

平成25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、定刻になりましたので、ただいまから第13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。

委員の皆様方におかれましては、ご多忙の中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。私、本日の司会を務めさせていただきます道路局総務課高速道路経営管理室の小林でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

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、先般、任期満了を迎えた委員の方々にも、前任期に引き続き、委員をお引き受けいただきました。また、分科会長について改めて互選をお願いしたところ、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、分科会長代理については、梶川分科会長の指名により引き続き石田委員にお引き受けいただくことになりましたことを報告させていただきます。

なお、本日、上村委員、石田委員は後ほどお見えになられるとの連絡をいただいております。8名全員のご出席をいただく予定でございます。委員会令に定める、会議の開催に必要な定足数を満たしていることを報告させていただきます。

それでは、当分科会の委員を紹介いたします。

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】 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】 太田委員でございます。

【太田委員】 太田でございます。引き続き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。

黒田総務課長でございます。

【黒田総務課長】 黒田でございます。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】 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】 黒田高速道路経営管理室長でございます。

【黒田高速道路経営管理室長】 黒田でございます。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】 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】 野田政策評価官でございます。

【野田政策評価官】 野田でございます。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】 続きまして、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。どうぞ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】 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。

【小林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。

【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。

始めに、道路局長から挨拶をさせていただく予定ですが、前の会議がやや長引いているようですので、駆けつけ次第、お時間を頂戴したいと思います。

なお、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」において定められておりますので、ご説明申し上げます。

始めに、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係る会議は、公平性を保つために非公開とされております。このため、本日の議事のうち、(1)「平成24年度の決算について」につきましては公開、(2)「平成24年度業務実績評価について」から(4)「業績勘案率の決定について」までは非公開の扱いといたします。また、評価に関します討議の際は、高速道路機構の方々にも退室をお願いいたします。

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、議事録につきましては評価結果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。従前どおり各委員にご確認をいただいた上で、議事要旨とあわせて国土交通省ホームページ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きまして、梶川分科会長にお願いします。

**【梶川分科会長】** 梶川でございます。本日は皆様方、お暑い中、またご多忙な中、お集まりいただきまして、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。お願いいたします。

**【小林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、資料は委員限りとさせていただきます。そのため傍聴者には資料を配付しておりませんので、ご了承ください。なお、参考資料の「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報(平成24年度)(案)」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が、現在のところ、委員の方々へのみの配付とさせていただきます。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。

**【梶川分科会長】** ただいま事務局からご説明がありました参考資料の取り扱いですが、本分科会においては委員限り、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】 それでは、参考資料は非公開と決定いたします。

それでは、議事を進行させていただきます。

議事(1)の「平成24年の決算について」について、高速道路機構からご説明をお願いいたします。

【丸谷経理部長】 高速道路機構経理部長の丸谷でございます。

決算についての資料は、資料1-1及び資料1-2がございます。資料1-2につきましては、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、貸借対照表等、財務諸表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、これらを合算した法人単位の損益計算書及び貸借対照表等を提出してございます。本日は資料1-1にてご説明させていただきたいと思っております。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用に単位を億円にして、前年度と比較したものでございます。

では、この資料に基づき、平成24年度決算の概要についてご説明いたします。

最初に、損益計算書についてご説明いたします。

まず経常費用でございますが、1兆5,373億円となり、前年度より1,248億円増加しております。経常費用の大半は、道路資産の減価償却費が大宗を占める「道路資産貸付業務費」9,704億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」4,602億円であり、この2つの科目で1兆4,307億円となり、経常費用の約93%を占めております。前年度と比較いたしますと、「道路資産貸付業務費」は、新東名高速道路の開通による資産帰属に伴う減価償却費の増などにより555億円の増加、「道路資産取得関連費用」は、やはり新東名高速道路の開通による資産帰属に伴う増などによりまして647億円の増加、「財務費用」は支払利息の増などによりまして41億円の増加となっており、これが経常費用の増加の主な要因でございます。

次に、経常収益でございますが、1兆5,968億円、前年度より1,065億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」であり、1兆5,738億円と、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、協定の計画額の1兆4,804億円に変動貸付料の933億円を加えたものです。前年度と比較しますと、「道路資産貸付料収入」が変動貸付料の増などにより1,008億円増加しており、これ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595億円となりました。

次に、臨時損失でございますが、618億円となっております。臨時損失の主なものといたしましては、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」451億円、一の路線、これは西富士道路でございますが、の無料開放による「固定資産譲渡損」165億円でございます。

次に、臨時利益でございますが、3,659億円となっております。臨時利益の主なものといたしましては、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」3,539億円でございます。

以上の結果、当期純利益は3,636億円となり、前年度より1,207億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0.3億円を加えました当期総利益は3,636億円となっております。

次に、貸借対照表でございます。

まず、資産の部でございます。資産の合計は4兆1,374.6億円です。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4兆3,810億円と全体の約98%を占めております。資産は前年度末より6,866億円増加しております。このうち「有形固定資産」が4,634億円増加しており、その内訳としましては、減価償却による9,328億円の減少、高速道路会社からの資産帰属による1兆4,327億円の増加となっております。これが資産増加の主な要因でございます。

次に、負債の部でございます。負債の合計は3兆2,345.0億円です。負債の大半は流動負債でございます。「1年以内償還予定機構債」と固定負債でございます「機構債」を合わせた2兆2,544億円、それから流動負債でございます「1年以内返済予定長期借入金」及び固定負債でございます「長期借入金」を合わせた2兆602億円であり、この「機構債」と「長期借入金」の合計額3兆3,146億円で、全体の約94%を占めております。

負債は前年度より2,023億円増加しております。これは「機構債」及び「長期借入金」の償還又は返済による3兆9,209億円の減少、「高速道路利便増進事業引当金」の取崩し等による3,087億円の減少、一方で「機構債」の新規調達による2兆8,660億円の増加、高速道路会社からの債務引受による1兆5,199億円の増加によるものであり、これが負債増加の主な要因でございます。

最後に、純資産の部でございます。純資産の合計は9兆296億円で、前年度末より4,842億円増加しております。純資産の増加の要因につきましては、政府及び地方公共団

体からの出資受入れによる「資本金」1,211億円の増加、独法会計基準第87に基づく特定資産（鉄道施設）に係る減価償却及び除却による「資本剰余金」5億円の減少、当期総利益の積み立てによる「利益剰余金」3,636億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る「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。

以上が平成24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30兆3,325億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30兆6,733億円に対し、実績値は29兆9,857億円となり、計画値を6,876億円下回っております。

簡単ではございますが、以上で平成24年度決算についてのご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。ただいまの決算のご説明に関して、ご質問等ございませんでしょうか。

なかなか難しいところは難しく、単純なところは単純でございますので、質問もしにくい計算にはなっているのをごさいますけれども。

それでは、特段のご意見がないということで、平成24年度の決算につきまして、大臣に具申すべき意見はなし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24年度の決算につきまして、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の家田委員長にご報告いたします。

以上をもちまして、議事（1）の「平成24年度の決算について」は終了いたしました。

それでは、議事（2）「平成24年度の業務実績評価」、議事（3）「第2期中期目標期間の業務実績評価」及び議事（4）「業績勘案率の決定について」について審議いたします。

業務実績評価に係る審議につきましては、冒頭で説明があったとおり、公平性を保つために非公開になっておりますので、ここで傍聴者の皆様はご退室をお願いいたします。

（傍聴者退室）

**【事務局】** ご退席いただきました。

【委員】 それでは、議事を進行させていただきます。

平成24年度の業務実績評価の審議に先立ち、本年3月に第2期中期目標期間が終了したところでもありますので、高速道路機構より第2期中期目標期間における機構の業務実績について総括していただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

【高速道路機構】 それでは、私から、中期目標期間における業務実績のポイントにつきまして、別紙でお手元に1枚紙があるかと存じますが、それに基づきまして、ご報告をさせていただきます。

1番は、高速道路に係る債務の確実な返済の状況でございますけれども、この表にございますように、貸付料収入は中期目標期間の実績が4兆7,173億円ということで、ほぼ計画どおりに推移をいたしました。一方、コストの太宗を占めます支払利息につきましては、実績が1兆4,070億円ということで、計画に比べまして16%低い水準で推移いたしました。その結果、機構の債務残高は着実に減少し、計画を6,876億円上回る債務返済が進んだという状況でございます。機構の発足以来の計画と実績の対比はお手元の資料のグラフのとおりでございます。なお、平成25年度期首は、計画及び実績ともに前年度に比べて債務残高が少し上昇しておりますけれども、これは新東名高速道路の供用に伴って債務の引受が生じたことが主な要因でございます。

