というのもレベルがたくさんあるということですか。そうじゃなくて、例えば委員長がおっしゃいますように、国土交通省の道路なんかの建設をしている人の100なんじゃなくて、すべての職種の100なのですか。日本には1つしか100がないということですね。

【瓦林財務課長】　　比べる場合は法人ごとに100が違うということではなくて、比較対象はあくまで1つということになります。

【岡田委員】　　法人じゃなくて国家公務員として。

【瓦林財務課長】　　国家公務員全体の1つのモデルとしてです。

【岡田委員】　　日本では100しかないわけですね。ありがとうございます。

【竹田政策評価官】　　国交省全体のとりまとめというか独立行政法人評価委員会の親委員会の事務局をやっております政策評価官室でございますけれども、今のご指摘、ラスパイレ指数は全体でもちろん100、1つだけですから、国家公務員全体で100ということですよ。

例えばほかの法人などの合理性の説明の仕方などを見ても、例えば都市部に住んでいる人と比較しています。JNTOなどがそうなんですけれども、JNTOは別に地方に事務所がないものですよから、比較をしてみても国家公務員の中での都市部だけの人を見るとこれぐらいのラスパイレ指数で、それと比較してみるとどうだという説明をしています。また、研究所などでは、大卒とか大学院卒の人が多いものですよから、そういう人たちをメインにしたものと比較するとどうだという説明をしています。

そういう意味で、それぞれ法人の独自性というか特色に応じてその法人のラスパイレ指数を、先ほど委員長が言われたようにリーズナブルな形で説明できるような工夫をしているような努力をしているところもあります。また、2ページのところの一番下に書いてありますように、国土交通省全体、また国土交通省だけではなくて霞が関全体に言われて

いることでもありますので、国土交通省の独立行政法人評価としてほかの役所とかはどういうふうに行っているのかも踏まえて、とりあえずのひな形を当政策評価官室のほうで各分科会の事務局と相談してつくりつつ、また、各法人の独自性もありますので、それを踏まえてまた各分科会のほうでまたそれを発展させたり、工夫していただけたらなど今思っているところがございます。以上です。

【家田分科会長】 ルールとして数字を計算するのは淡々とやらなければいけないものはもちろんやらなきゃいけないんですけども、補足資料というか、プラスアルファの仕事として、何かそういう方式にとらわれないようなことも考えたほうがいいかなという意味で申し上げるのですけれども、おそらくはこの本来の趣旨からいくと、この数字が何ぼになっているかということ以上に国民の関心は、もし仮に給与水準というか総額の人件費の1人当たりのコストが高いとすると、もしそうだとすると、何かいろいろな待遇、いろいろな手当とか、そういったものに通常の国家公務員に比べて異様に優遇されているようなものがあるのではないかみたいな懸念があるのかもしれないですね。

そうすると、そういうものはないのですよということをはっきりするようなことは、この数字がどれくらいになるか以上におそらく説得力のあることだと思し、一方で、日本の場合にはインハウスエンジニアは、機構もそうですし、国交省自身もそうですけれども、それなりにいて、それなりの仕事をしていただいている、しかし、日本では外国に比べるとエンジニアに対する待遇は率直に言って悪いのですね。

だけど例えばトヨタと比較したときにどうなのかとか、何というんでしょうかね。多分機構では技術士をお持ちの方なんていうのはかなりの数がいらっしゃると思うんですけども、そういう集団と全く何の外からのクオリフィケーションを受けない仕事をしている集団では、本来ならば国際水準から言ったら絶対に給与違っていいんですね。日本はほとんど考えられていないだけけれども。

そういうようなこともやはり考えていかないと、ほんとうの意味での給与がどうあるべきかとか、何というんですかね、独立行政法人の人々はどういうふうに関わるべきかという本質的なところにはあまり至らないと思うんですね。そうじゃないとね。

ぜひ、こういうのを機会にして、この評価項目何か言われたからそこに対応するというだけではなくて、そういう問題を本当の問題として国交省でもお考えいただくような糸口になるようなことをお考えになるほうがいいんじゃないかと思いました。

他にいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、報告事項の第1はそんなことで承ったということにいたしましょう。

