

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13回）

議 事 録

平成18年8月

国土交通省

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
(1) 議題1. 平成17年度業務実績評価.....	2
(2) 議題2. 独立行政法人の政策金融類似業務の見直しについて.....	28
(3) 議題3. その他.....	40
3. 閉 会	42

1. 開 会

○事務局

それでは定刻となりましたので、第13回独立行政法人評価委員会鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様方にはご多忙の中を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、進行を務めさせていただきたいと存じますので、よろしく願いいたします。

まず、議事を行うための定足数でございますが、当分科会の委員は9人いらっしゃいますが、本日は6名の委員の先生方のご出席をいただいております。これは当省の独立行政法人評価委員会令で規定されております過半数を超えておりますので、議事を行うための定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

続きまして、会議の公開についてでございますが、本日は業務の実績に関する評価にかかる案件ですので、規則に基づきまして非公開といたします。

また、議事録でございますが、議事概要で主な意見のみとし、議事録では発言者名を記載しない形での措置を講じた上で、国土交通省のホームページで公表してまいりたいと考えております。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。

まず、上から順でございますが、議事次第がございます。2ページ目が座席表、3枚目が委員名簿でございます。そして、審議資料ということで、まず最初に説明資料といたしまして、「委員限り」と書いてございますが、「鉄道・運輸機構平成17年度業務実績評価における各委員の評価について（案）」というものがございます。

それから、委員の皆様からの評価を集計いたしましたものとして、資料1でございますけれども、「平成17年度業務実績評価調書（集計結果）」というものがございます。ホチキスで綴じたものでございます。資料1というものでございます。それから、右肩の資料2として、「平成17年度業務実績評価調書（分科会取りまとめ案）」というものがございます。これも非公表でございます。

そして、「平成17年度業務実績報告書」再度、用意させていただいております。それから、資料3といたしまして「独立行政法人の政策金融類似業務の見直しについて（非公表）」、これを用意させていただいております。

本日も大部でございますけれども、資料の遺漏等でございますでしょうか。ないようであれば、早速、これより議事に入らせていただきます。

2. 議 事

(2) 議題1. 平成17年度業務実績評価

○事務局

まず、議事の進行につきましては、分科会長にお願い申し上げます。分科会長、よろしくお願いいたします。

○分科会長

どうも、お集まりいただきましてありがとうございます。それでは、早速、議事に入らせていただきます。きょうは2つの議題が主なものでございまして、その他にも、もしあればその後で議論になりますが、2つでございます。

1つは、先日、皆さんにそれぞれ評価していただいた評価調書を本日取りまとめるといふ作業であります。本日の分科会で最終的な評価結果を出すという手順でございます。

それから、2つ目の議題は独立行政法人の政策金融類似業務の見直しということでありまして、これは8月23日に中期目標期間終了時の組織業務の見直しに関して国土交通省から考え方が示されて審議されることになっております。この機構につきましても、政策金融類似業務については前倒して審議されるというようなことでございますので、本日、8月23日に向けてこの分科会の委員からのご意見を反映できるものはするというような趣旨でございます。

それでは、早速、議題1について議論をさせていただきますが、まず議論の進め方について事務局から説明をいただいて、それをご了解いただければ、その手順に従って逐次、進めるということでございます。

この手順につきまして、事務局からご説明願います。 それでは、よろしくお願いいたします。

○事務局

各委員の先生方におかれましては、非常に短いスケジュールの中、評価調書をご提出いただきまして、ありがとうございました。皆様からいただきましたものをそのまま取りまとめましたのが、資料1の「集計結果」でございます。これはまた後

ほどご説明させていただきます。この資料をご覧くださいながら、資料1の前にカラーのフローチャートというものを用意してございまして、それぞれの点数がどのような形でついているのか、どういう形で整理し得るのかというようなことも整理いたしました。

ポイントは、最終的に本日、評価をいただくわけでございますけれども、その最終的な確定の前に、もう一度、鉄道・運輸機構から改めて説明を聞こうという項目をまず、選定をしていただきたいということでございます。

さらに、機構の説明を聞かなくてもこの分科会でのご議論で確定できるものについてはそれを確定しようというような形の審議をお願いしたいと思っています。そのために、まず機構から聞くべき項目を選定していただきまして、機構を呼びまして、それに関する説明をいただく。

そして、機構が退出した後、その説明を踏まえまして、最終的な点数の確定をしていただき、資料で言いますと、資料2でございましてけれども、資料2は具体的な点数ですとか、評価理由ですとか、それに関する意見、さらに一番最後には各個別の点数だけではなく、また後ほど、詳しくご説明しますけれども、総合的な評価という欄もございまして。この中身についてもご審議いただき、最終確定をします。そのような進め方で考えております。

早速でございましてけれども、お手元のフローチャートをご覧くださいませうでしょうか。これは点数だけを抜き出したものでございましてけれども、1つの考え方の案でございまして。事務局の方で案という形で用意させていただきました。

まず、点数をつけていただく中で、これは全員が同じ評価といったものはそのまま点数をつければいいのかというのが、まず第1段階でございまして。次に、全員、同評価でないものにつきましては、5段階評価でございまして、3が普通にやっていたら普通、4、5は特によいことがあることということでございまして、1・2点のグループ、3点のグループ、4・5点のグループというようなグルーピングの中のどこにまず入るかという形で整理をしよう。

そのグルーピングの整理の中では、ある程度、多数決というような考え方がございまして、本委員会の委員は9名でございまして。9名のうち、6名ということと3分の2ということでございまして、3分2以上同評価があり、かつ違ったご意見が1人から2人、これは3分1未満になるわけでございます。こういうものについて

は、3分の2ということの点数でいいのではないかということ考えたわけでございます。

それを当てはめると、まず最初の段階、1・2点のグループか、3点か、4・5点のグループかということを見たときに、3点が6人以上であって、4・5点が1人という項目が4項目ございました。これが青の欄でございます。これでまず4項目といったものがセットできるのかと。その下にあります2点が1人ということございまして、通常やっていけば3点ですが、2点という評価がございますので、これは右の下にありまして、これにつきましては機構の説明を受けた上でもう一度、最終的に点数を確定するということが必要ではないかと思っております。これが2つ目の箱です。

3つ目の箱は、2つ目の箱をやりまして、4点または5点といったグループの中で見たものでございますけれども、4点、5点で6人以上でありますけれども、特に5点をつけている方が分かれるということ。特に、5点が2人以下のものにつきましては、先程申し上げました3分1未満でございますので、こういうものについては4点ということで整理しております。これが9項目ございます。

そうではなくて、5点が3人以上という項目が3つございまして、5点が8人、5点が6人、5点が3人。それぞれ4点が1人、4点が3人、4点が6人というものでございます。それぞれに該当するものを特記してございます。5点が8人、4点が1人のものについては16番「投資効果の向上」、19番「技術開発の推進」、33番「船舶技術の推進」とございます。これにつきましては、4点の委員が一人ということでございますし、評価調書の中でも特にこれを5点にはいけないというような形での表現がなかったものですから、これは5点ということで整理しております。

次に、真ん中の5点が6人、4点が3人でございますけれども、これは3分2対3分の1ということでございますので、この分科会で機構からの説明を受けた上で最終的に確定するという候補ではないかと思っております。

その横、薄緑の箱でございますけれども、5点が3人、4点が6人といったものでございます。これは5点といったものについて非常に慎重に考えるという意味を考えれば、これは4点。これは具体的な項目では「用地業務」、「資金調達」でございますけれども、これについては4点ということが考えられるのではないかと、い

うことで事務局の方で案という形で提案をさせていただいております。

このようなフローチャートの考え方も踏まえ、あるいはそれぞれ資料1に具体的に評価理由といったものを各委員から丁寧にお出しいただいておりますので、それを踏まえながらご議論していただき、繰り返してございますけれども、この場で確定できるものと、そして機構を呼んで説明を聴取した上で確定するといったものの振り分けということでご議論をいただければと思っております。

以上でございます。

○分科会長

はい、ありがとうございました。というのが考え方の案でございます、まずこんな考え方でよろしいかどうか。それから、これでよろしい場合には結果としてこういうようなことでよろしいのかどうか、ここをご審議いただきたいと思えます。ポイントはこの橙色に書いてあるところが6人、3人で、多数決であれば5だし、それから8人、1人で多数決であれば3ですが、やっぱりちょっと慎重な審議が必要であろうということで、もう一度聞く。それから、他のところは慎重な審議をしなくても多数決でいいのではないかという案でございます。

お手元の資料1に内訳が書いてあります。資料1で気になることを見ていただきながら、このフローチャートに関する考え方、よろしいかどうかをご検討いただきたいと思えます。

資料1の中は、橙色のところとか青いところとかありますが、それがそれぞれのフローチャートの色に対応しております。

○委員

よろしいのではないのでしょうか。はい、結構です。

○分科会長

ご異議、ある方、いらっしゃいませんか。

それから、先程言うのを忘れましたが、本日も欠席の先生方がいらっしゃいまして、宮脇先生、工藤先生、石津先生は欠席ですけれども、事務局からご連絡の結果、私どもにご一任いただけるということでございます。それでは、よろしいでしょうか。

それでは、確認になりますけれども、全員が3点または4点をつけたもの33項目はそれぞれ3点または4点。それから、4点、5点が1人か2人で残りの人が3

点というものは4項目、これは3点。それから、真ん中は4点にしようという9項目ですね。それから、一番左の3項目の5点。それから、1個飛んで、3人对6人で4点が多い項目が2項目、これは4点。ここまではお決めいただいたということによろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長

