

第33回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

平成25年8月7日

【高原鉄道事業課長】 それでは定刻より少し前ですけれども、ただいまから第33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、本当にお暑い中、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たいと存じますので、どうぞ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、本日は、当分科会の7名中5名の委員の方にご出席をいただいております。したがって、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条で規定されております過半数を超えておりまして、議事を行うための定足数を満たしているということをご報告いたします。

次に、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けれども、議題1、平成24年度業務実績評価について及び議題2、第2期中期目標期間業務実績評価について、これらにつきましては、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3、役員の退職に係る業績勘案率の決定について、議題4、平成24年度財務諸表について及び議題5、基礎的研究等勘定の政府出資金分の国庫納付については公開の取り扱いとさせていただきます。

また、本会議の議事録につきましては、議事概要で主な意見のみを取り上げることとしたしまして、議事録では発言者名を記載しない措置を講じた上で、国土交通省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、まず資料の確認をさせていただきます。お手元にある資料でございますけれども、上から順に、議事次第、それから座席表が2枚ございまして、その後、委員名簿がございます。

次に、ご審議資料といたしまして、議題1に係る資料が1-1から1-4まで、そして議題2に係る資料が2-1から2-3までございます。そしてその下に、参考資料として関係法令等というのがございます。そして議題3の係る資料が3-1と3-2、そし

て議題4に係る資料が4-1とその下にこの白い冊子の財務諸表等と、こちらの冊子がございます。そして議題5でございますが、資料5となっております。大部になりますけれども、遺漏ございませんでしょうか。

では大丈夫そうですので、それでは議事に入ります前に、鉄道局長の瀧口よりご挨拶を申し上げます。

【瀧口局長】 鉄道局長の瀧口でございます。日ごろは会長、各委員の先生方におかれましては、国土交通行政、なかんずく鉄道行政に対しましてご理解とご協力を賜っております。心から感謝申し上げます次第でございます。

また、本日はお忙しい中、このようなお時間をとっていただきましてありがとうございます。本日のいわゆる鉄道・運輸機構の評価ということでございますが、一転私ごとを実は申し上げさせていただきますと、今から26年前でございます1987年でございます。これは国鉄改革があった年でございますが、87年の4月1日から私は鉄道建設公団、機構の1つの前身でございます日本鉄道建設公団の公団監理官付の補佐官をしておりまして、2年半ほど公団監理という業務についたことがございます。それから26年たったわけでございます、その間平成15年に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合されるということで、現在の鉄道・運輸機構という形になったわけでございます。それからもう既に10年もたとうというタイミングでございます。当然に中期目標としても5年単位でございますので、1期、2期ということで、今年の3月いっぱい2期の中期目標が終了しているということで、3期目に入っているということでございます。この間、当時私が公団監理官時代の大きな公団の仕事といたしましては、翌年の63年の3月に青函トンネルが開業いたしました。当時開業直前の段階でございます、最後の仕上げの工事をしていたということがございます。それからまた上越新幹線についても開業直前の仕事をしていたと。こんなような状況でございました。

その後、ご案内のような整備新幹線と、全国で5本の路線がございますが、日本鉄道建設公団の手によりまして着実に建設が進められてきております。鉄道・運輸機構に変わりましたからでも整備が進められておりまして、23年度におきましては八戸-新青森。これは東北新幹線でございますが、八戸-新青森、そしてまた九州新幹線の博多-新八代間が開業すると。ご記憶かと思いますが、博多-新八代は東日本大震災の翌日に実は開業するというようなタイミングでございました。非常に静かに開業いたしました。九州に与える影響というのは非常に大きかったと理解をいたしております。そしてまた昨年度は新

たに3つの整備新幹線の区間について、いわゆる新規着工3区間ということでございますが、新たな着工をするといったようなことで、この数年の間にもこの新幹線の建設関係の業務というのは大きな動きがあったところでございます。このあたりにつきましては、まさに本年度は本会の評価におきまして、24年度の業務実績の評価、そしてまた第2期中期目標の評価の中で十分ご審議を賜りたいと思います。我々としては鉄道行政の中で、鉄道・運輸機構の業務の監督をしてきておるわけでございますが、独法という形になったときには、求められますのはサービスの向上、あるいは業務運営の効率化ということが主眼だろうと思っております。そういった観点で、私どもがどうしてもやっぱり行政府の立場からは見落としてしまうといったような点、あるいは十分な視点が設定されていないといったような問題があると思っております。まさにこの場は有識者の先生方にお集まりいただきまして、そういったような多角的な観点から公平な評価をしていただくと。そしてまたこの鉄道・運輸機構がよりよいサービスを国民の皆さんに提供していくための礎ということになると、そういった作業であると考えております。大変ご迷惑をおかけいたしますが、国民に向けていいサービスが提供できますように、ご協力賜りますようによろしくお願いを申し上げます。

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございます。それでは鉄道局長は所用のため、これで退席をさせていただきます。

【瀧口局長】 よろしくお願ひ申し上げます。

【高原鉄道事業課長】 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、分科会長にお願ひ申し上げます。会長、よろしくお願ひします。

【委員】 はい、かしこまりました。

非常に酷暑の中、ご参集いただきましてありがとうございます。今日は2時間を予定しておりますので、効率的に議事を進めさせていただきたいと思ひます。

まず、本日5つの議題ございますが、前半、議題1の平成24年度の業務実績評価、それから議題2の第2期中期目標期間の業務実績評価につきまして、この分科会としての結論を出すということでございますので、よろしくお願ひいたします。この2つの議題につきましては、既に委員の皆様から7名全員から事前の評価をいただいておりますが、今日は、そのうち幾つか意見が分かれている部分につきまして時間を使わせていただひて結論するというふうにご考慮しております。その詳細につきましては、課長から今日のやり方をご説明いただけますか。

【高原鉄道事業課長】 わかりました。

前回の7月5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、この報告に対するご評価を提出いただきまして、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。

それではご審議の進め方について説明をさせていただきます。先ほど分科会長からお話もありましたけれども、今日のご審議いただく評価につきましては、平成24年度と第2期中期目標期間、これは平成20年度から24年度の5カ年になりますけれども、これら2つとなっております。

まず平成24年度の業務実績評価についてでございますけれども、お手元の資料1の固まりをちょっとごらんいただきますと、資料1-1でございますが、こちらは国民への意見募集結果でございます。これにつきましては、そちらの中段のところに意見募集の対象としまして、①平成24年度業務実績報告書、②第2期中期目標に係る報告書ということでございますけれども、これら2つにつきましてホームページで意見募集を行いましたけれども、両者ともに意見はございませんでした。

そして次の資料に行かせていただきまして、資料1-2でございますが、これはまた後ほど詳しくご説明させていただきます。そして資料1-3でございますが、こちらは機構と鉄道局からのご説明資料となっております。

そして資料1-4でございますが、これは委員の皆様からいただきました評価調書につきまして事務局で取りまとめたものであります。これらの評価調書につきましては、もしこの部分が足りないといった点がありましたら、またご指摘をいただければと存じます。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の1-2をご参考にしていただきまして、24年度の場合、全部で36項目ございますこの評価対象項目につきまして、機構に再説明を求める項目、そして説明を求めることなく評価を確定できる項目、この2種類に選別していただければと存じます。

続きまして、第2期中期目標期間の業務実績評価についてでございます。こちらも資料の構成は24年度分とほとんど同じになっておりまして、同じく資料2-1はこれまた後ほどご説明させていただくことといたしまして、2-2が同様に機構と鉄道局からの説明資料。そして2-3でございますが、こちらが、委員の皆様からいただいた評価につきまして事務局で取りまとめさせていただいたものということでございます。こちらもし

足りないところなどありましたら、ご指摘いただければと思います。

同様にこの2-3をご覧いただきながら評価の確定方法を示しました資料2-1をご参
考いただきまして、こちらは全部で32項目ございますが、こちらについても評価対象項
目について同様に機構に再説明を求める項目とその必要がないものというこの2種類に選
別をしていただければと思います。そして、ご選別をいただいた後に機構に入室をしても
らいまして、再説明を要する項目について機構と鉄道局からご説明をさせていただくとい
うことで、これに対する質疑をお願いをしたいと考えております。そして質疑の後に機構
には退出をしてもらいまして、先ほどの資料1-4、そして2-3のたたき台としまして、
平成24年度分と第2期中期目標期間分それぞれの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が、いかがでしょうか。

【委員】 今、事務局のほうからご説明があったとおりですが、このとおりでよろし
いでしょうか。この形で選別をした結果から説明をお願いするというで。

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございます。

それでは、まず平成24年度業務実績評価の関係でございますが、資料1-2の①の1
枚紙をごらんいただけますでしょうか。こちら資料1-2①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あります。その次に資料1-2の②でご
ざいますけれども、平成24年度業務実績に対する評価結果及び自己評価一覧表というこ
とで、この表は委員の皆様からいただきました評価の集計結果をとりまとめたものであり
ます。

では、恐縮ですが1ページ戻っていただきまして、資料1-2の①の上段の枠のところ
をごらんいただければと存じます。Ⅰでありますけれども、この7人の委員の3分の2、
5人以上の同評価があった場合については多数意見を採用し、それ以外は要審議項目とす
るということになっております。そしてⅡであります、複数の委員の評価が同じで、残
りの委員で評価が分かれた項目については補足説明項目といたします。最後にⅢですけれ
ども、こちら7月の分科会あるいは評価をつける上で疑義のあった項目については要説明
項目といたします。この項目につきましては、再度説明させていただきまして、その評価
を確定していただくということになります。

そしてこの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
ートのところでもありますけれども、平成24年度で全部で36項目ございますが、全員
が同評価であったものが29項目ございまして、これらの項目につきましては、自動的に

