

平成26年8月5日

### 第36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

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) それでは定刻となりましたので、ただ今から第36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、御多用中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。鉄道局の鉄道事業課長の大石でございます。しばらくの間、私の方で進行役を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

まず、議事を行うための定足数でございますが、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。また、岡田委員におかれましては後ほど来られるということで伺っております。したがって、国土交通省独立行政法人評価委員会令第7条で規定されている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御報告いたします。

次に、本会議の公開についてです。例年と同様でございますが、議題1「平成25年度業務実績評価について」は評価委員会運営規則に基づいて非公開の取扱いとさせていただきます。議題の2「平成25年度財務諸表について」は公開の取扱いとさせていただきます。

また、本議会の議事録等については、議事概要では主な意見のみを取り上げることとし、議事録では発言者名を記載しない等の措置を講じた上で、国土交通省ホームページで公表して参りたいと存じます。

それでは、まず資料の確認をさせていただきます。お手元の資料を御覧いただきますと、上から順に議事次第、座席表、委員名簿があります。次に御審議資料といたしまして、上から議題1の「平成25年度業務実績評価について」にかかる資料が1-1から1-4、さらに参考資料といたしまして「関係法令等」がございます。議題2の「平成25年度財務諸表について」にかかる資料が2-1と2-2になっております。遺漏はございませんでしょうか。

それでは、これより議事に入らせていただきます。議事の進行につきましては分科会長をお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

(委員) 本日は皆様、大変御多忙、また酷暑の中をお集まりいただきましてありがとうございます。早速ですが、本日の議事に入りたいと思います。

まず、議題1の「平成25年度業務実績評価について」、あらかじめ各委員から御提出いただいております評価結果をもとに、分科会として本日最終的な評価結果を確定いたします。最初に議題1の審議の進め方につきまして事務局から説明をお願いいたします。

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) 前回、7月8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御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もかかわらず、この報告に対する評価を御提出いただきまして、事務局を代表して心からお礼を申し上げます。それでは御審議の進め方について御説明をさせていただきます。

まず、事務局より、資料 1-1 に基づきまして国民の意見募集結果についての御報告をいたします。次に資料 1-2 に基づき、委員の皆様から御提出いただいた評価の結果と評価の確定方法について御説明をさせていただきます。全部で 22 項目あります評価対象項目について機構に再説明を求める項目と、説明を求めることなく評価を確定できる項目に選別していただければと存じます。その上で機構に入室してもらい、資料 1-3 に基づき再説明を要する項目について午後から御説明をさせていただきますので、これに対する質疑をお願いしたいと思います。

質疑後、機構には退出をしてもらい、監事のみ残っていただき、今回の監査に対しての留意事項等について委員の皆様との意見交換の機会を持っていただきたいと思います。最後に平成 25 年度業務実績評価の最終確定をさせていただきますと存じます。

お手元には資料 1-4 として平成 25 年度業務実績評価調書の案をお配りしております。これは委員の皆様からいただいた評価調書の内容につきまして事務局で取りまとめた内容で、また事実誤認等あれば事務局までお知らせいただきたいと思います。今後本分科会の評価結果として国交省独法評価委員会に報告するものとなっております。この資料 1-4 を含め、委員の皆様の本日の御議論等を踏まえ、分科会としての評価の確定をいただければと存じます。このような進め方としたいと考えております。

(委員) どうもありがとうございました。多くがほとんどの委員の御意見が一致しているというものですので、それにつきましては時間もありますのでこのような形で検討していただいて、評価が分かれているところについて時間を十分にとりたいと思っております。1-2 の 1 のこのフローチャート、昨年とこれは同じかと思いますが、この進め方でよろしいでしょうか。

それでは項目等につきまして、さらに御説明をお願いいたします。

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) それでは 1-1 から御説明させていただきます。まず資料 1-1 でございますが、国民への意見募集の結果でございます。これにつきましては、平成 25 年度業務実績評価についてホームページで意見募集を行いました。意見はございませんでした。

次に、平成 25 年度業務実績評価の結果と審議の方法について御説明をさせていただきます。資料 1-2 の①でございます。こちらのフローチャートは従前より採用されて参りました各項目の評価を決める際の方法を表したものでございまして、上の枠を御覧いただきますと I というところで 7 人の委員の 3 分の 2 に当たる 5 人以上の同評価があった場合にはその多数値を採用することとし、5 名以上の同評価が得られない場合にはその項目を要審議項目といたします。

Ⅱでございますが、複数の委員の評価が同じで残りの委員の評価が分かれる項目につきましては補足説明項目といたします。最後にⅢですが、7月の分科会又は評価を付ける上で異議のあった項目等については要説明項目とし、これらの項目について再度御説明させていただき、その上で評価を確定していただくというものでございます。

Iの評価方法を今回の評価の集計結果に当てはめると、真ん中のフローチャートのところでございますが、全22項目のうち全員が同評価であったものが14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B、A、Sの評価となります。また同一評価が6人で1人が異なる評価をしていたものが6項目ございましたので、これにつきましてもそれぞれA、S、Cの評価となります。このほか、同一評価が5人、残りの2人が同一評価となっているものは該当ございませんでした。また同一評価が5名で残りの2人の評価が分かれている、これはⅡの方になりますが、これについても該当はございませんでした。

そういたしますと、最後にこれらに該当しなかったものとして2項目ありまして、さらなる審議を要する項目として4番の「鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み」及び17番の「随意契約の見直し等」が要審議項目として該当いたします。

ところでⅢの要説明項目ですが、これについても特に該当するものがないと考えております。

資料の1-2、②を御覧ください。この表は委員の皆様からいただきました評価について以上御説明をいたしました方法を適用した場合の集計結果を取りまとめたものでございます。以上のことから4番と17番が再審議項目として再説明を要することとなります。これら2項目につきましては資料1-3、要審議項目について用意していますので、再度、機構から御説明をさせていただいたうえで最終的な評価を確定してはどうかと御提案をさせていただきます。

(委員) どうも御説明ありがとうございました。この2つが大きな論点かと思いますが、そのほかの項目につきましては、以上の事務局の方からの御説明のプロセスでよろしいでしょうか。

それでは、機構の方から御説明等々含めてお願いしたいと思います。もう入っていただいてよろしいですか。

よろしいでしょうかね。冒頭、石川理事長から御挨拶いただくと伺いましたのでお願いします。

(鉄道・運輸機構 石川理事長) おはようございます。鉄道機構の理事長の石川でございます。最初に一言御挨拶させていただきたいと思います。

前回の分科会でも事務的に御説明をさせていただきましたけれども、北陸新幹線の長野、金沢間の消融雪設備工事の入札に関しましては、3月4日に入札談合等関与行為防止法違反容疑で当機構職員2名が起訴されました。併せて3月19日には公正取引委員会より同機構に対しまして同法に基づく改善措置要求等がございました。公平かつ厳正に処分に行うべき私どもの機構の職員が、動機はいかにあれ、入札情報を漏洩し、また機構が入札談合等

関与行為に関わる改善措置要求を受けたことは極めて遺憾でございます。北陸新幹線の延伸に御期待をいただいております沿線の方々を始め、関係者の皆様方、分科会委員の先生方に大変御迷惑、御心配をおかけしてしまいましたことについて深くお詫びを申し上げたいと思います。

現在、機構におきましては、当面の再発防止策を鋭意実施するとともに、さらに当機構と利害関係のない弁護士により構成される第三者委員会、これを設置いたしまして、今般の情報漏洩事案等に関しまして背景等の分析、再発防止策というものを検証していただいております。今後、この第三者委員会の検証結果がまとまりましたら、それらを踏まえまして機構としての改善措置内容等を確定して、公正取引委員会に報告、公表する予定でございます。

なお、起訴された 2 名の職員でございますが、当時の鉄道建設本部東京支社設備部長に関しましては、先般入札談合等関与行為防止法違反により懲役 1 年 2 カ月、執行猶予 3 年の有罪が確定したところでございますが、7 月 25 日付けで私ども、懲戒免職といたしました。また、罰金刑が確定しておりました当時の東京支社の設備部、機械第 3 課長につきましては停職 3 カ月の処分としてございます。さらに、管理監督責任に関しましては、この第三者委員会の調査結果などを踏まえまして、今後、事実関係全体が確定した段階で厳正な処分を行う予定でございます。

私どもとしては、改めて今回の事案を重く受け止めまして、職員 1 人 1 人が情報の守秘等に法令遵守を徹底し、業務を適正に行い、結果をしっかりと出していくということで、国民の皆様からの信頼回復に努めて参りたいと考えております。どうぞよろしく願いいたします。

(委員) 石川理事長、どうもありがとうございました。それでは、鉄道・運輸機構の平成 25 年度業務実績評価に当たりまして、項目の 4 番、これは鉄道建設に関わる業務の質の向上に向けた取組み、並びに項目 17 番の随意契約の見直し等、この 2 項目につきまして再審議が必要となりましたので、このことにつきまして機構からの説明をお願いしたいと思います。

