

第1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17年7月6日

【澤田室長】 それでは、大変お待たせをいたしました。ただいまから、第1回の国土交通省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。

本日は、委員の皆様方におかれましては、ご多忙のところ、またお足元の悪い中、ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。私、本日、事務局を務めさせていただきます道路事業分析評価室長の澤田でございます。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

本日の議事進行につきましては、後ほど、分科会長を選出していただくまでの間、私のほうで務めさせていただきたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

では、着席順に委員の先生方のご紹介をさせていただきます。

まず、経済エッセイストの秋岡委員でございます。

【秋岡委員】 秋岡でございます。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 太陽監査法人総括代表社員の梶川委員でございます。

【梶川委員】 梶川でございます。よろしくお願い致します。

【澤田室長】 学習院大学法学部教授、櫻井委員でございます。

【櫻井委員】 櫻井でございます。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 早稲田大学商学大学院教授の杉山委員でございます。

【杉山（雅）委員】 杉山でございます。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 名城大学人間学部助教授、水尾委員でございます。

【水尾委員】 水尾でございます。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 なお、本日は筑波大学大学院システム情報工学研究科教授の石田委員、一橋大学学長兼大学院商学研究科教授の杉山武彦委員、一橋大学大学院商学研究科長兼商学部長の山内委員はご都合によりまして、ご欠席をさせていただきます。

以上、委員8名のうち5名のご出席をいただいておりますので、国土交通省独立行政法人評価委員会令に規定する定足数であります過半数の出席要件を満たしておりますことを、ここにご報告をさせていただきます。

続きまして、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構を所管いたします国土交通

省の出席者をご紹介させていただきます。谷口道路局長でございます。

【谷口道路局長】 谷口でございます。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 増田道路局次長でございます。

【増田道路局次長】 増田でございます。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 日原路政課長でございます。

【日原路政課長】 日原でございます。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 菊川高速国道課長でございます。

【菊川高速国道課長】 よろしくお願いいいたします。

【澤田室長】 木村有料道路課長でございます。

【木村有料道路課長】 よろしくお願いいいたします。

【澤田室長】 室谷鉄道局財務課長でございます。

【室谷財務課長】 よろしくお願いいいたします。

【澤田室長】 下山都市高速道路公団監理室長でございます。

【下山都市高速道路公団監理室長】 よろしくお願いいいたします。

【澤田室長】 尾本政策評価官付企画官でございます。

【尾本企画官】 尾本でございます。

【澤田室長】 吉田日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理室長でございます。

【吉田室長】 吉田です。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 最後に、道路関係四公団の出席者をご紹介させていただきます。

日本道路公団の山本理事でございます。

【道路公団山本理事】 山本でございます。

【澤田室長】 首都高速道路公団の高橋理事でございます。

【首都公団高橋理事】 高橋でございます。

【澤田室長】 阪神高速道路公団の河田理事でございます。

【阪神公団河田理事】 河田でございます。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 本州四国連絡橋公団の村田理事でございます。

【本四公団村田理事】 村田でございます。よろしくお願いいたします。

【澤田室長】 以上、ご紹介でございました。

それでは、議事に先立ちまして、谷口道路局長からごあいさつを申し上げます。

【谷口道路局長】 おはようございます。本日は多忙のところ、また早朝より足元の悪

い中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。また、このたび独立行政法人評価委員会の日本高速道路保有・債務返済機構分科会の委員をお受けいただきましてありがとうございます。重ねて御礼申し上げたいと思います。

道路関係四公団につきましては、昨年の6月に法案が国会において成立いたしまして、今年の6月にその法を受けまして、政省令を公布させていただきました。10月1日を発足の日と定めておりますが、きょうから86日目ということで10月1日を迎えるわけでございます。談合問題等、いろいろ批判のある中で、四公団とも連携をしながら万全の準備をさせていただきたいと思っている次第でございます。幸いに、会長、社長予定者も大臣から発表していただきましたし、5月30日には高速道路株式会社の第1回設立委員会を開催していただき、6月30日には資産評価委員会の第1回会合を開催させていただいたところでございます。

言うまでもなく、ご案内のとおりかとも思いますが、道路関係四公団の民営化は大きな3つの目的がございます。1つは40兆円に上る有利子債務を45年間で確実に返済するというところでございます。

2つ目は、真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担のもとで建設するというところでございます。

最後に、3点目でございますが、民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供するというところでございます。

こうした目的を達成するために機構においては、道路資産の保有や貸付けだけではなく、特に、債務の早期の確実な返済ということが求められているわけでございます。

こうした役割を担う機構の運営につきましては、中期目標、中期計画という目標管理のもとで、基本的には新しい独立行政法人の長の裁量にゆだねられるということになるわけでございます。独立行政法人が所期の目的に照らして成果を上げるためには、的確な中期目標と中期計画を設定することが大変重要であるかと思えます。この分科会では中期目標、中期計画の策定についてご審議をいただき、さらに独立行政法人の発足後は、中期目標期間全体にわたる業績はもちろんのこと、各事業年度の業績についても、評価いただくことになっております。また、独立行政法人の具体的な業務方法の要領を定める業務方法書等につきましても、幅広くご意見をいただきたいと考えている次第でございます。今回の民営化の実効性を高めるためには、分科会の役割というものに大きな期待が寄せられていると考えている次第でございます。

どうか、こうした趣旨を踏まえまして、活発かつ忌憚のないご議論、審議をお願いいたしまして、冒頭のごあいさつにかえさせていただきたいと思います。どうか、よろしくお願ひいたします。

【澤田室長】 ありがとうございます。

それでは、傍聴の皆様をお願いいたしますが、これから議事に入りました後は入退室をご遠慮いただいておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。ダブルクリップでとめてございますもの、ちょっとお外しいたきますと、一番上に議事次第がございまして、座席表、配付資料の一覧と続きます。資料が大ききは1から5までございまして、資料1は「委員名簿」、資料2-1から2-5までは「国土交通省の独立行政法人の評価委員会令」など、当分科会の運営方針に関する資料をつけさせていただいております。資料3は「道路関係四公団の現状と民営化について」という資料でございまして、その後に参考資料として「各公団の現状」の資料を添付してございます。資料4-1及び4-2、それぞれ一枚紙でございまして、これは「日本高速道路保有・債務返済機構の概要」に関する資料でございまして、参考資料といたしまして、「道路関係四公団の事業概要」と「債務返済の試算」を添付させていただいております。最後、資料5ということで、「中期目標（案）、中期計画（素案）について」という資料構成になってございます。そのほかに独立した一枚紙で、後ほどご説明させていただきませんが、きょうご欠席の石田委員からペーパーで事前にコメントをちょうだいしておりますので、その紙が1枚ございます。

以上でございまして、お手元の資料に不足しているものはございませんでしょうか。一一よろしいようでしたら、引き続き、議事に入らせていただきます。

初めに、当分科会の運営につきまして、簡単にご説明をさせていただきます。

【吉田室長】 それでは、私のほうからご説明させていただきたいと思います。資料2の関係でございまして。

恐縮でございまして、初めに資料2-5、通し番号で13ページになってございまして、主要業務の流れについてのポンチ絵があらうかと思ひます。これに基づきまして、簡単に概要をご説明させていただきたいと思ひます。

ご案内のとおり、今度の保有・債務返済機構は独立行政法人として発足するわけでございますが、独立行政法人制度は、11年に通則法ができて、設置されてございまして。従来の公団に対して国が事前にチェックするといったようなシステムから、目標、計画を立て

て、それを事後的にチェックしていく。運営は、法人の自主性になるべくゆだねていくといったようなスキームになってございます。したがって、まず、独立行政法人に対しまして、主務大臣が②にございますように中期目標を指示いたします。それに基づきまして、独立行政法人で中期計画を策定する。中期計画に基づきまして、独立行政法人は業務を行うわけでございますが、年度ごと、またその中期目標の期間ごとに独立行政法人評価委員会、この分科会がこれに相当するわけでございますが、その業務の実績を評価するといったような枠組みでございます。また、必要に応じてその後の業務の状況等々を見まして、⑩にございますように組織存廃等の所要の措置を講ずるといったようなスキームでございます。

中期目標の指示なり、中期計画の策定に当たりましては、一番上の段、①、③とございますように、主務大臣が、中期目標を策定するに当たりましては、評価委員会の意見を聴取する。中期計画の認可に当たっては、やはり同じく評価委員会の意見を聴取するというところで、独立行政法人全体の運営に当たりまして、この評価委員会が非常に重要な役割を担うということでございます。

恐縮でございますが、資料2-1、通し番号の2ページにお戻り願いたいと存じます。政令で運営事項等々が定められております。

まず、第5条で分科会というものがございます。国土交通省の中に独立行政法人評価委員会という親委員会がございますが、その下に、それぞれ法人ごとに分科会が設置されてございます。2ページから3ページにかけて、分科会がございます。この表の一番下、3ページ目の表の一番下にございます日本高速道路保有・債務返済機構分科会というものが本分科会でございます。国土交通省の評価委員会の中で15番目の分科会という形で設置されたところでございます。5条3項にございますように、分科会には分科会長を置き、当該分科会に属する委員の互選により選任するということで、後ほど分科会長をお決めいただきたいと考えているところでございます。また、5項におきまして、分科会長に事故があるときは、属する委員のうちから分科会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理するということになってございまして、これも後ほど、お決め願えればと考えているところでございます。

