

平成26年7月8日

第35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

(国交省鉄道局 渡眞利鉄道事業課企画調整官) それでは間もなく定刻になりますのでここで、ただいまから第35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置かれましては、御多用の中をお集まりいただき誠にありがとうございます。本日7月8日付けで鉄道局鉄道事業課長の高原が異動いたしましたので、今回私鉄道事業課企画調整官の渡眞利が進行役を務めさせていただきたいと存じますのでよろしくお願い申し上げます。

まず本日の会合の趣旨につきまして御説明させていただきます。独立行政法人評価委員会鉄道・運輸機構分科会では例年夏ごろに法律に基づき鉄道・運輸機構の業務実績を評価するため、鉄道・運輸機構から業務の実績を御報告させていただくための分科会、それから各委員の御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回の開催をいたしております。本日の分科会につきましては前者の鉄道・運輸機構から業務の実績を御報告させていただく位置付けとなっております。

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名中6名の委員の方に御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の第7条で規定されている過半数を超えておりますので、議事を行うための定足数を満たしていることを御報告申し上げます。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する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参りたいと考えております。また本会議の議事録については議事概要では主な意見のみを取り上げることといたしまして、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ホームページで公開して参りたいというふうに考えております。

それでは次に資料の確認をさせていただきます。お手元の資料を御覧ください。上から順番に議事次第、座席表、委員名簿がございます。次に審議資料といたしまして、上からまずは議題1の「北陸新幹線融雪・消雪設備工事に係る談合問題について」に係る資料が1-1から1-3。それから議題2の平成25年度業務実績報告の今後のスケジュール及び評価方法等に係る資料が2-1から2-8までございます。それから「平成25年度業務実績報告」に係る資料が3-1から3-5までございます。最後に関係法令と、それから政府方針等を御用意させていただいております。

非常に大部になります。遺漏はございませんでしょうか。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いたします。

(委員) はい。おはようございます。お忙しい中御参集いただきましてありがとうございます。早速ですので本日の議題に入らせていただきます。本日の分科会、議事次第にございますとおり二つの議題があります。最初に議題1の北陸新幹線融雪・消雪設備工事に係る談合問題につきまして、これは鉄道・運輸機構よりまず報告をいただきたいと思います。お願いします。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) 鉄道・運輸機構で総務部長をしております大高でございます。本日はお忙しい中、委員の先生方にお集まりいただきありがとうございます。最初の議題でございます。北陸新幹線融雪設備工事に係る談合問題について、御報告申し上げます。

お手元に「発表資料」という資料3部から構成されております資料お配りしておりますので御覧いただきたいと思います。まず北陸新幹線でございますが、平成26年度末、来年の3月の完成に向けて現在最終的な検査、監査を行っております。工事については、順調に進んでおります。北陸新幹線の融雪設備、御案内のとおり北陸新幹線はかなり豪雪地帯を走りますので雪対策というのは大変重要でございます。雪対策として消雪設備、いわゆるスプリンクラーのようなもので雪を溶かしていく設備を設置しています。それから融雪設備というのは、融雪パネルのようなもので雪を溶かしていく設備でございます。これらの設備工事の入札に関しまして当機構東京支社の職員が入札情報を漏えいしたということで、3月4日に一人が在宅起訴、一人が略式起訴となりました。

厳正かつ適正に入札を行わなければいけない機構職員がこのような形になり、委員の先生を始め関係者の皆様に多大な御心配と御迷惑をかけたことを、心よりお詫びを申し上げます。公正取引委員会の強制調査にあたりまして、機構におきましては、理事長を委員長とする内部調査委員会、それから入札契約制度改革委員会を発足させて、今回の事案を調査するとともに、当面の再発防止策について取りまとめを行ったところでございます。

1枚送っていただきまして裏のページを御覧いただきたいと思います。当面の再発防止策は6つの柱から構成されています。詳細はまた後ほど中期計画の進捗状況の中でも御説明したいと思いますが、一つ目の柱は「コンプライアンス体制の強化」でございます。「コンプライアンス体制の強化」にあたりましては、まず機構にコンプライアンス担当理事を設けまして、コンプライアンスの実施責任者として全体を取りまとめていく理事を設置しております。それから本社、地方機関ごとにコンプライアンス推進組織を設置しまして、コンプライアンス計画に基づく研修など、具体的なコンプライアンスの取組みを毎年推進し、それをコンプライアンス委員会に報告するというような形で、いわゆるPDCAサイクルが回るような仕組みを構築したところでございます。

それから二つ目にコンプライアンス研修・講習の強化ということで、職員を対象としたこの談合防止に向けた講習会の実施、それから主に契約職員を対象とした研修の実施を行ってまいります。

それから「内部監査体制の強化」ということで、従来監査室がございましたが、これを職員も増やして監査部に格上げして内部の監査体制の強化を図ったところでございます。それから現在も公益通報窓口を社内に設けておりますが、これを社外の弁護士先生にもお願いしまして、社外における公益通報窓口を設け、不祥事をなるべく早く察知をする仕組みを設けております。

それから「発注者綱紀保持規程・マニュアル」を整備いたしました。地方整備局等の発注機関においては、どのような心構えで発注をしなければいけないのか、事業者との対応をどのようにしなければいけないのか、不当な働きかけがあった場合にはどのようにしなければいけないのかなどの、発注者綱紀保持規程を設けており、機構においてもそのような規程を整備しました。

二つ目の柱は、「入札・契約監視機能の強化」で、従来の入札監視委員会などを強化し、これまでは審査対象を一定の規模に限定してきたところでございますが、これからは高落札率案件、主に95%以上の高い落札率の案件については、全て審査対象としております。それから従来各ブロック単位でやっておりましたが、これを支社、建設局単位に細分化して審議の対象を広げております。また、理事長に意見具申ができるような体制にしております。

それから「公正入札等調査特別委員会の運用の見直し」、こちらはいわゆる談合情報が入ったときにどのような状況なのかをしっかりと調査して、場合によっては入札を止めたりするわけでございますが、従来これを工事発注担当の職員がやっていたわけでございますが、これを工事発注担当職員以外の職員がやることとしました。また、1者応札について監視を強化する取組みもしております。

それから4つ目でございますが、「入札・契約結果の時系列的な監視」でございます。一つ一つのプロジェクトを拝見しますと落札率が高い、あるいはやや低いといった、その場その場の判断になってしましますが、時系列で見ると落札率が高位に推移しているとか、あるいは入札にあたって事業者の数が急に減っていったりとか、そういう事後的な分析、統計的な分析ができるわけでございますので、そのような時系列的な監視・分析の取組みを始めております。

それから裏のページに行ってくださいまして、3つ目の柱でございますが、「入札契約手続きの見直し」です。従来入札が2回不調に終わると1から再度入札の手続をしなければいけないため、大変時間がかかっておりました。今回の事案においても、実は事業者の入札不調があって、本当に入札が整うのか担当者が非常に不安に思ったということが背景にございましたので、3回目まで入札機会を拡大することといたします。これは今回機構で取り組む新しい取組みだと思っております。

それから小規模な空調設備を単体で発注しますと、事業者の数が限られておりますと、事業者間の談合というのを誘発しやすいため、建築工事とまとめて一括発注をすることによってより競争的な環境を整えていきたいと考えております。

それから4つ目の柱でございますが、「情報管理の徹底」でございます。「外部事業者との接触の制限」については、工事担当職員が入札参加事業者と接触する場合のルールを作っていくかと思っております。それから外部からの不当な働きかけがあった場合に、きちんと組織内で共有できるように報告をしてもらいます。その点については、先ほど申し上げたとおりコンプライアンス委員会を設けて本社でもきちんと把握するような形にしております。それから発注に係る秘密情報への情報接触者の限定ということで、入札情報など機密性が高く秘密を確保しなければいけない情報については、管理責任者を明確化して情報に接触できる人間を限定する取組みを実施してまいりたいと思っております。

それから「ペナルティの強化」ということで、談合情報があったときに、「談合をしていません」という誓約書を書かせております。それから入札談合を何度も繰り返している事業者もいます。従来からWTOの対象工事については、ペナルティを強化してはいたけれども、WTO対象以外の工事についても、このような誓約書を書いた事業者、あるいは入札談合を繰り返し行う事業者については違約金の加算をしております。

それから最後の柱でございますが、このような取組みの定期的な検証をいたします。本社、あるいは各支社局においてどのような取組みをしたのかということコンプライアンス委員会で検証することによって、定期的な実施状況を検証してまいりたいと思っております。このような当面の再発防止のための取組みを考えております。ただし1ページ目に戻っていただきたいと思いますが、このような取組みがきちんと機能をしていくのか検証するとともに、今回の事案をより掘り下げていくため、第三者委員会を立ち上げて調査を行っているところでございます。

それから資料の二つ目をお開きいただきたいと思いますが、本年の3月19日に機構から発表した資料でございます。今回の事案を踏まえて公正取引委員会から改善措置要求、申入れ、それから国土交通大臣より文書による嚴重注意処分というのを受けております。この公正取引委員会からの改善措置要求及び申入れにつきましては、今回の事案をしっかりと調査して再発防止をまとめていくということになっておりますので、先ほど申し上げました第三者委員会の調査を踏まえて、機構の中でもしっかりと調査を実施し、再発防止を進めていきたいと思っております。

なお今回の改善措置要求、申入れ、それから大臣からの嚴重注意処分を受けまして、管理監督の役職員につきましては、理事長の給与を3割3カ月自主返納するなど、既に処分を行っているところでございます。

3つ目の資料をお開きいただきたいと思いますが、先ほど申し上げたとおり機構においては公正取引委員会の改善措置要求を踏まえまして、機構とは利害関係のない弁護士を構成員とする第三者委員会を立ち上げて、今回の情報漏えい事案などの経緯、動機、背景を分

