

問1. 国内における鉄道の整備が一定限界を迎える、市場としてのパイが小さくなりつつある現在、固定的コストを低減させるためにも、民間委託が必要と考えるが、今後、法人として、鉄道建設（施行管理補助、基礎調査等も含む）・用地取得・管理業務の民間委託に関して、どのような方向性を検討されているのか、ご教示願いたい。  
その中で、海外へのプロジェクトの参加を含めて、法人に蓄積されている高度な技術を活用して、民営化を図るなどの選択肢があり得ないか等について、貴省の見解をお伺いしたい。

（答）

【鉄道建設・用地取得・管理業務の民間委託の方向性について】

1. 鉄道は、トンネルや橋りょう等の構造物、線路、電力設備、信号・通信設備、駅設備等、多岐にわたる設備の集成として成り立つ総合システムである。

このため、鉄道の建設にあたっては、計画、設計、施工について総括管理を行う中で、土木、軌道、電気、建築、機械等の多岐の系統にわたる技術が要求されると同時に、各分野の技術（新技術の開発・適用を含む）の有機的な連携を図りながら建設を進め、更に、建設全体の工程と品質を管理する技術、完成した鉄道の安全を確認するための検査等の技術も必要となる。

今日では、鉄道建設に関しては、輸送需要の頭打ちに対応し、自社新線建設を行っている東京メトロ、市（都）交通局を除き、JR各社をはじめとする鉄道事業者は自社路線の維持・改良工事に必要な要員を確保する方向に特化しており、新線建設の分野は機構が唯一の技術集団となってきている。ちなみに、新潟県中越地震では、上越新幹線が大きな被害を受けた際、機構が有する技術力を用いてトンネル、路盤、軌道の復旧工事に対して技術的支援を実施したところである。

2. このような状況から、機構は、全国新幹線鉄道整備法に基づき国土交通大臣から建設主体として指名を受けており、長年の新幹線や都市鉄道線の建設のなかで培われた土木、軌道、電気、建築、機械等の多岐の系統にわたって高水準で総合的な技術力を維持向上させながら発揮して、整備新幹線の建設を着実に進めていくことが必要である。

特に整備新幹線の建設に当たって、機構は、国道、港湾等の直轄公共事業における国の立場と同様に、その調査、計画、建設を一貫して行う役割を担ってきており、高水準で総合的な技術力を用いて、企画（設計・工事実施計画の作成等）、地元説明、関係機関との協議、発注、施工管理、監督、検査などの公共事業における事業主体の責任で遂行すべき業務を実施している。

（参考）整備新幹線の建設

整備新幹線については、1,514kmのうち完成区間が341km、建設中の区間が599kmであり、今後整備に着手すべき区間が574kmである。

現在、建設中の区間については、東北新幹線（八戸・新青森間）、九

州新幹線（博多・新八代間）の平成22年度末完成、北陸新幹線（長野・金沢間）の平成26年度末完成、北海道新幹線（新青森・新函館間）の平成27年度末の完成を目指して鋭意工事を進めているところである。

3. 一方で、機構の中期目標・計画において、外部委託の推進、常勤職員数の削減等を定めており、機構は、民間委託を推進して効率的な業務運営を図ることとしている。

具体的には、機構の高水準で総合的な技術力を維持向上させながら発揮して公共事業における事業主体の責任で遂行すべき業務は機構の職員で行う必要があるが、測量作業、地質調査作業、設計作業、建設工事、施工管理補助などの各業務については、当該専門分野で技術を有するゼネコン、コンサルタント等の民間企業があるため、すでにその全てを外部委託している。

また、用地取得については、地方公共団体又は公社等の公的機関に用地取得の事務委託をしている。

なお、機構が建設の上保有し、営業主体に貸付を行っている鉄道施設の通常の維持管理は営業主体が行っている。

4. 引き続き機構の高水準で総合的な技術力を維持向上させながら発揮して整備新幹線等の着実な整備という使命を達成しつつ、中期目標・計画で定めている、外部委託の推進、常勤職員数の削減を実施する必要があることから、今後とも着実に外部委託に取り組むべきと考えている。

