

第32回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

平成25年7月5日

【高原鉄道事業課長】 皆さん、おはようございます。定刻より少し早いですが、委員の皆様おそろいなので、ただいまから第32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。

本日は、委員の皆様方におかれましては、ご多用の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。鉄道局鉄道事業課長の高原でございます。しばらくの間、進行役を私が務めさせていただきたいと存じますので、よろしく願いいたします。

まず、本日の会議の趣旨について、ご説明をさせていただきます。当分科会では例年夏ごろに、法律に基づきまして、鉄道・運輸機構の業務実績を評価するため、機構から業務の実績をご報告させていただくための分科会、それから各委員のご意見等を踏まえまして、評価を取りまとめるための分科会、計2回の分科会を開催しております。本日の分科会は、前者の機構から業務の実績をご報告させていただく位置づけという分科会でございます。

次に、議事を行うための定足数でございます。本日は、当分科会の7名全員の委員の方にご出席をいただいております。したがって、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条で規定されております過半数を超えておりまして、議事を行うための定足数を満たしているということをご報告いたします。

次に、会議の公開についてですが、こちらも同じく運営規則に基づきまして、公開をするということになっております。

また、議事録につきましては、これまでどおり、議事概要を分科会終了後、数日中に国土交通省ホームページで公開し、その後議事録を作成し、同様にホームページにて公開してまいりたいと考えております。

また、本会議の議事録につきましては、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というような措置を講じた上で、国土交通省ホームページで公開してまいりたいと考えております。

それでは、次に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いただけますでしょうか。

上から順に、議事次第、それから座席表がございまして、委員名簿がございます。

その後、審議資料といたしまして、まず、上から今後のスケジュール及び業務実績報告の評価方法等に係る資料が資料1-1から1-9までございます。そして、議題1の第2期中期目標に係る事業報告に係る資料が2-1から2-4、2-4はちょっと別冊の下のほうになっております。

それから、議題2の平成24年度業務実績報告に係る資料が3-1から3-4までございまして、同じく3-4につきましては一番下のほうになっております。加えて参考資料といたしまして、関係法令と政府方針等というものがございます。これは参考1と参考2のところです。

そして、最後に議題3の不要財産の国庫納付に係る資料としまして、資料4-1をご用意させていただいております。非常に大部でございますが、遺漏はございませんでしょうか。大丈夫ですね。

それでは、これより議事に入らせていただきます。議事の進行については、分科会長にお願いいたします。

会長、よろしくをお願いいたします。

【委員】 かしこまりました。

皆様、おはようございます。ご多忙中ご参集いただきまして、ありがとうございます。早速ですので、議事次第に従いまして始めたいと思います。

まず、本日のメインである機構からの業務の報告の前に、ここ1カ月ぐらいの予定、スケジュールをご説明いただき、去年も皆さんご経験済みですからあれですが、特に評価の重要なポイントを改めて確認をしていただいて、その後、ご説明いただくということにしたいと思います。お願いいたします。

【高原鉄道事業課長】 わかりました。どうもありがとうございます。

それでは資料1-1をごらんいただけますでしょうか。当分科会の今後のスケジュールについて、ご説明をさせていただきます。

基本的には例年と同じ流れでございますけれども、本年度ちょっと例年と違いますのは、平成24年度で第2期中期目標期間が終了したことに伴いまして、今年度は中期目標評価というものをお願いさせていただいております。

まず、本日の分科会におきまして、この中期目標業務実績と年度業務実績の評価の方法をご説明した上で、鉄道・運輸機構のほうから、この第2期中期目標の期間の業務実績と平成24年度の業務実績をご報告させていただきます。

これを受けまして、この真ん中のところでございますが、各委員の皆様におかれましては、事務局からメールでお送りするこの評価調書というものの様式に、評点、コメントをご記入いただきまして、短時間で恐縮でございますけれども、7月17日水曜日までに事務局までご返送いただければと存じます。

事務局では、いただいた評価を集計しまして、次回8月7日水曜日に開催いたします分科会におきまして、集計結果をご報告いたします。委員の皆様には、次回の分科会におきまして、委員の間でご評価の分かれた項目を中心に再度ご議論いただきまして、最終的なご評価を確定していただければと考えております。今後の当分科会のスケジュールにつきましては、このような流れを想定しておりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

続きまして、評価の方法についてご説明をさせていただきます。資料1-2をごらんください。

資料1-2①の1ページの1. 基本的考え方のところでございますけれども、まず、この業務実績評価につきましては、中期目標期間における中期目標の達成状況の調査・分析を行います中期目標評価というものと、当該事業年度における中期計画の実施状況の調査・分析を行います年度評価の2つで構成されておまして、法人が効率的・効果的に業務を行っているかを評価するということになっております。

そして、それぞれこの中期目標評価と年度評価の基本的な評価方法は同じでありますけれども、この業務運営評価というものと総合評価というもので構成されております。

次に、同じ1ページの2. の業務運営評価についてごらんいただけますでしょうか。ここでは、中期目標評価の場合の評価方法についてご説明いたします。年度評価につきましては例年と同じでございます。

①の個別項目の評価のところでございますけれども、法人は、中期目標に係る各項目につきまして、その実績を、その下に掲げる区分に従いまして、評価委員会に報告することとなっております。評価委員会はその内容を踏まえ、中期目標の達成状況の評価することになっております。すなわち、今日、機構からこの後、中期目標の各項目の実績を報告してもらいまして、それを踏まえて当分科会で評価をしていただくということになっております。

具体的な評価につきましてはその下線部のところですが、Aを平均としまして、下からC、B、A、S、SSをつける5段階評価といたします。

その下にこの評価の基準を掲げておりますが、この表の右側のAの判断基準のところを

ごらんいただきますと、中期目標・年度計画に従って順調に業務を実施し、成果を上げている場合。これをAといたしまして、これを基準といたしまして、その上ですけれども、業務の実績が目覚ましく付加的な実績が認められる場合には、その上のS、そしてさらに特筆すべきすぐれた実績を上げている場合、それはその上でありますけれども、最上段のSSの評価となってまいります。

次のページに入りまして、この評価をつけるに当たっての留意点を記載させていただいておりますが、最初のポツですけれども、業績によい面があったとしても、通常の手組みを行ってればよい業績が認められるような場合には、Aの評価となっております。そしてS以上の評価とする場合には、その下線部ですけれども、積極的に評価すべき付加的な実績・内容を明確に記述するということになっております。それから、3つ目のポツですけれども、さらにSSの評価とする場合、こちらは特筆すべきすぐれた実施状況にあると認められる場合につけるということになっておりまして、このようなことは抑制的であったにつかないというものとされております。

委員の皆様におかれましては、これらの点にご留意いただきまして、資料1-3の評価調書のほうにご評価をご記入いただければと存じます。

各委員よりいただきました業務運営評価につきましては、次の1-2①の資料の最後の②のところでございます。業務運営評価の分布状況のところですが、各評価ごとの項目数の分布状況を棒グラフにいたしまして、次回分科会において事務局よりお示しさせていただきます。

次に、1-2①の3.の総合評価のところをごらんいただけますでしょうか。この総合評価につきましては、①記述による業務全体に対する評価といたしまして、法人の業務全般について、業務運営評価による評定を踏まえ、総合的視点から記述式により意見を述べるとなっております。

具体的にはこの下の例の欄のところにありますように、資料1-3の評価調書の最後のページになるんですけれども、そちらのほうに中期目標の達成状況、課題・改善点、業務運営に対する意見、あとその他などの欄にお気づきの点をご記入いただければということでございます。

恐縮ですが、また1-2①のほうに戻っていただきまして、最後の総合評定についてなんですけれども、こちらは業務運営評価の分布状況でありますとか、総合評価の記述による業務全体に対する評価を踏まえまして、この1-3の最後のページのところにアルファ

ベットのSS、S、A、B、Cによる5段階の評価を実施するというようになっております。どうぞよろしく願いいたします。

以上が、中期目標の評価の方法についてご説明させていただきました。年度評価のほうはもう例年やっていたというので、これも同様の方法でございますので、例年どおり、1-4の平成24年度業務実績評価調書に同様にご評価を記載していただければと考えております。

続きまして、資料1-5をごらんいただけますでしょうか。これまで、基本的な評価の方法をご説明させていただきましたけれども、これに加えて、政独委の指摘事項等に対応した評価方法についてご説明いたします。

I. のところでございますけれども、この平成24年度業務実績評価につきましては、評価の方法としましては資料1-2、それから評価に当たる基本的な視点を示しました1-6、1-7の従来からの政府方針や、総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会（政独委）による通知に沿った評価を行っていただきますとともに、平成24年度業務実績評価を行う上で具体的な取り組みとして、資料1-8が政独委より通知されております。

恐縮ですが、その下の1-8をごらんいただけますでしょうか。1-8の2ページ目にありますけれども、中段の1. の二次評価において重点的にチェックする事項のところにおきまして、①で業務類型関係、②で管理運営等関係、そしてその次のページに入りまして、③で当委員会の指摘関係と、この3点が重点的にチェックする事項ということで挙げられております。このうち、①の業務類型関係につきましては、対象とする業務を行う法人が示されておるんですけれども、鉄道・運輸機構は該当しておりません。こういったことに重点を置いて評価するというのが政独委から言われております。

恐縮ですが、資料1-5に再度戻っていただけますでしょうか。II. の指摘事項への対応方針でありますけれども、これらの資料1-8の政独委の方針というのは追加的なものでございまして、先ほどお示しいたしました資料1-4の年度評価調書様式では十分に対応できないということですので、資料1-9の年度評価調書別紙というものをご用意させていただいております。この資料1-9の様式にご記入いただければ、この政独委から加えて評価すべきとされております全ての事項に対応できるということになっておりますので、資料1-4の年度評価調書の補足といたしまして、この資料1-9の別紙の様式により、評価を実施してまいりたいと考えております。

この評価に係る実際の流れといたしましては、当該様式に記載された実績につきまして、

機構からのご説明をお聞きいただいた上で、それぞれの項目についてコメントをいただくというふうに考えております。ただ、この資料1－9でございますが、非常に大部でございますので、右端の評価の欄全ての項目にコメントをいただくというのは非常にご負担をかけてしまいますので、コメントのある箇所だけをご記入いただければということで結構でございます。本日の分科会でのご議論や、先生方からご提出いただきます書面、コメントに基づきまして、事務局で年度評価調書の別紙の案、1－9を取りまとめまして、次回8月7日の分科会にお諮りしたいと考えております。

評価の方法のご説明は以上でございますけれども、この後、機構のほうからそれぞれの業務実績をご報告させていただきますけれども、もしよろしければ、この資料1－3、1－4、1－9を適宜ご参照いただきながらお聞きいただければと考えております。

以上でございます。

【委員】 ご説明ありがとうございます。スケジュールですとか評価の方法につきましてご説明いただきました。何かご質問、不明な点がございましたら、ご指摘いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

