

平成23年7月22日

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 よろしいでしょうか。太田委員から10分ほど遅れるとのご連絡をいただいておりますので、これより、第10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させていただきます。

本日、委員の皆様方におかれましては、ご多忙中、ご出席をいただきまして、ありがとうございます。厚くお礼を申し上げます。私、道路局総務課高速道路経営管理室の高松と申します。よろしくお願いいたします。

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前任期に引き続き委員をお願いさせていただき、お引き受けをいただきました。引き続きよろしくお願いいたします。

また、分科会長につきましては、改めまして互選をお願いいたしましたところ、引き続き梶川委員に分科会長をお引き受けいただくことになりました。また、分科会長代理につきましては、梶川分科会長からのご指名で引き続き石田委員をお願いをさせていただくことになりました。よろしくお願いいたします。

それでは、改めまして委員の皆様方をご紹介させていただきたいと思っております。分科会長の梶川融委員でございます。

【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。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 分科会長代理の石田東生委員でございます。

【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。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 石田分科会長代理の右手側、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。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 水尾衣里委員でございます。

【水尾委員】 水尾でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 野本修委員でございます。

【野本委員】 野本でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 梶川分科会長の左手側、角紀代恵委員でございます。

【角委員】 角でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 1つ間をおきまして、井出多加子委員でございます。

【井出委員】 井出でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 よろしくお願ひいたします。本日は、当分科会委員、今のところ7名のご出席でございますけれども、太田和博委員のご出席により、委員全員のご出席ということで、過半数を超えており、定足数に達しておりますことをご報告させていただきます。

前回の分科会後に事務局側のメンバーが大きく変わっておりますので、ご紹介申し上げます。菊川道路局長でございます。

【菊川道路局長】 菊川でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 佐々木道路局次長でございます。

【佐々木道路局次長】 佐々木でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 内海総務課長でございます。

【内海総務課長】 内海でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 縄田高速道路課長でございます。

【縄田高速道路課長】 縄田でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 井上高速道路経営管理室長でございます。

【井上高速道路経営管理室長】 井上でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 鉄道局鈴木財務課企画調整官でございます。

【鈴木鉄道局財務課企画調整官】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 それから、国土交通省関係の独立行政法人全体の評価の取りまとめを担当されております川中政策評価官でございます。

【川中政策評価官】 川中でございます。よろしくお願いいたします。

【高松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、まず、道路局長よりご挨拶申し上げます。

【菊川道路局長】 一言ご挨拶を申し上げます。本日、第10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に、本当に暑い中をご参集いただきまして、誠にありがとうございます。

最近の道路行政につきまして少しご説明をさせていただきたいと思ひます。ご承知のとおりでございますが、3月11日に東日本大震災が発生いたしまして、その際、特に高速道路が大変大きな役割を果たしました。東北自動車道、常磐自動車道については、発災の翌日から緊急車両が通れるような形で通行を確保いたしました。報道等もされましたけれども、この東北自動車道を軸にして、被災を大きく受けました三陸沿岸に向けての「くしの歯」作戦を展開いたしまして、直後の救命活動、復旧活動あるいはその後の復興活動を行ったわけでございます。こういうことができたのも、これまでのいろいろな地震災害を経験する中で耐震補強等をしっかり進めてきたおかげでございます、まさにこれまでの

地震災害の教訓を活かせたと考えております。

また、高速道路というものがこのような災害に対してかなり強いといひましようか、鉄道であればすぐには動かさないわけですが、高速道路の場合は、多少段差があつても土のうを積んだり、あるいは制限速度を50 km/h規制などにするとといった交通規制によりまして、大量の物資も運べますし、あるいは人を運ぶことも可能です。例えば新幹線は1カ月以上不通となつておりましたけれども、高速バスをかなり増便していただきまして、東北地方と首都圏の人の行き来をサポートしたということもできたわけでございます。このように重要な役割を果たしたと考えております。

またこの復旧の支援、あるいは被災された方々の支援をするということで、高速道路の料金に関しまして、被災者支援等のための無料開放を6月20日から対応しております。渋滞をはじめとしていろいろ課題もありますが、まずは被災地の住民の方々、あるいは原発の避難の方々もおられる中、このような方々に対しましていろいろ手を尽くして支援をしていこうということで、取り組んでいるところでございます。

また、先週には、高速道路のあり方検討有識者委員会から、今回の東日本大震災を踏まえた緊急提言をいただきました。その中において、特にこれは高速道路機構が直接関与する道路ではありませんけれども、三陸縦貫自動車道をはじめとする被災地域の道路を復興のための高速道路として位置づけて、できるだけ早く整備をしていくといった提言もいただいております。さらに、今回の被災は東北地方が中心でしたけれども、東北地方にとどまらず、日本の国全体が地震災害に対して大変脆弱だということで、東海・東南海・南海地震あるいは首都直下地震といったことが想定されている中、そのような地震にも対応できるようなしっかりとした道路インフラを整備していくということも提言としていただいたところでございまして、私どもといたしましては、しっかり取り組んでいきたいと考えております。

今日は、これから高速道路機構の決算、業務実績の評価についてご審議いただくわけでございますけれども、今申し上げましたように、高速道路というものが日本という我が国土の上で果たしている役割、改めてその重要性が認識されたわけでございますので、皆様方にはぜひいろいろな忌憚のないご意見を承りますとともに、ご所見、ご指導を賜れば大変ありがたいと思っております。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 道路局長におかれましては、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。

なお、頭撮りの報道関係者の方々におかれましても、ここまででございますので、よろしくお願いいたします。

(菊川道路局長及び頭撮り報道関係者退席)

それでは、議事に入ります前に、分科会の公開及び議事録の取り扱いにつきまして、「国土交通省独立

行政法人評価委員会運営規則」、並びに「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。

まずこの分科会でございますけれども、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。しかしながら、業績に関する評価に係る会議は非公開ということになってございます。このため、本日の議題のうち、(1)の「平成22年度の決算について」につきましては公開、(2)の「平成22年度の業務実績評価について」につきましては、公正性を保つために非公開の扱いとさせていただきます。また、評価そのものの討議の際には、高速道路機構並びに高速道路会社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、業務実績評価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いたしますとともに、議事録につきましては、業務実績の評価に関する部分においては、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、各委員の皆様方にご確認をいただいた上で、議事要旨とあわせて国土交通省ホームページで公表してまいりたいと考えております。よろしくお願いいたします。

それでは、これ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。よろしくお願いいたします。

【梶川分科会長】 梶川でございます。本日は委員の皆様、ご多忙の中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。皆様の協力を得て、スムーズな議事進行に努めたいと思います。

それでは、議事を進めさせていただきます。本日の資料につきまして、事務局からご説明をいただきたいと思っております。

【高松高速道路経営管理室企画専門官】 本日の資料のうち、先ほど申し上げましたとおり、(2)は非公開でありますことから、資料は委員限りとさせていただきます。このため、傍聴者の皆様方には資料を配付しておりませんので、ご了承ください。

なお、参考資料の「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報」でございますが、こちらは高速道路機構の決算に関わるもののみでなく、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、機構から速やかに行う予定としておりますので、現在のところ委員の方々のみの配付としております。当資料の扱いにつきましてご審議いただきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

【梶川分科会長】 ただいま事務局からお話のあった参考資料の取り扱いでございますけれども、この分科会において、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取り扱いで、委員の皆様、ご承認いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【梶川分科会長】 ご承認いただけましたので、参考資料は非公開と決定いたします。

それでは、議事を進めさせていただきたいと思います。議事（１）の「平成２２年の決算について」につきまして高速道路機構から説明をお願いいたします。

【吉田高速道路機構経理部長】 機構経理部長の吉田でございます。お手元の資料では資料の１－１と１－２がございます。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及び貸借対照表など、財務諸表一式でございます。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ございます。

本日は資料の１－１の２枚でございますけれども、これでご説明したいと思います。この資料は、法人単位の損益計算書及び貸借対照表を概要説明のため億円単位にし、前年度と比較したものでございます。

では、最初に損益計算書についてご説明いたします。経常費用は、中ほどの列でございますけれども、１兆４、５００億、前年度より１１４億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、２１１億円と債券及び借入金の支払利息が大宗を占める財務費用４、８１９億であり、この２つの科目で１兆４、０３１億円と、経常費用の９７％を占めております。

