

第4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18年7月28日（金）

【石原企画専門官】 それでは、定刻となりましたので、梶川委員と山内委員からは少し遅れるということですが、ただいまから、第4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したいと思います。

本日は、委員の皆様におかれましては、ご多忙中のところ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で専門官をしております石原と申します。よろしくお願いたします。

本日、お二人の方はまだでございますけれども、現時点で6人の方にご出席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を満たしていることをご報告させていただきます。

では、次に、議事を進めさせていただく前に、この7月に事務局側のメンバーに異動がございましたので、着席順ではございますが、ご紹介させていただきます。

まず、委員の方から向かって左側からでございますが、鈴木政策評価官でございます。

【鈴木政策評価官】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【石原企画専門官】 続きまして、櫻井鉄道局財務課長でございます。

【櫻井鉄道局財務課長】 櫻井でございます。よろしくお願いいたします。

【石原企画専門官】 続きまして、廣瀬道路局有料道路課長でございます。

【廣瀬有料道路課長】 廣瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【石原企画専門官】 続きまして、宮田道路局長でございます。

【宮田道路局長】 宮田でございます。よろしくお願いいたします。

【石原企画専門官】 続きまして、原田道路局次長でございます。

【原田道路局次長】 原田でございます。よろしくお願いいたします。

【石原企画専門官】 続きまして、朝比奈高速道路経営管理室長でございます。

【朝比奈高速道路経営管理室長】 朝比奈でございます。よろしくお願いいたします。

【石原企画専門官】 以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます前に、宮田道路局長から一言ごあいさついたします。よろしくお願いいたします。

【宮田道路局長】 本日は本当にお忙しいところ、お集まりいただきましてありがとうございます。

私、7月11日付で谷口前道路局長の後を受けて道路局長を拝命しました。どうぞよろしくお願いいたします申し上げます。

今日4回目のこの分科会ということでございますが、昨年10月に発足いたしまして、今回は第1回目となる決算の大臣承認、それから業務実績評価、そういうことを行っただけという分科会でございます。この間、3月31日付で機構と各会社とが協定を結んでおります。同日付で業務実施計画の大臣認可を受けて、4月1日から本格的な業務を実施している、そういう段階だと認識しております。

民営化の最も重要な目的の一つであります債務残高を減らすということにつきましても、40年債を発行していただくなど、業務運営の効率化、質の向上を図っていただいていると、そう思っております。機構と会社の連携につきましても、組織の創成期ということでもあります。円滑な、あるいは確実な業務実施の観点ということで、さらに緊密にそれぞれの組織、連携を深める必要があるだろうと思っております。なお改善する余地がある部分もございます。

以上申し上げた点につきましては、事務局あるいは機構の方から後ほどご説明をさせていただきますと思っております。委員の皆さん方から、今日は本当に忌憚のないご意見を賜りたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします申し上げます。

【石原企画専門官】 ありがとうございます。

なお、宮田局長は、公務の都合により、これにて退席させていただきたいと思っておりますので、よろしくご了承承願いたします。

(宮田道路局長・退席)

【石原企画専門官】 また、傍聴者の方のうち、あらかじめ登録いただいた方以外の方は、ここでご退室を願います。

さて、本日の分科会の公開についてでございますが、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則により、独立行政法人の業務の実績に関する評価にかかる案件以外につきまして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17年度の決算について」及び「役員給与規程の変更について」につきましては公開、「平成17年度業務実績評

価について」は非公開という扱いとさせていただきます。また、議事録につきましては、これまでどおり、各委員にご確認をいただいた上で、議事要旨とあわせて、国土交通省ホームページで公表して参りたいと考えておりますが、業務実績評価に関しましては、他の独立行政法人と同様の取り扱いとしまして、議事要旨では主な意見のみを公表とし、評価結果に関する内容につきましては、議事録において発言者名を記載しない等の措置を講じた上で、公表させていただき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、よろしくお願いいたします。

それでは、この後の議事の進行につきましては、杉山分科会長、よろしくお願いいたします。

【杉山（雅）会長】 分科会長を務めさせていただいております、早稲田大学の杉山でございます。

本日は、月末のご多忙な中、委員の皆様方には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。また、本日は傍聴の方もいらっしゃると思いますが、業務実績評価についての審議及び資料につきましては、公平性を保つために非公開の扱いとなっておりますので、ご了承を願いたく存じます。

それでは、まず資料の確認からお願いいたします。

【石原企画専門官】 それでは、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をらんください。

上から順に、座席表、議事次第、委員名簿、配付資料一覧とございます。続きまして、資料1-1から資料1-2までは、議事(1)「平成17年度決算について」に関連する資料でございます。資料2-1から資料2-3までは、議事(2)「役員給与規程の変更について」に関連する資料でございます。資料3-1から資料3-3までは、議事(3)「平成17年度業務実績評価について」に関連する資料でございます。

なお、こちらの資料は、分科会長からもご説明がございましたが、審議自体が非公開の扱いとなっておりますので、委員限りの配付とさせていただきます。ご了承いただきたいと思っております。

また、参考資料としまして、参考資料1「機構承継資産価額の誤り等について」、参考資料2「追加的情報開示について」を配付しております。

このうち、参考資料2「追加的情報開示について」でございますが、こちらは資料中に、

高速道路機構以外の、高速道路会社における精査中のデータも含まれておりますので、現在のところ、委員限りの配付とさせていただきます。後ほど当資料の取り扱いについてご審議いただきたいと考えております。

資料については以上でございますが、過不足等はございませんでしょうか。では、資料の説明は以上でございます。

【杉山（雅）会長】 ありがとうございます。

それでは、議事を進行する前に、ただいま事務局から説明がございました参考資料2「追加的情報開示について」でございますけれども、この公開または非公開についてお諮りしたいと存じます。こちらは、高速道路機構の決算に関わるもののみではなく、高速道路会社も含めまして、現在精査中のものも含まれております。公表は決算の大臣承認の後、直ちに行う予定ですが、本日は委員の方々のみの配付として、非公開とさせていただきたいと存じますが、それでよろしゅうございましょうか。

（「異議なし」の声あり）

【杉山（雅）会長】 ありがとうございます。それでは、そのように決定させていただきます。どうぞ傍聴者の方々におかれましては、その旨をご了承願います。

それでは、議事に入ります。

議事（1）平成17年度の決算について、高速道路機構の方からご説明をちょうだいしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【高速道路機構 鶴岡経理部長】 高速道路機構の経理部長の鶴岡と申します。座って説明させていただきます。

高速道路機構の決算につきまして説明させていただきます。厚い資料ですけれども、資料1-1といたしまして、決算の概要というのを、2枚紙をつけておりますので、そちらの方で説明させていただきたいと思います。

決算を説明いたします前に、当然のことと思いますけれども、当機構につきましては、道路資産を保有いたしまして、約40兆円の債務を確実に返済していくという業務の性格上、損益計算書の収益のほとんどが高速道路会社からの道路資産貸付料収入でありまして、費用のほとんどが道路資産の減価償却費と借入金等の利払いでございます。また、貸借対照表につきましては、資産のほとんどが道路資産、あるいは鉄道資産でございます有形固定資産でありまして、負債につきましては、借入金・債券のいわゆる借金でございます。

それでは、損益計算書の方から説明いたします。今回の決算は、機構が昨年10月1日

に発足いたしまして初めての決算でございます。したがって、まず損益計算書であります。半期の損益となっていること、それから、前期がないこともございまして、左の方に年度計画を置いて比較してございます。それでは、項目に沿って説明させていただきたいと思っております。

一番上の経常費用でございますけれども、総額が7,882億円となっております。その内訳ですけれども、道路資産にかかります減価償却費や固定資産除却損などの道路資産貸付業務費が4,542億円、債券等にかかります金利それから諸費用の財務費用が3,259億円となっております。

なお、道路資産貸付業務費が計画に比較いたしまして142億円増加しているわけですが、その理由ですけれども、1つは、減価償却費の計画額は100億円単位の概算で見込んでおりまして、その端数処理分の差が31億円増えているということと、それから、固定資産除却損が計画での未計上によりまして108億円増加したことなどによるものです。また、財務費用が計画額に比較いたしまして235億円減少しているわけですが、これにつきましては、機構に承継されました債務が計画の見込みよりも少なかったことによりまして金利で187億円の減少、それから、調達金利が計画の積算金利よりも低かったことによりまして約47億円の減少といった原因になってございます。

次に、経常収益でございますけれども、総額で8,307億円となっております。道路資産貸付料収入が計画に比較いたしまして146億円増加しておりますけれども、これは暫定協定を変更したことによりまして増えたものでございます。

また、その他の収入につきましては、占用料収入1億円、SA・PAにかかります連結料収入10億円などがございます。

下から3項目目の臨時損失でございますけれども、12億円でございます。これは、長期前払費用に資産計上いたしました市街地案内標識設置負担金等を一括費用化したことなどによるものでございます。

さらに、臨時利益でございます。105億円につきましては、主に新直轄方式、いわゆる高速道路の建設費を国と地方が負担して行っていく方式ですけれども、これに移行したことによる売却益でございます。

次に、経常収益及び当期純利益でございますけれども、経常利益は、経常収益8,307億円から経常費用7,882億円を差し引いた424億円となっております。

また、当期純利益は、この経常利益から臨時損失12億円を引きまして、臨時利益10

5億円を加えました517億円となりました。当期純利益が計画額に比較いたしまして、379億円増加しているわけですが、これにつきましては、先ほどご説明したとおり、道路資産の貸付料収入が146億円増えまして、臨時利益が105億円増えた、それから、財務費用が235億円減少したこと、もう一つ、道路資産の貸付業務費が142億円増加したことなどによるものでございます。

次に、2枚目でございますけれども、貸借対照表でございます。左に機構設立時の開始貸借を載せまして、年度末の状況と比較してございます。資産の合計ですが、43兆1,682億円となっております。このうち、ほとんどが道路資産及び鉄道資産である有形固定資産で42兆4,913億円と、これで全体の98%を占めてございます。

