

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15回）

議 事 録

平成19年7月

国土交通省

目 次

1. 開会	1
2. 鉄道局長挨拶	3
3. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長挨拶	4
4. 議事	
(1) 議題1. 平成18年度財務諸表	6
(2) 議題2. 平成18年度業務実績評価	13
5. 閉会	42

国土交通省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15回）

平成19年7月20日（金）

1. 開 会

○ 事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第15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折お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私、7月10日付で鉄道局財務課のほうに着任いたしました瓦林でございます。しばらくの間、進行役を私が務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、議事を行うための定足数でございますが、当分科会の委員は全体で8名いらっしゃいまして、本日は7名の委員の先生方のご出席をいただいております。国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条で規定されております過半数を超えておりまして、議事を行うための定足数を満たしておりますことを、あらかじめご報告させていただきます。

それから、本日の分科会の取り扱いでございますが、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則に基づきまして、当分科会の議決をもって委員会の議決とすることになっております。

次に、会議の公開についてでございますが、これも同じ規則に基づきまして公開することになっておりますが、議題2については非公開となっております。

それから、議事録などにつきましては、これまでどおり議事概要というものを分科会終了後、数日中に国土交通省のホームページで公表させていただきます。その後、議事録を作成して、同様に公表してまいりたいと考えてございます。

次に、委員のご就任、あるいは任期満了による委員の任免等がございましたので、ご紹介させていただきます。前回ご欠席されたためご紹介できなかったのですが、3月に退任されました加藤委員の後任としまして、大阪産業大学経営学部教授の宮下委員が就任されていらっしゃいます。

○ 宮下委員

宮下でございます。よろしくお願いいたします。

○ 事務局

同じく、3月に退任された宮脇委員の後任としまして、国土館大学工学部教授の岡田委員が就任されています。

○ 岡田委員

岡田でございます。よろしくお願いいたします。

○ 事務局

また、7月1日付で上田委員が再任され、正田委員、福井委員が退任されました。正田委員の後任として、京都大学大学院工学研究科教授の北條委員がご就任されました。

○ 北條委員

北條でございます。よろしくお願いいたします。

○ 事務局

福井委員の後任は、当面空席となっております。

それでは、資料のほうを確認させていただきます。お手元の資料をごらんください。まず、一番上に、上から順番に議事次第、座席表、委員名簿がございます。

その上で、審議資料といたしまして、まず、クリップで束ねておりますが、資料1「平成18年度財務諸表について」がございます。このクリップで束ねた内訳といたしまして、資料1-1「各勘定の概要」、それから1-2「平成18年度 財務諸表」がございます。これはそれぞれ中に監事の意見、独立監査人の監査報告書について、個別財務諸表、連結財務諸表についてそれぞれ計2通ございます。さらに、黒テープでとじております4冊の冊子といたしまして、「財務諸表（法人単位財務諸表及び勘定別財務諸表）」、それから「連結財務諸表」、「事業報告書」、「決算報告書」となっております。

次でございますが、今度は横書きの資料2-1、鉄道・運輸機構における平成18年度における取り組み、それから、製本してございます資料2-2「平成18年度業務実績報告書」の冊子がございます。それから、資料2-3、業務実績評価に関する基本方針、同じく2-4、「国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針」の判断基準に係る指針、それから、2-5といたしまして、平成18年度業務実績評価調書（案）となっております。

それに続く形で、参考1といたしまして、昨年度の平成17年度業務実績評価調書、それから、参考2といたしまして、先週7月11日付で政策評価・独立行政法人評価委員会、いわゆる政独委から発表されました、「独立行政法人の中期目標期間終了時の見直し及び

業務実績評価に関する当面の取組方針」、それから最後に、四角でくくった参考資料として、関係法令の抜粋などをそれぞれ配付させていただいております。

以上の資料につきましては、いずれも公表の扱いとなっております。

また、委員限りでご参考としていただくための資料といたしまして、各委員のお手元には、参考資料1としまして、鉄道・運輸機構における平成18年度における取組みとして、自己評価の結果の資料。それから、同じく参考資料2としまして、平成18年度の取組みとして、パワーポイントの説明資料。それから、同じく参考資料3といたしまして、平成18年度自己評価についてとして、自己評価基準の考え方をそれぞれ配付させていただいております。

大変膨大な資料となっておりますが、ご確認いただければと存じます。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事に入ります前に、大口鉄道局長からごあいさつを申し上げます。

2. 鉄道局長挨拶

○ 大口鉄道局長

先生方には、朝早くからいろいろとお世話になります。7月10日付で、平田の後任として鉄道局長を拝命しました大口でございますが、ひとつよろしく願い申し上げます。

きょうは、委員の皆様方には、大変お忙しいところ本分科会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。平素より鉄道・運輸機構の業務運営、また、国交省の施策の推進に関しましてご理解とご助言をいただきまして、この場をお借りしまして、まず心から御礼申し上げる次第でございます。

本日は、今、司会のほうからも説明がありましたように、平成18年度の財務諸表と、平成18年度業務実績評価につきまして、先生方のご審議をいただくことになっておりますので、どうぞよろしく願い申し上げます。

平成15年10月1日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合しまして、鉄道・運輸機構が設立されて、早くも4年がたとうとしています。ことしは中期目標期間の最終年度でございます。これまでの間、鉄道・運輸機構は九州新幹線、それから評判が非常によろしい常磐新線等々の開業、それからスーパーエコシップなどの就航ということで、さまざまな分野において成果を上げると同時に、業務の運営の効率化、あるいは国民に対して提供するサービス業務の質の向上という面からも、独立行政法人としての業務運

営の目標に向けて着実に取り組んできていると私どももとらえています。

また、これまで、各年度計3回の業務実績評価につきましても、当分科会からいずれにつきましても順調だというご講評をいただいている承知しております。業務実績評価は今回で4回目となりますけれども、委員の皆様方には今回も厳正に評価をいただきまして、よろしくご審議をお願い申し上げたいと思っております。

また、鉄道・運輸機構におきましては、小幡理事長の強力なリーダーシップのもとに、評価結果を十分に反映していただくとともに、今年度末の中期目標期間の終了に向けて、目標を確実に達成するべく、引き続き効果的、効率的な業務運営に取り組んでいただきたいをお願いしたいところでございます。

最後になりますけれども、今後とも、私ども鉄道行政を含めました国交省の政策、あるいは機構の業務運営につきまして、ご理解とご助言を頂戴できればと考えております。

簡単でございますけれども、鉄道局長からのごあいさつということでお願い申し上げます。

○ 事務局

続きまして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の小幡理事長からごあいさつをお願いします。

3. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長挨拶

○ 鉄道・運輸機構小幡理事長

小幡でございます。本日は、お忙しい中、ご参集いただきましてありがとうございます。

まず、17年度の業務実績評価につきましては、我々の努力をご理解いただき、順調という評価をいただきまして、ほんとうにありがとうございます。その際にいただきました我々に対するご指摘、ご指導等々を念頭に、18年度も機構全体として頑張らせていただいたつもりですが、よろしくご審議いただければと思います。

我が機構、おかげさまで、今、局長から話がございましたように、15年10月に法人の統合と独法化という2つの大きな課題をこなしながら業務を推進してきておりますが、おかげさまで、統合のほうについてはやっと一体化ができたかなという感じでございまして、まだまだ残っておりますけれども、大きな組織を機能的に有機的に業務推進の体制に持っていきたいということで努力しているところでございます。

この際ですので、我々の課題といいますか、現在の状況について、ごく簡単にご報告さ

せていただきたいと思えます。詳しくは、後ほどまた担当のほうからございますが、1つは、鉄道建設でございますけれども、この分野は、おかげさまをもちまして、新幹線、都市鉄道とも我々の技術力が発揮できるような状況で、順調に進めさせていただいているところでございます。どちらかといいますと、平成22年度に新幹線ですと東北新幹線の八戸から新青森まで、それから、九州新幹線につきましては、新八代から博多まで、加えまして、都市鉄道では、成田へのアクセス鉄道が、22年当初、平行滑走路が開業いたしますので、それに合わせての開業。細かくは、実は愛知環状鉄道の複線化等を行っておりますが、これらの事業も実は22年度ということで、22年度に開業を迎える区間がたくさんあるということでございまして、ここに向けて、我々の総力を挙げて、約束しました期間までに竣工できるようにということで頑張っているところでございます。

それから、ご心配いただいております船舶部門、特に海事勘定、共有制度の経営問題でございますけれども、これにつきましては、17年度から5カ年計画で改善計画を行っておるわけでありまして、国、行政等のご支援もいただきながら、18年の実績を後ほど詳しくご説明させていただきますけれども、おかげさまをもちまして、改善の道筋が大体見えてきたということでございまして、どうにかほっとしたというところでございます。まだまだ水面下でございますので、これを浮上させるべく、引き続き努力させていただきたいということでございます。一方、今後の我々の共有制度の根幹をなしますSES船について、旅客船が1隻、それから貨物船が2隻就航したわけでございますが、我々の計画以上の実績を上げることができておりまして、いい意味で世の中に大きな反響を与えているということで、この推進が、今後、大いに期待できる状況でございます。

それから、3つ目でございますけれども、もう1つ大きな柱としまして、旧国鉄清算事業団の債務問題、清算事業団の仕事でございますが、ここで抱えておりました株式、土地につきましては、おかげさまをもちまして、JR本島3社の上場しております株については、すべて売ることができたということ。そして、土地につきましても、99%まで進んでおりまして、残り1%のうちで大きな課題、プロジェクトでございます東西、一つは武蔵野操車場跡の8ヘクタールの土地について、そしてまた、大阪北梅田の土地についてもめどがついたということで、後ほどご報告させていただきますが、こちらについても本年度中には大体の処理が見えるだろうということで、最後の大詰めを迎えている状況でございます。

その意味で、先生方のご指導をいただきながら、我々、着実に業務を進めておりますの

で、本日、そしてまた8月2日と2度にわたるお時間をいただきまして、我々の業務運営について効率化なり活性化について各般にわたるご指摘をいただきながら、ご指導をいただきながら、我々努力してまいりたいつもりでございますので、よろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

4. 議 事

(1) 議題1. 平成18年度財務諸表

○ 事務局

それでは、これより議事に入らせていただきます。ここで、鉄道局長は所用のため退席させていただきます。

議事の進行につきましては、家田分科会長にお願い申し上げます。どうぞよろしくお願い致します。

○ 家田分科会長

おはようございます。お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。きょうは大変に盛りだくさんでございますので、早速議事に入らせていただきますけれども、きょう、角先生が欠席、ご都合がつかないんですが、事務局から別途ご説明させていただいておることを報告させていただきます。

きょうの議題は2つございまして、1つは平成18年度の財務諸表でございます。これについてお話を承って、委員会として国土交通大臣に対して意見を取りまとめることになってございます。2つ目の議題は、18年度の業務実績評価ですが、これにつきましては、鉄道・運輸機構から業務実績報告の説明をいただいて、そして審議するという手はずでございます。どうかよろしくお願いいたします。

