

第3回 公的部門に関する検討委員会

平成19年6月21日

内閣府経済社会総合研究所

1. 日時 平成19年6月21日(木) 10:00~12:15

2. 場所 中央合同庁舎第4号館共用第1特別会議室(11階 1113号室)

3. 出席者

(公的部門に関する検討委員会委員)

中村委員長、跡田委員、岩本委員、作間委員、関川委員、藤井委員、山本委員

(経済社会総合研究所)

黒田経済社会総合研究所長、広瀬経済社会総合研究所次長、法専総括政策研究官、
大脇総務部長、後藤国民経済計算部長、大貫企画調査課長、二村国民支出課長、
二上国民生産課長、川島分配所得課長、百瀬国民資産課長、工藤価格分析課長、
三井地域・特定勘定課長

4. 議事

(1) 作間委員からのプレゼンテーション

(2) 道路関係四公団の民営化に伴うSNA上の対応について(前回の宿題について)

(3) 日本郵政公社の民営化における格付けの検討について

(4) 統計法改正について

5. 配布資料

資料1 Network Rail Status 問題と英国統計制度(作間委員発表資料)

資料2-1 道路資産のリース取引の記録方法(企業会計上の処理との関係整理)

資料2-2 高速道路機構の部門分類について

資料3-1 日本郵政公社民営化後の後継組織の部門分類について

参考1 民営化のプロセス

参考2 郵政民営化関連法律の概要

資料3-2 我が国SNAにおける現行分類基準による整理

資料4 我が国の国民経済計算における政府諸機関の分類(格付け)基準

資料5 93SNA マニュアルにおける関連箇所の抜粋

資料6 統計法改正について

6. 議事内容

○大貫企画調査課長 ただいまから第3回公的部門に関する検討委員会を開会させていただきます。

お手元の資料を確認させていただきます。枝番がございますけれども、議事次第、座席表、資料1、資料2-1、資料2-2、資料3-1、参考1、参考2、資料3-2、資料4、資料5、資料6と配布しております。もし欠けている資料がございましたら、お知らせいただければと思います。

それでは、委員長、よろしくお願いいたします。

○中村委員長 本日は、最初の議題といたしまして、作間委員から、イギリスにおけます国鉄民営化問題と統計制度について、ご報告いただくことにしております。

作間委員、よろしくお願いいたします。

○作間委員 ありがとうございます。早速、報告させていただきます。

2004年にONS、英国の国家統計局を訪問してまいりました。このときに出た話題の一つをペーパーにまとめたのがお手元の資料です。

筆者として2つ興味を持った点があります。我が国でも統計制度改革の議論は盛んに行われておりますし、実際に制度化の動きに入っておりますけれども、英国の統計制度はどうなっているのか。その中で統計委員会がありまして、それが割とおもしろい役割、位置を統計制度の中で占めているということがわかりました。これからお話するNetwork Railの問題は、統計上の分類問題、国民勘定統計上の取り扱いの問題の枠を超えて、社会的広がりをもって議論された問題なのですね。社会的広がりをもって議論された問題に対して、英国の統計制度、特に統計委員会はどのように機能したかということ調べてみたかったということが1つ。

もう1つは、この委員会と密接に関係しますけれども、公的部門と他をどのように分類するかということに関して、英国ではどのような議論が行われているかということは、我々にとって重要な関心を持たざるを得ない事柄であろうと思います。その2つの点がこのペーパーを書いた動機です。

この委員会では、統計制度の問題よりも公的部門の問題の方が大きいと思いますので、そちらを重点に報告したいと思います。でも、統計制度の問題に全く触れないわけにはいきませんので、英国の統計制度、“National Statistics”と呼ばれている制度について、ごくかいつまんで説明しておくことにします。

ペーパーの5ページをご覧ください。National Statisticsのロゴが図1として入っており

ます。このNational Statisticsという制度は、公式統計に一種の品質保証を行おうとした制度と考えられます。その品質保証を行った統計にNational Statisticsというロゴがついているとさせていただくとわかりやすいと思います。クオリティーマーカーなのですね。

英国の統計制度というのは、日本と似ていまして、分散型なのです。各省庁に統計部局があるという構造を持っております。それはいいこともあり悪いこともあるわけです。いいことというのは、統計の作成が政策目標と密接に結びついている、現実関連性を持っているだろうと。ただ、悪いこともそれと全く同じ場所にあります。作成された統計は本当に信頼できるのか。つまり、行政機関というのは行政を行った結果に対して責任を負うべき組織で、そこがつくった統計がその省庁の成果を評価する数字になっているわけです。

最近の英国、ヨーロッパの統計制度に対する議論では、「integrity」と呼ばれている、一種の品質があるのですけれども、このペーパーでは統計の「品格」とでも訳しておこうと思います。英国の場合、独立性、透明性、客観性をどのように保証するかということが、統計制度改革の重要なポイントになっていた。ブレアさんの労働党政権が97年にできまして、そのときに統計制度改革を実施するというのが一つの公約になっておりました。保守党時代には、統計を政権政党が操作したのではないかという話題があったわけです。それに対して、統計の独立性をどのように保つかということが新政権、ブレア政権の重要な課題になった。むしろ財務大臣のブラウンさんが中心となって行った改革だと考えられます。

9ページをごらんください。先ほど申し上げましたように、分散型統計制度ですから、各省庁は統計部局を持っております。統計部局に“Head of Profession for Statistics”、どう訳すかわかりませんが、「統計職長」と訳しておきましたけれども、そういうポストがありません。そのポストは各省大臣や中央銀行総裁が任命するのですけれども、任命するときに、National Statisticianの見解を聴取し指名するということになっています。National Statisticianというのは、ONSの長官であるとともに財務大臣が任命する統計機構のリーダーです。つまり、分散型統計制度の中で、先ほど申し上げたような統計のintegrityを保つために、二重の指揮系統が設定されているというのが大きなポイントだと思います。

ただし、もう1つのポイントは、これからお話することにも大きく関係する統計委員会です。Statistics Commissionというのがあります。これは、日本の統計制度改革で現在議論されているような司令塔とは違いまして、助言機関です。財務省がルールに従って任命するということになっておりますけれども、各統制作成部局とか政府、あるいは、より一般的な統計に関するいろいろな問題に対する助言を広く行う機関です。

以上がごくかいつまんで英国の現在の統計制度について紹介した部分です。

さて、Network Rail Status問題です。9ページの図の下に英国の国鉄民営化の状況を概観した部分があります。93年に鉄道法が保守党政権下でできて、90年代の半ばに英国の旧国鉄の民営化が行われました。その際、上下分離方式という民営化方式がとられました。つまり、列車運行部門が上ということになりまして、軌道や踏切、駅舎、橋梁、トンネルといったインフラ部門が下ということになりますけれども、これが切り離されて、それぞれ別々に民営化されました。鉄道運行部門は路線別にフランチャイズ制がとられて、例えば、ヴァージン社とかいろいろなところがフランチャイズに応札して、フランチャイズを獲得しております。

その上・下の下の下のインフラ部門を継承したのはRailtrack社です。ただ、注意しなければならないのは、民営化が行われた以降も鉄道部門に対する公的な関与は持続されていて、特に独立採算制がとられていたわけではない。Railtrack社というのはインフラ部門でして、運行会社から軌道使用料を受け取るわけですが、その軌道使用料も列車運行部門に対する政府からの補助金に依存する部分が多い。だから、Railtrack社は、民間会社といっても、収益とか業績は政府関与の規模に大きく依存した組織になっておりまして、英国のマスコミでは「資本市場への参加資格を疑わせるような、本当に民間の会社と言えるのかどうか」という疑問がよく提示されております。

97年にブレア政権ができるわけですが、選挙公約ではちょっと微妙な言い回しで鉄道の再国有化を行わないことが表明されておりました。その微妙な言い回しは11ページにありますので、ご覧ください。

ところが、このRailtrack社はあまりもたなかった、2001年に破綻します。ハットフィールド事故については、『折れたレール』というクリスチャン・ウルマーの著書が日本でもかなりのベストセラーになっているようですので、ご存じの方も多いかと思いますけれども、ハットフィールド事故が致命傷を与えてしまうんですね。その事故以外にも大事故が続発して、民営化された鉄道に対する社会の信頼が失われていった。労働党政権は、それに対処するために、Railtrack社をかなり強引に消滅させて、Network Rail社に継承させました。

民営化された鉄道産業の大きな問題点として、投資不足という問題がありましたので、労働党政権は、利潤を分配しない、それをすべて投資に回すような、SNAの意味での非営利組織にしたということが大きいと思います。英国の会社法ではC L G (Company Limited by Guarantee)、「保証有限会社」という形態をとりました。保証有限会社の仕組みについては、12ページあたりに書いてありますけれども、株式会社ではないから株主はいない。そのかわり

メンバーと言われる組織や個人が理事の任命や解任を行います。会社設立時に資本金を必要としないので、メンバーは出資するわけではありません。その責任範囲、メンバーは何をするのかというと、保証という形で責任があるのですけれども、会社が解散するときに保証額がNetwork Rail社の資産として投入されます。保証額というのは会社ごとに違うようでも、Network Rail社の場合は1ポンドでした。非営利ですから、利益分配はされないし、残余資産への権利もありません。

つまり、CLGというのは株主のかわりにメンバーがいる組織なのですが、メンバーには3種類ありました。まず、運行ライセンスを持つ列車運行会社とかその他の鉄道産業のステークホルダー、これは“Industrial Members”と呼ばれておりました。それから、Membership Selection Panel (MSP) によって、公表された選抜方針に照らしながら選定されたPublic Membersというのがおります。最後にSRA、これは運輸省だと思っていただければいいと思いますけれども、Special Membersと呼ばれております。政府委員と思っていただいてもいいと思います。

