

平成25年2月25日

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 お待たせいたしました。それでは、定刻となりましたので、これより、第12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。

委員の皆様方におかれましては、ご多忙の中、また、お寒い中、お集まりいただきまして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の高松と申します。よろしくお願いいたします。

では、まず最初に、当分科会の委員の皆様方をご紹介いたします。

分科会長の梶川融委員でございます。

【梶川分科会長】 梶川でございます。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】 井出多加子委員でございます。

【井出委員】 井出でございます。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】 太田和博委員でございます。

【太田委員】 太田でございます。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】 野本修委員でございます。

【野本委員】 野本でございます。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】 水尾衣里委員でございます。

【水尾委員】 水尾でございます。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】 角紀代恵委員でございます。

【角委員】 角でございます。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】 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

なお、石田委員と上村委員におかれましては、本日所用によりご欠席とのご連絡をいただいております。本日ご出席いただきます委員の皆様方は、総員8名のうち6名でございますので、国土交通省独立行政法人評価委員会令に定めます会議の開催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。

続きまして、事務局側の出席者をご紹介させていただきます。

道路局次長の吉田でございます。

【吉田道路局次長】 吉田でございます。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】 道路局審議官の尾藤でございます。

【尾藤官房審議官】 尾藤でございます。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】 高速道路課長の中神でございます。

【中神高速道路課長】 中神でございます。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黒田でございます。

【黒田高速道路経営管理室長】 黒田でございます。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】 鉄道局鉄道事業課企画調整官の濱本でございます。

【濱本鉄道局鉄道事業課企画調整官】 濱本でございます。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】 続きまして、日本高速道路保有・債務返済機構からの出席者をご紹介します。

勢山理事長でございます。

【勢山理事長】 勢山でございます。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】 荒川理事長代理でございます。

【荒川理事長代理】 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】 砺波理事でございます。

【砺波理事】 砺波でございます。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】 友國理事でございます。

【友國理事】 友國でございます。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】 以上でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、まず初めに、道路局次長の吉田より、一言ご挨拶申し上げます。

【吉田道路局次長】 次長の吉田でございます。局長の前川が、急遽所用で出席できなくなりましたので、かわりまして一言ご挨拶させていただきます。

梶川分科会長はじめ委員の皆様におかれましては、日ごろより高速道路機構の業務運営に対しましてご指導賜っておりますこと、この場をおかりいたしまして厚く御礼申し

上げます。

本日は、第12回の分科会でございます。昨年7月から半年ほど経過いたしますが、この間の出来事として2点ほどご報告させていただきたいと思っております。

まず1点目です。大変ご心配・ご迷惑をおかけしております笹子トンネルの事故の件でございます。昨年の12月2日に起こったところでございます。9名の尊い命が失われるという大変悲惨な事故となってしまいました。

私どもも数年前から、いわゆる道路構造物の老朽化対策についていろいろな対策に取り組み始めたところであったわけですが、特に高い技術力・管理水準を有する高速道路におきましてこのような事故が起こってしまったことは、正直私どもにとりましても大変な衝撃でございます。

高速道路であり、地域経済等への影響も非常に大きいことから、地元からも早期開通への大変強いご要望があったところでございます。これについては今月の8日に、上下線ともようやく全面復旧するということまでこぎつけたところでございます。しかしながら、原因の究明、再発の防止については、今現在、調査・検討委員会を設置いたしまして、そちらで鋭意ご審議をいただいているところでございます。私どももこの原因究明、また再発防止の検討が大変大きな残された課題だと思っております。しっかりと取り組まして、二度とこういう悲惨な事故が起こらないよう取り組んでまいりたいと考えておりますので、委員の皆様方のご指導・ご支援をよろしくお願い申し上げます。

2点目は今後の高速道路関係の議論の状況でございます。昨年の11月に社会資本整備審議会の中に国土幹線道路部会を設置いたしました。ここで、今後の高速道路、現在のいろいろな大きな課題についてもご議論いただくということとなっております。この中には、今後の維持更新の投資に対してどのように対応していくのかということもございまして、現在、利便増進事業という形で、高速道路の料金の割引事業を実施してまいりましたが、この財源が平成25年度末に切れるということもございまして、その後の対応についてどう考えるのか等につきましてご議論いただくために、この部会を設置して議論をしていただいているところでございます。

いずれにいたしましても、道路行政、とりわけ高速道路行政を取り巻く環境も大きく変化しているのではないかと考えております。抱えている大きな債務をしっかりと返済していくこと、戦後蓄積してまいりました道路ストックが1万キロに届いております中、これをしっかりと活用していくこと、また、次の世代にしっかりと承継していくこと、

このようなことも非常に重要になってきているというふうに改めて感じているところでございます。

本日は、その資産を預かります機構の今後5年間の中期目標と中期計画のご審議というところでございますので、忌憚のないご意見とご議論を賜ればと考えております。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

**【高松高速道路経営管理室企画専門官】**      ありがとうございます。

頭撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

(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」並びに「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、本日の分科会を含め、独立行政法人評価委員会の会議は原則公開とされております。次に、議事録でございますけれども、議事要旨並びに議事録につきまして、会議終了後速やかに公表することとしております。これまでどおり、各委員の皆様方にご確認をいただいた上で、国土交通省のホームページで公表してまいりたいと考えております。

また、本日の分科会の審議結果の取り扱いでございますけれども、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則に従いまして、後日、親の国土交通省独立行政法人評価委員会の家田委員長に報告を行いまして、委員長の同意を得た後、分科会の議決を委員会の議決として確定することとなっておりますので、ご紹介させていただきます。

それでは、以降の議事につきまして、梶川分科会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【梶川分科会長】**      梶川でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、早速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】**      本日はお手元の資料一覧でございますとおり、現行の制度を前提とした新中期目標の案及び新中期計画の案を配付させていただいております。

なお、右側の横長A4の資料でございますけれども、参考資料1として「中央自動車

道笹子トンネル天井板の落下事故について」を配布させていただいております。これは、冒頭に高速道路課長のほうから、ご説明をさせていただきたいと思っております。

なお、この中期目標と中期計画に関してでございますけれども、独立行政法人通則法により主務大臣は中期目標を定め、法人に指示し、この指示を受けた法人は中期目標を達成するための中期計画を作成し、主務大臣の認可を受けなければならないということになってございます。また、主務大臣は、中期目標を定めようとするとき、またはこれを変更しようとするとき、それから高速道路機構から中期計画の認可が申請され、これを認可しようとするときには分科会のご意見を聞くものとされてございます。

本日は、中期目標のみでは全体像が見えませんが、中期計画につきましてもあわせてご説明させていただき、本日一緒にご審議・ご議論いただきたいと思いますと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

**【梶川分科会長】** ただいま事務局からご提案がありました新中期目標と新中期計画をあわせて議論することで、委員の皆様はよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【梶川分科会長】** ご了承いただきましたので、それでは両者あわせて議論させていただきます。

まず、先ほどお話のあった冒頭、昨年12月2日に発生されました笹子トンネル天井板落下事故について、事務局よりご報告をお願いいたします。

**【中神高速道路課長】** 高速道路課長の中神でございます。

参考資料1の1ページ目でございますが、「トンネル天井板落下事故の概要」になります。先ほど、冒頭、次長の挨拶の中にもございましたが、今回の事故は昨年12月2日の早朝に起きました。左下をご覧くださいますと、ちょうど天井板がご覧のような状態で落下をし、3台の車が巻き込まれまして9名の方が亡くなり、2名の方が負傷したという事故でございます。当日より上下線とも不通になってございましたが、12月29日に下り線を用いた対面通行、それから2月8日に全面開通をしているところでございます。

笹子トンネルの概要でございますが、右下に断面図がございます。こちらをご覧くださいますと、ちょうどトンネルの上の方にありますコンクリートのパネルでつくった天井板とそれをつり下げる吊り材により2つのダクトが形成されてございます。これによりましてトンネル内の排気、また、きれいな空気を送気してございます。このような機