それでは、裏のページにまいりまして、会社と連携した高速道路事業の円滑な実施につきましては、この中期目標期間中に360.6kmの新規供用がございまして、一方で箱根新道、西富士道路の20.6kmについて債務が全て償還し終わり無料開放を行ってございまして、平成24年度末現在で供用延長が9,706km、保有・貸付延長が10,014kmという状況でございます。道路管理者の権限代行（占用許可あるいは通行の禁止等）につきましても、会社と密接な連携を図りまして、この表にございますような業務を遅滞なく実施いたしました。また、東日本大震災のときには、東京本部で行っております通行の禁止等の権限を速やかに関西業務部に移行して代行するなど、確実な対応ができたと思っております。

それから、アウトカム指標につきましては、昨年度のこの委員会の場でもいろいろご意見を頂戴いたしまして、平成25年度の公表分からは目標設定の考え方等、さらにご理解を得やすいような形で目標の設定根拠等を公表して参るよう既に準備を整えております。

それから、いわゆる助成制度、高速道路の新設等におけるコスト削減を促す取り組みにつきましては、会社と連携して適切に対応して参りましたが、その中で開発された新技術は標準化され、現場で積極的に活用されることでコスト削減につながっております。制度

の運用状況といたしましては、この中期計画期間中に認定しましたものが121件、それから、前中期計画期間中に認定済みのものを合わせて、支払い要件が整ったものということで103件、19.6億円の助成金を交付してございます。

それから、3点目は業務運営の効率性と透明性の確保でございますが、一般管理費の削減目標の3%を大きく上回る20.1%の削減、調査研究費を除きましても14.9%の削減が達成できました。これは、国家公務員等に準じた人件費の削減等を機構においても粛々とやった結果がかなり影響しているように思います。

それから、契約については、さらなる競争性の確保のために、複数年契約による発注規模の拡大等に取り組みまして、随意契約の一般競争入札への移行及び一者応札となった契約の改善を推進いたしました。それから、ホームページも全面的にリニューアルが完了いたしましたして、ホームページの総アクセス件数は平成24年度で402万件に達するという状況になっております。

なお、今後でございますが、その他という欄に書いてございますとおり、現在、国におかれましては、高速道路に関する各種有識者会議等において、いわゆる事故の再発防止対策等について、いろいろとご検討いただいております、私どもも国及び会社と一体となりまして、高速道路の安全性の一層の向上に取り組んで参りたいと思っております。また、今後の高速道路の長期展望を見据えつつ、維持管理更新のあり方、あるいは平成25年度で終了期間を迎える料金割引制度の今後のあり方などの検討も行われておりますけれども、これにつきましても適切に対応していきたいと存じております。

私の方からは以上でございます。この後、総務部長から、実績につきましてご報告を申し上げます。

**【委員】** ありがとうございます。引き続きまして、参考資料について、業務実績評価とも関連がございますので、機構よりご説明をお願いいたします。

**【高速道路機構】** 機構の総務部長でございます。

お手元に「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報」という資料がございます。本文と別添資料の2つに分かれますので、本文の方を主に用いましてご説明をさせていただきます。

本文の1ページをご覧ください。「(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24年度中の推移」、それから、「債務種類別の推移」につき



ましてお示しをいたしております。債務残高は「平成24年の債務残高の推移」の表にありますとおり、期首残高30兆3,244億円から期末残高30兆7,983億円になってございます。

それから、2ページの「(2) 資金調達の状況」でございます。今年度も今後の金利上昇リスクの軽減等の観点から、期間10年以上の長期・超長期債の発行を基本に資金調達を行っております。また、資金調達の多様化等の観点から4年債の発行も行っております。合計で2兆8,660億円という調達を行い、平均調達年限は11.8年、平均利率は0.95%でございました。

次に、3ページの表をご覧くださいますと、ストックベースの「有利子債務の平均資金コスト」を整理してございます。平成24年度期末時点で1.49%ということでございます。機構発足時にはこれが1.80%でございました。

進みまして4ページ、先ほどの資料にございましたが、「債務返済計画と債務返済状況の実績の対比」でございます。債務返済計画が青、実績値が赤の折れ線グラフを示してございますが、機構の発足当時から平成25年度の期首まで、実績値は計画値を下回ってございます。グラフの右側に数値が記載してございますけれども、債務残高は機構の発足当初から平成25年度期首まで約7.7兆円の減少をしております。内訳につきましては、この間の会社からの新規引受債務が4.7兆円、債務返済が9.5兆円でございますから、差し引き債務の純減が4.8兆円でございます。これに、利便増進事業による国への債務承継額が2.9兆円でございますから、これを合わせた数字7.7兆円が債務の減少額ということになります。

このグラフのうち平成24年度中における債務残高の計画と実績の関係を一覧表にしたものが次の5ページの表「債務返済計画と実績の対比(総括表)」になります。この数字でございますが、決算ベースの数字と未収金、未払金、減価償却などについて、取り扱いの異なる部分がございます。この表では、決算数値を計画ベースに修正したものを採用しているということを表の一番下の※に注記してございます。それを前提にいたしまして、平成24年度期首の債務残高の実績値は30兆1,648億円でございました。

期中の動きでございますが、収支差の実績が1兆2,489億円、会社からの引受債務の実績が1兆5,323億円、この結果としまして、平成25年度の期首債務残高の実績は、30兆4,482億となっております。平成24年度期首の実績と比べますと2,834億円増加していますが、平成25年度の期首債務残高の計画に対しては6,876億円下回

りました。

債務残高が増加した理由は、先ほど理事長からも説明がありましたが、平成24年4月の新東名高速道路の開通に伴う債務1兆261億円を引き受けたことなどが要因でございます。この平成25年度期首の債務残高の増加は、計画上も見込まれていたものでございます。

細かい収支の内訳につきましては、6ページに記載がございますが、時間の都合上、説明は省略させていただきます。

それから、6ページ「(2) 全国路線網の3社ごとに貸付料で返済する債務額を試算した債務残高の計画と実績の対比」、それから「(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」については別添資料の26ページと27ページに記載してございますが、ここでは会社分を含めましても債務残高は計画値を下回っているということをご報告し、数字の説明については省略させていただきます。

続きまして、7ページ「(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の単位に編集し直したセグメント情報を整理してございます。上の表が損益計算書、下の表が貸借対照表の概要となっております。損益計算書をご覧くださいと、阪神高速の京都圏、それから合算値ではございますが、一の路線における当期利益は赤字になっております。一方、貸借対照表は阪神高速の阪神圏における純資産がマイナスになっております。この阪神高速の債務超過につきましては、債務返済が進む過程で解消される見通しとなっております。

それから、8ページ「(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)」でございますが、これは、セグメント情報の全国路線網について、NEXCO3社での内訳をお示ししたものであります。上の表が損益計算書で下の表が貸借対照表でございますけれども、各会社の経常費用あるいは総資産、総負債などに差が出ております。これは既供用区間の資産価値の大小、あるいは各会社から徴収いたします貸付料を充てて返済する債務の額を、今後の建設予定分を織り込んで試算するために、建設予定区間の多い会社については現時点における債務が小さくなっております。また、これに伴って減価償却費や支払金に差が出ていることによるものでございます。なお、中日本高速道路会社においては、先ほど申し上げましたように、新東名高速道路が供用したことによりまして取得関連費用が増えましたので、経常損益が赤字になっております。

それから、9ページ「(3) 高速道路会社の財務情報(高速道路会社情報の総括)」、これ

は会社の情報の総括でございますが、6会社分の連結ベースの財務諸表が別添資料の34ページと35ページに記載されております。また、「(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」については、別添資料の36ページと37ページに掲載してございますので、後ほどご覧いただければと思います。

「(5) 営業中高速道路の路線別資産額」でございますが、6会社合計では39兆7,751億円になってございます。上位10路線は9ページの表のとおりでございまして、新東名高速道路が1位になってございます。

続きまして、10ページ高速道路の収支関連情報でございます。

まず、「(1) 高速道路の収支率(試算値)」でございます。別添資料の45ページに高速道路の収支率という表がございます。これは、各セグメント単位で、会社の料金収入を分母にして会社の管理費と機構の支払金利を足したものを分子にした割合をパーセンテージで表示した収支率でございます。いずれのセグメントにおきましても収支率は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ております。

次に、10ページ「(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総括)」でございます。表にありますとおり、料金収入から管理費用を控除した営業収支差は、全路線合計で約1兆5,742億円のプラスでございます。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につきましては、別添資料の46ページから50ページに掲載をしております。