メンバー構成は13ページの図4に書いてあります。これは2004年時点のNetwork Rail社のメンバー構成ですけれども、一番右にSRA、戦略的鉄道当局 (Strategic Rail Authority)、運輸省の出先機関だと思っていただければいいかと思います。こんなふうになっていました。百人ちょっといて、その半数近くがPublic Membersからなっております。

13ページ以降にいきまして、4節、Network Rail Status問題の展開というところを見ていくことにします。Network Rail社ができるということが決まったときに、ONSではそれを国民勘定統計上どのように分類するかを事前に決めておりました。ONSはそのために国民勘定分類委員会という組織を持っております。内閣府では分類担当は支出課長が一人でやっているのだという話を聞いたことがありますけれども、ちゃんと組織があるということですね。

ONSがNetwork Rail社をどこに部門分類するかということに関するロジックを14ページから15ページまでに箇条書きにして書いておきました。

1番、Network Rail社は、利益非分配規定を持つので、SNA上の統計単位としては非営利団体 (NPI) です。

統計単位としての非営利団体を、制度部門のどこに張りつけるかということですが、非市場生産者ではないと考えられます。

市場生産者、非市場生産者、68SNAの用語で言えば「産業・非産業」ですけれども、SNAの基準、93SNA上の規定は曖昧なのですが、ESA、ヨーロッパ版のSNAはかなり明確

な規定を置いております。つまり、「生産費用の50%以上が財・サービスの販売収入によって賄われる」ことが市場生産者の条件だとしたのですね。

そうするとNPIであって、市場生産者である。要するに市場NPIであるということになるかと思えます。

市場NPIであれば、非金融法人企業部門に属するということになるだろう。その場合、政府支配、公的法人企業部門か、そうでないかという基準は、SNAの支配基準、controlの基準を適用することになります。50%以上の持ち分があれば支配は可能ですけれども、それまで持ち分を持っていなくても支配できる場合があるかと思えます。この点のSNAの支配基準の解釈は、68SNAの規定に少し曖昧さがあって、我が国でも大きな混乱の原因になったと考えております。

国民勘定分類委員会、その当時は公共部門分類委員会（PSCC）と言っておりましたけれども、この支配基準を適用するときに、CLGですから、株主はいない。それでどうしたかという、メンバーを株主に見立てて問題を解決したように見える。

つまり、Network Rail社においては、規定上、メンバーが理事を任命するのだから、規定通り、メンバーが理事を任命できるようになれば民間部門だと。しかし、当初の段階では理事の任命をしたのは運輸省であると考えられますので、それまでは公的部門、メンバーの承認投票が行われる2002年8月以降、民間部門に変更することにした。

ただし、ONSは留保機能についても考慮しています。政府は公的組織の民営化を実行しようとする場合、当該組織の果たしていた公共性に考慮して、何らかの機能を政府が確保しようとすることは多いと思われます。イギリスの場合、「黄金株」が有名ですけれども、ある一定の事態が発生した場合、政府が当該組織を支配することを可能にするような仕組みを留保権能と呼んでおります。“Reserve Powers”を訳したつもりです。

ONSは、SRAはそうした留保権能を持っていたのですけれども、一定の事態の発生が差し迫ったものでない場合、政府がそのような留保権能を持つからといって、法人の一般的な政策に影響を持つものではなく、従ってそのような権能が留保されていても、当該民営化組織を公的部門に格付ける理由にはならないという判断を伝統的に下してきました。英国というのは民営化の長い歴史を持っていますから、それに対処するような国民勘定統計の側の仕組みがあったと考えられます。万一、留保権能が実際に発動された場合、初めて当該組織を公的部門に分類し直せばよいというのがONSの論理でした。

Network Rail社の場合の“Reserve Powers”ですけれども、メンバーの一人であったSRA

が、Network Rail社が「基礎的財政破綻」に陥った場合、必要なら他のメンバーのすべてを排除して、Network Rail社をSRAの支配下に置くことができるという規定があったのです。そのような「基礎的財政破綻」の差し迫った危険はないという判断をした上で、ONSはその留保権能が法人としてのNetwork Rail社の一般的な政策に影響はないと判断しました。

以上がおおよそそのONSのロジックですけれども、後で一つだけ、部分変更があったので。これもなかなかおもしろい論点です。Network Rail社は、設立に際し、同社の報酬委というのがあって、それが通常の株式会社ではストック・オプションに当たるような誘因に基づく報酬政策を作成しようとしていた。素案段階では、SRAの了承を取りつけるような方式が盛り込まれていたもので、ONSはそれをSRAが単なるステークホルダーの地位を逸脱する規定と見ていたが、最終案にはそれがなくなり、Network Rail社を民間部門に格付ける障害にならないと精査の上判断していた。

しかし、この誘因案の最終案の実施が2002・2003年の財政年度に間に合わずに、この年度については、暫定的な誘因制度がNetwork Rail社とSRAとの間で合意されていたことが判明したのです。そこでONSは、Network Rail社を、その合意が続く範囲内で、つまり2003年3月31日まで公的部門にしたのです。つまり、一般的に規制権限を持っているというだけである組織を公的部門にすることはありませんけれども、この場合はそれを越える権限を政府が持っているという判断で、それを公的部門に格付けする根拠になったということは注目すべきだと思います。

このようなONSの見解が発表されると議論を巻き起こしたのです。その議論を複雑にしたのは偶発債務の問題であります。Network Rail社が資本調達する際、政府が保証を与えていたのです。それをどうするか。偶発負債ですから、SNA上でも企業会計上でも欄外項目で、除外されるのです。そのことが事態を複雑にしたという感じがあります。要するに、財政赤字をごまかそうとしているのではないかという疑問を持たれた。

このONSの見解に対して最も強く反発したのは会計検査院です。会計検査院側のロジックが17ページあたりに書いてあります。英国では、中央政府諸組織の財務会計報告はUKGAAPによっています。この基準で考えていると。その上で、Network Rail社の通常のメンバーが株主と同等の利害関係を同社に対して持つわけではないこと、SRAの支配は、他のメンバーによって排除できないことに注目しながら、英国政府だけが同社に対して株主と類似した利害関係を持つというふうに会計検査院は主張しております。

したがって、会計検査院側は、Network Rail社は公的法人だと判断したということになると

思います。つまり、UKGAAPで定義される親会社／子会社がそれに当たると判断して、会計検査院の側ではSRAの財務会計報告にNetwork Rail社のそれを連結させることにしました。政府の部内に不統一があるということがだれの目にも明らかになったように見えました。そのため、この問題がマスコミ、新聞等に広く取り上げられるような社会的広がりを持った問題に発展したわけですね。

Railtrack社がNetwork Rail社によって継承されたときに、多くの人々は鉄道ネットワークが国の手に戻ったという認識を持ったと思われます。しかし、どうもそうではないらしいということが、マスコミ紙上でこの問題が取り上げられる要因になっていきました。

英国の財政指標の問題に触れておく必要があります。長い間、英国の財政赤字の指標というとPSBR (Public Sector Borrowing Requirement) が有名でしたけれども、現在でもこれは公表されてはいますが、98年以降財政の主要な指標ではなくなりました。現在では国民勘定統計上の概念に基づき一般政府と公的法人企業の純借入を合計したPSNB (Public Sector Net Borrowing) が財政赤字の主要な指標となっています。財務省が早い時期からNetwork Rail社の統計上の分類に興味を示した理由はこの点にあるかもしれません。

この財政赤字指標は財務会計上の基準によっているのではないということを確認しておく必要があります。このことはEUが持っている財政指標とも関係します。英国は一般政府と公的法人を合わせた公的部門に焦点を当てているのに対し、マーストリヒト条約や財政安定協定の財政指標というのは一般政府に焦点を当てたものである。したがって、英国のマーストリヒト条約上の政府債務や赤字への影響という点から見れば、Network Rail社が公的法人企業部門に分類されようが、民間法人部門に分類されようが、さしたる差はない。

この場合は、先ほど申し上げた偶発負債の取り扱いが問題になるわけです。偶発負債が本当に政府の全然関係ないところで発生している債務なのかどうかということが問題になるわけです。偶発負債の問題、政府がNetwork Rail社に与えた債務保証については、会計検査院の側もONSの側もそれを偶発負債とすることに関しては合意して、特に異論はなかったわけです。でも、マスコミ上の議論では、確かに偶発負債の扱いは財政赤字、政府債務の問題に関係しますので、一般的な関心を引き起こしやすい。それから、マスコミ上では、統計対会計と言いますか、何で会計上の処理と統計上の処理が違うのだというようなことも話題になっておりました。

そのように社会的な広がりを持った問題に対して統計委員会が介入します。統計委員会がONSと会計検査院側のジョイント・ステートメントを出すことを歓迎したり、社会的広がり

持った議論に対して、議論の調整役というか、交通整理の役割を買って出たわけです。

20ページから23ページに年表をつけておきましたので、問題の推移をそことご覧ください。年表のあとに、国民経済計算上の問題として見たNetwork Rail Status問題について考察を若干行っております。

この問題は、市場N P I を公的部門・民間部門に格付けするという重要な事例を提供しております。ONSはCLGのメンバーを株主に見立てることを中軸とした対応策を考えたわけですけれども、会計検査院側の反論にあるように、これはちょっと無理があったのではないかと思います。つまり、出資もせず、特にリスクも負わないメンバーと、通常の法人企業における株主の立場は大きく異なりますから、むしろ彼らはNetwork Rail社の持つ公共性を担保するための陪審員みたいなものだったのではないかと思います。

