

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17回）

平成20年2月20日（水）

【瓦林財務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから国土交通省独立行政法人評価委員会第17回鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様方にはご多忙の折、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、鉄道局財務課の瓦林でございますが、しばらくの間、進行役を私のほうで務めさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、幾つか報告事項がございます。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8名いらっしゃいますが、本日は6名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す。議事を行うための定足数を満たしているということを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。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、木村委員長の同意をいただいた上で、当分科会の議決をもって委員会の議決とすることとなっております。今回の開催に当たりまして、木村委員長のご同意はあらかじめいただいているということをご報告申し上げます。

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いて公開することとなっております。議事録等につきましては、従前どおり議事概要を、分科会終了後、数日中に、国土交通省のホームページで公表します。また、その後、議事録を作成しまして、委員の皆様にごらんいただき、必要に応じて訂正などをさせていただいた上で、確認して、同様に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、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。

上から順に、まず議事次第、座席表、委員名簿でございます。

それから資料でございますが、資料1といたしまして、次期中期目標（案）についてということでございますが、中身が資料1-1から1-6まで分かれております。またさらに参考1、参考2がついております。次に資料2、特定債権の内容変更について、最後に参考資料を配付させていただきます。

遺漏ございませんでしょうか。

なお、これらの資料はいずれも公表の扱いとさせていただきます。

それでは、議事に入ります前に、鉄道局次長の久保より、ごあいさつを申し上げさせていただきます。

**【久保鉄道局次長】** 国土交通省鉄道局次長の久保と申します。きょうは先生方にお忙しいところ、お集まりいただきましてありがとうございます。また平素より、独法あるいは国土交通省の行政について、いろいろな面でご理解、ご支援をいただいておりますことを、この場をお借りして御礼を申し上げます。

きょうはご案内のとおり、20年度からスタートいたします次期中期目標、その他1件、計2件の案件について、ご審議をお願いしております。よろしく願いいたします。この独法の次期中期目標といいますのは、先生ご承知のとおり、4月からの5カ年間の、法人がどのように業務をやっていくのかという基本的な方針を、定めていただくということで、当然、言わずもがなですけれども、極めて重要な事項でございますので、よろしく願いをいたします。

この鉄道・運輸機構、平成15年10月に発足しまして、この3月31日で1回目の中期目標期間が終了し、4月から2回目の目標年次に入ります。初年度の中期目標期間では、鉄道の建設では、例えば九州新幹線の南半分の開業だとか、首都圏でいえば、つくばエクスプレスの開業、船の関係でいえば、スーパーエコシップの開発など、さまざまな独法としては成果を上げてきたと思っています。

また、この独法がいろいろな経緯があって、5法人の合併、あるいは数え方によっては、もっとたくさんの法人が合体してできた法人でございますので、組織の縦割りを打開していくといいますか、克服していく話だとか、統合したんだから、交通・運輸に関する幅広い業務をやるということなので、統合のメリットを生かした組織づくりだとか、業務の展開だとか、こういうことが当初からの重要な課題だったんですけれども、この点につきましても、先生方のご評価の中では一応順調というご評価も得ていることで、1回目の中期目標期間をいろいろな形で成果を出しつつ、3月31日を迎えるという次第になっているかと思っています。

次期の中期目標期間、4月1日以降ですけれども、当然、今言った縦割り組織をさらに克服していくとか、統合のメリットを一層発揮していくか、こういうことについては、1期のときの姿勢をさらに維持して、一層前へ進めたいと思っておりますし、その他、年末

に独法についての行政改革のいろいろな議論の中で、いろいろなご指摘をされています。また、評価委員の先生方からも、いろいろなご指摘を過去において受けています。こういったものを全部取り組んでいって、運輸・交通の幅広いニーズにこたえるような形で、独法が今後、着実に仕事をしていただくということが、何よりも重要であります。

そういう意味で、きょうお示いたします次期中期目標は、そういったいろいろな今までのご指摘、ご意見を踏まえ、私ども省内では事務的に関係部局の話も聞きながら、まとめてきたものでございます。この定められた目標で、まだ最終的には先生方にその都度ご評価をしていただくという、評価項目のベースになるものでありますので、じっくりと、もんでいただければと思っております。

私どもにとっては、繰り返しになりますけれども、極めて重要な目標でございますので、よろしくご審議をお願いいたしまして、ごあいさつとさせていただきます。よろしく願いをいたします。

**【瓦林財務課長】** ありがとうございます。

それでは、鉄道局次長は所用のため、これで退席をさせていただきます。

これより議事に入らせていただきます。議事の進行につきましては、家田分科会長にお願い申し上げます。

家田分科会長、よろしく申し上げます。

**【家田分科会長】** どうも、皆さんお集まりいただきまして、ありがとうございます。特に、この時期はとりわけ大学人にとっては、クリティカルな稲刈りの時期なものですから、お忙しいところ、ほんとうにありがとうございます。

早速、議事に入らせていただきます。

先ほどお話がありましたとおり、本日は、定足数は満足されております。ご報告いたします。

議題は、議事次第にございますように、2点ございますけれども、議題の1は、中期目標の案についてでございますが、国土交通大臣が策定するものに対して、大臣に対する意見をまとめるということでございます。

これにつきまして、ここまで、先ほど次長の話にもありましたけれども、評価をするに当たっても、中期計画がどんなものかに大いに依存するし、中期計画はどんな目標かに、もちろん大いに依存しますので、これまで評価をやってみて、この辺をもうちょっとこうというようなことが随分議題にも出ましたので、ぜひきょうは忌憚のないご意見をお願い

したいと思います。

議題の2は、特定債権の内容の変更についてなんですけれども、これは国土交通大臣が認可するに当たって、同じように、国土交通大臣に対する意見を我々で取りまとめるという位置づけでございます。

順次、議論していただきたいと思いますが、まず議題の1の次期中期目標（案）について、事務局からご説明をお願いいたします。

【瓦林財務課長】      ありがとうございます。

それでは、資料1の議題1の関係でございます。ご説明申し上げます。

資料の1は、幾つか分かっていると先ほど申しました。ざっとご紹介しますと、1-1が今回の中期目標の案で、国土交通大臣として最終的に定めるものですが、その案の考え方をまとめたものでございます。1-2は、大変詳細でございますが、項目ベースで、項目として右側が現在のこれまでの4年半の中期目標、左側が次期の中期目標。どれがどれに対応しているかと、項目で比較対照したものでございます。それから1-3が、中期目標の案の本体でございます。1-4は、全体の文章を記載した上で、現在の中期目標と次期の中期目標を対照させた表となっております。

ここでは、1-1の考え方、それから1-4、現在と次期の中期目標案の対比を中心に、ご説明させていただきたいと思います。

まず1-1でございます。今回の中期目標の位置づけでございますが、中期目標評価委員会のご意見をいただいた上で、国土交通大臣として作成した上で、今度は目標ができますと、機構におきまして中期目標に則して肉づけをした中期計画を、2月末まででございますけれども、作成し、申請するというプロセスになります。また中期目標に盛り込んでいただく項目でございますが、年度ごとに評価委員会で行っていただく評価の実施対象項目のベースになるというところでございます。項目ごとが、それぞれ評価の一つの単位になるとお考えいただければと思います。

今回の案の、現行の中期目標との比較でございます。要素として2つございます。1つには、新たに追加した項目があります。これは昨年末にまとめられました独立行政法人の整理合理化、あるいは政独委から出てきた勧告の方向性における指摘事項、言及事項、あるいはこの評価委員会における議論でご指摘いただいたこと、言及いただいたこと、こういった事項を中心に追加しております。幾つか個別にここに書いてございますけれども、それにつきましては、後ほど新旧の対象の中でご説明させていただきたいと思います。

次のページの、その他横断的な事項、これも追加事項でございますが、機構だけではなくて、全法人について指摘されたような事項を、それぞれ反映させる必要があるので、追加しているという趣旨でございます。

一方、(2)でございますけれども、現在の中期目標から継続する項目でございますが、現在の中期目標期間に終了した、本来、厳密に言うと終了する予定のものになりますが、目標を達成するといったものを除きまして、原則として継続することにしております。ただし、考え方の整理として、一部につきましては項目の集約を行っております。そのような考え方で、追加、それぞれ継続、あるいは整理しているということでございます。

3番目といたしまして、実は一番最後のほうに出てまいります。一般管理費と事業費に関しては、前中期目標期間の最終年度、平成19年度と比較して、平成24年度、次の中期目標期間の最終年度が何%の削減になるか。一般管理費と事業費について、数字で示すようになってはいますが、実は両方とも関係省庁と現在調整中でございます。そういう意味で、あらかじめお断りしなくてはならないんですが、今回の案では、〇〇%という形でお示しさせていただいております。これにつきましては、関係省庁と調整がつかましてから、委員長をはじめとして皆様にご報告してご了解をいただければと考えてございます。

それでは、1-4をごらんいただきまして、順次、ご説明をさせていただきます。

右側が現で、左側が次期でございますけれども、まず「はじめに」のところでございます。

前回、法人が発足したときということで、機構の目的という、法律に書いてあるような事項を、詳細に書いてございました。ただし今回は2回目になりましたので、そこは省略いたしまして、前回の中期目標期間中の成果を上げてきたということをもととした上で、第2期の中期目標期間については、引き続き独立行政法人という制度の趣旨を十分に踏まえつつ、特に効率性、透明性は、前回、弾力的、効率的、透明性の高いというのが右下にございますけれども、こういう表現でしたが、今回、独立行政法人の見直しの趣旨等を踏まえまして、効率性と透明性を留意事項といたしまして、本中期目標に基づいて、適正な運営を確保するというのを、「はじめに」で冒頭の言葉としているということでございます。

続きまして、中期目標の期間は5年間。前回は年度途中で発足したという経緯がございまして、4年半でしたが、今回は5年間でございます。

それから次に、国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項で

ございます。

右側の現中期目標のタイトル、国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項、これは実は3でございました。すなわち前回の中期目標では、チャプター立ての構成といたしまして、中期目標の期間を1で書いた後、2は6ページに出てまいります。右側でございますが、業務運営の効率化に関する事項が3と書いてありますが、2の間違いでございます。前回、これが2でございました。そして3として、1ページにお戻りいただきまして、国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項がございました。発足時はやはり統合ということで、業務運営の効率化が、まず大きな課題だったんですけれども、第2期を迎えまして、やはり業務、機構のそれぞれの業務の質の向上が、やはり前面にくるべきだという考え方に基づきまして、チャプター立てとしましては、2に、国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を持ってきたという整理でございます。

その上で、以下の個別の業務に入らせていただきますが、まず鉄道建設業務の関係でございます。これにつきましては、前は着実な進捗を図るというのは、いわば柱書きとして書いてございました。今回は、やはり完成期限を踏まえてタイムリーにきっちり事業を着実に進捗させるのは、強化項目としての重要なこととなりますので、柱書きはこういった一連の事業を推進するということにした上で、①として完成期限を踏まえた事業の着実な進捗という項目として独立をさせております。ただ進捗すればいいということではなく、「完成期限を踏まえた」というものをつけてございます。

また前回、例えば右側にあります投資効果の向上、あるいは関係機関との連携は、当然の前提で柱書きに入れておりますけれども、あるいは用地業務、これは用地取得を推進するという内容でございますし、あるいは資産処分等業務、登記をちゃんとするというお話ですが、いずれもまさに鉄道建設業務の着実な進捗の要素となるものでございますから、事業の着実な進捗に統合したところでございます。

本文の「また」以下でございますが、「また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する」。ここは、政独委から出された勧告の方向性による指摘を反映させたものでございます。

次のページ、おめくりいただきまして、②でございます。今回、これは新しい項目でございます。品質の向上というのが出ております。鉄道建設における品質の重要性にかんがみまして、従前は技術開発等というところで書いていた内容でございますけれども、品質

に着目した内容を独立させたという格好にしております。また向上だけではなくて維持も重要であることから、経済性を確保しながら品質の維持、一層の向上を図るという内容にしております。

次の③が、鉄道建設コストの縮減でございます。これは現行基準におきましてはカテゴリーが違いまして、業務運営の効率化のカテゴリーに位置づけておりました。しかし鉄道建設業務にとってのコスト縮減の重要性、あるいは勧告の方向性におきましても、鉄道建設コストの縮減ということが記載されたという経緯にかんがみまして、業務の質の向上に細分類させていただいて書いてございます。内容につきましては、先ほど申しました、勧告の方向性と平仄を合わせた内容としております。

次の、技術開発とその成果の活用でございます。これは右側の技術開発等、再掲でございます。先ほどの、品質の向上のところでも1回出てきておりますけれども、これを受ける形にしております。これを踏襲しております。ただし、評価委員会で昨年来ご議論をいただいた際のご指摘を踏まえまして、技術開発の成果について、積極的な広報、効果的な活用を努めるというのを、盛り込んだところでございます。

⑤の受託工事の話でございます。右側におきましては、従前はある意味で、単純に推進するという趣旨だったんですが、これにつきましては勧告の方向性におきまして、機構の支援が真に必要な場合にのみ実施することを担保するために、基準を第三者委員会で策定する等々、ご指摘をいただいたものですから、これを反映させた内容に変更してございます。

⑥でございます。趣旨としては一緒でございます。従前は工事関係事故防止の推進という表現でございましたが、今回は機構の工事発注機関としての立場を踏まえまして、趣旨を明確化するというので、工事関係事故防止活動の推進、それから「工事発注機関として」といった表現を加えて、明確化を図ってございます。

船舶共有建造業務の関係は、海事局からご説明させていただきます。

【河村財務企画室長】 共有建造の関係ですけれども、まず柱のところにありますように、国内海運の課題に合わせ、環境対策、物流の効率化、旅客船の関係が中心になりますが、少子高齢化や離島航路の整備対策、こういう政策課題の実現に寄与するために、共有建造を行う。政策的意義が高い船舶の建造を推進するという柱を掲げてございます。

その後、項目として2つ挙げてありますけれども、1つは対象船舶であります。政策効果のより高い船舶の建造を促進することを目標として、項目に挙げてあります。「建造

対象船舶の中でも」とありますけれども、現在の中期目標期間の中で、かなり建造対象船舶を絞り込んでいるわけでありましたが、その中でも次期の目標期間中、相対的な金利優遇を実施するなどにより、中でも政策効果のより高い船舶の建造を推進していくということを、今までと引き続きですが、項目に挙げてございます。特にこの中で、効率性、環境負荷の軽減効果に優れたスーパーエコシップの普及促進を、特出しして目標として挙げてあります。

現中期目標との関係を、右側でごらんいただきますと、共有建造に関しましては、平成17年からの見直し方針の中で、大分大規模に業務の見直しを行っておりますので、現在の中期目標では、それをかなり細かく書いている形になっておりますけれども、そのうち達成されたものについては、次期中期目標からは省いていくため、項目として落ちているということになっております。

右側で申しますと、物流高度化船舶の建造の促進、1項目目の下のところにあります、中小企業政策の観点も踏まえた共有比率の見直し、その後の項目、対象の重点化、金利設定方法の見直し、それから次のページになりますけれども、申請手続の合理化、こういった項目について基本的に今の目標期間内に達成、完了しておりますので、項目としては省いております。

2項目目が、船舶建造等における技術支援とありますけれども、共有建造に際して、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を実施し、より良質な船舶を提供するため、技術支援に係るノウハウの形成、蓄積を図り技術力の向上を目指すという一項を、今と継続して挙げてあります。

右側にありますけれども、現中期目標はこれに加えて、2項目目のイに、ノウハウを活かした技術支援マニュアルの策定を行うとありますが、これも今中期目標期間内に完了してありますので、次期目標からは外してあるということでございます。

以上です。

【瓦林財務課長】　　続きます、鉄道助成業務でございます。

鉄道助成業務につきましては、柱書きの中身は、趣旨は変わっておりません。表現のみ、一部簡略化してございます。

他方、次の①以降でございます。前回、説明責任の履行、透明性の確保等と書いていたんですが、今回、表現としては、確実な処理・適正かつ効率的な執行にします。説明責任の履行、透明性の確保等というのは、内容は前回の中期目標期間が始まる際にはまだでき

ていなかった、さまざまな基準の作成、公表等を行うというのが、あるいは第三者機関による審査・評価体制を整備するといったものが、その中身だったんですが、これにつきましては、基本的には、ことしの3月に終わる現在の中期目標期間で完了してございます。これを受けまして、これらを活用して、むしろ確実に執行していく、処理していくということが目標になるだろうということで、こういう目標のタイトルにしてございます。

②の助成制度に関する情報提供等の推進は、新規で挙げてございます。特に地方鉄道など、鉄道のさまざまな分野で助成、補助金の交付等を行っておりますけれども、特に地方鉄道の分野などは情報が必ずしも普及していないために十分活用してもらっていないというケースが見受けられることを受けまして、地方鉄道などに対しまして、幅広く助成制度を紹介して、活用してもらおうという目的で、つけ加えたものでございます。

③の債権の確実な回収等は、基本的には前回と中身は同じでございます。右側に書いてございますことを、ほかの項目との並びで、内容の意味合いの大きさにかんがみまして、集約したという趣旨でございまして、中身は変わってございません。

