

第6回独立行政法人評価委員会 日本高速道路保有・債務返済機構分科会

平成20年8月1日

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 山内先生が10分ほどおくれるということで、先に進めておいていただきたいということですので、ただいまから、第6回独立行政法人評価委員会日本高速道路保有・債務返済機構分科会を開催いたします。

本日は、委員の皆様方にはご多忙の中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私、道路局総務課高速道路経営管理室企画専門官の長谷川でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、当分科会委員8名のうち、現時点で5名のご出席をいただいております。後ほど山内先生が到着されますと6名ということになりますけれども、いずれにいたしましても、国土交通省独立行政法人評価委員会令に定める会議の開催に必要な定足数、過半数を満たしておりますことをご報告させていただきます。

昨年の分科会後に事務局側のメンバーに異動がありましたので、まず、冒頭ご紹介させていただきます。

金井道路局長でございます。

【金井道路局長】 よろしく願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 西脇道路局次長でございます。

【西脇道路局次長】 西脇でございます。よろしく願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 廣瀬審議官でございます。

【廣瀬官房審議官】 廣瀬でございます。よろしく願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 花岡道路局総務課長でございます。

【花岡総務課長】 花岡でございます。よろしく願います。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 上野有料道路課長でございます。

【上野有料道路課長】 上野でございます。よろしく願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 中村高速道路経営管理室長でございます。

【中村高速道路経営管理室長】 中村でございます。よろしく願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 竹田政策評価官でございます。

【竹田政策評価官】 よろしく願います。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 同じく高速道路保有・債務返済機構においても人事異動がありましたので、ご紹介させていただきます。

田崎理事長代理でございます。

【高速道路機構 田崎理事長代理】 引き続きよろしくお願ひいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 辻原理事でございます。

【高速道路機構 辻原理事】 辻原でございます。よろしくお願ひいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 浜田理事でございます。

【高速道路機構 浜田理事】 浜田でございます。よろしくお願ひします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 以上でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、議事次第に基づき進めさせていただきます。

初めに、金井道路局長から一言ごあいさつをお願い申し上げます。

【金井道路局長】 先生方、本日はお暑い中、また、お忙しい中、お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

高速道路機構についても、設立されて3年目に入ったということで、ご承知のとおり民営化のときには随分議論があつて、民営化推進委員会でも、要る、要らないも含めて随分議論もした記憶がございますが、設立後、順調に機能しておりますし、昨年の分科会でもご指摘いただきましたとおり、いろいろ資産管理体制の確立であるとか、組織、広報、情報公開の関係、その他いろいろ業務の改善も進んできたかと考えておりますが、また本日、いろいろご審議いただきまして、いろいろご指導・ご助言を賜ればと思っております。よろしくお願ひ申し上げます。

さらに、少し周辺の関連する大きめの話としましては、これはいわゆる最近ずっと問題になっている道路全般の問題であります。やはり将来交通量全般を少し見直さないといけなかなということは考えておまして、長期的には償還その他に相当影響いたしますので、今後、そういった考え方も詰めていかなければいけないと考えておりますが、ご承知のとおり、人口の減少ペースが当初の予想より少し早いのかなという気もいたしておりますが、例えばヨーロッパなどを見ますと、人口が減っても交通量全体は、やはり車の使い方がいろいろ変わってきておりますので、若干伸びている、もしくは横ばい程度というような状況でございますので、その辺、単純に数字だけの問題ではなくて、やはり交通の質であるとか道路の使い方の議論も一緒にしないといけなかなと思っております。そ

ういった面もまたいろいろ、審議と直接関係ないところもございますが、いろいろまたご指導を賜れば幸いです。

それからさらに、最近の原油高ということで料金の問題がかなりクローズアップされてきておりまして、長期的にどうするかということとあわせて、短期的に料金施策をどうするのかということもかなり大きな課題になってきているのかなと思っておりまして、交通量、料金、両方とも相当難しい問題でありまして、即答えが出る問題ではございませんが、やはり中長期的な課題として非常に重要でありますので、今後ともまた折に触れてご指導いただければ大変ありがたいと思っております。ぜひよろしく願いいたします。

簡単ではございますが、冒頭のあいさつにかえさせていただきます。今後ともよろしくご指導いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。本日はどうもありがとうございます。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 ありがとうございます。

なお、金井道路局長におかれましては、公務の都合によりこれにて退席させていただきますので、ご了承願います。

(金井道路局長、退席)

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 議事に入ります前に、分科会の公開及び議事録の取り扱いについて、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則及び「国土交通省独立行政法人評価委員会の議事の公開に関して必要な事項について」において定められておりますので、ご説明申し上げます。

初めに、本日の分科会の公開についてでございますが、独立行政法人の業務の実績に関する評価に係る案件以外は公開することとなっておりますので、本日の議題のうち、「平成19年度の決算について」につきましては公開、「平成19年度の業務実績評価について」につきましては非公開の扱いといたします。

次に、議事録でございますが、業務実績評価に関しましては、議事要旨を会議終了後速やかに公表し、議事録では、評価結果に関する部分については発言者名を記載しない等の措置を講じた上で公表することとしております。これまでどおり各委員にご確認いただいた上、議事要旨とあわせて国土交通省ホームページで公表してまいりたいと考えております。

これより議事に移りたいと思いますが、ご発言いただく際は、お手元のマイクのスイッチを押していただきますようお願いいたします。

それでは、以降の議事の進行につきましては、杉山分科会長にお願いしたいと思います。

【杉山分科会長】 早稲田大学の杉山でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、委員の皆様方には大変暑い中を、しかもご多忙な中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございました。

それでは、まず、本日の配付資料につきまして事務局からご説明をちょうだいしたいと存じます。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 本日の資料は、お手元の配付資料一覧のとおりですが、議事（２）は非公開であることから、資料は委員限りとしております。そのため、傍聴者の席には資料を配付しておりませんので、ご了承ください。

なお、参考資料の「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報（平成19年度）（案）」でございますが、こちらは高速道路機構の決算にかかわるもののみではなく、高速道路会社も含め、現在精査中のものも内容として含まれているということで、公表は、決算の大臣承認後、機構より速やかに行う予定ですが、現在のところ、委員の方々のみの配付としております。当資料の取り扱いについてご審議いただきたいと思います。

【杉山分科会長】 ありがとうございました。

ただいま事務局からのお話ございました参考資料の取り扱いについてでございますが、本分科会においては委員限りで非公開として、内容が確定し次第、速やかに機構より公表するという提案でございますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【杉山分科会長】 よろしゅうございますか。ありがとうございます。それでは、参考資料は非公開とさせていただきます。

それでは、議事に移らせていただきたいと思います。

議事の（１）は「平成19年度の決算について」でございます。高速道路機構からご説明をよろしくお願い申し上げます。

【高速道路機構 吉田経理部長】 機構の経理部長の吉田です。よろしくお願いします。

決算につきましては、お手元に資料1-1と資料1-2という形で2種類の資料がございますけれども、1-2は非常に多うございますので、昨年と同様、資料1-1でご説明したいと思います。

昨年と同様でございますけれども、資料1-1につきましては1億円単位で要約したも

ので、今年度は18年度決算と比較した表にしてございます。

まず、1枚目の運営状況の成績を示す損益計算書についてご説明いたします。

表の一番上でございますけれども、経常費用でございます。経常費用は総額で1兆5,043億円となりました。この大半は、次の行にございます道路資産に係る減価償却が大宗を占める道路資産貸付業務費の8,941億円及び6行ほど飛びました債権及び長期借入金の支払利息などである財務費用の5,775億円で、2つの費目で1兆4,716億円と、経常費用の約98%を占めております。また、19年度は、新しく経営努力助成業務費0.3億円(3,000万円)の実績がございました。

前年度との比較において経常費用は186億円減少しております。中でも財務費用が有利子債務の元本枠の減少及び借換金利の低下などにより、前年度から299億円減少しました。一方で、次の行になりますけれども、高速道路会社から承継した道路資産の増加に伴い、道路資産取得関連費用が前年度に比べて165億円増加したことが主な要因です。

