

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27回）

平成24年2月20日

【高原財務課長】 それでは、定刻より少し早くなりますけれども、ただいまから第27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いたします。

本日は、委員の皆様方におかれましては、ご多用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。鉄道局財務課長の高原です。しばらく進行役を務めさせていただきたいと存じますので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が、当分科会の7名の委員のうち、本日は5名の委員にご出席をいただいております。したがって、過半数を超えており、議事を行うための定足数を満たしていることをご報告いたします。

本日の分科会の取り扱い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、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。

次に会議の公開、非公開でありますけれども、こちらも運営規則に基づきまして公開することとなっております。

また、議事録等につきましては、これまでどおり議事概要を会議終了後、数日中に国土交通省ホームページで公開いたしまして、その後議事録を作成し、同様にホームページにて公開してまいりたいと考えております。

それではまず、資料の確認をさせていただきたいと思っております。お手元の資料をご覧くださいますと、上から順に議事次第、座席表、委員名簿がございます。次に、ご審議資料といたしまして、上から議題1に係る資料が資料1-1、それから1-2-①、②まで、そして議題2に係る資料が資料2、そして議題3に係る資料が資料3、議題4に係る資料が資料4となっております。最後に参考資料として関係法令等がございます。大部になりますけれども、遺漏はございませんでしょうか。

それでは、これより議事に入らせていただきます。議事の進行につきましては、前川分科会長をお願い申し上げます。会長、よろしくお願いいたします。

【前川分科会長】 それでは開始したいと思います。まず、年度末の大変お忙しい中ご参集いただきまして、誠にありがとうございました。それでは早速でございますが、時間もあれですので、議題に入らせていただきたいと思います。

まず、本日欠席されておられます岡田委員、それから北條委員からは、本日の議決につきましては委員長に一任いただくということの確認をとっておりますので、最初にご報告いたします。

本日の分科会の議題でございます通り、まず2件報告事項、それから3件審議の事項となっておりますので、まず最初に報告事項につきましては国土交通省のほうからご報告をいただいて、その後に議題の2から4についての審議事項を皆様からご意見等を賜りたいと思っております。

それから、議題の2から4につきましては、国土交通大臣が認可を行う際に、当分科会が大臣に対する意見を取りまとめるということになっております。そして、この中の議題の2と3は毎年この時期に審議している定例の議題と伺っておりますので、よろしく願います。

それでは早速ですけれども、報告事項から。議題1につきまして、まずは報告をお願いいたします。

【高原財務課長】 ありがとうございます。それでは、まず独立行政法人改革に伴います鉄道・運輸機構に係る組織・制度の見直しについてご報告をさせていただきます。

資料1-1をご覧くださいませでしょうか。まず、「1 組織・制度の見直しの経緯について」でございます。この独法の組織・制度見直しにつきましては、平成22年12月7日に閣議決定されました「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」におきまして、この事務・事業の見直しに次ぐ改革の第2段階として、独立行政法人の制度・組織の見直しの検討を今後進めるとされておりました。

これを受けまして、昨年から行政刷新会議を中心に議論が行われ、その結果が「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」として、本年の1月20日に閣議決定されたところであります。

そして、この閣議決定の内容として、「2 組織・制度の見直しの概要」についてです。現行の独立行政法人制度は、様々な分野で様々な態様の業務を行っている法人をすべて一律の制度にはめ込んでおり、法人の政策実施機能の発揮が不十分な状況とされております。

このため、今回の見直しではすべての独法の組織をゼロベースで見直し、まず①で、廃

止、民営化などを行うべき法人はそれを実施に移し、そして②でそれ以外の法人については、その事務・事業の特性を踏まえ、「成果目標達成法人」と「行政執行法人」の大きく2つに分類がなされました。

資料の4ページをお開きいただきますと、そのⅡの①の下線を引いてあるところでありますけれども、この成果目標達成法人は「一定の自主的・自律的裁量を有しつつ、計画的な枠組みの下で事務・事業を行うことにより、主務大臣が設定した成果目標を達成することが求められる法人」とされています。

一方、その下、「行政執行法人」ですが、「国の判断と責任の下で、国と密接な連携を図りつつ、確実・正確な執行に重点を置いて事務・事業を行う法人」とされており、具体的には造幣局などがこちらに該当するとされており。

1ページのほうにまた戻っていただきますと、2の③ですが、「成果目標達成法人」につきましては、この各法人の事務・事業の特性に着目して、「研究開発型」、「文化振興型」などの7つに類型化を行った上で、類型ごとに最適なガバナンスを構築するというようになっております。

鉄道・運輸機構については、この「成果目標達成法人」に分類され、その中での類型は、機構の業務が国の定めた整備計画・予算に基づき事業を実施する鉄道建設事業あるいは補助金執行業務が中心であることから、この7つの類型のうち法令に規定された事業を補助金などの財源により実施する「行政事業型」の法人に位置づけられました。

これにより、今後以下の措置が講じられることとなりました。1つ目が①のところですが、「中期目標管理においては補助金の交付など法令によりその適切な執行が規定されているものを除き、業務・財務、例えば事業費や一般管理費などですけれども、それらの改善目標に重点を置いた評価を実施する」ということ。

2つ目は、「裁量性の高いとされている運営費交付金を業務の性質に鑑みて、可能な限り補助金に切り替える」ということです。

なお、先ほど申し上げた2つの法人の分類と7つの類型化につきまして、現行の各独法がどこに分類されるかは、資料の7ページと8ページ、こちらに表として記載しておりますので、後ほどご覧いただければと存じます。