能を担うためのスペースを設けるために天井板を設けたところでございます。でき上がりましたのが昭和52年の暮れですので、ちょうど35年が経過したところで、このような事故が起こったという状況でございます。

2ページ目をご覧くださいますと、この事故の後の対応について記載させていただいております。笹子トンネルの対応が左側、並行して行いました全国の対応が右側でございます。事故直後に全国の同様の天井板を持つトンネルの緊急点検を実施いたしました。

また、笹子トンネルの事故の原因究明、再発防止を検討いたします「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」を事故の翌日に立ち上げました。この委員会においては、今月の1日までの間、3回ほど開催して、検討を進めてきているところでございます。

それから、トンネル内の道路附属物等の一斉点検ということで、これは天井板だけではなくて、ジェットファンでありますとか、大きな標識とか、いわゆる吊りものについて、全国で一斉に点検を実施し、年内に全ての点検結果を公表したところでございます。

3ページ目をご覧くださいますと、今年に入ってから状況を記載してございます。一番上の枠にございますが、年末年始の混雑緩和ということで、迂回路に当たります中央道富士吉田線の無料措置を実施するといったような対策も並行して行っているところでございます。また、2月24日にNEXCO中日本の内部に今後の安全性向上に向けて企業を挙げてどんなことができるのかということを検討するための外部有識者からなる「安全性向上有識者委員会」を立ち上げたところでございます。

4ページ目をご覧くださいますと、「トンネル天井板の全国緊急点検について」ということで、年末に公表させていただいております。一応、笹子トンネルと同様の天井板を有するトンネルが59、笹子を含めて61本ございまして、笹子トンネル（上下線）を除く59本について16カ所で不具合が見つかりましたが、全て応急措置を施しまして安全を確保しているという状況でございます。この真ん中の枠にございますが、近接目視と打音、触診による点検を行った結果、笹子トンネルにつきましては下り線で600箇所強、それから上り線で1,000箇所強について不具合を確認しということで、打音点検等、点検による不具合の数が非常に多かったということが報告されてございます。

5ページ目をご覧くださいますと、これは天井板以外の「トンネル内の道路附属物の一斉点検について」に関しまして記載をさせていただいております。代表的なものが右下にございますトンネルジェットファンでございます。こういったようなものの吊り金

具のところの点検を全国一斉に行いました。1,430本強のトンネルを点検しまして、22本において不具合が確認され、それに対する対応をしたところでございます。ちなみに、笹子トンネルについても、天井板を撤去した後、このようなジェットファンを設置いたしまして、換気対応のシステムを構築したところでございます。

最後のページをご覧くださいますと、「笹子トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会のスケジュールについて」に関して記載をさせていただいております。先ほど申し上げましたように、委員会を3回開催して、いろいろな試験を行ってきております。4回目の委員会では、残されました試験、今並行して行っている試験をご報告をするとともに、落下原因、それから再発防止に関する事項についてご議論いただければと考えているところでございます。

以上でございます。

**【梶川分科会長】** ご説明ありがとうございました。

それでは、議事に入りたいと思います。

議事（1）の「新中期目標（案）について」につきまして、事務局からご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】** お手元の資料1「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構中期目標（第3期）（案）の主なポイント」という資料と、それからお手元の資料3「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の中期目標新旧対照表」の2つの資料を使いまして、ご説明をさせていただきます。資料2は、第3期中期目標の案だけを記載したものでございますので、こちらはお配りするのみとさせていただきます。

それでは資料1で説明をさせていただきます。まず、期間についてでございますけれども、平成25年4月1日より平成30年3月31日の5年間とさせていただきますと思います。

改正の主なポイントといたしましては、まず第一番目として、この分科会におきまして一昨年7月と昨年7月のご議論の際にいろいろといただきました指摘事項を踏まえまして改正ということでございます。後ほど詳しくご説明いたしますけれども、主な指摘事項といたしましては、ホームページの更なる充実等の改善、アウトカム指標の充実を通じた管理水準の向上等、資料に記載されている6点などがございました。

それから、もう1点、大きなものとして、総務省政策評価・独立行政法人

評価委員会からの「勧告の方向性」というものが、今年の1月21日に私どもに届いておりますので、こちらの指摘事項を踏まえた改正ということを記載しております。こちらの指摘事項につきましては、高速道路の維持・管理の見直し、機構と会社の協定の変更、あるいは業務実施計画の変更時の情報公開等についてでございます。なお、その他所要の改正をさせていただいているところでございます。

2ページ目をご覧ください。こちらは、平成22年度、平成23年度の分科会におけます業務実績に対する評価に際しましてご意見をいただきましたので、その対応を記載しております。平成22年度の1点目、それから平成23年の1点目につきましては、ホームページの改善についてでございます。状況の分析などもして、非常にわかりやすいホームページにすべきであるというご指摘がございました。

平成23年度の2点目でございますけれども、アウトカム指標についてでございます。機構と会社がアウトカム指標を設定しておりますけれども、目標設定の考え方の方法が不明確で、また具体的方法について会社間での考え方が異なっているといったことから、改善を図ってはどうかといったことでございます。

3ページ目をご覧ください。平成23年度の3点目でございますけれども、債務引受に関して会社からの債務引受額の実績の妥当性を担保する制度が未だ不十分のように感じられ、改善が望まれるということでございます。

4点目でございますけれども、インセンティブ助成についてでございます。会社の経営努力による高速道路の新設・改築及び修繕に要する費用の縮減を助長する仕組み、これはいい制度であり、さらなる活用が望まれる。また、ほかにも適用できる分野が多いように思われ、新技術の標準化も含め、さらなる費用の縮減が期待される。なお、助成限度額の決定に際しては、制度の適切な運用について国民に対してきちんと説明できるようにするなど、その妥当性を担保する仕組みが不十分のように感じられ、一層の改善が望まれるということでございます。

それから5点目でございますけれども、通行止め、特殊車両許可、道路占用許可、及び連結許可等の膨大な業務を効率的に実施していく際に、いろいろな情報の積極的な活用について考えていただきたいということございました。

それから6点目、最後でございます。東日本大震災の地震の後でございました関係で、危機管理に関しては機構においてはより一層の危機管理能力の向上を求めるということから、今後とも不断の努力をお願いしたいということございました。



あわせて7点、ホームページについては重なっておりますので、実質6点、こういったご指摘があったと考えております。

次に、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会からの指摘でございますけれども、5ページ目以降でございます。まず1点目は「高速道路の維持・管理」に関してでございます。冒頭、次長、そして高速道路課長からご説明しましたけれども、笹子トンネルの天井板の落下事故を受けまして、「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」ですとか、あるいは社会資本整備審議会の「道路メンテナンス技術小委員会」等を設置してございます。こういった有識者会議における再発防止等の検討の状況を踏まえ、国及び機構は高速道路会社と一体となって高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより、高速道路の安全性を一層向上させるものとするということでございます。

その下の方でございますけれども、現地調査と実施確認等を通じて高速道路の維持・管理の適切性・適正性等を確認しているけれども、その確認は管理費の見積もり等が適切に実施されているかどうか等のチェックが中心となっており、高速道路の管理水準の適切性及び妥当性の確認まで十分に行われていない。このため、高速道路の安全性の向上、及び維持・管理の適正化等が図られるよう、国及び機構は上記再発防止対策等の検討の状況を踏まえ、高速道路の維持・管理の在り方を適切に見直すものとするということでございます。

また、機構が把握している高速道路の管理の実施状況等の情報については、国及び全会社に提供し情報の共有化を図るものとするということでございます。

7ページ目をご覧ください。2点目は、「協定及び業務実施計画の変更」に関してでございます。機構のホームページ等において公表されている業務実施計画の変更に係る内容ですとか、あるいは理由及びその考え方がわかりにくいということで、こういった内容、理由等を国民に対してわかりやすく公表しなさいというものでございます。

