

「秋のレビュー」（２日目）

基金に関する事業

平成26年11月13日（木）

内閣官房 行政改革推進本部事務局

○出席者

司 会：市川行政改革推進本部事務局次長

評価者等：清水評価者（とりまとめ）、石堂評価者、金子評価者、山崎評価者

府省等：復興庁、国土交通省

○市川次長 それでは、本日最後のセッションとなりました。「基金に関する事業」でございます。

視聴者の皆様は、今「『基金に関する事業』対象事業について」ということで、3つの事業の表をご覧になっておられるかと思います。復興庁「造船業等復興支援基金」、国土交通省「まち再生基金」、国土交通省「民間再開発促進基金」。これらを順番に取り上げたいと思います。

その前に基金について概略を御説明いたしますと、補助金などにより、独法や公益法人などに設置した基金の問題につきましては、かねてから余剰資金の滞留の懸念が指摘されておりました。昨年から政府行革の取組としても、基金シートの作成、公表及び点検を各府省に求めておりました。その結果、本年度は既に9月末までに1,082億円の国庫返納があったところでございます。しかしながら、さらに精査の余地があるということで、今年の秋のレビューに向けて、外部有識者の先生方のお力を借りて、改めて点検していただき、そのうち3つの代表的な事業をここで取り上げるというものでございます。

それでは、まず事務局から最初の基金について。最初の基金は、「造船業等復興支援基金」、それから「まち再生基金」、最初の2つをあわせて取り上げるということで、この2つについて事務局から問題点、それから論点を説明させていただきます。

○事務局 御説明申し上げます。

個別の基金の御説明に入ります前に、「基金とは」とざっと概略を御説明させていただきます。

基金は、独立行政法人、公益法人等が国から補助金等を原資としまして、特定の用途に充てるために、ほかの財産と区別して保有する金銭、このような定義がなされております。要すれば、国から補助金等を受け取り、それをプールして資金を使う、あるいはそれを原資に貸付等を行う、こういうものでございます。

翌年度以降も継続して各年度の所要額を見込み難いといった施策等に活用されるのが一般的でございます。

基金につきましては、国会等におきまして、使用見込みの低い資金を国庫返納する必要があるのではないかという指摘を縷々いただいております。基金につきましては、先ほど司会から御説明がありましたように、「基金シート」というものが作成されておまして、本年9月末に各府省から基金への予算措置額、執行状況、基金残高等を記載した基金シートが公表されてございます。出資によるものを除きまして、基金シートの基金の総数

は173となつてございます。基金残高、こちらの資料にありますように、25年度末で約3.1兆円というわけでございます。

こういった残高の中で不要なものはないかということで基金シートを見てまいりますと、平成26年度以降、事業の将来見込みでございすけれども、自己申告ベースで見ますと、全額執行が可能というものが大宗になってございます。単年度で使い切る必要はございせんけれども、将来にかけて全額執行が可能である、このような自己評価をしているわけでございます。

その将来見込みは妥当なのか。例えば、執行実績と大きな乖離が生じていないかとか、あるいは執行計画に無理があるのではないかと、あるいは事業の把握等はしっかりできているか、こういう観点からまず見直しを行い、妥当性が認められないということであれば、速やかに国庫返納を行うべきということになってくるわけでございます。

この点、先般開催されました行革推進会議におきましても、総理から本年の秋のレビューでは、まず無駄な資金の洗い出しなど基金の点検を徹底的に行うという強い御指示をいただいております。

本日は、3つの基金につきまして御議論いただきますけれども、ここに至るまでは、こちらにおられる清水先生、金子先生、山崎先生をはじめ、公認会計士、学識経験者、実務経験者を中心としますチームをつくりまして、比較的規模の大きい約30の基金を中心に点検を行っていただきました。

今回3つ取り上げますが、ほかの基金については全く問題がないというわけではなく、ほかの基金についても同様に厳しい目で見えていくべきではなかろうかという御意見を先生方から頂戴しております。

そこで、基金に関します論点でございすけれども、これまでの執行状況に照らせば、使用見込みの低い基金が滞留しているのではないかとございす。

個別基金について御説明申し上げます。最初に2つ基金を取り上げます。

「造船業等復興支援基金」。これは復興庁の基金でございす。被災した造船関連事業者の集約等を行う取組に対する補助でございす。

25年度末の基金残高は160億円。黄色いマーカーのところが補助金交付決定実績等でございすけれども、上段が交付決定実績、下の段が交付決定見込みということで、見込みに比べて実績は非常に僅少であるということが見てとれるかと思ひます。この基金につきましては来年3月に申請受付を終了いたしますが、事業協同組合等の設立、造船所の移転計画の策定が申請を行う前提条件でございまして、こういったものが全額使い切れるかどうかという観点から見ていきたいということでございす。

次に、「まち再生基金」でございす。これは国交省の基金でございまして、民間事業者に対する出資を行っていくものでございすけれども、これも当初見込み、実績を比較していただきますと、非常に低調な状況にございす。用地取得計画、資金計画の認定を得ることが申請を行う前提条件となっております。したがって、非常に時間がかかる、

手間がかかるものでございます。

また、単年度予算で別途都市再開発支援事業等も並行して実施されておりまして、そちらの予算のほうも毎年拡充されている状況でございます。

基本的に支援相談があれば、それは出資が必要になるんだということで試算をしておりますけれども、実際に出資に至ったケースというのは、金額ベースで見ると約9%ということで、僅少ではなかろうかということでございます。

これらの点につきましては、委員の先生方からの御指摘を受けて、これまで復興庁、国交省のほうである程度見直しが進められているところでございますので、後ほどの御説明はそういったことが中心になるかと思っております。

以上でございます。

○市川次長 それでは、復興庁、国交省から、それぞれの基金について、各々3分程度で御説明ください。

○国土交通省 それでは、まず「造船業等復興支援基金」について、私、国土交通省から御説明させていただきます。

資料をご覧ください。

この基金は、東日本大震災により多大な被害を受けました東北の造船業の復興のための基金です。

事業の内容としましては、漁船の建造・修繕を行っている中小の造船所からなる組合ですとか、合同で設立した企業が対象になります。

対象施設は、それらの事業者が共有する施設です。

基金は日本財団にありまして、日本財団から補助率3分の2で補助することになります。

下の表を見ていただければ、このイメージをつかむために、気仙沼造船団地プロジェクトというのを挙げております。気仙沼の湾の奥のほうに造船所が並んでいたのですが、多大な被害を受けまして、これら5社、それから関連事業者13社の合計18社が集約化して新たな造船所を整備する予定です。右の下にあるような新たな造船所がこの湾の入り口の近くの新たな敷地に立地することになります。

1ページめくっていただけますでしょうか。事業の流れとしましては、造船事業者等が新会社を設立したり、経営統合の調整をしています。金融機関からも融資を受けなければいけません。そして、補助金を申請しまして、日本財団で審査します。

申請受付期間は、平成26年度です。この26年度末で締め切りまして、その段階で使用見込みの低い資金は国庫に返還します。そこから造船所の建設が始まりますので、27年、28年度と造船所を建設して、28年度に全事業を終了します。残金は国家へ返還します。

東北の図があるところを見ていただきたいのですが。交付決定済み案件6.8億円（3件）それから、今、事業計画策定に取り組んでいる案件が9件あります。見込みとして108.3

億円を見込んでおります。合計6.8億円+108.3億円に加えて、これが申請されたとしても、外部要因、例えば防潮堤の位置が変わったとか、建設資材費が上がったとか、こういった変更への対応によるバッファが若干必要になります。これらを合わせますと、我々、15%のバッファを見ますと、27億円程度は平成27年度5月ごろに返還できると見ています。108.3億円というのが仮に少なくなったと。銀行等の調整がつかなくて100億円になったとすれば、その段階で26年度末で確定しますので、それに合わせて基金を返還する額も増えます。当然ながら28年度で全て終了すれば、残りは全部お返しするということになります。以上です。

○市川次長　ありがとうございました。

○国土交通省　では、続きまして、「まち再生基金」につきまして御説明申し上げます。国土交通省の都市局でございます。

1枚おめくりいただきまして、まち再生基金の概要をまとめてございます。

こちらは民間資金を活用いたしまして、街ですとか都市の再生を図るということを目的に、大臣の認定を受けました優良なプロジェクトに対して、民間が対応できない出資という形で立ち上げを支援するという制度になってございます。

また1枚おめくりいただきまして、「国庫返納の考え方」というページをご覧くださいればと思います。

まち再生基金に対しましては、26年度で180億の出資というのは非現実的であるといった厳しい御指摘をいただいております。この御指摘を踏まえまして、これまでは相談案件に対して全て出資ができるように準備をしておかなければならないという考えから、相談案件の出資要請額を積み上げて額を算定してございました。指摘を踏まえまして、この方式を改めたいと考えております。

「見直し後の考え方」で具体的に書いてございます。

1つ目の○で、まず相談件数のうち出資を行った割合ですとか、客観的な数値を用いて額を算出したいと考えてございます。

具体的には下の箱で書いてございますが、出資額につきましては、8億3,400万と、1件当たりの平均出資額。相談件数については年間の平均の17件。相談のうち出資に至った割合として20.6%。あと、26年度に措置されました都市機能誘導区域の事業の支援見込み1件。これらの数値をもとに年間の所要額を出してございます。

2つ目の○で、相談から実際の出資に至るまで3年かかります。こちらにつきましては、実際に制度を使っております民間事業者の方ですとか地域金融機関の方にお聞きいたしますと、出資を固めるまでには事業者間の調整ですとか合意形成、金融機関との調整で長期間かかるのが一般的であると。この場合、平均で3年後に出資が実際に必要になるわけですが、相談した時点で出資が確実にできるといったような状態でないと、なかなか調整が

進められないと。そもそも出資が可能か判断ができなくて、出資が固まらなと融資の額も固まりませんので、資金計画が立てられなくて事業が立ち上がらない。そういったような先が見えない状態ですと、そもそも相談ができるような状況ではなくて、支援制度として意味がないという声もございますので、今後3年間分の必要額を見込んでございます。

年間所要額、一番下になりますけれども、必要額として年間所要額の3年分、約112億で、返納いたします額といたしましては、今、9月末の残高が248億円程度でございます。そこから112億を引きまして、135億程度を返納するということで対応させていただきたいと考えてございます。