それでは、続いて資料の2ページに入り、「3 目標・評価の新たな仕組みについて」であります。現行の独法評価委員会制度に大きくかわります、この法人全般に係る目標・評価のあり方につきましても、以下の通り新しい仕組みが構築されることとなりました。

1つ目が、政策責任者たる主務大臣が法人の中期目標の設定から評価までを一貫して実施するという事です。そして2つ目が、制度所管府省、これは多分総務省になると思えますけれども、そちらに設置する第三者機関が、主務大臣が実施した評価を点検するという事となっております。

次に「4 今後のスケジュール」でございますけれども、本年3月に独法通則法にかわる新たな基本制度法案が国会に提出される予定です。そして、来年1月に現行鉄道運輸機構法に代わる新たな個別法人の法案が国会に提出され、平成26年4月に新制度と組織に移行するという予定となっております。

次の「5 現行の評価委員会との関係」ですが、この新制度における中期計画への切りかえを平成26年4月に予定していることを考慮し、以下のようなスケジュールを想定しています。

ただ、一番下の米印のところで記載しておりますけれども、新中期計画と現行中期計画とのあり方につきましては、制度所管府省も含め、現在政府内部で検討が進められているところであり、ここに掲げているスケジュールも変更の可能性があるということでもあります。

以上が1番目の報告事項でございます。続いて2番目の報告事項に入っても、よろしいでしょうか。

【前川分科会長】 まとめて、はい。

【高原財務課長】 続きまして、2番目の報告事項として「政策評価・独立行政法人評価委員会の2次評価について」をご説明させていただきます。

まず資料1-2-①をご覧くださいませでしょうか。こちらは毎年のもので、制度については既によくご承知のことと存じますが、念のため申し上げますと、各府省の評価委員会が実施した法人の業務実績評価について、総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会が政府全体における評価の厳格性・信頼性を確保するという事で、2次評価を実施しております。

昨年8月2日に当分科会で決定いただいた鉄道・運輸機構の業務実績評価を含む国土交通省の独立行政法人評価委員会の1次評価について、この政独委の2次評価が昨年12月9日に示されましたので、その内容をご報告させていただきます。

1枚ページをおめくりいただきまして、資料1-2-②でございます。2次評価の制度につきましては、今の説明と重なりますので省略いたします。

そして、次に「2 鉄道・運輸機構に係る2次評価の概要」であります。この2次評価の全体については、この後に資料として添付しておりますが、非常に大部ですので、この資料においては鉄道・運輸機構に関係する意見を抽出してまとめております。

まず初めに、鉄道・運輸機構単独でこの政独委の方から指摘を受けている事項はございませんでした。

次に国土交通省の所管法人の共通事項として、3点言及がございましたので、ご報告させていただきます。

まず1点目が内部統制の充実・強化についてです。この評価委員会の評価結果のフォローアップ事項については、「言及が不十分であったのが国交省の中では2法人、海技教育機構と航空大学校であり、それ以外の法人では言及がされていた」ということになっております。

そして、「今後の評価に当たり、更なる内部統制の充実・強化に資するような評価結果が行われることを期待する」という意見でした。

次のページに入り、今後もこの内部統制の更なる充実・強化を図る必要があるため、参考となる法人における取り組みが提示されています。特に別紙4、資料38ページに鉄道・運輸機構の取り組みが掲載されています。

続いて、3点目のうち2点目ですが、基本方針への対応についてです。先ほど、資料1-1のところでも申し上げました、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」では、法人ごとに年限を付し講ずべき措置が示されています。

鉄道・運輸機構では、「船舶の共有建造業務における財務内容の健全化の向上」などが挙げられておりますが、こうした指摘を受けた措置事項について、「ほとんどの措置事項について一定のフォローアップが行われている」との意見でした。

また、先ほど資料1-1でも申し上げた、「行政刷新会議において検討されている独立行政法人の組織・制度見直しの結論が出された場合には、今後の評価に当たって、その内容にも留意することが必要である」との意見が出されております。

そして最後に3点目が震災関連ということでもあります。昨年3月11日に発生しました東日本大震災では、多くの独法に影響を与えていますが、来年度は震災の影響を受けた業務の年間実績を対象に評価していただくということになります。このため、来年度の評価について、「①法人が被災者支援、あるいは復旧・復興対応に関する取り組みを行っている場合、その取り組みが法人本来のミッションによるものであるのか否かについて、また②

震災の影響で目標が未達成となった業務の場合は、震災との因果関係等についてそれぞれ精査し厳格な評価を行うことが必要である」とされております。

以上が鉄道・運輸機構に関連して示された2次評価になります。この内容については、来年度の七、八月ごろに実施する予定の本分科会の平成23年度業務実績評価におきまして、これまでご評価いただいている視点に加えて評価していただく必要がございます。そのため、鉄道・運輸機構からの報告内容や評価調書の記載方法も工夫する必要があるかと考えております。委員の皆様には、事務局からまたご相談をさせていただきたいと存じますので、何とぞよろしく願いいたします。

私からの報告事項は以上でございます。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、2点、今、ご報告いただきましたことにつきまして、皆様から何かご質問、あるいはコメント等がございましたらぜひお願いいたします。

