

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29回）

平成24年8月2日

【高原鉄道事業課長】 おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから第29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いたします。

本日は、委員の皆様方におかれましては、ご多用の中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。鉄道局鉄道事業課長の高原です。しばらくの間、進行役を私が務めさせていただきますと存じます。よろしく願いいたします。

まず、議事を行うための定足数でございますけれども、本日、当分科会7名全員の委員の方にご出席をいただいております。したがって、国土交通省令で規定されております過半数を超えており、議事を行うための定足数を満たしていることをご報告いたします。また本会議の公開についてでございます。例年と同様でございますが、議題の1「平成23年度業務実績評価」につきましては、評価委員会運営規則に基づきまして非公開の取り扱いとさせていただきます。また議題2「役員の退職に係る業績勘案率の決定について」、議題3「平成23年度財務諸表について」は、公開の取り扱いとさせていただきます。また、本会議の議事録などにつきましては、議事概要では主な意見のみを取り上げることとし、議事録では、発言者名を記載しないなどの措置を講じた上で、国土交通省のホームページで公表してまいりたいと存じます。

それでは、お手元の資料の確認をさせていただきますと思います。お手元の資料をご覧くださいますと、上から順に議事次第、座席表、そして委員名簿がございます。誠に申し訳ございませんが、この委員名簿の中に誤植がございまして、宮下委員のご所属ですが、大阪外国語大学と記載しておりますが、これは関西外国語大学の誤りでございますので、訂正をさせていただきます。

【宮下委員】 大阪外国語大学はありませんので。阪大のほうに、大阪大学に入っておりますので。いえいえ、余計なことです。

【高原鉄道事業課長】 失礼いたしました。

次にご審議資料といたしまして、上から、議題1の「平成23年度業務実績評価」に係

る資料が、1-1から1-4まで、そしてその下に参考資料の1「平成23年度業務実績評価に対する評価結果（案）及び自己評価一覧表」と、その下に参考資料2「関係法令等」がございます。そしてその下に議題2に係る資料の2-1と2-2がございまして、その下に議題3に係る資料が資料3-1、その下に分厚い「財務諸表等」となっております。非常に大部になりますけれども、遺漏はございませんか。

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、前川分科会長にお願い申し上げます。前川会長、よろしくお願ひいたします。

【委員】 おはようございます。お暑い中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。早速ですので、議事に入らせていただきたいと思ひます。本日は課長からご紹介ありましたとおり、3つの議題でございまして、最初の1「平成23年度の業務実績評価」につきまして、委員の皆様から評価をいただきました。これをまとめて、この委員会としての結論を本日求めたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、議題1の実際に評価を決めていくプロセスにつきまして、基本的には去年と同じ方法とさせていただくというご提案だと思ひますが、課長から概要説明をお願ひいたします。

【高原鉄道事業課長】 わかりました。ありがとうございます。

前回7月6日の分科会にお集まりいただきまして、鉄道・運輸機構より業務実績のご報告をさせていただきました。その後、各委員の皆様より非常にタイトなスケジュールにかかわらず、また非常に大部にわたる報告に対するご評価をいただきまして、事務局を代表して心よりお礼を申し上げます。ありがとうございました。

最初に、審議の進め方から説明をさせていただきます。まず資料1-1でございまして、こちらは国民への意見募集結果でございまして、これにつきましては、ホームページで意見募集を行いました、意見はございませんでした。次の資料1-2は、後ほどご説明をさせていただきます。その次、資料1-3は機構の説明資料となります。そして資料1-4でございまして、こちらは委員の皆様からいただきました評価を事務局で取りまとめさせていただいたものであります。この資料1-4をご覧いただきながら、評価の確定方法を示した資料1-2をご参考にしていただき、全部で36項目ございまして評価対象項目について、機構に再説明を求める項目と、その必要がない項目の2つに選別をしていただければと思ひます。その上で機構に入室してもらい、再説明を要する項目については機構からご説明いたしますので、これに対する質疑をお願ひできればと存じます。質疑後、

機構には退室してもらい、先ほどの資料1－4をたたき台として、評価調書の最終確定をする。このような進め方にしたいと考えております。

ここまでで、何かご質問、ご意見などございますでしょうか。

【委員】 今の方法でよろしいですか。それでは、続けてお願いします。

【高原鉄道事業課長】 まずお手元の資料1－4の①の業務実績評価調書の案でございます。これは委員の皆様からいただきました評価、コメントを集計して、事務局においてまとめさせていただくなどの体裁を整えたものでございます。中を見ていただきますと、黄色のラインマーカーを引いてある箇所がございますけれども、こちらは再説明が必要とのコメントをいただいた箇所でございます。そして資料1－4の②でございますけれども、こちらは前回、分科会でお話しさせていただきました政独委の指摘などにつきまして、業務実績評価調書別紙として添付しております。これについても事務局でまとめさせていただくなど、体裁を整えさせていただきました。これらの評価調書の案につきまして、コメントが反映されていないなどの点がございましたら、またご指摘をいただければと思います。

続きまして、戻っていただき恐縮ですが、資料1－2の1枚紙、「各委員の評価結果及び分科会としての評価の確定について」をご覧くださいければと存じます。こちらに書いてありますフローチャートは、各項目の評価の決め方をあらわしたものでございます。まずIですけれども、これは7人の委員の皆様の3分の2、5人以上の同じ評価があった場合には、多数意見を採用することとし、それ以外は、その項目を要審議事項として機構に再度説明をしてもらい、その上で評価を確定していただくという方法でございます。

このIの評価方法を、今回の評価の集計結果に当てはめると、真ん中のフローチャートのところでございますけれども、このフローチャートの中では、今回いただきました評価の結果につきましては右側の青の四角に記しております。そして今回の結果で申しますと、全36項目ございますうち、全員が同評価であったものは、この青の四角のところでは32項目ございまして、この32項目につきましては自動的に「A」か「S」の評価となります。その下ですが、また同一評価が6人で1人が異なる評価をしていたもの、具体的には今回のケースでいいますと、上から3つ目の青の四角の②ですが、「S」が6人、「A」が1人でしたが、こちらにつきましては「S」の評価になります。またその下、同一評価が5人で残りの2人は同一評価となっているもの、上から4番目の青の四角ですが、こちらは「S」が5人で「A」が2人のケースが3項目ございました。こちらは「S」という

評価になります。その下、同一評価が5人で残りの2人で評価が分かれているものについては、今回ございませんでした。結果といたしまして、Iにつきまして、今年度さらなる審議を要する項目はございませんでした。

次にIIといたしまして、上の枠のところですが、複数の委員の評価が同じで、残りの委員の評価が分かれた項目と書いておりますが、具体的には同一評価が4人以下だった場合ですが、こちらにつきましては、補足説明項目として機構から再度詳しく内容をご説明させていただいた上で、最終的に評価を確定することになっておりますが、このIIに当てはまる項目は、今回ございませんでした。

その下、次のIIIでございますけれども、これは一番下の枠のところですが、前回の分科会または評価をつける上で疑義のあった項目等については、要説明項目とし、説明を受けた上で評価を確定することになっております。この点につきましては、特段のご指摘をいただいた項目が、先ほど申し上げた黄色でマーカーを引いた箇所の項目でございますけれども、5項目ございます。資料の一番下ですが、3のウの「受託工事」、4の②の「品質の向上」、9の⑥の「工事関係事故防止活動の推進」、そして11の②の「船舶建造等における技術支援」、そして26の「一般管理費、人件費の効率化」の5項目につきましては、もう少し機構から詳しく内容を説明すべきではないかというご意見をいただいております。したがって、今回、機構からご説明をさせていただいた上で、最終的な評価を確定してはどうかとご提案をさせていただくものであります。なお、この要説明対象としてご提案した項目につきましては、資料1-3に「要説明項目について」を用意しておりますので、もし評価の決め方について、このような方法でよろしければ、機構よりこの1-3に基づいて説明をしてもらいたいと考えております。

私からの説明は以上です。

【委員】 どうもご説明ありがとうございました。

今課長からご提案をいただきました点につきまして、皆様からご意見をいただければと思います。今回は基本的に皆さんの評価が大体、大まかに等しかったということでございますので、昨年と同様のプロセスで問題ないかとは思った次第でございますが、改めてこのプロセスでよろしいかどうか確認させていただきたいと思っております。いかがでしょうか。

