

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8回）

議 事 録

平成17年7月

国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 新委員、再任委員及び委員のご紹介.....	2 ~ 3
3 . 鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長挨拶	3 ~ 4
4 . 議 事	
(1) 議題 1 . 平成 1 6 年度財務諸表.....	4 ~ 2 2
議題 2 . 平成 1 7 年度長期借入金等に係る償還計画	
(2) 議題 3 . 平成 1 6 年度業務実績評価.....	2 2 ~ 7 1
5 . 閉 会.....	7 1

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8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、また朝早くからお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

しばらくの間、進行役を務めさせていただきたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

まず、簡単に事務的なご報告をさせていただきたいと存じます。本日の分科会の取り扱いでございますが、国交省独立行政法人評価委員会運営規則に基づきまして、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。また、本日の会議の公開についてでございますが、これも同じく運営規則に基づきまして、本日の議題でございます平成16年度財務諸表及び平成17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16年度業務実績の評価につきましては非公開とさせていただきます。また、議事録等につきましては、これまでどおり所要の手続を経た上で、分科会終了後、速やかに議事概要、議事録をそれぞれホームページで公表して参りたいと考えております。

続きまして、資料の確認をさせていただきたいと存じます。お手元の資料をご覧ください。非常に大部で恐縮でございますが、上から順に議事次第、座席表、委員名簿とございます。それから、審議資料という1枚紙の表紙の後に、資料1「平成16年度財務諸表について」、これが最初の議題1に関わるものでございますが、この資料1の中には、資料1という表紙、それから資料1-1「平成16年度財務諸表（概要）」、それから資料1-2「平成16年度財務諸表」、その中には、監事及び監査法人からの今回の機構の財務諸表に関する意見をいただいたものがございます。さらに、財務諸表本体でございますが、「法人単位の財務諸表及び勘定別財務諸表」という冊子にしたもの、それから「連結財務諸表」という冊子にしたもの、この2分冊がございます。最後に、独立行政法人通則法の財務諸表関係の条文の抜粋をつけたものが資料1の中身でございます。

続いて、資料2「平成17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、資料3「平成16年度業務実績評価について」、まず、表紙の1枚。それから、資料3-1、横長のものでございますが、「平成16年度業務実績報告書(概要)」、それから資料3-2「平成16年度業務実績報告書」、それから参考資料でございますけれども、資料3-3「国土交通省独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針」、それから資料3-4「平成16年度業務実績評価調書(案)」、空欄がございますけれども、正にこれからこの欄を先生方にご審議して埋めていただくものでございます。それから、右肩に参考資料と書かせていただいておりますが、昨年度、平成15年度の業務実績評価調書をご参考までに添付させていただいております。さらに一番最後に、これも参考資料でございますが、独立行政法人通則法の業務実績に関する条文の抜粋、これが1枚でございますけれども、つけさせていただきます。これが資料3でございます。

続きまして、参考資料でございますが、表紙に参考資料1、2、3、4というふうに書いてございますが、独立行政法人評価委員会令、運営規則等、参考資料を添付しております。ここまでが公表資料という扱いです。

もし漏れ等がございましたら、事務局の方にお申し付けいただければと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

2. 新委員、再任委員及び委員のご紹介

事務局

続きまして、議事次第の2番目に移らせていただきます。

まず、本年7月1日付けで再任された委員の先生をご紹介させていただきたいと存じます。

東京理科大学理工学部教授・正田先生でございます。

東京大学大学院工学系研究科教授・上田先生でございます。

本日、ご欠席のご連絡をいただいておりますが、北海道大学公共政策大学院院長・宮脇先生がご再任であります。

それから、明治大学経営学部助教授・石津先生が同日付けで新たに委員としてご就任されてございます。

なお、都市経済研究所主任研究員・福井先生は、本日ご出席のご連絡をいただいておりますが、少し遅れておられるようでございます。

続きまして、ご出席の委員の先生をご紹介させていただきたいと存じます。

本分科会の分科会長でございます東京大学大学院工学系研究科教授・家田先生でございます。

東京理科大学名誉教授・加藤先生でございます。

横浜国立大学大学院工学研究院教授・角先生でございます。

都市経済研究所主任研究員・福井先生でございます。

最後になりましたが、ご覧のとおり、本日、当機構の分科会委員9名のうち過半数の6名のご出席をいただいております。議事を行うための定足数を満たしておりますことをご報告させていただきたいと存じます。

3. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長挨拶

事務局

それでは、議事次第の3番目でございますが、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、小幡理事長からご挨拶を賜りたいと存じます。小幡理事長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

小幡鉄道・運輸機構理事長

本日は、先生方におかれましては、お忙しい中、そしてまた暑い中を恐縮でございます。厚く御礼申し上げます。

私、昨年の11月に小森前理事長からバトンタッチを受けました小幡でございます。よろしくお願いいたします。

当機構は、ご存じのように、15年10月に2つの法人が統合、そして独法化という作業をさせていただきましたけれども、15年度実績につきましては、当評価委員会から順調であるというご評価をいただきました。これは、われわれ実は統合と独法化という2つの課題を実施したわけでありまして、統合のほうについては、ご存じのように、それぞれ統合された法人がもともと数年前に統合しておったということで、2つの法人の統合ではございましたけれども、それぞれの法人がまだ1つの法人として融合されておらない状態で2つの法人を統合したということ

で、ご存じのように、勘定区分も6つに分かれておるといような中で、実はこちらに一番力を入れて円滑な統合ということ、そして、もう1つの独法化という課題に取り組むということでスタートしたわけでございます。そういう意味で、実は独法化に伴いますところの課題、各法人に共通のものがございますけれども、幾つかについては、実は手が回りませんで、15年度については低い評価をいただいたものもございましたけれども、そういう状況から、せっかくご指摘いただきました当評価委員会でのご指摘等々を踏まえまして、われわれも16年度は精いっぱいがんばって参りまして、どうか先ほど申しましたスタートでの遅れを取り戻せたかなということございまして、今日報告させていただきますので、また厳しいご指摘、ご指導をいただきまして、そういうものを踏まえまして、さらに充実させたいと思っておりますので、よろしくお願いいたしたいと思っております。

今日と8月1日と、お忙しい委員の先生方の貴重な時間をいただいて恐縮でございますけれども、よろしくお願い申し上げたいと思っております。本当にありがとうございます。

事務局

どうもありがとうございました。

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、家田先生、どうぞよろしくお願い申し上げます。

4. 議 事

議題1. 平成16年度財務諸表

議題2. 平成17年度長期借入金に係る償還計画

家田分科会長

おはようございます。今日は長時間ですけれども、どうぞよろしくお願いいたします。なるべく長時間ではないような方向でいきたいと思っております。

議事次第に基づいていこうと思っておりますけれども、9名の委員のところ、6名の委員の方々にご出席いただいているところでございます。本日欠席されている3名の先生、宮脇先生、工藤先生、石津先生には前もってご説明していただいております。

うことでございます。

それで、議事次第にありますとおり、3つ議題がございますけれども、議題2と3の間で休憩をとりますので、1、2を前半戦ということにしたいと思います。

まず、議題1の「平成16年度財務諸表」と議題2の「平成17年度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というスタンスでございます。それから、議題3の「平成16年度業務実績評価」ですが、これについては機構から実績報告の説明を受けてご審議をお願いすることになっております。

それでは、財務諸表と償還計画について、まとめて簡潔に事務局からご説明をいただくことにしたいと思います。よろしく願いいたします。

室谷財務課長

おはようございます。鉄道局財務課長の室谷と申します。

それでは、議題1及び2につきまして説明を申し上げます。

まず議題1であります。平成16年度の財務諸表についてということであり、鉄道・運輸機構として、16年度1年間、さまざまな業務活動を実施をしてきております。そのことにつきましては、この後の議題であります業務実績評価の中で報告をさせていただき、また、評価をいただくということではありますが、この財務諸表というのは、さまざまな活動を通じて、1年間通じてみた段階で資産がどうなったのか、あるいは負債がどう変化をしたのか、あるいは期間損益がどうであったかという、いわゆる財務の状況について整理をしたものということであり、資料1-2にその財務諸表の本体をお付けしておりますが、第2分冊にわたっているということにつきましては、冒頭説明がありましたように、機構本体の財務諸表と、それから特例業務勘定が100%子会社を1社持っておりますので、その会社も含めた連結財務諸表ということで、第2分冊になっております。

財務諸表につきましては、1つは貸借対照表であります。2つ目は損益計算書、3つ目がキャッシュ・フロー計算書、4つ目が独立行政法人として特殊なものでありますが、行政サービス実施コスト計算書、国民経済的に見てどのようなコストがかかっているのかということを試算をしたものであります。そのほか利益の処分に関する書類、附属明細書といったものからなります。大部な資料でありまして、簡

潔に説明をせよということではありますが、できるだけ簡単には説明させてもらいたいと思っております。

それでは、資料1 - 116年度の財務諸表（概要版）につきましてご説明をさせていただきます。説明の手順としましては、財務諸表の前提である、機構がどういうことを16年度やってきたのかということ。それから、そのための資金のフレーム、資金の流れがどうなっているのか。3点目が16年度末の段階で額の確定ということで、収入・支出の決算というものを見ていただいた上で、貸借対照表等の財務諸表の説明に入りたいと思います。ただし、特徴的なこと、あるいは16年度のトピックス的なことを中心にご説明をさせていただきたいと思います。

それでは、資料の1ページと2ページ、これが機構として16年度どういうことをやってきたのか、事業実績の概要であります。6つの勘定に分かれているということにつきましては、理事長からのご挨拶の中にもあったとおりであります。

まず、建設勘定であります。整備新幹線、あるいは常磐新線、これは8月に開業いたしますけれども、そういった都市鉄道等々の鉄道の建設業務ということで、どのぐらいのボリュームなのかということイメージしていただくために、実績額というものを載せております。整備新幹線も含めて3,027億円余の事業規模ということであります。

それから貸付・譲渡業務というのが2つ目の柱ということで、整備新幹線をつくったものをJRに貸し付ける、あるいは機構が保有しております鉄道について、鉄道会社に貸し付けるという業務、それから、つくったものを民鉄会社に譲渡する、そして25年で投下資本を回収していくという鉄道施設の譲渡業務があります。資金の流れとしては、それが貸付収入あるいは譲渡収入という形で入ってくるようになります。大まかな規模としては1,800億円ぐらいの規模ということになります。

船舶勘定につきましては、船主と共有で旅客船・貨物船を建造するということがあります。16年度は合わせて約170億円程の事業ということで、業務量としては少なくなっているということになります。

それから、3つ目が造船勘定であります。これも2つありまして、1つはグリーンシップ等の高度船舶技術の試験研究に対して、国の補助金を得て開発費の助成

をするもの、それから、造船所を買い取りまして、いわゆる造船業の構造転換業務を行うというものであります。金額的には大きくはございません。

それから、4つ目が基礎的研究等勘定ということで、これも2つに分かれておりますが、1つが陸海空にわたる公募型の研究課題を募集をいたしまして、優れた課題に対して委託研究を行うという3億5,000万円の事業。それから、内航海運活性化融資業務ということで、平成10年度からであります。暫定措置事業を行っております内航総連に対して融資を行っております。

それから助成勘定であります。国からの補助金を一括して受けて各事業者に交付をする鉄道助成業務341億円余。例えば地下鉄の整備、あるいはリニアの技術開発といったことを行っております。

それから他勘定への繰入れということで、1つは、国からの公共事業費を受け入れて、既設新幹線の譲渡収入を受け入れて、建設勘定に繰り入れて、整備新幹線の財源に充てていく。それから、無利子貸付については常磐新線に充てていくという業務であります。同じく既設新幹線の譲渡収入を基に受け入れて、特例業務勘定に繰り入れる。そこから先の話については、6番目の特例業務勘定でご説明をいたします。

それから、機構は多額の債務の承継をしております。その償還利子の支払いという業務、7,140億円余の規模ということでございます。

最後の特例業務勘定が、先ほど言いました助成勘定からの繰入れ、それに土地の処分、あるいは株式の売却等々の収入を基に、年金等の支払い、いわゆる特例業務に当たっている。金額的には2,741億円余の規模であります。

以上が各勘定の説明であります。

3ページ以降になりますが、各勘定ごとのそういった業務を行うに当たっての資金の流れがどうなっているかということをお示しをしたものであります。16年度の決算ベースで具体的な数字も入れております。非常に細かくなっておりまして、詳しく説明申し上げたいのですが、残念ながら時間がありませんので、建設勘定だけ少し資金の流れを見ていただきますと、収入につきましては赤い字で7,645億7,900万円と表記してございます。支出については青い字で7,716億5,100万円と表記をしてございます。支出の部から見ていただきますと、真ん中以

降であります。先ほど申し上げましたように、整備新幹線であるとか、あるいは常磐新線等々の鉄道施設の建設に充てております、3,180億円余。それから、中部空港への連絡鉄道等々、受託をして鉄道整備に充てている、79億円余ということであります。

そのほか、助成勘定に無利子の償還（73億円）もしております。

それから、借りたお金の償還、あるいは一般管理費等々で4,383億円余というのが支出の流れで、それを賄う収入の部でありますけれども、1つは、国からの補助金を助成勘定経由で受け入れて、整備新幹線等の整備に充てるというものであります。

2つ目が、事業者からの負担金というのを受け入れております。地方公共団体も含めて、あるいは受託事業においては委託者からの負担金というのが右側に出てきております。

3つ目が助成勘定からの無利子の借入金264億円余、これがつくばエクスプレスの整備に充てられる。それから、既設新幹線の譲渡収入724億円につきましては、交付金として建設勘定が受け入れて整備新幹線に充てているということでありす。

4つ目が、その下にあります貸付あるいは譲渡収入。いわゆる機構としての業務収入、1,849億円余の収入があります。足りない部分につきましては、財政融資資金からの借入れ、あるいは民間からの借入資金の導入により、先ほど申し上げました支出を賄っている。これが建設勘定の資金の流れをお示したものでございます。

4ページ、5ページは、それぞれ勘定ごとの資金のフローが出ておりますが、説明は割愛をさせていただきます。

9ページにまいりますが、そういった資金の流れを16年度末の段階で決算をいたします。その結果がどうなっているかということをお示しをしたものであります。9ページは建設勘定でありまして、まず支出の部からご覧をいただきますと、業務経費として先ほど来申し上げておりますような整備新幹線等々の鉄道・建設業務関係経費として3,027億4,200万円支出をしたということでありす。予算に対して77%の達成率、執行率ということでありす。支出の部、

合計で7,716億5,100万円ということで、予算に対する達成率は87%ということでございます。

片や収入の部であります、地方公共団体からの負担金、あるいは財政融資資金、民間からの借入れ、機構債券の発行等々、それに業務収入ということで、トータル7,645億7,900万円ということで91%の執行ということになります。予算に対する達成率が出ておりますが、これは、鉄道建設でありますので、予定したとおりにはなかなか進まない、例えば用地買収が思うように進まなかった等々でこの執行率になっております。片や、借入金の償還等々につきましては、これは約定に従って払っていくということで100%の達成率ということが見てとれるかと思えます。

収入の部で、受託業務収入が35%ということで低いではないかというふうにお感じになるかもしれません。64億2,000万円の決算であります。機構が受託をして整備をしております鉄道というのは、主に中部国際空港の連絡鉄道、それから愛知万博の関係の愛知環状線の高速化工事、それから仙台の空港アクセス鉄道というのがございます。16年度、中部国際空港の連絡鉄道、あるいは愛知万博の関係の事業につきましては、最終年度ということで、建設コストの削減を反映いたしまして額が減っている。それから、仙台の空港アクセス鉄道につきましては、用地買収が予定どおり進まなかったということで、今年度に繰り越されているということによるものでございます。

10ページは船舶勘定についての収入・支出決算でございます。支出の部をご覧くださいますと、旅客船・貨物船の取得費167億2,000万円ということで、予算に対して41%の達成率ということでございます。トータル902億円余の支出の約8割が借入金の償還、あるいは支払利息ということでございます。

片や収入の部であります、事業の執行に合わせて政府の補給金、あるいは借入金等は減額をしております。業務収入は約698億円ということで、収入総額937億8,000万円。これも約8割近くが自らの収入で賄われているということであります。

11ページの造船勘定以下につきましては、時間の関係で説明は割愛をさせていただきます。

15 ページに6勘定を統合した総括表が出ております。支出の部をご覧いただきますと、業務経費ということで、各勘定ごとの事業の実績額が出てございます。それに借入金の償還支払い利息ということで、トータル1兆9,815億7,000万円ということで予算に対して1,934億2,800万円、達成率は91%でございます。

