

第5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

2007年7月26日(木)

【佐々木高速道路経営管理室専門官】 それでは、定刻より若干早目ではございますが、委員の先生方がおそろいになりましたので、ただいまから第5回独立行政法人評価委員会日本高速道路保有・債務返済機構分科会を開催いたします。

本日は、委員の皆様方におかれましては、ご多忙の中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私、道路局総務課高速道路経営管理室企画専門官の佐々木でございます。よろしく願います。

本日は、当分科会委員8名のうち5名の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定める会議の開催に必要な定足数(過半数)を満たしておりますことをご報告させていただきます。

さて、この7月に事務局側のメンバーに異動がありましたので、ご紹介させていただきます。菊川官房審議官でございます。

【菊川官房審議官】 よろしく願います。

【佐々木高速道路経営管理室専門官】 瓦林鉄道局財務課長でございます。

【瓦林鉄道局財務課長】 よろしく願います。

【佐々木高速道路経営管理室専門官】 東山政策評価官でございます。

【東山政策評価官】 よろしく願います。

【佐々木高速道路経営管理室専門官】 以上でございます。どうぞよろしく願います。

それでは、お手元の議事次第に基づき、進めさせていただきます。

初めに、原田道路局次長から一言ごあいさついたします。

【原田道路局次長】 次長の原田でございます。本日、局長が別の用務で出席できませんので、かわりに一言ごあいさつをさせていただきます。

本日は、お忙しい中ご出席をいただきまして、まことにありがとうございました。また、道路行政につきまして、日ごろから格段のご支援、ご協力をいただいております。厚く御礼を申し上げます。

まず、多少、本日の議題からは離れるかもしれませんが、最近の道路行政について、1つだけお話をさせていただきたいと思います。

ご承知のように、一昨年来、道路特定財源の一般財源化の議論がございました。これにつきましては、昨年12月に、見直しに関する具体策ということで、大きく4項目が閣議決定をされております。1つは、真に必要な道路整備を今後とも進めるために、19年中に中期計画を作成するという。2点目が、暫定税率を含めて、税率は今後とも維持をしていくということ。3点目が、我々にとっては非常に厳しい話ですが、道路歳出を超える部分については一般財源化するという。それから4点目が、既存の高速ネットワークを効率的に活用するために料金引き下げなどの新たな措置を講ずる、そのための必要な法案を20年の通常国会に提出をする。この大きく4つの項目が決められております。

具体的に、その内容をどういうふうにしていくかということは、これからことしの年末にかけての議論でございしますが、本日の会議との関連で言いますと、4項目の高速道路の料金値下げをする、そのための新たな措置ということが特に機構と関連してきます。

一方で料金値下げと言いながら、一方で民営化の枠組みを堅持するということは当然のことでございますので、そういった民営化の枠組みを堅持しながら、料金値下げなどの措置をどうやっていくかということは、これから考えていかなきゃいけない大きなテーマでございます。これについては、別の審議会でいろいろご議論をいただいています。我々も、誤りのないような結論を、また今後、出すべく努力をしていきたいというふうに思っております。

本日は、機構の18年度の業務実績についてご議論いただくということでございますが、ご承知のように、機構は昨年4月に本格的に業務をスタートしておりますので、そういった意味では、本日のこの分科会が、1年を通しての業務実績について、初めて委員の皆様方に評価をしていただく場ということになるかと思います。

昨年、機構の業務につきましては、償却方法の問題でありますとか、あるいは、現場の実態を反映した道路管理のあり方でありますとか等々、いろんなご指摘をいただきました。また、これは非常に恥ずかしいことではございますが、民営化時点での資産評価の誤りといったようなことについてもご報告をさせていただきました。こういった問題につきましては、昨年のご議論も踏まえて、機構において、適宜改善すべくいろんな努力をしておるところでございますが、またさらに本日、18年度の業務実績について、委員の皆様方から忌憚のないご意見を賜って、また今後の機構の業務の運営に反映させていきたいという

ふうに思っております。本日はよろしくお願いいたします。

【佐々木高速道路経営管理室専門官】 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きまして、「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ついて」において定められておりますので、ご説明申し上げます。

初めに、本日の分科会の公開についてでございますが、独立行政法人の業務の実績に関する評価に係る案件以外は公開することとなっておりますので、本日の議題のうち、「平成18年度の決算について」につきましては公開、「平成18年度業務実績評価について」につきましては非公開の扱いといたします。

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

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

【朝比奈高速道路経営管理室長】 経営管理室長の朝比奈でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

まず、当分科会の構成員につきましてご報告申し上げます。お手元、3枚目に置いておりますが、分科会委員ということでございます。委員の各先生方にはお願いをいたしましたけれども、3月、6月にそれぞれ任期を迎えられまして、そこにありますとおり、7名の先生につきましては引き続きお願いをいたしました。ありがとうございました。

また、櫻井敬子委員は、これを機に退任されまして、新たに立教大学法学部教授の角紀代恵委員が就任されております。本日は欠席ではございますが、よろしくお願いいたしますと存じます。

では、議事次第の最初の議事でございますが、今申し上げましたとおり、任期満了がございました関係から、杉山先生も分科会長としての任期も迎えられたということになります。これに伴いまして、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、改めて分科会長を互選いただきまして、さらに分科会長の代理を分科会長にご指名いただきたいと思います。と存じます。

分科会長の選出について、ご意見がございますでしょうか。

【石田委員】 委員8名のうち7名が再任ですので、この際、分科会長も、引き続き杉山先生にお願いできればと思います。

【朝比奈高速道路経営管理室長】 ただいま石田委員から、杉山雅洋委員にお願いしてはどうかという意見が出されました。皆様、いかがでございましょうか。

ご賛同いただきましたので、杉山先生、どうぞ引き続きよろしくお願ひしたいと思いますが、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。以降の議事進行につきましては、杉山分科会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願ひいたします。

【杉山（雅）分科会長】 ご指名をちょうだいいたしました杉山でございます。引き続き分科会長の役を務めさせていただければと思います。

この分科会は、独立行政法人高速道路機構の評価をするのが目的でございますけれども、その重要な仕事を通して、我が国の高速道路サービスがいかに国民にとって望ましいものになるのか、ここが大きな着地点であるというふうに理解しております。そのために機構に対しての評価をさせていただくと、こういう位置づけだと私は理解してございます。