前年との比較においては、財務費用は２３９億円の減少となりましたが、道路資産貸付業務費は減価償却費の増加などにより１７２億円増加しました。

次に、経常収益でございます。経常収益は１兆４、６３３億円、前年度より３１７億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、１兆４、４５８億円と、経常収益の約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、２３７億円から変動貸付料返還分の７７９億円を減じた金額でございます。この結果、経常利益は１３２億円となりました。

次に、臨時損失でございますけれども、臨時損失は７２億円で、主なものは、過去の減価償却費修正の前期損益修正損の７０億円でございます。

次に、臨時利益は、４、２２８億円となっております。この主なものは、利便増進引当金戻入の４、２１３億円、談合違約金等の１１億円でございます。

以上の結果、当期純利益は、４、２８８億円となります。前年度より６０５億円増加しました。また、当期総利益は、同じく４、２８８億円でした。当期純利益とは億単位では同じ金額ですが、前中期目標期間繰越積立金取崩額０．４億円、４、０００万を加えた金額となっております。

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。資産の合計は４１兆１、５２７億円です。大半は道路資産及び鉄道資産の有形固定資産で、４０兆４、３０６億円と、全体の９８％を占めます。

資産は、前年度と比較しますと、4,220億円減少しております。有形固定資産は、減価償却による8,986億円の減少、会社からの資産帰属による5,583億円の増加などにより、3,717億円の減少となっており、これが資産減少の大きな要因となっております。

次に負債の部でございます。負債の合計は3兆9,903億円です。この大半は、機構債、この場合は流動負債と固定負債の合計でございますけれども、2兆8,755億円及び長期借入金、6兆3,170億円で、この合計3兆1,925億円は、負債全体の92%を占めております。負債は前年度より9,810億円減少しております。主な要因は、機構債長期借入金の償還返済による4兆889億円の減少。利便増進事業引当金の取り崩しによる4,213億円の減少。機構債長期借入金の新規調達による2兆9,104億円の増加。高速道路会社からの債務引き受けによる5,624億円の増加でございます。

最後に、純資産の部でございます。純資産の総額は8兆1,623億円で、前年度と比べて5,590億円増加しております。この要因は、資本金においては、政府から787億円及び地方公共団体から521億円の計1,308億円の出資金受け入れによる増加でございます。資本剰余金においては、鉄道施設の損益外減価償却分6億円の減少でございます。利益剰余金においては、当期総利益4,288億円の積み立てによる増加でございます。なお、各年度の当期総利益の累積額である利益剰余金2兆2,000億円は、減価償却累計額約4兆8,000億円とともに債務返済の原資となっております。

以上が22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債務残高は3兆906億円となっております。後ほど関連情報でもご説明いたしますが、これを債務返済計画の有利子債務残高に置きかえますと、実績値は2兆9,961億円となり、計画値3兆9,123億円を9,162億円下回っております。

簡単ではございますが、以上で平成22年度決算についての説明とさせていただきます。

【梶川分科会長】 どうもありがとうございます。ただいまの平成22年度の決算についてのご説明に関しまして、委員の皆様、ご質問等ございませんでしょうか。一般企業と比べて少しわかりにくい形にはなっておりますが、ご質問等何かございませんでしょうか。

【石田分科会長代理】 細かい話で恐縮ですが、有形の固定資産で除却による減とか寄附による減などが結構ありますけれども、例えばどのようなものでございましょうか。

【吉田高速道路機構経理部長】 除却による減というのは、資産を除却したときに、普通の会社ですと固定資産の除却損は特別損益に通常なりますけれども、道路資産については、一応経常のほうで整理しているということでございます。それから、寄附による減というのは、公共団体等で土地の交換と申しますか、それを公共団体に引き渡したときに寄附損という形で整理しています。見返りとしては、旧敷地の無償で借りられる実質地上権ですか、それを…。

【石田分科会長代理】 見返りとして。

【吉田高速道路機構経理部長】 財表には載りませんが、そういう権利を取得するという形になります。

【石田分科会長代理】 そうすることで結構活発に資産の交換とか、効率的使用をされており、それが結構な額になっていると考えるとよろしいですか。

【吉田高速道路機構経理部長】 そう考えていただいて結構でございます。

【石田分科会長代理】 ありがとうございます。

【梶川分科会長】 ほかに何かございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、もしご質問等ないようでしたら、平成22年度の決算について、大臣へ具申すべき意見は特段ないということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【梶川分科会長】 ありがとうございます。

それでは、「平成22年度の決算について」は、意見なしと決定させていただき、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す。ありがとうございました。

続きまして、議事(2)「平成22年度の業務実績評価について」審議をさせていただきます。業務実績評価に関する審議につきましては、冒頭で説明のあったとおり、公正性を保つために非公開になっておりますので、申し訳ございませんが、ここで傍聴者の方はご退室をお願いいたします。

(傍聴者退室)

【委員】 参考資料につきましては、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。

【高速道路機構】 お手元、平成22年度の「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報」でございますが、参考資料と書かれました資料がございます。一番上の表紙を外していただきますと、説明本文、別添資料、少し厚い別添資料、そして最後に1枚、補足説明資料がございます。

それでは、本文をご覧くださいまして、まず1ページでございますが、最初に「財務諸表における債務状況」の「(1)債務残高の推移」ということで、決算ベースの債務残高につきまして、平成22年度の推移及び債務種類別の推移が載せてございます。

上の方の表にありますとおり、債務残高、A欄、期首3兆2,870億円から、一番下の段に期末がございますけれども、3兆6,799億円と、6,071億円減少しております。

また、2ページ、「(2)資金長達の状況」をご覧くださいまして、資金調達の明細を示してございます。合計で2兆9,105億円の調達を行いました。今年度も長期債、超長期債の発行によりまして、

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しましたほか、資金調達多様化の観点から、期間1年の借入れも初めて行っております。当年度の平均調達年限は8年、平成22年度末、債務残高全体の平均残存年限は6.6年となっております。

次に3ページ、「(3) 有利子債務の資金コスト」の表でございますけれども、有利子債務全体の平均資金コストは、機構発足時の1.80%が平成22年度末には1.50%まで下がっております。また、平成22年度の資金調達実績を債務返済計画で設定しています調達コストと比較いたしますと、ページの中ほどに記載がありますとおり約6,042億円の支払利息の縮減と試算されます。

さらに今回は、次の4ページでございますが、新たに平成18年度以降の調達資金の支払利息の低減効果を試算しましたところ、累計で2兆5,929億円、うち超長期債によるものが9,408億円と見込まれております。

以上が財務諸表から見ました債務状況でございますけれども、次の5ページから「債務返済計画における債務返済状況」がございます。これは計画実績対比で見えております。2段落目に記載されておりますように、債務返済計画の数値と、先ほどの決算の数値との間には、現金、あるいは消費税等の扱いなどに一部異なる場合がございます。ここでは、決算の数値に所要の修正を加えた数値を用いております。

6ページをご覧くださいますと、債務返済の計画と実績の対比の概要がございます。もう一つ、厚いほうの別添資料の3ページをご覧くださいたいと思います。こちらに、より詳細な総括表が載せてございます。これを基に全体を俯瞰いたしまして、特徴的な点をご説明したいと存じます。

合計欄のところを縦に見ていただきますと、上から2つ目の欄にあります平成22年度期首の債務残高の実績(B)が計画(A)を5,878億円下回っておりましたけれども、平成22年度は債務返済が5,133億円進んだことによりまして、下から5つ目の欄にあります平成23年度期首におきましては、実績が計画を9,358億円下回っております。債務残高は平成22年度だけで計画よりも3,480億円多く減少しておりますけれども、これは高速道路会社からの引受債務、あるいは収入、そして支出、それぞれにおいて計画と実績に差異が生じたことに起因しております。これにつきましては、本文の方に戻っていただきまして、7ページの第3段落目にその差異について要因を書いてございます。

会社からの引受債務に差異が生じる理由といたしましては、残工事等が翌年度以降に繰り越されるものがあることや、供用時期が遅れている道路があるためでございます。

また、収入におきましては、景気の低迷、あるいは東日本大震災の影響等によりまして貸付料が減少いたしております。一方、支出におきましては、低金利の資金調達によりまして支払利息が減少しております。

