

第9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22年8月4日

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 道路局長が所用によりおくれて到着するということでございますが、定刻となりましたので、ただいまから第9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。本日は、当分科会委員8名全員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。

次に、前回の分科会後に日本高速道路保有・債務返済機構において異動がありましたので、ご紹介させていただきます。

最初に、辻原理事長代理でございます。

【辻原理事長代理】 辻原でございます。よろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 砺波理事でございます。

【砺波理事】 砺波でございます。よろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 友國理事でございます。

【友國理事】 友國でございます。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、早速ですが、議事次第に基づき進めさせていただきます。

初めに、西脇道路局次長から一言ごあいさついたします。

【西脇道路局次長】 次長の西脇でございます。局長が少しおくれておりますので、かわりまして一言ごあいさつを申し上げたいと思います。

本日は、お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。後ほど紹介があると思いますけれども、このたび新たに委員にご就任いただきました皆様方におかれましては、お引き受けいただきまして、まことにありがとうございます。改めて御礼を申し上げたいと思います。

冒頭、若干最近の状況をお話いたしますと、1つが高速道路の無料化の社会実験を6

月28日から始めさせていただいております。予算規模が1,000億円で、首都高速とか阪神高速を除きます有料の高速道路の約2割、1,626キロの延長の区間で実験を開始しております。1カ月以上たった現在の状況でございますけれども、無料化した高速道路の区間の交通量というのはおおむね2倍程度に増えているということで、一定の交通の転換が進んでおります。一方、並行する一般国道はもちろん、関連する町中の道路につきましても渋滞が減るという効果が出ております。一部、高速道路のほうに渋滞とかETCのバンの小さな事故等がございますが、それほど大きな支障は今のところ出ていないということでございます。

一方、地域活性化とか、その辺に対する効果でございますが、当然、観光の入り込み客が増えるとか、そういう効果がございますが、一方で現道の既存の商店の売り上げの問題とか、その辺マスコミでもいろいろ報道をしていただいているところでございますが、いずれにしても社会実験でございますので、並行する公共交通機関への影響とかCO₂の影響も含めて、プラス効果マイナス効果をきちっと検証していくということで、リアルタイムにも検証していきますし、ある一定の期間が過ぎれば総合的に評価をしていきたいと考えておるところでございます。

もう一つは、料金の問題でございます。新たな料金割引につきまして関連の法案を3月に提出し4月に案を発表したところでございます。いろいろ曲折ございまして、最終的に法案が継続審議ということになっております。大臣はいずれにしても国会審議も含めていろんな人の声を聞きながら最終的には総合的に国土交通省のほうで判断して決めるということでございますので、この点は今後の一つの大きな課題と考えているところでございます。

本日、2時間という予定で21年度の決算、業務実績の評価、それからちょうど第1期中期目標の区切りがつかしましたので、それについての業務実績の評価、退職役員の業績勘案率の決定ということでご審議いただくということでございます。いろいろ時間の限られた中でございますが、よろしくお願ひしたいと思います。

冒頭一言ごあいさつであります。よろしくお願ひいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 ありがとうございます。それでは、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、本日の分科会を含め、独立行政法人評価委員会の会議は原則公開とされておりますが、業績に関する評価にかかる会議は非公開とされております。このため、本日の議題のうち「平成21年度の決算」につきましては公開。「平成21年度業務実績評価について」及び「第1期中期目標期間の業務実績評価について」、それから「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。

議事に先立ちまして、前回分科会後に当分科会のメンバーに異動がございましたので、ご紹介させていただきます。お手元の委員名簿をごらんください。

まず、石田東生委員、梶川融委員におかれましては、本年6月9日より臨時委員から委員に就任いただいております。

また、前回分科会後、新たに就任いただきました委員をご紹介させていただきます。

上村多恵子委員でございます。

【上村委員】 上村でございます。よろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 井出多加子臨時委員でございます。

【井出委員】 井出でございます。よろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 太田和博臨時委員でございます。

【太田委員】 太田でございます。よろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 野本修臨時委員でございます。

【野本委員】 野本でございます。よろしくお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 続きまして、分科会長及び分科会長代理の就任についてご報告いたします。今般、新たに3名の委員が就任されたことに伴い、改めて分科会長の互選をお願いしましたところ、梶川委員に分科会長をお引き受けいただくこととなりました。また、分科会長代理については、梶川分科会長の指名により石田委員にお引き受けいただくこととなりましたので、ご報告させていただきます。

それでは、以降の議事の進行につきましては、梶川分科会長にお願いしたいと思います。

【梶川分科会長】 梶川でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員の皆様、非常にお暑い中お集まりいただきましてありがとうございます。
また、関係者の皆様もご足労いただき、ありがとうございます。

それでは、議事を進めさせていただきます。本日の資料について、事務局から説明をお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 本日の資料のうち、議事2、3及び4は、非公開であることから、資料は委員限りとしております。そのため、傍聴席には資料は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21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なく高速道路会社を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。

【梶川分科会長】 ただいま事務局からお話がありました参考資料の取り扱いですが、本分科会において委員限り、非公開とし、内容確定後速やかに機構より公表するというところでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【梶川分科会長】 ご異議がないということで、参考資料は非公開と決定させていただきます。

それでは、議事を進行させていただきたいと思っております。

議事（1）でございますけれども、平成21年の決算について高速道路機構からご説明をお願いいたします。

【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。決算についての資料でございますけれども、資料の1とそれから資料の1-2という2種類でございます。

まず、厚目の資料1-2でございますけれども、これは決算の承認申請に当たり、国土交通大臣に提出した損益計算書それからBSなど、財務諸表等の一式でございます。なお、機構の経理は高速道路勘定と鉄道勘定とに区分しておりますので、財務諸表は両勘定のほか、合算した法人単位の損益計算書及び貸借対照表も提出しております。

もう一つの資料の1-1でございますけれども、これは3枚ですべてでございますけれども、最初の2枚は法人単位の損益計算書及び貸借対照表を概要説明のため億単位で切り捨てて表示したものでございます。

それから3枚目はカラーのA4判でございますけれども、これは損益計算の構造を説明するために図表化したものでございます。

では、21年度決算の概要について申し上げます。21年度決算は、高速道路利便増進事業引当金が会計処理に大きく作用しますので、先にこの点を簡単にご説明したいと思います。先ほどのA4のカラー版をごらんになっていただきたいと思います。この資料は、20年度及び21年度決算の損益計算書の構造について図で説明したものでございます。詳細な説明は、時間の関係上省略させていただきますが、下段の21年度決算のうち、いわゆる貸方、収益・臨時益のところをごらんいただきたいと思います。21年度は1年間利便増進事業により、協定による貸付料は改定前は、左側でございますけれども、1兆9,368億円であったものから、改定後は1兆5,112億円と4,256億円の減額が予定されました。したがって、損益においても費用の支払い利息軽減分、左側でございますけれども、315億円を控除した3,940億円の減益が予定されることから、同額の利便増進事業引当金戻入を計上することにより損益を均衡させようとしたものでございます。

では、実際に損益計算書についてご説明したいと思います。A3の1枚目をごらんになっていただきたいと思います。経常費用は1兆4,615億円で、前年度より378億円減少しております。経費の大半は、道路資産の減価償却が大宗を占める道路資産貸付業務費9,039億円と債券、借入金の支払利息が大宗を占める財務費用5,058億円であり、この2目で1兆4,097億円と経常経費の約96%を占めております。前年との比較において、財務費用は556億円の減少となっており、これは国への債務にかかる21年度利息315億がなかったこと等が主な要因でございます。また、その下の道路資産取得関連費用は道路会社からの資産取得が大幅に増えたことに伴い大幅に増えてございます。

次に経常収益は1兆4,315億円で、前年度より3,611億円減少しております。経常収益の大半はその下の道路資産貸付料収入で、1兆4,137億円と全体の99%を占めております。この道路資産貸付料収入は、協定の計画額1兆5,112億円から変動貸付料適用分の975億円を減じた額でございます。なお、貸付料収入は、昨年より3,599億円減少しておりますが、収入実績に利便増進事業にかかる減少計画分を加算してみますと、20年度は1兆8,221億円に対し、21年度は1兆8,393億円と172億円と若干の増加となります。経常損益は299億円の損失となりました。なお、冒頭ご説明いたしました利便増進事業による貸付料収入の減額に充てる引当金戻入3,940億円は臨時利益に計上しております。臨時損失は5億円で、主なものは土地等の固定資産の売却損でござ

ございます。臨時利益は3,988億円となっております。主なものは、引当金戻入の3,940億円、談合違約金等の33億円、土地等の固定資産売却益11億円でございます。以上の結果、当期純利益は3,683億円となり、前年度より2,007億円減少しました。しかし、先ほどごらんいただきましたカラーの資料で、20年度の通常分と比較いたしますと213億円の増加となっております。減少の要因は、専ら20年度の債務承継に伴う臨時利益分2,220億円がなかったことによるものです。ちなみに過去の利益は、19年度は4,000億円、18年度は3,844億円でした。

次に、貸借対照表をごらんいただきたいと思えます。資産の部における合計は4兆1,747億円で、大半は道路資産及び鉄道資産の有形固定資産で、4兆8,023億円と全体の98%を占めております。資産は前年度末と比較しますと958億円減少しております。主な要因を挙げますと、有形固定資産が1,664億円減少しております。さらにこの内訳を申しますと、減価償却による減少が8,877億円、資産除却による減少が159億円、高速道路会社からの資産帰属による増加が7,433億円などです。

次に有価証券について、これはすべて譲渡性預金でございますけれども、上から3行目でございますけれども、510億円の増加となっております。それから貸付金、これは短期貸付金及び長期貸付金がございますけれども、あわせて218億円増加しております。主なものは、首都会社及び阪神会社に対する229億円の増加であり、その内容は国及び地方公共団体からの出資を財源とした新たな事業資金貸付が482億円の増加、それから工事完成による返済減少が253億円となっております。

次に負債の部をごらんください。負債の総額は3兆9,714億円となっております。この大半は、流動負債及び固定負債に計上している機構債が2兆6,906億円、同じく長期借入金が8兆1,077億円、合計で3兆7,983億円と全体の91%を占めております。また、負債は前年度末と比べて5,916億円減少しております。この要因として、機構債、長期借入金の償還返済による減少が3兆2,364億円、利便増進事業引当金の取り崩しによる減少が3,940億円。一方、機構債の発行による増加が2兆3,347億円。高速道路会社からの債務引受による増加が8,006億円が増減要因です。また、負債の部には、法令に基づく引当金として、機構においては、高速道路利便増進事業引当金と鉄道管理引当金の2つを設けております。

ここで債務返済状況について触れたいと思えます。負債のうち、有利子負債残高は、昨年度末と比べて994億円減少し、3兆6,320億円となっております。なお、債務返

済計画の有利子債務残高は、貸借対照表の債務を現金未払・未収金等が精算したものとして計算した後の金額ですが、計画値3兆1千1百4億円に対し、実績値は3兆4千4百52億円となり、計画値を5,661億円下回っております。

最後に、純資産の部でございます。総額は7兆6,033億円と、昨年度末と比べて4,957億円増加しております。この要因は、資本金においては、政府及び地方公共団体からの出資金の受け入れで1,282億円増加しております。このうち、先ほど申しました首都会社及び阪神会社への無利子貸付金財源としての482億円及び本四道路の債務処理にかかる財源としての800億円の増加でございます。

次に、資本剰余金においては、独法会計基準第86特定償却資産の減価償却により7億円の減少となっております。利益剰余金は、当期純利益分3,683億円が増加して、1兆7,736億円となりました。なお、21年度は中期目標の最後の事業年度ですので、積立金については、道路勘定においては当期の利益を含めた後の1兆7,721億円を新たな中期目標期間の積立金とすることとしております。また、鉄道勘定においては当期の利益を含めた後の14億9,200万のうち14億5,600万円を新たな中期目標期間の積立金とすることとし、残りの3,500万円を国庫に納付したところです。なお、機構の繰越剰余金、特に道路勘定の積立金は1兆7,000億円強と金額も多いことから、何らかの活用方策の財源として話題に上ることもありますが、機構の目的のとおり、減価償却累計額の約4兆円などとともに見合いの資金は債務返済の原資となっております。

以上、簡単でございますけれども、21年度の決算の説明とさせていただきます。

【梶川分科会長】 ご説明ありがとうございました。

それでは、ただいまの決算に関するご説明について、ご質問等ございませんでしょうか、委員の皆様。なかなか利便増進引当金等があつて、全体像が少しつかみづらい決算ではあると思うんですけれども、ご質問等、もしございましたら。

石田先生。

【石田委員】 済みません、教えていただきたいんですけれども、貸借対照表の固定負債のところの機構債を9,000億円ぐらい増やされて、長期借入金を1兆8,000億円ぐらい減らされた。そのことの効果が債務残高が減少しているということもあるんでしょうけれども、それ以上に損益計算書の中の財務費用の減少にきいているという理解をしてよろしいのでしょうか。

【吉田経理部長】 済みません、今の最初におっしゃった数字は、固定負債の数字をお

っしやられたのだと思いますが、ここの固定負債の数字は、実は1番の流動負債とあくまでも会計上、流動と固定資産に分けている関係なものですから、1年以内でありますと固定負債のほうから流動負債のほうへすべて引っ越しする関係がありまして、ちょっと固定負債のマイナス要因というのは、なかなか全体とは違いまして、いわゆる翌年度の償還分が流動負債のほうへ引っ越しをすると申しますか、表記上引っ越しをするというだけでございます。全体につきましては、どういたしましょうか、昨年度の流動負債部分が21年度の償還として上がってくると。当面の償還としては上がってくるという形になります。ちょっと済みません、答えとして。

【石田委員】 長期借入金が特に高いわけではないんでしょう。金利水準が。支払利息が。

【吉田経理部長】 3兆円の影響ということですか、済みません。

【石田委員】 はい。

【吉田経理部長】 3兆円の影響は、昨年の数字を見ないと、今、資料が手元にすぐに出てこないんですけれども、ほとんどは長期のほうで昨年は減額してございます。20年度において。問いに対して正しいか。私、質問の理解がちょっと正しくなかったのかもしれない。

【石田委員】 済みません、ちょっと素人なもので。ほんとうは素人だとか言っちゃいかんのでしょけれども。固定負債のところの構成を大きく変えようとしているという意思が読み取れるんですよね、機構債を増やして。

【吉田経理部長】 ああ、わかりました。

【石田委員】 長期借入金を減らすと。それは多分資金コストを下げるということを目指されてやっているのではないかと想像しているんですが、そういうことではないんですか。

【吉田経理部長】 今までは、22年度から異なりますけれども、21年度までは、いわゆる機構創設以来、新たな資金、要するに借りがえのための資金調達については、債券のみで行っておりました。ですから全体構成といたしまして、償還については借入金と債券、むしろ借入金のほうが多いんでございますけれども、調達は債券のほうだけやりましたから、当然借入金と債券の比率は、債券のほうに比重が高くなってございます。ただし、22年度から一部借入金も予定されておりますので、また若干は戻るかと思っておりますけれども、どちらかというとな全体的に債券の残高のほうが大きくなウエートを占める形には最終的

にはなろうかと思えます。

【勢山理事長】 済みません、ありがとうございます。ちょっとご説明が行き届いていないかと思えますので、若干補足させていただきますと、長期借入金というのは、専ら旧公団時代に調達した借入金でございまして、返済期日等々もすべてセットされておりました。たまたま今年比較的多額の金額が借入金の返済のところに出てくるという形でございます。一方、利息があれだけ減少いたしましたのは、借入金の部分の金利が特に高かったということよりは、全体の返済が進んだ結果、それから最近の非常に低い金利の中で金利負担が減ってきているということでございまして、借入金の減少が直接的な原因になっているということではないと思っています。

【石田委員】 とすると、固定負債のあり方いかんにかかわらず、資金コストは非常に低レベルなところが実現されていると理解してよろしいですか。

【勢山理事長】 はい。

【石田委員】 ありがとうございます。

【梶川分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご質問、ございませんでしょうか。上村さん。

【上村委員】 ただいまのご報告でございますと、有利子の負債残高も予定よりも5,661億円下回っており、早く返済が進んでおるということで、財務的には順調に推移していると思います。今、石田先生がご質問なさったのとちょっと関連なんですけれども、機構の場合には、やはり金利の水準というのが一番大きなポイントではないかと思うんですが、今、平均で言いますと、大体どれぐらいの金利水準で21年度などは平均しますと、こういった金利水準なのか。

【勢山理事長】 さすがに高金利の時代に借り入れたものの返済がほとんど終わってきておりますので、20年度に比べましてそれほどは下がっていないのですけれども、1.62が1.59に下がったというのがすべての債務残高の平均コストでございます。機構の場合には、将来の金利高騰リスクが非常に不安なものですから、比較的長期のものを金利の低いうちに調達しようということで、ここずっと取り組んでまいりましたけれども、最近の金利情勢があまりに低いものですから、22年度からは少し短いものも調達することによって、さらに全体の資金コスト、年間の負担額としては下げるような努力も始めているところでございます。

【上村委員】 今、おっしゃられましたように、金利に関しましては、また今、さらに

低くなりつつありますが、しかし、あんまり正常な低さとも思えませんので、またぜひ、そういう長期的視野も絡めながら考えていくということも大事ではないかと思えます。

それに絡んでもう一つ、資産運用というところも少しでありますけれども、金額上がってきておりますが、これは例えばどんなふうに戻しておられるのでしょうか。どれぐらいの原資をどれぐらいで回していらっしゃるのでしょうか。

【吉田経理部長】 資産運用というのは、ほとんどはNCD（譲渡性預金）でございます。1回のロットが百億単位で千数百億単位まで。今、一番大きな運用でも債券等の大きな償還が来るまでの期間でございます。ただ、金利、特に普通預金、NCDの金利とも1年前と比べると非常に低い率になっておりまして、一昔前ですと普通利息が0.2%だったものが今、0.04になり、一けた違う数字になっておりまして、なかなか資産運用での収益ということになりますと、かなり少ない金額になっているという状況でございます。

【勢山理事長】 済みません、またちょっと補足させていただきたいと思うんですが、資産運用と言えば聞こえがいいんですけども、実は私どもの資金調達は、年間を通じて余分な資金を調達するということはしておりませんで、すべてその期に必要な金額のみを調達する。ただ、年間を通じて3兆円ぐらい、大変大きな金額になるものですから、年間に分散してなるべく均等に調達するというをやっておりますものですから、期の途中においては、どうしても余剰資金が例えば1兆円とか出てまいりますものですから、それを非常に短期の運用をしているというのが資産運用の実態でございまして、しかも運用の中身は法律で私ども非常に限定されておりまして、その中で極めて短期な運用の中で有利なものを求めてやっているという結果でございまして、あんまり資産運用というほどのことは実際やっておりません。

【上村委員】 わかりました。

【梶川分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

【太田委員】 太田でございます。一応内容は理解しているつもりですが、確認のために質問させていただきます。21年度3,683億円の当期利益で、役員さん、常勤職員さん含めて100名以下の体制で1人当たり36億円の当期利益が出ていると、貸借対照表だけ見るとついつい誤解されてしまう。これは独法の会計基準に従ってやっているから、どうしても仕方がないのですが、それは2枚目の下書いてあるように、減価償却累計額と一緒に含めて債務返済の原資となっているという理解でよろしいのでしょうかというのが

第1点と。第2点目は、そのすぐ上のところに書いてありますけれども、債務返済の原資となって実際債務を返済されていると。その結果として、期末の計画値と実績値を見ると、計画値のほうが5,661億円下回っているということは、計画よりも先行して5,661億円の借金の返済を進んでいるということなのかというのが2点目です。3点目は、このように順調に債務が返済されている要因は何かということですが、先ほどのお話ですと、金利が下がったからという外生的な要因もあろうかと思いますが、それ以外にも何か機構のほうで、先ほどいろいろ借入の方法、資金調達の方法、工夫されてコスト削減図られているという部分もあろうかと思いますが、特に機構のほうで意識されている点があったらご教示いただければと思います。

【勢山理事長】 ありがとうございます。まず1点目の利益剰余金、大変多額な金額になっていて、それが減価償却費に相当する金額とともに債務返済に回っているという、なお書きが正しいかというご質問だと思いますが、おっしゃいますとおりに、独法会計基準は、今、民間並みの財務諸表をつくるということになっておりますから、かつては償還主義の財務諸表だったんですけれども、どうしても利益というものを一たん計上しまして、その利益に見合った資金及び減価償却費は現金を伴いませんから、その余ってきた現金と合わせて債務返済に回っているという構造にあるものですから、どうしても見かけ上、利益剰余金が大きくなるということで、先生のご助言もいただいておりますけれども、いろんなところで、なお書きのような利益剰余金が多額にあるけれども、すべて債務返済に回しておりますということホームページ等も含めてなるべくご理解を得られるような努力をしているということでございます。

それから2点目の5,600億円というものが進んでいるというのは主にどういう要因かというご質問と受けとめてよろしゅうございますでしょうか。実は、さまざまな要因がございますけれども、非常にざっくり申し上げますと、貸付料収入のほうが計画時に比べまして、この4年半合計いたしますと1,500億円ぐらいたったと思いますが、1,500億円強、むしろ少し少ないという状況でありました。1,538億円足りなかった。一方、金利水準が非常に低かったものですから、そのおかげがありまして、この4年半の間の支払利息は3,086億円計画より少なかったということが起こりました。したがって、差し引きここで1,500億円ぐらいのいわば経費のほうが少なくて済んだというところが1つ。それからもう一つは、各会社が資産を修繕も含めまして、いろいろな資本的な投資をされるところで経営努力をされていただきまして、大体実質1,040億円ぐらいのこ

れまで機構のほうに資産をお渡しいただいたものの価格が、1,041億円ぐらいのいわば節減といいたいでしょうか、そういうことが起こっておりまして、あわせまして、2,500億円ぐらいはほんとうに実質的に債務返済が多くできる原資になっています。したがって、5,600億円との差額はあと3,000億円ぐらいございます。これは災害を見込んで1年目に一応45年分全部積んでおいたとか、あるいはスマートインターチェンジを長期間をかけて建設する部分を比較的前倒しで債務が来るだろうという前提に置いておいたというものの入り繰りのようなものでございますから、今後節減部分は別にすれば、そういうものがまた将来出てくるという部分というのが残りの3,000億ぐらいという、非常にざっくりした申し上げ方ですけれども、そのようにご理解いただければ5,600億進んでいくところの主な要因ということだと分析をしております。

【梶川分科会長】 よろしいでしょうか。

【太田委員】 はい。

【梶川分科会長】 ほか、ございませんか。特にならぬようございましたらば、議事を進めさせていただきたいと思っておりますけれども、平成21年度の決算について皆様のご質問はございましたが、大臣へ具申すべき意見というのは特にはないということで委員の皆様よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【梶川分科会長】 ご異議がないということで了承させていただきまして、ありがとうございました。

それでは、平成21年の決算については、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家田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(1)決算に関しましては、終了させていただきます。

続きまして、議事(2)平成21年度業務実績評価及び議事(3)第1期中期目標期間の業務実績の評価について審議をさせていただきます。

業務実績の評価にかかわる審議につきましては、申しわけございませんが、冒頭説明があったとおり非公開となっておりますので、ここで傍聴の皆様方のご退室をお願いいたします。

(傍聴者退室)

【委員】 よろしいですか。それでは、議事を進行させていただきます。

まず、平成21年度の業務実績評価の審議に先立ち、本年3月に高速道路機構として初

めて策定した中期計画が終了したところでありますので、高速道路機構より第1期中期計画期間における機構の業務実績について総括していただければと思います。よろしくお願いいたします。

【高速道路機構】 かしこまりました。まず、私のほうから第1期中期期間におきます、ごく簡単な全体像をご説明いたしまして、その後で〇〇のほうから21年度決算に関連して開示いたしますこともあわせて、ご報告をさせていただきたいと思っております。

お手元に別冊で第1期中期目標期間における業務実績のポイントという2枚紙、A4の2枚でございますけれども、お手元にあると思っておりますが、ございますでしょうか。大体皆様のお手元の右肩の一番下ぐらいにあるような感じのところだと思います。ありがとうございます。

これをごらんいただきながら、お聞きいただければと思いますが、まず、債務の確実な返済というところで、先ほどちょっとお話しさせていただきましたけれども、貸付料収入は、ここがございますように、1,538億円ほど計画値より少なく、4年半の期間全体では8兆1,576億円の収入がございました。一方、最大のコストでございます支払利息につきましては、3,004億円ほど計画値より下回りまして、4年半で2兆5,706億円ということになりましたので、この差し引きで1,500億円ぐらいのお釣りが出ているということになっているということでございます。こういうこともございまして、グラフに書いてございますけれども、機構の発足時には37兆4,000億ございました有利子債務残高は、これが計画ベースの数字でございますけれども、21年度末で30兆4,000億と、決算水準に現金等の修正を加えたものがこの数字ということで、まさに7兆円ほど債務が減っております。この内訳をごらんいただきますと、債務の純減というところで4.1兆円ということで、これも内訳を言いますと貸付料等をもって充てて減ってまいりましたところが6.1兆円。一方、その間いろいろな新しい道路等も供用されることになりましたので、引き受けました債務が2.0兆円ということで、差し引き4.1兆円債務が業務本来のところでは減っていると。それに加えまして、いわゆる利便増進事業によりまして、国へ承継いたしました債務が2.9兆円、主な目的等はここにそれぞれ内訳が書いてございますけれども、スマートインターチェンジの整備も含めまして2.9兆円が減ったということで、それはグラフで見ますと19年度から20年度にかけて大きく減っているというのが、そういう効果ということになっております。

2枚目のほうをごらんいただきたいと思っておりますが、高速道路の保有状況でございます。

ごらんいただきますと、供用延長が機構発足時には8,954キロでございましたものが21年度末で9,367キロということになっております。これは436キロ新規供用いたしまして、一方無料開放によりまして23キロ、3つの道路でございますけれども、無料化をいたしまして、この差し引き供用延長が9,367キロになったものです。この間に主に供用いたしました道路が、ここに書いてございます新名神、それから東海北陸道、飛驒トンネルなんかが入っているところです。それから首都高速の中央環状新宿線、それから第二京阪といったようなところが新たな供用ができたということでございます。

機構のもう一つ大きな責務に道路管理者にかわりまして権限を代行するというところでございます。この4年半の期間の占用許可の件数、通行の禁止制限等の件数、特殊車両の通行の許可の件数はそれぞれごらんいただきましたような数字を処理してきたということでございます。それから、いわゆるインセンティブ助成、建設等の際に、修繕も含めませんが、コスト削減を促す仕組みを構築いたしまして、いわゆる助成制度でございますけれども、会社のほうでも積極的にお取り組みをいただきました。その結果、54件、この期間に認定をさせていただいて、既に工事等が終了した30案件につきまして、金額にすると3億1,000万ほどでございますけれども、助成金を交付済みになっているということでございます。それから、ここには書いてございませんけれども、会社のほうにもいろいろご協力をお願いし、ご同意もいただきまして、いわゆるアウトプットで会社の経営を管理するのではなしに、アウトカムでぜひ管理をしていただきたいということで、報告書の中にも入れておりますけれども、アウトカム指標による経営管理、目標化ということもしていただきまして、それぞれお取り組みいただいて、最後のほうは渋滞時間だけは少し利便増進事業等の影響で増えましたけれども、それ以外のところは非常に順調にお取り組みをさせていただいていると思います。

3番目の業務運営の効率性と透明性の確保のところでございますけれども、私どもの一般管理費の総額、17年度の基準値で21億円という金額でございますけれども、これが目標値といたしましては4%を21年度末現在で削るということだったんですが、これが調査費を含めると32.6%、調査費を除きますと13億3,500万という水準で16.5%の削減ということで、相当大幅な削減が実現できたと思っています。なお、1点だけ調査費について申し開きをいたしますと、積極的な調査をやりたいということで、外部委託等もやりましたけれども、相当に機構の職員の手間をかけないと実は委託のしっ放しではいい調査ができないということが大変はっきりしてまいりまして、私どもの職員が割け

る範囲で調査に取り組もうとした結果、残念ながら金額的にはあんまり大きなものが進まなかった。ただ、内容的には先生のところにもお届け申し上げているかと思えますけれども、外部に発表するレポート、あるいは内部だけで使うような調査といったものも相当のレベルのものができたかなと思っております。それから、いわゆる随意契約の見直し等につきましては、〇〇先生にもお世話になっておりますけれども、契約監視委員会等も通じまして、現在では競争性のある契約、履行できるものは100%競争性のあるものに移行しているという実態でございます。それから情報開示につきましても、目標といたしましたホームページのアクセス件数10%増というのを大きく上回しまして、75%増ということで、これもいろいろな利便増進計画等々のおかげもあると思えますけれども、大変たくさんのホームページアクセス件数をいただいているということでございます。

それからここには書いてございませんけれども、やはり大規模災害、地震等の大規模災害のときのビジネス・コンティニューイティ・プランというものをぜひつくっておく必要がある。とりわけ私どもの場合は、決められた日時に極めて多額の元本及び利払いをしないと経済市場に大変悪影響がございますので、どういうことが起ころうと私ども元本と利払いを継続できるようにということで、関西業務部が幸いございますものですから、東京でできなくなったときには関西業務部で直ちにそこで実行できるように訓練も含めまして、いつでも対応できるようなところまで現在来ております。

非常に簡単ではございますけれども、この中期期間に到達したようなことについてご報告させていただきました。

引き続きまして、〇〇のほうから、よろしゅうございますか。

【高速道路機構】 それでは、高速道路機構〇〇でございます。座って説明させていただきます。皆様方のお手元、資料で多分一番下にあるかと思えますけれども、平成21年度の決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報という参考資料がございます。お手元にありますでしょうか。参考資料と右上に書かれました一番上の表紙を外していただきますと、中は説明の本文と少し厚目の別添資料がございます。債務返済の状況、あるいは財務諸表の追加情報など、5つの内容につきまして、順にご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、本文1ページおめくりいただきまして(1)のところでございますが、決算ベースの債務残高につきまして21年度の推移、そして、債務種類別の推移をお示ししております。上の表を見ていただきますと、債務残高、A欄がございますが、期首の31兆3,

801億円から一番下の段には期末の31兆2,870億円ということで約931億円、残高が減少いたしております。

次の2ページ目(2)でございます。こちらには資金調達の明細を示してございます。合計で2兆3,348億円の調達を行っております。今年度も期間10年を超えます政府保証債ですとか財投機関債あるいは独法初の30年の外債といったような債券を発行いたしまして、金利上昇リスクの軽減に向けて低金利の間に長目の資金を調達するように努力をいたしております。

その結果、有利子債務全体の平均資金コストとしては、3ページの(3)の表をごらんいただきますと、機構発足時には、1.80%のコストでございましたが、下の欄の21年度末には1.59%まで下がっております。また、21年度の資金調達実績を債務返済計画で設定しております調達コスト、21年度は4%になりますけれども、これで計算して比較いたしますと、約6,766億円の支払金利の縮減につながったと試算されます。

続きまして4ページ目(4)でございます。ここから債務返済計画の計画実績対比になります。2段目の段落でございますように、債務返済計画の数値と決算の数値との間には消費税や現金の扱いなど一部異なるところがございます。決算の数値に所要の修正を加えました数値を計画実績対比では用いております。4ページの表、21年度における債務残高の計画と実績を一覧表にしております。21年度期首におきまして、全体で債務残高の実績が計画を4,318億円下回っておりましたけれども、合計欄の一番下を見ていただきますと、22年度期首、つまり21年度期末には、実績が計画を5,878億円下回っており、かつ、右のほうを見ていただきましても、すべての債務返済計画で残高の実績が計画を下回って△がついております。また、21年度期首から期末への動きを見ましても、債務残高を計画の31兆7,563億円から、下の31兆6,812億と計画上751億円減少させるというものでございましたが、実績を見ていただきますと31兆3,246億円から31兆935億円へと、2,311億円減少させることができました。

続きまして5ページを見ていただきまして、全体を俯瞰いたしまして計画と実績の差異の要因につきましてお示ししてございます。3段落目ほどから債務残高の計画と実績の差異が幾つか書いてございまして、先ほども話があったかと思っておりますけれども、会社からの引受債務に差異が生じる理由としましては、計画上の引受年度と実際に引き受ける年度が異なる事業がありますことや、開通時期の遅れている道路といったような関係がございまして。また、収入のところを見ていただきますと、景気の低迷によりまして貸付料の減少、

あるいは4車線化事業の実施見直しによりまして、当初計画しておりました国への資産売却収入がなかったことで差異が生じております。また、支出のところは、支払利息の減少によりまして支出が減ったという状況が主だった理由かと思えます。

また、少し厚い別添資料をもう一つお配りしてあるかと思えます。細かくは説明を省略させていただきますけれども、3ページ以降に機構と会社分の2つの部分から構成されます債務返済計画につきまして、計画実績対比の情報もご参考までに載せております。全部で12組ございますが、このうち3ページ、4ページ、見開きのところでは機構分と会社分の45年分の計画の合算数値、それから5ページ、6ページ、先ほど本文で概要について説明いたしました21年度の計画実績対比のもう少し詳しい総括表、それから7ページ以降31ページまでにすべての債務返済計画ごとに一つずつ21年度の計画実績を機構分と会社分につきまして対比をして差異の説明もつけておりますので、また後ほどごらんいただければと思えます。

それでは、時間の関係もございますので、本文にお戻りいただきまして、7ページをごらんいただきたいと思えます。7ページからは財務諸表の追加情報でございます。(1)に機構の財務諸表を債務返済計画単位に編集し直しましたセグメント情報につきまして書いてございます。7ページ上の表が損益計算書の概要、そして下の表が貸借対照表の概要でございます。損益計算書では、当期利益のところを見ていただきますと、首都高、阪神高速、本四が赤字になっております。また、下の貸借対照表を見ていただきますと、阪神高速の阪神圏につきまして債務超過の状況でございますが、この説明も少し書いてございませうとおり、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、債務返済については進んでいくものと見込まれると考えております。

8ページに行きまして、(2)は、全国路線網に関しまして、さらにNEXCO3社、東、中、西の所管に分けた内訳の試算もつけてございます。この中でざっと見ていただきますと、中日本会社の経常費用ですとか総資産、総負債が小さくなってございますけれども、全国路線網では各会社の貸付料で返済をいたします債務というのは、将来の建設に必要な債務を織り込んで試算していることから、例えば、今建設中の第二東名のような今後の建設計画が多く残っている中日本会社などでは、現時点での債務が小さく、このような差が見えるということでございます。

次に9ページでございますけれども、(3)の6会社、連結ベースの財務諸表の一覧。そして(4)機構と会社を合わせました資産と負債の状況。それから(5)営業中高速道路

の路線別の資産価額、再調達原価につきましては、例年どおりの記載でございますが、時間の関係もございましたので説明は省略をさせていただきたいと存じます。

続いて高速道路の収支関連情報を載せてございます。11ページをごらんください。冒頭(1)につきましては、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しまして、会社の計画管理費、そして機構が払う支払金利の合計の割合を試算したものでございまして、具体的な数値は別添資料の49ページに記載をしております。49ページの表をざっと見ていただくと、一番右の欄に収支率がございます。供用後まもなくネットワークも完成していない阪神高速の京都圏、真ん中よりちょっと上のところですけれども、ここを除きますとほかのすべてのセグメントでは100を切っておりまして、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。

それから本文の11ページ中ほどからは、(2)として路線別の料金収入から会社の管理費を除いた営業収支差を載せてございます。そこに表がございますけれども、営業収支差A-Bは、全路線合計では約1兆4,069億円のプラスとなっております。

また、路線別の上位10路線についてご参考までに一覧表を12ページの上に載せてございます。この営業収支差がプラスであるということは、その路線が会社で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を意味しております。交通量などを含めました各路線別の詳細情報につきましては、別添資料の50ページ以下に掲載をいたしておりますが、説明は割愛をさせていただきたいと存じます。

本文12ページ中ほどからの(3)でございますが、金利の路線別配賦の試算値でございます。これも例年同様、営業収支差による按分とそれから資産価額按分の2つの試算を行って、その結果の一覧を、別添資料55ページ以下に記載をいたしているところでございます。

それから、次に14ページに進ませていただきます。建設・維持・管理の状況でございますが、(1)建設コストの計画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、そしてその差異があれば、その説明をつけています。これにつきましては、ざっと言いますと、すべて限度額を下回る引き受けとなっております。また(2)管理コストに関しましては、会社情報の総括になりますけれども、維持修繕費あるいは管理業務費などの差異については別添資料のほうに理由を付してございます。全体としては、各社とも計画値を下回る実績になってございます。それから(3)高速道路利用者の視点に立つ

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、先ほど〇〇からも話が出ましたとおり、渋滞による利用者の損失時間ですとか、あるいは走行の安全性を示す死傷事故率とか、そういった7つほどの指標につきまして、計画と実績の対比をつけてございます。これらの詳細につきましても、時間の関係で大変恐縮ながら、省略をさせていただきますが、別添資料の67から69ページに載せさせていただきますのでございます。

最後に15ページになります。道路資産の保有及び貸付状況について、21年度末の総保有貸付延長は、1万16キロとなっております、機構では各種台帳等の整備、更新をいたしているところでございます。

今後はこれらの資料をもとに例年同様、今年度版のファクトブックなどを作成いたしまして、引き続きいろいろな情報公開に努めてまいりたいと存じます。

大変省略しまして恐縮でございますが、私からの説明は以上でございます。

【委員】 ご説明ありがとうございました。業務実績の評価に関連するものでございますので、今回、第1期の事業実績の概要及び決算に合わせて開示する高速道路事業の関連情報について、ただいま、ご説明をいただいたところでございます。

それでは、ただいまの説明について、何かご質問等ございませんでしょうか。また、議事(2)、(3)の評価との関連で今のご質問に関連する事項ございましたら、その段階でご質問いただいても結構でございますが、何か今、評価に入る前にご質問があれば。委員の皆様。

では、今の段階で特段ないようございましたら、予定の時間も超過しておりますので、議事のほうを進めさせていただきたいと思っております。

それでは、議事(2)平成21年度の業務実績評価及び議事(3)第1期中期目標期間の業務実績評価に入らせていただきます。

まず、その前に平成19年12月24日に閣議決定され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・マネジメント等に係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、この意見募集を行われていると思うんですが、その結果についてご報告をいただきたいと思っております。

【事務局】 お手元にお配りした資料の2-2とそれから3-2をごらんいただきたいんですが、平成21年度の業務実績報告書とそれから第1期中期目標にかかる事業報告書について、期間は7月20日から8月2日までということで国交省、それから高速道路機

構ホームページにて意見募集を行いましたけれども、両方とも残念ながら意見はございませんでした。

以上、ご報告させていただきます。

【委員】 ありがとうございます。

それでは、業務実績評価の審議を進めさせていただきます。まず、業務実績評価の方法でございますけれども、各委員別に個別に評価をいただいた上、原案を作成する方針としております。各委員の皆様、ご多忙中に事前評価をお願いいたしまして、お忙しい中、評価していただいたことをこの場をかりて御礼申し上げます。各委員に評価していただきました内容をもとに、原案を作成させていただきましたので、まず初めに議事（２）の平成21年度の業務実績評価の原案について、お話をさせていただければと思います。

お手元資料2-3でございます。この評価、また原案の方針でございますけれども、基本的にはお手元資料を見ていただく各評価それぞれの方の評価結果というものが出ておりますけれども、私もこの中のメンバーとして加えさせていただいて、その後皆さんの評価結果を見て、それぞれ原則的には多くの意見の集約するところで原案をつくらせていただいたということにさせていただいております。ここでは、数項目その中でご説明をし、ご意見をいただく項目というものを考えさせていただきまして、基本的には意見が多少分かれぎみのものであるというところについて、項目を選びましてご説明をさせていただければと思います。

まず、21年のこの実績評価の中では、3ページの第3の業務コストの縮減という項目でございます。これは業務運営のコストを縮減していただいたという21年の実績に関しまして、評価結果見ていただきますとおわかりのように、Sが4人、Aが4人というふうにAとSが同数になられているということでございます。私としましては、実績に書かれているように、これは17年比準でございますが、先ほどのご説明にもあったように、32.5%の削減、また研究費というのはある意味裁量経費でございますので、それを除いたとしても16.5であると。また、当年度単独で見ましても4%以上の縮減ということで、ご努力がある程度継続的にしていただけているのではないかとということで、本年度SとAと同数だったんでございますけれども、Sという評価をさせていただいてもいいのではないかとということでSと評定案をつくらせていただいたということでございます。

項目それほど多くないので、その次の項目も含めてご説明をさせていただければと思います。続きまして、16ページに飛ぶんでございますけれども、16ページの③、③とい

うのは、予算の項目の1の③でございまして、資金調達にかかわる金利のコストの低減及び徹底した業務コストの縮減により債務返済以外の支出を抑制しているかどうかということでございまして、やや先ほどのお話ともダブるところではあるんでございますが、ここもSとAが同数ということになっております。それで、この項目は、少し戻ってしまって恐縮なんですけれども、先ほどの2ページの③という部分に債務返済にかかわる借換資金の安定的確保や金利コストの低減のための調達の多様化、適切な処置を講ずると、多様化に適切な措置を講ずるという評価項目があるんでございますけれども、これに関しては、評価委員の皆様全員がSという一定の効果をご努力を評価しているということでございまして、この前にご説明した経費の削減及び今ご説明した③番目という評価との、やや整合的に考えさせていただきますと、このSとAという4名、4名で分かれたんでございますけれども、これに関しても一応原案としてはSというところで特に調達等に関しましては、工夫があったということもございますので、Sでどうでしょうかということが、21年の実績評価でのほかにすべての項目順次ご説明すればよろしいんでございますけれども、多くの方がかなり1つの評価に収れんしておりますので、あえてご説明する項目はこの2つということでご意見等伺えればということでございます。

今の2つの項目に関しまして、何かご質問、ご質問といっても私が答えられるものではないかもしれませんが、ご意見ございますでしょうか。先ほどのご説明との関連というものもあるんでございますけれども。

〇〇委員、よろしく願いいたします。

【〇〇委員】 3ページ目の業務コストの縮減のところ、私、多分Aをつけておるんですが、これは高速道路機構から丁寧にご説明をいただきまして、調査費ということでAをつけちゃったんですが、多分ご説明いただくのはこれで2回目なんですけど重々よくわかっております。そういう意味では、今、〇〇委員がおっしゃったようにSでいいのかと。私、Aをつけましたけれども、もし必要でしたらAをSに変えることも十分可能でございますので。言いたいのは、調査研究費のところでございますけれども、非常に高質の、私自身にしてもすごく勉強になるレポートを送っていただきまして、非常にありがたいと思っております。ですから、ああいう努力をどこかで業務評価の中に入れられないかと思うんです。人件費でもないですし、調査コストの縮減ということでもないんですが、ああいう皆さん少ない中で非常に質の高い業務を資金調達にしろ、研究調査業務にしろ、あるいは維持管理業務にしろ、あるいは新しいメカニズムを開発する業務にしろ、行っておられると

思うんですが、今のこの形ではなかなかそういうのを評価しにくいということもございまして、どこかでそういう業務の質の高さというのは確実に上昇していると思うんですけども、そういうことが何かうまくできるような評価の形があればいいのにと、感想でございまして、具体的な提案でなくて申しわけございませんけれども、そういうふうに思います。

【委員】 むしろ、特段のご努力を評価できる形の評価がということでございましてね。ありがとうございました。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 はい、〇〇さん。

【委員】 原案は、私もどっちにつけたか記憶が定かじゃないんですけども、多分平成21年度につきましては、3ページ目の業務コストはAにしたのではないかという記憶がございまして、Sということで異論はございません。今、〇〇委員がおっしゃったこととある意味で重なって今後のこととございまして、評価項目が重複している箇所が幾つか見られますが、この点がいつも気になっています。中期目標で一区切りつきましたので、次は重複の箇所をもう一回見直していただきたいと思います。また、数字の評価が一番簡単で〇〇委員がおっしゃったようなクオリティーを評価するというのは、なかなか難しいことではありますが、これからは、クオリティー、質が上がったということを何とか新しい評価項目に加えるというふうに工夫をしていただければと思います。ただ、私、評価項目の数自体増やすということは、はっきり申し上げて反対でございまして、100名いらっしゃる組織で評価疲れというのが私は一番非効率の上ないと思いますので、なるべく重複するものは切ってとお願いしたいと思います。

【委員】 ありがとうございました。

ほかにご意見ございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 私も3ページのところのコストの縮減は当初の評価はAだったんですけども、Sにしようかどっちにしようか非常に迷って、心の中には3.5があればいいと思っていたところですので評定案のSに特に異論はございません。それから16ページのほうは、私はもともとSの評価でしたので、これも評定の案に特に異存はございません。

以上です。

【委員】 ありがとうございました。意見が少し分かれた部分、個別に評価していただいた先生方、今の原案のほうでむしろ個別評価も訂正してもいいというぐらいのご意見で

ございますので、一応この原案ということでお諮りさせていただければと思いますが、これではよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 ありがとうございます。それでは、この原案のままで評価調書を国土交通省独立行政法人評価委員会の家田委員長にご報告をさせていただきます。

本年は、中期計画の最後ということで、例年の年度の評価以外に第1期中期目標期間の通した業務実績評価というものも行わなければいけませんので、その次、お手元資料3-3で、その評価に関して行わせていただきたいと思います。これも評価方法は、年度の評価とほぼ同様でございます。私のほうで皆様のご意見を反映した形で原案をつくらせていただきました。これが資料3-3の部分でございます。ここでも原則的には、皆様方の評価に収れんさせた形でございます。ですからあまり意見が分かれるというところは、そうはないんでございますけれども、一、二、改めて確認だけお願いしたいというところがございまして、そのポイントを今、ご説明をさせていただければと。

まず、2ページになるんでございますけれども、3の項目としては先ほどのところに近いんですが、業務コストの縮減というところでございます。これは、個別の評価で見れば、全員ということではないんですが、Sが5名ということでAが3名ということで、過半数の方がSではないかということでございまして、この原案でもここはSにさせていただいたということでございます。一部Aの方もおられるということも1つなんでございますが、あともう一つご確認していただきたいと思いましたが、同一項目が各年度評価にあるんでございますけれども、年度評価が全体として4年間、5年間でどうだということではないせいもございまして、一応評価として3が各年度つながっておられまして、そこでただ中期計画全体としてみると、ある意味1つのくくりとしての評価としては、ご意見はどちらかというSが多いのではないかとございまして、別に過年度の単年度評価が3だからといってということもございまして、一応皆様方にその辺についてご確認、また、もし原案、ここではSということなんでございますけれども、どうであるかと。先ほど来ご説明のように、中期期間全体で見ますと32.5%ですか6%ですか、研究費を除かれても16であるということで、これは大体目標としては、通年で4というか、年度当たり1パーぐらいが大体当初目標ぐらいのものだったのではないと思うんですけども、かなりそういう意味ではもともと一般管理コストそれほど多くはないんでございますけれども、絶対値としてはご努力があったのではないかとということで、目標期間

全体ではSということで評価をさせていただいているという項目が1つでございます。

それから、ほぼ同様なんでございますけれども、その次の3ページの積極的な情報の開示という項目なんでございますけれども、ここも個別のご評価はいただいた部分ではSのほうが多くて同数でもございませぬし、原則論どおりSということで、初めての中期期間の中で非常に情報開示に関しましては、初めておやりになるというにして、非常にいろいろな意味のご努力を行われ、ファクトブック等も発行されたという部分で、全体としてS評価ではどうでしょうかという提案でございます。ただ、これも各個別の項目の年度実績でみますと、3という項目いわゆるAという評価項目も幾つかある。むしろ項目によっては、そのほうがというものもあつたりしたものでございますので、一応、これはむしろさっきの項目以上にこういうことで確認、ご承認いただけるかというところでございます。

それから、14ページの④の危機管理という、評価項目26の項目でございますけれども、これも一応S5名、A3名ということであるのと年度年度でやや4点の評価、3点の評価というばらつきもおありになるということで、その辺どのようにトータルでご評価いただけるかということの確認でございまして、年度それなりに目標を掲げられて当年度に関しても地震に対する危機管理等を行われているということで、ここでも原案としては、一応Sでよろしいのではないかとということで、これは原案というか、委員の先生方の多数はSでございますので、第1期の中期期間全体で見た評価というのは、原則多くの先生方のご評価の項目を整理して原案にしたと、形としてはそういうことでございます。

以上、ご説明したのは3項目でございますが、ほかの項目も含めてご意見があればということでございます。それでは、今の中期目標期間に関する業務実績評価の原案について、何かご意見等ございますでしょうか。

どうぞ。

【委員】 1つ質問なんですけれども、16ページの30番のところなんですけど、先ほどの21年度のほうにもあつたんですけども、目標を相当上回る額で人件費が削減できているということで、この数字だけを見ればもちろんSで非常に高い評価をしているということは、そこには異論がないんですけども、何をやって、こんなふうになんか削減できたかというところを教えてくださいたいと。すなわち相当経営戦略的にすごく努力して、これとこれをやったのか、それともたまたま普通にやっていったらこの数字が運よく出てきたのかどっちなのかというところが知りたいんですけども。

【高速道路機構】 ご説明申し上げますと、まず、人件費が1億5,000万円、計画か

ら削減しております。中身は管理職を削減をしたりとか、できるだけ人事管理の中で若い方に来ていただくという工夫をしておりますし、定員そのものも八十四、五名というところで抑えているということがございます。そのほか一般管理費といたしましては、システム開発経費ですとか、消耗品等の経費がございましてけれども、合わせて1億円ぐらい削減をしているということで、これは入札制度の改善ということも一部寄与しているのかと考えております。大体ざくっと申し上げますと、そんな感じでございます。

【委員】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員】 ほかに委員の皆様ご意見ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【委員】 これは内容ではなくて。この業務報告書、評価調書は、案がとれてそのままこれが公表されるんですか。

【委員】 ここでご承認を委員会として分科会としてさせていただければ……。

【委員】 そうしますと、評価結果のSが何人、Aが何人というのも公表される。

【事務局】 そこは出ないです。

【委員】 わかりました。今、最後で評価を変更された方がいらっしゃったので、全部変えなきゃいけないのかとふと思ったんですが、それはないということですね。

【事務局】 最終的に出るのは、この評価案と書いているところだけになります。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 もし、ご意見がないようでしたら、この年度は先ほど申し上げたように、2つの実績評価でございますので、多少議事進行進めませんと予定の時間に終わりませんので、お許しいただければ、この原案で皆様のご意見を集約させていただいたということよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 ご異論ないようございますので、ありがとうございます。それでは、この原案を反映した評価調書をつくらせていただくということで。いただきましたこの今のご意見、異論がないということでございますので、この評価調書を国土交通省独立行政法人評価委員会の家田委員長にご報告させていただきます。なお、中期目標の評価調書につきましては、今後8月末に予定されております親委員会いわゆる国土交通省の独立行政法人評価委員会のほうにお諮りして、そこで議決をいただいた上、最終的に確定するという手

続になっております。

それでは、引き続き、議事（４）業績勘案率の決定について審議に入らせていただきます。

それでは、高速道路機構より資料の説明をお願いいたします。

【高速道路機構】 それでは、ご説明申し上げます。資料の４－１から４－５までをお手元にご用意いただきたいと存じます。

それでは、機構役員退職金決定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。昨年度、退職いたしました当機構、〇〇前理事長代理、そして〇〇前理事、それから〇〇前監事、この３名が対象でございます。

まず初めに、業績勘案率の算定方法について簡単にご説明を申し上げたいと存じます。資料の中で資料４－２に役員退職金に関する閣議決定がございます。平成１５年のものがございます。詳細は説明を省略させていただきますが、こういった閣議決定がございます。

それから資料の４－３が、総務省の政独委、政策評価・独立行政法人評価委員会、これの分科会決定によります業績勘案率に関する方針で、１．０を基本とするということが書いてございます。

そして、資料４－４として、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というものがございます。

これら全体に従いますと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ようになってございます。

具体の業績勘案率の算出の方法についてでございますが、先ほど資料の４－４の２ページ目にありますように、法人全体の業績、それから役員の個人的な業績を踏まえて決定するとされております。この後ご説明いたします資料４－１に業績勘案率の機構としての案がございますけれども、本分科会で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委員長を経まして、総務省の政独委に通知をして、政独委におきましてこの結論について審査を行うという手順になってございます。

その際、総務省の政独委の審査基準を説明したものが資料の４－５にございます。お聞きいただいて、その一番最後の８ページだけ簡単にご説明だけさせていただきたいと存じます。ステージ１、２は省略させていただき、ステージ３のところ個人業績の勘案についてのチェックのフローチャートがございます。かなり複雑に書いてございますけれども、かいつまみまますと、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か

かる減算要因に分けて具体的に検討するようにとされております。そのうち加算要因につきましては、右上のほうに※7という囲みにありますとおり、個人のイニシアチブにより実現した業績かどうかをチェックして、一方職責にかかる減算要因につきましては、下のほうですが、※9という囲みにありますとおり、通常の再発防止策にとどまらず、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をすべきでない特段の事情が認められないと、減算要因として勘案するという規定になってございます。

こういった流れで評価されていくわけですが、これらを前提にしまして、それでは資料の4-1により、各役員の具体的な勘案率の案につきまして、ご説明をさせていただきたいと存じます。

資料4-1に3名分の案の考え方が書いてございます。めくっていただきまして、初めに〇〇前理事長代理の業績でございます。まず、法人の業績による勘案率でございますが、1.0と書かせていただいております。その理由でございますが、機構は発足以来、第1期中期目標達成に向けまして、中期計画そして年度計画に基づきまして、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に努めてまいりました。また、組織運営の効率化を図りながら金利コストの低減などの業務運営の効率化も進めてきたと考えております。このような業務運営の結果、在職期間中におけます年度業務実績評価につきましては、平成17年度から20年度まで本分科会におきまして、一貫して順調というご評価をちょうだいいたしておまして、これを勘案しますと法人の業績による勘案率は1.0にさせていただいたものでございます。

次に法人の業績に付随しまして、増減を勘案するとなっております個人業績でございます。ここでの案は0.0、つまり1.0にプラスマイナスゼロということで、加減をしない理由でございますけれども、同理事長代理は、機構の草創期から企画担当理事ということでいろいろな業務にイニシアチブを発揮をさせていただいて多大な業績を上げたところでございます。具体的に幾つか列記して書かせていただいておりますけれども、45年という非常に限られた期間内に40兆円に及ぶ債務の返済を確実にするため、各種の協定、業務実施計画の策定あるいはその後の債務返済の見通しをいろいろ定量的に把握したり、新たな施策が追加があればそれに伴って適切に協定等を変更するといったことをいたしましたし、また、高速道路の新設等に関する費用の縮減、いわゆるインセンティブ助成のための仕組みも新たに創設し、運用をしました。それからファクトブックを毎年度作成、公表するなど、積極的な情報開示にも努めましたし、先ほどもちょっとご説明申し上げました、

いわゆるアウトカム指標といった指標を設定したり、毎年度そのチェック、確認をしたりと。それからこれは鉄道にもかかわりますが、瀬戸大橋における緊急的な耐震補強工事実施に当たっての技術的な指導といったような数々のことにイニシアチブを発揮していただきました。

また、これに加えて20年の7月以降は理事長代理兼企画担当理事でございまして、これらに加えて新しい中期目標に基づく第2期中期計画の策定ですとか利便増進事業に関する計画の策定、あるいは国幹会議での整備計画等の変更を踏まえた協定などを速やかに変更するといった作業、さらには、機構でも契約職という職にありましたので、随意契約の見直し計画に基づく取り組みの推進、あるいは契約監視委員会におけるいろいろな自己点検や委員会への対応ということで、いろいろな尽力をされたところでございます。なお、21年度に機構としまして会計検査院からの指摘が1件、占用料の徴収不足という点がございました。これにつきましては、当該不足額につきまして、その徴収を本年3月末までには終えまして、さらに今後の再発防止という観点から占用料を減免している物件につきましては、現状でもそういった減免するきちんとした理由があるかどうかということとを厳密に確認を進めるとともに、占用料の減免基準の明確化ですとか、減免案件のいろいろな申請書類の充実により、そういったことが二度と起きないような抜本的な対策を講じております。

こうした業績を踏まえますと、加算要因としていただける点はいろいろあるのではないかと、一方で減算するまでの要因は見当たらないのではないかと考えているところでございます。ただ、独法全体のこれまでのいろいろな措置状況等も勘案しまして、今回の評価対象期間においては、あえて加算はしないということで、ここが0.0、したがって、トータルしますと業績勘案率は1.0という案でございます。

続きまして3ページ、〇〇前理事でございます。これも同じく業績勘案率は1.0という案にしております。法人業績は共通でございますので省略をさせていただきます。個人業績の欄でございますけれども、具体的には経理担当理事として、いろいろな尽力をされた中で決算に関する財務諸表等の適切な取りまとめ、それから法定の開示情報にとどまらずセグメント情報等を含めたいろいろな積極的な情報開示も推進してまいりました。また、道路資産の適切な管理のためにいろいろな細かい月次レベルのデータの確認ですとか、引受資産について、実際現地での確認や実地の棚卸といったような定期的な実施によりまして、そういった管理を図っていくということも実施いたしましたし、資金調達計画につ

きましても、しっかり適切に取りまとめたということ。それから、国内債券史上初となりますディープ・ディスカウント債ですとか、独法で初めての期間30年の外債の発行というようなことに尽力をされたところでございます。また、地震等、大きな非常事態の発生したときに債券元利等支払を確実にできる最良な代替支払体制の構築に向けて、東京が万が一のときには、関西でもそういったことができるように体制をつくり、実際訓練も行ったということがございます。また、経理担当としては、随契見直し計画の取り組み、さらには利便増進事業に伴います引当金という仕組みの創設、こういったことがございました。こうしたことを考えますと、加算要因はあっても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、前理事長代理と同様、今回は加算をしないということといたしまして、業績勘案率はトータルで1.0としてはいかがかという案でございます。

続きまして5ページ目、〇〇前監事の業績でございます。同じく1.0としております。〇〇前監事は、機構の監事として草創期からおられ、発足した機構の監事監査要領を制定するなど機構の監事監査の体制を構築していただき、17年度から20年度までの監査意見の取りまとめをしていただくなど、監査の適正な執行に寄与していただきました。また、これ以外にも機構のコンプライアンスの強化ということで、そのご経歴から機構の役職員の意識向上のためにイニシアチブを発揮され、いろいろな研修の企画等をしていただくなど、〇〇前監事におかれましては、これら一定の業績が認められたところでございますが、今回加算するまでには至らないと判断いたしまして、同じく1.0とさせていただいた案となっております。

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

【委員】 ご説明、ありがとうございました。

それでは、今の役員退職金にかかわる業績勘案率について、各委員の皆様ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。個人加算のことについてお伺いします。ご提案はこれによろしいと思いますが、わからないので教えていただきたいです。個人加算の場合、加算できるときには、その役員の期間中に役員として固有の業務に関する個人的な業績でなければならないとあります。組織の中で個人的な業績というのは、どういうふうに分けて判断することが非常に難しかったです。ご提案のお渡しいただいた決定案の8月の案では、いろいろなことをされているということはよくわかるんですが、それが個人的な

イニシアチブに基づいて行われたかどうかということがわからない記述になっています。それについて個人的というのをどんなふうと考えて線引きをされているのかということをお伺いしたいので、よろしくお願いします。

【高速道路機構】 なかなか個人的ということは、私どもも解釈が難しいところがございますけれども、もちろん機構としては組織で動いている、業務をしているところでございますので、理事はその各部を率いて、様々な指揮監督をされているわけです。そういう中で、例えば各種の債券発行にしても何にしても、下のスタッフの力も必要ではありますが、いろいろな方向性を決めたりとか、大きな決定をしたりとかというところで、やはり役員クラスの方々のご指導により達成できたと考えておりまして、ここに書いてあるものは、基本的に一応それぞれの役職の担当分野につきまして、個人として当然職務を果たすべき内容について書いているということでご理解いただければありがたいと思っております。

【委員】 今のご説明でよろしいでしょうか。なかなか難しい部分でございますので、ほかの委員の皆様も。どこまでが法人業績でどこからが個人の業績かということは難しい論点ではあると思いますが。

【委員】 ここからは私の意見です。ご説明は何となくわかったような気がいたしますが、全体として勘案率がほとんどの場合に1.0とほぼ横並びというのは、適切な評価になっているのか、個人的に疑問に思います。こういう制度を設けたということの意義を考えると、もう少しバリエーションが出て当然なんじゃないかと民間の立場からはそういう意識があります。しかし、機構の置かれた状況ですとか財政状況とか、いろいろな国民の意識を考えますと、どうしても頭を抑えるという意識が強いのかなという気がしています。今後さらにご努力をしていただいて、その努力が適正に評価されるように運用を工夫していただきたいと思っております。

【委員】 よろしゅうございますか。

【委員】 どうぞ。〇〇さん。

【委員】 非常に、わりと遠慮したような形で出てきていると思っております。個人の業績を踏まえれば加算要因はあるんだけど、今回の期間においては加算しないことと書く、3人の方全部そういうふうにご書いておられまして、わりあい少し遠慮してらっしゃるという感じが何となくするんですけども。これは私の意見ですが、機構という大きなお金を扱う機関であり、こういう大きなお金を扱う返済機構の中で、立ち上がりから何年間にお

ける、努力で担ってこられた方や、また特に経理や企画やらで担ってこられた方々のやはり努力と創意工夫と知恵の結晶みたいところで今の約5,600億、先行して返済が行われているというようなどころがあると思います。特に先ほどの評価のところでもやはり金利という非常に外的な要素が多くて難しい金融事情に左右されるわけですが、そこを乗り切りながらうまくやってこられたということです。しかし、〇〇先生おっしゃるように、なかなか組織か個人かは難しいですが、やはり理事、理事長代理、また監事という非常に大きな責任を伴う長としてやってこられ、かつ表彰も受けておられるんですね、日経新聞の。ディープ・ディスカウント債については、オーソライズされた形での表彰も受けておられます。国民が称賛を惜しまないようなというのは、どこまでのレベルかわかりませんが、そういう外的な外部からの表彰もあるわけなので、何か少し加算というようなものもあってもいいのかなと思います。加算の割合がどういう計算方法なのかまではちょっとわからないんですけども。というのは、なぜかという、やはりほかの次なる若い世代だとか、次の理事にもっと頑張ろうというインセンティブが加わらないと、いけないと思います。いろんな業績はあるけれども、しかし仕方がないね、こういう時期だからみたいなことになると、ちょっと士気が上がらないのではないかと多少そういう心配もいたします。

【委員】 ありがとうございます。

ほかにご意見ございませんでしょうか。

【委員】 ちょっとよろしいですか。

【委員】 はい、〇〇委員お願いします。

【委員】 総務省の委員会からずっとおりてきまして、ある意味では一番下のレベルのところこんなこと言っても仕方ないと思うんですけども、例えば個人の加算要因については、多くの国民が称賛を惜しまないようなものとかという、こういうふうに記述されてしまうと未来永劫無理なのではないかという気もしたりとか、あるいは業務評価のところでもSSというのは原則的につけちゃいけないかという、評価のあり方としては、非常に強いバイアス、これは時代の影響だと思うんですけども、かけられ過ぎているような気もするんですけども、そういう意見は上のほうに伝えていくルートってあるんですか。どなたにお聞きすればいいのか、わからないですけども。総務省からも来られているんですか。

【国土交通省】 国土交通省の評価委員会全体を見ております〇〇でございます。今、

〇〇委員からお話のありました件、まずはS Sの件ですが、これは国土交通省としてどういうつけ方をするかという基準でございますので、これを決めておりますのは国土交通省の独立行政法人評価委員会、この分科会の上の親委員会でございますので、そこでのご議論をしていただく余地はございます。これ自体は、もともと委員会で決めているものでございますので。ただ、国土交通省においては、従来よりS Sは、基本的にはAを基本としつつプラス評価できるポイントがあればSをつけ、さらにそれを超えて特筆すべきようなポイントがあればS Sをつけるというやり方で従来からやってきているところでございます。あと、業績勘案率の資料4-5の一番最後のフローチャート、いろいろとご意見が出ているところでございますが、ここにつきましては、もともと総務省が出したときに各省からも同じような反応がございまして、基本的にこれは1.0より高いのを基本的につけるなというのにも等しい基準になっております。下げるほうは、個人的なことではなくて、ある意味監督責任的なことを問うて、比較的下げやすい書き方をしているにもかかわらず、上げるほうについては、組織としてではなく、あくまで役員個人に特筆すべきものがないとできないと。これは、評価のあり方としていかなものなのかという声はございました。昨年度、定期的ではないのですが、総務省のほうで各省の評価委員会の委員長を集めて、総務省の政独委の委員長、分科会長との懇談会のようなものがございまして、その際には当時の国土交通省の委員長からもこれはちょっとどうなのかと、あまりにも役員のインセンティブをそぐような形になっているのではないかということ意見を申し上げておりまして、ほかの府省からも同じような意見はございましたが、基本的には総務省としては、昨今の厳しい世論の動向等を考えるとこれでご理解いただきたいという回答でございました。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 ご説明、ありがとうございます。

ほかにご意見等ございませんでしょうか。今、お話をお聞きしていると、両理事、まさに独立行政法人が組織としてでき上がられる第1期に非常に中核の働きをされ、また〇〇理事におかれましては、資金調達等で非常に世間の耳目を集めるようなご業績があったということで、委員の皆様、むしろ加算をされたほうが評価としては公平なのではないかというご意見も感じられたところでございますけれども、今の制度的な枠組みの中で加算というところまでは分科会として行きづらいのかなというところでございます。また反対に会計検査院からの指摘、占用料の徴収の不足という、これは高速道路の高架下の占用料

の徴収ということだったと思うんですがございますけれども、この辺に関しては、長い慣行の中で今回こういうご指摘を受けて、かなり構造的、根本的に業務の見直しをされ、減免基準等もおつくりになられたということも勘案させていただきますと、そのようなご説明がございまして、これも減算の要因になるものではないだろうということで、むしろ加算という委員の皆様のご意見がやや強くあったものの、今回は個人業績としては、あえて加算、減算なく、法人の業績の1.0というところで2名の理事の皆さん、また1名の監事の方の業績勘案率は1.0ということでまとめさせていただければと思います。

以上で委員の皆様よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それでは、業績勘案率については1.0で承認した旨を国土交通省独立行政法人評価委員会の家田委員長にご報告するということにいたします。ありがとうございました。

これで本日予定されております議事は終了させていただきましたので、議事の進行を事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局】 長時間にわたるご審議ありがとうございました。

最後に事務局から1点だけお願いがございます。お手元に資料の一番下にA4横で小さな字で恐縮なんですけど、「総務省政独委『平成20年度における国土交通省所管独立行政法人の業務の実績に関する評価の結果等についての意見について』等への対応実績」という資料がございます。この資料につきましては、総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会から資料の「評価の視点」欄に掲げております項目に対して、各府省の独立行政法人評価委員会が評価を行い、その評価結果について2次評価を実施するとの通知がございました。当資料につきましては、事前に〇〇委員と調整をさせていただきまして、原案を作成いただいております。予定されております議事が終了したところでございますが、当資料の取り扱いについては、ご審議いただけないでしょうか。

【委員】 わかりました。それでは、今の取り扱いについて、追加的に議事にさせていただきたいと思います。

ただいま事務局からお話がありました当資料でございますが、一度ゆっくりごらんいただき、ご意見がある場合には後日ご連絡をいただきたいと思いますが、どうでしょうか。後日いただきましたご意見がある場合には、私の意見を勘案させていただきまして、評価調書への反映については、ご一任いただければと思いますが、よろしいでしょうか。

か。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 ご異議ないようでございますので、そのような取り扱いにさせていただければと思います。それでは、事務局にいただきますご意見を踏まえた上で評価調書を国土交通省独立行政法人評価委員会、家田委員長にご報告いたしますので、ご意見がある場合には8月10日までに事務局のほうにご連絡いただければと思います。お願いいたします。

それでは、再び進行を事務局にお返しさせていただきます。

【事務局】 ありがとうございます。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。なお、本日の資料、大変多くなっていますので、郵送を希望される方は机の上にそのまま資料を置いておいていただければ事務局のほうで郵送させていただきます。よろしく申し上げます。

— 了 —