#### 【高度な技術を活用した民営化の選択肢について】

1. 機構は、全国新幹線鉄道整備法に基づき国土交通大臣から建設主体として指名され、国及び都道府県からの工事費の公的負担のもとで建設し、公的施設であるこれらの施設を保有し、営業主体に貸し付け、次の整備新幹線の建設においては、公的負担のほかに、当該貸付料も可能な分を充てて建設するスキームにより順次延伸しながら整備新幹線の整備を進めているところである。今後も長年の新幹線や都市鉄道線の建設のなかで培われた土木、軌道、電気、建築、機械等といった多岐の系統にわたる高水準で総合的な技術力を維持向上させながら発揮して、指名された建設主体の使命を果たし、整備新幹線の建設を着実に進めていくことが必要である。
2. 鉄道事業者から機構による工事の申出があった場合、国土交通大臣の指示を受けて機構が建設し、完成した施設を長期年賦で鉄道事業者に譲渡してきた都市鉄道線事業等については、「特殊法人等整理合理化計画」（平成13年1月閣議決定）をふまえ、機構の事業としての新規採択を行わないこととしている。

今後都市鉄道の分野では、既存ストックを有効活用して鉄道の利便性を向

上するための事業が行われることになると見込まれるが、このような事業であっても、投資規模が大きく、収支採算性の確保に長期間を要することから、民間鉄道事業者だけでは実施が困難な場合がある。このため、重要な都市鉄道整備プロジェクトを民間鉄道事業者が主体的に推進する場合には、民間鉄道事業者を補完して、巨額の建設費等のリスクを負担する公的主体が国及び地方公共団体から工事費の公的資金の投入を受けて建設保有主体となる新たな整備方式が創設されたところである。機構は、この公的主体（建設保有主体）となることができる。

3. 都市鉄道の建設の分野において、今後とも計画的に整備新幹線を建設していくこととなっている機構は、新線建設の分野では唯一の技術集団となってきており、事業の進捗により業務量が変動する系統の技術力を有効に活用して、整備新幹線以外の都市鉄道の建設を行っていくことについて鉄道事業者の期待も強い。

しかし、都市鉄道の建設は上述のとおり投資規模が大きく、収支採算性の確保に長期間を要することから、今後一定量の建設量が中長期的に確保されることは不透明である。実際、機構がこれまで受託してきた第3セクター等の工事量も大きな波動があったところである。

このため、整備新幹線の建設を着実に行う使命を有する機構から、都市鉄道等の建設の受託のため、新線建設に対応できる土木、軌道、電気、建築、機械等といった多岐の系統にわたる高水準で総合的な技術部門を一部分離させた上で民営化することは、要員面から見て機構において困難であると同時に、民営会社においても安定的な経営をすることは困難である。

4. 海外の技術協力に関しては、機構は、国際協力の一環として、（独）国際協力機構（JICA）等を通じて専門分野における技術者の人的派遣という形で参画してきている。

海外の鉄道建設に係る大規模プロジェクトは、外国政府等による事業主体が建設、管理、運営の業務を一体的に実施する形態が通常である。

したがって、機構では、今後も、個別の専門分野における技術者の派遣という形での海外プロジェクトへの参画は想定されるが、海外において、外国政府等の事業主体に代わって、調査・計画、設計、発注、施工管理・監督、検査などの一連の建設主体としての総括管理業務を、外国政府等による事業主体から受託することは困難である。

問2. 折角の技術を持ちながら、安閑として検討する余裕を持っていられるのは、国から財政的な保証が得られる独立行政法人だからである。もっと民間の感覚を見習い、時間感覚を磨いて今後の方向性を早急に決める必要があると考えるが、貴省の見解をお伺いしたい。

(答)

1. 機構は、全国新幹線鉄道整備法に基づき国土交通大臣から建設主体として指名を受けており、整備新幹線の建設を着実に進めていく必要がある。

現在、厳しい財政事情の中、国、地方公共団体が鉄道建設に対して財政支援を行っている事情や輸送需要の頭打ちにより鉄道事業者が厳しい財務状況にあることとかんがみ、長年の新幹線や都市鉄道線の建設のなかで培われた土木、軌道、電気、建築、機械等の多岐の系統にわたって高水準で総合的な技術力の更なる向上を図り、鉄道建設に係る品質の信頼性の向上、工期の短縮や開業後のライフサイクルコストを含めた総合的コスト縮減に取り組んでいくこととしている。