以上でございます。

○市川次長 ありがとうございます。

これは有識者のヒアリングを踏まえて見直した結果ということですね。

○国土交通省 はい。御指摘を踏まえて見直した考え方。

○市川次長 そうすると、前と後では幾らぐらいの乖差があるんでございましょうか。

○国土交通省 申しわけございません。前回は全額必要だという主張をさせていただいておりまして、平成26年度に180億程度の相談ベースでこれだけの出資が必要だと申し出を受けておりましたので、それを全て足し上げる形になってございます。幾分かのパufferが必要だということで、全部必要だと主張をさせていただいておったところでございます。

○市川次長 造船のほうはビフォー・アンド・アフターというのはあったんでしたっけ。

○国土交通省 有識者ヒアリングの際に、実は口頭でこういう案件があって、大体幾らぐらいですというお話をさせていただいたんですが、それを紙でということで、後でお出しをしました。個別プロジェクトが幾らというふうにしてお出しをして、今回のあれでは何件というふうに関別の事業者名を出していなかったりしてございますけれども、そのときにお出しした資料で提供しているということです。

○市川次長 視聴者の皆様に御説明いたしますが、この秋のレビューというのは、今日だけの取組ではございません。ここにお揃いの有識者の先生方、評価者の先生方には、事前にヒアリング、勉強などを重ねていただいております、いわば本日のこの議論は、これまでの検討議論の最後の結論を取りまとめるというものでございます。今お話にありましたとおり、これまでの政策対話、行革当局間、評価者の先生方と各府省間の政策対話によって、政策というのは常に見直されていくということをよく御理解いただければ幸いです。

ざいます。

それでは、早速、この2つの基金につきまして質疑に入りたいと思います。どなたからでも御指摘いただければ幸いです。お願いします。

○金子評価者 それでは、造船業と復興支援基金について御質問させていただきます。

以前の事前の勉強を踏まえ、相談等の件数等をいろいろと教えていただいたかと思うのですが、その中で、申請時期がこの時期になっていてもなお未定のものがあるということはどういうような事情がございますでしょうか。

○国土交通省 この資料にもありますけれども、中小の造船事業者が協業化、集約しなければいけないということで、新会社をつくったり、組合をつくったりといったことをします。また、それぞれ、自己資金を手に入れるためには金融機関から融資を受けなければいけないのですが、これらの調整を1社だけではなくて、今まである意味ライバルであったところと組んで調整を行っている。また、移転用地を確保するにも非常に難しい調整が必要になります。そのような事業者の調整を我々もサポートしているのですが、今、ラストスパートといいますか、26年度末を目指して一生懸命事業計画づくり、金融機関との調整をやっているところなんです。

この中で未定というのは、この11月にも12月にも出せるだろうと思っているところもあるんですが、出遅れているところもありまして、駆け込みになる可能性も高いなということで、前回お出した資料では時期未定というところが入っています。これらを合わせて9件あるのですが、今のベストの見込みとして108.3億ぐらいになるであろうということここでここに書かせていただいています。

ただ、最後に26年度末になってこの108億が結局金融機関の調整がつかないところがあって100億になってしまったということはあるんですが、そのときにはこの金額が下がるので、当然お返しする額もその分増えるということになります。

○金子評価者 それに関連してお伺いしたいんですが、いただいた資料ですと、今の時点で申請時期未定のものと、あと一方で、実現見込み不十分ということで既に2件、不十分のものも御回答いただいているかと思うんですが、その差というのは。もう既に申請予定と書かれていれば、それはかなり具体化が進んでいると思うんですが、申請できるか時期がまだ未定なものというのがあって、そのほかに実現見込み不十分というものがあって、その差というのは具体的にどういう基準で判断されておりますでしょうか。

○国土交通省 平成25年度予算を要求する過程で、そのときに160億円というので要求させていただいているんですが、その段階で、25年度予算なので24年度ぐらいに各地をヒアリングしまして、その中に大体160億円の積み上げをやったんです。その中で実は当時ヒアリ

ングをして、160億円の見積もりの積み上げの中に入れていた中で、塩竈、一部の地域で必要とされる自己資金等を鑑みれば、なかなか新しい施設に、建設に打って出ることにはできないというふうに判断した事業者もありまして、そのようなものは実現見込み不十分ということで、今の108.3億円という現時点での見積もりからは外しているということでもあります。

○金子評価者 わかりました。

もう少し詳しく教えていただきたいんですが、今の時点での不十分と、未定というのもイメージ的には不十分に近いとは思いますが、その中には、例えば12億円程度が未定のものがまだ既に残っておりまして、未定でありながら申請可能性が高いと考えるものとそうでないもの、実現見込みが不十分と考えるものの差というのはどこにありますでしょうか。

○国土交通省 基本的には事業者の意思だとお考えください。今の時点で26年度末までの申請はとても無理だろうと、潜在的にはもちろん新しい造船所ができればいいというふうに思っていたとしても、26年度末というデッドラインで各複数の事業者がそれぞれがオーナー企業でありますけれども、それぞれがまとまって意思統一をして新会社をつくってという判断をするのはもう無理であるというふうに事業者の側がある意味諦めたというのが実現見込み不十分というものです。申請時期未定というのは、事業者側は諦めていなくて、そのための調整を一生懸命行っているというのが申請時期未定という違いです。

○金子評価者 ありがとうございます。

○市川次長 石堂先生、お願いします。

○石堂評価者 基金について見直すぞという中で、恐らく急に整理が必要になったというのが御事情かなという感じがするんですけれども、造船のやつもまちづくりのやつも、国からは補助金として出ていますよね。そうすると、いわゆる補助金適正化法上の支出であるということだと思えます。

造船のほうは、当初からかどうかわかりませんが、28年度までの事業だということになっていて、まちづくりのほうは回転型ということで、永続性のある事業ということでしょうけれども、補助金であれば、国交省さんのほうで交付要領を定めておられて、それによって必ず、補助事業者である日本財団なり、何とかというところから補助金に関する報告を徴することになっていると思うんですよ。別に26年度突然始まった制度でないですから、恐らくさっぱり実績が上がらないという報告が過年度上がってきているはずだと思うんですね。その報告も年1回なのか、あるいは状況報告という形で上期、下期で上が

ってくるのか、ちょっと確認はないですけども、その報告を受ける中で、国土交通省さんとしてはどういう対応をとられたんだろう。過年度ですね。要するに、数字を見る限り、今の時点で見るとまことに、言葉はよくないかもしれないけれども、悲惨な結果で推移しているわけですね。そうすると、補助金を交付した官庁としてこれまでどういう管理を行ってきたかということについてもちょっとお聞きしたいというのが1点であります。

それから、造船のほうは、どうもいろいろお話を聞いていると、集約して新しいものをつくるというところに、これまでは個別の事業者だったわけで、そこが何かネックになっているのかなという感じを持つわけなんですね。そうすると、全体として進まなかった理由が、最初から集約を前提としたことに誤りがあったというふうにお考えになっているのかどうかというのをちょっとお聞きしたいなと思います。

それから、ついでながらと言ったらあれですけども、まちづくりのほうで、今回の資料で1件当たりの平均出資額、これは834という数字になっているんですけども、これはいろいろ御説明を聞いていても、具体的な相談の中から、実る話、実らない話というのが整理されていくとなれば、この平均というのは何なのかというのが非常に気になるんですね。むしろ、20件なら20件相談がきていて、どうも実りそうなのは最初の5件くらいだなということであれば、別に何も平均値で考える必要はないわけで。恐らくこれまでの経緯から考えても、突然飛び込んできて、これはいいということにはならない感じですからね。そうすると、ここであえて平均を使う意味は何か。

補助金の関係と個別の案件についての2点、お伺いしたいと思います。

○国土交通省 それでは、造船のほうからお答えします。

日本財団がこの補助金を審査するんですが、そこでこの理事会で審議、それから国土交通大臣への協議があって補助金を交付決定しますので、全ての情報は国土交通省にも入っています。したがって、今のところ、件数が少ないというのも当然我々も把握していますが、これまで立ち上がりが遅かったということは、ある意味折り込み済みというか、予想はしていたことで、我々は東北運輸局にも我々の職員がいて、支援、フォロー体制をとっていて、それぞれのプロジェクトの進捗状況はずっとリアルタイムで見えていますので、かなり時間がかかって最後のほうに集中するであろうということは最初から覚悟していた次第です。このため、何とか期限内にできるだけ多くの事業者が満足できるようなものになろうというふうに努力をしています。

それから、集約を条件とするということなんですけども、集約についてのいろいろなメリット等もありまして、今いる場所というのが地盤沈下をして、今までつくっていた船がつかれないというところも多く、新しいところに移転しなければいけないというときに、ある程度まとまって移転したほうがいいということもありますし、造船の場合、経営の合理化というときに、ロットが重要で、例えば共同で購買をする。造船の場合、その場で作業をするだけではなくて、いろいろな買い物、機器類を買ってきます。それから、鉄工、

鉄を買ってくるんですが、そのときに共同で購買をするほうがコストが安くなります。また、受注に関しても、同じような造船所が競っているよりは、一緒に共同しての絞って受注したほうが有利ということもあります。造船業の場合、これは大きなものから小さなもので、どれも言えるんですけども、経営統合なりアライアンスをしたほうが基本的に経営にとっては有利というふうに考えておりまして、この判断、このクライテリアを設けて、今現在進めていますし、既に交付決定したところもそれによって効果は出るだろうというふうに見込んでおりますので、その点については問題視はしていないところです。

以上です。

○国土交通省 では、続きまして、まち再生基金の関係でございます。

過年度の関係で申し上げますと、出資を行うには大臣の認定が前提になってございます。そういう関係で実際に出資を行うものだけではなくて、相談段階にあるものについても逐一やりとりをしながら調整をしておるところでございます。さらに、収支予算の認可という手続が法律上定められてございまして、法律ベースでも年度、年度でしっかり確認をさせていただいたところです。

結果として悲惨ではないかという御指摘をいただいておりますけれども、これまでは、相談に来ていた案件全てに対して出資ができるようにしなければならないという考え方をとってございました。そういう意味で、実際に出資に至らないものも多くあるわけがございます。昨今、かなり金融緩和の状況がございまして、金融機関もかなり資金の状況がいいということもあって、我々の出資の状況が低調にとどまっておるところでございます。

