

第 12 回官業民営化等 WG・第 26 回市場化テスト WG 議事録(国土交通省ヒアリング)

- 1 . 日時 : 平成 17 年 10 月 26 日 (水)
- 2 . 場所 : 永田町合同庁舎 1 階第 1 会議室
- 3 . 項目 : 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
- 4 . 出席 : 規制改革・民間開放推進会議
八代主査、安念専門委員、大橋専門委員、翁専門委員、福井専門委員、
美原専門委員
国土交通省
鉄道局財務課 課長 櫻井 俊樹
総務課 JR・国鉄清算業務監理室 室長 篠原 康弘
海事局総務課 官房参事官(海事局担当) 大塚 洋

草刈委員 どうもお待たせをいたしまして申し訳ありません。今日は、国交省関係の独立行政法人のヒアリングということで、雨の中御足労いただきましてありがとうございます。

早速、始めたいと思いますが、やり方として、そちら側から 10 分程度概論をお話いただいて、あとこちらからいろんな疑問点等々についてお話をさせていただくということで。これも多分 1 回目ですね。

事務局 はい、そうでございます。

草刈委員 ということなので、基本的なお話をさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

それでは、どうぞお願いいたします。

櫻井鉄道局財務課長 それでは、始めさせていただきます。また、よろしく願いいたします。

鉄道局財務課長の櫻井でございます。独立行政法人の鉄道建設・運輸施設整備支援機構でございます。これは、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合しまして、15 年 10 月 1 日に発足した独立行政法人でございます。

「4 . 事務・事業の内容」でございますけれども、本日のヒアリングということでは「鉄道建設・保有業務」。これは、整備新幹線等の鉄道施設の建設・保有。保有した上で譲渡、貸付けをするということでございます。

そして、土地処分業務を含みます「特例業務」。これは、日本国有鉄道清算事業団の業務を日本鉄道建設公団が承継し、それを今、機構に承継しているものでございます。旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等の支払い業務の遂行に必要な原資に充てるために、土地や株式の処分を行い、年金の給付に要する費用等の支払いを行っております。

3つ目が、船舶整備公団の業務でございますが、これは運輸施設整備事業団に承継された上で、今回の機構に引継いだ業務でございますが「船舶共有建造業務」ということで、海上運送事業者と機構が費用を分担して船舶を共有建造する。竣工後については、共有とした上で、事業者が使用・管理するわけでございますけれども、その建造資金については、機構が船舶使用料として毎月事業者から徴収します。以上の3つの事業について御説明をさせていただきます。

まず、私の方から鉄道建設・保有業務につきまして、御質問の流れに沿いまして御説明申し上げます。残る土地処分業務、船舶共有建造業務については、それぞれ担当の課長から御説明させていただきます。

まず、鉄道建設・保有業務でございますけれども、鉄道建設施設の建設そのものにつきましては、民間の鉄道事業者を含めて全く自由にできるわけでございます。

この中にあって、2つ目の でございますけれども、整備新幹線といったものにつきましては、全国新幹線鉄道整備法という法律に基づきまして、この機構、もとを正せば鉄道公団でございますけれども、鉄道公団が建設主体として法律の規定に基づきまして指名をされています。そして、更にこの機構が行う新幹線の建設ということに関しましては、同じく法律に基づきまして国及び都道府県が工事費用を負担する。つまり、公共負担をするということでございます。機構は、これらの公的資金を受けた上で施設を建設し、保有しまして、それを営業主体に貸付けするということでございます。

現在、行っています整備新幹線でございますけれども、お手元に参考資料ということで別冊を用意してございますが、別冊の1ページ目でございます。この図の中で、赤線が建設中の区間でございますし、緑の区間は新規着工区間ということで、平成17年までに着工をする区間でございます。それぞれ、線区ごとに完成予定というものが定められておるわけございまして、この完成予定に間に合わせる形で今、着実に支援機構といったものが建設を進めているところでございます。

3つ目の でございますけれども、機構が行っております鉄道施設の建設の中で、整備新幹線以外のものにつきましては、繰り返してございますけれども、鉄道事業者がまず自らできるわけでございますけれども、特に鉄道事業者から機構による工事の申し出を行うことができる。具体的には、首都圏等の輸送力増強、複々線化工事等でございますけれども、そういう事業者から機構を使いたいという工事の申し出があった場合に、国土交通大臣がその緊急性を判断した上で建設を指示をする。そして、完成した施設でございますけれども、これは実はファイナンスの機能がございまして、完成した施設を長期年賦で鉄道事業者に貸し付けたり、あるいは譲渡をするという仕組みでございます。