これらが債務残高の実績が計画を下回った主な理由かと存じます。

また、閣議決定を踏まえまして、今回から新たに、「(3) 高速道路会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況」として機構と高速道路会社を合わせました高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況を公表することといたしました。これは別添資料、厚い方の31ページをご覧くださいと思いますが、機構、高速道路会社双方合わせましても、債務残高が実績で32.8兆円ということで、計画に比べまして実績が2.9兆円下回っております。

それから、本文に戻っていただきまして、8ページから「2. 財務諸表のセグメント情報」がございます。「(1) 高速道路機構のセグメント情報」では、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いて説明しております。損益計算書の概要の表の首都高速、阪神高速の京都圏、そして本四高速における当期利益の欄をご覧くださいますと、赤字になってございます。また、その下の貸借対照表の概要では、阪神高速の阪神圏が債務超過の状況ということでございますが、これにつきましては、返済が進む過程で解消される見通しであるということを表の下で説明をいたしております。

次に9ページに参りまして、「(2) 高速道路機構のセグメント情報（全国路線網の高速道路会社所管分内訳）（試算値）」でございますが、全国路線網、これはNEXCO3社所管分に分けました内訳試算値でございます。中日本高速道路（株）の経常費用、あるいは総資産及び総負債が他社より小さいのは、各会社の貸付料で返済する債務は将来の建設に必要な債務を織り込んで試算しているため、例えば新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では、現時点での債務が小さいということによるものでございます。

続きまして、10ページ、「(3) 高速道路会社の債務状況」及び「(5) 営業中高速道路の路線別資産額」につきましては、昨年同様の記載でございまして、時間の関係もございまして割愛をさせていただきますが、真ん中の「(4) 高速道路機構と高速道路会社を合わせた資産と債務の状況」でございますが、これは昨年も載せておりますけれども、中身は、また別添資料の方をご覧ください、40ページにございます表は、昨年同様リバイズをいたしましたものでございまして、単年度の決算ベースの状況でございます。その次の41ページも併せてご覧いただきたいと思いますが、これは、機構発足時から平成22年度までの推移となっております、今回新たに付け加えさせて頂いたものでございます。

続きまして、本文の12ページでございます。「3. 高速道路収支関連情報」でございますが、「(1) 高速道路の収支率（試算値）」はセグメント単位の収支率ということで、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と機構の支払金利、この合計額の割合を試算してございます。これは別添の49ページでございますが、全国路線網及び地域路線網では、阪神高速の京都圏を除きまして、すべてのセグメントで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。また、一の路線では、ほとんどの路線で昨年6月から高速道路の無料化社会実験が実施された

ことに伴いまして、100を上回っている状況でございます。

それから、本文12ページの中ほど、「(2) 路線別営業収支差（料金収入から会社の管理費を除いたもの）（高速道路会社情報の統括）」がございまして、表の右端、営業収支差（A-B）でございまして、全路線合計で1兆3,645億円のプラスとなっております。それから無料化社会実験の補填金を含めまして、1兆4,503億円のプラスとございましてけれども、営業収支差がプラスであるということは、その路線が会社からの貸付料を通じまし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るものでございます。

本文13ページは割愛させていただきます。続きまして、14ページをご覧いただきまして、「(4) 金利の路線別配賦（試算値）」でございまして、これも昨年同様でございまして、営業資産の収支差による按分と資産価格の按分の2つの試算を行いまして、その結果の一覧を別添資料57ページ以下に記載をいたしております。

続きまして本文15ページ、「4. 建設・維持・管理の状況」でございまして、「(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、それからその差異の説明を別添資料64ページ以下に記載しており、すべて限度額を下回る引受となっております。

「(2) 管理コストの計画と実績（高速道路会社情報の統括）」は、維持修繕費、あるいは管理業務費等の差異の理由を別添資料67ページに記載をいたしております。全体としましては、各社とも計画値を下回る実績となっております。

「(3) アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の統括）」は、渋滞による利用者の損失時間など、7つの指標につきまして計画実績対比を行い、差異の説明を別添資料68ページから70ページに記載しておるところでございます。

この資料の最後の「5. 道路資産の保有及び貸付状況」でございましてけれども、今回、北関東道など71キロの新規供用がございました。その結果、年度末の総保有・貸付延長は1万20キロとなっております。

【高速道路機構】 一言だけ補足の説明をさせていただきます。お手元の資料の最後に「機構の基本的収支」という表題のグラフがついていると思いますけれども、実は利便増進計画というものが入りまして、年々の債務残高の減少幅が少し小さく数値上はあらわれてきておりますので、そのところを修正といいたしめようか、実力的にはどのようになっているのだろうかということを経年的に見てはどうかということでご報告申し上げたいと思います。

利便増進計画は、この表の一番上にございまして、平成20年に元本2.9兆円、利息0.1兆円ということで、2.9兆円を中心としまして、20年に一括して債務残高を減らしたわけですが、それで、その債務残高を減らしたものを原資といたしまして、その後の年々、割引を行うということになりました。

たものですから、貸付料がその分だけ減ったということで、青で書いてございます、例えば21年の0.4兆、あるいは22年の0.4兆といったものが、利便増進計画のファンドをもとにして年々割り引いた金額。したがって、貸付料の入りが少ない。したがって、年々では債務の減り方が少なくなっているところを、0.4兆というものを割り戻しますと、実力と見ていいのだらうと。ご覧いただきますと、黒い太い線でございます、18年の1.4兆から、21年が1.3兆でございますけれども、どの年も大体1.4兆ということで、返済の実力は変化がない形で18年以降推移している。それから23年もそういう形で推移するであろうということが今予定されているというようところがご覧いただけるかなと思ひまして、補足をさせていただいた次第でございます。以上でございます。

【委員】 ご説明ありがとうございました。ただいまの関連情報及び機構の基本的収支に関するご説明に関して何かご質問等ございませんでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 関連する質問で、直接機構のことではないと思いますが、先ほどの別添の資料の68ページと69ページに各社のアウトカム指標というものが出ていまして、目標を達成されたものもあれば、達成できなかったところもあるとのご報告がありました。達成できなかったことに対してどのような指導をしているのか、あるいはいろいろと行われている改善に対して機構がどのような役割を果たすのか、ということについてご説明いただければと思います。

【高速道路機構】 機構自身は、会社にこういうことについて達成できなかった理由が何か、あるいは今後それをどう対処していく計画となっているのかというようなことをお聞きするというようなところが主でございます。それぞれ達成できなかった理由が書いてございますけれども、中でも、達成できなかったところで少し気がかりなところは、実は死傷事故は増えております。これはどうしても無料化実験等で従来高速道路をご利用されていなかった方々などが新たに高速道路を利用されたといったことで、無料化実験地域を中心に死傷事故が増えているというようなことで、高速道路会社の方でも大変気にしております、いろいろな事故対策等については相当心配りをされていたというように報告は聞いております。

それからもう一つは、耐震補強に関して3つの会社で目標達成できてないところがございますけれども、これもそれぞれ理由が書いてございますとおりに、やむを得ないような事由で平成22年度としては達成できなかった。ただし、平成23年度中などにそれを達成するような形で計画は既に進めているというようなことを聞いておりますので、計画どおりに進めば、ということをご期待しているというようなことが実態でございます。

【委員】 ありがとうございます。ほかにご質問等ございませんか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 アウトカム指標ですが、このような議論ができるということ自体、アウトカム指標をきちんと公開されて、かつ目標との関係について反省すべきは反省するといったメカニズムがビルトインされているということで、これは非常に素晴らしいことだと思っております。ただ、今機構からの説明にもありましたけれども、渋滞とか事故については、ドライバーによるとか需要が関わってきたということで、やむを得ないという面もあろうかと思えます。しかしながら、冒頭菊川道路局長からも、地道に耐震補強をしてきたことが今回の大震災でも役に立ちましたというご発言がありましたけれども、これはやはりそういうことで大事なことですので、きちんとやっていただければと思います。これから国、高速道路会社、機構とで、ぜひ、しっかりフォローアップしていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 引受債務の表のところですけども、今回は平成22年度のあくまで評価、あるいは実績ですので、ちょっと話は違うのかもしれませんが、平成23年度の計画で災害復旧のところはゼロと書いてあるんですけども、これはあくまでも計画で、おそらく今回の東日本大震災の後、多くの見直しが出てくるのではないかと思います。私は、それはぜひ震災を受けたところだけではなく、これを機に、全ての高速道路会社がもう一度防災の観点からきちんと見直し、修繕していくということが大事だと思いますので、ここところは増えてもやむを得ないと思います。ゼロになっているのは、災害復旧に対しては別枠の予算や補正で実施するというで一応ゼロになっているのかどうかだけお聞きしたいと思います。もっと増えても構わないと思います。