AまたはSの評価になります。その下でございますが、同一評価が6人で、1人が異なる評価をしていたものが4項目ございまして、これらについてはそれぞれAまたはSの評価になります。そしてその下、同一評価5人、残りの2人が同一の評価となっているものが2項目ございまして、これらはSが5人、Aが2人ということで、Sという評価になります。また同一評価は5人で、残りの2人で評価が分かれているもの。これはⅡの補足説明項目ということになりますけれども、こちらについては今回該当する項目はございませんでした。そして最後に、これらに該当しなかったものが1項目。これは同一評価が4人ということで5人に満たなかったということでありまして、これはナンバー18の1の「土地処分等の円滑な実施」というところですが、こちらが要審議項目に該当いたしません。

次にⅢの要説明項目ですけれども、この資料の中では一番下の枠のところではありますが、こちらについてはナンバー7の「開発成果の公表」の1項目につきまして、機構からもう少し詳しく内容を説明すべきではないかと。こういうご意見をいただいております。これらの要審議・要説明の対象としてご提案するこの2項目につきましては、資料1-3を用意しておりますので、機構及び鉄道局より後ほどご説明したいと考えております。

続きまして、第2期中期目標期間の業務実績評価についてご説明させていただきます。こちらは資料2-1の①、中期目標期間業務実績評価における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です。こちらをちょっとご覧いただければと思います。こちらが24年度と基本的に同じ方法を取るということでございまして、上段の枠のところではありますが、Iの評価方法。これは24年度と同じでございまして、こちらにつきましてはその下のフローチャートのところをご覧いただきますと、全32項目あったうち全員が同評価であったものが27項目ございまして、これらの項目につきましては自動的にAまたはSの評価となります。それからフローチャートのその下ではありますが、同一評価が6人で1人が異なる評価をしているものというものが4項目ございまして、これらにつきましてはそれぞれAが1項目、Sが3項目の評価になります。そしてその下、同一評価が5人で、残りの2人が同一評価となっているもの。こちらにつきましては該当はありませんでした。それからまた同一評価5人で、残りの2人が評価が分かれているもの。こちらにつきましても該当はございませんでした。最後にこれらに該当しなかったもの。すなわち同一評価が4人で、5人に満たなかったものにつきましては、24年度同様にナンバー17の「土地処分等の円滑な実施」が今回の要審議項目ということに該当しております。

次に一番下の枠のところのⅢの要説明項目でございますけれども、こちらにつきましてはナンバー6の「技術開発とその成果の公表」の1項目について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。これら要審議・要説明項目、1項目ずつにつきましては、同様に資料2-2におきまして機構と鉄道局によりご説明をいたしたいと考えております。

したがって、今回平成24年度と中期目標期間のご評価をいただくに当たりまして、要審議項目、要説明項目、計4項目につきましては、再度、機構、鉄道局からご説明させていただいた上で最終的なご評価を確定していただくということでどうかご提案させていただければと思います。

【委員】 どうもありがとうございました。今、課長のほうからご説明いただきました。全ての項目については1水準だけの差ということ、それから大多数が同一だということですので、今の4つを今日はまたここで確定すると。あとのものにつきましては、今のご説明のとおりでよろしいかと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それでは意見の分かれたところと、それから要説明のところ、全部で4項目、これから機構からご説明いただくということでお願いいたします。

(機構入室)

【委員】 よろしいでしょうか。それでは申し上げます。鉄道・運輸機構の業務実績評価に当たりまして、平成24年度の業務実績評価につきましては、項目18番の「土地処分等の円滑な実施」。それから7番の「開発成果の公表」。それから第2期の中期目標期間の業務実績評価につきましては、項目17、内容は同じでございますが、「土地処分等の円滑な実施」並びに6番目、「技術開発とその成果の活用」。この合計4項目につきましてはの説明が必要となりましたので、改めてここでご説明をお願いしたいと思います。一度、これは前回の分科会で説明いただきましたけれども、改めてポイントをしっかりと押さえたところで要領よくご説明をいただければと思います。よろしく申し上げます。

【嘉村企画調査部長】 それではまず土地処分につきましてご説明申し上げます。資料で申しますと資料1-3がありますが、その次に土地処分につきまして、2ページにわたって資料とさせていただきます。

土地処分等の円滑な実施でございますが、こちらは何よりも社会経済情勢の影響を顕著に受ける特性のある業務だということでございます。ご案内のとおり昭和62年に国鉄が

ら承継しました土地が9,238ヘクタールでございまして、これまで延べ2万2,000の相手に対して売却処分をしてきたということでございます。これは国鉄改革のスキームにおける重要な要素としまして、膨大な国鉄の長期債務の返済のため、重要な財源とするために当該土地を早期に適正な価格にて処分するものでございます。

しかしながら、その後の不動産市場をめぐる経済社会情勢の大きな変化の、これはグローバルな経済情勢の変化も含めますけれども、この影響を顕著に受ける業務でありまして、まずその後のバブル経済の時代におきましては、地価高騰を抑制するために、土地の取引が大幅に地価を高騰させるということで規制されまして、売却の時期ですとか手法、その他が大きな制約を受けたものでございます。地価の高騰を顕在化しないような形でないと売れないというところで工夫が必要であったということでございます。その後、逆にバブル崩壊後の不動産市況の長期下落時がございまして、今度は早期処分するのはいいのですけれども、適正な価格を維持しつつ処分しなければならないという全く逆の対応をしなければならなかったということがございました。

そうした形で国鉄改革以来、第2期中期計画期間は平成20年からでございますけれども、その開始時までに20年ぐらいつとやってきましたが、なお残った土地というものは形状や存置状況が複雑であると。地元関係、都市計画関係、土地利用関係、JR貨物との関係等々の諸条件が特段に煩雑で高い障壁となっております、処分に至るには多大な粘りと忍耐とともに繊細な調整が必要だという、この業務の困難性を代表するものばかりでございました。到底待っているだけでは売れないものでございまして、土地の処分に至るまでには、当初の想定をはるかに超えた、いろいろなことをしないと売れないというものでございました。

第2期中期計画はそのような極めて困難な土地さえも処分に至らせまして、国鉄改革以来25年以上にわたることになるこの業務を終了させるという機構としての方針と覚悟をあらわしたものでございます。あえて厳格な計画内容としております。粛々としていれば達成できる計画の内容ではないということでございます。

そうした第2期中期目標期間のプロジェクトでございまして、具体的にはどんな高い障壁があったかということを次に2件ほど説明してございます。1つは武蔵野操車場プロジェクトでございまして、これは結果として土地区画整理事業などによりまして基盤整備工事を完了させた上で、公開競争入札によって売却しました。この結果、武蔵野操車場に係る全ての土地処分が終了したものでございますが、これは平成24年度で終了したものでござ

ございます。経緯のポイントでございますけれども、昭和62年の国鉄改革に伴いまして、この操車場跡地は当方の前身の国鉄清算事業団に帰属いたしました。その複雑な状況は以下のとおりございました。1つはJRの武蔵野線がこの売却すべき跡地を挟んだ形で、上下線で分かれて設置されて運行されていること。それから埼玉県の上野市と、それから吉川市の両市にまたがっていたということ。この2つの市にまたがるのも、市の相手が違うというのももちろんなのですが、地域の周辺の土地開発の状況が違ったものですから、以下でもご説明しますが、その辺がとても複雑であったということです。それから吉川市につきましては農業振興地域にも指定されている。そこら辺がまとめると厄介な状況だったんですが、これらを国、関係自治体、JR、その他協議会におきまして、機構が土地利用計画につきまして関係者と粘り強く調整して取りまとめたものでございます。つまり一体的な地域開発の中で、結果として機構はコーディネーターのような中心的役割を果たさざるを得なかったということでございます。

具体的には、下に主な画期的な内容がございますが、平成9年に「武蔵野線の統合位置について地元自治体と合意」とありますが、ここに至るまで昭和62年から10年以上がたっているわけですが、平成9年になってようやくこの武蔵野線のどっちにするかと。跡地の北側にするか南側にするかというところでずっと地元と調整していたところ、北側にしたということで、いわば地元を押し切ってまとめた。ちなみに、さらに南側に三郷団地というのがございまして、地元はその団地の利便性の確保のために、南側に線路と駅を配置したかったんですが、機構としましては土地の資産価値を維持したり高める必要もあり、線路を北側に配置する必要があったというところで、ずっと調整してきた。で、ようやく平成9年に北側にまとめたものでございます。

それからその下に平成18年、20年の話ですけれども、三郷市域の開発行為による基盤整備に着手し、平成20年に完了した。それから同じ平成20年には吉川市域の農業振興地域の解除などがございますけれども、三郷市の場合は比較的シンプルな開発行為でよかったんですが、吉川市の場合は農業振興地域に指定されておりまして、都市計画においても区画整理という手法が必要だった。農業振興地域の解除につきましては、周辺農用地ということで、関東農政局の了解を得る時間を随分と要したものでございますが、そうした、区画整理するとか、新しい駅を設置しようといったようなことを最終的には条件にいたしまして解除に至った。そして市街化区域に編入して区画整理を決定して事業した。そんなところでようやく平成20年に事業が着手されたわけでございます。これ

は通常にはない複雑困難な調整が必要だったということでございます。

さらにその後、事業中も東日本大震災の影響として計画停電などもありまして、進捗管理が問題になったのですが、さらなる工程管理を徹底の上、第2期中期計画どおり平成24年に売却を終了したということでございます。

以上、武蔵野操車場ございまして、裏のほうをごらんいただきたいのですけれども、梅田・吹田プロジェクトでございますが、こちらも結果としては梅田貨物駅機能の移転先である吹田貨物ターミナル駅の新駅工事及び百済駅の貨物設備の改修工事を進めた結果、平成25年3月に貨物駅機能の移転が終了したものでございます。

