

平成20年度業務実績報告書

平成21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20年度の業務の概況	1
平成20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	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	18
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	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	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	30
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	32
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	34
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	40
3 収支計画	40
4 資金計画	40
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	42
参考資料	55
資料1 高速道路利便増進事業について	57
資料2 助成金交付実績（概要）	63
資料3 債務の返済と財務諸表の関係	67
資料4 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務	71
資料5 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	75
資料6 契約状況等	85

平成 2 0 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。

これらの役割を踏まえ、平成20年度は、以下のとおり業務を実施した。

1．平成20年度の業務の概況

（1）高速道路利便増進事業

高速道路利便増進事業は、高速道路の有効活用・機能強化を図るため、高速道路料金の引下げ及びスマートインターチェンジの追加整備を行うものである。

同事業は、政府が決定した「安心実現のための緊急総合対策（平成20年8月）」、「生活対策（平成20年10月）」及びこれに合わせて国土交通省が示した「高速道路の有効活用・機能強化の進め方（平成21年1月）」を受け、ホームページ等を通じた国民への2回の意見募集結果も踏まえ、機構と高速道路会社が共同で計画を作成し、国土交通大臣の同意を得て実施した。

[参考資料：資料1] 高速道路利便増進事業について

計画の具体的な内容としては、高速道路料金の引下げについては、平日深夜や休日昼間の料金の5割引などを10年間実施するとともに、地方部の高速道路においては、料金上限を1,000円とする休日特別割引や平日の全時間帯割引（3～5割引）などを2年間実施することとし、平成20年度において総額510億円の高速道路料金を引き下げることにした。また、スマートインターチェンジの整備については、全国約200箇所の追加整備を行うことにした。

本事業の実施のため、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（平成20年5月改正）に基づき、平成21年3月に3兆円の債務（金利支払債務を含む。）を国に承継し、高速道路貸付料の減額等の措置を講じた。

（2）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20年度の交通量は、経済情勢の悪化や各種割引施策の実施による影響もある中、前年度の交通量の96.8%～102.4%となり、料金収入は計画を1,059億円（4.2%）下回り、貸付料収入は計画を820億円下回る1兆8,624億円となったが、一般管理費や金利コスト等は計画を902億円下回った。平成20年度末時点における有利子債務残高は、債務引受額の累計が計画を3,886億円下回ったことなどから、30兆6,840億円となり、計画（31兆1,175億円）を4,335億円下回った。

なお、那覇空港自動車道（南風原道路）については、平成21年3月27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を軽減し、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、総額2兆9,296億円の資金を調達した。このうち、政府保証債については20年債及び30年債を2,601億円、財投機関債については、国内債券市場初となるディープ・ディスカウント債を発行する等、資金調達の多様化に努め、20年以上の超長期債を3,579億円調達した。この結果、平成20年度に調達した資金の平均コストは1.76%（応募者利回りの平均）で、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 20 年度の調達コスト 3.5%（10 年債の発行者利回り）を下回った。

適正かつ効率的な業務運営を図るため、管理職配置の見直し、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た。また、平成 19 年 12 月に策定した「随意契約見直し計画」の趣旨を踏まえ、契約手続を適切に実施し、事務所の賃借など随意契約によることが真にやむを得ないものを除き、全て一般競争入札等の競争性のある契約形態に移行した。

高速道路会社の経営努力を助長するための助成については、平成 20 年度において、工事の途中段階における認定を含む 27 件に対して、会社の経営努力要件適合性の認定を行った。なお、平成 20 年度末までに認定した案件で、工事が完了した 6 件について、約 9 千万円の助成金を交付した。

（3）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、東海北陸自動車道（飛騨清見～白川郷）の開通など計 88.5km の新規供用と、平成 21 年 3 月の南風原道路 5.1 km の無料開放により、年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,241 km、新設区間を合わせた総延長は 9,988km 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の審議を行った。

（4）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 19 年度決算の公表に合わせて、債務返済の計画と実績の対比及び差異の理由、セグメント情報等、高速道路事業関連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 2008」を発行・配布した。

また、ホームページについては、平成 20 年 4 月 1 日から画面の構成をリニューアルし、使いやすさの向上を図るとともに、提供する情報内容の充実に努めた。

さらに、高速道路利便増進事業に伴う料金引下げの計画作成にあたっては、高速道路会社と共同して意見募集用専用ホームページを開設し、多くのご意見をいただいた。高速道路料金引下げの実施にあたっては、案内ページを設け、多くのアクセスをいただいた。

