

平成16年5月25日

政策評価・独立行政法人評価委員会
独立行政法人評価分科会
分科会長 富田 俊基 様

国土交通省所管新設独立行政法人概要説明に関する追加質問について
(回 答)

国土交通省

標記について、下記のとおり回答致します。よろしくお取り計らい願います。

記

< 全般的事項 >

(櫻谷委員)

説明のあった法人の開始貸借対照表、資産評価委員会の資料は、「非公表」の扱いであると聞いているが、公表することについて何か支障があるのか。これらは重要な情報であることから積極的に情報提供すべきではないか。

(回答)

ご指摘の「開始貸借対照表」及び「資産評価委員会の資料」については、独立行政法人通則法等により公表が義務付けられていないため、公表を行っておりません。

開始貸借対照表については、一般からの公表の要請が特に高いものではないとの判断もありうるどころ、今後要請があれば法人と相談していきたいと考えております。

また、各法人に係る資産評価委員会は、個別法等に則り、公認会計士、不動産鑑定士の有識者に加わって頂き、法人の資産等について適正に評価を行っており、資料については特段公表を行っておりません。その取扱いについては、形式的な判断にとらわれず、個別に相談させて頂きたいと考えております。

< 自動車事故対策機構 >

(木村委員)

委託先の療護センターに対して研究報告を求める理由及びそれを自らの実績に挙げる理由は何か。

(回答)

自動車事故対策機構療護センターは、自動車事故による遷延性意識障害者に特化した治療を行っている国内で唯一の医療機関であり、入院患者の社会復帰の可能性を追求し適切な治療と看護を行うだけでなく、広く自動車事故による被害者保護の増進を図る観点から、高度の医療・看護技術の開発・普及を図ることが求められており、研究成果を公表することとしております。

このため、自動車事故対策機構としては、療護センターの運営を委託するにあたり、この様な役割を運営委託先病院に求め、療護センターの運営を通じて培われた医療・看護技術等の研究成果を、自動車事故対策機構療護センターとして、医療・看護技術の学会（日本脳神経外科学会、意識障害治療学会等）において発表しているものであることから、国土交通省としても機構に対し研究成果の公表についての実績を求めているところです。

(黒川委員)

療護センター（４か所）の入所対象者はどの位か。また、各センターの病床の回転率はどの位か。

(回答)

- 1．16年3月末現在の入所対象者（待機患者）数は、53名となっております。
- 2．療護センターに入院している患者は遷延性意識障害を持った者であり、障害の脱却等により退院に要する期間は、個人差があるものの、概ね2年～5年程度となっております。

各療護センターの入退院の状況は、下表のとおりです。

(単位：人)

	13年度		14年度		15年度	
	入院	退院	入院	退院	入院	退院
千葉療護センター	1	1	8	8	8	8
東北療護センター	2	0	14	1	7	2
岡山療護センター	13	9	16	19	20	18
中部療護センター	27	2	19	4	19	17
計	43	12	57	32	54	45

注) 中部療護センターは、13年7月から開業。

東北療護センターは、13年度まで30床、14年度より50床。

各センターへの運営委託の委託料は年間（直近）どの位か。また、収益はどの程度か。

（回答）

療護センターの委託費は、療護センターの運営に要する支出額から収益を差し引いた額となっております。

15年度（見込み）における各療護センターの支出額、収益及び委託費は、下表のとおりです。

（単位：百万円）

	千葉療護	東北療護	岡山療護	中部療護	合計
支出（A）	1,100	857	1,111	805	3,873
収益（B）	379	364	327	415	1,485
委託費（A - B）	721	493	784	390	2,388

自動車事故対策機構、(財)自動車事故被害者援護財団、(財)交通遺児育成基金の3法人は、HPをみると同じ住所になっているが、深い業務委託関係があるから同じ住所となっているのか。とすれば、それぞれ別個の法人格を有するのではなく、これらの組織の整理統合に取り組むべきなのではないか。