2. また、機構は、独法化によって、自律的経営を行うよう求められるとともに、中期目標・中期計画等において業務運営の効率化、業務の質の向上等が定められ、業務実績に対する外部の厳正な評価によって結果責任を問われることとなった。

このため、民間経営者の視点や専門家の立場から業務全般にわたり提言を頂きながら、業務運営にあたるべく、外部・民間有識者から構成される特別顧問会議等の会議を設けている。

## 特別顧問制度等について

### 1 特別顧問制度

#### (1) 趣旨

独立行政法人として、国民、社会のニーズに対応した自律的な経営を強く求められていることから、ニーズを踏まえて業務の一層の効率化・サービスの質の向上等を図りながら、的確な業務運営を行うべく、外部・民間有識者から、いわば社外重役的な立場で、大所、高所の見地に立った業務全般にわたる提言及び助言を受ける制度（特別顧問制度）を設けている。

#### (2) 特別顧問委嘱者

飯島 英胤 氏	東レ株式会社 特別顧問
杉山 武彦 氏	一橋大学学長
松橋 功 氏	(株) ジェイティービー 相談役
武藤 泰明 氏	(株) 三菱総合研究所主席研究員

#### (3) 審議内容

中期計画目標期間にとらわれず、長期的な観点から経済、社会、環境などの動向を踏まえ、今後、機構の果たしていくべき役割、また、組織・人事のあり方、コスト縮減への取組み、海外協力を含む機構の技術力の有効活用のあり方、環境問題への取組みといった業務運営の基本的なあり方について議論していただき、提言・助言を受けている。

### 2 中期計画推進・フォローアップ審議委員会

#### (1) 趣旨

学識経験者、経営実務に精通している者など外部有識者から構成され、中期計画及び年度計画の推進や業務の実績等について審議し、理事長に対し意見を述べる機関として設置している。毎年3回（年度計画策定、業務実績報告書提出、業務実績評価公表後の時期）定期的に開催している。

#### (2) 委員

足立 紀尚 氏	(財) 地域地盤環境研究所理事長
飯島 英胤 氏	東レ株式会社 特別顧問
加藤 俊平 氏	東京理科大学教授
杉山 武彦 氏	一橋大学学長
松橋 功 氏	(株) ジェイティービー 相談役
武藤 泰明 氏	(株) 三菱総合研究所主席研究員
山内 喜明 氏	弁護士
吉田 宏一郎 氏	東京大学名誉教授

問3. 鉄道建設・保有業務では、例えばJRなど鉄道事業の譲渡債権等に関して債権回収の業務が発生しているが、こうした事務に関して、債権流動化や証券化も含めて債権管理のトータルコストを下げるために、債権管理を民間に委託することが考えられるのではないかと思われるが、貴省の見解をお伺いしたい。

(答)

1. 機構債権の流動化、証券化については、以下のような困難性があるのではないかと考えられる。

- ① 機構の債権は、特定少数で、1件当たり多額、かつ長期であるという点等において一般的には資産担保証券化等には馴染みにくい債権とされており、仮に投資家がいたとしても好条件にはなりづらいのではないか。（金融機関から聴取したところ、一般的に債権の流動化については、債務不履行リスク分散のためには、小口、多数、短期及び地域分散等が図られている債権が望ましいとされている。）
- ② 機構債権を証券化する場合、その債権の担保価額等は市場評価に委ねられることから、発行に係る収入金が簿価を下回る場合が想定され、機構の債権管理スキーム（原価回収主義）と合わなくなり、会計処理上の問題が発生するのではないか。
- ③ 債権の流動化・証券化を行うとすれば、その限りでは機構として早期の債権回収ということになるが、他方で財政融資資金の繰上げ償還、債券の早期償還は困難であり、機構内に滞留した資金の運用リスクが発生するのではないか。

2. 鉄道建設に係る公的スキームの一環として、機構がその信用力によって有利かつ低利な資金調達を行っているが、機構から債権を分離し、第三セクターをはじめとする譲渡を受けた鉄道事業者の信用力を裏付けとする債権することは、鉄道事業のコストの上昇を招く恐れがあるのではないか。

3.

