

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4回）

議 事 録

平成16年7月

国土交通省

## 目 次

1 . 開 会 . . . . .	1
2 . 議 事	
議題 1 . 平成 1 5 年度財務諸表	
議題 2 . 平成 1 6 年度長期借入金等に係る償還計画 . . . . .	4
議題 3 . 平成 1 5 年度業務実績評価 . . . . .	2 4
3 . 閉 会 . . . . .	6 2

## 1. 開 会

### 事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまから国土交通省独立行政法人評価委員会第4回鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会を開催させていただきます。

本日は委員の皆様方には大変お暑い中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私は、鉄道局財務課の高杉と申します。しばらくの間、進行役を務めさせていただきますと存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、事務的なご報告をさせていただきますと存じます。

初めに、定足数でございますが、当分科会の委員は9名でございます。本日は、現在、5名の先生にご出席賜っておりまして、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条に定足数が過半数と規定されておりますことから、この定足数を満たしておりますことを先ずご報告させていただきます。

次に、本日の分科会の取り扱いでございますが、同じ評価委員会運営規則に基づきまして、木村委員長の同意を得た上で、当分科会の議決をもって委員会の議決とすることとなっております。

次に、会議の公開についてでございますが、これも同じ規則に基づきまして、業務の実績に関する評価に係る案件以外につきましては公開することとなっておりますので、本日の議題でございます平成15年度財務諸表及び平成16年度長期借入金等に係る償還計画につきましては公開。平成15年度業務実績評価につきましては非公開の扱いとなっております。また、議事録等につきましては、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のホームページで公表し、その後、議事録を作成の上、同様にホームページで公表して参りたいと考えております。

なお、業務実績評価に関しましては、議事概要では主な意見のみを公表いたしまして、評価結果に関する内容につきましては、議事録において発言者名を記載しない等の措置を講じた上で公表して参りたいと考えております。これは他の独法と全く同じ扱いになってございます。

それでは、まず資料の確認をさせていただきますと存じます。非常に大量な

資料となっております恐縮でございますが、お手元の資料、上から順に、議事次第、それから座席表、委員名簿になってございます。

次に、討議資料の資料1といたしまして、「平成15年度財務諸表について」がございます。次に、資料2、「平成16年度長期借入金等に係る償還計画について」でございます。続きまして、「平成15年度業務実績評価について」がございます。最後に関係法令という、大きく4つになってございます。

さらに、資料の1の中、「平成15年度財務諸表について」という表紙でございますが、資料1-1といたしまして、「平成15年度財務諸表(概要)」と書いたものがございます。次に、資料1-2といたしまして、「機構の監事及び監査法人からの報告書」が添付されております。次に、財務諸表本体でございます。これは機構は、ご案内のとおり6勘定ございまして、それに6勘定を足し合わせたもの、総表を含めて7分冊という形になってございます。さらに、特例業務勘定におきまして子会社があるものですから、連結財務諸表が2分冊ついてございます。

また、資料3でございますけれども、この中には、資料3、「平成15年度業務実績評価について」という表紙の下に、資料3-1といたしまして、「平成15年度業務実績報告書(概要)」とございます。その次に、「平成15年度業務実績報告書」本体が入ってございます。さらに、資料の3-3といたしまして、平成14年2月1日に決定されました「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」がついてございます。さらに、資料3-4といたしまして、これが正に先生方にご評価いただく本体になるわけでございますが、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構平成15年度業務実績評価調書(案)」というものがございます。

ここまでの資料につきましては公表の扱いとなっております。

非常に膨大な資料となっておりますが、もし不足等ございましたら、事務局までお申し付けいただければ幸いです。

それでは、初めに、国土交通省梅田鉄道局長からご挨拶を申し上げさせていただきます。梅田局長、よろしくお願い申し上げます。

梅田鉄道局長

国土交通省鉄道局長の梅田でございます。本日はお忙しいところ、お暑い中、

本分科会に出席していただきまして大変ありがとうございました。

委員の皆様方におかれましては、昨年10月1日でございますが、この鉄道・運輸機構が発足するに当たりまして、中期目標、中期計画、あるいは資産評価、資金計画などにつきまして大所高所からご指導、ご審議を承って参りました。本日は、この機構として初めての財務諸表、あるいは業務実績の評価のご審議を行っていただくこととなっております。

ご承知のとおり、独立行政法人と申しますのは、国の関与をできるだけ排除しながら、国民のニーズに合った自主、自立的な業務運営を行うということのためにつくられた制度でございます。それによって本当に必要な国民からのニーズを十分に効果的かつ効率的にこなしていくという制度でございます。そういう制度として、昨年、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合してこの機構ができたわけでございますけれども、本日、ここに出席しておられます小森理事長を初め、役職員一丸となって業務に勤しんでいるところでございます。

委員の皆様方におかれましては、その業務実績につきまして厳正に評価していただき、鉄道・運輸機構におきましては、その評価結果を厳粛に受け止めまして、今後の業務運営に十分に反映させていきたいと考えているところでございます。本日は、それから8月3日でございますが、2回にわたる審議でございます。大変暑いお忙しい中でございますけれども、よろしく願い申し上げます。

簡単でございますが、挨拶にかえさせていただきます。どうもありがとうございました。

事務局

どうもありがとうございました。

続きまして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、小森理事長からご挨拶をお願いいたします。理事長、お願いいたします。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 小森理事長

本日は先生方には大変お忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。鉄道・運輸機構の理事長の小森でございます。よろしく願いいたします。

きょう開催していただきました分科会では、当機構の資金の償還計画、財務諸表と業務実績報告書につきましてご討議をいただくことになっております。特に、業務実績報告書は、私どもにとりましても初めてのことでございますので、かなり不馴れな点もございます。よろしくお願ひしたいと思ひます。

今、鉄道局長からお話がありましたけれども、昨年10月、鉄道・運輸機構が設立されて、独立行政法人ということで移行したわけですが、それ以来、役員一同、まさに大臣から指示されました中期目標を達成するという、達成責任を強く意識いたしまして日々の業務に当たって参りました。また、年度計画の進捗状況をしっかりと説明するという責任もござひます。そういった意味で、この実績について正確に、しかも分かりやすく説明できるように、非常に苦心して報告書をまとめたつもりでござひます。後ほど財務諸表と償還計画のご審議をいただいた後、業務実績報告につきまして総務企画担当理事の鈴木から説明させていただきますけれども、私どもといたしましては、先生方のご意見、また評価結果を受けて、引き続き中期目標、中期計画の達成に全力を傾けて参りたいと思ひます。

また、先生方には大変お忙しい中、本日も8月3日、2日間にわたりまして貴重なお時間をいただくこととなります。誠に恐縮でござひますが、よろしくお願ひ申し上げまして挨拶といたします。どうもありがとうございました。

事務局

どうもありがとうございました。

鉄道局長におかれましては、所用のため、これにて退席させていただきますのでよろしくお願ひ申し上げます。

## 2. 議 事

議題1. 平成15年度財務諸表

議題2. 平成16年度長期借入金等に係る償還計画

事務局

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、分科会長にお願ひ申し上げます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

## 分科会長

本日は皆様、大変お暑い中ご出席いただきまして、どうもありがとうございます。先ほどご紹介がございましたが、9名の委員のところ、5名の委員のご出席ということでございます。本日、欠席されている委員の方々に対しては、前もって事務局から説明させていただいておりますことをご報告します。

それでは、議事に入らせていただきます。本日の分科会では、議事次第にありますとおり3つの議題となっております。

まず、議題1の平成15年度財務諸表、議題2の長期借入金等に係る償還計画につきましては、国土交通大臣に対する意見を取りまとめることとなっております。

次に、議題3の平成15年度業務実績評価であります。この実績評価につきましては、休憩後に、鉄道・運輸機構から業務実績報告の説明を受け、ご審議をお願いすることになっております。

それでは、平成15年度財務諸表、平成16年度長期借入金等に係る償還計画について、内容が関連しておりますので、事務局からまとめて簡潔にご説明をお願いいたします。よろしく願いいたします。

## 鉄道局財務課長

鉄道局の財務課長の室谷と申します。

それでは、まず、議題1につきましてご説明をさせていただきます。議題1は、「15年度の財務諸表について」ということでありまして、機構の財務諸表につきましては、国土交通大臣が承認をするということになっております。その承認に際して、当評価委員会の意見をお伺いするものでございます。

資料につきましては、冒頭ご説明を申し上げましたとおり、幾つかに分かれておりますが、この黒いクリップでとめてあるものが財務諸表の本体ということになります。貸借対照表、2つ目が損益計算書、それから3つ目がキャッシュ・フロー計算書。そして4つ目が、独立行政法人として特別のものでございますが、行政サービス実施コスト計算書ということで取りまとめてございます。これは、独立行政法人として各般の業務を行っておりますが、それが国民経済的に見て、どれだけのコストがかかっているかということをお示したもので

ございます。その他、附属の明細書というのがその構成でございます。

それからもう一つ、連結財務諸表というのがございまして、これも冒頭説明があったとおりであります。民間企業の場合も同様であります。単体についての財務諸表と関連子会社を含めた連結財務諸表をつくることになっておりますが、この独立行政法人につきましても同様でございます。鉄道・運輸機構におきましては、特例業務勘定の関係で、全額出資の2つの会社がありまして、それを含めた形で連結財務諸表として取りまとめをしたものでございます。

この膨大な資料をどう説明するかということではありますが、時間の制約もあります。また、分科会長からも簡潔に説明をするようにということでございますので、概要版に基づきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

資料の1 - 1をご覧くださいと思います。財務諸表につきましては、ご案内のとおり、事業年度における様々な活動によって資産がどう変わったか、負債がどう変動したか、あるいは期間損益がどうなったかということをお示しするものであります。その前提といたしまして、各勘定ごとにどういうことをやっているのかということの概略をご説明申し上げたいと思っております。

1ページ、2ページに6勘定の主な業務が出ております。金額のイメージも持っていただくために実績額についてもお示しをしておりますが、まず(1)の建設勘定であります。名前が示すとおり、整備新幹線、あるいは15年度について見ますと、みなとみらい21線を初めとする民鉄線の建設、それから常磐新線等の新線建設の事業であります。これが2,328億2,500万ということでございます。受託事業としても、15年度について見ますと、中部国際空港の関連での連絡鉄道の新線建設等も行っております。そのほか、でき上がった施設を貸し付ける、あるいは譲渡をするといった業務を行っているのがこの建設勘定であります。収入のほうとしては、したがって貸付料収入、あるいはその譲渡収入、それから既設新幹線の譲渡収入を受け入れた助成勘定からの受け入れ。あるいは国庫補助金、財政融資資金等によりまして新線建設等を行うものでございます。

2つ目が船舶勘定ということでありまして、船舶の使用料、あるいは外部資金の導入によりまして、旅客船、貨物船の共有建造を行うというのが船舶勘定の主な業務でございます。

3つ目が造船勘定ということで、これは2つありまして、1つは技術支援業務ということで、グリーンシップの研究開発に対する助成金の交付。以前でありますと、T S L (テクノスーパーライナー) であるとか、あるいはメガフロートもこの勘定でやってきたものでございます。それからもう一つが造船業の構造転換業務ということで、造船所を買い取りまして生産力調整を行っているというのも、この造船勘定の業務でございます。

2ページに参りまして、基礎的研究等勘定であります。これも2つございます。1つは、国庫の補助金を受け入れて、陸海空にわたる公募型の研究助成を行う業務。それから、内航海運活性化融資事業といたしまして、船腹調整の暫定事業を行う内航総連に対する融資を行っております。

それから5つ目が、助成勘定ということで幾つかに分かれておりますが、まず1つは、国の補助金を受け入れて地下鉄の整備、あるいはリニア等の技術開発を行うための、いわゆる補助金の交付業務を担当しているところであります。

2つ目が、整備新幹線の建設のための公共事業費の受け入れ、あるいは既設新幹線の譲渡収入をもとにいたしました助成勘定から建設勘定に繰り入れるという業務であります。この建設勘定に繰り入れた後につきましては、冒頭に申し上げました建設勘定として整備新幹線、それから常磐新線の建設に充てるということになってございます。3つ目が、これも既設新幹線の譲渡収入をもとにいたしまして、特例業務勘定に繰り入れるということで、清算業務に充てるものでございます。4つ目が、既設の新幹線、平成3年に譲渡いたしました。その建設に当たって要した債務の償還に充てる部分ということであります。3,376億6,800万というのが承継債務の償還業務という部分でございます。

最後が、特例業務勘定ということであります。先ほどの助成勘定からの繰り入れ、それから土地の処分、あるいは株式の処分、株式の処分につきましては、J Rの西日本の株式、約63万株につきまして2,600億余で売却をいたしております。そういった収入をもとに年金の給付等に充て特例業務を行うというのが、この特例業務の勘定でございます。

各勘定ごとの主な業務を説明いたしましたが、その次のステップといたしましては、3ページ以下にございますように、額を確定するということが必要になって参ります。いわゆる決算ということであります。それぞれの勘定ごと

に15年度の収入支出決算を載せてございます。

各勘定ごとの説明は割愛をさせていただきますが、9ページをご覧くださいればと思います。9ページに各勘定を総括いたしました収入支出決算の総括表が出ております。

まず、収入の部で見いただきますと、国からの運営費交付金、それから国庫補助金。それから、整備新幹線につきましては、地方公共団体からの建設費の負担金というものの受け入れ、それから政府の補給金、これは船舶勘定と助成勘定にあるわけでありましたが、これを受け入れること。それから、財政融資資金借入金、民間借入金、機構債券の発行ということで、外部からの資金調達を行うこと。さらに業務収入として、例えば既設の新幹線の譲渡収入であるとか、あるいは貸付料収入等、自らの業務に伴った収入。それから受託収入等を加えて、収入の部の決算としては1兆3,696億9,200万ということで額が確定をしております。

一方、支出の部でございますが、決算のところをご覧くださいたいと思いますが、業務経費といたしましては、先ほどの6つの勘定のそれぞれの関係経費、受託経費、借入金等償還、支払利息、それから一般管理費、人件費等、合計で1兆1,490億4,100万円ということで決算が確定をしているわけであります。

その決算を踏まえて、10ページになりますが、財務諸表の、まず1つ目としての貸借対照表を載せてございます。機構の設立時、昨年10月1日の開始貸借対照表との比較を載せてございます。主な増減につきましては、一番右側の欄をご覧くださいたいと思いますが、まず資産の部につきまして、幾つかご説明を申し上げたいと思います。