昭和59年に吹田の操車場が廃止になりまして、地元において跡地利用の検討が開始されたのですが、昭和60年の国鉄改革のときでございますが、吹田に梅田の機能を全面移転することに関しましては、地元自治体の吹田市と摂津市から反対運動がありました。移転予定でありました貨物駅機能の半分を百済駅に移転するということを新たに策として練り出しまして、それらにより生み出される土地のまちづくりへの活用ですとか、それから両地域へのトラック走行台数制限などを提案するなど、さまざまな手法によりまして、各地の地元と調整したということでございます。平成11年に梅田駅の吹田地区と大阪市内への分散移転に係る関係者合意がようやく取りつけられたところでございます。それから吹田地区ではさらに大変重要な地区でもありまして、環境アセスを長年実施したということでございます。平成18年に吹田貨物ターミナル駅の事業に着手し、それから百済地区への移転に関する工事着手の合意もなされたというものでございます。

工事の実施に際しましては、埋蔵文化財調査や営業線を生かしながらの工事のため、線路切り替え準備作業等の時間確保を目的としまして、貨物列車の大阪駅迂回、ちなみに貨物列車の大阪駅への乗り入れというのは80年ぶりでございますが、などの工夫を重ねまして、大小合わせ延べ90回の線路切り替え工事を実施したと。これは大変異例に煩雑で緻密な対応であったというものでございます。

第2期中期計画期間の5年間は、平成20年から4年目の平成23年まではずっとAということで推移させていただきました。こちらは最終年の平成24年に成果を上げるための準備を着実に実施してきたからでございます。で、平成24年にその成果が顕在化しましたので今回Sということで自己評価しておりますけれども、このパターンは整備新幹線でも、それから先だっただ説明した成田新高速鉄道などにおきまして、成果が出た年はS、その準備に至るまではA、ということでパターンは全く同じでございます。

そして土地処分業務をほぼ完成させましたことは、国鉄改革により当機構に課せられた重要な使命を1つ完成させることを意味します。これは国家的かつ歴史的なプロジェクトとしての重要性、経済社会的なインパクト、実現に至るまでの長年にわたる作業が必要であったこと、どの視点からいきましても、例えば整備新幹線を完成させるにも劣らない画期的な業務の実績でございます。

以上を踏まえまして、重要かつ困難な計画を達成しまして、かつ長年の粘り強く実施した業務を完結したということで、評価としてはSが妥当であると認識しているものでございます。土地処分については以上でございます。

【委員】 自己評価のご説明、どうもありがとうございました。次の特許のこれもあわせて。

【日下部鉄道事業課課長補佐】 開発成果の公表と技術開発とその成果の活用ということで、特許の件につきまして、同様の質問として答えさせていただきたいと思います。まず、政府における知的財産関連の施策についてですが、これは内閣官房知的財産戦略本部や特許庁、これらが主導してまいりました。関係省庁もそれらと連携して進めてきたところでございます。本年6月には同本部におきまして、知的財産政策ビジョン、知的財産計画2013を決定しまして、日本企業がアジアの新興国などにおいて日本と同様の感覚で知的財産権を取得できるよう審査体制の整備等に取り組んでいるところでございます。

続きまして資料1-3を見ていただきたいと思います。1-3の3枚目、1ページでございますが、ここには鉄道分野における特許の海外取得等の資料がございます。ここに鉄道分野における特許の国際出願について、これは特許取得につきましては、出願者または出願者が許諾した者だけが実施できる独占排他権を得られるというメリットと、出願費用をはじめとしたコストがかかる、出願して1年6カ月後に出願内容が他社に公開される、出願して20年後に独占排他権は消滅してしまうというデメリットもございます。各民間企業におきましては、それらを勘案して出願の可否を判断しているところでございます。

鉄道・運輸機構では共同出願者と調整の上、これら特許取得のメリット、デメリットを勘案しまして、特許出願の可否を判断しているところでございます。

次のページ、2ページ、3ページ、4ページの資料ですが、これはタイトルに鉄道インフラのシステム輸出に関する政策決定についてということでございまして、これは本年インフラ輸出に関連し、政策決定したものをまとめたものでございます。それぞれのページでございますが、2ページはインフラシステム輸出戦略を含みます3つの会議の関連につ

いての表をつけております。それぞれのメンバーの一覧でございます。

3 ページ、4 ページはそれぞれの会議の内容を抜粋したものでございます。この中で4 ページの本年5月に決定されました、中段に書いてありますが、インフラシステム輸出戦略というところをごらんいただきたいと思います。ここの中の(5) インフラ案件の川上から川下までの一貫した取り組みへの支援においてというところでございますが、この次行真ん中あたりのところで、我が国公的機関(鉄道・運輸機構)の有する総合的ノウハウ等を積極的に活用が求められているところでございます。今後、海外各国の鉄道技術の需要に鑑みまして、また関係機関と調整の上、これら政府方針等に即した特許の管理を図ってまいりたいと考えているところでございます。説明は以上でございます。

【委員】 どうもありがとうございました。今、機構とそれから鉄道局からそれぞれご説明いただきました。委員の皆様からご意見等々いただければと思います。よろしくお願いいいたします。

【委員】 土地処分についてももう少しご説明を追加でいただきたいんですけども。土地を処分するということが非常に重要な使命であるということは確かにそうだろうと思うんですが、業務自体の重要性と、重要な業務を達成したということがSになるということではないのではないのかなと思うんですね。つまり業務自体の重要性、例えば危機管理のようなもので船舶の火災とか、油の流出とか、非常にクリティカル、失敗すれば非常に大変なものを対象にしたような非常に重要な業務であると。で、非常に重要な業務であるから、それを遂行すればSになるということではおそくないだろうと思ひまして、そこに少し違和感を感じたという点がございまして。ご説明の中でありましたように、土地処分が比較的軽易なものからどんどん処分されて、単純なっていくんでしょうか。困難な事例が後ろに残ってくるというのはおそらくそうだろうと思いますし、ご説明にあった事例でも大変なご苦労をされたということは理解できるんですけども、そうであるとしたらやっぱり24年度はSだけでも、20年度から4回AなのでA、A、A、A、Sと来て、中期目標として見る時には非常に前倒しして処理が終わったというわけでもないですし、外的な環境の変化というのはあらゆる独法にかかわってくることだと思いますので、個人的にはまあ24年度はS、中期で見たらAという感じなのかなと今お話を伺っていて思ったんですけども。すみません、ご質問というのは、要するに最初のところで、非常に重要な使命を帯びた仕事であったのでそれができたらSだという点についてももう少しご説明いただけたらと思います。

【嘉村企画調査部長】 重要といたしますか、20年間それまでできなかったことに関しましてついに終わらせるという、まず第2期中期計画自体がとても達成困難な計画ではないかと。普通ではできない、という認識がまずございます。そうした、達成が通常ではできない困難なものを計画どおりに終わらせたということで、平成24年度はS、とさせていただきますし、それから中期目標期間の5年間についてですけれども、例えば整備新幹線などでも開業その他の画期的な成果が形になった年には、例年よりも一段と高いSSをいただいています。その他、通常業務を粛々とやっている、着実にやっている年はA、トータルではSをこれまでもいただいておりますので、平成24年度の成果に向けてそれを達成したということで、5年間でSということなのではないかなと考えております。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 はい、いいです。

【委員】 先生、まだありますか。

【委員】 いえ。

【委員】 じゃあ私から。ここで武蔵野操車場プロジェクトですか、これ、国、関係自治体等々いろいろセクターが絡んでいて、さっき全体のコーディネーターとして機構があったと。このときの国の立ち位置というのはどういう立ち位置だったんですか。逆に言いますと。かなり、途中、法律が変わって、土地の所属が変わるとかいうことはかなり国のレベルにかかわるところですので、その辺のところの公団、機構の役割をもう少し追加してもらえるとありがたいんですが。

【嘉村企画調査部長】 都市計画法の関係とか農業振興の関係とか、いろいろございすけれども、国としては土地処分をしなくてははいけなかった。その必要性によりまして、この2市にまたがる困難な事例において、機構が土地を処分しなければならないという使命がありますので、まとまっていなかった都市計画の動きをそれぞれ解決しやすい方法を駆使しまして、開発行為とか区画整理に至ったということでございすので、あまり国が一体的に全体でまとめようというものはないから、機構が結果としてコーディネーターにならざるを得なかったということでございす。

【委員】 委員の先生からほかにもございすでしょうか。

【委員】 ちょっとだけ1つ観点として教えていただきたいんですが、先ほど中期計画にして、5年に対して粛々とやってこられて最後の年というふうなご説明があったんですけれども、この武蔵野操車場とそれから大阪、梅田ですね。この件はどっちかというのと、

この5年間だけでなくもっと国鉄改革87年からのずっとの最後の取りまとめみたいな意味もあるかなと思ったんですけども、そのあたりの何か補足説明とかがあればしていただけたら。

【嘉村企画調査部長】 まさにおっしゃるとおりでございます。9,200ヘクタールあったものがこの中期計画が始まる前までには100ヘクタールを切っていたぐらいまでは処分をしていたのですね。ところが広さはもうあまりないのでですけども、最も困難なものだけが残ったものでございまして、それを終わらせなければ国鉄改革が終わらない、土地処分が終わらないという性格のものでありますから、今回終わらせたということは非常に画期的だと考えております。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 今日いただいた追加説明の資料に、一番最初のところに国鉄改革スキームにおける重要な要素として長期債務の返済のために重要な財源とすると書かれているわけですけども、具体的にはこれ、この20年以上かけてどの程度の財源になったんでしょうか。それは当初のもくろみと比べてどうだったんですか。

【石川理事長】 財源としては7.3兆円ほどでございます。それで当初の国鉄改革のときのスキームというのは、話せば大変なんですけれども、全体として国鉄関係の長期借金は当時37.1兆円ございました。37.1兆円のうち、例えばJRに持たせるとかいろいろな形でやって、国鉄清算事業団として持った長期債務は25.5兆円だったそうです。それを土地の売却、株の売却、それと国民負担。大きく言ってそうやって、できるだけ早く土地を売る、株を売る。株というのはJRの株を売る、それからどうしても残ったものは最後に国民負担だと、こう分けたわけです。そのときの円グラフがございまして、そのときには土地は大体このぐらいの額だろうと言われましたが、実はそのときの円グラフは利子がついていないグラフでございました。さっきここで申し上げたように、土地を売り始めようと思ったら、ちょうどバブルというか、土地の値段が上がって、今でも有名な話ですけども麴町の旧国鉄の土地を売ろうとしたときに、おまえたちが売るから高くなるんだ、売るなと言われて、むしろそういう形で土地の売却が抑えられたと。で、そこにありますように、その間はいろいろな苦労して、なかなか売れなかった。ようやく逆の意味で売れるようになってきたら、今度は地価が下がって売れなかったというようなことで、二十何年間かかってしまったのでありますが、当初の想定していた額とほぼ同じぐらいの額は何とかキープはできたと思っています。これは当初の利子がついていない額ですから、

これで全て長期債務を返したというわけではありません。ちなみに株のほうはご存じと思いますが、本州3社の株は上場いたしました。これもたしか4兆円ぐらいの収入になっていると思っておりますが、まだその他のものは株を上場できていないという状態でございます。したがって、これは国鉄の長期債務の返済の大きな柱というものでございまして、それを今日の時点で99.8%まで土地を売れたと。この武蔵野操車場とか吹田とかいうところを整理したことによって、99.8%まで達成できたという意味では、大変大きな事業がとりあえずでき上がってきたのかなと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 他によろしいでしょうか。いかがでしょうか。

それではこれ以上追加のご説明は特によろしいでしょうか。はい、わかりました。それでは、どうもありがとうございました。

この後でございますが、機構の監査の先生にご説明と教えていただくということがございますので、機構の方々は一応ご退場いただくということでお願いいたします。

【石川理事長】 では、一旦退席いたします。

(機構退席)

【委員】 機構監事の先生はお残りいただくということで。

【山下監事】 はい。

【委員】 今回、機構監事の皆様にご出席を賜っております。ここで今日、監事の皆様とこちらの委員との間で意見の交換をする場を設けさせていただきました。前回の分科会の際には、平成24年度の事業監査のご報告をいただきました。これは当機構の監査に当たりまして、それぞれ留意された点とかポイントとなったと思われる点をご披露いただきまして、教えていただければと思います。またそれを全体の機構の最終的な評価に参考にさせていただきたいと考えておりますので、ちょっと短い時間ではございますけれども、できましたらお1人ずつポイントを教えていただければ大変幸いです。

【山下監事】 では、私からまずお話をさせていただきます。こういう機会はほんとうに初めてでございますので、どういってお話をすればいいのか戸惑うところではありますけれども。まず監事というのは、ご承知のように大臣の任命によってその職を得ております。その役割はという認識はいわゆる組織としてのガバナンスがどのように働いているのかというのを見ると。例えば民間企業、上場企業において、株主から委託を受けた監査役のような立場で、その執行部門がどのような意思決定をし、どのように運営しているのかとい

うのを確認するといえますか、そういう役割と認識をしております。

それで、具体的には組織の中、総勢1,500名ほどの組織なんですが、多種多様の勘定があって、いろいろな業務が行われております。その中で今の社会情勢でいうところの内部統制という言葉で整理されるかと思うんですが、内部統制がどのように行われているのだろうか。組織の内規に基づいてきちっと所定の手続を経て意思決定がされ、さらにそれがきちっと遂行されているのだろうか。違法な行為は起きていないだろうかというような観点で業務監査をし、なおかつこれを我々、期中監査と呼んでおります。それから会計的には正しい財務諸表がつけられているか、それから無駄なことが起きていないかというような形で期末監査、年度が全部終わったところで期末監査というものを行っております。ですから、こういうことは言ってみれば株主である大臣にかかわって機構の運営状況を確認しつつあるというのが我々の役割だと思っております。

昨年度24年度は2つのテーマの業務監査を行いました。内容については監査室長から事前にご説明があったと思うんですが、きちっと工事設計の変更なんかは正しく行われているだろうか。それから従業員に対して労働衛生上の問題がないだろうかというような観点で監査を行いました。気がついたところがあれば是正してくださいという形で提示し、それが是正されるのを確認するというところまでが一連の作業だと思っております。

私自身は監事に就任して2年弱でございます。この2年の中でいろいろな業務を現場に行って見聞きして、印象として持っておりますのが機構の方々が、いわゆる内規といたしますが、いろいろな社内のルールがあるんですが、ルールを守って、納期どおりに、品質もきちっと維持しつつ、コストも、つまり予算をできる限り維持するように努力して非常に真面目に業務を遂行されているという印象を得ております。私自身は民間出身の人間ですが、その立場から見ても非常に真面目に取り組んでおられると認識しております。

何かありますか。

【大平監事】 我々監事3人はそれぞれ任務を分担しているわけではなくて、共同でやっておりますので、今、山下が言ったのが全てのような形であります。我々の目的はあくまでも機構の業務の適正かつ効率的な運営と会計経理の適正を期するということでありますから、業績を評価するという形の観点からの監査ではありませんので、少し視点が違うというのは思うんですが、ただ我々監事は重要な会議に出席することになっておりますから、自己評価を決定するときの会議にも当然出席をしておりますので、それについてある意味では適正ではないかと我々としても判断をしているということでもあります。

【木下監事】　　ちょっとマイクから遠いので若干大きな声で。実は7月に監事を拝命したところでございますので、前年度の監査報告にははかかわっておりませんが、私も山下監事と同様、民間企業から着任したんですけれども。当機構の印象としましては、先ほどもお話ございましたが、全役職員が非常に真面目に取り組んでいるということと、それからあと、理事会に何回か参加させていただいたんです。出席させていただいたんですけれども、非常にフランクにみんなが思いをその場で議論できる雰囲気があるというのが非常に印象的でございます。それから私も監事としてこれから業務をしていくわけですけれども、心がけていきたいと思っておりますのは、当然業務はほとんどわかりませんので、今までの経験をベースに一般常識で判断をするということ。それからいろいろな事象を客観的に検証するということ。それから3つ目には事実を正確にトップの方にお伝えするということを心がけていきたいと思っております。以上でございます。

【委員】　　どうもありがとうございます。委員の皆様から何かございましたら。せっかくの機会ですので。

実は昨年度ですか、いろいろな機構でやっぱり監事の先生方に来ていただいてご意見をいただくと。非常に評価委員にとってみてもよかったということがございまして、できる限りやはりそういうご意見も伺う機会を設けたいということで、今回初めてやらせていただいた次第です。いろいろ伺ってきて、私も直感として、ほんとうにわずかの短い時間ですけれども、この場をアレンジさせていただいてとてもよかったかなと思っておりますので、できましたらまた来年度も同じようにお越しいただければと今思っております。

じゃあどうもありがとうございました。ご足労いただきました。それじゃあ、監事の先生、ご退出をいただければと思います。どうもありがとうございます。

(機構監事退出)

【委員】　　じゃあ、ここは非公開の部分で。それでは機構とそれから鉄道局からいただきまして、また監事の先生方からもコメントいただきましたので、合わせてこの4項目。SかAかというところでございますけれども、まずはざっくばらんに皆さんからご意見をいただきたいと思います。笠先生からはもう既にいただきましたけれども。

【委員】　　すみません、先走って。

【委員】　　とんでもありません。重要なポイントでありました。どなたからでも結構ですので、もしございましたら追加でお話をいただければと思います。いずれにしましても2つに分かれておりますので、やっぱり議論が十分必要だと思います。いかがでしょう

か。

【委員】 よろしいですか。24年度の実績については、私、多分ここで、土地処分の件、Aと評定したと思うんですけども、いろいろご説明を伺って、かなり難しい案件が残っていてそれを最後の最後できちっと決着をつけたという意味では努力されたのかなと。ですからSというのもあり得るのかなという判断になってきました。

ただ、中期計画というか、全体の期間に関する話はまたちょっと別で、これはやっぱり当初の1987年以来の二十数年の間で、ここまででやらなきゃいけないことが苦労は最後にあったかもしれないけれども、できて、土地処分の締めができたということだとすると、これは当初の評定のAのままでいいのかなというようなことです。

【委員】 それじゃあ先生。

【委員】 私は多分、両方ともSをつけたんじゃないかと思うんですが、24年度のことについてはご説明があったとおり非常に難しいことをやられたと。それからここちょっと、価値観の違いなのかもしれないですが、いわゆる国鉄改革以降26年というか、逆に言うとこれだけ、昨年までだと25年なんですかね。いわゆる四半世紀にわたっての事業を完成されたという、機構にとってもある1つのシンボリックなことを完遂されたというところをちょっと評価したいなと思って、そういうふうにつけました。それ以上の深い意味はございませんので、あとは皆さんの意見分布に合わせて最終的な点をつけていただいたらいいかと思います。

【委員】 先生。

【委員】 私も多分両方ともS評価をしていると思います。やはり土地の処分というのは非常にいろいろな調整とかが生じるもので、非常に困難を極めるものだとことをかねてより伺っております。そうした中で大阪と武蔵野操車場、長きにわたって完成させたと。処分が完了したということは、これはかなりの努力を要したということでS評価に値すると考えて、両方ともS評価ということで評価しました。以上です。