また、資料2-2の運営規則で、例えば、2条で委員会は委員長が招集する。3条では委員長が議長として委員会の議事を運営するということになってございます。これは分科会にも準用されてございますので、分科会長が招集し、議事を運営していただくというこ

とでございます。また、5条で会議につきましては、原則として公開とするということが定められているところでございます。

資料2-3でございます。情報公開に関しても、一定の決まりがございます。第1条で会議の傍聴についての手続等々の定めがございます。第3では、議事録を作成し、これを公表する。また第4で、委員会の会議終了後、速やかに議事要旨を作成し、公表するといったようなことで、議事録、議事要旨について公表するといったようなことが定められているところでございます。

資料2-4でございます。いわゆる親委員会と、分科会の議決事項の区分けでございます。2にございますように、分科会の議決をもって委員会の議決とすることができる事項ということで(1)、(2)とございますが、例えば、(2)でございますと、中期目標の策定、変更に際しての意見具申。中期計画の認可、変更に際しての意見具申。業務方法書の認可に際しての意見具申ということで、本日ご議論いただきます中期目標、中期計画等々につきましては、基本的にこの分科会でご決定いただくこととなります。また、2の(1)にございますように、各事業年度の業務の実績評価、こういったことも今後この分科会でご議論いただくことになろうかと考えてございます。

駆け足でございましたが、以上でございます。

**【澤田室長】** それでは、早速でございますが、今ご説明させていただきました中にごございましたように、国土交通省の独立行政法人評価委員会令第5条の規定に基づきまして、今から分科会長を互選していただきまして、さらに代理となる方を分科会長にご指名いただきたいと存じますが、各委員の先生の皆様方、どなたか分科会長の選出についてお考えはございませんでしょうか。梶川委員。

**【梶川委員】** 梶川でございます。

本法人の一翼を担う有料道路事業に極めてご造詣が深く、道路や有料道路事業に関する委員会の委員を歴任されていらっしゃいます杉山雅洋委員に分科会長をお願いしてはいかがでございましょうか。

**【澤田室長】** ただいま、梶川委員から杉山雅洋委員に分科会長をお願いしてはというご発言がございましたが、いかがでございましょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

**【澤田室長】** それでは、ご賛同いただきましたので、杉山雅洋委員に分科会長をお願いしたいと存じますが、杉山雅洋委員、いかがでございましょうか。

【杉山（雅）委員】 微力ですが、全力を尽くしてやらさせていただきます。

【澤田室長】 ありがとうございます。

それでは、杉山雅洋委員に分科会長をお願いいたします。杉山雅洋分科会長に席の移動をお願いいたしまして、申しわけありません、分科会長ご就任のごあいさつをいただいた後、以後の議事の進行につきましては、分科会長のほうにお願いをさせていただきたいと存じます。よろしくをお願いいたします。

【杉山（雅）分科会長】 今、ご指名いただきました早稲田大学の杉山雅洋でございます。

昨今、郵政民営化のほうに国民の目は集中している感がございますけれども、道路関係四公団につきましても、大変な関心事でございました。この民営化の事業がうまく運びますように、この保有・債務返済機構のところは非常に大きいと思います。当機構が適切に任務を果たせますよう、私ども、微力を尽くして、意見を申し上げさせていただきたいと思います。どうか、委員の皆様方の積極的なご意見をちょうだいいたしまして、この分科会が円滑に進みますよう、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

それでは、初めに私のほうから国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条の規定に基づきまして、分科会長代理の指名をさせていただきたいと存じます。この件につきましては、本日、あいにくご多用のためご欠席ではございますけれども、独立行政法人の評価委員としても長いご経験をお持ちで、有料道路事業に対しましても、大変ご造詣の深い杉山武彦委員をお願いしたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、早速、議事のほうに戻らせていただきたいと思います。

議題の（４）、（５）及び（６）につきましては、関連が深い内容でございますので、これらにつきまして、事務局から先にご説明をいただき、その後、まとめて質疑の時間をとりたいと存じます。

それでは、まず、（４）と（５）につきまして、道路関係四公団の現状と民営化及び日本高速道路保有・債務返済機構の概要について、事務局のほうからご説明をちょうだいしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【吉田室長】 それでは、「道路関係四公団の現状と民営化について」という資料3に基づきまして、ご説明させていただきます。通しページの14ページでございます。

1枚おめくりいただきまして、まず、高速道路整備の経緯がございます。昭和31年に有料道路事業の根拠法となります道路整備特別措置法が制定されてございます。あわせて、

同年に道路公団が設立されてございます。その後、昭和34年、37年と首都高、阪高、また、45年には本四公団が設立されてございます。一番下に平成16年、昨年でございますが、道路関係四公団の民営化関係法が制定されたということで、昭和31年に有料道路制度がスタートしてから約半世紀、50年を経て、有料道路制度の大改革を行ったということでございます。

もう1枚おめくりいただきます。有料道路制度に基づきまして、道路公団はじめ、いろいろな主体が道路の種別に応じて、整備を進めてきたわけでございますが、右側にこれまでの整備の延長がございまして、高速道路でいきますと、一番上、7,363キロ、これらを含めまして、右下、合計がございまして、1万289キロとなっております。有料道路制度を活用しながら、高速道路をはじめ、我が国の基幹道路の整備を1万余キロ行ってきたということでございます。

もう1枚おめくりいただきます。高速道路の役割でございます。左側にピラミッドの図がございまして。その一番下にございまして、市町村道を含めまして、我が国の道路の延長総キロ、118万2,000余キロでございます。このうち、高速自動車国道、ピラミッドの一番上にございまして、7,363キロということで道路延長全体に占める割合は0.6%でございます。しかしながら、右のほうにございまして、例えば、国内貨物輸送量の欄で見ますと、道路関係の輸送トンキロの中で約44%を占めるということで、高速道路の我が国経済社会に果たす役割は非常に大きいということが言えるかと考えてございます。

もう1枚おめくりいただきます。一定の整備が進んできている高速道路でございますが、今後の主な課題といったようなことで大きく3つほどあると考えてございます。

第1点目は、ミッシングリンクの存在ということで、まだまだネットワークとして完成していないといった部分への対応がございまして。

2番目は、長いインターチェンジ間隔の存在ということで、欧米に比べまして、まだまだインターチェンジの間隔が長いといったようなことで、例えば、今後ETCを活用したスマートインターチェンジの設置等々によりまして、もう少し使い勝手のよい高速道路を目指すべきではないかと考えてございます。

③は、料金の割高感が大きいということでございまして。今回の民営化の1つの目的でございますけれども、民営化会社のいろいろな創意工夫等を活用しまして、多様で弾力的な料金施策の展開といったようなことが期待されると考えているところでございます。



もう1枚おめくりいただきます。高速道路整備の流れでございます。

高速道路につきましては、予定路線が法定されております。その後、基本計画、整備計画といった手順を踏んで、具体の整備に入っていくわけでございますが、現在、整備計画を決定しながら、まだ未供用の区間が1,979キロということで、2,000キロ弱ございます。この整備が急がれるわけでございますが、今回の一連の改革の中で、今後は大きく左側の有料道路事業による整備と、右側、新直轄による整備、税金による整備の2本立てで展開されるということでございます。主に民営化会社なり、機構が関係するのは左側の有料道路の部分でございます。

もう1枚おめくりいただきます。今回の民営化の中で、建設コストの削減が大きな課題となりました。

先ほどの2,000キロ弱の高速道路、今回の民営化の議論の始まる前の想定では、残事業費、約20兆と私ども見込んでございました。これを、コストの削減、また新直轄に持っていくといったようなことも含めまして、有料道路事業といたしましては、10.5兆に削減するという計画でございます。4兆分につきましては、既に計画に反映しているところでございますが、残りの2.5兆につきましては、今、鋭意見直し作業を進めているところでございます。総理が、よく、今度の改革で高速道路の建設コストを半減したと言いますのは、この20兆を10.5兆にしたということでございます。

もう1枚おめくりいただきます。今回の民営化に関する議論の経緯をまとめたものでございます。平成13年の12月19日に特殊法人等整理合理化計画が閣議決定されてございます。ここで、道路関係四公団の民営化の方針がうたわれてございます。その後、道路関係四公団民営化推進委員会での議論、また政府・与党での議論等々を踏まえまして、昨年3月に、一番下でございますが、道路関係四公団の民営化関係法ということで国会でご議論いただき、6月に成立したということでございます。したがって、今回の改革は4年に及ぶ改革で、10月に6会社、機構の発足を目指してございますけれども、4年に及ぶ改革の最後の詰め作業に入ってきている段階だということでございます。

もう1枚おめくりいただきます。道路関係四公団の民営化の枠組みの概要でございます。今回の民営化の目的、大きく3つに整理させていただいております。

1点目は、40兆に上る有利子債務を確実に返済していくことでございます。

2点目は、真に必要な道路を会社の自主性を尊重しつつ、早期にできるだけ少ない国民負担で建設することでございます。

3点目は、民間ノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定や、多様なサービスを提供することです。