それでは早速、議事を続けさせていただきたいと存じますが、(2)が分科会長代理の指名でございます。

国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条の規定によりますと、分科会長代理は分科会長が指名するということになっております。そこで、分科会長代理には、国土交通省独立行政法人評価委員会の本委員でもあられます杉山武彦委員に、引き続きお願ひしたいと存じます。後ほど、杉山武彦先生にご確認いただければと思います。

それでは、先に進めさせていただきますが、まず、本日の配付資料につきまして、事務局からご説明をちょうだいしたいと存じます。

【佐々木高速道路経営管理室専門官】 本日の資料でございますが、お手元にお配りしております配付資料一覧のとおりでございますが、議事(4)平成18年度の業務実績評価につきましては非公開でございますので、その関係の資料でございます資料2-1、2-2につきましては、委員限りとしております。そのため、傍聴者の方には資料を配付しておりませんのでご了承ください。

なお、参考資料の「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報(平成18年度)」(案)でございますが、こちらは高速道路機構の決算にかかわるもののみではなく、高速道路会

社を含めました、現在、精査中の内容も含まれているという状況でございます。公表につきましては、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が、現在のところ、委員の方々のみの配付としております。当資料の取り扱いにつきましてご審議いただきたいと考えております。

【杉山（雅）分科会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局からお話ございました参考資料の取り扱いについてですが、本分科会においては委員限り、非公開ということで、内容確定後、速やかに機構より公表すると、こういう扱いにさせていただければと思いますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【杉山（雅）分科会長】 ありがとうございます。

それでは、参考資料は非公開と決定させていただきます。

議事の（３）でございます。平成18年度の決算について、高速道路機構のほうからご説明をちょうだいしたいと存じます。よろしく願い申し上げます。

【高速道路機構 吉田経理部長】 高速道路機構経理部長の吉田でございます。よろしくお願ひします。

では、平成18年度決算についてご説明いたします。

資料といたしましては、資料1-1「平成18年度決算の概要について」という2枚の資料でございます。それともう一つは資料1-2でございます。「平成18年度財務諸表等」ということで、決算の資料につきましては、こちらのほうで集約してございます。限られた時間でございますので、資料1-1の概要についてという、この2枚のペーパーで説明させていただきます。

この資料は、財務諸表のうち、損益計算書及び貸借対照表を億単位で要約したものでございます。なお、損益計算書において比較をしてございますけれども、前年度の17年度は半年の事業年度でございましたので、18年度の年度計画の収支計画と比較してございます。BSのほう、貸借対照表につきましては、17年度の決算と比較してございます。また、機構の会計処理におきまして、「固定資産の減損に係る独法会計基準」が18年度から適用されることに伴いまして、機構においても同基準を適用して処理してございます。

では、資料の1枚目からご説明いたします。まず、1枚目は損益計算書でございます。表の一番上の行でございますけれども、経常費用、総額が1兆5,229億円となっております。この大半は、次の行でございます、道路資産に係る減価償却費等でありまして道路資

産貸付業務費の8,982億円及び5行ほど飛んでいただきます、債券、借入金の利息等があります財務費用の6,075億円がこの大半となっております。このうち、財務費用は、年度計画に比較して250億円減少しております。この主な要因は、低金利による支払利息が減少したこと等によるものでございます。

次に、中ほどでございますけれども、経常収益でございます。経常収益の総額は1兆8,963億円となっております。この大半が、次の行にございます、道路資産貸付料収入1兆8,773億円と、全体の99%を占めております。この道路資産貸付料収入は、年度計画に比較して374億円増加しております。この要因は、変動貸付料の適用による253億円の増加があったこと及び料金収受機械の耐用年数の見直し等に伴う、協定の貸付料変更による121億円の増加があったことによるものでございます。この結果、経常利益は、年度計画に比較して676億円増の3,733億円となりました。

また、臨時利益は113億円となっております。この主なものは、承継資産の修正による資産評価額修正益の48億円、新直轄区間の固定資産売却益の35億円、談合違約金の受け入れによる19億円等によるものでございます。

最後の欄でございますけれども、当期利益は、経常利益から臨時損失3億円を差し引き、臨時利益113億を加えた3,843億円となりました。年度計画と比較して785億円増加しております。この増加要因は、収益の増加として、道路資産貸付料収入の374億円の増加及び臨時利益の112億円の増加等があり、費用の減としては、財務費用の250億円の減少等によるものでございます。

続きまして、2枚目の貸借対照表をごらんください。中ほどよりちょっと上にございます資産合計でございますけれども、資産の合計は4兆4,711億円となっております。この大半は道路資産及び鉄道施設の有形固定資産であり、4兆1,245億円と全体の98%を占めております。資産の合計は、当年度中に6,971億円減少しております。この主な要因は、減価償却による減が8,884億円、一方で、高速道路会社からの資産帰属による道路資産の1,581億円の増加があったことによるものでございます。

次に、下にあります負債合計の欄でございます。負債合計は3兆5,895億円となっております。この主なものは、機構債、欄で申しますと、流動負債の1年以内償還予定機構債3兆9,393億円と、固定負債の欄にございます機構債、2兆7,111億円を合計いたしました2兆4,105億円及び借入金、同じように6,055億円と1兆9,607億円を合計いたしました1兆5,662億円がその主なものとなっております。負債の合

計は、昨年に比しまして1兆2,121億円減少しております。この主な要因は、債券及び借入金について、償還または返済による3兆9,518億円の減少がありました。一方で、新規調達による2兆7,200億円の増加及び会社からの債務引き受けによる1,402億円の増加があったことがその主な要因でございます。

なお、有利子負債残高は、負債合計の下に括弧書きで表示してございますけれども、期首と比較いたしまして1兆1,257億円減の3兆5,181億円となっております。

資本の合計は、5兆8,816億円となっております。期首と比較いたしまして、5,150億円の増加となっておりますが、これは、政府及び地方公共団体からの出資金1,327億円の受け入れによる資本金の増加及び当期純利益3,843億円の積み立てによる利益剰余金の増加によるものでございます。

以上が、18年度の損益計算書、貸借対照表の概要でございます。簡単ではありますが、これで18年度の決算の説明とさせていただきます。

【杉山（雅）分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきましてご質問、ご意見等があれば、お出しいただければと存じます。いかがでしょうか。

どうぞ。

【秋岡委員】 財務費用のことでちょっと教えていただきたいんですけども、経常費用のところに、財務費用が、年度計画に比較して250億円減少で、それは低金利だと記述があるんですけども、具体的には、計画のときには何%の運用と見込んでいて、それが何%になってしまって、差が生じたんですか。