ただ、この業務につきましては、独立行政法人化の際に、新規事業採択を行わないということございまして、既に指示を受けております小田急の小田原線、あるいは西武池袋線といったものの複々線化について現在、事業を行っております。

4つ目の でございますけれども、これは純粋な委託でございます。機構が鉄道事業者

の委託を受けて、現在鉄道建設を行っております。これは、鉄道建設にかかりまして十分な技術力、要員を有していない地方公共団体、あるいは第三セクターからの委託を受けて、委託者の求めに応じまして鉄道建設を行っているわけでございます。ただ、これについてはファイナンスの機能はございませんで、関わった施設についてはすべて発注者でありませぬ鉄道事業者に請求をして、お金をいただくという仕組みでございます。

これらの3つにつきましては、最後の行に書いてございますけれども、具体の建設工事の施工ということにつきましては、入札によりましてそのすべてをゼネコン等の民間企業に発注しているというところでございます。

次に1ページめくっていただきまして「6. 当該独立行政法人を廃止した場合の影響」というところでございます。

草刈委員 櫻井さん、済みません。ちょっと時間的にもないものですから、この辺は後で議論をするところだと思うので、全部なくしてしまったらえらいことになるよとおっしゃりたいのはよくわかるので、必要に応じてまた議論させていただければいいと思います。

まず、最初のページのところをほかの方にも御説明いただいたらどうでしょうか。そういうことでいいですか。また、必要だったら後で追加をお願いします。

篠原室長 それでは、土地処分業務の方ですが、この1ページ目だけだと、土地処分業務の今、ほとんどが民間委託ですということだけが書いてある部分でございますので、ちょっとだけ全体像だけ先に説明させていただきます。

参考資料の10ページというのをごらんいただきたいんですけども、全体を2分でまとめますので。

国鉄長期債務の処理で、昭和62年のときに国鉄に37.1兆円の債務がございました。これをJRとかいろいろなところに、できるところは引き継ぎをしてもらって、真ん中辺りですが、どこにも引き継げない債務25.5兆円を日本国有鉄道清算事業団というところに引き継ぎました。これは特殊法人でございます。ここにJRに引き継がなかった土地、つまり鉄道用には使わない土地と、JR各社の株を持たせまして、土地と株を売却することで25.5兆円を返しましょうというスキームでございました。しかしながら、当時、バブルの時期で、土地の売却を凍結するというふうな国としての決定もあって、土地が十分に売れずに、平成10年度に28.3兆円、逆に債務がふくらんでしまった。そこで、最終処理ということで、平成10年度に一般会計に24兆円を承継して、これは国債に借り換えをして、60年で償還するルールで今、元本を返してっております。

一方、そのうちの4兆円は、日本鉄道建設公団、今の鉄道運輸機構の国鉄清算事業本部ですが、そこに残った土地と株式を承継させて、国鉄時代に権利を持っていた方々の年金の支払いの債務を土地と株式の売却代金で行うというスキームになっております。そういうスキームの中で土地売却という業務ができていますので、まさに長期債務の支払い原資として、土地の売却収入を充てているという枠組みでございます。したがって、後ろの方に書いてあるんですけども、公的な資産を公平に売るという観点で鉄道運輸機構が関与

をしているわけですが、1枚目の「土地処分業務」の3行ぐらいをごらんいただきますと、売る場面では自治体とかとの調整が必要なので、機構がしっかり管理をやるんですが、実際に必要となる作業としての業務、まず線路などを撤去して、そこで土地をきちんと整備をして売れるような状態にして、測量をして、維持管理をした上で売れる段階になったら売るという一連の作業はすべて設計会社とか建設会社に委託をしまして、おおむね調整部分で我々がやっている人件費の部分を除くと、実際は約六、七割は民間の方に委託をしてやっていただいているというふうな業務状況になっております。

