

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2回）

議 事 録

平成15年9月
国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 議 事	
議題 1 . 中期目標・中期計画（案）について	1
議題 2 . 業務方法書（案）について	1 9
議題 3 . 役員給与規程・役員退職手当支給規程（案）について	2 0
その他について	2 2
3 . 閉 会	2 4

1. 開 会

河田地域振興企画官

おはようございます。定刻となりましたので、第2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させていただきたいと存じます。

冒頭、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。配席図、委員名簿に続きまして、大きくクリップどめいたしました討議資料がございます。資料1. 中期目標・中期計画(案)が1-1から1-5までございますが、これが議題1に関するものでございます。それから資料2の2-1、2-2が議題2. 業務方法書(案)に関するものでございます。資料3の3-1、3-2、資料4の4-1、4-2が議題3. 役員給与規程・役員退職手当支給規程(案)に関するものでございます。これらはいずれも制度上、評価委員会のご意見を伺った上で決定されることになっているものでございます。

また、本日は法人側の出席者といたしまして日本鉄道建設公団から小森総裁、岩崎代表理事、運輸施設整備事業団から相原理事長のご出席をいただいております。法人としての意見につきましてご質問がございましたら質疑のセッションにおきましてお尋ねいただければと存じます。

なお、小森総裁におかれましては議事中、所用により中座させていただく予定でございますので、先生方におかれましては、大変失礼かとは存じますが、あらかじめご了承くださいと存じます。

それでは、分科会長でございます森地先生に本日の議事進行をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

2. 議 事

議題1. 中期目標・中期計画(案)について

森地分科会長

おはようございます。お忙しい中お集まりいただきまして大変ありがとうございます。分科会長の森地でございます。

それでは、早速ですが本日の議題に入らせていただきます。まず議題1の中期目標・中期計画(案)につきましてご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1から資料4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。

すので、委員限りの扱いとさせていただきたいと存じます。

それではご説明をよろしく願いいたします。

大竹交通計画課長

交通計画課長の太田でございます。事務局を代表いたしまして、私からご説明申し上げます。恐縮ですが座ったまま説明させていただきます。

それでは、まず資料1、中期目標・中期計画(案)についてご説明差し上げたいと思います。資料は1-1から1-5に分かれています。まず中期目標・中期計画につきましては前回ご議論いただいたものから変更がございますのでご説明をさせていただきます。変更の内容は、主に数値目標を可能な限り記載したのと、財務当局との協議の結果、文言が一部修正されたものですが、変更に当たりましては業務の統合によるメリットが生かされるようにするといったことなど、前回の先生方のご指摘を受けて文言上配慮したところでございます。

資料1-1は前回からの変更点が見え消しにしたものでございます。資料1-2はこれらの変更点を溶け込ませたものでございます。2つご用意いたしております。また、中期計画では、法人の中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について記載しなければならないこととされておりますが、これについて資料1-3から1-5までとなっております。資料1-3がこれら予算等の概要をお示したもので、資料1-4が中期計画に添付する本体としての予算等の中身でございます。それからこれら予算上の費目がわかりやすくなるよう個別の内訳をお示したのが資料1-5でございます。後ほど説明させていただきます。

それではまず資料1-1、見え消しのものでございますが、これを使いまして前回からの変更点を簡単にご説明差し上げたいと思います。1枚めくっていただきまして、資料1-1の2ページ目、1の(1)、組織についてでございますが、オのところ、技術支援、国際協力等部横断的な業務運営に関する評価の実施というのを付け加えさせていただきます。

次に大きな点といたしまして、同じページのオの一般管理費でございます。一般管理費削減の数値目標を13%と記載しております。この点につきましては、新聞報道等で既にご存じの先生もいらっしゃるかと思いますが、8月1日の閣議におきまして、各閣僚に対して一般管理費等の経費については1~2割の削減を指示するようといった石原行政改革担当大臣のご発言、これを受けた総理からの同趣旨のご指示

をいただきまして、国土交通省としても可能な限りの経費削減を実施する所存でございます。鉄道建設・運輸施設整備支援機構につきましても、人件費を含んだ形で13%の削減を数値目標として掲げ、経費削減に努めてまいることとしております。

また、次の点としましては、3ページの(2)、鉄道建設コストの縮減でございます。削減目標といたしまして、中期目標、中期計画、左の欄、右の欄の双方でございますが、15%という数値を記載することいたしました。この数値は国土交通省が策定いたしました公共事業コスト構造改革の考え方を受けたものでございまして、工事の計画・設計の最適化のほか、ライフサイクルコストの縮減、工程管理の効率化といったことも含めた形で同目標を達成する予定でございます。

それから、4ページでございますが、右側の2の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置というところでございます。ここにつきましては、例えば、2枚めくっていただきまして6ページ、右下の船舶共有建造業務にございますように、政策効果のより高いモーダルシフト船、バリアフリー化船、物流効率化船といったものの建造割合を80%以上としておりますほか、また2枚めくっていただきまして8ページ、右の真ん中あたりの(4)技術支援、調査研究開発、国際協力等業務でございますが、支援件数とか海外派遣数といったものについて数値目標を掲げてございます。また、他の業務につきましても、9ページの右側、真ん中あたり、高度船舶技術に関しまして、イのところ電子ファイル化を推進して利用者の利便向上に資することとしておりますし、11ページ、右の上から2つ目、(6)国鉄清算業務におきまして、株式、土地等の円滑な処分を図る等、目標、計画の記載ぶりを具体化しているところでございます。

次に12ページ、3の予算、収支計画、資金計画についてでございます。まず(1)でございますが、本体につきましては、後ほど改めてご説明いたします。作成中でございます。また、ここでは(3)の未収金の回収促進というところで、船舶勘定の未収金処理に係る数値目標を掲げております。しかしながら、%、億円となっておりますように、現在、財務当局等との調整を鋭意行っているところでございます。

最後に13ページでございますが、もう一つの未調整事項として、予算等と密接に絡む問題として4.短期借入金の限度額、それと6.剰余金の使途という箇所がございます。これらにつきましても、機構の経営が円滑かつ効率的に進みますよう速やかに調整を行っていきたいと考えております。

