

平成19年度業務実績報告書

平成20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19年度の業務の概況	1
平成19年度業務実績	7
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	8
1 組織運営の効率化	8
2 業務リスクの管理	8
3 業務コストの縮減	12
4 積極的な情報公開	14
5 業務評価の実施	18
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	20
1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け	20
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	22
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	26
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	28
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	30
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	32
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	38
1 財務体質の強化	38
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	40
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 助成金交付実績（概要）	55
資料2 債務の返済と財務諸表の関係	59
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	63
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	67
資料5 契約状況等	77

平成19年度の業務の概況

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、道路関係四公団の民営化に伴い、6つの高速道路株式会社とともに平成17年10月1日に設立され、債務の確実な返済、安全で利便性の高い高速道路の次世代への引き継ぎ及び説明責任を果たすための積極的な情報開示という3つの重要な役割を担っている。

機構は、これらの役割を果たすため、設立以来、組織運営の効率化や業務コストの縮減を推進するとともに、リスク管理の徹底や財務内容、債務の返済状況等の詳細かつ積極的な情報公開に努めてきたところである。

1. 平成19年度の業務の概況

(1) 債務の確実な返済

機構の債務は高速道路の貸付料を主な原資として返済を進める計画となっているため、交通量等の変動を常時注視してきたところである。各会社の平成19年度の交通量は前年度の交通量の98.8%～102.6%となり、料金収入は計画額に比べて58億円（+0.2%）上回り、貸付料収入の総額は計画を39億円（税抜き）上回る1兆8,806億円（税抜き）となった。さらに、一般管理費や金利コスト等が計画を637億円下回ったこと、債務引受額の累計が計画を1,571億円下回ったことなどから、平成19年度末時点における有利子債務残高は34兆3,673億円となり、計画（34兆6,488億円）よりも2,815億円債務返済が進んだ。

なお、三陸縦貫自動車道（鳴瀬奥松島IC～石巻河南IC間）については、平成20年1月23日をもって、債務を償還して本来道路管理者である国土交通省に引き継ぎ、無料開放された。

資金調達については、今後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るため、20年以上の超長期債の発行に努め、政府保証債の20年債及び30年債の発行額が前年度に比べて800億円増となる1,600億円となったほか、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年以上の超長期債の発行額が前年度に比べて600億円増となる4,200億円となった。この結果、平成19年度に調達した資金の平均利率は1.82%となり、協定に基づき作成した機構の業務実施計画で設定している平成19年度の調達コスト3.00%を下回った。

適正かつ効率的な業務運営を図るため、経理・資金業務の集約化等の組織体制の見直し、人件費を含む一般管理費の削減等による業務コストの縮減に努めるとともに、随意契約見直し計画の策定を行い、契約手続のより一層の適正化を図った。

会社の経営努力による高速道路の新設等に要する費用の縮減を助長するため、東日本高速道路株式会社からの新工法の採用による費用の縮減に対し、「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」において、会社の経営努力要件の適合性について審議したうえで、助成金を交付した。さらに、会社による費用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た。

(2) 道路資産の保有・貸付け

安全で利便性の高い高速道路を次世代に引き継ぐため、保有する高速道路に係る道路資産を会社に貸し付けるとともに、会社と一致協力して適切に維持・管理を行った。

高速道路の保有・貸付延長は、新規供用による139kmの増、三陸縦貫自動車道(鳴瀬奥松島IC～石巻河南IC間)の無料開放による12kmの減があった結果、供用区間が9,157kmとなり、新設区間を合わせた総延長は9,985kmとなった。当該高速道路資産が適切に維持・修繕されるよう、管理の実施状況を確認し、その状況を公表した。また、道路占用許可等の道路管理者権限を適正に行使するため、「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、公示及び周知を行った。

(3) 積極的な情報開示

機構の業務運営の透明性を高め、説明責任を果たすため、情報公開については、より積極的に取り組んだ。具体的には、平成18年度決算の公表に合わせて、全国路線網、地域路線網(4路線網)及び一の路線(9路線)ごとの債務返済の計画と実績の対比及び差異の理由、セグメント情報、高速道路収支関連情報等の機構の財務状況に関するより詳細な情報についても公表を行ったほか、これま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」を発行した。

また、ホームページについては、ファクトブックの掲載や会社の作成した環境報告書等の会社情報へのリンク等の内容の充実を図るとともに、トップページを中心に、より効果的な広報・情報公開に向けた改善に取組み、ホームページのアクセス件数は、設立後1年間の件数に比べ18%増加した。

平成19年度における業務の概況は以上のとおりである。今後もより一層の業務の効率化を図るとともに、昨今の社会情勢の変化を踏まえ、平成20年度以降、債務返済の見通しについて、必要に応じて交通量等の最新の需要推計などを基礎に検討し、適切な措置を講ずるなど、中期目標の達成に向けて、業務運営を行っていく。

2. 平成18事業年度業務実績評価調査における課題・改善点、業務運営に対する意見等と対応状況

平成18事業年度業務実績評価調査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、次のとおり対応した。

課題・改善点、業務運営に対する意見等	対応状況
・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	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。 (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、

課題・改善点、業務運営に対する意見等	対応状況
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。	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 (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) (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～) 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～)
・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。	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。 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たところであるが、効率的な組織運営や業務運営により、6.5%の削減を行った。 ラスパイレス指数については、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・財務部門やホールディングカンパニーのように専門性の高い統括的業務に特化した組織である。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、定型業務については、派遣職員へのアウトソーシングを基本とし、高度な専門性・ノウハウを有し即戦力となる優秀な人材の出自を得て業務運営を行っていることから指数が高いものとなっているものと考えられる。 当機構としては、設立以来約3年を経過し、業務ノウハウの蓄積も図られてきたことから、組織体制について平成19年度は、総務部担当部長及び関西業務部資金課の廃止などの措置を講じたところであるが、引き続きスタッフ管理職の見直しを含む管理職の削減を進める。さらに、今後、人員配置についてこれまで蓄積したノウハウを活かしながら専門的な人材に任せる、若返りを図る、出向を通じ幅広い人材の確保を図るなど、適材適所の人員配置を進める。
・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。	会社による高速道路の新設等に要する費用の縮減については、新技術の開発・採用による費用の縮減を行った会社に対し、「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」において経営努力要件の適合性を審議した上で助成金を交付した。 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検討し、同委員会において審議、了承を得て、その運用を開始した。

平成19年度業務実績

課題・改善点、業務運営に対する意見等	対応状況
	<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た。</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CSR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った。さらに、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、わかりやすさに配慮した情報提供を行うため、これまでの取り組みの検証を行い、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

中期目標	中期計画	平成19年度計画
<p>中期目標の期間</p> <p>中期目標の期間は、平成17年10月1日から平成22年3月31日までの4年6月間とする。</p>		
<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</p> <p>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。</p> <p>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>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>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>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</p> <p>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。</p>
<p>2 業務リスクの管理</p>	<p>2 業務リスクの管理</p> <p>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。</p>	<p>2 業務リスクの管理</p> <p>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。</p>
<p>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、</p>	<p>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</p>	<p>〔平成18年3月31日に会社との協定は締結済み〕</p>

平成19年度の業務の実績
<p>平成19年度計画 - 1</p> <p>【年度計画 -1における目標設定の考え方】</p> <p>設立時に、必要最小限の組織として設置した4部を拡大することなく、社会経済情勢の変化に的確に対応するため、業務や組織のあり方について機動的に見直しを行い、組織運営の効率化に努める必要がある。</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <p>平成19年度においては、総務部担当部長を廃止するとともに、経理・資金業務の経理部への集約に伴い関西業務部資金課を廃止することで、現員を増やすことなく、保有資産に係る資産管理体制の整備・強化を図り、機動的な組織運営に努めた。</p> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】</p> <p>中期計画に基づき、組織の運営について機動的に見直しを行う。</p>
<p>【年度計画 -2における目標設定の考え方】</p> <p>機構の債務は高速道路の貸付料により45年以内に返済する計画であるため、債務残高に影響を与える金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しを定量的に把握し、必要に応じて会社との協定変更などの措置を講ずる必要がある。また、将来の金利変動に対応するため、超長期債の発行など調達多様化などの措置を講じる必要がある。</p>

中期目標	中期計画	平成19年度計画
<p>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こと。</p>	<p>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>	<p>平成18年3月31日付で締結し同年9月21日及び平成19年3月22日に変更した協定（以下「協定」という。）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、適切な措置を講ずること。</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>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適合しなくなった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</p>	<p>平成18年3月31日付で締結し同年9月21日及び平成19年3月22日に変更した協定（以下「協定」という。）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、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（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。）が徴収する料金の額が、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19年度の業務の実績																												
<p>平成19年度計画 - 2 - 【平成19年度における取組み】</p> <p>1. 債務返済への影響分析及び債務残高の管理を適切に実施するため、平成19年度の交通量は各会社とも前年度と同程度であること（対前年度比98.8%～102.6%）、料金収入も計画額に比べ同程度（対計画比100.2%）であることなど、金利動向並びに交通量等の計画及び実績を定期的に確認した。</p>																												
<p>各高速道路会社の交通量（平均利用台数（千台/日））</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成18年度</th> <th>平成19年度</th> <th>対前年度比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東日本高速道路（株）</td> <td>2,427 1</td> <td>2,451 1</td> <td>101.2%</td> </tr> <tr> <td>中日本高速道路（株）</td> <td>1,651 1</td> <td>1,689 1</td> <td>102.6%</td> </tr> <tr> <td>西日本高速道路（株）</td> <td>2,316 1</td> <td>2,331 1</td> <td>100.9%</td> </tr> <tr> <td>首都高速道路（株）</td> <td>1,149 2</td> <td>1,147 2</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>阪神高速道路（株）</td> <td>913 2</td> <td>900 2</td> <td>98.8%</td> </tr> <tr> <td>本州四国連絡高速道路（株）</td> <td>38 3</td> <td>38 3</td> <td>99.9%</td> </tr> </tbody> </table> <p>1 支払料金所における通行台数をカウントしている。 2 支払料金所（乗り継ぎを除く）における通行台数をカウントしている。 3 神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道、西瀬戸自動車道の県境断面交通量の合計値</p>		平成18年度	平成19年度	対前年度比	東日本高速道路（株）	2,427 1	2,451 1	101.2%	中日本高速道路（株）	1,651 1	1,689 1	102.6%	西日本高速道路（株）	2,316 1	2,331 1	100.9%	首都高速道路（株）	1,149 2	1,147 2	100.0%	阪神高速道路（株）	913 2	900 2	98.8%	本州四国連絡高速道路（株）	38 3	38 3	99.9%
	平成18年度	平成19年度	対前年度比																									
東日本高速道路（株）	2,427 1	2,451 1	101.2%																									
中日本高速道路（株）	1,651 1	1,689 1	102.6%																									
西日本高速道路（株）	2,316 1	2,331 1	100.9%																									
首都高速道路（株）	1,149 2	1,147 2	100.0%																									
阪神高速道路（株）	913 2	900 2	98.8%																									
本州四国連絡高速道路（株）	38 3	38 3	99.9%																									
<p>会社の料金収入の計画と実績の対比</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成19年度計画</th> <th>平成19年度実績</th> <th>対計画比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>会社の料金収入</td> <td>25,243 億円</td> <td>25,301 億円</td> <td>+58 億円（+0.2%）</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 大阪府道高速大和川線の都市計画変更（鉄砲西出入口（仮称）の追加等）に伴い、協定及び業務実施計画を変更した。</p>		平成19年度計画	平成19年度実績	対計画比	会社の料金収入	25,243 億円	25,301 億円	+58 億円（+0.2%）																				
	平成19年度計画	平成19年度実績	対計画比																									
会社の料金収入	25,243 億円	25,301 億円	+58 億円（+0.2%）																									
<p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】</p> <p>1. 社会経済情勢が大きく変化しているという認識のもと、引き続き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。さらに、必要に応じて交通量等の最新の需要推計などを基礎に検討し、適切な措置を講ずる。</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、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19年度計画
	<p>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、超長期債の発行を含む調達が多様化など、適切な措置を講ずる。</p>
<p>3 業務コストの縮減</p> <p>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</p>	<p>3 業務コストの縮減</p> <p>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</p>	<p>3 業務コストの縮減</p> <p>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</p>