それから、11ページ「(3) 金利の路線別配賦(試算値)」でございますが、これは金利の路線別配賦額について、営業収支差按分と資産額価格按分という2つの試算を行っていることを記載しております。結果の一覧は別添資料の51ページから57ページに掲載しておりますが、ここは説明を省略いたします。

それから、12ページ「4. 建設・維持・管理の状況」でございます。詳細につきましては、別添資料の58ページから60ページにございます。

「(1) 建設コストの計画と実績」につきまして、会社から引き受ける債務の引受限度額と実際の引受額について整理をしてございますが、引受額は全て限度額を下回ってございます。それから、「(2) 管理コストの計画と実績(高速道路会社情報の総括)」につきましては、会社からの情報をまとめたものとなっております。別添資料の61ページの表になりますが、維持修繕費や管理業務費等について差異が生じた理由をお示ししております。点検結果等に伴う補修の増やトンネル緊急点検等による増が維持修繕費の増の主な要因で

ございます。管理業務費等については、営繕補修箇所を増減、料金收受業務の精査等といったことが差異の主な理由でございます。これらの結果、管理コストの合計では、計画に対して96.3%から103.9%になってございます。

続いて「(3)アウトカム指標の計画と実績(高速道路会社情報の総括)」ですけれども、高速道路利用者の視点に立ったアウトカム指標につきまして、高速道路会社の情報をまとめたものを、別添資料の62ページから64ページにお示しをしております。渋滞による利用者の損失時間や、走行の安全性を示す死傷事故率などの7つの指標につきまして、計画・実績対比を行って仔細の説明を載せてございます。

最後に、道路資産の保有・貸付状況でございます。平成24年度末における当機構の保有及び貸付延長は10,014kmでございます。内容と詳細につきましては、別添資料の65ページの表のとおりでございます。今後、これらの資料をもと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存じます。

**【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ついて、ご質問等はございませんでしょうか。どなたからでも結構でございます。

**【委員】** ご説明ありがとうございます。本文の12ページの管理コストのところですが、今回、緊急の点検やその他のことで実績が計画値をかなり大幅に上回ったところもあるということはよく分かります。しかし今後の見通しとして、もうこの状況は今年度限りでおしまいで、今後は元のと通りの計画値にほぼ近い形でいくのか、あるいは今回いろいろやってみて、まだ積み残しがたくさんある、あるいはさらに深刻な状況にあるということが分かったので、経年的に増えていく傾向にあるのかどうか、見通しを教えてくださいなればと思います。

**【委員】** お願いいたします。

**【高速道路機構】** この管理コストと申しますのは、会社が計画管理費の中から維持修繕等に振り向けるべき部分がどれぐらいになるかという、会社の予算と言うような性格のものでございます。一般的に修繕費と言われますものは、経費としての修繕費と資産を形成する修繕費との2つがございますが、資産を形成する修繕費につきましては、緊急点検等を受けまして全国路線網及び首都・阪神の都市高速のどちらにおきましても、前倒し、あるいは大きな金額をここ数年の間に投下して修繕するという計画になっております。これは既に協定にも反映をさせております。

それから、計画管理費でございますけれども、これは、一般的な話といたしましては、今後増加していくのではないかと会社も機構も考えておりますが、特に平成24年度は緊急のもの、あるいは大雪により管理コストが増えたといったことも特殊要因であると考えておまして、もう少し様子を見て、大幅に増やす必要が出てくるようであれば、協定変更によって対応していきたい、そのように考えております。以上でございます。

【委員】 修繕の資産価値を高めるような更新が非常に多くなるとは思います。適切にご対応していただいているということで、少し安心いたしました。その経費的などころの修理に係るところですが、近年、豪雨がひどくて、各地の道路が通れないような憂慮すべき状況になっております。これも一時的と楽観視できるかどうか少し難しいところだと思います。安全面で余裕を持って計画していただいた方がよろしいかなと思いますので、ぜひご検討いただければと思います。

あともう1点よろしいでしょうか。セグメント情報のところで1つ気になります。阪神高速道路（京都圏）の部分で非常に赤字があります。収入が少ないということをご説明で分かりました。経年的にどのぐらい赤字の部分が増えているのか、何%ぐらい増えているのか。減りつつあって、これはこのまま順調に減っていくということがはっきりわかる形で数字が出ているのかどうかということについて、最後にもう1点だけお願いいたします。

【高速道路機構】 お答え申し上げます。昨年の数字は手元に持っておりませんが、ほとんど差がないと思います。その背景でございますけれども、1つは、ちょうど出口のあたりに洛南進都という工業団地のような一団の地域がありますが、ここの入居が必ずしも進んでないのが現状で、京都市なども相当苦戦しているという状況だとか、あるいはさらに北へ延びる路線の構想などもございましたが、そういうものが、今、見直しの途上にあるということで、状況によっては抜本的な見直しをせざるを得ないという認識は強く持っておりまして、もう少し京都市等のその辺の見通し等もよく確かめて対処していきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 今の7ページのところに関連すると思うのですが、これは決算に合わせて開示していただくものということでして、この区分けの意図を教えてくださいたいと思います。全国路線網は3社まとめて開示をして、地域路線網のうち阪神高速道路の京都圏だけ切り出してわざわざ開示する意図を教えてください。首都高速道路でも昔は埼玉線、神奈川線は別だったのに、わざわざ京都圏だけ分けて開示する意図とございますか、目的を

教えてください。

【高速道路機構】 基本的にここでの仕分けは、路線網ごとに分けておりまして、その意味において全国路線網は1本という形になっています。阪神高速道路は、京都圏と阪神圏が別の地域路線網になっていますので、分けて記載しています。協定単位が違うため、このような形でお示しさせていただいています。

【委員】 そういうことは、大体我々は何となくわかっているのですが、これは決算とともに国民の皆さんに開示したときに、伝わりますかね。

【高速道路機構】 機構には、協定単位ごとに平成62年までに償還出来るかどうかをしっかりと確認するというミッションがありますので、その意味において、協定単位ごとにお示しするのが素直な示し方ではないかと思っておりますが、若干、国民の皆様にとって分かりづらいということであれば、この区分について注記を記載することも検討させていただければと思います。

【委員】 わかりました。

【事務局】 道路局長が参りましたので、少しお時間を頂戴しまして、挨拶をさせていただきます。

【事務局】 8月1日付で道路局長に着任をいたしました〇〇と申します。先月までは2年半ばかり東北の地方整備局長におりまして、ちょうどあの地震の2カ月前に赴任をしたものでありますから、ずっと災害関係に没頭しておりました。こういう、委員会という世界からは大分離れておりまして、いろいろご指導いただきたいと思っております。

特に高速道路をめぐる問題としては、例の笹子のトンネルに始まります天井板落下の問題で、この6月18日に報告書をいただいておりますけれども、これの処理がございまして、もう一つは、先生方ご承知のとおり今年度末で料金割引が切れてしまう。こういう問題がございまして、特にこの2点を中心に、今年は待ったなしで決着をつけざるを得ない問題がございまして、本日も平成24年度の業務実績等について忌憚のないご意見をお聞かせいただいで、これらの課題についてご示唆をいただければありがたいと思っております。

今後どうぞよろしく願いいたします。

【委員】 それでは、議事に戻らせていただきます。ご質問その他ございませんでしょうか。

無いようでしたら、議事(2)「平成24年度の業務実績評価について」、議事(3)「第2期中期目標期間の業務実績評価について」及び議事(4)「業績勘案率の決定

について」に入ります。

始めに、平成19年12月に閣議決定されました独立行政法人整理合理化計画において、「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。事務局において意見募集を行った結果をご報告ください。

**【事務局】** 資料2-2、及び資料3-2に記載してありますように、平成25年7月16日から8月2日までの18日間、国土交通省のホームページにおきまして意見募集をした結果ですが、意見はなかったということをご報告いたします。

**【委員】** それでは、議事(2)に入らせていただきます。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していただいた上で原案を作成する方式により、委員全員の評価をさせていただいております。非常にお忙しい中、事前評価をしていただき、厚く御礼申し上げます。各委員に評価していただきました内容を基に、分科会長として試案を作成いたしました。