【委員】 今日はあれですね、ご欠席の方々の意見はもちろん除外してということでもよろしいですね。

【高原鉄道事業課長】 はい。そうです。

【委員】 私も実は前回のご説明だったときには、迷っていた面が実はございましたんですが、今日改めて最後に何ていいましたかね、超悪物件が。これは多分そのとおりだったんだろうなと思いました。そういう意味では特に大きな領域にかかわっているので、

セクターが非常にたくさんある中で調整をとるとするのはこの種のものとしては大概おくれるんですよね。たしか外部要因で当初の予定と違うものがあつたときにあれだったんですが、多くの公共事業が今までそういうことでどんどん完成時期が延びて、結局トータルで四半世紀で投資を回収するところがまだいかななくなっていることが結構ずっとあつた中で、とにかく時間を、つまりしっかりと決めてその中でおさめるということはやっぱりこういう行政法人といいますか、そういう組織にして、ことによってそういうメカニズムも働いてきたのかなとは思つた次第です。ということで、国の立ち位置がどういう形になつたかなということもちょっと聞きたかつたんですけども、基本的には手が出せないんですかね。土地処分という形については。そのコーディネーター。国がある種コーディネーターとして手を差し伸べるといいますか、サポートするということは。大概海外ではいわゆる地方公共団体のところがコーディネーターになりますよね。機構的なところじゃなくて。

【高原鉄道事業課長】　そうですね。やはり法の執行という観点からは中立が求められることもありますので、国が出るというよりもやはり土地を売りたい機構が全面的に出て努力されたと我々も考えております。

【委員】　ということで、私も中期計画の、最後の年につけるのはSがいいかなと確信しました。先生がおっしゃつたとおり、今度全体に対してどう考えるかというところは、私もちょっと言いにくいといいますが、少し動いているんですが、1つは先ほど言いましたように、結局ここで最後に一番厳しい問題が残ってくるということです。とにかくこれを全部上げないことには終わらないという意味では、確かにここの全体評価という意味で、やはり時間を守つたということはあるのかなと。今まででしたら、こういう例えば特にバブルみたいに高く売つて、早く売つて、そして返済をするという中で、土地の値段がどんどん下がっていく。おまけに売れない。売れたとしても今度はただ売るだけじゃだめですよ。補填をしなければいけないというところをいったときに、延ばさないでとにかくゴールさせたというところは、少なくとも今までの公共事業の中でやっぱりなかなかできなかったところかなというところもありまして、私も心情的には全体でもSでもいいのかなとも思つている次第です。なので、ちょっとここのSをどう評価するところが難しい問題をとよりか、多分彼らのコントロールの外でいろいろな社会情勢が変化つた中で、普通だったら延びてしまうところをそれでもなおかつやつたというところ、その努力がSなのかなという、私の考えです。と思つました。

あと、皆さん、ほか。あとそれからもう1つすみません。特許、それから技術の関連につきましては追加の説明を求めたんですけれども、これについては大体説明でよろしかったですか。一応、あそこの6月14日の閣議決定についてはもちろん機構の業務の範囲がありますので、機構等の持っているノウハウを使うということですので、まさにご指摘いただいたところそのままです。これについては機構としても中期的にしっかりと考えていただく必要があると思いますし、またいい機会になったかと思いますが。

ただやっぱり先生は特許の関連については近いかと思いますが。鉄道車両系についてはやはりかなりちゃんとしておかないと、後塵を拝するという状況が聞いてきますので、今のところ日本の企業はそれなりに主張しているということなので、今のところは大きく負けているわけじゃないと思うんですけれども。やっぱりそれだけでは済まないようになってきているという気がしますね。

【委員】 若干補足しますと、もちろん特許で守ることも大事なんですが、それだけじゃなくて、機構さん常に新しい技術の開発をされていると思うんですけれども、特許だけではやっぱり技術は守れないというのも我々の分野では明確で、常に走り続けて新しい技術を出し続けるということが、ほんとうは根本としては一番大事な観点かなと思っています。そういう意味でもこの常に新しい技術というか、非常に積極的にそれをやられているということがまた将来にもつながっていくという意味でも今後頑張っていただければなと。ちょっと私の補足です。

【委員】 ほかにございますか。

大体、以上でよろしいですかね。そうすると、事務局からいただいたあれで、もう一度みんなで評価するんですね。

【高原鉄道事業課長】 ご確認のための評価用紙をちょっとこれからお配りさせていただきますので、そちらに最終的な評価をご記入いただければと思います。

【委員】 はい。24年度とそれから第2期とそれぞれ2項目ずつということですね。あと全体評価をするにしましても、こういう形で意見も分かれましてし、それぞれの理がございまして、機構としては評価はもちろん、どちらか決めなきゃいけないんだけど、そういった上でやはり意見は併記して、それはちゃんと機構には伝えるということは前提と考えておりますが、それでよろしいですか。

【高原鉄道事業課長】 それで結構です。

【委員】 すみません。この土地処分のほうはすごく意見が分かれていると思うんで

すけれども、これについてはもうあまり議論はせずにとということなんですか。

【委員】 いえ、していいと思いますよ。むしろ全然……。

【委員】 今だとそれぞれの意見を言って、それで終わっちゃっているんで、もうちょっと議論をしないとちょっと多数決になってしまうので。ちょっとじゃあ……。

【委員】 そうすると、先生から上げていただいたSの意味を次でね。そこをやりましょう。

【委員】 Sが、非常に重要なミッションだから、長い時間かかったから最後はSになるんだというのに少し違和感があるんですね。逆に言うと25年もかかったっていうのは非常に難しかったから25年かかったっていうロジックもあるし、もっとほんとうは早くできたかもしれないっていうロジックもあるし、先ほどから皆さんの議論にあるように、当初の売却益とほぼ同じ額だったっていうことで、すごくたくさん額の収入を得たわけでもないっていうことになると、結局25年にわたってご苦労されたっていうのはもちろん高く評価するんですけども、そういうすごく苦労したとか、すごく思い入れがあるとか、そういうことでSになっていいのかっていう。中期目標は中期目標としてきちんとあるわけだから、その5年に対してどうだったかということ。だからそこが25年やってきたうちの最後の5年だからもちろん難しい案件が残っていたっていうのはそうだろうと思うんですが、でも何ていうか。どう言っているのか、同じことばかり言って。重要な案件だから終わったらSっていうのだと、何のためにやっているのかわからなくなるっていう気がするんです。

【委員】 先生、私、そこは多分最後の思い入れは、ここはいろいろありますよね。多分ご担当になっている方はほんとうにもうあったと思いますからあれですけど。

【委員】 それは理解しているんですけど。

【委員】 それはもうメインの評価のところではないので、それは私たちのほうは置いておいて。それはいいですよ。

それで、多分私の説明の受け方は、重要な使命であることはもちろんなんですが、その5年の目標期間を重要だから、達成したからSという説明は変な説明だと私も思います。しかも、ですからそこは私も確かに違和感がありましたよ。私、この5年間の期間で設定した目標に対して、結果がどうだったかというところでやっぱり評価をするべきですよ。

【委員】 そうですね。

【委員】 それでこの5年間で設定した中で、やっぱり当初のときに予定をしていた

状況と変わった状況が出てきているんだと。例えば何ていいますか、土地の何でしたっけ。所属が変わっていて、何でしたっけね。三郷市と何とかで当然追加の協議が出てくるとか、あとそれからあと武蔵野線。実はあの辺、三郷の辺はその後随分公団とか何かの都市計画がいっぱい入ってきたので、随分あそこは変わって良くなってはいるんですけども、当初計画の中で彼らの努力を超えたいろいろな環境条件が変わって、その中でそれでも押し込んで何とか期間に持ってきたということは私、評価の意味合いがあるかなという理解をいたしました。多分、重要だから、それが達成したからという点ではないような気がしました。

【委員】 だからそういうふうにご説明されるので、こんなに長いこと頑張ってきたんだからご褒美をくれみたいな感じに聞えちゃうので、それはおかしいでしょうっていう。

【委員】 そうです、わかります。だからそれはちょっと説明に書けないですね。

【委員】 そうですね。

【委員】 ええ。気持ちはわかるけど。

【委員】 ええ、気持ちはわかりますけど。

【委員】 私自身はちょっと捉え方としては、当初のいわゆる予定していなかった外部環境の変化に対して、普通にやっていたらやっぱりもう一、二年とかかるところをとにかく押し込んでやってきたと。そのおかげであそこ随分、郊外店等とかいろいろなものが変わって、都市計画も随分影響を受けて、URも随分そこでやっぱりものが変わったということもあって。ということなんで、そこは私は評価してあげていいのかなって。

【委員】 それはこの中期計画中に変更が起きたっていうことですか。

【委員】 その直前ぐらいじゃないでしょうかね。ちょっとよくわからないですけども、平成18年でしたっけね。

【委員】 18年って書いてありますよね。

【委員】 18年だから、始まったぐらいか。

【委員】 厳密に言えば、計画を立てたときにはもう変更されていたという。

【委員】 変更されていたのか、まあその辺のところですね。ちょうどそのぐらいですね。そのときのちょっとタイミングがよくわからないんですけども。

【委員】 でも以前の説明だと、この梅田駅の件は確かに大阪の市の体制がこの中期計画の間で変わって、都市計画なんか途中が変わったものでそれに対応する必要が新たに生じたっていうご説明はあったような気がしますね。そういう意味じゃあ、市長の交代

