

第7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21年7月23日

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 おはようございます。山内先生が20分ほどおくれてこられるということですが、定刻となりましたので、ただいまから第7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、委員の皆様方には大変ご多忙の中を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長谷川でございます。よろしく願いいたします。

本日は、当分科会委員8名のうち、後でおくれてこられます山内先生を含めて7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。

昨年の分科会後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。

まず初めに、松脇官房審議官でございます。

【松脇官房審議官】 松脇でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 内海道路局総務課長でございます。

【内海総務課長】 内海です。よろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 森道路局有料道路課長でございます。

【森有料道路課長】 森でございます。よろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 松本鉄道局財務課長でございます。

【松本鉄道局財務課長】 松本でございます。よろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 川中政策評価官でございます。

【川中政策評価官】 よろしく申し上げます。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事次第に基づき、進めさせていただきます。初めに金井道路局長から一言ごあいさついたします。

【金井道路局長】 おはようございます。先生方、大変お忙しいところ、ありがとうご

ざいます。機構の分科会ということでございますが、この1年をとっても、有料道路関係、随分いろいろなことが起こりまして、特に料金制度につきましては、いろいろご批判もあるところではあります。例えば休日の1,000円の乗り放題とか、物流であれば、夜間の5割引とか、従来からは考えられないような制度がいろいろ出て、かつ景気低迷に伴い、交通量自体は、短期的だと思いますが、我々の予測よりかなり落ちているところもあって、償還見通しとか、今後の展望とか、従来とはかなり違う視点でいろいろご議論いただかなければいけない状況かなと思っております。

債務の返済も、後ほど詳細な説明があると思いますが、一応順調ではあります。交通量が減っている分を、むしろ金利が少し予想より安い分でカバーしているという構造に近いと思っております。その辺もまた、中期的、長期的に見れば、いろいろ議論があるのかなというふうに考えておりますので、細かいことをご説明しますが、ぜひ中期的、長期的にどういう考え方があるのか、ぜひご議論をいただいて、少しでも展望が出ればいいかなというふうに考えておりますので、短い時間ではございますが、よろしく願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 ありがとうございます。

議事に入ります前に分科会の公開及び議事録の取り扱いについて、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則及び「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かか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20年度の決算について」につきましては公開、「平成20年度業務実績評価について」及び「業績勘案率の決定について」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、業務実績評価及び業績勘案率の決定に関しましては、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い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、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、まず、当分科会の委員構成につきましては、お手元の委員名簿のとおり、8名の委員の皆様全員に引き続き委員をお引き受けいただいております。どうもありがとうございました。そこで、最初の議事でございますが、これま

で分科会長をお務めいただいていた杉山雅洋委員が6月に任期を迎えられたことに伴い、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していただき、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。

委員の皆様方、どなたか、分科会長の選出についてご意見はございませんでしょうか。

【石田委員】 メンバーも変わっておりませんし、杉山雅洋先生に、先生がよろしければ引き続きお願いしていったらどうかと思いますが。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 ただいま石田委員のほうから、杉山雅洋委員にお願いしてはという意見が出されましたが、皆様いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 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思いますのですが、杉山委員、いかがでしょうか。

【杉山委員】 力量不足ですけれども、皆様方のご協力で引き続き進行係を務めさせていただきます。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 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したいと思います。以降の議事の進行につきましては、杉山分科会長をお願いしたいと思います。

【杉山分科会長】 ただいまご指名をいただきました杉山でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、大変暑い中、また早朝より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。

それでは、まず最初に、分科会長代理の指名に入らせていただきます。国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条の規定によりまして、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、私案といたしまして、分科会長代理には本日所用のため欠席ではございますけれども、国土交通省独立行政法人評価委員会の本委員でもあられます杉山武彦委員に引き続きお願いしたいと存じます。どうぞ事務局のほうからこの旨を杉山武彦委員にご連絡をお願いしたいと存じます。

それでは、先に進めさせていただきます。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。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 本日の資料はお手元の配付資料一覧のとおりでございますけれども、議事(3)及び(4)は先ほどご説明しましたように非公開という

ことでありますので、資料は委員限りとしております。そのため、傍聴者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20年度)(案)」でございますけれども、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、高速道路会社も含め、現在精査中のものも含まれております。公表は、決算の大臣承認後、機構より速やかに行う予定ですが、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いてご審議いただきたいと考えております。

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局からご説明がありました参考資料の取り扱いですが、本分科会におきましては委員限り、非公開ということになっておりますが、内容が確定し次第、速やかに機構より公表するという扱い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いう扱いにさせていただきます。

議事(2)に入らせていただきます。

議事の(2)は「平成20年度の決算について」でございますが、このご説明は高速道路機構のほうからお願いいたしますと存じます。

【吉田経理部長】 高速道路機構の経理部長の吉田でございます。

決算の資料、お手持ちの分でございますけれども、決算は資料1、A3を折り込んだものでございますけれども、1億円単位でまとめました損益計算書と貸借対照表と、3枚目にカラー印刷いたしました、後で説明に用いようと思っております「債務承継・貸付料の減額に係る会計処理」というペーパーでございます。

もう一点は資料1-2の、6月に決算承認で国土交通大臣にお出しした財務諸表等の書類を一式、1-2という形で用意させていただいております。

では、決算の概要について申し上げたいと思います。

20年度決算は、高速道路利便増進事業の導入ということがありまして、19年度と大きな変化がございました。そういうことで、先ほど申しましたように、A4のカラー印刷したペーパーで、まず全体像をご説明したいと思います。この資料の中ほど、上のほうでございますけれども、今回の利便増進事業ということは2つの構成でありまして、1つは高速料金の割引、これは20年から29年度に全体で2兆9,122億円の料金割引を行っ

た。これを受けまして、機構の貸付料についても、会社からの貸付料の減額を2兆9,122億円行いました。

さらに右に行きますけど、これを受けまして、会社との協定で20年度の485億円の貸付料の減額を初めといたしまして、29年度までに総額2兆7,735億円の協定で減額変更の協定を行ったところでございます。

利便増進事業のもう一点は、スマートインターの整備及び管理ということでございますけれども、これは平成21年から62年度まで行い、機構は会社から3,762億円の債務を引き受けるという、この2点が利便増進事業でございます。この利便増進事業を行っても、機構の財政基盤を確保するために20年度において機構の債務を国の一般会計に承継いたしました。いわゆる3兆円でございますけれども、これは20年度に国に承継した債務に係る国の今後支払う支払利息及び元本の合計額でございます。

これを機構の会計として見た場合、左側に表示してございますけれども、20年度においては、債務承継益として2兆8,908億円を計上しております。さらに、承継後、20年度以降29年度までの各年度の損益計算において支払利息の減少として合計1,091億円の利益が認識され、総額3兆円の益が計上されるということになります。

次に、貸付料減額に対する会計処理として20年度新たに法令で規定された利便増進事業引当金についてご説明したいと思います。

この図の上のほうの右側の表でございますけれども、先ほど申しましたように、貸付料の減額を20年度以降、20年度で申しますと485億円以下でございますけれども、このままですと、機構の収益が同額減少して、期間損益が赤字表示になることも予想されます。このことは貸付料の減少は債務承継によって賄うという制度が各期の損益計算において適正に表示されないということになります。したがって、機構の期間損益計算、各年度の損益計算の適正化を目的として法令により高速道路利便増進事業引当金が設けられました。

具体的に例で申しますと、20年の例では、貸付料は485億円の減収となります。これは収益の減でもあるんですけども……。この減益に充てるため、引当金を取り崩しますが、支払利息、右側にございます本来負担すべき支払利息の軽減の8億というものが確定してございますので、この8億を除いた476億円を引当金戻入、いわゆる収益の増を計上して、これによる利便増進事業による貸付料減額による損益計算の影響を与えないように措置したところであります。

なお、引当金繰り入れの総額2兆6,687億円は、20年度から29年度までの取り崩しの総額2兆6,687億円を債務承継益が計上された20年度に行ったものでございます。

この結果を下の図でご説明いたします。この図のそれぞれの歳入は、損益計算書の借方、貸方を表示してございます。金額とます目の大きさは比例してございませんので、ご了承願いたいと思います。まず一番右側の19年度決算をごらんいただきたいと思いますけれども、19年度決算の場合は、貸方でございますけれども、収益の大半、貸付料が1兆8,806億ということで、収益の98%を占めているという状態でございます。一方、貸方の費用のうち支払利息の5,672億及び減価償却費の8,761億、合計で1兆4,433億円になるんですけれども、この2目で95%を占めているということで、利益は4,000億ということでございました。

