

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22回）

平成22年2月24日

【松本財務課長】 それでは、早速でございますので、ただいまから第22回国土交通省独立行政法人評価委員会鉄道・運輸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、ご多忙の中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。鉄道局財務課の松本でございます。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、よろしくお願い申し上げます。

まず、確認と申しますか、議事を行うための定足数でございますけれども、定足数に達していただいておりますということで、本日の分科会は成立しておりますということでございます。

本日の分科会の取り扱いでございますけれども、国土交通省全体の独法評価委員会の木村委員長の同意を得た上で、当分科会の議決をもって委員会の議決とすることとなっているということでございますので、当分科会の議決が国土交通省の議決ということになります。

次に、議事の公開についてでございますけれども、これにつきましても従来どおり公開ということになっておりまして、議事録等につきましては、議事概要をホームページ上で後ほど公開していきたいと思っております。

まず、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんいただければと思います。上から順に議事次第、座席表、委員名簿がございます。次に、ちょっとクリップを外していただいて、ご審議の資料といたしまして、資料1、長期借入金及び機構債券の発行について、資料2、特定債権の内容変更について、さらに資料3、役員の給与規程の変更について、それからご報告事項の資料といたしまして資料4、政・独委、総務省の評価、独法の評価委員会の2次評価についてと、あと資料5、契約の点検・見直し結果についてでございます。最後に参考資料として関係法令等がございます。非常に大部になりますが、ご遺漏ございませんでしょうか。

一番最後に、実は、資料をつけさせていただいております。独立行政法人の抜本的な見直しについてという3枚紙の閣議決定、昨年12月、年末に閣議決定なされたものがつ

いてございます。これにつきまして、私のほうから、大事な話でございますので、ちょっと今までご報告がおくれていたのは大変おわび申し上げますが、事後報告になります。ご報告させていただきたいと思っております。読み上げさせていただきます。

「独立行政法人の抜本的な見直しについて」、すべての独法について、以下の基本的姿勢、見直しの視点により抜本的な見直しを行う。「基本的姿勢」(1)国民の不信感は払拭されていない。(2)このため、すべての事務・事業について、国民的視点で、聖域なく厳格な見直しを行う。(3)見直しの結果、独法の廃止、民営化、移管等を行うべきものについては、必要な措置を講じるということでございます。(4)でございますけれども、以下の2に掲げる視点によって、事業仕分け等をやっていくという形になっております。

2の見直しの視点でございますけれども、すべての独法について、以下の視点で抜本的な見直しを行うということでございます。(1)事務・事業の抜本的な見直し。事業仕分けの成果を踏まえつつ、すべての独法のすべての事務・事業について、めくっていただきまして、必要性、有効性、効率性の観点から次の視点に立って抜本の見直しを行う。国民にとって真に不可欠かどうか。事業性を有するもの、要するに民間において実施できないか。あと、③公的主体が実施すべきものであっても、地域に分散させることができないか、自治体でできないか。④一の主体により一体的に実施すること、類似の事務・事業を実施している他の主体により実施することにより、要するに他の主体でまとめてできないかということ。⑤要するに真に必要なものについては、国がやるべきじゃないか、国に移管すべきじゃないかという話でございます。

(2)といたしまして、独法の廃止・民営化。決定見直しの結果を踏まえて、あり方を検討し、廃止、民営化、移管等を行うべきものについては、必要な措置を講ずると。

(3)で、組織体制、運営効率化の検証ということで、上記とあわせて、組織体制、効率的な運営についてガバナンスの強化等、透明性の確保等、いろいろなものを検証しながら必要な措置を講じるということでございます。①でございますけれども、内部のガバナンスとか国の関与のあり方とか、コンプライアンスとかどうすべきか。②といたしまして、国民への運営体制でありますとか、国民へのサービス向上のための体制が適切かどうか。③といたしまして、経済社会情勢の変化に即応した業務の変革や、財務の関係のマネジメントがきちんできているかどうか。④といたしまして、役員の任命、法人の長の意思決定は適切に行われているか。⑤で、すみません、下線を引かせていただきましたけれども、この独法の評価サイクルが適切に有効に機能しているかどうか。あと⑥実施方法、規模が

適切か。⑦関連法人、要するに子会社みたいなさらにないかとか透明性が確保されているかどうか。⑧随契が真に合理的なものに限定されているか。めくっていただきますと、また競争入札についても実質的な競争が確保されているかどうか。⑨保有資産が過大なものとなっていないか。徹底的に縮減し、国庫返納行うべきではないか。⑩自己収入の確保、既存財源の活用、国の財政支出の見直しが徹底されているかどうか。⑪情報公開が徹底されているかどうかということでございます。「3」以降は、関連事項なので省略させていただきます。

この閣議決定が昨年末になされたのでございますが、いずれにせよこの閣議決定について、これらの見直しのための具体的な手順までは決められておりません。ただし、ここにも書いてありますように、また報道等によりますと、独法の事業仕分け、昨年やったような事業仕分けをやると言われておりますので、その中でかなりの見直しがなされていくものと想定されます。一方またこうした見直しの中で、評価委員会、分科会がどのような役割になるのかということも決まっていないというところでございます。

いずれにしてもこういった重要な閣議決定につきまして、年末になされた閣議決定から今までも大分たっておりますので、委員の皆様方に今までご報告してこなかったことを深くおわび申し上げます。大変申し上げございませんでした。以後、このようなことがないように、また、いろんなことが今後順次、方針が多分政府から出てくると思っておりますので、そういったものを我々が入手次第、先生方には適宜ご報告させていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思っております。

すみません、長くなりましたけれども、これから議事に移っていただきたいと思っておりますので、進行につきましては家田分科会長にお願い申し上げます。それでは会長、よろしくお願ひいたします。すみません。

**【家田分科会長】** 今日はお忙しいところありがとうございます。それから、最初から遅刻してすみませんでした。最初に一応申し上げなければいけないことを申し上げますと、今日、欠席されている工藤先生と宮下先生、欠席なんですけれども、本日の審議事項についてはご一任いただいておりますことをご報告しておきたいと思っております。

今日は、議題が議題1から議題4となっておりますけれども、今、ご説明がせつかくありましたんでね、独立行政法人の抜本的な見直しについてと。12月25日のご説明があったので、もしこれについてご質問とかご意見とかあればお願ひしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。不信を招いているのは、別に独立行政法人だけじゃないと思っておりますけれど

も。いろいろもつとにぎわせているのもあるけどね。

【松本財務課長】　ですからそうした部分も含めて全般的な見直しを行うということが報道などされています。

【家田分科会長】　その一環でしょうな。それから⑤のあたりのところなんかは、国みずからがやったほうが良いというものは、国にしたほうが良いんじゃないかと言っているけれども、あれ、そういうものじゃないから独法にしたんじゃないかなとか思うんだけど、何かわけわかんないんですけれども。ここで聞いたってしょうがないか……。

【松本財務課長】　我々も単にこの閣議決定を受け取っただけという形になっております。

【家田分科会長】　私自身もよくわかんないものがありますけれども、もしご意見ありましたらお願いします。

【角委員】　ちょっと確認ですけれども、その見直しというのは、いつだれがどのようにやるかということがまだよく見えていないということですか。

【松本財務課長】　はい。おっしゃるとおりでございます。しかしながら、行政刷新会議、昨年事業仕分けを行った行政刷新会議が、独法とかとか公益法人とか特会などの見直し、事業仕分けをまた4月以降に行うとの報道等もなされておりますので、多分、その中に当然独法も入ってきますので、なされると想定しております。その中でここに書いてあるものはいろんな観点が含まれていますので、どこまでその仕分けの対象になるのか。例えば、随契の話とかは、後ほど申し上げますけれども、別途またおわびなんですけれども、閣議決定がなされていまして、随契の見直しみたいのは既に委員の中で石津先生に入っていたりしながら見直していますし、多分、行政刷新会議でやる事業仕分けで独法全体をやるとともに、また、やり方の見直しもあるんだと思っております。そこはちょっとまだ全く我々には示されていないというのが現状でございます。

【角委員】　ありがとうございます。

【家田分科会長】　ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。

それじゃあ、議事に進ませていただきます。今日の議事はそういうことで、お手元にありますように、1から4がありますけれども、1から3は審議事項、4番は報告事項ということでございます。1から3は長期借入金及び機構債券の発行について、それから特定債権の内容変更について、それから給与規程の変更についてとこういうことなんですけれ

ども、これについては国土交通大臣が認可を行う、1、2はですね、について、それに先立ってこの分科会から意見を言ってもいいというようなスタンスのものであります。3についても届出事項なんですけれども、その変更については分科会から意見を言ってもいいと、こういうスタンスのものであります。そういうことでご説明を聞いていただいて、ご意見を賜れればと思います。よろしいでしょうか。

それでは早速1番の、議題1の平成22年度長期借入金及び機構債券の発行についてにつきまして、機構からご説明をお願いいたします。

【川西経理資金部長】 それでは、お手元に配付させていただきました資料1に基づきましてご説明を申し上げます。ただいま分科会長からご発言賜りましたけれども、私どもが長期借入金をする、あるいはその債券を発行すると、こういった際には、私ども国土交通大臣の認可が必要とされてございます。またその認可に先立ちまして、評価委員会の意見を賜るという形が法定されております。根拠条文は、この資料1の15ページにつけてございますけれども、その規定に基づきまして、年度の初めの事業を始める以前にこの分科会で、私どもの長期借入金、あるいは債券の発行につきまして計画をご報告し、ご意見を賜るという形を例とさせていただいているところでございます。

それでは、この資料、まず22年度、私どもの機構がどういった事業を進めていくかということがこのご審議賜ります1ページ、資料1-1、1-2に先立ちまして、3ページをちょっとごらんいただきたいと思います。これは平成22年度予算のポイントということで、概算決定ベースというものでございます。これは昨年の12月に政府全体として決まりました予算で、その中で私どもの事業が、どういった規模で事業を行うかというものについて、方針が定められたところでございます。

3ページから説明させていただきます。鉄道関係事業、これにつきましては整備新幹線につきまして、事業規模2,600億円で進めると。都市鉄道利便増進事業は事業進捗の見直しなどにより事業費ベースで39億円を行うというものでございます。そこでその整備新幹線の全体といたしまして、21年度3,539億円に対して、22年度2,600億円、939億円と大幅に減っているなど、額的にはそう見えてしまいますけれども、実はこれ内訳をごらんいただきますと、大幅に減っておりますのが東北新幹線の八戸・新青森、これはマイナス290億円、九州新幹線の博多・新八代、これはマイナス1,370億円ということで、合わせてこれで1,600億円以上減っておるわけでございます。これはいずれも平成22年度中の開通が予定されておりました、もう工事ができ上がっていると。した

がって、でき上がったものに大き目の工事費が必要ないということで大幅に減っております。一方、現在最盛期になってございます北陸新幹線は、前年の1,193億円に対して1,700億円という形で大幅に事業費を伸ばしているというところでございます。

また、都市鉄道利便増進事業につきまして、これは昨年度に比べて減っておるように見えますけれども、実は平成21年度の補正予算で事業費が、前倒し的に事業費が相当確保されておりましたので、その結果として減っております。そういったその事業の中身を、事業の規模を前提といたしました借入金がこの建設勘定関係では、この財政融資資金の借入金、あるいは財投機関債の発行になります。額につきましては、後ほどご説明いたします。

