

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23回）

平成22年8月2日

【松本財務課長】 それでは、ただいまから第23回国土交通省独立行政法人評価委員会鉄道・運輸機構分科会を開催いたしたいと思えます。

本日は、先生方におかれましては、ご多忙の折、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。しばらくの間、進行役を務めさせていただきます。

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7名の先生方のうち、本日は5人の先生方のご出席をいただいておりますので、定足数を満たしていることを、まずご報告申し上げます。

次に、本会議の公開・非公開についてでございますけれども、例年と同様でございますけれども、議題1、業務実績評価につきましては評価委員会運営規則に基づいて非公開の取り扱いをさせていただきます。議題2の財務諸表につきましては公開の取り扱いとさせていただきます。また、本会議の議事録等につきましては、議事概要で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、ホームページ等で公表してまいりたいと存じます。

それでは、資料の確認をさせていただきますと、まず、お手元の資料をごらんいただきますと、上から順に議事次第がございまして、座席表、委員名簿がございまして、資料の一覧がございまして、クリップで資料1の1から4までがとじてありまして、これが業績評価の関係でございます。次にクリップでとじてあるのが資料2の関係が財務諸表の関係でございます。参考資料といたしまして、法令等の資料をつけさせていただきます。

それでは、議事に入らせていただきたいと思いますので、進行につきましては分科会長にお願い申し上げたいと思えます。よろしくお願ひします。

【委員】 どうも、大変にお暑い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。鉄道建設機構の分科会をこれより開始させていただきます。

本日は岡田委員と工藤委員が欠席されておりますけれども、審議内容については私どもに一任いただいておりますことを報告させていただきます。

きょうの分科会は2つ議事がございまして、第1が21年度の業務実績評価の確定する日でございます。もう1つが財務諸表についての意見を申し述べる、そういう機会でございます。

まず初めに、それでは議題1の審議の進め方について、事務局からご説明をお願いいたします。

【松本財務課長】 前回7月6日の懇談会にお集まりいただきまして、機構より平成21年度の業務の実績についてご説明をさせていただきました。また、ご欠席の先生方にも資料を送付させていただき、ご説明させていただきました。その結果、先生方から非常にタイトなスケジュールにもかかわらず評価をいただきました。まことにありがとうございます。内容につきましては後ほどご説明申し上げますが、最初に審議の進め方からご説明させていただきたいと存じます。

資料1のこのクリップのまとめでございますけれども、業績評価に関する資料でございます。クリップを外していただきますと、資料1-1が国民への意見募集結果でございますが、これにつきましてはホームページで意見募集を行ったところ、意見はございませんでした。資料1-2は後ほどご説明させていただきます。資料1-3は機構から再説明させていただく内容でございます。資料1-4が先生方からいただいた評価につきまして事務局で取りまとめさせていただいたものでございます。この資料1-4をごらんいただき、資料1-2のほうで全体的な項目についてまとめさせていただいたものも参考にしながら、機構から改めて説明をしていただくものと、再説明を必要とすることなく評価を確定するという事項について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、ご選別いただきました再説明を要する事項を機構から説明させていただきますので、これに対する質疑をお願いしたいと存じます。

機構との質疑後、機構には退席していただきまして、先ほどの資料1-4の評価の先生方にまとめていただいたもの、評価調書の最終確定をするといった形で進めたいというふうに存じております。

ここまでで、何かご意見・ご質問等がございますでしょうか。

【委員】 よろしいですか。特にないようですね。

特にないようなので、先へ進めてください。

【松本財務課長】 それでは、まず、お手元の資料、この1-4の業績評価調書の案でございます。これは先生方からいただいたご評価とコメントを集計いたしまして、事務局

におきましてまとめさせていただく等の体裁を整えさせていただいたものでございます。また、先日の懇談会や事前説明、先生方に事前説明させていただいたときのご発言等もコメント欄に記載させていただいたものでございます。

資料1の1ページから24ページまでが業績評価の関係でございまして、25ページ以降につきましては政独委の指摘等に対する調書という形でまとめさせていただいているものでございます。これにつきましても事務局等で体裁等を整えさせていただいているものでございます。時間内にごらんいただきながら、この部分が足りないといった点がございましたら、またご指摘いただければと考えております。

続きまして、資料1-2の1枚紙がでございます。先生方の評価結果及び分科会としての評価の確定についてのフローチャートがでございます。このフローチャートにつきましては、各項目の評価点の決め方をあらわしたものでございますけれども、例年と全く同じ考え方をさせていただいております。すなわち、6人の先生方の3分の2に当たる4人以上の先生方の同じ評価があった場合には、その多数意見を採用させていただくということとさせていただきまして、4人以上の先生方の同じ評価が得られない場合には、要審議事項として再度説明してもらうという形でさせていただいております。

このほか先般の懇談会や、また先生方に事前に説明させていただく中で、機構からの説明内容が不明瞭であるとか、不十分であるとかいうものにつきましても、再度ご説明させていただきたいというふうに存じております。

このような考え方に基つきまして、先生方からいただいた評価をこの集計結果に当てはめると、全33項目のうち、先生方皆様が同じ評価であったものが19項目ございまして、この19項目につきましては自動的にAまたはSといった形の評価にさせていただきたいというふうに存じております。また、同じ点数の先生方が5人で、1人が異なる評価をしたものが5項目ありましたので、これにつきましては、それぞれAの評価が2項目とSの評価が3項目ということになります。また、同一評価が4人先生方がいらっしやって、残りのお二方が同一点数、あるいは残りのお二方が異なる点数となっているものがそれぞれ2つございまして、これも同じような考え方に基つきまして多数を取るということで、これはSの評価という形に整理されます。

このように例年どおり整理させていただきますと、今年度は評価が分かれたというような項目は特にございませんでした。この表に書いてあるとおりの結果になってございます。しかしながら、先ほど申し上げましたように機構からの説明が不十分ではないかと、不明

瞭ではないかといったご指摘をいただいています項目が幾つかございまして、資料の中ではこの下の2の再説明項目というところに書いてございますけれども、この資料1-4のNO. 9の工事関係事故防止活動の推進、NO. 12の鉄道助成業務、16の運輸技術に関する基礎的研究の推進、18の土地処分の円滑な実施、23の一般管理費、人件費の効率化、24の事業の効率化、31の船舶共有建造に関する財務状況の改善の7項目につきましては、もう少し機構から詳しく説明をすべきではないかというご意見をいただいておりますので、したがって今回機構から本日再度ご説明させていただいた上で、最終的な評価を確定していただいております。この再説明の対象といたしましては、資料1-3の再説明項目についてという、その鉄道・運輸機構の資料が用意させていただいておりますので、これを後ほど聞いていただいた上で最終的な評価を確定していただければというふうに存じております。

【委員】 以上ですか。

【松本財務課長】 はい。

【委員】 ありがとうございます。

それでは、資料1-2をもう1回見ていただきまして、こういうことでよろしいかと。下の再説明項目は、これから機構の人に入ってもらって説明していただくので、その上で表決していただければいいのですが、上の全部で幾つになるんですか。21幾つくらいのものについては、こういう考え方でよろしいかどうかのご判断をいただきたいと思います。

【委員】 賛成です。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 はい、結構です。

【委員】 そうですね。何かあまり問題なさそうですね。全部多数決的に決まっているし、差が随分ついているので、これ以外の結論はなかなか難しいというような答えじゃないかと思いますが、よろしいですか。

はい、どうぞ。

【委員】 もし議論するとしたら、このSが4人、SSが2人という項目くらいですかね。ほかはばらついているといっても、どうやっても平均値で見てもこの評価になると思うんですが、ここは1人変われば評価が変わります。

【委員】 そうですね。上に行くならね。

これがもしSSが4人でSが2人だと。

【委員】 　　というか、S……。

【委員】 　　SとSSが逆の……。

【委員】 　　逆になるんですかね。

【委員】 　　逆だとSSですよ。それでSが4人でSSが2人だと、より厳しい評価をするという判断、それからSSについては、びっくりするほど目覚ましいという、想像がつかないほど目覚ましいということなので、目が覚め切っちゃって1年くらい寝られないというくらいの、そういうものなので、ここは4という方向、4と2ですので多数意見でいかがかと思いますが、よろしいですか。