2点目は“Reserve Powers”、民営化組織の留保権能です。先ほど申し上げましたように、英国国家統計局（ONS）は、サッチャリズムの時代からそういう問題の取り扱いに経験を持っていた。でも、疑問がないわけではないと思います。基礎的財政破綻の際に関与できる資格を持つことは、通常のステークホルダーの立場よりはるかに強いと思われまます。通常の法人企業の場合でも、会社の運営に株主が積極的にかかわるのは重要な方針転換に限られるかもしれません。

それから、財政破綻の場合に限らず、設立者である運輸省というかSRAは、Network Rail社にかなり長い間影響を及ぼす。当初の理事はSRAに任命されたものと考えられるわけですけれども、その理事が、MSP（メンバーをセレクションするパネル）及びメンバーを選んでいます。そのメンバーがさらに理事を任命しているわけですから、SRA、政府の影響はかなり長い期間残るはずである。

それから、偶発資産／負債をめぐって、これも興味の焦点になったわけですけれども、統計委員会とONSでおもしろい議論が行われています。債務保証をする場合、対価を受け取る場合がありますけれども、それはサービスとみなされる。そういうことを確認した上で、Network Rail社が60の負債を持っていることにして、政府保証がなければ5%の利子率を支払うはずなのに、政府保証のおかげで3%の支払いで済んでいるとする。Network Rail社は、実際には1.8の利子を支払っているわけだが、政府保証がなければ3.0の利子を支払うことになるだろう。したがって、もしサービスとして債務保証を考えるならば、最大限1.2だけ支払う価値があると。

そこで、ONSのロビン・リンチさんは統計委員会に「補助金を政府から受け取っているよ

うに取り扱うことができるかもしれない」というようなことを言っております。もちろんE S AやS N Aにそんな規定はありません。このような債務保証が譲渡可能であればデリバティブとしてS N A上も計上することができますけれども、この場合、そのような譲渡可能性はなかったわけですが、一種の帰属をやることをリンチさんは提案したということになるかと思えます。それが偶発債務の問題として、S R Aの改定俎上にも議論として載せられる可能性がある問題かと思えます。

要するにこのNetwork Rail社をどのように分類するかという問題は、我が国でいろいろな民営化組織を分類する際にも重要な参考事例になるであろうということを申し上げて、報告を終わらせていただきます。

○中村委員長 大変ありがとうございました。

ただいまの作間委員からのご報告にご質問、ご意見等ございましたら、皆さま方ご自由にご発言いただきたいと思います。

いつものように、発言の際には机の上のネームプレートを立てていただくようお願いいたします。その順に指名いたしますので、その後ご発言をお願いいたします。

○黒田経済社会総合研究所長 僕の誤解があつてはいけないので、確認だけさせていただきますと思います。

いろいろ議論のあった、最終的には現在の形がどうなっているかなんですけれども、現在は最初に設定されたインフラ部門の会社は民間企業だという格付けをつけていると理解してよろしいですか。

○作間委員 O N Sの側は民間法人企業だとしております。(英国国民勘定統計上の分類も民間法人企業。) 会計検査院側は別の判断をしているということは先ほど申し上げたとおりです。

○黒田経済社会総合研究所長 それはまだ決着がついていない、そのままの形になっていると。

○作間委員 はい。統計対会計の問題というのは、それぞれ異なった伝統のもとでつくられていたもので、特に会計というのは制度的な側面が強いですから、そこはそれぞれがそれぞれのルールに基づいてきちっとまじめにやっているということが確認できた、統計委員会はそのように声明を出しております。

○黒田経済社会総合研究所長 ありがとうございます。

○作間委員 ただ、O N S内部ではいろいろとあるみたいです。リンチさんはほかの人とちょっと違った意見を持っていたみたいです。

○中村委員長 それでは、後ほどの高速道路あるいは郵政の議論の中でも関連の質問等あろう

かと思いますので、その機会に譲ることにいたしまして、次に、前回委員会においてご議論いただきました道路関係4公団の民営化に伴うSNA上の対応に関し宿題となっております論点について、事務局より簡単に説明していただきたいと思います。

○二村国民支出課長 資料2-1及び資料2-2に従って、道路公団関係の宿題についてご説明したいと思います。

まず資料2-1でございます。前回のおさらいをいたしますと、資料2-1の2ページに道路整備や運用の枠組み、各機関の役割ということを中心にまとめておりますが、その③から⑤に書いてある枠組みになっております。②も関係ありますね。道路をつくる、あるいは、それを管理・運用する機能は、それぞれの道路会社が持っている。一方で、今から議論しようとしている独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構は、道路を保有して、各道路会社にそれを貸し付けるというような、法的な枠組みになっているわけですが、法的には高速道路機構が保有していることになっている道路資産を、SNA上どの部門に帰属させるのが適切かということをご説明したところでございます。

その際、考え方の基準と言いますか、ベースとなるのが、道路資産の所有にかかわるリスク及び報酬をだれが担っているのかという観点、そういった観点から整理してご説明したところでは、要するに、道路資産の貸付、リースの取引が、ファイナンス・リースに当たるのか、オペレーティング・リースに当たるのかというような観点から整理をしたわけでございます。

用語の整理でございますが、資料2-1の中で「ファイナンス・リース」という言葉と「ファイナンシャル・リース」という言葉が混在しておりますが、企業会計上は通常「ファイナンス・リース」という用語を使うようでございますので、それをそのまま用いておりますが、SNA上は通常「ファイナンシャル・リース」という言い方をしているので、そちらもそのまま用いております。したがって、意味としてはどちらも同じであるというふうにご理解いただきたいと思います。

前回の委員会の中で、SNAにおいては、道路資産の所有にかかる報酬あるいはリスクを総合的に見ると道路会社が担っているということで、資産を道路会社に帰属させたというふうにご報告をしたところですが、その際に企業会計、道路会社の処理ではオペレーティング・リースということになっており、そのもととなったのが国交省のもとに設けられた「道路資産評価・会計基準検討会」の議論がベースにあるのではないかと。企業会計側とSNA上の扱いが違っているところは、考え方をよく整理する必要があるというご指摘を受けたので、それを整理したものであります。

企業会計側の考え方が1.にございますが、もともとの報告書の抜粋は別紙1についております。そこで言っていることは、1.にある3点でございます。1.の(3)については、オペレーティング・リース、ファイナンス・リースではない、第三の選択肢があるのかどうかという検討でありまして、第三の道というのはSNA上考えておりませんし、今回の議論とは関係ないところでして、議論の中心になるのは(1)、(2)の2点かと思っております。

(1)は、SNAも同じですが、所有にかかる報酬あるいはリスクの負担がどちらにあるのかという観点の整理であります。これに関する認識というのは、企業会計サイドの検討会の考え方も我々の認識も大きな違いはなくて、完全にすべてのリスクが会社側にあるかということ、そうではないというところは同じだと。要するに、かなりグレーな内容になっていて、どちらを重視して白と見るか黒と見るかというところで若干分かれているということかと思っております。

考え方として大きく違うのは(2)のポイントかと思っております。企業会計サイドの考え方でいきますと、ファイナンシャル・リースという扱いにすると、道路資産は道路会社の帰属になります。そうすると、減価償却も道路会社で行うという形になります。そういった過去のストックを引き継いだものが、民営化後の会社の各年のフローにかなり大きな影響を及ぼしてしまうのですが、そういうことをすると会社の民営化後の業績の推移が見にくくなるという観点もあったようでございます。

企業の財務状況あるいは経営状況を見るという企業会計の観点からすると、こういう考え方もあるのかなと思っておりますが、我々統計をつくる側からいきますと、こういう見方はとり得ないのでありまして、我々といたしましては、経済的な意味でどちらが持っているのが適当かという点を重視しております。

この資料の2ページの(2)にまとめておりますが、高速道路機構がどういう役割を果たしているかと言いますと、先ほども触れました(参考)の中に、大雑把ではありますが、枠組みを書いております。どういう道路をつくるか、あるいは、中身をどうするか、どこの地区にどういう路線で建設するか、そういった道路整備の枠組みは政府あるいは政治サイドで決まるといのが①であります。

道路会社がそれを建設するということではありますが、道路会社は採算性等の観点からチェックして拒否するということが可能になっております。

では、高速道路機構はどのような立場にいるかと言いますと、でき上がった道路を自動的に引き受ける。そこで、その資産は採算性がないので受けられないという判断はなくて、制度として受けるということが決まっているものであります。それをどう運用するかということ、また道路

会社に貸し付けるということが決まっております、道路資産をどういうふうによく運用しようかといったことを考えるものではないということでもあります。

道路会社はどのような活動をするかという、道路資産を長期的に運用する。どうやったら効率的な運用ができるかということを考えながら料金設定とか提供サービスの工夫を凝らす、または資産の状況をよりよく保つためにメンテナンスをするといったような経営努力を行うというものであります。したがって、経済的にどちらが持っているかと言いますと、道路会社が所有にかかる権利・責任を行使していると考えるのが適当でしょうということで、ファイナンシャル・リースという考え方をとっているところでございます。

以上が、ファイナンシャル・リースかオペレーティング・リースかという観点です。

後ろの方に資料をつけております。3ページ目の「別紙1」は国交省の検討会報告の抜粋です。4ページ、5ページは、関連するSNAマニュアル等の抜粋ですが、前回の委員会でご紹介した内容とほとんど同じですので、割愛いたしまして、6ページ目に（数値例）という形で、前回委員会の際に、道路がその契約期間中にどういうふうに記録されるのかを具体的に数値で示してほしいというようなコメントがございましたので、数値例で、こういうふうに記録されるという形でまとめたものでございます。