まず初めに、議事(2)の平成24年度の業務実績評価の分科会長試案についてですが、その中で幾つかご意見が分かれるところ等を中心に、論点のありそうな箇所、これが資料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24年度業務実績評価調書」中、「I-2-③ 資金調達に係る金利コストの低減」、「I-3 業務コストの縮減」、「II-1-② 道路資産の貸付け」、「II-6 高速道路の新設、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」、これらの4項目につきまして、ご議論をお願いしたいと思っておりますが、その前に、これらの項目につきまして、高速道路機構よりご説明をお願いしたいと思います。なお、別紙の「総務省の政独委「独立行政法人の業務実績に関する評価の視点」及び「平成24年度業務実績評価の具体的な取組について」への対応について」につきましては、事前に説明をいただいておりますことから、この場でのご説明は結構でございます。それでは、よろしくお願いたします。

**【高速道路機構】** それでは、お手元の資料2-3の「I-2-③ 資金調達に係る金利コストの低減」でございます。自己評価はSとしてございます。先ほどもございましたが、平成24年度の資金調達に当たりましては、今後の金利上昇リスクの軽減と債務返済の確実性を高めるために、長期債と超長期債を中心に発行をいたしております。一方、資金調達の多様化の観点から、4年債の中期債も発行してございます。これにより将来の債

務返済額の平準化を図ってございます。

その結果といたしまして、資料にございます額を調達したわけでございますが、平成24年度フローベースでの平均調達年限が、平成23年度は10.0年だったところ、1.8年延びて11.8年。それから、同年度末の債務残高、ストックベースでございますけれども、この残存年限が0.1年延びまして6.8年となったところでございます。

それから「I-3 業務コストの縮減」でございます。自己評価はSとしております。この項目には平成24年度計画において、一般管理費については、平成21年度と比較して3%を上回る削減を実施するという目標値がございますが、目標の3%を上回る20.1%の削減を達成いたしております。平成22年度以降、事務所の賃料を交渉で削減したり、あるいは業務用サーバーの保守契約を複数応札にするというような、さまざまな工夫をしたところでございます。

人件費につきましては、国の給与削減の臨時特例に準じた措置といたしまして、役職員の給与について大きな減額措置を講じたところでございます。

次に「II-1-② 道路資産の貸付け」でございます。貸し付けた道路資産の管理の実施状況について、会社から報告を受けて実地確認を行う、アウトカム指標等、「維持、修繕その他の管理の報告書」を公表するというところでございますけれども、自己評価はAとしております。従来から機構といたしましては、会社による高速道路の管理の実施状況について、会社から報告書により報告を受け、6会社分をまとめて機構のホームページで公表いたしております。また、管理の実施状況について実地確認も実施してございまして、実地確認で把握した好事例などを会議の場などを通じて各会社に情報提供して、各社の業務に活用していただいているところでございます。

さらに、今年度の公表予定の「維持、修繕その他の管理の報告書」におきましては、会社と調整を行って、維持修繕、交通事故対策、渋滞対策などの実績と今後の対応計画について体系的に整理して記載するなど、さらなる内容の充実を図ることにいたしております。

それから、アウトカム指標につきましては、従来から、機構におきまして会社間の比較、達成状況の確認を行い、6会社分を取りまとめてホームページで公表しておりますけれども、昨年度、委員会からご指摘をいただきましたことを踏まえまして、今年度の公表分からは、会社と調整を行いまして、その設定の考え方を明らかにするために、各会社の指標の目標値の設定根拠を公表する予定にしております。

さらに、指標の組み替えについては、これまでもETC利用率を取りやめて、橋梁の道



路構造物保全率を追加するといった措置を実施してきたところでございますけれども、なお一層の指標の充実と新たな指標の設定について、現在、来年4月以降の実施を目指して調整を実施しているところでございます。

それから、笹子トンネルの事故を受けまして、国土交通省からご通知をいただき、トンネル内の占用物件の点検も実施をいたしております。

それから、「Ⅱ－6 高速道路の新設、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。自己評価はSとしてございます。平成24年度におきましては、外部の有識者で構成をさせていただいております助成委員会を3回開催し、26議題、29件について経営努力要件に適合するところのご判断をいただいたところでございます。機構においては、昨年度に委員会からご判断をいただいた案件等も含めた41件について、会社の経営努力要件の適合性の認定をしたところでございまして、その結果、総認定件数は214件になりました。平成24年度については、そのうち新たに支払い要件を満たした40件について、助成金9.4億円を交付したところでございます。

これに対応するコスト縮減額については、ここには記載してございませんが、約23億円になってございます。また、認定基準につきましては、助成委員会の意見を踏まえまして適宜適切に改定をしております。認定された新技術の多くは会社の設計要領等に記載されて標準化され、積極的に活用されることにより、コスト縮減が図られてございます。

それから、昨年度、この委員会からご指摘をいただきまして、国民にこの助成制度について理解していただくための資料を新たにホームページに掲載いたしました。さらに、認定された新技術等の内容を検索できるシステムをホームページに新設いたしまして、会社に対して新技術の開発、活用を促しております。

以上でございます。

**【委員】** ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございませんでしょうか。なお、評価に関するご議論は、議事(4)「業績勘案率の決定について」をご説明していただいた後、機構の退出後に行いますので、この場では事実関係等を含めたご質問のみとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

**【委員】** 「Ⅱ－1－② 道路資産の貸付け」の部分で、「平成25年度公表分からは、アウトカム指標の考え方を明らかにする」ということで公表予定とあります。「平成26年度4月以降の実施を目指して検討中」と出ています。しかし、実績評価なので、ただ話し合いをしたというレベルでは、実績としてどの程度評価するか難しいと思います。例えば

全体のスケジュールのうち、最終的に仕上がるまでの何段階ぐらいまで進んでいるなど、何か具体的な指標がありましたらお願いいたします。

【高速道路機構】 ご説明いたします。まず、アウトカム指標の目標設定の考え方を明らかにするため、新たに各会社に指標の目標値の設定根拠を公表予定ということでございますけれども、こちらにつきましては、平成24年度の管理の報告書を、近々公表する予定でございます。この報告書の中でアウトカム指標の記載部分に指標の目標値の設定根拠を各会社で記載していただく予定になってございます。

それから、新たなアウトカム指標の検討ですけれども、これは、まだ現在検討中でございます。資料に平成26年4月以降ということで書いておりますけれども、機構といたしましては、できるだけ早くということで、平成26年4月に新たに設定できるように、今後、会社と連携して取り組んでいきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。よろしいですか。

【委員】 今の件に関して、ここは私、厳しい評価ををつけさせていただきました。随分前からこういうことを申し上げているのですけれども、何でこんなに時間がかかるのかという感じが正直言っています。多分、数回集まってお互いに議論しながら認識を共有すれば済むだけの話だと思います。1年も2年もかかる理由がよく分からないので、その辺も含めてご説明いただければと思います。

【高速道路機構】 今、ご指摘いただきましたけれども、各会社でそれぞれ指標を設定して、さらに実績についても各年度の報告書の中で会社から報告いただいているところでございます。機構といたしましては、その数値を受け取るということでございますけれども、昨年ご指摘いただきましたように、その中身をより充実するため、設定根拠の考え方を明らかにするためには、まずその設定根拠の中身をしっかり把握しないことには、良くするというような話もできないということで、それにつきましては、昨年度、各会社とも調整いたしまして、その中身について今年度公表する報告書に記載させていただくことにしたところでございます。

なお、新しい指標につきましては、ご指摘のとおり時間がかかっている面もあるかと思っておりますけれども、これまで各会社がそれぞれの経営指標とも関連した考え方で、あるいは事務的に継続して取り組んできたというところもございますので、各会社が統一的に新しい指標を設定することになりますと、それなりに各会社との調整が必要になるため、少しお時間をいただいている面がございます。

【委員】 各社今までやってきたものが違うので、6社共通となりますと難しい部分があると思います。先駆的にできる会社から発表していただいて、国民の意見を受けながら、他の会社もそれに合わせて逐次整備していくという方が恐らく早いのではないのでしょうか。6社そろっての実施にこだわらず一日も早く公表できるような形に持つていくためにどんな工夫が必要かということも合わせて検討していただいた方が良いと思います。

【委員】 ありがとうございます。他にご質問がございますでしょうか。

【委員】 今のやりとりの関連が1点と別のことが1点ですけれども、アウトカム指標の目標設定について、機構はどういう権限を持って、どういうことが言えるのかということが1点。それから、もう1点、「Ⅱ-1-② 道路資産の貸付け」のポツの4つ目ですが、笹子トンネル事故を受け、「トンネル内の占用物件の点検を会社を通じて占有者に依頼し、その安全性を確認」というのは、読んでいて具体的によく分かりませんでした。高速道路保有・債務返済機構という名前のおり、高速道路等々の所有権は機構にあるのですが、制度の立てつけとしては、管理の権限及び義務というのは機構にはないというふうに理解しております。そうすると、ここの記述をどのように受けとめたらいいのか、評価のときに戸惑ったものですので、教えていただければと思います。