【委員】 　　そうですね。

【委員】 　　ご異議がないようでございますので、この緑のところと青いところについてはこういう事務局案で決めさせていただくということでよろしいでしょうか。

　　続きまして再説明項目のところに限って議論を進めることにしましょう。

【委員】 　　すみません。今、機構が入室してまいります。

【委員】 　　はい。

　　それでは、おそろいでしょうか。

【石川理事長】 　　はい。

【委員】 　　ありがとうございます。

　　それでは、早速でございますけれども、前回ご質問をいただいたことに関するご説明と、それからもう1度よく説明をいただきたいという項目につきまして機構のほうからご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【山口企画調査部長】 　　7月の分科会、懇談会などで家田会長や委員からご指摘やご関心などのあった項目が再説明項目として7つございます。資料につきましてはお手元でございます資料1-3の「再説明項目について」でございます。資料の趣旨を簡単にご紹介いたしますと、9番は鉄道建設工事における工事関係事故の発生状況につきまして、12番は鉄道助成業務における研修と業務執行の効率性の向上との関係につきまして、16番は運輸分野の基礎的研究業務の目覚ましい実績について、18番は武蔵野操車場及び梅田・吹田の土地処分のプロジェクトが目標に向けて順調に推移していることについて、23番は一般管理費の21年度の削減値の目標に向けた進捗度合いについて、24番は事業費の21年度の数値の目標に向けた進捗度合いについて、31番は船舶共有建造業務の財務状況の改善についてでございます。

これらのほか、委員からご質問のありました事項が2点ありまして、資料は「関連資料」のご質問事項についてというものでございます。

それでは、順次担当から説明をいたします。

【豊島鉄道建設本部計画部長】 それでは説明させていただきます。

表紙をめくっていただきますと、1ページで、タイトルで「9. 工事関係事故防止活動の推進について」でございます。機構ではいろいろな取り組みを行っているが、21年度の実績値がどのようになっているのかご説明をされたいということでございますので、報告いたします。

ちょうど真ん中のほどに度数率の比較ということで示してございますので、この表で説明をいたします。縦軸に度数率という言葉があります。横軸に平成15年度から21年度までございまして、平成21年度を赤く囲っているものでございます。柱状図につきましては赤いもの、そしてまた赤い字で書いたものが機構の度数率でございます。また水色、また字は黒で書いたものが厚生労働省の数字でございます。ここで言うところの度数率というのは、下のほうにちょっと米印で書いてございますが、「延べ労働時間(100万時間)あたりの労働災害による死傷者数(休業4日未満を除く)」。簡単に言いますと、10万人が1日10時間働いて休業4日以上のが、または死亡者が1人出ると1となると、そのような感覚の数字でございます。

21年度の欄をごらんになっていただきたいと思います。機構の度数率は0.87ということでございまして、労働災害による死傷者数は19名ということになっております。昨年度は死亡事故はおかげさまでありませんでした。傷害事件が19件、19人の傷害者が出ておりますが、重篤な事故はありがたいことにありませんでした。ここ5年間、1.0を切っている状況にございまして、21年度もおおむねこの5年間と同程度の数値となっているということでございます。

簡単ですが、以上でございます。

【委員】 続けて説明をお願いします。

【北河鉄道助成部長】 続きまして鉄道助成業務の研修の意義ということでございまして、資料では研修が鉄道助成業務執行に係る効率性の向上につながるというふうに書いてございましたけれども、その趣旨をご説明したいと思います。

私ども鉄道助成業務の研修の目的でございますけれども、鉄道にかかわる補助金審査業務に必要となります契約・入札・積算・鉄道施設・鉄道助成制度、こういったものの知識

の習得を目的としておりましたり、日常業務において生じる鉄道助成に関する問題点についての情報交換・共有などを行っております。具体的な主な研修などにつきましては、右側のほうに書いてあるようなものがございます。このような研修を受けるとともに補助金審査報告会・連絡会というものを開いて、過去に実施いたしました現地審査の結果についての情報共有などを行った上で、現地審査をはじめとする補助金審査業務のレベルアップが図られるということでございます。

その具体的な効果でありますけれども、職員がレベルアップする、そのことによって補助金現地審査集中期、これはおおむね1月から3月でございますが、こういった時期に職員の弾力的な人選が可能となります。また、現地審査時間が短縮することにより、申請者の負担の軽減が図られたり、職員の効率的な運用が図られたりいたします。補助金の適正かつ迅速な執行が確保されるということございまして、年度計画では補助金等の請求から支払いまでが30日以内というふうになっておりますけれども、実績としては最長でも28日ということになります。また誤処理、そういったものもなくなるということで、鉄道助成業務執行に係る効率性の向上が図られるというふうに書いていますところでございます。

【山口企画調査部長】　　続きまして、基礎的研究推進につきましても説明を申し上げます。資料は3ページからでございます。

基礎的研究業務につきましては、中期目標では長期的視点に立って社会のニーズに的確に対応する基礎的研究を推進し、研究成果の普及に努めるというふうにされているところでございます。なかなかすぐには成果が出にくいというのが悩みのところでございます。そういう中でございますけれども、21年度に研究した課題の中で特に目覚しい成果といえそうなのは、まず小型ドップラー気象レーダーによる鉄道安全運行のための突風探知システムの研究でございます。これは研究の目的・内容にも書いてございますけれども、鉄道の安全運行に支障をもたらす突風を探知する仕組み。そもそも突風自体がなかなか発見しにくい、探知しにくいというところを開発することが目的でございます。山形県の庄内平野に高密度の観測網を設置しまして、観測が難しい突風のメカニズム、突風の振る舞いだとか頻度などを世界で初めて解明したということで、目覚しい成果があるのではないかと。それから研究の反響のところでございますけれども、従来、通常は積乱雲の中の渦を見て観測するというふうでございますけれども、本研究では上空の渦で探知するというので、この本研究のメカニズムは気象学会でも大変注目されておりますし、また、

本研究のシステムは高層ビルなどの建設クレーンだとか、港湾荷役でのガントリークレーンでの荷役作業など、ほかの分野でも大変注目されているものでございます。

加えて、成果のところでございますけれども、平成21年度でございますので、この課題が終了する前に気象研究所とJR東日本、民間企業が応用研究を開始していると。これまで民間企業の自主研究につながった例はほとんどありませんけれども、1つの成果につながっているのではないかとこのように考えてございます。

その次のページが、同じく21年度に終了した課題の例でございます。それからもう1つの例として、緑の帯で書いてございますけれども、これまで終了した課題の中で目覚しい成果と言える例といたしまして、居眠り運転警告シートの開発、実用化につながっているという例でございます。これにつきましては19年度に終了した課題でございますが、居眠り運転による交通事故の発生を低減することが目的でございます、座席シートに埋め込んだセンサーで居眠り状態に移行する前の予兆を感知して運転者に警告するような仕組みでございます。

21年度の取り組みといたしましては、21年6月に国土交通省幹部で構成されるイノベーション推進本部で研究成果を報告したり、また自動車メーカーに対する説明会、それから東京モーターショーへの出展だとか、国土交通省内での試乗会でも開催したということでございます。これの目覚しい成果としては、まずは23年11月を目途にバス、トラック、乗用車などに搭載される商品化が既に予定されておまして、これにつながっていること。それから下の成果でございますけれども、私どもの積極的な広報活動とか説明会、試乗会の開催といった積極的な働きかけ・取り組みによりまして周知を図りまして、国土交通大臣賞、これは産学官連携功労者賞の国土交通大臣賞でございますが、その候補にも取り上げられて、実際21年の受賞につなげたという成果があるのではないかと考えてございます。

それ以外に、過去の例で21年度に取り組んだ例としては、次のページでございますけれども、プローブ車両技術の導入の研究についても同じく取り組みまして、実用化につなげつつあるというものでございます。

簡単でありますけれども、以上でございます。

**【池田国鉄清算事業用地部長】** 続きまして、国鉄清算事業関係、土地処分等の円滑な実施ということで、二大プロジェクトであります武蔵野操車場、及び梅田駅(北)・吹田プロジェクトの現況及び全体の概要でございます。まず武蔵野操車場プロジェクトでござい



ます。これは目的としては私どもが引き継いだ28ヘクタールの効果的な土地処分。それからその手段としまして機構施行の区画整理、それから新駅設置をこの地域に実現しようということが主なプロジェクトの概要でございます。

下のほうの全体スケジュール間を見ていただきますと、まず、その手段としての都市基盤整備工事、これは道路・公園等のインフラ関係の整備でございます。これを20年度の後半から着手して、今21年度も調整池、上下水道等の整備を進めてございます。

一方、新駅設置の関係でございますけれども、これは関係、JR東日本との調整も終わり、21年度から工事の着手へ入っていると。それから都市計画上の関係につきましても、おおむねこういうふう今年度のいわゆる都市計画決定が予定されているというようなことを踏まえまして、平成23年度末において土地売却条件整備が完了するだろうというふうに考えてございます。