平成17年度において、資産合計で8,146億円減少しておりますが、この主な要因は、機構設立後の間近に到来します債券や借入金の返済に必要な資金を旧公団時代に調達し、これを現預金で機構が承継しております、これを返済に充てたことにより現金預金が5,964億円減少したこと、また、有形固定資産が、供用等に伴い各高速道路会社から資産を引き受けたことにより1,117億円の増加、それから除却損等によりまして90億円の減少、減価償却費によりまして4,475億円の減少ということなどになってございます。

次に、負債と資本でございます。負債の総額につきましては、37兆8,016億円となっております。主なものは、債券及び借入金の36兆6,684億円、それから、東京湾アクアラインの引継ぎにかかります割賦元金残高であります長期未払金6,173億円などでございます。

また、参考として、有利子負債残高を載せてございます。期首と比較いたしまして8,940億円の減少となっております、期末で36兆5,439億円となっております。

次に、資本の総額でございますけれども、5兆3,665億円となっておりますけれども、期首と比較いたしまして1,235億円増加しております。これは、政府出資金及び地方公共団体出資金の当年度出資額を受入れたことによりまして718億円の増加、当期未処分利益517億円の増加によるものでございます。

簡単ではございますが、以上で17年度の決算の説明を終わらせていただきます。

【杉山（雅）会長】 どうもありがとうございました。

ただいまご説明のありました決算に関連いたしまして、資産価値の検証について及び追加的情報開示事項についてのご説明をちょうだいしたいと思います。よろしく願い申し上げます。

【高速道路機構 鶴岡経理部長】 それでは、引き続きまして、機構承継資産価額の誤り等につきまして、参考資料1 というものが下の方にございますけれども。それでは、よろしいでしょうか。承継資産価額の誤りにつきまして説明させていただきます。

まず、誤りの発生の経緯でございますけれども、旧 J H 系三社でございます東日本、中日本、西日本の各高速道路会社につきまして、会社から資産価額について誤りがあるとの報告を受けまして、決算を申請いたしました6月30日に公表してございます。それにつきましては、機構承継資産の価額が約70億円の過小計上の誤りであるというところがございます。

これを受けまして、国土交通省から全高速道路会社に対しまして再検証の指示が行われました。各会社において再検証を実施し、また、機構といたしましても、できる限りの範囲で確認作業を行わせていただきました結果、新たに誤りが判明してございます。

2番目に、誤りの金額等について書いてございますけれども、各高速道路会社において再検証を実施し、現時点での各会社から機構に報告がございました機構承継資産価額の誤りの金額は、この下に書いておるとおりでございます。6月30日に公表したものが、上段括弧の内書きになっておりまして、69億円の過小評価、今現在でそれも込みにしたしまして229億円の過小評価ということで、ある意味では、結果的に計上漏れ等がございます。ネットで229億円の過少計上となっているところがございます。

具体的には、次のページでございますけれども、なお、今回の検証対象となりました資産以外につきましても、引き続き検証を行った上で、最終確定額につきましては、平成18年度決算におきまして適正に処理していきたいと思っております。

次のページをごらんいただきたいと思います。これがいわゆる誤りの内訳でございます。総額で約229億円の過小ということで、グロスで申し上げますと、過大が280億円、過小が509億円となっております。

幾つかピックアップいたしましてご説明申し上げますけれども、まず東日本高速道路株式会社でございます。これの1番でございますけれども、これにつきましては、建物及び建物に附属いたします構築物、これはトイレ、車庫、浄化槽、外構、門、柵、塀のたぐいですが、この一部の資産に関しまして、評価調書に集計する過程で、各資産ごとの担当部署と集計部署の連絡が不十分であったために、最終的に評価内訳書への計上漏れが発生したということで、約63億2,000万円の過小評価。

次に、中日本の4番目でございます。これにつきましては、建設仮勘定等に計上すべき

費用に關しまして、積み上げの過程で直接工事以外の調査・設計費等につきまして、費用の計上が抜け落ちていたということで、104億円の過小でございます。

次に、3ページ目に移らせていただきます。一番上の西日本でございますけれども、これは水道施設利用権等の無形固定資産に關しまして、評価内訳書の作成のためのデータ集計に際しまして、集計漏れがあったということで、約3億円の過小でございます。

次に、(4)の首都高速道路株式会社の2と3でございます。電気幹線ケーブル及び配線路に關しまして、各電気設備にかかるデータベースの中に、電気ケーブル類はそれと一体で資産価額が評価されていると認識して、評価内訳書を作成いたしましたわけでございますが、実際にはデータベースには登録されていなかったということでございます。114億円、あるいは12億円の過小評価でございます。

その他の単価・数量の取り違え、あるいはシステム入力の際の転記ミスも随所に発見されておりますが、これらを総合いたしますと、今回の誤りの原因は、総じて担当部署間の事務の連携が不十分であったこと、職員が不慣れだったこと、あるいは資産価額に対する重要性の認識の不足にあったと考えているところでございます。

1ページ目にまた戻っていただきたいんですけども、これに対して、再発防止策等でございます。これにつきましては、各会社に対する再発防止策ですが、内部統制の再確立及び意識改革の推進を図るよう、各会社に理解と協力を求めていきたいと考えております。

また、機構は会社に依存せざるを得ないわけですが、機構におきましても、会社との事務分担について明確化を図るとともに、会社と連携して、計画的な棚卸の実施や会社から受領する月次報告データの検証を随時行うことによりましてデータ処理の正確性を期するなど、適切な事務処理フローの構築を行って参りたいと思っております。

資産評価の誤りににつきましては以上でございますけれども、その他といたしまして、サービスエリア・パーキングエリア内の施設、それから残地等の資産帰属先の変更というのがございます。資産評価額とは異なるわけですが、民営化時に機構と会社に区分して承継されましたSA・PA内の施設や残地等の一部につきまして、今後、各会社と協議、精査して、帰属先の変更を行っていきたく思いますけれども、会社から機構の方へ変更するものが約17億8,000万円、機構から会社へ変更するものが11億8,000万円ということでございます。後ろの方に資料がついておりますけれども、会社から機構へ変更するものは、例えば、遮音壁とか駐車場の照明、調整池などがございます。下の方の機

構から会社へ変更いたしますものといたしましては、専ら会社の園地を照らす照明、あるいはゴミ置場、残地などとなっております。金額については、概算値でございまして、今後精査して参りたいと思っております。

以上で、資産価額等の誤りについては説明を終わらせていただきます。

【朝比奈高速道路経営管理室長】 それでは、続きまして、会社分の資産価額の誤りについてご説明いたします。同じ資料の6ページでございます。そちらの方に概数をまとめさせていただいております。

公団から機構に承継した資産価額の誤りと同様、公団から会社に承継されました資産につきましても誤りがありました。既に報道もされましたけれども、先月、首都高会社の資産額に50億円の誤りが見つかりまして、それを踏まえまして、各社に再検証をお願いしたところであります。各社では、資産評価に詳しい社員さんを中心としました検証体制を整え、算出方法そのものを再確認、あるいは、ぱっと見てわかるような特異値、そういったもののチェック、あるいは二重計上、計上漏れといったことについて検証いただきました。

その結果、その6ページの表の下欄にありますような誤計上が見つかってございます。同じように、括弧書きは既に公表しました首都高の額でございしますが、こちらに関しましては、別途過小計上が見つかりまして、全体は44億円となったというふうなご報告もいただいております。

誤りの原因は、先ほど機構からもご説明ありましたのと同様、単価の入力ミスであるとか、減価償却開始時期の誤り、それから純粋な計上漏れ、二重計上というふうに向っております。これらにつきましては、今ここで概数値ということでご報告しておりますけれども、さらに精査し、修正すべき額を確定後、それぞれの会社におきまして、次期決算期までに対応すべく調整中というふうに向っております。

また、この資産というのは、開始時期だけではございまして、毎年毎年でき上がった資産が承継されるということでございますので、先ほどもご説明ありましたけれども、再発防止策を講じていただきますとともに、今回の事態につきましては、関係者、厳正な措置を検討して参りたいなと考えているところでございます。

以上でございます。

【高速道路機構 市木広報・情報公開担当部長】 機構の広報情報公開担当部長の市木でございます。

それでは、機構の追加的開示についてご説明申し上げます。一番後ろについております参考資料2「追加的開示事項について」をごらんいただけますでしょうか。クリップを外していただきまして、表紙を外して、このA4判のホチキスで留めましたものと、小さいクリップで留まっております資料の束とに分けてごらんいただけますでしょうか。これらは全てホームページの方で開示することをイメージしておりまして、これはホームページを打ち出したものとお考えください。

平成17年度の決算時の開示につきましてご説明申し上げます。A4判の方の1ページ目、これが目次になっておりますが、個別のご説明の前に、全体的なことにつきまして、3点お話し申し上げます。

まず、追加開示の位置づけでございますけれども、一番下のところに書いておりますように、機構の方では積極的な情報開示は重要な職務であると認識しておりますので、今回、決算の公表にあわせまして、国民、投資家、研究者の方々向けに追加的に情報を開示するというものでございます。

開示内容につきましては、既に情報開示検討会、あるいはアドバイザリー意見交換会などでもご検討いただいておりますけれども、平成17年度の決算は最初の決算ということになります。最初の開示になりますので、実際にごらんいただきました方々からのご意見やご質問も踏まえながら、今後さらに良い開示に向けて努力していきたいと考えております。

2点目は、追加開示の情報の出典でございますけれども、追加情報は機構のホームページで開示するものでございますが、会社の方からご提供いただきました情報の総括表も幾つかございます。これらにつきましては、目次のところで「会社情報の総括」と付記してございます。例えば、2の(2)の会社の会計情報でありますとか、あるいは3の(2)の路線別営業収支等々がこれに相当いたします。このような形で、高速道路関連の情報を6社分、一覧表形式でわかりやすくお示しするというのも、機構の大切な務めであると考えております。

3点目は、平成17年度の特異性でございますが、平成17年度は、暫定協定に従いまして業務を遂行してまいりました。したがって、平成17年度には債務返済計画というものがございません。そのため、機構情報を区分表示するときの単位、いわゆるセグメントというものにつきましては、平成18年度以降は債務返済計画単位になりますけれども、平成17年度は返済計画がございませんので、旧四公団単位となっております。