- ① 鉄道建設事業は、プロジェクト毎に様々な財源構成となっており、その建設資金は、国、地方公共団体等からの公的資金の他、財政融資資金（25年元金均等償還）、無利子資金の借入（20年元金均等償還）、民間借入金（10年元金均等償還）又は債券発行（10年一括償還）等の低コストかつ安定した長期借入金等により賄っている。

各線毎の建設資金は、借入先金融機関等に対してそれぞれの約定にしたがって償還することとなるが、当該償還は、鉄道施設の譲渡の場合にあっては譲渡した後原則25年間（元利均等償還の方法により計算した額）の譲渡収入によっている。

一線区ごとにみると、借入金の償還と譲渡収入との間にミスマッチが生じることから、この不足額については、機構において新たに償還のための資金

を借り入れ（財政融資資金からの借り換えを含む）て充当している。

このため、国土交通大臣の指定により、譲渡債権の利率は建設時及び借換時の実際の借入れに係る利率とされており、利率は借換に応じて変動する。

② 貸付線・譲渡線を運営する鉄道事業者の経営健全化に資する機構の資金調達コストの抑制は、機構の中期目標・計画の重要な課題となっており、機構においては、今春に当機構の財務体質及びキャッシュフローの健全性、さらには業務の政策的重要性を示すことにより、発行体格付け（「AA」：R&I）が上がり、従来にも増して金利の抑制が図られている。

また、資金の流動性管理の一元化を図ることにより勘定間の短期的資金融通の実施、短期資金及び長期資金の併用による柔軟な資金調達を行っており、特に、短期借入金についてはより広範な金融機関の中で競争入札に付する等資金調達コストの抑制を図ってきてている。

③ 今後とも、公的機関である機構の財政融資資金からの長期資金調達力、金融市場における信用力を最大限活かし、低利な資金調達を行うことにより、公共性、公益性の高い各民間鉄道事業者の円滑な業務遂行に資することとしている。

問4. 機構が整備した鉄道を事業者に移管する際、貸付と譲渡の2つの手法があるが、現状において、その割合はどうなっているのか。また、それはどのような基準で分けられているのかについて、ご教示願いたい。

(答)

1. 譲渡線は、民鉄線、主要幹線鉄道線、都市鉄道線（30線）である。
2. 貸付線は、整備新幹線、津軽海峡線、国鉄（当時）の主要幹線及び大都市交通線（12線）である。
  - (1) 整備新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づき国土交通大臣から建設主体として指名を受けた機構が、国及び都道府県からの工事費の公的負担のもとで建設し、公的施設であるこれらの施設を保有し、営業主体に貸し付け、次の整備新幹線の建設においては、公的負担のほかに、当該貸付料も可能な分を充てて建設するスキームにより順次延伸しながら整備を進めているところである。このため、機構が完成施設を保有し、営業主体から貸付料を徴して貸付けを行うこととしている。
  - (2) 津軽海峡線（青函トンネル）は、同トンネルの完成時において、①国土全体を一体化する、国土の一部のような国民の財産であること、②長大海底トンネルであり、特殊な防災設備等を有することから、その維持管理については特別な配慮が必要であり、建設した機構が引き続き行うことが望ましいこと、③新幹線に対応する施設であること等から、機構が将来にわたって保有し、JR北海道に貸付けることとしている。
  - (3) 日本鉄道建設公団（当時）は、建設と運営の役割分担により鉄道新線の建設を促進するために設立され、国鉄が運輸大臣の許可を受けていた鉄道建設事業を代わって行い、完成した鉄道施設を国鉄に貸し付けていたものである。国鉄改革前に旧国鉄に対して貸付けを行っていた主要幹線及び大都市交通線については、国鉄改革の経過措置として、改革後のJR本州3社に引き続き貸付けを行うこととされており、これらは貸付け後40年間を経過した時に譲渡することとしている。

## 讓渡線一覧

(16年度末現在)