【高速道路機構 吉田経理部長】 利息の減少分につきましては2つございまして、まず1つは、もちろん新発債の利息のことでございますけれども、これにつきましては、年度計画では2.32%であったものが、平均しますと2.03%でありました。それからもう一つ、民間借入金の中で変動金利、これはいろいろございますけれども、そのものが金利の適用によりまして、その分の減少もございます。

【杉山（雅）分科会長】 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】 そのほか、資料1-1に示されました平成18年度のPLとBSにつきまして、ご質問あるいはご意見、いかがでしょうか。

もしご意見がないようでしたら、大臣に具申すべき特段の意見はなかったとい

うことで扱わせていただければと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山(雅)分科会長】 ありがとうございます。

それでは、平成18年度の損益計算書、貸借対照表につきましては、この評価委員会からは特別の意見がなかったという形で具申させていただければと思います。

また、きょうの結果につきましては、独立行政法人評価委員会、通称親委員会とっておりますけれども、その親委員会の木村委員長にご報告させていただきます。

以上をもちまして、議事の(3)の平成18年度決算については終了したという形にさせていただきます。

それでは引き続き、きょうの最も大きな議論の対象でございますけれども、議事の(4)平成18年度の業務実績評価について審議をさせていただきます。

業務実績評価にかかわる審議につきましては、冒頭ご説明がありましたように、議論の客観性を保つということからも非公開となっておりますので、ここで傍聴者の方がおられましたら、恐縮ですが、ご退席をお願いしたいと存じます。

(傍聴者退室)

【杉山(雅)分科会長】 それでは、議事の(4)に入らせていただきますが、先ほどご説明がありました参考資料でございますけれども、これは業務実績評価とも大いに関連がございますので、平成18年度の業務実績評価の審議に先立ちまして、ご説明をちょうだいしたいと存じます。よろしくお願ひ申し上げます。

【高速道路機構 市木広報・情報公開担当部長】 高速道路機構で広報・情報公開担当部長をしております市木でございます。よろしくお願いいたします。

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18年度)」についてご説明申し上げます。

昨年は、この資料は追加的開示事項という名称を使っておりましたが、平成18年度から本協定が締結されましたことから、今後、内容をさらに拡充いたしまして、高速道路事業に関する重要な情報をより積極的に開示してまいりたいという思いを込めまして、今年度から名称を変更しております。

恐れ入りますが、参考資料のクリップを外していただきまして、薄い束、説明部分でございます。それと別添資料の厚い束、これに分けてごらんいただければと思います。目次につきましては、薄い束の表に書いてあるとおりでございます。基本的には、昨年と同様、



債務返済状況、財務諸表の追加情報、高速道路収支関連情報、建設・維持・管理の状況、そして道路資産の保有及び貸付状況という5つの部分から構成されます。債務返済計画が平成18年度から立てられておりますので、ことしからですが、債務返済状況において、債務返済計画の計画実績対比が可能になりましたこと及び財務諸表の追加情報などにおきますセグメントが、昨年度の旧公団単位から、今年度は債務返済計画単位に変わりましたこと、この2点が昨年度との大きな違いでございます。

主として、これから薄いほうの束を使いまして、変わりましたところを中心に説明申し上げます。残りの部分は、さっと触れる程度ということで説明させていただきます。

1枚おめくりいただきまして、まず、債務返済状況の未償還残高の推移でございます。これにつきましては、中ほどに表がございますけれども、債務の種類ごとに期中の増減をお示ししております。表の下から4行目、債務計の欄がございますとおり、債務の合計は期首の3兆7,858億円余りから、期末には、一番右でございますけれども、3兆6,112.5億円へと約1兆2,000億円減少しております。

次のページでございますけれども、資金調達の状況でございます。これは、当期に発行いたしました債券の明細を示しております。今年度も期間40年の財投機関債でございますとか、あるいは、日本で初めてとなります期間20年以上の政府保証債を発行するなど、金利の上昇リスクの軽減に向けて、低金利の間に長目の資金をとるというふうにしております。

3ページでございます。下のほうの表に、有利子債務の平均コストの推移をお示しております。一番上が機構発足時でございますけれども、発足時1.78%ございましたが、その次の行、平成18年度期首にはこれが1.71%に、そしてその後、平成18年中の移動を経まして、18年度末には1.63%になっております。平成18年度の資金調達実績を債務返済計画と比較いたしますと、各債券の調達期間累計になりますけれども、約2,000億円の支払金利の低減につながっております。

4ページ目からが債務返済計画の計画実績対比になります。4ページの中ほどにあります表は、機構の期末時点におきます債務残高の計画値と実績値を一覧表にしたものです。ごらんいただきますと、差額のところですが、阪神高速分を除きまして、すべての債務返済計画で実績が計画を下回っており、計画を上回るスピードで債務返済が進んでいることがご確認できると思います。阪神高速につきましても、計画段階では平成18年度に一括計上しておりました地方公共団体への道路資産の売却収入、これが翌年度以降にずれ込ん

だため収入が減ったものでございます。これにつきましては、平成19年度以降に収入増が見込まれますので、債務返済に特段の影響を与えておりません。

4ページの下のほうから5ページにかけては、全体を俯瞰した説明をおつけしておりますけれども、期末の債務残高が計画を下回りましたのは、新設・改築等に係る会社からの引受債務が工期の見直しなどによって減ったこと、計画では45年分の災害復旧費用を平成18年度に全額入れておりましたこと、あるいは、料金収入が基準額を超えて増加したために貸付料収入が増えたこと、そして、支払金利の減少により支出が減ったことなどが主な理由というふうになっております。

債務返済計画につきましては、これは機構分と会社分の2つの部分から構成されております。全部で十数組ございまして非常にボリュームが多いんですが、厚いほうの資料をあけていただきたいんですけども、その1ページ目と2ページ目のところに、機構分の計画と会社分の計画、45年分の計画の合算数値、これを全体像が見やすくなるようにお示ししております。

その次の3ページと4ページ、厚いほうでございまして、こちらのほうに平成18年度の計画実績対比の総括表、セグメントごとでございまして、総括表をお示しております。その後、5ページ以下でございまして、5ページにつきましては全国路線網の機構分、6ページ、7ページが同じく全国路線網の会社分というような形で、以下33ページまで、すべての債務返済計画につきまして、一つずつ、平成18年度の計画実績対比をお示した上で差異の説明をおつけしております。