平成19年度の業務の実績																																																								
<p>平成19年度計画 - 2 -</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 安定的に低利の資金を調達するため、多様な年限の政府保証債及び財投機関債を総額3兆0,930億円発行した。 2. 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ため、政府保証債については、20年債及び30年債を平成18年度に比べて800億円増となる総額1,600億円発行するとともに、財投機関債については、40年債2,400億円を含む20年債以上の超長期債を平成18年度に比べて600億円増となる総額4,200億円発行した。 3. この結果、平成19年度に調達した資金の平均利率は1.82%となり、償還計画において設定している平成19年度の調達コスト3.0%を下回った。 <p>平成19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>利率（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>1,800億円</td> <td>1.37%</td> </tr> <tr> <td>10年</td> <td>12回</td> <td>2兆1,030億円</td> <td>1.68%</td> </tr> <tr> <td>15年</td> <td>1回</td> <td>400億円</td> <td>2.00%</td> </tr> <tr> <td>20年</td> <td>4回</td> <td>1,100億円</td> <td>2.25%</td> </tr> <tr> <td>30年</td> <td>3回</td> <td>500億円</td> <td>2.43%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>23回</td> <td>2兆4,830億円</td> <td>1.71%</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">財投機関債</td> <td>10年</td> <td>5回</td> <td>1,900億円</td> <td>1.70%</td> </tr> <tr> <td>20年</td> <td>4回</td> <td>1,600億円</td> <td>2.31%</td> </tr> <tr> <td>30年</td> <td>1回</td> <td>200億円</td> <td>2.67%</td> </tr> <tr> <td>40年</td> <td>4回</td> <td>2,400億円</td> <td>2.75%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>14回</td> <td>6,100億円</td> <td>2.30%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td>37回</td> <td>3兆0,930億円</td> <td>1.82%</td> </tr> </tbody> </table> <p>参考：金利の低減効果 平成19年度に調達した資金の累計支払金利を、償還計画で設定している3.0%で調達した場合の累計支払金利と比較すると、5,088億円の低減となる。このうち、20年以上の超長期債としたことによる低減額は1,839億円である。</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、安定的に低利での資金調達を行うため、超長期債の発行を含む多様な年限の債券の発行等の措置を講じる。</p> <p>平成19年度計画 - 3 -</p> <p>【年度計画 -3-における目標値設定の考え方】 債務返済を確実にするため、業務運営全体の効率化を推進し、業務コストの縮減は不可欠である。一般管理費については、中期計画で定めた中期目標期間の最終年度（平成21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ため、平成19年度の目標値は、平成17年度の年間換算額と比較して2%を上回る削減を行う。</p> <p>【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む。）】 1. 資金・経理業務の集約化、業務繁忙期及び年間を通じた人材派遣の活用、給与計算事務等の外部委託、社内LANの活用、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。</p>	調達手段	年限	発行回数	調達額（計）	利率（平均）	政府保証債	7年	3回	1,800億円	1.37%	10年	12回	2兆1,030億円	1.68%	15年	1回	400億円	2.00%	20年	4回	1,100億円	2.25%	30年	3回	500億円	2.43%	計	23回	2兆4,830億円	1.71%	財投機関債	10年	5回	1,900億円	1.70%	20年	4回	1,600億円	2.31%	30年	1回	200億円	2.67%	40年	4回	2,400億円	2.75%	計	14回	6,100億円	2.30%	合計		37回	3兆0,930億円	1.82%
調達手段	年限	発行回数	調達額（計）	利率（平均）																																																				
政府保証債	7年	3回	1,800億円	1.37%																																																				
	10年	12回	2兆1,030億円	1.68%																																																				
	15年	1回	400億円	2.00%																																																				
	20年	4回	1,100億円	2.25%																																																				
	30年	3回	500億円	2.43%																																																				
	計	23回	2兆4,830億円	1.71%																																																				
財投機関債	10年	5回	1,900億円	1.70%																																																				
	20年	4回	1,600億円	2.31%																																																				
	30年	1回	200億円	2.67%																																																				
	40年	4回	2,400億円	2.75%																																																				
	計	14回	6,100億円	2.30%																																																				
合計		37回	3兆0,930億円	1.82%																																																				

中期目標	中期計画	平成19年度計画
額と比較して4%を上回る削減を達成すること。	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。	年間当たり経費に換算した額(実績ベース)と比較して2%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、情報公開を行うとともに、公開内容の充実を図る。 その際、セグメント情報、会社情報等を含め、ホームページ、パンフレット、ファクトブック等でわかりやすく提供する。 財務内容の公開 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 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19年度の業務の実績
2.平成19年度計画 -2- についての取組みのとおり、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図った。また、高速道路の道路管理者の権限代行その他の業務及び鉄道の管理を行うための業務管理費は、計画額3,149百万円に対して実績額2,704百万円に、一般管理費は、計画額2,100百万円に対して実績額1,615百万円になり、いずれも計画額を下回った。 3.このうち、一般管理費については、平成17年度年間換算額(実績ベース)と比較して24.2%()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、複数年契約により調査研究を継続中のものが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10.4%の低減。
【年度計画 -4における目標設定の考え方】 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には、積極的な情報公開を進めることが必要であることから、公表が義務付けられている財務諸表だけでなく、機構の業務運営をより詳細に把握するのに役立つ情報を、多様な手段を通じて国民にわかりやすく提供する。 平成19年度計画 -4- 【平成19年度における取組み】 1.平成18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高速道路事業関連情報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。 3.高速道路事業関連情報の開示にあたっては、セグメント情報について全国路線網、地域路線網(4路線網)及び一の路線(9路線)ごとに公表するとともに、全国路線網については、会社別の情報もあわせて公開した。また、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。 4.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、財務内容の公開を積極的に行うとともに、わかりやすい情報提供に努める。
平成19年度計画 -4- 【平成19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。 【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 引き続き、「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)」を状況の変更の都度、更新する。

中期目標	中期計画	平成19年度計画
	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。	債務の返済状況の公開 償還計画に基づく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。	（平成18年3月31日に、債務返済の見通しに関する根拠を公表済み。）
	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。	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を公表する。
	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。	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。
	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	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。

平成19年度の業務の実績
平成19年度計画 - 4 - 【平成19年度における取組み】 債務の返済状況を国民にわかりやすく提供するため、償還計画に基づく債務返済の計画と実績の対比等の情報について、全国路線網、地域路線網（4路線網）及び一の路線（9路線）ごとに、平成18年度における機構及び会社の収入、支出、引き受け債務（引渡し債務）及び債務残高等の項目の内訳を含め、計画額、実績額及びその差額、さらに、差異の根拠、分析等の説明も付して公表した。 【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 債務の返済状況について、償還計画に基づく債務返済の計画と実績の対比等の情報を公表するなど、国民に対してわかりやすい情報提供に努める。
平成19年度計画 - 4 - 【平成19年度における取組み】 1. 平成18年度において債務引受けを行った新設、改築及び修繕事業の事業単位ごとの債務引受限度額、債務引受額及びその差額について、差額の説明を付して公表した。なお、平成18年度における助成金交付対象工事はなかった。 2. 会社の協力を得て、平成18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。 【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 会社の経営努力によるコスト縮減の実績も含め、費用の縮減に関する情報を積極的に公表する。
平成19年度計画 - 4 - 【平成19年度における取組み】 平成18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。 【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 評価及び監査に関する情報を、国民が利用しやすい形で、提供する。
平成19年度計画 - 4 - 【平成19年度における取組み】 1. 平成19年度計画 -4- から の情報提供については、各事務所への備え置き及びホームページへの掲載により行った。 2. ホームページでは、引き続き、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を掲載した。さらに、環境問題や企業の社会的責任に対する国民の意識の高まりを踏まえ、高速道路会社の環境報告書、CSR報告書を掲載したほか、国民の関心の高い高速道路の開通告知や各高速道路会社が公表した高速道路の開通後の整備効果等が閲覧可能なページへのリンクを新設するなど、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。

中期目標	中期計画	平成19年度計画
	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。	
	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。	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、パンフレットやファクトブック等を活用することにより、情報の提供を行う。
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。	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。	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。