【高速道路機構】 東日本を中心として災害復旧に向けての取り組みは今相当急ピッチで進んでおります。それにあわせて政府の方からお金をいただいて、それを東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社に貸しまして、実施するということですから、実質的にはゼロということになります。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 今のご質問と関連するような、関連しないような話になりますが、先ほどご説明いただいた関連情報にあります最後の15ページで、債務引受限度額と債務引受額の話がありますが、これはまさに制度の枠の話なので、今年度の評価以前の話にはなりますが、その「4.（1）建設コストの計画と実績」の2つ目のパラグラフに「機構においては引き受けに際し、引受額が限度額の範囲内で適正であることを確認しており、いずれの会社・区間においても引受額の合計は限度額を下回っています。」

とあります。債務引受限度額というのがどういうプロセスで決定されているのかということと、実際の実績値というのは「機構が会社から引き受ける債務は直接工事費と調査・設計に要した費用及び建設期間中に発生した金利などから構成されています」とありますけれども、そもそも直接工事費というものがこれだけかかりましたということで領収書か請求書が来ると、「はい、わかりました」ということになるのでしょうか、そもそも直接工事費というものの自体の評価というのをされているのかどうかを教えてください。

【高速道路機構】 大きく言いますと、引受限度内に入っているかどうかというのがまずチェックしなければいけない事柄で、過去にそれを超過したケースというのが1例だけあります。それは飛騨トンネルでございまして、靉糠山（もみぬかやま）という大変地盤の緩い山、それから異常湧水等が生じまして、その結果、担当であった中日本高速道路株式会社が支払限度額、債務引受限度額を超過するような工事代金を必要としたというケースがございました。それは当然限度額の範囲内ということで、差額は中日本高速道路株式会社で負担していただいたというようなことがございましたが、それ以外のケースはすべて限度額以下にまず収まっております。

今度は、収まっていれば何も見ないで払うのかという、そういうご趣旨のご質問かと思えますけれども、まず資産がそもそも道路資産として機構のほうに帰属すべきものなのか。それとも、料金收受施設等々会社の負担すべき投資なのかといったようなことの詰めであるとか、あるいは、工事内容というものが、異常といたしますか、過度な出費をしたようなものではないのかどうかという事柄、それから、かなりの頻度で現地に来て立ち会いをいたしまして、そういう工事というものがきちんと行われているかということもやりまして、それで引受限度額の中に収まっているということを確認しております、単に帳簿の上で、数字合わせで、引受限度額以内だったらそのまま通しているといったようなことではございません。

それから、限度額そのものをどう算定したかということにつきましては、それぞれの要は積算値というものを組み立てております。現実には差が出ております大きな要因は、一つはやはり入札差額等でそれ以下に収まるようなことが起こっているということと、もう一つは、助成制度などでも見ていただいておりますけれども、高速道路会社が相当程度のコスト削減に向けての努力をされておりました、その結果、限度額以下の引き受けとなっているということが実態かと思えます。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【委員】 ほかにございませんか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 関連情報の3ページ、4ページですが、いろいろな努力があつて、これだけ支払利息を低減しておりますというすばらしい数字だと思います。これについて非常に淡々と書いてありますが、もちろん時代の低金利ということの影響も多いと思いますけれども、その中でも、色々な借り方の工夫をされたりとか、新しい金利スキームを始められたりしておられます。その辺をもう少し強調されたらいいのではないかと思います。いろいろな努力をされた結果、効果を出されていて、国民はそれを享受しているにもかかわらず、あまりにも遠慮し過ぎではないかという気がいたします。

それと、これは少し細かい話ですけれども、別添資料49ページでございます。概ね全国路線網と地域路線網については、収支率が100を大きく割り込んでいて、非常に成績がよかったと思います。ところが、地域路線の中でも、独立に存在している阪神高速道路の京都圏と一の路線はやっぱり収支率が100を超えているところが多いです。無料化社会実験のこともあるとのことでしたけれども、やはり集積の効果ですよね。例えばネットワーク性が強くなって利用者が増えるとか、あるいは規模が大きくなって管理コストが低下をすることもあろうかと思いますけれども、そういうことを考えると、この数字は今後のあり方についてある種の方向性を示唆しているようにも読み取れますが、いかがでしょうか。

【高速道路機構】 よろしいですか。

【委員】 はい、お願いいたします。

【高速道路機構】 先生のお話、まずお褒めいただいたこと、来年度以降、少し自慢できるところ、もう少し自慢していきたいと思います。

収支率のほうは、今回やはり無料化実験をしたために、補填額はいただきましたけれども、直接お客様からいただいたものということは相当減ったということが、かなりの収支がマイナスになったところが多いという主たる理由でございます。ですから、補填額も加味して見ますと、全体の赤字は従来と同じようなところで、3路線ぐらいということございまして、しかも大体が非常に端末部分で、ネットワーク部分ということでもない部分でございますから、いわゆるネットワーク論というような観点からはそれほど受けないと思いますし、それからもう一つは、実は赤字の幅もそれほど大きくはないです。

【委員】 そうですね。

【高速道路機構】 ですから、工夫といたしましうか、何とかなるのではないかと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 ほかにございませんでしょうか。

無いようでしたら、議事(2)の方に進ませていただきます。それでは、議事(2)の「平成22年度の業務実績評価について」に入らせていただきます。

はじめに、平成19年12月24日に閣議決定をされました独立行政法人整理合理化計画において、独立行政法人の評価の際、業務・マネジメント等に関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。事務局におかれましては、意見募集を行った結果をご報告いただきたいと思っております。

【事務局】 それでは、意見募集の結果に関しまして、資料2-2をご覧いただきたいと思っております。平成22年度の計画の進捗状況、平成22年度の業務実績報告書、これらを国土交通省のホームページにおいて意見募集をさせていただきましたが、残念ながら今回意見はございませんでした。次回以降に向けて少し改善方策を検討しなければと考えております。

以上でございます。

【委員】 どうもありがとうございました。

それでは、業務実績の評価に移らせていただきます。業務実績の評価の方法でございますけれども、事前に各委員、個別に評価をいただいた上で、原案を作成する方針としておりまして、既に委員全員の評価をいただいております。ご多忙の中、事前の評価をいただきまして、この場を借りて御礼申し上げます。皆様方から評価いただきました内容を基に、原案を作成させていただきました。その原案の中で、多少評価が分かれている部分を中心に、本日この場でご議論をいただきたいと思っております。その部分といたしましては、資料2-3の独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の平成22年業務実績評価調書にあります「Ⅰ-3 業務コストの縮減」、「Ⅱ-2-①債務管理の適切な実施」、「Ⅱ-2-②貸付料、占用料等の確保及び債務返済以外の支出を抑制」、「Ⅱ-2-③適切な債務残高の管理」、「Ⅱ-7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行」、「Ⅲ-1-②調達資金に係る金利コストの低減及び徹底した業務コストの縮減」という6項目でございます。それぞれの項目に関しまして、評価をいただいた中で、多少評価が分かれていますので、この項目につきまして、重点的にご議論、ご審議いただくということでございます。

つきましては、これらの項目につきまして、まず、高速道路機構よりご説明をお願いいたします。なお、別紙の「総務省政独委「平成21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」等への対応の実績及びその評価」という資料がございますけれども、これにつきましては事前説明をいただいておりますし、時間も限られておりますので、この場でのご説明は結構でございます。

それでは、今の項目を重点的にご説明いただければと思っております。

【高速道路機構】 それでは、資料2-3の評価調書、それからこれの基になります資料2-1の業務実績報告書がございます。両方ご覧いただきながら、お話のございました6項目につきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

まず評価調書の「Ⅰ-3 業務コストの縮減」、これは業務実績報告書ですと、15ページの下の方の段から、17ページの上の段にかけての「Ⅰ-3 業務コストの縮減」のところでございます。業務繁