例年に比べて相当多いので、大変タイトなスケジュールで恐縮ですが、よろしくをお願いします。

しようがない話で恐縮ですが、1－3と1－4の一番最後の……。

【高原鉄道事業課長】 すみません。総合評価は……。

【委員】 去年も何か言われていましたね。皆さんにはメールで送るときに、Aと書かないで送ってくださいね。

【高原鉄道事業課長】 ええ。あるいはこれを消して。ワープロミスでございます。申しわけございません。

【委員】 それから、あと1－4の一番最後のもの、これも平成23年と書いてあるけれども、平成24年だよ。多分去年のファイルだろうと思います。

【高原鉄道事業課長】 申しわけございません。すみません。書き直します。申しわけございませんでした。

【委員】 評価の方法につきましてよろしいですか。

ありがとうございました。

それでは、機構のほうから、それぞれの項目につきまして、業績のご報告を頂戴したいと思います。よろしく願いいたします。

【嘉村企画調査部長】 機構の企画調査部長でございます。第2期中期目標期間の事業報告と、平成24年度の業務実績報告のそれぞれ概要と、それから、それに関する自己評価につきまして、まずご説明申し上げます。

資料のほうは、主に資料2と資料3の一連のものでございますけれども、まずは資料2-1、表裏の一枚紙でございますが、そちらをお願い申し上げます。

こちらは24年度の報告と、第2期中期目標期間の事業報告に関する取りまとめでございます。中ほどに評価項目があります。これは、第2期中期計画の項目順で並んでいるものでございます。そして23年度までは、各項目、いただきました評価の実績でございます。一番右に24年度、それから中期目標期間、それぞれ赤で2つ列でくくっておりますのが自己評価でございます。

上の項目からポイントを申し上げますと、整備新幹線事業につきまして。これは中期目標期間としてはSという自己評価をさせていただいておりますが、平成22年度のSSなどをいただいたこともあり、Sとさせていただいたものでございます。

それから、その下の都市鉄道利便増進事業等でございますが、こちらは期間中着実に実施いたしましたので、Aということにさせていただいております。

受託工事につきましては、期間中2つの大きなプロジェクトがございました。成果を上げたと考えておりますので、中期目標期間としてSとさせていただいております。

品質の向上、コスト縮減、こちらのほうは着実に実施したところでございます。

次の技術開発の推進や公表でございますが、ずっとSをいただいております。中期目標期間としてもSということで評価させていただいております。

その2つ下でございますが、工事関係事故防止活動の推進でございます。こちらのほうは、機構は発注者としての取り組みを着実に実施したと考えておりますので、Aとさせていただいております。

船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進でございますが、着実に実施しております。Aでございます。

それから、それに関する技術支援でございますが、こちらのほうは、いわゆるSESですとか、新たな技術を搭載したものが竣工、成果を上げておりますので、Sとさせていただいております。

鉄道助成業務につきましては、着実に実施してきております。

鉄道分野の技術力を活用した支援、これはホームドクター等のアドバイス業務でござい

ますが、こちらのほうも需要に応じまして着実にやっておりますので、Aとさせていただきます。

我が国鉄道システムの海外展開に向けた国等による取り組みに対する協力、いわゆる国際協力と申し上げておりますけれども、24年度は専門家派遣人数が若干減ってしまったこともあり、Aとしておりますけれども、中期目標期間としてはSとさせていただきます。

高度船舶技術の実用化への助成でございますが、すぐれた成果を出していると考えております、Sとさせていただきます。

運輸技術に関する基礎的研究の推進でございますが、こちらのほうは24年度をもちまして機構の業務としては終了したところでございます。

次は特例業務でございますが、まず、年金費用の支払いの法令にのっとった適切な執行はAでございます。

それから、土地処分等の円滑な実施ということで、こちらのほうは第2期中期目標期間をもちまして、機構として実務上できることはほぼ終了しております。24年度及び中期目標期間はSとさせていただきます。

以下、旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置ですとか、並行在来線の支援、それから内部統制の充実など、Aとさせていただきます。

裏のほうに行かせていただきます。組織の見直しでございますが、この期間中、土地区画整理事務所の廃止ですとか、東日本支社を必要な現地組織のみ残して廃止するとか、着実に対応してございます。Aでございます。

一般管理費、人件費及び事業費も、着実にしてやっていると考えております。Aでございます。

以下、ずっとAなんです、下から6個目でございますが、船舶共有建造業務に係る財務状況の改善でございます。未収金を減らす等の目標を大きくクリアできておりますので、Sとさせていただきます。

概要は以上のとおりでございます、まとめますと、平成24年度の自己評価としましては、Sを6個つけさせていただきます。他はAでございます。30項目でございます。それから、中期目標の5年間の期間でございますが、Sを8項目つけさせていただきます。ほかは25項目がAでございます。

以上が概要でございます。

続きまして、資料2-2でございますが、こちらのほうで中期目標期間及び24年度の画期的な事項も含めてご説明申し上げます。

早速1ページ目でございます。こちらは整備新幹線事業でございますが、先ほど22年度SSをいただいた内容でございます。その年には、新幹線2線の同一年度開業を同一整備主体として初めて達成したものでございます。東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の開業でございます。これは、技術開発の推進及び厳しい工程管理によりまして、2年間の工期短縮を果たしたものでございます。そして、約2,000キロメートルで新幹線が運行することになったということでございます。

その下でございますが、その他の整備新幹線事業といたしまして、北陸新幹線（長野・金沢間）など、これは平成26年度末開業予定でございますが、これからの開業に向けて、現在の工事の内容を示してございます。それから、一番下のポツですが、平成24年6月に新たな工事実施計画の認可をいただいて、工事に着手した区間を挙げてございます。

2ページのほうは、22年開業の新幹線についてでございます。東北、九州新幹線、合計延長約200キロメートルに上りますが、機構としてでき上がった成果物を監査する様子を写真などでご説明しております。地上監査、それから車両の走行を伴う総合監査でございます。そして、工期の短縮はしたのですけれども、一番下でございますが、監査に要した延べ人工といたしまして、東北の場合は6,000人、九州の場合は約8,000人と、合計200キロメートルに及ぶ区間でございますが、短い中ではあれ、ちゃんと必要な人数をかけて監査したということでございます。

そして、そのページ右側でございますが、この2線同一年度開業に向けまして、監査の総合調整というものを行いました。と言いますのは、本社にこの監査の総合調整を特命事項とする担当部長を置いたものでございます。特に九州新幹線につきましては、起点方の区間におきまして、山陽新幹線の営業線であったということがありまして、新しい新幹線の営業主体のJR九州のみならず、主体ではないJR西日本との協議・調整も必要であったため、そういう対応をしたものでございます。その他、もちろんJR東日本もあわせて調整いたしまして、同一年度開業に向けて効率的に監査を実施したということでありまして、以上、2ページでございます。

3ページでございますが、こちらは北海道新幹線などこれから開業するものでございます。でき上がった施設などにつきまして、写真でご紹介しております。青函トンネルの3線軌化工事などの写真もあわせて掲載しております。これは北海道新幹線の場合、在来線

との供用区間があるということから、こういった工事が必要になるというわけでございます。これら、特に北陸新幹線（長野・金沢間）及び北海道新幹線（新青森・新函館間）では、異なる3つの営業主体ということになりますので、それとの調整を現在図っているということでございます。

4ページ、5ページに受託工事でございます。こちらは、先ほど2つの大きなプロジェクトと申し上げたのは、成田新高速鉄道と三陸鉄道でございます。成田新高速鉄道につきましては、急速施工を可能にしたさまざまな土木技術の採用によりまして、用地買収を含めて約4年という極めて短期間で工事を完了し、平成22年7月に開業いたしましたものでございます。

その区間、路線図でございますが、そのページの右下にございまして、さらにその図の中の右下に新規施設建設区間10.7キロメートル、この区間を用地を買収して建設したところでございますが、これに関しまして用地取得の迅速化ということで、並行する道路とも共同で連携いたしまして、用地協議や測量等の作業におきまして、事前事業の調整会議を定期的で開催したということなど、地権者等の関係者との連携を密にいたしまして、新設10.7キロメートルの用地をおおむね2年以内に取得したものでございます。また、技術的には設計施工の迅速化ということで、橋脚の主桁を事前に工場で作る橋梁形式を採用したということなどによりまして、工期を短縮したものでございます。

5ページに行かせていただきます。被災した三陸鉄道の復旧工事でございますが、震災後、速やかに中小民鉄の鉄道施設の状況調査及び具体的な復旧方策の検討を実施しまして、三陸鉄道については、平成23年11月には復旧工事を受託するに至ったわけでございます。その後、それにのっとりまして順調に工事を進めております。既に第2次の運行再開まで達成できているところでございます。最終的には、平成26年4月に第3次運行再開があって、全線運行再開となる予定でございます。順調に進めております。

それから、震災関係への復興協力という意味では、5ページ一番下のところですが、仙台空港線の復旧支援でございます。仙台空港線は、以前、震災前に工事を受託していたんですが、震災後、23年4月には空港鉄道株式会社のほうに機構の職員を派遣しまして、また機構内にも復旧支援体制を構築したということでございますが、23年10月1日には全線運行再開ということになったわけでございます。そして、会社のほうから感謝状をいただいたところでございます。

6ページ、鉄道建設に関します技術開発関係でございます。こちらは中期目標期間中に、

99件の開発のテーマに取り組んだところでございます。目標の70件以上を達成しております。各種の賞を受賞しております。その一覧が下にございます。受賞名と業績名と、それから一番右に受賞年度を書いてございます。

このうち幾つか、7ページ、8ページでご紹介いたしますと、まずは、土構造物に対応したスラブ軌道用RC路盤の開発ということで、20年度の土木学会の賞をいただいたものでございます。こちらのほうは2つの要因・要素がございまして、1つは従来土構造物上のスラブ軌道化は、沈下等の問題があり困難であったところ、土構造物上でスラブ軌道化を可能とさせるような仕様、つまり盛土材料ですとか、盛土施工の締固めの方法ですとか、支持地盤の条件などにつきまして、その組み合わせの仕様を定量的に提示したというのが1点でございます。

それから、右側でございまして、スラブ軌道は軟弱な地盤で適用が困難なわけなんですけど、その軟弱な基盤を大規模な改良をしないでスラブ軌道を支えたいということで、新しい一体型RC路盤構造というのを開発いたしました。図で申しますと一番下の右の図でございまして、一体型の鉄筋コンクリートの路盤によりまして、ずっと周りが一体型になっているわけでございますが、荷重を分散し、軟弱な地盤でも適用できるものとなったという2つの要素がございまして。

それから、8ページのほうは電気関係でございます。高番数分岐器を2台同時転換する転換鎖錠装置の開発・実用化というものでございまして、22年度の鉄道電気技術協会の賞をいただいたものでございます。成田新高速鉄道でございまして、160キロメートルでのスピードでの走行を可能とするために、38番分岐器というものを敷設したものでございます。

38番分岐器というのは、東北新幹線では前例があるのですが、転轍力の大きな転轍機が必要であったということで、北陸新幹線では特殊部品を多く使用している特殊な設備であったというのがございました。そこを成田新高速鉄道の場合は、標準品として使用している電気転轍機を2台設置しまして、その2台で分岐器を同時転換する方式を開発したということ国内で初めて実用化したものでございます。下の真ん中の図でございまして、標準品を2台一組で採用することによって、工事費を縮減したということでございます。

