

第3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

2006年3月22日(水)

【石原高速道路経営管理室企画専門官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第3回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いたします。

本日は、委員の皆様におかれましては、ご多忙のところご出席いただきまして、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高速道路経営管理室の石原でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、杉山分科会長代理及び山内委員につきましては、ご都合により欠席となっておりますが、当分科会の委員8名中6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る過半数の出席要件を満たしておりますことをご報告させていただきます。

また、本日は、法人側からもご出席をいただいておりますので、順番にご紹介させていただきます。

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の勢山理事長でございます。

同じく、倉林理事長代理でございます。

同じく、上野理事でございます。

同じく、田崎理事でございます。

それでは、議事に入らせていただく前に、増田次長からごあいさつ申し上げます。

【増田道路局次長】 おはようございます。道路局長は国会へ呼ばれておりますので、かわりまして、開会に当たりまして一言ごあいさつを申し上げますさせていただきます。

本日は、大変お忙しい中ご出席いただきまして、ありがとうございます。それから、杉山会長様はじめ委員の先生方には、道路行政全般にわたりまして格別のご指導をいただいておりますことを、改めて本席をお借りして厚く御礼を申し上げます。

ご案内のように、昨年10月1日に道路関係四公団が民営化されまして、6つの高速道路株式会社と、今日ご審議いただきます1つの独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が誕生したわけでございます。私どもといたしましては、あと10日ほどで4月1日になるわけですが、この10月から4月までの半年間を助走期間と位置づけまして、民営化に関しまして、さまざまな課題が残っていたわけでございますが、それらを解決すると同時に、最も大事なことは、現在、暫定協定という形で経過措置的に6つの会社なり機構が動いているわけでございますけれども、4月1日でも新協定、新しい協定をつくるということが最も大事なこの助走期間の課題であったわけでございます。

それに向けまして、去る2月7日に第2回目の国幹会議を開きまして、JHを引き継ぎました3つの会社と、それから機構とは、これから協定を結ぶ前提となります、民間会社がこれから整備・管理する路線というものを決めまして、これも去る2月10日にもう既に指定をさせていただきました。本日は、それを受けて、前回お決めいただきました、ご審議いただきました中期計画、中期目標の改正を行っていただくということが主眼なわけ

でございます。

それから、もう1つは、これも現在政府の重要な行政課題であるわけですが、行政改革の推進法案が今国会に出されておまして、その前提として、昨年末に、これも後ほど詳しく説明をいたしますが、行政改革の重要方針ということで、人件費総額の抑制がうたわれております。これにつきましては、公務員だけではなくて、独立行政法人にも適用するというので、今回、この関係の改正もご審議いただくということで準備をさせていただいたわけでございます。

いよいよあとしばらくで4月になるわけでございますが、まさに小泉改革のトップランナーがこの道路公団改革でございまして、4月1日から本格的なスタートで、まさにその成否が問われるわけでございますので、そのためにもぜひこの評価委員会におきまして、新しい機構の中期目標、中期計画につきまして、ご審議をまた賜りたいと思います。

簡単でございますが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。

【石原高速道路経営管理室企画専門官】 ありがとうございます。

それでは、ここで傍聴の皆様をお願いいたします。議事に入りましてからの入退室はご遠慮いただいております。また、あらかじめ傍聴の登録をされた方以外のマスコミの皆様につきましては、ここで退室いただきますようお願いいたします。

それでは、本日の審議内容につきましては、国土交通省独立行政法人評価委員会情報公開規則に基づき、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いたしまして、ホームページで公表することとさせていただきたいと存じますので、あらかじめご了承くださいと思います。

それでは、これより議事に入らせていただきます。杉山分科会長、よろしくお願いいたします。

【杉山分科会長】 分科会長を務めさせていただいております杉山でございます。本日は、年度末の大変ご多忙な中を、委員の皆様方にはご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

本日は多数の傍聴の方にお越しいただいておりますけれども、これまでと同様、分科会及び資料につきましては公開とさせて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、はじめに事務局から本日の資料の確認をお願いしたいと思います。

【石原高速道路経営管理室企画専門官】 承知しました。それでは、お手元の資料の確認をさせていただきます。

まず一番上に議事次第、続きまして座席表、委員名簿、配付資料一覧がございます。それから、資料といたしまして、資料1-1が「新協定について」でございます。それから、その次が資料1-2「行政改革の重要方針」。続きまして、資料1-3が中期目標・中期計画の対照表。それから、資料1-4が、同じく全体の対照表でございます。そして、資料1-5が中期目標の案、資料1-6が中期計画の案でございます。それから、資料2でございますが、日本高速道路保有・債務返済機構債券発行計画の案でございます。それから、資料3が、同じく返済計画の案でございます。

以上でございます。これはいずれも本分科会の審議結果をもとに、国土交通大臣へ意見

具申することとされているものでございます。

以上でございます。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

それでは、早速本日の議事に入らせていただきたいと存じます。

まず、議事の(1)でございますけれども、中期目標・中期計画の変更(案)につきまして、まず事務局からご説明をいただきたいと思っております。お願い申し上げます。

【木村有料道路課長】 有料道路課長をしております木村でございます。

この中期計画・中期目標の変更案の説明に入ります前に、新協定についてのご説明を私のほうからさせていただきたいと思っております。資料1-1をごらんいただければと思っております。

