

平成18年度業務実績報告書

平成19年6月

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

目次

平成18年度業務の概況	1
平成18年度業務実績	5
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	6
1 組織運営の効率化	6
2 業務リスクの管理	6
3 業務コストの縮減	10
4 積極的な情報公開	12
5 業務評価の実施	16
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	18
1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け	18
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	20
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	24
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	26
5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	28
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	28
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	30
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	30
9 業務遂行に当たっての取組	32
予算（人件費の見積りを含む。）収支計画及び資金計画	36
1 財務体質の強化	36
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	40
剰余金の使途	40
その他主務省令で定める業務運営に関する事項	40
1 施設及び設備に関する計画	40
2 人事に関する計画	40
参考資料	53
資料1 機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の確立に関する確認書	55
資料2 助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針	63
資料3 高速道路機構の各組織の職員数・主な業務・主な業務量の例及び 業務量に相関する指標	67
資料4 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	71
資料5 契約状況等	79

平成18年度業務の概況

高速道路機構の平成18年度における業務の概況は次のとおりである。

1. 債務返済の状況については、一般管理費や金利コストが計画を下回ったこと、貸付料収入は実績料金収入が計画料金収入の1%等の一定割合を超えて増減した場合に当該超過分を増減させることとした結果計画を上回ったこと、債務引受額が計画を下回ったことなどから、平成18年度末時点における有利子債務残高は35.2兆円となり、計画(35.5兆円)を下回った。
2. 資金調達については、政府保証債について、国内債券市場で初めて借入期間が20年以上の超長期債を総額800億円発行するとともに、財投機関債について、40年債2,050億円を含む超長期債を総額3,600億円(財投機関債の約7割)発行するなど、長期、固定の資金調達を行うことにより、将来の借り換えに伴う金利上昇リスクを軽減して債務返済の確実性を高めた。
3. 情報公開については、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、平成17年度決算の公表に併せて、債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況等の追加情報の開示を行うとともに、これまでホームページ等で開示してきた情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック(平成18年度版)」を発行する等、積極的に取り組んだ。
4. 高速道路の維持管理や管理権限の行使、資産管理等において、会社との協力連携体制の強化や役割分担の明確化により業務の改善を図った。
また、高架下等の占用許可や連結許可を適正に行うため、「高架下利用等審議会」を設置して審議を行ったほか、水底トンネル等における通行の禁止・制限を適正に行うため、「水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関する審議会」を設置して審議を行った。
5. 高速道路の新設等に要する費用の縮減を助長するための助成金の交付については、公平性・透明性・客観性を確保するため、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」を設置して審議を行い、「助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針」を制定した。
6. 幹部を対象とした高速道路関係組織合同研修を実施するとともに、外部機関主催の階層別研修、専門研修及びビジネススキル研修に職員を参加させたほか、有識者を招いての講演会の開催等を積極的に行い、業務に必要な知識及び能力の養成に努めた。
7. 平成17事業年度業務実績評価調書において国土交通省独立行政評価委員会から指摘のあった課題・改善点、業務運営に対する意見等に係る事項については次のとおり対応した。
また、随意契約の適正化については、国の取組み等を踏まえ、一般競争入札の範囲の拡大等を行うとともに、随意契約の理由等を公表することとした。

平成17事業年度業務実績評価調書における課題・改善点、業務運営に対する意見等と対応状況

課題・改善点、業務運営に対する意見等	対応状況
平成18年3月に締結した協定に関して、減価償却方法が国税局協議を踏まえた内容となっていないため、会社と協議のうえ早期に協定を変更する必要がある。	平成18年9月21日付けで、東日本、中日本、西日本及び本州四国連絡高速道路株式会社との協定を変更した。
高速道路の適正かつ効率的な管理が行われるよう、管理の実施状況について、現地調査も含め会社との間で適切に連絡、確認を行う必要がある。	平成18年度は、各高速道路の現場において、管理の実施状況の確認を行った。 また、平成17年度の管理の実施状況について、各高速道路会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けるとともに、これを6社分とりまとめて公表した。
機構の業務内容に関し、会社からの情報提供等、協力が必要なものについては、会社の積極的な協力を促すとともに、会社と共同して、より判り易い高速道路事業となるよう説明責任を果たす必要がある。	平成18年8月の平成17年度決算の公表に併せて、債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況、建設・維持・管理の状況、道路資産の保有及び貸付状況の内容とする追加情報の開示を行った。追加情報の開示にあたっては、会社の協力により提供を受けた会社情報を総括し、高速道路関連の情報を6社分、一覧形式で分かりやすく提示した。あわせて、これまでホームページ等で開示してきた情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック(平成18年度版)」を発行した。 また、平成17年度の管理の実施状況について、各高速道路会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けるとともに、これを公表した。 なお、道路占用に係る事務処理について、進捗状況の確認、会社におけるチェック体制の強化など、会社との協力連携体制の改善を図った。

課題・改善点、業務運営に対する意見等	対応状況
<p>平成18年6月に公表された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、人件費については、「行政改革の重要方針」を踏まえ、削減の取り組みを着実に行う必要がある。</p>	<p>人件費については、「行政改革の重要方針」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%を削減することとしている。</p> <p>平成18年度における退職手当等を除く人件費については、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を上回らないこととしていたところであるが、効率的な組織運営や業務運営により、2.4%の削減を行った。</p>
<p>なお、機構が承継した資産価額の誤りについては、今回の評価時点においては、その内容を精査中のため、平成18年度の業務運営評価時において、当該事案に対する評価を行うこととする。また、関係する資産額の修正については、平成18年度決算において、適正に処理するとともに、今後、同様の誤りを犯さないように、会社との事務分担について明確化を図り、会社と連携して適切に事務を処理するよう改善する必要がある。</p>	<p>機構が承継した資産価額の誤りは、約83.1億円の過小(過大970.7億円、過小1,053.7億円)であることが判明した。誤りに伴う資産額の修正については、平成18年度決算において、誤った数量、単価及び資産価額を是正し、資産台帳の整備を行った上、臨時損益により適正に修正を行った。</p> <p>また、厳正な資産管理体制を確立するため、資産管理体制の整備、強化、会社との役割分担の明確化、会社との連携強化による資産価額及び資産数量把握の正確化についての「機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の確立に関する確認書」を各高速道路会社と取り交わし、再発防止に万全を期することとした。</p> <p>なお、本件に関し、理事長は給与自主返上(10%、1月)を行うとともに、理事長から理事長代理、経理担当理事及び経理部長に口頭厳重注意を行った。</p>

平成18年度業務実績

中期目標	中期計画	平成18年度計画
業務運営の効率化に関する事項	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	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
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されている。 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。	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	1 組織運営の効率化 必要最小限の組織として設置した総務部、経理部、企画部、関西業務部の4部により、組織運営の効率化に努める。
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、経済動向等の見直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	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、経済動向等の見直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、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付	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、以下の取組を徹底する。

平成18年度の業務の実績
平成18年度計画 - 1 【年度計画における目標設定の考え方】 平成18年度において、昨年度に引き続き、必要最小限の組織として設置した、総務部、経理部、企画部、関西業務部の4部により、組織運営の効率化に努めることとした。 【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18年度における取組み〕 必要最小限の組織として設置した、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）により、内部規則の制定・改正、業務実績報告書・年度計画の作成、情報開示、道路管理権限の行使、財務諸表等の作成、資金調達、債務引受け、協定の変更、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変更、帰属道路資産の確認などを的確かつ効率的に実施した。 〔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。

中期目標	中期計画	平成18年度計画
<p>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>債務返済の見直しについて、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>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、債務返済の見直しについて、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適合しなくなったと認められ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>平成18年3月31日付で締結した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（以下「償還計画」という。）を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見直しについて、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、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又は貸付料の額若しく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若しく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適合しなくなったと認められ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は、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>

平成18年度の業務の実績
<p>平成18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>平成18年度においては、平成18年3月31日付で締結した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（以下「償還計画」という。）を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見直しについて、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こととした。</p> <p>また、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又は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は、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18年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 役員会等において、償還計画を踏まえつつ、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確認・分析を行うことにより適切な債務の残高の管理に努めた。 2. 料金徴収施設等の耐用年数の変更、スマートインターチェンジの本格導入及び地域活性化インターチェンジの追加整備に伴い、協定及び業務実施計画を適切に変更した。（平成18年9月21日及び平成19年3月22日） <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. 引き続き償還計画を踏まえ、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、債務返済の見直しについて、できる限り定量的に把握する。 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られる場合等は、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、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。

中期目標	中期計画	平成18年度計画
	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。	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。
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	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	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、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