(鉄道・運輸機構 鉄道建設本部 高瀬計画部長) では、平成 25 年度の主な取組みについて御説明させていただきます。表紙をめくっていただきまして、趣旨を御覧いただきたいんですが、右下にページ数振ってございます。鉄道建設に関わる業務の質の向上に向けた取組みにつきましては資料の 1 ページから 3 ページで説明させていただきます。なお、ここでは質の向上の根幹となります技術開発の推進、それから開発成果の公表について、主な取組みを説明させていただきます。

まず、1 ページの技術開発の推進を御覧いただきたいと思います。まず最初に、技術開発テーマの取組みでございます。25 年度は各分野におきまして 31 点の開発テーマに取り組みしました。ここでは特に電気部門と設備部門について取組みを紹介させていただきます。

まず電気部門でございますが、回生電力を有効利用する研究ということで簡単に内容を

御説明しますと、現在ブレーキ制動時に回生電力が発生しますが、これを有効に利用できるように電力貯蔵装置、これについて長所、短所を比較しながら指針を得ようという研究でございます。それからもう 1 点、設備環境でございますが、駅設備計画支援システムの開発。右の方にシステム画像の写真、添えてございますけれども、ホームとか、それからエレベーターのなんかの駅設備、これの最適な配置、それから案内表示の視認性の向上を図るためにバーチャルリアリティを使用したシステムの開発になるということでございます。

続きまして、今度は技術開発、開発したテーマの活用例を 2 つ御紹介させていただきます。1 つが GRS 一体橋りょうの開発でございます。GRS 一体橋りょう、これ、補強土一体型橋台と門型ラーメンが融合した形式とございますけれども、資料の下の方に橋りょうの横から見た模式図、書いてございます。左側が従来の橋りょうで、右の赤い字で書いたのが GRS 一体橋りょうです。

左の従来の橋りょうを御覧いただきますと、橋台の上に支承がありまして、その上に桁が載っかっています。また橋台の左右には背面盛土といった土構造の構造物がございしますが、これと橋台とは別構造、離れた構造になっております。これを GRS 一体橋りょうは、橋りょうについて言えば橋台と桁を一体とさせた。これによって構造物がかなりスリムになるんですけれども、これによって地震時の損傷、それから落橋、それから津波による浮力による桁の浮き上がり等を防止できる。また背面盛土の沈下も防止できるといった構造でございます。

25 年度はここに赤で書いてございますけれども、北海道新幹線において初めて実構造物に適用しております。それから先般御紹介しましたが、三陸鉄道の復旧工事においても適用して現在供用中でございます。

次に右側に参りまして、SENS の都市鉄道への利用。SENS と申しますのはここに書いてございますように、NATM とシールド工法の境界領域に適用する新しい施工システムでございます。NATM と申しますのは実際のトンネルの構内に人が入って、人が機械を動かしながら、又は発破をかけながら掘削する工法で、主に山岳部で適用されています。それからシールドはここに写真がございしますように、シールドマシンという大きな機械で掘削して、その後ろに工場で作ったコンクリートの板を貼っていくといった工法でございます。非常に安全ではあるがお金のかかる工法で、都心部でよく利用されています。

で、この SENS と申しますが、この特徴のところに書いてございますように、シールドマシンにより掘削を行うため NATM と比較して安全性に優れております。一方で場所打ちコンクリートによるトンネルの構築を行いますので、シールド工法に比べて経済性に優れるといった方法でございます。

この工法につきましては、東北新幹線の八戸、新青森間で最初適用いたしました。その後北海道新幹線でも適用いたしまして、今回はそれを改造すると申しますか、コンクリートの防水性を高める工夫を行いまして、都市部、ここでは相鉄・JR 直通線の西谷トンネル、

それから相鉄・東急直通線の羽沢トンネルと書いてございますが、都市部でも適用できるようにしたということでございます。

1枚めくっていただきまして、技術開発の推進として、今回は受賞例を2つ御紹介させていただきます。25年度の学会からの受賞は全件数4件ございました。ちなみに24年度は5件ございます。

まず1つが土木学会の技術賞（Iグループ）です。土木学会技術賞（Iグループ）の説明はこの表の下の方に記載させていただいております。土木学会は会員数約3万9,000の工学系では最大の学会でございます。それから技術賞のIグループ、これは下の2行の後ろの方にも書いてございますけれども、画期的な個別技術を表彰されるものでございまして、土木の分野では最も権威のある賞となっております。

今回賞をいただきましたのは、青函トンネルの耐久性能の検証・評価による健全性の確立でございます。簡単に御説明しますと、青函トンネル、開業してもう25年経っております。この25年の間にトンネル自身もしくはトンネル周辺の地盤の種々の挙動を計測、それから試験を行って参りました。その結果を今回、解析を行いまして、北海道新幹線が通行しても問題がないということを確認できたものです。これについては今後のトンネルの維持管理手法の発展にも寄与するという事で評価をいただいております。

それからもう1つ、上の方に参りまして、地盤工学会の技術業績賞でございます。北海道新幹線への補強土構造物の適用。ここで補強土構造物と申しますのは下の方に※で書いてございますけれども、専門用語になりますが、補強土擁壁、補強土橋台とか、いろんな構造がございます。今回賞をいただきましたのが、これらの多様な補強土構造物をコンクリート構造物等との構造境界に適用して地盤工学の発展に寄与したということが評価されたものでございます。

最後のページになりますが、開発成果の公表でございます。まず1つが学会等の各種委員会への参加。これは職員が土木学会等の学会に委員として参加いたしましたということでございます。平成25年度は延べ242人、このうち土木学会には59人が参加しております。それから例えば、このところで一番下のポツにございます、例えば他機関で行っております新しい申請の調査、こういったものにも職員が参加しております。

次に開発成果の公表ということで論文等への投稿でございますが、論文の発表は83件ございました。そのうち、黄色の枠で書いておりますが、専門家の査読付きの論文が18件ございます。それから論文の投稿でございます。これが52件、査読付きが7件となっております。査読付きの論文又は投稿の例をここに書いておりますけれども、例えば土木学会のトンネル工学研究発表会、それから同じく土木学会の論文集、この辺りは1つの論文で3名の専門の先生方が査読される。で、必要に応じて論文の修正もございまして、それから論文の再議は編集小委員会で決定されるということで、結構難しい査読論文でございます。

その結果の受賞例が下に記載してございます。御覧のとおりですが、特に目新しいのは1番下にあります世界交通学会、これが3年に1回開かれる交通関係の学会ですけれども、

題目にありますように都市開発と駅の処理能力との整合性に関する研究ということで、構造物の構築云々といった工事部門ではなくて、いわゆる調査関係の部分で受賞させていただいたものでございます。

以上、簡単でございますが。

(鉄道・運輸機構 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。随意契約の見直し等について補足的に御説明申し上げたいと思います。資料 4 ページをお開きいただきたいと思います。

こちらの資料は冒頭理事長からお話がありましたように、北陸新幹線の消融雪設備の入札情報の漏洩に当たりまして機構職員が在宅起訴された際に、3月4日に機構の方から公表させていただきました当面の再発防止策でございます。当面の再発防止策、柱は6つございます。それぞれについて御説明を行いたいと思います。

まず1つめがコンプライアンス体制の強化ということで、コンプライアンス担当理事、それから本社、各地方機関にコンプライアンス推進組織を設置いたしました。この前提となることを若干御説明申し上げますと、本社に理事長を委員長とするコンプライアンス委員会を設置いたしまして、各年度の事業計画であるとか、あるいはその事業計画に基づいて、本社、中央機関がどのような研修をするのか、どのようなグループ討議をするのかというのを各計画を立てて、それを本社、地方機関で実施をしていただきます。本社・地方機関の取組みを再度検証するいわゆるPDCAサイクルが回るような仕組みを今般コンプライアンス規定の制定によって構築したところでございます。

それから2つめの監査体制の強化ということで、従来ございました監査室を監査部に改組し組織体制を強化し、これまで以上に内部監査の機能を強化してきたところでございます。それからコンプライアンス通報、相談窓口の設置ということで、従来からもコンプライアンスの通報窓口は社内に設けてきたところでございますが、社内でありますとなかなか相談しにくいという職員の事情もございましたので、社外の弁護士先生に御協力いただきまして、社外にコンプライアンス通報窓口を設置したところでございます。

それから発注者綱紀保持規程でございます。こちらは他の地方整備局等発注機関においては既に設けているところもございまして、発注者の心構えであるとか、発注に当たり入札参加事業者との接触制限、あるいは外部から不当な働きかけがあった場合の報告等の、そういう制度を新しく設けまして、規定として取りまとめたところでございます。