この3つを大きな目的と考えています。

その下、民営化の概要とありますが、今回の民営化関係法によりまして、現在ある4つの公団が1つの独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と6つの高速道路株式会社に分割されるということになります。今後は会社と機構の役割分担により高速道路事業を進めていくことになります。

会社と機構は協定を結び、協定に基づいて、それぞれが事業を行うことになります。機構は、道路資産の大宗を保有し、またあわせて、債務を保有し、道路資産を会社に貸し付けて、その貸付料、リース料で債務を返済していきます。機構としては、45年以内での確実な債務返済ということが大きな目的になるわけになります。会社側は、道路資産を借り受けまして、料金徴収、また管理業務、またみずから資金調達し、新たな新規の建設も行ってまいります。新規の建設路線につきましては、でき上がった時点で、資産と負債あわせて、機構に承継するといった枠組みとさせていただきます。機構は、発足当初の既存債務とあわせまして、新規債務含めて、45年で確実に返済するというスキームとさせていただきます。

以上が、民営化全体の大きな流れとさせていただきます。

参考資料3-1から4につきましては、四公団の概要を整理させていただいたものですが、これについての説明は省略させていただきたいと存じます。

資料4-1をご覧くださいと思います。今回のこの分科会でご議論いただきます高速道路保有・債務返済機構についての概要を一枚紙で整理させていただいたものになります。

まず、目的とありますが、機構法によりまして、1つ目は、高速道路に係る国民負担の軽減、2つ目として、高速道路株式会社による高速道路に関する業務の円滑な実施の支援ということが今回の債務返済機構の目的として定められております。

また、独立行政法人の通則法におきまして、そもそも独立行政法人制度の目的といたしまして、適正かつ効率的な業務の運営、また組織運営の状況を国民に明らかにする、透明性を向上していくことが求められております。これら2つを受けまして、大きくこの債務返済機構の目的を4つに整理させていただいております。

1点目は、民営化後、45年以内での債務の確実な返済ということになります。

2点目は、良好な道路資産として保有するということとさせていただきます。

3点目は、高速道路事業、また機構の業務も含めまして、全体的なコストの縮減ということでございます。

4点目は、透明性の向上ということであろうかと考えてございます。

これら目的のために、主な業務と課題ということで整理させていただいています。左側の業務は、法律で機構の業務とされておりまして整理しているものでございます。

まず、①でございますが、道路の資産の保有、また貸付け業務であるわけでございます。この課題といたしまして、道路資産が常時良好に保たれているようにする、また、資産内容を適切に把握していくといったようなことが重要な任務としてであろうかと考えてございます。

②、債務の返済でございます。これが、機構の大きな業務の1つになるわけでございますが、貸付料、料金収入の見通しに当たりまして、まず交通量、金利を適切に推計していくといったようなこと。また、情勢の変化に遭った場合には、債務を確実に返済するといったような観点からも適切に協定を見直していくといったようなこと。また、債務を適切に管理していくといったようなこと。40兆に上る大きな債務でございますので、借換資金の安定的な確保、または調達が多様化、加えて、金利コストの低減といったようなことが重要な業務、課題としてであろうかと考えてございます。

③、④は、それぞれ債務の引受け、無利子貸付け等々に係ることも適切に行っていくということでございます。

また、⑤でございますが、コスト縮減の助長ということで、これも会社に対する建設、管理のコスト縮減のインセンティブとなる措置を適切に講ずるといったようなことが法律でうたわれてございます。建設コストの縮減、管理コストの縮減も重要な業務としてであろうかと考えてございます。

⑥、権限代行でございます。具体の管理業務は会社が担うわけでございますが、公権力の行使にかかわるような部分は独立行政法人に道路管理権限が、一部残されてございます。そういったものを会社と適切に連携しながら、効率的に展開していくことが重要な課題としてであろうかと考えてございます。

これら業務を行うに当たっての組織でございますが、3として、組織概要ということで整理させていただいております。

法律で役員については定めがございます。理事長のもとに理事長代理と理事2人、さらに監事2名を置くこととされてございます。また、職員数につきましては、現在90名程

度で発足することを考えてございます。国会審議等々での100人に満たない規模で、必要最小限で発足するといった議論を踏まえまして、現在、このような規模でスタートというふうに考えてございます。

40兆に及ぶ資産と負債の大宗を機構が承継するというところでございます。一方、現在、四公団で職員、合わせて1万余名ございますけれども、その1%に満たないスリムな形で発足することを考えているところでございます。

もう1枚、資料4-2でございます。機構関係の今後のスケジュールを整理させていただいてございます。本日、7月6日でございますが、第1回の独法の評価委員会ということで、中期目標、中期計画のご議論をいただきたいと考えてございます。9月の中旬に第2回を開催させていただいて、中期目標、中期計画についてのご了解をいただければと考えてございます。それを受けまして、9月の下旬に機構の設立委員会を経て、10月1日、6会社と併せて機構の成立ということでございます。ここで、機構が業務を開始することになります。この時点で、ご議論いただいた中期目標、中期計画を同日付で認可し、スタートするということとなりますが、実際にはこの後、ほぼ半年かけて機構と会社の間で、いわゆる先ほど申し上げました協定を締結することになります。10月1日前に暫定的な協定を国土交通大臣が定めまして、6会社、機構がスタートするわけでございますが、本協定は10月、スタートした後、半年間かけて機構と会社の間で結ぶというスキームになってございます。貸付料を幾らと設定するのか、将来会社が建設する新規建設分の債務の引受けの限度額をどのくらいに設定するのかといったことは半年間かけて発足後に機構と会社の間で締結するといった流れでございます。

したがって、今後、中期目標と中期計画をご議論いただきますが、特に、中期計画の部分は本協定を踏まえませんと、なかなか具体的な、数値的なものが固まってこないということもございますので、とりあえず、ご議論いただいたもので10月1日にスタートいたしますけれども、本協定を踏まえまして、来年の4月前後に中期計画については本協定を踏まえた形での見直しが必要になってくるのかと、また、その際この分科会でご議論いただいた上で、見直し作業を固めていくことになるかと考えているところでございます。

簡単でございますが、私からは以上でございます。

【杉山（雅）分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、中期目標（案）及び中期計画（素案）につきまして、事務局からご説明いただきたいと思っております。お願いします。

【澤田室長】 それでは、お手元の資料、通しページでは54ページからになります、資料5ということで、この資料に基づきましてご説明させていただきます。

中期目標と中期計画がそれぞれ紙の左側と右側に分かれて並列に対比させるような形で記述をさせていただいております。中期目標につきましては、これは独立行政法人の通則法第29条第1項に基づいて、国土交通大臣が定めるというものでございます。

今、ご説明ありましたように、中期計画のほうは正式には10月1日に発足いたします機構が作成するものでございまして、独立行政法人通則法の第30条に根拠があるものでございます。

最初の54ページと55ページの2ページにわたりまして、全体の構成を大まかに整理させていただいております。中期目標のほうでございまして、ローマ数字のIからVまででございます。

このIの中期目標の期間から始まりまして、最後、Vのその他業務運営に関する重要な事項まで、この5項目を中期目標に整理することについては独法通則法の第29条第2項に定められており、こういった整理をさせていただいているということでございます。

先ほど、ご説明いたしましたように、10月の民営化前にもう1度目標と計画につきまして、ご議論をちょうだいする機会を用意させていただきますので、本日は中期目標の案、こちらのほうを中心にご説明をさせていただいて、次回、今日いただいたご意見を踏まえて、修正させていただいたものとあわせて、もう少し時間が経ちますと中期計画の記述の内容も若干具体化できる部分も出てまいりと思っておりますので、あわせて、中期計画のほうもご議論いただければと存じます。

それでは、56ページでございます。ここから、具体的にご説明できる内容になっております。ちょっと活字が小さくて恐縮でございますが、まず、中期目標の案ということで、序文、これは法に基づいてこういった目標を定めますということを宣言している文章でございます。

次に、前文でございますが、第1パラグラフにつきましては、高速道路網というのが国土政策を実現する上で重要な基幹的インフラであるということ、そして、国民の共有の財産であるということを述べさせていただいております。

第2パラグラフ、冒頭の局長あいさつ、それから先ほどの資料説明でも再三出てまいりましたが、今回の民営化の大きな3つの目的、これをかぎ括弧つきでここに書かせていただいております。機構といたしましては、こういったミッションを実現するために、同じ

く10月から発足する会社と相互に連携、協力して具現化することが必要であるということを書かせていただいております。

第3パラグラフといたしましては、今までの民営化の議論の過程で、旧公団に対しまして、非常に高コスト体質になっているのではないかというような批判、ご指摘を踏まえまして、また独法の一般的な使命でもございますが、効率化といったことを書かせていただいております。また、いろいろな透明性を十分確保するんだということを書かせていただいております。

次の57ページのほうに移らせていただきまして、ローマ数字のⅠ、中期目標の期間でございます。

中期目標の期間につきましては、おおむね3年から5年の間というふうに定められておりますが、本法人の場合につきましては、道路資産の保有と債務返済という非常に長期間にわたる業務でございます。したがって、その上限の5年というのを中期目標の期間として考えさせていただきたいと考えてございます。なお、そこに記述させていただきましたように、最初の17年度は10月1日ということで、下半期からの立ち上がりになりますので、最初は4年半という期間を置かせていただいております。