平成18年度の業務の実績																																																								
平成18年度計画 - 2 - 【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。 【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18年度における取組み〕 1. 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。 2. 政府保証債について、国内債券市場で初めて借入期間が20年以上の超長期債を総額800億円発行するとともに、財投機関債について、40年債2,050億円を含む超長期債を総額3,600億円発行するなど、長期、固定の資金調達を行うことにより、将来の借り換えに伴う金利上昇リスクを軽減して債務返済の確実性を高める取組みを行った。																																																								
平成18年度外部資金調達実績（概要）																																																								
<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="6">政府保証債</td> <td>7年</td> <td>3回</td> <td>2,200億円</td> <td>1.50%</td> </tr> <tr> <td>10年</td> <td>12回</td> <td>1兆7,500億円</td> <td>1.82%</td> </tr> <tr> <td>15年</td> <td>3回</td> <td>1,400億円</td> <td>2.09%</td> </tr> <tr> <td>20年</td> <td>2回</td> <td>500億円</td> <td>2.30%</td> </tr> <tr> <td>30年</td> <td>2回</td> <td>300億円</td> <td>2.60%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>22回</td> <td>2兆1,900億円</td> <td>1.83%</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">財投機関債</td> <td>10年</td> <td>3回</td> <td>1,700億円</td> <td>2.05%</td> </tr> <tr> <td>20年</td> <td>3回</td> <td>1,050億円</td> <td>2.44%</td> </tr> <tr> <td>30年</td> <td>2回</td> <td>500億円</td> <td>2.77%</td> </tr> <tr> <td>40年</td> <td>4回</td> <td>2,050億円</td> <td>2.95%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>12回</td> <td>5,300億円</td> <td>2.54%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td>34回</td> <td>2兆7,200億円</td> <td>1.97%</td> </tr> </tbody> </table>	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	2,200億円	1.50%	10年	12回	1兆7,500億円	1.82%	15年	3回	1,400億円	2.09%	20年	2回	500億円	2.30%	30年	2回	300億円	2.60%	計	22回	2兆1,900億円	1.83%	財投機関債	10年	3回	1,700億円	2.05%	20年	3回	1,050億円	2.44%	30年	2回	500億円	2.77%	40年	4回	2,050億円	2.95%	計	12回	5,300億円	2.54%	合計		34回	2兆7,200億円	1.97%
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	2,200億円	1.50%																																																				
	10年	12回	1兆7,500億円	1.82%																																																				
	15年	3回	1,400億円	2.09%																																																				
	20年	2回	500億円	2.30%																																																				
	30年	2回	300億円	2.60%																																																				
	計	22回	2兆1,900億円	1.83%																																																				
財投機関債	10年	3回	1,700億円	2.05%																																																				
	20年	3回	1,050億円	2.44%																																																				
	30年	2回	500億円	2.77%																																																				
	40年	4回	2,050億円	2.95%																																																				
	計	12回	5,300億円	2.54%																																																				
合計		34回	2兆7,200億円	1.97%																																																				
参考：調達コストの計画との対比における低減 償還計画の調達コスト（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%）との対比における低減は、平成18年度で27億円、累計で2,072億円。 20年以上の超長期債としたことによる低減は累計で927億円。																																																								
〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 多様な年限の政府保証債及び財投機関債の発行を通じ、安定的に低利の資金を調達するとともに、将来の借り換えに伴う金利上昇リスクを軽減して債務返済の確実性を高める。																																																								
平成18年度計画 - 3 【年度計画における目標値設定の考え方】 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。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、中期計画で定めた中期目標期間の最終年度における数値目標の達成に向けて段階的に削減することとし、平成18年度においては、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1%を上回る削減を行うこととした。 【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む）】 1. 業務繁忙期における人材派遣の活用、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。																																																								

中期目標	中期計画	平成18年度計画
を達成すること。	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。	比較して1%を上回る削減を行う。
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。	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。	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 平成17年度に係る財務諸表等を公開する。 その際、セグメント情報もホームページに掲載する。 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。 資産の保有及び貸付状況の公開 ホームページで公開している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新する。
	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。	資産の保有及び貸付状況の公開 ホームページで公開している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新する。

平成18年度の業務の実績
2. 資金調達については、平成18年度計画 - 2 - についての取組みのとおり、業務コストの削減を図った。 3. 一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、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（実績ベース）と比較して26.7%（ ）の低減が図られた。 一般管理費のうち調査研究費については、図面の電子化について平成18年度に整備が図られた国の電子図面システムの利用等の調整を継続中であること等による執行減があることから、調査研究費を除いたベースと比較すると5.7%の低減。
平成18年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 平成17年度に係る財務諸表等を公開するとともに、セグメント情報もホームページに掲載することとした。また、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18年度における取組み〕 1. 平成17年度決算について記者発表するとともに、財務諸表等をホームページに掲載するなどして公開した。 2. その際、債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況、建設・維持・管理の状況、道路資産の保有及び貸付状況を内容とする追加的開示事項についても記者発表を行うとともに、ホームページにも掲載した。追加情報の開示にあたっては、会社の協力により提供を受けた会社情報を総括し、高速道路関連の情報を6社分、一覧形式で分かりやすく提示した。 3. 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。 〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 引き続き、財務情報の透明性の確保を図るため、財務諸表等及びセグメント情報などを積極的に公開する。
平成18年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 ホームページで公開している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新することとした。 【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18年度における取組み〕 ホームページで公開している、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）」について、状況の変更の都度、更新した。

中期目標	中期計画	平成18年度計画
	<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>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。 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。</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。 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、ホームページ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。</p>

平成18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〕 ホームページで公開している「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18年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 平成18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18年度における取組み〕 1. コスト縮減状況として、平成17年度における新設、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を公表した（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については、該当する工事がなかった。） 2. 会社の協力を得て、平成17年度における、管理コストに係る計画と実績の対比及び差異の理由等並びに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）の実績等を公表した。</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、コスト縮減の情報を公表するとともに、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係る情報を公表する。</p> <hr/> <p>平成18年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 平成18年度において、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、ホームページで情報の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18年度における取組み〕 平成17年度業務実績評価調査、財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見及び会計監査人の意見、並びに会計検査院の直近の検査報告のうち機構に関する部分について、ホームページで情報の提供を行った。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 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> <hr/> <p>平成18年度計画 - 4 - 【年度計画における目標設定の考え方】 ホームページの内容の充実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更新することとした。</p>

中期目標	中期計画	平成18年度計画
<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>また、ホームページをその他の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>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、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>また、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、英語版についても、可能な限り迅速な更新に努める。</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、業務全体について自己評価を行い、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>

平成18年度の業務の実績
<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18年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 平成18年度計画 -4- から の情報提供については、各事務所への据え置き及びホームページへの掲載により行った。ホームページでは、機構の「高架下利用等審議会」、「水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関する審議会」及び「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の議事概要、配布資料等の情報や、各高速道路会社の毎月の交通量データ等の情報も掲載し、内容の充実に努めるとともに、英語版についても、迅速な更新を図った。 随意契約に関する情報については、国における随意契約の見直しの取組み等を踏まえ、既に公表していた随意契約の基準に加え、「随意契約の結果及び契約の内容の公表に関する運用指針」を定め、随意契約の理由等をホームページで公表することとした。 <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 平成18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、中期目標期間終了前1年間でのアクセス件数を、119,474件(平成17年10月~平成18年9月)に対して10%増加させる。</p> <p>平成18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18年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 機構の目的や業務内容、平成18年3月31日に締結した協定及び業務実施計画、機構の平成17年度決算等を内容とするパンフレット「高速道路機構の概要2006」及びその英語版並びに平成17年度決算及び追加的開示事項をわかりやすく整理したパンフレット「高速道路の決算の概要平成17年度版」を作成した。 これまでホームページ等で開示してきた情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック(平成18年度版)」を発行し、有識者、地方公共団体、大学図書館、記者会等への配布を行った。 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、記者発表等を積極的に行った。 <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 機構の目的や業務の内容について、パンフレットやファクトブック等を活用することにより情報提供を行う。</p> <p>平成18年度計画 -5 【年度計画における目標設定の考え方】 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務全体について自己評価を行い、その結果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18年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 平成17年度の業務について、平成17年度業務実績報告書を作成する過程で、業務全体について評価を行い、業務実績報告書について国土交通省独立行政法人評価委員会の業務実績評価調書と合わせてホームページで公表した。 また、平成18年度から、業務の信頼性及び効率性の確保、法令等の遵守の徹底等を図るため、「日本高速道路保有・債務返済機構内部統制に関する規程」を制定し、同規程に基づく内部統制委員会を設置して、平成18年度の業務全体について自己評価を行うとともに、平成17年度業

中期目標	中期計画	平成18年度計画
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	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	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>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、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>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>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>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>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、会社から報告を受けるとし、必要に応じて実地に確認を行う。また、高速道路の管理に関する客観的な指標（アウトカム指標）を公表する。</p>

平成18年度の業務の実績
<p>務実績評価調査において指摘のあった課題・改善点、業務運営に対する意見等の対応状況について審議した。これらの結果については、平成19年3月にホームページで公表した。</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、業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務全体について自己評価を行い、その結果を公表し、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>平成18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18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・原簿等を更新し、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〕 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18年度計画 - 1 - 【年度計画における目標設定の考え方】 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、会社から報告を受けるものとし、必要に応じて実地に確認を行うとともに、高速道路の管理に関する客観的な指標（アウトカム指標）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18年度における取組み〕 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、各高速道路会社から、管理の水準、利便性の向上を示す客観的な指標（アウトカム指標）管理に要する費用の計画と実績の対比などが記載された「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けるとともに、各高速道路の現場において実地に確認した。報告書については、6社分をまとめてホームページで公表した。</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、会社から管理の実施状況について報告書により報告を受け、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、報告書をホームページで公表する。</p>

中期目標	中期計画	平成18年度計画
<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>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</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>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</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</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、償還計画を踏まえ、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、平成18年度末時点において35.5兆円に減少させる。</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、平成18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18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>

