

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30回）
平成25年2月22日

【高原鉄道事業課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第30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。鉄道局鉄道事業課長の高原でございます。しばらくの間、私が進行役を務めさせていただきたいと存じますので、よろしくお願ひ申し上げます。

まず、議事を行うための定足数でございますが、本日は当分科会に6名の委員の方にご出席をいただいております。したがいまして、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、議事を行うための定足数を満たしていることをまずご報告させていただきます。

次に、会議の公開についてですけれども、運営規則に基づきまして公開することになっております。また、本会議の議事録等につきましては、これまでどおり議事概要を分科会終了後数日中に国土交通省ホームページで公開し、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存じます。

それでは、お手元の資料の確認をさせていただきます。ご覧いただきますと、上から議事次第、座席表、そして委員名簿がございます。次に、議題1の「報告事項について」ですが、「政策評価・独立行政法人評価委員会の二次評価について」に係る資料といたしまして、資料1-1と1-2がございます。そして、議題2の「第3期中期目標（案）について」に係る資料でございますが、資料2-1から2-4、あと、参考資料1と参考資料2がございます。そして、議題3「特定債権の内容変更について」でございますけれども、こちらに係る資料が資料3-1となっております。最後に、関係法令集といたしまして資料を添付しております。非常に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、議事に入ります前に、鉄道局次長の田端よりご挨拶申し上げます。

【田端次長】 鉄道局次長の田端でございます。座ったままで申し訳ございません、冒頭ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、大変お忙しい中、朝からお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

また、平素から国土交通行政全般につきまして、いろいろな面でのご支援、あるいはご指摘をいただいておりますことを、この場を借りまして御礼申し上げます。

本日はご案内のとおり、来年度からスタートいたします鉄道・運輸機構の次期中期目標、その他の案件についてのご審議をお願いしております。この中期目標でございますけれども、今後5カ年におきまして機構がどのように業務をやっていくのかという基本的な方針を決めていただくというところでございますので、極めて重要な事項でございます。この機構でございますけれども、平成15年10月に発足いたしました。この3月末で2回目の中期目標期間が終了いたします。4月から3回目の中期期間ということになります。

現在の第2期の期間においてでございますけれども、整備新幹線の建設を推進しながら、昨年6月でございますが、北海道新幹線をはじめ新たに3区間の工事施工認可を受けて、建設をスタートしたところでございます。また、平成22年度においては、東北新幹線の八戸・新青森間が12月4日に開業、あと、九州新幹線で博多・新八代間が23年3月12日開業でございます。この2線を同時開業いたしました。先生方からもSS評価という高い評価をいただいたところでございます。

次に、次期の第3期中期目標でございますけれども、総務省に設置されております政独委の勧告及び独法についての行政改革関連を踏まえた所要の措置を反映するとともに、国を挙げていろいろ進めております鉄道技術の海外展開の取り組みなど、機構の業務にメリ張りをつけて取り組むことといたしております。今日お示しいたします次期の中期目標の案は、そのような外部のご指摘とかご意見も踏まえますとともに、私ども省内でも関係部局の話を聞きながらまとめてまいりました。この目標は先生方に今後その都度ご評価いただくという、評価項目のベースになるものでございますので、本日は忌憚のないご意見をたくさん賜ればと思っております。

私どもにとりまして非常に重要な目標でございます。ご審議のほどよろしくお願い申し上げまして、冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございました。それでは、鉄道局次長は所用のためこれで退席をさせていただきます。

【田端次長】 申し訳ございません。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【高原鉄道事業課長】 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、前川分科会長にお願い申し上げます。よろしくお願ひいたします。

【前川分科会長】 おはようございます。それでは、開始させていただきたいと思いま

す。大変ご多忙中ご参集いただきまして、ありがとうございます。先ほど高原課長からもございましたとおり、岡田委員につきまして今日は所用でご欠席ということで、分科会長に一任いただいているということを最初にご報告いたします。

本日の議題は、1つは報告事項でございまして、昨年この分科会で出しました報告事項が、その後政独委のほうでさらに二次評価をされた内容を今日ご説明いただきて、皆さんからご質問等いただきます。それから、2つ審議事項がございまして、今次長からご説明があったとおりでございまして、今年は2期の最終ということで、次の3期に向けての計画についてご審議いただきて、分科会として国交大臣に次期中期目標ということで意見を取りまとめます。議題3については、国交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ことになっているということで、毎年この時期にやっていると伺っておりますので、これもご審議いただきます。

では、早速ですけれども、報告事項から説明をお願いいたします。

【高原鉄道事業課長】 それでは、まず報告事項といたしまして、政策評価・独立行政法人評価委員会の二次評価をご説明させていただきます。

資料1-1をご覧いただけますでしょうか。こちらは毎年度行っております独法評価のスキームでございまして、よくご案内の内容とは存じますが、簡単に申し上げますと、昨年8月2日の当分科会でご決定いただきました鉄道・運輸機構の業務実績に対する評価、赤字の③のところですけれども、こちらにつきましては国交省独法評価委員会による通知を経て、総務省の政独委、政策評価・独立行政法人評価委員会が評価の厳格性・信頼性を確保する観点から二次評価を行っております。この二次評価ですけれども、上の矢印の⑤のとおり、本年1月21日に各府省に対して示されたというところでございます。その内容をご報告させていただきます。

1枚ページをめくっていただきまして、資料1-2をご覧いただきますと、1ポツの「二次評価について」は今の説明と重複いたしますので省略させていただきます。

2ポツの「鉄道・運輸機構に係る二次評価の概要」のところでございますが、国土交通省の所管する法人への共通事項といたしまして2点言及があつたとともに、鉄道・運輸機構に対しまして個別に1件の指摘事項がございました。

まず、共通事項の1点目でありますけれども、内部統制の充実・強化に関する言及であります。1の(2)の下線部の初めのところからでありますけれども、「今回、内部統制に関する法人の長の取組については、全ての法人において評価がなされていた。また、監事