【高速道路機構】 2つのご意見、ご質問ですので、まずアウトカム指標の方から申し上げますと、ご指摘のとおり、実は機構は無権限とでもいいでしょうか、これまで実施してきたことを言いますと、アウトプットではなく、アウトカムということで、ご利用者あるいは国民に評価していただくことがこれからの時代に必要なことではないかと、平成17年10月以降、会社を説得いたしまして、何とかアウトカム指標というものを目標化し、その達成度を確認するとともに、何とか示してくださいということ働きかけてきたというのが実態です。

同時に、先ほど委員からのお話のように、会社ごとにばらばらでもできるところから公表をというお話をいただいたのですが、今まではどちらかというと共通の尺度で、共通の項目について、なるべく揃えたものというご意見も何度かいただいていたと思います。実は同じ用語を使っていますが、その定義、あるいはパーセントをとるための分母と分子を何にするかということについては、会社間で区々なのが実態です。それぞれの会社は、それをもって1つの経営目標にもしてきた、経営管理数値にもしてきたという歴史もあるものですから、共通の指標で直すということについては、例えばシステム改正のようなことも含めて必要になることがあるものですから、実は大変抵抗の強いところでございませ

て、先ほどの委員お叱りの、時間がかかった理由というのは、主としてそういったところ  
にあります。

ですから、本日、委員からお話しいただきましたように、会社ごとに違っていいから、  
なぜそういう指標をとるのかという説明を丁寧に行いながら公表していく。それから、公  
表する項目についても、場合によってはある会社は無いというような状況でも良いという  
こととなりますと、実は進め方は少し楽になるというようには思っております。ですから、  
本日いただきましたようなことも含めて、スピードアップに向けて努力をしていこうと思  
います。くどいようですけれども、やはり会社にも、お願いをしていくようなものでござい  
ますから、努力はいたします。

【高速道路機構】 2点目の「Ⅱ-1-② 道路資産の貸付け」の4つ目のポツの文章  
をどうやって読んだら良いかというご指摘ですが、会社と私ども機構との関係は、私ども  
が所有者で、会社が占有者という関係のほか、道路管理者としての権限をシェアしてお  
ります。どの様にシェアしているかといいますと、公権力の行使、いわゆる行政処分は私  
どもが行います。その他の新設、改築、維持、修繕、災害復旧といった事実上の管理行為  
は会社が行うという役割分担になっております。従いまして、個別具体的に占有を誰が許可  
するかということになりますと、私どもが許可することになっておりますが、私ども  
は100人足らずの組織でございますので、個別の現場に精通しておりません。従いま  
して、占有許可の権限を行使するに当たりましては、会社の意見を聞いて、道路管理上支  
障がないことを担保しながら占有を許可することをお願いしております。その限りに  
おいて、私どもは会社を通じて占有を許可しますけれども、道路管理上支障がないよう  
にしてくださいと、また、安全上、道路に支障がないようにしてくださいというお願  
いを、会社を通じて、それぞれの占有者に行ったというのがこの文章の意味でございます。

【委員】 具体的に占有物件が何で、占有者が誰なのかを説明していただくと良いと思  
います。

【高速道路機構】 占有物件は電線とか通信線、そういったものが主な例でございます。  
通信線が道路の路面に垂れ下がってしまうといったことがないようにということで、会社  
を通じて各占有者をお願いすることになります。説明が不足しておりましたが、そもそ  
もの安全の管理は、一義的には占有者が行うというのが建前でございますので、そこに会社  
を通じて注意喚起させていただいたということでございます。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員】 第一義的な安全の保持なり維持義務は、例えば電線なら電線を張っている会社にあるのですか。

【高速道路機構】 例えばN T Tなどにあります。ただ、今回の事故に鑑みまして、一度総点検をしようということになりましたので、会社を通じてそれぞれの占有者に対してお願いをしたと、そういう関係になっております。

【委員】 例えばN T Tが安全に電線を張っているかということですか。

【高速道路機構】 会社の方ともども確認していただいて、私どもが報告を求めると、そういう形になっております。

【委員】 例えば占有者がちゃんと安全を確保しているということを義務づける主体はどこですか。会社ですか。機構ですか。

【高速道路機構】 それは占有許可の条件に道路管理上支障がないことという条件を付しておりますので、それを義務づけているのは誰かと問われれば、私どもでございます。

【委員】 わかりました。「依頼し」というのが、ひっかかったのだと思います。依頼ではなくて、ある種の命令ではないかと。この依頼というのが、事実上の話なのか、法的な権限を後ろに持っているのが、よく分からなかったものですから。

【高速道路機構】 失礼しました。その意味において、占有者が私どもの言うことを聞かなかつたら、許可条件違反ということで、いわゆる監督処分を行うこととなります。従いまして、強制的に実施させるということでございます。

【委員】 ですから、高速道路というのは、所有と収益——収益という言い方は変ですが——と管理が分離している、ある種いびつな状態にあると思いますので、そこが何となくクリアに整理されずに今までやってきている。笹子トンネルの事故が起きて、道路の管理を巡る権限や権利というものを再度整理し直さなければいけないという気がいたしますので、そこでこの4ポツの表現が若干気になったものですから。

【高速道路機構】 一言だけよろしいですか。今、委員のお話で、若干違和感がございますのは、笹子を例に出されたのですけれども、道路構造物そのものの安全性を確保するための管理は、会社の専らの仕事でございますので、所有あるいは収益との関係は一切ありません。それで、この占有という制度は、占有者は安全確保するための義務を有していて、機構はそのことを条件付けて占有を許可しています。ただし、私どもは個別の現場を知りませんで、どこに電線が通っていて、どこに水道管が通っているのか全く分かりませんから、会社を通じて、例えば点検を依頼して、報告を出してもらおうという、こういう関係に

なっているものです。

【委員】 私の言葉が足りなかったのかもしれませんが、今、違和感があるとおっしゃったのはどういうことかという、私法上は所有者が全部やるわけですね。

【高速道路機構】 一般はということです。

【委員】 一般は。だから、この高速道路というのは、私の古い所有権の観念からいうとすごく乖離があるように考えていて、そこがある意味では国民の皆さんもこの制度の仕組みが理解しづらいのではないかという意味です。だから、収益という言葉を上上げたのは若干ミスリーディングかなと思いますが、私の申し上げたいのはそういうことです。

【委員】 他に質問はございませんでしょうか。

それでは、議事を続けさせていただきたいと思います。引き続き、議事（3）の第2期中期目標期間の業務実績評価に関してでございます。お手元に分科会長試案をお配りさせていただいておりますが、これは、皆様からいただいた評価をまとめさせていただいたという点では同じでございます。

この評価に関しましては、ご意見等がありそうところが資料3-3の「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の第2期中期目標期間業務実績評価調書」中、「II-4 入札及び契約の適正化」ですが、これに関しまして、高速道路機構よりご説明をお願いいたします。

【高速道路機構】 契約の適正化でございますけれども、自己評価はAとしてございます。契約につきましては、外部有識者と機構の監事で構成しております契約監視委員会、これを毎年度開催させていただきまして、競争性のない随意契約は真にやむを得ないものであるか、また、一者応札となった契約につきましては、競争性の確保を目指す方策がとられているかなど、契約の適正性について点検・検証をさせていただいております。

平成22年1月に開催いたしましたこの契約監視委員会におきまして、随意契約とすることが真にやむを得ないものを除いて全て一般競争入札等競争性のある契約手続に移行しているということをご確認いただいておりますけれども、この中期目標期間におきましては、これまで随意契約としておりましたインターネット接続契約について一般競争入札に移行しました。これが第1番目のポツであります。

2番目のポツにつきましては、平成22年6月に策定しました随意契約見直し契約において、14件ありました一者応札につきましては、発注規模の拡大などによりまして、1件

まで大幅に減少をさせていただいております。

それから、3番目のポツは、契約手続については機構内の運営委員会等の審議を経て実施しておりまして、その結果についてはホームページで公表してございます。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。以上のご説明に関しまして、ご質問ございますでしょうか。

ないようでしたら、続けさせていただきたいと思います。

議事（4）業績勘案率の決定について審議いたします。それでは、高速道路機構より資料のご説明をお願いいたします。

【高速道路機構】 お手元の「資料4 役員退職金に係る業績勘案率（案）の決定について」でございます。昨年度退職いたしました当機構の前理事長代理に係る退職金決定に際しての業績勘案率の案についてご説明を申し上げます。