平成18年度の業務の実績																																																	
<p>平成18年度計画 - 2 - 【年度計画における目標値設定の考え方】 平成18年度末における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、平成18年度末時点における機構の有利子債務残高について、35.5兆円に減少させることとした。</p> <p>【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む）】 1. 平成18年度においては、一般管理費や金利コストが計画を下回ったこと、貸付料収入は実績料金収入が計画料金収入の1%等の一定割合を超えて増減した場合に当該超過分を増減させることとした結果計画を上回ったこと、債務引受額が計画を下回ったことなどから、平成18年度末時点における有利子債務残高は35.2兆円となり、計画（35.5兆円）を下回った。</p> <p>平成18年度末未償還残高 償還計画における計画値と平成18年度決算に基づく実績値との対比 単位：百万円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>計画値</th> <th>実績値（ ）</th> <th>差額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>未償還残高</td> <td>40,744,025</td> <td>40,489,342</td> <td>-254,683</td> </tr> <tr> <td>債務残高</td> <td>36,168,341</td> <td>35,913,658</td> <td>-254,683</td> </tr> <tr> <td> 有利子借入金</td> <td>35,492,377</td> <td>35,229,618</td> <td>-262,759</td> </tr> <tr> <td> 社会資本借入金</td> <td>415,506</td> <td>423,582</td> <td>8,076</td> </tr> <tr> <td> 無利子借入金</td> <td>260,458</td> <td>260,458</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>出資金</td> <td>4,575,684</td> <td>4,575,684</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>決算をもとに、償還計画にベースを合わせたもの（以下参考及び2の表において同じ。）、</p> <p>参考：承継時及び平成17年度末未償還残高 単位：百万円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>承継時（平成17年度期首）</th> <th>平成17年度末（ ）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>未償還残高</td> <td>42,589,118</td> <td>41,576,742</td> </tr> <tr> <td>債務残高</td> <td>38,217,934</td> <td>37,133,758</td> </tr> <tr> <td> 有利子借入金</td> <td>37,437,961</td> <td>36,404,442</td> </tr> <tr> <td> 社会資本借入金</td> <td>519,444</td> <td>468,811</td> </tr> <tr> <td> 無利子借入金</td> <td>260,529</td> <td>260,505</td> </tr> <tr> <td>出資金</td> <td>4,371,184</td> <td>4,442,984</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. また、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18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下回った。</p>		計画値	実績値（ ）	差額	未償還残高	40,744,025	40,489,342	-254,683	債務残高	36,168,341	35,913,658	-254,683	有利子借入金	35,492,377	35,229,618	-262,759	社会資本借入金	415,506	423,582	8,076	無利子借入金	260,458	260,458	0	出資金	4,575,684	4,575,684	0		承継時（平成17年度期首）	平成17年度末（ ）	未償還残高	42,589,118	41,576,742	債務残高	38,217,934	37,133,758	有利子借入金	37,437,961	36,404,442	社会資本借入金	519,444	468,811	無利子借入金	260,529	260,505	出資金	4,371,184	4,442,984
	計画値	実績値（ ）	差額																																														
未償還残高	40,744,025	40,489,342	-254,683																																														
債務残高	36,168,341	35,913,658	-254,683																																														
有利子借入金	35,492,377	35,229,618	-262,759																																														
社会資本借入金	415,506	423,582	8,076																																														
無利子借入金	260,458	260,458	0																																														
出資金	4,575,684	4,575,684	0																																														
	承継時（平成17年度期首）	平成17年度末（ ）																																															
未償還残高	42,589,118	41,576,742																																															
債務残高	38,217,934	37,133,758																																															
有利子借入金	37,437,961	36,404,442																																															
社会資本借入金	519,444	468,811																																															
無利子借入金	260,529	260,505																																															
出資金	4,371,184	4,442,984																																															

中期目標	中期計画	平成18年度計画
<p>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。)にあつては、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つては、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>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。)にあつては、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つては、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>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18年度の業務の実績		
機構の有利子債務残高の道路別内訳		
	承継債務の総額	平成18年度末残高()
高速自動車国道	22.3兆円	20.7兆円
本州四国連絡高速道路	2.0兆円	1.8兆円
首都高速道路	4.4兆円	4.4兆円
阪神高速道路	3.7兆円	3.6兆円
その他の高速道路	4.9兆円	4.7兆円
平成18年度計画 - 2 -		
【年度計画における目標設定の考え方】		
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。		
【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18年度における取組み〕		
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。貸付料については、実績料金収入が計画料金収入の1%等の一定割合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た等の結果、計画に比べて393億円増額となり、1兆9,712億円(消費税込み)となった。		
2. 平成18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。		

中期目標	中期計画	平成18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>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>金利、交通量等の変動を常時監視し、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>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>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>償還計画を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時監視し、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>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>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>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>

平成18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】 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。</p> <p>平成18年度計画 - 2 - 【年度計画における目標設定の考え方】 償還計画を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時監視し、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18年度における取組み】 役員会等において、償還計画を踏まえつつ、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確認・分析を行うこと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】 償還計画を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時監視し、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18年度計画 - 3 - 【年度計画における目標設定の考え方】 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18年度における取組み】 平成19年3月22日付けで変更した協定において、地域活性化インターチェンジの追加整備に伴い債務引受限度額を見直し、適正な額を設定した。</p> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 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18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>

中期目標	中期計画	平成18年度計画
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。	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。	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。
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	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	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

平成18年度の業務の実績
<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18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18年度の債務引受額：新設・改築762億円、修繕669億円、災害復旧237億円、合計1,668億円)</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18年度計画 - 3 -</p> <p>【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18年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 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するとともに、会社が新設又は改築した道路資産が帰属する場合においては、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おいては、現地の写真等を確認した。さらに、必要に応じて実地における立会いを行った。 機構が承継した資産に関し、平成18年6月下旬に会社のデータ集計ミス等があることが判明し、全資産について資産評価額の検証を行ったところ、約83.1億円の過小(過大970.7億円、過小1,053.7億円)であることが判明した。このため、平成18年9月20日に国土交通省道路局長から注意・是正文書を受け、今後、同様の誤りを生じないよう、厳正な資産管理体制の確立を求められたところであり、平成18年12月21日に資産管理体制の整備、強化、会社との役割分担の明確化、会社との連携強化による資産価額及び資産数量把握の正確化についての「機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の確立に関する確認書」を各高速道路会社と取り交わし、再発防止に万全を期することとした。また、平成18年度決算において、誤った数量、単価及び資産価額を是正し、資産台帳の整備を行った上、臨時損益により適正に修正を行った。本件に関し、理事長は給与自主返上(10%、1月)を行うとともに、理事長から理事長代理、経理担当理事及び経理部長に口頭厳重注意を行った。 <p>【参考資料：資料1】 機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の確立に関する確認書</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 「機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の確立に関する確認書」を踏まえ、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18年度計画 - 4 -</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18年度における取組み〕 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、速やかに無利子貸付を行った。</p>

中期目標	中期計画	平成18年度計画
<p>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>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>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>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れる仕組みとし、協定の適切な見直しを通じてその成果を国民に還元する。</p>	<p>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 平成18年3月31日付で締結した協定に基づき、会社の経営努力による高速道路の新設、改築及び修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組みの適正な運用を図る。 なお、同協定においては、貸付料の額を固定すること（料金収入の実績による増減を除く。）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なっている。</p>

平成18年度の業務の実績																					
<p>国等からの出資金の受入日と無利子貸付日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>国等からの出資金の受入日</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18年7月26日</td> <td>平成18年7月27日</td> </tr> <tr> <td>第2回</td> <td>平成18年11月27日</td> <td>平成18年11月28日</td> </tr> </tbody> </table> <p>無利子貸付額</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>第1回</th> <th>第2回</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>首都高速道路株式会社</td> <td>151.5億円</td> <td>151.5億円</td> <td>303億円</td> </tr> <tr> <td>阪神高速道路株式会社</td> <td>112億円</td> <td>112億円</td> <td>224億円</td> </tr> </tbody> </table> <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要綱に基づき、国、出資地方公共団体及び会社と協力し、速やかに無利子貸付けを実施する。</p> <p>平成18年度計画 -5 【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18年度における取組み〕 平成18年度における災害復旧のための補助金の交付はなかった。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 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、無利子貸付金貸付要綱に基づき、国、出資地方公共団体及び会社とも協力し、速やかに無利子貸付けを実施する。</p> <p>平成18年度計画 -6 【年度計画における目標設定の考え方】 協定に基づき、会社の経営努力による高速道路の新設、改築及び修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組みの適正な運用を図ることとした。</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18年度における取組み〕 高速道路の新設等に要する費用の縮減を助長するための助成金の交付について、公平性・透明性・客観性を確保するため、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」を設置して審議を行い「助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針」を制定した。（平成18年度における助成金の交付はなかった。）</p> <p>〔参考資料：資料2〕助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針</p> <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ことにより会社の経営努力によるコスト縮減を促し、その成果を国民に還元する。また、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、協定を適切に見直すことにより、会社経営努力の成果を国民に還元する。</p>		国等からの出資金の受入日	会社への無利子貸付日	第1回	平成18年7月26日	平成18年7月27日	第2回	平成18年11月27日	平成18年11月28日		第1回	第2回	合計	首都高速道路株式会社	151.5億円	151.5億円	303億円	阪神高速道路株式会社	112億円	112億円	224億円
	国等からの出資金の受入日	会社への無利子貸付日																			
第1回	平成18年7月26日	平成18年7月27日																			
第2回	平成18年11月27日	平成18年11月28日																			
	第1回	第2回	合計																		
首都高速道路株式会社	151.5億円	151.5億円	303億円																		
阪神高速道路株式会社	112億円	112億円	224億円																		

中期目標	中期計画	平成18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</p> <p>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</p> <p>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>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</p> <p>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。</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</p> <p>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</p> <p>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>8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>本州と四国を連絡する鉄道施設（以下「本州四国連絡鉄道施設」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、適切に当該施設の管理を行うこと。</p>
<p>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>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>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>本州と四国を連絡する鉄道施設（以下「本州四国連絡鉄道施設」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</p>	<p>8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>本州と四国を連絡する鉄道施設（以下「本州四国連絡鉄道施設」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</p>

平成18年度の業務の実績									
<p>平成18年度計画 - 7</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】</p> <p>道路管理権限の行使について、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】</p> <p>〔平成18年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 24時間常駐の道路監視役による情報連絡体制に基づき、通行止め等の行政措置を遅滞なく的確に実施した。 また、高架下等の占用許可や連結許可を適正に行うため、「高架下利用等審議会」を設置して審議を行ったほか、水底トンネル等における通行の禁止・制限を適正に行うため、「水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関する審議会」を設置して審議を行った。 なお、道路占用に係る事務処理について、進捗状況の確認、会社におけるチェック体制の強化など、会社との協力連携体制の改善を図った。 <p>主な道路管理権限の行使の状況</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>年間件数 501件</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">道路占用許可</td> <td>総件数【年度末時点】 13,929件</td> </tr> <tr> <td>年間処理件数 3,135件</td> </tr> <tr> <td>特殊車両通行許可</td> <td>年間件数 1,777件</td> </tr> </tbody> </table> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕</p> <p>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>	措置等	件数	通行の禁止・制限	年間件数 501件	道路占用許可	総件数【年度末時点】 13,929件	年間処理件数 3,135件	特殊車両通行許可	年間件数 1,777件
措置等	件数								
通行の禁止・制限	年間件数 501件								
道路占用許可	総件数【年度末時点】 13,929件								
	年間処理件数 3,135件								
特殊車両通行許可	年間件数 1,777件								
<p>平成18年度計画 - 8 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】</p> <p>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に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】</p> <p>〔平成18年度における取組み〕</p> <p>JR西日本及びJR四国と締結した「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」に基づき、利用料909百万円を確実に徴収し、本州四</p>									

