

第11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24年7月27日

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 大変お待たせいたしました。これより、第11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させていただきます。

本日、委員の皆様方におかれましては、ご多忙の中、また、お暑い中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私、本日の司会を務めさせていただきます道路局総務課高速道路経営管理室の高松と申します。よろしくお願いいたします。

当分科会につきましては、前回に引き続きまして、8名の委員の皆様方全員に引き続き委員をお願いさせていただいております。引き続きよろしくお願いいたします。

本日は8名全員のご出席でございますので、国土交通省独立行政法人評価委員会令に定める会議に必要な定足数を満たしておりますことを、まずご報告させていただきます。

次に、高速道路機構についてでございますけれども、勢山理事長をはじめ、役員の皆様方の体制につきましても、前回より変更ございません。引き続きよろしくお願いいたします。

続きまして、事務局側のメンバーでございます。変更がございますので、ご紹介させていただきます。

道路局次長の荒川でございます。

【荒川道路局次長】 荒川でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 総務課長の樺島でございます。

【樺島総務課長】 樺島でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 高速道路課長の縄田でございます。

【縄田高速道路課長】 縄田でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 高速道路経営管理室長の井上でございます。

【井上高速道路経営管理室長】 井上でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 鉄道局財務課企画調整官の小椋でございます。

【小椋鉄道局鉄道事業課企画調整官】 小椋でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 政策評価企画官の内山でございます。

【内山政策評価企画官】 内山でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事次第に基づき進めさせていただきます。

まずはじめに、道路局次長より一言ご挨拶申し上げます。

【荒川道路局次長】 本日、局長が急遽国会に呼ばれておりますので、代わりまして私から一言ご挨拶を申し上げます。

梶川分科会長をはじめ、委員の皆様方には、大変お忙しい中、お集まりいただきまして、厚く御礼申し上げます。

前回の分科会以降、1年近くが経過いたしておりますので、高速道路をめぐる最近の動きについて、ご報告をさせていただきたいと思っております。

東日本の大震災の教訓をもとに、高速道路のネットワークはいかにあるべきか、また、料金がいかにあるべきかということ、昨年1年かけて、寺島実郎先生を座長といたします「高速道路のあり方検討有識者委員会」においてご議論いただきまして、昨年の12月にその中間とりまとめをいただいたところでございます。

12月にいただいたとりまとめを受けまして、平成24年度の予算におきましては、東京外環、名古屋二環の本格的な整備に着手いたしますと同時に、4車線化についても、着工するという運びとなりました。これらのことを現実に移すために、機構とNEXCO各社の間で協定についての変更をこの4月にさせていただいたところでございます。

また、今年の1月1日からは、長年の懸案でございました首都高速と阪神高速における対距離制の導入も図られ、スムーズに発足したところでございます。

一方、国の独立行政法人制度全般につきましても、大きな動きがございます。これまでには独立行政法人一律のガバナンスというようなことでございましたが、それぞれが持っております事務なり事業の特性に着目したガバナンスを導入すべきではないかというご議論がございまして、それにふさわしい規律を設けようということで、現在、独立行政法人通則法の一部を改正する法律案が今国会に提出されているところでございます。これが成立した暁には、高速道路機構についても、新しい規制がかかってくることになる運びになっております。

以上申し上げましたけれども、高速道路をめぐる動き、いろいろございます。そうは言いましても、機構本来の目的でございます債務の確実な返済と快適な高速道路サービスの

提供、これは今後もしっかりやっていかなければいけない重要な課題であると認識いたしているところでございます。

本日の分科会では、機構の決算、業務実績の評価をご審議いただくということでございますが、限られた時間の中、忌憚のないご意見をいただきますようお願い申し上げまして、冒頭のごあいさつとさせていただきます。

本日はよろしくお願いたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 頭撮りはここまでとさせていただきますので、よろしくお願いたします。

(頭撮り報道関係者退席)

それでは、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必要な事項において」で定められておりますので、ご説明申し上げます。

まず始めに、本日の分科会を含めまして、独立行政法人評価委員会の会議は原則公開とさせていただきますいておりますが、業績に関する評価に係る会議の部分につきましては非公開とさせていただきます。このため、本日の議題のうちの、(1)の「平成23年度の決算について」につきましては公開、(2)の「平成23年度業務実績評価について」につきましては、公平性を保つために非公開の扱いとさせていただきます。また、評価に関します討議の際は、透明性の確保のために、高速道路機構並びに高速道路会社の方々にも退室をお願いいたします。

次に、議事録でございます。業務実績評価の決定に関しましては、議事要旨を会議終了後速やかに公表いたしますとともに、議事録につきましては、評価結果に関する部分においては、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、各委員にご確認をいただいた上で、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ので、よろしくお願いたします。

それでは、以降の議事の進行につきましては、梶川分科会長をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【梶川分科会長】 梶川でございます。

本日は、委員の皆様方、ご多忙の中、また、非常にお暑い中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、議事を進めさせていただきます。

本日の資料につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 資料につきましては、お手元に資料番号順にご用意してございますが、万一不足があればお知らせいただければと思います。

本日の資料のうち、議事（２）の「平成２３年度業務実績評価について」につきましては、非公開であることから、資料につきましては、委員限りとさせていただきます。そのため、傍聴の皆様にも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２３年度）（案）」でございますが、こちらは高速道路機構の決算に関わるもののみでなく、高速道路会社も含め、現在精査中のものも含まれております。公表は、決算の大臣承認後、機構より速やかに行う予定でございますので、現在のところ、委員の方々のみの配付とさせていただきます。

以上のようにさせていただきたいと考えておりますので、ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【梶川分科会長】 ただいま事務局からご説明がありました参考資料の取り扱いでございますけれども、本分科会においては委員限り公開とし、内容確定後、機構より公表するというところでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【梶川分科会長】 それでは、参考資料は非公開と決定させていただきました。

それでは、議事を進めさせていただきたいと思います。

議事（１）の「平成２３年度の決算について」につきまして、高速道路機構から説明をお願いいたします。

【丸谷経理部長】 高速道路機構経理部長の丸谷でございます。よろしくお願いいたします。

資料は、お手元の資料１－１及び資料１－２でございます。資料１－２につきましては、決算の承認申請に当たりまして、国土交通大臣に提出いたしました損益計算書、貸借対照表等、財務諸表の一式でございます。なお、機構の経理は、高速道路勘定と鉄道勘定とに区分しておりますので、財務諸表は両勘定のほか、これらを合算した法人単位の損益計算書及び貸借対照表等も提出してございます。

本日は、資料１－１の２枚の資料にてご説明させていただきたいと思います。この資料は、法人単位の損益計算書及び貸借対照表を概要説明用に単位を億円にして、前年度と比

較したものでございます。それでは、この資料に基づき、平成23年度決算の概要についてご説明いたします。

最初に、損益計算書についてご説明いたします。

まず経常費用でございますが、1兆4,124億円、前年度より375億円減少しております。経常費用の大半は道路資産の減価償却費が大宗を占める「道路資産貸付業務費」9,149億円と債券及び借入金の支払利息が大宗を占める「財務費用」4,560億円であります。この2つの科目で1兆3,709億円と、経常費用の約97%を占めてございます。前年度と比較いたしますと、「財務費用」は、支払利息の減等によりまして、259億円の減少、「道路資産貸付業務費」は、財産整理による寄付金（損）の減等によりまして、62億円の減少となっております。これが経常費用の減少の主な要因でございます。

次に、経常収益でございますが、1兆4,902億円、前年度より269億円増加しております。経常収益の大半は「道路資産貸付料収入」で、1兆4,729億円と、経常収益の約99%を占めてございます。この「道路資産貸付料収入」は、協定の計画額の1兆4,856億円から、変動貸付料の126億円を減じたものでございます。前年度と比較しますと、「道路資産貸付料収入」が、変動貸付料の減等により、271億円増加しております。これが経常収益の増加の主な要因でございます。この結果、経常利益は、778億円となりました。

次に、臨時損失でございますが、4,194億円となっております。臨時損失の主なものとしましては、東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るため国庫に納付した「特別国庫納付金」2,500億円、利便増進事業計画の変更により計上した「高速道路利便増進事業引当金繰入」1,602億円、一の路線（箱根新道）の無料開放による「固定資産譲渡損」89億円でございます。なお、「特別国庫納付金」2,500億円に対しましては、「高速道路利便増進事業引当金」を同額取り崩し、臨時利益に計上しておりますので、損益への影響はございません。

次に、臨時利益でございますが、5,845億円となっております。臨時利益の主なものとしましては、利便増進事業による貸付料の減少に3,338億円及び、先ほどご説明いたしました「特別国庫納付金」に2,500億円を充てるための「高速道路利便増進事業引当金戻入」5,838億円でございます。

以上の結果、当期純利益は、2,428億円となり、前年度より1,859億円減少しております。この当期純利益に、前中期目標期間繰越積立金取崩額0.3億円を加えました当