（回答）

1. 独立行政法人自動車事故対策機構と、(財)自動車事故被害者援護財団及び(財)交通遺児育成基金には、業務委託関係はありません。
2. 独立行政法人自動車事故対策機構は、自動車事故の防止対策（運行管理者等の指導講習、運転者の適性診断、自動車の安全情報の提供（自動車アセスメント））、自動車事故による被害者に対しその身体的又は財産的被害の回復に資する支援（療護センターの設置及び運営、介護料の支給、交通遺児等に対する貸付け）等を行うことにより、自動車事故の発生の防止に資するとともに、自動車損害賠償保障法による損害賠償の保障制度と相まって被害者の保護を増進することを目的としております。

(財)自動車事故被害者援護財団は、民間からの寄付金等を基に、被害者家庭等に対する、越年資金、就職支度金、緊急時見舞金の支給等の援護事業を行っております。

(財)交通遺児育成基金は、交通遺児から損害賠償金の一部を拠出いただき、その拠出金に民間からの寄付金等を加えて安全・確実に運用し、遺児の育成のための資金を長期にわたり定期的に給付する事業を行っております。

(稲継委員)

適性診断・指導講習業務については、特定の業界において専ら業として自動車の運転管理を行う者を主なターゲットとしているものか。そうであれば、受益者負担の原則に準拠した料金設定及びコスト削減により、当該事業の一般管理費負担までを加味したベースで、独自採算が可能になる仕組みとすべきではないか。現行の適性診断・指導講習業務の料金は、どの部分のコストまでを回収することを積算して設定されているか。

(回答)

適性診断・指導講習業務は、原則、事業用自動車の運行管理者及び運転者を対象としていますが、事業用自動車については事故が発生すると死亡事故につながる割合が大きいことから、事故の未然防止を効果的に図るためには両事業が多く利用されるように料金を設定する必要があるため、適性診断・指導講習の手数料については、直接経費と一般管理費の一部を回収することを積算して設定しております。

なお、事故惹起者等が受ける適性診断・指導講習の手数料について直接経費及び一般管理費の全部を回収することを積算して設定するなど、平成13年度に料金の見直しを行ったところです。

受益者ニーズに沿った業務実現の観点から、ユーザー利用者からの満足度調査を実施し、平均4.0以上とすることを目標とするという説明を受けたが、5段階評価のうち4以上といっても、調査票の内容や表現等如何で回答は左右されうると思われるし、また、平均で4を超えたといってもそれが努力に値するものか否かは判然としない。例えば、同様の調査結果の平均値を経年比較できるようにする等の何らかの工夫は検討しているか。

(回答)

サービス・業務の質の向上等に関する施策の評価の調査については、中期計画における各施策の利用者への効果を総合的に評価する指標として設定しております。

従って、各年度に実施した施策の効果を判断するに当たって経年比較が必要となることから、継続的に同一の母集団、調査票等により当該調査を実施することとしており、また、実績数値の評価にあたっては、調査票の内容等を勘案して行うこととしたいと考えております。

< 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 >

(縣委員)

都市鉄道及び民鉄の鉄道建設については、原則新規採択を行わないということであるが、従前は鉄道建設公団においてのみ建設するスキームであったのか。独立

法人化後は、機構以外でも鉄道を建設できるスキームとなったのか。機構以外の者が、これまでに建設した実例があるか。

(回答)

1. 都市鉄道及び民鉄の鉄道建設については、従前から基本的に鉄道事業者（第一種鉄道事業者及び第三種鉄道事業者）が建設することとなっております。

ご指摘の新規採択を行わないこととしたものは、都市鉄道線事業及び民鉄線（P線）事業（鉄道事業者が大都市圏における輸送力増強工事（新線建設、大改良）を行う場合、鉄道事業者は当該工事について鉄道建設公団が行うよう国土交通大臣に対し申し出を行い、国土交通大臣が輸送力の増強のため緊急に必要であり、鉄道建設公団が行うことが適当であると認めるときに、鉄道建設公団に建設の指示を行う。）によるものであります。