特に第1期の事業年度におきます特徴といたしましては、3つあるかなと考えておりまして、この2月であります。みなとみらい21線が完成をいたしまして、横浜高速鉄道に譲渡をしたというのがまず1点目。それから、ことしの3月であります。九州新幹線の鹿児島中央から新八代間が完成をいたしまして、貸し付けを開始したこと。それから、3つ目が、同じく3月ありますが、JRの西日本の株式63万株すべての売却が、2,600億余というのが第1期の事業年度の特徴的なことと思います。

流動資産のところをご覧くださいますと、割賦債権につきましては、設立時7兆5,709億4,700万であったのが、15年の末では7兆4,072億9,100万円ということで、1,636億5,600万の減ということになっておりますが、これは右にありますように、既設新幹線譲渡元金の回収が着々と進んでおり、それに伴う減ということでございます。それから、処分用資産も大きく減少しておりますが、これはJR西日本の株式の売却による減ということでございます。その他のところも減少しておりますが、これはみなとみらい21線の譲渡に伴って、いわゆる未成工事支出金が減ったということに伴うものでございます。

次に、固定資産のところをご覧くださいたいと思いますが、建設仮勘定のところが大きく減ってございます。これは九州新幹線の南部分が3月に完成し、貸し付けを開始したこと。それに伴って、有形固定資産の構築物、あるいは土地等へ振りかえられたということであります。その関係で、構築物、あるいはその他のところは増になってございます。共有船舶のところの107億5,100万につきましては減価償却による減ということでございます。鉄道についても、もちろん減価償却による減はありますが、先ほど言いました九州新幹線の建設仮勘定からの振りかえがはるかに上回っているということで、プラスになっているというものでございます。それから、固定資産の3のところ、投資その他の資産、投資有価証券のところをご覧くださいますと、大きく増えてございます。47億9,900万に対して351億600万ということで、303億700万の増と。これはJR西日本の株式売却収入をもとに、国債を特例業務勘定のほうで購入をしたことに伴う増ということでございます。

以上で、資産合計について見ていただきますと、開始時14兆8,378億800万であったのが、15年度末の時点では14兆5,637億7,800万ということになってございます。

続きまして、負債の部でございますが、固定負債のところでは、機構債券、あるいは長期借入金に が立ってございます。これは、1年以内に振りかわったものもございしますが、かなり償還が進んでいるということで、固定負債の減ということであります。これは議題2の借入金の償還のところにも関係している話でございます。したがって、負債合計のところは13兆6,392億7,90

0万ということでございまして、資産合計から負債合計を引いた資本の合計は、下から2つ目、9,244億9,800万ということでございます。当期総利益ということで624億900万ということで計上してございますが、これは独法の会計基準に従いまして、繰越欠損金、3,667億1,100万円の損失処理に充てるということで、当期末処理損失は3,043億100万円ということでございます。

11ページ以降は各勘定ごとの貸借対照表を載せてございますが、時間の関係で割愛をさせていただきたいと思っております。

続きまして、17ページをご覧くださいと思います。財務諸表の2つ目の損益計算書ということでございますが、経常費用の部として建設業務費。既設新幹線の割賦譲渡原価及び鉄道整備助成費からなる鉄道整備助成業務費。それから、資産処分業務費ということではJR西日本の株式売却の原価。それから、財務費用としての支払利息等。合計で、経常費用としては9,515億9,800万でございます。

一方、経常収益でございますが、既設新幹線の譲渡収入、あるいはJR西日本の株式売却収入、それから鉄道整備助成事業及び年金給付等に係る補助金収入等、合計で1兆124億7,700万。差し引き、経常利益としては608億7,900万ということで計上しております。

それに臨時損失としての固定資産売却損、主には共有船舶の売却損ということではありますが、これを引いて臨時利益を足して当期の純利益を出してございます。それが624億900万ということで、これにつきましては、先ほど貸借対照表のところでご説明を申し上げましたように、まずは繰越欠損金の処理に充当をしているということでございます。

それから、続きまして、19ページをご覧くださいと思います。財務諸表の3つ目のキャッシュ・フロー計算書であります。これも民間企業に倣って、民間企業の場合には営業活動によるキャッシュ・フローとなるわけですが、さすがに独法の場合には営業活動というわけにはいきません。業務活動によるキャッシュ・フロー、投資活動によるキャッシュ・フロー、それから財務活動によるキャッシュ・フローということで、それぞれ入りと出を整理しております。

まず、業務活動によるキャッシュ・フローとして、キャッシュアウトの項目としましては、原材料、商品、またはサービスの購入による支出。これは何かといいますと、鉄道建設に係る支出というものでございます。2,728億1,800万のキャッシュアウトがあった。それから、共済年金追加費用支払支出、鉄道助成補助金支出等がキャッシュアウトの項目でございます。一方、キャッシュインといたしましては、鉄道助成業務収入、あるいは処分用資産売却収入ということで、土地、あるいはJR西日本の株式売却収入の受け入れというのがその主たるものでございます。そのほか補助金等の収入を受け入れて、差し引き、業務活動によるキャッシュ・フローとしては4,703億4,200万の増ということでございます。

2つ目の投資活動によるキャッシュ・フローであります。同じくキャッシュアウトといたしましては、譲渡性預金の預け入れによる支出、それから投資有価証券の取得による支出。これは先ほどご説明申し上げました特例業務勘定での国債の購入ということであります。差し引き、投資活動によるキャッシュ・フローとしては366億4,500万の減ということであります。

3つ目が財務活動によるキャッシュ・フローということで、キャッシュアウトとしては債券の償還による支出、それから長期借入金の返済による支出ということで、いずれも新たな債券の発行による収入、あるいは長期借り入れによる収入を上回っております。したがって、財務活動によるキャッシュ・フローとしてはマイナス2,597億700万ということで、これも償還が進んでいるということを示しているものと考えております。資金期末残高といたしましては、5,826億6,000万ということでございます。

続きまして、20ページでございますが、これが独立行政法人として求められている財務諸表の一つでありまして、行政サービス実施コストの計算書というものでございます。これは独立行政法人の様々な業務活動が、国民経済的に見てどの程度のコストがかかっているのかということをお示ししたものでありまして、損益計算書の費用から補助金等の収益を除いた自己収入を引いたものに損益外減価償却等相当額、Bの部分であります。それに引当外退職給付増加見積額、Cのところ、それから機会費用Dを足したもので、これが行政サービス実施コストということで認識をされておりました。当機構につきましては2

17億8,500万ということでございます。これがどういう意味を持つのかということにつきましては、次年度以降、比較の数字もお示しできるかと思っております。そこでもって提供するサービスのコストがどうなっているかということもご議論をいただけるかと思っております。この機会費用につきましては、例えば国から無償で資産を借り受けている場合には類似の使用料を立てるとか、あるいは政府の出資を受け入れている場合には、一定の率で割り戻して、いわゆるオポチュニティーコスト（機会費用）というのを算定して、それも加えた形で行政サービスの実施コストを算定するというものでございます。

21ページ以降は、それぞれの勘定ごとの計算書でございます。説明は割愛をさせていただきたいと思っております。

27ページをご覧いただきたいと思っております。以上の説明が機構本体、単体の財務諸表の概要でございますが、連結財務諸表につきまして若干ご説明をさせていただきたいと思っております。連結の範囲といたしましては、特例業務勘定において100%の出資子会社であるルールシティ東開発とルールシティ関東の2つの株式会社が連結対象でございます。それぞれの事業概要につきましては、2.のところにお示しをしております。不動産の賃貸業務、あるいは土地処分等のアウトソーシングを担当するものでございます。

この連結対象の子会社も含めた連結財務諸表につきましては、次に比較の形でお付けをしておりますが、30ページをご覧いただきたいと思っております。比較損益計算書でお示しをしております。15年度末の結合というのは、単体で見えていただいた機構の損益計算書でございます。その次の連結というのが、先ほどの2法人も対象にした連結の損益計算書でございますが、経常費用、経常収益、それぞれ含めた形で計上しております。当期純利益のところをご覧いただきますと、先ほど単体のところでは624億900万ということでご説明を申し上げましたが、連結で見えていただきますと、6億6,000万の増ということで、630億7,000万ということで、この機構の収益に貢献をしているということがお分かりいただけるかと思っております。

以上、財務諸表の説明をさせていただきました。

引き続きまして、議題2の16年度長期借入金等に係る償還計画につきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

資料の2をご覧いただきたいと思います。

1ページ目でございますが、機構におきましては、毎事業年度、長期借入金及び債券の償還計画を立てて、国土交通大臣の認可を受けることになっておりまして、その認可に際して、当評価委員会のご意見を頂戴するものでございます。各勘定ごとの資金のスキームにつきましては、同じく資料の8ページ以降に簡単なフローを載せてございます。これは当評価委員会で、これまで各勘定ごとの資金のフロー、それからその償還の確実性につきましてご議論をいただいたときにご説明をさせていただいた資料でありまして、本日は説明を割愛させていただきますが、その各勘定ごとの資金フローに従いまして、この1ページ目の総括表でもって償還計画の説明をさせていただきたいと思います。

まず、特例業務勘定を除いた5つの勘定で長期借り入れを行っているということでもあります。例えば建設勘定のところを見ていただきますと、償還の原資としては貸付料収入、あるいは譲渡代金ということではありますが、長い目ではこれはすべて回収されるということではありますが、例えば建設に当たっては外部から資金を調達して建設をしていくということ。あるいは単年度で見たときには、貸付料収入、あるいは譲渡代金収入でもって償還し切れない部分につきましては、新たに借り換えをしないといけないということがこの資金調達の主な用途でございます。建設勘定について見ていただきますと、16年度の償還額は、括弧にあります、借り入れにつきましては878億円、それから債券につきましては、2,726億円の償還を予定しておりまして、その結果、16年度の末の時点における借入金の債務残高につきましては1兆5,395億円を見込んでございます。債券につきましては、1兆4,222億円を見込んでいるということでございます。

この借入金、あるいは債券の16年の時点における償還計画がどうなっているのかというのは、次の2ページをご覧いただきますと、建設勘定の償還テーブルが出ておりますが、今申し上げました長期借入金、あるいは債券につきましては、このような形で16年の時点では償還をすることを考えているということでもあります。長期借入金につきましては42年度で完済と。債券につきましては、26年度で完済をするというのが16年の時点における計画でございます。

船舶、造船、それぞれについての説明は割愛をさせていただきますが、合計のところをご覧いただきますと、機構全体の借り入れにつきまして、16年度は6,150億円の償還を予定しております。その結果、16年度末における借入金の債務残高につきましては6兆6,668億円を見込んでございます。債券につきましては4,045億円の償還。その結果、16年度末における債務残高は1兆8,019億円ということでございます。トータル1兆195億円の償還を考えておりまして、16年度末では8兆4,687億円の債務の見込み額ということで、着実に債務の償還が進んでいるということがご覧いただけるかと思っております。

16年度における借入金及び債券に係る償還計画につきましては以上でございます。

分科会長

どうもありがとうございました。

ただ今の財務諸表、償還計画の説明につきまして、ご質問、ご意見をお願いしたいと思います。まずは財務諸表のほうからお願いして、その後、償還計画のご意見等をお伺いしたいと思います。

それでは、まず、平成15年度財務諸表について、ご質問、ご意見をお願いいたします。

上田委員

2点ばかりご質問させていただきます。

1つは、資産の部の固定資産の有形のところのいろんな構築物とか共有船舶等の資産の価値なんです。建設勘定で言えば、資産の貸借対照表の10ページ。有形固定資産のところのいろんな価値が出ているわけですが、これでは基本的には調達原価でやっているという理解でよろしいですか。そうすると、償却のときも定率なりの耐用年数を設定されて、それですと償却の計算をされているのでしょうか。最近、道路公団とのいろんな評価のときでも耐用年数のとり方が幾つかあって、機械的な、通常の税法でやっているような、ああいう10%最後に残して償却するという、大体、標準的にやられているという理解でよろしいのでしょうか。耐用年数はそれぞれの資産でやられているんですね。

それからもう一つは、先ほどの20ページから出て参ります行政サービス実

施コスト。こういう計算がどういう意味があるのかということと、また、こういう行政サービスのコストを計算して、これからこの機構だけではなくて、おそらく行政全体の中でいろんな効率を評価するときに、多分こういうものは重要なインデックスになってくるんだらうと思うんですけども、ここで言うときの費用に、収入のほうはどうかわかりませんが、いろんなものには、税金が中にいっぱい入った、税込みの価格で全部費用は計算されていると、税金の部分というのは政府に戻ってくる分なんです。そうしますと、こういうのはほんとうに社会が犠牲にしている費用として計算するときには、税金がかかっている値段で計算するときにはどうするか。これは、実は費用対効果の計算のときにも建設費等にいろんな税金がたっぷり、消費税等が入っているときに、それをどう扱うかといったら、まだちょっと標準的なやり方ができていないんです。そうすると、ここで費用の分が随分、本来なら税収として政府に戻ってくる分も含んだ費用になっている可能性があって、そうすると、この行政コストがどうなるんだらう、そうなる可能性がありますね。ですから、その辺の計算法は、おそらくこの機構での評価だけでなく、ほかのところでもこういう似たような行政コストの計算をされるときに多分問題になってくる点だと思いますので。今のは、まだそういう費用の中に、本来、費用として計算しなくていいものが入っている可能性がある。これを注意書きなり、どこか資料の中で忘れないようにという意味で、どこかで理解しておいていただければと思います。

以上です。

会田委員

あまり詳しく説明いただかなかったところなんですけど、資料1-1でいきますと、17ページ。損益計算書の中で、臨時利益で引当金戻入益。正式な財務諸表は、各勘定別の貸借対照表、損益計算書、行政サービス実施コスト計算書等なので、個別のほうを見てみると、かなりいろんな項目、いろんな引当金の戻入益が出ているんですけど、臨時利益、この半年間で何か特別な事象があったのかどうかという点が1点です。

それからもう1点、これも今日ご説明いただかなかったところなんですけれども、先ほどの資料1-1の下についています財務諸表のところだと、会計方針のところ退職給付債務の計算について割引率が出ていまして、この割引

率が厚生年金基金と一時金とでちょっと違っているんですけど、何かこのあたりで理由があるのかどうか。もし、おわかりになりましたら、2点目もご回答いただければと思います。

以上、2点でございます。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

お答えいたします。

1点目の処分用資産処理引当金戻入益でございますが、これは名古屋にございます南方貨物線という建設途中で完成に至らなかった貨物線がございまして、その高架構造物を撤去した上で土地を売却いたしますと、撤去費用のほうが売却費用を上回る見通しでございますので、その差額分、損失が出るのが確定でございますので、その分を引き当て計上しております。ところが、高架構造物のままで買い取っていただけた部分が出て参りまして、その分は撤去する必要がなくなりましたので、その分引き当てる必要がないということで戻し入れているものが10億円でございます。