次の、ローマ数字のⅡの業務運営の効率化に関する事項ですが、大きな柱立てとしては5つほど用意させていただいております。その1番、組織運営の効率化ということでございます。

先ほども申し上げましたように、四公団から会社と機構に分かれるわけでございますが、1万余名の今の職員の中で100人に満たない職員数で立ち上がるということで、必要最小限の組織として設立し、組織運営の効率化に十分配慮した上で、その設立後においても業務や組織のあり方について継続的に点検を行って、機動的に見直しを実施していくんだということを書かせていただきました。

次に、2番の業務リスクの管理でございます。

①といたしましては、会社との間でいろいろ協定を結ぶことになるわけでございますが、いろいろな貸付料等の設定に当たりまして、その一番バックグラウンドとして影響を与える金利、交通量の見通しといったものにつきまして、十分検討するんだということを書かせていただいております。

それから、②といたしまして、債務返済の見通しにつきまして、常時できる限り定量的に把握して、適切な債務の残高の管理に努める。そして、おおむね5年ごとに協定につい

での検討を加えていくんだということを書かせていただいています。

あわせて、いろいろ債務返済という大きなミッションに影響を与えるような、いわゆる大規模な災害の発生でありますとか、その他社会経済情勢の重大な変化があった場合には、必要に応じてそういった見直しを適切に行っていくということを書かせていただいております。

それから、3番の業務コストの縮減ということでございます。これにつきましては、そのこの3行目から4行目になりますが、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額に2を乗じた額を上回らないこと、すなわち、この5年後の見直しのときにその当該年度がこの発足の平成17年度の経費を上回らないということを書かせていただいております。

続きまして、4番、積極的な情報公開ということで、機構が行う業務につきましても、説明責任を果たすために、財務諸表等の法定の開示事項に加えまして、積極的に種々の情報を開示していくということを書かせていただいております。

それから、5番、業務評価の実施ということで、またこの評価委員会にもお諮りをさせていただくことになってくるフォローアップの作業でございますが、業務実績の評価を実施するというところでございます。

次、ローマ数字の大きなⅢといたしまして、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事項でございます。

3行ほど書かせていただいておりますが、これは機構法の第4条の機構の目的のところから引用させていただいた文言でございます。さらにその中身として、1番から10番まで書かせていただいておりますが、これにつきましては、機構法の第12条に定めがあります機構の業務の範囲、こちらのほうから書かせていただいております。

1番は、先ほど、資料4-1であらあらご説明いたしましたので、本当にポイントだけかいつまんでご説明させていただきます。道路資産の保有・貸付けということで、道路資産の内容を適正に把握して、その資産内容が常時良好な状態に保たれるように維持、あるいは修繕されるよう適切な措置を講ずるということを書いてございます。

それから、2番といたしまして、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ということで、①のところでは、45年以内にその債務を償うということを書かせていただいております。そのためには、貸付料の額について、会社が徴収する料金収入、及び高速道路の管理費の将来の見通しを勘案して定めること、これは当然のことでございます。

ますが、そういった記述でございます。

それから、②の1)と2)でございます。高速自動車国道、今の日本道路公団のイメージで考えていただければいいかと存じますが、この高速自動車国道と本州四国連絡高速道路、これにつきましては、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。それから、2)、首都高速と阪神高速、それから高速自動車国道及び本四公団の道路以外の高速道路につきましてでございますが、毎事業年度末における機構の債務の残高が、民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないように努めることというふうに書き分けてございます。このところは、特に、首都高等の場合、今、仕掛かり品の、非常に事業費の大きいところが、もう既にかなり手がついておまして、1)のような承継債務を上回らないというような縛りがかかりますと、大幅に供用が延びてしまって、かえって、逆に効率が悪くなるというようなことも踏まえまして、こういった形の整理がなされていると考えております。

これらの書き分けにつきましては、先ほどの説明の中にもありましたように、民営化のいろいろな議論の過程における政府・与党の申し合わせの中で整理が既にされている内容でございます。

それから、4)になります。これも1つポイントでございます。全国路線網に属する高速道路云々とありまして、日本道路公団につきましては、東、中、西の3会社に分かれるわけでございますが、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて、返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること、すなわち、よくご批判がありました、例えば、東名の料金収入をもって、四国とか、九州の道路をつくるのはおかしいじゃないかというような議論、そういったことを勘案いたしまして、ここではそれぞれの会社の中でしっかりと債務の返済について管理をやっていく、フォローをやっていくということでございます。

それから、次の3番のほうに移らせていただきます。

会社が高速道路の新設、改築、修繕、または災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受けということで、先ほど申し上げましたように、会社のほうで道路の建設等を行って、供用する場合に、その資産が債務と抱き合わせで機構のほうに移されるわけでございますが、その場合に機構が会社から引き受ける債務の限度額、こういったものは



事業費の管理を適切に行うことができる範囲で確認していき、適正な額を設定しなさいということを書かせていただいております。②から④については、いずれもその内容が適正であることをきっちりチェックしなさいというような内容でございます。

それから、次の4番は、ちょっと長いですが、政府もしくは出資地方公共団体から受けた出資金、または出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした、首都高速道路株式会社、または阪神高速道路株式会社に対する無利子貸付けということでございます。

現在も、都市高速道路につきましては、建設にかかる出資金がそれぞれ出されてございます。今度、機構を介してそれが行われるということで、今のシステムが継続されるというふうにご理解をいただければと存じます。

それから、5番といたしまして、国または出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした会社に対する災害復旧費用の無利子貸付けということで、特に、災害復旧、こういったものに関しまして、国または地方公共団体のほうからその復旧に要する費用に充てる資金の一部、こういったものを機構を介して会社のほうに無利子貸付けを実施できるといった内容のものでございます。

次の6番、これが、1つ、今回の民営化の大きな特色にもなっておりますが、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必要な助成、いわゆる会社の経営努力によりまして、当初、協定等で見込んでおりました必要な経費、これの縮減が図られた場合には、さらにそういったことを促すために機構のほうから会社に対して、必要な助成を行う仕組みというのが法定でございまして、これについて、書かせていただいているものでございます。

それから、7番といたしまして、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ということで、これは先ほど説明しましたように、道路管理者の権限といったものが機構のほうにも残ります。会社のほうの現地で即応しなければならないようなものも含めまして、会社と密接に連携をとって、管理上、支障を来さないようにやっていくということを書かせていただいているものでございます。

それから、8番、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務です。これは、昭和56年にできた特別措置法でございまして、本四連絡橋が、従前あったものに影響を与えるといったことで、いろいろなフェリー事業を営む方への助成であるとか、あるいは本四ができたことによって規模が縮小して、離職される方の再就職の促進等、こういったことを内容とした法でございまして、これがまだ生き

てございますので、こういった今持っている業務を引き続き機構のほうで持っていくというものでございます。

それから、9番の本州四国連絡鉄道施設に係る業務です。本四に関しましては鉄道が一部ございます。鉄道事業者から当該施設の管理費に充てるために必要な利用料を確実に徴収するんだと、なおかつ、当該施設の管理をきっちり行いましょうということで、これは機構法第12条の第2項が基本になりますが、これに基づいて書かせていただいております。

10番といたしまして、今ご説明したような業務の遂行に当たっての取り組みということで4点、1つは、当然でございますが、国、出資地方公共団体、それと会社、こういった関係の機関との緊密な連携の推進。

②といたしまして、トータルとしてのコストの縮減。

③といたしまして、これは一般的に独立行政法人ではうたわれていますが、環境への配慮ということで、環境物品の調達に留意するという点。

それから、④といたしまして、危機管理です。いろいろな大きな事故であるとか、あるいは地震などの災害等不測の事態にきちっと対応できるように日ごろから体制を整えておくという趣旨の文言でございます。

続きまして、ローマ数字の大きなIVでございます。財務内容の改善に関する事項、一番として、財務体質の強化ということで3行ほどしか書かせていただいてございません。

現在、いろいろ作業をやっておりまして、それぞれ、公団から機構と会社への資産の承継でありますとか、資産評価委員会で並行してご議論いただいております資産評価など、今後、徐々に固まってまいります。それらをいろいろ踏まえまして、右側のほうにございます中期計画の中に具体的に落とし込んでいくことになるかと考えてございます。

本日のところは、具体的な内容になってございませんことはお許しをいただきたいと存じます。

最後に、V番ということで、その他業務運営に関する重要な事項、特に、人事に関する事項といったことで、そこに①、②と2つ書かせていただいております。

雑駁な説明でございますが、以上でございます。

【杉山（雅）分科会長】 どうも、ありがとうございました。

ただいま、資料3、4、5をまとめてご説明いただきました。これにつきまして、ご質問、あるいはご意見がございましたら、どこでも結構でございますので、お寄せいただけ

ればと存じます。いかがでしょうか。

あるいは、先生方、お目通しいただいている間、既に事務局のほうから、本日ご欠席の杉山武彦先生と、山内先生からのご意見をちょうだいし、また石田先生からは1枚のペーパーをお寄せいただいておりますので、それをご紹介いただければと思います。