収入の部をご覧いただきますと、運営費交付金以下、上から5つまでがいわゆる国からの補助金でございます。それに対して財政融資資金の借入金、民間借入金、機構債券というのが外部からの資金調達、それから、業務収入、このような3部構成の収入構造になっておりますが、特に業務収入のところに大きく が立っておりまして、予算1兆4,000億円余に対して、実績は決算が1兆1,000億円余ということで、3,000億円余の が立っております。これは後ほど説明いたしますが、特例業務勘定で、市場の条件等々が整えばということで、JR東海の株を売却するという予定で予算に計上しておりましたが、今年度に持ち越された関係で大幅に減ということでありませう。

16 ページは、それを整理をしたものを円グラフ化したものであります。収入のところをご覧いただきますと、1兆9,733億円のうち、国庫補助金等が12%。それから、借入金が30%。残りの約6割は自らの収入ということで、数ある独立行政法人の中では、業務収入の比率が非常に高いというのが特徴であり、強みであるというふうに考えております。

一方、支出の部であります。鉄道を整備したり、船をつくったりという業務経費が35%。63%が借入金等の償還ということでありますが、これは旧国鉄を引き継いだということで、いろいろな債務を承継して、それを一定のスキームに従って債務償還をしているという機構のもう1つの特徴を示していると考えます。

以上を踏まえて、17 ページ以降であります。財務諸表の説明に入らせていただきます。

まず、1つ目の貸借対照表であります。15年度末との比較で整理をしております。大きく変わっているところ、あるいは今年度のトピックス的なところを中心に説明を申し上げます。

まず、資産の部、流動資産のところ、現金及び預金というところをご覧いただ

きますと、半分以下に減っております。3,300億円余の減ということですが、これは流動資産のその他のところ、それから固定資産の部の3、投資その他の資産、投資有価証券、このところが増えております。つまり特例業務勘定でありますけれども、手持ち現金というのをできるだけ有効に活用しようということで、国債あるいは利付きの金融債を購入するということで、資金の効果的な運用のあらわれであるをご理解をいただきたいと思っております。

それから、割賦債権が15年度末の段階では7兆円を超えておりましたが、16年度末では7兆円を切り6兆9,550億円余ということで、4,521億円余の減ということですが、これは何かといいますと、既設の新幹線をJR3社に譲渡した、そのことの債権であります、JR3社からは着々と譲渡収入が返ってきておまして、譲渡元金の回収による減ということでございます。

固定資産のところをご覧くださいますと、有形固定資産、鉄道あるいは共有船舶、それぞれ減価償却に伴う減というのが立っております。

それから、建設仮勘定のところ、9,600億円余。前年度に対して2,111億円余の増ということですが、これは事業の概要、あるいは資金の流れのところで見ただけでしたとおり、整備新幹線等々を一生懸命つくっておりますので、そのことに伴う建設仮勘定の増ということでございます。

したがって、資産合計で見ただけですと、14兆1,544億7,300万円の資産を16年度末時点で機構は保有をしているということであります。前年度に対して4,093億円余の減少ということですが、このほとんどは先ほど見ていただきました割賦債権の減ということによるものでございます。

一方、負債の部でございますが、固定負債のところをご覧くださいますと、機構の債券、あるいは長期の借入金のところ合わせて5,260億円ほどの立っておりますが、これは固定負債資金の償還、借入れの返済が着々と進んでいるということを示しているものでございます。

それから、その下の引当金のところでありまして、15年度末、3兆7,000億円余の引当金があったのが、16年度末では3兆560億円余の引当金、6,819億8,800万円の減と大幅に減になっておりますが、これは後でご説明いたします16年度のトピックスの1つであります年金制度改正に伴う引当金の減という

こととでございます。後ほど特例業務勘定のところでご説明をいたします。

そのことによりまして、負債の合計をご覧いただきますと、12兆6,498億8,900万円ということで、9,893億円の減ということでございます。大幅に負債が減ったということで、結果として利益の剰余金をご覧いただきますと、前年度末に対して倍の1兆1,640億6,900万円の剰余金が立ったということでございます。

16年度のトピックスは2つあるかと思っております、1つは船舶勘定の関係でございます。これは、この評価委員会でもたびたび議論をいただきました。また、前回の評価委員会でご説明をさせていただきましたとおり、船舶勘定をどうするかということで、昨年末、見直し方針というのを行政、そして機構とで策定をしていただきました。その結果、徹底的に船舶勘定の膿を出すということでありましたので、その関係で、それが貸借対照表、あるいは損益計算書にどうあらわれているかということをご説明させていただきます。

2つ目が、年金の制度改革に伴って、それがどう財務諸表に影響が出てきているかということをご説明をさせていただきたいと思っております。

18ページの建設勘定は説明を割愛させていただきました、19ページの船舶勘定であります。先ほど申し上げました昨年12月の船舶勘定の見直し方針を踏まえて、流動資産の部、船舶の未収金・貸倒引当金が124億9,600万円、前年度に対して36億円余の積増しということで、これは徹底的に回収可能性のチェックをしたということで、貸倒債権については厳しく引当金を積み増したということであります。

同じく固定負債の部になりますが、引当金の中の共有船舶資産処分損引当金、これも76億円から160億円余ということで、85億円の積増しをしております。この流動資産の引当金、それから固定負債の引当金、合わせて約120億円の引当金増ということであります。

その結果、下のところになりますが、船舶勘定におきましては、当期の総損失が174億6,400万円立ってしまいました。前年度からの繰越欠損金に加えて、619億1,800万円の繰越欠損金を計上するに至っております。資産合計から負債を引いた、いわゆる純資産につきましては、457億5,300万円。いわ

ゆる債務超過の状態であるということをこの貸借対照表は示してございます。

基礎的研究等勘定、助成勘定については説明を割愛させていただきまして、トピックスの2つ目であります年金勘定の関係で、22ページをご覧いただきたいと思っております。特例業務勘定の貸借対照表であります。資産合計をご覧いただきますと、3兆6,793億円余に対して、16年度末は3兆6,081億円余ということで、資産はほとんど変わっておりません。

それに対して、負債の部でございますが、3兆8,929億円余に対して、16年度末は3兆1,871億円余ということで、7,050億円余の負債の減ということでもあります。これは、先ほど申し上げました共済年金追加費用引当金が大きく減った。6,800億円余減ったということでもあります。これは、われわれもそうではありますが、この4月から年金制度が改正されました。この共済年金追加費用引当金というのは、17年度以降、旧国鉄職員に対して支払う年金総額のキャッシュ・フローを現在価値に割り引いたものを引当金として計上するものでございますが、制度改正に伴ってマクロ経済スライドが導入された。その結果、平成35年度までのスライド率というのを0.9%抑制するということになったものですから、総額のキャッシュ・フローが減り、その現在割引価値である引当金も6,800億円余減になったということでございます。その結果、利益剰余金が15年度末までの累積欠損金をすべて解消して、3,997億3,400万円の繰越利益剰余金を計上するに至ったということでございます。

以上が貸借対照表でございます。

23ページになりますが、損益計算書の説明に入らせていただきます。これも15年度、16年度の比較の損益計算書ということでございますが、15年度は、ご案内のとおり、10月1日から機構が発足したものでありますから、15年度については半期分の費用あるいは収益が計上されている。それに対して、16年度は通期分の費用・利益の計上ということでございますので、対前年度比のところは単純倍ということであれば200ということになります。それが標準的な姿だということでご覧をいただきたいと思っております。

その中で大きく増えたり減ったりしているところを少し説明させていただきますと、経常費用のところでは2つ目、船舶共有建造等業務費というのが260%という

ことで増えてございます。これは、先ほど申し上げましたトピックスの1つ目、引当金を積増したと。120億円の引当金の繰入増ということに伴う経費の増加ということでございます。

それから、資産処分業務費が大きく が立ってございます。2,500億円余の ありますが、これは15年度にJR西日本の株式を全て売却をいたしました。そのことの反動ということでございます。

経常収益のところをご覧いただきますと、トピックスの2つ目に関連して、経常収益として共済年金追加費用引当金戻入益というのが1,514億9,500万円立ってございます。これは、年金は期末の段階で今後どうなっていくだろうということ絶えず見直すわけでありますが、その点は物価上昇率などの実態に合わせて見直した結果、いわゆる数理計算上の差異によるものであります。それほど要らないのではないかとということで、戻入益が立っております。

それに対して臨時利益のところ、民間で言いますと特別利益になるわけですが、その臨時利益のところでも、共済年金追加費用引当金戻入益ということで3,317億9,800万円立っておりますが、これは年金制度改正に伴うものということで、先ほど申し上げましたマクロ経済スライドの導入によりまして引当金が減った。そのことに伴う戻入益を計上したということでございます。その結果、当期の純利益・総利益は5,881億9,500万円ということで、前年度に対して9.4倍ということでございます。もちろん会計上の整理でありまして、これだけキャッシュ・フローがドンと入ってきたということではございません。会計の整理であります。

あと、個別の勘定ごとのPLが出ておりますが、先ほどの総括説明の中ですべて触れておりますので、割愛をさせていただきます。

続きまして、30ページになります。財務諸表の3つ目のキャッシュ・フロー計算書でございます。キャッシュ・フロー重視の中で、独立行政法人についても資産、期間損益と併せて、現金がどうなっているかということをお示ししたものでございます。

3つに分かれておりまして、業務活動に伴う現金の入りと出ということですが、主な支出としては、整備新幹線等の建設に充てるための支出、あるいは年金

支払い等のための支出ということであり、入ってくる方としては、助成業務収入、あるいは補助金等の収入ということで、結果として4,031億2,500万円の資金の増加。キャッシュ・インが上回ったということであり、また、投資活動に伴うキャッシュ・フローであります。もちろん独立行政法人として設備投資を行う訳ではありません。ここでのキャッシュ・アウトとしては、国債あるいは利付き金融債を購入したということで、確かに現預金が国債の購入等に変わるわけですから現金が出ていったということになります。それはいわゆる利子を生む資産に姿を変えたということであり、資金の減少として3,149億1,600万円立っておりますが、基本的には現預金が国債等の資産に変換をしたということであり、財務活動に伴うキャッシュ・フローとして、出る方としては長期借入金の返済、あるいは債券の償還ということでございます。入ってくる方としては、なお借入もしないといけませんし、債券も発行しないといけないということですが、結果として4,188億4,000万円の資金の減少になっている。ということは、これは借入金、あるいは債券の償還が進んだということの意味している訳でございます。

以上がキャッシュ・フロー計算書の説明でございます。

32ページに行政サービス実施コスト計算書が出ております。独立行政法人として、さまざまな業務活動を行う。そのことが国民経済的に見てどれだけのコストがかかっていると考えられるかということ独法会計基準に従って試算をしたものであります。収益のうち、補助金等の収益を除いた自己収入から費用を除いたものに損益外の減価償却等の相当額、あるいは機会費用が行政サービスコストということになります。例えば、独立行政法人ですから、政府からの出資を受けるとか、あるいは国あるいは地方公共団体から無償で、あるいは非常に安いコストで資産を借り受けるといったことがあります。それがもし民間であれば市中から借り入れなければいけない。あるいは、土地を借りたり買ったりしないといけないというふうなことで、そうであれば、どのくらいコストがかかるのか。いわゆるオポチュニティコストを算定して、実施コストとして試算をしてみたということであり、前年度との比較であれば議論の材料になるかなと思いましたが、先ほど言いましたように、前年度は半年分しかございませんので、来年度以降、前年度比較をした上でご説明

をさせてもらいたいと思います。

最後になりますが、39ページに連結決算の概要ということで2～3説明をさせていただきます。

連結の範囲は、特例業務勘定が100%出資をしておりますルールシティ東開発株式会社の分がございます。会社の概要は、2.にありますように、新宿で不動産変換ローン方式業務、あるいは土地の処分等のアウトソーシングをやっている会社でありまして、その1社を加えた連結の貸借対照表が40ページに。それから、連結の損益計算書が41ページにお示しをしております。

40ページの貸借対照表であります。一番左側に「結合」というふうにありますのが6勘定を結合・統合した、いわゆる今まで説明させていただいた機構単体の財務諸表。それから、それに対して連結の財務諸表が右側に出ているということで、資産の部が増えておりますが、これはルールシティ子会社の土地その他の資産が増えた。もちろん負債のほうも借入金等が増えておりますが、資産の増ほどは増えていないということがわかりいただけると思います。

41ページの期間損益であります。資産の処分の業務費ということで経常費用も増えておりますが、それ以上に処分の売却収入というのが増えておりまして、結果的に見れば、一番下のところであります。5,881億9,500万円という単体の当期の総利益・純利益に対して、5,904億100万円ということで、わずかではあります。22億600万円の利益増に貢献をしているということがご覧をいただけると思います。

以上が16年度の財務諸表についての説明でございます。

引き続きまして、資料2の17年度の長期借入金等に係る償還計画につきまして説明をさせていただきます。

1ページ目をご覧くださいと、法令の規定に基づきまして、機構が長期の借入金、これは1年以上にまたがる長期の借入金、あるいは債券の償還計画を立てて、毎事業年度、国土交通大臣の認可を受けることとされております。そして、その認可に当たりましては、この評価委員会の先生方の意見をいただくということになっておりまして、お諮りをするものでございます。17年度の償還計画の対象になる長期の借入金、債券の概要は1ページに表で示してございますとおりでございます。

建設勘定以下、助成勘定までの5勘定。大きなものとしては、建設勘定、助成勘定ということになります。合計のところをご覧いただきますと、17年度の期首の段階での債務、それに17年度、これから借ります借入金・債券等を含めた債務総額がトータル9兆307億円ということでございます。

それに対して、括弧で書いてございます1兆1,276億円、17年度借入金あるいは債券それぞれ償還をしていきます。その結果、17年度末の段階では債務総額は7兆9,031億円ということでございます。例えば建設勘定でご覧いただきますと、借入金として1兆7,315億円ございますが、17年度は993億円償還をしていきたい。債券については1兆5,000億円余の債務総額がございまして、それに対して2,921億円、それぞれ約定に従って償還をしていくということとであります。調達資金の使途としては、鉄道施設の建設に充てるもの等々であります。長期的には、結果的にはすべて資金は回収をいたしますが、年度ごとで見れば貸付料あるいは譲渡収入で賄えない部分が出てまいりますので、借換えのための資金調達というのかなりございます。

それぞれの勘定ごとの17年度以降の償還テーブルにつきましては、2ページから6ページにかけて、これからどう償還をして、借入金あるいは債券がゼロになっていくのかということをお示ししております。

なお、この評価委員会の場でも何度もご提示をさせていただいておりますが、具体の資金のスキームにつきましては、8ページ以降の各勘定ごとの資金スキームということをお示しをしておりますので、ご覧をいただければと思います。

大変長時間にわたる説明で時間も相当オーバーしてしまいました。申し訳ございません。ご質問にお答えをする中で、割愛した部分については補足をさせていただければと思っております。

家田分科会長

どうもありがとうございました。それでは、ただいまの財務諸表と償還計画につきまして、ご質問やご意見がございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

福井委員

財務諸表はどちらがおつくりになったのでしょうか。なぜ国の方が説明されるのか

という素朴な質問です。

室谷財務課長

家田先生からもご説明いただいたとおり、財務諸表については、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ので、われわれ提出をいただいた事務局として承認をするに当たって、こういう内容ですということをご説明申し上げたまででありまして、細かい質問がこれから出てくると思いますが、細かいところは、財務諸表をおつくりになった機構の方でお答えをいただく、こんな役割分担を考えております。

家田分科会長

よろしいですか。他にいかがですか。内容については、ご質問等ございませんか。

上田委員

資料ナンバーでいうと1 - 1の17ページになると思いますが、比較貸借対照表で資産の部、有形固定資産等で減価償却のところは幾つか書いてあるかと思うのですが、これは船舶、構築物、あといろいろなものがあると思いますが、これはどういうやり方か。ちょっと気になるのですが。船舶、鉄道関係のいろいろな施設等で、多分、減価償却のやり方とか、いろいろなやり方のオプションが幾つかあるかと思うのですが、その辺で特に新幹線等の新しくできたものと、船舶等でもう耐用年数近くなっているものとが個別に見ればごっちゃになっているかと思うのですが、その辺はどういうふうに処理されているか教えていただきたいと思います。

室谷財務課長

機構の方からご説明いただくのが正確かもしれませんが、われわれがいただいて理解しているところではいきますと、確かに上田先生がご指摘いただいたとおり、ものによってそれぞれ状況が違います。鉄道の建物とか、構築物とか、あるいは共有船舶、それぞれ耐用年数というのが決まっております、例えば船でいきますと7～18年という耐用年数を設定してございます。それについて、定額法で耐用年数に応じて償却をしていくということでございます。無形固定資産についても、基本的には定額法を採用してございます。

上田委員

もう1点。あとは、この表でも剰余金等がいろいろなところに出て、各勘定によ

ってデコボコがあるというか、プラスがあったり、マイナスがあったりするのですが、全体としては思ったよりもずいぶん大きいという気がして、多分、民間会社のこういう表と同じような比較というのはなかなか難しいかと思うのですが、かなりいいのかなという気もするけれども、それをどう見ればいいか。例えば、これが株式会社であれば、株主の配当なりがあって、投資家の立場で見れば、この部分を見て、株価なり資産総額に対しての比率か何かを計算して、極端に言えば、もし株式会社があったときに機構の株に投資したほうがいいのか、それとも見切りをつけて売ったほうがいいのかというような判断のしようが出てくる訳ですね。

1つは、多分これで一番重要になってくるのは、当然、営利団体ではありませんので、恐らく負債の総額あるいは借入金等の個別のところでもいいのですが、それに対してキャッシュフローとしてどれだけの余裕があるかというようなインデックスを出していかなければいけない。こういうものを第1次のベースとして、次に、そういったいろいろな投資家なり、完全に民間の金融市場で資金を調達する部分だけではありませんけれども、もし仮にそういう形を想定したときに、これでどれぐらいの健全度といいますか、俗な言い方をすると、借金に対してどれぐらいの上がりでやっていけるか。「この家はあと20年は大丈夫ですよ」とか「30年は大丈夫ですよ」と、多分そういうインデックスがたくさんあるかと思うのです。何かそういったものを加工して出されたり、あるいは債券発行のときに格付け会社がそういうインデックスを持っておられたり、最近ですと監査法人でもそういったものを確認されたり、こういったものから次のもう1段階加工したといいますか、投資家なりに向けてのインデックスのようなものはつくられているのでしょうか。現段階では特にないということでしょうか。

森田鉄道・運輸機構理事

理事の森田でございます。まず初めに、先ほどの減価償却ですけれども、これは財務省令に基づく法定耐用年数を使っておりますので、特に恣意的にやっておりません。

それからもう1つ、機構の業務として何を目的にしてやっているかということですが、民間のように利益獲得ではないものですから、ある意味でわれわれは損益ニュートラルな世界で生きているということでございます。そういう意味では、

財務内容の分析というのは非常に難しいのです。ですから、基本的には財源がどうい
うものであって、リスクがどれだけあるかということ、それぞれの事業において
計算をして、それで償還がきちんといくかどうか、財源がきちんといているか
ということで判断しています。そういうことを格付け機関に対しても説明をして理
解を得ているところであります。

それから、従来、われわれの財投機関債の格付けはA A - であったのですが、た
だいまのような説明等々、あるいは後ほど出てくるとは思います、船舶の見直し方
針等も踏まえて、格付け機関の理解を得て、即ち市場の理解を得て、5月の末にA
Aフラットに格上げされているところでございます。

以上、補足しておきます。

家田分科会長

上田さんが言った、もう少し加工した何とか率とか、いろいろなものがあります
けれども、そういうのを出したらどうかというお話があったけれども、その辺はど
うですか。

室谷財務課長

恐らく当機構だけの問題ではない、独立行政法人がたくさんありますので、独法
の会計基準の中で、そういう償還のリスクとか、あるいはプラスの評価をどうする
かというのが議論されていくのだらうと思います。当機構につきましては、先ほど
理事、理事長からお話がありましたように、われわれも非常に良好だというふうに
思っておりますし、これは前回の評価委員会でもご報告させていただきましたよう
に、格付け機関もそういうことで高く評価をしているということでもあります。

家田分科会長

そうすると、これを加工して何か指標をつくるとかというのは直ちにここでやる
ことではないけれども、検討課題として・・・。

室谷財務課長

問題意識としては、いただいております。

家田分科会長

よろしいですか。

上田委員

はい。

家田分科会長

他にいかがでしょうか。これもコメントですけれども、例えば勘定の中で、対予算何%達成率というような感じだったけれども、この結果は、業務としての達成率と、コストダウンを図ったことによってこんなに安く済んだということの両方掛け算で結果を聞いている訳ですよ。だから、達成率というと、言い方としてですけれども、片方しか見ていないような感じもするし、これはこれだけけれども、そのところは両方、仕事はしたけれども、コストダウンした結果、こんなに少なくて済んだと。逆かもしれないしね。仕事はしなかったけれども、コストが高くなってしまったので上がってしまったとか、そんなことはないと思いますけれども、そこら辺をうまく表現するようなことがここからだけでは読めないで、業務実績の方がもしれませんけれども、要るなと思ったのと、それから行政コストのところも、行政コストはこうなのでしょうけれども、だからどうしたというところが、この辺は上田さんの専門かもしれないけれども、どう読んだらいいのかについてはよくわからなかったのですが。

上田委員

気になるのは、補助金等はいいいけれども、機会費用と書かれているところです。これは、先ほど説明があったように、例えば民間の建物なり土地を借りてきたらこれだけだけど、公共団体がただで、あるいは安く貸してくれればこれだけだと。本来は民間でかかっているものは……。これは、確かに機会費用としてはこれで間違っていないと思うのですけれども、逆もあって、本来民間でやるとこれだけ安いのに、今、機会費用以外のところで、民間でやると半分で済むところが、そうじゃないのが膨れ上がって出てしまっている。その部分のコストはそのまま計上してしまっている可能性がある訳ですね。結局、最後はどれだけアウトソーシングできるか、民間の相場がどれぐらいかということと連動する訳ですけれども、先ほどの家田先生の話ではないけれども、これもやはり金額がこうだというのではなく、中身で、どの部分を民間に、外注可能な部分を内側でやっているか、あるいは本来、外に出せるものと出せないものをどういう基準で分けているか。多分これもお金の財

務のところではなくて、先ほどの業務の細かい中身の評価のところに係るかと思うのですが、それと合わせないと、この数字でこれだけお金がかかっていますとか、安く上がりましたと言われても、評価を見ると、われわれはどこを足場に見ればいいのかというのが少し見にくいかなという印象です。

家田分科会長

そうですね。特に行政サービスコストはこうだったのだろうけれども、それによって何が達成できているかの相対的なもので、これが妥当なコストかどうかと見ざるを得ないけれども、そこはコスト面だけ見てもよくわからないですね。

上田委員

この数字だけではよくわからないですね。

家田分科会長

先生方、他によろしいでしょうか。

それでは、ご意見も大体出尽くしているようですので、平成16年度財務諸表及び17年度長期借入金云々に関しましては、基本的にはご了承いただいたものと考えてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

家田分科会長

それでは、これを分科会の結論とさせていただきます。

以上をもちまして、議題1と議題2の審議が終了いたしました。休憩後となりますが、議題3の業務実績評価は非公開といたしますので、恐れ入りますが、傍聴者の方につきましてはよろしくご理解をいただきたいと思います。

それでは、休憩をとりますが、少し押していますので10時50分再開ということをお願いいたします。

休 憩

議題3 . 平成16年度業務実績評価

分科会長

それでは、時間がまだ2～3分ありますが、おそろいだということなので再開さ

せていただこうと思います。

3番目の議題の「平成16年度業務実績評価」でございます。

最初に、この審議の進め方についてご説明いたします。機構から、資料3-1「平成16年度業務実績報告書（概要）」と資料3-2「平成16年度業務実績報告書」により、業務実績の説明をしていただきます。そして、説明項目の区切りのいいところで随時質疑をしていきたいと思っております。したがって、本日の委員会においては、最終的なアウトプットとしての業務実績評価調書の作成はまだやらないで、次回8月1日の分科会で個別項目ごとの業務運営評価を最終的に行うとともに、総合的な評価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、さらに業務全般に関する意見についてのご審議を賜り、評価の確定をしたいと思っております。

8月1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、大変恐縮ですが、資料3-4「業務実績評価調書」というフォーマットがございますけれども、それに点数を書き込んでいただいて、評価理由、意見等、お気づきの点を記入していただき、7月22日までに返信用封筒を用いまして事務局に送付をお願いしたいと思います。また、説明をお聞きになりながら、資料3-4に書き込んでいただいて、本分科会終了後、事務局にお渡しいただいても結構でございます。多分その方が能率がいいと思っておりますので、適宜お考えいただきたいと思っております。

その後、事務局において、各委員からご送付いただきました調書を取りまとめ、これを次回8月1日の分科会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、機構から平成16年度業務実績報告のご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

鉄道・運輸機構

説明をさせていただきます。

その前に私ども機構の出席者の紹介をさせていただきたいと思っております。

評価委員の皆様から向かいまして、理事長の左、岡崎副理事長でございます。

それから、理事長の右、理事長代理の金丸でございます。

その右へまいりまして、清算事業本部の代表理事の波多野でございます。

その向こう側、先ほどから出席させていただいております経理担当理事の森田で

ございます。

その向こう側、鉄道建設本部の計画部長の高山でございます。

それから、船舶共有建造関係の特別管理部長の増井でございます。

あと、後ろのほうにその他の部長が控えておりますので、後ほどご質問に応じまして後ろの方からお答えさせていただくことをお許しいただきたいと思っております。

それでは、説明に入らせていただきますが、先ほどのご指示に従いまして、資料3-1「平成16年度業務実績報告書（概要）」と資料3-2「業務実績報告書」を適宜対比しながらご説明をさせていただきたいと思っております。説明の過程で必要に応じてプロジェクターを使わせていただきます。

それでは、資料の説明に入らせていただきます。1ページをめくっていただきたいと思います。まず、欄外に「業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置」ということから始まっております。実績報告書が大きく3つの項目、即ち業務運営の効率化と、サービスその他の業務の質の向上、それから予算収支計画・資金計画、大体この3項目に分かれておりますので、それに即した形でつくっております。

資料の見方ですが、一番左側に項目の番号、その次にその項目に対応する実績報告書のページ、それから項目の具体的な中身。その項目ごとに、年度計画で数値目標を書いている場合には、その数値目標としてどのような数値が立っていて、実績はどうだったか。ちなみに、その項目について、中期計画上、数値目標が立っている場合にはどういう状況であるのかということに記載する欄がございます。それから、右から2つ目が16年度における主な取組みということでございまして、取組み内容を淡々と書いてございますが、凡例のところを書いてございますように、記述の末尾に（新）と書いてあるものは16年度に新規に取り組んだもの、これが（新）という表現がついております。それから、（充）というのが文章の末尾にある場合には、16年度において15年度よりも充実を図った取組みである、このようなつもりでございます。それから、アスタリスクを付してあるものについては、年度計画には書いていないものでもさらに踏み込んだ取組み、あるいは年度計画以上に踏み込んだ取組み、これをアスタリスクを付しております。それでは、各項目に入ってまいります。まず、総務企画等の総括的な業務について、業務運営の効率

化にどう取り組んだかということでございます。

まず組織の関係でございまして、組織の関係については、要は統合メリットを生かして、国民のニーズに対応できるように組織を設置している訳ですけれども、それが機能しているかどうか検証して、必要に応じて見直すというのが項目の趣旨であります。その第1番目のアとしまして、鉄道に関して総合的な技術支援を企画する体制を強化しようと、こういうことが年度計画に入っております。16年度の取組みとしては、企画調査室に鉄道総合支援課という課をつくりまして、鉄道に関する総合的な技術支援を強化する体制をつくっております。具体的な業務内容は後ほど触れますが、例えば、GRAPEというソフトウェアを使って地域の交通計画に協力したり、それから、中小鉄道会社にアドバイスをする、そういったことをやっているところでございます。

それから、2番目の項目に入ります。政策課題に対応した機能別組織への転換等でございますが、具体的には、2年度目に入りますので、広報・情報提供機能を整備しよう、それから技術支援機能を整備しよう、こういうことが年度計画に書いてございます。広報・情報提供機能につきましては、総務部の広報・情報公開室というのがございまして、これが統合組織全体の窓口として広報・情報提供関係の仕事を行っておりますが、具体的には16年度はホームページの管理運用の実施を充実させたということで、かなり頻繁にホームページを更新したり、内容的にも改善を図りまして、例えば、これまで土地関係の売却物件がある場合には、例えば鉄道建設本部関係の土地は鉄道建設本部、それから造船所の跡地であれば造船勘定の関係のセクション、それから旧国鉄の跡地であれば清算事業本部のセクション、それぞれを調べないと情報が入らなかったのですが、ホームページの一番最初のトップページに、土地等売却物件情報というものを公開したバナーをつくりまして、部横断的なものにしたということでございます。それから、遅ればせながらではありますけれども、検索機能を持たせたサイトマップもこれまでつくっておりませんでした。新設いたしました。そのほか「鉄道・運輸機構だより」というものを、大体6,000部ぐらいですけれども、これを発行するようにいたしました。年間4回発行しております。それから、カレンダーを事業別にこれまでつくってありましたものを一本化したということでございます。それから、各行事への参画は従来にも増し

ていろいろと取り組んでいるところでございます。あと、技術支援機能の整備は、先ほどと繰り返しになりますが、鉄道総合支援課を新たにつくりましたということでございます。

項目の3番目にまいります。新しい組織は機能別につくったといいながらも、やはりそれぞれまた各部にまたがるような横断的な仕事がございます。例えば技術支援の関係でございますとか、国際協力といった仕事でございますけれども、そういう幾つかの部にまたがるような仕事について評価手法を検討しておりますが、それを深度化しようではないかというのが年度計画に書いてございます。具体的には、私どものつくらせていただいている中期計画推進フォローアップ審議委員会という第三者委員会でいろいろとご指摘をいただきまして、バランス・スコアカード手法というものを取り入れてやってみたらどうだろうということでもございました。それで、このバランス・スコアカードの手法について、まずこういうものが適用できる仕事はどういうものがあるかということ洗い出した上で、では、具体的にどういところでこういうものを使っているのかという調査を行っております。例えば、先進事例として三重県の病院事業庁にお邪魔しまして、そこがどのような使い方をしているのか。それから、バランス・スコアカード手法については、明治大学に大変熱心に取り組んでいらっしゃる先生がいらっしゃいまして、その先生をお招きして講演会を開催しております。それから、実際にそういう勉強を踏まえて、技術支援とか国際協力という部横断的な仕事について、では、実際にバランス・スコアカードをつくってみたらどんな感じになるのだろうかという素案づくりというものをやってみました。具体的な素案が実績報告書の29ページをご覧くださいと出ておりますけれども、詳細の説明は省略させていただきますが、そんな感じで検討も充実しているところでございます。

それから、項目の4番目。効率性の高い業務運営ということで、まず各独法とも一般管理費の削減ということが厳しく命題として負っている訳でございますが、これについては中期目標の中でも、最後の事業年度で14年度比13%程度減額するということでもございます。16年度におきましては、4.1%削減いたしました。15年度は6.5%削減しておりますので、2年間で14年度比で10.6%削減しているということでもございます。中期計画上は、13%という中期計画期間の削

減でございますが、そのうち10.6%まで削減をしてきているということでございます。ここには書いてございませんけれども、当然、常勤職員数の削減も大きく寄与していますし、あと、できることは何でもやるということで、公用車、事務所賃貸料の削減、電子法規集をつくって加除式図書は減らしていく。もっと細かなことを言えば、昼休みの消灯とか、昼休み時間はパソコンを切りなさいとか、そういったことまでやっております。

次のページへまいりまして、番号の5番目、事業費そのもの、これは機構の事業費全体の削減でございます。これは中期目標期間中において、14年度比で15%程度削減するというのが目標の中身になっておりますが、16年度は3%を削減しております。15年度は既に3.1%削減しておりますので、2年間で6.1%という削減を達成している。15%削減に向けて順調にやっているというふうに考えております。このために、ここに書いてございますように、いろいろと鉄道建設工事費の縮減等、できることは何でもやっているということでございます。

それから、項目の6番目、常勤職員数を減らしていくということでございまして、実は機構の発足当時、1,891人という常勤職員でございましたけれども、中期計画の末には1,770人まで削減するということになっておりまして、年度計画上は16年度末には、とりあえずその中間段階として1,830人にするということにしてはございましたが、そのとおり1,830人にしております。そのためにいろいろと業務運営の効率化を図ったり、人材派遣、業務委託等外部能力の活用を図っているところであります。

次に、項目の7番目、業務量を踏まえて弾力的な組織編成、人員配置の効率化、地方機関のあり方の検討をしていこうということでございますが、このために検討チームを組織の中につくりまして、常磐新線の目鼻がついたとか、あるいは整備新幹線の新しいスキームができたとか、そういうことを踏まえて17年度はどうするかという基本的な方針を決めておりますが、これについてはパワーポイントをご覧くださいと思います。

今、現実にこういう姿になっておりますが、まず東日本と西日本がそれぞれブルーと黄色に分かれておりますけれども、東日本全体を統括する東京支社と、それから西日本全体を統括する大阪支社というものをつくっています。それから、整備新

幹線に対応するために、札幌には北海道新幹線建設局、盛岡には東北新幹線建設局、それから長野と富山に北陸新幹線建設局、九州には九州新幹線建設局を置いた形になっております。これは実はかなり圧縮された形になっておりまして、例えば、これまで東京には関東支社と東京支社と2つの支社がございましたけれども、これを、常磐新線の工事にかかなり目鼻がついてきたとか、そういったことも総合的に考慮して、東京支社に集約したということでございます。それから、名古屋については、これまで建設局というのがありましたけれども、中部空港のアクセス鉄道とか、愛知環状線とか、そこら辺の仕事も目鼻がつきましたので、名古屋の建設局は廃止をいたしました。大阪支社は従前からございます。あと、下からいきますと、九州はこれまでどおりでございます。それから、北陸新幹線建設局、同第2建設局も従来からございました。あと、東北新幹線建設局は旧来は盛岡支社とっておりました。北海道新幹線建設局は、これまで札幌工事事務所とっておいたところでございます。全体として、かなり集約をした形にしたということで、地方についても機能別の統合をしたということでございます。

次に、項目の8番目にまいります。やはり効率の高い業務運営を行うためには、職員の資質も向上しなければいけないものですから、そのために研修を行ったり、それから業務マニュアルの点検もいたしましょうということでございますが、研修計画については、全体を見直した上で、例えば環境問題とか、バリアフリーとか、各所管事項に係る今日的な課題に対応したものを入れるということで、スクラップ・アンド・ビルドを基本的には原則としつつも、充実を図るということでございます。それから、12名が部門間乗り入れといいますが、他の部門の研修でも役立つようなものがあればどんどん積極的に出ていく、こういうことをやっております。あと、業務マニュアルの点検もやっております。

それから、項目の9番目、統合に伴って円滑な人事運用をやらなければいけない。そのために人事システムの改善についても取り組まなければいけない。何といても、経営基盤、経営資源としての人材強化を図るということでございますが、先に文章の方からお話し申し上げれば、旧法人、要するに鉄道建設公団と運輸施設整備事業団とか、そういった枠組みを超えまして人事異動を16年度は34人について実施をして一体化を図ったということでございます。

それから、その次の項目については、これもまたパワーポイントをご覧いただきたいと思います。まず、昨年の評価委員会でかなり厳しいご指摘をいただきました事制度改革の関係でございます。現状を申し上げます、実は当機構というのはかなりメリハリのきいた人事というものを既にやることはやっております、1番目に書いてございますように、同期の入社でも部長、課長、係長ぐらいの差があるということでございます。それで、短期的・機動的な面での運用というのは最小限に抑制しながら、結果的にチームワークがよくて、しかも士気が高いという組織風土を維持して良好な職場関係を保ってきたということではありますが、しかし、その中でも能力別に、先ほど申し上げたように、非常にメリハリのきいた運用をやってきたということでございます。

課題としては、団塊の世代の大量退職が目前でございます、したがって、今後の懸念としては、リーダー層とか後継者層を早期に育成していかなければいけない。一方で、私どもの持っている技術ノウハウというものを大事に保っておかないといけない。処遇を間違えるとノウハウが流出してしまう。それから、大量退職すると中堅層の負担・負荷が増えてしまうということで、後に続く世代などもモチベーションが向上しなければいけないと。そこで、改革の基本方針としては、リーダー層を早期育成・登用しよう。それから、短期的な業績にも応えるという形で職員の意欲の向上を図ろうということで、実現すべき具体的な目標を3つほど掲げまして、人事評価を通じて職員の成長をより促していく。それから、組織の期待に応えた職員により報いるようにしよう。組織も職員本人も納得できる評価を行う。この3つの目標を掲げて、この方針自体について機構の中の理事長を長とする人事制度改革推進本部で決定しました上で、詳細設計を進めて、基本的な考え方は取りまとめが済んでおります。本年度はいよいよ試行に入っていきたいということで、その準備を今鋭意進めているということでございます。

それから、実は人事に関してはもう1つの大きな試みを行いました。それは、鉄道建設技術の承継のために再雇用職員を活用しようということございまして、先ほど申し上げましたように、団塊の世代が固まっているものですから、年代別にグラフをつくると本当にキノコ雲みたいな構成になっておりますので、50歳以上の職員が6割を占めている。その大量退職が目前だと。だから、このままだと鉄道建

設技術がうまく承継されないのではないかということで、今の嘱託制度というものを抜本的に見直しまして、一部の管理職も対象にしながら、職員のニーズに合わせた形で再雇用後の給与水準を見直して、できるだけ再雇用を図っていこうと。平成16年度は150人ぐらい対象職員がいたのですけれども、そういう方々は何の対象かという、58歳になると基本的には勇退していただくというやり方でこれまでできたのですが、勇退というのではなくて、ぜひとどまってやってみませんかということで声をおかけして、150名中75人が再雇用に応じていただいたということでございます。これで鉄道建設技術の円滑な承継という点では有効な手の1つを打つことができたかなということでございます。以上のような大きな試みを2つやってきているということでございます。

それから、10番目、これは業務処理の電子化、情報化の推進ということで、電子入札の取り入れであるとか、CALSシステムの導入の拡大、サーバの集約等々でございますが、電子入札については、17年1月から運用を始めて、7件をとりあえず実施するに至りました。それから、CALSシステムを新幹線建設中の地方機関にすべて展開するとか、あとは、サーバを集約して、建設所のサーバですが、24台減らして69台にするとか、そういったいわゆるITについての効率化ということもやっているということです。

とりあえず、総括的な業務がこのページで切れますので、ここで区切らせていただきたいと思います。

分科会長

ここまででご質問等ございましたらお願いします。

委員

ただいまの人事システムの改善のところですが、昨年度は確か厳しい評価になっていたのは、必要性は認めるけれども、まだ具体的な設計と見通しがはっきりしなかったというので厳しい評価になったと思いますが、最近では基本構想、制度設計はできた。問題はこれからどうするかというところでございますけれども、かなり難しい課題もあるようでございますが、そこら辺はいかがでしょうか。

鉄道・運輸機構

スケジュール的には、先ほど今年度中に試行と申し上げましたけれども、実は今

年度は管理職について試行して、18年度からは完全実施に移したいということで、もう既にそのスケジュールに入っております。それから、一般職員については、今年度中に、これは実は職員組合との話がございまして、組合との調整を経た後、18年度から試行に入るとということで、こちらは1年遅れで進めるということで、特に一般職については、先ほど申し上げましたけれども、統合法人としていろいろな職員を抱えておりますので、先ほど申しましたような機構としての一体化ということと、人事評価ということ、この2つを一緒にこなさなければなりませんので、慎重を期するという意味で1年ズラしているというスケジュールでございまして。

委員

技術継承について伺いたいのですが、ベテランの方は50代以上で年齢の構成が高いということで、一方で若い人も入ってきているということだと思っておりますけれども、単に高齢のベテランの方の雇用延長ということが出ているのですが、それでポテンシャルを担保するというのも先が見えている話で、研修制度とか、そういう中でベテランから若手に機構の中で技術を継承する、そういうような制度のご説明がなかったように見えたのですが、その辺はどうなっているのでしょうか。

鉄道・運輸機構

当然でございまして、実は古い方を残して、これも10年ぐらいのものですから、その間に当然、若い世代に物事を継承していくということでございまして、業務の研修の中で、先ほどの研修のところには書いてございませんでしたけれども、そういう技術伝承のチャンスをたくさん設けるということは17年度の鉄道建設部門の大きな課題としております。そういうことで大事にしていきたいと思っております。

それからもう1つは、新人が育つまで時間がかかりますので、その間に中途採用もできるかどうか、必要かどうかということも当然課題として並行的に議論させていただいております。

鉄道・運輸機構

ちょっと補足をいたします。42ページの真ん中のところに書いてございまして、新しい職員に対しましては、入社時は当然研修を行いますけれども、2年目、5年目と計画的に集団研修を行うということでございまして、その研修メニューでも継続性を持たせるようにする。それと同時に、職場でOJTを実践するとい

うことでございます。そのOJTも、実効あらしめるために、入社5年までの技術系の職員の方は、やはり鉄道建設業務を習得させるという観点から、地方機関とか建設所に計画的に異動させるということをやっております、各所属部署でOJTをきちんと行っていくということで努めたいということでございます。

鉄道・運輸機構

もう少し細かい話で補足させていただきますと、実は新幹線の建設現場がわれわれはたくさんございますが、私鉄のシールドの工事現場が非常に少なくなってきております。そういう意味で、これは若い人を中心に、例えば他の民鉄のシールドの工事をしているところに派遣して研修させていただくというようなことを行うべく、既に決めさせていただいております。そういう意味で、若い人たちの育成に力を入れていきたいと思っております。

分科会長

よろしいですか。他にいかがですか。

委員

先ほどスライドでもご説明のありました地方機関のあり方についての検討チームというのは、これの構成メンバーは外部の方は入っているのでしょうか。

鉄道・運輸機構

外部の者は入っておりません。あくまでも中のメンバーでございます。

委員

それと、先ほど追加で説明いただいた2年や5年目という節目での研修の頻度とか、そういったものは平成16年で新たに加わった項目ですか。それとも、今までもそういう頻度であったのでしょうか。

鉄道・運輸機構

基本的には、今までもそういう階層別研修といいますか、機構の中に入って、あるいは役所でもそうだと思うのですけれども、何年か経験を積んでいきますと、その経験の積みぐあいに応じて、だんだん研修の内容を高度化していくというようなことをやってきております。ただ、その研修内容についても、逐次見直しをしているところでございます。

鉄道・運輸機構

ちょっと補足させていただきますと、先ほどの地方機関を設けるに当たって、そのためだけに外部の方の意見は聞いておりませんが、われわれは実は特別顧問制度といって外部の方、それから中期計画のフォローアップの審議委員会ということで、外部の方をたくさんメンバーとして擁しております、当然大事な課題ですので、その方々のご意見をつぶさにいただいております。

分科会長

1つ伺うのですが、技術継承で、何か無形の技術があって、それを不特定の人が持っていて、それを不特定の人が引き継ぐというスタイルが日本には特異なのですけれども、具体的にこの人が実はこういう経験と技能を持っていて、そういうのを個人として表彰するとか、資格をつくるとか、そういうより個人の特定性が強いということがこの種の技術継承ではあるトレンドになりつつあるのですけれども、その辺は何か試みはありますか。

鉄道・運輸機構

制度的にはなかなか難しいのですけれども、いろいろな資格制度を取らせようということで、技術士ですとか、一級土木施工管理士をとることについては助成等している。

分科会長

つまり外部の資格ではなくて、機構の中で、これは特別鉄道スーパーエンジニアとか、つくればいいんですよ。こんな席で言うような話ではないけれども、鉄道総研ではその種のレールアドバイザーという制度をつくって、これは年配の方の個人を評価する。そういうものがこれだけ膨大なエンジニアリングを持っている組織としては、本来やっていくべきことではないかと思うのです。

どうもありがとうございました。他にいかがですか。よろしいですか。

では、次にいきましょう。お願いします。

鉄道・運輸機構

それでは、次は各個別業務ごとの業務運営の効率化の話になります。

まず、鉄道建設業務の関係でございますけれども、鉄道建設コストの縮減でございます。これについては、中期目標期間中に14年度比で15%以上の縮減を達成

しようということになっておりますが、結果だけ申し上げれば、16年度の実績は総合コスト縮減率9.3%、うち工事コストの縮減率は7.8%ということで、15年度の縮減率は3.5%でしたが、現段階で9.3%達成しているということでございます。実はこのためには、説明には書いてございませんけれども、機構独自にコスト構造改革プログラムというものをつくりまして、16年度におきましても、例えば15年度にコスト縮減の例がありましたら、それをまとめて機構の中全体に周知をすとか、それから16年度は上期と下期と分けまして、一旦、上期の段階でコスト縮減の状況を取りまとめて、下半期にこれを反映させるとか、他の外部の機関のコスト縮減の状況などもいろいろと教えていただくということでヒアリングを行いまして、そういうものを事例集として取りまとめて機構の中に周知をする、そういう努力をしている訳でございます。

そのコスト縮減の幾つの例につきまして、パワーポイントで紹介をさせていただきたいと思っておりますけれども、まず車上の列車情報制御装置を活用して地上の検修車庫などに置いていた試験設備を省略するということでございます。これは常磐新線の例でございますけれども、要するに、これまで従来、検修用の試験機器設備については検修庫のほうに置いてあったということですが、それでブレーキとか、行き先表示とか、列車無線とか、そういった車両情報を制御する装置のチェックを検修庫でやっていたわけですが、電車の車両の中に自己診断できる機器を搭載して、運転台にモニター表示するというので、検修庫の試験機器を不要とすることができたということでございます。

それから、もう1つの例ですが、コストを縮減するためには、河川にまたがる橋梁の橋げたの桁長を短くすると非常にコストが削減できるということです。従来ですと、河川の堤防の中に橋脚を設けるということは基本的に許可されていなかったのですが、河川の管理者と協議を行いまして、堤防に震動を伝達させない鞘管構造にすることによりまして、河川堤防に橋脚を設けることが認められた。この結果、桁の長さを短くして工事コストを縮減することができたという例でございます。

それからもう1つは、これはライフサイクルコストの削減ということになりますが、地下鉄の駅に従来の防水工に代わるような高性能の防水工を採用する。防水性能が高いものですから湧水が減りますので、湧水処理のための多大の上下水道

関係の費用を節約することができるということで、鉄道会社にとって将来的に2次管理費が極めて少なくなるという例でございます。こういったことを積み重ねながら、コストの縮減をやっているということでございます。

それから、項目の12番目の方に移らせていただきます。鉄道施設の貸付・譲渡事業の貸付料等の回収でございますが、数値目標等いろいろ書いてございますけれども、基本的には、途中の金利の差等ありますけれども、回収すべき費用については全て着実に回収しているということでございます。

それから、13番目、用地業務の関係で、用地取得計画をつくって、それを達成しようということでございますが、年度計画上は用地取得面積を50万㎡取得するという計画を立てておりましたけれども、それを上回る59.6万㎡を取得しております。実は、その59.6万㎡以外にも、さらに5.6万㎡、起工承諾をいただいている土地もございます。即ち、用地取得の契約には至っておりませんが、工事だけだったらやっていいよという承諾を得ているものが5.6万㎡ありますということで、そのうち1万㎡については16年度に承諾をいただいているということでございます。

それから、整備新幹線等をつくり出すときに、道水路の付け替え等いろいろなことをやりますと、どうしても登記上、未整理のものがたくさん残ってしまうということでございますが、これについては整理工程表をつくって着実に推進することになっておりますけれども、計画どおり整理工程表に沿った形で業務を着実に実施しております。特に東北新幹線の盛岡 - 八戸間、それから北陸新幹線の高崎 - 長野間については、全て作業を完了したということでございます。

それから、15番目、外部委託の推進でございます。外部委託というのはいろいろなところでやっております。例えば用地補助業務であるとか、現場における事務補助、あるいは現場の施工管理とか、そういったようなことでございます。ほかにOA機器の操作とか、あるいはファイリング、データ入力とか、そういうことについて人材派遣をしてもらうということもある訳ですが、当然、業務量は波動性がありますので、業務量の多寡に応じて波がありますけれども、事業費に対する形で外部委託者数がどう変化したかというのを見ますと、年々増加しているということでございまして、16年度は対前年比で7%増えて、外部委託の人員が377人の

状況であるということでございます。それから、地方機関を含めて外部委託が可能な業務を検討しまして、17年度から建設完了後の債権回収業務で外部委託を活用するというふうにしました。実は昨年、外部委託の効果がどういふふうにあったのかということをご指摘をいただきたいわけですが、そのために地方機関に対して調査を行いまして、実際にどういふふう役に立っているのかということをもう少し洗い出しをいたしました。結果としては、地元との協議とか、鉄道会社との協議とか、本来、絶対に外部委託できないものを非常に充実してやることのできたということで、現場のほうも非常に歓迎しているということでございます。

以上が鉄道の関係でございます。

それから、船舶の共有建造の関係でございます。未収金の発生防止・抑制の推進ということですが、右側の取組みのところにもいろいろと書いてございますけれども、年度の初めに約束手形を徴収するという形で、とにかく事業者の方々の状況を常時監視するということをやっております。それで、経営状況が悪くなってまいりましたら、どうしてもリスクスケジュールしなければいけないというときには、そのリスクスケジュール計画を早期に策定する。それから、会社更正法などの法的処理の実施を行います場合には、機構債権が極力たくさん回収できるようにということで、計画的に未収金の回収を実施しております。

