

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18回）

平成20年3月21日

【瓦林財務課長】 おはようございます。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18回の鉄道建設・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、委員の皆様におかれましては、年度末ということで大変お忙しい中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。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。当分科会の委員は8名いらっしゃいます。本日は、石津先生はご欠席、また工藤先生はまだお見えになっておられません、事前にはご出席ということでご連絡いただいております。お見えになられましたら、7名の先生方にご出席をいただいたということになりまして、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ますので、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申し上げます。

それから、本日の分科会の取り扱いでございますけれども、運営規則に基づきまして、木村委員長の同意を得た上で、この分科会の議決をもって委員会の議決とするということとなっております。

次に、会議の公開についてでございます。これも同じ規則に基づきまし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、これを分科会の終了後数日中に国土交通省のホームページで公表いたしますとともに、そのほか、議事録という形で作成いたしまして、後日同様にホームページで公表してまいりたいというふうに考えてございます。

それでは、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。上から順に議事次第、座席表、委員の皆様の名簿がございます。それから、資料本体といたしまして、資料1、「平成20年度長期借入金及び機構債券の発行について」、それから次に資料2といたしまして、「業務方法書の変更について」、それから資料3、「次期中期計画

(案)について」、最後に参考資料を配付させていただいております。遺漏はございませんでしょうか。これらの資料につきましては、いずれも公表の扱いになっているということをし添えさせていただきます。

それでは、議事に入ります前に、鉄道局長の大口からご挨拶を申し上げさせていただきます。

【大口鉄道局長】 おはようございます。鉄道局長の大口でございますが、常日ごろから先生方には多々お世話になっておりますことをまずこの場をおかりしまして御礼申し上げたいと思います。

本日は、次期中期計画の案など、そこにごございます議題3件につきましてご審議いただくということになっております。そのうち、この次期中期計画の案につきましては、前回の17回目の分科会でご審議をいただきましたことに加え、機構において次期中期目標に盛り込まれた内容を踏まえて作成した案でございます。20年度から5年間ということで機構としていかなる業務をどのように遂行していくのか、大変重要な時期、そして重要な内容かと承知しております。今日は、今後の法人の統合に伴うシナジー効果の波及をどういうふうにしていくのかということも含めまして、よくよくご議論いただきまして、ご承認いただきたいと思っております。

私ども、これからのこの5年間というのは、まさに大きな転換期であり、これからの日本の将来を担うような、そういう大事な時期だと思っております、ひとつこの場におきましても、よくよくの議論をちょうだいできればと思っております。

簡単でございますけれども、まずは開催に当たりまして、先生方への御礼と、それからお願いを申し上げた次第でございます。ありがとうございました。

それから、私、本日は所用がございまして途中中座させていただきますが、お許しを願いたいと存じます。

【瓦林財務課長】 それでは、これより議事に入らせていただきます。議事の進行につきましては、家田分科会長にお願いしたいと思います。家田先生、よろしく願います。

【家田分科会長】 おはようございます。本日もよろしく願います。

お手元にごございますように、きょうは議事が3つございます。特に第3番目の議事が中期計画の策定ということになるんで、これに一番たくさん時間をかけることになろうかと思っております。

第1の議題は、平成20年度長期借入金及び機構債券の発行についてでございますけれども、これは国土交通大臣が認可するに当たって、私どもから国土交通大臣に対する意見があれば取りまとめると、こういうスタンスのものでございます。議題の2は業務方法書の変更についてでございますけれども、これも同じ位置づけでございます。3つ目の中期計画（案）については、前回の分科会で議論しました中期目標ですね、これに沿って機構がつくる中期計画の内容でございます。これも意見を取りまとめることでございます。

それではまず初めに、議題の1について機構からご説明をお願いいたします。

【後藤経理資金部長】 議題の1でございます。使います資料は、資料の1でございます。よろしく願いいたします。経理資金部長でございます。

早速資料をめくっていただきますと、資料1-1というのが出てまいります。「平成20年度長期借入金及び債券の調達予定額」という欄でございます。上の水色の表でございますが、まず表の形をご説明いたします。

一番左側が調達手段となっております、これは財投の借入金、民間借入金、債券等々が並んでおります。その右の欄は、20年度予算現額という言葉がございます。この予算現額という言葉でございますけれども、20年度の予算額に加えまして、19年度からの繰越額を加えたものでございます。一番下の欄を見ますと、全体で5,704億円となっておりますが、このうち約150億円が19年度からの繰り越しということでございます。それから、その右がその使われる資金の用途、さらにその右が対前年度比較という形でございます。

それでは早速左上の財政融資資金からご説明させていただきます。まず、建設勘定でございますが、737億円の調達を予定しております。用途といたしましては、民鉄線の建設資金と借りかえ資金ということになっておりまして、対前年度比では165億円の増加となっております。主な増加要因は民鉄線の借りかえ資金ということでございます。その下の海事勘定が339億円でございます、用途は共有建造のための資金でございます。対前年度比で96億円の増ということで、これは事業の拡大に対応するものでございます。

それではその下の民間借入金のほうにまいります。建設勘定で1,609億円でございます。用途といたしましては、民鉄線の建設資金及び民鉄線・CD線等の借りかえ資金ということでございまして、対前年度比で513億円の増加でございますが、これもCD線・民鉄線の借りかえ資金需要が多くなったことに対応するものでございます。その下の海事勘定、30億ほど予定いたしておりますが、これは共有建造の借りかえ資金に対応し

ております。その下にまいります。基礎研勘定の530億円でございます。これは内航海運の構造改善に資するために内航海運活性化融資業務というのを例年やっております、前年と同額の530億円の調達を予定いたしております。その下の助成勘定の754億円でございます。これは国鉄債務の借りかえ資金と書いてございますけれども、若干補足いたしますと、私どもが引き継いだ国鉄債務というのが6.2兆ございますが、これを返していく際にその一部としてJR本州3社が持っております経営安定基金から私どもが借入れを行うと、こういうスキームが成立しております、これに伴うものでございます。対前年度比で106億円の減ということになっておりますけれども、これはまさに国鉄債務が順調に減っているということでございます。

引き続き、債券の欄にまいります。債券につきましては、財投機関債、これは財投事業で債券を発行する場合は財投機関債と呼んでおります。建設勘定、海事勘定、それぞれ800億、140億ということになっておりますが、これは該当する事業の借りかえ需要のための調達でございます。その下の一般公募債でございますが、建設勘定で665億円の調達でございます。用途といたしましては、整備新幹線等の建設資金ということになっておりますが、この中には若干都市利便増進事業の分も含まれております。対前年同期比で308億円の増加でございますが、これはまさに整備新幹線の事業が拡大していることに対応するものでございます。その下の縁故債、海事勘定における縁故債でございますが、縁故債と申しますのは、引き受けの相手が特定されておる債券でございます、100億でございます。共有建造の借りかえ資金ということでございますが、これは若干経緯がございます、過去に海事勘定の財務強化を図るため、日本財団のほうに低利の債券引き受けをお願いしております、20年度はその借りかえの時期に当たるということでございます。トータルで5,704億円、対前年度比で994億円の増加、約1,000億円の増加ということでございます。

それでは、下の黄色い欄、資金調達の基本的な考え方のところにまいります。まず①の財投資金でございますが、これは制度上対象事業負担割合が決められておりますので、これに従って決定いたしまして調達されるものでございます。その下の②と③でございますが、これは民間の借入金でいくのか、あるいは債券の発行でいくのかという視点でございます。

まず、②の民間借入金でございますけれども、このうち経営安定基金と内航海運活性化関係の業務は、制度上、性格上、これは債券ではなく、借入金の調達ということになって

おります。一方で、③の債券の発行でございますけれども、1回に大体無理なく発行できる規模としては、五、六百億円程度と私どもは証券会社等から教えていただいております。年3回の発行といたしますと、千五、六百億ということになるかと思っております。