今回、20年度決算について、一番左側でございますけれども、こちらのほうに表示してございまして、新たに借方では引当金繰り入れ、貸方では承継益、引当金戻入というような形で増えてございますので、これを説明上2つに分離いたしました。その右側に「承継益・引当金繰入分」と「その他」の分という形で表示いたしまして、左側のほうは20年度のみ措置ということになります。この20年度分の措置につきましては、いわゆる承継益から引当金繰り入れを引いた分、2,220億が利益として計算されるということがあります。

一方、その他のほうでございますけれども、その他では、今回の利便増進事業によって右側の協定貸付料という数字があるんですけど、この改定前は、実は1兆9,003億という金額でございました。利便増進事業によって485億少ない、新たな協定額として1兆8,517億円という形で協定を変更したわけでございますけれども、この485億を埋めるために、先ほど申しましたように、引当金戻入というものを476億収益を計上することによって、利便増進導入後においても損益計算に対して影響を与えないように措置したところでございます。

19年度と同じような姿でございますので、比較してみますと、利益としては3,470億円ということで、530億円の減少という形になります。貸付料で見ますと、全体で1,069億減少しております。このうちには利便増進事業による減額分が485億、それから変動貸付料の減額として781億等が含まれております。

以上が利便増進事業に伴う概略及び引当金の仕組みを簡単に申し上げたところでござい

ます。

また、資料1-1のA3の大きい紙でございますけれども、こちらのほうで要約的にご説明したいと思えます。

まず資料1-1の損益計算書でございますけれども、経常費用につきましては1兆4,993億円という形で、前年度、19年度の比較においては49億少なくなっております。経常費用は、大きくは道路資産貸付業務費と財務費用の2目でございますけれども、貸付業務費につきましては120億増加しております。内容は右側に書いてございますけれども、このうち大きなものは減価償却費の増加が81億及び固定資産除却損等が39億ということで、120億の増加でございます。

次の目に経営努力助成業務費がございますけれども、億単位の表示でございますのでゼロでございますけれども、昨年は3,000万でしたものが20年度は9,200万円という実績でございました。

次に、財務費用について申し上げます。財務費用は、昨年に比べまして160億減額となっております。この大半が支払利息でございます。支払利息は昨年は5,672億であったものが5,517億という形で、155億の減少となっております。

次に、経常収益でございますけれども、経常収益の大半は道路資産貸付料収入でございます。1兆7,736億ということで、昨年と比べまして1,069億の減少となっております。これの主なもの協定の差、それから変動貸付料の差としての819億というのが増減内容でございます。

次に、臨時損失でございますけれども、臨時損失として引当金繰り入れとして2兆6,687億円のほか、固定資産の売却損として9億、沖縄の南風原道路の無料開放に伴う譲渡損として4億を計上してございます。

また、臨時利益につきましては2兆9,470億ということで、債務承継益2兆8,908億、引当金の戻入、20年度分の補てんを埋めるための戻入でございますけれども、476億円。それから、鉄道引当金の戻入3億、固定資産の売却益16億、それから談合違約金ということで64億の臨時利益がございました。

これらを合計いたしまして、当期利益は5,690億ということで昨年度よりも1,690億増えてございます。

次に、貸借対照表でございます。貸借対照表につきましては流動資産でございますけれども、19年度から預金関係、譲渡性預金でございますけれども、これにつきましては有

価証券という形で表記いたしておりますので、手元流動としては1,374億、現金と有価証券を足した金額でございますけれども、大部分は譲渡性預金。年度越しの際に、年度末に譲渡性預金という形で運用したものでございます。

あとは、道路資産貸付料等未収金は1,571億でございます。これは協定の3月分が21年3月と20年3月分では差が生じたために121億の減となったものが大きな要因でございます。

次に、固定資産でございます。固定資産の大部分は有形固定資産でございます。4,0兆9,688億円ということで、昨年比べて4,531億円の減少となりました。主なものとして、減価償却がいろいろな説明がたくさんございますので、後段の部分でございますけれども、減価償却による減として8,926億円と、主なものとしては5番目でございます会社からの帰属による増4,621億円というものが増減の主な内容でございます。

次に、負債の部をご説明したいと思います。今回、負債合計で3兆4,630億となっておりますけれども、今回法令引当金が入った関係で、債務の合計、いわゆる借入金、債券、未払金の合計額が出ておりませんので、ちょっと見にくうございますけれども、流動負債と固定負債、1年以内の償還予定機構債、次の返済予定長期借入金、固定負債の機構債、長期借入金、東京湾に係る長期未払金、これらを合計いたしますと、3兆3,801億という姿になっております。

この数字につきましては決算資料ではございませんけれども、関連情報の中の1ページ目のところに――よろしいでしょうか。参考資料のまだ案の段階でございますけれども、1ページの債務種別別推移というところに先ほど申しましたものを一覧にしておりますので、こちらのほうをごらんになっていただければ、全体の債務関係がおわかりいただけるかと思えます。

全体では3兆3,801億という形で、昨年から見ますと、昨年は3兆5,184億でございましたので、トータルで3兆8,047億の減少となりました。この内訳を申し上げますと、債務返済、償還に基づくものが4兆3,044億ございました。一方、それに伴う借りかえ増でございますけれども、これが2兆9,296億ございましたので、単純に借りかえの部分で申し上げますと、1兆3,700億ほどが当該の収入金等で減少した。借りかえがなくなったということになります。そのほかに国への債務承継で2兆8,791億が減少になった。一方で、債務引き受けによる増加として4,418億が増えましたというのがこの債務の大きな流れでございます。

流動負債の中のその他につきましても昨年度よりも1,263億という形で増えてございます。この中身につきましては、摘要欄にも記載してございますけれども、20年度決算において変動貸付料の返還、これは会社へ7月に既に返還した分でございますけれども、831億円、昨年より増えました。それから、未払消費税が314億、それから、会社からの債務承継をしたんですけれども、まだ具体的に借入金なり債券へ変更してないものが378億ほど増えたというのが増えた要因でございます。

次にⅢの法令に基づく引当金のところで、先ほど申しましたように、高速道路利便増進事業引当金につきましては2兆6,211億円という金額を新たに計上したところでございます。これは先ほど申しましたように、全体の繰り入れ2兆6,687億円を繰り入れたわけでございますけれども、20年度において476億円戻し入れしたということで、その差額の2兆6,211億円を残高として計上しているということでございます。

次に純資産の部でございます。

資本金でございますけど、資本金につきましては1,272億円増加しました4兆8,552億円が資本金の額でございます。このうち首都高速会社については284億、このうち142億が国、142億が関連地方公共団体から出資がされました。また、阪神高速会社につきましても188億円、いわゆる国の分で94億円、公共団体が94億円という形で機構が出資を受けたわけですけど、この金額につきましては、受け入れた翌日に会社のほうへ工事資金として無利子貸付を行ったところでございます。

また、本四高速のために800億円の出資も追加されたところでございまして、これは昨年と同様でございますけれども、533億円が国、残り3分の1の267億円が関連地方公共団体から出資を受けたものでございます。

そういうことで、純資産合計も7兆1,075億円ということで、先ほどの利益を含めまして6,957億円増加したところでございます。

以上、簡単でございますけれども、20年度の決算は以上のとおりでございました。

【杉山分科会長】 どうもありがとうございました。20年度は利便増進事業があったものですから、大変わかりにくかったところ、最後の1枚紙でわかりやすくご説明いただきました。どうもありがとうございました。

それでは、ただいまいただきましたご説明につきまして、ご質問等があれば、お寄せいただきたいと思います。いかがでしょうか。特段のご質問、あるいはご意見がないということであれば、平成20年度の決算につきましては、大臣へ具申すべき意見はないという

扱いでよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山分科会長】 ありがとうございます。

それでは、平成20年度の決算につきましては、意見なしと決定いたしまして、その旨を国土交通省独立行政法人評価委員会の木村委員長にご報告申し上げます。

以上をもちまして議事の(2)については終了ということにさせていただきます。

次に議事の(3)でございますが、平成20年度の業務実績評価について審議をお願いいたします。

業務実績評価にかかわる審議につきましては、冒頭ご説明ありましたとおり非公開となっておりますので、まことに恐縮ですが、傍聴者の方はご退席をお願いしたいと存じます。

(傍聴者退席)