はい、ありがとうございました。

それでは、引き続きまして、今度は慎重審議の2項目について機構からのご説明をいただくということによろしいでしょうか。

○事務局

機構からの説明をいただく前に、各委員の認識を統一するという意味もございまして、「項目4・22について(委員限り(非公表))」の資料において、各委員の意見をそのまま抜粋してございます。

4番、22番、どのような意見があったかということでございます。特に、まず4番でございますけれども、これは中間目標期間の目標で15%減といったところまでが定められているんですけれども、平成17年度で8.9%といったことではちょっと進捗率がいいとは言えないのではないかとのご指摘ございました。こういうことを理由に3点ではなく2点ではないのでしょうかというある委員からのご意見がございました。ですから、機構につきましてはこの8.9%減ということでございますけれども、一体、どういう考えなのかといったことについて意見を聴取するということだと思われまます。

その関係で申し上げますと、平成17年の業務実績報告書の中の事業費の削減のところの抜粋をしてございますが、ホチキスどめのプリントの10ページでございますけれども、年々事業費の削減が推移しており、平成17年度で△8.9%、そして平成18年度見込みで18.6%という形でございますので、平成17年度を8.9%と。最終的には15%を達成するわけですけれども、平成17年度で8.9%というのはまだ伸びが少ないのではないのかといったようなことが委員の意見にあったわけでございます。これが項目の4番でございます。

続きまして、一番最初のページに戻っていただきまして、22番の「受託事業」でございます。その中で、評定理由のところでございますけれども、一番最後の段

でございますが、目標を上回る受託件数で評価できると。ただ、この業務量の件数というのは卓抜した技術力の成果として自然にもたらされたものではないのかと。技術力自体は既に別の項目で評価されてきているので、この項目としての評価は4ではどうかというような意見がございました。

このような委員の意見も踏まえながら、機構から受託事業についての取り組みをもう一度詳しくご説明を聴取した上で、最終的に決定するということと考えていると思っております。機構に入室していただく前に、事務局の方でポイントを説明させていただきました。

○分科会長

どうもありがとうございました。それでは、入っていただいているのですか。

(機構入室)

○分科会長

それでは、よろしいでしょうか。どうも、お暑い中、御苦労さまでございます。それでは、ここまでのところで、これからご説明いただく2項目以外は評価をしてしまったところなんで、残りの2項目について慎重審議をすることになりまして、4番の「事業費の削減」と、22番の「受託事業等」というところにつきまして、より詳しいご説明をお願いするということで、お願いしたいと存じます。

特に、4番の「事業費の削減」につきましては、中期目標15%程度減額ということに対して、平成17年度で8.9%の縮減になっているけれども、これは計画どおり、つまり評価3と言えるのかというご意見があったということ踏まえ、大体10分程度でご説明をいただければと思います。どうぞ、よろしく願いいたします。

○鉄道・運輸機構

それでは、4番と22番について説明させていただきますが、その前に資料を配付させていただいてから説明させていただきます。よろしく願いします。

(資料配付)

○分科会長

それでは、どうぞお願いいたします。

○鉄道・運輸機構

4番の事業費の削減状況についてご説明いたします。資料は3ページものの棒グ

ラフのものを用意しております。

まず、1ページ目でございますけれども、これは既にご案内のとおり、平成18年度までの事業費の削減状況を示したものでございまして、平成17年度の事業費が平成14年度比で8.9%ということでございますけれども、もっと削減すべきではないかというご指摘をいただいております。

1枚めくっていただきますと、2ページでございます。実は、今申しました事業費の中には借入金等償還金というものが含まれておりまして、表を見ていただきますと、平成14年度から平成17年度にかけて年々上昇の形をとっております、平成18年度にがくんと下がるということでございます。

この借入金等償還金というのはどういうものかと申しますと、私ども、借金をいたしておりますけれども、これをルールどおりに返すために必要なお金ということございまして、義務的経費の性格を有しております。そういったことございしますので、これを減額することはできないということでございます。

もう1枚めくっていただけますでしょうか。それでは、この償還金というのを除いた事業費の削減状況がどうなっているかというのをあらわしたものが3ページのグラフでございます。ご覧いただけますとおり、毎年、かなりのペースで減少いたしております。これは私ども、原則として事業の量を増やさないということに加えて、実施する必要のある事業につきましても、個々、それぞれのコスト削減に励んでおりまして、この結果といたしまして、表にありますとおり、平成17年度で見ますと、対平成14年度比30%以上の大幅な減少ということになっておるわけでございます。

最初の資料の1ページに戻らせていただきたいと思っておりますけれども、このようなことから平成18年度においては、2ページでご説明いたしましたように、償還金が大幅に減少する見込みである理由もございまして、事業費自体、大幅な減少が見込まれまして、平成14年度比で見ますと、平成18年度には18.6%ということで、目標を達成する見込みでございます。

今、ご説明させていただきましたようなこと、全体に考慮を加えますと、平成17年度の事業費がマイナス8.9%という水準は妥当なものではないかと考えているところでございます。なお、事業費の削減につきましては、5年間で15%の削減という、パッケージのような考え方でございまして、各年度ごとの目標というの

はございません。

この理由でございますけれども、私どもの事業が鉄道建設を行う、そして貸し付け等を行うということで、中長期的なタームのプロジェクトの多数の集合体からなっております、それを単年度ごとで切り取って比較いたしますと、事業費が単年度ごとに大きく変動する可能性がございますものですから、そういうことで中長期の5年タームで判断を行うということではないかと思っております。こういった事情も是非ご考慮いただきますよう、よろしく願いいたします。何卒、よろしくお願い申し上げます。

○分科会長

どうでしょうかね。とりあえず、2つとも説明していただけますでしょうか。

○鉄道・運輸機構

それでは、受託事業につきましてご説明させていただきます。用意させていただきました資料、2ページでございます。この資料のご説明に入ります前に、ちょっと前置きをご説明させていただきたいと思っております。私ども、機構の鉄道建設本部、旧日本鉄道建設公団でございますけれども、この組織はその名前が示しますとおり、鉄道の建設を主たる目的としております。それも、国からのご指示、あるいは地方自治体、地方公共団体等、あるいは鉄道事業者からの委託に基づいて、鉄道の建設の実施をしていくという組織でございます。

鉄道は建設の段階に至りますまでには、ご承知のとおり路線計画でありますとか、各種の調査であるとか、計画策定業務があるわけでありまして、それも土木、電気、建築、軌道、機械、用地など、さまざまな視点から総合的になされるわけでありまして。

現在では、そのような鉄道に関する総合的な計画策定能力を有するのは我が機構ぐらいではないかと思っております。そこをセールスしていきたいというのは山々ではございますが、社会的にお役立ていただきたいという意味で、実は現在でもそうなんですけれども、機構は今、申し上げましたように、建設を目的としているがために、機構は建設に誘導するための調査、あるいは過大なスペックの計画を立てるのではないかというご懸念が、実は至るところにございまして、それもセールスに積極的になればなるほどそういうふうを受け取られてしまうというような状況がございます。残念ながら、そういう状況がございます。

それと、別の視点から、特に調査業務、計画業務の領域ですけれども、コンサルタント業界からも民業の圧迫であるとの批判を受けるようなこともあるのも事実であります。

そんな状況から、機構としてはセールスといたしましても、受託の受注活動といたしましても、機構がこれまでに培ってまいりました人的関係の枠内での活動といたしますか、そういった緩やかな活動になっているのが実態でございます。基本的には要請に基づいて実施しているというのが実態でございます。ただし、要請があれば誠心誠意、そのご要請に添えていく。しかも、客観かつ公正、なおかつ精緻な成果を提出させていただくということで、これまで努力をしまいたただけでございます。それも費用であるとか、労力を度外視して実は頑張ってきたということがございます。

1ページ目でございますけれども、この表を見ていただくとおわかりになると思いますが、初期の頃はまさしく今申し上げたとおり、工事そのもののみであったわけでありまして、徐々にその能力と実績をご評価いただけるようになったんだと思います。もちろん、省のご指導をいただいたことも功を奏したのかもしれませんが、徐々に時間がたつにつれて建設の上流側の計画レベルでの委託の要請が増加しているような状況になっております。そういった状況でございます。今後もしっかりと実績を積んで、さらに世の中の信頼を得られていくように努力をしていきたいと思っている次第でございます。

2ページをお開きいただきたいと思っております。工事の受託に至りますまでの機構の関与の仕方みたいなものを例示させていただきました。これは最近の受託工事でございます仙台地下鉄線の例でございます。左側が機構が受託をさせていただいた調査の内容。真ん中に、仙台地下鉄線の流れですね。それと、仙台市が設置されました委員会と、それへの機構の関与の仕方等を列記してございます。

昭和59年3月に仙台地方陸上交通審議会の答申を受けまして、約20年を経て昨年の8月に工事の着手ということになったわけでありまして。裏側に仙台市高速鉄道東西線の平面図を付記してございます。あわせてご覧いただきたいと思っております。

まず、機構は昭和59年に答申を仙台市が受けてから、平成元年に仙台東西線の交通軸の調査。それから、平成3・4年に仙台市の骨格交通軸計画に伴う調査。平成11年になりまして、技術的な基礎調査。それから、平成13年に至りまして、構

造物の設計段階に入りますけれども、トンネル構造物の設計でありますとか、環境への影響評価の予測調査。それから平成16年に至りまして、東西線の工事施行計画の策定といったような、まさしく卵の段階から実施の段階に至るまで、仙台市にご協力をさせていただいたという経過がございます。

右端に書いてございますような、委員会にも東西交通軸の整備に関する調査委員会、あるいは機種の検討委員会、仙台市の建設推進検討委員会、広瀬川の橋梁の検討委員会、東西線の技術検討委員会、各種の委員会にも参加をさせていただきまして、20年の歳月を経て、着工に至ったという関与の仕方をさせていただいております。1つの例としてお示しをさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