次に、表の中ほどの網かけの部分でございますけれども、経常収益でございます。経常収益は1兆8,997億円となりました。この大半は、道路資産貸付料収入の1兆8,806億円で、経常収益の99%を占めております。道路資産貸付料収入は、協定の計画額の1兆8,767億円に変動貸付料適用分の38億円を加えたものでございます。

経常収益は、前年度との比較において34億円増加しております。これは、大宗を占めます道路資産貸付料収入が、協定計画分が前年度より246億円増加したものの、変動貸付料が昨年の253億円あったものが、今年度は38億円であったことから、全体ではわずかな増加にとどまったものでございます。

この結果、経常収益と経常費用の差である経常利益は、3,954億円となりました。さらに、臨時損失として、一の路線の三陸縦貫自動車道の無料開放による固定資産譲渡損及び固定資産売却損などが40億円ありました。また、臨時利益として、談合違約金の受け入れ等及び固定資産売却益などの87億円がありました。この結果、経常収益3,954億円に臨時損失40億円、臨時利益87億円を加えた当期純利益は4,000億円となり、前年度と比べて156億円増加いたしました。

次に、2枚目でございます。貸借対照表についてご説明いたします。

表の中ほどでございますけれども、資産総額は4兆244億円となりました。この大半は、道路資産及び鉄道施設などの有形固定資産の4兆14,219億円で、資産全体の98%を占めております。資産は、前年度末と比べて4,467億円減少しております。これ

は、有形固定資産が減価償却による8,846億円の減、除却による127億円の減、それから、会社からの資産帰属による5,920億円の増加などの要因で、前年度末より3,026億円減少したこと及び現・預金が前年度末より1,062億円減少したこと並びに会計基準の変更で債券発行差金相当分を負債科目で表示したことによる362億円の減少などが主な要因でございます。

次に、負債の合計でございます。

全体で35兆6,126億円となりました。この大半は、機構債と長期借入金でございます。機構債は、貸借対照表では流動負債の1年以内償還予定機構債3兆7,802億円と固定負債の機構債19兆4,150億円の合計23兆1,953億円です。長期借入金は、同じく流動負債計上の6,233億円と固定負債計上の10兆8,747億円の合計11兆4,980億円です。この機構債と長期借入金の合計額は34兆6,933億円となり、負債全体の約97%となります。

負債は、前年度末と比べて9,768億円減少しております。この主な要因として、債券及び借入金の償還または返済による減少が4兆5,466億円あり、未払金のうち東京湾横断道路買取割賦元金の返済による減少が819億円ありました。一方で、機構債による新規資金調達で3兆930億円の増加、高速道路会社からの債務の引き受けによる6,090億円の増加などがあったことによるものです。

なお、債務返済状況について申しますと、負債合計欄の下に括弧書きで表示してございますけれども、34兆5,084億円と、昨年度に比べて9,097億円減少しております。これは、当年度中に新たに高速道路会社から債務引き受けとして有利子債務が5,282億円増加した一方で、当期利益の4,000億円、非現金費目である減価償却相当分の8,761億円及び現・預金などを債務返済に充てたことによるものです。

また、中期計画における償還ベースの19年度末の有利子債務残高の計画値は34兆6,488億円となっておりますが、決算値を反映させた実績値は34兆3,673億円となり、計画値に比べて約2,815億円の債務返済が進んでおります。

最後に純資産の部でございます。

昨年までは「資本の部」と表示していたものでございます。総額は6兆4,117億円となりました。前年度末と比べて5,301億円増加しております。これは、政府及び地方公共団体からの出資金の受け入れによる資本金1,315億円の増加及び当期純利益の積み立てによる利益剰余金4,000億円の増加などがあったことによるものが主な要因です。

以上、簡単ですが、19年度の決算説明とさせていただきます。

【杉山分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見があれば、お受けしたいと思えます。どなたからでも結構でございますので、ご意見があれば、どうぞお出しください。

【山内委員】 1つだけ伺いたいのですけれども、先ほどの負債分の新規の負債の増加分があるというふうなご説明だったのですが、その調達源というか内訳、どういう形で調達されているかだけちょっと教えていただけますか。

【高速道路機構 吉田経理部長】 すみません、もう一度お願い致します。

【山内委員】 新規の負債の増加分があると。全体では負債は減っていますけれども、今回、昨年度についても新たに借り入れ分はあるわけですね。

【高速道路機構 吉田経理部長】 はい。

【山内委員】 その分の借り入れの先と伺いますか、資金調達の先を教えてくださいませんか。

【高速道路機構 吉田経理部長】 はい、わかりました。

これは、ちょっと小さくて申しわけございませんけれども、お手元の資料1-2の中で14ページをちょっとごらんになっていただきたいのでございますけれども、14ページに長期借入金……。

【杉山分科会長】 すみません、ページ数がいろいろあるんですけれども。

【高速道路機構 吉田経理部長】 ごめんなさい。「財務諸表等」という1-2の表題があるのでございますけれども、この後に法人単位財務諸表がございまして、これをどんどんめくっていただきますと、明細で14ページに、ちょっと表が上半分で切れているようなものがございまして。

【杉山分科会長】 はい、わかりました。

【高速道路機構 吉田経理部長】 よろしいでしょうか。

【杉山分科会長】 はい。

【高速道路機構 吉田経理部長】 5の「長期借入金及び債券の明細」という形になってございます。この表の3列目に「当期増加」という内訳があるのでございますけれども、よろしいでしょうか。これで借入金と債券と大きく分けてございまして、これは借入金の増加及び機構債の増加とあるんですけれども、先ほど新規調達で申しました3兆930億

円というのは、実はすべて債券でございます。要するに下の債券分でございます。実はこの増加額が多いのは、この3兆1,630億円の中に引受債務分700億円が入っております。ですから、内訳としては、政保債と財投機関債の6,100億円というのが新規調達による増加額の内訳でございます。よろしいでしょうか。

【山内委員】 ありがとうございます。

【高速道路機構 浜田理事】 分科会長、ちょっと補足でよろしゅうございますか。

【杉山分科会長】 どうぞ、お願いします。

【高速道路機構 浜田理事】 同じ内容でございますけれども、資料2-1をごらんいただく、もう少しコンパクトに。資料2-1の13ページ、「外部資金調達実績」というような整理になっておりますけれども、資料2-1の13ページの真ん中をごらんいただく、資金調達としてどのような形で行ったのかということ、こちらはちょっと別な形で取りまとめておりますので、それもごらんいただければと存じます。

【山内委員】 どうもありがとうございます。

【杉山分科会長】 どうぞ。

【秋岡委員】 資料1-1の経常費用のところの上から2つ目の「経営努力助成業務費」についてお伺いしたいのですけれども、今年度からこれを踏み切られたということで、私もだんだん立ち上がってきて、去年でもなく、来年度でもなく、今年というのは、いいタイミングかなとは思いますが、そのあたり、実際これをお決めになったお立場から、19年度からこれを導入された、今年からだと思った理由ですとか、あと、この費用がどういうふうに分けられていて、どういう目的で使われていくのかということについて教えていただければと思います。

【杉山分科会長】 お願いします。

【高速道路機構 田崎理事長代理】 まず、何で19年度かということでございますけれども、もともとこの民営化で機構法の中に、経費節減を促して、それによって助成金をお支払いするというスキームがございまして、ただ、当初からこれをスタートさせようとは思っておったのでございますけれども、まだスタートしたばかりでなかなかそういう案件がなかったということと、我々の体制も整っていなかった。助成の委員会をつくらせていただいてというようなこともございまして、ということで、実際の案件が上がってきたのが19年度ということでございます。

しかしながら、先ほどもご説明がありましたように、まだスタートしたばかりというこ

とで、まだ3,000万円という額でございますけれども、今年度、20年度にはかなりの案件、また、金額もかなりの金額ということになってくるかと思えます。

それから、このお金が何に使われるかということでございますけれども、経費が節減されたものの2分の1を助成するということですから、全体の金額、債務にかかわるお金も減るし、その2分の1が会社に還元されるということですので、機構としても、あるいは債務を償還していくという立場でも結構なことでありますし、また、その2分の1が会社に還元されて会社のインセンティブに資するというので、いわばウィン・ウィンの関係になっているのではないかと理解いたしております。