以上が全体のご説明でございます。具体的な中身についてご説明申し上げます。

目次はごらんのとおりの形になっておりまして、まず最初に機構の最重要業務でありますところの債務返済の状況について、2番目にセグメント情報、3つ目としまして高速道路の収支の関連情報、4つ目が建設・維持・管理の状況、最後に道路資産の保有及び貸付状況というものを開示していく順番になっております。

債務の返済状況につきましてですが、1枚めくっていただきまして2ページのところがございますけれども、ごらんいただきますとおり、以下全部同じような構成になっておりますが、それぞれの項目につきまして、解説をつけた後に、表等々で全体像の中身をお示しするという形になってございます。一覧表等々が非常に大きいもの、あるいは大部分にわたるものもございます。そういうものにつきましては、目次、あるいは項目をクリックしていただきますとその表が出てくるというような形で作っております。

債務の返済状況につきましては、①未償還残高の推移、あるいは、その下に②資金調達の状況というような概況説明に続きまして、債務返済の返済計画と、本来であれば実績との対比というものをお示しする予定なのでございますが、ここにつきましては、平成17年度は返済計画がございませんので、実績開示という形になります。

資料の束の方に移っていただけますでしょうか。1ページ目、左肩に「独立行政法人高速道路保有機構」と書いてあるところでございますが、この1ページ目でございますのが、これが債務返済計画、収支予算の明細というものを債務返済計画と呼んでおりますが、これの一覧表でございます。これだけのものがございまして、それぞれの場所をクリックすると、後ろの方に、2ページから33ページのところまでの計画がそれぞれ出てまいります。おつけしたところには、全ての返済計画をおつけしているところでございます。

その後の34ページでございますが、先ほど申し上げました計画実績対比にかわりまして、平成17年度決算につきましては、決算数値を債務返済計画のベースに合わせた実績値というものを、計画と同じ項目でお示ししております。18年度以降は、これは計画実績対比という形になりますけれども、17年度だけは旧四公団ベース、実績値のみという形になっております。

その以下の35ページから38ページにつきましては、これは平成17年度末の決算数値をもとにしまして、債務返済計画単位の平成18年度期首の数値、これが出てまいりますので、これにつきまして、未償還残高についての計画と実績の対比をお示ししているものでございます。

その次の39ページにつきましては、ここは全国路線網につきましては、東、中、西3社の貸付料をもって返済する債務を試算するという形になっておりますので、ここにつきましても、平成18年度の期首数値を17年度末の実績から出しまして、計画実績対比をしているというものでございます。

このところは、40ページでございますけれども、中期計画期間中の計画数値を出すという形になっておりましたが、41ページでございますように、45年分の最後の年度まで3社の訳というものを outs せていただいております。3社分につきましては、計画実績をフォローしていく形で、各会社の経営責任というのが明らかになっているというふうに考えております。

次の42ページからが、セグメント情報になります。42ページが損益計算書、43ページが貸借対照表で、平成17年度ベースでございますので、旧四公団の分けという形で開示してございます。

折り込んでおります44ページと45ページ、これは各高速道路会社の損益計算書と貸借対照表を一覧表として参考までにおつけしているものでございます。

その次の47ページからが、路線別の資産価額ということになってございまして、52ページまでいくんですが、ここで期間中の各路線ごとの資産額の増減、あるいは減価償却といったような動きの状況に加えまして、一番右側に再調達原価というものを記載しております。この再調達原価と申しますのは、これはもしもこの道路を今つくったら幾らかかるんだろうかなという金額でございまして、機構設立時に行いました高速道路の資産評価の原点にあたるものでございます。これを出発点として、平成17年10月1日時点の資産のスタートポイントが決められたというものでございます。

52ページまでが価額でございますが、その以下の収支等々でもお出ししますけれども、路線別データにつきましては、全て6社分を全部一覧表で並べる形でお出ししております。

53ページからが収支の状況になってございます。まず、この収支率なのですが、従来、旧公団時代には、収入に対する管理費、金利の割合という形で出しておりました。同じベースで出せますのが、今後債務返済計画単位になりますけれども、17年度につきましては旧公団単位で同じものをお示ししております。一番上の「全国路線網、一の路線」と書いてありますが、いわゆる旧JHに相当するところでございます。

54ページ以下、57ページまでが、路線別の営業収支でございます。交通量、料金収入、管理費、営業収支等々を路線別に示しております。個別路線ごとに事業継続性を判断

する際には、料金収入から管理費を除きたいいわゆる営業キャッシュフローを確認することが重要だというふうに考えておりますけれども、ここにつきましては、ごらんいただきますとおわかりのとおり、ごく一部の例外を除きまして、ほぼ全ての路線で黒字ということになっておりまして、各路線が債務返済に貢献しているという状況をご確認いただけるかというふうに思います。

58ページから61ページ、これは路線別の金利でございます。配賦金利の試算値でございます。ここでは、右の方に営業収支差に基づく配賦というのと、資産価額に基づく配賦というもの、この二通りの試算値を出しております。この金利の配賦方法につきましては、旧公団時代と考え方は変えております。ここにつきましては、先ほどのA4判の方のホチキス留めの方の6ページから7ページにかけまして、詳しい説明をつけさせていただいております。ポイントのみ申し上げますと、旧公団時代に行っておりました償還準備金方式の決算をやめましたので、個別路線ごと独立事業のようにみなした金利の配賦というものが新しいスキームのもとではできなくなりました。そこで、民営化というフレッシュスタートした枠組みを前提としまして、フローに基づく配賦として営業収支按分、ストックに基づく配賦としまして資産価額按分の二通りの試算を行うというものでございます。ただ、いずれの配賦にいたしましても、建設コストを織り込んだ路線別の収支計算をするという考え方に基づくものではございませんので、配賦金利につきましては、営業収支からは独立させるという形にさせていただいております。

資料の方に戻っていただきまして、62ページから67ページまでが、建設コストの計画と実績。会社の方で建設いただきまして、でき上がりますと機構の方に引き取りますが、その計画値が幾らであったか、それに対して幾らで実際引き取ったかというものを、明細を会社ごとに示しているところでございます。当然のことですけれども、いずれも債務引受限度額以内の実額で引き取っているという状況をご確認いただけるかと思っております。

68ページでございますが、これが各会社の管理費の計画と実績対比というものでございます。管理費の細かい状況につきましては、これ以外に別途各会社さんの方から公表されますので、機構でのとりまとめ表としましては、こういう形で維持管理費、業務管理費、一般管理費、合計という全体像だけをお示しするというふうにしております。

次のページがアウトカム指標、これは道路の利便性でありますとか安全性といったものを、ご利用者の立場からわかりやすく示す指標でございます。これにつきましても、各会社から公表されておりますので、機構の方で全社分をとりまとめまして一覧表形式という

形で開示するものでございます。

70ページ以下が、機構が持っております道路資産の保有及び貸付の状況でございます。路線延長でありますとか、どこを通るといった形の、いわゆる物理的な状況でございます。先ほどご説明申し上げました資産価額の方のものと合わせていただきますと、金額面、あるいは物理の面というのがおわかりいただけるような形になるかというふうに思います。これも71ページの目次をクリックしていただきますと、それぞれ72ページのような個別の明細が出るという仕組みになっております。

平成17年度は以上でございます。平成18年度の開示というのも薄いものがくっついておりますけれども、違うところは、やはり債務返済計画が平成18年度から始まるということでございますので、セグメント情報等々につきまして、旧公団ベースではなく、債務返済計画ベースという形で表示させていただくという形になってまいります。それぞれ厚い方の1枚目にありました、これの全ての債務返済計画につきまして、計画実績対比をやる、これが債務の返済状況の軸になった上でセグメントのところが変わってくるというようなところで、18年度、さらにブラッシュアップしていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【杉山（雅）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、ご質問等あればぜひお出しいただきたいと存じます。いかがでしょうか。複数のことをまとめてご説明いただいたものですから、若干理解に苦しむようなところもあったかとは思いますが、基本的には平成17年度の決算、これについてご意見をお出しいただければ大変ありがたいと思います。

いかがでしょうか。梶川先生、ご専門の立場から何かございますでしょうか。

【梶川委員】 特に意見というものもございませんし、後段でご説明していただきたいいろいろな追加資料の情報開示というのが、多分、この機構の一番のお役目でいらっしゃると思うので、その辺とこの決算をあわせて、今後お読みいただくようになれば、非常にわかりやすい形になれるのではないかと思います。後段のご説明は、むしろ機構自身の財務内容よりは、全体の道路事業そのものに対するご説明で、非常に詳細に、かつ、従前を下回ることはないという消極的なスタートではなく、より国民的開示をされているので、私自身、多少つくり込みに携わらせていただいているところもあるので、ここではあまり良くできていると言うのは非常におかしな話なのですが、そもそも論として機構が非常に

積極的なご使命を果たされているという気はいたします。

財務諸表自身に関しましては、これは非常に、ある意味ではシンプルな形でございまして、費用は償却費、そして金利、収入は貸付収入ということで、有効数字を少し上の単位でとれば、その他諸経費というのはほとんど有効数字以下になってしまうような内容でございますので、特段ここでご意見を申し上げる筋はございません。

金利等、多分、積極的な調達のご工夫が、今後ますますこの計画値との差異として評価しうる形に出てこられるのではないかと考えております。それを期待しておりますということでございます。

【杉山（雅）会長】 ありがとうございます。

その追加的開示情報ですけれども、私も個人的には大変ありがたいものだなというように感じております。もう20年ほど前に国鉄が分割民営化されたときに、その国鉄時代がありました監査報告書に相当するのがほとんど出ていないんですね。当時、学会の会長のお名前でもって、東日本会社に申し入れたんですけれども、どうもまとまった資料が出てこない。そんなことがありまして、私どもはやはり時系列分析ができるような、そういう資料があれば、その改革の動向がフォローできるものですから、公団改革についてもそんなことが欲しいなというように、かねがね研究者の間では話をしておりました。それが、このような形で追加情報ということで機構が用意してくれるというのは、私も個人的には大変ありがたいというように思います。