概略は以上でございます。

草刈委員 では、次、船の方をお願いします。

大塚官房参事官 私、大塚でございますが、船舶の共有建造業務についてお話をさせていただきます。

お手元の参考資料の13ページをお開けいただきたいのですが、こちら縦長の資料でございます。

共有建造業務というのは、金融機関が実は担保を取ってお金を融資して船をつくるというのが典型的な資金の調達でございますが、なかなか資金の調達ができない中小企業の方を対象に、つくる本船を機構と事業者の方が共有をする。共有持分の割合が船の目的に応じて分かれておりますが、大体7～9割までを機構が持ち、その機構の持分につきまして建造後、竣工後、使用料として回収をするという形。加えて、機構の技術部隊が御支援をする。御支援をする趣旨は、中小企業の方、大体1杯とか2杯しか船を持たない方が9割方おられますので、そういう方は船を15年持つとすると、建造するのが10年に一遍。そういう方になかなかこういった船舶の設計の審査やサポートなどは難しい点がございますので、そういった技術的な御支援をする。すなわち、冒頭も申し上げました担保力のない方を対象にこういったサービスを提供しているということでございますので、元に戻りまして最初の1ページ目でございますが、船舶の共有建造業務そのもの、これは特段法令等で規制されているものではございません。一般的な資金調達の仕組みは、政投銀等の政府系金融、また市中銀行ともに、一般的には土地等のほかのもので担保を取って資金を貸し出す。ただ、大手の会社、例えば皆さんがお名前を御存じの外航の船社等については、つくる本船を担保に貸し出すというパターンがございます。ただ、それは会社の信用力があるということで貸している。先ほど申し上げました中小企業で1杯2杯の船しか持たないオーナーの方が9割でございますので、そういった方は、ほかの土地等の担保がない方がほとんどであって、その方に信用力の問題で、今から運航する船を担保に金を貸すというのはなかなかできないということで、共有という形で、実質的には資金を提供しているという仕組みでございます。

この資料に基づきますと、実際にこの機構以外のところの民間企業が中小企業の方に貸している例はございます。ですけれども、それは原則担保を提供できるような方には担保をとってお金を出しているということで、船以外の担保を提供できないような方に長期・

低利・無担保で多額の建造資金を提供するというのは、なかなか民間のファイナンスでは難しいと私どもは理解しております、そういった意味で船舶共有建造業務、特段法令等で規制されておりましたが、それを行っている民間企業の方はおられないという状況でございます。

以上でございます。

草刈委員 どうもありがとうございました。

後でまたいろいろお答えの中でほかのところでも出てくると思いますので、こちら側から御質問等があれば。

翁さん、何かおありになりますか。

翁専門委員 まず、2つあるんですけれども、鉄道の建設というのは大きな流れで見れば、徐々に事業量としては縮小していく。だんだんそういったニーズも小さくなっていく。将来的には維持管理というか、そういった方向に仕事の流れというか、業務の主体というのは移っていくと思うんですけれども、そういった状況を考えてみますと、今まであるいろいろな事業団、機構の中にあるいろいろな技術とかといったものを生かしていくために、それをうまく民営化とかといったことを考えて生かしていくというような御検討はどういうふうにお考えになっているのかというのが1点目。

2つ目は、かなり鉄道事業資産というものに対してファイナンスを付けておられるということなんですけれども、こういった債権とか貸付料の回収とかといったことに関しては、むしろこういう民間の信託銀行とかといったところでそういった仕事というのは、十分対応可能ではないかというように思うんですが、そういった点についての御見解をまずお伺いしたいと思います。

櫻井鉄道局財務課長 まず最初の事業量の縮小でございます、今、お話がございましたように、いわゆる開発型と申しましょうか、今年8月24日につくばエクスプレスが開業いたしましたけれども、ああいう形の開発型の長大路線といったものが少なくなってくる。少子高齢化もあるわけでございます。ただ、もう一つ、既存の鉄道施設の中で若干工夫をすれば乗り継ぎが改善するといったものも、一応事業のテーマとしてはあり得ます。ただ、それが既に始まっているということではございません。そういう意味では、事業量全体としては縮小するという事で間違いのないと思いますけれども、その場合に、今、ある技術ということでございますが、先ほど、3つ目のところの中で、鉄道事業者からの委託を受けて行うというようなことを御説明申し上げました。その関連で資料を用意してございますが、参考資料の7、8ページというので「鉄道建設における技術開発の推進」ということでございます。まさに今、翁専門委員からお話いただいたように、この鉄道機構には技術水準の蓄積がございます。その蓄積というものについて、土木学会賞といったものをいただいたり、特許を取ったりしているものもございまして、更にそういう商売ベースの話だけでなく、地震、阪神・淡路大震災あるいは新潟中越地震といったようなものが起きたときに、鉄道施設の状況、トンネルといったものにつきましては、この独立行政