忙期におきまして私ども人材派遣の活用ですとか、あるいは給与計算事務等の外部委託等によりまして効率的な運営に努めておるところでございますけれども、そのほか、報告書の15ページ、I-2-③に関する取り組みにもありますように、安定的に低利の長期資金調達を行うことによりまして業務コストの縮減に努めてございます。

また、道路管理者の権限代行、その他いろいろな業務を行うための業務管理費、これにつきましては、予算31億円に対しまして、実績が26億円、一般管理費も予算16億円に対しまして実績が14億円ということで、いずれも予算を下回る執行額となっております。

このうち、一般管理費につきましては、当年度目標2%を大きく上回る削減実績、マイナス16.4%を達成いたしております。また、調査研究費を除きますと9.5%の削減となっておりますけれども、これは、人事院勧告を踏まえました人件費の減が大体7,000万円ほどでございます。それから、事務所賃料の減額改定ですが、これは最近の相場を見ながら交渉をした結果でございます。そのほかに競争入札をかなり行っておりますので、例えば物件費で申し上げますとコピー機の借上料低減などで6,000万円ほどありまして、こういったものが主な内訳となっております。必要な本来業務は適切かつ確実にきちんとやりながら、業務に支障のない合理的な範囲で一般管理費の節減に努めているという結果かと私どもは考えてございます。

なお、調査研究費につきましては、機構の限られた人員を勘察いたしまして、実施可能な調査研究の対象を絞り込んだ結果、若干減額となっておりますけれども、外部委託によります調査研究のほかにも、先生方にもお送りさせて頂いているかと思っておりますけれども、平成22年度に機構内部において直営でとりまとめた官民パートナーシップに関する海外調査報告、また機構職員を英国の道路庁に派遣いたしまして、最新の高速道路事情ですとか制度、こういったものにつきまして多様な調査研究を行うなど、質的にもいろいろな工夫をしながら、私どもとしては最大限の取り組みをしていると思っております。

この項目についてのご説明は、以上でございます。

続きまして、評価調書の「II-2-①債務管理の適切な実施」ですが、資料2-1の業務実績報告書ですと、29、31ページ、有利子債務残高のところになります。ここではまず貸付料収入でございますけれども、先ほどもありましたが、景気の低迷ですとか東日本大震災の影響を受けまして、計画を818億下回る1兆5,181億円となっております。しかしながら、支払利息につきましては、低金利の中で計画を2,268億円下回ったということで、この結果、平成22年度の債務返済は、昨年度より進みまして、これに会社からの債務引受額を加えました年度末での有利子債務残高、計画30兆9,123億円に対しまして実績が29兆9,961億円ということで、9,162億円下回る結果となっております。

また、高速国道、本四連絡道路、都市高速など、内訳ごとに有利子債務残高を見ると、評価調書にも

記載がございます。報告書の31ページの上の方の表がございますけれども、いずれも民営化時点における承継債務の総額を下回っており、計画を達成いたしております。

こうした背景には、先ほどの関連情報の中でもご説明いたしましたが、調達資金の支払利息の低減効果があり、平成18年度からの累積で2兆6,000億円に達するという試算もありますけれども、今後の金利上昇リスクを軽減して、債務返済の確実性を高めるために、機構として長期債ですとか超長期債などの発行ですとか、資金調達の多様化に継続的に取り組んだ成果が反映されているのではないかと考えてございます。

なお、業務実施計画の対象となります高速道路ごとの債務返済につきましては、平成22年度期首の達成状況を把握して、その計画及び実績と、その差、あるいはその差異の理由も付しまして、昨年8月に公表しておりますし、平成22年度分につきましては、今回の参考資料にあります別添資料の5ページから29ページに記載しているということで、これもまた後ほど公表するという段取りになってございます。

次に評価調書の「Ⅱ-2-②貸付料、占用料等の確保及び債務返済以外の支出を抑制」、業務実績報告書ですと33ページの上段になります。「Ⅱ-2-②収入の確保、コスト縮減」というところでございます。これにつきましては、貸付料は、協定に基づいて計画料金収入に対する実績料金収入の一定割合を超えた額を増減させるという仕組みがございまして、先ほどご説明しましたとおり、景気低迷、地震の影響によりまして、計画より818億円減額で1兆5,181億円ということですが、それ以外に占用料、その他の収入があり、これも法令等に基づきまして確実に徴収を行いまして、占用料収入で19億円、連結料収入は22億円を確保してございます。

一方で、先ほども述べましたように、低利での円滑な資金調達等による業務コストの縮減ということで、債務返済は順調に進んでいるものと考えてございます。

それから、訴訟関係でございますけれども、工事の談合に関する損害賠償を求めまして、会社とも連携しながら断固とした姿勢で訴訟に臨んでおりまして、大きく二つございます。

一つは、道路公団発注の情報板の工事にかかわる入札談合で、これは平成20年9月に提訴しまして、昨年の10月に東京高裁で機構の勝訴判決があり、被告側から元本と遅延損害金を合わせまして7億4,000万円の入金を得ました。これは今、上告されておりますけれども、このまま確定いたしますと、既に回収済みの賠償金と合わせまして、損害額は全額回収、達成できる見込みということになりました。

また、もう一つ、橋梁談合でございますけれども、当初23件の工事について提訴いたしまして、順次回収してきております。現在なお未解決が10件ございまして、その損害賠償の支払いを求めて係争中でございます。損害額の元本が約54億円のところで、これまでに元本ベースで回収しました額は約50億円ということで、このほか損害遅延金が実際には入金されておりますけれども、こういった状況に

なっております。

ということで、収入といいますか、インカムの確保をいたしております。

それから、続きまして、評価調書の「Ⅱ－２－③適切な債務残高の管理」、業務実績報告書ですと33ページの中ほどの段でございます。ここは報告書の11ページに書いてありますⅠ－２－②、交通量ですとか料金収入、支払利息の計画実績対比の総括表を載せておりますけれども、機構の中では、金利、交通量、あるいは経済情勢等につきまして、変動を常時注視しております、例えば具体的に申し上げますと、毎月1回以上役員会議で最新の動向のチェックでありますとか、リスクの確認といったことをきめ細かくやっております。さらに、国内の状況だけでなく、海外事情、とりわけギリシャですとかEUを始めいたしますようないろいろな国際的な金利水準も最近非常に気になるところでございます。そうした動向にも目を配りながら、例えば著名なエコノミストとの意見交換も実際行ったりして、国内外の金融情勢も視野に入れながら、長期の債務返済の見通しにつきまして、できる限り定量的に把握していくことを通じまして、適切な債務残高の管理に常日ごろから努めるというふうにいたしているつもりでございます。

また、報告書の11ページ、Ⅰ－２－①にありますように、政府方針を踏まえまして、最新の知見に基づく交通量等の見通しを十分検討しながら、適切な管理水準の確保を前提にしまして、債務引受限度額等の精査を行いまして、本年3月には協定等の見直しも行ったところでございます。

それから、続きまして、評価調書の「Ⅱ－７ 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行」、報告書ですと39ページ、権限代行業務の箇所でございます。報告書の39ページの中ほどに書いてございますけれども、24時間常駐の道路監視役が機構にございまして、通行止めの行政措置を的確に実施するとか、特殊車両と呼ばれる特に重い車や大きい車の通行許可等についての事務手続の適切な実施といった定常的な業務に加えまして、昨年12月の閣議決定の独法の事務事業見直しの基本方針を踏まえまして、特車許可における包括的事前協議につきまして、これはほかの道路管理者からのこういった車を通していいかという協議に対しまして、受付窓口側の道路管理者がその協議の手続を簡略化して許可できるようにすべく、関係方面と22年度に調整を重ねまして、本年6月から新たにそのような仕組み、やり方で実施に移してございます。

また、重量オーバーなどの、車両制限令、車限令の違反につきましては、道路損傷など、非常に重大な影響がございまして、頻繁に取り締まるのは、なかなか体制の問題もありまして、限界がございまして、高速道路会社に非常にご苦労いただいて、いろいろなところでそういった取り締まりもしておりますけれども、車限令違反を常習的に繰り返した運送会社等の会社、数十社に対しまして、これは平成21年度後半から機構として新たに取り組みを始めたのですけれども、年2回、警告書を発送することにより、特殊車両の運行に関する業務を改善してくださいというような啓発といいたいまいしょうか、そう