4ページごらんいただきたいと思います。次は、船舶共有建造事業でございます。船舶共有建造につきましては、建造量の見直しによりまして事業規模271億円と考えてございます。平成21年度、下の表でございますけれども、320億円に対して22年度271億円ということで減額を予定しております、内訳は、旅客船、貨物船こういう形になってございます。結果といたしまして、事業規模が減る中で、借入金はなるべくしないほうが良いということで減っております。

その他、本日の説明内容に、ご審議内容に関係いたしますものといたしましては、内航海運活性化融資につきまして、昨年度の補正でお認めいただきました内航海運老齢船処理事業、表の2つ目の括弧にありますものでございますけれども、これにつきまして、21年度補正で新規の制度をお認めいただきまして、22年度についても継続という形でこの部分が増えております。こういった形で事業を行うようにされております。

それから、この表の中につけてございますけれども、補助金交付事業につきましては、昨年の事業仕分けの結果を反映いたしまして、私どもの業務から今後は鉄道局が直接業務を行われるということで、その部分の補助金を受入れ、交付する業務でございますけれども、これにつきましては、事業仕分けの反映の結果といたしまして減になっております。それを受けまして全体の事業規模等につきましては5ページで表にしてございまして、6ページまでごらんいただきますと、22年度予算案、収入に占める借入金ということで、収入規模、全体1兆5,000億円余りの中で、業務収入で6割確保いたしております。また、補助金、あるいは地方公共団体からの負担金で12%をご負担いただきまして、結果として有償資金の調達という形で4,331億円を予定してございます。各勘定別の内訳は、この円グラフ、6ページの円グラフのとおりでございます。

こういった事業を行うための借入金ということで、本日ご審議賜ります資料の1、1ページのほうにお戻りいただきたいと思います。長期借入金及び債券の調達予定額のページにお戻りいただければと思います。この1ページの下のほうに資金調達の基本的な考え方という形でオレンジの欄に書かせていただいておりますけれども、平成22年度の予算によりまして、鉄道関係、あるいは船舶共有建造事業、こういったものの事業規模が定められたところがございます。私どもの基本的な考え方といたしましては、事業にかかる財源のうち、国からの補助金、地方公共団体負担金、6ページの円グラフでまいりますと黄色で、左のほうの円グラフ、国庫補助金等12%、こういった形でいただけるものというものはまず無償のお金をいただく。それから、自己収入、具体的には鉄道線を貸し付けたりしておりまして、そここのところに入ってまいる収入、こういったもので我が方にキャッシュでまいりますものと、こういったものを除きました残額を機構が有償で資金調達をすることとしております。

その中で、この4,331億円の内訳という形になるかと思っておりますけれども、1ページの上の表で、青く塗っております表でございますけれども、財政融資資金と民間調達に分けて表をつくってございます。まず、財政融資資金、低利子、無手数料で、かつ私どもにとって非常に返しやすい形で資金をお貸しいただけるというものでございます。これにつきましては、それぞれの事業ごとに何%まで借りていいよというような内訳がございます。そういった制度に基づきます上限いっぱい借りるということで、平成22年度は532億円の調達を予定してございます。具体的な用途といたしましては、民鉄線の建設資金、具体的に現在進行しておりますものといたしましては、小田急小田原線の下北沢周辺の複々線化でございます。それと西武線の複々線化でございます。ここの建設資金と、それから既に完成した、民鉄線の借換資金、こういったものでございます。それから海事の船舶共有事業といたしまして、170億円の融資を財政融資資金からお願いをしたいと思っております。

4,331億円からの残りを民間の調達という形で行います。3,799億円でございます。この中で、借り方等につきまして、政府の指示があるものがございます。この民間借入金の括弧書きの中の3つ目でございます。基礎的研究等でございます。先ほどご説明申し上げましたけれども、内航海運化の融資業務、これにつきましては私どもが借入れをさせていただく際に、政府からの保証をいただくということがお認めいただいております。結果として非常に低い金利で調達できます。これにつきましては、私どもが調達して、内

航総連に転貸をするという形で制度を回しておるわけでございますけれども、これにつきましては限度625億円、民間からの政府保証付の借入金で調達することを予定してございます。

次に、その基礎的研究等の下に助成勘定でございます。512億円でございます。これは旧国鉄債務の借換資金でございますけれども、これにつきましては、逆にJRの3島会社、具体的にはJR北海道、四国、九州というもの、それぞれの会社が持っております経営安定基金、ここから借りることを制度的に指示されているものでございまして、これにつきましては512億円、経営安定基金から借りることといたします。

それから債券の関係でございますけれども、財投機関債というものがございます。これにつきましては、財政投融资改革の一環といたしまして、財政融資資金の対象でありました事業につきまして、民間の公募債で、政府保証のない公募債で調達するというものを財投改革の一環として始まったものでございまして、これにつきましては1,000億円の発行を予定してございます。

それからその下に一般公募債（建設）とありますけれども、これは整備新幹線の建設資金、具体的には現在実施しております北陸でございますとか、東北、九州、北海道、こういったものの建設資金を調達するという観点のものは421億円、それから財投機関債の中ではその民鉄線、新幹線、これは高崎・長野の部分だけでございますけれども、借換資金につきましては1,000億円、合わせて債券といたしまして1,421億円の調達を予定してございます。

すみません、順序が逆になってしまいましたけれども、民間借入金のほうで、建設勘定では民鉄線の建設資金及び民鉄線CD線等の借換資金といたしまして1,235億円の調達。それから海事勘定につきましては、これは造船の構造転換業務の関係の借換資金でございます。これは平成21年度は借換えが生じなかったんですけれども、平成22年度中に借換えが生ずるということで、本年度の有償資金調達予定に書かせていただいております。

結果といたしまして、財政融資資金からの借入金が532億円、民間借入金が2,378億円、債券によります調達が1,421億円、合わせて民間調達が3,799億円、こういったものを予定しておるところでございます。

それから、次に資料の1-2に進ませていただきます。これは、その長期借入金、債券調達をどういったスケジュールで22年度実施していくかというものでございます。これ

も下にオレンジ色の欄の中に基本的な考え方と書かせていただいております。まず、私どもの四半期ごとの資金調達につきましては、原則として、現時点で見込まれる事業の進捗に伴う資金需要及び償還日の到来に伴います借換資金需要、こういったものを勘案して決定していくこととしたいと思っております。具体的には、お金が必要なときに必要な額だけ借りるということで、例えば金利が高くなりそうだから早目に借りるとか、あるいは、金利が低くなりそうだから時期をおくらせるというようなことは行わず、基本にお金が必要ときに借りるということを計画してございます。

それから、あと、債券でございますけれども、4回に分けての発行でございます、第2・四半期だけ、ちょっと低くなってございますけれども、ここはまだ最終的に確定はしてございませんけれども、今年度発行できなかった部分の債券が、繰り越しがある程度見込まれておりますので、繰越額が確定した後、この22年度第2・四半期分と合わせて調達して、全体的にこういった額、ほぼ四半期ごとの400億円ぐらいの調達でいきたいなと考えてございます。

資料の1-1、資料の1-2につきましては以上のおりでございますけれども、全体として我が方の有償の資金調達につきましては参考資料をつけてございますので、ちょっとごらんをいただければと思います。

7ページ、ごらんいただきたいと思えます。調達総額に対する市場調達の状況という形で表にしてございますけれども、民間からの借入金、あるいはその機構債券によります調達、こういった形でございます。20年度、1,600億円弱、21年度の実績見込みとして、2,032億円、22年度予算ベースで、1,421億円、こういった形の調達を予定してございます。債券といたしまして、債券の発行額の推移でございますけれども、4年物、5年物、10年物といった形で、資金の性格、需要に合わせて調達をしてまいりたいと思っております。

それから、それぞれご説明申し上げました資金はどういった形で民間の有償資金を入れているかということにつきまして、8ページから14ページまで、それぞれ参考の図表をつけてございますので、ご参考にごらんいただければと思います。

私のほうからの説明は以上でございます。

**【松本財務課長】** 1点だけ補足させていただきますと、今ご説明をさせていただきました長期借入金と債券の発行につきましては、例年この分科会におきましては、年度末の分科会で、まさしく本日の分科会でございますが、次年度の計画全体を一括してご承認い

ただいております。当然ながら大幅な変更とか、特段の事情の変更のない限り、そういう形でやらしていただいている。本来であれば借入れや債券の発行のたびごとにご承認をいただくと、ご意見をいただくというのが本来のやり方なのかもしれませんが、それも大変だと、先生方のお手も大変だということで、このような扱いに従来させていただいているということがございまして、それも従来どおりでよいかも含めてご議論いただければと存じます。すみません、よろしくお願い申し上げます。

【家田分科会長】　ご説明ありがとうございます。それでは今の議題1につきまして、皆さんからのご意見やご質問をお願いしたいと思います。どうぞ、石津委員。

【石津委員】　ご説明どうもありがとうございます。私、7ページの資料を見せていただいているんですけども、ここにグラフ、帯グラフ等があります。今年、22年度予算におきましては、調達総額が前年よりも1,000億円ぐらい少なくなっているということではありますけれども、それでも支払い利息のことを考えればどこからどのぐらいどういうふうに借りてくるのかなというのはすごく重要なことだと思っております。ということからちょっと2つ教えていただけますか。1つは、借り入れとそれからあと民間調達のこの割合の設定の仕方です。この縦のこの帯グラフを見ますと、22年度予算で、この下から順番に債券、財投機関債という形で出ているわけですね。

【川西経理資金部長】　はい。

【石津委員】　そうするとこの上の2つ、すなわち経営安定基金借入金と財投借入金、ここの部分が借入金のところに該当していて、先ほどのご説明だと、手数料もなく一番借りやすい部分であるということに該当するということでしょうか。もしそうであった場合には、多分この部分が多くなるというのが一番望ましいのかなと思うんですけども、そうはいつでも事業ごとに何%ずつまで借りられるかということが決まっていて、なかなか思うようにいかないというところだと思うんです。

このグラフを見ますと、前年、あるいはこの3年間を比べてみますと、借り入れの部分が、割合が大分低くなっていると見ることができます。20年度を見ますと、借り入れの部分が、多分4割ぐらいが借入金で賄われていて、22年度予算では多分それが24%ぐらいまでになっているということで、すなわち借り入れの割合が大分減っているということだと思うんですけども、その理由はどういうことなんでしょうか。一番借りたい部分のほうが減っていると。先ほどのお話だと何%ずつまで借りられるかということが決まっているということであるわけですけども、それでも割合として減っているというところ

はどういう理由なのかということをお教えいただけますか。

【川西経理資金部長】　　じゃあ、これは私からよろしゅうございますか。

それではまず、7ページの表をベースにご説明をさせていただきたいと思います。実は、我々にとりまして例えば一番有利な有償資金の調達というのは、この532億円の財投でございます。今、例えば5年物を借りますと、年利0.4%で、国債と同一レートでございます。0.4%で借りられます。一方、5年物、例えば債券、私どもこの前2月に発行、今月初めに条件決定したものと、債券での調達でございますと0.741%でございます。5年物を民間の銀行から借りますと今0.95%の利率がつけられて、借り入れる予定してございます。こういったことからしますと、財投から借り入れさせていただくことがもろん一番有利になります。しかしながら財投機関債、私のほうから先ほどご説明いたしましたけれども、私どものような法人が、すべて理財局経由で財政投融资資金を当てにして事業を行うというのはだめだよ、一定限度のものにつきましては公募の債券で資金調達なさいと。こういったもので財政融資資金の対象事業の、本来でありますこの財投機関債1,000億円、全部財政融資資金に、財投改革以前の考え方からしますとそれに当たっていたのかもしれませんが、もうこの部分につきましては公募でやりなさいという形で、これはやや決めの形で、私どもは外に出て市場調達をやっておるといふふうにご理解をいただきたいと思います。