3点目は、「債務返済業務の見直し」に関してでございます。これは高速道路会社に、関連事業も含めまして、あわせて2,061億円が利益剰余金としてあるので、関連事業も含めた適正な費用負担の在り方ですとか、あるいは計画管理費につきましては、8ページの「また」以下の点でございますが、計画額と実績額とで乖離が生じた場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど、適切な対応をとることにより適正な貸付料の算定を図るものとするというものでございます。

4点目は、8ページ目の下にあります「機構本部の早期移転」に関してでございます。機構におきましては、機構法並びに政令で平成27年9月30日までの間、主たる事務所を東京都に置くこととされておりましても、その後につきましては神奈川県に置くということで規定をされているわけでございます。そういった移転の検討につきましては、さらなるコスト削減を図る観点を踏まえ、可能な限り早期に神奈川県への移転を図るものとするというものでございます。

9ページ目をご覧ください。5点目は、「利益相反の発生の防止」に関してでございます。会社が建設する高速道路に係る資産及び債務を引き受けており、会社の高速道路建設及び維持・修繕等に係る工事内容、建設後のキャッシュフロー等を精査し、確認する必要があります。この点、機構は会社と工事費用に係る債務の引受限度額や道路の貸付料について協定を結んでいるが、機構の職員の大半が会社からの出向者であり、上記の精査及び確認が不十分となるおそれや、会社のモラルハザード等により機構の利害を害する危険を防ぐための何らかの仕組みが必要。こういったことから、出向職員は出向元に関する業務に携わらない、チェック体制の多重化などを含めて機構の利益を害する危険を防ぐための仕組みのマニュアル化を図るものとするというものでございます。

最後6点目は、「内部統制」に関してでございます。これは全ての独立行政法人に対して同じ指摘でございますけれども、内部統制についての更なる充実・強化を図るものというものでございます。

こういったご指摘を中期目標に反映をさせましたので、資料3「独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構の中期目標 新旧対照表」でご説明させていただきたいと思っております。1ページ目の中ほどでございます。現在の中期目標には「高速道路の原則無料化等を踏まえた機構の組織・業務に関する検討の進捗に応じて、本中期目標を適時に見直すこととする」とございました。しかしながら、東日本大震災で無料化の検討を一旦休止しております。それから私どもにおきましても、国土幹線道路部会で今後の高速道路の在り方につきまして検討しておりますことから、この項につきましては削除をさせていただきたいということで考えてございます。

1ページ目の一番下でございますけれども、「業務運営の効率化に関する事項」ということで、冒頭に効率化に関しまして、一文追加をさせていただいております。基本的に、独立行政法人の業務運営の効率化、これは間違いのないことでございますけれども、高速道路関係の業務というのは会社と機構が協定を締結して業務を進めていること、及び機

構は会社による高速道路事業の円滑な実施を支援するという目的を有していることから、「会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努めること」という1文を記載させていただいております。

2ページ目をご覧ください。現行の中期目標「2 業務リスクの管理」の①、②を移動ということで記載させていただいております。これは昨年来、分科会の中で少し記載事項を整理してはどうか、あるいは同じ内容の評価を何回も書いていただくといったことになっておりましたので、少し入れ替えをさせていただいております。

3ページ目の中ほどをご覧ください。現行の中期目標では平成20年11月の交通需要推計に応じてその貸付料の算定を厳格に行うことということでございましたけれども、平成23年の4月から新しい協定を締結してございますので、対応済みということで削除をさせていただいております。

4ページ目をご覧ください。現行の中期目標「3 コストの縮減」でございますけれども、新中期目標（案）では「2 一般管理費の縮減」ということでございます。平成27年9月30日までは東京に事務所がありますけれども、その後は神奈川県に移転することを前提といたしまして、その引越しに要する費用等がございます関係で、人件費及び特殊要因を除く一般管理費については、今年度と比べ、最終年度までに5%以上削減すること、と記載させていただいております。

同じく4ページ目の一番下、「4 積極的な情報公開」に関してでございますけれども、ここにつきましては総務省政策評価・独立行政法人評価委員会の2点目の指摘事項、あるいは分科会におけますホームページ等の改善といったことを反映させていただく修正でございます。

5ページ目の下の方をご覧ください。項目といたしましては、「1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け」ということで、表題を改めて追加で記載をさせていただいております。

6ページ目の中ほどをご覧ください。新中期目標の②でございますが、笹子トンネルの事故を受けて、調査・検討委員会の検討状況を踏まえて、維持・管理の在り方の適切な見直しを図ることということで、記載させていただいております。高速道路課長からも説明がありましたとおり、まだこの調査・検討委員会におきまして引き続き検討が進んでいるという状況でございますから、現時点ではここまでの表現にとどめさせていただいているという状況でございます。

その下、③につきまして、これは平成23年度の分科会での指摘の2点目にありますアウトカム指標についての記載でございます。会社間の考え方の統一、あるいは指標の組替えなどを通じて、高速道路の管理水準技術を向上させ、高速道路利用者に対するサービス向上を図ることということで、記載をさせていただいております。

7ページ目の「2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済」の①ですが、これは移動してきたものでございます。次に②の下の方、「また」以下でございますが、こちらは総務省政策評価・独立行政法人評価委員会の指摘事項の3点目でございます。計画管理費と実績管理費とで乖離が生じた場合には、適正な貸付料の算定を図ることということで記載をさせていただいております。

8ページ目をご覧ください。上から9行目の「なお」以下でございますが、こちらは機構と会社が締結します協定等の変更があった際に、その内容・理由等をわかりやすく公表し、透明性の確保及び国民に対する説明責任を果たすことということで記載をさせていただいております。

10ページ目でございますけれども、⑤についてでございます。こちらは、平成23年度の分科会での指摘の3点目でございますが、会社が実施した高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧の費用を機構が会社から債務として引き継ぐ際、より適切に機構に移管されるよう、実地を含めた確認を一層的確かかつ厳正に行うとともに、国民に対して適切に運用がなされていることをわかりやすく説明するなど透明性の向上を図ることとするということで記載をさせていただいております。

その下の⑥でございますけれども、こちらは総務省政策評価・独立行政法人評価委員会の3点目でございます。関連事業につきまして費用負担の適正化ですとか、あるいは計画の変更等に伴い発生いたします不要資産の売却等を図って債務の確実な返済に資するといったことで記載をさせていただいております。

12ページ目でございますけれども、「5 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②でございます。こちらはインセンティブ助成に関する記載でございます。助成対象技術の標準化の促進ですとか、あるいはインセンティブ助成が、国民に対して適切に運用がなされていることをわかりやすく説明し、透明性の向上を図ることといったことで記載をさせていただいております。

13ページ目をご覧ください。「6 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」の②でございますけれども、これは平成23年度の分科会の5点目の

指摘でございます。機構が有するいろいろな情報につきまして、会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図ることということで記載をさせていただいております。

15ページ目の④でございますけれども、調査・研究の実施ということで、内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関する調査・研究を実施するとともに、成果が広く活用されるよう、会社をはじめ関係機関に情報提供することということで記載させていただいております。こちらは、一昨年・昨年の分科会で高速道路機構においてはきちんと調査・研究をして、その情報がきちんといろいろな関係機関に幅広く活用されるということをご期待するというご意見がありましたことから、記載をさせていただいております。

同じく15ページ目の⑥でございますけれども、危機管理ということで、危機管理能力の一層の向上を踏ることということをご記載させていただいております。

16ページ目をご覧ください。「V その他業務運営に関する重要事項」の「1 業務の実施について」でございますけれども、こちらは総務省政策評価・独立行政法人評価委員会からの指摘の5点目でございます。機構におけます利益相反の防止ということで記載をさせていただいております。

17ページ目をご覧ください。「2 人事に関する事項」ということで、人件費につきましては政府におけます総人件費削減の取組、あるいは給与水準については国家公務員の給与水準も十分考慮して取り組むということで、記載をさせていただいております。