析するとともに再発防止策を検証していただいているところでございます。

いずれにしましても発注機関としての機構がこのような法令違反を起こしたということは大変申し訳ないことだと思っております。今回の第三者委員会の調査、それから内部調査を徹底的にやることによって、このようなことが二度と起こらないようにするとともに再発防止に努めて参りたいと思っております。私の説明は以上でございます。

(委員) 御説明どうもありがとうございました。ただいまの御説明に対しまして質問、御意見ございましたら是非お願いいたします。

(委員) よろしいですか。「当面の再発防止策」というところでいろいろ考えておられることはよく理解できました。その中で「入札契約手続きの見直し」3番目の大きな項目がございますが、そのところ非常に大切なことで、これで十分かなということの確認なんですけれども、そのうちの(2)ですね。「建設工事と小規模な空調設備工事等の一括発注」と。これ小規模なものであればどうも談合が成立しやすいと。それを建設工事と抱き合わせにしたら談合がなくなるというか、その理由はどういうことですか。あるいは可能性が低くなると。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) こちらについては一体的に発注をすることによって受注する企業の数が増えてまいりますので、競争原理が働くと期待しております。参画企業数が少数ですと談合の温床になりやすいと思いますが、それが数多くの受注者となることによって、非競争的なところから競争的なものになると期待しております。

(委員) それ受注者の規模自体も大きくなってきてということも入っているわけですか。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) そうですね。場合によっては大手のゼネコンなどが入札に入ってくる可能性は高いと思います。

(委員) かなり抱き合わせ工事にした場合に、全体の、といいますか、工事の内容というものについて質的に各入札業者で異なった何か仕様というか、プレゼンなどでアピールできるようなものが出てくるというふうに期待できますか。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) 例えばビル工事をするときに空調設備だけを発注するよりは、ビル全体で発注することによって、仕様についての工夫がいろいろ出てくる、そういうことは期待できると思っております。

(委員) そういうプレゼンの機会とかいうのも設けられるってということですかね。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) ここに載っています建築工事というのは、主に駅舎の工事をイメージしていただきたいと思っております。

(委員) 駅舎ですか。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) はい。小規模な空調設備というのは、駅舎の中の冷暖房関係のところになっていきます。それを駅舎の中の全体の工事に含ませることによって非常に規模が大きくなりますので、例えば技術的な提案とか、そういったことを契約時に相手のほうから取り入れることができるようになるという仕組みです。

(委員) じゃあかなり具体的な、というか契約の内容に踏み込んでおられるということですね。駅舎で、しかも空調というように。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) はい。たまたま今回の談合事件が起きたメーカーさんは空調関係の会社がほとんどだったということがあります。

(委員) 裏を返せばそういう非常に頻度が高いというか、可能性が高いのはその業者さんだということを念頭に置かれたものですか。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) それもありますけど、メインは先ほど総務部長から話にございましたように、大きな全体の駅の中の一部ということで、ほかにもいろいろ、駅といえば、いろんな提案とか含みますから、各社いろんな工夫が。

(委員) それは一つの事例で、これいいことだと思うんですけども、それを含むような何か一括というか、全体として小規模なものが独立して入札されないような、そういうような工夫をすとかいうのが必要じゃないんですかね、これだけを狙いにされているみたいな気がちょっとするんですね。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) ほかに組み合わせできるものは可能な限りしていきたいと思っております。一つの代表例として。

(委員) 等というのがそこですか。だから建築工事っていうのは駅舎だけではないというように考えていいわけですか。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) そうですね。ほかに車両基地とか、いろいろございますから、決して駅舎だけではございません。

(委員) 「空調設備工事等」と書いてありますね。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) はい。

(委員) ですから大規模なもの和小規模なものを組み合わせるといふ、そういう趣旨だといふ。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) そういう趣旨です。

(委員) そういう趣旨ですね、基本的には。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) はい。

(委員) とりあえず以上です。

(委員) 私も同じ箇所なんですけれども、一般競争入札で不調になる場合はやっぱり時間との戦いになるっていうか、後ろとの関係が出てくると思うんですけども、そういう意味で再入札が3回目まで、もう1回白紙に戻してやり直さなくていいっていう点では、タイムスケジュールがこう短くなるっていう点でメリットがあるということではいいことなのではないかと思うんですけども、二つ目の今の御議論になっていたところなんですけれども、従来この融雪・消雪設備工事っていうのは一つ別に切り出して一般競争に入っていたっていうものを、業者も限られているし、こういう工事が集中しているときには特殊な工事なので、恐らく一般競争にかけてもそれほど誰でもできる工事じゃないので、割と状況によってもう今回難しいとかいうのはおわかりになるんじゃないかなと思うんですけども、

ども、そういうときにそういう要素を勘案して、予定価格を、多少そういう部分を反映させて予定価格を組むっていうのでしょうか。

何か多分予定価格の組み方が割と硬直的で、今のこういう新幹線なんかを作っているときとか、ある特定のこういった特殊な工事をする業者が今忙しいっていう状況にあるときに、そういう事情を反映するような予定価格の作り方っていうことがなされていないように思うので、そういうことが、それは不明瞭だっということちょっと紙一重になりかけるんですけども、そこら辺を監視委員会で監視していただいて、きちんと期限内に札が落ちるようにするっていうようなことがないと、何か同じことが現場の方はコンプライアンスと期限内に作らなくてはならないってことの板挟みになって非常に大変なんじゃないかなっていうふうに思いました。

それと、あとすいません、ちょっと話があちこちするんですけども、そういう今まで一つ独立でしていたものを一括発注にしていくっていうことになると、今みたいな一般競争入札の煩雑な手続きを何回も何回もやるっていうことがなくなって便利であろうとは思いますが、もしそれができるんだったらなぜ今までそういうふうにされなかったのかっていうか。小分けにされていたことの理由っていうのをちょっとお伺いしたいなと思って。意見と質問と二つに分かれますけれどもよろしくお願いします。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) まず入札にあたっては、発注者の積算と、受注者の考えに乖離が大きい。それをどうやって埋めていくかということ、先生のおっしゃるとおり大切な課題だと思っております。このため、機構においても不調、不発が発生しているような入札について、「見積活用方式」という方式を導入して、入札参加者の見積を活用しながらなるべく乖離を縮めていこうという取組みを、次の再発防止に盛り込んでいこうと現在検討をしているところでございます。特に公共工事の実施にあたっては、資材価格等が上がっていますので、古い情報で入札していくとどうしても乖離が進んでまいりますので、そういうことをいかに回避していくのかということを検討しているところでございます。

それから入札回数はなぜ2回だったのかということですが、やはり回数を増やすとだんだん予定価格に近寄ってしまって、入札の競争性を確保するためにどこかで区切らなければいけないということで今までは2回としてきましたが、期限が限られている中で、3回目ならきちんと競争性を確保できるのではないかという判断の下に今回3回までできるようにいたしました。

(委員) すいません。それと、そういう結局ここでおっしゃっているのは融雪・消雪設備工事、今回こういうことになったような工事も本体工事と一緒にこう連結して大きな契約にすれば、こういう問題が起こらないって御説明だったと思うので、それだと結局何か際限なく大きくなっていくような気もするし、そこら辺の見極めっていうか、これまでこの融雪・消雪は別に切り出して契約されていたわけだから、そのときの理由と今回もこういう事態になったのでくつつけるってことなのかもわからないですけども、

そうすると小さい一般競争入札はもう全部しないで、全部一括にしてゼネコンに預けて、ゼネコンが2次請け3次請けってずっとやっていくっていうふうにするほうがいいっていうことに論理的にはなるのかなと思って、それでいいのかどうかっていうか、あるいはこれまでそういうふうに切り出しておられたのは、何らかの合理的な理由があったのだろうと思うので、そこら辺をお聞きできたらと思いました。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) いわゆる本体工事である高架橋などとまとめて発注したらどうかというお話だと思いますが、土木構造物とこのような設備にはそれぞれ特性があって、品質を管理していくためには一つ一つを別々に発注していく必要があると思います。

特にこの今回の融雪設備、融雪パネルっていうのは、新幹線工事では初めて導入する取組みであったものでありますので、どういうものができるのか、技術陣も大変苦勞したことと思います。そういうものをゼネコンさんに任せても対応に苦慮されると思いますので、新しい技術開発においては、機構において方向性を示して、発注するというのが適切だったと考えております。

(委員) この今回の件でそういう技術が一応確立したので、今後はもういわゆる仕様発注にできるっていう形。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) 今後はどのように品質を確保するのかということとバランスを考えて発注することになると思います。

(委員) はい、わかりました。ありがとうございました。

(委員) ありがとうございました。ほかにございますか。

(委員) いいですか。

(委員) お願いいたします。

(委員) この再発防止策に関して事実関係の質問なんですけれども、この入札不調案件っていうのは、全体の中に占める割合がどれぐらいあるものなのかっていうことを教えていただきたいのと、それから一つ前のページの下に「入札・契約監視機能の強化」っていうところで、最後のところに時系列的監視の、あるいは分析・報告というようなことが書かれているんですけども、最近こういう不調案件が増えているのかどうかとか、そういうトレンドみたいなことについておわかりだったらちょっと教えていただきたいです。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) 入札不調案件は最近とみに増えてきています。平成25年度、昨年度の実績で申しますと約3割が何らかの形で不調とか不落とか。

(委員) 非常に多いですね。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) はい、非常に多くなっております。それはいろいろ資材の高騰とか、あと震災の復旧関係、それからあと多分これからオリンピックの関係とかいろいろ出てくると思うんですけども、そういった関係でなかなかうまく契約できない状況は最近続いています。