これ、問い合わせのことも可能なんですね、もし資料的にその場で理解できないということであれば。

【石田委員】 承継資産の誤り等について、こういうふうに積極的に開示されているというのは、非常にいいことだと思います。総承継額に比べて、これは絶対値で足し合わせた方がいいと思うんですけれども、0.18%ぐらいなんですね、先ほど計算いたしますと。比率的には非常に小さいんですけども、絶対値を足し合わせると800億円弱ぐらいになりまして、やっぱり庶民感覚からするとすごいなということになるんですけれども、その辺について、どういうふうに今お考えなのかということ、率直なご感想をいただきたいと思います。あともう1つ。これは単純な質問なんですけれども、コスト縮減についても非常に頑張っておられるという報告がこの開示資料の中にございまして、良いことだなと思っていましたら、計画時の限度額と実際の額との差でございましたという、こういうご説明でございましたけれども、これについては、本当にコスト縮減がされてこうなったと

いうふうに単純に理解してよろしゅうございますか。

【杉山（雅）会長】 石田先生から2つの質問が出たんですが、最初の質問は、機構の方でお答えいただけますか。では、お願いします。

【高速道路機構 勢山理事長】 機構の理事長の勢山でございます。

まず冒頭に、多くを会社の実務に依存せざるを得ないということが事実であるとしても、やっぱり機構としても大変遺憾であり、申しわけないなというふうに思っております。

それから、いわゆる財務諸表が適正かどうかという会計的な観点からは、今先生がおっしゃいましたように、非常に全体資産に対する割合が小さいものですから、会計士さんも適正意見を下さるんですけれども、おっしゃいますように、大変膨大な絶対金額でございますので、やはりこういうことが今後起こらないように、会社にもよくご理解もいただき、また、少し強い言葉も使わせていただいて、会社と機構でよく連携をとって、いずれにしましても、国民あるいは道路の利用者の方々に、資産価額の内容につきましても、また管理の実態につきましても、それから、2点目にお話がありましたいろんな節減、削減の状況等についても、できるだけわかりやすい格好のご説明ができるように努力をしていきたい。まず謝るところからスタートして、再発防止に努めたいと、こんなふうに思っております。

【石田委員】 ありがとうございます。

【石原企画専門官】 それでは、2点目のコスト縮減の件でございますが、国交省の方から説明させていただきます。

現在、3月31日で協定を締結いたしまして、今の債務限度額につきましては、それまで20兆円と言われた残事業費を10兆円程度ということで半減するような形のをベースにつくっております。それから、管理費につきましても、これまで公団時代に3割削減をしておりましたので、それをベースにつくっておりますので、これまでのコスト縮減を踏まえた数字になっているということでございます。

【杉山（雅）会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【櫻井委員】 今のお話と石田先生のお話と関係するんですけれども、この機構承継資産評価の誤りについてという話なんですけど、この会そのものもそうだと思うんですけど、機構さんとかから数字が出てきて、「これでよろしいですか」という話になって、「まあいいんじゃないですか」というふうに言ったときに、その出てきた数字が実は間違っていま

したということになると、話の前提が覆るといふところがありまして、こちらの参考資料の1の方に出てきている話で、この機構の承継資産そのものについては、これは、確かに会社の方に基本的にはやや雑なところがあったのかなということかとは思いますが、再発防止策のところ、内部統制の再確立、意思改革の推進云々ということがあるんですけども、機構についてはやや人ごとという感じの書き方になっておりまして、多分、この話はもっと普遍的な話で、本当に他のところも大丈夫なのかという疑惑といいますか、信頼感そのものが揺らぎかねないといふところがあって、恐らくこれは、やっぱり機構そのものの自分の問題としてもとらえていただかないといけないのではないかという感じが、全体の印象としては持っているといふところですよ。

それで、私、一般の企業の会計がどうなっているのか全く知りませんので、むしろ梶川先生にお尋ねしたいんですが、これ、そうは言っても、この数字は結構普遍的に間違っていると思うんですね。いろんな会社ごとにも間違っているし、決してその数字も小さくないんですが、こういうのは、もともとは公団から始まっているわけですけど、一般の企業でも結構こういう修正みたいな、あるいは過誤といふのはあるのか、聞きたいのは官と民で何か違うのかどうかというあたりが、感触としてはどうなのかといふのをお尋ねしたいんですが、いかがでしょうか。

【杉山（雅）会長】 ご指名でございますので。

【梶川委員】 なかなかお答えするのに難しいのでございますけれども。これはある種の単純な集計上の誤りという、作業上の誤りということでございまして、もちろん普通の通常の民間企業でも、経理といふのはある種事務作業の集約でございますので、その間に人が関わるところで、誤りといふのは多少生じてしまうことはあると思います。これが官と民との特徴的な違いになられるということではないような気はするんですけども、もちろん、今、民間企業の中で一番話題になっている内部統制といふようなテーマは、こういう誤謬を仕組みとしてなるべく防がれるということをテーマに、今、民間の企業でやられていますけれども、むしろ官であれば、それが逆により厳密に今後も要請されるのであろうといふことはあるとは思いますが、現況においてそれが官と民の組織体の性格の差でこういうものが出たといふこととは違うと思います。

これ、確かに金額でどうでもといふことではないんですが、多分、この作業量といふのは、43兆円の資産を、特に一括して継承するときの集計作業でございますので、多分、その工数たるやものすごい工数になられると思いますので。今後、例えば資産が増加した

時の集計のプロセスというものはちょっと違うのではないかと期待を込めて思うところ
でございます。

【櫻井委員】 どうもありがとうございました。

もう1つご質問させていただきたいんですけれども、同じく参考資料1の別紙2のところ
になりますが、SA・PAの資産帰属先の変更の話で、会計検査院からの指摘を受けて
資産の帰属を変更するという事になっているんですが、この会計検査院からの指摘を受
けた経緯と、どういう形での指摘だったのかという点について、もう少し教えていただき
たいと思います。

【杉山（雅）会長】 お願いします。

【高速道路機構 林部総務部長】 この点につきましては、ちょっとご説明が要るかと思
いますが、サービスエリアというのは、もともと従来は道路区域内にあって、財団が占用
して営業活動をしていたんですが、民営化に際しまして、会社の方の、道路事業からは基
本的には利益を上げないということなものですから、このサービスエリアを会社の収益事
業の柱にしようということで、サービスエリアの一部を道路区域から外しまして、会社の
土地にしました。その際に、現在のエリア内にいろんな施設がありますけれども、それ
についても機構の資産にするのか、会社の資産にするのかという区分について、一応の方針
をつくって、旧公団時代に公団が資産の帰属先の区分をしていたんですが、今年の2月ぐ
らいから会計検査院が会社の方に実地検査に入って、サービスエリアの区分状況について
子細に見たときに、やや考え方に不統一なところがあったりしてと、そういう経緯で指摘
を受けたので、改めて検証したところ、やはり一定のものについては区分先を変更すべ
きではないかと、こういった経緯でございます。

【杉山（雅）会長】 よろしゅうございますか。

他にいかがでしょうか。

【秋岡委員】 今回の評価にあたっては、2つの大きな視点があるように思うんですけ
れども、1つは、40兆円の債務が順調に返済されていくような経営がなされているかど
うかということと、もう1つは、高速道路を含む今後の道路建設一般について、国民の広
い支持が得られるような運営の透明性であるとか、情報公開の速効性が保たれているかど
うかという点がポイントになるのではないかなというふうに思っています。

1点目の40兆円の債務が順調に滞りなく返せるかどうかという経営については、何分
にも初決算で半年ぐらいのことなので、あまりここでどうだと、正直言って、評価するの

は難しいのかなという気がしています。

2点目の情報公開、あるいは透明性の確保という点については、先ほど来、先生からのご発言にもありますように、今回、参考資料という形ですぐスムーズに発表していただいて、その経緯についても極めてクリアに発表していただいているという点で、大変評価ができるのではないかなというふうに思います。

ただ、先ほど石田先生のお話にもありましたように、発表したんだけど、それがきちんと国民に伝わるかどうかというのが大変大切なことだと思うんですが、やはりここは母数の金額がとても大きいので、どうしても100億円とか1,000億円単位で増えた減ったと言うと、やはりびっくりするというのは正直なところなんですけど、このあたり、先ほど石田先生もおっしゃいましたけれども、全体に対するパーセントが幾らであるのかというようなことも、ものによっては併記しておくということが、正しく決算の数字を国民に伝えるという点では必要なことだと思いますので、そのあたりもご配慮いただきたいと思います。

それから、今回、入力ミスとかいろいろありましたけれども、やはり新しい仕事で、皆さん新しい職場なので、おそらく数字に対する勘がまだ現場にないので、もしこれが10年、20年経っていると、見て、「あれ、ちょっと桁が違うぞ」とかって気がつくこともつい見過ごしてしまったということもあるかと思うんですけども、やはり大事な仕事ですし、でも、また、項目が多岐にわたっているということもありますので、そのあたり、一人の人をあまり同じ職場にずっとというのも、透明性とかという点ではよくないかもしれませんが、ある程度、ぱっと見てミスを見抜ける人材というのも必要ですし、そのあたりも、スタートしたばかりですけども、人材の育成ですとか、人事ローテーションであるとか、そういうことを経営の面からもカバーしていただけたらなというふうに思います。

以上です。

【杉山（雅）会長】 ご意見として承っておけばよろしゅうございますか。

では、梶川先生、どうぞ。

【梶川委員】 すいません。ちょっと、小さくもないんでございますけれども。この誤り等についての再発防止のところ、今、機構の組織規模でいらっしゃいますと、会社の事務負担に負わざるを得ない経理等、集計過程があるとは思いますが、今回、それがあって、この誤りということになったんでございますけれども。これ、中期的に、ディスクロージャー全体の内容が、一部会社と当然機構と合わされてという、参考情報と