その下の「3 主たる事務所の移転」でございますけれども、法で27年9月30日までの間、主たる事務所を東京都に置くこととされているところであるが、神奈川県に移転に関し、可能な限り早期移転できるよう検討を進めるとともに、必要な対応を行うことということで記載をさせていただいております。

最後に18ページ目の「4 内部統制について」でございますけれども、これは全独立行政法人共通でございますけれども、内部統制の更なる充実・強化、あるいは「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進することということで、記載をさせていただいております。

説明は以上でございます。

**【梶川分科会長】** ご説明ありがとうございました。

それでは、引き続き高速道路機構から、議事(2)の「新中期計画(案)について」ご説明をしていただき、その後に、ただいまご説明いただいた中期目標とあわせて質疑

に入りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、機構より新中期計画(案)についてご説明をお願いいたします。

**【勢山理事長】** かしこまりました。理事長の勢山でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

最初に、現行の中期計画の達成状況の見込みにつきまして、決算前でございますけれども、大体見込みが出ておりますので、私からご報告をさせていただきまして、その後、総務部長から、新たな中期目標に従った中期計画のご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、現行の中期計画についてですが、法令に基づいて行われますおおむね5年ごとの協定変更につきまして、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づいて十分に検討を行い、会社と協議の上、協定の見直しを適切に行っております。

業務コストにつきましては、計画を上回る削減を達成できる見込みでございます。また、債務返済に伴う資金調達につきましても、引き続き長期債と超長期債に重点を置いた調達に努めてまいりました。今年度の平均調達年限は11.8年で、昨年度は10.0年でございますので、1.8年延びております。若干でございますが、長期化が進んでいるということでございます。

そして、機構の最大のミッションでございます債務返済の状況ですが、機構を発足いたしました平成17年10月で有利子債の残高が37.4兆円でございます。現行の中期計画ではこの平成24年度末には、32.0兆円を下回るということを目標としてまいりましたが、現時点では30兆円程度と見込まれており、大体2兆円くらい計画より下回る状況でございます。この内訳と状況を申し上げますと、貸付料収入は、景気の低迷あるいは東日本大震災等の影響によりまして、7,500億円程度下回ってございますけれども、低金利の影響で支払利息が約1兆2,000億円少なくて済んでいるということでございますので、差し引き4,500億円くらいが基礎的な収支としてはいい状況で来ているということでございます。その2兆円等の差額、1兆5,500億円くらいございますけれども、その部分につきましては、災害復旧費、あるいはスマートインター等のものを計画の頭のほうに積んでいるというようなことから、まだ執行が残っているといったような状況でございます。あるいは供用予定の路線等につきましても、平成25年の4月以降にずれ込むといったようなものも少なからずございますものですから、こう

といういわゆる時期ずれといったようなことが大半、その中には会社による経営努力分も、これはまだ金額がちょっとはつきりしないのですけれども、2,000億円くらい出るかなというような期待を持って見ているというのが、全体の状況ということでございます。

この分科会でもご指摘をいただきましたホームページにつきましては、情報を検索しやすくするための工夫、あるいはユーザーがお求めになる情報の充実というようなことにつきまして、今、全面的なりリニューアルを行っており、3月中にはそれが完成する予定であります。また、ファクトブック等においても、従来から取り組んでいるとおり、財務諸表等の情報公開だけでなく、6会社も含めた高速道路事業の全体像をまとめて公表するなど、積極的な情報公開に取り組んでまいりました。

また、一昨年3月の東日本大震災につきましては、高速道路も大きな被害を受けたわけでございますけれども、当機構では、地震発生後、直ちに非常体制を構築するとともに、通行禁止要請などの重要業務を関西事務所に速やかに移転をさせ、ビジネスコンテニューイングプランを直ちに実行に移して、業務を滞らせることなく実施いたしました。また、政府の方針等に基づきまして、いわゆる利便増進事業を見直すとともに、2,500億円を復興に必要な財源として国庫への納付も行いました。

最後になりますが、昨年12月に発生いたしました笹子トンネル天井板の落下事故につきましては、先ほど来お話がございましたように、国等におきまして各種有識者会議が開催され、その原因究明、あるいは今後の必要な対策等が検討されている状況でございますので、私どもといたしましても、国及び会社と一体となり、連携をとって高速道路の安全性を向上させるように役割を果たしてまいりたいと考えております。

現行の中期計画の達成状況については以上でございます。

それでは、引き続き総務部長から新中期計画（案）につきましてご説明をさせていただきます。

**【加藤総務部長】** 総務部長の加藤でございます。資料は4、5、6と3点用意させていただきました。まず資料の4でございますが、これは新中期計画（案）の主なポイントということでございます。期間は平成25年4月1日から平成30年3月31日の5年間でございます。改正の主なポイントといたしましては、先ほど国土交通省からご説明がありましたとおり、新中期目標が分科会及び総務省政策評価・独立行政法人評価委員会のご指摘を踏まえて作成されているところであり、新中期計画はその新中期目標に基づいて、作成しているところでございます。

それでは、資料6「新中期計画（案）新旧対照表」でご説明を申し上げたいと思います。この表は左側が現行の中期計画、真ん中がご審議いただく新中期計画（案）、そして右側が、先ほど国土交通省からご説明がありました新中期目標（案）でございます。

できるだけ中期目標の説明と重複しないようご説明をさせていただきたいと思います。

1ページ目でございますが、新中期計画の期間は、新中期目標の期間と同じく平成25年4月1日から平成30年3月31日の5年間としております。新中期計画の全体構成は、1ページ目でございます「Ⅰ 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置」、6ページ目でございます「Ⅱ 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置」、16ページ目でございます「Ⅲ 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画」、17ページ目でございます「Ⅳ 短期借入金の限度額」、「Ⅴ 重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときはその計画」、「Ⅵ 剰余金の使途」、「Ⅶ その他主務省令で定める業務運営に関する事項」となっております。

国土交通省からもご説明がございましたが、新中期目標において、内容の重複を整理されてございますので、それに沿って中期計画においても整理いたしております。その関係で、まず、我々の最大のミッションである債務返済につきましては、現行の中期計画では様々なところに記載してあったわけでございますが、これを「Ⅱ 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置」に集約しております。

それでは、「Ⅰ 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置」から順次ご説明を申し上げます。

4ページ目の「2 一般管理費の縮減」についてでございます。人件費と特殊要因を除く一般管理費について、平成24年度に比べ、中期目標期間の最終年度までに5%以上の削減を行うということでございます。

同じく4ページ目の「4 積極的な情報公開」についてでございます。これは、先ほど理事長も申し上げましたが、ホームページ等の積極的な活用を図っていくということでございます。

5ページ目の「③ 債務の返済状況の公開」でございます。年度計画でこれまでもお示しをしていたところですが、会社も含めた高速道路事業全体の債務残高と債務返済状況も公表するというのを、新中期計画にも位置づけ、記載しております。



同じく5ページ目の「⑦ ホームページ等の充実」では、「また」以下にホームページのアクセスの状況の調査・分析などを通じて、会社とも連携を図りつつ、より利用者のニーズに的確に応えられるホームページとなるよう必要な改善を図ると記載しております。これは、この分科会でもご指摘いただいたところでございます。

続きまして、我々の最大のミッションでございます6ページ目の「Ⅱ国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置」についてでございます。まず「1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け」ですが、新たに「会社による管理の適正な水準の確保を通じた」という文言を加えてございます。

7ページ目の②でございますが、笹子トンネル天井板の落下事故を受けまして種々の検討を踏まえて、国及び会社と一体となって、安全性の向上をさせるということに記載しております。

その下の③でございますが、アウトカム指標について記載をさせていただいております。

7ページ目の下の方からは「2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済」について記載をさせていただいております。

9ページ目の④の「また」以下のところでございますが、中期目標期間に会社から引き受ける有利子債務額5.0兆円を含め、当該期間の期末時点における機構の有利子債務残高を28.7兆円（業務実施計画の計画値）以下とすることを目指し、貸付料及び占用料その他の収入の確保を図り、一方で徹底した業務コストの縮減を進めるということに記載しております。

10ページ目の⑤でございますが、債務の引き受けについて中期目標を受けて記載しております。

12ページ目の「5 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」でございます。これは国土交通省からご説明がございました新中期目標を受けて記載をしております。

13ページ目の「6 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。②のところでございますが、分科会でご指摘をいただきました情報の活用について記載をしております。

14ページ目の「8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務」についてでございます。耐

震補強事業について新たに記載しております。

その下の「9 業務遂行に当たっての取組」でございます。15ページ目の④のところでございますが、調査・研究については、先ほど、国土交通省からご説明があったとおりでございます。新中期計画を受けて記載しております。

16ページ目の⑥の危機管理についてでございます。これも国土交通省からご説明がありましたが、末尾のところ「迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の一層の向上を図る」と記載しております。

16ページ目の「Ⅲ 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画」のところでございますが、新中期目標と同様に新中期計画でも整理をさせていただいております。第2期中期計画の欄を見ていただきますと、①から③までございますが、6ページ目の「Ⅱ 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置」に統合しまして、年度計画の評価をしていただく際に、評価の重複を回避できるようにしてございます。

17ページ目の「Ⅶ その他主務省令で定める業務運営に関する事項」の「2 業務の実施について」でございます。国土交通省からご説明がありました機構と会社の利益相反について、会社のモラルハザード等によって機構の利益を害する危険を防ぐための仕組みのマニュアル化を図るということを記載しております。

18ページ目の「3 人事に関する計画」についてでございます。人事、人件費に関して整理してございまして、③では政府における総人件費削減の取組を踏まえ、厳しく見直すことを記載しております。

その下の「4 主たる事務所の移転」についてでございます。可能な限り早期移転できるように検討を進めるということでございます。

最後に「5 内部統制について」でございます。内部統制の更なる充実・強化を図ることを記載しております。

説明は以上でございます。冒頭申し上げましたとおり、新中期計画につきましては、新中期目標を受けるような形で整理してございます。

以上でございます。

**【梶川分科会長】** ご説明ありがとうございました。

ただいまご説明いただきました中期目標・中期計画に関しまして、委員の皆様による質疑に入らせていただきたいと思います。初めに、本日所用により欠席されておられ

まず石田委員、上村委員からのご意見について、事務局よりご紹介いただければと思います。事務局、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】 私どものほうで石田先生、上村先生のところにご説明に伺わせて頂きました。それを受けてご意見をまとめていただきましたので、ご紹介させていただきたいと思います。

まず石田先生でございます。笹子トンネルの事故を受けた、安全性の向上に関する記載が中期目標、中期計画に入っておりました。これに関しては、現時点で、国土交通省の「調査・検討委員会」等の検討結果がまだまとまっていない段階ですので、具体の記載が難しいことも十分判るのですが、中期計画においては、「積極的」に対応していくというスタンスを示していただくことが重要と考えます。

また、本件に関連して、笹子トンネルの点検が適切に実施されていなかったという報道もありましたが、例えば点検のしやすい構造物としていくことも重要ではないかと考えております。ライフサイクルコストに関しては、これまでも指摘されているところですので、機構と会社の間例えばインセンティブ助成の際にもそのような視点が既に入っているのかもしれませんが、そのような視点についてもより意識していただくような方向へ（実際には、運用上の課題になるのかもしれませんが、）進めていただきたいと思います。

神奈川県機構本部の移転に関し、早期移転の検討をする旨の記載がありますが、コスト縮減については、メリット及びデメリットを十分に精査していただきたいと思います。

高速道路機構においては、本省との調整もありますが、例えば、毎年3兆円を超える資金の調達に関する調整や、東京、名古屋、関西に本社を有する高速道路会社との調整も非常に多いのではないかと思います。コスト縮減という観点は重要ではありますが、なかなか見えにくい例えば移動に要する時間等についても「コスト」ですので、そういった状況をきちんと調査して、適切に対応していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

以上が石田先生からのご意見でございます。

次に、上村先生からのご意見でございます。

今回の中期目標、中期計画については、お示しの案でよろしいのではないかと思います。今回の笹子トンネルにおける痛ましい事故を受け、利用者の皆さん方は、安全に、

そして安心して通りたいという気持ちがより強くなっているのではないかと思います。道路会社は、高速道路の点検や管理に関して、きちんと実施する仕組みについて、改めて検討の上、実施計画を出して、機構と協議して、しっかりと対応していただきたいと思います。

よろしく願いいたします。

以上でございます。

**【梶川分科会長】** ありがとうございます。

それでは、委員の皆様、質問またご意見をいただければと思います。

**【井出委員】** よろしいでしょうか。

**【梶川分科会長】** 井出委員、よろしく願います。

**【井出委員】** 石田先生、上村先生の意見と私も全く同じなのですが、特にトンネルのことに、あの事故を受けて中期計画がどのように変わっていくのかというのは、非常に国民からも注目度が高いと感じております。

気になりますのは、その「実地確認などを通じて」というところが数箇所拝見できていますが、果たしてこの実地確認で実りのある、本当に実効性のある実地確認というものを具体的にどういうふうにされるのかというのが、あまり中期計画の中で触れられていません。その辺に関して機構のお考えをお伺いしたいと思います。

**【梶川分科会長】** それでは、機構からご説明をいただければと思いますけれども。

実地確認の具体的な内容を教えていただければということでございます。

**【井出委員】** どのように、どのような頻度で、誰がやっていって、それをどういうふうに情報共有していくおつもりかということですか。

**【勢山理事長】** 従来から、会社が機構に対して管理の仕様書を提出し、その結果の報告を機構に行う。必要があれば実地確認を行う。といったような記述がございますが、現在の法体系では、管理の水準の確保、あるいは管理の実施については、一元的に会社が行うことになっておりまして、実は残念ながらと言いましょうか、私どもは会社の管理の適切性その他について指導監督する立場になく、要員もないという状況だというふうに理解をしております。したがいまして、会社から安全な構造あるいは運行を確保するために必要な管理の計画がどういうものであるかについて報告を受けて、その必要な金額を見積もっていただいて、それを協定に反映させているというのが、現在の実態であります。

ですから、皆様が、機構がもっと管理水準の適切性等について見て、現地の管理状況を見て、管理が適切でなければ、それについて何らかの指導等をするようなことを期待されているとすると、それは新たに法改正で現在の枠組みをご検討いただいて、機構がそれを実施することが適切なのか、あるいは、また違う方が実施することが適当なのかということも含めて、ご検討いただきたいと思っております。こういう考え方でよろしいかどうか、国土交通省のお考えもあるとは思いますがけれども、私どもは、現在の法体系の下においては、そういう位置づけになっているという理解をしてございまして、管理の現地確認は、指導、あるいはチェックをするために現場に行っているというものではないという位置づけで、実施しております。

**【井出委員】** よろしいですか。

**【梶川分科会長】** どうぞ。

**【井出委員】** 法体系の下での制約があるというのはよく分かっています。ただ、受けた情報が、どの程度細かいか、その情報がどのくらい正しいのか、あるいは各種の情報がどうつながっているかということを国民に伝えるという役割は、十分できるというふうに感じています。

その管理の仕様書を受けて、どの程度、例えば点検の頻度とか、それを費用に反映するのは当然なのですが、仕様書どおりに点検その他が実施されているかどうかという報告も受けることもできるはずと思っております。

ただ何となく集計された大きな数字だけが、費用だけが出てきて、それで使っておしまいというようなふうになってしまうと、本当に何のために情報をもっているのかわからないということになります。例えばもっと詳しく管理計画の情報や、細かい点検、改築などを分けて出していただくとか、それを国民に提供するとか。

おかしいと思えば、皆さん声を上げるので、機構が何もしなくても、おかしいというのは外から来ますから、やはり細かい情報をいかにいただいて提供できるかというところをもうちょっと工夫していただきたいと、個人的に思います。