この結果、ホームページのアクセス件数（トップページ）は、機構設立後 1 年間の件数に比べ、71%増加した。

平成 20 年度における業務の概況は以上のとおりである。平成 21 年度は、当機構の現中期計画の最終年度となる。今後も、より一層の業務の効率化を図るとともに、最新の全国交通需要推計や昨今の社会経済情勢の変化を踏まえ、債務の確実な返済に向けて、適切に対応していく。

2. 平成 19 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

平成 19 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、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
<p>・高速道路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、新たな技術開発、環境施策等を促すため、機構として引き続き積極的な取り組みを期待したい。</p>	<p>・高速道路会社の経営努力を助長するための助成については、「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」で審議し、27 件の案件に対して、会社の経営努力要件適合性を認定した。</p> <p>また、制度運用の工夫として、工事の途中段階においても経営努力要件適合性を認定することとした結果、申請件数は大幅に増加した。平成 20 年度に経営努力要件適合性を認定した 27 件のうち 25 件はこの方式によるものであり、平成 21 年度審議案件としても 34 件の申請があった。今後継続的に審議していく。</p> <p>・高速道路会社と共同して料金割引を含む高速道路利便増進事業に関する計画を作成した。</p> <p>・各高速道路会社において、環境報告書、CSR 報告書が作成・公表されたことから、これらについて機構ホームページを通じて周知を図った。</p> <p>・民間企業における環境施策の取り組み状況を調査し、パンフレットを作成し、各高速道路会社への情報提供を図った。</p>
<p>・「随意契約見直し計画」の趣旨を踏まえ、随意契約によるものが真にやむを得ないものを除き、一般競争入札等を採用し、引き続き、随意契約の適正化の推進に努める必要がある。</p>	<p>・「随意契約見直し計画（19 年 12 月 21 日）」の趣旨を踏まえ、契約手続を適切に実施し、事務所の賃借など随意契約によるものが真にやむを得ないものを除き、全て一般競争入札等の競争性のある契約形態に移行した。</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、適材適所の人員配置を進める等、引き続き改善の努力を求めたい。</p>	<p>・当機構の人件費については、「行政改革の重要方針」を踏まえ、18 年度から 22 年度までの 5 年間に於いて、5 %以上削減するよう取り組んできたところであり、20 年度は、17 年度の年間換算額（実績ベース）と比較して 10.6%削減した。</p> <p>・効率的な運営に資する組織のあり方について検討を行い、管理職一部見直し（経理部企画審議役（部長級）を調査役（課長級）に振替え）を行うなど（6 月実施）、適材適所の人員配置に努めた。</p>
<p>・情報公開にあたっては、今後も、国民の理解と支持を得ていくため、利用者にとって価値のある情報をわかりやすく提供する等、公開内容の充実を図り、より積極的な公開を期待したい。</p>	<p>・20 年 4 月 1 日にホームページをリニューアルし、使いやすさの向上を図るとともに、提供する情報内容の充実に努めた。</p> <p>・20 年 8 月 7 日に 19 事業年度決算発表に合わせて開示する高速道路事業関連情報について記者発表し、積極的な情報公開に努めた。</p> <p>・20 年 11 月にこれまで開示してきた情報を一冊に取りまとめた「高速道路機構ファクトブック 2008」を作成し、高速道路事業の全体像を出来るだけ分かりやすく提供することに努めた。</p>

平成 2 0 年度業務実績

中期目標	中期計画	平成20年度計画
中期目標の期間		
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。		
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
<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>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>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>また、独立行政法人整理合理化計画(平成19年12月24日閣議決定。以下「整理合理化計画」という。)において、現在、経過的に東京都に置かれている主たる事務所の神奈川県への早期移転について、国の行政機能等の地方への早期移転の実現、機構における金融関連業務のノウハウの蓄積、賃料負担軽減を含む経済合理性等の観点から総合的に勘案しつつ、現中期目標期間終了時までには検討するとされたことを踏まえ、検討を進める。</p>
2 業務リスクの管理	<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>
会社との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見通しについて十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、	会社との協定の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保さ	〔平成18年3月31日に会社との協定は締結済み〕

平成20年度計画 - 1

【年度計画 - 1における目標設定の考え方】

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ことが必要である。

【平成20年度における取組み】

平成20年度においては、幹部連絡会、部課長会議の開催などにより、各部の連携強化を図り、機動的な組織運営を行うとともに、各部においても、定例の部・課内の連絡会に加えて、東京と関西の関係部署間の打合せ等を実施した。また、機構内の情報・知識等の共有と継承について、事例や課題等を確認し、より効率的・効果的な共有・蓄積の参考とした。

主たる事務所の早期移転については、独立行政法人整理合理化計画を踏まえ、検討に着手した。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

