

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1回）

議 事 録

平成15年7月  
国土交通省

## 目 次

1 . 開 会 .....	1
2 . 議 事	
議題 1 . 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要について ...	1
議題 2 . 中期目標（案）について .....	1 1
3 . 閉 会 .....	2 8

## 1. 開 会

大高企画調整官

それでは定刻となりましたので、第1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を開催いたします。

本日、委員の皆様方には、御多忙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した。私、国土交通省総合政策局交通計画課企画調整官の大高でございます。本日の議事進行につきましては、後ほど本分科会の議長を選出していただくまでの間、私の方で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。

それでは、第1回の分科会でございますので、初めに国土交通省政策統括官の鷲頭から御挨拶申し上げます。

鷲頭政策統括官

政策統括官の鷲頭でございます。先生方、本日はお忙しい中をお越しいただきまして、まことにありがとうございます。

昨今の行政改革におきましては、国民のニーズに即応した効率的な行政サービスの提供を実現することを基本理念にいたしまして、これを実現するための柱の一つとして独立行政法人制度が創設されているところでございます。

本日御審議いただきます独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構につきましても、平成13年12月19日に閣議決定されました「特殊法人等整理合理化計画」によりまして、特殊法人である日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合し独立行政法人化した法人でございまして、今年の10月1日に独立行政法人として設立する予定でございます。

この機構におきましては、輸送に関する国民の需要の高度化あるいは多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立を図ることを目的といたしまして、鉄道施設の建設・貸付け、船舶の共有建造、高度船舶技術の研究開発・実用化支援、あるいは運輸分野に関する基礎的研究、鉄道事業者に対する補助金の交付、旧国鉄職員の年金費用の支払いという多岐にわたる業務を行う法人でございます。

機構におきましては、独立行政法人となることに伴い、業務運営の効率化、あるいは効率的な組織にすることについての検討、ニーズに応じた業務の改善といった

ことが今後法人として行われていくものと考えております。

独立行政法人の業務の実績に関する評価は、独立行政法人評価委員会の固有の権限となっております。今後、各事業年度における業務の実績等を評価していただくこととなりますが、本日は主に機構の中期目標につきまして分科会の先生方の御意見を賜りたいと思っております。先生方におかれましては、忌憚のない御意見を賜りまして、機構がスムーズに、また国民の皆様によくわかる形でサービスができるような形でスタートできますよう、お願いを申し上げたいと思っております。

冒頭でございますので、御挨拶をさせていただきました。よろしくお願い申し上げます。

大高企画調整官

それでは、まず資料の確認をさせていただきます。お手元のクリップでとじた資料をご覧くださいと思います。

資料1が法人の概要、資料2が業務の概要、資料3が組織の概要ですが、こちらに基づきまして、議題1の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要を御説明申し上げたいと思います。

また、資料4として中期目標（案）・中期計画（素案）の概要、資料5として中期目標（案）、資料6として中期目標（案）・中期計画（素案）対応表という三つの資料を用意しております。こちらに基づきまして、議題2、中期目標（案）に関する御説明を申し上げたいと思います。

なお、本日御議論いただく内容は、この法人がこれから業務を行うに当たりまして、その指針となります中期目標を御審議いただく予定でございます。なお、機構自身につきましては中期計画を策定するところとなっておりますが、中期計画につきましては第2回の分科会におきまして御審議いただく予定でございます。本日の分科会におきましては、国が定めます中期目標の御審議の中での参考として中期計画を添付しておりますので、あわせて御参照いただきたいと思います。なお、中期目標につきましては、次回御審議いただく中期計画とあわせて最終的に御審議いただきたいと思いますと考えております。

なお、本分科会の議決につきましては、お手元に資料の中に参考資料2として「分科会の議決をもって委員会の議決とすることのできる事項について」という資

料がございますが、こちらの2の(2)に「主務大臣への意見具申関係」とございまして、中期目標策定に際しての意見具申、中期計画の認可に際しての意見具申に基づきまして、分科会の議決をもって委員会の議決とするということが決まっているところでございます。

続きまして、委員の皆様の御紹介を申し上げたいと思います。

まず、慶應義塾大学総合政策学部教授・会田委員でございます。

本日は御欠席でございますが、東京工業大学大学院理工学研究科助教授の上田委員でございます。

続きまして、東京理科大学工学部教授・加藤委員でございます。

続きまして、本日は御欠席でございますが、早稲田大学教育学部・工藤委員でございます。

続きまして、横浜国立大学大学院工学研究院教授・角委員でございます。

少々遅れているようでございますが、都市経済研究所主任研究員・福井委員がいらっしゃる予定でございます。

続きまして、東京理科大学理工学部教授・正田委員でございます。

本日は御欠席でございますが、北海道大学大学院法学研究科教授・宮脇委員でございます。

続きまして、東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学系教授・森地委員でございます。

以上、委員9名のうち6名の御出席をいただいておりますので、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条第3項において準用される同条第1項に基づきまして、定足数であります過半数の出席要件を満たすものといたします。

次に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を所管します国土交通省の出席者を御紹介申し上げます。

まず、先ほど御挨拶いただきました驚頭政策統括官でございます。

総合政策局、藤井次長でございます。

同じく、大竹交通計画課長でございます。

同じく、石丸技術安全課長でございます。

続きまして、鉄道局、室谷財務課長でございます。

同じく、藤田特定監理業務室長でございます。

続きまして、海事局、荒井海事産業課長でございます。

丸山造船課長でございます。

井上技術課長でございます。

政策統括官付、与田政策評価官でございます。

なお、鷲頭統括官におきましては4時より所用のため席を外させていただきます。大変恐縮ではございますが、あらかじめ御了承いただきたいと思います。

議事に入ります前に、国土交通省独立行政法人評価委員会令に基づきまして、分科会の長を互選にて選出し、かつ、代理となる方を分科会長の方から御指名いただくこととなります。

各委員の皆様、いかがでございましょうか。

角委員

本法人が行う業務であります社会基盤整備等の分野に極めて御造詣の深い森地委員に分科会長をお願いしてはいかがかと思いますが、いかがでしょうか。

[「異議なし」の声あり]

大高企画調整官

それでは、異議なしと認めますので、分科会長を森地委員をお願いしたいと思います。森地分科会長、その後の進行についてよろしくお願いしたいと思います。

森地分科会長

ただいま分科会長に御選任いただきました森地でございます。大変重責ではございますが、皆様の御協力を賜りながら分科会の円滑な運営に全力を尽くしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