**【勢山理事長】** 井出先生のおっしゃるとおりだろうと思えます。私どもも今回のあの事故を受けて、私どもの行える管理というものについて、どういうことができるのだろうか、ということを考えてまいりました。おっしゃるように情報をより詳細にと言いましょうか、広く会社から提供していただいて、それを情報公開という手段を通じて、利用者の皆様、あるいは国民の皆様に知らせるという役割は、現在も既にやっております

し、また期待されているところがございますので、そのところは、今後、考えていかなければいけない部分だろうと考えております。

どこまで情報というものを細かく、広く、頂けるかについては、今後、会社とよく協議をしてみたいと思います。

**【井出委員】** 情報に関してですが、点検して、多少年数が経てば不具合が発生して、それが見つかるのがある意味当然のことです。そのための点検なので、その数字が出ること自体がおかしいという発想も多分違うと思うのです。耐用年数とか、平均的な老朽度に照らして多いかどうかで決まってくるので、そういう情報もなしに、ただ「何箇所落ちていました。ああ、大変だ。」というふうな論調になってしまうと、逆に今度は情報を隠すインセンティブに働いてしまいます。情報の提供の仕方も検討していただければと思います。

以上です。

**【梶川分科会長】** ありがとうございます。

今の安全管理に関して情報提供機能としての充実をお願いするという意見でございます。

他にご質問はありますでしょうか。

**【角委員】** よろしいでしょうか。

**【梶川分科会長】** 角先生、よろしく申し上げます。

**【角委員】** 今、高速道路の維持・管理に関してのご議論でございましたけれども、理事長がおっしゃるとおり、枠組みとして、会社が行う実際の管理に対して何らかの、例えばペナルティをもって会社に対して強制力を持ってああしろ、こうしろと言う権限は機構は持っていないという建てつけである以上、やはり今のやりとりでありましたように、どう情報を国民の皆さんがわかりやすいように出していくということが、私は限界かなと思います。

それに関しまして、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会が「機構も高速道路の維持について、もっと意見を言うように」という指摘をしたので、これについては国交省も対応しなくてはならないとは思っておりますけれども、中期目標、中期計画の維持・管理に関しての機構の介入度合いについての書き方が、若干ミスリーディングなところがあるような気がいたします。現状の枠の中で機構ができることの枠の中で書かないと、国民のみなさんに、何か現実に「なに、やってないじゃないか」とかいうふうに言われ

かねないと思います。したがって、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会との関係もあると思いますし、いろいろと難しいところもあると思うのですが、ちょっと私もその点については、最初から気になっておりました。新中期計画（案）新旧対照表の7ページ目の第3期中期計画（案）欄②に「管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる」と記載されておりますがもう少し何か書き方の工夫ができないものかということ、思っております。これは結局笹子トンネルの事故の責任を誰がとるかという話で、機構が、管理に対してある種の権限なり何なりを会社に対して持つとなると、事故が起きたときに誰が責任を負うのかというのが、非常に逆に曖昧になってしまうような気もいたします。やはり権限と責任というのは表と裏ですから、そのところをきっちり議論した上で書いたほうがいいのではないかなと感じました。

**【梶川分科会長】** 今の点に関しまして、なかなか難しいご質問だとは思いますが、これは目標・計画とにもございますので、まず目標のほうから、お答えがあれば、よろしく願いいたします。

**【高松高速道路経営管理室企画専門官】** 事務局からお答えいたします。

角先生のおっしゃるとおりで、我々もここは記載ぶりを随分悩みましたし、多分機構の中でもこれは相当お悩みだったのだらうと思います。最終的にどういう対応にしたかといいますと、結局、関係者とすれば国と機構と会社、この3者で間違いありませんし、法体系的に言うと、道路整備特別措置法で道路管理者が適切に維持・管理をしていくこと自体は、これは間違いなく会社が実施すべきこととして法的にきちんと整理がなされているという中で、ここに「国及び会社と連携しつつ」という記述を入れさせていただくことによって、機構だけではないし、あるいは会社だけでもなく、事故原因は今時点でまだどういったところにあるかということについて、調査がなされている最中がございますので申しわけありませんけれども、本文にありますような記述にさせていただいたというものでございます。

ある種、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会からのご指摘に対しては、国と機構とそれから会社が一体となって、これはやはりきちんと対応しなければいけない。9人の方が亡くなったことは非常に大きな事実ですから、最終的には維持・管理のあり方の適切な見直しですとか、高速道路の安全性を一層向上させるために、国と機構と会社が連携をして対応していくと、こういう趣旨で書かせていただいたというものでございます。

【梶川分科会長】 ありがとうございます。

目標に定められていることですので、機構として追加でご説明、補足されることはあまりないとは思いますが、いかがでしょうか。

【黒田高速道路経営管理室長】 先生、よろしいですか。

【梶川分科会長】 はい、どうぞ。

【黒田高速道路経営管理室長】 室長の黒田でございます。

この書きぶりは、相当やり取りをした結果、こうなっているのですが、全体の前提としまして、この「調査・検討委員会での検討の状況を踏まえ」ということになっておりますので、何がしか機構・会社・国という役割分担の中で、どんなことができるのかということにつきましては、そうした議論の中でも整理をしていかないといけないというふうに考えております。

【梶川分科会長】 ありがとうございます。

【水尾委員】 よろしいでしょうか。

【梶川分科会長】 よろしく申し上げます。

【水尾委員】 私も同じようなことが気になっていたのですが、一体となつてとか、一緒になつてやっていくということはよくわかるのですが、例えば具体的に今回のこのトンネル事故に関して言えば、第1回委員会、第2回、3回あったというようなことで、この委員会にも機構のほうから、委員として参加しているのかどうか、また、昨日開催されました中日本高速道路（株）に設置されております「安全性向上有識者委員会」にも、メンバーとして入っているのかどうか、具体的にはそういう取り組みを既に行われているかどうかを、ちょっとお聞きしたいと思います。

もし、誰もそのような会議に参加していないということになったとすると、「一体となつて」というところに関しては、一体何を具体的に「一体となつて」と言っているのか、何を一緒にやっついていこうとしているのかというのがよくわからないし、機構という非常に微妙なスタンスのところがあるにせよ、第三者としてその委員会の先生たちが集まって検討しているのだったら、ある意味第三者としてそこに入って、意見を言ってもいいわけだと思うのですが、そのあたりは現状がどのようになっているのかを教えてくださいませんか。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 まず国において設置しております「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」ですけれども、こちらは実は非公開にな



っております。その中で、会社が実施しておりました点検の状況につきましては、会社に説明をしていただいているというのが実状でございます。基本的には国土交通省が事務局となって委員の皆様方にご議論いただいております。その要旨につきましては、毎回発表されておりますので、こちらのほうをご覧いただいているという状況になっております。これが国土交通省の委員会でございます。

それから会社につきましては、これは会社の規約にどのように書かれているかというのは、私は定かに記憶しておりませんが、昨日、第1回の委員会が午後2時から4時まで開催されましたが、冒頭頭撮りをされただけで、内容については非公開で行われているというのが、とりあえずの実状でございます。

**【梶川分科会長】**      ありがとうございます。よろしいですか。

**【水尾委員】**      ありがとうございます。

やはりそういう状況であるのだったら、なおのこと一緒にやっていかなければいけないし、今回のことは機構としてもかなり危機感を持って受けとめておられることだと思うので、やはりそういうところに行ってもおかしくないと思うのです。そういう積極的な介入というか、情報の取り方というのは必要だし、もし、中日本・東日本・西日本という各会社がそういうことを考えずにやっているのであれば、それは非常に問題で、どちらかという会社の方の経営陣たちがどんなふうに高速道路という国民にとって非常に重要なインフラをどう考えているかという、その哲学にも触れるようなところだと思うので、再度そこは見ていただいて、適切なアドバイスなり、または改革なりをしていただくことが重要なのではないかというふうに思います。