【年度計画 - 2における目標設定の考え方】

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が多様化などの措置を講じる必要がある。

中期目標	中期計画	平成20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>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>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>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ときは、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>	<p>平成18年3月31日付けで締結した協定（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「機構の収支予算の明細」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ときは、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20年度の業務の実績

平成20年度計画 - 2 -

【平成20年度における取組み】

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、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。平成20年度においては、交通量及び料金収入は本州四国連絡高速道路（株）を除き、各会社とも前年度を下回った（交通量：対前年度比96.8%～102.4%、料金収入：対計画比95.8%）。金利コストについては、支払利息が計画額6,459億円に対して実績額5,425億円になり、いずれも計画額を下回った。

なお、平成20年11月に国土交通省が発表した最新の全国交通量推計や金利動向を踏まえ、協定の変更を含めた検討に着手した。

各高速道路会社の交通量（平均利用台数（千台/日））

	平成19年度		平成20年度		対前年度比
東日本高速道路（株）	2,450	1	2,397	1	97.8%
中日本高速道路（株）	1,689	1	1,680	1	99.4%
西日本高速道路（株）	2,331	1	2,294	1	98.4%
首都高速道路（株）	1,147	2	1,115	2	97.2%
阪神高速道路（株）	900	2	871	2	96.8%
本州四国連絡高速道路（株）	38	3	39	3	102.4%

- 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

会社の料金収入の計画と実績の対比

	平成20年度計画	平成20年度実績	対計画比
会社の料金収入	25,064億円	24,005億円	1,059億円（4.2%）

支払利息の計画と実績の対比

	平成20年度計画	平成20年度実績	対計画比
支払利息	6,459億円	5,425億円	1,034億円（16.0%）

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

- 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、交通量等の最新の需要推計や昨今の金利動向などを基礎に検討し、協定の変更など適切な措置を講ずる。
- 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20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額と比較して4%を上回る削減を達成すること。</p>	<p>3 業務コストの縮減</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</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年間当たり経費に換算した額（実績ベース）と比較して3%</p>

平成 20 年度の業務の実績

平成 20 年度計画 - 2 -

【平成 20 年度における取組み】

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 2 兆 9,296 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、政府保証債の発行を通じて、総額 2 兆 3,817 億円（20 年債及び 30 年債 2,601 億円を含む。）調達するとともに、財投機関債については、資本市場の混乱が続く中、国内債券市場初となるデューブ・ディスカウント債を発行する等、資金調達の多様化に努め 5,479 億円調達した。
3. この結果、平成 20 年度に調達した資金の平均コストは 1.76%（応募者利回りの平均）となり、償還計画において設定している平成 20 年度の調達コスト 3.5%（10 年債の発行者利回り）を下回った。

平成 20 年度外部資金調達実績（概要）

調達手段	年限	発行回数	調達額（計）	利率（平均）
政府保証債	10 年	12 回	2 兆 1,215 億円	1.58%
	20 年	6 回	1,803 億円	2.16%
	30 年	4 回	799 億円	2.38%
	計	22 回	2 兆 3,817 億円	1.65%
財投機関債	10 年	6 回	1,899 億円	1.69%
	20 年	4 回	1,898 億円	2.38%
	30 年	1 回	583 億円	2.51%
	40 年	2 回	1,098 億円	2.89%
	計	13 回	5,479 億円	2.26%
合計		35 回	2 兆 9,296 億円	1.76%

参考：金利の低減効果

平成 20 年度に調達した資金の累計支払利息を、償還計画において設定している調達コスト（10 年債の発行者利回り：平成 20 年度 3.5%、平成 21 年度以降 4.0%）で調達した場合の累計支払利息と比較すると、6,402 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 2,065 億円である。

【中期目標達成に向けた平成 21 年度の見通し】

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に努める。

平成 20 年度計画 - 3

【年度計画 - 3 における目標値設定の考え方】

債務返済を確実にを行うため、業務運営全体の効率化を推進し、業務コストを縮減することは不可欠である。

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 20 年度の目標値は、平成 17 年度の年間換算額と比較して 3% を上回る削減を行う。

【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 の活用等により業務運営の効率化を図った。
2. 平成 20 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

中期目標	中期計画	平成20年度計画
	と比較して4%を上回る削減を行う。	を上回る削減を行う。
<p>4 積極的な情報公開</p> <p>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。</p> <p>また、広く国民に効率的かつ効果的に情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用すること。</p>	<p>4 積極的な情報公開</p> <p>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。</p> <hr/> <p>財務内容の公開</p> <p>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。</p> <p>また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。</p> <hr/> <p>資産の保有及び貸付状況の公開</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</p>	<p>4 積極的な情報公開</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <hr/> <p>財務内容の公開</p> <p>財務諸表等を公開する。</p> <p>その際、セグメント情報もホームページに掲載する。</p> <p>また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。</p> <hr/> <p>資産の保有及び貸付状況の公開</p> <p>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。</p>