2. 機構以外の者がこれまで建設した大都市圏における鉄道の最近の主な実例といたしましては、

営 団	半蔵門線（水天宮前～押上）
東京都	大江戸線（都庁前～駒込競技場）
京浜急行電鉄	空港線（天空橋～羽田空港）
相模鉄道	いずみ野線（いずみ中央～湘南台）
名古屋市	4号線（大曾根～名古屋大学）
神戸市	海岸線（新長田～三宮・花時計前）

があります。

(河村委員)

100%子会社である2法人について、「公団等の子会社等の概要（H15/7/1現在）」によれば、

レールシティ関東(株)：不動産の売買、賃貸、仲介、管理
土地建物の調査、測量、企画、広報 等

レールシティ東開発(株)：不動産の売買、賃貸、保有、運用、仲介
都市開発、宅地等開発、造成に関するコンサルティング
土地建物の調査、測量、広告、宣伝 等

を行うこととしているが、これらの事業内容は、完全に民間と競合しているようにしか見えないが、あえて、独立行政法人が子会社を利用して上記に掲げているような、完全に民間と競合した事業を移行独法後も引き続き展開することについて、独立行政法人としての見解を示して頂きたい。

(回答)

1. 鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部（以下「事業本部」という。）は、国鉄清算業

務と密接に関連する事業でその円滑な遂行に資する事業等について出資できることとされております(日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律第21条)。

事業本部は、国鉄清算業務を効果的に遂行するため、上記規定に基づき設立した子会社を活用して旧国鉄用地を円滑かつ適正に処分してきたところです。当該子会社の事業については、事業本部が行う旧国鉄用地の処分と一体的に行うべき各種業務(処分を促進するための調査広報、処分までの間の暫定利活用、事業本部の委託を受けて行う旧国鉄用地に係る処分等)に限られており、民間との競合はないと考えております。

2. さらに、上記子会社については、平成4年10月時点では5社あったが、旧国鉄用地の処分の進捗に伴いその使命を果たしたものは適切に整理縮小してきているところです。ご指摘のレールシティ関東(株)についても旧国鉄用地の暫定利活用を中心に業務を行ってきましたが、用地処分の進捗に伴ってその使命を終えたことから、独立行政法人化後の平成16年4月にレールシティ東開発(株)に吸収合併したところであり、現時点で子会社はレールシティ東開発(株)1社となっております。なお、現在は旧国鉄用地の暫定利活用については事業本部において行っております。

3. なお、残存する旧国鉄用地の中には、都市部の中大規模用地がありますが、これらは、事前に開発等に関して地元地方公共団体等との密接な調整が必要であり、また、売却にあたっては売買価格が巨額となるため、購入者側の資金調達力等を考慮すると、一般公開競争入札や地方公共団体等への随意契約といった一般的な手法では処分が難しいと考えられます。このため、鉄道・運輸機構としては、今後とも旧国鉄用地の処分の円滑かつ適正な実施を図る観点から、地方公共団体等との基本計画の策定や開発等を実施するために引き続きレールシティ東開発(株)を必要に応じて活用しつつ業務を行っていくことが適当と考えております。

< 空港周辺整備機構 >

(河村委員)

契約は一般競争により行うこととし、指名入札又は随意契約による方法は、「業務運営上特に必要がある場合」に限定することが業務方法書に明記されている。しかし実際には機構のHP上の250万円以上の発注予定工事が6件(H16/3/3 現在)公表されているが、その全件が指名入札となっている。そのいずれも植栽工事や土木工事であり、特に指名競争入札によらざるを得ない必要性があったと評価するのは困難。この種の受託工事が本当に指名入札でなければ実施不可能であるのかに関して、独法移行後の入札方法については今後検討の余地が残されているのではない

か。

(回答)

空港周辺整備機構は業務方法書第 2 4 条の規定に基づき定めた契約事務取扱細則等により契約を行っております。

河村委員からご質問のあった H P 上の発注予定工事 6 件については、当該細則等により定めた一般競争入札の基準に該当しなかったため、指名競争入札で実施したものです。

なお、一般競争入札の対象工事は、一件につき予定価格が 6 億 6 千万円以上 (国に準じ、W T O 政府調達協定適用対象額を準用) の工事としております。

「機構の H P 上の 2 5 0 万円以上の発注予定工事が 6 件 (H 16 / 3 / 3 現在) 」については、平成 1 5 年 1 0 月 1 日現在の大阪国際・福岡空港事業本部の 1 5 年度発注予定工事であり、その次の公表時 (平成 1 6 年 4 月 1 日現在) まで公表していたものです。

なお、平成 1 6 年 4 月 1 日現在の両事業本部における 2 5 0 万円以上の発注予定工事については、4 件 (指名競争入札を予定) です。

< 水資源機構 >

(稲継委員)

水資源機構の目的は、水資源開発施設等の操作・維持・管理に係る業務を効果的かつ効率的に実施することにあるが、6 水系以外の国交省の管理するダムも水資源機構の対象とする方が独法の制度趣旨に整合すると思われるが、国交省の見解は。

(回答)

1 . ダム等の河川管理施設については、河川法において、洪水、高潮等による災害が防止され、流水の正常な機能が維持され、及び河川環境の整備と保全がされるよう、一級河川については国土交通大臣が、二級河川については都道府県知事が総合的に管理を行うこととされています。

2 . 一方、水資源機構 (以下「機構」という。) は、水資源機構法 (以下「機構法」という。) において、水資源開発促進法に基づいて指定された水資源開発水系 (以下「フルプラン水系」という。) における水資源開発基本計画 (以下「フルプラン」という。) に基づいたダム、水路等の改築等やそれにより生じる水資源開発施設等の管理を行うことを目的としております。

これは、人口、資産が集中しているフルプラン水系のエリアでは、水道、農業、工業各利水ユーザーが広域に数多く存在し水利用が複雑となっていること等によ

り、河川の上流における水源施設（ダム）から中下流部における都市圏への導水施設（水路）にいたる大規模かつ多様な水資源開発施設等のネットワークを県域を超えて広域的、有機的に管理する必要があるので、機構においてこれらを総合的、効率的に管理することが基本である、という趣旨です。

3．このため、河川法の特例として、洪水防御の機能等の治水機能を含む水資源開発施設である特定施設については、河川管理施設とするとともに、機構が河川管理者の権限の一部を行うことができることとしております。

4．さらに、機構法第12条第1項第2号八において、フルプラン水系内では、国交省のダム等機構以外の施設についても、水資源開発施設と一体的に管理することでコストの低減や施設間の連携等効率的・効果的な管理が可能となる等水資源の利用の合理化に資する場合には、機構が委託に基づき施設の操作、維持、修繕その他の管理を行うことについても、機構の本来業務の一つとなっております。

5．他方、現フルプラン水系以外の水系のエリアでは、現フルプラン水系のそれと比較して、ユーザーが多く水利用が複雑であるとか広域にまたがっている等ということではないので、現フルプラン水系以外の水系内の国交省のダムについては、現時点では、引き続き国交省が管理していきたいと考えております。

ただし、今後、フルプラン水系以外の水系において、ユーザーが増え水利用が複雑になった場合や、広域的、有機的な管理が必要となった場合には、これまでの管理の経験、実績等から機構がその水系内の施設を管理した方が効果的、効率的であるということは想定されるが、その際、機構が管理を行うには、現行の法制度の下では、その水系をフルプラン水系として新たに指定する必要があります。

6．なお、機構法第12条及び第17条の規定より、フルプラン水系以外の水系内の国交省のダム（河川管理施設）については、機構は、いわゆる本来業務の遂行に支障のない範囲で委託に基づき管理できますが、この場合は河川管理者の権限を行うことはできません。