中期目標	中期計画	平成18年度計画
	<p>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>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。</p> <p>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</p> <p>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>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。</p> <p>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</p> <p>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>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。</p> <p>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</p> <p>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>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>	

平成18年度の業務の実績
<p>国連絡高速道路株式会社と締結した「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、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18年度計画 - 8 -</p> <p>【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18年度における取組み〕 平成18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18年度計画 - 9 -</p> <p>【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18年度における取組み〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 国、会社、機関間で、代表者等の意見交換会、部長会議等の定期的な開催、事務レベルでの案件に応じた調整会議等を通じて、情報及び意見の交換を行い、緊密な連携を図るとともに、出資地方公共団体についても、部長クラスによる会議、事業説明会、決算説明会及び幹線道路協議会等への出席を通じて、連携を図った。 2. なお、機構においては、欧州諸国の民営化や有料道路制度の調査を行い、フランス及びイタリアの関係機関との間で、情報交換や相互協力に関する覚書の締結を行った。 3. 高速道路の維持管理や管理権限の行使、資産管理等において、会社との協力連携体制の強化や役割分担の明確化により業務の改善を図った。 <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>

中期目標	中期計画	平成18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>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>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>

平成18年度の業務の実績												
<p>平成18年度計画 - 9 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 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18年度における取組み〕</p> <p>1. 高速道路の利用促進を図るため、スマートICの本格導入及び地域活性化ICの追加整備を行うこととし、これに伴い、平成18年9月21日付け及び平成19年3月22日付けで協定変更を行った。</p> <p>協定変更によるIC追加整備への対応</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>スマートIC</th> <th>地域活性化IC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成18年9月21日</td> <td>18箇所</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>平成19年3月22日</td> <td>13箇所</td> <td>2箇所</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>31箇所</td> <td>2箇所</td> </tr> </tbody> </table> <p>いずれも地方公共団体が主体となって発意し、整備する追加インターチェンジ（スマートICはETC専用）</p> <p>2. また、多様で弾力的な料金施策として、高速道路の利用促進のための企画割引を会社が実施した。これらの企画割引について、料金収入及び償還計画への影響等を確認した。 （企画割引の実施 10件）</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 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り、企画割引を実施するなど、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18年度計画 - 9 -</p> <p>【年度計画における目標設定の考え方】 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18年度における取組み〕 「助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針」において、助成の対象に会社による新技術の採用を通じたコスト縮減に関する項目を入れ、会社の新技術開発等を促す仕組みとした。</p> <p>〔参考資料：資料2〕助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 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>		スマートIC	地域活性化IC	平成18年9月21日	18箇所	-	平成19年3月22日	13箇所	2箇所	合計	31箇所	2箇所
	スマートIC	地域活性化IC										
平成18年9月21日	18箇所	-										
平成19年3月22日	13箇所	2箇所										
合計	31箇所	2箇所										

中期目標	中期計画	平成18年度計画
<p>環境への配慮 物品等の調達を行うに当たっては、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。 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確実な対応を図ること。</p>	<p>環境への配慮 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。 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の(特定調達物品等)を100%調達する。 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、迅速かつ確実な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。 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>環境への配慮 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。 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18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の(特定調達物品等)を100%調達する。 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、迅速かつ確実な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。 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、債務の早期の確実な返済を図ること。	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年毎に協定の内容の検討を行い、金利、交通量等の見直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。	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。

平成18年度の業務の実績
<p>平成18年度計画 - 9 - 【年度計画における目標設定の考え方】 「平成18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18年度における取組み】 1. 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、平成18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18年4月24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. 環境の保全と創出に配慮した、のり面の樹林化やETCを活用した料金割引等が実施された。</p> <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18年度計画 - 9 - 【年度計画における目標値設定の考え方】 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、迅速かつ確実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>【実績値(当該項目に関する取組み状況も含む)】 1. 平成19年3月25日の能登半島地震発生の際、防災業務計画等に基づき、非常災害対策本部を設置し、情報収集及び伝達を行った。 2. 高速道路会社等と連携した防災訓練を2回(平成18年9月1日及び平成19年1月16日)実施するとともに、非常時参集訓練(平成19年1月16日)を行い、発災時に備えた。</p>

中期目標	中期計画	平成18年度計画
	<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、債務返済以外の支出を抑制する。</p> <p>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）</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、平成18年3月31日付けで締結した協定に基づき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> <p>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）</p>
	短期借入金の限度額	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。	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。

平成18年度の業務の実績
<p>平成18年度計画 - 1 - 【年度計画における目標設定の考え方】 貸付料を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18年度における取組み〕 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。貸付料については、実績料金収入が計画料金収入の1%等の一定割合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た等の結果、計画に比べて393億円増額となり、1兆9,712億円（消費税込み）となった。</p> <p>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 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18年度計画 - 1 - 【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18年度における取組み〕 平成18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。</p>
<p>平成18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18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>〔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18年度計画 【年度計画における目標設定の考え方】 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9,600億円とすることとした。</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18年度における取組み〕 一時的な資金不足等に対処するため、当座貸越契約（限度額合計9,600億円）を締結した。なお、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>〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 前年度と同様、一時的な資金不足等に対処するため当座貸越契約を締結する。</p>

中期目標	中期計画	平成18年度計画
	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	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	該当なし
	剰余金の使途	剰余金の使途
	剰余金は予定していない	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) 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) 人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。
業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。	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。	人員に関する指標 常勤職員数は90人を上回らないものとする。

平成18年度の業務の実績
平成18年度計画 - 2 - 【年度計画における目標設定の考え方】 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。
【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18年度における取組み〕 1. 職員の勤務成績を給与、特別手当に適切に反映させることとした。 2. 役職員研修方針及び年度計画を策定し、幹部を対象とした高速道路関係組織合同研修を8回実施するとともに、外部機関主催の階層別研修、専門研修及びビジネススキル研修に職員46名を参加させたほか、有識者を招いての講演会の開催等を積極的に行い、業務に必要な知識及び能力の養成に努めた。 3. 効率的な業務運営を図るため、業務量等の業務の実態を勘案し、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) 〔参考資料：資料3〕高速道路機構の各組織の職員数・主な業務・主な業務量の例及び業務量に相関する指標
〔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。
平成18年度計画 - 2 - 【年度計画における目標設定の考え方】 常勤職員数は、90人を上回らないものとする。
【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18年度における取組み〕 業務量等の業務の実態に配慮しつつ、業務運営の効率化を図り、常勤職員数を85人とした。 〔参考資料：資料3〕高速道路機構の各組織の職員数・主な業務・主な業務量の例及び業務量に相関する指標
〔中期目標達成に向けた次年度以降の見通し〕 業務運営の効率化を図り、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。

中期目標	中期計画	平成18年度計画
<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、退職手当等を除く人件費については、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を上回らないものとする。</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>

平成18年度の業務の実績												
<p>平成18年度計画 - 2 - 【年度計画における目標設定の考え方】 退職手当等を除く人件費について、平成19年3月の中期計画の変更により定められた数値目標であることを踏まえ、当該数値目標の達成に向けて平成19年度以降段階的に削減することとし、平成18年度においては、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を上回らないものとすることとした。</p> <p>【実績値(当該項目に関する取組み状況も含む)】 平成18年度における退職手当等を除く人件費については、効率的な組織運営や業務運営を図ることにより、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(実績ベース)に比べ、2.4%の削減を行った。</p> <p>参考：高速道路供用延長あたり人件費</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>17年度</th> <th>18年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人件費 (退職手当等を除く) (千円) 【A】 対17年度</td> <td>946,338 (年間換算額) -</td> <td>923,772 (実績) 2.4%</td> </tr> <tr> <td>高速道路供用延長 (年度末) (km) 【B】</td> <td>8,974</td> <td>9,030</td> </tr> <tr> <td>供用延長あたり人件費 (千円/km) 【A/B】 対17年度</td> <td>105 -</td> <td>102 2.9%</td> </tr> </tbody> </table> <p>【参考資料：資料4】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> <p>平成18年度計画 - 2 - 【年度計画における目標設定の考え方】 「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、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18年度における取組み〕 国家公務員の給与構造改革を踏まえ、本給表の水準の引下げ、号給の細分化(4分割)、地域手当の導入等を行った。</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>		17年度	18年度	人件費 (退職手当等を除く) (千円) 【A】 対17年度	946,338 (年間換算額) -	923,772 (実績) 2.4%	高速道路供用延長 (年度末) (km) 【B】	8,974	9,030	供用延長あたり人件費 (千円/km) 【A/B】 対17年度	105 -	102 2.9%
	17年度	18年度										
人件費 (退職手当等を除く) (千円) 【A】 対17年度	946,338 (年間換算額) -	923,772 (実績) 2.4%										
高速道路供用延長 (年度末) (km) 【B】	8,974	9,030										
供用延長あたり人件費 (千円/km) 【A/B】 対17年度	105 -	102 2.9%										

別表1 予算
〔法人単位〕

(単位:百万円)

区分	計画額(A)	実績額(B)	差額(B - A)	備考
収入				
業務収入	1,936,872	1,976,170	39,298	
道路業務収入	1,935,789	1,975,124	39,335	
鉄道業務収入	1,083	1,046	37	
政府等出資金受入	132,700	132,700	0	
政府等補助金受入	22	16	6	
債券及び借入金	2,715,000	2,712,488	2,513	
社会資本整備事業収入	1,214	2,276	1,063	
業務外収入	12,200	39,371	27,171	
計	4,798,007	4,863,021	65,013	
支出				
債務返済費	4,598,156	4,570,189	27,967	
東京湾横断道路償還金	91,860	91,703	157	
無利子貸付金	52,700	52,700	0	
経営努力助成金	1,200	0	1,200	
業務管理費	2,993	2,859	134	
高速道路管理費	1,795	1,797	2	
鉄道施設管理費	1,198	1,061	137	
一般管理費	2,247	1,561	686	
人件費	1,121	1,050	71	
物件費	1,126	510	616	
業務外支出	70,834	81,812	10,978	
計	4,819,990	4,800,823	19,167	