以上のような点を考慮いたしまして、債券発行の繰り返しでございますが、大体縁故債を含めて1,700億程度ということで、残りは民間借入金で調達するという考え方でございます。例年このような考え方でやっております。

それでは、1ページめくっていただきまして、資料の1-2でございます。資料の1-2は、このような調達を四半期ごとにどういう形で行うかということでございます。具体的な四半期ごとの姿というのは、上のほうの右のグリーンの欄に書いてございますが、これはながめていただきますということでございまして、下の黄色いところにまいりたいと思っております。考え方でございますけれども、四半期別の資金調達につきましては、まず事業資金については、現時点で認められる事業の進捗に対応していくと。それから、借りかえ資金については、償還日に合わせてこれを設定するというところでございます。

なお、債券につきまして、私ども従前から年3回発行するというところで、買っていただく投資家の方もそういう認識でいらっしゃいますので、平成20年度においても同時期の発行を予定いたしております。同時期というのは、上の緑のところでございますと、第1、第3、第4四半期でございます。ただ、若干昨年比べて発行額が300億プラスアルファ増えますので、場合によっては多少柔軟に対応していく必要があるかもしれませんということでございます。

2枚の資料を大変駆け足でご説明いたしましたけれども、口頭でまとめますと、資金調達額は全体で1,000億円ほど増加いたしますけれども、ほぼ例年どおりの手法での調達が可能というふうに考えておりますので、そのように進めさせていただきたいということでございます。

3ページ以降、参考資料をつけておりますが、本日は議題もございまして、ご説明は以上とさせていただきます。よろしく願いいたします。

【家田分科会長】 はい、どうもありがとうございました。

それでは、ご意見、あるいはご質問をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

特にございませんでしょうか。よろしいですか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【家田分科会長】 はい。それでは、ちょっと簡単過ぎるかもしれませんが、特にご

質問やご意見もないということでございます。よろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【家田分科会長】 はい、ありがとうございました。

それでは続きまして、議題の2に入らせていただきます。議題の2のほうのご説明もよろしく願いいたします。

【大野施設管理部長】 施設管理部長をしております大野と申します。資料の2に沿いましてご説明をさせていただきたいと思っております。

1.でございます。業務方法書の変更ということございまして、業務方法書につきましては、独立行政法人の通則法の規定に基づきまして、業務を実施する際に必要な基本事項を規定するというものでございます。具体的には法人の業務、業務委託に関する基準、競争入札その他契約に関する事項を定めるということになっております。業務方法書の変更に当たりましては、通則法28条1項に基づきまして、国土交通大臣の認可が必要となっております。さらに、国土交通大臣は、認可をしようとするときは、あらかじめ評価委員会の意見を聞かなければならないということで、ご意見をお伺いするものでございます。

2.でございます。変更の理由でございますが、民鉄線の繰上償還制度につきまして、一昨年の規制改革・民間開放の推進に関する3次答申でご指摘を受けております。この民鉄線につきましては、大都市圏におきまして、機構が資金を調達して、鉄道を建設しまして、譲渡後建設に要した資金を25年間で償還していただくというスキームでございます。これにつきましては、今回第3次答申で、独法の資産を圧縮すべきとの観点から、この民鉄線につきまして、債務者である鉄道事業者の期限前返済を行う意向があるかどうかを十分に踏まえつつ、他の鉄道事業者に対する不利益を生じさせないことを前提としまして、期限前返済にかかる条件を検討すべきであるとのご指摘を受けたことによるものです。このご指摘を踏まえまして、私どもは昨年民鉄線にかかる繰上償還制度等検討委員会というのを機構に設置いたしまして、学識経験者も委員に入らせていただきまして、検討を重ねてまいりました。また、途中で鉄道事業者のご意見も説明会などを開きましてお聞きしまして、このたび制度化するに至ったものでございまして、基本事項を定める業務方法書にそれを規定するものでございます。

また、これに合わせまして、証券取引法が一部改正されたことに伴いまして、引用箇所についての形式的な改正を行うものでございます。その内容でございます。3.でございますが、1つといたしまして、鉄道事業者からの申し出によりまして、鉄道施設の譲渡対価

を一定の限度額の範囲で繰り上げることができるという規定、いわゆる繰上償還の規定と
その場合に補償金を徴収する。これは他の鉄道事業者に対する不利益部分についての補償
金を徴収するという規定でございます。この不利益部分の徴収、どうして不利益が他の鉄
道事業者に生ずるかということでございますが、私どもは財投、それから民間の金融機関
などから資金を調達しているわけでございます。それが長期で調達しておりまして、途中
での繰上償還が困難な状況になっているということでございます。鉄道事業者から繰り上
げて償還された資金につきましては、それをうまく運用していかなきゃいけない。その運
用といたしまして、例えば他の鉄道事業者への貸し出しにそれを使うというようなことを
する必要がございます、その分については、繰り上げて償還された資金の調達金利と現
在市場から調達した場合の金利との金利差が生じます。その金利差につきまして、他の鉄
道事業者に不利益が生ずるということございまして、私どもこの民鉄線の事業について
はノーロス・ノープロフィットということでやっておりますので、その不利益部分につい
ては、補償金ということで調整をしていただくというものでございます。

その次、2ページでございますが、その規定ということで、繰上償還を行うことがで
きるという10条の2の1項の規定と2項で、その補償金を徴収するという規定を置くも
のでございます。

簡単でございますが、以上でございます。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございました。

本件については、いかがでしょうか。

よろしいですか。随分理解するのが難しかったんですけど。

【宮下委員】 理解するのが難しいという意味では……。

【家田分科会長】 どうぞ、ご遠慮なくご質問やなんかしてくださいね。

よろしいですか。ほんとうにいいんですか。

【宮下委員】 よろしいですか。

【家田分科会長】 どうぞ、どうぞ。

【宮下委員】 今の制度は、それで整合しているんだろうと思うんですが、一度聞いた
だけではちょっとわかりにくいという意味で、繰り上げて返還する業者が補償金をあわせ
て用意しなけりゃいけないと。それは機構側が、その原因は機構側が何かを、返ってきた
お金でもって運用されると。けれども、その機構がずっと借りておられる長期の他方の契
約における金利返却分と、今後新たに運営されようとする返却分による運営部分からのプ

ロフィットですね、利益率、それに差があるから問題が生ずるので、それを返せという、そういう趣旨ですか。そうであれば、また逆のこともあって、機構のほうがお返しするというようなこともあり得るわけかなと思ったりしまして、必ず相手が補償金を返さなければいけないという理屈にうまくこれは仕組みられておるのかどうかという、そういうところですね。おそらく3回聞いてもわからないと思いますが。

【大野施設管理部長】 もう少し丁寧に再度ご説明させていただきますと、まず私ども民鉄線事業というのは、私どもとしてはノーロス・ノープロフィットということで、一切利益も出さないし、損失も出さないということになっています。それで、まず機構に繰り上げて戻ってきました資金というのは、金融機関に返せばいいんですけども、それは長期で固定になっているということでございまして、途中で返すというのが非常に難しいような形になっております。そうしますと、それを何らかの形で運用しないと金利の負担が生じますから、私どもとしては運用する必要があります。その運用する際に、繰上償還を行った鉄道事業者にかかる資金を他の鉄道事業者が借換をするときの資金にそれを充当するといえますか、そういうことを行います。いわゆる他の鉄道事業者は、本来は金融機関から機構がお金を借りて貸し出すところを、ある鉄道事業者から繰り上げて戻ってきた資金でそれを充当することになります。そうしますと、ある他の鉄道事業者は、本来そのときの市場の金利で借りられるべき資金にかわって、繰り上げて償還された資金の金利で今後利子の負担をしていかなきゃいけなくなってきます。そうしますと、過去に借りた資金と現在の市場の金利の金利差が生じてくるわけでございまして、それが他の鉄道事業者としての負担に、不利益になるおそれがあるということで、その部分については繰上償還する鉄道事業者が、他の鉄道事業者の不利益部分について負担をしていただくと、こういう趣旨でございまして。

【宮下委員】 2回目の質問なんですが、他の鉄道事業者というのは、機構から融資を受けられるわけですね。そのときに、先ほども確認をしようとしたことですが、繰り返して恐縮ですが、市場金利との差が云々という、そのところですね。基本的にはそのところを聞いているわけです。そのときに、新たに借入れを行おうとする方は、市場金利ではなくて、機構から融資を受けられることが可能になったわけですね。そうすると、本来であれば、払うべき金利を払わなくても、機構のほうから無利子で融資を受けるといふふうに私は、そのところをそういうふうに取り扱っています。

【大野施設管理部長】 いえ、無利子ではありません。

【宮下委員】 そのこのところをご説明いただきたい。

【大野施設管理部長】 Aという鉄道事業者が繰上償還を仮にしたとします。Bという鉄道事業者の貸し出しにそれを充当するということになりますと、Aという鉄道事業者は過去に借りた資金の金利が仮に3%の金利を債務として持っているとした場合、それをそのまま金融機関に私どもは返せないものですから、その3%の金利のついた債務をBという鉄道事業者の貸し出しに活用します。そうすると、Bという鉄道事業者は、例えば今は市場金利が1%ちょっと、1.5%だとしますと、本来1.5%の融資を受けるべきところを、Aという鉄道事業者の資金がそのまま入ってきますので、今後3%で返していかなきゃいけないということになります。そうしますと、不利益が生ずるものですから、その金利差の分だけAという鉄道事業者に負担をしていただいて、Bという鉄道事業者は市場金利で償還を今後していただければいいと、こういうものでございます。無利子ということにはなりません。

【宮下委員】 わかりました。そのこのところはわかりました。そうしますと、その繰上償還をされた分だけ機構の融資能力が増えるという、メリットはそこにあるわけでしょうか。

【大野施設管理部長】 まず機構としましては、繰上償還された分だけ、それだけ私どもの債権が減りますので、ここで言います資産の圧縮というのをご指摘受けておりますので、そういう意味では、額は小額といえども資産の圧縮につながると、こういうことでございます。

【宮下委員】 一応私の中でも何とか整理されました。

【大野施設管理部長】 どうもすみません。非常にご説明が……。

【宮下委員】 自分でやってみろと言われてますと、まだできかねると思いますが。どうもありがとうございます。

【家田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

【上田委員】 何でこういう仕組みになるのかというのを考えると、金融のいろんな教科書的な理論からいえばあり得ない話というか、出てこない世界なんですね。理由は、簡単で、お金というのは自由に、そのときそのとき一番いい金利で世界中動くんだという前提で今いろんなものが語られていますので、そういう世界ではこういうことは起こらないはずなんです。だけど、それが一方で、機構が逆に今度市場金利が非常に高いときに、公共的な目的から安い金利でいろんな鉄道事業に融資できると、逆にその責任を負っている

ことの裏返しで、市場金利のほうが低くなったときにこういう不整合が起こるんだと思うんですね。たぶん、おそらくこれは、将来的には、機構が別にいわゆる金融工学的な資産運用でもうけていけるところまではいかないと思うんですが、それを十分に活用して、もっともっとフレキシブルなやり方をしなさいというふうにおそらく規制改革のほうですか、たぶんそういうふうな方向にもっと強く新しいやり方をやりなさいというプレッシャーといたしますか、しりをたたかれるものが出てくるんだろうと思うんですね。ただ、現時点ではそれはただで一方で、じゃあ、なぜそんなことが起こるのか、あるいは、そういった一番いいもので常にベストなファイナンスができないということのやっぱり説明責任をどこかで求められてくるだろうと思うんですね。ですから、今回のもなかなかちょっとさっきので頭の中を整理するのにツーステップかかるような話でしたけども、やっぱりそういうものをクリアに、これからは国民なりあるいは特に規制改革関係のいろんな審議会等に説明できるような準備をきちんとされたほうがいいし、やっぱりすっきりとぱっとわかりやすい説明をお考えいただかないと、何回も何回も質疑応答を繰り返さなきゃいけないかもしれませんので、その辺をお考えいただければと思います。

以上です。

【小幡理事長】 補足させていただきますと、実は、この民鉄線の事業というのは、既に新規採択をやめるということで縮小に向かっておりまして、最後の債務償還に当たっての措置ということでご理解いただきたいと思います。ありがとうございました。

【家田分科会長】 はい、ほかにはよろしいでしょうか。

はい、どうもありがとうございました。それでは、この議題の2につきましては、その内容については特にご意見もなかったということでよろしいかと思っておりますけども、何か説明のすっきりしたところは今後いろいろと努力していただく必要もあるねという参考のご意見だったかと思えます。よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。

それでは、3つ目の議題、本日のメインになると思いますけども、議題3のご説明をお願いいたします。

【瓦林財務課長】 それでは、機構から議題の中心の中身である次期中期計画の案について説明していただく前に、私どものほうから前回、17回の分科会で先生方にご議論いただきました中期目標、その結果につきまして、最終的なワーディングの調整結果につきましてご説明します。

資料の3-1でございます。これにつきましては、席上ワーディングにつきまして、家田分科会長にご一任いただきまして、私どもで調整した上で家田分科会長にご了解いただき、事前に各先生に配らせていただいているものでございます。それで、修正箇所、大半は赤、一部青がございます。赤でつけたところが席上委員の先生からいただいたご意見と、あと前回の議論の段階では関係省庁との関係で、ペンディング扱いだった部分がございます。これについて赤でお示ししております。また、青につきましては、その後関係省庁、特に総務省でございますが、から整理合理化計画の書きぶりの表現法、反映方法の関係で指摘をいただいて、そのまま反映させたものでございます。

簡単にご説明させていただきます。

1ページの「はじめに」のところでございます。「適正かつ弾力的な」というところでございます。これはもともと1回目の発足時の中期目標にあった言葉、これについても引き続き入れるべきということでここに入れさせていただいております。それから、2.の冒頭部分、「関係機関と十分な連携」でございます。前回の案では、鉄道建設の部分のみにかかるような書きぶりだったんですが、それをすべての業務にかかるような形にしております。

それから、(1)の①の「工事完成予定時期」、これにつきましては、「完成期限」という言葉が当初ございました。「期限」という言葉についていかがなものかというご意見を多数いただきました。これは鉄道事業法などの法令で使っている言葉といたしまして、「工事完成予定時期」という言葉にかえさせていただいております。

それから1ページおめぐりいただきまして、2ページの一番上のところでございます。「ホームページなど国民に分かりやすい形」、これは先ほど申しました総務省からの指摘であります。昨年末にまとめられました整理合理化計画の言葉をそのまま正確に反映させるべしというご指摘がございまして、そのまま載せさせていただいております。趣旨は変わってございません。

それから4ページでございます。基礎的研究のところでございますが、ご意見を踏まえまして、アのところにつきましては、「研究課題の不合理な重複の排除」というふうにしたということでございます。それから、ウのところ、「革新的な技術の創出による」、これも同じく総務省の指摘によるものでございます。整理合理化計画をそのまま反映させることにしております。

それから5ページでございます。3.(1)でございますが、これはこの評価委員会、

分科会でのご議論を踏まえまして、この「常に」という言葉とともに、見直しのみならず運営するということが必要だということをございまして、このように「見直しを行いながら、適切に運営する」という言葉になっております。

それから、数字のところをございます。一般管理費、前回ペンディングでございましたが、これは関係省庁とも調整を踏まえまして、15%ということ、各法人共通のようになってございます。

それから、一番下の事業費につきましては、これは各法人によって違いますが、機構の場合はさまざまな事業の進捗状況を勘案して5%が適切であるという結論に達しまして、「5%程度に相当する額を削減する」ということになってございます。

以上、中期目標の関係の修正箇所につきまして、ご説明、ご報告申し上げました。

それでは、中期計画の案につきまして、機構のほうから説明していただければと思います。

【菅野企画調査部長】 それでは、機構の企画調査部長の菅野でございます。中期計画の案につきまして、ご説明をさせていただきます。

資料としては、3-2が中期計画の案本体でございまして、それ以外に資料3として中期目標と中期計画の対比表、それから、資料3-4として、現行の中期計画と、それから新しい中期計画との新旧対照表、それから、資料3-5として、項目ベースでその対比表というのをご用意させていただいております。特に資料3-3にございまして中期目標案と中期計画との対比表をもとにご説明をさせていただきますが、資料3-4の新旧対照表において、特に現行の計画から追加した部分とか、あるいは大きく変わったような部分、そういった部分について色を塗ってございますので、これも適宜参照いただければありがたいというふうに思います。

資料3-3でございまして、左が中期目標、それから右側が中期計画ということで対比をさせていただきます。それでは、説明させていただきます。

まず、前文のところでございますが、従来特に書いてございませんでしたけれども、この5年間の中期期間において、機構として中期計画を実施していく上での基本的な姿勢といったものを少し書かせていただきたいということで、具体的には2行目の最後のところからになるんですが、中期計画の実施に当たっては、質の高い施設やサービスを早く低廉に提供することを重要な使命として意識をして、引き続き統合の効果を生かす、あるいは環境問題、安全の確保、技術の向上・承継、そういったことにも配慮しつつ、優先度の高

い業務への経営資源の集中、コスト意識の徹底と効率化、それから、国民にわかりやすい情報提供、そういったことに努めていきたいということで、このところに基本姿勢を記載させていただいております。

続きまして、1番目の業務の質の向上に関する措置でございます。冒頭のところ、先ほど財務課長からもありましたように、関係機関との十分な連携を図りながら各業務を遂行するということを全体の業務全体にかかるものとして記載をさせていただいております。

それから、(1)として鉄道建設業務でございますけれども、これにつきましては、中期目標に基づきまして①として「工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗」ということで、こういう事業の着実な進捗といった項目は従来ございませんでしたけれども、新たにこういった項目を設けて、整備新幹線、都市鉄道利便増進事業、そして受託工事というふうに分けてそれぞれ工事等を着実に進めるという旨の記述をしてございます。特にこの中でも、次期中期期間中に完成予定時期が来るものにつきましては、例えば新幹線と言いますと、東北新幹線の八戸・新青森間、あるいは九州新幹線の博多・新八代間のように、平成22年度末の完成予定時期がございますので、そういったものを明記して記載をさせていただいております。

なお、九州新幹線長崎ルート of 武雄温泉・諫早間につきましては、先日認可申請を国に出したところでございまして、現在記載は特にございませんけれども、年度内に認可されればその点は追加的に記載をするということで、ご了承いただきたいと思います。

それから、ホームページなどでの公表といったことも記載をさせていただいております。

続きまして、②として品質の向上でございますが、これは基本的に書きぶりとしては現行の計画を踏襲した記載ぶりということでなっております。

それから、③としてコストの縮減の関係でございます。これにつきましては、勧告の方向性等で一層のコスト縮減を行い、その取り組み等について公表するということを言われております。それを踏まえての記述、それからもう一つ、国として公共事業に関しまして、公共事業コスト構造改善プログラムというものを策定することになってございますので、その趣旨を踏まえて機構としてもそういったコスト構造改善を行って、数値目標として15%程度の構造改善を達成するということを記述させていただいております。このコスト構造改善につきましては、コスト縮減ということの効果に加えて、それ以外に前倒し開業の効果だとか、あるいは工事におけるCO2の削減対策効果、そういったものも含めた総合的なコスト構造改善を目指すということで、その目標を15%程度というふうに記

述したものでございます。

それから④として技術開発の関係でございますが、これにつきましては、数値目標等も含めまして、現行の計画を踏襲した記載をしてございます。

2ページに移っていただきまして、次に⑤として受託業務の関係でございます。これにつきましても、中期目標の中で機構が支援する必要性が高いものに限定するような運用をするということでございますので、そういったものを踏まえまして、第三者委員会を設置しまして、きちんと具体的な基準の策定あるいは運用というものをやっていきますということ。それから、コスト縮減等にかかる状況について検証、公表を行いますということに記載させていただいております。

それから⑥として、工事関係事故防止でございますが、これにつきましては、現行の計画を踏襲した記載ぶりにさせていただいております。

続きまして、(2)として船舶共有建造業務の関係でございます。これについても、基本的には現行の計画を踏襲した記載ぶりになってございます。①につきましては、特に金利優遇等によって政策効果のより高い船舶の建造を推進するということを中期目標に対応して記載させていただいておりますが、その中で数値目標として特に地球温暖化対策ということにねらいを定めまして、これに資する船舶につきまして、政策効果のより高い船舶の比率を85%以上にするというようなことを数値目標として設定をさせていただいております。この政策効果のより高い船舶ですが、地球温暖化対策で言いますと、一番典型的にはCO₂排出削減船というものがありますけれども、その中でも、CO₂の削減率が12%以上の船、そういったものが政策効果のより高い船舶というふうにカウントして、そういったよりいいものを高い比率で建造するというのを目標に掲げさせていただいております。

②の技術支援については、現行の計画を踏襲した書きぶりになってございます。

それから(3)でございます。鉄道助成業務の関係でございますが、これにつきましても、基本的には現行の計画を踏襲しておりますけれども、中期目標も踏まえまして、例えば第三者委員会からの改善、意見の反映だとか、あるいは助成制度に対する理解を促進するための周知活動の実施、そういったものについて新たに記述をしてございます。

それから(4)でございます。技術力の活用、技術研究開発、実用化に対する支援等ということでございますけれども、①の技術支援あるいは国際協力の関係につきましては、基本的には現行の計画を踏襲しながら、中期目標を踏まえて適切な支援あるいは国際協力

を実施するということを記載してございます。

3ページに移っていただきまして、②でございますけれども、高度船舶技術の研究開発あるいは実用化への助成というものでございますが、これも基本的には現行の計画を踏襲しながら中期目標を踏まえた記載ぶりということにしております。

③の基礎的研究の推進の関係、これにつきましては、勧告の方向性でいろんなことをご指摘いただいていることを踏まえて中期目標が示されておりますので、そういったもろもろのことをきちんとやっていきますということを記載させていただいております。

なお、ここの数値目標でございますけれども、現行の実績等を踏まえて、現行の計画よりも上方修正した形で数値目標の設定をしてございます。

それから、(5) 国鉄清算業務の関係でございます。①につきましては、基本的には現行の計画の踏襲した規定ぶりでございますけれども、中期目標の中で資金の運用について安定的かつ効率的な運用ということを示されておりますので、そういったことも記載の中に含めて記述をしてございます。

それから②につきましても、基本的には現行の中期計画を踏襲する形で記載をさせていただいております。

それから、(6)でございます。業務全般に関する項目ということで、これにつきましては、①内部統制の維持・充実、それから、②透明性の確保ということで、いずれも現行の中期計画の中には特に項目はございませんけれども、今回新たに中期目標の中でこういったことをきちんとやるようにということを示されておりますので、それを踏まえて、いずれの項目についても我々としてもきちんと対処していきますということを記載させていただいております。

続きまして、2. ということで、効率化目標を達成するためにとるべき措置ということでございます。

(1) が組織の見直しということで、これにつきましては、現行の措置計画を踏襲する形で、中期目標にも対応してきちんと組織を適時適切に効率的にやっていきますということを書いております。

それから(2) ということで、経費・事業費の削減ということになりますが、これにつきましては、先ほど財務課長からも話がありましたように、一般管理費につきましては、平成24年度において19年度比15%程度の額の削減。

それから、4ページにまいります。②として、事業費につきましては、平成24年度

において、平成19年度比で5%程度に相当する額の削減ということで中期目標を踏まえまして、そういった効率化目標を示させていただいておるところでございます。特にこの中で、一般管理費につきましては、現行の中期計画並の数字になっておりますが、事業費につきましては、今後の新幹線等の事業量を前提とすれば、現行の15%の削減ということでは不可能ということなので、事業の効率化を図りながら適切な事業の進捗を図るという観点から5%程度の削減ということでお願いをしたところでございます。それから、1行目のところでは中期目標を踏まえまして、給与水準の検証等についても記載をさせていただいておるところでございます。

それから、(3) 随意契約の見直し、(4) 資産の有効活用ということで、これらにつきましては、いずれも現行の中期計画では特に項目立てをしておるものではございませんが、新たに中期目標の中でこういった項目についても適切に行うようにということを示されたものを踏まえまして、我々としても随契見直し計画の着実な実施、あるいは資産の有効活用というのは主に宿舎等の資産の処分あるいは有効活用ということですが、こういったものについても適切に実施していきますということを記載させていただいております。

それから3. ということで、予算、収支計画及び資金計画。この中に財務内容の改善の事項もございしますが、まず、(1) のところでございますが、これは実は別紙ということで、3表をお示しするのが本来でございますけれども、関係省庁間の調整等を踏まえて、現在まだ策定途上ということなので、現時点でお示しすることができないということをご了承願えればというふうに思っております。

それから(2) ということで、財務内容の改善でございます。これにつきましても、中期目標の中で資金調達あるいは貸付金の回収、鉄道施設の貸付、譲渡、共有船にかかる財務状況の改善等について目標を示させていただいておりますので、それを踏まえて適切に実施する旨記載をさせていただいております。特に④の船舶共有建造業務にかかる財務状況の改善の関係につきましては、今回これまでの実績等を踏まえまして、未収金の発生率を中期目標期間において1.3%以下にする、あるいは中期目標期間の終了時点における未収金の残高を58億円以下にするという形で新たに事業の実績を踏まえた目標を設定させていただいております。

それから、それらの財務の改善状況につきましては、適時適切に公表するという点についても記載をさせていただいております。

それから、4. が短期借入金の限度額、5. が重要な財産の譲渡等に関する計画等にな

っておりますが、これらも記載のとおりでございます。5. の重要な財産の譲渡等に関する計画の中では、ここに書いてありますように、宿舍等の売却に向けての記載をしたところでございます。

それから5ページ目になりますが、6. として剰余金の使途、それから7. としてその他の重要事項ということで、人事に関する計画と積立金の使途ということで、これらも記載のとおりでございます。

以上、中期目標を踏まえた形で私どもとしてこのような形で中期計画の案を策定させていただいたところでございます。どうぞよろしくご審議をお願いいたしたいと思っております。

【家田分科会長】 残りの資料は、何か言うておくことがあったら先にご説明をお願いします。

【菅野企画調査部長】 資料3-5は項目ベースで新旧の対比表を示させていただいておりますが、中期目標の中で、非常にすっきりと項目立てを統合あるいは順番の整理等していただきましたので、おかげさまで私どもが事業を進める上でも参照しやすい中期計画案をつくらせていただけたかなということで大変感謝しております。どうぞよろしくお願いいたします。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございました。

それでは、ご質問やご意見をお願いしたいと思います。

【岡田委員】 これだけの資料を作成されるのは大変なことだというふうに思っております。細かい話でございますが、資料3-3の下から10行目ぐらいの鉄道建設コストの縮減についてでございますが、国の公共事業コスト構造改善プログラムという上のほうでの趣旨を踏まえてのことだと思いますけれども、土木の、あるいは船舶も含めてだと思いますけれども、コストを5%削減するのも非常に大変なことで、一般的には不可能なような状態だということに私は土木出身の者としてそういうふうに思っているんですが、15%というのは、なかなかこれは書くことは簡単ですけれども、実務の段階としては非常に不可能なことではないかというように思います。公共事業コストの構造改革の改善プログラムがどういうものか知りませんが、何かいかにも値が大き過ぎるような気がして、本当に実現可能と考えておられるのかどうか、ちょっと私は心配でございます。

【瓦林財務課長】 機構からのご説明の前に、国の立場で一言補足説明させていただきますと、この国としての公共事業コスト構造改革プログラム、これは年度末までに策定するというところで、次期5カ年につきまして、国の直轄事業をはじめとして、国や独立行政

法人が行うすべての公共事業を対象にしてコスト削減を進めるということでございます。ただし、実はその対象につきましては、資料3-3の③でございますとおり、まさに総合コスト改善、コストそのものだけではなくて、副次的なものも含んでという意味で総合コスト改善と位置づけておりました、具体的には例えばでき上がった後で、メンテナンスコストがよくなる。従前の設計方法の変更なんかによりまして、メンテナンスコストで節約できる部分が発生するですとか、今回の5カ年におきましては、やはり環境対策ということで、CO2の削減効果、これもお金に換算した上で効果としてコスト削減効果に反映する、そういう意味での総合という言葉がついてございまして、いわゆる工費が削減されるという意味のコストだけではなくて、もっと幅広い意味を持っております。その具体的な当てはめにつきましては、鉄道の場合ですとか、道路の場合ですとか、それぞれの事業に則して、どういう方法で算定するのか、これは別途検討しなくちゃいけない。これから具体的に検討する話になりますけれども、単純な工費の削減だけではないということをご理解いただければと考えております。

【家田分科会長】 続けて、機構のほうからもお願いします。

【小幡理事長】 我々としての受け取りをちょっとご説明させていただきますと、先生お話のようにほんとうの工事コストそのものの縮減というのは至難の技でございまして、我々のほうとしても今後5年間で毎年1%いけばほんとうにいいかなというぐらいの至難のことと思っております。実は、今年までの5カ年計画では、15%の課題をいただきまして、当然それをクリアする努力をさせていただきましたけれども、この際には、実はほんとうの狭い意味での工事コストの縮減と、それから今話があったライフサイクルのコスト、後のメンテナンスを少なくするという話、それともう一つは、事業を前倒して早く共有しまして、その経済効果をカウントするというような、大きく言うと3つの話があったんですが、我々は実は鉄道の性格上、早期開業とかライフサイクルの話とかで、あるいは規格変更とか、そういうもので稼げないものですから、正直言って工事コストを中心に頑張りました。それで、大体10……。

【家田分科会長】 そうですね、昨年までで12%ぐらいですから。

【小幡理事長】 ぐらいは工事コストで努力した、できたという感じなんですけれども、そういうことで既に相当やっていますので、今後5年間については、先ほど申しましたように、1けたもいいところ、こういう感じで思っております。その意味で、今後国のほうからどのような公共事業コスト構造改善プログラムが示されてくるかちょっとわかりませ

んけれども、我々のほうとしては申し上げたようなことを踏まえて、我々なりの最大の努力をさせていただこうというふうに思っております。

【家田分科会長】 岡田先生、よろしいですか。

【岡田委員】 ありがとうございます。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょう。

【上田委員】 今回のコストの数値目標が15%というのが入って、これは非常に心配だなという印象もありました。実は、このコスト削減の指標を国土交通省でつくられるということで、ちょっと別途お手伝いしまして、最初随分、小淵首相のころでしたかね、10%、いろんなもの、工事費用ということで頑張って皆さん10%で何とかやろうとした。その後15%という話が出て、濡れ雑巾も絞った後で、これ以上絞りようがないんじゃないかという状況に来たら、先ほど言われたように、ライフサイクルでメンテナンスコストで長期のコストまで含めて、なおかつこれは事業費という意味で、直接機構や国土交通省の予算から出資されない部分の、我々社会的コストという言い方をしますけど、さっき言ったCO2とか、工事中の騒音ですとか、いろんなもろもろのそういった環境面の部分とか、それから早期による便益をマイナスのコストとして入れましょう。ある意味でコストの内容を広げて、それで15%という形に。だから、狭い範囲のコストはぎりぎりまで絞ったので、コストの項目を広く見て15%にしましょう。ただ、私はそれ自体は役所の方や機構の方が目標としてするのはいいんですけど、実はコストばかりが下がればいいんだということ、いわゆる安かろう悪かろうの話になってしまうし、逆にインフラの部分というのはコストがかかっても、トータルでオペレーションの部分のコストやサービスがよくなれば、社会的には便益がプラスになれば別に問題ないわけなんですけども、どうしてもこのご時世、コストの削減、お金を節約したということだけが短絡的に見られる。ですから、必ずしも総合的という言い方をされているし、これも目標なので、後でちゃんとコストが削減できたものは事例に基づいて幾ら節約できたか、このチェックはやらなきゃいけないんですけども、目標として、あるいは書かれるのはいいんですが、中にはあくまで機構が分担するところでもともと構造的にこれ以上削減できない部分というのがあるということも、それはできなかったからと言いわけで後ですというよりは、きちっと技術的にこうだから、これはコストはこういうものなんですと堂々とこれだけの技術者のいる集団ですから、きちっと説明をするというプロセスが、あるいはそういう機能をちゃんと持

っておられれば、私はそれで両方でこのコスト削減という目的に対しては機構として責任を果たしたという言い方ができるんじゃないかなというふうに考えています。

以上です。

【家田分科会長】 よろしいですか。

まあ、いいか。私の意見を言う必要はないな。やめておこう、やめておこう。

はい、ほかにいかがでしょうか。

【北條委員】 細かい話というよりは、全体のトーンに関する私の印象を若干コメントさせていただきたいと思います。先ほどからもコストに関して環境が裏にあるんだとか、そういうことが随分出ていたと思うんです。それから、今年例えばサミットが開かれるのに関しても、環境問題というのは非常に大きなテーマになるということも聞いております。この機構がやられている事業というのは、単なる重要ないわゆる公共事業というだけでなく、いわゆる地球環境問題に対してもそれを促進するような非常に重要な事業になっていると思います。そういうのを背景に考えたときに、この文面で頭のところに確かにトップの4行目ぐらいに環境問題というのが大きくぱっと書かれているんですが、その後の個別の文章のところではそれがいまいち対応していないと思います。どう書いたらいいかよくわからないんですけども、頭のところでは環境問題ということを書かれているんですが、後のところではどうもコストとかそういうことばかりが一人歩きしているから、先ほどのちょっとそういう議論にもなるのかなと思います。もう少しいわゆる環境問題と、今この機構に対してもある意味では非常に大きな追い風が吹いているんだと思うんですが、それを実施するんだという文面がちょこっとどこかで書き足されているとよく全体として読みやすい文章になるかなというふうに思いました。具体的にどうしたらいいかというのは思いつかないのですみません。

【家田分科会長】 じゃあ、具体的なところのご質問ということで、例えば表の一番最初に出ている環境への取り組みみたいなものは、この計画のどこに反映しているかということでご質問にお答えいただければよろしいですかね、まずは。いかがでしょうか。

【菅野企画調査部長】 環境への取り組みということが個別に書いてある部分という意味では、例えば2ページ目の船舶共有建造業務の中で、特に地球温暖化対策に資する船舶について数値目標を定めて、政策効果の高い船舶に誘導するというようなことは書いてございますけれども、あとは高度船舶技術の開発の関係で環境負荷軽減といったことが記載をしてあったと思いますけれども、個別には、実は鉄道建設にしても、鉄道助成にしても、

それを進めること自体が、そのものが環境対策だということでもありますので、そういう意味で、ある意味当然の前提として、あまり個別にそれを書いてはいない。それを書き始めると、すべてのところに書くような形になってしまうということがありますので、そういう意味では、個々に一つ一つという意味では今の船舶あるいは技術開発のところに触れさせていただいているというところがございます。ただ、私どもとして、環境問題への取り組みというのは非常に重要視しておりますし、機構として環境行動計画をつくったり、環境報告書の形で環境への取り組みをオフィスの環境対策も含めて、とりまとめているということで、大変重要視して取り組んでございます。ただ、個別のところ、個々に書くというよりは、国土交通省とも相談ですけれども、冒頭の部分の環境問題への配慮というところが、若干ちょっとそれだけでは弱いかなという感じもしますので、ここを地球環境対策への積極的貢献とか、そういった形で冒頭のところをもう少し強い書きぶり、意識を強めた書きぶりにさせていただくということはあるかなというふうに……。

【小幡理事長】　　ちょっと補足させていただきますけれども、ほんとうにありがとうございます。実は、委員のお話のように我々は5年前に統合法人として発足したわけですが、その際に法人全体を通じて目標は何なんだろうと、役割は何なんだろうということを部内で議論しまして、お話の環境というのがすべてに通じる、そしてまた非常に大きい柱だなということになりまして、環境報告書なんかも実は法律施行前に我々のほうは用意するとか、力を入れていることは事実でございます、その意味で、我々の機構の売りとして、そういうことをぜひ書くべきかなということをご指摘のとおりでございます。そういうことで、今部長のほうから話がありましたけど、事前にお話をいただいた後、我々もどこに入れようかなということを議論を重ねているんですが、個別ごとにちょっとなかなか入れにくいところもありますので、まず総論的にちょっともう少し充実しようということと、それから各論的にも入れられるところがあれば、ぜひ入れたいという気持ちを持っておりまして、ぜひ具体のご提言をいただければ、我々も国交省のほうと相談しながら、そういう方向で修文させていただければなと思っております。

【家田分科会長】　　どうなんですかね、中期計画、中期目標だから、一番おもて紙のところだけに美辞麗句が並んでいるのではあまり意味がなくて、例えば環境に関する何か具体的なもの、もちろん個々にはいろいろやるんでしょうけども、それをまとめて何か成果をレポートにまとめるとか、具体例で言っているだけです、例えば。あるいは環境報告書というものも機構はもうつくっているんだからちょっと忘れちゃったけど、つくっている

んです。それを従来どおりちゃんをつくって、しかもそれを国民にアピールするとか、そういうのを明示的に書くとかなんか、なるべく頭だけじゃないほうがいいと思うんだけど。不可能なことを挙げたって無理ですから、やれることで、しかも今までやってきていることの延長で、しかもそれがよりよくなるようなものがあれば、なるべく入れるほうがいいんじゃないかな。

【小幡理事長】 環境報告書に入れ込んでいくというのは、確かに我々やっていますので、それに力を入れていますので。

【家田分科会長】 随分やっけていらっしゃるからね。

【小幡理事長】 はい。

【家田分科会長】 先生、そういう方向でよろしいですか。

【北條委員】 ぜひそれでよろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございます。

【家田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

【工藤委員】 具体的な、個別な話ではないんですが、先日独立行政法人全体の評価の委員会に私参加しております、そこで伺ったこととの関係で1つコメントさせていただきたいと思います。それは皆さんもご承知だと思うんですけど、将来的には独立行政法人の評価というのは各省で今やっているような形ではなくて、全体で統一の評価をする方向で調整中だということと、それに向けて、実際どういった評価が可能なのかというお話をそのとき伺いました。今法案の作成等がおくれているということで、実際例えば平成20年度、21年度に関してはそのままいくんじゃないかというのが皆さんの予測のようではございますが、その後に関しては、全庁的に独立行政法人すべての評価を一斉にやるというようなお話でした。もちろんそれに関しては、いろいろと疑問とか懸念も多くて、当然参加している委員からもそういった声が多かったんですが、もしその方向性が踏襲されることになると、今のようになんか専門性の高い先生方がそれぞれの独法の業務の中身を見ながら評価するというのではなくて、先ほど出ていたような15%とか経営上のむしろ数値とか、そういうところをざっくり見ていくというようなことになるのではないかなというお話で、当然これがどうなるかというのはまだわからないんですけども、もしその方向性がかなり色濃いとすると、当然この中期計画の期間中にそういった評価のやり方が変わってくるので、そうすると、先ほどからご指摘のあった数字の評価というのだけが一人歩きする懸念があると思っています。

じゃあ、どうしたらいいかというのは、その方向性自身がまだきちんと決まらないので

難しいとは思いますが、将来的には例えば機構の特殊性であるとか、機構がやっている仕事の内容を個別に評価することではなくて、どちらかという、経営状態とか、そういうところでほかの独法と一緒に「えいっ」とやってしまうというようなことになると、今まさに委員の方がおっしゃられていたような機構の特殊性とか、技術的な問題であるとか、環境問題等で特に際立った取り組みをしているというのは、この計画の中でしっかり書いていかないとなかなか評価をしてもらえないとか、あるいは評価しにくいということになってしまうので、今回はかなり具体的にやはりしつこく書いたほうが私はいいいのではないかなというふうに思っております。非常に不透明な要素が多い中で、こういう計画をつくる段階になっているところ、あるいは見直しに来ている独法はかなりありますので、ほかのところともいろいろと意見交換とかしていただいて、ぜひここでは今までよりも詳しい具体的な書き込みをされるほうがいいのではないかなという、私も感想めいたというか、コメントで恐縮なんですけれども、今回のいろいろ変更等を伺っていますと、そういう感じがしますのでぜひご検討いただくと幸いです。

【家田分科会長】 ほかにかがででしょうか。

【角委員】 2 ページ目の船舶共有建造業務のところ、船舶建造等に関する技術支援という項目、それから3 ページ目の上のところに技術支援の問題で、高度船舶技術の研究開発実用化への助成ということで流通支援ということ、民間に対するものをやるということが書かれているわけですが、現実の問題として、かなり国内の中小造船業とかいうのが、人材が枯渇しているとかそういう問題があって、単純に支援といってもなかなかうまくいかないというケースも多いと思うんですが、そういう人の問題等、あるいはテーマをプロモートするというようなことをこちらとしてはどういうふうに考えているのか、その辺をちょっと伺えればと思うんですけど。

【坂下造船課長】 まず、行政の立場からちょっとご説明を差し上げたいと思うんですけど、技術的な政策の中に特に最近非常に重要だと言われているのは、技術開発の推進だけではなくて、それを進めていく人材というのをきちんと重要にしていかなきゃいかんというのが国家的な課題でもございまして、特に国の政策としてこれまで進めてまいっておりますのは、造船業を支えている技能を持った職人さんたちをきちんと育て、若い世代に技術を継承していくという事業、これは国の補助を行う事業で全国で展開をしております、全国の今5カ所で技能研修センターという造船事業者が協力をしながら、複数の事業者が集まって若い人を育てていくという事業を継続して今展開しておりますのでござ

います。特に中小の造船事業者の方々もそういうところに若い人をお出しいただいて、研修を受けて、実際にあと造船所の中でOJTで技術を磨いていただくという形で今事業を進めております。

また、これは平成20年度からの新たな取り組みといたしまして、今度は設計であるとか、あるいは研究開発であるとか、造船会社の中で特に上流部分で技術を高めていくという人たちの人材の育成も平成20年度から国として進めるようになっておりまして、そういった流れの中で造船事業者の方々の人材の育成というものを進めていただいて、機構では実際に船をおつくりいただくプロセスの中で、特に技術支援を鉄道運輸機構のほうからもしていただきながら、いい船をつくっていただくというような形で役割分担ができておるのではないかとこのように思います。

【家田分科会長】 機構のほうからはいかがですか。

【和田技術支援部長】 技術支援部長でございます。今お話にありましたように、国のほうの施策ということで、技術の伝承とか、造船技能者の育成ということで力を注いでおられると思いますけども、機構のほうも平成18年ぐらいから内航船の建造が非常に増えてきているということ、他方で外航船も活況ですので、内航船を建造する造船所が非常に少なくなってきたということもありまして、経験の少ないところが実際に船を建造するような事例というのがございます。手前どもの技術支援部の力というか、これまでの経験とかも一生懸命そこに注入いたしまして、具体的に1つずつの内航船の建造の案件に対する企画段階からの支援というものに対して一生懸命やっていかなきゃいけないなということによってやっております。

【角委員】 はい、ありがとうございました。

【家田分科会長】 よろしいですか。

【角委員】 はい、結構です。

【家田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

じゃあ、ちょっと質問ですけどね、私からですけども、資料3-4の比較を見てみるとおもしろいなと思ったので、ある面はそうだなという理解しやすい面と、ある面はどうしかなという面があるのでちょっと伺っているんですけども、資料3-4の1ページを見ますと、真ん中ぐらいのところ、②の「品質の向上」というのがございますよね。右肩だと、ウの「品質の向上」というのがある。そのところに1個目の文章はほとんど一緒なんですけども、新しいほうの計画案では「5件の見直しを行う」になっているでしょう。

それで、古いほうは件数はないんですよね。ここは件数が増えている。増えているというか、明示しているんですよね。それで、今度はそのページの一番下のほう、イの「開発成果の公表」で、いろいろ技術発表会とかをやるというふうに書いてあるので、これは新規のほうは件数が書いていないんですよ。けど、もとのほうは「35件以上」発表すると書いてあるんですよね。これは、片方は件数を書く方向にして、片方は件数を書かない方向にしている。これはどのような考え方でやっていらっしゃるかなというのを伺いたいんですけど。

【菅野企画調査部長】 ご指摘の数値目標の関係につきましては、先ほどの35件の発表について言えば、件数が増えてそれを40件、50件にしたからといって質的に高まっていくということと直接関係がないという性格のものであることと、それからその数字の毎年の波があるということで、必ずしも目標という形で数値を示すことが適切とも言えないということで外させていただいております。一方、要領等の5件の見直しにつきましては、これは数値目標という性格のものかどうかはわからないんですが、5件の見直しということを見込んでおりますので、それを書いたということでございます。

【家田分科会長】 この35件というのを書かない方向にしたのは、僕はむしろ賛成なんですけどね。つまり、例えば大学で論文の数が何本というのは、これほどやさしいことではなくて、分けて出せばいいんですからね。こんなもの、何本ですなんてばかな、そんなもので評価しようなんていうことを考える連中自身が実態を何も知らない連中だということがよくわかると、そういうものなので、ここは35件なんてばかなことは書かないで結構なことだと思うんですけども。5件のほうの見直しというのも、5件と検討がついているんでしょう、きっと。これとこれをやればいいなと思っているから5件。ということは、言いようによってはやれそうなことだから言っているというだけの話で、それ以上でもそれ以下でもない。そういうものの数字を出すということが、何かどれほどの意味があるのかなという感覚は僕はないでもないですよ。それから例えば去年でいくと、例えば船のほうですけども、地域連絡会の開催を35件以上やって650人以上に参加してもらおう。この650人以上のほうは意味があるんですよね。それがアウトプットです。アウトカムだからね。何人の人が知ってくれたか。けど、何回開催するかなんて、ほんとうを言えばなるべく少ない回数でたくさんの人に知ってもらおうほうがいいに決まっていますよね。だから、35件という開催回数はたぶんアウトカムじゃなくて、アウトプットでね、それはあまり意味がないんですよね。そういうふうなことで、どうなんですかね、今回はいろ

んな例えば70件の技術開発をやるというんだけど、70件以上のテーマというのもさっきの論文と同じように小分けすれば、100でも200でもいくらでもなるんでね。だけど、それはばかでしかないですよ。手続が増えるだけです。だから、ほんとうは件数をなるべく少なくして、成果を出すほうがいいに決まっているわけですよ。その辺は、どうですか、小幡さん、その辺の感覚は。

【小幡理事長】 正直な話、とにかく数値目標をたくさんつくれというご指導をいただく中で、いろいろ整理しながら、それともう一つ、我々のほうとしてもできて確実なものだけを選んだわけじゃないんですけれども、部分で共有目標にできるかなというようなものを選ばせていただいたということで、正直言って数値目標として掲げられるものとして、これほど多いと思っていません。ただ、やっぱり今回項目数も減らしていただきながら整理させていただいて、数値目標が減っているんで、その意味で少しでもまともな数値目標は何だろうということで実は苦労しながらやらせていただいたというのが実情でございます。

【家田分科会長】 じゃあ、今申し上げたようなことは十分ご配慮いただいた上で、この辺が落とすところかなという感覚ですね。

【小幡理事長】 はい。

【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。

【岡田委員】 直接関係あるかどうかわからないんですけれども、どこの機関でもそうだと思いますけれども、今後5年間で昭和採用の人がほとんどいなくなっていくという現状の中で、技術継承とかそういう問題もありますし、技術継承だけじゃなくて、例えば機構さんですと、工事を行うということ自体もかなりいろいろ問題が出てくると思うんですけれども、そういうのはかなり大きいことではないかと思うんですけれども、あまりその辺が書いていないような気がするんですけど、書かなくていいのかもわかりませんが、その辺についてはいかがでしょうか。ちょっと質問でございますが。

【小幡理事長】 お話のとおり団塊の世代論というのが世の中で問題視されておりますけれども、我が機構の場合も実はもっと極端な形で問題を抱えておまして、要は我々の非常にベテラン職員がここ10年間ぐらいで、大宗が実は鉄道建設本部ですけれども、65%ぐらい定年を迎えるというような状態で、この能力なり工事能力、技術力なり、全体としての工事能力というのをどうやって維持していこうか、伝承していくかというのが

我々の最大の課題といっても過言じゃないと思っております。加えまして、実は施工業者のほうもご案内のように大分力が弱ってきておりますので、両面にわたって我々の課題は大きいなということでございます。その意味で、我々のほう、当然ですけど、例の再雇用の問題が法律的にできましたけど、それ以前から我々のほう、60定年後、常勤嘱託とか、いろんな形で引き続き我々の仕事に協力していただくというようなことを行っておりますし、それから中途採用とか、それから新規採用についてもできるだけ優秀な人材をたくさん採りたいというようなことで努力しておりますけれども、こういう努力はしばらく続くだろうというふうに思っております。

それから、先ほどの施工業者のほうの能力も落ちてきておりますので、業界団体とも相談しまして、我々のほうから技術指導に講習会等を通じて赴くというようなことも開始しております。それから、我々の職については、先ほどのベテランの職員から技術伝承ということで、現場における指導を数年前から大量に行っております。そういう対策をとっておるということでございますけれども、残念ながら現在の能力、全体としての能力を維持できるかどうか危うい状態にあるというのは実感しております。これはほかの部門でも同じだと思います。

そういう問題意識の中で、我々再雇用とかなんかやっておりますけれども、そこはそれの部門部門に、大上段に振りかぶっておりますけれども、問題意識としては対策の中に入れていくというつもりでございます。そういう意味で、給与体系についても大分変えてきておまして、そういう技術の方々を重要視しながら、誇り高く仕事をしていただけるような給与体系等も作りつつあるということでございます。

【家田分科会長】 今の岡田先生のご指摘の点は、中期目標や計画の中のどこかの中で「等」というようなところに入っているようなところはあるんですかね。

【菅野企画調査部長】 例えば、鉄道建設業務で言いますと、1ページの品質の向上の中の2つ目のポツの中で、「鉄道建設に必要な技術力の向上及び継承のため」云々ということが書いてございます。それから、冒頭の前文のところ、「技術の向上・承継にも配慮しつつ」とか、そういった形でそれぞれの場所で少しそういった記述はさせていただいております。

【家田分科会長】 岡田先生、いかがでしょうか。

【岡田委員】 結構です。

【角委員】 今のご質問と関係するんですけども、前回の中期計画ですと、最後の人

事に関する計画というようなところで、常勤職員数とか、それから期末の常勤職員数の見込みとか、そういうようなものが記載されておりますけれども、先ほどもご説明がありましたように、予算収支計画を資金計画に今策定中というようなご説明もあったので、これが記載されるときには、人の数なんていうのも末尾のところの中期計画に記載されることになるのでしょうか。ちょっと確認させていただきたいと思います。

【菅野企画調査部長】 今ご指摘の点につきましては、現行の中期計画の中では参考として記載をさせていただいておりましたけれども、今回新しい計画の中では特にそういった参考の数字を入れることは予定してございません。

【家田分科会長】 逆に言うと、前書いていたのは何で書いてあって、それでどういう理由で今度は書かないのか、そこも説明してくれないと。

【菅野企画調査部長】 前に書いていたのは、どういう理由かはよくわからないんですが、参考としてほとんどの法人の中期計画の中で記載をしております、おそらく統一的な方針として、こういったことを書くべしということで記載をしていたようなんですけれども、その後中期計画の見直しの際には、法人によって書いたり書かなかったり、いろいろなパターンになりまして、特にそういう統一方針がたぶんなくなったということだというふうに理解しております。

【家田分科会長】 で、機構として書かない積極的な理由は何かあるんですか。

【坂下造船課長】 先生、よろしいでしょうか。

【家田分科会長】 はい。

【坂下造船課長】 若干、私現職の前に違う独法も担当していたものですから、当時の記憶を呼び起こしてみますと、一番初めのころは、要は定削をこれだけしなさいということが示されて、それに応じて人の数をどうするかというところまで細かく規定をされておったというのが、今期は人件費を削減しなさいというのが、これは中期計画案の中にも入っておりますけれども、一般管理費、人件費の効率化ということでこういうふうにしていきなさいということが既に決められておって、あとは人の数をどうするかというところが独法の裁量に任されているというためにこういう規定になっているんじゃないかと思いません。

【家田分科会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【角委員】 了解しました。

【家田分科会長】 よろしいですか。

では、ご理解いただいたようですので、この件はいいですね。

ほかにどうでしょうか。

それじゃあ、もうご意見がなさそうですね。

それじゃあ、大体のところはお認めいただいたということで、さっきの環境に関連するアイテムについては、なるべく具体的なものを小出しして、小出しというのなんですけど、具体的に出していただくというふうにお願いするということでもよろしいですか。

じゃあ、そういう意見ということにさせていただきますよう。よろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【家田分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのようなまとめでこの分科会の結論というふうにさせていただきますと思います。さっき申し上げたように若干の修正があると思うんですけども、そこについては事務局と私のやりとりということでご了解いただけますでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【家田分科会長】 ありがとうございます。

それじゃあ、議題については全部終わりましたが、後は事務局からお願いしたいと思います。

【瓦林財務課長】 はい、ありがとうございます。そうしますと、議題の3、次期中期計画の案につきましては、今分科会長におまとめいただきましたとおり2点作成中とされている部分がございます。英語の表です。これにつきましては、でき上がり、また関係所管で調整がつき次第ご送付申し上げるということで、ご理解いただきたいと思います。

もう一点、文言の修正等につきましては、分科会長からご紹介いただきましたように、分科会としてのご了解に関しましては、分科会長にご一任いただいて、それで分科会としてのご意見としていただくということで調整させていただこうと思います。

それでは、大変密度の高いご議論をいただきまして、ありがとうございます。本日のご議論いただきました中身につきましては、議事の公開についての方針というものに基づきまして、議事概要、議事録を作成いたしまして、速やかにホームページ等で公表させていただきますことにしたいと思います。

次回、お集まりいただきまして会議として開催、この分科会としての会議を開催するのは、現時点では6月の下旬以降を想定してございます。決算などにつきましてご審議いただくというふうに考えております。スケジュールにつきましては、各委員の先生方にそ

れぞれご連絡させていただきまして、調整させていただきます。よろしくお願いいたします
す。

それでは、以上をもちまして、国土交通省独立行政法人評価委員会第18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。
した。

— 了 —