いった取り組みをいたしております。

加えて、車限令違反の防止を図るために、荷主の団体でありますとか、それから申請書類作成を代行する行政書士の連合会ですとか、さらに運送業界の団体、こういったところに対しまして新たに法令遵守を呼びかける広報資料の配布、あるいは特車の許可制度について、周知徹底をさせていただくことも平成22年度に初めて実施したところでございます。

ほかに、会社との通行止め等の手順確認などをやることによりまして、交通管理に関する連携体制を強化したり、東日本大震災に際しましては、緊急車両として特車を通すというようなニーズもかなりございまして、関係機関と連携しまして、許可手続の迅速化、簡便化も行っております。

それから、圏央道の高架下の利用のマスタープランですとか、山陽道のサービスエリアの宿泊施設連結に関しまして、外部有識者からなります高架下利用検討会でのご審議を踏まえまして制度を適切に運用したり、先ほどの閣議決定の基本方針の中の道路占用許可におけるチェックリストにつきましては、昨年10月から前倒しで導入いたしまして、会社に対します占用許可申請書のチェックポイントをまとめたものも作って周知をしたり、審査の一層の適正化に向けて連携体制を強化しております。

また、過年度におきまして会計検査院の指摘があり、それを踏まえまして、占用許可の更新時におきまして、占用料、特に減免している物件、そう多くはないんですけども、すべての物件に関しまして、当初許可時の減免理由の資料ですとか、現状においても、確かに減免すべき理由があるのかというようなことにつきまして、高速道路会社で改めて確認をしてもらった上で、その根拠をきちんと明確にして申請を出してもらうことを徹底して、機構でもこれを厳格にチェックするというように、占用許可手続についても適正に実施するようにいたしております。

以上のように、膨大な業務量、表のその下に行使状況を書いてございますけれども、膨大な量の定常業務の着実な実施という、当たり前のことに加えまして、閣議決定や震災等のいろいろな諸事情を踏まえまして手続の見直しですとか、適正化、迅速化、あるいは新たな啓発活動などを積極的にやっております。

最後に、評価調書の「Ⅲ－1－②調達資金に係る金利コストの低減及び徹底した業務コストの縮減」、業務実績報告書ですと49ページの下段にあります「Ⅲ－1－②コスト縮減」でございます。これは冒頭に「Ⅰ－3業務 コストの縮減」のところでご説明いたしましたように、低利の円滑な資金調達などによりまして、コスト縮減を図っておりますし、業務管理費、一般管理費も予算を下回る執行額となっております。必要な業務は確実に実施しながらコスト縮減に努めているというところでございます。

説明は以上でございます。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。ただいまのご説明に関しまして、ご質問等ございませんでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 評価調書の「I-3 業務コストの縮減」というところです。意見がやや分かれているところで、先ほどの一般管理費の16.4%削減というところの内訳を、もう一度確認させていただきたいので、お願いいたします。

【高速道路機構】 人事院勧告等を踏まえて、人件費も下げる方向で機構も国に合わせてやっておりますけれども、人件費で大体7,000万円ぐらいの減。それから、事務所賃料の減額など物件費ということでみますと、6,000万円ぐらいの減というふうに思っております。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 2点ほど質問させていただきます。訴訟で談合等々、会社から違約金をしっかりとるということではありますが、その裁判費用というのは一般管理費に分類されているのでしょうか、というのが1点。これは、もし一般管理費の節減を推進しますと、裁判をしないほうが評価はよくなるというような、変なインセンティブが働いていないかということを確認したいということです。

もう一つは、常習的な車両制限令違反に対して警告書をお送りになっているということですが、効果がある警告書なのか、という質問です。一体どのようなことをなされているのか。車両制限令は、刑法犯ではないのでなかなか警察も対応して頂けないのですが、内容によっては、道路交通法のほうでしっかり処分していただくように警察に通報すれば、運送事業者であればそれなりの効果があるのではないかと思いますので、どうなっているか教えてください。

【高速道路機構】 それでは、お答え申し上げます。1点目は、裁判の関係ですが、確かに裁判費用は、私どもが弁護士に依頼するなど、その費用が当然かかってまいりますし、そこは一般管理費の中に当然入ってまいります。ただ、今回提訴しておりますのは、億円単位のかかなり大きな額でございまして、弁護士費用、正確な数字は手元にございませぬけれども、勝訴すればはるかに大きな額が得られるということと、談合といった社会悪といいましょうか、正義に反することにはきっちり対応していきたいということで、対応しているところでございます。入りと出という意味では、費用の方がはるかに少ないものかと思っております。

それから、2点目の車限令違反の警告は、これまでに3回ほど、半期に一度出しております。3回出した効果については、必ずしも出している会社が毎回同じでももちろんありませんし、1回出したところについて、本当に減ったかどうかということについても、我々もフォローしようとは思っているんですが、まだ回数が少ないということと、中には反省文といいますが、これからしっかりやりますというような文書を送ってきた会社もございませぬので、今後も少し見ていきたいと思っております。それから、

告発の問題がございましたけれども、実は、車限令の違反をして事故を起こしたケースが1件ございまして、これについては告発ができないのかどうかについて警察ともお話をさせていただいたことがございます。ただ、なかなか警察のほうも、いろいろ細かい証拠ですとか、累積の違反の回数ですとか、いろいろな要件がありまして、直ちに告発というところに行くかどうかは、なかなか難しい問題もあると思います。我々自身も、先ほどの重大な事故や、構造物の損傷について問題意識を非常に持っているものですから、実は告発も視野に入れていまして、警告文にも、改善がされない場合には告発することもありますということはきちんと一文を入れております。ただ、なかなか実際に全部すぐ告発するというのも難しいものですから、先ほどの例では警察と協議して、告発までできなくても、警察のほうから指導していただくなど、いろいろな方法を考えながらやっております。

それから、すみません、一点訂正させていただきますと、訴訟関係の費用でございますが、先ほど一般管理費と申し上げましたが、これは業務外支出という費目で、一般管理費の中ではございませんでした。機構の費用として計上しておりますけれども、費目が違っておりましたので、訂正させていただきます。大変失礼いたしました。

【委員】 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。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 どうぞ。

【委員】 今の車両制限令違反の話ですけれども、これは高速道路会社とはどういう連携をとっていらっしゃるのでしょうか。

【高速道路機構】 まずそもそも、例えば特別に大きい車を通すときには許可が必要になります。これは、機構に申請が来る場合は、私ども、出先をもっておりませんので、会社を窓口にして機構に許可申請が上がって、許可を返していくということでございます。それに加えて、実際には現場で取り締まりをして、そこで違反をした方に対して、回数が多い会社は警告書を送るということをしております。やはり取り締まりをしませんと、基準や条件を超えたか、超えないか、当然わかりませんし、その取り締まりにつきましても、まさに会社にご協力いただいて、会社がいろいろな箇所で、平日はほぼ毎日、昼も夜も、あちこちどこかでやっています。そういう車限令取り締まり専門の部隊が会社におられまして、そういった方々のご協力でやっております。

その車限令については、現場で取り締まる際、「あなたは、違反ですよ」という場合には、公的な権限、例えば許可がない車は次のインターで出なさいというような措置命令の権限は機構にございますので、先ほど言いました24時間常駐の道路監理役が、会社からの報告を受けて、その場ですぐこうした措置命令を下す業務を会社と機構で連携をしながらやっているということでございます。

【委員】 ほかにご説明に関し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、評価に関するご説明、ありがとうございました。

これより、業務実績評価の委員での審議に入らせていただきますので、高速道路機構、高速道路会社の方々、ご退出をお願いいたします。

(高速道路機構及び高速道路会社職員退席)

それでは、実績評価の内容について審議に入らせていただきます。今ご説明いただいた項目は、多少意見が分かれているところで、そこをご説明いただいたわけでございますけれども、それ以外も含めまして、これからそれぞれの案についてご意見をいただきたいと思っております。各項目、特に重点項目について、一つ一つということでもいいのですが、今ご説明いただいた項目も、関連している項目がございますので、そういう意味では、どの項目に関しても結構ですので、あわせてご意見をいただければと思います。基本的には、ほかもそうですが、どちらかというと多数にご評価があるものがほとんどでございますので、むしろそうでないご評価をいただいた先生に特にこういう意見をお持ちだという点、お話いただければと思います。もちろん評価案どおりの先生も、これはやはりこれでいいよというご意見等々、自由にいただければと思います。それでは、どなたからでも結構でございます。よろしくお願いいたします。

