

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16回）

平成19年8月2日（木）

【事務局】 それでは、定刻前でございますが、委員の先生方おそろいでございますので、ただいまから第16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梅雨が明けまして、大変お暑い中、またご多忙の中お集まりいただきまして大変ありがとうございます。私、鉄道局財務課の瓦林でございます。しばらくの間、進行役を私のほうで務めさせていただきたいと思っておりますので、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、8名いらっしゃる委員の方々のうち、きょうは6名の委員の先生方のご出席をいただいております。したがって、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いるということ、まずご報告させていただきます。

次に、会議の公開についてであります。本日は業務の実績に関する評価に係る案件ということでありますので、先ほど申し上げた評価委員会令という規則に基づきまして、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、議事概要では主なご意見のみを記載しまして、議事録といたしましては、発言された方のお名前は記載しないといった措置を講じた上で、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。

それでは、まず、資料の確認をさせていただきます。毎回大変多い資料ですが、お手元の資料、上から順番に議事次第、座席表、委員名簿がございます。

審議資料に入りまして、まず、説明資料1ということで、これは委員限りとしておりますカラーのものでございます。「18年度業務実績評価における各委員の評価について（案）」というものでございます。説明資料2でございます。「要審議項目について」で、これも委員限りという資料でございます。ちなみにクリップで参考としまして、前回配付した18年度の取り組みの抜粋をつけさせていただいております。

続きまして、委員の皆様からいただいた評価を集計しました、委員限りでございますが、

資料1でございます。「18年度業務実績評価調書集計結果」というものです。次に、資料2も同じく委員限りでございますが、「18年度業務実績評価調書分科会取りまとめ案」というものをお配りしております。

続きまして、議題2の関係になりますが、資料3といたしまして、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の見直し素案の概要」というものをつけさせていただいています。

以上、よろしゅうございますでしょうか。これらの資料につきましては、いずれも非公表の扱いとさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

最後にそれ以外のものとして、前回、第15回分科会の資料といたしました委員限りの参考資料1、機構における18年度の取り組みとした自己評価の結果の資料、参考資料2といたしまして、パワーポイントの説明資料、参考資料3としまして、自己評価基準の考え方、業務実績評価調書をそれぞれ再度お配りする形にしておりますので、ご確認いただければと思います。

それでは、これから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、家田分科会長にお願いしたいと思っております。どうぞ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。梅雨が明けて、急にものすごい暑くなって、頭がぼーっとしております。なるべくきょうの審議も円滑に進めるよう努力していきたいと思っております。きょうは上田委員と工藤委員が欠席されておるんですが、審議については私どもにご一任いただくということになってございますことを報告させていただきます。

それから、議事次第にありますように、きょうは2つの議題でございまして、まず第1が、平成18年度業務実績評価の件でございまして、先日、それぞれの委員につけていただきました評価結果をもとに、きょうは分科会としての最終的な結果をまとめるわけでございます。

もう1つは、議題2で、中期目標期間終了に伴う独立行政法人の見直しについてということで、業務の仕方をどういうふうに見直すかということの話題ですが、これに関しては、国土交通省が8月末に見直しの案をつくるんですが、その内容の検討に関して、分科会として意見を具申することができるということになっているので、それを議論するわけでございます。

もうご承知のとおり、あらかじめたたき台を事務局につくっていただいて、皆さんにお送りするとともに、それに関係することでも関係しないことでも結構なので、皆さんから事前にお送りいただいたり、あるいは本日、ご意見があれば言っていただくという運びでございます。

それでは、まず議題1について進めようと思いますが、議題1の審議の仕方につきまして、事務局からまず説明をお願いいたします。

**【事務局】** まずもって、各委員におかれましては、先般、7月24日までという非常にタイトなスケジュールの中で、評価調書をそれぞれご提出いただきまして大変ありがとうございました。改めて御礼申し上げます。

事務局におきましては、その集計結果を資料1としてまとめさせていただきました。まずはこの資料でごらんいただきながら、説明資料もご参考にしていただきながら、全部で52項目ございますが、この評価対象項目につきまして2つの分類、1つには機構に再説明を求めることなく、この議論で評価を確定していただくという項目と、逆に機構から改めて業務とか実績を簡単に説明してもらって、最終評価について再審議して決めていただく項目をご選別いただきたいと思います。

その上で、今、6階の会議室に待機してもらっておりますが、鉄道・運輸機構に入室してもらいまして、再説明を求める項目につきまして、簡単な説明を聴取して、その上で質疑をお願いするという段取りをお願いしたいと考えております。質疑後、機構にはまたいったん退室していただいて、資料2の分科会取りまとめ案をベースにいたしまして、業務実績評価調書につきまして最終調整を行って、業務運営評価、これは個別項目ごとの認定になりますが、さらに総合的な評定として業務運営評価（実施状況全体）、総合評価について最終確定するという進め方とさせていただければと考えております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございました。

説明資料1で説明しなくていいのかな。そうですね。

**【事務局】** それでは、続きまして、説明資料1、資料1と両方お見比べいただきながらご説明させていただきます。

まず、資料1をごらんいただければと思いますが、これは先生方からご提出いただきました資料の集計結果ですが、見方としまして1枚めくっていただきまして、表の左端の番号、通し番号ですが、1から52までの項目別の番号を入れております。評価結果の欄に

つきましては、委員の先生方の評定点数の集計結果、機構の自己評価、括弧で書いてありますが、これを記載した上で、評定理由と意見の欄につきましては、先生方のご意見を匿名の形にしまして載せさせていただいております。10ページ以降、オレンジとか色分けしてございますが、この意味につきましては、後ほどご説明させていただきます。

それから、もう1つ、説明資料1をごらんください。これはフローチャートですが、この説明をさせていただきます。これは評価を取りまとめる考え方を流れとしてご説明しようとしているものですが、基本的には昨年ご評価いただいた際に用いたのと同じ考え方、すなわち、去年は9人いらっしゃったので3分の2は6人ですが、今年は8人いらっしゃいますので、8人の委員の方の3分の2に当たる、5.3人になってしまいますので、それを超える6人以上の方々から同じ評価があった場合は、これを多数意見の評価結果としてそのまま採用すると。それ以外の場合はケース・バイ・ケースで判断していくという考え方を引き続き採用することではいかがかと事務局としては考えております。

これを今回の評価結果に当てはめると、6人以上の方々の評価が一致したという項目が42項目ございます。これらにつきましては、3点あるいは4点、自動的にそうなるのですが、これは右側の欄で、グリーンは3点、ブルーは4点で色分けしておりますが、そういったものが該当します。

一つ一つ見ていきますと、もう全員の方々で3点で一致したのは30項目ございます。7人の方々で3点をつけて、お一人の方が4点をつけたというものは1項目、これは3点としてはどうか。同じように、7人の方が4点、1人が3点だったら4点にしたらどうかとしております。今度は6人の方々で一致して、残りの2人の方は同一点数だったというケース、具体的には、6人の方が4点で、残り2人の方が5点であったケースと3点であったケース両方ありますが、これらが合わせて4項目ございます。これらにつきましても、6人以上ということですので、4点で最終結果としてはどうかとしております。同じように、6人の方々で3点、2人の方が4点、これは3点とする。これが2項目でございます。

さらに、これから分かれてきますが、6人の方々は一一致していると、残りのお二人が、点数が分かれているというケースでございます。1つが6人の方が4点で、5点と3点がそれぞれお一人いたというケースにつきましては4点としてはどうか、これが1項目ございました。同じように、3点の方が6人いらっしゃって、5点、4点がお一人ずついたら、3点としてはどうかとしております。

これらに対しまして、ブルーの一番下のところからこれから申し上げるカテゴリーで

すが、5人の方々が評価が一致している、あるいは評価結果で一致しているのが4人ずつ分かれているというケースが全部で10項目ございます。したがって、これらにつきましては、先ほどの考え方で申しますとケース・バイ・ケースでご判断いただくことになるわけですが、10項目ございます。下のブルーの1つとオレンジとレッドのものであります。これらの10項目のうちブルーにしましたのが1項目。具体的には9番の鉄道建設コストの縮減という項目につきましては、4点の方が5人いらっしゃって、5点の方がお一人、3点の方がお二人いらっしゃいました。これにつきましてはケース・バイ・ケースですが、提案として、真ん中の5人の方がつけられた4点に集約しやすいとも考えられますため、5名の方がつけられていた4点を最終評価としてはいかがでしょうかという提案をさせていただきますと思います。

他方、それ以外の点線で囲った部分でございます。同じように5人、2人、1人という分かれ方をしているわけですが、29番の国際協力業務につきましては、5人つけられたのが3点と、残りの5点、4点が正規分布的になっていないものですから、直ちには集約しにくいということで、これにつきましては、再審議の対象項目としてはどうかと考えます。残りのオレンジとレッドは、5人、3人、あるいは4名、4名という形に分かれておりますが、これらも合わせて計9項目につきまして、機構から再説明を聴取した上で、ご出席の委員の皆様の間でご審議した上で、これら9項目について確定していただくという段取りでいかがでしょうかと考えております。

なお、この再審議の対象としてはいかがでしょうかという9項目につきましては、説明資料2といたしまして、補足説明資料を用意させていただいております。

先ほど資料1で、色については後ほど申しますと申しましたが、先ほど触れた網かけの色は、フローチャートの色をそのまま一致させたというものでございます。

以上、この評価確定に向けた段取り方針案につきまして、事務局よりご説明させていただきました。

**【分科会長】**      ありがとうございます。

それでは、作業に入る前に、作業の仕方についてのご検討をいただいて決めてから入ろうと思います。復習になりますが、説明資料1に基づきますように、全部52項目をステップワイズに決めていこうというものです。この方式は前回からやったんですが、それまではあまりこういうふうに分快になっていなかったもので、結構時間がかかったんですが、みんなが一致しているものは少し楽しようということでございます。

ありていに言うと、3分の2までいっているというのは、上から7つ箱があって、まず1つは、そこまでを3分の2の多数決方式でよろしいかどうかのご検討をいただくのと、次のステージが、その下の1項目にある1人、5人、2人で4点となっているのは、こういう考えでいいかどうか。同じく集合しているという意味では、5人が一固まりで3点を持っている29番の国際協力業務については、大きな意見は下のほうに固まっているんですが、5点とつけている人と4点とつけている人も3人いらっしゃいますので、議論するとしてはどうかということをございます。全体の構図はおわかりいただけましたでしょうか。

それではまず、これについてご質問があればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。ご理解いただけましたか。