【委員】 それでは引き続き審議を続けさせていただきたいと存じます。

参考資料につきましては業務実績評価とも極めて関連がございますので、平成20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】 高速道路機構の〇〇でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。座って説明させていただきます。失礼いたします。

それでは、お手元、右肩に参考資料と書いておりますクリップでとめた資料をご用意いただきたいと思います。「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報(平成20年度)」(案)ということでご説明を申し上げます。

当機構が発足いたしました平成17年度から数えまして4回目の関連情報の開示となります。一番上の表紙、外していただきますと、資料は説明本文と別添資料に分かれます。

本文、表紙のほうの目次にありますとおり、昨年度と同様、「債務返済の状況」「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」の5つの部分から構成されます。本日は、「債務返済状況」を中心にしながらご説明をさせていただきたいと存じます。

おめくりいただきまして、本文の1ページでございます。まず(1)に決算ベースの債務残高につきまして、平成20年度の推移及び債務種類別の推移をお示ししてございます。上の表にありますとおり、平成20年度の債務残高A欄にございますとおり、期首の35兆1,848億円から期中の債務引受4,418億円、債務返済が4兆3,044億円、資金

調達が2兆9,296億円、利便増進事業に伴います国への債務承継2兆8,791億円等を経まして、下の欄、期末残高は31兆3,801億円ということで、約3兆8,000億円減少いたしております。

この当期の資金調達の状況を次の2ページ目、(2)にお示ししてございます。金利上昇リスクの軽減に向けまして、今年度も期間40年の財投機関債、期間20年以上の政府保証債を発行するなど、長期低利の資金調達に努めました。その結果、有利子債務の平均資金コストは、3ページ、次のページの(3)の表にありますとおり、機構発足時は1.80%でございましたが、20年度末には1.62%まで下がっております。

20年度の資金調達実績を債務返済計画の前提条件と比較いたしますと、真ん中のところに書いてございますが、累計で約6,402億円の支払金利の低減につながっております。

次に、4ページ(4)からが債務返済計画の計画実績対比になります。債務返済計画と決算では、現金、あるいは未収金の扱いなど、数値が異なるところもございますので、決算の数値に所要の修正を加えた数値を計画実績対比では用いております。

4ページにございます表、路線網と一の路線ごとに平成20年度期首の債務残高、期中に会社から引き受ける債務、収入と支出、債務返済に充てられます収支差、そして平成21年度期首、すなわち平成20年度期末の債務残高、それぞれ計画値と実績値を一覧表にしたものでございます。

20年度期首におきましては、全体で債務残高の実績が計画を1,921億円下回っていましたが、一番下の欄で20年度期末におきましては実績が計画を4,315億円下回っております。

また、5ページ2段落目を見ていただきますと、平成20年度の期首から期末への動きを見ましても、債務残高を計画上3兆5,095億円減少させるとしておりましたところ、実績では3兆7,489億円の減少をさせることができたところでございます。

5ページ3段落目からは、計画と実績の差異が生じている要因につきまして具体的に説明しております。会社からの引受債務は、前年度に早期開通があったため実績が計画を下回ったこと、収入は、変動貸付料制度の適用によりまして、貸付料が減となったこと、支出では、低金利のもと支払利息を減少させることができた、こういったことなどが差異の要因でございまして、結果として債務残高の実績値が計画値を下回るということになったものでございます。

また、厚いほうの別添資料におきましては、全部で13組、機構分と会社分の2つの部

分から構成されます債務の返済計画につきまして、計画実績対比の情報を記載しております。別添資料の3ページ、4ページにつきましては、左が機構分と、右の会社分の45年分の計画の合算数値、その次の5ページ、6ページは、先ほど本文で概要について説明いたしました20年度の計画実績対比の総括表、それから次の7ページから33ページまでにすべての債務返済計画につきまして1つずつ、計画、実績を、機構分と会社分について対比いたしまして、差異が生じている場合にはその説明もつけてございます。

本文のほうに戻っていただきまして、次、7ページでございます。ここからは財務諸表の追加情報でございます。

(1) で機構の財務諸表を債務返済計画単位に編集し直したセグメント情報について説明しております。7ページ上のほうの表、損益計算書の概要、下のほうの表、貸借対照表の概要でございます。損益計算書では、首都高速道路分、本四高速分、そして阪神高速の京都圏分が当期利益が赤字、マイナスということでございまして、貸借対照表のほうでは阪神高速の阪神圏が債務超過の状況になることについて説明を付しておりますけれども、債務返済に関するキャッシュフローは確保されておりますので、今後、この債務返済が進んでいくものと見込まれるところでございます。

続きまして8ページでございます。(2) でございますけれども、全国路線網に関して、さらに東、中、西という3社の所管分に分けました内訳試算値をお示ししてございます。中日本会社の経常費用や総資産が小さくなっておりますけれども、これは全国路線網では、各会社の貸付料で返済いたします債務は、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ことから、第二東名のように今後の建設計画が多く残っております中日本会社では現時点での債務は小さくなっているということによるものでございます。

次、9ページに参りまして、(3) の6会社の連結ベースの財務諸表の一覧、(4) が機構と会社を合わせました資産と負債の状況、(5) いたしまして、営業中高速道路の路線別の資産価値及び再調達原価につきましては昨年度と同様の記載をさせていただいておりますが、説明のほうは時間の関係で省略させていただきたいと存じます。

続きまして、11ページからは高速道路の収支関連情報でございます。

11ページ冒頭の(1) の記載は、セグメント単位での高速道路の収支率を試算したものでございます。債務返済計画ごとに会社の料金収入に対する会社の計画管理費、機構の支払金利の合計額の割合を試算したものでございまして、具体の数値は、厚いほうの別添資料の51ページに記載してございます。供用後間もないこと、そして、ネットワークが

まだ完成していない阪神高速道路の京都圏を除きますと、すべてのセグメントにおいて100を切っているということで、プラスのキャッシュフローが確認されるところでございます。

11ページの中ほど、(2) 路線別の営業収支差。これは料金収入から会社の管理費を除いたものでございますが、これを載せてございます。各社別の表にありますとおり、営業収支差AマイナスBというところですが、ここは全路線合計で1兆7,442億円のプラスとなっております。また、上位10路線の一覧表ということで、次の12ページに書いてあるとおりでございます。

この営業収支差がプラスであるということは、その路線が会社に支払う貸付料を通じて機構の債務返済に貢献しているということの意味しております。交通量などを含めました個別路線の詳細な情報は別添資料の52ページ以下に全路線分を掲載いたしております。

12ページ中ほどからが(3) 金利の路線別配賦の試算値でございますが、昨年度と同様、営業収支差按分と資産価額按分、この2つの試算を行っております、その結果の一覧を、これも別添資料57ページ以下に記載をさせていただいているところでございます。

次、14ページ、おめくりいただきまして、「建設・維持・管理の状況」でございます。

まず、(1)「建設コストの計画と実績」につきましては区間ごとの債務引受限度額と実際の引受額及びその差異の説明をしております。

(2)「管理コストの計画と実績」は会社情報の総括になりますけれども、維持修繕費、管理業務費等について差異が生じた理由を説明しております。

(3) 高速道路利用者の視点に立ったアウトカム指標、これも会社情報の総括になりますけれども、走行の安全性を示す死傷事故率、渋滞による利用者の損失時間、あるいは道路の保全状況を示す舗装保全率など7つの指標につきまして計画実績対比を行い、差異の説明をしているところでございます。これらの詳細につきましては別添資料をご参照いただきたいと存じますが、時間の関係で説明は省略をさせていただきたいと存じます。

最後に15ページの「道路資産の保有及び貸付状況」につきましては年度末の総延長が9,988キロメートルとなっているところでございます。

今後、この資料をもとに今年度の「ファクトブック」などを作成いたしまして、引き続き情報公開に努めてまいりたいと存じます。簡単でございますけれども、説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【委員】 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、ご質問があればお出しただければと存じます。

【委員】 簡単な質問ですけど、債務残高が予定よりも減っているという幾つかの要因を先ほどおっしゃいました。何が一番きいているというか、貢献しているんでしょうか。

【高速道路機構】 資料の5ページ目に、先ほど〇〇がご説明いたしましたことの繰り返しでありますけれども、実績で4,315億残高が下回っておりますけれども、その下、5ページ目の2段落目以降にその要因を書いてございます。大きいのは2つございまして、1つは会社からの引受債務が2,111億円下回ったということ。それから、15行くらい下に支払利息が計画より1,034億減少した。この2つが大きい要因ではないかと思えます。

会社からの引受債務が2,111億円下回りましてけれども、これの大きな要因はその1行下にあります新名神の新設改築工事が、当初20年度引き受けの予定をしておりましたけれども、1年早まって19年引き受けになったということで、昨年既に引き受けているというのが大きいかと思えます。

それから、先ほど支払利息が減少しているというふうに申しあげましたけれども、逆にその3行くらい上にありますように、貸付料も減少しておりますので、ここはそこでキャンセルアウトしているということです。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 ほかにご質問いかがでしょうか。

【委員】 今の早期開通のところの、早期開通による残高の計画値との違いというのは、残高ベースで考えますと、去年と今年で考えますと、ご説明としては、むしろ去年にもっと違う要因があつてという。今年の増減分に対するご説明だとわかるんですが、残高ベースのご説明の中だと少しわかりにくくはなりませんでしょうか。ストックベースであればですね。フローベースであればわかりやすいご説明なんです。

【高速道路機構】 おっしゃるとおりでございまして、ストックベースではそれだけのものはできないというのはご指摘のとおりでありまして……。あと、先ほど説明しなかつたのでありますけれども、去年と全く同様の状況として、私どもが持っております計画の債務残高には災害復旧費というものが含まれておりまして、約1,000億。これは当初の平成18年度にすべての災害が起きるといった危険側の想定をしておりましたけれども、実際にはそれほどの災害が当初には起きないということによって計画と実績の差があるとい

うことと、もう一つ大きな要因は資本的支出の維持修繕費でありますけれども、これが当初は毎年維持修繕したものは引き受けるという想定をしておりましたけれども、民営化をして各会社が複数年契約されるようになって、複数年の事業が終わった段階で引き受けるということによって期ずれが生じている。したがって、現地では既にできているんですけども、私ども引き受けていないというような部分があって、そんなところで約2,000億の差が生じているということじゃないかと思います。

【高速道路機構】 すみません。もう少し補足させてください。

【委員】 どうぞ、お願いします。

【高速道路機構】 4,315億というストックの数字と直接ぶつかる数字でご説明するのはなかなか難しいんですが、実質的にどうなんだろうという分析をしております、中期計画終了時点ぐらいではご報告できると思っておりますけれども、私どものほうで分析しておりますところによりますと、建設等にかかわるところのコスト削減で既に実現できているところが1,300億ぐらい。それから、金利の低減効果で1,900億ぐらいというものが大変大きなところでございます。ただ、金利は1,900億ぐらい低減したんですが、都市高速の均一料金を、距離別料金ではなくて、少し伸ばすことにしましたから、そこで八百数十億というものが、今後それだけ料金が少なくなる部分に備えておかなきゃいけないという部分がございますものですから、1,900億すべてが債務の削減につながるというよりは今後の貸付料の減額等に少し充てなきゃいけない部分がございます。実質的には繰り返しになりますが、建設関係の削減で1,300億ぐらい、金利の低減で1,900億ぐらいというのが大きなところ、そういうことです。

【委員】 ただいまの件につきましてファクトブックではどの程度ご説明いただけるのか。まだ不確定な要因があって、要因を分析中だということなんですけれども、現段階で何かお示しいただくことは可能でしょうか。

【高速道路機構】 今の実質的にと申しましたのは、既にいわゆる工事が終わったり、供用を開始したりしたところがあるんですが、なおいわゆる残事業というのが残っております、債務引き受け限度額の中から実質的な残事業費が幾らぐらいかという一定の仮定を置いた試算をした結果の残りのところを今申し上げましたものですから、もう少し残事業の確認の精度が上がった段階でないと、外にはちょっと出しにくい数字かなと。

【委員】 なるほど。わかりました。

ちなみに、ファクトブックは今年度も昨年と同じぐらいの発行時期と理解してよろしゅ

うございますか。

ほかにご質問があれば、お出しいただければと存じますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事（3）の平成20年度の業務実績評価に入らせていただきます。まず初めに、平成19年12月24日に閣議決定されました独立行政法人整理合理化計画におきまして、独立行政法人の評価の際、業務、マネジメント等にかかわる国民の意見募集を行い、その評価に適切に反映させるということが明記されております。事務局におきまして、意見募集を行った結果についてのご報告をちょうだいしたいと存じます。

【事務局】 それでは、お手元のほうに資料2-2という1枚紙がございます。これに基づいてご説明したいと思います。

国民への意見募集結果ですけれども、これは昨年度から実施しております。昨年度もいろいろなご意見をいただきましたが、まず意見募集の対象ということで、平成20年度の業務実績報告書並びに業務実績報告書の簡略版で評価だけを除いた計画の進捗状況というものをホームページにアップしております。これは昨年もご意見をいただきましたが、今回も意見募集の結果、2週間意見を募集しましたけれども、残念ながら意見はなかったということです。昨年この分科会でのご意見を踏まえて、昨年は国土交通省のホームページのみで意見募集をしておりましたが、今年は高速道路機構のほうのトップページからも入れるように工夫をして意見募集をしたところであります。残念ながら意見はなかったという状況でございました。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。

ただいまのご報告についてご質問ございませんでしょうか。

意見募集のやり方を工夫すべきではないかというご指摘をちょうだいいたしまして、国交省に加えて、機構のホームページでも意見募集をやったんですけれども、結果としてなかったということのようです。

【事務局】 これにつきましては、来年に向けて、再度また検討していきたいというふうに思っています。

【委員】 今年は相対的な意味で高速道路に対しての関心が高まった年だというふうに私なんかは思っているんですけれども、それでも意見がなかったということは、内容が一般の方にとってわかりにくかったのか、あるいはほんとうに関心がなかったのか、その辺

がよくわかりませんが、できる限りご意見をちょうだいできればというように思いますので、また工夫の余地があれば、そこをご検討いただければと思います。

それでは、業務実績評価につきまして検討いただきたいと思います。

この方法でございますが、昨年、1つの方法を提示いたしました。それは、各委員お一人お一人に評価をちょうだいいたしまして原案を作成する、こういう方法でございます。本日ご欠席の〇〇先生も含めまして、全員の委員の方から評価をいただいております。大変お忙しい中を事前評価に当たっていただきましたこと、改めて厚く御礼申し上げます。

そこで資料といたしましては2-3でございます。それで、改めて確認させていただきますと、各項目につきまして5点評価をしていただくということでございます。5点につきましては、特筆すべきすぐれた実施状況であつて、もし5点をつけた場合は他の項目との実績の違いを明記する、こういう位置づけでございます。私が毎回申し上げているんですけれども、親委員会のほうに出ますと、ノーベル賞級の工夫があつた場合、こういう表現が繰り返されております。

ただ、5点という評価があるということは、それに該当するものがあつてもいいのではないかとということで、実は他の分科会の動向も調べてみました。実際に5点をつけているところがあるんですけれども、その大半は研究所ということで、研究成果が客観的に評価できるというようなところ、それがノーベル賞級に値するのかなのかというのは議論の余地があるかと思ひますけれども、そんなところに限られているということが確認できました。

ただ、私どもも5点というのは評価の範囲の中だということで、当初からノーベル賞級のものとは期待できないというスタンスはとりませんでした。したがって、今年度は、5点をつけられた委員の方も中にはおられたということでございます。

そこで、資料2-3は37項目につきまして、あらかじめ各委員の方々の評価をちょうだいいたしました結果です。そして、それを整理してみますと、評点が全くぶれなかつたと、全員の方が同じ評価をされたというのが21項目ございました。大半は3.0という評価でございますけれども、中には4.0ということで一致しているところもございます。

また、同じ評価ではございませんけれども、評点はほぼ一致している、たとえば言いますと、3.1とか、あるいは3.9とかというようなことで、四捨五入というやり方が適切かどうかわかりませんが、3.1であれば3に近いという評価をされた方々が多いのではなかろうかということで、その場合は3というようにほぼ一致した項目、9項目につ

きましては今のようない扱いにさせていただいたわけでございます。

そして、この場でご検討いただきたいという項目は7項目でございます。基本的には平均点が3.4から3.6、これを機械的に四捨五入するというのではなく、そこは一つ一つ検討していただいて、この場で私案を申し上げ議論をお願いしたい、こういうところでございます。

まずその最初が3ページでございます。評価結果【4】というところでございまして、これは業務コストの削減ということでございます。これは全く評価が分かれまして、4点が4人、3点が3人ということで、平均は3.5ということになっております。ここでいろいろ検討してみた、私なりの私案は、実は横並びの評価がいいかどうかというのも議論の対象になろうかと思うんですけれども、その1ページ前の【3】の資金調達のところではディープ・ディスカウント債を発行することによりまして資金調達に工夫を凝らしたという点。実は、ここは5点を評価された先生もいらっしゃいました。そこが結果として4点ということと考えてみますと、四捨五入すれば4になるんですが、ディープ・ディスカウント債といったような工夫面での資金調達に比べた場合に同じ4点というのはどうかかなということで、私の原案は3ということで、皆さんにご議論をちょうだいしたいということでございます。

次が、4ページの評価項目の【8】でございます。これは費用の削減状況等の公開ということで、4点の方が5人、それから3点の方が3人、平均しますと3.6になるわけでございます。いろいろのご意見があったわけですが、それらを勘案してみますと、アウトカム指標の公表というのは特筆すべきものかなといえますと、いろいろなところでやっておられるという点はあるんですけれども、前向きな積極的な情報公開という点から考えますと、ここは4という形で提案させていただきました。

次が6ページの【11】でございます。これは業務パンフレット等による広報活動等の点でございますけれども、これにつきまして、4点が5人、3点が3人ということで平均が3.6でございます。先ほども議論に出ましたけれども、ファクトブックを毎年公表され、またいろいろな調査報告の成果も公表されているという点でございます。私が漏れ聞かるところによりますと、ファクトブック、大変データが詰まっております、資料集とすればすぐれたものであるけれども、使い勝手にいま一つ工夫がないだろうかと、こんなような指摘がないわけではございません。ただ、資料集としての評価は社会的にも意義がありますし、また、基礎データの公開、さらに関連する調査報告書を配付しているという点を勘

案いたしますと、ここは4点がどうだろうかという原案でございます。

次が大分飛んでいただきまして、【28】でございます。14ページの【28】で、高速道路事業に関する新技術の開発等の促進ということで、新技術の促進に対してどう取り組んでおられるのか。これは3点と4点が同数ずつということで、平均が3.5となりました。ただ、委員の先生方のご意見を勘案させていただきますと、額はまだ全体的に見れば少ないわけですが、インセンティブを今後につなげるというようなことから、これからの費用削減に向けて貢献しているのではないかとということで、ここは4とさせていただきます。

そのページの【30】でございます。これは危機管理の点で、昨今いろいろな災害に高速道路も巻き込まれているという点でございます。これに対してどう対応したのかという点に関しましては評価は全く分かれまして、4点が4人、3点が4人ということで、平均が3.5ということになりました。いろいろなご意見がありまして、危機管理に対して積極的に対応しているのではないかと。あるいは危機管理は重要ではあるけれども、これを特別視する必要も必ずしも見当たらないのではないかと等々のご意見がありました。ここも私の私案では、危機管理に対しまして、機構が6つの会社と相互連絡を図っているということと、さらに仮に東京が被災した場合にどうであろうかということの対応訓練等々もやっておられるということから、今日的な状況を考えれば、4はどうだろうかという点でございます。

次が、17ページの【34】でございます。実は、これは人事に関する計画で、平均点から見ますと3.0ということになっておりますが、4点をつけられた方及び2点をつけられた方がおられまして、全員一致の3.0ではないということで議論の対象にさせていただければということで挙げさせていただきました。4点、2点等々あるんですけれども、ここは評価は分かれたというのは事実ですけれども、このケースでは、平均点を重視することから、3点がいかにか、このように考えた次第でございます。

もう一点が次の18ページの【36】でございます。人件費に関するものでございまして、4点が3人、3点が5人、平均すると3.4ということになっております。毎年議論になるんですけれども、ラスパイレス指数でとりますと高くなる。その状況は、この分科会ではよくわかっているということを毎年書いてはいるんですけれども、その問題はあったとしても、人件費が10.6%削減という大幅な前倒しをやっているということから勘案いたしますと、3.4ではあるけれども、ここをさらに期待するという点を考えると、4点は

いかがかなどいうことで、4と提案させていただきました。

そして、それらの結果をトータルいたしますと、20ページにあります総合的な評点ということになるわけです。37項目の評点を全部足し合わせますと、119点になります。そして、評価の方法といたしまして、評価項目数に3を掛ける。今年は37項目ですので、37に3を掛けて、111。そして、下の公式というのは119を111で割ったパーセンテージということで、107ということになります。そして、107という数字が文言としてどこに該当するかということになりますと、2つ目の丸の100%以上120%未満である場合には、「順調」とする、そこに該当しますので、「順調」という欄に丸をつけさせていただきました。ちなみに、去年は104%でございます。

そして、総合評価として法人の業務の実績としてまず7点ほど案をつけさせていただきました。

利便増進事業、これは特別のイベント。イベントというのは表現は適切ではございませんけれども、そのような計画でありまして、これを国交大臣の同意を得て着実に実施いたしました。

また、有利子債務を31.7兆から30.7兆に減少させました。

また、資金調達に関しましては、ディープ・ディスカウント債等々を発行することによって平均コストを1.76%に下げ、このことが将来に向けての債務返済の確実性を高めたという点でございます。

4点目が業務コストの縮減及び入札に関しましては、大半を競争入札ということで、競争性のある経営形態に移行いたしました。

次が、経営努力に対していかにインセンティブを与えるのかということで、補助金を交付するという制度も継続しておられます。

また、災害に関しましては、東京が被災した場合にどうしたらいいのかという点で、関西業務部で代行が可能になるような、そういう工夫をされました。

最後の点が高速道路機構のファクトブックを引き続き刊行するとともに、特に、1,000円割引といったような新しいことが出てまいりましたので、料金引き下げの情報につきましては案内ページを設けて、利用者へ供した。ホームページのアクセス数が大幅に増加したというようにも聞いております。

以上が平成20年度の法人の業務の実績という点でつづらせていただきました。そして、課題・改善点、業務運営に対する意見等に関しましては、3点指摘させていただきました、

高速道路事業をめぐる環境が不透明な点が多いものですから、そのような中で金利や需要動向をモニタリングし、そして、それを経営に反映させるというのが大変重要になっているので、ここをぜひ心してほしいという点でございます。

2点目が料金割引制度、これは多くの人々が大変関心を持っておりまして、まだ一部わかりにくいというようなこともありますので、引き続きわかりやすい情報公開を継続していただきたいという点でございます。

そして、最後の点が給与水準、ラスパイレスでやりますと高くならざるを得ない点があって、その点に関しましては事情を説明しているわけでございますけれども、その一方で、行政改革の重要方針ということで、政府のほうで旗を掲げられているものですから、それを踏まえまして、適材適所の人員を配置していただきたい、また、人件費の節減に向けて、引き続き改善努力をしていただきたいというような点を意見としてつけさせていただいたわけでございます。

以上が委員の皆様方のご意見をベースにいたしました私案でございます。どうぞやり方を、方法論を含めまして、ご意見をちょうだいできればと思います。

【委員】 いつも気になるんですが、いわゆる数字で実績が出てくるもの、例えば先ほど検討にのった3ページの【4】とかですと、目標は何%にして、実績として23.5%が低減されたという。これは目標値との見合いということで、各独立行政法人、それぞれだと思います。しかし、数字で出てくるものについては国交省所管の独立行政法人を横ぐしにした共通の評価基準というのはあるんでしょうか。この点、教えてください。

【委員】 どうでしょうか。

【事務局】 特に横ぐしにしたようなのはない。それぞれのところで判断していただくという。

【委員】 そうですね。私も親委員会に出させていただいて、そこでご議論を拝聴している限り、横並びのものはないので、各分科会が判断していただきたい、こういう扱いになっているようです。

【委員】 1つはディープ・ディスカウント債と2ページ目とか、3ページ目のところの、3ページ目のところの【4】というところ、3.5が3なんですけど、全体を見たときに、この前のページのディープ・ディスカウント債の発行とかというのは、国内債券市場初とか、そういうところに、特にここはとても大きなお金を動かすところなので、この機構の評価自体とは関係ないんですけども、こういう形で積極的に最先端の金融技術とい

うか、そういう人たちと一緒にやっているというのはものすごく評価ができるところなので、とても高い評価をしています。

業務コストの縮減というのも、だんだん何年かたってくると一番苦しい時期だと思うんですけど、これは3.5ですけども、私はほんとうは4ぐらいでもいいのかなと。数字だけではなくて、時期を考えると、数字以上に頑張っていらっしゃるのかなという気がします。

逆に、広報のところは5ページ目のところと6ページ目のところなんですけど、ここの実績にお書きいただいたところは私も大変すばらしいと思って、特に利便増進事業とか、いいと思ったんですけども、その一方で、先ほどのホームページで募集したところに意見募集が1個もなかったということを考えると、多分皆さん、国民が知りたい情報、道路、どこが安いんだろうみたいなアクセスが来るんですけども、ホームページって、検索機能だけではなくて、先ほど高速道路の利用率が減っているという話もありましたけど、これから世論に対しても道路の必要性とか、これからは高速道路を維持していくことの必要性みたいなことの、道路の理念みたいなものを伝えていくのもホームページの役割だと思うんですけども、そういう点から考えると、便利な情報は並んでいて、みんなアクセスはするんですけども、こちら側が伝えたい、もうちょっと大きな話というのがまだ伝わっていないのかなということを考えると、広報のところは両方4というのは、先ほどの応募ゼロというのを考えると、ちょっとバランス的に両方4は重たいのかなというような気がしました。

【委員】 ただいまの点につきまして何か事務局のほうからご説明いただく点はございませんでしょうか。

ディープ・ディスカウント債に関しましては、5をつけた委員の方がおられます。私の知る限り、記憶はあまり定かではありませんけど、この分科会で5点評価は初めてだったということです。記憶はあまり定かではありませんけど。ということはディープ・ディスカウント債の発行が高く評価されているという点でございます。ただ、結果としてお一方だったものですから、その点で私案では4となっています。その後ろの【4】を【3】と同様に4と評価すれば、同じ4でよいのかというような点を勘案したものですから、原案としては3を提案させていただいたということでございます。また、広報の点については、ホームページへのアクセスがゼロだったということから甘いんじゃないかと判断しました。

【委員】 意見募集。

【委員】 意見募集ですね。意見募集に対して、意見がなかったということからすると、甘いのではないか。このようなご指摘があったんですけれども、これは委員の皆様方にご議論いただく題材ではございますが、何か説明として事務局のほうからあれば、先にそれを伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

【事務局】 意見募集については若干ももとの中期目標、中期計画の作り方が項目を繰り返し多岐にわたっているところがあって、そこはまた、次の中期目標をつくるときに考えなくちゃいけない課題だと思っているんですけれども、同じような項目が繰り返し出てくる。分野別に同じ話が何度も出てくるような構成になっていまして、確かに意見を聞くというときに膨大な書物になってしまって、聞きにくいのかなというのは、我々反省しております。

次回からは中期目標の構成でどれくらい改善できるかというのは別として、意見の聞き方についてももう少し工夫をしたいと思っております。そういう意味から言いますと、機構そのものの広報とは若干我々別なんじゃないかなというふうには正直思っております。もちろん業績評価に対する意見というのもきちんと取り組まなくちゃいけないんですけれども、機構の通常の業務における広報とはちょっと切り離して考えていただいたほうがいいのかなというふうに思っております。

【事務局】 ○○先生がおっしゃったのは、むしろ行政も含めた道路に携わる者としての広報のあり方、今まさに理念という言葉をおっしゃられましたけれども、そういうことかなというふうな気がいたします。行政としてどういうふうに道路について考えるのかということがまさに○○先生おっしゃるとおりで、道路局も含めて考えていかなきゃいけないことかなと思っております。

ただ、今○○が申しあげましたように、これは独立行政法人としての機構のホームページのあり方ですので、ちょっとその辺は見方を独立行政法人としてどうかという視点で見ただけだったらいいかなというふうな気がいたします。

【委員】 そのことに関連してともう一つあるんですけれども、国民の人たちの面倒をどこまで見るんだという話をちょっと考えておかないといかんかなと思うんですね。

話題は飛ぶんですけれども、1,000円割引を○○大学の学生、僕が持っているクラスの学生でどれくらい知っているかといったら9割以上ちゃんと知っていました。私はそれよりはもうちょっと高速道路に大きな影響を及ぼす国幹会議ですね。○○先生、苦勞されているんですけど、そのことを知っている学生って、1割にも満たなかったんですね。で

すから、〇〇大学の学生って、水準はそんなに低くはないと思うんですけども、それでもそれぐらいですから、あんまり100%とかということは、コストパフォーマンスのことを考えると、そういう目で考えてもいいのかなという気がいたしました。

ちょっと話題は変わるんですけど、次のトピックですけど、【3】と【4】の関係については、〇〇先生のご判断、全面的に支持いたします。5をつけたのは僕なんですけど、金融の素人なので、ノーベル賞級に見えちゃったもので……。やっぱり新しいということと経済情勢に機敏に対応されたということがすばらしいなというふうに思いました。そのことを高く評価したいと思います。

それとも絡むんですけども、【4】のところで、これは3に賛成なんですけど、ここでちょっと気になりますのは、平成20年度実績のところで一般管理費23.5%低減したけれど、調査研究費を除くと13.1%であるということは、調査研究費が相当削られているということですね。先ほどのディープ・ディスカウント債に踏み出したとか、先ほどもご意見を申し上げようかなと思ったんですけど、これからの予防保全の考え方をどう構築していくんだみたいなどころとか、いろいろな形での調査研究というのを国民共有の資産をうまく維持運営していくためには、やっぱり賢い選択をするためにも、非常に必要かなと思っていて、そこが若干不満ですので、3でいいのかなというふうに思いました。経営努力で費用は削減されているけれども、ちょっとバランスが悪いのかなというふうな気もしました。

【委員】 どうぞ。

【高速道路機構】 ありがとうございます。実は、調査研究費、私どもの組織の大きさに比べると、大変大きな予算を発足当初から認めていただいて、やってまいったんですが、残念ながら使い切れるような状況まで至っていないのがご指摘のとおりなんです。

私は、調査研究費をこの組織としてぜひ大きな金額が欲しかったのは、日本にとって高速道路とは一体どういう役割、機能、あるいは国際競争力との観点からどう考えていくべきなのかとか、おっしゃいましたように、リスク管理というところが日本の高速道路制度の場合には、ヨーロッパなどではパブリックがとるべきリスクとプライベートがとるべきリスクというのが非常にはっきりしているんですが、日本の場合は、基本的には起こったときに関係者でみんなよく話し合って最善の方法をとろうという制度になっているというところがあるんですが、それゆえにリスク管理とはどうあるべきかというようなことをもっと研究したほうがいいんじゃないかとか、あるいはアメリカなどで無料

でやっていた道路というのが、多分アメリカも有料化の話に変わっていく。それは高速道路というものが古くなってきて、安全なものとして使える道路というものを維持するために大変お金がかかる。そういうものの財源措置をどういうふうにするのかというようなことの論議が始まっていて、そういうこともぜひ日本のいろいろな人に知っていただきたいというようなことで……。

あるいは、日本の高速道路が大変傷んでおりますものの1つに過積載車両、つまり、道路が予定している以上に重い軸重の交通量が大変多い。そのために傷みがものすごく早いということで、その取り締まりが、実はE T Cなどの普及につれて、大変弱いものになってきている。そういうものをどうしたらいいんだろうかというあたりも調査したいというようなこともあって、実は予算をたくさんいただいたんですが、調査を公募でやってみて、名のある調査機関に幾つか出しましたけれども、正直言ってほとんど使い物にならないですね。手取り足取りいろいろなこととお話をし、注文をつけても、結果が大変お粗末と言わざるを得ないところで、ほんとうは公募よりも、ここはと思ったところとしっかりと組んで随意契約で調査しないとだめかなと思いつているんですが、そのことが1つ。

もう一つが、実は、調査というのは頼みっ放しでは全然だめでして、機構の人間が相当量関与しないと、いい調査ができない。そういう中で、例えば利便増進事業とか、目まぐるしい交通量の変化とかということが起こりまして、機構の少ない職員で頑張っていると思っておりますけれども、その中で、調査のところまでなかなか手が回らないというのが正直なところで、ご指摘されれば全くそのとおりだと思いますけれども、今後さらに頑張っていきたいと思っております。

【委員】 すみません。勝手なことを申し上げまして。すみません。

【委員】 ○○先生が○○大学の状況を話してくださいましたけれども、私の大学でも全く同じことで、有料道路事業とは何なのか、償還主義、あるいは公正妥当主義、便益主義とは何かについて、大学で初めて聞いたという学生が大半なんです。ですから、授業に出てくる学生はいいんですけれども、たまたまサボっている学生は大学に来てわからない。こういうことになりますので、情報に、認識に差があります。一般の人たちと国交省、ないしは機構の方々との間の認識に差があるということを前提にしたパブリックインボルブメントも考えなきゃいけないのかな、こんな感じがしないでもありません。

それから、調査に関しまして、実はいろいろなシンクタンクと組んでやっておられる。そのような報告書も私はちょうだいしているんですけれども、機構独自で文献を探してき

て、それを翻訳されてというような点に関しまして、大変適切な文献を選んでおりますし、また、翻訳自体がいいか悪いかというのは、また専門家の意見を聞いてみなければいけないんですけども、有料道路事業のあり方そのものを考える点では大きな問題提起をしているのではないだろうかという感じがいたします。その点でぜひ機構の中に調査研究のスペシャリストをより養成していただければ、そういう人たちとシンクタンクが組むことによって実りのある報告書が出て、そして、それが業務に生かされるんじゃないか、こんな期待が強くあります。

先ほど〇〇委員から問題提起いただきましたけれども、その点に関しましては、ほかの委員の方々、どのようなお考えでしょうか。

私が広報活動を私案として評価したというのは、毎年出てくるんですけども、高速道路ハンドブックがかつての国鉄時代の国鉄監査報告書に該当するのかなとの観点に立っているものです。監査報告書の場合はファンがおりまして、毎年ここは読みますよというような点はあったんですけども、それに比べるとハンドブックのほうはそういうファンが少ないかなという点で読みにくいとの批判がないわけではありません。ただし、資料集とすれば、非常に意味があるということです。

国鉄がJRになって、監査報告書に相当するような資料は全く出てこなくなった。その点、道路関係4公団が民営化するという点に関しまして、かつてあったJH年報に相当するようなものが欲しいというのが、学会での要望であったことを考えますと、そこを機構が担当してくれたということから、私はこれは結構なことだということで、このような原案を出させていただいた次第でございます。

【委員】 私もここで提示された点数でいいのではないかというふうに思いました。先ほどのファクトブックのところなども、4点の方が5人いらして、3点の方が3人いらっしゃいます。これは、1、2、3、4、5で1点刻みなものですから、4をつけるほどでもないが、しかし、3というのもどうしようかなというので、3と言っても、3プラスとかというふうな気持ちでおつけになった方が——勝手に私が忖度してもしようがないんですが、多いのではないかなと思います。そこで、よりやっていただきたいことというのは、変な話ですけど、いい評点をさしあげると、もっと頑張っていただけじゃないかなというふうに思います。

もう一点、先ほど〇〇がおっしゃった、調査研究の話でございます。私、昨日、別の独立行政法人で同じような話がございまして、これは政府全体の方針で契約の適正化という

ことで、なるべく随契はやめるようにという話なんでしょうが、そうすると、とんでもないことが起きまして、要は安かろう悪かろうという話になったり、逆に随契にしたいんだけれども、随契ができないとなると、非常に不透明な操作を行わざるをえないということになりかねない。これは機構へのお願いではないんですが、国交省の方で、随契であるべきものについては、きちんと説明責任を独立行政法人の側に課した上で認めるというふうな、少しフレキシブルな形でやっていただくほうがよりお金がよいふうに使われるんじゃないかなと思います。

調査研究費も、私も、役所関係が行う調査研究というのは、予算をとにかく消化しなきゃいけないみたいな形で今まで行われているところが多いと思うので、1回どんと減らした形で問題提起をなさったというのは非常にいいのではないかとこのように思います。これは国交省だけではないんですが、特に調査物とかいう人に依存するようなものについては、もう少し契約形態をフレキシブルに考えていただきたいと思います。

【委員】 ありがとうございます。〇〇先生のご指摘は、この分科会というよりはむしろ親委員会での課題なのかなというように思いますけれども、私もノウハウを積んだところと継続的に研究を進めるということの意味は非常にあるというように思いますので、それが仮にコストが高くて品質さえよければ、頭から排除するというのはおかしいというのかねがね思っていたところでございます。

いろいろご意見をちょうだいしましたけれども、基本的にはこの原案でよろしいというご意見が強かったように思いますので、もう一度ご確認させていただければと思います。この原案でよろしいかどうかという点のご判断をちょうだいしたいと思います。いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 ありがとうございます。それでは、この原案をもちまして評価書を木村委員長の方に報告させていただきます。

それでは、最後の議題でございます。業績勘案率の決定ということでございますが、まず、高速道路機構のほうから資料のご説明をちょうだいしたいと存じます。

【高速道路機構】 それでは、機構役員退職金を決定するに際しましての業績勘案率の案につきましてご説明させていただきます。昨年7月に退職いたしました〇〇前理事長代理、そして、〇〇前理事の2名が対象でございます。

まず初めの業績勘案率の算定方法につきまして簡単にご説明を申し上げます。資料3-

1から5でございますけれども、まずお手元の3-2のほうに役員退職金に関する閣議決定の資料がございます。3-2でございます。それから、3-3に総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会の分科会決定によります業績勘案率に関する方針、そして資料3-4に国土交通省の独法評価委員会決定によります業績勘案率に関する取り扱い方針をお示ししております。細かくは説明を省略させていただきますけれども、これに従いますと、1.0を基本といたしまして、国土交通省の評価委員会でご決定いただくということになってございます。

業績勘案率の算出の方法といたしましては、資料3-4の2ページ目にありますように、法人の業績と役員の個人的な業績を踏まえて決定するということとされております。この後資料3-1で個別の役員の勘案率に関する機構案をご説明いたしますけれども、本分科会におきましてご議論いただきました後、その結果を国土交通省の独法評価委員会の木村委員長を経まして、総務省の政・独委に通知いたしまして、政・独委のほうでこの結論に対して意見がないかどうかの審査を行うという段取りとなっております。

その際、1点、政・独委の審査の基準が参考ということで、資料3-5でございますけれども、おつけしております。最後のページをごらんいただきたいと思います。一番最後でございますが、ここにステージ3と左上に書いてございます個人業績の勘案に関するフローチャートがございます。これによりますと、役員個人の業績にかかわる特段の加算要因、それから役員の職責に係る減算要因、これを分けて、具体的に検討するようになっております。加算要因につきましては、ちょっと小さくて恐縮でございますが、※7というのが右の上のほうにございますけれども、個人のイニシアティブにより実現した業績かどうかというのをよくチェックする。一方、職責に係る減算要因につきましては※の9ということで、右下のほうでございますが、これにありますとおり、通常の見直し策にとどまらず、法人業務の根本的な見直しなどを行って、効率を格段に改善した場合など、減算すべきでない特段の事情が認められなければ、減算要因として勘案するという仕組みになってございます。この点を踏まえましてご議論いただければと存じます。

それでは、戻りますが、資料3-1をごらんいただきたいと思います。よろしゅうございましょうか。これに基づきまして、両役員の具体的な勘案率の案につきましてご説明を申し上げます。初めに、表紙をめくっていただきまして、1ページ目をごらんいただきたいと思います。まず法人の業績による勘案率につきましては1.0と書かせていただいております。この理由について申し上げます。機構は発足以来、中期目標の達成に向けまして

中期計画、年度計画に従いまして承継債務の確実な返済、高速道路資産の適切な管理、そして、積極的な情報開示ということで努めておりますとともに、組織、運営の効率化を図りつつ、金利コストの提言など業務運営の効率化に取り組んでまいったところでございます。

「なお」ということで、中段からでございますが、平成18年に民営化に伴います資産の承継評価につきまして、会計検査院からのご指摘もございましたけれども、これは旧公団時代に行われておりました資産の評価集計等に一部誤りがあったというものが、機構に引き継がれた後、18年度初めに発見されまして、会計検査院からの指摘を受ける前に、既に当機構みずからその修正に着手していたものでございます。これによりまして、納税額とか債務の額に影響を与えるものではございませんが、18年度決算におきまして、適切に修正を行うとともに、旧公団時代の轍を踏まぬよう、実質的な資産管理を行っていただいております会社の責任を明確にいたしまして、より厳正な資産管理体制の構築を図ったところでございます。

このような業務運営の結果、在職期間中におきます当機構の年度業務実績評価は17、18、19と各事業年度とも本分科会におきまして順調というご評価をいただいているところでございます。そういうことで、法人の業績による勘案率は1.0というふうにいたしております。

次に、法人の業績に付随しまして増減を勘案するという個人業績でございますけれども、下のほうでございますが、0.0としております。この理由をご説明申し上げます。〇〇前理事長代理は、当機構の草創期における業務全般を掌理する理事長代理ということで、理事長を補佐して、膨大な道路資産の一括保有管理のほか、45年以内に40兆円に及ぶ債務を確実に返済するという債務返済計画の策定、長期低利の資金調達による効果的なライアビリティ・マネジメントなど、旧公団とは異なる新たな組織・業務運営を軌道に乗せることに大きく貢献いたしました。

また、会社の経営努力による縮減額の一部を助成するインセンティブの仕組みを創設いたしました。運用を開始しましたほか、先ほどのファクトブック、こういった公表などの積極的な情報開示に取り組んだところでございます。

さらに、約1万キロの道路資産を将来にわたって適切に管理していく一環ということで6会社等と連携した大規模災害に対する防災体制も確立するなど、理事長代理としましてイニシアティブを大いに発揮して、多大な業績を上げたと考えております。

なお、繰り返しになりますけれども、先ほど申し上げました資産評価の修正の件に関しましては、旧公団時代の誤りが原因でございまして、かつ、納税、債務等に影響を与えるものではなく、個人業績に対する減算要因には当たらないのではないかと考えておりますけれども、仮に減算要因に当たるとしましても、これを契機といたしまして、理事長代理の指揮のもとで道路資産が機構に帰属する際に会社に対する二重チェックを要請いたしましたりとか、機構側でも実地立ち会い等も含めました道路資産データの確認というもののチェックシステムを構築する。そして、保有資産の体系的、計画的な実地の棚卸、こういうものも機構組織全体で協力しながらやっていく体制、こういったものを新たに整備いたしました。

こういうことで資産管理業務の抜本的な見直しと強化を行いまして、膨大な決算業務等についての格段の効率を図ったと思っております。しかも、こうした取り組みにつきましては最小限の組織、業務の効率化、コスト縮減も図りながら実施したところでございます。

これらの業績を踏まえすと、加算要因として考慮すべき事項はある一方、減算要因は見当たらないものというふうに考えてございます。しかしながら、独法全体のこれまでのいろいろな措置状況も勘案いたしますと、今回の評価対象期間においては加算はしないこととしました。したがって、これらを総合的に見まして、業績勘案率としては1.0という案を出したものでございます。

続きまして、3ページ目に〇〇前理事の業績を掲げてございます。同じく勘案率1.0というふうにしてございます。法人業務の欄は共通でございまして、省略させていただきます。個人業績の理由につきまして簡単にご説明申し上げます。

前理事長代理とともに果たしました業績も多くございますけれども、とりわけ草創期における経理担当の理事ということで、競争的な入札方式の導入などによりまして、財投機関では最大の年間3兆円に及ぶ資金の円滑な調達に尽力しました。それから、国内初の40年債という長期の40年債の発行に関しましては、国内で最も評価できる債券に対する賞である、ディール・オブ・ザ・イヤーの受賞の栄にも浴しております。さらに、国内外の格付会社から当機構は最高位の格付を取得しておりますとともに、投資家の拡大、資金調達の多様化ということで国内初のディープ・ディスカウント債や外債の発行に関しまして、在職中には――発行はその後でございますが、発行の先鞭をつけるということで、担当の経理面でのイニシアティブを大いに発揮しまして、多大な業績を上げたと思っております。

なお、資産評価修正につきましては先ほどと同じでございます。

これらの業績を踏まえますと、加算要因として考慮すべき事項はある一方、減算要因は見当たらないと考えられますので、先ほどの理事長代理と同様、これらを総合的に見まして、勘案率としまして1.0としたものでございます。

簡単でございますが、説明は以上でございます。何とぞよろしくご審議のほどお願い申し上げます。

【委員】 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、ご意見をお寄せいただければと存じます。いかがでしょうか。

私個人は、幅がある中で1点に収束しているという現実、これでいいのかなという素朴な疑問はあります。いいものはいい、悪いものは悪いというような評価がなければ、幅で論ずるという意味がないんじゃないかという気持ちが大変強いんですけども、独立行政法人の横並びで見えますと、大体どこも政府の要請に従ったような決定になっているというのが事実のようでございます。したがって、これは親委員会、あるいは政・独委での議論の対象になろうかとも思いますけれども、今年度の分科会におきましては、そこを踏まえた形の議論というのが必要ではないかなと、このように思っております。

今機構のほうからご説明いただきました勘案率の案でございますが、最もよく状況を知るのは機構の方々だろうというように思います。ただ、私どもといたしまして機構が出された案をそのままいいのかという点での審議は必要ではないかなというように思いました。本日、限られた時間なものですから、委員の方々にもこんな案が出ておりますけれどもということで、事前にご検討いただいたという状況でございます。

私自身、今ご説明いただきましたことからかんがみますと、お二方とも民営化という大変大きな動向の中で、その創成期に中枢としての役割は十分果たせたのではないかなというように思います。また、私どもの評価も平成17から19年度と順調、また、20年度もきょうの議論では順調ということになっております。

個人的業績を振り返ってみますと、6つの高速道路会社との債務返済計画、これは公団改革の最も大きな柱であったんですけども、これに対して顕著なリーダーシップを発揮しておられた。また、40年債、さらに先鞭をつけたという位置づけではございますけれども、ディープ・ディスカウント債の発行に対しまして、大変ご努力をなされたという点では年間3兆円に及ぶ長期低利の資金調達に関しまして土台を十分つくられたのかなと考

えます。また、工事費等につきましても、インセンティブ助成金制度を創設、そして、それを運営されているということ。また、情報公開も積極的にやってこられたという点では、お二方の業績は大変顕著なものがあるというように思います。

また、先ほど来出ております資産評価の誤りの点でございますけれども、実は、これは指摘される前に既に修正作業に入っていた。その後、会計検査院のほうから指摘があったということでございます。その評価、莫大な作業だというように聞いておりますけれども、そのもとは旧公団時代にさかのぼるということで、お二方の責任を問うというのには当たらないのではないかなと思います。また、そのことが機構の納税額や承継債務の額に影響があった、また、国民の負担に実損を与えたというものでもないというふうに判断されます。そして、平成18年度で適切に修正されて、再発防止のためのチェックシステムを構築されまして、平成18年度限りではないというような対応もとっておられます。

そのような点を勘案いたしますと、私も個人的には加算要因として考慮すべき事項は十分あるというふうに思っておりますし、また、減算要因もお二方の責任に帰すというものではないというように思います。その観点からいたしますと、加算要因に軍配が上がるんですけれども、冒頭申し上げましたとおり、独法全体の措置ということから考えますと、この分科会では1.0という機構の原案が妥当ではないかな、このように判断いたします。

また、きょうご欠席の〇〇先生にも事前にご意見をちょうだいしたところ、1.0が適切だと、こういうご判断をちょうだいしております。

ということで、1.0案、いかがでしょうか。

【委員】 すばらしい総括をしていただきました。

【委員】 いえいえ。それでは、業績勘案率につきまして、1.0で、本分科会は承認した旨を木村委員長にご報告するというにさせていただきますと存じます。

本日の議事は以上でございます。それでは、議事の進行につきまして事務局にお戻ししたいと思っております。

【長谷川高速道路経営管理室専門官】 長時間のご審議、ありがとうございました。本日の資料、大変多くなっておりますので、私どものほうから委員の皆様あてに郵送させていただきますので、ご希望の方は資料をそのまま残しておいていただきますようお願いいたします。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重ねてお願いいたします。

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 —