【委員】 評価調書の「I-3 業務コストの縮減」ですが、評価案はSということでよろしいかと思いますが、私の意見といたしましては、これだけの大きな仕事を長期にわたってこなしていかなければいけないという組織のことを考えると、人材はすごく重要だと思います。人件費に関して申し上げれば、安ければいいということでは決してないと私は思います。昨今、特に公的部門でワーキングプアをつくり出しているということで、市町村によっては、例えば非正規職員が半数を超えるというようなところも非常に多いわけです。したがって、そういった今の雇用情勢も考えますと、安ければいいということではないと思います。特に16.4%削減ということについて先ほど内訳の説明がありましたが、このうちの半分ぐらいが事務所賃料の改定料ということでした。オフィスの賃料は下がっていますので、これは非常に妥当で、競争入札に関しても、内訳の8%ぐらいは、それは妥当だと思います。一方、人事院勧告を遵守した結果7,000万円の削減というのは、8%から9%ぐらいの部分が人件費の削減に当たるといことなので、人数も変わらずに、全く内容も変わらずに人事院勧告に従ったところ、8%を超える削減になりましたということであればそれは仕方がないと思いますが、あまり過度の人件費の削減ということに走らないように、この点をご留意いただきたいと思います。

【委員】 危機管理のところについてですが、東日本大震災の関連の対応で、私は、あえてSSとつけさせていただきました。100年に1回と言われるような非常に大きな震災があつて、絶対に壊れないと言われていたものがたくさん壊れた中で、当該機関では危機管理がとても適切にできていて、あつという間に粛々とマニュアルどおりに行動できたというのは、これは非常にすばらしいことだと思いま

す。またマニュアルどおりに対応したらきちんとできたということも素晴らしいことだと思います。ただ、どうしてもこのような独法に対する国民の風当たりが非常に強い状況の中、正直SSをつけること自体、国民の立場から見ると、「あまりにも甘い」と言われるのではないかということもあり、私も非常に悩みました。しかし、これだけの素晴らしいことはすばらしかったのだと国民に対してきちんと説明すべきだと思ひまして、あえてSSをつけさせていただきました。その点はよろしくお願ひします。

【委員】 ご意見ありがとうございます。今のご意見は、評点案としては、原案のとおりでよろしいということでございますね。

【委員】 はい。

【委員】 わかりました。機構があれば、聞いていってもらいたいお話だったかもしれませんね。

【委員】 先ほどご意見のありました「I-3 業務コストの縮減」のところについてですが、私も評価はSで問題ないと思います。ただし、先ほどのご意見にもありましたように、人というのは大変重要なものですので、大幅に人件費を削るということが単純に評価されること自体少しおかしいと思ひます。これだけの削減幅が果たして何によるものなのかということはいちと分析してみる必要があると思ひますが、評価としましては、削減幅が大きな数字ですので、あまり大き過ぎて異常な感じも思ひますが、評点案としてはSでよろしいと思ひます。

【委員】 先ほどご意見のありました「II-9-⑤危機管理」のところでありませうとか、あるいはそのほかのところでも、日本高速道路保有・債務返済機構というところの一番の重要な業務というのは、もちろん粛々とそれをやっていくということだと思ひます。しかし、先ほど機構の理事長さんからお話がありました、もしそのように適切な指導ができないのであれば、もう5年もたつわけですから、適切な指導ができるような専門家をきちんと経営陣に入れていただき、各会社だけではできないような連携や、利用者のサービス向上のための適切な意見がきちんと入れられるような人を経営陣に置くことが望ましいのではないかと思ひます。既にそういうことを機構自らおっしゃっていらっしやいまして、例えば資料2-1の業務の内容の最初に、1にはもちろん「債務の確実な返済」と書いてありますけれども、2番目は「会社と連携した高速道路事業の円滑な実施」ということが大きな目標になっています。これこそが一番重要なところだと思ひます。粛々と債務を返済していくことはもちろん重要だと思ひますが、それはどなたがなさってもある程度解は一定幅におさまってくるということは当たり前のことだと思ひます。どちらかといへば、5年も経過しました段階で、きちんとした機構の目標、ビジョンとかコンセプトを持てる方が経営陣に入れていただき経営していくことをそろそろ重要視してほしいと思ひます。危機管理についていろいろやっぺいらっしやることに関しては、私もSの評価でよろしいと思ひます。

【委員】 先ほど事故が多発しているという説明がありましたけれども、それは全くそのとおりだと

と思いますが、無料化すれば事故が多発するという事は想定できたことだと思います。そのようなことは、もう一度よく検討した上で対応していただきたいと思います。

【委員】 一般管理費の低減の件についてですけれども、人件費をそれほどまでカットするのが留保なしで褒められない、それについては私ももっともだと思いますので、評価自体はSでよろしいと思います。そこに付けてあるコメントは私のコメントなのですけれども、例えば幾ら人件費を切ったかというのが、複数の独立行政法人から数字で出てくるものだったら、何%切ったらSにしてくださいとかAにしてくださいという、横ぐしを刺してもらわないと、同じ国交省所管の独法でありながら、コストカットに対して極めて甘い評価の独法もあるわけです。そのところは、もしかしたら政独委（総務省政策評価・独立行政法人評価委員会）の話なのかもしれないですけれども、もっと考えていただきたい。これは前から申し上げているのですが、なかなかお動きにならないので、よろしく願いいたします。

【委員】 危機管理についての話でございますが、私もSSをつけようかなとも思いました。ただ、一つ気になりましたのが、災害の際に、下手をするとかなりの大惨事を起こすというような民間企業の方々から見たときに、SSをつけられるのかどうかということでした。そういう方々と少しお話する機会がありましたときに、今回の地震で大きな惨事を引き起こしたある会社のことを「考えられない」と言う方がいらっしゃいました。そういうことを考えると、高速道路、これは危険というわけではないですけれども、そういう危険なもの、何か災害があったときに大変な事態を引き起こすというものを抱えている民間企業というのは、当然のことながら普段からやっているということなので、そうであればやはりSなのかな、と考えました。パブリックセクター（公共部門）の中ではSSなのでしょうけれども、広く国民の皆さんに問うときは、Sなのかなと、いうことでございます。私も、小さい所帯なのによくここまでなされたということは思っております。

【委員】 「I-5-⑦ホームページ等の充実」に関してですが、私だけが悪い点数をつけていると思います。それはなぜかといいますと、今までは、ディスクローズ（公表）するということが出来なかったことでしたので、これまではSをつけていたと思います。しかし、この5年間でディスクローズするということが出来たので、これからは、もう少し国民の皆さんにわかりやすいホームページをつくっていただきたいと考えております。それは、例えば、自分たちは借金をこんなにたくさん返しているよ、ということのPRもありますし、それから、いろいろな資料がただPDFで貼ってあるだけで、この指標が一体何を物語っているのか、これは、1行書いてもらうだけで全然違うと思うのですが、非常に分かりにくいと思います。ですから、機構が、ほんとうにわかりやすく、中学生は無理かもしれませんが、高校生ぐらいの気の利いた生徒さんでしたらきちんと理解できるようなホームページをおつくりになると、高速道路というものに対する国民の理解が深まるということもあると思います。高速道路を取り巻いてこれだけの借金があるということは、マスコミもそれほど報道しませんし、なか

なか知っている人は少ない。そのようなことを、きちんと分かりやすくお知らせするということが大事なことだと思います。

【委員】 日本高速道路保有・債務返済機構というもののレーゾンデートル（存在価値）というものがどこにあるかという哲学論議はおいておきまして、独立行政法人というのはがんじがらめに手足を縛られている、法律で何ができるかということががんじがらめに縛られているというのが私の理解でございまして、そのがんじがらめの中で機構は何とか頑張っていらっしゃるのだと思っております。ですから無料化実験をはじめ、決められたことはそれを実施しなければならない。その一方で、高速道路会社に対してどれだけの権限を持っているかといいますと、現在はほとんど持たされていないと私は理解しております。もしも日本の高速道路の健全な発展のための、まさにそのレーゾンデートルを100%発揮してもらおうとするのであれば、多分法改正までしませんと少し難しいのではないのかと私は考えております。