恐縮ですが、また薄いほうに戻っていただけますでしょうか。7ページでございまして、機構の財務諸表の債務返済計画単位のセグメント情報、これについて、ここからご説明申し上げます。7ページの上のほうの表が損益計算書の概要、下の表が貸借対照表の概要というふうになっております。損益計算書のほうで、当期利益赤字になっているところがございまして、あるいは、貸借対照表のほうで、純資産の欄がマイナスということで債務超過の形になっているところがございまして、それぞれ説明をおつけしておりますように、セグメント単位の損益ないしはセグメント単位の純資産の状況というものは、債務の返済に直接影響を与えるものでは一切ございません。

8ページの中ほどからですけれども、全国路線網に関しまして、さらに東会社、中会社、西会社の3社所管分に分けた内訳の試算表というものをお示しております。8ページの表が損益計算書、9ページの表が貸借対照表という形になっております。どちらも、ごら

んいただきますと、3社の間に非常に大きな違いがあるように見えますけれども、これ、理由は共通しております、各社の貸付料で返済する債務、これは将来の建設に必要な債務を織り込んで試算しております。したがって、今後の建設計画がたくさん残っております会社、例えば第2東名を抱えております中日本会社では、現時点の債務は小さい、将来まで入ってくるという形になっているものでございます。そのため、損益計算書のほうでは、支払金利が少なくなる、減価償却が少なくなるということになりますし、あるいは、貸借対照表のほうでは、資産、負債の残高が小さくなるという形になります。

今後ですけれども、それぞれの会社で建設が進んでいきます。そして、貸付料でもって債務の返済が進んでいくと、こういうプロセスを経てまいりますと、各社所管分ごと、いろいろと動きはまちまちでございますけれども、最終的には、それぞれの貸借対照表は出資金相当の現金と減価償却後の資産価額に見合った利益剰余金、これが積み上がりますので、ここにお示ししております数字は、45年にわたる債務返済計画の通過点をお示したものであるというふうにご理解いただければと思います。

その後でございますけれども、6会社の財務諸表の一覧表でありますとか、あるいは、機構と会社を合わせた資産、負債の状況、路線別の資産価額及び再調達原価、これらにつきましては、昨年度と同様の記載内容になっております。特段変わったことはございませんので、説明を省略させていただきます。

収支率でございますけれども、恐れ入ります、厚いほうの51ページをごらんください。ことしからですけれども、収支率につきましては、債務返済計画ごと及び全国路線網における東・中・西の試算値という形で、これも、セグメントの定義が変わりましたので収支率の出し方も変わったという形になっております。

薄いほうにまた戻っていただきます。大変恐縮でございますけれども、11ページでございます。路線別の営業収支でございますが、これにつきましては、この表にお示ししておりますとおり、6会社分全部合わせまして1兆9,031億円の営業収支という、プラスということになっております。

その次の12ページに、上位10路線、一覧表を掲げておりますけれども、その後には営業収支の意味するところを説明しております。各路線ごとの交通量等々も含めました詳細情報は、厚いほう52ページ以下でございますけれども、全路線分を掲載しておりますので、後ほどごらんいただければというふうに思います。その後は、支払金利の路線別配賦でございますとか、建設・維持・管理の状況及び道路資産の保有及び貸付状況につつま

しては、昨年と同じ様式を用いました表で最新の情報を入れたというふうになっております。これもすべて厚いほうに入っております。説明は昨年よりも詳しくおつけしておりますので、こちらのほうも後ほどごらんいただければというふうに思います。

資料全体に関します説明は以上でございます。

今後ですけれども、この資料をさらに膨らませまして、今年度のファクトブック、皆様の机の上に置いております。これは昨年度のものでございますけれども、こちらのほうにつなげてまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。ありがとうございます。

【杉山（雅）分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきましてご質問等あれば、お出しいただければと思います。

この情報は、私どもにとりましては、分析を行う上では大変貴重ななというように思います。場合によりますと、まだ十分理解ができないようなところもあるんじゃないかなど、こんなご意見もないわけではございませんけれども、基本的な資料としてお出しいただいたということは大変貴重であったなというように思いますが、この中身につきましてご不明な点等々あれば、どうぞお出しいただければと思います。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは後ほど、私ども、これをまた個別に勉強させていただきまして、不明な点があれば、また機構のほうにお尋ねしたいというように思います。どうもありがとうございます。

それでは、いよいよきょうの本題でございます、議事の（４）に入らせていただければと思います。平成18年度業務実績評価についてということでございます。

実は、昨年は半期分ではございましたけれども、第1回目の評価をさせていただきました。その際には、私と事務局が相談をさせていただいて、私案という形でお諮り申し上げたんですけれども、その席上、やはり、委員の全員の考え方が評価の段階から盛り込まれておいたほうが好ましいと、こういうご意見が出されまして、もっともなことだというように判断させていただいたものですから、ことしからは、各委員個別に評価をお願いした上で原案を作成し、そして、その原案を本日ご議論をちょうだいすると、こういう運びにさせていただきました。本日、所用のためご欠席されている3人の先生方を含めまして、全員、すなわち8人分の評価が出されております。

資料2-2でございますが、代表的に1ページを見ていただきますと、項目、これは中期計画及び18年度計画、そして、18年度実績としてどういうことが行われていたのか、これをベースに8人の方々から評価をちょうだいいたしました。この評価は5点刻みでございますが、その5点刻みは13ページに示してあるとおりでございまして、ただ、5点刻みとなっておりますけれども、5点というのは、親委員会の表現をおかりいたしますと、ノーベル賞級に特別のものがあつた場合に5点をつけるんだと、こういうことでございますので、あくまでも理想値とか目標値、そんな存在かなというように思います。親委員会での認識といたしますと、3点がベースになっていて、これを基準に考えるのが各評価委員会での共通の尺度だと、こんな形になっております。

そこで1ページ目を見ていただきますと、例えば1の項目の一番上の欄でございますが、5点をつけた方は一人もいらっしゃらないものですからゼロ人、それから4点の方も、この項目についてはいらっしゃらなかったものですからゼロ人、3点評価の方が7人、2点評価の方がお一人、1点評価の方がおられなかった。そこで8人の平均点が2.9。ここまでは全く客観的に出しております。そして、私案というのは、その下に書いております評価案3。平均点は2.9ですけれども、これを全体として評価する場合に、3というのはいかがだろうか、という形でございます。