**【梶川分科会長】**      ただいまのご意見の後段は会社の経営姿勢ということでございました。中期目標・中期計画に少し織り込みづらい部分もあるかと思いますが、いかがでしょうか。

**【水尾委員】**      織り込んでいただかなくてもいいのですが、「一体となって」と書くのだったら、やはり実態は伴わないといけないというふうに思いますし、わかりづらいというふうに思いました。

**【梶川分科会長】**      実態として、国民的に見てそのようなご意見があるということは、私も非常に納得できることでございますので、この今の目標、計画の議論とは別に、会社にもお伝えいただければということでございます。

それでは、ほかにご意見はございませんでしょうか。

【太田委員】 よろしいでしょうか。

【梶川分科会長】 はい、太田委員、よろしくお願いします。

【太田委員】 提示いただきました第3期中期目標（案）と中期計画（案）に関しましては、私はこれでよろしいかと思っております。今後執行していただくに当たりまして、2点ほど気をつけていただきたいということを申し上げて、最後の1点は少しひとり言みたいなことを申し上げたいと思います。

資料6に基づいてお話をさせていただきます。8ページのところに、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その要因を分析して、必要に応じて協定変更するなど適切な対応をとることが書かれております。これは、それでそのとおりだと思うのですが、必要性の判断基準を先に提示しておかないと、必要に応じてというのが後づけだとおかしなことが起こりますので、ぜひ、そのことを少し考えておいていただきたいと思います。

これは適切な表現かどうかは別にして、例えば、割引実験とか無料化を実施した後で、効果があったかどうか評価することが行われていますが、これは不適切です。そもそもそれらの施策を実施する前に、目標を定めて具体的な割引方法を提示し、実施後に評価する手順でなければなりません。これと同じことで、そもそも乖離が大きくなってから要因を分析して必要性を考えると、必要性を考える基準を設定しなければなりません。そうでないと、そもそもよかったか悪かったかということが評価できません。そういう意味で、この文言が書かれている以上、判断基準をぜひ考えておいていただきたいと思います。

それから2つ目は、15ページのところでございます。調査・研究の実施についてです。これにつきましては、以前から機構に取り組んでいただきたいと申し上げていたので、それを入れていただいて、大変私は結構だと思っております。それで、実はここに「内外の」と書いてあるのですけれども、機構のホームページを見せていただくと、海外調査報告書というのは出されておまして、それは大変それで勉強になるものです。しかし、国内の話はあまりないなと思っております。実はナンバー19の勢山理事長の報告書は、海外報告のように見えるのだけれども、国内に対する示唆に富むものであり、大変結構だと思っております。そういう意味では、国内のほうに何か必要な研究があるとするならば、それをぜひやっていただきたいと思います。特に維持・管理の問題に関連して言うと、我が国の過積載の問題というのはかなり大きな問題で、諸外国にないよ

うな取り締まりの緩さというのはいかなものかと。これは会社が直接言うと、直接のユーザーとの関係になってなかなか斬り込めないところがあるとすると、機構の方でやっていただくのがよいのかなと思っています。

それから、この海外調査報告書は、ホームページからダウンロードできるのですが、でも、勢山理事長の報告書には、私も何か意見を述べたくになります。ぜひホームページで、誰がダウンロードしたかとか、何に使ったかというのを書けるような仕組みとか、何か意見が書けるようなものになっていると、ホームページの質としてもバージョンが上がるかなと思うので、ご検討いただければと思います。

それから、最後18ページです。これはひとり言です。人件費のことを書いてございます。人件費のありようはいろいろな側面があるわけで、必ずしも単一に考えることはできないと思います。85人でできる業務がずっと5年間継続するのであればよいわけですが、今申し上げましたように、研究の話とか、あるいはトンネル、安全性の話とか、いろいろ、業務は当然変わってくれば、それは当然見直さなければいけないわけです。人事というものは、そういう意味で総合的なものなので、ここに書いてある目標は目標として適切な対応をとっていただきたいと思います。

ここからひとり言なのですが、この「国家公務員の給与水準も十分考慮し」と書いてあるのですが、アベノミクスで物価上昇2%を目指すならば、まず自分のところで給与を2%上げるべきだと。国家公務員の給与を、まずうちは2%上げて、うちも上げたから民間企業、皆さん、給与を上げてくださいと言うのに、国家公務員の方の給与は下げるけれども、民間企業のほうは給与を上げてくれというのは、実はマクロ経済政策としては整合性がとれていないのですね。

このように書かざるを得ないので、もし、書けるのだったら、「国家公務員の給与水準とアベノミクスの理念を十分考慮し」と、私は書きたいところなのですが、しかしこれは余分な話ということにいたします。

いずれにしても、こういう基準だけが外形的に決まっていて、その結果として機構の職員のやる気とかインセンティブをスポイルして（損って）しまうと問題なので、人事におかれましては、もちろんいろいろなことを配慮していただきながら、質の高い機構業務を追求していただきたいという希望を持っております。

**【梶川分科会長】** どうもありがとうございました。最後のひとり言に対するほうがコメントがしやすいかもしれませんが、とりあえずご質問というところで、まず必

要に応じての判断基準のお話と、それから国内での研究のお話ということです。この必要に応じての判断基準というのは、目標にも書かれておられますので、国交省に何かお考えがあれば、また具体化する場合、計画の方でどのようにお考えになるか、コメントをいただければと思います。

**【高松高速道路経営管理室企画専門官】** 1点目についてですが、目標の中にも「必要に応じて」ということで書かせていただいていますので、この後、やはりまだ38年間の期間の話になりますので、正直言うと、実はあまり具体化させていないというのが実状ではございます。今いただいたご趣旨を踏まえて、いろいろと検討させていただければというふうに思っております。

**【梶川分科会長】** 機構のほうで何か補足されることがございましたらお願いします。

**【勢山理事長】** この計画管理費と実績管理費との乖離というのは、実は第1期中期計画のときから、かなり大きな額が出てまいりまして、そういう状況を踏まえて総務省政策評価・独立行政法人評価委員会からご指摘があったように記憶しております。

そもそも、計画管理費がどのように作られているかというところから、私どもの理解を申し上げますと、民営化のときもそうなのですが、財務省あるいは国土交通省等から会社に対しまして、業務の効率化をさらに進めるよう指導があつて、いろいろなことを考えて効率化を進めるというのは、どんな組織も当然のことだろうと思います。ところが、どれくらい、何%効率化すればいいかというところが、どうしても一人歩きしてしまうことがあるのです。

それで、協定をつくるときに、それぞれの会社に、それだけの効率化をするのが会社の責務だから、しかし、その効率化した結果、やるべき業務のクオリティ、例えばパトロールであつたり、安全点検であつたり、そういうものをきちんと実施するという前提の下に、効率化を進めますという数字を作り上げてもらいたいということを言っております。ところが、いろいろな所へ行くと「予算を削られたものですから」というようなことをご発言される。これはおかしいのではないかと考えているわけですが、当然、前提は、きちんとしたクオリティが保たれた上での効率化ということだというふうに理解をしております。

ただ、それが結果として乖離が大きになると、どういうことが要因なのかということをごきちんと見なさいという趣旨で、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会等からのご指摘があつたと思っております。中には非常に降雪量が少なかったために少ない費用

で済んだといったように、納得ができるものもございますし、いろいろなことで、さらに効率化ができたというようなことも説明がある場合もありまして、そういうことであれば、次の協定においては、効率化が進んだもの等々に基づいて、新たな計画管理費を考える。ただ、積雪量等の要因であれば、平年度並みのものを計上しておくということが必要ですから、そのままにしておきます。

あるいは、構造物等の老朽化が進んでまいりましたために、点検をした結果、さらなる維持・修繕費がかかるというようなことが新たにわかるということもあるわけです。現実には幾つかの会社では平成23年度において計画以上の、維持・修繕費が必要だったということも起こっていますし、それは起こることがむしろ当然であるし、結構なことだということに思っています。そういう理由をお聞きして、それを次の協定に反映していくという意味が、「必要に応じて」ということだと理解をしております。