それでは、決めていただこうと思いますが、5点、4点、3点が1人、1人、6人の3点と1項目と書いてある、ここまでのについては、この案のとおりの答えでよろしいでしょうか。ご異議がありましたら、どうぞご遠慮なく言ってください。ものによっては、もしご希望があれば、追加の説明もしてくれることは可能ですので。よろしいですか。

ご異議がないようですので、この項目までは、事務局の多数決案でいいということで決定させていただきます。

続きまして、下の青い項目の1人、5人、2人で4点と書いてある9番の鉄道建設コストの縮減は、3分の2はとれていないけれども、少数意見が上と下に両側になっているのと、中心部分に多数意見が集中しているので、この中心意見である4点でいいのではないかと、これについてはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。これについても事務局原案で4点ということで確定させていただきます。

それでは、左側に行きまして、5点、4点、3点が1人、2人、5人となっているものについては、多数意見が一番下なんですけど、上位意見も3人いらっしゃるのでもう一度説明を聞いてから議論して決めるということではいかがかと思いますが、よろしいですか。

ありがとうございます。下の項目はほんとうに分かれていますので、もう1回よく聞いて、場合によっては、もう一回手を挙げていただくなり何なりするかもしれませんが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、作業方針については事務局からご説明いただいた方針でご了解いただいたとなったかと思いますが、先に進めていただきたいと思います。

【事務局】 それでは、ここで機構に入室してもらいまして、この9項目につきまして、説明してもらおうようにしたいと思います。控室が離れている関係で、少々お待ち願います。

(鉄道・運輸機構入室)

【分科会長】 それでは、おそろいでしょうか。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、追加説明という格好でお願いしたいと存じます。今、議論させていただきまして、もう少し説明を追加で伺った上で、最終決定をするという項目が全部で9項目になってございますので、その説明をお願いしたいと思います。説明していただく項目は、18番の技術開発の推進、22番の工事関係事故防止、29番の国際協力業務、30番、鉄道技術支援の推進、32番、船舶技術支援の推進、41番、土地処分の実施、43番、資金の柔軟性の確保、44番、柔軟かつ多様な資金、47番、繰越欠損金の処置の項目でございます。特に41番の土地処分の実施につきましては、5点と4点で各委員の評価が分かれておりまして、5点の判断基準である量的、質的に見て、極めて異例と言えるのかどうかポイントかと思えます。また、43番の資金の柔軟性の確保については、機構が自己評価では4点をつけた理由といった点に中心を置いて、計15分程度でご説明をお願いしたいと思います。どうぞよろしく願います。

【鉄道・運輸機構】 それでは、今、お話しいたきました9項目につきまして、説明資料2ということで、「要審議項目について」という資料を用意しておりますので、この順番に従いまして、ご説明させていただきます。

【鉄道・運輸機構】 それでは、資料の1ページ、2ページで、技術開発の推進についてご説明させていただきたいと思えます。

私たち、鉄道の建設を進めていく上で、品質の高い鉄道施設を経済的にかつ効率的につくるということが最重要な課題だと認識しております。そのために、技術開発の推進を、幾つかある課題の中で一番大切な重要課題として位置づけをしまして、特に力を入れて取り組んでおるところでございます。

2ページ目に技術開発の成果を表にしておりますが、9つの分科会を設けまして、各分野ごとに毎年開発課題を決めまして、この技術開発に取り組んでおります。これらの成果は、現在、建設中の各線区的设计、施工に反映されまして、そのうちの幾つかは国土交通省制定の鉄道構造物等設計標準の中に採用されます。鉄道建設技術全体の向上に大きく貢献していると自負しております。こうした技術開発の積み重ねを部外からも高く評価し

ていただいた結果として、1 ページの上を示してございますが、18年度、4つの大きな賞を頂戴いたしております。この中でも、特に上から2つ目の耐震補強盛土の設計・施工の技術、地盤工学会の技術業績賞を受賞してございますが、兵庫県南部地震のような震度7級の直下型地震にも対応する補強盛土の設計・施工技術を確立したということで、評価をいただいた賞でございます。道路などの他の分野に先駆けて標準化したということが大きな成果と考えております。

それから、引き続きまして、3 ページ、4 ページで工事関係事故防止の推進について、ご説明をさせていただきます。私たち、事故防止の活動につきましては、そこに示してございますように、本社と地方機関、現場とそれぞれが連携しまして、一体となって事故防止の活動に取り組んでおります。特に、現場の活動としましては、機構と施工会社が一緒になって、事故防止連絡協議会を結成、毎月1回の安全パトロールを実施したり、現地の労働基準監督署にお願いしまして、一緒にパトロール、あるいは検討会を実施するなど、非常に地道な事故防止活動を粘り強く実施しておるところでございます。

その成果として、4 ページに示したように、事故発生率、過去5年間で一番良好な成績をおさめることができました。右にも参考資料として、厚生労働省の統計値と比較してございますが、こちらにつきましても、極めて良好な成績をおさめたと言えるかと思っております。ぜひこれらの成果を評価していただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

**【鉄道・運輸機構】** 続きまして、5 ページ、29番、国際協力業務の関係でございますが、これにつきましては、年度計画に掲げました専門家派遣・研修受け入れという数値目標を大きくクリアしたことに加えまして、鉄道電気分野につきましては、IECというドイツとかフランス、ヨーロッパ主導の国際会議で国際規格が決められるようなことになっているわけですが、このIEC、その下で実質的な審議を行います作業部会といった場で、各国の委員への説明に機構が参画することによって、日本仕様を国際標準として採択してもらうということについて、大いに貢献したというものでございます。

それから、その次の6 ページ、30番、技術支援等の推進でございますが、前回、GRAPEを使った支援についてご説明申し上げましたが、そのほかにも、例えば老朽施設のリニューアルだとか耐震補強対策といったことで不安を持っているような地方の中小事業者への技術的なアドバイスなども含めまして、きめ細かく対応して、頼りにもされているということをご評価いただきたいと思っております。

**【鉄道・運輸機構】** 続きまして、船舶の32番についてご説明いたします。7 ページ、

8 ページの資料を用いて説明させていただきます。

まず、上の7 ページの内航船主ですが、一口に4,000社とも言われておりまして、うちオーナーが2,400社ぐらいで、1隻とか2隻を持っている小さな船主が多いのが特徴でございます。右側の中小造船所とふだんは親密でありまして、同じような船をずっとつくってきたと。内航船建造についてのノウハウは、中小造船所にはございました。

左側で、大手造船所は電気推進とか船型開発についてのノウハウは非常にあるんですが、内航船主とは疎遠でございまして、そういう中で、内航船が14年を過ぎてもう古くなってきて、新しいものをつくらなければいけない、あるいは労働環境が厳しいものですから、船員のなり手が非常にないという問題点があったり、左側の地球環境問題とまでは言わなくても、毎月の燃料費が高騰しているの、何とか燃費のいいものをつくりたいという要望があったという状況にございました。

そこで、私ども鉄道建設・運輸機構、大手造船所の電気推進とか省エネルギーのノウハウを、何とか従来、内航船主と親密でありました中小の造船所へ注入するということができないうのかということで、左側では、地区協議会を何度も開催したり、セミナー開催、あるいはSES1メール通信ということで、2週間に一遍ずつ、オーナーに情報発信したりということで、需要喚起、普及啓発ということでやってまいりました。

また、技術的には、こういう形の船にしたらこんな性能になると、昨今、計算機が発達しておりますので、簡易的な性能推定ですとか、標準船型を開発したり、あるいは、決断された船主に対しては、建造体制を構築すると。船というのは、一隻一隻がプロジェクトなものですので、どのような省エネルギー機器を組み合わせ、どのようにつくっていくかというお手伝い、アレンジをしてきたということでございます。

その中で、内航海運業界と一番左下にございますが、徐々に省エネとか環境保全・船員確保に対するSES1の効果というものがご理解を得つつありまして、幾つかの船主が既に決断をされてつくっているという状況にございます。ここに書いてありますように、大きな期待を寄せていただいていると言っても過言ではないかと思えます。

下の8 ページに移りますが、一番最近建造できました第五日光丸が書いてございまして、省エネルギー効果は、同型船の最もいいものと比較して20%の改善。これは電気推進の変換ロスを含んだ数字でございまして、なかなかのものではないかなと自負しております。それから、省エネルギーの効果と同じようにCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>が削減されます。

あわせまして、60デシベル、船内環境が非常に改善できまして、非常に静かなもので

すから、船員の確保にも大いにあずかる力があるのではないかなと思っております。

一番下のところにまいります、現在、少し大きな749トン型の白油タンカー、1,065トン型のケミカルタンカーを建造中でございます。また、第五日光丸と同型の499型のケミカルタンカーの2番船、3番船、あるいは全く別形式のセメントの749グロストーン型2,000トン積みの建造が決定しているという状況でございます。ぜひこの辺のところをご評価いただければと存じます。

【鉄道・運輸機構】 次に、41番目の土地処分の円滑な実施について、主として9ページの資料を使ってご説明申し上げたいと思います。

私どもの業務は、20年前、国鉄が民営化した際に、国鉄の膨大な負債を処理するということでできました国鉄の清算法人の仕事を引き継いでおるわけです。国鉄からの負債を処理するために、多くの土地を承継したんですが、そこにもありますように9,238ヘクタール。山手線の内側の面積が6,000ヘクタールほどですので、その1.5倍ほどの面積の土地、北海道の鉄道林や廃線敷といったものから、東京都心の汐留や新宿、丸の内といった土地まで、さまざまな土地を引き継いで、それを処分してきたわけでありまして、それが昨年の時点で56ヘクタールを処分いたしまして、残りが1%台になったということでございます。これは量的に1%台になったというだけではなくて、昨年は非常に質的にも大きなエポックになるような年だと思っております。

今、残っております土地は、いずれも非常に売るのが困難で、今まで残ってきた土地ばかりだったわけでありまして、昨年はそのうちのなかなか活用が困難であるために売れなかった土地をほとんど処分を終えましたし、もう1つは、価値が非常にあると。ただ、非常に価値のある土地を利用するに当たりまして、地域にとっても非常に重要な土地であるだけに、その利用についてさまざまなご意見があり、調整が必要なために非常に処分が困難だったという2つの類型があるわけですが、そのうちの2番目の、非常に重要な活用し得る土地の中で、最も困難な課題を抱えておりました2大懸案プロジェクト。関東では武蔵野操車場でありますし、関西では、梅田の北ヤードの土地であります、このプロジェクトが大きく進展いたしまして、私どものこの土地の処分について、ほとんど最終的には終わりが見えるような状態になったという点が大きな点であります。