資料、表紙をめくっていただきまして1枚目でございますが、民営化から新協定に至るまでのスケジュールがここに掲げてございます。先ほど次長からもお話がありましたように、昨年10月1日付で四公団の民営化がなされまして、高速道路機構と6つの会社が発足したわけでございます。その後、この新協定に向けて、国・機構・会社で協議・調整を進めてまいりました。それで、右のほうでございますが、高速自動車国道につきましては、2月7日に国土開発幹線自動車道建設会議、これを開いていただきまして、そこで新直轄が822km、会社が整備する区間1,153km、この確定がなされました。あわせて、2.5兆円のコスト削減のご審議をいただいたところでございます。それで、左のほうでございますが、その後、国と機構と会社が協議を行いまして、会社が整備する区間について、2月10日でございますが、会社整備区間の指定が大臣によりなされたところでございます。その後、3月末に向けまして、機構と会社で新協定を締結すべく、現在調整を進めております。この協定が結ばれることによりまして、この高速道路の事業が本格的にスタートするというところでございます。この内容についてのご説明をさせていただきたいと思っております。

次のページでございます。新協定の概要でございます。位置づけとしましては、高速道路事業を行う上で必要となる基本的事項について、機構と会社の間で締結するものでございます。

策定の単位としましては、全国路線網ということで、これは東、中、西日本ごとに結びますので、3つの協定になります。それから、地域路線網ということで、首都高速、阪神高速——これは阪神圏と京都圏は別々でございます。それから、本四の連絡橋ということで、4つの協定でございます。その他は、一の路線ということで、9つの路線について協定を結ぶということでございます。

それから、3番目でございますが、協定と業務実施計画、事業許可の関係でございます。今申しましたように、協定につきましては、機構と会社が結ぶことになります。それを受けて、機構が国に対しまして業務実施計画の認可申請を行います。で、大臣認可をするというのが流れ。それから、右のほうでございますが、会社が事業許可の許可申請を行いまして、それをもちまして大臣が許可をするということで、3月末にこの3つの動きを経まして、会社、機構でいよいよ高速道路事業の本格的なスタートになるということでございます。

次のページ、3ページ目でございます。協定とか業務実施計画、あるいは事業許可の記載内容でございます。個々にご説明は省略させていただきますが、例えば、2番目にあり

ます新設・改築又は修繕に係る工事の内容及びそれに係る債務引受限度額というのが③でございます。あわせて⑥でございますけれども、会社に貸し付ける道路資産の内容及びその貸付料の額とか期間、それから、会社が徴収する料金の額及び徴収期間、こういうものを記載するというので、協定とか業務実施計画等に記載するということになってございます。

4ページ目でございます。その新協定のポイントでございます。これは、先ほど次長からありましたように、民営化の動きの集大成でございますので、その間の動き、例えば、政府・与党での申し合わせ事項で指摘いただいた点とか、あるいは、衆議院、参議院の附帯決議、こういうものを反映したものになってございます。

1つ目は、民営化後45年で債務を完済し無料化するというので、申合は、先ほど言いました政府・与党の申し合わせ。それから、衆附というのが、衆議院の附帯決議、それから、参附が参議院の附帯決議でございます。省略してわかりづらくなってございますけれども、恐縮でございます。

その内容でございますけれども、高速国道につきましては、有料道路事業の費用を半減するとか、あるいは、債務について、民間の総額を上回らないように上限を設定する仕組み、こういう枠組みを投じまして、民営化後45年後には債務を完済して無料化するというのが1つ目のポイントでございます。

2つ目が、建設コストを含めた有料道路事業の縮減ということでございます。高速自動車国道につきましては、徹底したコスト縮減を図るということで、6.5兆円でございます。それに加えまして、新直轄方式を導入しまして、3兆円をそちらでやる。そういうことによりまして、有料道路事業をほぼ半減ということで、約20兆円を10.5兆円程度にしたというものでございます。あわせて、管理コストにつきましては、平成14年度と比べまして、17年度、約3割縮減してございます。18年度以降についても、引き続きコスト縮減に努めるという内容でございます。

3つ目が、真に必要な道路の確実な整備ということでございまして、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真に必要な道路を確実に整備していこうという内容でございます。

次のページ、5ページ目でございます。4つ目は、抜本の見直し区間ということでございまして、第二名神の2区間(35km)につきましては、35%を超えるコストを削減し(3,800億円減)、整備計画における概算事業費を変更する。主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しないということにいたしました。

それから、5つ目でございます。多様で弾力的な料金割引ということでございます。既に時間帯割引等々、ETCを活用した各種割引を実施しているわけでございますが、今後は会社による民間経営センスを活かした更なる多様で弾力的な料金設定を行うことが可能になってまいります。

6つ目が、管理の適正な水準の確保ということでございまして、会社によりまして、道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効果的に高速道路の管理を実施するというのでございます。