【笠委員】 明治大学の笠です。資料1-1の一番下のところの②の部分について少しお尋ねしたいのですが、新しく独立行政法人の制度が変わって、成果目標達成法人の行政事業型の法人ということなんですけれども、②のその内容なんですけど、裁量性の高い運営費交付金を、その業務の性質にかんがみ、可能な限り補助金に切りかえるというのは、これは今までの運営費交付金を全部補助金に切りかえるということではなくて、それだと何か行政執行法人ではないかなという感じが。その業務によっていろいろ、これは裁量性が高いから運営費交付金、この業務については補助金とかいうふうになるのか、それとも全体として補助金になってしまうのか。それだったら、なぜ行政執行法人ではないのかというあたりをお伺いしたいと思います。

【前川分科会長】 お願いします。

【高原財務課長】 先生の言われる通り、業務の対応によって補助金に切りかえると理解しております。ただ、方向性としまして、成果目標達成法人の行政事業型法人はできる限り用途の決まった補助金に変えていこうというふうに理解しております。

【笠委員】 できる限り補助金にということ。

【高原財務課長】 はい。

【笠委員】 そうしますと、行政執行法人ではないということの意味というんでしょうか。みんな補助金になるんだったら、行政執行法人でいいんじゃないかなというか。どういう基準で切り分けられたのかも含めて教えていただけたらありがたいんですけども。

【高原財務課長】 その基準の制度化についてはこれからになってまいりますけれども、基本的に行政執行法人はほとんどすべて補助金という形になるかと思いますが、やはりこちらの成果目標達成法人の行政事業型については、できる限りということでもっとそこで温度差があらうかと考えております。

【笠委員】 お伺いしている趣旨は、独立行政法人という制度形態をとるのであれば、それなりの制度を生かした裁量が行使できるのでなければ、この制度にはまっている意味がないと思うんですけれども、全部補助金で縛ってしまうということであれば、補助金といってもどういう形の補助金なのかというものが、また多様性があるのかもわからないんですけれども。今までの裁量性の高い運営費交付金から補助金に切りかえると書かれてしまうと、なおかつ成果目標達成法人でしっかり頑張りなさいよと。だけれども、補助金なので、効率的に運用したら、できたとしてもその節約した分はみんな召し上げますというようなことだと、どういう制度設計になっているのかなと思ったんですけれども。

【高原財務課長】 この行政事業型の法人と行政執行法人の最大の違いは、行政執行法人は単年度で管理するということになっていますが、こちらの行政事業型の成果目標達成法人については中期目標を残してやっていくということになります。

【笠委員】 でも財務上の裁量はなくなると。

【高原財務課長】 行政事業型については、そのところはある程度は残ると考えております。

【笠委員】 はい、わかりました。以上です。

【小椋財務課総括補佐】 財務課の小椋と申します。少し補足をさせていただきますと、まず行政執行法人とそのほかの独立行政法人の違いでいいますと、我々のほうが成果目標達成法人ということで位置づけていただいているのは、要は事業の進め方の部分で、行政執行法人というのは、これは毎年度計画を立てて、ある意味全く裁量性がない、かなり限定をされているような法人で、毎年一定の計画に基づいて、その行政からの指示に基づいてやりますという整理です。

一方で、ご案内の通り、鉄運機構につきましては、その新幹線建設なんかの部分でいきますと長期の部分で、こういった工程のやり方がいいのかとか、進め方がいいのかとか、そういった部分はかなり裁量性があるんじゃないかということで、成果目標達成法人に位置づけていただいているというのが現状でございます。

そういった意味で、その部分の裁量性というのはあるんですけれども、一方でお金の

部分で申し上げますと、運営費交付金というのは、ある意味、研究関係なんかがまさにそうなんですけれども、研究をする部分のお金について、その運営費交付金で手当てをさせていただいて、ある意味裁量性をもって、運営費交付金でもって研究をしていただくという整理なんですけれども、一方で鉄道・運輸機構がお金をいただいてやっておる業務というのは、その鉄道建設みたいなものもございまして、要は補助金の交付業務なんかがメインでございまして、そういった意味で、現状その運営費交付金については、基礎研究勘定は別としまして、補助金のほうにつきましては、ある意味、補助金交付のために人件費に充当されているというようないいところがあって、今運用上もある意味、人件費の部分ですので、あまり裁量性の部分というのがもともとないというようないいところもあって、そういった意味で、実際の運用に沿うような形にしてほしいというのが政府全体の方針として示されているというところがありまして、そういった流れから行きますと、今やっている業務というのが、あまり裁量性がないものですから、我々としてもこういった形でやむを得ないかなという部分は思っております。

一方で、業務面のほうではもちろんその裁量的にやれる部分というのは、それは最大限ちょっと対応させていただくと。こういうことかなと思っております。

【笠委員】 行政執行法人であるべきだと申し上げているわけではもちろんないんですけれども、何となくこの仕組みが、名称とかとの整合性がよく理解できなかったのです。要するに業務によって補助金のものもあるし、運営費交付金のようなものもあるみたいな理解でいいんですかね。

【高原財務課長】 そのような理解で結構です。

【前川分科会長】 よろしいでしょうか。

【笠委員】 はい。

【前川分科会長】 ほかにいかがでしょうか。今のご質問のあったところは、確かにこの文章だけだと目指す姿が見えにくいという面もありますので、どこかやっぱりちょっと注釈的にでもありますといいですよ。

【高原財務課長】 わかりました。それはそのように対応したいと思います。

【前川分科会長】 ほかにいかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは2点の報告どうもありがとうございました。また今年の夏前ぐらいですか。評価のときにこれを反映させたという形でということで、ご準備をいただければと思います。