○分科会長

はい、ありがとうございました。それでは、以上2項について委員の方々からご質問や、何かお願いしたいと思っております。

○委員

今のご説明を聞いて、ちょっと疑問がわいてきて、確認をさせていただきたいのが2点あります。

1つは、受託業務のご説明のところで、鉄道建設の分野で今までの経験から高度な技術を持っているのは機構がトップなので、逆に過大なスペックでつくられるのではないかなどという誤解といいますか、先入観が巷にあって、なかなか受注に至りにくいような環境にある。民業圧迫だとも言われているところもある。なので、営業活動としては人的な関係のところなんかを生かした緩やかなものにならざるを得ない。

これの一連の流れを聞いてみると、そうなると、どうなるのかなと。民業圧迫なんですかね、やっぱり。それともこの機構の技術のPRが不足していて、巷の方がまだ理解が少ないので、理解してもらえればもっと受託件数が上がるはずだ。だけれども、今はそういう批判にいっぱいさらされているから、あまり表立ってがんが営業活動はできにくい。そういう感じなんですかね。

○鉄道・運輸機構

よろしいですか。

○分科会長

どうぞ。

○鉄道・運輸機構

ちょっと補足させていただきますと、実は我々、すごい能力を持っていると申し上げましたのは、建設能力でございます。具体的には、山岳工法のナトム（NATM）というトンネル工法ですが、非常に進んだ技術で、正直、非常に安い値段でできるという特色がございます。それで、今回、仙台市で我々が採用して手伝わさせていただいたのはナトム工法を使ったものです。ですから、仙台市にとっても相当コスト節減ができるというのが大きなメリットということで協力させていただいております。

それから、先程申し上げました民間との競争問題というのはコンサルといえますか、調査業務でございます。調査業務については、やはり競争性はございまして、民業圧迫ではないかという声も、そういう調査会社からございます。そういうことの中での話でございまして、我々はあくまでも実際の工事、高い技術を用いて行いますけれども、正直、そういうことで頼んだほうがメリットがあるからということで、実は頼まれている。こういう技術でございます。

それと、もう一つは、特に世の中にない技術というのはそのナトムで我々は経験をたくさん持っておりますけれども、新幹線の技術に関しては実は他につくっているとところはございません。JRもつくっておりませんので。その意味で、これは唯一の技術集団ということになるかと思えます。

ちょっと補足させていただきたいと思えます。

○委員

わかりました。

もう1点は、事業費の削減のところですね。借入金等償還金を外したらぐっと減っているという説明で、ここの平成18年度の見込みは大体わかりました。そうなってくると、この5年間で15%という場合の結果として、平成19年度以降は8,279億円ぐらいの水準前後で推移すると考えていいんですかね。

○鉄道・運輸機構

今の件ですけれども、平成19年度、20年度といえますと、これから予算編制を行うので事業量がどうなるかというのがわからないものですから、見通せませんが、

我々としては借入金等償還金という義務的経費も含めて、できる限り全体として下げるという決意のもとにやっております。

ただ、先程の説明にもありましたように、毎年の事業量が変動すること、プロジェクトが重なったものですから、その辺はかちっとした見通しができませんが、そういう意味ではできる限り長期的に見て、我々は努力していきたいという趣旨でございます。毎年度のことは、なかなか業務の特性から非常に難しいと思います。平成19年度、20年度は申しわけありませんが、確固たることは言えませんが、できるだけそのような形でやっていきたいというように思っております。

以上です。

○委員

わかりました。

○分科会長

他にいかがですか。

ちょっと私も伺いたいんですけども、この事業費の削減という項目で、5年間で15%ずつ下げると。とにかく下げるといいますよね。これは、下げるに当たって、しかし義務的経費がこれだけあるから、下げようとする、この3枚目にあるように、義務的ではない事業費のところでもこんなに下げていかなければいけないということですよ。

質問は何かというと、それでは下げるといことが、はっきり言えばトップダウン的に決まってくるわけだけれども、これは何をどう下げるんですかね。あるいは、下げてきたんですかね、中身は。

○鉄道・運輸機構

この3枚目の資料でございますけれども、ここのところは主に鉄道建設で常磐新線の工事の量が平成14年度から17年度にかけてピークを過ぎて、毎年、毎年、減ってきております。そういったことでこういう30.6%というような数字が可能になっておるとい要素がございます。

○鉄道・運輸機構

新幹線はお陰様で総事業費としても横ばいで順調に推移しておりますが、現在、都市交通部門の事業費がピークを迎えて、今下がりつつあると。これは実は今、ご存じのように、地方公共団体の財政力が乏しいものですから、なかなか具体のプロ

ジェクトが立ち上がらないというところに原因があって、先延ばしになっているわけですけれども、これが需要として相当出てきた場合に、分科会長がご心配の我々の事業費の量の問題が出てくる可能性がございます。それから、新幹線も前倒しみたいな話が出てまいりますと、我々のキャパシティをオーバーしてしまう。こういう議論が次期中期には議論として当然、出てこざるを得ない。そこはまた行政の方とも相談しながら、我々としてどうしていくべきなのかということを考えなければならぬと思っています。

○分科会長

上手に自分の意見を言えないかもしれませんが、15%削減というのは何でわからないけれども、とにかく言われたんだから、15%にはせざるを得ないですよ。しかし、ここで18.6%をねらっているという意味は……。

もう少し言わせていただくと、予定以上に下げてすごいとかという評価をしているものか。それとも、ある面、こんなことでいいのかとか、やるべき仕事をやっていたのはもっと重要ではないかという感覚も持たないではないんですけれども、その辺はどんな……。

○鉄道・運輸機構

そこはですね、先程も少し触れましたけれども、全体的な傾向としては先程言ったような傾向がございますから、減ってってしまう面は確かにございます。それも正直にございます。その中で、実は先程先生からお話ございましたけれども、我々の工事に対して単価が高いとか、コストが高いとか、こういう要素がいろいろ過去ございました。そういうのを如何にコスト縮減を中心にして、事業費を下げていくか、これは全力を挙げたつもりでございまして、その気持ちを入れさせていただいているということが中心でございます。

○分科会長

なるほど、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。どうぞ。

○委員

この両方の項目についてですけれども。共通していることは15%という目標や、例えば下にある50件以上という中期計画に書かれている数値が、それ自体が妥当かどうかということは、ここで我々がおそらく評価する対象でもないだろうし、またそれで議論に戻ってもあまり建設的でないだろうと思います。

ただ、こういう数値目標に関しては、例えばこの夏、暑いからクーラーがいっぱい売れました。売り上げが伸びました、頑張りましたという言い方をして、本当にみんなその辺を認めるかと。あるいは、電気の消費量がものすごく減りました。これはみんなが節電したのか、たまたまこの夏、涼しかったのか、と言われたときに、こういう数値目標に対して、機構が頑張った分はこれだけです。逆に言うと、ラッキーだった部分、アンラッキーだった部分はこれだけあるんですということ常を常をやっぱり……。

本日説明していただいた義務的経費の部分はなかなか表に出ない部分で、ここは機構としては頑張っても義務的経費の部分は圧縮できない。でも、他のところで逆に本来ですと、過剰に圧縮し過ぎているのではないか。逆に言うと、これだけ義務的経費があるところで圧縮していると、本来使うべきところに実は使われない資源というか、お金があって、かつそれが安全とか、いろんな他のサービスのレベルでかえて不具合が出ていないかなという心配が出てくると思うんですね。

ですから、目標はこれで書いてあるんですけども、努力の結果として出てくるべき数値と、努力の結果がなかなか反映されにくい数値というのはきちっと、我々も評価のときに見なければいけないし、また機構もそういうものを常にインデックスとして自分たちで確認されないと、自分たちの努力がどこに数字にあらわれて、どこにあらわれにくいのかと。あらわれにくいところは努力しなくていいという意味ではないんですが、それをやっぱりきちっと把握していただいて、それを内部の業務に何か反映させるようなことを考えていかなければいけないかなという感想です。以上です。

○分科会長

他に委員から機構に伺うことはありますか。

○委員

よろしいでしょうか。

○分科会長

どうぞ。

○委員

ただいま事業費の削減について、これからそういう位置づけをきちっとしておかないとかなり厳しいですよ。本来、義務的経費の削減は粛々とやるというだけの

話ですから、はっきり位置づけをしておいて、説明しておかないと。

それから、もう1つは今度は増えるほうをどうするかという問題が、次の段階で大きな問題におそくなるでしょう。そうすると、かなりの事業費がどっと増えてくるはずですから、そこら辺も頭に置かないと、それをかなり前倒しできるかどうかはともかくとして、説明できるような形で全部事業費の中でくくらずに、内容をきちっと説明していく必要があるんじゃないかということです。

○分科会長

コメントということでよろしいですね。

○委員

はい、結構です。

それから、もう1つ。受託事業でございますけれども、民業の圧迫の問題があるというお話。なかなかセールスができないということですが、この資料を見ますと、コンサル的な基礎調査のところというのは、かなりそういう基盤がないとそもそもできない。普通のコンサルタントではできない話ではないかという感じがします。基本的には、これからの機構のあり方とすれば、この点はかなり大きな、これから伸ばしていかなければいけない方向ではなかろうかなという感じがします。そうしないと、何でもちょっと調査をしてレポートを書けという話ではないわけですから、全体の方向性と、それは技術とかみ合って、きちっとした具体化するようなものを出していかなければいけない。そういう点では非常に特殊なコンサル業務で、しかも将来的に言えば、機構としての売りではないかという感じがするけれども、いかがでしょうか。