議事に入ります前に、私から、国土交通省独立行政法人評価委員会令に基づき、分科会長に事故があるときに代行する者の指名をさせていただきたいと思えます。

この件につきましては、加藤委員に分科会長代理をお願いしたいと存じます。加藤委員、どうぞよろしく願いいたします。

## 2. 議 事

議題1. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要について

森地分科会長

それでは、本日の議題に入らせていただきます。

まずは、議題 1 の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要につきまして、御説明をお願いいたします。

大竹交通計画課長

それでは、事務局を代表いたしまして私から御説明させていただきます。

資料 1、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要」をごらんいただきたいと思えます。

まず、「1.沿革」についてです。この機構は特殊法人であります運輸施設整備事業団と日本鉄道建設公団が統合し独立行政法人となるものでございますが、経緯といたしましては、運輸施設整備事業団は鉄道整備基金と船舶整備公団が統合したものでございます。同時に、認可法人でありました造船業基盤整備事業協会の業務も承継しております。また、日本鉄道建設公団は国鉄清算事業団の業務を承継しております。その意味で、本機構は五つの法人が一つの法人となったものでございます。

「2.業務」につきましては、まず(1)の新幹線鉄道等の鉄道施設の建設、貸付け等、これは日本鉄道建設公団が行っている業務でございます。(2)の船舶の共有建造とは、海運事業者と共有形態で船舶を建造する業務でございます。船舶整備公団の行っていた業務でございます。(3)の高度船舶技術の研究開発及び実用化支援は、例えばメガフロートやテクノスーパーライナーの開発助成等、造船業基盤整備事業協会が行っていた業務のことでございます。(4)の運輸分野に関する基礎的研究は、運輸分野全般に係る基礎研究を公募形式にて行うもので、運輸施設整備事業団の設立時に追加されております。(5)の鉄道事業者への補助金等の交付、これは鉄道整備基金の行っていた業務でございます。(6)の旧国鉄職員への年金等費用の支払いは、国鉄清算事業団の業務でありまして、鉄道建設公団の行う暫定的な業務との位置づけでございます。

「3.役職員数等」ですが、役員数については、現在の役員が合計で22名おりますが、これを大幅に削減しまして、独立行政法人化後は旧国鉄職員への年金等支払い業務を担当する暫定理事を含めて15名となる予定でございます。職員数につきま

しては、平成14年度時点で事業団139人、公団1806名、平成14年度の支出予算規模を見ますと、事業団が1兆4506億円、公団が1兆4827億円であります。

次に、資料2、「機構の業務概要」をごらんいただきたいと思います。

1枚目は各業務のイメージをあらわしたものでございます。これが先ほどの資料1の(2)の各業務に当たることとなります。機構につきましては、これらの業務を総合的に推進することによりまして、陸・海・空の運送を円滑化し、都市再生、地域振興、国民生活の向上等に寄与すべく努力してまいります。

2枚目は機構の目指すべき方向性です。先ほども御説明差し上げましたような歴史的経緯が左側の絵になりますが、これを踏まえた上で、右側のピンクのところにご覧いただけますような組織の再編による縦割りの排除、法人の長の責任と権限が明確になるような組織運営、統合のメリットを生かした総合的なサービスの提供、経営の合理化・効率化を行っていくということを示したものであります。

次のページからはこれらの方向性を具体的に説明したものになりますが、3枚目の「新法人の組織に係る考え方」は、事業部門を機能別に再編して建設部門をスリム化することを図解したものでございます。例えば、公団の行います新幹線、民鉄線、青函トンネルに関する業務と事業団の行う造船所の跡地等処分に関する業務は、施設管理ということで一体的に遂行していくこととなります。また、事業団の行います共有建造業務につきましては、従来は旅客船、貨物船という船の種類ごとの組織で行ってきたところですが、独法化後は海上交通支援、特別管理業務として一体的に行うこととしております。

4枚目の「総合コスト縮減の取組み」は、機構の代表的業務であります鉄道建設業務に関するものです。統合により規模の大きな法人となりますので、業務の効率化が重要な課題となります。このため、総合的コスト縮減に重点的に取り組むこととしたものです。絵のうち上の方に「新技術の活用」とございますが、これは建設コストの縮減、メンテナンスコストの縮減に関するものです。これに加えて、下の方の「効率的な工程管理等」に努めることによりまして、総合的なコスト縮減に取り組むこととしております。

なお、建設コスト縮減の具体的な数値目標につきましては、国土交通省が「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」を策定しておりまして、従来の工事コストの縮減に加え、ランニングコスト縮減等によって15%の総合的なコスト縮減を



達成するという目標を明らかにしております。独立行政法人である機構もこの国の数値目標に準じた具体的な目標を策定するよう現在検討しているところでございます。

資料3の1枚紙、「新法人の組織概要」でございますが、これは資料2の3枚目にありますような検討の結果編成される新法人の組織の姿を示したものであります。

以上、簡単ではございますが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要について御説明させていただきました。

森地分科会長

どうもありがとうございました。

ただいまの御説明について御質問等ございますでしょうか。どうぞ御遠慮なく御発言いただきたいと思います。

いかがでしょうか。

加藤委員

資料1の2の(6)、清算事業団のところでございますけれども、「年金等の給付に要する費用等の支払」というのは、年金でありますから、ずっと継続するものか、あるところでどこかに行くのか、そこら辺はいかがでございましょうか。お教えいただければと思います。

藤田特定監理業務室長

年金等の支払いにつきましては、旧国鉄職員の主として昭和31年の制度改正以前のいわゆる追加費用と呼んでおりますものの負担が主なものでございまして、時期的に推測いたしますと今後60年程度は続くと思われておりますけれども、ボリュームはその間も変動がございまして、長い目で見ればだんだん減っていく、こういう業務であろうと思っております。

森地分科会長

どうもありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

会田委員

資料3の組織の概要に関連しまして、まだ流動的だとは思いますが、スタッフの人数配分がどういうふうになっているのかということが一点。もう一つは、財務に関連したところで恐らく勘定というものが設定されると思いますが、もし今の時点

で勘定の内容等がおわかりでしたら、お教えいただければと思います。

森地分科会長

いかがでしょうか。

大竹交通計画課長

新しい機構の具体的な職員の規模については、資料2の3枚目をごらんいただきますと事業団、公団から矢印が出ておりますように、組織の再編といいますが、組織自体の規模は基本的には変わらないと考えております。したがって、例えば一番下の清算事業本部でありますれば、とりあえずはそのままの規模で清算事業本部になりまして、今後、規模の縮小を図っていくこととなります。

それから、その上の鉄道建設本部も、現在公団本体の中にあります「用地、計画、工務、設備、新幹線等」の建設部門を主な本務といたしますので、この規模で鉄道建設本部の陣容ができてくる。一方、公団の総務・経理・企画あるいは民鉄線は、矢印が出ておりますように、共通管理企画部門あるいは事業部門に分かれていくこととなっております。共通管理部門や事業部門には公団の総務、経理、企画、民鉄線部門が行きますので、簡単に事業団の規模が139名でございます、それに公団の総務・経理部門が入っていくので、職員の張りつけについてはどのようになるか、細かいところまで決まっているわけではございませんが、大体同じような規模であれば事業団139名が倍増するような規模での共通管理企画部門及び事業部門となるかと思われます。

勘定ですけれども、実はこの新しい機構法をつくる時に従来の勘定はそのまま残すということにしております。要するに、6勘定ということになっておりまして、資料1の2に(1)から(6)まで業務の概要がございましたが、この一つ一つにそれぞれ勘定ができることとなります。例えば、(5)の「鉄道施設整備を行う事業者等に対する補助金等の交付」という勘定と(1)の「新幹線鉄道等の鉄道施設の建設、貸付け等」というところは、統合するかどうかという議論もありました。補助金が運輸施設整備事業団から鉄建公団に出るという形があったためですが、鉄道事業者に対する補助は鉄建公団だけでなく、いろいろな鉄道事業者にも交付しているということもございまして、補助金交付事務と建設鉄道事務をきちっと仕分けするというので、勘定についてはそれぞれ独立ということにしております。

勘定はそのまま、ただくっつけただけではないかというような御批判をいただ

きましたが、これについては、勘定は別ですけれども、業務を執行する方は共通的に行える部分は共通していこうという御説明をさせていただいておきまして、法律の審議の過程におきましても御理解をいただいていると思っております。

森地分科会長

ありがとうございます。

角委員

今の御説明で大体わかったんですけれども、そうすると、一つの独立法人にすることによるメリットは、共通的な管理・企画をする部門を集約するところにほぼ集約されていて、ほかの事業については、基本的に事業は従来のを引き継いで同じ事業を実行するということだと理解してよろしいでしょうか。

大竹交通計画課長

基本的にはそうです。ただ、運輸施設整備事業団の仕事はもともとかなり広くございまして、特に基礎的研究の部分は非常に蓄積がございます。さらに、鉄建公団の持っている技術や事業団の船舶に関する技術を使って、独法化に伴って新しく受託事業みたいなものをどんどん展開していきたいと思っています。

先ほどは詳しい説明ができませんでしたが、資料2の2枚目の右、ピンクの部分の「統合のメリットを生かした総合的なサービスを提供」とございまして、「交通計画支援システム（GRAPE）、鉄道財務指標分析などを活用した総合地域交通支援の実施」と書いていますが、新法人ができることによって陸・海・空の運送の円滑化を図っていく意味で、こうした総合的なサービス提供が新しくつけ加わるというふうに理解しております。ですから、今まで行ってきた業務に加えて、こういうサービス提供が一つ大きなメリットになるのではないかと。もちろん、管理を共通にすることによりまして効率化という面がございますし、また、規模が大きくなりますので、資金調達につきましてもかなり有利な立場に立つといたしますか、規模の利益を得ることができるのではないかと。それもまたメリットだというふうに感じております。

角委員

つまり、従来はモード別だったものが、かなりインターモーダルな事業も今後期待し得るというふうに理解してよろしいということですか。

大竹交通計画課長

そのとおりだと思います。私どももそういう方向で公団、事業団と話を進めさせていただいているところでございます。

森地分科会長

そのほか、いかがでしょうか。

独立行政法人化によって法人の長の自由裁量権が増える、大学なんかはそういうことがよく言われるわけですが、そういう話と今の人員とか会計上の組み合わせ等、これは中期目標の中でいろいろ提案が出てきて、おいおい変わっていくと考えてもよろしいのでしょうか。制約条件で、ここは動かしてはいけないというふうになっているのでしょうか。

大竹交通計画課長

後で中期目標をごらんいただきたいと思いますが、中期目標では基本的なポイントみたいなものを示しまして、これは国が法人に示すということになります。法人の方がそれに基づき目標を達成するための計画を立ててくるわけですが、法人の長の自由裁量を幅広く認めていこうというスタンスですので、目標についてはそういう自由をなるべく束縛しないような形で示していきたい。ただ、目標ですから、何でもいいというわけではなくて、その目標を達成する自信と申しますか、能力と意欲のある長がそれを達成するための計画をどういうふうにつくるか、そこは長の裁量に任される、こういう形かと思われまして。

森地分科会長

ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

加藤委員

資料の「新法人の組織に係る考え方」のところで、共通管理企画部門というのは一般に管理部門と言われるところだと思うのですが、民間の会社などが合併する場合はそのところが一番効率化される。こういうふうに一般には理解するんですけども、今回の機構については、それぞれ勘定項目が従来どおりにあるわけですが、そうしますと、勘定項目でそれぞれの企画管理が必要になるわけだから、必ずしも共通管理企画部門で集約できないところはあるわけですか。言い換えれば、勘定項目というのはかなり技術的な問題であって、管理部門とすればかなり共通になってくるから、一般的に言えば非常にスリム化できていきますよと。ここら辺は

どうぞごさいましよう。

大竹交通計画課長

おっしゃるとおりでございまして、共通管理企画部門でスリム化のかなりの成果が得られると考えております。確かに勘定は区分されていますけれども、勘定ごとでもやることは共通している部分がかかなり多い。例えば、資金を調達してくるとか、予算を配分するとか、あるいは人事、そういう問題は勘定は違ってても共通にできますので、共通管理企画部門の職員は、共通のプール財源のようなものを考えて、それを各勘定に振り分ける。勘定は違ってても人間は共通で行う。財布は別だけれども、1人の方がいろいろな財布を使い分けるといようなことで、同じような仕事はこの部門で合理化していこうと考えております。

森地分科会長

ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。ほかに御発言がございませんでしたら、次に移りたいと思います。

議題2．中期目標（案）について

森地分科会長

それでは、議題2の中期目標（案）について御説明いただきたいと思います。

なお、お手元の資料のうち、資料5及び資料6につきましては、現在なお各方面との調整が続いておりますので、委員限りとさせていただきたいと存じます。

それでは、課長、御説明をお願いいたします。

大竹交通計画課長

引き続きまして、中期目標（案）について御説明申し上げます。

まず資料4に基づき、機構の中期目標（案）、中期計画（素案）の概要を簡単に御紹介させていただきたいと思います。

まず1ですが、機構の中期目標、中期計画では、「業務運営の効率化」、「業務の質の向上」、「財務内容の改善」を三つの柱としております。

2の期間につきましては、機構の主な業務が鉄道建設等の長期的な計画に基づいて遂行していくものであることから、基本的に5年という長期にさせていただきたいと考えているところです。ただし、設立が10月1日と年度途中の開始となります

ので、今回の中期目標では5年から半年を差し引いた4年6カ月としております。

3の主な内容につきましては、1にございます3つの柱に添った形で記載しております。詳細は中期目標本体で御説明差し上げますが、一般管理費、建設コストの削減につきましても中期計画で数値目標を記載するという形で検討を進めているところでございます。

一般管理費の具体的な数値(〇〇%)ということですが、日本鉄道建設公団及び運輸施設整備事業団は、既に独法化を見据えて人員の大幅な削減を図るとともに、今年の3月、東京から横浜へ移転いたしましたことに伴い事務所維持費の大幅な削減を行ってきたところでございまして、これまでも一般管理費の削減に努めておりますが、組織のスリム化を含め、今後もさらなる効率化を図るため検討を進めていこうということでございます。この具体的な数値についてはまだ確定できるところまで至っていないということでございます。

次に、資料5に進みますが、資料5の中期目標(案)は、最終的に中期目標として世の中にお出しする形にしたものでございます。これだけをごらんいただいても具体的なイメージがわきにくい部分もあるかと思しますので、記載事項のイメージをお持ちいただくために対照表で御説明をしたいと思います。資料5と資料6の左側の部分は同じものでございますので、資料6で御説明させていただきます。

なお、一点御留意いただきたいのは、先ほどもございましたように、数値目標につきましては現在財務当局を含む関係各方面と調整中でございますので、伏せ字にさせていただきます。この点につきましては、次回の第2回分科会ですべて記載した形で御審議いただく予定でございます。

それでは中期目標ですが、左の方をごらんになっていただきますと、冒頭、機構の使命及び基本方針としまして、大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立という機構の目的、及び組織の縦割りの排除、業務運営の効率化、透明化ということをとらっております。

「1、中期目標の期間」につきましては、先ほど御説明差し上げたとおり、4年6カ月とさせていただきます。

以下、ポイントを絞って御説明いたしますが、2ページの「2.業務運営の効率化に関する事項」では、(1)総括的業務におきまして、で機能的かつ的確な業務運営の確保を記述しております。具体的には、右側の計画の方で共通管理部門の

統合、機能別組織への転換及び部横断的な業務運営の推進を行うこととしております。次に、業務運営の効率化ということで、右側の計画でも一般管理費の削減、職員数の削減について数値目標を記載することとしております。

個別の業務に関しましては、3ページの(2)鉄道建設業務におきまして、先ほどもちょっと御説明しましたが、国土交通省が策定した公共事業コスト構造改革の数値目標の考え方に従いまして、コスト削減の数値目標を記載する予定でございます。

また、4ページの(5)の国鉄清算業務におきましても、右側の計画の方で職員数の削減を数値目標として記載することとしております。

その下の「3.国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項」では、5ページになりますが、(1)鉄道建設業務で、新幹線、民鉄線の着実な実施を図るほか、の投資効果の向上では、社会経済情勢の変化等に応じまして、事業内容について工法、スペック等を見直すこととしております。

また、6ページの下の方、(2)船舶共有建造業務の分野では、の「船舶共有建造業務を通じた国内海運政策への寄与」のところにおきまして、物流高度化船、バリアフリー船等、政策効果のより高い船舶の建造を推進し、計画においてもこれら船舶の建造割合を数値目標で規定することとしております。

次の7ページ、(3)鉄道助成業務におきましては、説明責任の明確化及び透明性の向上ということで、標準処理期間の設定等を行うこととしております。

さらに、これまでの業務の枠を越えまして、8ページの(4)技術支援、調査研究開発、国際協力等業務ですが、において、統合のメリットを生かし、総合的な技術力を活用したこれら業務の積極的推進を図り、専門家の派遣や研修員の受け入れにつきまして中期計画の方に数値目標を記載することとしております。

その他の技術関係では、次の9ページ、「高度船舶技術の研究開発支援の推進」におきまして、研究開発支援テーマの重点化、高度化等を図るほか、10ページの「社会のニーズに沿った基礎的研究の推進」におきまして、基礎的研究業務については科学技術基本計画、総合科学技術会議の意見具申等に沿った形で、社会ニーズの検討、競争的資金制度の適切な運用等を図ることとしております。

その他、11ページですが、「(5)造船業構造転換業務」、そして「(6)国鉄清算業務」につきましては、資産処分に関して進捗状況を毎年度明確化する等、円

滑な実施を進めることとしております。

最後に、12ページ、「4．財務内容の改善に関する事項」についてでございます。  
(1) 総括的業務におきまして資金調達コストの抑制、抑制効果の検証を行うほか、個別業務につきましても、(2) 船舶共有建造業務の未収金の回収促進、ここで中期目標期間中の未収金発生率、中期目標期間終了時の未収金残高を数値目標で記載することとしております。

なお、右側の中期計画では、13ページの「4．短期借入金の限度額」、さらに14ページの「7．その他業務運営に関する重要事項」につきまして数値目標を定めることとしております。

以上、簡単ではございますが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の中期目標について御説明させていただきました。

森地分科会長

どうもありがとうございました。

ただいまの御説明について、御質問等、よろしく願いいたします。

福井委員

新機構になる移行の局面で、新しく業務としてリストアップされたものが先ほどの(4)の技術支援とか調査研究ということになりますか。それとも、それも従来していたけれども、さらに充実させるということですか。

大竹交通計画課長

今回の独立行政法人化は特殊法人の整理合理化計画がベースになっておりまして、これは行政改革の一環ですから、新しく業務を追加することについては非常に厳しい目で審査されております。したがって、新しい業務を追加したということではなく、今までやってきたものを活性化させる。特に独立行政法人化で長に権限を与えろという部分と、それから独立行政法人の財政基盤をつくるために、受託事業とか、ノウハウを生かして、これを国民に還元する。要するに、サービスの質の向上を図って、その上で財政基盤の安定につながるものであれば、それを長の責任と判断のもとで進めていこうということです。

公団と事業団をそれぞれ見渡してみると、技術という面におきまして非常に強いものを持っておりましたので、これをさらに質の向上を図ってサービスを展開していくということで、統合のメリットを生かし、なおかつ独立行政法人化される効果



を含めて(4)の技術関係の業務を充実させていこう、これを活性化させていこうという考え方で、私どもは今回の統合の目玉と考えておりますが、新しく業務を追加するというわけではないわけでございます。

福井委員

あと二つ。では、今度は逆に、従来あったけれども、新機構になるときに捨ててしまおうと決断された業務とか業務範囲、そういったものはあるんですか。

大竹交通計画課長

それは幾つもございます。特に、船舶関係で共有建造業務の近海貨物船。それから、係留船改造業務といって係留船をホテル等に改造して営業しようという副業みたいなことに乗り出したこともあったんですけども、こういう事業を廃止しております。それから、前は改造もやっていたのですが、改造融資も廃止しております。また、事業者が自分で改造するとき、お金を借りて、その借りた金に債務保証するという業務もあったんですけども、これらを全部すっきりと廃止する。残った業務はそれぞれ行いますが、そういう形で進めております。

それから、鉄道建設公団の方では、いわゆるP線と言っておりましたけれども、民鉄線に長期割賦で鉄道施設を譲渡していく事業については、現在継続中のものを除いてやらないということで、法律上、そういう整理をしております。

ですから、こういうことで捨てるものも結構ありまして、整理合理化計画の中で指摘されているものと独自に事業団ないし公団の判断でやめたものもでございます。

福井委員

指摘されてやめたものは別として、公団の判断で残すか捨てるかの線引きのロジックとしては、簡単に言うと何になるのですか。採算性なのか、もしくは民でやれることは民でということですか。どれを残して、どれを捨てたというのを人に言うときは、何と云えばいいのでしょうか。

荒井海事課長

船舶勘定の関係で交通計画課長からお話がありました共有の係留船業務、そういうものについては最近あまり実績がないということ踏まえた形で、要するにニーズがだんだん乏しくなってきたということでやめております。そういう傾向のものが多いのですけれども、債務保証なども基本的にはそういう感じでございます。だから、この段階でニーズをもう一回サーベイして、その中で重点化を図ったとい

うことだろうと思います。

福井委員

最後にもう一つ。これは既に御説明されたのかもしれませんが、確認のために伺いますと、新しい機構の長の人事を決定する権限者は誰ですか。国土交通省の大臣ですか。

大竹交通計画課長

任命権者は国土交通大臣ということになっています。

森地分科会長

よろしいですか。

福井委員

はい。

森地分科会長

ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。

加藤委員

一つ御質問したいんですが、今の話ではあまりニーズがないものは当然整理されたけれども、鉄道にしても船舶にしても、新しいニーズがどんどん出てくる。しかも技術が絡みますから、ある一定の技術の陳腐化と新しいもの、こういう性格を当然この団体は持っているはずですね。今回の新しい機構法で独立行政法人については新しいことをやってはいけないという縛りがどこの団体でもかぶっているのですけれども、この際便乗で広げようというものはともかくとして、こういう技術開発を伴って融資もやりましょう、事業もやりましょうというものは、技術が大きく変わっていけば当然変わっていかなければいけない。整備公団の話もそうだったわけですけれども、そういうものについては十分対応できるようになっているんですか。その点はいかがでしょうか。

石丸技術安全課長

新法人では革新的な基礎研究を行うということです。平成9年からこの研究を公募型で実施しておりまして、その公募に当たりましては、その時々々のニーズにあわせて、ITを活用した輸送の高度化とか、あるいは環境負荷の低減とか、あるいは事故の防止といった募集分野を設定しております。

また、競争型の研究につきましては政府全体としては3490億円、そのうち国交

省は3億9000万円、たかだか0.1%程度ということで非常に肩身の狭い思いをしているわけでございますけれども、この基礎研究につきましては引き続き予算の増額といったことも視野に入れながらやっていきたいと思っております。

鷲頭政策統括官

補足で申し上げます。

御案内のとおり、この法人は、特殊法人を整理合理化するということで無駄な業務を減らす、そして民間でできることはやらないということで、手足を縛られて独立行政法人に移行するわけでございますので、今、我々がお示ししているものは、そういう前提でいかに効率的にメリットを生かせるかということでつくっているものでございます。

したがいまして、加藤先生の御指摘に具体的に答えるとすれば、先ほど交通計画課長が説明しましたように、資料2に「統合のメリットを生かした総合的なサービスを提供」というのがございまして、その中で交通計画支援システム（GRAP E）とか鉄道財務資料分析等、それぞれの組織が中で割とうまくやっていた部分がございますので、そういうものを組織全体として活用して、受託事業にするとか、そういう形で生かす。ですから、そこは組織の長が今後いろいろ考えてやっていくことになると思いますので、そういう芽は新組織の長が生かしてやることになりませんが、自由闊達にできるかということ、この法人の性格からして、そうは仕組まれていない、そういうことになるのではないかと思います。

加藤委員

今の点は、中期計画5年でやっておいて、実際に動き出してみて、場合によってはもう少しフレキシブルにした方がいいということになれば、その段階でまたいろいろ考えるということですか。

鷲頭政策統括官

そうですね。法律がありますので、法律を変えていくことになると思います。

森地分科会長

ありがとうございました。ほかに、よろしいでしょうか。

加藤委員

もう一つ、競争的資金制度、大いに基礎研究のところというお話で、受託型でやるということですが、特に船舶と鉄道につきましては既に独立行政法人に

なった研究機関があるわけでございますね。そこら辺との調整はどうなのか。今までは全然違った性格でございます、一方は国の機関であり、一方は公団でありという形だったのが、今回は独立行政法人としてエコノミーになったわけですから、そこら辺の研究を主としてやる機関とのアジャスト、そこら辺はどういうふうに考えていかれるのか。

石丸技術安全課長

研究開発というのは一般的には基礎研究から応用研究、開発研究と実施するのですが、この法人で実施する基礎研究は革新的基礎研究あるいは萌芽的基礎研究ということで、原理原則を解明するとか、そういったものに近い研究を公募により行っております。それぞれの独法においては、独自に基礎研究も実施していますが、それぞれの機関のコア技術を生かして、基礎研究の成果等を踏まえて応用研究なり開発研究に発展させていく、あるいは、民間を加えた産・学・官の研究を実施することにより実用化に直結する研究も行っております。新法人の研究の特色は革新的基礎研究あるいは萌芽的研究ということです。

森地分科会長

ありがとうございました。

正田先生、どうぞ。

正田委員

私は今話題になっている基礎研究の方に少し関与してきましたので、その視点から少し教えていただきたいのです。

中期目標を拝見しますと、いろいろな組織が作業ごとにつくられた目標を横並べにしたような形ですね。例えば基礎研究の中でいいますと、非常に細かい、例えば評価の方法をどうするかといった話が載っているかと思えますと、それ以外の船舶の方であればテーマの高度化等を取り上げるぐらいの話でとまっている部分があります。

確認したいのは、同じようなレベルではやってはいけないのかどうかということです。というのは、基礎研究の方から言えば、実際にやってきて非常に問題になっていたのはここに挙がっていたようなことではなくて、先ほど来お話がありますように、革新的な基礎研究を、一方でかなり実用化する段階があるわけですが、その段階とどうつなげていくかということが非常に問題になっていたわけですね。おっ

しゃったように、基礎的・革新的な研究支援をしてきた結果、その出口は必ずしも実用化まで行っていない。しかし、そこでまた何かすれば実用化につながるであろう。実用化レベルになりますと、先ほど御指摘があったような鉄道であれば総研やメーカー等、いろいろなところがやれるのかもしれないのですが、そこへ行くまでの間にもう一押しすることはできないのだろうかという議論はいろいろあったわけです。

むしろ目標としては、現在の出口が妥当であるか。今、国のすべての研究開発に対して非常に課題視されているわけですが、出口のポイントをどこへ持っていくのかということが非常に大事だと思うのです。私たちから見ますと、具体的にどうするというのは目標ではなくて計画の方で考えていただければいいので、むしろ入り口と出口をどう明確化するかというのが国として考えるべき中期目標ではないかと思うのですが、その点、いかがでしょうか。

石丸技術安全課長

中期目標・中期計画の中にはその点についての数値的な目標には及んでいないのですけれども、現在、基礎研究の成果が新法人に蓄積されています。応用研究あるいは実用化に直結するような基礎基盤研究を、独法の法律を変えなくても従来の基礎研究の範囲で実施できないか、現在法人の方にも検討をお願いしているところでございます。

正田委員

それ以外の技術開発の項目がこの中に幾つもあるわけですが、ここでの目標は、そういうものをお互いに有機的につなげてしまうことは不可能なのですか。

石丸技術安全課長

可能なのではないかと思います。

正田委員

だとすると、大変失礼な言い方になるかもしれませんが、何となく過去の歴史を引きずり過ぎているような目標の部分がかかなりあるので、できることなら、(4)の「技術支援、調査研究開発、国際協力等業務」というのは、国の目標としては船とか鉄道とかモードごとに分けるとか、あるいは基礎と実用化ということではなくて、むしろ一筋でまとめていったものをつくられて、それに対して事業団の方の中期計画でそれぞれを個別に割っていくようなことは考えられないのでしょうか。

森地分科会長

いかがでしょうか。

石丸技術安全課長

ちょっと勘定が違いますので。

大竹交通計画課長

確かにおっしゃるとおり、勘定が違うということがあって、どうしてもこういう形になっているんですが、常に公団や事業団と相談しながらこういう案をつくっているわけです。それは何かといいますと、部門ごとにあるものを目標にして、働く方々がそれに向かって頑張っていけるかどうかということだと思っております。今のところ、勘定ごとで部が成り立っていますし、勘定ごとに皆さん仕事をされているので、自分たちが目標とするときはどうかなというものを出示していただきますと、やはり勘定ごとに分かれたものが出てくるという実態がどうしてもあるかなと思っております。

先生に御指摘いただきましたので、事業団、公団の方に新法人になったときには今のような勘定区分だけでやっていくのではないということをもう一度説明して、しからばこういう目標があるかなということが出てくれば、それは盛り込みたいと思っております。ただ、まだ実際にスタートしていませんし、自分たちの今までの所属、仕事を離れて目標をつくるというのはなかなか難しいと思っておりますので、限度があるということも御了承いただきたいと思います。

ただ、実際に動き出しますと、毎年評価していただきますし、5年終わったところでまた大胆に目標・計画をつくり直すことにもなりますので、少しずつでも先生がおっしゃったような方向に進むように相談させていただきたいと思っております。すぐにこうしますと言いきるのが大変残念ですが、こういうお答えしかできませんので、御了承いただければと思います。

正田委員

勝手なことを申し上げて申しわけないのですが、私、勘定というのはよくわかりませんが、NEDOも、独法化されるときに従来の原課対応からかなり外れた組織化を図っているようでございます。要するに、無駄がないといえますか、重複が妙な形で出てこないようにということで、原課対応でない組織に変わりつつあるので、こちらの方も可能な限り有効に資金活用ができるような目標を立てていた

できればと思います。よろしく申し上げます。

大竹交通計画課長

先ほど私が共通管理部門では財布は別だけれども使う人は共通だと言いましたのと同じように、技術の場面でも恐らくそういうことが出てくると思うのです。勘定は違って研究する人は同じだと。二つ三つのプロジェクトを抱えるときに、一つは基礎的研究の勘定で抱えている、別の方は船舶の財布で使っているということがないとも言えませんし、むしろそういうことをどんどん進めていくことが必要かと思しますので、その辺、先生の御意見をよく伝えて、また検討させていただきたいと思えます。

森地分科会長

ありがとうございます。

どうぞ。

会田委員

私も同じような意見を持っているのですが、その前に、勘定について話題になっているので……。今までの話を伺っていると、財布を別にしておくということですが、その必要はあまりないのではないかと。要は、資金の用途を管理するだけだったら勘定をつくる必要は何もない。勘定があるために、今日はまだその話ではありませんが、会計情報が勘定別になってしまったので、組織の評価とうまくリンクしていかない。そういう欠陥が最初からあるわけですね。ですから、今のようなお話でしたら、勘定は早目に廃止された方がいいのではないかとというのが私の意見です。

そこで中期目標と中期計画の関係ですが、私も技術支援、調査研究等については、基礎研究から応用あるいは開発、特に実用化に向けてインセンティブが提供できるような仕組みになっているのかと思ったら、この目標の書き方だと、どうしてもプロセス、つまり何件やったとか何人受け入れたということばかりを書いてしまわざるを得ないのかなと。私、中期目標というのがいまひとつわからないのですが、中期計画期間終了時に達成すべき水準を言っているのか、中期計画期間中にどういうことをやるべきかということに記載することなのか。どうもその両方が混在しているという印象を受けました。

特に、中期目標と中期計画で同じ内容が書いてある。例えば自分の専門領域に近

いことで財務あたりを見ますと、目標で「貸付金等の回収を適切に」と。計画でも同じことが書いてある。これ以外に書きようがないと言えばそれまでなのかもしれませんが、あるいは別のところだとホームページをつくるとか、そんなことを中期計画に書かないといけないのか。もう少し法人の方が目標を達成するためにどうしたらよいか、そういう知恵を絞って中期計画を書くように仕向けることが目標の意味ではないか。目標が成果と過程といいますが、どういう仕事をするかの両方書いているので、計画の方はただ数値化する。これは他の省からいろいろな横やりが入っているのかもしれませんが、そんなことで、ただ〇%、〇人、〇件とか、そんなことだけが目立つだけなのかなと。

目標がある程度抽象的でも、その目標を達成するためにどんな活動をすれば国民の期待にこたえていくことができるのか、あるいは本当に効率化を果たすことができるのかというふうにいる知恵を絞って計画を書いたという感触を受けないというのが正直な感想です。この辺は、まずは目標をどういうふうに書いたらよいかを再考していただいて、それを踏まえて計画の見直しということになるのではないかと。

感想だけで申しわけありませんが、以上、コメントでございます。

森地分科会長

ありがとうございます。

何かお答えはありますか。承っておきますか。

大竹交通計画課長

正直申し上げまして、私どもも初めてのことなので、どうしても他の事例を参考にせざるを得ないところがございまして、既に独法化されている研究機関等のような目標なども見させていただいたのですが、これ以上の知恵がなかなか出てこないという部分がございます。したがって、逆に、いろいろ御指導いただいて、よくそういうことができるようなものにさせていただければと思っていますので、大変恐縮ですけれども、なるべく具体的に、こういうふうにしたらというような意見を出していただければありがたいと思っています。

民間だったらこうするというお話もよく聞くんですけども、さらに委員各位の御意見を賜って、再度、いろいろな例を調べながら検討させていただきたいと思えます。



加藤委員

私もほかの独立行政法人の評価委員をやっているのですが、研究機関や教育機関については、例えば募集人員をどうするとか、どれだけ就職させるとか、そこら辺はあまり問題にならないんです。ところが、この場合は例えば未回収金の問題が出てくると、そのときに何%という額まで……。そこら辺は、今度、毎年評価の対象になっていくんですよ。例えば会田委員のおっしゃったように、目標を立てておいて、5年間なら5年間でどういうふうに具体化していくかという頭で書いておかないと、かなりタイトになる可能性があります。つまり、目標は一応こういうことをターゲットにしますよ、しかし、それぞれが5年間でどこまでできるのかということを十分頭に置いてやらないと……。ある数字がポーンと出てしまうと、その年度で評価していきますから、それがよくやったのか、よくやっていなかったのか、ほとんどやっていなかったのか、こういう評価が次に出てくるんですよ。こういうケースでこういうふうになったのは初めてですので、そこら辺も民間のその種のものを十分参照しながらやられた方がベターではないかという感じがするのです。今までの独立行政法人でこの種のものはどういうものがあるのか、よくわからないのですけれども、国土交通省以外にもいろいろあると思うので、そこら辺を十分参照していただいた方がベターだろう。

もう一つ、補助金については第三者機関でレビューするという点は大変よろしいと思うのですが、入札のところが大分変わってきますね。各団体ではかなり前から入札がフェアに行われるということを対外的にアカウンタビリティしなければいけないということで、ある一定の入札金額について入札の結果をレビューするという組織、第三者機関みたいなものを持っているところがあると思うのですが、そこら辺、いろいろな事業が混在しておりますから、入札なら入札の値段についてはきちっとしたそういう機関もつくられた方がベターではないかと思います。

森地分科会長

どうぞ。

角委員

今日の議題は基本的に中期目標で、次回が中期計画だということだと思っておりますが、中期目標について今まで何人かの委員から注文がついて、私もそのとおりではないかという同感の意を持ったわけです。

一方、10月1日に新しい法人が発足するということですが、中期計画の方は現段階でどういう体制でつくられているのか。つまり、新法人はまだ発足していないわけですがけれども、現在どなたがどういう立場で中期計画をつくられているのかというのが私のよく理解できていない点です。

個別の事業の評価などは、当然法人には理事さんや監事さんがおられて、部下の仕事あるいは財務を監査するというのをやられるわけですから、我々評価委員会のタスクは、そういうマネジメントが適切に回っているかどうかを見る立場なのだろうと理解しているんですけれども、そういう立場でいいますと、中期計画を立てるというのはまさにこの5カ年間のマネジメントそのものだと思うんです。これが現時点でどういうふうに行われているかということが見えませんでしたので、その辺について御説明いただけるとありがたいと思います。

大竹交通計画課長

今お話になったとおり、まだこの法人はできておりません。ただ、公団と事業団が構成員となることになっておりますので、事業団、公団といろいろ相談しながら計画をつくってもらっています。ただ、これをオーソライズするのは新しい法人の長なり新しい法人の執行部だと思っていますので、いずれかの段階で長となるべき者の目を通して判断していただくことが必要かなと思っています。

ほかの独立行政法人であれば、今の組織がそのまま独立行政法人になるので今の組織と相談すればいいということだと思いたしますが、この法人は統合法人、全く新しい法人になりますので、新しい長、新しい執行部の関与をどういうふうにつくっていくかという非常に難しい問題がございます。これは、あらかじめ長になるべき者が指名されますので、その段階でもう一度、新しい法人の長という目でこれを見ていただかなければいけないのではないかと考えております。

角委員

つまり、先ほどの勘定が分かれている問題とか、言い方は悪いんですが、分野ごとに分かれたものが寄せ集め的な形で目標が設定されているのではないのでしょうかというコメントが何人かの委員の方々から出たのですけれども、それも全体をマネジメントする責任の母体がどこにあるのかがよく見えないことにあるような気がいたしましたので、一言コメントさせていただきました。

森地分科会長

皆さんがおっしゃっている共通のことで資料2の2ページの歴史的な経緯との絡みがありまして、皆さんはよく御承知でしょうけれども、清算事業団のように人員整理や土地整理をしているところとテクノスーパーライナーを開発しているところ、こういう全く異質のものが行革の中の数を絞らなければいけないということで絞られてきた。こういう無理なことで、その途上にあるところで突然さらにまた一緒にしてしまった。それをすべて独法化の仕組みの中に入れようとするので、なかなか無理があって、うまくいかない。こんなことだろうと思っています。それから、私が独法化でかかっているところは、みんなもともと組織としてあるところ、あるいはそれが分割されたところで、少なくともその機能については極めてクリアで、そこをどう合理化するかという話で済んでいたのですが、行革をどうやって組織として受けるかという話を一緒にかぶせてしまうので、なかなかうまくいかないのだろう。

では、それを無理に一緒にして何かをやったらうまくいくか、勘定も合体してうまくいくかということ、そうではないだろう。したがって、共通するところだけは合理化しましょうと、こういうプランになっているし、もともとの組織体の中で目標をつくられたものを合わせるから整合がとれない、こういう話に多分なっているのだろうと思います。皆さんもそんなふうにお感じになっているのだろうと思います。

そこで、目標の中にも、明示的にすぐ合体するといったことではなくて、合体を一体どういう格好で意思決定につなげていくかということ自身の目標とか体制、そんな話がどこかにあって、5年待たなくても……。つまり、これは先ほどの話のように毎年見直していくわけで、ほかの法人の場合も国の制度が変わったりして修正をやっていますから、そんなことができるかどうかも含めて検討いただいたらということを感じました。後でまた皆さんの御意見も伺いたいと思います。

もう一つは、合体する前のところで無駄なところはないかということでスリム化して、このように並べてきて合わせたんですが、逆に、この組織体からいうと、自主的にいろいろな受託をして、いろいろな事業をやれる。もちろん国からもお金の注入があって、いろいろなことをやる。そのときに、自由にできる方でこの目標のためにできないことはないのかとか、国が形を変えていろいろな政策を打とうしてこの組織を使おうと思ったときに、この文案のためにできないということはないのか。あるいは、ここから少しはみ出してというのは、無駄なことをやるとか増殖と

という意味ではなくて、さっきもインターモーダルという話がございましたけれども、本当に社会的ニーズがあってほかのことをやろうとしたときに、できないことはないのか。こういう類の話、今までの枠組みの延長線上でプランをつくと抜けなくて大丈夫かという確認をしたいのが2番目の話です。

私が見て具体的にイメージしたのは、例えば都市鉄道のところで、都市鉄道、民鉄に関しては、サービスとして云々の柱書きがあるのですが、中の項目になりますと、現在遂行上のものしかやってはいけないと書いてあります。これは多分P線の話だろうと思うのですが、片や運政審では上下分離とか広域は国が応分の責任を持ってということが言われていて、国土交通省の政策にもなっているはずですね。それが、ここでもう一切できませんと言われてしまうと、一体どうなるのか。そんなことがちょっと気になって2番目のことを申し上げたんです。例えば今の問題を例にしてもそうですが、その辺、どういう格好で次のステップに入っていけるのか。運政審では、上下分離をして、非常に広域的に価値があれば、鉄建公団みたいなのところがつくって、それを民鉄が使って効率的に運営しましょうということが言われていたんですが、これだけを見るともう一切できないというふうに見えてしまうのですが。

大竹交通計画課長

統合独法化の話が出たときに確かに上下分離もできるようにしたらどうかという議論はあったんですが、先ほどお話ししましたように、今回を契機にして焼け太りみたいに新しい業務を加えることはいろいろ問題があるということで断念した経緯がございます。ただ、その中で上下分離というものが仕組みとしてきちんとでき上がり、なおかつ財務当局の了解を得て、これに対して国費も投入できるということになれば、法律改正をしてでもそういう事業を進めることに対して問題はないと考えていますので、今回を契機にしては入れませんでしたけれども、今後検討を進めて、上下分離の施設整備をこの新しい機構が担っていくことは十分考えられると思います。そこはこれから当方でもいろいろ研究していく課題かと思っています。

森地分科会長

といいますのは、上下分離は非常に大ごとかもわかりませんが、インターモーダルで何かをやろうといったときに、何でもかんでも法律改正をしないとできませんとなると、研究とかいろいろな仕事の展開にえらいエネルギーが要る。そういうこ

とをやること自体の無駄の方が大きいように見えるので、常識的に言うと、ある程度のところはこれで埋めるとか、そういうふうにしておくのだろうと思うんです。そんなことは百も承知でつくっておられるのだろうとは思いますが、もう一度確認をしておきたい。

それから、1番目の問題もよろしくお願いします。

鷲頭政策統括官

私、次の会議のためにこれで失礼させていただきたいと思いますが、先ほど森地先生が整理していただいたとおり、確かこの法人は、たくさんあるものが無理に一緒にさせられて、大変多岐にわたる業務がございます。そういう中で、これをいかに組織として機能させるかということで考えていますので、一からつくり上げるのとはちょっと違います。そういう意味では、課長の説明を聞いていて「うーん」と思うところがあるかもしれませんが、そういう制約があるのは事実でございます。

ただ、先ほどの勘定区分の話にいたしましても、国から性質の違うお金が出るので、そこはきっちり整理しよう。人は同じ組織でやるものですから、業務はできるだけ合理化して効率的にやるようにという努力はしていきたいと思います。それが形として、中期計画の方にどのように反映できるかということで、いろいろ御指摘いただいたわけですが、今の御指摘を踏まえて、先ほど課長が答弁しましたとおり、法人になるべき人たちと相談をして、できる限り今日の御指摘を反映できるように、書き直しも含めて対応したいと思っています。

それから、森地先生が言っておられた例えばP線の話であれば、P線は今やっている分で終わりですし、ああいうものの希望は多分そんなにないと思います。ただ、新しい上下分離等々の制度が出てきたときに、この法人ができないかということ、全くできないというふうには読めないように、うまくしたいといいますが、新しい業務が出てきたときにそれができるというような書き方を法律上はしてあります。具体的にこういう目標等々でそういうことをやってはいけないと明示的に書くと、それはできなくなりますけれども、今の書きぶりは、現在のP線は今のものまでということになっていますので、今後新しいものが出てきて、それはこの法人がやるのが適当であるということになれば、そして皆さんのコンセンサスが得られるのであれば、そこは多分できるのではないかと考えております。そういう意味では、法律

で書いてある文章ですから、必ず、幅といいですか、含みは持っていると思います。

森地分科会長

まだ若干の時間がございますので、どうぞ御発言をお願いしたいと思います。

確認として、中期目標は今日これで確定ではなくて、数字を入れたり、今日の御意見を伺ってというふうに理解してよろしいのでしたね。

大竹交通計画課長

はい。今日御意見をいただきまして、次回、計画とあわせて御審議いただきたいと思っております。

森地分科会長

ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

各先生がお話のように、もしこれをつくるときに今存在する事業体とか部ごとにつくっていると、ほかの人のつくったものを全く見ていないということはないですね。先ほどの正田先生のちょっとオーダーの違うことが書いてあるよといったような類の話は……。

大竹交通計画課長

まとまったもので相談しながらさせていただいていますので、ほかのことを見ないでやっているということはないと思います。ただ、やはり自分のところの関心が高くなりますから、人のところにあわせようとか、人のところを書きかえるようにしようというところは、どこまで機能しているか、これは私どもも疑問だと思いますが、今日のお話を伝えて、再度議論したいと思っています。

森地分科会長

よろしく願いいたします。

それでは、もう御意見がないようでございますので、本日の審議につきましては以上で閉じたいと思います。

この後、事務的な話があるようですので、議事の進行をそちらにお返しいたします。

### 3 . 閉 会

大高企画調整官

長時間にわたる御審議、まことにありがとうございました。

本日の審議内容につきましては、議事要旨・議事録を作成の上、御出席の委員の皆様にお諮りして、公表することといたしたいと思えます。

また、第2回の分科会につきましては、9月5日（金曜日）10時から、本3号館の2階特別会議室で開催を予定しております。委員の皆様におかれましては、御多忙中、まことに恐縮でございますが、お集まりいただけますよう、お願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして第1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を終了したいと思えます。

本日はどうもありがとうございました。

以 上