それでは、審議事項3件ございまして、次の議題に移らせていただきたいと思います。

それでは議題の2につきまして、まず機構のほうからご説明をいただくことになろうかと思いますが、よろしくお願ひいたします。

【尾本経理資金部長】 ご説明申し上げます。鉄道・運輸機構経理資金部長の尾本でございます。

平成24年度長期借入金及び機構債券の発行についてお諮りいたします。毎年度、毎年この時期の分科会に、翌年度、4月からの資金調達のあり方についてお諮りしているものでございます。

まず、そもそも機構の資金調達の状況がどうなっているかということをご説明申し上げます。資料の6ページをお開けください。資料2の6ページになります。

機構の借入金等の推移ということでございます。左のグラフに年度別資金調達額というのが記載してあります。この3年ほどを記載しておりますが、大体毎年4,000億円から5,000億円の資金調達をしております。そのうち、大体600億円弱を財投からの借入れによりまして、その残りを民間借入れと債券発行によって賄っているという状況でございます。4,000億円というかなりの額の資金調達になりますけれども、このところしっかりと資金調達ができているという状況にあります。

右のグラフに行きまして、調達金利でございますが、昨今の金融緩和によりまして、全体として非常に金利が低くなっているということでございまして、まだ年度途中でございまして、平成23年度におきましては全体の加重平均の金利でございますが、0.46%という非常に低い金利で借りることができるようになっているということでございます。

資料を戻っていただきまして、なぜ4,000億円の資金調達が必要になるかということでございますが、4ページにお戻りください。資料2の4ページです。

機構の予算といいますか、事業の概要でございます。ごく簡単に機構の事業の概要を申し上げます。一番大きいのは、今、整備新幹線の整備でございます。このところ大体、毎年3,000億円の事業費で建設をいたしております。

資金調達のこのスキームが決まっております、政府の予算、それから地方公共団体の負担金、それから新幹線譲渡収入の一部を充てるということ。それからもう既に開業しております新幹線からの貸付料収入、こういうもので賄っていくということになっておりますが、それだけでは3,000億に足りないということで、大体400億円弱でございますが借入れが必要になるというようになります。ですから、整備新幹線関係ですと、400億円弱の資金調達が必要になるということになります。

同じく都市鉄道利便増進事業、これは相模鉄道と東急、及びJRを連絡する新しい線路でございますが、これも100億円ほど事業費がございまして、これは国、地方、それから機構が3分の1ずつ費用負担するというようなスキームになっております。こういうことで、私ども機構として新たに資金調達しなければならないということが発生してまいります。

「2. 船舶共有建造事業」にしてもしかりでございます。共有船舶建造ということで、船主さんと機構とが共同で船をつくるということになります。そのために毎年大体300億円弱の資金調達をいたしまして、船舶を建造しまして、その償還は船主さんからの使用料収入ということで賄っていくというスキームになっているところでございます。

その他といたしまして、内航海運活性化融資ということ、これは500億円程度でございますが、これは従前、平成10年までは内航船につきましては船腹調整事業ということで、スクラップ・アンド・ビルドということで、スクラップがないとビルドできないというような制度になっていたのでございますが、これを取りやめると。ただ、取りやめるに当たっては、その船腹調整事業によりまして、一定の財産権が形成されて、その解消のために一時的に資金需要が発生したということで、私どもで資金調達して内航総連に貸し付けているものでございます。これが毎年500億円程度でございます。

そのほか、補助金交付事業ということで、地下鉄補助等が100億円強でございます。こういうことによりまして、大体4,000億円程度の資金調達が必要になるということになっております。

5ページ目は参考までになんですが、機構の予算上の収入と借入金の状況でございますが、5ページ目の収入は1兆5,000億円程度ということでかなり大きいんでございますけれども、ここの業務収入他というところには、新幹線譲渡収入がかなりの額を占めます。5,000億円程度を占めます。これはそのまま国鉄の債務償還等に当たるということになりますので、ちょっと事業としては性格が異なるものが入っていたりします。

それから借入金につきましても、借り換えというものがございまして、これだけの額になっておりますが、新規というものとそんなにはならないということになります。

借入金の内訳でございますが、建設勘定ということで鉄道建設に係るものが圧倒的でございますが、そのほか共有船に係ります海事勘定、それから基礎的研究等勘定というところが入っていますが、これは先ほどの船腹調整の解消のための融資でございます。

それから特例業務勘定ということが500億円弱でございますけれども、これは昨年の法

律改正によりまして、特例業務勘定によりまして、JRの3島・貨物会社に対する支援策等を行う必要があるということで、資金調達の需要が発生したというものでございます。

こういうことでもちまして、1ページ目に戻っていただきたいんですけども、24年度の長期借入金及び債券の調達予定額ということをお諮りしたいと思います。

一番下の合計の欄をご覧くださいますと、平成24年度予算額ということで3,973億円ということになっておりまして、ほぼ4,000億円の借り入れ及び債券発行を行いたいと考えているところでございます。

内訳といたしましては、大体財投が600億円弱、残りを民間借入金と債券とで大体半分ずつくらいで調達するということにしたいと考えます。

昨年度との比較でございますが、一番下の欄、合計の欄でございますが、マイナス756億円となっておりますけれども、これは特に理由はございませんで、毎年少しずつの凹凸がございます。鉄道及び海運ともに資金需要の凹凸がございまして、24年度におきましては鉄道・海運ともたまたまでございますが、資金調達の額が少なくて済む年ということになりましたので、23年度と比べますと多少減っているということになります。