【杉山分科会長】 よろしいですか。その2分の1の使い分けというようなところまでご質問でしょうか。

【秋岡委員】 いえ。でも、では座長がそうおっしゃるので、せっかく。

【杉山分科会長】 いや、おそらく、私が答えるのはおかしいんですけども、2分の1はもう会社の裁量ではないかなと思うんですけども。

【高速道路機構 田崎理事長代理】 分科会長おっしゃるとおりでございます。

【杉山分科会長】 ほかに19年度の決算につきまして、ご意見、ご質問があれば、どうぞお寄せいただければと思います。

【角委員】 先ほどの平成19年度の新規調達の話に戻るんですけども、この政府保証債と財投機関債ですけども、買ってくれたところというか、引き受けてくれたところの属性だけで結構ですので、教えていただければと思います。

【杉山分科会長】 現在おわかりになる範囲で結構だと思いますが。

【高速道路機構 浜田理事】 政府保証債につきましては、いわゆるシンジケート団を組成しております、主として証券、銀行も一部入っておりますけれども、二十数社だったと思いますが、そちらがまず一義的に引き受けております。現時点といいますか、一定の時点でその債券をさらにだれが保有しているかということは、ちょっと今、手元にございませぬけれども、転々と流通するものでございますから、第一義的には証券、銀行、それから財投機関債については、これは基本的に証券会社がまず引き受けていただく、そういう形でやっております。

【杉山分科会長】 よろしゅうございますか。

【角委員】 はい。

【杉山分科会長】 どうぞ、理事長。

【高速道路機構 勢山理事長】 若干補足させていただきますと、政府保証債につきましては広く分布していると思います。それから、財投機関債につきましては、一義的には証券会社が責任引き受けなんです、現実にはお客様に買っていて、私どもの場合に特に日本で初めての超長期債、40年債というようなものをもう既に相当量出しておりまして、当初の段階では非常に、いわゆる外人投資家、ヨーロッパ等の投資家がお引き受けいただくということに偏っていたことを大変心配しておりましたのですが、最近では日本の投資家にも相当買っていただくようになりまして、超長期債でも20年以上の超長期債全体で言いますと、日本の投資家のほうが半分以上を占めるような、そんな状況になっているというふうに――詳しい数字は、ごめんなさい、手元にないので。

【角委員】 はい。

【杉山分科会長】 そのほか、いかがでしょうか。

特段のご意見がないようでしたら、平成19年度の決算についてお諮り申し上げたいと思います。

平成19年度の決算につきましては、大臣に具申すべき特段の意見はないということでよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

それでは、平成19年度の決算につきましては、意見なしと決定させていただき、その旨、国土交通省独立行政法人評価委員会の木村委員長にご報告させていただきます。

以上をもちまして議事の(1)は終了させていただきます。

それでは、次の議事の(2)でございますが、「平成19年度の業務実績評価について」を審議させていただきます。

業務実績評価にかかわる審議につきましては、冒頭ご説明がございましたとおり非公開の扱いとなっておりますので、ここで傍聴者の方は、恐縮でございますがご退室をお願いしたいと存じます。

(傍聴者退室)

【委員】 先ほど委員限りというようにお認めいただきました参考資料についてでございますが、業務実績評価とも関連がございますので、平成19年度の業務実績評価の審議に先立ちご説明をお願いしたいと存じます。よろしくお願ひ申し上げます。

【高速道路機構】 機構の〇〇でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、お手元の参考資料「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報（平成19年度）」につきましてご説明申し上げます。

17年度、18年度に続きまして、3回目の関連情報の開示となります。参考資料、クリップでとまっておりますけれども、お外しいたきますと、表紙がありまして、その後に説明本文、十数ページのものですが、それから、その後に詳細な別添資料、これによって構成されております。

その説明文本文の表紙の目次にございますけれども、昨年度と同様、「債務返済状況」、それから「財務諸表の追加情報」「高速道路収支関連情報」「建設・維持・管理の状況」、それから「道路資産の保有及び貸付状況」という5つの部分から構成されております。本日は、主として本文に沿いながら「債務返済状況」を中心にご説明したいと存じます。

まず、本文の1ページでございます。

(1)、決算ベースの未償還残高につきまして、平成19年度の推移、それから債務種類別の推移というものをお示ししております。上の表にございますように、債務残高は期首の3兆6千1億25億円から、期中の債務引受6,090億円、債務返済4兆5,909億円、それから資金調達3兆9,300億円を経て、期末の残高は3兆5,236億円と、約9,000億円の減少をしております。

この当期の資金調達、先ほどもちょっとお話がありましたけれども、の状況を2ページの(2)にお示ししております。金利上昇リスクの軽減に向けて、今年度も期間40年の財投機関債や期間20年以上の政府保証債の発行などによりまして、長期低利の資金調達に努めました。その結果、有利子債務の平均資金コストでございますが、(3)、2ページの下表にありますとおり、機構発足時は1.78%でございました。19年度期首には1.63%、それから19年度末には1.59%まで下がってきております。

この19年度の資金調達実績を債務返済計画の前提条件と比較すると、ということが2ページの下、末尾から3ページにかけて行っておりますけれども、その前提条件との比較においては、各債券の調達期間の累計で約5,088億円の支払金利の低減につながったと考えているところでございます。

それから、3ページ中ほどからでございますが、(4)債務返済計画と実績の対比でございます。債務返済計画と決算では、現金や未収金の扱いなど、数値が異なるところがありますので、決算の数値に所要の修正を加えて得た数値を計画実績対比では用いております。

3ページ下の表でございますが、これは路線網と一の路線ごとに平成19年度期首の債

務残高、それから期中に会社から引き受ける債務、収入と支出、それから債務返済に充てられる収支差、それから期末、表の中では「平成20年度期首」と言っておりますが、「平成19年度期末」の意味もあります。その債務残高をそれぞれの計画値と実績値を一覧表にしたものでございます。

説明文4ページにもございますけれども、平成19年度期首におきましては、合計の欄ですけれども、これは債務残高の実績が計画を2,547億円下回っております。実績のほうが小さいということでございます。19年度の今度は期末に参りますと、一番下の欄ですけれども、実績が計画を2,789億円下回っております。また、横のほうに見ていただきましても、すべての債務返済計画で残高の実績値が計画値を下回っていると、こういう姿になっているところでございます。

また、19年度の期首から期末への動き、例えば合計の欄の計画から計画という動きを見ますと、これは計画上、8,159億円債務を減少させるとしておったのですが、期首から期末への実績から実績への動きを見ますと8,403億円、これも計画を上回って減少させることができたという状況でございます。

4ページに今のような趣旨を書いた上で、さらに個別の計画と実績の差異が生じている要因について具体的に説明しております。会社からの引受債務は、これは早期開通があったため実績が計画を上回ったということがございました。また、収入につきましては、貸付料と占用料等、これはいずれも計画よりも増となったこと、また、支出におきましては、低金利のもと、支払利息を減少させることができたこと、これらが差異の要因でございます。結果として債務残高の実績は計画値を下回ることとなりました。

これが総括的な説明ですが、別添資料のほうでは、この債務返済計画の実績対比を3ページ以降に詳細を示しております。債務返済計画自体は全部で14組ありまして、機構分と会社分、この2つの部分から構成されております。別添資料の3、4ページにございますのは、それらすべての計画を合算した左側機構分と、右側が会社分の合算値、45年分の合算値でございます。

それから、5ページと6ページは、今、先ほど説明文でかいつまんでご説明いたしました全体の総括表、それから7ページ以降35ページまで、全国路線網から始まりましてすべての債務返済計画について1つずつ、それぞれの計画と実績の対比を、機構分、会社分について行いまして、差異が生じているところにつきましてはどういう理由かということをお示ししているところでございます。また参照いただければありがたいと存じます。