特にこの2大懸案プロジェクトについてご評価いただきたい部分を、3点ほどに分けて、そこに記述をしております。非常に価値のある土地を処分する場合には、私どもにとっては、できるだけ高い値段で処分をしたいという課題がありますが、一方、地域のまちづく

りにとりまして、できる限りいい形で土地が活用されたいということで、その間の調整は常に大変大きな問題になるわけでありまして。今回、この武蔵野操車場の三郷市域と梅田駅の北ヤードの先行開発区域、いずれにつきましても、私どもにとりましても大変高価格の処分によりまして、大きな利益が得られましたし、地域にとりましても、まちづくりのためのいろいろな地域の要望は非常にきっちりと込められるような形で処分ができた。

武蔵野操車場につきましては、全体を一括処分する。地域がつくった絵に従って、きっちりと開発できる事業者が取得するというので、一括で処分ができましたし、大阪の土地につきましても、全体が非常に統一がとれたような形で、まちづくりができる形で処分ができました。そういった意味で、これまでの処分と比べましても、私どもの高い値段での処分という課題と、それぞれの地域が求めるまちづくりに貢献するような形の処分が、理想的な形で達成できた処分だっただけだと思っております。私どもは非常に長い間、この土地処分の仕事をしてきておりますが、その中でいろいろな経験をして、そういった両方の相反することになりがちな課題を、うまいぐあいに解決して処分できるということが実現できたと思っております。

それから、もう1つは、特にこの懸案プロジェクトの梅田の北ヤードの跡ですが、大変大きな課題がございました。梅田の北ヤードには、梅田貨物駅というのがございます。これは大阪、関西にとりましては非常に大事な鉄道貨物の拠点になっておるわけでありまして、この貨物駅を移転しない限りは、この大きな土地の活用をできない。ただ、鉄道の貨物駅でありますので、どこにでも簡単に移転できるというわけではありません。鉄道の貨物線がきっちりとつながったところでなければ移転はできないわけでありまして、私どもがこれを国鉄から引き継いだ時点では、大阪の北にあります吹田、ここは民営化の直前に操車場を廃止いたしまして、非常に大きな活用可能な土地がございましたので、そこに移転するという前提で引き継いだわけでありまして。

ただ、これは地元にとってみますれば、操車場があった跡の土地は、まちづくりのために活用できるという大きな期待を抱いた土地だったわけでありまして。それが私ども、仕事を始めた段階で、大阪の北地区から貨物駅を持っていきたいということを地元で提示いたしまして、大変な反発を受けたわけでありまして。貨物駅はトラックなどの出入りもあります迷惑施設でありますし、地元は大きな土地を自分たちのまちづくりのために活用したいということでありましたので、容易に地元の理解が得られる性格のものではなかったわけでありまして。

私ども、貨物駅の移転について、今回、移転工事を昨年、着手するまでの間、さまざまな形で調整をしたわけであります。もう地元の自治体、あるいは議会、地元の住民たちとといった範囲だけではなくて、大阪市や大阪府、経済界といった幅広い方々のご理解を得ながら、こうしたことの実現そのものについて、大きな世論の盛り上がりを実現しなければ、なかなか地元の理解も得られないといった性格の仕事でありました。これまでこの貨物駅の移転について、断念しようという声も何度か内部でもあったほどですが、関係者の非常に粘り強い努力で、昨年、移転工事の着手というところまで至ったわけであります。この点、梅田駅北先行開発地区の処分にも当然リンクをしたわけであります。大変大きな成果であったと思っています。

3番目に、こうした武蔵野操車場の三郷市域の処分、あるいは梅田の先行開発区域の処分と梅田の貨物駅の移転が実現しまして、私どもの土地処分すべてについて、終結に向かって大きな展望が開けたと思っています。武蔵野操車場につきましては、三郷市域が50ヘクタールほどでありまして、残り吉川市域が30ヘクタールほど残っておるわけですが、三郷市域の処分について、非常に地元でも評価される形で処分できたことが引き金にもなりまして、吉川市域につきましても、都市計画の手續に着手できたという状況になっています。

梅田の北地区につきましても、今、貨物駅の移転のための工事をしてしておりますが、先行開発区域の2倍ほどの広さの土地になるわけですが、これにつきましても、地元で非常に積極的に二期開発について取り組もうということで、現在、具体的な取り組みが始まっております。特に二期開発につきましては、私どもが持っております土地の北側に東海道線の支線、特急が走るような線路ですが、そこが大きく地域を分断しているという状況になっております。この鉄道を地下に移転して、私どもの売ろうとしている土地に新しい駅をつくと、1つの大きな課題になっております。私どもが高い値段で土地を処分するために不可欠であります。ただ、これは私どもがやるよりも、地元の自治体やJRといった方々がやらざるを得ないプロジェクトであります。こうした大きな課題についても、先行開発区域の処分が大きな引き金となって、現在、具体的に議論が進められる状況になっておりますので、二期開発についても、次の中期計画には確実に処分できるというめどがついてきたという大きなきっかけに、先行開発区域の処分はなっております。

もう1つは、吹田ですが、吹田もこれまでの貨物駅の移転の長い交渉の中で、すべてを吹田に移転するのは無理だということで、半分を大阪市内の百済というところに移転する

ことにしております。したがって、吹田地区でも操車場の跡地の半分ほどは地元でまちづくりに活用できるという状況になっておりますが、それも今回の梅田の北地区の先行開発地域の処分や吹田、百済での貨物駅の工事の着手ということが大きな引き金になりまして、吹田、百済、隣の摂津市にもまたがるわけですが、両方でいろいろなまちづくりについての検討が進められております。現在、特に吹田については組織もつくられて検討が進んでおまして、今年にまちづくりの絵ができるようになっております。吹田にもそうしたことで処分しなければならない土地があるわけですが、それについても処分の展望が開けたということで、私どもの仕事全体が、終結に向かって大きな展望が開けたという1年であったということをご評価いただきたいと思います。

【鉄道・運輸機構】 それでは、資料12ページ、43番でございます。

1といたしまして、新たな格付取得による効果でございまして、具体的には、外資系のムーディーズ・ジャパンのA a aを取得いたしまして、複数の格付といたしました。その効果でございますが、今年の2月債では、新たに9つの投資家から債券を買っていただいております。外資系が2、複数格付を評価してということで7の投資家でございます。

さらに今年度に入りまして、6月の起債でも、新しい6つの投資家に債券を購入していただいております。この投資家はすべて複数の格付を評価いただいたということでございまして、このように2月の格付取得の効果は引き続き持続しているのではないかと考えております。

それから、2番目、IR活動の充実・強化でございます。今後、整備新幹線の工事が拡大してまいるとございまして、これに合わせて機構の債券の発行量も増大が予想されております。そういうことで、債券を買っていただく投資家を幅広く安定的に確保する必要がございますが、このためには格付の取得ということに加えまして、IR活動の充実強化が必要であると考えております。

ブルーのところを飛ばしまして、下にまいりますと、参考①②という欄がございます。ここのところは近年の債券マーケットの概況をご紹介させていただいております。①でございます。債券のマーケットでは、三大事業債という言い方をされております。これは旧国鉄、JRの債券、NTT、電力といった債券でございまして、こういったところの債券は、私どもより低格付のものもございまして、知名度、歴史、伝統というところで非常にまさっておりまして、私どもより低利で債券の発行ができていますケースが多々ございます。すなわち、JRの債券などは格付を超えた評判のいい債券であるということでございます。

参考の②でございますが、近年の傾向として、民間の事業債の発行というよりも財投機関債、あるいは地方債といったような公的な機関による債券の発行が増大してきているという状況でございます。ということですので、私どもの債券も、J Rの債券等々を目指しまして、より知名度を高める必要がございます。また、その発行が増大傾向にある公的な債券の中で埋もれてしまわないようにしたいと考えております。

ということで、私どものI R活動ですが、このブルーで塗ったところでございます。従前のI R活動は、どちらかと申しますと、整備新幹線の建設地域、沿線であるとか、あるいは内航海運企業を中心地域等の地方の金融機関、地方の共済組合等を中心にやっておりました。しかし、18年度以降は、こういったところも大事でございますが、これに加えまして、中央の投資家、具体的には生損保・外資系企業・共済連合会といったところは中央の投資家ですが、購入のロットが大きいところにもI R活動を強化いたしております。

隣の黄色のゾーンですが、昨年度の事業系財投機関のI R活動の状況でございます。I Rの訪問先の数では、私どもが64社ということでトップでございます。この中で、中央の投資家は64社のうちの16社を回っておるところでございます。このようなことでございまして、上のグリーンで塗ったところに業界紙の紹介がございますが、THOMSON DealWatchという業界誌がございます。これは外資系の業界誌でかなり辛口な業界誌であると言われておりますが、こういったところからも、今年の2月の起債については熱心なI R活動とか、格付の取得ということで販売は順調だったと報道していただいております。このようなことで、外からも一定の評価をいただいているということでございまして、格付の取得の効果は持続しておる、I R活動についても、対外的にも一定の評価をいただいたということで、4ということで自己評価をさせていただいたわけでございます。

続きまして、13ページにまいります。44番、事業の性格、資金需要等に合った柔軟かつ多様化の資金調達のところでございます。まず、シンジケート・ローンの拡充は、20日のときにもご説明いたしましたが、マーケット原理をより反映するシンジケート・ローンによる調達を拡大していくということで、18年度の場合、もう半数近く、42.8%がシンジケート・ローンによる調達でございます。この部分でのコストの削減額は、試算で約5億2,300万円ということでございます。19年度は、さらにこのシンジケート・ローンのシェアを拡大してまいりたいと考えております。

それから、下の協調融資借入条件の変更ということでございます。協調融資も引き続き続けていくわけですが、その金利をなるべく安くしたということでございまして、もとも

と短プラベースだったのをT i b o r ベースにしたということでございます。これは一言で言うとどういうことかといいますと、マーケットの自主性をより反映しているような金利をT i b o r 金利と言っておりますが、そちらのほうに変更したということで、融資先の22行と個別交渉により金利引き下げを実現いたしました。2回ほど協調融資をしております、金利はそれぞれ約0.6%程度の軽減ということで、この部分のコスト削減額は、約7億6,100万円ということでございます。これとシンジケート・ローンの5億を合わせまして、コスト削減総額といたしましては、12億8,400万円を達成しているところでございます。