業績勘案率の算定方法につきましては、平成15年度の閣議決定をはじめといたしまして、総務省の政独委の分科会決定、国土交通省独立行政法人評価委員会の決定によりまず取り扱い方針に従い1.0を基本といたしまして、国土交通省独立行政法人評価委員会で決定いただくということになってございます。具体の業績勘案率の算出につきましては、法人全体の業績と役員の個人的な業績を踏まえて決定することになってございます。個人業績については、特段の加算事由、それから減算要因に分けて具体的に検討するということになってございます。これらに基づきまして、資料4によって具体の勘案率の案についてご説明を申し上げます。

氏の在籍期間は、平成20年7月18日から平成24年8月9日の4年1カ月間。担当は総務でございます。そのうち平成22年4月1日からの2年5カ月間は理事長代理の職にございました。同氏の在職期間は、当機構の第1期中期目標期間（平成17年10月～平成21年3月末）から第2期中期目標期間（平成21年4月～平成25年3月末）に当たります。

まず、法人業績の勘案率（案）は1.0としてございます。在職期間中、第1期中期及び第2期中期の目標達成に向けて、高速道路に係る債務の確実な返済、会社と連携した高速道路事業の円滑な実施、業務運営の効率性と透明性の確保に努めるなど、機構の目的に沿った業務を着実に実施してきたところでございます。このような業務運営の結果、氏の在籍期間における各年度の業務実績評価は、平成20年度から23年度まで一貫して「順調」

及び「A」評価をいただいたところでございます。また、第1期中期目標期間の業績実績評価も「A」評価をいただくことができたところでございます。これを勘案し、法人の業績による勘案率（案）を1.0としたところでございます。

次に、法人の業績に付随いたしまして増減を勘案することになっております個人業績でございます。ここでは0.0、つまり、加減をしないという案にいたしてございます。その理由でございますけれども、氏は、総務担当理事という立場では、次の事項についてイニシアチブを発揮され、多大な業績を上げられたところでございます。まず管理職の削減、人員の適正配置などの組織の運営効率化、それから、機構の財務や債務返済状況をまとめたファクトブックの発行、ホームページの充実などを通じて業務運営の透明性を確保し、業務の説明責任を果たすよう積極的な情報公開を推進。それから、東京本部が機能停止となった場合において、重要継続業務を継続実施できるよう代行訓練を実施するなど危機管理にも注力しておりました。

なお、平成20年度の決算検査報告において、氏が理事就任前、これは平成18年の3月と19年の3月でございますが、機構が行いました占用許可に起因しまして占用料の徴収不足という指摘がなされましたが、当該不足額の徴収は平成22年3月末までに完了してございます。また、再発防止のために占用料の減免物件について、減免理由の確認を徹底するとともに、占用料の減免基準の明確化などの抜本的な対策に取り組まれて、その対策を講じられたところでございます。本案件につきましては、就任前の許可に係る案件でございます。問題発生について同氏に直接的責任はないものと考えてございます。

これに加えまして、平成22年4月以降は理事長代理といたしまして、協定業務実施計画の見直し、また料金割引に係る政府方針等を踏まえました利便増進事業に係る計画の変更、金利上昇リスクの軽減、債務返済の確実性を高めるための資金調達の実施、また、初めて4年債の発行を行うなどによって資金調達の多様化も実施しております。そして、先ほど申し上げましたが、14件の一者応札案件について、資格要件の緩和や発注規模の拡大等をされ、一者応札案件を、1件に減少させるなど契約の競争性を向上させました。また、特殊車両通行許可業務について包括事前協議制度を導入し、許可に要する期間を短縮させました。それから、東日本大震災が発生した際には、地震発生から3時間後には重要継続業務である通行禁止要請等の権限を関西業務部に移行して業務を継続、また、福島第一原子力発電所の事故対応に使用する超重量車両の高速道路の走行について、関係機関と調整の上、これを速やかに確保するというような事務をイニシアチブを発揮して実施した



ところであります。

なお、理事長代理の職にあったものの、直接の担当役員ではなかった事案として、機構保有資産であるジェットファンの利活用に関しまして、平成21年度の決算検査報告に、本人の指摘に基づいて当局において改善の措置を講じた事項として記載されたものがございました。これは利活用の協議を行うことなく廃棄処分をしたという事案でございましたけれども、今後、そのようなことのないように機構及び3会社間でジェットファンを相互に利活用できる仕組みを構築するなどの対策を講じたというものでございました。

こうした業績を踏まえますと、加算要因はある一方、占用料の問題については抜本的な対策を講じていることなどから、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。ただし、独法全体のこれまでの措置状況等も勘案いたしまして、今回の評価対象期間においては、個人業績の加算はせず、トータルといたしまして業績勘案率は1.0とするという案でございます。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。委員の皆様、ご質問ございませんでしょうか。

ないようでございますので、これより議事(2)「平成24年度の業務実績評価について」、議事(3)「第2期中期目標期間の業務実績評価について」及び議事(4)「業績勘案率の決定について」について委員で審議を行わせていただきます。高速道路機構の皆様はご退室をお願いいたします。

(高速道路機構退室)

【委員】 それでは、ただいまより高速道路機構に説明いただきました平成24年業務実績評価案につきまして、審議いたします。先ほどご説明いただいた4項目というのは、皆様のお手元の資料にもありますとおりご意見が割れている項目でございますので、ご意見等補足していただければと思います。

項目を1つずつ整理いたします。まず「I-2-③ 資金調達に係る金利コストの低減」という項目でございますけれども、これは事前評価がSとA同数に分かれました。特段強くご意見としてお話しいただきたい点があれば、お願いいたします。

私の試案としましては、努力は継続的になさってはいるのでございますけれども、こういうものは市場のこともございますし、なかなか評価が難しいのではないかと思います。

【委員】 私はSをつけました。ここでの評価項目は、いわゆる金利上昇リスクの軽減ということになっていますが、私は、それに、評価項目自体を少しプラスして評価したの

かもしれません。高速道路機構と住宅金融支援機構の債券発行額が並んでいて、特に高速道路機構が毎年3兆円近くを債務返済のために出し続けていらっしやる。このことは、ここでの評価項目に当てはまるのかどうか分からなかったのですけれども、それも含めて私はSをつけたところでございます。

【委員】 かなりの金額を調達し続けておられるという努力に、ということでございますね。

【委員】 そうです。

【委員】 わかりました。他にご意見ございませんでしょうか。

【委員】 私もSをつけました。ここに中期債を発行して投資家の裾野を広げていると書いてあります。先ほどマーケットのことが重要だと委員から話があったところです。そういう観点から本来は長期債の方が良いのですけれども、中期債を発行することで投資家の幅を広げるということも結構大事ではないかと。あとは平準化を考えて、いろいろな借り入れの年限を調整したり、結構工夫はされているなということで私はSにさせていただきました。

【委員】 ありがとうございます。おそらく、機構が資金調達にご努力をされているということは、皆さん異論はないところだと思います。継続的に、という時の評価をどういう視点でさせていただいたら良いかということだと思いますので。

他にご意見ございますか。

【委員】 非常に多様な面からの工夫を感じるのですけれども、前提として非常に金利が安いという背景の中にあります。むしろ大変なのはこれからだろうと思いますので、私はAで良いのではないかなと思います。取り巻く状況に非常に恵まれているということも考慮してはどうかと思います。

【委員】 ありがとうございます。そういった観点でご意見が分かれているところでございますが、Aという評価で整理をさせていただきました。Sをつけられた先生方、よろしいでしょうか。もし、これはどうしてもSではないと、というご意見がお強いとすれば、また議論をする必要があると思うのですけれども、何かご意見ございますでしょうか。よろしいですか。

【委員】 では、この項目はAということで整理をさせていただければと思います。

続きまして、「I-3 業務コストの縮減」という項目でございますけれども、これは、Sが6名、Aが2名ということでございます。これ以降の項目は、基本的に多数意見はそ

それぞれの評価に合っている項目ですので、むしろその評定で少し自分が補足的にそれ以外の評価として意見を述べておきたいということがございましたら、項目をおっしゃっていただければと思います。もちろん「Ⅰ－3 業務コストの縮減」からの順番でも結構ですけども。