7つ目が、会社の自主性が活かされる仕組みということで、インセンティブの付与とい

うこととでございます。建設、供用に関するインセンティブとしましては、早期供用とか、あるいは建設コスト縮減等、会社の努力が認められた場合には、その削減額の一部を機構から会社へ助成するということとでございます。

以上が、今回の新協定のポイントでございます。このように、民営化から45年で債務を完済して無料化すると、こういうポイントを踏まえて締結された新協定、この内容を反映して、今日ご審議いただきます中期計画の予算とか所要な金額の変更を行うのが今回の審議のポイントでございます。

以上、新協定における説明を終わらせていただきます。

【渡辺高速道路経営管理室長】 高速道路経営管理室長の渡辺でございます。

それでは、引き続きまして、資料1-2に基づきまして、行政改革の重要方針の閣議決定のご説明をさせていただきます。

大きな4番の総人件費改革の実行計画等ということで、昨年12月24日に閣議決定されたものとございますが、アのところで、公務員の定員の純減目標ということで、下線部でございますが、国の行政機関の定員を今後5年間で5%以上純減させるという方針が出ております。

その後で、独立行政法人につきましても、その他の公的部門の見直しというところで、ウの①、独立行政法人の(ア)でございますが、主務大臣は、独立行政法人について、各法人ごとに、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うことを中期目標において示すこととすると書いてございます。それから、(イ)でございますが、各法人は、中期目標に従い、今後5年間で5%以上の人件費の削減を行うことを基本とする。これに加え、役職員の給与に関し、国家公務員の給与構造改革を踏まえた見直しに取り組むものとする。各法人の長は、これらの取組を含む中期計画をできるだけ早期に策定するというふうに閣議決定で決定されているところでございます。

引き続きまして、資料1-3で、今回の中期目標・中期計画の変更の案でございます。ただいまご説明をさせていただきました新協定を踏まえ、また、今ご説明いたしました閣議決定を踏まえまして、中期目標及び中期計画を今回こういう形で変更させていただきたいという案でございます。

なお、この資料1-3の赤線部分が今回の変更部分ということでございまして、全体のものは資料1-4、それから、1-5、1-6というところに全体のものがついております。説明は、この資料1-3の赤線の入ったものでさせていただきたいと思っております。

まず、中期目標でございますけれども、大臣が定めるものでございます。その他、業務運営に関する重要事項というところの人事に関する事項というところで、③と④というのを追加させていただきたいということでございます。先ほどの閣議決定を踏まえまして、読ませていただきますと、人件費については、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえ、平成18年度から平成22年度までの5年間において、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこと。④国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進めることということでございます。

さらに、機構のほうで定めます中期計画の案でございますけれども、まず上のⅡの2の②でございます。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ところとでございますけれども、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を実施

するため、次に掲げる点に留意し、債務の管理を適切に実施することとし、機構の有利子債務残高について、中期目標期間の期初時点における37.4兆円から期末時点において33.6兆円に減少させるということで、もともと現在の計画では35.6兆円と、暫定協定に基づいた粗々の数字ということで入れておきまして、協定締結時に精査というふうに記載しているものでございますが、これを新協定を前提とした数字に変更させていただきたいということでございます。

それから、その下、人件費のところでございますが、やはり③、④ということを追加いたしまして、③人件費に関する指標。「行政改革の重要方針」（平成17年12月24日閣議決定）を踏まえ、平成18年度から平成22年度までの5年間において、退職手当を除く人件費について5%以上の削減を行うこととし、現中期目標期間においては、概ね4%を削減するというところで、現中期目標が1年短い21年度までということになっておりますので、概ね4%という、より具体的な書き方をしたということでございます。④でございます。給与体系の見直し。本給表の見直し等、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進めるということでございます。

このところ、中期目標・中期計画の文言でございますが、特に中期計画の書きぶり等につきまして、この分科会のご意見も伺うとともに、手続的には財務大臣との協議というのも別途並行的にやっております、財務省のほうで各独立行政法人横並びで見ているものですから、若干細かい手直しが今後入ってくる可能性はあろうかと思いますが、内容的にはほぼこれでいけるというふうに考えているところでございます。

なお、資料1-3の2枚目以降の中期計画の別表の予算等の数字につきましては、機構のほうからご説明がございまして、よろしく申し上げます。

【上野理事】 それでは、機構のほうからご説明させていただきます。

細かい表でございますけれど、「新」と書いてございますのは、今度の新しい中期計画、「旧」と書いてございますのは、前回のこの委員会、9月16日の委員会でお示ししたものでございます。その間のいろんな変動要因を盛り込んでいるわけでございますけれども、大きくは時点の修正ということと、それから、今いろいろ説明がございました新協定に基づく数字に変えているということ、あるいは、人件費について、概ね4%の削減を盛り込んでいる、そういったところを踏まえて変動があるわけでございます。