それから、私、利率のところでも申し上げましたけれども、民間の借入金に比べまして、ここ数年の状況といたしましては、債券によります調達のほうが比較的有利に調達できています。結果といたしまして、財投借入れを限度いっぱいやらせていただいた後、民間と債券とどっちで借りるかということになりますと、極力有利な債券の調達にできるだけ振っているというので、結果といたしまして先生ご指摘のような形で民間借入金の全体額の、全体の中におります比率が低くなり、一方機構債券によります調達の比率が高くなっているということがこの……。毎年毎年、そんなに大幅にわっとドラスティックに変えることはなかなかできない部分がございます。なぜかと申しますと、鉄道の民鉄線の譲渡代金ですとか、CD線の鉄道施設の貸付料、こういったものは分割で入ってまいりますので、債券によります一括調達、一括償還よりは民間の金融機関の分割の返済というのに比較的なじみやすい資金ではございますけれども、現実にはこれだけ大幅な条件の差というものがあるということでありまして、極力市場調達の中でも機構債券に振れるだけ振るといふ形で全体的な資金の調達コストの低減に努めておるところでございます。

【家田分科会長】 どうぞ続けて。

【石津委員】 はい。そうすると財投に該当する事業というのが少なくなっているから、その部分を民間のほうでお借りするようになってきていて、民間の中でも債券のほう有利だから、そちらにシフトさせているから、内訳がこのように大分変わってきているということをおっしゃったわけですね。

【川西経理資金部長】 さようでございます。

【石津委員】 そうすると、あともう1点ちょっと教えてください。以前、機構さんの債券で、格付のお話があったと思うんですけども、やはりいい格付を取られるとますます有利ということだろうと思いますけれども、最近の状況はいかがですか。

【川西経理資金部長】 実は格付とあわせ……。格付の取得という点にして私どもAAでございますけれども、あわせましてIRといたしまして、実際に私どもの債券をお買い求めいただきます投資家の方々に訪問をさせていただきまして、業務の内容を説明すると、こういったことをやっております。実はこの財投機関債、非常に政府系機関の非常に狭いものでございますけれども、発行体ごとの競争というものが現実に存在しております。

債券発行市場の評価にさらされておりますので、その中で、狭い範囲内ではございますけれども競争すると。

また、例えば民間事業債（電力・JR）と債券マーケット、資金の大口の取り手という債券発行体ごとの競争がございまして、私ども20年度は、明らかに高い条件でしか調達できなかったんですけども、IR、地方投資家拡大等々やっております、その結果、公共事業の発行体とそれほど遜色はない条件で調達できるようになったりと、そういうまさしく財投機関債を設計した方の意図、まさしく競争というものの中で、私どもIRやりますし、財務内容等につきましてもご説明させていただいて、市場のご信認をいただく。現実に我々の債券を買ってくださるかどうかということで、実際には地方金融機関、あるいは東京の大手の生命保険会社、こういったところに説明し、またご質問を賜るというアクションの中で、機構債は、私どもの債券は非常に安心だよねという形で買ってもらっていると。それが結果といたしまして、何ていうんですか、より低い条件、より低い条件で調達できるということにつながっておるところでございます。

【家田分科会長】 よろしいですか。

【石津委員】 はい。結構です。IR活動を行われているというので、大分時代が変わってきたなって思いました。主力な電力会社さんの債券と遜色ないということなので、今

後一層いい条件を取られるように頑張られるといいなと思いました。

【家田分科会長】 なるほど。ちなみにその辺のことというのはあれでしたっけ、評価のときには何か項目が入っているんだっけ。そういう活動をやっている、こんな成果が上がっているとか、そういうのは。

【事務局】 具体的に今の話までは書いてございませんが、今、調達コストの低減という、そこをアピールもってしておけばよかったのかもしれない。

【家田分科会長】 そうですね。なるほど。

【川西経理資金部長】 蛇足になりますが、事業系政府機関の中ではいい条件で調達できてきております。

【家田分科会長】 そういうのというのはあれですか。だれでもわかるようなデータなんですか。

【川西経理資金部長】 はい。

【家田分科会長】 僕は知らないけれども。

【川西経理資金部長】 一覧表的な資料はあります。当然、証券市場の動向によってレベル自体は変動いたしますけれども。

【家田分科会長】 相対的にね。

【川西経理資金部長】 はい。同じ時期に私どもが5年物で、例えば5年物で11ベーシスポイントでやったときに、12ベーシスポイントだよねという形で見えます。0.01%って非常に小さく見えてしまいますけれども、200億円のものを10年ということになりますと、それで2,000万円、総支払金利が違ってまいりますので、やはりこれは一生懸命やらなきゃならないなと思っているところでございます。

【家田分科会長】 その辺も何か、別に威張る必要もないかもしれないけれども、相対的に見えるような参考資料をつくっておくというのもいいことかもしれませんね。日本の政府の国債の格付ですか、が政策の状況によって外国でいろいろ論議されるというような報道がしばらく前にありましたけれども、そういうのも横目でにらみながら、機構としてのぐあいのいい調達を当然図っていらっしゃるし、それは記録として残しておくというのも大事かもしれませんね。

ほかにいかがでしょうか。

【岡田委員】 じゃあ、ちょっと。

【家田分科会長】 どうぞ。

【岡田委員】 大分ピント外れの質問かも知れませんが、しかも長期借入金にはあんまり関係ない話かも知れませんが、ひところ地方公共団体の長が、新幹線の分担金を払わないぞというような話がちょっとありましたけれども、そういう話になると借入金は増やさないと工事ができないというような状態になるのでしょうか。

【川西経理資金部長】 よろしいですか。まず、例えば、まず3ページをごらんいただきたいと思います。各年度ごとに、整備新幹線、北陸新幹線、22年度ですと1,700億円の予算でつくるということが政府全体で決定されますと、そのうちの3分の2の部分につきましては国からの補助金等でございますとか、私ども、今、ご説明いたしました、今年度ですと421億円になりますけれども、一般公募債によります調達、国サイドの調達で1,700億円の3分の2でございます。一方、3分の1を地方公共団体に分担をいただくという形で、1,700億円割る3ですから、567億円かな。567億円につきましては、沿線県で負担いただきます。また、沿線県も1県全体で負担いただくのではなくて、北陸新幹線の長野・金沢でございますと、長野、新潟、富山、石川の4県で567億円を分担していただくということになります。全体といたしまして、新潟県の分担、例えば話題になっております新潟県の分担ということになりますと、その567億円をまた路線キロ別に割ったというもので分担額というのが出てまいります。

現実には、それぞれ各年度の予算を執行させていただきに際しまして、そういった形で細かく我々の機構が出す、国からの補助金をベースに出す分、それから各県に分担いただく額という、比較的細かく、輪切りに、縦割りに3分の2と3分の1にされた上に、また各県ごとに輪切りになっているとご理解をいただきたいと思います。そのところで、法律上、全国新幹線鉄道整備法に基づきまして、路線の存する都道府県が負担するといって法律上書いてございますので、そういう公的な機関が法律上の義務を果たさないというのは、機構の立場からしますと僭越ではございますけれども、想定外の事態かなと思っておりますし、逆にほんとうにお払いいただけないということになりますと、国交省ともご相談しながらということになるかと思っております。

ちなみに平成21年度分の負担につきましては、払わないぞみたいなご発言があり、また私どものほうから何度も情報提供、あるいは説明というのを繰り返した結果といたしまして、平成21年度分につきましては、満額払うよという形で私どもの理事長と知事が文書をつくりまして、21年度分につきましてはその問題はなくなったなと思っております。ただ、22年度分についてもその満額を払わないぞとかおっしゃっておられると聞いてお

りますので、ちょっとそこは不分明な部分でございます。

【家田分科会長】 よろしいですか。

【岡田委員】 ありがとうございます。

【家田分科会長】 ほかにはいかがでしょうか。

【北條委員】 じゃあ、

【家田分科会長】 どうぞ。

【北條委員】 3ページなんですけれども、先ほどちょっと事業仕分けとかそういう厳しい話もあったんですが、逆に今の政策として環境重視というのもあるかと思ったんですが、そういう観点からこの鉄道関係のところというのは、CO<sub>2</sub>排出削減とかにつながると思うんですが、そういう関係のプラスとかというのは、今年の動きというのはほとんどなかったという理解でよろしいでしょうか。

【松本財務課長】 今年は今のところ、鉄道局の関係では、独法という観点での事業仕分けはなかったんですけれども、去年の11月には、予算という観点で2つ事業仕分けがございました。1つ目が地方鉄道の安全対策の設備投資について、レールの交換とかまくら木の交換だとか、設備投資について補助を出しております。それが年間22億ほどあるんですけれども、それについての仕分けがまずありました。2つ目が、主にフリーゲージトレインの開発についての仕分けがございました。いずれもちょっと独法と絡むのは、鉄道・運輸機構を通して間接補助しているというところがございます。それはちょっとおかしいよねという話はやっぱりありました。

でも我々としては機構を通さず国から直接交付するとなると、何が起きるかと申しますと、補助金適化法に基づいて国自身が直接監査などのために現場に入っていかなければなりません。監査に入るための人も旅費も必要という中で、今の鉄道局はそういうものを十分に抱えていなくて、機構が全部やっています。機構が、国から運営費交付金を受けて、実際の補助金が適正に執行されているかどうかを現地に行って監査をしているという形でやっております。そういった間接補助形式が適切なやり方ではないのではないかといろいろな話がありました。

それから、今、申し上げた地方鉄道の安全対策の投資とフリーゲージトレインの事業仕分けの結果がどうなったかと申しますと、フリーゲージについてはそのまま予算要求額どおりということでした。

あと地方鉄道については、予算要求額を1割削減ということで、22億円が20億円と

いう形になっております。地方鉄道については、安全対策に対する補助はわかるけれども、安全対策以外の投資に対する補助については、それが会社の利益につながるような部分もちょっとあったんで、そういうものは補助の対象から外しなさいよという意味も含めて削減がなされました。

環境という観点からの仕分けはなかったです。当然我々は、鉄道は環境に優しいものですという話は申し上げてはいますが。

【家田分科会長】 よろしいですか。ほかにはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それではいくつかご質問いただきましたけれども、議題1につきましては、基本的にご了解いただいたものということでよろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは議題2に入りたいと思います。ご説明お願いいたします。

【北河鉄道助成部長】 それでは鉄道助成部長の北河でございますが、資料2に基づきまして、特定債権の内容変更についてご説明いたします。資料の2の1ページ目をご覧ください。I、特定債権の内容変更についてでございますが、その下に括弧で、特定債権とは新幹線鉄道施設の譲渡の対価の支払いを受ける債権というふうに書いてございます。ここで言うところの新幹線鉄道施設と申しますのは、国鉄改革、昭和62年4月1日の国鉄改革のときに既にできておいた新幹線、具体的には東海道新幹線、山陽新幹線、上越新幹線、東北新幹線の盛岡まで、この新幹線のことを言います。この譲渡の対価の支払いを受ける債権を特定債権と申します。

その変更内容でございますけれども、その特定債権のうち、承継債務返済のために充てられるJR本州3社からの譲渡代金の一部について、その従来の支払い方法に加えて、支払い期間満了前に早期弁済を行うということでございますが、大変恐縮ですが、資料の一番最後、5ページをごらんいただければと思います。ここに新幹線鉄道施設の譲渡代金の流れというのがございますが、一番左側に既設新幹線譲渡価格9.2兆円というのがございます。これが私ども鉄道助成部の前々身であります新幹線鉄道保有機構が平成3年10月に既設新幹線をJR本州3社に9.2兆円で売って、その債権を鉄道整備基金が取得したわけでございます。

この9.2兆円というのは大きく申し上げますと3つの部分に分かれます。1つが簿価の部分でありまして、それが6.2兆円。つまり、新幹線の建設に要した借入金などの譲渡時点、平成3年10月における債務残高のことです。それから改革時評価益1.9兆円とございますが、これは昭和62年4月1日において、その新幹線を評価しました。そし

てその結果、清算事業団、当時清算事業団というのがございまして、そこに支払うべきものとされた額、62年4月1日現在では2.9兆円でしたが、この平成3年10月段階では1.9兆円ということで、その譲渡時点における債務残高というのが2つ目の部分であります。そして3つ目の部分が譲渡時評価益ということで、いわゆる平成3年10月に再々評価をしたところ、さらに1.1兆円の価値が出たということで、この3つの部分が譲渡価格に含まれているということでございます。

そして、この簿価6.2兆円の部分につきましては、JR本州3社から毎年度、その次の2段目でございますけれども、下に小さく「年度期首債務残高に平均利率を乗じた額で計算した額を支払」ということが書いてございますが、これが冒頭の1ページに書いてあります従来の支払い方法ということでございまして、基本的には年度期首債務残高に平均利率を乗じた額をお支払いいただくということになっております。これが21年度で申し上げますと2,748億円であります。そして、これは譲渡した新幹線の債務の償還、利払い、財投、あるいは民間金融機関、こういったところからお金を借りておりますので、こういったものの返済原資になるというわけであります。

ちなみに改革時評価益1.9兆円でございますけれども、これは平成28年度まで利率6.35%で毎年度1,503億円ずつをいただいております。そして、この支払い先でございますけれども、平成19年度までは一部をつくばエクスプレス等の無利子貸付財源に充てておりましたけれども、この無利子貸付財源につきましては平成19年度で終わりました、現在は国鉄年金にかかる将来の費用に充当ということで、そのまま当機構の特例勘定の方に入れているというわけであります。

また、1.1兆円の部分でございますが、これは平成63年度上期まで利率6.55%ということで、JRから毎年度724億円をいただくということになっております。その使い道でございますけれども、29年度上期までは新幹線の建設に対する交付金ということで、私どもの建設勘定の方に繰り入れております。そして29年度下期からは特例勘定の方に、先ほど無利子貸付を行ったというふうに申し上げましたけれども、その無利子貸付の利子分としてお支払いをするというスキームになっております。

そして今回議題となるのは、冒頭一番上の6.2兆円の部分についての早期弁済ということでございます。

資料また1ページ目に戻っていただきますけれども、2番目に資金収支見込みというのがございますが、これを図で書きましたのが2ページでございます。右側のほうに、JR

本州3社から鉄道運輸機構に2,748億円、「新幹線譲渡代金のうち6.2兆円部分の割賦払分」というのが書いてございますが、これが先ほど申し上げました期首平均利率に応じて計算した額でございます。ところが、実際のところ21年度はその財政融資資金等に対しまして合計で4,498億円を返還する必要があります。したがってこの差額につきましての調達を行う必要がありますが、具体的には左下のところがございますように、4,498億円から2,748億円を引いた額、それから業務外収入等ということで、一部運用利息等が2億円ございますので、1,748億円を調達する必要があります。

そしてこの1,748億円の調達につきましては、国土交通省のほうから一定のルールを示されておりまして、平成19年度から平成23年度の5年間におきましては、JR3島会社、北海道、四国、九州の経営安定基金より、その所要資金調達額1,748億円ですとその4割を年3.73%の利率で借りなさいというご指示があります。したがってこれを計算いたしますと700億円になります。そしてその残りにつきまして、JR本州3社から早期弁済を受けなさいということでございますから、JR本州3社からは1,748億円から700億円を引いた1,048億円を早期弁済として別途いただくということでございます。これが、債権の内容の変更ということになります。

1ページの資金収支見込みにつきましては、ただいま申し上げましたスキームについての説明をもう少し詳しくしたものでございますが、ちなみに申し上げるならば、私どもが今年度払わなければいけない4,498億円のうち、元本に相当する部分が3,748億円でありまして、利子に相当する部分が750億円というふうになっております。

3番目でございますけれども、この早期弁済によって債務償還に対する影響が出るかということでございますが、この早期弁済を行ったとしても、従来の支払い方法であります年度期首の平均利率による割賦払い、これは引き続き来年度以降もやることになっておりますし、28年度にはこの債務はすべて返済しなければいけません、その返済ができるように再計算をして、JR本州3社から所要の額をいただくことになっております。

具体的には3ページに承継債務の推移グラフということでお示ししてありますように、28年度中には所要の額をいただいて、すべてお返しをするということに現在のスキームではなっておりまして、債務償還には一切の支障はないと考えております。

この特定債権の変更につきましては、資料4ページにございますが、条文で国土交通大臣の認可を受けなければならないというふうになっております。また、その大臣は認可をするときにはあらかじめ独立行政法人評価委員会の意見を聞かななければならないというこ

とで、本日お諮りしているものでございます。以上でございます。

【家田分科会長】 よろしいですか。ありがとうございました。いかがでしょうか。

【松本財務課長】 大変複雑な仕組みで恐縮でございます。

【北河鉄道助成部長】 すみません。1つ申し遅れましたけれども資料1の1ページ目のところの変更内容のところ、各、東、東海、西日本からの1,048億円の支払いの内訳、早期弁済の内訳を書いてございますけれども、これは各3社に対しまして新幹線を売却した代金の割合に応じて受け取るということでございまして、弁済期日は平成22年3月30日になっております。申し訳ありません、説明し忘れしました。

【家田分科会長】 前も同じ手続をやっているんで、大体ご理解いただいていると思いますけれども、前と比較するという意味ではこの3ページのグラフの下に書いてある表のところを見てくださいということですね。そういうことでよろしいですかね。

【北河鉄道助成部長】 はい、そうです。一部債務の中に、変動している金利がありますので、その見込みが毎年若干ずつ、ちょっとずつ変わっておりますので、前回お示しましたものと少し額は違っておりますけれども、大筋では変わっていないということでございます。

【家田分科会長】 ちなみにそういう金利の見通しというのはどうやってつけるものなんですか。

【北河鉄道助成部長】 財務省のほうから毎年度、指示金利のようなものが示されまして、それを踏まえて一応こちらで置いております。

【家田分科会長】 なるほど。ということは、機構の中で判断要素はなくて、フレームが示されて、それによって淡々と計算するということですね。

【北河鉄道助成部長】 そうですね。

【家田分科会長】 わかりました。特にご意見はございませんか。それではこれにつきましてもご了解いただいたということでよろしいでしょうか。ありがとうございます。

では続きまして、3番目の議題のご説明をお願いいたします。

【松本財務課長】 冒頭は鉄道局から説明させていただきます。資料3-1をごらんください。まず仕組みなんでございますけれども、独法の役員の報酬等についてルールでございまして、独法のこの1の①でございまして、役員の業績が考慮されたものでなくてはならないと。あと、独法は報酬の支払いの基準を定めて、これを大臣に届け出るとともに公表しなければならないと。それから支給の基準は国家公務員の給与、民間

企業の役員の報酬のほか、独法の実績、中期計画による人件費の見積もり等の事情を考慮して定めなければならないという仕組みになっておりますと。その下も法律によるルールでございます、独法の役員の報酬等に係る届け出があったときには、国土交通大臣はその届けに係る基準を評価委員会に通知させていただくものとするということ。評価委員会はその通知を受けたときには、その通知に係る報酬等に基準が社会一般の情勢に適合したものであるかどうかについて、大臣に意見を申し出ることができるという仕組みになってございます。

これに関しまして2で書いてございますけれども、役員の給与規程の変更についての届出が5月、11月となされております。これにつきまして、機構から説明をさせていただきますので、それについてまたご意見をいただければと存じます。

【東井総務部長】 それではお手元の資料の3-2というのがその結果でございますけれども、役員の給与につきましては今し方、鉄道局のほうからご説明いただきましたルールに基づいて措置をするということになります。まず、そのルールでございますけれども、国家公務員の給与、民間企業の役員の報酬等の事情を考慮すると、こういった点が1つルールになってくるわけでございますけれども、私どもについては民間企業の給与実態を踏まえた人事院勧告に沿った形で国家公務員の指定職に準じた措置を講じたというのが1つの考えでございます。

それからもう1点、業績が考慮されたものであるということについてもルールでございます。これにつきましては、当機構の業務につきまして、平成20年度の業務実績につきまして順調ということでご評価をいただきましたので、これにつきましては加減、加えたり減じたりということはないという措置をとってございます。さらに、もう1つルールの中では、中期計画における人件費の見積もり等の事情を考慮して定めなければならないとございますけれども、中期計画については、人件費は20年度におきましては、平成17年度比で12.4%の減ということで、着実に人件費削減ということで措置をしてきているところでございまして、当然、今回は人事院勧告、民間の役員、企業の役員の報酬等を踏まえた人事院勧告、こういったものに沿った措置ということでございますので、削減ということに関しても合致しているということで整理した結果、お手元の資料の3-2ということの給与規程の変更についてお届けを申し上げたということでございます。

まず、賞与につきましては、賞与の支給割合につきまして、6月期、12月期とあるわ

けでございますが、6月期についてはマイナスの0.15カ月減じまして、改定後1.45カ月、12月期につきましては0.10の引き下げで改定後1.65カ月と、合計で3.10カ月の賞与ということと規定をさせていただきました。これは国家公務員の指定職の支給月額と全く同一でございます。

また俸給につきましては、人事院勧告においては指定職俸給法の改定率マイナス0.3%ということでございます。これに準じた措置ということございまして、ごらんとおり理事長、副理事長以下それぞれ役員でございますけれども、0.3%に見合う減額をするということで、改定率をお手元のように理事長0.35%以下若干でこぼがございますが、トータルで0.3%強の俸給の引き下げということで措置をしております。

本件につきましては、まず5月29日に6月期の賞与、それから12月1日に12月分の賞与及び俸給の引き下げについて国土交通大臣に届け出をいたしたということでございます。なお、この給与規程につきましては、当然ホームページに記載してすべて公表をいたしておるということでございます。以上でございます。

【家田分科会長】 よろしいですか。ご説明は、いかがでしょうか。今の資料の中にもあったとおり、この評価委員会は、その支給額が社会一般の情勢に適合しているかどうかを判断しなさい、それで意見を言ってくださいということなんで、自分と比較するとうらやましいなと思ったりしますけれども、自分と比べたってしょうがないんでね、社会全般と比較していかがと思います。いかがでしょうか。

【松本財務課長】 そういう意味で下に先生方のご指摘を踏まえ、参考ということで、社会一般の情勢の参考になるデータということで、どれが参考になるのかよくわからないところがありますが、書かせていただいたところでございます。

【家田分科会長】 どうぞお気兼ねなく。

【石津委員】 単なる質問なんですが。

【家田分科会長】 どうぞ。

【石津委員】 たくさんの独法さんありますけれども、どこの独法さんもやはりこの役員給与に関しては、国家公務員の指定職に準じて決められているということなんですか。それとも独法の規模によって、何かこう違いがあるとか、そういうところっていうのはあるんですか。