よろしいですか。それでは、32項目につきましては、5人以上ですので、多数決で決めさせていただき、補足説明にこれは該当がなかったということですので、まだ5項目につきましては追加でご説明をいただいた上で、改めてここで評価を確定することとさせて

いただきたいと思います。

それでは説明していただく方々に入っていただけますか。

(機構入室)

【委員】 どうもありがとうございます。評価を今続けておるところでございますが、改めて5つの項目につきまして追加でご説明をいただきたいと思っておりますので、お願いいたします。項目としましては、3番目の「受託工事」、4番目の「品質の向上」、9番目が工事関係事故防止に関連するところ、11の「船舶建造等における技術支援」、26の「一般管理費、人件費の効率化」のポイントにつきまして、改めてご説明をお願いします。

【木村鉄道建設本部計画部長】 それでは、鉄道建設本部からまず「受託工事」について、続いて「品質の向上」につきまして、そして工事事故防止の3つについて、ご説明させていただきます。

「受託工事」でございますけれども、私ども鉄道建設業務を行います総合的なマネジメントを行う唯一の公的機関でございますので、社会的役割を強く認識しているところから、こういう受託工事を受けるときのスタートを用意してございます。そして今回のような突発的で技術者がいない鉄道事業者からの緊急の要請でございますので、いろいろな受託の形はあろうかと思えますけれども、何とか助けてあげたいということからスタートをいたしまして、今回、受託工事の中で挙げさせていただきました仙空線のような、基本的には技術支援だけ行うようなところでは、2人の人間で5カ月ほどの協力となりますので、それほど多い人数ではないことになります。また三陸鉄道のように、設計から開業準備まで事業費100億円程度ぐらいの受託でありますと、最盛期には年間9名程度を張りつける形になります。もちろん受託工事の内容によっては多少異なりますけれども、この程度の業務でありますと、鉄道建設本部の組織の大体1%未満となります。そうなりますと対応する組織はつくらせていただきますけれども、それによって生じた不足の分は全体で賄えるという程度でございます。全体で、各自の仕事の工夫や努力をする、必要な場合は超過勤務を増やすという形をとらせていただきまして、全体でカバーすることが可能であります。対応する組織はつくりませんが、そのために大きく何かをしていく形にはなっていないということでもあります。これが「受託工事」であります。

続けて「品質の向上」に関する質問でございますけれども、私どもは今回の地震によりまして、鉄道構造物について、特に新幹線でございますが、大きな被害はほとんど受けて

いないと理解しております。したがって、これまで進めてきた耐震の技術基準に従って構造物をつくっていけばよいと考えております。被害があったところは、旧の耐震設計でつくられたものという認識に基づくものでございます。一方、国におきましては、『鉄道構造物等の設計標準・同解説』の耐震設計基準の見直しも行っている状況でございますので、これが出された方針に従って対応していくつもりでございます。

ただ今回は、マスコミ等の情報でご存じのように、電線をつっている電化柱、柱などの附帯構造物にも被害が生じたということがございます。これも旧の基準でつくられたものでございますので、現在はコンクリートの柱から鋼管の柱にかえたりしてございますので、新しいところについてはそういう形で対応ができていっていると思っております。また、中越地震での新幹線の脱線を教訓に始めてございます、脱線防止対策もございます。これにつきましてもJR各社の車両構造や線路の構造によっていろいろ違いがありますので、各社でその対策を考えまして、その実施段階に今移ってございまして、車両側、軌道側に整備をしていくという段階に来てございます。新幹線につきましても、現在行っているところにつきましても、後からそういうものが追加されても問題がないようにということで、さほど手戻りをしたり、大きな輸送障害が起らないような仕組み、例えばスラブ軌道の中にそういういろいろな機具を埋め込むための穴とかボルトの穴をつけておくなどの作業についても、取りかかっている状況でございます。また三陸鉄道の被害の中で、津波による被害も出てございますけれども、そこでの状況を反映しまして津波に強い盛土構造、先般説明させていただきましたような取り組みも、それぞれのところでさせていただいている状況でございます。

これが「品質の向上」の取り扱いでございます。

3番目の事故防止でございますけれども、お手元に資料をつけております。工事事故の発生のグラフで、お手元に配付されていると思います。

【高原鉄道事業課長】 資料1-3の2ページ目になります。

【木村鉄道建設本部計画部長】 このグラフをご覧いただければと思います。これは平成15年度から23年度までの工事事故の発生率を度数率という指標で示してございます。度数率というのは、図の右の中ほどに記述してありますように、延べ労働時間100万時間当たりの労働災害におけます死傷者の数をあらわしております。赤の棒グラフが私どもの実績、水色が厚生労働省の発表によります全国の実績でございます。平成15年から17年までは、私どもの実績が全国よりもちょっと悪い状態であった。平成21年にまた増

加し、そして22年に減少という形になっております。昨年度の平成23年度は、私どもの実績としましては、従来に比べ若干高めではありますが、特段増加している状況ではありません。というのは、0.92という数字でございますけれども、これまでずっとやってきたものも0.8台、0.7台でございますので、私どもの事件数は若干高めでございますが、特段増加している状況ではないと判断しております。ただし厚生労働省の値が大幅に減少した関係で、非常に大きく見える形になってございます。

このような実態から、実数にしますと、ここに掲げられている件数でございますが、平成22年度が19件でした。これが平成23年度は26件ということで、7件の増加でございます。これについては、私どもは反省すべきことをしっかり反省していかなければいけないと思いますので、事故の原因を分析しまして、それを24年度の工事事務防止の重点実施項目の中に反映させて、現在取り組んでいるところでございます。例えば熟練工の減少という労働者の供給状況の変化、それから昨今の工事コスト縮減とか低入札などがどのように反映しているかも懸念されるわけでございますので、こういう建設環境の変化が犠牲になって事故が増えていないかどうかにつきましても、私どもといたしましては気を配りまして、真摯に対応していきたいということでございます。

以上です。

【吉田共有船舶建造支援部長】　　続きまして、項目11「船舶建造等における技術支援」につきまして、2軸型SESのコストダウンの内容についてご説明をさせていただきます。資料1-3の3枚目のこちらの表をごらんいただけますでしょうか。船舶は1隻ごとの受注生産品でございますので、船の価格はマーケットの状況によって大幅に変動いたします。ここでは鉄道・運輸機構、私どもで調査いたしました749トンのタンカーのコストの計算例をご紹介します。表でございますが、左が従来の船舶、それから真ん中がラインシャフト方式のSES、右が今回開発をいたしました2軸型のSESでございます。

数字でございますが、1軸の従来型の船舶の船価、一番下でございますが、ここに1.0と書いてございますが、従来の船舶の船価を1とした場合の、それぞれの部品の構成の比率を示したものがこの表でございます。ラインシャフト型、従来のSESのところと、在来船のところを見ていただきますと、一番価格が大きく変わるのがプロペラ・推進軸系で、固定ピッチプロペラに比べまして、二重反転プロペラは非常に高い、8倍の価格になってございます。それからエンジンは、1基のエンジンを3基のディーゼル発電機にしま

すので、小型のものが3つになるということですが、若干値段が上がります。それから出力制御をインバータで行いますので、これがかなりかかります。全体の船価の5%程度。その他、電気機装系は制御が複雑になりますので、値段が上昇いたします。したがって、SESのコストといたしましては、全体で従来の船の2割ぐらい上昇するということでございます。これに対しまして2軸のSESでございますが、最も価格の上昇に占める割合が高い二重反転プロペラとインバータを別のものにかえるということで開発をいたしました。結果として、推進軸系で6%前後の価格の減、それからインバータを使わないということで5%前後価格が変更しております。したがって、ラインシャフト方式のSESに比べて1割ほど船価が安くなる。従来の船と比べると1割船価が高くなるということが、内訳でございます。

以上です。

【河野総務部長】 引き続きまして、「経費・事業費の削減」の項目につきまして、総務部からご説明をさせていただきます。1点目のご指摘が、ラスパイレス指数0.2ポイント減少したとあるけれども、その評価基準が不明確ということ、それから2点目が、大卒者のみの新規採用、中核的管理業務が中心であることがラスパイレス指数が高い理由として挙げられるが、同様の状況の法人もある中で、わかりやすい説明が必要だというご指摘でございます。