それから、恐縮です、説明文本文に戻っていただきますと、5ページから財務諸表の追加情報でございます。

まず(1)では、高速道路機構の財務諸表を債務返済計画単位に編集し直したセグメント情報について説明しております。5ページ上の表が損益計算書の概要、それから下の表が貸借対照表の概要でございます。損益計算書では、本四高速分、それから阪神の京都分につきまして当期利益が赤字になっているということ、それから貸借対照表では、阪神高速の阪神分につきまして債務超過の状態にあるということがありますが、それらについての理由も説明しております。またあわせて、債務返済に関するキャッシュフローは確保されておりますので、これらの路線網についても、今後、債務返済が進んでいくものと見込んでおります。

それから、6ページに参りますと、(2)は全国路線網に関しまして、さらに東、中、西の会社別、3社別の所管分に分けた内訳の試算値を示しております。中日本会社につきまして、経常費用ですとか、あるいは総資産がほかの2社に比べて小さくなっておりますが、これは全国路線網におきましては、各会社の貸付料で返済する債務というものを将来の建設に必要な債務を盛り込んで試算しておりますので、第二東名のように今後の建設計画が多く残っている中日本会社では現時点の試算債務が小さくなっているということによるものでございます。

6ページ末尾の(3)は、6会社の連結ベースの財務諸表の一覧、それから7ページに参りまして(4)が機構と会社を合わせた資産、負債の状況、それから(5)は営業中高速道路の路線別資産額、それから再調達原価を示しております。これは昨年度と同様でございますが、説明は省略させていただきます。

それから、8ページ、高速道路の収支関連情報でございます。

(1)の記載につきましては、セグメント単位での高速道路の収支率を試算したものです。債務返済計画ごとに会社の料金収入に対する会社の計画管理費と機構の支払金利の合計額の割合を試算したものです。具体的な数値は、別添資料の53ページに記載しております。

53ページ、一番右側に「収支率」というものを記載しております。阪神の京都圏につきましては、機構が供用後間もないということ、あるいはネットワークが完成しないということでこういった数値が出ておりますけれども、それ以外のすべてのセグメントにおいては100を切っておりまして、プラスのキャッシュフローが確認されているところでござ

ざいます。

それから、また本文のほうですけれども、8ページの中ほど、(2)からでございますが、路線別の営業収支差。この営業収支差と申しますのは、料金収入から会社の管理費を除いたものですけれども、各社別の表、8ページについておりますが、そこがございますとおり、全路線で約1兆8,800億円のプラスが出ております。上位10路線の一覧表につきましては、9ページの冒頭でございますように営業収支差を示しているところでございます。

この営業収支差がプラスであることにつきましては、これは、その路線は会社が支払う貸付料を通じて機構の債務返済に貢献しているということを意味していると考えられます。さらにこれを個別路線の詳細情報、交通量などもつけましたものが、別添資料の54ページ以下に全路線分を掲載しております。またご参照いただければと存じます。

それから、本文9ページの(3)では、金利の路線別配賦(試算値)というものをしております。これは昨年と同様、金利を営業収支差按分、それから資産価額按分という2つの方法で試算を行っております。その結果は、別添資料59ページ以下でございますけれども、説明は省略させていただきます。

それから、本文11ページに参りますと、「建設・維持・管理の状況」でございます。

まず、(1)「建設コストの計画と実績」についてですけれども、これは各区分ごとに債務引受限度額と実績の引受額の差及びその差異の理由がどのようなものかというものを記載しているところでございます。

また、(2)の「管理コストの計画と実績」、これは高速道路会社の情報の総括というものでございますが、維持修繕費ですとか、あるいは管理業務費等につきまして、どういった差異が出ているかという理由を説明しております。

それから(3)は、このアウトカム指標、高速道路利用者の視点に立ったものでございますが、これにつきましても、会社情報の総括ということになります。走行の安全性を示す死傷事故率、渋滞による利用者の損失時間、道路の保全状況を示す舗装保全率など7つの指標につきまして計画実績対比を行って差異の説明をしているところでございます。別添資料でいきますと、66ページ以下になるところでございます。

それから、最後12ページでございますが、「道路資産の保有及び貸付状況」ということで、19年度は新規供用ですとか無料開放がございましたが、年度末の結果といたしまして、総延長9,985キロメートルとなっているということを記載しております。

資料の説明は以上でございます。今後、この資料をもとに「ファクトブック」の作成などを通じまして情報公開に努めてまいりたいと存じます。

以上でございます。

【委員】 どうもありがとうございました。

ただいまいただきましたご説明につきまして、ご質問があればお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 5ページの、まずセグメント情報のうちの損益計算書の部分で、阪神高速道路の京都圏の部分と本四の部分が、当期利益がマイナスになっていると。だけれども、その理由は、理由というか、そうになっているけれども、いわゆる減価償却分を除くと、減価償却前だと黒字、キャッシュフロー上は黒字になるから大丈夫だと、こう書いてあるんですけれども、これはどのくらいというか、減価償却分というのはかなり大きいのでしょうか。まず。

【委員】 お手元に数字がございますでしょうか。

【高速道路機構】 はい、ちょっとお待ちください。

別添資料の37ページ以降にセグメント情報、高速道路の機構のものを各損益計算書ごとに分けたものでございます。その中で、阪神の京都圏につきましては、中ほどの上のほうに経常費用の中に減価償却費がございまして、3.5億円となっております。

で、今、表に記載しておりましたのは、それらを含めた経常損益、経常費用の経常損益の△20、それから特別損益の7、それから当期利益の△13というものを先ほどの表には計算しているところです。

【委員】 これは、本四の場合は減価償却前が黒というか、キャッシュフロー上はオーケーなんだけれども、京都圏の場合はそれでもだめですか。それはどうですか。

【高速道路機構】 キャッシュフローで比較いたしますと、先ほどの料金収入と維持計画管理費を比較する場面がございましたが、その部分は、わずかですがプラスが出ております。

【委員】 そうですか。

【高速道路機構】 はい。

【委員】 わかりました。

もう一ついいですか。

【委員】 はい、どうぞ。

【委員】　それで、その下の貸借対照表のほうなんですけれども、これも阪神圏については、実は債務超過になっているということなんです。多分、通常いわゆる債務超過になっていると、結構大きな社会的なインパクトになると思うんですけれども、ただ、今回はこれは別に株式を公開しているわけでもないし、その意味では、ここにまさに下に書いてあるように債務超過状態であってもキャッシュフローが確保されていて、要するに債務が返せていっているのです。将来回収するから大丈夫だということなんですけれども、そうだと思うけれども、これは大体いつぐらいを見込めるのでしょうかということなんですけれども。

【高速道路機構】　かなり長時間かかるとは思いますが、例えばこの阪神圏の数字ですけれども、昨年度は1,827億円の債務超過でございました。今年、1,539億円にまで来ているということで、非常に予測が難しいところですが、例えば20年を超えとか、そういったレベルのオーダーでは解消されていくのではないかと考えております。

【委員】　でも、そのぐらいのスパンだと、将来、何か民営化とか上場とかということに関しては、これは少し懸念材料になりはしないのかということはいかがでしょうか、その辺は。

【委員】　どうぞ、〇〇。

【高速道路機構】　実は、この債務超過かどうかというのは、機構の持っている資産・負債と、それから阪神会社のほうの損益の状況を通算して書いてございまして、おっしゃるように現状の形ですと、資産も負債も実は機構が持っておりまして、ですから、阪神会社が営業そのものをやっていくということで上場ができるとすると、必ずしも債務超過ということはそのマイナスにはならない。

【委員】　そういうことですか。わかりました。どうも失礼しました。ありがとうございます。

【委員】　ほかにこの参考資料についてのご質問、ございませんでしょうか。

【委員】　6ページで機構のセグメント情報の貸借対照表で、これは中日本高速は資産のわりに負債が小さくて、純資産がかなり大きくなっているのは、要するに第二東名がこれから開通してくると、その分が入ってくると。それで負債が相殺されると、そういう説明だったわけですね。要するにそれが、第二東名ができたときにどんな絵姿になるのかは、その辺、どうですか。