監査結果を踏まえた評価については、府省評価委員会等に対する監事監査結果の報告状況等に着目して、その実態を整理した結果、多くの府省評価委員会の場に監事の出席を求め、法人の長の内部統制の取組について聴取したり、監査内容等についての報告や監事監査報告の提供を受けこれらを積極的に評価に活用している事例もみられた。今後の評価に当たり、監事の出席を求めていない府省評価委員会等においては、「監事から直接意見聴取等を行うことが望ましい」という言及がございました。

なお、次の次のページでございますが、こちらから政独委の二次評価本文をつけておりますけれども、その4ページでございますが、中段の表に全109法人の監事監査結果の活用状況等が記載されております。鉄道・運輸機構を含む国交省所管の9法人が、こちらの表の③「監事監査報告書の提供を受けて評価」に該当しております。今後国交省独法評価委員会におきまして、これら9法人の評価における監事の活用について何らかの方針が示されるのではないかと考えております。

次に、恐縮でございますが、資料1-2の2ページ目に戻っていただきまして、共通事項の2点目、「保有資産の見直し」でございます。保有資産の見直しにつきましては、例年政独委より言わされてきているところでありますけれども、今年度につきましても下線部のところでございますが、「会計検査院から利用実態や保有の必要性について指摘を受けるなど、現在でも保有の必要性等が疑われる事例が見られる。今後の評価に当たっては、保有資産の保有の妥当性等についてより一層厳格な評価を行う必要がある」という言及がございました。

そして、次にその下の鉄道・運輸機構に対する個別の指摘事項でございますけれども、内航海運活性化融資業務に関する手数料についてでございます。本件につきましては、平成18年11月27日付の政独委からの「勧告の方向性」の中で、下線部のところでございますが、「『説明責任を徹底する観点から、その使途を業務実績報告書等において公表するものとする』との指摘を行っている。しかしながら、本法人においては、内航海運活性化融資業務に係る手数料の使途について、業務実績報告書等に十分な記載がされておらず、また、貴委員会においては、これについての評価を行っていない。今後の評価に当たっては、内航海運活性化融資業務に係る手数料の使途を業務実績報告書等で明らかにさせた上で、評価を行うべきである」という意見がございました。

以上が鉄道・運輸機構分科会に関連して示された政独委からの二次評価ということになりますけれども、この内容につきましては、来年度の7月、あるいは8月ごろに実施いた

します機構の平成24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おりま
す視点に加味して評価をしていただく必要がございます。そのために、機構からの報告の
方法、内容や評価調書の記載方法などを工夫する必要もあろうかと考えております。委員
の皆様方におかれましては、来年度ご評価をいただくに当たりまして、事務局からまたご
相談をさせていただきたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願ひいたします。

議題1に関しては以上でございます。

【前川分科会長】 ご説明どうもありがとうございました。それでは、皆さんからご質
問、あるいはご意見をいただきたいと思います。

【宮下委員】 手数料というのは、機構のほうに入った手数料ということで、これは内
航総連のほうから入った手数料ということでしょうか。それは融資にかかる作業に対する
何か手数料がかかったということなんですね。どういうわけで発生したものなんでしょう
かね。私、ちょっと聞き忘れておりまして。

【高原鉄道事業課長】 海事局から答えさせていただきます。

【宮下委員】 すいません。

【小森内航海運効率化対策官】 おはようございます。内航課で内航海運効率化対策官
をやっております小森と申します。よろしくお願ひいたします。

委員がご質問の件でございますが、手数料は活性化融資業務のスプレッドという形で機
構のほうに手数料として入るものでございます。こちらは主に何に使っているかということ
でございますけれども、代替建造に資する調査とか研究に資するために費用を人件費等
とは別に使わせていただいております。今で言うと、主にスーパーエコシップの船型開発
等を実施しているところでございまして、ただ、「勧告の方向性」でご指摘いただいている
とおり、平成19年度以降業務の手数料の必要な使途について業務実績報告書に記載しな
さいということで、これまでも記載はしてきたんですが、十分な記載が全くされていない
現状を指摘されまして、従来の記載方法が手数料の使途と関係が明確になっていない点が
ございました。

これを踏まえまして、海事局といたしましても24年度以降業務実績報告書において手
数料と使途との関係について十分な透明性とわかりやすさを持って公表されるよう、機構
とともに責任を持って取り組んでいきたいと考えております。

以上でございます。

【前川分科会長】 ほかにございますでしょうか。今件は、この後のことでも続け

て議論いただけますね。

【高原鉄道事業課長】 そういたします。

【前川分科会長】 ほかにご質問はいかがでしょうか。いずれも妥当な、適切なご指摘だと伺っておりますし、それをあわせて3期のプランを立てるということですね。よろしいでしようか。

ご報告どうもありがとうございました。それでは、これらも踏まえまして、本日の主議題の審議事項といたしまして、3期についてまず案をご説明いただきたいと思います。

【高原鉄道事業課長】 それでは、議題2に関する資料2-1から2-4までをざつとご紹介させていただきます。まず資料2-1でございますけれども、今回の第3期中期目標を策定する上でのポイントをまとめたものとなっております。次に、資料2-2でございますけれども、項目ベースの中期目標の新旧対照表となっておりまして、右側が新規の中期目標（案）、左側が現在の中期目標ということで、現在の項目が新中期目標でどう対応しているのかを示しております。次に、資料2-3でございますが、文言ベースで現在の中期目標と新中期目標（案）を対比させたものとなっておりまして、こちらでは右側が現在の中期目標、左側が新中期目標（案）となっております。最後に、資料2-4でございますけれども、新中期目標（案）の全文を記載したものとなっております。本日は、資料2-1のポイントと、資料2-3の現在の中期目標と新中期目標（案）の対比を中心にご説明させていただければと存じます。

それでは、資料2-1「鉄道・運輸機構 第3期中期目標のポイント」についてでございます。まず、1ポツの「概要」でございますけれども、鉄道・運輸機構の第2期中期目標が今年度に終了するということになっておりまして、これに伴いまして、独法通則法では主務大臣である国交大臣が第3期中期目標を設定、策定し、機構へ指示をするということになっております。具体的な今後の流れといたしましては、本日中期目標の案をお諮りしまして、ご意見を伺った後に当省で速やかに中期目標を策定しまして、機構へ指示をして、それを受けた後で中期計画の申請が上がってくるということでございます。これにつきまして、3月の分科会の際にお諮りさせていただくという流れになります。