しての意味合いと、決算そのものの事務を会社にある程度依拠せざるを得ないという部分とのお話というのは、少しわかりやすくご整理をいただいて、決算業務というのは、基本的にはどういう形態をとっても、自社が最終責任をお取りになられる業務であって、その一部がもし会社が負担せざるを得ないという形が今組織設計上存在し続けるとすれば、これは非常にわかりやすい形で表現をしていかないと、ある意味では、機構さんとしては非常にご無理な状況にあり続ける、責任について非常に不明確な状態になり続ける。これは、時間の経過とともに、逆に国民的に見ると、ご無理なことを押しつけておいてということになりますし、逆に改善の第一義責任があいまいになってしまうということがあると思いますので、この再発防止策の話は、非常に明確に……。これは業務を委託しているのであれば、その委託業務量に応じて何らかの責任関係を明確にし、極端に言えば、コスト負担も、会社に委託している分については、機構は当然負担して、かつ、そのでき上がりに関しては、間違いなく機構が責任を持つんだという形が、本来、多分、民間ベースの取り引きであれば当然存在するということになると思いますが、それがちょっと今走り出しのところでございますし、機構の組織規模を極めてコンパクトにまとめるということが第一要請にあったので、こういうことが起こっているとは思いますが、中期的にはその辺の国民的理解も得ながら、責任と作業とがきちっと一体化するようにお考えいただくということも非常に重要なテーマになるのではないかと思います。

【杉山（雅）会長】 貴重なご指摘、ありがとうございます。

どうぞ。

【高速道路機構 勢山理事長】 この誤りについて、いろいろな方々からご意見いただいて、大変ありがとうございます。

実は、今、梶川先生からご指摘いただいたところにつきましては、私どもとしても非常に現実問題として切実な問題というふうに考えておまして、実は会社と機構の役割において、道路の管理そのものについては会社が責任を持って、しかも自主的に行うということに法律上なっております、そのときに会計事務のところの管理まで会社が負っているのかどうかといったようなところまで、実はなかなか法律で読み切れなくて、私自身は物理的管理だけではなしに、事務的会計的管理も法律上会社が責任を持っているのではないかとこのように推測しておりますけれども、これは人によってなかなか解釈が違う。

むしろ、今、先生からご指摘がありましたように、いずれにしましても、契約関係がいいのか、あるいは業務分担関係がいいのか、明確にどちらがどういう責任を持つのかとい

うことをはっきりして、事務プロセスも互いに確認し合って、どこまでがどちらの責任で誤りを持つのかというようなことで、実は、資産を機構が持ちながら、会社はその資産に加える形状の変更、あるいは除却等々、全て会社が自主的に行うというところは、非常に民間では見られない格好でございまして、その辺のところを、ただ、おっしゃいましたように、あくまでも機構の資産でございますから、きちっと会社の方からの連絡を受け、また、少ない人数でございますけれども、機構としても最低限のチェックはできるような事務システムフローというのをつくっていくということが必要かなということで、今検討を続けていきたいと思っております。

【杉山（雅）会長】 ありがとうございます。

委員の皆様方のご意見では、もしこの分科会がそこまで言っているということであれば、これは短期間で膨大な作業が必要だったという事情は理解しても、ぜひこの再発防止は徹底していただきたいということを、この分科会としても申し上げることが適切なのかなと、そんな感じがいたします。

それで、平成17年度の決算につきましては、いかがでしょうか。

【山内委員】 すいません、遅れて参りまして、大変失礼いたしました。それで、この内容につきましては、事前にもいろいろ伺っておりますので、私なりのコメントと意見を申し上げたいというふうに思っておりますけれども。

全体的に見て、機構の今回の決算は非常に滑り出しが順調であって、今おっしゃったように、ちょっと資産のところの問題はあるものの、非常にいい方向で始まったという印象を持っています。

ただ、今後、機構がこれから明らかにしなければならない点が幾つかあるのかなというふうに思っております。それは、今もちょっとお話が出ましたけれども、この機構がどういう役割を担っていくのかということだと思うんですね。今の構造で言うと、国土交通省道路局があって、それから会社があって、その間に機構があって、機構は資産を保有している。で、会社から貸付料収入を得て、それで長期債務を返していくという、こういう姿なんですけれども。そうすると、基本的には会社に対する第一義的な管理者は国土交通省道路局なんだと思うんですけれども、機構の場合も、やはり会社に対して、いろいろな面でのモニターを行っていく必要がある。要するに、会社がきちっと運営されて、収入が上がって、この長期債務を返すことができるという、そのことを確認する必要がある。その意味でのモニターをする必要があると思うんですね。

その意味では、2つの情報を常に機構としては入れなくてははいけない。1つは、会社がどのように運営しているかということです。これは当たり前の話でありまして、会社がうまく運営していなければ、収入も上がらないし、長期債務も返せないということになります。もう1つは、外部からどういうふうに機構、あるいは事業自体を見られているのかという、そういう情報を入れる必要があると思うんですね。特に非常に大きな金融の負債を抱えているわけでありますから、例えば、金融のマーケットの中でこれがどういうふうに評価されていくのかというような情報をやはり機構としては取り入れて、それを、場合によっては、会社との間でいろいろな情報交換をしながら、アドバイスとか、いろいろなことがあると思うんですが、そういうことを入れていく必要があるかなというふうに思っています。

その辺のことが必ずしも明らかになっておりませんので、それは明らかにする必要があるのであるかなというふうに思っています。

それから、最初に戻りまして、今の会社の事業自体の内容をどこまで把握するかということなんですけれども、今、追加的開示資料ということで、いろいろなセグメント情報とか、あるいは高速道路の収支関係のものがございまして、それぞれの個別原価計算に基づいていろいろな情報を出していくということは非常にすばらしいことなんですけれども、それを、1つはどういう形でやるかということなんです。例えば、一例ですけれども、さっき路線別の営業収支のところで、キャッシュフローベースでもって黒字になっているということをまず確認する、これは重要なことです。それで、黒字になっているとすれば、何らかの形で、いわゆる金利といいますか、共通の負債の部分までオーケーしているということになると思うんですけれども。その先に、それでは、共通の借入金の部分をどういうふうに路線別に配賦するかという話の中で、我々、直感的に思うと、やはり道路資産に応じてそれを配賦するのが妥当とは言いませんけれども、すぐに直感的に浮かぶやり方なんですけれども、そのときに、先ほどの収支差に基づいて配賦されているのがあるんですけれども、収支差というとちょっと判りづらいような感じがするんですね。だから、そういったところでも、通常の企業だとどういうふうにして配賦されるかというようなことを、まず通常の企業だと収支差に基づいて配賦したいということはないかもわかりませんが、管理会計的に言うともうちょっと目的を持った配賦の仕方があると思いますので、先ほどのこちらの資料の中で、どういうふうなことということでご説明ありますけれども、その辺も一般的にどういうふうに行われているかというのと対比の中で議論する必要があります。

るのではないか。

これは1つの事例なんですけれども、そういうふうに見ますと、個別の収支計算とか、あるいはセグメント情報というものをどこまで機構として把握されて、それをどういうふうに活かしていくかという、その辺のことも少し議論をすべきではないかというふうに思っています。

私は以上でございます。

【杉山（雅）会長】 幾つかの検討課題をいただきましたので、これを受けとめていただきたいと思います。

この分科会とすれば、まず平成17年度の決算について、大臣に具申するものがあるのかなのか、これを問わなければいけませんけれども、平成17年度の決算についてはいかがでしょうか。特段申し上げることはないという位置づけで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）会長】 ありがとうございます。

それと、もし可能であればということなんですけれども、開示情報、これ、財務情報は非常に詳しくご説明いただいているんですが、これに付随して、例えば、交通量の情報がどうなのか。これは、多分、会社では把握していると思いますけれども、どこか1カ所でデータがアクセス可能であれば、これは大変ありがたいという人間も多いと思いますので、作業を複雑にして申しわけありませんけれども、検討の余地があるかないかということだけをちょっとご検討いただければというように思います。

ありがとうございます。それでは、次に、議事（2）、役員の給与規程の変更についてに移らせていただきたいと思います。

まず、機構の方からのご説明をよろしくお願い申し上げます。

【高速道路機構 林部総務部長】 総務部長の林部でございます。

それでは、資料2-1をご覧いただきたいと存じますが、はじめに、その資料の2枚目をお開きいただきたいと存じます。昨年12月に閣議決定されました行政改革の重要方針の中で、中ほどに、国家公務員給与の改定につきまして、地域の民間賃金の的確な反映などを図るという項目がございます。具体的には、これは本給水準を引き下げた上で、大都市部ではより高い手当を、地方部ではより低い手当をとるものを新設するという一方で対応がなされております。この点につきましては、ウにありますように、独立行政法人に

においてもこのような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ということが閣議決定されてございますので、これに基づく措置でございます。

1枚目にお戻りいただきたいと存じますが、改定内容でございますが、まず役員本給月額につきましては、ここにありますように、約7%引き下げを行います。その一方で、(2)ですが、従来の12%の特別調整手当を廃止いたしまして、機構役員は全員が東京勤務でございますので、18%の地域手当を新設するということにいたしてございます。(3)の特別手当につきましては、これは年末のボーナスを0.05カ月分増額いたしてございます。これは、実は他の機関では17年度に実施してございますが、当機構、昨年10月の発足ということで、このことは見送っておりましたが、今回あわせて行うというものでございます。

今年の4月から実施いたしますが、3にございますように、経過措置がございます。本給については、現役員の任期中は、改定後に引き下げるのではなくて、ここにありますように、改定前よりわずかに低い水準にしてございます。ここも、実は他の機関では改定前と同額になるわけですが、先ほどのボーナスとセットで、この引き下げも17年度実施を見送っておりましたものを、今回この経過措置の中で実施するというので、改定前よりもやや低い水準に据え置くということでもあります。その一方で、地域手当は段階的に引き上げるということで、18年度におきましては13%、最終的に22年度に18%に引き上げるということでございます。18年度だけは1%弱総額で増えてしまいましたが、全ての経過措置が終了いたします22年度には、約2%減額になるということでございます。都市機構とか水資源機構、他の独立行政法人と同様の改定をさせていただくというものでございます。

以上でございます。

それから、資料2-2と3につきましては、この改訂後の役員給与規程そのものと、改定前後の新旧対照になっておりますので、ご参考までにご覧いただければと思います。

【杉山(雅)会長】 ありがとうございます。

ただいまの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。

特段のご意見がないということであれば、平成17年度役員給与規程の変更につきましては、大臣の方に具申すべき意見はなかったと、こういう扱いでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山(雅)会長】 ありがとうございます。それでは、議事(2)につきましても、委員の皆様方のご了解をいただいたというようにさせていただきます。

以上をもちまして、議事(1)及び(2)につきましても、審議を終了いたしました。

以上の結果につきまして、独立行政法人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、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、議事(3)、平成17年度業務実績評価についてに移らせていただきたいと存じます。先日、高速道路機構の方から、平成17年度の業務実績についての報告がございました。各委員の皆様方のお手元にも郵送されたかと思えますけれども、その報告書に基づきまして、資料3-3のとおり、分科会長試案ということを作成させていただいております。まずは業務実績報告をいただいた上で、引き続き業務実績評価についてのご説明をいただき、審議をするというのが順序でございますけれども、時間の都合もございますので、業務実績報告にその評価案を追加した形で事務局の方からご説明いただきたいと存じます。

なお、業務実績評価に関しましては、中立な議論を心がけたいということで、冒頭ご説明申し上げましたとおり、非公開になりますので、まことに恐縮でございますが、ここで傍聴者の方はご退席を願いたいと存じます。

また、資料3-3でございますが、これは本来であれば、この評価結果というのは、白紙の状態でご議論いただくというのが一つの方法かとも思います。しかしながら、それをやっておりますと、限られた時間の中でご議論がまとまらない、そういうこともあり得ますので、事務局と相談の上、私の責任でこのような案をつくらせていただきました。それで、若干ご説明申し上げますと、10ページに評価方法がございまして、従来は4点評価でございました。これが、他の分科会等々のご意見で5点評価に変わったというのが1つの特徴でございます。それで、この5点というのは、よっぽど特別なことがない限り対象にならないというのが、他の分科会の基調でございました。そこも勘案したものでございます。また、5から1ですけれども、例えば2という点がつきますと、むしろ低いのではないかと、こんなようなご懸念もあろうかと思えますけれども、そこに書いてございますのは、中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められるということで、決してこれが悪いという、そんなニュアンスでもないということもひとつ念頭に置いていただければというように思います。

それでは、事務局の方からご説明をお願い申し上げます。

【事務局】 それでは、ご説明させていただきます。まさに今分科会長からお話がありましたとおりでございます。通常のお仕事をしていただいている分につきましては3を、それよりも良かったものについては4、ちょっと若干という分には2がついております。4あるいは2の項目を中心に説明させていただければと存じますので、よろしくお願ひします。順次説明させていただきます。

まず1ページ目でございますが、早速4というのが2つ目の項目で出てきております。こちらにつきましては、業務リスクの管理ということで、新しい協定をつくるにあたりましては、さまざまな新しい知見、交通量、経済動向、金利に基づきましてつくるんだよというふうなことが決められております。

その前にでございますが、この表のつくりでございますけれども、一番左は5年分の中期計画が書いてあります。それから17年度の計画ということで、その17年度の計画の項目ごとに評価をさせていただいております。評価結果は今のようなことで、5、4、3、2、1の中から選ばせていただいている。そして、評定理由の欄に、今はご説明を省略いたしますけれども、この資料3-1なり3-2、業務実績報告書に述べられております、今年度はこういうことをしましたよというところから抜き出して、その中で、こういう理由で評定していると、そういうふうなつくりでこの資料はでき上がっておりますことをまず最初にご説明いたします。

戻りまして、業務リスクの管理でございますが、こちらにつきましては、機構の10月から3月までの一番大きな仕事が、やはり新協定の締結でございました。そちらをこちらの項目で評価させていただいております。事前にお送りしたもののの中では、協定の締結という部分、策定の部分で、何か所かで点数をつけておりましたが、今回、色々な先生からもご意見をいただきまして、ここの一項目で評価をさせていただいております。ここでのポイントは、「加えて」というところだろうと思います。各会社の料金収入というのは、いろいろな要因で変動いたします。その変動して、例えば、料金収入が大きく出たときに、その貸付料が一定でございますと、その差額の部分というものが税金がかかってどうのこうのということになります。それでは、債務の確実な返済という意味では本末転倒になってしまうのではないかとということで、1%の幅を超えて料金収入が上下した場合には、その分につきましては貸付料の見直しに充てる。増えた場合には貸付料に充てるというふうな新しい制度をおつくりいただいた、この点を評価いたしまして4点という点数がついて

ございます。

おめくりいただきまして、次の一番上でございます。金利コストの低減のため、調達が多様化という項目でございますが、そちらの欄に書いてございますように、国内債券市場初の40年債、ちょうど昨年の10月、まだ金利が低かった時代でございますが、低利・安定な資金の調達ということで、初めての40年債というものを発行いただきました。その部分を評価させていただきまして、4点という数字をおつけいただいております。

2つ項目、通常の3点が続きまして、下2つが4点がついている欄でございます。こちらは、いずれも情報公開、情報の開示に関わる項目でございます。1つ目の四角につきましては、道路資産の内容についてでございます。2つ目の四角につきましては、債務の返済の見通しでございます。こちらにつきましては、昨年17年度の追加的開示情報ということで縷々ご説明もございましたけれども、ホームページを通じまして適時適切わかりやすく既に開示していただいている部分もございますので、そちらについて評価をさせていただきまして、いずれの項目も4点ということでいただいております。

3ページ以降、しばらく3点の項目でございます。かなり細かい目標でございまして、通常の、例えば、台帳をつくりましょうとか、管理の実施状況についてよく見ましょうといった項目、通常にやっただけというふうと考えてございます。

ちょっとはしょって恐縮でございますが、4ページでございます。4ページの下の大きな欄が4点になっております。こちらは、債務の管理を適切に実施し、機構の有利子債務残高37.4兆円を33.6兆円に減少しましょうということでございます。この機構の名前にもありますように、債務返済というのが一つの大きな仕事でございます。この37.4兆を33.6兆というのは、中期計画4年半の目標でございますから、単純に割り算をしますと、半年だったら4,000億ちょっとお返しただければよかったですけれども、先ほどご説明にもありましたように、この半期で約9,000億円の有利子債務を減らしていただいております。そのことに着目いたしまして、こちらの項目で4点をつけていただいております。

5ページ、6ページ、ずっと3点の項目が続きます。各項目の顔つきをごらんいただければわかりますが、通常の業務を粛々とおやりいただいているというふうなことでお考えいただければと思います。

7ページでございます。7ページの真ん中ほどに2点という項目がございます。こちらにつきましては、目標というのは、国、地方公共団体並びに会社との緊密な連携、緊密に

連携して仕事をしてくださいということでございます。冒頭の宮田局長のごあいさつにもございましたけれども、若干その連携が足りなかった部分があるのではないかなと思われ
る点がございました。具体的に申し上げますと、公団から機構に承継しました資産のうち
の土地、用地でございます。用地につきまして、公団時代に隣接地の地権者と境界の画定
を実は済ませて機構に行けばよかったですのですが、なかなか地権者との関係が長引
いて、不確定のまま機構に引き継いだものがございました。ご存じのように、土地の境界
確定というのは、それぞれの地権者が立ち会って、ここで線を引こうねというふうを決め
るものでございますから、本来であれば機構が立ち会うということになります。ただ、機
構としましても、全国に散らばっている用地でございますから、登記部局、法務局とご相
談されまして、委任状を会社の社員に渡すことによりまして境界立ち会いをする、そうい
うふうなルールを新しくお決めいただいたのでございますが、実際には各会社の用地部局
までそれが十分に伝わっていないような例が見られたようでございまして、隣接地の地権
者の方々から、「なかなか進んでいないんだけど」というふうなお声が上がり、それが
新聞報道されたというふうなこともございました。そういった一例もございまして、そう
いったことも踏まえまして、こちらにつきましては、より一層会社と連携した事務処理体
制の改善を図る必要があるというふうに評価いたしまして、ちょっと厳しいようでござい
ますが、2点ということで評価をいただいております。

8ページでございます。真ん中辺に、危機管理ということで4点をつけさせていただ
いております。安全・安心というのは、このような道路といった公的な資産を国民に提供し
ているものに一番大事であります。機構は、あくまでも道路管理者の代行者として、道路
管理のいろいろな権限がございます。特に災害時におきまして、通行を止めるのか止めな
いのかといったことにつきましては、最終的には機構の判断となりますが、それはとりも
なおさず現場からの情報が上がってきて、それに適切な判断を下せるというところが非常
に重要でございます。先ごろありましたさまざまな梅雨の長雨のことで見ますまでもなく、
非常に適切な判断を加えていただいておりますが、そのために、機構は、設立してすぐに、
会社はもとより、警察等とも連携されまして防災訓練を実施されました。安全・安心とい
うものに対する態度を評価させていただきまして、こちらは4点という点数をつけさせて
いただいております。

そして、最後のページ、10ページでございますけれども、こちらで人員に関する指標、
あるいは人件費等々でございますが、こちらで2点という辛い点数がついております。確

かに、発足時は、計画よりも5名少ない85名ということで発足いただいております。その点につきましては多といたしますけれども、給与につきましては、ここには明記をしてございませんけれども、先日発表になりましたラスパイレス指数をとらまえても、140ということで、必ずしも満足のいくものではなかったのではないかなという点もございます。今後、総人件費に対する目標、指標もございます。給与体系の見直しといったこともございますので、そういったことも今後図っていただきたいということも含めまして、こちらにつきましては2点というふうな数字をつけさせていただいております。