とか何かそういうような事情があって、当初の中期計画で想定していた対応ではうまく対応できなくなって、そこはかなり努力を要したっていう説明があったような気がするんですよ。要するに当初の計画を超えて何かをしたというエビデンスがないとSは我々としてはつけにくいし、先生も説明しにくいと思うんで。だからそのところは何かそういう事情というのを勘案して、梅田駅、吹田の大阪のほうの事情はかなり困難なものであって、それを克服して一応中期の間で業務を完了したということであれば、Sとする説明がつくというような気はします。

【委員】 ええ。それぐらいしか、ちょっと粛々と予定どおりやってうまくいきましたと言うんじゃあ、まあよくやったぐらいですよ。さっき言われた新幹線っていうのも、あれも実は政治的な圧力もあって、2線同年度開業っていうのは、ほんとうはこの期間をこよう、っていう中でSです。

【委員】 あれはエビデンスがありますよね。

【前川分科会長】 まさにエビデンスなんです。それはもう彼らの努力を超えた関係だから。だからそれとどう。ちょっと誤解されているかもしれないので。それはとにかくこれでね。

【委員】 はい。私はだから前にもお話ししたとおり、土地処分ってそもそもそういうものでしょうっていう気がするんです。すごく利害関係者が錯綜して、非常に複雑で、担当者の方はほんとうにストレスのたまる大変なお仕事だということは了解しているんですけども、でも土地処分はそもそもそういうものだから、とっても大変だったのでって言われると、どこまでを大きな事情変更だっていうふうにみなすか、その線引きのところ、今おっしゃったように三郷市とかの件を大きいって見るかどうかっていうことですね。

【委員】 そうですね。そこですね。そう思います。なので、おっしゃるとおり土地処分は大変だからという理由にはならない。みんな大変。

【委員】 みんな大変だと思うので。

【委員】 その中で特にというところがやっぱりエビデンスとしてある程度そこは必要で。その捉え方かと思います。そこはちょっと、先ほどの大阪の場合、大阪の市長さんがああいう形で、かなりされましたね。で、かなり混乱をしたという話は聞いたということと、その辺のところ、特にその辺のところをどのぐらい重く見るかということでしょうか。

【委員】 そうですね。

【委員】 先生、先生、どうでしょうか。あとはどのぐらい……。ただ今回の、頑張ったからSつけてくれっていうのは、これはなしね。後でちょっとご説明しますが、前回の新幹線も2年何カ月って。普通プロジェクトに2年何カ月といたら、下手すれば品質を落としてでもやらないとできないところを、技術で対応して完成したということですので、今回もそれに沿っていけるかどうかというところで。ただ、私もちょっと土地処分云々については全く現場感覚のない人間ですので、もし先生から……。

私はただ三郷につきましては、2市が。特に市役所が動かないんですね。法律が変わったときに。霞が関も。霞が関そういうのであれですけども、いわゆる工事事務所へそれが返ってくると、意識が相当やっばり違ってきていて、だから確かにおっしゃるとおり機構が管理しなきゃ、話がいかないっていうことなんじゃないかな。

【委員】 まあ、そうですね。ただ、土地処分の話なんかだと、私、関東地方整備局で事業評価をさせていただいたことがあるんですけども、ダムなんかのときの土地のところなんかの話を聞くと、もう何か涙なしには聞けないみたいな。もう道歩いていたら物が飛んでくるぐらいの。もうそれはすごく大変な。だから土地を処分したり、あるいは土地を購入したり、土地収用なんかしていなくてただ買いに行っているだけなのに、そういう扱っていう。だからほんとうに土地絡みのことっていうのは日本ではとっても大変だというふうに。な感覚があるので、ちょっと私の場合は少しそういうふうにボーダーラインが高いのか低いかわかりませんが、ちょっと違ったところに行ってしまうのかもわからないです。

【委員】 あとはどうでしょうか。

【委員】 よくわからないんだけど農地が絡んでいたら、また複雑になる。農地と違ってまた普通の土地の処分とは異なっている……。

【委員】 そうですね。市のレベルだと今度は所轄の課が変わりますね。

【委員】 課が複数になってくるとか。

【委員】 そうすると、皆さんの前で言うのもあれだけど、きれいに縦割りですよ。そうすると、それまで対象となる土地はこの管轄がこちらになると。すると途中で。そうしてそこで対応能力がなければ、逆に言うのとまっちゃう。そのときにこちら側からいろいろサジェスションなり何なり、ということをするという話ですよ。変な話だけど。本来は市とか何とかが考えてやる場所を、全体を動かすときに。

【高原鉄道事業課長】 そうですね。一般的に地方自治体は非常に縦割りが強いので、

機構から全般そういうふうなアドバイスをするということはあると思います。

【委員】 ちょっと私はその辺のところはやっぱり。要するに結構つらいかなと。国が強力でコーディネートできる環境であればいいんだけど、やっぱり地方公共団体が絡むという話になってくると、そういう話にはいかないですね。

【高原鉄道事業課長】 やはりどうしても中立的な立場になってしまいますので。

【委員】 多分、先生と私と同じところで、どの辺に線を引いたらいいという感覚ですね。

【委員】 そうですね。実際的な問題で。私なんかだからここら辺は結局再開発をしたいという気持ちは自治体もこちらも皆さん共有されているところの土地の話なので、そういうふうに絶対に売りにたくないという人たちとの交渉に比べれば、みんなそこでどう開発するかという議論ではあるとしても。もちろん大変だっていうのはわかるんですけども、いわゆるSにするだけの普通の土地処分と。土地処分一般が非常に困難な行政活動であるというところから、さらに一段越えて、ここはすばらしいパフォーマンスだったというふうに言うだけのエビデンスが。何かその農地を転用するのが大変というのも、もうそれは普通にマンションを建てたりするときでもよく起こることなので、個人的にはだからやっぱり特段にSに格上げするだけのパフォーマンスがあったと認めるのが。大阪市長が変わったとかいうのは確かに大きなことだし、三郷市のそういうこともそうなんだけれども、一方では先ほどからお話ししているように、合意としてはそこをどう開発するかということの同じ方向を向いての調整なので。

【委員】 なるほど。もっと善意なんですね。

【委員】 そうですね。皆さん、結局そこを。

【委員】 多分ね。ダムなんかには比べればね。

【委員】 そこをそのままほったらかそうっていう人はいないわけで、そこをどう開発するかという基本的には同じ方向を向いてのネゴシエーションだったと思うので。まあ、ただそこら辺は確かに幅のあるところなので、難しいとは思いますが。確かに。おっしゃるように、大変。事情変更があったというふうに見えなくもない。

【委員】 大体論点としては、これでこういう感じで整理できたのかなと思いました。あとは先生がおっしゃるように、どの辺かなというところですかね。

【委員】 結局どっちになってもしょうがないっていう感じだと思います。

【委員】 そうですね。熱意はわかったということで。それはあれとして。5年のあ

れですね。5年の中期第2期の計画って、その5年間のということでもう一度ちょっと改めて、今まで出していたいただいた評価はもう別で、改めてこの4つにつきましてご評価をいただいでよろしいでしょうか。

あと、何かコメントを書か……。まあいいか。

じゃあ、集計をお願いします。

(評価・集計)

【委員】 すみません。じゃあ平成24年度業務実績の評価につきまして、再審議をいただきました18番の項目、土地処分につきましては全員Sをいただきました。それからあと欠席された方の分を入れますと、SとA、それぞれ1つずつでございましたので、24年度の再審議事項の土地処分につきましてはSとさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

次の再説明項目の開発成果の公表につきましては、皆様からSの評価をいただきましたので、これにつきましてもSとさせていただくのがよろしいかと思いますが、よろしいでしょうか。欠席の方はそれぞれSとA、1、1ずつでありました。

それから、次に再審議の中期計画ですね。中期目標につきましては、これプラス1というが入っているので、Sが5、Aが2で、今日ご欠席の方の分を引くと、Sが4のAが1ということになりました。これは線引きというところがございますので、これについてはSと一応させていただいてコメントをつけるということでもいいかなと思いますが、いかがでしょうか。

それから第2期の中期目標についての再説明、ナンバー6は技術開発。これは全員Sをいただきましたので、このとおりにさせていただきたいと思います。

以上です。

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございます。

【委員】 じゃあ点数とか集計とか云々とかにつきましては、事務局でお願いするということで。あと総合評価。

【高原鉄道事業課長】 ええ。総合評価でも集計をさせていただきます。

【委員】 あ、これから？

【高原鉄道事業課長】 ええ。少しお時間をいただきまして。

【委員】 ああ、そうですか。

(評価・集計)

【高原鉄道事業課長】 失礼いたします。それでは、平成24年度業務実績評価と第2期中期目標期間の業務実績評価につきまして、総合評価ということでございまして、まず資料24年度につきまして、資料1-4の①の23ページをお開きいただけますでしょうか。

1-4①です。そちらに総合的な評定というところがございまして、先ほどいただきました評価を加味しまして、36ありました評価項目のうち、Sが6項目、Aが30項目ということになりました。

そして第2期中期の方でございまして、これが資料2-3の36ページをご覧くださいますと、こちらのほうで32項目あります評価項目のうちで、Sが8項目、そしてAが24項目ということになりました。規則に基づきまして、この評価結果の分布を踏まえた総合評定をSS、S、A、B、Cの5段階の評価でそれぞれいただくということになっております。こちらにつきましての分科会のご決定をお願いできればということでございまして。

【委員】 ありがとうございます。ここは総合評価として、これはAでよろしいのではないかと思います。よろしいでしょうか。

じゃあ全体の平均というか、総合としてAということに、させていただきます。

【高原鉄道事業課長】 わかりました。それでは総合評価ということで、平成24年度A、第2期中期目標もAということで。

では、本日の委員の皆様からいただいた意見につきましても、適宜評価調書の方に盛り込みたいと考えておまして、評定理由、意見などの文言につきましては、会長と事務局で、文言についてはご一任いただくということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。