あと、8億3,400万円という1件当たりの平均を書かせていただいております。こちら、私の説明が足りなくて申しわけございませんでした。8億3,400万円と申しますのは、35件これまで出資をいたしております。実際に出資に至ったものの実際の出資額の平均を出させていただいておりますので、あくまで相談ベースの数字を割ったものではないということをお承知いただければと思います。

以上です。

○石堂評価者 ちょっと追加的にそれぞれ一つ二つお聞きしたいんですけども、造船のほうは、最初からいわば4年間の事業年度でやろうという計画だったと思うんですね。そうすると、今の御説明ですと、立ち上がり、なかなか難しいだろう、最後にたまるのも仕方がないかなという御判断が最初からあったのかもしれませんが、年度別に大体こういうふうに推移するだろうという4年間の計画というのは補助金上は持っていたか持っていないかというのをちょっと確認させていただきたい。

それから、集約したほうが経営メリットが出るだろうというのはごく一般論として正しかったかもしれませんが、個人事業者が鶏口となるも牛後となるなかれ、一国一城の主だった者が共同の一人になるというのは、心理的に抵抗があるだろうと思いますし、

先ほど挙げられた共同購買とか受注というレベルになると、これは何も組合でなくたって事業者が連帯して共同事業体をつくってやればいいわけで、あまり強烈な理由にはならないと思うんですね。

この部分については再確認したいのは、共同経営ということを選択できるのではなくて、基本的に共同経営でなければだめだというふうに制度として置いたとすれば、やはりそこはネックだったのではないかなということをもう一回確認させていただきたい。

それから、まち再生基金のほうは、これも回転型とは言っても、年度を大体このくらいの額が出ていきながら回転するだろうということ、補助金を交付する側としてもくろみはあったのかということと、それから、出資の平均額を過去の出資の平均でとるというのは、私の質問の趣旨は、現実にかけている相談から数字をとるべきではないかということですので、過去の実績を平均割しましたというのは、これだけかかるだろうという根拠にならないのではないかという意味の質問ですので、それをもう一度お答え願いたい。

○国土交通省 造船のほうからお答えします。

25年度予算の要求作業を24年度に行いました。その結果として、25年度の予算がつくというのは24年の年末にしかわからないものでありまして、そこからアナウンスを。その前からこういう制度をつくろうと努力していますということは事業者には言っていますが、確実にこれが動き始めますよというのは、その段階で初めてわかるわけです。交付決定も、したがって、25年度よりも26年度に山がくると。当時の見込みで、25年よりも26年度のほうが5倍ぐらい多いだろうという見込みを立てていたわけです。交付決定自体は25年、26年度に行われますが、事業実施期間ということで、これは実際新しいところに移るということもあれば、土質の調査等もありますので、また実際の建設工事、それからその上の建屋の工事、ありますので、小さな規模のところでも1年、大きな規模のところでは2年という時間がかかります。ですから、実際の補助金のキャッシュで出ていく期間というのは、27年、28年になるだろうと思っていて、申請の受付自体も26年度に山がくるということは想定していたところです。

それから、先ほどの共同事業というところで少し説明が足らなかったかもしれません。それぞれの場所によって、会社を合同会社としてつくるところもあり、それから、協同組合として緩やかなアライアンスを組むところもあるんです。それはそれぞれの実情に応じて考えているということです。関連事業者、造船所ではないんですが、造船関連の機械とか電気関係の事業者もいますので、そういうところは大体合併企業の中には入ってこなくて、外にいてアライアンスを組むという形をとります。造船所の間でも協同組合にとどめようというところもあります。

ただ、いずれにしても、アライアンスを組む、強いアライアンスであれ、弱いアライアンスであれ、組むということは、必ず経営の合理化になる。1つの会社が単に事業費の3分の2の補助金をもらって、それで設備投資だけやるということではなくて、新たなパー

トナーと経営合理化全体を考えて事業をするということが重要であると考えた次第です。  
以上です。

○国土交通省 まち再生基金の関係でございます。

出資をいたしておりますので、配当ですとか償還という返ってくるものがございます。  
前年度で見込めるものについては、予算の段階でちゃんと入ってくるものとしてカウント  
してございます。中には事業者の都合で急遽償還をするというものもございますので、そ  
ういったものは予算上反映できないものではございますが、そういったものを当然次の年  
度にちゃんと勘案をして対応しているところでございます。

過去の平均というのはおかしいという御指摘がございました。相談をいただいている案  
件というのは、例えば二十数億ベースのものから何千万円程度のものまであるため幅がご  
ざいまして、どの案件が実際に出資に至るかというのは、最終的に民間事業者との調整に  
なっております。大きな額のものばかり出資に結びついた場合は、かなり平均として大  
きくなってしまいます。我々としてはそういった恣意性を排除する観点から、過去のトレ  
ンドというのをある程度信用ができるのではないかとこの観点で今回数字を出させていた  
だいたところでございます。

○市川次長 ありがとうございます。

ここで、このセッションも視聴者の皆様の関心が高く、御意見が寄せられておりますの  
で、事務局から紹介させていただきます。

○事務局 寄せられた意見を2つ御紹介いたします。

1つ目です。とりあえず返納で、必要になったら再申請でよいのではないかと。

2つ目です。被災した地域はまだ大変そうだったぞ。被災した事業者が新たな設備投資  
に踏み切るのは大変だぞ。

以上です。

○市川次長 質疑を続けたいと思います。

○山崎評価者 今、まち再生基金のお話で、過去のトレンドをある程度信用してというお  
話がございました。いただいた資料で、過去の年度別の執行状況の実績を拝見しますと、  
一番執行額の大きかった年が平成22年度。その後はずっと右肩下がりになっておりまして、  
平成25年度は9億円と。平成22年度に比べては一桁違う数字となっております。過去のト  
レンドを重視されるということであれば、右肩下がりのトレンドを生かされたほうが正し  
く予想ができるのではないかと思います。いかがでしょうか。

○国土交通省 過去のトレンドというよりも、過去に出資した案件がありまして、その平均値をとって掛け合わせております。これは金融情勢にももちろん左右されるところがあると思いますけれども、非常に出資の個別性が強くて、数千万でいいところから50億、30億というのがありまして、それがいつくるかわからないと。もちろん相談して出資に至るまで2年、3年かかる場合が多いわけですが、短いものもあるでしょうし、それから、金融情勢もいつ変わるか、我々ではわからない世界がありますので、そういった意味で、今まで10年運用してきておりますので、その平均値ということでやるのが一番恣意性がないのではないかとということで、今回、8億3,400万という数字をとらせていただいております。

○山崎評価者 ありがとうございます。

この執行状況を年度別に見ますと、今のお話も踏まえまして、大型の案件は既に平成21年度、22年度、23年度あたりで一巡しているのではないかとというふうにも見えます。また、単年度の補助事業もあるということです。そちらのほうの制度が使いやすく、そちらのほうに流れているという可能性はございませんでしょうか。

○国土交通省 一巡しているということはちょっと考えにくいかなと。日本全国について都市開発事業というのはいろいろ行われていると思いますので、今後も行われるということはあるというふうに思っております。ただ、冒頭申し上げましたけれども、金融情勢にかなり左右されるところもあると思っております。今、民間の金融機関の融資の状況がいいということでもありますので、平成23年、24年というところで下がっているのかなということは思っておりますが、ただ、先ほど申し上げましたように、非常に個別性が強うございますし、地方によっても事情が違うというふうに思っておりますので、全くこないということも我々としては想定しておりませんので、あくまでも過去の10年の実績で対応させていただくのが一番いいかなということでやらせていただいております。

○山崎評価者 では、すみませんが、参考のために、単年度補助事業とのすみ分けというのはいかようになっているのでしょうか。

○国土交通省 私どもが対応しておりますまち再生基金というのは出資でございます。出資と申しますのは、資金調達が一番最初になります。自己資本を固めた上で融資なりの調達をするということで、まさに立ち上げを支援する性質のものでございます。補助事業のほうは、具体的にこういう施設を整備します、それについて何分の一補助しますということでございますので、そういう意味では立ち上げ支援ではなくて、実際の施設整備への負担を軽減するという観点でございますので、ちょっと性質が違うのかなと思ってございます。

○清水評価者 幾つかお聞きしたいことがあるんですが、まず造船のほうからお願いいたします。

先ほど基金が造成できるかどうかというのは、24年度末にならないとわからないというふうにおっしゃったのだと思いますけれども、それから2年間で交付決定をして、2年間で事業を完了するというのは非常に短いように思うのですが。金額の小さい投資であれば、それは可能かもしれませんが、非常に大きなものもありますよね。これは投資額からして可能なのですか。

○国土交通省 復興を急ぐという観点から、この申請当時のいろいろな関係省庁との調整もあって、申請受付期間2年、事業実施期間が28年度までということになって、そういう調整結果になったということです。事業の規模が大きいところがあるということなんですけれども、そのとおりであります。だからこそ、必要に応じて関係自治体への職員派遣というのがありますけれども、我々も関係自治体に職員を応援で送り、事業計画を練るところをやっています。様々な外部のアドバイザーですとか専門家に意見を聞くといったことも我々のほうで手助けをして、かなり今まで関係者、非常に苦勞をして膨大な労力をかけましたが、現在、金融機関との調整も大詰めになってきているということでありまして、我々は大型プロジェクトであってもこの事業を進めることができるというふうに思っております。

○清水評価者 今、職員を気仙沼市ですか、例えば気仙沼の案件であれば、派遣されるというニュースを出しておられます。それは事業計画を練る段階で支援されるんでしょうけれども、実際、事業実施が28年まで2年間とおっしゃいましたよね。だから、そこを懸念しているんですけれども。大型プロジェクト。

○国土交通省 設計工事という意味でしょうか。

○清水評価者 それも含めてですね。

○国土交通省 建設工事という意味では、28年度、仮にこの事業の終了というのはやむを得ない。もう既に交付決定はされていて、この事業の計画はできているという段階で、何らかの理由で工事が遅延したということであれば、その段階で協議をして、何カ月間かずらすということは可能なんです。

○清水評価者 延長するということですか。

○国土交通省 延長することは可能です。

○清水評価者 延長することは予定されている。

○国土交通省 予定されていると思っ

○清水評価者 そのときはイレギュラーなケースで対応する。

○国土交通省 それはレアなケースだと考えています。

○清水評価者 それで、バックアップ体制なんですけれども、職員が1名に派遣されているというのは何度も御説明があったんですけれども、どういう事業計画段階でどういう支援をされているということなんですか。なぜこれをお伺いするかといいますと、六十数億ですか、いただいている資料ですとかなりの金額かと思うんですよ。そういったものを、事業者の数がさっき5社、関係団体が13社とおっしゃいましたですか。がやられるということなんなんですけれども、ちょっと調べてみましたら、5社ないし6社というのは非常に資本金の小さな事業者だと思います。恐らく私の調べた範囲ですと、足しても1億数千万ぐらいの資本金だと思うんですよ。それが63億の投資を計画するには、相当な努力というのが必要だと思いますし、それを実際に実行したところで、果たして運営していけるのかどうかと危惧します。そういうフォローアップも必要だと思うんですよ。その辺がどうなっているのかというのが見えないんですよ。

というのが1点と、それから、進捗状況を逐一把握していますということだったんですが、シート上は全然わからないんですよ。要するに事業計画を見直し、規模を見直し中というふうな記載になっているんですが、幾つか段階があると思うんですけれども、どの辺まで進捗しているというふうなこと、どういうふうな指標でそれは把握されているんですか。その2点、すみません。

○国土交通省 まず最初のサポート体制という意味では、もちろん自治体に行っている職員というのは、例えば土地の手当てで移転用地の確保でありますとか、市として、自治体としてやらなければいけないことを中心にサポートしております。

それから、アドバイス、国土交通省、関係省庁とのアドバイス等をやっておりまして、それがずっとこの事業の実施期間中、このビジネスをやっていく最中にずっと張りついているというわけではありません。その中で、では、今いる事業者、中小造船事業者ではあるんですけれども、事業計画を銀行の審査に耐えるだけの資料をつくるに当たっては、外部の監査法人等を紹介したりして、それらと一緒にやっています。あと、技術面もいろいろありまして、造船所のレイアウトをどうするべきだとか、どういう機材を使うべ

きかといったところは、我々のほうで大きな。

○清水評価者 ちょっとすみません。時間もあれなので。そうしますと、今、監査法人に払う金額とおっしゃいましたけれども、それもこれに含まれているということですか。この補助事業から出ている、基金のほうから出ているということなんですか。

○国土交通省 これは、今、事業者がまだお金は、キャッシュは、決定されていないので、これは事業者が。

○清水評価者 自前で。

○国土交通省 ええ。

○清水評価者 自前で払うことができるわけですか。

○国土交通省 そうですね。ですから、サポート、今、長期的なサポートが大丈夫かという観点で言えば、それはさまざまな大手の造船業も含めてアドバイスはしていただいているということでもあります。

○清水評価者 いろいろ再点検される見込みというふうに聞いておりますけれども、もちろん早い復興を私たちも望んでいるわけですし、それがうまくいくといいなというふうには思っているんですけれども、進捗状況ですよね。それが把握されているのかどうかということがわからないというところなんですけれども、どういうふうに把握されているんですか。

○国土交通省 進捗状況の把握は、我々、あるいは東北運輸局で個別に話をして、今、例えば銀行、金融機関に行くときに、大きな案件であれば、一緒に行ったりもしていますので、どういうふうな反応を得ているかということまで把握しています。

○清水評価者 要するに、補助事業申請に当たっていろいろ提出しなければいけない資料がありますよね。内容別にいろいろあると思うんですけれども、それがどこまでがそろって、どの資料が何パーセントぐらいそろってとかというふうなことを教えていただくと私たちも非常に安心したんですけれども、そこは見直し中というふうなことで、はっきりわからない状況なのがすごく気がかりだったんです。

○国土交通省 何パーセントの進捗かというのは、定量化しにくいんですけれども。

○清水評価者 その辺をどの辺までのところが終わって、あと幾つかポイントがあると思うんですけども、それがどの辺まで終わっているのかということをお示ししていただきたかったなというふうに思うんです。今、見直しされた後の必要額ということについてもですね。

それと、どなたかおっしゃいましたけれども、申請時期未定という3件についても、これは含められる御予定というふうに聞いていますけれども、この辺の調査も、申請を本当に出すのかどうかという調査というのもどの程度行われているのかという点です。

○国土交通省 いずれにしても、今全力でやっているの、いずれにしても、あと数カ月ではっきりするということですね。今現在、ぎりぎり間に合うということで我々も頑張っていますけれども、既に、例えば銀行との調整が、この銀行とこの銀行とこの銀行には話している。ここからはこういう宿題をもらっているというのはありますけれども、これをもって進捗状況のこれが何十パーセントであるというふうに、確率幾らだというふうに報告することよりも、それよりも、今、事業者がやりたいと思っている事業がちょっとでも早く申請できるように頑張りたいというふうに我々は思っている。

いずれにしても、我々が支援が足らなかったのかどうかというのは、やりたいと思っていたのに間に合わなかったというようなことが起こるかどうかは、あと4カ月、5カ月すれば明らかになるということです。

○市川次長 まち再生のほうはいかがでございましょう。

○清水評価者 まち再生のほうは、さらに再点検していただく予定というふうに聞いておりますけれども、今回の見直しについて評価できる点もあると思います。まず、1件当たり平均出資額。これは一つの考え方で、御議論もあろうかと思っておりますけれども、一つの考え方かなと思っております。

2つ目は、全体的に出資に結びついた3.5件という数値を使われるというのも評価できる点だと思います。何点か評価できない点もありまして、1つは、事前相談から出資に至る期間が3年ということで、掛ける3とされている点なんです。これはなぜ3年なのかということです。実際には一覧表を見せていただきますと、事前相談のあった時点でほぼ出資が決まっていると思うんですよね。まず、国土交通大臣の認定がされるのが一番先で、その後、事前相談というふうに書いてあって、ほぼそこで出資が決まっているんじゃないかなと思います。これを3年の掛ける3の意味がわからないのが1点。

それから、あと、平成26年度から、これはコンパクトシティ構想の拡充の部分が入ったということで、プラス1と。掛ける3となっています。これについて、本来は都市再生整備計画の区域に限定されていたと思うんですけども、今年度からコンパクトシティにも

拡大したというふうなことです。さらに、事前ヒアリングのときに、地方創生事業にも拡大するという事をお伺いしまして、ホームページや新聞記事で調べてみましたら、「攻めのコンパクト」、今度はネットワークをつくるんだみたいな話が出てきていて、またこれを拡張するのかなと懸念しているところなんです。これは本来の基金設立時の目的に限定すべきだろうと思うんです。そこで一旦終わって、また拡充する必要があるれば、それはまた別途というふうな考え方でいくべきなんじゃないかなというのが2点目です。

3点目は、この基金は出資金であっても結構回収されているんですね。これまでの実績で約3割です。そういう回収予定を把握しているのかどうか、されているのかどうかですね。いろいろ基金設置法人に管理費を払われているわけですから、恐らく経営状態は把握されているのだろうというふうに推測するわけですが、出資の返還見込みなんかもそんな中でわかってくるのではないかということ。逆に毀損なんかの見込みもわかるのではないかと思うんですけれども、その辺の回収予定額というのが見込まれていないというのが気にかかります。この3点が問題ありと思っています。

○国土交通省 御指摘いただきました、まず1点目の3年というところでございます。事前に御提出した資料は、事務局の御指導に従って、相談した時点は一番最後の相談日を書けというふうに我々承って、そのように記載されております。最後の相談日というのは、本当に出資の額をきっちり決める。大臣に認定を申請する直前の数字になってございます。相談というのは、それを固めていく作業になりますので、その始まる時点が3年前という形になります。

そういう意味で、3年といたしましたのは、相談をしたときに、支援、出資ができますよという見込みがないと、事業者は資金計画、資金調達の根本である資本金を実際に固めることができないものでございますから、相談を受けた、実際に出資が必要なら3年後に支援ができるようにしておく必要があると。

○清水評価者 要するに相談を受けた段階で、3年後に出資するから、その分を今持っておかなければいけないということですか。その考え方は合理的ですか。

○国土交通省 民間の事業者の方ですとか、金融機関の方に聞きますと、当然そういうのがわからないと、そもそも支援を受けることすらできないというふうな声を聞いておりました。

○清水評価者 基金の残高があるかどうか問題になってくるんですか。

○国土交通省 基金の残高がないと出資が受けられないものですから、民間事業者とか金融機関は当然どれだけ基金がありそうか。過去、どれくらい使われてきたかということで

毎年、毎年、これくらい減っていくだろうなという予測をして。

○清水評価者 それはおかしいですよ。

○国土交通省 実際に事業者の声として聞いておりました。

○清水評価者 事業者は、そのときに基金が幾らあろうと関係ないんじゃないですか。別に借りる時点であればいいんですよ。

○国土交通省 出資するのは民都機構になりますけれども、民都機構として相談を受けて、じゃ、これは相談を受けて実際に出資まで持っていけるかという確信を持つためには、やはり3年後のことまで考えて持っていないとなかなか厳しいというのが実態でありますし、実際に、大体これは地方の案件が多いんですけれども、地域金融機関さんに聞きますと、出資ですから、一番の、言葉は悪いですが、種銭ですから、そこがしっかり固まるといった上でさらに融資をするという形になりますので、そういった意味でも、民都機構からしても、地域金融機関からしても、やはり3年ぐらい先まで見て、対応できるといった確信がないと、なかなか話が進めていけないというふうには聞いております。

○国土交通省 コンパクトシティといいますか、立地適正化計画の関係でございます。こちらにつきましては、予算だけではなくて、既に都市再生特別措置法という法律の中で民都機構が出資を行うというのが国会で審議をされてございまして、並行して当然予算の要求もさせていただきまして、その審議の過程で認められたものでございます。ということで、既に制度として公にされているものでございます。

一方、ヒアリングのときに申し上げました地方創生とかいう関係は確かに何も確定してございませぬし、今、制度としてないものを前提にお話ししたのは、我々誤りだったと思っておりますので、そういったものは見込むべきではないという形で、今回、このような形で御説明させていただいたところでございます。

○清水評価者 制度としてもうできたからしょうがないといったら、しょうがないのかもしれないけれども、制度としてやるべきじゃないですよ。同じ基金で拡充すべきじゃないですよ。

○国土交通省 この基金の中で拡充をするということで予算要求をさせていただきまして、予算として決められておりますし、その根本としては法律がありますので、それはこの拡充について国会の御審議を賜って決められたということで、私どもとしては理解しておりますけれども。

○市川次長 すみません、法律では、この基金でやれという法律に。

○国土交通省 基金はその法律には書いていませんけれども、そういう意味では、大臣の認定を受けた都市開発事業に対して民都が出資できるというふうに書いてあるだけですけれども、そういう意味では、予算と法律をセットで国会で御審議を賜って、それで決められたことについて。

○市川次長 それはそうですが、それは実態から言うと、ここに基金があると。基金をより活用したいというアイデアがあって、それで法律事項としては民都機構が出資できるという機能をつける。それで予定どおり、その基金を機能拡張するというのがよくある流れですから。

○国土交通省 そういうわけではございませんで、大変手前みそですけれども、この制度、地方では相当評判が、私どもが申し上げるのも大変僭越ですけれども、いい部分もあると思っていまして、これからコンパクトシティを進めてくといった際に、公共団体がその都市を絞っていくわけですが、公共団体ができることは公共施設整備にどうしても限られますので、まちをつくるためには民間の力というのがどうしても必要になると思います。その際に、地方ですと民間活力がないので。

○清水評価者 それはいい制度なんですよ。それはいい制度なんですけれども、申し上げているのは、当初設置した基金を、当初の目的どおりに使うのが筋であって、それを執行が低いからといって、目的を拡張して使うというふうなことで執行率を高めるというのはおかしいのではないかと。

○国土交通省 執行率を高めるためにやったことではないですけれども。

○清水評価者 そのためにやっていないとおっしゃるんですけれども、結局そういうことなのかなと。実際には。

○国土交通省 いやいや、それは、すみません、そういうことはございません。我々としては必要な制度として拡充をさせていただきまして、今、たまたまその基金の拡充になっていますけれども。

○清水評価者 基金を分ければいいと思うんです、そういう意味だと。必要額を見込んで、別の基金を設置すべきだったのではないかと、そういうふうに言いたいわけです。

○国土交通省　そういうつもりでやったわけではございませんし、先ほど申し上げましたように、非常にニーズはありますし、これからコンパクトシティを進めていく上で、民間活力を使っていくということで、今やっています基金と非常に目的としては近いということだと思いますが、拡充要求をして、予算として決めていただいたと、あるいは法律として決めていただいたと、そういうことだと認識しておりますけれども。

○市川次長　それは、予算のツールとしての基金の管理の話でございまして、一つ一つの基金の目的を明確にしたほうが的確な管理ができるんじゃないかという御指摘なんだと思うんですね。民都機構が果たしている役割が重要であるということを否定するものではないですし、そういうニーズがある、加わってきているということも否定してはいらっしゃらないと思います、清水先生は。

○国土交通省　管理という意味でということでございますね。はい。

○国土交通省　あと、もう一点、今後の出資とか配当の見込みとか、回収の見込みですね。出資は償還という形で最終的に回収される予定になってございます。基本的に出資というのは、配当は10年後に出してくださいというお約束はさせていただいておるんですが、償還自体は実際の資本金でございますので、具体的にいついつまでに返しなさいという契約にはなってございません。あくまで事業者の事業の調子と言ったら変ですけども、それによって返ってくることになります。それについては当然事業者から逐一御報告を受けて、見通せる部分もございます。直近ですと急遽民間事業者の経営方針で出資をお返ししますというケースもございますので、確実に見込むことは難しゅうございます。償還についても前年度に把握できるものはございますので、その辺はしっかり見込んでやってまいりたいと思っております。

○清水評価者　今、回収のことについてのお話がありましたけれども、要するに、必要額としては今回それは入れていませんよね。回収額としては入れられていませんよね。だから、それをなぜ入れないんですかという話なんですけれども。要するに、実績としては3分の1ぐらい償還されているわけですよね。例えば出資額は過去の平均でやられたと。ならば、回収額も平均をとるということも一つ考えられると思いますし、個別に出資額は見込むべきだという御意見もありましたが、だったら個別に回収額も見込めるだろうと思うんですけれども、その辺はいかがですか。

○国土交通省　出資でございますので、来年度に幾ら返しますという実際の返還のスケジュールというのは、ぎりぎりまで固まらないというか、民間事業者のまさに経営判断にな

りますので、将来を見通して見込む、確実性の高い予測をするのは難しいと思ってございまして、当然、その予測をするのは難しいとはいえ、実際に返ってくることもあるわけでございます。それについては毎年度しっかり基金の状況を見直しまして、我々の予想を上回るものは基金の中に入ってきて、それは不要であるということであれば、それは逐一返納するということで対応していきたいと考えてございます。

○石堂評価者 縷々御説明を聞きましたけれども、我々がやっている秋のレビューにしても、結局、単なるコストカットでなくて、より重要な施策に金を回そうということでやっているんですね。今回この基金のやつは、言葉は悪いですけども、不効率のやつは召し上げるぞという話になっていますからあれですけども、正直な話、国土交通省さんがこの財源で自由にほかのことをやっていいからといったら、もっともっと早く財源の整理をつけたのではないかという気がするんですけども、いかがですか。

○国土交通省 造船のほうは、先ほど言いましたように、今年度末で締め切られますので、そこで白黒はつきりつくので、そこでお返ししますというふうに申し上げているところで。我々としては、要は使いたいと、今、最後まで努力してこれを申請したいと思っている事業者の希望をかなえたいというそれだけです。そのときに、基金にするということの意味は、いろいろな調整を経なければ額が確定できない。であるからこそ基金として積んでいるのであって、そのときに使いたい、こういう額で申請したい、ちゃんと要件を満たしているということであれば、確実にそれを出してあげたいということです。それがもう集まらなければ、見通しが甘かったということであれば、それはお返しをするということであると思います。

○国土交通省 なかなか予見が立たない中で基金としてやるという意味では一緒なんですけれども、もっと国交省で使えるんだったらたくさん返したのではないかというお話でございますが、やはり我々としては、要請がある以上、全部にお応えしたという気持ちでずっと、これは本当なんですけれども、やっております、ただ、それは確率論からするとおかしいのではないかと御指摘を受けましたので、そこは直させていただきたいということでございます。

○石堂評価者 結局、不意の支出にも備えてという話をしたら、幾らあっても足りないし、そもそも総額を決めるときに、所要額という考え方が絶対あったはずなんです。それが時とともに所要額が変化していくということも当然あるわけで、それを何で後生大事に抱えるかという話をすると、単に事業が自分たちとしては大事だと思っているんだということだけではないような気がするんですね。それは結局、返せということに迫られないから見直さなかったというのに等しいような気がして、それで先ほどちょっとよけいなことを申

し上げましたけれども、もしこの財源をカットしたやつは、今の部署でほかの施策に回していいからと言われたら、うんと早く整理ができたのではないかということを申し上げたんですね。ですから、自分たちは何があるかわからないから備えるために持っているんだというのは、それは一つの理屈かもしれないけれども、それにさらに実際の所要がどれくらいかということは考え方として必要なのではないかということです。特にお答えは要りませんけれども。

○市川次長　ここで視聴者の皆様の御意見を二、三御紹介したいと存じます。事務局から紹介いたします。

○事務局　寄せられた御意見を2つ御紹介いたします。

1つ目です。被災地にはまだ泥道があった。計画どおりに進めというのは酷のような。

2つ目です。事業の内容を見ずに出資？

以上です。

○清水評価者　先ほどちょっと聞き漏れたんですが、まず造船のほうなんですけれども、基金設置法人と復興庁さんの、復興庁さんも職員を派遣されて支援されているということなんですけれども、その役割分担はどういうふうにされているんですか。

○国土交通省　これは復興庁の予算を国土交通省に移しかえて、それで我々からはこの基金を、補助金を日本財団、これは公募をしたわけなんですけれども、基金管理法人の公募をして、日本財団が選ばれたと。そこに基金が設置されました。今の国交省の関与は、日本財団が審査委員会、第三者委員会で審査をして、その後に国土交通大臣の協議があると。決めるという過程においては、それが国交省の関与ですが、それに至るまでの、申請に至るまでの支援を我々の業務として行っているということです。

○清水評価者　先ほど事業計画等の策定を支援されているというお話だったじゃないですか。それは職員を派遣してやられているという話でしたよね。そういうふうなことの支援をやられているわけですか。復興庁さんは。国交省さんとしてですか。そういった支援は日本財団さんはやらないということですか。

○国土交通省　日本財団も専従の職員は置いているので、そういう支援もしています。

○清水評価者　そうですね。ホームページ等を拝見すると、倒れたクレーンだとかというふうなのについても日本財団のほうが結構支援して復興を進めているというふうなのもあったんですけれども、そうすると、支援というところで協力してやっていられるという

ことですか。事業計画の策定支援というのは。

○国土交通省　今言われたクレーン等のというのは、これは震災直後から、この制度とは全く別で日本財団が直接支援をしていたというものでありまして、あとの事業計画のアドバイスというか、申請書類に対するアドバイスのようなものは日本財団もやっていますが、我々のほうとも連携して支援をしているということです。

○市川次長　それでは、集計ができましたので、御発表いただきたいと思います。

○清水評価者　「造船等復興支援基金」のほうから申し上げます。

まず、9月末の基金シートの状況です。

「資金の滞留が認められることから、余剰資金を国庫返納すべき」という御意見が4件。4人とも同じ意見でございました。

滞留の認定要因ですけれども、そのうちの一つ「事業の将来見込みと執行実績との間で大きな乖離が生じている」これが3名。「事業の執行計画は無理のない現実的なものとは言い難い」これが4名。「需要の把握、事業の進捗管理が適切とは言えない」3名です。あと2名の方から「その他」の意見があります。

まち再生出資事業のほうです。

まず、9月末の段階での基金の状況ですが、「資金の滞留が認められることから余剰資金を国庫返納すべき」これが4名です。

滞留の認定要因ですが、1つ目「事業の将来見込みと執行実績との間で大きな乖離が生じている」これが4名。「事業の執行計画は無理のない現実的なものとは言い難い」これが4名。「需要の把握、事業の進捗管理が適切とは言いがたい」4名。「その他」意見のある方が3名となっております。

以上です。

○市川次長

それでは、後半「民間再開発促進基金」について御議論をお願いいたします。

まずは事務局から事業概要等の説明をいたします。

○事務局　「民間再開発促進基金」でございます。国交省の基金。

事業概要といたしましては、再開発組合等の金融機関からの借入に対する債務保証を行う基金でございます。

債務保証実績等でございますけれども、黄色のところ、債務保証残高が大体11億から7億ぐらいに徐々に低減してきている中で、基金残高としては39億程度が維持されているものでございます。

過去10年間で代位弁済は1件の3,000万のみということでございまして、そういう意味では非常に良質な債務保証をしてきたと見るができる一方、基金というのは結局代位弁済が生じたときのバッファー、あるいは事務費を使うための原資となるべきものであって、このような金額が必要かどうかという点がございます。

また、支援相談から債務保証に至った割合でございすけれども、基本的にはこちらの基金につきましては、支援相談があったものをベースに、出るべき債務保証を計算しておりましたけれども、実際には金額ベースで約8%が実際の債務保証に至ったもので、過大な見積もりがあったのではなかろうかという点で御議論いただければと考えてございます。

以上でございます。

○市川次長 それでは、国土交通省からこの基金について御説明いただきます。この基金についても有識者のヒアリングを受けて、大幅な見直しがあったようでございますので、できればその前後について御説明いただければ幸いです。

○国土交通省 それでは、資料に基づいて御説明をいたします。

めくっていただきますと、民間再開発促進基金の概要ということで制度概要を御紹介しております。これは、再開発事業等を実施する組合、あるいは再開発会社、こういう施行者が金融機関から融資を受ける際に、その融資の債務保証をすると。保証料をいただいて債務保証を行うといった事業でございす。そのために必要な基金を全国市街地再開発協会に準備をしているというものでございす。

この債務保証の対象は、初動期資金及び建設段階の資金ということで分けてございまして、初動期資金につきましては、調査設計計画等のコンサルタント費用、あるいは転出者に対する補償費、こういったものが含まれます。一方で建設段階の資金につきましては、まさに施設建築物を整備するための費用ということで行っております。

原則としてその保証期間は5年以内としてございますが、これは御要望に応じて、短い場合、長い場合とございます。

次のページ、見直しの考え方、国庫返納の考え方についてということで挙げさせていただいております。

これまでのヒアリングでの指摘でございすけれども、平成17年度から25年度までの各年度の新規債務保証引受実績は8億円程度。また、各年度の債務保証引受残高の平均も8億円程度と。対しまして、基金残高おおむね39億円前後ということで、極めて低調であるのではないかと。特に26年度において、相談を受けた件数をもとに32億円の基金準備を見込んでおりますが、足元の実績、すなわち過去の実績から見れば、相談案件に対して実際に引き受けに至ったベースというものをもとに、より合理的な算定にすべきではないかと。その上で余剰と認められる資金については国庫返納を行うべきではないかといった御指摘をいただいているところでございます。

見直しの考え方でございますが、御指摘を踏まえつつ、民間再開発促進基金の必要額につきましては、足元の実績等をもとに、より合理的な見込みの算定を行うため、必要額の算定方法を以下のとおりとするとしてございます。

この考え方ですが、25年度末、現状の債務保証残高に26年度分として保証の実施が確実と見込まれる額、及び27年度分につきましては、過去3カ年、直近3カ年の新規債務保証実績の平均額を加えまして、さらにそこから債務保証終了予定額、26年度に債務保証が終了する額、これを控除いたしまして算定するという考え方でございます。

具体的には、必要額とありますけれども、25年度末の債務保証残高は7億円強でございます。これに26年度新規保証予定額といたしまして、既に債務保証を行ったもの、手続中のもの、債務保証の対象となる資金についての既に発注が行われているもの、こういったものを加えたものが5億7,000万円強というものでございます。

27年度につきましては、過去、24、25、26と、この3カ年の平均値をとりまして4億円弱。これに26年度債務保証終了予定額5億円弱を減じまして、結果として11億8,400万円というものを必要額と見込んでございます。

現状の基金残高39億円強でございますので、この基金残高から必要額11億8,400万円を減じました27億5,700万円について国庫に返納することを予定してございます。

以上でございます。

○市川次長 これも確認でございますが、評価者によるヒアリングの前の9月末の基金シート公表の時点では、国庫返納額というのはゼロであったということでございますか。

○国土交通省 さようです。

○市川次長 わかりました。

それでは、先生方に見直し後の考え方が、適正なものなのか、御議論いただければと思います。お願いいたします。

○石堂評価者 レビューシートを見ていきますと、昭和53年にできたということで、相当年数がたっています。その間、世の中の金融情勢というのも随分山谷あったと思うんですが、その間、この促進基金という制度にいわば制度的な見直しがあったかということと、ここに余り保証件数が伸びていないという話が御説明にもございましたけれども、6件とか7件とか1件とか、数字がありますけれども、ピーク時、何年ころにはどのくらいという過去の実績があったのかという、この2点をまず教えていただきたいと思います。

○国土交通省 まず、制度的には、御指摘のとおり、昭和53年に基金を造成してございます。当時、国費5,000万円、民間資金4億5,000万円ということで、5億円規模の基金とし

てスタートをしてございます。

その後、基金の規模としましては、平成11年に国庫補助金50億円を加えまして、この段階で55億円の基金規模になってございます。さらにその後、思うように実績が伸びてこないということもありまして、21年度に5億円、22年度には15億円、これを国庫に返納いたしておりまして、現時点では35億円規模。運用益等を合わせまして40億円規模の基金になっているということでございます。

また、制度的な見直しといたしまして、当初、再開発事業を対象としてスタートしてございますけれども、その後、密集市街地の整備促進事業でありますとか、マンション建替事業、また木密地域の事業であるところの防災街区整備事業、こういった事業を加えて事業対象を拡充してきたという経緯がございます。

○国土交通省 ピーク時でございますけれども、平成18年度に新規債務保証額としまして19億3,000万円ということがございまして、債務保証残高でいきますと、同じ年で13億64,00万円ということがございました。

以上でございます。

○石堂評価者 ありがとうございます。

そうすると、昭和53年からずっとやってきたけれども、金額的には平成18年、意外と今に近い時期にピークがあったということなんですね。そうすると、平成18年以降急激に需要が減ったということのように見えますけれども、その辺はどういう情勢分析をされているんですか。

○国土交通省 これは冒頭御説明をいたしましたけれども、本基金の債務保証の対象として、初動期資金と建設資金というものがございます。したがって、初動期資金というのは、調査設計費のようなものですので、余り大きな額には通常ならない。一方で、建設資金の債務保証をするとすると、工事費等を含みますので非常に大きな額になるということで、長期的な低下傾向にあるというよりは、かなり年度によっての変動が大きい性格の債務保証なのかなというふうに理解しております。

○石堂評価者 でも、22年度以降を見ると、かなり素直にずっと下がってきていますよね。この傾向については、ここ数年、これはいわば年度の波動だというふうにご覧になっているのか、これは基礎部分にこういう変化があるんじゃないかということを分析されているのかどうか。

○国土交通省 年度の中での変動の大きさの中でということで、長期的に事業そのものが低減していくというふうには考えてございません。

○金子評価者 当初、32億という引き受け見込みが実際に今回 5 億7,300万ということでしょうか。今回の計算ベースは平成26年分としては5 億7,300万と、かなり当初と違うように思われるので、非常に重要な部分かと思うんですが。

○国土交通省 32億円につきましては、特に債務保証の期限を定めず、26年度ということではなくて、現時点で相談を受けさせていただいているものと、これらを積み上げた数字になってございます。その中で、26年度の保証予定額というのは、32億円の中をさらに精査をいたしまして、実際に債務保証を、契約を既にしたもの、また、その契約に向けての手续に入っているもの、さらに、債務保証の対象となる資金需要の原因となる調査業務等発注済みのもの、これらに限って算定させていただいた結果、5 億7,300万という数字になっております。

○金子評価者 そうすると、5 億7,300万というのが确实というのは、今もう既に手续に入っているものに限定されているということですか。

○国土交通省 手续に入っているものと、組合等として事業を発注して、确实に資金需要が発生するものと、この2つでございます。

○金子評価者 ありがとうございます。

○山崎評価者 今のお話に関連しまして、そうしますと、前回の32億という数字は、保証の実施が确实でないものも含んでいたという理解でよろしいですか。

○国土交通省 過去の実績等を見ると、相談案件の全てが保証に至っておりませんので、結果としてはそうだったかと思います。私ども、あるいは協会としては、相談を受けたものが、御要請があれば确实に準備をしたいということでこれを準備高の算定の根拠にしておりました。

○清水評価者 先ほどの5 億7,300万なんですけれども、これは案件、32件の一覧をいただいているんですけれども、どれを足せば573になるんですか。案件、具体的に6件ですかね。これはちょっと理解に苦しむところなんですけれども。

○国土交通省 これで申しますと、8件でございます。

○清水評価者 8件。ケース8件。

○国土交通省 はい。

○清水評価者 番号で言っていただけませんか。

○国土交通省 連番で申し上げますと、13番、石巻市ですね。14番、15番、26番、28番、30番から32番でございます。

○清水評価者 これを足せば573になるということですか。わかりました。

今の13、15は、これは既に実行されたということですが、あとはこれからということになりますよね。

○国土交通省 保証済みのものが13、14、15でございますね。保証済み、失礼、2つですね。

○清水評価者 2つですよ。今の時点で2つ。

○国土交通省 はい。保証の審査と承認が終わっているものが2件でございます。それがその後の2つ。15番と26番ですね。

○清水評価者 が、審査が終わっている。

○国土交通省 はい。

○清水評価者 あとは確実に今年度中に見込まれるんですか。あと4件。

○国土交通省 あとのものは事業者によって既に業務が発注されていて、当該年度中に支払の期限がまいりますので、確実に資金需要が発生するということでカウントしております。

○清水評価者 今回の見直しの方向性ということで、当初32億という一覧をいただいていたんですけども。それが初動段階から建設まで全てのタイムスパンを足されているものが要ということだったので、非常に驚いたんですけども。今回、ある意味タイムスパンを2年間ですか、26、27年度に絞っていただいて、その間、債務保証が終わるものについては考慮していただいたので、そういう意味でタイムスパンは合ったので、そこはよかったかなと思うんですね。

ただ、幾つか気になるところがありまして、1つは、保証額、予定額、全額を基金として準備する必要ということでされているわけですが、当初は、基金造成時の資料を拝見しますと、2%から5%程度の国費で済むようなことが書いてあるんです。これはどこで変わったんですか。一番最初、昭和53年は25億円の債務保証残高に対して、国費はわずか5,000万でいいと書いてあるんですね。

○国土交通省 20年の予算の際に見直しをしまして、現状の保証倍率1倍ということにしております。

○清水評価者 それはどうしてですか。どういう根拠でですか。

○国土交通省 保証倍率の考え方なんですけれども、これは金融機関が事業者、組合等に資金融資をするわけなんですけれども、その際の債務保証として基金が準備されているということで、基金残高に対して非常に過大な債務保証をしてしまった場合、金融機関としても安心して融資ができないということで、現状では1倍というものをもとに基金残高を算定しております。

○清水評価者 それは何かガイドラインみたいなものがあるんですか。国交省さんだけじゃなくて、全体にそういう。

○国土交通省 いえ、これは再開発協会の運用方針。本基金の運用方針。

○清水評価者 基金設置法人のほうの。

○国土交通省 本基金の運用の方針としてそのような倍率にしているということです。

○清水評価者 それはどういうふうに決まっているんですか。基金の要綱か何かですか。

○国土交通省 特に要綱として定めているわけではなく、基金の運用として。

○清水評価者 運用上の実態上というか、実質上の運用をそういうふうに変えられたと。

○国土交通省 そうです。

○清水評価者 1倍で。

○国土交通省 はい。

○清水評価者 1倍というのは、これまた随分保守的といいますか、過去ほとんど毀損がないわりには、非常に保守的な保有割合かなというふうに思うんですけども、過去見直されたというのは、そんなに必要なんですか。1倍も。

○国土交通省 あろうかと思いますが、幸い、過去の代位弁済3,000万円ということで、1件だけということで運用してまいりました。ただ、この保証は、先ほども申し上げましたように非常に個別性が大きくて、非常に多くの数の保証をしていれば、それはある種の確率論、大数の原理が成り立ちますけれども、比較的少数の案件に対して保証を現状しているということですので、その中の非常に大きな保証額のものデフォルトした場合には、基金の相当部分を代位弁済に充てる必要性も出てくるであろうということで、現状はそのような運用をさせていただいております。

○清水評価者 将来起こり得る損失というのを非常に保守的に見積もって、その分、手元に置いておかなければいけないというのは、先ほど委員の方がおっしゃったように、幾らあっても足りないのかなというふうに思うんですね。

それが1点、多過ぎるのではないかという点と、もう一つは、そもそもこれはニーズはあるのかというところがちょっと気になっていまして、初動期段階のものであれば金額は小さいということなんです。建設段階に入ったものについても、例えば先ほどの16番というのは、事前相談の段階から比べて非常に小さくなっていますね。桁が違うぐらい小さくなっているんですが、建設段階でこんなに少ないというのはどういう。要するに債務保証は要らないということだと思ってしまうんですけども、全額に対して。そういうのが幾つかあるんですね。建設段階で。これはどういう理由なんですか。

○国土交通省 事業の組み立ての中で、例えば再開発事業などは通常地権者が組合をつかって事業をやるわけですけども、そこに参加組合員のような制度がありまして、外部の企業が組合員として参加して、その中では資金も準備をしながら事業を進めるというようなことがございますので、当初見込んだ資金ほどの資金需要が発生しないということも1点あろうかと思えます。また、その金融機関によっては、特に債務保証を要しないという形で融資を引き受けていただく金融機関というのもございますので、そういった場合には債務保証に至らないというようなケースもあろうかと思えます。

○清水評価者 参加組合員の方の資力があったり、信用力があったりすれば要らないということですね。ということで、建設段階についても余り保証が実行されていないというのが実感なんですけども、そういう意味で、この基金自体が、設置がすごく古い基金で

すので、いろいろ社会経済情勢も変わってきていると思うので、必要性についても見直しが要るのではないかなというふうに考えておりますが、いかがでしょう。

○国土交通省 本基金で債務保証の対象にしております事業でございますが、先ほど触れましたけれども、再開発事業というものに加えて、マンション建替事業、あるいは木密地域を改善するための防災街区整備事業、密集事業といった、いずれも社会的には近々に進めていかなければいけない政策課題に対応したものと考えてございまして、基金の必要性自体は今後も継続していくのではないかと考えております。

○石堂評価者 先ほど1というふうに変えたというお話がありましたけれども、これは、そういった交付要領等はないんだというお話がありましたけれども、国土交通省さんから促進基金に補助金を交付するときの交付要領は当然おありになるわけですね。ありますよね。そのときに、補助金を交付した先がその補助金をどういうふうに執行するかということについて、その先も交付要領を持っているのが私は普通だろうと思うし、もし交付要領という形でなくても、補助金を交付した国土交通省としてどういうルールでやるかということを認可するか、届け出でさせるか、何か手続があるのではないかと思うんですね。先ほど来お聞きしていますと、変えたことについては、いわば基金の責任でやっていて、国土交通省は全く関知しないかのような印象を受けましたけれども、その辺はどうなんですか。

○国土交通省 当然交付要領はございますし、基金の側で準備をしております業務方法書というものも私どもと相談しながら定めていただいております。先ほど申し上げましたのは、保証倍率1.0倍というものについて要領等で定めていない。運用上そういう形にしているということでございます。

○石堂評価者 ですから、1.0にするときには、国交省さんはそれでいいよと言ったことになっているんですか。

○国土交通省 はい、そうです。

○石堂評価者 それは、国交省さんとしてどうしてそれがいいという判断をされたんですか。

○国土交通省 やはり非常に個別性が高い再開発事業等に対する債務保証ということで、デフォルトに備えた十分な資金残高が必要だろうということで1.0倍というのを基金と相談しながら行ってきたというものであります。

○石堂評価者　そうすると、長年懸案であったというような認識でいいんですか。本当は1にしたいんだと。それについて何かの事情があってできなかった。今回だったらいいねということで変えたんでしょうか。非常に意地悪く見ると、債務保証の金額を伸ばすために1にしたのではないかというふうに見られても仕方ない側面があると思うんですね。余り強く疑っているわけではないですけれども、その辺はいかがですか。どういう変更なのかなというところが。変更になった結果が、今おっしゃるように、リスクが云々というのはわかるんですけれども、じゃ、前との比較でやったときに、その時点でどうしてそういう判断になったのかというのは、ちょっとまだわからないなと思うんですね。

○市川次長　恐れ入ります。議論の途中でございますが、今の御質問に対する御答弁をちょっとお考えいただいて、本日は、非常に長時間にわたりまして有村大臣に御視察をいただきました。しかしながら、残念ながらもうそろそろ御出立の時間が近づいております。実は今回、この基金に関しましては、評価者の皆様から個別の基金についての御提言をいただくほかに、先生方に事前のヒアリングを重ねていただきました。その中から得られたファインディングと申しますか、そういうものについて、一般論化した御提言を今回評価者の先生方にとりまとめていただきました。それをせっかくですから、大臣まだいらっしゃる間に、清水先生から御紹介いただけたらと思います。よろしくお願いします。

○清水評価者　提言案ということでお手もとに配付させていただいております。

基金については、適正かつ効率的に国費を活用する観点から、毎年度「基金シート」を活用して、各府省みずからが執行状況を継続的に把握し、使用見込みの低い資金の返納を促すというPDCAサイクルを確立していくことが大変重要です。

こうした考えのもと、我々外部有識者は「秋のレビュー」に先立ち、重点点検対象として各府省から直接ヒアリングを実施した27基金を含め、各府省が所管する基金について、各府省の自己点検が十分なものとなっているか、チェックを行いました。

その過程で明らかになった課題や問題点を踏まえ、「基金シート」の記載事項や各府省による基金の自己点検の改善の方策等はいかにあるべきかにつき、ヒアリング等を通じ考えるところがありましたので、所見を述べさせていただきたいと思います。皆様から御意見をいただき、必要な修正を行った上で、今回の点検のとりまとめに加えてはどうかと考えております。

4つ大きなポイントがあります。

まず第1のポイント。幾つか問題点が見受けられまして、第1のポイントは、4つの観点から早急に再点検を実施し、余剰資金については国庫返納を行うべきというふうに考えます。

その4つの観点といたしますのは、まず「保有割合」です。「保有割合」の基礎となる事

業見込みに合理性や現実性を欠く事例が見受けられました。過去の執行実績や具体的な需要等をもとに、より制度の高い事業見込みを算定し、これに基づき「保有割合」の再計算を行っていただきたい。

2点目ですが、執行促進を目的として、条件緩和、制度拡充を行うことがありますけれども、このような状況は、基金創設時の当初の目的が達成されたと考えるべきでして、原則として国庫返納すべきであると考えます。終了期限の延長についても、同様に厳格な対応をとるべきと考えます。

3点目。現状において、事業の見込み、執行や資金の国庫返納を毎年度ごとに適切に管理できるような基金事業は、そもそも基金方式によって事業を実施する必要性はないのではないかと。基金方式になじむものといいますのは、不確実な事故等の発生に応じて資金を交付する事業、資金の回収を見込んで貸付等を行う事業、事業の進捗等が他の事業の進捗に依存するもの等でありまして、それ以外の事業については、そもそも基金方式によらない方法が可能なのではないかと。厳格に検討すべきであると考えます。

4点目ですが、需要の大幅な減少等により低調な執行が継続している基金事業は、意義や有効性に問題点があると考えられます。これらについては、廃止を含め、基金事業のあり方について検討すべきと考えます。

大きな第2のポイントですが、昨年の「秋のレビュー」の指摘を受けて、基金シートの記載内容の充実が図られてきましたが、まだこの対応は各府省におかれましては十分とは言えません。「保有割合」の積算方法や根拠を具体的かつ詳細に記載すること。それから「点検・検査等の実施状況」の欄において、基金や基金設置法人に対する指導・監督の状況を具体的に記載することなどを徹底すべきではないかと考えます。

それから、大きな第3のポイントです。これは、行政改革推進会議及び事務局のほうに対する所見となります。以下のような取組を今後行うべきではないかと考えております。

まず、現在のシートの様式ですけれども、「保有割合」の算出において重要な役割を果たす過年度の交付決定、各年度の執行額、これらの間の関係が不明であることから、様式を検討していただきたいという点でございます。

それから、各府省の自己点検ですが、一旦7月末に中間公表を行って、行政改革推進本部事務局による点検を経た上で最終公表を行うべきであるというふうに考えます。

それから、官民ファンド等、出資というものがありますが、これは基金シートの様式を用いて公表されています。ただ、一定の政策目的のための基金とは違いまして、出資というのは経営全般に使われる内容のお金でございます。そういう意味では、出資は、出資した側の評価ないしは独立行政法人のように、例えばまたさらに上の委員会、そういったところで評価するようなことが必要ではないかと思っておりますので、また別途の様式によって情報公開を進めていくべきというふうに考えます。

最後に、大きな第4のポイントですけれども、地方公共団体に造成された基金というのが多くございます。本年からこの概況が公表されていますが、この取組は透明性向上に向

けた第一歩ということで評価できるものだと思いますが、外部の視点からは、余剰資金の有無を点検するにはまだ情報が不十分であると考えます。ですから、今後は、地方公共団体の事務負担にも配慮しつつ、情報公開に向けた取組をさらに強化していくべきではないかと考えます。

また、各府省は、今般公表された概況をもとに地方公共団体の基金の余剰資金の有無につき更なる精査を行い、余剰資金があれば、地方公共団体に対し国庫納付を促すべきではないかと考えます。

御説明は以上ですが、御意見等ありましたら、よろしくお願ひしたいと思います。

○市川次長 ありがとうございます。

今のお話につきましては、後ほど文書化いたしまして、その上で、これは個々のとりまとめコメントと並びまして、行革推進会議のほうに報告されまして、行革推進会議のほうでまたこれの実行を検討させていただくという段取りになるかと存じます。

どうもありがとうございました。

それでは、議論の続きでございます。

○国土交通省 先ほどの御質問でございますが、平成20年当時の見直しでございますけれども、改めて基金の運用を考える中で、基金の安全性を確保する、あるいは基金による信用保管力というものを確保するという観点から1倍という運用を決めておりますけれども、決して基金残高をふやすためにというような意図で議論されたものではないと理解しております。

○清水評価者 基金設置法人についてお伺ひしたいんですけれども、なぜこの法人が基金設置法人になるんですか。どのように選定されたんですか。

○国土交通省 再開発協会は、再開発についての各種調査事業、あるいは促進のための事業を担当する、当時唯一の公益法人だったということで再開発協会に基金が設置されたと理解しております。

○清水評価者 この法人はまたほかにもファンドを持っていらっしゃると思うんですね。街なか居住再生ファンド、これとの違いというのは何なんですか。本事業との。

○国土交通省 本基金は、あくまで債務保証のための基金ということですが、街なか居住再生ファンドは出資を行うものでございます。

○清水評価者 形態は違う出資なのは了解しているのですが、目的としては同じような事

業内容なのではないかと思うんですけれども、認定中心市街地ですか、小規模な遊休地等を核として行われる民間の多様な住宅等の整備事業に対して、これは出資という形ですけれども、類似の事業ではないかと思うんですが。

○国土交通省 目的自体は、街なかでの居住機能の確保、あるいは本基金については再開発事業であったり、各種の市街地再開発事業、これを円滑に促進するという意味での大きな目的は共通するものがあるかと思います。

ただ、一方で、手法としては、本基金はあくまで民間の資金によって実施される事業に対して債務保証という形で信用力を補完するというのに対しまして、街なか居住再生ファンドにつきましては、基金からの直接的な出資ということで、その事業の事業性を向上させるという意味でありますので、その目的、手法は異なるものなのかなと理解しております。

○清水評価者 もう一つお聞きしていいですか。ホームページ等で、幾つかステップを経て保証に至るというふうに書いてあると思うんですけれども、事前相談というのはステップ1とステップ2があるということなんですけれども、これはこういうふうに分かれているんですか。

わからなければわからないで結構です。

○国土交通省 事前相談2段階については確認をさせていただきたいと思います。

○清水評価者 そのほかにも地方公共団体の事前協議があるというふうにお聞きしているんですが、この欄も何も記載されていないんですけれども、これもあるんですか。

○国土交通省 建設資金の場合、保証料について地方公共団体が補助をするということをや要件化しておりまして、そのために公共団体との事前協議ということを位置づけております。

○清水評価者 記載がないようなんですけれども。案件の一覧についてはですね。実行になっているものについても、ないようなんです。

○国土交通省 記載と申しますと、先ほどの一覧表のお話ですか。

○国土交通省 そこのリストに乗っておりますが、初動期資金と建設資金になりますけれども、建設資金につきましては、マンション建替につきましては保証料の補助が必要ないということになりますので、公共団体に協議といいますか、事前協議をする必要はな

いということになりますので、初動期資金については当然保証料の補助というのは必要ありませんので、公共団体の事前協議は必要ありませんし、マンション建替につきましても、保証料の補助に関する事前協議は必要ないということになります。

○清水評価者 32件の中で必要なのはどれですか。

○国土交通省 この中でいきますと、10番と20番で、それにつきましては、事前協議というところまで行っていないということになります。

○清水評価者 10番と何ですか。

○国土交通省 10番が建設資金で、それから、20番ですね。マンション建替では、ない。

○清水評価者 だけど、20番は、これをお聞きしようと思うんですけども、申し込みはあるんですよね。もう4億円。これは事前協議がなくても申し込めるんですか。

○国土交通省 これは事業種別としてこういうふうに書いてありますけれども、これはマンション建替事業ということでございますので、保証料の補助は必要ないということでございます。事前協議も必要ないということになります。ですから、10番が必要ですが、これについては行っていないと。

○清水評価者 行われていない。

○国土交通省 行うに至っていない。

○清水評価者 それは今回は含めていないんですね。当初は含められていたけれども。

○国土交通省 今後のに入っていない。

○清水評価者 わかりました。

時間があるようですので、シートの記載についてコメントさせていただきたいんですけども、最初いただいたときは、管理費と事務費の区別がされていませんでした。それを分けて今回出していただいたと思うんですけども、そういう不備が見られたというのは、さっきもちょっと申し上げたんですが、シートの記載の不備というのは結構著しかったかなというふうに思います。

それから、あと、残高についても、これは当基金はそれほどでもなかったんですけど

も、9月末の段階で出していただいたものも修正かけていただいて、100万程度だったんですけども、違っていたというのがありました。これはどうして基金残高が変わってくるんだろうというのがすごく疑問なんですけれども、その辺のところは、本来、台帳等で管理していれば、全然問題なく出てくるはずのものが、どうして変わるんだろう。これはほかの基金にも見られたことなんですけど、ちょっとそういうふうに思いましたので、今後気をつけていただきたいと思います。

それから、混乱したのが、民間出資についての言及が一切なかったんですね。これも扱い方が基金によっていろいろ違っていたんですけども、少なくともその部分についての説明がないと、国費相当分がどれだけだったのか、毀損したときに国費で負担したのかどうかということが全然わからなかったということもあります。

それから、あと、アウトカム指標が都市機能更新率と書いてあるんですけども、一体これは何なのか。どこにも説明がないと思うんですね。おおむね達成というふうに書いてあるんですが、何が達成されたのかがちっともわからないということがありまして、これは国民に対する説明として不十分じゃないかなというふうに思いますので、以上がざっと気がついた点なんです。今後、書き方という点についても慎重に留意していただきたいと思います。

以上です。

○国土交通省 気をつけて留意をさせていただきたいと思います。

○市川次長 第2部の「民間再開発促進基金」についてのとりまとめ。選択肢の集計ができましたので、これを御発表いただきます。

○清水評価者 9月末の基金の状況についてであります、「資金の滞留が認められることから、余剰資金を国庫納付すべき」4名の意見です。その認定要因ですが、1つ「事業の将来見込みと執行実績との間で大きな乖離が生じている」と考えた人が4名。2つ目「事業の執行計画は無理のない現実的なものとは言い難い」4名。それから「需要の把握、事業の進捗管理が適切とは言い難い」これも4名の意見であります。「その他」3名の方が意見があるというふうに記載されております。

以上です。

○市川次長 このセッションはこれにて議論を終えたいと思います。

(その後に発表されたとりまとめコメント)

○清水評価者 「造船業等復興支援基金」についてです。2点あります。

1点目、本年9月の基金シートについては、事業の将来見込みと執行実績との間で大き

な乖離が生じており、事業の執行計画は無理のない現実的なものとは言い難く、また、需要の把握、事業の進捗管理が適切とは言い難いと考えられ、資金の滞留が認められる。余剰資金は自己点検が行われた際に国庫返納すべきであったのではないか。

2点目。また、今般提示された見直しについては、個別の事業の規模・積算や資機材費の増分の見込み、申請予定の企業の見込みが過大となっていないかなど更に精査を行い、余剰資金があれば国庫返納を行うべきではないか。

以上です。

「まち再生基金」についてです。2点あります。

1点目。本年9月の基金シートについては、事業の将来見込みと執行実績との間で大きな乖離が生じており、事業の執行計画は無理のない現実的なものとは言い難く、また、需要の把握、事業の進捗管理が適切とは言い難いと考えられ、資金の滞留が認められる。余剰資金は自己点検が行われた際に国庫返納すべきであったのではないか。

2点目。また、今般提示された見直し案については、足元の状況に照らし今後の事業見込みが過大となっていないか、回収予定額が見込めないか等について更に精査を行い、余剰資金があれば、国庫返納を行うべきではないか。

以上です。

「民間再開発促進基金」についてです。3点あります。

本年9月の基金シートについては、事業の将来見込みと執行実績との間で大きな乖離が生じており、事業の執行計画は無理のない現実的なものとは言い難く、また、需要の把握、事業の進捗管理が適切とは言い難いと考えられ、資金の滞留が認められる。余剰資金は自己点検が行われた際に国庫返納すべきであったのではないか。

2点目。また、今般提示された見直し案については、26年度の事業見込みが過大となっていないかについて更に精査を行い、余剰資金があれば、国庫返納を行うべきではないか。

3点目です。この基金事業の必要性を明らかにするため、当該基金事業に対するニーズをより具体的に明らかにするべきではないか。

以上です。

○市川次長      どうもありがとうございました。