期総利益は、2,429億円となっております。

次に、貸借対照表についてご説明いたします。

まず、資産の部でございます。中段のところでございますが、資産の合計は、40兆6,880億円です。資産の大半は、道路資産及び鉄道資産等の「有形固定資産」で、39兆9,175億円と、全体の約98%を占めております。資産は、前年度より4,647億円減少しております。これは、「有形固定資産」が、減価償却による減等により5,131億円の減少、一方で、流動資産と固定資産にございます短期及び長期を合わせての「貸付金」の592億円の増加があったことによるものであり、これらが資産減少の大きな要因でございます。

次に、負債の部でございます。負債の合計は、32兆1,426億円です。負債の大半は、流動負債にございます「1年以内償還予定機構債」及び固定負債にございます「機構債」を合わせての、25兆8,792億円、流動負債にございます「1年以内返済予定長期借入金」及び固定負債にございます「長期借入金」を合わせての、3兆9,595億円でありまして、この合計額29兆8,387億円で、全体の約93%を占めております。負債は、前年度より8,477億円減少しております。これは、「機構債」及び「長期借入金」の償還又は返済による3兆4,087億円の減少、「高速道路利便増進事業引当金」の取崩し等による4,236億円の減少、一方で、「機構債」及び「長期借入金」の新規調達による2兆5,637億円の増加、高速道路会社からの債務引受による4,807億円の増加があったことによるものであり、これらが負債減少の大きな要因でございます。

最後に、純資産の部でございます。純資産の合計は、8兆5,453億円で、前年度より3,830億円増加しております。純資産の増加の要因につきましては、「資本金」の政府及び地方公共団体からの出資金受入れによる1,407億円の増加、「資本剰余金」の独法会計基準第87特定に伴う鉄道施設に係る減価償却及び除却による6億円の減少、「利益剰余金」の当期総利益の積み立てによる2,429億円の増加があったことによるものでございます。なお、各年度の当期総利益の累積額である「利益剰余金」と減価償却累計額は、債務返済の原資となっております。

以上が、平成23年度決算の損益計算書、貸借対照表の概要でございます。

最後に、債務返済状況の概要を申し上げます。決算における有利子負債残高は、29兆7,980億円となっております。これを債務返済計画の有利子債務残高に置きかえますと、計画値30兆1,480億円に対しまして、実績値は、29兆6,425億円となり、計画

値を5,055億円下回っております。

簡単ではございますが、以上で、平成23年度決算についてのご説明とさせていただきます。

【梶川分科会長】 ありがとうございます。

ただいまの決算のご説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。委員の皆様、何かございましたら、ご質問、ご意見をあわせて承ります。

特殊な科目が損益でも占めており、質問もしにくい状況かもしれませんが、よろしくお願いたします。

【石田分科会長代理】 よろしいでしょうか。

【梶川分科会長】 石田委員、お願いたします。

【石田分科会長代理】 少し教えていただきたいのですが、固定負債の中で、長期借入金を大きく減らされておりますが、何か意図があるのでしょうか。固定負債の中の長期借入金を大きく減らされていますよね。債務の着実な返済とか、支払利息を長期的に小さくするという観点から、このことがどういう意味を持っているのかということについて、多分何かの理由があって、こういう戦略をとられたのではないかなと思いますので、素人にわかりやすく説明していただくとありがたいのですが。

【丸谷経理部長】 まず、ご質問の長期借入金との関係と、最後、長期的に安定的に返済するというところが、直接リンクするものでは……。

【石田分科会長代理】 そういうことでもないのですか。

【丸谷経理部長】 はい。直接リンクするものはないのですが、私どもといたしましては、例えば、ある年の債務引受額が多く、翌年の債務引受額が少なかったというような場合に、将来的には、その債務引受額が少なかった年に、少ない資金調達で済むというような形から、資金調達を安定的にするためには、できるだけ投資家の皆様に、毎年この程度の資金調達という形を想定していただき、返済する額も安定的な額、調達する額も安定的な額というような形にするため、できるだけ長期のもの、あるいは短期のものを組み合わせて調達をし、返済額及び調達額が平準化するように資金調達に努力しているところでございます。

【井出委員】 これは長期の借入の償還期間が1年以内になったから、自動的に動いたということではなかったでしょうか。

【石田分科会長代理】 自動的に動いたということですね。

【丸谷経理部長】 これは一旦借入れたものが、翌年度以降に1年以内に返済の期限が到来するというものを、会計上、長期から短期に振替えるというものでございます。ですから、私どもは、会計上、短期には計上してございますけれども、債務の管理といたしましては、全体で管理しているものでございます。

【石田分科会長代理】 名目上の変化であって、その裏側というか、根底には、今説明いただいたような安定的なバランスのとれた借入、返済というのがあって、これはたまたまそうなったという、そういう理解でよろしいですか。

【丸谷経理部長】 はい。

【勢山理事長】 よろしいですか。

【梶川分科会長】 理事長、よろしく願いいたします。

【勢山理事長】 勢山でございます。

一言だけ補足させていただきますと、現在ございます長期借入金は、昔からあるものが徐々に返済が進んでいる、それで、その中で1年以内となっていくますと、短期に振り替わる、そういう構造になっています。一方、戦略性の観点から言うと、現在はいわゆる長期の借入金をするということはやっておりません。それは、今、私どもが調達できますいわゆる債券で、固定金利のもので非常に低いものが現在調達できるためです。短期のもので、いわゆる平準化等を目的として調達する借入金はございますけれども、長期の借入金ということは現在行っていないという戦略的な位置づけがございます。

【石田分科会長代理】 ありがとうございます。

【太田委員】 よろしいですか。

【梶川分科会長】 太田委員、よろしく願いいたします。

【太田委員】 今の話に関連してなんですけれども、これは長期借入金をそういう形で順調に減らしていったら、それは機構債の方に振替えているということでしょうか。そうしますと、来年はもっと長期借入金が減っているはずだということですね。

【勢山理事長】 そうです。

【太田委員】 ありがとうございます。

【梶川分科会長】 ほかにございませんでしょうか。

【上村委員】 よろしいでしょうか。

【梶川分科会長】 上村委員、お願いいたします。

【上村委員】 借入金の利息についてですけれども、長短でもちろん違うわけですが、

大体の平均利率を出していらっしゃいましたら、利息の平均の長短で、あるいは10年、20年、30年の平均を教えてくださいませんか。

【丸谷経理部長】 ただいまの平均借入率、平成23年度末で1.48%になってございます。

【上村委員】 短期でということでしょうか。

【丸谷経理部長】 短期の借入といいますか、債券の関係ですと、平成23年度実績で、4年債で0.27%、5年債で0.38%、それから、これは政府保証債でございますが、10年債で1.10%、20年以上のもので1.90%。それから、私ども、政府保証債ばかりではなくて、財投機関債も発行してございますけれども、財投機関債の短期のものでございますと、0.22%から0.36%と、それから、10年物では1.12%。若干政府保証債よりも、やはりどうしても財投機関債のほうが高くなります。それから、20年以上でございますと、2.08%ということで、23年度に調達いたしましたものに関しましては、これらをすべて合わせますと、新規調達に関しましては、1.04%という形になってございます。

【上村委員】 「平成23事業年度財務諸表」の63、4ページを見ると、なかなか細かく分かれていますので、今おっしゃったように、ある程度10年、20年に分けた平均と、それから全体の平均という形で、来年度からまとめておいていただけると非常に理解が早いので、よろしく願いいたします。

【丸谷経理部長】 わかりました。

【梶川分科会長】 これをまとめた資料は、高速道路事業関連情報の中にございますね。それで少しご説明いただければと思います。

【砺波理事】 この財務諸表の23ページをお開きいただきますと、長期借入金の明細がずらっと借入ごとに書いてあるわけでございますけれども、この25ページに合計という欄がございまして、これが長期借入金の平均利率ということで、0.85%というのが借入金のトータルの利率でございます。

【梶川分科会長】 よろしいですか。

【上村委員】 はい。

【梶川分科会長】 それ以外にご質問ございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、ないようでしたら、平成23年度の決算について、特段大臣へ具申すべき意見はないということで、分科会としてまとめてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【梶川分科会長】 ありがとうございます。

それでは、平成23年度の決算については、意見なしと決定させていただきまして、その旨を国土交通省独立行政法人評価委員会の家田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(1)の「平成23年度の決算について」は終了させていただきます。

それでは、議事の(2)に移らせていただきます。「平成23年度の業務実績評価について」の審議でございます。

業務実績評価に関する審議につきましては、冒頭説明させていただいたとおり、公平性を保つために非公開となっておりますので、申し訳ございませんが、傍聴の方のご退室をお願いいたします。

(傍聴者退室)

【事務局】 ご退室いただきました。

【委員】 参考資料につきましては、業績評価とも関連がありますので、高速道路機構から説明をお願いいたします。よろしく願いいたします。

【高速道路機構】 高速道路機構の〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の資料のうちで、右肩に「参考資料」と記載のあります「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報(平成23年度)(案)」という資料がございます。表紙と薄い本体資料及び厚い別添資料に分かれておりますが、この本体資料を主に使いまして、ここにあります債務返済の状況以下、5つの項目につきまして、順次ご説明申し上げます。

