

あったこと、それらに対し、総務省職員からは具体的かつ合理的な反論、反証がなされなかったことを相対比較した結果、その言動があった可能性が高いとの心証につながるものが少なくなかったことは付言しておきたい。

(3) ヒアリングについては、当委員会が直接聴取する形で、9日間で延べ20回、計23時間行った。〈参考5〉

総務省に対しては、平成29年(2017年)に行われた東北新社グループに係る認定及び認可のプロセスに関与した総務省職員を中心に、当時の情報流通行政局の職員¹13人に対してヒアリングを行った。また、当時の情報流通行政局長については体調不良のため、委員会の質問、本人の回答を書面により行った。

一方、東北新社に対しても、上記過程に申請者側として中核的に関与したと思料される東北新社の2人に対してヒアリングを実施した他、東北新社から受領した資料について随時事実確認を行い、委員会において分析を行った。

なお、若干付言すると、東北新社の外資規制違反にまつわる当時の対応やその時期に重なる会食等について、東北新社側の説明は(その信憑性は慎重に評価すべきであることは当然として)相応に具体的であったのに対し、総務省職員の説明は、自ら行った決裁や決裁手続に向けた準備でありながら、多くの職員が「覚えてない」との発言を繰り返し、行政事務が透明性をもって公正に行われたことを積極的に、説得的に説明することができなかったこと及び一部職員については当委員会が東北新社から資料を得て指摘をするまで会食等の事実を申告しなかったことは、この検証作業が今後のより良い総務行政のあり方に資するための取組であることに照らすと、残念な結果と言わざるを得ない。

4 本報告書の構成と骨子

(1) 本報告書については、背景となった政策動向等(後記第2)、特に東北新社グループと総務省との関わり合いに関する事実認定(後記第3)、事実認定に関連する放送法の諸規定等の整理(後記第4)、認定事実を下に行政がゆがめられたか否かに関する当委員会の評価(後記第5)、個別委員の意見など本報告書全体についての補足(後記第6)という構成としている。なお、巻末には、本報告書で活用した主な資料を掲載しているが、今後の検証等との関係で掲載しない資料がある。

(2) 本報告書の骨子は、以下のとおりである。

① 総務省情報流通行政局衛星・地域放送課は、平成29年(2017年)8月頃、東北新社から、同社が放送法の外資規制違反の状態にあることの報告を受け、これを認識した可能性が高く、それにもかかわらず、放送法に基づきBS(左旋)4Kの認定について取消しに向けた対応を行わず、むしろ同社子会社による事業承継について追認した可能性が高い。この点で、

¹ 当時の情報流通行政局の衛星・地域放送課の職員のみならず、同局幹部や同局他課の職員を含む。

第6 委員補足意見

これまでの検証では、総務省と東北新社との会食については、東北新社が総務省に何かを直接お願いするような場になっているということは確認できなかった。しかし、そうであったとしても、結果的に、多くの者が国家公務員倫理法に抵触するような会食が数多く行われることとなったことは、重く受け止めるべきである。

これについて各委員からは、ヒアリング対象の多くから「覚えてない」との発言を繰り返され、これまでの検証において裏付けるには至らなかったものの、会食の積み重ねや長い付き合いにより職員と事業者との間で馴れ合い意識やムラ意識が醸成されていく可能性、アポイントなしの面会あるいは携帯電話といった簡便な手段で、事業者と重要なやり取りをするような行為が当然のように行われてしまう可能性、また、閉鎖的かつ硬直的な国の人事運用が事業者との癒着を生みやすい環境となる可能性などを指摘する意見もあった。今後、委員会として総務省における他の情報通信行政についても検証を進め、再発防止も含めた提言を検討する際には、上記可能性の観点からも、会食をはじめとした事業者との関係の在り方についても、検討を行うこととしたい。

また、個別の委員からは、そのような総務省と事業者との関係に加え、把握された総務省内の仕事の進め方、総務省職員によるこれまでの委員会への資料提出やヒアリングへの対応の状況等をも踏まえつつ、情報通信行政における組織風土、職場文化や組織のガバナンス、職員のモラル・コンプライアンス意識、外部の者の入退館や各種情報の管理・セキュリティといった点についても問題意識が示されているところであり、上述の提言を検討して行く際には、これらについても検討を行うこととしたい。

政策課の職員に対し、事実上の打診、相談レベルの会話として、東北新社が外資規制違反の状態でありどうしたらよいかといった話をし、また、同じく部下である(担当者) Bは、当該職員からの質問に対し、「東北新社に聞いたらBS(左旋)4Kの認定時は外資規制違反ではなかった。」と答えたと認められるところ¹⁷、両名が同社の外資規制違反を認識していた事実は、井幡課長が同じ認識を有していたこと及びこれが課内で共有されていたことを推定させると共に、(担当者) Aが東北新社側に、上から話を聞いている旨の発言をしたこととも符合する。

3 結論

当委員会は、本来、行政プロセスは透明性をもって公平に行われるべきものであるがゆえに、原則として総務省に客観的な資料に基づく合理的な説明責任があるとのスタンスをとっており、他方、当委員会の調査権限の限界を踏まえ、これらを前提として、上記の事情を総合的に考慮し合理的に推認する限り、衛星・地域放送課の井幡課長らは、東北新社から外資規制違反の事実について説明・相談を受けてこれを認識し、課内で問題共有が行われた可能性が高いというべきであり、それにもかかわらず、放送法の規定に沿って認定取消しに向けた対応を行わず、少なくとも東北新社の承継方針を追認した可能性が高いと指摘せざるを得ない。

第3 上位の職員の関与について

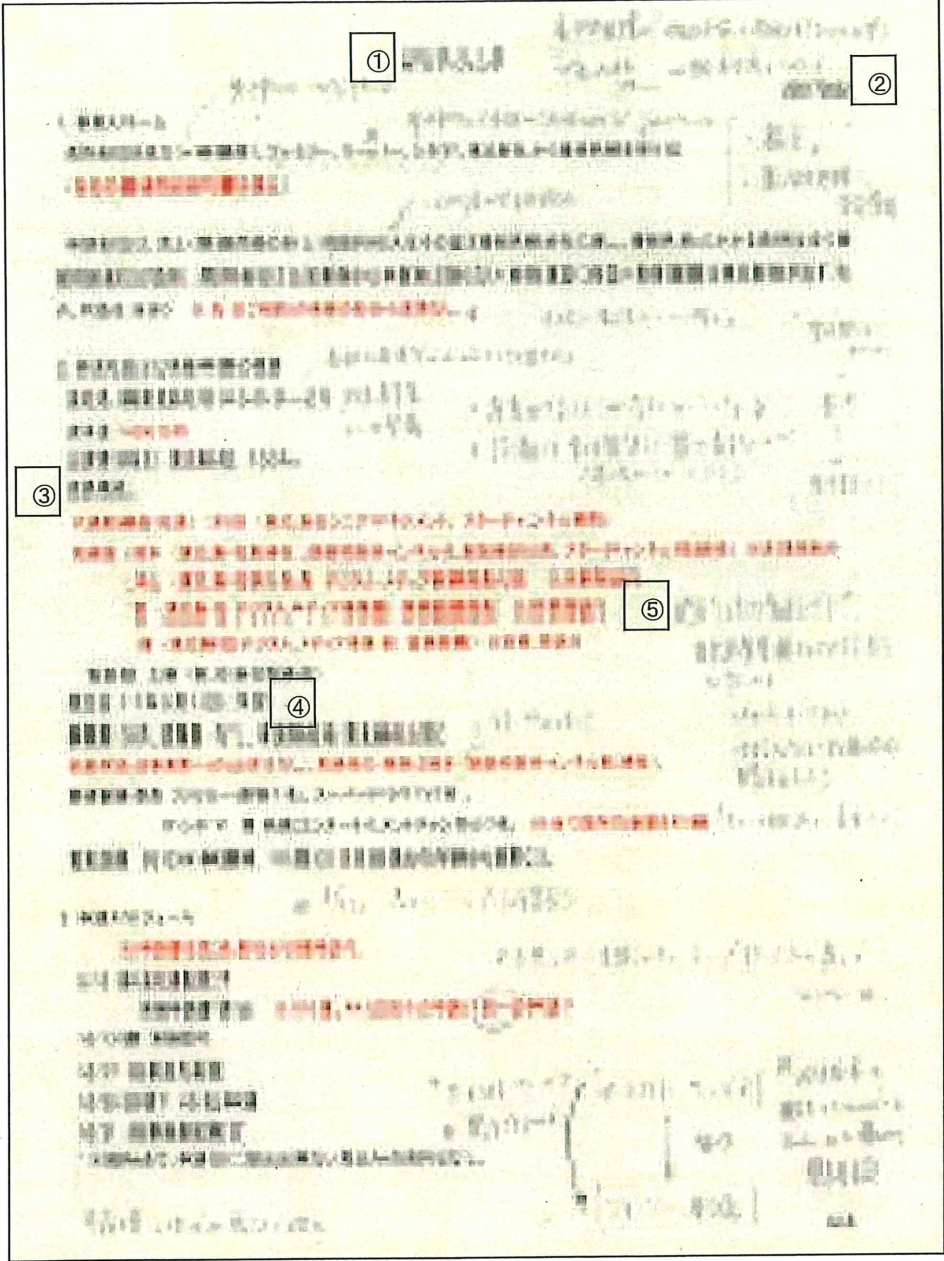
当委員会が収集し得た資料では、衛星・地域放送課より上位の部局・職員が東北新社の外資規制違反を認識していたことをうかがわせる事情は見当たらなかった。

もともと、この点の評価について、委員からは、そもそも資料が乏しく適切な認定・評価が困難であるとの指摘があったことを付言する。

¹⁷ (担当者) C及び(担当者) Bは強く否定しているが、両名は、当委員会のヒアリングに対し、東北新社との打合せ状況や同社への指摘事項、スキーム変更に関する関与の状況、決裁の状況などあらゆる事情について「覚えていない」との趣旨の発言を繰り返し、客観的資料から認められる事実経過についての合理的な説明を行っておらず、信用することができない。

参考資料目次

参考 1	情報通信行政検証委員会の設置について（令和3年3月16日総務省）	30
参考 2	情報通信行政検証委員会の検証経緯	31
参考 3	情報通信行政検証委員会 運営方針（令和3年3月17日情報通信行政検証委員会決定）	32
参考 4	通報窓口の設置・運用について	34
参考 5	情報通信行政検証委員会によるヒアリングの対象となった者	35
参考 6	平成28年10月17日に東北新社が総務省に提出した衛星基幹放送（BS（左旋）4K）の業務認定申請書（抄）	36
参考 7	平成29年8月5日頃、総務省に提出されたとみられる、東北新社に3事業者のCS（右旋）事業を承継する内容の「基幹放送の業務認定承継認可申請書（文書の日付2017年8月10日）」案 ※文書プロパティは平成29年8月5日	39
参考 8	平成29年8月16日に東北新社が、同社に3事業者のCS（右旋）事業を承継する契約を中止する旨の公表資料	44
参考 9	<u>平成29年8月22日に、新設子会社に3事業者のCS（右旋）事業と東北新社のBS（左旋）4K事業を承継させる新スキームについて、東北新社担当者と総務省担当者間で持たれた打合せに使用された資料（手書きメモは総務省担当者によるもの）</u>	45
参考 10	平成29年8月25日頃、総務省に提出されたとみられる、メディアサービス社に3事業者のCS（右旋）事業と東北新社のBS（左旋）4K事業を承継する内容の「基幹放送の業務認定承継認可申請書（文書の日付2017年9月11日）」案 ※文書プロパティは平成29年8月25日	46
参考 11	衛星基幹放送の業務認定申請書（抄）	51
参考 12	衛星基幹放送に係る事業計画書（抄）	52
参考 13	平成29年1月の衛星基幹放送（BS・東経110度CSによる4K・8K実用放送）の業務認定に係る総務省担当者のチェックリスト <欠格事項関係部分>	53



- ① 「MTGアジェンダ」との記載あり。
- ② 「200170822」との記載あり。
- ③ 「役員構成：」との記載あり。この直下に赤字で新設会社の役員名が記載されているが、東北新社の役員が兼務することとなっている。
- ④ 「従業員：なし」との記載あり。
- ⑤ 手書きにて「◎トンネル会社では？」との記載あり。



令和3年4月27日

各位

会社名 東海旅客鉄道株式会社
代表者名 代表取締役社長 金子 慎
(コード番号 9022 東証、名証各第1部)
問合せ先 執行役員広報部長 武田 健太郎
(TEL. 052-564-2549)

中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ

中央新幹線品川・名古屋間の建設については、平成26年10月に品川・名古屋間の工事実施計画が認可されて以降、品川駅、名古屋駅、南アルプストンネルなど、早期に着手する必要があるものから順次、設備投資の意思決定を行った上で契約を締結し、工事を進めています。

その中で、品川駅・名古屋駅の両ターミナル等の個別の工事案件によっては、当初の想定額を超えるものが発生したことにより、工事費の増加を見込むこととなりました。その一方で、昨年来の新型コロナウイルス感染症の影響で、経営環境が急激に悪化したことから、今般、工事に必要な資金計画と健全経営の確保を確認するため、品川・名古屋間全体の工事費の見通しについて、合理的と考えられる要素を盛り込んで精査を進めたところ、総工事費が「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その2）の認可申請について」（平成29年9月25日）でお知らせした金額を上回る見通しとなりましたので、お知らせ致します。

1. 総工事費（品川・名古屋間）の見通し

7.04兆円

※工事実施計画（その2）時の見込み額（5.52兆円）に比べ約1.5兆円増。

※車両費含む。山梨リニア実験線既設分を除く。

2. 工事費増の理由

- ・難工事への対応、地震対策の充実、発生土の活用先確保 等
- ・主な増加理由は、別紙「工事費の主な増加理由」をご参照ください。

3. 工事資金の確保と健全経営の確認

- ・今後の経営に関して、今までと同様に健全経営と安定配当を堅持することを優先し、工事費に充てる資金は営業キャッシュフローを主体に、不足分について返済可能な借入資金によって賄ってまいります。仮に健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復することで、工事の完遂を目指します。
- ・参考として、工事の完遂に必要な資金の確保を確認するため、現実的に想定しうるペースで収益が回復した場合に、一定の合理的な前提をおいて営業キャッシュフローを算出し、これに新規の資金調達約1兆円を加えれば、品川・名古屋間の建設に充当できる資金の累計が、令和10年度中には、今回算出した総工事費7.04兆円を上回ることを確認しました。なお、これは開業の目標時期を新たに設定したのではなく、あくまで参考として、一定の前提の下での資金確保の状況を試算したものです。
- ・当社としては、健全経営と安定配当を堅持しつつ、今後とも、中央新幹線の早期実現を目指して、計画を推進してまいります。

(参考：確認の前提条件等)

運輸収入(幹/在)	令和3年度 66%、令和4年度 80%、令和5年度 90%と段階的に回復し、令和6年度以降、令和10年度までに100%
費用	人件費は、現行の鉄道充当要員規模の維持を基本とし、物件費は、平成27年度実績から令和元年度実績までの5年平均並みを基本として計上。また、「業務改革」により進めるコスト削減を一定程度考慮して計上
設備投資(中央)	7.04兆円
設備投資(幹/在)	必要な設備投資の積み上げを基本とし、「業務改革」によるコストダウンを考慮して、令和10年度以降2,200億円程度/年で横ばい
その他	資金を調達する際の金利は3%

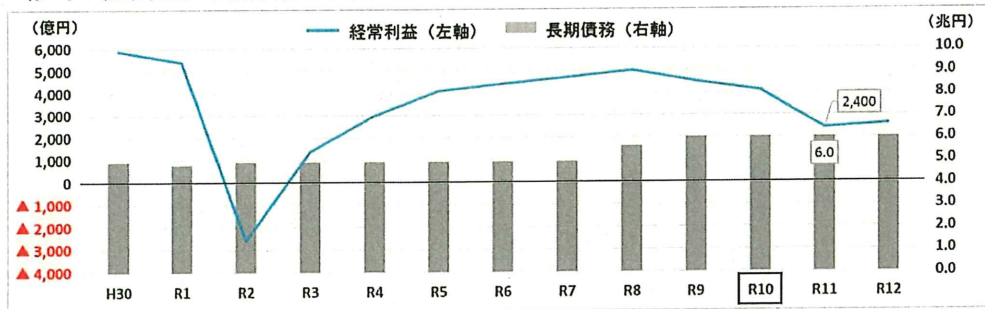
注) 新幹線・在来線の運輸収入の回復は平成30年度対比。

(参考：確認の結果)

中央新幹線建設に充当可能な資金の累計が、総工事費を上回る時期*	令和10年度
上記時期翌年度の営業収益	15,300億円
同、経常利益	2,400億円
同、長期債務残高	6.0兆円

注) ※の時期以降、営業収益及び経常利益の算出にあたっては、運輸収入がそれまでと比べて5%程度増えるとともに、中央新幹線に関する資産の減価償却費と維持運営費を計上するものと仮定しています。これは開業の目標時期を新たに設定したのではなく、あくまで参考として試算したものです。

(参考：経常利益・長期債務の推移)



4. その他

- ・本件については、本日開催の取締役会にて決議しております。
- ・本件による、令和4年3月期業績予想(令和3年4月27日公表)への影響はありません。

工事費の主な増加理由

(1) 難工事への対応 (+0.5 兆円)

- ・品川駅、名古屋駅の両ターミナルについて、工期が長期にわたる複雑な工事であり、契約の手続きを進める中で、リスクを見通せる範囲で工事を分割して発注しました。また、工事を進める等の過程で、地質の不確実性や狭隘な場所での施工上の制約の厳しさ等が分かってきました。

(2) 地震対策の充実 (+0.6 兆円)

- ・明かり区間の構造物について、山梨リニア実験線における走行試験のデータを用いた解析及び小牧研究施設における試験装置での加振試験等で確証を得た対策に基づき、地震への更なる備えとして構造物全体を強化する必要が生じました。

(3) 発生土の活用先確保 (+0.3 兆円)

- ・都市部の発生土については、活用先の確保が困難でしたが、埋立事業における護岸工事等（横浜港新本牧ふ頭等）の費用を負担することで解決を図りました。また、山岳トンネルからの発生土については、活用先の候補地の状況を踏まえると、運搬費や受入費が増加する見込みです。