そして、最後の方で申し上げました予算、収支計画、資金計画についてでございますが、これについては資料1 - 3を使いまして簡単にご説明差し上げたいと思いますので、資料1 - 3をごらんいただきたいと思います。機構が作成するものとしたしましては、まず1枚目、予算概要と書いてございますが、予算がございまして、機構が作成します予算は6勘定にまたがってさまざまな財源から構成されておりました、収入につきましてはまず左の柱の一番上のマスにございまして国から運営費交付金、補助金等をいただいているところでございます。また機構の行う鉄道建設等の業務は長期資金を調達して事業を実施する必要がございまして、2つ目のマスにありますように、財政融資資金借入金のほか、民間借入金、機構債券といった自己資金調達についてもさまざまなツールを用意してございます。それから3つ目の業務収入でございますが、各業務ごとにさまざまな収入がございまして、例えば鉄道建設では鉄道施設の貸付・譲渡収入、船舶の共有建造では船舶使用料・売却金収入、高度船舶技術関連では信用基金からの運用収入、内航海運活性化融資に係ります貸付回収金、それから鉄道助成業務の財源となります新幹線鉄道施設の譲渡収入、特例業務で行います土地・株式等の売却収入といったものがございまして。

これが主なところでございまして、これらの収入につきましては、右の柱に移りますが、鉄道施設の建設、船舶の取得、高度船舶の開発助成、基礎的研究業務費、鉄道整備事業助成費、年金等負担金といった業務経費に充てられますほか、機構の一般管理費、人件費に使用されるところでございます。そのほか、機構の行います長期資金調達の結果として、また国鉄債務の償還業務として、借入金等の償還を行ってまいります。

これが機構予算の概要、枠組みでございまして、2枚目以降はこれを別の観点からとらえてございます。2枚目の収支計画につきましてはこれら財源構成を費用と収益、いわゆるP Lの観点から描いたもの、3枚目の資金計画は民間基準でのキャッシュフロー計算書に当たるものとなっております。

その次の資料1 - 4が実際に中期計画に添付するものとして様式を整えたものでございます。これについても現在、申し上げましたように調整中でございます。また、これだけでは各費目の中身等わかりにくい箇所もあろうかと存じますので、参考として資料1 - 5に各項目の内訳を勘定ごとに示してございます。

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・中期計画及び予算等についてご説明させていただきました。ありがとうございました。

森地分科会長

ありがとうございました。

ただいまのご説明についてご質問等をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

宮脇委員

質問というより、私、きょう初めてなもんですから、意見みたいなことを申し上げてしまってよろしいわけですか。

森地分科会長

どうぞ。

宮脇委員

中期計画のところでは数点、総務省とか内閣の参与会議での視点を報告するというか、そういうところから見てどうかという整理をするのが私の役目だと思いますので、その点から少し整理をさせていただきますと、この機構の場合には、ご説明がありましたように幾つかの業務が統合されて行われるわけですから、例えば中期計画の2ページ目でしょうか、業務運営の効率化に関するところで総括的業務というのがあるんですが、こういったところについては他の機関よりももっと、統合による成果というか、統合によってどういうことが起こるのかを書かなければいけないんですけども、そのことよりも統合のメリットを出す仕組み、達成するというよりも、仕組みが何なのかというところが重要なのではないかと考えています。

それから、総括的業務のイとかエのところなんですけど、これは全体で、事例ということでご紹介するんですが、何々を確立するという「確立」というのは、組織がある以上どこまでも追求すべき話なので、中期計画の段階でどこまでやるかを書くなり、整理することが必要な…。それは評価を受けるというよりは、機構が中期計画を終わるときにきちっと説明ができるという状況が必要だと思うんです。これだと説明ができない。確立しましたといっても、それはずっとやるべきことであろうという話になってしまうと思います。

そういうところが数点見受けられたということと、一般管理費についての記載が各独法に対して求められていると思うんですが、一般管理費が全体に占める比率はご承知のように非常に低いということで、経費全体に対する考え方がこれから整理されな

ければならないのかなと思っています。

それから、3ページあたりでも同じような部分で、例えば力のところの業務処理の電子化、情報化の充実・強化を推進するということですが、これは書き方の問題なんです。推進するために中期計画で何をやるのかといった……。そうしないと後で説明ができないのかなと。幾つか同じような類のものがありましたということなんです。

あと、目標値の設定などで参加者何人とかいうところについては、もう少し工夫が必要なのかなと感じていますが、細かいことはまた別途ご報告するとして、基本的に感じているところはそのようなところなんです。

森地分科会長

最後の、もうちょっと工夫というのを具体的に…。

宮脇委員

本当はアウトカムが求められる。ですから参加者何百人とか論文の発表が何本というのは、論文を発表したのはだれのためですかと大学でもよく議論されるんですが、それはやむを得ないところがあるかと思うんです。ただ何本発表することによってどういうリターンをにらんでいますかといったところが少しわかるような形で書いておかないと、ためにするようない指摘が出てきてしまうので、できれば数値的にそういうところが入ればもっと説得力があると思いますけれども、全体としてかなり数値がきちっと入っているので、他のところに比べると質が高い中期計画ではないかなとは思っています。

森地分科会長

どうもありがとうございます。事務局の方でお答えいただけますでしょうか。

大竹交通計画課長

いろいろご指摘をいただきましたけど、総括的業務、統合法人でございますので、メリットを出していくということで、特に組織について考えられるものを示してきたのでございますが、確かに共通管理部門の統合とかいろいろな体制の確立というのは永遠のテーマといたしますか、中期計画だけで終わるものではなくて、どんどん展開していくものですから、途中の目標みたいなものは必要だと思います。

ただ、もともと目標と計画を考えると数値目標をなるべく出したいという観点から考えておまして、組織的な問題というのはなかなか数値的な目標が難しいところがございます。また、どこまで書けるのか、いろいろ考えまして、目標と計画とし

ては具体性に欠けるという面もあるかとは思っています。この辺は計画を実施していくためにどういうことができるか、新しい法人体制の中で考えていただいて、抽象的な目標をブレイクダウンして機構の方で各職員、管理者が具体的な中期目標期間中の努力目標というものを立ててやっていっていただきたいと思います。直ちに数値目標が載せられるものであれば、短い期間ですが、入れたいと思いますが、かなり難しいと思いますので、その辺は新しい機構を動かしていく方々の中で考えていただければと私どもとしては思っているところです。

それから一般管理費につきましては、まさに参与会議とか行革事務局、あるいは国土交通省全体の法人管理のあり方という中でいろいろご相談させていただいて出てきた数字でございまして、一応の目標でございまして、これをぜひ達成してもらいたいですし、達成の努力としては、13%を超えてはいけないということはございませんので、13%を突き抜けるような成果も期待していいのではないかなと思いますが、この数字は最低限の、全法人を横並びで考えたときの数字でございまして、そういうことに留意して新しい機構として努力していただきたいと思っております。

あと、論文とか参加者の問題も、先ほどの体制の確立というところと同じように、私どもとしてはいろいろと数値目標を考えて、本当に役に立つ、評価に値する数値目標として出したかったんですが、もっとふさわしいといいますが、いいものが今までのところ考えつかなかったというのが正直なところでございまして、引き続き実際に業務を遂行する中で、こちらの方が努力目標にふさわしいというものを追求していただければと、監督する側としては考えております。

お答えになったかどうかわかりませんが、以上が私の感想です。

宮脇委員

1点だけいいですか。最初の点と最後の点に共通するんですが、すべてのものに数値を入れなければいけないということはないと思うんですよ。それは不可能だし、それをやることによって逆に実態がわからなくなる、伝えられなくなるということはあると思うんです。そういうところについては数値目標ではなくて、総括的な業務に対してどういう仕組みによってガバナンスをきかせているんですか、そういう仕組みの説明が入っていれば、数値が出てこなくてもそれが機能しているということによって整理をすることができるわけで、中期計画の期間中にそういう仕組みをどこまでおつくりになれるんですかといったところが出れば、単純な数値で何パーセントとか、

コスト削減とかいう話だけで流れていくより、むしろ機構の方で説明をし、評価を受けるときには重要な話ではないかなと思っていますので、すべての数値化ということではなくて、それを支える仕組みとしてどういうことを考えているのか、機能としてどういうことを考えているのかということが中期計画、ないしはそれを受けた毎年度の計画の中で具体化されることが必要ではないかと思っています。

森地分科会長

ありがとうございました。

大高企画調整官

若干補足をいたしますと、実は第1回目の評価委員会の中で新しい法人の組織に係る考え方をご説明申し上げました。今回はその資料をご用意してなくて、宮脇先生に大変わかりにくくて申しわけございません。

その中で基本的な考え方というのは、事業団と公団と国鉄清算事業本部という3つの組織から構成される新しい法人でございますので、今回新たに共通管理部門として企画調査部門を設けて、そこがヘッドクォーターとして全体を取り仕切っていくと。その中で新たに事業部門として、技術支援あるいは研究開発といった、例えば船舶の基礎研究から実際の建設に当たる支援に至るまで総合的な技術支援を行う組織に再編すると。それから鉄道建設については、用地、計画等のまさに建設部門に特化した本部を設置して効率的な業務を行うという形で組織再編を行っていきたいと考えております。これについては組織表をもって、効率的な組織運営についてご説明を申し上げたいと思います。

宮脇委員

組織図というのは、資料を送っていただいているんでわかるんで、組織がこうなっていますというのは半分なわけです。我々の観点は組織化の問題であって、組織の中でどういうプログラムが動いていますかというところが重要で、この中で「最適化」とかいう文が入っていますよね。最適化をするためのプログラムは、完全じゃないとしても、どういう視点で求めていくんですか。中期計画期間中にですね。組織ということと、組織の中で行動するという部分とがあるわけで、後者の部分がある程度整理されてくる必要があるんじゃないかなと。

森地分科会長

ありがとうございました。そのほか何かありますか。

福井委員

今回の独立行政法人化に伴うメリットの追求のメニューに1つ提案したいのが、用地取得のときの、勝手に用地を取得しているわけじゃなくて、今までは公団としてのスタンスで、鑑定を取ったり、そこからまた批准してきたりとかいうような、用対連に準拠した公の団体としての用地取得方式があるわけですが、それでやってきたと思うんですが、今回、公団じゃなくなるわけでしょう。公の団体じゃなくなって、国からたくさんのお金をいただく、公の資金は入るけれども、体は、頭は民間ということをやしましょう、組織効率を目指しましょうということですから、経費的な面をいかに減らしていくか、民間となったからには公的なところをできるだけ排除して…。

つまり、公でやっているとしても高コスト的になるきらいがあるんですね。その1つが用地取得なんですが、用対連がやっている公共用地の取得に伴う損失補償基準という、これは一番高い水準の用地取得構造なんです。評価の専門家の方はいらっしやらないと思うので、わからないかもしれませんが、鑑定をとって、標準地で評価して、正常な取引価格に準じた実勢取引に近いのをやっているというストーリー立てを用対連ではやっていますけど、これは公共用地取得という大前提のためのものなので、公示地や基準地という高どまり傾向が強いものに準拠した世界から外れないんですね、今は。

結論としては、民間になったわけですから、今、鑑定評価基準も収益価格が入るようになりまして、収益価格のベースも一緒に鑑定の中に入れれば価格は随分下がってくる事例が相当ありますので、それだけでも用地費がかなり浮くことになると思います。これは評価業界の方に聞いてみればすぐわかることだと思います。仮に中期計画とか目標の中にそこまで細かいことを書き込めなくても、我々評価委員会では年度年度の決算が出るころにまた集まって内容を見ていくわけですから、今度は実際の用地費のところなんかのデータもいただくわけなんで、従来どおりじゃなくて、民間になったということを利用して、用対連に準拠する価格というのから抜けたらどうかなと思うんですね。それが1つ大きな提案です。

費用としてすごく用地費というのは大きいと思うんですよ。建設勘定の中の鉄道建設業務が7,000億ぐらいあるんですかね。その3分の1か4分の1か、どれぐらいかわかりませんが、大きいと思います。鉄道建設業務費自体が大きいわけですから。用地費というのが大きいんだということ認識されて、ぜひ評価のところを大幅

に一般化してもらいたい。これが主張です。

森地分科会長

どうぞ。

大高企画調整官

ただいま福井先生から用地の取得についてご意見がございました。先生もこちらについては詳しくご存じなので長々とは申し上げませんが、現在、鉄道建設に当たっての土地の取得に当たっては、標準的な土地を選定して鑑定の方にご意見を伺って、実勢価格を基準として土地の取得を行っているところでございます。先生のご指摘のとおり、用地取得を低廉化することは業務コストを下げる上で大変重要だと思っておりますので、その点についてはしっかりと認識の上進めていく必要があると思っておりますが、他方、鉄道建設という特性にかんがみますと、1つのルートを形成していかなければいけないと。個別個別にですと、少し時間をかけたり、あるいは取引をしながらできるところでございしますが、1つでもあいているところがありますとルートができない、ネットワークができないという鉄道の特性もかんがみながら、低廉な用地取得ができないか進めていきたいと考えております。

森地分科会長

ルール上はどうなっていて、この中にはどういうふうに書いてあるか説明していただいた方がいいと思います。

大高企画調整官

ルール上は、公団の取得する土地につきましては、昭和37年に閣議決定されました「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」に基づき制定されました公共用地の取得に伴う損失補償基準、これが先ほど福井先生からご指摘があった用地対策連絡協議会の根拠ということで定められておりまして、それに基づき、いわゆる時価評価額を採用して、近傍地の実勢取引価格を基準として算定をしているところでございます。

森地分科会長

そうじゃなくて、今度の法人になったときに今までのルールが変わるのか変わらないのか、そういう....。

大高企画調整官

現在のところ、その見直しについて具体的な検討は始めておりませんが、今回のご指摘を踏まえて公団とも相談をしていきたいと考えております。

小森総裁

ちょっとよろしいですか。

今のお話、非常に大事な話をされていまして、用地の取得というのは工程からすべてに絡んでくる話と、先生がおっしゃったように用地費の問題があるわけですが、先生はかなりの数字をお話しされていましたが、地域によって違いますけど、例えば盛岡のような田舎の方へ行くと建設費全体の7%とか、1けたを切る話、金沢になるとちょっと高くなるとか。

ただ、公的な立場でないからという話はかなり重要な発言でありまして、工程上、例えば収用という問題を考えざるを得ない場合も出てくる。工期をしっかりと守る、あるいはできるだけ早く完成して効果を出すということからいくと、収用ということも考えなければいかん。そういう面では、公的な立場でないとはっきり捨てるというのは非常に難しい面があると思います。したがって今の段階では用対連を脱退して独自に云々というのは非常に難しいんじゃないかなという感じが個人的にはしていますけれども、これは検討させていただきます。それによって安くなるかどうかというのは、もう少し検討させていただかないと、この場でご返事はしかねると思います。失礼いたしました。

福井委員

この間、自民党の法務部会で競売評価がさんざん問題になって、何度もプロジェクトチームでやったんですけども、その中で評価のヒアリングというのでうちのシンクタンクが呼ばれて、競売評価でも公示地や基準地にかなり重きを置いた評価をベースにやっているの、それが問題だと。これだと実際と余りにかけ離れているから収益還元を入れなくちゃだめということが……。それが寄与して、今、各裁判所で収益還元を今月から徹底して行うようにという指令が飛びまして、収益還元を必ず入れ込むと。もちろん収益還元に変えてしまうんじゃないんですよ。収益還元の価格も出して入れ込むと。

だから、用対連の方で考えているのが半歩おくらしているだけの話なんですよ。鑑定評価も…。

小森総裁

私は別に反論しているわけではなくて、これは国のお金が入っていますからね、税金が入っている中で公共性のある工事をやっている。その中での考え方というのは基

本的には同じでないといかんと思うんですね。例えば道路の土地を買うとか、鉄道の用地を買うとか。そういう意味では用対連そのもの、みんなが集まった機関の考え方なんですから、そこが変化をしていく、先生がおっしゃったような考え方に持っていくという中で、それを私どもも採用していくということは必要なことだと思います。用対連から脱退云々ということではなくて、その中に先生がおっしゃったような考え方を入れていくことは勉強しないといかんということはあると思います。

森地分科会長

ありがとうございました。そのほかの観点はいかがでしょうか。

会田委員

中期目標・中期計画についての議論は、きょうが最後だというふうに理解してよろしいんですか。

森地分科会長

先ほど事務局からもお話がございましたように、まだ調整が終わっていないところがございますので、最終案ではありません。したがって、先ほど事務局からお答えのように、まだ修正はあるでしょうし、もう1回会合ではなくて持ち回りという格好でやっていただくことを考えております。

会田委員

わかりました。これが最後じゃないということですので、私が申し上げたかったのは、中期目標・中期計画、いずれについても一部数値が、私は何でも定量化しろなんということはいいませんけれども、定量化の指標を示そうと思って %とか 億円と。このままでいってしまうんだと、議事録に今日使った資料を添付していただきたいなと思ったんですけれども、この後、中期目標・中期計画について修正版が持ち回りということであれば、そのときにチェックすればいいのかなと感じます。私の方では以上の点だけです。

森地分科会長

ありがとうございます。

上田委員

東京工業大学の上田です。第1回に欠席しまして失礼しました。

これを読ませていただいて、先ほどからの議論を聞いてて、1つは、こういった評価のときに、独立行政法人といっても公共目的が当然あるわけで、だからこそこうい

う議論をしているわけで、そのときに組織としての、機構としての財務的な健全性、これは管理費云々というところの、機構が直接管理するコストの部分でどう効率的になったかを見る。これが割合具体的に書かれている。しかしその前のアプローチとして、例えばコストは今の倍かかっても、経済的な効率性とか社会への貢献が10倍になればその方が望ましいという当たり前の議論があるわけですね。そうすると、この前提になる組織としての効率化、目標の前の段階といいますが、もう一つ上の段階としての社会的な目的への貢献度といいますが、本来の目的への貢献度の評価と中期計画での評価というのがどう結びつくのかなと、さっきから考えていたんです。

例えば新幹線をつくります。新幹線で仮に赤字であっても社会的な効果がプラスであれば、それは貢献したと見るんですね。だけど機構としては、赤字になるようなところにつくったら社会から「むだなものをつくって」ということで怒られる可能性が出てくると。その辺のところ、この機構のそもそもの目的、本来の目的に対する貢献というのがどういう形で評価されるのか、さっきから気になっていた。

具体的に言いますと、3ページの建設コストのところですね。建設コストは、機構の立場からいえば具体的に建設の段階でかかるお金が少しでも安くなるのが効率的だということになる。しかし、ここで「総合的」という言葉が使われているのは、ライフサイクルコストと書かれていますけれども、それだけじゃなくて環境コストとか、将来の災害の防止のコストとか、機構の財務的な面にあらわれるコストだけじゃなくて、いわゆる社会的なコストも含んだ上で「総合的なコスト」と言われていると思うんですね。そうすると、ここの中で財務的な健全性と社会的な貢献にかかわる部分できっちり峻別した方が、特に建設コストのところはそういうふうに理解できました。

あとは、鉄道の計画自体、プロジェクト自体は別途鉄道局等で評価のマニュアルを持っておられるし、私もそういうものにかかわることが多いんで、そちらの方で評価するわけですが、機構としても財務的な、自分たちの組織がどうだということとは別に、その結果が社会にどう貢献しているのかという評価システム、それを考えるだけで大変だとは思いますが、そういったものを自分たちでも評価する、外に出して耐えられるだけの評価結果を出すというシステム、制度がどこかにあってもいいのかなという気がいたしました。