主な大きいところだけちょっとごらんいただきたいと思っておりますけれど、収入の中で、道路業務収入というのがございます。これは、機構が道路会社に道路資産をリースして、そのリース料に当たるわけでございます。こちらが、これは4年半の合計でございますけれども、約8.8兆円の新しい計画で、旧計画が8.3兆円ということになっておりますので、約4,600億円ほど収入が増えたということになります。これは、先ほどの協定を結ぶに当たって、計画管理費、道路の維持管理費でございますとか、人件費とか、そういうものをできるだけ削減するという方向で作業をいたしました結果、大分計画管理費が減りました。その結果として、リース料収入が増えたという要因でございます。

それから、2番目に着目していただきたいのは、債券及び借入金という上から6つ目ぐらいの項目でございますが、12兆円が新計画、旧計画が13兆円ということで、約6,000億円ほど減っております。これは、先ほど計画管理費減にともなってリース料収入が増えたと申しました。それだけ現金が入ってくるわけですから、私どもとして借りる必

要がなくなったということで、その分、資金計画を見直しまして、減ということになっております。

それから、3番目に見ていただきたいのは、支出の欄で、債務返済費でございますが、新計画では21兆円、それから旧計画21兆円ということで、大きくは変動しておりませんが、168億円ほど返済費が増えております。これは、暫定協定ベースでは、今後18年度以降、新しく完成した道路を私どもが引き受ける。そのどれだけ引き受けるかという数字がまだ見込まれておりませんでしたので、それが大体固まったということで、それを見込んで計上した結果として、その新しく引き受けたものの債務の返済がまた生ずるものですから、それをここで168億円の増ということで見込んでいただいております。

それから、一番下の業務外支出が、約820億円ほど減になっておりますけれども、これは、納付消費税の減ということで、前回の計画においては、まだ仕入れ控除を見込んでおらなかったものを勘案したといった技術的な修正でございます。

そういったところが大きな変動要因でございます。これに基づきまして、収支計画、資金計画のほうも変更させていただいたところでございます。

以上でございます。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま頂戴しましたご説明につきまして、ご質問、ご意見があればお出しいただきたいと存じます。いかがでしょうか。

私、ちょっと事実関係だけ確認させていただきたいんですが、ただいま機構さんからご説明いただきました別表の1の予算のところ、道路業務収入、この数字をご説明いただいたんですが、これは、現行料金水準がそのまま続くという前提ですね。

【上野理事】 はい。現行の料金水準、それから、新しく割引制度が設けられておりますが、それがそのまま続いていくということを前提にしたものです。

【杉山分科会長】 わかりました。

【秋岡委員】 この予算のところ、これ、中期計画なので、例えば、今度、日銀の政策とかも変わって、これから金利が上がっていくとか、いろいろあると思うんですけど、そういうのはこの中にどうやって見込んでいかれるんですか。

【上野理事】 はい。金利の要因は、非常に不確定要因があるわけですが、現在の金利水準は非常に低いですが、将来はそうとも言えないだろう。やっぱりリスクも十分踏まえた金利設定にする必要があるということで、中長期的には4%の金利水準で利子の支払いを要すると、そういった計算になっております。

そういう意味では、今のような低金利の水準がずっと続いてくれば、随分そこで余裕が出てきて、例えば、料金の引き下げでありますとか、償還を早めるとか、そういったことができるということになります。ただ、4%を超えますと、また今度これは逆のいろいろ事業の圧縮とか、そういったことをやっていかなければいけないと、そういった問題がございます。

【梶川委員】 これ、収支計画の中で、道路貸付業務費というのが1,100億ほど今回増えておられるのでございますけれども、新旧比較しますと。この内容と、支出項目ではあまり大きく増えられている項目はないような気がするんですが、この収支計画で増えら

れて、支出計画であまりお増えにならないという、どういった償却関係のご費用とか、何かそういったものなのでございましょうか。

【上野理事】 おっしゃるとおり、この道路貸付業務費の大部分は、道路資産の償却費になっております。ですから、約4兆円の償却費が4年半で生じるということになります。ちょっと見ていただきますと、この4兆円と、一番下に当期利益が約1.2兆円ございますけれどもけれど、これが形の上では、合わせて5.2兆円、それが、要は、債務の返済費ということになっていくわけでございます。

【梶川委員】 これが、旧と比べて今回増えられたのは、少し精度の高い償却予算を立てられた結果、試算金額が少し増えられたとかという関係でございませうか。

【上野理事】 そうですね。あとは、債務の、先ほど、今後新しくできた道路を引き受けるという分がございませうけれども、それをこれまで勘案していなかったもの、それも入れたということですね。

【梶川委員】 わかりました。

【石田委員】 初めて中期計画中の予算が提出されまして、これはこれでそのとおりでなというか、私、あんまりこの辺詳しくありませんのでよくわからないんですけども。1つお願いは、この中期計画中の予算案が、45年間での着実な完済に向けて着実に一步を踏み出しましたということがわかるような、そういうふうなデータと申しますか、数字というのがどこかにありませんかねということ。これ全体をどう評価していいんだろうか。なかなか高い目標なのか、あるいは、確実な目標なのか、あるいは、ひよっとすると早まるかもわからないという、債券及び借入金6,000億円も暫定協定に比べると減額されているということは、ひよっとすると早まるのかなというふうな期待なんかも持つてしまうんですけども、その辺いかがでしょうか。ちょっとご説明いただければと思います。