まず、債務の返済状況でございます。1ページ、「(1)債務残高の推移」として、決算ベースの債務残高につきまして、「平成23年度の債務残高の推移」、「債務種別別推移」をお示しいたしました。「平成23年度の債務残高の推移」にありますとおり、債務残高は、A欄にございます期首の30兆6,799億円から、一番下の段の期末残高30兆3,244億円と減少いたしました。

次に、2ページ、「(2)資金調達の状況」の「平成23年度外部資金調達実績(概要)」をご覧ください。今年度も、金利上昇リスクの軽減等の観点から、期間10年以上の長期債、あるいは超長期債の発行を行っております。また、資金調達の多様化等の観点から、4年債の発行などを初めて行っております。合計では、下の表から3段目になりますが、2兆5,637億円の調達を行ったところでございます。

先ほどお話がございましたが、3ページ、「有利子債務の資金コスト」でございますが、有利子債務の平均資金コストを整理した表を記載してございます。機構発足時には、これが一番上の段の1.80%でございましたが、平成23年度期末時点におきましては、一番下の段の、1.48%まで下がったところでございます。

次に、4ページ、「(1) 債務返済計画と実績の対比」についてご説明申し上げます。全国路線網などの債務返済計画につきましては、交通量、金利水準など基礎的な前提状況を最新のものに見直し、平成22年度までの実績を反映しておりますが、「債務返済計画と実績の推移(債務残高)」を掲載してございますのでご覧ください。当機構の発足当初から平成24年度期首まで、実績値が計画値を下回っております。このグラフのうちで一番最後のところ、緑色の折れ線と赤の折れ線の部分にあたります平成23年度中における債務残高の計画と実績の関係を一覧表にしたものが、次の5ページの「平成23年度における債務返済計画と実績の対比(総括表概要)」になりますので、ご覧ください。

この一覧表の数字は、平成23年度における債務返済計画と実績の対比ということでございますが、債務返済計画では、決算とは数字の違いが若干異なる部分がございますので、決算数値を債務返済計画ベースに修正した数値を用いております。詳細は、この表の一番下の※のところに注記をいたしてございます。

まず、表の一番左上にございます平成23年度期首の債務残高合計の欄でございますが、計画(A)が30兆8,907億円、これに対しまして、実績(B)が30兆5,802億円となり、差額が3,105億円でございます。次に、一番左下の欄へ参りますと、平成24年度期首の債務残高合計の欄でございますが、計画(A)が30兆6,703億円、これに対しまして、実績(B)が30兆1,648円となり、差額が5,055億円でございます。計画よりも債務残高の実績の方が5,055億円ほど下回っておりまして、償還が順調に進んでおります。

この内訳と要因につきまして、一番左側の合計の列でご説明申し上げます。

まず、上からの2段目の会社からの引受債務でございます。新たな引受債務は、実績(B)が4,531億円ございまして、計画(A)を1,659億円ほど下回りました。これは、本線供用後の必要な残工事などが翌年度以降に繰り越されることがあることや、東日本大震災の影響によって常磐道の開通が遅れたことなどによるものでございます。

次に、その下の3段目、収入でございます。これは、貸付料などでございますが、地震や東北地方の高速道路の無料開放の影響を受けまして、実績(B)が1兆6,933億円と

なり、計画（A）を117億円下回りました。

4段目、支出でございます。これは支払利息や特別国庫納付金などでございますが、実績（B）が8,249億円となりまして、計画（A）を408億円下回りました。要因としましては、低金利の資金調達により、支払利息が計画より減少したことなどによるものでございます。

これによりまして、収支差は、5段目にありますとおり、実績（B）が計画（A）を291億円計画を上回っております。ただいまご説明申し上げましたことは、6ページの上段に記載しているところでございます。

以上が、債務返済計画と実績の対比でございます。

6ページ、「(2) 全国路線網の3社に貸付料で返済する債務額を試算した債務残高の計画と実績の対比」と「(3) 高速道路会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況」でございますが、別添資料の30ページと31ページにこれに関連する記載がございます。会社分を含めた債務残高の実績は、計画を下回っております。お時間の都合もございまして、このことだけをご報告させていただきまして、詳細な説明は省略をさせていただきます。

続きまして、7ページ、「2. 財務諸表のセグメント情報」についてご説明を申し上げます。「(1) 高速道路機構のセグメント情報」では、機構の財務諸表を債務返済計画の策定単位ごとに分けたセグメント情報について説明をいたしております。7ページの上にあります表が損益計算書の概要、下が貸借対照表の概要でございます。損益計算書では、阪神高速の京都圏、それから、合算した値ではございますが、一の路線における当期利益が赤字となっております。貸借対照表のほうでは、これは阪神高速の阪神圏における純資産が赤字になってございますが、この債務超過につきましては、債務返済が進む過程で解消される見通しとなっております。

8ページ、「(2) 高速道路機構のセグメント情報（全国路線網の高速道路会社所管分内訳）（試算値）」でございますが、これはNE XCO 3社ごとの内訳資産をお示したものでございます。中日本高速道路会社の経常費用、あるいは総資産、総負債といった数字が他社よりも小さくなってございますが、これは各会社の貸付料で返済する債務が、将来の建設に必要な債務を織り込んで試算してございますので、例えば新東名のように、今後の建設計画の多く残っている中日本高速道路会社では、現時点の債務が小さくなっていることなどによるものでございます。

9 ページ、「(3) 高速道路会社の財務情報 (高速道路会社情報の総括)」、「(4) 高速道路機構と高速道路会社を合わせた資産と債務の状況」につきましては、別添資料の 38 ページから 41 ページに掲載してございますが、ご説明の方は省略させていただきます。

同じく 9 ページ、「(5) 営業中高速道路の路線別資産額」につきましては、6 会社合計で、37 兆 9,094 億円になってございます。なお、「全国路線網における平成 23 年度期末資産価額の上位 10 路線」についても記載させていただいてございます。また、10 ページに「(参考) 全国路線網における平成 23 年度期末の再調達原価の上位 10 路線」も記載させていただいてございます。

11 ページ、「3. 高速道路収支関連情報」でございます。

まず、「(1) 高速道路の収支率」でございます。これはセグメント単位 (債務返済計画単位) ごとに、「会社の料金収入」を分母といたしまして、「会社の管理費と機構の支払金利」を分子とした、その割合を試算した数値でございますが、全国路線網は別添資料の 49 ページに具体的な数値を記載してございます。全国路線網と地域路線網におきましては、すべてのセグメントにおいて収支率は 100 を下回ってございます。それから、一の路線におきましては、平成 23 年に無料開放を行いました一般国道 1 号線の箱根新道を除きまして、全ての路線で収支率は 100 を下回ってございまして、プラスのキャッシュフローを確認できてございます。

同じく、11 ページ、「(2) 路線別営業収支差 (料金収入から会社の管理費を除いたもの) (高速道路会社情報の総括)」でございます。会社別の「平成 23 年度の高速道路会社別営業収支差」の表を掲載してございますが、料金収入 (A) から管理費 (B) を引きました営業収支差の計は、下から 2 段目の一番右の欄でございますが、6 社合計で約 1 兆 4,330 億円のプラスとなりました。上位 10 路線の一覧表につきましては、12 ページの上に「全国路線網における平成 23 年度路線別営業収支差の上位 10 路線」を掲載してございます。この路線ごとの詳細な情報につきましては、別添資料の 50 ページから 54 ページに会社ごとに分けて詳細な情報を載せてございます。

同じく 12 ページ、「(3) 平成 23 年度 高速道路無料化社会実験」でございます。これは国土交通省が主体になられまして、平成 23 年 6 月まで実施された内容でございます。

13 ページ、「(4) 東北地方の高速道路の無料開放」でございます。これは先ほど少しお話に出てまいりましたが、東北地方の高速道路の無料開放の内容でございます。東日本大震災による被災者支援、復旧・復興支援のために実施されたものでございまして、平成

23年6月から実施された内容と、その後、当年12月に見直された内容について記載してございます。

14ページ、「(5) 金利の路線別配賦(試算値)」でございます。昨年度同様、営業収支差で按分したものと資産の価額で按分したものと2つの試算を行いまして、その結果の一覧を別添資料の56ページから62ページに掲載してございますが、説明は省略させていただきます。

15ページ、「4. 建設・維持・管理の状況」でございます。これらの詳細につきましては、別添資料の63ページから69ページに掲載してございます。

まず、「(1) 建設コストの計画と実績」でございます。別添資料では63ページから65ページに掲載してございますが、会社から引き受けた債務の債務引受限度額と実際の引受額との関係について整理をしてございます。引受額につきましては、全て債務引受限度額を下回ってございます。

同じく15ページ、「(2) 管理コストの計画と実績(高速道路会社情報の総括)」でございます。別添資料では66ページに掲載してございますが、各高速道路会社からの情報をまとめたものでございます。維持修繕費、管理業務費などの情報でございますが、大雪による雪氷対策費用の増等の維持修繕費の増要因がございましたが、一般管理費等については、実績が計画を下回ってございまして、管理コストの合計では、実績値が計画値の範囲内となっている会社が多くございました。同じく15ページ、「(3) アウトカム指標の計画と実績(高速道路会社情報の総括)」でございます。別添資料では67ページから69ページに掲載してございます。高速道路利用者の視点に立ったアウトカム指標の情報でございますが、これも会社情報をまとめたものでございますけれども、「渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間」、「自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数」など7つの指標について、計画・実績対比を行って、差異の説明を行ってございます。

同じく15ページ、「5. 道路資産の保有及び貸付状況」でございます。平成23年度末時点におきます当機構の保有及び貸付延長は、1万6キロメートルでございます。内容と詳細につきましては、別添資料の70ページに掲載してございます。

以上でございます。今後、これらの資料をもとに、ファクトブックなどを作成いたしまして、引き続き情報公開に努めてまいりたいと思います。

【委員】 ご説明ありがとうございました。高速道路事業関連情報に関しまして、今のご説明で何かご質問等ございませんでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 お願いします。

【委員】 説明資料の7ページ、「高速道路機構のセグメント情報(貸借対照表)(概要)」というところです。債務超過に陥っている阪神高速道路の部分については、今後、「減価償却費の減少と金利負担の減少により解消される見通しにあります。」と記載されてありますが、大体何年ぐらいで債務超過からプラスに転じると予測されているのかということと、その根拠を簡単にご説明いただきたいと思います。

もう1点ですが、先ほどの無料化の社会実験ということで、同じ資料の12ページになります。約191億円の減収ということになっておりますが、この無料化の社会実験が、この191億円というコストを払って、どれぐらいの効果が得られたのかということは、機構として把握されているのかどうかという、この2点をお願いいたします。

【委員】 よろしいですか。

【高速道路機構】 ○○でございます。

まず、阪神高速の減価償却の減少ですが、短期間にはなかなか減少しませんので、やはり20年ぐらいはかかるのではないかという想定をしております。その間に債務償還が進んでいって、減価償却費の負担も徐々に少なくなっていくという中で解消していくのではないかと判断しております。

【高速道路機構】 無料化社会実験ですが、会社が料金収入の減収分を国から補填してもらって、その分を機構は会社からいただいているという立場でございますので、直接的に効果を検証するということはありません。しかしながら、一応国からいろいろ情報をいただきながら、交通量の変化の検討でありますとか、観光とか産業にどんな影響を及ぼしたのか、というような情報は共有するようにいたしております。

【委員】 無料化社会実験について、情報を共有しておりますということで、現在形でお話しになりましたので、大体どの程度の情報を共有しているのかということをもう少し詳しくご説明いただければと思います。

【高速道路機構】 例えば、無料化したことによって、一般道路がどの程度渋滞が解消されたのか、実際に高速道路本線に渋滞が発生し、どのような影響があったか、観光地にどの程度の人が出てきたかとか、観光的な部分はかなり定性的な評価にならざるを得ないと思いますが、そういった情報を共有しているということでございます。

申し訳ございませんが詳しい情報は、今、手元ございません。

【委員】 わかりました。

【委員】 今のご回答でよろしいですか。

【委員】 はい。

【委員】 何かほかにございませんでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 本体資料の15ページ、「4. 建設・維持・管理の状況」の(2)についてです。管理コストの計画と実績ということで、どの会社も大体管理コストが計画値の範囲内となっていますが、そもそもこの管理費の計画値を出すプロセスというのはどのようになっているのでしょうか。要は、わりとその管理費の計画値が高く設定されていると、そんなに管理コストを圧縮するというようなインセンティブが働かないような気がしますので、計画値がどのように算出されているかを教えて下さい。

【委員】 では、ご説明をよろしく願いいたします。

【高速道路機構】 ○○でございます。

実は、現在の法律上、管理という部分は、会社の、言葉は変ですけど、専権事項のようなところになっておりまして、私どもが関与しておりますのは、管理費の見積もりのようなものが概ね適切な試算前提で置かれているかといったようなことを会社から確認するというようなこととなります。管理費を入れた結果、他の費用項目等と合わせまして、45年以内の償還が可能かどうかというところを確認するというプロセスになっているんですが、その管理費のところだけについて申し上げますと、現在、どういう項目に幾らぐらいかかっている、それが将来どのように変化していくのか。例えば、老朽化に伴う維持費用の増大といったようなものをどれぐらい見込んでいるのか。あるいは、ETCというのは相当コストがかかるんですが、ETCの普及に伴って、そのETCに関わるコストがどのように変化することを見込んでいるのか、といったようなものを会社ごとに出していただきまして、その見積もりというものが合理的な見積もりになっているかどうかを確認します。いわばマクロチェックとも言いませうか、このようなところが機構でできる限界というようなところになっているのが実情でございます。

【委員】 わかりました。よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 なぜそのようなことを伺ったかという、いつも独立行政法人、特に高速道

路機構の評価委員をして思うのが、どれだけのことが実質上手足を縛られずにできるのか。それから、今、〇〇がおっしゃったように、例えば管理費の計画値が非常に非合理的なものであれば見直しをさせるなど、もっとぎりぎり計画値の見直しをさせる権限は機構にはないというふうに理解してよろしいのでしょうか。

【高速道路機構】 事実上は、もう少し何とかならないかといったような調整というのはやっておりますけれども、権限という意味では、やはりないということです。

【委員】 わかりました。法律上の権限として、この高速道路機構がどこまでのことをできるのかということが、評価をしていてもきちんと見えていないところがありますが、管理費などのコスト的な部分については非常に気がかりです。

【高速道路機構】 高速道路の維持・管理・建設等につきましては、欧米などでは、いわゆるコンセッションといったような、契約関係でやられることが多いわけですが、その場合は、維持管理の道路の平坦率であったり、最新の技術を用いた修繕であったり、あるいは、管理内容についてのモニタリングであったりということが契約上入っているということが多いです。しかし、日本の場合は、法律上、管理は会社が行います、機構は保有し、かつ貸付をし、その両方で合意をした協定をもって債務の確実な返済を行うという、こういう位置づけになっております。ですから、契約関係にあるものと、法律によってそうなっているというものの差がどうしてもございまして、管理について、機構との関係で言いますと、機構に対して報告をするというところまでが法律上書いてある内容でございまして、私どもは報告を受けるときに、当然に、計画と実績との差異がどういう理由であるのか、現実はどういう管理を行ったのかという内容についての報告を受けておりますけど、その適切性、妥当性まではコメントしないということになります。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【高速道路機構】 少し補足をさせて下さい。

【委員】 どうぞ。

【高速道路機構】 すみません、少し補足をさせていただきたいと思います。

会社と機構との間の管理費のやりとりですが、これはパートナーの関係でありますけれども、会社と協定を結びます。そのときに、6会社それぞれで、いろいろな項目において最低価格で行う努力をされている会社もございまして、そこはヤードスティック方式で一番低いところ、例えば、6会社の中で、パトロールの費用であれば一番低いところ、製

造費であったら一番低いところ、そういったところを目安にして全体の管理費を抑えていくというような方向で、いろいろ調整・協議をいたしまして、今回の協定変更もそれを反映させた形になってございます。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 それでは、委員、よろしくお願ひします。

【委員】 単純な質問なのですが、本体資料の5ページの阪神高速道路の京都圏の件です。収入が、計画で48億円、実績で13億円ということは、4分の1ぐらいになっています。これについては、おそらく何か要因があると思いますので、ご説明をお願いいたします。

あと、今少し議論があったところにつきまして、少しコメントをさせてください。民営化されたときに、どういう形でその規制をするかということについて、おそらく1つの議論が本来あったはずなんですけど、それを議論せずにきていて、道路局が規制官庁として、どのように料金とか管理水準をコントロールするかというのは、今、手探りの状況だと思います。その中で、ヤードスティック型の規制をしながら工夫をしていく、このようなことは重要なので、それは今ご指摘いただいたものに基づいてやっていただければと思います。

ただ、以前にあるドライバーにお聞きした話ですが、最近、コスト削減のせいで、例えば草刈りがしっかりとできていなくて、草が非常に伸びているということでした。管理のサービス水準をどのように決めていくかというのは非常に難しい問題なので、今後もそこは知恵を出していく必要があるかなと思いました。

【委員】 後段はコメントとご意見ということで、1つ目のご質問、阪神高速道路京都圏についてお願いします。

【高速道路機構】 阪神高速道路の京都圏ですが、昨年3月に第二京阪からつながって、ちょうど全線がつながったような状況になってございます。ですので、その交通量の発現といいますか、期待された交通量に到達するのに相当時間がかかるのではないかなというようなことと、それから、今、京都圏の中で、この阪神高速道路の京都圏を含めて、ネットワークをどうするのかという議論が始まっておりますので、その行方でもって相当こ

のネットワークを取り巻く状況が変わってくるのではないかと考えております。

このような状況ですので、しばらくこの交通量の推移を見定めた上で、将来償還計画をどう見直していくのか、そういったような検討を進めていきたいと考えております。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 それでは、〇〇委員、お願いいたします。

【委員】 2点ございます。

1点目は、単純に知りたいということなのですが、原発の影響で、常磐道の一部が不通になっております。あれは資産価値としては関係ないのでしょうか。何を言いたいかと言いますと、損害賠償みたいなことを考えたときに、どういう準備をされているのかということが1点です。

2点目は、アウトカム指標で、達成状況を国民の皆さんにきちんとお知らせをされていて、これ自体は本当にいい取り組みだと思いますけれども、別添資料の当該箇所を拝見させていただくと、計画値というか、目標値がどうしてこういうレベルになったのかということがなかなかよくわからないので、機構と各会社でどのようなコミュニケーションがあったのかということをお教えいただければと思います。見ていると、達成できてよかったけれど、そもそも平成22年度の実績に比べて、なぜ、この計画値が悪化しているのかなど、きちんとした理由はあると思いますが、結果だけ見ていると、達成しやすいような目標を達成しているかのように見えなくもないというふうな気もいたします。また、各会社の独自性できちんと目標を立てられているとは思いますが、そのような中で、ユーザーとしては、同じ料金を払っているわけですから、なぜ会社間で差があるんだろうかというふうな素朴な疑問もございますので、そういうことに関連して、どういうコミュニケーションをされているのかをお教えください。先ほどの高速道路機構からのお話のように、契約等という、なかなか難しい面はあろうかと思いますが、どういう努力をされているのだろうかと思っておりますので、その2点についてお願いしたいと思います。

【高速道路機構】 1点目の原発関係なんですけれども、あそこはごく一時期通行止めになっておりましたけれども、それ自身の通行料の減少の影響は、全体とすれば、それほど大きいことにはなっておりません。

むしろ工事ができなくなったことによる影響といたしまして、いろいろな除染作業の効果を検証しないと入れないような地域がございまして、工事が進捗していないようなと

ころがございます。そこにつきましては、工事中の路線でございますものですから、東日本高速道路会社がそれぞれの工事会社との間で、お互いの危険負担をどうするのかということと同時に、その中から東電に損害賠償請求等するものがあるかどうかというようなことを、東日本高速道路会社において弁護士も含めて検討していただいているというふうに承知しております。

それから、2点目のアウトカムは、制度そのものは、私が先ほど申しましたようなところなので、現実になんかことをやっているのかということについて、少しご説明いたします。

【高速道路機構】 ご指摘のあったアウトカム指標ですが、おそらく委員ご指摘の典型的なところは、例えば、渋滞損失時間でいきますと、首都高速道路会社でございますが、平成17年度に例えば3,100だった数字が、ずっと下がってきていまして、平成20年度の実績が1,900まで下がってきたところなんです。その後、中央環状新宿線の開通とかもあった関係で、実はもっと下がるのではないかと思います、1,700という目標数値をセットしましたところ、予想外に渋滞が増えました。それと関連することとしては、路上工事が相当増えたということがございます。路上工事のところを見ていただきますと、首都高の実績値、目標値ともに、これも上がってきています。おそらく老朽化の関係とも相まって、こういう結果になっているんだと思うんですが、会社の方も、そういった背景がある中で、集中工事等で工夫をしながらも、計画値を少し過去の実績値よりも上げざるを得ないと判断したというふうに理解をしております。

【委員】 国民との約束という観点からすると、毎年毎年どたばた変わるというのは、見通しが悪いといえますか、もう少し腰を落ち着けて、中期的でもいいのですが、そういうようなことをぜひやっていただければと思います。あと、もう一つ、各社各社の状況があって、このように数字が違っているということに表われていると思うのですが、やはり同じ料金ですから、同じサービスということを言いたいのは、多分、国民としては当然だとも思いますので、そういうことに関しても、難しいとは思いますが、検討を進めていただければと思います。

【委員】 この関連情報は次の業績評価とも関係すると思いますので、よろしければ次の議題に入らせて頂きたいと思いますがよろしいでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 質問というよりもお願いに近いと思いますが、先ほど〇〇委員が、阪神高速道路の京都圏の収入が悪いとおっしゃったことに対し、あまり交通量が期待するほどではなかったというお話でした。全線開通されて、実際に利用してみたのですけれども、阪神高速道路はネットワークの体をなしていないのではないかと感じられるほど、計画の根本的な問題があるのではないかと思います。京都圏、阪神圏の利用者に少し話を聞いてみたのですが、開通した路線等に関して、どのように利用すればいいのかということが知られていないということがよくわかりました。ですので、機構と会社が連携して利用者が使いやすいような情報発信をするなど、もう少し情報交換等をしながら利用者促進が図られるよう努力をしていただきたいと思います。

【委員】 ありがとうございます。

よろしければ、次の業績評価と関連することも多いと思います。またそこでも多少ご質問等、今回の関連情報と業績評価の関連としてご説明いただける時間もありますので、差し支えなければ、少し議事を進めさせていただいてよろしいでしょうか。

関連情報の説明、ありがとうございます。それでは、議事（２）の「平成２３年業務実績の評価について」に入らせていただきます。

まずはじめに、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いて、独立行政法人の評価の際、業務・マネジメント等に係る国民の意見募集を行い、その評価に適切に反映されるということが明記されております。事務局において意見募集を行った結果を報告してください。

【事務局】 資料２－２をご覧頂きたいと思います。今月１３日（金）から２４日（火）まで１２日間、国土交通省ホームページにおきまして、業務実績報告書、計画の進捗状況を意見募集させていただきましたが、残念ながら、意見はございませんでした。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

それでは、業績評価に審議に入らせていただきますけれども、業績評価の方法でございますが、各委員個別に、事前に評価していただいたものがございます。原案を作成する方針としましては、それぞれの各委員の評価を参考に、これからの審議で評価結果を整理していきたいと思っております。ご多忙中、事前評価をいただきましてありがとうございます。

議事の進め方といたしましては、各委員、かなりの部分は評価が同一のものになってお

ります。一部評価が分かれたもの、また、それのみではなく、論点として少し議論したほうがよさそうなものを、今ここで項目を拾わせていただいて、ご議論いただくということによろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 今ご議論いただくものとしましては、資料2-3の「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の平成23年度業務実績評価調書」中の、「I-3 業務コストの縮減」、「I-5-⑦ ホームページ等の充実」、「II-1-② 道路資産の貸付け」、「II-3-④ 債務引受額の確認」、「II-6 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」、「II-7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務」、「II-10-④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」、「II-10-⑥ 危機管理」、「III-1-③ 調達資金に係る金利コストの低減及び徹底した業務コストの縮減により債務返済以外の支出を抑制」です。これらの項目につきまして、ご議論をいただければと思っております。これらの項目については、事前の説明もございましたが改めて高速道路機構よりご説明をお願いしたいと思います。

ただ、この中で幾つか類似の項目がございます。例えば、「I-3 業務コストの縮減」と「III-1-③ 調達資金に係る金利コストの低減及び徹底した業務コストの縮減により債務返済以外の支出を抑制」、「II-6 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」と「II-10-④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」です。こういったところは一括してご説明をしていただければと思えます。

なお、別紙の「総務省の政独委の「独立行政法人の業務の実状に関する評価の視点」及び「平成23年度業務実績評価の具体的取組について」への対応について」への実績及び評価につきましては、事前にも説明いただいておりますし、時間も限られておりますので、ここでは説明は結構でございます。

それでは、今の論点となりました項目について、業務実績についてご説明をいただければと思えます。では、よろしくお願いたします。

【高速道路機構】 それでは、お話のございました都合9項目になりますが、ご指示いただきました2組をまとめまして、7つについて、順次、資料2-3の評価調書案の順に沿いましてご説明を申し上げます。

1番目、評定結果の番号で申し上げます。「I-3 業務コストの縮減」と「III-1-③

調達資金に係る金利コストの低減及び徹底した業務コストの縮減により債務返済以外の支出を抑制」をまとめてご説明申し上げます。「Ⅲ－１－③ 調達資金に係る金利コストの低減及び徹底した業務コストの縮減により債務返済以外の支出を抑制」をご覧いただきたいと思いますが、業務コストの削減関係、これによります支出の抑制でございます。道路管理者の権限代行や鉄道管理その他の業務費用、業務管理費でございますが、予算額32.7億円に対しまして、実績が27.6億円。人件費と物件費等の一般管理費は、予算額が15.9億円に対しまして、実績が13.8億円でございます。

「Ⅰ－３ 業務コストの縮減」をご覧いただきまして、この一般管理費につきましては、平成21年度と比較した目標がございまして、目標水準を大きく上回りまして、15.2%の削減ということになってございます。

続きまして、2番目の項目に移らせていただきます。「Ⅰ－５－⑦ ホームページ等の充実」でございます。これは、資料2-1の「平成23年度業務実績報告書」25ページに記載がございまして、昨年の評価におきまして、この点につきましては、情報が一目でわかるようなリストの掲載など、一般の識者にも利用しやすい形での公表ということにつきましてご指導をいただきました。まずこの点について、平成23年度実績の【例】というところに3点記載させていただきますので、ご説明申し上げます。

最初のところで、「入札契約」ページ、この入口のところで情報の検索を容易にするために、見出し項目を工夫とありますが、これは入口を整理・簡素化いたしました。

2番目でございますが、「入札及び契約の結果等の公表」というページに、個別契約の入札結果、契約先、入札方式、契約金額等を一覧表にした入札結果の一覧表を掲載いたしました。

それから、3番目でございますが、「車両制限令違反車両に対する取組について」というページをまず作りまして、そして、さらにそれを改良するなどの取り組みをいたしました。

さらに、高速道路の料金割引については、会社などが公表した後、速やかにリンクを張るように措置するなど、各種情報につきましても、リアルタイムに発信することを念頭に取組んでおりまして、平成23年度のホームページの更新回数は別添資料に記載してありますが239回でございました。また、平成23年度の総アクセス数は約284万件となっております。これは昨年度のアクセス数でございますが、平成24年度より、プロバイダから提供を受けるアクセス解析情報などをより詳細化するとともに、解析ソフトを使って、ユーザー属性などの把握に努めるようにいたしました。さらなる改善に努めたい

と考えております。以上が2番目でございます。

3番目の項目は、「Ⅱ-1-② 道路資産の貸付け」でございます。先ほど大分ご議論いただいた点でございます。貸し付けた道路資産の管理の実施状況という点でございます。会社から報告を受けて、必要に応じた実地確認、アウトカム指標、管理指標の実績対比などを記載した報告書の公表という項目になります。この道路資産の管理状況につきましては、中期計画や年度計画に基づきまして、会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」の提出を受けます。内容を確認して、ホームページで公表するとともに、実地検査を実施いたします。この報告書の中身ですが、道路管理全般の実施状況を記載してございまして、さきほどご議論いただきましたが、道路管理の成果に関する代表的な項目を対象に、共通のアウトカム指標を会社と機構で協議しました上で、設定をいたしております。このアウトカム指標の目標の設定と実績値の算出ということにつきましては、会社が維持、修繕を行うということが法令上定められているということ踏まえまして、機構の立場では、その達成状況や、開きが生じた場合は、その要因について会社から報告を受けて、機構においてまとめて公表することで、その対比を可能としております。

今回、新しいところは、会社と協議の上、ETCの利用率を取りやめまして、構造物保全率の橋梁というのを追加するという見直しを実施いたしました。

先ほどもご意見をいただきましたところですが、また今後ともお客様の視点に立ちましたサービス向上のために、事業の進捗確認とあわせまして、また、より一層わかりやすい指標となるように、会社との議論を継続してまいりたいと考えております。

続きまして、「Ⅱ-3-④ 債務引受額の確認」でございます。会社から債務を引き受ける際の引受額の十分な確認という点でございます。まず前段といたしまして、機構法において、協定に定める債務引受限度額というものがございまして、この範囲内で会社から債務を引き受けるという前提がございまして、この範囲を超えた債務は引き受けられないということございまして、この債務の引受限度額をまず設定するに当たり、協定において、会社から提出された対象工事の内容やその工種の数量や単価、その積み上げ結果というものについて内容確認を機構で行います。物価や金利等の前提条件を考慮いたしまして、まずその債務引受限度額が適正かどうかの確認をいたしております。次の段階といたしまして、債務の引受に当たり、高速道路会社との間で、「高速道路資産の機構への帰属・債務の引受の運用について」というものを締結してございます。これに基づき、事業費内訳等の書類を作成いただいておりますが、こうした書類によって、限度額設定時の積み上げ結果

との差異を把握いたしまして、この差異が大きい場合には、その理由を十分に確認すると
いったことによつて、債務引受額の適正さを確認いたしているところでございます。平成
23年度の債務引受額でございますが、新設・改築が3,425億円、修繕が1,165億
円、災害復旧71億円で、合計が4,661億円となつたところでございます。

次に「Ⅱ-6 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」と「Ⅱ-10-④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」
をまとめてご説明申し上げます。高速道路会社の経営努力による工事費用の縮減を助長す
るための助成金の交付に関する状況でございます。この制度は、機構法に基づき、協定に
おいて定めている制度でございます。

まず、平成23年度におきましては、地権者、あるいは関係機関等との協議、あるいは
供用までの時間短縮によります費用縮減に関する経営努力の算出方法につきまして、「高
速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」においてご審議いただき
まして、運用方針の改定を行うことにより、円滑に助成金を交付する仕組みを整えること
ができました。この助成金の交付につきましては、同委員会で審議をいただいた結果、5
8件の経営努力適合性認定を行い、交付申請のあつた27件につきまして、助成金約3.
2億円を交付いたしたところでございます。

それから、これまで認定されました新技術に関する情報について周知を図りますこと
により、新技術の開発・活用を促進しておりまして、例えば、トンネル照明設備における新
型照明器具の開発などの新技術は標準化されまして、コスト縮減に寄与しているところ
でございます。

次に「Ⅱ-7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務」で
ございます。特殊車両許可関係として、3点だけご説明申し上げます。

1点目は、福島第一原子力発電所の事故対応関係の特殊車両について、迅速な通行の許
可をいたしました。

2点目は、他の道路を経由して高速道路を通行する場合におきましては、他の道路管理
者からの協議手続を簡略化いたしまして、包括的事前協議というものを実施いたしました。

3点目は、車両制限令違反について、ホームページに掲載したほか、チラシも作成いた
しまして、制度の周知を図りました。そのほか、再三の警告にも関わらず違反を繰り返す
運送会社名の公表を実施いたしました。

それから、占用許可関係といたしましては、会社に対しまして、占用許可申請書のチェ

ックポイント等の周知を図るなど、さらなる連携を図ってございます。

最後は「Ⅱ－１０－⑥ 危機管理」でございます。実績は多数ありますが、東日本大震災の経験を踏まえた取り組みを中心に、簡潔に説明をさせていただきます。

情報収集・伝達といたしましては、余震に伴う各路線の最大震度情報の収集、震度基準に応じた通行止めなどを実施いたしました。

東京もかなり揺れましたので、防災訓練による備えといたしましては、東京が相当の被災をすることも念頭に置き、東京本部におきましては、通常の訓練のほか、新たに食料品の調達や帰宅ルートの確認訓練、あるいは、震災を想定した災害対策本部を構築した模擬訓練などの実践的訓練を行いました。

次に関西業務部の取組についてご説明申し上げます。機構には３つの重要継続業務があります。１つ目は債務の支払い、２つ目は通行の禁止・制限業務、３つ目は車制限令違反の車両などに対して命令を行う業務ですが、これらが円滑に実施できるように、出納の実務訓練を３回、それから、道路監理役の代行訓練を５回実施いたしました。また、東京本部が被災して、連絡がとれないということを想定した場合の、総合的な訓練を実施しました。

そのほか、防災業務の手引きや機構職員が日常携帯しておりますポケット版の手引きの改訂などに取り組んでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

【委員】 どうもありがとうございました。それでは、今ご説明いただいた事項について議論をさせていただくこととなりますが、今のご説明に関する質問がございましたら、お願いします。意見等につきましては、この後、機構、会社が退室をさせていただいてから議論させていただくということでございますので、まずはじめに、ご質問に限って、お願いいたします。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 今回から事前に法人が自己評価を行い、自己評価がＳの項目については、特に詳しく説明をすることというようなルールになりました。その自己評価に関して、Ｓ評価について非常に詳細な資料を事前にいただきました。その資料はこの分科会では配布されておりません。事前にいただいた詳細な資料は国民に対して出ていくものなのか、いかないものなのかということをお教えください。

【委員】 事務局お願いします。

【事務局】 特に取り扱いにつきましては決められていないというのが実情でございます。資料の取り扱いにつきましては、ほかの独立行政法人分科会とも相談、調整した上で、対応させていただければと思います。

【委員】 今の項目に関連して、機構にご説明をいただく質問事項というのはございませんでしょうか。

今、9項目の説明に限らせてはいただきましたけれども、先ほどの関連情報との関係なども含めて、その他にご説明いただきたい項目はありますでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 お願いします。

【委員】 「Ⅱ－6 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」ですが、平成23年度実績の欄に数字が3つ入っていますが、58件について経営努力要件適合性を認めて、うち27件について補助金の申請があり、助成したと。この仕組みはわかりますが、一番上に書いてある36議題と58件はどのような関係なのでしょう。議題が幾つあったかということは、どういう意味で重要なのでしょうか。

【高速道路機構】 お答えいたします。

1つの議題で同じように縮減を複数の工事でされている案件がございます。それを1つのテーマについては1議題というような数え方になっている関係で数字の差が出てきております。

【委員】 今のお答えでよろしいですか。

【委員】 いや、その36というのは、何か……。

【高速道路機構】 具体例の方がわかりやすいと思いますので補足させていただきます。例えば、トンネルの中の照明器具に蛍光灯をつけているような照明器具について、新たな器具の入れ方を開発いたします。そうすると、それは議題としては1つですが、Aトンネル、Bトンネル、Cトンネルでもそういうものが使えるとなると、これが3件になるということです。

【委員】 なるほどね。

【高速道路機構】 ですから、議題は1つですが、件数は3件になったりするという意味です。

【委員】 これを見たときに、3回の開催で36議題も審議しており、1回当たり12議題も審議していて、偉いだろうという、そういう意味のようにとれましたが、これはむしろ36項目の技術案件をやったという、そういうことなんですよ。

【高速道路機構】 そうです。

【委員】 わかりました。そういうことであれば結構です。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 同じ項目ですけれども、これはいい仕組みだと思います。効果としては、3.2億円以上絶対あると思うんですけれども、どの程度のものなのかということをおっしゃっていただければと思います。大体目の子で結構ですけど、おわかりでしたらお願いします。

【高速道路機構】 申し訳ありません、資料が手元にないのですが、まず全体の制度といたしましては、経営努力によって縮減したものの半分が助成金です。ですから、まず原則的には倍ですね。ところが、一部に、先ほどもちょっと出ていました協議案件などですが、例えば、〇〇県〇〇市の市道と高速道路との接点みたいなところでやったというような場合は、相手がありますものですから、経営努力は大変だったんだけど、効果としては、さらにその半分にしようかというような貢献度割合みたいなものがかかります。もちろん、そういうものはそんなに多くないですから、倍強というような見当でご覧いただければよろしいかと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 よろしいですか。ほかにございますでしょうか。

【委員】 すみません、今の関連で。

【委員】 どうぞ。

【委員】 「Ⅱ－6 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」と「Ⅱ－10－④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」の項目の関係がよくわかりませんで、「Ⅱ－6 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」にあるのは、いわゆる技術でコストダウンをしたのに加えて、平成23年度はいわゆる地権者との調整とかというようなことについてのコストダウンを評価する仕組みを新たに設けた。それで、もう一つ、「Ⅱ－10－④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」にあります3つ目のポツ

の、「新技術については、これまでに認定された9件の助成金を交付」とあります。そうしますと、これは、「Ⅱ－6 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」の27件から「Ⅱ－10－④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」の9件を引いた18件というのは、地権者や関係機関等との協議や供用までの時間短縮によるものなのか、この数の読み方を教えてください。

【高速道路機構】 申し訳ありません、えらく具体的に書いてしまったものですから、このようになっておりますが、どういうことかと言いますと、新技術のための部分の認定した件数というのが「Ⅱ－10－④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」です。

【委員】 9件。

【高速道路機構】 ええ、9件の方です。それから、技術だけではなしに、現場でいろいろな努力をしてコスト削減を図っている部分を全部ひっくるめて、助成対象にしております。まず、その差がございます。

それから、工事の全部が完成して、確かに引受限度額の中に入っているということが確認できてから初めてお支払いをいたします。ところが、工事期間が長いものですから、中には定年でお辞めになってしまったり、いろいろな方がいらっしゃるものですから、工事が一定のくくりで完成したときに、経営努力認定申請ということができる制度にいたしました。ですから、一定の工事がそのくくりで終わった段階ごとに、この認定申請だけは先に行い、全工事が終わって、引受限度額に入っていることを確認したときに初めてお支払いするというように少しややこしくなっているものですから、いろいろな種類の項目件数があったり、適用件数があったり、技術件数があったりということでございまして、後ほどそれをマトリックスにした表をまたお手元のほうに資料としてお届けするようにいたします。構造はそういうことでございます。

【委員】 よろしいですか、今のご回答で。もし審議に関係するようであれば。

【委員】 ですから、「Ⅱ－6 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」の58件というのは、待ちも含めた件数で、27件は、これは全部引き受けていいということでお金を払う件数という意味でしょうか。

【高速道路機構】 終了分ですね。

【委員】 そのうちの9件が技術関連ということでしょうか。

【高速道路機構】 おっしゃるとおりです。

【委員】 はい、わかりました。

【委員】 ご質問に関しまして、ほかにございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、ないようでございますので、評価項目についてのご質問はここまでとさせていただきます。

それでは、実績評価の審議に入りますので、高速道路機構、高速道路会社の方は、ご退室をお願いいたします。どうもご説明ありがとうございました。

(高速道路機構及び高速道路会社退室)

【委員】 それでは、今回の実績評価に関しましてご議論いただきたいと思います。ただいま論点になる各種の項目をご議論させていただきましたけれども、それ以外も含めまして、今回の評価調書に書く評定案というものが書かれていますけれども、それらにつきまして、ご意見をいただけたらと思います。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 よろしく申し上げます。

【委員】 事前評価の際に頂いた自己評価のS評価に関する細かい説明資料を、この場で出すべきだと思います。なぜかと言いますと、まず「I-3 業務コストの縮減」ですが、評定理由として、「サーバ保守費用や旅費などの新たな項目においても15%以上の削減を」とありますのは、こちらの業務実績報告書には書かれていない数字です。ですから、これを見たときに、細かい説明資料を見ていない人は一体何のことなのか、多分、わからないと思います。細かい説明資料を出さないのであれば、ここの評定理由は修正すべきですし、理由があつてこのように書いているわけです。その理由は、例えば、平成21年度に比べて、ある年にもものすごい削減をした、それ以降は、実はほとんど削減は上積みされていないという状況であれば、プラスの追加で毎年毎年S評価をするのはおかしいと思いました。ですが、詳細な資料を見せていただきますと、実はどんどん新しい追加項目に関しても、積極的に削減をされているということで、そのことをもって評価として、今年度に関してSの評価としております。

そのような理由があつて、S評価とさせていただいているわけで、単に平成21年度に比べてたくさん削減したからということにつけたのではないです。ですから、S評価の細かい資料がないと、それが国民の方に伝わらないということです。先ほどの36議題とか57件とかというのも、実はそのS評価の細かい資料を見たところ、技術要件は黄色にしていたり、ものすごく詳しい資料がありました。その資料がないと全くわからなくて、とにかく議題だけ増やせばこんなS評価がもらえるんだと、多分、知らない方はそう思わ

れると思います。ですから、S評価の細かい説明資料は絶対に出していただきたいと思います。

S評価の細かい資料が出ないのであれば、「I-3 業務コストの縮減」のこの評定理由にある15%とかというコメントはふさわしくないので、修正をお願いしたいと思います。

【委員】 事務局、よろしくお願いいたします。

【事務局】 今の先生のご指摘はもっともなことだと思っております。他の分科会との横並びを少し見させていただきたいと思います。私どもとしましても、機構が実績として作った評価でありますし、あるいは、こういうことをきちっとやっているということでございますので、なるべくその方向で少し調整させていただきたいと思います。また、調整の結果、この評定理由もまた相談させていただければと思います。

もし政策評価管理室から何かございましたらお願いします。

【政策評価官室】 昨年度、今年度からこういう審議方法を家田委員長のリードで始めさせていただきましたが、家田委員長の頭の中には、当然ながら、分科会において、自己評価Sについたものについては、資料をつけてほしいというお気持ちがあったかと思えます。今、7つ目か8つ目の分科会ですけれども、自己評価Sをつけたものについて、本日の資料に載っていない分科会は2つ目ということで、残り6つについては、もう既に自己評価Sにつけたものについては、資料として出しております。

それを公表するかどうかということについては、基本的には公表するべきだと思いますし、家田委員長の考え方もそういうことです。何か不都合があるならば、そこは考えようもあるかと思うんですが、基本的には公表するような感じを出しています。もし本日出されていない理由が、公表を前提とすることがよくないということであるならば、その部分は削除していただいて公表する形もあるのかなと思っております。家田委員長の考え方を答えさせていただきました。

【事務局】 今いただきましたご意見も踏まえまして対応したいと思います。なお、委員の先生方に対して事前説明をさせていただいた際に、より分かりやすくするという観点での指摘事項もございましたので、そういったものも含めまして、対応させていただければと思います。

【委員】 それでは、事務局、よくご検討いただいて、委員のご意見もできる限り反映していただく形でお願いいたします。

この評定項目、評定結果につきまして、何かご意見ございませんでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 お願いします。

【委員】 資料2-2の「国民への意見募集結果」で、淡々と、意見はありませんでしたとおっしゃいましたけれど、この業務実績報告書をホームページに載せて、意見を出しなさいというのは土台無理な話で、よっぽど奇特な方とか、よっぽど腹に据えかねている何かを持ってられる方でないと、意見は出てこないと思います。ここのところについては、工夫が必要なのではないかと思います。国民の皆さんに対して、我々がしているようなことを、多分、期待してはいけないと思います。その分、私たちがやればよいでしょうけれど。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 評価調書の案でございますが、本日、高速道路機構から改めて説明をいただいた項目につきましても、例えば、評定案がSであれば、ほとんどの方がSですので、その理由や意見を大事に考えるべきだと思います。本日配布されております「平成23年度業務実績評価調書」で言うと、意見欄のところに相当委員の意見をきちんと書き込んでいただいておりますので、その部分のほうはむしろありがたいと思います。Sであっても意見はきちんとさせていただきますよ、さらなる改善を目指して頑張ってくださいという、そういうメッセージをアピールすることにもなります。なお、評定案については、全般的に言うと、この案のままでいいと思います。私自身、この評定案に合致していない評価が何か所かありますけれども、この案でいいだろうと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

意見の記載に関しましても、特にこれに加えるというようなことのご意見というのは、これで十分ではないかというふうに受け取ってよろしいでしょうか。

【委員】 私が申し上げたことは、本当によく書いて、まとめていただいておりますので、感謝しております。

【委員】 この意見の記載内容も含めまして、評定案についてご意見ございませんでしょうか。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 今おっしゃいましたように、私も少しマジョリティから外れたところが幾つ

かあると思うんですけど、私としましては、評価は案のとおりでよろしいと思います。ただ、1つ確認ですが、この分科会のスタンスみたいなものです。「Ⅱ-10-④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」のいわゆる新技術の助成とか、元々従前からある制度の場合に、かつ、こういうものは相手がある話であり、新技術は会社が開発してこななければならない。待ちの姿勢がいいというわけではないですけれども、数だけでよくやったかどうかということを言えるのかどうか。従前の取り組みというのが続いているという場合に、どのように評価していいのか少し迷ったところですので、どういうスタンスで臨めばいいのかというのを教えていただきたいと思います。自分も分科会の一員ですがけれども、どういうふうに皆さんがお考えなのかを少し感触を伺えればと思います。分科会長は、どういうふうにお考えなのでしょうか。

【委員】 私は取りまとめるという立場でございますので、皆様のご意見をまずお聞きしていきたいと思います。

どうでしょうか、今のご意見に関しまして。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 私は多分、両方ともAをつけていると思いますが、どうしてかといいますと、これは、言ってみれば、民間企業でよくやられているPDCAサイクルみたいなものだと思います。そうしますと、先ほど〇〇は、効果は助成金の2倍強であるとの説明でした。そうしますと、3倍だとしても、10億にいかないわけですね。やっていることに比べると、あまりに微々たるものですよね。仕組みはよくて、非常にいい試みだとは思いますが、これをさらにプロモートするようなことをぜひまじめにお考えいただければなと思いました。

ある事業の例で申し上げますと、何だかんだとやっているうちに、工費があつという間に、努力されたと思うんですけども、10%ぐらい、約1,000億円減りました。多分、それぐらいは目標として掲げて、それに見合う規模とか、そういうものを、だれが言えればいいのかわかりませんが、例えば、そういうところを目指して頑張ってくださいぐらいのことは申し上げてもいいのかなとは思っています。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 新技術というよりも、もちろん、新技術によっていろいろ削減していくとい

うことは大事ですが、おそらく金額的に大きいのは、新技術の方よりも、むしろ地権者との協議だとか、時間短縮かの方だろうと思います。

ただ、正直言いまして、これは最初の協定において、どういう水準でやるかというところにかかっています。これは助成制度という言い方をしていますけど、以前は会社から見た場合のインセンティブという言い方をしていたと思います。ですから、悪く考えれば、会社からすれば、最初から協定のとときに助成対象基準額を高く設定しておくという方法も考えられますし、機構側から言えば、協定のとときにどこまで適正が図れるのか、むしろ協定段階において新技術をしっかりスペックの中に入れていくということをしなないといけないと思います。そして、半分インセンティブということで、このインセンティブに関しては、唯一会社としてはある程度自由度があるというような、そういう性質のものだと思いますので、そういうのを助成制度委員会とか助成制度というふうに言ってしまうから、ちょっとわけがわからなくなってしまうんですが、むしろ私は、昔と同じようなインセンティブと言った方が、本当はわかりやすいと思います。より会社の方のインセンティブを高めるといようなことは大事なんでしょうし、そういう意味で、この項目というのは非常に微妙な、ある意味、この民営化の中でも唯一会社の努力が報われるという意味においては、大事なところではありますけれども、これの線の引き方、決め方というのはもっといろいろ工夫の要るところだと思います。

実績評価については、Sでいいかとは思いますが、私としては、ここについて本当はもっとしっかり、お互いによくわかりながら、この制度というものの性質をしっかり認識しながら協定していくという、そこのところに重点を置くべきだと思います。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 これも多分内容によると思うんですけども、さっきの話で、効果が交付金の3倍とかというお話がありましたけれども、例えば、照明とかだと、あるいは更新とかにも使えるかもしれないということなので、潜在的には、今は少しかもしれないですが、将来的には大きくなるかもしれないということで、やはり開発面と標準化の面とあわせて一生懸命やっていってほしいという期待も込めまして、私はSでもいいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 私もSをつけさせていただきましたが、「Ⅱ－6 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」と「Ⅱ－10－④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」は、実は少し違うと思っています。特に私は、「Ⅱ－6 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」は、認定に係る経営努力の算出方法を具体的に式化、ルール化されて、それに基づいて厳格に評価されていたという、新しい仕組みを入れたというところで、Sにさせていただきました。「Ⅱ－10－④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進」は、技術に関しての取り組みということで、その中の一部分でありますけれども、先ほどの〇〇委員と同じように、やはり標準化して現場で生かされている。単なる研究ではなくて、実際にそれが現場で使われているということを促進してほしいという意味も込めて、Sをつけました。

【委員】 どうもありがとうございました。

評定案としては、Sの方が多くいらっしゃるって、ものの考え方として、どのように考えていくかという整理は、今後も委員の中で進めていくということで、とりあえず、これの評定案そのものも含め、何かご意見がなければ、大体のご意見をいただいたということでよろしいでしょうか。

全体の時間の関係もございまして、もし特段ご意見がないようでしたら、今いただきました意見に関しましては、調書に反映するという点に関して、私の分科会長の一任をいただければと思いますが、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 ありがとうございます。

それでは、いただきましたご意見を反映させていただいた上で、評価調書を国土交通省独立行政法人評価委員会の家田委員長にご報告させていただきます。

それでは、高速道路機構に評価の結果をお伝えしたいと思いますので、高速道路機構の方をお招きいただければと思います。

(高速道路機構入室)

【委員】 よろしいですか。

それでは、私、分科会長の方より、評価の結果について、また、その議論の状況についてお話を簡単にさせていただければと思います。

高速道路機構におかれましては、いろいろとご努力され、課題解決に向けて着実に取り

組みを進めていただけているということで、今回、総合的な評価はAということにさせていただきます。

各種の課題、改善点について、幾つか議論はございました。機構発足以来8年目を迎えて、今後ますます国民、また我々委員も期待しているところでございますので、幾つかさらなるご努力を重ねていただければということでございます。

今回、昨年の大震災のときには、いろいろな意味で非常に皆様のご努力というのが実り、応急復旧など非常に高い評価を受けられたと思うんですけども、不断のご努力がああいった形で国民にも非常に理解を得られたということは、高く評価している点でございます。

そういう意味では、これからますますご努力いただく部分でございますけれども、制度的なたてつけ、又は機構と会社との関係というのもありますけれども、やはり機構が全体をガバナンスしていただく、高速道路会社全体をガバナンスしていただく部分の中で、幾つか今後ご努力いただきたいと思えます。機構の一番の役割である債務の確実なる返済は非常に順調に進まれていると思えますけれども、やはりもう一つの、社会的インフラとしての高速道路の安全、国民に対する安全の確保という、これは非常に大きなテーマでございますので、その辺、機構がリーダーシップを持って、高速道路会社について、ともに連携をして、解決していただければと思えます。

その中にある程度、いろいろなところで話題になるんですが、機構と会社間のある意味の独立性と申しますか、いい意味の緊張関係というものをぜひ今後もお持ちいただきながら、ガバナンスを強化していただければと思っております。

今回、課題の中でも、革新技術、また、費用を縮減する仕組みという、従来インセンティブと言っていたところ、こういったことの仕組みのさらなる発展を通して、非常に効率的な業務運営が会社において行われるように、さらにまた、そういったことで、本当に新技術等も道路行政そのものが、高速道路が行政的にも、かつ技術的にも円滑に発展されることにぜひご健闘いただければというようなことでございます。

以上、長くなりましたけれども、評価結果についてご説明させていただきました。また、今後の期待について、ご報告させていただきました。どうもありがとうございました。

【高速道路機構】 ありがとうございました。

【委員】 委員の皆様、評価に関してここで特段おっしゃりたいことはございますでしょうか。

【委員】 コメントでしたら。

【委員】 どうぞ。

【委員】 今分科会長からありました、肅々と債務を返済していくという役割もわかりますが、先ほどの無料化社会実験ですとか、各種のいろいろな調査研究もされていて、そういうのをむしろ主体的に社会に発信して行って、独立行政法人ですので、政府の下にあるとか、そういうふうなことではなくて、主体的に社会にいろいろな情報を発信していただいて、国民の理解を得ていただきたいと思います。

【委員】 ほか、よろしいですか。

それでは、詳細につきましては、後日事務局から正式な評価調書の発送がございますので、ご参照いただければ幸いです。

これをもちまして、本日予定されております議事は以上でございます。これをもちまして本日の議事を終了させていただきます。長時間にわたりご協力ありがとうございました。

【事務局】 先生方、どうもありがとうございました。

以上をもちまして、本日の分科会を終了させていただきます。

— 了 —