そして9ページでございまして、そうした技術開発の成果の発表・投稿の状況でございます。おおむね増加している傾向がございまして、ごらんいただけたと思います。

10ページは工事関係事故防止活動の推進ということで、機構は工事発注機関といたし

まして、発生した事故につきまして原因分析、原因背景・潜在要因等の分析を行い、適宜見直しを実施して毎年度工事関係重点項目を定めまして、受注者に対して指導させていただいております。

主な取り組み内容といたしましては、工事事務防止対策委員会を開催いたしております。ここで策定しました重点項目や監査計画について、審議しております。また、監査の実施や連絡会議の開催、あるいは厚生労働省労働基準局とか、建設業連合会との情報交換などを行っております。

そして、重点項目のポイントでございますが、24年度の場合は、その前の23年に発生した重大事故で足場組み立て中の墜落事故ですとか、つり荷の落下事故がございました。それを反映いたしまして、右側の矢印ですが、わかりやすい作業手順の作業計画・手順の作成や、安全帯の確実な使用、つり荷直下への立ち入り禁止措置の徹底などを追加・推進しているところでございます。24年度の例でございます。

そして、11ページになりますが、事故による死傷者数の状況をグラフ化したものでございます。度数率と申しまして、延べ労働時間100万時間当たりの死傷者数のデータでございます。赤が機構の数値でございますが、中期的には減少傾向という感じなのかなと思っております。第1期中期計画期間は15年度から19年度でありました。第2期が20年度から24年度ということになるんですが、そうした中期レベルで見ると一定の成果を上げ、減少傾向なのではないかと考えております。なお、青が厚生労働省のまとめている日本全国のいろいろな業種の約5,000工事現場を対象とした度数率でございます。

12ページでございますが、船舶建造における技術支援でございます。SES及び先進二酸化炭素低減船の普及促進に努め、特にSESについては19隻、先進二酸化炭素低減船についても9隻竣工したところでございます。

12ページは、SES（スーパーエコシップ）の推進方式が、下に行くに従って新しくなっております。一番下の2軸CPPと申しますのは、事業者の要望をもとに、期間中新たな開発を行ったものでございまして、この上のラインシャフトにあるような二重反転プロペラですとか、それからインバーターなど特殊なものをなるべく用いない、なるべく既存の部品に近いものを使用して価格を抑えたタイプのものでもございまして、事業者の要望をもとに開発を行ったものでございます。そして、ケミカルタンカーの新進丸というのが24年度に竣工したところでございます。

13ページは、その状況を書いてございます。一方13ページの右上でございまして、

ラインシャフト方式についても普及させねばならないということで、ラインシャフト方式の二重反転プロペラを採用したものについては、一般に定期検査のときに必要となるシャフトの軸の抜き出しをなくできるように検査当局に働きかけまして、認めていただきまして、二重反転プロペラの場合は軸の抜き出しなしに検査ができると。それによりまして、保守整備費用を削減したところでございます。

そのような船舶でございますが、外部からの評価といたしまして、マリンエンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2012といたしまして、2軸型SESの新進丸を受賞しています。それから、別のタイプの環境性能が高い船でございますが、興山丸と申しますが、これは物流環境大賞をいただいたところでございます。

14ページでございますが、同様に、今度は先進二酸化炭素低減化船の内容でございます。こちらのほうも新技術基準の策定などに取り組んでおりまして、CO₂排出量を減少させるとともに、ILO基準（労働基準）にも対応するような新しい居住区を同時に満足するといったような船型を開発しております。こちらは、機構で技術基準を新たに作成いたしましたしまして、その後、造船所などのインセンティブに委ねまして、船型開発を認定するという誘導する仕組みをつくったものでございます。

それから、その下でございますが、地方自治体に対する技術支援ということで、近年地域にとって重要な航路の維持のために、地方公共団体みずからが船舶の建造に取り組む事例が増えております。とはいえ、これらの団体はそうしたことに関する実績やノウハウが少ない場合が専らですから、少ない場合もありまして、建設・設計における仕様の策定等の技術支援に対する機構へのニーズが高いという状況でございます。機構としても支援を実施しているところでございまして、その事例を書いてございます。こうした船舶でございますが、離島航路に就航いたしまして、地域住民の足として貢献しているところでございます。

15ページでございますが、国際協力の関係でございます。我が国の鉄道システムの海外展開に関連しまして、カリフォルニア高速鉄道や中国高速鉄道の各種計画に対しまして、機構の能力・ノウハウを活用した海外技術協力を実施しているところでございます。その他国際会議にも多く参加をしているところでございます。

表がありまして、専門家の派遣の状況をごらんいただきますと、23年度は47人ぐらいだったんですが、24年度は27名と若干減ったところでございます。一方海外からの研修員の受け入れにつきましては、24年度は数字が伸びたところでございます。

各国計画への貢献でございますが、カリフォルニア高速鉄道につきまして、期間中、向こうの当局からのレビューの要請を受けまして、機構として2度評価報告書を提出したところでございます。これらの報告書は、カリフォルニア当局の技術規約の策定に反映されているということでございます。その他、中国、インドなど、協力しております。

それから、16ページの一番下でございますが、技術交流といたしまして、韓国鉄道施設公団と平成20年6月に覚書を締結しまして、それに基づきまして21年度から4年間にわたりまして、各年度相互に行き来して交流を実施しております。

17ページは、船舶の技術関係でございます。高度船舶技術の開発・実用化への助成でございます。内航海運効率化、環境負荷低減などに大きく貢献しているのではないかと、いうものでございます。

助成対象事業としては基礎的な技術開発が終了しており、内航船への使用が見込まれるものとなっております。そして、それら技術を搭載した船舶についての竣工実績が、グラフとしてあります。23年度は少ないのですが、おおむね伸びている傾向にあるかと思われま。助成対象技術は高度船舶安全管理システムなど、表でござらんのとおりでございます。就航隻数が一番右方でございます。機構といたしまして、こうした技術に関しまして、高度船舶技術審査委員会を開催しまして、支援対象事業の計画の審査、成果の評価などを実施しております。

18ページでございますが、特定型制度の創設を適時適切に行ったその内容を挙げておりますが、水槽試験に関する費用ですとか、数値流体力学の解析費用なども、適時適切に創設あるいは拡張しております。造船所、海運会社等の実施者が下の表にございます。

一番下でございますが、そのような技術が合理化した乗り組み制度の活用にご貢献してございまして、と申しますますのは、今のうち、高度船舶安全管理システムでございますが、こちらは船舶から離れた陸上から、エンジンルームの状況などがモニタリングできるもので、そういう技術でございますが、そうしたシステムを搭載した船舶につきましては合理化した配乗でいいのではないかと。合理化した配乗で、まず検証運航を認めるという制度を平成21年につくっていただきまして、その検証の結果、法令で認められた機関の職員の配乗から1名減じた体制でもいいということが確認されまして、安全性が確保できると確認できたものですから、機関部の職員を現行の3名から2名とするということが当局より認められたところでございます。

19ページから特例業務でございます。まずは、年金費用の支払いの法令にのっとり

適正な執行でございまして、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用や、災害補償の費用などにつきまして、円滑かつ確実に支払いを実施してきてございます。また、関係3大臣合意を踏まえて、震災復興に活用するための資金といたしまして、23年度におきまして1兆2,000億円を国庫納付したところでございます。

20ページは土地処分の状況でございまして、長年の懸案である2大プロジェクトの完了に向けて大幅に前進したと。端的に申し上げますと、不可抗力的なもの以外、機構として実務上可能な工事等の事業はほぼ実施し、終了したという内容でございます。

具体的には、武蔵野操車場に関する全ての土地処分が終了しました。それから、梅田貨物駅につきましては、貨物駅の機能をほかに移転するということまで終了したところでございます。この結果、梅田駅・吹田信号場プロジェクトに係る土地と、東日本大震災に伴いまして自治体に貸している土地を除きまして、土地処分は終了し、国鉄から承継しました九千二百余ヘクタールのうち、99.8%の処分を終了したところでございます。

その下に、この武蔵野操車場プロジェクトと梅田北等のプロジェクトの状況をまとめて記載してございます。つまり、武蔵野線が跡地を挟んだ状況で運行されていたとか、それから2つの市にまたがって存しているとか、市街化調整区域及び農業振興地域に指定されていて、大変手続その他が煩雑であったということとか、梅田につきましては、貨物の機能の移転につきまして、吹田への全面移転に関しましては、地元自治体とか協議会から反対運動があったというような困難な状況があったのですが、機構として関係者と粘り強く調整をいたしまして、このように24年度におきまして事業の完成に至ったということでございます。

それから、21ページでございしますが、こちらのほうはJRの三島貨物に対する老朽化した施設の更新その他の経営基盤の強化に必要な施設の整備に必要な資金に充てるための支援、無利子貸付等助成金の交付を実施しているという業務の内容を書いてございます。23年度下半期から始めたものでございまして、そちらには24年度の額と、それから四角で囲みまして、大体10年ぐらいなんですけど、予定されている会社ごとの支援内容を書いてございます。

22ページ、一般管理費・人件費でございまして。まず一般管理につきまして、中期目標は15%程度の削減ということでございましたが、下のグラフで申しますとピンクの四角の点がその実際の推移でございまして、16.1%の削減となりまして、目標を達成したところでございます。

それから、23ページが人件費の状況でございます。人件費につきましては、独法の共通的な目標として、若干期間はずれのんですが、5%程度の削減というような目標となっているところ、機構につきましては職員の数が減ったというのもありまして、期間としては21%の削減ということになりました。こちらは役職員の給与体系の見直しですとか、職務手当の見直し、並びに事務所限定職員及び社会人の採用の推進など、給与水準の適正化に取り組んだ成果でもあるわけでございます。

なお、ラスパイレス指数でございますが、給与改定・臨時特例法に基づく国家公務員の給与見直しの実施時期が当機構とは異なりました関係上、平成24年度の機構のラスパイレス指数は一時的に引き上がっております。平成19年度は115.8のところ、平成24年は0.4ポイント増の116.2となったところでございますが、その給与改定特例法に基づく給与の減額を、機構も公務員と同様、通年実施した場合の24年度のラスパイレス指数は、試算では111.5と見込まれているところでありまして、これは23年度のラスパイレス指数が112.8でありますので、1.3ポイントほど減ったと、少なくなったということでございます。

24ページ、事業費でございます。事業費の削減目標は5%程度ということでありましたが、グラフでござんのとおり、14.5%の削減になったものでございます。なお、グラフ上23年度が突出して多くなっておりますのが、先ほど申し上げた1兆2,000億円国庫納付その他が特例的に23年度に入ったからでございます。

最後、25ページ、26ページは、共有建造業務に関する財務状況の改善でございます。まず、未収金の発生率が、中期目標に定められた目標の1.3%以下となる1.1%となりました。残高も減少いたしまして、目標が58億円以下のところ、21億円となったものでございます。25ページは、その状況をグラフで描いてございます。