〔高速道路勘定〕

(単位:百万円)

区分	計画額(A)	実績額(B)	差額(B - A)	備考
収入				
業務収入	1,935,789	1,975,124	39,335	
道路業務収入	1,935,789	1,975,124	39,335	1
政府等出資金受入	132,700	132,700	0	
政府等補助金受入	0	0	0	
債券及び借入金	2,715,000	2,712,488	2,513	
社会資本整備事業収入	1,214	2,276	1,063	2
業務外収入	12,200	39,370	27,170	3
計	4,796,903	4,861,958	65,055	
支出				
債務返済費	4,598,156	4,570,189	27,967	4
東京湾横断道路償還金	91,860	91,703	157	
無利子貸付金	52,700	52,700	0	
経営努力助成金	1,200	0	1,200	5
業務管理費	1,795	1,797	2	
高速道路管理費	1,795	1,797	2	
一般管理費	2,239	1,555	684	
人件費	1,117	1,047	70	
物件費	1,122	508	614	6
業務外支出	70,834	81,809	10,975	7
計	4,818,784	4,799,754	19,030	

- 1 変動貸付料等による道路資産貸付料の増による。
- 2 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。
- 3 一般有料道路の国等への引継ぎに伴う割賦元金について一部繰上げ返済があったこと等による。
- 4 積算金利と実績金利の差等による。
- 5 助成金交付申請がなかったことによる。
- 6 調査・研究費の執行見直し等による。
- 7 消費税及び地方消費税納付の増等による。

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	計画額(A)	実績額(B)	差額(B - A)	備考
収入				
業務収入	1,083	1,046	37	
鉄道業務収入	1,083	1,046	37	
政府等補助金受入	22	16	6	1
業務外収入	0	1	1	
計	1,105	1,063	42	
支出				
業務管理費	1,198	1,061	137	
鉄道施設管理費	1,198	1,061	137	2
一般管理費	8	5	3	
人件費	4	3	1	
物件費	4	2	2	
業務外支出	0	3	3	3
計	1,206	1,070	136	

- 1 前年度管理費の執行減による。
 2 鉄道施設管理委託費の執行減による。
 3 消費税及び地方消費税納付の増等による。

別表2 収支計画
 【法人単位】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B - A)	備考
費用の部	1,548,653	1,523,314	25,339	
経常費用	1,548,653	1,522,982	25,671	
道路貸付業務費	894,868	898,313	3,445	
助成業務費	1,143	0	1,143	
鉄道施設利用業務費	10,754	9,885	869	
一般管理費	2,203	1,767	436	
人件費	1,130	1,062	68	
経費	1,073	705	368	
財務費用	632,603	607,584	25,019	
道路資産取得関連費用	7,072	4,447	2,625	
雑損	10	986	976	
臨時損失	0	332	332	
収益の部	1,854,449	1,907,688	53,239	
経常収益	1,854,342	1,896,330	41,988	
受取貸付料	1,839,948	1,877,365	37,417	
占用料収入	1,635	1,679	44	
連結料収入	2,104	2,104	0	
受取施設利用料	1,008	909	99	
その他の売上高	25	27	2	
補助金等収益	22	2,898	2,876	
資産見返負債戻入	0	217	217	
鉄道施設建設見返債務戻入	9,600	8,405	1,195	
財務収益	0	2,070	2,070	
雑益	0	656	656	
臨時利益	107	11,358	11,251	
当期純利益	305,796	384,375	78,579	
当期総利益	305,796	384,375	78,579	

【高速道路勘定】

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B - A)	備考
費用の部	1,537,891	1,513,387	24,504	
経常費用	1,537,891	1,513,092	24,799	
道路貸付業務費	894,868	898,313	3,445	1
助成業務費	1,143	0	1,143	
一般管理費	2,195	1,762	433	
人件費	1,126	1,059	67	
経費	1,069	703	366	
財務費用	632,603	607,584	25,019	2
道路資産取得関連費用	7,072	4,447	2,625	3
雑損	10	986	976	4
臨時損失	0	295	295	5
収益の部	1,843,687	1,898,332	54,645	
経常収益	1,843,687	1,886,974	43,287	
受取貸付料	1,839,948	1,877,365	37,417	6
占用料収入	1,635	1,679	44	
連結料収入	2,104	2,104	0	
その他の売上高	0	2	2	
補助金等収益	0	2,881	2,881	7
資産見返負債戻入	0	217	217	
財務収益	0	2,069	2,069	8
雑益	0	656	656	
臨時利益	0	11,358	11,358	9
当期純利益	305,796	384,945	79,149	
当期総利益	305,796	384,945	79,149	

- 1 除却工事費用の増等による。
- 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 発生材の処分による増による。
- 5 固定資産の売却損による。
- 6 変動貸付料の発生による増等による。
- 7 中越地震災害復旧の資産引受けに係る費用化分の収益分の増による。
- 8 資金の運用に伴う利息の増等による。
- 9 資産価額の誤りに係る固定資産評価調整等による。

【鉄道勘定】

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B - A)	備考
費用の部	10,762	9,927	835	
経常費用	10,762	9,890	872	
鉄道施設利用業務費	10,754	9,885	869	1
一般管理費	8	5	3	
人件費	4	3	1	
経費	4	2	2	
財務費用	0	0	0	
雑損	0	0	0	
臨時損失	0	37	37	
収益の部	10,762	9,356	1,406	
経常収益	10,655	9,356	1,299	
受取施設利用料	1,008	909	99	
その他の売上高	25	24	1	
補助金等収益	22	17	5	
資産見返負債戻入	0	0	0	
鉄道施設建設見返債務戻入	9,600	8,405	1,195	1
財務収益	0	1	1	
雑益	0	0	0	
臨時利益	107	0	107	
当期純利益	0	571	571	
当期総利益	0	571	571	

- 1 鉄道施設の減価償却費の減等による。

別表3 資金計画
【法人単位】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B - A)	備考
資金支出	4,875,521	10,156,263	5,280,742	
業務活動による支出	721,833	757,354	35,521	
管理費支出	76,183	139,025	62,842	
その他支出	645,650	618,329	27,321	
投資活動による支出	52,700	15	52,685	
財務活動による支出	4,045,566	9,389,631	5,344,065	
次期への繰越金	55,422	9,263	46,159	
資金収入	4,875,521	10,156,263	5,280,742	
業務活動による収入	1,917,558	1,951,032	33,474	
投資活動による収入	18,471	51,585	33,114	
財務活動による収入	2,847,700	8,146,857	5,299,157	
前期よりの繰越金	91,792	6,789	85,003	

【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	4,872,896	10,149,219	5,276,323	
業務活動による支出	720,627	756,311	35,684	
管理費支出	74,977	137,983	63,006	1
その他支出	645,650	618,329	27,321	2
投資活動による支出	52,700	15	52,685	1
財務活動による支出	4,045,566	9,385,035	5,339,469	3
次期への繰越金	54,003	7,858	46,145	
資金収入	4,872,896	10,149,219	5,276,323	
業務活動による収入	1,916,372	1,949,949	33,577	4
投資活動による収入	18,471	51,585	33,114	4
財務活動による収入	2,847,700	8,142,294	5,294,594	5
前期よりの繰越金	90,353	5,392	84,961	

- 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	2,625	7,068	4,443	
業務活動による支出	1,206	1,067	139	
管理費支出	1,206	1,067	139	
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	4,596	4,596	1
次期への繰越金	1,419	1,405	14	
資金収入	2,625	7,068	4,443	
業務活動による収入	1,186	1,108	78	
投資活動による収入	0	0	0	
財務活動による収入	0	4,563	4,563	2
前期よりの繰越金	1,439	1,397	42	

- 1 定期預金の預入による支出の増等による。
- 2 定期預金の解約による収入の増等による。

参 考 资 料

資料 1

機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の
確立に関する確認書

「機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の確立に関する確認書」

高速道路株式会社（以下「会社」という。）及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）は、機構保有資産について、機構保有資産のデータを適正に管理するため、厳正な資産管理体制を確立することとし、以下の措置を講ずることを、相互に確認する。

併せて、資産管理の重要性について関係者の意識改革の推進を図ることとする。

（定義）

第1条 本確認書において、次の各号に掲げる用語の定義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 機構保有資産 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項に基づき、機構が保有し、これを会社に対して貸し付ける道路資産をいう。
- 二 システム 機構保有資産のデータを保存する会社保有の固定資産管理システム及びその関連システムをいう。
- 三 資産データ システムに登録及び第2条の2の三に従い処理した機構保有資産に係る全てのデータをいう。

（厳正な資産管理）

第2条 会社及び機構は、機構保有資産について、厳正な資産管理体制を確立するため、以下の各項に掲げる措置を講ずることとする。なお、各項に掲げている作業に係るチェックシート、マニュアル等を作成の上、本確認書と一体のものとして運営を図ることとする。

1 資産管理体制の整備、強化

- 一 会社は、資産の帰属先を区分する事務処理を適切に行うための体制の整備を図ることとする。
- 二 会社は、機構保有資産となる資産価額の積み上げ算出過程におけるデータの確認及び機構保有資産の異動に伴うデータの確認のためのチェックシート等を作成し、チェック体制を整備することとする。
- 三 機構は、機構保有資産データの確認及び機構保有資産の異動に伴うデータの確認を行うためのチェックシートを作成し、チェック体制を整備することとする。
- 四 会社及び機構は、機構保有資産に係る管理責任者の明確化を図ることとする。

2 会社と機構の役割分担の明確化

- 一 会社及び機構は、機構保有資産に係る一連の資産管理作業における会社と機構の役割分担について、資料1及び資料2のとおりとする。
- 二 会社及び機構は、上記のとおり役割分担の明確化を図り、会社と機構の両者が責任をもって役割を遂行するため、各々において資産管理作業マニュアルを作成することとする。
- 三 会社は、機構保有資産の異動があった場合には、適正に、データの更新処理を行うこととする。
- 四 会社は、処理履歴がわかるよう、法定帳簿の保存期間中、資産データを厳正に保管することとする。
- 五 会社は、資産データを、善良な管理者の注意をもって、管理することとする。
- 六 会社は、処理した資産データを、機構に対して、別表に掲げる提供頻度で、電子データにより、提供することとする。
- 七 会社は、機構が受ける検査及び監査において、上記六に基づき機構に対して提供した資産データの内容を、機構が確認する必要がある場合は、協力することとする。
- 八 会社は、資産データの提供に支障をきたす重大な事故が発生した場合は、速やかに、その旨を機構に連絡するものとし、復旧に努めることとする。
- 九 会社は、資産データに影響を及ぼすシステムの改造を必要とする場合には、事前に機構と協議することとする。
- 十 機構は、システムの改造を必要とする場合には、事前に会社と協議することとする。
- 十一 機構は、会社から報告された固定資産台帳を確認した上、適正に集計計算を行い、資産台帳を整備することとする。
- 十二 機構は、処理履歴がわかるよう、法定帳簿の保存期間中、資産データを厳正に保管することとする。
- 十三 機構は、資産データを、善良な管理者の注意をもって、管理することとする。

3 会社と機構との連携による資産価額及び資産数量把握の正確化

- 一 機構は、棚卸しマニュアルを会社との協議により作成し、会社の協力を得て、計画的な棚卸し作業を実施することとする。
- 二 機構は、会社から報告される機構保有資産に係る異動資産データを確認するためのチェックシート等を作成し、会社の協力のもと、必要に応じて現地確認を実施することとする。

（費用負担）

第3条 会社及び機構は、第2条の2の一の資料1及び資料2の役割分担並びに第2条の2の九及び十に基づき、各々の分担部分の費用を負担することとする。

(機密の保持)

第4条 会社及び機構は、本確認書及びこれに関連して知り得た相手方の機密情報を、第三者に漏らしてはならない。なお、本確認書に係わる事務に従事する会社及び機構の関係者が退職又は本確認書の業務に従事しなくなった場合の機密情報の取り扱いについても、同様とする。

(協議)

第5条 本確認書の定めのない事項又は疑義を生じた事項、並びに変更の必要が生じた事項については、会社及び機構がその都度協議して、定めることとする。

附則

機構承継資産価額の検証により判明した資産価額及び資産数量の誤りがある会社においては、資産データを修正し、機構へ固定資産台帳の報告を行い、機構は、修正後の資産台帳を整備し、適切な経理処理を行うこととする。

本確認書の取り交わしの証として、本書7通を作成し、それぞれが記名押印の上、各々1通を保有する。

平成18年12月21日

東日本高速道路株式会社

首都高速道路株式会社

中日本高速道路株式会社

西日本高速道路株式会社

阪神高速道路株式会社

本州四国連絡高速道路株式会社

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

会社と機構の役割分担

<会社が行う新設、改築、修繕又は災害復旧により機構保有資産が異動する場合>

項目	会社	機構
■設計協議	・測量・調査設計費等の計上	仕掛道路資産
■用地交渉・用地取得	・用地費及び補償費等の計上	
■工事	・直接工事費及び付随費用等の計上 ・工事数量等の確定	
■間接費の配賦	・間接費の配賦	
■工事等異動の完了	・除却工事費等の計上 ・工事数量等の確定	
■異動資産データ処理	・異動した資産価額、資産数量等の異動処理	
■異動資産データのシステム登録・保管管理	・異動資産データの作成、登録(路線、資産種別、資産価額、資産数量、開始年月日など)及び保管管理	
■資産の帰属及び債務の引受け契約の締結(注)	・債務引受け契約書の作成	・工事完了届と帰属資産との整合確認 ・協定に定めた限度額と、引受債務額の内訳の確認(工事予算額の照合) ・設計図と帰属資産との整合を確認 ・道路資産原簿の変更及び追加箇所の確認
■月次処理	・償却資産の減価償却計算処理 ・資産データの機構への月次報告	
		・資産データのチェックシートによる確認 ・資産データの財務会計システムへの登録 ・資産データの集計
■債務引受け契約の変更	・債務引受変更契約書の作成	
		・契約書と月次資産データとの突合確認
■現地確認		・サンプル確認
■資産台帳の整備	・期末時点の資産データ『固定資産台帳』の機構への報告	
		・期末時点の資産データのチェックシートによる確認 ・資産データの集計 ・資産台帳の整備
■年次決算書の作成		・資産台帳に基づく年次決算書の作成
■棚卸し作業		・計画的な棚卸しの実施 ・サンプル確認

(注) 仕掛道路に係る収入等があり、債務引受額が資産価額を下回る場合があることに留意する。

会社と機構の役割分担

＜ その他の原因により機構保有資産が異動する場合 ＞

項目	会社	機構
■承認工事、区域変更等	・機構への意見提出	・承認、協定、区域決定等
■資産データの作成		・異動する資産データを原因者から受理
		・資産データを会社へ確認依頼
	・依頼された資産データを確認し、機構へ報告	
■資産データのシステム登録・保管管理		・異動した資産価額、資産数量等のデータの決定 ・現地確認（サンプル）
	・追加又は削除登録依頼に基づく資産データの登録及び保管管理	
■月次処理	・資産データの機構への月次報告	
		・登録依頼内容との確認 ・報告データの財務会計システムへの登録 ・資産データの集計

資料 2

助成金交付における経営努力要件適合性の
認定に関する運用指針

第一条 目的

本運用指針は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項の協定（以下「協定」という。）第13条第1項又は第14条第1項に基づく、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社（以下「高速道路会社」と総称する。）からの助成金交付申請に関し、協定第13条第4項第2号又は第14条第4項第2号の要件の適合性（以下「経営努力要件適合性」という。）の認定基準等を定めることにより、助成金交付の公平性、透明性及び客観性を確保することを目的とする。

第二条 経営努力要件適合性の認定基準

機構は、助成金交付申請をした高速道路会社の主体的かつ積極的な努力による次の各号に掲げる費用の縮減（適正な品質や管理水準を確保したものに限る。）について、経営努力要件適合性の認定を行うものとする。

次に掲げるいずれかにより、道路の計画、設計又は施工方法を変更したことによる費用の縮減。

- イ 地権者、関係機関などへの提案及び協議
- ロ 申請の対象である現場特有の状況に対応するための創意工夫
- ハ 国内の道路事業において実績のない新たな技術の採用
- ニ 国内の道路事業において実績のある技術を改良した技術（改良前の技術が最初に採用された工事のしゅん功日から5年を経過した日以前に発注した工事に係るものに限る。）の採用

資材又は機材の調達を工夫したことによる費用の縮減。

供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減。

- 2 前項第1号ハについては、同号ハに基づき同項の認定を受けた高速道路会社が、当該技術が最初に採用された工事のしゅん功日から5年を経過した日以前に発注した工事に係るものについても、前項の認定を行うことができるものとする。
- 3 第1項第1号ニについては、同号ニに基づき同項の認定を受けた高速道路会社が、当該改良前の技術が最初に採用された工事のしゅん功日から5年を経過した日以前に発注した工事に係るものについても、第1項の認定を行うことができるものとする。

第三条 経営努力要件適合性の認定手続き

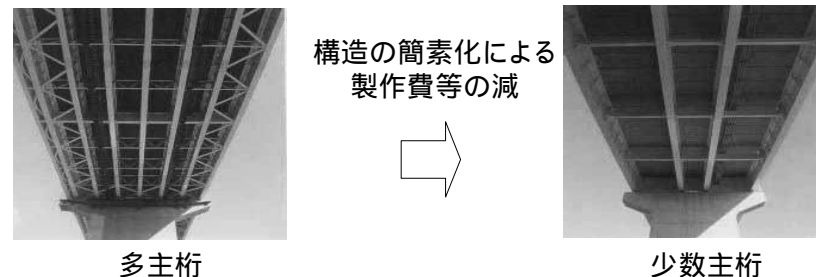
機構は、前条の認定を行うにあたっては、あらかじめ「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の意見を聴取するものとする。

第四条 認定基準の改定

機構は、必要に応じ、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の意見を聴いた上で、第二条の認定基準を改定するものとする。

○会社の経営努力による費用の縮減事例

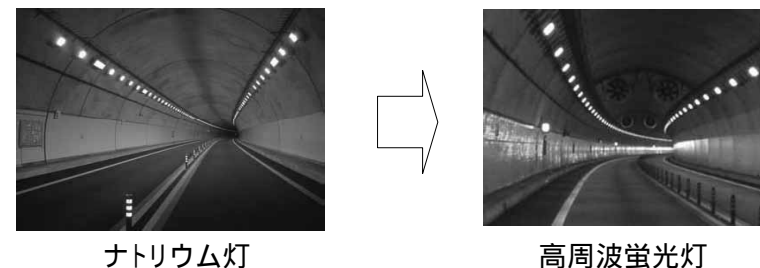
- 縮減項目：新たな技術の採用
- 具体事例：鋼橋の桁本数を少なくして構造を簡素化した新橋梁構造型式の採用



従来の鋼橋の設計基準では多主桁であったものを、欧州で実績のある鋼少数主桁について荷重条件などが異なる国内での適用性に関し技術検討・試験施工を行い、設計基準化したもの。

○会社の経営努力による費用の縮減事例

- 縮減項目：新たな技術の採用
- 具体事例：トンネルの照明をナトリウム灯から高効率の蛍光灯に変更



トンネルの照明について、従来はナトリウム灯による照明を採用していたが、メーカーの基礎技術を基に、高周波蛍光灯をトンネル環境へ導入するための検討・試験施工を実施し、その結果を持って基準化をおこなったもの。

資料 3

高速道路機構の各組織の職員数・主な業務・
主な業務量の例及び業務量に相関する指標

高速道路機構の各組織の職員数・主な業務・主な業務量の例

平成19年3月31日現在

合計85人		主な業務	主な業務量の例【18年度】
総務部 28人	部長		
	担当部長	広報、情報公開	
	企画書議役	道路管理	
	総務課 9人	課長 人事、組織、総務 総合調整、業務実施計画、中期計画、年度計画 広報、情報公開、文書管理、法務	・業務実施計画変更 12件 ・ホームページ更新件数 69件
管理課 16人	課長	道路資産異動管理・台帳更新、道路区域決定、土地交換等 財産整理・登記 占用許可、連結許可、兼用工作物協定等 特殊車両の通行許可、標識決定、区画線決定 通行止め、車限令違反措置命令(道路監視役[24時間体制])	・保有貸付延長 9,971km【年度末時点】 ・うち供用延長 9,030km【年度末時点】 ・占用許可 総件数 13,929件【年度末時点】 年間処理件数 3,135件 占用料徴収件数 6,278件 ・特車許可件数 1,777件 ・通行止め件数 501件
	経理部 21人		
	部長		
	企画書議役	財務・債務返済状況のセグメント情報、契約	
経理課 8人	課長	予算、支出・収入決定、契約 決算、財務諸表等、財務データ管理	・予算額 4兆8,199億円 ・資産額 42兆4,711億円【年度末時点】 ・債務額 36兆5,895億円【年度末時点】
	資金課 11人	資金調達、債務引受 資金計画、出資金等受入・無利子貸付 出納	・資金調達 2兆7,200億円(34件) ・債務引受 1,668億円(115件) ・出資金等受入額 1,327億円
企画部 20人	部長		
	企画書議役	交通量・料金・貸付料の分析	
	企画課 8人	課長 協定、会社が行う修繕工事等の計画・実績の確認 会社が行う維持管理の計画・実績の確認、無利子貸付計画の策定	・協定変更 16件 ・修繕工事等計画書対象事業 1,250億円(68件) ・無利子貸付計画 527億円(29件)
計画調整課 10人	課長	償還計画、交通量・料金収入・貸付料の分析 償還計画の計画・実績対比分析、建設コスト縮減のための助成 帰属道路資産の確認	・交通量等の状況把握・分析 72回 ・道路資産帰属件数 135件
	関西業務部 16人		
部長	阪神・本四高速道路に係る会社が行う建設・管理 上記業務量は関西業務部の業務分を含む。		
管理課 5人 資金課 4人 調整課 5人	課長	阪神・本四高速道路に係る総務部関係業務 阪神・本四高速道路に係る経理部関係業務 阪神・本四高速道路に係る企画部関係業務 阪神・本四高速道路に係る企画部関係業務 本四鉄道施設の管理	

業務量に相関する指標

業 務	業務量に相関する主要指標		
	平成18年度	平成19年度以降の推移	平成20年度頃まで各年度とも1~3兆円を調達 試算値
道路資産管理及び財務データ管理 帰属道路資産の確認 道路管理権限の代行 会社が行う維持管理の確認 交通量・料金収入・貸付料の分析 資産帰属に伴う債務引受 建設コスト縮減(債務引受額縮減)のための助成 借換資金の調達	9,030km (年度未延長)	平成19年度以降の推移 平成23年度までは年間100km程度ずつ) 平成32年度未供用延長 10,293km 協定による 平成32年度まで各年度とも新設・改築及び修繕で 2,000~25,000億円の引き受け、以降 平成32年度(最終年度)まで各年度とも修繕で 2,000億円の引き受け 協定による	平成23年度頃まで各年度とも1~3兆円を調達 試算値
高速道路の保有・貸付及び適正な管理の確保 確実な債務返済	高速道路 供用延長	債務引受 限度額	資金調達 金額

資料 4

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

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の役員報酬・給与等について

I 役員報酬等について

1 役員報酬についての基本方針に関する事項

① 平成18年度における役員報酬についての業績反映のさせ方

特別手当の額は、国土交通省の独立行政法人評価委員会が行う業務の実績に関する評価の結果を勘案の上、その者の職務実績に応じ、100分の10の範囲内で理事長がこれを増額し、又は減額することができることとしております。

② 役員報酬基準の改定内容

理事長
理事長代理
理事
監事

国家公務員の給与改定に準じ、以下のとおり改定を行いました。
 ・役員本給 → 本給月額引下げ(約7%) [現任期中は経過措置あり]
 ・地域手当の新設 → 18% (東京都特別区) [経過措置により平成18年度中は13%]
 (これに伴い特別調整手当を廃止)
 ・特別手当 → 年間3.3ヶ月(夏季1.6、年末1.7)から3.35ヶ月(夏季1.6、年末1.75)に改正

2 役員の報酬等の支給状況

役名	平成18年度年間報酬等の総額				就任・退任の状況	
	報酬(給与)	賞与	その他(内容)		就任	退任
理事長	23,129	14,541	6,574	1,890 (地域手当) 124 (通勤手当)		
理事長代理	19,141	12,036	5,396	1,564 (地域手当) 145 (通勤手当)		
理事 (2人)	34,821	21,792	9,770	2,832 (地域手当) 427 (通勤手当)		
監事 (2人)	31,399	19,704	8,834	2,561 (地域手当) 300 (通勤手当)		

注: 「地域手当」とは、民間における賃金、物価及び生計費が特に高い地域に在勤する役員に支給されているものです。

3 役員の退職手当の支給状況(平成18年度中に退職手当を支給された退職者の状況)

区分	支給額(総額)	法人での在職期間	退職年月日	業績勘案率	摘要
理事長		年 月			該当者なし
理事長代理		年 月			該当者なし
理事		年 月			該当者なし
監事		年 月			該当者なし

II 職員給与について

1 職員給与についての基本方針に関する事項

① 人件費管理の基本方針

独立行政法人通則法(以下「通則法」といいます。)第30条第1項の規定により、当機構は、中期目標に基づき、当該中期目標を達成するための計画(以下「中期計画」といいます。)を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされております。
この中期計画において、「行政改革の重要方針」(17.12.24閣議決定)を踏まえ、平成18年度から平成22年度までの5年間に於いて、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%を削減することとしております。

② 職員給与決定の基本方針

ア 給与水準の決定に際しての考慮事項とその考え方

通則法第63条第3項の規定により、職員の給与の支給の基準は、当機構の業務の実績を考慮し、かつ、社会一般の情勢に適合したものとなるように定められなければならないとされております。
また、給与改定については、国家公務員の給与水準を十分考慮して適正な給与水準とするよう政府要請を受けております。(18.10.17閣議決定)

イ 職員の発揮した能率又は職員の勤務成績の給与への反映方法についての考え方

通則法第63条第1項の規定により、職員の給与は、その職員の勤務成績が考慮されるものでなければならないとされております。

〔能率、勤務成績が反映される給与の内容〕

給与種目	制度の内容
本給	① 職員の昇給は、職員が現に受けている号給を受けるに至ったときから、12月以上の期間を経過した職員について、当該期間におけるその者の勤務実績に応じて行うものとし、昇給させる場合の昇給の号給数は、当該期間の全部を良好な成績で勤務した職員の昇給の号給数を4号給とすることを基準として決定することとしております。 ② 勤務成績が特に優秀で、理事長がその必要があると認めた職員については、①にかかわらず①の期間を短縮することができることとしております。
特別手当	特別手当の算出にあたり、勤務成績を反映して月数を決定することとしております。

ウ 平成18年度における給与制度の主な改正点

国家公務員の給与改定に準じ、以下のとおり改定を行いました。
 ・本給 → 本給表の水準の引下げ(平成18年度は約7%)、号給の細分化(4分割)
 ・地域手当の新設 → 18% (東京都特別区)、15% (大阪市)
 [経過措置により平成18年度中は13% (東京都特別区)、11% (大阪市)]
 (これに伴い特別都市手当を廃止)
 ・扶養手当 → 配偶者13,500円を13,000円に改正
 ・特別手当 → 年間4.4ヶ月(夏季2.1、年末2.3)から4.42ヶ月(夏季2.11、年末2.31)に改正

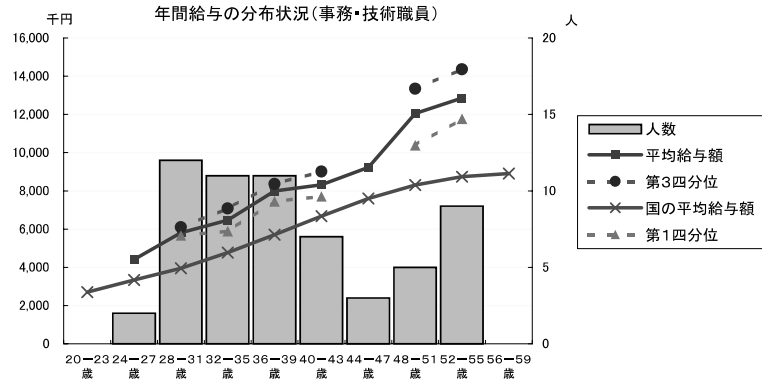
2 職員給与の支給状況

① 職種別支給状況

区分	人員	平均年齢	平成18年度の年間給与額(平均)			
			総額	うち所定内	うち通勤手当	うち賞与
常勤職員	60	39.5	8,542	6,210	213	2,332
事務・技術	60	39.5	8,542	6,210	213	2,332

注: 常勤職員中、研究職種、医療職種及び教育職種については、該当者がいないため省略しました。
注: 在外職員、任期付職員、再任用職員及び非常勤職員についても、該当者がいないため省略しました。

② 年間給与の分布状況(事務・技術職員)



注：年齢24～27及び44～47歳の該当者は3名以下のため、当該個人に関する情報が特定されるおそれがあることから第1・第3分位の額については表示していません。

注：①の年間給与額から通勤手当を除いた状況となっております。以下、⑤まで同じ。

(事務・技術職員)

分布状況を示すグループ	人員	平均年齢	四分位	
			第1分位	第3分位
代表的な職位	人	歳	千円	千円
本社課長	5	51.5	11,683	11,350
本社係員	17	30.2	5,629	5,658

③ 職級別在職状況等(平成19年4月1日現在)(事務・技術職員)

区分	計	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級	7等級
標準的な職位		係員	係員	係長	係長	課長代理	課長	部長
人員(割合)	60	2 (3.3%)	4 (6.7%)	16 (26.7%)	10 (16.7%)	16 (26.7%)	5 (8.3%)	7 (11.7%)
年齢(最高～最低)		—	32～28	39～28	40～33	52～38	53～47	55～49
所定内給与年額(最高～最低)		—	4,179 ～3,581	5,341 ～4,095	5,713 ～4,776	7,638 ～5,557	8,638 ～7,029	10,571 ～8,720
年間給与額(最高～最低)		—	5,670 ～4,966	7,361 ～5,679	7,977 ～6,711	10,387 ～7,711	11,912 ～9,665	14,824 ～12,390

注：1等級の該当者は2名以下のため、当該個人に関する情報が特定されるおそれがあることから年齢、所定内給与年額及び年間給与額については表示していません。

④ 賞与(平成18年度)における査定部分の比率(事務・技術職員)

区分		夏季(6月)	冬季(12月)	計
管理職員	一律支給分(期末相当)	%	%	%
	査定支給分(勤続相当)(平均)	57.8	61.5	59.8
	最高～最低	42.8～41.5	39.0～37.8	40.8～39.6
一般職員	一律支給分(期末相当)	%	%	%
	査定支給分(勤続相当)(平均)	67.1	69.6	68.4
	最高～最低	33.6～32.0	33.3～29.1	33.5～30.5

⑤ 職員と国家公務員及び他の独立行政法人との給与水準(年額)の比較指標(事務・技術職員)

対国家公務員(行政職(一))

139.1

対他法人(事務・技術職員)

128.4

注：当法人の年齢別人員構成をウエイトに用い、当法人の給与を国の給与水準(「対他法人」においては、すべての独立行政法人を一つの法人とみなした場合の給与水準)に置き換えた場合の給与水準を100として、法人が現に支給している給与費から算出される指数をいい、人事院において算出

給与水準の比較指標について参考となる事項

1 給与水準の決定の考え方について

当機構は、道路関係四公団民営化関係4法に基づき、6つの高速道路会社(以下「会社」という。)とともに、平成17年10月1日に設立されました。

当機構は、高速道路に係る道路資産の保有・貸し付け、債務の返済、道路管理権限の代行などを行う組織ですが、道路関係四公団の民営化から45年以内に、会社が支払う貸付料により公団から承継した債務と会社から新たに引き受ける債務を完済することとされており、その時点で機構は解散することとされています。

このように当機構は時限的組織であり、その業務の大部分が旧四公団の業務を引き継いでいるものであることからプロパー職員を採用せず、適切な業務遂行のため会社等から即戦力となる出向者を受け入れ、当機構の職員としております。

ここで、個々の職員の給与水準につきましては、基本的に出向元と同様の水準に設定しており、さらに、当機構は6つの高速道路会社が建設・管理する全ての高速道路を対象として、保有・貸し付け、債務返済、道路管理権限の代行などに関する統括的業務を東京・大阪の2箇所の事務所において少数精鋭の組織体制(職員数85名)で遂行していることから、以下のとおり対国家公務員指数(以下「ラスパイレ指数」といいます。)が高くなっております。

2 ラスパイレ指数が高くなる要因

(1) 勤務地による差異

国や高速道路会社においては勤務地が全国にわたっておりますが、当機構職員の勤務地は地域手当の高い東京、大阪のみとなっております。

- 【参考】① 地域手当15%以上の支給地(東京都特別区、大阪市等)に勤務する者の占める割合
機構：100% ⇔ 国(行一)：30%
② うち地域手当18%の支給地(東京都特別区)に勤務する者の占める割合
機構：80% ⇔ 国(行一)：25%

(2) 職員の学歴構成による差異

当機構は少数精鋭で統括的業務を遂行しているため、大卒者以上の割合が高くなっております。

- 【参考】大卒以上の者の占める割合
機構：77% ⇔ 国(行一)：47%

これら勤務地や学歴の構成に基づく給与水準の違いを補正したラスパイレ指数は124.2となり、補正前と比較して14.9低下します。

さらに、以下のとおりラスパイレ指数が引上げられる要因があります。

(3) 役職者(役職手当支給対象者)の割合による差異

当機構は少数精鋭で統括的業務を遂行しているため、役職者(役職手当[国の特別調整手当に相当]支給対象者)の割合が高くなっております。

- 【参考】① 役職手当[国は特別調整手当]の支給対象者(8%以上)の割合
機構：47% ⇔ 国(行一)：21%
② うち20%以上の者の割合
機構：20% ⇔ 国(行一)：3%

(4) 高度な専門性、高い能力を有する職員が多いこと

当機構は少数精鋭で統括的業務を遂行しているため、出向元である会社等から高度な専門性、高い能力、豊富なノウハウを有する職員を多く受け入れていることが、当機構の給与水準に一定の影響を与えております。

III 総人件費について

区分	当年度 (平成18年度)	前年度 (平成17年度)	比較増△減	中期目標期間開始時(平成17年度)からの増△減
給与、報酬等支給総額 (A)	千円 923,771	千円 468,132	千円 (%) — (—)	千円 (%) — (—)
退職手当支給額 (B)	千円 0	千円 0	千円 (%) — (—)	千円 (%) — (—)
非常勤役員等給与 (C)	千円 27,736	千円 11,559	千円 (%) — (—)	千円 (%) — (—)
福利厚生費 (D)	千円 137,086	千円 55,466	千円 (%) — (—)	千円 (%) — (—)
最広義人件費 (A+B+C+D)	千円 1,088,593	千円 535,157	千円 (%) — (—)	千円 (%) — (—)

注:当機構は平成17年10月1日に設立された法人であるため、前年度(平成17年度)には6ヶ月分の実績を記載しております。そのため、当年度(平成18年度)とは算定期間が異なり比較することができないことから増減欄には「—」と記載しております。

総人件費について参考となる事項

行革推進法、「行政改革の重要方針」(17.12.24閣議決定)による人件費削減の取組の状況

- ① 中期目標
人件費については、「行政改革の重要方針」(17.12.24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としております。
- ② 中期計画
・人件費に関する指標
「行政改革の重要方針」(17.12.24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%を削減することとしております。
・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こととしております。
- ③ 人件費削減の取組の進捗状況
(人件費削減)
a 基準年度の「給与、報酬等支給総額」 ⇒ 946,338千円 (平成17年度下半期の支給実績468,132千円を標準的な年間当たり支給額に換算した額)
b 当年度の「給与、報酬等支給総額」 ⇒ 923,771千円
c 当年度までの人件費削減率 ⇒ -2.4%

IV 法人が必要と認める事項

特になし

資料 5

契約状況等

契約状況

	H17					H18				
	件数	比率	金額(千円)	比率	平均 落札率	件数	比率	金額(千円)	比率	平均 落札率
一般競争入札	1 (1)	0.8% (0.7%)	3,728 (3,728)	1.1% (0.1%)	92.1% (92.1%)	6 (6)	3.0% (2.4%)	27,558 (27,558)	3.5% (0.3%)	70.9% (70.9%)
指名競争入札	2 (11) (13)	1.6% (57.9%) (8.8%)	12,163 (2,039,538) (2,051,701)	3.7% (48.3%) (45.1%)	56.0% (7.5%) (39.9%)	0 (23) (23)	- (48.9%) (9.3%)	- (3,624,012) (3,624,012)	- (40.2%) (37.0%)	- (34.9%) (34.9%)
企画競争	1 (1)	0.8% (0.7%)	28,350 (28,350)	8.7% (0.6%)	100.0% (100.0%)	3 (3)	1.5% (1.2%)	82,121 (82,121)	10.4% (0.8%)	100.0% (100.0%)
少額随意契約(注1)	99 (99)	77.3% (67.3%)	36,929 (36,929)	11.3% (0.8%)	- (-)	138 (138)	69.3% (56.1%)	27,711 (27,711)	3.5% (0.3%)	- (-)
上記以外の随意契約	25 (8) (33)	19.5% (42.1%) (22.4%)	246,371 (2,181,411) (2,427,782)	75.2% (51.7%) (53.4%)	97.9% (-) (97.9%)	(注2)52 (24) (76)	26.1% (51.1%) (30.9%)	648,813 (5,383,875) (6,032,688)	82.5% (59.8%) (61.6%)	99.3% (-) (99.3%)
合計	128 (19) (147)	100% (100.0%) (100.0%)	327,541 (4,220,949) (4,548,490)	100% (100.0%) (100.0%)	92.7% (7.5%) (88.0%)	199 (47) (246)	100% (100.0%) (100.0%)	786,203 (9,007,887) (9,794,090)	100% (100.0%) (100.0%)	95.4% (34.9%) (94.0%)

()内は、債券発行に係る募集委託契約並びに引受及び募集取扱契約の件数と金額(受託手数料及び引受料)で外数。
()内は、債券発行に係る募集委託契約並びに引受及び募集取扱契約の件数と金額(受託手数料及び引受料)を加えた合計。
注1:少額随意契約の範囲は次のとおり。
(物品:160万円以下、役務:100万円以下、建設コンサルタント等業務:100万円以下、工事:250万円以下)
注2:52件中22件は、H18年度から実施した登記業務である。

H18年度における改善措置

- ・不動産鑑定業務について、指名競争入札から一般競争入札に移行(2件)
- ・調査業務について、企画競争を導入(2件)
- ・人材派遣業務の一部について、随意契約から一般競争入札に移行(1件)
- ・随意契約理由等の公表

平成18年度における随意契約の主な理由(少額随意契約の金額を超えるもの)

	件数	随意契約の主な理由
登記関係	22	大量の公共嘱託登記に関する業務であり、確実に処理できる組織として、司法書士法等に基づき、その専門機関として設立された公共嘱託登記司法書士協会・公共嘱託登記土地家屋調査士協会と随意契約したもの。
情報システム関係	11	財務・会計システムやサーバの保守業務等であり、システム開発業者又は製造メーカーである業者以外は業務を遂行できないため随意契約としたもの。
機構事務所賃借関係	7	事務室の賃借及び清掃等に関する業務であり、代替性がないため随意契約としたもの。
事務機器レンタル	2	予定したレンタル期間内のため随意契約としたもの。
その他	10	人材派遣等の業務であり、円滑な業務遂行のため、業務に習熟した労働者を提供できる者と随意契約したもの。
債券発行関係	24	10年債の政府保証債の募集委託並びに引受及び募集取扱に関する業務であり、取扱量が膨大で代替性がないため随意契約としたもの。
合計	76	