これら全部を総合いたしますと、最後の11ページに全体的な総合的な評定ということでまとめさせていただいております。私が4点というふうにご説明したものが6項目、2点ですというものが2項目ございましたので、全体でプラス4になります。細かい項目、全体36項目ございました。仮に全部が3点の評価だったとすれば108点ということは、112点というのが今回の分科会長の案ということになります。割り算をしますと、104%。104というのは、こちらの4段階評価では、順調というふうな評価となります。

それから、総合評価、下の文字で書いている部分につきましては、今ご説明したようなものを書かせていただいておりますが、特に点数には反映しなかった項目といたしまして、幾つか、特に点線から下の部分、課題・改善点、業務運営に対する意見というところで触れさせていただいておりますので、ご紹介いたします。

1つ目のポツでございます。協定につきましては、先ほど全体的に4点ということで一回評価させていただいておりますが、実は協定を3月の一番末に締結していただく直前に、減価償却のあり方について、国税庁との協議がまとまりました。残念ながら、ほんの数日というすき間だったものですから、それが新協定の中に反映されておられません。そのことは特に、確かに国税庁との協議が長引いてしまったという仕方ない部分がございますので、評価の対象とはしておりませんが、18年度、しっかりそれを反映したものとさせていただきたいということ、まず1点書いてございます。

それから、2点目でございますけれども、資産の適正な管理がなされているかどうか、会社さんにおいて管理がなされているかということで、先ほど勢山理事長とも、会社との関係というふうなお話ございましたけれども、現地調査ということにつきまして、17年度はどうもなされていなかったようでございます。どういうふうな場合に現地調査をするかといったことについてのルールづくりというところに終わってしまったようなところでございますが、18年度以降、適切に現地に行っていただきたいということを含めまし

て、ここに現地調査も含め適切に連絡、確認を行う必要があるということで触れさせていただきました。

2つ飛びまして、最後、なお書きでございます。こちら、1つ目の議題でご報告いたしました資産の誤計上につきましてでございますが、これにつきましては、今回の評価におきましては、まだ数字が最終確定をしていないということ、あるいは、その数字の処理が終わっていないということもございますので、評価の対象にはしてございません。18年度の評価でしますということが、まず1点でございます。

2点目につきましては、これからも評価なり資産の承継というのはあることでございますので、先ほど梶川先生のお話にもあったのかなと思いますけれども、会社との事務分担について明確化を図り、会社と連携して適切に事務を処理するように改善する必要があるということについて触れさせていただいております。

以上でご説明を終わらせていただきます。

【委員】 ありがとうございます。

これらの評価につきましては、各項目が絶対値として計測できれば機械的にやれるんですけども、必ずしもそうではないところがあるものですから、苦勞したわけですが、基本的スタンスとして、可能な限り客観的に説明力のあるものという形で、この案を作成させていただきました。いろいろご意見があろうかと思っておりますので、どうぞお寄せいただければと思います。どうぞ。

【委員】 評価の仕方についてなんですが、ここは非公開ということですが、議事録は？

【事務局】 議事録につきましては……

【委員】 名称を落としてです。

【事務局】 そうです。

【委員】 そうですか。では、率直にちょっと伺いたいんですけど、この分科会の各分科会との評価のあり方の整合性が少し気になっているのですが。分科会長の原案ということで、こういう形で、あらかじめ数字が入った形で出されると。それはそれで、ここで実質的に審議するという説明になるんだろうと思いますが、他の分科会では、むしろ各委員ごとに数字を出して、そのある種集計をとるような形でやって、それで審議をするというようなやり方をやっていたように認識しておりまして、分科会長案と言っても、それは事務局がつくっておられるというのは周知の事実なので、そのあたりが事務ベースだとど

ういう形になるのか、どういうお考えでこういうふうになっているのかというのをちょっとお伺いしたいということですね。

やっぱり政策評価も含めてなんですけれども、こういう評価事務というのは、現在、たしか平成13年に政策評価の法律ができていたと思いますが、やっぱりなかなかうまく基準が設定できなくて、うまくいかないわけですね。なかなか科学的にセットできないというところで、ではこれからどうするのかという話もあって、下手をするというか、あんまり易きに流れてしまうと形骸化してしまう可能性もあるので、どういうふうに公正らしさを保つのかということも含めて、少し形を整えるということも大事なのではないかというふうに私は思っております、そのあたりがちょっと気になると。やっぱりこの評価書そのものがこの評価委員会の一番の要の仕事になるんだろうと思いますので、そのあたり、ちょっと感触といいますか、ご見解をお伺いしておきたいんですが。

【事務局】 今回、機構の評価、初めてでございましたので、他の独立行政法人、先行事例もございましたから、幾つか、事務的に国土交通省の中でどうやってやっているのかというのを伺いました。今、〇〇委員のおっしゃるような形で各委員にやってもらう形と、分科会長案ということで事務局と調整したものを皆さんにお諮りするのと二通りあるということでした。今回初めてでもあるということで、どのぐらいの議論になるかもちょっとわからなかったところもございましたので、分科会長と相談をさせていただいて、事務局案ということで今回提示をさせていただき、ただ、本日いきなりというのはあれでしたので、事前にもちょっとお時間を取らせていただいたところでございます。

それと、もう1つ、一つ一つにつきましても、これも事務的には先行事例の方にも相談に行きまして、大体こういう形でやってますよというのは一応ヒアリングはした上でつけさせていただいたところがあります。

今後、全体的な整合性ということであって、皆様のご意見で評価の仕方というものを、一回ごとに変えていくとか、そういうご意見がございましたら、また相談させていただきたいとは思っておりますが、今回はこういう形でやらせていただいたものでございます。

【委員】 私からも若干補足させていただきますと、この親委員会に何回か私も出席させていただいたんですけれども、大変らしいんですね、この評価が。ですから、2日、3日かかるようなところもあると。それで、大変なロードがかかって、どうしようかというのが大きな議論になっておまして、本来、私は、オーソドックスな形は、白紙の状態で聞くべきだというふうに思うんですけれども、ただ、最初それで果たしてどこまで議論が

収れんするだろうかと、そこを懸念したものですから、こういう形で案として出させていただいて、そしてご意見を伺ったらと、こういう選択肢をとらせていただいたというのが正直なところでございます。

【委員】 いや、私、個人的にはかなりアンビバレントな気持ちでおりまして、じゃあ3日間議論してくれと言われるとちょっと困るなという気もあるんですが。ただ、道路の話というのは、やっぱりとりわけ注目される領域なんですよ。ということで、そういう意味では、扱いは少し慎重にした方がいいなという気がしております、まさにどういふふうの評価の仕組みをつくっていくのかというのは過渡期にあるので、試行錯誤をすることとは大前提なんですけれども、あまりにも特急ではしょってしまいますと、なかなか後から説明するのがそれこそ難しいといえますか、これは3ではなくて4なんだということを実証的に言うのは非常に難しいことで、その責任をだれがどういふふうを負うのかというふう調べていったときに、手続をこういふふうにやっておりましたということになると、なかなか最後まで説明しきれののかなというところが少し心配だなということで、あえて申し上げます。

【委員】 私も〇〇先生のお考えに近いものがございます。〇〇先生の案とは言いながら、事務局が説明される。原案って一体だれのものなのだろうかというのがよくわからんということがございますね。私、他に所属している分科会では、対象となられる独立行政法人の方で自己評価の点検をされて、それを案として提示していただいて、それを勘案しながら、委員が自分たちの案を独自につけて、それを分科会長にあらかじめ案をつくっていただいて、それについて最終的に議論をするという、そういういろんなバリエーションはあろうかと思っておりますので、もうちょっとプロセスが明確になって、かつ、皆さんがこうつけているから、間をとってこれにしましたというのが、ある意味では一番分科会長としても説明しやすいというふうにも思っておりますので、いろんなバリエーションをぜひお考えいただければと思います。

ただ、内容については、おおむねこういうものかなというふうに思っておりますので、内容ではなくて、そのプロセスということをもうちょっと、〇〇先生がおっしゃるように、慎重にした方がいいのではないのかなというふうに思いました。

【委員】 今、〇〇先生がおっしゃった自己評価をどうするかというのはひとつあると思うんですね。〇〇先生の学校もそうですし、私もそうですし、〇〇は特に困っていると思いますけれど、大学は自己評価を出さなければいけないことになっていて、毎年毎年か

なり膨大な作業をするわけですね。要は、私は、今〇〇先生おっしゃったように、どういふふうに決めるかということ自体はやっぱり議論を一回しなければいけないというふうに思っています、その必要があると思います。そのときに、どういう情報を我々が得られて、それで判断するかということだと思っんですね。そのときに非常に重要なポイントは、自己評価をされた、その情報というのは非常に重要だということだと思っんです。

ただ、私自身は、この業務を本当に我々が納得がいくまで情報を得て議論をするとなると、ちょっと我々の手に余るというふうに思っています。おそらく情報の量から言ってもそうですし、その処理する時間から言ってもそうだというふうに思っています。その面では、なるべく拮抗する、あるいは立場の違うところから情報をいただいて、その上で判断するということ。それと同時に、やはりまとめた情報でしか我々は処理できないと思っんですので、その意味では、今回こういう形で出されたことで、一つのやり方だというふうに思っています。

私もこういった独立行政法人以外にもいろいろな評価をさせていただくんですけど、よくやる手は、情報はとにかく出していただいて、その中で評価者がそれを自ら全部全て自分で判断するということもできるし、あるいは、こういう事務局ないしは案というものをつくっていただいたもので、それを参考にするということもできるし、あるいは、それを基本に評価することもできる、いろんなやり方があると思っんですので、その辺をミックスするというのも一つのやり方かなというふうに思っています。

以上です。

【事務局】 ありがとうございます。まさに今後——という言い方をすると怒られるのかもしれませんが、今いろいろなご意見をいただきまして、このやり方も多分一つのやり方ということだろうと思っんですし、今いただきましたご意見も踏まえまして、今後の評価のやり方について参考とさせていただきたいと思っんですが、いかがでございましょうか。

