

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31回）

平成25年3月19日

【高原鉄道事業課長】 皆さん、おはようございます。定刻より少し早いですけれども、皆さんおそろいですので、ただいまから、第31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ございます。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、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が、本日は当分科会に、ご欠席の角委員を除きまして、6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、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。

次に、会議の公開についてですけれども、運営規則に基づきまして公開することになっております。また、本会議の議事録等につきましては、これまでどおり議事概要を、分科会終了後、数日中に国土交通省ホームページで公開し、その後議事録を作成し、同様にホームページにて公開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。お手元の資料をご覧ください。上から議事次第、座席表、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の「第3期中期計画（案）について」に係る資料が、資料1-1から1-5までございまして、そして、議題2の「平成25年度長期借入金及び機構債券の発行等について」に係る資料が、資料2-1から2-3までとなっております。また最後に、参考資料といたしまして「関係法令等」がございます。非常に大部になっておりますけれども、遺漏はございませんでしょうか。

それでは、議事に入ります前に、鉄道・運輸機構の石川理事長よりご挨拶を申し上げます。

【石川理事長】 おはようございます。鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長の石川でございます。一言ご挨拶をさせていただきたいと思いますが、すみません、座ってやら

させていただきます。ありがとうございます。

私ども鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、実は平成15年に統合いたしまして、10年になります。この間、2回にわたりまして中期計画をやってまいりまして、おかげさまで、24年度末で第2期の中期計画の終了となりまして、25年度からは第3期の中期計画となるわけでございます。第2期の中期計画の達成状況ですが、細かく言うと切りがありませんけれども、基本的には鉄道建設について言えば、東北新幹線の新青森までの開業が平成22年12月、九州新幹線の博多・新八代間を平成23年3月に開業いたしました。そのような形で現在皆さんにご利用いただいておりますが、あわせて、大震災において被災をした三陸鉄道についても復旧工事を受託してやっております。この結果、来月4月には、当初の予定のとおり第2次の部分開業にこぎつけております。

それから船舶共有につきましては、引き続き地球環境に優しい船舶への代替建造など、国内の海運政策の実現に寄与する建造業務を推進してまいりまして、建造目標というのか、政策効果のより高い船舶の建造比率は、目標値を大きく上回る見込みでございます。

それから国鉄清算業務もやってまいりましたけれども、これも従来からの旧国鉄職員の年金の支払いなどの業務、あるいは土地の処分をやってまいりましたが、特に申し上げたいのは、第2期の期間中に、東日本大震災からの復興の財源として、平成23年度に利益剰余金1兆2,000億円を国庫に納付することができました。さらに、JR三島、貨物に対する経営支援についても業務を実施しております。土地の処分でございますけれども、実は国鉄から処分用土地として承継した土地が9,238ヘクタールであったわけですが、長年の懸案でありました武蔵野操車場のプロジェクトが完了したり、あるいはごく最近でございますが、梅田貨物駅の移転先となります吹田の貨物ターミナル駅が完成したなど、土地の処分が進んでおりまして、現在、先ほど申し上げた9,238ヘクタールの中の大半を処分いたしまして、処分率は99.8%になりました。残る0.2%、22ヘクタールでございますが、これにつきましても、これからさらに早期適切に処分を図ってまいりたいと思っております。

それから、組織全体の話としては、一般管理費、事業費についても中期目標に定められた数値目標をクリアするなど、業務運営の効率化についても着実な成果を上げてきていると考えております。

今日ご審議いただく新しい第3期の中期計画は、先日、大臣より示された中期目標を達成するための、いろいろなやる事項を挙げたものでございますけれども、これにつきまし

でも、私ども、明日を担う交通ネットワークづくりに貢献するという観点から、しっかりやってまいりたいと考えております。鉄道については、私ども機構が総合的なマネジメントができる国内唯一の公的な整備主体であることを鑑みながら、整備新幹線をはじめ都市鉄道その他について、しっかりやってまいりたいと考えております。さらにそういう中で、先ほど申し上げた大規模災害発生時においてどう対応するか、あるいは国際的に国が進めている我が国の鉄道技術の海外展開、それに伴うコンサルティング機能の強化についても、私ども、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。船舶の共有建造につきましても、引き続き老朽船の代替建造の促進などに積極的に取り組んでまいりたいと考えておりますし、先ほど申し上げた国鉄清算事業につきましても、残る仕事をしっかりとやってまいりたいと考えております。

いずれにしましても、私どもは非常に多様な業務を公的な資金を使ってやってまいっております。職員、役職員は約1,600人おりますが、これらの役職員がみんな協力してしっかりと仕事をやっていくことが大事だと、私は思っております。そういう意味で、私を委員長とする内部統制委員会を立ち上げて、内部統制を充実、強化する、あるいはコンプライアンスをしっかりやっていくことで、適切な業務の実施、管理運営をしっかりやってまいりたいと考えておまして、そういう意味で独立行政法人としての使命を全うしてまいりたいと考えております。

本日は大変、多岐多様にわたりますけれども、私どもとして引き続き先生方のご指導を得ながらしっかりとやってまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。ありがとうございます。

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございます。

これより議事に入らせていただきます。議事の進行につきましては、前川分科会長にお願い申し上げます。前川会長、よろしく願いいたします。

【前川分科会長】 おはようございます。それでは、しばらく議事進行を務めさせていただきます。まず、本日はご多忙中、ご参集いただきまして、誠にありがとうございました。早速ですので議事に入りたいと思っております。本日は、先ほども課長からありましたように、角委員がご欠席ですが、本日の議事につきましては分科会にご一任いただいたことを確認しておりますので、始めたいと思っております。

最初に、前回の分科会で中期目標をご議論いただきまして、本日は、今、理事長からもお話がありましたとおり、この目標を達成するための計画の案をいただきます。本日は、

これに対するこの分科会としての意見を取りまとめたいということでございますので、よろしく申し上げます。それから議題の2は、長期の借入金と債券のことにつきましては、この分科会で意見を国土交通大臣に上げることができるということですので、あわせて意見を取りまとめることが、本日の2つの議題でございます。

それでは時間もあれですので、早速ですが、計画案についての資料のご説明をいただきたいと思っております。

【高原鉄道事業課長】 それでは、機構から、議題1「中期計画（案）について」の説明をさせていただきたいと存じますけれども、前回2月の分科会で先生方にご審議をいただきました、中期目標の最終的な調整結果につきましては、資料1-1に中期目標の本文をつけさせていただいております。こちらにつきましては、事前にご覧いただいているものといたしまして、内容のご説明につきましては割愛させていただきます。

それでは、機構から中期計画（案）について説明をさせていただきます。

【嘉村企画調査部長】 機構の企画調査部長でございます。

資料1-2以下、概要をご説明申し上げます。まず資料1-2は、本日の中期計画（案）の文章でございます。資料1-3が、せんだって審議いただいた、お決めいただいた第3期中期目標と、本日の中期計画の案との比較になっておりまして、わかりやすいものですから、資料1-3をもとにご説明を申し上げます。資料1-3をお願いいたします。

早速ではございますが、今回の中期計画でございますが、中期目標に当然ながらのつとった構成となっております。今回の中期計画は、平成25年4月1日から平成30年3月31日までの期間における中期目標を達成するための計画でございます。

総論でございますが、機構は目的を達成するため、「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します」との基本理念のもとで、安全、安心あるいは環境に優しい交通ネットワークの確立に向けてなど、今回、中期目標でも目的を書きおろしていただくわけでございますが、業務を実施する機構の立場からの総論を書かせていただいております。

次に、1ポツでございますが、サービスその他、業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置でございます。その（1）鉄道建設等業務でございますが、こちらも中期目標に総論を書かせていただいておりますけれども、それを受けた機構の立場の総論を、まず書いてございます。鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、以下、書いてございます。