【委員】 おそらくそれは場合によると、現段階では想定するのが非常に難しいということになるかとも思いますけれども、お答えになれる範囲で結構でございますので、ご感触を教えていただければと思います。

【高速道路機構】 ごめんなさい。手元に資料がないので、もしあれでしたら、別の機会に。一定の前提、どれぐらいの債務引受限度額で資産が幾ら来る、資産が幾ら来れば債務を自動的に幾らという、そういう形で計算はできるようになっておりますので、難しいとか、そういう世界ではないのですが。

【委員】 そうですか。失礼しました。

それでは、後ほど資料をお見せいただける段階で〇〇先生にご提供いただければと思います。

【委員】 最後にもう1点だけいいですか。

【委員】 はい、どうぞ。

【委員】 最初のところでかなり金利を圧縮する努力をされて、しかも、長期債40年債というのは、これ、ほかに例を見ないような長期債だと思うんだけど、それを使われているという、非常に努力の跡がわかるんですけども、もともとのこれ、想定金利との差といいますか、どのくらい想定金利を押し下げているのかをちょっと教えていただけますか。

【高速道路機構】 今のご質問は、返済計画のほうでどういう金利を想定したかということですか。

【委員】 そうです。そういうことです。

【高速道路機構】 2ページの、本文のほうの2ページでございますが、下のほうの文章、一番下の5行の文章の中にごございますけれども、債務返済計画で設定した前提条件は、これは平成19年度3%、20年度3.5%、21年度4%でございましたので、先ほど申し上げましたこれらの前提条件と今現在の調達状況を比較すると、累計で5,000億円の軽減につながったということを考えております。

【委員】 そうすると、今は今回、例えば去年の調達分は2%を切っているわけですけども、かなり逆スプレッドというか、そういう形になっていて、でも、これから金利はおそらく上昇局面にありますので、予断は許さないと思うんですけども、今ここで想定されている例えば3%とか、3.5%とか、4%、このくらいまでは何とかいけば回っていけると、そういうことですね。

【高速道路機構】 はい、そういうことでございます。

【委員】 わかりました。ありがとうございました。

【委員】 ほかにいかがでございましょうか。

【委員】 先ほどの5ページの阪神圏のところなんですけれども、京都圏のところなんです、「ネットワークが完成していないことが大きな要因」とありますけれども、これについては、ほかの今のキャッシュフローの件は確保されているとはしても、こういうことも大きな原因になってくるということと、もう一つ、こちらのほうの報告書を見ても、やはり交通量は若干ではあるけれども減ってきているわけで、今後、こういう交通量はもっと減っていくことは大いに予測されていくことなんです、それを補うべくネットワークを早期に完成するというようなことも含めて、何か具体的な指導はなさっているのでしょうか。

【高速道路機構】 ご指摘のとおり、京都圏については、まだスタートしたばかりでありますけれども、厳しい交通量という現状であると認識いたしております。

今現在の平成19年度については、ここにお示ししたとおりでありますけれども、ネットワーク効果という意味では、今、逆L字型の路線になっておりますけれども、その間が平成22年につながるという計画で整備を進めておりまして、これを一刻も早くつなげるのがひとつ大事なことだと思っております。

それから、今委員ご指摘の、最近交通量が下がっているではないかということでありまして、これにつきましては、現在の我々の協定がベースにしております交通量は、平成11年のセンサスに基づいておりますけれども、平成17年のセンサスに基づく将来交通予測が今年の秋にも出されるということでございますので、そういうものを見ながら償還というものをさらに検討していきたいと思っております。

【委員】 よろしゅうございますか。

【委員】 そうすると、例えば中期目標なりは5年ごとの見直しがあるんですけれども、それを見て、もっと早くに交通量等の将来見通しなども修正をかけていくということなんですか。

【高速道路機構】 その結果を見て、必要に応じて見直しをしていくということになるうかと思えます。

【委員】 ほかにご質問、いかがでしょうか。

よろしゅうございましょうか。

それでは、ただいまのご説明をベースに、議事の(2)「平成19年度の業務実績評価」に移らせていただきたいと思います。

その前に、昨年、平成19年12月24日に閣議決定されました独立行政法人整理合理化計画におきまして、独立行政法人の評価の際、業務、マネジメント等にかかわる国民の意見募集を行い、その評価に適切に反映させるということが明記されております。このことに関連いたしまして、事務局において意見募集を行ったその結果についてのご説明をよろしくお願いしたいと存じます。

【事務局】 お手元に資料2-2がございます。1枚紙でございますが、そちらをごらんいただきたいと思います。

国土交通省のホームページで「平成19年度業務実績報告書」、これは資料2-1でございますが、これと計画の進捗状況ということでこの資料2-1を要約したようなものを、この7月14日から7月30日までの間、意見を募集いたしました。結果、意見はゼロであったということでございます。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

募集をしたところ、意見がなかったという結果でございますが、これにつきまして、何かご意見あるいはご質問等、ございませんでしょうか。

なぜなかったのかというようなことは、分析されておられますか。

【事務局】 ちょっとそこは理由までは分析はしておりませんが、他の国土交通省所管の独立行政法人でも、ほとんどのところで意見がゼロだと聞いております。

【委員】 わかりました。

【事務局】 私、〇〇〇〇〇で親委員会の事務局の担当でもありますものですから、今回、独立行政法人整理合理化計画を受けて各独法の分科会に意見募集をお願いしているところです。実際、まだ途中のところもあるんですが、今実際出てきたところは、都市再生機構で10件、それから港湾空港技術研究所で13件ほど意見は出てきております。

実は、今回、総務省からこの措置をやってほしいと。実は整理合理化計画の中では平成22年度末までに措置すると書いてあるんですが、評価に関するところは、できるところは早期に手をつけてほしいということで、総務省から今年度やってほしいという話があったんですが、総務省に具体的にどのような形でやったらいいのかということをお聞き合わせはしたのですが、そこはもう各省さんで対応してくださいということなので、実際

にやり方、ある意味、トライアルみたいな形でいろいろなやり方が各省によってあるところでもあります。

当方——当方というか、当省においては、一応、政策評価官室からは国土交通省のホームページで掲載をお願いしますということで、独立行政法人のホームページに載せたところではありますが、各分科会においてもいろいろ意見があるところがあって、分科会によっては国土交通省の独立行政法人のホームページではなくて、それにも載せるんですけども、それ以外にも、例えば港湾空港技術研究所だと港湾局のホームページにも載せたりするような工夫をしているところもあることはあります。

ただ、今回はそこまでの統一的なやり方を指示していなくて、統一的には独法のホームページに載せてくださいということをやった、今、そういうことで全体の中では2つの分科会に対応するところで意見が出てきたというのが現状であります。

以上です。すみません。

【委員】 ありがとうございます。

どうぞ、〇〇先生。

【委員】 この募集期間が2週間強なんですけれども、これはほかと比べて——大体、国土交通省の場合はこのくらいですか。

【事務局】 今回、何日ということは明確には決めていないんですけれども、少なくとも2週間程度は確保してくださいということでお願いはしました。

【委員】 何かちょっと短いような気もしないことはないですけれども。

以上です。

【委員】 よろしゅうございましょうか。

【委員】 いつも思うんですけれども、パブコメをしているということ自体はホームページに載っかっているから、みんなアクセスすればわかるでしょうという、そこがそもそも問題なのではないかと思っています。

関心がないということはないと思うんですよね。やっぱりこれだけ国には金がなくなっていて、独立行政法人をどうするかというのは、それぞれ、どんな人でも関心がありますから。したがって、意見を募集していますということ自体があまねく知らされるような何か施策を考えることが大事なのではないかと思います。で、その施策は、それぞれの独立行政法人単体で考えるよりも、もう少し大きな組織の単位で考えたほうがもっとアピールできる形で意見募集していますよということができると思いますので、そのあたりも、