【委員】 私もいろいろところで評価をさせられているのでございますが。そういう意味では、これ、いずれにしる大事なものは、評価の客観的な説明可能性というか、客観的検証可能性なんだと思っんですね。これは事務局が原案をおつくり——事務局ならず、分科会長が原案をおつくりなるという場合でも、私どもが第一義的な評価をして集計する場合でも、いずれにしる、なぜこの評価をしたかということを第三者的に客観的に説明できるということが一番重要であって、私は当事者的に言えば、もしこれを当初からつくれと言われれば、よその独法等々の評価も難しいのでございますけれども、やはり評価基準

をより——私自身がそう判断したという基準になる評価基準については、やっぱり一層のものを明示していただきたくなる状態でございますので、これはむしろある種知見が集約的に存在している事務局が、その点を目配りしながらこういう評価をいただいたものをご説明いただくという手も、十分に考え得るのかなという気はいたします。

そういうご説明の中で、ちょっと細かいこともよろしいでしょうか。

【委員】 はい、どうぞ。

【委員】 私は、一番最後にある人件費について、2をおつけになられているんですけども、この評価というのは、基準は中期目標ないしは年度の目標に対してどうかというお話だと思うんですが、これ、年間で4%全般に中期間に削減する、ないしは年度にすればどうなるのかわかりませんが、これに関して未達ないしは今後未達の可能性が高いというお話で2がついているのでございましょうか。

全般的な給与水準はラスパイレスが高いというようなことは、当初の目標値におありになったのか、なおかつ、これを今2をつけた場合、今後どこで2が3になるのか、その辺はご明示いただかないと、目標に対するご努力というのが、評価者としてちょっとよく理解しにくくなってしまうような気がするんですけど。

【事務局】 先ほど口頭の説明にも申し上げました、確かにラスパイレスは140という高い数字がありますと。ただ、ラスパイレスだけに着目しますと、それはなかなか今後機構さんの人員構成とかが大きく変わらないと落としようがありませんから、そのことについては外させていただきました。ただ、そういった前提がある中での今の人件費といいますか、そういったものについて、数字は言わないまでも、世の中、世間に向けてご説明がなかなかしづらい状況にあるだろうということを相対的に評価させていただいて、2としております。

確かに、おっしゃいますように、そこも1項目、例えば4%というのは4年半の目標だろう、あるいは給与体系というのも4年半のあれだろうと言われますと、実際そのとおりでございます。

【委員】 それに対して、未達ないしは未達の可能性が高いというお話で2がついていると。

【事務局】 そうではございません。

【委員】 もしそうでないと、全般的に高いから2をつけるというのは、私は評価としての客観性はあまり担保されているような気はしないんですけども。

【事務局】 つけ加えさせてもらいますけれど、平成17年度の人件費につきましては、半年分ということで、当初は90名でスタートするところを85名ということで、その分、非常に機構にはご努力いただいたところでございますが、85名というところから見ましても、人件費の削減というのは、この半期では見られなかったというのもございます。今後、今日ご説明ありましたように、役員給与の改定、それから職員給与は当然機構の中で改定、4月1日からもうやっておりますので、その点につきましては、18年度で評価はされていくのかなと思いますが、17年度につきましては、数字として人件費のところでは削減していない状態であります。また、6月30日にラスパイレス指数を公表した時点でも、新聞紙上でございますが、評価はかなり厳しかったというのがありましたので、今後のそういう削減が必要だという判断で、2とさせていただきます。

【委員】 今の話と、どこかに17年度比で4%を上回る削減というコストの話がございましたよね。そのときに、BAU（BUSINESS AS USUAL）はどう設定するかということとものすごく絡んでくると思うんですけども、90人のところを85人がBAUになっちゃうと、ちょっと変な感じもしますよね。そういうところのBAUということはどう設定するかということと、削減目標と評価ということは非常に密接に絡んでおるんですけども、その辺について、さぼってはいかんけれども、非常に変なというか、厳しすぎる、あるいは、今たまたまそうなっている状況だからというのはフェアではないような気がしますので、その辺の議論もあってしかるべきだなというふうに思いました。

【高速道路機構】 今回、2ということについて、やむを得ないのかなというような感触を持ちましたのは、実はラスパイレスが高いということについての評価だとすると、実は全く納得ができないわけでありましてですね。ただ、機構といたしまして、ラスパイレス問題ではなしに、全体の人の生産性というものをどういうことに標準を置いて、どういうふうに目標化していき、実現していくのかというようなことが自ら組み立てられたかという、実は17年度中にはそれができなかったんですね。ですから、これは18年度以降の課題として残っているなという意味で、2でもいたし方ないかなというふうに私自身は思っております。

ただ、一方で、先生からもいただきましたように、一応90人体制という、一種の、いただきながら、とにかく85人でやってみようということで、今のところ、ああいう十分でないというところもございますけれども、85人で組織が回り始めたというところも、プラスはぜひ評価していただきたいと思っております。すいません、余計なことを言いま

して。

【委員】 初年度ということがありますので、試行錯誤というところはあるかと思うんですけども、初めて今日見せていただいたんですが、非常に厳しい評価という感じがします。それぞれ評価する側によって、どこを重点的に重要なポイントとして見るかというようなどころにもいろいろ差が出てくるんですが、あまりにも3というところが多すぎて、かなり目標は達成しているのに、出来て当たり前という評価で3になっているのかどうなのかわかりませんが、少し他のところも比較して考慮されたと思うんですが、ちょっと安易に3をつけ過ぎているのではないかという部分と、例えば、私が思いましたのは、2番の業務リスク管理なんかのところでしたら、これは4がついていますけれど、これは初年度としては5をつけたっていいぐらいだと思いますが、先ほど委員長の5はめったにつかないものだということがあったので、そうかとも思うんですが、もう少し他の独立行政法人なんかと横並びで考えるというよりも、ここ独自のカラーがあってもいいわけで、どこが一番大事なのかというポイントを定めて、そこがきちっとできていれば高く評価することも一つの手ではないかというふうにも思います。

以上です。

【委員】 いろいろ貴重なご意見をちょうだいして、ありがとうございます。

実は、この方法、ワン・オブ・ゼムでございまして、今後こういう方法でいくかというのは確定したわけではございませんで、今日お寄せいただいたご意見をまた斟酌させていただきまして、どういう方法がこの分科会として最もふさわしいのかということは検討させていただきたいというように思います。何分にも実際にこの評価をやるのはこの分科会が初めてだったものですから、試行錯誤を覚悟せざるを得ない。それに加えて、これは本質的なことではございませんけれども、8月の半ば過ぎに独法の親委員会がありまして、そこに何がしかの報告をしなければいけない。そのためには、ひとつこういう方法でお諮り申し上げるとするのがよろしいのではないかなど、こんな判断があったものですから、今日、このような形でお示したわけでございます。今日のご意見をもう一度事務局と洗い直させていただきまして、今後どういう形で評価をしたらよろしいのかということはまた検討させていただいて、また委員の皆様方にお諮り申し上げたいというように思います。

それで、まことに結論を急ぐようでは申しわけないんですけども、今日のご意見を私の方に一任していただくわけにはいかないでしょうかということをお諮り申し上げたいんですけども、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 よろしゅうございますか。それでは、ご一任を頂戴したということで、再度また事務局とご相談申し上げ、その結果——と言いましても、今日の委員の皆様方のご意見を最大限尊重するという形で案をつくりまして、独立評価委員会の木村委員長の方にご報告をさせていただければというように思います。まことにありがとうございました。

【委員】 この評価の調書を拝見して、かつ、開示情報のアウトカム指標を拝見いたしまして、コストの縮減及び債務の返済については非常に力を入れられて、高い評価にもなっておりますし、それはそのとおりだと思います。冒頭局長があいさつの中で申されたように、それも非常に大事な任務だと思うんですけれども、高速道路保有ということも名前の中に入っているわけですね。そういうので見ますと、アウトカム指標で劇的に改善しているというのは、E T Cの利用率ぐらいなもので、お金がない中、サービスレベルを水準していくということだけでも大変なかもわかりませんが、この評価結果なんかも見ますと、3のところが多いわけですね。国民へのサービスとか、サービスレベルって。そういうところにもぜひご配慮をいただくというか、重点を置くということが、今回の評価結果及びアウトカム指標の集計が何か物語っているような気がしますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

【委員】 この業務実績評価調書の取り扱いなんですけれども、これはおそらく第三者から見た機構に対する通信簿のようなものだと思うんですけれども、これがどういう評価であるかというのは、世間とか国民に対する通知表の公開であると同時に、現場で支えていらっしゃる職員の一人一人の方に対して、こういう評価であったということが、職員の立場に立ってきちんと説明をする責任を機構は負っていると思うんです。その説明責任もあると思うんですが。例えば一番いい例が、先ほどの人件費のところ、機構からもお話がありましたけれども、よそと比べて高いと言われても、じゃあ、現場の一人一人の人は、どういう基準でそれが高いのか、あるいは、ここはご説明いただいていることは割とマクロ的というか、大きな視点からの評価が多いんですけれども、「これがやっていたね。だから2だね」と言われたときに、現場の人には現場の人の「でも、こういう事情があります」ということもあると思うんですが、そのあたりもきちんと機構として職員の人に説明責任を果たせるような記述でないと、これは世間の人に向けて出すものであると同時に、職員の人に対しても見せるものであるということをやっと踏まえて記述していただけるといいのかなというふうに思いました。

【委員】 ありがとうございます。今のご意見も十分尊重させていただき、最終的なものを考えてみたいというように思います。

大変活発にご議論いただきまして、まことにありがとうございました。時間の方がもう超過しそうでございますので、ここで議事の方を事務局にお返ししたいと思います。

【石原企画専門官】 それでは、本日は長時間のご審議、大変ありがとうございました。本日いただきました貴重なご意見につきましては、また反映させていただき、よりよい業務ができるようにしていきたいと思っております。

なお、本日の資料でございますけれど、大変多くなっておりますので、もしよろしければこちらから郵送させていただきたいと思っておりますので、ご希望ございましたら、テーブルの上にそのまま置いておいていただければと思っております。

それでは、以上をもちまして本分科会を終了させていただきたいと思っております。本日はお忙しい中、まことにありがとうございました。

— 了 —