①の「整備新幹線整備事業」でございますけれども、その3行目でございますが、今回

の中期計画におきましては、画期的な事項としまして、北陸新幹線（長野・金沢間）は平成26年度末、北海道新幹線（新青森・新函館間）は平成27年度末までに、鉄道施設を完成させるとしております。そして、昨年、着工を認可された北海道新幹線（新函館・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）につきまして、建設工事等の業務を着実に推進するなど書いてございます。

2ページへ行かせていただきますが、「都市鉄道利便増進事業等」でございます。こちらのほう、引き続き相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線につきまして、完成予定時期を踏まえて公的整備主体として関係機関との連携・調整を図り、建設工事等の業務を着実に推進するとしてございます。また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事、これはこの3月より下北沢駅付近地下化になりますけれども、そここのところを複々線化する工事でございますが、それにつきましても着実に推進するとしてございます。

③でございますけれども、「鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援」でございます。こちらは、従前どおり受託工事及び受託調査につき、まずその業務内容を書いてございます。なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議するとなっております。こちらも従前どおりでございます。その下「さらに」とございますのは、今回の計画で新しい部分でございますが、先ほど理事長のご挨拶にもありましたとおり、大規模災害の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を生かし、機構としてその支援等に積極的に取り組むとしてございます。

その下の部分でございますが、「鉄道ホームドクター制度」について記載してございます。これは、地域の鉄道事業者等の要請に応じまして、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項につき助言するものでございます。無償のアドバイスをする業務でございます。これまでもやっておりましたが、今回初めて中期計画上に制度名などを書かせていただき、さらに支援を進めたいということでございます。

④でございますが、「鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み」でございます。こちらは、まず技術基準類の整備を進め、品質管理・施工監理について徹底を図る、それから、技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて業務の質の向上に努めるというのが、1点です。その下でございますが、技術開発を推進すること、さらに3ページでございますけれども、引き続き一層の鉄道建設コストの縮減に努めることを書いてございます。また、工事発注機関として、過去に発生した事故の種別や原因を分析し、

再発防止のため、受注者に対する指導及び情報の共有化を図ることによりまして、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努めるとしてございます。こうした内容を、どれも欠けない形で一体として実施してまいるということとでございます。

⑤は、「我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力」でございます。今般、中期目標に、「我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、唯一の新幹線建設主体である機構が有する同分野の技術力を広く総合的に活用」と書いていただいておりますが、これを受けまして、計画のほうも「国等が進める我が国鉄道技術の海外展開、及びそれに伴うコンサルティング機能強化に向けた取組みに対して協力する」と。具体的には、総合的な技術力や経験を活用して、専門家派遣、研修員受け入れ等の人的支援、さらには、機構の立場といたしましても、必要に応じて海外の鉄道建設関係機関等との技術的な交流などを実施するとさせていただいております。

大きな(2)は、それら建設した鉄道施設の貸付・譲渡の業務などでございますが、当然ながら、これまでのスキームどおりの業務をまず整理いたしまして、施設の完成後、各営業主体に対して貸付を行う。また、主要幹線及び大都市交通線で、貸付期間が経過した区間につきまして譲渡を行うとしております。そして貸付、あるいは譲渡した施設についての、返済、償還の関係でございますが、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定しまして、その全額を確実に回収するとしております。さらに、並行在来線への支援のため、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付するという業務を書いております。これらの内容は、前計画に引き続きのものでございます。

(3)は、「鉄道助成業務」でございます。こちらも同様に、中期目標同様の総論をまず書かせていただき、具体的には、「勘定間繰入・繰戻」とあるところでございますが、及び補助金交付業務等について、標準処理期間等を遵守する。例えば補助金等の支払い請求から支払いまでが30日以内などでございますけれども、それを遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行するとしております。あるいは、この審査業務に関する第三者委員会からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させることなどを書いております。

4ページに行かせていただきます。また、鉄道助成に関する鉄道事業者等の理解促進を図るための周知活動を行うことなどにより、事業者の理解促進を図り、補助金執行業務の円滑化を図るということとでございます。「さらに」とございますのは、補助金等以外の面でございますが、新幹線譲渡代金、無利子貸付金などにつきまして、約定等に基づいて確実な回収を図り、既設4新幹線等に係る債務などにつきまして、約定等に沿った償還を行う

としてございます。これら密接に連動しているものを、効率的にこの業務で執行しているものでございます。

大きな(4)が、「船舶共有建造等業務」でございます。こちらのほう、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の船舶の老朽化に対応し、共有建造業務により代替建造を促進するものでございます。①が、政策効果のより高い船舶の代替建造促進でございます。3行目に「特に」とございますが、特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境に優しい船舶、具体的にはスーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルトンカーなどにつきまして、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を、この期間中におきまして90%以上とする。ちなみに第1期は80%以上、第2期が85%以上でございますが、今回は90%以上としております。

そちらのページの②③の技術支援、また③の実用化のための促進でございますが、こちらは前計画と同様の内容を書いてございます。

5ページに行かせていただきまして、共有建造業務における財務内容の改善でございます。こちら、当然ながら中期目標とほぼ同じ内容となっております。真ん中ほどでございますけれども、今回の中期目標の期間における未収金発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とするという、数字の目標を立てております。その下でございますが、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、解消に向けた具体的な期間中の削減計画を、平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、その縮減を図るとさせていただいております。この「平成25年度のできるだけ早い時期に」というところは、目標から一つ、計画では時期を入れたことになっております。

(5)は、特例業務、国鉄清算業務でございます。まず「年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等」でございます。こちらは、旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、業務災害補償等の必要負担額につきまして、円滑かつ確実に支払いを実施するとしております。また、土地の処分につきまして、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物権を除き終了しているところではありますが、残存の土地についても適切かつ早期に処分を図るとしております。なお、北海道旅客鉄道株式会社など、いわゆるJR三島、貨物会社の株式についてでございますが、こちらは適切な処分方法の検討等を行うとしておりまして、前計画と同じ書き方をしております。

②が、「旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等」でございます。「老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充

てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等」を実施するとしております。この業務貸付に当たりましては、「旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し」という部分を、中期目標に加えまして追加で記載してございます。(5)の特例業務の内容につきましても、前期の計画をほぼ踏襲しているものとなっております。

6ページに行かせていただきます。「機構の業務の適切な実施のための取組み」とさせていただいております。こちらは、業務執行上重要な点につきまして、機構の業務全体を通じまして横串的にまとめさせていただいたところでございます。まず、国の動向や、他の独立行政法人の取組みを踏まえつつ、理事長を委員長とする内部統制委員会を中心に、内部統制の充実・強化を図るとしてしております。それから、「情報セキュリティ戦略」などの政府の方針を踏まえまして、機構におきましても、適切な情報セキュリティ対策を推進いたします。また、情報公開の推進と業務運営の透明性につきまして、具体的に書かせていただいております。主な業務の実施状況、役職員の給与水準などについて、ホームページ等においてわかりやすい形で公表するなど、具体的に書かせていただいております。「さらに」とございますけれども、環境の保全についての配慮のところでございますが、機構で定める環境行動計画に基づきまして、温室効果ガスの排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みなど、それから「環境報告書」を毎年作成し、公表すると記載させていただいております。

以上が、業務の質の向上に向けた事項でございますが、2ポツが、業務運営の効率化に関する措置でございます。

その(1)が、「組織の見直し」でございます。こちらのほう、引き続き、業務の量的・質的な変化を適切に把握して、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図るとさせていただいております。まず、中期目標と同じでございますが、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所につきまして、残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。あわせまして、国鉄清算事業西日本支社につきまして、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化等を進めると、支社についての記載もさせていただいております。