【委員】 全般の評価に関することですが、この高速道路機構の評価をするときに、総合的にSの数、Aの数で評価しますと、機構の役目、機能、仕事の性格からある程度粛々とやるというところがどうしても多くなりますので、Aの数が多くなってしまいます。先ほどご指摘がありましたように、重要なところは、返済がどうであるとか、あるいは金利、これはほんの零コンマ何%違って、もとの債務が大きいだけでもものすごい金額になってまいりますので、もちろん金利水準自体が今下がっているという背景があるわけですが、いろいろ工夫しながら、ほんとうに0.01%違って、何億か変わってくる中で上手くやっていたらいいと思います。そういった評価の際のウエートの置き方に関してですが、資料2-3の評価調書の27ページで、改めてSが9項目、Aが30項目というふうにして見ますと、何となくある程度ひとつの範囲の中でしっかりやっていたらいいと思いますけれども、ほかの独法と比べたときに、そういった高速道路機構の一番ポイントとなる、核となるようなところのウエートづけというのをどういうふうに評価するか、そういう総合的に見る場合に、Aの数だとか、Sの数だとか、SSの数だとかという、単純に数だけ見るのではなく、Sのついているところのウエートというようなものが非常に大きい、その一つの配分の中で高速道路機構というものを考えるべきではないか、そういうふうには評価していくべきではないかということ、全体を通じて感じましたので、意見として述べさせていただきます。

【委員】 評点そのものについてはこれでいいと思いますが、気になりましたのが、「II-9-①業務遂行に当たっての取組」です。いろいろな機関と連携しながらと書いてありまして、連携はされているのだろうと思いますが、意見交換とかなさって、その結果何が起こったのかということが全然書いてないわけです。下手をすると時間つぶしだけしているのかということにもなりますので、評価はAでよろしいと思いますが、次年度以降、その結果、アウトカム的にどういうことが起こったのかとい

うことも書いていただくとありがたいなと思いました。

【委員】 「Ⅲ－２ 予算」とありますが、予算をほんとうにここで評価できるのかなとも思いますが、これは政独委のほうで評価項目の中に入れなさいということが決まっているのでしょうか、評価項目の中に入れなさいと。これはほかのところで結構いろんな議論を踏まえた上でこういう予算案でいこうということが決まっているわけですね。

【事務局】 一応これも評価の項目になるということで認識しております。

【委員】 ああ、政独委のほうで。

【事務局】 はい。

【委員】 わかりました。

【国土交通省】 これはそれぞれ中期目標、中期計画というのが既に決められているわけですので。

【委員】 いや、A以外につけようがないという感じでして、ほんとうにレバント（適切）な項目なのかどうかということを少し感じました。

【委員】 機構自体、手足を縛られているわけでありますが、私どもも手足を縛られていまして、そもそも予算について意見が言えるわけでもありませんし、経営状況に関してこうしなさい、ああしなさいという意見を言えるわけではなくて、結果だけを評価するということでもありますので、そのためにいろいろな意見が出ているということだと思えます。そういう意味では、当初予算がそもそも適切かどうかとか、それ以外のところはそれが前提として走ってきて、評価するということですので、そういう意味では、ベンチマークと言いましょうか、先ほどのご意見にありましたような統一的な評価指標のようなものはある程度提示されていると我々も評価しやすいのではないかと思います。

【委員】 今議論で挙げられた6項目のうち、基本的に多数決で決められているので、5項目はよろしいかなと思いますが、「Ⅲ－１－②調達資金に係る金利コストの低減及び徹底した業務コストの縮減」ですね。調達金利コスト等々、努力したかということです。これ、Sが4名、Aが4名で、評価が分かれております。いろいろな形で一生懸命調達金利を下げており、努力されているという意味で私はSをつけたと記憶をしておりますが、ただ、こんな負債を抱えている企業はないかもしれませんけれども、このぐらいやっても当然かなという感じもしますし、このところは、評価は難しいと思います。いろいろなご努力がありますし、年間1兆円近い部分を捻り出しているということを考えると、Sでもよろしいかなと思います。ただ、後々のことを考えると、全体の金利が上がり始めたときに、金利コストの評価を私どもがどうするかということが1つのポイントになってくると思います。金利コストの評価の仕方が、単にこれだけ計画より下がりましたというのとは違う基準が後々必要になってくるのではないかと思います。評価は原案どおりでよろしいかと思っております。

【委員】 資料2－3評価調書の「Ⅱ－２－②貸付料、占用料等の確保及び債務返済以外の支出を抑

制」と「Ⅱ－２－③適切な債務残高の管理」についてでございますが、どのように評価しようかと思いましたが。少し考えましたのは、高速道路機構の収入の中で一番大きいのは、多分各高速道路会社から入ってくる貸付料だと思います。それが料金収入に連動していますよというふうに理解してまして、当初計画と実績値を見ると、８１８億円の減ということになっております。おおよそ貸付料から見ると大体５％ぐらいの増減ということになります。これをどのくらいと評価するかと考えたときに、５％ぐらいであれば、この５段階の中のＡなのかなという感じで、あとは金額的にはそれぞれ見るべきものもないことはないのですが、一番考えたのはその点で、両方とも私はＡぐらいでいいのではないかと思います。

【委員】 細かい話ですが、「Ⅱ－２－②貸付料、占用料等の確保及び債務返済以外の支出を抑制」のところで、独禁法違反で損害賠償請求しましたということがありました。先ほど詳細をお聞きすればよかったですのですが、これは恐らく公取のほうで企業に対して何らかの処分が下された案件ということだと理解しております。かえってこれは訴えるのが当たり前で、民間だと訴えないと逆に株主訴訟の対象になるということになりますので、これは、プラスにもマイナスにも評価しないで、やるべきことをやっているということだと思います。弁護士費用については、先ほどのご説明でよくわかりました。

全体としては、結論的にＡでよろしいのではないかとというのが私の考えでございます。

【委員】 入札に関する部分についてですが、もちろん評価については原案で構わないのですが、入札のいろいろな開示状況を見させていただきましたけれども、ほんとうに社名がポンと１件ずつ出ているだけで、これで何がわかるのか、ということをしごく痛感いたしました。また、それぞれの入札についてですが、１社か２社ぐらいで、相対的に極めて応札が少ないという状況です。応札する業者が少ないと、競争入札というレベルには程遠いと思いますので、ただ、情報あるいは応札者数を出せばいいということではなく、改善策をきちんととっていただきたいということをお願いいたします。

【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。

今ご意見がありました中で、事務局から事実関係等に関して補足される部分は何かございますでしょうか。また、制度的な立てつけに関しても、事務局のほうでご説明いただける部分について、ご理解をいただくという意味を含めて、補足のご説明があれば、お願いいたします。

【事務局】 今いろいろご意見をいただきましてありがとうございます。今回は、中期目標の１年目でもございますので、例えば項目数の単純な評価をやめるとか、あるいは、評価の視点を変えられるかどうかという制度的な見直しなどは、少し難しい面もありますけれども、予算あるいは、債務償還ではないもう少し機構のオリジナルな利用者の利便向上に繋がる取り組みが出せるような、そういう目標を立てるといったことなどいろいろと工夫をしていかなければいけないと痛感しました。また、本日いただきました意見は、先ほど申しあげましたように、名前のほうは伏せさせていただきますが、議事

録としてはきちんと残しますし、また、機構にも伝えて、少しでも早く取り組みの改善、工夫がされるようお願いしたいと思っております。

【委員】 ご意見、今後の課題、制度的な課題がございましたけれども、この評定案につきましては、皆様ご同意いただけるということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それでは、以上をもちまして、業務実績評価に関する審議を終わらせていただきます。それぞれのご意見について、調書に多少反映する部分がございましたらば、私、事務局とご相談の上、分科会長にご一任いただければと思います。そのように取り扱わせていただきますが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、いただきました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。

本日予定されております議事は以上でございますので、進行を事務局にお返しいたします。

【事務局】 長時間にわたりますご審議ありがとうございました。また、いろいろと貴重なご意見、ありがとうございました。また、分科会長、進行どうもありがとうございました。

ぜひこれを活かして、また今後改善を図ってまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

委員の皆様には、中期計画の変更の際に、またいろいろとお手数かけますが、よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして第10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終了させていただきます。本日はお忙しい中どうもありがとうございました。

— 了 —