法人である支援機構がボランティアで行って、いろいろとアドバイスをするといったような形の技術的知見もあるわけでございます。

次に、その技術的な知見でございますけれども、機構が抱えておりますのは、非常に特殊な工法といったもので、特に、整備新幹線などで、あるいは複々線化の場合の地下鉄の工事といったようなときに、非常に高度な土木技術が必要になってくるわけでございます。

1枚めくっていただきますと、8ページで「機構の技術開発の例」ということで2つの例を用意させていただいておりますけれども、1つは例えば、九州新幹線のときに、しらす台地ということで、非常に粒子が細かくて、水と一緒に流れていって、結局トンネルの回りが空洞化してしまうといったようなことを防ぐために、浸水性のものをつくるといったようなもの、あるいは下の絵でございますけれども、これは地下鉄のシールドでございますけれども、地下鉄のシールドのときに水が入ってくるというようなことがないように、ゴム製の防水シートを全面に張り付ける。張り付けた上でコンクリートを付けるという形で、非常に強固なものをつくったというものでございます。

ただ、こういうものについては非常に特殊なものでございまして、独立行政法人ということもございまして、そういうような知見につきましては、技術開発の発表会という形で機構も対外的にオープンにしております。ただ、それをビジネスにするということにつきましては、先ほど翁専門委員からございましたように、全体的にこういうものが縮まる中で、もしも民営化という形だけの市場が出てくるかといったようなことについては、確たるものがまだ見えないという状況でございます。

八代委員 それに関連してなんですけれども、いただいた資料の1ページ目の3番目のポツに「独立行政法人化の際に新規事業採択を行わないこととしており」と書いてあるんですが、これはなぜなんですか。そんな技術を持っておられるならニーズがあればどんどんやった方がいいですね。

櫻井鉄道局財務課長 新規事業採択を行わないとしたのは、技術プラスファイナンスでございます。2ポツのところなんですけれども、実はどういう仕組みかといいますと、参考資料の6ページに戻っていただきますと。

八代委員 細かいことはいいから、要するになぜかということなんです。

櫻井鉄道局財務課長 つまり、機構が財投あるいは財投機関債といったものを発行して、お金を調達して、そしてそれを長期低利で鉄道事業者の建設資金に充てるというファイナンス機能がございまして、それについてはもうやめましょうということが決まったわけでございます。ですから、技術力云々ではなくて、まさにそのファイナンスの部分です。

八代委員 それは民業圧迫だからですか。

櫻井鉄道局財務課長 民業圧迫というのと、もう一つ、先ほどの翁専門委員のご質問にもございましたけれども、それだけのまさにこれは非常に輸送力増強ということで緊急性があるといったようなもので始まったわけございまして、それに匹敵するようなタマがだんだん少なくなっているというようなことでございます。

2つ目の債権回収、ファイナンスでございますけれども、今、6ページ目を開いていただきましたが、財投資金といったもの、あるいは財投機関債といったものを発行したり、民間の借入金というものがございます。この中で、今の信託銀行という話がございませぬけれども、例えば、財投ですと25年といったような形でお金を借りてきているといったようなところでございます。そして、財投機関債は10年のもの、4年のものというものがあるわけでございますけれども、更にそういう形でいたものを鉄道事業者から長期割賦という形で、詳細を申し上げますと、貸付線、例えば、根岸線とか京葉線については40年間という形にしております。そして、民鉄線については25年。そして、つくばエクスプレスといったものだけは40年という形で長期になってございませぬけれども、そういうような長期の中で考えるという中で今、単に戻ってきたものを返すだけではなく、財投資金というのは借り換えもあるわけです。新しいものを借りてくるものもございませぬし、その償還資金、足らず米を財投資金で借りるというようなものもございませぬ。そういう中で、今、まさに政策金融というような話の中で、信託銀行でできるかにつきましては、また全体議論の中で取り扱われてくるものと思います。

翁専門委員 最初の点について御見解をお伺いしたいんですけれども、そうしてどんどん市場のパイが小さくなっていくと、もともと機構のリソースというのはだんだん散逸していくということになるわけですか。むしろ、例えば民間になることによって海外の鉄道整備プロジェクトとかといったものに貢献するとかといういき方があるようにも思うんですけれども、そういったことについてはどうでしょうか。

櫻井鉄道局財務課長 この資料には書いてございませぬけれども、まさに海外の協力というものをやっているわけでございます。先ほどの技術の資料のところでは飛ばしたところでございますけれども、7ページのところでございませぬけれども、4つのパラグラフの4段目のパラグラフでございませぬけれども、まさに今、海外への技術協力ということでは、台湾の新幹線の建設について技術協力ということをやっております。そして、日本鉄道建設公団が今、私が言った技術が勿論、受託事業で工事をやっているように、ノウハウといったもの、ビジネスチャンスはあり得ると思いますけれども、ただ今のところそういう実践がまだ上がっていない。ただ、この分についてはある程度強力で推進してまいりまして、今、翁委員が言われました当該部分の切り出しがもしもございませぬけれども、何かしら検討することは今後あり得ると思いますけれども、ただ、今、すぐそういう市場があるというわけではございませぬ。

八代委員 ですから、まさに今、おっしゃったように、国だからそういうほとんどペイしないような形で協力したり、これから何しようか検討しましょうという悠長なことを言っておられるので、民間ならもう生き残るために必死になってビジネスチャンスを図りますね。それがまさに国がやっていることの最大の無駄なわけで、せっかくそんな高い技術を持っておられながらそれを使わないというのは、非常に国にとってロスである。しかも、かなりこれ補助金か何か入っているかと思っておりますけれども、そういう観点から是非民営化

をすべきだと我々は考えているわけです。

なぜ今のままの方がいいのかということこそろそろ。

櫻井鉄道局財務課長 今、国際協力に関しましては補助金は一切入っておりません。

八代委員 補助金という意味ではそうかもしれませんが、もっともうけられるのではないかとということです。

櫻井鉄道局財務課長 今、もうけられるのではないかと、もう少しその部分がプロフィットファクターになるのではないかとということに関しましては、独立行政法人すべてに通じているわけでございますけれども、中期目標、中期計画といったような中で1つの検討課題という形で位置づけられておりまして、それについては中期計画、目標の中で実績を組み上げて、更にその次の中期計画で更に推進するといったような取り組みをやっているわけでございます。

安念専門委員 参考資料の6ページを拝見しますと、これは建設勘定という、機構の中に幾つかある勘定の1つのキャッシュフローなんですね。

入りの方は、譲渡収入というものと貸付収入というのとで大体1,800億程度強ですか。出の方は3,673億もある。そうすると、これはとてつもない赤が出ているということの意味しているのでしょうか。

櫻井鉄道局財務課長 結局、まず左の方を見ていただきますと、財投資金とか機構債とか民間借入金という形でお金を借りて……

安念専門委員 ファイナンスの部分ですね。

櫻井鉄道局財務課長 そうです。まさにファイナンスの部分だけをお話をする。

お金を借りて建設をして、それを譲渡する、あるいは貸付をするという形で、そして譲渡収入、貸付収入が入ってきているというお金の流れを書いたものです。

安念専門委員 それはわかりました。入りの方が1,800億で、償還の方は3,600億あるわけだから、ネットベースではすごい赤字になっているわけでしょう。

櫻井鉄道局財務課長 ネットベースというか、これはキャッシュフローでございますので。

安念専門委員 長期的には均衡するようになっているんですか。

櫻井鉄道局財務課長 赤字という意味では、結局、割賦債権という債権を持っているわけでございます。債権があって、債権見合いでどんどん収入が入ってくる。その債権見合いで片方は借金があるという中身でございます。真っ赤じゃないかということについては、結局、資産に対する負債もあると。

安念専門委員 それはどこの企業でもそうだけれども、債務超過にはなっていないんですか。

櫻井鉄道局財務課長 債務超過にはなってございません。

安念専門委員 本当ですか。資産の部に債権がでかく立っているわけですか。

櫻井鉄道局財務課長 そうです。

安念専門委員 わかりました。

草刈委員 どうなんですか。

大橋専門委員 数字を教えて欲しいんですけども、整備新幹線以外の鉄道施設については、完成した後の処理の仕方としては、貸付と譲渡という2つの形があると思いますが、その割合というのはどういう割合になっているのか。この6ページに書いてある「譲渡収入909億」「貸付収入940億」円という割合なのか、これはあくまでもフローであって、私はストックがどうなっているかということが聞きたいわけです。

櫻井鉄道局財務課長 それぞれのことに、例えば、線区数で申し上げますと、何線で申し上げますと、基本的には譲渡収入に関わる線は約三十線ぐらい。貸付収入にかかる線は約十二線ございます。そして、それぞれのごとに、現在、機構に残っている債権というのはちゃんとございますので、先ほど、お話あったように、未収債権ということはありませんので、その金額はございます。ちょっと今、数字を。大橋専門委員 数字は後からください。ですから、むしろ私が聞きたいのは数字よりこの譲渡するものと貸付するものというのは、どういう基準で分けられているのかということです。

櫻井鉄道局財務課長 それなら御説明できます。

まず、貸付収入そのものでございますけれども、これは大きく分けて3つ種類がございまして、1つは整備新幹線。2つ目はJRが今、運行しています。

大橋専門委員 すべて譲渡ではなくて貸付なんではないですか。

櫻井鉄道局財務課長 昔の東海道とか山陽線は譲渡しましたけれども、今のいわゆる整備新幹線の部分はすべて整備機構が持っている貸付線でございます。その整備新幹線は今、北陸、東北、九州がございましてけれども、その3線と根岸線、京葉線、そして更には津軽海峡線。この3つの種類が貸付の線区でございます。

そして、譲渡線区につきましては、民鉄の、先ほど申し上げました、例えば小田急でいろいろ複々線化工事をしたものですか、あるいはつくばエクスプレスといったようなもの。あるいは最近の例で言いますと、みなとみらい線のようなものが譲渡線でございます。大きく分けて、譲渡収入のものは、いわゆる民鉄線でございます。そして、貸付収入の場合は新幹線とJRがやっております主要幹線・大都市交通線。

大橋専門委員 譲渡は民鉄。

櫻井鉄道局財務課長 基本的に民鉄でございます。そして、貸付はJRがやっております主要幹線・大都市交通線及び津軽海峡線と新幹線。

それは、鉄道公団が機構に引き継いだときに、もうそういう仕分けができています。つまり、貸付と譲渡でございますけれども、先ほどの譲渡というのは、まさに大都市近郊というのは輸送力増強ということで、後から入った制度でございます。それまでに旧国鉄線及びJR線として建設された線区といったものについては貸付という制度でございます。

安念専門委員 貸付線については、機構が所有者だったんですね。

櫻井鉄道局財務課長 そうでございます。

安念専門委員 機構には、所有者であることによる鉄道そのものの償却資産としての固定資産税はかかるんですか。

櫻井鉄道局財務課長 ここでかかっております。

安念専門委員 固定資産税のことだけを言えば、結局、譲渡と貸付との違いは、税金をどちらが負担するかという話ですね。

櫻井鉄道局財務課長 そうですね。減免されて貸付料にちゃんと入れております。

大橋専門委員 減免されているんだ。道路公団はそうですもんね。

櫻井鉄道局財務課長 減免の残りにつきましては、貸付料で運行主体の方にお支払いいただくというふうになっていますし、少なくとも新幹線はそうなっております。

篠原室長 ファイナンスの手法にすぎないんです。最初に資産を渡してしまっただけ譲渡収入をもらうか、貸付料を払って、最後に払い切ったら資産が移るかという、どちらを先にするかというファイナンスの手法の差だと思っていただければいいと思います。安念専門委員 わかりました。

草刈委員 ほかによろしいですか。私から1つ。共有スキームの話ですけれども、これは今でも生きているわけですね。これは、暫定措置事業との関連はどういうことになるんですか。

大塚官房参事官 直截的な関連はございません。暫定措置事業は、御存じだと思いますが、内航船の権利の消滅に当たって納付金と交付金で退出する方を支援するスキームをつくった。そこに債務保証が入っているという、まったく別の制度でございます。共有建造というのは、先ほど申し上げたように、民間のファイナンス、担保を供出して資金の供給を受ける民間のファイナンスがなかなか受けられない、船を1杯、2杯しか持たないような、基本的に中小の船主の方に、本船を担保として共有という形で資金を供給するというシステムです。

草刈委員 そうすると、船をつくるときに内航する事業のスキームがありますね。それでもって船をつくるというときに、この共有船というのはこの方法でやることもあるわけですか。

大塚官房参事官 内航船、旅客船と貨物船両方ございますが、押しなべてこの5年間ぐらいですと5割ぐらいの方がこの制度を利用している。それ以外の方は民間の金融を使っていたり、親会社にファイナンスをしていただいたり、大体大きな会社の下にある中小の方は親会社にファイナンスをしていただくという例は多いです。

草刈委員 実は、市場化テスト云々の問題とは全然別に、この内航というものの事業が、先ほどの暫定措置事業の話を含めて完全に破綻しているわけです。900億だか何だか知らないけれども、未返済があって、その開設金をもらおうとしているつづいた人が未納になっているとか、そういうことも含めて、要するにこの程度の話で内航船そのものが、今後生きていくということについては、私は大変に疑問があるんです。

そちらが去年の12月に出されている内航海運効率化のために見直し方針とかがあるんですね。この前提になっている債務超過の推移と書いてあって、こういうふうにやれば債務超過が克服できると書いてあるんです。こんなでたらめなものを出されては困るんです。

つまり、私の質問は、こういうことをやっていて内航海運というのは、今後生きていけないんですか。いけないんだったら、もう国で補助するのはやめてしまって、別のことを考えないといけないのではないのではないんですか。そのところはどのような見解を持たれているか、それを聞きたい。

大塚官房参事官 たくさんの点についてご指摘をいただきましたが、まず1点目。先ほど草刈委員がおっしゃった暫定措置事業の点と共有建造の制度というのは、切り離してお考えいただければありがたいと思います。先ほどおっしゃった900億の点も、暫定措置事業の本来交付金としてお渡しすべきところがたまっている数字と記憶しています。担当ではないので詳しい数字は違っているかもしれません。

内航船については、ご存知のとおりトン・キロベースですと4割以上のシェアを、国内の物流で引き続き持っております。私どもが政策を進めるために最大の問題は、内航船の高齢化が進んでいること、船齢が非常に高齢化していることです。大体10～15年で償却が終わって、私どもの制度ですと10～15年共有して、その後の4、5年がメンテナンスの費用もかからないでおいしい時期と言われております。そうすると、17、18年を超えると老齢船となるんですが、その老齢船の比率が非常に高まっているのは事実であります。系列関係の中で、燃油が高いであるとかといった問題でも一番末端の弱い立場にありますので、私どもの大臣も燃油の値上がりに対して内航船に一定の配慮をして欲しいといったお願いをして、内航の運送というものを支えていかなければいけないと思っている次第でございます。

まず、内航の必要性というものは御理解いただけていると思っておりますが、内航船が非常に傷んでいるというのも事実でありまして、私どもとしては内航船の建造が進むように電気推進船の補助でありますとか、税制でありますとか、そういった形で御支援をさせていただいているのが実情です。

草刈委員 こういう話はわかりました。時間がないので次回で結構ですから、今の共有事業ですか、いわゆるファイナンスの1つのヘルプになることは事実だと思います。ですけども、これとか内航何とか事業とかそういうもので内航海運が生存し続けられるのか。油の問題はあるけれども、これは一時的かどうか知りませんが、本当にそう思っておられるかどうか。もしそうではないのだったら、こういうことをやめてしまった方がいいのではないかという議論もあるわけで、一体今後。

大塚官房参事官 どちらの方でしょうか。暫定の方ですか。

草刈委員 両方とも。国がそんな金を出さないだろう。フリーにやらせたらいいのではないかと。その代わりに、やるべきものは3つあるんです。今、言いませんけれども、そういうことについて一体どういうふうに考えておられるかのということを、要するに内航船

の生き残りがこういうスキームだけで本当にできると国交省として思っているのかどうかというところを聞きたいんです。次回で結構ですから、整理してください。

その上で、こんなことはやめたらいいではないかと私は思っているんですが、その辺の議論をしたいので、生き残りはこれで十分だと思っているのかどうかその辺を聞きたいので、時間がありませんので次回で結構です。

