

国土交通省独立行政法人評価委員会
鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会（第21回）

平成21年7月28日

【事務局】 おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから第21回国土交通省独立行政法人評価委員会鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会を開催いたします。

本日、委員の皆様方におかれましては、ご多忙中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。鉄道局財務課の松本でございます。しばらくの間進行役を務めさせていただきますたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

まず、議事に入ります前に事務局から1点ご報告させていただきます。先般4月から7月にかけて、委員の皆様方におかれましては再任の手続を行っていただきました。非常にお忙しい中ご対応いただきまして、大変ありがとうございました。本分科会につきましては、全員ご再任いただけるとのご了承をいただきまして、事務局といたしまして心からありがたく思う次第でございます。本分科会は再任後最初の分科会となりますが、今後ご任期でございます2年間の間、家田分科会長をはじめといたしまして、委員の皆様方におかれましては引き続き鉄道・運輸機構の業務運営に関しまして、専門的かつ多角的な視点からご指導を賜ってまいりたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

【一同】 よろしくお願ひします。

【事務局】 それでは、議事に入らせていただきます。まず、議事を行うための定足数でございますが、当分科会の8名の委員のうち、本日は5名の委員にご出席をいただいておりますので、過半数を超えており、定足数を満たしていることをご報告いたします。

次に、本会議の公開についてでございます。例年と同様でございますが、議題1、平成20年度業務実績評価については、評価委員会運営規則に基づいて非公開の取り扱いといたします。それ以外の、議題2、財務諸表について、議題3、資金収支計画の変更について、議題4、償還計画の変更については公開の取り扱いとなります。

また、本会議の議事録等につきましては、議事概要では主な意見のみを取り上げることとし、議事録では発言者名を記載しない等の措置を講じた上で、国土交通省のホームページで公表してまいりたいと考えております。

それでは、まず資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。上から順に議事次第、座席表、委員名簿がございます。次にご審議資料といたしまして、上から、議題1の平成20年度業務実績評価に係る資料が1-1から1-4まで、次に議題2の財務諸表に係る資料が2-1と2-2、それから、議題3の資金収支計画の変更についての資料が3-1と3-2、償還計画の変更についてが4-1と4-2とあります。最後に先日の懇談会でもお配りしておりますが、参考資料といたしまして、関係法令と業務実績報告書を再度ご用意させていただきました。非常に大部でございますが、漏れ等ございませんでしょうか。

それでは、議事に入らせていただきます。議事の進行につきましては、分科会長にお願い申し上げます。

分科会長、よろしくお願い申し上げます。

【委員】 おはようございます。お忙しいところ、それから、また暑いところお集まりいただきましてありがとうございます。それから、評点の大変な作業、ご苦労さまでございました。

それでは、早速議事に入らせていただきます。本日工藤委員、北條委員、それから、宮下委員がご欠席でございますけれども、審議内容については私どもにご一任いただいておりますので、進めさせていただきたいと思っております。

きょうは4つの議題がございますけれども、まず議題1は例年同様業務実績評価ということですが、既にいただいております評価結果をもとにしまして、機械的につけられる部分と、それから、審議が必要な部分とに分けながら、いつものとおり進めるものです。それから、議題2としましては財務諸表についてで、これも例年同様ですけれども、説明をいただいて、分科会として国土交通大臣に意見を言うことがあれば、取りまとめるというものです。議題3は資金収支計画の変更について、それから、議題4が償還計画の変更についてというのですが、これは既に分科会で了解済みの内容なんですけれども、変更の必要が生じたということですので、もう1度説明をいただいて、問題がないようであれば、分科会として了承するという議題でございます。

それでは、早速始めさせていただきたいと思っております。では、まず議題1の審議の仕方につきましてご説明をお願いしたいと思います。

【事務局】 前回7月13日の懇談会にお集まりいただきまして、鉄道・運輸機構より業務実績のご報告をさせていただきました。各委員におかれましては、この報告に対する

評価を非常にタイトなスケジュールの中でご提出いただいておりますが、まずは心から御礼を申し上げます。

資料の内容につきましては、後ほどご説明申し上げますが、最初にご審議の進め方から説明させていただきます。資料1、分厚くまとまっておりますが、平成20年度業務実績評価に関する資料でございますけれども、各委員からご提出いただきました評価調書を集計いたしまして、資料1-4「平成20年度業務実績評価調書(とりまとめ案)」としてまとめさせていただきました。まずはこの資料をごらんいただき、また、資料1-2をご参考にしていただきながら、全部で33項目あります評価対象項目について、機構に再説明を求めることなく評価を確定する項目と、機構から改めて説明をしてもらった上で最終評価について再審議いただく項目をご選別いただきたいと思います。その上で、鉄道・運輸機構に入室していただきまして、ご選別いただいた再審議項目を機構から簡単にご説明いたしますので、これに対する質疑をお願いしたいと存じます。質疑後、鉄道・運輸機構には退室してもらい、先ほどの資料1-4をたたき台といたしまして、評価調書の最終確定をする、このような進め方とさせていただきたいと考えております。

なお、資料1-1にありますとおり、整理合理化計画において評価に当たっては国民の意見を募集することとされており、ホームページ上で意見の募集を行いましたが、意見の応募はございませんでしたことをご報告させていただきます。

ここまでで何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

早口で申しわけございません。例年どおりの進め方とさせていただいておりますので。

【委員】 よろしいと思います。

【事務局】 それでは、まず、資料1-1のクリップを外していただきまして、1の次は2があって、1-3がございますが、1-4が皆様方の評価をまとめさせていただいたものでございます。ぱらぱらと見ていただきますと、一番上の整備新幹線業務、1ページでございますけれども、4点が8人、皆さんが4点をつけられておる。こういうものは4点で確定という形かと思っております。その後、都市鉄道利便増進に皆さん3点をつけられておられる。受託工事につきましては、3点が7人で、4点が1人でございますので、資料1-2にルールが書いてございまして、このルールでよろしいかどうかもりませけれども、8人の委員の皆様6人以上の同意があった項目については多数意見を採用する、それ以外は要審議事項とするというふうに資料1-2にございますが、そのルールに従いますと、この受託工事につきましては3点という形になります。品質の向上も3点。1枚

めくっていただきますと、コストの縮減は3点、技術開発は4点となります。開発成果の公表につきましては4点、ニーズに応じた受託業務の実施については3点。以後ずっと続いておりますけれども、全部ご紹介すると時間がなくなってしまいますので、この橙色の網掛けところがちょうどスーパーエコシップの技術支援の関係なんでございますけれど、5点をつけられている先生方が5人いらっしゃって、4点をつけられている先生方が3人いらっしゃいます。そのためこの項目については要審議事項という形にさせていただきたいと思っております。

資料1 - 2を見ていただきますと、それぞれ評価の仕方が書いてございますけれども、33項目につきまして同評価が20項目、以後、委員により評価が分かれているものの、ルールによって機械的に点数を確定できるものとして、3点の項目が5項目、4点の項目が5項目、4点の項目が1項目、4点の項目が1項目という形となっておりますが、先ほどのスーパーエコシップの技術支援のところでは5人、3人と委員の先生方のご意見が分かれたので、要審議項目という形にさせていただければどうかということをご提案させていただきたいと思っております。

このような形であれば、要審議項目につきましては、鉄道・運輸機構より再説明をしてもらいたいと存じておりますが、いかがでございましょうか。

【委員】 いかがでございましょうか。今のような話ですと、さっきの橙色のところだけ再議論、それから、再表決ということになります。ほかは特になんかということになるのですが、ほかにももしあれば、もちろんできますので、ご提案いただきたいと思います。いかがでしょうか。よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員】 それでは、ご提案のとおりに進め方で行こうということにしたいと思います。よろしくをお願いします。

【事務局】 それでは、再審議項目について機構から説明をさせていただきたいと思っておりますので、機構が今入室してまいりますので、よろしくをお願いします。

(機構入室)

【委員】 よろしいですか。

それでは、再開したいと思います。ただいまの実績評価に当たりまして、船舶建造等における技術支援の項目について再度ご説明いただく必要があるということになりましたので、早速ご説明をよろしくお願ひいたします。

【鉄道・運輸機構】 それでは、資料1 - 3に基づきましてご説明させていただきたいと思えます。前回の懇談会でご説明させていただきました内容に加えまして、その際いただきましたご指摘事項等を踏まえまして、若干ページ数、資料等増やしてございます。まず、一部重複いたしますが、船舶建造等における技術支援で、特にスーパーエコシップの推進につきまして、私どもとしては中心的に取り組んだということでございます。船主の要望、航路に応じて技術支援を行う、あるいは、エンジニアリングレビューを行う。それから、第三者的な機関としてコーディネートを行うということで、平成20年度の大きな実績としては、スーパーエコシップは2隻が就航、2隻が進水ということになりまして、いずれも省エネが10%から20%達成した。CO₂、SO_x、NO_xもそれに依りて減っておりますのととも、操舵室、居住区、特に船員の居住区でございますが、小さな内航船でございますと、船員室の音のレベルは70デシベルぐらいございまして、道路のわきで測ったぐらいの高い音量がございまして、それにつきまして5から8デシベル削減ということで、非常に静かな、快適な居住環境を提供することができるようになっておりまして、また、共有建造船の決定につきましては、それまで3隻から4隻だったものが8隻、それから、新しくポッド方式、タンデム方式というものができたり、大型化、同型船の建造、あるいは、地方自治体の、鹿児島県の桜島フェリー設の建造等進むこととなりました。

次ページでございますが、特にスーパーエコシップの建造推進体制の大きな特徴は、従来の船舶建造では中小造船所と船用メーカー、内航船主がつくるという、ここの右のブルーの中のような構図でつくってございました。小型の内航船の建造には低価格ですが、使うものは汎用な技術、あるいは、保守的なマーケットということで、なかなか新しい技術が入らないという特徴がございまして、それに対しまして、スーパーエコシップのようなものを導入するといいたしますと、それに合わせた新しい、船尾が細い形の船になりますので、船型の開発、それから、二重反転プロペラ等を使いますし、推進システムの開発、周波数変換等、インバーターという強電力のパワーエレクトロニクス、こういうものを導入する必要がございまして、大手造船所と中小造船所を組み合わせで推進したということで、機構がジョイントさせて推進したというのが大きな特徴です。ただ、大手造船所は非常に高コストでございますし、価格の高いものしか従来行っていない。技術は非常に高いんですけども、文化差が非常に大きいというところがありますので、そのあたりの統合に努力した次第でございます。またそれぞれの推進方式、3方式につきまして、IHIMU、三井造船、下関 これは三菱重工の関係会社でございますが を導入して技術課題を

解決したということでございます。

これにつきましては、次ページに若干詳しく記載させていただきました。特に機構が実施した課題の解決というのは計画段階、建造段階、就航後と、一連の船をつくる過程に応じた技術支援をやっています。1つの課題は建造コストの削減、それから、ランニングコスト、燃費やメンテナンスについて実績もない船がどうなのかという不安の解消。建造時におきましては、新しい船型や新しい要素技術を実用化する必要がある。それから、これはキャビテーションと申しますが、プロペラに泡が発生するという課題がございます。そのようなものへの対策。それから、内航船の船員さんというのは、外航船の船員さんと違いまして、それほど高い操船技量を持っていらっしゃる方が多うございます。そのような船員さんに的確に的につかっただけが必要がある。あるいは、実際に就航していない船ですから、どんな機械でも、使ったことのないものというのは、船員さんというのは使う決断が非常に難しいんですけれども、それとともに、使った後、改良をちゃんとする。問題が出てきたら、どういう問題か、改良するという課題がございました。これらの課題を機構が解決したのでございますが、例えば、上のほうにおきましては、計画段階は低コスト船の開発ということでは、従来大手メーカーでは、遊星歯車という非常に高度な歯車で減速する方法を考えておりましたが、2つのモーターでプロペラを回す、あるいは、可変ピッチというやり方でポッド方式を実現するという、非常にシンプルな方法を機構が提案したり、燃費、メンテナンスコストを機構が算出して船主に供与する。あるいは、海上試運転データ、共有建造支援セミナー等で船主に情報提供していくということを行っております。

それから、スーパーエコシップ用の新船型ということで、平成17年度以降、これは昨年度も1船型実施しておりますが、これまで11船型を実施しております。そのほか、ここに書いてあるような研究開発に基づきまして、キャビテーション対策とか、それらのツインポッド船の問題の解決を行いました。右に水槽試験の写真が出ております。こういう模型を使った水槽試験とか、キャビテーション対策ということで、泡が出てしまっている写真が出てございますが、プロペラを二重に回すと、泡が出てしまうというのを解決するという必要性がございまして、これらについての解決に取り組みました。あるいは、「操船マニュアル」を船員さんに供与するというで取り組みました。

特に平成20年度に行った取り組みということで、4ページに記載させていただきました。最初のラインシャフト方式といいますのは、前後に2枚のプロペラが逆方向に回転し、

これで二重反転効果が得られて、非常に効率がよくなる。一方、構造的にも非常にシンプルなので、小型船によく向くということです。二重反転効果というのは、後方のプロペラが前方のプロペラの回転の流れになって無駄になってしまうエネルギーを逆回転して推進力に変えるというメカニズムでございますが、そういう省エネ効果がございます。

それらについては、一番最初にこれを実用化させた、就航させたんですが、就航船の実績データが不足しており、船主が次の判断、新しい船主さんの建造判断が難しい。実際に就航しているのか、した実績に基づいてどこをどう改造したのか、これをつくりたい船主さんには教えてあげる必要がある。やっぱり建造判断で、問題がほんとにあったのか、なかったのかということがわからないと、船主さんというのは新しいものをなかなかつくりたくないということがございます。これらについて取り組みました。特に貨物船として一番最初に、平成19年に就航した新衛丸につきまして1年間のデータを取得いたしました。その際には稼働率、燃費、保守点検、船員の居住性とか、そのようなことを取得し、分析して、ランニングコスト、維持管理費、それから、実際に稼働率がどの程度あったのか、ほぼ100%動いておりましたというデータを提供いたしました。

それから、特に小さな船にインバーター等の強電力のエレクトロニクスを積むということとは、その冷却が結構難しいということが判明いたしましてまいりまして、パワーエレクトロニクス（インバーター等）と書いてあります。それを狭い内航船の機関室でうまく冷却するという必要があるということで、これはちょうど1年目の保証ドックで機関室内部の風の流れというのを大幅に改造しております。改良いたしまして、新しい設計手法を確立しております。これによって、ラインシャフト方式につきましては、電気系統についても万全に動くというものに完成したという実績を出しておりますので、これらを提供いたしますことによりまして、平成20年度につきましては、ラインシャフト方式が普及段階ということで、新たに8隻建造になるうち6隻はこの二重反転方式で新たな建造契約につながっております。8隻というのは昨年からの倍増でございますが、さらに同型船、ケミカルタンカー499トンについては3隻だったのが6隻に増えております。白油タンカーについては1隻から2隻ということで、同じタイプの船を新しくつくりたいという船主さんが次から次に出てきているという状況でございます。

それから、ポッド方式とタンデム方式というのは、貨物船でこれまで実用化されていなかったものでございます。ポッド方式と申しますのは、船内に配置されている電動モーターがございまして、錨型のポッドと下に書いてありますが、このポッドについたプロペラ

を回転させるということでございます。かじとしてポッド自体、これは360度自由に回転するので、操船性は非常にすぐれておりまして、狭い航路を航行する内航船に適しております。この意味で、狭い航路に使いたい船主さんの関心が高いんでございますが、このようなポッド方式で貨物船をつくった実績は我が国にございません。それから、旋回性は非常にいいんですけれども、その逆の面で直進性、真っすぐ走るという面での改善をちゃんとしてやらないと、操船が非常に複雑で難しくなるという点がございます。そのあたりを改善するというので、平成20年度にはツインポッド型船の操船性能を推定する研究開発を実施いたしまして、それを推定するプログラム、操船性の推定プログラムを開発いたしまして、直進性を保つような設計、あるいは、運航に使わせております。これを技術支援として造船所及びオペレーターに提供しながらやっております。さらに、「操船性のマニュアル」を作成いたしまして、これを船員へ供与いたしまして、発停・操船要領、非常時の操作ということで、船員の技量を修得させております。このような船員面での不安、それから、技術的な解決を行いまして、平成20年度の成果は、初のポッド型貨物船安鷹の建造、進水につながって、本船は平成21年度には無事就航している状況でございます。我が国初の旋回式ポッド方式の貨物船が実現したということでございます。推進方式、これによって3タイプのうちの1つ、もう2つ目を実現したということになってございます。

3つ目でございますが、タンデム方式といいますのは、ディーゼル直結のプロペラと電気駆動のポッド、後ろの赤い部分ですが、これにより構成されているものでございます。これも二重反転効果を得られますが、かじとしてポッド自体が旋回する、非常に操船性がすぐれてございます。また、ディーゼルによる大出力が使えます。要は、SESの中で大型船に使いやすいということがタンデムでございますが、課題としては、タンデム方式貨物船の実績が我が国にはございません。それから、キャビテーションの問題、先ほどもありましたが、実は、プロペラ部分、この後ろの部分がかじと共用していますので、キャビテーションが発生するという問題がございました。これはプロペラの回転により、プロペラ包囲に泡が発生してしまいますと、プロペラがうまく回らなくなって、プロペラ自体が破損してしまう可能性があるということでございますが、その辺の問題をきちっと解決してあります。それから、船員の操船技量の改良が必要ということでございますが、内航船の二重反転システムの実用化という開発を行いまして、キャビテーションの問題の解決に取り組みまして、これによりまして安心してタンデム方式の検討が可能になった。あるいは、2番目でございますが、操船統合システムということで、この後ろのかじとプロペラ

を一緒に動かさなきゃいけないと、非常に操作が複雑ですので、これを1本のジョイスティックの操作で動かせるということで、船員さんが簡単に動かせる仕組みの形にしたということで、内航の船員でも十分動かせるシステムを実現したということでございます。

これらに基づきまして、1万5,000トンセメント船と5,000トンの石炭運搬船、上については設計でございますが、その次は共有建造契約の締結につながっております。これまで全くなかった分野について実績が出まして、我が国初のタンデム方式の貨物船の実用化ということで、推進方式3タイプがこれで実現ということでございます。

なお、我が国初と書いてありますが、こういう小型の内航船、貨物船といいますのは、島国で、臨海工業地帯を持っている我が国の特徴的な船舶構成でございますので、こういう小型の中で海外とはあまり比較する必要はないのではないかと思います。世界的にも特別な例に入ると思います。

以上のような結果をもちまして、スーパーエコシップ、5ページでございますが、6月現在、これまでの状況でございますが、年間建造実績につきましては、平成19年の4隻から平成20年度8隻で倍増。建造隻数については平成19年度までの11隻の契約から19隻と1.7倍。推進方式3タイプが実現ということで、これは3倍と書いてありますが、3タイプとも実現にこぎつけたと。船型についても、8船型が11船型と多様化。同型船も倍増と、非常に増えてきているということで、一番上のラインシャフト方式の貨物船、499トン型については、これは内航船で一番多い分野でございますが、我が国には大体1,200隻ぐらいいる分野でございますが、これらのうち7隻の建造契約等含めた実績が出ておりまして、既に昨年度、これまでに4隻が就航してきているという状況でございます。そのほか749トン型、このあたりも内航船で一番大きい船型でございますが、大体600隻ぐらいいると思っておりますが、それらについても5隻の実績、5,000トン型で2隻。それから、ポッド方式については1隻。タンデムハイブリッドで2隻という実績が出ております。それから、旅客船につきましても、1隻はもう既に就航しておりますが、1隻、新しい自治体での建造を現在進めているところでございます。

以上のようなことを推進しております。

そのほか、スーパーエコシップに乗ります、乗り組み制度の刷新ということで、前回ご質問がございましたけれども、船員問題ということで、船員の高齢化とか、若年船員の不足、過酷な労働環境という面がありますので、SESというのは安全性が飛躍的に向上する。それから、船内の作業環境、居住環境が非常に改善すると。発電機関の機関構成（主

機関の省略)により保守作業が非常に減った。あるいは、荷役の電動化が可能だ。船内の騒音、振動が非常に減るということでございまして、次世代内航船の乗り組みに関する制度検討会というのが国土交通省で行われておりますが、この場におきまして、平成16年からSES、あるいは、高度船舶安全管理システムを導入した船舶について、機関部乗り組み体制の検討会というのが設置されてございます。これに基づきまして、平成19年度の9月から10月にかけて、私どもが建造いたしました新衛丸、最初にできました貨物船でございますが、これが平成19年9月から10月に海上技術安全研究所、海技振興センターが実施した機関部乗り組み体制を1名とした実証実験・調査を実施されまして、平成19年12月には実証実験の結果が報告されております。同報告におきましては、機関部の通常運転や整備作業は1名で実施可能。機関部職員1名プラス補助者1名、例えば、499トン型でございますと、航海部2名、機関部2名、現在乗っておりますけれども、航海部2名、機関部1名、1名を機関部補助者にするという形での作業自体は可能だという報告がこの検討会でなされてございまして、引き続き乗り組み制度のあり方について、国土交通省でご検討中でございます。私どもといたしましては、資料の提供等でご協力させていただいている次第でございます。

以上、ご指摘いただいた点を踏まえましてご説明を申し上げます。

【委員】 ありがとうございます。

それでは、委員からご質問やコメント等ございましたら、特に質問ですね、お願いしたいと思います。

【委員】 スーパーエコシップという、エコにも着目して、今ご説明ありましたように、内航海運の問題にすばらしい成果をおさめておられるというように理解しています。評価とは関係ないかわからないですけれども、これは16年度ぐらいから開発を進めてきたように聞いておったと思いますけれども、今年度いろんな成果をまた出していただきましたけれども、次年度以降というのは、今年度でこういうプロジェクトといいますか、コーディネートされるのは終わりなんでしょうか。その辺についてお聞かせいただきたいと思います。

【鉄道・運輸機構】 スーパーエコシップ、共有船において、特に実用化というフェーズで機構が取り組むということでこれまで取り組んでいたしてございまして、やっとラインシャフト方式について普及できる段階まで持ってきた。他の2タイプについても、第一船の実績が出てきたということで、今後これを共有建造方式、内航海運の構造改革といいま

すか、活性化のために活用するには大きな課題でございますので、これを中心として建造を推進するという方向に課題を解決しながら、大きな事業に育てていきたいと考えている次第でございます。

【委員】 そうすると、ここに書いてある船舶建造等に関する技術支援も今後されていくというように理解してよろしいんですか。

【鉄道・運輸機構】 ええ。船の建造というのはやっぱり一隻一隻の建造経験が次の船の建造経験につながっていくものでございます。一方、内航船主さんというのは10年に一度ぐらいしか船をつくれる経験がございません。1隻、あるいは、2隻ぐらいしかお持ちではございません。ですが、そのような方々に船を建造していただくという意味では、第三者機関たる我々が客観的な目を見たコストの把握、その提供、それから、建造時において設計段階から建造、就航まで技術的な支援をきちっとサポートしていくということで内航船主さんの建造が進むものと考えております。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 ほかにどなたか。

【委員】 前回説明会のときに質問したことについては大体最後のページ、6ページのところでご回答いただいたと思うのですが、要するに、いい船を開発されているということだと思うのですが、コスト増になると。そうすると、船主さんにとって今後導入するインセンティブというのが何で出てくるのかということで、乗り組み制度を改善することによって人件費を削減できるとか、効率的な運行ができるという形に結びついていけば、これが1つまた前進するのじゃないかという気がしています。

それから、これに限らず、あと技術支援とか技術開発に関係したことで、かなり最初の立ち上げのところが大変だということで、特に、汎用品のように、例えば、ブリッジのシステムとかいう開発にしても、大量にマーケットがあるわけではないというところで、第一船を集中的に開発、お金をかけて開発するということに機構が投資していくということが今回やられている、努力されている点かなと見ております。

【委員】 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、以上で再説明の機会は終わりにしたいと思います。機構の皆さん、どうもありがとうございました。

(機構退室)

【委員】 それでは、再開させていただこうと思います。

ただいまの船舶建造等における技術支援、この項目につきまして評価のための議論をしていただきたいと思います。まずは全般的な意見交換をして、それで、最後に表決したいと思います。コメントがございましたら、お願いしたいと思います。いかがですか。

【委員】 このエコシップのところは、今も非常に細かいところまで随分熱の入った説明であったし、私は今までエコシップの話、大分最初のところから聞かせていただくと、ようやく実用段階に入ったし、ある意味では、機構がやっている仕事の中では目に見えて、わりあいわかりやすいといいますが、世の中にアピールしやすいところであるし、ここは5と4で分かれているのなら、5のほうをと、評価の私の意見としては、特にここは目玉になりやすい成果だと思いますので、5でいってはどうかという提案です。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。

他の先生方はいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 今日お話を聞いて、技術支援という問題が何か頂点に達したという意味合いも含めて、5でいいのではないかと思いました。

【委員】 先生は？

【委員】 私も社会に対する環境問題の影響という点から素晴らしい成果を上げているなと思っております。他方、このエコシップに関しては毎年5の評価が行われているのかなという気もしていますが、いかがですか。

【事務局】 昨年は4ですけれども、一昨年とその前は5点と続けております。

【委員】 ほかの年の評価はそれほど気にする必要性はないのかもしれませんが、5年たってみると、全体合わせてどうだったのかという評価もあるところを考えると、どうなのかなという気持ちもちょっとしないでもなかったんですけども、本年度に関する取り組みという点では大変素晴らしいものがあるので、5でよろしいのかなと思います。

【委員】 私も5という評点をつけましたけれども、かなりラインシャフト方式なんていうのはリピーターが出てきて、同じようなものをつくらうという、2隻目、3隻目をつくらうという船主さんの要望があるということは、やっぱり技術として定着してきたんだろうということで、うまく政策的に誘導を今後も続けていただければこれは続くのかなと、そういう意味では成功したんじゃないかなと見ています。

【委員】 ありがとうございます。

私自身が気になっているのは、前に正田先生が委員だったところに再三ご発言されていま

したけれども、この種の船舶の方式自身は、それ自身として見れば、新しいものじゃなくて、性能は非常にすぐれているんだけど、コストが非常に高いものになるので、軍艦等には向いているんだけどというお話を記憶しているところでございます。したがって、さっき先生がおっしゃったように、省エネ効果プラス財務的な意味でも効果を上げるには、運用の仕方のところで改めるとか、さらに汎用型として、ちょっとでも安くなるように量産効果で下げるとか、まだこれからも何かと、でき上がったというよりは、技術開発としてはでき上がったかもしれないけれども、汎用技術としてもうちょっとブラシアップは継続していただくという感覚が必要じゃないかというところは同感でございます。説明を聞いたとき何かその辺がやや弱くて、いいのやった、いいのやったみたいな感じのところがあるなので、もう少しトータルのマネジメントとしての開発というところに今後の課題を残していただくようなことが前提かなと思っているところでございます。

ここまでのお話を総合しますと、実はきょうご欠席の方が3人とも5だったのかな、大変高い評価で、きょうここにいらっしゃる先生も、私はまだ言っていませんけれども、4人ともいいのかなという話になっているので、当初の多数決の5、5点が5人、4点が3人、このまま素直に表決しても、そのままいくと5点ということになりますので、それを覆すほどのご意見はなかったと理解しようかと思うんですけども、いかがでしょうか。つまり、5点にするという意味ですけども、よろしいですか。

【委員】 今、先生から今後の展開というところは課題というのか、宿題という形でつけるということを前提で、5点でいいんじゃないかと。

【委員】 よろしいですか。

意見というところを、そんなことを書かせていただくというふうにしましょうか。

ただいまのは、11番の項目は5点という評価で確定するというにしたいと思いません。

これで個別項目ごとの業務評価は終わりましたけれども、それでも一応振り返って確認しますけれども、すべて予定どおりでよろしいでしょうか。よろしいですか。はい。じゃあ、個別の業務運営評価が終わりました。

それでは、点数の集計を事務局にさせていただきたいと思しますので、よろしく願います。後ほど結果を教えていただくことになります。

それでは、残る総合評価、それから、事務局においてまとめてもらったコメント等の表現についてご意見がありましたら、お願いしたいと思います。総合評価のところは一番後

ろですね。資料1 - 4の一番後ろに出ていますので。

【事務局】 23ページに。

【委員】 23ページ。計算ができるまでの間ちょっとそこをもらいいただきながらと思います。

【事務局】 計算ができました。すいません。

【委員】 どうぞ。

【事務局】 点数の分布についてご報告申し上げます。まず、今再審議でいただきました5点が1項目でございます。4点が8項目でございます。3点が24項目となりまして、各項目の合計点数が109点という形になります。評価のルールに基づきまして、項目数に3を乗じた99で割り算いたしまして、110%という形になりまして、したがって、評価は順調という欄になるかと思えます。

【委員】 ありがとうございます。

もう1回言うと、5点が1、4点が8、3点が24、トータルが109点で、パーセントにすると110%で、100から120の間に入りますので、順調ということになるわけでございます。したがって、上の表は順調というところに丸がつけられるということですね。

【事務局】 はい。

【委員】 それで、総合評価のところにつきましては、これはちょっとお目通し、簡単に説明していただけますか。23ページ。

【事務局】 法人の業務の実績につきましては、技術開発が大きな成果を上げておりまして、船舶建造の業務も経済状況が厳しい中着実な成果を残しており、良好な実績となっている。あと、土木学会賞の受賞など工事の施工、技術開発などに大きな成果が見られ、日本の土木技術をリードしている。鉄道建設業務、船舶建設業務のいずれについても高い技術力が維持され、外部学術機関等から高い評価を受けるとともに、スーパーエコシップに関しては普及の段階に入ったことは高く評価できる。

課題・改善点、業務運営に対する意見等。海外への鉄道技術普及に関しては、諸外国の競争となる分野もあるが、それらについては政府レベルでの支援も必要である。そうした支援の獲得に向けた活動も積極的に行うことが望まれる。

その他推奨事例等。鉄道や船舶による輸送は省エネ輸送として大いに効果があるので、これについても積極的に情報を発信すべきであるということでございます。

【委員】 ありがとうございます。

この辺に書いているようなトーンでよろしいのか、もう少しこういうふうにするべきとか、あるいは、こういう項目をここに書いておくべきといのがありましたら、ぜひご提言いただきたいと思います。いかがでしょうか。特にございませんか。

それでは、この欄につきましては、後ほどまた私と事務局で最終的に文案をつくったりという作業が必要となりますけれども、その辺ご一任いただくということでよろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【委員】 おおむねこんな調子でまとめるということにしたいと思います。ありがとうございます。それでは、議題1が終了したことになります。

続きまして、残りの議題につきまして、ご説明をお願いしたいと思います。

非公開の部分が終わりましたので、機構が入ります。

(機構入室)

【委員】 よろしいでしょうか。それでは、機構の方々に評価の結果を簡単にご紹介したいと思います。まず、先ほど再説明いただきました船舶建造等における技術支援というものにつきましては、結果的には評点5ということで整理させていただくことになりました。そのときの附帯意見を若干紹介させていただくと、これまで機構の大変なご尽力で、エコという意味でも、いろんな意味でも性能のすばらしい船を開発したということと、それを実際に普及の糸口に乘せることができたというのは大変大きな成果と一同考えているところでございます。したがって、一致して5ということでございます。ただ、もう1つだけ申し上げますと、とはいうものの、船舶建造費自身は、やはりいいものをつくるわけですから、コストが高いわけで、これからさらに普及版としてコストダウンの努力をしていただくような勉強もぜひ継続してやっていただきたいという附帯意見つきでございます。

以上、まとめますと、20年度の業務実績評価につきましては5点が1項目、4点が8項目、3点が24項目となりまして、結果的にパーセントでいいますと、110パーセントということになりますので、順調という整理になります。詳細につきましては、後日事務局から正式な評価調書の発送があるということでございますので、ごらんいただければと存じます。

それでは、石川理事長からお話をいただけるということでございます。よろしくお願います。

【鉄道・運輸機構】 理事長の石川でございます。本日はありがとうございます。

先日来から大変お忙しい中私どもの平成20年度における業務実績の評価につきまして、細部にわたりましてご熱心にご検討、ご審議いただきまして、まことにありがとうございます。

先ほど船舶についてもお話がございました。私どもとしてもさまざまな努力をしてきたわけでございますが、附帯意見にもございましたように、さらなる建設費のコストのダウンなど、やるべきことはまだまだたくさんあるかと思っておりますが、努力をしてみたいと思っております。

全体といたしまして、今ほど分科会長から順調とのご評価をいただきました。鉄道建設をはじめ、さまざまな業務を行っております。それぞれの分野で頑張ってきているところではありますが、本日は第2期中期目標期間の初年度について順調という評価をいただいたことを励みといたしまして、今後ともさらに第2期中期目標の達成に向けて役職員一同頑張ってみりたいと考えております。

今ほど分科会長からお話がございましたように、来月には詳細な業務実績評価調書というものをご提示いただけるということでございます。その中でのご意見、コメントということも踏まえさせていただいて、さらに適切な業務の遂行に邁進してみたいと思っております。本日はどうもありがとうございます。よろしくお願いいたします。

【委員】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、議題2の平成20年度財務諸表について事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】 鉄道・運輸機構の財務諸表につきましては、法令に基づきまして、本評価委員会のご意見を聴取した上で国土交通大臣が承認するということになっております。昨年と同様でございますが、鉄道・運輸機構からご説明をいただきまして、ご意見等ございましたら、お伺いしたいと考えております。

それでは、運輸機構さんからご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【鉄道・運輸機構】 鉄道・運輸機構の経理資金部長の川西でございます。よろしくお願い申し上げます。

それでは、私どものご説明は財務諸表についてということで、資料2-1、2-2、ごらんいただきたいと思います。

実は、本体でございます財務諸表につきましては、資料2-2でございますけれども、

ごらんいただきますと非常に膨大なものがございますので、2 - 1に基づきましてご説明をさせていただきたいと思っております。ただ、2 - 2、最初のほうをごらんいただきますと、評価委員会の委員の皆様方にご評価を賜ります前に、私どもの部内手続といたしまして、監事からの適正との意見、それから、あずさ監査法人からの監査報告の写しを2 - 2の頭のほうにつけさせていただいておりますことをご報告させていただきます。

それでは、資料2 - 1に基づき、ご説明をさせていただきます。勘定ごとに資料ができておりますので、順にご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、建設勘定でございます。1ページ目をお開きいただきたいと思います。それでは、建設勘定からご説明をさせていただきます。建設勘定、ご存知のように、鉄道建設を担当しております勘定でございます。平成20年度は大規模な開業でございますとか、譲渡というようなものはございませんで、結果といたしまして、新幹線の建設を中心といたしました事業の進捗に伴いまして、固定資産でございます建設仮勘定が増加し、また、固定負債が増加するという実績でございました。また、債権につきましては、民鉄線、常磐新線等への譲渡収入といたしまして回収する中で毎年度減額をするという形の実績でございます。

また、本年20年度のトピックといたしましては、独立行政法人整理合理化計画に基づきまして、処分予定の宿舍等につきまして、もう宿舍としての用途を廃止したということで、減損処理を行ったところでございます。また、当期総利益につきましては12億円、これは日本鉄道建設公団時代に引き継ぎました千葉急行線の債務の関係で出てくるものでございますけれども、これにつきましては、翌事業年度に繰り越しという形で処理をさせていただきたく考えております。

次のページ、この建設勘定、勘定別に私どもキャッシュフロー計算書、行政サービス実施コスト計算書をつけさせていただいております。これにつきましては、独立行政法人全体の計算方式に基づいて提示したものでございます。この部分につきましては、説明を省略させていただきます。

続きまして、3ページにお進みいただきたいと思います。海事勘定でございます。海事勘定の業務の中身でございますけれども、平成20年度は28隻うち、先ほど共有支援部からご説明申し上げましたけれども、スーパーエコシップ8隻、364億円の建造決定を行ったところでございます。また、このスーパーエコシップ推進という政策目的を推進するため、当初予算40億、当初と補正とを合わせまして、政府出資金79.5億の受け入れ

を行ったところでございます。

ここで海事勘定全体として見ますと、当期総利益15億円を計上いたしました。合わせまして、79.5億円の政府出資金の受け入れによりまして、債務超過額は61億円となりました。前年比95億円の縮小となっております。当期総利益15億円の内訳でございますけれども、船舶共有建造に係ります業務利益、これは使用料収入と支払い利息の差でございます。いわゆる本業部分とご理解いただければと思いますけれども、本業部分の利益として9億円、それから、貸倒引当金の戻入が3億円、造船業の構造転換業務に係ります利益の3億円、これの合計で総利益15億円を計上させていただいたところでございます。結果といたしまして、資産合計から負債合計を差し引きました債務超過の部分につきましては、61億円の債務超過という形になってございます。

4ページは海事勘定のキャッシュフローの計算書でございます。

5ページに進めさせていただきます。基礎的研究等勘定でございます。これにつきましては、下にポイントとして書かせていただきましたけれども、基礎的研究課題の公募、それから、課題の採択を行いまして、委託研究契約を締結いたしまして、交付を行いました。また、内航総連に対しまして、暫定措置事業を円滑に実施するため、529億円の貸し付け、これは期間1年の融資でございますけれども、これを行ったところでございます。また、この当期総利益につきましては、積立金といたしまして翌事業年度に繰り越しをさせていただいたところでございます。

それでは、6ページはコスト計算書ございまして、7ページ、助成勘定に進めさせていただきます。助成勘定でございますけれども、この助成勘定、下にポイントとしてまとめさせていただきますけれども、既設新幹線の譲渡に伴います譲渡収入、この収入によりまして割賦債権の回収、あるいは、債務の償還というものを進めておるところでございます。結果といたしまして、割賦債権と長期借入金が減少しておるところでございます。譲渡の部分につきましては予定どおりといたしますが、計画どおりに、順調に進捗しておるところでございます。また、新幹線譲渡収入の一部を活用いたしました無利子貸し付けを行ってございまして、この部分につきます支払い利子の発生に伴います純損失を計上しておるところでございます。この損失につきましては、中期目標期間の繰越積立金というものを取り崩して処理を進めておるところでございます。

それでは、特例業務勘定に進めさせていただきます。特例業務勘定は国鉄清算事業団から業務を引き継いだものでございますけれども、土地等の資産処分収入、あるいは、助成

勘定からの償還金というものを受け入れまして、年金関係費用の支払いを行っております業務でございます。ごらんいただきますように、年金関係費用等の経費として1,938億円の支出を行いました。また、そのための資産処分収入は11億円の土地売却収入を計上いたしました。実は、平成19年度のように、大規模な土地の売却というものがございませんで、こういうデータになってございます。結果といたしまして、総利益109億円の利益計上という形になりました。利益につきましては、旧国鉄職員の年金関係費用の支出のために積立金に整理するという形になってございまして、翌年度に繰り越しをさせていただこうと考えておるところでございます。

ここで、最後、11ページでございます。これは各勘定の合計のデータを整理したものでございます。11ページ、12ページは全体版の整理という形のものでございます。勘定間の取引を相殺したものでございますけれども、資産合計は上の左にありますように、12兆7,870億円となっております。

雑駁な説明でございますが、とりあえず決算の説明につきましては以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に関しまして、ご質問やご意見をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。どうぞ。

【委員】 ご説明、どうもありがとうございました。海事勘定のところでお伺いしたい点が2点あります。1つは、債務超過額の今後の解消の見通しについてと、あともう1つは、繰越欠損金の解消の見通しについてです。1点目の債務超過額に関して、本年度は前年よりも95億円縮小しているということで、重点集中改革期間の目標よりも前倒しているということをご説明でよくわかりました。その内訳、解消できた内容を見ますと、政府出資金が80億円ぐらいあるということですが、そうしますと、来年以降も解消するためには政府出資金をさらに仰いでこないとならないというご計画なのかどうかというところ。

あと2点目の繰越欠損金に関しましては、先ほどの評価調書の別紙にもかかわってくるところだと思うんですけども、欠損金解消の策定についてのご計画ということでお伺いできますか。

【鉄道・運輸機構】 私のほうから財務的なことをご説明させていただいた後、今後の政策的な動きにつきましては、共有のラインからご説明申し上げたいと思います。

まず、先生ご指摘のように、95億円改善しましたけれども、現実には80億が政府出

資で、利益という形で出たのが15億円ということでございました。実は、平成21年度補正予算で、私ども250億円、また追加の政府出資をいただきました。結果といたしまして、もちろん21年度の最終的な決算を締めてみなければ分からないですけれども、現時点で61億円の債務超過のところ、250億円の政府出資をいただいて、もう既に機構の中に振り込まれておりまして、現実には債務超過から脱却して、190億円程度キャッシュがあるという状況でございます。したがって、債務超過につきまして解消が現実に行われていると考えております。ただ、繰越欠損金につきましては、毎年度の利益の中で少しずつ改善していかないと、その欠損は消えていかないというものでございますので、今平成21年度が重点見直し方針の最終年度でございますけれども、それ以後につきましては、部内でも検討を開始されているということ聞いてございます。

【国土交通省】 役所側から説明させていただきますと、まず、債務超過に関しましては補正予算で既に事実上の解消が図られているところでございますが、いかにして機構が、そういう出資金に頼るのではなくて、利益を出せる体質をつくっていくのかということが一番の課題だと思っております。20年度決算における債務超過額に関しましては、今の機構からの説明にもございましたように、95億円縮減してございますが、そのうち80億は出資金といたしましても、15億というのが機構の本来業務を中心とする努力によって利益が出されてきた部分ということになります。我々としては、債務超過は1つのめどがございましたけれども、繰越欠損金の縮減というものはまさに利益を上げて解消していくしか方法がないわけございまして、いかに繰越欠損金の縮減を図ることができるのかということは今後重視していきたいという考えでございまして、現在機構と、この縮減に向けていろいろと相談を行っているという状況でございます。今後とも機構が自分の努力で利益を上げて、繰越欠損金を縮減していくことができるような体質というものをさらに強化して、つくり上げていきたいと思っております。

【委員】 私の今の質問の趣旨としましては、本来業務で利益を上げて解消する姿勢で臨むこと、政府出資金に頼らないという、そのところをいかに今後計画を立てていかれるのかなというところが重要だと思っております。

【国土交通省】 ありがとうございます。

【委員】 機構から説明されますか。よろしいですか。

先生、よろしいですね。

ほかにいかがでしょうか。ございませんか。はい。

【委員】 いつもこの機構さんの財務諸表を見せていただくと、普通の民間企業会計の財務諸表と公会計の、完全な自治体等の政府部門のやつと、それから、こういう独立行政法人ですので、両方の性格を持っているし、どう見ればいいのか。この数字を見て、例えば、企業会計的にこの会社はもうかるぞ、だから、投資先としていいぞという見方をする評価をするべきなのか。あるいは、そうではなくて、損をしているけれども、これと一緒にしている行政サービスの実施コストの計算書がありますから、それを見て、企業会計的には必ずしも良好ではないにしても、国鉄のいろんな昔の債務を引き継いでどうこうとか、かなり特殊な事情で、この経緯で来ているから、そういうものを勘案しながら見なきゃいけないという、多分非常に難しい問題だろうと思うんです。でも、ここの特徴は、それなりに行政サービスコストの、あれもなかなか見にくいんですけども、あれがついているということだろうと思うんです。ですから、先ほど機構として稼いで返していける健全な体制、これは確かに独立行政法人の特徴ですから、それは当然なんですけれども、私はいつも、何度もこの場で申し上げているかと思うんですが、同時に民間企業と違う目的を持っている。だから、行政コストのところこういう計算書がつくし、財務的にもいろんな、財政的に支援が得られるんだと。やっぱりそのことをきちっと峻別して、この財務諸表を公開するとき何か説明を考えなきゃいけないんだろうと思います。

ですから、歯切れは悪いんですが、この会計のシステムにも特殊性があらわれているし、その特殊性がなぜなのかということについてきちっと説明をする、説明の体系としてこの財務諸表をもう1回考え直さなきゃいけない。多分会計の専門家の方もこういう、民間でもない、公共でもないものの財務諸表をどう見て、どう評価すればいいかと。私が勉強した範囲ではクリアの、決定打になる会計の理論とか、財務諸表の評価理論というのはなかなかないというか、ほとんどないんだろうと思います。ですから、こうやって機構がいろいろ出されていく中で、多分そういうものに対してまだ十分スタンダードな評価法が出ていないものですから、試行錯誤になるとは思いますけれども、やっぱりこういう形で出していかなきゃいけない。

とにかく基本的に財務諸表というのはいい、悪い、もうかっていますという話じゃなくて、各項目について、備考欄になぜということが書いてありますね。これを丁寧に精査して、きちとなぜということに対して常に質問に答えられる体制を機構として持っている。多分それがアカウンタビリティじゃないかなという気がします。

コメントです。以上です。

【委員】 きょうご説明がありませんでしたけれども、行政サービス実施コスト計算書というのがついていて、これを見て、だからどうだというのか。ほめてほしいのか、それともこれはいかんとってほしいのか。その辺何か、どう考えたらいいんですか。例えば、建設勘定の2ページのところに出ている行政サービス実施コスト計算書というのがあるけれども。

【鉄道・運輸機構】 私のほうから。もちろん見方ではいろいろあるかと思いますが、要は、私どもがこれだけの活動をしているときに、例えば、補助金のような形でいただいたものと、あと、私どもが施設の貸付料といったものでいただいておりますものなどを使いまして、こういう形の活動をさせていただいていると。結果として、例えば、これをごらんいただきますと、これだけの、2,426億円の活動をしたけれども、その補助金等で賄われているのがこれだけですと、自己収入の部分と、その毎年のキャッシュインという形でいただいておりますものと計算して、自己収入の部分でかなり頑張っているなという形でごらんいただければいいのかなと思いました。ですから、費用の中で補助金がほとんどという独立行政法人も多分あるかと思いますが、そういうことに比べまして、もちろん過去の、鉄道建設公団時代の建設したもので、例えば、譲渡収入とか、貸付料収入という形で入ってくるわけですが、そういったものでかなり賄っているなということをごらんいただければいいかと思っております。

【委員】 わかりました。

先生の話じゃないけれども、形骸的に説明するだけでももうひとつ建設的じゃないから、これをどう読むかあたりの、次回に向けて少し勉強するようなこともあってもいいかもしれませぬ。機構自身が世間一般にいろいろとアピールするときにも、メッセージ付きの財務諸表といいますか、そういうのがきっと要るんじゃないかなと思いました。余計な話です。

それでは、よろしいでしょうか。本件、平成20年度財務諸表については、当分科会として了承ということにさせていただこうと思います。

議題3、4の間にコメントだけしておきますけれども、先ほど先生から指摘を受けましてわかったんですけれども、総務省のいわゆる政独委からの、こういうところを検討なさという評価調書があるんですけれども、これについての議論は最後にやるということにしましょうか。

【事務局】 はい。

【委員】 それでは、議題としては継続しまして、議題3と4を合わせて説明をしていただくようにしたいと思います。

【鉄道・運輸機構】 それでは、引き続きまして、機構経理資金部から議題3と4につきましてご説明をさせていただきたいと思います。実は、3と4、表裏一体のものでございまして、具体的には補正予算に伴います債券発行、借入金の増額と、また、最近の市場環境に合わせた資金調達額の変更、それから、債券と借入金をシフトした結果といたしまして、将来の償還計画が変わってくるといった内容でございます。

それでは、資料3-1からご説明をさせていただきます。まず、補正に伴います変更でございます。この中で表の下のほうに一般公募債(建設)と書いてあるものにつきまして、24億円増額でございます。これは21年度補正予算におきまして、都市鉄道利便増進事業が事業規模72億円の増額を認められたところでございます。これに伴いまして債券発行を増額しようというものでございます。それから、前後、ちょっとこの欄から上に上がりますけれども、基礎研の民間借入金ということで、21年度当初予算額530億というところの横に補正追加額100億という数字を書かせていただいております。これにつきましては、530億の内航総連に対します転貸と別に、21年度補正予算で内航海運老齢船処理事業というものを新たにお認めいただきまして、これに伴いまして100億さらに内航総連に融資をするというものでございます。この100億につきましては、政府から保証をいただきまして、1年物で借入金を立てるという内容でございます。

それから、資金調達の中身の変更でございまして、建設勘定の民間借入金の部分を200億減額いたしまして、財投機関債を200億増額するというものでございます。これは前回の分科会におきましても、金融環境の状況に応じて変更することを検討しておりますという形でご報告申し上げましたけれども、これは金融状況に応じた変更でございます。ご存知のように、昨年9月リーマンショックというものがあまして、世界の金融関係の状況、非常に波乱状況でございました。実は、その後12月、あるいは、3月、金融情勢、非常に荒れ模様でございまして、21年度に入りましてからだんだん安定をしてきたところでございますけれども、リーマンショック以前の状況に戻っているという状況ではございません。具体的には社債の発行市場というものが非常にまだ痛んでおりまして、私どものような政府系であり、かつ良い格付をもらっておるところは順調に発行できており、また条件もよくなってきておるところでございますけれども、ダブルB格ですとか、シングルA格ですとか、比較的私どもより低い格付の企業の社債が発行を十分にできていない

という状況でございます。そういった企業は社債を発行できないものですから、銀行融資に行っている。結果といたしまして、銀行融資の部分のコストというものがやや高止まりしているという状況でございます。私ども、債券と銀行と見比べた現在の状況で見ますと、現在銀行融資と債券発行で大体0.15%くらい銀行融資のほうがコストが高いと、債券のほうが安いという状況でございます。もちろん私ども将来の償還計画を見ながら、これを見ておるわけで、金利が多少安いから、すべて社債にシフトする、あるいは、ちょっと金融情勢がよかったら、すべて民間借入金にシフトするといったことはできないわけでございますけれども、全体の資金調達の中で200億円、これは民間借入金から債券にシフトするということをお認めいただきたいなと思っております。

先ほど発行コストの差が0.15%ということでございますけれども、200億円借入金から債券発行にシフトいたしますと、大体年間のコストの低減額が3,000万、4年物ということになりますと、1億2,000万、民間借入金から債券発行にシフトするだけでコストの低減ということが見込まれるということございまして、これにつきましては、債券発行で賄っていきたいと思っております。

引き続きまして、資料4に進めさせていただきますけれども、実は、金融機関からの借入金ということになりますと、1年の据え置きで元金均等、半年賦の償還という形で返済がなされます。一方、債券ということでございますと、4年間は利払いのみで、償還時に全額一括で償還するというものになってございます。したがって、償還年次が変わってまいるとございまして、その部分につきましては、後ろのほうの、一番最後のページの建設勘定と書いてあるもの、それから、基礎研勘定と書いてあるものでございます。

それから、合わせて変更事項でございますけれども、長期借入金につきましては決算に伴います繰り越しでございますとか、債券発行満期日、これは平成21年5月発行の10年債につきましては、31年5月ということで満期日としておりましたけれども、償還計画を見直しまして、満期日を31年3月ということで、31年度から30年度に変えるといった変更の内容でございます。

私どもの説明は以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの議題3と議題4、まとめてご質問やご意見をお願いしたいと思います。ございませんか。先生、よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員】 いいですか。

それでは、特にご意見もないようですので、議題3の平成21年資金収支計画の変更と償還計画の変更につきましては、分科会として了承ということにしたいと思います。どうもありがとうございました。

機構からの説明はここまでで終わりということで。どうもご苦労さまでございました。

【鉄道・運輸機構】 どうもありがとうございました。

(機構退室)

【委員】 それでは先ほど申し上げたとおり、資料1 - 4の説明をお願いします。

【事務局】 先ほど資料1 - 4で評価調書がございましたけれども、その中で分かっている、24ページ以降で総務省の評価委員会でご指摘を受けているものに対する実績と、それに対する皆様方のコメントを集約させていただいたものがございます。それを見ていただきまして、主だったものだけご説明させていただきますと、まず24ページの随意契約の比率の引き下げというご指摘を受けております。随意契約につきましては、実績のところを書いてございますように、件数ベースでは減少したものの、金額ベースでは増加したということございまして、金額的には随意契約をかなり、全独立行政法人の中で多くなっております。その理由といたしましてといたしますか、評価委員会のコメントをいただきましたところ、このコメントを読ませていただきますと、20年度の契約実績は、競争性のない随意契約が件数及び全契約に占める件数の割合では減少したものの、金額及び全契約に占める金額の割合では増加している。機構の報告によれば、当該増加に係る主な要因は左記のとおりであるが、例えば、JR等の鉄道事業者への委託工事は、営業線内、または営業線に近接する場所で行われるものであり、当該工事の安全な実施の観点から当該営業線の運行主体である鉄道事業者、JRが直接施工する必要があることということで、随意契約にならざるを得ない。

また、共有船の建造契約に当たっては、船舶の仕様の特殊性、保守管理上の便宜等の理由により、共有船建造事業者が船価の見積もりにより選定した造船所について機構が契約することが適当と認めた上で建造造船所を決定していることということで、要するに、船主さんに対して機構が共有建造という形でやりますので、船主さんが造船所を選んで、そこに対して機構が随契ということになりますので、これらの契約については競争性のない随意契約とすることはやむを得ないものと認められるのではないかというご意見をいただ

いております。

また、これらの契約を除いた競争性のない随意契約については件数、金額ともに減少していることから、随意契約見直し計画に係る取り組みによる効果が認められる。なお、機構の特殊性によるもの、例えば、レールの購入についても随意契約なんですけれども、これは大量に発注するJRを經由して購入するほうが、コストが抑えられるという実態がございまして、それをきちんと説明すべきであるというコメントをいただいております。

また、引き続き業務運営の効率性及び国民の信頼性の確保の観点から、競争性のない随意契約の比率の引き下げについて努力すべきであるということでございます。

あと、もう1点だけ、ラスパイレス指数というのがございまして、めくっていただきますと、30ページにございます。同年齢の国家公務員の給与に比べてどれだけ高いかという指数についてでございます。現状が実績の丸の一番下を書いてございますが、平成19年度が115.8、20年度が115.1ということで改善傾向にあると。22年度における国家公務員ラスパイレス指数は114程度に引き下げるという計画を機構は持っているということに対してでございます。

コメントをいただいております、例えばということで、建設勘定においては、鉄道建設の進捗に応じて全国的に展開されるような業務の特殊性や、高度で専門的な知識、技術を有する人材を確保しなければならないこと等の事情を考慮すれば、やむを得ないものであると認められる。しかしながら、業務運営の効率性及び国民の信頼性確保の観点から、引き続き適正化の努力をすべきである。あと、機構の業務の特殊性を考えれば、ラスパイレス指数100を上回るからといって直ちに適切ではないということにはならないのではないかと。目標設定の根拠は不明確であるため、説明が必要であるというコメントをいただいております。

以上が主な項目でございます。

【委員】 ありがとうございます。

この資料につきまして、最終的に委員コメントというのをまとめていくことになるんですが、きょうの時点でもうちょっとつけ加えておっしゃりたいことがあったら、ぜひお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 質問でもよろしいですか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 すいません。質問が2点ございまして、まず随意契約のところ。真にや

むを得ない契約の金額が増加したというところの説明として、今もご説明がありましたけれども、例えば、船主が造船所を決めるというお話が出ておりました。船主さんが造船所を決めるときというのは、共同入札というか、そういうことで決めるんですか。それとも、船主さんがやっぱり随意に決めていらっしゃるんですか。

【国土交通省】 お答えさせていただきます。まず、共有船と申しましても、実際船をお使いになるのは船主さんなので、造船所の決定というのは船主さんが原則としてなされるものです。ただ、船主さんの側にしますと、例えば、これまでのおつき合いのある造船所ですとか、それから、荷主との関係がある造船所、そして、さらには、結局遠くの造船所ですと、そこにメンテナンスに行くまでに時間がかかるということで、やはり近場の造船所を選ばれる傾向があります。そこで我々は、1社だけでここですと決めるのではなくて、複数社から見積もりをとって、それで値段を比較してその中から選んでくださいと、まずお願いしております。そのところで、まず船主さん側の選択が一度入る。その上で、船主さんが機構に出してきた造船所というのが果たして価格としての妥当性があるのか、どうなのか。技術力として妥当なのかというのを機構の側でもう一度審査をしております。機構の側の審査を通らないものはお断りさせていただくという形になっておりますので、機構の側も、船主が選定した造船所をそのまま唯々諾々と受け入れているというわけではございませんで、造船所として適正であるかどうかというのを価格面からも審査を行っているという形です。ですので、確かに形式上、随意契約という形にはなってございますけれども、ただ単に随意契約だから高いということではなくて、ダブルのチェックが働いているのが造船所選定に当たったの実態であるをご理解いただければと思います。

【委員】 ありがとうございます。

船主さんのほうに複数社から入ってくるようお願いするということですね。

【国土交通省】 そうです。

【委員】 私の今の質問の趣旨として、私のイメージとしては、グリーン調達がありました。自分の会社がグリーン調達するに当たって、出入りの業者さんにグリーン調達をすることを依頼して、全体で推進していこうというところがあります。それから考えますと、船主さんに任せているからということにとどめるのではなく、機構からそちらへ指導するというのが重要なのかなと思ひまして、お伺いしたところです。

【国土交通省】 その部分は我々としても心して船主側をお願いして、価格の妥当性は船主の側もきちんとチェックし、機構の側もチェックするという形にさせていただきます。

【委員】 よろしいですか。今の点については、ここに書いてある委員評価コメントと
いうのをもう少し丁寧に書き込んだほうがいいかもしれませんね。今ご説明いただいたよ
うなことを。

【国土交通省】 そうですね。わかりました。ここは工夫させていただければと思いま
す。

【事務局】 かしこまりました。

【委員】 どうぞ、続けて。

【委員】 もう1点は、しつこくて申しわけないんですけども、項目の財務状況のと
ころの 繰越欠損金のところですか。まずこの項目名に関しては、当該繰越欠損金の策定
状況というより、繰越欠損金の解消計画策定状況及び解消計画の進捗状況という項目なの
かなと。計画の策定状況ということだろうと思います。その前提に立った上で、この実績
のところにかかれて見直し方針というのが繰越欠損金の解消計画のことを指してい
らっしゃっているということですね。そうすると、解消計画は策定しているということ
ですね。で、計画の進捗状況についてなんですけれども、2つ目の丸のところ、繰越欠損
金が19年幾らだったのが20年幾らになったというところはわかるんですけども、計
画に照らして進捗状況がどうなのかというのがこの実績のところからだとわからないので、
そのあたりがどうなのか教えていただけますか。

【国土交通省】 海事勘定ばかりで恐縮です。繰越欠損金なんですけれども、先ほどご
説明させていただきましたように、これはいかに自助努力で利益を上げて解消していくこ
とができるのかというのを第一に考えております。もう1つ、繰越欠損金の特色といたし
ましては、かなり景気情勢に左右されるというのがございまして。特に内航海運においては、
経営基盤の脆弱な船主さんが多いということがございまして、貸倒引当金が大量に出る
ときは出てしまっていて、その貸倒引当金を積みました結果、利益が圧縮される、あるいは、
利益がマイナスになるということもございまして。今手元に正確な数字は持ち合わせていま
せんけれども、この見直し方針を策定したときの目標値というのは当然繰越欠損金に関し
てもございまして、後ほど先生にここをご説明させていただきたいと思っております。

【委員】 そういうことでよろしいですか。

【委員】 はい。

【委員】 ほかにいかがでしょうか。

公務員給料のところ、年齢の違いというのはいいんですって？ 年齢分布が公務員

と違っているからというのは。

【事務局】 同年齢の、一応年齢を合わせた形で比較しております。

【委員】 そういうことですか。わかりました。

あと、もう1つ、最初のほうでご説明いただいたレールの購入のところなんですけれども、大量に修繕用に使っているJRが、レールの購入費が安くなるという実態なんですよ。それをちゃんと説明できるようにしておいてくださいということが書いてあるんだけど、同時にまた、何で機構が発注すると高いんだと、新日鉄とか。JRの場合はこうだから、原価がこれだけ安くなるんですとか、そのところを分析して、機構だってそれなりの量を発注するでしょうから。例えば、僕個人がレール25メートル1本買ってくると思ったら、それは高いだろうけれども、勉強課題というので、研究課題に書いたほうがいいんじゃないの？

【事務局】 そうですね。きちっと定量的に比較する必要があると思っております、機構には比較して頂きたいと思います。

【委員】 それで、購入者としての機構、要するに、消費者ですから、いわば、メーカーに対してクレームをつけるべきところはつける。そういうのも少し書いたほうがいいんじゃないかなという感じがします。

【事務局】 はい、かしこまりました。修正させていただきます。

【委員】 ほかに、何かいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 先ほどの先生の質問の確認なのですが、29ページのところの海事勘定の繰越欠損金の件ですが、これは のところに、確かに当該繰越欠損金の策定状況及び当該解消計画の進捗状況ということで、この解消計画というものは先ほどのご説明であるというお話なのですね？

【国土交通省】 今の見直し方針を策定いたしましたとき、この5年間で繰越欠損金に関しましても幾ら縮減していくという目標を設定してございます。それを目指して今まさに努力しているという状況です。

【委員】 今年度の実績ということでは利益が十分上がって、欠損金が減っているということは評価できると思うのですが、これを長期的にどうやっていくかというのはかなり大変な問題、過去、この事業は多分50年ぐらい続いている事業だと思うのですが、その間にたまったものですから、それを1年、2年で解消できるということは、それはなかなか困難な目標だと思うので、かなり長期にわたる計画、ある程度目標がないと解消と

いうのはなかなか難しいと思うので、その辺をきちっと出していただいたほうがいいのではないかという気がしております。

【国土交通省】 確かに先生おっしゃるように、今年度15億円の利益が出たということなんですけど、まだ残額が492億円ございますので、仮に毎年15億円の利益が出続けたとしても、あと33年間かからないと解消ができないというのが実態ではあります。ただ、これはもう利益を上げるしか解消する道がないというのも事実でございますので、そのところで、繰越欠損金の縮減に向けて、今後どう取り組んでいくのかということについて、現在まさに機構と議論しているところです。個々の年度ごとの目標設定ということに関しては、景気情勢との関係などもございますので、そこはまた考慮があるのかなと思っております。

【委員】 先生、あれですか。この29ページの、今のところの書きぶりとして、一番右の分科会コメントは非常にあっけなくて、左記事項について確認した、以上、終わりなんですけど、ほかの、前のほうのところは随分いろいろ書き込んでいるので、今のところももうちょっと先生のご懸念というか、ご心配のところ言及するような格好で、そういうのは勉強しているだろうけども、それを一刻も早く策定して、そして、長期的展望に立って云々するとか、それから、また……。

【委員】 評価調書も、19ページの意見欄にはある程度それに類することが書かれていますから、それをちょっとそういう評価のところ、課題改善点、業務運営に関する意見等というところでも反映させていただいたらそれでいいのではないかと思います。

【委員】 なるほど。いかがでしょうか。

【国土交通省】 わかりました。これらを参考にして、文言につきましては、先生方とご相談させていただきたいと思っております。

【委員】 そうしましょう。これだとちょっとあっけなさ過ぎるものね。

ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。

すいません、私の不手際で、ほんとはさっきやるべきことが後になっちゃって申しわけありませんでした。

それでは、予定の議事は以上ですべて議論したことになると思いますが、先生方から加えてご発言されるようなことはございませんでしょうか。よろしいですか。ございますか。もしあったら、どうぞ。

【委員】 国民のコメントというのが最初のページにありました。残念なことという

か、何というか、意見なしということで、昨年もそうだったかなと思いますけれど。これはどこの独法さんもみんな、そういうところが多いんですか。

【国土交通省】　ほとんど出ていまして、港湾研究所が幾つか出ている程度です。

【委員】　これだけ評価に労力をかけていて、意見が全然来ないというのも寂しいなと思います。しっかりやっているから意見はないということだったら、特にあれかもしれないんですけれども、あるいは、こういうことをやっていること自体皆さんが知らないという部分もあるのかなと思いますので、もうちょっとそういうところをPRして多くの方に興味を持っていただき、意見を寄せてくださいということをしてもいいのかなという気がします。

【委員】　ありがとうございます。

国民の声というのもいろんなものが、公開されていないと、公開して意見を言わせるといっただけ、公開してみると、もっと別のことに興味を持つという面もございますよね。とはいうものの、そういう視点とは全く別からの意味でも、機構というか、独立行政法人がどんな仕事をやっているというのは、やっぱり税金を使うわけですから、知ってもらうのは国民の義務でもあるし、なるべくアピールするように、そういう方向だと思います。

よろしいでしょうか。

それでは、すべての議事が終わりましたので、これで進行を事務局にお返ししたいと思います。

【事務局】　どうもありがとうございました。

今後のスケジュールでございますが、本日いただきました結果を、来月28日でございますけれども、国土交通省独立行政法人評価委員会の総会が開かれる予定でございますので、その委員長の木村委員長にご報告することとなります。その後9月上旬ごろになるかと思っておりますけれども、その結果を総務省に提出する予定となっております。なお、28日の総会につきましては、分科会長ご不在ということでございますので、本日はご欠席でございますけど、北條委員に臨時委員としてご出席をいただく予定でございます。当面はこの総会に向けまして、事務局において評価結果の取りまとめをさせていただきたいと存じておりますが、本日のご議論を踏まえ、分科会長ともご相談の上、最終的な決定をさせていただき、委員の皆様方にも最終的な調書を送付させていただきたいと考えております。

最後になりましたが、評価結果の公表につきましては、他の分科会との関係もございまして、すべての分科会の検討結果がまとまった段階で公表されますことをお知らせ申し上げ

げます。

また、本日の分科会のご議論につきましては、事務局にて議事概要と議事録を作成の上、名前を削除して後日公表させていただく予定でございます。議事録につきましては、後日その内容をご確認いただくとともに、メールで送付させていただきますので、恐縮でございますけれども、チェックをお願い申し上げます。

また、本日の資料、大変大部になってございますので、事務局から郵送させていただきますので、机の上に置いたままお帰りいただければと思っております。

以上を持ちまして、分科会を終了させていただきます。ほんとに長時間にわたりまして、ご議論いただき、大変どうもありがとうございました。

【委員】 ご苦労さまでした。

了