鉄道事業者	線名	讓渡区間	讓渡キロ程(km)	讓渡年月日
小田急電鉄株	多摩線	新百合ヶ丘・唐木田	11.8	S49.5.29
小田急電鉄株	小田原線	代々木上原・和泉多摩川	9.1	S53.3.30
京王電鉄株	相模原線	京王よみうりランド・橋本	19.0	S49.10.14
東京急行電鉄株	新玉川線	渋谷・二子玉川園	9.6	S52.4.4
北総鉄道株	北総線	京成高砂・新鎌ヶ谷	19.6	S54.3.8
京成電鉄株	京成本線	青砥・京成高砂	0.6	S58.6.30
西武鉄道株	西武8号線	練馬・小竹向原	3.5	S58.9.30
西武鉄道株	西武池袋線	練馬・石神井公園	3.5	H6.12.6
東武鉄道株	伊勢崎線	曳舟・北越谷	15.4	S60.3.31
東武鉄道株	東上線	朝霞・武藏嵐山信号場	14.2	S60.5.31
近畿日本鉄道株	東大阪線	長田・生駒	10.3	S61.9.30
京阪電気鉄道株	鴨東線	三条・出町柳	2.3	H1.9.30
東京モノレール株	東京モノレール羽田線	整備場・羽田空港第2ビル	6.0	H5.9.26
東葉高速鉄道株	東葉高速線	西船橋・東葉勝田台	16.1	H8.4.26
関西高速鉄道株	片福連絡線	京橋・尼崎	10.3	H9.3.7
京都高速鉄道株	東西線	御陵・三条京阪	3.5	H9.10.11
埼玉高速鉄道株	埼玉高速鉄道線	鳩ヶ谷・浦和美園	8.4	H13.3.27
東京臨海高速鉄道株	臨海副都心線二期	東京テレポート・大崎	6.9	H13.3.30
横浜高速鉄道株	みなとみらい21線	横浜・「元町・中華街」	4.3	H16.1.31
智頭急行株	智頭線	上郡・智頭	56.1	H6.12.2
九州旅客鉄道株	日豊線	小倉・大分	132.9	H7.3.31
西日本旅客鉄道株	山陰線	綾部・福知山	54.3	H7.4.19
北近畿タンゴ鉄道株	宮福線・宮津線	福知山・天橋立	34.8	H8.3.15
東日本旅客鉄道株	田沢湖線・奥羽線	盛岡・秋田	127.3	H9.3.21
四国旅客鉄道株	高徳線	高松・徳島	74.8	H10.3.13
日本貨物鉄道株	東海道線(貨物)	東京貨物ターミナル・大阪貨物ターミナル	—	H10.3.30
北海道旅客鉄道株	札沼線	太平・篠路	11.4	H7.3.15
西日本旅客鉄道株	福知山線	新三田・篠山口	21.5	H9.3.7
九州旅客鉄道株	筑肥線	下山門・筑前前原	11.1	H12.1.21
計		29線	698.6	
割賦債権額合計		14,682億円		

(注)16年度末現在のため、17年11月現在における譲渡線(30線)とは一致しない(常磐新線[17年8月開業])。

## 貸付線一覧

(16年度末現在)

鉄道事業者	線名	貸付区間	貸付キロ程 (km)	貸付年月日
東日本旅客鉄道(株)	北陸新幹線	高崎・長野	117.4	H 9.10. 1
東日本旅客鉄道(株)	東北新幹線	盛岡・八戸	94.5	H14.12. 1
九州旅客鉄道(株)	九州新幹線	新八代・鹿児島中央	127.6	H16. 3.13
北海道旅客鉄道(株)	津軽海峡線	中小国・木古内	87.8	S63. 3.13
東日本旅客鉄道(株)	根岸線	桜木町・大船	20.1	S44. 4. 1
東日本旅客鉄道(株)	鹿島線	香取・北鹿島	17.4	S45. 8.20
東日本旅客鉄道(株)	武藏野線	新松戸・新鶴見	97.7	S48. 4. 1
東海旅客鉄道(株)	伊勢線	南四日市・河原田	3.7	S48. 9. 1
東日本旅客鉄道(株)	京葉線	塩浜操車場・東京貨物ターミナル、東京・蘇我	52.8	S48.10. 1
西日本旅客鉄道(株)	湖西線	山科・近江塩津	74.1	S49. 7.20
東日本旅客鉄道(株)	小金線	新松戸・西船橋	15	S53.10. 2
東海旅客鉄道(株)	瀬戸線	勝川・枇杷島	11.2	H 3.12. 1
計		12線	719.3	
17年度以降回収予定額※		7,657億円		

※ 恒久保有・貸付である新幹線及び津軽海峡線を除く。

問5 船舶共有建造業務において、無担保・長期・低金利で中小船主に国がファイナンスを提供しており、これは中小船主の与信リスクを国が取っているに等しく、国の関与のあり方として問題である。もっと合理的な形で、中小船主への補助を行うことは可能であると考えるが、貴省の見解如何。