【東井総務部長】 独法の給与水準については、基本的にはさまざま過去の経緯がありますので、今この時点で全部の独法がゼロからできたというわけではありませんので、そ

それぞれの経緯を引きずった給与体系というのになっているというのは基本です。他方で、役員はこの報酬、給与につきましては、政府のほうからもさまざま事務次官の俸給等を踏まえて、それぞれの理事長等の俸給等も考えてくださいというご要請もあつたりしてきておりまして、当機構は、そういう意味ではほかの機構と比べて安いというわけではない。理事長の報酬でいいますと。どちらかという高いほうの部類には入っておるわけですが、それは過去の公団、事業団だった時代に比べると相当に下げてきて、今は事務次官よりも多分お安くなっているというのが実態です。

ちょっと、まとめて申し上げますと、独法で一律の給与が決まっているわけではない。それはそれぞれの過去の経緯の給与体系がある。他方で社会の要請、国家公務員の事情、ご事情ということに対する要請があつて、それに対して見直しを進めてきた結果、今のような、当機構については今のようになっているというこういうことでございます。

【松本財務課長】 補足で、正確ではないですが、過去の経緯というところで、昔特殊法人というのがあつて、まさしく特殊法人というのが独法に移行してきたのと、国の研究所とかが独法に移行したのがあるわけですね。国の研究所とかが独法に移行したのは、それは大体国に準じていると。特殊法人から移行したものは、特殊法人というのはもともと公団系とか、さらに言えば金融系とかです。正確ではないですが、金融系とかが高く、その次に公団系とかがあつて、そういった国家公務員より高い特殊法人というのがあつたわけですね。そういう経緯がずっとあつたと。それで、高いものについては徐々にこう引き下げてきているという今の流れになります。

【家田分科会長】 何かその辺がわかったほうがいいですよ。どういう相対関係になつていて、それが年々どういふふうに変つているのかとか。今のお話だと、幅が近寄つていくということなんですよ。

【松本財務課長】 はい。そうなります。

【東井総務部長】 1つあるとすると、それはいわゆるラスパイレス指数というのがあります。あれは職員でございますけれども、あれがまあ全体としてを見ていただく指数になつていて、政府のほうもそれを中心に、独法のラスパイレス指数についての取り扱いのご指示があると、こういうことでございます。役員については、こういうふう個別に決まっちゃうものですから、もう見て一目瞭然と、こういう形になつているのかなと思つています。補足になつたかどうかあれなんですけれども。

【岡田委員】 よろしいですか。

【家田分科会長】 はい、どうぞ。

【岡田委員】 全く素人なんで異論はございませんけれども、資料3-2の上に書いてある国家公務員の指定職に準じて改定しているということを見て、これがいいのかどうかというのはなかなか私自身にはわからないところがありますね。どんなふうに判断しているのかよくわかりません。

それから、これは家田先生がご要請になったという話を聞きましたけれども、社会一般の上場企業と非上場企業のこの給与体系を見て、これが妥当かどうかという判断基準が自分自身にはよくわからないというのが私の気持ちですね。これ自体については、異論はございません。

【家田分科会長】 条文が、53条の2項で、社会一般の情勢に適合したものであるかどうかを判断しなさい。それで、全くデータも何にもなしだと自分と比較するしかやりようがないですからね。そうすると厳しいことを言わざるを得ないということになっちゃうんで、もうちょっとこう客観的に見えるようなものが欲しいですってお願いして、出してもらったんですが。なるべくそういうようなところで、見やすいものを可能な範囲でつくっていただいて、それを横目でらみながら、今、岡田先生のお話では、特段異論はないというようなご判断をいただいているようですけども、そんなのをなるべくだんだん充実するような方向でどうでしょうかね。

【東井総務部長】 工夫させていただきたいと思います。

【家田分科会長】 よろしく申し上げます。

【角委員】 よろしいですか。

【家田分科会長】 はい、どうぞ。

【角委員】 役員給与規程について、従来公団だった時代、特殊法人だった時代から独法になったのはもう6年ぐらい前だと思うんですが、そのときに、この国家公務員の指定職に準じた体系に移動したということなんですか。

【事務局】そこは、そのときはなっていません。

【角委員】 そのときはなかったということですか。そうするとじゃあ、ここ4年ぐらい前からこういう形になってきているということですか。歴史的にはどういう経緯になっているんでしょう。

【東井総務部長】 独法成立したのは5年強前ですけども、そのときにはいわゆる事業団と公団が合併した、その2つの持っていた給与表を調整して1つにしたというのが基

本。でもこれは職員です。他方で役員というのはこういう形で決まってまいりますので、そういう意味で統合したときがどうかということではなくて、毎年毎年ご指摘をいただきながら、それに沿うように改定してきているということでもあります。ですから俸給表というものが適用がありませんので、役員の場合はですね。この実額でご理解をいただけるように、毎年の政府からのご要請も含めて社会一般情勢も見て判断してきているということでございます。

【角委員】 先ほどのご説明だと、要するに事務次官クラスよりは少し低いけれども、局長さんぐらいよりちょっといいとかそういうイメージですか、具体的に言うと。

【東井総務部長】 現実から言うと事務次官よりはお安くなっておりまして、局長よりは高くなってございます。

【角委員】 大体わかりました。

【東井総務部長】 恐れ入ります。

【家田分科会長】 ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。それじゃあ、意見もないようですので、本件もご了解いただいたというふうにさせていただこうと思います。ありがとうございます。

それでは続いて今度は報告事項ですけれども、議題4のご説明をお願いします。

【松本財務課長】 それでは資料4-1でございますけれども、総務省の政・独委から通知が参りましたので、それについて概略をご説明させていただきます。

まず、仕組みでございますけれども、先生方当然ご理解のとおり、まず独法のほうで業務実績報告をしていただいて、分科会で昨年7月28日に評価をしていただいたと。そのとき出たご指摘も踏まえて評価内容を固めて、その評価内容を総務省の政策評価・独法評価委員会に通知をしたと。これに対して昨年12月の9日に政・独委から各全省に対して全独法の2次評価が通知されてきたという内容でございます。それにつきましてご報告させていただきたいと思っております。

1枚めくっていただきますと、この2次評価についてということでございます、1は今、申し上げました内容ですので、省略いたします。実際の通知は、その後ろに添付しました枚数の多いものなんですけれども、この中で、鉄道・運輸機構に係る部分というのを抜粋させていただいたのが、この資料4-2でございます。

まず、2の(1)でございますけれども、契約の適正化。ここに書いてあるとおりに、契約の一連のプロセスに留意した検証が評価結果において言及されていないとの状況が見ら

れたと。今後の評価に当たっては、法人の業務の特性、契約事務量及び職員規模などを勘案した上で、当該契約事務の一連のプロセスが契約の適正性確保の観点から有効に機能しているかの検証について、評価結果について明らかにすべきであると。

これは、政府全体のいろんな法人も言われていますけれども、国土交通省の独立行政法人は全体で20ございます。そのうち12法人について同じ、鉄運機構も含めまして、12法人について同じ指摘がなされております。これが、1点目でございます。

1枚めくっていただきまして2点目、(2)でございますけれども、諸手当及び法定外福利厚生費の適切性確保ということでございます。①②③とございますけれども、①給与水準に影響する諸手当の適切性。1次評価結果を見ると以下の諸手当について支給する理由やその適切性が明らかにされていなかったと。今後の評価に当たっては、給与水準適正化に向けて講ずる措置が十分となっているかという観点から、国と異なる諸手当、法人独自の諸手当を支給する理由を検証した上で、その適切性について評価結果において明らかにすべきであるということでございます。鉄道・運輸機構について指摘されましたのは、広域異動手当と期末手当、勤勉手当でございます。そのほかにも先ほどの全20法人という話で申し上げますと、7法人につきまして、20分の7について、いろんな手当がありますんで、同様の指摘がなされております。

②でございますけれども、給与水準に影響しない諸手当の適切性でございますけれども、これについても①と同じように適切性が明らかにされていなかったと。その検証をした上で、評価結果において明らかにすべきであるということでございます。鉄道・運輸機構につきましては、青函トンネル坑内作業手当、深所作業手当の2つが指摘されています。これにつきましても、違う手当ではございますけれども、国交省20法人のうち7法人について、いろんな手当がありますけれども、同様の指摘がなされているということでございます。

次に③に移らせていただきますと、法定外福利厚生費につきまして、1次評価結果を見ると、国に準じてレクリエーション経費の廃止、福利厚生費の見直しを行われていることも評価できるなどとされている。今後の評価に当たっては以下の法人からの支出について、多くの法人が支出を行っていない、または支出を廃止しようとする見直しを行っている状況も踏まえ、国民の理解を得られるものになっているかどうかという観点からその適切性を評価結果において明らかにすべきである。その際、独法のレクリエーション経費についてという通知において、国費を財源とするレクリエーション経費については支出しないこ

と、国費以外を財源とする場合でも厳しく見直しすることとされていることに留意する必要があるということでございます。鉄道・運輸機構について指摘されていますのは、互助組織に対する法人からの支出。これにつきましては、20法人のうち3法人についても同様の指摘がなされています。あと、職員に対する食券交付、実費給付などにおける給食費補助に係る事業に対する法人からの支出。これは、海上災害防止センターにも同様の指摘。あと、慶弔見舞金、永年勤続表彰等の個人に対する給付法等に係る法人からの支出。これは20法人のうち15法人についても同様の指摘がなされているということでございます。

これらの当然指摘につきましては、今後機構におきまして、当然組合との関係もございしますので、どういう形で対応していくかというのを検討させていただいて、改めて検討の結果を当分科会にご報告し、ご評価をいただければと思っております。以上でございます。

【家田分科会長】 機構のほうから特にありますか。

【東井総務部長】 ご指摘いただいた中で1点ご理解を賜っておいたほうがいいと思えますのは、これ、20年度時点のことが書いてございます。ですから、お手元の1枚めくっていただきますと、このうちの期末手当と勤勉手当、これ20年度当時は支給率が国家公務員より高うございました。しかしながらそれから3回にわたりまして、いわゆるボーナスの引き下げ、カットをいたしまして、現在国家公務員と同額の手当の支給の水準になってございます。先ほど指定職のほうでは見ていただきましたけれども、職員のほうもそういう数字になってございますので、このご指摘については解消できているんじゃないかと思っております。その他の手当等につきましては、今、鉄道局からご説明があったとおり、しっかり検討してまいりたいと思っております。

【家田分科会長】 ありがとうございます。それでは、この件は報告事項ではあるんですけども、評価委員会としても知っておかなければいけないところなので、質問やコメント等をお願いしたいと思います。どうぞ。

【石津委員】 1点質問させてください。私、自分の記憶があやふやなので、ちょっと恥ずかしい気持ちもいたしますが、今、この指摘されている中で、例えばこのいろいろな手当について評価をなさいというご指摘いただいていますけれども、この手当についてそれぞれ、評価委員会の資料の中に、例えば青函トンネル坑内作業手当とかそういうものが入っていたということなんですか。で、それについて評価委員会のほうで評価をしなかったということなわけですね。けれど審議の中で、こういう項目が挙がっていた記憶がちょっと自分でなくて、どういうことかなと思っているんですけども。

【事務局】 具体的に言うと、青函トンネル、深所作業手当については20年度の実績がありませんでしたので、評価調書の中には書いてございませんでした。広域異動手当については、人件費全体の話の中では触れてございます。