続きまして2ページ目でございます。これは先ほどの3,973億円をどのように調達するかという四半期ごとのデータでございますが、大体満遍なく振り分けるということにしております。そのほうが資金調達しやすく、それによりましてできるだけ調達金利も抑えることができるということで、できるだけばらけて調達するということを考えているところでございます。

以上、簡単でございますが来年度の資金調達の予定でございます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。それでは今の議題、平成24年度の長期借入金及び機構債券の発行につきましての説明に関しまして、ご質問、ご意見をいただければと思います。

この3年で調達金利は随分下がっているんですね。6ページですか。

【宮下委員】 こことの関係で、参考までにちょっと教えていただきたいんですけど、独立行政法人の中で、機構の運営費交付金というのは非常に少ないと私はちょっとうろ覚えで思っておるんですけども、機構自体は、それにプラスして、概算要求で決められた予算を含めて全体として運営されているという理解でよろしいわけですか。

【高原財務課長】 ご指摘の通り、機構の運営費交付金は非常に少なくございまして、

3 勘定合計で5億2,000万円となっております。

【宮下委員】 先ほど笠先生がご質問されたところで、「裁量性の高い運営費交付金をその業務の性質にかんがみ」というのがございましたね。「その業務の性質にかんがみ」というのがポイントで、これは人件費なんですか。さっきおっしゃっていたのは、そういうわけではないですか。

【柳原企画調査部長】 研究費の補助の部分もありますけれども。

【宮下委員】 それもいろいろある。

【柳原企画調査部長】 人件費のほうもあると。

【宮下委員】 機構の事業全体の資金の中で占める運営費交付金の割合が極めて少ないにもかかわらず、それをこういう書き方をされると、機構の事業全体が補助金に転換してしまうように、私どもそういうふうに取り取ってしまいますのでね。だからおそらく、笠先生の先ほどのようなお話が出たんだろうと推測しておるんですよ。

ですから、形の上ではこれでいいんだろうと思いますけれども、何かございましたらその運営費交付金は少ないんだというようなことを、言わずもがなのことでしょうけれども、何かそういうご説明をどこかでまた、口頭でも結構ですが、していただいたらわかりやすいかと思います。

【高原財務課長】 その通りにしたいと思います。

【前川分科会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

基本的には昨年とほとんど実勢的には変わらない形になっていて、多少借り入れの金利が2年前に比べてみると3分の1ぐらいには落ちて、おりてくるようなこともあって、その部分でより効率のいい調達をということでご提案をいただいたと理解をしておりますが。

そうすると、また後で全部の議題をあわせて全体でご審議いただく時間もとれるかと思っておりますので、今この段階で特になければ次の議題につきまして審議をさせていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは続きまして議題3ですね。特定債権の内容変更につきましても説明をまず機構からいただきたいと思っております。

【江國鉄道助成部長】 それでは、議題3の特定債権の内容変更につきましてご説明をさせていただきと思っております。鉄道助成部長の江國でございます。よろしくお願いたします。

まず最初に資料3、特定債権の内容変更につきましてでございます。1ページをご覧ください。今回お諮りする内容でございますけれども、1番目に記載がございますように、当機構の、私どもの機構の有する特定債権につきまして、新幹線鉄道施設譲渡契約書に定められた支払い方法に加えまして、支払い期間満了前にJR本州3社より合計で602億円の早期弁済を受けるというものでございます。

この特定債権の内容の変更につきましては、独立行政法人機構法第23条第2項、及び第3項におきまして評価委員会のご意見をお伺いした上で、国土交通大臣の認可を受けるということに定められております。

では、まず特定債権につきましてご説明させていただきたいと思っております。2ページをご覧ください。平成3年10月に新幹線保有機構よりJR本州3社に対しまして、既設4新幹線、東海道新幹線、山陽新幹線、盛岡までの東北新幹線、上越新幹線の譲渡が行われまして、その対価を受ける債権のことを特定債権と申しております。

一番左側に既設新幹線譲渡価格、9.2兆円とございますが、これが譲渡した新幹線鉄道施設の対価でございまして、特定債権というものでございます。この9.2兆円につきましては、簿価の6.2兆円、そして昭和62年4月の国鉄改革時の評価益1.9兆円、それから平成3年10月の新幹線鉄道施設譲渡時の評価益1.1兆円、この3つで区分管理をしております。

続きまして、今回変更を行う内容につきましてご説明申し上げたいと思っております。変更を行うのは、特定債権のうち、6.2兆円の部分でございます。6.2兆円部分につきましては、当機構、JR本州3社さん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利払い、具体的には財政投融资でありますとか、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。2ページで申しますと、一番上の部分の流れでございます。

JR本州3社さんからの各年度の支払い、いわゆる新幹線譲渡収入につきましては、記載の通り、真ん中あたりにございますけれども、平成28年度まで毎年度、当機構の承継債務の期首債務残高に平均利率を乗じた額とされておまして、平成23年度は2,423億円となっております。これが新幹線鉄道施設譲渡契約書に定められております支払い方法でございます。

続きまして1ページめくっていただきまして、3ページをご覧ください。先ほどの左から右の流れが、今度は右側の縦、上から下の流れにございますけれども、この2,423億円を返済原資といたしまして、承継債務の償還、利払いに充当することになりますけれども