(委員) そうするとやっぱりその辺の分析をきちっとして、ちゃんと適正な価格で応

札する人が現れるようなことを機構としてもきちっと考えていかないと、また同じような問題が起きないとも限らない。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) はい。実はこれは私どもだけじゃなくて国全体が今そんな形になっちゃっていますけども、それで国交省のほうでもいろいろ指導されていますが、私どものほうも例えば労務賃金を最新のものにできるだけ変えていくとか、それから実態と乖離が多い工事については、先ほどちょっとお話ありましたが見積活用方式といたしまして、会社のほうから歩掛の見積を出していただいて、それを使っていくとか、そういつたできるだけ実態に応じた形で契約ができるようにいろいろ工夫してございます。

(委員) ありがとうございます。

(委員) ほかによろしいですか。

(委員) 全体を通じて再発防止対策でかなりのコストがかかると思うんですけども、要するに新たな管理コストですね。かけてこれなかったから、これは今後必要なコストになっていくと思うんですけども、どの程度を見積もっておられるんですか。今の段階ではっきりしたことはおわかりにならないかもわかりませんが。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) 今回のコンプライアンス体制の強化というのは、まさに職員の意識の改革というところが非常に重要だと思っております。そのための研修費用がかかります。場合によっては入札を再度やらなければならず、それは、時間のコストとか、新たなコストがかかるわけですが、そのコストは詳細にはまだ検証はしておりません。特に最近入札不調が増えておりますので、そういうコストについてもきちんと目を配らせながらしっかり進めていきたいと思っております。

(委員) 当面監査室を監査部にされるとか、担当理事を置かれるとか、直接的な人件費増とかですね。あるいはいろいろな分析をされると、調査されて報告される。かなりの時間も取られるという、その辺りのところではないかと思うんですけどもね。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) その点については、コンプライアンス体制の確立は急務でございましたので、4月にコンプライアンス担当理事を総務担当理事と併任で設置しました。それから監査室についても人員を集めまして監査部としておりますので、機構として新たな人員増ということにはつながっておりません。

(委員) たくさん仕事をされるということね。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) そういうことです。

(委員) 従来以上の、ね。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) はい。

(委員) 先生、もう1点いいですか。

(委員) ちょっと短めに。

(委員) はい。すいません。入札監視委員会の点でここ4点ほど強化する点が書かれているんですけども、こういうことがされていなかったということが少しやっぱり驚きという気がします。特に時系列な監視なんかをすれば順番でやっているかどうかなんて

というのはすぐわかることなので、こういうことをこれまでされていなかったっていう点とかを、この4つのこういうことを拝見すると、もっと何か抜本的な改革というんでしょうか。

委員会のメンバーがどうやって選ばれているとか、入札監視委員会が監視して、談合、今回の場合もこの官製談合の前に、民民で談合をやっていたっていうふう聞いておりますので、そういうことを見つける、見つけたいと思うようなシステムになっていないんじゃないかっていうふうに思います。メンバーがどんな方が入られるかも含めて、もう少し何かもうちょっとこういうゆる構造的な改革っていうのも必要なんじゃないかなというふうに思います。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) 談合情報があったときに、談合が行われているか調査を行う公正入札等調査特別委員会については、体制の見直しを行いたいと思います。例えば談合情報があったときに、これまでは企業の営業の方にこういうことをやっていますかと聞いているのですが、これだと皆さんやらないと言って終わってしまいますので、その会社のいわゆるコンプライアンス担当に「あなたたちの会社こういう情報あるけど、談合をしていませんか。」と確認しようと考えています。「仮にコンプライアンス違反があったら、あなたたちの会社自身もいわゆる法令違反になりますよ。」と聞こうと考えております。また、調査にあたって、例えば弁護士先生や外部の委員に調査してもらうなど、そういうことをもっと強化したいと思います。

(委員) どうもありがとうございます。よろしいですか。今日いただいた意見を全て発注機関としての皆さんの腕の見せ所に関わることところです。委員の先生からの御指摘のとおり、色々な(有益な)情報がありますので、是非参考にされてください。当面の措置と書いてあります通り、今後の進展をその都度その都度この委員会にも御報告いただければと思います。

それでは次の議題に移らせてよろしいですか、それでは2番目の議題。まず平成25年度業務実績報告につきまして、事務局より分科会スケジュールについて説明いただいた後、当分科会が鉄道・運輸機構の業務実績を評価するにあたってどのように評価を実施するか、評価にあたって特に留意すべき点を中心に説明をお願いしたいと思います。

(国交省鉄道局 渡眞利鉄道事業課企画調整官) それでは資料2-1を御覧ください。当分科会の今後のスケジュールについて御説明させていただきます。まず本日の第35回分科会におきまして年度業務実績の評価の方法を御説明した上で、鉄道・運輸機構から平成25年度業務実績を御報告させていただきます。これを受けまして各委員の皆様には置かれましては事務局からメールでお送りする評価調書の様式に評点、それからコメント等を御記入いただきまして、短期間で恐縮でございますが7月17日木曜日までに御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いたしまして、次回8月5日火曜日に開催する分科会におきまして集計結果を御報告いたします。委員の皆様には次回の分科会におきまして委

員の間で御評価の分かれた項目を中心に再度御議論いただきまして、最終的な御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、何卒ご協力のほどを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御説明いたします。資料2-2、①の1ページの1.の「基本的考え方」を御覧ください。まず業務実績評価ですけれども、法人が効率的・効果的に業務を行っているかどうかを評価するものであります。本年度は第3期中期目標期間の初年度でありまして、年度評価をお願いいたしたいと思っております。年度評価は個々の業務運営評価と、それから業務全体に対する総合評価で構成されております。

次に2.の「業務運営評価」を御覧ください。①「個別項目の評価」につきましては、法人は年度業務実績報告書において中期計画の各項目についてその実績等を評価委員会に報告することになっておりまして、評価委員会はその内容を踏まえ達成状況の評価することとなっております。すなわち機構から本日この後年度計画の各項目の実績を報告してもらい、それを踏まえまして当分科会で評価していただくことになっております。

具体的な評価につきましてはAを平均として、下からC、B、A、S、SSを付ける5段階評価といたしております。表の中のAの右側の「判断基準」を御覧いただきますと、中期目標、それから年度計画に従って順調に業務が実施され成果を上げている場合にはAの評価とし、これを基準としまして業務の実施状況が目覚ましく、付加的な実績が認められる場合には、その上のSを。更に特筆すべき優れている場合には最上級のSSの評価となります。

その下に「留意点」が記載しておりますが、業務によい点があったとしても、通常の実績を行っていただければよい実績が認められるような場合にはAの評価とし、S以上の評価とする場合には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こととしています。更にSSの評価とする場合には、「特筆すべき優れた実施状況にあると認められる場合とし、SSは抑制的に、「滅多につかない」もの」とされております。各委員におかれましてこれらの点に御留意いただき、資料2-3の評価調書に御評価を御記入いただければと存じます。

各委員よりいただいた業務運営評価につきましては次のページの②「業務運営評価の分布状況」にありますとおり、各評価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いたします。

次に3.の「総合評価」を御覧ください。「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具体的視点から記述式により御意見を述べていただくことになっております。具体的には例の欄のところにありますように、資料2-3評価調書の最終ページにございます真ん中の総合評価の欄の中の「法人の業務の実績」。それから「課題・改善点、業務運営に対する意見等」。それから「その他」の欄にお気付きの点を御記入ください。また②「総合評定」につきましては、業務運営評価の評価の分布状況や総合評価の記述による業務全体に対す

る評価を踏まえて、アルファベットSS、S、A、B、Cによる5段階の評価を実施することとされております。どうぞよろしく願いいたします。

以上年度目標評価の方法について御説明させていただきました。例年どおり資料2-3「平成25年度業務実績評価を評価調書」に御評価を御記入いただければと存じます。

続きまして資料2-4を御覧ください。ここまでは基本的な評価方法を御説明させていただきましたが、これに加えて総務省の政策評価独立行政法人評価委員会、いわゆる政独委の指摘事項等に対応した評価方法について御説明いたします。

ローマ数字Iのところでございますけれども、今般資料2-5、「平成25年度業務実績評価及び業績勘案率への対応について」平成26年6月6日という文書によりまして、国土交通省独法評価委員会委員長から各分科会長宛てに平成25年度業務実績評価を行う際の対応方針が示されました。平成25年度業務実績評価につきましては資料2-2②国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針等の従来の政府方針や、それから政独委からの通知に沿った評価を行うと共に、平成25年度業務実績評価を行う上での具体的な取組みとして資料2-5別添「独立行政法人評価分科会における平成26年度取組について」が政独委より通知されており、各省の独立行政法人評価委員会ではこれらの政独委からの指摘事項について考慮した上で評価を実施する必要がございます。

恐縮ですが資料2-5の上から3枚目、別添の2ページを御覧ください。下段の2の(1)に政独委が行う二次評価における年度評価の実施につきましての考え方が示されております。こちらでは小さいローマ数字でiですけれども、「業務等への取組状況と実績」、「中期目標等に照らした業務等の達成状況や進捗状況」などを明らかにした上で評価を行っているか。

それから3ページに入りまして、上から3行目ですけれども、ii番で「過去の指摘」、会計検査院指摘等を踏まえた取組みについて明らかにした上で年度評価を行っているか。それから2行飛びましてiv番ですけれども、「過去の指摘を踏まえた内部統制の充実・強化に係る取組について適切に評価を行っているか」。「特に、最近の独立行政法人をめぐる動き等を踏まえ、ガバナンス機能の発揮」。それから「契約事務の適正化等に係る評価について留意することとする」等を年度評価の視点とすることとされております。

資料2-4に戻っていただきまして、ローマ数字の「II. 指摘事項への対応方針」のところを御覧いただけますでしょうか。このような政独委の指摘事項にどう対応していくかということですが、1行目のところから資料2-5、政独委の方針が追加的なものであり、資料2-3の年度評価調書様式では十分に対応できないことから、資料2-8の年度評価調書別紙を用意いたしました。この資料2-8の用紙にコメントなどを御記入いただければ、政独委から評価すべきとされている全ての事項に対応できますので、資料2-3の年度評価調書の補足として資料2-8の年度評価調書別紙による評価を実施することとしたいと考えております。