【澤田室長】 それでは、お手元、別紙で1枚用意させていただきましたが、6月30日付で、事前にご説明に伺った際、石田先生のほうからペーパーでちょうだいしております。ペーパーでございますので、これは朗読をさせていただきたいと存じますが、記以下でございます。「全体として、確実な債務の返済やコスト削減だけが強調されている印象を受ける。これらが機構の重要なミッションであることは理解できるが、一方で高速道路は国民の共有の財産であり、最大限の社会的便益が創出され、利用者並びに高速道路が存在する地域の立場が十分考慮された活用がなされなければならないことも同時に重要なことである。このことは、公団民営化がなされたとしても、いささかも変わるものではないと考えるので、中期目標の前文で強調するなど、記述を工夫すべき。」これが1つでございます。

それから、2つ目といたしまして、「また今後議論すべき事項であろうが、機構と各高速道路会社の間で取り交わされる協定にも上記の観点から、①ネットワーク全体として機能を十分に発揮できるような政策的な料金のあり方に関する記述、②国民全体で高速道路ネットワークの有効な活用方法についての議論ができる前提として、交通量や需要動向に関する情報が重要かつ必要であるので、これらの提供・公開に関する記述、③真に地域活性化に資するようなSA・PAのあり方に関する記述などが含まれることが望ましい。以上」と大きく2つのご意見をちょうだいしてございます。

あわせて、ペーパーではございませんが、山内委員と杉山武彦委員に、事前にご説明をした際に口頭でございますが、ご意見をちょうだいしてございます。それをご紹介いたします。

まず、山内委員でございますが、先ほどのご説明にもありましたように、今回の民営化のスキームから考えると、10月前にきっちりした中期計画を決めるというのは難しいのではないかと。したがって、その中期計画の具体的な書き方というのがどこまでできるのかといったことについて、少し工夫もしていかなければいけないのではないかとというのが1点。その際に、中期計画になるべく定量的データを盛り込みたいという考え方はわからなくはないが、最初は往々にして無理をする場合が多いものである。いろいろ、今まで独

法の評価委員のご経験がおありということですが、ご自身の経験からいっても、フォローアップのときに困る場合があるので、定量的データの記述にそんなにこだわる必要はないのではないかというご意見をちょうだいしております。

ちなみに、資料5の右側に中期計画のイメージを載せさせていただいてございます。この中でこの部分は数字が入るんだろうというところはほとんど黒丸で書かせていただいておりますが、その部分を指しての山内委員のご意見でございます。もちろん、何も書かなくていいということではないのですが、定量的データを盛り込むことにより、かえって難しくなるというようなこともあるので、そこは注意してくださいというご意見でございました。

それから、もうお一方、杉山武彦委員でございますが、中期目標と中期計画の記述というのがオウム返しのようなものになるのはやむを得ない。これはほかの事例でも同様だと認識していますというのが1点。

それから、これは山内委員と異口同音というか、若干似ているご意見でございますが、中期計画に入ってくる数字というのは、あまり気にする必要はないと考えている。そういったご意見をちょうだいしています。

というのは、フォローアップする際に、達成できた場合と達成できない場合に大別して考えたときに、達成できなかった場合というのは、当然、事務局側からその分野に最も通じた人間がいろいろな理由を説明をしてくる。それを評価するというか、それを判断するだけの根拠は委員としてなかなか用意できないので、それを黙って聞いてしまって、ああ、そうですかという形になる場合が多い。

一方で、達成できた場合には、もちろんその過程で当該法人の努力があったというのは当然あるのだけれども、さかのぼっていくと結局、当初の目標設定の数字が甘かったのではないかという問題が最後までつきまとってしまう。このところはなかなか説明し切れない。したがって、定量的データの記述というのはよしあし、いろいろな面があるので、よく考えながらやるべきではないかということでした。杉山武彦委員個人としてはあまり積極ではないというご意見をちょうだいしております。

以上でございます。

【杉山（雅）分科会長】 どうもありがとうございました。3人の委員からは、資料5についてのご意見が集中しているというように思います。これらのご意見を踏まえまして、資料5に限らず、資料3、4を含めまして、委員の皆様方からご質問あるいはご意見をち

ようだいでできればと思います。

はい、どうぞお願いします。

**【櫻井委員】** 今ご紹介があった意見で定量化の話があったんですけども、少し観点が違うかもしれませんが、今の政策評価法の議論というのがちょっと頭でっかちになっているところがあって、評価ってものすごい難しい話なのと、しかもある種の基準があって、よかった、悪かったという判断をするときに、裁判所がやるような適法・違法の判断とは違って、ある種裁量に入ってくるようなところになるので、私たちはそういう裁量審査に入るような基準については、そのノウハウもないところなんです。

であるにもかかわらず、総務省がつくっている政策評価法みたいな、省庁横断的に評価を一律にやりなさいという仕組みがあって、それがとてもひずみが大きい。できないことをやれというのを強いているところがありまして、そういう意味では、これは理論的に申し上げているんですけども、評価に費やしている労力というものがあまりにも大きすぎるというところが抽象論としてあって、評価ばかりやっていないで、もっと大事なことがいろいろあるだろうというところは基本的にあるんだろうと思います。

ですから、これは大もとの総務省のほうの話なんですけれども、評価法そのものの基準をよく考えないといけなくて、むしろ分科会とか、そういうところでもう少し絞った形で、無理をせずにちょっとずつ堅実な基準設定をしていくというところが大事だというのが一般論として言えるところだろうと思います。

ということで、おおむね今のご意見に賛成であるということと、私立大学も中期目標云々みたいなのはあるんですけども、確かに後で困るという話があって、変な話で、少し堅実な目標を立てておきますと、それをちゃんと達成できた形で前向きな評価ができますので、長い目で見るとそれも大事なことかなと思っております。

それで、質問等がちょっとあります。この民営化法の話というのは、行政内部の方はよくおわかりなのかもしれないんですけども、法律だけから見ていきますと、なかなかスキームが複雑で難しいんです。

**【杉山（雅）分科会長】** 資料4-1でございますね。

**【櫻井委員】** ええ。まず1つは、資料4-1なんですけれども、これは1点確認なんです。この機構の業務のところ「道路資産の保有」という言葉と道路資産の「引受」なんていう言葉があるんですが、道路そのものの所有権というのは国にある、それを機構に完全に移転するという理解なんですか。

【吉田室長】 現在、道路資産は公団が保有しています。今の公団のスキームもそうなんですが、償還が終わったらその資産を無料で最終的には本来道路管理者、国道であれば国に引き渡すということでございますが、現時点では道路資産の所有権は公団にございます。

今回民営化するに当たっては、道路資産とそれに対応する負債は、ここでご議論いただきます機構が所有権を有するということになります。45年間で借金を返し終わって、機構は解散するわけですが、その時点で高速道路資産についてはやはり本来道路管理者に無償で返還するというところでございます。

【櫻井委員】 「保有」という言葉の意味なんですけれども、民法上の所有権の移転があると考えていいんですか。そこら辺がちょっと気持ち悪くて、「国民共有の財産」というのがわりとアバウトに言葉としては使われているんですが、理念としてはわかりますけれども、じゃ財産権の帰属は厳密にいうと一体どこにあるんだろうかというのが、ちょっと法律だけではよく読み取れないので。

【吉田室長】 四公団のもろもろの資産が今回機構と6会社に承継されるわけでございます。具体的には、承継計画といったものに基づきまして、民営化10月1日時点で四公団の資産・債務が、それぞれ機構と6会社に計画に従って承継されることになってございます。道路資産につきましては機構が承継いたしますのでその所有権は機構に帰属するというところでございます。

ここで私どもが「国民共有の財産」と言っているのは、機構といえども公的な主体であるということもございまして、将来的には45年後、本来の国なり、一部公共団体がございまして、道路管理者に返して、無料をご利用いただくといった社会資本という性格に着目して、「国民共有の財産」という表現を使わせていただいております。

【櫻井委員】 最後に元に戻るといいますか、道路管理者のところに戻ってくるといことは、理念としてはやや抽象的になりますけれども、国のものであるということ、公のものである、そういう前提で「保有」という言葉を使っているということですね。

【吉田室長】 はい。

【櫻井委員】 あと、こちらの中期目標のほうに重要な財産の譲渡についての記述がございましたね。たしか表題だけだったかな。細かい財産については機構等で処分することができるということでしょうか。

【澤田室長】 中期計画のほうの記述ですか。64ページの大きなV番のところござい

いますか。

【櫻井委員】 そうですね。

【澤田室長】 これは先行事例を参考にして、一応枠取りとして、「重要な財産を譲渡し、または担保に供しようとするときは、その計画」と書かせていただいております。

ただ、今回の計画のスタートに当たっては当面そういったものはございませんので、今回ご議論いただくところは、具体的には空っぽの該当なしといったところで始まってまいります。

【櫻井委員】 それは経済活動として、個別の財産については売ることがあり得るといふことですね。

【吉田室長】 中期計画で記述すべき事項は、今回の機構だけではなくて、独法に共通的にこういう事項を定めなさいというものに基づきまして、一応書いてございますけれども、今回の機構に関しましては道路資産でございますので、当面ここに該当するものは出てこないと我々は考えてございます。