なお、鉄道・運輸機構と同様、今年度に中期目標期間が終了する国交省の関係法人でございますが、1ポツの括弧内の5法人となっております。

次に、「新中期目標への反映内容」でございます。今回お示しする第3期中期目標（案）は、原則第2期中期目標の継続というのが基本でございますけれども、新たに反映させた

内容として大きく3つございます。まず1つ目としまして、行革関係の議論を踏まえた記載、2つ目といたしまして（2）ですが、政独委の「勧告の方向性」に沿った記載、3つ目として「（3）その他」で、鉄道技術の海外展開に向けた取り組みについて目標として位置づけということでございます。

なお、1つ目と2つ目につきましては、資料2の関係の最後に参考資料1と2をつけさせていただいております。こちらにつきましては、事前にご覧いただいているものとして、それぞれの細かい内容につきましては、本日は時間の関係で割愛させていただきます。3つ目につきましては、後ほど新旧対照表の中でご説明させていただきます。

次に、3ポツの「関係省庁との調整事項」でございますけれども、機構の一般管理費と事業費につきまして、財務省などの関係省庁との調整が必要でございまして、現時点までの協議の結果、前中期目標期間と同じ数値目標を採用する方向となっております。したがいまして、一般管理費につきましては平成24年度比で15%程度の削減、事業費につきましては平成24年度比で5%程度の削減という目標になっております。

続きまして、資料2-3「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期目標新旧対照表」をご覧いただければと存じます。先ほど申し上げさせていただきましたが、右側が現在の目標、左側が新中期目標の案となっておりまして、変更した箇所には下線を引いております。

まず、上から2段落目の「はじめに」のところでございますけれども、こちらにつきましては、他の法人の中期目標の記載内容を参考にいたしまして、今回機構の理念や目的などについて記載を追加しております。

次に、その下の1ポツ、「中期目標の期間」でございますけれども、平成25年4月1日から5年間、平成30年3月31日までとなっております。

続いて、2ポツの「国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項」についてでございますけれども、ここから個別の業務に入らせていただきます。まず、「（1）鉄道建設等業務」でございます。こちらにつきましても先ほどと同様に、冒頭部分に他法人の中期目標を参考に業務の目的などにつきまして記載を追加しております。

そして、下から2行目のところですけれども、「①工事完成予定期を踏まえた事業の着実な進捗」のところにつきましては、現在の目標から記載内容の変更はございません。

次の2ページに参りまして、2行目からの「②鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援」でございます。こちらにつきましては、まず、現在の目標から項目名

を変更しております。そして、冒頭に技術力を活用した受託業務などの実施という文言を記載するとともに、受託業務につきましても工事完成予定時期を踏まえるという旨の文言を追加しております。

そして、その下の「③鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み」でございます。こちらにつきましては、右側の第2期中期目標でございますが、「②品質の向上」、「④技術開発とその成果の活用」、「③鉄道建設コストの縮減」といったように、それぞれ項目分けしてご評価をいただいていたわけなんですけれども、新中期目標の案では、似通った項目につきましておのおの評価するのではなくて、「鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み」という1つの括りで評価をしていただきたく、変更をさせていただきました。項目の記載内容自体につきましては、大きな変更はございません。

次に、一番下の段落ですけれども、「④我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み」でございます。こちらは、昨年8月に開催されました国交省独法評価委員会でご指摘をいただいたこともございまして、鉄道局内で検討した結果、今回目標として位置づけさせていただいたというところでございます。

次の3ページに入りまして、「⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等」でございます。こちらは、右側の第2期中期目標では最後のほうの4ポツの「財務内容の改善に関する事項」の中で記載されておりましたけれども、鉄道施設の貸付・譲渡につきましては鉄道建設業務の流れの一つということで、今回「(1) 鉄道建設等業務」の中に記載箇所を移しております。

また、⑤につきまして、第2期中期目標からの記載に加えて、2段落目の「さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する」という文を新たに追加しております。これは、後ろの6ページをご覧いただきますと、「(4) 特例業務」に「②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等」とございますが、そちらの下から2行目の「なお、関係三大臣合意並びに同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する」となっております。ここでの特例業務勘定から建設勘定へ繰り入れたお金の使途につきまして、今回(1)の「⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等」の中で明確にさせるという趣旨でございます。

恐縮ですが、3ページに戻っていただきまして、上から2段落目の「(2) 鉄道助成業務」でございます。こちらも先ほどと同様に、おのおの評価するのではなくて、似通った項目

を1つの評価項目とさせていただきたく存じます。ここでは、そういった項目の一本化以外に、現行の目標からの記載内容の変更はございません。

続きまして、その下の「(3) 船舶共有建造等業務」でございますけれども、こちらは海事局からご説明をさせていただきます。

【藤原財務企画室長】 海事局の藤原と申します。よろしくお願ひ申し上げます。海事局のご説明をさせていただく前に、先ほどご紹介のありました「勧告の方向性」で指摘されていることが多いございますので、恐縮でございますけれども、後ろのほうにつけさせていただいている参考資料2をご覧いただければと思っております。

頭紙に大臣のほうにいただいている紙がついておりますが、それをめくっていただいて、第1というところをご覧いただければと思います。ここに、「船舶共有建造業務の見直し」とございまして、大きな1項目目として「船舶共有建造業務における財務内容の改善」が挙げられております。こちらの内容といたしましては、平成16年に船舶勘定の見直し方針というのが定められておりまして、平成17年から21年度までが重点集中改革期間となっております。この改革期間における未収金の発生防止、債権管理、回収の強化等の取り組みを引き続き行って、財務内容の一層の改善を進めるものとするということが言われております。