【木村有料道路課長】 45年で債務を返済するというのは、まさに今回の民営化の趣旨でございまして、それは、会社と機構で結びます協定の中に、そういう収支の明細ということで、45年間分、こういう形でしてございまして、それを入れさせていただきますと、この中期目標は、そのうちの5年分を切り出して、そういう計画をつくったというものでございませう。ですから、当然、その協定も含めてオープンになりますので、その内容を含めて皆さんにお知らせすることになることと思ひます。

【杉山分科会長】 石田先生がおっしゃるのは、45年の中でこの4年半がどういう位置づけになっているのかわかる資料があれば……

【石田委員】 あれば。

【杉山分科会長】 非常にありがたいという、こういうご趣旨だと思ひますけれども。

【木村有料道路課長】 そういう意味で、その45年の協定のそういう流れというか、償還できることになっていませうので、そのうちの5年分ということですから、それは載っているということで我々としては整理してございませう。

【杉山分科会長】 資料として必要だと。

【石田委員】 はい。

【木村有料道路課長】 協定の中で、そういうことで整理させていただきますので、当然、見比べれば、そういうことで整合性がとれているということございませう。

【梶川委員】 概括的なお願いなので、今お話しさせていただくことがいいのかどうか
わからないんですが、一応この中期の数字を見せていただいている目標・計画のお話な
ものでございますので、ぜひお願いしたいなと思うのでございます。独立行政法人の中期目
標というのは、ある意味では、法的規範性というか、そういったものが高く、多分、一度
決められますと、原則的には中期の計画期間をそのまま中期計画もいかれるんだと思うの
でございますが、何分こちらの保有機構の場合は、直面される収入も支出もごく普通の経
済社会と対応されておられて、道路収入、道路の交通料収入もそうでございますし、金利
の水準等も、ある意味では、経済社会のダイナミックな動きを反映せざるを得ないし、影
響を受けざるを得ない。そういう意味では、やはり少しこういう長い期間——民間企業で
も、それは中期計画というのはそういうものでございますけれども、やはりある種、民間
企業でも、ローリングのような形で、かなり柔軟にある種の中長期計画というのも見直し
が行われる。制度的に、こちらでそれができるとは到底思わないものでございますけれど
も、やはり普通の独立行政法人の中期目標・計画よりは柔軟なご対応というものをぜひ主
務省及び機構のほうにもしていただいて、その変更に関する説明責任を果たしてさえい
ただければ、国民的に見れば、よりわかりやすい形で努力が見えてくるのではないかと
思います。

中期目標に対する評価、中期計画に対する評価というのは、もう独法評価の原則でござ
いますけれども、今申したような大きなダイナミズムのある経済変動の要因と幾ら対応さ
せても、ある種の努力というのは非常にご評価しにくいときがあると思うので、その辺は、
目標ないしは計画自身も、ある程度柔軟に変更等も視野に入れて、今後評価活動等を含め
て国民に説明をしていける形の独立行政法人であってほしいというお願いがございまして、
ぜひその辺も含めてご考慮いただければと、ほぼこういうものの具体性が出てきた冒頭で
ございましたので、お願い申し上げました。

【渡辺高速道路経営管理室長】 おっしゃる趣旨、お伝えしまして、できる限り柔軟な
対応をさせていただきたいと思えます。ただ、計画で、これに基づいて評価をしていくと
いうことでございますので、あまり計画をどこまで変えていくのかという問題も一方では
あるかとは思いますが、その辺、この債務返済機構だけでなく、独立行政法人
の中期計画全体との関係もあろうかと思えますので、その辺もご相談しながら、先生の
ご意見の趣旨を踏まえて対応していきたいとは思っております。

【杉山分科会長】 どうぞ。

【水尾委員】 1つ質問させていただきたいのですが、新協定の7番の、自主性が活か
される仕組みのインセンティブのこの部分ですけれども、そういったものが認められた場
合は、削減額の一部を機構からというのは、これは別表1の予算の収入及び支出のどの部
分で、または、どれぐらいの幅が予測されるのかを教えてくださいたいと思えます。

【上野理事】 別表1の予算のところ、経営努力助成金という欄がございます。ここ
に、新計画では126億円ということで、非常に大きく増えておりますが、これは、先ほ
どちょっと申し上げたように、この4年間に新しく引き受ける道路を勘案しているもので
すから、非常に大きな額に増えております。ここに計上されているということでござい
ます。

【杉山分科会長】 よろしゅうございますか。

【水尾委員】 そうすると、4年間、これから供用していくところをということですよ
ね。

【上野理事】 そうですね、基本的には供用していくところで、工事費が非常に減った
場合には、少しバックをする、そういったようなシステムになっておりますので、そうい
うことになりますね。

【水尾委員】 わかりました。

【木村有料道路課長】 まずインセンティブの内容でございますけれど、当然、建設費、
貸付限度額がありますけれども、それを踏まえて基準額というのをつくりまして、それよ
りも、いろんなコスト縮減の努力をして、それで減ったものについて、その一部を会社
のほうに助成するというので、その一部は、暫定協定上はその額の半分ということにな
ってございますけれども、本協定については今最終的に詰めてございますけれども、そう
いうことで、会社のほうにインセンティブとして助成金を払うという仕組みになってござ
います。

【笹森企画課長】 機構の企画課長でございますが、新設・改築・修繕工事の費用のう
ちの、この4年間の引受債務の1%が会社の努力により縮減されるのではないかと見込
んでおりまして、それを機構と会社で折半をするという形でございますので、126億とい
うのは、その0.5%分ということを想定して予算化しております。

【水尾委員】 ありがとうございます。

【杉山分科会長】 ほかに。

【石田委員】 道路業務収入が4,600億円ぐらい増えた。これは計画管理費を厳し
く見直されて、節約されて、その結果、リース料が増えた、こういう理解ですね。それは
誠に結構なことではあるんですけども、そして、これは言わずもがなのことかもわか
りませんが、やはり安全の問題というのは非常に大事でございますので、交通事故ぜ
ろを目指して、そこはよろしく願いますということと、コスト縮減、この新協定にも
書いてありますように、非常に大事なことだと思います、維持管理費も含めて。

ところが、月曜日に和歌山シーニックバイウェイの関係で出張しましたら、田辺イン
ターができて、非常にありがたいんだけど、のり面何とかありませんかと、景観上非常
に気になるということをおっしゃる方が多かったです。コスト縮減下では、景観への配
慮とか、風景の配慮ってなかなか難しいかもわかりませんが、例えば、これからのと
ころでは、ETCの普及も重ねて、インターチェンジのコンパクト化をいろんなところ
で図っていくとか、そういう前向きな技術開発も含めて、総体としてコスト縮減に邁
進していただければいいのではないのかなと思います。

ただ、けちをするというだけではなくて、幅広い視野で総合的なコストの縮減とい
うのをぜひ協定の中に具体的な形で、あるいはその精神だけでも結構ですけども、そ
ういうのを書いていただければありがたいなということで、要望でございます。

【田崎理事】 ちょっと補足をさせていただきますと、先ほど上野理事から、この管理
費の減によってこれだけの差が出たというお話を申し上げましたけれども、それに加
えて、暫定協定時から今回の新協定の間で、交通量の若干見直しをいたしまして、
そういうことによりまして若干の収入の増というものもありましたので、この差が
すべて管理費の減ということだけではないということが1つと、それから、前回の分
科会でもご指摘があった

というふうに理解しておりますけれども、やはり安全安心というのは大変大事でございますので、管理費、既に3割減ということでやってまいりましたけれども、その中で、しっかりと管理するものは管理をします。私ども機構との関係で申し上げれば、どういう管理をするのかということについて、毎年度の計画を出していただきまして、決算の段階ではその報告をしていただく。また、必要に応じて、私ども現地を見せていただくというふうなことで、しっかりと担保していきたいというふうに思っております。

それから、コスト縮減につきまして、石田委員からお話ございましたような点、既にこの新協定の中で、インターのコンパクト化でありますとか、車線数の暫定的な車線数とか、そういった構造規格を見直すことによる縮減等を図っておるわけですが、そういうものが既に織り込まれているということ、それから、景観というお話もございましたけれども、これはなかなか難しいのでございますけれども、会社との今後の、実際にどういうものをつくっていくのかという中で、委員のご指摘も十分に勘案していきたいというふうに思っております。

【石田委員】 ありがとうございます。

【杉山分科会長】 石田先生からご指摘いただきました点は、大変重要なことだと思います。通常、コストの削減というのは、サービスレベルが落ちないで、同じサービスレベルで、なおかつコストを削減するというのがイメージされるころなんですけれども、3割という非常に大きなハードルを課せられましたので、それに対する懸念を抱く人もいようかと思っておりますけれども、ぜひそこは現行サービス水準、少なくとも現行サービス水準を維持した形というふうなことでご努力をいただければと思います。

ほかによるしゅうございましょうか。

【秋岡委員】 インセンティブのことで伺いたいんですけれども、会社にインセンティブの部分が助成で戻っていったら、そこから先は具体的にはどんなふうに使われるんでしょうか。例えば、それはもうお任せということで、例えば、こういうことには使わないようにとか、何かそういうのがあるのかどうか。普通、インセンティブと考えると、お給料が増えるのかなとか、いろいろそういうことを考えてしまうんですけれども、この会社の場合は、そのインセンティブが具体的にどんなふう生きていくことになるんでしょうか。

【杉山分科会長】 これは道路局からお答えいただきましょうか。

【木村有料道路課長】 当然、会社の自主性ということがございますので、その会社の判断というのが当然ベースとしてあると思っておりますけれど、ただ、当面の間は、やっぱり会社の経営という面から見れば、そういうインセンティブのお金を内部にためて、いろんな形の運用ができるような形になると思います。なおかつ、そのインセンティブをどう使うかについては、当然、その会社の自主性ということでございますけれど、当面の段階は国も株主でございますし、いろんな意味で、その扱い方、当然それを吸い上げるだけではなくて、有効にどういう形で会社を、例えば、今、給与も一つの方法だと思います。人件費に使って、いろんな意味の士気を高めるということもあるでしょうし、いろんな使い方があると思っておりますけれども、それについては会社の自主性がベースでございますが、また、国とも相談させていきながらやると。当面はなるべく体力をつけるほうに回っていくのではないかと期待しております。

【杉山分科会長】 ほかに、議題（1）に関して、ご質問、ご意見、いかがでございますか。

しょうか。

もしないようでしたら、次の議事の（２）債券の発行計画（案）について、及び議事の（３）返済計画（案）についてでございますけれども、ご審議を頂戴する前に、本議題の分科会への諮り方について、事務局から提案があるようでございますので、ご紹介いただければと思います。

【石原高速道路経営管理室企画専門官】 それでは、ご提案でございますけれども、債券の発行につきましては、法令上、国土交通大臣の認可が必要とされております。その認可に当たりまして、本分科会のご意見を聞かなければならないということとされております。一方で、後ほどご説明いたしますとおり、債券の発行につきましては、本独立行政法人になりますと、ほぼ毎月のように予定されております。債券の発行の都度にお忙しい委員の皆様にお集まりいただき、ご審議いただくのは、皆様にも過大なご負担になろうかと思っております。したがって、平成18年度の債券発行額の限度額を年度計画といたしましてご了承いただくこととさせていただきたいということで、ご提案させていただきます。

【杉山分科会長】 ただいまの事務局からの提案につきまして、委員の先生方、いかがでございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

（「はい」という声あり）

【杉山分科会長】 それでは、債券の発行につきましては、今後は債券発行額の限度額を年度計画としてご了承いただくと、こういう形で図らせていただきたいと思います。

また、前回の分科会において、私からも提案させていただき、委員の皆様方のご賛同を頂戴したところでございますけれども、今後の長期借入金、債券発行、返済計画につきましても、本来であれば、委員の皆様方にお集まりいただき、審議するところではございますけれども、他の議題がないようでしたら、持ち回り等、柔軟な対応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、平成18年度の債券発行計画、返済計画についてのご説明をお願いいたします。

【上野理事】 それでは、私のほうからご説明いたします。

資料2でございますけれども、18年度の計画額といたしまして、政府保証なしの債券の発行額が5,300億円、それから、政府保証債が2兆1,850億円、合わせますと約2兆7,000億ほどを予定しているわけでございます。なお、債券の発行回数、発行時期、償還期間等、何年物にするかといったようなことにつきましては、市場のその時々を踏まえて決定することとしております。

下のほうに借入条件が書いてございますけれども、政府保証債では、予算で認められたものといたしまして、この5種類がございます。実は、これまでは7年、10年、15年でございましたけれども、20年、30年物というのが、ことしの予算から新しく入りました。借入利率でございますけれども、17年度の下期、機構が昨年10月にでき上がってからこの半年の実績金利が1.56%となっております。

それから、政府保証のない債券、財投機関債、こちらのほうは、10年、20年、30年と一応原則はなっておりますけれども、昨年は40年債を発行いたしました。ことしも、できればできるだけ長いものを調達していきたいと思っているわけでありまして、借入利率

につきましては、2.37%と、やや高いわけでございますけれど、これは、できるだけ長い債券を財投機関債で発行しているということによるものでございます。

いずれの金利につきましても、先ほど中長期的には4%の金利でということをご想定していると申し上げましたけれど、この水準であれば、十分ゆとりをもって償還できるというふうに見ているわけでございます。

さて、次、資料3でございます。これは返済計画でございますが、18年度の返済の合計額が約4兆円ということになります。内訳といたしましては、長期借入金金が9,000億円、それから、道路債券が3兆円、それから、東京湾横断道路償還金、これは割賦払いになっているんですけど、これが816億円と、そういったことを加減算いたしまして、約4兆円ということになります。

4兆円返済をするわけでございますけれど、先ほど資料2で見ていただきましたように、2.7兆円を借入れで賄っているわけでございますから、それだけ、要するに、借り換えで借金を後へ送っている、こういったような構造になっているわけでございます。

以上でございます。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

ただいま資料2と3を続けてご説明いただいたわけですが、これについてのご質問、ご意見があれば、お出しいただきたいと存じます。

これ、私だけがちょっと失念しているのかもしれませんが、政府保証債ありと、それから財投機関債、これの大枠というのは、国から指定されていると。

【上野理事】 予算でもって、このようにセットされております。

【杉山分科会長】 これに対して、機構のほうから、政府保証債をもう少しというような要請というのができる余地というのはないのでしょうか。

【上野理事】 政府保証債は、予算の総則でもって、政府保証債の枠というのは決まりますので、この増減は、なかなか大きな変動でもない限りは難しいと思います。財投機関債のほうは、これは自主調達資金ですので、あくまで計画ベースということで、変動は可能でございます。