詳しい説明は省略いたしますが、貸付期間中にどういうことが起きるかという、6ページ目の下半分に「貸付期間の1年目」というのがあります。高速道路機構の側では、ファイナンシャル・リースという形にしていますので、道路資産というよりも、それに見合った金融資産を貸し付ける利子の収入があり、その下の土地分の賃貸料の収入もある。一方で、負債も引き受けておりますので、その支払い利子があつて、その差分が貯蓄という形でたまって、その後のストックにもそれが波及していくというもので、そういう形での記録となるわけでございます。

詳しい説明は省かせていただいて、次に資料2-2にまいりたいと思います。「高速道路機構の部門分類について」ということであります。現在の公表数値は高速道路機構を中央政府と分類しておりますが、前回委員会で公的企業の方が適当ではないかといったことがありましたので、現在の我々の考え方をお示ししたいと思います。

その1点目とも絡んでまいりますが、高速道路機構は実質的にどういう機能を果たしているかということを考えてみますと、政策的な判断の結果として、上下分離ということになりましたので、下の道路、あるいは、それに対応する債務を保有する。一方で、債務返済にかかる資金の流れを管理するといった業務を任されている機関であると考えております。資料2-1で

も述べましたとおり、今後の道路整備の骨格というのは、政府なり政治的な場で決まってくる
ところでありまして、高速道路機構というのはその結果を受容するだけの立場でございます。
貸付先も、制度的に道路会社に固定されているということで、何か新しい開拓を行うといった
経営努力の要素はないわけでございます。

道路会社の側から見ましても、道路を調達する先は、道路と言いますか、ファイナンシャル
・リースという扱いにしておりますので、厳密にいうと道路を建設するためのファイナンス
先としてどうであるかということですが、これも制度的に機構と道路会社の間取引というふ
うに固定されているものであります。したがって、高速道路機構と各道路会社の間取引は、
市場取引として成立しているわけではないと考えられるところでございます。先ほども申し上げ
たとおり、高速道路機構の業務は道路の保有とか貸付を受動的に行っているにすぎないので
ありまして、債務の返済にかかる資金の流れを管理するのが実質的な役割と考えられますので、
そこには企業性は薄いのではないかと判断したところであります。

それから、資料2-2の2ページに「高速道路機構の主な業務」をまとめております。今申
し上げた①、②の関係以外に、③から④に災害復旧費等についての無利子貸付というのがあり
ますが、こういったものは当然のことながら価格ゼロで貸し付けるということですので、市場
性はないと判断できます。

以上のようなことで、現時点の公表数値は、高速道路機構を中央政府と扱った形で推計して
いるということでございます。

簡単ですが、いったんここで私の発言は終わりしたいと思います。

○中村委員長 ありがとうございます。

ただいまのご説明についてご質問等いただきたいと思えます。

岩本委員、どうぞ。

○岩本委員 まず資料2-1ですが、ご説明を聞いてある程度トーンは納得したんですけれど
も、資料に書いてあることから読み取れない部分があるので確認ということでお伺いしたい
点があります。

そもそも国際基準の次元として、IPSASと、SNAの方でリース取引を考えているとき
に判断が分かれるということがあるのかなのかということが、最初にきっちりさせておくべ
き点ではないかなと思えます。これはリース取引に関してという意味で、すべてに関して全部
同じにするという話でなくて。判断が分かれるとすればどういうところにあるかというところ
がポイントではないかと思うのです。

オペレーティング・リースと判断した道路資産評価・会計基準検討会は、リース取引の会計基準にのっとり、これ自体はまた国際基準の考え方を反映して決められていて、それによって判断したらオペレーティング・リースになったと。下のSNAの方は、SNAのマニュアルに従って判断するとファイナンシャル・リースになったといった場合、お互いのマニュアルに従っていけばこういうふうに判断が分かれるのが適当であって、もっと遡ればIPSASとかSNAのマニュアルでそういう判断が分かれることがあり得る、あるいは、こういうときには分かれるという話になるのか。それとも、これ自体がリスクとリワードの関係に関しては非常に曖昧な契約ですから、グレーゾーンになっていたがために、お互い判断する人間が違ったので、本来は同じところに落ちるものが、判断が分かれたという話になるのかというあたりをクリアしておかないといけないのではないかと思います。

ご説明を聞いた限りでは、基本的には同じ結論に達するようなものではないのかと。精神上はそういうふうなものではないのかという印象を持っておりますけれども、それについて、違うということであればお伺いしたいなと思います。違う理由として先ほど思ったのは、検討会の考え方の(2)に、業績測定としてこちらの考え方を入れていくと。これはSNAには入らないと、これはよくわかりましたので、そこところが決定的で違う結論に達したという整理をするのであれば、それはそれでお互いの顔を立てていいのかなと思います。その場合は、リース取引に関しては基本的には同じ結論に達するべきだというスタンスなり理解があればいいとか、そういうことになるのかどうかということをお伺いしたいということです。

資料2-2もあるのですけれども、続けてよろしいですか。こちらは、私どもが問題提起したことに関してのお答えなので、これについては納得するものではありませんけれども、それについて延々と議論するのも貴重な時間を費やすだけなので避けたいと思います。現在の考え方をお示しいただいたということで、それについてはありがたいと思うのですが、あとから出てきます資料4で格付けの基準があるのですけれども、これにのっとりしているのでしょうかということをお伺いしたいのです。

のっとりしているように思えないのですね。一般政府なのか、公的企業なのかという分類基準のところですね。違った解釈をしているということであれば、統計を使っている身とすれば、ほかのところでもこういうことをやられているのであれば非常に気になるので、そういうことであれば、あらゆるとは言いませんが、少なくとも格付けにかかわるものに関してはその考え方を整理したものをどこかで情報公開していただきたいなという点がございます。もっと言いますと、これはこれ以降の議論にかかわると思うのですけれども、格付けの判断基準をめぐっ

てこの場でどういう議論をするかということがあろうと思います。

すなわち、現状の基準に関していろいろと問題点があるという認識はあると思っているんですけども、変えていくということであれば、新しく変えるものをどうするのかという議論もありますが、とりあえず現行のSNAをつくるということであって、現在の基準に従って判断すればどういふふうになるかという議論もあるわけですね。これは次のところにかかわってくると思うんです。ですから、そのあたりの問題設定をすると、ここの検討会が今後目指す方向というか、何を議論すればいいかというのをどこかで明確にさせていただきたいなと思います。

以上です。

○中村委員長 たくさん出ましたところで。

○二村国民支出課長 それでは、お答えいたします。

まず、資料2-1についてのお答えですが、私も企業会計あるいはIPSAASを詳細に勉強しているわけではないので違っていたら申しわけないのですが、リスクとリワードの観点から判断するというところは共通だと思いますので、基本的にはどちらでやっても同じ結論が出るということだと思います。それが原則的なところだと思います。ただ、個々のケースによっては、企業会計で重視する点が違うということも起こり得るということで、今回のケースは、(2)にあるようなところを重視したということですが、背景には上下分離という枠があって、それをどういふふう企業会計の中で処理するかといったような判断もあったのではないかと考えています。いずれにしても、企業会計サイドとして重視するといったようなところが出てきた場合には、違う判断が出ることもあり得るということで、それが今回のようなケースになってあらわれたと考えております。したがって、原則としては同じ結論が出るというのが基本だと考えております。

それから、資料2-2で2点いただきました。2点目の方から申し上げますと、この検討会の場で格付けの基準、何を議論するのかということでございますが、おっしゃるとおり2つあって、今の基準が適当かどうか、適当でなければどう変えるべきかといったような議論は必要だと思っております。ただし、統計の継続性といったこともありますので、格付けの基準を変えてすべての機関について新しい基準に照らして格付けをやり直して、計数を過去まで遡及して全部変えるといったような作業は、基準改定といった作業の中で合わせてやらざるを得ないということですので、現時点、例えば日本郵政公社の民営化といった課題を検討するタイミングとは少しずれてしまうと考えております。

次の基準改定が3年後か4年後か、ちょっと正確ではありませんが、もう少し先の話ですの

で、しかるべきタイミングでこの場で議論したいと思っておりますけれども、当面、それ以前に起こってくるような問題については、現行の基準と整合的に整理しないと、ほかの機関とも整理がつきませんので、現行の枠内でどうやっていくかということを議論していただきたいと考えております。ただし、郵政の議論で出てまいります、現行の基準のままではどうしてもうまくいかないようなところも出てくるかと思えます。現行の基準は基準として、例外的なやり方で整理できる部分もある。要は現行基準をつくる際に想定していなかったような事態に対しては、そこから切り離して整理することができるかもしれないというふうには考えております。

それから、資料2-2の1点目、高速道路機構の分類は今の基準に照らしても同じ結論になるのかというご指摘だったかと思えます。企業か政府か、要するに市場性の判断という観点で、資料4の2ページ目の判断基準6.の3点で判断いたしております。民間に同種の活動があるかどうか、価格あるいは料金が供給する量・質に比例しているかどうか、自由意思による購入ができるかどうか。この3つのうち2つが該当すれば市場性があるとみなすと。そういう基準でございます。

まず1点目の民間に同種の活動があるかということでございますが、高速道路機構は、先ほど申し上げたとおり、法律上の役割としては、道路資産を保有して、それを貸し付けるという形でございます。民間にも道路を保有して、それを運用している主体がないわけではなくて、例えば箱根ターンパイクのような例があるかと思えますが、保有と運用を一体として民間企業がやっているという事例はございます。