まず1点目でございますけれども、ラスパイレス指数のかかわる項目としては、一般管理費、人件費の効率化という大きなタイトルの、あるいは項目の中の議論でございます。この項目では、給与水準の適正化を含めた一般管理費、人件費の削減を目指している中で、まずトータルで一般管理費、人件費につきましては、報告書に記載のとおり順調に削減が進んでいる。ですから、そういったトータルの中で見ていただきたいという点と、その中でラスパイレス指数だけとらえますと、毎年度順調に低減が進んでおりまして、そういった大きな方向性、着実にこれを減らしていくという方向性をもってご判断いただけたらと思っております。ラスパイレス指数自体はいろいろな要因が絡んで、数字自体はかなりさまざまな要因で増減いたしまして、例えば国の側、機構の側の給与に係る経過措置が切れたり、昨年23年度の例でいいますと、新幹線の建設局を盛岡から青森に移した結果として、広域異動手当が単年度増えた結果として数字が増えてしまうことがございますので、0.2がたまたま23年度でございますけれども、23年度に限らず毎年の数字自体はいろいろな要因で変わってしまうものですから、それ自身をとらえて多い、少ないというより

も、最終的に国家公務員と同程度になるよう努めていく中で着実に減らしていくということで、ご評価いただけたらと思っております。

2点目のラスパイレス指数が高い理由として、大卒者や管理職が挙げられているという点でございますけれども、当機構のラスパイレス指数が比較的高くなっている理由としては、このご指摘のようにまさに広域異動手当等の諸手当の支給が挙げられるということでございます。したがって報告書の中でも、まずは第一の理由としてこういった諸手当等があることが記載されております。一方でご指摘の部分でございますけれども、大卒者以上の高学歴者のみの新規採用を理由として挙げておりますのは、最近の機構におけるこういった採用状況が、相対的に当機構のラスパイレス指数を引き上げているいわば追加的な要因になっている。従来ですと高卒の者も採ってございましたので、そういった中で今の人員構成ができています。最近ではむしろ大卒者のみ採ることから、同じような割合でラスパイレス指数が引き下がっていかないという、いわば追加的な要因としてご説明しているということでございます。したがって、大卒者を最近採っているからラスパイレス指数が客観的な数字として高いと申し上げているわけではございませんので、その点、ちょっと舌足らずだったかもしれませんが、ご理解いただけたらと思います。

以上でございます。

【委員】 どうも説明をありがとうございました。

それでは、項目はどれでも構いませんので、委員の皆様からさらにご質問等がございましたら、ぜひお願いいたします。

【委員】 明治大学の笠です。工事関係の事故防止の件で、数字について少しお伺いしたいんですけれども、平成23年度のAの「労働災害による死傷者数」が24とありますが、内訳と申しますか、死者が何人で傷者が何人なのかという点と、傷者はおそらく重傷ということだとは思いますが、どの程度から、小さなけがはよくあるのでカウントはされていないと思うんですが、どの程度の傷からカウントされているのか。この2点、このページについてです。

もう1点、その次のページの「船舶建造等における技術支援」のところ、2軸型のSESが1軸の在来船よりも1割高いということですが、省エネは1割コストダウンすると。船舶の価格がちょっとよくわからないんですが、10%高い船価を10%減の省エネで回収するのに何年ぐらいかかるのか。要するに船の寿命との関係で、船をつくる方の立場からして、この2軸型SESを建造しようというインセンティブがどの程度働くの

かという観点からの質問ですが、その2点についてお願いしたいと思います。

【木村鉄道建設本部計画部長】 まず第1点でございますけれども、ここに記録されております統計は、休業4日以上事故によるものとして評価をしております。それから死亡事故が何件かということでございますが、死亡事故は昨年2件ございました。そのほかに私ども、事故として、死傷者に関係のない事故も入ってございます。例えば列車阻害事故ですとか、第三者の例えば自動車に被害を及ぼしたとか、そういう死傷ではないものも事故のカウントに一応は入ってございます。そういう状態でございます。

【委員】 わかりました。ありがとうございます。

【吉田共有船舶建造支援部長】 どれぐらいで差額が回収できるかというご質問かと思えます。どれぐらいで元が取れるかといいますと、どれぐらい運航するかによって大幅に変わるんですけれども、おおむねよく走る船で7年程度、あまり走らない船ですと12年程度で回収できる額、現在の燃料の価格ですとそうなります。船の寿命ですけれども、大体20年、物理的にはもっともつんですが、今の性能で平均的には20年程度でございます。

【委員】 できれば死者の数なんかは、前年からの変化として、経年的に、前年に限らず。

【木村鉄道建設本部計画部長】 お答えいたします。平成18年から20年度までは1名でございました。そして21年度、22年度はゼロでございました。それから2名に増えたということでございます。

【委員】 わかりました。

【委員】 ほかにいかがでしょうか。

【委員】 最後のラスパイレス指数のところ、それが高くなる理由が主として広域異動手当によるものであるというご説明は、そのとおりのかなと承りました。これはかなり世の中の関心のあるところでもありますから、着実に今後、縮減、国家公務員並みという方向に進めていかれるというご説明でしたけれども、やっていただければと思います。よろしくをお願いします。

【委員】 いかがでしょうか。

【委員】 事故の先ほどの度数率の比較で、比較的最近はレベルの高いといいますが、いい幅で事故率を低く抑えておられる。0.7から0.9というあたりで動いているから、毎年多少動いても誤差の範囲という把握の仕方でもいいかと思うんですけれども、これをさ

らにどこまで下げていこうかという、何か目標をお持ちなのかどうか。例えばもう一つは、比較が完璧にできないんでしょうが、0.49とか0.5とかいうような、これは一般の総合工事業の数値でありますので、こことの比較という意味で、多少危険性が高いことも加味すれば、0.7ないし0.9というのが大体妥当な目標値と見ていいんでしょうか。

【木村鉄道建設本部計画部長】 目標値という意味では、一層低くというのが常に持っていることをごさいますして、これで妥当だとは特に考えているわけではございませんが、今のようなやり方ではそろそろ限界に来ているのかなという意識は持っております。たださらに、先ほど申し上げましたように、いろいろな建設業の環境が変わってきて、増える要素がどんどん出てきておりますので、まずそれを止めるのが第一であろうと考えておりまして、その中で毎年のこういう状況を把握しながら、次にどうしていくかについての展開は、不断の努力としてやっていかなければいけないと思っています。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 ありがとうございます。私から言うことではないかもしれませんが、厚労省の統計で、各産業での死傷率の推移を見ると、製造業にしても化学産業にしても、約十二、三年前には、統計的には殆どゼロになっているにもかかわらず、建設業はこれだけ努力とお金を投入しても、この10年間で、鉄道だけではなく全国の事業費当たりの死傷確率が下がらない。それを分析して、1つ明確に出たのが、他産業は生産現場に人間がいないという状況が出てきた。つまり建設業はまだこの10年間、危険な現場に人が投入される数を少なくしてきたのですが、なおかつまだ無人で建設するというシステムまで至らない。他の産業は無人化を達成している。だから機械損傷とか火事が起こっても、そこに人さえいなければ、死傷事故は起こらない。そこに踏み込まないと、日本の建設業はマクロで数字を出せない。ほんとうに抜本的な生産システムの改良、つまり人がいなくてもできるやり方を考えていくことが、根本的な問題としてあるというレポートがありました。

多分、今、現場サイドでこれが限界かなというのは、そこにそれだけ人がいる限りにおいて確率ゼロはやはり有り得ませんから。オランダは、生産現場に人を極力入れない、機械だけでやれるところを増やしたんです。そこは日本を上回っている。成績が上がってきていた。だからやはり人を入れない。要するに危険なところに人さえ入れなければ、人身事故は起こらないという極めて当たり前のことなんです。多分、製造業関係の工場に行くとなんか人がいないんです。工場でトラブルがあるかもしれないけれども、人がいなければ。

そこかなという感じがします。

【委員】 関連していいですか。私は2人になっているというのは、すごく大きな問題だと思っております。死者が1、1、1、0、0、2となったのは、防止活動を幾ら推進されても結果が達成できなかったと見るべきではないかと思っております。その理由について、非熟練の方が増えたというのは、もちろんいろいろな経済情勢の関係であるのかなとは思いますが、全部そっちの責任にしているのか。もう少しこちらのやり方が、今のご説明のような、新しいところにするというのは今後の課題としてはあると思うんですが、現状は人がいる以上は旧来型の何らかの対応をせざるを得なくて、現状分析されているということだったので、どういう現状分析で、何が不足していたと考えておられるのか、ご説明をお願いしたいと思います。

【木村鉄道建設本部計画部長】 ご指摘のとおり、私どもも2人というのを出したことに対しては、非常に深刻に受けとめてございます。平成23年度の事故の件数のうち、作業手順、どういう順序で仕事をしていくかを、しっかり最初に決めて、それを周知徹底して履行していくというものができていなかったと判断されるものが、全体の5割を占めてございます。約5割です。そういうものでありますので、我々としては、そういうものがしっかりできているか、それが周知徹底されているかということについて、現場での確認を進めていくことを、重点実施項目にしているのが1つ目でございます。

2つ目は、先ほど申しましたけれども、熟練者がいなくなったことと直接つながらないかもしれませんが、新規入場してから、要するに現場に入ってから半年未満、いわゆる現場の作業にあまり慣れていない人たちの事故が全体の6割を占めている。新規入場させてきた労働者の方々にはいろいろな安全教育をするんですけども、それがしっかりできているかどうか。そしてそれがフォローされているかどうか。そのような点が今後チェックしていくべき課題であろうということで、それを徹底していこうというのが2つ目でございます。

それから、これは先ほどの安全対策費のコストダウンの犠牲になっているかもしれないなという兆候で少し見られることではございますけれども、作業をするための床の構造ですとか、作業の通路、通路が設置していないところもあったり、それに対する安全対策が少し不備だなということが原因となる事故が増えてきている傾向にありますので、これについては、先ほど言いましたようなコストダウンによる原因になっていないかどうかを見るとともに、現場を点検して回りまして、我々が気づいたところを見つけて直させる、もち

ろん現場の監理技術者にそういう安全対策を徹底させるようにという方向で、24年度は取り組んでいくということでございます。

【委員】 先ほどの前川会長からのご説明に関連する質問なんですが、定量的にここで度数率の厚生労働省の発表と機構との比較のグラフが出されているんですけども、ここで言う厚生労働省の度数率は、全産業の平均値ではないかと思えます。

【木村鉄道建設本部計画部長】 そうです。

【委員】 ということは、逆に言うと、先ほどの前川先生のご説明、私も機械専門で、そちらの分野は確かに人がいない、ほとんど無人化されたところが増えていて、多分、建設業の平均と機構の平均を比べられると、もっといい数字になる、それだからいいというわけではないと思うんですが、そういう理解もできるのではないかなと、私は理解しているのですが、いかがでしょうか。

【木村鉄道建設本部計画部長】 訂正させていただきます。今、全業種と申しましたが、総合建設業という建設業全体をあらわしているということでございます。

【委員】 わかりました。

【委員】 ほかにご質問、ご指摘等ございませんか。先生方、よろしいでしょうか。

機構からご説明いただきまして、どうもありがとうございました。これからまた評価を続けていたしますので、とりあえずまたご退席を願えればと思います。どうもありがとうございます。

(機構退室)

【委員】 どうもありがとうございました。それでは、大変重要なご指摘もいただきまして、ありがとうございました。それで今日追加で説明をいただいた項目につきまして、既には一応仮に「S」評価の数字をいただいておりますが、今日6項目につきまして、評価を変えたいというのももちろん可能でございますので、ご意見をいただければと思います。

【委員】 同じところ、先ほどから質問を重ねている場所ですけども、やはり死者が2人になって、統計的にも0.78から0.92に上がっているということで、「B」でいいのではないかと思います。

【委員】 そうすると、先にいろいろご意見をいただきましたが、ナンバー9はもう少し審議をして決めたいと思います。先に3、4、11、26につきましては、特にご意見等はなかったので、これについては各委員の方々から評価を変えたいということはござ

いますでしょうか。

よろしいですか。それでは3、4、11、26の4項目につきましては、各委員の評価は確定ということで、先ほどのプロセスに従いまして、いずれにしましてもすべて5人以上が同一の結論に達しておりますので、3、4、11、26の評価についてはこれで確定とさせていただきます。

それでは、9番の「工事関係事故防止活動の推進」につきまして、ご意見をいただきました。「B」に変えるのが適切だというご意見です。これにつきまして、それぞれの委員からまたご意見をいただきたいと思います。ナンバー9は、事前にいただいた仮のものですけれども、向こうの自己評価が「A」ということで、それで今日質問をいただきまして、先生は「B」に変えたいということですね。

【委員】 そうですね。評価をする段階ではこのデータがなかったものですから、全くデータなしに機構の自己評価「A」に対して、データがないからそうなのかなと思ってしたんです。

【委員】 結構です。

【委員】 データがわかった以上は、やはり「B」であっても、「概ね着実な」というように「概ね」が入るだけなので、ほんとうだったら私の感覚としては、死者が出たというのは取り返しのつかないことなので、しかもゼロにせつかく引き上げていたものが、また2になってしまったことについては、ほんとうだったら「C」でもいいのではないかと考えているぐらいなんですけれども、このページの一番後ろの25ページに、記入要領があるわけですが、「着実な実施状態にあると認められない」が「C」で、「B」は中期目標の達成に向けて「概ね着実な実施状況にあると認められる」ということなので、「概ね着実」というところでも、まだかなり緩やかな評価なのではないかと個人的には思っております。

【委員】 これについては各委員のご意見もいただいて、この委員会としての結論を得たいと思いますので、ちょっとお考えいただきまして、改めて各委員から、新しくデータも出てまいりましたので、改めてこれについてのご評価をいただきたいと思います。ちょっと一、二分、もう一遍資料も見えていただきまして、ご準備いただければと思います。

(資料を見る)

【委員】 では、よろしければ1人ずつ評価を前と同じにするか、あるいは変えられるかについて、ご意見をいただけますか。では、宮下先生から順番に。

【委員】 事故の内容について、笠先生がこういうご意見をおっしゃった結果、統計

データが手がかりになった、笠先生のそういう意味でのご貢献は非常に大きいと思います。こういうデータは初めて拝見いたしました。ただ、1つは、下請の業者に仕事をさせているという。当然、機構の仕事ではあるわけですが、アウトソーシングしているところの、アウトソーシングシステムといいますか、あるいはその労務管理の現場におけますシステム、それ自体にやはりある程度の問題があるかと思えます。だから今のところは構造的にやむを得ない面が、私自身はあると考えております。

そういうことと、先ほどもちょっと申したんですが、病気などでもいろいろと数値が変動いたしますが、一喜一憂するのは体によくないと医者も言います。さっき使った誤差の範囲内とよく医者が使うんですけれども、データの率の推移という点からいきますと、平成19年0.9で、0.69、ぐるっと一応は波をつくっておるわけです。幅からすると0.7から0.9の間で動いているということは、ある意味ではこれはもう仕方がないということで、先ほど私が聞いたのはそういうことであつたわけです。それは1つの限界に来ていて、これでいいというものではないという、機構からもご返事があつたわけです。

でありますから、今後は私は意見としてはつけ加える必要があつて、従来のような安全教育のシステムを越えて、やはり下請業者にどのように安全を徹底させるかということ、改めて認識した安全管理システムを、やはり機構としても抜本的に構造的に考えるべきであるという意見をやはり付したいと思えます。ただ評価としましては、さっき申しましたようなことで、内容的には死者が当然出てるわけですが、笠先生のせつかくのご指摘ではあるんですが、私は「A」でいいけれども、しかし意見は……。 「A」で意見を付すことはできるんですか。

【委員】 つけられます。全体の総合評価のところでもできます。

【委員】 そうですね。ですから、やはりここは総合評価でも意見がもし可能であれば、そういう点を指摘していただければと思いますが。

以上です。

【委員】 「A」か「B」かというのは、わかりやすいと言えればわかりやすいんですけども、私はどちらかというと、今、宮下先生が言われたような、総合評価のところできちんと意見を評価委員会として述べるところが重要な点ではないかなという気がしております。特に先ほど機構側からも、最近、下請というか、発注した、工事を受注した側の非熟練労働者の問題があるということも、ある程度分析結果が出ているとすると、「工事関係の事故防止活動の推進」のやり方も一工夫したものにするとか、あるいはアウトソース

した先の安全管理をいかに監査するかとか、そのようなところへ踏み込んだことをやっていただきたいということを、評価委員会の総合評価の中にでも記載していただければ、大変いいのではないかと思います。

評定について申しますと、過去を見ると、0.9とか0.87とかいうときにも、多分「B」評価にはなっていなかったと思うので、その整合性からいうと、今回これをステータブルであることがいいことだとは決して思いませんけれども、評定については私としては「A」のままで変えずに、そのかわり総合評価の文章記述のところ、今のようなことをちょっと考えていただければという意見です。

【委員】 どうもありがとうございました。

どうぞ。

【委員】 まず先ほどちょっと間違った質問をしたのをお詫びします。ちゃんと機構の1-3の資料を見ると、厚生労働省のデータは総合工事業の数値であると記載されています。

それでこのデータを冷静に見ますと、赤の機構の度数率は、先ほどから各委員の先生がご指摘されていますように、大体0.9前後で、上下はしていますけれども、特にここ数年極端な増加傾向にあるわけでもありませんし、それからここ過去数年を見たときに、突出しているデータでは、私はないかと思います。むしろ厚生労働省の総合工事業のデータが、結構、毎年極端に機構のデータ以上にでこぼこしているのが私は理解しにくいんですけども、何かの要因があって、そちらが非常にでこぼこしているために、たまたま今年目立ってしまったということもあるかと思います。

そういう意味で、過去の今までの評価と比較しまして、私は「A」でいいのではないかと思います。ただし、報告書の先ほどの冊子体のほうですが、例えばこういう冊子体の報告書にある程度、今補足でお配りいただいたようなこういう数字とかは載っていたほうが、今後も評価しやすいなど。今回の評価書をつくらせていただくに当たっても、ご説明いただかなかったことについても、各委員の先生方も多分この報告書のそれぞれの該当のところを見ながら「A」でいいかどうかという判断をされていると思うんですが、その十分な情報はやはりご提供いただくほうが、今後特に機構側が挙げなかった項目についても、我々はきちっと見ていく必要があるというのが責務だと思いますので、こういうデータを載せていただくことをお願いできればと思っています。

【高原鉄道事業課長】 次年度以降の評価において留意していきたいと思います。

【委員】 私は若いころに3年ほどこういう建設現場に出ています、事故防止はもう現場に出ると最大の使命で、死傷事故だけではなく小さな事故も防ぐのがなかなか大変なことだと、もう身にしみておるんですが、笠先生がご指摘されたように死者が2名というのは非常に大きいというのは、非常に重く受けとめなければならないことだと思います。小さなけがでも現場では非常に問題になりまして、その原因究明とか対策とか以上に、どんな救急搬送したのかということも、もちろん我々は一生懸命になってやるということで、おそらく元請、下請も、発注者側もそういうことで一生懸命になっておられるのだと思います。こういう労働災害をどのように見たいのか、私は全く素人でよくわからないんですけれども、過去の経緯でこのように誤差の範囲だというご指摘の先生もおられるということで、評価としてはそのままいいということなんです、来年度、どのようにこれが推移するかということで、来年の評価には十分この辺を反映したいなと思います。

【委員】 工事現場の事故は、そのときの社会的な状況とか、取りかかった工事の内容によっても大きく違ってくるとは思うんです。ただ、発生してはいけないんですけれども、どうしても個人の、非熟練の人の事故が多いというお話があったんですが、どうしても作業に取り組む側の理解力とか、そういったところで生じてしまうところもあるかと思うんです。だからと言って、2名命を落としたことが軽いということではないのですが、ただそうは言っても、それなりに対策は十分にとって、現状の事故の分析をなされているということですので、私の評価は変えずに「A」とさせていただきたいと思います。ただ、亡くなった方が2名ということですので、どういう状況で事故が起こって亡くなったのかという説明については、少ないからこそそういう記述をする必要があるのではないかと。そうすることで今後の対策にもつながるのではないかと思いますので、どんな状況で亡くなったのかは、こちらの実績報告書の中に記載することが労務上もいいのではないかと思います。

以上です。

【委員】 どうもありがとうございました。私は取りまとめの会長の立場なので、あまり意見を言うべきではないのかもしれませんが、申し上げますと、最初に、笠先生からのご指摘に対しては大変感謝申し上げます。2名、私は現場の経験はないのですが、やはり死亡事故とそれ以外は、現場サイドにおいても天と地ほどの差がある。死亡事故1件起こしたときに、逆に言うと国交省にしても、発注側からのペナルティーは激烈です。あれだけの激烈なペナルティーを出して、例えば入札がしばらくの間停止される、営業停止も

食らう。ほんとうに昔に比べればもう、一応2とかという数字にはなっていますが、そこまでやってなお発生するところについては、分析をしっかりと、やはり完璧に物をゼロにするということは、人間である限りできないところと、実際そうではないところが、まだ私自身は十分に明確になっていないと。さっきも言われたとおり、実は今の状況で一般管理費をどんどん削ってコストダウンをしますけれども、それを監督官庁として受け取るかということです。

そういうところも考えたときには、先ほどの説明にあったように構造的なところがやはり絡んできているので、これはおそらく国土交通省に対しても、発注官庁として、各整備局もそうですけれども、同じ問題を突きつけられているのではないかと。また土工協のほうも当然これに対しては悲鳴を上げているのは、いろいろなところで雑誌等でもわかりますので、これを契機にちょっと世の中にメッセージを出しておくという意味で、コメントには少なくとも書くべきだとは、私は思っております。やはり評価については、全く悩ましいところではありますが、私個人としてはこれまでの評価の連続性と、そのこの項目の評価という意味では、「A」であってよいと考えます、ただし、今後さっき言った死亡事故とその内訳は詳細にちゃんと出してもらって、我々としても今後も十分にウオッチしていることを示すのが良い。何も手を打たなければ、おそらく私の感覚では変わらないと思います。実際、統計的な範囲の中では労働市場の数値は変わらない。そう思いますけれども、発注組織としてできることはあるわけです。ですから、宿題ということになるかもしれませんが、それは全体の先生方の意見もひっくるめると、全体評価のところコメントして公表するのがいいのかなと思いました。

【委員】 すみません。いいですか。私はまず冒頭の手続の点で了解しましたので、もちろん多数決に従います。ただ非常におかしいと強く思っております、なぜその「B」をつけるのにそれほどためられるのか。普通の評価で「S」と「A」しかないという評価のほうが、ある組織としては不都合で、なぜそんなに自己抑制的なのか、私には全く理解できなくて、「S」から「A」「B」、「C」がついていたらちょっとまずいかな。でも「S」「A」「B」にばらついているのは普通であって、評価が「S」と「A」しかないほうが異常で、0.9のあたりだったらいいとおっしゃいますけれども、内容が違うので、三大重大事故は起こさないと書かれているのに、三大重大事故の筆頭である死亡事故を2件も起こして、それで「A」をつけて、しかもデータを載せて、読んだ人がこれで「A」だと。一番後ろの評価には、いろいろ「ああだ」「こうだ」とついている。だったら「A」じゃない

じゃないかというのが普通の感覚だと思ひまして、私個人的には、なぜ「B」にすることに對してそんなにハードルが高いのか、大変不思議に感じているということです。

データをつけて載せていただきたいと思ひますし、それが公の目に耐えるものなのかどうかというところは、皆さんご自分のご意見を言われたので、委員長も含めて、それはパブリックなビューイングに耐えるということなのだろうと思ひます。私はだからもちろん従います。ただし自分の意見としては「B」だし、なぜこれが「B」でなくて、0.9あたりだったらそこら辺が妥当なところだ、あるいは構造的な問題だと。構造的な問題は今日、きのうではなくて、若年の人が出てきたとかいうことは、もちろん「B」をつけた上で、だけど機構にすべての問題があるわけではない、構造的な問題が生じたと書くべきであつて、「A」をつけておきながら、いろいろ「ああだ」「こうだ」とつけるのは奇妙だと思ひます。

でも、もうこの点については、これ以上は蒸し返しませんので、多数決で決まったことですから、データを載せた上で、皆さんがおっしゃったように「A」をつけた上で、後ろに、だけどいろいろな問題があるので、こうするべきだし、ただし死者が2人出ていることについては必ず書いていただきたいと思ひます。

【委員】 先生がおっしゃるご指摘は非常に重要で、別に「B」をつけることにこの委員会として制約を設けることは決してないと思ひます。私も今、伺つていまして、ちょっと自分で言いながらあれですけれども、全体のコメントを書くときに、確かに書きにくいといつたら書きにくいですね。正直に言ひまして。

時間も限られますので、一応皆さんからご意見をいただきました。それからまた笠先生から最初に提案をいただき、さらに最後に非常に強いご意見をいただきました。提案なんですけど、もしよろしければ、再度、もう一度ここにありますところに評価をつけていただいて、改めて集めてそれで結審としたいと思ひますが、よろしいですか。ちょっと二度手間かもしれませんが、大変重いご提案をいただいたと思つておりますので、改めて最終的にもう一度投票する。全部を聞いていただきまして、その上でもう一度投票する。これは私からの提案ですが、いかがですか。改めて皆さんの意見をそれぞれ伺ひましたので。

【委員】 初めのとおりでいいと思ひます。別に。多数決で。もう圧倒的な、私は圧倒的少数でしたので、もう「A」で結構です。

【委員】 いえいえ。おそらく「A」と「B」の間について、悩まれた方もいらっしゃるかと思うので、できましたらやらせていただだけませんか。それで決めさせていただきた

と思います。なので、ぱっと書いていただけますか。それで事務局が集めていただけませんか。

(再度評価を記入)

(開票)

【高原鉄道事業課長】 事務局で集計させていただきまして、委員7名のご意見のうち「A」項目が5、「B」項目が2でございました。

【委員】 それでは、一応これで各項目は決まりということで、事務局でこの分も含めて集計もオーケーですか。

【高原鉄道事業課長】 はい。それでは、今いただいた項目9の評価をいただきまして、全体の点数分布についてご報告いたします。

36ありました評価項目のうち、「S」が7項目、「A」が29項目となりました。規則に基づきまして、この評価結果の点数分布を踏まえた総合評価を「SS」「S」「A」「B」「C」の5段階の評価でいただくことになっております。「とりまとめ案」では、資料1-4の①の最後のところでございますが、総合評定「A」としておりますけれども、これにつきましての分科会としての最終的なご決定をお願いいたします。

【委員】 全項目につきましての評価の代表ということですね。いわゆる真ん中という意味ですかね。

【高原鉄道事業課長】 はい、そうです。

【委員】 そういうご提案です。これにつきまして、まずは全部の総合評価について「A」とする事務局の素案を含めて、ご意見をいただきたいと思います。

よろしいですか。それでは総合評価については「A」といたします。

そうすると、あと評定の理由とか意見などについては、今日は実は議論もありましたので、そのほかの項目も含めて書くということなんですね。

【高原鉄道事業課長】 はい。

【委員】 これは、去年は私のほうで素案をつくって皆様に見ていただくというプロセスをしました。まずそれでよろしいですか。一応原案をつくらせていただいて、メールで回すことにさせていただきました。はい、わかりました。では、そういう形でさせていただきます。

それでは、本日の議論を踏まえて、取りまとめといたします。議題1はこれで終了ですので、議題2「次の役員の退職に係る業績勘案率の決定について」ですが、非公開の部分

については審議は終了しましたので、機構の方に入っていて伝えてと。

【高原鉄道事業課長】 ちょっと1件よろしいですか。

先生方からのご指摘につきましては、発注官庁として、重く受け止めたいと思います。またいろいろな厳しいご意見もいただきましたので、その点につきましては、次年度以降の評価に当たりまして留意していきたいと存じますので、何卒よろしく願いいたします。

【委員】 資料の1-4の②の、「業務実績評価調書別紙」の政独委の件ですが、これはいかがでしょうか。

【高原鉄道事業課長】 こちらはコメントをいただいておりますが、修正等の部分は何かございますか。

【委員】 あるいは、いただいたご意見を一応見たら、特段問題になるコメントはなかったようには記憶しておりますが、ご確認いただきまして、何か今お気づきの点とか追加等がございましたら、ご発声いただきたいと思います。

事務局から何かこれについてございますか。

【高原鉄道事業課長】 こちらにつきましては、もし修正点がないようでしたら、原案のとおりにさせていただければと思いますが。

【委員】 はい。この原案どおりでよろしいでしょうか。

では、そうさせていただきます。

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございます。

(機構入室)

【委員】 機構の皆様に評価の結果について簡単にご説明いたします。詳細は後ほどお伝えすることになると思いますが、平成23年度の業務実績評価につきましては、「S」の評価が7項目、「A」の評価が29項目で、総合評定につきましては「A」の評価となりました。詳細につきましては、後日、事務局から正式な評価調書の発送となりますので、ごらんになっていただければと思います。

それで、1つ申し上げたいのは、1項目、大変もめました。しかも非常に重要なポイントでございまして、今日、追加項目でご説明いただいた安全のところで、やはり死亡事故が2件あったことは非常に重いという内容でございます。過去にゼロが2年続いてよかったんですけども、また起こったということですね。それで、いろいろな要因が当然あるわけですし、当然機構も分析をされてさらに一層の安全対策を講じられていると思いますが、やはり結果は結果として、いかに努力していても起こったことは起こったこと

として重く受けとめるべきであるというご意見です。基本的には皆さんも同じだと思えます。そこについての評価をどうするかについて、大変もめました。ですので、全体的には多数意見で評価を決めましたけれども、今後一層、死亡事故等、事故等をなくしていく努力をお願いしたい。同時に、これは機構だけの話ではなくて、もう少し広く、建設産業、総合業の話でございますけれども、機構のみならずほかのところの努力も当然必要になってまいりますので、全体の総合評価のところはそのコメントもさせていただいて、またそこについては来年度以降も我々が十分に注視して、見させていただきたいと思っております。

私どもからは以上でございます。

【石川理事長】 鉄道・運輸機構の理事長の石川でございます。

今、前川分科会長から「S」が7項目、「A」が29項目、総合評価「A」というご評価をいただきまして、大変ありがとうございました。今お話がありましたように、私どもの中でさまざまなことをやっておりますけれども、安全につきましては、私どもはもちろんこれでいいということではなくて、終わりのない仕事だとも思っております。そういう意味で、今ご指摘のような点につきましても、さらに事故分析を徹底して、対策を徹底してまいりたいと思っております。実は、私どもは毎月、事故につきまして私自身が報告を受けて、それに対してどのようにやっていくかについても、やっております。それから事故の概要については、直ちに私どものホームページのイントラに公表して、それをまた皆さんにもお知らせをして、同じような現場で同じような事故が起こらないようにという形もとったりしております。いずれにしましても、お話のあったように、私どもも安全については、私どもだけの問題ではないかもしれませんし、かといって私たちがほかに責任を転嫁すべき問題でもないと思っておりますので、できる限りのことをやってまいりたいと思っております。

そのほか、私どもはさまざまな仕事をしてございますけれども、今年度、平成24年度は第2期中期計画の最終年度ともなります。そういう意味で、本日いただいたご指摘あるいは評価を励みとか心に念じて、あるいは重く受けとめて、今後、1,600人ほどおる職員でございますが、さまざまな部署で頑張っております。引き続き頑張らせていただきたいと思いますと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

【委員】 一応、議題1はこれでおしまいということですね。

では、機構の方々、皆さんどうもありがとうございました。

【高原鉄道事業課長】 では5分程度、休憩を。

【委員】 では、11時30分から。

(休 憩)

【前川分科会長】 再開させていただきたいと思います。

それでは、審議を続けさせていただきます。次は議題の2ですが、機構の「役員の退職に係る業績勘案率の決定」につきまして、まず機構からご説明をいただきたいと思います。

【河野総務部長】 それでは、今お話がございました業績勘案率の決定につきまして、お手元の資料2-1を使いましてご説明をさせていただきたいと思います。「機構の役員退職金に係る業績勘案率の決定」でございますけれども、23年度に6名の役員が退職しております。役員が退職するに当たりまして、その退職金を支給するわけでございますが、その算定に当たりまして業績勘案率を決定する仕組みになっております。今般、その勘案率の決定について申請させていただいたものでございます。業績勘案率につきましては、各種の閣議決定等に基づきまして、退職金支給のために、独立行政法人評価委員会及び分科会が、ゼロから2.0の間で、役員の業績に応じて決定するものでございます。つきましては、具体的な各人の業績勘案率を決定していただく必要があるために、今日お諮りをしているということでございます。

この業績勘案率でございますけれども、1の(1)にございますように、国家公務員並みとするという基本的な考え方を踏まえまして、1.0を基本とすることになっております。

(2)でございますが、具体的な決定方法といたしまして、法人の業績勘案率、当該役員の在職期間中の法人の業績勘案率、それからプラス・マイナス個人業績となつてございます。

お手元の資料3枚目というか5ページ目をお開きいただきますと、国交省独法評価委員会の決定方法のところ、もう少し詳しく3ポツに書いてございますけれども、今申し上げたことに加えまして、(1)法人の業績でございますが、下線を引いていない部分、特に1.0を超える業績勘案率を算出する場合には、当該法人の過去の通常の業績とは明確に差があること等が、明確に説明できなければならないこととなつてございます。また(2)でございますけれども、個人的な業績でございますが、これも下線部の後で、増減の幅を設ける場合には、過去の役員の通常の業績とは差があつたことをきちんと説明できなければならないということでございます。

1枚目に戻っていただきまして、したがいまして、順調に普通にやっているとそれぞれ1.0、それから個人業績のプラス・マイナスは特になのが標準かと思えます。

具体的な申請の概要ですけれども、1枚目の裏、2ページ目をご覧くださいと思います。申請の内容でございますが、ここに挙げているような役員につきまして、今回、業績勘案率を、計7名でございますが決定するということでございます。ちょうど23年の9月いっぱいまで役員の任期が切れたものですから、7名という非常に多くの退職者がいたということでございます。法人の業績による勘案率でございますが、1.0でございます、基本的に在任期間は「A」が続いていたということでございます。それから個人業績による勘案率でございますけれども、それぞれ詳細にご説明することは省略させていただきますが、それぞれの担当部局、担当におきまして、一定の業績は認められるけれども、加算するまでには至らない。標準的な仕事ぶりであったということで、プラス・マイナスゼロとなっております。

簡単に担務だけ申し上げていきますと、岩崎理事長代理は、各部をいわば各担当役員のさらに上位にいて総合的に監督をするということでございますので、その担当各部の推進を的確に図る。それから椎根理事は、総務、企画の担当でございます、内部統制の強化などを推進した。加戸理事は、船舶の技術関係の担当でございます、共有船における技術開発の指揮等を行った。高津理事でございますけれども、鉄道建設のうちの新幹線担当でございます、開業に向けて工期短縮等に尽力をしたということでございます。松岡理事でございますが、鉄道助成それから国鉄清算事業の関連を担当しておりましたけれども、そういった補助金の交付業務、あるいは国鉄清算事業の遂行を担当していたということでございます。岡本監事、元木監事両名につきましては、監事でございます、監査を通じまして法人業務の全般的な円滑な遂行を促すという立場でございますので、法人業績のそのままということでございます。

恐縮でございますが、一番表のページに戻っていただきまして、(3)でございますけれども、この決定手続がどうなるかということでございます。分科会におきまして業績勘案率を決定していただきました後、今度は国交省全体の親委員会に報告をする。それから閣議決定に基づきまして、総務省の政策評価独立行政法人評価委員会へ通知した上で、最終的な決定に至るという道筋になってございます。

以上でございます。

【前川分科会長】 ご説明、どうもありがとうございました。

それでは、委員の方々からご質問とご意見等をいただきたいと思います。

全員基本1.0というご提案ですね。特にご異議等ございますか。

それでは、この委員会としては意見がございませんので、これを1つのプロセスに進めて、次の段階に進んでいただければと思います。

【河野総務部長】 はい。よろしくお願いいたします。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは次ですが、3番目、課長からまたご説明いただけますか。

【高原鉄道事業課長】 鉄道・運輸機構の財務諸表につきましては、資料3-1の表紙の囲みに書いておりますが、法令に基づきまして評価委員会のご意見を聴取した上で国土交通大臣が承認をするということになっております。昨年と同様でございますけれども、機構から内容をご説明させていただき、ご意見などございましたらお伺いしたいと考えております。

それでは、機構から資料3-1、3-2についてご説明をお願いします。

【尾本経理資金部長】 ご説明申し上げます。早速でございますが、中身の説明に移らせていただきます。まず機構は5つの勘定がございます。勘定ごとに財務の性格が変わっておりますので、まず勘定ごとにご説明申し上げて、その後にトータルのものを説明させていただきます。説明の仕方といたしましては、主に貸借対照表と損益計算書に基づきまして、23年度の施策が、このような施策を行うと財務諸表上このような結果にあらわれるというような説明の仕方をさせていただければと思います。

まず1ページ目をおあげください。「建設勘定」でございます。建設勘定の性格といたしましては、基本的に利益があまり出ないという勘定でございます。すなわち基本的に収入の範囲内で事業を行っておりまして、その結果、利益や損失が計上されるということではございません。23年度にまず何をやったかでございますが、主たる事業内容は、ポイントの欄に書いてございますように、整備新幹線の建設でございます。これが着々と進捗いたしました。そういたしますと、実際に工事が進みますと、貸借対照表上に資産としての増加という形であらわれてくるということでございます。貸借対照表の左の欄の固定資産の部分でございますが、ここが2,500億円程度増えてございます。トータルとしては実体的な資産としては5.5兆円となっております。これに過去、民営鉄道に対する支援策を行いました。これの割賦債権というものがございまして、これを合わせると総資産規模は7.5兆円となっていることが、建設勘定の特徴でございます。

下の欄に損益計算書を掲げております。左に費用、右に収益という形で掲載しておりますが、基本的に費用と収益がつき合うように構成されております。その結果、当期総利益が3億円で、これが費用と収益がほぼイコールになるという形になっています。ただ特徴的なことといたしましては、22年度に東北新幹線、九州新幹線が開業いたしまして、費用の面では減価償却費という欄がございますが、ここが増えております。これは開業に伴うものでございます。及び、収益の欄でも、鉄道施設賃貸収入という欄が上から3つ目がございますが、ここが増えております。これはおのおの開業の効果となります。

以上、建設勘定でございます。

1ページ、飛ばさせていただきます。3ページ目にお移りください。「海事勘定」でございます。海事勘定は、機構が資金調達いたしまして、それに一定の利益をのせまして、事業金利を設定して共有船事業を行っておりますので、利益が生ずることもありますし、また未収が発生すれば損失も発生するというスタイルになっております。23年度は34隻の建造実績がございましたが、まず下の欄の損益計算書でございますが、左の一番下の欄ですが、当期総利益として9億円が計上されております。9億円の利益を計上することができたということでございます。これが貸借対照表上、この9億円がどうなるかといいますと、右上の欄の資本の部のところですが、繰越欠損金という欄がございます。下から4つ目でございますが、ここに▲521億円とありますが、これは過去の損失の累積でございますが、ここが9億円減ったというスタイルになります。これが海事勘定の特徴になります。

恐縮ですが、また1ページ飛ばさせていただいて、5ページ目、「基礎的研究勘定」でございます。基礎的研究勘定は、2つの業務を行っております。まずは基礎的研究ということで、研究課題を公募いたしまして、すぐれた研究課題を選定し、その選定された研究を大学等に委託するという、いわゆる公募型の基礎研究が1つと、もう一つは、過去実施しております船腹調整事業がございます。これを解消するために必要となる資金を内航海運総連合会に対して融資するという、2つの異なる性格の事業を実施しております。なお、この船腹調整と申しますのは、競争制限的な慣行であるということで、競争を促進するために平成10年まで実施されたものでございますが、平成10年にこれを解消することになったものでございます。それに必要な資金を融資しているということでございます。

まず公募型基礎研究は3億円程度の予算で実施してございます。一方、内航総連に対する融資は540億円程度になっています。これがまずどのようにあらわれるかということ

ですが、貸借対照表上、左の欄と右の欄に、双方540億円程度の資産と負債が計上されるというスタイルになっています。これが内航総連の融資関係でございます。一方、損益計算書上は、この540億円の融資の扱いで、元本部分は計上しないということで、金利部分だけが計上されることになっております。その辺が利息とか利息収入などにあらわれてまいります。一方、公募型基礎研究は3億円程度あるんですけれども、このために損益計算書上の右の欄、運営費交付金収益がございますが、これは国からの運営費交付金を受け入れて、左の欄では、基礎的研究等業務費として4億円が支出されるというスタイルになってございます。

また6ページは飛ばさせていただいて、7ページ、「助成勘定」に移らせていただきます。助成勘定でございますが、ここも大きく言うと2つの業務を行っております。まず1つは、本州の新幹線、東海道、東北、上越、山陽新幹線をJRの本州3社に売却いたしました。この新幹線の譲渡収入を毎年分割して受け取ることになっています。この受け入れるところが、助成勘定となっています。受け入れた資金は、国鉄から機構が承継した債務、旧国鉄の債務です。これを償還することに使ったり、あるいは国鉄職員の年金の財源としたりしております。こういった資金のやりとりをしたのが、助成勘定の業務の1つでございます。もう一つは、国からの補助金を繰り入れまして、これを建設勘定にさらに繰り入れたら、民間の事業者に支出するということをしております。これもまた、どちらもですが、利益などが生ずる性格のものではございません。定められたことをきちっと行っていくということでございます。

財務上の特徴といたしましては、分割で受け取ることになっています新幹線譲渡収入を、貸借対照表の左の欄、流動資産に掲げております。2兆7,000億程度のところですが、それから一方、渡していく先として、右の欄、固定負債に、国鉄職員の年金の財源とか、あるいは旧国鉄の債務、まだ残ってございますが、こういうものは固定負債の2兆2,000億円程度というところであらわれてくるスタイルになっております。どちらも返済が着々と進んでいるということになっているので、大きく減少しているというスタイルになっております。これが、損益計算書上には資金の受け取りがあらわれてくることになります。淡々とやるということになっておりますので、利益が出る性格のものではないので、当期総利益が左の隅に書いてございますが、ゼロになっております。

また8ページ目は飛ばさせていただいて、9ページ目、「特例業務勘定」に移らせていただきます。特例業務勘定、23年度はいろいろなことがございました。既にこの委員会で

も何度もご説明しておりますが、1.2兆円の国庫納付とか、あるいはJRの三島・貨物に対する支援措置の開始がございました。こういうことが財務諸表上にもあらわれてくるということでございます。そもそも特例業務勘定は何をしているかでございますが、土地、株式を売却することをやっております。そのほかに新幹線譲渡収入が助成勘定から繰り入れられます。こういったものを財源として、旧国鉄職員の年金の支払いの業務等に充てているということでございます。年金の支払い業務でございますが、長期にわたるものでございますので、支払額が確定することは難しい。経済状況、特に物価変動率などの影響を受けまして、なかなかぶれる、長期的に見ると振幅が大きくなる場合がございます。昨今では、ずっとデフレが続いていて、ここ20年ぐらいずっとデフレでございますので、年金支払いに要する費用がなかなか増えていかない状況でございます。一方で、新幹線譲渡収入は助成勘定への貸付金債権という言い方をしてございますが、これは一定額が繰り入れられることが決まっております。近年その差が大きくなっているということで、大体毎年1,000億円程度、誤差が生ずることになっています。これが損益計算書上の総利益のところ反映してくるというスタイルになっております。

9ページ目の下段に損益計算書がございまして、左隅に当期総利益がございまして、23年度も1,063億円という利益が計上されるスタイルになっております。この利益でございますが、ここ数年ずっと累積してきたということで、前の会計年度の末では、1兆6,000億円程度になっておりました。この1兆6,000億円程度の利益の剰余につきましては、まず1兆2,000億円を国庫納付いたしました。これは東日本大震災の対策費の財源となりました。それから1,553億円が建設勘定に繰り入れられまして、北陸新幹線の高崎・長野の建設に当たって過去借り入れていた債務の償還に充てました。また貨物調整金の財源に充てたものでございます。さらにはJRの三島・貨物の経営安定化対策も実施されました。こういうことが貸借対照表に記載されているところでございます。

まず貸借対照表の右の欄の一番下でございますが、利益剰余金が下から4つ目でございます。ここが対前年比では1兆2,000億円程度減ってございます。これが国庫納付とか、あるいは建設勘定の繰り入れを反映したものでございます。またこの貸借対照表の上から2番目の欄、資産も負債もおのおのですけれども、JRの北海道、四国の関係の記述がございまして。これはJRの北海道、四国に対しまして無利子融資を行いまして、その無利子融資をもとに機構が発行する債券を購入する。その債券の利子相当額、利子が経営の支援策として使われることになっており、これをあらわしてございます。

以上、非常に駆け足になってしまいましたが、5つの勘定の財務諸表上の記載事項となります。これをすべてまとめたものが11ページとなります。これが機構全体の財務諸表になります。まず貸借対照表は1兆円程度、おのおの資産と資本の部で1兆円程度が減っておりますが、これは先ほど申しましたように特例業務勘定の国庫納付等によるものでございます。一方、損益計算書でございますが、当期総利益が左の隅に掲げられておりますが、これが1,074億円となっておりますが、これも大部分、特例業務勘定で発生した利益となります。

以上、駆け足になってしまいましたが、財務諸表の特徴となります。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。

では、今の説明に関しまして、ご質問、ご意見などをお願いしたいと思います。

【関委員】 今回の財務諸表についてではないんですが、こちらの評価をするときに、こちらの財務諸表を使うんですが、本の構成上ですが、最初のほうに事業の、事業報告書が冒頭にあったほうが非常に経年的な変化とかと比較しやすいので、こちらに事業報告書が入っていますね。財務諸表等のほうに。経年的な流れから判断していくのが、通常、企業会計とかを見るときのようにやってみますので、できればこちらが最初にあったほうが見やすい。単年度だけというより、むしろ中期計画期間内でどのように数値が推移しているかを把握したいので、それも今後資料を作成する際に、その辺も考慮していただければと思います。お願いします。

【尾本経理資金部長】 了解いたしました。ありがとうございます。

【前川分科会長】 ほかにございますか。

よろしいですか。特にご意見がなければ、今のご意見を参考にさせていただきまして、次年度に反映していただければと思います。

それでは、この委員会としては特にそれ以上のコメントはございませんということで、了承いたしましたので、次のプロセスに移っていただければと思います。どうもありがとうございました。

では、課長に。

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございます。

それでは、事務的なご連絡をさせていただきます。今後のスケジュールですけれども、本日いただきました結果を、8月22日でございますが、親委員会であります国土交通省独立行政法人評価委員会の総会が開かれる予定でございますので、その場でご報告するこ

とになります。その後、9月になろうかと思えますけれども、その結果を総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会、政独委に提出する予定となっております。先ほど、前川会長からお話がありましたけれども、本日のご議論を踏まえまして、評価調書の表現ぶりなのですが、特に「工事関係事故防止活動の推進」に係る部分につきましては、表現振りを会長とご相談の上で事務局で案を作成いたしまして、その上で委員の皆様にもメールでお送りしたいと考えております。皆様に見ていただきまして、ご了解をいただいた上で最終的な決定とさせていただきたいと考えておりますが、会長、よろしいでしょうか。

【前川分科会長】 どうぞ。

【高原鉄道事業課長】 わかりました。それでは、あまり22日までに日がないということで、委員の皆様には大変お忙しいところ恐縮ですけれども、メールにて案をお送りしますので、何卒よろしくお願いいたします。

また、本日の分科会のご議論につきましては、事務局にて議事概要と議事録を作成の上、公表させていただく予定でございます。議事録につきましては、後日その内容をご確認していただくため、こちらもメールで送付させていただきたいと考えておりますので、恐れ入りますけれどもご発言内容のチェックなどをお願いいたします。

最後に、本日は資料が非常に大部になっておりますので、机の上に残していただければ、事務局から郵送させていただきます。

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29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。本日は長時間にわたりご議論いただき、誠にありがとうございました。

— 了 —