(2)が「経費・事業費の削減」でございます。こちら中期目標どおりの数字でございますが、まず一般管理費につきまして、15%程度に相当する額を削減する。こちらは中期目標どおりであるとともに、前第2期の計画においても引き続き15%でございます。また、給与水準につきまして、国家公務員の給与水準を十分考慮し、厳しく検証した上で、

取り組むとしております。なお、総人件費につきまして、政府における取り組みを踏まえ、厳しく見直す。このあたりは、他の独立行政法人もほぼ同内容でございます。

7ページでございますが、事業費につきまして、中期目標どおり5%程度に相当する額を削減する。前期の計画においても5%ございましたとしております。加えまして、内航海運活性化融資業務につきまして、貸付金の規模も踏まえ、環境などを勘案して、国において将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表されている資金管理計画をもとに、期間中、職員を1人、契約職員を4人、経費についてもこれらに応じて削減を行うとさせていただきます。

(3)が「随意契約の見直し等」でございまして、競争性を確保する観点から、一層の競争性の確保に努めるとしてしております。改善状況をフォローアップするとしております。ほぼ中期目標同様の記載でございます。ちなみに機構の随意契約につきましては、鉄道工事の特殊性ですとか、あるいは船舶共有建造業務の特殊性などから、随意契約によらざるを得ないものがございますが、そうした特殊要因的なものを除けば、ほとんど現在は随意契約が少なくなっているところでございます。下の部分に「なお」とございますが、公正取引委員会からの改善措置要求が、国土交通省に平成24年にございましたけれども、それを受けた国交省の検討状況を踏まえつつ、機構におきましても必要に応じまして、入札談合等に関与する行為の防止対策を徹底するとしてございます。

(4)は、資産の効率的な活用を図るということでございます。

大きな3ポツが、「予算、収支計画及び資金計画」でございます。この内容でございますが、別紙でございます。資料1-2にございますので、申しわけないのですが、資料1-2、冒頭ご紹介したものでございますが、その10ページ以下にその内容がございます。それぞれの勘定ごとに、これからの5年間の予算等の内容を記載したものでございます。当然ながら、先ほどの一般管理費15%削減などの目標の内容を満たすものとなっております。

以上が、予算、収支計画及び資金計画などでございます。

恐れ入りますが、資料1-3に戻っていただきまして、その7ページ、下の(2)でございます。「財務内容の改善」でございますが、従前どおり資金調達に当たりまして、毎年度、資金計画を策定し、資金の一元管理を通じて、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行う、調達コストの抑制を図るとしてございます。また、下の部分ですが、船舶の改造に係る貸付金につきまして、毎年度、回収計画を策定し、確実

な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務につきまして、上にございました国で定めて公表します資金管理計画をもとに、調達する借入金の前年度以下となるよう、回収を適切に行うとしております。このあたりは全く前計画と同じでございます。

最後、8ページでございますが、「短期借入金の限度額」でございます。年度内における一時的な資金不足等に対応するための限度額を、今回は2,600億円とするとしております。

5番が、「重要な財産の譲渡等に関する計画」でございます。前の計画でもそうでしたが、売却が予定されている具体的な施設の名称を挙げてございます。

6番、「剰余金の使途」でございます。書いてございますのは、前計画どおりの内容でございます。

それから7番、「その他業務運営に関する重要事項」といたしまして、こちらは人事計画に関する計画として、適正配置などの重点的な運用を行う、前計画と同じでございます。

最後も同じですけれども、(2)繰り越された積立金の使い道、使途でございます。建設勘定では、過去に会社整理などがありましたことに関する繰越欠損金でありまして、その補填のための業務、助成勘定では、新幹線鉄道の建設のための資金繰り入れなどの業務に使います、使い道としますと。こちら趣旨は全く前計画どおりのものとなっております。

以上、要点のみでございますが、第3期中期計画の内容でございます。

ご参考に資料1-4でございますが、こちらは今ご覧いただいたものが、左肩に第3期中期計画(案)として、全く同じものがございまして、前第2期の計画との比較にした資料でございます。今回の第3期計画は、おおむね充実したところも多いのですけれども、例えば資料1-4の5ページになりますが、下のところから「運輸技術に関する基礎的研究の推進」が前の計画はあったのですが、今般その業務は廃止となりましたので、そうした部分は当然ながらなくなっておりますが、あとは、おおむね充実した部分が多くなっている。書いてある具体性のレベルは、ほぼ同じような感じになっているかと思えます。それから、前の計画にございました、業務の向上にさほどの意味はないと考えられるような数値目標につきましては、今回は割愛させていただいたところがございます。

以上が資料1-4のポイントでございます。

最後でございますが、資料1-5は、ご覧いただいたものの項目でございます。やはり第2期中期計画と第3期の計画、今度は中期計画第3期のほうが右肩に参りますけれど

も、こちら、中期目標でもその項目をおおむね鉄道、船舶、特例業務など整理していただいたところでございますが、中期目標の再整理にあわせまして、機構の中期計画も再構成したものとなっております。

以上が、中期計画などにつきましてのご説明でございます。

【前川分科会長】 以上で、全部ですか。

【嘉村企画調査部長】 一応終わりました。

【前川分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、事務局からの計画案を提示いただきましたが、これにつきまして、まずご質問、並びに、ご意見もぜひいただきたいと思います。どこからでも結構だと思いますので、よろしく願いたいと思います。

【岡田委員】 よろしいですか。

【前川分科会長】 どうぞ。

【岡田委員】 非常にうまくまとめておられると思いますが、非常に細かい話で恐縮ですけれども、資料1-3の、3ページの⑤の「我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力」というところですが、これまでも積極的にやっておられることは十分理解しておりますが、こうしたときに人工がどれほどとか、お金をどれほど投入するとかいうようなことは、どこか縛りがあるのか。無制限にそういうことはやっていいのか。そういうところを少しお聞かせいただきたいと思います。中期目標には直接は関係ないかもわかりませんが。

【嘉村企画調査部長】 人数ですとか、金銭的な、財政的な内容ということだと思いますが。

【岡田委員】 はい。

【石川理事長】 では私が答えます。

今のご質問ですけれども、実は、こういう国際協力業務は、現在の機構法では本来業務としては位置づけられておりません。したがって、そういう意味では、どこまでできるかについては、必ずしも明確ではありません。できないわけではないのですが、どこまでできるかが明確ではない。したがって、お金を、財源をどこから持ってくるかということも、国からの補助金という形でお金が入ってくればできると思いますが、私どものほかの事業のお金を流用して国際事業に向かうことについては、少し議論を整理しなくてはいけないという意味では、金銭的な制約はあると思います。それから人員ですけれども、基本的に

は国内でやっている仕事をしっかりやるのが第一ですから、そういう意味では、その中で比較的余裕、余ったと言うと言葉は悪いのですが、比較的そちらに回してもいいという部分で回せるというのが、建前としてはそうだと思いますから、急に何百人というオーダーで人を出すことは、今はできるような状態ではありません。今現状はそうだと思います。しかしながら、私どもとしては、人員も費用も含めていろいろと工夫をしながら、役所の支援を得ながら、しっかりとやっていきたいと思っております。

【岡田委員】 ありがとうございます。

【前川分科会長】 どうぞ。

【宮下委員】 今の確認ですけれども、今のいわゆる海外での鉄道建設事業は、協力するという主体は別にしっかりとあって、そちらのほうから依頼を受けられて出るというような意図に私は受けとめたのですが、それでよろしいですか。あるいは、依頼なしでもついていくという、自主的についていく。(笑)