恐縮ですが資料2-8を御覧いただけますでしょうか。右端が「評価」の欄になってお

りますけれども、この欄の全ての項目にコメントいただくことは委員の皆様の御負担が大きいことから、コメントのある箇所のみにお記入いただければ結構でございます。特段の御意見等がない項目については、適切に実施されていると認められる扱いにさせていただきます。

それでこの後機構から平成25年度の業務の実績等を御報告させていただきますが、もしよろしければ資料2-3「平成25年度業務実績評価調書」及び資料2-8「平成25年度業務実績評価調書別紙」に御評価を適宜御記入いただきながらお聞きいただければと存じます。以上でございます。

(委員) どうも御説明ありがとうございました。今のスケジュール、それから業務実績の評価方法の説明につきまして何か御質問、御意見がありましたらお願いいたします。今年は初年度ですね。去年は二つ(年度評価と中期)やっていただきました。いずれにしても17日までですので、大変タイトでございますがお願いします。

(委員) すいません。非常に細かいことなんですがスケジュールで8月5日の分科会の会議室の場所が、今日いただいた資料と、それから郵送でいただいた資料とで場所が違うんですが、後でちょっと結構ですので。今日いただいた資料に4階になっていて、郵便でいただいた資料に11階会議室になっている。どちらが正しいかだけ確認です。

(国交省鉄道局 渡眞利鉄道事業課企画調整官) 確認の上また御連絡させていただきます。申し訳ありません。

(委員) よろしいですか。それでは評価を頂くわけですが、業務実績評価についての資料の説明をこれからお願いいたしたいと思います。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) それでは平成25年度の業務実績評価について御説明申し上げます。資料の3-1が自己評価、それから3-2が主な取組み、それから3-3が実績及び自己評価、そして3-5が実績報告書となっております、量も大変多いところでございますので、まず資料の3-1一枚紙を御説明させていただきます、補足的に3-2主な取組みを御説明申し上げたいと思います。

お手元に資料の3-1を御用意いただければと思います。先ほど分科会長からもお話がありましたように25年度の評価をこれから御審議いただきたいと思います。今回機構で自己評価を整理いたしました。自己評価、一番右の欄の白いところでございます。24年度までは項目数が36と多かったわけですが、他法人と比べまして多いということで、25年度は22項目に整理をしております。先ほど鉄道事業課からもお話がありましたように、評価の形はSS、S、A、B、Cの5段階で評価をしております。

まず最初に「整備新幹線整備事業」でございます。北陸新幹線の長野・金沢間については、26年度末完成を目指して、また北海道新幹線の新青森・新函館北斗の間は27年度末完成に向けて精力的に建設工事を行っており、事業の着実な進捗が図られていますので自己評価はAにしております。

それから二つ目の「都市鉄道利便増進事業」でございますが、現在相鉄・JR、相鉄・

東急の事業を行っております。このうち相鉄・JR直通線につきましては開業時期を従来は平成27年度としておりましたが、これを平成30年度に延ばしております。開業時期が遅れてしまったため、自己評価としてはBとしたいと考えております。

それから「技術力の活用による委託業務の支援」につきましては、いくつか受託業務を行っておりますが、このうち特に三陸鉄道の復旧工事につきましては、機構を挙げて取り組んだプロジェクトでございます。一つに地震と津波に強い構造物の技術開発の実用化を図りました。また工期についても、地元の皆さんのたいへん大きい期待を踏まえ2年半という短期間で完了させたこと。予定どおり全線運行を再開したということから、まさに三陸復興の一つの象徴として取り上げられたプロジェクトということでSを付けさせていただきます。

それから「鉄道建設に関する技術の業務の質の向上」でございます。こちらの項目は「技術開発の推進」の部分と、「建設コストの縮減」、「安全対策」の事項が含まれております。この「建設コストの縮減」であるとか、「安全対策」についてはもちろん着実にやっていかなければいけない事項でございますが、飛躍的に新しい成果があるという事柄ではないということでA評価とし、それぞれの事項を平均するとこの項目はAと考えておりました。

しかしながら、機構内で有識者の皆さんから御意見をいただく中で、後ほど具体的には説明しますが、技術開発についてもたいへん特筆すべき取組みがあったということ、それから土木学会等でも非常に高い評価を受けていること、特に日本の中で高速鉄道建設を行う唯一の法人としてたいへん高い技術を持ち、これがやはり鉄道・運輸機構の一つの生命線であるということもあり、これをトータルで評価すべきではないかという意見がありました。このため、この項目についてはSを付けさせていただきたいと思っております。詳細についてはまた後ほど御説明を申し上げたいと思います。

それから「鉄道技術の海外展開」。これについては、25年度は13カ国に27名の機構職員を派遣するなど、国において積極的に取り組んでいる海外プロジェクトへの技術協力、これに着実に取り組んだということでAをつけたいと思います。

それから「鉄道施設の貸付・譲渡」については、いわゆるCD線といわれている都市鉄道の貸付期間が終わったこと、これをきちんと行ったということから評価としてはAをつけたいと思います。

それから「鉄道助成業務」。これは国からの補助金を受けて地方鉄道整備や安全投資に対して補助金を交付しているところでございますが、これについても適正に行ったのでAをつけたいと思います。

それから船舶についてでございますが、船舶の共有建造については、機構が始まって以来最大の40隻、事業量でいいますと588億円の事業量を確保しました。この事業量の確保とともに特に環境に優しい、といった政策効果の高い船舶の建造比率を100%としたということで、これについては評価のSをつけさせていただきたいと思っております。

また船舶の建造にあたりましては資金面だけでなく、技術面でも事業者の取り組み、特

に計画段階、設計段階、それから建造段階で技術支援を確実に行っておりますので、これについてはAをつけたいと思います。

それから「高度船舶技術実用化助成」については、新しい形のスクリューを作るなど、事業者のニーズを踏まえながら着実に進めておりますので、これについてもAを自己評価として考えております。

それから「船舶の共有建造業務の財務内容の改善」でございます。機構においては未収金の発生率というのを低くすべく多大な努力をしております。第3期中期目標期間は1.3%以下にしようという目標を定めておりましたが、25年度は0.03%とたいへん低い数値になったということ。それから繰越欠損金が約500億円ございます。これの削減計画を策定して、きちんと債権管理、回収をしていくこととしております。本年度は25億円の当期利益を計上できましたので、同額繰越決算金を削減できたところでございます。これについてもSという評価をしたいと思います。

それから特例業務でございますが、旧国鉄職員に対する年金費用の支払、それから資産処分を着実に実施してまいりましたのでAとしたいと思います。

それから現在JR北海道、JR四国、JR九州のいわゆるJR三島会社、JR貨物の経営自立支援のために無利子貸付、助成金等を交付しております。これについても着実に進めてまいりましたので、自己評価としてはAをつけさせていただいております。

裏に行ってくださいまして、機構の業務の適切な実施の取組みでございます。ここは平成25年度のところは空欄になっております。注の1を下に書いておりますが、先ほど御説明申し上げたとおり、今般の入札情報の漏えい事案というのは、機構にとって大変反省すべき重く受け止めているところでございます。この点については、先ほども御説明申し上げたとおり、当面の再発防止、それから機構とは利害の関係のない弁護士による第三者委員会を設けまして現在厳正な調査をお願いしているところでございます。

このような状況の中で自己評価を考えると、まず基本的にはAではないだろうと。ただこれをBにするのか、Cにするのかというところについては、分科会の先生の皆様の御判断に委ねたいと考えております。いずれにしても内部統制、それから透明性の確保等々については、これからもしっかり取り組んでまいりたいと考えております。それからこの関連する項目としましては17の随意契約の見直し、これについても同じく契約の関連でございますので空欄としているところでございます。

戻っていただきまして、「組織の見直し」でございますが、組織の見直しにあたっては、業務の進捗に応じて組織を統合するなど、組織の見直しを適切に行ったところですのでAとしたいと思います。

それから「経費等の削減」については、給与水準に関する検証などを着実に進めてまいりましたので、これもAとしたいと考えております。

それから「資産の有効活用」については、宿舍の売却手続きを着実に進めましたので、Aをつけたいと思います。それから「予算等」についても、予算の範囲内で適正に業務を

執行しておりますので、Aと考えております。

それから「財務内容の改善」については、資金計画に基づいて効率的な資金調達を実施しましたので、この点についてもAをつけたいと思います。それから「短期借入金」については、年間限度額が2600億円となっておりますので、この範囲の中で推移しましたのでAをつけたいと考えております。それから「人事」については、必要な人材を適正に配置したということでAをつけたいと考えております。このような結果、評価についてはSを4つ、Aを15、Bを1つと考えております。また先ほど申し上げたとおり空欄については御審議をいただきたいと思っております。

更に詳細について御説明を申し上げたいと思います。資料の3-2をお開きいただきたいと思っております。平成25年度の主な取組みでございます。

1ページめくっていただきまして、「整備新幹線の建設事業」でございます。こちらについては、先ほど御説明申し上げたとおり、長野・金沢間の平成26年度末完成を目指して、関係工事も少し残っておりますが、現在必要な監査・検査を実施しております。昨年12月から長野・黒部宇奈月温泉間で新幹線車両を活用した試験走行を始めております。また先ほど御説明しましたように雪害対策の機能確認も開始しております。また北海道新幹線については、新青森・新函館北斗間の平成27年度末完成に向けてトンネル、橋りょう等の路盤工事、それから開業設備工事を進めております。またこちらについては、青函トンネルを利用するというので、共用区間の3線軌化の工事も進めております。

それから北海道新幹線については、これから新函館北斗・札幌間の工事を新青森・新函館北斗間の開業からおおむね20年後の完成を目指して、現在詳細設計の調査、用地取得交渉、地元協議が整ったところについてはトンネル等の路盤工事を進めているところでございます。同じく金沢・敦賀間についても、長野・金沢間の開業からおおむね10年後の完成を目指して詳細設計などの調査、用地取得交渉、トンネル等の路盤工事を始めているところでございます。それから九州新幹線の武雄温泉・長崎間については、平成24年6月29日の認可の日からおおむね10年後の完成を目指して現在用地の取得、トンネル、橋りょう等の路盤工事を進めているところでございます。

3ページをお開きいただきたいと思っております。先ほど御説明申し上げました「都市鉄道の利便増進」の取組みでございます。現在相鉄・JRの直通線、相鉄・東急の直通線の工事を進めております。こちらの工事については、例えば相鉄・東急の直通線については新横浜駅の出入口の用地の取得、開削工事の路盤工事に着手するとともに、相鉄・JR工事については西谷駅、羽沢駅付近の用地取得、西谷トンネルの掘削、羽沢駅構内の開削工事などを進めております。

相鉄・JR直通線の事業計画の変更につきましては、先ほどご説明を申し上げたとおり、平成27年度開業を平成30年度開業に変更したということ、それから事業費についても683億円で予定していたものを782億円と約99億円増えてしまったということで、これについては評価をBにしたいと考えております。なお現在この2線の事業を進めてい

るところでございますが、この2線の速達性向上計画を一本化することによって、全体のプロジェクトの評価を適正に進めるとともに、業務をより効率的に進めるということも進めております。

今回この相鉄・JR直通線の事業が遅れた理由でございますけども、この直通線の接続部である羽沢駅の近くにJR貨物の貨物ターミナルがございます。この貨物ターミナルの中を通るにあたって、線路の移し替え工事が今後必要になってまいります。貨物鉄道というのは夜間も運行するなど、たいへん営業時間が長い路線でございますので、限られた時間で工事を進めるということになりますとたいへん長い期間がかかってしまう。こういうことを考えてJR貨物、JR東日本と調整をしてみました。どうしても必要な期間を確保しなければいけないということで開業時期に影響が出てしまったというところがございます。

それから4ページ目をお開きいただきたいと思いますが、「受託業務の支援」でございます。現在機構においては、主な受託業務として5つのプロジェクトを進めております。一つが「山梨リニア実験線」でございます。こちらはトンネル、橋りょう等の路盤工事、それから電気工事を着実に実施しまして、平成25年8月に全線での走行試験を開始しております。

それから「仙台の高速鉄道東西線」でございます。こちらについても同じくトンネル、橋りょう等の路盤工事、軌道工事を進めまして、平成27年には開業予定と仙台市から発表されております。それから「三陸鉄道（北リアス線・南リアス線復旧工事）」でございますが、これについては南リアス線が平成26年の4月5日、北リアス線が同じく平成26年の4月6日に無事開業したところがございます。

それから「つくばエクスプレスの車両基地への入出庫線の複線化工事」。これについても平成29年度の完成を目指して現在工事を進めているところでございます。それから「えちぜん鉄道」。これについても仮線の施行に関する協定を締結し、土木、建築、軌道工事に着手し、平成30年度の完成を予定しております。

裏のページをめくっていただきたいと思いますが、5ページ目でございますが、「三陸鉄道（北リアス線・南リアス線）の復旧工事」でございます。こちらについては、受託期間が23年の11月から始まりまして、残工事を含め、平成26年の9月まで、工事を受託しております。この工事にあたりましては、地元が復興に対するたいへん強い要望がございましたので、右のほうの欄を御覧いただきたいと思いますが、宮古市、それから久慈市、釜石市にそれぞれ機構の地方事務所を設けまして、2年半という短期間で予定どおり全線の運行再開を果たしたところがございます。今回の工事にあたりましては、復旧支援チームを設けまして、関係者との調整、技術的な検討を精力的に行って参りました。このような地元と一体的に取り組んだ取り組みは、機構の中でも特筆すべきと考えております。

それから「地震と津波に強い構造物」ということで、まず「GRS一体橋りょう」につきましては、上部と下部を一体的な構造にすることによって地震によって橋が落ちること

を防止するとともに、津波による浮力に対して抵抗を持つとか、あるいは背面の土砂を改良して橋りょうと一体的な構造をすることによって地震の際の盛土の沈下を抑制するといった、いわゆる「地震と津波に強い構造物」を作ったところでございます。

それから盛土についても、例えば格子枠の構造のコンクリートを設けることによって、津波の濁流の流速を減速するなど、構造物に対する影響をなるべく少なくするような、あるいは抵抗性が強い構造物を作ったところでございます。このように「地震と津波に強い構造物」、これも機構としても技術開発として特筆すべきということで評価をしております。

それから7ページに移っていただきたいと思えます。7ページ目は機構の技術開発の取り組みを整理しております。機構は工事施行を通じ技術基準の制定・改訂をしております。一つの例をここに整理しておりますが、PCの連続箱形桁、あるいはPCラーメン橋の配筋の手引きなどを作るとともに、学会への参加を積極的に進めております。例えば平成25年度は、各種学会に242名の職員を送り出して技術開発に積極的に協力しております。前年度が197名ということで、25年度はかなり多かったということ。それから土木学会においても前年度は38名の職員を出していますが、59名の職員を出すなど積極的に取り組んでおり、このような成果は今後の都市鉄道などの建設に役立っていくと考えております。

それから、8ページは各技術テーマの開発を御紹介しております。25年度は31件の技術テーマに計画的に取り組んだところでございます。一つは電気鉄道が運行するにあたって回生ブレーキを使用して新しくエネルギーを活用することができますが、それを一時的に貯蔵できる電力貯蔵装置の長所・短所について検証を行い、将来的には先ほど御説明申し上げました相鉄・東急直通線などへの適用に向けて検証をしているところでございます。それから技術開発テーマの活用例としては、先ほどご説明申し上げました「GRS一体橋りょう」について、北海道新幹線、三陸鉄道の復旧工事に活用をしております。

それから都市鉄道におきましては、「SENS」という新しい工法でコスト的に経済的に優れた工法の開発を進めております。これはいわゆるNATM工法とシールド工法の間にあるということで、NATM工法と比べて安全性に優れており、シールド工法に比べて経済性に優れており、都市鉄道の整備においても、新幹線工事においても今後利用できるのではないかと期待をしております。

それから9ページをお開きいただきたいと思えます。9ページは主に土木学会、その他関係学会からの受賞でございます。土木学会からは「技術賞」として「青函トンネルの耐久性能の検証、評価に関する健全性の確立」ということで、これについては海底トンネルの特性を25年以上継続的に調査、継続してきたということ。それからそれを分析してトンネル全体の健全性を確立したということで評価をいただいております。

それから地盤工学会については、「技術業績賞」をいただきまして、「北海道新幹線への補強土構造物の適用」ということで、補強盛土、補強土擁壁などから橋りょうまで一体的に取り組み、耐震性に優れ、あるいはコストを抑えたということで評価をいただいております。

ます。これについては、北海道新幹線に適用し、地盤工学の発展に寄与したところでございます。

それから10ページにおきましては、海外展開に向けた取組みについて御紹介をしております。先ほどご説明申し上げましたとおり機構職員を13カ国27名派遣するとともに、23カ国から134名の研修員を受け入れております。カリフォルニア高速鉄道については、8月に官民の調査団を派遣し、機構からも参加し、建設コストの縮減事例などを紹介しております。

インドの高速鉄道については、JICAのF/S調査を受注したJIC、日本コンサルタンツ株式会社に職員2名を派遣しております。それからベトナムについては、都市鉄道の構造物における安全通路、制限区域におけるワークショップに機構職員2名を派遣しております。それからスウェーデンの高速鉄道についても、国交省とスウェーデン産業省で締結された覚書を踏まえて9月の高速鉄道セミナー、ワークショップに参加しております。

それから12ページをお開きいただきたいと思います。「政策効果の高い船舶の代替建造促進」でございます。先ほどご説明申し上げましたとおり平成25年度は40隻、事業費ですと588億円の事業量を確保したところでございます。これについては、背景がいくつかございまして、エネルギー供給構造高度化法に基づき製油所を廃止していくという動きがあり、このように製油所を廃止しますと、新しい油輸送船の建造需要が高まりますので、このような輸送需要への対応が必要となります。それから消費税率が引き上げられましたので、事前の投資、需要増でございます。それから船台・船価の下落を踏まえた建造需要の高まりがありました。そのような経済的な背景とともに機構職員においてもオーナーさん、オペレーターさんに個別に建造について働きかけを行ってまいりました。そのような結果、機構始まって以来最大となる事業費を確保したところでございます。また「共有建造支援セミナー」を開催して、事業者に積極的に働きかけを行うことにより新しく共有建造してみようという会社が4社増えております。

それから13ページでございます。ただ今ご説明申し上げたのは、主に事業量でございますが、いわゆる環境対策など、政策効果の高い船舶については「スーパーエコシップ」をはじめ環境にやさしい船舶、この建造比率が36隻中36隻と、政策にのっとった取組みを行っております。特に「スーパーエコシップ」の普及を図るために、「スーパーエコシップ技術セミナー」を開催するなど関係者の意識の改革を行うとともに、機構の取組みの紹介を行っているところでございます。

それから14ページでございます。共有船舶の財務内容の改善でございます。未収金の発生につきましては、平成25年度は計画の1.3%を大幅に下回る0.03%。未収金の残額につきましても、中期目標間中は31億円以下に抑えるという計画の下、24億円に下げしております。この未収金の抑制の取組みについては、例えば信用会社からレポートをいただき、債権保全策をしっかりと取り組んできました。リーマンショック、東日本大震

災後、経営が苦しくなった海運事業者に対して、職員、役員が個々に訪問して、経営改善を働きかけるとともに、オペレーターの方に用船を維持してもらうよう要請をして、未収金を相当程度抑えたということでございます。このような取組みによって未収金の完済事業者は12社となったということで、未収金問題についてはかなり改善をしたと考えております。

それから15ページをお開きいただきたいと思いますが。繰越欠損金がこれまで約500億円ございました。これを計画的に削減していくべく、第3期中期目標期間中については繰越金を43億円削減するという計画を作っています。この計画の中で例えば適切な事業量の確保であるとか、今ご説明申し上げた未収金の発生防止、債権管理、債権回収の強化を積極的に進めたいと考えております。25年度におきましては25億円の当期利益を計上しましたので、同額繰越欠損金を削減することができたところでございます。

それから16ページに移っていただきたいと思いますが。旧国鉄職員に対する年金費用等の支払、旧国鉄から承継しました資産処分の円滑な実施でございます。恩給の給付でございますが、国に対して約8億円をきちんと払ったということ。それから年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して約1427億円を円滑かつ確実に支払ったということ。それから業務災害を受けた旧国鉄職員に対して49億円を支払ったということ。

それから土地処分の実施につきましては、国鉄清算事業団が昭和62年に承継しました土地については8808haとたいへん大きい規模だったところでございますが、現在は17haまで減りまして、旧国鉄から承継した土地の面積の約0.2%となっております。25年度におきましては、百済駅の一部他、約4.9haを処分するなど、着実に土地処分を進めました。残りはあと僅かでございますが、そのうち梅田駅（北）約14haの基盤整備工事を着実に進めます。計画では27年3月を終了予定しております。

それから「株式処分の検討」でございます。先ほど申し上げたとおり機構においては、JR北海道、JR四国、JR九州、JR貨物の株式を保有しております。株主総会を通じまして各社の経営状況をしっかりと把握するとともに、今後の課題について整理をし、株式の適切な処分を検討してまいりたいと思っております。いずれにしましても機構においては、この株式を適正に処分をしていくために、各社の経営の改善、企業価値の向上にしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

それから17ページでございます。今申し上げたとおりJR三島、貨物会社の企業価値の向上のため、あるいは老朽化した鉄道施設の更新のために無利子貸付、助成金を交付しております。具体的には平成25年度はJR北海道に29億円、JR四国に12億円、JR九州に117億円、JR貨物に137億円の支援をそれぞれ実施し、鉄道施設の更新であるとか経営基盤の強化を進めているところでございます。

それから18ページについては「機構の業務の適切な実施のための取組み」に関する資料がございますので、これまでの経緯について主に申し上げたいと思います。北陸新幹線

の融雪・消雪設備の入札については、平成22年度から24年度にかけて行われたところでございます。今回の入札情報の漏えいにあたっては、昨年の9月に公正取引委員会が機構の東京支社の調査を行っております。これを踏まえて9月24日に理事長を委員長とする内部調査委員会、入札・契約制度改革委員会を設置し、事案の徹底的な調査、再発防止策の検証を行っております。

それから今年の2月4日に公正取引委員会が本社に、公正取引委員会と東京地方検察庁が東京支社に捜索に入りまして、3月4日に官製談合防止法で機構職員1名が在宅起訴、もう1名が略式起訴になっております。同じく事業者側でも独占禁止法で起訴を受けております。それから先ほど申し上げたとおり3月19日に公正取引委員会からの改善措置要求及び申入れがありました。3月27日には第三者委員会を設けまして、今回の事案の背景の分析、再発防止策の検討を行っていく予定でございます。

19ページに「当面の再発防止策」を整理しておりますが、こちらについては、先ほど御説明申し上げましたので省略させていただきたいと思っております。

それから20ページでございますが、「経費・事業費の削減」でございます。こちらについては給与水準を中心に整理をしております。御案内のとおり機構においては、北は北海道から南は九州までたいへん広域に事業を展開しております。事業の進捗に応じて職員を高い頻度で異動をさせなければならず、広域異動手当であるとか、単身赴任手当の受給割合がたいへん高くなっております。例えば広域異動手当を申し上げますと国家公務員が約4.7%に対して、機構は16.7%となっております。単身赴任を受ける方の割合も国会公務員が8.3%に対して機構の職員は22.3%となっております。機構職員の給与水準が国家公務員のそれよりも高い水準になっているという理由と考えております。

現在業務を外部に委託しており、機構職員の管理職の割合が高くなっているということ。それから日本で唯一高速鉄道を建設する法人ということで、専門的知識、技術を持った優秀な人材を確保するためある程度の給与体系を確保しなければいけないということが高い給与水準の理由であると考えております。平成25年度は国の給与水準を100とするラスパイレス指数について、平成24年度の116.2ポイントから5.2ポイント下がった111.0ポイントとなっております。いずれにしましても、機構の給与水準の適正化を着実に進めることとし、併せて機構のホームページ等でこれらを公表していきたいと考えております。主な取組みは以上でございます。

それから先ほど鉄道事業課からも御紹介がありました、これまでの政独委、あるいは会計検査院からの指摘事項に対する取組みを資料の2-8で整理しております。こちらについてもたいへん分量が多いとございまして、幾つか代表的なものを御紹介し、御不明な点がありましたら、また御質問を受けたいと思っております。

この資料の2-8の政府方針の中でどのような指摘を受けているかというところでございますが、まず平成22年の閣議決定の中で「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」がございまして、鉄道業務におけるコストの縮減でございまして、それから二つ目は先ほ

ども申し上げましたが、船舶の共有建造等の業務における財務内容の健全化。3つ目は事務所、地方機関の見直しでございます。4つ目は宿舎の見直し。これについてはそれぞれ記述でございますように的確に進めているところでございます。

裏のページに行ってくださいまして、「ラスパイレス指数の低減」。それから業務の中で国に戻すものとして「基礎的研究業務の廃止」。それから独立行政法人が支出する会費の見直し。それから会計検査院から指摘された事項としては幾つかございますが、一つ目は常駐作業員の月額単価の適用を誤ったという御指摘がありましたので、これについても単価の見直し、適正化を図っているところでございます。

二つ目は借地料を積算する場合の具体的な算出方法が積算要領に明示していなかったこと。借地料の地価変動を反映することなく借地料を積算したことなどの指摘も受けていますので、こういう点についても見直しをし、適正化を図っているところでございます。幾つか同じような御指摘を受けておりますが、これについては量も多くございますのでお時間のあるときに御覧いただきたいと思っております。私のほうからの説明は以上でございます。

(委員) どうもありがとうございました。今の御説明、関連がありますので機構の監査部からまず追加で25年度の監事監査の報告をお願いいたしまして、その後質疑応答に入らせていただきたいと思っております。お願いします。

(鉄道・運輸機構 小林監査部長) それでは次に平成25事業年度の監事監査報告について御説明をさせていただきたいと思っております。資料のほうでございますけれども、お手元のバインダーの中の業務実績報告の一番最後でございます資料3-4でございます。表紙を1枚めくっていただきますと目次がございます。目次の中で二つございまして、まず「監事監査」という項目がございますけれども、これは監査の目的、あと実施内容、あるいは監事の意見書の提出、あるいは監事の活動等を記載したものでございまして、右のほうの1ページの上段から真ん中よりやや下のほうに記載されているものでございます。

目次の二つ目でございますけれども、監事監査の結果ということで、そこに記載されている項目でございますけれども、一つが「会計監査」でございまして、右のページの下段部分から4ページまでに記載されておまして、「財務諸表及び決算報告書に関する監査」、それと「経理処理の適正性」でございます。この「経理処理の適正性」につきましては一つとして(ア)に書いてありますけれども、収入支出のあった契約などの会計事務の一連の事務処理状況そして(イ)の海事部門の業務プロセス、この業務プロセスというのは海事部門の建造契約から共有契約、船舶使用契約、そして使用期間満了後の譲渡契約に至るまでのプロセスについて監査をいたしております。

監査結果の二つ目でございますけれども「業務監査」でございまして、これにつきましては5ページから19ページまでに記載をさせていただいております。本日ここではお時間の関係で大変恐縮でございますけれども、「業務監査」につきましては「共通テーマ」特に「内部統制の実施状況」を中心に説明をさせていただきまして、その他につきましては監査の実施項目、ポイントを説明させていただきたいというふうに思っております。

まず「業務監査」でございますけれども、「業務監査」につきましてはその目次のところにも書いてございますけれども「個別テーマ」と「共通テーマ」、この二つに分かれておりまして、平成25事業年度につきましては「個別テーマ」が2項目ございます。このところに「ア」と「イ」と書いてありますけれども2項目。そして「共通テーマ」が4項目ということで、6つの項目について監査を実施させていただいております。

まず「個別テーマ」のほうでございますけれども、ただいま申し上げましたとおり内容としては二つございます。一つ目が「未か働施設及び用地の保守管理状況」ということでございまして、5ページの中ごろから8ページの中ごろまでに内容的には記載をしております。これは当機構が鉄道建設工事を発注いたしまして、JRなどの鉄道事業者に引き継ぐまでの間のしゅん功した例えばトンネル、あるいは高架橋の鉄道構造物、更に鉄道建設のために取得した用地につきまして管理が適切に行われているかどうかということを確認したものでございまして、具体的には管理あるいは保守をする担当者が指定されているか、あるいは鉄道構造物、用地に関しまして規程に定められた巡回監視、保守保全のための行為だとか、報告が行われているかどうかというものを監査したものでございます。特に北陸新幹線等につきましてはかなり昔に完成したものがございまして、保守管理をしていかなければいけないということがございまして、この観点から監査をさせていただいたものでございます。

そして二つ目の内容でございますけれども、二つ目の内容につきましては8ページから17ページの上段付近までに記載されておりますけれども、役務契約に関するものでございます。調査、あるいは設計、測量等の請負契約に関しまして、契約からしゅん功までの手続が適正であったかについて監査をいたしましたものでございます。

次に「共通テーマ」でございますけれども、「共通テーマ」につきましては目次記載のとおり4つの項目がございまして、まず一つ目が「内部統制の実施状況」でございます。この辺につきましては17ページの7行目付近から18ページの冒頭のところまで記載をさせていただいております。内部統制につきましては先ほど来お話ちょっとございましたけれども、内部統制でございますけれども、内部統制とは機構の業務、ミッションを効果的、かつ効率的に果たすために組織内に整備運用する仕組みということで定義してございます。

これにつきまして平成25年度の取組みでございますけれども、3つほど取組みをさせていただいております。一つとしては統制環境の観点から、先ほどの資料の中にも記載されておりますけれどもトップがリーダーシップを発揮するための環境整備。17ページを御覧になっていただきたいと思いますが、17ページの真ん中付近に丸で3つ項目書いてございますけれども、一つ目が今申し上げましたトップがリーダーシップを発揮するための環境整備。二つ目としては情報伝達の観点から機構のミッション・内部統制に係る取組みの役職員への周知。3つ目としてはリスク評価と対応の観点から、機構のミッション、及び中期目標達成への阻害要因（リスク）の把握・対応について実施状況を監事として確認をさせていただいております。

しかしながら、先ほど冒頭でお話ございましたけども、北陸新幹線の融雪・消雪設備工事に係る談合入札の関与行為で職員が起訴されたこと。更には公正取引委員会から改善措置要求があったことを踏まえまして、顕在化したリスクの対応ということで、法令遵守の観点から先ほどお話ございましたけども「コンプライアンス担当の担当理事の設置」「コンプライアンス推進組織の設置」、そして3つ目としてコンプライアンスに係る研修の強化、充実など当面の防止策を順次進めていったこと、そして公正取引委員会から改善要求等に関しまして徹底した調査及び改善措置の実施のために第三者委員会を設置いたしまして、今後調査終了後報告書を公表するというを監事として確認をしております。

更に監事自身といたしまして、直接現地の支社局に赴きまして各地方機関の長、特に管理職を中心にヒアリングを実施しております。内部統制、コンプライアンスの関係で機構が進めている諸施策について、組織内における推進状況を監事として確認をしております。

そして最後に監事の「所見」でございますけども17ページの一番下のほうに書いてございますけども、今後職員に対しましてコンプライアンスなどの内部統制の意義、あるいは目的を十分に自覚させて行動させるべく、これらの諸施策を着実に実施していくと共に内部統制の強化、充実を図るために、諸施策の浸透状況を点検、あるいはモニタリングをしていき、PDCAを効果的に回していく必要があるということで、監事のほうからこのような指摘がございました。

次に共通テーマの二つ目でございますけども「契約の適正性」について。これも先ほど資料で一部御説明がありましたけども、これにつきましてまず随意契約の見直し状況でございますけども、これは既に見直し計画が示されておりますので一般競争に移行するという案件につきましては、現在予定されている26年度以降に移行とするということが、これ確認をいたしました。

また一者応札・一者応募の見直し状況でございますけども、これにつきましては平成24年度の件数が234件から185件へということで、24年度と比べて2割ほど減少しております。そして更に「応募要件の緩和」、あるいは「公告期間の延長」等をいたしまして更に見直しの措置を推進しているということを確認させていただいております。

次に共通テーマの3番目でございますけども「保有資産の処分状況」と事務所の施設保有についてでございますけども、処分の話を先ほど触れましたけども、一つといたしまして実は平成26年度に予定しておりました1カ所の売却用地がございましたけども、これが前年、1年度前倒しになりまして売却ができた案件がございました。これについて確認をさせていただいております。それと26年度以降につきましても1カ所売却するものはございますので、これ実は横浜の案件でございますけれども、これについても売却するための測量等の準備を今やっておるということで、26年度の早い時期に売却を進めるということを確認しております。

それと借上げの事務所についてでございますけども、事務所につきましては事業の進捗

に伴って規模等を適宜増減していることを確認しております。

そして一番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、25年度の給与水準の監査でございます。これについてもラスパイレスの関係で先ほどお話がありましたけれども、24年度の10月から国家公務員の給与改定時期より機構といたしましては6カ月遅れで実は給与の減額措置を行っております。そのことから24年度についてはラスパイレス指数が116.2ということで、前年度より上がっておるという状況でございますけれども、25年度につきましては取組みの一つとして事務所限定職員、あるいは社会人等を採用するなど採用の多様化を図るということ、それと国家公務員の減額措置と同様に通年で実施されたということがございますので、ラスパイレス指数は25年度は111.0ということで5.2ポイント減少したということを確認しております。

更に意見といたしましては、給与につきましては引き続き国民の理解が得られるような水準を確保するよう監事から要請をしたところでございます。以上大変簡単でございますけれども、監事監査の実績報告についての報告とさせていただきますと思います。

(委員) どうもありがとうございました。それでは皆様から御質問、御意見をいただきたいと思っております。

(委員) よろしいですか。

(委員) はい。

(委員) 今監事監査報告書を御説明いただいたんですが、一番最後の20ページのところで、「監査の結果」のところで(1)の最後のほうに「結果は相当であると認める」と。その次は「適正であると認める」と、こういうふうに書いてあるのですが、適正はよくわかるんですが、相当というのは適正よりも悪いってということでしょうか。

(鉄道・運輸機構 小林監査部長) いや、必ずしもそういうことではございませんので、通常このような表現でさせていただいているということございまして、同趣旨ということで理解していただきたいと思っております。

(委員) 法律用語では全く同じだというふうに理解してよろしいでしょうか。

(鉄道・運輸機構 小林監査部長) ええ。特に問題なかったという理解でしていただきたいと思っております。

(委員) それからちょっとついでによろしいですか。

(鉄道・運輸機構 小林監査部長) はい。

(委員) 成果の自己評価のところ、それから監査報告書のところでもラスパイレスの話がありましたけれども、機構さんが広域配転の問題とか、特殊ないろんな問題があって一般的な国家公務員よりは給与水準が高いということは理解いたしましたけれども、だんだん少なくなってくる、少なくなってくるっていう御報告は毎回受けるんですけれども、機構さんとしての目標はどこにあるのかっていうことが毎年書いていないんですけれども、これはどういうところにあるんでしょうか。105になるのがという目標をとったけれども、今年は111だったのか。それとも115が目標であったのに、今回は111になっ

たのか。その辺のことをちょっともしよろしければお聞かせいただきたいと思います。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) 機構におきましては、ここでは目標を明記しておりませんが、平成30年度までに国家公務員並みにするよう努力するという目標を持っており、これを対外的に公表しております。国家公務員並みとはどのような水準かというところはいろいろ御議論があるところですが、他の法人を見ると大体110を下回った辺りから適正と言われておりますので、少なくともその水準に向けてしっかり努力をしていきたいと思っております。

(委員) 大丈夫ですか。

(委員) はい。

(委員) よろしく願います。

(委員) すいません。この資料3-1に関連して2点ほど質問させていただきたいんですが、一つ目は裏の辺りの14番とか、17番ですね。今回の談合に関わって評価が入っていない箇所ですけれども、ここで14番のほうだったら「情報セキュリティ対策」のところは括弧がついていて、17番のほうも「コンプライアンスの推進、入札契約手続きの見直し等」のところは括弧が付いているんですけれども、これがなぜ括弧が付いているのかっていうことと、関連してこれの目的、目標が何だったかっていうことを確認させていただきたい。

あるいは特に17番の場合「随意契約の見直し等」っていうタイトルになっているんですけれども、随意契約の見直しは4件で予定どおりできた。コンプライアンスの推進等については、これはできなかったっていうことになるんだろうと思いますけれども、こういうことを上の14番でもそうですけれども、項目が幾つもあってそれを全部一括して評価するときに重み付けっていうんでしょうか。そういうものにもし何らかのルールがあるんだったら教えていただきたい。もうそれはこちらに任せられるっていうことなのかどうか、そこら辺がまず1点目です。

それからもう1点はJR北海道の件なんですけれども、特殊会社で現在こちらの機構さんが唯一の株主で1対1で株主総会をやっておられるって伺ったんですけれども、株主としての監督が十分でないというふうにやはり評価せざるを得ないと思うんですけれども、そういう評価をどこのどの項目に反映させたいのか。12番なのか、でもちょっと。御説明では12番のように聞こえたんですが、项目的に見るとちょっと違うのかなと思ったりして。JR北海道の唯一の株主でおられる、株主総会も行っておられるっていう点に対するパフォーマンスへの評価をどこへ反映させるべきかっていうのが2点目です。以上願います。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) まず最初の14番、17番で「情報セキュリティ対策」と「コンプライアンスの推進、入札契約手続きの見直し等」は、これは第2期中期目標中には入っておらず第3期中期目標からの新たな項目ということで評価していただきたいということでございます。この今回項目を統合しましたので、重み付けについては、今

明確なルールは特に定めておりません。ですからこの中で特筆すべき点があったからこれをこういう評価にしようとか、これは大きい問題があったのでこう評価をしようという基準はありません。それは先生の方にお任せしたいと思います。

それからJR北海道の評価については、項目でいうと13のところでは経営自立のための措置というところで御評価いただければと思います。いずれにしろ今回のJR北海道の安全性の問題をどう評価するかというところについては、まず安全行政については一義的に鉄道局できちんと見てもらうことになっております。我々は、持っている株式をいかに価値を高めて、それをうまく売却するというのが使命ですので、そういう中で当然安全性が確保できていないと、企業価値は高まりませんので、安全性をしっかりと高めてくださいと話します。安全投資をするためにはやはり経営努力をしっかりとしてもらわないといけませんねという話はしております。そういう意味で、我々の立ち位置というのは、そういう企業価値の向上という意味から、JR北海道に対していろいろ発言をさせていただいているというところがございます。

(委員) それに対しての十分に株主総会での発言っていうのが効果があるっていうふうに思っておられる。

(鉄道・運輸機構 橋本経営自立推進・財務部長) 先ほど総務部長から御説明いたしましたけれども、基本的にはJR北海道への経営の監督指導というのは国の仕事と思っております。そういった意味でいうと、今回の機構に対する独立法人委員会の評価事項にはあたらぬのではないかとこのように思っております。

(委員) ちょっと事前説明の際にもそのことでお伺いしたんですけども、そういうふうにいわれるとちょっと違和感があるっていうか。トンネル会社みたいな感じになっちゃって、ただお金をそっちへ動かしているっていうだけだったら本当に独立行政法人である意義がないって思うんですけども、そういう仕組みなんですっていわれれば確かに国交省の鉄道局が監督するべきことで我々の影響力の及ぶところではございませんっていうことなのでしょうか。

でもそうすると特殊会社だし、特殊会社として一応会社法の下に動いていて唯一の株主でいらっしゃるわけだから、いったら監督権限とお金とがリンクしているっていう状態が最もJR北海道にとっては効果はあるわけなので、それだったら国交省がお金出したほうがいいんじゃないのっていうことにならないでしょうか。その辺の何か整合性が余り取れていないような感じで、いや、お金出しているだけです。でも1対1で総会もやっています。一応お願いはしていますっていわれると、巨額のお金だし、そういう使われ方でいいのだろうかというふうに思いますが、いかがでしょうか。

(鉄道・運輸機構 橋本経営自立推進・財務部長) 確かにちょっとわかりにくいとの御指摘はもっともだと思います。まずJR北海道を始めとしますJR三島、貨物会社の監督指導というのは、国土交通省がJR会社法、あとはこれはほかの鉄道会社もそうですけれども、鉄道事業法等に基づいて行っているところでございます。一方機構につきましては、

J R三島、貨物会社の株式100%を所有しておりますけれど、これは先ほど先生からもお話ありましたけれども年金費用等の支払に充てるために、あくまでもJ R株式を処分するという業務の一環として保有しているもので、私どもの連結の対象にもしておりません。そういった状況でございます。

そういった中でどういうふうに、私どもはお金も貸したりもしておりますし、そこら辺どうなっているのかという話につきましては、基本的にJ R北海道さんを始めとする三島、貨物にお金を補助金のような形で支援したり、貸し付けたりしておりますが、これはほぼ全て、平成22年のいわゆる3大臣合意というものに基づいて行っております。これは法律も制定されておりますし、そういった制度を国のほうで整えて、それに基づいて私ども支援をしているところでございます。

また、J R北海道に対する株主総会についても、基本的には国の方と全て相談しながらやっておるという形でございます。話が長くなりましたけれども、基本的には私どもはあくまで企業価値を高め、J R株式を処分するという観点から指導してまいりたいと考えております。

(委員) はい。ほかいかがでしょうか。

(委員) 今御説明いただきました資料3-2で、Sの付いているところの中でもう少しちょっと御説明いただきたいところがあるのですが、ページ数でいきますと7ページから9ページぐらいですね。いろいろ学会賞とかをたくさんもらっておられるというところで、特にこの土木学会等の国内を代表する学会から技術賞をもらっておられるというのは、これは非常に高く評価できると思うんですが、それから「各種委員会への参加」というのが7ページで御説明があったのですが、ベースとして学会へ機構さんが技術の向上の取組みのためにされている論文発表とか、いわゆる口頭発表とか、過去に蓄積があって、その結果としてこういう技術賞をもらったという、そういうのにつながっていると思うんですが、余りその辺りの御説明がなかったんですが、ひょっとしてこの報告書とかにはそういう詳細な説明があるのかもしれないんですが、各年度でどれぐらい賞をもらえたということも大事なんですが、そのベースとしてのきちっとした技術開発の活動を、学会に発表するだけでそれを評価するわけではないんですけども、基本の数としてその辺りのところも大事なかなと思ひまして、もし御説明が可能でしたらお願いしたいと思います。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) これは論文の発表数ということでしょうか。

(委員) そうですね。単純にいうと論文の発表とか、口頭発表とか、いわゆるそういう学術的な発表をどれぐらいしっかり行っておられるか。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) 資料3-3を御覧いただきたいんですが、資料3-3の6ページに今先生からお話ございました論文の発表関係を記載させていただいております。6ページと、それから7ページに渡っております。まず6ページのほうは論文の発表ということで、これは25年度の例ということでございますけど83件、一番下の行ですが、論文を発表しました。発表先は土木学会等でございます。おおむね例年この程度

の論文を発表してございます。

それから次に投稿でございますけど、7ページを御覧いただきたいと思います。7ページの上のほうにやはり投稿の論文の数を書いてございますけども、3行目にございますが、25年度は52件の投稿を行っております。それから4行目、5行目を御覧いただきたいんですけど、以前査読付きの論文が大事なんだよってという御指導をいただいたと思いますけども、今回25年度は25件が査読付きの論文です。そのうち英文が10件ございます。それからあとのうち6件が学会等から受賞をいただいたということで下に各受賞の内容を記載してございますけど、こういった学会への論文の発表とか、それから投稿それともう一つ部内で技術開発ということで開発テーマの検討と、それからそのフォローを毎年行っておりますけども、そういった内容がベースになって今回いろんな賞をいただけたというふうに理解しております。

(委員) ありがとうございます。ちょっと先生にも御指摘いただいたんですが、こちらのほうに、この厚いほうの報告書にはそのリストも40ページ前後のところに載っているようでしたので、引き続きしっかりとこういう活動を続けていただいたらまた次年度以降のまた賞の受賞とかにつながるんじゃないかと思います。よろしく申し上げます。

(鉄道・運輸機構 高瀬計画部長) はい、ありがとうございます。

(委員) ほか、ございませんでしょうか。

(委員) 質問なんですけれども、資料3-2の12ページで船舶共有建造が平成25年度非常に伸びたっていう、倍増近い状況になっているんですけど、先ほど御説明の中でも多少製油所の集約があったとかいうようなファクターを御説明いただいているんです。それはタンカーが増えたっていうことなのかもしれませんけども、船種としてはどういう船が増えているのか。

それから消費税の影響もちょっと触れられていたように思うんですけど、そうすると今年度はそれほどでもないっていう見通しなのか、これは直接年度の評価と関係ない話かもしれませんが、その辺どういう船種にニーズがあって、今後どういう対応をしていく必要があるのかっていうようなことについて、見通しがあればお話しいただきたいと思うんですけど。

(鉄道・運輸機構 辻内共有船舶企画管理部長) 共有船舶企画管理部長辻内でございます。よろしく申し上げます。御質問のまず第1点、25年度にどんな船種が増えたかという御質問ですけど、エネルギー供給構造高度化法に基づく製油所が廃止になりまして、一言でいいますと油を運ぶタンカーが増えております。油と一口でいいましてもいわゆるガソリンとか、それから軽油という透明なもの、白物なんですけれども、白油と、黒いもの、重油がございまして、今回増えたのは油でいいますと白のほうであります。

それから、ここにはちょっと書いてないですけども、25年度は震災関係の復興需要があったということと、景気が若干上向いたということで、セメントを運ぶセメント専用船、こちらの船種が増加したという、これが主に増加した船の要因でございまして。

それから、消費税ですけれども、消費税は実は経過規定がございまして、25年の9月までに契約をいたしますと26年の3月を超えても消費税は5%を適用するという経過規定があったことで、9月までの契約が非常に多かったということがあります。ただ後半の契約を見込んでいたものが、そういう経過規定ができたので前半に契約をしようということで契約が早まったということがございますけれども、特に26年度に予定していたものが25年度にずれてきたというようなことではなくて、25年度に建造しようとしたものの工期をちょっと早めたということが消費税の影響にございます。

それから、今後の対応でございますけれども、今年も引き続き復興事業の関係で公共工事などに関するセメント需要が非常に大きくなっております。そちらの関係の船種がかなり多く出そうだということと、それから老朽船がかなり増えてきておりまして、船腹量の約4分の3が14歳を超える老朽船になっておるといところでございます。こちらの船の代替建造、オーナー、船の所有者は非常に代替建造をしたいと考えていますが、なかなか荷主や運航者、オペレーターから代替建造をしてよろしいという許可が出ないと。ここを、我々がオペレーターなどを訪問しながら代替建造の計画などについて、きめ細かく対応していきたいということで、船種についてはなるべく偏りのないよう全体的に老朽船の代替建造を促進するために今後対応していきたいと思っております。

(委員) ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。いつものとおりですけれども、メールで結構ですので、フォームのファイルを先生方をお願いいたします。御質問、その他よろしいでしょうか。それでは今日も長時間に渡りましてどうもありがとうございます。それではマイクを事務局のほうにお返しいたします。

(国交省鉄道局 渡眞利鉄道事業課企画調整官) 委員の先生方におかれましては熱心に御議論いただき誠にありがとうございました。事務局より事務連絡を2点させていただきます。まず1点目ですけれども、鉄道・運輸機構の平成25年度業務実績報告書に係る国民の意見募集について、でございます。昨年度と同様に国土交通省ホームページに鉄道・運輸機構の平成25年度業務実績報告書を掲載し、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5日開催の分科会の中で御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1点、コメントをいただく評価調書への御用紙についてでございます。様式の電子データにつきましては本日事務局からメールにて送付させていただきます。先生方におかれましては非常に御多用の中お手数をおかけしまして誠に申し訳ございませんが、本日の鉄道運輸機構からの報告に対する御評定、コメントをその様式に御記入いただきまして、7月17日木曜日までにメールまたはFAXにて事務局宛てに御返送いただけますようお願い申し上げます。

また本日の資料も大変非常に大部となっておりますので、机の上に残していただければ事務局から郵送させていただきたいと存じます。事務連絡につきましては以上でございます。以上を持ちまして本日の分科会を終了させていただきます。本当に長い時間に渡り誠に

にありがとうございました。