なお、工事の進捗状況でございますが、何をもってあらわすかということがちょっと難しいのでございますが、この斜線、グラフ的にかいてございますのが、工事のいわゆる決算高及び計画予算高、これをグラフで示してございまして、23年度末に100%ということで、21年度末を見ていただきますと、おおむね30から40というような進捗状況になっているということでございます。

一方、梅田の駅の北の関係でございますが、これにつきましては全体的には梅田駅北の14ヘクタールの効果的な土地処分、それに向けて都市計画事業、いわゆる区画整理、それから東海道支線の地下化の事業、これが計画されてございます。これらについての関係者間協議の推進、それから売却条件の整備、それから一方、私どもとしましては、この梅田貨物駅を更地化するための機能移転先である百済、あるいは百済地区での貨物ターミナル新設等を24年度末開業目標に工事を推進してございます。

今の状況でございますが、都市計画事業、梅田の北に係る都市計画事業でございますが、平成21年度にいわゆる地下化の事業の連立関係の着工準備採択を受けまして、現在、都市計画の詳細協議を関係者と進めてございまして、この22年度くらいの後半から都市計画の着手に入るような目途というふうに考えてございます。

一方、梅田駅機能の機能移転の関係の吹田地区と百済地区の工事の関係でございますが、21年度にいろいろ線路切りかえ協議、切りかえ計画を実行いたしまして、全体的に21年度から吹田駅構内、右側の約6キロ間の区間で工事をしてございますが、この構内全域の着工を迎えるとか、それから22年度初の貨物専用道路の全区間の着工を迎えるという

ことで、大幅にいわゆる着工可能区域の拡大を図ることができたということで考えてございます。これも武蔵野操車場と同様に工事費の関係の決算、あるいは計画予算をグラフ化したものが、その斜線でかいている部分でございますが、おおむねこの21年度末におきまして40から50%の間に立っているということで、順調に来ているというふうに考えてございます。

なお、百済地区におきましても同様に、吹田地区ほどの困難性はないのですが、順調に工事は進められているというふうに考えてございます。

以上でございます。

【大野経理資金部長】 資料23の一般管理費の効率化についてでございますが、これはご指摘をいただいている趣旨は、これは第2期中期計画におきましては19年度の比でこの5年間の間に一般管理費を15%程度削減するという目標を立てているところでございまして、21年度は一般管理費6.9%の減とさせていただいているところでございますが、この効率化の目標に向けての進捗はどのようになっているかというご質問をいただいたところでございます。

21年度の6.9%の減も人件費の削減等の理由によるものでございまして、22年度も引き続き効率化に努めているところでございます。そのグラフを見ていただきますと、緑色がこの中期計画をつくるに当たりまして職員数等の推計を行いまして、その15%減を削減するために必要な年度割の推計の計画を立ててございます。黄色のほうがそれに沿いました年度計画でございまして、22年度も推計値と比べまして減ということで効率化に努めたということでございます。

以上のことから、中期目標に示されております中期目標期間の最後の事業年度におきましての目標値であります19年度比15%に相当する額の削減は達成できるものというふうに考えてございます。

続きまして、24の事業費の効率化につきましても質問は同様でございまして、最終年度におきましてこの中期目標期間の目標を達成できる見込みはどうなっているかというご質問をいただいたところでございます。この事業費につきましては、中期目標期間を通じまして19年度の事業費に比べまして最終年度24年度におきまして5%程度減という目標を立てているところでございます。21年度は整備新幹線事業の増等によりまして残念ながら1.2%増ということで、この推計値よりも増になっておりますけれども、22年度は引き続き効率化に努めて推計値より減の年度計画を立てているところでございます。

以上のことから、中期目標期間の最後の年度におきまして、目標であります5%程度の削減というのは達成できるものと考えております。

以上でございます。

**【遠藤審議役】** 続きまして、船舶共有建造業務に係ります財務状況の改善についてでございます。繰越欠損金につきましては、年度計画で縮減を着実に行うというふうに書かれておりますけれども、ここにございますようにリーマンショックなど外部の要因によりまして21年度は増加をしてしまったということでございます。21年度の決算で54億円の当期損失ということございまして、その分繰越欠損金の増加ということになったものでございます。これはリーマンショックに端を発します不況の影響で、一般共有事業者の業績悪化、それに伴う個別引当金の繰入、それから一般債権に係る引当金繰入で43億円、さらに貸倒損失で20億円を計上したことによるものでございます。

こういった一時的な財務の悪化というのは同じ中小企業金融、資金的支援を行っていません旧中小企業金融公庫、今の政策金融公庫ですが、そこも同様ございまして、昨年度の決算では1兆円以上の赤字を計上しているところでございます。こういった経済状況の変化というのはちょっと一時的にはやむを得ないのかなというふうにございます。

ただ、今後の繰越欠損の着実な縮減に向けてということございまして、現在の船舶共有建造業務の財務的な体力でございまして、ここにありますように2点指摘してございます。①とありますように、21年度補正予算によりまして出資金250億円を受け入れさせていただきまして、135億円の資産超過になりました。それ以前は債務超過であったわけございまして、貸付をする際にも余分に資金を借りなければいけなかったのですが、今後は資産超過ということで無利子の資金をもって貸し付けることが可能ということになりまして、徐々に財務は改善の方向に向かっていくというのをございます。

それからもう1点、これはちょっと前になりますけれども、平成18年度の事業金利の見直しによりまして機構の管理コストや貸し倒れに備えた引当金の積み立て相当額、これを金利スプレッドとして乗せまして金利を決定する方式となりました。これによりまして、その17年度以前は大体このスプレッドが0.5%程度であったものが、18年度以降は1%を超えてスプレッドを確保してございますので、過去の資産が徐々に減価償却により減少いたしまして、18年度以降のきちんと利益のとれる貸付資産が増加していくということによりまして、収支改善が図れる体質となってございます。こういった状況も整っておりまして、今後は繰越欠損縮減について私どもとしても十分努力をしまいたいとい

うふうに考えています。

なお、参考でございますが、今年度の計画につきましてはいろいろ数値目標がございます。未収発生率、ここに書いてございますように目標2.4%以下に対して実績1.3%、未収金残高につきましても目標128億円に対して48億円ということで、十分この目標を達成してございます。それからいろいろな財務の中で重要な部分でございます債務超過でございますが、これも当初の目標を上回りまして135億円の資産超過に転じてございます。ご参考までに再度ご説明いたしました。

以上でございます。

【豊島鉄道建設本部計画部長】 それでは、続きまして「関連資料（ご質問事項について）」という資料につきまして、簡単にご説明いたします。

表紙の裏に1ページ目でございますが、先般、7月6日懇談会に既に提出したものを付けてございます。復習のためにつけてございます。これからご説明いたしますのは、PHCトロッコ線というようなことでございまして、そういったものを使った架線方式を開発したというものでございます。トロッコ線と申しますのは、電車にパンタグラフがあるわけでございますが、そのパンタグラフが電気を受ける、その線でございます。このペーパーの右のほうにちょっと種類が書いてございますので、復習のためにご説明をいたします。赤く囲ってありますのが2つありまして、CSトロッコ線、銅を鋼でもって被覆して、つまり強い鋼でもって引っ張り力を支えると、そのようなものでCSトロッコ線というものが開発されました。もう1つ、PHCトロッコ線というものがありまして、これは上とはちょっと違ってまして均一の合金なんです、合金ではあるんですが析出強化型銅合金と申しまして、その下に従来の銅合金というようなことで固溶強化型銅合金というのがございますが、従来のこの固溶強化型銅合金よりさらにワンランク上の析出型という高度な合金というようなことでございます。

そういった3種類のものがございまして、ご質問はその次のページの2ページでございまして、諸外国の高速鉄道ではどのようなトロッコ線が使われているんですかというようなことでございました。真ん中から下のほうに、主な高速用トロッコ線の比較ということでちょっと細かいことが書いてございます。この中で上のほうが日本、下の4つが海外ということでドイツ、フランスの例を記載させていただいております。右上のほうに凡例がかかれてございますが、黄緑色が従来からある固溶強化型銅合金トロッコ線ということでございまして、日本の当初の東海道新幹線、山陽新幹線、それから東北・上越新幹線はこのタイ

プ、また海外のドイツ、フランスもこのタイプでございます。それに対しまして、近年北陸・東北の盛岡～八戸、九州の新幹線、それも新八代以南ですが、それと東海道線のスピードの出るところ、270キロ区間につきましてはCSトロッコ線というものが用いられるようになっております。今回新たにつくっております東北、九州の建設中の新幹線につきましては、その2つのタイプとは違うPHCトロッコ線、析出型の強化型のものが使われているわけでございます。