【鉄道・運輸機構】 最後に47番でございます。

旧船舶勘定の共有船建造事業にかかわります債務超過額、あるいは繰越欠損金につきましては、資料の冒頭でございますように、これまでになく大幅な改善が実現いたしました。その大きな要因といたしまして、役職員が一体となりまして、一部大手旅客船事業者に対しまして、まさに自分の問題として粘り強く、選択と集中を旨とした経営改善計画の策定を強力に何度も何度も指導いたしまして、これによって、リスケジュール契約を締結して、あるいは売船等によって大きな利益が計上できたということが大きな要因としてございます。

ただ、それに加えて、その後もこの事業者につきまして経営が改善いたしまして、私どもへの支払額を増額してもらっているといった点も、私どもの努力として見ていただければと思っておりますのでございます。

機構からの説明としては、以上でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【分科会長】 どうもご苦労さまでした。

それでは、以上の9項目につきまして、ただいまご説明いただきました補足説明に関して、あるいはほかの件でも結構ですが、質問等ございましたら、委員のほうからお願いしたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ、ご遠慮なく。

どうぞ。

【委員】 22番の工事関係事故防止の推進のところですが、ここに提示されている表は、土木関係の工事の表だけだと思うんですが、一般の産業、例えば普通の工場とか何かの労災の発生率の関係のデータなんかもしあったら、ご紹介いただければ、評価の上で参考になるかと思うんですが。それはないですか。

【鉄道・運輸機構】 ちょっと時間をいただけたらと思います。

【分科会長】 では、調べていただいている間に、ほかのご質問があったらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 船舶技術支援の推進について、大変詳しくご説明いただきました。一般的に大変難しい連携作業の中心に機構がおられるということなんですが、ほんとうにうまく技術的な支援、本来であれば、船会社がいろいろ考えて、このような経済性、効率性がこうすればうまくいくだろうということで知恵を絞っている会社が勝ち抜くということなんですが、今のお話であれば、かなり機構がリーダーシップをとってやっておられるように受けとめたんですが、その実態についてもう少しご説明をお願いできますでしょうか。そのご苦労がどういうふうになっているのか。

【鉄道・運輸機構】 ご説明いたします。今、先生がおっしゃった本来であれば運行会社が船の建造に当たってというところについては、大手の船会社、外航の大きな三大船社とか、そういうところはやっておるわけですが、私ども鉄道・運輸機構がお相手させていただいているような内航の船会社は何千社と私は申しましたが、大体、オーナーが船を1隻とか2隻持って、お父さんの代に1隻、息子の代になったら1隻つくるという感じでありまして、なかなか工務関係、どういうふうに船をつくろうかというところにつきましては、考えておられないと言うとちょっとあれですが、例えば、燃費のいい船が欲しいなど思っているということはあるにしても、それをどうやって実現するのかというところがありまして、従前から、これはSES1船になる前から、船舶整備公団の時代から、船の建造の前からお手伝いして、建造中の監督も行ったり、建造した後の不具合の就航後の支援という形で、私どものほうと関係プレーでやってきたというところ、技術的なところと共有ということで、お金を8割なりお貸しするというところでやってきたところでありまして、その中で、新しい技術のSES1というものに対しましては、さっきの繰り返しになりますが、大手の造船所でそういうノウハウ、例えば、二重反転の効率のいいプロペラについては、約20年前から外航船の分野でやっていましたとか、電気についても電気推進はやっていましたと。

ところが、大手造船所と今度また内航のオーナーというところは、この図にありますように、ほとんどおつき合いがなかった状態でありまして、内航のオーナーは、十年一日のごとくと言うと語弊がありますが、なじみの中小の造船所で作っていたというところがございます。

そこら辺に従来からの一般船舶での私どものオーナーとのおつき合い、あるいは中小の

造船所とのおつき合い、あるいは大手造船所のノウハウを融合させて、ともすれば、新しいものに対してなかなか取り組んでいただけないようなこともある内航のオーナーたちと、効果はこんな効果がありますということで、まさに一隻一隻のプロジェクトを仕立てるような感じで、打ち合わせを繰り返しながらやっている。あるいは、他方で一般的な説明とか、メール通信を用いた啓蒙活動をやったりしているというのが、本音のところでございます。

【委員】 よくわかりました。言葉は適切かどうかわかりませんが、システムのインテグレーター、全体の仕組みを動かしておられる役割だということですね。よくわかりました。どうもありがとうございます。

【鉄道・運輸機構】 ただいまの事故防止の関係で、4ページの右のところに参考と載っているもののほかの業種ということで、製造業一般の数値を持っております。この表の中で工事全体の総合工事業に比較した数値ということで、1.02という数字になっております。この製造業は、あくまでも工場の中でのきちんと安全管理がなされた中での作業ということで、ほかの産業に比べると製造業というのは、この数値が低い値になっておりますが、機構の工事全体の数字でいいますと0.82ということになっておりますので、1.02の製造業に比べても、今回、非常に小さな数字になったということでございます。

トンネルの新設工事は1.84と大きな数字になっておりますが、これはあくまでも製造業に比べてかなり危険な状態の中、作業条件が非常に悪い中での作業になりますので、どうしても製造業と比較したときには高い数値になりますが、工事全体の数字で比較していただければ、十分低い数字だったということが言えると思います。よろしくをお願いします。

【委員】 どうもありがとうございました。平均として、製造業よりも低い値を達成されているというのは、非常に評価すべきところだなと思いました。ありがとうございました。

【鉄道・運輸機構】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

いかがでしょうか。

【委員】 私は特に。

【分科会長】 よろしいですか。先生は、よろしいですか。

【委員】 結構です。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

それでは、ご質問ももうないので、追加の質疑はこのぐらいにしたいと思えます。どうもありがとうございました。

【事務局】 どうもありがとうございました。

それでは、ここで機構の方には一たんご退席いただきまして、控室でしばしお待ちいただくようお願いいたします。

(鉄道・運輸機構退室)

【分科会長】 よろしいでしょうか。それでは、審議を再開したいと思います。

ただいまのヒアリングしていただきましたご説明を参考にしまして、先ほどの点線でくくってある部分について、1つずつ議論を進めていきたいと思えます。この項目の番号で若いほうからいこうと思えます。

まず、18番の技術開発の推進というところでは、資料1でいくと10ページです。復習になりますが、5点をおつけになった委員が5人、4点をおつけになった委員が3人という結果でござえます。今、聞いていただいた結果からありていに言えますと、ここにいらっしゃる5点をつけていた委員の中で、ご意見が変われば、もちろん変えていただくのはやぶさかでない、そのために追加ヒアリングをしていますので、何のご遠慮も要りませんので、していただいてもいいし、このままであってもいいんですが、必要に応じて議論をしたいと思えますが、何かご意見はござえますでしょうか。

どうぞ。

【委員】 私は初めて入れていただいたんですが、前回の資料にあります4と5の境界が、自分自身、国交省から出していただいた評価の中で、頭が非常に不明確になってきて、この間の説明でも、5というのはほとんどあり得ないという評価をしると私は受け取ったんですが、その辺をもう一度確認させていただきたいんですが。

【事務局】 前回の資料では、資料2-4という形で、新しく出た指針が出ておりますが、あくまでもこれはこういうことでそれぞれ運用してくださいということですので、あくまでこれを委員の先生の頭に入れていただいた上で、あとは4、5、それぞれの業務の内容と実績の関係に即してご判断いただければと思っております、絶対的な基準はなかなかお示しというのはできかねます。

【委員】 そうですか、わかりました。

【分科会長】 一番厳しい見方をする言い方からすると、5はノーベル賞級だという意見もあるんですが、従来、これまで続けてきた中では、ここは割合厳しめにつけていると

私は認識しているんですが、いろいろな独立行政法人の中には、オフレコの発言になるかもしれないけれども、わりかしバブリーなところもありまして、そんなのも踏まえて、先ほど申し上げたような、これはノーベル賞級だということをわかっておいてほしいというご意向も別のところからあったりもしたようです。

とはいえ、例えばノーベル賞でも国によってはたまにしかとれないけれども、国と機関によっては毎年のようにノーベル賞をとっているところもありますから、決してこの独立行政法人について、ノーベル賞級だからあり得ないものとする必要は必ずしもないので、それぞれのご専門の立場から、これは5にふさわしいと思えば5点でいいし、4にふさわしいと思えば4点で、そういうことでご理解いただければいいと思います。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 特段のご意見がなければ、5名と3名になっておりまして、数の多いほうの5名の5点にするということになるんですが、ご異論がありましたら、どうぞご遠慮なく言っていただきたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、ありがとうございます。18番は5名の方がつけている5点のほうでいくということにしたいと思います。

続きまして、22番でございます。資料1の14ページでございます。工事関係事故防止の推進ということでございます。これは4点をおつけになった委員が5人、3点をおつけになった委員が3人ということでございますので、これも特にご異論がなければ、このまま人数の多いほうということになりますが、ただいまのご説明を聞いていただいた上で、4点ではなく3点のほうにご意見を変えていただいてももちろん構いませんので、ご発言が必要であればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。ございませんか。よろしいですか。

それでは、これは人数の多いほうの4点ということにさせていただこうと思います。22番でございます。

続きまして、29番でございます。鉄道建設分野等における海外技術協力でございます。これについては5点が1人、4点が2人、3点が5人ということになってございます。これについても、特に議論がなければ、このまま3点になってしまうんですが、いかがでしょうか。特に5点をおつけになった委員、今、ここにいらっしゃるかどうか、私自身も知らないんですが、応援演説、もう少し高いべきだという話があってもいいし、4点と5点をあわせると3人ですので、もし3点という方の中で、1人ないし2人が移動した場合

には、当然、評価が変わってきますので、どうぞ遠慮なくご発言いただきたいと思えます。いかがでしょうか。特にご発言ございませんか。

それでは、29番も当初の点数の一番高かった3点ということでよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、続きまして30番です。鉄道分野の技術力、調査能力の総合的活用でございます。4点をおつけになった委員が3名、3点をおつけになった委員が5名ということでございます。これについてはいかがでしょうか。特にご発言ございませんか。それでは、これも人数の多い3点のほうでよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、続きまして32番、船舶建造分野の技術力の活用です。これは5点をおつけになった委員が5人、4点をおつけになった委員が3人でございます。これについてはいかがでしょうか。特にご発言ございませんか。それでは、5点の人数の多いほうでよろしいですか。

ありがとうございます。32番は5点ということでいきましょう。

続きまして、41番、43番は同点なので、この後でやるとして、1個飛んで44番の柔軟かつ多様な資金というところですよ。29ページ、30ページにまたがるところでございます。これと47番を先にやります。よろしいでしょうか。44番でございます。4点が5人、3点が3人となってございます。これについてはいかがでしょうか。