2つ目の報告事項をお願いいたします。

【平垣内参事官】 鉄道局の参事官の平垣内でございます。

資料5に基づきましてご説明させていただきます。資料5にございますけれども、現在、JR北海道、JR四国、JR九州及び貨物会社に対しまして、実は平成10年に鉄道共済年金というものが厚生年金に統合するということがございましたが、そのときに今申しましたJRの4社に加えまして、本州3社を含めてJR全社に新たな年金負担が生じたということがあったわけでございますけれども、その中でJR4社に関しましては、その負担軽減ということで負担軽減策を講じたというところでございます。

その負担軽減策につきまして具体的にどういうことを行ったかといいますと、特例勘定という年金をやっている勘定から、無利子貸付をするという形でもって負担軽減策をやったということでございます。

これはちょっと誤解がないように申し上げますと、先ほど議題1のほうでいろいろ借入金云々でお話が出ていましたけれども、助成勘定とか海事勘定とか建設勘定とか出ておりましたが、この特例勘定というのはその勘定とは違う非常に特殊な勘定でございまして、昔国鉄がなくなって清算事業団というものに移行したときに、国鉄の年金みたいなものを最後処理するというので、年金を払っていくための清算勘定といいたいまいしょうか、そういうことをするために。

収入はJRからの債務でありますとか、株だとかあるいは土地を売るという収入でもって年金を基本的に払っていくというための特別の勘定でございまして、冒頭ご説明あったような勘定と違って新たな借金をするとかそういうことは一切やっていない、そういう清算勘定でございます。そういうまさに年金を処理していくという勘定の中から、無利子貸付という形で1,000億円ほど負担軽減策を実施したということでございます。

具体的にはその下のほうに表になってございますけれども、4社に対しましてこれは基本的に年金の負担額に応じて無利子貸付の額というのが決まっております、4社合わせまして1,000億でございますけれども、四国だけがそういう年金負担額が少なかったんで80億ぐらいで、ほかの会社は大体300億ぐらいという無利子貸付を行ったということでございます。

その償還が10年たちまして、本年3月から計画どおりであれば始まるということなのでございますけれども、2.にございますように、本来無利子貸付という形でそういう負

担軽減策を講じたわけでございますけれども、当初に想定しておりました負担軽減の額よりも低金利が実際続いている中で、そういう想定額がかなり縮減しております、それと、ご存じのとおり今いろいろな経済がこういう状況なので、各社さんともいろいろ苦しい状況でございますけれども、特にもともとこの4社に関しましては経営基盤が脆弱という中で経営環境が悪化する中で、想定した額より縮減した分をカバーするという趣旨で、今回今年3月から始まるという償還を5年間延長するという措置をとってまいりたいということでございます。

説明は簡単でございますが、以上でございます。

【家田分科会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。ご質問等ございませんでしょうか。

それでは、特段ご質問もございませんでしたので、2つ目の報告事項も承ったということにさせていただきます。

予定された議題は以上のとおりでございますけれども、そのほかの話題がございましたら事務局からお話しいただきたいと思っております。

【瓦林財務課長】 1点のみ補足がございます。議題3でご審議いただきました中期計画の変更でございますが、これにつきましては法律上、財務大臣との協議というものが必要になってございますので、現在、準備ですとか調整を進めている最中でございます。このため趣旨はもちろん変わらないのですが、ワーディング、文言の修正などが発生する場合がございますが、その場合には分科会長にご一任いただくということでご了承いただければと存じます。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

それでは、以上で閉会ということになるんですが、先生方のほうから何か聞きたいこととか、言いたいこととかほかにごございましたらお願いしたいと思っております。

それでは、特にご発言のご意向もございませんので、以上で閉会ということにいたしますでしょうか。どうもありがとうございました。

【瓦林財務課長】 ありがとうございます。

そうしますと、本日の内容につきましては冒頭申し上げましたとおり、議事の公開についての方針ということで、議事概要作成の上、速やかに公表いたします。また、議事録につきましても、後で内容をご確認いただくということで事務局から郵送で送らせていただきます。大変お忙しい中、恐縮でございますが、チェックしていただければと思っております。

本日の資料でございます。大変重くなっておりますので、郵送ご希望の先生方、いらっしゃいましたら事務局から郵送いたしますので、お机の上に置いておいていただければと存じます。

以上をもちまして、第20回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を終了させていただきます。本年度の分科会につきましてはおかげさまでこれもちまして終了でございます。本当に長時間にわたりましてご審議いただきまして、どうもありがとうございました。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

了