さて、どこが違うかといいますと、まず黄緑のものは断面積で見いただきますとちょっと大きい、170平方ミリメートルとか、外国でも120、150というようなものになっていますが、このCSトロッコ線もしくはPHCトロッコ線は、それが3分の2くらいに減らされたものが一部使われているということでございます。

また、引張強さ、これはいわゆる強度のことでございますけれども、CSトロッコ線並びにPHCトロッコ線は、その固溶型に比べますとかなり強い強度を持っているということでございます。簡単に言いますと高強度で軽い、そういう材質、性格を持っています、そういうものは波動伝播速度が高くなりまして、パンタとトロッコ線の追随性がいいと。つまり電車が高速で走ると離れやすくなるんですが、パンタから、トロッコ線から離れやすくなるんですが、その追随性がよくなると。つまり離線率が小さくなるということで非常にトロッコ線が磨耗しにくい。ということは耐久性のアップにもつながるというようなことで、このPHCタイプというのはそういう意味ではすぐれもののほうに入っているということで、近年こういったものを使い始めている、今後も使われていくのではないかとこのように考えているところでございます。

PHCトロッコ線につきましては以上でございます、3ページ目にもう1点、内部統制の充実ということで技術士の中に総合技術監理部門というものがあられるんですが、その取得状況は鉄道機構ではどんなことになっているのですかということでございました。表の中に博士、技術士となりまして、技術士を赤く囲ってまして、現時点では123名所有してございますが、その中で総合技術監理部門をあわせて持っている人は17人ございます。そういったことで、これはあくまでも人数的なことだけしか書いてございませんが、17人の取得者がいるということでございます。

簡単ですが、以上でございます。

【山口企画調査部長】 機構側からの説明は以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

それでは委員のほうから、ただいまのご説明につきまして質疑等がありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 今回の9番の事故率のところなんですけれども、これは度数率というのが厚生労働省のこのデータというのが、日本全体では年によって比較的変わらないのかなと思ったら、意外と倍以上変動しているんですね。なので、単年度で比較されるよりも過去何年かの平均値と、例えば機構のこの個々の度数率という、そういう比較の仕方のほうがいいかなというふうに思いました。ただ、それで見てもちょっと簡単に計算してみましても、ほぼ機構の度数率というのは全国平均と比べてほぼ同じか、若干下回っているくらいだから問題はないかと思えますけれども、ちょっと意外と国全体の度数率がこんなにばらつくとは思わなかったのです。

【豊島鉄道建設本部計画部長】 ちょっとご説明させていただいてよろしいでしょうか。先ほどちょっとはしょってしまったのですが、この厚生労働省の調査の結果で言う度数率というのが、やり方が労働者災害補償保険の概算保険料が160万円以上、または工事の請負金額が1億9,000万円以上の工事現場のうちから一定の方法により抽出した延べ4,600工事現場を対象としているということで、いわゆるサンプリングなんです。ですから、日本でピンからキリまでいろいろ働いている中での、そういった何か知りませんが無作為抽出の中での結果なものですから、これだけ見ますと先生がおっしゃるとおり毎年ばらつきそうな気配があります。ただ、かなりまた細かくデータは出ていまして、例えば橋りょう工事という工事部門で取りますと、昨年度は機構は1.01、厚生労働省は1.27、トンネルの新設工事と言いますと機構は0.34、厚生労働省は0.89という高い数字というようなことで、私どもの仕事はどちらかというとウン十億の高架橋の工事とか、トンネル工事ということで、ちょっとまたその中の統計の中ですべての統計をこれは処理しているものですから、そういう意味では厚生労働省と一概に比較することは果たしていいことなのかどうかという問題はあろうかと思ってございます。

【委員】 よろしいですか、今の。

【委員】 はい。

【委員】 比較したほうがいいんじゃないですかね。ただ、工種が違うから厚生労働省の全部をひっくるめた労働のというのでは、あまりにも幅広すぎて、やはり屋外工事を

中心にやっているような、ほとんどの作業がそうですよね。そういう機構だったら、土木作業、建築作業系のものと比較するというほうがいいんでしょうね。やはり比較がベースじゃないと、ものは言えないよね。それから先生が言ったような、もう少しスムージングするとか、いろいろやってみて比較の視点を持つというのは大事なことだと思いますけど。

【豊島鉄道建設本部計画部長】 わかりました。検討させていただきます。

【委員】 今後もそういうことを続けてられたと。でも、やっぱりこういう資料があったほうが。

【豊島鉄道建設本部計画部長】 わかりやすい。

【委員】 ぐっと来ませんか、やっぱり。

【豊島鉄道建設本部計画部長】 ありがとうございます。

【委員】 なるべく客観データと比較対照ができるというところを努力していったほうが、やっぱり説得力がありますからね。ぜひ努力をお願いしたいと思います。

【豊島鉄道建設本部計画部長】 はい。ありがとうございました。

【委員】 ちょっと補足なんですけれども。

【委員】 はい、どうぞ。

【委員】 今おっしゃった数字を聞いても、トンネルとか、橋梁とか、比較的危ない工事なんかだと思いののですが、それで厚生労働省の平均と比べて機構の値というのは結構いい値が出ていたように思うのですが、それはほぼ毎年それくらいのいい値が出ているのでしょうか。

【豊島鉄道建設本部計画部長】 ちょっときょうは21年度分だけを資料を持ってきたものですから、過去ということではお答えできませんけれども。

【委員】 はい。ぜひ来年からもう少しそのあたりも含めてデータをつくっていただくと、いい仕事をしておられるのだったら、それがより明らかになるんじゃないかということをご期待しております。

【豊島鉄道建設本部計画部長】 はい。承知いたしました。

【委員】 ほかにどうでしょうか。

【委員】 いいですか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 24番の事業費の効率化というところについて、ちょっと質問させていただきます。

この21年度に多少事業費が増えたということなんですけれども、22年度との関係で言うと22年度が大きく減っているというふうにこの図ではなっております、これはかなり新幹線の工事とかいうのを前倒して、その21年度に事業をしたということが関係しているのでしょうか。ちょっと教えていただきたいと思います。

【大野経理資金部長】 関係はしております。21年度は、確かにこれは毎年度の事業量を推計した上でやっております。毎年度計画もその当初予算のつくる段階で事業量を計画してこのようになっております、22年度による開業がありますので、21年度の実績が事業費が増えているということでございます。

22年度はむしろ開業、それらの工事がピークを過ぎて数値が減っているということでございます、これは年度当初予算ベースでの比較でございますので、直接その前倒しどころのこうというのは、直接のリンケージというより、ある程度関係はあります。21年度はそういう意味で22年度の開業を控えて工事量が増えたという部分、そういう要因がございます。

【委員】 わかりました。

【委員】 よろしいですか。ほかにどうでしょうか。

それでは、ご質問がなければ一たんここで打ち切らせていただいて、機構の方に一度退席いただいて評価というふうにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。よろしいですね。

それでは、申しわけありませんが、一時退席をお願いいたします。

それでは、再開させていただきます。先ほど再説明いただいた項目と、それから関連質問についてもいいですね。再度説明があったものについては、委員がお聞きになって事前の評価と違うのをつけていただいても構いませんし、変えていただいても構いませんし、何か特別のコメントをしていただいても結構です。

それで、一部の項目に保留というのが1名とか書いてあるのがあったと思いますが、これは私です、それを最初に申し上げたいと思います。決してサボったわけじゃないですが、よくわからなかったという意味で保留させていただいていた項目です。

まず9番の項目、工事関係事故防止活動の推進、これは保留となっておりますが、これをAということで私の個人のにしたいと思います。それから12番の鉄道助成業務ですね。これも保留1名となっておりますが、これもAということで申告したいと思います。それから16番、運輸技術に関する基礎的研究の推進、これは保留1名ありますが、Sという



ことで申告させていただきたいと思います。

以上ですね。

【松本財務課長】 先生、18番も保留だったと思います。

【委員】 失礼いたしました。18番ありました。土地処分等の円滑な実施、これは保留1名、これは私ですが、Aということにさせていただきたいと思います。

以上ですよ。

【松本財務課長】 はい。

【委員】 以上、私の申告ですけれども、委員のほかの皆さんはいかがでしょう。変更はございませんか。

じゃあ、今の前提でまとめてみていただけますか。

【松本財務課長】 はい、かしこまりました。

【委員】 今、事務局が集計していただいたものが出てきました。

1番からずっと確認という意味で挙げていきたいと思います。1番S。2番A。3番S。4番A。5番A。6番S。7番S。8番A。9番A。10番A。11番S。12番A。13番A。14番S。15番S。16番S。17番A。18番A。19番A。20番A。21番A。22番A。23番A。それから24番A。25番A。26番A。27番A。28番A。29番A。30番A。31番A。32番A。33番Aということになるようでございます。