それから、新たに未収金を発生させた事業者の方々に対しましては、担保を取ったり、あるいは管理費の削減を指導するというような形で経営の中身に踏み込んだことをやっている。ただ、そういうことをやっても、これはなかなか継続できない、このままでは未収金の回収はできないという場合には、破産申立てを行いました。これは実は15年度は3社でしたけれども、16年度はかなり強力に行いまして、破産申立てを10社やったということでございます。それで、裁判所の監督下で共有船の売却を行いまして、機構の持分を最大限回収するように努力をしたということでございます。ちなみに、アスタリスクのところにも書いてございますけれども、16年度に新規に未収金を発生させた事業者というのが6社8隻ございまして、前年度に比べると4社3隻減ということで、かなり対策が効いてきているかなという気がしております。

それから、同じく船舶共有建造の関係で、項目の17番目、法的処理等を行う場合には外部の人材のノウハウを活用しろということでございますが、法的処理、損害賠償等に関しましては、弁護士、海事代理士の方々などを活用しております。先ほど来の繰り返しになりますが、破産申立ても増えました。いろいろと弁護士の方々には、破産申立ての関係では17社分、そのうち機構が申立てを実際に行ったのは10社ということになりますが、破産申立てについては17社、それから、損害賠償請求については9件という形でご相談に乗っていただいているということがあります。

それから、18番目、今度は造船業の構造転換業務、造船所の跡地売却等の関係でございますが、その管理費の抑制ですけれども、実は中期目標期間終了までに13%以上管理費を抑制しようというのが、44%削減と。これは、実は15年度の段階で見通しが立っております、その体制をそのまま充実させていこうということとやっております。

それから、項目の19番目、国鉄清算業務の常勤職員数の抑制、機動的な業務運営ということですが、常勤職員数を削減して468人から456人にしたということ。それから、清算事業本部が持っております土地の中で、かなり大口のものが大阪の梅田駅・吹田信号場の関係、それから武蔵野操車場の関係でございますので、そういう大規模な案件につきまして、本社・支社にわたる横断的なプロジェクトチームをつくって、関係機関との調整等を推進しております。

それから、16年9月には東日本支社の事務所を港区からさいたま市へ移転しておりますが、これも、今申し上げた武蔵野操車場のような主力案件の処分を推進することに大いに寄与しているということでございます。

一旦ここで区切らせていただきます。

分科会長

どうもありがとうございます。それでは、11～19番までご質問をお願いします。

委員

16番で特に顕著なのは、破産申立てを増やしている。これは、それぞれの担当者の判断と合わせて書かないと、上の人に対応であるとか、そこら辺は何人ぐらい

のスタッフでやってもらっているのですか。従来の人数でこれだけのものを精力的にやられたということでしょうか。

鉄道・運輸機構

従来の人数でやっております。スタッフとしては、全体で法務課が6人おりますけれども、あと旅客船の方は4～5人いると思います。ですから、どちらかというところ、私どもは人を減らしながらこれをやらなければいけないということで、きつい中でやっております。

それと、非常にきついようではありますが、債権回収につきましては、大体払っていただけそうなところは一応セットが終わってしまった。そうすると、払ってくれない、あるいはどうやっても採算がとれないところにどう踏み込んでいくかという話しかございませんので、その段階に入ってきたということだろうと思います。

それと、ちなみに、後でまた出てまいりますけれども、これは現在ある未収金対策はそこまでいっております。それともう一つは、これから未収金を発生させてはいけないということがありますけれども、これは建造審査要領というものをつくりまして、かなりきつく事業採算性が見えるようにしました。ですから、数字としては出てまいりませんけれども、16年度は10社ほどの方のうち、4社は取り下げ、6社につきましては事前の調査により申込みに至りませんでした。これは収支採算性が合わないからお断りするというような両方の形でやっております。したがって、私どもは13年度ぐらいからは、新しい船をつくったものは未収金は出ていない。さらにそれは厳しくなっておるということでございます。

分科会長

他にいかがでしょうか。

委員

今の共有建造の単純な質問ですけれども、共有船というのは全体で何隻ぐらいお持ちになっていらっしゃるのですか。

鉄道・運輸機構

大分少なくなってまいりまして、800隻を割ったと思います。

16年度末現在で旅客船の共有船が100社151隻、貨物船が407社559隻、合計710隻でございます。未収が発生しておりますのが約303隻、比率と

しては4割強ぐらいになっております。

大ざっぱに言うと、日本の内航船の4～5割ぐらいは共有船で、そのぐらいのウエートは持っています。最大の船主です。小さい企業が多いですから。

1つ2つ特徴がありまして、貨物船に関して言えば、比較的大きな船の共有建造が多いことから比率が高くなっている。なお、内航船自体は一般的に小さな船が多い。一方、旅客船の分野ですけれども、これはもう少しウエートが下がると思います。3分の1か、そこいらだと思えます。どちらかといいますと、旅客船に関して言えば、離島航路就航船舶等小型船の共有建造が多い。大きなカーフェリーなどにつきましては、自力で建造するところがかなりありますので、旅客船全体のウエートとしては少し下がってきます。

分科会長

他には。

委員

先ほど鉄道建設コストの縮減でいろいろな手法をやられて実現されたというお話で、方法論が非常に発達したというのは結構なことだと思うのですが、世の中全般にコストダウンが非常に効いていて、原材料費の低減とか、そういう問題も入っているのではないかという気がするのですが、その辺の分析はどうされているのでしょうか。

鉄道・運輸機構

直接今のご質問にお答えすることができるのかどうかわかりませんが、私どもの最大の任務というのが、定められた事業費、定められた工期の中で、高い品質、要求される品質のものをつくっていくということが私ども鉄道建設本部の最大の任務ですけれども、その中でも、総事業費そのものを厳守することがわれわれにとっての最大の任務だというふうに思っています。大きな物価変動がない限り、認可いただいた予算をオーバーすることのないようにして、それが任務だと思っているのですけれども、例えば先ほどご紹介のあったライフサイクルコストを縮減するという概念は、建設という分野で見ると全くの直接リンクしないお金でございまして、むしろライフサイクルコストを低減させるためには、イニシャルコストを上げていかなければいけない。要するに、総事業費を上げていかなければいけないとい

うことになるわけでありまして、その部分を何とかしてコスト縮減という方策を使って下げていく、それを総事業費の中に収めていく、こういう努力をしていかなければいけない。

それから、今ご質問のあった材料費なども、例えば先般は鋼材等が物騰いたしまして、むしろこの物騰分をほかのコスト縮減方策でどう低減させていくかというのが最近の私どもの認識でございまして、とにかく材料費のお値段も頭に置きながら、総事業費そのものを下げていくという努力をしているというのが現状でございます。

委員

土木工事に関しては非常に原材料的な性格が強いと思うのですが、他の設備的なものについては現実にはずいぶん下がっていますね。ですから、実際どうなっているのかというのはよくわからないところがあって、今おっしゃったように、総事業費を抑えるときに、いろいろな努力をされていると思うのですが、そのなされている部分が本当にこの部分で下がったのか、それとも、ほか下がっているからというのがある程度あって、その影響もあって実際上がっているのか。これはちょっと失礼な言い方になるかもしれませんが、中間目標の実現その他というときに、そこをどう評価するかというのは、周りのサービスでわりあい難しい問題だと思うのです。ですから、そのことでちょっとご質問した訳です。

鉄道・運輸機構

総コストの数字は、現実のいわゆる総額的なコストではなくて、1つの仮定を置いた比較なものですから、実際にわれわれはこの目標達成以外に、総額をいかに管理していくか、下げていくか。プロジェクトごとに、例えば常磐新線についても約2割ぐらいの縮減ができましたけれども、その際に物価がどう寄与してくれたとか、そういう個別の分析はさせていただいておりまして、物価が相当寄与させていただいていることも大きいことは事実でございます。それ以外にわれわれの技術開発とか、いろいろな要素でどれだけの効果があったのか、こういう分析はさせていただいておりますけれども、ここでの15%目標というのは1つの仮定を置いた比較なものですから、われわれとしては、その中に物価が入っているかどうかという分析まで実はさせていただいておりません。

分科会長

これは8月1日に最終的に議論してやるから、例えば今、先生がおっしゃったようなご質問について、今答え切れない分を次回にまた少し説明してもらって、それを見ながら最終判断するというのもありでしょう。

事務局

あります。

分科会長

だから、それは機構の方でお考えいただいて、そこは追加説明させてくれというのは必要に応じて次回やっていただいてもいいと思うのです。いかがでしょうか。

委員

かなり難しい課題だと思うので、もしできれば結構です。わかる範囲で結構です。

鉄道・運輸運輸機構

簡単に申し上げますと、このコスト削減というのは、14年度の技術基準で今発注した場合と今の発注との比較ですから、物騰とか、それは横に置いている形にはなっておりますけれども、また詳しくご説明させていただきます。

分科会長

他にいかがでしょうか。

1点ですけれども、こういうことをおやりになっているか、あるいは、やっていないのだったらやった方がいいという意見ですけれども、技術開発、あるいは技術的な工夫、制度的な工夫によってコストを削減したり何かしていくのは素晴らしいことですが、それが継続しなければいけないですね。それは何かのアイデアで出たこともあるし、着実に技術開発に取り組んできたものが花開いたこともあるし、あるいは制度的にだめだったものが別の解釈をすることによってできるようになったとか、あるいは組織の中でそういうアイデアを出す人を優遇することによってできたとか、要するに、この結果の裏にある努力というのがあるわけですね。そういうものがベストプラクティスというか、事例として培われたり、ストックになったり、それを継続できるような組織的な工夫をするというのが次に向けるとより重要になるのです。そこら辺は何かおやりになっていらっしゃるのでしょうか。

鉄道・運輸機構

やはりいろいろな個人が集まってアイデアを出しておりますので、これらをそこにだけ止めないで全体に広めるように、事例集をつくりまして各局に配りながら、それを毎年毎年変えていながら対応させていただいております。

分科会長

是非そういう中で、誰が考えたことで、その人が組織の中でどう評価されたのかとか、別に私は給料ということを行っているわけではないけれども、そういうのが機構はもう少し強化したほうがいいと思うのです。

鉄道・運輸機構

わかりました。例えば新幹線などはこういった事例がいろいろありましたので、成功例、失敗例をいろいろつくりまして、いろいろなことをやっております。

分科会長

成功例は名前も是非出してくださいよ。

鉄道・運輸機構

名前も出しております。外へ出しにくいのですが、よろしくお願いします。

分科会長

わかりました。ありがとうございました。

鉄道・運輸機構

ちょっと補足させていただきますと、先生が先ほどおっしゃったことですが、制度には結びついていないのですが、私どももこれまでずっと鉄道建設一本でまいりまして、それなりに、この技術はこの人というのはあるのです。そういう内々のデータは整理をしております。ですから、例えば受託事業などでご要望があったときに、この問題についてはこの人だねというような対応はさせていただいております。

分科会長

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

では、次にいきましょう。

鉄道・運輸機構

それでは、5ページにまいります。5ページからは、サービスその他の業務の質

の向上ということでございます。

まず、鉄道建設業務の関係でございますけれども、サービスの質の向上ということでございますから、そもそも良質な鉄道を経済的かつ安全に所定の工期内に建設するということが大事になってくるということございまして、まず20番目の投資効果の向上ということですが、具体的には早期開業に寄与したり、工法とかスペックを改善するということが大事になってくる訳でございます。右側に書いてございますように、常磐新線につきましては、17年8月に開業できる。かなり期間を前倒しするということができるようになりました。東京モノレール羽田線の開業の関係につきましては、これはいわゆる羽田の第2空港ターミナルの開業に十分間に合わせることもできたということでございます。それから、投資効果の向上を図る観点で、工法とかスペックなども改善しなければいけないということで、部内の検討会になりますが、具体的には技術開発分科会とっておりますけれども、そこで具体的なテーマを36点ぐらい設定しまして、その検討を積み重ねているところでございます。

アスタリスクで書いてございますのは、こういう土木技術の発展にいろいろと顕著な貢献をしてきたということの評価をいただきまして、みなとみらい線と九州新幹線が土木学会技術賞の部門を同時に受賞したということでございます。九州新幹線の関係については後で触れさせていただきます。

それから、鉄道建設業務の関係のサービスの向上ということで、コストダウンということでございますが、入札・契約の適正化を推進する。透明性を確保して、公正な競争を確保するということでございますが、まず工事の部分につきましては、通常の指名競争入札方式というのはすべて廃止をいたしました。それから、工事部門につきましては、公募型の指名競争入札方式の対象を拡大しまして、金額はこれまで7億円以上ということございましたけれども、250万円以上に拡大しております。それから、参加者も概ね10者程度から20者程度に拡大するということで、この拡大した方式で37件入札を実施しております。

次に役務の関係ですが、役務というのは具体的には調査、設計、測量などの仕事になりますけれども、これに技術力を評価する標準プロポーザル方式という新たな契約方式を導入いたしまして、これは62件実施しております。それから、役務に

つきまして、公募型競争入札方式の対象範囲、あるいは参加者を拡大するという
ことで、ここには書いてございませんが、拡大した方式で18件、入札を実施して
おります。

それから3番目、関係機関と十分協議して連携していい鉄道をつくりなさいとい
うことでございますが、当然のことながら、各種委員会が鉄道建設についてはつく
られるところでございますので、その委員会の審議、あるいは業務打ち合わせによ
りまして、鉄道事業者とか、地方公共団体との連携を図っております。つくばエク
スプレスの例ですけれども、これもパワーポイントをご覧いただきたいと思うので
すが、実はつくばエクスプレスは乗り換えが必要になってくる駅が7つぐらいござ
います。秋葉原、北千住、流山おおたかの森、守谷とか、全部で7つございますけ
れども、それぞれ乗り換え利便性の高い施設にしようということを考えました。こ
れは流山おおたかの森駅でございますけれども、ここは東武野田線と交差しており
ます。そこで、首都圏新都市鉄道株式会社と東武鉄道、千葉県流山市、それと私ど
もとで意見交換を行いまして、交差するところに東武野田線の新しい駅をつくって
いただこうと。新駅設置でございます。それで、東武野田線の新駅と流山おおたか
の森駅、つくばエクスプレスの駅を自由通路を通じた形で、つくばエクスプレスの
2階コンコースで乗り換えが可能な形で作り上げるということをやっておると
ころでございます。

それから、鉄道構造物、設備の仕様等の打ち合わせでございます。項目23番目。
鉄道事業者の方々ときめ細かく打ち合わせをしようということで、これは九州新幹
線の新八代駅で新幹線と在来線との乗り継ぎを同一対面ホームにしたということで、
これについてもパワーポイントをご覧いただきたいと思っておりますけれども、通常で
す新幹線と在来線の乗り換えには10分から15分ぐらいかかるわけですけれども、
九州新幹線は新八代駅で部分開業するということになりましたので、JR九州、あ
るいは熊本県八代市などと協議を行いまして、在来線の特急が新幹線の高架ホーム
に直接乗り入れる構造にしたということで、全国で初めて同一ホームでの対面乗
り換え方式を採用して、この結果、乗り換え時間はわずか3分程度で済むというこ
とになりました。ちなみに、駅の設計に当たりましては、障害団体の方々の意見にも
十分耳を傾けまして、ユニバーサルデザインを提供することができたということで

ございまして、このような取組みが評価されまして、私どもとJR九州と一緒に平成16年度にバリアフリー化推進功労者表彰ということで、内閣官房長官賞を受賞することができたということでございます。

次に、項目の24番目、技術開発の推進ということで、鉄道関係では、これは目標がございまして、継続19件、新規15件以上という目標がございましたが、実績としては19件継続してそのまま目標を達成し、新規については1件多い16件ということでございます。

技術開発をテーマ別に見ますと、調査分野が4件、土木分野12件、設備分野が19件ということで、このうち11件は完了して成果を取りまとめたということで、まとめた成果は手引きへの反映とか、コスト縮減に活用するということをやっております。

それから、開発の内容に関しまして、時間が押しておりますので説明は省略いたしますが、実績報告書の100ページをご覧くださいますと、16年度は土木学会、プレストレストコンクリート技術協会等々、ご覧のとおりさまざまな団体から各種の賞をいただくことができたということでございます。ちなみに、余談ですが、私ども実は特許は75件持っておりますが、新しく出願中のものが71件ございます。技術開発の成果に係る特許使用料ということで、具体的には「スラブ軌道の築造方法」ですが、2,600万円もらうことができたということでございます。

次に、項目の25番目でございます。技術力の向上。これは数値目標がございまして、研修コースは60コース以上つくろう、受講者数も300人以上にしようということですが、実績としては72コース、331人ということで、年度計画を上回っております。冒頭にも申し上げましたけれども、新しい課題にも対応した研修を行うということでございます。

それから、16年度、新しく土木学会の継続教育制度、いわゆるCPDに14人が参加をしております。また、資格取得に当りましては、受講料の半額を機構が負担しておりますけれども、この制度の活用もございまして、ご覧のとおり新しい資格を持った方々を輩出したということであります。

次に、26番目、品質の信頼性の向上ということでございますけれども、16年度の実績に書いてございますように、「コンクリート構造物の配筋の手引き」

等々、いろいろな手引き、指針について、改定なり見直しをしたということでございます。

それから、特に申し上げたいのは、昨年もそうでしたが、職域における創意工夫功労があったということで、全部で4件、文部科学大臣賞をいただくことができたということでございます。

それから、パワーポイントをちょっとご覧いただきたいのですが、品質の確保ということに關しまして、実は公共工事の品質の確保の促進に関する法律、略称、品確法といいますが、これが施行された訳でございます。これを機といたしまして、「日経コンストラクション」という雑誌が2005年3月25日号で、各発注機関が品質確保にどう対応しているのかという調査をしたということでございます。その結果がこれございまして、棒グラフの濃い青色の部分が工事監督要領などはどういうふうに整備しているかとか、技術者をどれくらい抱えているかとか、資格者の数はどれくらいいるのかといった観点から、発注機関の体制についてどう評価するか。これが濃い青色の部分でございます。それから、薄い水色の部分については、アンケート調査によって受注者から見た技術力がどれくらいあるかということでありまして、実は当機構は濃い青色の部分、それから水色の部分についても、即ち発注機関の体制、あるいは受注者の方から見た技術力、どちらの面でも第1位ということで高い評価を得たということでございます。

次、項目の27番目に移ります。受託事業でございます。これは、私どもの豊富な経験を大いに活用していただくということでございまして、年度目標がございまして、工事については4件、調査6件、合計10件以上ということですが、結果としては、工事4件、調査16件ということで、年度計画を大幅に上回る受託件数を実現することができました。工事としては、ご覧のと通りの4線でございます。中部国際空港連絡線については、実は平成17年の3月までの受託期間の中で6カ月も短縮する形で平成16年の9月に完了いたしました。したがって、平成17年1月の中部国際空港の正式な開業を前に、昨年10月の段階で暫定供用することができたということでございます。そのほかは、ご覧のと通りの受託調査をしているということでございます。

それから、工事事務防止の推進でございます。項目の28番目。これも、年度目

標がございまして、工事事故防止監査は2回やりましょう。それから、本社事故防止委員会は2回やりましょうということですが、結果としては、それぞれ2回、3回ということでございますけれども、とにかく昨年、いろいろと厳しいご指摘があったことも踏まえまして、現場の安全協議会等を通しまして、われわれの事故防止重点項目を周知しまして、請負業者の方々と一体となって事故防止を推進して、実は結果がどうだったかということが全てになる訳ですけれども、平成16年度の工事事故件数については、15年度の33件に比べまして12件減りまして21件ということございまして、最近7年間でも一番少ないということでございます。特に、われわれが重大事故と言っております死亡事故とか、それから第三者事故とか、列車の運転を阻害するような事故とか、そういうものにつきましては、平成15年度は5件でしたけれども、平成16年度は軽微な第三者の事故が2件ということで、死亡事故は6年ぶりにゼロということでございます。第三者事故を除きます残りの19件につきましては、いずれも作業中の事故ということで、16年度はかなり力を入れまして減らすことができたというふう実感しているところであります。

一応ここで区切りましょうか。

分科会長

ちょっと時間も押しているので、38番までいってしまいましょうか。

鉄道・運輸機構

わかりました。次は、船舶共有建造業務の関係でございます。船舶共有建造業務について国内海運政策に寄与しようということですが、かなり入り組んだ説明になっております。

項目の29番目。実績報告書の119ページをご覧いただきたいと思うのですが、ここに実は船舶共有建造を行っております船の政策目的別の区分が書いてございます。ご覧のとおり政策目標に応じて船をつくっているということでございますけれども、われわれは、このうちの特に物流高度化船と言っております、これは具体的には網かけをしてある部分の船でございますが、物流高度化船の建造を推進しよう。それから、船の中でも特に政策目的が高い部分、即ち黄色の部分ですが、同じバリアフリー化船といっても、政策目的がより高いと共有比率がもっと高まってくる。そういった意味で、黄色が共有比率が高くなっているということが

よくわかりだと思いますが、黄色の部分を促進しようということでやっておりまして、数値目標としては、政策効果のより高い船舶の建造比率が80%以上となっております。実績は実は1隻だったのですけれども、100%ということでございます。物流高度化船の建造促進ということで申し上げますと、対前年度の建造比率が54%から62%に増やすことができたということでございます。

次に、そのような建造業務の関係で、30番目、海運事業者等への説明会を積極的にやりましょうということで、地域連絡会は7回開催しましょうという年度目標がございます。それから、募集説明会の参加者は165人以上を目標にする。結果としては、それぞれ8回、265人ということで、年度計画を上回るような説明会を行うことができたということでございます。特に地区協議会の参加者に対しまして、いろいろとアンケート調査を行いまして、われわれが技術支援をやっていく上でどういうところに重きを置いたらいいのかということについて有益なご意見をいただきました。

それから、実は、後からも触れますが、電気推進船というものを17年度から推進することにしておりますけれども、これについての説明会を2回行ってあります。電気推進船というのは、実績報告書の125ページをご覧くださいと説明がございますが、要は、ディーゼルエンジン等の主機関で発電機を回しまして、その電気力で推進するという船でございます。在来の船と違いまして設計の自由度が非常に高まってくるということで、貨物スペースを非常に広く取ることができるか、設計の自由度がかなり取れるものですから、船型も非常に省エネ型の船型にできるとか、さまざまなメリットがございます。こういうものについての説明会を行ったところでございます。

それから、項目の31番目、これは建造関係の書類の簡素化でございますけれども、これについても着実に推進をいたしました。

それから、32番目が共有建造申請から内定までの標準処理期間をつくって、適正な審査を行いなさいということですが、すべて標準処理期間内に処理をしているところでございます。

次、鉄道助成の関係でございます。これは、まず鉄道関係のいろいろな助成資金の使用について説明責任を履行し透明性を確保しようということで、具体的には鉄

道関係業務の資金の移動を適切に行いなさいと。資金の移動というのは、実は当機構の中の勘定間の資金の移動ということを特に念頭に置いてある訳でございますが、これについても着実にしっかりとやっているということでございます。

それから、補助金の適正な執行。34番目でございますけれども、これも実は研修をきちんとやって能力を高め、お金を払う場合にもきちんと払うことはもちろんのことですが、できるだけスピーディにやりなさいという目標を掲げておりますけれども、その目標どおりやりましたということでございます。

それから、第三者機関をつくって、なかなか一般国民の皆さんから見えないような補助金交付の業務について審査評価体制を整備しましょうということですが、第三者委員会を16年度も2回行いまして、いろいろとご意見をいただきました。特に私どもの補助金を審査する過程でのチェックシートについて、もう少し改善したほうがいいというご指摘をいただきまして、それを受けて改善をするということでございますが、さらには、第三者委員会の方では、もっと別な観点からの高度なご意見もいただいております、やはり地方鉄道の再生を支援していくという観点から、もう少し助成のあり方そのものも考えた方がいいですねということで、単に地方鉄道の採算とか効率とか、そういう観点から、残す残さないという議論だけではなくて、もう少し地域が、存廃問題も含め、地方鉄道の再生のあり方について適切な判断を行えるような客観的評価の手法を検討してはどうかというご指摘をいただいております、その検討を継続してございます。

それから、36番目、37番目は、それぞれ新幹線の譲渡代金、あるいは無利子貸付金を着実に貸したものは返していただく。それから、返していただいたお金で借金を着実に返していくということでございますが、これもきちんと行いましたということでございます。

それから、実は鉄道助成の関係では、既設4新幹線を譲渡するときに、付替道水路等の関係でまだ登記未整理のものがございました。それは毎年毎年着実に整理してきておりまして、16年度も187件処理をしているということでございます。

以上です。

分科会長

ありがとうございました。いかがでしょうか。

委員

つくばエクスプレスについて、先ほどパワーポイントで指摘がありましたように、連結するところが、実際の駅を見まして、これはそれぞれ関係者とかなり詰めて実現したと思うのです。これが1つ、実際に見てみないとよくわからないのですけれども、私もこういうものを見るのは初めてですが、大変画期的だろうと。

もう1つ、トイレが今までのトイレと全然違うので、トイレよりも、まさにゲストルームに近い。特に、きれいであるというだけでなしに、子どもを連れてお母様方たちが地方からローカルに乗ってくるだろう。それも全部対応しているという点では、これはユニバーサルデザインを具体化したものとして、恐らく実際に走るようになると、かなりのインパクトを与えるのではないかという気がしておりますので、これだけではまだわからないところがありますから、ぜひ見ていただくと大分評価が違ってくるのではないかという点だけ指摘しておきます。

分科会長

どうもありがとうございました。他にいかがでしょう。よろしいですか。

それでは、次へいきましょう。

鉄道・運輸機構

それでは、39番目、技術支援、調査研究、国際協力関係でございます。

総合的な技術力を活用して積極的に技術支援、調査研究、国際協力などを行いましょうということですが、まず最初に、アといたしまして、ちょっと表現が単純化しておりますが、要は、地域における総合交通計画をつくったりする場合の協力とか、そういうことを行うために体制を強化して、各部門連携して総合的な支援を行おうということでございます。冒頭触れましたように、鉄道総合支援課をつくっております、そこが窓口になって、鉄道助成とか、鉄道建設本部と連携いたしまして、総合的な支援を行っております。後ほど触れますけれども、5件支援をしておるところでございます。

それから、先ほど委員の方からご指摘もありましたけれども、鉄道総合技術研究所のレールアドバイザー制度とも連携して技術支援を行っていこうと、こういうようなことを申し合わせをしております。

それから、そのような技術支援等の関係につきまして、40番目ですが、パンフ

レットをつくったり、ホームページに随時載せたり、いろいろとPRを積極的にや
っていきましょうということでございまして、ホームページを適宜更新しましたほ
か、いろいろとパンフレットをつくって関係者にお配りをしたりということでござ
います。さらに、英文のパンフレットを最近の動向を踏まえて内容を見直して増刷
をしましたり、あるいは「鉄道・運輸機構だより」に支援業務を紹介したり、そう
いうようなこともしているということでございます。

それから、技術支援について、わが社のPRとか、保有情報を提供したり、ニー
ズを逆に吸い上げようということで協議をいろいろと積み重ねていく必要がある訳
でございますけれども、その関係で、項目の41番目の取組みでありますけれども、
民営鉄道協会がいろいろと地方鉄道関係の説明会をやったりすると、その場に呼ん
でいただいたり、それから地下鉄技術協議会などの場に出席しまして、事業者の
方々に、私どもがどういうことをやることができますということをPRをさせてい
ただいた。そのほか地方公共団体との関係でも、国交省や地方自治体の方々がお集
まりになって地方交通行政連絡会議とか、一日運輸局とか、いろいろなことをやり
ますので、そのときに地方公共団体の担当者の方々に対してもPRをしたり、それ
からもっと踏み込んで広島市や金沢市の交通政策担当者とそれぞれの都市が抱える
問題について意見交換をするといったようなことをさまざまな形で実施している
ということでございます。

次に、42番へまいりまして、国際協力業務を積極的に推進しようということで、
これは実は年度目標がございまして、鉄道分野を中心にしまして専門家の派遣は延
べ40人以上にしよう。これは、結果としては51名実施いたしました。それか
ら、研修員の受け入れも延べ130人以上ということを目標としておりましたが、
224名受け入れたということでございます。

16年度の取組みのアスタリスクの2つ目、実はわが社といたしましては高速鉄
道技術調査というのをやっております。実は、これは海外諸国の高速鉄道計画を調
査して、我が国の鉄道技術を普及することができないか、その可能性を探ってみよ
うという調査ですけれども、中国の北京 - 上海間につきましては平成12年から継
続して受託をしておりますが、カリフォルニアについて新規に受託したというこ
とであります。それから、アジア高速鉄道技術調査というのは新規でありまして、平

成16年度から新たに受託いたしました。アジアの鉄道技術者の方々を招聘して、私どもの鉄道技術に十分理解を深めていただくということが中心になっている事業でありますけれども、16年度は中国鉄道部の方々をお招きしたところでございます。

次に、カリフォルニアの関係について、実は昨年なかったことがございまして、この点についてパワーポイントでご紹介をさせていただきたいと思っております。ご案内のとおり、カリフォルニアでは高速鉄道の計画というのがございまして、サンフランシスコとか、ロサンゼルス、そこら辺の主要都市が密集しておりますけれども、これまでは航空機と自動車に依存しているということで、ところが、当然のことながら空港とか道路混雑が激しいものですから、カリフォルニアの州政府の方で新しい高速鉄道をつくったらどうかという建設計画を打ち出しております。これができますと、サンフランシスコとロサンゼルスの間は740kmぐらいあるのですけれども、2時間半で結ばれることになるということで、この計画にうちの機構も積極的に支援を行うということで、昨年の9月には、現地で新幹線セミナーが開催されましたけれども、写真に当社の理事長が写っておりますが、理事長を団長とするミッションを派遣いたしました。それ以来、おつき合いが深まりまして、今年の3月ですけれども、カリフォルニア州の政府の関係者が来日されまして、新幹線を視察するというところを行いました他、私どもとの交流を深めていただいたということでございます。

これまで、実はカリフォルニア州の高速鉄道計画にどのような方式を採用するのかということについては、ドイツとか、フランスとか、ヨーロッパ勢の方式が優位に立っているというふうに言われていた訳ですけれども、日本の新幹線方式というのはなかなかのものだという認識を深めていただきまして、日本側とこれからプロジェクトを進めるに当たって協力協定を締結したいと。それで、今後の協力関係をもっと緊密で強固なものにしたいと。こういったことがむしろ向こう側のカリフォルニア州政府の方から出されたという状況でございます。

以上についてご紹介をさせていただきました。

次、項目の43番目でございます。鉄道分野の技術力、調査能力の総合的活用ということで、技術支援等の推進。先ほど申し上げた5件という話でございますが、

中期目標期間中に技術支援を10件やりましょうということについて、昨年5件やりましたということですが、具体的には、GRAPEというソフトウェアを活用した調査を行うということでございまして、これもパワーポイントをご覧いただきたいと思うのですが、GRAPEというのは、GISという地理情報システムと交通需要の推計モデルとが一体化したようなソフトウェアでありまして、地域の交通に関するデータとか、分析結果をビジュアルに表現できるということで、住民とか関係者の方に対してわかりやすい説明もできますし、透明性の確保とか、円滑な合意形成に役に立つということでございまして。これまで非常に長時間要していた各種の分析を短時間で行うことができますので、多数の代替案の検討が即時にできるということで、より投資効果の高い計画を提案することができるということでございまして、16年度はご覧のとおり地下鉄7号線の延伸調査とか、都市鉄道整備等基礎調査、金沢市都市圏、仙台都市圏の都市交通の現況分析等に使っていただいたということでございまして。

次をご覧いただきますと、実は宮城県のパターンを書いているのですが、これは東北運輸局のほうでプロ野球の新球団、即ち東北楽天イーグルスがくることになった。それで、仙台の球場を使うと。そうすると、そこに円滑なアクセス交通を確保するためにはどういうふうにしたらいいのかということをいろいろと考えなければいけないけれども、ついでに、いろいろな交通機関で球場までのアクセスがどれぐらいかかるのかということがわからないかということで、これは自動車の例を出しておりますけれども、交通機関別にそれぞれの地域から宮城スタジアムへ出てくるのにこれぐらいの到達時間でございましてというのをいまして、それでお役所のほうの役に立てていただいたということでございまして。

あと、GRAPEにつきましては、いろいろと高度化をやってございまして、名古屋とか仙台にGRAPEの構築を着手いたしまして、あとは地方機関の職員も、大いにPRという意味もございまして、GRAPEのことをもっと実務的に使いこなせるようにするための研修というのもやってきているということでございまして。

それから、項目の44番目。各種学会等におきまして、鉄道関係の技術開発成果というものを積極的に公表しようということでございまして、年度計画では35件以上公表という目標を立てておりましたけれども、82件公表をいたしました。

162ページに、こういう形で学会等で発表したという一覧がございます。この発表件数が33件で、うち査読付き論文が2件。それから、163ページ以下は論文投稿でございますが、49件行っておりますが、うち査読付き論文が5件。それから、優秀発表賞など4件の賞を受賞いたしました。それから、本社では技術研究発表会というものを年に1回やっておりますけれども、それが165ページに書いてございます。2日間にわたって行います非常に大々的な技術研究発表会でありまして、これは外部の方も結構たくさんお入りになります。2日間の延べ出席者は740名ぐらいになるということでございます。そのほか、技術的に鉄道建設分野における貢献を図りたいということで、各種委員会にも積極的に参画をするというようなことをやっております。

それから、45番目、次は船舶建造関係の技術力の活用の関係でございます。これは技術基準を見直したり、船舶に対する技術支援を推進して、要するに技術能力を高めていこうということでございますが、実は技術基準に関しましては、先ほど申し上げましたスーパーエコシップ・フェーズ1、要するに電気推進船に関する技術基準を新たに作成して、説明会などを行いまして、事業者の方々にPRしたということでございます。

それから、船舶に関する技術支援は、計画段階からそれこそ就航後に至るまで、ずっと一連の支援を行ってきているということであります。それで、アスタリスクで書いてございますが、電気推進船の関係の技術的な準備といたしまして、主に8種類ぐらいの内航船のタイプについて概念設計とか建造体制の検討を行いまして、いつでも要請を受けられるようにという体制を整えたということでございますが、また別の話として、実は15年度の建造船3隻について、シップ・オブ・ザ・イヤー03の準賞を受賞したということでございます。受賞しましたのは3隻でございますが、受賞理由の第1としては、速力と積載能力を大幅に向上させたということでございますから、例えば従来、東京都 - 博多を6隻体制で運航していたのを4隻体制でできるようになるとか、そういったことでモーダルシフトとか、物流の効率化に大いに寄与したということ。それから、船型を改善して推進効率を向上させましたので、それと燃費の優れたエンジンも採用しましたので、燃料消費量を大幅に減少させることができた。ここら辺が大きく評価されたということでございます。

一応、準賞ではありますが、トップ賞は外航船舶、要するに日本と外国との間を就航している船ですので、内航船としては私どもがいただいたということでございます。

それから、項目の46番目、技術調査の実施、次年度技術調査のテーマの検討ということでございますが、技術調査の年度計画目標としては3件。これを上回る4件を行ったということでございます。これは、実は私どもが作り出す共有建造船のかなり実務的な技術、どういうふうに改善したらいいかということについて、テーマを選定して調査をするということをやっている訳ですけれども、テーマに選定についても、外部有識者の方からなるところの委員会をつくりまして、そこでいろいろとご議論いただいた上で、私どもの共有建造船の質の向上に役立つようなテーマを選定しているということでございます。

それから、研修、技術支援マニュアルの見直し。項目47番目であります。これは研修計画に基づきまして11件の研修を行っているということですが、民間の船会社の方から、船舶の補修関連に詳しい専門技術者1名受け入れるということもやっております。それから、技術支援マニュアルを1件制定し、6件見直しをしたところであります。

項目の48番目。今度は研究開発体制の話でございまして、高度船舶技術の研究開発ということでございます。これは、実は低環境負荷型の外航船「グリーンシップ」の助成等を推進しようというのがまず1つの中身としてございます。これは、「グリーンシップ」と申しますのは、ノンバラスト船という表現がございましてけれども、ノンバラスト船をイメージしているのですけれども、要するに、船は積み荷がないときには水上に浮き上がりますので不安定になるということで、船倉の中にバラスト水を積んで船を水の中に潜らせるような形にして航行していくわけですが、そうしますと、どうしてもバラスト水の中に海洋生物が含まれますので、それが海域をまたがって移動しまうと生態系が壊れてしまう。そのために、バラスト水を使わないような船を使って安定的な航行ができないかということ高度船舶技術の一環として研究助成しているわけですが、16年度は概略使用書等の作成を行ったり、船型試験を行ったということでございます。

そのほか、そもそもこういう支援テーマの高度化を図るためにヒアリングを行っ

ておりまして、実は、これが関係者ヒアリング6回ということですが、私どもの行う高度船舶技術の支援のテーマとしてどういうものがあるのか、広く関係者の意見を交換するためのヒアリングですが、これが6回という年度計画でしたけれども、9回行いましたということでございます。

それから、49番目は各種提出書類の電子化ですが、これも中期目標期間中の処理目標70%以上というのは既に昨年の段階でやっております、それをそのまま維持しているということでございます。

それから、50番目ですが、高度船舶技術の研究開発支援の推進に当っては、外部有識者委員会を活用しようというのが先ほど申し上げたことでございますが、その他に、いろいろとこれは外部の方に対して助成をするということでございますから、交付の申請の受付から国への補助金交付申請までの標準処理期間でありますとか、それから支援先につきましては、支援先が決定してから何日目までに公表しようとか、そういうことを年度目標を決めておるわけでございますけれども、すべて目標期間を達成したということでございます。

それから、項目の51番目は、今度は基礎的研究体制の話でございます。社会のニーズに沿った総合的な検討体制を構築しようということでございまして、基礎的研究を幅広く募集して、私どもが助成していくわけでありまして、そもそも外部から研究募集をするときに、やはりテーマを選定して選ぶわけですが、テーマの選定に関しまして、どういうふうにしたらいいのかということについて、まず、これまで私どもの基礎的研究推進制度によって研究を行ってきた方々に対して、過去を振り返ってどうであったか、将来どういうふうにしたらいいのかということについてアンケート調査を実施しましたほか、それを踏まえて、新たに外部有識者の方々をお招きして基礎的研究推進委員会というものをつくりまして、そこで17年度にこういうテーマで募集しようというのを決めていただきました。具体的には「ITを活用した運輸の高度化」とか、4項目を募集テーマとして決めたということでございます。

それから、次のページにまいりまして、項目52番目、競争的資金制度の適切な運用ということでございますが、これは、要は私どもの資金をできるだけ効果的に研究に役立てていただくために、研究をする方々と研究契約を早期に結ぼうという

ことで、そのために数値目標が決められている訳でございます。公募を締め切ってから研究契約の締結まで90日以内にしようと。実際は87日でやったということでございますが、その他、実は私どもの資金をもっと効果的に使っていただくために、基本的には3年計画で研究を進めていただきますので、テーマごとにつくられました基礎的研究の審査委員会で中間評価をしていただく訳ですけれども、そういう中間評価の結果とか、研究の進捗状況等をヒアリングさせていただいたりして、例えば最終年度はもう少し増やしていただけないだろうか。そうしないと、うまい具合に結論が出ないから、もう少し増やしていただけないでしょうか。きっといい結論が出ますよと。こういうようなお申し出があれば、予算配分額をまたさらに工夫をするといったこともやっているということでございます。

それから、項目の53番目ですが、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けれども、これは第三者により事前にテーマを選定していただくということはもとより、実際に調査が始まった後の中間評価、事後評価ということもきちんとやるということでございますが、16年度の取組みに書いてございますように、先ほど申し上げた審査委員会で研究課題の中間評価を行いました。

それから、評価手法とか、評価項目を定めた評価要領も新たにつくりましたということです。それから、プログラムディレクターもきちんと配置をいたしました。それから、アスタリスクで書いてございますが、実は先ほど申し上げたように、研究期間は原則3年ですけれども、3年の間に結構いい成果を上げまして、もう1年あるとさらにまた実用化に向けたもっと有意義な研究を深度化することができるという場合には、ステップアップ研究と称して4年度目の研究ができるようにしようと、そういう制度をつくったというのが16年度の成果としてあるということでございます。

それから、54番目は研究成果の普及、活用の促進ということでございまして、年度目標がございまして、研究成果の発表会を2回やりましょうと。それから、中期目標の中では、特許出願を、これはわれわれがやる訳ではなくて、研究者の方にやっていただくのですが、20件の特許出願目標にしましょうということです。それから、研究発表については220件やっていただきますという中期目標期間中の計画もございまして、それぞれご覧のとおり、年度計画中の研究成果発表会3

回、特許出願は11件、研究発表は198件、こういう形でやっていただいているということでございます。

ここにアスタリスクで書いてございますが、単に基礎的研究だけではなくて、できれば実用化に向けて前に進んでいただきたいということで、例えばですけれども、船舶の甲板に波が打ち込むようなときの挙動とか荷重の計算に役立つような、新しい粒子法コードという計算プログラムができて、それを普及させるために私どもが発起人となってユーザーグループを結成しまして、高付加価値造船技術の開発への利用を検討していくとか、あるいは飛行中のヘリコプターから送電線等の障害物を探知して警報を発するシステムとか、自動車排出ガス中のナノ粒子のリアルタイム計測装置であるとか、そういうものの実用化を目指してやっているということでございます。

それから、55番目は、今度は造船業の構造転換というか、造船所の跡地処分の関係でございましてけれども、今、造船所跡地が2カ所、まだ未処分のものが残っておりますけれども、そのうちクレーンについては5基、機器1基については売却をしたということでございます。いろいろと入札をするのですが、なかなかうまくいかないというところもありますが、その間遊ばせておく訳にもいかないということで、今村造船所の跡地については一時的に民間に貸すというようなこともトライしたところでございます。

では、ここで区切らせていただきます。

分科会長

ありがとうございました。いかがでしょうか。

委員

1つは海外協力の点ですけれども、先ほどパワーポイントでご説明があったように、カリフォルニアは理事長自らリーダーシップで派遣してPRされてきたということですが、やはり鉄道技術については、われわれが考えている以上に国際競争力が強い分野ではないかと思っておりますので、今後とも、カリフォルニアはかなりうまくいきそうだという感触を持っていますけれども、カリフォルニア以外についてももっともっと積極的に、ドイツ、フランスというのはかなり前から積極的ですけれども、それにも劣らず積極的に活動をしていただきたいと思います。

それから、43の技術支援の点でございますけれども、今度は具体的な成果が出てきておりますから、この点は大変評価したい。

もう1つ、今までと全く違うところで、東北の新球団「楽天」のイベントを、我が国ではワーストと集まる傾向が、とにかくアクセス数はあるという点では、新しい技術の開発を活用していただきたいという点をリクエストしておきます。

分科会長 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

委員

ちょっと伺いたいのですけれども、48番の高度船舶技術の研究開発支援と51番の基礎的研究の推進、これはもちろん船舶技術だけではなくて、運輸関係全てを含むと思うのですけれども、多分、船舶関係についての仕分けというのはどんな考え方で行われているのでしょうか。

鉄道・運輸機構

まず、基礎的研究につきましては、運輸分野の唯一の競争的資金制度といたしまして、国土交通省からの運営費交付金というものをいただいております。これは100%の助成業務として当方でやっております。それから、高度船舶につきましては、従来の前身の造船業基盤整備事業協会、その後の運輸施設整備事業団の事業を引き継いでございまして、これは国土交通省と事業者団体のニーズを踏まえて、役所からの助成金をいただいて、50%助成業務で、高度船舶技術の研究開発に限定した業務を行っておるということでございます。

先ほどの基礎的研究の方につきましては、公募型ということで、一般の研究機関、大学といった方々からの公募をいただいております。今年度につきましては、84件公募いただきました。その中から、予算の規模が4億弱ございまして、それに併せて5件の採択をしたということでございます。

分科会長

よろしいですか。他にいかがでしょうか。

委員

これはお願いですけれども、次回までに、もしできればということですが、今お話があったように、国際活動を非常に積極的に進められるとすると、鉄道関係は非常にたくさん論文を出したというふうに書いておられるけれども、国内の例しか書

いていないのです。国際的にどのくらい出しておられるのか。特に現在、この分野の活動というのは必ずしも国内に限定されないはずですから、そういうものはどの程度あるかということを出していただくとありがたいというのが1点目です。

それからもう1つは、同じように国際協力を進められるときに、私、建設側のことは余りよくわかりませんが、器具・設備の方でいいますと、一番障壁になっているのは、標準が違うといえますか、規格が全く違うのです。それで、多分、土木に関しても規格がいろいろありまして、そういうものに対して、国内の規格をどう合わせていくかということにどの程度組織として積極的に対応しておられるか。また、新しいものを出した場合には、それはデファクト・スタンダードのようなものに従わなければいけないので、そういう活動をどの程度しているかというのがもしわかりましたら……。これは記述が全くないので、次回にご説明いただいても結構ですが。

分科会長

では、今はよろしいですね。

他にいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、最後のパートをまとめていってしまいましょうか。

鉄道・運輸機構

それでは、56番目、国鉄清算業務の関係でございます。

これは、財務諸表のところにございでしたが、事務処理の1つに年金費用、例えば旧国鉄職員の恩給、それから年金、鉄道共済年金を厚生年金に統合するときに、それに伴って発生した移換金などがありますが、それを法令にのっとって適正に払いなさいということですが、そのとおり支払っておりますということです。

それから、57番目、株式処分の円滑な実施。15年度末にはJR西日本の株を売却した訳でございますが、実はそのような大規模な株式の売却というものが相次いでおります。例えば16年5月のJTの第3次売却とか、あと16年10月の電源開発とか、16年11月に国際石油開発とか、そういうところが2,000~3,000億規模の株式売却をやっているということでございまして、そういう状況を見ながら、JR東海の株式の売却に向けて主幹事証券会社を選定いたしました。選定するに当たりましては、過去の実績にとらわれなくて、今回こういう形で自分は

株式の処分に当たりたいという提案内容をより重視されるような方式に変更したということでございます。

それから、業務の3つ目の土地処分の円滑な実施の関係でございます。16年度の取組みを書いております中で5行目のところをご覧いただきますと、公開競争入札で処分する土地の早期落札に向けて、次のように新たな工夫・取組みを実施したということございまして、これまでの広告の範囲を公開入札の場合は広げまして、例えば全国版広告を必要に応じて実施するというようなこともやったということあります。

それから、昨年、委員の方からのご指摘がありましたけれども、売れなかったときにどうするのか、それでもまた売れなかったらどうするのかと。そこら辺のところも考慮して、早期処分に向けました適正価格、特別価格の設定を原則適用するだけではなくて、この制度を適用しても処分できない土地について、さらなる減価という形での処分の仕方も考えるということで、資産処分審議会のほうにお諮りをして、そういう制度を取り入れたということでございます。

それで、いろいろな努力の結果、とりあえず年度目標の関係だけから申し上げますと、土地処分の見通しは約19haという年度計画でございましたけれども、これについては49ha処分をしたということでございます。それから、土地処分を効果的に推進するために、基盤整備工事もやることにしておりますけれども、その目標の7件について、実績は目標どおりの7件だったということです。

さらに、特徴的な努力として、パワーポイントをご覧いただきたいと思うのですが、実はいろいろなことを努力しておりますして、可能な限り早期処分を図るということをやりたいものですから、実は随意契約につきましては、都市計画事業に係る土地処分に向けまして、地方公共団体などに非常に精力的に粘り強い働きかけを行った。それから、公開競争入札の場合については、需要の掘り起こしを一生懸命に行ったというようなことございまして、特に平成17年度以降に処分を見込んでおりました大型物件3件、約27haですけれども、これを実は16年度に前倒しで処分できたということが年度目標を大きく上回る1つの要因であるということでございます。

ここにはその一例を挙げておりますけれども、これは愛知県稲沢市の例でありま

すが、土地区画整理事業が進行している状況にあるわけですが、私どもの方で需要の掘り起こしを一生懸命やった。その結果、早く土地を購入して建物建設をやりたいのだけれどもと、こういう考え方を示す会社が何社かあられました。その実績を引っ下げまして、私どもの方でいろいろと掛け合いまして、通常の場合ですと、使用収益開始時期の到来する前に建築確認申請などが受理されるということは非常に難しいのですけれども、県とか市、あるいは土地区画整理事業の施行者と粘り強く協議、調整を行いまして、その結果、使用収益開始時期の到来前でも建築確認申請を受け入れましょうということを認めていただいた訳です。それを前提にして公開入札を実施しましたところ、約16haの土地が処分できたということでございまして、このように従来とは違う取り扱いも自治体の方でやっていただく。あるいは、土地区画整理事業者の方でやっていただく。そういうことを協力をしていただけるようなところまでやってきたということでございます。

それから、ちょっと話は違いますが、16年度の取組みの1つとしてご紹介をさせていただきたいのは、まちづくり功労者という形で私どもの仕事を非常に高く評価していただいたということでございまして、これは品川駅の東口土地区画整理事業の代表施行者に私どもの清算事業本部の東日本支社がなっておる訳ですが、これが品川グランドコモンズを中心にしました東側のまちづくりにおきまして、駅前広場の整備とか、交通結節機能の強化とか、それから公開空地を活用した歩行者空間と魅力あるまちづくりをやったとか、いろいろな功績が認められまして、東京都の知事のほうから、平成16年度まちづくり功労者という形で感謝状をいただいた。これが上の表彰状、感謝状でございます。