【石川理事長】 基本的には、先生がおっしゃったように、国あるいは関係のそういう機関から依頼があったら、当然私どもはできる範囲で協力をしていくことが大前提でございます。そのほかに何ができるかについては、いろいろと工夫はしていきたいと思っておりますが、むしろ、やはりそういう意味では、国なりほかのコンサルが協力してくれ、人材を出してくれというようなときに、積極的に協力していきたいと考えています。

【宮下委員】 それを上回ることが何かできるかということですね。自主的なことが。

【石川理事長】 はい。ですから、それはやらないという意味ではなくて、いろいろな形で工夫をしていきたいと思っておりますが、現時点では制度的にそれは何ができるかということではないということでございます。

【宮下委員】 国内ではいろいろな業務を受注されておりますので、当然、コンサルティングも含めたいろいろな業務を受けることはできると思うのですね。海外につきまして、それを受ければ大変なことになるかと思うのですけれども、我々としてはそこまで頑張っていたきたいなという気持ちはあります。ただ、それは少し制約があるということですので、何か工夫をしていただくことを望みたいと思っております。

【笠委員】 よろしいですか。

【前川分科会長】 どうぞ。

【笠委員】 今までのお話から、少しお伺いしたいと思う点なのですが、私は前回、中期計画のほうの具体性が少し不足しているのではないかと発言させていただいた者

です。もう少し数値目標のような具体的な、達成したかどうかが客観的に判断できるようなものを加えていただきたいと思いますとお願いいたしまして、それに対して幾分対応していただいたところですが、なお印象といたしましては、中期目標と中期計画の密度があまり変わらないという印象を強く持っております、一般的に考えますと、目標に対して計画はより具体的であって、操作的である、オペレーショナルであると予想するものですが、それが、石川理事長のお話にありましたような、本来業務については、いついつまでに何々新幹線を完成させるという形で数字が入っているわけですが、おそらく全体の捉え方からすると、附帯業務というのでしょうか、そういう言い方をしたら失礼なのかもわかりませんが、それに準じるような部分については、今後の予算とか振り向けについては毎年度考えていくので、5年の中期でここまでやるというところまでは計画が立たないのだとご説明されたように伺ったのですが、ほかの独法などだと、もちろん全然規模が違うのですが、こちらは私なんかの理解だと旧鉄建公団がやはりコアにあって、非常に大きなお金を使われて、そこが大きくお仕事をされて、一緒になったところの業務が、附帯業務という言い方は失礼ですが、そういう当初からの予算をしっかりと確定していくという形ではしてられないような。でも、ほかのもう少し規模の小さいところだと、かなり数字が出てくる場所が多いのです。そういうところは、そういう部分についても予算を確定して、5年後までにここまでやる、例えば貸付金についてもどれぐらい貸すとか、回収についてもどのぐらいの率で回収するとか、人を出すことについてもかなり具体的な数字まで出ているところが多いわけです。

そういうところをされていないとおっしゃったので、独法によってそれぞれ経営の仕方に違いがあるのかもしれないのですけれども、それでも独法という同じ仕組みの中で動いているので、どうして独法によって、先のことはわからないというか、補助金が幾ら来るかによってまた違うみたいなお話をされると、質問が少しぼんやりしているのですが、理解していただけるでしょうか。そのあたりの仕組みについて、こちらの特長性があるのかどうか。数字を出せない、出ないことについて。

【石川理事長】 すみません。今の海外展開について言いますと、例えば海外でどういう鉄道プロジェクトがあるかについては、ほんとうに海外でのいろいろなプロジェクトの状態になるわけです。例えば今日の新聞にも出ていましたけれども、ベトナムは新幹線の計画を諦めると。諦めて在来線の高速化に切りかえることが、今日の新聞に出ておりました。私どもも、実はベトナムに対していろいろな形で、日本国政府が全体に協力していく

わけだから、我々もそこに協力していきたいと思っていましたけれども、向こうの事情で、ころっと変わってしまうわけですね。ですから、そういう意味で言うと、こういう分野については、どのくらいとか、そういう意味での数字を書くことは、どのくらい意味があるのかなという感じはいたします。

【笠委員】 そちら辺は私もよくわからなくて、5年が長いか短いかというので、こういう社会資本整備みたいな領域では、5年後のことは比較的近いことなのかなという気がしますし……。

【石川理事長】 社会資本整備は、5年なんて全然、もっと先のことまで考えないといけない。

【笠委員】 そうですね。だからそういう意味で言うと、5年後の目標をまだそのときにならないとわからないと言われると、そうなのかなという感じがして。もう少しベトナムに限らずいろいろな国と、あるいはいろいろな民間のところと協調してやられていると思うのですが、少なくともこの時点での計画はこうであると。もちろん、相手方のブラジルにしる、ベトナムにしる、需要が変更されることはあり得ると思うのですが、これはあくまで計画なので、そういう事情変更があったことは、また評価の段階で、計画どおりにいかなかったことについて、当然こちらの問題でないことはわかるわけですね。

【石川理事長】 すみません。ただ、そういう数字も結局我々の責任なり、我々ができる範囲で達成できることではないですよ。今の例えばベトナムの計画がどうなった、こうなったということについては、私たちがとやかくできないですね。ですから、そういうものをベースに、私どもが幾ら努力してもできないものを、とにかく数字があるから、まとめて何かやったらと言われても、例えば今だって海外の協力案件は幾らです、全国、世界で幾らあります、これを幾ら協力しましょうと、仮にそうつくったって、それ自体に対して我々はコントロールできないわけですから、そういう意味では……。

【笠委員】 それは計画というものの本来的な性質で、先のことわからないというのは。

【石川理事長】 そうではなくて、我々が責任を持って対応できないと。

【前川分科会長】 これは計画ですので、多分ここで数字なり何なり出すと、将来の評価のときにそうでなかったら大変だというお気持ちも、結構強いような気がするのですよ。

【石川理事長】 私はそんなことを言っているではありません。

【前川分科会長】 やはり今言った、私も今まで一、二回のあれですけれども、目標を

立てて、外的要因でできなかったことが起こったら、それは機構の責任だと言う人たちでは、決してないですよ。そういうことを総合的に判断しますから。逆に言うと、あまり評価されることに対して鋭敏に、つまり努力目標を立てて、万が一、ほんのわずかでも数字が行かなかつたら、だめだとかなんとかという評価になるからとなつて、かえって明確な目標を設定するのを躊躇されるとすれば、それは、やはりそうではないとお考えいただければいいと思うのですね。だから、先ほど言ったとおり、海外展開も正規の事業として書かれているものではないわけですから、当然そこにおそらく書けない。でも、できる範囲ということですが、それでも大体職員の方々の人数も考えれば、大体できる範囲は努力したらこの辺かなというのは、当然お持ちですよ。何百人というのはあり得ないし、でも1人、2人だったら何とかいけると。今まで大体20人ぐらいですか。多分その辺のところで、そこが適正だと思われるのであれば、つまり国内業務と。そうすれば、大体そのあたりを目標にするとか、あるいはもう少しできそうだったら、もう少し、一、二割考えてみようとか、幾つかあり得るかと思うのですね。

多分、笠先生がおっしゃるところはもう少し。

【笠委員】 そうですね。ちょっと密度が、目標と計画が何かほぼ同じようなレベルにあるみたいで。

【前川分科会長】 うん。もう少しあってもいいかなということで、そのときに、確かに厳格には書けないものですよ。今、お話では。これまさにそのとおりでして、これはもう事業に相当影響されるものもありますし、さっき言いましたように整備事業につきましても、予定どおりいかない、予想に反する状況もありますし、またここにありまして、この5年間で、多分7割巨大地震が来るので、皆さんの出番は相当あるのだけれども、それはまだわからない。でも、それに対する準備なり何なりをされるということですから、あまりカチカチに考えていただくこともないと思います。

【石川理事長】 そんな意味ではないのですけれども。(笑)