先ほどの追加の項目につきましても、判断に迷うようなカテゴリーには入らなかったですね。それで、トータルしますとSSがゼロ、Sが8項目、Aが25項目、B・Cはなしという結果になってございます。繰り返しますと、Sが8項目、Aが25項目と、こういうことになってございます。よろしいでしょうか。

そうしますと、一番多いところで見るとAの25項目というのが圧倒的ですので、総合評価というのはAということにいかがかと思いますけれども、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員】 結構です。

【委員】 よろしいですか。はい、それではAということで決めさせていただきたいと思います。

評価項目の中の文章的に書く事項につきましては、それぞれいろいろな先生が書いていただいたのを斟酌しながら、事務局と私のほうでまとめるというような発想でよろしいで

すか。ここにたたき台のようなものがありますから、一応説明してもらったほうがいいかな。そうしましょうか。23ページに事務局がつくっていただいたのがありますけれども、これを説明をお願いします。

【松本財務課長】 はい。総合評価の欄を23ページに書かせていただきました。読み上げさせていただきますと、「中期目標・中期計画の達成に向けて、各業務について全般的に着実、順調に業務を実施していると評価できる。その中でも以下の項目については、特に優れた業績が認められる」ということで、Sをつけていただいた内容について「鉄道建設業務、船舶共有建造業務のいずれも高い技術力を生かし、積極的な技術開発とその実施がなされている」と。「鉄道に関しては学会から賞を授与されており、スーパーエコシップに関しては、常に一步先の技術の導入に向けて努力がなされている点が、高く評価される」と。

「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、努力は継続してなされているが、必ずしも有利な展開ではないとの報道もある」と。「政府レベルでの支援により実現に向けて更なる努力をしてほしい」と。

「その他」、「団体としてAの評価項目が非常に多くなっている」と。「これらに関して、『定常的に運営して一定の状態』なのか、『非常に努力して現状を維持している』のか、報告書で明示されていない項目もある。来年度以降の報告では説明の方法を改善してほしい」と。

総合評定A、「各事業分野において、目標を上回る成果を達成しており、着実な業務実績をあげているものと評価できる。評点の分布状況からみて総合評定はAとした」という形で案をつくらせていただいております。

【委員】 ありがとうございます。少しコメントいただいて、きょうのコメントいただく方向で修文するという方向にしましょうか。

【松本財務課長】 はい。

【委員】 どうでしょうか。何かちょっと、こんなに書かなくてもいいんじゃないかという感じもしないでもないんだけど。例えば技術協力についても「必ずしも有利な展開ではない」という報道もありますけれども、そうじゃない報道もあるし、何かもうちょっとコメントを客観的に書きたいような感じもありますよね。それから、その他のところも「定常的に運営して一定の状態」なのか、「非常に努力して現状を維持しているのか」って、報告書で明示されていない項目って言うんだけど、これはこの機構に限らずどこにも共

通する評価全般にかかわることなので、機構のところで書くかどうかというのは議論のあるところかもしれない。そんな感じがいたしました。皆さんもどうぞ。きょう特に決めちゃうつもりもありませんので、ぜひ、ざっくばらんなご意見をお願いします。

どうでしょう。じゃあ、順にコメントしていただきましょうね。どうぞ。

【委員】　　というか、ここの総合評価のこの文面、かなり私のものが何かそのまま書かれているような感じがします。これ以上、私のコメントはこれでよろしいので、ほかの皆さんのコメントとあわせて総合的に会長の方でまとめていただければと思います。

【委員】　　ありがとうございます。先生はどうですか。

【委員】　　今、特にございません。

【委員】　　そうですか。はい、先生はどうですか。

【委員】　　新幹線のところはやはり国家プロジェクトであるということ踏まえてこうお書きになっているんだらうと思うので、かなり心配されているんだらうと思うんです。だからその有利な展開ではないという報道に関しては、これは先生もおっしゃいましたように必ずしも書かれる必要はないかと思うんですけれども、何らかの鼓舞激励というような、そういう意見をぜひとも出していただければと思うんですけれども。

【委員】　　ありがとうございます。鼓舞激励ということで受け取らせていただいて、といいますのも、海外への技術展開というのは、これは国の施策としては重要な施策なんだけれども、鉄道・運輸機構がその一部を担っているにすぎず、鉄道運輸機構そのものが推進者ではないという立場のものなので、鉄道・運輸機構の努力に帰するところではないところでものが決まっているところがございまして、書きぶりはその辺の斟酌がいるんじゃないかなと思っていますところです。

【委員】　　何らかの民間企業との連携ですね。やはり主体は民間企業になるんだらうと思うんですけれども、その場合もいろいろなバックアップを必要としていると思いますので、何らかの連携というものがなければ、こういう技術も生きてこないのではないかなと。技術を生かす上で何らかのパートナーシップといいますか、日本全体の中での技術プロジェクトのあり方、そういうものを。

【委員】　　はい、ありがとうございます。

【委員】　　しかし、それは私はちょっと仕組みを知りませんので、機構にとってご迷惑であればカットしていただいて結構でございますので、もし可能であればということでお願いします。

【委員】 ありがとうございます。おそらくこのコメントは国土交通省そのものに言うのが筋。

【委員】 そうですね。まさにそうです。国土交通省への期待というふうにとっていただければ。

【委員】 ありがとうございます。先生、どうぞ。

【委員】 いや、特にございません。

【委員】 そうですか。

それじゃ、そんなことで全体の総合評価はAということで、皆さんあちらこちらに書いていただいたご意見を、評価できるところと、それから少し鼓舞するようなところに着目しながらまとめておくというふうにさせていただきましようかね。

どうもありがとうございました。

これで、もう、入ってもらっていいんですか。

【松本財務課長】 はい。

【委員】 はい、お願いします。

どうもありがとうございます。

それでは評価の結果をご紹介させていただきたいと思います。個別の項目については後ほど事務局からご連絡があると思いますので、まとめたところを申し上げますと、Sの項目が8項目、Aの項目が25項目、それでSSやBやCは今回はなしということで評価を確定させていただくことにいたしました。

もっとSやSSが欲しいというふうにお考えだとは思いますがけれども、コメントさせていただくと、これは決して低い評価ではなくて、Aが多いということは学校で言えば優です。ですので十分に立派な成績でご卒業いただくと、こういうことですので、ご安心いただきたいと思います。

全体的な評価の作業の中では、今回は追加説明事項につきましても大変に客観的な資料を整える努力をしていただきましたし、何年か努力して、評価そのものをよりわかりやすいものにする、理解しやすい、説明力のあるものにするというふうにご努力していただいたところも、私としては機構のご努力を高く評価したいと思っていますのでございます。

それからまた、文章で書く部分につきましても、コメントにつきましても、委員の皆さんからは特に大変立派な成果を上げているところを特記してコメントしていくことや、あるいはまた海外への鉄道技術の展開というところについて機構の努力を評価して、さらに進

めていただきたいというようなご意見をいただいているところでございます。

はなはだ簡単ですけれども、私からの紹介は以上にさせていただきたいと思います。

それでは、石川理事長のほうからごあいさつをいただきたいと思います。

**【石川理事長】** 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、大変お忙しい中、私どもの平成21年度における業務実績の評価につきましては大変多くの項目につい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、ほんとうにありがとうございました。

今、家田会長のほうからお話しいただきまして、Sが8項目、Aが25項目ということでございます。私どもとしては、今お話がありましたようにAが優だというお話もございましたが、できるだけすべての項目について努力を重ね、なお一層の国民的な評価というものを得るべく努力をしまいたいと考えております。

今、幾つかの点についてもコメントがございました。私どもとしても、できるだけ客観的な説明、あるいは説明責任といいますか、私どもは多方面にわたって仕事をしておりまして、なかなか専門的な技術のこともございますし、専門的な制度の問題もありますが、できるだけわかりやすく客観的な説明というものについても今後とも努めてまいりたいというふうに考えております。

鉄道建設、あるいは船舶共有建造、あるいは基礎的な研究でありますとか、多方面にわたってやっております。本日いただきました評価というものにつきましては、早速職員にも十分周知をして、これをもとにまたさらに一層励んで、国民の期待にこたえてまいりたいというふうに考えております。

さらに、私どもとしては独立行政法人という法人の性格の中でできる限りのことをやってまいって、さらに適切な業務の遂行というものにまい進してまいりたいと思っております。引き続きご指導いただきたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

**【委員】** どうも、ごあいさつありがとうございます。

それでは、審議を続けさせていただくことにいたします。2つ目の議題の平成21年度財務諸表について、事務局から簡単にご説明をお願いします。

**【松本財務課長】** それでは、鉄道・運輸機構の財務諸表なんでございますけれども、法令に基づきますと独立行政法人の評価委員会のご意見を承った上で国土交通大臣が承認するということになってございます。昨年同様でございますけれども、鉄道・運輸機構が

ら内容をご説明させていただきまして、ご意見をちょうだいしたいというふうに考えております。

それでは、鉄道・運輸機構からご説明させていただきます。

【大野経理資金部長】 それでは、説明をさせていただきます。お手元の資料、こちらの決算の書類をごらんいただきたいと思います。国土交通大臣に出しております財務諸表自身はこちらの冊子のほうになってございますけれども、本日は時間の関係もございまして、それをまとめましたこの概要に沿ってご説明をさせていただきたいと思います。こちらの概要のほうの資料をおめくりいただきたいと思います。

内容の説明に入ります前に、国土交通大臣に提出をしているところでございますけれども、それに当たりまして機構のほうで機構の監事の意見、及び外部監査員であります会計監査人の意見、これをいただいております。それがその冊子の後ろにつけてございます。そこをごらんいただきたいと思います。

まず監事からの意見でございますが、監事の報告といたしまして、結果相当であるという意見をもらっているということ。さらにめくっていただきまして、こちらのほうでございまして、監査法人、これはあずさ監査法人でございますけれども、あずさ監査法人からも内容につきましてはおおむね適切であるという内容の意見を報告をいただいているということ、あらかじめ説明に入ります前にご報告をさせていただきます。

それでは、こちらの概要に沿いまして説明をさせていただきます。まず1ページ目でございます。機構の決算は5つの勘定に分かれてございます。まず最初、建設勘定についてでございますけれども、建設勘定はご案内のとおり新幹線の建設や民鉄線の大改良などの工事を進めているとともに、鉄道施設の貸付や譲渡の事業を行っているところでございます。

建設勘定の財務諸表のポイントをご説明いたしますと、まず貸借対照表でございますけれども、割賦債権の回収が進んだことによりまして流動資産が対前年度比で減少しております。また新幹線の建設工事の進捗によりまして、建設仮勘定と資産の見返負債、これが増加をしております、それぞれ貸借対照表では固定資産、及び固定負債が増加をしております。貸借対照表の資産合計は7兆1,432億円、負債合計が6兆8,453億円、純資産合計が2,979億円となっております。

次に損益計算書でございますけれども、鉄道施設の貸付・譲渡業務を行いまして右側の経常収益の欄をごらんいただきたいんですが、貸付収入といたしまして857億円、譲渡

収入といたしまして1,010億円を計上しているところでございます。当期総利益は9億円となつてございまして、これは積立金として翌事業年度に繰越をしているところでございます。21年度の損益の額は2,486億円でございます。

2ページ目になりますが、国土交通大臣に提出しております財務諸表は貸借対照表、損益計算書以外にキャッシュ・フロー計算書と行政サービス実施コスト計算書と利益処分に関する書類をつけてございます。そのうち、キャッシュ・フロー計算書と行政サービス実施コスト計算書の概略をつけております。

キャッシュ・フロー計算書をごらんいただきますと、建設勘定のキャッシュ・フローは資金期末残高で165億円でございます。次に行政サービス実施コスト計算書でございますが、これはこの法人の業務運営において国民の負担に帰せられるコストを表示したものでございまして、このコストは損益計算上のコストとイコールではございません。損益計算上のコストから自己収入を除いたもの、これは国からの補助金等に相当する額でございますが、それに損益計算書に計上されません減価償却費でございますとか、退職給付増加見込額と、国から出向している者の退職金の見積額等、こういったものを足し合わせます。また、国等から財産を低廉な使用料で借り受けている場合には、そこに係る機会費用というのを別途計算いたしまして、それをその機会費用という形でここに足し込んでおります。したがって、必ずしも損益計算書上の費用等ではないけれども、最終的に国民が負担すべきコストというものが、この行政サービスの実施コストというものでございます。

建設勘定の21年度の行政サービス実施コストは、492億円でございます。このサービス実施コストにつきましては、適切な規模というのが適切な指標がありませんので、今回は参考までに損益計算書上のコストに対する行政サービス実施コストの割合というものを出してみまして、これが経年でどうなるかというのを一応参考値として出しております。一般論で言えば、これはコストでございますので、減っていくということが望ましいということでございまして、建設勘定につきましては21年度は19.9%ということで対前年度比で1.5%の減という状況でございます。以上が建設勘定でございます。

続きまして3ページでございますが、海事勘定をごらんいただきたいと思います。海事勘定は共有船の建造の業務や技術支援業務などを行っております。共有船の建造につきましては、21年度は30隻351億円の建造決定を行ったところでございます。

財務諸表のポイントでございますけれども、貸借対照表をごらんいただきたいのですが、

貸借対照表の純資産合計が134億円となっております。これは補正予算で政府出資金が受け入れがありましたことから、合計134億円を計上しております。昨年までの債務超過が解消しているということになってございます。ここがマイナスの場合は債務超過ということですが、21年度はここがプラスになっているということでございます。

一方、繰越欠損金は545億円ということで昨年度よりも増となっております。これの理由につきましては損益計算書のところでご説明します。海事勘定の資産合計は2,391億円、負債合計2,257億円、純資産合計134億円でございます。

損益計算書につきましてでございますが、右側、当期総損失53億円を出すことになってしまいました。これの主な原因は、右側の経常費用のほうをごらんいただきたいのですが、未収事業者に係る貸倒引当金等の繰入が43億円、及び破産事業者の売船処理に伴います貸倒損失20億円ということで、こういったコストが発生をいたしました結果、当期総損失が53億円となりまして、その結果、貸借対照表の繰越欠損金が545億円となったということでございます。21年度の損益の額は326億円でございます。

4ページ目がキャッシュ・フロー計算書と行政サービス実施コスト計算書でございます。海事勘定21年度のキャッシュ・フローの期末残高が68億円、行政サービスの実施コストは61億円でございます。参考の欄で21年度の損益計算書のコストとの対比でいきますと18.8%ですが、対前年度では費用が増えましたことから増ということになっております。

以上が海事勘定でございます。続きまして5ページをごらんいただきたいと存じます。基礎的研究等勘定でございます。基礎的研究等勘定におきましては、いわゆる基礎的研究業務及び内航海運組合総連合会に対します内航海運暫定措置事業等を行っているところでございます。基礎的研究業務は、運輸技術に関する基礎的研究課題の公募を行って、大学などの研究機関などと委託研究契約を結ぶと、こういった形で実施をしているところでございます。

財務諸表のポイントでございますが、貸借対照表につきましては、補正予算によりまして日本内航海運組合総連合会に対する老齢船処理事業というものが新たに追加をされましたことから、内航海運暫定措置事業とあわせまして626億円の貸付を行っているところでございます。流動資産及び流動負債それぞれにその数字が計上されてございます。資産合計628億円、負債合計626億円の純資産合計1億円でございます。

損益計算書におきましては、基礎的研究等業務といたしましては21年度の採択課題、



これは15課題ございますが、これに対しまして2億円を交付しております。また当期総利益は1億円となっております、これは積立金として翌年度に繰越をしてございます。

その下の6ページ目がキャッシュ・フロー計算書と行政サービス実施コスト計算書でございますが、基礎的研究等業務のキャッシュ・フローの期末残高は1億円でございます。行政サービス実施コストは2億円ございまして、損益計算書上の費用との割合は25.7%で対前年度9.1%の減でございました。

続きまして、7ページ目をごらんいただきたいと存じます。助成勘定でございます。助成勘定は整備新幹線建設への事業資金の繰入でありますとか、鉄道事業者等への補助や承継した債務の償還を主な業務として行っているところでございます。

財務諸表のポイントでございますけれども、貸借対照表に関しましては割賦債権等の回収や長期借入金の返済が進んだことによりまして、それぞれ資産・負債が減少してきているということでございます。資産合計が3兆7,492億円、負債合計3兆1,439億円、純資産合計が6,053億円でございます。この純資産合計6,053億円でございますが、これの内訳は右に書いてございますが、そのうちの1,679億円は前中期目標期間からの繰り越した積立金でございまして、これは今度の中期目標期間に取り崩すものでございます。その他4,372億円は次期中期目標期間に積立金として繰り越すこととしております。

次に損益計算書でございますけれども、新幹線の建設事業が増加した等によりまして、鉄道整備助成費が増加をしております。また、経常収益の新幹線の譲渡収入といたしまして6,023億円の金額を計上しております。なお、当期純損失として484億円を計上しておりますが、これにつきましては先ほど言いました前中期目標期間からの積立金を取り崩すことにより処理をしております。損益計算の額は7,965億円でございます。

8ページ目がキャッシュ・フロー計算書でございます。期末残高が4億円、行政サービス実施コストは1,936億円でございますが、損益計算書の費用に対する割合は24.3%ございまして、これにつきましては3.5%の増となっております。これは鉄道関係の事業費が増えたことによります。

続きまして、9ページ目をごらんください。特例業務勘定でございます。特例業務勘定は、旧国鉄職員に対する年金関係費用の支払いや、処分用土地の売却などを業務として行っております。

財務諸表のポイントでございますが、貸借対照表におきましては右側の流動負債の欄でございますが労働訴訟、新聞でも出ておりますが、JRの国鉄時代の不採用の関係の訴訟

が継続しておりましたけれども、これが本年6月に和解を行いました、それに対応するために21年度の流動負債におきまして訴訟損失引当金を170億円計上しております。また、環境対策引当金として同じく流動負債に20億円を計上しております。資産合計が3兆3,810億円、負債合計1兆9,275億円、純資産合計1兆4,534億円となっております。

次に損益計算書でございますけれども、損益計算書におきましては、共済年金追加費用の引当金の見直しの結果、繰入がなくなるとともに戻入が発生したということから、それと特定関連会社の解散に伴います清算配当金の収受というのもございます、当期総利益983億円を計上しております、21年度の損益の額が1,535億円でございます。

10ページでございますが、特例業務勘定のキャッシュ・フローは、期末残高865億円、行政サービス実施コストはマイナスの982億円でございます。このマイナスというのは利益が出ているということでございまして、マイナスという数字になってございます。21年度の損益計算書の費用との割合は、マイナス177.9%ということで対前年度減ということでございます。

最後、11ページでございます。これが4勘定をまとめました合計の数字でございます。財務諸表のポイントでございますが、貸借対照表の資産合計12兆6,852億円、負債合計が10兆3,149億円、純資産合計2兆3,702億円でございます。また損益計算書でございますけれども、当期総利益が939億円出ております、損益の額は9,347億円ということでございます。各勘定合計のキャッシュ・フローの額が期末残高1,107億円、行政サービス実施コストが346億円で、損益計算書上の費用との割合は21年度4.1%、対前年度8.9%の減ということでございました。

以上、駆け足でございましたけれども、21年度の決算の概要でございます。よろしくお願いいたします。

**【家田分科会長】** いかがでしょうか。ご質問やご意見ありましたら、お願いします。どうぞ。

**【石津委員】** では、海事勘定と助成勘定について、それぞれ1点ずつ教えていただけますか。まず海事勘定についてですが、政府出資金が250億円受け入れたことによって債務超過をできたことはよかったと思います。この政府出資金の意味合いなんです、以前はたしか私の記憶によるとスーパーエコシップで毎年40億円ずつ3年間とか、そういうようなことで出てきた経緯のお金があったかなと思うんですけれども、今回はどうい

経緯でこの政府出資金を出していただけたかを教えていただけますか。

【田村共有建造支援部長】 昨年度が250億円で、昨年度補正予算におきまして経済対策ということで内航海運の活性化を行うということで250億円の出資金がございました。

【石津委員】 それで、いただいたこの政府出資金についてですが、損益計算書では出資金は資本的支出というところがかかわってこないところだろうというふうに思うんですけども、この行政サービス実施コスト計算書の場合には、国民の負担しているコストという意味合いだろうと思うんですが、そのときにこの出資金というのはこの実施コスト計算書のほうとはかかわらないということなんでしょうか。

【大野経理資金部長】 ここは機会費用というところをごらんいただきたいんですけども、政府の出資金をいただいている場合には、それがここに、機構がもらわない場合にそれを別の形で運用した場合にどうなるかという、そういう機会費用を計算して、それを加えることになっていまして、この6億円の中には政府出資金を受け入れたことによりまして、それで機会費用を計算した、その金額がこの6億円という数字になります。

【石津委員】 今のご説明の意味合いというのは、この政府出資金をいただかなかった場合には、その分を他から借り入れるので、利息を何か払わなくちゃいけないというようなところが軽減されたという意味合いの機会費用ということなんですか。

【大野経理資金部長】 いや、むしろこの機会費用というのは、政府自身が機構に出資をしたことによって、ほかで使っていたらもっと何か金利等で回収できただろうというものを逸失しているという意味で、この機会費用が出ています。ですから、これは国民が、機構がこの出資金をもらうことによって幾ら逸失したというとおかしいのですけれども、いかに機会費用を払っているかと、そういうことでございます。

【石津委員】 そうすると、今の前段のところなんですけれども、政府出資金というのは機構さんその業務を行っていただくのに当たって国民が負担する、国民が出したお金というふうに考えることができると思うんですけども、そういう性質でも、いわゆる資本的支出みたいな意味合いだから、そのお金自体は行政サービス実施コスト計算書には載ってこないということなんでしょうか。

【大野経理資金部長】 ですから出資金につきましては、その金額自身が全部コストになるわけではないという考え方でございまして、それはいわゆるコストとして、出資金ではございますから、今後それを使って、いわゆるコストとして全部使い切るということじ

やなくて、出資金というのは将来返すとか、そういった性質のものになるんでしょうけれども、行政サービス実施コストで出てくるのは、そのいわゆる逸失した機会費用の部分がコストとして計上するということです。

【宮下委員】 政府のほうには返ってくるんですか。

【石津委員】 いや、でも出資金ですからね。

【大野経理資金部長】 すみません。ちょっと返ってくるとかいうのは正確でございません。要は機構の損益計算書には出てこない費用ということでとらえておりまして、その部分、いわゆる機会費用というものを別途計算してここに計上しているということなんですけれども。

【石津委員】 その損益計算書に出てこないというところは、よくわかりますが、実施コスト計算書との関係がちょっとわかりづらいのでご質問したんですが。

【鉄道・運輸機構】 財務課長の今村でございます。答えさせていただきます。

この部分の250億につきましては、機構に250億円を出資したことによりまして、実際具体的には1.395%、これは10年国債での金利でございますが、この1.395%に見合う利息が要は国として出資したことによってこの分が逸失するというところでございます。本来その250億円を出資しなければ、その利息というものを国は負担しなくてもいいんですが、これは結果的に国債でもって出資金を機構に対して出資すると、国債を発行して出資するわけですから、その分の費用が発生したということで、その分国が結果的に利息を、その分の国債発行利息を負担するというところで、損益外の費用として整理しているということでございます。

【石津委員】 はい。ありがとうございました。その年に国から入ってきた出資金による変動額が財務諸表上で明示される方法について、もうちょっと検討したいと思います。

あともう1点、よろしいですか。

【家田分科会長】 時間は余裕がありますので、じっくりやってください。

【石津委員】 そうですか。

【家田分科会長】 聞いていて勉強になります。

【石津委員】 もう1点のほうは助成勘定についてなんですけど、ここで前中期目標期間繰越積立金を取り崩して処理をしているというところが出てきておりますけれども、この前中期目標期間繰越積立金というのは、この目的積立金を持っていらして、それを崩していくという意味合いですか。

【大野経理資金部長】 はい。そのとおりです。

【石津委員】 そうしますと、その目的積立金、結局利益剰余金のところに1回入ってくるのだと思います。そうしますと、例えばこの業務実績評価調書の中で32項目目の6のところに剰余金の使途というところがありますけれども、あるいはこのところに出ているものについて、取り崩したりして使っていくという性質なのかと思うんですけれども、そこは連動しないのでしょうか。

【大野経理資金部長】 すみません。ちょっと答えになっていなくて。

基本的に純資産合計のうち利益剰余金に充てられるのが6,052億円でございまして、その内訳としてここにある積立金の形で今年度取り崩すものと翌年度に積み立てていくものという形でなっていくから、そういう意味で利益剰余金と関連があります。

【石津委員】 そうしますと、これが出ているのが目的積立金を取り崩したという意味合いであったときには、その目的積立金は目的を定めた積立金ということだと思いますけれども、そこで言っている目的というのはこの業務実績評価調書の中の剰余金の使途として項目を挙げていますけれども、そういう目的のために積み立てたものであって、その目的のために取り崩すという組み立て方なのかなというふうにも考えられると思います。この剰余金の使途のところには特にその目的、今回の取崩の目的に合致するような記載が見当たらないので、そこの両者の関係がどうなっているのですか。

【鉄道・運輸機構】 改めて、財務課長でございますが、ご説明させていただきます。

先生のご意見ですが、まず、この、今財務諸表に計上しております積立金でございます。特に前中期目標からの積立金1,679億円でございますが、これにつきましては目的積立金という名前になっておりますが、基本的にはこれはいわゆる利益剰余金でございます。ですから損失が出た場合に、この利益剰余金を取り崩すというものでございます。そういうものでございます。ですから、一般的な利益処分をするものだというふうにお考えください。

ところで、これは第1期中期目標期間から第2期中期目標期間に繰り越す際に、国庫納付という制度がございまして、一般的な特にその使途が限定されないものにつきましては国庫へ返納せよという制度になっておりました。しかし一方で、こちらのほうはこういう、今言いましたように助成勘定の中で建設勘定に対する建設資金の繰入ですとか、無利子貸付を実施したことに伴う赤字の発生ということで、もともとこの勘定は赤字が出るようになっておりました。これを取り崩すと、いわゆる利益剰余金をもって埋め合わせるという

制度になっておりましたので、ですからその財源、いわゆるお金を費消するというものではなく、あくまでも赤字が出た場合にこの剰余金から利益剰余金を取り崩していくという内容のものでございます。

一方で、中期目標のほうでございますが、こちらのほうは完全に何かの事業費の財源に充てるという立てつけになっておりまして、若干そういう意味では中身が混同しやすいんですが、いわゆるこちらのほうは特にその財源を持って何かの事業の財源に充てるというものではないというふうに助成勘定のほうの積立金は、そういう性格のものでございます。

【石津委員】 今のご説明で、その利益剰余金としてこれの場合ですと、この資料2-2の中の126ページのところに利益剰余金というのが出ております。この中に幾つか項目があつて、先ほどの業務実績評価調書の32の6のところに出ているのは、この利益剰余金の大きくくりな全体についての剰余金の話が出ているのであり、ここに出てきている前中期目標期間繰越積立金の取崩ということがイコールではないから、したがって6のところにはその記載がないんだという、そういうご説明ということですか。

【鉄道・運輸機構】 はい。端的に言えばそういう中身のものでございます。

【石津委員】 ただ、この剰余金の使途というふうに言いましたときに、今回相当たくさん取崩を行ってらっしゃるわけなので、もしそういう理解なのであれば、このところで本年度、21年度において実績はなかったとの報告を受けたとの記載がありますけれども、積立のほうはなかったにしても取崩のほうがあるわけなので、もしその内容のことなのであれば、ここに何かしら記載があつてよろしいんじゃないかなというふうに思うんですけれども。

【北河鉄道助成部長】 すみません。鉄道助成部長でございますけれども、年度計画におけるこの積立金の位置づけは、その剰余金のところではなくて、この業務実績報告書の162ページのところなんです。

【石津委員】 162ページ。

【北河鉄道助成部長】 162ページで「機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金の使途」という……。

【石津委員】 すみません。私、バージョンが違うのか、162ページがちょっと不案内なんですけれども。

ありがとうございます。

【北河鉄道助成部長】 ここに、この積立金がかかれてありまして、ここにおける「当

該年度の取組み」のところで、平成21年度の取崩額は484億円であるというふうにここで記載されて、こっちのほうで整理してあると。

【石津委員】 理解が悪くて申しわけありません。この162ページの記載は、こちらで言うところどこに該当することになるんですか。

【北河鉄道助成部長】 資料1-4の評価調書のとりまとめ案のところの21ページ、33の(2)というところですね。ここの(2)に「機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立金の使途」ということで、その助成勘定というのがこう書いてありまして、その横にも同じような記載が書いてある。ここで整理されているということでございます。

【石津委員】 ちょっとほんとにしつこくて大変申しわけないんですが、今のおっしゃいました21ページの33の(2)のところで、そうしますと、判定理由「NO.12のとおり」というふうに書かれているところですか。

【大野経理資金部長】 場所としてはそこに、「NO.12のとおり」という、そこに書いてあるところですよ。

【石津委員】ほんとに理解が悪くて申しわけありませんが……。

【松本財務課長】 財務諸表の141ページを見ていただきますと、この「目的積立金の取崩しの明細」ということで、こちらに内容を書かせていただいているんですが、これでは……。

【石津委員】 いえ、私の関心というか、ちょっと不案内だったところは、この業務実績評価調書のほうにその記載がどうなるのかなというところなんですけれども。

確かにおっしゃいますとおり、ここのところに目的積立金がどういう目的で積み立てているものであって、その明細ということでは出ておりますけれども、この目的に関しましては、先ほどのその剰余金の使途のところには特段出ている項目でもなく、ただその業務実績調査調書のほうではこの項目、金額的に1,679億円というのが大きいのか、小さいのかということなのかもしれませんけれども、ある程度の金額のものでもありますし、もし記載があるとしたら、ここのかなというところで、ちょっと対応関係を知りたいというふうに思ったところなんです。

【家田分科会長】 石津先生、まだまだ時間はありますので、じっくりお話を聞きたいところなんです、これまで聞いて、これ以上やっても、よく理解できないだけになっちゃうので、ちょっと整理させていただくと、どうぞ遠慮なくいろいろご提案いただき

いんですね、基本は。それで、財務諸表そのものに何かコメントをつけて、この分科会として意見をつけて、何か言う必要があるのか、それとも今年はこの評価はもう終わりましたからいいとしても、これからの評価のこの評価書とか、調書とか、あるいは業務実績の書類ですね。これをつくる際に財務諸表のかくかくしかじかの部分をより明解に反映できるような表現をしたほうがいいと、そういうご趣旨なんですか。

【石津委員】　そうですね。先生がおっしゃいました、今後半のほうのお話で、この財務諸表自体について何が疑義があるというお話ではなくて、あくまでも質問なんですけれども。

【家田分科会長】　それをこの実績報告書とそれから評価調書、ここにより重要なことが反映できるようなイクスプレッションをしていったほうがいいという、そういうご提案ですね。

【石津委員】　はい。

【家田分科会長】　ありがとうございます。

もし、そういう理解でよろしければ、財務諸表そのものの議論については意見は特段の意見がないというご理解でいいですかね。

【石津委員】　はい。

【家田分科会長】　それから、それでは実績報告書と、それから調書の作り方について、書き込むべきことについて、より明解なご意見をお持ちですので、それは多分この場で言っても何だか僕らが聞いていても全然わからないので、ご担当の機構とそれから国土交通省のご担当と、それから石津先生に後でゆっくりと教えていただいて、それで書きぶりを今後改善するような、そういうことでは先生、いいですか。

【石津委員】　どうも、おそれいます。

【家田分科会長】　ぜひ、こういうのはありがたいですね。そういうご意見をいただいて、よりぐあいのいい業務実績書にするのはね。よろしいですか、そういう理解でね。ありがとうございます。

今度はどこのところがどういうふうに変ったのかわかるように、私にもわかるように教えていただくことにして、そのくらいにさせていただきます。

それでは、財務諸表そのものについてはよろしいでしょうか。

それじゃ、どうもありがとうございます。議題2そのものにつきましては当分科会としてはご了解いただいて、特段のつけるべき意見はないということでもよろしいですか。



ありがとうございます。

それでは議題2についてはそういうふうにさせていただいて、先ほど申し上げたように議題1に関係する調書の書きぶりについては、これから改善に向けて石津先生にご指導いただくというふうにさせていただきます。ありがとうございます。

先生、よろしいですか、それで。もうちょっと何かおもしろいことを。

【石津委員】 いえ、どうもおそれいます。

【家田分科会長】 財務諸表の熱中人なんていうのもいいかもしれないです。

はい、ありがとうございました。

それでは、予定した議題は以上だと思います。あと事務的な話も幾つかございますので、ここからの進行は事務局にお返ししたいと思います。よろしくをお願いします。

【松本財務課長】 どうもありがとうございました。

それでは、事務的なご連絡をさせていただきます。本日いただきました結果につきましては、今月の23日に開催予定でございます国土交通省の独立行政法人評価委員会の総会におきましてご報告させていただくということになろうかと思っております。その後、例年どおりでございますと、9月上旬ごろになろうかと思っておりますが、その結果を総務省に提出するという予定となっております。

先ほど、家田会長からもお話がございましたけれども、本日のご議論を踏まえまして、会長ともご相談の上、また石津先生ともご相談の上、評価調書の表現ぶりなどにつきまして最終的な調整をさせていただきたいというふうに考えております。

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、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そのご発言の内容をご確認いただくため、内容とのチェックをお願いしたいと存じます。

また、本日の資料大変また大部になってございますので、机の上に置いておいていただければ郵送させていただきます。

以上をもちまして、分科会を終了させていただきます。本日はどうも長時間にわたりご議論いただきまして、ありがとうございました。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。ご苦労さまでした。

— 了 —