(4)の技術支援、調査研究開発及び実用化、国際協力等業務でございます。これにつきましては、柱書きにつきましては、特に変わってございません。

次の4ページをごらんください。①の鉄道分野の技術力の活用による支援・国際協力業務でございます。これは、3行目の「また」以降を追加してございます。従前は、国内の地方公共団体への支援を書いてきたわけでございますけれども、海外に関しまして、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等の取組に対して、機構の能力やノウハウを活用できる範囲で協力を努めるということで、もちろん独立行政法人は民間でできないことをやるということになっておりますので、民間が活躍できる分野につきましては、機構がやることはないんですが、新幹線に関するノウハウ等々、機構の能力やノウハウを活用できる範囲でという前提で、協力を努めるというものを、新たに追加してございます。

【坂下造船課長】　　続きまして、高度船舶技術の研究開発について、ご説明申し上げます。

今回の中期目標で一番大きく変わりましたのは、独法の整理合理化計画の中で、特に高度船舶技術に関する利子補給の業務、それから債務保証の業務につきましては、これまでの実績がない、あるいは非常に少ないということで、廃止することが閣議決定されております。従前の目標でございますと、高度船舶技術の研究開発支援と、実用化助成と、大きく2つに分かれておりますが、このうちの研究開発支援の部分で、この中に研究開発助成、

利子補給、債務保証という3つの業務が入っておったわけですが、実質的に残りますのは、国庫補助金による研究開発助成業務のみ残るということになっておりますので、その部分のみ抽出をして、新しい中期目標の中にはその部分を書き出しておるということになっております。

国庫補助金によります研究開発助成につきましては、国が予算としてどういうテーマについて研究開発助成を行っていくかを、あらかじめ予算の中で確定をいたしますので、それが補助金交付要綱に規定をして、鉄道運輸機構に補助金を交付して、それに従って助成をしていただくこととなりますので、その旨を簡潔に記載させていただきました。

それから後段でございますけれども、実用化助成、平成18年度から鉄道運輸機構で実施しておるものがございますが、これも独立行政法人の整理合理化計画でご指摘をいただいた共有建造、内航船の効率的な運航というものにも、シナジー効果を考えながら、実施をしていってほしいという配慮事項として記載されておりますので、これを記載した上で、環境負荷軽減等の政策目的に従ったテーマを募集テーマとして、実施していくことを規定してございます。

一番最後の段落の「また」以下でございますけれども、従前の目標の中にも、各項目について細かく規定されておったものをひとまとめにしまして、助成事業の実施に当たっての客観性、透明性の確保について、まとめて記載をさせていただいたということでございます。

以上です。

**【田村技術安全課長】** 続きまして、運輸技術に関する基礎的研究の推進につきまして、ご説明申し上げます。

資料の4ページの下段の③でございます。項目としては、ア、イ、ウの3項目になってございますが、現中期計画中における、総合科学技術会議等からの公募式の競争的研究資金に係る幾つかの提言及び平成19年12月に政策評価・独立行政法人評価委員会より出された「勧告の方向性」における指摘を踏まえ作成しておるところでございます。

1つは、国全体として研究費の不正使用の防止というのを厳重に行いなさいということと、全省庁の研究について一括して見ることができるようなプログラムシステムである文部科学省が中心となって構築しました府省共通研究管理システムにより、お互いの重複を排除するというようなこと、それから研究評価に当たって、最近議論になってございますけれども、こういう公募式の競争的資金の場合は、研究者の氏名によって、あるいは地位

によって影響されるのではないかというようなことがございまして、応募者の経歴とか氏名を伏せた形で審査するという、マスキング評価を導入してはどうかという提言を受けております。

これらを取り込んだ形で、新たな目標を設定しておりまして、アといたしましては、弾力的かつ効果的な制度の運用という中で、そういう研究費の不正使用の防止及び重複の排除を、それから公正で透明性の高い審査ということで、課題採択時にマスキング評価等の方策の導入に取り組むことを目標に入れてございます。

ウといたしまして、従来から、基礎的研究の成果の普及、活用推進してございますが、基礎的研究の成果を踏まえて、それがどのようにその後、発展して実用化につながっていくのかということがございますので、長期的なフォローアップにより、研究成果の社会還元の状態を検証するという項目を置いてございます。

なお、前計画におきましては、研究者側の運営を行う責任者については、研究経歴のある者というプログラムディレクターを創設しなさいということで、17年度までに構築するということが入ってございましたが、これについては措置済みでございますので、省略させていただきます。

以上でございます。

**【瓦林財務課長】** それでは、続きまして（5）の、国鉄清算業務でございます。

国鉄清算業務は、冒頭の柱書きと①の部分は、①の本文の後段の部分、すなわち「これらの支払い等に充てるための云々」とございます。ここ以外は同じでございます。これらの支払い等に充てるための資金については、適切なりスク管理を行った上で、安定的かつ効率的に運用するものとする。これは勧告の方向性に盛り込まれた内容を、そのまま反映させたものでございまして、それを追加してございます。

②の土地処分等の円滑な実施でございます。これは従前におきましては、土地処分の円滑な実施、それから株式処分の円滑実施がございました。両者の進捗状況を踏まえまして、一体化させていただきます。

次のページをごらんください。今度は業務全般に関する項目、特定の業務ではなくて業務全般に共通する項目でございます。2点挙げてございます。

1つが、内部統制の維持・充実でございます。これは昨年7月の政独委の評価の取組方針というところで、今後、内部統制の維持・充実を、評価で対象としなさいという方針が示されております。また閣議決定された整理合理化計画におきましても言及された内容を

反映したものでございまして、内部統制の意味合いでございますけれども、これにつきましては、企業会計審議会から昨年に公表された、内部統制の評価及び監査の基準がございまして、それを参考に内部統制が組み立てられておりますが、法令等の遵守など4つの要素がありますけれども、そういったものについてルールづくりをし、またPDCAサイクルを確立するというのが、具体的内容になってくると考えてございます。

また透明性の確保につきましても、勧告の方向性でも重視されているということ、あるいは今回の中期目標の案の中でも大きな命題の一つであるということで、透明性の確保をここで挙げさせていただいております。

それから3で、以前2であった、業務運営の効率化に関する事項でございます。

まず、組織の見直しでございます。これにつきましては、前回の総括的業務、それから国鉄清算業務の内容を統合しておりますから、基本的には趣旨としては変えておりません。

他方、以前、外部委託の推進ということで、2項目ございました。これにつきましては、現行の中期目標期間におきまして、一定の成果があったということ、他方、この評価委員会における議論におきまして、評価委員の皆様方からも、外部委託というものを事項目的化させるべきではない。あるいは内部での遂行、技術承継などの観点から、内部での遂行も重要であるといったご意見をいただいたことを踏まえまして、今回は削除してございます。

(2)の経費・事業費の削減でございます。前は1つのところで全部文章にして書いてございましたが、今回はちょっとわかりにくいということで、一般管理費、人件費、事業費に分けてございます。パーセンテージにつきましては、冒頭、ご説明申し上げたとおりなんでございますが、1点だけ、人件費の中で、最後の部分、また、給与水準が国家公務員の水準を上回っている要因を検証し、合理的な理由がない場合には給与水準適正化に取り組むということ。これは勧告の方向性におきまして、この機構のみならず全法人を対象として、共通事項として盛り込まれた内容を反映させております。機構の場合は117.2%で、該当はいたしますが、そういう意味では、評価としてまたどう評価するかは別として、対象にはなるということで、記述としては盛り込んでございます。

(3)の随意契約の見直しでございます。これにつきましてはやはり全独法を対象とする、随意契約の見直し計画がつくられておりますので、これに基づく取組を実施するというので、取組状況を公表することになっております。

ちなみに右側にございます、入札及び契約の適正化の推進は、前は業務の質の向上の

中で、鉄道建設業務、固有のテーマとして挙げておりましたが、今回は、全業務を対象として随意契約の見直し計画が係ってくると。業務運営の効率化の観点で記載しているところでございます。

(4) 資産の有効活用でございます。これも勧告の方向性に盛り込まれた内容を、そのまま入れてございます。機構の場合、宿舍等の保有資産、一部保有資産につきまして、適切な場合に処分することになってございます。

財務内容の改善に関する事項でございます。総括的業務の中で、資金調達、貸付金の回収がそれぞれございます。基本的には、右側の以前の中期目標の中で、2点、最初のセンテンスの後ろの部分に、中期目標期間後の抑制効果を適切な指標により検証するという部分、それから「また」以下の部分で、受託業務の展開により自己収入の確保を図る。この2つを、前者につきましては、毎年度検証していただいておりますので、それで済むだろうという話。後者につきましては、受託業務をめぐる、先ほどの勧告の方向性での指摘を踏まえまして、これを削除した以外は、基本的にシンプルに整理したのみでございます。