【櫻井委員】 もう1点いいですか。

【杉山（雅）分科会長】 どうぞ。

【櫻井委員】 あともう一つは、資料3の20ページですか、建設コスト削減の話がございましたが、最初に局長もおっしゃったように、談合の話があって、コストが高めだったということがどうも明らかになりつつあると。これからもう少しいろいろ広がってくる可能性もあると。そうすると10月1日までには確定するものも、確定といえますか、ある程度どのぐらい談合分が上がっているものがあるだろうか、それなりに出てくると思うんですけども、それはコスト削減の中でさらに新たにカウントして、計画等々で、あるいはもう少し下のレベルでもいいんですけども、反映するというご予定はございますか。

【澤田室長】 今の資料3の20ページのところ、先ほど全体20兆円が10.5兆円、なおかつ公団で執行します今7.5兆円が残りの有料道路事業費ということでご説明させていただきました。櫻井委員が今お話しされました、談合分でコストにはね返るのはどのぐらいというのはちょっと定かじゃないというか、必ずしもきっちりリンクするものではないと理解しておりますが、1点、事実関係だけ申し上げれば、この左側のところに黄色い枠取りで2段、コスト削減で4兆円と2.5兆円とございます。上のほうの4兆円につきましては、15年3月25日の段階で内容がきっちり固まって、いろいろと計画面を見直すこと等により積み上げたものでございます。

2段目の2.5兆円、政府与党申し合わせ15年12月22日と書かれてございますが、これについては道路公団で現在検討中となっております。このうちのおおむね0.5兆円、約5,000億円につきましては、いろいろな入札契約関係、まさに今の発注のあり方の工夫ということで5,000億円生み出す、そういった方向で整理が進められつつございます。

ストレートなお答えになるかどうかわかりませんが、そういったところも当然コスト削減の中には大きな柱として入ってくるということでございます。

【杉山（雅）分科会長】 よろしいですか。

【櫻井委員】 はい。結構です。

【杉山（雅）分科会長】 今の櫻井委員の最初のコメントに関連するんですが、さらに山内委員と杉山武彦委員のご指摘に関連して、私も1点質問ないしは、あるいは意見みたいなことを申し上げたいと思います。

この資料5の5ページ、業務コストの縮減のところ、実は中期目標についてここでは数字が入っています。計画のほうは黒丸ですけれども、数字を入れる云々ということで非常に難しいという指摘がある一方で、近年盛んに言われているのは、費用対効果分析をはっきりやって具体的にわかるようにしろという要請があるんですね。ただ費用対効果分析、これは近年非常によくやられてきてはおりますけれども、本来、1つの数字でもってあらわすのは難しい側面がいっぱいある。そういう点では、具体的な数字というのをもし書くのであれば、あくまでも目標であって、それにこだわらなきゃいけないという位置づけだと厳しいのかなと、こんな感じがいたします。

それに関連して、これはあまり大きな問題ではないのかもしれませんが、5ページの一番最後に「平成17年度の当該経費相当額に2を乗じた額を上回らない」という数字があるんです。確かにコストが低く抑えられれば、それにこしたことはない。これは何ら異論のないところですが、今後、維持管理がかなり要請されてきて、特に安全性との関係ですね。鉄道なんかでは今それが非常に問題視されているんですけども、安全性を担保した上でコストを縮減するという要請が出されたから、非常に厳しいことになるのではなからうか。その点で、こういう数字が果たしていいのかどうか。

8ページに災害復旧等のことが書かれておりますので、あるいはここでカバーされるのかなという推論もできるんですけども、数字のあり方というのは実情に照らして考えないと、かなり危険かなという感じはあります。この2というのは何か具体的な根拠があってのことでございますか。



【澤田室長】 すみません。ちょっと私の先ほどの説明が舌足らずだったので、もうちょっと丁寧に説明させていただきますが、今、杉山分科会長のほうからお話のありました5ページ、通しページ58ページの3番の業務コストの縮減、これは機構が機構としての業務を遂行するためにかかるコストの縮減ということです。その大宗は、機構は資産を保有して、その債務を返済していくということですが、当然抱えている債務の借換えが出てまいります。その借換えの金利がちょっとでも変わると、持っている債務が非常に大きいものですから、そこにかかるいわゆる業務コストが非常に大きく変わるので、当然、機構としてはいかに少ない金利の資金を調達して借り換えるか、これが大きな業務になってくると思います。

それがボリューム的には一番大きいんですが、他に、一般管理費がございます。機構全体の中の特に人件費、給与のイメージで結構でございますが、このところで中期目標期間の最終年度、すなわち平成21年度でございますが、その最終年度において、平成17年度の当該経費相当額、これは実は17年度は10月1日スタートなので、2分の1の0.5年分しかないので、2を掛けて1年に換算して、発足時の人件費を上回らない額で最終年度回していくような目標を立てたらどうだという記述でございます。2というのはそういう意味でございます。

それと先ほど分科会長がおっしゃった維持管理の重要性で、特に安全に直結するということにつきましては、実際に現場の安全面、維持管理していくのは6会社になります。その会社のほうで当然、必要な管理費を見込んでまいります。この管理費が一定の安全性をきちっと担保できるようなものであるかどうかというのは、機構と会社の間で貸付料を設定するときに、計画収入から計画管理費を差し引いたもの、残りがすべて貸付料という形で機構のほうに支払われるというスキームに沿って協定が締結されます。

この計画管理費を設定するときに、果たして妥当な管理費なのかどうか、ここは会社が勝手に決める世界ではなくて、機構がその内容もいろいろ議論しながら決めていって、協定の中で一定のルール化がなされるというものでございます。そういう意味では、今日ご説明した中期目標、中期計画の中に、具体の管理水準的なものの記述は出てまいりません。そういうことでございます。

【杉山（雅）分科会長】 わかりました。私が一部ちょっと誤解しておりました。

【梶川委員】 最初のは、私がさせていただいた評価、一般論とも関係するものでございます。評価をするということは、我々が評価させていただいた内容を、原則論的には検

証可能であり、それを題材に説明できるという前提があると思うんです。そういう意味では、特にこの目標から計画に落とし込まれるときには、ある種の検証可能性を担保する具体性を計画に入れておかれませんか、実は評価をするといっても、何を見てこれでいいと言ったのかということの評価者に説明しろと言われたときに、極めて難しい問題に直面するというのが今現実だと思うんです。

そんな中でいえば、先ほどの定量化というお話は、すぐ議論になってくる。私も、皆様がおっしゃられたように、いたずらに定量化というものを数字にしてという、ほとんどの意味のない、研究法人なんか意味もないようなものも数字化して、それは全然賛成するものではないのでございますけれども、この事業体はやっぱり経済活動を営んでいるので、多くの場合に幾つかの数字というものがどうしても出てくるのではないかと。

その場合に1つ重要なのは、この機構が努力をして動かせる数字と、機構自身はその数字をつくり込むことに関する、例えば予測であったりという、つくり込みのプロセスに関与するものがあります。例えば道路の交通量を機構が増やすことはできないわけですが、その数字の予測値に関する意思決定というか、予測プロセスに関して関与するものです。そのプロセスに関する関与の仕方について評価されるものと、今の一般管理費じゃないんですけれども、ご自身の努力でその数字が動くものとかかなり峻別して、計画の中にならざるを得ないように記載していただくということが重要なんだと思うんです。

どなたかの先生がおっしゃられているように、プロセスに関しては当初の予定された予測値がどういうガバナンスを経て入ってきたか、それを利用することは合理性があるのかなのかということについての機構の役割というのはすごく大きいのではないかと think 思っています。ですから、それは、その数字が違ったということではなくて、そういう意思決定プロセスを経たことが機構として問題はなかったのかということがわかるように情報を公開し、それを評価をするということ。

ただ、その数字自身が、例えば万が一返済のスケジュールがずれて、じゃ、それが機構の責に帰するのか。もちろんそのための法律ですし、そのための機構なんですけれども、経済が非常に停滞したと。結局、それ自身を機構の業績評価に帰すのではなくて、そういった合理的な算定をしたというプロセスについて、機構の責に課せられるほどの予測の見込みがない、合理性がないということがあったとすれば、それ自身はやはり少し問題があるけれども、その過程、その段階のディシジョンのプロセスに問題がなければ、それは業績評価上問題があるというお話ではないんじゃないかと。

ただ、ほんとうに小さな話で、ここの機構の業務経費って、特に一般管理費が2倍だろうが3倍だろうが、もともと90人しかいないところで、この経費が5倍になることが国民経済的にいかなる問題があるのかという、ましてやその一般管理費が10倍になったからといって何が起こるんだという気がいたしますので、それに関するコスト削減の定量化というのはどれほどの意味があるのかなという気はしておるんですが、一応機構が努力をして削減できる定量目標に関しては、もちろんきちっと表現をするということは必要なのではないかという気がいたします。

それから、これは意見に対しての最後なんですけど、実際にここでもコストの削減という文脈としては同じなんですけど、実際は今申したように、機構のコストの話と道路の会社のコストの話は明確に違う話でございまして、機構がコスト削減といった場合に、会社のコストに関しては、一般論的に各種のサービスの提供のところでは出てはきているんですけども、例えばサービスに関する6番あたりで、維持費用の縮減を助長するために必要な助成ということで、目標としてはこういう書き方でよろしいのかもしれないんですけども、一般民間企業もそうなんですけど、コストの削減というのは成果指標とのバランスにおいてコストの削減というのは初めて存在しているわけです。