26ページは債務超過のことございまして、こちらは平成16年の見直し方針で策定した債務超過に関する計画がございまして、その計画では、平成21年度末に債務超過を49億円に減らそうという計画だったところ、実績としては135億円の資産超過に転じたということであります。これは、補正予算による出資金250億円の受け入れというものもあったわけでございますが、機構といたしましても事業者、用船者への個別営業など、適切な事業量を確保し、あるいは未収金の発生防止・回収強化に努めた成果でもあるわけでございます。そして、22年度以降もござんのとおり資産超過で推移しているところでございます。

以上が、第2期中期目標期間における主な取り組みでございます。

資料2-3でございますが、今、申し上げなかったようなことを若干申し上げますと、資料2-3の2ページでございますが、都市鉄道利便増進事業の推進がございます。こちらのほうは、相鉄・JR直通線につきまして、工事認可を受けて用地取得や羽沢駅開削工事及び西谷トンネルの路盤工事などを着実に推進したことなどが盛り込んでございます。

また、中期計画の期間中、民鉄線の工事につきまして、西武池袋線を平成24年11月にその工事を完成して譲渡したということ。それから小田急小田原線につきましては、東北沢・梅ヶ丘間につきまして、平成25年3月に代々木上原・梅ヶ丘間で上下線の地下化が完了したと。複々線化工事はまだなんです、地下化がまず完成したといったようなことを書いてございます。

それから、4ページの中ほどでございますが、コスト構造改善の推進ということで、これにつきましては平成20年度に策定したものがございまして、その予定どおり、改善率が15.7%となったということでもあります。

それから、7ページになりますが、船舶共有建造の実績などを表にしております。第2期におきましては、共有建造の決定実績として、結果、計157隻となっていました。これは、前の第1期の86隻から増えたものでございます。

それから、8ページの上になりますが、政策効果のより高い船舶の建造実績ということで、その建造技術でございますが、ごらんとおりずっと100%に近い形で建造しているところでございます。

ずっと飛ばさせていただきますが、24ページになりますが、本社における主な組織の見直しといたしまして、第2期中期計画期間におきましては、海事関係の3部を2部に再編したとか、あるいは研究開発部を廃止した、また国鉄清算関係におきまして、経営自立推進・財務部を新設したこと、また企画調査部の基礎研究課を業務終了に伴って廃止ということなどがございました。

それから、国鉄清算関係組織の縮小としまして、その本部制を廃止したということ、それから、申し上げたとおり東日本支社を廃止したことなど、業務の質と量の変化に的確に対応して、このような見直しを行ったところでございます。そして見直しを行い、効率的な機動的な業務ができるような体制となったのではないかと考えております。

こちらの資料2-3は以上でございます。あとは大体説明した内容となっております。

それから、資料3-1というのがございます。こちらは24年度の、6項目でございます。

が、Sをつけさせていただいた項目につきましてまとめたものでございます。

まず、1ページでございますが、24年度に取り組んでいる主な技術開発テーマの例といたしまして、今現在、力を入れて開発しているものを挙げてございます。新規でやっておりますのが、これから整備新幹線の駅も開業していくわけでございますが、そうした駅設備計画の検討支援システムというのを開発しました。これは、利用者の利便性が大きく左右される駅設備でございますが、それを計画段階から旅客流動の円滑化や視認性を考慮した計画が重要ですので、土木、電気、機械、建築が一貫性を持った設備計画を行うために、駅設備の最適な配置とサイン類の視認性向上といったことの検討をあらかじめ検討可能とするシステムを開発したということでございます。バーチャルリアリティ技術を用いたシステムとなっております。今後の新線整備における駅の設備計画で活用することとしております。

それから、2ページでは24年度の主な受賞の項目を挙げてございます。左方の山岳工法とシールド工法の境界領域におけるSENSの高速掘進など。これは北海道新幹線の津軽蓬田トンネルの内容でございますけれども、そういったことを挙げております。

3ページ、開発成果の公表のところでございますが、職員が土木学会を初めとする学会等の各種委員会に広く参加したと。4ページにございますような論文発表・投稿が、論文発表が88件、投稿が46件なんですが、このうち専門家の査読がそれぞれ23件とか7件、合計30件と。さらにこのうち、合わせますと英文は7件あったといった査読つきものをしております。

6ページ以下は、大体先ほどの5年間の資料2-2で説明した内容とかぶるので割愛させていただきますが、最後10ページでございますが、共有建造の財務状況の改善でございますが、この24年度の当期利益の状況が10ページでございます。これは海運事業者の経営安定化に努めまして、新規の共倒れの発生の防止ですとか、船舶使用料、回収金額の増大に努めまして、24年度におきまして17億円の当期利益を計上し、繰越欠損金も同じ額減少したものでございます。

最後の11ページに損益の状況がございまして。この3年ほどは黒字でずっと計上しているところでございます。

資料3-2は、24年度の文章のまとめですので、省略させていただきます。

それぞれ、業務実績報告あるいは事業報告は、冒頭鉄道事業課長からご説明いただいたとおり、最後の別冊の資料2-4とか3-4とかになりますので、ごらんいただければと

思います。

あと、最後に資料1-9というのがございまして、これも冒頭課長から説明していただいたとおりのもなのですが、機構としての実績がありますので、それだけちょっと、戻っていただいて恐縮ですが、資料1-9でご説明申し上げますと、いわゆる評価調書別紙というものでございます。

こちらは細かいことも多いのですが、これまで説明申し上げたことに触れていないことを補足的に申し上げますと、そういえば1-9の1ページ目の(2)というのが中ほどにございますが、共有建造の利益を上げたという話は申し上げたんですが、繰越欠損金はまだございます。それを財務内容健全化の向上ということで、平成25年度に繰越欠損金の削減計画を策定するというにしております。

それから、その下の(4)に職員宿舎の見直しというのがございまして、こちらのほうは24年度におきましても適切に売却したり、売却に向けた関係者との協議を進め、あるいは売れなかったところは新しい売却の手法の検討を進めたということを書いてございます。

それから、次が9ページになりますが、人件費の管理のところ、その他という項目があって、法人の福利厚生などにつきましてどう対応しているかということを書いてございます。9ページのところの下の四角なのですが、機構としての昼食施設利用料補助につきまして、平成21年度末をもって廃止したところでございます。また、永年勤続表彰も国と同等の制度となるように、23年度から10年勤続表彰については廃止ということになります。

それから、11ページになりますが、競争性のない随意契約の状況でございまして、こちらのほうは大体4割ぐらいまだ件数としてもあるのですが、その4割の内訳としては、競争性のない主なものということで、大きく3つのカテゴリーがあって、このカテゴリーだからちょっと随意契約でも仕方がないかなと考えておりますが、1つは、鉄道事業者の営業線内で施工する工事の場合は、その当該鉄道事業者に委託するということが合理的ですから、そうした契約がございまして。

それから、2つ目のカテゴリーが共有船の建造。こちら民間の船主が、採算性の観点から最適な造船所を選択しておりますので、そちらのほうを選定するのが合理的・経済的なので、という契約。

それから3点目ですが、整備新幹線のレール等の調達の場合、JR各社の中でも取りま

とめている J R 東日本に委託するとしたことが規模の利益がある場合、低廉になる場合がありますので、こうした3つの類型が競争性のない随意契約という内容でございまして、これらを除けば、ほぼ競争性のない随意契約というものはなくなったところでございます。

最後13ページになりますが、13ページの一番下でございまして。内航海運活性化融資業務に係る手数料の使途、使い道につきまして、平成24年度業務実績報告書に明記したところでございます。政独委から、この使途を明記するように意見を頂戴したものでございまして、それで24年度の報告書が資料3-4になりますけれども、その144ページでございまして。144ページの一番下でございまして、その他適切な評価の参考となる情報ということで、内航海運活性化融資業務に関する手数料収入につきまして、内航海運暫定措置事業の円滑な実施に寄与するため、平成26年中に見込まれている海上労働条約の国内での発効に伴う内航船舶の搭載量への影響を最小限として、代替建造に支障を来すことのないように同条約に対応した船型の調査に充当したと。この辺を明記させていただいたところでございます。

以上が、資料1-9の主な補足的な内容でございまして。

一応、資料2と資料3の関係、実績報告の関係のご説明は、以上でございまして。

【委員】 どうもありがとうございました。

それでは、実績報告に係るご説明に対して、ご質問、ご意見等、委員からいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【委員】 ご説明ありがとうございました。幾つか確認をさせていただきたい点がございまして、資料2-2でお願いいたします。

4ページの受託工事のところなんですけれども、Sの評価の理由として、4年という極めて短期間で工事を完了されたということなんですけれども、これは、予定より早かったという意味なのでしょうか。その点が、当初の予定を繰り上げたということなのかを確認させていただきたいということと、土木学会技術賞を受賞されたということは、このPCU桁という理由で受賞されたのか、その2点について確認をさせていただきたいというのがまず1点目です。それから、後ろのほう……。

【委員】 先生、まず1つだけで。

【委員】 1つずつですか。すみません。

【委員】 質問が終わった後、次へ行きます。

今の2つのお答え。

【嘉村企画調査部長】 専門の計画部長のほうから、まずお答え申します。

【高瀬計画部長】 計画部長でございます。よろしくお願いします。

まず、1点目の4年という工期の件でございますけれども、これは会社の要請に基づいて当初から4年ということです。ただ、通常、先ほども説明ございましたけれども、10キロメートル程度の新線をつくるには、普通は大体6年ぐらいかかっておりますので、そういう意味で、いろいろな用地の取得等を工夫して4年にしたという意味での4年ということでございます。

それからもう一つ、土木学会の技術賞ですけれども、これは、今、お話がございましたPCU桁の開発も含めまして、プロジェクト全体を評価していただいたという意味での受賞でございます。

【委員】 PCU桁だけではなくて。

【高瀬計画部長】 ではございません。

【委員】 わかりました。

【委員】 じゃあ、先生、続けて。

【委員】 いいですか。すみません。細かいことばかりで恐縮なんですけれども、続きまして、同じ資料の16ページの国際協力のところで、ちょっと話が古くなってしまうんですけれども、平成23年度のワトフォード会議でブルネル賞を受賞されたということが、これは国際協力なのかなと改めて思いまして、国際会議に出席された結果として賞をもらったという意味なのかなとも思ったんですけれども、ちょっとこのデザインがすぐれていたという九州新幹線の駅舎のデザインが評価されて賞を取ったということが、国際協力としてカウントされるということについて、もう少しご説明を頂戴できればと思いました。

それから、1つ1つのほうがいいですか。すみません。たくさんあります。

【委員】 じゃあ、1つ1つでもいいか。

【嘉村企画調査部長】 じゃあ、まず今の点でございますが、確かに直接に賞を取ったことは国際協力ではございませんが、それによりまして、日本のデザインを含めた鉄道技術が世界に認識されるとういうことで、間接的な国際協力の基盤になるのではないかとということで、ここに挙げさせているものでございます。