それでは、まず初めに、議題1からご説明をいただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

○ 鉄道・運輸機構

経理資金部長の後藤でございます。どうかよろしくお願い申し上げます。

お手元の厚いクリップの資料の中に、上のほうに資料1-1「各勘定の概要」という資料が入っております。この資料を使ってご説明させていただきます。早速でございますけれども、各勘定につきまして、18年度のトピックス、特徴的な事項を中心にご説明申し上げます。

1枚めくっていただきまして、下にページで書いてございます。1ページ、建設勘定で
ございます。この勘定は、鉄道の建設にかかわる勘定でございます。18年度は新幹線の
工事が順調に進んでおります。また、17年度の常磐新線のような大きな新線開業はござ
いませんでしたけれども、仙台空港線の完成がございました。

それでは、下のポイント欄を見ていただけますでしょうか。建設業務は新幹線建設等2、
718億円相当の建設を実施いたしております。それから、貸付・譲渡関係の収入でござ
いますけれども、それぞれ828億、972億円を計上いたしております。

それから、貸借対照表のほうでございましてけれども、ポイントの2番目でございまして。
新幹線の建設工事が順調に進みまして、これに対応いたしまして、建設仮勘定、それから
資産見返負債が増加いたしております。また、仙台空港線でございましてけれども、これは
受託工事という形でありましたので、損益計算書のほうで受託業務収入、あるいは受託業
務費への計上等の経理処理を行っております。仙台空港線につきましては、わずか7.2キ
ロの路線でございましてけれども、沿線の商業施設などの開発もあわせて進んでおると聞い
ております。空港アクセス機能はもちろんのこと、親しまれる地域交通手段として利用客
が増加することを期待いたしております。

それでは、1枚めくっていただきまして、建設勘定のキッシュ・フロー計算書、それか
ら行政サービス実施コスト計算書でございまして、これは後ほどごらんいただければとい
うことでございます。

さらに、次に進みまして、3ページ、海事勘定でございまして。この勘定は、船舶共有建
造を中心とした業務にかかわる勘定でございましてけれども、残念ながら、貸借対照表の資
本の欄を見ていただきますと、引き続きマイナス208ということで、債務超過の状況に
ございまして。この状況を早期に解消すべく、18年度も必要な対策を進めております。

下のポイント欄にまいりたいと思います。まず、業務実績でございましてけれども、スー
パーエコシップを含む27隻、建造決定量といたしましては299億円の建造決定量がござ
いました。これは17年度は109億ということでございまして、3倍近い額になっ
ております。18年度は国内海運業にも景気回復の影響が及び始めたのではないかと考え
られます。

ポイントの2番目でございまして。当期総利益72億円を計上いたしました。この要因で
ございましてけれども、リスケジュール契約であるとか、使用料の回収強化、未収金の発生
抑制等、こういった対策をやることによりまして、船舶の未収金が大幅に減少いたしてお

りますことに加えまして、売船処理の強化を図っております。ということで、結果といたしまして、引当金の戻入益、それから船舶の売却益を計上したところが主な要因でございます。

ポイントの3番目でございます。この当期総利益72億円の計上に加えまして、17年度から5年間の予定でいただくことになっております政府出資金約40億円、それから、18年度につきましては、民間出捐金20億円もいただいております。これはエコロジー・モビリティ財団からいただいておりますけれども、こういったことによりまして、債務超過額は対前年度比133億円縮小いたしまして、208億円ということでございます。

このように、債務超過額は17年度に比べましてかなり減少いたしまして、17年度に引き続き、この勘定の改善の歩みを進めることができたのではないかと考えております。しかしながら、まだ赤字、まだ200億を超える債務超過がございますので、これを縮小、解消すべく、引き続き努力してまいりたいと考えております。

それでは、次にまいりまして、1ページ飛んでいただきまして、5ページにまいりたいと思います。基礎的研究等勘定でございます。本勘定は、研究費の交付、それから内航総連への貸し付けにかかわるものでございます。

下のポイント欄の1点目でございます。基礎的研究分野では、研究課題の公募を例年行っておりまして、18年度は前年とほぼ同額の3億円の研究費を交付いたしております。

それから、2番目のポツでございますけれども、内航総連に対しまして、暫定措置事業を支援するというので、これも昨年とほぼ同額の529億円の貸し付けを行っております。

この勘定につきましては、例年どおりの事業内容、事業規模で業務が進んでおることでございます。

次にまいりたいと思います。2ページほどめくっていただきまして、次は7ページの助成勘定でございます。この助成勘定の主な機能でございますけれども、若干ご説明させていただきますのでございますけれども、既設の新幹線の譲渡収入というのがJRの本州3社から私どもに入っております。この譲渡収入を得まして、一部は私どもが負っております国鉄債務の返済に充てます。あるいは、一部については、旧国鉄職員の年金の支払いに充てる。そして、残りにつきましては、国からの補助金とあわせまして、先ほどご説明いたしました建設勘定のほうに流しまして、整備新幹線等の建設に充てる業務にかかわるものでございます。

ポイント欄のところにまいりたいと思います。業務内容としては、これは例年どおりでございますけれども、鉄道助成関係業務として、新幹線整備等を中心にいたしまして、1,933億円の補助金等の交付を行っております。

2番目のポイントでございます。既設新幹線の譲渡に係る譲渡収入6,743億円を計上いたします。こういった譲渡収入が例年順調でございますので、私どもの持っている割賦債権、鉄道・運輸機構の債権、それから長期借入金も順調に減少しておるということでございます。

それから、3つ目のポツでございます。これは従来からの仕組みになっておりますけれども、新幹線譲渡収入の一部を活用いたしまして、建設勘定に鉄道建設を促進するための無利子貸付を行っております、この無利子貸付に相当する形で特例勘定のほうに支払い利子が発生いたします。この分、当期損失を計上する構造になっておりますけれども、これは利益余剰金というのがもともとございますので、ここで相殺していているということで、従来どおりで問題ございません。

それでは、最後の9ページでございます、特例業務勘定のほうに移ってまいりたいと思います。この勘定の機能でございますが、先ほど助成勘定のところでご説明いたしました既設新幹線の譲渡収入が入ってまいります。それと、JR株式であるとか、土地の売却を行いまして、こういった財源によって旧国鉄職員の年金費用を支払っていくという機能を持った勘定でございます。18年度は、先ほど理事長からご説明させていただきましたように、JRの上場株をすべて売却することができました。それから、土地の売却も順調でございます。それから、厚生年金移換金というのを払う必要があつて、毎年、少しずつ払ってきたわけでございますけれども、この勘定、財政状況が順調だということで、残っておった移換金の残額を一括して支払うなど、業務は全般に順調に進んでおるところでございます。

下のポイント欄にまいりたいと思います。1番目でございますが、年金関係費用において3,835億円の支払いを行っております。その支払いに充てるための資産処分を行いまして、3,679億円の売却収入を計上いたしております。

それから、JR東海の株式を売ったということで、処分用の資産は減少いたしましておりまして、運用用の投資有価証券は増加しております。それから、年金関係の支払いが順調ということで、引当金が順調に減っている。それから、厚生年金移換金については一括して支払っております。

当期利益につきましては、2,766億円の計上でございます。主な要因でございますけれども、土地とか、あるいは株の売却益、それから、共済年金追加費用引当金戻入益というものがございまして、これは年金の積み立て必要額について、毎年、将来の物価水準に合わせて見直しております。将来の物価水準、若干下がっておりますので、それにあわせて戻入があったということでございます。それから、受取利息といった要因でございます。

以上、5勘定のご説明でございまして、11ページにまいりますと、各勘定の合計ということで、足し上げた総額をご参考までに掲載いたしております。

本件の説明については以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

○ 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のご説明に関しまして、ご質問やご意見をお願いしたいと思います。どなたからでも結構でございます。どうぞよろしくお願い致します。

どうぞ。

○ 石津委員

1つ確認させていただきたいんですけども、海事勘定についてですが、大変努力されていらっしゃることはよくわかるんですけども、残念なことに、平成18年度も208億円の債務超過ということなんです。それで、その債務超過に関して、独立行政法人の債務調査はマスコミでも随分問題にされているところだろうと思っておりますけれども、そこに政府出資金が投入されていることについて問題視する見方もあるようですが、こちらの法人さんの政府出資金の内容と活用方法の確認と、それから、こちらには民間出捐金20億円の話も出ておりますけれども、ここの内容と活用方法を確認させていただきたいと思えます。

○ 鉄道・運輸機構

まず、政府出資金を毎年度、17年度から40億円いただいておりますけれども、この趣旨は、先ほど来、話がありますSES、スーパーエコシップの支援のための出資でありまして、非常に前向きな政策的な出資であるというご理解をいただきたいと思えます。もちろん、結果として財務内容がよくなることは確かです。それが1点です。

それから、20億円の民間の出捐金ですが、これは高度船舶技術の支援のための出資なんです。これをもとに支援をしていくと。これもある意味では前向きな政策的なものであります。そういう意味では、後ろ向きなものではないということをご理解いただきたい。

以上でございます。

○ 家田分科会長

石津先生どうぞ。

○ 石津委員

前向きなものだというご説明をいただいたんですけども、やはり政府出資金のほうに頼るより、あるいは、この民間出捐金、例えばこれは単年度のもののように聞いておりますけれども、また、こういった部分、民間出捐金等を増やす努力等をされて、政府出資金以外の部分で債務超過を克服される努力を今後一層されるとすばらしいなと思っております。

○ 鉄道・運輸機構

現に、今までの未収金の回収努力のためにいろいろなことをやっていますし、あるいは、事業量が大事なんですね。ですから、事業量を確保しつつ利益を上げて債務超過を縮小していくというのが基本だと思います。おっしゃるように、それが基本だと思っておりますので、これから最大限の努力をしていきたいと思っております。

以上です。

○ 家田分科会長

当期利益が前年に比べてうんと増えているということですね。それが努力の成果ということが言えるんですかね。

○ 鉄道・運輸機構

はい。

○ 家田分科会長

石津先生、今の点はよろしいですか。

○ 石津委員

はい。

○ 家田分科会長

ありがとうございました。

ほかの先生どうぞ。では、上田先生。

○ 上田委員

今の点なんですが、この海事勘定の資本合計がマイナスになっているところを見れば、これは民間企業であれば大変なことだ、破綻だというふうにはまず——まあ、イコール破綻

ではないんですけれども、これは一番危険な、多分、市場でみんなが一番敏感に反応する。ところが、機構の会計が公会計なのか、民間企業会計なのか、両方ごっちゃになっているようなところがあって、一方で損益計算書を出しながらも、同時に行政コスト計算書も出さされているというのは、これは公会計と民間会計の両方をやらされているような位置づけになっていると思うんです。そういう意味では、資本合計がマイナスであっても、これは民間企業ですと株主が大変なことになるところですけれども、機構の性質として、そもそもこの利益とか、最後に資本の部分で、では、株主に配当が出るのか、あるいは、これが民間の資本市場で取引されるようなものなのかと言ったら、そういう性質のものでは全くないわけです。このマイナスは、本来は民間企業であれば大変だということ、また言いわけしているみたいに見えますが、公的なものである限り、これがマイナスであることイコール悪いことでは決してないわけで、マイナスになった分、これが先ほど言われた、この海事勘定でいろいろな共有船舶等もやっている社会的、公共的な目的から見たら、当然、社会としてこれぐらいの費用は十分引き合うコストだと、そういう説明ができれば、まあ、あまり大きいマイナスは経営上問題がありますけれども、ここがマイナスであることイコール、決して引け目を感じることはないとは私は理解しています。これはコメントです。