先生、この辺は何かご発言はございますか。あまり私自身がこういうのが得意でないの、そうですとかしか言いようがないんですが。特にご発言はないですか。よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 それでは、44番も人数の多い……。

どうぞ。

【委員】 これはよくやっておられるので、4点のほうを応援したいですが、私は4点でしたから、3点から変わるわけではないので、人数が変わるわけではございません。

【分科会長】 44番でしょう。

【委員】 44番ですね。もともと4点。

【分科会長】 44番は4点が多いですよ。

【委員】 えっ？

【分科会長】 44番はこれですから4点のほうが多いんです。

【委員】 4点が多いんですか。では、それで結構です。

【分科会長】 4点が5人で、3点が3人なので。

【委員】 4点を支持するということですね。

【分科会長】 では、4点のほうでよろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、47番、繰越欠損金の適正な処理でございます。これは4点が3人、3点が5人ということで、人数では3点になります。これについてはいかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】 私としては、かなり目標値を上回っておりますし、かなりの創意工夫も見られるように思いましたので、4点をつけたんですが、ここでいいますと、参考資料3の委員限りの自己評価基準というところでは、4点あたりに入るかなと。後から見て、私もそういうふうに分で納得させたわけですが、若干、応援演説だけでして、サポートさせていただければ、これで終わりということなんです。

【分科会長】 もう1回、点は入れていますので、ご意見をチェンジされる方がおると、人数が変わるんですが、先生は変わらないわけですね。

【委員】 私はこれ以上、5点に上げるわけにはいかないんですが。

【分科会長】 ほかにはよろしいでしょうか。

それでは、サポート的なご意見もございましたが、人数は変わらないようなので、人数の多いほうということで、この項目、47番は3点ということでよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、ここまでだいたい色が終わりました、41番、43番の同点ものにいきたいと思います。これについては、少し議論が要るのではないかと思います。まず、41番でございます。土地処分の実施。先ほどの梅田と武蔵野操車場ですが、5点が4名、4点が4名ということで、どっちにしても高い評価にはなっているんですが、うんとすばらしいという5点にするか、すばらしいというほうの4点にするかの議論でございます。これについては少しご意見を賜る、ざっくばらんにご感想を言っていただくところも含めていきたいと思っております。いかがでしょうか。どうぞご遠慮なく。

先生、どうぞ。

【委員】 私、先ほどの機構の説明ですごく熱が入っていて、大変なことなのだなとい

うことがとてもよくわかったんですが、他方、先ほどご紹介がありました評価の基準のところを見ますと、5をつけるものが、当初の……。

【分科会長】 これを見て。その頭のところでしょ。

【委員】 そうですね。そのペーパーに中期目標、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いるということが書かれております。この41番の土地処分の項目については、平成10年2月の閣議決定では、平成15年度を目途に終了させるべきものが延びてしまったということです。中期計画終了時までにはすべて終了するというのが、中期計画の中では言われているということを考えると、大変な事業であったことはもちろんご説明でよくわかるんですが、結果としては、中期計画の範囲内のことをされたことのような感じもいたします。ですから、5までつけるのは難しいのかなと私は思っています。

なおかつ、前回配って頂いた17年の評価の資料を見ますと、梅田で頑張ったことを評価するというので、4を既につけていたようですので、そういうところを考えると、努力はわかるんですが、4かなと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。先生、この辺はいかがでしょうか。

【委員】 今のコメントにかなり近い印象を私も持ちました。一応、計画に既にあるものが……。努力はよくわかるんですが、計画を超えて実行したというのは、こういうことでやるのはなかなか本質的に難しいんじゃないかという印象を持っております。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 今、両先生からそのようなお話でしたが、梅田、武蔵野は国鉄の用地としては最後に残った大きなところでありまして、前年度からの残しとはいうものの、最後にこれを解決したというところでは、大きな評価ができるんじゃないかということでもあります。私は4をつけたんですが、前回のマニュアルを見ましたら、ノーベル賞級という話があったものですから、5かなと思いつつも4をつけたというところがございます。

【分科会長】 先生。

【委員】 私はもともと5をつけておりますので、その理由は社会的な貢献がここからかなり生まれているということと、最後は、主観的に感激すれば5になるということではなかったかなと思いつつも、先生ほど冷静になれなくてまことに申しわけないんですが、そういうことで、5でいいんじゃないかなと思います。

【委員】 実は私も5をつけたんですが、特に関西の梅田ですが、東京で言うと汐留が

かなり前に解決したのに、これだけ延びていたというのはそれだけ困難であったということが、やっと解決したというのは、それなりに高い評価をするべきではないかと思いました。

【分科会長】      ありがとうございます。

私も意見を申し上げますと、私自身は立場もありますので、やや辛口に言わせていただかざるを得ないんですが、成し遂げた成果は大変に意義の高いものであるし、エポックメイキングなものであろうかと思います。一方、先生が言ったように、目標に対してそれを著しく超えるようなことをやったかというのが評価の基準に入っていて、そういう意味からすると非常に悩ましいところです。というのも目標を著しく超えるようなのを簡単に出すためには、目標を低く設定すればいいだけの話で、こういうことにすること自身にある種の問題点を抱えてはいるんですが、とはいうものの目標をつくってしまった以上は、それを著しく超えない限りは、なかなかうんと高い評価はしにくいというのが実情かと思っています。

おそらくはこういう土地処分の問題は、目標にそれを達成すると書かない限り前に行けませんので、何とか取り組む、前向きに検討するぐらいではほんとうに何もできないので、ぜひやりますと言って、多分、やっている方々自身が、ほんとうにここまで今年できるとは思っていなかった、だからこそ4だな、5だなと思っていらっしゃるということだと思います。したがって、予定どおりだから、うんと冷静に言ってしまうと3になってしまうんです。だけど、そんなことではなくて、相当な努力が払われたことも事実だし、達成したこともすごい。したがって、淡々とやってしまうと3だけれども、4かなという意味で、私は4をつけたんですが、私のコメントも差し上げると以上でございます。

こういうふうには、意見が分かれているところでございますので、今のような趣旨を機構のほうも重々ご理解いただけたらと思いますので、同数のときは評価をやや抑制的につけるというのが、今年の上位の委員会の基本方針になっている都合上、同位るときには下のほうの点でつけるというのを仮に使わせていただくと、ここは4点ということではいかがかと思うんですが、ご了解いただけますでしょうか。5をつけた先生方は残念ですが、いかがでございますでしょうか。よろしいですか。

では、どうもありがとうございます。

続きまして、今度は43番の資金の柔軟性の確保というところをお願いしたいと思えます。これもお一人ずつご意見を伺ってもよろしいし、まずはもうちょっと強いご意見があ

る方からでも結構です。いかがでしょうか。どなたからでも結構です。

【委員】 私は4をつけておりますが、気持ちとしては3.5ぐらいかなと思いながら4にしていたところですが、格付を複数とるということで努力されたことはよかったなというところが3からプラス0.5にしたところ。なおかつ、複数とることによって、幾つかいい効果があらわれたという資料があったように記憶しております、波及効果もあるのであれば、4かなと思って4にいたしました。

【分科会長】 この辺は我々の中では先生が一番強いはずなので、もうちょっとお話しいただけますか。

【委員】 それこそ相対的に思いが強いということかもしれませんけれども、この格付の話と財務会計の話がリンクしている先生もいますが、私は方向が違うので、複数の格付機関の評価を得るということがどのぐらい大変なことなのかということなのかなと思うんですが、多分、今まで5つのところからもらっていたのが6つになったということよりも、1つだったところが2つになったところのほうが大きい効果はあると思うんです。たしか海外の格付機関でとったという資料だったかと記憶しておりますが。

【分科会長】 どこを見たらいいか教えていただけますか。

【事務局】 先ほどの説明資料2の12ページでございます。1.のところ、ムーディーズ・ジャパンで、こういう評価をされているというところ。です。

【委員】 そうですね。外資系の格付機関の大手、メジャーなところのムーディーズで獲得して、このことによって資金調達がしやすくなるということが、今、欠損金の問題等を抱えて、なかなか苦慮しているところにプラスの効果があらわれてくるのかなという感じがいたします。

【分科会長】 これは複数の格付機関というのは、これで言うとムーディーズと、どれになるんですか。

【事務局】 R&Iという日本系の格付機関からもともとそういう評価をいただいております。それに加えて、先ほどの外資系の格付機関の評価が、従前以上にマーケットで重視されているということで、新たに追加しているということです。

【委員】 外資系はもう1つありますね。

【事務局】 スタンダード&プアーズでございますけれども、ここではムーディーズを。

【分科会長】 そのところは文章でどこかに書いてありますか。

【事務局】 219ページに……。(1)が。

【分科会長】 219ページにあるそうです。お目通しいただければと思います。

【委員】 これは、私は専門家でないですが、最高の格付ではないんですか。

【分科会長】 そうでしょうね。A a aです。

【委員】 それは実力があればとれるわけで、当然のことだったんだろうと思います。

【分科会長】 なかなか大変なことですよ。

【委員】 努力をしたということはたしかですね。

【分科会長】 これは当初計画には言っているわけではないんですよ。当初計画に書いてあったとおりのことをやってしまうと下がってしまうけれども、そうでないところを努力すると反映……。

どうぞ。

【委員】 この12ページの一番上に書いてあることで、格付が非常によかったということは結構なんだけれども、その結果として、新規の機関投資家を引きつけることができましたということが評価できることかなと私は思いました。つまり、複数格付を要件としている機関投資家があって、1つではだめだと、そういう7機関が新たに投資家に入ってくれたんだと読めば、それはそれなりの意味があったのかなと理解しました。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 私も先ほど申し上げましたけれども、取得してその効果がどうかというところが、おっしゃるとおりそうだろうなと思うんですが、今持ってきてくださった、私のうる覚えだった記憶の資料の41ページにあります、「格付け取得により新たに投資家30機関が投資対象として検討し、うち9機関が購入に至った」と、これが複数とったから、即9機関購入に至ったかどうかというところはまた別の要素もあるかもしれませんが、ある程度、外国の格付機関からも取得したということが貢献したのではないかと考えることができると思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見はありますか。

【委員】 そういうことは、ある種の創意工夫、従来のやり方以外のことに挑戦しているという前へ向いた姿勢は十分評価できると思います。

【分科会長】 3をおつけになって、4に点数変更されたい方はいらっしゃいますか。

【委員】 先生と全く両極端、全く素人のところですが、今、いろいろな先生のお話を伺って、私は3をつけたんですが、話が何かわかったような気がしましたので、4に変更します。

【分科会長】 先生はそういうことでいいですね。そうしますと、5人・3人になります。ほかの方は。

【委員】 私は4をつけています。

【委員】 私はもともと4です。

【分科会長】 私も同じパターンなんですけど、私も今のを伺って、若干気持ちが3.5ぐらいになりましたので、人数的にはそうすると2をチェンジすると、4が6名、3が2名ということに修正させていただいていかがでしょうか。私も3をつけたと思うんですが、確認していただけますか。違っているとまずいですね。

【事務局】 少々お待ちください。

【事務局】 そうです。

【分科会長】 正しいですね。よろしいでしょうか。そうしますと6人つけていただいた4点という側に決定してはいかがと思いますが、いかがでしょうか。

ありがとうございます。専門性の高い方に解説していただくと、こういう均衡したときにはきっちりと評価できていいですね。先生、どうもありがとうございました。大変助かりました。

それでは、今の43番は4点にするというのでいかがでしょうか。

これで一通りつけました。ちょっと計算をお願いしましょうか。

【事務局】 計算させていただきます。

【分科会長】 それで、資料1の一番最後のページに、これから計算して出るところの業務運営評価と、最後に文章的に書く総合評価があります。これはこれまで皆さんがお書きいただいたのをもとにして、事務局で下案としてつくっていただいたものですが、これに関して、計算している間お目通しいただいて、後ほどの議論に続けていきたいと思いません。

どうぞ。

【委員】 点数の計算とまるで関係ないところですが、前回お配りいただいた政策評価・独立行政法人評価委員会からの資料の「業務実績評価に関する当面の取組方針」の中で、留意するよとということ挙げていただいているものがあります。その中に「目的積立金の計上につながる経営努力の取り組み状況を、業務実績報告書等で明らかにさせた上で、その取り組みの成果についての評価が行われているかどうか」という項目があります。こういう方針が出ているので、それが今回の評価案の中に入っているのかどうかということ

るも考える必要があるのかなと思っております。そういう意味で、私はこの項目の51の3つ目、22ページのところですが、剰余金の使途という右のほうに意見ということで書かせていただいた項目があります。「目的積立金の計上につながる経営努力を講じているか、適切に説明すべきである」という項目を入れて提出させていただいたんですが、それが今回載っていないのは、この剰余金が発生しなかったから必要ないということなのかなということをお教えいただきたいんですが。

**【事務局】** 少々お待ちください。

今の資料2の24ページでございます。総合評価の欄がつけてございます。先生方からいただきました意見は基本的にすべて取り入れるつもりで、ただ、平仄を合わせる関係でちょっとあれしておりますが、24ページに総合評価という欄がございます。その中で、先生のご指摘につきまして、下から6行目に「また、経営努力の成果を明確にする観点から、目的積立金の計上を目指した取組について説明に努めるとともに」という形で入れさせていただいたつもりですが、言葉足らずであれば、表現につきましては修正させていただきたいと思っております。

**【委員】** わかりました。趣旨としては、私はこの51項目のところに記入したけれども、ここに入れるよりも総合評価のほうに入れておけば足りるからというご判断から削除したということですか。

**【事務局】** そこは、今度は資料の形式との関係になるんですが、実はこのいただきましたコメントにつきましては、基本的には点数をつける項目について載せるということでやっておりました。ただ、今、ご指摘いただきましたので、そうでない部分につきましても、この総合評価のほうに文章としては既に載せさせていただいているつもりですが、この表のほうにも追加して載せることにさせていただきたいと思っております。

**【委員】** わかりました。

**【分科会長】** 今のは、意見というのが各項目ごとにも出ているから、載せている意見もあるし、載せるのを忘れてしまった意見もある。その忘れてしまったほうだということですか。

**【事務局】** そういうことではなくて、このフォーマット、番号52番までの通し番号がついているものにつきましては、基本的には点数をつける対象となっている項目だけについてのコメントに限定させていただいております。他方、先生のご指摘の内容は、同じく総合評価としてもいただいたものですから、総合評価の文章としては、既に盛り込んで

いたつもりでございました。ただ、この点数をつけている対象のみならず、それ以外の項目についても、せつかく意見の欄としてある以上は、確かに載せるべきだと思います。そこはほかの部分も含めて追加して載せさせていただきたいと思います。

【分科会長】 先生、ご理解いただいたでしょうか。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

計算の結果を報告させていただきます。52項目全体ですが、5点がついたのが2つ、4点がついたのが13項目、残りが3点です。37項目です。そうすると、これを掛け算して平均をとると、3を100%としますと、111%となります。平均を3とすると、それよりちょっと上ということです。偏差値を出しているようなものです。

111%となりますので、これが100%から120%の間にあると、「順調とする」ということとなりますので、この24ページの表の上では「順調」と書いてあるところに丸がつくということです。そういう計算になっております。よろしいでしょうか。

それで、総合評価の項目を今度はお目通しいたいて、先ほど来の議論の中で、さらに追加すべき、総合評価に入れるべき項目等々がありましたら、またご発言いただきたいと思います。特に、今で言うと、点数が3から4に上がったさっきの格付関係、それによって、資金調達が拡大してきたというのが書いてありますか。ちょっと入れてもいいのかもしれない。9番目のところですね。

【事務局】 その他の形になってしまっていますが、もっと焦点を当てるような形に書きぶりを直して。

【分科会長】 原案から違ったところなので、入れてもいいかもしれないですね。ほかにお気づきの点をご発言いただきたいと思います。

【事務局】 その他のご意見の中で一番最後の部分でございます。「高度船舶の研究開発・実用化支援業務については」云々とございまして、「機構の技術基盤の高度化も視野に入れながら課題の絞込み等を行うべきである」というご意見を頂戴しているんですが、機構自身の高度船舶技術の研究開発支援の業務は、民間における事業者の技術の高度化を進めていこうという目的のもとに行われている業務で、もちろんその事務をハンドリングする人間は技術系の人間がいて、課題の選択等をやっておるんですが、「機構の技術基盤の高度化」というと、機構そのものが研究開発するようなイメージもあって、どういう趣旨でコメントいただいたかなというのを、いま一度教えていただければと思うんですが。

【委員】 これは私がコメントしたものです。先ほど、機構が中心になってシステムインテグレーターのように、技術のリーダーシップをとっていかれているということを含めた、緩い意味であります。私自身はよくわからずに書いたもので、会長がどうまとめられるかですが。

【事務局】 わかりました。

【委員】 事務局と後から詰めてもよろしいが、どうもすいません。

【事務局】 了解いたしました。機構自身、かなり大もとはたくさんの法人が集まった、統合されてできてきた法人でございまして、特に、技術的な業務はいろいろあるんですが、内航船の共有建造による船体の整備という中で、先ほど5点をつけていただいた業務は、内航船に新しい技術をどうやってうまく入れてやるかという仕組みをご評価いただいて、その部隊は技術的に基盤をちゃんと持って仕事をしていただかないといかんところがございますので、そういう意味で、ご指摘いただいている点はごもっともなお話かなと。

他方、例えば、民間に研究開発の助成金を交付するであるとか、そういう業務をやっている部隊は、その部隊とは業務の目的自身も違った方向で仕事をしているところでもございまして、一概に内航とそれ以外の研究開発を推進する部隊が全く別に仕事をするわけではなくて、例えば、内航の新たな技術を開発するというのであれば、同じベクトルで仕事をしていかなければいけないところはあると思うんですが、先生のご趣旨は理解させていただきましたので、若干、会長ともご相談させていただいて、どういう形で表現をするのがいいのかご相談をさせていただければありがたいなと思います。

【委員】 私はそれで結構です。お任せいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。さっき5点とったのが、鉄道と船と技術開発関連2項目です。それを前に書いたほうがいいですね。一番高い評価が出たのを前に挙げて、それに関連するものを次に入れて、それから用地や何かも4点とったわけですから挙げて、インパクトの高いもの順に書いたほうが、読み手としては、トップヘビーな文章でいいのではないかと思います。それを踏まえて見ると、今、先生からもありましたとおり、それだけ高い点数をとるのはすばらしいんだけど、それを今後も継続的に力を持っていくためには、自分で技術研究開発とは言わないが、技術の総合マネジメント的な意味での技術力は当然維持しなければいけないんだというご趣旨ですね。

【委員】 そうですね。

【分科会長】 そんなふうにしつじつとしてみるということでもよろしいですか。

【委員】 はい、結構です。

【事務局】 ご趣旨の点は……。

【分科会長】 どうぞ、先生。

【委員】 今のシステムの話と関係するんですが、技術的にはCO<sub>2</sub>削減、NO<sub>x</sub>削減、環境エネルギー、燃費についてということでもいいんですが、建造コストがかかるわけです。私もコメントを書かせていただきましたが、ライフサイクルとか環境コストとかをどういうふうに入れて、ライフサイクルでどうにかするかみたいなことは、ある種、政策誘導的なことが必要になってくるので、その辺を今後きちんと考えてくださいということは申し上げております。

【分科会長】 これはどの部分が政策的なんですか。

【委員】 表の本文に入っているみたいです。また適宜……。

【分科会長】 大事なものはこっちに入れたほうがいいですね。

【委員】 3 2 番のところに意見として書かせていただきましたが、よろしく願います。

【分科会長】 そうですね。

【事務局】 修正案をつくるに当たりまして、個表からのご意見をこちらに集約するような案をつくらせていただこうと思います。

【分科会長】 ほかに個表に書いていただいたご意見で、こっちに出すべきというのがあったら、どうぞご遠慮なくご発言いただきたいと思います。

どうぞ。

【委員】 先ほどの技術開発のところでも5点がついたところだと思うんですが、先ほどの機構の説明でも、学会賞とかをたくさんとられたという説明があったんですが、この辺の学会賞はかなり客観的な評価だと思いますので、総合評価のところにも挙げていただいたほうがいいかなと思いました。

【分科会長】 この④で書いてあるところに、多くの表彰も得ているということですね。ほかにいかがでしょうか。ほかによろしいですか。

それでは、今いただいたようなご意見を反映させていただいて、総合評価の案文をつくるという。作業自身は私と事務局にお任せいただくということでよろしいですか。

皆さんに、できたものを一度見ていただくということは可能ですね。

【事務局】 そうですね。メール等でまた。

【分科会長】 メールにて、それでご了解いただきたいと思います。

それでは、議題1はこれでよかったかなと。

【事務局】 機構の皆さんに入室いただいて、分科会長から評価結果をお知らせいただく段取りにさせていただいてもよろしいでしょうか。

【分科会長】 はい。

(鉄道・運輸機構入室)