それから2つめの柱の入札・契約監視機能でございますが、入札監視委員会、ございまして。これまでも入札結果について審議を行ってきたところでございますが、これからは高落札率の全契約を審議の対象とし、その入札が適正に行われてきたのかというのを第三者の目を含めて検証していく予定であります。また、これまでは各ブロックごとに検証を行ってきたところでございますが、これを本社、各支社にそれぞれ細分化しまして、きめの細かい対応を行っていきたいというふうに考えております。

それから3つめの公正入札等調査特別委員会における対応でございます。従来から談合

情報が寄せられますと、こちらの特別委員会においてこの入札が適切に行われているのかどうかというのを検証してきたところでございますが、従来はこの検証を工事を担当する方、工事を担当する職員が検証を行ってきたところでございますが、これからは中立的な立場にある総務担当の職員等々で行うとともに、今後は弁護士先生等の第三者を含めて、この入札が適正に行われているのかどうかを検証していきたいと思っております。

また、各企業に対して入札談合の懸念があるということ进行调查するわけでございますが、従来各社の営業担当に聞いてきたところでございますが、これを各社のコンプライアンス担当あるいは本社の総務担当に聞くことによって、相手企業においてもコンプライアンスをしっかりと確立していただくという形でこの特別委員会の調査を強化して参りたいというふうに考えております。また、入札監視委員会、規約監視委員会からこのような問題点があるといった意見具申を理事長にさせていただき仕組みも導入して参りたいと思っております。

3つめの入札契約手続きの見直しでございます。今般の入札の情報の漏洩に当たりまして、実は工期は大変厳しい中でその発注担当の負担というのは大変大きかった。特に2回入札が整わない場合には、それを3回目にやるということになりますと数か月を要するなど、工期に間に合わなくなるのではないかと心配を担当職員は思っていたということもあります。このような観点から、1回目から入札参加者が1社である場合には無条件で3回目まで入札を可能にすることによって、より入札を円滑に進める、入札機会の拡大を進めていきたいというふうに考えております。

また、今回の入札談合に当たりまして、例えば5社事業者が参加していたんですが、途中から4社が辞退するなど、入札として非常におかしい、そういうような現象が見られてきたところでございますので、1回目の入札において辞退者が発生し1者応札となってしまったような場合は原則として入札を取りやめて再度入札を行うなど、入札をより厳しく実施して参りたいというふうに考えております。

それから先ほども談合情報の話がございましたが、談合情報が寄せられて、それが入札状況と談合情報等指摘どおりという場合には入札を取りやめていきたいというふうに考えております。

それから4つめの情報管理の徹底でございます。先ほど発注者綱紀保持規程のお話を申し上げましたが、入札参加事業者との接触制限、それから外部から不当な働きかけがあった場合にはこの発注者綱紀保持担当者に報告し、ひいてはコンプライアンス担当理事、理事長、副理事長まで報告するような仕組みを設けまして、機構内でもこれらに組織的に対応していく、あるいは対外的にも機構はこのように発注者綱紀に努めているということアピールして参りたいというふうに思っております。

それから5つめのペナルティの強化でございますが、従来からもこのような談合を行っている企業に対しては違約金を加算して参りましたが、WTOの対象工事以外でも繰り返し談合を行う事業者、あるいは談合情報が寄せられたときに、私は談合をしていませんとい



った事業者に対して実際に談合が行われた場合には加算措置を行うこととしております。

また 6 つめでございますが、再発防止策の実施状況及び実効性の定期的な検証でございます。先ほど申し上げましたとおり、コンプライアンス委員会を設けまして PDCA サイクルが回るような仕組みを導入しております。このような中でコンプライアンスの取組みがきちんと機能しているのか、実際に本社だけでなく地方機関まできちんと行われているのかというのを検証し、それを問題点がある場合には次の年、また新しい取組みとして実施するというふうにしていきたいと思っております。

また、工事の平均落札率とか業者別の年間受注額等をホームページで公表することによって機構の入札の透明性の確保、それから情報公開を進めていきたいというふうに考えております。なお、今申し上げたのは当面の再発防止策でございます。現在機構とは利害関係のない弁護士先生から構成される第三者委員会におきまして当該事案の徹底的な調査と、それから今回の事案の経緯、それから動機、それから背景について調査をしていただいております。これらの経緯、動機等を踏まえまして、また再発防止策をさらに充実したものと打ち出して参りたいと考えております。私の方からは以上でございます。

(委員) どうも御説明ありがとうございました。それでは、ただ今機構からの御説明に対しまして委員からの御質問のほど、お願いしたいと思います。

(委員) 3点ほどお尋ねしたいことがございます。最初に1ページの右下の SENS を都市部に適用という箱の中ですけれども、平成18年度、20年度、24年度に下のところに既に3回技術賞、あるいは技術大賞というのを受賞しておられて、今回4回目ということになるかと思うんですけれども、これはこの SENS、この一連の新しい技術開発の構成要素というか、対象が1つ1つ違うのかどうかということを確認させていただきたいと思っております。4回受賞するという内容についてお尋ねしたいのが、まず第1点。

(委員) 先生、1つずつ行きましょうか。

(委員) 1個ずつですか、すみません。

(委員) 最初にまず今の第1問目の御質問に対してお答えください。

(鉄道・運輸機構 鉄道建設本部 高瀬計画部長) SENS と一言で申していますがけれども、実はコンクリートの品質とか、それから配合とか機械の形とか、いろんな構成要素がございまして、ここでございます土木学会の技術賞というのはそれぞれ開発を重ねるごとに1つずつまた評価をいただいたという経緯があります。

ただ、日本産業技術大賞、これは確か、ちょっと記憶、定かじゃないんですが、これは SENS というシステムそのものを評価していただいた賞であったというふうに記憶しています。ですからいろんな、先生おっしゃった1つずつ、それぞれ基本的には異なる対象で賞をいただいたということです。

(委員) すみません、幾つも。2つめの質問は2ページ以降、1ページも関係すると思うんですけれども、たくさん賞を取っていらっしゃるんですけれども、その母数というんでしょうか。技術賞とか、あるいは2ページ目の各種学会から4件受賞されているとい

うことなんですけれども、そもそもこういう賞というものの総数がどのくらいのうちの4なのかということと、同じように論文発表、論文投稿なんかもし分かれば、論文発表83件というのは母数が一体どのくらいあるのかとか、52件も同じですし、あるいはそういう論文に対する賞が6件ということなんですけれども、これも賞の総数がどの程度あるのかということ、直ちに分かるかどうかですが、大体の数で構わないんですけれども教えていただけたらと思います。

(鉄道・運輸機構 鉄道建設本部 高瀬計画部長) まず土木学会の技術賞で申しますと、25年度は6件。総数は6件です。母数という言い方がいいのかどうか分かりませんが、例えば25年度ですと、私どもとJR北海道さんが共同で青函トンネル、いただいているんですが、そのほか例えば国土交通省の各地方整備局の数字で申しますと3件取られている。ですから母数はそれほど多くないというふうに認識しております。

それから学会での発表、学会での投稿で、申し訳ありません、母数はよく把握しておりません。ただ、参考として他の法人がどの程度かというのを御説明させていただきますと、土木学会の論文集なんですけど、これ、4件と書いてありますけれども、我が社は論文集関係9件、25年度は投稿しております。これ、国土交通省全体ですと12件、それからJR等の鉄道会社ですと全体で7件ということですから、ずば抜けて多いわけではありませんが、まあまあそれなりの数字になっているのかなと。ただ母数全体が、申し訳ありませんが把握していません。

(委員) 今の数字はどれに対応する数字ですか。

(鉄道・運輸機構 鉄道建設本部 高瀬計画部長) 土木学会の論文集です。

(委員) 土木学会。4件となっている。分かりました。そうしたら、最後の質問よろしいでしょうか。

(委員) お願いします。

(委員) すみません、4ページの随意契約の見直し等について御説明いただいたんですが、これ、一連の御説明は今年度というか、今回は25年度の業績評価ですけれども、御説明の内容というのはそれに対応して26年度から始めておられることの御説明だったように思うんですけれども。ですので、現在見直しておられるということの内容を今回の評価の中に織り込むというのはちょっとおかしいのかなと思うんですが、その辺りはいかがでしょうか。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) 今回9月4日に公正取引委員会の反則調査が始まりまして、この中で内部調査委員会、それから入札契約制度改革委員会を設けまして事案の調査と、それから再発防止について検証してきたところでございます。この中で幾つか、例えば入札契約手続きの見直しということで先ほど御説明申し上げました、3回目まで入札するよう入札機会の拡大等、幾つか平成25年度以降取り組んでいるところもございます。