【委員】 開発成果の公表とか、技術開発の推進とかのほうに移動したほうがいいのかとも思ったんですけれども、そうではないということですね。

【嘉村企画調査部長】 まあ端的に申し上げれば、ここは海外関係のところを項目として挙げていますので、確かに国内も含めた開発成果の公表の一環と言えなくもないのかなという気もいたします。ちょっとそこは、はい。

【委員】 国際的に高く評価されたというところで、デザイン性の高さを世界にアピールされたという点で国際協力だということ。

【嘉村企画調査部長】 はい。ということで、ここは国際協力と単純に書いておりますが、機構として、国等への取り組みに対する協力ということなんですね。そういう中で、機構のデザインが国際的に評価されるという実績を持つことは、間接的に国と日本連合、その他が国際的に売り込むことの間接的なバックボーンになるんじゃないかという意味で、間接的な協力になんじゃないかということで、一応挙げているんです。

【委員】 わかりました。

【高瀬計画部長】 すみません。今の件ですけれども、6ページの技術開発とその成果の公表の受賞実績にも、表のちょうど中段ぐらいになりますけれども、ブルネル賞は一応挙げさせてはいただいておりますが、ただ、その中でも特に国際的にPRできたということで、あえてまたこちらのほうに再掲させていただいております。

【委員】 続きまして、その次の17ページなんですけれども、これがAではなくてSであるということの理由が、もう少しご説明いただけたらと思ひまして。つまり、高度船舶技術を実用化した船舶が5年間で34隻就航したということが、Aではなく特段に、もともと数値目標とかが入っていないものなので、特別にすばらしかったということの理由をのみ込むのがなかなか少し難しいですけれども、そこら辺、例えば新造船の数がこのくらいあって、それに対して、母数がなくて34隻というのだとちょっとのみ込みにくいかなということで、AではなくSであるということのご説明をもう少し頂戴できればと思ひました。

【吉田共有船舶建造支援部長】 共有船舶建造支援部長です。

船舶の世界は残念ながら非常に保守的でございます、新しいものができても、故障するのではないかとか、昔ながらのほうを使いやすいとか、そういうことがあって、新しいものをメーカーの方が開発しても、なかなか取り入れてもらえません。この制度は、そういう人たちに最後の一押しをするための制度でございますが、こういう制度がないと、恐らく1船目の商品の価格が極めて高くなりますから、例えば高度船舶安全管理システムでありますとか、電子燃料噴射のエンジンでありますとかいうのが、内航船になかなか入ら

ないのではないかと考えています。

したがって、1隻目の後押しをした結果として、高度安全管理システム、電気推進用を含めると、今、17隻できたわけですが、私どもとしては、この制度があったためにこれが実現、隻数が増えたのではないかと考えています。

加えて、合わせわざですが、18ページの下に乗り組み制度の活用に関する貢献というのがございますが、船員の職員の機関部員の数を減らすということが法的にも認められたということもございまして、そういう意味でも、この制度が内航海運の合理化に役に立ったのではないかと考えております。

【委員】 どうしてSなのかというところは、まだ、今、少しちょっと。といいますのは、例えば平成18年から平成22年までの就航隻数というのは、足していくと全部で24隻ですね。20年から24年までが10隻ということになると、むしろそのパフォーマンスはあまり前の中期に比べると下がっているというふうにも、数だけで見ると言えるのではないかなと思うんですね。17ページの就航隻数というところで見ると。そうではなくて、よりもっと質的に違うものなんだというお話だったのかなと思うんですね。

【吉田共有船舶建造支援部長】 すみません。第2期は20年から24年でございまして、その数が右側の表でございまして。

【委員】 ごめんなさい。数は12隻ですか。22と12ですか。

【吉田共有船舶建造支援部長】 いえ、18年度は制度が開始した年でございまして、その年に補助したものが、19年度以降に竣工するわけでございます。したがって、19年に1隻ほど竣工しておりますが、実際に竣工したのは20年度以降になります。

【委員】 じゃあ、これは助成期間であって、就航隻数と年度というのは関係ないということですか。17ページのこの表の見方は。

【嘉村企画調査部長】 竣工隻数はグラフです。

【吉田共有船舶建造支援部長】 はい。グラフが竣工隻数です。

【嘉村企画調査部長】 左方のグラフが。

【吉田共有船舶建造支援部長】 助成期間が真ん中でございまして。

【委員】 右の助成期間が平成18年、19年であって。

【吉田共有船舶建造支援部長】 はい。この制度は1隻目の後押しをする制度ですから、それが昔開発したものであれば、徐々に増えていくことはおっしゃるとおりです。

【委員】 ちょっと私は誤解しているかもしれませんが、多分、これは最初の船に関

して技術助成をされて、技術開発ができれば2隻目からはコストが下がりますよね。その開発費が乗らない。それが非常に適切な開発をされているから、2隻目以降もどんどん普及をしていると。それがちょうどこの第2期中期目標のところたくさん出てきたというのが、17ページの表でこんなに増えている一番の理由ではないかと思われま

【吉田共有船舶建造支援部長】 そのとおりでございます。

【委員】 今、部長が増えているというお話をされましたけれども、全体のその日本の中での船の数はどれぐらいなんですか。

【吉田共有船舶建造支援部長】 内航船ですと四、五千隻ございますが、最近私どもが建造しています船舶は、1年間に30隻程度でございます。

【委員】 そうすると、30隻のうちの3分の1ぐらいが新しい技術開発の中で就航していると思ってよろしいですか。

【吉田共有船舶建造支援部長】 もう少し低いかもしれません。すみません、厳密に数えていませんので、それぐらいではないかと思

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 これ、助成期間というのと、就航隻数というのが2つ並んでいますけれども、これは水色の19年度出てきた高度船舶安全管理システムを持ったものが、20年、21年と順番に24年も出ておりますよね。だから18年、19年の助成をしたものが、その中期計画中に就航したものとして6隻あるという意味ですか。この助成期間と就航隻数の関係がよくわからない。

【吉田共有船舶建造支援部長】 すみません。ちょっとグラフがよくなかったと思います。就航隻数というのは、全体の隻数でございます。ただ、19年度に1隻しか出ておりませんので、ここから1を引いたものが第2期中のものになります。

それから、確かに技術開発の1隻目だけを行っておるわけですがけれども、私どもが補助をした設備を取り入れてもらうべく営業活動は当然やっております。

【嘉村企画調査部長】 すみません。これはちょっと色を分けていまして、例えば表で高度船舶安全管理システムという紫みたいな色が1.についていると思うんですけれども、その助成期間が18年、19年度なんですね。左のグラフでござい

と、わかりにくいんですけれども、濃い目の紫が下のほうに19年で、これは1隻の1なんですけれども、それから20年度2隻、それから21年が同じ色で1隻。24年度に2隻となっていて、つまり濃い目の紫の高度船舶安全管理システムが就航6隻と申しますのは、今

のこの19、20、21、24年度でそれぞれ竣工したと。

【委員】 19年も入れておられるんですね。

【委員】 これは入っていないですね。これは1を減らすんですか。

【嘉村企画調査部長】 いや、19年は入っていますね。

【吉田共有船舶建造支援部長】 入っています。

【嘉村企画調査部長】 19年の1隻分を入れて6隻ということです。

【委員】 1隻だけ入っているから、それをとるのね。

【委員】 ただ、中期期間で言えば。

【嘉村企画調査部長】 はい。中期期間は20年度からということです。

【委員】 だから、さっき1引くとおっしゃったから。

【委員】 すばらしい図なんですけれども、何か目があちこち行きまして、これだけ色を使われるとわからない。

【嘉村企画調査部長】 助成対象技術がたくさんありますので、色がどうしてもたくさんになってしまいます。

【委員】 そうですね。

【委員】 すみません。最後にもう一つだけご質問させていただけますか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 20ページの土地処分なんですけれども、土地処分の円滑な実施というのが、これも同じでAではなくSというところが、もう少しご説明を頂戴できたらなと思うところでして、ご説明にあった反対運動等があった大変だったというのは大分前の話で、今期の話ではなかったのではないかということと、そもそも土地を処分するというときに、Sというのはどういうケースであり得るのかなという、ものすごく早く処分が終わったということではないわけなので、中期期間中に円滑に目標どおり全部の処分をしましたと。それが大変な作業もあったというのを、それは土地処分にはつきものだと考えるのか、それを超えて非常な突発的な災害とか大変な事情の中、何とかその期限までにやり抜いたとか、そういうことだったらあるのかなと思うんですけれども、平常時に予定どおり処分したということについて、Sというのがちょっと違和感があったので、もう少しここがAではなくSであるということのご説明を頂戴できればと思います。

【嘉村企画調査部長】 まず、土地処分はずっとSというのは最近はなかったんですね。資料2-1でごらんいただくと、一番冒頭の一枚紙ですが、ずっと3とかAで、その前は

ちょっとSもあったんですけども、最近はまだAで、このたび24年度と第2期についてなぜSとさせていただいたかということなんですけど、国鉄改革以来25年以上にわたって、この業務を続けておりました。実は、先ほど9,200ヘクタールのうちの99.8%終了したと申しあげましたが、それは結果でございまして、この第2期の5年間は74ヘクタールなんです。大きさとしては大したことはない。ただ、それはそれだけ残った土地というのは筋が悪くて、時間がかかったということでございます。

機構としてどういった点が筋が悪くて時間がかかったかというのを20ページの資料で説明申し上げたつもりだったんですけども、これらが終了した結果、残ったのがもういわば不可抗力によるものしかない。

それは、1つは梅田北のプロジェクトでございまして、大阪市の都市計画の中で有効に活用して、機構としては早期かつ適切に処分しようということできずと進めてきたんですけど、1度期間中に都市計画までつくったんですけど、地元の政治情勢の変化などもあって、その都市計画を一からやり直しましょうということになって、またそれがぼしゃってしまったんですね。もちろん、今、それはその後実務的に進めておりますけれども、機構としても注視しておりますが、という中で、機構としてはできる貨物の移転だけはきちりやりましょうということで、24年度にこの第2期において、土地処分をほぼ終わらせるというのが目標でしたから、機構としてその目的を達成するべく、吹田と百済を整備して貨物駅機能移転だけは済ませたということです。

それから、さらに残ったのが、震災によって仙台のほうで、あまり大きくありませんけれども、自治体に応急の復興住宅地として貸しているという。それらを除けば、この調整をたくさん要したという筋悪な案件を、全て終わらせたのがこの24年度であり、第2期中期期間ということでしたので、事業が一つの達成を見たということで、Sとさせていただいたものでございます。

なので、委員がおっしゃるように、平常時に予定どおり処分したというわけでもございませんが、困難なものを困難なものとして粘り強くやってきた成果として、一定の成果を見たという意味でSということで、平常時に予定どおりということではないんですけども、そこはこれまでの実績というものを加味してSとさせていただいたものでございます。

【委員】 かなり目標が高くて、それが中期計画中の目標ではあったけれども、達成できるかどうかかわからないかなり高い目標であったというのが、今、おっしゃっているポイントですか。

【嘉村企画調査部長】 はい。ええ。

【委員】 それが達成できなくてもAであるというレベルであるということですね。だから達成できてSになったわけだから。(笑)