**【太田委員】** すみません。私、ちょっと勘違いしていました。そのようにテクニカルに割と必要性の基準がしっかりしているものであれば、大変結構です。

私が思ったのは、効率化がどんどん進んで、頑張った分は全部吸い上げられるような形になると、効率化インセンティブが働かないので、そここのところの場合には必要性をしっかり考えていただきたいということです。

これはイギリスで例えば空港のBAAなどをやるときに、その規制のやり方としてプライスカップにすることによってインセンティブは失わせないようにするとか、そういうようなことのちょっとイメージがあったのですけれども、今いただいたご説明で非常に、むしろかなりテクニカルな、既に確立されたルーティンがあるようなので、よくわかりました。ありがとうございます。

**【梶川分科会長】** もう1つ、研究に関しまして。

**【勢山理事長】** 大変お褒めいただきありがとうございます。

内外と書いてしまって、国内は正直申しまして実施したことがございません。国内ですと、もっと専門的なところがいろいろな研究をされていますので。何かでききましたら挑戦はしてみたいと思います。

それからもう1つ、いろいろな所にご意見や、あるいはご叱責というものをいただくような仕組を、ホームページに作るということにつきましては、私どもも、今、検討しております。ただ、いろいろなご意見も想定され、工夫する余地もあるものですから、これも含め検討したいと思います。

【梶川分科会長】 どうもありがとうございました。

太田先生、よろしいでしょうか。

【太田委員】 ありがとうございます。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 すみません。内外の調査についてコメントさせていただきます。

【梶川分科会長】 どうぞ。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 実はどういうことを想定しているかという、いろいろな技術の標準化等々を促すようにということがございましたけれども、要するに技術の標準化をするためには、やはり外国に限らず国内の、これは別に高速道路会社に限らずいろいろなところの技術ということについて、やはりきちんと調べなければいけないだろうと、こういった思いもございまして、そういうふうに入れさせていただいております。

機構と、内外というところの「内」という意味は合っているかどうかは別にいたしまして、決して非常に狭い意味ではなくて、もう少し機構自ら役に立てる部分、あるいはそれ以外の部分も含めてですけれども、そういうことで幅広くということで、このように書かせていただいたものでございます。

【梶川分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見はございませんか。

【野本委員】 はい。

【梶川分科会長】 よろしく願いいたします。

【野本委員】 機構の一番主たる任務の債務返済のところについて少しお伺いしたいのですが、いたるところにコスト削減ということは入ってきています。コストの中には、そういう今お話にあった人件費がございまして同時に、多分支払の金利は大きな要素を占めていると思いますが、それについて昨今の経済状況を鑑みると、インフレに経済が転じれば、当然金利も上がっていくことが考えられるのではないかとということでございますので、特に新中期計画（案）新旧対照表の9ページにございます第3中期計画（案）欄のところ、有利子負債の残高の目標値がございましてけれども、これは若干今から金利が上がったとしても達成可能な値なのかということを確認させていただきたいのと、これは中期計画ではございませんけれども、そういう今金利も動いているし、外国為替もかなり大きく変動してございますので、その辺りの状況をよくご検討された上

で、資金調達になお一層低コスト化ということを考えていただければというふうに思います。

それで、もう1つ、11ページのところで、これは今回の変更点ではございませんけれども、中期目標にも中期計画にも、債権の資金調達の多様化に努めますと記載があります。これ自体はいいと思うのですけれども、金利情勢の局面ということを考えますと、多分短期の発行よりも長期の発行の方がいいかなと、素人目にはそう思いますので、ここに残っているのはしょうがないと言えましょうがないのですけれども、極力やはり金利のところも考えた上での資金調達に努めていただきたいということを考えている次第でございます。

以上です。

【梶川分科会長】 では、機構からお願いいたします。

【勢山理事長】 ありがとうございます。

28.7兆円の根拠といったご意見・ご質問かと思えますけれども、この債務残高がこのような数字になるかを大きく左右するパラメーターと言いましょうか、ファクターが3つございます。1つは交通量がどうなるのかということによって、貸付料がどういう水準になるかということでございます。現在、最も心配しておりますのは、冒頭、国土交通省の道路局次長のからもお話がありましたように、利便増進事業が平成25年で期限切れになりまして、平成26年からは、会社割引は従来どおり継続できたとしても、利便増進事業部分だけは終わりますものですから、料金が値上げになります。値上げになりますと、もちろん交通量は若干減るのですけれども、やはり値上げの効果の方が、はるかに弾性値が大きいものですから、料金収入が増えまして貸付料も増えるといったような前提で、現在の計画はでき上がっていますので、そこはかなり大きなリスクファクターというように思っております。ただ、それは国のほうで、新たな制度をどう作られるかということ、今まさにご検討されているところでございますから、それに合わせて、また見直さないといけないときは、見直していきます。

2つ目は、おっしゃいましたように金利でございます。この金利につきましては、現在、低金利の中で平成23年に協定の見直しをいたしましてから7年間で4%まで、毎年調達金利が上がってもいいような計画になっております。現行の調達金利は、10年物の例を申し上げますと、金利が0.8%台でございますから、計画よりも実績の方が相当低いということでございますので、インフレ次第でございますけれども、これを脅

かすほどの金利、とりわけ調達金利が全体の債務残高まで影響を及ぼすほどの金額にはならないだろうと思っております。もちろん、そういう状況が生じれば、必要に応じて協定の変更を行うということになると思います。

3つ目のファクターというのが、会社から引き受ける債務です。これは現実には新規の道路、あるいは修繕が完成いたしまして、資産を引き受けると同時に債務を引き受けるということが起こりますときに、それがどうなるかということでございます。もっとも、債務引受限度額というものがございますものですから、一定以上の金額を引き受けるということは、心配しなくていいかもしれません。専らその債務の引き受け時点が前に来るか、後に来るかという、いわば期ずれのリスクだけでございまして、見かけ上は一時的に債務が増えるとか、減るとかということになりますけれども、機構の償還確実性に影響を与えるようなところは、期ずれでございまして、それほど大きなものが生じないというように考えてございます。大体全体のリスクはそのように捉えております。

それから、いわゆる資金調達につきましては、引き続き長期を主体とした調達を基本として行っていきたいと思っておりますが、今は、例えば30年物といった債券を発行できる数量というのが、残念ながら細っております。これは今まで発行してきたのは全部円建て固定利付債なのですけれども、たくさん引き受けてくれていた欧州系の金融機関が、リーマンショック以降、破綻するなどして引き受け手がなくなったということがありまして、発行量が非常に限られております。できるだけ長期にとは考えておりますけれども、そういう状況も踏まえて臨みたいと思っております。

【梶川分科会長】 ありがとうございます。野本委員、よろしいでしょうか。

【野本委員】 はい。

【梶川分科会長】 ほかにございますでしょうか。

他に質問がございませんようでしたら、質疑に関してはここまでとさせていただきます。貴重な皆様のご意見、ありがとうございました。

今いただいたご意見に関しましては、中期目標、また中期計画への反映については、私分科会長にご一任いただければと思うのですけれども、どうでしょうか。

(「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、いただきました意見を踏まえた上で、中期目標(案)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をいたします。



本日の議事は以上でございます。

それでは、議事の進行について事務局へお返しいたします。時間を超過して申しわけございませんでした。

**【高松高速道路経営管理室企画専門官】** 委員みなさまからの大変意義深いご意見、ありがとうございます。

なお、今現在、法令に定められた手続といたしまして、並行して財務省等の協議を進めているところでございます。財務省から意見が出てきた場合に、またいろいろと変更が生じる場合も発生いたしますけれども、そういった場合には別途ご相談させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして高速道路保有・債務返済機構分科会を終了させていただきます。本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

— 了 —