

でございますが、この点についての御答弁をいただきたいと思えます。

政府参考人（稲葉一雄君） お答え申し上げます。

海外に企業が進出いたしますと、当然我が国と法律制度それから商慣習が違いますので、契約をめぐるトラブル等、多々ございます。先生今御指摘ございましたような代金の支払の問題等は既に何件も生じて、それは問題となつてございます。従来から、そのような場合につきましては、その被害を受けた企業とそれから省庁、我々との間で情報交換をし、政府が後押しをして問題の解決を図るといふようなことを行つてきてございます。

今後もそのようなことを進めてまいりますけれども、例えばこの機構ができましたならば、機構はそのような事案に数多くかつ深く関与をすることになりますので、その知見、経験はこの機構の中に蓄積されることになります。また、同様の知見、経験は、同じような業務に関わっている国の機関、例えば国際協力銀行でありますとかJICA等にも蓄積されることになります。このような関係機関に蓄積されました情報、経験を共有し、これを民間企業と交換することによって日本全体として契約のトラブルを減らすと、そのような方向に持っていきたいと考えております。

魚住裕一郎君 ありがとうございます。大成

功することを祈っております。

終わります。

委員長（藤本祐司君） 午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午前十一時四十分休憩

午後一時開会

委員長（藤本祐司君） ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

田中茂君 みんなの党の田中茂です。

ついで一週間に私、議員になりましたので、今日初めて質問させていただきますが、このような機会を与えていただきまして本当にありがとうございます。

まずは、沖ノ鳥島でお亡くなりになられた皆さんに御冥福をお祈りしたいと思えます。また、沖ノ鳥島は非常に重要な、戦略上も安全保障上も極めて重要な拠点であります。あのような場所です事故が起こったということは本当に残念に思っております。まずは、行方不明になられているお二人の方の早期発見をお願いしたいと思います。

次に、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法案に関する質問をさせていただきます。

私自身、我が国の悠久の歴史の中で培われたたぐみの技、技術力、豊富な知識と経験を活用し、インフラ整備が必要な国や地域を始めとした海外へ普及させることは極めて重要であると、そう思っております。さらに、他国も官民一体となって海外でのインフラ整備支援を推進している現状を見ると、このような施策を早期に進めることの趣旨はよく理解できますし、その規模や長期にわたる事業という点で、政府が支援する方針にも基本的には賛成しております。

ただし、今回の法案に関しては、三点につきお尋ねしたいことがあります。

まず一点ですが、政府出資の株式会社という設立形態についてであります。この法案によれば、民間出資を募るものの、政府が常に半数以上の株式を保有する政府出資の株式会社として設立するとなっております。会社法に基づく株式会社という形態で民間出資を募るのであれば、採算性を考慮するのは当然であります。交通インフラ等の整備や都市開発事業に対する投資額は極めて大きく、長期にわたる事業リスクが生じることも理解しますが、民間では手に負えないリスクがあるから政府がコミットするというのであれば、そのような事業は株式会社という形態で求められる採算性とは相入れない可能性があり、整合するのは難しいのではないのでしょうか。

その辺りをどうお考えか、果たしてそのようなスキームが機能するのか、どのようなビジネスモデルで株式会社としての利益を創出するとお考えであるのか、これらの観点から御意見を伺いたいと思います。

国務大臣（太田昭宏君） 一番まず難しいのは民間に委ねていて難しいのは、案件を見る、その案件を情報収集して発掘する。そして、それを今度は入札やそつしたことに持っていくというまでに、相当相手の政府が関わっていることが極めて多いということもありまして、民間だけでは現実にはなかなかその決定権のあるようなところとの率直な対話ができないというのが私が関わってきた一番大事なポイントだと思つてですね。

そつという意味では、JICAさんや大使館や商社、そこが案件を発掘する、そしてそれが、上物と下物とに分けて、こちらはODAでやっていく、そして運営というのは今度は入札していくというこのシステムがかなり長期にわたり大きいということもありまして、一社とかがあるいはJVということだけでは、民間の、なかなかそのリスクというものを回避し難いということがあります。そのし難いことによつて、ちゅうちょして、ほかのところがかなり、世界が競争の中でアグレッシブですから、そこで劣後するといつようなことが多いといつことがございます。

政治リスク、自然災害リスク、商業リスク、これは見込みの問題でもありませんけれども、こうしたことを縮小しながら、そして事業をまさに株式会社として民間主導でやっていただくといつところまで常に持つていきながら、裏で政府としてもサポートしているといつことを相手方にも見せていくといつことが極めて重要だといつことだと思います。

ですから、民業を圧迫したり、民間が入つてくるのを嫌がるといつことがほかの事業にはあるわけですが、逆に、今回の件は、民間の企業のみで出資できる場合は出資いたしませんし、支援する場合であつても民間と共同での出資を前提としていて、本邦企業との関係で最大出資したとならないといつふうになっている上に、リスクがあるものですから、民間企業の方が是非ともサポートしてもらいたいという声が多に多いといつことの中から今回のこつという措置をとらせていただいているといつことでございます。

田中茂君 大臣、ありがとうございます。ただ、結局、政府出資といつものは、最終的には税金や財投からの資金、すなわち国民の税金から成ると思ひます。そついうことになれば、コーポレートガバナンスといつか、そついうものを明確にしておいていただきたいと、そつ思つております。

次の質問に移らせていただきます。
支援対象企業や事業に関する監視及びリスク管理についてであります。

支援基準については国土交通大臣が定めるものとなっておりますが、支援対象とする企業の選定、監視、そしてリスク管理等については機構内にとつような体制を構築しようと思ひていらつしやるのか、出資後の事業のモニタリングやリスク管理についてはどのような体制で臨むことを考えていらつしやるのか、お伺ひしたいと思います。

また、社債発行、借入れなどの資金調達には大臣の決裁が必要とのことですが、機動性に欠けるだけでなく、ますます政府主導に偏るのではないでしようか。以上、御質問させていただきます。

政府参考人（稲葉一雄君） 御説明申し上げます。まず、機構の体制について御質問がございまして、どのような仕組みによつて出資をするのか、その後のリスクの管理をするのかといつことでございます。

機構は株式会社でございますので、原則としては通常の株式会社のガバナンスが適用されます。すなわち、株主総会の下に取締役会があり、代表取締役がいるわけでございましてけれども、この機構に特有の組織といたしまして支援委員会といつものが設置されます。すなわち、これは取締役会

の実質的にはその内部に設置されるものでありま
すけれども、社外取締役一名、代表取締役一名及
びその他の取締役から成ります海外交通・都市開
発事業委員会というものが設置されまして、この
委員会のメンバーが、どのような事案に対して支
援するか、そもそも支援すべきか否か、支援する
としてどのような内容の支援を行うか、あるいは
撤退する場合にでもこの委員会が撤退すべきか否
かと、そのような判断を行うということになって
おります。

この委員会のメンバーでございますけれども、
この委員会のメンバーは、出資あるいは機構によ
る支援という判断を行い得るだけの専門的知識を
持った皆さんになっていただく、こういうこと
でございます。このメンバーの皆さんは、委員
はそれぞれ独立して判断をする、このような体
制になっております。これは法律が定めていると
ころでございます。

このような体制を取ることによりまして、また
そこに適切な人を得ることによりまして、機構と
してリスクの管理、それから出資の判断、モニタ
リング等を適切に行うことができる、このよう
に考えてございます。

それから、この機構が行います社債の発行、借
入れについての国の監督でございますけれども、
機構は国が発行済株数の二分の一以上を必ず保有

するということ意味で国が責任を持つ株式会社でござ
います。そのような意味におきまして、機構の財
務の健全性を確保するために、借入れを行ったり
あるいは新株を発行したり、そのような場合には
国がこれを監督すると、このような仕組みになっ
ております。

ただし、必要な資金需要が生じたときにその資
金の調達に支障が生じるようなことがないように、
監督業務それからそのほかの手続につきましては
迅速を旨として対応したいと、このように考えて
おります。

田中茂君 ありがとうございます。

金融機関でもないので、できれば事業の選定や
資金拠出をどういふふうにするのか、今後も皆さ
んに明確にしていきたいと思えます。

もう時間がありませんので最後にさせていただきます
ますが、私最初に言いましたように、本来この
企画そのものに対しては、我が国の知識や技術及
び経験を生かし海外市場への参入の促進を図るこ
とにはもちろん異論はありません。長いスパンで
見た場合、優れた日本の交通や都市開発事業を途
上国へ輸出し、その国民の生活向上に大いに寄与
すれば、単なる経済上の利点より、日本に対する
当該国の国民の信頼醸成の高まりにも役に立つと
思います。鉄道、バスなどの交通機関は学校に通
う子供から病院に通院する老人の方々まで広く利

用され、日本の知識や優れた技術を長い期間にわ
たり国民が生活環境の中で知っていくこと、また
日本のイメージが高まっていくということは、こ
れはある意味で、周辺諸国が台頭している中であ
る意味では安全保障上にも極めて重要であると、
そう思っております。

ただ、これはあくまでも刃の剣であり、交通
機関及び都市開発である限りは安全、安心、信頼
が最も大切なポイントであります。単なる一企業
ではなく、日本政府がバックアップした企業によ
り、もし仮に事故が生じた場合、また、負債があ
り倒産をした場合、反対に日本の企業のみならず
日本政府に対しても信頼が大きく傷つくことにな
ると思えます。また、税金を財源とする多額の政
府支援が損失した場合、国民への説明責任が果た
せなくなることも懸念されます。

その点のリスクマネジメントを嚴重にお願いし、
私の質問を終わりにします。

委員長（藤本祐司君） 答弁はよろしいですか。

田中茂君 はい。

和田政宗君 みんなの党の和田政宗です。

海外へのインフラ輸出の意義については大いに
認めたいというふうに思います。私はプライベート
で途上国の野球支援に携わってまいりましたけ
れども、アジアやアフリカの各地で、この道路は
日本が造ってくれた、この橋は日本が造ってくれ