その成果指標というのは何かと云ったら、普通の企業でいえば売り上げであって、コストさえ下げればいいというわけじゃなくて、売り上げが上がっているか。こういう市場経済でないものというのは、そこに行われるパフォーマンスがきちっとされていて初めてコストが下がるということが前提で、この機構は、そういう意味でいえば、維持管理の実績の状態についての確認というものを、今このメンバーが直接おできになるかどうかわからないんですが、維持・修繕の状況についての、会社がおやりになった状況についての確認に対する多少の言及をぜひ入れていただきたい。

それが担保されて初めて、会社が行ったコスト削減が意味あるものであって、ここの文脈で出ているように、国民全体、さっき一般用語で言う共有公共財に近いものに対して、維持管理をもちろんある程度会社の主体で行っていただくんですが、その行われた実績を確認する何かの仕組みについて責任を持つんだということはぜひ計画の中にお入れいただきたいなど。

それは当面実際やられるのは会社かもしれませんが、今はやりの内部統制的に言えば、会社がいかに自己の業務をきちっと内部管理的にも研修してきたかという過程を機構がもう一度再チェックするとか、いろいろな方法論は今の縛りの中でもおありだと思いますの

で。

それがないと、時の経過とともに会社はコスト削減というのを見ていきますと、成果指標は1対1の話し合いだけでできることですから、現況の修繕の状態が少し悪くなっても、すべて会社のガバナンスに任せるといことになりかねない。その歯止めは機構に与えられた、これは建設もちろんそうなんですが、維持・修繕も含めて、とても大きな機構のまさに役目なんじゃないかなという気がするので、ちょっと計画の文脈の中で何かその辺のご言及をいただければ。すみません、長くなりました。

【杉山（雅）分科会長】      ありがとうございました。機構にとっての内生変数と外生変数を峻別しると、こういうご指摘だろうと思うんです。

どうぞ、お願いします。

【澤田室長】      今、梶川委員にご指摘いただいた点、非常によく理解できまして、今お話があった点につきましては、機構と会社の間で締結いたします協定の中に、まさにそのところをどう確認していくかということが、今1つの大きな問題というか、課題になってございます。非常に難しい問題なんですが、そこは十分、これは中身のほうは協定のほうの整理になりますが、そのところの関係が読めるように、この目標の中で、あるいは計画の中で少しそういった記述の工夫も考えさせていただきたいと思います。

【杉山（雅）分科会長】      その際、梶川委員にいろいろご意見を、具体的にこうすればわかるんじゃないかという、多分一番認識が深い方ですので、お伺いしていただきたいと思います。

【櫻井委員】      今のことに関連してなんですけれども、ちょっと話が見えないんですが、今の6ですね。資料5の9ページの6のコスト削減の話のところなんですけど、費用の縮減を助長するための必要な助成というのは、これはもうちょっと説明していただけるとありがたいんですけれども。

【澤田室長】      会社の行います業務で、コストを比較的確認しやすいという意味では、建設の部分と日常の管理の部分とがございまして。建設でいえば、例えばこの道路をつくった場合にある前提条件で、幾らぐらいかかるか、ということがまずありますね。そのところをあらかじめ確認してセットするのですが、会社が実際の建設に当たって、合理的に経営努力をされて、なおかつ、先ほどのいわゆる品質などにも問題はないという前提で、一定のコスト削減が図られたといたします。その場合、削減分の全部ではないのですが、次もそういった形で頑張ってもらおうというコスト削減のインセンティブを与えるという

趣旨で、機構から一定の助成を行うというイメージで現在考えてございます。

それから管理につきましては、当然、計画管理費ということがあらかじめセットされるわけですが、これも先ほどのお話と全く同じように、会社の経営努力、しかも品質を落とさない、すなわち、妥当な管理レベルを確保した上で管理のコストが削減されれば、それは結果として会社のほうに残っていくという形に今考えてございます。ちょっと分かりにくいかもしれませんが、イメージしているのはそういうことでございます。

【櫻井委員】　　そうですか。機構の権限ということも絡んでくると思うんですけども、せっかく会社が努力してお金を節約したと。そうしたら機構からお金が出るといって、何かマッチポンプのような感じが……。

【日原路政課長】　　ちょっと補足させていただきますけれども、建設のときの仕組みというのは、債務引き受けの限度額は決まっておりますが、限度額の中であれば、道路ができ上がったときの資産と、それに要した費用を引き取る形になります。したがって、コストが下がったとすると、その下がったのに要した費用を機構が引き取る側となってしまいますので、下がったものは結局、要するに下がりましたといっても会社には下がったものが残らない仕掛けになってしまうんです、放っておくと。それで、その下がった部分の一部を会社にフィードバックするために、その部分を助成という名前と呼んでいるというふうに考えていただければいいかと思います。

【櫻井委員】　　何か日本語をもう少し工夫されたらどうですか。

【日原路政課長】　　ちょっと法律がそうなっているので、要は実費精算になっていきますと会社にメリットが残らないので、実費精算に何かボーナスを与えましょうというイメージがあるんです。

【杉山（雅）分科会長】　　ある意味、これはシェアリング・アレンジメントに近い形ですね。コストを削減しても、削減した主体に何かインセンティブがないと、次のステップに進めない。ならば、削減したならば、その削減した部分を利用者だけじゃなくて、削減主体にも何らかの形でインセンティブを与えれば次にまた進むんじゃないか、こういうイメージだと思うんですね。

【水尾委員】　　ちょっといいですか。例えば高速道路整備の経緯を見ても、かなり短い歴史の中でこれだけの高速道路が整備してこれたわけで、そこにすごい新しい技術を導入してきたり、新しい構法の開発というものがあったと思うんですね。今ちょっと評判の悪い橋でも、日本の土木技術というのはものすごく技術の開発に努力して、より安全性を高

め、かつコストの意識はあったと思うんです。

ただ、ここに今まで今日説明していただいた中には、コスト縮減ということは確かに丁寧に書かれているんだけど、こうした技術のこれまでの歴史の積み重ねであるとか、これを維持していく、またより安全性を高めるためにもっと投資をして技術力を高めていって、日本の国内のみならず海外にもその技術が貢献できるようなそういう投資の部分というか、この返済機構ではそこまでは考える必要はないのか、今回考える必要がないのかわかりませんが、我が国の仕事としてはとても大事だと思うし、これから我々のように建築や土木をやっていく人間としては、そういう新しい技術を現実にしていく夢のある国土開発になっていかなきゃいけないですよ。

そういうことが今回、45年後の日本の状態でどんなふうになって、べこべこの道路になっているのか、すばらしい道路が維持されているのか、その資産価値というのはここでは認識できる人がもはやほとんどいないと思いますけれども、道路の資産価値を向上するためにもそういう努力はし続けていかなきゃいけない。そういうことはどこへ担保されていると考えたらいいんですかね。

【吉田室長】 技術開発については、具体的にはこの中では現時点では手当てしておりませんが、コスト縮減と裏腹の関係にあります安全性とか資産価値をきっちりどう担保するかということですが、あえて取っ掛かり的なことで言いますと、60ページの1番にございますように保有、貸付け、ここで道路資産の内容を適正に把握することですとか、②にございますように、より良好な状態に保たれるよう維持・修繕されるよう適切な措置を講ずるということで、45年で借金をきちっと返すということはあるんですが、一方で45年後に道路資産を良好な状態で本来管理者にきちっと戻すといったようなことが非常に大事な業務としてあろうかと思っています。

実際維持管理する主体は会社になるものですから、そこは協定の中で機構側としても適切な措置を講ずるということで、非常に抽象的な表現ではございますけれども、そういう思いも込めて、1番でこのような表現をさせていただいているところでございます。

【水尾委員】 せっかく組織が新しく変わっていく中で、ここにあるのは全部後ろを向いたときの反省に立ったことばかりで、これからの国土形成とか道路をつくっていくとか維持していく中に、技術も管理も含めて、新しく夢というか、明るいものが見えなさすぎで、それを45年維持していくというのは、もうちょっと何かいいやり方というか、もう少し哲学が感じられるものがきちっと書かれていてもいいのではないかと。

またそういうものがないと、45年でたとえ返済ができたとしても、できあがる国土に対してのイメージを国民が共有することは難しいのではないかという印象がございました。以上です。

【杉山（雅）分科会長】 ありがとうございます。今のご意見、検討していただければと思います。

【秋岡委員】 1つ質問で、1つ意見なんですけれども、すみません、何か基本的なところがよくわかっていないんですが、最初、今1万人ぐらいの方がいらっしゃって、そのうち90の方が機構にお見えになるわけですね。ざっくり100人としますね。そうすると、まだそんなに細かく業務内容とかいろんなことが決まっていなくて、今1万人いる人の中の何人が機構に来るかというときに、それが1,000人なのか500人なのか100人なのかというのは、どういうプロセスで90人ということになったのかというのを教えてください。

それはもしかしたら90人ということではなくて、分けるときの、まあ、このくらいというシェアで決まったのかもしれないんですけど、その辺がどういう議論というか、算定のプロセスで大体こんな感じになりましたということなのかなというのを1つ教えてください。

それからもう一つ、意見は、資料5の59ページに情報公開のところがありまして、とても詳しくお書きになっているんですけれども、ただ、例えばホームページの充実とかいうところでも、詳しいんですけれども、もうちょっと具体的に考えてみたほうがいいかなと思うのは、例えば英語版もなるべく早くつくりますということですが、例えばこの情報公開はだれのために何を知ってもらうためのホームページなのかというコンセプトをやはり最初につけておかないと、場合によっては民営化後の会社とダブってもいいんですけれども、あまりに重複が目立つとか、また国交省さんのところとダブるとか、何のためにということをはっきりさせておくのは、機構に配属になった方たちが自分たちはだれのために仕事をするんだという問題と多分基本的にこのホームページの作り方はダブってくると思うんです。

英語版をおつくりになるのはとてもいいと思うんですけれども、今ある英語版のホームページって大体日本語版をそのまま英訳したものだけなんですけれども、英語しか話せない日本国民のための英語版のホームページならそれでいいんですけれども、もっと別の目的で海外のこういう人たちに情報を提供する必要があるという意味での英語版をおつくり

になるのだと、多分日本語版を翻訳しただけでは何の意味もないものになる。

これは急ぐ問題ではないと思うので、検討の順番としては劣後すると思うんですけど、ただ、この辺は詰めておくことが、機構の存在意義とか、あるいは国民に対して高速道路の有料道路の必要性についての考え方の合意形成みたいなものをどう図っていくかという意味も、少したつと大事な問題になってくると思いますので、少しご検討していただけたらなと思います。以上です。

【杉山（雅）分科会長】 ご質問とご意見が出ましたけれども、いかがでしょうか。

【澤田室長】 先ほどご説明いたしましたように4年の長きにわたる民営化に向けての議論があったということをごさいます、その中で道路系の四公団、いろいろな高コスト体質がある等々のご批判がある中で、どういった形で民営化を進めるかという議論がございました。民営化するということは13年12月に早々と閣議決定で決まっていますが、それをどういう形にするかという問題でした。単にという言い方はちょっとおかしいかもしれませんが、今までの特殊法人をストレートに会社にするのか、それから今回の民営化のスキームのように、機構という独立行政法人と会社の2つに分けていくのか。これは上下分離あるいは上下一体という表現で民営化の議論のプロセスの中では表現されていたんですが、結局、債務の返済のところは切り離していくという形になったわけです。

そのときに当然、独立行政法人として最も少ない人数でカバーしようというのが基本的考え方でした。ただその中で、先ほど申し上げたように、会社との関係をいろいろ確認していく、協定の中で管理の状況をどう見ていくのかとか、あるいは債務の引受けをするときにそれがどこまで妥当なのかといったことは当然、機構側としても見ていかなければいけない。

そういうことを種々整理していくと、最低でも100人に近い数になったということをごさいます。絞り込もうという流れの中で、積み上げ的な作業をやっていくと100人近くなってきたという経緯をたどっていると理解していただければと思います。

【杉山（雅）分科会長】 先ほどの水尾先生のお話じゃないんですけれども、後ろ向きじゃなくて前向きに検討した結果が100人という理解でよろしいんですか。

【日原路政課長】 基本的には、機構の業務というのは債務の借換えがありますので、資金調達と、それから資産管理はどちらかという物理的な管理というよりは財政的なのか、会計学的な管理のほうの仕事を大きな柱としております。

それから、先ほどありました交通量の予測をきっちりやらなきゃいけませんので、その



辺の予測に関する部隊、それから債務引受限度額を決めるために、工事額が適切かどうかという積算というんでしょうか、そちらの担保のための部隊。それともう一つは、いろいろな道路管理権限の行使に関します権限代行の部分がございまして、そういった部隊が、今の道路公団なり各公団の中でどれぐらいの人間がそれに携わっているかということ調べてまして、さらに複数にまたがっていた組織なので、その重複を排除して、それでこれぐらいなら何とかできそうだという見通しをつけて、はじき出した数字が100人弱という数字です。

【杉山（雅）分科会長】 その点はよろしゅうございましょうか。

【秋岡委員】 はい。

【杉山（雅）分科会長】 もう一つ、ホームページの情報公開の問題はいかがでしょうか。

【澤田室長】 そのコンセプトが、きょうここで書かせていただいているものです。確かにご指摘のとおり、ただ書いているという印象はぬぐえませんので、今のご意見の趣旨を踏まえてもう少し検討させていただきたいと思います。

【杉山（雅）分科会長】 それに関連して私もちょっと申し上げたいんですが、実は我々はよくおしかりを受けまして、「おまえらの書く文章はわからない」と言われるんです。身内でもってお互いに直そうと思っても、根本的に直らないんです。大体情報量が同じですから。ですから、有料道路のことにしましては、国土交通省の専門家の方と世間一般の方の間では情報量が相当違うんです。

皆さん方にとっては所与のことが、一般の方にとっては初めて出会うようなことが多々ございますので、ホームページを立ち上げるに当たっては、専門家だけじゃなくて、全く素人といいますか、この分野に関しては通じていない方に見てもらって、ちゃんとわかるのか、あるいはここがわかりにくいのかという形で出していただければ、効果が上がるんじゃないかなという感じがいたします。

【櫻井委員】 ちょっとニュアンスが違うんですけども、情報公開は情報公開法ができて大分それなりに成熟してきたところがあると思うんですが、一番大事なのは、一般の人にどうやってわかってもらうかということじゃないんですよ、情報公開の神髄というのは。

そうじゃなくて、最終的に専門家が、専門家って本当に一握りしかいないわけですよ。専門家が必要に応じて専門的な分析をするときに、お抱えの研究者だけではなくて、もっ

と一般全国、それから全世界の人たちがそういう一次的な資料に当たれる、当たって分析できる、そこが担保されているということが一番大事なことで、そこがないと情報公開は意味はないんです。

ですから、特にこんな機構みたいな、わりと地味だし、基本的には45年たったらなくなるわけですから、まあ、後ろ向きなんですよね。そんな将来展望のある組織じゃないわけですけども、そういう意味では玄人がちゃんと見れるということが大事なのと、この民営化のスキームの中で国交省と会社と機構、この三者の関係というのがもう一つのキーポイントで、これをちゃんと比較分析できる。

例えばそれぞれが違う情報を出していれば、それを比較することもできるわけだし、そこから見えてくるものがあるって、ですから、大事なところはそこで、それをちゃんと充実させていただきたいということで、あとはパフォーマンスの話は、民主国家ですから皆さんわかってもらわないと正当性が得られませんので、きちんとわかりやすく説明するということだと思います。

これは第2ステージになっていまして、これも総務省関係の法律ってよくないんです、最近。非常に抽象的なので、ちょっと頭でっかちに制度ができているので、そこを第2ステージにぜひ入っていただきたいなと思います。

**【澤田室長】** 今、情報公開に関してご意見をちょうだいしまして、いわゆるプロの方の議論に耐えられるような情報と、それから一般の国民の方にわかりやすい情報と、大きく2種類ありますので、そこはきちっと両方に対応できるような方向で充実させていきたいと考えます。

**【梶川委員】** 確認なのでございますけれども、資料5の61ページの4)のところで、債務の額を東・中・西と会社ごとに試算し、その後の経営責任の明確化を図るという文脈で、ここの債務の額というのは、それぞれの道路会社の供用に資している道路資産の額とはリンクしていないものですね。

**【澤田室長】** 必ずしも一致しないものでございます。

**【梶川委員】** その次の3の③に、機構が会社から引き受ける債務の額は、対象となる道路に対して適正なものであることという部分があるんですけども、これは新規に引き受けるものに関しては道路資産イコール債務として、この会社に配賦していくと。

**【澤田室長】** はい。そうでございます。

**【梶川委員】** 当初の債務額は返済可能性から考えた債務額を各会社に割り当てると。

【澤田室長】 はい。おっしゃるとおりでございます。

【梶川委員】 新規分はということで確認、よろしいわけでございますね。

【杉山（雅）分科会長】 ほかにいかがでございますでしょうか。

大変貴重なご意見を賜りましてありがとうございます。今日出されましたご意見につきましては、また事務局を中心に鋭意検討させていただきたいと思っております。本来であればもっとももっとご意見を聞かせていただきたいところがございますけれども、時間の制約がございますので、本日の第1回につきましては以上で閉じたいと思っておりますけれども、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事の進行を事務局にお返ししたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【澤田室長】 それでは、本日は長時間にわたりご審議まことにありがとうございます。本日の審議内容につきましては、先ほどご説明申し上げました情報公開規則に基づきまして、議事要旨及び議事録を作成の上、ご出席の委員の皆様にお諮りした上で公表させていただきたいと存じます。

なお、本日の議題につきまして後日お気づきの点がございましたら、次回の分科会までに随時事務局までご連絡をいただければと存じます。

なお、第2回の分科会につきましては、事前にスケジュールを確認させていただきました。9月16日（金）になりますが、13時から、また改めてご案内差し上げますが、国土交通省のほうで開催させていただきたいと存じておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして第1回の分科会を終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —