

独立行政法人評価分科会（平成 19 年 5 月 30 日開催）議事録

1 日時 平成 19 年 5 月 30 日（水）13 時 30 分から 16 時 30 分

2 場所 航空会館 701+702 会議室

3 出席者

（独立行政法人評価分科会所属委員）

大橋洋治政策評価・独立行政法人評価委員長、富田俊基独立行政法人評価分科会長、
樫谷隆夫独立行政法人評価分科会長代理、稲継裕昭、梅里良正、岡本義朗、梶川融（※）、
河村小百合、黒川行治、黒田玲子、櫻井通晴、鈴木豊、玉井克哉、松田美幸の各臨時
委員

（※）を付した委員については、審議の一部に参画していない。

（総務省）

伊藤孝雄官房審議官、白岩俊評価監視官、清水正博評価監視官、岩田博調査官、鶴巻
郁夫調査官

4 議題

- （1） 独立行政法人の事務・事業に関する府省ヒアリング（国土交通省）
- （2） 役員の退職金に係る業績勘案率について
- （3） 報告事項

5 配布資料

- （1） 国土交通省説明資料
- （2） 各府省独立行政法人評価委員会の業績勘案率（案）について

○ 富田分科会長

時間になりましたので、ただいまから政策評価・独立行政法人評価委員会、独立行政法人評価分科会を開会いたします。

本日の分科会は、今年度見直し対象となっております独立行政法人の業務の概要に関する各府省からのヒアリングの一環といたしまして、国土交通省所管の 5 法人の事務事業に関するヒアリングを行います。

これに先立ちまして、本日はご多忙の中、去る 4 月に委員長にご就任された大橋委員長に出席をいただいておりますので、一言ごあいさついただきます。

○ 大橋委員長

ただいま紹介にあずかりました大橋でございます。4月に当委員会の委員長でございました丹羽前委員長の後を引き継ぎまして、私といたしましても全力を尽くしてまいっている所存でございますので、よろしく願いいたします。

独立行政法人の評価につきましては、まさにこの委員会がかなめとなっております、私もこの委員会で大変厳しい指摘を行っていると同っております。この分科会は私も初めてでございまして、できる限りそういう厳しい意見の中で出席いたしまして、私自身もその議論に加わってまいりたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

統廃合によります14法人の削減、大部分の公務員型法人の非公務員化に加えまして、個別の事務・事業について厳しい見直しを指摘しております。18年度の取組では、当委員会の指摘に沿った見直しを行うことによって1,900億円以上のコスト削減効果が見込まれるということで、当委員会への国民の期待は大変大きいものだと思いますし、また、先般5月9日に行われました経済財政諮問会議におきましても大変厳しい指摘がされております。

独立行政法人制度の導入によって、企業会計原則の導入、会計監査法人による監査の義務付けがなされることで、透明性が高まった一方、皆様ご高承のとおり、緑資源機構の官製談合事件で明らかになりましたように、官製談合や天下りの温床になっていることや、廃止、民営化につながるような主たる業務の見直しまで踏み込んでないのではないか、そういうご批判がございまして。そのような中で、政府本体との役割分担、業務の存続、民営化の可否まで踏み込んだ改革を行うことが必要ということで、渡辺行政改革担当大臣と菅総務大臣と連携いたしまして、101の法人を年内に見直すことも指摘されている次第でございます。

そういうことでございますので、このテーマは今後ますます重要性が高まっていくものと思います。どうか臨時委員の皆様におかれましては、こうした国民の期待にこたえるべく、それぞれ専門的な立場から幅広くご意見をいただきまして、審議の活性化にご協力を賜りますよう、よろしく願いいたします。

私からのごあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

○ 富田分科会長

ありがとうございました。大橋委員長におかれましては、本日、お時間の許す範囲で分科会にご参加いただきます。

それでは、ヒアリングに移らせていただきます。

(国土交通省担当者入室)

○ 富田分科会長

このヒアリングは、今後政策評価・独立行政法人評価委員会としての見直しを行っていく上で非常に重要な意味合いを持つものと考えておりますので、委員の皆様のご協力、何とぞよろしく願いいたします。

それでは、国土交通省所管の5法人の業務の概要につきましてヒアリングを行います。本日は国土交通省関口審議官を初めご担当の皆様にお越しいただきました。最初に鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務の概要につきまして、10分程度でご説明をいただき、その後、質疑応答を行いたいと思います。

それでは、ご説明、よろしく願いいたします。

○ 関口審議官

ただいまご紹介いただきました国土交通省の官房政策評価審議官の関口でございます。本日はご説明の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。本日、中期計画の最終年度に行う見直しとしまして、今お話がありました鉄道建設・運輸施設整備支援機構、国際観光振興機構、水資源機構、空港周辺整備機構及び海上災害防止センターの5法人をご説明させていただきたいと思っております。

それでは、まず鉄道建設・運輸施設整備機構につきまして、担当局から説明します。

○ 櫻井財務課長

それでは、ご説明させていただきます。鉄道局の財務課長でございます。

お手元資料1-1、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構でございます。

開いていただきまして、1ページ、2ページから、所定の用紙がございますけれども、今日は時間もございませんので、わかりやすい資料を用意いたしましたので、6ページ以降でご説明をさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

まず、鉄道・運輸機構でございますけれども、ご案内のとおり、平成15年10月1日に特殊法人でございました運輸施設整備事業団と日本鉄道建設公団、この2つの特殊法人を統合するとともに、独立行政法人化するというところで、発足したわけでございます。ただ、それぞれ2つの特殊法人もかつては幾つかの法人が統合したものでございまして、由来から申し上げますと、一番左に合計で5つございますけれども、内航船舶建造への支援を行っていた船舶整備公団、鉄道整備への補助を行っていた鉄道整備基金、造船所の構造転換をやっていた造船業基盤整備事業協会、新幹線の建設を行っていた日本鉄道建設公団、国鉄改革に伴いまして、旧国鉄の清算事業業務を行ってございました旧国鉄清算事業団、この5つの法人がそれぞれ運輸施設整備

事業団、あるいは日本鉄道建設公団に統合した後、最終的に独法化したということでございますので、5つの法人の業務をそのまま引き継いで行っているわけでございます。

順番に説明させていただきます。7ページ目でございます。鉄道建設業務ということでございます。鉄道建設業務、本日ご用意させていただいた資料、3ページ、4ページ目以降は具体的な工事をしておりますものをプロットしてございますけれども、2ページを見ていただきますと、大きく分けまして、整備新幹線、民鉄線、都市鉄道線の建設、そして、4番目、受託事業でございます。この中で特に今建設に邁進しておりますのは、整備新幹線のうち2つ目の東北新幹線、八戸・新青森間、そして、九州新幹線の博多・新八代間でございます。これは平成22年度完成ということを目指して、今精力的に建設を行っているところでございます。

さらに④の受託事業でございますけれども、成田新高速鉄道というのがございます。ご案内のとおり、成田空港の滑走路が延長することに伴いまして、それに合わせまして、新しい高速の成田アクセスルートを整備するというところでございまして、これはその建設を行います第三セクターでございます成田高速鉄道アクセス株式会社から、鉄道・運輸機構が受託して今建設しているわけでございます。これも平成22年度開業ということで進めてございます。

あと、一番最後、山梨のリニア実験線でございます。ご案内のとおり、今山梨におきまして、実験線ということで、18.4キロで実験を行っているわけでございますけれども、これを42キロに延伸しようということで、今年度から山梨リニア実験線ということで、事業が開始されています。今申し上げたものが大きく、鉄道・運輸機構の鉄道建設本部が行っている事業でございます。特に整備新幹線につきましては、すべて財源は国の補助金、そして、地方の補助金でございます。全額公費負担のもとで鉄道・運輸機構が整備し、それを運営主体でありますJR会社に貸し付けるということのスキームでございます。

2つ目、民鉄線でございますけれども、東京都で申しますと、小田原線の世田谷代田から下北沢、東北沢といったところの地下区間の整備、西武池袋線については高野台、石神井公園で高架の工事を行っているわけでございますけれども、右側の備考に書いてございますが、独立行政法人化するときに、新規の業務はやらないということがございまして、この2線についてだけ工事をやって、それが終わりましたら、このような形での鉄道・運輸機構の建設工事というものはない予定でございます。

資料、先に進めさせていただきますと、10ページ目でございます。また、東京の関係でございますけれども、現在、横浜で、相鉄、JR、東急といったものを相直させよう、具体的に申し上げますと、相鉄線の西谷というところから相鉄線、JR、東急線を経由いたしまして、新横浜から渋谷まで直通運転ができる工事を行っているわ

けてございます。このスキーム、一応、右下にございますけれども、これにつきましても3分の2の公的補助が入るということで、非常に公的性格の強い業務でございます。

先に進ませていただきまして、15ページでございます。鉄道助成業務でございます。鉄道助成業務におきましては、左に黄色い箱、青い箱がございますけれども、財源といたしましては、国からの補助金、そして、JR本州3社から新幹線を譲渡したことに伴います譲渡代金をいただきまして、それを踏まえまして、鉄道整備に対する補助金、整備新幹線も含むものでございますけれども、鉄道整備に対する補助金を支給するということとあわせまして、新幹線建設、あるいは国鉄改革のときに、国鉄の長期債務の処理の一環として負いました債務の償還といったものを行っているわけでございます。ですから、国から入ったものが鉄道・運輸機構の助成勘定に入りまして、鉄道事業者に対する補助金、あるいは特例業務勘定に繰り入れまして、国鉄の年金費用の支払い、そして、新幹線の建設債務の償還を行っているわけでございます。

この場合、国の補助金の交付に関しましては、国が補助金の予算要求とか、制度設計を行う政策判断をし、鉄道・運輸機構はその専門性を活かしました補助金執行上の実務的業務をするという役割分担をすることによりまして、行政の肥大化を防ぐとともに、業務の効率化を進めるという目的でございます。

次の16ページでございますけれども、特例業務勘定でございます。これは先ほど申し上げました助成業務からの繰り入れの財源及び国鉄改革時のときに承継いたしました土地、JR株式の売却収入などを収入とし、支出としましては国鉄の年金費用というもの。年金費用につきましては、物価上昇で今後上昇もございますし、今話題になってございますけれども、アスベストとか、訴訟賠償、土壌汚染といったものの費用にも使うわけございまして、将来の長期にわたる支払いのために、しっかりとお金が回る形で運営していかなければならないといったものがこの業務でございます。

海事関係につきましては、担当をかえてご説明させていただきます。

○ 坂下参事官

海事局の参事官でございます。海事局の関係の業務は大きく2つございまして、船舶共有建造業務と高度船舶技術開発支援業務がございます。

まず船舶の共有建造業務でございますけれども、資料11ページでございます。この業務は資金力に乏しい内航の海運事業者とともに、鉄道・運輸機構が資金を用意しまして、共有という形で内航船の建造を行い、その船を使って事業者が事業をしてもらいながら、使用料を支払っていくことで最終的に船舶の耐用年数がまいったところで、残存簿価で当該船舶の機構の持分すべてを譲渡して、最終的には事業者持分100%の船となるという形で、内航船主の船舶建造の支援を行うという業務をやっております。

ざいます。

11ページの左に書いてございますけれども、内航海運、我が国貨物輸送の約4割、特に鉄鋼、セメント等の産業基礎物資の8割を輸送するという、我が国の国民生活、あるいは経済活動を支える極めて重要な輸送モードとなっております。他方、内航海運の事業構造に目を転じますと、実際に事業を行っておられる事業者のほぼ100%、99.6%が零細な事業者という形になっておりまして、資金調達力、技術力に非常に乏しいという状況になってございます。この10年ほど、内航海運の市況は非常に低迷してございまして、なかなか新しい船を建造できないという状況が続いておりました。これによりまして、今内航で走っております船の半数以上が船齢14年を超えるという老朽船になっているという現状がございます。他方で、地球温暖化対策等々、環境対策、あるいは物流をもっと効率化しなければならないという社会的な要請にもきちんとかたえていかなければならない時代になってございます。こうした課題を克服していく上で、古い船をより社会的な要請にこたえることができる性能を持った船に代替を促進していくことが重要な課題になってございまして、現在の内航事業者の資金調達力の不足、技術力の不足を補って、内航船の代替建造を促進する役割を担った業務を行ってございます。

次のページ、12ページ、13ページでございまして、高度船舶技術開発支援業務という一固まりの業務をやっております。この業務は民間におけます高度な船舶技術開発を支援していく業務でございまして、中身としては、研究開発、あるいは新しい技術の実用化のための助成金の交付業務、それから研究開発資金に関する借り入れについての利子を助成する利子補給業務、研究開発資金、あるいは新しい技術を使った船舶等の製造に必要な資金に対する債務保証の業務という助成金交付、利子補給、債務保証と、大きく3つの業務から構成されてございます。

13ページ目でございますが、そもそもこの業務、民間の船舶技術に関する研究開発を支援するというを通じまして、半世紀近く世界のトップレベルにございまして我が国の造船業の発展、国際競争力の向上を図りながら、高度化、多様化するニーズに対応した輸送体系構築をしていこうというための業務でございまして。これまでの成果として、右側に助成金交付業務、あるいは利子補給、債務保証の実績を掲げてございまして、左にございまして、これまで民間の研究開発を促進してきたことによって市場化が図られたもの、あるいは現在世の中に存在するものの代替の手法というものを確立する等の実績を上げてきておりまして、政策の意義にかなった成果は上げてきておろうかと思っております。

この業務のうち、特に利子補給、それから、債務保証の業務につきましては、昨年、政策金融類似業務の見直しの中でご議論を既にいただいてきてございます。現在、この高度船舶技術開発支援業務でございまして、海事局におきまして、これから

の海事技術政策の方向性を見直しを現在行っております国際競争力のある新たな価値を有する商品、サービスをつくり出して、これを国際的に展開していこう、あるいは従来の延長線上の取組ではなく、未来に向けた高い目標設定をした研究開発を進めていこうということで、見直しの議論を行ってございます。この検討の中で、鉄道・運輸機構の役割、あるいは業務の見直しについても検討を進めておるところでございます。

以上です。

○ 田村技術安全課長

続きまして、14ページでございますが、総合政策局技術安全課長の田村でございます。基礎的研究業務についてご説明申し上げます。

この業務は、運輸分野におきまして、研究者の自由な発想に基づく独創的、あるいは革新的な基礎的研究を推進することによって、交通機関の安全の確保、あるいは環境保全等に寄与する、全く新しい技術の確立を目指すという形の研究でございます。鉄道、自動車、海事、港湾、航空、気象といった運輸分野の幅広い中からテーマを選定して、推進しているものでございます。

具体的に下の方に絵をかいておりますけれども、国から運営費交付金という形で鉄道建設・運輸施設整備支援機構に支出いたしまして、基礎的研究推進委員会で制度の運営、募集分野の選定をし、大学、あるいは民間企業、国立研究機関などの研究チームから、研究課題の公募を行います。それによって、応募いただいた研究から、審査委員会の中で課題の選定をした上で、当該研究チームに委託研究、あるいは共同研究という形で研究を進めることになっております。

また、研究課題については、審査委員会で評価を行うとともに、研究成果について、成果発表会、あるいはシンポジウムという形で、広く対外的に公表して、普及していくことになっております。

平成19年度の募集におきましては、災害被害の軽減あるいは事故の防止というような技術、地球環境と共生できるような交通技術、地域交通の活性化、あるいは少子高齢化につながるような技術、海洋の開発につながるような技術、ICT、新技術の普及、内航海運の活性化に関する技術などの分野の基礎的な研究について、原則3年間、1課題当たり6,000万程度の規模で応募しております。研究者の自由な提案をいただいて、革新的な運輸技術の確立を目指す形で運営しているものでございます。

○ 関口審議官

以上です。

○ 富田分科会長

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務の概要につきまして、ご質問などございましたら、どなたからでもご発言願います。

○ 河村臨時委員

船舶のところからご質問させていただきたいと思います。ご説明いただいた中で、12ページでしょうか、高度船舶技術開発支援業務のところでご質問をさせていただきたいと思います。

今ご説明を伺って、国土交通省でも先行きについてご検討中というご説明を拝聴させていただいたんですけれども、多岐にわたるといえるか、助成もあって、利子補給もあって、債務保証もあってと、かなり手厚いな、ここまで必要かなという感じがしなくはないんですが、政策的意義にかなった成果を上げてきていると資料でお書きになっていらっしゃるんですけど、実績はいかがなものかなという問題意識を持っておりまして、ここに書いていらっしゃるんですが、例えば、債務保証であれば実績がないとか、利子補給とかも件数が少ない。実用化支援助成も平成18年度から1件ということで、やや少ないのではないかと、最近まで世間をにぎわせておりました例のテクノスーパーライナー（TSL）についても、いろいろな事情がおりになったことは承知しておりますけれども、就航先がまだ決まっていなかったという事情がおりであって、財政事情が極めて厳しい中、こうした政策運営が全く必要ないとか、そういうことを申し上げるつもりは全くないんですけれども、かなり厳しい目で、必要などころに重点的に財政資金を投入していくという政策のスキームをつくっていくことが必要ではないかなと思っておりますが、こういった問題意識に対してどのようにお考えか、お答えいただければありがたいと思います。

○ 玉井臨時委員

重複しますけれども、船はつくったけれども、使い道がないということであると、何とかの勘繰りをすれば、技術屋さんというのは何しろ高度な技術を開発したいという純粋な方が多いと思いますので、国民の税金を使って楽しく技術の開発をしたのではないかととられてもしようがない面があって、例えばその技術が、船そのものには使われないけれども、こういうところに実は使われているだとか、あるいはこういうことで日本の将来の役に立つんだとか、もしかするとこういうことが二度と起こらないようにするにはこういう対策を打ったとか、そういうことが必要ではないかと思いますが、その点いかがでしょうか。

○ 坂下参事官

ご指摘いただきましたように、現在、海事技術イノベーション、将来に向けて新たな技術開発政策をどのように展開するかという見直しを行っているところでございますけれども、ご指摘がありましたように、政策としてのニーズとしてどうなのかという点についても、この検討の中できちんと議論した上で、鉄道・運輸機構の役割なり業務の見直しにそれを反映させていきたいと考えておりますので、本日いただいたご指摘も踏まえて検討を進めさせていただきたいと思っております。

それから、研究開発の成果の問題でございますけれども、T S L、いろいろとご心配をおかけしているようなところもございますけれども、資料の13ページ目にもお書きしたんですけれども、1つは、この研究開発を進めてきたことによって日本の高速船の技術は全体的に底上げをされて、既に日本で走っている高速船、建造された高速船の中にその技術は生きてきているというのが1つございますし、T S Lについても、事業化のところで実際に最終的に就航が難しいということに至っているわけですが、船舶の技術として実際にこれは商業ベースでの受注発注というのが行われて、最終的に就航の部分で今つまづいているところでございますけれども、所定の成果を上げ、最後のビジネスのところで、今苦しんでいるという状況かなと評価してございます。

以上です。

○ 鈴木臨時委員

船舶についてご質問したいと思っておりますが、船舶共有建造業務についてですけれども、現在機構は多額の債務超過、特に平成18年の3月期で見ますと、債務超過が377億円ですか、繰越欠損金が579億円ということで、最終的には私ども国民負担となり得るものではないかということで、まず1つは、発生原因といいますか、原因分析をどのようになさっているのか、お聞きしたい。

それから、見直し方針でございますが、これには15年度から21年度までの目標等が出ておりますけれども、17年、18年については、財務状況の改善もあったというご認識のようですが、それについてはどのようにそれを考えておられるのか。というのは、そういう改善の中身をどういうふうに考えておられるのか。それに対する方針をどのように考えておられるのかが2つ目のお聞きしたい点であります。

さらに、現在、共有船の建造実績が非常に少なくなっているということでございますけれども、将来の方向とともに、政策目的としての達成手段としての効果がなくなっているのではないかと考えているんですが、これについてどのように考えておられるか、お聞きしたいと思っております。

○ 河村臨時委員

今の点なんですけれども、船舶共有建造、こういうやり方で過去ずっとやってこられたんでしょけれども、今話が出ていましたように、非常に財務状況が悪い、こういう繰越欠損金があるというのは、このやり方では、これから先なかなか難しいのではないかなと思っておりますが、例えばこれを同じ政策目的でも政策のやり方を変える。例えば補助金に変えるとか、技術支援に変えるとか、そういったことを含めて考えられないのではないかなと思っておりますけれども、こういった問題意識に対してどのようにお考えか、お答えいただければと思います。

○ 田中参事官

お答えいたします。

1つ、債務超過、欠損金が出ている原因は何かということなのですが、これはいわゆるバブル期に相当程度建造が出ました。それに対応して、その後、船舶事業者が、バブルがはじけた後、事業者の方の経営が非常に厳しくなったということで、相当程度、フェリーも含めて、倒産が出たということで、これに伴った部分が相当出てきている。問題は、実は平成15年に機構ができる前は、公団、事業団時代は特殊法人会計でやっていまして、平成15年から企業会計原則を導入したことで、これに伴って引当金をきっちり積んだということで、今欠損金が出てきているということでございます。

今ご指摘がありました見直し方針の状況でございますけれども、実は、昨年度、債務超過額が378億円で17年度決算では80億円、債務超過を減少させたわけでございます。実は、18年度決算が、監査法人と調整中でございますが、今回はさらに相当程度改善が間違いないと聞いているところでございまして、実は見直し方針では5年計画で18年度末の債務超過額241億円というのを目標にするとなっておったんですけれども、おそらく、これは楽にクリアして、相当程度、さらに下に下げられるという状況であると聞いておまして、6月末には決算が完全に確定いたしますので、またご報告させていただけると思いますが、昨年度は財務収支がさらに改善されているということでございます。

実績が少ない、必要性がどうかということでございます。先ほどご説明いたしましたけれども、実は、今特に内航船でございますが、景気の低迷に伴いまして、事業者の方が、新しい船を造る状況になかったという状況でございまして、さっき説明がありましたが、半分以上が老朽船になっているという状況でございまして。実は内航の関連の造船所も10年ぐらいの間に大体4分の1まで減っておりまして、その関係で、我々が問題を意識しておりますのは、きちんとした新しいものを計画的に造っていかないと、内航海運の輸送力がおかしくなる——船員不足の問題もありますけれども——という問題がありまして、今、代替建造促進のためのアクションプランを昨年作りまして、これに

基づいて代替建造を進めるべく、いろいろな調整を今やっているところでございます。

実は、建造量が17年度実績、建造決定ベースですが、110億円という状況だったんですが、景気が昨年度から戻ってまいりまして、用船料も上がってきている状況でございます。これに伴いまして、18年度、建造決定ベースでございますが、実は3倍弱の300億円の事業量を、機構で、共有船を達成したところでございまして、船ができ上がってくるまで半年とか1年とかかかりますけれども、老朽化が進んでいるという状況からすれば、確実に、ある程度景気が戻ってくれば、代替建造の需要も出てきますので、それなりの需要が出てくるのではないかと見込んでいるところでございます。

それから、現在の政策の在り方が従来と変わってきてないのではないかとご指摘だと思います。実は、我々のほうも、内航海運業界は中小零細が中心でございますので、構造改善すべくいろいろな取組をしてきているところでございます。実は、内航船の数そのものは減っているわけでございます。それに対して船腹量、トン数ベースでございますが、これはそんなに変わっていない。したがって、今1隻当たりの船の大きさがだんだん上がってきている状況にあります。そういう形を含めて、一朝一夕に中小零細の人を全部大企業にするというところまで達しておりませんが、その意味で共有建造を含めて、行政全体で、今、構造改善に取り組んでいるところでございますので、その中で、どうしても一定での輸送力を確保するということが、我々の国民生活、産業経済の活動のために必要なのだろうという中で、現状として、どうしても担保がないとお金を貸してくれないという金融機関がある中で、共有建造制度をやらないと最低部分のところは支えないと、なかなか新しいものに変わっていかないというところがあるということをご理解いただきたいと思っております。

それから、これは宣伝でございますけれども、我々単に船を入れるということだけではなくて、スーパーエコシップとか、環境にやさしい、CO₂の排出量が大幅に低減されたりとか、重点的にそういう船をつくろうという形で進めておりますので、その意味では地球環境への貢献とか、そういう形でも取組をしているところでございますので、そういう活動にもご理解いただきたいと思っております。

○ 鈴木臨時委員

現在の景気が少し上向いてきたということで、将来のお話をくださったわけですが、景気の状態ですから、どうなるかわかりませんし、まして579億円の繰越欠損、債務超過ということになりますと問題があります。したがって、今日はいいいんですけれども、事務局を通じまして詳細な計画を出していただきたいと思っております。

先ほど80億円の改善があったということですが、確かいただいた資料では利益で40億円、一般会計からの出資金で40億円入れたということですが、私も民間の立場からいたしますと、一般会計の出資金を入れたというのは、普通の企業で

言えば、資本を注入してもらったということですから、改善ということではないんですね。むしろ企業では経営責任という問題も出てくるわけです。したがって、財務改善ということについての意味合いをもう少しご理解していただかなければならないと思っております。

○ 榎谷分科会長代理

今また建造船が増えてきているということについて、それは景気が回復して、ある意味では望ましい話なのかも知れませんが、無制限に貸していると、また同じことが、景気が一方的に上がっていけばいいんですけれども、必ずしもそうではないと思うんですね。また落ちていくだろう。当然、共有といっても、実際は資金の貸付けに近い部分ではないかと思うんですね。一種の貸付けの変形といったら語弊があるかも知れませんが、変形だと思うんですね。そうすると、当然回収できるかどうかという審査をしないといけないわけですね。どのような審査をされているのか。企業に対する審査なのか、プロジェクトに対する審査なのかわかりませんが、審査をしっかりといただくという体制でないと、希望があるから貸します、あるいはニーズがあるから貸しますというだけでは、また同じことの繰り返しになる可能性が極めて高くなりますので、審査をしっかりといただかないといけないのではないかと思います。審査体制はどのようなになっているんですか。

○ 田中参事官

よろしいでしょうか。まず見直し方針が、17年から21年の5カ年計画をつくったわけですが、それに際してきっちり審査を入り口の段階で厳しくするということを原則で厳しくやっています。したがって、今、平成15年以降に造った船については未収金とか損失とか、そういうものを出している船はありません。したがって、今問題になっているのは、バブル期のものが中心になっている。今相当厳しく審査をやっています。

もう一つは、当然入り口の段階で審査を厳しくするとともに、内航の業界はピラミッド構造になっていまして、一番下部の事業者の審査をするだけでなく、船を使っているオペレーターという方がいるわけで、船を使う人からもきっちり用船保証というものをとり、チェックして、ヒアリングをする形でさらに用船保証をとったり、そういう形で審査は強化しております。

それから、入り口だけではなくて、途中経過の段階が当然ありますので、モニタリングという形で、今始まったところですが、信用金庫とか現地の民間金融機関とも連携しながら、モニタリングをして、いろいろな連絡、協議を図って、不測の事態が起きないようにチェックを厳しくしている状況でございます。

ただ、どうしても景気に左右されるというのは間違いない事実でございます。そこは我々も工夫しなければいけないと考えているところでございます。

○ 樫谷分科会長代理

基礎的研究業務をおやりになっているということなんですが、国土交通省のほかの研究機関に、交通安全環境研究所とか、海上技術安全研究所とか、見た範囲内で、似たような部門の研究をやっている機関があるんですけど、この鉄道機構でやらなければいけない理由というのは何かあるんですか。そちらの方に回した方がいいのではないかとというのは。

○ 田村技術安全課長

お答え申し上げます。

現在、政府関係、科学技術関係の研究振興の在り方は大きく2つございまして、国が一定の政策目標を設定して、当該研究所にこれをやっていただきたいという指示を出して、研究機関に中期目標を与え、計画を作成させて、計画的に推進するという研究のスタイルが1つございます。

一方、基礎的研究業務といいますのは、あらかじめ研究機関に一定の政策目標を与えるのではなくて、こういう分野について、個人の研究者の革新的なアイデア、発想というのが非常に大事でございますので、研究者から、研究テーマのアイデアを出していただいて、それを助成するというやり方がございます。こちらの方は、すぐ実用化するというよりもむしろ、新しい芽を見出すようなやり方ございまして、この2つのやり方で科学技術を推進することになっております。本制度は、基礎的ではございますが、新しいものを生み出すということで重要と考えて推進しております。

○ 樫谷分科会長代理

私が聞いているのは、基礎的研究業務が要らないと言っているのではなくて、この機構でやらなければいけないという理由が何なのかということを知っているんですね。今の私が言いました安全環境研究所とか、海上技術とか、ありますよね。そこででもできるのではないかと。そこでできない理由、この機構でやらなければいけないという理由は何かということをお聞きしているんです。

○ 田村技術安全課長

今ご指摘の研究所といいますのは、特定の目的のために、自動車の安全とか、飛行機を安全に飛ばすための方法とか、船舶の航法、一定の行政目的そのものを設定していて、その目標のために研究開発を行う機関でございます。その場合は、目標に向か

って特化して研究していただく。一方、この機構で行っている業務は、大学を含め、各界の研究者から広く公募するというごさいますので、研究という業務そのものではごさいませんので、研究をマネージして、運用していくという性格でごさいますので、本機構でやるのが適当であると考えてごさいます。各省ともこういう研究制度を設けておりますが、むしろ研究開発法人ではなくて、独立した配分機関という形で進めているのが通例でごさいます。

○ 檜谷分科会長代理

分けたほうが望ましいとお考えだということですね。

○ 河村臨時委員

鉄道業務のところ、ご質問させていただきたいと思います。

ご説明いただいたように、例えば整備新幹線にしる、民鉄線の関係にしる、かなり国ないし地方の補助金が財源として入って、機構でお受けになられて造っていらっしゃる、そういうことで承ったんですけれども、こういう場合、独法が実際に建設をすることの意味がどういうことにあるかという、幾ら予算がばんとついているからといって、きちんとした目でコストを精査して、無駄のないようにやっていくことが必要ではないかなと思います。

それで、2つご質問があるんですが、1つ目は、機構でも既にコスト構造の改革プログラムをおつくりになって、相当なご努力をされてやっていらっしゃるということは承知はしておりますけれども、コスト削減といってもいろいろあろうかと思うんですね。機構のご努力の部分であるとか、実際にお使いになる原材料の市場価格の実勢の変化とか、そういうものといいろいろあろうかと思うんですが、そういったあたりをどのように分析して達成していらっしゃるかと把握していらっしゃるか、お伺いしたいのが1点目。

もう一点は、今日のご説明がなかったんですが、時間の関係かもしれませんが、鉄道助成業務をやっていらっしゃると思うんですが、この補助金の交付を独法がする意味がどこにあるのかということをお尋ねしたいと思います。国が直接なさらずに、機構経由でなさるといことの意味がどこにあるのかということをご説明いただければと思います。よろしくお願ひします。

○ 櫻井財務課長

まず1点目、コスト構造でごさいますけれども、ご案内のとおり、国土交通省全体で、公共事業改革プログラムで、14年度価格と比較しまして、15%といった目標を定めて、国土交通省そのもの、あるいは関係の法人といったものについても、今コ

スト削減を行っております。今お話がございました機構でございますけれども、機構は、先ほどご指摘いただいたとおり、鉄道建設ということで、技術力を駆使しながら、開発しながら、技術開発の成果を具体的なコスト縮減に持ってくる。例えば、いろいろな工法とか設計の見直しをすとか、トンネルを掘るシールドマシンの改良とか、いろいろな工夫をしております。

今ご質問のございました、どういう要因分析をやっていくかということでございますけれども、平成17年度でございますけれども、平成17年度につきましては、まず機構自らの努力によるものにつきましては、14年度の工事と比較しまして、11.3%の減。同じような時期に、今ご指摘ございました資材、市場物価とか、資材もございますし、労賃、単価の下落もございます。そういうものについては0.5%と計算してございます。ですから、見た目では11.8%ということで対外的に公表してございますけれども、内訳は、機構の自らの技術開発、あるいはいろいろな工夫によるもので11.3%、プラス、物価、労賃等の減、0.5%ということでございます。今、11.8%と申しましたけれども、今回の中期目標終了までに15%に引き上げるということで、引き続き努力をやっているということでございます。

2点目、補助金の助成の関係で、国と機構の役割分担、あるいは機構がやることの合理性でございます。先ほどの資料15ページを見ていただけますでしょうか。先ほど、端折ってご説明して申しわけございませんでした。鉄道の助成業務、国は、ここに補助金一覧という形で18本の補助金を書いてございます。18本の補助金、実は鉄道局の中でもいろいろな課が所管しているわけでございます。国につきましては、補助金制度、いろいろなニーズが出てまいります。補助対象事業の効果も考えながら、補助金についての制度改正をすとか、予算要求をす、そういう政策的役割を国がやろう。補助金の場合、実際の執行になりますと、事業者の方から交付申請が上がってくる。そして、それについて出来高ごとに年に4回ぐらい、お金を払ってくださいという請求が来る。最後、工事ができ上がりましたといったときに、ちゃんと工事ができ上がっているかどうか、それに要求した、いわゆる支払いの関係の請求書のたぐいとか、きちんとなっているかということについて、審査しなければならないという業務がございます。非常に多忙でございます。さらに、ある意味ではどういう証拠を見なければならないか、あるいは、どういうところをきっちり手抜きなくチェックするかといった審査の手順など、専門的にやらせたほうがよい。専門性もございますし、先ほど申し上げましたように、補助金の数も多いですし、補助対象事業者が多い、こういうものに対する業務処理を考えたときに、かなり実務的な形でまとめて、日々効率化の向上といったものについてもミッションを与えまして、常に効率化していくといったような役割を鉄道・運輸機構にやらせる。それによりまして、先ほどもご説明しましたけれども、行政のほうは補助金が増えたから業務が増えたわけではなくて、

常に補助金の改革といったものについて政策的なものに特化するという形で役割分担するこういう形が、国及び独立行政法人を通じた補助金の交付の実際の実務といったもののすみ分けで一番効率的ではないかと考えて、進めているところでございます。

○ 樫谷分科会長代理

国鉄清算事業本部なんですけど、現在1兆円ぐらいの有価証券など、運用資産を持っていて、運用して、運用益でもって年金の一部に充てているという仕組みになっているんですけど、似たような年金資産を持っている独法がほかにもあるんですけど、そこと比べると、運用が極めて低い利回りになっているんですね。いろいろなことが出てくるというようなことが、ご説明の中でアスベストとか書いてありましたけれども、それを見たとしても、1兆円という金額が現在あって、これは多額に2割も3割も運用しろということじゃなくて、プラス1%とか、2%ぐらいの運用だと思うんですけど、もう少し運用を努力すれば、運用益が出るのではないかなと思うんですね。

ただ、昔の鉄建公団の仕組みが、もともとあまりインセンティブがないものになっていまして、例えばほかの業務、実費精算みたいになっているんですね。旧清算事業本部が幾ら頑張っても利回りを上げて、どこかほかの事業部に回すわけにもいかないしということで、努力しても努力しても、意味がないとは言いません。努力していただきたいんですけども、他の業務との関係から見て、どうもそこで遮断されてしまって、あまり運用を高くするという、リスクをマネジメントしながら、運用をしっかりとしていくというインセンティブに欠けているんですね。そのほかの鉄道の業務にしても鉄道建設業務にしても、全部実費精算で、確かに11.8%の削減といっても、我々にはよく見えないんですね。よく見えないところがあって、我々民間企業では、これだけの利益率が上がるとかいうことになっているんですけど、削減したらその分だけ補助金が削減されて、目に見えた形になっていないんですね。ということはインセンティブがないんですね。

間接費というんですか、一般管理費が込み込みになってしまっているんで、そうすると、業務が減れば、それにともない一般管理費も減るということで、これは人件費等も減ってきてしまう可能性があるんで、常に業務を拡充していかないといけない。つまり、逆に減らしたらいけないというインセンティブが働くような仕組みになっているのではないかなと思っていまして、効率的にするというインセンティブ、仕組み、あるいは運用をしっかりとするというインセンティブがない仕組みになっているので、せっかく独立行政法人という自立性、あるいはインセンティブという仕組みができていくわけですから、もう少しその辺の仕組みを考えていただいて、一生懸命削減すれば、例えばほかの勘定が違っているんで難しいかもわかりませんが、船舶共有建造業務の穴埋めにできるとか、そんなことも少し考えるような仕組みができないのか。単

純な疑問で、今の制度では難しいのはよくわかるんですが、そういうことも少し皆様方、国土交通省の方々なので、そういうことも知恵を働かせてやっていただけたらと思っております。

○ 篠部 J R ・国鉄清算業務監理室長

簡潔に申し上げます。

冒頭ご説明申し上げたとおり、幾つかの勘定のうちの特例業務勘定という国鉄清算業務の関係につきましても、ある意味、少し特殊かと思っております、国鉄改革のスキームに基づきまして、極めて限られた財源の中で長期にわたってしっかりと年金等の負担に支障を生ずることのないように万全を期していかなければいけないと我々は強く認識しているところであります。基本的に独立行政法人通則法に基づいての安全・安定な運用方針をとらざるを得ないところであります。ただ、制度の中でできる限りのことをしていくというのはもちろん努力をしていくわけでありまして、今までもしてきているつもりであります。今後とも、先般も新聞報道等でありましたアスベストの被曝の問題とか、土壌汚染の対策の問題とか、日々新聞をにぎわしている部分がまだまだございまして、そういう部分を十分に万全を期していくために、まずは努力をしていくというのが我々の認識でございます。国鉄改革のスキームで、この部分につきましてもそういうミッションをしっかりと与えられておるものですから、簡単には勘定間でということとはなかなか難しいのかなと思っております。以上です。

○ 檜谷分科会長代理

運用をしっかりとしてください。

○ 富田分科会長

鉄道建設・運輸施設整備支援機構についての議論はここで一旦打ち切らせていただきます。

続きまして、水資源機構の業務の概要について、10分程度でご説明いただきまして、その後質疑応答を行いたいと思います。

それでは、説明をお願いいたします。

○ 幾度水資源政策課長

国土交通省の水資源政策課長をしております幾度でございます。私から、内容についてご説明申し上げたいと思います。

資料1-2でございます。1ページ、最初に組織の概要、業務の概要でございますが、時間の関係もでございますので、ここは割愛させていただきます。

続きまして、2ページに予算ベースの収入、支出の状況を掲げさせていただいております。一番左側に事業とございますが、建設事業、管理業務という本来業務と、それから受託しております業務、こうした業務関係全部合わせまして、ざっくり申し上げまして、大体1,000億円程度の規模で事業を行っております。そのほかに借入金償還等のお金の出入りがございまして、大体一千五、六百億円でございます、合わせまして、大体2,600億円ぐらいの予算ベースの収入、支出ということで事業を進めているところでございます。

3ページでございます。組織、役職員数ということでございます。一番上に役職員総数が1,621名で、これは今年4月1日現在の定員でございます。水資源機構におきましては、平成14年度末の定員が1,894名でございます、現在まで273名の定員削減を行ってきております。今年度末までの中期計画で目標数値は315人の定員削減でございます、これは達成できると考えてございます。

続きまして、水資源機構が実施しております水資源開発施設に関わる我が国の水資源の状況でございます。我が国の年平均降水量、約1,700ミリで、世界平均の2倍ぐらい雨は降っているわけですが、1人当たりの降水量は平均の4分の1程度。また地形条件や、雨の降り方が集中して降るという制約条件もございまして、水資源を使うという意味では必ずしも有利な条件にはなっていないということで、近年でも渇水が頻発しているということでございます。

特に近年の大きな特徴といたしましては、雨の降る年と雨の降らない年の差が非常に大きくなってきておまして、また、全体として下のグラフの赤線でございますが、総降水量も減少傾向にあるということで、実質的な水供給の可能量というのは低下の傾向にある。今後、気候変動に伴いまして、こうした傾向というのはさらに助長されるのではないかと考えておまして、そういう意味で渇水発生頻度の増加を懸念している状況でございます。

そうした水資源の状況の中で、水資源機構はどういう役割、特徴を持って仕事をしているかということが5ページでございます。

1つ目は、水資源機構は全国どこでもというわけではございませんで、広域的な用水対策を緊急に実施する必要があるということで指定されました7つの水系におきまして、国が定めましたフルプランに基づいて施設の建設管理を行っております。特に特徴的な点は、水資源開発公団から機構へ移行いたしましたときに、水の供給量を増大させるような新規の開発事業というものは、それまで継続的にやっていたものに限定する。新しいものには取り組まない。こういうことが機構法の中にも明記されているということでございます。

2つ目の大きな特徴は、水資源の分野は、ご案内のように、非常に多くの分野に関係者がまたがっているわけですが、これを機構の場合、上流から下流まで都府県のエリアを越える広域にまたがって、利水、治水のいろいろな目的にわたる事業を一元的に行う組織であるということが非常に大きな特徴でございます。したがって、主務大臣も4つの省庁にまたがっているということで、こういった関係者が全体的に機構で一元的に仕事をしていくということが2つ目の特徴でございます。

3つ目は、言わずもがなでございますが、事業の実施に当たりましては、中立的な立場で、多くの関係者間の複雑な利害調整、合意形成を行った上で公平、公正に実施するというところでございまして、特に治水の分野におきましては、河川管理者の権限の一部を代行して、洪水調節を実施している、こういう大きな役割、特徴を持っているところでございます。

続きまして、6ページでございます。前半は、今申し上げましたフルプラン地域が我が国経済社会に占める位置付けの重要性ということを示しております。こうした水系の中で水資源機構は全体の88%の開発水量を担っているということでございます。

次に機構事業の資金構成でございます。水資源機構の事業資金は、国からの交付金、これは治水の関係でございます。利水の関係の補助金、受益者からいただきます負担金、借入金によって、費用と相償う形で賄われているということでございます。借入金の部分につきましては、事業完了後に支払い方法、割賦払いや一時払いなど、方式を決めまして、特定の利水者が負担していただくということで事業を行っているということでございます。

続きまして、7ページでございます。水資源機構の事業の概要でございます。大きくは建設事業と管理業務に分かれているわけでございますが、建設事業につきましては、現在14のダム、水路施設の新築、改築を実施しておりまして、実施に当たりましては自然環境への配慮、あるいはいろいろな新技術の導入など、コスト縮減に最大限の努力をして取り組んでいるということでございます。

新築事業につきましては、主なものとして岐阜県の徳山ダム、埼玉県の高沢ダムなど8つの施設について今実施しております。供給量を増大させるものは継続のもののみということは先ほどご説明したとおりでございます。

改築の事業でございます。施設の中には長期間を経過して老朽化したものもございまして、こういったものの機能回復、あるいは新しい技術、大規模地震対策とか、あるいは石綿管を使っている施設もかなり古い施設でございまして、こうしたものを取り換えていくような新しいニーズに対応した改築事業をやっておりまして、現在、6施設、愛知県、静岡県の豊川用水、あるいは群馬用水を中心に実施しているということでございます。

続きまして、8ページが管理業務でございます。現在、水資源開発機構は49施設

の施設を管理いたしておりまして、用水の安定供給と洪水被害の軽減に努めているということでございます。具体的な業務といたしましては、1つは、利水の放流、取水・配水操作でございまして、日々の雨の降り方とか、需要の変動に応じてダムや水路の施設等の操作、ゲート等の操作をして、放流量、取水・配水量を調整する、特に渇水時におきましては、いろいろな利害関係者がいるわけですが、そういう中で、公平、中立的な立場で意見調整や協力依頼を行いつつ、施設操作を行っていくという非常に大事な役目がございます。

それから、2つ目が洪水時操作でございまして、ダム等の特定施設につきましては、河川管理者である国の権限の一部を代行して、洪水調節を実施しているということでございます。具体的には、雨量とか、水利のデータ等を把握いたしまして流入量の予測を行う、それから、いろいろな関係者と連絡調整をしたり、あるいは河川利用者への通告を行った上で、洪水調節のためのゲート等の操作を実施するというところでございます。

さらに、日々の維持、修繕も非常に重要な仕事として行っているということでございます。

9ページ以降は、そうした水資源機構のいろいろな仕事が決定的にどういう効果を上げているかということで、1つは渇水被害の軽減ということで、首都圏渇水の事例を挙げておりますが、東京オリンピック時には非常に大きな渇水、1,259日にわたる給水制限がございました。平成8年には首都圏で渇水が起きましたが、このときはより少ない雨で、かなり給水人口が増えたにもかかわらず、41日の給水制限で済んでいるということで、施設の整備がこういうものの被害の軽減に非常に寄与しているということです。

2番目に農業生産への寄与。先ほど申し上げました豊川用水につきましては、もともと水が非常に少ない地域でございましたが、こういったところで用水の整備をすることによって農業出荷額が急激に増加しているということです。

最後は洪水被害の軽減ということで、ご記憶に新しいと思いますが、2年前早明浦で非常に大量の集中豪雨がございまして、このときに早明浦ダムで2日間で2.48億トンの水を貯留したということで、下にグラフがございます。もしダムがなかったらということで、そのときの被害と実際の被害もこれだけ違っておったということで、そういった意味のダムの洪水調節機能を発揮しているということで、事例的に施設の整備効果をご紹介させていただきました。

雑駁でございますが、私の説明は以上でございます。

○ 富田分科会長

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました水資源機構の業務の概要について、ご質問、ご意見などございましたら、どなたからでもお願いいたします。

○ 河村臨時委員

まずコスト面でご質問させていただきたいと思います。新しい建設については着手しないということで、国の政策でお決めになっていらっしゃる。そのほかに管理の業務があるとか、維持更新もありませんか、そういう業務がある中で、独法でなされる以上はコスト面の管理を行うことが非常に重要であろうと、これは鉄建でも申し上げさせていただいたんですが、そのように考えております。

ご質問は2つありまして、要因別の数字がもしあればということで、どのようにご覧になっているか伺いたいと思います。コスト構造改革プログラム、こちらでもやっ
ていらっしゃるということは伺っておりますけれども、コストの要因別の内訳の分析
などなされているかどうか。

もう一つのご質問は、ダムという、必ずしも水資源機構でやっ
ていらっしゃるの
だけではなくて、ほかの主体、国とか、自治体とか、そういったところが主体になっ
てやっ
ていらっしゃるものもあると思うんです。違う主体がやっ
ているときの建設費
ないしは管理のコストとかとの比較分析などをやっ
ていらっしゃるかどうかとか、そ
ういったところを実際のコスト管理上、何か活かしていらっしゃるところがあるかど
うか、そういったところをお伺いできればと思います。

○ 幾度水資源政策課長

まず1点目でございますが、コストの問題でございます。これは私どもも、コスト
構造改革プログラムをつくりまして、中期計画で15%のコスト縮減を図ろうという
ことで、今取り組んでおります。手元のデータでございますと、平成17年度のコス
ト縮減の実績を見ますと、技術開発など、自主努力で縮減した部分というのが大体マ
イナス13%。一方で、建設資機材の物価変動、これは逆にプラスに働いておりまし
て、0.5%の上昇。トータルしますと、12.5%の縮減を達成しております。この
中期計画期間中に15%のコスト縮減は達成可能だと思っておりますし、次期中期目
標期間の20年度以降もコスト縮減については引き続き努力をしまいたいと思
います。縮減の目標数値も次の中期計画の策定の中でよく検討してやっ
てまいりたいと思
っております。

2点目のほかの直轄ダム等とのコストの比較という点でございますが、これはダム
というのは、たとえ同じような規模のダムでありまして、立地の条件によりまして、
例えば水没世帯数が違う、そうしますと、補償の金額も違ってまいります。それから、
ダムの構造も地質の条件によってより強固なダムを造らなければいけないということ

もございますし、例えば水没に伴う付け替え道路を整備するというのも、そういうものが必要なところ、そうでないところ、いろいろございますので、ここはなかなか一概に比較するということは私どもは難しいと思っております、特に比較はやっておりません。ただ、国等でいろいろ取り組んでおりますコスト削減の事例等は日々情報収集に努めておりまして、それを機構の施設のコスト削減に生かすという努力はしてございます。

以上でございます。

○ 樫谷分科会長代理

幾つか聞きたいと思うんですが、これは御省の所管ではないんですが緑資源機構で非常に不幸なことが起こってしまった。以前、水資源機構現役の方ではないんですが、OBの関与で、水門設備工事の談合が起こっているということなんですね。こういう不適切なことが結果的に行われてしまったということなんですから、このようなことが発生する原因を、国土交通省としてはどのように考えているのか。そういうことが起こり得る構造的な何か問題があり、現在起こっているということではないんですが、起こり得る可能性がまだあるのではないかと、こういうふうに思うんですけれども、それに対して国土交通省としてはどのように考えているのかというのがまず1つ。

それから、ダムとか、用水路の建設というのは、現在、建設中の事業の約半分が工期とか、事業費等の変更により事業の実施計画が変更されていて、それも頻繁に変更されている。頻繁というか、何回も変更されているというものがあるんですが、それは一体どのような原因かというようなことを分析して、ちゃんと情報として開示されているのかどうか。

それから、何回も変更する理由というのはどこにあるのか。過去の経験が生かされていないのではないかとということ。

それから、当初の計画どおり造られたというのは、大体どのぐらいの割合で計画されているのか。つまり、事業費というのは、どんどん計画の変更の都度、飛躍的に増えているという部分があるので、先ほども、いろいろな事情があるのかということはお説明いただいたんですけれども、それにしても増え過ぎという部分があるので、それはどういうことからそういうことが起こっているのか。

今の計画があっても、新しいものは採択しないということになっているんですが、このようにしょっちゅう変更があるようでは、一体、全部終わるのにどれぐらいかかると考えていらっしゃるのか。その辺についてお聞きしたいということでもあります。

○ 幾度水資源政策課長

多岐にわたるご質問をいただきましたが、まず初めに、水門設備の談合のことでお

話がございましたが、緑資源のことについては、私どもは詳しく知りませんし、新聞報道で見る限りでございますが、私どもの水門設備の談合の内容とはかなり違うのではないかとは思っております。水門設備の関係につきましての事実関係だけまず申し上げますと、これは水資源機構の前身であります水資源開発公団を退職した方が、退職後に水資源機構が発注した水門設備工事の談合に関与したということを公正取引委員会が事実認定いたしまして、水資源機構に対しまして、水資源機構の職員が退職後に同じような行為を行うことがないように必要な措置を講じてほしい、という要請をされたということでございます。

水資源機構は、この要請を非常に重く受けとめまして、1つは、早速にそういうことが起こらないように、当面、取り得る対策というものを取りまとめて公表しております。この中では、当然でございますが、法令遵守の一層の徹底や、契約方式についてより一般競争入札の枠を拡大するというようなことを内容としてまとめております。

もう一つは、今もご質問がございましたが、こうしたことが起こった事実関係につきまして、水資源機構としても、公取委に任せるだけではなくて、自らよく調べたいということで、理事長を委員長として、外部の専門家を入れました委員会を組織いたしまして、現在、調査検討を行っております。捜査権がないとか、いろいろ制約はあるのでございますが、でき得る限りの事実関係を把握して、できるだけ早急にこれは取りまとめて公表したいと思っておりますし、それを受けて、さらに必要な対策というものは講じていきたいということで、今実施しているところでございます。

そういう意味で、構造的な問題があるとかないとかいうことは、今鋭意、そこは事実関係として調査している段階でございます。

2つ目の事業計画がしばしば変更されておるのではないかとということでございます。まず、事実関係としましては、確かにご指摘のように、これまで機構の事業で52事業完了しておりますが、全く事業実施計画の変更を伴わずに終わったものというのは7事業ということで、多くの事業は何らかの変更はしているということでございます。もちろん事業費が増大しなかったような変更事案などもあって、いろいろでございます。

なぜそういうことになるかということでございますが、計画をつくるときには、できるだけほかの先行の事例を見たり、いろいろなデータを集めまして、可能な限りの分析をして、これでやっていこうということで決めるわけでございますが、その後いろいろな状況の変化が起こって、どうしても変更せざるを得ないということです。いろいろな理由があるのですが、主なものを申し上げれば、1つは用地補償の関係で、補償基準の妥結等地方の住民の方々と調整しなければいけないわけですが、これに当初想定したことよりは非常に時間がかかってしまう、これはよくございます。それから、実際に工事に着手してみると、新たな地すべり対策を講じなければいけないとい

うようなことがあります。今、滝沢ダムで事業をやっておりますが、ここでも新しい地すべりということが出てきておまして、そういう予見できなかった工事の追加や、環境影響評価制度に基づく環境調査が新たに追加されるほか、利水計画の変更ももちろんございます。また、物価の変動などいろいろあるわけでごしまして、そういったものが大きな要因として変更せざるを得ない。1つのダムで二、三回変更しているところもございます。その都度その都度異なった理由で変更せざるを得ないということでありまして、私どもとしてはできるだけ計画どおりに事業が進むように最大限の努力をしておりますが、そういった今申し上げましたようなやむを得ざるいろいろな事情によって変更せざるを得ないのが実態でございます。

今後につきましても、なかなか予見的に断定して申し上げるわけにはいかないんですが、今やっております事業につきましてもできるだけの状況分析をしまして、計画どおりに事業が進むように、最大限努力していきたいと考えてございます。

○ 檜谷分科会長代理

いずれにしても、今お話を聞いたら、実施計画の中で、もうちょっと調査すれば読める部分があるのではないかと思うんですね。最初低く入れておいて、後で大きくしてしまうみたいところが、下衆の勘繰りかもわかりませんが、あるので、当初の調査というのは非常に重要だと思うんですね。行われているはずなんですけれども、どの程度読んでいるのか、非常に簡単なものしか読んでないのではないかという気がして、本当に実情に合った計画になっているのかどうか、懸念したので、事実ではないかもわかりませんが、もう少しシビアな調査をしていただいて、それに基づく計画でないという意味がないのではないかと思います。

あと、談合の話は難しい話だと思うんですが、民間では、今内部統制とか、非常に厳しく、民間もあって談合が行われるわけですから、官だけで行われるはずがありませんから、そういうことで、コンプライアンスをしっかりと、組織をつくって、あるいは手続もちゃんとしているという状況なので、そういうことを真剣にお考えになる必要があるのではないかと、こういうふうに思います。

○ 幾度水資源政策課長

ありがとうございます。私どもも認識としては全く同一でございます、最大限の努力はしてまいりたいと思っております。

○ 鈴木臨時委員

管理業務と受託業務についてお聞きしたいと思いますが、まず、管理業務ですけれども、こういう業務については、委託の推進とか、合理化をなさいという勧告が今

まで出ていると思うんですが、機構で直轄でやっているものと土地改良区等へ委託しているものがあるわけですが、その際、まず1つ目ですが、どのような基準で選定しているのかということですね。2つ目はそういう場合にきちっとしたコスト比較とか検証をしているのかどうか。特にフルコストですね。そういう比較をなさっているのかどうか。3つ目は、今、49施設ですけれども、水路の下流部など具体的な施設の管理数からいくと、いただいた資料から見ると、80弱の施設数のうち、現在、委託施設が26ということになっているみたいですが、そういう今までの数字がちょっとわからないんですが、こういうものを包括的に民間委託するというものについてはどう考えておられるのか、この3点です。

受託業務についてもお聞きしたいと思うんですが、機構はダム建設、管理が主業務だと先ほどおっしゃっていましたが、それに支障のない限り、調査研究等の受託業務を行うことになっているわけですが、17年4月に定員数60名は、私どもとしては、60名もの定員を配置いたしたようですが、総合技術推進室というのを設置なさって、自ら試験研究を積極的に実施しているということなんですが、これは機構法の先ほどの主要業務との関連で、それに関する付随業務ということで、どういう関係で認識しておられるのか。附帯業務ですね。これについてお聞きしたいということ。

もう一つは、60人いらっしゃる推進室の経費といいますか、コストが相当かかっていると思うんですが、現実に外からの受託というのは22件で2.6億円という資料をいただいていると思うんですが、これでは到底やっていけないわけですから、これがどういうふうに支出を捻出しておられるのか。その2点を先にお聞きしたいと思います。

○ 幾度水資源政策課長

管理委託の関係でございますが、直轄の部分と委託している部分がありますが、直轄の部分というのは、端的に申し上げますと、複数の道府県にまたがる広域なもので、複数の目的を有していて、施設の機能として上流部と下流部の施設を一体的に操作しなければいけない、こういうところについては機構が直轄で管理しております。しかし、そうでないところ、例えば水路の下流部などで単一目的のところがございます。こういうところで管理委託をしているわけですが、すべてではございません。そこで委託をするときの基本的な考え方は、例えば地方公共団体や土地改良区などに委託する場合に、安全で確実な管理が本当にされるのか、可能なのかということが一番の判断基準でございます。そういう意味で受託側の管理体制が整っていて、そういったものが可能であって、かつ、これは費用負担をしますのは利水者でございますので、利水者と当然協議をして、適正なコストで委託されるということが前提でござい

ますので、そういったことの協議をした上で、できるものは——もちろん受け手の意向もございますので、受け手が受けてもいい、こういうことがあれば、基本的には委託しているということでございます。コストの問題について、比較というのは、例えば土地改良区が受けますと、組合員が自分たちの農作業の一環で、賦役みたいな形でやる場合もありますので、その部分だけを切り出してコストを出すというのはなかなか難しゅうございますので、そういう意味の比較はしておりませんが、当然、費用負担をする利水者と協議をする中で、適正な管理内容や、コストというものは決められていっていると認識しております。

それから、包括的な民間委託ということにつきましては、洪水調節とか、渇水時の調整など、中立的な立場で公平、公正な判断をしなければいけない部分というのがコアでございますので、そこもひっくるめて、全部民間に委託するということはできないと私どもは考えております。

総合技術推進室の関係でご質問いただきましたが、これを設置した趣旨でございますが、これは機構の各現場では、それぞれに技術的な課題を抱えておまして、それに対応するための職員を各現場に配置しておったわけです。これを総合技術推進室に集約しまして、個別にそれぞれに配置していたような人数よりは少ない人数で、集約的にそういった技術的課題を、現場と機動的に連絡をとりながら対応していくということが一番基本的な業務でございます。そういう意味ではこの業務はまさに機構の建設管理業務そのものといいますか、本来業務であると認識しております。したがって、経費は本来業務に充てられる負担金や、交付金、そういうものを充てているということでございます。それが中心でございますが、それ以外に技術の研究業務といったものもやっております。これも建設事業や管理事業に必要な技術の試験とか、開発ということもございます。私どもとしては本来業務であると位置付けております。その上で、そうした本来業務に支障のない範囲で受託業務を行っている、こういうことが総合技術推進室の業務の内容でございます。

○ 鈴木臨時委員

それでは、どちらにしても、今の説明では具体的な内容がわかりませんので、収支の内容とか、配置をどのように変えたのか、さらに最初の段階の委託については今までの経過とか、あるいは件数と金額とか、こういう資料をお出しいただければと思います。

○ 幾度水資源政策課長

承知いたしました。

○ 河村臨時委員

積立金についてご質問したいと思います。こちらで承知しているところでは、平成15年度に550億円だった積立金が17年度には741億円にまで増えている。どういう理由でこれだけ増えたのかということ、できれば詳しいデータ、後日で結構です、事務局経由で頂戴したいと思いますのと、先ほど6ページのところで、資金構成のご説明をくださいましたけれども、何が原因なのかその辺りだけ、この場で簡潔にお教えいただければと思います。

○ 幾度水資源政策課長

このところ確かに増えておりまして、増えた要因は、借入条件と償還条件の条件差から金利変動リスクがある中で、借換えをするコストが低金利の時代がずっと続いておりました関係で、当初償還条件を設定したときよりは非常に低いコストで機構が調達できたということがございまして、それが主たる原因で、今どんどん増えているということがございます。したがって、逆の要素になることも当然ございますので、そのための備えというものは必要になるわけですが、今増えている要因は基本的にはそういうことでございます。

○ 河村臨時委員

今の点ですけど、ということであれば、ここだけではなくて、おそらく本質的には財政融資資金特別会計の金利変動準備金の問題とか、世間をにぎわした公営企業金融公庫の借換損失引当金の問題と本質的には同じことであろうと思います。規模が云々ということにかかわらず、こういう固定の条件でやっていたのが、長きにわたって低金利局面が続いて、今度局面が変わってきておりますね。そういうときにどういうしついでいったらいいのかとか、財政難の中でこれだけ過去の結果として積み上がっているものをどうすればいいかということは水資源機構についても同じように別途検討することが必要ではないかという問題意識でおりますので、引き続きどうぞご検討のほどよろしく願いいたします。

○ 幾度水資源政策課長

同じ問題意識を持っております。

○ 富田分科会長

同じだと国庫に返還するということなんですけど、よろしいですか。

○ 幾度水資源政策課長

そこは私どもは別の考えを持っております。

○ 富田分科会長

同じであればそういうことと。

○ 幾度水資源政策課長

いや、同じといたしますのは、使い方についてはいろいろ考えていく必要があるという事です。

○ 富田分科会長

あまり使うことばかり考えないで、やっていただきたいと思います。

それでは、時間の都合もありますので、水資源機構につきましては、ここで一旦議論を打ち切らせていただきます。

30分ほど予定よりおくれしておりますけれども、続きまして、空港周辺整備機構の業務の概要について、10分程度でご説明をいただき、その後、質疑応答を行いたいと思います。

それでは、ご説明をお願いいたします。

○ 荒川環境整備課長

航空局環境整備課長の荒川でございます。今日はよろしく願いいたします。

座って説明させていただきます。

それでは、早速でございますけれども、資料1-3に基づきまして、空港周辺整備機構についてご説明申し上げます。

1ページをお開きいただきまして、この機構でございますけれども、伊丹空港近くの大阪府池田市でございます。

役員7名、職員83名の体制でございます。

資本金でございますが、伊丹空港、福岡空港の所在地でございます大阪府、兵庫県、福岡県、福岡市、それと国からなっております。

続きまして、沿革でございますが、後にも経緯はまとめてございますけれども、ここで簡単にかいつまんでご説明させていただきたいと思いますが、そもそも航空機騒音はジェット機の増加に伴いまして問題化してまいりました。昭和42年にここに書いてございます法律、私ども、騒防法と言ってございますが、これが制定されました。その後、高度経済成長期に公害問題が深刻化する中で、航空機騒音についても同様でございますが、さまざまな訴訟、調停が相次いだところでございまして、昭和49年によりきめの細かな対策を講ずるように騒防法の改正を行いました。

その法律の中で、大阪と福岡という、特に騒音の課題の大きい両空港につきまして、周辺整備機構が設立された。昭和60年に合理化で統合され、平成15年に独立行政法人化され、今日に至っているということでございまして、飛行機が毎日飛ぶために、縁の下の力持ちを担ってもらっているところでございます。

その業務の概要でございすけれども、ここに書いてあるとおりでございまして、3行目ですが騒防法に基づきまして、航空機騒音の障害の防止及び軽減、あわせて、周辺住民の方々の生活環境の改善に資するということを目的にしております、以下5つの事業を行っているところでございまして、後ほど詳しくご説明させていただきます。

次が、人員の概要でございすけれども、主要事業に基づきまして一番下の欄、合計でございすけれども、19年度は先ほど申し上げました83人ということで、前年度、18年度に比べましてマイナス4人ということで、事業費は143億円、こういった大体の事業を行っているところでございす。

続きまして、4ページでございすけれども、組織図でございすけれども、大阪と福岡ということでございまして、それぞれ事業本部を設けて、地域に密着した事業を行っているところでございす。

また1枚めくっていただきまして、5ページでございすけれども、機構の事業の位置付けを簡単にご説明したいと思っておりますけれども、そもそも空港の騒音対策は、このページの上を書いてございすとおりに、大きく3つに分かれてございす。まず、発生源対策、2つには空港構造の改良、3つ目として、空港周辺対策。この中に空港周辺整備機構の事業が入ってくるわけでございまして、真ん中にポンチ絵がございすけれども、W値と言っておりますが、航空機の騒音のうるささを表す指標でございすけれども、これに応じましたそれぞれに対応した事業を行っているということでございまして、こうした事業を行うことによりまして、周辺住民の皆様方の理解を得ているところでございす。

次の6ページが、先ほど申し上げました機構の設立の経緯でございすので、後ほどご覧いただければと思っております。

7ページですけれども、いかに大阪と福岡は人口が密集しているということをご理解いただきたくて付けた航空写真でございまして、7ページが大阪空港でございす。8ページがそれを地図に落とししたものでございすけれども、赤いところ、黄色いところ、青いところ、これは先ほどの音のうるささ指数に基づいた区域の線でございまして、この区域内でそれぞれの事業を行っているものでございす。この地図、下の方が、川が見えているのが淀川で、上の方が伊丹市側になります。

9ページが福岡空港でございす。

10ページが福岡空港を地図に落とししたものでございまして、いかに市街地かとい

うのがご理解いただけるのではないかと思います。福岡の地図の左の方の鉄道は博多駅でございまして、非常に駅から近い便利な空港というのはご案内のとおりかと思えます。

次の11ページからが事業でございまして、まず最初が緑地造成事業でございまして。以下、政策的意義、事業の概要、現状、今後の見通しという形で事業をまとめさせていただきます。緑地造成事業につきましては、事業の概要に書いてございまして、第3種区域といたしまして、一番音のうるさいところでございまして、こういうところについては緩衝緑地帯を整備するというところでございまして。現状のところ、大阪、福岡、それぞれそうですけれども、土地取得が絡むだけに、未造成地が多い状況でございまして、真ん中に写真がございまして、こういう形で緑地にして、音の緩衝を図っているところでございまして。

また、めくっていただきまして、次は再開発整備事業でございまして。これも真ん中から下の写真をご覧くださいと思います。伊丹、福岡、家電量販店とか、ホームセンターの写真がございまして、こういう施設は、騒音斉合施設と呼んでいまして、航空機の音があっても影響のない施設、こういった施設を事業者が、地域のニーズに応じて事業を実施することによりまして、政策的意義のところの真ん中に書いてございまして、周辺地域の要望に沿った地域の生活環境改善に有効な土地利用を図るものでございまして、こうした土地の造成とか、管理とか、施設をつくるという事業を行っているものでございまして。

次が13ページでございまして、代替地の造成事業でございまして、うるさいところから移転を希望される方、先ほどの再開発整備事業とか、緑地の造成事業により住居を移転する方は代替地の要望をなされることが多いということでございまして、そうした方々の土地を用意するというところでございまして。現状のところ書いてございまして、大阪、福岡、合わせまして、これまでに662戸の代替地を、実際にそこに移転していただいたという実績がございまして。

次が14ページでございまして、民家防音工事でございまして。これもまず事業の概要のところをご覧くださいと思いますが、第1種区域といたしまして、騒音対策区域の一番外側になるわけでございまして、そこに現存する住宅に対しまして国からの助成を受けて、住宅防音工事、エアコンの機能回復といった工事を行うものでございまして、これは写真をごらんいただきましたように、人口密集地でございまして、現状のところにも書いてございまして、対象世帯、大阪で6万2,000余、福岡で3万7,000余という極めて膨大なものになってございまして、これらはそこに住んでおられる住民の方々の申請に応じて事業を行っていくというものでございまして、大変な作業を行っているというところでございまして。

最後になりますけれども、5番目、移転補償事業でございまして。政策的意義のこ

ろに一言で書いてございますが、航空機騒音対策の抜本策ということで、うるさいところから外に移転していただくものでございまして、その補償とか、買い取りといったことを行うものでございます。音のうるさいところが移転対象区域となるわけでございますけれども、現在のところ、おおむね進捗率は3割から4割といったところでございます。

簡単なご説明でございましたけれども、以上が空港周辺整備機構の事業概要でございます。どうかよろしくお願いいたします。

○ 富田分科会長

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました空港周辺整備機構の業務の概要につきまして、ご質問、ご意見などがございましたら、どなたからでもお願いいたします。

○ 河村臨時委員

この機構について、福岡、大阪とも1975年前後ぐらいにできたと承りましたけど、三十何年か過ぎたということで、現実、今の状態に即して、これからどうあるべきなのかというのを、今回の見直しのタイミングで抜本的に考えるべきなのではないのかという問題意識でおります。その上でご質問させていただきますが、何種類かの事業をご説明いただいたんですが、大枠の数字をいただいているところもありますけれども、例えば移転補償してその後に再開発してというところ、我々素朴に思いますのは、1つの土地について1回移転補償して、再開発ということでやれば、その土地について同じことをもう一回されることはないんだろうなという認識でおるんですが、大変細かいのかもしれないけれども、大体の感じでも結構ですので、例えばこの資料でいただいた中の地図で、実際こういう事業が実施済みになっているところなどのぐらいあるのかということをお知らせするようなものを、後日で結構ですから、いただければというお願いが1点。

もう一つ、移転補償事業、今15ページのところでご説明いただいたところ、進捗率が大阪38%、福岡は40%となっておりますが、これは我々の目からすると、三十何年間もたって4割ぐらいの進捗率ということである。そうすると、これをどう評価するかということがあろうかと思うんですが、ということはそれなりにいろいろ防音の対策なども独法を通じてやっていらっしゃるということで、そのまま住み続けられるというふうにお考えの住民の方も、それなりにいらっしゃるからこそ、こういう結果になっているのかなということ、必ずしも4割だからということで、この事業を今までのような感じで続けていかなければいけないということにもならないのかなという素朴な疑問もありますが、この点、どのようにお考えか、お尋ねし

たいと思います。

○ 荒川環境整備課長

まず1点目の資料につきましては、後日提出させていただきたいと思います。

それから、2点目のご質問でございますけれども、おっしゃるとおり、全部の方が出ていきたくて出ていきたくてということではないかとは存じますけれども、この土地に住みついて長いことおられる方がなかなか踏ん切りがつかないということはよく聞いてございまして、この事業、住民の方が思い立って申請されて行うという事業なものでして、毎年毎年出てきてございますので、途中でやめるということにはならないのではないかと思っております。

○ 鈴木臨時委員

それと関連いたしますけれども、移転補償事業、あるいは緑地造成事業、民家防音事業ですけれども、これは他の国が管理する特定飛行場においては国が実施しているわけですね。今、住宅の密集地だということもありますけれども、いただいた資料でも50年代と今と比較すればということもありますけれども、激減しているわけで、補償ということ、あるいは緑地造成事業、また、民家防音事業については機能回復等々があるでしょうけれども、軽減している。このような中で、機構が引き続き、受託、また助成をゼロになるまで実施しなければならないということはないにしても、そういう機構が実施しなければならない積極的な理由はどのように考えておられるのかというのが1点ですね。

2つ目は、国または各地方公共団体が施行しておられるし、現実にはそこで行われているわけですので、国、地方公共団体が事業を実施した方が効率的ではないかというふうに考えているんですが、これについてどうかということです。

もう一つ、関連いたしまして、代替地造成事業では、不動産情報の提供を行うということが機構として必要だというご認識のようでありますけれども、今既に不動産は完全に市場ができていますから、民間とか、各地方公共団体での実施の方が効率的ではないかということ。そして、確かにリスクがあるのではないかというご認識がありますけれども、これは管理対応可能なリスクではないかと考えていますが、いかがでしょうか。

○ 荒川環境整備課長

まず1点目でございますが、1つには、この移転補償なりの事業というものは補償的的事业でございまして、緑地とか、再開発とか、いろいろな事業と一緒にやらなければならないということで、統一した主体がやるべきだと思っております。そし

て、くどいんですけれども、大阪、福岡というのは非常に膨大な量がございまして、また、地域に非常に密着した事業でございますので、地元の地方公共団体から来ていただいた人と一緒にノウハウを出し合いながら事業を進めていくべきであろうかと思っております。国がこれをやろうとすると、行政の肥大化を招くのではないかと考えてございます。

そもそも移転補償というのは空港を造った私ども国の責務だと思っております、いろいろな調停とか裁判でもそんなことになってございますので、私どもがきちんと責任を持って、一方で、地域整備の責任を持っている地方公共団体と一緒に事業を進めていきたいと思っております。

3つ目のご質問にございました不動産情報でございますが、おっしゃるとおりだと思います。ただ、機構が自ら積極的にお金をかけて不動産情報を集めているわけではございませんで、移転したいという方々は、どこか代わりはありますか、という形で聞いてこられるということで、地元の団体なり、不動産の事業者の方が機構に紹介してくださいよと持ってこられた情報を紹介しているという実態でございますので、そのところは是非ご理解を賜りたいと思います。

○ 檜谷分科会長代理

移転補償事業とか、民家の防音事業というのは、相続とか、売買とか、贈与とか、継続するというか、権利が承継されるというんですかね。これはしかるべき部分もあるのかもわかりませんが、見直しというんですか、例えばエアコンなどは、今はどこの家庭も防音に関係なく持っているものですから、これからはずっとその分は継続しなければいけないかどうか。しなくてもいいのではないかと。中身の見直しをしたときに、見直しをされようとしているのかどうか。あるいは、相続とか売買に関わるようなことで見直したときに問題が出るのかとかですね。

○ 荒川環境整備課長

一言で言いますと、いろいろな事業の中身については不断の見直しをしていきたいと思っております。ただ、相続や売買したら関係ないだろうということにつきましては、騒音があることによりまして対象者が所有する資産の価値を下げるということは耐えがたいものですから、建物がある以上は、建物に着目しまして、きちんと必要な助成を行ってまいる必要があるのではないかと考えてございます。

エアコンにつきましては、ご指摘いただいたとおりでございまして、今、みんなこの家でもついてございます。これについては見直しをしていきたいと思っておりますが、航空機騒音があるために、普通よりも多くエアコンのスイッチを入れなければいけないということは確かにあると思っておりますので、何らかの助成というものは今後も

続けていく必要があるのではないかと考えております。

○ 鈴木臨時委員

先ほどの移転補償等の事業についてのご説明はなかなか理解しにくいので、移転補償、緑地造成事業、民家防音事業、不動産情報の提供業務、これについてどのような人数で、どのようなコストをかけてやっていらっしゃるのか。それは今日でなくて結構ですので、資料を、具体的な業務量を単位当たりで示していただきたいと思います。

○ 岡本臨時委員

ちょっとお伺いしたいんですけれども、例えば今日いただいた資料の11ページで緑地造成事業の政策的事業の概要、データを出していただいているんですけれども、2つ質問がありまして、国土交通省の政策とこの独立行政法人の役割というのを何で測られるかというところなんですけれども、例えば政策的意義を2つ書いていらっしゃる、航空機騒音の緩和、生活環境改善、有効な土地利用、2つございますね。この責任はどちらが持たされるかというのがまず第1点目ですね。

2点目は、それぞれの政策をどのような指標ではかられようとしていらっしゃるのか。アウトカムと言われていることですね。これを後でデータを出されるときには是非一緒に、それぞれの事業はこういうふうな指標ではかられるということを出していただきたいと思います。必ず国土交通省と独法の役割分担、どちらが責任を持たれるかということについてのご説明をお願いしたいと思います。これは後で資料をいただくときにいただければ結構です。

○ 荒川環境整備課長

資料についてはわかりました。ただ、この事業につきましては国からの委託でございますので、基本的には国の責任と考えております。

○ 岡本臨時委員

わかりました。アウトプットを独立行政法人の評価のときに見られる、そういう趣旨でよろしいですね。要するにこういうものをつくりました、そういうことですね。ほかの事業も同じような形でご説明いただければと思います。国の役割分担と独立行政法人の責任範囲はどこなのかという、これはたまたま委託ということだったので、今のご説明だと思っておりますけれども、それ以外の事業についても同じような形でご説明いただければと思います。それは今日でなくて結構ですので。

○ 樫谷分科会長代理

再開発整備事業ですが、ご説明の12ページですね、こういう施設を造って、第三者に貸し付ける、こういうことになっているんですが、これは採算性というのはどうなっているのか。どういうふうな考え方で貸付料を決められているのか、これについてお聞かせいただきたい。

○ 荒川環境整備課長

これにつきましては、造成なりにかかった費用に若干のいろいろな手数料なりをオンいたしまして、若干の利益が上がるような形で賃料が設定されております。

○ 樫谷分科会長代理

収益が上がるということですか。これはだれか機構がやらなければいけない事業なのか。民間でできる部分があるのではないかと思うんですが、その辺はいかがでしょうか。

○ 荒川環境整備課長

これにつきましても、この場所にはこういう量販店といいますか、商業施設をつくるかということは地元でつくります周辺整備計画に基づいて、その他のいろいろな、例えば緑地の計画とか、そういうものと一体となってやってございますので、国と地方公共団体から来た組織でできている機構に一体としてやってもらうのが一番ではないかと考えてございます。

○ 樫谷分科会長代理

計画をつくるというのは、企画をするというのはいいと思うんですが、自分でつけて持ってなければいけないのかどうか、こういうことなんですね。むしろ、そのほうがコストが安くなるとかいうのであればいいんですが、民間でやったほうがもっとコストが安くて、合理的なものができるのではないか、こういうふうに思うので、その辺はどういうふうにお考えになっているのかということも含めてご説明いただきたい。

○ 河村臨時委員

今の関係で、ほかの特定飛行場では再開発整備事業はどういう主体がなさっているのかということ、後日データでも結構ですけれども、お教えいただければと思います。

○ 荒川環境整備課長

ほかの特定飛行場はこういう人口密集地ではないものですから、再開発という事業は行っておらずに、地元の地方公共団体にお貸しして緑地とか、ちょっとした公園にするとか、そういう形で利用しているというところがございます、これは大阪と福岡に限られた事業でございます。

○ 富田分科会長

それでは、時間の都合もありますので、空港周辺整備機構についてはここで一旦議論を打ち切らせていただきます。

ここで30分遅れていますけれども、予定どおり10分、休憩をとります。15時半より再開いたします。

(休 憩)

○ 富田分科会長

再開させていただきます。

海上災害防止センターの業務の概要について、10分程度でご説明いただきまして、その後、質疑応答を行いたいと思います。

それでは、ご説明をお願いいたします。

○ 野俣環境防災課長

海上保安庁の環境防災課長の野俣と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

では、お手元の資料の1-4というものでございますけれども、海上災害防止センターの概要は、役員3名、職員29名、資本金は4.86億円、沿革は昭和51年に認可法人として設立されておりまして、平成15年に独立行政法人に変わっております。

業務の概要は、防災措置業務を中核にいたしまして、(2)以下の機材業務、消防船業務、訓練業務、調査研究業務、この4つについては後ほど詳しく説明させていただきます。こういう業務をやっているというところがございます。

2ページ目をめくっていただきたいと思います。この業務のそれぞれの要員と予算の関係でございますけれども、一番下の合計の欄を見ていただきたいと思いますが、支出ベースで、18年度で19億6,000万円、19年度は予算でございますけれども、18億8,800万円ということで、おおむね19億円程度の事業規模というところであります。特徴的なところは、その次ですけれども、国からの財政支出はゼロである、運営費交付金は入っていないというところですが、収入は全部、右から2番目になりますけれども、自己収入等で賄っています。

3ページ目をご覧くださいと思います。3ページ目は組織図でございまして、

役職員の配置等の関係です。説明は省略させていただきます。

続きまして4ページですが、今申し上げました海上災害防止センターの業務の概要です。海上災害防止センターの目的は海上災害の発生に対応しまして、災害発生の拡大の防止、あるいは防止措置等を実施するということとして、これは海上防災体制の一翼を担う中核機関として、約30年にわたって活動しているところです。この業務の法人の内容としましては、防災措置業務、左側の方が中核業務ということとして、その業務の中身は、1つは、海上保安庁長官、国の指示によりまして排出油の防除等の措置をするというものと、原因者の委託を受けてやる、この2つに分かれております。いわば有事対応の危機対応でございます。

それと不可分一体の業務が右側にございまして、その他平時に実施する業務ですが、防止措置を実施するためには3にございますが、排出油防除資材等の保有、あるいは4にあります、訓練の実施、5にあるような調査研究といったものを日頃からやっていないと、いざというときに対応できないということで、これらの業務が不可分一体となっているところです。

これをさらに詳しく申し上げますのが5ページ目になります。5ページ目を見ていただきますと、防災措置業務、先ほど申し上げました中核の業務となるところですが、海難事故というのは、最近でもしばしば起こっておりまして、油が流出するような事故も、最近5年間でも大体年8件程度生じています。けれども、こういう事故が発生した場合に、海の原則としては原因者、汚染者が負担するというのが国際的なルールになっています。したがって、こういう油の防除措置を実施するのは船舶所有者が主体となって実施するというところです。もちろん、船舶所有者はこういう事態に備えまして、保険に入っておりまして、国際的に確立されていますけれども、第三者賠償を行うPI保険といったものに入っているというところです。さらにタンカーにつきましては事故の規模が大きくなることが多うございますので、各国拠出してそういう事故に対応する国際油濁基金というものをつくっておりまして、そういうところから防除作業にかかる費用を負担するということです。原因者がこれらの保険等の費用を活用して、実際、これを具体的に実施する機関に委託するという形で防除作業が実施されます。実際に具体的には海上災害防止センターが、こういう原因者が本来やるべき汚染者負担の原則に基づきまして、委託を受けて実施するということです。

一方、下にございますけれども、原因者が自ら委託しない場合で海上保安庁の指示がございますけれども、具体的に言いますと、今申し上げましたように保険にきちんと入っていて資金負担力があるところはきちんとこういうのをやりますけれども、保険に入っていない場合とか、あるいは保険に入っているけれども、船舶所有者と連絡がとれない、もたつくといったケースもございますので、こういう場合には原因者の委託を待たずに、海上保安庁が指示を出して、海上災害防止センターにやってもらう指示

というものがございます。

その具体的な実施の中身は右側にごございます業務の流れですけれども、海上災害防止センターがこの業務について、まず評価、油の状況、あるいは海域の状況といったもの、あるいはその次になりますけれども、戦略・戦術、どういう方法で回収するか、どういう形で漂着油等を清掃するのかといった戦略を決める。それを実際に防止措置として具体化して、現場の指揮を実施したり、防除作業を実施し、あるいは回収したりする。ここは集積から最終処分まで実施するということです。実際に防除措置を行うに当たりましては、海上災害防止センター、先ほど申し上げましたように、29人しか職員がないということで、具体的な作業は、左側に小さな字で書いてありますけれども、全国ネットを構築しています。86港湾に161社の契約防除措置実施者をごございまして、ここと一体となって具体的な現場作業を行うということです。これに要した費用は、原因者に請求するという形で対応することとなります。

これまでの対応実績、下に書いてありますけれども、防除措置の件数は昭和51年から平成18年までの30年間で140件、この中には平成9年のナホトカ号、あるいはダイヤモンドグレース号事故といった大規模な事故もあります。措置費用は、これまでの総額で182億円、資材、要員につきましては、油処理剤1,664キロリットル、オイルフェンス58キロメートルといったものをこれまでやっている。これはすべて延べの数字です。

次、6ページ目にごございますけれども、今申し上げました直轄業務であります防災措置業務と一体となって実施するものがその他の業務というところで、左側のハードの業務に機材業務というものです。具体的に先ほど申し上げました防除措置を実施するためには当然オイルフェンスとか、油処理剤といったものがが必要です。いざ使った場合には、先ほど申し上げましたように、保険で費用が負担されるわけですが、日頃からの準備というのは、普段から船舶所有者等に海洋汚染防止法に基づきまして、一定のタンカーにはこういう資機材を備え付けるというのが義務付けられている。例えばオイルフェンスですと、タンカーの長さの1.5倍の長さを保有しなければならないといったものが義務付けられて、日頃からの体制を整備しているところです。

これについてはもちろん内航船舶のように小さな船舶であれば、実際に船舶にオイルフェンスを備えたりしてありますけれども、20万トンのタンカーといったものがそんな大量にオイルフェンスを備えるわけにはいきませんので、第三者に委託することが認められております。船舶所有者から海上災害防止センターが委託を受けて代行して、こういう資機材を備え付けています。

もう一点のハードが下にごございますが、消防船業務でして、タンカーや危険物といったものを輸送する船舶については東京湾のような一定の航路を運航する場合には消防船の配備が義務付けられています。これも第三者の委託が認められており、この業

務の受託を受けているということで、消防船業務を実施しています。この2点がハードの業務です。

右側のソフトですけれども、今申し上げましたように、これらの資機材を活用して、実際に油防除の作業にかかるという1点目が上にあります訓練業務として、実際に油の防除、あるいは消火といったものを実施する上では日頃からの訓練というのが欠かせないわけです。これは具体的には危険物船といった船舶に乗り組む乗組員のほかに、陸上施設の関係者もここでの訓練には参加してもらっています。もちろん受講料をいただいて実施するものです。

もう一点、調査研究ですが、資機材そのものについて新たな開発をしていくというのもございますし、実際に資機材を使ってみて、どんな場合で使えるか、あるいはどんな機能があるかというのを確認するというのがありますし、外国の先進技術といったものを獲得したり、あるいは具体的に使ってみてチェックするというものを実施しているというのが調査研究業務です。これらの4業務が先ほどの防災業務と一体となり、防災措置業務を実施しています。

次の7ページ目に参りたいと思います。7ページ目が海上災害防止センターの特徴になります。まず今申し上げましたように、海上災害防止センターの特徴の第一としては、独立行政法人通則法にありますとおり、公共性が極めて高い。防災あるいは環境保持といったことですので、公共性が高く、かつ確実に実施される必要がある業務です。さらに、今申しましたように、原因者負担ですから、必ずしも国が自ら主体となって実施する必要はない。片やいつ起こるかわからない事故のために日頃から要員を配備し、資機材を備えるということですので、採算性が極めて低いということから、民間にゆだねた場合には必ずしも実施されないおそれがあるという性格を有しており、まさしく独法の目的に沿った組織であると考えております。

もう一点は、危機対応を担う中核組織であるということでして、全国の先ほど申し上げました契約防除措置実施者161業者と一体となりまして、全国ネットの防災体制を確立し、年中無休24時間365日体制で災害発生に備えております。それとこれまで培った知識、技能、ノウハウを有して、海上防災体制の中核組織として定着しております。

さらに、国際約束に的確にこたえている。油の汚染、あるいは危険物の汚染といったものについては国際条約のルールがかなり決まっております、適切な措置を実施するというものが最近で申し上げますと、OPRC-HNS議定書、これは危険物等に関する汚染事件に係る準備・対応・協力に関する議定書であります、その他もろもろの条約等がありまして、国際的責務を果たすことが決められており、実質的に実働部隊として、こういう国際約束を果たす上で機能を果しているというものを持っております。

さらに、次のところは強制徴収権を付与されている。先ほど申しあげましたように、油の汚染事故は、原因者負担の原則ですので、こういう業務を実施する場合にももちろん通常は自ら原因者が委託するわけですが、先ほど申しあげましたように、原因者が委託せずに、国が指示して行うという場合もあります。こういう場合に費用回収を海上災害防止センターが自ら強制的に国税徴収の例によってできるということで、自ら強制的に徴収できるという機能を持っているといます。この辺は特徴的だと考えております。

8 ページ目に参りたいと思います。さらに特徴の続きです。もう一点が国費投入スキームを有していることです。日頃は先ほど申しあげましたように、運営費交付金は入っていないのですけれども、言ってみれば、緊急時の対応ということで、国が指示して汚染防除業務を実施した場合で、きちんと原因者、あるいは国際油濁基金から費用が得られなかったものについては、取りはぐれたといたしますか、最終的に費用を得られなかったものについては、国が海上災害防止センターに交付するというのが、海洋汚染防止法上、明記されています。

具体的に既にその例がございまして、平成9年に、ご存じの日本海でナホトカ号事故が起こっております。この際には、1月2日に事故が発生して、8月まで油回収等に作業がかかりました。この間海上災害防止センターが一時的に指示を受けた後、自己資金で対応したこともございますけれども、それだけではとてもやっていけないということで、国が90億円のイニシャルコストの分を融資し、その中から、先ほど申しあげました契約防除措置実施者というのは大体零細中小の会社が多いものですから、仮払いという形で海上災害防止センターが融資を受けたものを契約防除措置実施者に払いました。それで具体的な作業を実施した上で、最終的にこれを先ほどのP I 保険、あるいは国際油濁基金から回収したわけですが、全額の回収は得られずに、一部国際油濁基金からの査定を受けまして、その当時5億数千万円、金利を含めて、最終的に6億3,000万円になりましたけれども、この部分については、取りはぐれてしまったというか、最終的に回収できませんでしたので、この部分については国が債務免除という形で交付したという形になっております。

このほかにも、このように査定されるというケースで国費投入が必要な場合、先ほど申しあげましたが、保険に入っていない無保険船というのも現状ございます。日本に入ってくる船の場合には基本的に強制的にP I 保険（船主責任保険）義務がありますけれども、日本に入らずに、通過船舶のような場合には保険に入っていないケースもございます。こういう場合には、油を流出された場合に放っておくわけにはいきませんので、国が指示してやらせる。となると、原因者からの回収はとても期待できませんので、こういったものにも国費を投入しなければならない。こういう特徴があります。

最後になりますけれども、自立的な業務運営を行っている。先ほど申し上げましたが、海上災害防止センターの場合は緊急時対応のセーフティネットのような役割を持っていて、逆に言うと、平時は自らきちんと資金を稼いでくださいという位置付けになっております。そういうことで運営費交付金は、一切、平時は入りません。具体的には自己収入と金利利息、あるいは日本財団等からの寄付金によって自立的な運営を行っております。下の図にございますけれども、防災業務等については、主な収入は、先ほど申し上げた受託業務のもの、あるいは基金からの利息、その他の業務として先ほど申し上げましたけれども、オイルフェンス等を備えた場合、代行している場合に代行していますという証明書の発行料とか、消防船の義務を代行して果たす場合の分担金といったもの、こういうものが収入になっております。

それと支出としては、防災費、あるいは倉庫費といったものが支出で出ていくという形です。このような形で自己資金で運営している。もちろん、自己資金の料金については、下の段にありますけれども、自己収入となる各種料金については海上災害防止センターの中に専門委員会というのを設置しております。専門委員会には、石油、海運、船主協会といったユーザーの皆さんが入られていて、支出面にも、あるいは料金の設定にも厳しい監視の目を光らせておまして、情報公開を行った上で透明性を確保しているという形で対応されています。

駆け足の説明で恐縮ですが、以上です。

○ 富田分科会長

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました海上災害防止センターの業務の概要につきましてご質問、ご意見などございましたらお願いいたします。

○ 鈴木臨時委員

業務全般についてお聞きしたいんですけれども、当然、独法でございますし、自己収入でということなんですけれども、合理化、効率化を進めなければならないということで、コスト削減を進めていると思うんですが、資料は後からいただければと思うんですが、コスト削減の具体的な分析結果という、具体的な内容についてお聞きしたいと思います。そのようなことをどのように行っているかということですが。

2つ目はそのような結果であるにもかかわらず、平成19年4月に受講料の値上げ、15万3,000円から18万4,000円と大幅な値上げをなさっているようですが、それは理由はどういうことなのかということ。

3つ目は防災業務について確実に実施するというお話がありましたけれども、それももちろん必要ですが、国費投入ということもあり得るということですので、効率的、

経済的に実施したかどうかという評価も、あるいは検証もなされてなければならないと思いますので、どのような指標を用いて原因、あるいはそういう比較をなさっているのか、その3点についてお聞きしたい、あるいは今回無理であれば、資料をお出しいただきたいと思います。

○ 野俣環境防災課長

1点目は、コスト削減につきましては、役職員の削減といったものをまずやっております。平成13年から比べ役員が6名から5名に減っています。それと職員が34名から29名に5名減っています。ほかにも、事務所を東京の新宿区から、横浜に移転するという形での対応もしています。ほかにも、インターネット活用等々、もろもろ実施しておりますので、この点について、後ほど資料を提出したいと思っております。

全般的には、料金の値上げというご指摘がございましたけれども、証明書発行料等のものについては、かなり値下げをしてきておりまして、この部分で21%ぐらい値下げしています。訓練費につきましては受講者数が大幅に減ってきている、船員さんが大分減ってきているということで全体の受講者が減っておりますので、どうしても定常的に出ていく費用がありまして、その分もあります。それと、ほかにも海事財団から補助を受けていたものが打ち切られる、さらに原油の高騰とか、もろもろ特殊な事情があって、むしろ業務全般としては先ほど申し上げましたように、ほかの証明書発行料といったものは下げておりますので、コスト削減の努力を料金に反映しているのが一般的で、訓練業務については、むしろかなり特殊要因で増えているということです。この辺についても資料を後ほど提出させていただきたいと思っております。

それと、業務を確実に実施するという事は油の関係でありますので、確実に実施しなければ海洋汚染が残ってしまいますので、当然、確実にやらなければいけないと思っております。その上で、コストを度外視してやっているわけではなく、先ほど申し上げましたように、保険から査定を受けるという形になっています。ですから、法外な形でやったり、膨大なコストでやれば、査定を受けます。保険会社はもちろん世界中の保険会社でありますし、国際保険の再保険もやっておりますので、厳格な査定を受けるということから、民間感覚できちんと保険の支払いを受けられるようなものを常に意識してやっているところですので、常にコスト意識を持ってやっているということができると思っております。この辺は資料ということではなく、今のような説明でご了解いただければと思っております。

以上です。

○ 河村臨時委員

1点コメントとご質問をさせていただきたいと思えます。

意見はそもそも論なんですけれども、先ほど資料の7ページ、独法の目的に沿った組織だということでお考えをお示しいただいたんですけれども、私の見解としては、例えばここで採算性が極めて低いということをおっしゃっていらっしゃるんですが、採算性が極めて低くて、毎年度継続的に国費を投入する必要があるとかいうのであれば別であるけれども、ここはここでお書きになっていらっしゃる通りに、独立採算でやることができいらっしゃる。いざというときに備えて、こういう組織が何らかの形で必要だということは十分理解できるんですけれども、独法でなければいけないという理由にはならないのではないかと。万が一のときに国からお金を投入しなければいけないとかいうことであれば、別に独法という組織でなくても、制度面での手当てというものは十分可能なのではないかと、そういう問題意識でおります。これはコメントでございます。

もう一点はご質問なんですけれども、8ページのところで基金のご説明があったんですけれども、2つありまして、1つ目は防災基金のところ、約11.39億円とお書きになっていらっしゃるんですが、いざというときに備えて、幾ら持つておくかということなんですけれども、過去の防災業務の実績ということを事務局経由で事前にお尋ねしますと、年度平均6.4億円だと。大体倍ぐらいお持ちになっているということなんです、これが適正なのかどうかということをご検討になっていらっしゃるかということをお尋ねしたいのが1つ。

もう一つは、平時のときには基金でそれなりに運用して稼いでということ、先ほど課長もご説明くださったんですけれども、では、防災基金以外の運営、調査研究、訓練の3つの基金について、運用等、今後、何か工夫なり、何なりということをご検討であれば、その内容をお聞かせいただきたいということ。

以上でございます。

○ 野俣環境防災課長

1点目の独法でなければいけないかというところは、結局、先ほど申しました強制徴収権の問題と、国費投入を最初の段階と回収できなかった部分について国費投入という、こういうスキームになっております。これを平成15年に認可法人から移行する際に、今のような機能を持たせることが我々も緊急時対応として必要と考えているんですが、こういう機能を持たせる法人の形態として独法が最も適切、逆に言うと、強制徴収権を持った法人格というのはほかの法人にないといったこともありまして、平成15年当時研究された際には、どういう形態がいいのかというときには独法が最も適切だということで、当時の政府として対応したということになります。

もう一点が、基金の問題なんですけれども、防災基金につきましては、いざというとき

に備えたものであるということと、先ほど申し上げましたけれども、防災基金、日頃から事故があった場合に海上災害防止センターが自らお金を支出するケースがあります。最初はもちろん剰余金から対応するんですけども、その部分で足らなくなった場合は、対応としては防災基金といったものを担保にして市中銀行から借入れをする形で海上災害防止センターが負担している形になっています。ですから、そういう形で基金の規模が一定程度ないと契約防除措置実施者に対する仮払いというのが事実上難しいということになっています。ナホトカ号の場合も5億円程度は、基金が自ら金融機関から市中銀行からこれを担保にして借りて、支出しましたので、6.4億円というのはあくまで平均でありますから、当然、大きかったり、小さかったりするわけです。今の11億円というのは、国費は3.2億円しかなくて、ほとんどが船舶振興会と民間からいただいておりますので、ある程度基金で機能を果たしていくことが適切ではないかと我々は考えております。

もう一点は、その他の基金なんですけれども、それぞれ機能はあるんですが、話すと長くなりますので、現在のところ、これらすべて運用については厳格に言われておりまして、全部、有価証券として国債とか地方債等を買っております。1円でも無駄にはいけないということで、ほぼ全額を有価証券で運用しており、先ほどの訓練基金などであれば、訓練受講者の料金を低く抑えるといった形に使っておりますので、これもかなり有効に活用されていると我々は考えているところです。

以上です。

○ 河村臨時委員

今の追加で、強制徴収権のところなんですけど、確認ですが、これは前身の認可法人時代にはなくて、平成15年の独法になったときに認められたものということでしょうか。

○ 野俣環境防災課長

強制徴収権は、もともと海洋汚染防止法に書いてございまして、認可法人時代からありました。逆に、認可法人というものは平成15年の段階で全部なくすといったときに、認可法人以外の形態でこのような機能を持たせる法人形態は何だろうといったときに、これしか見当たらなかったということです。非常に雑駁な説明ですみません。

○ 樫谷分科会長代理

今の強制徴収に関係するんですけど、強制徴収したという実績というのはどれぐらいあるんですか。

○野俣環境防災課長

これまでのところはないと思います。

○ 檜谷分科会長代理

そうですね。保険にかかっているのです、基本的にはないですね。国際的な話になってくると、30人ぐらいしかいない独法でどこかの国とやり合うというのは難しい話だと思うので、結局、国が出ていく話になるので、あまり強制徴収権が云々ということは、ここに持たせて、保険でほとんどカバーできるというのであれば、必要ないんじゃないかなという気がするんですが、それはいかがですか。

○ 野俣環境防災課長

典型的ケースと考えていきたいと思います。事故を起こした船舶が、非常に高価なものを運んでいたが、保険に入っていないという場合、具体的に言いますと、通過船舶など、日本に寄港しないものはPI保険に入っていないものが現在でもかなりありますので、そういうものが日本に台風などで緊急に入ってきて、それが事故を起こして、油を流出させた、保険は出ない、ところが、それが積んでいた積み荷に価値があるとなれば、海上災害防止センターに回収してもらって、国が出ていく場合ではなくて、海上災害防止センターが積み荷を強制的に回収して、それを売って、コストを回収するというやり方が、典型的なケースと考えられます。そういう意味では、この機能はあった方が、我々国の手を使うまでもなく、自分で実施したものを自分で回収するというのが有効な手段だと考えております。

○ 檜谷分科会長代理

ただ、30人ぐらいしかいないところで、果してどこまで実務的にできるのかというふうに考えていまして、形だけはあるんだけど、実態が伴わないのではないかなというふうな気がするんですが。

○ 野俣環境防災課長

海上災害防止センターの場合、結局、常に国際油濁基金とか、世界中の保険会社とといったものと交渉を年がら年中やっているということでありまして、船会社とも日々こういうものについての交渉をやっています。そういう交渉に極めて慣れた人たちがその構成員になっております。国税徴収の権能に合わせた技能をどこまでできるかというのは我々も検証したことがありませんけれども、今申し上げましたようなケースで、差し押さえをするというのは、民事裁判における強制手続きのノウハウのある弁護士先生からアドバイスを受けながらすればできるものですから、権能としてセン

ターに持たせておけば、そういう機能を果たすことは可能なのではないかなと我々は思っております。

○ 富田分科会長

それでは、時間の都合もありますので、海上災害防止センターの審議につきましては、ここで一旦議論を打ち切らせていただきます。

最後に、国際観光振興機構の業務について、10分程度でご説明いただきたいと思っております。

○ 篠原国際観光課長

わかりました。国際観光課長の篠原でございます。よろしくお申し上げます。

国際観光振興機構（J N T O）につきまして概要をご報告申し上げます。

資料1枚目でございますけれども、国際観光振興機構、本部が東京都にございまして、それ以外に海外事務所が13カ所、海外にございます。役職員は役員5名、職員100名でございます。

資本金14億円ですが、沿革としましては、もともとは日本観光協会というところで特殊法人をやっておりましたものを、国際観光振興会と名前を変更しまして、2003年に独立行政法人に移行したということでございます。

業務の内容は大きな柱が2つございまして、1つは海外における観光宣伝、もう一つは、外国の方が日本にいられたときの観光案内所の運営といったところでございます。政府観光局と一般に言われますが、こういう組織は諸外国も、フランス、イギリス、韓国、いずれの国もこういったものを置いているということでございます。

2枚目でございますけれども、人員とか支出、収入の関係ですが、人員は現在100名と報告いたしましたけれども、2名ずつぐらいの毎年の減になっております。支出も計画的に合理化を図っている。

収入につきましては国からの財政支出は運営交付金のみでございます。自己収入のところでは、会費収入ということで、自治体とか関係の事業者からいただいている部分、それから、事業収入といった部分を合わせまして、16億円ほどございます。

3枚目でございますけれども、この組織ですが、理事長以下、理事4名、幹事2名のもとに、組織がこういうふうでございます。もう少し詳しいのが後ろに出てまいりますので、後ほど触れさせていただきます。観光宣伝事務所、海外の事務所は具体的にはここにあるとおりでございます。ソウルから始まってシンガポールまでがアジアの事務所、シドニーがありまして、ロンドン、パリ、フランクフルトがヨーロッパ、それから、ニューヨーク、ロゼンザルス、トロントが北米ということでございます。

4枚目に入ります。事業概要でございますけれども、目的としては外国人観光旅客

の来訪促進によって国際観光の振興を図るということでございます。業務概要のところでございますように、大きな柱は外国人に対する観光宣伝と外国人観光旅客に対する観光案内所の運営でございます。それ以外に、通訳案内士の試験の実施業務、国際観光に関する調査研究業務、一番下ですけれども、国際会議の誘致に関する業務を行っております。

その次のページに参りますと、組織と予算でございますが、常勤職員数100名でございますけれども、本部が66名、海外に34名という分担でございます。それ以外に自治体や民間からご出向いただいている方々もいらっしゃいます。予算の総額は30億円弱でございますが、大半が運営交付金でございます。それ以外に会費収入としての賛助金、あるいはコンベンション協賛金等がございます、それ以外にいろいろな事業を事業者の方々と共同でやった場合の収入というものがございます。

組織図が右側でございますけれども、組織の概要としましては、管理部、経理部という総務部門のほかに、1つは事業開発部といたしまして、調査分析、あるいはいろいろなビデオとか、ツールを作る部門の事業開発部、それから、海外で市場分析、あるいは市場宣伝するという海外市場開拓部、国内のいろいろな案内所の運営とかをやります国内サービス部、国際会議の誘致を支援したりするコンベンション誘致部、こういうふうな組織立てで業務を行っております。

その次の紙が海外事務所でございますけれども、海外事務所は先ほどご覧いただいた13カ所に設けております。これは訪日旅行需要の多いところに置いているということでございます。随時見直しを行って、改廃を行っておりますけれども、ここで現地の海外の旅行者、海外の旅行業者と海外の一般の方々に向けて、セミナーを開いたり、旅行博に出展したり、あるいは個々の問い合わせに対応したりという形で日本の観光情報の提供を行っているということでございます。

また、そういったことから得られる情報をもとに、市場の分析をして、次の市場戦略の展開につなげていくといったことをしております。

次のページでございますが、独立行政法人、2003年に移行した後の具体的な改革への取組ということですが、平成16年4月に初の民間出身の理事長、日産から来ていただきまして、その後、今年になりまして、一番下ですが、今度、日本郵船から新しい理事長にご就任いただいているという状況でございます。

また、外部からのご意見を承るということで、2004年、平成16年7月であります、アドバイザリー・コミッティということで、立命館大学の佐和先生をヘッドとし、プレスの論説委員の方とか、日本在住の外国人の方からご意見を伺う場とか、平成16年9月の欄にあります、特別顧問会議、これは御手洗経団連会長をヘッドといたしまして、各業界のトップの方からご意見をいただく形で外部のご意見を伺う機会をつくっています。また、事業パートナーの方々に満足度と申しますか、JNT

Oの働きについての評価をしていただくというようなこともしております。また、海外事務所の廃止、あるいは新設というようなことをやっているということでございます。

次のページ以降は具体的なJNTOの業務概要でございますけれども、大きな業務の1つは日本向けのツアーを海外の旅行業者の方につくっていただくということで、海外の旅行業者の方に来ていただいて、実際にツアーをつくっていただいて、販売支援をするということを通じまして、昨年はそのツアーで日本に来た方が30万人近くいらっしゃるということでございます。

その次のページに参りますと、海外の旅行会社の方を日本に招きまして、商談会とっておりますけれども、具体的に日本の宿泊業者とか、旅行業者と面談していただいて、具体的なツアーをつくっていただくきっかけをつくるとかということをやらせていただいております。

その次の10ページ目は旅行博への出展でございます。アジア、欧米、豪、いずれの地域でも年に1、2回の大きな旅行博がございます。こちらには旅行業者の方だけでなく、海外、現地の一般の方もお見えになりますので、そういう方々に日本を知る機会をつくって、宣伝をする。あるいはいろいろな販促ツールをお配りして、日本へ来たいという気持ちを高めていただく。そんなことをっております。

11ページは、我々メディア広報事業と呼んでおりますけれども、海外メディアの方に日本に来ていただいて、取材していただいたものを海外で流していただくということなんですが、今年は例えばミシュランが出していますプラティック・ジャポン、プラティックガイドという有名なガイドブックがあるんですが、その日本版を初めてつくっていただいたということで、今年の4月に刊行されております。

その次のページは、ウェブを活用した情報発信でございます。特に欧米では個人旅行者が多うございまして、ウェブによる情報収集というのが一般的でございますので、6カ国語で情報発信しております。アクセス実績も年間4,400万ページビューということで、これは例えばイギリスの観光庁ですと、1,000万ページビューぐらいということで、タイだと850万という数字がございますが、大変多いアクセス数になっているという状況でございます。

13ページは、こういうウェブにアクセスをされる方々の足跡をたどりますと、市場分析のツールにもなるというようなことで、そういうこともしながら分析をしているという例なんですが、一番右側、中国語繁体字とございますが、これは台湾になるんですけれども、台湾の方々は、ほかの英語とかと比較して、全く傾向が違っていて、小樽とか函館、富良野といった北海道方面を中心に検索しておられるということで、そういう方面に関心が高い。雪とか、そういうところに関心が高いんだということがこういうことでも実証できるということでございます。

それから、14ページでございますけれども、ここからは国内の受け入れ体制ということでございます。JNTOはツーリスト・インフォメーション・センター（TIC）というものを有楽町に持っております、ここで外国の方々のいろいろなお問い合わせにお答えしています。このTICには毎日100人ぐらいの外国の方がお見えになっておられます。また、それ以外に自治体の方々とも連携して、ビジット・ジャパン案内所を連携して置いてまして、こういうところでも外国の方々の対応をさせていただいているということでございます。

15ページ目は、コンベンションの誘致開催でございます。つい先ほど、政府でも会議をやってきたところなんです、安倍総理が国際会議の件数を、今後5年以内に5割増しにするということで、そのための政策パッケージを今つくりつつあるんですけれども、具体的な先兵になるのが、JNTOでございます、コンベンション誘致に向けて、コンベンション見本市に出展したり、キーパーソンを日本に呼んできて、是非日本でやってくださいといったことをやっております。誘致実績はその下にあるとおりでございます。

最後に16ページでございますが、調査分析・出版事業ということで、訪日外国人を対象にした調査をする機関はあまり多くございません。皆さん、JNTOの分析をかなり使っていただいております、例えば左上の国際観光白書では国別の市場分析動向なんかが出ていますし、上の右から2つ目の訪日外客訪問地調査では何県に何人ぐらい行っているのかといったデータがある唯一の調査だったりいたします。また、訪日旅行誘致ハンドブックでは、各国の人々の特徴、中国の方は冷めた料理は好まないとかという、細やかな情報を含めまして整理しております。

以上が国際観光振興機構のご報告でございます。

○ 富田分科会長

それでは、ただいまご説明いただきました国際観光振興機構の業務の概要につきまして、ご質問、ご意見などございましたら、どなたからでもお願いします。

○ 榎谷分科会長代理

今、いろいろご説明いただきましたが、ビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）事業の全体はビジット・ジャパン・キャンペーンの実施本部の事務局が主体となって実施していると聞いているんですね。その枠組みの中で機構が果している役割というのは、ご説明を聞いても、ここにちょっとだけ書いてあったんですが、もう一つよく理解できないんですね。推進事業に協力しているみたいなことを書いてあったんですが、どの段階でどのようにかかわっているのか、よくわからないというところがあります。事務局と機構との関係というのはどう整理されているのか。

それから、機構は、あくまでビジット・ジャパン・キャンペーンの中の実施主体の1つにすぎないんじゃないか。全体はV J Cの実施本部の事務局がやっているのではないかな、こういうふうに今思っております、機構と事務局との関係を整理する必要があるのではないか。

また、現在、観光立国推進基本計画が検討されているらしいんですが、そこでは、日本ツーリズム産業団体連合会とか、経団連から、統合したらいいのではないかというような意見も出ている、こういうふうに聞いているんですが、これについてどのようにお考えになっているのか。

○ 篠原国際観光課長

まず、ビジット・ジャパン・キャンペーンでございますけれども、この推進の体制としては3つの主体がかかわっております。1つは国土交通省、国でございます。もう一つはJ N T O。もう一つがビジット・ジャパン・キャンペーンの実施本部事務局、この3つでございます。それぞれの役割分担は国土交通省が全般的な企画とか各省庁、自治体との連携、調整をしております。J N T Oは海外事務所ネットワークを持っていて、唯一J N T Oしか持っておりませんので、海外の情報を活用する観点から参画しております。ビジット・ジャパン・キャンペーン本部事務局は、民間の事業ノウハウをそこでインプットするという役割を担っています。ビジット・ジャパン・キャンペーンの事業企画立案、実施については、この三者が常に一緒に相談して実施方針を決め、企画立案する。具体的な事業実施は可能なものはすべて企画競争をかけて、一般の旅行業者の方々を含めて、実施をしていただいている、こういうことでございまして、私どもとしてはそれぞれの強みを持ち寄った三者の連携体制というのが1つのやり方としてうまくいっていると思っております。それによって外国人旅行者は増えているというふうに思っています。

それから、ご指摘のありました観光立国推進基本計画の策定過程の中で統合したらどうかというご意見があるということも十分承知しております。ここにつきましては、今の基本的な役割分担の中でうまくいっていると思っておりますけれども、さらに重複しているところがないとか、もっと効率化できたり、より効果が出る方法がないかというところは真剣に勉強していきたいと思っておりますが、基本的な体制は、この方針に特に問題はないのではないかと、こういうふうに今の時点で考えております。

○ 榎谷分科会長代理

今のご説明を聞いている範囲内では、J N T Oは海外の出張所があるので、存在意義がある、こういうようなご説明ですか。それがなければあまり意味がないということなんでしょうか。

○ 篠原国際観光課長

J N T Oの組織そのものがまさに海外に事務所を置いて、海外の生の声、状況分析をして、それをもとに具体的に日本にお客さんと呼ぶにはどうすればいいか。戦略を立てるための貴重な情報収集源になっていますので、そういう意味で、J N T Oは海外事務所がなければ、機能が発揮できませんので、海外がなければ意味がないと言えばそのとおりです。

○ 榎谷分科会長代理

いや、そうじゃなくて、ビジット・ジャパン・キャンペーンの中の役割で。国内では、実施本部の事務局だけでいいということなんですか。

○ 篠原国際観光課長

そうではございません。海外から得られた情報を分析するところで、本部機能がそれを担っておりますので、そういう意味でJ N T Oは本部、海外一体で海外の市場分析を行っているということでございます。

○ 榎谷分科会長代理

今のご説明を聞いても十分理解ができておりませんので、また後でご質問するかもしれないかもしれません。よろしくお願いします。

それから、特殊法人の整理合理化計画において、国際観光客に占める法人の寄与割合を客観的に指標を設定して説明しなさい、こうなっていると思うんですね。事業評価をしなさいということになっているんですが、これについて、事業費の7割ぐらいが運営交付金で賄われているわけですね。説明責任を果たすということから見て、今までご説明していただいただけではそのような説明がまだ十分ではないのではないかと思いますけどね。

といいますのは、観光客が増える要因というのは、もちろん努力をしていただかなければいけないということもあるんですが、為替とかいろいろな影響で数が増えていくわけですね。そのようなことをどのように分析されているのか、ここでは見えないので、もし精緻な分析、つまり、この機構が行ったことによって純粹に増えた部分というのがどこなのか、その辺を、分析があれば、後で提出していただけたら、こういうふうに思います。よろしくお願いします。

○ 篠原国際観光課長

まず一言で言ってしまうと、いろいろな分析はしております。為替とか、政治情勢

とかいろいろなことの要因を分析していますが、具体的に数値としてどのくらいというところは、他国の政府観光局も同じですが、そういう分析はできておりません。旅行者の心理を分析するということですので、極めて困難だろうと思っていますが、宣伝がなければ来るといえるということはないという意味では、必ず因果関係があるものだと思います。今のところ、数字としてこのくらい寄与したという数字はございません。

○ 樫谷分科会長代理

まあ、いいです。資料を見せてください。

○ 鈴木臨時委員

本質的な問題とかかわるんですが、外国人旅行者受け入れ体制整備支援事業とコンベンション事業についてお聞きしたいと思うんですけども、この事業の誘致、支援について、機構以外にも観光協会とか地方自治体とか、コンベンションビューローとか、地方運輸局、業界団体等と様々な機関が関連してなされているわけです。したがって、機構がどういう役割分担をしていて、機構の結果、先ほど話もありましたけれども、どのような成果として出てくるのか。単に増えているとかということでは説明責任を果しているとは言えないのではないかと思いますので、まず、この2つの事業についてはどのような役割分担があるというふうにお考えなのか、お聞きしたいと思います。

○ 篠原国際観光課長

まず外国人旅行者受け入れ体制につきましては、ツーリスト・インフォメーション・センターを持ってありますが、これは英語、中国語、韓国語対応ということで、多言語で対応できる場所というのは数少のうございます。そこを地域の案内所とネットワークを結ぶことにより、一貫して対応できるという意味で、J N T Oには一定の存在意義が、役割分担があると思っております。

コンベンションにつきましては、コンベンションを日本に呼んでくる機能を持っているところはJ N T O以外にはございません。地方にはコンベンションビューローがございますけれども、これはむしろホテルとか、会議場施設とともに受入れを担当し、来てほしいと思っている人たちで、その人たちを海外で宣伝してあげるお手伝いをするのがJ N T O、そんな役割でございます。

○ 鈴木臨時委員

今のご説明では、成果との結びつきで、これをこの独法がどうしても行わなければならないとは感じられないんですね。抽象的な説明としてはわかるんですけども。

その辺の具体的な、先ほどの話もありましたけれども、分析等があれば、あるいは具体的な中身、これを、今日でなくていいですけども、示していただければと思います。

○ 河村臨時委員

コメントとご質問がございます。

コメントは、先ほどの事業の効果ですね。要するに、外国人の方がどれほど来てくださったかの分析ができていらないというお話だったものですから。確かに政治情勢云々というのはなかなか定量的に把握するのは難しいかもしれませんが、おそらく最も大きな要因であろう為替レートについては、定量的に分析することは十分に可能である。この手の分析については、簡単な回帰分析でもできますし、政府でもやっていたらいいことだと思いますので、是非そういうところは今後前向きにご検討いただきたいと思います。これはコメントです。

もう一つは、海外事務所の配置の考え方についてお尋ねしたいと思います。どのような考え方で配置をされているのか。廃止されたものもあれば、どうも北米とか先進国、ヨーロッパが多い。ヨーロッパが、どうしてロンドン、パリ、フランクフルトと、市場統合ができていられるこのご時世にどうしてこんなに要るのか。しかも、フランクフルトは最近昇格させている。これはやや不思議な気がいたします。

あと、実際にそこで働いていらっしゃる方の内訳を事前にいただきましたけれども、国の役所からの出向の方が多い。それも北米、ヨーロッパの国に多い。国土交通省だけでなく、他の国の役所からも行ってらっしゃる。こういうのを見ると、国民の目からすると、一体どういう役割をここが果たしていらっしゃるのかなという感じで見えておりますけれども、どのようにお考えか、お尋ねしたいと思います。

○ 篠原国際観光課長

まず市場分析については、分析がないわけではなくて、この市場がこれだけふえたのはこういう理由だというのはちゃんとございます。ただ、為替のみの影響を数値で示せることはできないと今考えております。

○ 河村臨時委員

それはできると思います。そこは考えが違うかもしれません。

○ 篠原国際観光課長

はい。ご意見として承ります。あと、ビザを解禁したとか、そういうところもかなり影響しますので、あまり為替だけで分析は難しいと思っておりますが、ご意見として

承ります。

海外事務所の配置につきましては、訪日需要の動向を見ながらですが、例えば米国は、日本に来る外国人の3位の国でございます。大変ボリュームが多うございます。大変国土も広いということで、東海岸と西海岸に配置をしています。

ヨーロッパにつきましては、ヨーロッパで市場統合といいますが、イギリス人、フランス人、ドイツ人、それぞれ嗜好性が全く違います。それぞれの市場に応じたPR方法がございますので、事務所を置いて対応しているということでございます。

事務所の改廃につきましては、例えばシカゴ事務所を閉じて、上海に事務所をつくったりとか、サンフランシスコ事務所を閉じてシンガポール事務所をつくったりということで、市場の需要の動向を見まして、随時変更しております。

出向者については、人材の適正な配置という中で判断させていただいていると思っています。

以上でございます。

○ 岡本臨時委員

今のほかの委員の方々のお話と関連する、例えば今日の8ページの資料で、JNTOの支援によって新たに造成されたツアーによる外国人観光客は29万人だと出されていらっしゃると思います。多分国民から見れば、これをどう見たらいいのかというのがわからないんだと思うんですね。そういう意味では、説明責任、ほかの委員のおっしゃいました例えば過去、経年で見るとか、例えば民間であればほかの国で似たようなJNTOの規模をやっているようなところがどのような推移をしているとか、日本に来ている観光客数の中でどのくらいのシェアが来たとか、資料を持っていらっしゃると思いますので、もう少し丁寧にご説明いただいて、それで評価ではないかなという気がするんですね。それで、果してこの機構を将来的にどうするかということの、我々の資料では各海外事務所から日本に送り込まれたという意味だと思いますが、送客人数というのが出ているんですね。その人数とこの29万人はどのように理解したらいいとか、そのようなことをこの場に出していただくということが必要なのかなと思いますので、もう少し資料の作り方を、我々といいたまうか、国民にもわかるような形でご提示いただければなと思いますので、今後よろしく願いいたします。

○ 篠原国際観光課長

今の点は努力したいと思いますが、この29万人という数字は、海外の旅行会社がツアーをつくることを直接支援するという切り口でやったときの実績でございます。これ以外にもいろいろな手法によって増加させたものがございます。ちなみに、同じ手法では前年度では18万人の集客があったとか、そういうあたりの数字はお示

ししていきたいと思ひます。ありがとうございました。

○ 松田臨時委員

先ほど質問への付け加えですけれども、人数だけではなくて、こういう機能を持っているところは経済的なインパクトの数字というのも出していらっしゃると思うのでそれをお願いしたいのと、組織で100人のうち20人が管理部門というのは、ちょっと理解しにくいところがありますので、どういう管理業務があるのかということもあわせて教えてください。

○ 篠原国際観光課長

そのあたりは整理して、またご回答いたします。

○ 富田分科会長

それでは、時間の都合もありますので、国際観光振興機構につきましては、ここで一旦議論を打ち切らせていただきます。

本日ご説明いただきました皆様におかれましては、ご多用の中ご協力を賜りましてありがとうございました。当分科会といたしましては、本日の議論なども踏まえつつ、今後主要な事務事業の見直しに関する審議を深めてまいりたいと思ひますので、引き続きご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

また、本日は時間の関係で十分な質問等ができなかった委員もおられるかもしれませんし、宿題も出ておりますので、後日、事務局を通じて照会したり、必要に応じ、ワーキング・グループで再度ヒアリングをお願いすることがありますので、その際にはご対応方、何とぞよろしくお願いいたします。国土交通省の皆様方にはありがとうございました。

以上で本日予定の法人の業務の概要に関するヒアリングを終了いたしますが、引き続き事務局より外務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省の各独立行政法人評価委員会から通知されました役員の退職金に係る業績勘案率（案）についての審議を行います。事務局より説明をお願いいたします。

○ 岩田調査官

それでは、資料2-1をご覧ください。今回は外務省を初め4省から計15名分の業績勘案率が出てまいりました。ご覧のとおり、ほとんど1.0ということでございます。算定内容、方法につきましても特段の問題がないということで、結論といたしましては、特に意見なしということでご承認いただければと考えてございます。

ただ1点、農業者大学校理事長でございますが、0.9というのがございます。1.

0を下回るもの、これで4例目になると思いますが、これにつきまして簡単にご紹介させていただきます。恐縮でございますが、資料2-4をご覧ください。1ページ目でございます。その2の(2)に農林水産省における算定方法が書いてございます。まず、年度評価をもとに基本業績勘案率を算出いたします。この場合、3段階評価の場合ですと、1.0が最高、上限になってございます。これに法人の業績が大幅に改善したというような場合には0.5を上限として加算する。さらに個人業績に着目しまして、0.5を上限として加算、あるいは減算することになってございます。このトータルが業績勘案率になるわけでございます。

これは具体的に今回の農業者大学校の理事長に当てはめると、その下の(3)でございます。結論的には基本業績勘案率が0.9でございます。それに加算なり、増減はないということで、結果として0.9になっているというものでございます。

なお、農業者大学校は、昨年4月に廃止されまして、現在は農業・食品産業技術総合研究機構というものに業務の一部が継承されてございます。

簡単でございますが、説明は以上でございます。

○ 富田分科会長

ただいまの事務局からの説明につきまして、ご質問、ご意見などがありましたらどなたからでも発言願います。梶川委員、いかがですか。

○ 梶川臨時委員

以前、他の委員もおっしゃっていましたが、今回は0.9がございましたけれども、評価がある程度1.0に固定化してくるということは、どの数字に収れんしても疑われてくるといってはおかしいんですけれども、逆に評価自身の実効性というものが、有効性があるのかと疑問を持たれることになると思います。もちろん、意味もなく上げるということを言っているわけではないんですが、これだけ1.0にほとんどのものがそろわれるということが、評価者のある意味では怠慢にもつながりかねないという気がしますので、その辺は私も他の委員もおっしゃられていたこともあるんですが、ご留意をいただければという気はいたします。

○ 富田分科会長

ありがとうございました。ほかにございませんでしょうか。松田委員、どうぞ。

○ 松田臨時委員

すみません。勘案率ではなく、いつも同じことを申し上げて恐縮なんですけれども、こういう役員の在任期間がどうも気になっていて、ただ、今回の農業者大学校とさけ・

まず資源管理センターは、独法自体が閉鎖ということで、在任期間が1年間ということによろしいのでしょうか。

○ 岩田調査官

そういうことでございます。

○ 松田臨時委員

そういうことですね。中にいるとわかるんですけども、一般の人は、その説明がないとわからないのではないかと。独法の理事長はかなりの責任を持って組織を運営していく方なので、在任期間が、たまたま閉鎖だったからいいんですけども、そうではないときにこういう在任期間だと、どういう人事をしているんだろうということになってしまうので、特にそういう期間の短い場合は、何か付記していただくとかということが必要ではないかなと思ってまして、水産総合研究センター理事の方も1年でご退任ということなんですけれども、そのあたり、評価にもかかわってくる。そもそも人事、発令が評価の問題とも絡んでくるのではないかと常々思っておりますので、何かそういう情報がわかれば、付記いただく方がよりわかりやすいのではないかなと思っております。

○ 岩田調査官

その方法といいますか、具体的にどういう方法がよろしいのか、事務局として検討させていただきたいと思えます。

○ 富田分科会長

それでは、大体よろしいでしょうか。

それでは、外務省、厚生労働省、農林水産省及び経済産業省の各独立行政法人評価委員から通知されました役員の退職金に係る業績勘案率（案）についてお諮りさせていただきます。

本件に係る委員会の回答につきましては案のとおりとさせていただくことにご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○ 富田分科会長

それでは、そのようにさせていただきます。

なお、事後の処理につきましては、私、分科会長にご一任いただくこととさせてい

たきます。

最後に、今後の予定につきまして報告事項がありますので、事務局からご説明お願いいたします。

○ 白岩評価監視官

今日は長時間ありがとうございました。

次回でございますが、7月11日水曜日4時から5時半まで。場所は未定でございますので、追って連絡させていただきます。案件は19年度における見直しの取組方針案についてということで考えております。

なお、ご案内と思いますが、骨太方針の検討が現時点で政府において行われております。その関係でまたいろいろご相談させていただく場合もあるかもわかりませんが、その辺お含みおきいただければと存じます。

以上でございます。

○ 富田分科会長

ただいまの説明につきましてご質問等ございませんでしょうか。

○ 櫻井臨時委員

今の説明というよりも前の件なんですけど、業績勘案率の案について、委員会の意見案については妥当なものと認められることから、意見なしとしたいという。これは、我々からはできるだけ意見は言わないでほしいという、こういう意味ですか。

○ 伊藤審議官

ちょっと説明が不十分ですが、過去の例ですと、事務的に来た段階で、当然に委員会にご説明してもこんなのは許されないだろうということで、差し戻しとか、そうした例がございます。ここで意見なしとしたいという方は、ここに至るまでに当初の段階で相手の省庁の業績勘案率の評価のやり方そのものが甘いとか、横並びで見ておかしいとか、そういうことをこの仕組みが始まる当初の段階ですべて議論しております。それならいいだろうとか、ここは直せということを既に過去に言っております。その業績勘案率の評価方針に従って個別認定の形をやって――公認会計士の人がおられるので、こういうことを言ったら大変失礼かもしれませんが、公認会計士の意見のように特段問題なしとしないということで、問題があると考えた場合は明確に意見を言いますが、そうでない場合は、定型的に、それでいいですよという趣旨で、おたくの判断で問題ないですよと我々は考えたという意味で、意見なしという定型的な形の、公文書はそういう処理をしているというご説明をしているということです。

○ 櫻井臨時委員

つまり、単に報告するだけという、こういうことですね。

○ 伊藤審議官

それぞれの関係するワーキング・グループの先生方——本来、全部の先生方にご説明すべきですが、メインとしては関係するワーキング・グループの先生方に事務的にご説明をあらかじめしてあって、ご了解をいただいております。最終的にこの分科会で、そういう事務処理をさせていただいてよろしいですかというお諮りをしているということであって、部分的に云々ということではなくて、分科会でそういうことを決定したという趣旨の処理をさせていただいてよろしいでしょうかというお伺いをしているということです。

○ 富田分科会長

それでは、以上をもちまして政策評価・独立行政法人評価委員会、独立行政法人評価分科会を終了いたします。

本日はご多用の中長時間にわたりましてご出席を賜り、ありがとうございます。

—— 了 ——