しかしながら、今回の高速道路機構の例のように、保有と運用を分けて、保有だけをやっている民間の主体があるかということですが、すべて網羅的に調べ尽くしたかと言われると、そこまではできていないのですけれども、こちらで調べた限りではそういう例はないと。念のため国土交通省にも問い合わせてみましたら、先方でもそういう網羅的な調査はしていないのですが、そういう例はないのではないかということでもございました。したがって、民間に同種の活動があるかというところは×になるということでもあります。

それから、価格に関しては、前回の委員会でも議論があって、なかなかご納得いただけない点もあるかと思えますが、貸付料の水準がどういうふうになるかということ、高速道路機構が引き受けた債務が返済できる水準ということで、必ずしも道路資産の価値とリンクした価格にはなっていないのではないかというふうに認識しております、当方としては、そこは×としております。

3点目、自由意思による購入ができるかどうか。これは、先ほど申し上げましたとおり、高速道路機構の貸付先、あるいは、高速道路会社の道路資産の調達先は、制度的にフィックスされていて、自由にならない。お互いに貸さなければいけない、貸り受けなければいけないという関係になっておりますので、自由意思による購入もできないということになります。

したがって、資料4の考え方に照らして整理しても市場性はないと当方としては認識している次第でございます。

○中村委員長 よろしいですか。

では、関川委員、お願いいたします。

○関川委員 質問なのですけれども、5年ごとに貸付料に対する協定が見直されるという話ですが、その一方で道路機構が債務を返済できる水準に料金を定めるという原則的な考え方があるので、道路会社間での、Aという会社とBという会社の負担割合を変えるというようなニュアンスなのですかね。それとも、例えば全体的に需要が減ってしまった場合どうするというようなことについては何か具体的な言及はあるのでしょうか。

○二村国民支出課長 道路公団民営化の際に委員会が設けられて議論されております。そこでは、道路公団なり首都高の公団なりそれぞれの公団が持っていた債務をどこかが一括して持って、全体として返済できるようにする。要するに、各会社の収益性を勘案して、返せるところからは多めにとって、通行料の収入があまり得られそうもないようなところは貸付料をあまり多くしないといった形で、個々の道路ごとに対応する債務を返すというよりは、全体として返せるような形で、収益を調整するような考え方が盛り込まれていたのですが、負担と受益の関係を切るようなことは適当ではないのではないかというような議論も途中であったかと思えます。

最終的にどういう判断でそういう結論が出たのかまでは承知しておりませんが、今のところは高速道路を、完全に1本ごとではなくて、幾つかに区分して、例えば例えば東日本道路会社が持っているような全国路線網と言われている部分は一括りにした形で、それに対応する債務は幾らですと。それに対して、その対象となっている道路の通行料収入から、今後どういうふうに返していきたいと思いますというような形で計画が出ております。つまり、ここでは幾つかに区分した上で、その1つの区分を越えて、あるところがもうかっているから、ほかのところの債務返済に充てることは、直結してできない形になっております。

○関川委員 それを仮にやるとしたら5年ごとの協定の見直しが合意されればできるけれども、見直しがされない限りはできないということになっていると理解でよろしいですか。5年ごと

の見直しをどの程度重く見る、それによって需要が減ってしまったリスクを民間会社が必ずしも負担していないと見るか。原則としては見直されなければそのままになるわけですから、需要リスクを道路会社が負担しているとするか、その辺の見方の違いが大きいということですかね。

○中村委員長 それでは、作間委員、お願いします。

○作間委員 二村課長の説明がお上手だったせいか、前回よりは説得力があったような気がします。ファイナンス、ファイナンシャルでもいいかなという気がしてきました。でも、気になった点を二、三発言したいと思います。

高速道路機構の部門分類ですけれども、資料2-2にありますように、高速道路機構は道路の保有・貸付を受動的に行っているにすぎず、要するに経営努力をしていないというふうに説明された。経営努力をしていないから、中央政府だ、これはSNAには書いてない。オペレーティング・リースだということに資料2-1の方の判断を変えれば、その収入がESA基準を満たすかどうかで、市場主体か非市場主体か決まるはずですね。そういう判断をすべきであって、経営努力の問題で政府か公的企業かということにはならないはずだと思います。オペレーティング・リースにするか、ファイナンスにするかによって、高速道路機構の部門格付けが変わってしまうというのも変な話ですね。オペレーティング・リースとした場合、SNAの市場基準は曖昧ですから、実際にはESA基準を使うべきだと思いますけれども、ESA基準で考えてどうなのかというのを判断基準にしたらどうなるのかということを知りたい。それが1点です。

それから、資料を見ますと、道路会社は本当に民間主体なのか。道路会社というのは勝手に破綻できるのか、破綻しそうになったらどうなるのか。先ほどのNetwork Railの問題だと、政府が何かやるのかどうか。返上できるとした場合、ファイナンシャル・リースにした資産はどうなるのか、制度上どうなるのかということです。道路会社については、今回、議論から外れているわけですけれども、公的で当分いくのだと思いますが、これはどういう条件が満たされれば民間部門にするのかという議論はやっているのでしょうか。

○二村国民支出課長 資料2-2について、私の説明で「経営努力云々」というのは強調しすぎたかと思いますが、経営努力そのものにこだわっているわけではなくて、制度としてそういう取引をすることに決まっていると。貸付料の水準も、過去から引きずってきた債務、あるいは、今後新たに建設する道路の費用に対応する債務、そういうものを返済する水準という形である程度決まってしまうと。そういう意味で、市場取引として成立しているようなもの

ではないのではないかと、そういったことを言いたかったわけでございます。経営努力という言葉を使いすぎたとしたら、それは私の説明がちょっとつたなかったということかと思えます。

それから、E S A基準に照らしてどういうふうに判断できるかというところは、難しい問題ですが、E S A基準とおっしゃっているのは、生産コストの50%以上をカバーしていれば市場取引とみなすという基準ですね。

○作間委員 確認のために繰り返しますけれども、フィナンシャルにするかオペレーティングかによって、部門格付けが変わってしまうのも変な話ですから、オペレーティング・リースだとした場合にE S A基準との関係はどうなっているのかを聞きたい。

○二村国民支出課長 そのE S A基準というのは生産コストのことですね。

○作間委員 はい。

○二村国民支出課長 オペレーティング・リースにした場合の生産コストは何かということですが、結局は道路の建設にかかったコストと対応してくるものかと思えます。

高速道路機構が引き受ける債務は、道路資産に対応した債務のほかに、各道路会社に経営の安定性とか収益性を勘案すると負わせることのできない債務というものもありますが、そういったものもあわせて引き受けるという仕組みになっております。資料2-2の2ページの②の（注3）に高速道路機構が承継する債務の内容を書いておりますが、その3つ目のポツに「上記のほか」ということで書いてあるようなものも引き受けることになっています。リース料というのはそういった債務も含めて返済できる水準という仕組みでございます。したがって、これはE S A基準に照らすと生産コストをさらに上回るような債務の返済もできるような水準ということになりますので、E S Aの基準に照らすと市場性があるという判定になってしまうかもしれませんが、そこは市場性のある価格、経済的に意味のある価格というのは、50%を超えて100%ぐらいのところまではいいですが、それより高い価格というのは、逆の意味で経済的に意味がないのではないかとというふうに考えています。

○作間委員 よろしいですか。継承されるからどうこうという論点は、E S A基準を適用する際には問題外だと思うのです。あくまでも生産勘定の右側と左側の比較をやってほしいと思います。それで費用をカバーしていると見ているのですか。だったら、その判断基準を使えば市場だという結論になりませんか。

○二村国民支出課長 E S A基準に照らせばそうなると思います。費用はカバーするという形になるかと思えます。ただし、S N Aの93マニュアルで経済的に意味のある価格とは何かということが書いてありますが、供給する側が供給しようと思う量、それから、需要側が需要しよう

と思う量に有意な影響を与える価格ということでございます。供給サイドから見れば生産費用もカバーできるという意味ではその基準はクリアできると思いますが、需要サイドからいって生産費用を上回るような価格は経済的意味がない。本来であればそういう価格を提示する業者とは契約をしないで、もっと安い価格でサービス、リースを提供してくれる会社と契約をするはず、市場取引であればそういうことになるはずであると理解しております。

○作間委員 それは市場のワーキングに対する幻想ではないか。市場というのはさまざまな制約の中で機能しているので、そういう理想論を言うべきではないと思うのですね。SNAの経済的意味のあるないという、買い手に有意な影響、供給者に有意な影響というのは非常に曖昧でわかりにくいからこそ、ESAがSNAの基準を実際に適用可能な仕方でも50%基準をつくったわけですね。それにもかかわらず、二村課長がSNAの本来の基準を適用しようという意図が僕にはよくわからないのですね。

以上にしておきます。

○中村委員長 では、藤井委員、お願いします。

○藤井委員 今の作間先生のご質問の関係ですが、ご指摘は承継債務分の話は別でしょうということですよ。そうすると、承継債務分の機能はまた別の機能として道路保有機構が持っているということですが、ご指摘は50%基準を考えると、それ以外の債務で承継したものの費用をカバーする分の計算は含めずに50%かどうかを判断しなさいということでしょうか。

○作間委員 生産勘定だけでやってくださいと。

○藤井委員 実際に高速道路保有機構は、その他に負わせると負担になる債務を承継しており、その部分は昔でいうと国鉄清算事業団みたいなものになっているように見えます。仮に保有機構の機能をその2つの機能に絞ったとすると、生産勘定で議論される部分と、清算事業团的な債務承継に特化している部分とあるということだとすると、もともとこの例がかなり難しいというか、扱いにくい事例なのかとも思います。清算事業団はまた違うことをやっていたのかもしれないませんが、債務承継だけだとすると、企業性というか市場性はないということになるのですよね。もしそこでもあるのだという、2つの機能を仮に分けて考えたとしても、両方ともオペレーティング・リースとみなせば、基準を適用すると市場性という話になるのだと思うのですけれども、そうではないとすると難しい側面を持っているということが、ご説明の背景にあるのかなと思うのですが、ちょっと教えていただけますか。

○二村国民支出課長 国鉄清算事業団についてどう格付けていたかという、公的企業に格付けておりました。ただし、それは市場性があるという判断をしてそうしたのではなくて、清算

事業団というのは、何か新しいサービスを提供するというのではなくて、文字通り過去の清算をするためだけに存在していたものであります。そういったものをどういうふうに部門分類するかという考え方ですが、SNAにそういう基準があるわけではないのですけれども、産業連関表の考え方では、清算を行う主体の分類は清算前の主体の分類をそのまま受けつぎます。要するに、そこで部門を変えると断層が生じるというような配慮もあるかと思いますが、清算法人に移ったときに部門分類を切り換えることはしないというのが原則としてありまして。当時、SNAの分類をどうするかということを考えたときにも、そういうことを配慮して公的企業のまま、国鉄の格付けをそのまま引き継いだという整理をしておりました。

○藤井委員 そうすると、今の例は適当ではないので忘れていただいたほうが混乱しないということですね。承継した場合に、この承継事業の部分は存続期間が決まっている、あるいは、いずれなくなるということですか。

○二村国民支出課長 そういうことですね。

○藤井委員 私の質問は、作間先生と課長のご議論を伺っていると多少ずれがあったように思いましたので、そこを整理して2つの機能を分けたとして、一気にきれいに整理できるのか、あるいは、やっぱりグレーが残るのか。今の作間先生のご指摘は、オペレーティング・リースとみなした場合ということですが、みなす、みなさないは、先ほど来議論になっています。私は前回は申し上げたように、道路資産評価・会計基準検討会が道路会社のことを考えてこういう判断をするというのはある意味政策的にわかつて思うので、ファイナンシャル・リースをSNA上とるということは一つの考え方だと思うのですが、そこを置いたとしても、さらに議論の分かれる余地があるのか、そうではないのかという点について多少クリアになることがあれば教えていただければと思います。

○黒田経済社会総合研究所長 一つだけいいですか。我々の方でも相当議論はしているのですが、まだ完全に納得していない部分はあるのですけれども、今の議論のような形で、50%基準で市場性云々という話になると、コストの中に何を入れるかという話になるわけですね。そのコストも正確に算定できるかどうかということになるわけです。でも、オペレーティング・リースであるとしたときに把握するコストと、ファイナンシャル・リースであると考えたときに把握するコストは、恐らく内容が違ってくると思うのです、基準として。

今の段階では、ファイナンシャル・リースとしておけば、ファイナンスをしているわけですから、利子支払いに当たる部分だけがコストになってしまう。それであれば50%基準もクリアするのだろうと思うのです。それから、オペレーティング・リースという形にしてしまうと、

利子支払いの分だけではなくて、もろもろの基準でやればそれは除かれるのかもしれませんが、ある種のコストが入ってくる。そうすると、正確には50%を超えているのか超えていないのかという基準は、算定してはどうかという議論もあって、今考えてはいますけれども、今のところまだはっきりした整理ができていないというのが現状なのです。

したがって、きょうのご提案は、むしろファイナンシャル・リース、リースの区分けからやっていった方が格付けがしやすいのではないかという感じもあるのですけれども、それに対して、そうじゃないというご意見があれば、我々はまだいろいろな形で検討をしている最中なのでサジェストを受けたいのですが。

○大貫企画調査課長 お手元の資料5「93SNAマニュアルにおける関連箇所の抜粋」の2ページ目に、3.市場生産、非市場生産という部分がございます。ここにパラ6.45.というのがございまして、「市場生産とは、経済的に意味のある価格で販売されるか、それ以外の方法で、市場で処分される産出、あるいは、市場における販売あるいは処分を意図した産出である。」と。ここで今議論になっている「価格が経済的に意味があるとは」ということで、「生産者が供給しようと思う量と購入者が買おうと思う量とに価格が有意な影響をもつ場合をいう」と。

作間先生から、「この記述が余りにも曖昧なので、EUではコストの2分の1以上を賄っているかどうかということはこの基準にしているはずだ」というお話があったところがございます。この後段の部分だけを取り上げると、二村から説明があったように、EU基準に照らせば、このケースはコスト2分の1以上を賄っているというふうに見えるのですけれども、この議論の前提はあくまで上の「市場で処分される産出とか、あるいは、市場における販売あるいは処分を意図した産出」という部分になると思うのですね。

今回の場合は、道路会社が買い手であって、道路機構が売り手であるということで、制度的に主体が限られているということだと思うのです。制度的に限られた主体によって市場が構成されているのか、あるいは、これは市場とは呼べないのかというような前提のところ、意見の違いがあるのかなという気がいたします。どちらかという二村が申しているのは、そもそもこの取引の場は市場とは言いにくいのかなという印象を私は受けております。そうすると、EUの基準を持ち込む前の段階で既に市場取引、市場的であるということが言いにくいという議論のかなと理解しているんですが、その点について、作間先生のお考えを伺えればと思います。

○作間委員 大貫課長の「市場ではない、市場とは言いにくい」ということは、この2つの経済主体は切り離されていないという意味にとってよろしいですか。要するに、帳簿上の金額が

記入されているけれども、それは一体のものであると。

○大貫企画調査課長 私自身は、市場というものの定義がどのようなものなのかということを知りたいと思うのです。

○作間委員 市場の定義は知りませんが、市場といってもいろいろあると思うので、双方独占みたいな状態も当然ありますよね。多数の主体によって市場は構成されなければならないというのは妥当ではないと思います。双方独占的な状況で何かやりとりをやっている、それをどう記録しようかという場合なのだろうと思います。

○大貫企画調査課長 今回の場合は、数だけではなくて、制度的にどういう取引をなさないと規定されているのか、あるいは、市場に参加する者が自由意思でそれを決定することができるのかということが少し絡むような気がするのですが、そこはいかがでしょうか。

○作間委員 自由意思について、道路会社と保有機構ですか、何て言いましたっけ。高速道路保有・債務返済機構ですか。それは、例えば道路会社が道路運営会社として手を上げるかどうかというのは自由意思でなされたかどうかということではないですか。あとは契約上の問題でしょう。道路会社に名乗りを上げる仕組みがどうだったのか僕は全然知りませんが、名乗りを上げる過程で自由意思があったら、あとは契約に縛られても当然でしょう。それは自由意思だとみなすべきですよ。

○大貫企画調査課長 要は、自由意思がある場合は市場であるという整理でよろしいわけですか、今の議論で言えば。

○広瀬経済社会総合研究所次長 循環論に入っているのではないかと思います。議論を進めるとすれば、我々は資料4をベースに議論していると思っていいのでしょうか。資料4の(2)の一般政府と公的企業の区分で、市場性があるかないかというのは、判定基準6.を我々は使っているわけで、これに基づいて議論されている。この場合に、例記で、①、②、③があるわけですが、この中で2つ以上該当すれば公的非金融法人に分類される。

この議論を準用すれば、非金融法人ですから、金融法人とするかどうかはちょっと忘れて、基準6.だけに議論を限定すれば、この中で2つ以上該当するという議論が行われる必要がある。今、議論されているのは②だけ議論されているのではないかと。ですから、②の判断を決着させたとしても、もう1つ基準を満たす必要があるという議論がなされれば、政府か公的企業かという議論が可能だと思うのです。1個1個積み上げるといっても、1つ、2つという、2つ以上あるという議論をなされた方が建設的ではないかという気がします。

○岩本委員 その議論に参加させていただきたいと思います。私は作間委員の考え方にシンパシーがありまして、市場か非市場かの6.45.の部分に関しては、後ろの方に重きを置いて前の方にあまりこだわらない方がいいのではないかと。今の解釈としては、市場を狭く考えすぎているのではないかなという印象を持っております。基本的に異なった主体であって、そこで取引が行われていれば、市場か非市場かというところを「意味のある価格」で判断する。そして、「意味のある価格」ではまだわからないから、E S A基準の50%で判断しましょうというのが、一番すっきりすると思うんですね。

そこでなくて、ほかでも契約ができるということを言い出しますと、どうやってそれを判定するのかという難しい問題がありますし、そもそも我々が現在「市場取引」と言っているのでも、それを適用すると違ってくることもあり得るのではないかなと。今、即座に適切な例が思い浮かびませんが、法律で決まっているような経済主体というのはあり得ますから。例えば、日本銀行が一つですよね。日本銀行に対する取引というのはどうなのでしょう、日本銀行以外の取引をできるのでしょうかという議論があると思うのです。

逆に、市場とは何ぞやということに関して、現在、内閣府でこれまでどういう議論でされていたのか。今の説明で大体わかりますけれども、それプラス、国際的に見て、6.45.のところの前半部分の解釈について、具体的にそういうものが蓄積されてきているのかということを知りたいんです。

○二村国民支出課長 国際的にどういう蓄積があるかというところは、我々もすべて網羅的に調べたわけではなくて不勉強ですけれども、我々の基準というのは、93マニュアルを具体化しようという意思で当時つくったわけですが、これでもまだ曖昧な部分が残っている、あるいは、国際的な動向ともしかしたら外れている部分があるかもしれない。

こういった点については、我々も今の基準が未来永劫ずっと正しいというつもりはなくて、先ほどもありましたとおり、基準を検討して必要なところを見直す必要があると認識していますので、そういったところできちんと議論をさせていただきたいとは思っています。今のところ、そこまで準備ができていないというのが正直なところでありますし、先ほど申し上げたとおりそういうタイミングはもう少し先ですので、先のところでそういう議論はきちんとさせていただければと思っております。

今回、当方で説明させていただいたのは、今の基準に照らすとこうなるという説明になってしまうのですが、ほかの機関の格付けとのバランスと言いますか、整合性も勘案して、当面、基準の改定を議論するまでの間は、現行の枠内でどうしたらいいかということを中心に整理さ

せていただきたいと考えております。

○中村委員長 きょうは大変議題も多くて、時間が迫っておりますので、議論を進めさせていただきたいと思います。

山本委員、お願いします。

○山本委員 今までの議論は、作間委員のご指摘もあつたのですが、結果的に、作間先生は統計とおっしゃいましたが、SNA統計の、とりわけ一般政府の計数として出てくるものをどうやって使っていくかということにもかかわってくると思うんですね。前回、岩本委員もおっしゃったのですが、今回の処理でやると、2-2の資料にあるように一般政府部門としてのバランスシートが若干歪められるおそれがある。ただ、それは財政当局として、あるいは内閣府自身も、一般政府概念の計数がときどき「骨太の方針」に出てくるものですから、一般政府概念で経済統計を使った財政的なフレームワークで押し通すのかどうかということとの関連で、今の議論は非常に意味があるわけですが、そういうものから切り離すとすれば、事務局のご説明もそれはそれでいいと私は思っております。ですから、資料4でやれば、今のご判断でいいと思うのです。

ただ、気になるのは、国鉄清算事業団は公的な企業のままでいかれたということとの関連で、保有機構だけがそうなった場合における連続性の問題が、果たして前回と整合的かどうかというのは、私はよく理解できなかつたということだけ申し上げたいと思います。

○中村委員長 作間委員、どうぞ。

○作間委員 僕も、支出課長の先ほどの「データの連続性から公的法人にした」という説明は納得しがたいように思っております。大体、JR各社ができたときに、瞬間的に全部民間企業にしたわけですね。それでデータの連続性はズタズタに切っておいて、清算事業団だけ公的法人にして連続性を保ったというのは、説明としては非常に納得しにくい、しがたい点を感じました。それは山本委員へのセコンドです。

もう1つ、お尋ねしたいことがあります。先ほど次長が説明された資料4ですね。「我が国の国民経済計算における政府諸機関の分類基準」と書いてありますけれども、この基準の根拠ははっきりしないですね。恐らく我が国ではこういう基準によって分類してきたのだ、格付けを行ってきたのだということを支出課長が整理して、部内で了承を得て、きょう出されたものかと思います。

SNA上疑義があるというのはいろいろありまして、例えば、判断基準5.金融資産が90%あれば、公的金融法人、これでいいんですか。SNA上の基準としてこれでいいのかどうか疑

間だと思うのです。SNAの金融機関というのは、例外はありますけれども、金融仲介機関であって、金融仲介をやるということは負債の側、資産の側が両方あるわけですよ。その資産の側だけで判断することがSNAの基準に即していると言えるのかどうかというのは極めて疑問なのです。

その点は道路保有機構の問題にもなると思うんです。リースは、ファイナンス・リースだから、金融でいいのですけれども、問題はどこから資金調達したかということを見ると、金融機関にできないのです。そういうこともありまして、資料4の格付け基準そのものが議論の俎上に乗せられるべき性質のものであると主張しておきたいと思います。

○岩本委員 乗せます。きょう乗せるかどうかというのは、残り時間15分なので。そこは郵政もありますし、郵政はQEにもかかわってくるので早急にやらなければいけない議論でもある。そうすると、先ほど作間委員からありました、これはどこでも絡んでくるので棚上げしないで、早めに、次回かその次ぐらいのところで議論をしていただきたいと思います。

○中村委員長 実際はもうこの取り扱いで推計は行なわれているわけですね。

○二村国民支出課長 道路公団関係については、きょうあるいは前回ご説明した内容で既に計数を推計しているということでございます。

○中村委員長 とりあえず、重大な疑義があるので即座にやめるべきであるということではないと。これから議論は続けるけれどもということでもよろしいでしょうか。

それでは、次の議題に。

○跡田委員 ちょっとだけ。時間をとらないようにします。私はいつも全体の連続性を重視してくれと言っている立場で、この取り扱いが本当に連続的になりうるのかどうかという点では、ちょっと疑問があるのです。郵政の合意にしても、今、国は変なことばかりやっているわけですね、言っちゃ悪いのだけれども。民営化と言いながら、郵政でも民営化している部分としない部分とが出てくるわけで、道路公団にしても基本的には曖昧な形があるのですが、そういうときに一定のルールをつくってもはまらないようなものがこれからもぼこぼこ出てくるのだらうと思うのですよ。

そういうときに、連続性を保つためには、何らかの参考的な数値を統計の中で常につくってほしい。つまり連続性が保てるような形でね。この基準は基準として、メインの数字はつくるにしても、参考数字を、我々で補えるとか見られるようなものをつくっていてもらって、現実的に対応してほしい。理論的な整理はお2人に任せます。論争的にはかなり大きなものなので、簡単には結論が出ないような気がします。

○黒田経済社会総合研究所長 あるとき突然、民営化したというのがはっきりした場合、断層が出るのは当然なのですよね、格付けを変えるわけだから。

○跡田委員 もちろんそうです。

○黒田経済社会総合研究所長 そのときに、データをつくる当局として、連続性を考えてこれのままですっていついたらというデータをつくれということですか、今のご主張は。

○跡田委員 そういう状態のものがしばらくの間は続けておいてほしいと。

○黒田経済社会総合研究所長 それは公式統計では難しいですね。

○跡田委員 参考数値として並べておけばいいんじゃないでしょうか。ぶちっと切れること自体が、しばらくの間分析できなくなっちゃうわけです。

○黒田経済社会総合研究所長 それは研究者ベースでやっていただくのが必要だと僕は思いますけどね。

○中村委員長 それでは、時間に限りもありますので、次の議題、日本郵政公社が民営化された後の後継組織の部門分類に移りたいと思います。本年10月に日本郵政公社が民営化されますが、その後継組織の概要やSNAにおける部門分類を考えるに当たっての論点について議論したいと思います。

既に、岩本委員、作間委員から日本の分類基準に関する議論が必要であるというようなニュアンスの発言があったかと思いますが、とりあえずは現行の基準に照らすとこういう扱いになるということで、中には枠外になるものも出てくるものがあるということでもあります。本格的な分類基準につきましては、基準改定等の際に議論するというものではありませんけれども、基準改定の時期を待つまでもなく、なるべく先行的に議論ができればいいかなと思います。

本日、結論を出すということではなくて、問題の所在と一応の対処案について、事務局より簡単に説明していただきます。

○二村国民支出課長 では、ちょっと先の問題を説明させていただきます。時間が押していること、あるいは、私の説明が拙いということもあって、先ほどのご質問にすべてお答えし切れなかったかと思いますが、この点はお許しいただければと思います。また、次回以降の委員会で議論させていただきたいと思います。

郵政公社民営化後の後継組織の部門分類であります。資料3-1と、参考1として民営化のプロセスの簡単な絵がございますが、その2つを見ながら聞いていただければと思います。

日本郵政公社民営化の枠組みですが、絵を見ていただくと、準備期間と移行期間に分かれているのがごらんいただけると思います。準備期間というのが、今年の9月30日までの期間でござ

ざいます。今現在もこの期間にいるわけですが、その間は日本郵政公社が昔特会でやっていた郵便業務、郵便貯金業務、保険業務といったものを実施しているわけでございます。その右隣に日本郵政株式会社というグレーの柱がありますが、これは公社の業務をどういうふうに承継させるかといった、今年の10月1日以降の体制をどうするかといったことを考える準備企画会社という機能を現在果たしております。

それが10月1日になると移行期間へとステージが変わるわけですが、そこで何が起きるかという、まず1つは、日本郵政公社が郵便貯金・簡易生命保険管理機構という独立行政法人に切り替わるという絵になっております。この新しい独立行政法人、今後「機構」と略称させていただきますが、これは既存の郵便貯金あるいは簡易生命保険の契約を引き継いで、それを管理して債務を履行していくという業務を行なう主体になります。

今まで日本郵政公社が行なってきた郵便業務等はだれが行なうかということ、移行期間の右側にありますように、4つの株式会社が設立されることになっております。郵便事業株式会社が郵便事業を受け継いで行なう、郵便貯金銀行は郵便貯金業務を引き継ぐ。郵便貯金業務そのものではないですね、郵便貯金の業務が担っていた銀行的な業務を行なうということですね。それから、郵便保険株式会社は保険の引き受け等を行なう。郵便局株式会社というのが右から3つ目にありますが、これは今申し上げた郵便事業会社あるいは郵便貯金銀行、あるいは、保険会社の窓口のネットワークとして機能する会社になります。この4つの株式会社が、今まで郵政公社が行なっていた業務を引き継いでいく。今後、さらに業務を広げていくことも可能ですが、そういう会社として設立されるということでございます。

これまで準備企画会社として機能していた日本郵政株式会社がどうなるかということですが、郵便会社、郵便局会社の経営管理を目的とする持株会社として機能することになります。それから、移行期間の当初は、郵便貯金銀行、郵便保険会社の株式も保有する。これは移行期間中に段階的に処分していき、最終的にはすべて処分するということになりますが、移行期当初は株式を100%持つ。そういった会社として機能することになります。

非常に大雑把ですが、後継組織の機能はそういうものであります。

それでは、これがSNA上どういうふうに格付けされるべきかという主な論点を資料3-1の2ページの3.にまとめてございます。ここに挙げております主な論点は、現行の基準に照らして整理した場合に議論が起ころうだなという論点を挙げたものであります。ここで挙げた論点以外論ずるつもりはないということではないのですが、事務局としてこういうところは議論が必要ではないかということも挙げたものであるというふうにご理解いただきたいと思います。

ます。

まず1つ目、日本郵政株式会社の関係の整理ですが、公的／民間の区分がどうなるかという点でございます。これは所有支配という観点から整理されるわけですが、所有に関しては、移行期間当初、今年の10月1日時点では株式の総数を政府が保有することになっております。ただし、これはできるだけ早く処分して行って、保有割合を3分の1に近づける努力義務が政府に負わされております。

それから、支配という観点から申し上げますと、取締役等の選任・解任には大臣の認可が必要な形になっております。それから、事業計画についても大臣の認可が必要という制度になっております。

こういったことに照らすと、今の我々の基準では公的部門ということになるのですが、それで適当かどうかという議論があるかなと認識しております。

それから、市場性があるかどうかといった点も議論になるかと思えます。先ほど「金融資産が90%以上ある」という基準で金融機関にしてしまっただけというご指摘がありましたが、我々もこの基準については本当にそれでいいのかというような問題意識を持っております。

日本郵政株式会社というのは持株会社でございますので、各株式会社の株式が資産として載ってきます。それから、先ほど説明を省きましたが、社会貢献資金とか地域貢献資金、郵便局会社や郵便事業会社が地域のため、あるいは、社会のために市場性のないような活動を行なう場合に日本郵政株式会社が交付する資金があるのですが、その基金も郵政株式会社が持つということで、いずれにしても主な資産は金融資産になってしまうんですけれども、それでもって金融機関としていいかどうかという問題意識を持っております。

SNAマニュアルに照らして、持株会社という場合、その金融・非金融の区分はどうするかを見ますと、それは持株会社が支配している法人グループの主な活動かどうかということで判断すると記載されております。その場合、資料に書いてあるとおり、郵政株式会社の子会社は郵便事業あるいは郵便局、それから、郵便貯金、郵便保険ということで、非金融のものと金融のものが混ざっている、その場合どうするかという議論もあるかと思えます。

ただ、金融のところはいずれ株式を売却するということが主な活動ではないとみなせば非金融ということになりますが、いずれにしてもそういった議論が必要ではないかと考えているところでございます。

次の郵便会社については、公的／民間という区分が議論になりうると考えております。所有については、株式の総数を日本郵政株式会社が常時持つということになっておりますので、政府

保有という意味ではゼロになります。支配の観点からいきますと、役員等の任命権は政府にはない。ただし、事業計画には大臣認可が必要ということになっております。

我が国の現在の基準からいきますと、最初に所有ということがあって、そこで政府保有がゼロだと、その段階で民間ということになってしまうんですが、それで適当かどうかという問題意識でございます。

我が国の今の基準は93SNA導入時に、当時の国民経済計算調査会議で議論した上で決めたものですが、その際の議論は、政府による「所有または支配」というのがSNA上の記述ですけども、これではなくて、「所有かつ支配」という、少し基準を厳しくした形で公的部門かどうかを判断するという整理といたしました。したがって、公的企業の子会社は公的部門から外れてしまうという整理をしたわけですが、そういう整理にすると民間企業になってしまう。ただし、当時の議論では持株会社というのは想定されておりませんでしたので、そこは持株会社に焦点を絞ってどうすべきか、ということ判断すべきかというふうに考えております。そういう意味での論点ということでございます。

郵便局会社については、基本的には同じような構図になっております。

4つ目、郵便貯金銀行、保険会社も、持株会社の判断をどうするかということでございますが、先ほどの郵便事業会社あるいは局会社と若干違うところがあるとすると、株式を段階的に処分していった、最終的にはすべて処分してしまうという点。支配に関して言いますと、郵便局会社とか郵便会社とは異なり、貯金銀行あるいは保険会社は特別な法律がなく、一般の商法の会社であるということ。他方で、移行期間中は業務などについてさまざまな制限が課されているということがあります。こういったことを踏まえてどう判断すべきか、ということをご議論いただきたいと考えております。

機構に関しては、機構は既存の郵便貯金あるいは簡易保険の契約を引き継ぐということですので、今の基準でいくと「金融資産90%以上」ということで金融機関になる可能性が高いのですが、それで適当かどうかというような論点でございます。

この場ですべて決めるということではなくて、そういった論点についてご意見をいただければと考えております。

○中村委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら、お願いします。作間委員、お願いします。

○作間委員 所有、支配基準について確認だけしておきたいと思います。

従来、我が国の適用はSNAの所有、支配基準に対しても誤った適用をしてきたと僕は考えております。支配基準が中心的基準であって、所有基準は支配の所在を認定するための補助基準であると考えべきだと思います、支配基準が中心。それでいくと、資料の2ページ目の郵政（株）は支配基準に照らして未来永劫公的部門なのかなと思います。

93SNA導入時、たしか国民経済計算会議で決まった事柄ではあるのですが、当時は調査会議の一専門委員にすぎなかったわけですし、だれから聞いた話だったかは忘れておりますが、「所有または支配」というSNAの正規の基準に基づいて公的部門の格付けを行なっていくと、至るところが公的部門になってしまうのではないかという議論をしていた人はいました。それは政治的判断を統計に持ち込んだと言っていいのではないかと、今となっては思います。そのようなことは今後一切すべきではないと感じております。

○中村委員長 岩本委員、お願いします。

○岩本委員 まず、論点として挙げられていることについての意見です。

郵政（株）で現行基準が持株会社を想定していないということですが、この場合どう処理するかということでの私の考え方としては、持株会社に関してどうなっているのかということの、後ろに書いてあるSNAのマニュアルに従って処理して、判断基準自体は想定していないことですから、それは適用されないということで扱っていいのではないかと。判断基準を変えないで、そのまま使うことで別に問題は生じないのではないかなと思います。というのは、僕らとすれば判断基準は抜本的に見直してほしいので、ここの改定でお茶を濁してもらいたくないという意図もありますので、そういう話を申し上げておきたいと思います。

移行過程の判断は非常に難しいのですが、先取りして非常に印象的なことが起こったら、イベント自体で変えるという考え方もあるかと思いますが、これはいろいろありますから、前例などを踏まえて決めればいのではないかという気はしております。

議題からいくとここで資料5まで入っているように思うのですが、話が飛んで申しわけないので、最近ちょっと気になった点がありますので、お伺いしたいと思います。今年度の年報を冊子でいただきました。最近、政府機関の格付けのところを見るようになりまして、放送大学学園が見当たらないので、どこにいったのかというのがちょっと気になっております。放送大学学園というのは学校法人化されましたが、定義上、特殊法人の定義を満たすので、総務省の特殊法人一覧には載っております。したがって、資料4の政府関係機関の一覧のところにあられなければいけないはずなんですけれども、抜け落ちてしまっているということは民間部門に変わってしまったのか。これまで中央政府が扱っていたのでちょっと気に

なるので、その点お伺いしたいのです。

○二村国民支出課長 放送大学の件は、時間もありますので、事実関係をきちんと整理して、後日、各委員にご連絡を差し上げたいと思います。

○中村委員長 この議題はこれから引き続き議論をします。きょうは議論を尽くすためのスタート台ということであります。

それでは、次の議題、統計法の改正について、説明をお願いします。

○大貫企画調査課長 資料6について簡単にご説明したいと思います。

統計法が改正されまして、60年ぶりの全面改正ということで、5月23日に公布されております。

国民経済計算の関係で申しますと、概要の1.の2番目の○、統計調査によらない統計、いわゆる二次統計とか加工統計と国民経済計算は考えられておりましたから、これらについても作成方法に関する規律が整備されて、この統計法でイメージ的にカバーされることになったということでございます。

2ページ目でございますけれども、国民経済計算に関する法律上の規定が新たに設けられております。1つは、国民経済計算は基幹統計として位置付ける。2つ目は、内閣総理大臣が国連の定める国民経済計算の体系に関する基準に準拠して、国民経済計算の作成基準を設定する。3つ目が、作成基準の設定・変更に当たって、統計委員会の意見を聞く。また、公示することが義務づけられたということでございます。

このように、国民経済計算の位置付けが法律の上で明確化されたということございまして、作成基準をあらかじめ設定することによって、中立性・客観性を高めることが法定されたわけでございます。

3ページ目でございますけれども、国民経済計算調査会議が今後どうなるのかという話でございます。説明が飛んでしまったのですけれども、新しい統計法では内閣府に統計委員会を設置するというのが大きな役割になっておりまして、その役割が5つほど○で書いてございますが、2番目の国民経済計算の作成基準の設定に関する調査審議、この事項についても統計委員会の任務になるということでございます。法律をつくった意図の上では、現在の国民経済計算調査会議は廃止して、その機能を統計委員会に継承することとしたいという意図をもってつくられたということでございます。

現在、統計委員会、本年10月1日を目途として関係行政機関と連携しつつ準備を進めているところでございまして、新体制については今のところまだ絵が描けておりません。ほかにも統

計審議会で定常的に議論を続けなければいけないようなこともございますので、新たな統計委員会のもとの体制で現在の国民経済計算調査会議の機能をどのように継承していくかという点については、今後また詰めていきたいと思っているところでございます。

○中村委員長 ありがとうございます。

それでは、最後に事務局から次回の予定等についてお願いします。

○大貫企画調査課長 本日は貴重なご意見をありがとうございました。次回の会合につきましては、また委員長とご相談の上、議題及び日程を後日ご連絡させていただきます。以上です。

○中村委員長 何かご質問がございますか。

それでは、時間もまいりましたので、本日はこれで終了させていただきます。長時間ありがとうございました。