その際に、これは私なりの一つの判断でございまして、やはり、平均点というのは各委員の先生方の評価を反映しているものですから、できるだけこれを尊重させていただくべきではないか。中には全く評価が一致している項目もございます。こういうところは文句がない。その平均点をもって評価点とさせていただく。ただ、この1にありますように、例えば2.9というように、小数点以下1けたの数字が出ているケースがございます。この扱いでございますが、例えば2.9というように、四捨五入の単位からいたしますと、抵抗なく3にいけるのではないか、あるいは、3.1という評価があつた場合は、これも四捨五入で3というように、客観的に見ておかしくないものはそのようにさせていただくというように取りました。

ただ、少数といいますか、中には評価が違った先生もいらっしゃるものですから、その先生の評価をそのまま切り捨てるという意味ではなくて、できる限り意見というところに反映させていただく。さらに、14ページには総合評価とございますけれども、総合評価の中にもそのご意見をできる限り反映させていただくと、このような方針をとらせていただきました。

評価結果、その右に評定理由がございます。これは事実を淡々と述べ、そして、意見のところでは、8人の先生方の意見の中でこういう意見がございました、その意見を今後もぜひ活用させていただきたいというように判断できたものにつきましては、意見という欄に書かせていただいたと、こういう状況でございます。

そこで、一つ一つの検討をしていくというのも方法でございますけれども、委員の先生方には既に個別の評価をしていただいておりますので、改めて一つ一つというよりは、むしろきょうご議論をいただきたい項目を絞らせていただければと思います。繰り返しになって恐縮でございますが、例えば3点を8人つけた、8人全員が3点だと言った場合には3点の評価。それから、先ほどの2.9とか3.1というように、明らかに四捨五入でも抵抗がないものにつきましては3というように評価させていただいた。そこは省略させていただきまして、評価の分かれたところ及びきょうここでご議論をちょうだいしたいところ、そこに焦点を合わせていただければというように存じます。

まず、第1点目が4ページでございます。中期計画のところでは、「業務パンフレット等による広報・パンフレット等による情報提供」、この項目でございますけれども、これにつきましては、4点評価の方が5人、それから3点評価の方が3人、平均点が3.6ということでございます。これは四捨五入すれば4というようになるんですけども、3.6というのは微妙なところでございますので、ここをどういうように判断させていただいたのかという私案を説明させていただき、後ほどご意見をちょうだいしたいと思います。これにつきましては、評定理由のところにも書いてございますように、ファクトブック、きょう机の上にまたお出しいただいております、これを新たに発行して、関係者及び関係団体に積極的に情報提供をしているということ。これは大変好ましいことではないだろうかということからいたしますと、この3.6は4に切り上げさせていただいたらどうなのかというのが私案でございます。

それから、次の点は7ページでございます。中期計画では、⑤「道路資産が機構に帰属する場合は、道路資産の内容の確認を適正に実施」というところでございます。ここは評定結果を見ていただきますと、3点が5人、それから2点が3人、平均いたしますと2.6ということでございます。これは先ほどの扱いからいたしますと、3という扱いが類推されるわけでございますけれども、ここでは評点案として2を提示させていただきました。その理由は、評定理由のところにも書いてございますように、評定理由の5行目、「その後の精査等により資産額の誤りが判明し、国土交通省道路局長より注意、是正文書が交付され

た」という点がございませう。そして、実はこれは昨年大きく取り上げられたということもありまして、意見のところ、再発防止を今後も徹底していただく必要があるのではないかと、そういうことを勸案いたしますと、この2.6という平均を、あえて2というように厳し目につけさせていただいたらどうかというのが2つ目の私案でございます。

それから、3点目は次の8ページを見ていただければと思います。中期計画で6のところ、「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節減を助長するための仕組み」、その項でございますが、実は評点が全く2つに分かれまして、4点が4人、3点が4人、平均が3.5ということになりました。これは3.6よりももっと微妙な点がございまして、これを3に評価するのか、4に評価するのかという点でご議論が分かれようかと思ひますけれども、私案は4で出させていただきました。その理由は、公平性・透明性・客観性を確保するために、委員会を設置し、運用指針等を制定して取り組んでおられるということ。これを評価いたしますと、この3.5は4にしたらどうなんだろうかという案でございます。

そして最後の点は10ページでございます。中期計画でいいますと、⑤「環境への配慮」のところでございます。この評定結果はここだけが3つに分かれました。それ以外はすべて2つだったんですけれども、この項目につきましては、4点が2人、3点が5人、2点が1人ということで分かれております。平均をとりますと3.1ということになっておひまして、この3つに分かれたという評価をどう扱ったらよろしいのかということでございますが、ここはなかなかいい案がなくて、このように分かれた場合の一つの考え方として、平均点をここでは重視したらどうなのか。平均点が3.1ですから、これを3というようにさせていただいて、皆様方のご議論をちょうだいしたいと、このように考えたわけでございます。

今、私が説明申し上げなかった以外のところは全員の意見が一致している、あるいは、分かれていても微妙な差という点でございますので、あえてそこには触れませんでした。

以上、4点につきましては、委員の先生方のご意見をちょうだいして、こういう考え方がよろしいのか、あるいは、もっと別の考え方があるのか等々を中心にご審議賜ればと思ひます。

今、私が、違いがはっきりしているという点で4つを指摘いたしましたけれども、この4つに限らず、この資料2-2につきましてご意見があれば、それを含めてお出しいただければと思ひます。それ以前に、私が勝手に、評点が一致したのはそのままとりますよと、

あるいは、微妙な差であれば大きなところに集約させていただくと、こういう手法をとったんですけれども、それでよろしいのかどうかということも含めまして、ご意見をお出しいただきたいと存じます。

どうぞ。

**【委員】** 今、会長がおっしゃった平均値でということに異論はないんですね。1人は1人ということで。ただ、やっぱり、特に2がついたものについては重く受けとめる必要があると思うんですね。8分の1だった、8分の2だったという問題ではなくて、なぜ2だったのかということをごきちんとしておくことがこれからにつながると思うんです。そういう意味でいうと、この評定理由のところ、必ずしも2をつけた人のコメントが入っていないケースがありますよね。それは、おそらくアンケートで、その先生がコメントをお書きにならなかったんだと思うんですけれども、2をつけた方は、どういう点を危惧されて、あるいは、だめだと思って2をつけたのかということは、きちんとしておいたほうがこれからのためになるのではないかと思います。