もう1点、短く言いますが、資金の関係ですが、先ほどPLとキャッシュフロー表

に対するものだというご説明がありました。確かにクリアだと思います。もう一つ、バランスシートが抜けているんじゃないかなという気がしまして、これは私自身が森地先生からしっかり研究してみろと宿題でもらっていることで、いわゆる公的機関の資産の評価をどうするべきかと。これもさっき言いましたように、財務的な資産の評価と同時に、社会的な資産としてどれだけ価値があるかということを整合的なシステムにしないといけないんですね。まだシステムとして完成されていないんですが、今、ある公団について財務諸表が問題になっているところなんで、公的機関の財産を、民間のものとも整合するし、かつ社会的な資産としての価値もうまく表現した形でどう評価してまとめていくか。現段階ではお金の流れの、現金主義的な計画という、しばらくはこれで行かなければいけないと思うんですが、将来的には、先ほどの土地の評価も含めて、バランスシートで資産、ストックの側として今どういう状況にあるのかということをおわせて計画の中に盛り込んでいく、今すぐではなくて、そういうモニタリングや計画のやり方もこれからつくっていくことを目標として入れられたらどうかなと思います。以上です。

森地分科会長

ありがとうございます。

大竹交通計画課長

私の答えられる範囲でお答えさせていただきたいと思いますが、この中期目標・中期計画なんですが、初めに業務の効率化というのが出てきまして、その後、質の向上というのが出てきております。実は独立行政法人化というのはご承知のように行革の流れでございまして、もともと特殊法人、公社・公団、全部民営化しろという議論がございまして、そうは言っても収支が合わなくてもやらなければいけないような公的な仕事については民営化したらできなくなるでしょうということがありまして、折衷といえますか、中間的な決着として独立行政法人にすると。

その前に、特殊法人整理合理化計画というのが一昨年できまして、その中でこの法人はこういうふうにする、こういう業務はやめると逐一検討されまして、残った業務は独立行政法人化してやりなさいということで鉄道建設・運輸施設整備支援機構ができることになっております。

森地分科会長

そうじゃなくて、質問に直接的にお答えになった方がいいんじゃないですか。コス

ト削減だけではなくて、社会的なコストはどう考えるんですかと。

大竹交通計画課長

社会的なコストにつきましては質の向上の方で出したいと思っております、財務省との協議もございしますが、何をやりたいのか、何をするのかというところをまず打ち出したいというのが我々の気持ちでございまして、新幹線もつくりたいし船もつくりたいということを目標に出そうとしたんですが、なかなかあからさまには言わせていただけなくて、それを質の向上という形で言わせていただいている部分がございます。したがって、社会的な貢献というものにつきましては質の向上の中で打ち出していきたいと考えております。

森地分科会長

ご質問はそうではなくて、コストを削減するということに、直接のコストだけじゃなくて、その管理の概念がこれだけで十分ですかと、こうご質問しているわけです。

上田委員

建設コストという見方が書かれているので、いわゆる工事費を安くしましょうと。同じスペックのものをつくるのであれば最大限切り詰めて安くする、これは当然の話なんですが、極端に言えば安かろう悪かろうになってしまう可能性がある。ここでは「総合的な」という言い方をされているので、後の維持管理とか、補修とか、防災投資や耐震補強も含めた...。「ライフサイクル」という言い方が言葉としては出ていますので。

ただ、それはこの機構が支出するお金ではない部分があるわけですね。将来のメンテナンスは引き渡した後、運営主体がどういうふうにするかということに依存していると。けどそこまで含めて社会的なコストとして考えるわけですね。この機構としては建設費を切り詰めるのが仕事で、後は知りませんという言い方もあり得るのかもしれませんが、そうではなくて、後の人がメンテナンスをなるべくしやすいような、例えばメンテナンスフリーでメンテナンスコストがかからないような施設をつくるというふうに技術的な開発目標が変わってくるとなれば、建設コストは今より高くなってしまいます。しかし引き渡した後の維持管理費等で削減できれば、トータルとしては社会的には安くなっていく。そういった場面をはっきりしておかないと、機構としては工事費が高くなって不効率になったじゃないかと言われてしまうんですが、これはおかしい。

小森総裁

今のコストの話は、まさに鉄道公団の主要なところで、今15%の削減を掲げております。実際には先生おっしゃったように、まずコストを安くするという話があるんですが、コストを安くするというのは構造物そのものを安くするという以外に、環境の問題、あるいはランニングコストの話、今度の評価の中にはランニングコストそのものも評価の対象になってコストに換算するという話になって、あるいはスピードアップの問題、1年でも早くできたときに、そのことによって地域に便益が出ます。これをコストに換算しよう。今度の政策には含まれていますね。

ただ、ここで「鉄道建設事業の特性」と書いてありますのは、例えば建設期間とか、区間とか、工期とか、そういうのは私ども自身で集中投資するという世界に遠いものですから、あるいは規格の変更というのは、新幹線を単線にしますという話にはなりませんので、規格そのものを直すということとはできない。その中でどうやってコストを縮減するかという話なんで、それは厳しい話ですが、15%を何とかやっていこうということで考えております。

社会的な評価という面でいけば、私どもがつくっているものについては、大きなお金が入ってくるわけですから、それなりに政策的に評価を得たものをつくっていると。ではそれをどう評価するかというのを、私どもも無関心ではいられないわけですが、具体的にこう評価するという手法は持っていませんけれども、私ども自身も、やった以上こういうものは評価があるんじゃないかと言えるようなことはしていかなければいかんと思いますけれども、今の段階では、特にこの計画の中には入れてございません。

宮脇委員

今の点でいくと、非常に重要な議論だと思うんです。というのは、この事項は政策的なことを執行していく部分が非常に大きいわけですから、先ほどのように民間ではないんですね、これは。明らかに公的セクターの組織体であるということがまず1つと、それから、独法の評価の場合には独法評価と政策評価というのはある程度分けていかないといけないと思うんです。独法という組織体に対しては独法の評価と政策評価が重なってくるわけですから、中期計画に今後反映させていくとすれば、それを分けるような形で、組織としてはコストを努力したけれども、あるいはコストは下げられなかったけれども、政策としてはいいことをやったんだと。

ただ、第一義的には政策は本省の方の問題ですよ。政策配分をするところは。ですからそれが混ざってしまうとまずいと思うんですね。両方がないと社会資本の劣化と節約だけの話になってしまうので、私は今のご指摘はすごく重要で、それをうまく組み分ける中で本省と独法の役割分担、それから中期計画の中の評価の棲み分けをやられていくことは、特にこの機構の場合には必要だと思います。

小森総裁

先生がおっしゃるとおりで、コストの縮減というのは、あくまで実際に認可があった、建設しているプロジェクトに対するコストの縮減になっていますね。宮脇先生がおっしゃっている中で政策云々というときに。私どもは、もう一つ調査関係、例えばいろいろなプロジェクトに対してどう評価してやっていくかという、その分野もかなり今回の組織の中ではお手伝いできる、政策と一緒に技術的な面でフォローしていく面が出てまいりますので、その辺は何とか入っていききたいなという感じはしています。

宮脇委員

簡単に2つ。1つは、コスト面については法人間、他の組織との比較が必要になりますから、比較可能性が担保できないものは難しいんですね。そのことが1つ。言われることはそのとおりで、そこがわかるような形でやられれば非常に説得力になる。

大高企画調整官

最後の上田先生のご質問で、バランスシートがないのではないかというご指摘ですが、実は独立行政法人の制度として、法人発足後に資産評価委員会を設けまして、そこで資産の評価を行った上でバランスシートを行うという仕組みになっていますので、その点は改めて議論されるということでございます。

森地分科会長

ありがとうございます。

時間が大分押しているんですが、今の宮脇先生のお話にもあるんですが、例えば13ページの一番下、(2)のところに中小企業の受注機会云々がございます。これも、なるべくまとめて発注した方がいいに決まっているわけですが、自治体からお金が入っているということもあって、こういうものを入れざるを得ないということもあるのでしょうか。

先ほどからいろいろご指摘のことは、この法人のみではなくて、そもそも独立行政

法人の仕組みをつくる場所の問題と、この主体と国とか自治体との、例えば契約をどうできるのかとか、意見をどう交換できるのかという全体のルールが、まだこの国ではきちっとしてなくて、この計画の中にどこまで入れ得るのか、その努力をどうするのか、計画の中に全部押し込むのはなかなか難しいという問題もあります。

それから、さっきの上田先生のご指摘のような話とか、福井先生ご指摘のような問題は、そもそもこの国の土地の評価そのもののやり方とか、プロジェクト評価についてのやり方、これは学問的にもまだちゃんとしていないと言った方がいいのかもしれませんが。そんなものもあります。

これからは質問なんですけど、中期計画の中に今お話のようなことを全部入れるのが難しいとすると、この委員会として、中期計画の付帯として、こういう努力をもっとしてもらうべきではないかとかいう記述というのはそもそもあり得るのかどうか。委員長がこんなことを聞いて申しわけないんですが。

つまり、全体の仕組みをこういうふうに変えた方がいいのではないかと、こういう研究をもっとやった方がいいのではないかと、ある場合には新しい事業体に対してのお話でございますし、ある部分は国土交通省、あるいは政府全体についての意見もあろうかと思いますが、この辺はどういうふうに扱えばいいんですかね。

大高企画調整官

ただいま森地委員長から、政策評価と具体的な機構の評価の整理の問題についてお話がありました。我々も直ちに答えを持っているわけではなく、また今回、機構の今後4.5年間の計画の中にどういうふうに盛り込めるのかというのはなかなか難しいところがあるかと思いますが、政策評価と機構の評価というのは非常に密接に関係していて、それは重要な課題だと思いますので、ちょっと工夫をさせていただいて、また相談させていただきたいと思います。

加藤委員

ただいま森地さんが指摘された問題は、ある意味では法律論というような話でございますので、ここでは具体的に、目標として何をするかということが大事じゃないか、そのときにどうするかというところだけ指摘すれば十分じゃないか。この中に入っちゃうと、とてもじゃない、書けませんから、「はじめに」のところにもう少し、宮脇さんその他の委員の方のお考えを入れて、それで中期計画のところでもう1回全体を検討するといったやり方をしていけば一番いいかなという気はするんですけど。1つ

のアイデアです。

森地分科会長

ありがとうございます。

非常に重要な指摘でありながら、この中に計画としては入れられないというようなことが大分ありそうな気がしますので、その辺の扱いをどうするか、事務局の方でご検討いただきたいと思います。

それでは、もしよろしければ、時間が15分ほど押しておりますので、次の議題に移りたいと思います。

議題2．業務方法書（案）について

森地分科会長

業務方法書（案）についてご説明をお願いいたします。

大竹交通計画課長

それでは、次に業務方法書について説明させていただきます。資料2 - 1が業務方法書の概要、資料2 - 2が業務方法書本体となっておりますので、1枚目の概要を用いてご説明いたします。

業務方法書とは、1．にございますとおり独立行政法人が業務を実施する際に必要な基本事項を記載したものでございまして、独立行政法人の行う業務の公共的性格から主務大臣等の一定の関与にかからしめられております。

手続といたしましては、独立行政法人通則法第28条に基づき、2．のとおり独立行政法人が作成した上、評価委員会のご意見をいただき、主務大臣による認可を経る必要がございます。本分科会でも先生方の貴重なご意見を賜りたいと考えております。

具体的な記載事項でございますが、3．の業務の方法に関する事項、これが一番大きな柱となっております。法人が実施する業務運営についての基本的なルールを記載したものでございます。機構の行う業務は多岐にわたりますためこの項目も記載事項が多くなってございます。具体的には鉄道施設の建設・貸付・譲渡、船舶の建造・使用料徴収、高度船舶開発助成金や鉄道整備事業助成金、基礎的研究業務の実施要領、年金給付等となっております。

また、他の記載事項としては の業務の委託に関する事項がございます。例えば委託可能な業務、委託の方法等に関しまして基準を置いております。最後に 競争入札

等の契約に関する事項ですが、これは機構として関係の深い事項でございますが、例えば一般競争契約、指名競争契約、随意契約の方法等に関しましてどの手法によるべきか、こういった基準を規定しているところでございます。

内容は細かくなりますので省略させていただきます。以上でございます。

森地分科会長

ありがとうございます。ただいまのご説明についてご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。先ほどの具体的なプログラムを規定する部分でもございまして、新しい法人が今後の業務をどうやっていくかということを書く部分で、かなりの部分はこの中のことと関連しているという気がいたします。

それでは、ご意見がないようでございますので次に移りたいと思います。

議題3．役員給与規程・役員退職手当支給規程（案）について

森地分科会長

議題3の役員給与規程・役員退職手当支給規程についてご説明をお願いいたします。

大竹交通計画課長

それでは、資料3-1と3-2のセット、4-1と4-2のセットの2つでございますが、3-1、3-2が給与規程の概要と本体で、後者が退職手当規程の概要と本体でございます。概要を用いてご説明申し上げます。

まず役員給与規程でございます。3-1をごらんください。1.にございますとおり、給与の種類は本体となる俸給のほか、特別調整手当、通勤手当、単身赴任手当、特別手当から構成されております。

2.の俸給月額ですが、理事長、副理事長、理事長代理、理事、監事、非常勤監事の別に資料のとおり定めてございます。この基準ですが、基本的に他の特殊法人を含む支給基準に合致したものとなっております。先行の独立行政法人に比べても特段高い額とならないよう留意しているところでございます。

次に、これに加えまして3.の特別調整手当として役員の在勤地に応じた特別調整手当、及び一般職給与法に準じた形での通勤手当、単身赴任手当が4.にございますとおり支払われます。

5.の計算はこれらの数値を用いて行います。すなわち俸給、特別調整手当、俸給の4分の1相当の管理職加算額相当、俸給及び特別調整手当の合計額の2割に相当す

る役職段階加算額相当、これら4つの合計額につきまして夏季・年末の別に応じた期別支給割合、在職期間に応じた在職期間割合を掛け合わせております。さらに機構の場合はこの額について、評価委員会にていただきました業績評価の結果を勘案し各役員の職務実績に応じてプラスマイナス1割の増減をつけるための評価支給割合という係数を導入しております。独立行政法人としての業務遂行の結果が評価委員会の評価を通じまして役員の給料にも反映されると、こういう仕組みをとっております。

これが機構の役員給与算定の概要でございます、次に役員退職手当規程についてでございます。同じく資料4-1の概要を用いてご説明いたします。支給要件としては、1.のとおり役員の退職、解任、死亡を事由として支給されます。2.のように職務上の義務違反を理由に解任された場合には退職手当の支給はございません。

退職手当の額については3.でございます。給与と同様に俸給をベースに算定式がございまして、まずは俸給の28%、これに在職期間を掛け合わせたものが基本となります。これにつきましても給与と同様に各役員の職務実績に応じた増減をつけるということで評価支給割合を導入してございまして、業務遂行の結果を退職手当にも反映されるよう留意してございます。

また、4.にございますのは再任等の場合に在職期間の通算を認めるもので、5.につきましても支給対象としてまず本人、本人死亡の場合は遺族を指定するというものでございます。

以上、簡単ですが役員給与規程・退職手当規程の説明を終わらせていただきます。

森地分科会長

ありがとうございました。ただいまのご説明についてご質問等ございますでしょうか。

福井委員

特別手当というのは民間でいうところの賞与みたいなものなんですか。夏1遍、年末1遍というやつですか。

大竹交通計画課長

これはボーナスでございます。下に書いてございましてとおり、俸給に特別調整手当と管理職手当を加えまして、の3にありますように、夏季が1.7、年末が1.8というように、ボーナスでございます。

森地分科会長

基本的に、役員については独立した格好でやることになっていて、一般職員のは、さっきの計画のところで削減しますとか、そういう格好でやっていくわけですね。

大竹交通計画課長

一般職員の方も、俸給表は公表することになっておりまして、役員の方はかなり詳しく、理事長以下こういうふうに出しますが、職員の方は表を出しまして、余り特定されないように配慮をしております。

森地分科会長

給与の仕組みをどうするかとか、そういう話はこの会議のmatterなんですか。

大竹交通計画課長

職員の方は理事長が定めるということで、一般管理費の目標と計画を実行しているかどうかということでは評価委員会の中で見ていただくことになると思います。

森地分科会長

額よりも、その仕組みをどうするかとか、そういう話は……。

大高企画調整官

規程上は、特に評価委員会にかかわらしめることにはなっておりません。

森地分科会長

わかりました。よろしいでしょうか。

それでは、一応きょうの議題の本体のところはそこまでですかね。

その他について

森地分科会長

ここまで、よろしいですか。先ほど、事務局に後のさばきをお考えくださいで仕切っちゃったんですが、10分ぐらい時間がございまして、もし追加してご発言があれば伺いたいと思います。

宮脇委員

先ほどの中期計画のところなんですが、私は独立行政法人に過剰な責任が発生してしまうのはよくないと思うんで、そのために、ある程度はっきりしておかないと、事務所の場合もそうなんですが、過剰な責任が発生してしまうし、それに対してきちっと説明責任が果たせるような仕組みになっていない部分があって、そのしわ寄せが法人側にきてしまう。その一番重要なところが中期目標と中期計画、会計制度があり

ますけれども、1つは中期計画の書き方だと思うんですね。ですから、過剰に責任とか負担が行かないように、かつ説明責任が果たせるようなものが基本理念として私は必要だと思っていますので、委員長の先ほどの契約の明確化というんでしょうか、そのことが柱にあれば一番いいんじゃないかなと。

森地分科会長

この国は、国とそういう組織が契約するという習慣というか、ルールがないもんですから、いろいろあるんですけど、例えば新幹線の整備をしているときに、予算が限られているからやむを得ず少しずつつくっていると。その間は使用料は入ってこないわけですから財務に傷をつけるわけですね。これが例えばフランスの制度だと、その分をちゃんと国は返してくれるんでしょうね、補償してくれるんでしょうねと、契約があって、どちらが悪いかと、極めてクリアなんですけど、この国はそういうルールがない。

例えば公団として、こういう命令がきたときに、これによってこれぐらいの痛みが生じるので、それについて何とかしてくださいという文書をお役所に出してそのことをクリアにしていくとか、トランジットな状態の便法的なこともあるのかもわからないなとは思いますが、これはこの公団だけでなく、あらゆるところ、かつての国鉄もそうだったわけで、道路公団もそうですし。

宮脇委員

私も、評価を受けるときに言いたいことが説明することができないような中期計画になってしまっていると一番困ると思うんです。何々を達成するといっても、いかようにも評価する方は言えるわけですね。達成してないだろうと。どこまでやったということも法人側は説明がつかない。そうすると力関係で決まってしまうので、それは過剰責任だと思うんですね。私は委員長が言われることと、今までの問題点をどれだけ踏まえて書けるかというところで、いい中期計画になれば、それが他の法人にも影響を与えていくと思うので、そこが必要かなと。

森地分科会長

定性的なものをどういう格好で書けるか、難しい面もあろうかと思いますが、先ほど加藤先生からもご指摘があったように、中で言えることと、思想としてやることと、具体的に提案することをどういう格好で表現できるか、工夫をしていただければと...

...

藤井総合政策局次長

ちょっとよろしいですか。

今のご議論を聞いていると、国土交通省として、またその中の個別の法人としての今回の機構の問題と、いろいろなレベルで、我々はそれぞれ横並びを見ながら全体的なレベルアップといいますか、独立行政法人としての姿づくりをしているということがございます。一方、これは白地で書く法人ではございませんで、それぞれ故事来歴、生い立ちがあって、それぞれのルールでやってきたという事実があるわけでございまして、これを一挙に変革する難しさというものも抱えているところでございます。そういう意味で、今、財務省その他と中期計画なり中期目標、あるいは財務諸表のつくり方その他について協議しているところでございまして、先生方がおっしゃる点を何もかも取り入れて、全く新しく書き切れないもどかしさというのは先生方お感じかと思いますが、私どももその点につきましてはある程度国全体の横並びの方針に従わざるを得ないところのもどかしさをご理解いただきたいと思います。

ただ、この委員会でせっかくいいご意見を言われて、今回は残念ながら盛り込めない、あるいはまた、具体的な数値が書けないといったことで、こういうことはすべきじゃないかといった委員会としてのご意見を今回の議論のまとめの中に踏み込んで書けるものか、その辺は事務局としても十分検討し、この中には盛り込めないけれども、自主的に法人がそれに準拠して評価し、自らの業務に生かすということが可能であれば、何がしかの先生方のご指摘が業務の実態運営に生かされるとも思われますので、最終的にこれをまとめるに当たって森地先生とも十分調整して工夫してみ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。

それでは、貴重な意見をいろいろいただきましてありがとうございました。時間の関係もございますので、本日の審議につきましては以上にて閉じたいと思います。

3 . 閉 会

森地分科会長

今後の予定等について、事務局からご説明をよろしく願いいたします。

河田地域振興企画官

本日は、長時間のご審議まことにありがとうございました。今後の予定でございま

すが、予定につきましてもご議論いただきましたけれども、まず、ご覧いただきましたとおり確定していない数字の部分が大部分でございます。大きな要因といたしまして、今も次長からお話がありました平成16年度の予算編成作業中でございます。その一環として、10月1日発足のすべての独立行政法人につきまして中期目標・中期計画の中の、特に予算額とか事業量の中身につきまして調整にかかるという事情がございます。また、業務方法書につきましても、財務当局との協議ということになっておりまして、未確定の部分があるということでございます。私どもといたしましては、7月30日と本日と2回開催されましたこの委員会でのご意見を踏まえまして中期目標・中期計画を作成するよう努めてまいりたいと思っております。

また本日、必ずしも中期目標・中期計画の記載事項としては盛り込めないような大変貴重なご意見をいただきました。こういったものをどのように扱わせていただくかということも含めまして、10月1日付けで作業を終えるということでございますが、その前にもう一度各委員にお目通しいただく機会をぜひ持たなければならないと考えております。そのために第3回の委員会を開催するか、あるいは持ち回りでご了解いただくか、この点も含めまして森地委員長とご相談させていただきたいと考えまして、詳細につきましては後日ご連絡ということにさせていただければと思っておりますが、いかがでございましょうか。

森地分科会長

ただいまのご説明についていかがでしょうか。

加藤委員

委員長にお願いします。

森地分科会長

それでは、そんな格好で以後進めてまいりたいと思います。事務局とご相談をしたいと思えます。

では、議事進行について、以下、事務局にお任せいたします。

河田地域振興企画官

ありがとうございました。

閉会に先立ちまして1つご連絡がございます。まだ中座中でございますが、先ほど報告がございまして、つい先刻、日本鉄道建設公団の小森総裁が国土交通大臣より、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の理事長に正式に指名されたというこ

とでございます。ご挨拶をいただきたいと思っていたんですが、そちらの手続が長引いているようでございますので、失礼させていただいております。

続きまして事務的な連絡でございますが、本日の審議内容等につきましては、議事要旨、議事録を作成の上、ご出席の委員の皆様にお諮りいたしまして公表することとさせていただきますと存じます。また、前回ご議論いただきました内容につきましても、きょうの資料の一番下につけてございます。ご確認いただければと存じます。

さらに事務的な連絡でございますが、些少ではございますが謝金、交通費をご用意させていただきたいと思っておりますので、お手元の用紙に必要事項をご記入いただいた上、机の上に置いていただくか、後ほど連絡先にファックス等をいただければと存じます。よろしく願いいたします。既にお送りいただいた先生は結構でございます。

以上をもちまして、第2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させていただきます。どうもありがとうございました。

森地分科会長

余談で恐縮ですが、僕は他の研究所の評価について、去年からやっているんですが、そのときも、論文の数について、別の委員会をつくって1本1本論文を評価して、これをやめるとか、全部修正をするとか、そういうことまでおやりになったんですね。したがって、この計画よりもうちょっと、具体的にその長が推進していくような、そういうことが当然できるわけで、評価委員会はそういう行動を見て、計画とはちょっと外れるんですが、もっとこういうことをやったらいいんじゃないかとか、さっきの電子化の話なんかも同じような文言だったんですが、ここだけでいいんですかとか、こういう格好で進んでいくんで、過剰義務になっちゃいけないというお話と、マニュアルの弊害みたいなものが出てくるのもいやな話なんで、計画の中で書くよりも、そういうことを気をつけてやりましょうねというような文言をつけた方がいいかなという気もしています。

その辺はお任せしますので、ご検討ください。

藤井総合政策局次長

法人を評価するというのも、私どもも政策評価とか、いろいろな形であると思うんですね。特に鉄建公団なり運輸施設整備事業団、行政のいわば執行機関として非常に役所に近い役割を担っているという感じがいたします。こういう法人の政策評価、例えば新幹線をつくる、都市施設をつくる、これの効果、効果によって来るところの成

果ですね。例えばこの鉄道は赤字になったとか、予定した人数が乗っていないとか、需要予測の結果はどうだったんだと。一体これはだれが責任を負うんだと。それは鉄道をつくった鉄道建設公団ではなくて政策立案した国土交通省に責任がある。あるいはそのデータをつくった公団側に責任があったのか、そういう責任の関係が、一体的に行政を進めているがためにあいまいな部分が相当あるということも事実でございます。独法化という考え方は、今まで、悪い言葉で言えば行政側と法人側がなれあいといえますか、手を携えてやってきたところを、お互い少しそこらをクリアに、透明性を高くしてやっていこうと、こんな形ができればと。そういう意味で、今後逐次、先生方の厳しいご意見を踏まえてそこらを達成できればと私は思っております。

森地分科会長

ありがとうございました。小森さんがお戻りになりましたので、一言ごあいさつをお願いします。

小森理事長

ただいま扇大臣から、10月1日付けで新法人の理事長になるべき者ということでご指名いただきましたので、お受けいたしました。よろしく願いいたします。

きょうの分科会、非常にご熱心に審議していただきましてありがとうございました。私も第1回の分科会の議事録を見せていただき、きょうも参加させていただきまして、新法人の長の役割、責任の重さ、本当に重みを感じて、身の引き締まる思いをしておりますが、新法人をつくるに向けてしっかり頑張りたいと思います。役職員一同頑張りますので、よろしく願いしたいと思ひますし、これからいろいろな面で先生方のご指導を仰がないといけませんので、その辺もよろしく願いいたします。

きょうは本当にどうもありがとうございました。

森地分科会長

では、どうもありがとうございました。

以 上