もしかしたら国土交通省さんだけという話ではなくて、霞が関全体として考えていただければと思います。

【事務局】 おっしゃっていることはごもっともで、当方としても総務省に、やれと言うからにはどういうやり方でやったらいいのか、もう少し全省庁統一的にやったほうがいいのではないかという話はしたんですが、とりあえず今回は答えが返ってこなくて、今、トライアルという形でやってみてくださいということだったので、実は各省庁もやり方が違うことは違いますので、それは今後のやっぱりひとつの課題となってくるとはこちらでも認識していますので、また今後ちょっとそういうことも踏まえて、ご意見なども踏まえて検討していきたいと思います。

【委員】 せっかくやられる限りは、実りのあるような結果が——結果といいますか、ご関心が集まるようにぜひ工夫をしていただければと思います。

それでは、ただいまのことを踏まえまして、業務実績評価の具体的な審議に移らせていただきたいと存じます。

業務実績評価の方法でございますけれども、これは各委員の皆様方に個別評価をしていただきました。そして、それをベースにいたしまして、僭越ですけれども私のほうで原案を作成させていただきました。本日、2名の委員がご欠席でございますけれども、その2名を含めて全員の評価をちょうだいしております。大変ご多忙の中を事前評価にご協力いただきまして、まことにありがとうございました。この場をかりまして御礼申し上げたいと思います。

それで、資料2-3でございますが、各委員の皆様方に評価をしていただきました内容をもとに私の私案という形で議論に供させていただきたいと存じます。

基本的な考え方でございますけれども、5点から1点までの評価をいただき、そして、その平均点をとらせていただきました。そして、全員の評価が全く同じであるのは、そのまま採用させていただくのがよろしかろうと思います。また、8人の委員ですけれども、1対7といいますか、7人の委員が同じ評価で1名の委員だけが別の評価というもの、これはほとんど合意がなされているとみなしまして、それも7人の方の評価を優先するという扱いにさせていただきました。これも後ほどご検討いただければと思います。

問題は、評価が分かれたところ、これをどうするかということでございますけれども、基本的には平均点を四捨五入するというような方法を一義的にとらせていただきました。ただ、その際、機械的な四捨五入がいいのかどうかということもまたご議論いただく

べきものかと思えます。

今回は、事務局に工夫をしていただきまして、評定結果の項目をナンバリングをつけていただきました。【1】から【36】でございます。36項目の中で全員が一致した評価をされたのが17項目ございました。そして、1名の方だけが違う評価が10項目でございます。ですから、36項目中27項目は、その評価を優先させていただくという案になっております。

問題の、残る9項目でございます。その9項目につきまして、若干ご説明をさせていただきたいと思えます。

まず、1ページの【1】でございますが、これが「組織運営の効率化」につきまして、4点と3点が同数に分かれました。平均点が3.5になりますが、これは自動的に四捨五入すれば4ということになるんですけども、その自動的な四捨五入でいいのかどうなのかということと同時に、実は私自身が、総務部担当の部長を廃止されるということ、それから、経理・資金業務の集約に伴って関西業務部資金課を廃止するという、これは大変意欲的な試みではないかということで、ここを評価してよろしいのではないかというような観点がありまして、4を原案として提案させていただきました。

次が2ページの、ナンバリングでいきますと【4】でございます。「業務コストの縮減」のところでございますが、4点が2人、3点が6人ということで、ここが3.3という平均点になっております。これにつきましては、やはり3点を評価された方が多いことから、評価の原案は3と提案させていただきます。

次が3ページの、ナンバリングでいきますと【5】でございます。「積極的な情報公開」の中の財務内容の公開でございます。4点が3人、それから、3点が5人ということでございます。これは、先ほどご説明をちょうだいしましたように、情報公開を積極的にやっておられるということは、我々、十分認識しているんですけども、やはり情報公開というのはもう世間で一般的に要求されていることということからいたしますと、3点を評価された5人の方のウエートが高いのではないかということで、原案は3でございます。

それから、5ページに飛んでいただきまして、【10】でございます。「ホームページ等の充実」でございますが、これが4点が5人、それから3点が3人ということで、3.6となっております。実はこれは、先ほどのところと幾分重複ぎみかなと思うんですけども、ホームページを積極的に開示されている。先ほど〇〇先生のご意見の中では、まだこれでは不十分ではないか、国民へのパブコメに関してでございますけれども、そんなような意

見がありましたけれども、積極的にやっておられるという評価の方が多かったということで、原案は4でございます。

それから、次の【11】でございますが、「業務パンフレット等による広報」でパンフレット等による情報提供につきましては、今度は4が3人で、3が5人でございます。私自身は、先ほどちょっと名前を挙げていただきました「ファクトブック」、これは大変有用で高く評価しているんですけども、3点という評価の方がむしろ多かったということで、原案は3というように提案させていただきます。

それから、少し飛んでいただきまして、次は10ページの【22】でございます。「高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み」、これに関しまして4点が6人、3点が2人ということで、4点の重みを尊重いたしまして原案は4とさせていただきます。

次が11ページの【23】でございます。特措法に基づく道路管理者の権限代行その他の業務に関してでございますけれども、これは4点が2人、3点が6人ということで、3点の重みで原案は3と提示させていただきました。

そして、次が13ページになりますが、【27】でございます。「高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」でございますけれども、これにつきましては、4点が3人、それから3点が5人というように極めて近接しているわけでございますけれども、新技術の開発・促進、これは大変好ましいことではございますけれども、順調ということからすると、3ではないかということで、提案は3でございます。

そして、最後が18ページになります。【35】でございます。「人件費に関する指標」で、これは4点が3人、3点が5人ということで、ラスパイレス指標をとること自体がどうだろうかと、こういうご意見があったんですけども、また、そのラスパイレスをとる場合に、その算出方法で勤務地や学歴等が考慮されていないというようなこと、これらを勘案した——勘案したといえますか、そこを捨象したところでも118.1というように、数値そのものとしては高い水準にあることからすると、3と評価せざるを得ないのかなというところで3の提案をさせていただいております。

そして、これらをベースに最後の「総合的な評定」に移らせていただきますと、もしこの提案の評点よろしければということで合計いたしますと、112ということになります。また、評価をしていただいたのが36項目、これに3を掛けるという公式がございまして、3を掛けますと108。112を108で割りますと、パーセンテージとして10

4%になります。そういたしますと、「順調」に該当するものですから、このような提案をさせていただきます。

そして、さらに、「総合評価」のところで、まず「法人の業務の実績」についてでございますけれども、「19年度計画の実施状況に係る総合評価は順調」という上の丸を文章にさせていただきます。

そして、機構の主な業務実績につきましては、6点ほど指摘させていただければと思います。

1点目は、有利子債務残高を計画の34.6兆円から34.4兆円に減少させました。また、2点目が、政府保証債とか財投機関債の超長期の発行に努めまして、平均金利は1.82%というように低下しております、将来の金利上昇リスクに対応するような、そういう方策がとられております。そして、3点目が、業務コストの縮減をされました。また、契約手続に関しましても、随契の見直し計画の策定等によりまして一斉の適正化が図られております。また、4点目が、先ほどの議論に出ました東日本高速が新工法を採用したということで助成金を交付することによってインセンティブを高め、さらにこのような工夫を助長していこうということでございます。

それから、5点目が、管理の状況の確認ということで、「高架下利用等審議会」、さらには「水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関する審議会」等を設置いたしまして、その審議及び公示の周知を図った。そして、最後の点が、「高速道路機構ファクトブック」を発行すること等を通しまして情報公開に積極的に取り組んだということがこの業績のところに指摘されるのではないかという原案でございます。

それから、「課題・改善点、業務運営に関する意見等」でございますけれども、基本的にはここは意見というのが中心になっております。

1点目が、費用の節減及び料金施策等の利用促進策、あるいは新たな技術開発等、引き続き機構として積極的な取り組みを期待させていただきたい。それから2点目が随契の見直し等を含めまして一般競争入札を採用されているんですけども、さらにこれも引き続き継続していただき、随契の適正化の推進をお願いしたい。そして、3点目が給与水準のところでございます。これを横並びで比較いたしますと高目であるということから、引き続き改善の努力をさせていただきたい。そして、4点目が「ファクトブック」、大変有用ではございますけれども、利用者にとって価値のある情報をわかりやすく提供するという通して、より積極的な公開を期待したいと、このようなことをつづらせていただきま

した。

以上が委員の皆様方の原案をベースに作成いたしました私案でございます。どうぞ方法論を含めましてご意見をお寄せいただければと思います。

いかがでしょうか。どうぞ忌憚のないご意見をお寄せいただければと思います。

【委員】 1点だけ。項目【22】の、先ほど3,000万円とおっしゃっていた、助成金といいますか、インセンティブのところの話で、これ、4点で結構なんですけれども、先ほど、上げたお金に関してはその先の裁量であるということをおっしゃっておられましたけれども、これは技術で努力したことに関して評価して上げているものであるもので、上げた後、どういうふうでもいいよというそのおおらかな気持ちは結構なんですけど、やはりどういうふうに使われてもそれはいいけれども、どう使われたかは把握しておかれることが今後必要なのではないかという気がするんですが。これは意見ですけれども。

【委員】 使い方に関しては、結構ですと。

【委員】 ええ、どうやってもいいです。

【委員】 ただ、その結果を報告していただきたいと。

【委員】 とにかく、まず知っておかないと、今後やっていく中で知っておく必要があるのではないかと思います。

【高速道路機構】 幾つかちょっと補足でご説明したいと思うんですが、1つは、19年度、実は3,000万円という、額的には非常に小さいもの、しかも1件ということだったので、これには数が少ないこと等の理由がございまして、1つは決算がすべて終わらないと最終的な限度額に対してどれだけ低い工事で終わったのかということの確認ができない。低い工事で終わった中のその中の経営努力分の2分の1だけをという、そういう仕組みになっておりますものですから、それで19年度からもう途中段階でも認定していくことが非常に大事だろうと。すべての工事が終わってからということになると、長いものでは10年ぐらいたってからじゃないとそういうものできないということになると、現実にそこに携わった人たちも例えば定年になってしまいかということがあるので、もう途中段階でも認定しようということを始めまして、これ自身は相当おかげさまで進んできました。

ただし、金額といったようなことまでは、経営努力分の金額としてはこれだねというのは決まるのですが、全体がどれだけ削減したかということは、全部の工事が終わってみませんと、その削減額が決まらないものですから、その金額がなかなか発表できないという

ジレンマみたいなところがございます。

それで2分の1が出ますと、会社はもう既に非常にいろいろな工夫をしております、その結果削減されたものがこういうものですよということで、委員会で技術的な獨創性であるとか、いろいろな形で認定していただいて、最終的には機構として判断させていただくことになっているんですが、助成金そのものは、実はお金に色がないものですから、会社のいわゆる一般的な利益というものを構成してしまいまして、3,000万円をどう使ったかということを追うのは現実的には大変難しいかなとは。

【委員】 どうぞ。

【委員】 すみません、私、その技術認定の委員をやっているものですから、そのときに申し上げたんですけれども、おっしゃるとおりで、別にお金を戻すので、それを利益に計上でいいんですけども、やっぱりそういうことを努力して新しいことを発見してくれた人には何らかのあれですよ、顕彰するなり、それをたたえるようなことがあってもいいのかなと思っておりまして、それはこの間ちょっと申し上げたとおりなんですけれども、別にお金でそこで戻すことはできなくてもあれですよ、そういうのは必要じゃないかと思えますけれども。

【委員】 助成金を差し上げて、あと、その会社に対して機構がどこまで規定できるのか。これは、技術革新がさらに進んで、そして業務に反映するために使ってくださいよと言うのがせいぜいであって、それ以上先は言えないというような何か事情みたいなのはあるんでしょうか。

【高速道路機構】 ○○先生がおっしゃってくださいましたけれども、現実にはそれぞれの会社で表彰であるとか、場合によればボーナス制度であるとか、そういうものに、全体の金額は、多分、小さい金額だと思いますけれども、グループなり個人なりに対してそういうことをやろうと考えておられる会社が大部分だと思いますけれども、それをどうお使いになるかというところは、やはりちょっと機構の枠を超えてそれぞれの会社の経営判断というふうに思いますけれども。

【委員】 今の件ですけれども、ある種のコストカットをしたら、その分、よりインセンティブを与えるため、そういうのってやっぱり渡したお金は、ある程度向こうの自由裁量にしておかないと、逆にインセンティブが働かなくなるのではないかと思うので、今おっしゃったように、ぎりぎり追いかける制度をつくと、逆にそれがものすごく面倒くさいとかという話になってしまうので、やっぱり今がインセンティブを与えるシステム

としては私はいいのではないかと感じております。こういうふうには、多分、お金はどう使うかは追究しないというのは、公的な組織としてはすごく画期的なことをお考えになったのではないかと私は思いました。

【委員】 私自身も、交付対象が民間企業になっておりまして、そして、民間の活力を最大限活用するというようなシステムで回ってきておりますので、ここは〇〇先生が助成金の透明性を確保するためにというご懸念はよくわかるんですけども、会社のインセンティブにゆだねるといふことのほうがむしろより有効な活用方法になるのではないかと、こんな感じを私は個人的には持っております。

【委員】 それで結構です。

【委員】 よろしゅうございますか。

【委員】 はい。別に信頼していないわけではないんですけども、3年目だということもあるし、これからどんどんこういうことが出ていった中で何も知らないのはちょっとどうかと思ったので、ちょっと申し上げただけです。

【委員】 ありがとうございます。

そのほか、原案に関しまして、ここはもう少し考えるべきではないか等々のご意見があれば、どうぞ遠慮なくお出しいただければと思います。

なお、委員の方々から出されました意見につきましては、これは固有名詞は割愛しますが、意見として書かせていただくということにはやぶさかではございませんので、まだ意見のところが足りないというようなところを含めましてお寄せいただければと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 ちょっと1つだけ。

先ほどの評価については、〇〇ご提案なので全く異存ありません。

1つちょっとあまり大事なことでないんですが、18ページの項目【35】のところ、このラスパイレスが高い、低い、どの法人でもいろいろ難しい判定になるんですけども、ここで評定理由の文章なんですけれども、「高い数値となっている。その要因は、本指標の算出方法に、勤務地や学歴が考慮されていないことも一因であるが、その要因を捨象しても」と、こうあるんですけども、この文章はこれでいいんですかね。自分でも読んでよくわからなくなっちゃったんですが、「その要因は考慮されていない。考慮したとしても118.1というのは高いのではないの」という意味ですよ。ちょっとこの文章はよくわからないんですが。それだけのことですが。

【事務局】 そのこのところにつきましては、この、「その要因を勘案しても」というような表現にちょっと。

【委員】 意味はわかるんですよ。言おうとしていることは。

【委員】 ですから、表現がこの「捨象」というのを「勘案」としたほうが誤解がないですね。

【事務局】 はい。

【委員】 あるいは「勘案」とか「考慮」とかですね。すみません、そこはちょっと文章が適切ではありませんでした。そこは直させていただきます。

【委員】 これはあまり強い意見でもないですし、本質的なことでもないんですけども、最後の評価の文章の中で……。

【委員】 「総合評価」？

【委員】 「総合評価」の文章の中です、最後のページの。最後のポツの最後の行で「ファクトブック」の話があって、これが積極的に取り組んだのでプラス材料というふうになっています。私は、この「ファクトブック」というのは公団時代から出されている非常に素晴らしいものだと思っていて評価するのですが、ただ、この「ファクトブック」を評価したところが、たしか評点が3になっているのではないかと思うんです。先ほど杉山分科会長からご提案になって、どこでしたっけ、情報開示のところですね。

【委員】 5ページです。

【委員】 5ページですね。5ページの【11】ですね。それで、「ファクトブック」は素晴らしいんだけど、ここが3になっているので、ある意味では3のところをプラスにもっていくのはちょっとどうかなという、それだけの話なんですけれども。

以上です。

【委員】 実は私が判断いたしましたのは、この総合評価の中で「ファクトブック」のことを上の実績に書けば矛盾がないだろうなど。しかしながら、その下に書いたものから、ここはある意味では、私の気持ちとは逆に、課題・改善点、それから業務運営に関する意見ということでもう一層頑張っていたきたいと、こんなようなニュアンスでここへ入ってしまったんですけれどもね。

【委員】 すみません、ちょっと確認ですけれども、今、その上に入ったことというのは、私の理解では、この点はプラスの材料として評価できるという意味だと理解していますけれども、私が申し上げたのは、今の5ページの【11】のところは、ここで「ファク

トブック」のところは評点が3なので、これは普通の成績であるという判断であるにもかかわらず、プラスとして、その辺の矛盾を気にしなくていいかどうかという、これは強い意見ではないですけれども、ちょっと気になっている、それだけの話です。

【委員】 わかりました。実は、この評点の中で1から5で、多分、5とか1というのはほとんどあり得ないだろう、特に繰り返しになりますけれども、5はノーベル賞級の工夫をしないとだめだというようなことを言うておりますから、多分これはほとんどのところをつけられない。ですから、そういうことが、そういう項目があつていいのかどうなのかというのも、これは議論の対象にはなると思うんですね。それから、1も、ほとんどの独法はしっかりやっておられますから、こういうこともあり得ない。それで、多くは3に集中するのではなかろうか。その中でも、順調な、着実な実施状況、これも幾分その3という評価の中で幅があるのではないか。その幅を考えてというような形でここにもってきたんですけれども、確かに〇〇先生の言うように、何で順調にやっているのに問題なのかというような点はあろうかと思えます。

ただ、ちょっと私の言葉だけの問題になってしまうんですけれども、ここでは課題・改善点というよりも、むしろ業務運営に対する意見ということで、より一層頑張っていたきたいというような視点で、3であってもこのような形になるのかなという意味での提案でございます。

【委員】 すみません、ちょっと色調が違うんですけれども、まあ結構です、それはそれで。

【委員】 どうぞ。

【委員】 何かこれは難しいのかなと思うんですけれども、19ページの「総合評価」の「課題・改善点」のポツ3のところ、「給与水準が国家公務員と比べて高い」ので云々とあるんですけれども、本来、給料が高いかどうかは、やるべきことがあつて、どれだけやってどうだったかということと比べるものであつて、いつまでこの国家公務員と比べてどうのこうのというのを独立行政法人の評価のところ引きずっていくのかなというのが、何かちょっと素朴な疑問でした。

でも、別に修正を求めるとかそういうことではなくて、どうなのかなって思いました。

【委員】 いや、その点は私も全く同感でして、やはり一生懸命努力をされているのは相応に評価すべきではないか、というように考えるんですけれども、ひとつは横並比的な議論も要求されているような、これはunwrittenではありますけれども、そのような雰囲気

があるものですから、こういうことを書いておかないと対世間的になかなかご理解が得られないのではないかと。ですから、これは私の気持ちとは全く別です。

それ以外に、どうぞご意見をちょうだいできればと思います。

【委員】 意見ではなくて、質問なんですけれども、総合評価の「課題・改善点、業務運営に対する意見等」の一番最初のポツですけれども、ここに書いてあることは私ももっともだと思います。そこで、質問というのは、いわゆる道路会社と機構さんの関係が、私、いま一つ理解できておりませんで、株主でもなければ、債権者でもないですよ、形式上は。そうすると、要に「意見等」の一番最初に書いてあることで結局は会社が何かをやってくれないと環境政策等々も進まないわけで、そうすると、どこまで機構さんというのは会社の行動に対してある種の強制力をもって手を突っ込めるのか、それとも、やってくださいよねという、そのある種の頑張ってくださいねという事実上のものなのかということがちょっとよくわからないので、ここに書いてある表現自体を私はどうこう言うのではないんですけれども、ある程度どこまで機構さんが会社に対してできるかということがやっぱり国民の皆さんにある程度はつきり見えるような形で評価をしないと、逆に機構さんができないことまでも「やっていないじゃないか」と、そういう立場に追い込まれてしまったりする気がしますので、私の勉強不足なんですけれども、その関係を教えていただければ。お願いいたします。

【高速道路機構】 制度のお話ですから、むしろ国交省のほうがよろしいのかもしれませんが、全く先生のおっしゃるようなところがございまして、株主でもなければ、あるいは契約関係にあるわけでもない。法律上、両方で一定の役割を分担して債務の確実な償還と安全に維持された道路を保持していくというような、両者のいわば一種の共同プロジェクトみたいな形になっているのが今の法律上の制度であります。

したがって、多くの事柄は、先生おっしゃいましたように会社のほうが最終的に経営として判断をされ実行をされませんと、私どもはほとんどのことについては強制力が無いのですが、一方で、例えば債務の償還に多大な影響があるような、例えば料金の割引の実施であるとかというようなことが起こりますと、確実な償還がどうかということを私どもは私どもなりのいろいろな経済の見通しであるとかという判断のもとにおいてそういう割引を実施することが債務の償還の確実性に影響がないかどうかという観点からは検証せざるを得ない立場にあるだろうと思いますし、あるいは道路の安全性の維持ということにつきましても、例えば民間会社が利益のために必要な維持管理費を仮に必要以上に削って

いるとすると、そこについてもやはり何らかのことを言わなければいけないということで、維持・修繕の状況についての実態の報告等も出していただきまして、それを評価するという仕事もやっております。

ですから、そういう分野については、「強制」という言葉とはちょっと違いますが、強い意見を言っていける立場にはあると思っていますけれども、おっしゃいましたように環境とか、そういうところになりますと、非常に会社のほうにゆだねざるを得ないところが多いという実態で、まあご説明になっているかどうか、そういうことでございます。

【委員】 あるいは道路局のほうから、何かその点に関しましてご説明いただくことはございますか。

【事務局】 すみません、〇〇にほとんど答えていただいて申しわけないですけども、まさにおっしゃるとおりなんです。確かにこの中で書いてある中では、例えば環境が、多分、例としては一番ふさわしいと思いますけれども、償還と例えば矛盾するようなことは当然言えないわけです。ただ、法律の枠組みもさることながら、両者相まって1つの公共的役割を担っていただいているということはあるので、そういう枠組みの範囲をというか、そういう円滑な償還とかに支障を与えない範囲で新しい公共的な役割を追求していただくというのは、ちょっと具体的なことはあれですけども、果たすということはあるのかと思っております。

ただ、あくまで一番はまさに理事長がおっしゃったように償還に係るところと、それから、この仕組みをきちっと法律上のものを維持していくというところについては、逆に積極的に会社に対してもいろいろご意見を入れていただくというのは、極めて重要なことではないかと思っております。

以上です。

【委員】 よろしゅうございますか。

【委員】 はい。

【委員】 ほかにいかがでしょうか。

それでは、この原案についてお諮り申し上げたいと存じます。

委員の皆様方の評価を最大限考慮したというつもりではおりますけれども、まだ自分の意見と違うところもないわけではないと思います。最大公約数的な観点からこのように評価をいたしましたこの原案について、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 よろしゅうございますか。どうもありがとうございました。

それでは、今日の原案をもって独立行政法人評価委員会の木村委員長にご報告させていただきたいと思います。

蛇足でございますが、私は個人的にはこれは親委員会が決めたことですから、ここでは議論できないんですけれども、この評点をただ単に足し合わせている。これはやはり重みのあるところと、それから、そうでないところ、場合によると重複ぎみなどところもないわけではない。そこをもう一度考えなくていいだろうかかと、こんなような個人的な意見はあるんですけれども、ただ、そこは、この段階で皆さんにご議論していただくわけにはいきませんので、まあこれは参考意見という形にとどめさせていただきたいと思います。

それでは、本日の議事は委員の皆様方のご協力によりまして順調に進みました。したがって、後の進行は事務局にお返ししたいと思います。よろしく願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 本日は長時間のご審議、ありがとうございました。本日の資料、大変多くなっておりますので、私どもから委員の皆様あてに郵送させていただきたいと考えております。ご希望の方は資料をそのまま残しておいていただきますようお願い申し上げます。本日は非公開とさせていただきました資料の取り扱いについては、ご注意くださいようお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして分科会を終了させていただきます。本日はお忙しい中、まことにありがとうございました。

【杉山分科会長】 ありがとうございました。

— 了 —