平成20年度の業務の実績

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、予算額3,003百万円に対して実績額2,758百万円に、一般管理費は、予算額2,065百万円に対して実績額1,637百万円になり、いずれも予算額を下回った。

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23.5%（調査研究費を除くと13.1%）の低減が図られた。

【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20年度計画 -4-

【平成20年度における取組み】

1. 平成19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平成21年度の見通し】

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20年度計画 -4-

【平成20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平成21年度の見通し】

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

中期目標	中期計画	平成20年度計画
	<p>て、国民に提供できる環境を整備する。</p>	
	<p>債務の返済状況の公開 債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。</p>	<p>債務の返済状況の公開 機構の収支予算の明細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。</p>
	<p>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>（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。）</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>費用の縮減状況の公開 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。</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>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。また、ホームページをその他重要な情報の提供手段として位置付け、内容を充実し、利用者にとって価値のある情報</p>	<p>ホームページ等の充実 上記から の情報提供に当たっては、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載する。また、ホームページを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をわか</p>

平成20年度の業務の実績

況の変更の都度、更新する。

平成20年度計画 - 4 -

【平成20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19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平成21年度の見通し】

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20年度計画 - 4 -

【平成20年度における取組み】

1. 平成19年度に完了した事業については、コスト縮減額とその理由を、継続中の事業については、各事業の債務引受限度額と債務引受額の差額の理由を公表した。
2. 会社の協力を得て、平成19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。
3. 会社の経営努力の内容については、「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」終了後に、その都度ホームページにて公表した。併せて、助成金の交付額についても、ホームページにて公表した。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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20年度計画 - 4 -

【平成20年度における取組み】

平成19年度業務実績評価調書、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平成21年度の見通し】

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20年度計画 - 4 -

【平成20年度における取組み】

1. 平成20年度計画 - 4 - から の情報提供については、各事務所に据え置いて閲覧及びホームページへの掲載により行った。
2. ホームページをリニューアルし、使いやすさの向上を図るとともに、引き続き、機構の「高架下利用等審議会」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、

中期目標	中期計画	平成20年度計画
	<p>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>りやすく提供する。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>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、情報をわかりやすく提供する。</p>

平成 20 年度の業務の実績

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など、内容の充実に努め、英語版についても、迅速な更新を図った。

3. 「高速道路利便増進事業に関する計画」を作成するにあたり、高速道路会社と共同して意見募集専用ホームページを設置し、9月9日～22日の14日間で90,485件、1月16日～25日の10日間で20,043件のアクセスを得た。
4. 3月13日に「料金の引下げの実施について」記者発表を行い、各高速道路会社の料金検索システムや問い合わせ先、さらに料金引下げにあわせた各地の取組みなど料金引下げに関する情報が一覧できるようにホームページに掲載し、当該ページについて13日～31日の19日間で609,062件のアクセスを得た。
5. この結果、機構ホームページ（トップページ）への平成20年度のアクセス件数は、上記のリニューアルの効果や内容の充実、更に「料金の引下げの実施について」の情報を機構のホームページ内に掲載した効果等により、中期目標期間開始後1年間と対比して71%増と大幅に増加した。

ホームページのアクセス件数（トップページ）

	H17.10～H18.9	H20年度	増加率
アクセス件数	119,474	204,156	71%

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

平成20年度計画 - 4 -

【平成20年度における取組み】

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19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2008」及びその英語版並びに平成19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19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2008」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. JICA等の研修プログラムにおいて、英語パンフレット等を用い、機構業務について説明を行なうなど情報提供を図った。
4. 高速道路利便増進事業に伴う新たな料金を周知するため、機構ホームページに料金引下げの内容を紹介し、料金検索が可能なコーナーを設置した。また、料金引下げのパンフレット（「休日編」、「平日編」）を作成し、地方整備局を通し各都道府県等に配布した。あわせて旅行会社やレンタカー会社に対し、説明会を行った。
5. 欧米の有料道路制度に関する調査研究を実施して以下の報告書を発行し、有識者及び関係機関への配布を行った。
 - 「欧州の有料道路制度等に関する調査報告書」
 - 「欧州の有料道路制度等に関する調査報告書」
 - 「米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告書」
 - 「マドリッド工科大学バサロ教授講演会報告書」

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

中期目標	中期計画	平成20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>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>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>
<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>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>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。 また、会社と共同して、高速道路利便増進事業に関する計画を作成する。</p>

平成20年度の業務の実績

平成20年度計画 - 5

【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。

【平成20年度における取組み】

1. 平成19年度の業務については、平成19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書と合わせてホームページで公表した。
2. 平成20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19年度業務実績評価調書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21年3月にホームページで公表した。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