【前川分科会長】 ただ、今日ちょうど理事長もいらっしゃるので、内部統制委員会の委員長をされて、ここで、国民を守る情報セキュリティ戦略対策を推進していきたいということが目標です。それに対する計画として、これを推進すると書いていただいているのですが、委員長として、もう少し具体的にこういう形で推進したいということを何かここに少し書いてあれば、もう少し我々も見えるかなと。

それから、例えば、この前少し申し上げたのですが、項目の3では、品質管理、施工監

理等、徹底を図る、安全も徹底を図ると書いてあるのですが、徹底を図るというのは具体的にどういうことか。つまり徹底を図るにもいろいろな方法がありますね。実は、東北の場合の大震災も、これだけ国費が投入されていても、非常に短期間に投入されているので、資材が回らないとか、品質が悪くなるのが非常に問題になっている。それに対して徹底しますと言っても、どうやるのかといったときに、そこがないとわからないですね。ただ、今回、来年度はたしか東北地整がそれに対する整備事業で品質管理をこうするというのを打ち出してきている。それはより具体的に、今までどおりのシステムのやり方で、極めて厳しい状況だったら品質が悪くなるのは当然ですよ。それは仕方がない。けれども、そうではないようにするためには、何らかの改善なり、何らかの方法を投入する。例えば、それが多分具体的な計画ですね。そういったところをもう少し書けるのではないかと。私も、そこは少し思いました。

例えば鉄道整備事業という、一応根幹にかかわることについても。その辺はどのようにお考えですか。

【金澤副理事長】 先ほど分科会長が言われました、品質管理等を具体的にという。もっとブレークダウンした中では、例えば活断層に遭遇した場合、どのような対策をとるとか、そのマニュアルなり指針なり、今これを検討中なのです。例えばですね。そういうものを、どう具体的に盛り込むかという。そのような理解でよろしいのでしょうか。

【前川分科会長】 いや、例えば非常に単純な話ですけれども、この数年間インフラの品質に対しては、国民的な観点からちゃんとやっているのかと。早期に劣化するとか、あるいは20年、30年もつつもりだったのが、ふぐあいがわりと早期に出てくるとか。このときに、これはここの委員会ではないですけども、国交省のどこかの委員会でもありましたとおり、コストを下げて、品質も上げて、安全も盤石にすると。そんな都合のいい方法を達成するのは、唯一技術革新だけですね。技術革新とシステムを変えないで、コストを下げれば、それはどこか品質が悪くなるとか、どこか安全が犠牲にされるというのは、多分真実でしょう。そういたしますと、今まではコストをどんどん下げていった。その結果として、やはり品質の管理が悪くなった。その結果、寿命がどうのこうの。最近トンネルが上から落ちるとか、この前、鉄道でもブロックが落ちてくるとか。

そうすると、そういう品質をちゃんと確保していただくのは、やはり整備事業として、インフラとして、先ほどもおっしゃったとおり百年の計ですから、次の世代にそれを残していく。そのときに、今周辺がこういう状況ですね。しかも事業費をこれだけ落とせと言

われている。人員も少なくしろと言われている。そのときに、品質をちゃんと徹底するとするときに、どうやっているのだろうと。各府省ではそれぞれの方法を考えておられるのですね。例えば職員のレベルでキロ当たり何人を投入して、また背景をチェックするとか、あるいは品質の基準についてはどこをどうするかということ、いろいろ考えられます。それが、どういう目標として考えたか。だから逆に言うと、そこを何も変えないで、徹底しますと言って品質が上がるなんていうのは、エンジニアリングをやっている人間は信用しないですね。そこなのです。

【金澤副理事長】 わかりました。

【北條委員】 少しよろしいでしょうか。

そういう意味で、今、前川委員長がおっしゃったことが、具体的にこの中期計画の中に読めるように書いていただくのが、いいのではないかなと思います。例えば1-3の資料の3ページの一番上にも、根幹業務である鉄道建設コストの縮減が書いてあるわけですが、技術開発の裏づけに基づいた縮減というか、やはり今の機構としていろいろな技術開発をされているわけで、それで、例えばこの5年間にどういう技術開発ができるか、その基礎を幾つかやっておられると思うのですが、それに基づいて、こういう技術開発がこの5年間で達成できそうだからとか、そういう技術開発につながるような文言というか、それを読めるような形の中期計画について、もう少し補足していただくとわかりやすくなるのではないかなと思います。

【宮下委員】 少し高度な要求をしていると思いますけれども、例えば従来の、過去のコストの縮減といいますか、それが一体どのような原因によって行われたか。そのうちの何%が技術開発によるもので、あるいは何%が調達コストの縮減によるもの、あるいは何らかの工事の工夫によるものというようなことがないと、これを品質、先ほど出ておりましたが、品質を上げるという中にコストの削減が入っておるわけですね。質を上げるにもかかわらずコストが削減されているということですね。ですから、これからされるわけですから、その計画手法をある程度明らかにしていたら、少なくとも技術革新を通じて下げるという言葉が一言あれば、なるほどという、その意気込みとか、全体のコスト削減にかかわる幾つかの要因を考慮された上で技術革新を重視されていることが、よくわかるわけです。ところが、それだけですと、これからの問題ということだけでは、少しはっきりしないところがありますね。

高度なことを言っているというのは、結局今までのコスト削減の何割は何が原因で、で

あるから、今回もこのような仕組みでコストを削減し、そして品質を上げていく。つまり品質を上げるのは、先ほど委員長がおっしゃったように技術革新でありますので、技術革新がこの程度入ることによって品質を上げていく。そのようなことが、おそらく優秀な機構の方がたくさんおられますから、すぐにでもはじけるとは思うのです。過去のものは何%であるか。それが少し具体的なデータが入れば結構ですけれども、やはり手法としての技術革新がここへ入れられないと、品質の維持とか品質の向上とコスト削減が結びつかない。そういうことです。

かなり具体的なことを言っておるのですけれども、今までそういうデータを用意されているのかどうか、私もわかりませんので、少し高度なことを要求しているかなという気がするのです。ただ、ここまでお話が来ていますので、やはり皆さんおっしゃりたいことはそこだろうと。突き詰めて言いますと、そこだろうと思います。それを、どのようにおまとめになるかという問題かと思うのですけれどもね。

【前川分科会長】 どうもありがとうございます。

【金澤副理事長】 趣旨はよくわかりました。どの程度具体的に記載できるのかは、これから相談させていただきたいのですが、個別の技術をそれぞれ出すと膨大な資料になりますし、ここで話しできる時間は限られていますので、工夫させていただきたいと思います。

【前川分科会長】 私も主査だから取りまとめの立場ですから、言い過ぎるのも申しわけないのですが、そういう趣旨ではございませんで、この内容が、数値目標を上げて言えるような話でないことも、我々は十分わかっております。そもそもここに技術に関係している私なんかもありますけれども、おまえ、できるのかと言われてたら、とんでもないというのが事実です。こういうものにかかわっておりますし、10年、20年の話ですから。ただ、そのときにおおよその方向性として、笠先生が言っていたとおり、どの方向に向けて努力をしていくというのは、一つ、計画ですよ。前回の委員会するときでも、笠先生から厳しい、鋭いご指摘をいただいたので、安全の問題も、製造業も全てを含めてですけれども、安全はお金で買うのが世界の常識。技術革新なくして安全を上げようと思うと、お金で買うしかないのです。でも、お金を下げて安全を上げることに成功したところは、どこにもないわけです。そうすると、ではそれも上げてくださいと、皆さん、上げていただいているわけですね。そうすると、どうするか。