そして、具体的には、①として、28年度までのできるだけ早い時期に未収金の処理を終了するため、未収金の発生防止、回収促進を図るための措置を講ずることによって、次期中期目標において未収金の発生率、残高に関する具体的な数値目標を設定するものとすると言われております。それから、2点目として、現在ございます海事勘定における繰越欠損金の解消につきましては、適正な事業金利の設定、政策課題の実行等に留意しながら、財務改善策を一層推進するものとする。このため、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、欠損金の解消に向けた具体的な次期中期目標期間の削減計画を策定することにより、その縮減を図るものとするとされております。それから、③ですけれども、繰越欠損金の削減状況について、ホームページ等において国民にわかりやすく公表するものとするとご指摘をいただいております。

それからもう一つ、代替建造の促進について、国内の海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し、実施するものとする。それから、代替建造の促進のため、機構が共有建造制度を実施するに当たって、国内の海運政策の実現に寄与するために、環境、物流といった政策的意義の高い船舶の建造を推進することとして、特にスーパーEコ

シップ、16%CO₂排出削減船等の環境に優しい船舶の建造に重点化するものとする。その際には、上記の財務改善に必要な事業量は確保しつつ、他方で、民業圧迫にならないよう配慮するものとするというご指摘をいただいております。

それで、戻っていただきまして、(3)以下のほうのご説明をさせていただきたいと思いますが、「船舶共有建造等業務」というところで、前期の中期目標からもう少し内航海運の意義と課題、船舶共有建造業務の意義を明確にさせていただくということで、柱書きのところを大幅に変えさせていただいております。具体的には、内航海運が我が国経済に不可欠な役割を果たしていて、環境負荷や効率性にも優れているということ、他方で、内航海運事業者の輸送効率や運航コストを向上させて経営基盤を強化する必要があり、そのため、共有建造を通じて政策的意義の高い船舶への代替建造を推進しながら、船舶の老朽化問題にも対処していくと記載させていただいております。

それで、「①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進」でございますが、こちらの内容につきましては、先ほどの見直し方針の1の(2)の書きぶりをそのまま踏まえて記載させていただいているところでございます。

それから、次のページに参りまして、「②船舶建造等における技術支援」については、前期の中期計画の文言をそのまま記載させていただいております。

【松本船舶産業課課長補佐】 次の「③高度船舶技術の実用化の促進」になりますが、高度船舶技術の中には研究開発費自体を国の補助金をもって助成する、国の補助金を受けて支援機構が助成する研究開発促進助成という業務と、実用化に対して助成を行うという大きく2つの事業があつたんですが、政独委の「勧告の方向性」におきまして、研究開発費の助成については21年度以降国からの予算措置もなされておらず、実績もなかつたので、廃止だと言われております。それを反映いたしまして、第3期の目標といたしましては、実用化の促進のみの記載とさせていただいております。

【藤原財務企画室長】 引き続きまして、「④船舶共有建造業務における財務内容の改善」についてでございますが、柱書きの最初のパラグラフのところにつきましては、見直し方針の1の(1)の表現をそのまま踏まえさせていただいております。

それから、次のパラグラフ、「平成28年度までのできる限り早い時期に」というところ以降の記載でございますけれども、先ほどご説明をさせていただいた見直し方針の1の②という部分を踏まえまして、まず、頭のところに記載しておりますように、「平成28年度までのできる限り早い時期に、未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をす

ることにより第1期中期目標に掲げた未収金の処理を終了する」と明確にさせていただいております。その上で、見直し方針のほうに未収発生率、未収金残高について具体的な数値目標を掲げることと記載されておりますが、それぞれ未収発生率については1.3%、未収金残高については31億円以下という形で記載をさせていただいております。

それから、次のパラグラフ、「また」以下でございますが、見直し方針の1の(1)の②の表現をそのまま踏まえさせていただいております。具体的な繰越欠損金の削減計画を策定するという内容でございます。

それから、次のパラグラフについては、見直し方針の1の(1)の③をそのまま踏まえまして、ホームページ等において繰越欠損金についてわかりやすく公表するとしております。

【高原鉄道事業課長】 それでは、続きまして、5ページの中段にございます「削除」でございますが、平成22年12月の閣議決定に基づきまして基礎的研究業務が廃止になっておりますので、削除となっております。

次の6ページに参りまして、「(4) 特例業務 (国鉄清算業務)」の「①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等」でございます。こちらについても、右側の第2期中期目標では「ア 年金費用等の支払の法令に則った適正な執行」、「イ 土地処分等の円滑な実施」ということで、おのの評価をしていただいていたわけでございますけれども、土地処分がおおむね終了したということでございまして、これによりまして、これらの項目を1つにまとめさせていただければと考えております。なお、項目の記載内容につきましては、大きな変更はございません。

次に、左側の新目標の「②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等」でございます。こちらは、平成23年7月に中期目標を変更した箇所でございまして、右側の②の「ア 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行等」の特別債券の発行でございますが、昨年度発行済みであります。今後は利払いのみになるということから、下の「イ 旅客鉄道株式会社等の鉄道施設等の更新等に係る無利子貸付け及び助成金の交付」と、「③整備新幹線の着実な整備及び並行在来線支援のための措置」の項目を一本化させていただいております。

なお、左側の②の1段落目の最後のところに、「法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する」となっておりますけれども、こちらは今般の「勧告の方向性」の中で機構が行っておりますJR3島貨物会社への助成金の交付、あるいは無利子貸

付けについて適切に業務を行うと書いておりましたので、そちらを踏まえたものということになっております。

続きまして、7ページですが、上の「(5) 機構の業務の適切な実施のための取組み」でございます。こちらは特定の業務ではありませんで、機構の業務全般に共通する項目でございます。ここでは、右側の第2期中期目標の「①内部統制の維持・充実」、その下の「②透明性の確保」の項目を一本化させていただいております。

そして、左側の新中期目標の3段落目の「また、『国民を守る情報セキュリティ戦略』等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する」ということでありますけれども、平成22年5月に「国民を守る情報セキュリティ戦略」という政府の方針が出ておりまして、各独法がこの方針を反映するのは新たな中期目標を策定するときとされておりましたので、今般鉄道・運輸機構におきましても、この取り組みについて目標策定とあわせて盛り込んでいるところでございます。

そして、その次の5段落目ですが、「さらに、業務の実施に当たっては、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める」という一文が新たにに入っております。こちらは経緯がございまして、第2期中期計画を策定するときに、当時の家田分科会長より環境対策に資する取り組みについて記載するべきではないかというご意見がございまして、そのときには既に中期目標の策定が終わっていたということでありますので、中期計画のみに記載していたという経緯がありました。今回につきましては、中期計画だけではなくて、初めから環境の関係につきましても新中期目標（案）に記載内容を追加させていただこうというものでございます。

続きまして、その下の3ポツ、「業務運営の効率化に関する事項」でございます。まず、「(1) 組織の見直し」についてでございますけれども、今般の「勧告の方向性」の中で国鉄清算事業西日本支社吹田事務所について言及があったということで、そちらにつきまして内容を反映させていただいているということでございます。

それから、その下の「(2) 経費・事業費の削減」でございますけれども、右側の現目標の「①一般管理費」、「②人件費」、次のページになりますが「③事業費」の項目を一本化させていただいております。また、7ページでございますが、先ほど資料2-1のご説明のときに申し上げさせていただきましたが、一般管理費と事業費につきましては数値目標を設定するということでございます。一般管理費につきましては平成24年度比で15%程度の削減、事業費につきましては平成24年度比で、次の8ページの冒頭のところでござ

いますが、5%の削減という目標になっておりまして、これらは前中期目標と同じ数字となっております。

それで、もう一つ、7ページに戻っていただきまして、一般管理費の記載の下の2つの段落ですが、給与水準と人件費の記載内容につきまして、厳しく見直すという旨の内容となっております。

次の8ページに入っていただきまして、上から3段落目の「(3) 隨意契約の見直し等」でございます。こちらでは、2行目の下線部のところ、「特に一者応札・一者応募となっている案件については」という部分を追加しております。これは、今般の「勧告の方向性」の中で、一者応札・一者応募の案件の契約条件の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努めると言われておるところでございますので、その内容を反映させたということであります。

続きまして、最後に4ポツの「財務内容の改善に関する事項」です。こちらは、右側の第2期中期目標のところの項目にありました鉄道施設の貸付・譲渡の業務の内容につきましては、2の「(1) 鉄道建設等業務」に移行させております。また、こちらにありました「船舶共有建造業務における財務内容の改善」につきましても、(3)のほうに移行しております。この関係で、前中期目標にあった項目の中で今回4ポツに残っておりますのは、(2)の中に含まれておりますが、「内航海運活性化融資業務」になっております。こちらにつきましては、海事局よりご説明させていただきます。

【小森内航海運効率化対策官】 4ポツの(2)でございますが、「勧告の方向性」においてご指摘いただいているものを載せております。基本的に「勧告の方向性」では、しっかりと資金回収をした上で借入金が前年度以下となるようにしなさいということですので、そのように書かせていただいております。

あと、このページの上のほうに戻るんですけども、先ほどの「業務運営の効率化に関する事項」の中の最後の「上記に加え」という8ページの上から4行目になりますが、「勧告の方向性」で内航海運活性化融資業務の廃止に向けた取り組みということで2点ご指摘いただいておりまして、1点が今申し上げました貸付金の回収でございますが、もう一点、内航海運活性化融資業務に係る体制の見直しをしなさいという指摘を受けておりますので、融資業務が年々漸減していくことから、「貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の削減を行うものとする」と整理させていただいております。

以上でございます。

【高原鉄道事業課長】 最後に9ページでございますが、「(3) 運営費交付金」のところでございますけれども、「勧告の方向性」をこちらの表現で取り入れておりますが、「運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う」という指摘がございましたので、それをそのまま反映させていただいております。

長くなってしましましたが、以上で議題2に関する事務局からのご説明を終わらせていただきます。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。今ご説明いただきました評価の項目の案につきましては、これから2ヶ月ぐらいですか、もんていくということで、今日ぜひ皆様から忌憚のないご意見、あるいはご指摘をいただきたいと思います。どこからでも結構でございますので、自由にまず挙げていただきたく、お願いします。

【笠委員】 明治大学の笠です。中期目標が2期に比べて非常に簡潔に、わかりやすくなつたとは思うんですけども、全体に対する印象として、中期、つまり次の5年間でこれだけのことをするんだという目標があまりはっきり出てこないというんでしょうか、一部数値が入っているんですけども、数値が入っていないところも。

もちろん定量的な目標を設定するのになじまない領域はあるわけですけれども、定量的な目標が立てられるところも何となくあまりそうではなくて、つまり、これが第4期の中間目標であっても第5期でも大丈夫という感じというんでしょうか、この次の5年間でここまでやるんだというところがはっきりわからなくて、これをブレークダウンして年次に落としたときに、例えば我々が評価するときに目標に照らして評価するわけですけれども、非常にゼネラルなことが書いてあって、適切に評価する、適切にやる、厳格に運用するということについては、私なんかには記憶に新しい、事故死した人が2人で、それに対して優をつけていいか、いや、可、良でいいんじゃないかという議論が前年度ありましたけれども、あれなんかも事故死する人の数が目標の数字で定められていればクリアに決まるはずで、2という数字をどう解釈するのかという議論をする必要はなかったわけだと思うんです。

一般的には、こういう中期目標とかそれを年次に落とした目標は、原則数値目標を立てる。でも、立たないところ、これは絶対無理だよねというところについては、定性的な目標で妥協するというのが原則なんじゃないかと思いまして、何となくそこが全体に対して逆転しているというか、定性的な目標でとにかく頑張ります、どの程度頑張ったかについて

て評価してください、それについては非常に委員の裁量が働くということになると思うんですけれども、おそらく評価のベーシックな枠組みとしては、先ほど申し上げたような形で、次の5年でここまで行く、その次の5年でここまで行くというのが誰から見てもできる限りわかるようにしていくべきなのではないかなと思いました。

以上です。

【前川分科会長】 笠先生、例えばこの辺では数値的な目標として立てられそうな点など、お気づきのところがありましたら、せっかくですのでご指摘いただければと思います。

【笠委員】 あまり業務の内容に詳しくないものですから、こことピンポイントではなかなか。

【前川分科会長】 気がついたところで結構です。もしあれば。

【笠委員】 じゃあ、次回のときまでに考えておきます。

【前川分科会長】 ありがとうございます。全体的に前よりは少し数字が入って、具体的になってきたところが増えたという感じですが、まだ十分でないというご指摘だと思います。意見を機構に戻して、より具体的に3月にもう一遍議論させていただくことになります。ほかにございますでしょうか。

【角委員】 よろしいですか。

【前川分科会長】 どうぞ。

【角委員】 船舶共有建造に関するところで、財務内容の改善というのがかなり大きな問題として常に残っていると思うんですけども、今回も4ページの書きぶりは基本的に政独委の「勧告の方向性」に即して目標を設定しますということだと思うんですけど、独法としてはそういうことで対応せざるを得ないのかもしれませんけれども、もうちょっと視点を広げてみると、要するに内航海運の事業者が非常に零細で、事業が破綻するとかいうことがあるから、こういう問題が起きるわけですね。

そういう意味で、内航海運の構造改革みたいなことを抜本的にやらないと、潜在的なリスクはなかなか抑え込めないと思うんですけど、これは国交省さんの問題だと思うんですけど、この辺はコメントと聞いていただければいいと思うんですけども、内航海運の構造改革みたいなものをどう考えていらっしゃるのか伺いたいと思います。

【藤原財務企画室長】 貴重なご指摘をいただきて、ありがとうございました。お答え的なことがきちっとできないかもしないんですけども、我々が考えていることというか、申し上げさせていただきますと、今委員がご指摘のとおり、内航事業者は極めて零細

でございます。時系列的に見ましても、昭和45年には約1万5,000社ございました。ただ、こちらのほうも、直近の時点まででそうはいってもかなり淘汰が進んできておりまして、3,800社と4分の1ぐらいまで減ってきております。

片方で、船舶の隻数も同様に昭和45年で1万6,000隻あったわけです。だから、全体で1社に1隻みたいな状態であったわけですけれども、今のところ少し改善しております5,400隻。それでも平均1隻、2隻になってしまふんですが、もう一つは、積める船の大型化が起こっておりまして、平均220トンであったものが660トンとなってきております。

こうした中で、まだまだ零細であって、政策的に何か支援していかなきやいけないという構造にはあるんですけれども、機構の共有建造だけではなくて、全体の中でかなり構造改革自体は進んできており。こういったことを引き続き支援していかなきやいけないと思っておりますのと、言葉が難しいんですけども、経営内容が悪いというか、ほんとうに零細な人まで対象にしていいのかという部分については、機構の事業をやる中で、あまり中小零細過ぎる事業者の方にやるということは、全体の効率化の観点からもよろしくないのではないかということがありまして、300トン未満の一杯船主、一杯しかお持ちでないような船主の方は対象としていない。こういうことを見直し方針以降やっております。

片方で、5,400隻の中で4分の3以上が償却年数の14年を超えた老齢船となっておりますので、目標の中にも書いてあるように、機構の共有建造を使って事業者の運航効率とか代替建造みたいなものを進めていけたらと思っております。

【前川分科会長】 ありがとうございます。事業規模拡大で経営基盤をしっかりとさせることと、それをあまりやり過ぎて老齢船とはいえたくさん運航されるようになると、これまた社会的に問題になるので、その辺のバランスを考えた政策誘導をぜひきちんと考えていただきたいという気がしております。

【宮下委員】 よろしいですか。

【前川分科会長】 どうぞ。

【宮下委員】 今角先生がおっしゃったところに私も同感なんですけれども、たががはめられているというか、「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進」の中で、新しい目標の文章を読みますと、「今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要な措置」ときっちりと条件がはめられておるというのは、笠先生がおっしゃるほどはっきりしたあれではありませんが、海運政策をきっちり持ちなさいということが前提

になっておるわけなので、それを今おっしゃったような300トンとかいうところで一応整理はされていると思うんですけれども、いかにしたら事業者の力を強めることができるか、どうしたら経営力を改善できるかというあたりも、質的な面ですが、十分に政策のほうでお考えいただいて、共有制度と両立するようなものにやっていっていただければと希望したいと思います。

【前川分科会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【北條委員】 これ、資料のどちらで。2-3のほうでよろしいでしょうか。

【高原鉄道事業課長】 はい。

【北條委員】 資料2-3の2ページの左下のところなんですが、今回新しく大きく項目としてつけていただいた「我が国の鉄道技術の海外展開に向けた取組み」に関してなんですが、文章の中で最初に「鉄道分野の技術力を広く総合的に活用し」と非常に単純というか控え目に書かれているんですけども、我が国の国際的な情勢を見ても、国際的に非常に高い技術力を持っているからこれが可能であって、促進すべきなんだと思うが、そのあたりを中期目標にはっきり書いていただくか、あるいは中期計画のところで対応する文言かまでは私も判断できないんですが、コメントとして1つ申させていただきたいと思います。

【前川分科会長】 お答えされますか。

【高原鉄道事業課長】 では、担当課より。

【小川国際課係長】 ご指摘のほうありがとうございます。確かに文言のほうでは、おっしゃるとおり簡単にというか書かせていただいているんですが、委員がおっしゃるとおり日本の技術力は非常に高いものがありまして、高速鉄道等で安全性も非常に高く評価されている部分もありますので、そういったところをこちらの文言のほうに反映させるか、もしくは次の計画のほうに反映させるかというのは、今後検討させていただきたいと思っています。どうもありがとうございます。

【前川分科会長】 ここは笠先生がおっしゃったように、「できる範囲で協力を行う」と書いてあるけれども、もう少し書いてほしいところですね。おっしゃるとおりだと思います。

国交省でもチームジャパンという形でいろいろな分野で考えておられるところと連携を図られると書いてあるのでいいと思うのですが、一委員として申し上げると、コンサルティングという形で協力することはもちろんこれまでのとおりなんですが、機構、あるいは

国土交通省と一緒にやらなければできないことという意味では、海外で展開するときに、鉄道の技術基準が全く英語で日本の政府から出でていないので、例えばベトナムとかインドで使いたいといつても、そこでストップするという話がありますよね。

先方で英訳すればいいかというと、そうはならない。英訳したものが日本から正本として出でていなければ、正式な契約等に使えません。そういうところに支援をすることはできるのではないかとかんがえます。民間はそれはできません。プレーするグラウンドの強化は国や機構の仕事と。せっかくいい技術や基準があっても、なかなか日本の外に出でいかない。機構や国が大いにサポートしていただけるところじゃないかという気がいたします。機構ができそうなところもお考えいただければと。

先ほどのご指摘のとおり、5年ぐらいのスパンでやればこのぐらいのところまで行けそうだという線を書けるところも複数あるように思いますので、検討ください。

ほかにいかがでしょうか。

【角委員】 もう一つよろしいですか。

【前川分科会長】 どうぞ。

【角委員】 2ページのところで、「鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み」ということで1つにまとめられたというご説明だったんですが、ちょっと気になったのは、経済性、効率性に関する観点と安全性に関する観点が一緒になっているんですよね。これは評価するとき、次に出てくる中期計画のときには、経済性、効率性に関する観点と安全性に関する観点はディスティンクトなものとして記述していただいたほうがというか、そういうしていただくべきではないかなというのが私の率直な印象です。

【前川分科会長】 いかがですか。高原さん。

【高原鉄道事業課長】 その点につきましては、今後ご審議いただく中期計画の中に反映することができるかどうか、機構と共に検討していきたいと思います。

【角委員】 同一の項目にしちゃうとごっちゃになって、何が何だかわからなくなる危険性があるかなという気がちょっとしました。

【高原鉄道事業課長】 わかりました。ご指摘ありがとうございます。

【前川分科会長】 どうぞ。

【関委員】 ほかの委員の方からもご指摘があるわけなんですが、今回さまざまな項目がまとめられて、さらりと読みやすくなったという点ではいいんですが、異なる内容のものが1つにまとめられたことで、例えば3ページの「鉄道助成業務」のところでも、①、

②、③で「助成制度に関する情報提供等の推進」と「債券の確実な回収等」は明らかに違う内容だと思うんですけれども、こういったものが1つにまとめられることで評価がしづらくなる点等もありますので、その辺を検討していただければと思います。

【高原鉄道事業課長】 ご指摘ありがとうございます。先ほどの角先生からのご指摘とあわせて検討させていただきます。

【前川分科会長】 項目を分けるとか一緒にすることの意味があるって、逆に、適切なものに分けたほうがいいというご意見で、また、分けてしまうとこちらがいい評価だとこちらが必ず悪くなっちゃうなんていう、相反するような場合もあります。そういう場合、総合化したほうがいいところもあるので、次回のときにここを一緒にしたことでどういうメリットがあるって、どういいかというところをもう少し意識して説明いただけだと、いいかなと思いますね。

【宮下委員】 そうですね。トータルで評価することのメリットですね。よく言われるロジスティクスとか何とかというのは、とにかくクロスファンクショナルに評価するということで、そうじゃないと全体的な経営の効率は評価できないとなっているわけですね。それを1つ1つ縦割りに評価してもあまり意味がない。じゃあ、全体で評価すべきであるということになりますよね。

ですから、ある1つの項目だけ非常にすぐれているから個別にものすごく高い評価を得てしまう、しかし、全体的に評価すべきほかの項目もあるという意味で、マイルドな中程度の評価という考え方もあるかと思うんですね。ただ、それは評価の基本的な視点をどこへ定めておられるか、それぞれの項目についてどう判断すべきと考えておられるか、もう少し明確にしていただければと思いますけどね。

【高原鉄道事業課長】 わかりました。

【前川分科会長】 ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。今回は、2項目を1つに合わせたのが多かったようです。4つ、5つぐらいありましたかね。

【高原鉄道事業課長】 はい。そのぐらいと存じます。

【前川分科会長】 その意味がわからないでもないのですが、説明をもう少ししていただければと明確になります。

【北條委員】 もう一点だけよろしいでしょうか。

【前川分科会長】 どうぞ。

【北條委員】 これもコメントになると思うんですが、環境に関する記述ですが、例え

ば地球温暖化対策とかがところどころに出てくるんですが、全体として見たときに、適切なところに記述されているかどうか。具体的に言いますと、例えば7ページの左側の上から3分の1ぐらいのところに新しく追加された事項として、これまで中期計画のみに入っていた事項が入ったというご説明が先ほどありましたが、これは建設業務に関する環境保全について書かれていると理解していいんでしょうか。それとも、機構全体の業務が鉄道、海運全てを含めて、地球温暖化とか自然環境に資すると読めるのかがちょっとわかりにくいと思います。関連する事項があつて、3ページの左下の「船舶共有建造等業務」のところに、最初に内航海運が環境負荷や効率性にすぐれると別に書いてあります。ただ、例えば鉄道のほうも当然環境負荷や効率性に非常にすぐれた業務であつて、そのあたりのところがちょっと読みにくいかという印象を受けまして、検討いただけるか、計画のところで直すかご判断はお任せしますけれども、コメントです。

【高原鉄道事業課長】 ご指摘ありがとうございます。先ほどご説明の中で申し述べましたけれども、7ページの2ポツの「(5) 機構の業務の適切な実施のための取組み」の4段落目で環境のところを今回追加しております、こちらは一応全般にかかっている記述でございます。ただ、ご指摘の点は留意していきたいと思っております。

【前川分科会長】 そうですね。船も鉄道事業も、環境という意味ではすごく優等生ですね。たしかロサンゼルスの市民1人当たりのCO₂排出量は東京の25倍。東京はこんなに鉄道で人が動き、向こうは車ですから桁が違う。船も同じですよね。その中でなお環境というときに、何を目指しているのかは興味をひきますね。全ての事業で環境に関して考慮されていますが、当機構の事業は環境の中では特異に優良な部類に入るし、今ヨーロッパは相当鉄道に回帰しているという時代になっていて、それも環境に関わるからですね。鉄道船舶業務として、メッセージがあつてもいいような気がしますね。

【北條委員】 今分科会長がそう言っていただいたので、より背中を押していただいたような感じがするんですが、極端に言うと、「はじめに」の文章の中にアピールされていてもいいぐらいにも思ったんですが、今の国のご判断としては、ここに書くのは書き過ぎということなのかもしれませんけれども、我々のほうは、今前川先生がおっしゃったような感じからすると、技術的、科学的に考えて明らかにすぐれた運輸機関を支援しているのがこの機構であるということは明確にしておいたほうがいいかなと。

【前川分科会長】 書き方ですけどね。

【高原鉄道事業課長】 そこは検討させていただければと思います。

【前川分科会長】 ほかはいかがでしょうか。大体皆さんご意見はいただきましたでしょうか。どうもありがとうございました。それでは、今日の各委員からのご意見等も総合して、基本的にはそれぞれの中身につきまして、おおむねご賛同いただいたと思います。書き方としてもう少し具体化できるところがあるんじゃないかというところとか、項目を分ける、合わせるというのはそれぞれの意味があるので、意識してもう一遍見てください。これをもって、この委員会の意見をまとめたいと思います。

それで、私と事務局のほうで原案をつくらせていただいて、項目でそれぞれの委員からいただいたご意見を各委員にご確認いただくようなことがあれば、させていただいてということでやらせてもらえばよろしいでしょうか。それを受け、3月の委員会で最終決定し、大臣に提出というプロセスでよろしいでしょうか。では、そういう形でこれから1カ月進めさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、議題3に移りたいと思います。それでは、また課長のほうからご説明をいただくのでよろしいですか。

【高原鉄道事業課長】 議題3の特定債権の内容変更につきましては、鉄道・運輸機構からご説明させていただきたいと思います。

【江國鉄道助成部長】 それでは、お手元の資料3-1「特定債権の内容変更について」に基づきまして、ご説明させていただきたいと思います。

最初に、1ページをご覧いただきたいと思います。今回お諮りする内容でございますが、1ポツにございますように、当機構の有する特定債権につきましては、新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律施行令に定められた支払い方法に加えまして、支払期間満了前にJR本州3社より合計で723億円の早期弁済を受けるものでございます。特定債権の内容の変更につきましては、機構法の第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ことと定められております。

それでは、特定債権につきましてご説明させていただきたいと思います。2ページをお開きいただきたいと思います。平成3年10月に新幹線保有機構よりJR本州3社に対し新幹線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。2ページの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、これが譲渡した鉄道施設の対価、特定債権でございます。この9.2兆円につきましては、記載のとおり簿価の6.2兆円と国鉄改革時の評価益の1.9兆円、新幹線鉄道施設譲渡時の評価益1.1兆円の

3つに区分管理しております。

変更の内容につきましてご説明させていただきますと、変更を行うのは特定債権のうちの6.2兆円部分でございます。6.2兆円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・利払い、具体的には右側のほうに記載のとおり、財政投融資、あるいは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。それで、JR本州3社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、真ん中あたりで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りまして、平成24年度、本年度におきましては2,291億円となっております。これが新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律施行令に定められた支払い方法でございます。

1枚めくっていただきまして3ページでございます。先ほどの流れが上から下にございますが、2,291億円を返済原資として承継債務の償還・利払いに充当することになりますが、平成24年度の償還・利払い額は記載のとおり3,015億円となっておりまして、資金不足が生じております。この資金不足分を調達する必要があるわけでございますが、それには国土交通省からルールをいただいております。平成24年度から平成28年度までは、所要資金調達額の全額についてJR本州3社からの早期弁済という形で調達するというものでございます。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当たります。

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けれども、2ポツにございますとおり、平成24年度の支出といたしましては借入金等償還金が2,619億円、その利子として396億円、これに対しまして、収入といたしましては新幹線譲渡収入2,291億円、その他収入として運用益等の業務外収入で1億円となっております。所要資金調達額は収入、支出の差額723億円となり、この全額を早期弁済で調達することとなります。なお、JR本州3社ごとの早期弁済の内訳につきましては、表の中にございますように、各社に対し新幹線を売却した代金の割合に応じた案分となってございます。

なお、3ポツにございますように、早期弁済を受け入れることによりまして、債務償還に対する影響がどうかということで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年度に債務が全て返済できるように再計算しておりますので、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年度末に償還が完了する計画となっております。

以上、説明させていただきました。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、この計画につきまして、皆様からのご意見、ご指摘等いただきたいと思います。これにつきましてはいかがですか。よろしいですか。ご説明は大変クリアだと思います。特にご発言がなければ、本件「特定債権の内容変更について」につきましては、当分科会としては了承ということで結論づけさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

次は……、もうこれでおしまいかな。

【高原鉄道事業課長】 議題は全て終了いたしました。

【前川分科会長】 じゃあ、課長のほうに。

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございます。議題2の「第3期中期目標（案）について」でございますけれども、先ほど前川会長からお話しいただいたような形で進めさせていただければと存じます。

次回の分科会でございますけれども、3月19日火曜日の朝10時からを予定させていただいております。本日ご審議いただきました中期目標の案に沿いまして、機構が作成します中期計画につきまして、ご審議いただければと存じます。また、今回同様に事前にご説明する機会を設けさせていただければと存じますので、追ってご連絡をさせていただければと思います。

そして、本日の議事内容でございますけれども、「議事の公開についての方針」に基づきまして、議事概要を作成の上速やかに公表することとさせていただきたいと存じます。なお、議事録につきましては、後日その内容をご確認いただきたいと存じますので、事務局から先生方に送付させていただければと思います。誠にお忙しい中恐縮ですけれども、内容をチェックしていただければと思っております。

また、本日の資料でございますけれども、大部になっておりますので、差し支えなければそのまま置いていただければ、我々から郵送させていただきます。

以上をもちまして、本日の分科会を終了させていただきます。長時間にわたるご審議、誠にありがとうございました。

—— 了 ——