【家田分科会長】 書いていないんだけども親委員会では知っているわけ？ということですかね。すごいなあ。

【松本財務課長】 我々の評価調書ではなくて、別途総務省の政独委の方でこんな手当があるじゃないかということを経済的に洗い出したということでございます。

【家田分科会長】 すごい調査力ですね。

【家田分科会長】 石津先生、そういう状況ですね。随分じゃあ手間暇かけているんだろうね。

【松本財務課長】 はい。それぞれ直すべき点は、直さなければいけないところもありますし、でもこれは今後も必要だということもあるかもしれませんので、そこら辺の検討はこれから。

【東井総務部長】 せっかくですからもう少し私がお説明申し上げるべきかと思っておりますので、各手当についてちょっと簡単にもう少し触れますと、まず広域異動手当から始まりますけれども、これについては国よりも若干支給基準が広い形になってございます。これは、実はそういうふうにした給与改正を昨今やっております、機構の場合は大都市圏での手当、これを国よりも引き下げて、それを財源として、地方で働く人間が多いものから、そちらに厚くしたというものでございまして、ここについてはしっかり説明していけるであろうと思っております。

それから、期末手当、勤勉手当は、これは今、申し上げましたとおりで解消されたと思っております。

それから青函トンネルの坑内作業手当ということで、青函トンネル維持管理作業につきましては、営業線がありますので大変危険だということで、手当を1日当たり300円出してきておりまして、過去、大変これ支給実態があったわけですがけれども、最近の外注したということもありまして、全くないこともないんですけどもぼつぼつと支給の実態はあると。

深所手当というのは、これは水面下4メートルのところ作業を行うものに対する監視作業について、危険だということで1日当たりこれ220円だったと思っておりますがお支払いしていたというようなことでございます。

青函トンネル坑内作業手当につきましては、これは機構独特の手当でありまして、ここで維持管理作業をしているのはうちだけでございますので、他方でJR北海道さんなんかもこういった手当が、青函トンネルに関するものにはあるようでございますので、そういったところでご理解が得られないかというふうには思っています。

それから深所作業手当につきましては、お国のほうが平成17年、18年にこの手当を廃止したということがございまして、最近監視作業についても技術がちょっと高まっていますので、危険度の関係で、危険度が緩まっているのであれば、殊さらこの手当を残しておく必要がないのではないのかなと思っています。

以上のうち、必要なものについて廃止をする場合は、今、鉄道局からお話がありましたように労働組合交渉マターなんで、団交をやるということでございまして、現在そういったことで調整を進めておるということでございます。

それから後ろにもう1枚めくっていただきまして、互助組織に対する法人からの支出、これにつきましてはほかの各法人もまだございまして、よくちょっとほかの法人の状況も整理をした上で、どう取り扱うべきかというのは、これはまだ少し検討したいと思っています。

それから食券とか実費給付と、こういうのがございますけれども、機構については手当ということではありませんけれども食券の交付ということをやってございました。これも各法人、以前は幅広くという語弊があるかもしれませんが、少なからずそういったことでやってきたわけですが、最近の情勢を見ると、国土交通省で私どもと海上災害防止センターさんだけというこういう状況なので、これで社会に一般のご理解を得られるかというところちょっと難しかりょうと思っております、これについてはなくす方向で調整を進めています。

永年勤続表彰につきましても、これはちょっとほかの法人もやっておられる中で、どういった整理がいいのか、まだこれから勉強していきたいと思っています。

すみません、お時間をとっていただきまして、ちょっと中身をお話ししました。

**【石津委員】**　　そうしますと今の例えばこの手当に関しまして、政・独委員会が別途要求された資料に基づいて、今回こういうお話が回ってきたということなのかと思います。そうであると、こだわるわけじゃありませんけれどもここに書かれているように、「法人の諸手当については手当を支給する理由やその適切性が評価結果において明らかにされていない」というふうに書かれると、もう既にそういう情報があるのに評価しなかったん

じゃないかというようなそういうイメージがちょっとします。そうであると、何ていうんでしょう、もしこれが重要なことなのであれば、評価委員会が行われる前に、こういうことについてもちゃんと評価しなさいということで、手当についてやりなさいというようなこと、何かそういう指示があつて、なおかつこちらがやっていなかったのならこういう指摘もあり得るのかなと思うんですけれども、ちょっとケースが違うかなという感じがしまして。

【松本財務課長】 先生がおっしゃるとおりでございます。このような2次評価をするよりも、政・独委が事前に国と異なる手当を洗い出して、それをその各省の独法評価委員会で、分科会で評価をして、その上で出してくれというのが本来の筋だと思います。

我々としても政・独委が事前に具体的かつ詳細な視点を示さない中で、細かな点について評価の仕方がおかしいんじゃないかという指摘は疑問に思う部分もございます。

【家田分科会長】 評価するのが評価委員会で、評価委員会がこういう評価をしたいというのに基づいて資料をつくっているのが一部鉄道機構だし、一部国交省ということなんで、親委員会としてはこういうところにも関心を持っているんで、個別の委員会は細かいところまでを見る努力をしてくださいねと、こういうメッセージと受け取るわけでしょうな。

【松本財務課長】 そのメッセージを早目に出していただければ……。

【家田分科会長】 そんなもんでしょう。

【角委員】 よろしいですか。

【家田分科会長】 ちょっと1点だけ。最初の項目のところでは契約の適正化は、これは重要な話で、後ろのほうの福利厚生系の話とか手当やなんか、国とかほかの法人とか、あるいは、何も国だけじゃなくてじゃあ自治体はどうなのとか、あるいは民間企業はどうなのとか、そういう中で良識の範囲の話なのか、そうじゃないのかということだと思っただすよね。それはだから、社会の情勢を踏まえながらいい方向に持っていったらと思うんですが、契約については、特に随意契約をせざるを得ないものが幾つかあったわけですが、そこについては、何ていうんでしょうかね、必要なものなら必要だということを引きちんと説明する努力をもっとしなきゃいけないのかもしれないし、改めるべきところがあるならば改めるという、ここについてはより正攻法としての作業を充実する方向でお願いできたらなあと思うところでもあります。意見ですけれども。

先生、すいません。

【角委員】 今回の分科会長のコメントと同じことをちょっと言おうと思ったので。

【家田分科会長】 そうですか。失礼しました。

【角委員】 そういう意味で、この契約の適正化のところで、契約事務の一連のプロセスが有効に機能しているかを検証しなさいというのは我々に与えられた宿題だと思うんで、そこのところを次年度の事業報告でもう少し我々にとってこの種の作業がしやすいような形に、少し工夫をした書き方をしていただけたらありがたいなと思います。何かその辺についてお考えがございますでしょうか。

【松本財務課長】 ちょっと後ほど、次の議題、ご報告のところで触れさせていただきますけれども、別途契約の見直しについて、別途閣議決定がなされて、別途指示がなされておまして、それらも踏まえながらちょっとどういう形でこの分科会にお諮りして、どういう形で対応していくのかというのを考えさせていただければと思っております。

【家田分科会長】 じゃあ、次の資料も説明していただいちゃいましょうか。

【松本財務課長】 それではちょっと関連してということでございますけれども、資料5でございますが、すみません、これもまず冒頭おわび申し上げなければならないのですが、1枚めくっていただきますと、昨年11月17日に独法の契約の点検・見直しについてという閣議決定がなされております。内容につきましてはこの後機構のほうから説明させていただきますけれども、先生方にこれ、ご報告をしていなかったと、昨年の全体の見直しの話も含めてです。これもしていなかったということを改めてまたおわび申し上げます。改めてこういうことがないように、ご報告漏れがないようにしたいと思っております。内容につきましては機構のほうから説明させていただきます。

【川西経理資金部長】 それではお手元に配付させていただきました資料5に基づきまして、説明をさせていただきたいと思っております。1枚おめくりいただきまして、独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて、これは昨年11月17日の閣議決定でございます。この中で、前書きの部分でございますけれども、独法、競争性のない随意契約、こういったものについての批判、あるいは一般競争入札に移行しても1者応札・応募となっていると、実質的な競争性が確保されていないのではないかという指摘も引き続き存在するというので、逆に何と申し上げますか、何か独法の契約即何か推定の有罪みたいな形でこの部分がかかれておるんですけれども、ともかくそういうことを前提といたしまして点検・見直しをなささいということが、閣議決定によって私どものほうに指示がおりたと考えております。

厳格な見直しが行われるよう、各独法、各府省は点検を行う。随契が継続しているものについて随契事由が妥当か、あるいは価格が妥当か、あるいは一般競争入札への移行は前倒しできないか、あるいは一般競争入札という形になったとしても1者応札・応募となっているような案件については、様式、仕様書、あるいは参加要件、こういったものについてはどうなのかということにつきまして、十分な改善が行われているかどうかを検証しなさいと。

具体的な点検監視体制と作業の手順でございますけれども、次の2でございますけれども、各独法におきまして契約監視委員会を設置しなさい。監事及び外部有識者によって構成する契約監視委員会を設置して、点検をしていただくと。また、この契約監視委員会の外部有識者の選定に当たりましては、主務大臣が事前にチェックをします。また契約監視委員会の審議概要を公表するという。また、各主務大臣のほうでそのまた契約監視委員会の行われた点検・見直しの結果について、さらに点検をします。それを受けてまた主務大臣から総務大臣へ報告をすることが定められております。

そのスケジュール等につきましては、逆にちょっとお目通りいただきまして、この資料の後ろのほうに独立行政法人における契約の点検・見直しについてという、縦の色刷りの表をつけさせていただいておりますけれども、平成21年11月17日に閣議決定が行われた後、契約監視委員会を、平成20年度分、21年度分につきまして1月22日、3月4日、3月4日は予定でございますけれども、こういった形で契約監視委員会を開きまして、委員会の点検結果を国交省に提出し、また国交省が総務省に提出をします。4月の末には新たな随契見直し計画及び調達案件の点検・見直し結果、これは総務省が全部集計をした上で、一覧表みたいなのをつくって公表をすることが予定されております。こういったスケジュールで行いなさいということで、閣議決定がなされたところでございます。

すみません、前後して恐縮ですが、お戻りいただきまして、その閣議決定の2枚紙のその次のペーパーをごらんいただきたいと思います。これ、契約監視委員会の設置状況というものでございますけれども、この主務大臣のチェックをいただきました、で、設置させていただきました契約監視委員会のメンバーでございます。監事を1人入れなさい。で、この監事につきましても、例えば国家公務員のOBですとか原籍を持ちながら出向していると、こういった監事はだめよということで、民間ご出身の元木監事に監事代表として入っていただいたところでございます。また、外部の有識者として、本日ご来席の石津先生

を含めましたこのメンバーを選定させていただきまして、それで案を国交省に提示させていただきまして、最終的に大臣のご了解を賜ったものでございます。

それで、実は私どもはもともと公共事業の実施主体ということで、公共工事の契約に関する第三者機関ということで、入札監視委員会というものを既に設置してございます。これ、東西2ブロックの入札監視委員会で、既に私どもの契約につきましてチェックをいただいているメンバー、東日本からこのメンバーの中で向井先生と鈴木先生とお二方にご参加をいただき、また西日本のメンバーから荒井先生と角先生にご参加を賜ったところでございます。それから本日ご出席の石津先生にもご参加をいただきまして、鉄道局からお聞きしましたけれども、まず独立のメンバーの監事の方、それから専門分野の中で弁護士あるいは会計にお詳しい方を入れなさいと、こういった要請にもお応えしたメンバー構成という形で設置をさせていただいたところでございます。

もう1枚おめくりいただきまして、ではそのどういう形、どういうものが契約監視委員会の対象かということで、色刷りの棒グラフをごらんいただきたいと思います。平成20年度の契約実績といたしまして、5本棒グラフがございまして、まず一番左がこの契約監視委員会の対象範囲でございます。具体的には競争性のない随意契約、それから結果として1者応札となりましたもの、この2つがその契約監視委員会の対象範囲でございます。これは平成20年度の契約実績をベースにつくれ、作業しろという形で総務省から事務的な指示がございまして、件数ではこういったものでございます。

じゃあその競争性のない随意契約ってどんなものかということで、まず件数ベースで見ますと、事務所等の賃貸借でありますとか、件数ベースで一番多いのはそういうものでございます。一方、金額ベースがその5つの棒グラフの右2つでございまして、金額ベースで見ますと、競争性のない随意契約の中で非常に多くのものを占めておりますのがJRの委託工事と共有船の建造とレール調達、それから継続工事、こういったものでございます。こういった件数ベース、金額ベースとこういった状況を踏まえまして、契約監視委員会でご審議を賜るものということがこの一番左の赤でくくったものでございます。

もう1枚おめくりいただきますと、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備機構第1回契約監視委員会審議概要というふうな形で書かせていただきました。これは1月22日に私どもの本社で午後いっぱい開催させていただいたものでございまして、弁護士でいらっしゃいます向井先生に委員長をお願いいたしまして、鈴木先生、角先生、我が方元木監事とともに本日ご出席の石津先生におかれましても契約監視委員としてもご参加いただいたと

ころでございます。

具体的に審議の概要といたしまして、20年度契約で競争性のない随意契約となったもの、それから(2)で複数年契約でそうなったもの、あるいは平成20年度契約で1者応札・1者応募となったもの、複数年契約の見直しでやはりこれ1者応札・1者応募となったものでございます。そこのところで非常に膨大な件数になりましたので、契約のデータ自体はすべてこれ全数、委員会に提出をさせていただいたところでございます。しかしながら契約類型ということで、1枚お戻りいただきました表でございますけれども、この中で契約の類型別、特に金額の大きいものということでJR委託工事、共有船の建造、あるいはレールの調達とこういったものにつきまして、契約の種類ごとということで状況をご説明いたしまして、ご審議を賜ったところでございます。

まず1つ目のJRの委託工事でございますけれども、私ども新幹線の建設等行いますと、駅などでJRの営業線の横で工事をやらざるを得ない部分がございます。そういったものにつきましては、現実には列車の運行ですとか、あるいは列車は一時止めて作業周りを確保するとか、あるいは列車に注意をして徐行をしてもらいながら工事をする、こういったものも必要になってございまして、こういった部分につきましては、JRにお願いをせざるを得ないということでご説明を申し上げまして、これにつきましてはやむを得ないものではないかという形でご意見を賜ったところでございます。

それから、ちょっとこれには書いてございませんけれども、レールの関係でございまして、これ、JRに随契という形式をとりまして委託契約をやっておりますけれども、現実にはほぼ共同購入といった形態に近い形での購入となっております。新幹線のレールでございますけれども、現実には我々が年間1万トンぐらい現在買っておりますけれども、JRは交換用のレールも含めて10万トンぐらいのものを継続的に調達しております。そこで私ども、新幹線用のレールにつきましては、1万トンの部分を合わせてJR東日本のほうに委託をいたしまして、それでまとめて調達をしております。JRは別途東海、あるいは西日本も含めてJR東日本に委託をしております。また、JR東日本は旧国鉄を引き継いでWTOに基づきます手続をまとめてやってくれているという部分がございます。そこで私どもは手続の簡素化の部分もあり、また、実質的共同購入ということでJRには委託手数料として1%は払っておるんですけれども、現実には私どもの調達実績、ほぼ同時期に調達いたしました九州新幹線のレールと成田空港高速化アクセスのレールを比べると、JRに委託調達した方が20%程度安く調達ができております。こういったことで、

これにつきましても安いねということでご報告をいたしたところです。

【松本財務課長】 1点補足させていただきますと、要するに九州新幹線については、まさしくJRと関係があるんで、JRが一括調達したものを安く売ってもらった。成田の話は、今度開通するアクセス鉄道の工事を機構が行ったのですけれども、あれはJR東の成田エクスプレスのライバルでございますので、JR東が売ってくれないから、自分で買ったといったところ、高くなってしまったというところでございます。端的に申し上げるとそういう構図でございます。

【川西経理資金部長】 ということで、JRとの競争線建設では、JRが共同購入に乗ってくれないんで、結果として高くなってしまっておるわけでございますけれども、そういった状況でございます。

それから事務所の賃貸借契約につきましては、随契もやむを得ないんだけど、当初の契約相手の選定の際の価格比較、あるいはこの価格が妥当かについては継続して見直しを行っていくという必要があるというふうなご指摘を賜ったところです。

共有船につきましては、後ほど海事局のほうから追加的に説明がございますので、この部分では省略させていただきます。

それからシステム関係等につきましては、著作権をちゃんと持ちなさいというふうなご指摘を賜ったところでございます。

また、私ども、競争性のある契約方式へ移行ということで、我が方でやったものについては方針どおりちゃんとやりなさいというご指摘を賜ったところでございます。

議事2につきましては、複数年契約につきましては、債務年限の拡大等によって改善しなさいと。

また、1者応募の関係の議事3と4でございますけれども、1者応募の中でも設計業務についてのその資格要件の緩和、品質確保の観点からの総合評価の方式の拡大、あるいは公告等の情報提供の手段の拡大とか期間の延長と、こういったものを考えなさいというご指摘を賜ったところでございます。

そこで、そういった形で私どもがこういった方針で臨みたいということに、方針につきましては、その方針を進めなさいという形でご審議賜って、ご意見をいただいたと考えておるところでございます。

これが次のページでございますけれども、この結果につきましては、1月29日に国交省のほうに提出させていただいておるところでございます。私のほうからは以上でございます。

ます。

【堀内財務企画室長】 それでは補足的に海事局のほうから共有船の建造についての随契の見直しについてお話をさせていただきます。今のペーパーの1枚目にございましたように、共有船舶建造については、基本的には随契の枠内としても見積書を提出させる造船所の範囲を拡大するなど、競争性を確保の観点で見直しながら慎重に進めていくことと、そういうご指摘を受けております。私どももそういったご指摘に沿った形で、今、その改善の方向性を考えておりますので、それを簡単にちょっと、お時間ないそうなので、簡単にご説明させていただきます。

資料5の後ろにつけております関連資料でございますが、そもそも共有船につきましては、機構と事業者と一緒に、海運事業者と一緒に船を造っていくと。そこでその一緒に造る造り先の造船所、そこに対して随契という形をとらしていただいているわけでありまして。この随契となっている理由でございますけれども、右側に書いてございますように、機構の共有船というのは船舶ができ上がった後、共有事業者が主体的に使用すると、そして機構は資金的な支援と技術支援を行うために、ある意味便宜上というとあれですけれども、共有という形をとっているということでありまして。

資金的というのは、リスクのある資金貸し付けの裏づけとして、所有権保全という意味での共有という形であります。技術支援としては、やはり船主でないと、造船所から見ると船主でもない者が何をこう工事監督とか設計審査とかに入ってくるんだということになるので、やはり所有権を持って造船所と相対でやっていくということは必要だということでございます。

そうしたことで、造船所の選定自体は民間の経営判断、事業の取引等に応じて事業者が行うのは適当だと判断してございます。なお、共有建造を行う際には、事業者が一般競争入札か随契かを選べる仕組みをちゃんと規定上してございます。ただ、随契を選ばれてしまうのが一般でございます。

そして民間の経営判断といいますけれども、どういうことを考えるかということ很简单に申しますと、修繕等のアフターケアの容易さ、地理的要因等でございます。その使用者の立場として、やはり広島で事業者がいるのに、函館のドックでつくとなかなかアフターケアをしてもらいにくいとかですね、そういうこともございます。あと、過去の建造品の品質ということで、これも使った者の実感としてあるところもございます。3点目に造船所の得意分野と。内航船をつくる造船所は全国38しかございません。その中でもタン

カーとか鋼材船とか得意分野がありますので、おのずと限られてくるということもございます。それから船舶を建造するタイミング、船価の動向はかなり振れ幅が大きいので、ビジネスの判断というタイミングの問題もございます。ここに書いてございませんが、船台の空きぐあいというのもかなり大きなファクターで、空いてないから至急押さえなきゃいかんというタイミングもございます。そして※印にございますように、一般に民間における造船所、少なくとも内航の造船所選定の際には入札は行われていないそうです。

こういう事情がございまして、これに合わせて造船所の選定をしていただくということもでございます。ただ、それでも適正な船価であることの確認は必要ということで、現在でも任せきりではなくて、機構が設定した予定価格の範囲内であることの確認とか、複数の造船所から見積りの提出を要請をしております。これ申込書に相見積りの額を複数記載する欄を設けて書いてくださいねとやっておりますが、実際には全体の約3分の1ぐらいの事業者のみ提出していただいております。

今後の改善策といたしまして、我々も事業者にいろいろとお聞きしましたけれども、なかなか随契を変えるのは商慣行上かなり難しいということもございますので、今できる範囲で複数の造船所からの見積りの提出を原則としてすべての事業者にちゃんとやってくださいねと義務づけることを検討したいと考えております。もちろんどうしてもできないという事情があるときには、そこを明確にした上で、例外ということとさせていただきます方向にできればと考えております。以上でございます。

**【家田分科会長】** ありがとうございます。それでは、先ほどの4番の議題の前半と後半込みにして、議論をお願いしたいと思います。特に、先ほど角先生からもありましたけれども、これからの事業の評価をいずれやるときに、作業をしていく都合上、こんなふうにとということもありましたので、ぜひ建設的なご意見をいただきたいと思っております。

じゃあ、1つ、2つ私からですけれども、もうちょっとリアリティーのあるサーベイを知っておいたほうがいいと思うんですね。つまり随契で仕方ないでしょというご説明にはなっているんだけど、例えばレールにしても、じゃあ私鉄はどうしてんのか、さっきの成田で言えば、京成じゃどうしていけないのとかね。京成はJRが買うときよりそんなに高い額で買うのか。あるいは何で機構が買うときにはこんな高くなるんだとって新日鉄や何かになどなり込んでいるのか。そしたらこんなこと言われたと、ああそうですかと言って引き下がったのかね、もう一回食らいつているのかと、ほんとうにレールの専門家がそれ仕事しているのかとかね。うんと多い額じゃありませんけれども、やっぱり

もうちょっと知っておきたいなという感じがしますし、あるいはJR委託工事にしてももちろん2国間の条約みたいなものだからね、日本と韓国と相手するとき、相手は韓国じゃなくてタイとやったってしょうがないわけで、もちろんその場所の、場所にくっついてある事業者だからしょうがないと思うんですけども、その中でもやっぱりコスト削減のモチベーションがわくような仕組みを、こういう工事だからこそ何か新しくつくり上げていく工夫とかね、何かまだ勉強の余地が、すぐにはできないかもしれないけれどもありそうですね。あと、共有船のほうについてはぜひどうぞ。角先生とか。お願いしたいと思いますけれども。

**【角委員】** この最後のご説明なんですけれども、これは商習慣としてこういう、私も初めてこれは伺ったことなので、確認させていただきたいんですが、これは日本の内航船主さんの商習慣ということなんですか。一般に外航船をやっているようなところだとまた違う、大きなところはまた違うんじゃないかと想像しているんですけども、ちょっとその辺を補足していただけないでしょうか。

**【堀内財務企画室長】** はい。おそらくすべて網羅して聞いたわけではありませんし、その外航船のほうはスコープの対象外としておりましたが、少なくとも内航船と外航船、かなり船主さんのスケールが違うというのがあります。平均にしても100分の1ぐらいという違いがありますんで、99.6%が中小事業者ということもあります。やはりそういう限られた中でやっている商習慣としては、おおむねそうだということを、我々直接事業者5社以上からお話聞きましたけれども、それをええられてしまうとほんとうに困ると、機構からの資金的・技術的援助を欲しいんだけど、ええられてしまうと船台の押さえたとか、そういった限られた船台をどう押さえていくかといったところ特に、あとタイミングの問題で、いい船価のタイミングを逸してしまうというのは非常に痛い、その辺はかなり言われました。

**【今出船舶産業課長】** 釈迦に説法になるかもしれませんが、ちょっと一般的な話として造船の関係を補足させていただきますと、官公庁船のような場合でございますと、競争入札という形で、厳密なスペックに基づきまして積み上げて、造船所のほうも計算して調達をするという形になってございます。一般の商船、特にこういう内航船のような船でもやはり契約をしましてから実際建造するまでの間にやっぱり1年とか2年とかかかちまして、契約をした後に造船所のほうは鋼材でございますとか、エンジンでございますとか、調達をいたします。その価格もかなり変動がいたしまして、実際つくる、船を請け負

ってつくっていただくという造船所の方を船主さんのほうが決めてかかりませんと、実際この船価でもって仕事を受けるかどうかということがなかなか決めにくなくなっていて、外航の商用船舶でございまして、大体もう相対で交渉するというのが一般的な商習慣であろうと思っております。

【角委員】　　そうすると当面はこの一番下の今後の改善策というようなことで、見積書は取るけれどという、そういう感じですか。

【家田分科会長】　　だけど考えてみると、土木構造物も、あるいは巨大なビルなんかも建造期間はものすごく時間がかかるし、調達も国際調達を材料もするし、その中でリスクを抱えますよね。だから、造船だけが特殊な環境にいるわけでは一般論としてはないと思うんですよね。したがって、現状の商習慣を踏みにじるのは全く言語道断であるから尊重しなきゃいけないんだけど、新しいこういう制度をつくる時には、それがよりよい方向に向くように、何かインセンティブをつけるような工夫が要るんじゃないかと思うんですが、一気にできないにしても何か勉強していただいて、その勉強の結果がいずれ反映するような、スパイラルアップできるようなことを考えたほうがいいんじゃないでしょうかね。

【今出船舶産業課長】　　先生がおっしゃいますように、通常だからそういう、例えば調達のリスクとか、そういうのはリスクがとれる、例えば土木の世界でございまして、大きなゼネコンでございまして、船の場合ですと商社が入ったりしてやっていくわけなんでございましてけれども、なかなか内航船の場合はやはり零細の船主さんと、それから中小企業の造船所さんとでやっているということもありまして、そういう慣習になっていたということです。

【家田分科会長】　　つまり言いたいのは、そういう産業構造自身が我が国の将来にとって将来性のあることなのか、つまり、海運政策としてぐあいのいいことなのか、釈迦に説法ですけども、いろいろお考えになっているんでしょうけれども、ぜひその前向きな方向に、この機構の制度も長期的に見て話が合うように少しずつ転換を努力すべきじゃないかと思うんですけどもね。

【今出船舶産業課長】　　先生のおっしゃるとおりだと思います。

【家田分科会長】　　どうぞ。

【北條委員】　　ちょっと補足ですけども、JRへ直接発注されているJR委託工事というのが結構多くて、それで毎年これ聞いているような気がするんですけども、やはり

分科会長もおっしゃったように、もう少し、例えば各JRが社内で類似の工事をするときと比べてこれがどれくらい違うのかとか、やっぱり何かできる限り何か見せていただかないと、我々それ以上は判断がしにくいと思うんですね。そういうのが公開できるのかどうかも素人でわからずに聞いているわけですが、数字がすべてというわけではないんですけれども、何かはっきりわかるような資料をもしこの夏の評価のときに提示いただくと非常に判断がしやすいと思います。よろしくお願いします。

【家田分科会長】 例えば例で言えば、積算の資料をつくる時には歩掛表をつくったりするじゃないですか。それは実際にこの作業が何秒かかっているとか実績はかりますよね。例えば、それによってほんとうに幾らかかっているかというのは計算できるでしょ。例えば委託工事のうちの全部じゃないけれどもサンプルサーベイをして、ほんとうに原価が幾らになっているんだと。それは払っている額とどういう関係になっているんだとか。そういう実績の事後評価というようなことは、事前にやるのは難しいですよ、状況がケース・バイ・ケースですから。でも事後だったらサーベイはできるんじゃないかと僕は思うんですけれどもね。

【川西経理資金部長】 わかりました。担当と直接口頭で話している部分では、そんなに吹っかけられているという意識はないみたいなことも言っておりますけれども、確かにまさしく我々当然積算しておりますので、我が方の工事とJRの工事の積算の状況も含めまして、ちょっとしっかり見ていきたいなと思っております。

【家田分科会長】 積算って積み上げだから事前だけれど、私が言いたいのは、事後の調査をして。プロジェクトでもほら、事前の評価はもちろん重要だけれど、事後の評価によっていろんな学ぶことがあるでしょ。同じように、問題があるとは僕は言いませんよ。ただ少なくともよそからもうちょっと見てくださと言われていたようなことについては、事後評価をきちんとやって、それで思っていたとおりなのか、改善の余地があるのかってことを考えるのが一番正攻法だと思いますけれどもね。

【川西経理資金部長】 承知いたしました。

【家田分科会長】 ご検討ください。

【川西経理資金部長】 検討させていただきます。

【松本財務課長】 なかなか相手がいる話なので、データの提供を受けられるかどうかなど、ちょっと難しい部分もあるかもしれませんが。

【家田分科会長】 だってお金出しているんだから立ち合えばいいでしょ、全部。

【松本財務課長】　そうですね。おっしゃるとおり。

【家田分科会長】　サンプルの工事に。そうすれば計測できますよね。ほんとうに何人工で使っているのかとか。

【松本財務課長】　わかりました。

【川西経理資金部長】　持ち帰りまして、検討させていただきます。

【家田分科会長】　ご検討いただければ結構です。

ほかにはいかがでしょうか。

【石津委員】　よろしいでしょうか。

【家田分科会長】　はい、どうぞ。

【石津委員】　今、例えばレールの話に関しましても、契約監視委員会のときにはもうちょっと中の金額の比較、民間と比べてどうかとかそういったような資料も出てはいたんですね。ただ私、先ほどもちょっと思ったんですけども、例えばこの評価委員会でも契約について取り上げて、そして、新しくできた契約監視委員会でも取り上げて、さらに以前から入札監視委員会があって、そして全部終わった後さらに政・独委の評価もそれが含まれるということで、契約に関してすごく重層的に対応されています。毎回毎回すごく、各専門の分野から綿密にやっていくのはとても重要なことでもあると思います。また、もうちょっと何かこう合理的にできる部分もあるのかなあという感じもしますので、それぞれの役割分担、ちょっと明確に何かされると効率的かなというような感じもいたします。

【松本財務課長】　先生、おっしゃるとおりでございまして、まさしく政・独委と各省の独法委員会の二重の評価体制、それから閣議決定にしたがって設置された契約監視委員会などもあって、独立行政法人の評価の在り方が複雑な形になってしまっています。これはちょっと政府全体の課題なんだろうと思うんですが、我々としてはそういった問題意識を持つてはおりますが、政治主導の中で解決していただきたいなと思っております。

【家田分科会長】　いろんなところで同じ話題が出てくるということは、大変に関心を、国民的関心と呼んでいる話題であるということでもあるんで、それぞれの委員会でより丁寧にやっていくということは当然に努力義務だと思うんですが、無駄に何回も同じ資料をつくることはないんで、こっちで使った資料をあっちでも使っていただくとか、そんなふうにして評価のために作業が増えているんじゃないかねえ、何をやっているかわかんないですからね。ただ、やっぱり基本的にはこの評価委員会はファクトに基づいて合理的な判断をしていくというその考え方で、極力科学的にアプローチするというところでお願いしたいと思

うところではあります。

大体以上ですかね。ただいまのは報告事項なんで、言いつ放しで結構なんです。これでよろしいですか。はい、どうぞ。

【川中政策評価官】 念のためなんですけれども、政・独委の2次評価について、非常に細か過ぎるじゃないかという見方は確かにできるんですけれども、21年の3月30日に政・独委のほうから国土交通省の評価委員会のほうにこうした視点でもって今回は評価してくれという注文がついてまして、そこの中に書かれている項目ではあるんです。ただそれをここまで細かくチェックするとは思わなかったんですが、一応項目としては、3月30日なんで、いきなり送りつけられてやってくれと言われたのもおかしいといえればおかしいんですが、一応だから不意打ちとまでは言えないというものです。

【家田分科会長】 1回で直るというのは、そういうものじゃなくてだんだんスパイラルで、PDCAでだんだんよくするというのが一番健全なやり方だと思うんで、こういうふうに努力してみたけれどもまた言われちゃったんだから、もっと努力すりゃいいんでね。そういうふうにしましょう。

時間がもう来ていますけれども、何かお気づきの点とか、この夏にまた大変な作業が待っていますけれども、それに向けてご関心の向きとかありましたらどうぞ、お願いしたいと思っておりますけれども。私から雑談で申し上げますと、機構についてもいろんなことがありますよね。新しい新幹線が、来年か。

【川西経理資金部長】 今年の12月に東北。

【家田分科会長】 今年か。開業ですね。今年ですね。

【川西経理資金部長】 はい。来年の3月に九州ということで、青森とあと博多・八代が開業です。

【家田分科会長】 そうですね。そんなふうにイベント風なものも来年、今年か、はあるし、そうするとその評価もまたそのまた次になりますけれども、でも社会の中で話題になるようなものは的確に、念頭に置いてやっていったほうがいいと思うし、一例を挙げると新潟の話がさっき出ましたけれども、岡田先生からありましたけれども、ああいうのも私どもの評価委員会からすれば、え、自治体のところに説明していないんですかと。あの、少なくとも報道によれば、何も聞いていない話だというふうに言われているわけなんですけれども、そんなはずはないようにも思うし、もし何も言っていないとすると、機構の中でのパブリックリレーションズというか、説明能力、説明責任のところに悪い評価を

せざるを得ないし、もしくはちゃんと説明しているのにそうならないとすると、そういうことをおっしゃるほうに何か私どもも一言言いたくなってしまうという面もありますので、ぜひ社会の中で起こっていることに対して、過剰に反応する必要はないんですが、筋を通すというところで資料をつくっていただくようお願いしたいと思うところであります。

【松本財務課長】　かしこまりました。

【家田分科会長】　よろしいですか、先生方。

それじゃあ、委員からの発言は以上にさせていただきたいと思います。

【松本財務課長】　本日いただきました内容につきましては、議事概要を作成の上、速やかに公表させていただきたいと存じます。また、議事録につきましては、後日その内容をご確認させていただきたいと存じますので、事務局から各委員の先生方に郵送させていただきます。非常にお忙しい中大変恐縮でございますけれども、ご発言の内容等のチェックをお願いしたいと存じます。

本日は長時間にわたりご熱心に、大変ご熱心にご審議いただきまして、大変どうもありがとうございました。

— 了 —