**【委員】** 貴重なご指摘をありがとうございました。

実は私は、どなたが2をつけたのか、あるいは3をつけたのか、4をつけたのかということは、事実確認のために把握させていただきました。その固有名詞をここでお出しするのは問題があるのではなかろうかということで、固有名詞は出してごさいませんが、例えば2をつけた方が何で2であったのかということについては、事務局がヒアリングをした際に確認させていただいております。この意見のところ、必ずしも2の評価が意見としてあらわされていないというご指摘はそのとおりでございますけれども、基本的には、最後の総合評価のところでは、でき得る限りそれを反映させていただくと、このような試みはしております。ただ、〇〇委員がおっしゃるとおり、2のところについては意見を書くべきだというようなご指摘は、議論の対象になろうかと思います。

何か事務局のほうでございませうか。

**【事務局】** 今、〇〇委員からご説明があったとおりでございますが、評定結果、最終的には数字を1つだけ載せるつもりでございます。5つの段階のそれぞれの内訳ではなくてですね。そうしますと、例えば3なり4なり2とかいう数字につきましての評定理由でございますので、そこに、3、3、3、3、3、2の、2の理由だけを書きますと、ちょっと評定理由としてはいかなものかという気はいたします。ただ、ご指摘は、今、〇〇委員からお話がありましたように、意見の欄に反映させていただいておるつもりでございます。



ます。

ときに、2がついているのに意見の欄が入っていないというものは、なかなか各項目ごとの意見にはしづらかったものなどがございます。特に最後のほうの13ページ、12ページあたりの人事に関する件、給料の話であるとか、そういう部分につきましては、そこに直に書きづらいものがございましたので、一番最後の14ページの、例えば課題・改善点、業務運営に対する意見というところにまとめさせていただいたというふうな工夫をさせていただいております。

【委員】 実は14ページにつきまして、私が説明をしていなかったんですけども、それは、13ページまでのこのような扱いで別段問題がないということであれば、その総合評価のところはこれをベースに点数化しているものですから、そこのご議論をいただくから、この総合評価のところはご説明申し上げようかと、このように思っていたものですから、その説明がなかったのがわかりにくかったのかもしれない。

どうぞ。

【委員】 この評価調書のきょうの会議資料の書き方自体ですけども、評価しているところに通し番号か何かを打っていただけませんか。同じ番号が出てきますので、どこかよくわからないんですね。しかも、いただいたファイルときょうの資料はページが違っていますから、なかなかそこへたどり着けなくて、ですので、ちょっと工夫していただければと思います。それが次回以降のお願いです。

今、〇〇委員が提起されたことなんですけれども、私は結構辛目につけたところが何か所かあるんです。それが、きょうご提示の資料で言うと、9ページのどの番号で言えばいいんでしょうか。2点1人というのがありますね、下の。この1人は私なので、別にプライバシーは関係ありませんからいいんですけども、これは何度か事前のときにも申し上げたんですけども、どこにも反映されていないので、ぜひご検討いただければと思うんです。自治体との連携の推進がされている、あるいは、スマートインター等の協定の見直しもされました。そのこと自体は非常に結構なんですけれども、プロセスがなかなか国民の目の前に透明な形であらわれていないんじゃないのかなと思います。結果については公表されていて、それは全然問題ないんですけども、そういうことをここでも書かせていただきましたし、事前のときにも申し上げたんですけども、どうも消えちゃっているんで何とかしてよというのが個人的にはあります。

この場でそういうことをきちんと把握しておくのか、あるいは今、有料道路部会のほう

で、次長が冒頭おっしゃった新しいスキームの中でのことを考えたときに、やっぱり、税金を投入する理屈を考える上で、この辺の協議のプロセス、あるいは、会社と機構の間を唯一縛るのが協定ですので、その辺をきちんとオープンで透明にしておくことが非常に重要なかなというふうに思っております。ここで書いておくのがいいのか、あるいは、これから、今、作成中である有料道路部会の答申のほうできちんと書くのがいいのか、よくわからないのですけれども、その辺はぜひ部内で検討していただいて、ご反映いただければなと思います。内容そのものには全然文句はないんですけれども、プロセスにもうちょっと工夫があってもいいのかなという意見であります。

【委員】 ありがとうございます。

実は今、〇〇委員がご自分だとおっしゃったものですから、それに便乗させていただきますと、私も、事務局から〇〇委員がこういうお考えをお持ちだったということは伺いました。その際に、おっしゃるのはごもつともで、どう扱うべきかなということを考えてみたんですけれども、どうもこれは有料道路部会で扱っていただいたほうがよろしいんじゃないのかなというのが私個人の判断だったんですけれども、事務局はどうでしょうか。

【事務局】 今、〇〇委員がおっしゃっていただいたように、ここは機構の評価ですので、そういう会社とのやりとりとか、公共団体とのやりとりをどこまでオープンにしてやれるかというのは、機構のほうだけでなかなかできる話ではないので、おそらく公共団体、会社との絡みなので、今、〇〇委員がおっしゃったところの部分は、有料道路部会の審議の中でまたいろいろ検討させていただければというふうに思っております。

【委員】 了解しました。

【委員】 それでは、議論のために、私、最後、説明を申し上げなかったんですけれども、14ページ、これもあわせてご説明申し上げて、全体的なご意見をちょうだいしたほうがよろしかろうと思います。

実はその業務運営評価、これは点数評価になってございまして、その点数が今の私案として出したものがよろしければ、それを集計いたしますと「順調」に該当する、下記公式で102%となっておりますけれども、これが100%以上120%未満が「順調」という、これは親委員会のフォーミュラでございまして、その数字になったものですから、「順調」というところに「○」を私案として出してございます。

そして、総合評価といたしまして、法人の業務の実施ということで、18年度計画の実施状況にかかわる総合評価は順調であるけれども、機構の主な業務実績につきましては、

以下何点かここに書かせていただきましたという点でございます。1点目が、有利子債務残高を35兆2,000億に減少させました。2点目が、超長期債、これを発行することによって現在の低金利の有利さを将来も活用していく、そういうことがやられております。また、3点目が、先ほど来出ております「高速道路機構ファクトブック」、これを発行することによりまして情報公開を積極的に行っております。4点目が、維持管理や管理権限の行使、それから道路管理等におきまして、会社との連携をより強めております。また、審査を客観的に行うために、機構の中に審議会を設置して検討されておられるという点。次が、公平性・透明性・客観性を確保するために運用指針を制定されました。最後が、契約については、一般競争入札を拡大しているわけですが、随意を行わざるを得なかった場合には、その理由を公表するというようなことをされております。これが、機構が18年度に実施したのものとして、この評価委員会としてはこんな点が整理できるのではないのでしょうか。