も、平成23年度の償還、利払い額は一番下にございますように3,428億円となっておりまして、資金不足が生じます。

この資金不足分を調達する必要というものがございますけれども、それには国土交通省からルールを定めていただいております。所要資金調達額のうち、4割をJR北海道、四国、九州さんの経営安定基金からの借り入れ、そして残りの6割につきましてはJR本州3社さんからの早期弁済という形でいただくというものでございます。この本州3社からの早期弁済の受け入れが、特定債権の内容の変更にあたるというものでございます。

具体的な金額につきましては、1ページにお戻りいただきたいと思いますが、2番のところでございます。平成23年度の支出といたしまして、償還金が2,923億円、そしてその利子といたしまして505億円、これに対しまして収入、先ほども申しましたように新幹線譲渡収入が2,423億円、その他の収入、運用益等の業務外収入1億円となっており、所要資金調達額は、収入と支出の差額1,004億円となっておりまして、40%経営安定基金からの借り入れで402億、60%が早期弁済で602億調達となります。

早期弁済のJR本州3社ごとの内訳につきましては、各社に対しまして新幹線を売却した代金の割合に応じて案分という形になってございます。

なお、この早期弁済を受けることによりまして、債務償還に対する影響はどうかということでございますけれども、3番目にございます通り、承継債務返済のために充てられております、JR本州3社からの新幹線譲渡収入につきましては、毎年度承継債務期首残高に応じて、平成28年度に債務がすべて返済できるように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ございません。

具体的には3ページの左下に償還計画を載せさせていただいております。平成28年度末までに償還が完了する計画となっておりまして、

以上、私からのご説明でございます。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。それではこの件につきまして、ご意見、ご質問等をいただきたいと思っております。

【角委員】 1点よろしいですか。今、ご説明いただいた件でちょっと確認なんですけれども、3ページの下に横長の表になっていて償還計画というのがあって、今ご説明いただいたのはこの23年度の早期弁済602億円というところだと思うんですけれども。今日の審議事項の中に入る話ではないんですが、24年以降はこの経営安定基金というところがゼロになっていて、先ほどのご説明の6対4になっていないんですけれども、次年度以降は何

かこの計画が変わるということなんでしょうか。

【江國鉄道助成部長】 先ほども申しましたように、国土交通省からルールを定めていただいておりますが、このJR3島安定基金からの繰り入れの措置というのは、平成19年度から平成23年度の措置という形でいただいております。それ以降は早期弁済ですべて賄うというようなルールをいただいております。したがって、来年度以降からは安定基金からはゼロですべて早期弁済という形になるということになります。

【角委員】 わかりました。どうもありがとうございます。

【前川分科会長】 ほかにいかがでしょうか。計画に基づき、また決められた方法に基づいて予定どおりに今年、行いたいというご提案でございまして、支払い満期前の早期弁済を受け入れると。この点につきましてよろしいでしょうか。ご賛同いただけると。

それではこの件につきましては……、最後にまた全体で時間をとりたいと思いますが。

それでは、議題4、不要財産の国庫納付の説明をお願いしたいと思います。

【田村共有船舶建造支援部長】 それでは、資料4に基づきましてご説明申し上げたいと思います。不要財産の国庫納付ということで書いてございます。

ちょっとこれ現在の機構は第2期中期目標期間になっておるんですけども、当該事項については第1期中期目標期間にさかのぼっての話でございまして。第2期中期目標期間の最終年度に、残存しておいた運営費交付金の債務については独法会計基準に基づき、次の中期目標期間には繰り越せず、全額収益に振りかえなければならないということで、精算収益化ということをやっております。

原則といたしまして、第1期中期目標期間で残った運営費交付金、残額がございましたけれども、これを精算収益化ということをしております。海事勘定の中で、船舶関係の勘定でございまして、船舶共有事業とともに技術支援業務、それから実用化助成業務、構造改善業務の4つの仕事でございまして、それぞれについて勘定内に経理がございまして、4経理がございました。このうちの技術支援業務については第1期中期計画で運営費交付金をいただいております。その最終年度、平成19年度には残存した運営費交付金を精算収益化しております。それが1,313万円でございます。

しかしながら、この4経理を足し合わせます海事勘定はその額を上回る繰り越し欠損金がございました。このため、積立金が計上されなかったことから、当該精算収益化された運営費交付金といいますのは、機構法18条の4による国庫納付の対象とはなっておりませんでした。

下に表がございますけれども、「海事勘定の中期目標期間最終年度（平成19年度）における繰越欠損金の状況」と書いてございますが、中期目標期間の最終年度の利益処分といたしまして、前期からの繰越欠損金が519億円ございまして、一方、中期目標期間中の最終年度の未処分利益というのが11億円ございます。このうち、運営費交付金を精算収益化したものという意味では1,300万円ございました。これは技術支援経理に基づく1,300万円でございます。今回これを国庫納付するというところでございます。

以上が第1期中期計画終了年度の処理としては、1,300万円を精算収益化したのみでございました。しかしながら、平成22年度に独立行政法人通則法が改正されまして、不要財産の国庫納付義務が明確に規定されるとともに、精算収益化した運営費交付金は不要財産として国庫納付すべきという見解が、会計検査院から示されました。そのようなことから、新しい通則法に基づきまして、国庫納付を行うこととしたものでございます。

なお、当国庫納付の認可に当たりまして、国土交通大臣が認可するに当たっては、当評価委員会の意見聴取が必要ということでございます。当該処理は本年度、23年度中に国庫納付を行う予定としております。

下のほうに2ポツで日程が書いてございますが、認可申請は平成24年2月16日に国交省にしております。本日評価委員会の意見聴取があった後、財務省協議等行いまして、本年度中に国庫納付を行う予定としてございます。

次ページとその次の用紙は参照条文、及びその次のページは会計検査院の報告書ということで、不要財産については国庫納付を行うようにという会計検査院の見解でございます。以上でございます。

【前川分科会長】 どうもご説明ありがとうございました。会計検査院から示された事項を踏まえ、通則法の規定に基づき、手続にのっとり国庫納付を行うということに対する意見を聴取させていただくということで。先生方から何かご意見等ございましたら、よろしく願いいたします。

【宮下委員】 私、専門でないので、教えていただきたいんですけども、もう既に第1期中期に関しましては、会計処理はすべて終了しているということでよろしいわけですね。このお金というのは、外出しで何か貯金されていたというように考えればよろしいですか。何かそれが使われていたとかいうのであれば、今までの決算処理を変えなければいけないこととなりますが、そういう影響は全くないということで、そういう理解でよろしいでしょうか。

【田村共有船舶建造支援部長】 はい、当該1,300万円につきましては、内部で留保されていたのみということですが。

【宮下委員】 そういうことですね。わかりました。

【笠委員】 すいません、個別ではなくて全体のことでよろしいでしょうか。

個別のことにつきましてはそうなのかなと思って拝聴しておりましたけれども、ちょっと私は新米でもありまして、全体像がちょっとよく理解できていないところがありまして。

収入が、それについていわゆる決算というんでしょうか、使い道のほうでちょっと教えていただきたいんですけども。収入が1兆4,850億あって、拝見しているのは資料2の5ページのところなんですけれども、収入で事業収入が……、教えていただきたいのは、収入が大体1兆5,000億あって、事業の量というのがそれほどはないような感じがして、その差額がどうなっているのかということと、この収入のほうで事業収入が60%、約9,000億円あるわけなんですけれども、これはほとんどがJR本州3社からの継承債務の償還であるということであるとするなら、これは28年でなくなってしまうとその後どうなるのかという2点について、非常に粗いあれなんですけれども、その全体がうまく頭に入っていないものですから、教えていただけたらと思います。

【尾本経理資金部長】 ご説明申し上げます。確かにこの機構というのは、過去の歴史からしますと5つの特殊法人が一緒になっていまして、非常にわかりにくくなっています。

特に予算の収入の計上の仕方も、全体の予算の入り方なものですから、ネットでみるとどうかとか、そういういろいろな見方があるとわかりにくくなっているということは確かにおっしゃる通りでございます。特に国鉄の清算業務を行っている関係がかなり大きなものですから、わかりにくくなっているということがおっしゃる通りでございます。

例えば今日の資料でご覧いただいても、資料3というのが先ほどございましたけれども、国鉄のその業務……、既設新幹線譲渡収入ということでございます、ここの真ん中の欄にJR本州3社の毎年度の支払い額というのがございます。いろいろ種類があって、3種類に分かれるのでございますけれども、これを全体で足し合わせると大体5,000億円弱になります。それプラス、先ほどの説明にありましたように早期弁済というのが600億円程度ございますけれども、5,000億円強のものが新幹線譲渡収入として入ってきます。

この使い道は資料3のちょうど2ページですね。ここに書いてございますように、国鉄の債務への返済に充てたり、特例業務の中でございますが、年金の将来の費用負担に充当するという。一部で、今は29年度上期まででございますけれども、新幹線の建設に

充てるということ。これは724億円でございますけれども、このようになっているところでございます。

ですから、こういった国鉄の債務の償還、それから年金の費用負担、こういうものが大きいものですから、多少純粋な事業として見るとちょっとその額のところでわかりにくくなっているというのがあるかもしれません。

それから、及びその借入金のところも、例えば資料を戻っていただいて、資料2の5ページになりますけれども、この借入金も借り換えの借入金というのがあるんです。これは新規の借り入れではなくて、借り換えのものも含んでいるんですね。大体、この借入金が4,000億円くらいございますけれども、1対2の割合で借り換えのほうが多い。新規のものは1で、借り換えが2であったりすると。そういう意味で純粋な最終支出の段階のところと、そういうところでちょっと計上の仕方が合わないということがあつたりしますので、多少わかりにくくなっているというところはあるかと思えます。

ですから、この収入のところはかなり全体として、機構として全体の資金の入り方を計上したものですから、かなり大きく膨らんでいるというところがございます。

ですから、理解としてわかりやすくするためには、最終的な支出の部分で見たほうが、実際、わかりやすいかなと思えます。それが資料2の4ページ目ですね。24年度機構関係予算の主なものということで掲げているところがございます。これで大体その機構の純粋なアウトプットの部分が把握できるのかなと思えます。

新幹線の建設、今金沢まで延伸工事をやっていますけれども、あと新函館までやっています。これで大体3,000億円、事業費ですね。24年度の予算ということで、3,000億円の事業費で新幹線の建設をしているということになります。

それから、都市利便増進事業ということで、これは私どもが事業としてやっているのでございますが、相模鉄道と東急を連絡するというので100億円の事業費を掲げているというようなことでございます。

それで、船舶のほうでございますが、共有船事業ということで、これについては船主さんと私どもで共有すると。共有部分について予算の支出を行うわけでございますが、これで300億円弱の予算を講じているということ。

それから、その他の部分でいきますと、内航海運の船腹調整事業解消のために内航総連への融資が500億円程度。

それからあと、補助金交付事務ということでございますが、これは例えば地下鉄の建設

に対する補助金交付事務でございます。例えば24年度でございますと、仙台市の交通局の地下鉄に対する補助等がございまして、これが100億円余りということになりますので、一番わかりやすい事業費換算ということだと、この4ページのところでご理解いただくといいのかなと思います。

そのほかに、先ほど言った国鉄の債務の項目のものがたくさんあるということでございます。

【笠委員】 ありがとうございます。ちょっと最後のご説明のところ、4ページの1と2のところの読み方がよくわからなかったんですけども、例えば1だったら、整備新幹線とか都市鉄道利便増進事業というのはわかるんですけども、あと借入金等というのが事業として書いてあるのは、これは借入れをする事業なんですか。

【尾本経理資金部長】 ちょっと端折ってしまいました。ここは、この整備新幹線、それから都市鉄道利便増進事業を行うために借入れとして認められているものということで、特に財投を念頭になんてございしますが、鉄道事業関係での財投としては、この379億円を認めていただいて、これは理財局から貸していただけるということになっているということを付録的に書いているものでございます。

【笠委員】 では事業の規模としては、上2つ、3,095と109と、あと2番のところだったら289と、3番のその他のところが552、143を全部足したものという理解で。

【尾本経理資金部長】 大まかにはそのようにご理解いただければと思います。

【笠委員】 わかりました。あとは年金とか、そういう償還に使われていると。

【尾本経理資金部長】 はい。

【笠委員】 ありがとうございます。

【前川分科会長】 一番最後の議題、特にございませんでしたら、今日の議題の2から4全般につきまして改めてご意見等をお受けしたいと思います。

【関委員】 今のところの話に補足してなんですけれども、資料2のところの事業関係のことなんです、先ほども笠先生からご指摘がありましたように、この書き方ですと借入金ということも事業と考えられてしまいますので、説明を受ければ確かに理解はできるんですが、もうちょっと書き方を工夫していただきませんか、理解しづらいところもありますのでよろしく願いいたします。

【尾本経理資金部長】 来年からはわかりやすい資料づくりに努めたいと思います。あ

りがとうございます。失礼しました。

【前川分科会長】 私も今期からということもありまして、先ほども、全体でぱっと見たときに、予備知識なく直感的に入ったときによくわからないというところがやっぱり。補足的なところで入れていただくものと、メインのところというのを分けていただければよろしいかと思えます。

【尾本経理資金部長】 了解しました。

【高原財務課長】 1点よろしいでしょうか。議題1の関係で笠先生からいただきました行政執行法人と成果目標達成法人の行政事業型の違いについてのご質問に対して補足させていただきますと、行政執行法人というのは国から指示をされた業務を単年度の目標管理で行うということで、全く裁量性がない法人であって、これは具体的には造幣局が該当すると申し上げました。

一方で、この成果目標達成法人の行政事業型、今回機構が該当するものですが、こちらは個別の法令で規定された事業を、補助金など使途で定められた財源で行っていくということで、確かに非常によく似ているんですけれども、一番大きな違いというのは、こちらの行政事業型法人については中期目標管理をやるということでございまして、例えば機構であれば、法律により新幹線建設業務をやっていくわけですが、それを中期目標の中で、例えば建設コストを複数年度の中で引き下げていくとか、そういったところで裁量がございしますので、その点が一番大きな違いであろうと考えております。

先ほどちょっと運営費交付金の話を申し上げましたけれども、確かにご指摘の通り、運営費交付金につきましては5億2,000万円と非常に少ない額ですので、私が資料1-1でご説明させていただいたカテゴリーについては、機構についてはあまり当てはまらない点があります。より当てはまりますのは、中期目標管理のところですが、現行の機構の中期目標につきましては、今申し上げました法律で定められた業務に関する規定もあるわけですが、多分今後はそちらの目標については削除する形になって、例えば財務なり事業の改善目標、例えば人件費とか事業費の削減といった目標、そちらのほうにいわゆる中期目標管理が移っていくと理解をしております。

補足で失礼しました。

【笠委員】 ありがとうございます。

【前川分科会長】 どうもありがとうございます。

全体につきまして、あと委員のほうからございますでしょうか。

それでは議題の2から4につきましては、ご承認をちょうだいしたと私は理解しておりますが、それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

【前川分科会長】 ありがとうございます。それでは国交大臣のほうにその旨、意見を上げていただける、要するに承認ということで上げていただければと思います。

それでは、一応今日予定をしております議題はすべて終了いたしましたので、事務局のほうに。

【高原財務課長】 どうもありがとうございました。それでは事務的なご連絡をさせていただきます。本日の内容につきましては、冒頭申し上げました通り、議事概要を作成の上、速やかに公表させていただく予定です。なお、議事録につきましては、後日その内容を確認していただくために、メールで送付させていただきますので、ご多用のところ誠に恐縮ですけれども、チェックいただければ幸いです。

また、本日の資料につきましては、差し支えございませんでしたら、事務局のほうから郵送させていただきますので、机にそのまま残していただければと存じます。

以上をもちまして、当分科会を終了させていただきます。本日は長時間にわたりご審議いただきまして、どうもありがとうございました。

— 了 —