【委員】 皆さんに確認していただくことできるでしょうか？

【高原鉄道事業課長】 ええ。それは当然確認させていただきます。

【委員】 それでは、もう一度機構の方に入ってくださいまして、私のほうから。

もう1つ、政独委の業務のあれについて、皆さんからコメント等いただきましたよね。それについては今日の議題はいいのかな。

【高原鉄道事業課長】 もしコメント等に何らか追加すべき点などありましたら、ご指摘いただければと思いますけれども。

【委員】 一応皆さんからいただいた、あれはA、B、Cとかそういう数字じゃなく

て、コメントをいただいているんですが。私も詳しく見ていないんですけども、多くはよくやっているというふうにはいただいているんですけども。何か審議をしておく事項もございましたらお願いをしたいと思うんですが。

事務局で何か気になったことございます？

【高原鉄道事業課長】 私どものほうでは特段ございません。

【委員】 黄色とか何かあれついているところは。

【日下部鉄道事業課課長補佐】 黄色のところは今日ご説明しましたインフラ輸出の件でございます。

【委員】 そうか。ほとんどが評価項目と対応しているので、特にやらなくてもいいんですが。全て黄色のところは今日の内容ということで。

【高原鉄道事業課長】 ええ。ご説明させていただきました。

【委員】 わかりました。ではよろしければ。

【高原鉄道事業課長】 では、機構に入室してもらいます。

(機構入室)

【委員】 よろしいですか。じゃあ私のほうから。

【高原鉄道事業課長】 お願いいたします。

【委員】 お待たせいたしました。評価の結果、一応確定いたしましたので、ご報告いたします。

まず全体でございますが、平成24年度業務実績評価につきましては、全部で36項目で、Sが6、A30項目と評価をさせていただきました。事務局、数、間違いございませんね。

【高原鉄道事業課長】 はい。

【委員】 それから第2期の評価は全部で32項目のうち、Sが8、それからAが24でございました。これも間違いございませんね。

【高原鉄道事業課長】 はい。ございません。

【委員】 このような評価をさせていただきました。またそれぞれの項目についての詳細につきましては、後ほど局からご連絡させていただくことになろうかと思えます。

それで、今日は4項目につきましてご説明を追加でさせていただきましたけれども、それにつきましては、土地処分につきましてはSの評価をつけさせていただきました。ただ、ちょっと誤解のないように申し上げたいのは、いろいろポイントを議論いたしまして、頑

張ったからSだというわけじゃなくて、当初の目標の実績を超えて達成をしたというエビデンスがあるものが必要であると。今回につきましては、この5年間において、皆様の影響力や努力を超えたいろいろな外部要因に対して、そういうものがあつた中でもこの期間内に当初どおりおさめたと。それは重要な案件であると同時に、より当初の予定よりも困難な状況が達成した中でやっていただいたということをごさいます、そういう意味でちょっと今日ご説明にあつた、新幹線の例の開業、あれも粛々と重要なことをやったからSといったわけじゃなくて、それもたしか2年半ですか、大変厳しい状況の工程の圧縮を強いられ、なおかつそれを達成したという意味で同じであるということをごさいますので、その辺をちゃんと理解しておいていただければと思います。ただ、これまでの皆様のご努力に対して、心から敬意を表する次第でございます。私のほうからは以上です。

【高原鉄道事業課長】 すみません。平成24年度と第2期の総合評定をちょっと。

【委員】 全体評定。ごめんなさい。全体評定につきましては、先ほどのSとA等々全部総合いたしまして、いずれにいたしましても総合評価はAということで、評価を確定いたしました。以上、報告させていただきます。

【高原鉄道事業課長】 それでは、本日、機構の石川理事長からご挨拶をいただくということになっておりますので、石川理事長、どうぞよろしく願いいたします。

【石川理事長】 本日はありがとうございます。今、ご評価をいただきまして、それにつきましては、今、委員長からも会長様からもお話がございました、単なる重要なことということだけではなくて、さらなる困難性あるいは目標に対する努力というのが必要であるというお話がございました。私どもも今後とも一生懸命やってまいりたいと考えております。

土地につきましては、さっき申し上げましたように、おかげさまで全体の99.8%までこれで完了いたしましたわけですが、残りの0.2%。物としては仙台の長町にあります現在仮設住宅に提供している土地と、吹田に鉄道貨物が移転したことに伴って梅田。大阪駅の北の梅田の用地、17ヘクタールほどございますが、この2つが最後に残された土地でございまして、これにつきましてはこれから鋭意処分に頑張っていきたいと思っております。

これだけ長い間にかかった仕事でございしますが、最後の土地についてはやはりきちっと処理をするということが画竜点睛を欠いてはいけないと私も常に申し上げておりますが、頑張っていきたいと思っておりますけれども、これはまたこれで非常に難しい案件でございまして。

関西経済界のさまざまな議論、あるいは大阪府知事、大阪市長というふうな方々のさまざまな議論の中で、これから処分に邁進をしていくということでございます。当面は更地化という工事をやってまいりますけれども、そういうことを含めてしっかりやっていきたいと思っております。

それから今、新幹線のことについてお話がございましたが、新幹線につきましても現在北陸新幹線、それから北海道新幹線について鋭意建設を進めております。早いもので北陸新幹線につきましても平成26年度末の開業ということでありまして、実は日数にしたらあと580日ぐらいという時期に参りました。今年の冬には一部試験列車を富山平野まで出すという形になってまいりまして、これもまたそれこそ日数との競争、闘いというもので頑張っていきたいと思っております。あわせて北海道新幹線の青森から函館までの間でございますが、これは27年度末の開業予定ということでございますが、これも実は1,000日を切るという段階になってまいりました。なお、まだやるべきことはたくさんあるのでありますけれども、これは初めての青函トンネルを新幹線と貨物列車が共用走行するという非常に困難な状況の中での新しい新幹線の建設ということも着実に進めていきたいと思っております。長崎についても同じでございます。

あと私どもは船の共有建造などもやっております。これにつきましても時代の要請に合わせた、政策目的に沿った船の建造ということもやっていく。あわせて債権管理もしっかりやっていくということだろうと思っております。

いろいろとたくさん仕事はございますけれども、今、今日いろいろとご評価いただいたことも職員の励みにもなると思えます。特に話は最初に戻りますけれども、新幹線みたいな建設は非常に世間に目立つ仕事でございますが、土地の処分というのは非常に世間に目立たない処分でありました。職員が、何ていうか、あまり目立たない中で努力をしてきた、そういうものが今日、Sというご評価をいただいたということは関係する職員が大変喜んでくれると思っております。ありがとうございました。

ということで、私どももこれで統合した法人として10年たちました。そういうことで、これを区切りにまた頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞ引き続きご指導いただきたいと思います。本日はありがとうございました。

【委員】 理事長、どうもありがとうございました。

それでは、ちょっと5分。ブレイク入れますか。

【高原鉄道事業課長】 ここで5分休憩を入りたいと。

【委員】 席替えもあるんですね。

【高原鉄道事業課長】 はい。ございます。

【委員】 それでは、5分休憩してあと残りの3議題。

【高原鉄道事業課長】 はい。

(休憩)

【委員】 それでは残りの議論。残りの3議題進めたいと思います。

次は議題3の役員の退職に係る業績勘案率の決定につきましてですが、これは機構からまずご説明いただきたいと思います。

【大高総務部長】 総務部長をしております大高でございます。それでは機構の役員退職金に係る業績勘案率の決定について手短にご説明申し上げたいと思います。

お手元に資料3-1、それから資料3-2をお配りしておりますので、こちらをご覧くださいと思います。

まず資料3-1でございます。昨年度、今年度の3月31日に退職しました金澤前副理事長の退職金に係る業績勘案率についてご説明を申し上げたいと思います。この退職金につきましては、俸給月額に100分の12.5を掛けて、さらに勤続年数、月数ですね。それに業績勘案率を掛けて、退職金をお支払いしております。この業績勘案率についてご説明を申し上げたいと思います。

この業績勘案率はこれまで、こちらに書いてありますような閣議決定でございますとか、あるいは評価委員会の決定に基づきまして、このゼロから2.0の間で当該役員の業績に応じて決定しているところでございます。基本的な考え方につきましては、国家公務員並みとするというものでございまして、1.0が基本でございます。さらにこの業績勘案率の決定方法といたしましては、退職役員の在職期間に係る法人の業績勘案率をゼロから2.0の間で決めて、それに退職役員の個人業績を0.2の幅を目安に加えるという形になっております。

今回対象となります金澤前副理事長の業績につきましては、この資料3-1の裏のページをお開きいただきたいと思います。まず、法人の業績による勘案率につきましては、在籍期間における年度業績実績は順調、またはAという評価でございまして、年度計画の実現に向けて着実な取り組みを図ったということで、1.0と考えております。また、金澤前副理事長の個人業績につきましては、先ほどまでもご議論があったように、新幹線開業に向け、工期の短縮にご尽力されるなど、さまざまなご実績を残しておるところでござい

す。副理事長として理事長を補佐する立場におられて一定の業績は認められますが、加算するということまでには至らないので、これについては加算は行わないと考えております。

もとのページに戻っていただきまして、このような法人の業績勘案率を1.0、それから個人の業績については加算しないということで、1.0という形で申請をさせていただいております。その申請書につきましては、お手元の資料の資料3-2に添付させていただいております。内容につきましては、繰り返しになりますので省略させていただきたいと思っております。

業績勘案率の決定の手続につきましては、国土交通省の独立行政法人の評価委員会の委員長へ報告し、それを踏まえて政独委の委員に通知した上で、最終的な決定となるという手続になっております。私からご説明は以上でございます。

【委員】 どうもありがとうございました。副理事長の金澤氏につきましての退職金のご審議でございます。何か皆様からご質問等ございますでしょうか。特にございませんか。

では、この分科会としては特に意見ございません。当分科会として了承ということで、次のステージにお進めいただければと思います。

続きまして、議題4。24年度の財務諸表について。これは事務局から、大変に膨大でございますので、要点をうまくまとめてご説明いただきたいと思います。

【山口経理資金部長】 経理資金部長の山口でございます。資料4-1、4-2をお配りさせていただいておりますが、資料4-1に基づいてご説明させていただきます。

独法通則法第38条に基づきまして、独立行政法人は毎事業年度財務諸表を作成し、主務大臣に提出し、承認を得ることとなっております。主務大臣は財務諸表を承認しようとするときには、独法評価委員会の意見を聞くこととなっております。当機構におきまして、5つ勘定がございます。5つの勘定それぞれにつきましてご説明させていただきます。

資料4-1の1枚をめくっていただきまして、まず建設勘定でございます。建設勘定につきましては、新幹線をはじめとする鉄道の建設、貸し付け、譲渡に係る勘定でございます。ポイントでございますけれども、整備新幹線の建設工事の進捗によりまして、有形固定資産の合計額は2,000億円増加し、5兆円となっております。民営鉄道線等に対する割賦債権を合せますと、全部で7.6兆となっております。下の貸借対照表でございますが資産合計、負債純資産合計のところでございますが、ここは7兆6,179億円を計上させ

ていただいております。

続きまして3ページにめぐっていただきたいと思います。船舶の建設に係る勘定であります海事勘定でございます。ポイントでございますけれども、共有建造業務におけるスプレッド収入等によりまして17億円の利益を計上し、その見合いで繰越欠損金が減少しております。下の損益計算書の左のところですが、費用の部分ですが、当期総利益17億円計上させていただいております。それによりまして、上の貸借対照表の右側の負債のところでございますが、ここが対前期増減額で17億円プラスということで、合計マイナス504億ということになっております。

続きまして、5ページにめぐっていただきたいと思います。ここは研究課題を公募し、すぐれた研究課題を選定する基礎的研究と、あと内航海運総連合会への融資を行う基礎的研究等勘定でございます。ここにつきましては、ポイントのところにもございますが、内航海運総連合会に対する528億円の融資を計上しております。上の貸借対照表のところ、負債のところ、ちょうど真ん中ぐらいに528億というところが計上させていただいております。あと、もう1つ利益剰余金ですけれども、下の純資産の上のところの利益剰余金のところの1億円ですが、これが利益剰余金ということで、24年度末で国庫納付することとしております。

続きまして、次の7ページですが助成勘定です。既設新幹線の譲渡収入と補助金の受け皿となっております助成勘定でございます。これにつきましては、国鉄から承継した債務の償還が進みまして、総資産規模は4,020億円減少し、2.6兆円となっております。貸借対照表の資産合計ですが、ここが2兆5,772億円と計上させていただいております。それで利益剰余金、右側の純資産のところがございますが、ここが利益剰余金のうち4,422億円、これは次期、第3期へ繰り越しにさせていただきます。1億円、運営費交付金の執行残1億円につきましては国庫納付することとしております。

続きまして、9ページをおめぐりいただきたいと思います。これは旧国鉄職員に対する年金の支払いと、JR三島・貨物会社への支援を業務とする特例業務勘定でございます。損益計算書の左側の一番下になりますが、国鉄改革に伴い設定した新幹線債権に係る貸付金利息収入が、共済関係業務等の費用に上回りまして、その結果1,157億円の利益を計上させていただいております。一方、貸借対照表の資産のところですが、他勘定貸付金の回収による資産の減少によりまして、総資産規模は684億円減の2兆1,725億円となっております。

以上、各勘定ですが、これの合計が11ページでございます。貸借対照表ですが、資産規模としましては1兆の規模で、対前期の増減額として2,859億円減となっております。この多くは上の流動資産のところ、4,559億円減となっておりますが、主に助成勘定にあります割賦債権の回収による減ということでございます。

ただ一方、固定資産のほうですが、新幹線、そのすぐ下のところですが、新幹線の建設工事の進捗に伴う増ということで、1,701億円増えているということでございます。

大変雑駁ですが、以上です。一番後ろのほうでございますが、当財務諸表につきましては、監事の意見、会計監査人の意見をいただいております。おおむね適正ということで意見をいただいているところでございます。

以上、財務諸表の説明。大変雑駁ですが、以上でございます。

【委員】 どうもご説明ありがとうございました。これにつきまして、委員の皆様からのご意見、ご指摘等がありましたら、ぜひお願いいたします。

先生、何か。

【委員】 1点確認なんですけれども、各勘定の合計のところの財務活動によるキャッシュフローで、特別債券発行による収入の減が3,813億とありますが、これは発行しても収入がこれだけ減ったということですか。つまりキャッシュ、支出があつてということ。キャッシュフロー計算書って。どういう……。

【山口経理資金部長】 キャッシュフローの3,813億円減の件ですが、要するに特別債券が23年度の1回だけですので、24年度はなかったもので、そこと比較すると減になっているということです。

【委員】 わかりました。ありがとうございます。

【委員】 よろしいですか。

この点につきまして、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。わかりました。どうもありがとうございました。当委員会としては今のご質問だけでございますので、財務諸表につきましては了承ということで、次のステージに進んでいただければと思います。

【山口経理資金部長】 ありがとうございます。

【委員】 それでは、最後の議題の5、基礎的研究等勘定の政府出資金分の国庫納付について、ご説明をまずいただきたいと思っております。

【吉田共有船舶建造支援部長】 共有船舶建造支援部長の吉田でございます。資料5に

基づきまして、不要財産の国庫納付の認可申請についてご説明をさせていただきます。

まず制度のご説明ですが、独立行政法人は政府からの出資に係る不要財産につきましては、遅滞なく、主務大臣の認可を受けて、これを国庫に納付することが法令上で定められております。また主務大臣は当該認可に当たっては、独立行政法人評価委員会の意見を聞くこととされております。この規定に基づきまして、本日お諮りをするものでございます。

中身でございますが、基礎的研究業務の廃止に伴います政府出資金の国庫納付ということでございます。基礎的研究業務につきましては、平成22年12月7日の閣議決定におきまして、独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針によりまして、平成24年度以降法人の業務としては廃止し、真に必要な業務については国で実施するとされたことを受け、平成24年度末をもって業務を終了いたしました。これに伴いまして、不要財産の国庫納付の認可申請を行うこととしたいと思っております。

基礎研究業務の概要につきましては3ページ目に記載がございますが、基礎的研究業務につきましては、機構の前身でございます特殊法人運輸施設整備事業団におきまして、平成9年より開始した事業でございます。主に大学や独立行政法人などの研究機関から公募することにより資金を助成するという競争的資金でございました。これまでに平均して3年間で5,000万円の助成を行っていきまして、15年間で87課題について助成を行いました。財源は国費100%でございます。

前のページに戻っていただきまして、2ページ目でございますが、予算をいただいた財源の状況でございますが、平成9年から平成13年度までは出資金という形でいただいております。今般国庫納付をいたしますのは、この出資金の残余でございます。平成14年から15年につきましては補助金という形でいただいております。これにつきましては年度ごとに精算が既に済んでおります。平成16年から平成24年につきましては、独立行政法人になってからですけれども、運営費交付金という形でいただいております。これにつきましては中期計画終了後に国庫納付済みでございます。

一番最初の紙に戻っていただきまして、納付額でございます。2段目の数字で6,625万円とございますが、この数値は平成15年の11月に独立行政法人に当組織が変わったときの出資金の残額でございます。この中にはその下にございますが、4,710万円でございますが、当時所有しておりました研究設備であって現物出資とされたものがございませぬ。これにつきましては耐用年数5年でございますので、既に減価償却をしてございませぬ。それから24年に業務が終了したわけですが、まだ国庫納付しておりませんので、それに

伴う利息が若干発生しております。これらを足し引きしまして、最終的には約1,914万円の出資金をお返しするというところでございます。以上です。

【委員】 どうもありがとうございました。この国庫納付につきましてのご説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。1,900万ですね。よろしいですか。

じゃあ、特にご意見ございませんでしたので、この委員会としては分科会として了承ということで、次のプロセスに進んでいただいていいかと思います。どうもありがとうございました。

それでは一応予定の全部の課題、終わりました。委員の皆さん、どうもご協力ありがとうございました。じゃあ課長のほうに。

【高原鉄道事業課長】 どうもありがとうございました。

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ございますけれども、当分科会の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8月28日に開かれる予定でございますので、その場で本日いただきました評価結果をご報告するということとなります。

そしてその後、まだ日程は決まっていないですが、9月になろうかと思っておりますけれども、さらにそちらの委員での評価結果を総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会、いわゆる政独委に提出するという予定となっております。

そして先ほど分科会長からもお話がございましたけれども、本日のご議論を踏まえまして、会長とご相談の上で評価調書の表現ぶりにつきまして最終的な決定をさせていただきたいと考えております。委員の皆様には後日最終的な調書を送付させていただきたいと存じますので、どうぞ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す。議事録につきましては、後日メールでご送付をさせていただきますので、ご多用のところ恐縮ではございますけれども、ご発言内容のチェックをお願いさせていただきます。

またいつも申し上げて恐縮なんですけど、本日の資料、大変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、私どもから郵送させていただきます。

以上をもちまして、本分科会を終了させていただきます。長時間にわたり、ご審議どうもありがとうございました。

— 了 —