もう一つは、建設勘定のほうで1点。この新幹線の建設見返資産云々、この表現がちょっと私も不勉強で、いろいろ勉強しているつもりなんですけど、こういう表現が固定負債のところに「資産見返負債の増」と書いてあるんです。この表現の意味をちょっと教えていただきたい。

あと、行政コスト計算書の書き方で、どこにも機会費用という言い方が出ているんですね。経済学等ではこういう言い方をよくするんですけど、会計でこういう言い方は、私、正直あまり見ていないので、この機会費用ってどういう考え方、あるいは、財務省なりの指針があってこういう項目を計上されているのか。

その2点を教えていただければ。

○ 家田分科会長

お願いします。

○ 鉄道・運輸機構

まず、1点目のご説明でございますが、資産見返負債ということでございまして、これは国からの補助金を受け入れますと、ルールとしてここに補助金額を見返負債ということに入れることになっております。それに対応して、施設が出来上がってきますと、固定資

産なり流動資産のほうも増えていくということで、BS上、バランスをとるといふ、多分、公会計のルールだと思うんですが、そういうふう聞いております。

それから、機会費用でございますけれども、これは財務省の指針等はちょっと勉強させていただきたいと思うんですが、一般的には、この勘定には政府からの出資金が入っております。その政府からの出資金については、仮に政府がこの勘定に入れずに、例えばほかの国債なんかで運用したら、それで利益が上がってくるわけでございます。その部分について機会費用として考えていると聞いております。

○ 上田委員

結構です。

○ 家田分科会長

よろしいですか。ありがとうございました。ございませんか。

それでは、ご意見も出尽くしたようでございますので、この18年度財務諸表に関しましては、基本的にはご了解いただいたということでよろしいでしょうか——ありがとうございました。

それでは、次の議題2の業務実績評価の話題に入りますが、このご説明は非公開となっておりますので、恐れ入りますけれども、傍聴の方につきましては、ご退席方をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、本日のメインになりますけれども、18年度業務実績評価の審議の進め方につきましては、昨年とおおむね同様な進め方で進めたいと考えておりますけれども、まず、その旨を事務局からご説明お願いいたします。

(2) 議題2. 平成18年度業務実績評価

○ 事務局

それでは、これからの審議の進め方でございますけれども、まず、鉄道・運輸機構から、各委員に評価していただくに当たりまして作成した、委員限りということでお配りしております資料、横長の参考資料1、この自己評価の結果の資料。それから、参考資料2といましてパワーポイントの説明資料、これも横紙でございます。それから、参考資料3としまして、自己評価基準について、自己評価基準の考え方につきまして、業務実績の説明をしていただいて、その後、委員の皆様による質疑等に入らせていただきたいと思います。

その前提といたしまして、きょうの会合を終えた後の進め方につきまして、簡単にご説明させていただきます。

評価の最終的な確定に向けた進め方といたしましては、まず、委員の皆様にお忙しいところ大変恐縮なのですが、本日の会合での説明、あるいは質疑応答の結果を踏まえまして、各委員としての評価結果をお示しいただくために、資料2-5でつけております平成18年度業務実績評価調書（案）というものがございます。縦長の紙でございます。この評定結果の欄に、1から5点までの5段階で点数を記入して下さるようお願い申し上げます。また、あわせまして、同じ表の中にございます評定理由、それから意見の欄につきましても、それぞれお気づきの点などございましたら、可能な範囲でご記入いただければと考えております。

なお、5段階の評価に当たっての判断基準の指針といたしまして、資料2-4につけてございますが、本年3月13日付で国土交通省独立行政法人評価委員会からこの文書が示されてございます。詳しくは後ほどご覧いただければと存じますが、1点のみ申し上げますと、2ページの5.のところで、評価の信頼性への無用の疑念を招かないためにも、最高の評価である5の評価については、抑制的に、「減多につかない」ものとして扱うべきであるという文言があることをご紹介させていただきます。この点につきましては、後ほど、機構からの自己評価の説明の中でも、どのように反映しているかということで説明があるかと存じます。

そのようにして記入していただいた業務実績評価調書（案）でございますけれども、これは来週の火曜日、7月24日までに私ども事務局まで、これはEメールですとか、ファクス、郵送、それぞれ一番お使いやすい方法でご送付いただくようお願いいたします。また、本日の説明とか質疑応答をお聞きになりながら、この場でご記入になりました場合には、この会合の終了後に事務局に直接ご提出いただいてももちろん構いません。

このようにして各委員からご提出いただきました個々の業務実績調書（案）につきまして、事務局におきまして集計、合算いたしまして、業務実績評価調書（案）の1ページからの個別項目ごとの業務運営評価、それから24ページの実施状況全体の業務運営評価、それから総合評価、それぞれにつきまして事務局で案を作成いたします。そして、次回8月2日の分科会におきましては、この案につきまして委員の皆様にご改めてご審議いただきまして、評価結果を最終的に確定する、こんなプロセスを進めていくこととさせていただきます。と考えております。

それから、最後になりましたが、国全体の独立行政法人の評価を取りまとめております政策評価・独立行政法人評価委員会から、これは先週でございますけれども、7月11日付で発表されました「独立行政法人中期目標期間終了時の見直し及び業務実績評価に関する当面の取組方針」、大変長い名前の文書がございます。参考2という資料でございます。これをごらんいただきますと、詳しくはこれも後ほどご覧いただければと思いますが、この取組方針によりますと、中期目標期間終了時の事業見直し、あるいは業務運営の一層の効率化に資する評価を重点的に行うこととして、具体的な項目についても言及されております。この取組方針というのは、法令に定められた業務実績報告書の提出期限でございます6月末よりも後に発表されたという事情があるものですから、今回の機構の18年度業務実績報告書におきましては、完全には対応できていないところでございますけれども、この後の機構からの説明の中で補足しながらご説明をお願いすることといたしたいと思っております。

以上でございます。

○ 分科会長

ありがとうございます。

多くの皆さんが、多分、これからのご説明を聞きながら、この資料2-5に適宜書き込んでいただいて、後でまた資料を見ていただいてそれを修正するという作業をされると思います。当面は、この各項目ごとの評価結果に1から5の数字を入れていただくということですね。それから、何かコメントがあれば評定の理由や意見を書いていただくということになります。

私もこの法人と、幾つか別のものもあったり、それから全体の委員会とかにも数年来出させていただいているんですけども、始めたころは各法人ごとにやり方も随分ばらばらだったりしましたですね。それを統合して全体を眺めるときに、どうもちょっと評価の仕方が法人によって、わりあいきつ目でやっているところと、そうでもないところとあるのがどうかなという意見があったりしました。その結果として、現時点では、通信簿でいうと3というところと普通ですから、何か大して利口じゃないような気がするんですけども、そういうことじゃないだろうと。3というのは十分仕事をしているというような感覚にしておこうということで、大体の感覚を共通化しています。それから、それを超えて立派に仕事をしたなというのがあれば4だし、何かとんでもなくすごいことをやったなと思ったら5だと、こういう感覚です。ある先生の言い方からすると、5はノーベル賞だということで、

ノーベル賞っていうとなかなかつけられるものじゃないんですが、それは極論にしても、かなりすごいというのが5だということで、共通の理解になっています。

それから、皆さんに評点をつけていただいたものを事務局で集計するんですが、この鉄道機構の場合には、それをかなり客観的なやり方で集計していく手法が私の前任の森地先生のと時からとられてございます。それは、平均値をとって四捨五入するとやると、大体何.5となると上になっちゃうので、そういうことではなくて、どの評点に何人の人がいたか。それで圧倒的に、例えば3が多かったら3にする。それがほかのところをつけた人と、3をつけた人が均衡するようだったら、それを再度議論して、議論した上で、必要ならば採決をもう1回やるというようにやってございます。したがって、お気兼ねなく上のほうでも下のほうでもつけていただけるようお願いしたいと思います。

私からはそういうお願いですが、よろしいでしょうか。大体やり方についてはご理解いただけたでしょうか。特に初めての先生方、よろしいでしょうか——ありがとうございます。

それでは、早速ご説明をいただくということでよろしいでしょうか。

○ 鉄道・運輸機構

それでは、私、機構で担当理事をしております伊藤でございます。私のほうから、参考資料1と参考資料2を中心に説明いたします。参考資料2につきましては、業務実績報告書は大部でございます。これを要約したものでございまして、その中で、さらに我々の自己評価で高い点を目指しておりますものをパワーポイントで示したものが参考資料2でございますので、本日は時間の関係もございまして、参考資料2のほうを中心に、参考資料1のほうにも言及しながら説明させていただきます。

最初に申し上げますけれども、先ほど、評価基準の話がございました。先日、先生方に我々の自己評価について示したわけでございますけれども、評価基準が大変厳しいということもございまして、再度、少し見直しを行っておることを、まず最初に申し上げたいと思います。

それでは、参考資料2のほうから順次説明いたします。

まず、1ページ目をおあげいただきたいと思います。これは参考資料1の2ページ目の一番左のほうに9番という項目番号を振っております。そちらのほうも参照していただきながら、今後、ごらんいただきたいと思います。

それでは、パワーポイントの資料の1ページ、鉄道建設コスト縮減でございます。中期

計画の中で15%のコスト縮減という命題をいただいておりますけれども、18年度、1ページ目の右のグラフでございますように、12.5%達成しておりますと、金額的に申しますと、その赤いグラフ145億という形で達成しております。これにつきましては、左の表でございますように、いろいろな分野で現場でアイデアを出しながら、小さなものから積み上げを行って、145億という形で出しておるものでございます。その後、5つほど具体的な例を少し挙げておりますので、簡単にご説明いたします。

2ページ目でございますが、軌道スラブの形状の改良によるコスト縮減ということでございまして、軌道スラブ、左の図がございますけれども、軌道の下に敷くものでございます。従来の直方体の形状から、その下でございますような内側の穴のところにテーパをつける形にしたことにより能率を向上させたコスト縮減でございます。この図だけを見ますと、すぐにこの新しい形にたどり着いたと思われるかもしれませんが、実はこれはいろいろな試行錯誤、試作品をつくりながら、繰り返しながら、最適なテーパの形とか、穴の大きさとかを現場で努力しながら、また、コンクリートですからクラックが入らないようにいろいろなやり方を考えながらここにたどり着いたということでございまして、ここで縮減額、上に出ております17.8億円縮減しておるものでございます。