【委員】 業務コストの縮減のところですか。一般管理費が大幅に削減されたということで、私はSをつけました。その根拠は、まず目標を大幅に上回っていることです。目標の設定は妥当であったかどうかということはここでは言いません。人件費は義務的なものであり、国から言われればやるのは当然ということはあると思いますが、お手元の別に配られました補足説明資料を見ますと、人件費よりも物件費が31%削減となっており、削減のパーセントとして高くなっています。国からの義務としての人件費削減以外に、特に賃貸料を交渉して減額するなど、機構としてそれなりの努力を遂げられて目標を上回る成果を上げていらっしゃるということで、Sが妥当ではないかと私は思いました。

【委員】 ありがとうございます。他にご意見ございませんでしょうか。まず、「Ⅰ－3 業務コストの縮減」に関しまして、何かご意見ございませんでしょうか。

【委員】 Sでよろしいのではないのでしょうか。

【委員】 では、この評価はSとさせていただきます。

続きまして、「Ⅱ－1－② 道路資産の貸付け」という項目でございますけれども、これもAが6名でございます。Sをつけていただいた先生、Bをつけていただいた先生がそれぞれおられます。これにつきまして、補足的にご意見があればお願いいたします。

【委員】 先ほどこの「Ⅱ－1－② 道路資産の貸付け」、を巡っていろいろな議論がございましたけれども、本当に大事なところだと思います。先ほど先生の方から意見がありましたように、国民から見ていると、ある程度、所有者である機構が貸し付けた会社に対して維持、修繕、管理に関して、どういう形で、どのように責任を持ってやっていくのかということだろうと思います。普通の土地やビルを貸すのとは道路においては取り組み方、あるいは責任の範囲が違うのかもしれない。しかし、会社との貸付料の取り決めに関わってくるわけですから、この際にもう一度、機構と会社における管理、維持、修繕の責任のあり方も絡めて整理をし直す必要があるのではないかと思います。先ほど高速道路機構のお話でも、依頼してお願いしないと会社から資料が出てこないという、お願いベースというのは少し違和感を感じながら私は聞いておりました。

ですから、ここはもう一度整理し直さないとならば評価できないなというのが実際のところ

ろで、もし機構にも貸付資産に関する責任があるとするならば、ここの評価は変わってく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】 評定については私もAで異論はありません。委員がおっしゃったこととほとんど重なることではあるのですが、もう少しミクロの観点から言いたいと思います。この実績評価書の「Ⅱ-1-② 道路資産の貸付け」の意見のところにも書いてありますとおり、機構のホームページに「維持、修繕その他の管理の報告書」が載せられています。しかし、会社から提出された報告書がそのまま貼り付けられているだけで、これを見ても、利用者の人から見ればどこを具体的に直したのかということが全然分からないわけです。ホームページを工夫して、前から比べれば本当に分かりやすくなっているのですが、もっと具体的に分かりやすく「見える化」してですね、逆に見えるようになれば、各会社でどの会社がちゃんとやっていて、どの会社が手を抜いているかというのが見えるような、そういう努力を今後行っていただきたいなと思っております。

それから、もう1点、先ほど高速道路機構がおっしゃった修繕費でしたか、委員のご質問に対しての答えで、修繕費には2つあって、1つは資産としての修繕費というもので、協定を締結する際にどれくらいを入れるか決めるとおっしゃっていました。その時に、どれだけの修繕を会社との間で取り決めるかというところを、例えば金額なり内容なりというものの正当性をどう担保されているのかとか、そのあたりをこれからもう少し明確にしていただければ良いなと思います。評定についてではなく、機構へのお願いということです。

【委員】 わかりました。

【委員】 前回の時も笹子の事故について少し申し上げたのですが、中日本高速道路会社でやっているいろいろな委員会、有識者会議に、機構の方たちは聞きに行ったのかという質問をした時に、行っていないと。もちろん呼ばれていないということはあるわけですが、意見を言いに行くのではなくて、オブザーバーとしてという形で行くぐらいの責任といたしますか、そういう立場にもあってもいいと思うのですね。でも、Aだなと思ったのですが、先ほどの高速道路機構のお話を聞いて、私、ここはBに変えたいなと思っていましたので、私の評定はBに変更したいと思います。

【委員】 私はBをつけたのですが、評定案はAでもいいのかなと思っていました。高速道路機構がああいう発言をされたわけですが、ちょっと考えてみると、これから利

用重視の料金政策という方向を打ち出しているわけですね。そういう中でどういうサービスを提供しているのかというのは基本的に重要な問題なので、今の協定上は仕方がないかもわからないけれども、それはやっぱり協定というものも含めた改善をするべき話ですので、平成24年度の計画としてはAだとは思いますが。しかし、協定書に是非こういうことが反映できるように、機構にもうちょっと強い権限があるような、そういう協定書にしていただければなというふうに思いました。そういう留保条件つきでAです。

【委員】 私は少数派のSなのですけれども、これは行政にちょっと甘いかなと思ったのですが、やっぱり6社高速道路会社があって、委員からは遅過ぎるというご意見があったのですが、逆に私はよくまとめたなという、そういう感じで、基本的に機構は独法であられるし、高速道路会社は基本的には民間会社という立てつけだと思うのです。そういう組織の性格の違いがありながら、よくここまで逆にまとめられたということでSにしましたが、今、各委員のお話を伺っていて、やっぱりこれは甘いかなというふうには思い始めているところでございます。

【委員】 ちょっといいでしょうか。私はこの項目は、評価としてはAで良いと思うのですが、そもそもこういう業務を機構にさせるのではなくて、本省が直接行うべき業務を機構にやらせているのではないかという気がします。これは、民営化の見直しを迎える10年目の時に、機構の人員から考えてみて、機構にどこまでやらせるかということの整理が必要なかなという気がしております。今の立てつけでは機構にもっとやってもらわなければいけない形になっているのですが、人も減らしなさいとか、いろいろな条件の中でやっている中で、どこまで機構に責任を負わせていいのかということは別途議論する必要があるのかなと思います。今回の評価については私は原案どおりで良いと思いますが、少し2年後のことをお考えください。

【委員】 私もAで構いません。

【委員】 ありがとうございます。そういう意味では、今回の評定はAということでまとめさせていただきます。ただ、制度のあり方であったり、また、協定のあり方、今、最後におっしゃっていただいた本省との関わり合い方。この辺は国民的関心も強いところだと思いますので、今後さらなる検討をしていただき、国民の安心安全を守っていただくということで、後で少しコメントも付させていただきたいと思います。それを条件にAということで、今の制度立てつけで実績評価をする場合には、機構の立場というのは、粛々とやるべきことはやっていたという部分もおありだと思います。

それから、最後に残りましたのは、「Ⅱ－6 高速道路の新設、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。維持、修繕にも少し絡む話なのですが、これは新技術の採用の話でございます。この項目の評価はSが6人、Aが2人ということですが、これに関しましてご意見ございませんでしょうか。

【委員】 助成委員会を通じてよくやっていたらと思いますが、意見としまして、この制度自体はもう一度考え直さなくてはいけないと思うのです。効率的に費用を縮減していくということは非常に大切なことである反面、新しい工法ややり方もあって、それはまた費用がかかってくることもあります。あまり出回っていない新しい機械もあれば、割高になったりする工法もあるわけです。この助成制度では、縮減をした経費の半分が会社のインセンティブとして戻ってくるわけですね。そういう制度自体は、時として削減ばかりに目が行ってしまって、嫌な言い方ですけども、手抜き工事みたいなことを見落とすとか、そういったことにもなりかねないところも反面あるわけです。

もちろん十分に監視をしながら創意工夫して効率化を図ることは必要だと思います。この評価自体はSで良いのですが、このインセンティブのあり方を縮減によるインセンティブだけではなしに、縮減とは違うところでの評価でのインセンティブというのも見えないと、前向きな向上方向ばかりにはいかないのではないかと思います。縮減をしていくことが悪いと言っているのでは決してありませんけれども、インセンティブのあり方の制度的にもう少し他のことも加える考えをいただきたいところだと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 ちょっとよろしいでしょうか。私はSをつけました。こういう仕組みというのは、今、ご注意がありましたけれども、さらに活発にしていくことが総体的なコスト削減に直結するので、ぜひ推進すべきだと思うのですね。ところが、ちょっと分からない部分があって、知的財産権というのは開発された側が持たれるわけですよね。これを本格活用するときに、それを是非使いなさいということになると、一般競争入札にはならない可能性が高いですね。その辺はどういうふうにお考えかちょっと気になりました。

【委員】 事務局、何かございますか。

【事務局】 技術開発されたものを一般的なものとしてずっと共有するようになっていきますので、最初の頃は、ある程度使ってもらおうと会社にメリットが行くようになっていますが、行く行くは全部それを標準工事として使う。そういう立てつけになっています。そこは大丈夫です。

【委員】 わかりました。

【委員】 供用までの期間を短縮することで得られる効果を評価する新しい計算式を作ってくださいました。これは是非他の分野にも使えるように積極的に広めていただきたいです。なぜかといいますと、例えばURは、今回、東日本大震災関係で工期を短縮するような契約を結ばれて、その評価として単に何か月縮まるだろうと報告しています。しかし金額としては評価できていません。例えば機構がやっているような工期の期間短縮という計算式をある程度応用・精査することによって、いろいろな面で工期の短縮の評価がきちんと行えるということにつながります。是非道路だけではなくて、ほかの工事にも使えるように頑張ってくださいなと思います。

【委員】 ご意見ありがとうございます。それでは、この評定に関しましては、Sでよろしいでしょうか。では、こちらはSとさせていただきます。

続きまして、第2期中期目標期間の業務実績評価案に関してご検討いただきたい点が「II-4 入札及び契約の適正化」でございます。入札契約の適正化に関してどうお考えいただくかということで、これはSが2人、Aが6人でございます。これに関しまして、評定のまとめとしてはAにさせていただいているのでございますが、何か特段のご意見はないでしょうか。

よろしいでしょうか。粛々と契約を適正化しているということですが、Aということでまとめさせていただきたいと思います。それでは、以上、平成24年度の業務実績及び第2期中期目標期間の業務実績の論点になった箇所に関しましては、今の形でまとめさせていただきたいと思います。

引き続き業務勘案率につきましてでございます。〇〇さんの業績勘案率は1.0ということで機構から案が出されております。この1.0にご意見はございますでしょうか。これは法人の業績による勘案率1.0に個人業績をプラス・マイナスするということで、ある程度個人業績、加算要因が感じられるところですが、ここは0.0ということで、全体として1.0にまとめられております。それについてご意見ございますでしょうか。

【委員】 ちょうど東日本大震災を挟んで理事の職務にいらして、本当に大変な時にお仕事をなさったので、加算要因で慰労をつけてさしあげたい。「独立行政法人全体の措置状況も勘案し」というふうにありますと、そんなこと言わずにと思うのですが、機構がこういう案をお作りになっているので、残念ですが、1.0というのもやむなしなのかなというふうに考えております。

【委員】 貴重なご意見をありがとうございました。それでは、退職役員の業績勘案率については1.0で承認をさせていただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それでは、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家田委員長にご報告することにさせていただきたいと思います。

【委員】 総合評定のコメント部分について皆さん、笹子トンネルに関して改善点や意見をおっしゃっていました。それがこの総合評価の案に、あまり多く反映されていないような気がしますので、是非見ていただければと思います。

今、皆さんが評定をする中で個別にご意見を出していただきましたので、分科会長の方でそれを取りまとめられて、特に改善点の意見のところに反映して、後日ご報告をいただければ良いかなと思います。

【委員】 そのようにさせていただきたいと思います。先ほど議論になった点に関しましては、項目としてはAという評価をさせていただいた事項に関連するところでございますけれども、これは、制度のあり方であったり、協定のあり方であったり、こういったものを今後見据えて、見直していただければというご意見が強かったということと同時に、現行の制度の中でも、管理水準の向上を図り、高速道路の安定性を一層向上させていただきたいということの特段の留意としてコメントさせていただければと思います。その辺をまとめたものは委員の皆様方にご覧いただき、基本的には分科会長一任ということでお任せいただけたらと思います。ポイントとしましては、今の制度の中でAであるという点と同時に、制度はそうであるけれども、国民にとって制度のあり方ということを今後検討していただき、その制度の中でもより努力を傾注していただきたいということでよろしいでしょうか。

【委員】 機構と会社とのインセンティブのあり方も是非この中に入れていただきたいと思います。

【委員】 制度というところでございますね。分かりました。

では、事務局、一任はしていただきましたが、これはまた整理をして、皆さんのご了承をもらっていただければと思います。

【事務局】 かしこまりました。

【委員】 それでは、総合評価はそれぞれAということと、それに関しまして意見を加えさせていただくということで、皆さんよろしいでしょうか。



(「異議なし」の声あり)

【委員】 では、いただきましたご意見を反映させた形で評価調書を国土交通省独立行政法人の家田委員長にご報告させていただきます。なお、第2期中期目標期間の業務実績評価案につきましては、今後、8月末に予定されています親委員会の方にお諮りして、そこで議決をいただいた上で最終的に確定することとなります。

それでは、高速道路機構に評価結果をお伝えしたいと思いますので、高速道路機構の方を中にお招きください。

(高速道路機構入室)

【委員】 よろしいでしょうか。それでは、評価の結果、また、議論の状況について、私の方からご紹介をさせていただきます。

高速道路機構におかれましては、様々な目標に対して確実に努力を払われ、課題に向けて着実に前進しているということは、委員会として認識しているところであり、平成24年度、また第2期中期目標期間の業務実績については、総合評価でAとさせていただきます。また、退職役員の業績勘案率については、原案どおりとさせていただきました。

中期目標期間では、金利上昇のリスクを軽減した資金の調達の工夫と、一番の目標である債務の返済を順調に進められているということであり、過年度より当分科会で指摘している点でもございますが、理事長のリーダーシップのもと、着実に業務の改善が図られていると考えております。

一方、昨年12月に発生した笹子トンネルの天井板落下事故の安全性について、非常に重要であるということが認識されたところでございますけれども、現在の制度の立てつけ、機構と会社のあり方等を考えた場合、それに関連する業績項目に関しましては、いろいろご意見をいただいたところでございますが、現在の制度の立てつけ上、Aという評価をさせていただいています。しかし、高速道路というものは基幹インフラであり、まさに国民の安全安心に直結する問題でございます。今の制度の中での業績評価はAということでございますけれども、平成25年度からの中期計画にも位置づけられたとおり、さらなる管理水準の向上を図り、高速道路の安全性を一層向上させていただくことを強く我々評価委員としては期待しているところでございます。この点、道路に関しましては、補修というレベルだけではなく、さらなる更新等の問題も今後顕在化すると思います。こういった道路資産を会社と一体となって適切に管理し、国民の安全をお守りいただければと思っております。

これは直接評価の議論につながるものではございませんけれども、会社と機構の制度のあり方、また、それから導かれる協定のあり方、機構がさらに協定遵守、会社の遵守に関わり合っていたいただきたいという部分も含めまして、今後、制度的な考え方を検討をしていただければと思います。これはどこに行っていたいただければというのは難しい点ではあったのでございますけれども、国土交通省も含めてご協議いただければ幸いだという意見も出ておりました。また、民営化以降10年という見直しもあると思いますので、そういったところも含めましてお考えいただければと思います。

また、協定上、インセンティブという新技術の問題があります。これは、コスト削減等の点が時に強調されますけれども、さらなる新技術・技法によってクオリティを高めるといようなものもございまして、コストの削減ばかりに目が行くのではなく、さらなる質の向上という観点もインセンティブのあり方の中でご検討を続けていただければと思います。

掲げられた目標に対して、災害を想定した訓練、ホームページ充実など、地道な努力を常に重ねていただいていることは感謝するところでございますが、今後も不断の努力をしていただき、債務の確実な返済とともに、安全で安心して利用できる高速道路のサービス提供を是非お願いしたいと思います。

理事長をはじめ機構の皆様、さらに会社の皆様、協力して今後も取り組んでいただくことをご期待申し上げ、評定結果のご紹介とさせていただきます。少し長くなりましたけれども、よろしく願いいたします。

委員の皆様から何か補足していただくことはございますでしょうか。

【委員】 本年6月に国土幹線道路部会から中間答申が出ましたが、その中に2つぐらい、今回でいうと業績リスクの管理という項目に関わることがあります。この項目では料金及びその徴収期間を決めるということがすが、中間答申では大規模更新に関しては償還期限を延ばすという1つの案を出しています。それから、海峡部の本四高速道路とかアクアラインということになると思いますけれども、その料金水準を下げる際に関して、全国プールの総収入変動の範囲内で下げることを検討するという方向性を出しております。これは、直接、業績リスクの管理に関わる部分でありまして、そういう意味では機構に新たなお願いを中間答申では出したという形になっております。法律の改正等が必要であり、少し時間はかかると思いますけれども、その点につきましても機構も十分本省とご相談していただきながら準備をしていただきたいと思います。

**【委員】** 他によろしいですか。

それでは、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と思います。

本日予定されております議事は以上でございます。

**【事務局】**

ありがとうございました。以上をもちまして分科会を終了させていただきます。

— 了 —