答

1. 内航海運事業者及び旅客船事業者（以下内航海運事業者等という。）は、その大部分が中小零細企業であり、資金力、担保力に乏しく、また、一般に、金融機関から船舶建造資金の融資を受けるには不動産等担保が別途必要であるため、陸上資産に乏しい多くの内航海運事業者等は長期・低利の融資を受けることが困難であること、さらにこれら事業者のほとんどは保有船舶が1、2隻であり、十分な技術陣を持てないため船舶の建造や保守・修理に必要な技術面のノウハウに欠ける等の問題があることから、内航海運事業者等に対する融資を民間金融機関等で全て代替することは困難である。
2. 鉄道・運輸機構が実施する「共有建造方式」は、鉄道・運輸機構と事業者が船舶を共同で所有し、機構は、技術的支援を行いながら、事業者の運航により生じる用船料収入等をもって、機構への使用料として資金を回収する制度となっている。具体的には、機構の共有持ち分については利息を付して事業者から使用料として回収する仕組みであり、耐用年数と同年数の元本均等償還方式により、償還を進めることとなっている。
3. 船舶整備のための国の政策手段として補助金、利子補給又は債務保証が考えられるが、補助金及び利子補給については、事業者の支援効果は十分存在するが、支援実施主体の側で対価を求めることができないため、現在の共有建造方式を適切に運用した場合に比べて政策コストがどうしても大きくならざるを得ず、共有建造のコスト面での問題点を解決する手段としては適切であるとはいえない。また、債務保証については、保証料を徴収することは可能であるが、一般に期中の管理が十分に行えず、また、債務者の状況に応じた柔軟な対応が取りにくいため、対象債務がこげつくおそれは共有建造や通常の融資より大きく、これも共有建造のコスト面での問題点を解決する手段として適切であるとはいえない。

したがって、現行の共有建造方式は、政策的に真に必要な分野に限り、適切なリスク管理を行えば、最も適当な内航船の代替建造を促進する制度であると考えている。

問6① 船舶共有建造業務に関して、過去からの累積損失はどうなっているのか。

賃借対照表比較(平成12年度～平成16年度)

\*運輸施設整備事業団では、「特殊法人会計基準」に基づき会計処理を行つたことから、平成12年度決算から平成15年度閉鎖決算までは企業会計原則に準拠した「行政コスト計算書<sup>\*1</sup>」に基づく金額により、賃借対照表を比較することとする。

(運輸施設整備事業団(船舶勘定))

「行政コスト計算書」ベース

	12決算 (13.3.31)	13決算 (14.3.31)	14決算 (15.3.31)	15閉鎖 (15.9.30)	
債権総額 <sup>*2</sup>	490,467	462,600	433,952	413,602	
うち貸倒引当金	△ 6,829	△ 12,873	△ 12,831	△ 27,256	
うち事業資産損失引当金	0	△ 8,919	△ 10,275	△ 8,786	
当期総利益または当期総損失	△ 1,153	△ 16,825	△ 4,795	△ 17,865	
繰越欠損金	△ 4,667	△ 21,492	△ 26,287	△ 44,151	
資本金	15,945	16,165	16,365	16,365	
資本合計	11,278	△ 5,327	△ 9,922	△ 27,786	

(運輸施設整備事業団(船舶勘定))

\*「行政コスト計算書」とは、平成13年6月19日の財政制度等審議会において報告された「特殊法人等に係る行政コスト計算書作成指針」に基づき、説明責任、透明性の観点から当事業団が民間企業として活動しているとの仮定に立ち、企業会計原則に準拠して作成したものである。

\*2 債権総額は、貸付金、未収金、破産更生債権等、事業資産(建造仮勘定を除く)の合計である。

(鉄道建設・運輸施設整備支援機構(船舶勘定))

\*1 債権総額は、貸付金、船舶未収金、共有船舶の合計である。

\*2 「貸倒引当金」は、債権の貸倒による損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率に基づき、貸倒懸念債権及び破産更生債権等については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上している。

\*3 「共有船舶資産処分損引当金」とは、船舶共有契約の解約等による共有船舶資産の処分損失に備えるため当該処分損失見込額を計上している(債権区分、引当金の算出は賞罰引当金に準じて算出)。

問6② 債権を回収できずに事業者(船主)が破産するケースの類型それがどの程度の割合で発生したのかなどについてデータをご教示いただきたい。また、そのような損失が平成11年度以降、なくなったというのであれば、その原因は何か。貴省の見解をお伺いしたい。

答

1. 債権を回収できずに事業者(船主)が破産するケースの類型・データ

昭和59年度から平成15年度までの20年間に建造された内航海運事業者との共有船のうち、破産した隻数は54隻であり、同期間に建造した船舶1,326隻の4.1%にあたる。<sup>\*</sup>

このうち、主に資金繰り困難等を理由として自己破産(民事再生から移行を含む)した船舶は33隻で2.5%、機構とのリスケジュール計画に基づく支払がなされず、損失の極小化を図るため機構が破産申立を行った船舶は21隻で1.6%となっている。

<sup>\*</sup>※船舶建造採択ベースでの集計であり、平成15年度建造採択分まで確定している。

2. 平成11年度以降に建造された内航貨物船の損失発生について

(1) 鉄道・運輸機構では、平成11年度以降、新規で建造契約を締結した内航貨物船について、採算見込みの精緻化、長期用船保証の徴求、財務内容の一層の精査等により建造審査の厳格化を図るとともに、債権保全を要すると認められる事業者に対してはオペレータの連帯保証等債権保全策の強化を図っており、このような対応により損失が抑えられているものと考えられる。

(2) なお、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と国土交通省は、同機構船舶勘定の財務改善を図るため、平成16年12月に「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」を策定した。

これに基づき、鉄道・運輸機構では、未収金発生防止、債権管理強化、既存債権回収強化等を図るとともに土・砂利・石材専用船等過去に多額の未収金を発生させた船種を共有建造の対象外とするなど、同方針に基づく施策を着実に実施しているところであり、今後とも引き続き「見直し方針」に基づく施策の実施により、損失発生を極小化させていくこととしている。

問7. 構造的な不況業種である内航海運について、船舶共有建造業務や暫定措置事業のよ  
うな小手先の支援では、根本的な解決にならない。このような対象療法ではなく、  
抜本的な対策として、内航海運の振興に関して、貴省ではどのような方針で臨もう  
とされているのか、基本的な考え方をご教示いただきたい。

答

1. 内航海運は、輸送効率性が高く環境保全の面でも優れた輸送特性を有しており、我が國の経済・国民生活を支える産業基礎物資（鉄鋼、石油、セメント等）を中心に国内貨物輸送の約4割を担っており、内航海運なくしては産業の存立も不可能である。  
また、生活関連物資等については、輸送効率の良さを活かして長距離輸送におけるトラックからの転換（モーダルシフト）を進めることが、地球温暖化対策の環境負荷軽減のためにも重要である。

2. 現在までの内航海運に対する取り組みとしては、競争的市場環境の整備を図り、事業展開の多様化等を促進するため、内航海運業法の改正により、参入規制の緩和等を行うなど事業規制の緩和を進めてきており、あわせて競争的市場が形成され新しい事業者や資本の参入が進むことを想定して、船舶の建造と廃止をセットで行う船腹調整事業の廃止を行ったところであるが、近年、運賃等の低迷により利益率が低い水準に止まっており参入の魅力が減退していたこと、多数の中小事業者により構成される市場であったため構造改革がなかなか進まなかつたこと等から、新規の参入もなく、船腹の老朽化が進んでいる。

3. 内航海運は、我が国の経済活動、国民生活に不可欠な輸送手段であり、環境対策や物流効率化等の政策的な観点からも、その振興に積極的に取り組んでいく必要がある。

しかしながら、内航海運を担う事業者のほとんどが中小零細企業で経営基盤が脆弱であることから、内航海運が、今後とも、効率、安全、環境等の様々な社会的要請に応えた輸送サービスを継続的・安定的に提供していくためには、まずは、事業者の経営体力の強化を図るなどその経営基盤の充実・強化を図っていくことが必要であり、このような基本方針に沿って、国土交通省としても、各般の対策を講じて内航の構造改革を進めているところである。

なお、現在、国土交通省においては、現時点の状況を踏まえた政策レビューを鋭意進めているところであり、この過程において、各方面からいろいろなご意見をいただければありがたいと考えている。