平成21年度業務については、平成20年度業務の自己評価を踏まえるとともに、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。

【平成20年度における取組み】

1. 協定の変更

新たな事業の追加及び変更に対応するため、下記に係る協定及び業務実施計画を変更した。

- ・横浜市道高速横浜環状北線の都市計画の変更（生麦JCTのコンパクト化）
- ・ICの追加（東海環状自動車道西関IC）及びスマートICのフル化等（双葉スマートIC、長崎バイパスなどETC整備に伴うETC割引導入、併せて回数券廃止）
- ・箱根新道、南風原道路の償還日の変更等
- ・「高速道路利便増進事業」の導入
- ・社会実験中のスマートICの本格導入等

2. 高速道路利便増進事業に関する計画の作成

高速道路利便増進事業は、高速道路の有効活用・機能強化を図るため、高速道路料金の引下げ及びスマートインターチェンジの追加整備を行うものである。

同事業は、政府が決定した「安心実現のための緊急総合対策（平成20年8月）」、「生活対策（平成20年10月）」及びこれに合わせて国土交通省が示した「高速道路の有効活用・機能強化の進め方（平成21年1月）」を受け、ホームページ等を通じた国民への2回の意見募集結果も踏まえ、機構と高速道路会社が共同で計画を作成し、国土交通大臣の同意を得て実施した。

[参考資料：資料1]高速道路利便増進事業について

計画の具体的な内容としては、高速道路料金の引下げについては、平日深夜や休日昼間の料金の5割引などを10年間実施するとともに、地方部の高速道路においては、料金の上限を1,000円とする休日特別割引や平日の全時間帯割引（3～5割引）などを2年間実施することとし、平成20年度において総額510億円の高速道路料金を引き下げることにした。また、スマートインターチェンジの整備については、全国約200箇所の追加整備を行うことにした。

本事業の実施のため、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（平成20年5月改正）に基づき、平成21年3月に3兆円の債務（金利支払債務を含む。）を国に承継し、高速道路貸付料の減額等の措置を講じた。

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け</p>	<p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け</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、必要に応じて実地に確認を行う。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>
<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>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 会社と締結する協定においては、次のとおりとする。</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>

平成 20 年度の業務の実績

【年度計画 - 1 における目標設定の考え方】

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。

平成 20 年度計画 - 1 -

【平成 20 年度における取組み】

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 88.5km の増、那覇空港自動車道（南風原道路）の無料開放による 5.1km の減があった結果、9,241km となり、新設区間を合わせた総延長は 9,988km 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。

道路資産保有及び貸付状況(平成 21 年 3 月 31 日時点)

(単位：km)

	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	9,988	3,752	2,033	3,453	312	265	173
うち供用区間	9,241	3,483	1,751	3,297	295	242	173
うち新設区間	747	270	282	156	17	23	0

端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【中期目標達成に向けた平成 21 年度の見通し】

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。

平成 20 年度計画 - 1 -

【平成 20 年度における取組み】

平成 19 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。

【中期目標達成に向けた平成 21 年度の見通し】

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。

【年度計画 - 2 における目標設定の考え方】

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。

平成 20 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、31.1 兆円に減少させる。

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<p>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。</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。</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>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</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31.3兆円に減少させる。</p> <p>なお、期末時点の有利子債務残高には、高速道路利便増進事業のため平成20年度に一般会計に承継された債務を反映させている。</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</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、機構の収支予算の明細を踏まえ、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20年度末時点において31.1兆円に減少させる。</p> <p>なお、期末時点の有利子債務残高には、高速道路利便増進事業のため平成20年度に一般会計に承継された債務を反映させている。</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20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20年度末における機構の債務の残高が民</p>

平成20年度の業務の実績

【平成20年度における取組み】

新たな事業の追加等に対応するため、あらためて貸付料の算出を行い、協定及び業務実施計画について所要の変更を行った。

- ・ IC の追加（東海環状自動車道西関 IC）
- ・ 箱根新道、南風原道路の償還日の変更等
- ・ 「高速道路利便増進事業」の導入

平成20年度計画 - 2 -

【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む。）】

1. 貸付料収入は計画を820億円下回る1兆8,624億円となったが、一般管理費や金利コスト等は計画を902億円下回った。平成20年度末時点における有利子債務残高は、債務引受額の累計が計画を3,886億円下回ったことなどから、30兆6,840億円となり、計画を4,335億円下回った。

平成20年度末未償還残高

償還計画における計画値と平成20年度決算に基づく実績値との対比

単位：億円

	計画値	実績値	差額
未償還残高	366,206	361,592	4,613
債務残高	317,563	313,248	4,315
有利子借入金	311,175	306,840	4,335
社会資本借入金	4,042	4,061	19
無利子借入金	2,347	2,347	0
出資金	48,642	48,344	298

1 高速道路利便増進事業等に伴う協定変更を反映させている。

2 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。)

参考：民営化時点（平成17年度期首）、平成18年度末及び平成19年度末未償還残高 単位：億円

	民営化時点 (平成17年度期首)	平成18年度末	平成19年度末
未償還残高	425,891	404,893	397,806
債務残高	382,179	359,137	350,734
有利子借入金	374,380	352,296	343,673
社会資本借入金	5,194	4,236	4,541
無利子借入金	2,605	2,605	2,521
出資金	43,712	45,757	47,072

2. 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20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。

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<p>債務の総額を極力上回らないよう努めること。</p> <p>3) 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額(法第12条第1項第5号又は第6号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用に係るものを除く。)は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路(法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。)にあっては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること。</p> <p>5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあっては、業務実施計画(法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。)の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること。</p>	<p>債務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>償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</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 20 年度の業務の実績

機構の有利子債務残高の道路別内訳

	民营化時点の承継債務の総額	平成 20 年度末残高
高速自動車国道	22.3 兆円	17.7 兆円
本州四国連絡高速道路	2.0 兆円	1.6 兆円
首都高速道路	4.4 兆円	3.9 兆円
阪神高速道路	3.7 兆円	3.2 兆円
その他の高速道路	4.9 兆円	4.2 兆円

- 3 . 平成 19 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。

平成 20 年度計画 - 2 -

【平成 20 年度における取組み】

- 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 820 億円減額となり、1 兆 8,624 億円となった。占用料その他の収入については、国で定めた占用料等の基準に基づき徴収を行い、占用料収入は 15 億円、連結料収入は 22 億円となった。
- 2 . 平成 20 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20年度計画
	<p>済を図る。</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、債務の管理を適切に実施すること。</p>	<p>金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。</p> <p>なお、暫定期間内においても、1)2) 及び について留意し、債務の管理等を適切に実施する。</p>	<p>機構の収支予算の明細を踏まえ、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>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>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>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>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>〔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>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>〔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>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>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</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</p>

平成20年度の業務の実績

3. 損害賠償請求

日本道路公団発注の情報板工事の入札談合に係る損害賠償請求

平成20年3月28日に談合事業者(3社)に対して損害賠償請求を行い、4月に2社から受領したが、残り1社が支払いを拒否したため、9月19日に上記3社に対して残り1社受注分に係る損害賠償請求訴訟を提起した。

(損害額(元本)約19億円のうち、3月末時点の入金額(元本)は約12億円。)

日本道路公団発注の鋼橋上部工工事の入札談合に係る損害賠償請求

6月24日に談合事業者57社(分割後の会社も含む。)7月24日に談合事業者と連帯して賠償責任を負う旧日本道路公団の元役員2名及び談合事業者の元社員2名に対し損害賠償請求を行った。

一部の談合事業者からは入金があったが、12月19日に入金見込みのない工事23件に係る談合事業者を相手とした損害賠償請求訴訟を東京高裁に提起すると同時に、旧日本道路公団の元役員、談合事業者及びその元社員を相手とした損害賠償請求訴訟を東京地裁に提起した。

(損害額(元本)約54億円のうち、3月末時点の入金額(元本)は約40億円。)

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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20年度計画 - 2 -

【平成20年度における取組み】

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20年度の交通量及び料金収入は本州四国連絡高速道路(株)を除き、各会社とも前年度を下回るが、(交通量:対前年度比96.8%~102.4%、料金収入:対計画比95.8%)金利コストが計画を下回ることなど、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平成21年度の見通し】

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20年度計画 - 3 -

【平成20年度における取組み】

1. 東海環状自動車道西関ICの追加に伴い、協定を変更して債務引受限度額の見直しを行った。

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<p>機構が会社から引き受ける債務の額は、対象となる道路資産に対し、適正なものであること。</p>	<p>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>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>道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施すること。</p>	<p>道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。</p>	<p>道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。</p> <p>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。</p>
<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け</p> <p>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</p>	<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け</p> <p>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</p>	<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け</p> <p>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。</p>

平成 20 年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成 21 年度の見通し】

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。

平成 20 年度計画 - 3 -

【平成 20 年度における取組み】

平成 20 年度において、227 件、5,007 億円の債務引受け契約を締結。会社から債務を引受ける際には、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・債務の引受の運用について」に基づき作成された事業費内訳等の書類により、引受額が適正であることを確認した。

