

平成19年度業務における自己評価について

高速道路機構では、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ています。平成19年度における業務の自己評価については、当機構内に設置した内部統制委員会において審議したところです。その概要については以下のとおりです。

1. 資金調達については、政府保証債の20年債及び30年債を1,600億円発行したほか、財投機関債では発行総額6,100億円のうち40年債2,400億円を含む20年以上の超長期債を4,200億円発行する等、借り換え時の金利上昇リスクの軽減に努め、債務返済の確実性を高めました。
2. 平成19年度の債務返済の状況については、一般管理費は計画を上回る削減ができる見込みであり、金利コストは計画を下回る状況にあることなどから、平成19年度末時点における有利子債務残高は、計画値を下回る見込みです。
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18年度決算の公表に併せて、債務返済状況、財務諸表の追加情報、高速道路収支関連情報等の公表を行ったほか、ホームページの内容の充実を図るとともに、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2007」の発行にあたり構成をわかりやすくする等、積極的に取り組みました。
4. 高速道路の管理権限の行使については、「高架下利用等審議会」を開催し、高架下利用計画及び高速道路利便施設等の連結に係る事業計画を審議するとともに、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の「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」を開催し、首都高速中央環状線山手トンネル等における通行の禁止、制限の方針決定を行い、公示及び周知を行う等、制度の適切な運用及び適正な権限の行使に努めました。
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仕組みについては、東日本高速道路株式会社から新たな技術の採用による費用の縮減に係る助成金交付申請がなされ、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成金に関する委員会」において、申請内容の経営努力要件適合性について審議した後、委員会での審議結果を踏まえ、助成金を交付しました。さらに、会社の経営努力による費用の縮減を一層助長するため、工事の途中段階においても、その都度経営努力の内容を認定する方法を定め、各会社に通知しました。
6. 平成18年度に引き続き、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、業務に必要な知識及び能力の養成に努めました。
7. 平成18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法人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、以下のとおり対応しています。

平成18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
<p>・機構が承継した資産価額の誤りについては、18年度決算で修正し、機構と会社間の確認書の締結等、再発防止のための措置が講じられたところであるが、今後、同様の誤りを生じないよう会社と連携し、これらの措置の適切な運用に努める必要がある。</p>	<p>厳正な資産管理体制の確立のため、以下の措置を講じて、適正な資産管理の確保に努めた。</p> <p>(1)資産管理体制の整備、強化 資産データ確認のためのチェックシートの作成、二重チェックの実施 資産管理責任者の指定、所掌する作業内容の明確化</p> <p>(2)機構と会社の役割分担の明確化 一連の資産管理作業における機構と会社の役割分担の明確化 資産管理方法の具体的な作業フローを定めた「資産管理作業マニュアル」の作成（平成19年3月）</p> <p>(3)会社との連携強化による資産価額及び資産数量の正確な把握 「棚卸実施マニュアル〔試行案〕」の作成（平成19年6月） 会社の協力の下、計画的な棚卸の実施（平成19年7月～、会社毎） 異動資産データ確認のための現地確認の実施（平成18年11月～）</p>
<p>・給与水準が国家公務員と比べて高いものとなっているところであり、「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、引き続き人件費の削減を着実に進める必要がある。特に、ラスパイレス指数については、高い数値となっている要因を精査し、改善について、更なる努力を求めたい。</p>	<p>当機構の人件費については、行政改革推進法に基づき、平成18年度から平成22年度までの5年間において、5%以上削減するよう取り組んでいる。</p> <p>平成19年度は、年度計画において平成17年度の年間換算額（実績ベース）と比較して1%を上回る削減を行うこととしているところであり、計画を達成できる見込みである。</p> <p>当機構は、勤務地が東京と大阪のみであることに加え、企業で言えば本社の企画・財務部門など専門性の高い統括的業務に特化した組織であり、しかも時限的な組織であるためプロパー職員を採用せず、高度な専門性・ノウハウを有する者の出向を得て業務運営を行っていることから、ラスパイレス指数が高いものとなっているが、民営化後の業務実態を継続的に点検し、組織体制の見直</p>

課題・改善点、業務運営に対する意見等	対応状況
<p>・会社による高速道路の新設等に要する費用の縮減、料金施策等の利用促進策、新技術の開発、環境施策等を促すため、機構としてより積極的な取り組みが必要である。</p>	<p>しを行うとともに、業務内容に応じた適材適所の人員配置を行うよう努める。</p> <p>新技術の開発・採用による費用の縮減に関しては、昨年度に制定した「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」において認定基準の一として定めており、これを受けて、東日本高速道路株式会社から新たな技術の採用による費用の縮減について助成金交付申請がなされ、平成 19 年 10 月 19 日に「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」を開催し、申請内容の経営努力要件適合性について審議した。その後、委員会での審議結果を踏まえ、助成金の交付を決定し、平成 19 年 12 月 26 日に助成金を交付した。</p> <p>さらに、会社の経営努力による費用の縮減を一層助長するため、工事の途中段階においても、その都度経営努力の内容を認定する方法を検討し、同委員会において審議、了承を得て、平成 20 年 1 月 16 日に会社に通知するとともに、その運用を開始した。</p> <p>また、多様で弾力的な料金施策については、会社が実施する企画割引や料金社会実験に関する調整・検討を通じて、より高速道路の利用を促進する料金施策を推進するよう会社に促していく。</p> <p>このほか、環境施策への各社の取り組みについては、環境報告書又は C S R 報告書を公表する等、取り組みが進められているところであり、ホームページに当該報告書を掲載し周知を図るとともに、環境の保全と創出に配慮した高速道路の整備や料金施策等を各高速道路会社に促すため、国内外の企業等で実施されている環境施策に関する取り組み状況を幅広く情報収集しているところである。</p>
<p>・国民の理解と支持を得ていくため、更なる情報公開の取り組みが必要である。公開にあたっては、わかりやすさへの配慮も重要である。</p>	<p>平成 18 年度決算の公表にあわせて、債務返済状況、財務諸表の追加情報、高速道路収支関連情報、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高速道路事業関連情報の公表を行った。</p> <p>引き続き内容の充実に努めるとともに、わかり</p>

課題・改善点、業務運営に対する意見等	対応状況
	<p>やすさに配慮した情報提供を行うため、これまでの取組みの検証を行い、特にホームページについて、トップページ中心に、より効果的な広報・情報公開に向けた改善を図ることとした。</p>
<p>・組織については、業務実態や社会経済情勢の変化に的確に対応するため、継続的に点検を行い、機動的に見直しを図る必要がある。</p>	<p>平成 19 年度中に次のとおり見直しを図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経理・資金業務を経理部に集約（関西業務部 資金課の廃止） ・ 機構保有資産に係る資産管理体制の整備・強化（経理課、管理課の体制強化） ・ 総務部担当部長の減