その次が、課題・改善点、業務運営に関する意見等ということで、最初は、資産評価の誤り、これは18年度では修正されましたけれども、今後こういうことが起こらないように、会社と連携を密にして、ぜひ適切な運営に努めていただきたい。そして、給与水準でございますけれども、実態としてはまだ国家公務員に比べて高い水準にあるのではないかと。ラスパイレス指数から評価いたしましても高い数字になっているので、それを改善するような努力をしていただく必要があるのではないのでしょうかというのが2点目でございます。3点目が、費用の節減、料金施策等々を活用していただきたい。また、新技術もどんどん取り入れていただきたい。また、環境対応も今後も続けていただきたいという点でございます。次が情報公開、ファクトブックを通じて積極的にやっておられるんですけども、より国民の理解が得られるような形で配慮をしていただくことが必要ではないか。最後が、組織につきましては、業務実態や社会経済情勢の変化に的確に対応するためには、定期的に点検を行い、また、直すべきところがあれば機動的に直していただきたい、こんな点が平成18年度に関して、この分科会から機構に対してご意見を申し上げたらどうかと、こういう案でございます。

ですから、この中にでき得る限り、ある項目につきましては、少数のご意見も可能な限り反映させたと、こんな案ではございますけれども、まだ改善の余地があるのかもしれない。ですから、これを含めてご意見をちょうだいできればと思います。

どうぞ。

【委員】 給料のところなんですけど、非常に高度な判断をされて、計画に比べて数百億円稼がれたわけですね。低金利という環境もあるかもわからないけれども、そのときでも、やっぱり高度な判断をされたから、そういう人材がえられたから達成できたわけですね。それに比べると、ラスパイレスの124なんて低いんじゃないかなと思います。今、給与体系は国家公務員並みでやられているわけですね。これを下げるとなると、やっぱり若年化を図らないといかんわけで、そうなったときの人材の質について心配です。そうでもないんですか。

【高速道路機構】 実はラスパイレスが高いということ、何とかもう少し低いものにできないかということでいろいろ研究をいたしましたけれども、ラスパイレスというのは、今おっしゃいました中で、年齢階層別にそれぞれ比較をするというやり方をしているものですから、実は機構も総人件費の抑制のために、若年化を図るとか、あるいは、機動的に派遣社員による業務を行うとかということをやっているんですけども、それぞれの年代で、いわば平均以上の人を各会社からご出向いただきますと、むしろ高まっちゃうものですから、なかなかラスパイレスは一筋縄でいかないという感じです。

【委員】 能力が高いから、しかるべきポジションについていられて、高いわけですよ。そういうコストと利益を比較して、どっちが得なのかよく考えてくださいという、そういう話だと思うんですが、違うんですか。

【事務局】 もちろん一方では、〇〇委員がおっしゃるように、利益が出たんだから、それに応じて給与も、国家公務員の給与水準を離れて、それなりの水準であるべきだという議論もあろうかと思いますが、一方で、やはり独立行政法人については世の中の厳しい目というものがございまして、ベースはやっぱり国家公務員の給与水準ということなので、そこら辺をベースに考えざるを得ないと。120になっていることについては、それなりの理由も、機構にとっては非常にお気の毒な理由もあろうかと思うんですけど、やはり方向としては、国家公務員並みという方向を目指していただきたいというのが我々の立場でございまして。

【委員】 わかりました。

【高速道路機構】 もう一言だけよろしゅうございますか。発足以来85人という、当初の90人ぐらいまでというようなお話の中にあっただんですけど、85人で続けておりまして、さらなる効率化は当然考えていきたいというふうに思っております。したがって、機構の仕事というのは、非常に経験、知識等に裏づけられた仕事をしていただかない

と、例えば交通需要予測一つをとりましても、例えば民間からだれか持ってくれば済むというほどの話ではないものですから、実はこの理事以外は、全部、会社、あるいはごく少数の省庁からのご出向ということで人材を派遣していただいて、そのときにぜひ優秀な方を回してくださいとお願いしているものですから、どうしても相対的に高い方がみえてしまう。ただ、その成果が出ていることそのものが励みでございまして、それで給料を高く上げたいというふうに願う人はいないと思いますので。

【委員】 これは、規制緩和論議からいたしますと、シェアリング・アレンジメントで、利益を上げたらそれをシェアすると、そうでなければインセンティブはわからないと、こういうことを言われているんですけども、さはさりながら、独立行政法人をめぐる対世間の目というものに対しても、我々は認識しなければいけないんじゃないかと。そういたしますと、シェアリング・アレンジメント論に必ずしも固執するわけにいかないという、そういう側面もあろうかと思えます。ただ、私は、個人的にはシェアしてもいいと思うんですけど。

どうでしょうか、忌憚のないご意見をちょうだいできればと思いますが。

どうぞ、お願いします。

【委員】 さっき論点にはなられたということなので、8ページの6番の高速道路の新設等々の費用の縮減を助長する仕組みというお話の中で、ここも具体的なこの評価の論点ではあると思うんですが、私、その直接の評価というテーマではなく、この縮減する仕組みという中に、どの程度まで機構が、いわゆる会社をある種のガバナンスをする意図を持たれるのかということか、今、会社は、普通の会社というのは株主が見張るか、こちらのケースでは、株主がどういうふうに見張られているのか。ほとんど主要取引先である機構がトータルでガバナンスをするという、この2つの、ある種の会社行動そのものに対する国民的なガバナンスを考えるという余地があると思うんですね。そのケースで、実態面としては、ある取引価格の設定に対する、この助長する仕組みというところが、ほんとうは一番現実的にはガバナンスがお効きになるのかなど。もしそういう観点を入れますと、本来お願いしたい到達の点というのが、どのぐらい深みのある話で、ここに評価等も関係するんですけども、何をもって5点、4点と考えるのかというところが、こちらの今、運用指針、第三者委員会というものはあるんですけども、機構自身でどこまでそのコミットメントをされていくかと。

私、実は最近、一般競争入札等々で、いわゆる随意契約と、官ではすごく話題になられ

ている部分があるんですけども、私なんか、こういう今の会社、いわゆる道路の会社というのは、正直言ってほとんど国だけが持たれているわけですから、実際にはもう官に近いようなお話なんですけど、その会社自身の契約形態みたいなものというのは、多分どこにもそれほど明確にディスクローズされる話ではないと思うんですよね。いわゆる会社が、何も入札、随意契約しちゃいけないなんて話はどこにもないわけで、それとも、今の会社というのはおありになるのかよくわからないんですけど、そういうことも含めて、機構サイドである種の評価をされる余地というのがあるのかどうかというのが、この評価の話ではないんですが、この委員会の域でもないのかもしれないんですが、ちょっとお聞きしたいところです。

**【委員】** この実態はどう理解したらよろしいんですか。

お願いいたします。

**【高速道路機構】** おっしゃるとおりに、お手盛り型の助成金を出すということでは何の意味もございませんものですから、大きく言いますと、ガバナンスは2つかけております。1つは、いわゆる予定価格よりも下がった分を基準として幾ら出そうかという考え方ではなくて、まさにそれぞれの会社が、建設のやり方、あるいは段取り、あるいは関係機関との協議等において、相当の経営努力をされた結果、全体の金額が下がり、下がった中の経営努力分だけを対象にしようという仕組みにしているということが1つです。さらにその半分ということが対象額になるわけですが。

それからもう一つは、それを機構が独自に判断するというのではなくて、実はこの助成委員会、大変お忙しい中でいろいろな先生にお願いをいたしまして、そこでご評価いただいて、経営努力と認められるところを対象としていこうと、そういう大きな2つの仕組み。

それから、最後は公表でございまして、これはどういうものがどういう理由で対象になったかということ公表していく、そんなふうなやり方で進めたいというふうに思っております。

**【委員】** そういう意味で、多分、今の高速道路機構のご説明の中に、私の、別に疑念ではないのでございますけれども、かなりコミットメントされながら、この努力を認定されていかれるのかなと、そういうふうにご説明をお聞きいたしました。

**【高速道路機構】** 今申し上げたことは、実績報告書の後ろのほうについております運用指針のところでも、委員会のほうで、この指針を制定していただきましたものですから。

【委員】　　そういう意味では、会社の契約形態とか、そういうものまでかなり踏み込まれてということによろしいでしょうか。

【高速道路機構】　契約形態そのものまで機構でどうこう申し上げるということよりは、どういう契約形態、例えば総合評価方式であれ、どういう形態であれ、会社の経営努力の結果、費用の削減につながったものということになります。

【委員】　　ほかにご意見があれば、どうぞお出しただければと思います。

【事務局】　　事務局からでございますが、会社の契約について現状どうなっているかということをご説明申し上げますと、もともと公団時代に談合問題等がございます、それを踏まえて、一般競争入札の拡大等のいろんな措置を講じておりまして、それらの措置につきましては、民営化された会社でも継続して実施しているという状況でございます。

また、会社の工事契約につきましては、公共性が高いということで、現在におきましても、公共工事関連のいわゆる適正化法とか品確法といわれる法令についても引き続き適用対象になっておるといような状況になっております。

【委員】　　わかりました。

【委員】　　そのほか何かあれば、ぜひご意見をお聞かせいただきたいと存じますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】　　そうすると、今の8ページの6のところ、半分の先生が4点をつけて、半分の先生が3点をつけて、平均が3.5で4になっているものですが、これは、今のこの現状で、いろいろお話しいただいたことを勘案すると、4をつける必要はないのではないかと、3で適当なのではないかというふうに思われますが。ほかのところにつきましては、コンマ5のところを上回っているのが繰り上がっているわけですが、ここについては0.5という微妙な段階であるのと、今後さらなる発展を期待するという部分でもありますし、安全で安心なインフラを提供し続ける、しかもコストに注意しながら提供し続けるという、その使命は非常に大切なところであるかと思うので、今ここで4をつけるのはあまり……という印象であります。

【委員】　　今の項目は全く、8人が半々に分かれちゃった、こういう評価で、これをどう扱ったらよろしいのか大変悩んだんですけれども、私の一つの基準は、冒頭申し上げましたけれども、公平性・透明性・客観性、これが今後より強化されなければいけないと、そのために運用指針等々をつくって取り組んでおられるので、先ほどのシェアリング・ア

レンジメントではないんですけれども、機構にとってインセンティブとして受けとめてもらえたならば、より好ましい状況が期待できるんじゃないか、そんな観点から私はこれを切り上げたんですけれども。いや、それは私の私案ですから、ここで委員の皆様方にご検討いただくというのが筋です。

どうぞ。

【委員】 私、ここ4点をつけさせていただいたんですけれども、先ほどと全く同じ理由でありまして、こういうのオープンな、透明な議論って非常に重要だろうと。これを一つのモデルにして、今後頑張ってくださいという、そういうエールも込めて4点なので、私は〇〇委員のご判断を支持させていただきたいと思います。

【委員】 〇〇委員、いかがでしょうか。

【委員】 別に高い点数をつけることに全然異論はありませんので、構わないと思いますけど、ちょっと甘いかなと。

【委員】 いろいろご意見をちょうだいいたしましたけれども、きょう資料2-2としてお出しさせていただきました私案、これについては基本的に異論はないというように私は理解したんですけれども、よろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声あり)

【委員】 ありがとうございます。

それでは、これをベースにいたしまして、14ページの先ほどの数字、各項目の合計点数が107点になりました。それから、35項目を3倍すると105点になりました。そして、下の公式を適用して107と105から計算いたしますと、102%という数字になりました。これは「極めて順調」「順調」「概ね順調」「要努力」、この4分類からいたしますと「順調」という範囲に入ります。したがって、こういう形で今年度の評価をさせていただきますと。そして、総合評価につきましては、このような文言を添えさせていただきます。こういう形ではよろしゅうございましょうか。

(「はい」の声あり)

【委員】 場合によりますと、若干の文言の微調整はあろうかと思いますが、場合によると、このままでいかせていただく、そちらのケースのほうが多いかと存じますが、最終的な扱いにつきましては、私にご一任いただくということでよろしゅうございましょうか。

(「はい」の声あり)



【委員】 どうもありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、親委員会の木村委員長のほうに、保有・債務返済機構の評価結果としてご報告をさせていただければと思います。

当初の予定では5時までを皆様方におとりいただいたんですけども、議論が順調に進んできておりますので、改めて時間を引き延ばす必要もなかろうかと思えます。本日の議事は以上にさせていただければと思います。

議事の進行を事務局にお返ししたいと存じます。

【佐々木高速道路経営管理室専門官】 本日は、ご審議いただきましてありがとうございました。

本日お配りした資料でございますが、大変多くなっておりますので、ご希望の方はそのまま残していただければ、私どものほうから郵送させていただきます。また、本日非公開とさせていただきました資料の取り扱いにつきましては、ご注意くださいようお願いいたします。

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

— 了 —