平成19年度の業務の実績								
<p>昨年度の業務実績報告書において、今後の見通しとして平成21年度のアクセス件数を119,474件（平成17年10月～平成18年9月）に対して10%増加することとしていたが、平成19年度のアクセス件数は18%増加した。</p> <p>ホームページのアクセス件数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H17.10～H18.9</th> <th>H19年度</th> <th>増加率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>アクセス件数</td> <td>119,474</td> <td>141,285</td> <td>18%</td> </tr> </tbody> </table> <p>3. また、わかり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、トップページを中心に、より効果的な広報・情報公開に向けた改善に取り組んだ。なお、トップページについては、平成20年4月1日にリニューアルした。</p> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 わかりやすさに配慮しつつ、ホームページの内容を充実させ、利用者にとって価値のある情報を提供する。</p>		H17.10～H18.9	H19年度	増加率	アクセス件数	119,474	141,285	18%
	H17.10～H18.9	H19年度	増加率					
アクセス件数	119,474	141,285	18%					
<p>平成19年度計画 - 4 -</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 機構の目的や業務内容、協定及び業務実施計画、機構の平成18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2007」及びその英語版並びに平成18年度決算及び高速道路事業関連情報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18年度版」を作成した。 2. 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」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。 3. 国際会議における高速道路や民営化の仕組み等を紹介するパネルの展示、事業紹介資料の関係機関への配布等を通じて、機構の目的、業務内容を含む高速道路事業全体の理解促進に努めた。 <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 パンフレットやファクトブック等多様な媒体を活用した情報提供を行う。</p>								
<p>平成19年度計画 - 5</p> <p>【年度計画 -5における目標設定の考え方】 債務を計画通り確実に返済するため、業務実績を定期的に自己評価し、必要に応じて組織・業務運営の見直しなどを行う。また、機構の業務運営の透明性を向上させるため、自己評価の結果を公表する。</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 平成18年度の業務については、平成18年度業務実績報告書を作成する過程で、業務全体について自己評価を行い、当該業務実績報告書を国土交通省独立行政法人評価委員会の業務実績評価調査と合わせてホームページで公表した。 2. 平成19年度の業務については、理事長を委員長とする内部統制委員会において、業務全体について自己評価を行うとともに、平成18年度業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20年3月にホームページで公表した。 <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 平成19事業年度の監事監査の結果、監事より「機構は、取り巻く環境の変化等への組織の対応力を高めるよう、引き続き内部統制委員会等の内部統制システムを的確に運用していくことが望まれる。」との意見があったことも踏まえ、引き続き、内部統制委員会において、自己評価の実施及び結果の公表を行い、必要に応じて、適切な措置を講ずる。</p>								

中期目標	中期計画	平成19年度計画
<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</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</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</p>
<p>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>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>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>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>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、必要に応じて実際に確認を行う。また、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」を公表する。</p>

平成19年度の業務の実績																																
<p>【年度計画 -1 における目標設定の考え方】</p> <p>国民が良好な高速道路網を活用できるよう、高速道路を適切に保全するとともに、業務運営に関する透明性を確保するため、会社に貸し付けている高速道路資産の内容を適正に把握する。また、当該道路資産の管理の実施状況を会社からの報告を受け十分に確認し、報告書を公表する。</p>																																
<p>平成19年度計画 -1-</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <p>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延長のうち、供用区間は、新規供用による139kmの増、三陸縦貫自動車道（鳴瀬奥松島IC～石巻河南IC間）の無料開放による12kmの減があった結果、9,157kmとなり、新設区間を合わせた総延長は9,985kmとなった。当該道路資産の内容を適正に把握するため、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・原簿等について、新設、改築等による内容の変更が生じた場合に、会社と連携して、変更内容を確認したうえで更新を行った。</p> <p>道路資産保有及び貸付状況(平成20年3月31日時点)</p> <p style="text-align: right;">(単位: km)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>合計()</th> <th>東日本</th> <th>中日本</th> <th>西日本</th> <th>首都</th> <th>阪神</th> <th>本四</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>保有及び貸付延長</td> <td>9,985(+14)</td> <td>3,746</td> <td>2,033</td> <td>3,458</td> <td>310</td> <td>264</td> <td>173</td> </tr> <tr> <td>うち供用区間</td> <td>9,157(+127)</td> <td>3,447</td> <td>1,715</td> <td>3,289</td> <td>294</td> <td>240</td> <td>173</td> </tr> <tr> <td>うち新設区間</td> <td>828(-113)</td> <td>299</td> <td>318</td> <td>169</td> <td>17</td> <td>26</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>括弧内の数字は、平成19年3月31日からの増減</p>		合計()	東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四	保有及び貸付延長	9,985(+14)	3,746	2,033	3,458	310	264	173	うち供用区間	9,157(+127)	3,447	1,715	3,289	294	240	173	うち新設区間	828(-113)	299	318	169	17	26	0
	合計()	東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四																									
保有及び貸付延長	9,985(+14)	3,746	2,033	3,458	310	264	173																									
うち供用区間	9,157(+127)	3,447	1,715	3,289	294	240	173																									
うち新設区間	828(-113)	299	318	169	17	26	0																									
<p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】</p> <p>次年度以降についても、高速道路の新設、改築等が計画されており、道路資産台帳を更新し、道路資産の内容を適正に把握する。</p>																																
<p>平成19年度計画 -1-</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <p>平成18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「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】</p> <p>中期計画に基づき、管理の実施状況について会社から報告を受け、必要に応じて実地に確認を行うとともに、報告書を公表する。</p>																																

中期目標	中期計画	平成19年度計画
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	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	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>機構は、会社に対する道路資産の貸付に係る貸付料については、機構が収受する占有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。</p> <p>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>会社に対する道路資産の貸付に係る貸付料については、機構が収受する占有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。</p> <p>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>平成19年度は貸付料を変更する協定変更はなかった。</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</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</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19年度末時点において34.6兆円に減少させる。</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、平成19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19年度末における</p>

平成19年度の業務の実績																												
<p>【年度計画 -2 における目標設定の考え方】</p> <p>承継債務等の早期の確実な返済を行うためには、収入の確保、債務返済以外の支出の抑制及び債務返済の見通しの定量的な把握等により、債務の管理を適切に実施することが必要である。</p> <p>平成19年度末時点における機構の有利子債務残高の目標値については、45年以内に債務の返済をする償還計画に基づき、34.6兆円に減少させる。</p>																												
<p>平成19年度計画 -2-</p> <p>【実績値(当該項目に関する取組み状況も含む。)]</p> <p>1. 平成19年度末時点の機構の有利子債務残高は、一般管理費や金利コスト等が計画を637億円下回ったこと、貸付料収入の総額が計画を39億円(税抜き)上回る1兆8,806億円(税抜き)となったこと、債務引受額の累計が計画を1,571億円下回ったことなどから、平成19年度末時点における有利子債務残高は34兆3,673億円となり、計画よりも2,815億円債務返済が進んだ。</p>																												
<p>平成19年度末未償還残高 償還計画における計画値と平成19年度決算に基づく実績値との対比 単位：億円</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>400,627</td> <td>397,806</td> <td>-2,821</td> </tr> <tr> <td>債務残高</td> <td>353,524</td> <td>350,734</td> <td>-2,789</td> </tr> <tr> <td> 有利子借入金</td> <td>346,488</td> <td>343,673</td> <td>-2,815</td> </tr> <tr> <td> 社会資本借入金</td> <td>4,515</td> <td>4,541</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td> 無利子借入金</td> <td>2,521</td> <td>2,521</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>出資金</td> <td>47,103</td> <td>47,072</td> <td>-32</td> </tr> </tbody> </table> <p>決算数値を償還計画ベースに修正(決算における期末の現金預金や貸付料等の未収入金は債務返済に充当し、経過利息等の未払費用等は清算したと仮定して試算した残高。以下参考及び2の表において同じ。)</p>		計画値	実績値()	差額	未償還残高	400,627	397,806	-2,821	債務残高	353,524	350,734	-2,789	有利子借入金	346,488	343,673	-2,815	社会資本借入金	4,515	4,541	26	無利子借入金	2,521	2,521	0	出資金	47,103	47,072	-32
	計画値	実績値()	差額																									
未償還残高	400,627	397,806	-2,821																									
債務残高	353,524	350,734	-2,789																									
有利子借入金	346,488	343,673	-2,815																									
社会資本借入金	4,515	4,541	26																									
無利子借入金	2,521	2,521	0																									
出資金	47,103	47,072	-32																									
<p>参考：承継時(平成17年度期首)及び平成18年度末未償還残高 単位：億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>承継時(平成17年度期首)</th> <th>平成18年度末()</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>未償還残高</td> <td>425,891</td> <td>404,893</td> </tr> <tr> <td>債務残高</td> <td>382,179</td> <td>359,137</td> </tr> <tr> <td> 有利子借入金</td> <td>374,380</td> <td>352,296</td> </tr> <tr> <td> 社会資本借入金</td> <td>5,194</td> <td>4,236</td> </tr> <tr> <td> 無利子借入金</td> <td>2,605</td> <td>2,605</td> </tr> <tr> <td>出資金</td> <td>43,712</td> <td>45,757</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19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>		承継時(平成17年度期首)	平成18年度末()	未償還残高	425,891	404,893	債務残高	382,179	359,137	有利子借入金	374,380	352,296	社会資本借入金	5,194	4,236	無利子借入金	2,605	2,605	出資金	43,712	45,757							
	承継時(平成17年度期首)	平成18年度末()																										
未償還残高	425,891	404,893																										
債務残高	382,179	359,137																										
有利子借入金	374,380	352,296																										
社会資本借入金	5,194	4,236																										
無利子借入金	2,605	2,605																										
出資金	43,712	45,757																										

中期目標	中期計画	平成19年度計画
<p>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>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>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) 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務(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た額)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、その内容を公表すること。</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>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</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</p>

平成19年度の業務の実績																				
<p>機構の有利子債務残高の道路別内訳</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>承継債務の総額</th> <th>平成19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>20.1兆円</td> </tr> <tr> <td>本州四国連絡高速道路</td> <td>2.0兆円</td> <td>1.7兆円</td> </tr> <tr> <td>首都高速道路</td> <td>4.4兆円</td> <td>4.3兆円</td> </tr> <tr> <td>阪神高速道路</td> <td>3.7兆円</td> <td>3.5兆円</td> </tr> <tr> <td>その他の高速道路</td> <td>4.9兆円</td> <td>4.7兆円</td> </tr> </tbody> </table>				承継債務の総額	平成19年度末残高()	高速自動車国道	22.3兆円	20.1兆円	本州四国連絡高速道路	2.0兆円	1.7兆円	首都高速道路	4.4兆円	4.3兆円	阪神高速道路	3.7兆円	3.5兆円	その他の高速道路	4.9兆円	4.7兆円
	承継債務の総額	平成19年度末残高()																		
高速自動車国道	22.3兆円	20.1兆円																		
本州四国連絡高速道路	2.0兆円	1.7兆円																		
首都高速道路	4.4兆円	4.3兆円																		
阪神高速道路	3.7兆円	3.5兆円																		
その他の高速道路	4.9兆円	4.7兆円																		
<p>3. 平成18年度における業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務(全国路線網に属する高速道路にあっては、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た額)の返済の達成状況を把握し、計画額、実績額及びその差額を差異の理由を付して公表した。</p>																				
<p>平成19年度計画 - 2 -</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <p>1. 貸付料については、実績料金収入が計画料金収入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結果、計画に比べて39億円(税抜き)増額となり、1兆8,806億円(税抜き)となった。占用料その他の収入については、適正な額を算定するとともに、請求手続きを行った結果、占用料収入は18億円、連結料収入は21億円となった。</p>																				

中期目標	中期計画	平成19年度計画
	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。	出を抑制することとする。
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。	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。 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。	償還計画を踏まえ、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
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	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	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
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。	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。	〔平成18年3月31日に締結した協定において措置済み〕
	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。	
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。	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。	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、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。
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。	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。	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。

平成19年度の業務の実績
2 .平成19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。 【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 引き続き、収入の確保及び債務返済以外の支出の抑制により、債務の早期の確実な返済を図る。
平成19年度計画 -2- 【平成19年度における取組み】 平成19年度計画 -2- についての取組みのとおり、債務返済への影響分析及び債務残高の管理を適切に実施するため、平成19年度の交通量は各会社とも前年度と同程度であること（対前年度比98.8%～102.6%）、料金収入も計画額に比べ同程度（対計画比100.2%）であることなど、金利動向並びに交通量等の計画及び実績を定期的に確認した。 【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 社会経済情勢が大きく変化しているという認識のもと、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、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握する。さらに、必要に応じて交通量等の最新の需要推計などを基礎に検討し、適切な措置を講ずる。
【年度計画 -3 における目標設定の考え方】 高速道路に係る国民負担を軽減するとともに、高速道路資産を良好に保全するため、債務引受限度額を見直す場合には、適正な額の設定が必要である。また、高速道路資産の帰属及び会社からの債務の引受けの際には、当該資産の内容及び債務引受額の適正さを十分に確認するとともに、厳正な資産管理を行うことが必要である。
平成19年度計画 -3- 【平成19年度における取組み】 平成19年度において、債務引受限度額の見直しはなかった。 【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、適正な額を設定する。
平成19年度計画 -3- 【平成19年度における取組み】 会社から債務を引き受ける際、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、引受額が適正に算出されていること、及び引受額（残工事がある場合は引受見込み額との合計）と引受限度額との差を確認した。

中期目標	中期計画	平成19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。 また、会社と取り交わした「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」に基づき、厳正な資産管理を行う。
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。	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貸付けを実施する。	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 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。
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	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	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

平成19年度の業務の実績																															
<p>平成19年度の債務引受額</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>新設・改築</th> <th>修繕</th> <th>災害復旧</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>債務引受額</td> <td>5,459 億円</td> <td>940 億円</td> <td>35 億円</td> <td>6,434 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】 会社から債務を引き受ける際には、債務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19年度計画 - 3 - 【平成19年度における取組み】 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」に基づき道路資産原簿等の書類、現地の写真、必要に応じた実地における立会い等により当該道路資産の内容を確認した。 2. 適正な資産管理の確保をするため、「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」に基づき作成した資産管理作業マニュアルに従い資産管理作業を実施するとともに、会社と協議して柵卸実施マニュアルを作成し、会社の協力を得て計画的な柵卸作業を開始した。</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際の資産内容の確認を適正に行うとともに、計画的な柵卸作業の実施等の厳正な資産管理を行う。</p> <p>平成19年度計画 - 4 - 【年度計画 -4における目標設定の考え方】 会社による首都高速道路又は阪神高速道路の新設等の事業の速やかな実施を支援するため、国等から交付される出資金又は補助金が交付された場合には、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施することが必要である。 【平成19年度における取組み】 国等から交付される出資金について、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> <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19年 7月25日</td> <td>平成19年 7月26日</td> </tr> <tr> <td>第2回</td> <td>平成19年 11月27日</td> <td>平成19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>148 億円</td> <td>148 億円</td> <td>296 億円</td> </tr> <tr> <td>阪神高速道路株式会社</td> <td>109.5 億円</td> <td>109.5 億円</td> <td>219 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】 無利子貸付けの実施にあたっては遅滞なく行う。</p> <p>平成19年度計画 - 5 - 【年度計画 -5における目標設定の考え方】 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ため、国等から災害復旧のための補助金が交付された場合には、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施することが必要である。 【平成19年度における取組み】 平成19年度においては、新潟県中越沖地震に係る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、国からの補助金 28.5 億円を受け入れ、遅滞なく東日本高速道路株式会社に対し無利子貸付けを実施した。</p>		新設・改築	修繕	災害復旧	合計	債務引受額	5,459 億円	940 億円	35 億円	6,434 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19年 7月25日	平成19年 7月26日	第2回	平成19年 11月27日	平成19年 11月28日		第1回	第2回	合計	首都高速道路株式会社	148 億円	148 億円	296 億円	阪神高速道路株式会社	109.5 億円	109.5 億円	219 億円
	新設・改築	修繕	災害復旧	合計																											
債務引受額	5,459 億円	940 億円	35 億円	6,434 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19年 7月25日	平成19年 7月26日																													
第2回	平成19年 11月27日	平成19年 11月28日																													
	第1回	第2回	合計																												
首都高速道路株式会社	148 億円	148 億円	296 億円																												
阪神高速道路株式会社	109.5 億円	109.5 億円	219 億円																												

中期目標	中期計画	平成19年度計画
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。	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。	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。
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。	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。	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 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について、「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」の審議を行う等、適正な運用を図る。 なお、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。
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。 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。	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。 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。 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	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。 なお、「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」の審議を行い、首都高速中央環状トンネル（仮称）等の水底トンネル等における通行の禁止、制限を適正に行う。 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、必要に

平成19年度の業務の実績						
<p>国等からの補助金の受入日と無利子貸付日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>国等からの補助金の受入日</th> <th>会社への無利子貸付日</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成20年3月26日</td> <td>平成20年3月27日</td> <td>28.5億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 無利子貸付けの実施にあたっては遅滞なく行う。</p> <p>平成19年度計画 - 6 【年度計画 -6における目標設定の考え方】 高速道路に係る国民負担の軽減を図るため、協定に基づき、会社の経営努力による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、適正な運用を図ることが必要である。</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> 東日本高速道路株式会社から、平成18年度における修繕工事（防護柵更新工事）4件について、中央分離帯防護柵更新における新工法の採用による費用の縮減を内容とした助成金交付申請があり、「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」に基づき、「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」での審議結果を踏まえ、助成金31百万円を交付した。 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、「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」の審議を経て、運用を開始した。 平成19年度に開催した「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」の議事概要及び配布資料をホームページで公表した。 <p>【参考資料：資料1】助成金交付実績（概要）</p> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 会社に対する助成金の交付を適正に行うとともに、必要に応じて、協定を適切に見直す。</p> <p>平成19年度計画 - 7 【年度計画 -7における目標設定の考え方】 道路を利用した国民へのサービス向上を図り、国民が良好な高速道路網を活用できるようにするため、道路管理権限の行使について、行政措置を遅滞なく実施し、制度の適切な運用に努めるとともに、事務手続きの在り方について必要に応じて見直すことが必要である。</p> <p>【平成19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の下、通行止め等の行政措置を遅滞なく的確に実施するとともに、台風9号等の被災時や降雪時においては、道路監視役の体制を強化するなど、柔軟に対応した。 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の審議を行った。また、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」の開催、答申の取りまとめを経て、首都高速中央環状線山手トンネルにおける通行の禁止、制限を行うとともに、一部トンネルにおいて水素を燃料とする完成車両を輸送する場合における通行制限を緩和した。 上信越自動車道（佐久IC～小諸IC間）ののり面への不法占用事案について、東日本高速道路株式会社と連携の上、道路法第71条に基づく除却命令を行うとともに、会社は不動産仮処分命令を申し立てる等適切に手続を実施した結果、裁判所の執行官による仮処分の執行がなされた。 	国等からの補助金の受入日	会社への無利子貸付日	金額	平成20年3月26日	平成20年3月27日	28.5億円
国等からの補助金の受入日	会社への無利子貸付日	金額				
平成20年3月26日	平成20年3月27日	28.5億円				

中期目標	中期計画	平成19年度計画
	する。	<p>応じ「高架下利用等審議会」の審議を行う等、制度の適切な運用に努める。</p> <p>これら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>〔平成19年度は、同法の対象事業なし〕</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>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</p> <p>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>10 業務遂行に当たっての取組</p> <p>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>9 業務遂行に当たっての取組</p> <p>業務遂行に当たっては、以下の取組を実施する。</p>

平成19年度の業務の実績								
<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 500件</td> </tr> <tr> <td>道路占用許可</td> <td>総件数【年度末時点】 14,287件 年間処理件数 3,329件</td> </tr> <tr> <td>特殊車両通行許可</td> <td>年間件数 2,213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】 行政措置を遅滞なく実施し、制度の適切な運用に努めるとともに、事務手続の在り方について、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 500件	道路占用許可	総件数【年度末時点】 14,287件 年間処理件数 3,329件	特殊車両通行許可	年間件数 2,213件
措置等	件数							
通行の禁止・制限	年間件数 500件							
道路占用許可	総件数【年度末時点】 14,287件 年間処理件数 3,329件							
特殊車両通行許可	年間件数 2,213件							
<p>【年度計画 -8における目標設定の考え方】 本州四国連絡鉄道施設を適切に維持管理し、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため、鉄道事業者からの利用料を確実に徴収し、当該施設を適切に管理する必要がある。</p> <p>平成19年度計画 -8-</p> <p>【平成19年度における取組み】 西日本旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社と締結した「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1,027百万円を確実に徴収し、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】 利用料の確実な徴収を行い本州四国連絡鉄道施設の管理を適正に行う。</p>								
<p>平成19年度計画 -8-</p> <p>【平成19年度における取組み】 平成19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、速やかな復旧を行う。</p>								
<p>【年度計画 -9における目標設定の考え方】 国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進策、新技術の開発及び環境への配慮、災害等に対する危機管理への取組みにあたっては、国、出資地方公共団体及び会社と緊密に連携して推進する必要がある。</p>								

中期目標	中期計画	平成19年度計画
<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>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>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</p> <p>協定の締結又は見直しに際しては、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すよう措置すること。</p>	<p>高速道路事業の総合的なコストの縮減</p> <p>協定の締結又は見直しに際しては、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する。</p>	<p>（平成18年3月31日に締結した協定において措置済み）</p>
<p>高速道路の利用促進</p> <p>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>高速道路の利用促進</p> <p>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>高速道路の利用促進</p> <p>協定に基づき、必要な高速道路網の整備やインターチェンジ拡充等を図る。</p> <p>さらに、多様で弾力的な料金施策等、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</p> <p>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</p>	<p>高速道路事業に関する新技術の開発等の促進</p> <p>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</p>	<p>高速道路事業に関する新技術の開発等の促進</p> <p>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</p>

平成19年度の業務の実績
<p>平成19年度計画 - 9 -</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 国、会社、機構間で、緊密な連携を図るため、役員クラスでの連絡調整会議のほか、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積極的に行うとともに、出資地方公共団体についても、機構の決算説明会、出資説明会等の開催や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、情報及び意見の交換を行った。 2. 国及び東日本高速道路株式会社との協力のもと、三陸縦貫自動車道（鳴瀬奥松島 IC～石巻河南 IC間）について、料金徴収期間満了に伴い、本来道路管理者である国土交通省に引き継ぎ、無料開放された。 3. 特に会社とは、米国ミネアポリス橋梁崩壊事故及び円筒型枠強度試験結果の改ざんを受けて、各会社が実施した点検結果等について報告を受けるなど、情報交換を緊密に行うとともに、資産確認及び柵卸作業等の資産管理業務や不法占用事案への対応等の道路管理者の権限の代行等の業務において、緊密な連携を図った。 <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】</p> <p>中期計画に基づき、国及び出資地方公共団体並びに会社と緊密な連携を図る。</p>
<p>平成19年度計画 - 9 -</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 高速道路の利用促進を図るため、社会実験に関係したスマートインターチェンジ（ ）の整備・運営や料金割引について、関係機関との調整を図った。 地方公共団体が主体となって発意し、整備する ETC 専用の追加インターチェンジ 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 26 件） 3. 利便性向上等を図るための大阪府道高速大和川線都市計画変更（鉄砲西出入口（仮称）の追加等）に伴い、協定及び業務実施計画を変更した。 <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】</p> <p>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19年度計画 - 9 -</p> <p>【平成19年度における取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 東日本高速道路株式会社の平成18年度における修繕工事（防護柵更新工事）4件について、中央分離帯防護柵更新における新工法の採用による費用の縮減を内容とした助成金交付申請に対し、助成金31百万円を交付した。

中期目標	中期計画	平成19年度計画
<p>の管理に当たってのコスト縮減、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>の管理に当たってのコスト縮減、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>の管理に当たってのコスト縮減、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 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>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を(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>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)に基づき「平成19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。 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 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かな対応を図ること。</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、迅速かつ確か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(不特定時)等を適宜実施することにより、発災時に備える。</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、迅速かつ確か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(不特定時)等を適宜実施することにより、発災時に備える。</p>

平成19年度の業務の実績
<p>2. 新技術の開発を含む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新たに設け、運用を開始した。</p> <p>[参考資料: 資料1] 助成金交付実績(概要)</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、会社に対し新技術の開発等を促す。</p>
<p>平成19年度計画 - 9 - 【平成19年度における取組み】</p> <p>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19年度における方針として、「平成19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」(平成19年4月6日策定)を定め、これに基づき特定調達物品等(紙類については、環境省が定める準特定調達物品等()を含む。)を100%調達した。 準特定調達物品とは、基準を満たしていないことが判明した製品のうち、環境に配慮した措置がとられているため、特定調達物品に準ずるものとされたもの。</p> <p>2. 環境の保全と創出に配慮したのり面の樹林化や、CO2削減等に効果のあるETCの普及促進を図るための料金割引等が実施された。また、会社において、地球温暖化防止の一施策として新エネルギー(太陽光発電、風力発電等)の導入が図られた。</p> <p>3. 環境への取組みや地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割等を取りまとめた会社の環境報告書、CSR()報告書を、機構ホームページに掲載し、周知を図った。 CSRとは、企業の社会的責任(Corporate Social Responsibility)のこと。</p> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 中期計画に基づき、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100%調達するとともに、会社に対し環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p>
<p>平成19年度計画 - 9 - 【実績値(当該項目に関する取組み状況も含む。)]</p> <p>1. 新潟県中越沖地震(平成19年7月)、台風9号(平成19年9月)、上信越自動車道のり面崩壊(平成20年1月)の被災時に、会社と連携を図り、被災状況、復旧状況等の情報収集に努めた。</p> <p>2. 平成19年8月31日に中日本高速道路株式会社と連携し、機構職員の派遣も含めた防災訓練を実施するとともに、非常時参集や安否確認に関する訓練(平成19年8月31日及び平成20年1月17日)を実施した。</p> <p>3. さらに、首都直下型地震により被災したことを想定し、総務部(東京)において24時間体制で行われている通行止め等の道路管理者権限の代行に係る業務を関西業務部で代行するための防災訓練(平成20年1月19日)を実施し、発災時に備えた。</p>

中期目標	中期計画	平成19年度計画
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。	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。	〔平成18年3月31日の協定の締結にあたり措置済み〕
	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。	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、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。
	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。	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。
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）	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）

平成19年度の業務の実績
<p>【年度計画 -1における目標設定の考え方】 45年以内に債務を返済するという償還計画を確実に実施するため、貸付料などの収入を確実に収受し、債務返済以外の支出を抑制し、必要な予算、収支計画、資金計画を策定する。</p>
<p>平成19年度計画 -1- 【平成19年度における取組み】 平成19年度計画 -2- の取組みのとおり、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39億円（税抜き）増額となり、1兆8,806億円（税抜き）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】 引き続き、業務活動による収入の確保を図る。</p>
<p>平成19年度計画 -1- 【平成19年度における取組み】 平成19年度計画 -2- 及び -3 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。また、高速道路の道路管理者の権限代行その他の業務及び鉄道の管理を行うための業務管理費は、計画額3,149百万円に対して実績額2,704百万円に、一般管理費は、計画額2,100百万円に対して実績額1,615百万円になり、いずれも計画額を下回った。</p> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 中期計画に基づき、債務返済以外の支出を抑制する。</p>
<p>平成19年度計画 -2~4 【年度計画 -2~4における目標設定の考え方】 債務の早期の確実な返済をするため、必要な予算、収支計画、資金計画を策定する。</p> <p>【平成19年度における取組み】 1. 予算及び実績は別表1のとおりであるが、収入総額は、道路資産貸付料収入等は増えたものの、債券及び借入金計画より少なくなったこと等から、計画に比べて312億円減の5兆2,287億円となり、支出総額は、債務返済費が実績金利が計画金利を下回ったこと等により少なくなったこと等から、計画に比べて321億円減の5兆3,470億円となった。</p>

中期目標	中期計画	平成19年度計画
	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。
	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、外部機関主催の各種研修等を活用し、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19年度の業務の実績
2. 収支計画及び実績は別表2のとおりであるが、経常費用は、道路貸付業務費及び財務費用が計画より少なくなったこと等から、計画に比べ669億円少ない1兆5,043億円、経常収益は、受取貸付料及び財務収益が計画より増えたこと等から、計画に比べ87億円多い1兆8,997億円、固定資産除却損等の臨時損失41億円及び固定資産売却益等の臨時利益87億円を計上した結果、債務の返済に充てられる当期総利益は、計画に比べ803億円増の4,001億円となった。
[参考資料：資料2] 債務の返済と財務諸表の関係
3. 資金計画及び実績は別表3のとおりである。
【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 債務の早期の確実な返済を進めるために必要な予算、収支計画、資金計画を策定する。
平成19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し円滑な業務運営を図るため、短期借入金の限度額を9,600億円とする。
【平成19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。
【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 中期計画に基づき、当座貸越契約を締結する。
【年度計画 -2における目標設定の考え方】 機構の業務運営及び組織運営の効率化を図るため、職員の人事について、実績の処遇への反映、知識・能力の養成、配置の適正化、人員の抑制、人件費の削減、給与体系の見直しを図る。 人件費については、21年度までに4%の削減目標の達成に向けて、平成19年度においては、平成17年度年間換算額と比較して1%を上回る削減を行う。
平成19年度計画 -2- 【平成19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した。 2. 役職員研修方針及び年度計画を策定し、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40名を参加させたほか、有識者等を招いての講演会の開催、学会等の講演会への役職員の派遣等を積極的に行い、業務に必要な知識及び能力の養成に努めた。

中期目標	中期計画	平成19年度計画
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、85人を上回らないものとする。
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年間に於いて、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこと。	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。	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(実績ベース)と比較して1%を上回る削減を行う。
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。	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。	給与体系の見直し 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。

平成19年度の業務の実績												
<p>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、次のとおり人員の配置を見直した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経理・資金業務の経理部への集約(関西業務部資金課の廃止) ・ 保有資産に係る資産管理体制の整備・強化(管理課・経理課の体制強化) ・ 総務部担当部長の廃止 <p>[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関する指標</p> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 中期計画に基づき、勤務成績等の処遇への反映、研修の計画的な実施及び人員の適正な配置を図る。</p>												
<p>平成19年度計画 - 2 -</p> <p>【平成19年度における取組み】 平成19年度の常勤職員数は、業務運営の効率化を図るとともに、保有資産に係る資産管理体制の整備・強化にあたっては、経理・資金業務の経理部への集約に伴い関西業務部資金課を廃止し、年間を通じて85人を上回らずに業務を実施した。</p> <p>[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関する指標</p> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 中期計画に基づき、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。</p>												
<p>平成19年度計画 - 2 -</p> <p>【実績値(当該項目に関する取組み状況も含む。)] 平成19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、6.5%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>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人件費 (千円) 【A】 対17年度</td> <td>946,338 (年間換算額) -</td> <td>884,740 (実績) 6.5%</td> </tr> <tr> <td>高速道路供用延長 (年度末) (km) 【B】</td> <td>8,974</td> <td>9,157</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>97 7.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p>退職手当及び法定福利費を除いた人件費</p> <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>		17年度	19年度	人件費 (千円) 【A】 対17年度	946,338 (年間換算額) -	884,740 (実績) 6.5%	高速道路供用延長 (年度末) (km) 【B】	8,974	9,157	供用延長あたり人件費 (千円/km) 【A/B】 対17年度	105 -	97 7.6%
	17年度	19年度										
人件費 (千円) 【A】 対17年度	946,338 (年間換算額) -	884,740 (実績) 6.5%										
高速道路供用延長 (年度末) (km) 【B】	8,974	9,157										
供用延長あたり人件費 (千円/km) 【A/B】 対17年度	105 -	97 7.6%										
<p>平成19年度計画 - 2 -</p> <p>【平成19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及び地域手当の改定を行った。</p> <p>【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】 中期計画に基づき、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>												

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	1,975,443	1,979,432	3,989	
道路業務収入	1,974,435	1,978,593	4,158	
鉄道業務収入	1,008	839	169	
政府等出資金受入	131,500	131,500	0	
政府等補助金受入	22	2,867	2,844	
債券及び借入金	3,140,300	3,082,252	58,049	
社会資本整備事業収入	1,182	1,292	109	
業務外収入	11,435	31,310	19,874	
計	5,259,883	5,228,652	31,231	
支出				
債務返済費	5,168,104	5,133,142	34,961	
東京湾横断道路償還金	52,311	51,924	386	
無利子貸付金	51,500	54,350	2,850	
経営努力助成金	2,958	31	2,927	
業務管理費	3,149	2,704	445	
高速道路管理費	1,812	1,735	77	
鉄道施設管理費	1,337	968	368	
一般管理費	2,100	1,615	486	
人件費	1,057	1,009	48	
物件費	1,043	605	438	
業務外支出	98,994	103,270	4,276	
計	5,379,115	5,347,036	32,079	

【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	1,974,435	1,978,593	4,158	
道路業務収入	1,974,435	1,978,593	4,158	1
政府等出資金受入	131,500	131,500	0	
政府等補助金受入	0	2,850	2,850	2
債券及び借入金	3,140,300	3,082,252	58,049	
社会資本整備事業収入	1,182	1,292	109	3
業務外収入	11,429	31,302	19,873	4
計	5,258,846	5,227,788	31,059	
支出				
債務返済費	5,168,104	5,133,142	34,961	5
東京湾横断道路償還金	52,311	51,924	386	
無利子貸付金	51,500	54,350	2,850	2
経営努力助成金	2,958	31	2,927	
業務管理費	1,812	1,735	77	
高速道路管理費	1,812	1,735	77	
一般管理費	2,093	1,608	485	
人件費	1,054	1,005	49	
物件費	1,039	603	435	
業務外支出	98,993	103,258	4,264	6
計	5,377,770	5,346,048	31,722	

- 1 変動貸付料による道路資産貸付料収入等の増による。
- 2 新潟県中越沖地震に伴う有料道路災害復旧事業費補助金の増等による。
- 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 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。
- 5 積算金利と実績金利の差等による。
- 6 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	1,008	839	169	
鉄道業務収入	1,008	839	169	
政府等補助金受入	22	17	6	1
業務外収入	6	8	2	
計	1,037	864	172	
支出				
業務管理費	1,337	968	368	
鉄道施設管理費	1,337	968	368	2
一般管理費	8	6	1	
人件費	3	4	1	
物件費	4	2	2	
業務外支出	1	13	12	3
計	1,345	988	358	

- 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	1,571,234	1,508,368	62,866	
經常費用	1,571,234	1,504,307	66,927	
道路貸付業務費	943,181	894,146	49,035	
助成業務費	2,817	31	2,786	
鉄道施設利用業務費	9,812	8,998	914	
一般管理費	2,047	1,833	214	
人件費	1,053	1,014	39	
経費	993	819	174	
財務費用	608,034	577,589	30,445	
道路資産取得関連費用	5,333	20,950	15,617	
雑損	10	885	875	
臨時損失	0	4,062	4,062	
収益の部	1,890,991	1,908,449	17,458	
經常収益	1,890,991	1,899,736	8,745	
受取貸付料	1,876,724	1,880,613	3,889	
占用料収入	1,665	1,762	97	
連結料収入	2,104	2,081	23	
受取施設利用料	987	870	117	
その他の売上高	0	26	26	
補助金等収益	0	22	22	
資産見返負債戻入	618	1,229	611	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,404	8,450	46	
財務収益	464	4,257	3,793	
雑益	24	426	402	
臨時利益	0	8,712	8,712	
当期純利益	319,757	400,056	80,299	
当期総利益	319,757	400,056	80,299	

【高速道路勘定】

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B - A)	備考
費用の部	1,561,414	1,499,153	62,261	
經常費用	1,561,414	1,495,426	65,988	
道路貸付業務費	943,181	894,146	49,035	1
助成業務費	2,817	31	2,786	
一般管理費	2,040	1,826	214	
人件費	1,050	1,009	41	
経費	989	817	172	
財務費用	608,034	577,589	30,445	2
道路資産取得関連費用	5,333	20,950	15,617	3
雑損	10	885	875	
臨時損失	0	3,727	3,727	4
収益の部	1,881,569	1,897,942	16,373	
經常収益	1,881,569	1,890,362	8,793	
受取貸付料	1,876,724	1,880,613	3,889	5
占用料収入	1,665	1,762	97	
連結料収入	2,104	2,081	23	
その他の売上高	0	2	2	
補助金等収益	0	0	0	
資産見返負債戻入	618	1,229	611	
財務収益	458	4,249	3,791	6
雑益	0	426	426	
臨時利益	0	7,580	7,580	7
当期純利益	320,155	398,789	78,634	
当期総利益	320,155	398,789	78,634	

- 1 除却工事費・減価償却費の減等による。
- 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)の増による。
- 4 固定資産の売却損・固定資産除却損等による。
- 5 変動貸付料の発生による増等による。
- 6 資金の運用に伴う利息の増等による。
- 7 損害賠償金の請求・固定資産売却益等による。

【鉄道勘定】

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B - A)	備考
費用の部	9,820	9,240	580	
經常費用	9,820	8,905	915	
鉄道施設利用業務費	9,812	8,898	914	1
一般管理費	7	6	1	
人件費	3	5	2	
経費	4	2	2	
財務費用	0	0	0	
雑損	0	0	0	
臨時損失	0	335	335	
収益の部	9,421	10,507	1,086	
經常収益	9,421	9,374	47	
受取施設利用料	987	870	117	
その他の売上高	0	24	24	
補助金等収益	0	22	22	
資産見返負債戻入	0	0	0	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,404	8,450	46	
財務収益	6	8	2	
雑益	24	0	24	
臨時利益	0	1,133	1,133	2
当期純利益	399	1,267	1,666	
当期総利益	399	1,267	1,666	

- 1 鉄道施設の減価償却費の減等による。
- 2 鉄道施設の損益外減価償却費計上等による。

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	5,372,945	10,033,584	4,660,639	
業務活動による支出	778,443	745,010	33,433	
管理費支出	158,701	161,801	3,100	
その他支出	619,742	583,210	36,532	
投資活動による支出	0	4,666,813	4,666,813	
財務活動による支出	4,590,506	4,591,486	980	
次期への繰越金	3,996	30,276	26,280	
資金収入	5,372,945	10,033,584	4,660,639	
業務活動による収入	1,975,519	2,010,046	34,527	
投資活動による収入	10,779	4,810,228	4,799,449	
財務活動による収入	3,261,927	3,204,048	57,879	
前期よりの繰越金	124,720	9,263	115,457	

〔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	5,370,085	10,026,959	4,656,874	
業務活動による支出	777,097	744,048	33,049	
管理費支出	157,355	160,839	3,484	1
その他支出	619,742	583,210	36,532	2
投資活動による支出	0	4,661,659	4,661,659	3、7
財務活動による支出	4,590,491	4,591,486	995	
次期への繰越金	2,498	29,767	27,269	
資金収入	5,370,085	10,026,959	4,656,874	
業務活動による収入	1,974,419	2,009,127	34,708	4
投資活動による収入	10,779	4,805,926	4,795,147	5、7
財務活動による収入	3,261,618	3,204,048	57,570	6
前期よりの繰越金	123,269	7,858	115,411	

- 1 資金の貸付による支出の増等による。
- 2 積算金利と実績金利の差等による。
- 3 譲渡性預金の運用(有価証券の取得)による支出の増等による。
- 4 道路資産貸付料収入の増等による。
- 5 譲渡性預金の運用(有価証券の売却)による収入の増等による。
- 6 譲渡性預金の運用による収入の区分振替(財務活動による収入から投資活動による収入へ移動)等による。
- 7 投資活動による収入・支出は、期中に保有している現金預金を譲渡性預金として運用する都度、両建てで計上されるため、金額が過大になっている。

〔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	2,860	6,649	3,789	
業務活動による支出	1,346	986	360	
管理費支出	1,346	986	360	
その他支出	0	0	0	
投資活動による支出	0	5,154	5,154	1、3
財務活動による支出	16	0	16	
次期への繰越金	1,498	509	989	
資金収入	2,860	6,649	3,789	
業務活動による収入	1,099	943	156	
投資活動による収入	0	4,302	4,302	2、3
財務活動による収入	309	0	309	
前期よりの繰越金	1,452	1,405	47	

- 1 譲渡性預金の運用(有価証券の取得)による支出の増等による。
- 2 譲渡性預金の運用(有価証券の売却)による収入の増等による。
- 3 投資活動による収入・支出は、期中に保有している現金預金を譲渡性預金として運用する都度、両建てで計上されるため、金額が過大になっている。

参 考 资 料

資料 1

助成金交付実績（概要）

平成19年度における助成金交付実績(概要)

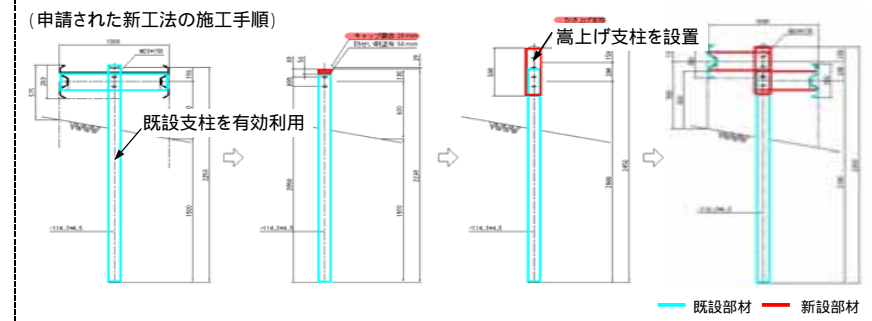
～東日本高速道路(株)が実施した中央分離帯防護柵更新工事(修繕工事)4件について助成金を交付～
 .助成金の交付

認定した経営努力による費用の縮減額の1/2に相当する額を助成金として交付

路線名	区 間	認定した経営努力による費用の縮減額	助成金交付額
東北自動車道 弘前線	栃木県下都賀郡藤岡町大字都賀 ～ 栃木県鹿沼市茂呂	16,010,306 円	8,005,153 円
東北自動車道 弘前線	群馬県館林市楠町 ～ 群馬県館林市大島町	18,182,733 円	9,091,366 円
関越自動車道 上越線	群馬県富岡市内匠 ～ 群馬県安中市松井田町	16,990,074 円	8,495,037 円
関越自動車道 上越線	群馬県藤岡市森 ～ 群馬県富岡市内匠	9,985,506 円	4,992,753 円
(助成金交付額の合計)			30,584,309 円

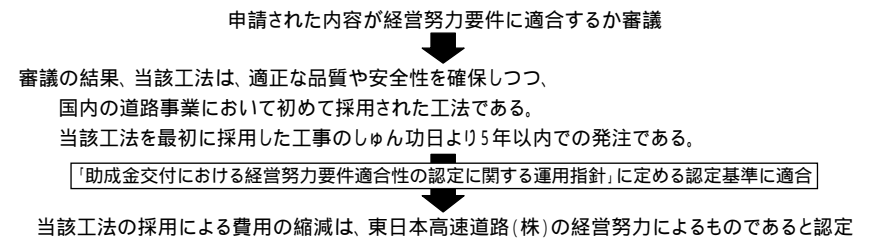
.認定した経営努力の内容

(中央分離帯防護柵更新工事における新工法の採用による費用の縮減)



当該工法の採用により、既設支柱を撤去し新材支柱を打ち込む従来の工法に比べ、
 既設支柱の有効利用に伴う材料費及び施工費の縮減
 光ケーブル損傷事故防止対策工(試掘等)の回避に伴う対策工費の縮減
 車線規制回数の削減に伴う規制費の縮減
 が図られたもの。

(参考) 『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』における審議



債務の返済と財務諸表の関係

資料 2

	(借入設立時)	(借入投資期間)	(借入投資終了後)	(45年目)																								
貸借対照表	<p>負債(未払金、自返債務を除く)及び資本金が償還対象となります。</p> <table border="1"> <tr> <td>借入</td> <td>資本剰余金</td> <td>資本金</td> </tr> <tr> <td>借入</td> <td>資本剰余金</td> <td>資本金</td> </tr> </table>	借入	資本剰余金	資本金	借入	資本剰余金	資本金	<p>会社から資産と債務の新規引受けが行われる。道路資産については減価償却が進み負債については返済が進みます。</p> <p>損益計算書の当期純利益と減価償却費(非現金項目)に相当する額は借入金の返済に充てられますので、貸借対照表ではその額だけ負債が減っていきます。また、当期純利益の額だけの利益剰余金が増えていきます。</p> <table border="1"> <tr> <td>借入</td> <td>資本剰余金</td> <td>資本金</td> </tr> <tr> <td>借入</td> <td>資本剰余金</td> <td>資本金</td> </tr> </table>	借入	資本剰余金	資本金	借入	資本剰余金	資本金	<p>修繕を除き会社からの新たな返済と債務の引受けが発生せず。減価償却と負債の返済が進む一方、利益剰余金が増え上がっていきます。</p> <table border="1"> <tr> <td>借入</td> <td>資本剰余金</td> <td>資本金</td> </tr> <tr> <td>借入</td> <td>資本剰余金</td> <td>資本金</td> </tr> </table>	借入	資本剰余金	資本金	借入	資本剰余金	資本金	<p>45年後には減価償却後の道路資産に見合う剰余金が積み立てられ、資本金に見合う現金が残ります。</p> <table border="1"> <tr> <td>借入</td> <td>資本剰余金</td> <td>資本金</td> </tr> <tr> <td>借入</td> <td>資本剰余金</td> <td>資本金</td> </tr> </table>	借入	資本剰余金	資本金	借入	資本剰余金	資本金
借入	資本剰余金	資本金																										
借入	資本剰余金	資本金																										
借入	資本剰余金	資本金																										
借入	資本剰余金	資本金																										
借入	資本剰余金	資本金																										
借入	資本剰余金	資本金																										
借入	資本剰余金	資本金																										
借入	資本剰余金	資本金																										
損益計算書	<p>収入から全利(財務費用や減価償却費(道路資産貸付業務費)等を差し引いた額が当期純利益となります。</p> <table border="1"> <tr> <td>減価償却費</td> <td>貸付料等の収入</td> </tr> <tr> <td>全 利</td> <td>収入</td> </tr> <tr> <td>当期純利益</td> <td></td> </tr> </table>	減価償却費	貸付料等の収入	全 利	収入	当期純利益		<p>借入投資期間中に発生した当期純利益が、貸借対照表の負債と資本剰余金に反映され、返済に充てられます。</p>	<p>借入投資期間中に発生した当期純利益が、貸借対照表の負債と資本剰余金に反映され、返済に充てられます。</p>	<p>借入投資期間中に発生した当期純利益が、貸借対照表の負債と資本剰余金に反映され、返済に充てられます。</p>																		
減価償却費	貸付料等の収入																											
全 利	収入																											
当期純利益																												

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

合計84人		主な業務	主な業務量の例【19年度】	
総務部 28人	部長	道路管理		
	企画書機			
	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 1件 ・ホームページ更新件数 110件	
管理課 17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 占有許可、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(道路監理役[24時間体制])	・保有貸付延長 9,985km【年度末時点】 うち供用延長 9,157km【年度末時点】 ・占有許可 総件数 14,287件【年度末時点】 年間処理件数 3,329件 占用料徴収件数 6,742件 ・特車許可件数 2,213件 ・通行止め件数 500件	
	経理部 22人	部長	財務・債務返済状況のセグメント情報、契約	
	企画書機			
経理課 9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 5兆3,791億円 ・資産額 42兆0,245億円【年度末時点】 ・債務額 35兆6,124億円【年度末時点】	
	資金課 11人	課長	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 3兆0,930億円(37件) ・債務引受 6,434億円(207件) ・出資金等受入額 1,315億円
	企画部 20人	部長	交通量・料金・貸付料の分析	
企画書機				
	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 1件 ・修繕工事等計画書対象事業 1,718億円(56件) ・無利子貸付計画 600億円(33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 109件
関西業務部 14人	部長	阪神・本四高速道路に係る会社が行う建設・管理		
	企画書機			
	管理課 7人	課長	調査役 阪神・本四高速道路に係る出資地方公共団体・地元金融機関との調整 阪神・本四高速道路に係る総務部関係業務	総務部管理課の業務量に含まれる。
調整課 5人	課長	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	・鉄道施設に係る協定 4件 上記以外の業務は、企画部の業務量に含まれる。	

業務量に関する指標

項目	業務量に関する主要指標		
	平成19年度	平成20年度以降の推移	平成40年度頃まで各年度とも1~3兆円を調達 試算値
高速道路 供用延長	9,157 km (年度未延長)	平成20年度まで毎年増加 (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 10,293 km 協定による	平成32年度頃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62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
債務引受 限度額	6,434 億円 (引受額実績)		
資金調達 金額	3兆0,930 億円		

業務	業務量に関する指標	
	平成19年度	平成20年度以降の推移
道路資産管理及び財務データ管理	9,157 km (年度未延長)	平成20年度まで毎年増加 (平成23年度までは年間100km程度ずつ)
帰属道路資産の確認	6,434 億円 (引受額実績)	平成20年度まで毎年増加 (平成23年度までは年間100km程度ずつ)
道路管理権限の代行	3兆0,930 億円	平成20年度まで毎年増加 (平成23年度までは年間100km程度ずつ)
会社が行う維持管理の確認	3兆0,930 億円	平成20年度まで毎年増加 (平成23年度までは年間100km程度ずつ)
交通量・料金収入・貸付料の分析	3兆0,930 億円	平成20年度まで毎年増加 (平成23年度までは年間100km程度ずつ)
資産帰属に伴う債務引受	3兆0,930 億円	平成20年度まで毎年増加 (平成23年度までは年間100km程度ずつ)
建設コスト縮減(債務引受額縮減)のための助成	3兆0,930 億円	平成20年度まで毎年増加 (平成23年度までは年間100km程度ずつ)
借換資金の調達	3兆0,930 億円	平成20年度まで毎年増加 (平成23年度までは年間100km程度ずつ)

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・債務返済機構の役職員の報酬・給与等について

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

平成19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。
 なお、平成18年度の当機構の業務運営については「順調」との評価を頂いたところで、19年度の役員の特別手当において増額等の措置は行ってありません。

役員報酬基準の改定内容

理事長 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。
 理事長代理
 理事 ・役員本給 約7%引下げ[現任期間中は経過措置]
 監事 ・地域手当 18% 東京都特別区 [経過措置により平成19年中は14%]

2 役員の報酬等の支給状況

役名	平成19年度年間報酬等の総額				就任・退任の状況		前職
	報酬(給与)	賞与(特別手当)	その他(内容)	就任	退任		
理事長	23,465	14,664	6,624	2,053 (地域手当) 124 (通勤手当)			
理事長代理	18,645	11,628	5,244	1,628 (地域手当) 145 (通勤手当)	再任 H19.10.1	H19.9.30	*
理事	16,875	10,530	4,749	1,474 (地域手当) 122 (通勤手当)	再任 H19.10.1	H19.9.30	*
理事	17,058	10,530	4,749	1,474 (地域手当) 305 (通勤手当)	再任 H19.10.1	H19.9.30	*
監事	15,329	9,522	4,294	1,333 (地域手当) 180 (通勤手当)	再任 H19.10.1	H19.9.30	
監事	15,270	9,522	4,294	1,333 (地域手当) 121 (通勤手当)	再任 H19.10.1	H19.9.30	

注:「前職」欄には、役員の前職の種類別に以下の記号を付しています。

退職公務員「*」、役員出向者(国からの出向役員)「」、独立行政法人等の退職者「」、退職公務員でその後独立行政法人等の退職者「*」、該当がない場合は空欄。

3 役員の手当の支給状況(平成19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	業績助成率	摘要	前職
理事長		年 月			該当者なし	
理事長代理		年 月			該当者なし	
理事(2人)		年 月			該当者なし	
監事(2人)		年 月			該当者なし	

注:「前職」欄には、役員の前職の種類別に以下の記号を付しています。

退職公務員「*」、役員出向者(国からの出向役員)「」、独立行政法人等の退職者「」、退職公務員でその後独立行政法人等の退職者「*」、該当がない場合は空欄。

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
 人件費管理の基本方針

当機構に係る中期計画において、「行政改革の重要方針」(H17.12.24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(平成17年度～平成21年度まで)においては、概ね4%を削減することとしております。
 さらに、独立行政法人整理合理化計画(H19.12.24閣議決定)において、本機構は人件費5%以上削減を平成21年度までに前倒し達成し、人件費を抑制することとしております。

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

独立行政法人通則法(以下「通則法」といいます。)第63条第3項の規定に則し、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することに定めることとしております。
 また、給与改定にあたっては、「公務員の給与改定に関する取扱い」(H19.10.30閣議決定)を踏まえ、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なるように改定を行っております。

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項の規定に則し、職員の給与は、その職員の勤務成績を考慮するものとしております。

(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	職員の昇給は、当該期間におけるその者の勤務実績に応じて行う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。具体的な月数の決定にあたっては、人事院勧告で示された月数を参考にしております。

ウ 平成19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19年度は約1%
 ・地域手当 18% 東京都特別区、15% 大阪市
 [経過措置により平成19年度中は14% 東京都特別区、12% 大阪市
 ・扶養手当 子等(3人目以降)を6,000円に改定
 なお、人事院から勧告のあったH19年期末・勤勉手当で引上げ(0.05月)等については実施を見送りました。

2 職員給与の支給状況

職種別支給状況

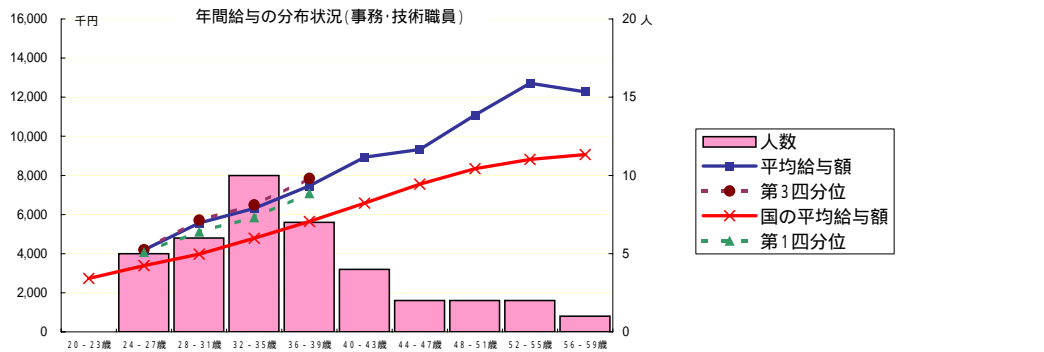
区分	人員	平均年齢	平成19年度の年間給与額(平均)			
			総額	うち所定内	うち通勤手当	うち賞与
常勤職員	人	歳	千円	千円	千円	千円
	39	36.8	7,471	5,430	190	2,041
事務・技術	人	歳	千円	千円	千円	千円
	39	36.8	7,471	5,430	190	2,041

注:平成20年4月1日に在職している者のうち、平成19年度一年間を通じて勤務した常勤職員に関する数値です。

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。

年間給与の分布状況(事務・技術職員)



注: 年齢40～43、44～47、48～51、52～55及び56～59歳の該当者は、4名以下のため、当該個人に関する情報が特定される恐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: 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、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		平均	四分位	
			第1分位	千円		千円	第3分位
代表的職位	人	歳					
本社課長	2	49.0	-	11,729	-		
本社係員	18	31.0	4,591	5,453	6,094		

注: 本社課長職位の該当者は2名以下のため当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから第1・第3分位については表示していません。

職級別在職状況等(平成20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)	39 (12.8%)	5 (2.6%)	1 (2.6%)	12 (30.8%)	10 (25.6%)	6 (15.4%)	2 (5.1%)	3 (7.7%)
年齢(最高-最低)		27～25	-	45～29	36～32	51～39	-	56～53
所定内給与年額(最高-最低)		3,320～2,893	-	5,034～3,699	5,595～4,275	7,658～5,754	-	9,423～8,490
年間給与額(最高-最低)		4,591～3,959	-	6,971～5,130	7,843～5,928	10,412～7,986	-	13,395～12,040

注: 2等級及び6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恐れがあることから、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。

賞与(平成19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)	57.8	61.5	59.7
	査定支給分(勤勉相当)(平均)	42.2	38.5	40.3
	最高-最低	42.5～41.9	38.8～38.2	40.5～40.0
一般職員	一律支給分(期末相当)	66.7	68.8	67.8
	査定支給分(勤勉相当)(平均)	33.3	31.2	32.2
	最高-最低	36.0～31.2	36.0～28.4	34.9～29.8

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))

133.3

対他法人(事務・技術職員)

122.8

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

事務・技術職員							
項目	内容						
指数の状況	対国家公務員 133.3 <table border="1"> <tr> <td>参考</td> <td>地域勘案 120.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>学歴勘案 130.7</td> </tr> <tr> <td></td> <td>地域・学歴勘案 118.1</td> </tr> </table>	参考	地域勘案 120.3		学歴勘案 130.7		地域・学歴勘案 118.1
参考	地域勘案 120.3						
	学歴勘案 130.7						
	地域・学歴勘案 118.1						
国に比べて給与水準が高くなっている定量的な理由	<p>高速道路機構は、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・財務部門などの専門性の高い統括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が、給与水準を高める要因となっているものと考えられます。</p> <p>(1)勤務地による差異 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% 地域手当18%以上の支給地(東京都特別区)に勤務する者の占める割合 機構:92% 国(行一):26%</p> <p>(2)職員の学歴構成による差異 大卒以上の者の占める割合 機構:77% 国(行一):48%</p> <p>(3)役職者(役職手当支給対象者)の割合による差異 役職手当(8%以上)の支給対象者の割合 機構:28% 国(行一):22% 役職手当(20%以上)の支給対象者の割合 機構:13% 国(行一):3%</p> <p>(4)当機構には現場組織はなく、企業で言えば本社の企画・財務部門やホールディングカンパニーのように専門性の高い統括業務に特化した組織であること。</p> <p>(5)当機構は、定型業務については職員ではなくアウトソーシングによる業務遂行を基本としており、仮に、アウトソーシングしている派遣職員を職員とみなして試算すれば、対国家公務員指数は5ポイント程度下がると見込まれます。</p> <p>国(行一)の割合については、「平成19年国家公務員給与等実態調査」による。</p>						
給与水準の適切性の検証	<p>【支出予算総額に占める国の財政支出額及び給与等支給総額の割合】 支出予算総額(平成19年度予算) 53,791億円 (10.0%) 国の財政支出額(政府出資金、補助金) 791億円 (1.47%) 給与、報酬等支給総額 9億円 (0.02%)</p> <p>【累積欠損額について】 累積欠損額 無し(平成18年度決算)</p> <p>【給与水準】 勤務地が東京、大阪に限定され役職員全員が地域手当支給対象であること、職員は専門性の高い業務に従事し大卒割合が高いこと等から給与水準が高いものとなっております。機構としては、国民に理解の得られる給与水準とするため、平成19年度においては総務部担当部長の廃止など組織見直し等を実施し、対国家公務員指数は前年度比 5.8となっております。</p>						
講ずる措置	<p>当機構は、平成17年10月の設立以来、民間で言えば本社の企画・財務部門に相当する組織として、即戦力となる優秀な人材の出向を得て、業務体制の確立に努めてきたところですが、設立以来約3年近くを経過し、業務ノウハウの蓄積も図られてきております。</p> <p>こうした状況を踏まえ、組織体制については、平成19年度には、総務部担当部長及び関西業務部資金課を廃止などの措置を講じてきたところですが、引き続きスタッフ管理職の見直しを含む管理職の削減などを進めてまいります。</p> <p>さらに今後は、人員配置については、これまでに蓄積したノウハウを活かしながら、専門職的な人材に任せることができる部分は任せる、若返りを図る、出向を通じ幅広い人材の確保を図るなど、適材適所の人員配置を進めてまいります。</p> <p>平成22年度における対国家公務員指数については、年齢勘案で116程度、年齢・地域・学歴勘案で106程度まで引下げることを見込んでおります。</p>						

総人件費について

区分	当年度 (平成19年度)	前年度 (平成18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	千円 884,740	千円 923,771	千円 (%) 39,031 (4.2)	千円 (%) ()
退職手当支給額	千円 0	千円 0	千円 (%) 0 (0)	千円 (%) ()
非常勤役員等給与	千円 27,760	千円 27,736	千円 (%) 24 (0.1)	千円 (%) ()
福利厚生費	千円 131,617	千円 133,760	千円 (%) 2,143 (1.6)	千円 (%) ()
最広義人件費	千円 1,044,117	千円 1,085,267	千円 (%) 41,150 (3.8)	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、中期目標期間開始時(平成17年度)からの増減については、算定期間が異なり比較することが出来ないことから「-」と表示しております。

総人件費について参考となる事項

人件費削減の取組状況

- a「給与、報酬等支給総額」対前年度比 4.2%
 総務担当部長及び関西業務部資金課を廃止
 人事院から勧告のあったH19年期末・勤勉手当引上げ(0.05ヶ月)の実施見送り
 子等にかかる扶養手当増(6,000円 6,500円)実施時期を先送り
- b「最広義人件費」対前年度比 3.8%
 上記取組みに伴う法定福利費(社会保険等)の減

行革推進法、「行政改革の重要方針」(H17.12.24閣議決定)による人件費削減の取組の状況

- 中期目標
 人件費については、「行政改革の重要方針」(H17.12.24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、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。
- 中期計画
 ・人件費に関する指標
 「行政改革の重要方針」(H17.12.24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(平成17~21年度まで)においては、概ね4%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。
- 人件費削減の取組進捗状況
 平成19年度給与、報酬等支給総額について、基準年度から 6.5%と中期目標より前倒しで4%以上の削減を達成しております。
- さらに独立行政法人整理合理化計画(H19.12.24閣議決定)において、人件費5%削減を平成21年度までに前倒し達成を図り、人件費を抑制することとしております。

総人件費改革の取組状況

年 度	基準年度 (平成17年 度)	平成18 年度	平成19 年度	平成20 年度	平成21 年度	平成22 年度
給与、報酬等支給総額 (千円)	946,338	923,771	884,740			
人件費削減率 (%)		2.4%	6.5%			
人件費削減率(補正值) (%)		2.4%	7.2%			

注: 基準年度である平成17年度における給与、報酬等支給総額については、下半期の支払実績
468,132千円を標準的な年間支給額に換算しております。

法人が必要と認める事項

特に無し

資料5

契約状況等

契約状況

	H18					H19				
	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	(6) 6	(3.0%) 2.4%	(27,451) 27,451	(3.7%) 0.3%	(70.9%) 70.9%	(22) 22	(9.3%) 7.7%	(232,173) 232,173	(23.4%) 1.8%	(85.4%) 85.4%
指名競争入札	(0) 23	(0.0%) 9.2%	(0) 3,624,012	(0.0%) 37.1%	(-) 34.9%	(0) 26	(0.0%) 9.1%	(0) 5,578,150	(0.0%) 42.8%	(-) 95.2%
企画競争等	(3) 3	(1.5%) 1.2%	(82,121) 82,121	(10.9%) 0.8%	(100.0%) 100.0%	(16) 22	(6.8%) 7.7%	(305,687) 2,094,057	(30.9%) 16.1%	(98.7%) 98.7%
少額随意契約(注1)	(138) 138	(68.0%) 55.2%	(27,711) 27,711	(3.7%) 0.3%	(-) -	(167) -	(70.5%) 58.2%	(24,021) 24,021	(2.4%) 0.2%	(-) -
上記以外の随意契約	(56) 80	(27.6%) 32.0%	(614,652) 5,998,527	(81.7%) 61.5%	(99.3%) 99.3%	(32) 50	(13.5%) 17.4%	(428,368) 5,103,388	(43.3%) 39.2%	(97.8%) 97.8%
合計	(203) 250	(100.0%) 100.0%	(751,935) 9,759,822	(100.0%) 100.0%	(95.4%) 94.0%	(237) 287	(100.0%) 100.0%	(990,248) 13,031,789	(100.0%) 100.0%	(92.3%) 92.3%

()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を除いた数値。

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)

H19年度における改善措置

- ・不動産登記業務について、随意契約から一般競争入札に移行(13件)
- ・複写機賃貸について、随意契約から一般競争入札に移行(1件)
- ・調査業務について、企画競争及び公募手続きの拡大(13件)
- ・債券発行に係る引受並びに募集取扱契約について、随意契約から公募手続きに移行(6件)

平成19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
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。
情報システム関係	5	情報通信業務、システム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。
情報提供業務関係	7	特定の情報を得る業務であり、代替性がないため随意契約としたもの。
長期継続契約	2	後納郵便利用料、電話料。
債券発行関係	18	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。
その他	11	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。
合計	50	

なお、平成20年度以降についても、平成19事業年度監査意見において「平成19年12月21日に策定した「随意契約見直し計画」を着実に実施するなど随意契約の適正化を引き続き推進する必要がある。また、新たに発生する契約を締結する際は、「随意契約見直し計画」の趣旨を踏まえ、随意契約によることが真にやむを得ないものを除き、一般競争入札等を採用する必要がある。」とされたことを踏まえ、引き続き「随意契約見直し計画」に基づき契約手続を実施する。