(2) の鉄道建設業務の記載事項も、従前の鉄道施設の貸付譲渡業務に関する記載事項と、基本的に同じでございます。

**【河村財務企画室長】** 船舶共有建造関係の財務改善でございますけれども、今回、柱だけ追加しておりますが、船舶共有建造につきましては、今の中期目標期間と次の中期目標期間をまたぐ、ここにありますが、船舶業務については、見直し方針、17年度から21年度までの5カ年の計画が別途ありますので、今回の中期目標期間をまたぐ形になりますので、その関係を柱に整理しております。

現に、既に策定されております見直し方針に基づく取組等を推進することにより、財務改善を進めるということと、この見直し方針が21年度に終了しますけれども、この重点集中改革期間後の業務については、同期間における取組の成果を検証した上で、国で行われる所要の見直しを踏まえた取組を、機構にやっていただくということでございます。この見直しについては、昨年12月の独法の整理合理化計画での決定事項を目標に落としたものでございます。

以下、項目は基本的に現中期目標をそのまま写したのになっておりますけれども、1項目目は、未収金の発生防止と回収促進になりますが、平成28年度までの、できるだけ早い時期に未収金の処理を終了するとありますが、これも実は上位計画にもなりますが、少し以前になりますが、平成13年に閣議決定されている整理合理化計画で、平成28年

度までの未収金処理が計画されておりますので、それをターゲットとして発生防止、回収促進を図るということでございます。

中期目標期間における未収金発生率と未収金残高の目標は、今、調整中でありまして、また後ほど別途ご相談させていただくこととなります。

2項目目は、項目名は変わっておりますけれども、繰越欠損から債務超過というふうに、タイトルだけ変わっておりますが、そういった未収金の処理をした上で、全体としての収支改善をし、債務超過額を縮減するということと、あわせて繰越欠損金の処理を着実にを行うということを、掲げさせております。

これについても、先ほどの見直し方針のほうで、目標が21年度末の目標が設定されておりますので、その目標を確実に達成するというのを、中期目標上も目標にすることとしております。

次、現中期目標では、適正な事業金利の設定という項目があったんですが、これにつきましては今中期目標期間内に完了しておりますので、次期目標からは落としてございます。

③財務改善状況の公表は、今回新たに加わった項目であります。機構の船舶関係につきましては、こういった財務改善の取組について、結果だけではなくて、その要因も含めてわかりやすく随時適切に公表する、これはこの委員会でのご議論もありましたので、今回の中期目標に新たに項目として入れてございます。

以上でございます。

【田中内航課長】 続きまして、(4)内航海運活性化融資業務でございます。

現計画におきましては、貸付金の回収を適切に行うという形で位置づけられておりましたが、一昨年の独法、政府関係の政策金融類似業務の見直しの結果を受けまして、調達する借入金が前年度以下となるようにという形で縛りがさらにかかりましたので、これを入れまして、貸付金の回収を適切に行うということでございます。幸いにいたしまして、18年度、19年度と内航船舶の代替建造量が増えております。したがって、この事業も借金を全部返済し終わるように、今、進みつつありますので、その旨、きっちりやっていきたいということでございます。

【坂下造船課長】 一番最後でございますけれども、前中期目標に掲げてございました、昔の造船不況対策の最後の処理の業務がございました。

これは機構法の附則の中で、過去行った不況対策の、いわば資金の穴埋めをするための、事業者からの納付金の徴収業務というものが行われております。これは毎年、交通政策審

議会の海事分科会の答申をいただいて、納付金率を定めて、事業者が新造船の受注をした際に納付金を納めていただくというお金でございますけれども、現在の見込みで、平成22年に終了できそうだとということで、納付金率を定めて、事業の終末に向けて順調に事業を進捗しておるというところでございます。

事業自身、非常に規模も小そうございますし、また22年度に事業の終了を迎えることができそうだとということで、事業自体としては、非常に泡沫的な業務になっておるということで、今回は中期目標の中から項目として削除いたしましたものでございます。

以上です。

【瓦林財務課長】 最後になりましたが、冒頭、今回ごらんいただいております中期目標の案、最終的に中期目標となった場合に、年度評価の際の評価項目の単位になると申しました。評価項目の数につきましては、従前からこの評価委員会の場で、数を減らしたほうがいいんじゃないかというご指摘をいただいております。今回、例えば(1)ですとか①とかいった章立ての単位が、そのまま必ずしも評価項目になるわけじゃないんですが、①とか③の単位、あるいはその下のアとかイの単位で見ますと、前回は48件ございました。これが今回は34件になってございます。ちなみに前回の48件に対して、評価項目は52項目でしたから、多少は増減がございますけれども、全体の傾向としては、削減できているのではないかと考えてございます。

以上で、議題1に関する事務局の説明を終わらせていただきます。ありがとうございます。

【家田分科会長】 ご説明をありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明について、ご意見を賜るということにしたいと思います。特に順番は設けませんので、ご発言されたい方から、逐次お願いしたいと思います。

いかがでしょうか。宮下先生。

【宮下委員】 ございません。

【家田分科会長】 角先生。

【角委員】 個別の項目の話ではないんですけれども、今年度で現在までの4年半の中期計画が終了するわけですが、そうすると、ことしの夏あたりに現中期計画の全体的な評価を、多分、評価委員会でやって、全体に対する評価と今後に対する対応みたいなことを提言する、何かコメントをまとめることになると思うんですが、そういうものとは別に、この時点で次の中期目標、中期計画が出てくるということ、その辺はどういうふうを考え

たらよろしいんですか。

【瓦林財務課長】 何分、中期目標期間の満了と次の期間のスタートの時点が、どうしても評価できるのが終わった後ということになりますから、次の目標をあらかじめ策定しなくてはいけない。この際は、今まで4回、年度計画のご評価をいただいておりますが、そのときのご提言、ご指摘を踏まえて、反映させるということで、最終的に5年間全体の評価結果を反映させるということは、なかなか制度上難しいところがあるんですけども、そういう意味で、私ども、4回の年度別評価を前提に議論をお願いできればと考えてございます。

【角委員】 冒頭でちょっとご説明があったかと思うんですが、そうすると、今回、この追加されている項目とかそういうのは、基本的には各年度の年度評価ベースで出てきた評価委員会の指摘のようなものを積み重ねていって、整理してこれを出したという感じでしょうか。あとはもちろん政府の全体の見直しの話はあるとは思いますが。

【瓦林財務課長】 ご指摘のとおりでございます。

【家田分科会長】 ほかにいかがですか。細かいところも含めて、どうぞ、文言とかそういうのも結構ですから。

ちょっと、1つ、2つ、質問していいですか。

資料1-4の1ページで、最初の「はじめに」の文の中で、現状が、弾力的、効率的、透明性ということになっているんだけど、「弾力的」が抜けたんですね。これはどう読むかなど。それが1点目です。

それから2点目は、同じページの下のほうで、工期の話が出ているんだけど、「所定の工事完成期限を踏まえ」というのがありますが、工事完成の予定日というか予定時期というのはあると思うんですが、期限という概念はどうなっているのかなというか、あるのかどうかなと思うんですが。これも単純に質問です。

それから5ページで、研究のところがあって、弾力的かつ効果的な制度の運用と、基礎的研究の推進で、その中で、研究費の不正使用等の防止や、国土交通省所管の研究機関の研究も含めた重複の排除、特に重複の排除という話なんですけれども、もちろん重複があってはいけないんですが、いろいろな科研費とか、ああいうたぐいは、ジョイントファイナンスというのか、ほかとこういうふうに手分けをしながらやって、それで大きくやるんですよということがありますでしょう。そうすると、重複の排除は当然避けるんだけど、重複の排除とともに、他の研究リソースとの適正かつ明確な役割の分担というか、そ

ういうのも要るんじゃないかと思う。単純にちょっとでも似ているとというのは、何かみんな小さな話になってしまうような気もするので。これも質問です。

それからさらに瑣末なことを言うんだけど、同じく5ページの国鉄清算業務の①で、年金費用等の支払いの法令に則った適正な執行の、2行目で、適切なリスク管理を行った上で、安定的かつ効率的に運用と書いてありますが、上田先生、これは行った上でやるんじゃないくて、行いつつ……。リスク管理をやった後、適正に運営ができるんじゃないくて、同時並行ですよ。

【上田委員】 同時進行です。

【家田分科会長】 だから、行ったという過去形が、何かちょっと気になったんだけど。

もうちょっと、何かつくような話で、話題提供ですけど、6ページの業務の効率化に関する事項で、組織の見直しについて、組織については、業務の質的・量的な変化に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制とするというのは、もちろん大事なことなんだけれども、組織を見直している、変えているということが、もちろん目的ではないんですよ。いじくり回しているのが目的じゃなくて、いいものにしていく、いいものにするようなモニタリングというのか、事項チェックみたいなことですよ。それでよくできていると思ったら、組織は変えないほうがいいんだから、変えていくことが目的じゃないように読まないといけないんですけど、そこが若干、この表現が気になったという。

どれも文言上の問題で、大変恐縮ですけど、一応、三、四点、申し上げました。

【瓦林財務課長】 それでは、それぞれ担当から答えさせていただきます。

まず私から、1ページ目に関しまして、2点いただいております。

1つが、前回、弾力的、効率的、透明性の高い、今回は特に効率性及び透明性ということです。前回の弾力的という言葉は100%正確ではないかもしれないんですが、基本的には統合という大きな出来事で初めて発足したという中で、統合前の形にとらわれることなく弾力的にという意が込められていたのではないかという考えです。幸い、前回、目標の一つとしておりました組織の縦割りの克服、統合のメリットの活用等々は、一定の成果を見てきたというご評価をいただいているものですから、今回は、この弾力的という言葉は、あえて省略したという趣旨でございます。ただし、何分こういう言葉ですので、絶対に第2期にあっておかしいということはないと思います。どこに重点を置くかというところだと思いますが、効率性、透明性が特に要請が強くなっているのかなという判断もござ

いまして、入れさせておりますが、もしご指摘いただければ、そこは対応を考えさせていただきたいと思います。

2つ目の、完成期限を踏まえたというところでございます。もちろんこれは新幹線をはじめとする鉄道建設で、目標完成時期というのがございます。それをどう表現するのかというワーディングでございます。完成年度だとちょっと広すぎるようなところもありますし、完成予定時期とか完成目標時期とかいうのも、ちょっと長いような印象もございますものですから、完成期限という言葉を使わせていただいております。これにつきましても、もし何かさらにいいワーディングがございましたら、そこはまた考えさせていただきます。

6ページの、組織の見直しの関係で、これはご指摘を踏まえまして、もちろん組織の見直しだけではなくて、運用も含めて、常に効率的、機動的なという意味を込めているつもりではございますけれども、さらにいい表現はないかどうか、ちょっと考えさせていただこうと思います。

【田村技術安全課長】 5ページの上の基礎的研究のところでございますが、今、家田先生からのご指摘を受けました研究の重複というのが、競争的研究資金における政府全体の非常に大きな関心事項になっていまして、研究課題について、科研費、JST、NEDO、当省、あるいは厚生労働省など複数の機関に応募する場合がありますので、そこを省横断的に取り組むということで、共通的に重複の排除という言葉の表現でさせていただいております。

先生がおっしゃったように、確かに研究といいますのは、ある特定のプロポーザルとそれに隣接する研究もあったり、あるいは前後するといいますか、ちょっと斜めになっているとか、概念的にはちょっとずれている研究テーマもございますので、研究審査の中で、ここでは、まさしく同じような研究テーマが重ならないという意味で書かせていただきました。

今この話を書き込むと、非常に長い文章になるので、今はこういう表現にさせていただきますけれども、適切な表現がないかどうか、検討したいと思います。

【篠部鉄道局参事官】 同じく5ページの下の方で、国鉄清算業務の適切なリスク管理を行った上でという文言についてでございます。

実はこの経緯を申し上げますと、参考資料1が後のほうについてございますけれども、独立行政法人のいわゆる勧告の方向性というものでございます。私どもは政策評価、独立行政

法人評価委員会から勧告の方向性を受け取らせていただきまして、鏡を一枚めくっていただいた、別紙が中身でございますけれども、その3ページ目の上のほうでございますが、特例業務の見直しというところに、適切なリスク管理を行った上で、運用対象や年限構成を工夫することにより、安定的、効率的に運用するものとするというところを引かせていただいております。

私どもの理解としては、家田先生、正に御指摘のとおり、同時並行でやりますが、文言を私どもの解釈として考えると、適切なリスク管理を行うことが前提で、その枠組みの中でということとらえておりまして、文言を変えることもあり得るかとは思いますが、変えるとまた、勧告の方向性をなぜ逸脱するのかとか、なぜ変えたのかとなってしまいますので、このままにさせていただいたところでございます。

【家田分科会長】 わかりました。

今のご説明があったようなたぐいは、僕は別に全然固執しませんので、趣旨だけ我々の中で共有化していればいいと思いますが、1点目のところの「弾力的」は、何か変な邪推がないのかなというのが、むしろ逆に心配になったのは、もとは弾力的と入れておいたら、弾力的にし過ぎて、何か変なことが起こってしまって、それだからとったというふうに、国民は読まないかなという気がしたものですから、聞いたんです。どっちでもいいといえれば、どっちでもいいし、弾力的、柔軟性に富んだ運用のほうがいいに決まっているとは思いますが、うんと積極的な理由がなければ、弾力的をとる理由があるのかなという気がいたしました。感想ですけれどもね。

2つ目は、工事完成予定時期というのと、期限というのとでは、ちょっと様子が違うと思うんですね。つまりこういう表現をすることによって、工期さえ守っていればいいと、それが期限だということになっていけなくて、また期限と言った途端に、絶対に守れそうな時期を最初から設定すればいいという行動になっていけなから、あまり一刻もおくれたら、とんでもなくてというたぐいの、前と後ろの非対称になるような時期の設定じゃない用語のほうがいいと思って、期限というのが、僕はちょっとどんなものかなと思ったものですから。むしろこれは機構の人たちの、業務をやっている側から、期限と言うほうが仕事がちゃんとできるのか、結果的にはなるべく早くつくるのが目的ですから、仕事がやりやすく、しかも早くなるほうの用語を使えばいいので、ぜひご検討いただければと思いました。

研究のところは、説明を聞けばそうなんだろうけれども、読む側からすると、重複の排

除というネガティブのところをいって、それを排除することなんです、ポジティブに上手にファイナンスする。例えばこういうことなんです。鉄道でいえば、車両の開発に関するようなことは、何か別の資金があって開発して、だけどそれを踏まえたシステムの構成はこれでやるとか。要するに、似たもので加盟しているとかではなくて、セットにしてプロジェクトを起こす。そうすると、限られた資金をいろいろなところが出し合うことによって、できるわけでしょう。そのほうが、大仕事ができるわけでしょう。というようなことなんですけれどもね。ただそれが、むやみに変なことになってはいけないから、そこには適正とか、透明とか、明確とか、そういう表現は要すると思うんだけど、もうちょっとご検討いただくとありがたいなと思った次第です。

私は以上です。

ほかに先生方はいかがですか。

【上田委員】 3点ありまして、1つは今の工事完成時期、期限という言い方ですね。期限というと、どうしても賞味期限、締め切りみたいなイメージになってしまうのですね。実は、私はプロジェクトの最適タイミングという研究をしていて、経済が成長しているときには、あまり早くやることは得策ではない場合があります。けれども、人口が減少したり、経済があまり急激に成長しないときには、実は賞味期限というのがやっぱりあって、そういう意味では、ほんとうは期限というのがあるんだと思うんです。けれども、あまり期限と言ってしまうと、さっき家田先生が言ったように、やたら誤解を含んだ理解をされると困るので、私は特に所定という言葉が非常に気になるんです。何を持っていていいタイミングを決めたのかという、その理屈がはっきりしないで、単にもう天下りのいつまでにと決められてしまったから、それでやるんだという、機構としては、決められた時期を守るのが、最大のミッションかもしれないけれども、実は場合によって状況が変化したときには、やっぱり期限という考え方で、いつも与えられたらそれを必ず死守しなくてはいけないんじゃないかと、それもある程度適正に考えるという余地が必要だと思うんです。期限は、工事完成時期と言えば別にそれでいいだけで、言葉はそれでいいんだろうと思うんですが、所定という言い方は、どのぐらいきついものなのか、ちょっとそれは機構と国土交通省でお考えいただければ。

さっきのリスクの話。これは前提として、その上だということで、当然だと思います。それは要するに、当たり前で、常にとか、いつもそうなんだよということがあればいいので、リスクはいつまでは管理して、その後はもう支払いだけだよという話ではないわけで

すから、多分、同時進行と家田さんが気にされたのは、そういう意味だと思うので、「常に」とかということ、もし加えられるのなら、それを入れれば全く問題ないと思う。

今の研究費の問題。これは我々、大学の人間は、特に研究費の申請をする立場になるので、一番よく知っているのですが、基本的に同じものに対していろいろな複数のところからお金を調達して、大きな研究をやるときには、やはりそういう状況にならざるを得ないわけです。けどそういうときには正直に、申請書に、この部分に関しては別のここからお金をいただく予定ですが、別の部分に関しては、小分けにしたテーマですと違うので、この部分はこっちからくださいというようなことを、はっきりと書くわけですね。そういった仕分けができていれば、それは重複ではなくて、我々はマッチングファンドという言い方をします。つまり組み合わせをすることによって、より成果のいいものを出すという言い方で、アメリカなんかはそういうのが結構多いです。

また逆に競争という意味であれば、アメリカは例えば政府機関が出す研究の助成金は、同じテーマに対して、複数の大学に出します。同じテーマのものは複数のシンクタンクに出します。いろいろなところにやらせて、レポートを5つも6つも持ってきて、その中から一番いい成果を実用化するというをやります。そういう意味では、重複というか、同じものに対して、「おまえら、競ってみろ」「同じテーマで、おまえらやってみろ」という、厳しい世界があるわけです。もちろん、機構はそこまで厳しいものを要求する必要はないと思いますけれども、場面によっては同じテーマに対して複数のところに、これも重複といえば重複なんですけど、そういうやり方があるわけです。

ですから、同じ研究をやっているのに、何で複数から二重にお金を取っているのかという話は、決してネガティブな話ではなくて、むしろ戦略的な研究という意味では、そういうことをやらないと、我々は世界の研究の競争に生き残れませんので、特に技術の最先端を目指すという機構のプライドミッションがあるのであれば、その辺はもう少し適正にいいですか、単純に重複はだめという言い方はやめていただいたほうがいいかなという気がします。文言はもう少しお考えいただくと。

以上です。

**【家田分科会長】** ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

**【北條委員】** 同じく5ページの研究の評価のことについてです。他の部局から要求された事項かと思いますが、我々はやはり、今の上田先生のご意見にも共通するところす

が、例えば効率的な運用を考えたときに、共通性の確保は大事ですが、あまりマスキングをし過ぎるとまずいと考えます。やはり研究はちゃんと成果を出しているところに出すのが大事です。成果をいかに見るか、単に申請書の言葉がうまく書いてあるだけではなくて、資金を投入したときに効率よくアウトプットが出ることが期待される場所に出すというのかなり重要なファクターだと思います。

もう一つは、それぞれ分野によってはホットになる場所がありまして、そこにはある程度いろいろな形で資金の集中、ある程度の集中はあったほうが、かえって研究の成果が出るという面もあると思います。もちろんその府省が連携して予算を上からの縛るところも必要があると思うんですが、そのあたりは過度に書き過ぎないようにしていただいたほうがいいと思います。

全然違う観点ですが、全体で項目を減らされて集約化されたのは、我々にとって非常にわかりやすくなっていると思うんですが、機構にとってウエートが各項目で違うと思います。細かい項目はたくさん残って、大事なところが非常に集約された形になっていないかどうかだけ、もう一度見直していただいて。やはり大事なところはそれなりに後で評価と結びつけるときに、対応させるために残す必要があるんじゃないかなと思いますので、そこをよろしくお願いします。

【家田分科会長】 続いて、お願いします。

【宮下委員】 先ほどの1ページの工事完成期限のところですけども、一般的にビジネスのほうで現在非常に重要視されているファクターを、全部入れておられるという意味では、これでいいんじゃないかなと思います。工事完成期限というのは、品物の納期に当たるものですよね。ただ、家田先生並びにほかの先生方もおっしゃったように、それでもって品質が悪くなったりとか、そういうことが阻害されるのではないかというのが、一番大きな……。慌ててですね。ですから工事完成期限、あるいは納期というのは、必ずしも一番重視すべきことではないんですね。

最初はやはり安定的なお仕事を継続して行っておられると、この一番上のところに出ておられますけれども、着実な仕事を行う。次は品質である。その結果として納期といいますか、工事の完成期限に間に合う。それが安い価格で、コストで行えればいい。そういう順番になるわけですね。そういう感じで書かれておれば、何となく皆さんもずっと受け入れられると思うんですが、これこそ金科玉条だと。①でどっと出てきまして、そのところが、少し唐突だなという受けとめ方をされたのではないかな。これ自体は、非常に重要な

ファクターの一つでありますので、これをとることはないと思います。

たださっき上田先生がおっしゃった、所定のというのが、どういう意味なのか。普通のビジネスでありますと、契約できっちりやっておりますけれども、機構の中でのこのようなものは押しつけられたものなのか。通常のビジネスとの違いが、やはりあり得ると思うんです。そのあたりを少しお考えいただければと思います。

【家田分科会長】 納入する相手が、だれなのかと。法人なり個人なり特定できるものだと、スタート点で、「いつまでに納めてくれないと困ります」「その間にお金は必ず払います」ということになるんだけど、お金を払う側も分けてやるし。

施工上の未確定要素が、常に建設では伴うわけですよ。期限をばしっと守れるように決めるならば、うんとさばを読んで決めればいいのでね。

【瓦林財務課長】 補足でございます。

期限という言葉の印象が強すぎて、また「所定の」というところは考えさせていただこうと思っています。

趣旨としましては、やはり鉄道建設の業務の中で、着実な進捗を図る。それも漫然と図るんじゃなくて、鉄道建設の場合、例えば新幹線ですと、政府与党申し合わせによりまして、いつまでに完成を図ることが決められております。あるいはそれ以外の事業でも、国の予算の関係で、目標時期等が決められております。そういった法律に基づく手続の中で決められた目標時期に向かって、着実な推進を図るのが最も大事なことだろうということで、書いております。

ただ、期限という言葉がよろしくなかったかもしれませんし、所定という言葉も、ちょっと誤解を招きかねない表現だったかもしれません。そこは考えさせていただこうと思います。

【宮下委員】 でもこれがないと、一般的な民間委員が何かからチェックが入ると思いますから、これはやはりきっちりに入れてはおかないといけないかと思っています。

【家田分科会長】 こういうのはね。項目は入れないといけないです。これまではあったんですね。

続いていかがでしょうか。

では、全体をまとめて、ほかにコメントされるようなことがあればお願いします。

【田村技術安全課長】 今、北條先生からございました、マスクングによる研究評価でございますが、これもいろいろなところで、マスクング評価で適切に審査できるのかとい

うご指摘が、今のように出てございます。

といいますのは、研究内容について、いかにも上手に書く人はいるけれども、その人が実際に実施した過去の実績も重要であろうかと思えます。

ただ一方で、国交省のような研究になってくると、分野がかなり狭く、ある程度研究者も予測される中で、名前も入ってしまっていると、最初からみんな見えてしまい、地位や実績に影響されうるということでございます。

今、基礎的研究については、2段階の評価をしております、第1段階で応募課題全てをドキュメント審査で、第2段階で、ある程度絞ったものを面接という形でやってございます。マスキングについては、第1段階のドキュメントの審査で導入して、第2段階できっちり今度は面接という形で審査についてやりたいと考えてございます。

したがってマスキング評価と書いてあるのは、全部をマスキングではなくて、一部をマスキングという形で進めたいと思えます。

【家田分科会長】 加えていかがですか。

【篠部鉄道局参事官】 先ほど上田先生からの追加で、国鉄清算業務のリスクの管理の部分をお指摘いただきました。

勧告の方向性が出されるまでの経緯を、簡単に一言だけ申し上げますと、ある議論の中で、もっとアクティブ運用というんでしょうか、元本保証を外してでもどんどん運用を積極的にしたらいいじゃないかという議論が、出かかったんですけども、私どものスタンスとしては、現在の法律でも独法通則法の範囲で、国債など元本保証が前提となったものしか買えないことになっていますから、それを前提に維持していただきたいなど。なぜかと申しますと、国鉄職員の年金の給付の費用が、これから保険料をどんどん現役の人から取ってという仕組みではなくて、過去にいただいたお金で、あるいは土地を少し売って、まだ少しありますが、その範囲の中で、今後50年にわたって遺族年金を含めてしっかりと払っていかなくてはいけないということで、もし足りなくなると、保険料を追加で徴収するという仕組みになっていないものですから、ここはしっかりと守って、穴があいては困るなということで、元本保証を前提にという主張を申し上げたところ、こういう勧告の方向性があったわけでございます。

私どもとして、リスク管理を怠るような気持ちは全くございませんので、もし差し支えなければ、先ほど言いましたけれども、あまり文言をいじると何か意図があるんじゃないかと、逆に言われたりするものですから、もし可能であればこのままにさせていただけれ

ばありがたいなと思った次第です。

【上田委員】 結構です。

【家田分科会長】 ほかにはどなたか。

文言とは関係ないところでも、これまで評価の業務をやっている中で、ご注意いただくような点があれば、どうぞご発言いただきたいんですが。

【上田委員】 全体として、7ページの未収金のところが典型的なのかもしれませんが、前の目標でもいわゆる数値目標で、幾ら、何%という言い方が出てくる。今回、ほかの項目はあまりそういうものが出てこないんですが、7ページでやはり同じように、28年までに何%幾らという数値目標が出てくるわけですね。ここは、かなり定性的なものであったり、幅広のいろいろな評価項目になっているわけですが、ここはむしろ数値目標を入れると、それで数値が達成したか、しないかということだけが、どうしても目につくというか、目立つわけですね。この数値の設定の仕方を、今後どうするか。あまりあいまいな言い方だったら、数値目標の意味がないし、やはり数値というのは、ある程度、目標に向かってわっと一気にやるときには必要なものなので、あれなんです。例えば前の目標のときに、270億、8.2%という数値が出されたときに、これはどういう根拠とか考え方で、数値設定がされたんでしょうか。あるいは、それが今回、もう次の新しいほうに書き込む数値目標のところに対して、同じような考え方で設定されるのか、その辺のところをお聞かせいただければと思います。

【河村財務企画室長】 基本的には同じようなんですが、ただ大きく違いますのは、この中期目標をつくった4年半前のときは、その時点で、非常に大きな未収金が既にある状態であった。未収金というのは、既にある未収金を処理していく一方で、新規の未収金がまた加わってくる。その新規の未収金というのは、それはどんどんある程度実績なり何なりから、あるいは業務改善をして、ある程度の実績を見込んで、見通すことができるわけですが、当時5年前、やはり大きかったのは、既に存在する未収金ですから、それに引きずられて、それが実は大きくて、それプラス新規の未収をどう見込むかということに計算してやったということになっています。

基本的には今回も、そういう意味では同じやり方でやるんですが、ただ今回は、これはまた大分もとの未収金が減っておりますので、28年度までに処理するというのが、ある程度見えてきておりますので、前回と違うのは、少しターゲットに向けた目標をお示しできるんじゃないか。もう少し、どの程度でお示しできるかは、検討しているところで

すけれども。

【上田委員】 わかりました。

【河村財務企画室長】 そういうことでございます。

【家田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

ちょっと気にならないではないので、質問をしてみるんですけれども、現在の中期目標ですと、1ページの下から3つ目のところに、関係機関等の連携というのがありますよね。鉄道建設業務の中だけでも。それで事業者、自治体なんかと緊密な連携を図ると言っているわけですね。これはどこかには残っているんですけど。

【瓦林財務課長】 ここは左側の2の(1)の柱書きをごらんいただきまして、本文の2行目で、「技術開発の推進等を図りつつ、関係機関」とここに出ました。

具体的には、この中に出てきます①ですとか②とか③と、それぞれございますけれども、それぞれについて係ってくるべき話だろうと。ですからそれぞれの項目について、ご評価いただく際に、関係機関と連携をちゃんとしているかどうかを見ていただいて、判断材料にさせていただくというふうに位置づけております。

【家田分科会長】 わかりました。

どうして伺ったかという、関係機関とは密接な連携を図らなくてはつくれませんからやっているわけだし、それからまた用地買収なんかについていえば、普通の人々への説明なり何なり、やらなくては進みませんから、やっているわけですが、いろいろな事業の中では、それにとどまらず、さらに人々の意見を求めたり、人々の理解を求めるための努力をしていますよね。そういうところが、関係機関との連携という言葉だけではなかなか読み取れない。しかもそれは多分、鉄道建設業務だけじゃないんですよ。機構全体なので、機構全体の「はじめに」みたいなところに、ちょこんと入っているんでもいいと思うんですけども。「関係機関との連携のみならず、一般国民への説明責任を果たしつつ……」というたぐいのことが、ちょっとあってもいいんじゃないかなという感触は持つんですけれども、その辺は何か議論はありますか。

【瓦林財務課長】 検討させていただきたいと思います。

もともとの考え方としまして、連携だけを評価対象にするのはいかがなものかというのがありまして、やっぱり何かをやるときに連携して、初めて評価できるという意味で、全体に溶け込むような位置づけに持ってきました。ただそれが鉄道建設だけでいいのかどうかというのは、まさに先生がおっしゃるとおりだと思いますので、そこは関係部局で相談

しまして、場合によっては場所を変えるとか、方法を考えてみたいと思います。

【家田分科会長】 なるべく、ふんわかしたところで書いたほうが、趣旨に合うと思うので、「はじめに」かなんかのところで、さっきの透明性とか効率性みたいなところに、一言入るとそれで済むんじゃないかと思うんですけどもね。ご検討いただけましたら、ありがたいです。

ほかにはよろしいでしょうか。

【角委員】 2ページの下船舶共有建造業務のところ、1点質問させていただきますが、現在の中期目標では、2(2)①の最後の3行目に、中小企業政策の観点も踏まえ、共有比率の見直しを行うという文言が入っていますけれども、今回の中期目標では、整理した中に入っていないようなんですが、この辺はどういう考え方でディリートされているのかを、教えていただきたいと思います。

【河村財務企画室長】 この部分は、共有建造は平成17年のときにかなり大きな見直しをして、それがために中期目標を途中で変えたりまでしているんですけども、そのときに見直しの一環として、経営状況のあまり悪いところは別として、中小企業については共有比率を少し上げることで、支援を充実させ、中小企業とそれ以外の企業とで少し差をつけたという改正をした経緯があります。

これについては、平成17年のときにそういう制度を導入しましたので、次の中期目標期間中も基本的にこのままの状態で行っていかうと思いますが、制度改正をするというアクションは完了していますので、次の中期目標からは落としているということでございます。

【角委員】 そうすると、17年のときにこれを既にやったという、それは維持しますという……。

【河村財務企画室長】 はい。当然、中期目標からは落としていますけれども、それが継続していかれることを前提に考えているということでございます。

【角委員】 わかりました。

【家田分科会長】 ほかによろしいですか。

工藤先生、何かありますか。

【工藤委員】 大体同じようなことなのですが、テーマとして私が疑問に思ったところは、ほとんど皆様方と同じで、大体言っただいていますが、先ほど本質的なご質問があった、評価の時期と今後の話というところで、全体的なトーンとして気になるのは、今

回やはり一連の改正時期ということと、総務省等でこういうふうにしなさいという一般的な制約がいろいろある中で、かなりそれに引っ張られているのかなと。さっきの文言じゃないですが、そういうところがあるのは、若干気になるのが、1点目です。

2つ目は、ほかの独法などと比較すると、目標というところで、全体的に具体性がちょっと薄い気がします。これはもしかすると、こちらの機構そのもののやっている仕事の内容や仕事の性質の点で難しいのかなとは思いますが、やはり「確実な」とか「着実に」という表現が多くて、じゃあ、どうなのかなというところが、具体性に欠けると思います。じゃあ、どうなんだという話になると、コストの削減であるとか、その辺で数字が入っているので、具体的に数字を入れるのは、多分難しいんだと思うんですけども、例えば、前の計画の期間に比べてどのぐらいとか、相対的でも何でもいいんですが、何かもうちょっと具体的なのが出ないかなというのが、全体的な印象です。

細かい話では、実は多分、ここをというふうにやっていくと、なかなかそういう数字や割合になじまないんだろうと思うんですが、ざっと読んでいくと、やはりほかのところとの違いがかなり明確に出てくるので、きょうは別のところでも中間の見直しをやっていたんですが、全体として読んだときに、それが一番気になるところであります。

すみません。ちょっと印象みたいになってしまいました。

【家田分科会長】 その辺はどうでしょうかね。国交省の範囲だけれども、全体の会議に出ますと、この機構はすごく大きいんです。業務範囲がものすごく広くて、さっき50項目とあったけれども、もとは七十幾つですから、それを50まで減らしたというのがあるって、そのときなんか考えると、いろいろな具体的な数値をつくるのはいいのですが、この目標をこの数値でやるなら、これもやらなくてはいけないといって、多分、200くらいになるんじゃないかと思うんですよね。それは多分あまり能率のいい仕事ではない。

私の個人的な意見ですみませんけれども、目標は国が決めることであって、計画はそれに基づいて機構がみずからつくることですが、これだってやはり、今、機構の方に来ていただいで聞いていただいているわけだし、機構がつくる計画だって、国と意見を聞きながらやったりするわけですよ。だから目標は、そのディレクションがはっきりしていて、プリンシプルをうたって、計画の中でみずから率先して目標値を出したりなんかしながら、それが単年度ごとにどう達成できたかなと見るほうが、わりあい、性善説的な自己管理的な経営マインドで、我が国にいいんじゃないかな。また、巨大な組織にはやりやすいんじゃないかなとは思っているんですけどもね。いかがでしょうか。

そういう意味で、幾つかのポイントについては数値目標を入れる前提で、予定されてございますけれども、さらに何かこれは入れるべきというのが、工藤先生から、後からでもいいですが、もし具体的にご提案いただければ、またそれを検討してみるということでしょうか。

入れようとする、なかなか難しいんですね。技術的な作業上、それが適正な目標かということのを充てることとね。言うだけ、書くだけだったら簡単なんだけれども、できるのかということも検討しなくてはいけないとなると、案外難しいことじゃないかと思うんです。

ご意見は一通り賜ったということで、よろしいですかね。

それでは、大体の趣旨は、皆さん共通のことでしたので、大局はお認めいただいたこととして、個々の文言や何かについては、特にご発言いただいた方には、こういうのでどうですかと後で聞いていただくかもしれませんし、細かいところは私にらせていただくということでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

ありがとうございます。

それでは、この話題はそのくらいにさせていただいて、議題2ですね。

よろしくお願いします。

【瓦林財務課長】 ありがとうございます。

議題2でございます。

特定債権の内容変更について、資料2としてお配りしております。詳細につきましては、機構から説明申し上げますが、まず、特定債権の内容の変更とありますけれども、特定債権とは何ぞやということだけ、簡単にご説明させていただきます。

特定債権と申しますのは、機構法の17条3項に定義があるんですが、平成3年10月に、もう15年以上前になりますけれども、既設4新幹線、東海道新幹線、山陽新幹線、盛岡までの東北新幹線、上越新幹線について、当時の新幹線保有機構からJRに対しまして譲渡が行われました。この、JRからの譲渡代金が分割払いの形で受け取るという、債権のことでございます。

新幹線保有機構でございますけれども、62年4月の国鉄改革の際に、国鉄長期債務の一部を承継して、機構になりました現在も、JRからの新幹線の譲渡代金の分割払いの収入をもって、国鉄長期債務の償還を続けております。この関係の資金繰りですけ

れども、J Rからの譲渡代金の分割払いが、平成3年から始まって、28年度末まで長期間にわたって続く一方、払うほうの債務の償還期限は、いずれも譲渡収入の期限より短いということで、トータルは合うように設計されているんですが、一時的に資金不足が生じるという状況が発生することになります。

この一時的な資金不足に対処するために、2つございます。1つがいわゆるJ Rの3島会社の経営安定基金からの借り入れ。もう一つが、J Rとの間での譲渡契約に定められた額を超えた、当初想定された分割払いの額を超えた譲渡代金の受け入れ、早期弁済と呼んでおりますけれども、この経営安定基金からの借り入れと、早期弁済によって、対応してございます。

後者の早期弁済につきましては、機構法の規定で、国土交通大臣の認可が必要になってございます。同じく法律では、国土交通大臣が認可するに当たっては、この評価委員会のご意見を聞かなければならないと規定されております。

こういう文脈の中で、平成19年度分のJ Rによる早期弁済を受けること、そしてその額について、お諮りするという趣旨でございます。

詳細につきましては、これから機構の鉄道助成部長からご説明申し上げます。

**【中桐鉄道助成部長】** それではご説明させていただきます。

まず5ページをお開きいただけますでしょうか。

先ほど、財務課長からご説明がございましたが、平成3年10月に新幹線をJ Rの本州3社に譲渡しております。そのときの譲渡価格が、総額9.2兆円でございます。この左の列にございますように、簿価6.2兆円と、昭和62年4月の国鉄改革のときの評価益が1.9兆円、それから平成3年10月の新幹線の譲渡時の評価益が1.1兆円と、この3つからなっております。このうち一番上の6.2兆円の部分につきましては、当機構はJ R本州3社から支払いを受けまして、私どもが承継しております債務、6.2兆円に見合う債務でございますが、これの償還利払い、具体的には財投でありますとか、民間金融機関等への返済に充当しているところでございます。

今般の債権の内容の変更は、これに関するものでございます。この6.2兆円の部分につきましては、平成28年度までに元利均等半年賦支払を受ける場合の、半年賦金に相当する額を、毎年度、算定いたしまして、その支払を本州3社から受けるというふうになっております。平成19年度、今年度は半年賦金に相当する額が、2回分で3,104億円でございます。

1 ページをごらんいただきたいと思います。

2 番目に、平成19年度の資金収支見込を載せておりますが、まず支出でございますが、借入金等償還金が4,194億円、借入金等支払利子が1,053億円でございます。合わせて資金支出が5,247億円でございます。一方、新幹線の譲渡収入は、先ほどご説明いたしました3,104億円でございます。それから業務外収入等ということで3億円ほどございます。そのほかに2,140億円必要になります。この資料では1,283億円と857億円と2つに分けて書いてありますが、これを合わせて2,140億円になりますが、その分を資金調達しないといけないわけでございます。

2 ページをごらんいただきたいと思います。

この資金調達については、ルールがございます。所要資金調達額の40%を、JR北海道、JR四国、JR九州の経営安定基金から借り入れ、残りをJR本州3社から早期弁済をしていただくというルールでございます。経営安定資金からの借入時の資金収支見込では、先ほどの2,140億円という所要資金調達額が、借入時には2,143億円ございましたので、その40%に当たる857億円を既に経営安定資金から借り入れているところでございます。その後、所要資金調達額が2,140億円となりましたので、これから857億円を差し引いた1,283億円を、JR本州3社から早期弁済していただきたいというものでございます。

また1ページに戻っていただけますでしょうか。

3番目の、早期弁済による債務償還に対する影響についてでございますが、承継債務、6.2兆円に見合う部分の承継債務でございますが、その返済に充てられるJR本州3社からの譲渡代金につきましては、平成28年度までにすべて返済できるように、毎年度、年度首の債務残高等から再計算して、それを機構が収受することになっておりますので、早期弁済を受けても、将来の債務償還に支障をきたすものではございません。

3 ページをごらんいただきたいと思います。

グラフがございます。赤色の折れ線が各年度首の債務残高でございまして、その目盛りは右側の縦軸となっております。×印のマーカーがついた黒色の折れ線が、JR本州3社からの譲渡収入、早期弁済を含む譲渡収入でございますが、その目盛りは左側の縦軸となっております。グラフをごらんいただいて、おわかりいただけますように、グラフの右端は28年度までとなっておりますが、29年度首には債務残高がゼロとなるよう、債務は赤色の線でございますが、順調に減少しているところでございます。

また1ページに戻っていただきたいと思います。

2番目の、資金収支見込のところですが、資金支出が先ほどご説明いたしましたように、5,247億円ございまして、所要資金調達額が2,140億円でありますところ、経営安定資金より既に857億円借り入れておりますので、残り1,283億円を早期弁済にしたいということでございます。これに伴う特定債権の内容変更をいたしたいということでございます。

この1,283億円でございますが、1のところの表にございますが、JR東日本から434億円余、JR東海から712億円余、JR西日本から136億円余を、それぞれ早期弁済していただきたいということでございます。この配分割合につきましては、新幹線、鉄道施設の譲渡価格、9.2兆円の配分割合と同じになっております。

特定債権の内容変更についてのご説明は、以上でございます。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

この件につきましても、先ほど申し上げたとおり、意見を言うことになっていきますので、ご意見をいただきたいと思います。

どうぞ。

あるいはご質問でも結構ですけれども、いかがでしょうか。

【角委員】 1つだけ教えてください。

よくわからないので、教えていただきたいんですけども、857億円の借入金というのは、返済が当然生ずると思うんですが、それはこの下の①の償還金額にまで入っているということですか。以前に借りたものの返済というのは。

【中桐鉄道助成課長】 さようでございます。

【家田分科会長】 特にございませんか。

(「はい」の声あり)

それでは特段のご意見はなかったということで、よろしいですかね。

ありがとうございました。それでは、この議題は以上でよろしいでしょうか。

私の司会部分はこれでよろしいですかね。お願いいたします。

【瓦林財務課長】 ありがとうございました。

議題1の次期中期目標の案でございます。これは法律上、財務大臣との協議が必要になっております。また独立行政法人の制度を取りまとめる総務省とも、調整を行っている最中でございます。その結果、その過程で、他法人との並びとかあると思いますが、文言の

修正等が万一発生した場合には、分科会長にご一任をお願いするということで、よろしく  
お願いしたいと思います。

いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、委員の先生方におかれましては、長時間にわたりご審議いただきまして、大  
変ありがとうございました。

本日の内容につきましては、議事の公開についての方針に基づきまして、議事概要を作  
成して、速やかに公表させていただくこととしたいと思います。また議事録につきましては  
は、後日、内容をご確認いただくべく、各委員にご送付させていただきますので、大変お  
忙しいところ、まことに恐縮ですが、チェックをお願い申し上げます。またきょうの資料  
につきましては、もし郵送をご希望の先生がいらっしゃいましたら、事務局より郵送いたし  
ますので、机の上に置いておいていただければと思います。

次回の分科会でございます。3月21日、飛び石連休の谷間でございますが、朝10時  
からになってございまして、本日ご審議いただきました中期目標に沿って、機構が作成い  
たします中期計画等につきまして、ご審議いただきます。中期計画につきましては、事前  
説明の機会も設けさせていただきたいと考えておりますので、追ってご連絡申し上げます。  
どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、国土交通省独立行政法人評価委員会第17回鉄道建設・運輸施設整  
備支援機構分科会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —