

目次

平成17年度業務実績報告書

業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置	2
1 組織運営の効率化	2
2 業務リスクの管理	2
3 業務コストの縮減	8
4 積極的な情報公開	8
国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成 するためとるべき措置	14
1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け	14
2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済	16
3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるため に負担した債務の引受け	22
4 首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対する首都高速道路又は 阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け	24
5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	26
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	26
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その他の業務	28
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	28
9 業務遂行に当たっての取組	30
予算（人件費の見積りを含む。）収支計画及び資金計画	34
1 財務体質の強化	34
2 予算	38
3 収支計画	38
4 資金計画	38
短期借入金の限度額	38
重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画	38
剰余金の使途	38
その他主務省令で定める業務運営に関する事項	38
1 施設及び設備に関する計画	38
2 人事に関する計画	38

平成18年6月

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>業務運営の効率化に関する事項</p> <p>1 組織運営の効率化 機構は、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、必要最小限の組織として設立するものであり、その設立時において、組織運営の効率化に十分配慮したものととなっている。 機構設立後においては、独立行政法人として設立する趣旨を踏まえ、効率的な業務運営が行われるようその組織を整備するとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを実施すること。</p> <p>2 業務リスクの管理 会社との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見通しについて十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料</p>	<p>業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置</p> <p>1 組織運営の効率化 機構は、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、必要最小限の組織として設立されたもので、その設立時において、組織運営の効率化に十分配慮されたものととなっている。 その上で、独立行政法人として設立された趣旨を踏まえ、効率的な業務運営を行うために機動的な組織運営を図り、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務の実施において、社会経済情勢の変化に的確に対応する。 このため、組織の運営について、以下のとおり取り組むとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを行う。 法人の権限及び責任の明確化、透明性及び自主性の向上等に対応した組織の整備 社会経済情勢の変化に対し機動的に対応できる組織の整備</p> <p>2 業務リスクの管理 機構が、社会経済情勢の変化に機動的に対応し、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、会社（高速道路株式会社法（平成16年法律第99号。以下「道路会社法」という。）第1条に規定する会社をいう。以下同じ。）による新設、改築等に伴う債務の返済等の業務を適切に実施するためには、的確な業務リスクの管理を行うことが必要であり、そのために以下の取組を徹底する。 会社との協定の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、</p>	<p>業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置</p> <p>1 組織運営の効率化 機構の設立初年度である平成17年度において、必要最小限の組織として、総務部、経理部、企画部、関西業務部の4部を設置し、組織運営の効率化に努める。</p> <p>2 業務リスクの管理 的確な業務リスクの管理を行うため、平成17年度において以下の取組を徹底する。 会社（高速道路株式会社法（平成16年法律第99号。以下「道路会社法」という。）第1条に規定する会社をいう。以下同じ。）との新協定の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道</p>

平成17年度の業務の実績
<p>平成17年度計画 - 1</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 初年度である平成17年度において、必要最小限の組織として、総務部、経理部、企画部、関西業務部の4部を設置し、組織運営の効率化に努めることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 必要最小限の組織として、総務部（総務課、管理課）経理部（経理課、資金課）企画部（企画課、計画調整課）関西業務部（管理課、資金課、調整課）の4部（9課）を設置し、内部規則の制定、中期計画の策定、情報開示、道路管理権限の行使、資金調達、機構の成立時の開始貸借対照表の作成、新協定の締結、機構の収支予算の明細（債務返済計画）を含む業務実施計画の策定などを的確かつ効率的に実施した。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 業務や組織の在り方について継続的に点検・見直しを行うことにより、効率的かつ機動的な組織運営を図り、社会経済情勢の変化等に的確に対応するとともに、積極的でわかりやすい情報開示により透明性を確保しつつ、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の確実な返済等の業務を実施する。</p>
<p>平成17年度計画 - 2 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結する平成17年度においては、新協定の締結に当たって、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき検討を行い、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設等の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等を定めることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 機構は、平成18年3月31日付けで、6つの高速道路会社と新協定（全国路線網3協定、地域</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等を定めること。</p> <p>債務返済の見通しについて、常時、できる限り定量的に把握し、適切な債務の残高の管理に努めること。</p> <p>また、おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、適切な措置を講ずること。</p>	<p>修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等を定める。</p> <p>金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。</p> <p>また、おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更する。その際、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等の見直しその他の措置を講ずる。さらに、これに基づき、業務実施計画（法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。）を見直す。</p> <p>なお、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、法第17条に規定する貸付料の額の基準又は道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。以下「措置法」という。）第23条に規定する料金の額の基準に</p>	<p>路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等を定める。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>路線網4協定、一の路線9協定）を締結し、これに基づき機構の収支予算の明細（債務返済計画）を含む業務実施計画（全国路線網1計画、地域路線網4計画、一の路線9計画）を作成し、国土交通大臣から認可を受けた。</p> <p>2. 新協定及び業務実施計画では、貸付料等の収入で支払利息等の支出をまかない、その収支差で民営化時の承継債務と会社による新設、改築等に伴う新たな引受債務を45年以内に確実に返済できるように、高速道路の新設等の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受ける債務の限度額、機構の収支予算の明細（債務返済計画）等を定めた。</p> <p>その際、債務返済財源の大宗を占める貸付料（会社の料金収入から計画管理費を差し引いた額）の算出のもととなる将来交通量や機構の支出の大宗を占める支払利息に係る将来金利と、これらの大前提となる経済成長率等について、最新の知見を活用して合理的で堅実な検討・検証を行い、45年以内の債務返済の確実性を高めた。</p> <p>将来交通量 国土交通省が算出した最新の「全国将来交通需要（平成15年11月）」について、その前提条件となっている経済成長率（H18～H22 1.05%～1.9%、H23～H62 1.5%～0.4%）と将来人口を直近の状況等を踏まえて検証したうえで、当該交通需要の中位推計値を用いることとした。</p> <p>将来金利 将来の10年物国債の利回りに関する直近の予測（政府3.7%、民間シンクタンクの平均2.8%）や、経済成長率との整合性も勘案し、調達コストを、平成18年度2.34%、平成19年度3.00%、平成20年度3.50%、平成21年度以降4.00%とした。</p> <p>3. 適正な品質や管理水準の確保を図ることを前提とした上で、高速道路の管理が効率的に行われ、安全で利便性の高い高速道路が次世代に引き渡されるよう、新協定及び業務実施計画の内容を定めるとともに、会社の協力を得て、道路管理に関するアウトカム指標（本線渋滞損失時間、車線規制時間、ETC利用率、死傷事故率ほか）を公表した。</p> <p>[参考資料：資料1]新協定及び業務実施計画の概要 [参考資料：資料2]機構及び会社の収支予算の明細（債務返済計画）の事例 [参考資料：資料3]債務返済の見通しの根拠（前提条件）</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕</p> <p>1. 新協定に基づき作成した業務実施計画における機構の収支予算の明細（債務返済計画）を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視するとともに、計画と実績を対比し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握する。</p> <p>2. 大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して新協定を変更する必要があると認めるとき又は貸付料の額若しくは会社が徴収する料金の額が、法令に定める基準に適合しなくなったと認める場合等は、債務の確実な返済と高速道路の適正かつ効率的な管理が行われるよう、会社と協議の上、新協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
	<p>適合しなくなると認める場合その他業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。</p> <p>債務返済に係る借換資金の安定的確保や金利コストの低減のため、調達が多様化など、適切な措置を講ずる。</p>	<p>債務返済に係る借換資金の安定的確保や金利コストの低減のため、調達が多様化など、適切な措置を講ずる。</p>

平成17年度の業務の実績																																																
<p>平成17年度計画 - 2 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 債務返済に係る借換資金の安定的確保や金利コストの低減のため、調達が多様化など、適切な措置を講ずることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 多様な年限の政府保証債及び財投機関債を発行し、安定的に低利の資金を調達した。 特に、低金利のうちに超長期の資金を調達することで、借換え時の金利上昇リスクを軽減し、債務返済の確実性を高めることができることから、財投機関債において、国内債券市場で初めての40年債(300億円、利率2.99%)を発行するとともに、約8割を20年以上で調達した。 <p>平成17年度外部資金調達実績(概要)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>調達手段</th> <th>年限</th> <th>発行回数</th> <th>調達額(計)</th> <th>調達コスト(平均)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">政府保証債</td> <td>7年</td> <td>3回</td> <td>2200億円</td> <td>1.39%</td> </tr> <tr> <td>10年</td> <td>4回</td> <td>6860億円</td> <td>1.56%</td> </tr> <tr> <td>15年</td> <td>3回</td> <td>1400億円</td> <td>1.87%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>10回</td> <td>1兆0460億円</td> <td>1.56%</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">財投機関債</td> <td>10年</td> <td>2回</td> <td>550億円</td> <td>1.64%</td> </tr> <tr> <td>20年</td> <td>1回</td> <td>500億円</td> <td>2.21%</td> </tr> <tr> <td>30年</td> <td>2回</td> <td>1000億円</td> <td>2.67%</td> </tr> <tr> <td>40年</td> <td>1回</td> <td>300億円</td> <td>2.99%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>6回</td> <td>2350億円</td> <td>2.37%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td>16回</td> <td>1兆2810億円</td> <td>1.71%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(参考) 機構の収支予算の明細(債務返済計画)における調達コスト 平成18年度 2.34%、平成19年度 3.00%、平成20年度 3.50% 平成21年度以降 4.00%</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 政府保証債では初となる30年債を発行するなど、さらなる調達の多様化を行い、債務返済に係る借換資金の安定的確保や金利コストの低減を図る。</p> <p>【その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報】 財投機関債の発行について、次の賞を受賞した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 2005年度 DealWatch Awards (THOMSON DealWatch 編集部実施) <国内普通社債部門> Straight Bond Issuer of the year 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 Straight Bond Deal of the year, 第1回及び第2回日本高速道路保有・債務返済機構債 1st Runner-up (第1回:40年債、第2回:30年債) 2005年ディール・オブ・ザ・イヤー(日本経済新聞社実施) 普通社債部門第2位 第1回及び第2回日本高速道路保有・債務返済機構債 (第1回:40年債、第2回:30年債) 	調達手段	年限	発行回数	調達額(計)	調達コスト(平均)	政府保証債	7年	3回	2200億円	1.39%	10年	4回	6860億円	1.56%	15年	3回	1400億円	1.87%	計	10回	1兆0460億円	1.56%	財投機関債	10年	2回	550億円	1.64%	20年	1回	500億円	2.21%	30年	2回	1000億円	2.67%	40年	1回	300億円	2.99%	計	6回	2350億円	2.37%	合計		16回	1兆2810億円	1.71%
調達手段	年限	発行回数	調達額(計)	調達コスト(平均)																																												
政府保証債	7年	3回	2200億円	1.39%																																												
	10年	4回	6860億円	1.56%																																												
	15年	3回	1400億円	1.87%																																												
	計	10回	1兆0460億円	1.56%																																												
財投機関債	10年	2回	550億円	1.64%																																												
	20年	1回	500億円	2.21%																																												
	30年	2回	1000億円	2.67%																																												
	40年	1回	300億円	2.99%																																												
	計	6回	2350億円	2.37%																																												
合計		16回	1兆2810億円	1.71%																																												

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>3 業務コストの縮減 機構は、必要最小限の組織として設立するものであるが、設立後においても、業務運営全体の効率化を図り、業務コストを縮減すること。このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額と比較して4%を上回る削減を達成すること。</p>	<p>3 業務コストの縮減 外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進するとともに、市中金利の動向を踏まえた上で安定的に低利での資金調達を行うことにより、業務コストを可能な限り縮減する。このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額と比較して4%を上回る削減を行う。</p>	<p>3 業務コストの縮減 外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進するとともに、市中金利の動向を踏まえた上で安定的に低利での資金調達を行うことにより、業務コストを可能な限り縮減する。</p>
<p>4 積極的な情報公開 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、財務諸表等の法定の開示事項に加え、道路資産の保有及び貸付けの実態並びに債務の返済状況について、積極的な情報公開を行うこと。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努めること。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促すこと。 また、広く国民に効率的かつ効果的に情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用すること。</p>	<p>4 積極的な情報公開 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、次に掲げる取組を実施することにより、積極的な情報公開を行う。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努める。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促す。 財務内容の公開 財務情報の透明性の確保を図るため、財務諸表等を積極的に公開する。その際、セグメント情報について、可能な限り詳細に示す。 また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。</p>	<p>4 積極的な情報公開 次に掲げる取組を実施することにより、当面可能な限りの情報公開を行うとともに、公開内容の充実を図る。 財務内容の公開 開始貸借対照表を公開するとともに、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>平成17年度計画 - 3 【年度計画における目標設定の考え方】 外部委託等により業務運営全体の効率化を推進するとともに、安定的に低利での資金調達を行うことにより業務コストを可能な限り縮減することとした。 【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 給与計算事務等の外部委託、社内LANの整備・活用、各種データの会社との共有化等により業務運営の効率化を図った。 2. 資金調達については、平成17年度計画 - 2 - についての取組みのとおり、業務コストの縮減を図った。 〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 業務運営全体の効率化を推進するとともに、安定的に低利での資金調達を行うことにより、業務コストの縮減を行う。このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額と比較して4%を上回る削減を行う。</p>
<p>平成17年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 開始貸借対照表を公開するとともに、債券の発行に伴い作成する債券説明書についてホームページに掲載することとした。 【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 平成18年3月14日に当機構の成立時の開始貸借対照表について記者発表するとともに、機構ホームページにも掲載した。なお、機構が承継した資産価額の誤りについては、内容を精査のうえ、平成18年度決算において適正に処理することとしている。 2. 財投機関債を発行する都度、債券説明書を作成し、ホームページに掲載した。（平成17年12月以降ホームページに掲載） 〔参考資料：資料4〕開始貸借対照表及び債券説明書の公開状況 〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 1. 財務情報の透明性の確保を図るため、財務諸表等を積極的に公開し、その際、路線網ごと、会社ごと、路線ごと等のセグメント情報や機構と会社を合わせた会計情報について、可能な限り詳細に示す。</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
	<p>資産の保有及び貸付状況の公開 機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を記載した台帳（以下「道路資産台帳」という。）に記載する情報について、国民に提供できる環境を整備する。</p> <p>債務の返済状況の公開 債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。 債務返済の見通しの根拠の公開 協定に基づいて策定される最新の知見による債務返済の見通しに関する根拠（金利、交通量、収入、経済動向等）について公表する。</p>	<p>資産の保有及び貸付状況の公開 機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を記載した台帳（以下「道路資産台帳」という。）に記載する情報について、国民に提供できる環境を整備する。</p> <p>債務返済の見通しの根拠の公開 新協定に基づいて策定される最新の知見による債務返済の見通しに関する根拠（金利、交通量、収入、経済動向等）について公表する。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>2. 債券説明書については、引き続きホームページへの掲載を行う。</p> <p>[参考資料：資料5]財務諸表以外の追加的開示事項について</p> <hr/> <p>平成17年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容に関する情報について、国民に提供できる環境を整備することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 高速道路に係る道路資産の内容について、路線網ごと及び会社ごとの保有及び貸付延長を記載した「道路資産保有及び貸付状況（総括表）」並びに路線ごとの延長、貸付先、貸付期間等を記載した「道路資産保有及び貸付状況（路線別）」を機構ホームページに掲載した。</p> <p>[参考資料：資料6]協定に基づく道路資産の保有及び貸付状況の公開状況</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 ホームページで公開した「道路資産保有及び貸付状況（総括表）」及び「道路資産保有及び貸付状況（路線別）」を適宜更新する。</p> <hr/> <p>平成17年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結する平成17年度においては、新協定に基づき策定する業務実施計画における機構の収支予算の明細（債務返済計画）の根拠について公表することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 6つの高速道路会社との新協定の締結及び業務実施計画の認可の内容について、平成18年3月31日に国土交通省及び会社との共同の記者発表並びに機構ホームページへの掲載により公表した。その際、協定や機構の収支予算の明細（債務返済計画）を含む業務実施計画そのもの等に加え、「収支予算の説明」、「債務返済の見通しの根拠（前提条件）」等を掲載し、わかりやすい情報提供に努めた。</p> <p>2. 「債務返済の見通しの根拠（前提条件）」において、機構の収支予算の明細（債務返済計画）の根拠となる将来交通需要や将来金利とともに、その前提条件として、経済成長率、将来人口、将来の国債の利回り予測について公表した。</p> <p>[参考資料：資料1]新協定及び業務実施計画の概要 [参考資料：資料2]機構及び会社の収支予算の明細（債務返済計画）の事例 [参考資料：資料3]債務返済の見通しの根拠（前提条件）</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 業務実施計画における収支予算の明細（債務返済計画）について、計画と実績の対比、分析等を公表する。</p> <p>[参考資料：資料5]財務諸表以外の追加的開示事項について</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
	<p>費用の縮減状況等の公開 高速道路の新設、改築及び修繕に関するコスト縮減の情報について、債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表する。</p> <p>また、会社の協力を得て、会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減の内容及び利便性の向上を示す客観的な指標を公表する。</p> <p>評価及び監査に関する事項 年度業務実績評価、政策評価の機構に関する部分、行政監察結果等について、国民が利用しやすい形で、情報の提供を行う。</p> <p>ホームページ等の充実 上記 から の情報提供に当たっては、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載する。また、ホームページをその他重要な情報の提供手段として位置付け、内容を充実し、利用者にとって価値のある情報の提供を行う。なお、英語版についても公開し、可能な限り迅速な更新に努める。これらの取組を通じ、ホームページの充実を図ることにより、中期目標期間終了前1年間でのアクセス件数を、中期目標期間開始後1年間と対比して10%以上増加させる。</p>	<p>費用の縮減状況等の公開 高速道路の新設、改築及び修繕に関するコスト縮減の情報について、該当する工事の債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表する。</p> <p>ホームページの充実 ホームページを重要な情報の提供手段として位置付け、内容を充実し、利用者にとって価値のある情報の提供を行う。 なお、英語版については、年度内に公開できるよう整備を図る。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>平成17年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 平成17年度において、該当する工事の債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 該当する工事がなかったため、公表していない。 〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 1. コスト縮減状況として、全ての新設、改築及び修繕に係る単位ごとの債務引受限度額と債務引受額、該当する工事に係る助成金交付額及び会社の努力と認められる建設コスト縮減の内容を公表する。 2. 会社の協力を得て、管理コスト及び道路管理に関するアウトカム指標（本線渋滞損失時間、車線規制時間、ETC利用率、死傷事故率ほか）について、計画と実績の対比、階差理由等を公表する。</p> <p>[参考資料：資料5]財務諸表以外の追加的開示事項について</p> <hr/> <p>平成17年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 初年度である平成17年度においては、ホームページにより利用者にとって価値のある情報を提供するとともに、英語版のホームページについても整備することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 平成17年10月からホームページを公開し、機構の組織・業務の概要に関する情報のほか、平成17年度計画 - 4 - から についての取組みのとおり、新協定及び収支予算の明細（債務返済計画）を含む業務実施計画に関する情報、財務内容に関する情報、資産の保有及び貸付状況に関する情報を提供した。 2. 英語版のホームページについては、道路関係四公団民営化の全体像に対する理解を得ることを目的として、民営化の枠組み、目的、機構の果たす役割等を簡潔に紹介する内容のものを平成18年3月から公開した。</p> <p>[参考資料：資料7]ホームページ及びアクセス件数</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 1. 平成17年度計画 - 4 - から についての次年度以降の見通しのとおり、セグメント情報や、計画と実績の対比、分析等をホームページに掲載し、内容を充実させる。 2. 英語版のホームページについても、更新及び内容の充実を図る。</p> <p>[参考資料：資料5]財務諸表以外の追加的開示事項について</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
	<p>業務パンフレット等による広報 機構の目的や業務の内容について、パンフレット等を活用することにより、情報の提供を行う。</p>	<p>業務パンフレット等による広報 機構の目的や業務の内容について、パンフレット等を活用することにより、情報の提供を行う。</p>
<p>5 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務実績の評価を実施すること。</p>	<p>5 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、債務の返済状況を始めとし、業務全体について定期的に自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。</p>	
<p>国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項</p>	<p>国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置</p>	<p>国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置</p>
<p>機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する目的を達成すること。</p> <p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け 機構は、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握すること。</p>	<p>機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務を適切に実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する。</p> <p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け 道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握する。</p>	<p>機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務を適切に実施する。</p> <p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け 道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握する。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>平成17年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 機構の目的や業務の内容について、パンフレット等による情報提供を行うこととした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1.平成17年11月に機構の目的や業務内容等を紹介したパンフレット「高速道路機構の概要」を作成した。</p> <p>2.マスコミを通じて高速道路事業に対する国民の正しい理解を得るべく、道路関係専門誌への寄稿、記者発表等の個別レクチャーを行うとともに、記者、論説委員等との面談を積極的に設定した。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 新協定の締結、業務実施計画の認可、機構の平成17年度決算等を踏まえ、パンフレットの内容を大幅に充実させることにより情報提供を行う。</p>
<p>平成17年度計画 - 1 - 【年度計画における目標設定の考え方】 道路資産台帳を作成するとともに、これを適切に更新することにより、機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 路線ごとに延長、敷地面積、構造別延長、幾何構造等を記載した道路資産台帳・原簿等を作成し、機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>機構は、貸し付けた道路資産が適切に良好な状態に保たれるように維持し、修繕されるよう、管理の実施状況の確認等を行うこと。</p> <p>2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 機構は、会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償うものとなるよう定めること。 その際、毎事業年度の貸付料の額については、会社が徴収する料金収入及び高速道路の管理費の将来の見通しを勘案して定めること。</p>	<p>道路資産の貸付けに当たっては、会社が、その資産の適切な保全に配慮しつつ、適切に良好な状態に保つように維持し、修繕することを十分に確認することとする。また、中期目標期間中、会社と、貸し付けた道路資産の維持、修繕その他の管理の実施状況について適切に連絡、確認を行うとともに、情報公開に努める。</p> <p>2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償うものとなるよう定める。 また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定することとし、将来における料金収入及び管理費を見通した上で、その計画値をもって算出する。</p>	<p>道路資産の貸付けに当たっては、会社が、その資産の適切な保全に配慮しつつ、適切に良好な状態に保つように維持し、修繕することを十分に確認することとする。会社と、貸し付けた道路資産の維持、修繕その他の管理の実施状況について適切に連絡、確認を行うとともに、情報公開に努める。</p> <p>2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 新協定の締結及び業務実施計画(法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。)の策定に当たって、会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償うものとなるよう定める。 また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定することとし、将来における料金収入及び管理費を見通した上で、その計画値をもって算出する。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>道路資産台帳・原簿等を適時更新して、道路資産の内容を適正に把握する。</p> <p>平成17年度計画 - 1 - 【年度計画における目標設定の考え方】 新協定の締結の際、道路資産の貸し付けを行うに当たって、会社が適切に良好な状態に保つように維持し、修繕することを確認するとともに、平成17年度における道路資産の維持、修繕その他の管理の実施状況について会社と適切に連絡、確認を行い、情報公開に努めることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 新協定において、会社が適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行うこと及び機構が会社から管理の実施状況について毎年度報告を受けるとともに、必要に応じて実地に確認を行うことができることを規定した。</p> <p>2. 高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況について、例えば定期点検により首都高速道路の橋脚の損傷が発見された際に、対策を含む詳細な説明を受けるとともに、適時、会社との連絡、確認を行った。また、会社の協力を得て道路管理に関するアウトカム指標(本線渋滞損失時間、車線規制時間、ETC利用率、死傷事故率ほか)を公表した。</p> <p>[参考資料:資料8]道路管理に関するアウトカム指標の公表状況</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 新協定に基づき、会社から管理の実施状況について報告を受け、必要に応じて実地に確認を行うことにより、適切に高速道路を維持、修繕していることを確認するとともに、会社の協力を得て、管理コスト及び道路管理に関するアウトカム指標について、計画と実績の対比、階差理由等を公表する。</p> <p>[参考資料:資料5]財務諸表以外の追加的開示事項について</p>
<p>平成17年度計画 - 2 - 【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結し、業務実施計画の策定を行う平成17年度において、会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償うものとなるよう定めるとともに、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定することとし、将来における料金収入及び管理費を見通した上で、その計画値をもって算出することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 貸付料については、全ての業務実施計画の策定単位ごとに、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償うものとなるように定めた。また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定し、将来における料金収入及び適正な管理水準を効率的に確保するための経費としての管理費を適正に見通した上で、その計画値をもって算出した。</p> <p>2. その際、債務返済財源の大宗を占める貸付料の算出のもとなる将来交通量や機構の支出の大宗を占める支払利息に係る将来金利と、これらの大前提となる経済成長率等について、最新の知見を活用して合理的で堅実な検討・検証を行い、45年以内の債務の返済の確実性を高めた。</p> <p>3. なお、新協定において、貸付料は、実績料金収入が計画料金収入の1%を超えて増減した場合には、当該超過分を増減させた額とすることとし、機構の債務返済の確実性の向上及び会社の経営の安定性の向上を図った。</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>機構は、承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、次に掲げる点に留意し、債務の管理を適切に実施すること。</p> <p>1) 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路（道路会社法第5条第2項第6号に定める高速道路をいう。以下同じ。）に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>2) 首都高速道路（道路会社法第5条第2項第2号に定める高速道路をいう。以下同じ。）阪神高速道路（道路会社法第5条第2項第5号に定める高速道路をいう。以下同じ。）並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。</p> <p>3) 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額（法第12条第1項第5号又は第6号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に</p>	<p>承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、次に掲げる点に留意し、債務の管理を適切に実施することとし、機構の有利子債務残高について、中期目標期間の期初時点における37.4兆円から期末時点において33.6兆円に減少させる。</p> <p>1) 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路（道路会社法第5条第2項第6号に定める高速道路をいう。以下同じ。）に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>2) 首都高速道路（道路会社法第5条第2項第2号に定める高速道路をいう。以下同じ。）阪神高速道路（道路会社法第5条第2項第5号に定める高速道路をいう。以下同じ。）並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。</p> <p>3) 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額（法第12条第1項第5号又は第6号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に</p>	<p>承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、次に掲げる点に留意し、債務の管理を適切に実施する。</p> <p>1) 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路（道路会社法第5条第2項第6号に定める高速道路をいう。以下同じ。）に係るそれぞれの有利子債務については、平成17年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>2) 首都高速道路（道路会社法第5条第2項第2号に定める高速道路をいう。以下同じ。）阪神高速道路（道路会社法第5条第2項第5号に定める高速道路をいう。以下同じ。）並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、平成17年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。</p> <p>3) 新協定の締結及び業務実施計画の策定に当たって、各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額（法第12条第1項第5号又は第6</p>

平成17年度の業務の実績																		
<p>[参考資料：資料2]機構及び会社の収支予算の明細（債務返済計画）の事例 [参考資料：資料3]債務返済の見通しの根拠（前提条件） [参考資料：資料9]貸付料の算定（協定抜粋）</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 新協定を変更することとなった場合には、貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に確実に償うものとなるよう定めるとともに、毎事業年度の貸付料の額は、料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定することとし、将来における料金収入及び管理費を適正に見通した上で、その計画値をもって算出する。</p> <p>平成17年度計画 - 2 - 【年度計画における目標設定の考え方】 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、平成17年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと等に留意し、債務の管理を適切に実施することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、次のとおり債務の管理を行った。</p> <p>有利子債務残高 高速自動車国道、本州四国連絡高速道路、首都高速道路、阪神高速道路及びその他の高速道路に係る平成17年度末における機構の有利子債務残高は、次表のとおり、いずれも民営化時点における承継債務の総額を上回らなかった。</p> <p>（機構の有利子債務の額）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>承継債務の総額</th> <th>平成17年度末残高</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高速自動車国道</td> <td>22.3兆円</td> <td>21.6兆円</td> </tr> <tr> <td>本州四国連絡高速道路</td> <td>2.0兆円</td> <td>1.9兆円</td> </tr> <tr> <td>首都高速道路</td> <td>4.4兆円</td> <td>4.4兆円</td> </tr> <tr> <td>阪神高速道路</td> <td>3.7兆円</td> <td>3.7兆円</td> </tr> <tr> <td>その他の高速道路</td> <td>4.9兆円</td> <td>4.8兆円</td> </tr> </tbody> </table> <p>平成17年度決算をもとに、収支予算の明細（債務返済計画）にベースを合わせたもの。</p> <p>債務引受額 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内とした。</p> <p>[参考資料：資料2]機構及び会社の収支予算の明細（債務返済計画）の事例</p> <p>全国路線網における会社ごとの債務の額の試算 全国路線網に属する高速道路について、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算して公表した。</p> <p>[参考資料：資料10] 全国路線網に属する高速道路における東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)及び西日本高速道路(株)から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算した額</p>		承継債務の総額	平成17年度末残高	高速自動車国道	22.3兆円	21.6兆円	本州四国連絡高速道路	2.0兆円	1.9兆円	首都高速道路	4.4兆円	4.4兆円	阪神高速道路	3.7兆円	3.7兆円	その他の高速道路	4.9兆円	4.8兆円
	承継債務の総額	平成17年度末残高																
高速自動車国道	22.3兆円	21.6兆円																
本州四国連絡高速道路	2.0兆円	1.9兆円																
首都高速道路	4.4兆円	4.4兆円																
阪神高速道路	3.7兆円	3.7兆円																
その他の高速道路	4.9兆円	4.8兆円																

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>要する費用に係るものを除く。)は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路(法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。)にあっては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること。</p> <p>5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあっては、業務実施計画(法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。)の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること。</p> <p>債務返済の見通しについて、常時、できる限り定量的に把握し、適切な債務の残高の管理に努めること。</p>	<p>要する費用に係るものを除く。)は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路(法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。)にあっては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p> <p>5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあっては、業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p> <p>債務の返済に充当する道路資産の貸付料及び機構が収受する占用料その他の収入の確保を図り、一方で、低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制することとする。これらを着実に実施することにより、債務の早期の確実な返済を図る。</p>	<p>号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用に係るものを除く。)は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内とすること。</p> <p>4) 新協定の締結及び業務実施計画の策定に際して、全国路線網に属する高速道路(法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。)にあっては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算すること。</p> <p>債務の返済に充当する道路資産の貸付料及び機構が収受する占用料その他の収入の確保を図り、一方で、低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制することとする。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこととともに、首都高速道路、阪神高速道路並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務についても、機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努め、債務の管理を適切に実施する。 2. 全国路線網に属する高速道路にあっては、3つの高速道路会社ごとに試算した債務の額について、それ以外の高速道路にあっては、業務実施計画の策定単位ごとの債務の額について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、計画と実績の対比、分析等を公表する。 <p>〔参考資料：資料5〕財務諸表以外の追加的開示事項について</p>
<p>平成17年度計画 - 2 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】</p> <p>債務の返済に充当する道路資産の貸付料及び機構が収受する占用料その他の収入の確保を図り、一方で、低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】</p> <p>〔平成17年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路資産の貸付料及び占用料その他の収入について、適正な額を算定するとともに、確実に請求手続きを行い収入の確保を図った。(貸付料収入 8,237億円、その他の収入12億円) 2. 資金調達について、平成17年度計画 - 2 - についての取組みのとおり、低利での円滑な資金調達に努めるなど、業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制した。 <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕</p> <p>貸付料及び占用料その他の収入の確保を図り、一方で、低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制し、債務の早期の確実な返済を図る。なお、一般管理費(退職手当を除く人件費含む。)については、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額と比較して4%を上回る削減</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>なお、暫定期間内においても、1)2)及びについて留意し、債務の管理を適切に実施すること。</p> <p>3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け</p> <p>機構が会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）は、事業費の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正な額を設定すること。</p> <p>債務引受限度額を見直す場合には、見直し前の額を基準に適正な額を設定すること。</p>	<p>金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。</p> <p>なお、暫定期間内においても、1)2)及びについて留意し、債務の管理等を適切に実施する。</p> <p>3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け</p> <p>会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）のうち新設及び改築に係るものについては、協定において、供用予定区間を単位とすることを基本とし、適正な額を設定する。</p> <p>修繕に係る債務引受限度額を設定する場合は、修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、その単位ごとに適正な額を設定する。</p> <p>債務引受限度額を見直す場合には、見直し前の額を基準に、その算出の基礎となった工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な額を設定する。</p>	<p>金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努めるため、具体的な仕組みを検討する。</p> <p>3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け</p> <p>新協定の締結に当たって、会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）のうち新設及び改築に係るものについては、供用予定区間を単位とすることを基本とし、適正な額を設定する。</p> <p>新協定の締結に当たって、修繕に係る債務引受限度額を設定する場合は、修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、その単位ごとに適正な額を設定する。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>を行う。</p> <p>平成17年度計画 - 2 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】</p> <p>初年度である平成17年度において、金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努めるため、具体的な仕組みを検討することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】</p> <p>〔平成17年度における取組み〕</p> <p>役員会等において、債務返済状況とあわせて、金利動向、交通量等について定期的に分析を行うこととし、その実施により適切な債務の残高の管理に努めた。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕</p> <p>金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努め、必要に応じて適切な措置を講ずる。</p> <p>平成17年度計画 - 3 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】</p> <p>新協定を締結する平成17年度においては、新設及び改築に係る債務引受限度額について適正な額を設定することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】</p> <p>〔平成17年度における取組み〕</p> <p>新協定における新設及び改築に係る債務引受限度額については、供用予定区間を単位（全285区間）とし、単位ごとの工事の内容等を考慮して適正な額を設定した。</p> <p>〔参考資料：資料11〕新設及び改築に係る債務引受限度額の事例</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕</p> <p>債務引受限度額を見直すこととなった場合には、見直し前の額を基準に、その算出の基礎となった工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な額を設定する。</p> <p>平成17年度計画 - 3 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】</p> <p>新協定を締結する平成17年度においては、修繕に係る債務引受限度額について適正な額を設定することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】</p> <p>〔平成17年度における取組み〕</p> <p>新協定における修繕に係る債務引受限度額については、修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮し、各年度ごとに適正な額を設定した。</p> <p>〔参考資料：資料12〕修繕に係る債務引受限度額の事例</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕</p> <p>債務引受限度額を見直すこととなった場合には、見直し前の額を基準に、その算出の基礎となった</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>機構が会社から引き受ける債務の額は、対象となる道路資産に対し、適正なものであること。</p> <p>道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施すること。</p>	<p>会社から債務を引き受ける際には、対象となる道路資産に対し、当該引受額が適正な額であることを十分に確認する。</p> <p>道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。</p>	<p>会社から債務を引き受ける際には、対象となる道路資産に対し、当該引受額が適正な額であることを十分に確認する。</p> <p>道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。</p>
<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 機構が国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を策定するとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p>	<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を策定するとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子</p>	<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 新協定の締結に当たって、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を策定する。 また、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅</p>

平成17年度の業務の実績
<p>工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な額を設定する。</p>
<p>平成17年度計画 - 3 - 【年度計画における目標設定の考え方】 会社から債務を引き受ける際には、対象となる道路資産に対し、当該引受額が適正な額であることを十分に確認することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 会社から債務を引き受ける際には、平成17年10月に高速道路会社6社と締結した「高速道路資産の機構への帰属・債務の引受けの運用について」に基づき作成された事業費内訳書等の書類により、引受額が適正であることを確認した。(平成17年度の債務引受け額：新設・改築 296億円、修繕 905億円、災害復旧 19億円。)</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 会社から債務を引き受ける際には、対象となる道路資産に対し、当該引受額が適正な額であることを十分に確認する。</p>
<p>平成17年度計画 - 3 - 【年度計画における目標設定の考え方】 道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 道路資産が機構に帰属する場合には、「高速道路資産の機構への帰属・債務の引受けの運用について」に基づき作成された道路資産原簿等の書類により、当該道路資産の内容を確認した。さらに、会社が新設又は改築した道路資産が帰属する場合には、道路整備特別措置法第27条に基づく国土交通大臣の検査に係る書類を確認し、会社が修繕した道路資産が帰属する場合には、現地の写真等を確認した。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 道路資産が機構に帰属する場合には、書類、現地の写真、必要に応じた実地における立会いにより、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。</p>
<p>平成17年度計画 - 4 【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結する平成17年度において、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を策定することとした。また、当該出資金又は補助金が交付された場合には、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 国や出資地方公共団体と協議した上で、首都高速道路又は阪神高速道路の新設又は改築に充てるための出資金を財源とした無利子貸付計画を新協定及び業務実施計画において定めた。 首都高速道路株式会社に対する貸付け 約3,336億円(平成18年度から平成26年度) 阪神高速道路株式会社に対する貸付け 約1,949億円(平成18年度から平成32年度)</p> <p>2. 無利子貸付けの実施にあたっては、「無利子貸付金貸付け要綱」を定め、平成17年10月20日に国土交通大臣あて届出を行うとともに、出資地方公共団体及び会社に周知した。平成17年11月24日には、国及び地方公共団体から出資金318億円を受入れ、翌日の平成17年11月25日に、首都高速道路株式会社に187.5億円及び阪神高速道路株式会社に130.5億</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 機構は、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p>	<p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p>	<p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p>
<p>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 コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で経営努力による高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を行うよう、会社に促す仕組みを整備すること。</p>	<p>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 コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で高速道路の新設、改築及び修繕に係る債務引受額の縮減を行うよう、協定において、会社の経営努力によって生じる縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを定め、これを適正に運用する。また、貸付料の額を固定することにより、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が、直接会社の業績に反映さ</p>	<p>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 コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で高速道路の新設、改築及び修繕に係る債務引受額の縮減を行うよう、新協定の締結に当たって、会社の経営努力によって生じる縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを定める。また、貸付料の額を固定することにより、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が、直接会社の業績に反映される仕組みと</p>

平成17年度の業務の実績																		
<p>円の無利子貸付けを行った。</p> <p>[参考資料：資料13]無利子貸付金貸付け計画の事例</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 無利子貸付けの貸付計画及び無利子貸付金貸付け要綱に基づき、国、出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的に無利子貸付けを実施する。</p>																		
<p>平成17年度計画 - 5</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧のための補助金が交付された場合には、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 会社に対する災害復旧のための無利子貸付けについても、「無利子貸付金貸付け要綱」に基づき、次表のとおり、新潟県中越地震による関越自動車道及び北陸自動車道の被害に係る災害復旧費用の財源として国から交付された補助金123.8億円について、東日本高速道路株式会社に対して無利子貸付けを行った。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>国からの補助金の受入日</th> <th>会社への無利子貸付日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1回</td> <td>平成17年11月24日</td> <td>平成17年11月25日</td> </tr> <tr> <td>第2回</td> <td>平成17年12月22日</td> <td>平成17年12月26日</td> </tr> <tr> <td>第3回</td> <td>平成18年1月23日</td> <td>平成18年1月25日</td> </tr> <tr> <td>第4回</td> <td>平成18年2月23日</td> <td>平成18年2月24日</td> </tr> <tr> <td>第5回</td> <td>平成18年3月23日</td> <td>平成18年3月24日</td> </tr> </tbody> </table> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、無利子貸付金貸付け要綱に基づき、国、出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的に無利子貸付けを実施する。</p>		国からの補助金の受入日	会社への無利子貸付日	第1回	平成17年11月24日	平成17年11月25日	第2回	平成17年12月22日	平成17年12月26日	第3回	平成18年1月23日	平成18年1月25日	第4回	平成18年2月23日	平成18年2月24日	第5回	平成18年3月23日	平成18年3月24日
	国からの補助金の受入日	会社への無利子貸付日																
第1回	平成17年11月24日	平成17年11月25日																
第2回	平成17年12月22日	平成17年12月26日																
第3回	平成18年1月23日	平成18年1月25日																
第4回	平成18年2月23日	平成18年2月24日																
第5回	平成18年3月23日	平成18年3月24日																
<p>平成17年度計画 - 6</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結する平成17年度においては、会社の経営努力によって生じる新設、改築及び修繕に係る費用の縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを定めるとともに、貸付料の額を固定することにより、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減が、直接会社の業績に反映される仕組みとすることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新協定において、新設、改築及び修繕に係る助成対象基準額に対し、会社の経営努力によって生じた縮減額の5割に相当する額について、会社に助成を行う仕組みを規定した。 2. 維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減が、直接会社の業績に反映されるよう、貸付料の額は会社の計画料金収入から計画管理費を控除することにより算出した固定額とした。 3. これらの仕組みにより会社の経営努力によるコストの縮減を促すこととした。 <p>[参考資料：資料14]新協定における費用の縮減を助長するための仕組み（協定本文抜粋） [参考資料：資料2]機構と会社の収支予算の明細（債務返済計画）の事例</p>																		

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>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その他の業務 道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、適正かつ効率的に実施すること。</p> <p>また、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施すること。</p>	<p>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その他の業務 措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、現地の状況を熟知している会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施する。この手続を適正かつ効率的に行うため、会社と協力して情報連絡体制を構築する。</p> <p>また、道路占用又は高速道路への連結の許可に当たっては、適切な道路管理を確保しつつ、道路を利用した国民へのサービス向上が図られるよう、制度の適切な運用に努める。</p> <p>なお、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施する。</p>	<p>する。</p> <p>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その他の業務 道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、現地の状況を熟知している会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施する。この手続を適正かつ効率的に行うため、会社と協力して情報連絡体制を構築する。</p> <p>また、道路占用又は高速道路への連結の許可に当たっては、適切な道路管理を確保しつつ、道路を利用した国民へのサービス向上が図られるよう、制度の適切な運用に努める。</p> <p>なお、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施する。</p>
<p>8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図ること。</p>	<p>8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。</p>	
<p>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 本州と四国を連絡する鉄道施設について、鉄道事業者から当</p>	<p>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 本州と四国を連絡する鉄道施設（以下「本州四国連</p>	<p>8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 本州と四国を連絡する鉄道施設（以下「本州四国連</p>

平成17年度の業務の実績										
<p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 新設、改築及び修繕に係る費用に関しては、会社に対する助成金の交付を適正に行うとともに、維持、修繕その他の管理に要する費用に関しては、必要に応じ、新協定を適切に見直すことを通じて、会社の経営努力によるコスト縮減を促すとともに、その成果を国民に還元する。</p>										
<p>平成17年度計画 - 7 【年度計画における目標設定の考え方】 道路管理権限の行使について、会社と協力して情報連絡体制を構築し、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施するとともに、道路占用又は高速道路への連結の許可に当たっては、道路を利用した国民へのサービス向上が図られるよう、制度の適切な運用に努めることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 道路管理権限の行使について、会社と機構間の業務の分担等を定めた「高速道路管理実施マニュアル（試行案）」を作成するとともに、24時間体制の道路監視役を設置することにより、情報連絡体制を構築し、通行止め等の行政措置を遅滞なく的確に実施した。また、適切な道路管理を確保しつつ、国民へのサービス向上が図られるよう、パーク＆ライドのための高架下駐車場等の道路占用許可や、サービスエリア・パーキングエリアに係る連結許可を行った。</p> <p>主な道路管理権限の行使の状況（平成17年10月1日～平成18年3月31日）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>措置等</th> <th>件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通行の禁止・制限</td> <td>364件</td> </tr> <tr> <td>道路占用許可</td> <td>新規 259件 変更 85件 更新 1883件</td> </tr> <tr> <td>連結許可（SA・PAの道路区域除外に伴うもの）</td> <td>692件</td> </tr> <tr> <td>特殊車両通行許可</td> <td>606件</td> </tr> </tbody> </table>	措置等	件数	通行の禁止・制限	364件	道路占用許可	新規 259件 変更 85件 更新 1883件	連結許可（SA・PAの道路区域除外に伴うもの）	692件	特殊車両通行許可	606件
措置等	件数									
通行の禁止・制限	364件									
道路占用許可	新規 259件 変更 85件 更新 1883件									
連結許可（SA・PAの道路区域除外に伴うもの）	692件									
特殊車両通行許可	606件									
<p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 道路管理者の権限の代行その他の業務について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施するとともに、道路占用又は高速道路への連結の許可の制度の適切な運用に努める。また、事務手続の在り方について継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施する。</p>										
<p>平成17年度計画 - 8 - 【年度計画における目標設定の考え方】 本州四国連絡鉄道施設について、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため</p>										

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、適切に当該施設の管理を行うこと。</p>	<p>絡鉄道施設」という。)について、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため必要な当該施設の管理を行う。</p> <p>本州四国連絡鉄道施設について災害が発生したときは、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、速やかな復旧を行う。</p>	<p>絡鉄道施設」という。)について、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため必要な当該施設の管理を行う。</p> <p>本州四国連絡鉄道施設について災害が発生したときは、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、速やかな復旧を行う。</p>
<p>10 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進及び技術開発への貢献に努めること。 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進 業務の実施に当たっては、国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携を図ること。</p> <p>高速道路事業の総合的なコストの縮減 協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改</p>	<p>10 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進及び技術開発への貢献に努める。 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進 国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。</p> <p>高速道路事業の総合的なコストの縮減 協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改</p>	<p>9 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施する。 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進 国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。</p> <p>高速道路事業の総合的なコストの縮減 新協定の締結に当たって、高速道路の新設、改築、維持、</p>

平成17年度の業務の実績
<p>必要な当該施設の管理を行うこととした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 JR西日本及びJR四国と「本四備讃線の鉄道施設の利用等に関する協定」及び「本四備讃線の鉄道施設の利用料の額に関する協定」を締結して、利用料292百万円を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社と「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」を締結することにより、鉄道施設の管理を実施した。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 本州四国連絡鉄道施設について、上記の協定に基づき、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため必要な当該施設の管理を行う。</p>
<p>平成17年度計画 - 8 - 【年度計画における目標設定の考え方】 本州四国連絡鉄道施設について災害が発生したときは、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、速やかな復旧を行うこととした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 平成17年度においては本州四国連絡鉄道施設に災害の発生はなかった。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 本州四国連絡鉄道施設について災害が発生したときは、「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」に基づき、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、速やかな復旧を行う。</p>
<p>平成17年度計画 - 9 - 【年度計画における目標設定の考え方】 国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図ることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 国、会社、機関間で、代表者をメンバーとする協議会及び部長クラス等による会議の定期的な開催を通じて、情報及び意見の交換を行い、国及び会社との連携を図った。 2. 理事長等が各会社及び出資団体を適時訪問し、意見交換を行い連携を深めた。 3. 会社との新協定締結等に伴う中期計画の変更に当たり、出資団体への説明等を行った。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 引き続き、国及び出資地方公共団体並びに会社と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。</p>
<p>平成17年度計画 - 9 - 【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結する平成17年度においては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促すよう措置すること。</p> <p>高速道路の利用促進 債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すこと。</p> <p>高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促すこと。</p> <p>環境への配慮 物品等の調達を行うに当た</p>	<p>築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。</p> <p>高速道路の利用促進 債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。</p> <p>高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促す。</p> <p>環境への配慮 環境への負荷の低減に配</p>	<p>修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。</p> <p>高速道路の利用促進 債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう協議会等を通じて会社に促す。</p> <p>高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促す。</p> <p>環境への配慮 環境への負荷の低減に配</p>

平成17年度の業務の実績
<p>することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新協定において、新設、改築及び修繕に係る助成対象基準額に対し、会社の経営努力によって生じた縮減額の5割に相当する額について、会社に助成を行う仕組みを規定した。 2. 維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減が、直接会社の業績に反映されるよう、貸付料の額は会社の計画料金収入から計画管理費を控除することにより算出した固定額とした。 3. これらの仕組みにより会社の経営努力によるコストの縮減を促すこととした。 <p>〔参考資料：資料14〕新協定における費用の縮減を助長するための仕組み（協定本文抜粋） 〔参考資料：資料2〕機構と会社の収支予算の明細（債務返済計画）の事例</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 新協定の見直しがあった場合には、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。</p> <p>平成17年度計画 - 9 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結する平成17年度においては、必要な高速道路網の整備と併せ、多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すこととした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕</p> <p>45年以内の債務の返済を確認した上で、必要な高速道路網の整備と併せ、ETCを活用した時間帯割引、マイレージ割引、大口割引等の多様で弾力的な料金施策やスマートインターチェンジ（ETC専用の出入口）の設置を前提として新協定を締結し、高速道路の利用促進施策を推進した。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 新協定に基づき、必要な高速道路網の整備、インターチェンジの拡充等を図るとともに、さらなる多様で弾力的な料金施策（企画割引）など、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。</p> <p>平成17年度計画 - 9 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結する平成17年度において、費用の縮減を助長するための仕組みを定め、それを通じて、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促すこととした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕</p> <p>平成17年度計画 - 6 についての取組みのとおり、費用の縮減を助長するための仕組みを新協定で定めることにより、会社に対し高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促すこととした。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 新協定で定めた費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促す。</p> <p>平成17年度計画 - 9 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>っては、環境物品等の調達により、環境への負荷の低減に配慮すること。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促すこと。</p> <p>危機管理 会社及び関係行政機関と協力して、大規模な交通事故、地震災害等不測の事態が生じたことによる影響を最小限度にとどめるための体制を確立し、日頃から高速道路の供用に重大な影響を与える事態を想定した情報の収集、伝達等に関する訓練を実施することにより、当該事態の発生時には迅速かつ的確な対応を図ること。</p>	<p>慮した調達を推進する。</p> <p>なお、環境物品等の調達については、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(平成12年法律第100号)に基づき行うこととし、中期目標期間中における特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを(特定調達物品等)を100%調達する。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p> <p>危機管理 地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、会社及び関係行政機関と協力して、防災業務計画等に基づき、迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。</p> <p>また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を年1回以上実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練(不定時)等を適宜実施することにより、発災時に備える。</p>	<p>慮した調達を推進する。</p> <p>なお、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(平成12年法律第100号)に基づく「平成17年度における環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定し、環境物品等の調達を行うこととし、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを(特定調達物品等)を100%調達する。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p> <p>危機管理 地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、会社及び関係行政機関と協力して、防災業務計画等に基づき、迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。</p> <p>また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練(不定時)等を適宜実施することにより、発災時に備える。</p>
財務内容の改善に関する事項	予算(人件費の見積りを含む。) 収支計画及び資金計画	予算(人件費の見積りを含む。) 収支計画及び資金計画
1 財務体質の強化 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の	1 財務体質の強化 債務の早期の確実な返済を図るため、次の取組を実施する。 協定の締結又は見直しに当たっては、業務の実施状況を勘案し、おおむね5年毎に協	1 財務体質の強化 債務の早期の確実な返済を図るため、次の取組を実施する。 新協定の締結に当たって、暫定期間内の業務の実施状況を勘案し、金利、交通量等の

平成17年度の業務の実績
<p>「平成17年度における環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定し、特定調達物品等を100%調達するとともに、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促すこととした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 当機構における環境への負荷の低減に配慮した調達を推進するため、「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構環境物品等の調達推進規程」(平成17年規程第25号)を制定するとともに、平成17年度における方針として、「環境物品等の調達の推進を図るための方針」(平成17年10月1日策定)を定め、これに基づき、特定調達物品等を100%調達した。 2. ETCの普及促進やのり面の樹林化の推進等による環境の保全と創出への配慮を会社に促した。 <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 特定調達物品等を100%調達するとともに、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p>
<p>平成17年度計画 - 9 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 地震、風水害、大規模な交通事故等による高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、防災業務計画等に基づき、迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずることとした。また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練(不定時)等を適宜実施することにより、発災時に備えることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地震、風水害、大規模な交通事故等による高速道路の供用に重大な影響を与える事態の発生に備え、平成17年10月に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構防災業務計画及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構防災業務要領を定め、これらに基づき迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずることとした。(高速道路の供用に重大な影響を与える事態は発生しなかった。) 2. 平成17年11月30日に警察・高速道路会社等と連携した防災訓練を実施するとともに、機構独自の非常時参集訓練をあわせて行い、発災時に備えた。 <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、会社及び関係行政機関と協力して、防災業務計画等に基づき、迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。 2. 会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練(不定時)等を適宜実施することにより、発災時に備える。
<p>平成17年度計画 - 1 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結する平成17年度において、暫定期間内の業務の実施状況を勘案し、金利、交通量等の見</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>早期の確実な返済を図ること。</p>	<p>定の内容の検討を行い、金利、交通量等の見通しを最新のデータ及び手法を用いて適切に把握するなど、社会経済情勢の変化等に的確に対応する。</p> <p>債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料は、機構債務の返済財源の大宗を占めることから、機構と会社の両者の合意に基づく協定の締結時及び機構に対する国土交通大臣の業務実施計画の認可時における審査過程等を通じ、適正性の審査を厳格に行うとともに、確実に貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図る。</p> <p>業務運営全体の効率化を推進するとともに、国民負担の最小化を図るために、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の</p>	<p>見通しを最新のデータ及び手法を用いて適切に把握するなど、的確に対応する。</p> <p>債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料は、機構債務の返済財源の大宗を占めることから、機構と会社の両者の合意に基づく新協定の締結時及び機構に対する国土交通大臣の業務実施計画の認可時における審査過程等を通じ、適正性の審査を厳格に行うとともに、確実に貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図る。</p> <p>安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制する。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>通しを最新のデータ及び手法を用いて適切に把握するなど、的確に対応することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 債務返済財源の大宗を占める貸付料（会社の料金収入から計画管理費を差し引いた額）の算出のもととなる将来交通量や機構の支出の大宗を占める支払利息に係る将来金利と、これらの大前提となる経済成長率等について、最新のデータ及び手法を用いて適切に把握した上で、新協定及び業務実施計画の内容を定めた。</p> <p>〔参考資料：資料3〕債務返済の見通しの根拠（前提条件）</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 新協定に基づき作成した業務実施計画における機構の収支予算の明細（債務返済計画）を踏まえ、金利、交通量等の変動を最新のデータ及び手法を用いて適切に把握し、必要に応じて会社と協議の上、新協定を変更するなど適切な措置を講じ、社会経済情勢の変化等に的確に対応する。</p>
<p>平成17年度計画 - 1 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 新協定を締結し、業務実施計画の策定を行う平成17年度においては、貸付料について、適正性の審査を厳格に行うとともに、確実に収受するなど、業務活動による収入の確保を図ることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償うものとなるように定めた。また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定し、将来における料金収入及び適正な管理水準を効率的に確保するための経費としての管理費を適正に見通した上で、その計画値をもって算出した。 その際、債務返済財源の大宗を占める貸付料の算出のもととなる将来交通量や機構の支出の大宗を占める支払利息に係る将来金利と、これらの大前提となる経済成長率等について、最新の知見を活用しつつ厳格に検証した。 新協定において、貸付料は、実績料金収入が計画料金収入の1%を超えて増減した場合には、当該超過分を増減させた額とすることとし、機構の債務返済の現実性の向上及び会社の経営の安定性の向上を図った。 道路資産の貸付料及び占用料その他の収入について、適正な額を算定するとともに、確実に請求手続きを行い業務活動による収入の確保を図った。 <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 新協定を見直すこととなった場合には、貸付料について厳格な検証を行う。また、確実に貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図る。</p>
<p>平成17年度計画 - 1 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 中期計画に基づき、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 平成17年度計画 - 2 - 及び - 3 についての取組みのとおり、低利での円滑な資金調達に努め</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
	支出を抑制する。 2 予算（別表1のとおり） 3 収支計画（別表2のとおり） 4 資金計画（別表3のとおり）	2 予算（別表1のとおり） 3 収支計画（別表2のとおり） 4 資金計画（別表3のとおり）
	短期借入金の限度額 一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額は、単年度9,600億円とする。	短期借入金の限度額 一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額は、単年度6,500億円とする。
	重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画 該当なし	重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画 該当なし
	剰余金の使途 剰余金は予定していない	剰余金の使途 剰余金は予定していない
その他業務運営に関する重要事項	その他主務省令で定める業務運営に関する事項	その他主務省令で定める業務運営に関する事項
1 人事に関する事項 職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、その結果を処遇に反映させるとともに、適材適所の人事配置とし、職員の能力の向上を図ること。	1 施設及び設備に関する計画 該当なし 2 人事に関する計画 方針 1) 個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させるとともに、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努める。 2) 定員の抑制に取り組みつつ、人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。	1 施設及び設備に関する計画 該当なし 2 人事に関する計画 方針 1) 機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努める。 2) 人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。

平成17年度の業務の実績
<p>るなど、業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制した。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制する。なお、一般管理費（退職手当を除く人件費含む。）については、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額と比較して4%を上回る削減を行う。</p> <p>平成17年度計画 - 2 ~ 4 【年度計画における目標設定の考え方】 中期計画を達成するために必要な予算、収支計画、資金計画を策定することとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 予算及び実績は別表1のとおりであった。 収支計画及び実績は別表2のとおりであった。 資金計画及び実績は別表3のとおりであった。</p> <p>〔参考資料：資料15〕平成18年度期首未償還残高（機構の収支予算の明細（債務返済計画）における計画値と平成17年度決算に基づく実績値との対比）</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 中期計画を達成するために必要な予算、収支計画、資金計画を策定する。</p>
<p>平成17年度計画 【年度計画における目標値設定の考え方】 一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額を6,500億円とすることとした。</p> <p>【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む）】 一時的な資金不足等の事態は発生しなかったため、借入は行わなかった。</p>
<p>平成17年度計画 - 2 - 【年度計画における目標設定の考え方】 初年度である平成17年度においては、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成及び人員の適正な配置による業務運営の効率化を図ることとした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 1. 機構業務の遂行にあたり、金融に関する専門家からの指導等を受けるとともに、外部機関主催の研修に職員を参加させる等、業務に必要な知識及び能力の養成に努めた。</p>

中期目標	中期計画	平成17年度計画
<p>業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。</p> <p>人件費については、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえ、平成18年度から平成22年度までの5年間において、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこと。</p> <p>国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進めること。</p>	<p>人員に関する指標 発足時における常勤職員数を90人とし、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。</p> <p>人件費に関する指標 「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえ、平成18年度から平成22年度までの5年間において、退職手当等を除く人件費について5%以上の削減を行うこととし、現中期目標期間においては、概ね4%を削減する。</p> <p>給与体系の見直し 本給表の見直し等、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進める。</p>	<p>人員に関する指標 発足時における常勤職員数を90人とする。</p>

平成17年度の業務の実績
<p>2. 効率的な業務運営を図るため、次のとおり人員の適正な配置を行った。 総務部28名、経理部21名、企画部20名、関西業務部16名</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させるとともに、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力を養成するため、役職、業務内容等に応じた研修を計画的に実施していく他、機構全体の業務の執行状況を踏まえて、人員の適正な配置による業務運営の効率化を図る。</p> <p>平成17年度計画 - 2 - 【年度計画における目標設定の考え方】 初年度である平成17年度においては、発足時における常勤職員数を90人とする事とした。</p> <p>【当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 〔平成17年度における取組み〕 発足時における常勤職員数を必要最小限度の85人とした。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 機構の役職員の報酬・給与等において、給与水準が国家公務員及び他の独立行政法人との比較において高い水準となっているところであるが、中期計画に基づき、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえ、平成22年度までの5年間において、退職手当等を除く人件費について5%以上の削減を行うこととし、現中期目標期間においては、概ね4%を削減するとともに、本給表の見直し等、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進める。</p> <p>〔参考資料：資料16〕独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の役職員の報酬・給与等について</p>

別表1 予算
【総表】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額 (B-A)	備考
収入				
業務収入	851,309	866,577	15,268	
道路業務収入	850,893	866,192	15,299	
鉄道業務収入	416	385	31	
政府等出資金受入	71,800	71,800	0	
政府等補助金受入	12,279	12,379	100	
債券及び借入金	1,339,618	1,279,148	60,470	
社会資本整備事業収入	1,308	2,025	717	
業務外収入	22	116,084	116,062	
計	2,276,336	2,348,013	71,677	
支出				
債務返済費	2,572,877	2,559,929	12,948	
東京湾横断道路償還金	114,404	114,289	115	
無利子貸付金	44,079	44,179	100	
経営努力助成金	0	0	0	
業務管理費	1,217	386	831	
高速道路管理費	796	29	767	
鉄道施設管理費	421	356	65	
一般管理費	1,436	1,211	225	
人件費	572	523	49	
物件費	864	689	175	
業務外支出	50,005	38,606	11,399	
計	2,784,018	2,758,600	25,419	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額 (B-A)	備考
収入				
業務収入	850,893	866,192	15,299	
道路業務収入	850,893	866,192	15,299	1
政府等出資金受入	71,800	71,800	0	
政府等補助金受入	12,279	12,379	100	
債券及び借入金	1,339,618	1,279,148	60,470	2
社会資本整備事業収入	1,308	2,025	717	3
業務外収入	0	115,475	115,475	4
計	2,275,898	2,347,018	71,121	
支出				
債務返済費	2,572,877	2,559,929	12,948	5
東京湾横断道路償還金	114,404	114,289	115	
無利子貸付金	44,079	44,179	100	
業務管理費	796	29	767	
高速道路管理費	796	29	767	
一般管理費	1,430	1,208	222	
人件費	569	521	48	
物件費	861	687	174	
業務外支出	50,005	38,606	11,399	6
計	2,783,591	2,758,241	25,351	

- 1 暫定協定の変更による道路資産貸付料の増額による。
- 2 民間借入金を実行しなかったことによる。
- 3 社会資本整備事業を施行する開発者に対する貸付金について、一部繰上げ返済があったことによる。
- 4 新直轄方式に移行した区間に係る道路資産の国への引継ぎ等による。
- 5 積算金利と実績金利の差等による。
- 6 日本道路公団分に係る納付消費税の支払いの減少による。

【鉄道勘定】 (単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額 (B-A)	備考
収入				
業務収入	416	385	31	
鉄道業務収入	416	385	31	
政府等補助金受入	0	0	0	
業務外収入	22	610	588	1
計	438	995	557	
支出				
業務管理費	421	356	65	
鉄道施設管理費	421	356	65	2
一般管理費	6	3	3	
人件費	3	2	1	
物件費	3	1	2	
業務外支出	0	0	0	
計	427	359	68	

1 高速道路株式会社から資産負債資本調整金を受け入れたことによる。

2 鉄道施設管理委託費の減少による。

別表2 収支計画

【総表】 (単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額 (B-A)	備考
費用の部	801,803	789,513	12,290	
經常費用	801,803	788,260	13,543	
道路貸付業務費	440,000	454,288	14,288	
助成業務費	0	0	0	
鉄道施設利用業務費	5,201	4,774	427	
一般管理費	1,399	1,186	213	
人件費	576	599	23	
経費	823	587	236	
財務費用	349,520	325,979	23,541	
道路資産取得関連費用	5,678	1,984	3,694	
雑損	5	49	44	
臨時損失	0	1,253	1,253	
収益の部	815,599	841,291	25,692	
經常収益	815,599	830,732	15,133	
受取貸付料	809,050	823,714	14,664	
占用料収入	140	161	21	
連結料収入	1,190	1,052	138	
受取施設利用料	378	292	86	
その他の売上高	19	1	18	
補助金等収益	0	9	9	
資産見返負債戻入	0	7	7	
鉄道施設建設見返債務戻入	4,800	4,275	525	
財務収益	22	685	663	
雑益	0	536	536	
臨時利益	0	10,559	10,559	
当期純利益	13,796	51,778	37,982	
当期総利益	13,796	51,778	37,982	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額 (B-A)	備考
費用の部	796,596	784,666	11,930	
経常費用	796,596	783,484	13,112	
道路貸付業務費	440,000	454,288	14,288	1
助成業務費	0	0	0	
一般管理費	1,393	1,184	209	
人件費	573	597	24	
経費	820	586	234	
財務費用	349,520	325,979	23,541	2
道路資産取得関連費用	5,678	1,984	3,694	3
雑損	5	49	44	
臨時損失	0	1,182	1,182	4
収益の部	810,380	836,716	26,336	
経常収益	810,380	826,156	15,776	
受取貸付料	809,050	823,714	14,664	5
占用料収入	140	161	21	
連結料収入	1,190	1,052	138	
その他の売上高	0	1	1	
補助金等収益	0	0	0	
資産見返負債戻入	0	7	7	
財務収益	0	685	685	6
雑益	0	536	536	7
臨時利益	0	10,559	10,559	8
当期純利益	13,784	52,049	38,265	
当期総利益	13,784	52,049	38,265	

- 1 道路資産の減価償却費の増及び道路資産の除却による増等による。
- 2 積算金利と実績金利の差等による。
- 3 資産引受時の取得関連費用(非原価算入分の人件費、経費、金利)の減による。
- 4 長期前払費用(市街地案内標識設置負担金等)の一括償却による。
- 5 暫定協定の変更による道路資産貸付料の増額による。
- 6 道路資産の有償譲渡の増に伴う割賦元金に対する発生利息の増等による。
- 7 修繕工事から発生した材料の増等による。
- 8 新直轄方式に移行した区間に係る道路資産の国への引継ぎ等による。

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額 (B-A)	備考
費用の部	5,207	4,847	360	
経常費用	5,207	4,776	431	
鉄道施設利用業務費	5,201	4,774	427	1
一般管理費	6	3	3	
人件費	3	2	1	
経費	3	1	2	
財務費用	0	0	0	
雑損	0	0	0	
臨時損失	0	71	71	
収益の部	5,219	4,576	643	
経常収益	5,219	4,576	643	
受取施設利用料	378	292	86	
その他の売上高	19	0	19	
補助金等収益	0	9	9	
資産見返負債戻入	0	0	0	
鉄道施設建設見返債務戻入	4,800	4,275	525	1
財務収益	22	0	22	
雑益	0	0	0	
臨時利益	0	0	0	
当期純利益	12	271	283	
当期総利益	12	271	283	

- 1 鉄道資産の減価償却費の減等による。

別表3 資金計画

【総表】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額 (B-A)	備考
資金支出	2,850,305	5,283,917	2,433,612	
業務活動による支出	383,179	422,329	39,150	
管理費支出	40,075	84,143	44,068	
その他支出	343,104	338,186	4,918	
投資活動による支出	44,179	92	44,087	
財務活動による支出	2,331,155	4,854,708	2,523,553	
次期への繰越金	91,792	6,789	85,003	
資金収入	2,850,305	5,283,917	2,433,612	
業務活動による収入	805,619	807,803	2,184	
投資活動による収入	4,626	2,561	2,065	
財務活動による収入	1,351,622	3,785,115	2,433,493	
前期よりの繰越金	688,438	688,438	0	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額 (B-A)	備考
資金支出	2,848,501	5,281,945	2,433,444	
業務活動による支出	382,814	421,972	39,158	
管理費支出	39,710	83,786	44,076	1
その他支出	343,104	338,186	4,918	2
投資活動による支出	44,179	92	44,087	1
財務活動による支出	2,331,155	4,854,489	2,523,334	3
次期への繰越金	90,353	5,392	84,961	
資金収入	2,848,501	5,281,945	2,433,444	
業務活動による収入	804,809	806,859	2,050	4
投資活動による収入	4,626	2,561	2,065	4
財務活動による収入	1,351,622	3,785,081	2,433,459	5
前期よりの繰越金	687,444	687,444	0	

1 無利子貸付の区分振替(投資活動による支出から管理費支出へ移動)等による。

2 積算金利と実績金利の差等による。

3 定期預金等の預入による支出の増等による。

4 社会資本整備事業収入の区分振替(投資活動による収入から業務収入へ移動)等による。

5 定期預金等の解約による収入の増等による。

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区 分	計 画(A)	実 績(B)	差 額 (B-A)	備 考
資金支出	1,804	1,973	169	
業務活動による支出	365	356	9	
管理費支出	365	356	9	
その他支出	0	0	0	
投資活動による支出	0	0	0	
財務活動による支出	0	219	219	
次期への繰越金	1,439	1,397	42	
			0	
資金収入	1,804	1,973	169	
業務活動による収入	810	944	134	
投資活動による収入	0	0	0	
財務活動による収入	0	34	34	
前期よりの繰越金	994	994	0	