【分科会長】 よろしいでしょうか。それでは、ここまで議論いたしまして、各項目ごとの評価と全体の総合評価ができましたので、お伝えしたいと思います。

まず、5点が2項目でございます。鉄道に関係した技術開発に関する事柄と、船の建造の件でございます。

それから、4点が13項目でございます。前回の淡々と数で評価というところでは、12だったんですが、先ほどの追加のご説明をいただいて、1項目、4が増えました。

それから、3点が残りの37項目ということでございます。これを計算しますと、パーセントが111%になりまして、したがって「順調」ということでございます。

ちなみに申し上げますと、特に用地の取得関係は大変に素晴らしい成果を得ているというのは重々私ども委員にも伝わったところでございますが、何分、年度計画や中期計画に書いてある事柄を、どえらく超越して、量的にいうところで4になったんですが、それ以上の評価をするのは差し控えさせていただいてということで、4の評価をさせていただきました。それが内容でございます。

以上でございます。

【鉄道・運輸機構】 ただいま111%、「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した。我々7月20日、そしてきょう、また個別にはお邪魔させていただいて、その場でいろいろご指導いただきまして、またご指摘いただきましてありがとうございました。今回いただきます注意事項等々も踏まえながら、我々の業務改善に向けて、さらに頑張っていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくご指導方お願い申し上げたいと思います。

実は、これは番外のお願いなんですけど、今、111%、「順調」という評定をいただいて非常にありがたいわけですが、今回、昨年度と物差しが変わったということで、数的に116から111ということになったわけですが、仮に昨年と今年を同じ物差しで見ただいたときに、我々の成果は昨年度と比べて今年はどうだったんだろうと。こういうと

ころがございまして、非常にアバウトな話で結構なんですが、感想を伺わせていただければ。実は職員に報告するときに、どんな言い方をしたらいいんだろうかと思うところがございまして、非常に恐縮なお願いで、突然で申しわけございませませんが、感覚的な話で結構でございますので、いただければと思います。申しわけございません。

【分科会長】 今年初めての方は言いにくいでしょうから、去年もおやりになっている先生、もしご感想がございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 昨年116%で、今回は111%ということなので、パーセンテージ的には少し残念ということなのかなと思うんですが、評価をさせていただくに当たって、今年は厳しくという話があって、なおかつ多分、ほかの分科会と比べてこちらはわりと私は相当上の評価をつけているのではないかと考えておりますので、ふたをあけてみると、ほかのところはもっと下がっている中で、相当いい評価が出ているのではないかなという気持ちはいたします。

【鉄道・運輸機構】 17年度と比べて18年度、我々、引き続き努力したつもりなんですが、それを比べた場合に、今年18年度は頑張っているという感じなのか、17年度と比べてちょっと足りなかったという感じなのかなというところの感じなんです。

【委員】 単なる私の感想ということで。

【分科会長】 もちろん個人的な感想で結構です。

【委員】 例えが適切でないと思うんですが、株価ということ考えたときに、その企業自体が頑張っているけども市況全体が下がってしまうと下がってしまうという意味合いではないかなと思っておりまして、私が個人的に今回のこの業績を見せていただくと、機構は昨年同様なのか、あるいはそれ以上に頑張っていらっしゃるなと思っております。

【鉄道・運輸機構】 ありがとうございます。

【分科会長】 先生。

【委員】 技術関係の開発について、鉄道と船舶について最高の5というポイントが出ておりまして、そういうところは非常に委員の皆さんは高く評価されて、去年と比べてという言い方が適切かどうかわかりませんが、大変努力されているというのがわかります。それから、独法の中でも、鉄道・運輸機構は非常に大きな組織で、巨額なお金が動いている組織ですので、ほかの研究独法なんかと比べるとけた違いのところがあるわけございまして、それを横並びで、数字の上で比較するというのはあまり適切でないのかなと個人的にしております。

【鉄道・運輸機構】 ありがとうございます。私たちもほかのところよりも自分たち自身が去年と比べて今年、今年と比べて来年ということで頑張っておりますので、お聞きしているわけで、ありがとうございます。

【委員】 それで、特に非常に業務的な色彩の強い独法の場合ですと、なかなか中期計画、先ほど土地の話が分科会長からも出ましたが、計画をはるかに超えて実施するというのを、文字どおり説得するというのはなかなか難しい項目が多いわけです。そういう中で、かなり業務のところについてもポイント4、資金の調達の問題とか、そういうところで4の評価がついているということで、これは委員の皆さんもそういうところを評価しておられるのではないかと、それは去年に比べたら、そういった点ではかなり評価が上がっているのではないかと認識しております。

【鉄道・運輸機構】 ありがとうございます。

【分科会長】 私も個人的な感想でございますが、いろいろなところを拝見する中で見ると、この機構は非常にいい意味で堅実、着実に、常に一生懸命やっているという感想を持っております。したがって、常にいい点が出ているなということです。技術開発もそうですし、コストダウンもそうですし、毎年同じようなことが成果として出るものでなくて、去年うんと頑張ったところは、その次はもっと苦しくなるので、たまたま点が数点低い、高いというのはほとんど誤差と思っていただきたい。これは誤差です。むしろ「順調」を常に出しているということが非常に大きな成果だと思います。

今、先生もおっしゃったように、例えば、技術開発だけをやっている研究所のようなところは、常に論文の数や何かで新しいこと、常に違うことをやるのが責務ですから、点が高くなるのは当たり前なんですが、着実な成果を出すことが責務の独立行政法人については、順調であることこそが、実はオール5という意味だと考えるべきだと思いますし、変な話をすると、どこの独立行政法人もみんな優秀な方々が職員でいらっしゃるので、通信簿はみんな5でないと気が済まないところはあると思うんですが、この評価システムは3が5という意味ですので、4とか5はそれを超えたとんでもないものですので、こうやってみると、52項目中15項目も通常を超えたエクセptionalな結果を出しているというのは、この手の種類の法人としてはご立派なことだと思います。

私個人の感想として言うと、その辺の数字が去年に比べて上がった、下がったとか、おまえのところの分野がこうだ、ああだということではなくて、むしろクオリティーとしていい成果をどのくらい出したのかということにこそ注目すべきだと思います。多分、委

員の方々も技術開発に関する2項目が、とりわけ5に近いものが出たというのは、非常に高い目標と努力によって、クオリティーの面でいい成果を上げているというところが高い評価を得たのではないかと思います。

数字で出る量的なものについては、目標の設定いかんによって簡単に超えることもできるし、逆に目標を非常に高いのを設定したがゆえに——この用地ですね——そんなにすごいと言いにくくなってしまうという面もあったでしょう。ですから、その数字、量的なところで細かいところを一喜一憂しないほうがいいのではないかという感想を私自身は持っております。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

**【鉄道・運輸機構】** どうもありがとうございました。わがままなお願いでありがとうございました。

**【分科会長】** それでは、次の議題でよろしいですか。

議題2でございます。これについてご説明をお願いしてよろしいですか。

**【事務局】** それでは、簡潔に説明させていただきます。議題2、資料3でございますが、中期目標期間終了に伴う独立行政法人の見直しについて。資料3のタイトルは、「見直し素案の概要」というものですが、2枚紙でございます。

背景を簡単にご説明します。本年度は、この機構の中期目標期間の最終年度に当たります。このため、独立行政法人共通のルールで、年度末までに該当する全法人、政府全体として次期中期目標期間に向けた見直し、業務、組織に関する見直しの方針を作成する必要があります。このための見直し方針の案といたしましては、国土交通大臣として、8月末までに作成することになっておりますが、その作成に当たしまして、この分科会におきましても、意見具申していただく。この意見具申の結果、8月22日に国土交通省全体の評価委員会で取りまとめる意見具申にインプットする形になります。その分科会としての見直しの素案につきまして、たたき台として事務局で作成させていただいたのが資料3でございます。

これにつきましては、あらかじめメールで委員の先生方にお送りさせていただいたところですが、特に2枚目の部分、今後の見直しに向けた考え方という欄と、組織の見直しに対する考え方につきまして、このたたき台をベースにいたしまして、委員の先生方から一般的な内容、各先生方のご専門分野に属する内容について、それぞれご意見をいただければと存じます。また、今、たたき台に盛り込まれていない事項でも、これはぜひ盛り込むべきだという内容がございましたら、ご発言いただきまして、それらを反映させたものを、

分科会としての見直し素案にしたいと考えてございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、さっとお目通しいただきまして、お一人ずつ追加の項目やご意見等を言っていっていただくということにしましょうか。どなたからいきますか。先生、よろしいですか。

どうぞ。

【委員】 組織の見直しのところで、重点的な人員配置という中身が少しわかりにくいので、業務の進捗という業務の内容に応じて、オールマイティの人材が常におられて、ただ単に量的に異動されればそれで済むのか、あるいはかなり質的な対応ということが内部で必要なのか、その問題については、この書き方ですと、内部での人員の流動ということに関して一切問題は起こらないということを前提にされているように思うんですけども、それでよろしいんでしょうかというのが1つです。

【事務局】 ただいまのご指摘でございます。基本的には、例えば典型的には新幹線の工事の進捗状況に合わせまして、適時適切に重点的な人員配置をする、そんな量的な意味でも、質的な意味でもという両面を含めたつもりですが、文章表現につきましては、工夫をさせていただきたいと思います。

【委員】 それからもう1つは、高度船舶技術開発等業務の国と機構の役割分担の見直しというところの内容がよくわからないんですが、研究開発成果の実用化・普及の支援を機構の業務に限定されるという趣旨でしょうか。国のほうの担当の業務では何になるんですか。

【事務局】 現在、この研究開発業務、特に先ほどご説明申し上げましたように、機構の業務は民間でやっていたらしている研究開発を活性化、高度化していくためのサポートをやっておるわけでございます。他方、機構とともに国におきましても、民間の研究開発主体に対する補助金の交付でありますとか、あるいは、製品の普及のための財政措置というものも講じておりまして、現在、国が行っているものと機構が行っているものと、双方に並立してサポートが存在しているという状況にございまして、量的にいきますと、現時点で海事局が行っているサポート、直接やっているほうが非常に多くなってきているという現状にございますので、民間における研究開発のサポートについては、国の側に業務を全部一元化して、効率的に進めていこうと。

他方、製品の実用化、研究開発の成果を製品化していく、あるいはそれを世の中に普及することを広めていくという部分のサポートに、機構の業務としては重点化をして進めていこうということで、見直しをしましょうということで考えております。

【委員】 国のほうが研究開発を基本的に遂行されるという場合には、何らかのターゲットを絞り込むとか、そういうことに関して、機構との間で何か調整がなされるということとはあり得るわけですか。

【事務局】 そうですね。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 結構です。

【分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】 今回の非常に高い評価が出たというのも、常に研究技術開発を推進されている、特に、この鉄道建設業務のほうでされているということが大きいかと思うんですが、そのあたりのところがあまり書いていないような感じがしていて、それは常に今後、遂行されるに当たっても、1項目ぐらい書いておいていただいたほうがいいんじゃないかなと思います。

【分科会長】 これは1項目めのところに、「新技術の活用等により」という表現があるんですけども、これは自分で開発しているというよりよそから持ってくるという感じだけど、実は一番評価されたのは開発しているところだから、それを入れたらというご指摘ですね。

【委員】 そうです。

【事務局】 その趣旨がもっとはっきり出る表現を考えてみます。

【分科会長】 ほかにいかがでしょうか。先生、いかがですか。

【委員】 今の先生のご指摘のところも、私、同様の意見です。鉄道建設のところはもう少しインパクトがあるように書いていただきたいということとともに、これは機構の業務の小さな部分かもしれませんが、地方都市の活性化とか、それと鉄道との関係等の調査とか、その辺ももしやっただけであれば、国全体として活性化できるのではないかなと思うんですけども、これが機構の業務に当たるのかどうかというのもわからないところですが、もしそれが当たるようでしたら、その辺も書いていただければと思います。

【分科会長】 一通りご意見を伺ってからにしましょうか。

先生、どうぞ。

【委員】 個別の業務というよりは全般的なことなんですが、政府の方針で公共事業の削減額を毎年毎年進んでいくという状況の中で、独法としての業務の長期展望、ビジョン、そういうものを検討するような体制をおとりになるというのは、こういうところのどこかにあってもいいのかなという気がしました。

以上です。

【分科会長】 先生、いかがですか。

【委員】 細かい話で恐縮ですが、船舶の共有建造等業務のところの最後の行の「財務状況の更なる改善を図る」というところですが、財務状況の改善を図っていくのも、もちろん今後の見直しに向けた大きい問題だろうと思っているんですが、ここで改善を図るとともに、それについての情報開示がとても大事だと思っているので、財務状況の改善に向けた情報開示を充実させるということが入ったらどうかと思っています。

というのは、総務省の評価委員会が出した見直しについてのペーパーによっても、欠損金、剰余金の適正化のところで、欠損金等が出たとき、その発生要因を明らかにさせた上でという文章がありますが、現在のところは、発生要因についての情報開示は足りないんじゃないか、今後、こういう見込みだということは言ってもらいたいと思うんですが、そのところが足りないと思っているので、そういう点を情報開示することによって、こういうことで欠損金が生じてしまったけれども、このところをこうやっているということを開示していくということが重要だと思うので、改善を図るとともに、国民の理解を得るという意味で、情報開示にもう少し力を入れるということが入るといいなと思います。

【分科会長】 ここまでについていかがでしょうか。

【事務局】 地方都市の活性化との関係ですが、例えば受託の工事とか、以前、業務実績の報告でも出てきましたGRAPEというシステム、こういったものとの絡みで、受託というのは相手があって、相手が希望すればという世界なものですから、なかなかストレートに書きにくいというのはあるんですが、何かできるかどうか工夫してみますが、なかなか難しいというのはご理解いただければと思います。

先生からいただきました長期展望の話でございます。基本的には、独立行政法人一般論として、世の中の変化に合わせて適時適切に見直しをする。そのために中期目標、中期計画制度を5年ごとに見直しをするということがあるものですから、今回のこの見直し素案も次の5カ年に向けての見直しということになっていまして、そのさらに先ということ

見越したことは、そのときにまた見直しをしなくてはいけないということを考えますと、なかなか書きにくいところはあるかと思っております、ご理解いただければと思います。

**【事務局】** 共有建造のご指摘ですが、見直し方針の中で各年度、どれぐらいずつ債務超過を縮減していくかということにつきましては、見直し方針を策定した16年12月に示させていただいております。毎年、スーパーエコシップの目的ではございますが、政府の出資金をお願いしております、そういったことの副次的な効果としての債務超過の縮減がございしますが、それとあわせて機構の残りの部分は、機構の共有建造による使用料収入で基本的に埋めていくという形で、見直し方針をつくったときにお示しさせていただいておりますので、それに沿ってやっていくということでございまして、そういう意味で、既に見直し方針は公表させていただいているという状況にございますことをご理解いただければと思います。

**【分科会長】** そうすると、今、幾つか出たご意見の中では、非常に超長期的な機構のあり方については、この中に盛り込むのとちょっと違う面があるかなという話と、先生がおっしゃったある種の調査業務は、委託業務の位置づけの中でやっているんだけど、それをここでどういう内容をやるかというのは書きにくい面があるという、それ以外のところは大体ご同感という感じだったんですか。

**【事務局】** 調査の面で、地方都市の活性化に資する面も書ける余地はないか、これは工夫をしてみようと思えます。ただ、ストレートにはなかなか難しいところをご理解いただきたいと思えます。

**【分科会長】** ありがとうございます。ほかにはよろしいですか。

どうぞ。

**【委員】** 先ほど言い忘れたんですが、今回の項目の中にもあったと思うんですが、高い技術力を海外との交流というのですごくやっておられると思うんですが、海外という言葉がどこにも出てこないのが気になりまして、今後、中国とかアジアをどうリードしていくのかというのは、日本の大事な役目の1つ、その中での機構の役割をどう考えられるかというのを盛り込んでおいたほうがいいかなと思えます。

**【事務局】** これも機構の法律に基づいて、業務との関係で難しい面がございします。もちろんそういう形で貢献できればという思いは一同持っているわけですが、この見直しに対する注文という形ではなかなか書きにくいかなとは考えております。

【委員】 お任せします。

【分科会長】 技術開発といたら、当然、国際的に通用するものでなければいけないし、おのずからそれは海外に展開していくというのが暗黙の前提になっているんでしょうね。その辺が技術開発の中でおってくるといいんではないですか。

【鉄道・運輸機構】 多分、それは実行の問題としては、こちらの実施計画のほうで我々は気持ちを書かせていただきたいと思っています。

【分科会長】 ありがとうございます。私からも意見だけ申し上げると、「新幹線鉄道等の」の丸の中の話なんですけど、どれも賛成のことが書いてあるんですけど、文章が非常に長いので2つに切るとして、「とともに」の後です。「その効果について対外的にわかりやすく説明するよう努める」、これはもちろんそのとおりになんだけれども、もうちょっとここを丁寧にしたほうがいいんじゃないかなという感じがするんです。それはなぜかという、世界でこれほど集中的に鉄道の整備と建設をやっている組織はないわけであって、しかもそれがほとんどは開業しているわけですから、成果もわかるんです。

つまり、鉄道の整備の多様な意義や役割というのをデータベースとして持って、それを将来、あるいは違うところにも生かして使っていただくというのも機構の大きな意義だと私は思うんですけど、そのためには、その整備の持つ多様な効果を事後評価なんかを通じてきちんと分析して、そして、それを蓄積していくんだと、それを国民にわかりやすく説明するように努めると、このところをもうちょっと補ったほうが、キーワードが入るんじゃないかなと思いました。

私は以上です。

【事務局】 ありがとうございます。私は、冒頭で説明を1点忘れてしまったことがございまして、補足させていただきます。今回、この資料3の2枚目のところですが、1点だけ事前にお送りした資料から修正したところがございまして、そこだけ補足説明させていただきます。

2ページ目の一番上の総括的業務の1行目ですが、以前お送りしたバージョンでは、「各業務における資金調達について」の後に「シンジケート・ローン等を中心に据えて」という言葉を入れておまして、それで「調達コストの抑制を図る」と入れていたんですが、その後いろいろ議論しましたところ、この金融の世界は大変日進月歩でございまして、5年後までさらに新しいいい技術が出てくるかもしれない、あまり特定するのはどうかというところで、ここは「引き続き調達コストの抑制を図る」、こういう表現にさせていただきます。

した。一言お断りさせていただきます。

**【分科会長】** ほかにはよろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。それでは、ただいまのようなご意見を踏まえて、今の文章が若干修正されると思いますけれども、それも報告いただく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、今後の進め方について、ご説明をお願いいたします。

**【事務局】** ありがとうございました。本日、この議題2につきまして、委員の皆様からいただきましたご意見を踏まえまして、当分科会として作成する見直し案を8月22日の親委員会でのご議論にインプットして、その上でそれを受けた形で、国土交通省としての見直し案につきまして、また分科会長にも相談させていただきますが、その上でこれを8月末に総務省へ提出する段取りということにさせていただきます。ただし、今年は例年の政独委の通常の動きとは別に、政府全体として全法人を見直すという動きが出ておまして、その方針が来週8月10日に示される予定になっています。万一、その方針と今回の見直し案の内容が、内容的に見て大幅にそごを来すようなことがあるようでしたら、その場合には再度、再修正案というものを作成しまして、メール等でご照会させていただくなどの対応をとりたいと考えております。

以上でございます。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。今後のスケジュールについてはよろしいでしょうか。

それでは、きょうの議題はすべて終了いたしました。長時間にわたりご協力ありがとうございました。

それでは、司会をお返しいたします。

**【事務局】** 委員の先生方におかれましては、きょうは予定時間も大幅に超過しまして、長時間にわたりまして、大変ご熱心にご議論いただきましてまことにありがとうございました。いただきました評価結果につきましては、分科会長とご相談の上で、親委員会である国土交通省独立行政法人評価委員会・木村委員長にご報告させていただきます。また同様に委員の皆様方にも送付させていただきます。

この評価機関の公表につきましては、他の分科会との関係もございまして、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こととなります。また、冒頭申しましたとおり、きょうのご議論につきましては、議事の概要、あるいは議事録それぞれ

お名前は伏せた形で公表させていただくということにしております。

また、議事録につきましては内容確認の関係でまたご連絡させていただきますので、その際はよろしくお願い申し上げます。

あと、きょうの資料ですが、大変重くなっておりますので、郵送ご希望の方がおられましたら、そのままにしていいただければと思います。

以上をもちまして、第16回の分科会を終了させていただきます。ほんとうにどうもありがとうございました。

【分科会長】      どうもご苦労さまでした。

— 了 —