

規制改革・民間開放推進会議 官業民間開放WG ヒアリング調査票

(所管省庁名:国土交通省)

【事務・事業名】	鉄道建設・保有業務
1. 根拠法令	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号） 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）
2. 実施主体	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
3. 従事者数	役員数 15名(平成18年4月1日現在) 職員数 1,799名(平成18年4月1日現在)
4. 予算額	19,926億円(平成18年度)
5. 事務・事業の内容	鉄道建設・保有業務 ・整備新幹線等の鉄道施設の建設・保有等
6. 民間開放の状況	<p>鉄道建設・保有業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設の建設については、従前から鉄道事業者（第一種鉄道事業者及び第三種鉄道事業者）が行うこととされており、既に民間開放されているところである。 ・整備新幹線の鉄道施設については、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となっている。具体の建設工事の施工については、その全てをゼネコン等の民間企業に発注しているところである。 ・整備新幹線以外の鉄道施設については、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た機構が建設し、完成した施設を長期年賦で鉄道事業者に貸付け又は譲渡してきたが、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、現在は既に指示を受けた鉄道施設の建設を行っている。具体の建設工事の施工については、その全てをゼネコン等の民間企業に発注しているところである。 ・機構が鉄道事業者の委託を受けて行う鉄道施設の建設については、鉄道建設に係る十分な技術力・要員を有していない地方公共団体、第三セクター等から委託を受け、委託者からの求めに応じて、機構の持つ高水準の総合的な技術力を調査・計画・建設に提供しているものである。機構は、十分な技術力・要員を有する民間の鉄道事業者による鉄道建設を妨げてはいない。具体の建設工事の施工については、その全てをゼネコン等の民間企業に発注している。

規制改革・民間開放推進会議 官業民間開放WG ヒアリング調査票

(所管省庁名:国土交通省)

【事務・事業名】	鉄道建設・保有業務
7. 当該事務事業を廃止した場合の影響	<p>鉄道建設・保有業務</p> <p>・整備新幹線の鉄道施設については、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整備を進めているところであり、その際、公共法人としての税制上の特例を受けることも可能である。このため、建設主体として機構を指名することが適当である。</p> <p>・過去に建設し、現在貸付け又は譲渡を行っている既存の整備新幹線以外の鉄道施設については、機構が財政投融資の借入れや債券発行等により資金を調達してこれを建設し、貸付料又は譲渡代金により建設に要した費用等を鉄道事業者より長期間にわたって回収しているところである。このため、機構を廃止した場合であっても、公的施設であるこれらの施設の保有又は割賦債権の長期間にわたる回収、財政投融資等の借入金の償還及び借換えのための新たな財政投融資等の借入金の償還のため、公的主体が必要となる。</p> <p>・大規模な鉄道工事(地下トンネル等)については、NATM工法等の高度かつ特殊な技術力が必要であるが、これらの特殊技術を要する鉄道整備の需要の規模については限定的なものであり、機構を廃止した場合については、機構に代わってこれらの技術力を提供する者が不足することが考えられる。</p>
8. 更なる民間開放についての見解	<p>鉄道建設・保有業務</p> <p>・整備新幹線の鉄道施設については、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整備を進めているところであり、その際、公共法人としての税制上の特例を受けることも可能である。このため、建設主体として機構を指名することが適当である。機構が建設する場合であっても、具体の建設工事の施工については、その全てをゼネコン等の民間企業に発注しているところである。</p> <p>・整備新幹線以外の鉄道施設については、従前から鉄道事業者(第一種鉄道事業者及び第三種鉄道事業者)が建設を行うこととされており、既に民間開放されているところである。機構が建設する場合であっても、具体の建設工事の施工については、その全てをゼネコン等の民間企業に発注しているところである。</p>
9. 個別の質問項目	<p>鉄道建設・保有業務</p> <p>鉄道建設・保有業務について、平成17年度の活動実績、今年度の予定について、詳しく教示願いたい。また、既存の全債権について、種類(譲渡線、貸付線)、債務者、残存期間、金利、調達原資等、出来る限り詳細に教示願いたい。</p> <p>鉄道建設・保有業務の平成17年度の活動実績、今年度の予定は別紙1の通り。</p> <p>整備新幹線以外の鉄道について、機構は大臣の指示を受けて建設・譲渡してきたが、独立法人化の際に新規事業採択を行わないこととしている。</p> <p>機構の既存の割賦債権(譲渡線)は別紙2の通り。上記のとおり、新規事業採択を行わないことから、譲渡代金の支払いを受けて今後これらの債権は減額されていく。金利は、機構が借換を行っているため、毎年変動しており、固定ではない。また、機構の調達原資は、財投、債券、民間借入等となっている。</p>

規制改革・民間開放推進会議 官業民間開放WG ヒアリング調査票

(所管省庁名:国土交通省)

【事務・事業名】 鉄道建設・保有業務

政策金融改革において、インフラ整備関連融資からは政府系金融は撤退することが決定されたが、鉄道建設・保有業務の内容について(特に金融機能面で)、今後どのように民間にその役割を移転していくのか、その具体的な予定をご教示願いたい。

機構は、大臣の建設指示に基づき鉄道を建設したことによる建設資金に係る債務を負っており、譲渡した鉄道の譲渡代金の支払を受けて債務を償還しているに過ぎず、引き続き、機構が実施する。

整備新幹線以外の鉄道について、機構は大臣の指示を受けて建設・譲渡してきたが、独立法人化の際に新規事業採択を行わないこととしている。

なお、政策金融改革については「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)に基づき推進されていると承知しているが、その対象となる独立行政法人の行う融資業務等に、鉄道建設・保有業務は含まれていない。

既存債権の回収方法、債権管理手法等について、民間金融機関等(日本政策投資銀行含む)の鉄道会社向け超長期融資債権と当機構の鉄道会社向け割賦債権とは何が異なるかを教示願いたい。特に超長期債権管理については、民間金融機関と比較し、どのようなリスク管理をどのような人員と体制でなされているかについて、詳しく教示願いたい。

民間金融機関の債権は、個別の貸出先のリスクを反映した期間、金利を付けて融資した債権である。

大臣の建設指示に基づき、機構が建設した鉄道を譲渡する場合、譲渡代金は大臣が指定する期間、利率を支払い期間、利率とする割賦払い方法により支払うべきものとされている。民間金融機関の融資債権の回収とは全く異なる。

機構に対する既設新幹線の譲渡代金の支払は、国鉄長期債務処理の政策の一環であり、民間金融機関の融資債権の回収とは全く異なる。

国のバランスシート圧縮が課題となる中、機構の保有債権について、民間企業・金融機関への債権の売却の可否について教示願いたい。また、不可であれば、その理由を併せて教示願いたい。

保有債権の証券化の可否について教示願いたい。また、不可であれば、その理由を併せて教示願いたい。

「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)、「行政改革推進法」及び「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月7日閣議決定)においては、資産債務の圧縮は、国と地方公共団体が対象とされているが、独立行政法人は対象とされていない。

なお、機構が建設・譲渡した鉄道の建設資金に係る債務の見合いである機構の債権の証券化については、例えば、証券化して現金を取得しても、民間金融機関等にかけている機構の債務の繰上償還等は困難であること、補償金の支払いを前提としない財投資金の繰上償還は原則認められていないことから資産債務を両建てで縮減できないため、使い途が無く、多額の現金が機構内に滞留するだけである等のデメリットのみがあることから、不可能である。

別紙においてご説明される場合は「別紙参照」とご記入ください。