【嘉村企画調査部長】 まあ、達成できなかったとは思っていませんので。恐縮なんです。

【委員】 そうなんですか。いやいや。厳密にいくと、笠委員がぐっと、今、おっしゃっているように、目標を達成しただけではないかということになりかねないので、そうではないということは、今、一生懸命おっしゃったので、目標が高かったのかなというように私は考えた。

【嘉村企画調査部長】 もう全て終了するといったような、しかも自治体との調整を全て完了するというような目標がとても厳格なものだったですから、文言上はそれは達成できなかったんですが、一方、第2期の目標をつくりましたのが平成19年なんですけれども、平成19年には想定できなかったような震災とか、あるいは大阪市の地元の政治情勢が変わったというような、想定できなかったようなことが原因で、そういう意味で不可抗力的なものと申し上げたんですが、それを除けば全て業務は達成できたと思っておりますので、それはSなのではないかなと自己評価しているものでございます。

【委員】 見解の相違だと。

【委員】 武蔵野ヤードと梅田の、もう大変な事業であったと思うんですけども、今、何回もおっしゃいましたけれども、粘り強く関係者と調整されたと。具体的にはどんなような粘り強さで大変だったんでしょうか。それをちょっと教えていただきたいのと、もう一つついでに、99.8%終了したとおっしゃいましたけれども、あとの0.2%は今後どういうふうにされるのかということをお聞きしたいと思います。よろしく願います。

【嘉村企画調査部長】 担当のほうから。

【佐々木国鉄清算事業用地部長】 国鉄清算事業用地部の佐々木でございます。私のほうから簡単にご説明させていただきます。

武蔵野操車場で言いますと、三郷市域が開発行為です。それから吉川市域が今般の中期目標期間の中で、平成20年7月に、私ども機構による個人施行の土地区画整理事業として都市計画決定しまして、それから4年強でこの中期目標期間の間に工事、土地売却等を昨年11月までに全て終了させました。4年強で、約29ヘクタールの土地区画整理事業

を、確実に、途中いろいろと地元自治体と粘り強い調整を図りながら、何とか24年度内に仕上げたというのが、武蔵野操車場で言えば特に大きなことです。

【委員】 粘り強くというところをご説明いただけますか。どういう調整をされたんでしょうか。淡々に行われたことではないと思いますので、機構がかなり無理して行われたということと、地元がどのような、悪い言葉で言えば見返りと言いますか、そういうような調整の中でやられたのかということをお聞きしたい。

【佐々木国鉄清算事業用地部長】 ここでの協議相手は埼玉県と吉川市です。今回の土地区画整理事業区域は、資料にもございますとおり、市街化調整区域、それから農振の網がかかっておりました。

農振がかかっているところを外して、市街化区域に編入することは、国の農政施策なり、それから県、市等の協議もありかなり大変な事柄です。その協議にはかなり粘り強くと言いますか、頻繁に足しげく関係箇所に出向き協議を重ねて、土地区画整理事業と新駅設置の条件で、市街化区域への編入、それから農振の解除という2つの大きなことを整理できました。都市計画決定は20年ですが、それ以前からかなり頻繁な協議をやっておりまして、成果が出て、この5年間は、その目標に向けて工事を確実に進めることができたと思っております。

【委員】 あとの0.2%のところについて。

【佐々木国鉄清算事業用地部長】 先ほど企画調査部長からお話がありましたとおり、土地が梅田北2期の14ヘクタールですが、これは現在地元大阪市主導で部会をつくり、土地利用の再検討中という状況で、来年度までの予定になっております。それらの状況を見極めまして、私どもは早期に処分したいと考えています。地元がいろいろ検討している段階で、私どもが公開競争入札という話にもなりませんし、梅田北2期14ヘクタールにつきましては、今、大阪市等で検討されている状況を見ながら処分していきたいと思っております。

一方、長町駅5ヘクタールですが、東日本大震災対応の応急仮設住宅として貸付けており、233戸450名の方が住まわれております。これは、今、県なり市が被災された方々に対して復興住宅を建設しております。その完成が今のところ来年度末位のようなので、県なり市といろいろ協議を進めて、233戸全部の方々が、転居した後に、公開競争入札になります。現時点では年度ごとの貸し付け契約になっていて、現時点の契約は今年度末ですが、こういう土地は即、返還してくださいと言えません。その辺を含めて、現在、県、

市と返還時期なり、その後の入札に向けていろいろご協議をさせていただいているというところ。その2つの件名で0.2%のほとんどです。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 すみません。ちょっと質問とコメント、3つほどあるんですが、まず質問ですけれども、資料2-2の2ページ、整備新幹線事業ですけれども、現在のところ、この整備新幹線事業の最高速度というのが260キロメートルということで、今、つくられていると思います。多分これは整備新幹線事業が策定されたのがかなり昔で、当時の新幹線の最高速度が210キロメートルの時代に策定されたのではないかと思うんですが、現在、東北新幹線最高320キロメートル、山陽新幹線で300キロメートルと上がっています。

新幹線の速達性を上げる場合に、今後ともこれはずっと260キロメートルでいかれるのか、あるいは既に建設されているところも含めて何らかの技術的な対応をされて、速度向上を図られるご予定があるのか。そのあたり、もしわかりましたら教えてください。

【高瀬計画部長】 ちょっと答える立場に……。実は、国のほうからいただいた認可のとおりつくっているというのが、私どもの杓子定規なお答えの仕方なんです。ただ、私がまだ聞いている範囲で申し上げれば、速度の向上に伴って、いろいろな環境問題の騒音とか振動とか、そういった課題をクリアしていく必要があるというふうには伺ってございます。

【委員】 だから、主に技術的課題というのは騒音とかそちらのほうで、例えば曲線の半径とか信号とか、そのあたりは問題ない、そのあたりのところはむしろ大丈夫。

【高瀬計画部長】 騒音・振動関係がメインだと聞いております。少なくとも、今、つくっています新幹線は260キロメートル対応でつくっていますから、設計面から言えばもっと速度アップは可能な形で構造物はでき上がっておりますので、自信がないんですが、メインは環境関係だと認識しております。

【委員】 わかりました。だから逆に言うと、車両等の技術レベルが向上すれば、将来さらなる速度向上の可能性を期待できるような形で施設のほうをつくっていただいていると、希望的に理解すればそういう形でよろしいんですか。

【高瀬計画部長】 そうですね。表立って言える立場ではないんですが、その方向で建設は進めております。

【委員】 わかりました。ありがとうございます。

それからもう一つ、同じ資料の21ページ、いわゆる三島支援のところですが、これは単純にコメントですけれども、鉄道車両の老朽・更新というのが北海道と九州で書かれています、これは単に老朽の更新だけではなくて、先ほどの船舶のほうでも話題になっていましたように、非常に省エネ効果の高い車両に更新されているということで、単純に更新だけではなくて、いろいろ波及効果も出ているのではないかと思います。それでよろしいですか。

【鈴木経営自立推進・財務部長】 経営自立推進・財務部でございます。

ご指摘のとおり、新型車両になりますと車両もどんどん技術革新が進んでおりまして、より低燃費あるいは省エネタイプの車両になっておりますので、したがって消費電力も少なくなるというような、あるいは車両もどんどん軽量化が進むということで、それによってまた燃費も少なくて済むといったようなところもございまして、おっしゃるようなランニングコストがまたそれで削減されると。それが単なる老朽・更新だけではなくて、経費節減、そういう意味で経営基盤強化にもつながるというメリットがございます。

【委員】 その辺、もう少し書かれたほうがいいかなというか、ちょっと控え目に書かれているかなと思いました。

それから、24ページのこの事業費の効率化のところなんです、この効率化が機構のほうでいろいろ技術開発をされた結果、こういう効率化になっている面と、それ以外のいろいろな節約と、どれぐらいの割合かなというのが、そんな定量的に出すのは難しいかもしれませんが、感覚的でいいんですけれども、技術開発がどれぐらいこの事業効率化に効いているのか、もしコメントできたら教えていただけると。

【鈴木経営自立推進・財務部長】 そのあたりは、なかなかちょっと定量化が難しいようなところもありまして、あとこれは案件も非常に多岐にわたっておりますので、我々が審査する際には、当該設備投資によってどれだけ経費削減につながるかというような効果はいろいろな形で見ております。これは定量的に把握できるものもございますけれども、どうしても定性的にしか把握できないような部分もございます。そういうところはちょっと見ておりますけれども、それを全体で把握しているという感じには、今のところ、すみません、なっておりません。

【嘉村企画調査部長】 すみません。24ページの事業費全体の話だと思うのですが、今のはJRの設備更新の話だったと思うんですけれども、事業費につきましては14%ぐらい少なくなっているという点に関するご質問かなと思いますが、これは当初よりそもそ

も減る予定のものがたくさんございました。

承継した際も既設新幹線の債務をずっと償還していたんですけれども、その債務償還の額が約定に基づいて大分減ったりした分、それからそれに伴って利息も減ったりして、それからあと、国鉄職員の共済年金とか災害補償費が大分減った。それもももとの計画どおり減ってしまっていて、それらを除くと、14%減少と書いてあるんですが、除くと5%ぐらいのちょうど目標どおりの減少額になります。

それで、ご質問はその効率化で技術開発の成果はどの程度かということなんですが、内訳を見ますと、例えば新幹線建設費とか、それから山梨リニア実験線の建設工事とか、その辺はコストとしては増えています。もちろん事業量が増えているので、コストとしては増えているものですから、個々の技術開発がそのコストの増え方を抑制したという面はあるんでしょうけれども、今のところ数字としてどの程度の効果というのは、はっきりわからないところではあります。まとめるとそんな感じです。

【委員】 12ページの船舶建造における技術支援というところで、SESとかエコシップということで二酸化炭素削減、これも環境対応する船がかなり増えてきたということで、S評価ということになっているんですけれども、CO₂削減というのは、一方で同時に船主にとっては燃費削減ということで、これは非常にウィン・ウィンの関係でやりやすいエコに関する船舶建造ということだと思えるんですけれども、一方でこれと違った話として、NO_x、SO_xとか、PMとかの削減というのも、国際海運なんかの場ではかなり議論されていると思うんです。内航船の船舶建造というフェーズだと、そういうことはまだ反映されていないんだろうと思うんですが、その辺どういうふうに、例えば技術開発とかいう意味で対応を考えられているのかということ伺いたいというのが1点です。これは船に関する話です。

それから、鉄道のほうに関して1点質問があるんです。これも技術に関係した話ですけども、新しい新線を建設されるということで、それに応じた寒冷地の対策とか雪の対策とか、施工法の効率化とか、いろいろニーズに応じてやられているというのはよくわかるんですけれども、一方で世の中だと、今、トンネルとか橋梁の老朽化ということがかなり社会問題になっていますよね。そういうことを視野に入れた技術開発みたいなことは、こちらの機構としてはどういうふうに技術開発の枠組みの中に入れようとしていらっしゃるのかということちょっと伺いたい。その2点です。

【吉田共有船舶建造支援部長】 船舶のほうからお答えします。

先生がご指摘のとおり、NO_x、SO_xの規制は国際的な規制に準拠してといいますか、追いかけるような形で、内航船にも規制が及ぶものだと思っております。NO_xにつきましては、指定海域は当面多分日本の中では指定されないと思いますが、現在既に2次規制は先生ご承知のとおり進んでおります。

NO_xと二酸化炭素とは両立がなかなかしづらいということもありまして、実際にそのNO_xの2次規制に対応したディーゼルエンジンは、燃費が二、三%悪くなっております。したがって、それをどこでカバーするかというのは、これからも造船事業者と協力して研究をしていかなければならないだろうなと思っております。

一方でSO_xでございますが、現在2020年あるいは2025年に燃料規制、燃料中の硫黄分を減少させるということが決まっておりますが、これはかなり大変でございます。石油会社いわく、軽油と同じくらいの価格になるかもしれないと言われております。したがって、こちらにつきましてもどんな回避手段があるか。例えば、内航船にいきなりLNGというのはなかなか難しいかもしれませんが、LNGを考慮しなければならぬ。あるいはひょっとしたら船上でスクラバーの処理をしなければならぬかもしれません。そのような基本的な調査については、昨年度から始めたところでございます。

この辺でよろしいでしょうか。

【委員】 すみません。そうすると、技術支援みたいな形、そういう制度の枠組みを使いつつ、そういう研究を進めていくということになるんですか。

【吉田共有船舶建造支援部長】 私どもは、いわゆる研究開発機関ではございませんので、いわゆる調査は可能でございますので、調査、現在どんなスクラバーがあるとか、そういうことはやっぺいこうと思っております。

【委員】 もう一つの質問に対しては。

【高瀬計画部長】 鉄道の分野でございますけれども、私どもコスト構造改善プログラムというプログラムをつくりまして、5カ年でコストの縮減を計画的に行っておりますけれども、そのうちの大きな柱は、ライフサイクルコスト低減というのを大きな柱に挙げて取り組んでおります。

今日たまたま、あまり資料はないんですが、1つの例として、資料3-1の技術開発の推進の中の1ページの右のほうに、覆工コンクリートの品質向上に関する研究というのを記載させていただいておりますけれども、内容の詳しい説明は省略させていただきますけれども、従来、左の図にありますように、トンネルを掘った後の断面はこんなでこぼこだ

ったんですね。そこにコンクリートを打っても、結構コンクリートが回らなかつたりしてトンネルに漏水が起きたりとか、将来的な問題があったものですから、それを防ぐために、右のようにコンクリートを打つ前の表面を平滑に仕上げるような方法を開発したとか、これも1つのライフサイクルコストの低減の1例でございます。いずれにしる、大きな柱として取り組んでございます。

【委員】 技術開発のトレンドとして、そういうライフサイクルコストということを考慮した形で、常に考えつつやっているということでもいいですか。

【高瀬計画部長】 はい。考えつつやっております。

【委員】 先生。

【委員】 評価というより教えていただきたいところですが、内航船のところ、内航と外航というのは、走るところはちょっと違うわけですが、船が動くという仕組みは全く同じなわけですね。

先ほどは環境問題でお話が出ましたけれども、例えばタンDEM・ハイブリッドの船というのは、かなり大型の船にこれをつけることができる。1万5,000総トンですから、2万トン、3万トンぐらい、全部入れたらそうなると思うんですけども、一方内航船と外航船の根本的違いというのは何かあるんですか。

つまり、外航の技術を内航に取り入れられないとか、そのところ、ちょっと難しいところかもしれませんけれども、これが外航船として走ることができない理由、これは近海で走れるわけですか。外航船でも走れるわけですか。そのあたり、どういように技術交流とかそういうこと、世界的な視野で船を見れば、どうしても何らかの技術というのを内航船に取り入れなくてはいけないということになると思うんですけども、そこまで話を大きくすると大変ですので、このタンDEM・ハイブリッドの場合、これは近海も走れるのか、外航も走れるのか。走れないのであれば、どこにその外航船と内航船の根本的な相違があるのか、技術的な壁があるのか、もし教えていただければと思います。

【吉田共有船舶建造支援部長】 内航船と外航船の違いは、端的に申し上げますと大きさになります。それで、外航で波の最も頻度が多いのは、長さが100メートルぐらいの波になります。これに対して、300メートルの船だとそんなに傾かないわけですが、80メートルぐらいの船だと大きく揺れたりするわけです。したがって、その波に対する考え方というのがかなり異なるだろうと思います。

それからもう一つ、内航船の特徴は、ちょっと私がこの場で申し上げるのは適切かどうか

わかりませんが、数々の規制によって大きさが制限をされます。したがって、499トンの船でありますとか、749トンの船でありますとか、999トンの船というふうには、固まったところにたくさんの隻数があるわけです。これは船員法なり、港の関係であったり、いろいろなルールの都合でそうになってしまうわけです。そうしますと、その大きさの中で最も積載量を多くして、かつ推進性能をよくするという外航船にはない制限がございます。これがあるがゆえに、非常に内航海運の推進効率の改善というのは難しいといえますか、どちらを優先するかのような状況になっております。

電気推進船はエンジン部分を極めてコンパクトにできますから、そういう意味で、いわゆる多重の背反する条件に対して一つのある種答えを出したというところが、若干外航船と違うところかなと思います。

それから、タンデム・ハイブリッドにつきましては、ちょっと私は外航船のほうはあまり最近の状況を存じ上げておりませんが、その気になればできると思います。ただ、コスト的にはかなり高いものですから、検討はされていると思います。

タンデム・ハイブリッドのいいところは、二重反転プロペラに近い性能を、比較的それほど複雑な機構ではなく実現できるということでありまして、効率的には二重反転プロペラはかなりいいんですけれども、これも大型化するのはかなり難しいと。ただ、一部の大メーカーの造船所では、これもラインアップとしては掲げておりますが、採用されていないということですので、多分コストの点でなかなか外航船に採用されづらいのではないかなと思います。後半の部分はちょっと私の推測で申し上げました。

【委員】 今のところちょっと確認だけですけれども、この興山丸とかいうのは、これは内航船ではないんですか。

【吉田共有船舶建造支援部長】 内航船でございます。

【委員】 ですね。

【吉田共有船舶建造支援部長】 はい。

【委員】 ですから、内航船でも大型の船もあるわけで、499トンとかそういうのではなくて、だからそのところをちょっとお伺いしたかったわけですが、これはこのままでは外航を走れないと。

【吉田共有船舶建造支援部長】 厳密に言うといろいろな基準がございますから、走れないと思いますが、走る気になれば性能的には走れます。

【委員】 わかりました。要するに海はつながっていますので、その外航の技術と

内航の技術とが交流できるような、そういうところが今のかなり大型のところではないかなと思ひまして、片方だけがこれを独占するのではなくて、相互交流するような技術であればなおいいなという、それがちょっとお伺いしたかったポイントでございます。

どうもありがとうございます。

【委員】 資料の18ページでちょっとお聞きしたいんですけども、国際協力の関係ですけども、積極的に日本の製造技術を世界に広めておられるということで、非常にいいことだと思うんですけども、そこでちょっとお聞きしたいんですけども、専門家派遣とか研修員の受け入れ、すごく積極的にやっておられると思うんですけども、これの専門家派遣するときの人的費とか滞在費とかいうのは、鉄道機構の中の費用はどこから出ているかということをお聞きしたいということと、それからもう一つ、16ページに技術交流として韓国鉄道施設公団と云々ということが書いてありますけれども、何を議論しておられるのかということをお聞きしたいと思います、よろしく願いいたします。

【嘉村企画調査部長】 まず費用ですが、依頼出張の場合も随分多いんですけども、機構から出る場合は建設本部の費用が主ではないかと思ひます。ほぼ、と言ひますのは、鉄道関係だけですので。

【委員】 建設費。

【嘉村企画調査部長】 建設勘定。

【委員】 建設勘定の、それはどこから出てくるんですか。例えば新幹線の建設勘定から出るわけじゃなくて、そういうことをちょっとお聞きしたかった。管理費から出るんですか。

【高瀬計画部長】 基本的には、我々受け身の立場になってしまうんですけども、来てくださいと言われて出ていく立場ですので、依頼される先方から、派遣する旅費とか、そういったものをいただいて動いております。ただ、物によっては私どものいわゆる職員のお金を使う場合もありますけれども、基本的には先方からいただいて出ていくというのが立場です。

【嘉村企画調査部長】 それから、韓国との技術交流は何を話すというわけではないんですけども、毎年相互に行き来して、日本の技術を教えてくれとか、整備新幹線の予定を教えてくれとか、逆に韓国の高速度鉄道の整備の状況を聞いたりとか、そういう中で、新しい技術開発があれば相互にオープンにできる範囲で披露し合ったりとか、分野もいろいろ

ろ及ぶようです。建築、土木、機械、電気その他ですね。それからあと、現地を見せてほしいと。東北新幹線、北海道新幹線の現場を見せてほしいとか、そういったこともやっております。そんなに機密な事項を話すわけではございません。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 ほかに、いかがでしょうか。

【委員】 今のお話に関連して、去年も同じようなところで、知的財産の保護についてのご意見とかが出ていたように思うんですけども、今、インフラの輸出というのが大きな政策課題になっているような状況で、そういう機密については話さないというお話でしたけれども、知的財産の保護、インフラを輸出するときの競争力を担保するための戦略みたいなことを特に考えておられるのかどうかという点について、お伺いしたいと思います。

【嘉村企画調査部長】 機構が知的財産として特許権を申請するのは、防衛特許が専らと聞いております。つまり、特許に値する技術によって進んで利益を得ようというよりは、機構が何らかの形でそういう第三国の妨害などに遭って、将来使えなくなることはないように、防衛的な特許だけはとっておこうと。それが基本線だと聞いております。

【委員】 今までだとそれでもよかったのかもしれないと思うんですけども、そういう防衛的なものでやると、要するに特許申請をしなければ、別の国も自由にその技術を使えるということですね。

【嘉村企画調査部長】 そうなると思います。

【委員】 そういう形で、大きなお金を一般会計からもお金が入って、税金をかけて開発した技術ということだと思いますので、そろそろそういうことではない戦略を立てられたほうがいいのかというような話は去年も出ていたと思うんですけども、1年たって何らかの変化があったかということについて、高原課長にお伺いしたほうがいいのかもしいですけれども。

【委員】 いいですね。国家戦略だよな。

【高原鉄道事業課長】 去年もご指摘いただきましたので、それについてはちょっと私ども真摯にもう一回受けとめさせていただきます。

【委員】 いかがでしょうか。評価のところで時間があれたので、ちょっと時間もあれですけども、もう少し時間を使わせていただければと思いますが、不明な点等、ございますでしょうか。

大体よろしいでしょうか。わかりました。少し時間が押しておりますけれども、次の議題に移らせていただきたいと思います。

それでは、議題2、監事監査についてです。これ、説明を機構のほうからお願いいたします。

【小林監査室長】 監査室長の小林と申します。お時間のほうも大分押していつているということでございますので、概略的な話を説明させていただきたいと思いますが、平成24事業年度の監事監査報告書につきまして、説明をさせていただきたいと思います。