今回25年度にできたものというのは少ないわけですが、その準備も踏まえまして、26年の4月からできるところについてはどんどん取り組んだということで、その調査

とその準備と、それからその取組みが開始したということも含めて御検証いただければと思います。

(委員) 取組みが開始されたのはどういう意味。これ、資料的にはほとんど全部年度が異なる、26年度に入ってからというふうに思われますけれども。

(鉄道・運輸機構 大高総務部長) この中で25年度まさに取り組んだのは3ポツの入札契約の手続きの見直しで、一番上の丸でございます3回目までの入札を可能にという、この平成25年9月以降。それから一番下でございます、談合情報が入った場合の入札状況と符合する場合には入札を取りやめ、これについても既に25年度に行っているところでございます。

それから1つ上に行ってくださいまして、入札監視機能の強化ということで3つめの丸でございますが、公正入札等調査特別委員会における談合情報等に対する工事担当者以外の者による事業者・職員の調査、これも既に25年の11月から取り組んでおります。

それから1番下でございます工事業種別の平均落札率、それから業種別年間受注額、受注割合のホームページ公表、これも既に取り組んでいるところでございます。

(委員) ありがとうございます。

(委員) ほかにお願いいたします。

(岡田委員) 時間遅れまして申し訳ありませんでした。SENSなんかのNATMとシールドの境界領域に適用する新しい施工システム、20年ぐらい前から機構さんで積極的に開発されておられた工事がこのようにだんだん精度を高めて載っているというのは素晴らしいことだと思います。

それから、青函トンネルの技術賞をもらわれた件ですけれども、ユーロトンネルとは違って非常に断層の多いところで苦勞されて作られたんですけれども、この評価をされたということはこれも素晴らしいことだと思いますが、これについてちょっと質問をしたいんですけれども、青函トンネルと書いてある2つめのパラグラフの点ですけれども、北海道新幹線の完成に向け新幹線走行に問題がないことを確認というのは、何か在来線とは違ったような格好で健全性の評価をされたということに言い換えてよろしいでしょうか。

(鉄道・運輸機構 鉄道建設本部 高瀬計画部長) いえ。これは特に高速走行云々という見地からの評価ではございませんで、耐久性、あるかどうかとか、周辺のチューニングゾーンが健全かどうかといった形での評価になります。ですから、こういう書き方は大袈裟ですけれども、要は北海道新幹線、走ること前提にして健全性を確認しましたということに聞いていただければと思います。

(委員) ありがとうございます。

(委員) よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

私の方からちょっと1つ。項目の4ですけれども、これは技術開発のみならず、これが機構のコスト縮減なり、あるいは合理的なものにいかにか繋がっているかと。つまり論文がたくさん出ても、それが機構の事業に反映されなければいけないということもありまして、

そういう形でこの項目は総合評価になっております。ですので、今御説明のあったものが具体的にどういう形で国民にとってみて安くいいものができるようになっていくかというところを少し数字で、先ほども幾つかコストが良くなっていますと言っておられたのですが、そこを定量的に見えるところは言っていただけないでしょうか。

(鉄道・運輸機構 鉄道建設本部 高瀬計画部長) 網羅的に整理した資料がございせんものですから 1 例しか示せないんですけれども、よろしゅうございますか。

例えば SENS で申し上げますと、これ、1 本が都市部に適用したということなんですが、通常のシールドトンネルといいますと、1m あたり金額で申しますと 600 万から 700 万円近い、トンネルを掘削して構築していくのにお金がかかるんですけれども、今回の SENS ですと約 500 万円でできあがるという、コスト縮減という形でございます。

それから、これは都市部とで純粹に比較はできない、例えば SENS と NATM という一般論で比較したときに、SENS というのは月あたりの進行が 100m を優に超えます。110m とか 20m の実績があるんですけれども、中で人が働く NATM になりますと大体 70m ぐらいしか 1 月に掘ることができないといったことでございます。工期を短くするという意味でも 1 つの、この SENS ということで言えば効果があるということを感じております。

ただこれ、今申し上げましたのは SENS だけで、例えばその左にあります GRS 一体橋りょう、これもまだ実はいろいろ課題があるんですが、短いスパン、桁の長さが 20m よりも短い程度ですと構造物が全体にスレンダーになりますので、通常の桁を架ける構造に比べてかなり経済性が優れた構造になっております。ただ、これについてはまだ桁をもっとスパンを伸ばしたときにどうなるかといった検討課題が残っておりますので、そういった面はあるんですが、少なくとも適用する箇所によってはかなり安いお金で、かつ耐震性に優れたものができるといった、ただトータルとして説明できるだけのところが持っていないものですから。

(委員) どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。委員の先生方からよろしいでしょうか。それでは、どうも御説明ありがとうございました。では、機構からの説明の意見聴取につきましてはこれで終わりにいたします。機構の皆様、どうもありがとうございました。なお、監事の先生方につきましてはまだしばらくこの場でお残りいただきまして、それ以外の方は御退席をいただければと思います。

続きまして、今回の機構を監査いただきました監事の先生方にお残りいただきまして、委員と意見交換をする機会を設けさせていただきました。今日はどうもありがとうございます。今回の監査に当たりまして、いろいろ留意された点とかポイントというところもそれぞれお持ちかと思いますが、その辺のところ、少し私どもに情報として御教授いただければと思ういます。よろしく願いいたします。

(鉄道・運輸機構 木下監事) それでは 3 監事より順にということで、まず私の方からお話をさせていただきます。監事の木下でございます。よろしく願いいたします。

御存じのように監事監査は機構の業務の適正かつ効率的な運営と会計、業務の適正を期

することを目的としておりまして、会計監査、業務監査を実施しております。内部監査部長により事前に御説明があったかと思えますけれども、平成 25 年度は会計監査につきましては、テーマとして財務諸表及び決算報告書に関する監査と経理処理の適正性ということでした。それから、あと業務監査につきましては、個別テーマとして未稼働施設及び用地の保守管理状況、役務請負契約といたしまして、共通テーマとして内部統制の実施状況、契約の適切性、保有資産の処分状況及び事務所等の移設保留、それから給与水準等の状況といたしました。

今、先生の方から御質問ございました監事監査を行った際の留意点でございますけれども、まず会計監査におきましては、経理処理の適正性を監査する際にいわゆるウォークスルー監査と言いますか、そういう監査方式で起案、契約から支払い等までの会計事務、一連の処理状況がルールどおり行われているか、それからダブルチェック体制のもとでなされているかということに留意いたしました。一部に改善すべき点はありましたけれども、概ね問題はないと認識しています。

それから業務監査におきましては、先程来からお話がありますように職員 2 名の入札談合等関与行為防止法違反の事案が発生いたしましたので、内部統制の実施状況について当面の再発防止策に留意して監査を行いました。理事会を始め内部統制、それからコンプライアンスに関する各種会議への出席や、それから毎月実施しております理事長と監事との懇談会、そういったものを通して内部統制の実施状況を確認しておりましたが、監事監査におきましてはさらに各地方機関に出向きまして、各地方機関の取組み状況を監査するとともに、地方機関の長を始め管理職約 100 名ほどの方々に対して個別ヒアリングを実施いたしまして、1 人約 30 分以上の時間をとりましてかなり丁寧にヒアリングしたつもりでございますけれども、御承知先の取組みがなされていることを確認いたしました。

大変大きな事案であったわけですが、これを機に全役職員の内部統制、それからコンプライアンスに対する意義は格段に高まりましたけれども、再発防止策はまだ緒に就いたばかりでございますので、今後とも PDCA を回して内部統制の強化、充実を図っていく必要があるというふうに思っております。

私、民間出身者として着任してちょうど 1 年になるんですけれども、この 1 年間の印象としては、着任した直後こういう大きな事案が発生したわけですが、この間役職員全員が非常に高い使命感を持って真摯に業務に取り組んでいるというふうに感じております。監事として独立した立場から内部統制の整備及び運用状況を監視、検証する役割を果たしていきたいというふうに考えております。以上でございます。

(委員) ありがとうございます。

(鉄道・運輸機構 入谷監事) 続きまして監事の入谷でございます。どうぞよろしくお願いたします。基本的には今木下監事が申し上げたとおりのところに尽きると思えますが、私個人といたしましては昨年 10 月に赴任したということもございまして、まずもって機構の業務の実態をなるべく早く把握するというのを 1 つの着眼点といたしまして監査

に従事してきたところでございます。

それから、もう 1 つの点といたしましては、なるべく気付いたことについては前広に機構の方に対して話をした上で、ざっくばらんにこういう疑問点を持っているんだけどもどう考えているのか、対策としてどうすべきかというようなことについてフランクな形で話し合いをすることで、こちらの問題意識も深め、相手方との理解も深めて、その上で機構にふさわしい対策、提言をしようということに心がけて参ったところでございます。

ほぼ 1 年間業務した印象でございますが、やはり機構の方々、大変真摯に取組みをされているという印象を受けておりました、特に新幹線の建設については非常に、国民生活に及ぼす影響等について非常に誇りと使命感を持って従事されているなど。特に新幹線等については、いかに与えられた期限どおりに新幹線の建設を遂行していくかどうかということについて、本当に真摯に取り組んでおられるという印象を受けたところでございます。

いずれにいたしましても、今後、機構の業務が合理的かつ適正に行われるように、他の監事ともども努力して参りたいというふうに考えているところでございます。

(鉄道・運輸機構 藤田監事) じゃあ、続きまして藤田でございます。よろしくお願いたします。今、木下監事、入谷監事から説明ありましたので、重複する部分が相当程度ございますので、その点御容赦いただければと思います。

ガバナンス強化、内部統制の強化ということにつきましては、独法改革でも求められているということもありますし、ましてや今回の談合事案の発生によりまして、その強化というのは喫緊の課題ということで、今までの取組みを総ざらいして見直していく必要があるかと考えております。

その観点で監事監査につきましては途中からといいますか、この談合事案というのが手前から発生したということもあって、なかなかその進捗状況に応じて即監事の方の対応というのが難しい面はあったんですけども、まず私としての留意点につきましては 2 点ばかりございまして、機構も 10 年、発足以来経っております、今まで確かに積み上げてきた内部統制の取組みとか、それから社内規定を含めた種々の規則、事務処理の仕組みというのがございます。その仕組みは相当程度できている部分があると評価しているんですが、問題は、着眼点としてはそれが進行現場に十分に理解されているのかという点と、浸透しているのかということです。運用場面が履行にあたって遵守されているのかという点がまさに注目している点でございます。その点について監事報告の中で幾つか改善すべき点があったということで、先般監査部長の方から説明していただいたとおりでございます。

2 点めにつきましては、強化させていく、進化させていくということではあるんですけども、まず一言で言いますと、従来路線を抜本的に見直していかないといけないと。それは当然見直した上で従来方針を踏襲するものもあるかと思っておりますし、先ほど総務部長から御説明いただきました新たな取組みというものも入ってくるかと思うんですけども、一方で当機構が抱える問題としまして、要員不足という課題があるということでございます。

そういう要員不足という課題を抱えた状態で、いろんな対策をいかに効率的に効果的に

実行していくのかということが一番今、命題になっているんじゃないかなと。時間は待つてくれない部分がありますので、それらをうまくバランスを取りながら、どういうふうにやっていけるのかと。そこで監事としてある部分指導なり監督という役割を果たしていきたいというふうに考えております。以上でございます。

(委員) どうもありがとうございました。大変参考になる意見をいただけたと思います。委員の先生方から何か監事の先生方に御質問等々ございましたらお願いいたします。

(委員) 事実関係でお尋ねしたいんですけども、先ほど藤田監事の方ですか、要員不足ということをおっしゃいましたけれども、これは人手が不足しているという、そういう趣旨のように受け止めたんですけれども、それでよろしいですか。

(鉄道・運輸機構 藤田監事) はい。詳しいデータ等は今私の手元にはございませんが、年齢構成的に高年齢と言うんですか、50歳代後半の年齢層がここ数年間の間に定年という状況を迎えると。高年齢の年代は特にいろんな、当然ながら経験を、技術的にも業務的にも経験を積まれる方が定年を迎えられているという中で、いわゆる指導者層が若干薄くなっていると。それに対して中途採用、新規採用等の手当は当然やっていると、いわゆる要員が速成でできるという状況にはないわけなので、その辺の人数感とともに、いわゆる熟練と言うんですか、そういう層が薄くなっていくということで、それを含めた要員不足ということでございます。

(委員) ありがとうございます。今はコンプライアンスに関わる要員不足というのではなくて、専門家としての、エキスパートとしての要員が不足していると、そういうことをおっしゃっているんですね。

(鉄道・運輸機構 藤田監事) 必ずしもそうではございませんで、と言いますのは、事務系の管理につきましてもやはりそういうベテランの方が習得されている部分が多くございますので、その人たちがやはり定年を迎えていかれるということは事務系の承継と言うんですか、技術だけではなくて事務系の承継というものについてもやはり配慮していく必要があるということでございます。

(委員) 少し突っ込んでお聞きしたいんですけども、その場合に現時点においていわゆる将来の要員不足ということをおっしゃっているわけですね。現時点でそのことがいろいろな仕事上の問題に現れているのかどうかという点はいかがなんでしょう。

(鉄道・運輸機構 藤田監事) これ、3監事の評価も、お二人の評価も聞かないといけないんですけど、直接的にそれが原因となっているというところが、これ、なかなか実証できるものではございませんので難しい面ですけれども、やはり今まで、かつては事務系の管理につきましても階層が3段階、4段階という階層があって、それぞれの観点で管理をやっていくという状況から2階層に例えばなっているといったときに、じゃあ、その管理メッシュが従来に比べて同じ質が保てるかどうかという問題があるかと思えます。それは薄くなっているという断言はできないけれども、その危険性はあるんじゃないかなと。そ

れを人が少ないから何も手当ができないのかということでは管理レベルが落ちてしましますので、それをいかに組織として対応していくのかというのが今課題であるというふうに認識しております。

(委員) 大変本質的なところを今教えていただいて、よく分かったんですけども、まだやはり当面の問題に入るかどうかは分かりませんが、そのような労働力の構造的な問題というのやはり長期的にというか、あるいはひょっとすると現時点においても問題であるかもしれませんので、当面の問題の中にもやはりそういう意識を持つ必要があるんじゃないかなと、そういう感想を持ちましたけれども。どうもありがとうございました。

(委員) 補足でよろしいですか。

(鉄道・運輸機構 入谷監事) いや。特にございません。

(委員) ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

(委員) すみません、恐らく以前から監事をなさっていたという意味で藤田監事にお尋ねすることになるのかなと思うんですが、コンプライアンスの面で今回こういう大きな事件になったと言うんですけれども、それへの対応ということは何度もお伺いする中で、率直に申し上げて、こういう、恐らく現場ではやっぱり今回の件って制度的な問題というのがかなりあるんだろうと思うんです。

そういう1者入札になった場合には無条件で3回目までの入札を可能にするとか、あといろいろなケースがあるわけですが、こういうのって、現場と幹部の方たちとの風通しが良ければこういう、何と言うんでしょうか、犠牲者を出す前と言うんでしょうか、きちんと、今回の方を擁護するわけではありませんけれども、私のために、私の利益のためにされたわけではないというふうに新聞報道とかでは理解しておりますので、制度的な縛りで、ここでつかかると後ろの大きな新幹線の竣工期限までに間に合わないというのでやむを得ずしたというところがあると思うんですけれども、今回初めて起こったことでは恐らくなくて、何回も似たようなことがあるのに、それを汲み取って制度を変えるということがなかなか対応、幹部がしなかったために人柱を立てるようになって、懲戒免職にまでしたと、するようなことが、したことがいって言っているわけじゃ全然ないんですけども、もちろん刑事事件だし、きちんと司法の手で裁かれたわけですが、そのことをやっぱり幹部の方たちはもう少し、1人がやったことだみたいな話にするのも非常におかしくて、こういう当たり前のことですか、ホームページで受注割合を25年度の秋からやっていますとおっしゃいますけれども、そんなのは世間ではもう当たり前のことで、経年的に見れば順番に落としているということも、99%で落ちているということも分かるわけですね。

だから先ほどから継承という面のお話が、継承の困難というお話が出てきますけれども、やっぱり世の中はすごく変わっていて、環境に合わせてやり方も変わってきているから、一般競争入札についても硬直的だということで見直しという話は今あちこちで出てきているわけなので、随意が全部だめで、全部一般競争入札にしないといけないという話ではな



いだろうと思うんです。

話があちこちしますけれども、要するに私が申し上げたいのは、監査を長くされてきた中で、コンプライアンスの面で特に幹部の方たちが不十分であったということがあったから今回のことになったんだろうと思うんです。客観的に、ロジカルに考えると。そういうことについて、監査をしておられて認識をお持ちであったかということについてお尋ねしたいと思います。

(鉄道・運輸機構 藤田監事) すみません、申し訳ないです。この3人は去年の、木下監事は7月就任で、残り入谷監事と私は去年の10月就任でございまして、申し訳ございません、過去の状況はつぶさに知らないところで。

(委員) 分かりました。全部入れ替わってしまったんですね、この不祥事があったから。

(鉄道・運輸機構 藤田監事) あったからということではないんですけれども。予定されていたと思うんですけれども。

(委員) 任期で辞められたんですか。

(鉄道・運輸機構 藤田監事) はい、という了解をしております。

(委員) すみません、藤田さんがおっしゃらなかったのが長くいらっしゃったのかと。すみません、ピントの外れた質問でした。じゃあ、結構です。

(前川分科会長) ほかはいかがですか。よろしいでしょうか。監事の先生方、どうも今日はありがとうございました。それでは審議いたしますので、一旦御退席をいただければと思います。

それでは2つの項目につきまして、大きな事項ですので、時間もおしていますけど、ここは十分時間を使って審議をしたいと思います。まず2つありますが、最初に項目4の方から順番にさせていただいて議論をし、審議をいたしまして、最終的に今回もう1度先生方に最後評価を入れていただいて集計をするという形にしたいと思います。

まず4につきましては、自己評価はSですが、先生方に事前にいただいたのはSが4、Aが3でした。そうですね。これにつきましてどうしましょう。何かまた委員の先生方の方から御意見等をいただければと思いますけれども。

(委員) よろしいですか。項目が従来4つあったのが、それが集約されて1つになったということで、なかなか評価が難しくなったというのが実態であります。個人的なことですけれども、例えば今日御説明していただいた技術成果の推進とか開発成果の公表という面から見れば非常にいいということでSになるんですけれども、例えばそのほかのところで、例えばAという評価をしたときに、その重み付きをどんなふうに考えたらいいのかというのもなかなか分からなくて、その辺を教えていただきたい、このように思うんですけれども。重み付きの問題だと思うんですけれども。

(委員) それぞれの項目のそれぞれの重み付きについては決めておりません。それぞれの評価、範囲が3つぐらいに過去、分かれていたのですが、それらはお互い関わって

ますね。技術を作る、それが現場に実装される、利益が上がる、そして告示されるといったところまでを合わせて評価する方がいいであろうということで、それを全部含めての評価となりました。これをもっと細かくしてそれぞれの部分で評価をして付けるというよりは良い、という趣旨であったと思います。

いろいろ論文が出ていますが、どれだけ事業に役に立っているのか、その辺のところについては少し具体的に機構から言ってもらいたかった気がします。

私自身は、これまでSを付けなくてA評価を付けてきましたが、今回実はSを付けたのは、この一番最たるGRS一体橋りょうの開発です。ちょっと近くにいたからということもあるのですが、このアイディアは今から10年以上前に龍岡文夫先生、前の世界地震工学会の会長ですが、この方が提唱したものです。これによって補強された擁壁が阪神淡路大震災で一切崩壊しない成果を挙げました。

その後、本機構が合理化に繋がるんじゃないかということで10年ぐらい前から実装のための研究開発を始め、数年前から鉄道総研とタイアップをして、九州新幹線でトライをしてやってきたというものです。実はこれは、今日はあまり機構は言われなかったんですけども、工期が早くなって、従来の耐震性の数倍の地震力に対して抵抗でき、コストが低いんです。私の知っている範囲ではこの10年間の大ヒットの一つです。実際に土木学会と土質工学会、両方から賞が出ました。

ところが、道路の分野では補強土の技術を高速道路で採用していません。だから、中越地震とこの地震で2回同じところの大型盛土が大きく滑って壊れている。結局お金を失っているということです。機構が具体的に開発したわけではないけれども、それを実装する応用に機構は努力をされてきました。目の付け所が良かった。今回の三陸、あれだけ復旧できたのは20メートルに及ぶ橋りょうまで含めて復旧できたわけですが、機構はその点には何も言われませんでした。

それがあったので、私は彼らが長年やってきたことが現場に繋がったかなと。これは恐らく新幹線の標準設計になるだろうという話も出てきます。海外で、実は地盤が非常に悪いところ、インドとかが注目していて、ひょっとしたら海外で新幹線を売っていくというところで、良い影響もあのかなと。

ようやく機構が数年間かけてきた技術が現場に反映できてきたかなと私は思いました。あと、論文がどれぐらい出ているのかという話なんですけれども、土木施工と構造工学でいきますと、土木学会論文集は1年間に、土木施工で言いますと大体年間60編ぐらい。それから構造工学で大体同件ぐらいですので、100から120件ぐらい。毎月大体10件ぐらいの論文です。そのうちの数件ぐらいですか。

この件については、ほかに何かございますか。次です。御意見いただきたい項目の17です。これにつきまして御評価いただいた内容については、事前評価ではSが4のBが2で、Aが1ということでございます。改めて御意見等いただければと思います。Sが多いですが、改めて。ごめんなさい、Cが4で、Bが2で、Aが1ですね。

それからもう1つ、全体の業務の有無につきましてはC評価になっておりますので、全体の評価、それから随契のこの2つということでありまして、そのうちの1つはC評価が確定しております。もう1つの随意契約についての取組みにつきましては改めて御意見等いただければと思います。先ほど笠先生がこの評価は昨年度の、25年度の評価というご指摘がありました。本件もご意見をお願いいたします。

(国交省政策統括官 山田政策評価官) 政策評価官の山田でございます。評価の年度ということで申し上げます、まさに御指摘がありましたとおり、25年度の実績でどうだったかということで評価するということは間違いございません。ただ、ほかの法人の例をとりましても、例えばある取組みなり施策をやることを決めたというのは、例えば25年度で実施が26だったというときに、その方針がちゃんと決まったというのがある程度明らかにできれば、それは前年度の取組みというように評価している例もありますので、そこは整理の仕方だというふうに思います。そういう意味で方針は25年度に決めたので25年度取組みだねという考え方をすることも可能だと思います。

(委員) 原則はそういう形で。でもそこからスタートした流れで起きているということで評価いただくということだと思います。よろしいでしょうか。

私自身はこれにつきましてはC評価を事前に入れました。今言われたいろんな対策を取られていたのですが、PDCAが1回でも回っているということを見せてもらわない限り、評価が難しい。ちゃんと回るようになって初めて中期的に良くなっていくものです。今までどこまで回ってきていたのかもはっきりしていない、ということも分かりました。厳しいかもしれませんが、もう1つの項目と同じようにCの評価を付けたというのが考えでした。

重要なところですので、もしよろしければお1人ずつでも御意見いただければ。

(委員) 今、分科会長がおっしゃった御意見に賛成します。やはり何らかのことをやるとおっしゃっているわけですから、トライをある程度試行錯誤的にやられて、いけるといふ、そういう確信と言いますか、そこまである程度持っていただきたい。現実の適用というのは年度が変わっても構わないんですけれども、そういうような感じでありませうから、やはりサイクルが回っていないというところが一番大きな問題です。そういうふうに思います。

(委員) あともう1点、今の先生の御意見もそのとおりだと思いますし、もう1つ、この4ページ目の一番下に書いてある、やはり平均落札率とか年間受注額、受注割合、こういうものをオープンにするということを継続的にやるということがやはりこういう問題を防止するという上で非常に意味があるんじゃないかなというふうに思っておりますので、その経過をきちんと見たいという観点から、私もC評価という委員長の御提案には賛成です。

(委員) 私もC評価に賛成でして、やはり非常に大きな問題が起きた。同じ年度にその対策を立てた。だからその対策を立てたことによってその事件の重さが軽くなるという

のは何か奇妙な話ですので、それが一旦回り始めてから、本当に成果が上がったというところで改めて評価すべきことだと思います。

(委員) まず、この機構、非常に大きな組織で、本部とその協力して、やはりこれ、対策を立てられても、本当に生きた対策になっているか、きちんと末端まで浸透するかとか、やはりそういうところを見るためには時間を見ないといけない。そういう意味でも会長の意見には賛成させていただきたいと思います。

(委員) 私は B 評価を付けたんですけども、大きな問題が起こってすぐ再発防止策をこんなふうで作られたということで評価したんですけども、今、各先生のお話を聞いていると、やっぱり回ってからのかなというような気も改めてしますので、そういう御意見に変えたいと思っています。

(委員) 調査票を回すまでもないですが、これにつきましては全員。今日いらっしゃらない方はよろしいですね。事前にいただいておりますが。

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) 一応、手続きでは。

(委員) いいですね。ここに出席された方々の合議の結果として。ではこの評価、随契につきましては全員一致で C 評価としたいと思います。

C 評価はこの随契のものと、14 番の 2 つということです。これからの大きな改善を期待したいと思っております。

もう 1 つの項目は？ 既に用紙を用意してくれているので記載ください。両方書いてください。それでは、今評価して改めて見ていただいている間に、資料 1-4 です。一応今日の評価は全部決まりましたが、コメント等も付していただいておりますので、これらを全部まとめて見ていただきまして、御自身の意見が正しく入っているかどうか御確認いただければ。また御意見がありましたらお願いいたします。コメント等はもし後でもお気付きになりましたら御連絡をください。

集計させていただきまして、NO.4 につきましては皆さん全員 S、NO.17 につきましては皆さん全員 C ということに収束いたしました。したがって全項目、22 項目ございましたが、これで確定いたしまして、集計いただいたところ、SS につきましては今年は 0、昨年も 0。それから S につきましては今年は 4、昨年も 4、A につきましては 15、昨年は 15、B につきましては今年は 1、昨年 1、C につきましては 2、昨年は 0 という結果になりました。どうもありがとうございました。

この各項目の評価はこれで決まりましたが、総合評価を決める必要がございます。

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) 書類には書いておられないかと。

(委員) この総合評価についても少し、今年は C が付いているということもあります。これは総合ですので、どうするかということでございます。普通は A、B、S の平均として A が付いてきました。これはこの法人のみならず、ほかの動向につきましても同様ですが、C も S もある、A も 15。単純足したらどうだ、という話もあるかもしれませんが、ここは議論がいるところかなと思います。

各項目のウエイトがどうかというところではありますが、今回の C が付いているところもそれなりに大きい事項です。事務局の方で、過去に C が付いたようなところで、総合的に評点を出すときにどのくらいの分布でやられたかということは参考になるかもしれませんので教えていただけますか。

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) 御説明申し上げます。先ほどお探しになっていました、中に入っておりませんでしたけれども、事前にいただいた先生方からの評価の分布につきましては、A の評価が 4 名、それから B の評価が 1 名、あとは無記名で御提出いただいている方も多。事前に提出いただいた際には評価せずに提出していただいた方が 2 名ということでした。

それから、ほかの法人等を含めまして、どういったような評価であったかということで調べてみましたが、他法人を含めまして総合評価といたしましては、5 段階ある場合と 4 段階ある場合とあるんですけれども、それから記述式というものもございまして、なかなか総合的に申し上げるのは難しいところがあるんですが、5 段階で評価しているものにつきましては、全法人について見たところ中位以上のものが全てでございました。それから 4 段階の場合につきましては、これは国交省の平成 20 年以前の評価、そのようなやり方でしたけれども、下から 2 番目のものが参考値 4 例等ございました。これらは業務が順調に進捗しなかったということが評価されたり、その点が評価されたものだということでございます。それから記述式も相当程度がございまして。これはもうそれぞれということかと思いません。

それから、それはもう全ての評価、どうだったかということでございますが、個別評価において最低ランクの評価が付いていた場合がどのようになったかということで調べてみましたところ、全体で 20 件ほどございまして、そのうち 9 件のものについては記述式でございましたので何らことは申し上げられないんですけれども、その残りのものにつきましては、先ほど申しました下から 2 番目のものもそのような事例でございましたので、それ以外の、今申し上げなかったものについては中ランク以上のものが付いていた事例でございます。

で、その最低ランクのものの中に実際に起訴されてといったものがあるかどうかということもさらに掘り下げてみましたところ、住金の収賄罪のものが 1 件、それから緑資源の談合の関係のものがやはり最低ランクが付いておりました。

これについては、まず収賄の方については個別のものでは C であったけれども、総合ランクでは A になっておりました。それから、緑資源につきましては 2 カ年に渡って評価されておるんですが、まず最初の年、具体的に起訴されて有罪判決が出て、そして組織としても処分したという事例でありますけれども、そのときの評価は個別評価では最低ランクで、そして総合評価ではその当時の 5 段階での真ん中でございました。次の年につきましては既に当該法人が廃止をされましたので、個別のランクとしては引き続き最低ランクにしつつ、総合評価については記述式という形になっておりました。以上が具体的な事例で

ございます。

(前川分科会長) そうですか。Sも複数入りましたし、どうでしょうか。事前にAが4で、Bが1で、白票は多分恐らく御判断を迷われたのではないかと思います。

(委員) 私、Aって書いたんですけど、それはただ単に最頻値だから、そういう自動的に付けるものなのかと思ってAに付けた。Aが一番数が多かったのよ。その分科会とかは大体最頻値というふうにおっしゃるので、です。私、Aに付けることについては疑問を感じていましたので、再考する余地はあると思っております。

(委員) そうですか。ということで、私もちょっと。

(委員) いいですか。私は付けなかったんですけど、それはAかBで迷ったんです。それで付けていなかったということです。で、Cランクというのはこの文章表現だと十分な実績を上げていると認められないというわけですから、それはちょっと他の事業もきちんとやられている部分もあるので、それには該当しないだろうと。だけどBの表現は概ね着実な実績を上げていると認められるという、概ねというのが入ってまして、これは今回の場合、AかBか非常に悩むところだなということで、空白で回答したということです。

(委員) ありがとうございます。どうでしょうね。私もこれ、非常に迷った。実はBを付けたのは私ですが。

(委員) 確かにやはりかなり大きな問題で、公正取引委員会からあれだけの申入れと改善要求というのが出たということで、で、刑事事件にもなったということでございますので、基本的には組織の根幹に関わる問題に対応できなかった、ちょっと厳しく申しますと。そういう意味から、私は先生と一緒に最頻値のAを出したんですけども、分科会長が改めてこれを議題にされた、その重みを感じまして、それ、止められるか分かりませんが、私もそういうことであればBがいいかなと、そういうふうに。

(委員) 実は私も。従来最後までめるときにはあまり議論もなく、最頻値というのでさっさとやられていたのでAを付けました。実際にはAかBが悩んでいて、今もまだ悩んでいる段階なんです。今までそういう最頻値という議論をしてきたんですが、こういう、今回の場合この項目で重要な項目ということで、それを検討するのは賛成です。ただし良い方にたくさん付いた場合も今後そちらの方も評価してあげるというふうにやはりすべきではないかなというふうに、それに基づいてもう少し議論をしたいと。

(委員) 良い項目も当然ありまして、両方というところで。先生、どうお考えでしょうか。

(委員) 私、よく評価基準が分からなくなりました。Aにしたんだと思いますが、今、Bということも非常に理解できますけれども、従来最頻値というような、そういうようなイメージでやってきたところで、ここは今の気持ちとしてはAにしておいて、総合評価で非常に厳しくその辺を書いていただく方がいいのかなという気がちょっとしています。ただ、今、先生方の御意見を聞いていると、Bと付けるべきなのかどうか非常に迷っております。

(委員) ありがとうございます。SSまで入れるとちょうどAというのが真ん中。S、

A、B、C とすると、A、B が大体真ん中というところでありまして。これは、総合評価で特に最頻値で云々ということは特に書かれてはいないわけです。

(国交省政策統括官 山田政策評価官) すみません、政策評価官。特に最頻値ということとは書かれていないんですが、実際に最頻値を取られることが多いのは確かであります。ただ少数の項目であっても良い方も悪い方も組み合わせて、要は今年の法人の評価はこの項目が非常に重要であるという場合にはそうされていたことというのはございます。

ちなみに緑資源機構、これはまさに官製談合をもう少し大きなレベルでやっていて、法人自体の存続に影響した場合なんですが、そちらの方でも当然関係の項目は 5 段階の最低評価、幾つか付きました。最初の年は先ほど大石課長の方からお話がありましたとおり通常評価で、次の年から記述式だったのですが、最初の年はまさに委員会の中での御議論でも全体を最低評価にすべきでないかというお話もあったらしいんですけども、最終的にはとりあえず評価基準としてほぼ全体のあるべき平均値を取るだろうということで、全体評価は 5 段階の真ん中にした上で、個別項目及び総合評価の中で非常に厳しい御指摘をいただき、それが全体の最終的には印象になったということだと承知しております。

そういう意味で申し上げれば、一般的には最頻値が多いのは事実ではあります。ただそこは 2 つの C をどのくらいの重み付けにされるかで、委員の御判断になりますので、そこは必ず最頻値でなかったらおかしいというようなこともございません。

(委員) 分かりました。全委員から御意見いただきました。私から提案ですが、皆さん、そういう意味でも迷われたということだと思います。ということは、やっぱり迷ったとすれば下側を考えて、評価の意味を考えて、次のステップにつなげて頂くのが良いと。悪いと言っているわけでは当然なくて、あまね着実。今回 C と付いたのは実はこの機構の保守本流の業務そのものですね。というところはかなり重たい。

一方でもちろん S もとても付いて、私なんかは技術屋で S なので、S っていうのは重たいんですが、一方で機構は研究所ではないということも考えれば、概ね C は重たいかなと今回は思います。もちろん先生がおっしゃったとおり、良いところは評価してあげたいというところはあります。

2 通りありまして、A と書いて厳しいところを書くというのと、B と書いて、でも良いところもあったと。だから頑張れと。両方あり得ると思いますが、どうでしょうか。後者を総合評価として文章も含めて B とするのを提案したいと思いますが、どうでしょうか。

それではそうさせていただきます。文章については考えさせてください。今のことを少し頭に置いて文章を作りたいと思いますので。事務局、私の方に素案を作らせていただいて、その後メール等を見ていただくというふうにさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、機構の方に入させていただきます。

よろしいですか。どうもお待たせいたしました。それでは機構の方々に評価の結果、簡単に御紹介させていただきますが、詳細につきましては後ほど事務局の方から正式な評価

等発送があると思いますので御覧になっていただきたいと思います。

まず個別の項目につきましては、Sの評価が4、Aの評価が15、項目のうちBの評価が1、Cの評価が2ということでございます。それで総合評価につきましては、これはいろいろ議論がありましたが、良いところ、文句なしのところもありましたけれども、あまね着実な業績ということでB評価とさせていただきます。それについてのコメント等々につきましては後ほど委員会の方から詳細に御報告させていただくことになるかと思えます。

それでは、理事長からまた最後、御挨拶いただけるということですので、お願いいたします。

(鉄道・運輸機構 石川理事長) すみません。座って失礼いたします。ありがとうございました。Sが4、Aが15、Bが1、それからCが2、総合評価Bというお話でございました。私ども、先ほど冒頭で申し上げましたように、今回の事件につきましては極めて重く受け止めておりますし、2人だけの行為だというふうに矮小化するつもりは全くございません。先ほど処分は申し上げましたけれども、そのときに申し上げたとおり、2人だけではなくて全体としてどうするかということについてはこれからでございます。

それで、今回の事件について職員全員が大変それぞれショックを受けておまして、そういう意味で、機構の中でもこれから仕事をやっていく際にどうやってモチベーションを維持していくかということもある意味では大事なことだと思っております。しかしながら、やはり今回のことについては反省すべき点もございます。

それから、この事件に至る背景なり動機なりについても様々なことはございますが、先ほど申し上げたようにそれは私どももいろいろ調べていますが、第三者委員会の方でも調べていただいています。ただそれがどうであれ、法令に違反をした人間が出てきたということも事実でございますので、私どもとしてはそういういろんな背景までも十分検討した上で、これからやるべきことは2度とこのようなことを起こさない、再発防止ということでございます。それについては私どもがやれること、あるいはやるべきこと、そういうことを全てに渡ってしっかりとやっていきたいと思っております。

そういう意味で、今回の御評価について大変厳しい評価があったということはそういうことだと思えますが、さっき申し上げたとおり、私どもとしても、繰り返しになりますが、やるべきことはしっかりやった上でしっかりと仕事でまた信頼を取り戻していきたいというふうに考えてございます。どうもありがとうございました。

ちなみに最後、全くの余談でございますが、本日朝方から北陸地域において白山車両基地から営業用のW7という新幹線車両が北陸筋を今、試験走行してございます。ちょっと時間が遅れたようではありますが、無事試験走行が終わって地元からの大変な歓迎を受けたという報告を受けてございます。そういう意味で大変地元からも要望がある中ですから、そういうものを一旦、新幹線というものに対してそれを傷つけたということに対して深く、改めて反省をしながら、再度今申し上げた形で再発防止に頑張っていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。



(委員) 石川理事長、どうもありがとうございました。今お話いただきましたことを伺って、私含めて意を強くいたしました。心強く思いました。来年こそきっと良くなっていただけると確信しておりますので、ぜひ不断の努力、今後もよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、これ、予定で5分休憩入れることになっているんだけど、どうしましょう。

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) そのまま続けさせていただいて、次、やらせていただければと思います。

(前川分科会長) はい。それでは審議を続けることにさせていただきます。次、議題2ですけれども、平成25年度財務諸表ですが、事務局から簡潔に御説明をいただければと思います。

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) ここで機構理事長と監事については退席とさせていただきます。若干席替えだけさせていただきます。

鉄道・運輸機構の財務諸表についてでございますけれども、法令に基づきまして評価委員会の意見を聴取したうえで、国土交通大臣が承認をするということになっております。昨年と同様でございますが、機構から内容の御説明をさせていただき、意見などがございましたらお伺ひしたいと考えております。それでは機構から資料2-1、2-1について説明をいたします。

(鉄道・運輸機構 山口経理資金部長) 経理資金部長をしております山口でございます。それでは資料2-1に基づいて御説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして、当機構、勘定が5つございます。各勘定ごと、まず御説明させていただきたいと思ひます。まず建設勘定ですけれども、ポイントとしましては、整備新幹線の建設工事の進捗によりまして構築物、建設仮勘定、土地等の資産価格の合計は1,000億円と増加し、5.6兆円となっております。しかし株債権等を合わせますと、山梨リニア実験線の引渡し等により、建設勘定の総資産は1,500億減少し7.5兆となっております。

下の貸借対照表を御覧いただければと思ひます。このうちの固定資産、5.7兆と書いてありますが、この大部分、先ほど申しました構築物、建設仮勘定、土地等の資産価格、これが5.6兆がこの中に入っております。ここにつきまして1,000億増加しておりますが、上の流動資産の方を御覧いただければと思ひます。ここが、増減の主な要員ということで、山梨リニア実験線の引渡しにより未成工事支出金の減と書かせていただいておりますが、ここが大幅に減をしていると。その結果一番下の資産合計額を御覧いただければと思ひますが、1,500億円減少いたしまして約7.5兆円と、そういうこととなっております。

続きまして、1枚めくっていただきまして3ページの方でございますが、海事勘定でございます。ポイントとしましては、共有建造業務によるスプレッド収入等により24億円の利益を計上し、繰越欠損金が同額減少したということでございます。下の損益計算書を御覧いただければと思ひます。その中の当期総利益、このところで25億ということで書いて

おりますが、ここの分が上の貸借対照表の繰越欠損金でここの分がマイナス、対前年度比でマイナス 25 ということになっております。

続きまして 5 ページを御覧いただければと思います。ここの勘定のポイントといたしましては、内航海運総連合会に対する 461 億円の融資を計上しておりますが、前期と比べまして資産、負債ともに減少しております。ここでは下の貸借対照表を御覧いただければと思います。資産、負債ともに 461 億円ということで、対前年比 68 億減ということになっております。

続きまして 7 ページを御覧いただければと思います。7 ページ、国鉄から承継した債務の償還が進み、総資産規模は 3,900 億減少し、約 2.2 兆円となっております。ここでも貸借対照表を御覧いただきければと思います。ここでは既設新幹線の譲渡収入が割賦債権ということで、この貸借対照表の資産の方で計上しておりますけれども、これが毎年長途収入ということで助成勘定の方に繰り入れされまして、その結果割賦債権がどんどん減っていくということになっております。ここの資産合計のところを示しますように、総資産規模は 3,900 億減ということで、対前年度、対前期、3,900 億減ということで資産合計が約 2 兆円ということになっております。

続きまして特例業務勘定でございます。ここのポイントとしましては、国鉄改革に伴い設定した新幹線債権にかかる貸付金利息収入が共済関係業務費の費用を上回ったことにより 739 億円の利益を計上しております。ただ一方、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 689 億円減の 2 兆 1,035 億円となっております。ここでは下の損益計算書を御覧いただければと思います。ここで当期総利益ということで 739 億円、利益を計上しております。その結果、上の貸借対照表の純資産のところですが、739 億円、対前期比で増額ということとなっております。ただし資産合計としましては対前年度比 689 億円減ということで、2 兆 1,035 億円ということになっております。

以上、各勘定ごとの財務諸表の状況でございますが、11 ページの方を御覧いただければと思います。こちらは当機構、全勘定を合計したものでございます。ここの特徴といたしまして、下の損益計算書のところですが、機構全体としましては当期総利益として 773 億円計上しております。これは、ほとんどは先ほど御説明しました特例業務勘定の当期総利益より発生したものでございます。上の貸借対照表の方ですが、これは資産、負債、純資産額、ともに 4,990 億円減となっておりますが、これは承継した助成勘定の中における承継した債務の償還運営による減少によつての減ということでございます。

以上、当機構の財務諸表の概略でございますが、一番最後の関連資料ということで、監事の意見と会計監査人の意見を付けさせていただきます。監事からの意見につきましては、監査結果ということで、あずさ監査法人の監査の方法、結果は相当であると認められるということと、財務諸表、決算報告書については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。また会計監査人の監査報告書におきましても、財務諸表、決算報告書、いずれも適正という意見をいただいているところでございます。

以上、私からの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。それでは、委員から御質問あるいは御意見をいただければと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

関委員からは事前に御意見をいただいております、問題なしというふうに伺ったように思いますが。

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) 関委員からは御了承をいただいております。

(委員) よろしいでしょうか。それでは本分科会として財務諸表は承認させていただくということにしたいと思っております。どうも御説明等、ありがとうございました。

そうしますと、これで一応全部ですね。それでは事務局の方にお戻しいたします。

(国交省鉄道局 大石鉄道事業課長) どうもありがとうございました。今後の事務的な御連絡でございますけれども、8月19日に当分科会の親委員会である国土交通省独立行政法人評価委員会の総会がございます、その場で本日の結果を報告することとなります。その後、9月になろうかと存じますが、そちらの評価を総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会、政独委に提出する予定となっております。

本日の御議論等踏まえまして、会長と御相談の上で評価調書の表現ぶり等については調整させていただき、最終的な決定をさせていただきたいと思っております。確定しましたら送付させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それから、本日の議事録、議事概要でございますが、事務局で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御発言内容等のチェックをあらかじめお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

あと、本日の資料ですが、そのまま机に置いていただければ郵送させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして国土交通省独立行政法人評価委員会、第36回鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会を終了させていただきます。長時間ありがとうございました。御協力ありがとうございました。