○鉄道・運輸機構

おっしゃるとおりでして、先ほどの華々しく、あるいは非常にアクティブな営業活動は控えているということを申し上げたわけで、正直言って、地味な営業活動は相当しているつもりです。例えば、ご存じのGRAPEなんかを紹介しながら、地味な活動をしております、そういうことの中から、計画から建設まで非常に期待を込めて委託を受けるといった形が増えてきておりますので、地味ではございますけれども、しっかり取り組んでいきたいと思っています。

○分科会長

私もこの受託事業についてちょっとご意見を伺います。先程の説明だと、いろい

ろ遠慮しているというような話ばかりで、それで民業圧迫ではないかみたいな話があるようですが、日本のコンサル業界の実情からいくと、独立性の高い組織がきちんと世間に対して胸の張れるようなコンサル結果を出すというのはそう容易なことではないんですよね。そういう中で、独自性のある技術のバックグラウンドに基づきながら、胸の張れる調査をやるというのは、もっときちんとPRをして、誤りが世間に理解があるならそれを正すという方向に行かないと、先程のご説明のようなパッシブなスタンスでは、相変わらず建設をしたいが故に結果をそっちに誘導しているのではないかということから出られないんでね。是非、そこのところはもう一步、皮がむけるような方向に努力をしていただいたらありがたいと思った次第です。

○鉄道・運輸機構

ありがとうございます。少し補足させていただきますと、実はいわゆる公的部門に対しては相当積極的に状況を説明し、理解を求めているつもりでございます。この場でもご説明させていただきましたけれども、民鉄各社の工事現場に我々の技術陣を、研修の場、向こうにとっては技術供与の場というようなことで、派遣するというような形の中で、我々の技術、計画能力をしっかりと見てもらう。そういう過程の中で、大分様相が変わってきております。そういう信頼関係を築き上げておくことが、我々の仕事の展開になるだろうということで、そういう努力の結果、大分出てきておりますので、我々も引き続き頑張らしていただきたいと思っております。ありがとうございます。

○分科会長

そういう努力がこの2枚目にいろんなことが書いてあるということですね、事例として。わかりました。

先生方、いかがでしょうか。他に質問、ありますか。よろしいですか。

(「なし」との声あり)

○分科会長

それでは、質疑の時間はこういうことにさせていただいて、退出していただいてもいいですかね。

○鉄道・運輸機構

前回と今回と、本当にお忙しい中、我が機構の業務実績につきましてご審議いた

だきましてありがとうございました。後ほどいただきます評価の結果、そしてまた今まで審議の過程でいただきましたご指摘なり、問題提起なり、ご示唆等々、しっかり踏まえて、より良い効率的な仕事ができるように頑張っていきたいと思いますので、引き続きよろしくご指導方、お願い申し上げます。ありがとうございました。

○分科会長

どうも御苦労さまでございました。それでは、ご退出いただいてから、今の残りの2項目の審議をしたいと思います。

(機構退出)

○分科会長

それでは、今の4番目の事業費の削減と、22番目の受託事業等につきまして、ご審議をお願いいたします。もちろん、評価の結果をご参考にさせていただいても構いませんし、それとは別に今伺った話を聞いた結果で、やっぱり5点だ、なんていう話があったって不思議ではありませんので、どうぞ。

まず、どうしましょうかね。フリーディスカッションにしますか。ご意見を好きに言っていただくようにしましょうかね。いかがでしょうか。ご自由にご意見をお願いします。

○委員

やっぱり、義務的経費の話が特別出なかったんで、それで2点にするのはちょっときつ過ぎるかなという気がするんです。今回の説明を聞いて、中身を見せていただいて、削減できるところは随分、表に出た15%という数字と比較しても、できるところでは随分しているかなという気がするんですけれども。だから、そういう意味ではこの4番の事業費の削減については2点という、厳しいご意見もあったようですが、私は3点ということで上のほうの点数を採用して良いのではないかなという気がします。以上です。

○分科会長

他に。

○委員

よろしいでしょうか。

○分科会長

どうぞ。

○委員

私もルーチン的なところがありますからね。おそらく粛々とやっているだけですから、これから問題が出てきますと、増えるときにどうするかという問題があるでしょう。だから、あんまりここは数値は入れずに、おそらく本日配られたような資料をきちっとつけておくというふうにしておくべきだと思います。一生懸命やったものがマイナス評価になるでしょう。そんなばかな話はないわけで、そこは本日、分かり易いデータが出たわけですから、それをきちっと位置づけておくということが必要ではないかと思っております。

○分科会長

それでは、附帯事項ですね。評価についてはいかがでしょうか。3点以外のご意見の方、いらっしゃいますか、5点とか、4点とか。それはいらっしゃらないですね。

○委員

それはないですね。

○委員

ないです。

○分科会長

3点以外のご意見の方、いらっしゃいませんか。それでは、3点ということで、ご了解いただけますか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長

はい、どうぞ。

○事務局

もう大勢は決まっておりますけれども、実はこの2点をつけられた先生、本日ご欠席されておりますので、直接、コンタクトいたしまして、きょう機構が説明したものをあらかじめ見ていただきました。それで、点数についてお話をお聞きしましたところ、「これは5年かけて評価すればよいのですね。」ということで、3点ということでいただいております。

○分科会長

それでは、文句ないですね。

○委員

文句ないです。

○分科会長

それでは、3点ということによろしいですね。この項目については、今、先生もおっしゃったわけだけれども、私自身は単に事業費を何%削減するという類のことが、本当に目標としてふさわしいのかという感じが悪いのではないんですよね。それよりは、同じ業務をこなすのにより少ないコストでやりますとか、そういうところについては重要だと思うんだけど、単に減らすんだったら仕事をしなければいいわけですから。

○委員

そうになってしまうんですね。

○委員

総額縮減だけだとおかしいですね。

○分科会長

そこをやや疑問を感じますよね。

○委員

仕事をしないと、食っていけないところもあるわけですよ。私どもがやっている全体会議で問題になりましたように、ほとんど資金を自分で稼いでくるわけでしょう。そういうところが事業をやらなかつたらどうなるのか。そこら辺は十分、これからも検討して頂きたいと思います。

○分科会長

後に、次期中期目標とか次期中期計画ということに対して、委員が意見を言う機会の場を設けることもスタートできるのではないかと思います。そういうときに、また今のようなことを反映したらと思います。

それでは、今の4番目の項目は3点ということによろしいですね。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長

それでは、次に22番の受託事業等についてご審議をお願いします。5点が多数決で3分の2だったんですけども、いかがでしょうか。

○委員

よろしいでしょうか。

○分科会長

はい、どうぞ。

○委員

私は、やはり技術も、さっき言った技術集団を大いに世の中に、貢献していくという点では、先程分科会長から話があったように、技術者集団としてのコンサル業でありますから、これからの法人の重要な業務であると思います。単なる受託事業という話ではなからうという点でありますから、やはり高い評価で結構でしょう。5点で結構だと思います。

○分科会長

この場合、6人と3人だから、仮にこれをベースに置くならば、5点と評価した方が本日の機構の説明を聞いたら、「何だ、こんなもの」という感じがあれば話が変わるというところでよろしいのではないかと思うんですけども、どうでしょうか。

○委員

確かに、仕事の中身がこういうソフト的な方向に動くということだと、私はちょっと辛めに4点にしたんですけども、5点という方向で採点していただいて結構だと思います。

○委員

私も5点にしてありますから結構です。

○分科会長

よろしいですか。

○委員

ここに書いていないのだけれども、本当に技術力があるなら海外調査ができるはずですよ。国土交通省からの委託でアメリカをやったとかと書いてありますね。それは一体、国内業務なのか、海外業務なのか、ちょっとその辺がはっきりしませんけれども。5点の中でも大変立派な5点だというには、本当は海外でもう少しやって欲しいと考えています。その辺はありますけれども。でも、5点でいいのではないかなと思っています。

○委員

機構の一番の財産の技術力、調査能力、経験を生かせるところという、やっぱりこういう受託業務に一番出るのかなと。そういう意味では、頑張りどころであるし、数字で見ても随分、上回っているし、だからここはもっと元気を出してもらって、自信を持ってもらう意味でも5点でいいのではないのかなという、私もそう判断しています。

○分科会長

今まで伺った感じでは、最初の多数決でよさそうだというご意見のようでございますけれども、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長

今、先生から大変重要な将来に向けた励ましのお言葉というか、指摘事項もあったんで、項目のところには「非常に大きな実績を上げているけれども、より積極的に海外からの受注をねらうとか、そういう業務に展開すべきである」というようなこともコメントにして5点にすることです。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長

それでは、そうさせていただきます。

以上で、点数づけは終わりましたけれども、よろしいでしょうか。もう1回、確認はしませんけれども、表のとおりであったと。このとおりになったということでございます。

それでは、点数の集計を事務局でこれからやっていただくことになっております。点数の集計結果が出るまで全体の総合評価について議論をしたいというふうになります。これは資料の2です。資料2の後ろの方を見ていただけますでしょうか。

ここの総合評価のところにつきましては、それぞれの先生方が書いていただいたのをここに挙げてはいるんですが、全体で文脈が読みにくかったりもしますので、本日さらにご意見をいただいた上で、それを事務局と私で適宜文章化するという手続にしようかと思っております。ご了解いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長

それでは、今の総合評価と紙に書いてあるのに加えて、それぞれから全体のコメントを1人ずついただこうと思います。

○委員

全体コメントは今、配られた集計結果で順調という、概して印象は本当に順調。至るところで頑張っている。そういうふうな印象を今回は前回に比べると強く持ちました。なお、さらに今回は何が問題であるとか、ここが決定的に足りないのかなというものはっきりしたような気がします。