【杉山分科会長】 わかりました。

どうぞ、ご質問、ご意見があれば、ご自由にお出しただければと思います。

【秋岡委員】 この資料2の真ん中の注のところ、この債券発行の枠内で民間借入金に振り替えることもできるというふうにお書きになっているんですけども、これはどういうときにそういう決断をされるのかということと、この場合想定されている、その民間借入金の貸し手というのは、一般市中銀行なのか、どんなところがそうなのかという、2つを教えていただけますか。

【上野理事】 ご承知のように、債券の発行市場の環境というのは、今は非常に安定しておりますけれど、ある時期は急に金利が上がったりして、消化が難しいというような時期がございます。そういったときには、相対で金融機関から借りるということを実行するといったことが、これまでもございました。相手は大体シンジケートを組んで、市中銀行の何行かを集めて借りるといったケースが多いようでございます。金額が少なければ1行でもいいんですけど、そういったシンジケート団を組んでの借入れというのが多いようでございます。

【杉山分科会長】 ほかにいかがでございましょうか。

特段のご意見がございませんようでしたら、本日の議題はこれまでとさせていただきますと思います。

頂戴いたしましたご意見につきましては、今後の運営等に反映させていただくこととし、議案につきましては、原案のとおりということでよろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声あり)

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

先ほど渡辺室長のほうからもお話がございましたけれども、中期目標及び中期計画の変更案につきましては、現在、財務省と協議中とのことですので、既におおむね了解は得ているというご報告ではございましたけれども、万が一、若干の修正を求められるというようなことがございました場合には、私のほうに一任させていただければありがたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「結構です」の声あり)

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

本日の審議結果は、独立行政法人評価委員会の規則に従いまして、評価委員会の木村委員長にご報告することになりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、本日の議事はこれまでにさせていただきたいと思ひます。議事の進行につきましては、事務局のほうにお返しいたします。

【石原高速道路経営管理室企画専門官】 杉山分科会長、ありがとうございます。

最後に、機構の勢山理事長からごあいさつをお願いしたいと思います。

【勢山理事長】 勢山でございます。どうも大変いろいろご審議いただきまして、ありがとうございます。

ご質問あるいはご意見の中にもございましたけれども、おかげさまで、会社あるいは国交省とも緊密な連携をとって、1つ目は、45年以内の確実な債務返済ということにつきまして、とりわけこの人口減少社会に向かう中、交通需要をどういうふうに見ていくのか、それから、そういうものの中で、まさに最大のリスクでございます金利リスクというのをどの程度見ておくのかといったようなことを詰めてまいりまして、交通需要につきましては、やはり保守的な見方、それから、金利につきましては、先ほど上野理事から申しましたけれども、将来4%ぐらいまではあり得るなど。ただ、いろいろな民間のシンクタンク、あるいは政府等の経済成長予測と比べますと、4%まではなかなかいかないんじゃないかというふうには思っておりますけれど、その辺も少し安全を見たような計画を立てております。したがって、石田委員からもお話がございましたけれども、45年以内の確実な償還ということに向けては、正直言って、まず大丈夫だろうという自信を持っているところでございます。

それから、やはり石田委員からもご発言がございましたけれども、道路というものは、まず安全であり、利便性の高いものであり、しかも、次の世代にきちっとした道路を引き継いでいくということが必要でございますので、単にコスト削減ではなしに、必要な管理水準を維持して、分科会長もおっしゃいましたけれども、やはりクオリティーとコストというものを両立させた管理水準をどう維持するかということにつきましても、会社とよく連携をとってやっていこうということが1つ。それから、もう1つは、次の世代にしっかり

り残すために、やはりしっかりとした補修、整備、あるいは更新投資といったようなものもしていかなければいけないということで、45年の計画の中に、従来の年間額よりは少し大き目の、これぐらい投資していけばしっかりとしたものが次の世代に残せるだろうというような更新予算も入れたものとして、45年の返済計画をつくりました。

それから、今日はお話がいざいませんでしたけれども、やはり国民、あるいは道路利用者の方に、道路の実態、あるいは債務返済の状況等々、しっかりと情報開示ということ、前回はいろんな先生方からもご意見いただきました。それにつきましても、会社のご協力も得ながら、しっかりと情報開示に努めていこうということで、今、成案を詰めているところがいざいまして、これにつきましても、皆様のご期待にこたえられるようなしっかりと内容の情報開示をやっていきたいというようなことで、おかげさまで3月末に新しい協定が、今日いただきましたようなことも踏まえて、結びまして、まさに本格的な民営化が、民営化してよかったなど利用者の方々からも国民からも言っていたいただけるような道路というものになっていくように、また、機構の職員一同、会社ともよく連携をとり、また国交省のご指導も得ながら、しっかりとやっていきたいと思っております。

また1年たちましたら、またいろいろご評価いただかなければいけませんものですから、しっかりと報告して、ご評価いただけるように頑張っていきたいと思っております。どうもありがとうございました。

【石原高速道路経営管理室企画専門官】 ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして、第3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終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —