

独立行政法人改革等に関する分科会第3WG  
第2回議事録

内閣官房行政改革推進本部事務局

○座長 お忙しいところ、皆さん、お集まりいただきましてありがとうございました。

今日は2回目の「独立行政法人改革等に関する分科会」の第3WGの開催でございます。

まず、最初に、資料の確認をさせていただきたいと思いますので、事務局から資料の確認をお願いいたします。

○事務局 今日は座席が狭くて恐縮でございます。

左のほうに議事次第等を置かせていただいております。あと、各ヒアリング資料の一覧で、各省庁、法人から出されました法人シート、ヒアリング資料で各団体の補足説明資料を置かせていただいているかと思います。

○座長 ありがとうございます。

それでは、これから各法人のヒアリングに入りたいと思います。

本日は、国土交通省所管の水資源機構、奄美群島振興開発基金、日本高速道路保有・債務返済機構、住宅金融支援機構の4法人からヒアリングを行う予定でございます。

ただいまから国交省所管の水資源機構からヒアリングを行いたいと思いますので、しばらくお待ちいただきたいと思います。

(国土交通省・水資源機構入室)

○座長 ただいまからヒアリングを行うわけでございますが、御多忙中のところを国土交通省、水資源機構ほか関係の皆様においでいただきまして、ありがとうございます。

最初に、5分程度、主務省のほうから御説明をいただいた後に、15分程度の質疑応答を予定しておりますので、説明はなるべく簡潔にお願いしたいと思っております。

それでは、国交省から御説明をお願いしたいと思います。

○国土交通省 本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、「独立行政法人水資源機構（補足説明資料）」というA4の横長のものがございしますので、それをお手元に置いていただきたいと思います。

1枚お開きください。

まず、1ページ目でございますが、左上の日本地図にありますように、7つの水系と6つの地域で水の安定供給や洪水調節を行ってございます。棒グラフを見ますと、カバー面積は日本の国土の約6分の1にすぎませんけれども、人口は約2分の1。製造品出荷額とかGDPも我が国の約半分を占めておりまして、大きなウエートを有しているところでございます。

右に目を移していただきますと、水資源機構は複数の省庁にまたがって、複数の都府県に関係する広域的な事業を中立的かつ効率的に実施して運営しているものでございます。

では、次の2ページを見ていただきたいと思います。その業務をもう少し詳しく御説明させていただきます。

水資源機構が建設、管理する施設は、図の右上にありますように、上流部に治水、利水の多目的のダム、中下流部では水を取水するための堰、大量の用水を運ぶ用水路、ポンプ場、水供給の安定化を図るための調整池などを建設するとともに、一体的に管理をしてご

ざいます。これまでに建設して管理している施設は、用水路で約3,000km、47のダムがございまして、365日・24時間体制で管理、運営をしているところでございます。

3 ページ、ただいま申し上げました施設の一覧図でございます。

赤い印がぼつぼつと入ってございますけれども、今年度時点において、358億円で52の施設の管理をしております。青い点でございますが、ダム、用水路の新築、改築については今年度は9事業を285億円で実施しているところでございます。なお、財源につきましては、国からの交付金、補助金、地方公共団体や利水者の負担金などでありまして、運営費交付金については該当ございません。

4 ページ、これらの施設の役割と効果を示しておりますが、特に箱書きの中を見ていただきますと、水の安定供給においては、水道用水を約3,800万人に供給しておりますし、灌漑面積は23万ha、工業生産に資するものとして14.1兆円推計されてございます。治水の面では、洪水調節による氾濫区域内の影響人口が約1,900万人と大変大きな効果を有しているところでございます。日々の水供給においてもきめ細やかな施設操作を行うとともに、洪水時の被害軽減のための調整操作も行っているところでございます。

引き続きまして、5 ページをお開きいただきたいと思います。

これは水資源機構が行っております広域的な複数都府県にまたがる調整業務についての御説明です。川の水は、図の左上から右下に向かって流れているということで少し見ていただきますと、上下流、左右岸の利害調整、流域の内外における利害調整、農業用水や上水などの用途間の利害調整などを数多くの地方公共団体・利水者間の利害を超えて中立的に調整を行っているところでございます。また、費用負担等についても、きめの細かい調整や協議を行っているところでございます。

次に、具体例を申し上げます。

6 ページをお開きいただきたいと思います。

これは四国4県にまたがる吉野川の例でございます。4県それぞれの立場で利害が異なるわけですが、その中で利害調整を図りまして、香川分水、高知分水、愛媛分水といった流域外への導水を行っているところであります。なお、早明浦ダムにつきましては、完成後、平均して1年に2～3回は洪水調節を行っておりまして、まさに四国の水の番人といったような形になってございます。

一方、今度は渇水の話でございます。7 ページをご覧くださいと思います。渇水への対応事例でございます。

7 ページにありますように、今年度は全国的に渇水でございました。この間、取水制限、最大50%ということで、1カ月以上、いろんなきめ細かい調整をやってございます。その間に数多くの調整を行いまして、結果的に効果としましては、香川県の給水人口の46日分に相当する水資源の有効活用を図ったところでございます。

8 ページ、最後のページでございます。

今度は洪水への対応事例ということでございます。これは平成21年の洪水の例でござい

ますが、三重県を流れております淀川の上流にある木津川というところで3つのダムがありまして、雨の降り方とか、川の水位とか、そういうものを予測しながら、3つのダムを連携操作して下流の水害防止のために、普通よりはたくさんの洪水をためまして、下流の水位を1.8m下げたというようなことで、下流の地域にとって大変大きな洪水調節効果という役割を果たしたところでございます。

今年度も台風18号で同じような洪水がございまして、連携操作をやって下流被害軽減防止に努めたものでございます。このような形で治水、利水にわたりきめ細かい調節を行って、地域の安全・安心と日本の経済活動に努めているところでございます。

以上でございます。

○座長 ありがとうございます。

それでは、質問に入らせていただきたいと思うのですけれども、今、国交省からの御説明にもありましたとおり、水の安定供給、洪水調整等の機能の重要性というのは皆様認めているところだと思うのです。それをより効率的にやっていくというのは、当然独法としての使命だと思うわけです。

お尋ねしたいのは、利根川とか荒川水系というのは一応本社のほうで一括的に管理されているということですが、一方、淀川であるとか豊川のほう、関西支社の管轄であるとか、中部支社の管轄等々ございますね。これについての支社・局の機能とそれぞれの管理所とか、それぞれ現場の機能というのはあるのですが、もし利根川、荒川水系の本社のほうで一元的に管理して、それが効率化に資するということがもし現実であれば、そういう方式を展開していただいて、より効率的な人員配置であるとか、組織のスリム化というのは当然課題になると思うのです。それについてどういう考えなのでしょうか。

○国土交通省 支社・局の機能といたしましては、まずは管内に複数というか10とか15とか20とかの管理所がございますので、それを一元的に取りまとめる。かつ、いわゆる先ほど言いましたようにきめ細かい利水調整とかをやりますので、日ごろから各都府県とか、利水者と顔を合わせながら、きめ細かい打ち合わせもやりながら、予算の話とか、そういうようなこともやっていきますので、そういうような機能を持っております。

関東の場合には、本社が埼玉にあることから、本社の中に関東支社の役割を置いて、そういう専属のスタッフもちゃんとおりますので、そういうようなことで支社の機能もあわせながら1つの場所でやっている。

中部とか関西とかというのは、それぞれの管理所、10とか20とかのところをまとめながらやっているという機能を持っておりますので、逆に言うと、それがないと利水者だとか県とかでそういうところとの調整が円滑にいかないのではないかと考えております。

○座長 人員的にはどれぐらい配置されているのですか。そこら辺の問題とも絡みはあると思うのです。

時間の関係上、続けて質問があればどうぞ。

○委員 例えばですけれども、今の関西の例で伺いたいのですけれども、御説明のあった

木津川のあたり、もちろん地元にお近いところでいろいろ利水者との調整とかおありなのはよく分かるのですが、であれば、関西の支社というのは大阪に置いておくのはどれぐらい必要性があるのか。少し組織を組みかえるというか、もちろん木津川のところのお仕事はおありになると思うのですが、その上で大阪に支社がある必要があるのか。例えば本社の直轄として必要な権限的なことは現場に近いところに移すような形という改革というのはいかがでしょうか。お考えになられますか。

○国土交通省 例えば先ほど木津川の例を申し上げましたが、今回、台風18号のときに京都の日吉ダムというところでも大きな洪水調節をやりまして、そういうようなときも今度は京都の方と日ごろからいろんな形でやる。三重の方ともいろんな形でやるということなので、本社では、そういう防災機能を一元的に整理したりするというのもありますし、利水者もたくさんありますので、そういう意味ではブロックの中核的なところで利水者の利便性を図ったりとか、各府県の利便性を図るということなので大阪において役割を果たしてもらっているということでございます。

○座長 整備局の関係ではどうなっているのですか。洪水の関係であれば、整備局との関係が出てきますね。そういう具体的な調整的なことになりますと、そこら辺はどうなっているのですか。

○国土交通省 水資源機構がやっている洪水調節の権限は、ダムの操作とか、そういうのを一部権限代行しておりまして、その部分は完全に河川管理者から任せられてやっているのですが、それ以外のところの例えば淀川でいえば、淀川本線とか桂川、木津川、宇治川とか、そういうような管理は国の地方整備局のほうでやっていますので、その洪水調節の部分を担当させていただいている。これは平常時のダム管理と異常時の洪水調節を一体的にするということで権限を一部代行しております。

○座長 それは承知しているのですが、そうすると、そこにおける支社なり局の仕事のボリューム的なものと、それぞれの現場の抱えておられる管理所、事業所は実際後で資料をいただきたいのですが、どれぐらい人が緊急時なり平常時に配置されて、おっしゃるような管理が現実的に必要かどうか、そこら辺を判断するデータを後でいただけませんか。今、議論していてもよく分かりません。

○水資源機構 簡単に申し上げますと、それぞれの事業所は、自らが持っている施設の利水者と常日頃利害調整をやっていきます。ただし、この利水者も例えば何とか市水道局ですと複数の施設、例えば木津川筋のここここを使っているとなると、本当にローカルなものを使っているところと、うちの複数の施設を使っているところと両方ございます。その複数の施設を使っている利水者からすると、一つ一つの事業所と話をしていたのでは、個々の話は分かるのだけれども、では、来年度の我が市水道局の予算はこのくらいだから、こちらのほうにこれだけ配分したいのだけれども、どうだろうかという相談をするときには、例えば中部支社のほうでやっております。それがないと、愛知県の農政部局あるいは愛知県の企業庁と話をするとき、個々の事業所単位ですとそれができないのです。向こうは

複数。

○座長 イメージとしては分かりますが、データで後で。ほかの委員の方も御質問があると思いますので、申しわけありません、時間の関係で委員の方。

どうぞ。

○委員 総合技術センターの試験場というのがおありになると思うのですが、国交省で土木研究所をお持ちでいらっしゃるの承知してはいますけれども、お仕事の違いはどうか。水資源機構として独自に単独でどんなことをやっていらっしゃるのか。逆に土木研のほうで御一緒にお仕事をなさるといことは考えることができないのか、そのあたりもお尋ねできればと思います。

○水資源機構 私どもの総合技術センターは、もともとは全てのダムの建設所の中に今までですと1人とか2人、まさに技術開発を担当する者とか、工法の研究をする者、昔はばらばらに置いていたのですけれども、それだとどうも効率が悪い。あるダムでの知見をほかのダムのプロジェクトに応用するということが難しかろうということで、どちらかという個々のダムとか水路の事業所に分散配置していた技術者をむしろ1カ所にまとめて作業させたほうが、複数のプロジェクト間の情報の共有が楽になるだろうという発想でつくったものでございます。

したがって、私どもの技術センターは研究開発をやっているわけではなくて、個々の水路なりダムの現場で出る問題点が出てきたときに、例えばこういう地すべりが起こりそうなのだけでも、どうだろうか。そういう場合だと、昔、こちらのダムでこういう例があったと、そのノウハウを使うとか、最近ですと、ダムの貯水池の中にアオコというものすごいプランクトンがうわっと発生してすごく臭くなるのです。そのアオコを消滅させる方法として、今ですと曝気といって空気の泡をブクブクやるとか、超音波発信装置を水の中に入れるとこのくらい殺せるとか、そういう実例をどんどん積み重ねていって、どこかのダムの事業所でやった経験をほかの事業所にも転移する。そういう意味で、個々のダムの事務所に技術者をばらばらに分散するよりも、割と共通的な部分は1カ所にまとめて作業させたほうがいいだろうということでやっております。

もちろん、私どもは土木研究所さんが類似分野をやっていらっしゃるということはわかっているのですが、あちらは立派な研究独法でございますので、私どもも例えば技術的に何か難しい話ができるときには、土木研究所の技術者の方にももちろん御相談いたします。ですから、我々の総合技術センターはいわば試験場だと思ってください。例えば今ですと、例のダム見直しが終わって小石原川ダムというのが筑後川にあるのですけれども、まさに実施設計のための水理実験、模型をつくって実験をやるとかというようなこともやっています。その実験を九州でやってもいいのですけれども、ほかのところにもノウハウが転用可能だろうということで、たまたま総合技術センターで集めてやっているということでございます。

○座長 たしか、かなり受託をされていますね。自らコンサルティング的な技術的な助言

以外に、そこら辺はいろいろ人事管理上の問題もあるかと思うのですが、性格をもう少し明確にされるなり、人事管理との関係の整理が必要ではないかという意見を私個人としては持っています。

○委員 そういうことであるならば土木研究所と統合していただいて、1カ所に集められるというのは結構なことだったわけですが、それは国全体の規模で1カ所で集めたのが土木研究所ですので、そちらにぜひ一緒にしていただいて、敷地等は国庫納付していただきたいというのが私どもの見方ですが、それはいかがですか。

○水資源機構 それにつきましては、私どもの総合技術センターは、先ほど申し上げましたように、要するに個々の水路なりダム事務所の個別課題解決のための作業員をたまたま1カ所に集めて作業しているところでありまして、研究所ではございません。ですから、仕事の性格は大分違うと思います。

私どももさらに高度な技術開発とか研究開発が必要なときには、もちろん土木研究所の専門家の方をお招きして委員会に入らせていただいたりとかやっております。

○国土交通省 財源的には、土木研究所は運営費交付金でやって、もともと国の技術基準とかそういうようなところに反映されるような研究をやっている。技術センターのほうは、いわゆる現場の仕事を進める上での試験を確認して、それを効率的にやるということで集約しているということで、なかなか見方はあるかもしれませんが、そういう現場と研究という形で、両極に分けてみるとそんな感じです。

○委員 私も土木研でいろいろ話を伺ったりしたこともありますけれども、災害があれば当然急行されてそここのところに行かれて対応されているという話を伺ったこともあるし、そこら辺がなかなか腑に落ちないというか、御一緒にやられたほうが国全体としては効率的にできるという側面があるのではないかという気がします。

○国土交通省 いわゆるTEC-FORCEとか現場のいろんなことに対する技術的な知見を土研の研究者は現場に即して指導する。一方、技術センターのほうは、まさに土質試験とかを現場でどうするために課題を解決しようかということで技術センターのほうに集約してやっているのであって、そこは個人が知見を活用して土研の研究者が行ってやるのと技術センターでの活動の違いというのはあるかなと思っております。

○委員 それは現場で直ちに役に立つような技術的知見を土木研究所が研究開発していないとすれば、そちらがおかしいわけです。そういうことを国土交通省としておっしゃるなら、それは土木研究所のほうにはね返っていくと思います。

○国土交通省 私が言ったのは一部分のことであって、もちろん国土交通省の土木研究所については、さまざまなことをされている。

○委員 だから、土木研究所で必要な研究をやっていないので、こちらで別にやる必要があるという御説明ですね。

○水資源機構 私どもは研究というよりも、結局個々の現場で生じる問題についての課題解決、いわゆるトラブルシューティングの解決策をどうやって見出すか。ですから、今年

はものすごいアオコが発生したとか、ここでどうも地すべりが起きそうだとといったときに、ではどうするか。

○座長 もう一つは、切り出したらいいのではないかという考え方もありますね。

○水資源機構 我々の日々の問題をどうするのか。

○座長 そこと契約的な関係にあればいい。

○委員 同じ国土交通省に立派な研究所があるのですから、そこと連携していただければいいというのが私どもの見解です。

○水資源機構 繰り返しになりますけれども、私ども総合技術センターは研究開発をやっているところではございません。

○座長 時間の関係で、次の問題点等あるかと思います。

どうぞ。

○委員 別な話になりますけれども、民間委託を拡大されるというような計画をされておられるわけですが、その中で生命、財産にかかわる公平中立な立場が求められる施設制御というのは職員が直営でやるということになっているわけですが、これはどの範囲でやっているのか、あるいは将来どういう範囲で民間委託を進めるのかが関心事なのです。例えば私どもは普通に考えれば、バルブを閉める、開けるという動作そのものは別に職員でなくてもいいだろうと考えるわけですが、それは民間委託を進められるおつもりでしょうか。

○水資源機構 例えば利水の配分の際には、利水者から明日の何時ごろどれくらい回してくれという注文、我々は御用聞きをいたしまして、それを複数の利水者が下流にいっぱいいる。それを見ながら、では、明日は何時の段階でどう操作しようかということをしていろいろ計算しまして、その結果として実際の放流操作をやります。

ですから、実際の利水調整、配水の作業というのはかなりの部分は計算をやって調整をやって、場合によっては、あなたの土地改良区はちょっと時間が遅れるけれども、いいかという交渉をするのです。そこがかなりの部分でありまして、確かに最後にボタンを押すのは誰でもできるかもしれませんが、ただし、ボタンを押す作業は非常に少ないのです。ですから、排水の調整、時間差をどうするか、量をどうするかという計算をやって、場合によっては相手との調整というところがかなりの部分を占めます。

その中で、先ほどおっしゃいましたように、今の私どもの民間委託拡大計画の中では、そういう判断を伴わないもの、調整を伴わないもの、いわば対外的な責任とか交渉とかがないものはできるだけコスト縮減の観点から外に出せるものは出そうということによっております。

実は、特に管理の世界ですと、私どもの管理費用の約3分の2は利水者の負担金です。利水者というのは水道局とか土地改良区だとか、何とか県企業庁と、皆さん方はとにかく安くしてくれと、ただし、ルールは絶対守ってよと、品質は絶対守ってよと、この相矛盾する強い要求がありまして、そこを見ながら、例えばもちろん私どもとしても当然安くし



ないと、ユーザー、利水者からの負託に応えられないので、できるだけ安くできるところは安くするということで一生懸命やっております。

○委員 そうすると、まとめると、判断とか交渉が必要な部分は中核部分として機構に残すけれども、それ以外のバルブを閉めるといった単純作業は民間委託していくということですね。

○水資源機構 単純操作の部分はそうです。ただし、単純操作が1日1回ボタンを押すだけだと1人分にならないので、そこは外に切り出せる単位になったところは出せるという感じでございます。

ともかく、繰り返しになりますけれども、我々にとっては利水者、来年度の管理費が幾らになるのだ、安くしてくれと。特に昨今、電気代が上がってきましたので、電気代が上がるのだけれども、利水の管理費用を何とか抑えてくれという要件が非常に強くて、我々はいろいろ工夫をして、ともかく安い方法でとやっています。

○座長 それはある程度理念的には分かりますけれども、ただ、ボタンを押すだけというのはやや消極的なような気がするのです。概念的にはその気持ちは分かります。でも、もう少し努力される余地はあるような気がします。要するに、それは結局ノウハウの問題もあるし、あるいは時間がないからあわせて質問しますが、退職者の再雇用の問題とも絡んで、そういう人材を使うことによって、そういう方にシフトするとかそういうこともできるわけですから、もう少し柔軟に民間委託についてはお考えいただくべきだと思います。

○水資源機構 今、先生からお話があります民間委託と、例えば私ども退職者ですと随分安い人件費でやっています。それとの組み合わせで。民間委託ですと、何かがあったので今から残業をしてくれと言えないのです。ところが、うちの退職者でありましたら。

○座長 それは契約のやり方だと思いますけれどもね。

○委員 言えないことはないと思います。

○水資源機構 言えないことはないのですが、法律違反になりますので、管理技術者を通して直接指導は絶対できません。退職者ですと、ちょっと雨が降ってきたのであと2時間残ってくれということが言えますので、それはできる。その最適な組み合わせを考えようと思っています。

○座長 それはぜひお考えいただくと同時に、民間の場合ももう少し柔軟に、お気持ちは分かりますし、その理念もわからないわけではないのですけれども、まだ拡大の余地はあると思うのです。

○水資源機構 ただし、例の法律、規制は守らなければいけません。

○座長 それは当然です。ただ、よくお考えいただきたい。

○水資源機構 偽装請負と言われるかもしれない。

○座長 それはわかっています。いずれにせよ、時間で消化不良になりそうなのですけれども、若干残された質問等はまた事務局を通じて、もう少しデータとかの関係でお願いすることがあろうかと思いますが、また続けてヒアリングを予定しておるものですから、水

資源機構の方には非常に失礼ですが、これでヒアリングとしては終わりにしたいと思えます。どうも水資源機構の方にはありがとうございました。

(国土交通省・水資源機構退室)

○座長 続きまして、奄美群島振興開発基金からヒアリングを行います。

(国土交通省・奄美群島振興開発基金入室)

○座長 ただいまから奄美群島振興開発基金のヒアリングを行いたいと思えます。

本日は御多忙中のところ、国土交通省、奄美群島振興開発基金の御担当の皆様においでいただきまして誠にありがとうございました。

最初に、5分程度を目安にポイントをかいつまんで御説明をお願いしたいと思えます。

○国土交通省 それでは、独立行政法人奄美群島振興開発基金について御説明させていただきます。

いただいた時間が限られておりますので、まず基金につきまして3点。

1つが、その特徴について。

2点目が、奄美基金の管理運営の実態について。

3点目が、今後の奄美基金のあり方。

これに絞って御説明させていただきます。

まず、1点目の奄美基金の特徴でございます。これはお手元にお配りしています資料の1ページ、2ページあたりに書いています。

1つ目が、奄美群島というのは戦後遅れて日本に復帰したこと等がありまして、本土との格差がまだ残っている。この格差解消に向けた振興開発に係る特別措置法がございます。奄美群島振興開発特別措置法が制定されている地域でございます。奄美基金も奄美群島の振興開発の一環として位置付けられているという特徴がございます。

2点目ですが、3ページあたりになりますけれども、奄美基金というのは業務の対象地域を同地域に限定して業務を行う一方で、保証と融資の2つの業務を行っている。保証と融資のいずれについても、一次産業から三次産業まで幅広く対象としまして、さらにこれらの業務に関連して、奄美群島の事業者の成長と自立を促すためのきめ細かな経営アドバイスを行っておりまして、いわば金融に関するワンストップサービスを提供していることが2つ目の特徴となると考えております。これが1つ目の特徴でございます。

2点目の管理の運営、実態でございます。

これにつきましては平成22年4月に理事長ポストを初めて公募により選任させていただきました。それまで行っていた融資保証に係る審査・回収等業務に加えまして、事業者に対するきめ細かな経営アドバイスなどを行いまして、奄美群島の事業者の経営者としての成長や自立を促すという活動を進めております。

なお、役員は理事長1人、理事1人、職員が18人おりますけれども、官庁OBはおりません。一方で、職員給与をこの5年間で20%近く削減するなど効率化に向けて努力しております。平成24年度の対国家公務員ラスパイレス指数は96.2となっております。今後とも

活動の内容の充実に努めるとともに、人件費の抑制や業務の効率化による一般管理費の抑制のため、努力を進めていきたいと考えております。

3点目の今後の奄美基金のあり方につきましては、平成24年1月20日の閣議決定であり方について検討するというのがございましたので、それに沿って御説明させていただきます。

まず、第一が、閣議決定がありました欠損金、繰越欠損金の解消に向けた計画の策定でございます。5ページの下の段あたりに出ておりますが、こちらにつきましては、昨年度、奄美基金が第三者委員会を設置しまして、繰越欠損金の解消に向けた試算を行っております。今後、昨年度の業務実績、国の予算要求内容などを試算に反映させて、今年度中に解消計画を策定の上、来年度からの中期計画に5カ年や各年度の削減目標を記載する方向で作業をしているところでございます。

これは先ほど申し上げました平成22年に理事長ポストを公募により選任したということで、かなり経営努力が進められまして、昨年度決算が黒字化をしております。そういうことで、いい方向に向かっていると我々は考えているところでございます。

第二に、日本政策金融公庫との統合についてでございます。

日本政策金融公庫は、株式会社日本政策金融公庫法に基づいて、国民の生活の向上を目的として全国を対象に国民一般、中小企業者及び農林水産業者に対する資金貸付、保証協会に対する信用保険等を行っている。これは皆さん御存じのとおりでございます。奄美基金のほうは、奄美群島振興開発法に基づきまして、奄美群島の振興開発を目的に、奄美群島内の事業者に対する信用保証、資金貸付を行っております。

日本全国を対象に国民生活の向上を行うことと、特定地域の非常に特定な、他地域とは違った特色を有する奄美地域を対象に本土との格差解消を行うということでありまして、目的が異なっている、別のアプローチがあるということでありまして、統合することのメリットはないと私どもとしては考えております。

仮に統合したといたしましても、ワンストップサービス、奄美地域の特殊性を考慮した上での機動的な対応を図るという必要性は依然としてあるわけでございますので、奄美群島に対しまして保証あるいは融資の決定権を群島内に置く必要がある。その上、現在の組織にプラスしまして、日本政策金融公庫本店に奄美を担当する人員を置く等の必要も出てきますので、結局コスト増、意思決定の遅延につながるという可能性が非常に多いだろうと。今のように組織を分けて労務管理等も個別にやるということのほうがコストの面でも効率的だと考えているところです。

さらに、現在、保証業務につきまして信用保証協会向け信用保険を行っている公庫が実施することの整合性。奄美群島の自治体から出資を受けておりまして、この取扱いの問題等もございます。公庫としても、制度、体制の整理が困難と思われる問題もありまして、以上のことを踏まえると、現時点で統合するというところによる効率化は見込めないだろうと考えたところであります。

閣議決定の3点目、金融庁検査の導入についてでございます。現在においても、主務省である国土交通省と財務省による検査を行っております。過去、大分前になりますけれども、債権管理における担保評価の甘さを指摘するなどして、奄美基金において精査の上、引当金の積み増しを行ったというような過去の例もございます。

こういうように、そういう検査も実際にされておることでもありますので、これに加えて金融庁検査をさらに受けることによる経営改善の効果というのは限定的ではないかとは考えておるところでございます。近年の経営改善により、平成24年度は先ほど申し上げましたように黒字化したところでもありまして、効果が限定的なリスク管理に新たに多大なリソースを割くことよりも、今後はコンサルティング機能の発揮による優良な資金需要の掘り起こしが求められている局面ではないかと考えているところでございます。

以上でございます。

○座長 今、御説明があったように、新しい理事長のもとで経営改善を進められているというのは理解できるのですが、お手元のいただいた資料にもありますとおり、繰越欠損金が57億円ということと、例のリスク管理債権の比率が非常に高い、5割を超えているということが具体的にこれから計画を立てるということですが、どれぐらいの年限の中で処理されていかれるおつもりなのでしょうか。実現可能性はどれぐらいのものなのでしょうか。簡単をお願いします。

○国土交通省 これから次期中期目標の策定の作業にかかりますので、そのプロセスの中で、今後の改善計画の中で位置付けられると思っております。今年度、24年度は3,000万円ほどの黒字を計上しましたので、今後は当然のことながら、示した資料の中にもありますように、保証・融資の残高の拡大ということと、リスク管理のより一層の厳格化、この2点を軸にしまして、さらなる収益を上げていく。

○座長 大変だなというのはわかったのです。

ほかの方の御意見。どうぞ。

○委員 今のところでは何とかの1つ覚えみたいに同じことを申し上げて恐縮ですが、政策金融公庫との統合問題ですが、やはり今の御説明を伺っていると、奄美よりも復帰がおくれた沖縄についても沖縄公庫と統合することが決まっているという状況で、将来にわたって日本国として、日本全国は政策公庫がやる。しかし、その中で、奄美についてのみ別法人で奄美基金があるというのが日本国にとってベストなあり方であるという説明は相当大変だと思うのです。その説明について、政策公庫と統合するのはマイナスばかりで1つもいいことはないという御説明だと、では沖縄公庫が統合するという方針も間違ったのかと、日本全国の離島に全部基金をつくらなければいけないのかと、それで説明できますかという話になってしまいますので、そういう御説明は非常に苦しいのではないかと思います。

もし御説明いただくのであれば、政策公庫と統合することについてはこういうメリットがあるけれども、こういうデメリットがある。メリットの面については、こういうやり方で機能的に解決するのだと。例えばこう申しては何ですけれども、奄美群島にずっと生ま

れ育って基金に就職されて、ほかの金融機関とか沖縄公庫にも行ったことがないというような職員ばかりで構成されているよりも、沖縄公庫あるいは政策公庫に出向した経験があって、3年間学んでいろいろ勉強してきたという人がいたほうがいいのではないかと。

逆に、今後世界遺産に指定されるのであれば、世界遺産についての観光業の振興は石見銀山とかでやったことのある人が政策公庫から出向してきて刺激を与えとか、そういったことはあったほうがいいのではないかとというのは普通に国民が考えれば誰でも思いつくことであって、しかし、聞くところによりますと、そういうことは一切必要ないと、人材交流の必要もないし、政策公庫の知見を活用する必要もないというようなことをお考えのようですけれども、そういったことを対外的に大きな声で言われると、こういう傲慢で恣意的な経営判断をするようでは、つまり、職員を出向させる必要はないと、沖縄にも行かせる必要はないという経営判断をするようだと、まさにそうであるからこそ経営の自主性を奪って政策公庫の支店にしたほうがいいのではないかと議論が進むのではないかと思いますので、そのところはよくお考えいただいて御説明いただいたほうがいいのではないかと気がします。

○奄美群島振興開発基金 一方的に、今、委員がおっしゃったように考えているわけではなくて、昨年からの第三者委員会、奄美の審議会のワーキンググループの中でも、メリット、デメリット、両方よく検討協議した上での結果がワーキンググループの報告だと思っております。

私自身は、今、政策公庫さんとコンタクトもしていないのかとか、ほかの金融機関と交流、情報交換もしていないのか、そういうことは一切しておりませんし、逆に、私は民間から来てフリーな立場でいろんな金融機関とも、あるいは外部の機関とも情報交換をしております。あと、うちの職員を一切研修に行かせないとか、そういうことも全然考えておりませんし、国民金融公庫のOBの人間も1人、若手の職員でおりますので、全く必要がないとか考えているわけではございませんので。

○委員 そのところは、JETROみたいに性格の異なるところの知見は生かすけれども、政策公庫の知見は一切生かす必要はないとか、そういった御説明はぜひおやりにならないでいただきたい。

○奄美群島振興開発基金 内製化までする必要はないとは思っておりますけれども、お互いに守秘義務がお互いにある中で情報交換あるいは人材の育成に関してはいろいろ工夫していきたいと考えております。

○国土交通省 あと1つ、政策的な話で恐縮ですけれども、沖縄は戦後70万ぐらい人口がいて、今140万に倍増しております。恐らく、こういう大きな公庫と統合しましてもかなり大きな支店ができる、これはまず間違いないところではございますが、奄美は戦後20万いたのが今12万を切っておりますので、こういうところは恐らく公庫の形で置いても、支店が置かれたとしてもいずれは廃止になり、出張所なり連絡事務所程度に多分なるのでしょう。

そういう中で、実際に奄美で今やらなければいけないことは何かといたしますと、本当に

零細な農家なりを立ち上げなければいけないというときに、普段からきちんと真面目に農家をやる気があるのかどうか、あるいは価値としてとろうとすれば農地を担保にとるしかないのですけれども、普通の銀行は農地を担保価値ゼロとしてしか考えていないところ、ちゃんと売れるかどうか、買ってくれそうな人を常に見ている、あるいは農業委員会がちゃんとそれを認めてくれるかどうかというような動向も探りつつやるということ。そういうことはある程度責任のある人が常に見ていなければいけないということになるのですけれども、そういう中でそれなりの権限のある人を実際に置くとなると、例えば役員クラスを置くということになるかもしれませんが、役員の労務コスト等を見ていただいても、年収を見ていただいても公庫のほうが大体倍です。

そういうことをするよりも、そういう細かい地域に合ったことを本当にやらなければいけないというニーズがあるのであれば、それは法人としても分けるほうが、管理コストという観点から言っても効率的だろうと。例えばJALという全国的な航空会社。

○座長 時間の関係上、ちょっと省略。

○委員 そういう御説明だと、沖縄だって人口が減っている離島は幾らもあるので、波照間基金とか慶良間基金とか西表基金とか、どんどんつくったほうがいいという説明になるわけです。それだけではここが独立した存在であるべきだという理由にはなかなかなりにくいので。

○座長 どうぞ。

○委員 奄美の特殊性はよく分かります。経緯も理解しました。沖縄とちょっと違うところもおありになると。配慮が必要なのは分かります。

ただ、私が申し上げたいのは、御経験の豊富でいらっしゃる理事長の前で本当に釈迦に説法で私ごときが申し上げることかという気もしますけれども、金融というお仕事の意味なのです。繰越欠損金がこれだけ出ている。今のこれまでの御説明を伺っていると、必要なことはやった、特別な配慮はやったけれども、やった結果こうなっているというのは、ある意味、必要なことはやってあげた、その損をどうみるかと聞こえるのです。

私から見ると、これだけ繰越欠損金が出ているということは、大変失礼かもしれませんが、これまで基金さんでやっていらした奄美向けの融資が、奄美でこの融資を受けられた方々にとってためになったのですか。貸したお金が返せなかったわけですね。返せなかったお金が欠損という形で残っているわけですね。それはかわり方を何かいろいろなさったのだとは思いますが。やむを得ない事情とかもおありになったのだと思うのですけれども、金融はそういうものではないのではないですか。最初から返ってこないことを前提にやるものではなくて、政策的に支援が必要なのであれば、もっと別のやり方を考えるべきなのではないか。

その観点から申し上げますと、金融というお仕事、政策金融公庫と統合するとかということで同じ物差しであって、例えばコンサルティング機能とか、そういうところでこそ奄美についての配慮をすべきところ。それこそ正常な融資の案件を取り組む、保証の案件に取

り組むところにつながられるようなところにこそ特化されたほうがいいのではないか。

検査についても、主務省でやってらっしゃる、財務省でやってらっしゃるということは伺いましたけれども、金融庁の検査をきちんと入れていただいて、リスクはリスクですね。奄美が特殊だから、ほかのところでやっている政策金融公庫のリスクと違うということには決してならない。やはりそういう意味ではリスク管理でも金融庁検査というのをに入れていただいて、また組織面では政策金融公庫との統合を前向きにお考えいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○国土交通省 実際の公庫の昨年度決算は黒字だと分かるのですけれども、赤字でございまして、むしろ奄美のほうは理事長が代わりましてかなり姿勢が変わりまして黒字化しております。ということで、今の状態で言いますと役に立っている。今後、それを。

○委員 欠損金が起こっているからということではないのですけれども、金額のオーダーという話もありますし、これまでのやり方でやっていらした結果がこの繰越欠損金の山にあらわれているのではないですか。それが奄美の方々のためになったのですか。そこをお考えいただきたい。金融業務というものはそういうものではないはずで、企業を育てるためにやるのが金融業務ではないかと私は思うのです。

○国土交通省 逆に私が言うのもあれですけれども、平成22年度まで理事長は鹿児島県庁から来られた方で。

○座長 それは承知しています。

○委員 その話はほかの場でもよく伺っています。大変立派な業績を上げられているということで、それは伺っております。

○国土交通省 今後のことで計画を立てて。

○委員 ただ、お仕事のやり方も変えたほうがよくないですかということです。政策金融は政策金融なのだから、別に奄美だから特殊な政策金融ということはありません。配慮は必要です。でも、それはコンサルティングとかそういうところでやって、きめ細やかに経営指導するとか、政策金融はとにかく何でも貸せばいいのではないです。

○奄美群島振興開発基金 何でも貸しているわけではないのです。

○事務局 リスク管理債権比率は何パーセントにするのですか。

○委員 申しわけないけれども、この結果は何ですか。奄美の方のためになったのですか。

○奄美群島振興開発基金 リスク管理債権の金額自体は減っています。

○事務局 だから、最終的に何パーセントにするのですか。

○奄美群島振興開発基金 最終的にですか。今の時点で何パーセントということをお明確には申し上げられませんが、先ほど国土交通省のお話の中にあつた、昨年の審議会の中で、私の私案でございましてけれども、10年で25～30%の間ぐらいには下げていきたいと考えています。ただ、これは分母のほうもございまして、奄美の経済がよくならなければ分母もなかなか増えないというのもございまして、その辺、金融は生き物でございまして、我々のほうで全てがコントロールできるわけではないということです。

○事務局 ただ、ほかの機関のリスク管理債権比率は10%台ですね。

○奄美群島振興開発基金 そうですね。

○国土交通省 申しわけありませんが、奄美におきましては、債権回収を専門で行っている機関が奄美群島の中におりませんで、それがゆえに奄美ではそういったところに債権回収のための機構などに債権を譲渡するというのはできていないという実態があります。逆に言いますと、債権回収を専門にやっている会社においては、リスク管理債権比率は100%持っているわけなので、それは必ずしも奄美とほかのところを同一に並べるには地理的に違うものがあるのかなとは考えております。

○座長 それはそれとして、ほかにありますか。

○委員 確かに奄美の特殊性というのはあると思うのです。政策金融公庫と統合するとき、いろいろ組織運営上新たに発生するコストもある、それはおっしゃるとおりなのですが、今、このリスク管理債権比率で、この裏側で政府出資が毎年入っているわけですね。それを今なくしてもきちんと運営することができるのであれば、それは独立してなさるといえるのは一つの御判断だと思います。それをするためには、リスク管理債権比率を通常の政策金融機関と同じ水準まで下げる努力を、きちんと具体的なコミットメントを計画で書いて実行していただかないと難しいのかなという感じがいたします。

○奄美群島振興開発基金 政策金融公庫さんは、今、出資を受けていないのですか。

○委員 そういう話ではなくて、政策金融公庫のリスク管理債権比率との対比。

○奄美群島振興開発基金 今、同じ土俵でと言ったではないですか。

○委員 リスク管理債権比率を10%ぐらいまで下げてくださいという話です。

○奄美群島振興開発基金 下げ方もございますし。

○委員 貴方金融の御経験があるので、このリスク管理債権比率が正常な状態で、そして金融を営む機関として正常な状態かどうかということはよく御存じであると思うのです。ですから、正常な状態に近づけると。

○奄美群島振興開発基金 物差しを等しくすればそういうことだと思います。一般の民間金融機関と同じ物差しではかればこういう状態である。民間の金融機関ができない部分を我々がやっているのですから、これは当然とは申し上げません。確かに多くなっています。これは私の来る前のと言ったらいけないのですが、あくまで組織のやり方がどうだったかという話ですから、それは我々、全てがよかったとは申し上げません。

間違いなく地元の特殊性、例えば奄美には産業がそんなにないわけです。では、方向転換をすぐできるのかといたらできないですし、あと不可抗力で台風が来たら、農家の方々のサトウキビは倒れますし、花は全部飛んでしまう。そうしたら、待ってもらえませんかと待たざるを得ないのです。ちゃんと皆さん、そこはこの3年間で私はコントロールを大分してきているので、周回遅れで回収してそんなに性質も悪い管理債権は減ってきているはずですよ。

○委員 お立場はよく理解できるし、よくお分かりになっていると思うのですが、別に離



島は奄美だけではなくてたくさんあるし、特殊な条件のもとにある地域はたくさんあるわけですから、そこだけを余り強調されると公平な判断ができないのかなど。

○奄美群島振興開発基金 これは奄振法という法律がある中でやっている話なので、ほかに奄振法があるのは別にほかにはないから、ここにあるからという話だけで、ほかの地域とそれを比較するのは意味が違うのではないか。

○事務局 国土交通省の全体の施策としてはどうなのですか。やはりここだけについて特別法が必要なのですか。

○国土交通省 これまでの歴史的経緯です。その他。

○事務局 復帰が5年遅れたということですか。復帰が5年遅れると50年たっても解決しないのですか。

○国土交通省 あと沖縄との調和という話もありまして。

○国土交通省 復帰だけではなくて、地理的な条件等ございまして。

だからといって赤字、お金が返ってこないということを前提としているわけではなくて、当然のことながら、金融機関としての大前提は黒字の経営を進めていくということで考えております。

57億円の繰越欠損金は、57億円が全部赤字になってしまったということではなくて引当金の部分がございますから、例えば1年間、サトウキビが倒れた農家からの回収も、もともとそれは農村には貢献いたしますので、それらを総合的に、だからといって1年で全部それを戻してくれといっても難しいので、私たちの今の最大でできる採算性を持った営業を進めているということです。

○座長 分かりました。時間が来ましたので、いずれにしても、我々の問題意識としては、奄美群島のそのような特殊性は理解できるのだけれども、それならばそれで、そうは言いながら政策金融なので、それに従ったきちんとした理論付けなり債権回収の基本的なスキームをもう少し明確にさせていただかないと、このままの状態では困りますねということです。

奄美群島の特殊性だけで、いろんな昨年のワーキンググループの結果等をつけていただいています。これでどうしようもないのだと、これから少しずつ返してくるから何とかこのままでというわけにはいかないということだけ申し添えておきたいと思います。

時間が余りとれませんでしたが、さらに追加して確認したいこともございますものから、また事務局を通じてお願いすることもあるかと思えます。

本日は、申しわけないですけれども、時間の関係上、これで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

(国土交通省・奄美群島振興開発基金退室)

○座長 それでは、なかなか時間管理が厳しいですが、続きまして国交省の日本高速道路保有・債務返済機構からヒアリングを行います。

(国土交通省・日本高速道路保有・債務返済機構入室)

○座長 若干時間がずれておりまして申しわけございません。

それでは、ただいまから日本高速道路保有・債務返済機構のヒアリングを開きたいと思  
います。

本日は、御多忙中のところ、国土交通省、日本高速道路保有・債務返済機構の方々にお  
いでいただきまして、まことにありがとうございます。

ヒアリングの進め方でございますが、時間が非常に限られておりますものですから、な  
るだけ主務省からの御説明は5分以内ということをお願いして、その後、15分程度質疑応  
答ということにしたいと思っておりますので、簡潔に御説明をお願いしたいと思  
います。

それでは、よろしく申し上げます。

○国土交通省 よろしくお願ひいたします。

それでは、早速でございますが、お手元の資料の様式1から説明させていただきます。

「1. 独立行政法人の概要（その1）」でございますが、そこに3つ、法人の業務を書  
かせていただいております。大きな業務といたしましては、債務返済。

右端の平成25年度、役員は6名、職員が84名でございます。

その下の国からの支出につきましては、出資金というものがござい  
ますが、646億円余ということで、これは本四、首都、阪神などへの出資金でござ  
います。

その下の国の財政支出との関係、全体の収入の1.4%ということ  
でございます。

様式2、事務・事業の構造等は省略させていただきます。

様式3、組織図及び職員数は省略させていただきます。

様式4、法人の業務についていかなる成果を挙げているかという  
点でございます。高速道路機構、道路資産の保有、貸し付け、道路管理者の権限代行等を行  
っておりますが、一番大きな目的といたしましては、債務の早期の  
確実な返済でございます。主な成果のところ  
でございますが、現在の債務残高は30兆円余ということで、機構設立の  
ときが38兆円余でございましたので、計画に従いまして着実に返済を行  
ってございます。

さらに道路管理者権限の代行ということで、そこ  
にございますような制限でござい  
ますとか許可を確実に実施してきているというところ  
でございます。

様式5でございます。個別法人の組織等の在り方について、その1  
ということで、私ども  
の法人につきまして今まで指摘されておりますことは真ん中の（3）の  
ところに書いて  
ございます。

指摘事項といたしまして、政策評価・独立行政法人評価委員会から2  
点指摘をいただ  
いてございます。

1つが、機構本部の早期移転ということ  
でございます。機構法の本則第5条におき  
まして「機構は、主たる事務所を神奈川県に置く」とされて  
おりますけれども、同じ法律の附則にお  
きまして、政令で定める日までの間、主たる事務所を東京都に  
置くということ  
で、政令で定めるというのが平成27年9月30日  
でございます。そういうこと  
で、現在、東京都の事務所がある。法律の趣旨に従って、可能な限り  
早期に神奈川県への移転を  
図るものと

するというのが1点目でございます。

もう一点が、利益相反の発生の防止ということで、機構の職員の大半が会社からの出向者ということで、あとは国からの出向で成り立っておるわけでございます。利益相反の形が生じないように、マニュアルの作成などをして具体的な措置をとりなさいということが言われてございます。

それに対しまして、下の対応状況でございます。

機構本部の早期移転につきましては、今年度からの第3期中期目標に基づきまして、可能な限り早期移転できるように検討を進めているところでございます。

もう一点、利益相反の発生の防止につきまして、これも第3期中期目標においてマニュアル化を図るといったようなことを規定しておったところでございますが、このシートでは検討を進めているとなつてございますが、先月、機構の内部統制に関する規程を改正いたしましたしまして、その中に、指摘されておりました利益相反の発生を防止する措置を盛り込んだところでございまして、今月末から施行するというのを考えて準備をしておるところでございます。

シートについては以上でございますが、若干時間の関係もございまして、補足の資料で説明させていただきたいと思っております。

1 ページ目は、4 公団民営化の概要でございます。省略させていただきます。

2 ページ目は、高速道路事業スキームということで、機構と会社が何をしているのか、機構と会社の関係、それと大臣の許可の関係を図示したものでございます。

3 ページ目から説明させていただきます。社会資本整備審議会、国土交通省に設置されております審議会でございますけれども、その中に国土幹線道路部会という部会がございます。この部会から、今後の高速道路事業のあり方について、6月に中間答申をいただいております。この中間答申に基づきまして、いろんな検討を進めておるところでございますので、そのポイントだけ紹介をさせていただきたいと思っております。

3 ページ目は老朽化の対策でございます。高速道路を開通いたしまして50年経過したということで、老朽化が非常に進展してきているということで、例えば首都高速でございますと、1兆円弱程度の大規模な更新の費用がかかるという現実と直面してございます。阪神でもかかります。NEXCOについては、今どれぐらいかかるのかを算出している最中でございますけれども、こういった更新の費用につきまして、現在の機構の償還計画の中に大規模な更新事業の経費が含まれていないという現実がございまして、かかる費用をどのように調達していくのかということについてきちっと検討しろと言われておりました。右のほうにございますように、答申の中では、現在の建設債務の償還が終了した後、料金徴収期間を延長することによって、その更新の費用を償還するという考え方をとるべきではないかという指摘をいただいております。

大規模更新の費用をどうするかという、大きく選択肢は3つで、税であるのか、料金を今上げるのか、将来の世代にわたって負担していただくのかということですが、答申の中

では、更新して新しいものになるということであるので、将来の世代に負担してもらおうということが世代間の公平ということからも一番望ましいのではないかなというような指摘をいただいておりますのでございまして、そのような検討をしておるところでございます。

2点目は4ページ、高速道路の料金割引の関係でございます。

右側のほうに現行料金割引と財源という絵がございますけれども、2色に分かれてございまして、緑とオレンジでございますが、オレンジの部分が税金を投入してやっております割引でございまして、これは今年度末で財源がなくなるということでございます。そういうことも踏まえまして、今後の高速道路料金の割引のありようについて、その資料のところがございますような3つの点を踏まえながら検討しろということをおっしゃってございまして、

5ページ、これは割引ではございまして、料金水準そのものの考え方につきまして、そこがございますように整備重視の料金から利用重視の料金に転換をするよというということで、現在、建設にかかった費用によりまして、その絵にございますよいろいろな料金の設定があるわけでございますが、これを大きく3つに分けるよという指摘でございます。普通の区間、大都市の近郊の区間、海峡を渡る橋の区間、大きく3つに分けて料金を再設定するよというよ御指摘をいただいております。具体的な制度設計につきましては、引き続き国土幹線道路部会等の御指摘を受けながら検討を進めていきたいと思っております。

以上でございます。駆け足で申しわけございません。

○座長 ありがとうございます。

○委員 御説明、ありがとうございます。

道路をこれからどうしていくのかとか、いろいろな事故とかもあつたりして更新費もかかっていってというのは分かるのですが、国民のほうの願いとしては、お金が必要なのは分かるのですが、それが何でも国民に負担させればいいのか。

先ほどお考えが3つあるとおっしゃって、税金でとるか、今の段階の料金を上げるか、料金を取る期間を長くするかの3つあるとおっしゃったのですが、私は4つ目があるのではないかなと思っていて、機構に与えられているお仕事というのはいろいろ枠の中での制約があたりになることは承知しているのですが、やはりコストですね。効果的に使うことによって生み出される部分というの4つ目の方法としてあり得るのではないかなと思っております。

その観点からお尋ねしますけれども、機構でなさっているところで工夫というか、いろいろな余地がある部分というのは資金調達のところだと思うのです。これまで私自身も別の場も含めていろいろな関係があつていろいろ言わせていただいたこともございますけれども、今の段階で機構として多額の資金調達を毎年やってらっしゃると思っておりますが、大体調達の年限の範囲とリスクとコストのとり方の考え方はどういう方針でどういうお考えでやってらっしゃるのかというところを簡単に結構ですでお教えいただければと思っております。

が、いかがでしょうか。

○日本高速道路保有・債務返済機構 現在、低金利という状況でございますので、今後、金利上昇のリスクとかというものをできるだけ軽減いたしまして、債務返済を確実にするという観点から、できるだけ長期あるいは超長期を中心に調達を行うという考えで行っております。

○委員 簡単で、大体の年限、長期、中期、短期。短期は出してらっしゃらないかもしれませんが、どれぐらいの配分で、残高でなくても結構ですから、直近の。

○日本高速道路保有・債務返済機構 24年度の資金調達実績で申し上げますと、合計で2兆8,660億円を出しておりますが、そのうち10年以上が2兆7,160億円でございます。10年債が2兆1,960億円であります。20年が4,300億円、30年が900億円でございます。

○委員 10年未満の年限は特に出してらっしゃらないですか。

○日本高速道路保有・債務返済機構 10年未満は1,500億円です。財投機関債で4年物でございますから1,500億円でございます。

○委員 もちろん先行きのことを考えれば、今の低金利の御時世はなるべく長めで押さえてというのはあると思うのですけれども、その辺はコスト節約ということを考えれば、もう少し短いところに配分してもいいのかなという気もしますけれども、それは余りなさるおつもりはないという感じですか。

○日本高速道路保有・債務返済機構 短めなものということについては、かねて御指摘を受けたこともございまして、その考え方は、基本的には債務の形はでこぼこが出てまいります。資金額も債務額も大きゅうございますので、できるだけならして平準化を図りたいと思っております。そのような観点から、短めのものを出したということはございます。

○座長 ほかはどうですか。

どうぞ。

○委員 少し小さな話になりますけれども、新橋の本部の移転を早期にやるというおつもりはないのですか。

○日本高速道路保有・債務返済機構 これは先ほど申し上げられましたけれども、法令でがっちと決まっておりますので、間違いございませんで、実際動くことにしております。

私ども中でこれまで6回ほど検討委員会も開きましてやっておりますが、1つに、私どもは通行止めの権限ですとか、権限代行、道路管理者の権限を幾つかお預かりしております。なかなか機能をストップするということはできないものですから、その中で東日本大震災がございまして、私どもの入っているビルもかなり揺れたというようなこともありまして、そうした観点から、防災などにも気を配りながらやらなければいけないということもありました。

現地、幾つかビルの供給規模なども限られるのでございますけれども、現地にも行って業者さんの話なども聞いてきたりしたこともございます。今、鋭意検討を進めているとこ

ろであります。期限のある話でございますので、間違いなくやらせていただこうと思っております。

○委員 所管省さんとしては、政令の附則はそのまま見直さないということですか。

○国土交通省 今、そういうつもりはございません。

○委員 ないということですか。

○国土交通省 はい。

○事務局 今、期限は27年9月ですけれども、そこはぎりぎりまでいらっしゃるということで、早期に移るということはなさらないということですか。

○国土交通省 それは機構のほうで、今、言いましたようにいろんな準備をしておりますので、条件が整えばその時点でと思っております。

○委員 あと2年近くあるわけですが、主務省のほうで早期前倒しという方針を示されれば、機構さんはそれに応じて準備されるのだと思いますけれども、そういうおつもりはないのか。

○国土交通省 そこは今までも早期にということは御指摘をずっといただいておりますので、機構も、今、申し上げましたように種々検討をしておりますので、条件が整えば移転をしていただくという考えでございます。

○委員 政令の附則よりも早期に移転するつもりはおありなのですか。

○事務局 早期とおっしゃっているのは27年9月30日より前なのか。

○国土交通省 できるだけ早くというつもりでやっている。

○事務局 それは27年9月30日より前なのか、後なのか。

○国土交通省 27年9月30日より前でございます。

○委員 来年の9月とか。

○国土交通省 27年。法律上、27年9月30日までの間は東京都に事務所を置くということになっておりますので。

○事務局 だから、それ以前に移転してしまうと法律違反になるのですか。

○国土交通省 これは政令との関係が出てくるかもしれませんが。条文の書き方を正確に見てみますと、政令で定める日までの間は東京都に置くと書いてありますので、確かにそれより前に移りますと。

○事務局 法律違反になってしまうのですか。

○国土交通省 政令の規定ぶりからいきますと、法令上の問題が出るかなと。

○国土交通省 独法の中期計画は今3期目に当たりますけれども、この中で、法で27年9月30日までの間、主たる事務所を東京都に置くこととされているところであるが、神奈川県への移転に関し、可能な限り早期移転できるよう検討を進めるとともに必要な対応を行うという指摘をいただいておりますので、その限りにおきまして、できる限り今検討を進め対応しようとしているところでございます。

○委員 できる限りというのもあと2年ですから、検討したら10月1日に予定していただき

いということで来年の9月ぐらいになって機構さんに言ってもそれは難しいと思いますので、それは早急に検討していただいて、なるべく早い時期に移転していただいて、その分少し費用を節約していただけるというのが国民にとって望ましいと思います。

○座長 いずれにしても、趣旨からすればそうですけれども、早期ということだと思いますので、早めに結論、場所も含めて決定していただきたいと思います。

○委員 今の話は、多極法の行政機関等移転によって定められているもので、これは国土交通省さんの所管でありますから、その趣旨を踏まえてぜひ適切な対応をいただきたいということです。

もう一つ、別の話になるのですが、利益相反の話について指摘があったかと思います。道路公団の民営化の流れの中でこういう形で機構さんが道路会社と別の組織になったので、もちろん、その経緯がありますから、国交省さんと道路会社さん、御出向の方が皆さんいらっしゃる、これはやむを得ないことだと思います。

ただ、その中で、ある道路会社から出向されている方と、その道路会社との間で協定を結ぶということになると問題であって、今まで同じ会社だったものが分かれたものですから、なかなかそのことが意識として徹底できていないところがないわけではないと思うのです。その点について、今このような形で規定を定められたところでありましてけれども、さらに利益相反なのだという意識が持てるような形で啓発をするような取り組みをなさっていただきたい。

以上です。

○日本高速道路保有・債務返済機構 利益相反の問題につきましては、刷新会議のときから御指摘をいただきまして、私どもとしましても、いろいろ検討いたしまして、最終的にマニュアル化を図ってはどうかというような御指導をいただいたところだと思っております。

マニュアル化ということについていろいろ検討したのでございますが、マニュアルというような文書だけでは理事長以下、生ぬるいのではないかというような結論になりまして、これは組織の規範として位置付けたほうがいだろうということで、機構の規程の中で内部統制に関する規定というのがございまして、その中で位置付ける。これは内部統制委員会というのが中にございます。

主に先ほどから御指摘いただいているように、機構の主な任務が債務の早期返済で国民負担の軽減ということなので、業務の効率的な運営という観点からのチェックを理事長以下の目で毎年半期に一度、あるいはそれ以上ですが、チェックをするという委員会を開くということ、あと内部通報規定を盛り込むという規程です。その中で利益相反問題についても位置付けるということで、内部統制委員会のチェックが働くような仕組みにするというような理事長の決定がございまして、具体的には、今、御指摘がありましたように、出向元以外の職員を責任者とする作業チームを構成して業務を実施、その利益相反に当たらないかという特定業務を実施する。担当部長が構成員と責任者を決定して理事長に

届け出る。

その特定業務に係る仕事と会社との打ち合わせは、出向元の職員だけでは行わないというルールを決めまして、当然委員会でチェックをするという仕組みをとったようなところでございます。

○座長 ぜひその辺は徹底していただきたいと思います。

それと関連するのですが、審議会の関係で更新費用の財源確保のために、事実上償還期間延長ということがあり得るわけですね。結果的に、45年で長期返済をするというスキームは少し変わってくるわけですので、聞くところによりますと、職員は全員が出向部隊だと聞いていますので、人事管理上ももう少し長期的なスパンでお考えいただいたほうが、利益相反をより徹底するという側面と同時に職員のスキルをアップして、もう少しコスト管理とか効率アップするためにも人材育成という側面をぜひお考えいただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

時間が既に押していますので、もう少しデータで確認するところは残されておりますので、それは後で事務局を通じて幾つか御質問申し上げたいと思います。

本日ヒアリングはこれで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

(国土交通省・日本高速道路保有・債務返済機構退室)

○座長 それでは、続きまして、国交省所管の住宅金融支援機構のヒアリングを行うことといたしますが、昨年内閣府において、「住宅金融支援機構の在り方に関する調査会報告書」が取りまとめられておりますので、その内容をかいつまんで事務局から御説明をお願いしたいと思います。

○事務局 昨年の6月にまとめました住金の調査会報告書のポイントでございます。政策的な必要性につきましては、住宅取得支援政策の1つとして、長期固定の住宅ローンを相対的に低利で提供することを支援する業務については、引き続き政策的な必要性はありという結論になっております。

民業補完の視点を踏まえた証券化支援業務の改革という点でございますけれども、そういった視点を踏まえ、証券化支援業務の保証型の活用、機構MBSの商品設計の見直しを行うことで民間によるMBS発行を促し、機構MBSに偏らないMBS市場の成熟化を目指す結論づけております。

「市場活用型の政策実施機関」にふさわしいガバナンスの実現でございますけれども、民業補完の視点を踏まえた改革により、機構は市場を活用しつつ、「官」が実施すべき業務に集中する政策実施機関という位置付けを明確化。そのため、組織の位置付けとしては、独立行政法人が適切であると結論づけしております。

その上で、市場を活用するという特性に鑑み、株式会社を参考としてガバナンスを強化。具体的には、「執行と監督の分離」を徹底するために、機構内部に「監督委員会（仮称）」を設置。あわせて厳格なリスク管理及びリスクへの備えの強化等を実施という結論になっております。あと業務効率化の推進ですとか、改革によって期待される効果なども記述さ



れております。

以上、簡単でございますが、説明いたしました。

本機構の組織の見直しにつきましては、当ワーキングにおいて改めて御審議いただくべきものと考えております。必ずしも報告書の内容に縛られるものではありませんが、ヒアリングの際の一つの参考として紹介させていただきました。

以上でございます。

○座長 どうもありがとうございました。そういう趣旨でございます。

○座長 それでは、これからヒアリングを行いたいと思います。

(国土交通省・住宅金融支援機構入室)

○座長 若干お待たせして申しわけございません。

それでは、これからヒアリングを行うわけでございますが、本日は御多忙中のところを国土交通省、住宅金融支援機構の皆様においでいただきまして、まことにありがとうございます。

ヒアリングの進め方でございますが、最初に主務省のほうから5分以内ということで、時間厳守で説明をお願いしたいと思います。その後、時間が限られていますが、15～20分程度、質疑応答に移らせていただきたいと思います。

それでは、資料に基づきまして5分以内でなるべく簡潔にお願いしたいと思います。

○国土交通省 それでは、座長の御指示でございますので、説明させていただきます。実は、監督委員会を設置するということが昨年の調査会の結論で出ております。これにつきましては、平成19年の自公政権の改革以来、最後は昨年の内閣府の調査会におきまして、組織の形態については独立行政法人でということに結論いただいておりますが、その際、あわせて監督委員会の設置を検討しろということをお願いしております。

ただ、我々が問題意識を持っておりますのは、その際、執行と監督の分離の徹底のために設置をしろという御指摘だったと思っておりますが、実は昨年の調査会の結論が出された時点におきましては、独法通則法を改正いたしまして、各省におかれましては独法評価委員会を廃止するということが前提になっておったと理解しております。ただ、残念ながらこの改正案は、国会に提出されましたけれども、廃案になったということでございますので、各省に置かれましては独法評価委員会に変わるものとしての位置付けがなされていると思っておりますので、この改正案がなくなった現在では、屋上屋を架すものではないかと考えておりますので、理事長の業務執行責任とこの委員会の責任分担が曖昧になるということで我々としては問題意識を持っております。

それでは、資料に基づきまして簡単に御説明させていただきます。

2ページに現在の姿を書いてございます。下で見にくいのですけれども、ページを打ってございます。

主たる業務は、証券化支援業務ということになってございます。これは2007年に住宅金融公庫から独法に変わってございますけれども、それまでの主たる業務が直接融資という

ことでしたが、これが現在は証券化支援業務ということになってございます。

3番目にございます住宅資金貸付業務でございますが、直接融資は今でも行っていますが、災害復興住宅融資等に限定をしております。手法につきましては、実は公庫時代と全く同じで、代理貸しと申しまして、金融機関に貸していただきますが、ローンの責任については住宅金融支援機構が負うということになってございます。

既往債権管理業務と書いてございますが、ここに書いてございますように、公庫時代に財投借り入れで行っていた直接融資がまだ15兆円ほど残っておりますので、これに見合いの財投借り入れが現在でも残っております。

4ページ、機構の設立の経緯を書いてございますが、実は小泉構造改革の一環といたしまして特殊法人改革が行われました。このときの基本的な考え方は、民でできることは民でやるということと、特殊法人向けの財政支出を大きく減らすという大きな2つの目的があったと理解しております。特に、公庫につきましては、財投借り入れと貸出金利の逆ざや問題がございまして、お客様から繰り上げ償還をされても、それを財投資金として当時の資金運用部に繰り上げ償還ができないということで、特別損失と我々は言うておりますけれども、これがたまるという大きな問題がございまして、大きな国費支出がなされておりました。

それで直接融資をやめまして、民間の住宅ローンを支援するというのと、財投借り入れをやめてMBSを発行して資金を調達する。あわせて繰り上げ償還のリスクは投資家が負うというスキームになってございまして、国費の支出は現在では最小化していると我々は認識しております。

5ページ、住宅ローンにつきましては、住宅金融支援機構を貫くキーワード、我々は長期固定の住宅ローンをできるだけ低利でということに考えてございます。

飛びますが、11ページ、これは利用される国民の皆さんのニーズの調査をしております。相変わらず全期間固定型が根強いニーズになってございます。現在でもお客様のニーズは3割ぐらいが全期間固定型と望んでいらっしゃるようです。これは直接融資時代に公庫が最高3割も貸したことがございます。これと合致しているかもしれません。

ただ、お戻りいただきまして、先ほどの小泉構造改革のときに特に大手のメガバンクを中心といたしましてバブル崩壊後の企業の資金需要の低迷から住宅ローンに本格的に参戦してまいりました。その結果、民業圧迫ではないかという批判があったことも事実でございます。

しかし、残念ながら、預金金融機関は調達側が短期で預金で調達いたしますけれども、貸出型はどうしても長期では貸しにくいという問題がございます。こういうこともございましたので、ここはすみ分けまして、長期固定ローンを買取るスキームをやってはどうかということで、現在では例えば毎年度、大体16兆とか20兆円の住宅ローン金利市場がございましてけれども、そのうちの2兆円程度は住宅金融支援機構が買取る長期固定ローンになってございます。

その結果でございますけれども、現在、大きな民業圧迫の批判はないと我々は認識してございます。こういったことで、根強い長期固定のニーズに応えるとともに、変動型を含めます住宅ローンを含め、どうしても競争関係がございますので、言葉はあれですけれども、潜在的な競争者として金融支援機構の役割があると思っております。全体の1割程度のポジションでございますので、評価はいろいろあるかと思っておりますけれども、そういった役割があると思っております。

あわせて10ページでございますように、今、MBS市場の育成が大きな役割だと考えておりますので、この点でも機構の役割は大きいものだと思っております。

時間もありますので、以上で終了いたします。早口で申しわけありません。

○座長 ありがとうございます。

それでは、質疑応答に入りたいと思います。

○委員 御説明ありがとうございます。今までの改革の経緯と、いろんな状況があってやってらっしゃるということなのですが、最初に、民業補完でやってらっしゃるということで証券化業務は十分理解できるのですが、昨今の金融関係の影響などもあって、民間の証券化業務がどうなっているとどのように認識してらっしゃるかということと、それを踏まえた上で機構として証券化を支援する上では、買取型と保証型になると思うのですが、どういうようにどこを工夫してやっていこうとお考えかをお尋ねできればと思います。

○国土交通省 証券化市場というのは、私どもはどうしても住宅ローンにかかわるものに。

○委員 もちろん、ほかがそんなにあるわけでもないし。

○国土交通省 よろしいですね。そういったことで、民間も大手のメガバンクを中心に、一時、自分たちが出しておりますプロパーローンの長期固定をみずからの責任で出された経験もおありだと承知しています。ただ、残念ながら、幾ら大手メガバンクであっても発行主体の信用リスクの問題もあって、必ずしも広がっていないと我々は承知しています。

さらに同じように大手メガバンクは、我々を使って長期固定ローンを出したものについては、私どもは保証を出していますので、それをMBS市場に発行されたという経験もあると承知していますが、残念ながら、これも当たり前のことというか、釈迦に説法なのですけれども、どうしても発行体の信用リスクと組成コストがございますので、JHFがかかわっているものでも買取型と保証型で60ベースポイント（0.60%）ぐらい違っていますので、ただでさえ変動金利と比べたときに固定が高いのに、さらに60ベースポイント乗せろというのは商品性としていかがなものかということもあって、残念ながら、保証型も含めて2兆円のうちのせいぜい一千何百億とか、そういったものにとどまっているということでございますので、市場の今のサイドを見ると、これ以上保証型をふやすのはきびしいなというのが実感でございます。

○委員 買取型のところで肅々とやっていかれるという感じですか。

○国土交通省 はい。

○委員 分かりました。10割融資というのがなされて、これはそもそもとして、こういうことをやっていいのかなという気が私はします。金融として、別に政策金融だからという、今の段階でいいのかなという気もする。そのあたりのお考えをお伺いできればと思います。

○国土交通省 率直な物言いをしてよろしいですか。率直に申し上げますと、都銀、大手のメガバンクを中心に10割融資をやっているという品ぞろえになっておりますが、厳しい融資審査があるのが実態でございますので、本当に相手の信用リスクを考えて、アメリカのサブプライムではありませんけれどもね。

○委員 ノーダウンペイメントがどういう結果になったかというのはアメリカで明らかになっているのです。

○国土交通省 なので、私どもは10割融資がどうのこうのというのは、正直、商品、品ぞろえの問題としてはあると思うのですけれども、今回、私どもが概算要求しておりますが、これを大手の品ぞろえとの比較の問題で、私どもは彼ら、モーゲージバンカーが不利なので、ぜひ品ぞろえをしてくれという要求に基づいてやっています。

ただ、これも釈迦に説法ですけれども、信用リスクもございますので40ベースポイントぐらい乗せますので、これは根っこから9割部分の金利ではなくて、全部、10割ごと乗せますので、そうすると、本当に丸々10割で借りるのかということを見ると、我々のモーゲージバンカーのお客様には正直きついところもあって、私どもは要求をしておりますが、品ぞろえの問題で取扱量がふえるという役割を持たせればいいのかなというのが実体です。ですから、これをもって民業圧迫になるとかということはおよそ考えられないと思っております。

○委員 逆に、しっかりリスク管理をきちんとすることがお金を貸す相手のためにもなるのではないかと思います。

○国土交通省 2段階の融資審査をするつもりでおります。

○座長 よろしいですか。

○委員 はい。

○座長 では、どうぞ。

○委員 では、先ほど少しおっしゃった組織形態ですけれども、今までの経緯でいろんなことを検討されて、特殊会社あるいは株式会社化して独法以外のものも含めていろいろ御検討なさっていると思うのですけれども、今のところの御結論というのはどういうことになるのですか。

○国土交通省 まずは外からのことを申し上げます。外からの御結論は、昨年の調査会までを含めまして独立行政法人でいくことが望ましいのだという結論をいただいておりますので、それはそれとして、やはり金融の問題を含めて、住宅政策を合わせて議論すると、くどいようすけれども、長期固定、低利というのを私どもは政策として下ろす気はありませんので、その前提の上で、さらに財政支出をできるだけ減らしていくということを考えたときに、独立行政法人の主体の信用リスクをもとに証券化支援業務を行うことが今考え

られるベストミックスなのかなというのが正直なところでございまして、確かに小泉構造改革のときに参考にしたファニー・メイとかフレディー・マックとかいろいろありますけれども、あれは相当ないろんな苦勞をしていることは私ども承知していますので、あれはあれで公共使命を負わせながら収益最大化という会社形態をとっていますけれども、そういう相反することを一遍にやらせたりとかということになりますので、それに比べると、今の私どもの手法がベストかどうかは分かりませんが、ベターな手法だと考えています。

○委員 独法のままているのが差し当たり最もよさそうだと。

○国土交通省 住宅政策上はそうだと思います。

○委員 そのときに、株式会社化するというのは、もちろん、いろんな問題が生じるのは我々も承知しておりますけれども、例えば株式会社のガバナンスを現行の通則法どおりではない独法にする。具体的に言えば監督委員会というのは、取締役会の類似のものをつくって、理事長が暴走した場合は首を切ってもいい。実際にはそういうことはめったにないにしても、そういうものが控えていると少し慎重になるのではないかとこのガバナンスのあり方はいかがですか。

○国土交通省 率直に言うと、先ほどのファニー・メイの話に戻ってしまいますけれども、ファニー・メイも同じような会社形態で、取締役会にそれなりの権限があったわけですが、器の問題というよりは、結局運営の問題だと思っておりますので、1つのアイデアだとは思いますが、今の独法でいくということを考えてしまうと、こんなこと言っていていかどうか分かりませんが、1つだけ例があることは承知していますが、ただ、それは運用の失敗とか、そういった大きな問題を抱えた独法だったと認識していますし、さらにその独法も諮問機関ということにとどまっているはずですので、その点で器としてはどうなのかなということが一つ。

もう一つ、一番大きな証券化支援業務のところ、毎回毎回MBSを発行しますが、その際にファニー・メイにはないような超過担保まで提供しています。100%の債権に対して120%ぐらいの担保を差し入れているのですけれども、その担保比率をどうするのかということは毎回毎回格付機関とアレンジしてやっていますので、一番厳しい市場の声と対話しているので、そちらのほうがガバナンス的には効くのかなという気がしています。

問題は、犯罪的なことをやられると、どんな器を使っても無理だと思うのです。残念ながら、今日は理事長が来ていませんからいいですけども、2,000万そこそこの報酬をもらう人が20億もらうファニー・メイのトップと違って、そういう悪いことをしようというインセンティブが起こるのかどうか、私はよく分かりません。

○委員 そうすると、そういうものはぜひともつくってもらったら困るということに害はないけれども、しかし、益もなさそうだという御認識ですか。

○国土交通省 少なくとも経営責任をシェアするということになると、私はむしろ害のほうが大きいとは思いますが。監督責任を問うのは各省の独法評価委員会なり主務大臣、ある

いは主務大臣が任命した監事がきちっと業務を行うということが守られないと、それはそれとして制度が担保されていませんので、それで足りるのかなという気がしています。経営責任のところは非常に微妙だと思います。

○座長 どうぞ。

○委員 マーケットのほうから見ると、先ほど買取型と保証型とやっていらして、保証型のほうはなかなか今後拡大の余地は60ベースポイントに乗ってしまうことからという話があったのですが。マーケットの観点からすると、その手の債券に政府保証をすると金利が絶対下がる。だけれども、機構さんの保証だと、申しわけないけれども、そういう評価にマーケットではなっていない。ですから、その観点だけから考えると決していいわけではないのですけれども、考えていった場合、例えば保証を付与するのをアメリカのまねをするということではないのですけれども、FHA（連邦住宅局）みたいな感じで国のほうに持って行ってしまっただけという考え方もあり得なくはないのですけれども、それは別にほかに買い取りの大事なお仕事をやってもらっていますから、そうお考えにはならないですか。

○国土交通省 前段で今保証のことをおっしゃったので、保証型を申し上げますと、組成コストはもちろん発行主体が負います。機構は信用リスクを保証料でいただきますので、そこは先ほど言いました50や60ベースポイントでいただいていますので、機構がやっているから安心だということではないと思っています。

○委員 あとは幾らでそれが買ってもらえるかですね。

○国土交通省 ただ、実際発行体の組成コストの問題は、1社に仮に寡占が成立すれば、そこで相当発行コストが下がるということはあると思いますけれども、さすがにこれも私どもが関与できる世界ではないので、そこは手出しのしようがないなど。

あと、一方的にこちらに持ってくるとなると、もちろんアメリカでもジニーメイは現実問題あるわけですから、ジニーメイ的なものをつくるということは一考には値するのですけれども、もう一回先祖に戻るような感じなので厳しいかなという気がしています。

○委員 先ほどのガバナンスの話の続きですが、確かにこの問題は独法としての通常の組織の運営の仕方と、金融機関としての組織のあり方のせめぎ合いみたいなことがあってなかなか難しいところがあるとは思いますが、例えば経営を監視したり監督して強い権限を持つというような形が難しくても、リスクをいろいろ抱えていて、それはもちろんリスク管理について統括するセクションがあって、きちんと見てらっしゃるのですけれども、それを外の目から少しチェックをするというような体制があるといいのかなという趣旨なのだと思うのです。

そうすると、例えば地方公共団体金融機構さん、旧公営公庫は、執行部以外に経営審議委員会というのがたしかあって、そこが単にチェックするというだけではなくて経営についてのアドバイスみたいなこともやっているわけです。そういう形の、何らかの第三者の目を入れて、事後の評価ではなく通常の業務の中で何らかの形で助言をしていただくなり、あるいはチェックをしていただくものがあると安心なのかなという感じもしているのです。

が、そこはいかがですか。

○国土交通省 それはおっしゃることは分かります。機構は機構なりに今やっているようではけれども、それをもう少しきちっと経営責任というややこしいのですけれども、モニタリングをきちっとするということは検討に値するとは思っています。

○座長 どうぞ。

○委員 組織のことで確認したいのです。かねがねお尋ねできればと思っていたのですが、こちらの機構さんはもともと直接融資だったものがこれだけ証券化支援に本当にもっともドラスチックに主たるお仕事が変わられたところの1つではないかと思うのですが、さはさりながら、組織の構成とか職員の方の人数の問題とかがあって、今、組織図というのはいただいた資料の2ページのところで拝見していますけれども、全国に支店を持ってらっしゃいますね。昔の直接融資をやっていた時代の残りが15兆あると先ほど伺って、もちろん、その管理とかでお仕事があるのは分かるのですけれども、この910人の方というのは、支店とかにどれぐらい配置されているのかということと、そういう方々というのは昔の残っている直接融資の管理にかかわっていらっしゃるという認識でよろしいのですか。

○国土交通省 人数の話は後ほど機構から話していただきますけれども、先ほど直融、直接融資と申しあげましたけれども、実際は代理貸しの形で、審査実行について最終責任は住宅金融公庫が負うということですので、審査は実は金融公庫がしているということになっています。今の証券化支援業務も買取業務は、買い取る際にチェックを入れています。融資実行についての責任は、もちろん一義的には証券化支援業務だってモーゲージバンカーなのですけれども、買い取るかどうかについての審査を行っていますので、ドラスチックに人数が減るということにならないと我々は認識します。

先ほど10割融資の話を申しあげましたけれども、10割融資はさらにもう一段厳しい審査をしますので、そういった観点からすると、審査にかかわる業務を中心として、直接融資から買取型に変わっても大きく変動はないと認識しています。

○住宅金融支援機構住宅金融支援機構 人員配置は、約6割、58%が本店、その残りが支店ということでございます。ただ、900人強の人数は、もう既に相当縮減をしております、その縮減の中心は支店の人員配置を縮減して、できる限り本店に持ってこられる機能で支店にある機能を本店に集約するという対応してきておりますので、今ある支店の機能はほとんど最低限の機能を担わせているということでございまして、ただ、大臣からいただいております第2期中期計画の中では、さらにこれを5年間で5%人員削減ということになっておりますので、経営の効率化あるいは業務のアウトソーシングをさらに進めることによって、これを達成していきたいという状況に今ございます。

○国土交通省 済みません、先ほど一言説明を申し上げなかったのですけれども、旧公庫から引き継いでいる債権が、余りにも既往債権で金利の高いものがあったものですから、ノンペナルティで財投資金を繰り上げ償還させていただいております。そのときに人員削

減も約束をさせられて。

○委員 それは財投の枠組みでそうですね。

○座長 今の人員の配置の問題で私が昔から言っていることなのではございますけれども、確かにコールセンター等一部委託されていますが、これは細かい話でもあるのですけれども、職員を配置されたり、いろんな相談業務等をされていますね。ここら辺は本当に必要不可欠だと思うのですけれども、内容的にというところでお聞きしたのですが、かなりグレーゾーン的なところがあって、ひいてはというところだと思うのです。ここら辺は細かい話ですが、効率化の余地は本当にないのですか。

○国土交通省 クレームは最終的には融資を実行されたかどうか集中するのだと思います。ですから、一義的にはモーゲージバンカーだとはしても、多分モーゲージバンカーは、最後はJHFが買い取ってくれないからだと言ってしまふのだと思うのです。その苦情が全て最後はJHFに来てしまいますので、私も苦情処理をいろんなことでやったことがありますけれども、それは残らざるを得ないのかなと実態としては思います。

○住宅金融支援機構 公的な金融機関として、今、直接融資の機能が残っておりますけれども、その重要なものの一つに災害対応がございます。災害のときに、職を失ったとかローン利用者の条件変更をして差し上げるという機能が大きな機能の1つでございます。そういうものを第一に受けとめるのが支店でありコールセンターであるということでありまして、私どものやっております業務の中で、今、説明されましたけれども、公的機関であるがゆえのモラトリアムではないのですけれども、何とかしてほしいという声は恐らく市中金融機関よりも強いものがあると理解しておりますので、そういうことに対応するための組織人員というのは最低限残しておかなければいけないものだと、それが公的機関としての説明責任を果たすことにもなると思いますので。もちろんコールセンターの集約は今後ともできるだけやっていきます。

○座長 今日は時間がないので、事務的にデータ等をお願いすることもあるかと思いますが、確かに金融の関係上、微妙な問題もはらんでいるかと思いますが、いろいろまた御質問させていただくこともあろうかと思っておりますので、本日のヒアリングはこれでとりあえず終わりにしたいと思っております。どうもありがとうございました。

(国土交通省・住宅金融支援機構退室)

○座長 それでは、本日のまとめを整理したいと思います。

本日は4法人のヒアリングを行ったわけですが、最初に、水資源機構におきまして大筋、皆さんの合意を得られましたのは、第一に組織の大幅なスリム化を図っていく。とりわけ、本当に地方の支社とか局の機能が必要かどうかということについて検討してスリム化をやっていく。あるいは総合技術センターについては、移管とか廃止等を含めて検討していくということです。

用水路の管理業務につきましては、非常に単純なボタンを押すだけの業務というのが向こうの説明でしたが、それだけではなくてもう少し大幅な民間委託ができるのではないかと



ということを引き続き検討していきたいと思えます。

人件費の削減につきましては、定年退職者の再雇用、それ以外に自動車運転手として専任の方を雇用しているようなことを事務局を通じて確認してございますので、それについても引き続き人件費の縮減を求めていきたいと思っております。

2番目の奄美群島振興開発基金につきましては、非常に累積の欠損金もありますし、経営状態が非常によくありませんので、短期的には金融庁検査の導入や内部ガバナンスの高度化等、リスク管理体制の強化を行うことが必要だということでもあります。

さらには、組織形態のことといたしましては、政策金融の機能を一層発揮するという意味におきましても、日本政策金融公庫との統合等を視野に入れて組織の見直しを行っていくということになるかと思えます。

3番目の日本高速道路保有・債務返済機構につきましては、もともと当初から予定していたようでございますが、なかなか進んでおりません機構本部の神奈川県への移転を早急に進めていただくということがあります。

2点目は、高速道路を貸す側と借りる側という問題として、利益相反行為というのがございますものですから、これがなかなか意識として浸透しておりませんものでしたので、職員に対する啓発業務等を効果的に行ってさらなる取り組みを求めるということになるかと思えます。

機構の職員が出向者だけということではびつな構造でございますものですから、これは更新の際に新しい概念でさらに延長が予定されておりますから、それに適合した人事政策を実施していくということも検討課題だと思っております。

最後に、住宅金融支援機構でございますが、これは何回かされた見直しの趣旨からいきましても、民業補完の視点を踏まえまして証券化支援業務に特化するということになっておりますので、民間によるMBSの発行を促すことにつきましては、今後とも継続して求めていくということになるかと思えます。

組織のあり方、ガバナンスの強化につきましては、証券化支援機業務は金融業務でございますから、これにふさわしい法人形態あるいは内部ガバナンスの仕組みにつきましては引き続き検討するということになるかと思えます。

業務効率化の推進につきましては、幾つか特定の支店もございますが、それ以外の支店等業務を含めましても削減することについて引き続き検討して求めていくということにしたいと思えます。

ということではいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」と声あり)

○座長

本日は長時間にわたりまして御対応いただきまして、ありがとうございました。これで終わりにしたいと思います。