2点目の退職給付に係る割引率でございますが、一時金と厚生年金基金の率が1.5と2.0と変わってございますが、これは一時金のほうは職員の在職勤務年数が約10年という計算に基づいて行っております。基金のほうは、給付の対象が二十数年あるということで、一応20年の国債を見まして、それぞれ1.5と2.0という割引率で行っております。

以上です。

会田委員

1点目について、私の質問は、個別の内容を伺うんじゃなくて、実際の決算書を見ますと、たくさん引当金の戻入益があるんです。これは正規の財務諸表のほうの4ページ目、これは、本来、勘定別の財務諸表を合算したものだと思うんですけども、こちらのほうですと、臨時利益として5つの引当金戻入益がある。これは毎年発生するのでしょうか。特に、今回、機構発足からまだ半年しかたっていないのに、こんなにたくさんの戻入益が出るほど臨時的な何か事象が発生したのかどうかということが私の質問の趣旨でございます。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

お答えいたします。

先ほど説明いたしました以外の引当金につきましても、実際に工事を行ってみますと、見込んでいた工事費用との差額が出て参りますので、想定したほどの工事費がかからなかった部分につきましては、少なく済んだ工事費については戻し入れが発生するという性質のものがございますので、毎期、何がしかの戻し入れは発生すると思われまされども、今期、主要な戻し入れは、先ほど申し上げた高架構造物の撤去にかかわる戻し入れということでございます。

会田委員

全体から見ると、金額はそんなに大きくないのでここまでにしておきますけれども、毎期発生するんだったら、ほんとうに臨時利益でいいのかどうかということも含めてご検討いただければと思います。

私のほうは、別に今回、財務諸表の意見として言うべきかどうかというんじゃないくて、今後の会計処理も検討して欲しいということでございます。

分科会長

もう一つのほうはいかがでしょうか。

会田委員

もう一つのほうはわかりましたので結構です。

分科会長

そうですか。ありがとうございます。

今の最後のお話についてはいかがですか。ご検討いただくということによろしいですか。

鉄道局財務課長

お答えをいたします。

金額的には、先ほどご説明申し上げましたように、特例業務の関係が主なものなんですけれども、船の関係でも出ておりますし、これがご指摘のとおり、毎期、毎期発生するようなものであれば、果たして臨時として整理するのが適切かどうかというご指摘につきましては検討させていただきたいと思います。

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。

細かい話ですが、資料1 - 1の1ページ目の鉄道建設業務関係経費のところ

ですが、貸付鉄道施設附帯業務費で津軽海峡線鉄道施設改修費他、この改修費、附帯業務費というのはどのように理解すればいいですか。

鉄道局財務課長

ここに書いてございます津軽海峡線もそうでありますが、そのほかにいわゆるCD線と言っている鉄道公団の時代につくって、それをJRに貸し付けている鉄道がございませけれども、その貸付鉄道についての補修費及び税金等というものがここに計上されているものでございます。

分科会長

そうすると、貸し付けているときの常態的なメンテナンスと、何か根幹的なメンテナンスと分けるルールがあるわけですね。

鉄道局財務課長

それぞれ協定で細部は決まっているんですが、通常のものにつきましては、貸し付けているJRのほうで整備をすると聞いております。

分科会長

それぞれについて、もう既にそういうルールが協定で結ばれている。

鉄道局財務課長

はい。

分科会長

ありがとうございます。

いかがでしょうか。よろしいですか。それでは、ありがとうございます。

それでは、平成15年度財務諸表に関しましては意見なしという形で、一応この結論としたいと思います。なお、ご検討はよろしく願いいたします。

続きまして、16年度長期借入金等に係る償還計画につきまして、ご質問、ご意見をお願いいたします。

会田委員

評価委員会のミッションがどの辺にあるのかよくわからないんですが、この資料だけで意見を言うのはなかなか難しいのかなと。順調にこの債務が償還されていくということで、それは結構なことなんですけれども、やはりその償還の原資となるほうがきちんと確保されているのかどうか。このあたり、貸し付けの回収が滞っていないかどうかとか、あるいは当初予定していた譲渡代金が

ちゃんと入っているのかどうかと、そのあたり、もしお分かりになりましたら、少し説明をいただければと思います。

鉄道局財務課長

ただ今のご指摘につきましてお答えをしたいと思います。

確かに、この総括表だけではどう評価、ご意見をいただいているのかというのはあるかと思えます。実はこの評価委員会、今回が第4回目ということですが、これまでも資金回収の確実性等につきましてご指摘をいただいて、それぞれの資金スキームがどうなっているか、その償還の確実性等について、どう担保しているのかといったようなことにつきましてはご議論いただいたところでございます。個別に見れば、償還原資、あるいは償還というのが滞っている面もないわけではございません。後ほどの業務実績のところでもご説明を申し上げますが、いろんな手を打っておりまして、単年度、単年度で見れば、不足する部分も出ておりますが、中長期的な対応も含めて対策は講じているところでございます。鉄道につきましても、プロジェクトによってはリスケジュールということで、本来25年で償還する予定のものが少し期間が延びたりしているものもございまして、地元の自治体ともタイアップをして利子補給を行うとか、あるいは新たな出資をすること等を行うことによって確実に償還がされるものと考えてございます。

上田委員

機構の場合は、収入でこの原資と言われるところが、いろんな貸付代金であったり、譲渡代金であったり、あるいは回収するお金であったりというようなところですが、有料道路なんかですと、ここは何でやるかということ、交通量はどれぐらいで、料金はいくらにして、どれだけ収入があるか、それがすべての原資になるわけです。そうすると、その償還計画がどれぐらい信頼できるのかということ、最終的にはつくった道路の交通量がどのぐらい見込みが正しいのかとか、その交通量の変動が景気でどう動くかというような感度を見たりということで、財務的な信頼性を見るということを進めるわけです。

そこでこのときに、いろんな使用料とか譲渡代金というのが、将来どのぐらいの、最終的にはネゴシエーションで決まってくる部分があるので、不確定要素が非常に大きいと思うんですが、今度、逆に譲渡した先、貸し付けた先の経営とか、

そこでの旅客の実績がどうなるかということの信頼性、最終的には間接的にここに影響してくるということになると思うんです。そこまで間接的なものをどう評価するかというのは、私もあまりやったことがないのでよくわからないんですけど、そういう不確定な、過去にこのような予定をしていて回収できるお金がなかなか回収できなかったとか、譲渡代金をこのくらい見込んでいたんだけれども、いろんな事情でここまでディスカウントしたというような実例があれば、少なくとも過去に経験した、そういう悪いほうのファクターについては、この償還計画の、平成30年ぐらいまでの間の時間の中で、今までに経験した、最悪こういうことがあってもこのくらいのところまでちゃんと健全に返せるというような、悪いケースも含めた感度分析といいますが、悪いシナリオでもここまでちゃんと返せるよというチェックを、これでこれだけ返していったら大丈夫ですって、これはもうそのとおりなら全く問題ないわけですけども、何かあるかわからないというか、過去にあった悪いことについては将来にも組み込んでみて、その上でチェックをしておくという、慎重な確認が必要だと思うんです。

それはそんなに難しいことなのか、やったことがないので無責任なことは言えないんですけども、そういうチェックをして、それでもこの期間の間にこのぐらいまで、大体見込みとして、最悪でもここまでは返せるし、うまくいけば、このぐらいまで返せますよという、ある種の幅を持った検討を1回やられて、それをこれに書類として附帯してつけるかどうかは別にして、別途検討資料としてでも何かやられておけばいいんじゃないかと思います。

以上です。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

補足的にご説明をさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございませうか。私どもの機構はいろいろな形で資金を調達いたしますけれども、私どもが調達した資金はすべて回収する。別に儲けることは考えておりませんし、損はしちゃいけない。いずれにしても、投下した資金はすべて回収するのが大原則でございます。

回収の仕方もいろんなルールがございまして、鉄道の、例えばCD線のように借入金は40年間の元利均等で償還できるように貸し付けるとか、あと船の

ほうは耐用年数に応じて返していただく。こういう形になるわけなんですけれども、いずれにしても損はしない。

鉄道の場合ですと、まず最初に、鉄道事業そのものが事業として成り立つのかどうかを鉄道事業を始める前にお役所のほうも巻き込んだ形で検討が行われる。そこでいろいろなケースがあって、需要予測もいろんなケースを立てて、それとあと建設費との見合い、それから助成のシステムの、どういうものを採用するか。それとの見合いで資金の回収計画というものが立てられていく。そういう中で、これは大丈夫だなということになったときに建設に着手していく、こういうことだと思いますが、ただ、これまでの間、不幸にして思ったほど需要が伸びなかった、そういう鉄道についてやはりリスケジュールとか、そういうことがあるわけですし、そういう過去の経験にも照らして、皆さんそれぞれ今は非常に慎重に物事を見極めるようになっているとは思いますが、そういう長期的な収支採算性をきちんと確保する。そういう中で、関係者が全部理解をした上で事業を進めていく。その中に私どもの事業も入ってくると、こういうことだと私どもは意識しております。

船のほうにつきましては、これもやはり今の景気の状態によりまして、実は先ほど来話題になっておりますが、未収金ということも発生した。こういうことでありますけれども、昔も一応きちんと審査はしていたつもりなんですけれども、やはり将来きちんと私どものほうに対して使用料を全部払っていただくかどうか。そのためには、船価との見合いで回収額がどのようになっているか。それで、荷主さんをきちんと押さえているかとか、会社の今の経営状況はどうか。そこら辺もきちんと審査をした上でないと融資はしませんという運用をしております。次の段階でご説明いたしますけれども、現実に未収が発生している分については一生懸命になって回収をやっているところでございます。現状はそういうことでございます。

分科会長

おっしゃることはよくわかるんですが、例えば先ほどの南方貨物線とか新幹線も、開通しないところで駅部分だけやっているとか、この機構の責任じゃないようなことがあるわけです。問題は、予定どおりいけばいいんだけど、南方貨物線も環境問題とかいろんなことがあって、あんなっちゃって。あと、この

機構としては、どの段階まで、借金でつくっているわけですから、どんどんそれが膨らんでいって、結局どこかで負担するときにもものすごい金額になっちゃうようなことだとすると、早く処理しなきゃいけない。そういうことを施工命令を出した人に交渉しなきゃいけない。こういうプロセス、そういう管理をやる指標が一体どこにあるのかというのは、リスクの性格によって違うわけですね。

それから、場合によっては、環境対策等は典型ですが、財務上は損失があってもやらなきゃいけない。つまり、社会的に責務としてやらなきゃいけない。ここにこういう独立行政法人と言いながら公的な使命を持った機関の役割があるはずです。したがって、財務的には問題があってもやる。その論拠は、実はここにありますとか、そういうことはもうちょっとクリアにしていってほしいんじゃないか。その見方のルールです。これは毎回申し上げていることです。もうこれ以上は繰り返しません。

上田先生がおっしゃるように、この財務諸表のリスクの問題、あるいは会田先生がおっしゃったように本当に大丈夫かということ、どういう格好で財務諸表の中に入れ込むか、例えば貸倒引当金という格好でやっていけばいいのか、あるいはそのタイミングはどこで計るのかという、財務諸表を見てわかることと、そうじゃないこととは、一体何がそうで、何回も申し上げていますが、理事長は何を見て管理をしていけばいいのかという、その辺の検討を是非やっていただければと思います。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

今のお話の中で、分科会長がお話になったとおりだと思いますが、私どもとすれば、まず財務諸表そのものが本当に企業会計なり、関連省令なり、いろんな形の中でちゃんと適正にやっているという、まずこれが原点にないといけなわけです。これは監査法人の方に見ていただいたり、もう一つは、今、上田先生がおっしゃったように、業務運営の中で本当に確実に返ってくるのか。私どもは、財務諸表は、ただできましたというだけじゃなくて、経年的にどうなってくるか、危険なところはどこにあるか、やっぱりその指標にも使っていかなければいけないと思います。ただ、難しいのは、これは将来こうなるだろうから危ないという判断が、今の時点でどういう考え方でできるかどうかとい

う問題が一つあると思います。これは鉄道を含めると大分違うと思いますが、そういう中で、どういう考え方で、どうも危険だとかという、そののところにだけ、どうやって業務運営の中で手を打っていくかというのが私どもの財務諸表に対する取り扱いの中で一番ポイントだと思っているわけです。

それから、もう一つは、特例業務の南方貨物線のように、また特殊だと思えますが、これは後からも出ますけれども、売れ残ってくる、いつまでも残しておいたらどうしようもない。壊したところで本当に壊した分売れるという問題とか、確かにいろいろあるわけです。だけれども、それは機構とすればやっぱり社会的に見て、それはどういう評価の中で、これを国民の皆さんに見て納得していただけるかというのは考えていかなければならないと思います。

私どもとすれば、財務諸表というのを一つの業務運営の中で生かしていく。あるいは国民にも分かり易い形で、こんな厚いのを出しても国民が見てもわからないわけですから、どういう形でこれをわかる形にしながら意見を聞くかという、半年しかたっていないので、これからそういう観点を含めて少しまとめたいと思っています。貴重なご意見をいただいて本当にありがたいと思っています。

分科会長

あと、当面は業務実績評価のほうでその辺のことを見ている、しばらく実績ができたなら、もう少し定型的な見方、評価の仕方を考える。こういうことかと思っています。

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、ありがとうございます。

それでは、平成16年度長期借入金等に係る償還計画に関しましても意見なしという形でこの分科会の結論とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、議題1の平成15年度財務諸表、議題2の平成16年度長期借入金等に係る償還計画の審議が終了いたしました。休憩後に議題3の業務実績評価を行います。こちらは非公開となりますので、恐れ入りますが傍聴者の方がおられればよろしくお願いいたします。

それでは、2時5分前からスタートしたいと思います。よろしくお願いいたします。

します。

( 休 憩 )

### 議題 3 . 平成 1 5 年度業務実績評価

#### 委員

それでは再開します。

それでは 3 番目の議題であります、平成 1 5 年度業務実績評価でございます。この実績評価の審議の進め方について、既に事務局から各委員に対しまして説明されていると思いますが、確認として簡単にご説明させていただきます。

本日は、鉄道・運輸機構から、資料 3 - 1、「平成 1 5 年度業務実績報告書(概要)」と資料 3 - 2、「業務実績報告書」により業務実績の説明をお願いし、その後時間の許す限り質疑等を行いたいと思っております。したがって、本日の分科会においては、最終的なアウトプットである「業務実績評価調書」の作成は行わず、次回 8 月 3 日の分科会において、個別項目ごとの業務運営評価を行うとともに、総合的な評定であります実施状況全体の業務運営評価と、自主改善努力評価、更に業務全般に関する意見についてご審議を賜り、評価の確定を行いたいと思っております。

また 8 月 3 日の分科会資料といたしまして、各委員におかれましてはお忙しいところ恐縮ですが、7 月 2 3 日までに資料 3 - 4、一番下についておりますが、「業務実績調書(案)」の評定結果欄に 0 から 3 点の点数を記入していただくとともに、評定理由、意見欄にお気づきの点をご記入いただき、返信用封筒を用意させていただいておりますので、事務局への送付をお願いしたいと思います。7 月 2 3 日まででございます。

また、今日のご説明を聞いていただきながら、業務実績評価調書に記入いただいて、本分科会終了後、事務局へお渡しいただいても結構ですし、あるいはお持ち帰りいただいて、新しいのをいただくことも可能でございますので、ご記入いただきたいと思います。

その後、事務局において各委員から最終的にいただいた調書を取りまとめて、これを次回の資料とさせていただきたいと思っております。

それでは、鉄道・運輸機構から、「平成15年度業務実績報告書」について、ご説明をお願いいたします。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

まず、今日の説明の仕方でございますが、お手元に大きな冊子で印刷をいたしました、「平成15年度業務実績報告書」というのがあるかと思えます。まずこれを使わせていただきたいと思えます。それから、お手元に同じような形をした資料で、「平成15年度業務実績報告書（概要）」というものがあるかと思えます。今日の説明はこの概要版と、それからこの「実績報告書」と両方を照らし合わせる形で、スピーディーに説明をさせていただきたいと思えます。

まず、「実績報告書」の構成について簡単にご説明させていただきたいと思えますけれども、この膨大な「実績報告書」でございますが、中身は機構が発足をいたしました平成15年10月以降の、要するに半年分でございます。まず1ページをおめくりいただきますと目次が書いてございまして、第1部 平成15年度計画の実施状況とございます。まず1番目として、業務運営の効率化に関する措置でございます。それから数字の2番目、真ん中ほどですが、質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置でございます。

次のページにいきまして、3番目が予算、収支計画、資金計画。数字の4番目、短期借入金の限度額、5番目、その他業務運営に関する重要事項。この項目立ては、年度計画の項目立てと同じ、もとを正せば中期計画、中期目標と同じ項目立てでございます。

それから、さらに目次の最後のほうに、第2部 自主改善努力というのがございます。これは、年度計画には盛りられておりませんが、私どもなりに、実はこんなこともやらせていただいておりますということをまとめさせていただきました。

内容的には、231ページまでが私どもの「実績報告書」ですが、さらにその後ろに参考資料集というのもついてございます。これは、私どもの「実績報告書」の中で引用している「参考資料」でございまして、後ほどご覧いただければと思えます。

それで、具体的に「実績報告書」がどんな形で記述をしてあるかということでございますが、8ページをご覧いただきたいと思えます。年度計画には全部

で73の項目がございますが、各項目ごとに四角の枠で取り上げる形にしております。四角の枠の中をご覧いただきますと、上から、中期目標にどのようなふうに書いてあり、それから中期計画はそれを受けてどのような記述があり、それを受けて平成15年度計画はどのようなことを書いたかという構成になっております。枠の外側のほうに、年度計画をどのような考え方で目標を設定したのか。それから、当該年度に、具体的にどのような取り組みをしたのかを9ページの真ん中以下に書いてございます。それから10ページのほうにいきますと、次年度以降の見通しはどうかという3つの順番に従いまして、それぞれ各項目ごとに記載がしてあるということでございます。

このような実績報告書につきまして、私どもが機構として取りまとめるに当たりまして、どのようにして行ったのかということだけ簡単にご説明申し上げておきたいと思っております。「実績報告書」の13ページをご覧ください。実は、機構が発足しましてから、私どもの経営の根幹をなす中期計画を受けた各年度の年度計画をつくりながら、中期計画を推進し、フォローアップをしていこうと。このために、理事長に強力なリーダーシップを発揮していただく体制をつくらうということで、中期計画推進・フォローアップ委員会というものをつくりました。ご覧の名簿がございますが、この委員会がいろいろと議論する過程で、外部の方々からも社外取締役的にいろいろご意見をいただくということで、実は審議委員会というのもつくりました。

14ページをご覧ください。審議委員会からいろいろと具体的なご意見をいただきながら、機構の中のこの委員会で取りまとめをしていくという形で中期計画を推進しているわけでございますが、この報告書の取りまとめに当たりましては、素案の段階で、外部の審議委員会にお諮りしてご意見を賜りまして、それも踏まえながら最終的に機構の中の委員会で取りまとめをしたということでございます。

それでは、具体的に2つの資料を照らし合わせながら説明をさせていただきたいと思っております。まず、横長の概要版のほうの項目の1、総括的業務の組織の関係でございます。ここでは、総務、経理等の共通管理部門の統合の関係でございますが、大きな「実績報告書」でいきますと8ページでございます。年度計画では、総務、企画、経理部門それぞれにつきまして、8ページの枠の一番

下に書いてございますように、横断的に編成しなさい。それから、総務部、企画調査室、経理資金部を設置しなさいという年度計画をつくりました。具体的にどうやったかということにつきましては、9ページの下のところを書いてございますが、かぎ括弧で、総務、経理等の共通管理部門の統合といたしまして、実際そのとおりにつくりましたということでございますが、私どもは機構の統合に当たりまして、もっと積極的に統合の実を上げ、そのためには意識改革も図ろうということで、9ページの下から4行目以下に書いてございますけれども、シンボルマークをつくったり、キャッチフレーズをつくりましたり、それも全員参加のアンケートで決めるということをやりました。それから、イントラネットも直ちに立ち上げまして、機構全体の情報を職員で共有しよう。それから、「機構ニュース」も月に1回発行しようということをやっております。10ページにシンボルマーク、キャッチフレーズがございまして、このような取り組みをしているということでございます。

それから、次、項目の2番目、「実績報告書」ですと12ページでございまして、総合的な企画調査体制を確立しようということで、12ページの四角の枠の一番下に書いてございますが、企画調査室を設置いたしましようということでございます。具体的に12ページ一番下の行に書いてございますように、そのとおり企画調査室をつくりまして、隣に室長がおりますが、中期計画、年度計画の策定だけではなくて、その推進、フォローアップを中心的に担っていく役割を果たしていただいているわけでございますが、先ほど申し上げましたように、機構全体で取り組もうと、理事長のリーダーシップのもとにみんなでやろうということで、13ページの真ん中に書いてございますように、フォローアップ委員会をつくりましたし、それから外部の方々の意見もいただくということで、14ページに書いてございますように、審議委員会というのもつくりました。

それだけではなくて、更に機構の業務全般にわたって大所高所からご意見をいただくということで、15ページに書いてございますように、外部の有識者の方に特別顧問になっていただきました。15ページの真ん中に表がございまして、5人の方々になっていただいたということでございまして、これまで2回、特別顧問会議というものをさせていただいておりますが、いろいろ大所

高所から貴重なご意見をいただいているということでございます。

次に、横長の資料の項目の3つ目、政策課題に対応した機能別組織への転換ということでございますが、「実績報告書」ですと16ページ。「ウ」政策課題に対応した機能別組織への転換、部横断的な業務運営の推進ということで3つほどございます。広報・情報機能、財務・施設管理機能、技術支援機能、この3つにわたって体制を強化しようということでございまして、17ページの下から3分の1ぐらいのところに書いてございますが、当該年度の取り組みといたしまして、機構発足と同時に広報・情報公開室を設置しておりますし、ホームページも開設をいたしました。

それから18ページのほうを見ていただきますと、資金の管理の一元化をしようということで企画課と管理課というものをつくりまして、後ほどご説明しますが、非常に効率的な資金管理を行うということができるようになっております。それから、真ん中に書いてございますが、技術支援部というものもつくりまして、いろいろな技術部門、陸から海まで揃えましたので、その技術支援の手法をいろいろと共有化しようという体制ができたということでございます。

それから、項目の4つ目、鉄道建設本部の設置でございます。「実績報告書」の20ページに書いてございますように、先に、年度計画における目標設定の考え方のところをご覧いただきますと、要するに鉄道の建設と申しますのは、用地から土木、電気、軌道、機械、建築等と非常に多岐にわたります。そういう専門的な技術を持っております集団を、綿密な連携のもとに統合的に活用して行うのが鉄道の建設である。やはり指揮系統の一元化が必要であるということで、そういう考え方のもとに鉄道建設本部制というものを設置することを考えたわけでございます。20ページの下のところに記載がございますように、そのとおり鉄道建設本部を設置しております。

それから、項目の5番目、部横断的な業務運営に関する評価手法の検討のための検討体制の確立。機構の発足に伴いまして、いろいろと横割りの組織をつくっただけではなくて、更にその横割りの組織も横断するような形での業務運営を行おうじゃないか。その業務運営を行うために評価手法も確立しなければいけないということで、初年度でございますから、とりあえず具体的

な検討体制を立ち上げようというのが年度計画でございます。これにつきましては、23ページの冒頭から書いてございますように、とりあえず検討会を立ち上げて、いろいろな手法について勉強を始めたということでございます。

次、効率性の高い業務運営の仕方の問題でございます。項目の6番目、一般管理費の削減でございますが、「業務実績報告書」では24ページ目になります。これは実は大変厳しい中期目標の指示をいただいております、特殊法人時の最終年度比で13%程度、一般管理費を節減しようということでございます。中期計画もそれと同様の記載になっております。この点につきましては、私どももほんとうに細かな、1円の節約から始めました。新聞、雑誌の購読の見直しから公用車の台数削減、事務所賃借料の削減、サーバーの集約化、派遣職員の人件費の削減、24ページから25ページまでいろいろな項目が書いてございますけれども、実はその結果でございますが、24ページの当該年度における取り組みの4行目に書いてございますように、6.5%減の予算を計画して、その範囲内でやっておりますので、中期目標期間の13%削減の半分程度は、初年度の半年分で行ったということでございます。

それから、次、項目の7番目、事業費の削減の関係でございます。「実績報告書」は26ページになりますが、これも大変厳しい中期目標をいただいております、特殊法人時の最終年度に比べて15%程度に相当する額を削減するというところでございまして、中期計画もそのとおりになっております。これは中期計画を通じてということでございますから、中期計画の、これは既にご審議いただきました予算の中で、実はその15%抑制を織り込んだ形で中期計画の予算が既につくられておりまして、平成15年度の計画予算もその年割りという形でやっておりますから、このままいけば当然なるわけでございますけれども、実際にその予算の範囲内でやっておりますので、中期計画は達成できると思っております。具体的には、例えば鉄道の建設の分野、東京モノレール、あるいは常磐新線、中部国際空港連絡線、こちらに書いてございますようないろいろな形で工費の削減をまず行いまして、予算の縮減に努めているということでございます。

それから、職員の削減でございます。項目の8番目、「実績報告書」では28ページになりますが、中期計画では1,891人から1,770人にしようと。そ

れを受けて年度計画では期初の1,891人から年度末には1,861人以下に  
するということになっておりますが、実際に期末の段階で1,861人に減らし  
ておりますので、年度計画を達成いたしました。

それから、弾力的な組織の編成、人員配置の効率化ということでございます  
けれども、「実績報告書」の30ページでございます。年度計画では、弾力的な  
組織の編成、運営の効率化、体系的な地方機関の配置、人員配置の重点化・効  
率化と抽象的な表現がございまして、要は効率的な組織、人員配置をやろうと  
いうことございまして、これは統合前に、統合する2つの法人の間で非常に  
綿密な打ち合わせを行いまして、詳細な組織あるいは要員の配置計画をつくり  
ました。それに基づいて新しい組織を立ち上げておりますので、31ページの  
冒頭の4行目以下に書いてございますように一般管理部門の統合、業務部門の  
機能別の横割り化、鉄道建設本部の組織の設置。それから鉄道建設本部の中  
におきましては、4支社、1工事事務所、それから4建設局という地方の体制を  
つくったということでございます。

それから、項目の10番目、民間マインド、研修計画等の関係でございま  
すが、実績報告書32ページ。やはり民間的な考え方を取り入れて、職員もしっ  
かり覚悟しなければいけないということが年度計画の中に盛り込まれているわ  
けでございまして、この点については理事長以下、特に理事長には全国を駆け  
ずり回っていただきまして、職員の皆さんに直接話しかけていただきました。  
32ページの下の方でございますが、広報誌、イントラネットのほか、説明  
会を行いまして周知・徹底を図った。職員の意識改革をやった。それから、研  
修計画もつくりまして、33ページのところに書いてございますように、階層  
別研修とか専門研修、現場のOJTの訓練までも含めまして人材の育成を図っ  
たということでございます。

続きまして、項目の11番目でございます。統合に伴う円滑な人事運用、人  
事評価制度等のあり方に関する検討でございます。35ページ以下になります  
が、円滑な人事運用というのはいわば当たり前のことございまして、人事評  
価制度等のあり方について検討を進める、ここがポイントかなと思いますけれ  
ども、この点につきましては、36ページの冒頭に書いてございますように、  
専門的な知識を有する複数のコンサルタントを選びまして、機構では新人事制

度をどのようにやったらいいのか提案してごらん下さいということで、その提案を受けまして、部内の委員会でいろいろと揉みました結果、年度末にここにお願しようということを決めております。今年度以降、具体的な制度設計をやっていくということでございます。

それから、業務処理の電子化、情報化の関係、37ページでございます。4つほど項目がございますけれども、年度計画といたしまして、電子入札につきましてはシステムの開発、それからCALSにつきましては導入業務の拡大、それから各種業務システムは20ぐらいあるんですが、データの共有・連携を図るための検討を進めましょう。それからネットワークシステムの運用管理の効率化を図りましょうということで、38ページにそれぞれやったことが書いてございます。電子入札システムについては、入札コアシステムを機構向けに構築するための概略設計、詳細設計、カスタマイズ、稼動試験を行っています。それからCALSについては、熊本の鉄道建設所で運用を開始しました。データの共有・連携については、まず共有データがどういうものがあるのかということについて調査検討に着手をしております。それからネットワークシステムの運用管理の効率化につきましては、まずサーバーの集約などを行いましたほか、システムの運用管理ツールについて、その手法を検討するというをやっております。

それから40ページ。鉄道建設コストの縮減で、これは大変力を入れているところでございまして、これも実は中期目標上は大変厳しいご指示で、15%以上、総合的なコストを5年間の間に縮減下さいということでございます。年度計画ではこれを受けまして、コスト構造改善改革プログラムというものを機構の中でつくろう。職員にも説明しよう。その実施状況を随時フォローアップいたしまして、15年度の実績の取りまとめも行いましょうということでございます。

コスト構造改善プログラムを機構でつくりました内容がどういうものかという概要版が43ページ、44ページ、45ページにございます。大きくいって3つの項目がありまして、まず43ページの(1)で書いてございますようなスピードアップ、それから43ページの(2)でございます最適化、それから45ページの(3)にございます調達の最適化ということでございます。それ

それぞれの大項目のもとに合計28の施策がございます。これに基づきまして、コスト構造改善に取り組んでおりますとともに、41ページの真ん中に書いてございますように、それぞれ担当者に対しまして説明会を行いました。

結果、どうだったかということでございますが、41ページの真ん中あたりに1つ目として、工事コストの縮減実績といたしまして、3.5%削減いたしましたとございます。それから2つ目として、みなとみらい線、九州新幹線が平成16年のそれぞれ2月、3月に開業しておりますけれども、これについては工事工程を非常に短縮しまして、私どもとしては早期開業に大いに寄与させていただいたという自負を持っております。

それから、ライフサイクルコストの縮減についても、1から4に書いてございますような例などを筆頭にいろいろなことに取り組みましたということでございますが、この1つ目の工事コストの縮減実績だけでも3.5%ということで、中期目標期間中の15%の、目標の4分の1弱を達成したわけでございます。2つ目、3つ目などにつきましては、実はまだ評価手法が確定していないということでございますけれども、これについても評価手法が確定すれば、またさらに実績としてはオンできるかなと思っております。

いずれにしても、鉄道は道路とはちょっと違しまして、6車線を4車線にするというように簡単に規格を変えることができません。規格については、既に機構が取り組む段階で与えられております。そういう中で、我々なりに一生懸命努力をしているということについて、私どもとしてはアピールさせていただきたいと思っております。

それから、次、鉄道施設の貸し付け、譲渡事業の貸付料と回収の問題でございます。項目の14番目、「実績報告書」では47ページでございますが、確実に貸付料、譲渡代金を徴収しなさいと、金額も書いてございます。これについては、金利の変動の関係で、若干額の変動はございましたけれども、所定の金額はすべて回収したというのが48ページ、49ページに書いてございます。

それから、用地業務に係る用地取得計画が、項目の15番目にございます。「実績報告書」の50ページでございまして、当該年度、15年度で60万㎡の取得を図る。これについても、やはり用地の取得が事業の進捗の一番根っこのところにあるということでございまして、土木部門と連携をしながら鋭意、

用地取得に取り組んだ結果、60万㎡の用地取得については目標を達成しております。ここでアピールをさせていただきたいのは54ページでございますが、取得契約という形での契約には至っておりませんが、地権者の方から印鑑を押していただきました。要するに、契約は後でいいから、とりあえず工事にうちの土地を使っていいよと、こういう起工承諾と言っておりますけれども、それをいただいた土地がプラスアルファで4.7万㎡ございます。これを私どもとしてはアピールさせていただきたいと考えたわけでございます。

55ページでございますが、項目の16番目、残存登記等の未整理財産。これは、私どもが鉄道をつくりまして事業者の方にお渡しをするんですけれども、道水路の付け替えなどを行った場合には、その段階でまだ財産整理の問題が残っているわけでございますが、その財産整理の問題につきまして、年度においてはやっぱりちゃんと整理工程表をつくって、その整理工程表に基づいて作業を進めなさいと。これを年度計画として、私どもが決めました。私どもとしては、そのとおり整理工程表に従って、作業をさせていただいたという記述がございます。

それから、外部委託の推進でございます。項目の17番目、「実績報告書」の58ページでございます。業務の効率化を図るために、定型的な業務全般について、事業費等の削減に資するような外部委託が可能な部分の検討を行って、導入の拡大を進めなさいとなっておりますが、59ページに資料がございますが、ご覧のとおり着実に外部委託は進めております。要員の削減を進める一方で、外部委託を進めるということもやっております。たまたま15年度は人数がちょっと減っておりますけれども、それは事業量が減ったからでございますが、傾向としてはずっと増えている。これからも増えていこうと考えております。

それから、今度は船舶共有建造業務の関係でございます。未収金発生防止抑制方策ということでございます。「実績報告書」の60ページでございますが、後ほど申し上げますが、未収金については、残高が171億あるということでございますので、これ以上の未収金の発生防止・抑制を図るために、船舶使用料の支払い状況などを常時監視しなさい。未収金が発生した場合には速やかに要因を検証して、未収金の最小化を図る。あと事業者との協議などを行いま

して、できるものであればリスケジュール計画をつくったり、どうしてもだめなら適切な法的処理を行ったり、いずれにしても計画的かつ確実な未収金の回収を図る。こういう作業を強力に、部全体を挙げてやっていくために、共有船問題対策本部をつくりましょうということでございます。当該年度の取り組みは61ページから書いてございます。これを全部ご説明していると大変なんですけれども、とにかく取り立てといたら大変言葉は悪いですけれども、債権の回収につきましては一生懸命やりました。電話作戦から始まりまして、いつも経営状況を監視しながら、計画的な未収金を回収するためにリスケジュール計画をつくりましたり、どうしても事業の経営の継続が困難な場合には会社更生、民事再生等の手続に移行することもあります。その場合には法的処理を適切に行って、回収率の向上に努める。当方から破産申し立てをすることもございます。そのほか、一般的に未収金が発生した場合には、62ページに書いてございますけれども、回収努力を継続的に行うということで、先ほども申し上げましたが、電話、面談から始まりまして、用船主あるいは荷主にも会ったり、関係金融機関にも会ったり、様々な形で未収金の回収の努力をしているということでございます。

この点につきまして、記述をたくさん書いてございますが、私どももこれだけの努力はしているんでございますけれども、結果的には未収金の問題というのは完全になくなったわけでもないものですから、この点については、これから身を下げて頑張っていくという姿勢でいるということでございます。

それから64ページでございますが、同じく共有建造業務でいろいろと法的処理を行うに当たっては、外部の人材のノウハウを使いなさいということですが、弁護士、海事代理士を、64ページの真ん中に書いてございますように活用させていただいております。

それから、造船業の構造転換業務でございます。これも管理費の削減に向けて、民間に委託している譲渡用資産管理費の契約条件の見直しを行うということございまして、66ページの真ん中に書いてありますように、実際に見直しを行いまして、要は管理体制を見直してくださいということで、跡地の管理費の削減を44%行いました。一般管理費の削減目標が、中期目標期間中13%ということですから、それを大幅に上回る削減率ということになるわけござ

います。

項目の21番目、清算業務の常勤職員数の抑制でございます。これは67ページに書いてございますように、556人から468人以下に抑制するということですが、実際にそのとおり抑制したという記述がございます。ただ、それだけではなくて、年度計画には書いてございませませんが、69ページの地図をご覧くださいますと、最初機構が発足したときには、清算事業本部の出先機関として、北海道と東北と九州の事務所もあったわけですが、これは15年度末、今年の3月末で廃止をするということで、整理、合理化をしているということでございます。これは年度計画外の事項でございます。

以上が大きな項目の第1番目でございますが、次、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目標を達成するためとすべき措置ということで、業務ごとにいろいろと書いてございます。項目の22番目、鉄道関係の投資効果の向上ということでございますが、70ページに書いてございます。投資効果の向上として、コスト構造改革プログラムに書いてございますような施策を実施して、事業の投資効果の向上を図る。そのほか土木などの各分野において、いろいろな工法、スペック等に関して改善点の抽出を行おうということでございまして、71ページの上から5分の1ぐらいのところからいろいろと書いてございますが、平成15年度につきましては、いろいろと早期開業に寄与したということと、それから真ん中以下に書いてございますが、技術開発テーマとして32件取り上げて、いろいろと検討を行ったということでございます。

それから73ページのほうに参ります。入札、契約の適正化の推進ということで、入札、契約の適正化は、キーワードは透明性、公正、不正行為の排除、電子入札もございますが、そういうことをいろいろとやっけていこうということでございますが、いずれもいろいろと公開を重点的にやっけていくことによって透明性、あるいは公正の確保ということをやっけてきたわけですが、私どもとして特に強調させていただきたいのは、77ページをご覧くださいと思います。一番下から7行目のところに書いてございますが、入札における予定価格の事前公表の件でございまして、これは実は、すべての工事について行ったということでございます。入札予定価格をすべての工事について公開

を行いましても、これで入札価格が高くなったという兆候は一切ありませんで、むしろ低くなってきているという印象を持っているところでございます。これはおそらく私どもだけではないかと思えます。

それから、関係機関との連携でございまして、項目の24番目、ページで79ページになります。これは関係機関との連携を深めて、まちづくりに資するような鉄道の整備をやりなさい、あるいは鉄道の構造物、設備の個別の仕様についても、いろいろな機関の要望を承ってやりなさいということでございますが、79ページから80ページにかけて書いてございますように、いろいろと各路線毎に検討委員会をつくって打ち合わせをさせていただいた。あと環境負荷の軽減についても、国土交通省や地方整備局などいろいろなと打ち合わせをさせていただいた。それから、鉄道の構造物、設備の仕様などにつきましても、80ページの下から81ページに書いてございますように、各路線毎にいろいろと調整会議を開かせていただいたということでございますが、特に私どもからアピールさせていただきたいのは82ページで、今年の3月に開業した九州新幹線ですけれども、これも地元、あるいはJR九州といろいろと協議させていただいて、福岡から在来線で来た方が、そのまま同じホームで特急つばめに乗りがえることができるように、鹿児島から行く場合も同じですが、要するに同一ホームで乗りかえられる設備をつくったということ。それから、83ページの写真でございますが、常磐新線についても地元の方々のご意見を踏まえて、また専門的な意見も取り入れつつ、地元にもふさわしい駅舎をデザインしてつくったということでございます。

それから、技術開発の関係でございまして、84ページになりますけれども、調査、土木の各分野で30件以上の技術開発を行いなさいということでございますが、これについては85ページに書いてございますように、調査分野4件、土木分野14件、それからそのほかの分野で14件、合計32件で、年度計画の30件以上を上回っております。ただこの点について、また更に触れさせていただきたいのは、85ページの一番下に書いてございますが、土木学会、地盤工学会等からいろいろと賞をいただいたということで、例えば87ページにも土木学会から耐震性の橋台の開発についていただいた。それから地盤工学会からは切取り補強土留壁の開発と実用化について技術開発賞をいただいた。こ

のような形で賞をいただいたということでございます。

それから技術力の向上の話でございますが、これは職員に対しまして研修を行ったり、それから資格を取得するための援助を行いましょうということが、90ページの年度計画として書いてございます。これは91ページに実績が書いてございますが、実施研修の数が46コース、受講者数298名ということで、目標を上回る実績を上げさせていただいております。なお、資格取得の促進につきましては、例えば博士号を2名の方が取得したのを始めといたしまして、鉄道設計技師5名、一級土木施工管理技師11名などの合格者を出しております。

それから、品質の信頼性の向上でございますが、年度計画といたしましては93ページのところに書いてございますように、土木工事標準示方書について、国交省の体系に適応した構成にしてください。それから、それに基づく、大幅な改正を行う。地質調査標準示方書についても、新しい調査手法というか改正を行ったり、それから設計基準類の見直しということが書いてございます。これにつきましては、細かな説明は省略いたします。アピールさせていただきたいのは、年度計画どおりはやりましたけれども、いろいろと品質の信頼性向上のために、私どもの職員が考案しました事柄につきまして、95ページの下のほうに書いてございますように、4名が文部科学大臣賞を受賞したということでございます。

それから、受託事業のことが97ページに書いてございます。工事4件、調査6件の計10件以上の受託事業を推進するということでございますが、97ページの下から書いてございます受託事業については4件、総額170億円、98ページにいきまして、調査につきましては16件、8億円、99ページの一番下に書いてございますが、合計20件、180億円という形で、年度計画を上回る受託を実現することができました。

それから、事故防止の関係でございます。101ページ。これは、やっぱり事故を防ぐというのは、直接的には工事を請け負っておられる事業者の方の責任でもありますけれども、やはり私どもも発注者、施工管理者として事故防止のために力を入れていきたいということで、重大事故ゼロ目標というのを掲げております。このために本社からも、あるいはそれぞれ支社、建設局からも、

あるいは現場の建設所においても、いろいろと現場に出向いて、安全の確保と確認、パトロールなどを行っているということでございます。結果としては、死亡事故が1件ございました。あと第三者事故が2件、合計3件と、これが平成15年度の実績でございます。

それから、105ページへ参ります。今度は船舶共有建造業務の関係でございます。年度計画では、内航海運の活性化に資する物流高度化船舶の建造を促進しようということ。それから、政策効果のより高い船舶の建造比率を80%以上にしようということが書いてございます。まず最初に、物流高度化船舶というのは、107ページにいろいろ船のジャンルが書いてございますが、この表の網かけをしてある部分が、物流高度化船舶ということでございます。それから、政策効果のより高い船舶というのが、この黄色い部分のことでございます。実績はどうだったかということでございますが、109ページに書いてございますように、まず物流高度化船舶の建造促進につきましては、対前年度と比べて45%から54%に増加しまして、政策効果のより高い船舶の建造比率については100%ということでございます。

以上が、船舶共有の政策目的に沿った建造ということでございます。

それから110ページへ参ります。事業を積極的に事業者の皆さんに活用していただくということで、海運事業者の方々に対して説明を行いましょう。平成15年度は、地域連絡会などを7件開催しましよう。それから、平成16年度の募集説明会の実施に向けて十分検討しましよう。これが年度計画でございまして、110ページの下に書いてございますように、年度計画どおり7件開催いたしました。あと、16年度の説明箇所につきましても、いろいろと適当な時期を見計らってやるのがいいということで、111ページに書いてございますように、9箇所で行おうということを決めているということでございます。

113ページ、共有建造申請に係る書類の簡素化ということで、年度計画では、平成16年度に申請書類を電子化できるように、15年度中に準備しましようということが書いてございまして、これは書類の簡素化等につきまして、年度計画どおり準備を進めているということでございます。

114ページ。共有建造の私どもに対する申請から、私どもが建造を内定す

るまでの標準処理期間の話でございまして、2カ月以内にしようということ  
でございますが、全部で13件、建造内定を15年度行いました。そのうち11  
件は2カ月以内でございまして、残り2件は2.4カ月でございます。この残り  
2件は、当事者ではない第三者からの債務保証を徴収しようと、間違いなく私  
どもに使用料を払っていただけるようにということでございますが、そのため  
に時間がかかったということでございます。

116ページ以下につきましては、鉄道助成業務の関係でございまして、鉄  
道助成業務につきましては、定められた資金をきちんと間違いなく移動する。  
それから、外部に対して積極的に公開したりして透明性を確保する。これが柱  
でございます。例えば116ページでございますが、説明責任の履行、透明性  
の確保ということで、いろいろな基準をつくって公表しなさい。あるいはいろ  
いろと補助金、繰入金の審査をするためのマニュアルをつくりなさい。職員研  
修もちゃんとやりなさいということですが、これについては決められたとおり  
やっております。

118ページは、標準処理期間などをきちんとしなさいということも書いて  
ございますが、これについてもきちんと標準処理期間を守った形でやっており  
ます。

120ページに参りますと、第三者機関をつくって、補助金交付等に関する  
審査・評価体制の整備、要するに社外取締役的に、外部の目でいろいろな問題  
点のご指摘をいただきなさいということで、これについては120ページの下  
に表が書いてございますが、4名の先生に委員になっていただいた委員会を立  
ち上げたということでございます。

122ページは、新幹線の譲渡代金とか無利子貸付資金等について、確実に  
回収しなさいということで金額も書いてございますが、これについても金利の  
変更等があるものもございすけれども、123ページの下の方に書いてご  
ざいますように、すべて約定どおり回収できたということでございます。

125ページは、今度は既に譲り渡している、既設四新幹線の債務の確実な  
回収ということですが、これについても無事回収を終わっております。

127ページは、これも既設新幹線の関係で、実は既設新幹線で、先ほど申  
し上げたのと同じ残存登記の問題がございまして、まだ付け替え道路等道水路

などの整理が終わっていないところが1,000件ぐらいありますけれども、これも平成15年度中に64件処理するということで、一応着実に処理が進んでいるということでございます。

128ページ以降は、技術支援、調査研究開発、国際協力関係でございまして、これは特に地域における総合交通計画の策定の協力を図ろうということで、技術支援、調査研究開発などの分野で推進対策を検討しようということであります。これは一言で申し上げますと、地方運輸局などと連携をして、自治体の方々にも入っていただくような形で、総合交通計画の策定なりというものを進めていくことでございまして、地方運輸局に対しましてその辺のお願い方に上がって、協力をいただくことについて見通しを得ているということであります。

それから130ページは、地方公共団体とか交通事業者の方々に対して、機構のPRを行うためのパンフレットの作成、ホームページの随時見直しなどでございます。これはホームページもつくって見直しておりますし、パンフレットも既にお持ちかもしれませんがつくりましたし、131ページに写真がございしますが、「機構だより」というのもつくってお配りをしているということでございます。

132ページは、技術支援を交通事業者の方、地方公共団体の方、第3セクターの方などに行うために、協議システムの構築について検討を行う。これは先ほどの話と重複いたしますけれども、やはりこれから機構というものは、いってみれば第3セクターなり、中小鉄道の方々のホームドクター的な役割を果たしていきたいということでございまして、そのためのいろいろな機会をとらえて働きかけをしていこうということで、地方運輸局と相談を積み重ねているということでございます。

134ページは、国際協力の関係でございまして。国際協力の関係は、当機構も大変力を入れてございまして、年度計画では専門家派遣を延べ20人以上、研修員の受け入れを述べ65人以上と。実績は135ページにございまして、延べ34人の専門家を派遣しまして、研修員は94人受け入れております。実績としては、年度計画を大きく上回ります。

136ページに書いてございまして、国交省のほうから、北京と上海間の高速鉄道に関する調査として、委託を受けまして調査を進めているほか、中

国鉄道部のほうから、海外鉄道技術協力協会がコンサルティング業務を引き受けておりますので、機構のほうはそれに関連しまして、コンサルティング業務を行う海外鉄道技術協力協会に対して積極的な協力を行っているということでございます。

138ページは、鉄道分野の技術力、調査能力の総合的活用ということですが、これも繰り返しになりますけれども、技術分野に関しては第3セクターは、なかなか十分じゃない。それから地方自治体は交通計画の策定等に関して、必ずしも十分なノウハウを持っているわけではない。我がほうはGRAPEという地域交通計画をつくる上で大変役に立つようなソフトウェアの開発を続けてきておりまして、実際に交通政策審議会などで首都圏の交通計画をつくり出すときに、大いにこれをご活用いただいているということですが、これについて中期目標計画期間中、10件以上の技術支援を達成するための方策を検討するというのが年度計画の中身でございます。私どもとしてはこのGRAPEの内容につきまして、積極的に地方運輸局なども通じまして、あるいは国土交通省での会議の場などを通じまして、いろいろとPRをさせていただいているということでございます。

次に141ページ、開発成果の公表でございますが、年度計画では、私どもの鉄道分野の技術的な開発成果の公表を20件以上行いましょう。それから、技術研究発表会も開催しましょうということですが、141ページの下のところを書いてございますが、実績としては、34件の発表を行いまして、それから論文投稿も49件行っているということでございます。論文投稿のうち査読付きのものが16件、さらに投稿に対して5件の賞を受賞しているということございまして、具体的には143ページに開発成果の公表、それから144ページ以下に投稿の関係の表がございます。積極的に技術開発成果を公表しているということでございます。

次に147ページ、今度は船舶建造分野の技術力の活用でございますが、これは技術基準を適宜見直しなさいということと、それから船舶事業者の方に、なかなか技術力のない小規模、零細の方も多いものですから、言ってみれば揺りかごから墓場まで十分面倒を見てあげなさいというのが年度計画の中身になっております。これにつきましては、まず技術基準についても、特に海洋汚染

を防止するために技術基準を見直したというのが、148ページの真ん中に書いてございます。積極的に船の建造の促進に活用していただくという観点で特に力を入れておりますのは、計画の前の段階から航路調査を、事業者の方の要望に応じて行って事業を掘り起こそうということでございます。149ページの上から5行目ぐらいに書いてございますが、5航路について現地調査を行って、そのうち3航路(3隻)について共有船として建造されることが決定した。やはり最近ではバリアフリーとかいろいろと難しい状況が出てきておりますので、港まで全部施設を見て、船の設計に役立てるということをやっているわけでございます。

そのほか151ページでは、船舶の実際の建造で持っております我々の技術を生かしまして、国土交通省をはじめとするいろいろな委員会に参加させていただいて、様々な基準づくりのお役に立たせていただいているという記述がございます。

次、技術調査の実施、次年度技術調査のテーマ検討ということで、152ページでございますが、3件の技術調査を実施しようというのが年度計画の中身でございます。これについては、153ページの記述でございますが、計画どおり実施をしているということでございます。

155ページでございますが、同じく技術力の活用といたしまして、平成16年度の研修計画の立案、外部技術者との人事交流、それから技術支援マニュアルの作成といったことが年度計画として書いてございますが、これについても計画どおり実施しております。なお、民間の専門技術者を、特に造船会社の方に来ていただくという形での人的交流もっております。

157ページ、高度船舶技術の研究開発支援ということでございますが、グリーンシップの助成を行いましょ。それから、研究開発支援テーマの高度化を図るため、事業者へのヒアリングも半年間に3回以上というのが年度計画の中身でございます。158ページの真ん中に書いてございますようにノンバラスト船、あるいは次世代型帆装商船について研究開発助成を行ったということと、それから159ページ、計画では3回ですが、事業者等に対しまして10回のヒアリングを行って、テーマの選定を進めているということでございます。

160ページでございますが、研究開発支援制度の詳細を記述したホームページの作成等でございますけれども、これについてはホームページを予定どおり立ち上げましたほか、年度計画の目的では、各種提出書類について電子ファイルで受け付ける体制を整備するとございますが、実は中期計画では70%以上電子ファイルにより提出できるようにということですが、15年度中に既に70%の申請書を電子ファイルで受け付ける体制を構築しました。15年度の段階で、中期計画は達成したということでございます。

162ページへ参りまして、外部有識者の委員会の設置、あるいは研究成果の公表ということでございます。これは高度船舶技術の研究開発支援に関する客観性とか透明性を確保するために、外部有識者による審査とか評価を行っていただくことにしようじゃないか。そのほか標準処理期間を定めて早く処理しなさいと。これが年度計画の中身でございますが、163ページに書いてございますように審査委員会を立ち上げ、標準処理期間も守って処理をいたしましたということでございます。

164ページへ参りまして、今度は基礎的研究の分野でございます。年度計画では、平成16年度の基礎的研究の具体的な研究募集テーマの選定に当たっては、社会のニーズに的確に対応するために、外部有識者の方による委員会で検討を行いなさいというのが年度計画の中身になっておりますが、165ページの下のほうに書いてございますような審査委員会をつくりまして、ここで研究募集テーマを、166ページの真ん中に書いてございますが、(1)から(4)まで絞りまして、そのほかプラスアルファとして内航海運の活性化のための新技術に関する基礎的研究もテーマとして加えた、以上の5テーマを、16年度の研究募集の対象にしようとしたということでございます。

次、167ページ、競争的資金制度を適切に運用しようということで、やはり研究をやり易くしていただくために、募集の時期を適切にしたい。それから柔軟な資金の活用方策も検討したらどうか。それから若手の研究者の育成にも配慮するべきだ。これが年度計画の中身でございますが、168ページに書いてございますように、平成16年度の公募は、研究する方々の都合も十分斟酌して2月に募集を開始すると、早めに手を打っております。それから柔軟な資金の活用方策につきましてもいろいろと考えた上で、効果的な16年度の研究

計画の承認とか予算配分の決定などを行っている。それから若手研究者への配慮につきましては、若手研究者に対する支援措置につきましては、単に年齢だけではなく、研究経歴年数も加味できるような形にしたということで、配慮しているということでございます。

170ページへ参りまして、公正で透明性の高い評価の実施ということでございますが、これにつきましては年度計画で、第三者による中間評価を適切に実施すること。それから競争的資金制度の一連の業務を科学技術の観点から一貫して管理する体制とするために、プログラムディレクターとして研究開発主管を発足時に配置するという2点が、年度計画にございます。これにつきましては、171ページに書いてございますように、先ほど申し上げた基礎的研究審査委員会におきまして、平成14年度の採択課題につきまして中間評価を行ったということでございまして、それを踏まえて十分な予算配分なども行っているし、ホームページにも報告書の中身を公表しているということ。それから研究開発主管については、機構発足時に配置したということでございます。

それから173ページ、研究成果の普及、活用促進ということでございますが、これは年度計画では、173ページの枠の下にございますように、研究成果発表会等を2回開催する。それから特許出願件数、外部への研究成果発表件数について、中期計画に掲げる件数、すなわち20件になるように出願発表の促進を図ると。ホームページについては内容の充実ということで、174ページの冒頭に書いてございますように、まず研究成果発表会は3回やりました。それから175ページですが、上から3分の1ほどにございますけれども、特許出願は3件、外部への研究成果発表が55件、そのほかホームページの充実も行いましたということで、一応中期計画の目標達成に向けて着実に歩み始めたと理解しているところでございます。

176ページ、造船業の今度は構造転換の関係でございますが、これは造船所跡地の処分計画をつくって、跡地利用連絡会を開催することによって跡地処分を促進しなさいと。国鉄清算事業本部土地処分の造船所版でございますが、177ページにございますような処分計画を実際につくりまして、平成16年3月には跡地利用連絡会も開催しまして、処分に向けていろいろと準備を進めているということでございます。

それから179ページ、国鉄清算業務の関係でございますが、年金費用等の支払いの法令に則った適正な執行ということで、これは定められた費用等につきまして、関係法令に則りちゃんと払いなさいということでございますが、年度計画どおり払いましたという記述が180ページの冒頭でございます。

181ページは、JR西日本の株式の処分のことが書いてあるわけですが、年度計画では既上場のJR株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、適切かつ早期に売却を図る。未上場の株式につきましては、適切な処分方法の検討を進めると書いてございます。先ほどご説明にもありましたけれども、181ページの一番下のところでございますが、JR西日本株式の早期売却に向けて検討を進めまして、ことしの3月に保有する株式を全部売却した。実は、これは平成15年5月の政府の証券市場対策以後、初の大型の政府等保有株式売却でございまして、これまでは政府関係機関は、株式市場の低迷に悪影響を与えてはいけなから、持っている株を軽々に売ってはいけな。今度解禁する段になりましたら、ようやく元気になりかけている株式市場に悪影響を与えないように、適切なタイミングを見計らってという大変難しい注文だったわけでございますけれども、市況の局面をいろいろと十分調査をして的確にとらえまして、会社の業績好転も好感されたわけですから、国内・海外の投資家から非常に旺盛な需要を集めまして、結局株価は値決めの日まで堅調に推移しましたし、ディスカウント率と云っておりますが、要するに売り出し価格を決めた日の、東京証券取引所の終値から何%ディスカウントして売ることかというディスカウント率のことなんですけれども、普通は大体3%ですけれども、182ページのところに書いてございますように2%で売ることができまして、売却の収入の最大化に大いに貢献することができたということでほっと胸をなでおろし、かつ実にうまく処理できたなと云って胸を張っているということでございます。

次、土地処分の円滑な実施でございます。184ページ。実は、土地処分の円滑な実施という年度計画のところでは、平成15年度中に55ヘクタールの土地の処分を目指すと書いてございます。処分するということではなくて、目指すと書いてあるところで苦しい表現があるわけですけれども、実は平成15年度までに、本来全部売り切るという閣議決定でございましたから、それに向け

で最大限の努力をする必要があるということで、売れるものは全部売るといような目標を立てたわけですが、結果としては、55ヘクタールを全部売りに出すことがまず難しく、185ページの真ん中に書いてございますように、売りに出したのは49ヘクタール。それで処分できたのは30ヘクタールということでございます。

先ほどの南方貨物線の話もございましたが、そこに書いてございますけれども、やはり公開競争入札をするときに、できるだけ落札率を高めようということで、これまでは前例がなかったような構造物がついたままで更地にしないで売り出すこともやったり、それから公開入札でうまく入札できなかつたら、価格を下げてもう一回やってみようじゃないか。もう一回やってもだめだったら、今度は定価で値を下げてやったらどうかというようなこともやったんですけれども、それでもなかなか売れない土地も若干残ってしまったということでございます。そのほか、自治体の都合によりましてうまく対応できなかったのもございまして、売れ残ったところが出たということは率直に認めなければいけないこととございますが、なお今後とも一生懸命になって売る努力を続けていくということでございます。

191ページ、次は大項目、予算、収支計画、資金計画のところでございます。予算、収支計画、資金計画が192ページ以下にございますけれども、こういう資金計画、収支計画に基づいて、適切に業務運営をするというのが年度計画でございます。これにつきましては予定どおり適正な執行を図ったと私どもは理解をしているところでございます。

次、201ページに参りまして、実は資金の流動性管理の一元化に伴う柔軟性、効率性の確保ということで、経理資金部は資金を一元的に管理して、資金流動の柔軟性、効率性を確保しなさいということです。まず202ページをご覧くださいますと、もちろん年間の資金計画をもとにして資金収支計画を作成した。効率的な資金調達をやったということはもちろんでございますけれども、2つ目に書いてございますが、実はこれまでになかったような新たな取り組みとして、勘定間をまたがった短期的な資金の融通制度というのをやったということとございます。従来ですと、勘定間を越えた、垣根を越えた資金の融通はまかりならんということでしたが、短期資金融通の範囲内でこれをやった。そ

の結果 2 4 1 万円の資金調達コストの抑制をした。それから、助成勘定の短期借入金の調達先を拡充しまして、調達コストの縮減を図った。これによる成果が 1 7 万円ということでございます。額の問題ではなくて、従来やっていない新しい取り組みをやったということについて、私どもとしては自分なりによくできたと思っているわけでございます。

次に 2 0 5 ページ、短期資金と長期資金を組み合わせた効率的な資金調達の併用ということでございますが、これにつきましても、実はここに書いてございませんが、短期借入金の大臣認可が不要になりましたので、そこは私どもの判断で、柔軟に短期資金の借り入れができるようになりました。したがって、従来ならば長期借入金を調達していたのを、短期の資金で回したほうが得だという場合には、それをやっております。その結果、2 0 5 ページの表に書いてございますが、2,5 1 1 万円の資金の節約を図ったということでございます。そのほか 2 0 6 ページに書いてございますように、銀行間との協議をさらに強力に進めまして、建設勘定での長期借入金の借り入れ条件を緩和するということをやりました。これによりまして、1.9 億のコスト削減を図ったということでございます。

それから 2 0 8 ページは、船舶共有建造の関係で、適正な事業金利を設定しなさいと。これにつきましては、真ん中に書いてございますように、長期プライムレートを基準として、共有期間別に 0.2 ないし 0.4 の金利を上乗せして、私どもの事業金利の設定をさせていただいたということで、適正な事業金利を設定できたと考えております。

それから 2 0 9 ページ、未収金の回収促進でございますが、これについては年度計画上、平成 1 5 年度の未収発生率を 8.3 % 以下にするということに対しまして、実績は 2 1 0 ページに書いてございますように、残念ながら目標を達成できずに 1 0.3 % ということになってしまいました。この原因を 2 1 0 ページの下から 6 行目ぐらいに書いてございますが、平成 1 5 年度に会社更生手続の開始の申し立てを行った、大変大きな旅客船事業者の方がいらっしやいまして、その方について会社更生手続が始まってしまいますともう未収金という形になってしまうんです。支払いができなくなってしまう。それで超えてしまったということです。これがなかりせば 8.3 % は達成できたかなと思います、

こういう事態が起こったということでございます。先ほど来説明申し上げておりますように、決して未収金が発生するままに安易にやっているわけではなく、一生懸命回収の努力はしておりますということでございます。

同じく未収金の関係、212ページですが、平成15年度末における未収金残高は197億円以下とするということでございますが、結果としては、これは目標を達成していて、171億円で済んだというのが212ページの一番下でございます。

それから215ページへいきまして、繰越欠損金の適正な処理、同じく船舶勘定のお話でございます。これにつきまして、先ほどの前半のご説明でも資料の中に書いてございましたが、実は私ども、平成15年度については、船舶勘定について、赤字が1,900万円ぐらい出るかなと考えておりました。結果は3,900万円ぐらいになって、2,000万ほど増えたわけですが、この程度であれば中期目標に掲げるような、平成28年度までの未収金の処理ということに関しましては、特に方針の変更は必要ないものと考えている次第でございます。

次、217ページに参ります。これも今の繰り返しになりますけれども、平成15年度における繰越欠損金の処理を着実かつ適正に行うということでございます。先ほどの赤字の部分3,900万円につきましては、そのまま繰越欠損金にオンされたわけでございますが、平成28年度までの未収金の処理という方針について、特に今の段階では変更は必要ないものと思っております。

それから、既に廃止されました改造融資業務の適正な処理ということございまして、債権の管理、貸付金回収を適切に行う。これが218ページに年度計画として書いてございますが、これについても貸付金の残高9.3億円につきまして、債権の管理、回収、一部残念ながら貸倒処理もございまして、いずれにしても債権処理は適切に行っております。債務保証業務については、もう既に償却済みで未収は発生しておりません。

それから、造船業構造転換業務につきまして、特定船舶製造事業者に対して請負契約状況などの月例報告書の提出を求めて、納付金の徴収に係る捕捉率を100%にすると219ページにございますが、これについても捕捉率100%を維持しております。

220ページは、内航海運の活性化の融資業務、内航総連合に対する貸し付けの関係でございますけれども、新規の融資と貸付金の回収はちゃんとやりなさい。これについてはきちんと回収し、なおかつもう一度きちんと審査した上で再度貸し出しを、借り換えという形で330億円行っているということでございます。

それから、短期借入金の限度額というのが、大項目の4としてございます。これは700億円という総額が設定されているわけですが、先ほど申し上げましたように、短期借入金の運用を弾力的にやることによってコスト全体を下げていくという観点から、積極的に短期借入金を活用しまして、枠を全部使うという形でやっております。

223ページ、職員の削減の関係でございますけど、これも冒頭の繰り返しになりますが、期初の1,891人を年度末に1,861人にしなさいということございまして、これをそのとおりやったということでございます。

224ページに、中小企業者の受注機会の確保を図るということですが、これは224ページ以下に書いてございますように、一般競争入札、公募型指名競争入札等々、様々な契約の形ごとに、あるいはJVの形ごとに、様々な方策を講じて中小企業の方も参加しやすいような手を打ったということでございます。

以上が第1部でございますが、第2部 自主改善努力と、これは年度計画に書いていないことでございますが、いずれにしても私どもの仕事がかちんと国民の方々に理解されると同時に、鉄道でいえば沿線の住民の方々にファンをたくさんつくって味方していただく、応援していただく、これが私どもの仕事を円滑にする道だということで、227ページ以下に書いてございますように、現場見学会とか、イベントを行ったり、それから鉄道の日行事に積極的に参加する、あるいはカレンダーに、私どもがやっておりますフォトコンテストの写真を積極的に採用させていただくという形で、国民の皆様を、私どもの理解者になっていただくという努力を一生懸命やっているということ。

それから230ページは、機構の中でも若手の人を中心にして、やっぱりこれから機構の育成を、自分たちで一生懸命切り開いていかなければいけないということで、東京支社では、若手の職員が3つぐらいワーキンググループをつ

くって、10の提言というものをまとめたわけでございます。今後、こういうことを業務運営にも参考にしていきたいと思っているところでございます。

大変長時間を要しまして申しわけございませんでした。以上で、ご説明を終わらせていただきます。

委員

どうもありがとうございました。それでは、ただいまご説明いただきました平成15年度の業務実績に対してご質問、ご意見をお願いいたします。

委員

中期計画の最中で事業費が15%削減されるということで、一方で鉄道事業などでコストダウンを15%されるというようなことで、そうすると事業量そのものは、それをそのままのみにしますと変わらないことになるようにも見えるわけですね。つまり事業費がカットされて、コストが同じような割合でカットされるとすると、事業量そのものがあまり変わらない。一方で人が減ることだと、かなりの実質的な効率化が実施されるということが前提になると思うんですが、ちょっとこの報告書を拝見すると、最初の業務の効率化というところは、管理業務的なところの効率化のことには多少触れられているんですが、あんまり具体的な姿がどうも私には見えないので、その辺をどうお考えなのか、ご回答いただければと思います。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

今のご質問内容は業務の効率化ということでございますか。

委員

大ざっぱな議論で申しわけないんですけども、要するに事業費が削減されると。一方で、例えば鉄道建設のコストダウンを推進して、15%コストを下げるというようなことをやると、その部分だけを見れば、事業量そのものが変わらないようにも見えると。私の理解が間違っているのかもしれませんが。

お金ではなくて、要するにジョブとしての作業量といいますか、工事量といいますか、それは割り算ですから、変わらないようにも見えると。一方で人は減るといって、相当な程度の、15%なら15%の本当の効率化というのが業務上なされないと、仕事が今までどおりにできないというふうに見えるんですけども、その辺についてご説明がいただけるとありがたい。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

一つは事業量というときに、私ども、例えば新幹線。一番わかり易いのは建設のことだと思いますが、鉄道建設ですと新幹線なり、都市鉄道なりがあるわけですね。そのときに、事業量というのと、もう一つはコスト縮減と2つありますが、私どもの中でコスト縮減と言うときに、事業のスピードアップのほか、技術的な開発の中でコストを縮減していくという要素があります。それはいろいろやっていますけれども、もう一つ業務の効率化というときに、人が減っていくという話なんです、業務の効率化というのは。

#### 委員

単純に言うと、総事業費が15%下がって、コストが15%下がれば、例えば総延長みたいなものは変わらないだけの工事ができるというふうに、ごく単純に考えれば見えるような気もするんです。そうすると、一方でそれにかかる人間はどんどん減っている。そうすると、パーヘッドの作業量はかなり増えることになって、それは相当な合理化を要するのでは、何か新しい効率化の努力がされないと、それに対応できないのではないかというふうに見えるものですから。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

一般管理費のほうは、例えば人件費の削減ですとか、それからとっている新聞の削減、自動車の削減、そういったものでやって参ります。それから、具体的な事業のほうは、確かに人も減らしていく。いろいろな部分で機械化等でパーヘッドの業務量は増えていく。逆に言うと、マンパワーから比べれば仕事の効率は増やしていくということと同時に、やはり今までやってきました専門的な知識のノウハウの蓄積がございます。今までと比べて、例えばトンネルですとか、橋とか、一番お金のかかる部分で、安全を確保しつつ、より最適な工法をとることで経費のほうも下げていくということで、事業費それから管理費、それぞれ15%、13%の削減をやっていくということになるのかなと思います。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

今のお話の中で、例えば外部委託との関係をかなり私も意識しているわけです。要するに公的な立場での業務と、実際の建設での品質管理も全部含めて、技術的な観点での民の力があまして、その部分はかなり思い切って民に外

部委託する。ただし設計協議なり、あるいは工程管理なり、あるいは用地買収でのいろいろなこと、要するに公的な立場でないといけない部分については、極力私どもが中心にやらざるを得ない。技術開発につきましては、民間での技術を取り入れることもありますけれども、やっぱり今のお話の中では、人が少なくなってくる、その中でどれだけ民の外部能力を活用するかというところにだんだん入っていったらいいですね。

これは今までも、何も独法になってから始まったわけじゃなくて、かなりのところで入っている。端的に言うと、長野新幹線のときのキロ当たりの要員と、九州でやっているというのは、おそらく6割か7割ぐらいの人数でやっているわけです。それがなぜそうやってできてきているかと。現に効率化だと思えますけれども、その分野というのは、施工管理にしても何にしても、やっぱり民の力をできるだけ借りてやっていく。そういう中で、外部能力をどうやって取り入れていくかというのと非常に絡んできて、現にそれを実行しているということは確かなんです。その中で、今人が少なくなった中で、カバーしていったらいいということなんです。一人当たりの業務の効率化という観点でいくと、長野でやった10年ぐらい前と今の時点では、おそらく6割、7割ぐらいの、要するに効率化が3割、4割アップしていると思えます。

これは機構の人員構成からいくと、これからも更に求めていかないといけないというのは事実です。そういう形の中でやっていくということだと考えています。ちょっとお答えになったかどうか分かりませんが。

委員

最初の8ページ当たりのところの記述に、その辺のことがあまり書かれていなかったものですから、ご質問させていただきました。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

どちらかというとも機構の中の組織のことですと、2つの組織を統合して、したがって2つが統合したことに対して、どうやって統合のメリットを出していくか。特に管理部門というのはまさにそうです。ですから、今のこの答え方というのは、どちらかというとも機構内部の独法化に伴って、どのように変えていったか。統合の意識を、メリットを出そうかという形でまとめている感じです。

もう一つは、さっき言った事業量というのと、外部的な要素が入ってくる要

素に対してどうやって取り組んでいくかということだと思いますので、私が最初にお話ししたのは、どちらかということと事業という外部的なものに対して、どうやって私どもの機構として取り組んでいくか、どのように効率化を求めていくかという形でお答えさせていただいたような形になっていると思います。

委員

時間もないので2点だけ。1点が、10ページの繰越欠損金の適正な処理のところ、ほかの項目は、全部年度計画に対する達成状況なんですけど、ここだけ何か中期目標期間を超えた28年度までに未収金をなくすという方針に変わりはないということで、ちょっとこのあたりがどうしてこういう結論になるのかよく分からないんですけれども、このあたり当期の損失、予定よりもちょっと多額の損失を計上して、それで将来の未収金回収計画に全く影響がないのかどうかというのが1点。

それからもう1点が、既に中期目標期間の数値目標を達成してしまったもの、例えば電子ファイル化率を70%以上ともう達成してしまった。来年度以降、これをどうするのかなというのがちょっとよく分からないところなんですけれども、そのあたりのところ、質問になるのかどうかよく分からないんですけど、お願いいたします。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

ご指摘の2点目につきましては、70%に達成したからという話ですが、これは、電子ファイルの中の印鑑を押すところの部分がまだ電子化されていないだけなんです。あと全部、基本的にはされておりまして、そこは機構独自でできなくて、どちらかということと事業者との絡みとか、お金が絡む話とかがあります。次年度以降出していくと思いますけど、出さざるを得ないかなという感じがしています。項目として評価していただくと思います。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

未収金の話でございますけれども、実は中期目標のもとになっている特殊法人等整理合理化計画という閣議決定がありまして、その閣議決定に、未収金の処理は平成28年度までに処理をしていくという記述がございます。それを受けて中期目標、中期計画という形でブレークダウンされてきているということでございますので、もちろん平成28年度までのできるだけ早い時期に回収で

できればいいわけですし、私どもはできるだけ早くそういう努力はしていかなければいけないと思いますが、28年の根拠というのはそういうことでございます。

委員

215ページにある、ここは分かるんですけども、年度計画にいく場合に、これをどう表現するかというのは、閣議決定との間でわかり易いような形に若干表現を改めたほうがいいんじゃないんでしょうか。これがあると、毎年この問題が出てくるわけですよ。いいときはいいけど、悪いときはどうするのという話になりますから、若干ここは工夫していただけませんか。誤解を与えるおそれがあると思います。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

はい。

委員

せっかくスケジュールをリスケジュール化して、全体について努力されているという点はかなり高く評価すべきだと思うし、もう一つは全体の枠が少なくなっているという点も、今までの運輸施設整備事業団、機構の前の段階から比べると格段の前進、言いかえれば、独立行政法人にした一つの成果ではないかと私は見ているので、そこら辺をもう少し評価してもいいのかなと。

もう一つ質問で、事故ゼロの目標がありましたね。それが死亡が3件出ているというのは、どういうことなんですか。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

それはこういうことです。誤解を与えちゃうんですね。重大事故ゼロを目標、これは当然なんですけど、重大事故というのは、死亡事故とか、人の命にかかわることですから、作業事故といえども、これはなくしましょうと。もう一つは、全く関係のない第三者にけがをさせる事故、あるいは架線を切ったとかいろいろの形であります。もう一つは、技術的施工で列車そのものに損害を与える。これはまさに大きな事故で、何としても防がないといけないということでゼロを目標にしているのですが、実際には今、全現場でいくと約1万から1万1,000人ぐらいの人が働いていて、なおかつ500を超えるぐらいの事業所を持ちながらやっているわけですね。

私どもはゼロを目標にただ見ているだけでなく、具体的に事故防止に対する指示を、全国的に各業界に指導しているんですね。その中でゼロが達成できなかったから全く話にならんというのは、ちょっと。やっぱり、目標としては毎年ゼロを目指さないといけないと思います。

これはコスト縮減の何%というのと違うのではないかと思います。コスト縮減を何%するというのと違って、これは機構だけではなくて、全業界を挙げてゼロを目標にしていくということではないといけないというぐらいの目標だと思っているんです。

委員

先ほどの説明どおりでいくと215ページ、217ページのことは、今年度は達成できていないけれども、中長期は達成できますという。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

私どもとすれば、当然ながらそういうことでございます。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

これは、やはり経済の状況とかに応じて、計画はございますけれども、数字がある程度変動がします。2,000万円ぐらいであれば誤差の範囲かなと思ったわけございまして、たまたま年度計画には、そういった意味では数字はきちんと書いてございません。そこは28年までの長期の間で回収していきなさいというご指示をいただいているものですから、そこら辺は経済の変動も考慮しております。

委員

「優れた」という抽象的なものを具体的に点数をつけるときに、この「優れた」をどうするかというときの解釈として、年度計画以上の努力がされて、数値目標を大幅に上回ったと、これを3点にしましょうと。2点は、年度計画どおりで、しかも達成できますというのを2点にしましょうと。1点は、年度計画以下で、だけど目標は達成できるというのを1点にしましょう。これは先生方、よろしいですね。そこは合わせておいて下さい。

委員

そうです。

委員

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。

委員

もう一つよろしいでしょうか。これはどのように考えられるのか。先ほどご質問がありましたけれども、事業費の15%。管理費で13%カットというのは一種のリストラですけど、事業費の15%というのはかなり大きいんですね。そうすると、言いかえれば事業そのものは独自でやれるのも、国家プロジェクトでやられていく。こういうときに、要するに中身が悪くならないんだよということも当然出てくるわけですね。実際に使うのは機構が使うわけではありませんから、機構はつくって、使うほうはJRなり、民鉄が使うわけです。そうすると、機構のほうの目標として15%カットであっても、実際に今度は譲渡する、あるいは使わせるほうの立場から見たら大丈夫なのかというのはどこで見ていくのかというのは、かなり基本的な問題ですが、そこら辺はどうお考えなんですか。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

これは要するに事業費、例えば新幹線ですと、どここの線からの事業費としていくらと、出しますね。大臣から認可が出たときに、大体何年間で全体はいくらになる。過去の経験からいって、今のいろいろな考え方からいくと、大体このぐらいでおさめますというのが事業費なんですね。では、これだけ予算をもらっているから全部使うかということだけでなく、これに対して今度個々に、実際の建設のときに、最新の技術を使ってできる限り予算の範囲内におさめる。もちろん事業費が増加する場合もあるわけですね。トンネルなんかで、大きな水が出たりなんかして事業費が増加する場合もある。事業費というのは、トータル的におさめていくという話なんですね。

私どもがJRにお渡しするときには、構造物として実際に品質の面も含めて、しっかりでき上がっている姿でお渡しをするということです。ですから、事業費がいくらかかったかというよりも、実際に完成した構造物がどういう品質のもので、ちゃんとできているかということを確認して、向こうに渡す。ですから、事業費が減ったから云々というものとはまた違うわけです。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

一言だけちょっと補足してよろしいでしょうか。事業費と申しますときに、中期目標で与えられている一般管理費もそうですけれども、事業費もやっぱり機構全体としてご理解いただきたいと思うんですね。1つ1つのプロジェクトごとに15%事業費を減らすということではなくて、機構全体として事業費を減らす、機構全体として一般管理費を減らすということでございます。

#### 委員

私のほうからも2つぐらい伺いたいんですが、まず1ページ、2番で、総合的な企画調査体制のときに、審議委員会と特別顧問会議を2つ設置して、特別顧問会議も何か1回か2回しかやっていない、メンバーはほとんど同じ。これは何を意味するんですか。審議委員会で十分のようにも思うんです。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

これは2つありまして、私どもの気持ちとしては、中期計画、年度計画をやったりフォローしていくというのが大事です。もう一つは、これだけの委員会が、今審議会という言葉を使っている、中期計画推進・フォローアップ審議委員会と言っていますが、私どもは実際にそれだけではなくて、独法になったということの意味するものは、実際に全般的な、ただ単に数字的な目標を達成する云々ではなくて、業務全体のやり方の中で、例えば海外技術力なんていう大きな技術力を持っていると、その中でどのように展開していくのがベターなんだろうと。ですから先生方から、私ら内部だけじゃなくて、外から見たときに、こんな特徴を持っている独法ならこういうことをもう少し言ったらどうなんだろうかという全般的な話を、特別顧問会議という形の中でお願いしたいということで特別顧問会議というのを別に設けております。ただ同じメンバーが入っているのは、中期計画推進・フォローアップ審議委員会に、顧問特別顧問会議の方に入ってもらっておりますが、それはそれでフォローアップという形の中でまた見てもらうという形をとっているわけです。

#### 委員

それはわかるんですが、実際の経営会議的にもものすごくコミットするというならわかるんですが、1回か2回しかやらないなら、審議委員会でやったって同じことじゃないかと僕には見えるんです。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

特別顧問会議をこの半年間の間に2回開催しました。審議委員会のほうは、それとは別にまた2回やっております。

#### 委員

だから、その審議委員会を2回やっているときに、ここに書いてある程度のことだったら同じことをやっているように僕には見えて、それ自身が非効率ではないかと思えちゃうんです。もっと違うことをうんとやっているのならともかく、ここに書いてあることなら審議委員会でご意見を伺ったのとどこが違うのかなど。しかも審議委員会のアウトプットはここにあまり書いていないですね。

もう1点は、この中期目標自身ではないかもわかりませんが、例えば都市鉄道のプロジェクトのように、プロジェクト自身が少なくなって、日本中でそういう技術力を誰が担保するのかという、もちろん技術力をどう維持するかという問題がきつとあって、それはおそらくかなりの部分はこの組織が、国家としては持つべきものだと思うんですね。ずっとこれを見ていて、そういうことについて、技術力の向上とかということではなくて、どうやって世代間でちゃんと技術力を維持し、経験を蓄積していくかということの努力がどこで評価され、どこでマネージされているのかというのがちょっと気にかかったんです。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

この中では書き切れていないんですね。鉄道建設ですと、40年という非常に長い歴史の中で蓄積された技術力を組織として持っている。特に都市鉄道についてはやっぱり活かしていかなければいけない。この中ではよく海外技術力だとか、あるいは地方の鉄道とか、第3セクターとかという言葉は入っていますね。私どもが組織として持っている技術を社会に還元していくんだと、また組織としてそういう技術を持って生かしていくんだという気持ちが入って、これは中期目標の中にも、うたっているんですが、都市鉄道云々については中期目標の中に具体的に入っていないからうたっていないんですね。実際には先生がおっしゃったように、私どもは都市鉄道と新幹線と技術的には違う分野を持っていますから、都市鉄道に関する経験、技術をしっかり打って出たいという気持ちはあります。これはもちろん財務面とかいろいろなことが絡んでくるこ

とだから、建設の中では書き切れない部分が確かにあります。ただ組織的には、私ども自身がやらないといけないということで、中では議論はしているんですけどね。

#### 委員

さっきの人員、単価の話もそうですし、団塊の世代のエンジニアがいなくなって、しかもアウトソーシングという技術上の支援もあるんですが、最低限やらないといけない積算業務だとか、つまり今積算はほとんどコンピューターに入力するだけの作業のほうが多いんじゃないかと思うんです。本当の現場に触れて、技術力と呼ばれるところの肝心の部分がなくなって、機械的な仕事だけが残っちゃうようなことになって、技術力というのが世代間でサステナブルなのかどうかということについて、都市鉄道のほうはもっとプロジェクトが激減しますから深刻。しかしながら、新幹線のほうだって、効率化、効率化といくと、結局そういうところに問題があるのに、研修回数を増やしたとか、そんなところで評価していて本当に大丈夫かなというのが、私の率直な意見です。

#### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

確かに今の中で、もちろん研修であるとか、技術発表会であるとか、特に技術発表会というのは非常に大事です。というのは、相当勉強して現場を知らないで発表ができないし、そういう中では、私は、講習会に行くということも大事だけれども、発表するということが大事だと思います。そういう形の中で、私ども、組織的に個人の技術力だけじゃなくて、これを組織としての技術力に維持していかなければいけないという、その前提で全体を見ているつもりであります。昭和40年代に採用した、五十五、六歳の職員が二、三年たつとどっと減るとか、あと七、八年たつとまたどっと減るとか、その中でどうやって維持していくのかというのが1つある。

もう一つは、やっぱり当機構だけではなくて、特に都市鉄道に関して言うと、例えば営団が株式会社になったとか、いろいろな形の中で減ってきます。そういう技術をどうやって国として維持するかというのは、一つの大きなテーマだと思っておりますが。少なくとも私ども機構とすれば、今持っている技術を新幹線ばかりでなくて、都市鉄道でも維持していくことについては、真剣に考えているつもりです。

委員

何が言いたいかというと、こういう努力をしているということが書かれなくていいのかという。定型的な回数の話ももちろんいいんですが。

委員

今のところは、自主的努力のところでもどんどんそこを書いて、それを自主的努力じゃなしに、計画の中にはめ込んでいくと、おそらくこういう作業になると思うんですね。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

結局技術開発だとか、技術力向上だとかというところに入っているんだけど、これを組織として、こういう形の中で維持していつているということ、具体的に書いていないということですね。本当はそれは、私どもとしては一番大事な点ですから、間違いなく維持はしていつているんです。だからそれを評価する項目の中に、中期目標という大臣が与える項目の中に、そのように書かれるような項目が必ずしもないものだから、結局は技術力向上とか、いろいろな中に入り込んで、それを維持していくことが組織としての技術力になってくるという中では、頭に入れているわけです。ただこれを評価してもらうときに書いていないんだな。一番大事にしているのはそこなんですけどね。

委員

技術力の維持だとか、若手技術者とか、人事計画とか書く場所がないのではなくて、やっぱり書いていないんです。書く場はあちこちあると思うんです。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

そうだと思うんですね。

事務局

中期目標をお示しした我々行政の立場からいくと、確かにそれは問題かなと思っています。ただ書く場所がないかということそんなことはなくて、自主改善努力のところでもこんなことをやっている、あんなこともやっているということを書いていただければ、適正に評価していただけると思います。

委員

今言った柱を、おそらくこの機構の特徴的なところを、まずどんと議論されて、それをどういう形で配置するかというように書かれたら、相当入ってくる

と思いますよ。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

確かに機構の一番の特徴というのは特に鉄道建設あるいは船舶の技術支援もそうですけれども、組織としての技術力なんですね。その特徴をどうやって将来的に維持していくかというところが一番ポイントなんです、そこは書き切れていないという感じはします。

委員

最初のところに、鉄道というもののいろいろな、トータルな特性が書いてあったじゃないですか。そこら辺をもう少し膨らませて、技術の伝承なり、維持なりということを書かれれば良いと思います。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

そうですね。鉄道建設本部の設置のところですね。

委員

そうです。あそこはかなり書いてあるので、あの辺をもう少し。

委員

我々大学も独立行政法人の仲間入りをして、似たようなことを議論するわけですが、同じように中期目標とかを立てたときに、それはやっぱりかなりいろいろな独立行政法人、共通的に目標となる部分、例えば負債を減らしましょうとか、事業費を効率化して安くしましょうとか、人を減らしましょう、これはもう共通なんですね。だけど逆に、ほかの独立行政法人とは違う、差別化するところというところと変ですが、この機構だけの特徴的なところというのは、やっぱりさっきから委員が言われている、技術をちゃんと維持して保っていくというところが、ほかのところと違うところだと思うんです。

我々大学ですと技術というよりは 我々も同じように技術の伝承を持っているんですが、同時に学術を守る、科学を守るというようなことが、ほかの独立行政法人と違うところなんですね。それは共通で与えられた目標とか、上のほうから、国土交通省のほうからいろいろ与えられた枠の中で埋めていくというだけではなくて、それをはみ出したところで、独立行政法人の独立ということ、目標等の解釈とか、それを実現するためのサブの目標とか、書き下したところで、そこに自由度が出てくるという意味でもあるんですね。だから、

書く場所がないとかという話ではなくて、むしろねじ込むぐらいの覚悟で、この機構だけが特徴的に持っているところをもっと積極的に拾い上げていただいて、私は未来永劫的に、来年も再来年もこの様式で点数つけると言われるものではないと思っていますので、この様式自体も改善することも、この機構さんで考えられるべきことだと思います。

以上です。

委員

我々のほうは、この項目ごとと総合評価みたいなところがありますから、書くことは幾らでもあるんです。

それでは、時間も大分おして恐縮です。一応ここまでにしたいと思います。冒頭申しましたように、評価表をご記入の上、返信用封筒で送っていただけたらと思います。23日というと月曜じゃなくて、あさって。月曜では遅かった。

事務局

できればということをお願いしたいと思っています。

委員

それでは、今日はこれまでにしたいと思います。長時間ご審議いただきまして、大変ありがとうございました。引き続き、次回8月3日開催の分科会でご審議、ご議論をいただき、当分科会における評価を確定いたしたいと思っています。よろしく願いいたします。そのときに、全員の分の集計した資料をお見せいただいて、違っているところを議論して決めるということでございます。よろしく願いいたします。それでは、事務局のほうにお返しいたします。

### 3. 閉 会

事務局

非常に長時間にわたりまして、熱心にご審議賜りましてありがとうございました。委員長からご説明がありましたとおり、次回8月3日、13時30分から予定してございますので、ご都合のつく限り、先生方、大変恐縮でございますが、よろしくお願い申し上げます。

また本日の資料、大変大部になっておりますので、もしよろしければ、私どものほうから先生方あてに別途郵送もいたしますので、ご希望の先生、資料の

ほうはそのまま残しておいていただいても構いませんので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして、国土交通省独立行政法人評価委員会第4回鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会を終了させていただきたいと存じます。ほんとうに長時間にわたりご審議いただきまして、どうもありがとうございました。

以 上