大塚官房参事官 ただ1点だけ。暫定措置事業は後ほどまた次回にするとして。

草刈委員 暫定措置事業だって国交省主導でやっている話でしょう。

大塚官房参事官 勿論そうです。それは私どもが主導でやらせていただいております。

ただ、機構について1点だけ御理解いただきたいのは、これについては補助金という形ではなくて、まさにファイナンスとして共有制度というものを提供して使っていただいている。民間に対しては実際のところ規制をしておりますので、民間も共有建造ができるといえばできるんですが、実際にそういう中小企業の方にそういった形でのファイナンスを提供している方はおられないということも事実です。

八代委員 それは、無担保で金を貸すということが民間ではできるはずがないので、これはどのぐらいこげ付いているんですか。全部無担保で全部返ってきているんですか。

大塚官房参事官 無担保ではなくて共有していますので、所有権でここは確保しているんです。

八代委員 無担保の長期低利の資金を出しておられるわけですね。

大塚官房参事官 土地の担保がなく本船を共有していますので、言ってみれば担保権を設定するよりは共有ですから強いことは強いんです。

美原専門委員 でもそれは、中小船主の与信リスクを国が取っているわけです。私は、これは国の関与としてやり過ぎだと思います。もう少し国の関与をなくすような形でも合理的な形で中小船主に対する支援や補助はできるはずだと思います。八代先生がおっしゃったように、無担保、長期、低利で資金を貸してくれる民間金融機関などは現在のところ存在しない、当たり前の話であって、これはもう国としては余りにも関与し過ぎでもあります。そういった意味においては、潜在的にキャッシュフローが回っていない船主がたくさんいるのではないですか。それが国にとっての潜在的な不良債務になっていないんですか。統計はお持ちですか。調べていますか。

大塚官房参事官 私どもとしては、過去においてつくった船舶で実際にその会社が倒産したという例は当然把握しております。ただ、例えば平成11年度以降、貨物船で建造した船舶についてそういった事例はございませんし、私どもはある時点においてリスク管理が甘かったということは承知しております。

八代委員 今は大丈夫なんですか。

大塚官房参事官 はい。今、申し上げたように平成11年度以降建造した貨物船について、この使用料を回収するのが滞っている例はございません。

美原専門委員 使用料の内部的設定などにより、本当に操作していませんか。

大塚官房参事官 それはしておりません。大丈夫です。

それ以前のものについて、例えば、リ・スケジュール、10年間で返すところを1割落として11年にしましよといった例はございます。そうした形で組み直している例はございますが、11年以降のものについて、今の段階で未集金が発生している……

八代委員 そんなに内航海運の景気が急によくなったんですか。

大塚官房参事官 そこはそういうわけではなくて……

八代委員 では、何でそんな急に問題がなくなったんですか。

大塚官房参事官 問題はそれ以前のものについてはございます。

八代委員 ですから、景気もよくならないのにそれがなぜ今、なくなったんですか。経済的なメカニズムをただ聞いているだけです。

大塚官房参事官 私どもとして、チェックをしないで貸すわけではございませんので。

八代委員 審査が厳格化したということですか。

大塚官房参事官 ええ。審査を厳格にしたということと。

安念専門委員 それなら民間でファイナンスできるでしょう。

草刈委員 財投ですね。

大塚官房参事官 財投資金です。

草刈委員 財投というのは、もう空前のともろびになってしまっているわけで、この後どうするのかということもあると思うので、今までの破綻したものの類型とかそういったデータをまたこちらからお願いをしますので、この次に出してください。

それから、今、申し上げたように、このような程度のことで収まるような内航海運だったら大変結構だと思いますが、先ほどおっしゃられたように背任的だと言われる部分もあるけれども、私はそういうふうに全然思っていないので、その辺のところは国交省としてどういうふうに責任を持ってやっていくのか、そこを聞かせていただきたい。焼け石に水的なものはもうやめてしまった方がいいというふうに思っています。

それから、櫻井さんと篠原さんのお話になった鉄道の部分については、私どもとして「市場化テスト」のスキームとしてどういうふうにやっていくべきであるかという辺り、今日のお話を伺ったので、それでもう少し中で考えてみて、その上で御質問なりをさせていただきたいというふうに思っておりますので、ほかにありますか。とりあえずそういうことで、時間的に無理なので。

ということでございますので、よろしく願いいたします。今日はどうも長時間ありがとうございました。