3ページ目でございますけれども、これは北陸新幹線の例でございます。新幹線を横切る道路が計画ですと2本あったわけでございますが、地元にも何度もお願いいたしまして、これを1本に集約する形に最終的にたどり着いたわけございまして、そういうことによりまして、コストの安い右の写真でございますラーメン高架橋という形にすることができたわけでございます。地元にはましては、やはり2本あったほうが便利ということで、なかなか理解を得るのに苦労したわけでございますけれども、こういう結果になっております。実はこれ、1カ所ではございまして、3カ所について同様な地元へのお願い、協議を粘り強く続けた結果で、2.5億円の縮減額を出しております。

4ページ目でございます。これはトンネル掘削のときに出る湧水処理の問題。従来は濁水、清水を一緒に処理しておったんですけれども、これを分離しまして、濁水のみ処理する方法に変えました。これによりまして、施設の小型化、それから薬品等も少なくなるということで、縮減を出しております。

5ページ目でございますけれども、防音壁の基礎構造の見直し。防音壁は従来、その左にございますようなU字ボルト、U型ボルトでとめておって構造が複雑であったわけでございます。これも試行錯誤を繰り返しながら、少しコンクリートを高くすることによっ

て、そこに支柱基礎を埋め込む形にすることによって簡素化し、縮減を出しておるものがございます。

6 ページ目でございます。これは鉄道に電気を供給します架線の張力を保つ方法でございます。仙台空港線の例でございますけれども、従来ですと下の左にございますような滑車を通して重りをつけて張力を出しておったわけでございますけれども、これをバネ式、筒の中にバネを入れて張力を出す方法に変えまして、これは保守の維持管理費を縮減することができております。これは0.1億円となっております。

以上がコスト縮減の関係でございます、7 ページ目でございます。これは11番でございますので、参考資料1の3 ページ目でございますけれども、番号11番のところをごらんいただきたいと思っております。用地業務に係るものがございます。7 ページ目、8 ページ目で九州新幹線にかかわる用地買収の努力を書いております。

7 ページ目が久留米市の住宅密集地の例でございますけれども、マンションの通路敷地に新幹線の橋脚がかかることになったわけでございますけれども、これはやはり交渉が長期化するというので、設計のほうともいろいろ工夫をいたしまして、橋脚の位置を少しずらしまして、下の図にございますけれども、マンション敷地からJRの敷地に変えたということです。そうしますと、マンションの上空使用権の締結で済むということで、これも管理組合との交渉で行うことができたわけございまして、努力して交渉の円滑化を図ったものがございます。

8 ページ目でございますが、これも九州新幹線の新田原坂トンネルの例でございます。これも13年から説明会等繰り返しておったわけですが、騒音、振動の問題等でなかなか協議が難航しておったわけです。そこで、我々としましても、下の図の緑の線の中に赤い部分がございます。これは非常に土かぶりの薄い部分でございますけれども、これについては、やはり軟弱地盤改良が必要でございますし、地上権設定よりも買収のほうが有利ということで、少し発想を変えて交渉を進めまして、そのほかの緑の部分につきましても何度も説明いたしまして、最後のトンネルの用地買収でございましたけれども、18年11月に用地取得が完了しております。

次が15番でございますので、参考資料1の4 ページの下のほうにございますが、投資効果の向上のところでございます。パワーポイントのほうでは、仙台空港線の例を出しております。仙台空港線、先ほどからも説明がありますように、7キロ程度でございますが、市街地を通ることもございまして、用地につきましても鉄道会社のほうが行っておったわ

けですが、非常に用地買収がおくれておりまして、他方で完成時期が平成18年中ということで決まっておりましたものですから、我々としまして、ここにございますような工期の短縮と、同時に建設費の縮減を行ったわけでございます。工期の短縮につきましては、その9ページ目にございますようないろいろな工夫をいたしたわけでございまして、おかげさまで19年3月18日に開業できております。ほかの我々の行っております例と比べましても、右にございますように、4年とか、4年半という時間がかかっておりますが、2年8カ月という形で工期に間に合わせることもできたものでございます。

同時に、建設費につきましてもできる限り縮減を図ったということでございまして、10ページ目にございますように、当初の計画291億円を219億円という形で抑えて、72億円、25%の縮減を行っております。協定後、追加工事もございましたものですから、全体では247億円になっておりますが、そういう形で、いろいろな縮減の例が出ておりますけれども、いろいろな部分で縮減の努力をしたものでございます。

それから、11ページ、同様に投資効果の向上のところでございます。これは東北新幹線の三本木原トンネルの例を出しております。東北新幹線が22年度開業ということで、トンネル工事が19カ所、50キロと非常に多いわけでございます。特に三本木原トンネル、地下水位が高いなど非常に難工事が予想されて、工期が伸びることが心配されたわけでございます。そこで、我々新しいSENSと申し上げます工法を開発しまして、これは従来の山岳工法と同様の工事費で、シールド工法に比べまして非常に安い形の新しい工法でございます。そこにございますような当初の山岳工法よりも2.5倍の高速の掘進を実現しております、工事費も経済的に施工できております。11ページの下にございますように、18年度の土木学会技術賞も受賞させていただいております。

次が12ページの17番のところでございますので、参考資料1の5ページ目の下にございます。関係機関との連携ということでございます。そこにパブリックコメントを取り入れた駅デザインへの取り組みということでございますが、これは九州新幹線の例を出しております。新幹線の駅というのは、やはり地元の顔としまして、我々としまして地元の方の方に誇りを持っていただきたいということで、地元の市、あるいは市民団体とも設計の段階からいろいろとやりとり、協議をいたしまして、設計に反映することができたと考えております。

それから、13ページ目も同様に、東北新幹線、青森の例が出ておりますけれども、これも県の意見を取り入れて、県産の木材をふんだんに使ったデザインとなっております。

同様に、14ページでございますけれども、これも、みなとみらい線の駅デザインでございます。おかげさまで、2006年の土木学会デザイン賞優秀賞を受賞しております、これも土木構造物の段階から市のデザイン委員会等々で話し合いを行いまして、土木構造物の段階から駅デザインを反映した設計を行いまして、ここが高く評価されたのではないかと考えております。

同様に、15ページ目、関係機関との連携でございます、ユニバーサルデザインのための取り組みということで、特に身体障害者の皆様との連携でございます。東北新幹線、九州新幹線の例が出でおりますけれども、特に九州新幹線につきましては、新玉名駅ができるわけでございますが、ここにつきましては、ユニバーサルデザインのワークショップを身体障害者の団体の皆様と開かせていただきまして、真ん中あたりにございますような、既にできております新八代駅の使い勝手の意見を聞くなどして、新玉名駅のデザインに取り入れようという進め方をして、現在、実施方針を検討しているところでございます。

次が18番でございますので、参考資料1の6ページ目の下にございます技術開発の推進でございます。そこに例がございますが、耐震補強盛土の設計・施工の技術ということで、これも地盤工学会技術業績賞を受賞させていただいております。ご案内のとおり、盛り土が壊れますと、鉄道の場合、いろいろなものが重なった総合的な技術でございますので、復旧がなかなかおくれるという面がございます。そういう意味では、従来から盛り土の強度が非常に重要であって、我々も研究をしておったわけですが、今回はその左の図にございますようなプラスチックでできた網、ジオグリッドを用いまして、これを何層か敷く形で強度、耐震性を増しておるということで、今後も新幹線の標準設計として全面的に採用していこうと考えておるものでございます。

それから、17ページ、同様に技術開発でございますけれども、これも路盤の構造の改良でございます。従来の路盤構造、上に出ておりますように、路盤とか排水工、ダクト等々、別々に構築しておったわけでございます。そうしますとコストがかかるとか、間から水が漏れるとか、いろいろな問題もあったわけでございます。それを一体型のRC路盤というものを新しくつくりまして、建設コストの縮減にもつなげておるものでございます。

18ページでございますが、これは橋梁の基礎部にございますケーソンの耐震構造の設計の見直しということでございまして、最近、非常に地震の耐震性が要求されてきますと、逆にケーソンの鉄筋量、あるいはコンクリートも厚くなるということで、コストもかさむことになったわけでございます。我々としても最適なケーソンの設計というものを再度い

ろいろと見直しいたしまして、そこにございますように、鉄筋量の経済化とか施工性を向上させるという形で、特に頂版の設計を確立しておりまして、経済化を図っておるところでございます。

それから、19ページでございますが、これは19番となっておりますが、自己評価を下げている関係もございまして、ここはちょっと省略させていただきまして、パワーポイントの20ページ、品質の信頼性の向上でございます。こちらは参考資料1ですと7ページの20番でございます。技術力の承継ということでございまして、これはご案内のとおり、団塊の世代の大量退職がございまして、我が機構でも、その技術力をいかに若い職員に継承するかということが大きな課題になっておるところでございます。いろいろなことをやっているわけでございますが、特に土木系の若手の職員対象に先輩から現地講習会を実施するなど、非常に承継に力を入れておりまして、本社、地方合わせて、土木技術者の9割が受講しておるところでございます。

21ページでございますが、これも品質の信頼性の向上でございます。ここは、要するに低価格の入札というのが最近、東北新幹線などで多かったわけでございます。姉齒事件等もございまして、いかに確実な品質を確保するかというのが課題でございます。下に図が出ておりますけれども、従来ですと、ここにございます鋼鉄道橋の立ち会いが2回、最初と最後のほうに1回あったわけでございます。これを随時、各工程で立ち会う形にしまして、品質の確保を図っておるといって出しておりますが、こういうものをいろいろな分野で行っておるものでございます。

それから、次の22ページ、21番、受託事業のところでございますので、これは参考資料1の7ページでございます。受託事業、18年度は工事5県、それから調査13件の18件の受託事業を実施しております。例としましては、JR東海から山梨リニア実験線の受託を挙げておりますけれども、その下の図にございますような、左側の部分は機構が施工するというので、1,000億を超える金額を受託したわけでございます。

それから、23ページ、24ページで、これも受託事業のところでございますが、都市鉄道等利便増進法ができて、これに基づきます速達性の向上事業でございます。下の24ページの図にございます相鉄とJRの直通線、そして相鉄と東急の直通線につきまして、これはご案内のとおり、利便増進法に基づきまして、今回、我が機構が整備主体となるわけでございます。そういうことで、採算性とかリスク等々を十分に検討し、これを関係の鉄道会社、あるいは地元にも説明しながら、理解を得ながら、今回、昨年にそれぞれ

の速達性向上計画の認定ということにこぎ着けたわけございまして、速達性は何といたしても鉄道の利用者にとりましては最大の利便でございます。ぜひ今後、工事の実施に向けて、着工に向けて行っていきたくて考えておるものでございます。

それから、25ページの22番の工事関係事故防止でございます。これは参考資料1の8ページでございます。従来から、当機構は、工事事務防止に努めてきておりまして、25ページの左にございますようないろいろな対策をとってきておるわけでございます。おかげさまで、左のグラフにございますように、18年度は100万時間当たりの労働時間当たり0.82という形で、15年度あたりに比べますと大分減ってきております。そのグラフの下に、ほかの類似の工事との比較を少し調べておりますが、厚労省の調査等によりますと、橋梁とか隧道新設工事等につきまして数字が出ておりますけれども、当機構に比べまして、当機構のほうが極めていい成績になっておるのではないかなと考えて、成果が出ているのかなと考えておるところでございます。

次が26ページの23番目でございますが、船舶共有建造業務ということでございまして、ここも、ご案内のとおり、環境政策、あるいは物流の効率化という形で、国の政策に沿った形で内航船舶の代替を進めることが我が機構の使命でもございますので、26ページの左側の黄色いところでございますような共有建造促進本部も立ち上げておりまして、18年度におきましては、金利体系の見直し、弾力化ということも行いながら、あるいは、ほかのいろいろな働きかけを行いながら対策をとってきておりまして、おかげさまで、右のグラフにございますように、事業量も17年度から2.7倍、あるいは、物流高度化船の隻数につきましても2倍増ということで、成果があらわれておるのかなと考えております。

27ページは省略させていただきます、28ページも同様でございますので、29ページをごらんいただきたいと思っております。30番の技術支援の推進でございます。ここで例に出しておりますGRAPPEを活用した技術支援ということで、これもご案内のとおり、GRAPPEはビジュアルに非常にわかりやすく鉄道整備、あるいはバス再編等の効果を表示できますので、18年度も受託調査を2件、そして関係機関、中小事業者への技術支援5件を行っております。例示としましては、上に関東運輸局からの受託でございますようなバス再編の便益の発現状況が出ております。わかりやすく表示をしております。それから、千葉都市モノレール、京福電鉄の例も出ておりますが、今後とも技術支援に力を入れていきたいと思っております。

31ページ目、番号でいきますと31の開発成果の公表でございます。これも学会での

発表、あるいは論文の投稿等々、目標を掲げましたものよりも上回る件数をあげておるところでございます、今後ともここにも力を入れていきたいと思っております。

1つの例としまして、開発成果の公表のところでございますが、32ページにございます駅舎の雪害対策に関連しまして、軒先部分融雪システムの開発を行いまして、これにつきましては若手が発表したものでございますけれども、建築技術会の優秀賞をいただいております。雪害対策としまして、従来、下の図にございます、屋根全体を融雪する形でおったわけですが、コストがかさむということで、軒先部分に工夫いたしまして、部分的に融雪して、また雪が落下しないようにするという形でコスト縮減も図っておるものがございます。

33ページ目でございますが、番号32でございます。船舶建造分野の技術力の活用で、SES船の建造促進策でございます。先ほどから出ておりますけれども、SES船、電気推進ということで、環境面、それから燃費、操船性、あるいは船内環境、非常にすぐれた船でございますので、我々も非常にいい船だと自負しておるわけでございます。これをいかに理解していただいて普及していくかということが大事かと思っております。先ほどから出ておりますような33ページの上にあります経済的支援、使用料軽減とか、NEDOの補助を受けておりますが、そのほかにも、やはり新しい船ですと、実際に使われる方は、いい船であるけれども、保守費用とか整備費用がどうなるのかなと不安を持っておられます。我々としましても、モデル調査なども行いまして、実際にそういう心配はないということも皆様にお知らせして普及を図りたいと考えておるところでございます。

34ページ目はSESの貨物船「新衛丸」の例を出しておりますけれども、その左下にございますように、燃費改善20%以上等々が出ておりますし、また、船長の談話としましても、その右にございます、軽トラックからスポーツカーということも出ておりますが、非常に質の高い船だと評価をいただいております。

35ページ目でございますが、これはSES船ではございませんが、32番の船舶建造分野の技術力の活用ということで、左下に写真が出ております。従来ですと、2基のエンジンと2軸のプロペラという形が通常であったわけですが、この船は、1基1軸の船型ということでございまして、我が機構で開発をしました。2基2軸ですとプロペラの軸がどうしても外に出っ張る形になりまして、抵抗力が非常に高まったわけですが、1基1軸にすることによって抵抗を抑えて、推進効率の改善とか、また、特に物流の荷役の関係からも、ランプウェイを3つつけるなど工夫いたしまして、おかげさまで2006年にシップ・オ

ブ・ザ・イヤーを受賞しております「おれんじホープ」の例を出しております。

36ページが研究成果の普及、活用促進ということで、当機構、運輸・交通分野のいろいろな研究開発の仕組みを用意しております、そこにございますような基礎研究、それから有望なものはステップアップで、基礎研究は3年タームで行っておりますが、ステップアップですとさらに1年延ばすとか、あるいは、応用研究ということで、実用化を目指したものにもつなげていくという形のいろいろなメニューを用意しておるわけでございます。

37ページ目に、少し研究成果の例を挙げております。3つ挙げておりますけれども、一番左、ナノサイズ粒子の測定器の開発ということで、これは排気ガスに含まれますナノ粒子というのは発がん性が非常に疑われているということで、しかしながら、これをリアルタイムで精密にはかる計器というのはなかったわけですが、これを島津製作所と一緒に研究開発しまして、開発に至っておるものでございます。

真ん中が居眠り運転防止シートということで、これも車の安全ということで、センターをシートにつかまして、入眠予兆を認知しまして警告を出すようなシートでございます。テレビなどでもかなり話題となっております。

それから、一番右のプロブ車両の研究でございます。これは鉄道の軌道、信号等の状況を測定するプロブ車両というのがありまして、これが非常に鉄道の安全のために重要であるわけですが、非常に高価であるということで、中小の事業者にはなかなか手が出ないということもあったわけです。当機構で小型のセンサーを開発しまして、実際の営業車に載せればプロブができるというものを開発しております、その下にございますような機械工学会の交通・物流部門の受賞もしております。

38ページでございますが、株式処分の円滑な実施でございます。40番目でございますが、ここに例示しておりますが、JR東海の株式売却について、自己株式買付という新たな方式を導入いたしまして、18年4月4日に速やかに売却を行ったということでございます。いろいろな工夫をいたしておりますけれども、手数料が低廉で済むこともございまして、実質、従来の方式に比べまして、その真ん中の下のほうにございます、100億円程度の増収効果があったのではないかと考えております。先ほどございましたように、本州3社の株式は売却を完了しておるところでございます。

それから、39ページ目、40ページ目が土地処分の円滑な実施ということでございます。これも41番をごらんいただきたいと思いますが、例示で武蔵野操車場跡地と梅田の

売却の例が出ておりますが、どちらも当機構にとりましては最大の売却収入を得るということと、それから、地元の意向に沿った地元の土地開発構想に沿った形での売却を目指すということでございまして、武蔵野操車場につきましては34ヘクタールの宅地部分でございまして、そのイメージ図にございますような地元の構想に沿った形で売却することができたものでございます。それから、下の梅田駅につきましても、大阪市のまちづくり基本計画に沿った形の売却と、機構にとりましても今までで最大の売却収入があったということでございます。

この例のほかにも、旧国鉄から引き継いだ土地の売却の99%が完了しているわけですが、その中には、当初、なかなか売却が難しいのではないかと思われた小さな土地とか、形の悪い土地とか、場所の悪い土地等も含めて、地元の自治体といろいろお願い、協議をいたしまして、売却がかなり進んでおりますことを申し上げたいと思います。

41ページでございまして、これは番号43の資金の流動性管理等々でございまして、例示としまして、新たな格付の取得でございまして。従来、R&IのAAの格付を取得しておりましたが、新たにムーディーズジャパンのAaの格付も取得しておまして、2つの取得ということと、外国の評価機関の格付を取得したということで、我がほうとしましても、実際に資金の投資活動を広げて低コストの調達が可能になるのではないかと、なかなか取得には苦労したわけですが、今後、そういう効果があるのではないかと考えております。

42ページ目が44番でございまして、柔軟かつ多様な資金調達、これも表が出ております。これは要するに、17年度から従来の協調融資に加えまして、シンジケートローンというのを導入しております。18年度は、さらにそのローンの額を増やしております、687億円やったわけですが、そこで、従来と比較をした表でございまして、ここに5億2,000万強の金額がその黄色いところに出ております。この部分が従来の協調融資に比べましてコストが下がったという例でございまして、今後、これを主体にやっていきたい、シンジケートローンで調達を増やしていきたいと考えておるところでございます。

43ページ目で未収金の発生抑制・回収ということでございまして。従来からの取り組みに加えまして、18年度につきましても、大手の旅客船事業者との間でリスク契約が新たに締結されたり、あるいは、その事業者との間で不採算路線を廃止するなど合意ができたこともございまして、そのほかにもいろいろな対策をとりまして、その赤い部分にござい

ますような年度計画に比べまして、未収発生率、それから未収金残高とも、計画を超えるいい結果が出ておるといふことでございます。

44ページ目、最後でございますけれども、繰越欠損金の処理でございます。左上の見直し方針でございますような重点集中改革期間ということで、今、取り組んでおるわけでございます。おかげさまで、その右のグラフでございますようないい結果が出てきておるわけございまして、一番下の青いところでございますようないい結果を出すことができたと考えております。

以上、業務実績につきましてのご説明でございますが、先ほど、国交省のほうから冒頭ご説明がありましたけれども、これは口頭になります、今月11日に政府の評価委員会のほうから出されました当面の取組方針に関しまして、当機構においてそれがどう反映しているかということをおし報告いたします。

まず、先ほどの政府の取組方針の中で、財務内容の改善でございますけれども、これにつきましては、欠損金、剰余金の適正化については、海事勘定に統合前の旧船舶勘定において発生した欠損金の処理状況や未収金の発生防止・回収状況について記載しております。場所的には、本体の厚いほうでございますけれども、これの225ページから233ページのところに記載させていただいております。その用途につきましても記載をすることが方針で決まっておりますけれども、242ページのところに記載しております。

それから、リスク管理債権の適正化ということも書かれておりますが、これにつきましては、回収状況を本体のページで申し上げますと238ページから239ページのところに記載しております。

次に、行政サービス実施コストの改善という指摘があるかと思っておりますけれども、これにつきましては、当機構の報告書で、まず人件費、人員の削減でございますけれども、これにつきましては、5ページから7ページ、それから12ページのところ、それから、職員の削減状況については10ページから12ページに記載しております。

もう一つ、次に給与水準の適切性でございますが、これも同様に10ページから12ページにかけて、国家公務員との比較等をおしまして記載しておるところでございます。

それから、随意契約の見直しにつきましても、同様に244ページから245ページにかけて記載しております。

それから、その他おししまして、昨年の11月27日に政府の評価委員会から国土交通大臣に対して勧告がございまして、内容は、内航海運活性化融資業務に係る手数料の使

途についての業務実績報告書等において公表するものとするという指摘がございました。そういう指摘を受けまして、業務実績報告書の239ページに記載しております。

大変長くなりましたけれども、私からの説明は以上で終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○ 分科会長

ご苦労さまでした。

それでは、これから審議をしていただきます。繰り返しになりますけれども、実際に個々につけて提出していただくのは7月24日までということですので、この後、各委員の方々に作業をしていただくんですが、その判断していただく際の参考として説明していただいたわけでありまして、ご疑問の点や、もう少し深くお知りになりたい点を中心にご質問していただきたいと思います。

また、時間の都合から、自己評価上、4より上のものについて主としてご説明いただいたわけですが、それ以外のところでもご疑問の点がありましたら、もちろん、ご遠慮なくご審議をいただきたいと思います。

では、どうぞお願いします。

○ 委員

初めてのことで、よくわからないところがありましたので、ちょっと教えていただきたいと思います。

機構さんが積極的に技術開発されて、土木の技術をリードされておられることはよくわかりました。その中でちょっと教えていただきたいんですけども、先ほどご説明いただいた11ページのトンネル施工技術のSENSの開発のところなんですけど、これも技術開発とかいろいろな分野にわたると思うんですけども、ここで投資効果の向上というところに土木学会技術賞を受賞されたSENSを入れられたということは、技術開発とか、その他の波及効果よりも、投資効果に非常に考慮したからというように理解してよろしいのでしょうか。

○ 鉄道・運輸機構

項目では、投資効果の向上だとか、それから技術開発だとか、あるいは建設コストの縮減だとか、どこに入れるかというのは結構迷うような構成に中期計画はなっておりまして、その辺、いろいろ迷いがあるんですが、このSENSの場合は、これを適用したことで、ここにNATMに比べて2.5倍の高速掘進とも太字で書いてありますが、早く仕上げるこ

にも貢献しているし、コストについても、ここでは触れておりませんが、基本的にはNATMでやるプラス補助工法を使うわけですけれども、それとほぼ等価なお金で実現できていて、それにプラスして、これはシールド工法になっておりますので、安全な施工を達成できたということから、実質、見方によってはシールドでなければならないということから見ると、大幅なコスト縮減になっているんですが、やはりNATMプラス補助工法でもできるという前提からすると、コスト縮減はほぼ等価かなと。それよりは、早く、しかも安全にできたという工法が開発でき、それを適用しましたということで、投資効果のところに掲示したわけでございます。

○ 分科会長

よろしいですか。

○ 委員

はい、ありがとうございます。

○ 分科会長

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○ 委員

初めて聞かせていただいたので、ちょっと素人の質問になるかもしれないんですが、こういうふうになんとかの新しい技術開発をされている、例えばこういう新幹線関係の建設とかのところで幾つか技術賞をもらわれているわけですが、海外、特にこういう高速の新線をつくっているといたら、ドイツとかフランス、イタリアあたり、ああいうところと比較されても、かなりリードされているのかどうか。多分、地盤の条件とかが日本の場合は非常に悪いというので、いろいろ苦労されているんじゃないかなと思うんですが、そのあたりのところもし教えていただければと思います。

○ 鉄道・運輸機構

ちょっと聞き取れなかった面があるんですが。

○ 委員

海外との比較において、日本がどの程度技術的にリードしているかとか、そのあたりを教えていただければ。

○ 鉄道・運輸機構

私自身、実は海外を直接見たことはないのですが、例えば、新幹線で一番進んでおりますのは、ヨーロッパではフランス、あるいはドイツ。フランスが一番先行していると思い

ます。構造的には、どちらかというと土路盤が中心で、あまりコンクリート構造物だとか、トンネルだとか、そういう構造物のウエートは小さくて、土路盤の平坦な上を地形なりに行くというのが構造的には主を占めているようでして、日本の土木技術と比較する上では、例えばトンネルとかコンクリートを使った高架橋、橋梁、こういう面で比較するということになる、なかなかヨーロッパのほうには対比するものが少のうございまして、どうかと言われても、比較しにくいんですが、少なくとも、トンネルに関しましては、いわゆる I T A、国際トンネル協会という組織がありまして、毎年、国際トンネル会議を催しております。そこで私ども、大体5件ぐらいは論文がパスしておりまして、2件ぐらいは発表できていると。ほかのところと比べて圧倒的な数を示しておりますので、トンネルの技術水準というのは相当高いのではないかと、まあ、自画自賛ではないんですが、感じております。

それから、軌道構造に非常に特徴がございまして、日本においてはスラブ軌道といいまして、先ほど一番最初に枠型スラブということで、コスト縮減で説明した2ページですね。構造物の上にレールを敷く下ですが、いわゆる枕木構造のかわりに板を使ったスラブというものでやっております。この構造は、いわゆるバラストを使わない構造でして、メンテナンスの上では圧倒的に有利でございまして、いわばメンテナンスフリーと考えて結構です。こういう構造については、ヨーロッパではまずないと言っていいぐらいでして、最近では、ドイツのほうでこれに類した、形は違うんですけども、バラストレス軌道というものが開発されて使われておりますけれども、非常に先行しておるのは日本のスラブ軌道。

このスラブ軌道に対して、今、世界的に注目が非常に集まっております。例えば、中国ですね。今、中国が2010年までに相当な延長、1万キロぐらいの高速鉄道をつくらうとしておりますが、このバラストレス軌道に非常に注目しておりまして、この技術を何とか日本から導入したいということで、実は19年度に入って日本側と技術支援協定を結びまして、この技術を技術移転していこうということになりましたけれども、このバラストレス軌道に関しましては独壇場にあると考えてもいいと思います。

○ 分科会長

よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○ 委員

16番のところ、入札の方式等を説明してございまして、工事品質の確保とか、入札

の透明性に努めておられるという、それなりの成果を十分上げておられると思うんですけども、ちょっと私、初めてでわからないんですけども、18年度中に電子入札の本格運用を図ることが目標として掲げられておるんですけども、こういう入札の透明性とかそういうところで、もう既に技術的には導入されていると考えればよろしいでしょうか。

○ 鉄道・運輸機構

電子入札に関しましては、もう既に工事につきましては17年度から導入済みですし、いわゆる役務といたしまして、設計だとか調査部門についても18年度から導入済みでございます。電子入札化が完成しております。

ただ、電子入札に対応できない小さな業者もおられますので、紙による入札も可能ということにはしております。

○ 委員

それで触れておられないわけですね。

○ 鉄道・運輸機構

そうですね。

○ 委員

わかりました。

○ 分科会長

よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。ちょっと質問していいですか。

一つ伺おうと思っているのは、この厚いほうの本を見ると、どこに技術開発を発表したというのはどこかに表があって、例えば、トンネルの関係でこの論文をどこへ出したとかありましたよね。ちょっとページが今言えないんですけども。一方で、何ページになるんですかね、船舶、32番の項目で、大変すばらしい船を開発して、その船そのものは賞もとったし、船舶建造分野の技術力ということでおっしゃっていて、しかも機構としては5という最高評価をしているんですけども、船舶に関する技術開発の論文とかそういうのが、さっきの表では見当たらないんですけども、その技術開発というのが、どう言いたいでしょうか、民間企業と共同なんだろうけれども、技術開発のところに特に貢献していると言っていいのか、それとも、すばらしい技術を導入していい船をつくった、金を出した、つくすることを決めたというところに貢献していると言っていいのか。鉄道のほうは、どち

らかという技術開発そのものもやりつつ施工しているというふうに資料を拝見しているんですが、そこら辺をちょっと教えていただけますか。

○ 鉄道・運輸機構

ちょっとご説明させていただきます。鉄道とちょっと違いますのは、船の場合は、基本的にうちの機構そのものが技術開発するということはありませんで、中小の技術力を持たない船舶所有者に対して技術的な指導をしていくということでございます。それがうちの基本的な役割でございます。そういう意味で、今回、国策としても進めておりますSES船の導入等についても、力を入れて支援させていただいているというのが基本でございます。

それともう一つ、民間等々の行う技術開発に対して支援するという業務は、当然行っておりまして、そういう意味では、我々のほうが自分の力で技術開発をしていくという部分については少のうございます。そういう意味では、SES船の推進について技術が結集されているとご理解いただければと思います。

○ 鉄道・運輸機構

補足させていただきますが、今、申し上げたことの関係で、中期計画、中期目標そのものが、技術開発のところは鉄道分野の取り組みということで中期目標が定められておりまして、この一覧表も、そういう意味で、その成果として鉄道の分野について一覧表をまとめております。

○ 分科会長

では、船舶についても、そういう研究の論文とか、開発したことを学会に報告するとかはやっていらっしゃるということですね。

○ 鉄道・運輸機構

そこまではっていないと思います、うちは。体制的にも弱いものですから。実はそういう分担をしている別な独法がございまして。

○ 分科会長

ああ、そうか。

○ 鉄道・運輸機構

はい。ですから、我々の役目はちょっと違うわけです。技術部隊といいましても、先ほどの技術支援という意味ですね。

○ 分科会長

そうですね。そこと協力しつつ開発してきたという理解でよろしいでしょうか。わかりました。

○ 鉄道・運輸機構

ご説明いたします。今、ご説明したような役割でやっておりまして、SES船につきましては、民間会社が幾つかのシステムでやるやり方についてのコーディネーターの役割と、それから、建造前の計画打ち合わせ、建造中の監督、それから建造した後の不具合の面倒とか、そういうものを中心にやっています。特に、先ほどもご説明が出ていましたけれども、就航した後のメンテナンスにどんなような苦労がかかるかとか、費用がかかるかとか、そういうような話についてもやったりしております、技術そのものは幾つかのシステム、大手の会社も一緒にやっているということでございます。

○ 分科会長

ありがとうございました。

ほかにいかがですか。どうぞ。

○ 委員

内容については既に事前説明等でも伺っているのですが、評価のことについて確認と質問なんです。先ほど、従来からのいろいろな基準の違いであるとか、あるいは、そもそもの評価の考え方を整理して、特にこの5というのは、先ほど座長もおっしゃっていましたが、ノーベル賞ではないにしても、かなりすぐれた取り組みのみというふうに、どちらかという簡単な表現を使えば、従来よりは厳しく見ていきたいと思いますという理解でいいのかと判断したんですが、そうしますと、機構は非常に頑張っておられて、全体的に成績が優秀だということは言えると思うんですけども、この中で確認したいのは、5というのをどの程度すぐれたと判断するのか。つまり、従来から問題になっておりましたが、4と5の境目というのを、今回、5をもう少し厳しくという判断をされるところで、一体どの程度の線引きをして考えていったらいいのかというのを、これはむしろ事務局かと思うんですが、お聞きしたいと思います。

一応、確かに参考資料3のほうで、4と5の違いというのは書いてあるわけですが、実際に当てはめてみますと、例えば、中期計画の早期達成という点と、中期計画を大幅に上回る、つまり現時点でということだと思うんですが、これは途中ではなかなか判断基準に実はなっていないはずですし、あと、この上のほうについて非常に疑問になるのは、特に目標値のないもの。目標値がなくて、これを5に評価するとき、例えば、ここに書いて

あるような年度計画を大幅に上回る特筆的な数値実績等の顕著な成果、でも、そもそも目標値がなければこれはどうなるのかという話になりますし、社会貢献、外部からの高い評価というのも、これは要するに4か5かというのはどこで切ったらいいのかというのがどうしてもわからないんです。

現実を見ていて、実際に事後評価されたのを見た結果として、それが何となくわかるのかなという、必ずしもそうでないので、このところの基本的な考え方と、あるいは、機構で自己評価されるときに4と5をどういうふうにつけられたか伺いたいと思います。

それに関して1点コメントなんですが、特に目標値のないもの、例えば最初のほうに出ているのでたまたま挙げますが、17番の関係機関との連携。例えばパブリックコメントをやりますよとか、地元との意見交換会をやって、ユニバーサルデザインに工夫を凝らしましたというのは、確かにこれはすぐれた取り組みなのかもしれないんですが、パブリックコメントの実施そのものは非常に当たり前になってきていますし、あるいは、義務化されている部分もあります。あと、意見交換会も開きましたというだけでは、どういうふうには評価できるのか。このあたり、特に数値目標がないところは、どういうふうに整理して評価を考えていったらいいのかというのが、この基準表だけではなかなかわかりにくいので、そのあたりをもし補足していただければ幸いです。

特に、この目標値がないものというのは、私は今後も毎年同じような問題が繰り返されるだろうと思っておりまして、いつも評価が分かれて疑問になるところというのは、一つには多分、こういった数値目標の問題とか、目標がはっきりしていなかったり、先ほど一番最初の質問にもございましたが、この項目はそういった趣旨のところに入ったほうがいいのか、いけないのかという、そういうそもそも論のものがすごくあると思うので、そういう意味では、今回、特に中間の見直しの時期にも来ておりますので、これはぜひ中間の見直しの中でも議論される、あるいは、そこで今までの問題点を、将来、毎年同じような問題が出ないように計画のところで工夫していただくのがいいのではないかと考えておりますので、そこはコメントとしてお願いでございます。

すみません、長くなりました。

○ 分科会長

ありがとうございます。ちょっと私からもコメントしたいと思うんですけども、評価というのは、一番イージーなのは目標を数字で決めて、それを何%達成したかということです。その場合には、評価する側は、別にこんな専門家が出てくる必要はないので、小学

生でも呼んでやってもらえばいいですよ。専門家がそれぞれの分野で出ている意味は、なかなか数字で目標を設定しにくく、しかもその成果の判断が数字にもしにくい。しかし、それぞれのご専門の中から見ると、これは相当な努力がなければ達し得ないことかどうかということ、専門的な学識の中からご判断いただいたりする業務であるからこそ、いろいろな分野のご専門の方に入らせていただいているんだろうし、そうやって単純に計算できるような数値目標だけでは、多分、どんな独立行政法人もクオリティティブなところは評価できないかなと。そういう趣旨からなっているんじゃないかと思います。そのくらい評価って難しい話だとは思いますがけれども。

ですがいまして、4か5かという評価については、基本的には、5はものすごくすごいことであって、4はかなりすごいことであって、3は随分ちゃんとやっているね、こんな感じくらいしか言いようがないと思いますけれどもね。それぞれの4にするのか、5にするのかというのは、この資料と、それからご説明と、もし不足であれば、機構にお願いすればまた追加でご説明していただけると思いますので、それで委員各自がご自分でご判断いただくことと私は認識してございます。

事務局からお願いします。

○ 事務局

事務局から補足させていただきます。

すみません、先ほど詳しい説明を省略させていただきましたが、資料2-4をごらんいただけますか。長いタイトルの「国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針」の判断基準に係る指針について、ことしの3月13日付で出ているものです。これは以前からそういう評価について、いろいろな多少のばらつきがあったことを踏まえて、運用の解釈について出されたものでございます。

先ほど、2ページ目の5.だけをご説明したんですが、この下の評価の判断記述についてというところがございます。判断基準ですから、どうしても最後は抽象的な書きぶりになってしまうんですが、ここで示されております、具体的に以下のように取り扱うこととしているという形で示されておりますのが、ここでは年度別ですので、アルファベットじゃなくて3、4、5の数字のほうだけご説明しますが、3の評価につきましては、中期目標、あるいは年度計画に従って順調に業務を実施し成果を上げている場合には、着実に実績を上げている場合と考えて3点として評価をする。4につきましては、それを超えて目覚ましく業務を実施している場合、その上で以下の特別な場合——特別な場合というのが5に

当たってくるんですけれども、これを除きすぐれた実績を上げている場合と考えられ、4点の評価とすると。逆に、おおむね着実な場合は2点とするということです。特別な場合というのが下にございますけれども、中期目標、年度計画において想定していた範囲を量的かつ質的にはるかに超えて、事前には実現することが極めて困難と考えられた実績を上げており、事後的に見ても、当該実績を上げることは異例と考えられる場合には、特別な場合、すなわち特筆すべきすぐれた実績を上げている場合と考えられ、例外的に5点とすることを妨げない、こういう基準として示されているところでございます。

やや抽象的でございますけれども、事前の年度計画との関係、それと直接比較できない場合につきましても、事後的に見ても当該実績を上げることは異例と考えられる場合、この辺をご判断の基準にさせていただければと考えております。

○ 分科会長

よろしいでしょうか。おそらく、いろいろな分野について、すべての分野のご専門の人はいないので、それぞれのご専門のところはかなり自信を持っておつけただけだろうし、そうじゃないところは、やや聞いた範囲で考えたところかな、それではないと思うんです。この後の手続は、集計していただいた結果の平均を出すのではなくて、何点つけた人が何人いて、何点つけた人が何人いてももちろん出しますし、場合によっては、特に真ん中辺よりも外れたご意見をつけていただいた方は、委員からも何らかのご説明をいただく可能性もありますし、そんなところで協議をしていくということで、今、委員からどうやったらいいかという問題提起をいただいたのを、何とかコンプロマイズしていくのではないかなと思うんですけれども、それ以外ないと思うんですけれども、どうでしょうね。

○ 委員

ちょっとよろしいですか。国土交通省の独法、ほかにも私も参加させていただいているんですが、どこも非常に技術的な問題が強く、今回も理科系の先生で、それぞれご専門のところをお持ちの方は、ご自身のご専門の立場からその事業を評価されるんだと思うんですが、我々のように評価制度を評価する立場から入っている人間から申し上げますと、皆さんがこれは自分の専門から見るとすごいというのを聞かないと評価できないわけです。逆に、我々が全体的に見て何が言えるかというと、そもそも計画の作り方がきちんできていないかどうかとか、素人が見てもわかりやすいような形の評価書になっているかどうか。つまり、いちいち専門の方が出てきて、いや、ここは実はすごいんですよという援護

射撃をしないと、ほかの人は評価表を見ただけでは何もわからないというのは、やっぱりどこかに問題があるわけで、結局、私が言えるのは、多分そういうことなんです。

ただ、その立場から申し上げますと、現状では、機構の方にすごいんですよと言われると、はあとしか言いようがなく、それ以外、ほんとうに中身は何もわからないので、聞いたことの受け売り以外には、ほとんど自分で判断する能力はございませんので、勉強させていただいてなるほどという、そこでとまってしまいますから、先ほど申し上げたかったのは、結果的に世の中にはこの形で出ますから、それを見たときに、普通の市民の方でもある程度わかる、これはほんとうにすごいんだということが、それは自己評価だけではなくて、評価委員会の先生方の評価を通じて、それが納得いくような形でわかりやすい。ただ、それを見ていたときに、数値目標だけではなくて、目標が非常に抽象的でわかりにくいというのは、最終的には今言われているようなバッシングの対象になったり、お手盛りじゃないかという疑いが出たりという可能性はどうしても出てしまいますから、そういう点で、可能なところはなるべく入れていった上で、専門家の方のご判断を入れていただければ私も思うんですが、そういう意味では、まだ、評価書のつくり方の点では改善の余地はややあるのかなと、そういう趣旨で言わせていただきましたので、ありがとうございました。

○ 分科会長

ありがとうございます。だけど、全くご専門でない方にもわかるようにすると、1項目当たり100ページぐらいのレポートをつくって、先生がそれを3年ぐらいかけて読んだ上で評価してくださいとなりますけれども、それはあり得ないので、多分どこかでやっぱり妥協しなきゃいけない。かといって、小学生にも全部わかるような資料をつくって、それだけで上っ面でやるというのもおかしな話なので、その両者だと思っんですね。もし、この項目は判断できないというようなことが、もし専門の分野に応じてあるようであれば、それはつけないというチョイスもあるかもしれないですよ。無責任に適当につけちゃうんじゃないで、この項目は私はギブアップさせてくださいというのもあったって不思議はないという理解だったらいかがですかね。

ほかにご質問いかがでしょうか。どうぞ。

○ 鉄道・運輸機構

今のご疑問に対して、我々はどんな感じで考えているかということと、それから、若干の補足をさせていただきたいと思います。恐縮でございます。

一つは、5点、4点、3点、正直、高い点数をいただきたいという気持ちは根っこにありますけれども、我々、それぞれの部門の状況で、どれだけ頑張って、ほんとうに汗を流して成果を上げてくれたかということで絞り込んだつもりでございまして、その意味では、5点について参考に補足させていただきたいと思えます。

第1番目の5点が、参考資料1の6ページ、項目数の18で、技術開発課題の選定というところで5点をつけさせていただいておりますけれども、これは先ほどご審議の中で話題になりましたけれども、技術開発と、投資効果の向上と、コストの縮減と、実はこれ全部関連するものでございまして、実はここは我々が一番力を入れているところでございまして、いろいろの成果があるわけでございます。先ほど話題になりましたSENSなんかもその一点でございますし、もう一つは、投資効果の向上で入れさせていただきました仙台空港線の建設に伴う工事短縮、建設費の縮減というのもそういうものでございます。それで、各項目について5点いただくのは難しいなという中で、右代表でこのところを選ばせていただいたというのが我々の正直な気持ちでございます。

仙台航空線についてちょっと申し上げますと、期間を間に合わせるということ、それから工事費の縮減を図るということでご下命をいただいて頑張ったわけでありましてけれども、その後、この仙台空港のアクセス鉄道の会社の社長からほんとうに感謝の気持ちを表明させていただいております、その状況については、地元の経済紙とかいろいろなところで、期間とコスト縮減について我々に実現してもらったと宣伝していただいております。前八木社長のお話では、とても間に合うことはないだろうし、コストもおさまるとは思わなかったというぐらいの話が実現できたという評価をいただいていることを、ちょっと補足させていただきたいと思えます。

それから、2番目の5点が、船舶共有船のSES等々の話でございます。SES船の推進でございますけれども、もともとこの新しい技術というのは、どちらかというと大型船については大手の造船所が力を入れているところでございますけれども、我々が対象いたします中小の細かい小さな船については、なかなか適用方が難しい状況のところでは、進めようということになりまして、そこについて我々は非常に努力をしたわけでございます。従来、大手の造船所等の技術陣も、小さい船、あるいは小さな造船所には目が行かなかったものを、先ほどの部長の説明にありましたように、すべての力を結集しまして、この1号船、2号船をつくり上げたということでございまして、それも我々の計画以上の目標値、実績を達成することができたということで、これはほんとうに我々にとってはノーベル賞

に値するぐらいの気持ちでございまして、やっと弾みがついたかなという感じでおります。

それから、3つ目の土地の処分の話でございすけれども、これは土地の処分が目的ですから、それを中心に書いておりますけれども、問題は、梅田のほうで申し上げますと、梅田の再開発の問題ではなくて、梅田にあります貨物の機能をほかに持っていくという交渉の問題なんです。吹田、百済におさまったわけですが、ご存じのように、貨物の施設というのは地元にとっては迷惑施設でございす。それを吹田に持っていく、百済に持っていくことが可能になって、初めて梅田の開発が可能になったわけでありまして、この吹田、百済の迷惑施設の受け入れについての担当の努力というのは、これは筆舌に尽くしがたいぐらいの努力の結果、出来上がったということでございまして、その意味で最後の大きな土地処分問題もめどがついた、ここについてもそういう思いも含めまして5点をお願いしているということでございす。

それからもう1点、5点の話とはずれますけれども、先ほど、委員から、パブリックコメントというのは当たり前の手続だということで、それはそのとおりと我々は考えておりますけれども、その中で、我々としてユニバーサルデザイン等々の話の中で4点をお願いしていますのは、例えば、そういう手続をこなすことだけではなくて、具体的に申し上げますと、その過程で身障者の方々のバリアフリーの施設等々についてのいろいろなご要望がございまして、団体によっては、我々にとって現状においては過剰かなというご要求をいただくこともございすけれども、そういう間に入って、我々の行動について理解を示して、それを調整してくれるような、我々と一緒にすばらしい駅をつくっていくところまで共同で行動してくれるような団体も出始めていると、そういうことまでまいりましたので、今回、4点ということでお願いしたということでございす。恐縮でございす。

○ 分科会長

ありがとうございました。

間もなく時間ですが、若干延長も許していただくことにして、加えてご質問がありましたら。どうぞ。

○ 委員

質問というか、先ほどの問題提起、分科会長の説明についてですけれども、私自身もそういう疑問を持つこともあるんですが、評価という仕事をいろいろなところでたくさんやらせてもらう立場上、いつも申し上げるのは、きょうのこちらの委員の先生方も、皆さん大学の先生なんですね。大学の先生は、各専門分野の専門家であると同時に、毎日学生を

評価するという意味での専門家であります。我々が学生を評価するときに、幾つかの問題——先ほど理事長が言われたように、一つのところだけじゃなくて、複数のところでの努力が成果として出る場合。これは今回のように項目を分けたら、どこに点数をつけてやろうかというのは悩むところだと思うんです。だから、そういう複合的なところに出ているものは、我々もコメントとか文章で評価を書かせていただくしかないかと思っております。

2つ目は、時間方向での複合性といいますか、累積なんです。最初の年は、頑張れば濡れぞうきを絞ったときに、最初はたっぷり絞れる。だけれども、5年目の目標の最後になってくると、だんだん力を入れてもなかなか絞れない、効果がだんだん薄まってくるところなんです。そうすると、これは非常に努力をしているんだけど、見かけ上、薄くなっているから、じゃ、これが成績悪いのかといたら、努力は認めなきゃいけない。だけ、一方で、最初のころに随分頑張った成果で、あとの4年目、5年目にその成果がようやく出てくる、技術開発というのは多分そういうところがあると思うんです。そうすると、たまたまポンと成果が出た年だけの5点にしているのか、その辺も非常に難しいところだと思います。

3つ目は、我々もそうなんです、単に評価して合格、不合格じゃなくて、だめだったところをどうやって、あなたはここが弱いから、もう一回努力して直してきなさいよとか、ここの勉強してこいよとか、それから、最初は元気づけという意味で、まあまあうまくいったぐらいかなと思っても、よくできたぞと言って激励してやらなきゃいけないという部分があるんだと思うんです。多分、独立行政法人のこの評価も、国交省、あるいはほかのところでもやられた最初のころは、多分、皆さんどこでも、まず頑張っているんだから、ひよっとしたら激励の意味でかなり甘目の、安易にとは言いませんが、わりあい緩やかに5をつけていたところがあるかもしれません。だけれども、それも、先ほどユニバーサルデザインが日本でも世の中で当たり前になってくれば、そんな当たり前のことをやっているのに5点やるのかということになってくると、周りがだんだん成績がよくなると、相対評価でどうしても厳しくなってくる。私はこの段階に来たら、やっぱり5を慎重につけるのは当然だろうと。なぜ5を慎重につけるかというと、やっぱり1年目、2年目、3年目に結構いい成果も出てきたし、そこで激励の意味でも随分点数をいっぱいつけたので、もうそろそろ厳しいアドバンストコースなので、ビギナーのころとは違う厳しい点数をつけますよという段階に来たんだと。それは逆に、機構が過去に成果を上げたから、まだビギナーと同じ甘い点数をつけられるのではなくて、アドバンスな立派なひとり立ちした責任

ある組織として厳しい評価に臨んでいただく、そういうステージに来たというメッセージで理解いただければいいのではないかと、そういうように思います。

以上です。

○ 分科会長

ほかにご質問ございませんか。

今の厳しくする云々は、今のようなお話の文脈よりは、むしろ、国土交通省所管にはいろいろな独立行政法人がいて、比較的が一番高い点数になっているのは研究機関なんですよ。研究機関は、基本的には論文の数みたいなことで実績を出しやすいんです。大学の人間もそうなんですが、論文の数で実績を出すのに一番簡単なのは、小分けにして出すと数が増えますよね。こればかりやったら何の意味もないですよ。だから、どちらかというと、数の目標をこなしたかどうかというよりは、クオリティをチェックして、それがほんとうに国民に対して立派な成果と言えるかどうかを判断して、素晴らしいものはもちろん5をつければいいし、そうじゃないものはそうじゃないということじゃないかと思いますが。

どうでしょう、ほかに。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

○ 委員

その評価に関しては、我々もいろいろ今まであったのと同じような形で出されるケースが、今、最後に分科会長がおっしゃったように、やっぱり量と質を両方勘案してというか、その判断のところが、結局、我々のそれぞれの専門のところから総合して評価するんじゃないかなと思います。

○ 分科会長

ありがとうございます。

それぞれ、もうちょっと細かいところでもご質問があったら、ご遠慮なくと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、ご質問も出尽くしたようでございますので、この2番目の議題に関する質疑はこのくらいにさせていただこうと思います。

そうしたら、この後の進め方や作業の手順等について、もう一回ご確認いただいとということにしましょうか。

○ 事務局

委員の先生方におかれましては、ご多用中ご出席いただきまして、ご熱心かつ大変活発

にご議論いただきましてありがとうございました。

先ほどもお願い申し上げたところでございますけれども、恐縮ながら、各委員の先生方におかれましては、この2-5の評価調書に点数、評定理由、ご意見をご記入いただいた上で、来週火曜日の24日までにEメール、ファクスまたは郵送で事務局までご送付いただきますようお願い申し上げます。送付先につきましては、お手元にお配りしております返信用の封筒の中に用紙を入れておりますので、ごらんいただければと思います。また、これからご記入される場合は、この場で事務局にご提出いただいても結構ですし、ご不明な点がございましたら、いつでも何なりと事務局までお問い合わせいただきたいと思います。

○ 分科会長

この資料2-5の最後の24ページは、まだ書かないでいいですよ。総合的な評定と書いてある紙はね、そうですね。よろしいですね。23ページまでの表を埋めてくださいという作業とご理解ください。24ページの方は、評点が決まった後、自動的に計算できて、それから、議論の結果を受けて総合評価を書き込む作業なので、今回はまだいい、それでいいですよ。違う？

○ 委員

総合評価に入れる、何ていうか、項目の候補というか、議論をして確定するとしても、それはメモ書きみたいに書いておいても……。

○ 分科会長

もちろん、参考でメモに入れていただくのは大いに結構で、どちらにしても、多分、次回のおきに各項目ごとの結構ぎりぎりした議論と、総合的な議論を踏まえてということになるかと思えます。よろしいでしょうか、ご理解いただけましたでしょうか。

では、大変に作業があつて恐縮なんですけれども、ぼくももちろんやりますけれども、皆さん、暑い中、恐縮ですが、期限を守りつつやっていただきたいと思います。

では、あとは司会をお返しします。

○ 委員

すみません。

○ 分科会長

ちょっと待ってください。

○ 委員

すみません、初めてのことでよくわからないんですが、Eメールでお返しするときには、別にフォーマットはないわけですね。

○ 事務局

そうです。後ほどまた、もし、ご記入いただきやすいフォーマットがございましたら、メールでお送りします。

○ 委員

別に項目を書いて——それでよろしいんですね。

○ 事務局

それでも結構です。

○ 委員

はい、わかりました。

5. 閉 会

○ 事務局

それから、今、分科会長からおっしゃられました24ページにつきましては、会長からご紹介がありましたとおり、上の業務運営評価のところは全体の集計になりますので、ご記入いただかなくて結構でございます。ただ、下の総合評価のコメント欄、これはもしお気づきの点がございましたら、ご記入いただいても結構でございますので、そこはよろしくをお願いします。

それでは、以上、大変活発にご議論いただきましてありがとうございました。次回、8月2日ということで開催させていただきます。

本日のご議論につきましては、冒頭申し上げましたとおり、議事概要を作成させていただいた上で、速やかに公表することといたします。また、議事録につきましても、後日、内容を確認していただくべく、委員の皆様それぞれ送付させていただきます。これまでご多忙中恐縮でございますが、ご発言内容等をチェックしていただければと思います。8月2日に開催しました際には、提出していただきます評価調書の事務局で作成しました取りまとめ案につきましてご審議いただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、本日の資料、大変大部になってございますので、郵送をご希望の先生方がいらっしゃいましたら、事務局から郵送させていただきますので、そのまま机の上に残していただければと思います。

以上をもちまして、第15回国土交通省独立行政法人評価委員会鉄道・運輸機構分科会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —