

第14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26年8月5日

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 それでは、ただいまから、第14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。

委員の皆様方には、ご多忙の中、また大変にお暑いところをお集まりいただき、誠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の小林でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、委員8名全員にご出席をいただいておりますので、評価委員会令で定める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。

それでは、委員の紹介をいたします。

梶川委員でございます。

【梶川委員】 梶川でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 石田委員でございます。

【石田分科会長代理】 石田でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 井出委員でございます。

【井出委員】 井出でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 上村委員でございます。

【上村委員】 上村でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 太田委員でございます。

【太田委員】 太田でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 角委員でございます。

【角委員】 角でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 野本委員でございます。

【野本委員】 野本でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 水尾委員でございます。

【水尾委員】 水尾でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 続きまして、事務局側のメンバーを紹介させていただきます。

深澤道路局長でございます。

【深澤道路局長】 深澤でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 石塚総務課長でございます。

【石塚総務課長】 石塚でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 中神高速道路課長でございます。

【中神高速道路課長】 中神でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 梶原高速道路経営管理室長でございます。

【梶原高速道路経営管理室長】 梶原でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 渡眞利鉄道局鉄道事業課企画調整官でございます。

【渡眞利鉄道局鉄道事業課企画調整官】 渡眞利でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 山田政策評価官でございます。

【山田政策評価官】 山田でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 次に、日本高速道路保有・債務返済機構の出席者をご紹介します。

勢山理事長でございます。

【勢山理事長】 勢山でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 荒川理事長代理でございます。

【荒川理事長代理】 荒川でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 武本理事でございます。

【武本理事】 武本でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 木谷理事でございます。

【木谷理事】 木谷でございます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 以上でございます。

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、道路局長の深澤から一言ご挨拶いたします。

【深澤道路局長】 道路局長深澤です。

本日第14回の分科会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。梶原分科会長をはじめ委員の先生方におかれましては、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

前回の分科会以降、約1年が経過しましたので、最近の状況を簡単にご報告させていただきたいと思います。

昨年6月の社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会から中間答申をいただきまして、それを踏まえまして、高速道路政策で幾つか動きがありました。4つほど申し上げたいと思います。

1つは、平成26年4月ですけれども、整備重視から利用重視ということで、3つの料金水準に整理いたしまして、料金の割引につきましても、効果が高く重複がない割引とするようにいたしました。

2つ目ですけれども、5月には、道路法等の一部を改正する法律が成立いたしまして、高速道路の計画的な更新を行う枠組みを構築していただきました。

3点目ですけれども、今後は、大規模更新事業に計画的に取り組むとともに、環状道路のネットワークが概成してまいります。そういう大都市圏におきまして、シームレスな料金体系を導入していこうということを進めておるところであります。

4点目ですけれども、これらと併せまして、今ある道路をもっともっと賢く使うということで課題を克服するため、先月より道路分科会で議論を始めたところであります。

本日の分科会では、平成25年度の業務実績などについてご審議いただくわけですが、限られた時間です。忌憚のないご意見、ご議論をお願いしたいと思っております。

また、先の国会で独立行政法人通則法が改正され、今年度で独立行政法人評価委員会が廃止されることになりました。本日が最後の分科会となる予定であります。委員の皆様には、本日まで多大なご協力をいただきました。心より感謝申し上げます。今後とも、高速道路行政につきましても様々な場面でご指導を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 道路局長は、他の公務の都合により、これにて退席させていただきますので、ご了承願います。

(道路局長退室)

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 また、頭撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

議事に入ります前に、分科会の公開及び議事録の取扱いについて、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、独立行政法人の業務の実績に関する評価に係る案件については、公平性を保つために非公開とすることとされておりますが、そのほかの議事については、本年度から公開することとされております。このため、本日の議事(3)「平成25年度業務実績評価について」における評価に関する討議につきましては非公開としまして、評価に関する討議の際には、高速道路機構及び傍聴者の方々には退室をお願いいたします。

次に議事録でございますけれども、業務勘案率の決定及び業務実績評価に関しては、議事要旨を会議終了後、速やかに公表することとし、議事録では、評価結果に関する部分については発言者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。従前どおり各委員にご確認いただいた上で、議事要旨と併せて国土交通省ホームページにて公表してまいりたいと考えております。

それでは、以後の議事の進行について、梶川分科会長をお願いしたいと思います。

【梶川委員】 梶川でございます。本日は委員の皆様方、ご多忙中のところ、また誠に暑い中をお集まりいただきまして、本当にありがとうございます。

それでは、本日の資料につきまして、事務局から説明してください。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 本日の資料はお手元の資料一覧のとおりでございます。議事(2)「業績勘案率の決定」に係る資料につきましては、個人情報の保護の観

点から、理事氏名等を伏せさせていただいております。また、議事（４）に係る資料として、中期目標変更案及び中期計画変更案をそれぞれ配布させていただいております。独立行政法人通則法により、主務大臣は中期目標を定め法人に指示をし、法人は中期目標を達成するための中期計画を作成して主務大臣の認可を受けなければならないこととなっております。また、中期目標・中期計画の変更の際には、分科会の意見を聞くものとされております。本日、中期目標・中期計画の変更についてもご確認をしていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

なお、参考資料の決算に併せて開示する高速道路事業関連情報でございますが、こちらは機構の決算にかかわるのみではなく、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ので、本日は、委員の方々の方々のみの配布としております。当資料の扱いにつきまして、ご審議いただきたいと思いますと考えております。

【梶川委員】 参考資料の取扱いですが、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）

【梶川委員】 それでは、参考資料は非公開と決定いたします。

それでは議事に入らせていただきます。

議事（１）「平成２５年度の決算」について、審議いたします。

まず、高速道路機構から平成２５年度決算の説明をお願いいたします。

【佐藤経理部長】 それでは、平成２５事業年度決算につきまして、資料１－１によりご説明をさせていただきます。

この資料は、法人単位の損益計算書及び貸借対照表を億円単位にし、前年度と比較したものでございます。

最初は損益計算書でございます。まず経常費用でございますが、１兆４６８２億円。前年度より６９０億円減少しております。経常費用の大半は、道路資産に係る減価償却費が大宗を占めます道路資産貸付業務費と、債権及び借入金の支払利息が大宗を占めます財務費用でございます。この２つの科目で１兆４２９５億円と経常費用の約９７％を占めております。

前年度と比較いたしますと、道路資産取得関連費用は、前年度、新東名高速道路の開通がありましたが、今年度は大規模な資産帰属がなかったことから６７５億円の減少となっております。これが経常費用の減少の主な要因でございます。

次に経常収益でございますが、１兆７０４８億円。前年度より１０８０億円増加しております。経常収益の大半は道路資産貸付料収入で、１兆６２０６億円と経常収益の約９５％を占めております。

前年度と比較いたしますと、道路資産貸付料収入は変動貸付料の増等によりまして４６８億円の増加。その他の収入のうち、補助金等収益が５６４億円の増加となっており、これらが経常収益の増加の主な要因でございます。この結果、経常利益は２３６６億円とな

りました。

次に臨時損失でございますが、361億円となっております。臨時損失の主なものは、利便増進事業計画の変更により計上した高速道路利便増進事業引当金繰入258億円でございます。

次に臨時利益でございますが、3916億円となっております。臨時利益の主なものは、利便増進事業による貸付料の減少に充てるために計上した高速道路利便増進事業引当金戻入3906億円でございます。

以上の結果、当期純利益は5921億円となり、前年度より2285億円増加しております。

この当期純利益に前中期目標期間繰越積立金取崩額1億円を加えました当期総利益は、5922億円となっております。

次に、貸借対照表についてご説明いたします。

まず資産の部でございます。資産合計は40兆9559億円です。資産の大半は、道路資産及び鉄道資産などの有形固定資産で、39兆9542億円と全体の約98%を占めております。資産は前年度末より4187億円減少しております。減少の主な要因は、有形固定資産が減価償却によりまして9389億円減少したのに対し、高速道路会社からの資産帰属が5532億円の増加にとどまったことによるものでございます。

次に負債の部でございます。負債合計は31兆2193億円です。負債の大半は、流動負債にございます1年以内償還予定機構債と固定負債にございます機構債を合わせての27兆8962億円、それから流動負債にございます1年以内返済予定長期借入金と固定負債にございます長期借入金を合わせての1兆6050億円であり、機構債と長期借入金の合計額29兆5012億円で全体の約94%を占めております。

負債につきましては、前年度末より1兆1256億円減少しております。減少の主な要因でございますが、機構債の新規調達によりまして2兆9560億円の増加や、高速道路会社からの債務引受による5322億円の増加があったものの、一方で、機構債及び長期借入金の償還または返済によって4兆3116億円の減少、高速道路利便増進事業引当金の取崩し等によりまして3648億円の減少があったことによるものでございます。

次に純資産の部でございます。純資産合計は9兆7365億円で、前年度末より7069億円増加しております。増加の主な要因ですが、資本金につきましては、政府及び地方公共団体からの出資金受入れによる1153億円の増加。利益剰余金につきましては、当期総利益の積立てによる5922億円の増加があったことによるものでございます。

なお、各年度の当期総利益の累積額であります利益剰余金と減価償却累計額は債務返済の原資となっております。債務の返済額の増加に伴い利益剰余金も増加することとなります。そしてこれは、貸借対照表におきましては、債務で保有していた道路資産が利益剰余金による保有に置き換わっていることを表すこととなります。

以上が、平成25事業年度決算の損益計算書、貸借対照表の概要でございます。

最後に、債務返済状況の概要を申し上げます。

決算における有利子負債残高は29兆5738億円となっております。これを債務返済計画の有利子債務残高に置き換えますと、計画値30兆4704億円に対しまして実績値は29兆2729億円となり、計画値を1兆1975億円下回っております。

簡単ではございますが、以上で平成25事業年度決算についてのご説明とさせていただきます。

【梶川委員】 ありがとうございます。

ただいまのご説明について、ご質問等ございませんでしょうか。

よろしいですか。

それでは、ご質問等ないようでございますので、平成25年度決算については、大臣に具申すべき意見はないということによろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

ありがとうございます。それでは、平成25年度決算については意見なしと決定し、その旨、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をさせていただきます。

以上をもちまして、議事（1）については終了いたしました。

続きまして、議事（2）「業績勘案率の決定」について審議いたします。

まず業績勘案率について、高速道路機構より資料のご説明をお願いいたします。

【加藤総務部長】 それでは、資料2を用いまして、昨年度当機構を退職いたしました2人の理事に係る業績勘案率について、ご説明を申し上げます。

ご案内のとおり、業績勘案率の算定につきましては、平成15年度閣議決定、総務省の評価委員会の分科会決定、また国交省の独法評価委員会の取扱方針に従いまして、1.0を基本として決定いただくということになっております。また、法人全体の業績と役員個人の業績を踏まえて決定するというようにされておりまして、個人の業績の勘案については、加算要因と減算要因に分けて検討いただくということになっております。これらに基づきまして、業績勘案率の案のご説明を申し上げます。

まず理事Aでございます。1ページ、法人全体の業績勘案率の案でございますが、1.0としてございます。理事Aの在職期間は、平成22年4月1日から平成25年9月30日の3年6か月でございます。第2期中期計画期間のすべてと第3期中期計画期間の当初ということになります。

この期間、当機構は高速道路債務の確実な返済、会社と連携した高速道路事業の円滑な実施など、目的に沿った業務を着実に実施してまいりました。特に、債務返済の確実性を高めるため、資金の安定確保や調達が多様化、また権限代行の適正化・効率化、会社の経営努力促進等によるコスト縮減などに取り組んでまいりました。

このような業務運営の結果、理事Aの在籍期間中における各年度の業務実績評価につきましては、一貫して「A」評価をいただいたところであります。また、第2期中期目標期間中の業務実績評価も「A」評価をいただいたところでございます。

これを勘案いたしまして、法人全体の業績勘案率は1.0という案にさせていただいております。

次に個人業績でございますが、ここでは0.0、つまり加算・減算なしという案にしてございます。

その理由でございますが、理事Aは経理担当理事でございましたが、民間企業で培われました組織マネジメント、経理や資金調達の専門能力を持って、イニシアチブを大いに発揮されて多大な業績を挙げられたということでもあります。

2ページから3ページでございますが、在籍中、高速道路を取り巻く状況に非常に多くの変化があったところでありまして、高速道路の無料化社会実験の開始、上限料金制の廃止と対距離制への移行、東日本大震災の発生による無料化社会実験の一時凍結、震災の復興支援のための無料開放措置、復興財源確保のための2500億円の特別国庫納付措置、笹子トンネルの事故を踏まえた、会社による緊急修繕事業の実施といったことがございました。

理事Aは、このような状況の変化に的確に対処して、着実かつ適切に資金計画を見直し、また資金調達を実施して、債務償還を確実に行われました。

資金調達に関しましては、今後の金利上昇リスクの軽減の観点、確実な債務返済の観点から長期債・超長期債を主力にしつつ、また4年債・5年債というものの発行を初めて行い、調達の多様化を図られました。平成25年度には、財投機関債としては初めてのイールドダッチ方式による30年債を発行し、機構発足以来、30年債においては最低利での調達を実践されました。

こうした取り組みの結果、理事在任期間中で有利子債務残高を着実に減少させ、各年度の期首において債務返済計画を下回らせてございます。

また、大震災を踏まえた非常時支払訓練なども実施されております。

道路資産の管理ということについては、貸付資産の棚卸を計画的に実施されましたほか、一層健全な資産管理に向けて、平成24年には、道路会社の会計監査人に依頼して、資産データの作成過程の検証ということを実施されました。

入札・契約につきましては、随意契約としていた契約について、一般競争入札、一者応札への見直しを行うなどの実績を上げております。

なお、会計検査院より、平成24年度の決算検査報告において日本道路公団から承継した未供用のトンネル等が資産承継されていなかったため財務諸表の表示が適正を欠いていたというご指摘がございました。

この指摘された道路資産は、平成17年の民営化に際しまして、道路公団から機構が承継を受けた際に計上漏れとなっていたものでございますが、機構保有資産はご案内のとおり会社が管理しておりまして、その管理の適切さの確認は、機構の人員の制約もあって抽出調査によらざるをえないというわけですが、A理事は、この指摘を踏まえまして、24年度決算でただちに財務諸表の表示を是正して、高速道路会社に対し、より一層厳正な取

り組みを行うよう要請し、道路資産確認のためのマニュアル改善など、抜本的な対策に向けた取り組みを主導して進めました。

なお、同決算検査報告において、施設の具体的な整備予定がなく有効利用もされていない高速道路用地について検討する体制というのを、会社との間で整備するよう改善措置を求められましたが、これについてはA氏は担当役員ではございません。

これらの点をかながみますと、A理事の個人業績につきましては、多くの状況変化がありました中で、経理の様々な事項についてイニシアチブを大いに発揮され多大な業績を挙げていることから、本来は加算要因として考慮すべき事項がある一方、資産計上の問題については迅速・的確に抜本的対策を講じていることなどから、減算するまでの要因が見当たらないのではないかと考えてるところでございます。

ただ、独法全体のこれまでの措置状況等も勘案しまして、業績勘案率は1.0とする案でございます。

引き続きましてB理事でございます。元企画担当理事でございます。

法人全体の業績勘案率でございますが、A理事と全く在籍期間が同じでございますので、全く同じ案となっております。

また個人業績でございますが、A理事同様0.0の案にしてございます。理事Bは、地方公務員と民間企業を相互にご勤務の経験から、企画担当理事としてイニシアチブを大いに発揮され、多大な業績を上げられました。

先ほど申し上げましたが、在籍期間中においては、無料化の社会実験とその一時凍結、料金対距離制への移行、東日本への復興支援のための無料開放、2500億円の国庫納付、笹子トンネルの事故を踏まえた緊急修繕の実施等といった多くの課題がございました。機構はこれらに対応するため、理事Bのリーダーシップのもと、協定及び業務実施計画の見直しを9回にわたって、遅滞なく適切に行ってきたところでございます。

その際、理事Bは金利、交通量等、最新の知見に基づく確実な債務返済の確認を行って、有利子債務残高の着実な減少に貢献をされております。

高速道路の債務引受につきましては、在任中に新東名、首都高中央環状新宿線など388件、約3兆円弱につきまして適正に審査を行い、実施されました。

会社の経営努力による費用縮減の助成制度につきましては、新たに地権者や関係機関との協議や供用までの時間短縮による費用縮減の算出方法について指針を改定され、一層の費用縮減が図られるように仕組みを構築されました。在任期間中に77件の経営努力要件適合性の認定を行い、19億5500万円の助成金を交付されております。認定された新技術や現場における創意工夫を閲覧・検索できるシステムをホームページに新設され、より一層の費用縮減が図られるように努力をされております。

また管理の報告書については、管理に要する費用が適正であるかということを確認して、会社の良好な取り組み事例をまとめられまして、すべての会社の管理に反映されるよう情報の共有化を図るという取り組みをされております。

アウトカム指標については、その目標達成の状況確認を行うほか、債務の返済状況に関する計画実績対比等をホームページで公表されるなど、積極的な情報開示に取り組まれました。

なお、会計検査院より、高速道路用地には施設の整備予定がなく、有効利用もされていないものがあり、高速道路会社から整備予定や利用状況等について定期的に報告を受け、今後も保有し続ける必要性の検証等を行う体制を整備することとのご指摘がありました。高速道路用地は、日本道路公団民営化に際して国土交通大臣が定めた基本方針に従い、管理は会社が行いますけれども、日本道路公団から機構が所有権を承継したものでございます。B理事はただちに、機構、高速道路会社、国土交通省からなる高速道路事業用地有効利用促進等連絡調整会議を設置するとともに、施設整備予定や利用状況について報告を求めるなど高速道路会社と一体となった取り組みを主導して進めたところでございます。

なお、先ほどの財務諸表の表示が適正を欠いていた事案については、B理事は担当役員ではございません。

これらの点を鑑みますと、B理事にあつては、高速道路に係る多くの状況変化があつた中で、協定及び業務実施計画の適宜適切な見直し、債務の引受けの適切な実施、経営努力による費用削減の助成制度の充実など、企画に係る様々な事項についてイニシアチブを大いに発揮するなど、本来は加算事項として考慮すべき業績がある一方、用地の有効利用の問題については迅速・的確に改善措置を講じており、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るところであります。

ただ、独法全体のこれまでの措置状況も勘案しまして、業績勘案率は1.0という案でございます。

以上でございます。よろしく審議方、お願いいたします。

【梶川委員】 ご説明ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に関しまして、ご質問はございませんでしょうか。

よろしいですか。

ありがとうございます。それでは、退職役員の業績勘案率につきましては、お二人の理事それぞれ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家田委員長にご報告するというので、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、議事(2)について終了いたしました。

引き続き議事(3)「平成25年度業務実績評価」について、高速道路機構及び事務局から説明を聴取いたします。

まず、参考資料については業務実績評価とも関連がありますので、高速道路機構から、ご説明をお願いいたします。

【加藤総務部長】 それでは、決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報と、その

後ろの別添資料に沿いまして、ご説明を申し上げます。

5つのパートに分かれておりまして、1が債務返済の状況、2が財務諸表のセグメント情報、3は高速道路の収支関連情報、4が建設・維持・管理の状況、5が道路資産の保有及び貸付状況ということでございます。

まず最初に、1の債務返済の状況からでございます。本文、表紙をおめくりいただきまして1ページをご覧ください。

債務返済の状況で、(1)債務残高の推移でございます。決算ベースの債務残高につきまして、平成25年度の推移などをお示しをいたしております。

1ページ上の表にありますとおり、債務残高全体で、A欄にあります期首の30兆7983億から一番下の段、期末には29兆9829億という数字になったところであります。

2ページ、資金調達でございますが、今年度も今後の金利上昇リスクの軽減等といった観点から、多くを期間10年以上の長期債あるいは超長期債での発行で行っております。特に超長期債につきましては、財投機関債の欄に30年というのがあると思いますが、この財投機関債の30年物は6年ぶりに発行をいたしております。合計では2兆9560億という調達でございます。平均利率は0.87%でございます、平均調達年限は11.8年でございます。これによりまして、ストックベース、債務残高の平均残存年限が7.2年となったということでございます。

3ページの表をご覧くださいますと、ストックベースの平均コストでございますが、平成25年度末には1.46%ということでございます。機構発足時は1.80%ということございました。

続きまして、債務返済計画と実績の差異について、ご説明を申し上げます。4ページのグラフでございますが、青の折れ線が計画で、赤の折れ線が実績でございます。発足当初から平成26年度期首まで、実績値が計画値を下回っているということになってございます。

グラフの右側に数値が記載してございますが、債務残高は、機構の発足当初から平成26年度期首までに8.5兆円減少しております。

この内訳は、会社からの引受債務は5.2兆円、これまでの債務返済が10.8兆円でネットが5.6兆円、利便増進事業によって国に債務承継をいただいたものが2.9兆円で、8.5兆円という数字になっております。

このグラフの中で25年度中の動きを見たものが、5ページの表になります。債務返済計画では、決算の数字と数値の扱いが異なる部分がございます。このために、計画実績対比を行う場合には、決算数値と債務返済計画ベースに修正した数値を用いております。例えば現金とか未収金、未払金などが異なります。また、個別項目においても消費税や減価償却費の扱いなどが異なっております。

それを前提にでございますが、平成25年度期首のスタート時点の債務残高の実績が30兆4482億円という数字でございます。会社からの債務引受額が5489億円でござ

います。収入と支出がそれぞれBの欄の実績がございまして、収支差が1兆3178億円というのが実績であります。

この結果、平成26年度の期首の残高が29兆6794億円となりました。

これは、平成25年度期首と比べて7688億円減少しております。計画に対しましては1兆1975億円下回ったということでございます。

この計画と実績の差の細かいところについては、6ページにその要因が書いているというところがございます。

引受けにつきましては、圏央道などの完成予定が平成25年度から平成26年度に変更されたことなどというようなことが書いてあるところがございます。

それから6ページのその下(2)全国路線網のNEXCOの3社の債務額の試算、それから(3)高速道路会社を含めた高速道路事業全体の債務残高と債務返済状況につきましては、これは別添資料、厚いほうの26ページと27ページに書いてあるのですが、お時間の都合もありますので、会社分を含めましても、債務残高は計画を下回っているということだけご報告をさせていただきまして、数字の説明は省略をさせていただきます。

次に大きな2番、財務諸表のセグメント情報にまいります。

(1)では、私ども機構の財務諸表を債務返済計画単位に編集をし直したというセグメント情報を出して説明をしているところでありまして、債務返済計画の策定単位ごとに分けるという作業でございます。

損益計算書が上でございますが下が貸借対照表になってございますが、損益計算書では、阪神高速の京都圏の当期利益が赤字になっているということございまして、貸借対照表では、阪神高速の阪神圏の純資産が赤字になっております。この純資産の赤字は、債務返済が進むという過程で解消される見通しにあるということでありまして。

また7ページが一番下のところで、安房峠道路についても債務超過になっておりますけれども、この債務返済も順調に進んでおるということで、いずれ解消されるということをご記載しております。

それから8ページへ進みますと(2)では、セグメント情報の全国路線網について、3会社あるわけですが、東、中、西に分けた3社ごとの内訳をお示しをしております。それぞれ、計上損益及び当期利益ともに黒字になっておるということでございます。

それから(3)、これは高速道路会社の財務状況をまとめたものでございます。決算ベースで会社と機構を合わせた債務の状況につきまして、別添資料の34ページから37ページに掲載してございますが、ご説明は省略をさせていただきます。債務は、両方合わせた数字、決算ベースで見ましても、発足当時から減少しております。

9ページの中ほどにまいりますと、(5)で、営業中高速道路の路線別資産額という表がございます。路線別資産額については、6社合計で39兆6009億円という数字でございます。上位10路線はそのとおりでございますが、新東名が1位ということでございます。

続きまして、大きな3番目で、収支関連情報でございます。

旧公団が出しておりました高速道路の収支状況を債務返済計画ごとに出したものでございまして、具体的な数字は別添資料の44ページにあるわけでございますが、これは、分母を会社の料金収入、分子を会社の管理費と機構の支払利息を足したものとした割合をパーセントで示した数字でございます。いずれのセグメントにおきましても収支率が100%を下回っておりまして、プラスのキャッシュフローを確認することができます。

それから、(2)が路線別の営業収支差でございます。本文の10ページの中ほどでございますが、表にありますとおり、料金収入から管理費用を控除しました営業収支差、料金収入－管理費でございますが、全路線合計で1兆6132億円のプラスということでありまして。

上位10路線の一覧表は、11ページにあるとおりでございます。路線ごとの詳細な情報は、別添資料の45ページから49ページに掲載しております。

金利の路線別配賦については、営業収支差分と資産価格按分の2つの試算を行っておりまして、その結果の一覧は別添資料のほうにあります。説明は省略いたします。

大きな4番でございますが、建設・維持・管理の状況ということでございます。12ページであります。これらの詳細につきましては、別添資料のほうの56ページから63ページでございます。

建設コストにつきましては、会社から引き受けた債務引受限度額と実際の引受額について、一覧表の形で整理をしております。この引受額はすべて限度額を下回っているという状況でございます。別添のほうの58ページまでに整理しております。

次に、管理コストにつきましてでございますけれども、アのところでございますが、その枠組みでございますが、高速道路の維持・管理につきましては、道路整備特措法に基づきまして、会社が維持修繕等を行いまして、機構は、占用許可などの道路管理者権限の代行を担当してございます。

笹子トンネルの事故を踏まえまして、会社が、緊急修繕対策を実施するための協定変更を実施いたしました。また併せて会社と調整して、会社の利益剰余金を活用して緊急に行うべき修繕事業を実施しております。

協定に基づいて、毎年度、維持修繕その他の会社が行う管理の実施状況について機構に報告書が提出されます。機構は、必要に応じまして実地確認を行って、会社の管理状況の情報共有化などを図っております。

平成25年度にとりまとめた報告書におきましては、管理に関する基本的な考え方や最新の課題に対する取り組み状況を記載するなど、内容の充実を図ったところであります。今年度とりまとめる報告書におきましては、点検結果やそれに基づきます補修の実施数量や費用を記載するなど、一層の充実を図るということにしているところでございます。

13ページにまいりまして、管理コストの計画と実績のところでございますけれども、料金収入から計画管理費を除いたものが貸付料でございまして、債務返済が貸付料から行

われるということで、基礎的条件の1つである計画管理費と実績を対比するというところから、このところでお示しをしているというところがございます。別添資料59ページでございますけれども、この一覧表で、維持修繕費、管理業務費、一般管理費等にわけまして、その計画と実績の一覧表をお示ししております。

維持修繕費につきましては、点検結果等に基づく補修の増や大雪による雪氷対策費の増、道路ストックの総点検による増などで、実績が計画を上回っております。管理業務につきましては、実績が計画値とほぼ同等か、営繕補修箇所の減等により、下回っております。一般管理費については、料金徴収機械の更新サイクルの見直しによる減価償却費の減などで実績が計画を下回っております、管理コスト全体では、実績値が計画をやや上回っておりますという会社が多くなっているということがございます。

それから最後にアウトカム指標の計画と実績でございますが、これも、今の管理コストと同様、会社情報をまとめたものなんでございますけれども、渋滞による利用者の損失時間あるいは走行の安全性を示す死傷事故率など7つの指標について目標と実績の対比を行って、差異の説明をしております。

平成26年度からは、これまでの7つの指標のさらなる充実としまして、お客様視点、交通視点、道路保全の体系を見直しまして、それに沿った指標を配置するというようにしております。

アウトカム指標につきましては、別添資料の今見ていただいた60ページから62ページに載せてございます。それから、今後の見直しにつきましては、63ページに、平成26年度とりまとめの考え方について一覧表に整理をさせていただいたものが載せてございます。

最後に、道路資産の保有と貸付状況についてご説明いたします。

平成25年度末現在における機構の保有及び貸付状況は、圏央道の茅ヶ崎から寒川北、それから東金から木更津東等の新規供用などにより105キロの増となりました。この結果としまして、総延長が1万61キロということになってございます。また、福島第一発電所の影響で通行止めになっておりました常磐自動車道（広野～常磐富岡間）が、平成26年2月に再開通をしました。この総括表につきましては、別添資料の一番最後64ページに載っております。

今後、こうした資料を基にファクトブックなどを作成し、引き続き、情報公開に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

【梶川委員】 ありがとうございます。

ただいまのご説明につきまして、ご質問ございませんでしょうか。

【井出委員】 すみません、幾つか質問させていただきます。

まず、ただいまご説明いただいた資料の本文の12ページのところで、笹子トンネルの事故のところで協定変更を行われ、緊急に行われるべき修繕事業を実施していますという

ことです。このような緊急事業の実施は、具体的に機構の資料のどこから、どんなふうに把握することができるのかということをお教えいただきたいです。

また、13ページの管理コストの計画と実績、別添の59ページのところに維持修繕費というところがありまして、計画に対して120%とか128%の実績ということで、かなり管理コストが維持・管理修繕費で膨らんでいるなどというのを拝見しました。

大雪やストックの増加の対応、それに加えて工事単価も非常に上がっているのも、多分、この傾向はしばらく続く、あるいはもっと増えると私自身は懸念しています。その場合に、この計画を、年度途中ながら見直すことをお考えになるのかどうか。また、この実績ベースで膨らんでいったときに、返済計画に何らかの形で、どの程度影響が出るのかという、分析はされているのか1つお伺いしたいです。

3つめになります。別添の63ページのアウトカム指標で、平成26年度とりまとめの考え方というところがあります。例えば渋滞の損失時間などはユーザーとしてはいい指標だというふうに考えているんですが、新東名ですとか、いろいろ大規模な供用がどの程度、こういったお客様の満足度、アウトカム指標の改善に貢献するのか、したのかということをお伺いしたいです。

【梶川委員】 以上3点、よろしくお伺いいたします。

【木谷理事】 まず笹子トンネルの事故の関係でございますけれども、事故を受けまして翌年の3月に協定変更いたしました。NEXCO3社は修繕の前倒し、それから首都・阪神につきましては修繕の上積みということで、緊急的に修繕をやらうということで協定に反映をして、平成25年度は各会社それぞれ取り組んでいただいたということなんです。ほとんどの会社では、もうかなり発注はしてるんですが完成まで至らなかったということで、修繕の引受けという形では、ちょっと計画に対して少ないという形にはなっておりますけれども、着実に、それは会社で進めていただいているということでございます。

それと併せまして、国からも、各会社側にあります剰余金を活用して、もっと充実を、管理をしてくださいというようなこともございまして、先ほど2点目にありますような管理コストにつきましても、若干赤が出ているところではございます。

協定との関係でございますが、今年の春に省令等の見直しをございまして、会社のほうも、それに対応した今後の点検などについての検討を今進めておりまして、それがまとまった段階で、管理コスト、計画管理ですとか修繕ですとか、そういったものを全体的に見直しをして、今後の協定変更で反映していくと、こういう手はずにしておりまして、笹子トンネルの事故を受けて緊急的に全部点検しなさいと、あるいは修繕しなさいということについて平成25年度取り組んだというような実績でございます。

アウトカム指標の関係でございますけれども、渋滞の関係ですが、新東名がこれでどこまで寄与してるかについては、にわかには分かりかねますが、いずれにしても各路線別の渋滞がどう変化しているですとかそういったものは、各会社において分析を行っております。

ただ今後、どこでどういう渋滞が起きてるかという渋滞予測とか、そういうものの結果との反映ですとか、色々なことが今後考えられますので、もう少し分かりやすく利用者にとっても使えるようなアウトカム指標になるように、引き続き、会社とは、もう少し議論させていただいて検討していきたいと考えております。

【井出委員】 すいません。追加で質問よろしいでしょうか。

一番最初の緊急の修繕事業のことなんですが、こちらに反映される状態ではないということで、機構の資料からは分からないということです。今回1年だけ分からないのか、それとも、一般的にずっと分からない仕組みになっているのか教えていただけますでしょうか。

【木谷理事】 協定の数字には、緊急修繕は幾らというので明確に分けてなかったものですから、今回の決算等では、明確に区分できるようなことはないので、少し補足的な説明を行って、皆様に分かっていたかのようなことは検討したいと思います。

【勢山理事長】 補足させていただいてよろしいですか。

修繕事業の全体の計画値というのは、収支明細の方の平成25年度のところがどうだったかというところを見ていただきますと分かるのですが、通常修繕と緊急修繕を合わせた格好で表現されてるものですから、内訳としてどうというふうな表現はとってない。全体の総枠で管理していくという考え方をとってます。

それから、その数字で見ますと、平成25年度の引受けについては、むしろ大部分が平成26年度に債務引受に回ってくるということで、既に94%ぐらい発注済みだということまでは確認をしております。

それから、一方で会社の管理費となる部分については、先ほど見ていただいたとおり128%といったように出てるところに表現されているということでございます。

以上です。

【梶川委員】 ありがとうございます。

【上村委員】 私聞き逃したので、ちょっともう一度確認したいんですけど、本文の10ページのところの3.(2)の表の中の管理費、料金収入をAとして管理費をBとして、この中のこの管理費Bは、管理費にプラス利子の6%というふうにおっしゃったと思うんですが、利子、確か何か6%という数字だけが、ちょっと非常に耳に残ってるので、利子の6%、何に対しての6%、どんなふうにしたら6%になるのかというのと、もし6%の、もともと協定でそうなるのかとも思いますが、何か根拠みたいなのがあるのであれば、教えていただきたいと思います。

以上です。

【加藤総務部長】 すみません。私の言葉がはっきりしなかったのだと思いますけど、6%と申し上げたのではなくて、おそらく上の収支率のところのご説明で、別添資料の44ページのところで、分母が料金収入であって分子が費用ですということ、これは見ながらご説明すればよかったですけれども、分母が料金収入で分子が管理費と金利を足したもの

ですということをご説明していて、それが収支率になりますというのが上の（１）のご説明でして、それが全部１００％を下回っていますということを実は申し上げたつもりでした。

（２）の下の収支差の方は、単純に料金収入から管理費を引いただけですので、パーセント概念では出てきません。

【梶川委員】 はい、どうぞ。

【太田委員】 いろいろとお聞きしたいことはあるのですが、まず１点確認させてください。いま、この決算に合わせて開示する関連情報について議論をしてるのですが、それは、資料３－１の内容を決算に合わせて書いてあるので、これを議論することによって、私たちがこれから議論する３－３に関連するということなののでしょうか。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 本来議論していただくのは、評価業務実績表の資料３－３の部分なんですけど、先ほど機構の決算もご説明しましたし、これから業務実績も説明いたしますので、その参考となるための機構の資料ということで説明差し上げました。

【太田委員】 そうすると、私たちは３－３のところを議論するために今はそれに関連することをお聞きすればいいのでしょうか。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 そうです。

【太田委員】 それでは１点のみお尋ねします。本編の２ページのところに、債務残高の平均残存年限が７．２年ということになっていますが、これは、去年より長くなったのですか、短くなったのですか。

【武本理事】 去年は６．８年でした。

【勢山理事長】 ６．８年です。

【太田委員】 それでは、少し長くなったのですね。分かりました。ありがとうございます。

【石田委員】 よろしいですか。

【梶川委員】 はい。

【石田委員】 本文の１ページの平成２５年度の債務残高の推移の実績期末実績と５ページの計画と実績の対比の債務残高の実績値が微妙に違ってるんですけど、これは、何か理由があつてのことでしょうか。

【武本理事】 この違いは実は、決算ベースというのと債務返済計画ベースというこの２つの指標でございます。決算ベースに未収金とか未払金とかというものを全部清算したものが債務返済計画ベースということになってございまして、多少違いが出てくるということでご理解をいただけたらと思います。

【石田委員】 はい、分かりました、了解です。すみません、勉強させていただきました。

それと、別添資料の６３ページのアウトカム指標のところなんですけれども、こういうふうにとりまとめる方向でということで、ずいぶん充実していただいて、ありがとうございます。

います。

もうちょっと欲張らせて意見を述べさせていただきますと、死傷事故率のところですけども、暫定2車線区間と本格区間とでは、ずいぶん違いますよね。倍ぐらいが違ってたんじゃないかなっていうふうな数字を見た記憶があるんですけども。

そういうこともありますし、私はやっぱり最低4車線というのが高速道路だろうというふうに思ってますので、なるべく暫定車線をなくしたいという観点から、その辺の区別がもし分かるようであれば、お願いしたいというふうに思います。

それと道路構造物保全率で、これは機構として管理されている構造物ですけども、管理が自治体に任されている横断構造物が多数あって、そのことの保全率というのも非常に気になるところでございまして、メンテナンス会議がこれから行われますので、しばらくかかるとは思いますが、そこについての保全率等も、メンテナンス会議等での議論あるいはデータ収集等から可能になるようであれば、ぜひお願いしたいというふうに思います。

以上でございます。

【木谷理事】 死傷事故率につきましては、路線別ですとかそういう構造別、それから地域別といいますか、雪がある・ないとか色々な要素がありますので、もう少し詳しく、先ほど渋滞の時にもお話がございましたので、もう少し何か利用者にとっても分かりやすい指標というものにできないのかと、アウトカム指標の目標と実績ということをどう反映していくかということで、なかなか事故というのは偶発的なものなので、中期的な目標にしましょうかということで引き続き課題として議論を進めております。

また保全率につきましては、各都道府県別に、高速道路会社、整備局、関係道路管理者が集まって協議会を作って体制はほぼでき上がりましたので、ご指摘の点はわれわれも認識をしておりますので、引き続き検討したいと思っています。

【上村委員】 はい、すいません、もう一つだけ。今のことにも少し関連するんですけども、同じ63ページのところのお客様視点の顧客満足度というのがございますけれども、これはある程度数値で表さざるをえないところもありますので難しいですけども、どのお客にどう聞くかというのは非常に難しいところです。つまり、例えば西にしても中にしても東にしても、全部の高速道路を走って答えるというような顧客はほとんどいないというわけございまして、ある区間を走ったユーザーが、ある区画に対して感じた非常に感覚的というか、そういったものでもってアンケートに答えるということしか結局できないんですね。全部のところの路線を走っているなんていうようなことは、ありえないわけです。また、ヘビーユーザーの物流業者も、たまにしか走らない人も全部一緒になっていきます。

しかし、さはさりながら、ある程度こういったアウトカム指標の数字でまとめ上げていくということは大切なんですけども、このやり方については、またいろいろ工夫をしながら、ぜひやっていただきたいというふうに思います。

【勢山理事長】 ありがとうございます。実は、これは総合顧客満足度しかここに出ないのですけれども、各会社では非常に細かい項目で、走行時の快適性であるとか安全性に関する感じ方だとか、あるいは情報の充実度に対する満足度だとか、かなり地域も分けて把握しておられます。

それによって、どういうところに対策の重点を置こうかというようなことの取り組みは、それぞれの会社でかなり一生懸命やっておられます。

あとは、おっしゃったように、どの程度、細かいものをさらに外に出していくかということについては、また会社とも相談をさせていただきたいというふうに思います。

【上村委員】 はい、よろしくお願いします。

【梶川委員】 ありがとうございます。

【野本委員】 さっきからちょっと、いろんな委員がお取り上げられになっている59ページの管理コストのところの修繕費なんですけれども、計画と実績に差異が生じた主な理由のところ、点検結果等に基づく補修の増等というのが幾つかの項目で出てくる、幾つかの会社さんから出てくるんですけども、結局これは、こういうことが、緊急といった点検をやって、新たにその点検に基づく補修が必要だということだというふうに理解はしてるんですけども、結局そういうことは、その時はそうなんですけども、じゃあ点検をこの時に厳しくというか新しくというか、今までやってないところをやりましたというようなことが仮にあったとして、そういうことは、今、普通におやりになってる例えば維持修繕の指標だとか点検の指標とかに反映されてるのかどうかということをまずお伺いしたいと思います。

もう1つ、工事費のところ、各会社さんのことなんで、これもどの程度か、ちょっとよく分からないんですけども、太いほうの資料の56ページ、57ページのところで、工事費の計画と実績値の差がありますけれども、灰色のところは一応もう債務引受が終わったところなのでよろしいんですけども、白色のところは、いろんな理由でまだ債務引受は完全に終わってませんということなんですけども、昨今、工事費が高くなって、白色の部分について、当面の見通しとしては、やっぱり一応この計画年で終わる金額なのかということをおおむねどの程度考えたらいいかということをお伺いしたいと思います。

【木谷理事】 管理の関係につきましては先ほども少し触れましたが、この春に省令等が改正されて、点検要領ですとかそういったところが抜本的に変わりました。

それに合わせて、各会社のほうで、これまでやっていたやり方をどう、その会社ごとでやっていくかということ、要領の見直しをかけています。

ご指摘のように、昨年度は笹子トンネルの事故が起きたから、とにかく全部もう1回見直せということでやったのですが、今後ローテーションといいますか、定期的に行っていくやり方をどうしていくかということ、現在検討中です。

ですから、次回というか、それがまとまれば、まとまった段階で速やかに協定に入れるというようなことを、今、予定をしているところでございます。

それから建設コストの関係でございますが、資産引受につきましては、建設したときに供用開始を打つときには一部でも引き受けるというようなルールになっているものですから、白抜きのところは、部分的にできたから、その分、開通するので引き受けますというようなところになっております。

網掛けのところは、それらも含めてその区間、あるいはインターチェンジがすべて完了しましたと、その最終結果ですという形なものですから、そのところに差があります。

それで、債務引受の方で言いますと、これまで引き受けた中で、限度額を超えたものは1件だけでした。これまで、ほぼすべての区間、あるいは工事、インターチェンジ等の事業につきましては、すべて計画、債務引受限度額を下回った結果としてこれまでは出ているというのが今の現状でございますし、今、実際に事業をしているところで大幅に超えそうだというようなものについては、特段あるとは聞いていないというところです。

【梶川委員】 ありがとうございます。

それでは、よろしいでしょうか。

それでは引き続きまして、平成19年12月に閣議決定されました独立行政法人整備合理化計画において、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ことが明記されており、事務局において、意見募集を行った結果を報告してください。

【小林高速道路経営管理室企画専門官】 資料3-2でございます。

資料3-2にありますように、先月の16日から8月1日までの16日間、国土交通省のホームページで意見募集をした結果、意見はありませんでしたということをご報告させていただきます。

【梶川委員】 ありがとうございます。

それでは、平成25年度の業務実績報告につきまして、高速道路機構より説明をお願いいたします。

なお、評価調書の別紙の独立行政法人評価分科会における平成26年度取り組みについてへの対応につきましては事前に説明をいただいておりますので、時間も限られておりますので、この場での説明はけっこうでございます。ごく簡潔にご説明いただければけっこうでございますので、よろしく願いいたします。

【加藤総務部長】 それでは、資料3-1が業務実績報告書でございますが、大部にわたりますので、本来はご説明申し上げたいところでございますが、これに添付されておりますカラー刷りの業務実績補足説明資料の分は、私どもが頑張ったというところがございますので、これでもってご説明を差し上げたいと思います。

まず最初1ページでございますが、ホームページ等の充実でございます。

機構では、高速道路会社の情報も含めまして、ホームページを活用して積極的な情報公開に努めておりますが、前年度につきましては、まず機構の情報につきましては、高速道路との連結に関しまして、民間参入促進という観点から、情報の追加をいたしております。

また、よくお尋ねがあります利益剰余金の説明につきまして、これを充実しております。

2 ページにまいりまして、会社と共同では、高速道路の料金割引のページ、よく見られるページでございますが、このページにおいて、社会的に関心のある4月1日以降の新たな料金割引にかかるリンクを掲載するなど積極的な情報提供に努めたところであります。

3 ページでございますが、アクセス分析やアンケート調査を行いまして、ユーザーフレンドリーなページになるように改良を行いました。この結果としまして、昨年度の総アクセス件数は、対前年度比7%増の432万件ということとなり過去最高を記録をいたしております。それが4ページまででございます。

続きまして、道路の適切な管理と安全性の向上というところでございます。5ページでございます。

国と会社と一体となって管理水準の向上を図るということで安全性を一層向上させる上で、機構は、管理者からご提出をいただく管理の報告書や管理の現地確認を通じまして、計画管理費がどのような使途に使われるのかということを確認をして、必要に応じて協定変更反映させるということ、また、管理の実施状況についてご理解をいただけるように、分かりやすい情報公開を行うということを役割としてございます。

6 ページにいきまして、平成25年度の取り組みでございますが、平成24年度末の協定変更に基づく緊急修繕対策の実施、会社の利益剰余金を活用しました修繕事業の実施、それから、道路法令の改正を受けました今後の対応の検討を行っております。

また、会社の本社にも現地確認を行いまして、計画管理の執行について意見交換等を実施しております。

それから管理の報告書の充実ですが、9ページです、各社の取り組みを機構の報告書としてとりまとめ、国や6会社と情報共有を実施しております。また必要な工事の数量と金額、それからアウトカム指標の設定根拠とか、実績の分析結果を追加記載するというような内容の充実を図っております。

その例が10ページでございます。それから11ページがアウトカム指標の目標設定根拠や実績の分析結果の追加記載というところでございます。

続きまして12ページにまいります。資金調達の項目でございます。

債務の確実な返済のために、毎年約2～3兆に及ぶ償還資金の調達をしておりますが、今年度の新たな取り組みといたしましては、13ページのところでございますけれども、まず、政府保証債の発行に係る手数料について上限額を設定しつつ、多額の資金を確実に調達するというところでございます。それから投資家IRによって需要を掘り起こしまして、6年ぶりに30年物の財投機関債を発行するというところで、長期固定資金の調達を多様な手段で行うということでございます。

また3番目に書いてありますのは、さらに今後は、ローン市場あるいは新しい15年物というようなものなど調達手段を拡大すると。これも、投資家との需要の掘り起こしを対応することによって行うというようなことで実現をしてきているところであります。

こうした取組みによって、独法、地公体、民間の中でも最も多い総額2兆9560億円という資金を、平均金利調達金利が0.87%という水準で調達をいたしております。

平均残存年限が7.2年、有利子債務残高の平均利率が1.46%という数字でございますので、こういう資金調達コストの低下を通じて、債務の確実な返済を果たしてまいりたいと思っております。

続きまして、15ページでございます。新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組みでございます。

本制度は、会社のコスト縮減によりまして、助成金の交付額よりも多くの債務引受額を減らすというようなことで国民負担を軽減するという目的を持ったものであります。

16ページにまいりますと、平成25年度は助成委員会を2回開催いたしまして、16議題17件の審議で、39件の適合性認定を行ったということでありまして、交付申請のあったのが29件でありまして、7.2億円の助成金を交付したということでありまして、

17ページであります。具体的な効果としましては、平成25年度に適合性認定をした39件で、25億円の縮減効果を見込んでおります。この中には、地元の協議によってコストを縮減した案件なども含んでおります。

18ページでございますが、新技術の開発ということにつきましては、平成25年度末までに、累計で約95億円の認定で、約65億円のコスト縮減が図られておると考えておりまして、中でも汎用性のある6つの新技術は会社において標準化されておりまして、平成25年度末までに52億円のコスト縮減を見込んでおります。民営化の目的である国民負担の軽減に寄与しているというふうに考えてございます。

それから1ページ飛んでいただいて20ページ、特措法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務でございますが、平成25年度の取り組みといたしましては、高速道路と立体交差する占用物件である歩道橋の点検につきまして、各道路会社と連携しまして、そのすべてにおいて安全性を確認するとともに、その他の占用物件についても、年度末更新に当たりまして、すべての安全性を確認したということでありまして、

また、マニュアルを策定いたしましたということと、占用許可に係る所在地区分が見直されたということがありましたが、占用料の算定、約8000件弱について適正に行ったということでありまして、

通行止めにつきましては、大雪による通行止めを受けまして、国、会社との情報共有を図り、今後、会社が検討する具体策に応じて必要な措置を講じていくということといたしております。

それから次のページへ参りまして、車限令違反への対応でございますけれども、関係機関と連携した法令遵守の啓発等の活動を実施しているところでございますが、今後、違反者に対する取締まりを、会社と連携して一層促進してまいりたいということとしております。

それから22ページ、危機管理でございます。災害は必ずやっけてまいらなければならないわけでございまして、首都直下地震や南海トラフ地震の発生が30年以内に60%、70%の高い確率で

想定をされているということをごさいます、機構では、債務の返済ですとか通行の禁止制限に関する要請などの業務を重要継続業務としております。

このような重要継続業務を間断なく行うためには、常日頃からの備えが怠れないということをごさいますので、模擬災害対策本部を構築して、会社と連携して実践的な防災訓練を実施するというのと、それから内閣府主催の首都直下地震を想定した政府の訓練にも参加をいたしております。

首都直下型地震によって東京事務所が機能不全となった場合には、関西業務部に重要継続業務を移行できるように、社内訓練を実施しております。また、南海トラフを想定して、阪神高速会社と連携した訓練なども実施をしているということでもあります。平成25年度には、防災の日の訓練で体制が発令された際の重要継続業務の継続更新等のシミュレーション訓練、また衛星電話を使用した非常体制発令訓練を実施するなど、数多くの実践的・効果的な訓練を実施したところでございます。

以上、雑ばくな説明で恐縮でございますが、業務実績報告の中で、われわれ特に頑張ったなというふうに思っているところのご説明をかいつまんで行わせていただきました。

以上でございます。

【梶川委員】 ご説明ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問はございませんでしょうか。なお、評価に関する議論は、機構及び傍聴の方々の退室後に行いますので、この場では質問事項のみとさせていただきます。

よろしいでしょうか。

それでは、質問事項はないようでございますので、これより、平成25年度業務実績の評価について討議を行いますので、高速道路機構及び傍聴の方々は、ご退室をお願いいたします。

(高速道路機構及び傍聴者退出)

【委員】 それでは、業務実績評価の方法でございますけれども、各委員個別に評価をいただいた上で原案を策定する方針として、委員全員のご評価を事前にいただいております。ご多忙中のところ事前に評価をいただき、厚く御礼を申し上げます。

各委員に評価をいただきました内容を基に、分科会長試案を作成いたしました。今回は、比較的項目が意見集約をされておられまして、あまり意見が大きく分かれるところはないというところでございます。

今回論点になりそうな項目として、機構が自己評価Sをつけられたところで、なおかつ委員の中で少し意見が分かれているというような項目で、評価調書の6ページの【14】、15ページの【24】、【25】、21ページの【32】となります。この項目を中心にご意見をいただけたらと思います。

【14】、【24】、【25】は、それほど大きく意見が分かれられてるということではございません。【32】が少し意見が分かれられたということでございますので、その辺につ

きましても、ご意見をいただければと思います。それでは、よろしく願いいたします。

それでは、順番に。【14】というところでございますが、これは自己評価Sなのですが、一応Aをつけさせていただいているというところですよ。

【委員】 私はAをつけたんですけども、その理由は、会社の維持・修繕その他の管理の状況のホームページへの掲載に際しては、もうちょっと分かりやすく伝えてほしいということが1点です。

さっきの機構からのプレゼンにありましたように、S評価にした理由について、会社からこういう維持・修繕の管理の報告書という大部なものをもって、それをホームページに貼り付けたとおっしゃっていましたが、普通の人は、あんな長い報告書は読むわけがないわけで、やっぱりもうちょっと一覧性があるものを会社からもらって貼り付けたらどうか、というのが1点です。

それからもう1点は、すごく道路の維持・管理を一生懸命なさってる、それ自体は私は評価をするんですが、ただプレゼンとして、道路の維持・管理については、これは会社が責任を負う、機構は所有者ではありませんけれども、通常の所有者のような権限がないというときに、こういうふうには一生懸命やっていますよ、というふうに書かれますと、逆に、道路の維持・管理の責任の所在というのが何かあやふやに国民に理解されるとまずいなと思ひまして、プレゼンの仕方として、もう少し管理の主体がどこであるかということきちんと言明なさったらいかなという、その2点でAをつけました。

【委員】 ありがとうございます。

ほかに、ございませんでしょうか。

【委員】 はい。私もここでAをつけさせていただきました。

その理由は、しっかり仕事をしていただいていることは分かりますが、全体の計画がどういうふうに戻っていて、予防的に前倒しで計画をしっかり立てて進めていく、また、これだけお金が必要だといった説明を、国民に明らかにすべきと思っています。今年度これをやりました、という受け身の姿勢からもう少し踏み込んでいただきたいです。Sであれば、積極的に全体計画の中に機構がしっかりと関与し、PDCAサイクルの中でリーダーシップを発揮していただけたらと思います。今回は、国民の厳しい視線もあるので、Aでよいのではないかなと思ひました。

【委員】 ほかにございませんか。

【委員】 私も、機構のほうがSということだったのでAにしたのですが、最大の引っかけポイントは、この目的のところ「安全性を一層向上させる」と書いてありますが、取り組みの結果、「安全性が向上したかどうか」は、外形的に確認できないことにあります。笹子の事故が起きる前は、トンネルは安全に維持・管理されているとみんな思ってたわけですよ。そういう意味では、安全性が向上したかどうかということの評価ということであると、やはり確率的な話でもあるので、そこでSとかSSは非常につけづらいですね。そういう意味で、取り組みをやっているかどうかは評価はできるんですけど、

安全性が向上したかどうかというのは、やはり非常に評価が難しい。それでも、機構が自信を持ってSって言ってらっしゃったのはすごいなとは思いますが、もしこれで何か起こったら、それこそ、一体どういうことだったのかということになりますので、このところはやはり慎重に評価するべきであると考えます。目標の設定の仕方自体も課題がありましょうし、われわれが何を評価するかということにかかわってくると思ひまして、私は慎重にAといたしました。

【委員】 ありがとうございます。 それでは、また何かございましたら戻ることにして、続きまして【24】、【25】の項目、これも、ほとんどの方がSをつけておられますが、こちら、ご意見を今述べられたいということがございましたら、ご意見をいただければと思います。

【委員】 意見ではなくて、【24】について、ちょっと教えていただきたいんですけども、私はSをつけたんですけど、SにしようかAにしようか迷いました。 昨年は、工期短縮でコストダウンをしたという新たな費用の削減のシステムという新規な取り組みがあったので割と迷わずにSをつけたんですが、1つ制度を作って、それを淡々と順調にこなしているというのがこの助成のシステムみたいに思うので、こういうときに一体どういうふうに評価をしているのかが分からないので、ちょっと感触みたいなのを教えていただければと思いますが、ほかの委員の先生方に。

【委員】 ご意見というか、これはなかなか難しい問題で、こういうどちらかという維持・管理の職務を主目的とされていることについては、何かご意見ございますでしょうか。

【事務局】

意見ということではなくて、ご参考ということで申し上げますと、S評価がついてるところにつきましても、省全体が、独立行政法人評価委員会の場で、ある程度説明を、資料ないしは席上でしていただいて、そんなものかなということだというようにはしているわけでございます。

その場合、家田委員長がおっしゃっていることとしては、Sがずっと何年も続く場合というのは、それなりに理由というか中身が必要であって、例えば、どんどん新しいことをやっていただいているとか、同じことであれば、だんだん取り組みの水準が上がってきて実績が上がっているとか、そういうことを比較的留意されて、ご発言なりご評価なりをお願いしたいということはおっしゃっております。

どのぐらいの評価をされるかというのは委員の方のご判断なんですけど、1つご参考としては委員長のお考えとして、そのようなことがお示しされてるということは、情報として申し上げておきます。

【委員】 ありがとうございます。

今のご意見をちょっとご参考にさせていただいた上で、こういう評価に案はなってるんですけども、よろしいですか。

それでは、また次の項目に行かさせていただきます、項目【32】ということで、2

1 ページ、危機管理に関する事で、これもまたご評価難しいところだと思うんですけども、これについて少しご意見をいただければと思います。

【委員】 これも、何をどこまでやればAで、それを超えたらSなのかという判断が難しいですが、実績の機構の説明の例えば21 ページのところでは、各地で発生したのに対して適切に情報収集・伝達を実施しましたとあります。業務を適時実施ということなので、こういうのはある程度やっていただくのが、国民から考えると当たり前とも言えることなので、やはりAでいいのではないかなと私は思いました。

【委員】 はい、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】 すみません。私も先ほどの【25】、私だけがAをつけてしまったんですが、別にこれは皆さんSならSで、全然かまいません。

それから【32】は、今先生がおっしゃったように、これをSにする根拠がそんなに強く感じられないというのが大きな要因で、当たり前であって、ひょっとしたらもっとやりようがある、まださらに伸びしろがあることであるので、Aでよいのではないかと思います。

【委員】 はい、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。

こちら、同数であったんでございますけれども、私としても、今お2人の先生が言っていたこととほぼ同旨で、危機管理というのはこの法人では最も適切に行っていたかなければいけない業務の1つと思い、ここに挙げられてるものというのは当然やっていただきたいなというふうにも考えられるので、評定Aでどうでしょうかという。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

申し訳ございません。それでは、今機構に評定案として出させていただいたものにつきましては、委員の先生方のご同意はいただけたということで、また今いただいたご意見、評価調書等の反映に関しましては、分科会長の私に一任をお願いできればと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、以上のご意見を反映させた上で、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いたします。

それでは、高速道路機構に評価結果を伝えたいと思いますので、高速道路機構の方をまた呼んでください。

(高速道路機構入室)

【委員】 それでは、分科会における評価の結果について、私のほうからご紹介させていただきます。

高速道路機構では、平成25年から始まる第3期中期計画に沿って、課題解決に向けて

多大な努力と取り組みをされておられます。着実に成果を上げられているということから、平成25年度業績評価につきましてはA評価とさせていただきます。

機構には債務返済と資産保有という2つの大きなミッションがございますが、債務返済については、新たな資金調達法に挑戦するなど工夫した結果、着実に債務返済が進んでいるものというふうに思います。引き続き、金利上昇リスクを軽減した取り組みを、ぜひお願いいたします。

また資産保有につきましては、笹子トンネル事故を踏まえ、中期計画にも位置づけられたとおり、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させるということが社会的にも期待されております。

平成25年度には、緊急修繕事業の調整や高速会社から提出される管理の報告書の充実など、努力していただいたところです。さらに今年度からは、老朽化対策として、国会における法改正により更新事業が認められたことから、今後、各会社と更新事業を追加するための協定変更など新たな業務もあるものと思います。

現在の制度上、機構と会社の役割があるのは承知しておりますが、インフラの老朽化対策は国民利用者の大きな関心事項でございますので、会社と連携して適切な管理に一層傾注していただければと思います。

また、ホームページの改善や大災害を想定した危機管理につきましては、地道な取り組みですが年ごとに充実されているものと考えております。

定員85名という限られた職員数で、引き続き不断の努力をしていただき、債務の確実な返済と、安心して利用できる高速道路サービスの提供をお願いいたします。

最後になりますが、今回が分科会として最後の評価となります。勢山理事長をはじめ機構の職員の皆様が、今後も着実に成果を上げていただくことを期待申し上げます。

以上をもちまして評価の紹介とさせていただきます。

委員の皆様からも何かございませんでしょうか。よろしいですか。

詳細につきましては、後日、事務局から正式な評価調書の発送がございますので、ご参照いただければ幸いです。

以上をもちまして、議事(3)について終了いたしました。

それでは議事(4)「中期目標及び中期計画等の変更案」について、事務局から概要の説明をお願いいたします。

【事務局】 はい。資料4-1をご覧ください。

委員の皆様方には、業務実績評価をお願いする前に、全員に説明をさせていただいておりますが、改めてポイントを簡単に紹介させていただきます。資料4-1でございます。

現行の中期目標、中期計画は、当分科会の意見聴取を経まして、それぞれ25年2月、3月に作成されております。そこにありますようにポイントは大きく3つございます。

1点目は法律改正に伴う変更ということで、料金徴収期間の延長の変更、それから更新債務とその他の債務の区分、最後にスマートインター整備のための無利子貸付の追加。以

上が法律改正に伴う変更でございます。

2点目としまして、全国路線網の変更に伴う変更ということで、本州四国連絡高速道路を全国路線網に編入したことによる修正がございます。

それから3点目ですけれども、昨年末に閣議決定されました機構の事務所が神奈川県へ移転をするというものが、平成27年3月に前倒しすることになりましたので、そのことに対する修正でございます。

中期計画に関しては以上でございます。

また併せまして、機構は独立行政法人通則法の規定によりまして、業務の適正な運営を行うために業務の方法書というものを作成しております。これについても中期計画と同様に、変更するときは当委員会の意見聴取が必要となっております。

資料4-2でございます。資料4-2の2ページに、変更の概要を示しております。2ページには、今回の法改正を受けまして、スマートインターの無利子貸付に伴う修正などを行うということを予定しております。

資料の説明は、以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明のありました中期目標、中期計画及び業務方法書の変更案につきまして、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。

【委員】 時間がないところ申し訳ないんですけども、資料番号はついておりませんが、変更点としては、ナンバー2になると思いますけども、特定更新等工事に係る債務を、その他の債務と区分した上でという文言を入れていただいている、これは法改正に対応したものであるということで、今度の中期計画自体については賛同しております。関連しての質問なのですが、債務を区分した上で、常時適切な債務残高の管理に努めるとともに、次に掲げる点に留意することというので、いろいろ書いてありまして、既存債務に関しては、引き取った時の上限は、総額は増加してはならないという制限があります。

この特定更新等工事に係る債務に関しての制限は何もないのですかというのが、私の質問です。どういうことかという、これは道路分科会のほうでも申し上げたのですけれども、特定更新等工事というのは、平成三十七、八年に終わるのですよね。そのあと、これの返済が始まるのが平成62年ですから、25年近く置いておくわけですね。

その間どんどんどんどん金利が貯まってくわけで、NEXCOで3兆円で、単に2%としても毎年600億ずつ貯まっていって、そうすると4兆5000億ぐらいになるわけですね、平成62年に。

それを適切に管理するということに対して、何の制限もないので、一生懸命借換え金利を抑えるというようなことをやってくださいということですよ。この計画は、今後5年間ならよろしいのですけれども、果たして、本当に金利をどんどんどんどん積んでいっていいのか。金利分ぐらいは、毎年の料金収入で支払う、つまり料金を改定してでも払うべきなのではないかと、私は思っています。

そのことについては道路分科会でも申し上げたのですけれど、もともとこの区分経理をしましょうといったときはその発想があったのです。たとえば、料金が5%上がったとしても、その5%というのは維持更新のための5%の値上げなのであって、過去債務の償還のための値上げではないというように、この部分は区分経理しましょうという発想があったのです。しかし、一切62年まで値上げしないという一応方針が立って、今の法律になってるのです。

そこで、今回の計画はこれでいいのですけれども、後々長い目で考えた場合、この工事の金利をどう考えているかということは非常に大きな課題でもあると思いますので、機構におかれましても道路局におかれましても、適宜適切にご検討いただきたいという希望でございます。

目標・計画自体は、これでかまいません。

【委員】 ただいまのご意見は、中期目標、中期計画の変更ということではなく全体像ということによろしいですか。

【委員】 はい。

【委員】 ありがとうございます。

ほかに何か、ご意見等ございませんでしょうか。

【委員】 もう1点だけですけれども、すみません。

それとの関連なのですけれども、別添資料の44ページのところに、高速道路の収支の試算値というのがありますが、将来この資料を出されるときに、今の更新の金利というのは、ここの金利に足されるのかどうか。金利があって、おそらくこの資料の建て付けからすると区分経理なので、既存債務だけでこの表を作られるような気がします。

しかし実際問題としては、道路資産としては、そういう更新を行って、それで金利が毎年発生しているのだけれども、それは区分経理なので別のところだから、この表に入っていないとすると、それは、もしかしたらある意味では、メッセージとしてはミスリーディングになるかもしれないと感じます。

【委員】 よろしいですか。

それでは、ただいまのご意見を含めまして、中期目標、中期計画の変更案への今後の取扱いにつきましては、分科会長にご一任をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

本日予定されている議事は以上でございます。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

【事務局】 長時間にわたるご審議、どうもありがとうございました。

先般、局長の挨拶からもありましたように、独法通則法が改正されましたことにより、今回の委員会が最後となる予定でございます。梶川分科会長をはじめとする委員の方々に、高速道路機構発足以来、評価あるいはご審議等いろいろご助言をいただきまして、この場

を借りまして感謝を申し上げます。

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、本当にありがとうございました。