それから、下の方は、機構とさいたま市が中心になって推進した大宮鐘塚A地区第1種市街地再開発事業というのがあるのですけれども、大宮駅に行かれますとおわかりになりますが、デッキで歩行者にやさしい魅力的な都市空間を創設したということで、地域の活性化に大きく貢献しましたねということで国土交通大臣表彰をいただいたということでございます。

以上、ご紹介をさせていただきます。

資料に戻りますが、59番目以下は予算、収支計画、資金計画の関係でございます。項目の59番目は、予算、収支計画、資金計画をつくって、それを実行すると

ということではありますが、予算の範囲内の適正な執行を行っております。

それから、60番目、総括的な業務といたしまして、資金の流動性管理の一元化によって柔軟性を確保しようということで、要は資金調達コストを抑制しようということですが、右側に書いてございますように、統合のメリットを生かしまして、短期的にですけれども、勘定間で資金融通制度を構築しまして、766万円の資金調達コストを抑制したということです。

さらに、2つ目のアスタリスクですけれども、短期借入りにについては、国土交通大臣の認可が不要になりましたので、自己収入がどの時期にどれくらいあるのかとか、そういうことを勘案しまして、従来でありますと、長期借入れに傾いていたところがあったのですけれども、あえて長期借入れに頼らなくても、しばらく低利の短期資金で資金繰りをやればそれで済む、そういうところについては積極的に低利の短期資金を投入したということで、約1億4,500万円の資金調達コストを抑制することができたということでございます。

それから、その短期借入金の入札につきましても、これまでは勘定ごとにシンジケート団枠を決めまして、固定された金融機関が借入金の入札に参加していたのですけれども、勘定毎のシンジケート団枠というものを撤廃しまして、金融機関は幅広く入札に参加できるような形にした。それによって496万円の資金調達コストを抑制したということでございます。

それから、61番目、短期資金・長期資金の併用による柔軟な調達ということでもありますけれども、民間借入金とか、あるいは縁故債を発行するとか、そういうときに金融機関と金利引下げ交渉をやったということで、約7億4,900万円の資金調達コストを抑制したということでございます。例えば10年間の民間借入れなどの金利につきましても、従来ですと短期プライムレートに0.35%の金利を加算するというようなことをやっておりますけれども、それについては加算をしない。短プラフラットにする。そういったような形で条件改定を行いまして資金調達コストを下げたということです。それから、財投機関債の発行に伴う販売手数料の引下げ交渉も行いまして、1,125万円の資金調達コストを抑制いたしました。

それから、62番目、船舶共有建造の関係で、共有建造に伴う適正な事業金利を設定するということですが、これも長期プライムレートを基準といたしまして、共

有期間別に0.2～0.4%の金利を上乗せするという形で事業金利を適正に設定したということでございます。

それから、63番目の未収金の回収促進については、未収発生率を7.1%以下にしようという年度目標を立てておりましたけれども、さまざまな努力を行いまして4.5%に発生率を抑えることができました。

それから、64番目は未収金の残高につきまして、220億円以下にしようという年度目標を立てておりましたけれども、これについては210億円という形で年度目標を達成することができたということでございます。

それから、65番目、66番目はいずれも船舶勘定の繰越欠損金の関係でございますので、まとめてご説明いたしますが、66番目の16年度における取組みの2つ目のパラグラフのところで、貸倒損失7億円を計上したと書いてございます。それと、実は16年度の6月から10月にかけて台風が10回ほど上陸いたしましたので、大手の旅客船事業者を含めまして未収金を発生させている共有事業者がなかなか収入が思うように上がり減ってしまったということがあったり、燃料油の高騰があったりということで、このような共有事業者の経営実態に即して貸倒引当金を算出しましたところ、172億円追加計上することになったということでございますが、経費削減等を行いまして、最終的には繰越欠損金が175億円増ということで、約619億円という繰越欠損金を出したということで、これは財務諸表のとおりでございます。

そもそも15年度末現在で445億円の繰越欠損金がございましたし、16年度の途中でも一部の大手旅客船事業者を中心に厳しい状況にあるということもございましたので、65番目の16年度における取組みのところに書いてございますように、これも何度もご説明申し上げておりますが、国土交通省と一緒に見直し方針というものを策定いたしました。17年度から21年度までの5年間を「重点集中改革期間」と位置づけまして、制度を抜本的に見直したり、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化策、それから組織改革、一般管理費削減等、いろいろな形のありとあらゆる対策を講じていくということによりまして、「重点集中改革期間」末に船舶勘定の債務の超過の大半を解消して、その後、速やかに債務超過を脱する、こういう道筋を明らかにしました。それを受けまして、予算の方につきまし

ても、17年度では40億円の一般会計出資金が認められたということで、とりあえず膿を出し切って先へ進む体制をきちんと整えたということでございます。

それから、67の項目でございますが、既に事業としては廃止している改造融資業務等の適正な処理ですが、要するに、まだ残債が残っておりますので、それについては回収を着実に行ったということでございます。

それから、68番目、これは造船業の跡地処分の関係でございますけれども、これについては残存している事業者の方から納付金を払っていただくことによって適正に勘定を運用していくということになっているわけですが、きちんと納付金を払っていただくことができたということでございます。

それから、69番が内航海運活性化融資業務の関係ですが、これについても、貸付金を約定どおり回収して、またさらに新規の融資を行うということをやっておりますが、その新規の融資に際しましては、内航総連を構成する内航5組合からも連帯保証書を徴収するというをやっております。

それから、70番目は短期借入金の限度額の達成でございますが、これについては年度計画の範囲内で借入れを行っております。

それから、剰余金が発生した場合には適切に処理することになっておりますが、剰余金は生じておりません。

71番目、その他業務運営に関する重要事項といたしまして、人事に関する計画ですが、これは冒頭申し上げましたとおり、年度計画を達成しております。

それから、契約に関する計画として、これは中小企業者の受注機会の確保をしようということですが、これは例えばJVを構成する事業者の方が3者いるときには、出資比率が一番下の方の客観点数を引き下げるとか、そういうような形で中小企業者の受注機会拡大を図るということでございます。

以上が年度計画の実績でございます。

最後、19ページは自主改善努力でございます。年度計画外の事項でございます。第1に、16年10月に新潟県の中越地震が発生しまして、上越新幹線が営業中の新幹線として初めて脱線するということがあった訳ですが、私どもとしては、実はこれに対して、直ちにほくほく線とか上越新幹線の災害直後の被害状況を調査するというを行いました。それを踏まえまして、JR東日本が復旧工事を行う。

それを技術的に支援しようということで、職員6名を派遣いたしました。それから、建設機械も貸し出すということをやっております。そのような形でJR東日本の行う復旧に対しては大いに貢献することができたと思っております、実績報告書の方では感謝状をいただいたという写真が載っておりますけれども、同時に、われわれにとっても復旧業務を遂行する上で貴重な経験を得ることができたと思っております。

それから、自主改善努力の2番目、環境基本方針、環境行動計画の策定等でございますけれども、これも先ほど理事長からご紹介がありました特別顧問会議の皆様のご助言などもいただきまして、環境基本方針とか環境行動計画を策定しまして、業務運営に当たっての環境配慮の理念、あるいは具体的な取組内容等を定めたということでございます。

鉄道、船舶の整備によってどれくらいわれわれの業務がCO₂等の削減に寄与しているのかということも推計をいたしました。

そういった諸々の事柄につきまして、環境配慮促進法では18年度から環境レポートを作成するという義務づけがあるのですが、それを1年前倒ししまして、環境レポートを発行することができまして、それが先ほどお手元の方にお配りしている環境報告書でございます。

それから、最後にパワーポイントで1点ご紹介をしたいのですが、東北新幹線の八甲田トンネル、これは金属工学の立場からしますと非常に興味津々な場所でございます、かつていろいろと金属鉱山が数多く分布しておりましたので、トンネルを掘削しますと、そこから発生する土砂採石には酸性の水が発生したり、また、鉛とか亜鉛などの重金属を溶け出させるような変質岩が含まれているということで、それをそのまま捨てることは当然許されない訳ですので、独自に、掘削して発生した土砂をどう処分するかという判定基準をつくりまして、適切に分別を行いまして、これは捨てることはできないという土砂につきましては、特別に処分場をつくりまして、そこで地下水とか雨水とか空気などを遮断するように、完全に覆ったような形で廃棄をするというような土捨場をつくりました。つくった後はさらに植生を行うというようなことで環境保全に努めた訳でございます、このような事柄が画期的な業績であるというふうに評価をいただきまして、平成16年度には

土木学会の環境賞の 部門の賞を受賞したということでございます。そのほか、これを契機といたしまして、職員全般につきまして、モラル向上とか、いろいろなことを図っていきたいと思っております。

以上、ご紹介させていただきます。

分科会長

ありがとうございました。それでは、56番以降をまとめてご審議をお願いします。

委員

58番の土地処分につきましては、これは1つの実績の分だけでございまして、昨年度はかなり低い、全然予定どおり達成されなかったという点では、今回は格段でございまして、そういう点はかなり評価していいので、これはシステムの問題で、前回の評価委員会でも委員からご指摘があったところは、実際にそういう手法を開発されている。特にここでは、土地の処分というのは、現実のハード面は表彰されたり学会発表だったりいろいろ出てくるのですけれども、この種のものは、ある意味では、機構にとっては非常に大事なソフトのノウハウですね。そういう点では、そこはもっと評価していいのではないかと。やはりこれだけ目標値を達成して、宿題もクリアしたという点では、かなりがんばられているなど。やはり現場の担当者のノウハウを評価するという点も必要ではないかと。

それから、船舶の63番のところは、今まで未収金についてはどんどん増えていくのではないかとということが常に評価では厳しい問題だったのですけれども、発生率も昨年度よりも4.5%に留めたという点では、相当予想を変えてきている実績が裏には見えるというところでありまして、その点もリストラをかけているところで、こういう実績を上げられたという点については、私も長くこの問題に携わっている点から言うと、評価できる、汗をかいているなど。

それから、65番と66番については、繰越欠損の問題は常に大きな問題で、額とすれば175億円と増えてきているのですけれども、65番と66番は合わせて一本で読んでおかないと、この額はこういう形で分けられていますけれども、やはり収支計画等については、先ほど説明がありましたように、見直しで数年間にわたって40億円の、言い換えれば一種の基金に入れて、それで今後に対応しようとい

うこと。これは、対外的にも、先ほど機構からご報告がありましたように、外部評価でも高い評価をいただいている。特にこの辺で議論する場合には、もとの評価がどこにあったのかという点が一番大事なところでありまして、発生率が非常に少なくなかったということと、それから未収金については「見直し方針」で関係者が官、機構を含めて努力をいただいたという点は、かなり明るい方向が出てきたのではないかと。

ただ、この問題については、機構と役所にも今後若干期待をしたいところがありまして、やはり機構については、未回収金の徴収、あるいは経費の削減については、今まで以上に努力することが必要ではないか。これに安心せずに、この種の問題はちょっと手を抜くとドカンと増える性質の、鉄道の場合と全く違った性格を船舶共有船については持っておりますから、手を抜かないように。

それから、これは役所に対する若干の注文でありますけれども、先ほどから資材の問題、建材の問題、バンカーの問題、非常に厳しい条件が指摘されたところでありまして、今言ったように、鉄鋼も相当値上がりをしてきている。それから、燃料代が高騰しているという状況で、鉄道であれば、かなり公共性があるので、（国と機構が）タッグを組んで推進されていくのですけれども、船舶についてはその点がなかなか難しい。一種の真水に近いものも投入していただいた訳ですけれども、基本的には新規建造によって評価が決まってくるわけですね。そういう点では、今言ったように、客観的には厳しい状況がありますので、これだけをつくってうまく回っていけばいいのですけれども、やはり相手があることでありますから、未回収金の回収と同時に、新規建造についても一定程度のいろいろな状況を見定めて、やはり刺激策が必要になってくるのではないかと。そうしないと、来年度に非常に厳しいものが出てくると、せっかくやったものが「何だ！」ということになる評価にならないような形で、これからどうするかという新しい段階に入った訳でありますから、その点は十分配慮いただきたい。常に期待しております。以上です。

分科会長 ありがとうございます。他にいかがでしょう。

事務局

委員はこの問題に大変長く関わってこられて、かつ造詣も大変深い立場であられまして、正にご指摘ごもっともだと思っています。海事局といたしましては、船舶

の建造についてテーマを絞って、対策なり、いろいろなことを考えていなければいけないと考えておりました、近々、海事局長の私的懇談会ということで、テーマとして船舶建造に絞った形で、どういう方策があるのかについて検討をするという方向で今進めているところであります。

委員

もう1つ、ついでに。先ほど既に終わった事故防止の問題でありますけれども、やはりこれも工事現場では、船舶よりも鉄道建設の方が直接工事を監督する立場にありますから、これも非常に地味なのです。やはり新しいノウハウ、技術を開発したというのは非常に派手ですけれども、この点については非常に地味であります。しかし、やはり事故の発生というのは、現場が相当細心の注意力を持ってやらないと、どこでもそうですが、特に今回はきちんとした成果が、日ごろ事故がゼロだと。重大事故も非常に減っている。それから、7年間で一番少なかったという点は、いいときは良く評価するというスタンスも自ら必要ではないか。それが現場に対して、基本的にはゼロ目標でありますけれども、できるだけ常にゼロ目標を達成するためには、現場の人たちに対するインセンティブとして、やはり成果を上げたときにはそれなりに評価すべきではなかろうかという気がしております。

分科会長

他にいかがでしょうか。

では、1点だけ。60番、61番のところで、資金の調達をうまくやったら得をしたというのがあるのですけれども、これが、従来は国土交通大臣の認可が必要だったからやれなかったけれども、それが要らなくなったからやれるようになったというふうなご説明だったと思うのですが、そういうものなのかなというのがもう一つ釈然としないのですけれども、この辺はどうですか。もう少し言うと、そういう運用をぎっちり考えてやるとこうなるということなのか、たまたまなのか。こういう経験を生かして、何かもう少し仕組みとシステム化、ツール化をして、常に最適な調達をするというようなことになっているのかどうか、そこら辺を簡単でもいいですけれども教えていただけますか。

鉄道・運輸機構

認可もあるのでありますけれども、認可がどれくらい制約になっていたかということと

の兼ね合いだと思います。それがスムーズにいけば従来でもできたと思うのですが、ここでなぜ認可と言ったかというのは、統合とか独法化を強調したいために言っているのであって、これだけの理由ではないです。もちろん資金計画をつくってスムーズにやればいいのですけれども、あえてこれは強調しただけであって、そういう意味ですから、これが本当の支障になっている訳ではないということです。

分科会長

何かそこがちょっとね。

鉄道・運輸機構

そういう意味でシステム化をして短期借入をうまく使ってやっていくということは従来からも発想がありましたし、ちょうどいい機会だということです。決定的な認可があったということは支障の理由ではありません。

気持ちとしては、要するに政府の側が、あなた方、独法化することによって実践を大事にしてしっかりやりなさいと、こういう期待を込めて認可制をやめているものですから、そういう期待に応えるようにがんばったという趣旨でございます。

どちらかという、役所のときには、品のいい競争をお願いしていたのですけれども、われわれとしても、若干民間的な意味での厳しさを金融側に迫っているということは事実でございます、そういうことも相当あったと思いますけれども。

分科会長

他にはいかがですか。よろしいですか。

それでは、ご意見も出ないようですので、このぐらいいたしたいと思います。

引き続き、次回8月1日の分科会において16年度業務実績評価のご審議、ご議論をいただく。そして、当分科会における評価を確定するという手順を考えております。先ほどありましたように、22日が締切りで一応出していただく。ただし、途中で宿題が幾つかありましたので、最終的に決定するのは8月1日の追加ご説明を必要に応じてやっていただいた上ということにしたいと思います。

それから、私自身のお願いとしましては、もちろんこの表を埋めていただくのですが、より前向きな仕事として言うと、これからもう少しこういうところに着目したらどうかとか、そういう意見をなるべく前向きに出していただくのが次に向けて何かのヒントになろうかと思っておりますので、そこら辺のご配慮もいただけたらと思う

次第でございます。

30分程超過してしまいまして申し訳ございませんけれども、ここで終わりにしたいと思います。

5. 閉 会

事務局

本当に長時間にわたりましてご審議賜り、どうもありがとうございました。

分科会長からご説明がありましたとおり、次回は8月1日の月曜日、午前10時から予定させていただいております。そこで最終的に16年度の評価というものを固めていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、資料が非常に大部になってございますので、後ほど私どものほうから郵送させていただきます。必要な書類だけお持ち帰りいただければと思いますので、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8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ます。長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。

以 上