それがやっぱり先程ご意見が出た、そんなに高い技術、唯一というぐらいの技術なら、何で海外からの受託がゼロなんだろうということなんですね。それとか、本日もあまり赤裸々におっしゃるので、思わずスタンスを変えそうになった、民業圧迫、そういうふうな誤解をはね返せていないというのは、ちょっと。マイルドな営業というのは、それはまずいんではないのというような、そういうふうな体質といえますか、私としては、もっと本質を言っていただきたい、そういう感じだったので。そこら辺がもっと今度は精神構造から貫いて邁進してほしいと。それが自分の感想です。

○分科会長

それはここの課題とか、業務運営に対する意見というところに入れさせていただくという格好でいいですね。

○委員

はい、お願いします。

○分科会長

ありがとうございます。

○委員

このコメントにもちょっと書いたんですけども、めくった2枚目のほうなんです。これはせっかく鉄道・運輸機構という形で、いろいろな法人が統合したこともあるし、鉄道利便性の評価ということはいろいろとソフト的にやられているんですけども、いろんな輸送のモードというのがあって、統合された機構の特性を生かして、そういう鉄道以外のモードというのは、インターフェースとか、それらの協調ということもあるし、競合という関係も当然、あると思うんですけども、

そういうことにも配慮したような交通体系の評価みたいなことができるようなことを、今後、考えていただいたらどうかなというのが印象として持った点ですね。

あと、それから鉄道の建設にかなり、もともとの発祥がそういうことですからあれなんでしょうけれども、実際には運行している列車の安全とか、そういうような問題との関係。ちょっと前のページのところに書いておいたんですけども、鉄道輸送の安全性とかいう立場から、運行者と建設サイドとの間に何か問題になるようなケースというの最近あるような気もするんで、そういうところを埋めるような努力というのがあってもいいのかなという気がしました。

○分科会長

はい、ありがとうございます。

○委員

私も一部、総合評価のところ、これだけのたくさんの組織が統合して、ある意味ではこれだけ法人が一緒になるというのは並大抵のことではないんで、ようやく目標を共通にして、かなり頑張ってきたということは高く評価していいだろうと思います。具体的な成果が、特に平成17年度で出てきたのではないかというふうに書かしていただきました。

もう一つ、これは船舶について言いますと、鉄道と船舶というのは相当違ったものなんですね。違ったものなので、それをこれからどうしていくか。機構の中でどう統合していくかというのは大変な仕事だと思うんですけども、責任でもある。ただ、私が非常に評価するのは、要するに従来の船舶の方はファイナンスと申しますか、金をやりましょうという、機構はスキームとすればオーナーなんです、共有船でありますから。

ところが、オーナーとしての自覚と申しますか、新しい船をつくりましょうというところが非常に欠けていたのではないかというのが、私個人の意見です。それは欠けていたから結局は回収、未回収のところもなかなかうまく知恵が出てこなかったというのが、ようやく貸付金とか、審査とか、ファイナンス、オーナーとしてのファイナンスの自覚がかなり出てきたんではないかと。

もう一つは、つくってもらわなければだめだ、使ってもらわなければだめだという意識がようやく、いろんなあれがありますけれども、何か実験船みたいなものをつくればよろしいよというところから、内航なら内航、私はここにある技術が、内航

の船は非常に老朽化していますから、「それを代替する船に全部かえてよ。そのぐらゐのものにならないと困る」ということを言っていたんですけれども。

ようやく、そういうふうに本当に使ってもらえる船をつくりましょうというところで、言いかえれば、これも鉄道の影響があるのではないかと思っています。船だけだったら、なかなかそうはいかなかったと。鉄道の人たちの技術屋さんたちといろいろ話している。そこら辺が船舶の方にも相当、ノウハウとして、一緒に仕事をやりますから、議論もですね。

そういう点では、組織統合の、船舶と鉄道というのは非常に違う性質のものですけれども、職員の意識の中では機構の中で何とかしようというところが芽生えてきたのかなという点は評価したいと思っています。

○分科会長

はい、ありがとうございました。

○委員

皆さん、おっしゃっておられるように、総合評価という面では随分成果が上がってよくなってきていると思います。ただ、何となく全体の印象としては中期目標を実現するところに非常に力が入ってしまって、ある意味で言うと、中期目標に対して答えを書くといえますか、優等生の答案みたいなのところがあるのですよね。自分で何を考えて、何をやっているかという、この報告書を見ると、自主改善努力というのがありますけれども、何をしたかという、地域自治体にごみを運んだとか、そのような話しか書いていないのです。やはり、もうそろそろ中期計画の時期も終わりの時期に近づいてきていますので、決められた評価項目に対してこれをやりましたという態度だけではなくて、さらにその先、何をしているのですかというのが、ある程度、業務報告として上がってくるようにご指導をいただいた方がいいのかなというのが全体的な印象です。

○分科会長

ありがとうございます。

○委員

私はこの案のところにも書かしていただいています、やっぱり未収金の回収とか、いろんな土地等の資産や株式等で、随分、多面的に積極果敢に、ある種の、言い方は悪いけれども、なりふり構わずのところもあって、随分、いろんなたくさん

の手を、やれることは全部尽くしているなという印象です。私は積極果敢で評価したいなと思って、それは評価の欄に書かさせていただきました。

もう1つ書いたのは、やっぱり中期目標の事業費の削減15%。これは機構だけではなくて、公共事業系は全部そうなっているから、どうしてもそういうふうなものを中期目標として掲げなければならないというのは、これはもう仕方がないところなんですけれども。

しかし、中身で、先程の義務的なものと、他のところを分けたり、あるいはもっと細かく丁寧に分けていって、単に中期目標や中期計画に書かれている数値だけをもって判定するというのは非常に短絡的で、もっと中身をいろんな指標で見るべきであり、また指標になりにくいところ、いろんな工夫をしてもまだ数値にならないところを、記録としてきちんとおこして、そういうものを継続的にしていくということ、まだ数値的な成果にならなくても、次のところに引き継いでいくという意味で、そういうものの記録をきちんとリストアップして、機構の中でそれを業務に反映させるには、そういうシステムを持っていただかなければいけないだろうという気がします。

あとは大体、皆さんが書かれているのに、私は基本的に異論ありません。

以上です。

○分科会長

はい、ありがとうございます。最後に、私も一言、二言申し上げて、この項目を終わりにしようと思います。

全般的には、順調という感じであると思っています。その中でも、特に技術にかかわる分野については順調よりやや上の方の順調ではないかなという感じがしています。そこが技術を標榜している機構の特徴が出ているという、これはポジティブな意味で感じております。

それから、改善点等々につきましては、この書いてある26ページの1、2、2個目の黒ポツは僕が書いたものですが、機構を取り巻くいろんな鉄道に関する事業のスタイルも随分変わってきてありまして、それに合わせて、機構の体制の変更とか、物の考え方の変更とか、戦略的な企画業務をする組織の変更とか、そういうことに対する考えがまだ、現時点ではないのは仕方がないのかもしれないですけれども、どうも体質がちょっと堅いんですね。そういうのを柔軟にやっ

く必要があるなということを書いた次第でございます。

一方で、本日、先生が言っていたけれども、そういうふうにやろうとしてもメンタルにそうならないという面と同時に、機構を制約している法律がいろんなことを本当にやれるようにしてくれているのかということ、このチェックが要るのではないかと思うんです。

一方で、独立行政法人にしておきながら、つまり、バリバリやれと言っておきながら、やれるようになっているかというチェックを是非この際だからやっていただきたい。そして、そのチェックの結果、どういうところが改善する余地があるのか、機構としても独自の考えをきちんと世間に対してもアピールするし、当然、省に対しても要望するということが要るのではないかと思います。

同じく、ここまで、第1期目の中期目標期間がほぼ終わりつつあるところですから、ここまでやってみた結果として、中期目標というものはどんなものであるべきかということも、私どもも考えなければいけませんけれども、一番の当事者である機構も中期目標たるものはかくあるべしというような、そういうことに対して意見を言う。そういうくらいの独自性がなければ官庁の下部機関に過ぎないわけであって、独立行政法人たるものはそういうことをやってもらいたいというのを、この要望に、意見等に入れたいななんて思った次第でございます。ちょっと突っ張り過ぎかもしれませんが、そんなふうに思いました。

それでは、先程申し上げたように、総合評価の文章のところは、本日いただきましたご意見と、既にいただいたご意見をまとめて、適切に反映したいと思います。ただ、いただいた意見は落とさないように入れますので、お任せいただければと思います。

それでは、最後に集計結果が出ましたので、これについてご説明をお願いします。

○事務局

集計結果でございますけれども、本日の審議で5点が4項目でございます。最後に評価していただきました22番を含めまして、16、19、33、22というところで4項目。そして、4点が15項目。そして、3点が34項目ということでございまして、53項目の合計が182点。これを平均点の3点というのを分母で割り算いたしますと、114%という評価をいただいたところでございます。どうもありがとうございました。

あと、ただ今、分科会長に総合評価のところの文章の追加をご指示いただいたところでございますけれども、その前の各個別の点数のところでも本日議論いたしました4番、22番につきましては、本日のご意見も踏まえまして、例えば事業費の削減の中に義務的経費を含めていること等、あるいは受託業務については技術が優れているからこそ高い評価しているというようなことがもう少しわかるような形で、4番と22番についてはお手元の資料を事務局の方で修正し、分科会長にご相談したと思っております。

○分科会長

それでは、業務実績評価調書に関しては以上のような形で取りまとめということによろしいでしょうか。

(「異義なし」の声あり)

(2) 議題2. 独立行政法人の政策金融類似業務の見直しについて

○分科会長

はい、ありがとうございました。それでは議題の2に入ります。独立行政法人の政策金融類似業務の見直しについて、ご説明をお願いいたします。

○事務局

それでは、ご説明させていただきます。お手元の資料3のクリップをちょっと外していただくとありがたいのですが、大変、恐縮でございますが。縦長の、この資料の後ろにカラフルな、横長の5枚紙の資料がついております。そちらで全体の流れと、今後のスケジュールをお話しさせていただきたいと思っております。

この政策金融類似業務の見直しと申しますのは、いわゆる政策投資銀行等の政策金融の見直しの一貫で、昨年12月に行政改革の重要方針として決定されたものでございます。その際に、政策金融改革はする。いわゆる、財投法人の見直しでございます。金融機関の見直しをすると。その際に、融資業務、金融類似業務についてそれを行っている独立行政法人、この金融類似業務についても見直しをするということが示されました。

それで、機構について見てみますと、実は船舶勘定も船をつくっていますが、共有している、オーナーの業務でありますことから、融資業務ではないというカテゴリーでありまして、実際に当たっていますのがここに2つ挙げております内航海運

活性化融資業務、いわゆる内航海運暫定措置事業の融資。それから、高度船舶技術開発等業務、造船関係の技術開発の金融関係業務であります。

そもそも、機構については、平成19年度に全体の業務の見直しがございます。この2つの業務につきましては、1年前倒しをして今年度見直しをします。そういうのが全体のスケジュールでございます。

この2つの業務について、何が問題になっているかと申しますと、真ん中の箱ですが、暫定措置事業の関係の融資業務は、そもそもこういった内航海運暫定措置事業への資金の貸し付けが必要なのかと。今さら必要なのかと問われても非常に困りますが、そういうことを問われております。

それから、もう1点は、ほんとうに回収できるのか。政府保証もついていますので、回収ができませんと、政府保証が発動されて国民負担になると。まさかそういうことがないだろうと、そういうことをお尋ねいただいております。右側の造船関係の研究開発の業務ですが、中身は試験研究資金の借り入れに対する利子補給。それが1つ目のポイント。それから、2つ目が試験研究資金や製造資金の借り入れに対する債務保証。これに対してあまり件数が出ていないということもありまして、利子補給なり、債務保証業務は本当に必要なのかということをお尋ねされている。それが全体のポイントでございます。

スケジュールですが、実は昨年12月の閣議決定でございまして、今までに4月と5月に政府全体の政策評価・独立行政法人評価委員会のヒアリングを受けるとともに、有識者会議ヒアリング、スケジュール等、1ページの下でございまして、4月と5月にヒアリングを私ども、既に省として受けております。本日、私どもの現在の考え方を示し、先生方のご意見をお聞きし、それを踏まえまして、23日に省全体の評価委員会でもたご議論をいただきこととなっております。それを踏まえまして、31日に省として政策評価・独立行政法人評価委員会へ見直しの素案を提出します。年内には、方針が決定されるというスケジュールでございます。

中身でございますが、2ページ目をご覧くださいと存じます。これが内航海運活性化融資業務でございます。一度、ご説明しておりますので、簡単にもう1回、お話しさせていただきますが、元々船腹調整事業というものを平成10年まで行っておりました。これは船腹の過剰対策として実施してきて、スクラップ・アンド・ビルド方式です。それを行っている過程で、いわゆるスクラップ権、引き当て資格

として経済的な価値を有していた。それを一遍に無にしてしまうのはなかなかショックが大き過ぎるということで、ソフトランディング策ということで平成10年の春から実施してまいりました。

現在、8年を経過しておりますが、全体の概要は2つ目の箱でございます。民間金融機関から政府保証を受けまして、530億円を鉄道・運輸機構が調達し、また商工中金、その他、民間金融機関から同じく同額の530億円を調達して、内航総連に貸し付けている。なぜ、先に貸し付けるかと申しますと、解撤権が既に発生していますので、その解撤権を現金化する。交付金という形で保有船舶を解撤する解撤権を持っている方にまず交付をする。

それから、ひょっとすると、それが債務としてなりますので、その債務を償還するためにキャッシュが要る。そのキャッシュは船を新たにつくる方から納付金として受け取る。当然、先に交付金をお支払いし、後から納付金を受け取りますので、その交付金と納付金のタイムラグを、先程申し上げました民間金融機関から政府保証付きで鉄道・運輸機構が調達した資金と、それと合わせて商工中金なり民間金融機関から直接、内航総連が調達した資金で賄っております。

実は、この内航総連というのが民間の団体、組合でございますが、法律上の公的なステータスを持たないものでございますので、実際にここに政府保証というものを直接お渡しすることはできない仕組みになっております。そういったこともありまして、また政府がきちんとこの業務については船腹調整事業を解消するというのは政府の方針でございますので、これについての政府の支援策を明らかにするという意味で、政府保証を付けた融資を鉄道・運輸機構を通じて内航総連などに供給している。そういう仕組みになっております。

これについて、私どもとしては今まで、特に商工中金なり、民間金融機関というのは毎年、スケジュールどおりに支払いが来ております。それを平成10年以降、一度も遅れることなく支払っております。これについては平成24年までに支払いが完了することになっております。ただ、現在、1,060億円と先程申し上げましたが、800億円の債務がまだ残っております。鉄道・運輸機構からの530億円はそのまま残り、商工中金を含めました民間からの融資分が274億円残っているという形で現在800億円強の債務が残っておりますが、まず民間の約定どおりに支払うべき債務については残り6年できちんと払っていくという方向性を示したと

ころでございます。

この暫定措置事業は冒頭に申し上げましたとおり、船腹調整事業解消の過程でソフトラディング策として導入したもので、これは必要不可欠でございます。これについて、一方で内航総連は、先程申し上げましたように、大きな財産があるわけでもなく、公的な主体でもございませんので、そこに国として支援をするためには、やはり船舶の建造という形で内航の海運業務に精通している鉄道・運輸機構から資金を供給するということが必要不可欠であります。

加えて、先程交付金をお支払いし、そのキャッシュフローとして納付金を受け入れます。納付金は何かと申しますと、船舶の建造ということでございますので、船舶の建造をきちんとしていくことが必要です。その建造と申しまして、新規ではなくて、代替建造をきちんとしていくということが船舶の需給関係をあまり壊さずにやっていくためには必要であるということで、3ページ目でございますが、内航船舶の代替建造推進アクションプランというものをつくっております。

これは本年3月につくったものでございますが、半分より下のほうに内航船舶の代替建造推進アクションプランとして、その中に内航海運のビジネスモデルを推進しますとありますとか、左側の方ですが。適正コストを反映するように、用船料・運賃のモニタリングをしますでありますとか、先程ありました船型の標準化。749総トン型ダブルハルトankerです。このような形で船型の標準化をして、それに合わせて配乗定員、船員の方を減らして、船主の方に対して導入するためのインセンティブを設ける。そういった形で、合理的な運行体制の検討をする。それから、船員不足に対応しました効果的な内航船員の確保対策をする。こういった対策を打っております。

その結果、本年につきまして既に4月の段階でかなり用船料、運賃が上がってきています。その関係で、5月、7月、建造がかなり上向いてまいりました。そういった中で、今までもこの8年間、民間金融機関に対する債務の償還、1回も滞っておりませんが、今年についても既に資金繰りは確保しております。そういった方向で是非とも必要だということを訴えていきたいと思っております。

それを簡単にまとめましたのが、縦長の1枚紙です。先程申し上げました内航海運活性化融資業務と船舶関係の研究開発業務、2枚様式になっておりますが、特に今後の見直しに向けた考え方、最後の箱を見ていただきたいですけれども、3点拳

げております。

先程申し上げましたように、鉄道・運輸機構が政府保証を受けて、資金を借り入れて、内航総連に融資を行うことが必要不可欠であります。それが1点目。それから、2点目は、暫定措置事業というのは内航海運業界に必須な業務であります。そうすると、政府保証を受けて、安定かつ低利で資金を供給できる鉄道・運輸機構を通じて資金供給することが必要であります。そもそも内航総連は担保となる資産を有していないということが、1点目、2点目。そして、それを早期に終わらせるためには納付金収入を確保する。そのためには、代替建造を促進することが必要で、代替建造促進のためのアクションプランを既に策定し、連携、協力して、皆さんで進めていくことが必要であります。その3点を私どもとしてご提示しようと思っ

○事務局

造船の件をご説明させていただきます。ただ今、説明を申し上げておりましたカラーの資料をベースにご説明させていただきたいと思っております。

4ページをお開きいただきたいと思います。これは釈迦に説法になってしましますが、我が国の造船業、1956年から世界のトップに踊り出ております。ですから、ちょうど50年間、ほぼ世界のトップシェアを守ってきているということでございます。下の円グラフをご覧くださいんですが、これが造船業界の現状ということです。

丸の大きさは各年の建造量を示しておりますが、昔は大体、世界の半分ぐらいをつくっていたということで、現在は韓国と日本が世界の約3分1。それから、西欧が大分落ちてきたということですが、実はこれはボリュームのグラフでございます、売上高では日本、韓国、西欧はほぼ同じ金額を生産しているというもので、西欧にとりましても非常に重要な産業という位置付けがなされております。

実は、四面海に囲まれておまして、その海上物流を支えるという意味での造船業の位置付けというのはございますが、この資料にはありませんが、現在、製造業が非常に海外に移転して、空洞化が問題視されておりますが、造船産業はほぼ100%国内立地しております。地域の偏在は、確かに西日本に多いというような偏在はございますが、地域経済の中核、あるいは地域の社会の中核としての重要性というのも新たな存在意味として、今、注目されているところでございます。

また、この資料の冒頭の方に戻っていただきたいんですが、そういう産業でございますが、実は各国それなりに政府が非常に強力なバックアップをしております。韓国、中国は直接、設備投資に政府が支援しておりますし、西欧はそこにありますように、現在進行しているプロジェクトでございますが、5年間で約230億円程度の技術開発への公的な支援を行っているということで、それぞれの国、事情、手法はいろいろありますが、ある程度の公的な支援というものを行いつつ、この造船産業というのを支えているということでございます。

私ども、そういう意味では、本当に国際的なイコールフィッティングのためにもこれで十分とは言えませんが、こういった支援のスキームというものは是非必要であると考えております。

実は、この支援スキーム、右下にそのスキームの概要が書いてございます。ここでは細かい説明は省略させていただきたいと存じますが、基本的には信用基金というもの、これは48億円でございます。それと、その運用益。この2つが基本的な資金でございまして、信用資金で債務保証を行い、そして運用益で利子補給を行うという仕組みでございます。

1点だけご報告させていただきますが。この信用基金でございますが、総額48億円のうち、国が10億円、政策投資銀行から10億円という出資がございまして、残り28億円、約60%は民間からの拠出金でございます。したがって、民間も非常にこの仕組みそのものに対して期待しているということを一言、ご報告させていただきます。

実は、これの使用実績はありませんが、実は造船業の現状という、上の方の中断に書いてございますが、世界的に造船業は非常に厳しい状況に置かれておりまして、なかなか技術開発まで企業の方が財政的にも、あるいは体力的にも今まで余力がなかったというのが現状でございます。

ところが、昨年あたりから非常にその業況がよくなりまして、現在工事量も増え、大体5年程度、先行き工事が埋まっております。それから、船の値段そのものも非常に回復してまいりました。ということで、まさに砂漠に今、雨が降ったような状態で、これから多分、一斉に出てくるだろうと思われまして。そのときにこそ、この仕組みが、それほど手厚い真水の補助金とは違うんですけども、効果が出るのではないかと我々も期待しておりますし、これからこの制度の運用を頑張っていくた

いと、このように考えております。

具体的にどのようなものがあるかということですが、次のページ、5ページにごく簡単に、もう既にかなり動いておる案件、具体化している案件について、少しご紹介させていただいております。時間の関係もございますので、細かい説明は割愛させていただきますが、特に代替エネルギー、あるいは省エネルギー、こういったことと造船船舶技術というものの融合の中で、新しい分野に技術開発を進めていくという動きが見えております。

一応、そういった背景、必要性を踏まえまして、先程の縦長の2枚紙に今後の見直しに向けた考え方ということで整理させていただいております。多少、繰り返しくなりますが、まさにこれから造船の技術開発について競争が激化する。また、そういう業況になりつつあるというときに、この仕組みというのは非常に重要であると考えております。

実は、こういった、いわゆる融資、あるいは債務保証とは違う制度で、今年もう1つ整備した制度に、高度船舶技術を用いた船舶等の製造等に必要な資金の助成。いわゆる、新しい技術を用いた船舶の建造に資金をどんどん助成しましょうという仕組みも用意いたしました。まさに、これを用意することで、技術開発から普及まで一貫して、ある程度のサポート、支援ができるという体制が整いました。これを本面的に今後運用していきたいと考えております。

また、先程、先生のお話にもございましたが、まさに内航船舶の代替建造、これを強力に進めるという観点からも内航海運にも適用可能な高度船舶について、今後、特に重点的に進めていきたいと、このように考えております。

簡単でございますが、以上でございます。

○分科会長

ありがとうございました。それでは、縦長の紙ですかね、今後の見直しに向けた考え方というところあたりが、こういうことでよろしいのかどうか为中心になると思いますけれども、ご意見を賜りたいと思います。

○委員

よろしいでしょうか。

○分科会長

はい、どうぞ。

○委員

最初の内航海運活性化融資業務ですけれども、これはいろいろ関係者からご指摘があるんですが、今年はかなり見通しがよくなって、要するに交付金を前にもらって、検討してみましよう。それが全部終わるまで続くんですけれども。今、やめるわけにはいかないということでございます。やめるわけにはいかないという非常にネガティブな要素だけではなしに、最初スタートしたときは非常に船舶過剰を整理した。

それから、これからもっと社会的に問題なのは、内航の船舶の60%近くが老朽化船なんです。だから、それを何としてでも代替建造をして、諸外国と比較して日本の内航というのは大変重要な産業、特に大宗は70、80%を担っているわけですから、その船が支障を起こしては困ると。そういう点で、今までなかなか建造が進まなかったのが、かなり状況がよくなってきたので、この融資業務というのはそれをさらに刺激していく性格が多いから、言いかえれば建造意欲が出たときに後ろからどっと押してやるのがどうしても必要であろうという点で、非常にいいタイミングで出てきたと考えております。

しかも、社会的には高度船舶技術開発も内航をターゲットにして、技術を実用化するという点で取り組んでいくことは後押しをする非常にいいタイミングであろうと思っておりますので、是非必要であろうと考えております。

○委員

内航の暫定措置事業についてですが、新造の需要というのは最近になって少し上向いてきているというご説明でしたが、去年あたりからということなんでしょうか。

○事務局

建造量で申しますと、実は昨年、機構の船舶勘定で申しますと、去年はボトムでした。ただ、全体のマーケットで言いますと、昨年度の後半ぐらいから戻ってきていまして、今年の5月期、年5回つくる方は納付金をいただくので、申請をいただきますが、5月、7月と大変多い数字が出ています。ですから、納付金がかかり入ってくるということが見込まれます。交付金は、いろんな方がおられて、現在、もう事業されている方はかなり船腹需給がしまってきた。そうすると、現在動いている船舶をさらにスクラップにする人はなかなかいないのではないかと。今、ある船は代替建造に回っていく。とすると、新たに巨額な交付金がかさむということはないかと。

なか考えられない。そうすると、交付金の方は終わりが見えてきて、納付金が戻ってくるということになると、うまく回り始めたということはかなり強く思っているところでございます。

○委員

わかりました。あと、高度船舶技術の方は一番最後のページあたりに、今後、支援が見込まれる技術開発ということで、今、こういうことを考えていますという、候補としてこういうものがあるという位置づけの資料ですよ。

○事務局

はい。

○委員

大体、わかりました。

○分科会長

よろしいですか。

○委員

よろしいでしょうか。先程の話で、最初の内航海運の活性化の件ですが、船造が増えてきたというのは、ここにもありますように、老齢化船が増えたということの意味しているのですか。

○事務局

代替建造が上がってきたのは、このアクションプランを私どもは3月に発表しましたが、実は昨年夏ぐらいからかなり積極的に動き始めております。その積極的に動き始めたというのは、用船料なり、運賃なりが安いと、どうしても建造に回す資金がないと。今年の4月には大体、10%程度の改定が行われたと言われております。その用船料、運賃の改定を踏まえて、そこにキャッシュフローが生まれたので建造にかなり回ってきたということで、どちらかというところとやっとならざるを得ない環境になってきました。あと、その裏返しですが、先生がおっしゃったかなり老齢化してきたということ踏まえて、荷主さんなりが、どうしてもこれは船をつくらざるを得ないなというふうになってきたということだと思っております。

一方で、船価は高く、油代も高いので、建造するいい時期とはなかなか言えませんが、環境は整ってきたというところだと思っております。

○委員

それから、もう1つ。技術開発ですけれども、ここに例として4サイクル機関の電子制御が挙がっていますけれども、この具体例では、何となく船舶の技術開発そのものが他の分野に比べてかなり遅れているような気がするのですが。要するに、SES船の問題もそうだし、それから電子制御などは自動車の方ではごく常識化している技術を今頃やっているという、何かもう少し新しい……、よくニーズの方で言えば、例えば内航船なんかスピードが非常に早いものができれば利用価値が高くなるのではないかとか言われていますね。そういうことに資するような新しい技術開発というものをプロモートするようなことはできないのですか。

○事務局

大変重要なお指摘だと思っております。確かに、船というのは非常にアセンブリな技術で、いろんなところでできたものを持ってきたり、あるいはそれを応用したりということが、かなりの部分を占めております。逆に、船独特のニーズに対して先駆的なことをやろうということで、例えばテクノスーパーライナーなんていう、あの浮上システムというのは世界に例のないもので、やってみたと。そういうようなことで、先駆的なものについても当然、チャレンジしなければいけないということでは思っております。

本日のこの仕組みの中ではご説明しておりませんが、補助金が別途またございまして、それはかなり先駆的なものに対しては補助金で、リスクも大きいということで、対応します。一応、ステージとしてはそういう分け方をしております。行政としてもそういうことは非常に重要だと思っておりますし、機構の方でもそういう新しい技術の発掘ということも日々の業務の中では力を入れてやっていくべきことという認識はしております。

○委員

どうもありがとうございました。

○分科会長

他にどなたかありませんか。

○委員

高度船舶と内航の両方に関連することだと思いますが、技術の方も、船舶の方で開発された技術が他の産業や、他の技術にどう影響を与えるかというのは私もよく

わかりませんけれども、ないことはないだろうと。逆に、船舶の方の技術にこういうものが必要だからということで、逆に他の分野からいろんな技術を取り入れるための受け皿になるという機能も多分あるんだろうなという気がします。そういう意味で、技術開発のための資金的な援助というのは、これは当然、国がやるべきことだと。

もう1つ、内航海運の方です。これも内航海運の船腹調整という、内航海運の産業の中の事情だということではなくて、内航海運が、他の先生方も言われたように、国の他のいろんな産業を支えているんだというところを、もっと積極的に、だからこそ基幹的な産業であって、だからこそ国が関与するんだと。しかも、外国の会社に内航まで任せるということはできないわけですし、これはどうしてもドメスティックに各国が責任を持ってやっている産業の代表だと思います。

その辺を、内航の世界、船の世界だけの話ではなくて、他の産業、他の技術との関係をもっと強調されて、それは国としての役割ということをもう少し強く言ってもいいのではないかなと思います。これは感想です。

以上です。

○分科会長

はい、ありがとうございました。1つ目については先程のご説明の中にもありましたが、要は船腹調整というスタイルの需給調整型の方策をいわば改めると。それは、要するに大きな改革ですよ。大きな改革を行うための必須の業務を今やりつつあるんだと。それをなるべく早く完了させるべきであって、しかも、船の状況がよくなりつつあるときに、今やらないといけないんだよと。こういう大きな改革のための今の努力というところが一般にはそんなに理解されているとも限らないので、そこを強調されるのかなと思いましたね。

それから、2つ目については僕も不見識ではあったんですが、伺ってみると、日本、韓国、西欧でそれぞれ、一見、ぱっとできそうな技術開発にも見えるんだけど、そういうものであっても、なかなか船会社にはそういう体力がなくて、開発のところについては公的なセクターが支援するというのが、別にルールではないんだけど、常識化している。

そういう中では、我が国がそういうところで手を引いてしまうと、この3分の1のシェアを持っている、すなわち相当な日本のGDPを稼いでいるところを失うよ

うになるという類ですよ。したがって、努力をしなければいけないと。ただ、同時に、先程先生がおっしゃったように、本当に先端ならてこ入れするところもあるんだけれども、何かアセンブリー技術みたいなのだとすると、国際的な動きをしながら、そういう体質の船舶業というのがもう少し何とかならないのかなみたいなものもあるのかなと思いましたけれども。これは直接の意見ではありませんけれども。

○委員

船の世界、私ももう二、三十年、内航にかかわっていますが、船舶の場合に、内航と外航では基本的に違うんですよ。従来は、外航の船をどうするかというところに日本の船舶の技術屋の注目が行き過ぎていた。行き過ぎたのは、理解できるんですよ。

日本の内航というのは、オペレーターというか、オペレーターの方が15、16社ありまして、オーナー、実際に船をつくる、金を出す、ファイナンスをするオーナーが何千といるわけですよ。1杯、2杯の船主が多い。そのために、技術をどんな開発しても、それがすぐに実用化できない。実用化するためには、相当安くならないとつくってくれないんですよ。

外国の場合、外航のところで大きく競争していますから、造船も選択できるわけですよ。ところが、なかなかそれができなかった。

そういう意味では、内航と外航のギャップがあり過ぎるんで、ようやく、私なんか評価するのは内航に本格的に日本の船舶技術者が目を向けてくれたのかなという気がします。それが非常に高く評価したい点です。

それから、もう一つ、内航の油の問題というのは大きいんですよ。非常に大きい。それから、日本の航路にしましても、港にしましても、こんなに混雑している港は世界に例がない。特に、その中で危険物船が多いというのは、日本の場合はご承知のように、パイプがだめなんです、基本的に。パイプは、地震がありますから、工場から、例えば新潟の日石の工場から港までパイプでやろうとしたって、地震対策を常に考えなければいけない。

そのために、船も内航船が必要不可欠であろうという、その点は内航の特殊性というものを維持する。しかも、全体の産業の中で内航の占めている役割は大きいわけですから、それが円滑な形で、言いかえれば展開していくためには、私なんかも

この事業をやった責任がありますけれども、是非ご理解を。先程言ったように、我々はごく当たり前のように、理解していますけれども、油、ケミカルも含めて、タンカー、ケミカルが諸外国とも基本的に違うんですよ。パイプでは無理だと。船でなければだめだということをもう少し強調してもらった方がわかりやすいかもしれませんね。

それから、幹線道路をドライといいますか、鉄鋼を運ぶんですけれども、その鉄鋼を運ぶためにどれだけのCO₂を出すのか。それも内航になっていけば、大きい問題がありますというところも、関係者では常識のところを、もう少し前面に出した方がいいのではないかという感じがしておりますけれども、是非その点、よろしくをお願いします。

○分科会長

はい、ありがとうございました。一通り、ご意見を賜りましたけれども、よろしいでしょうか。

それでは、ただ今、いただいたご意見を踏まえて、23日に反映していただけたらと思います。よろしいでしょうか、この件は。

（「異議なし」の声あり）

（3）議題3. その他

○分科会長

ありがとうございました。

それでは、議題3で「その他」というところがございますので、事務局からお話をいただきたいと思います。

○事務局

「その他」でございます。本日、業務実績評価調書を取りまとめいただきまして、ありがとうございました。現在の中期目標、中期計画の中での枠内での作業でございますけれども、今回、総合評価という形でご議論いただいたもの、あるいは評価調書の中に意見という形でいただいたもの、さらには6月に評価項目の統合というところで、非常に議論をしていただきました。

それを踏まえますと、今の中期目標、中期計画の枠内でどんどん前倒し的にやっ
ていこうではないかと。例えば、項目の統合ですとか、項目の評価のあり方です。
例えば、こういう件数を達成したからいいのではなくて、この件数を達成してどう

いう効果が出たか、どういう業務効果があったか、パフォーマンスがあったかと。特に、中期目標の中には業務の効率化もございますけれども、国民に対するサービスの質の向上というところがございまして、そこはまさに本日、先生方からご議論いただいたように、何が社会にとってメリットなのか。あるいは、さらにもう少し言えば、何を今後、機構が目指していくべきかということにも直結するわけでございますので、その部分での評価。この分科会、現在の枠組みの中であと2回ございますけれども、その中で反映できるようにしたいと考えております。そして、次期中期目標及び次期中期計画ができるようにということを考えております。

そのためには、定例の分科会でございまして、来年の3月にあるわけでございますけれども、3月には次の業績評価のときにはどういう視点で説明をするとか、どういう形で指標を整理するとかということについても、ご議論いただけるような資料を機構と相談をして、準備をして、3月から議論をさせていただきまして、その業績評価の中で、またそれをどんどん収れんをしていって、次期中期目標につなげていく。

そのような形で皆様からいただいたご意見をうまくファインチューニングして、次のステップに向かうというようなことを考えておりますので、また委員の方には通常の議題に加えて、次期中期目標に向けてということで議題を用意して、ご議論をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

議題3は以上でございます。

○分科会長

そういうことで、きょうは中身の議論はしませんけれども、そういうような方向で定型的な処理だけではなくて、そのフレーム自身をどういうふうにするべきとか、機構が本来なすべきことはどうなのかとか、ここまでは割合、何ていうんですかね、アウトプット型の評価が多いのですが、アウトカムであるとか、あるいはもっと努力を評価するとか、いろいろあると思うので、その辺、次回ぐらいに是非議論していただこうということです。

3月がいいのか、もうちょっと手前からやったほうがいいのかも含めて、少し先生方からご意見があればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。私は、非公式でいいのですけれども、機構自身がこういうふうに来てみて、どう思っておるのかという、腹を割った意見を聞きたいですね。つまり、こういう評価という

のは確かに的を得ているんだけど、こっちの評価というのはちょっと違いますよとか、もう少しこういうことが大事と思っていますとか、別にそのとおりにするつもりはないですけども、意見を是非フランクに聞いてみたいですよ。それは私の個人的な希望ではございます。

○事務局

今、分科会長が言われましたが、以前、一度、同じような意見をいただきました。こういう評価という格式ばらないところで、もっとざっくばらんに機構の理事の方たちと意見交換をしたいということでございました。機構と相談をいたしまして、検討させていただきたいと思います。

○分科会長

そういう場で、いろんな専門の先生方から非常にディープなところで意見交換すると、結果的には非常に大きな効果になることもありますしね。特に、分野を超えていますので、分野を超えた機構の方々と、分野を超えた我々が、それから官庁も、そういう機会って大きいですよ。

○委員

いいのではないですかね。それは是非必要ではないんですか。

○委員

ざっくばらんに議論をすることが必要だと思います。

○分科会長

よろしいでしょうか。それでは、時間も過ぎておりますし、ご意見も出尽くしたようでございますので、今、ご提案があったような方向でお進めいただけたらと思います。私の方の議事は以上で終わります。

3. 閉 会

○事務局

ありがとうございました。委員の先生方におかれましては、長時間、ご審議いただき、誠にありがとうございました。最終的な業務実績評価調書でございますが、分科会長と相談の上で、親委員会である当省の独立行政法人評価委員会の木村委員長にご報告をさせていただくとともに、委員の先生方にもご送付させていただきます。

それから、評価結果の公表につきましては、他の分科会もございますので、分科会の検討結果がすべてまとまった段階で、まとめて公表される段取りになっております。

本日の分科会の内容につきましては、議事の概要作成の上で、速やかに公表することとさせていただきたいと存じます。なお、議事録でございますが、これは後日、内容を確認していただくべく、先生方にも送付させていただきますので、発言内容等のチェックをお願いいたします。

また、本日の資料ですけれども、大部でございますので、郵送をご希望の先生がいらっしゃいましたら、私どもから郵送させていただきますので、机の上に資料を置いておいていただければと思います。

以上をもちまして、第13回国土交通省独立行政法人評価委員会鉄道建設・運輸施設設備支援機構分科会を終了させていただきます。本日は長時間にわたりご審議いただき、ありがとうございました。

以上