今、鉄道の分野は、例えばトンネルでしたら、この40年間で技術革新でたしか事故率

は50分の1に下がっているのですね。1キロのトンネルを掘るスピードはおそらく10倍早い。それは何かと云ったら、その努力の蓄積ですよ。そういう歴史を持っていて、しかも日本の公共事業の中で、ちょっと調べたのですが、事故発生率は日本の全国平均の3分の1以下なのですよ。いわゆる度数率的なもので言っても。それはなぜかというところ、いろいろ分析してみると、機械化に成功しているからですね。相当のものを。そのご努力ですよ。例えば、その方向で今まで努力したと。そういう努力をするのか、安全でしたら、あるいは理事長が毎日安全だと言い続けて、職員の方々に1キロ当たり何人という形で品質管理に張りついてやる方法も、またあり得ますよね。幾つかの方法があると思うのですが、おおよその方向に向かわれて努力をされるのか、されているのかということ、計画に書いてもいいのではないのでしょうか。そこは数値では書けませんけれども。

【金澤副理事長】　　ちょっと一言だけ。

先生が今言われたトンネルの技術革新だけ、書けるかどうか分からないのですが、具体的な事例を申し上げますと、かつて上越新幹線のようなときのトンネルでは、1メートル当りに要する作業員の数が60人ぐらいでした。それが長野では10人ぐらいです。現在では8人ぐらいだと思います。延べですね。それは徹底した機械化と合理化によるもので、この方向性は絶対変わらないと思います。トンネルに関しては、これ以上、限界に近づいてきているとは思いますが、どれだけのことできるか。最も大切なのは、掘るよりも、最後のコンクリートの品質をどう確保していくか。こういう具体的な方法も今たくさん、我々も勉強していますし、そこを全部書けるかどうかは別として、必要なときに説明したいと思います。

【前川分科会長】　　そこまで詳しく書けということではなく、技術でもって達成しようとするか、もう一つ、マネジメントのシステムを合理化することも技術なのですよ。これなんかは、外国で展開するときと日本で展開するときと、そこは決定的に違います。そうすると、違う世界で工事をするときには、違うロジックでやる。ですから、ハードの技術もあり得るし、ソフトの技術もあり得る。ひょっとしたら、今トンネルはもう日本は世界の究極に行っていますので、おそらく今先生が言われたように、施工、コンストラクション、整備するマネジメントのシステムとか品質管理をより高度にしていって、品質を上げて、人も使わない。人を使わないと事故は起こらないですよ。実は、製造業と建設業は、度数率で見ると大体1.0なので、昔から土木の仕事は危ないと言われていたけれども、とうとうプラントの中で仕事をするのと同程度になったのです。ということは、汚いの

は汚いかもしれないけれども、危なさは、ものづくりとしては屋内であろうが屋外であろうが同じになった。そうすると、このレベルで、そこをさらに屋根がある工場の中でやっている製造業以上に安全のレベルを上げるのは、ちょっと限界。そうするとどうするかというと、人を減らす。1キロ整備するのにかかる人を減らすという形もあり得ますよね。トンネルはそれで成功されたと。

【金澤副理事長】 はい。

【前川分科会長】 ですから、いろいろあり得るのだと思います。皆さん、いろいろご検討されたと思うのですが、私も言い過ぎましたけれども、そこで数値を書きにくいのはよくわかりますが、方向ぐらいを考えていただくのはいいのではないかと。そうすると計画らしいですね。言い過ぎまして、すみません。

【宮下委員】 成果を発表されるときは、具体的にこのようなことをされて、このような効果を生んでいるという成果報告が、やはり必要になると思います。結局、それに含まれる、ここに今発表しているのは、計画でこういうことを書いているが、その具体的な成果はこうだと言えるように、つながるようにですね。そういうものを入れていただいたら。今のようなトンネルとか、人を減らすとか、資本を集約的にやっていくとかいうことだろうと思うのですが、かつていろいろな工事手法を考えられて、本来ならこの大変なところを、このような工事手法を考えただけでこの新幹線はうまくつながったとか、いろいろな成果をお聞かせいただいたことがあると思うのです。もしそれをしなかったら、ものすごいオポチュニティーコストがかかっているわけで、それはこれだけ削減されているとか、そのようなことが具体的に出てくるだろうと思うのです。書き方の問題として、具体性を導き出すような書き方をしていただいたらということではないでしょうか。

【前川分科会長】 ありがとうございます。

いかがですか。

どうぞ。

【北條委員】 別の話題に行ってもよろしいでしょうか。

1－3の資料の4ページの(4)「船舶共有建造等業務」ですけれども、ここの話をさせていただきたいのは、一つは(4)の①です。ここには逆に今の議論になっていたように、目標に対して計画のところでは、より具体的にいろいろ、こういう技術をもってやるというのが書かれていて、非常にわかりやすく書かれていると思います。これは一つ、コメントです。

もう一つのコメントは、これでいわゆる政策効果の高い、環境に優しい船舶を90%以上にすると計画に書かれているのですが、少しここで補足説明をいただけないかなと思いましたが、残り10%がどうなっているのかということです。もちろん、いろいろな努力はされているのだけれども、やはり全く手がついていないのか。あるいは、どこかで例えば環境に優しい船ということで何か線を引いておられて、そこには達しないのだけれども、もちろん従来と比べたらよくなっている船なのかとか、そのあたりのところを、もし可能でしたらご説明いただけるといいでしょうか。

【吉田共有船舶建造支援部長】 今回の中期計画におきまして、政策効果の高い船舶として一つ追加をしております。それはダブルハルタンカーでございます。ダブルハルといえますのは、船艇が二重になっていて、船が衝突しても油が漏れない船舶でございます。大きな船はルール上義務づけられておりますが、小さな船、具体的に申し上げますと、5,000デッドウェート未満のタンカーについては、義務づけがございません。残念ながら、今機構がつくっている船舶、あるいは世の中全体でつくっている船舶を見ても、まだダブルハルにしていっていないものが3割程度ございます。こちらにつきまして、ルール上はダブルハルでなくてもいいのですけれども、ダブルハルにしていいただきたいという意味で、それをあわせて、今回90%にさせていただいたということでございます。

では残り、該当しないものは何になるかということでございますが、CO₂の削減率が基準に達していない船舶と、シングルハルのものが残ったものになるので、それをなくしていきたいということでございます。

【北條委員】 ありがとうございます。

フルダブルハルと書いてあるのですが、船艇だけダブルとか。

【吉田共有船舶建造支援部長】 すみません、フルといえますのは、完全に二重になっているということです。世の中は船の底だけが二重になっているものもございまして、ダブルボトムと言っていますが、そういうものではなくて、完全に二重にしていいただきたいということでございます。

【北條委員】 だから逆に言うと、船底だけがダブルになっているものは、残り10%ということに。

【吉田共有船舶建造支援部長】 そうなります。

【北條委員】 それでも、よくはなっていると理解して。

【吉田共有船舶建造支援部長】 いや、今回はフルダブルハルにしていいただかないと、

還付しませんという覚悟を示しております。

【北條委員】 わかりました。ありがとうございます。

【前川分科会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

7ページの随意契約の見直しにつきましては、ご説明いただいたとおりで、このとおり公表するという形でより適正を担保するというので、大変結構だと思います。公表するというのは、具体的にどのように今公表されて、あるいは公表されるのでしょうか。

【金澤副理事長】 具体的な公表？

【前川分科会長】 はい。公表の仕方みたいな。

【尾本経理資金部長】 ホームページ等で随時しております。

【前川分科会長】 それはホームページで、見ておかなければいけないのかもしれませんが、全体のまとめたトータルの数字で、例えば何%という公表の仕方。

【尾本経理資金部長】 すみません、個別的には私は今把握しておりませんが、トータルとしては全体の状況がわかるように公表しています。先ほども説明があったのですけれども、実は私ども、ほとんどできるものは100%しております。ただ、できてないものというのは、JRに再委託しているもの。つまりJRの中で近接しているところは、JRさんに随意契約でお願いするとか、あるいは共有船も船舶事業者が、共有船の相手方が造船所を選んできますので、それをどこに委託するとかいうことになっておりまして、結構、額としてはそういうのは多いです。例えば船舶であれば300億の全部がそうだとか、あるいはJRさんには委託も500億があるとか、そういうことで、額としては結構あるのでございますけれども、それ以外のものについては、ほぼもう100%随意契約をなくしている。競争性のある入札にしているところになっております。

【前川分科会長】 わかりました。では、それもわかるような形で公表されているという意味でよろしいですか。

【尾本経理資金部長】 はい。

【前川分科会長】 小さなことと思いますが、受注、2ページ、小田急小田原線の改良工事は、工事完成予定時期を踏まえてということで、この辺のところは未確定なところが、まだあるのでしょうか。

【石川理事長】 小田急の工事はおこなわれているのだよね。

【金澤副理事長】 はい。

【石川理事長】 おくれているのです。

【前川分科会長】 そうですか。

【石川理事長】 簡単におくれていると言っただけなのだけれども、小田急は今度の土曜日に地下化します。上下線1本ずつが地下化されるわけです。完成型は、さらにもう1本上下線を入れて複々線にするのですが、その工事をこれからやることになります。なぜここまで時間がかかったかについては、今まで近隣の人との話し合いとか、非常に狭いところでの工事だとかいうことがあっておくれますが、どのくらいおくれるかについて、若干まだ明確な見通しは立っていません。

【金澤副理事長】 特に京王・井の頭線が横断してしまっていて、そこを防護して地下の構造物をつくるのは非常に大変な工事で、なかなか先が見えないと聞いております。

【前川分科会長】 そうですね。書きようがないですね。

でも、本当に都市土木は、都市の鉄道は大変なあれですので、万全を期してやっていただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

前にご説明いただいたのかもしれませんが、5ページの一番下の、経営自立のための措置等、「貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正に」と。これは、前は少し具体的にご説明いただきましたか。

【嘉村企画調査部長】 はい、モラルハザードの。政独委で、これらの旅客鉄道株式会社から当機構に出向している人たちが支援措置に携わると、執行元の親会社のモラルハザードがあり得るのではないかと、あまり痛くもない腹を探られた部分がございます、それについて確認的に書いております。

【前川分科会長】 では、具体的にはそういうことですね。

【嘉村企画調査部長】 はい。

【前川分科会長】 あとはいかがでしょうか。大まかなところは、大体こんなところでよろしいでしょうかね。大体皆さんから意見をいただいたと考えてよろしいでしょうか。

では、どうもありがとうございました。一応、各委員からご意見を頂戴いたしましたので、私は取りまとめのくせに言い過ぎた面もあるのですが、具体的にはここに書かれた内容、まだ十分ではないところもあろうかと思えますけれども、少し具体的に数値を入れられるところも入れていただくと。もう少し定性的にでも、努力の方向を少し書ける、あ

るいは少し文言を追加できるところも、二、三ありそうだということです、なかなか100%パーフェクトなものではありませんけれども、また5年間にわたりながら、それぞれステップ・バイ・ステップで、またその都度ここで議論しながら、委員もご指摘いただきましたとおり、そのときに評価する方向が大体決まりますので、それに必要な情報等も、適時議論をしながら出していただく。そういうことで進められるのではないかと思いました。したがって、この内容につきましては、大卒ご賛同いただいているのかなと私は理解したのですが、よろしいでしょうか。

【宮下委員】　そうですね。全体としてはエクセレントな業務を、すぐれた財務状態のもとでやっていこうという意欲は、よくわかるのです。ただ、今委員長がおっしゃったように、若干具体性が、笠先生もご指摘のような、そういうところがありますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【前川分科会長】　どうぞ、敵ではありませんので。(笑) 皆さんをリスペクトしながら、でも厳しく双方にしながら、いいものを世の中に、やはり非常に大事な血税を使っていますから、双方で闘わせながら、いい執行をしていくようにしていきたいと思ひますので、どうぞ応援団と思ひていただければと思ひます。

それでは、この内容につきましてご賛同いただきましたので、若干幾つか本文等を少し改良して、できるところもありそうですので、そこらのところは、今日ご議論いただきましたので、私のほうで修文できるところはして、事務局と相談をさせていただいて、もう一遍委員会というわけにはいきませんので、今の内容でしたら、少し直したところについては、関連のご意見をいただいた委員に見ていただいて、ご確認をいただくというプロセスで進めたいと思ひます。

よろしいでしょうか。

【石川理事長】　ありがとうございます。

【前川分科会長】　どうもありがとうございます。

【高原鉄道事業課長】　ありがとうございます。

それでは、議事の途中ではございますけれども、機構の理事長以下の役員は、所用のためにこれで退席させていただきます。

【石川理事長】　どうもありがとうございます。よろしくお願ひします。

【前川分科会長】　では次の議題に。

【高原鉄道事業課長】　お願ひします。

【前川分科会長】 長期借入金、並びに償還の件につきまして。では、ご説明は課長からですね。

【高原鉄道事業課長】 議題2については、鉄運機構から説明させていただきます。

【尾本経理資金部長】 議題の2つ目でございます。私ども機構の資金調達関係についてご説明申し上げます。資料2-1、2-2、2-3でございます。

機構が資金調達する際には、国土交通大臣の認可事項になっています。国土交通大臣が認可をするに当たっては、この評価委員会の意見を聞くことになっておりまして、毎年この時期に、翌年度、4月から始まります年度の資金調達計画についてご説明を申し上げて、委員会の了解を得ていることになっております。2-1、2-2、2-3に基づきまして、ご説明申し上げます。

まず、2-3をおあげください。参考資料となっております。機構の資金調達の全体像を、2-3でご説明を申し上げます。1枚目をおめくりいただいて、1ページ目でございます。機構の業務における財源内訳となっておりますが、機構がさまざまな施策を行っているわけですが、その各施策で行う額で、どのような資金調達が必要になるかという一覧でございます。

まず、鉄道建設関係でございますが、整備新幹線、25年度の予算でございますが、2,660億円が認められております。補助金が入ります。公共事業関係費として706億円。これは国からの補助。それから地方負担ということで、国の2分の1の353億円が、補助金として入ります。それから貸付料収入がございます。これは既に開業しております整備新幹線の、各JRさんに対する貸付料でございます。426億円ございまして、これも建設費に充当することができると言われています。残りの部分、足りないところについては、機構において調達いたしまして、将来的には貸付料収入で返済をしていくというスキームになっています。

それから、都市鉄道利便増進事業は、今建設中のものがございますが、東急の日吉駅から相模鉄道の西谷駅までを結ぶ路線でございますが、184億円の予算が認められております。これは国、それから地方、機構、それぞれが3分の1ずつ負担することになっていまして、機構の部分につきましては借り入れで対応することになっています。

それから民鉄線事業、先ほどもお話がございましたが、小田急小田原線の下北沢駅の複々線化が50億円でございますが、全額借り入れでございますが、このうちの40%につきましては、財政融資が認められることになっています。

あと2つございますが、「借換」ということでございますが、過去建設したものは、30年なり40年ということで建設費を償還していくわけでございますけれども、機構の調達はおのおのについては期間が短い、例えば10年債ということでやっていますので、途中で何回か借りかえが必要になり、これがおのおの2,700億円弱必要だということでございます。

それから共有船事業は、25年度の予算としては300億円。30隻程度の船舶を建造することになります。7割は財政融資が認められておりまして、残り3割は私どもが調達することになっていますが、一部については、共有船の相手方からの使用料収入を宛てることができることになっております。

それから内航海運暫定措置事業は、内航総連への融資でございます。昔、船腹調整をやっておりますが、船腹調整が競争制限的な慣行であるということでやめることになりまして、平成10年、随分昔の話になりますが、平成10年にやめたわけでございますが、そのときやめるにあたりまして、当時、船舶を所有していた人には、1回限りということで交付金を渡すことにいたしまして、その交付金をどのように賄うかという、後から建造する人から納付金をもらうことになっていました。それで交付金と納付金のタイムラグがあるということで、そのタイムラグを埋めるために、私どもが内航から融資をしているということがございます。これが516億円必要だということ。

それから特例業務関係でございますが、JRの三島、貨物会社に対する支援措置といたしまして、無利子融資を行います。この無利子融資は10年間据え置きで、10年間で償還していくものでございますので、そのために必要な財源を調達する必要があるということになっております。

このような各施策を行うために資金調達が必要になることになっておりまして、ページをおめくりいただいて、2ページ目でございます。25年度全体の資金調達、必要になる額でございますが、5,433億円、必要になります。これにつきましては、債券や、銀行からの借り入れ、それから財政融資でおのおの賄っていく予定にしております。コストが安くなるように工夫しながら調達を行うことにしております。このうち、民間借入金の中の黄色の部分、シンジケートローンとありますが、これは銀行団からの借り入れでございます。複数の銀行がまとまって一つの融資、例えば200億とか300億とか、大きな額の融資をまとめていただくものでございます。

このような5,433億円という多額の借り入れを行うわけですが、これで財務上問題な

いかにつきまして、3ページ目でございます。左の欄になりますが、これは昨年末段階の貸借対照表になります。負債の部に長期借入金、それから債券の発行残高が、おのおの掲げられております。借入金につきましては、2兆円弱、それから債券の残高といたしましては、1兆3,000億円強でございます。このような残高があるのでございますが、一方で資産のほうに、おのおのきちんとした毀損しない資産があるということ、例えば流動資産の分類の中には、割賦債権がございます。これは、将来的に鉄道事業者から私どもが受け取れる額の合計でございます。あるいは固定資産では、構築物、それから建設仮勘定が掲げられていまして、これは整備新幹線の施設でございます。将来的にはこれが貸付料収入になってくるということでございますので、このような借り入れを行っても財務上問題ないと認識しているところでございます。

右の欄でございますが、「債務残高の推移」とありますが、ここ数年は減ってきております。この減っている大きな要因でございますが、今まで説明してこなかったことでございますが、国鉄の赤字を私どもが引き継いでおります。国鉄の分割民営化からもう二十数年以上たつわけでございますが、まだそれを返していることになっております。返す財源は既設新幹線の譲渡収入でございます。平成3年に、東海道、山陽、東北、上越の新幹線を、当時の新幹線鉄道保有機構がJRの本州3社に売却したわけでございますが、その売却収入は分割払いを受けておりますが、それを財源に国鉄の赤字を返しているということで、毎年2,500億円から3,000億円というオーダーで返してきているので、このように減っているということでございます。その要因を除きますと、私どもの借入金の残高は微減傾向ということになります。

4ページ目ですけれども、最近の状況でございます。特に、昨年から金利が低下してきております。昨年は、欧州問題がございまして、ギリシャとかスペインの債務問題がありまして、日本の国債が安全資産として買われたことで、金利が低下していること。さらには今年に入ってから、日銀のさらなる金融緩和策を受けまして、非常に金利の低下が進んでおります。このような金利の低下を受けまして、右側の欄で、私どもの調達金利の平均でございますが、これも非常に下がってきております。機構が始まってから最低水準ということで、調達できるようになってございまして、これはコストの削減に大いに寄与しているということでございます。

このような状況を踏まえまして、資料2-1と2-2でございますが、この委員会では、毎年度の、私どもが行う資金調達の上限をお認めいただいていることになっているかと思

います。24年度ですが、2-1の資料にあります、変更が必要になるということがございます。2-1の1ページ目をあけていただきたいのですが、この表の中の(A)の欄は、ちょうど昨今の今ごろに、この評価委員会でご承認いただいた24年度の調達額でございます。これにつきまして、先に補正予算が認められておまして、24年度補正予算ということがありまして、都市利便の関係で事業費増額が認められておりますので、この45億円の増額をいたしまして、24年度の資金調達額の上限を変更していただきたいということがございます。

2ページ目に、都市利便事業の概要を説明申し上げています。路線図でご覧いただきたいのですが、東急の日吉駅から相模鉄道の西谷駅を結ぶ路線が、都市利便増進事業ということで、私どもが事業に着手しているところでございますが、24年度補正予算におきまして133億円の増額が認められておまして、その3分の1、45億円弱を私どもが資金調達するというところでございます。

続きまして、資料2-2でございます。これが25年度の資金調達計画になります。1ページ目をおあげいただきまして、全体額でございますが、5,433億円となっております。これは資料2-3の2ページ目の円グラフの額でございます。5,433億円という額でございますが、これを財政融資資金、それから民間調達でございますが、銀行からの借入れ、それから債券発行によりまして賄っていきたいと考えているところでございます。なお、この賄い方でございますが、金融環境が最近大きく動いておりますので、一番最も有利なやり方で調達していきたいと考えているところでございます。

2ページ目は、四半期ごとの調達計画でございます。こういうものを、あらかじめ金融機関の皆様方にお示しいたしまして、円滑な資金調達に結びつけていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。よろしく申し上げます。

【前川分科会長】 ご説明、どうもありがとうございました。

借入金、それから債券の調達の計画につきまして、皆様からのご意見をいただきたいと思っております。

関先生、いかがでしょうか。

【関委員】 特に問題はございません。大丈夫です。

【前川分科会長】 ほかにご意見等がなければ、調達の環境も有利になってきているということでもありますし、また補正予算等もありまして、特に大きな問題はこれの中には見

られないということだと理解させていただきました。

それでは、この委員会としては、結論としては承ったと、特に問題、意見はなしということで、お返ししたいと思います。

【尾本経理資金部長】 ありがとうございます。

【前川分科会長】 それでは、今日の予定しておりました議事は2題ですが、その他、何かございますか。

では、マイクをお返しいたします。

【高原鉄道事業課長】 どうもありがとうございました。

議題1の「第3期中期計画（案）について」でございますけれども、先ほど前川会長からお話ございましたように、今日の先生方のご指摘を踏まえた文言の修正につきまして、取り急ぎ、事務局から前川会長にご相談をしたいと思っております。ただ、実はこの計画ですけれども、法律上、年度末までに、財務大臣との協議が必要となっております。また、この独立行政法人の制度を取りまとめる総務省との協議も必要になってまいりますので、前川会長にご相談させていただいた後に、文言の修正につきましては分科会長にご一任させていただいて、その最終的な結果を委員の皆様にご報告させていただくということで、いかがでしょうか。よろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

【高原鉄道事業課長】 ありがとうございます。

それでは、議題1はそのようにさせていただきますと、あと、本日の内容につきまして、冒頭申し上げましたとおり、議事概要を作成の上、速やかに公表することとさせていただきますたく存じます。なお、議事録につきましては、後日その内容をご確認いただきたいと存じますので、事務局から各委員の皆様宛てに郵送させていただきたいと思っております。年度末の非常にお忙しいさなかでございますけれども、誠に恐縮ですが、ご発言の内容などチェックいただければありがたく存じます。また、本日の資料につきましては、差し支えなければ事務局から郵送させていただきたく存じますので、机の上にそのまま残していただければ幸いです。

以上をもちまして、第31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終了させていただきます。長時間にわたり、ご審議いただき、誠にありがとうございました。

— 了 —