資料のほうでございますけれども、資料はお手元のバインダーの中の議題2の資料3-3ということでございます。資料3-3をごらんになっていただきたいと思います。3-3の表紙を1枚めくっていただきますと目次がございます、目次に1番として監事監査について、2つ目として監事監査結果と2項目が記載されておりますけれども、お時間の関係もございますので、今回につきましては2番目の監査結果を中心に説明をさせていただければと思っております。

監査結果でございますけれども、監査結果は会計監査と業務監査がございます。特に業務監査をメインに報告をさせていただければと思っております。

それで、監事監査報告書の監査結果でございますが、目次にも記載されておるとおり、大きく2項目で構成されてございます。次の1ページの下の部分から、3ページの上段の部分までがいわゆる会計監査でございます、内容といたしましては、財務諸表及び決算報告書に関する監査、そして2つ目として、経理処理の適正性。この経理処理の適正性というのは、1つ目といたしましては現金及び預金、いわゆる手元流動性の関係。2つ目としては貯蔵品。そして3つ目としては国鉄清算事業に係る長期未収金の監査でございます。

次に、2番目といたしまして、業務監査ということでございますけれども、業務監査が書かれている部分でございますけれども、3ページの中ごろから19ページ、一番最後のところまで記載されております。本日ここでは、先ほども申し上げましたけれども、2番目の業務監査のポイントを説明させていただきたいと思います。

業務監査は、大きく分けましていわゆる個別テーマというのがございまして、これは3ページの下段から16ページの中ごろまで記載されております。それと共通テーマ、16ページから一番最後の19ページまでにかかる部分の2つから構成されておるとおり、平成24年度につきましては個別テーマが2項目、そして共有テーマが4項目ということで、合計6つの項目について監査をさせていただいております。

まず、個別テーマでございますけれども、ただいま申し上げましたように、内容としては2つございます。

1つ目が、工事における設計変更等の処理ということで、3ページの下段部分から10ページの中ごろまでに記載してございます。機構が発注する工事の請負契約における設計変更の処理が、その内容及び手続について適切であったかどうかということでございます。これにつきましては、おおむね適切に処理されていたということでございます。一部請負契約の金額の一定額を超えるものがあったことから、今後、全ての工事につきまして、遵守状況を確認するというようにしております。

そして、さらに設計変更するときに、添付図面も一緒に業者のほうにお見せするんですけども、設計変更に係る添付図面についても改善したほうがいいということで、監事の意見をいただいております。また、あわせて国が実施しております設計変更のガイドラインの策定についても、策定についての要望が監事のほうからなされております。

次に、さらに国鉄清算事業のほうでございまして、国鉄清算事業のほうにつきましても工事がございまして、これについてもやはり一部通達の遵守の徹底、あるいは一定金額を超える設計変更は本社で個別に確認するという、それと設計変更に係る規定の早急な整備、さらに設計変更台帳の作成等の要望がございました。

次に、個別テーマの2つ目の内容でございまして、ここの部分については10ページの中ごろから16ページの中ごろまでに記載されておりますけれども、労働衛生に関するものでございます。労働衛生に関しましては、いわゆる皆さん方はこれを毎年されているかと思うんですけども、健康診断の受診状況、あるいは産業医・衛生管理者等の衛生管理委員会における活動状況、体と心の健康づくりの取り組み状況等を監査しております。これらにつきましては、衛生委員会の適切な開催、そして職員の健康に関する各種の施策の実施を確認させていただいております。また、あわせて健康診断後の再検査の対応に関しての仕組みづくりもご指摘がございました。あと、健康診断のデータの活用、そして産業医の衛生委員会の出席、あるいは健康講演会等の活用についての要望も行ってまいります。

また、あと健康関係でございまして、カウンセリングというのがございまして、これの利用率の向上を図るということと、あとカウンセリングというのはいつでもできるわけではなくて、一応事前に予約するというようになっておりますので、予約のあり方についても検討していくということになっております。そして、私どもの組織でございまして

けれども、組織自体がいわゆる寄り合い世帯で、旧鉄道建設公団、あるいは船舶、あるいは国鉄清算事業団ということで、そういう寄り合い世帯で、それぞれカウンセリング等が行われていない部署も実はございました。それについては、やはり同じ組織の中の人間だということでございますので、ちゃんとやるようにというご指摘がございました。

今までが、いわゆる個別テーマということでございます。

次に、共通テーマでございますけれども、共通テーマは先ほど申し上げましたとおり、これまた4項目ございまして、1つ目が、これはほかの組織でも当然のことながらやっていることだと思いますけれども、内部統制の実施状況についてでございます。これにつきましては、内部統制に係る取り組みの役職員への周知。

あと、2番目といたしまして、機構トップがリーダーシップを発揮できるための環境の整備、次期中期計画への適切な対応、適正・効率的な業務運営の確保、機構のミッション及び中期目標達成の阻害要因あるいはリスクの把握・対応、そして最後に内部統制に係る職員に対する研修・説明等の取り組みが実施されているかどうかということで、これについては全て監事のほうで確認をさせていただいております。

また、内部統制に係る説明会についてでございますけれども、説明が同一年度に全てやっていたところもございまして、これについては、やはり同じ年度で同じレベルでやるべきだろうということで、説明時期を変えることなく、同一年度で実施するようにご指摘もいただいております。また、受講者からのアンケート等々も踏まえた中で、今後生かしていくほうがよろしいのではないかとご意見もいただいております。

次に、共通テーマ2つ目でございますけれども、これもまた他法人もあろうかと思っておりますけれども、随意契約、一者応札・一者応募の見直し状況の監査でございます。これにつきましては、前年度に策定されました見直し計画に示された随意契約の競争契約の移行を、これについては確認しております。

一方で、一者応札・一者応募が実は若干増えているところがございまして、これはどうしたかといいますと、24年度につきましてはシステムの開発関係がかなり増加したということでございまして、やはりシステムはある程度先にやったところがどうしても強いというところがございまして、ほかの応募がなかなかなかったというような状況がございました。これについても可能な限り、引き続き見直しを要請しております。

それと、共通テーマの3つ目でございますけれども、保有資産の処分状況及び事務所等の保有施設についてということで、これについても監査しております。これにつきましては

は、計画に沿いまして、具体的な場所を申し上げますと、松戸宿舎、習志野台宿舎、山科宿舎の売却を24年度に行ったということで、これについても確認をしております。

今後の処分の物件でございますけれども、まだ保土ヶ谷寮等がございますので、これについても引き続き処理を推進するように要請されております。また、あと借上げ関係の事務所もございますので、この借上げ関係の事務所につきましては、事業の進捗状況に応じまして、規模等を適切に増減しているということを確認しております。

最後になりますけれども、共通テーマの4つ目でございますけれども、これも毎年出ている話でございますけれども、機構の給与水準の状況についての監査でございます。平成24年度の給与水準につきましては、機構におきましては昨年の10月から、国家公務員の給与の見直しに関連した措置を実施したということでございます。これについても確認しております。ただし、国家公務員のほうが4月1日からということで、半年ずれが実は行われております。

こういう関係から、ラスパイレス指数が実は平成23年は112.8であったんですが、平成24年は半年ずれがあったものですから116.2ということで、先ほどもちょっとお話ししたようでございますけれども、3.4%ほど増加してしまったということでございます。これにつきましても、引き続き国民の理解が得られるような給与水準の確保を要望したところでございます。

監事監査報告につきましては、大変簡単でございますが、以上の内容でご報告にかえさせていただきますと思います。ありがとうございました。

【委員】 どうも、ご報告ありがとうございました。

この場で、皆さんからのご意見等をいただければと思います。

ここで、いろいろご意見が、もしあればいただいて、次に反映できることがあれば取り上げていただくというようなことでしょうか。

【高原鉄道事業課長】 はい、わかりました。

【委員】 いかがでしょうか。

特にないようですので、また後ほど、次回の委員会等でもお気づきの点があればお受けするというので、一応この議題は終わらせていただくということで、よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、次、不要財産国庫納付につきましても、機構のほうからご説明をいただければと思います。

【山口経理資金部長】 経理資金部の山口でございます。資料4-1に基づいてご説明させていただきます。

独法通則法第8条第3項及び第46条の2第1項に基づきまして、政府からの出資または支出に係る不要財産につきましては、主務大臣の認可を受けて国庫に納付することが定められております。その認可に当たっては、評価委員会の意見を聞くこととされております。

今回お諮りする案件につきましては、1というところを書いてあるところでございます。武蔵野線、根岸線の譲渡収入の国庫納付、建設勘定でございます。国からの出資金等を財源として機構が建設し、国土交通大臣の指定する期間、鉄道事業者であるJR東日本に対して貸し付けしている鉄道線のうち、武蔵野線、根岸線につきましては40年の貸付期間が今年度終了しましたので、JR東日本に対して譲渡したところでございます。その譲渡による収入を国庫納付するというところでございます。

具体的には、武蔵野線の新松戸・府中本町間の75.4キロメートルにつきまして2億3,210万円、根岸線につきましては、洋光台・大船間の8キロメートルにつきまして1億3,668万円、合計3億6,878万円を国庫納付するということとしたいと考えております。

以上でございます。

【委員】 どうもありがとうございました。この場では、我々意見がもしあれば、申し述べることができるということでございます。これにつきまして、何か皆様からご意見等はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、本日の予定しております議題、全て終了いたしました。

それでは、高原さんのほうにお渡しいたします。

【高原鉄道事業課長】 どうもありがとうございます。

委員の先生方におかれましては、本当に熱心にご議論いただきまして、本当にありがとうございました。

事務局より2点、事務連絡をさせていただきます。

まず1点目は、機構の第2期中期目標に係る事業報告書、これは資料2-4、それから平成24年度の業務実績報告書、これは資料3-4になりますけれども、この2つに係ります国民の意見募集についてでございます。政独委のほうから、この評価委員会は独立行

政法人の評価に当たって国民の意見募集を行い、その評価を適切に反映させるということが言われておりました、昨年度同様に、国土交通省ホームページにこの2つの報告書を掲載いたしまして、国民の意見の募集を行いたいと考えております。この結果につきましては、次回8月7日開催の分科会の中でご報告させていただきたいと存じます。

それから、最後にもう一点でございますけれども、コメントをいただく評価調書のご返信についてでございます。様式の電子レターにつきましてはちょっとタイプミスがございましたので、修正をさせていただきました上で、本日事務局よりメールにて送付させていただきたいと思っております。先生方におかれましては、まことに申しわけございませんけれども、冒頭申し上げましたように、今日の報告に対するご評定、コメントを様式にご記入いただきまして、7月17日水曜日までに、メールまたはファクスにて事務局宛てにご返信いただければありがたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

事務連絡は以上であります。

本日の資料につきましては、机の上に残していただければ、そのように事務局のほうから郵送させていただきたいと思っております。

以上をもちまして、本日の分科会を終了させていただきます。長時間、どうもありがとうございました。

— 了 —