平成 20 年度の債務引受額

	新設・改築	修繕	災害復旧	合計
債務引受額	3,863 億円	976 億円	168 億円	5,007 億円

【中期目標達成に向けた平成 21 年度の見通し】

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。

平成 20 年度計画 - 3 -

【平成 20 年度における取組み】

- 平成 20 年度において、153 件（新設 26 件、改築 51 件、修繕 45 件、災害復旧 7 件、承認工事 23 件、その他 1 件）の資産の帰属があり、資産管理作業マニュアルに基づき、道路資産の内容を確認した。また、現地確認を 17 件実施した。
- 月次資産データの内容確認についても、資産管理作業マニュアルに基づき、チェックシートの活用により適正に実施した。
- 機構が保有し会社が管理する道路資産等について、正確な数量や実在性を把握するため、資産の实地棚卸の体制や手順を定めた「棚卸実施マニュアル」を作成し、会社の協力の下、計画に基づき棚卸を実施した。

【中期目標達成に向けた平成 21 年度の見通し】

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。

平成 20 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 20 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。

国等からの出資金の受入日と無利子貸付日

	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 20 年 7 月 24 日	平成 20 年 7 月 25 日
第 2 回	平成 20 年 11 月 25 日	平成 20 年 11 月 26 日

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<p>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>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 機構は、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p>	<p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p>	<p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p>
<p>6 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で経営努力による高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を行うよう、会社に促す仕組みを整備すること。</p>	<p>6 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で高速道路の新設、改築及び修繕に係る債務引受額の縮減を行うよう、協定において、会社の経営努力によって生じる縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを定め、これを適正に運用する。また、貸付料の額を固定することにより、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が、直接会社の業績に反映される仕組みとし、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>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。また、平成19年度に定めた「工事の途中段階での認定方法」のもと、より積極的な運用を図る。 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。</p>

平成20年度の業務の実績

無利子貸付額

	第1回	第2回	合計
首都高速道路株式会社	142億円	142億円	284億円
阪神高速道路株式会社	94億円	94億円	188億円

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

無利子貸付けの実施にあたっては遅滞なく行う。

平成20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20年度における取組み】

平成19年度の新潟中越沖地震に係る災害復旧事業費補助金予算9,305百万円のうち、平成20年度に繰越された予算5,673百万円に基づく国からの受け入れ及び東日本高速道路株式会社に対する無利子貸付けを実施した。

国等からの補助金の受入日と無利子貸付日

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5月28日	平成20年5月28日	6.7億円
平成20年6月25日	平成20年6月26日	2.2億円
平成21年1月28日	平成21年1月28日	1.8億円
平成21年2月24日	平成21年2月25日	6.7億円
平成21年3月25日	平成21年3月26日	39.3億円

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

無利子貸付けの実施にあたっては遅滞なく行う。

平成20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。

【平成20年度における取組み】

1. 「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4回開催し、27件について経営努力要件適合性を認定した。また、工事が完了した6件について助成金約9千万円を交付した。
2. 高速道路会社の経営努力による費用の縮減をより一層助長するため、制度運用の工夫として、工事の途中段階においても経営努力要件適合性を認定することとした結果、申請件数は大幅に増加した。平成20年度に経営努力要件適合性を認定した27件のうち25件はこの方式によるものであり、平成21年度審議案件としても34件の申請があった。

[参考資料：資料2] 助成金交付実績

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

中期目標	中期計画	平成20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>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。</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、必要に応じて「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20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>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p>	<p>8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p>

平成 20 年度の業務の実績

平成 20 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必要がある。

【平成 20 年度における取組み】

1. 24 時間常駐の道路監理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実施した。
2. 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（マスタープラン）2 件及び特定連結路附属地の占用にかかる事業計画 1 件の審議を行った。
3. 定型的な高架下利用計画 15 件及び定型的な便利施設の連結許可に関する事業計画 1 件についても個別持ち回り方式による審議を行い了承された。
4. 会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、特殊車両の通行許可等の業務を遅滞なく実施した。

主な道路管理権限の行使の状況

措置等	件数	
通行の禁止・制限	年間件数	988 件
道路占用許可	総件数【年度末時点】	14,598 件
	年間処理件数	2,060 件
特殊車両通行許可	年間件数	2,308 件

【中期目標達成に向けた平成 21 年度の見通し】

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、事務手続きの在り方について、必要に応じて見直しを実施する。

【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。

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<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>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>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 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 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 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 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 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 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 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 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</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</p>	<p>高速道路の利用促進 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。 さらに、多様で弾力的な料金施策等の検討を通じて、より高速道路の利用を促進する</p>

平成20年度の業務の実績

平成20年度計画 - 8 -

【平成20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904百万円を確実に徴収し、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平成20事業年度協定」に基づき、鉄道施設の管理を実施した。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

平成20年度計画 - 8 -

【平成20年度における取組み】

平成20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。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

【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施策、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。

平成20年度計画 - 9 -

【平成20年度における取組み】

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。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

平成20年度計画 - 9 -

【平成20年度における取組み】

1. 東海環状自動車道西関ICの追加整備を行うこととし、協定及び業務実施計画を変更した。

2. 社会実験中のスマートICの本格導入等に伴う協定及び業務実施計画の変更を行った。

3. 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

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<p>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>なお、高速道路利便増進事業について、交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。</p>	<p>利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</p>	<p>施策を推進するよう会社に促す。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</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>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、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促す。</p>
<p>環境への配慮</p> <p>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。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促すこと。</p>	<p>環境への配慮</p> <p>環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。</p> <p>なお、環境物品等の調達については、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づき行うこととし、中期目標期間中における特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを100%調達する。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p>	<p>環境への配慮</p> <p>環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。</p> <p>なお、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づく「平成20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100%調達する。</p> <p>また、環境施策に関する取り組みの調査等を通じて、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</p> <p>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</p>	<p>危機管理</p> <p>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</p>	<p>危機管理</p> <p>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</p>

平成20年度の業務の実績

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47件）

4. 高速道路利便増進事業に伴う新たな料金を周知するため、機構ホームページに料金引下げの内容を紹介し、料金検索が可能なコーナーを設置した。また、料金引下げのパンフレット（「休日編」、「平日編」）を作成し、地方整備局を通し各都道府県等に配布した。あわせて旅行会社やレンタカー会社に対し、説明会を行った。
5. 高速道路利便増進事業について、会社と協力して状況の把握に努めた。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

引き続き、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。

平成20年度計画 - 9 -

【平成20年度における取組み】

費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、「トンネル照明設備における新型照明器具の開発」、「中央分離帯防護柵更新工事（修繕工事）における新たな工法の採用」や「トンネル換気塔ダクトのコーナーベーン（整流板）一体型消音装置の開発」など、6件の新技術の開発等について認定又は助成金の交付を行い、新技術の開発等を促した。

[参考資料：資料2] 助成金交付実績

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

平成20年度計画 - 9 -

【平成20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20年度における方針として、「平成20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20年4月28日策定）を定め、これに基づき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100%調達した。
2. 高速道路会社において、環境の保全と創出に配慮したのり面の樹林化等が実施されるとともに、これらの環境への取組みや、地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割などをとりまとめた環境報告書、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。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

平成20年度計画 - 9 -

【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む。）】

1. 平成20年岩手・宮城内陸地震の被災時や首都高速5号池袋線タンクローリー火災事故が発生した際に、会社と連携を図り、被災・被害状況、復旧状況等の情報収集に努めた。

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<p>たことによる影響を最小限度にとどめるための体制を確立し、日頃から高速道路の供用に重大な影響を与える事態を想定した情報の収集、伝達等に関する訓練を実施することにより、当該事態の発生時には迅速かつ的確な対応を図ること。</p>	<p>る事態が発生した場合には、会社及び関係行政機関と協力して、防災業務計画等に基づき、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。</p> <p>また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を年1回以上実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練（不定時）等を適宜実施することにより、発災時に備える。</p>	<p>る事態が発生した場合には、会社及び関係行政機関と協力して、防災業務計画等に基づき、迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。</p> <p>また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練（不定時）等を適宜実施することにより、発災時に備える。</p>
<p>財務内容の改善に関する事項</p>	<p>予算（人件費の見積りを含む。） 収支計画及び資金計画</p>	<p>予算（人件費の見積りを含む。） 収支計画及び資金計画</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p> <hr/> <p>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、社会情勢の変化等に的確に対応する。</p> <hr/> <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> <hr/> <p>業務運営全体の効率化を推進するとともに、国民負担の最小化を図るために、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の</p>	<p>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。</p> <hr/> <p>〔平成18年3月31日の協定の締結にあたり措置済み〕</p> <hr/> <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、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> <hr/> <p>安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制する。</p>

平成20年度の業務の実績

2. 会社等と連携した情報の収集・伝達、非常参集訓練、安否確認などの訓練を実施するとともに、首都直下型地震で東京が被災したことを想定した防災訓練を関西業務部で実施した。
3. 東京が被災した際に関西業務部管理課が道路管理者の権限の代行業務及び出納業務を行えるように、組織規程など関係規程等を一部改正し、出納業務に関しては事務処理要領等を整備した。
4. 地震発生時に機構として継続すべき通常業務のあり方等について行った討議を踏まえ、首都直下型地震等により機構社屋が被災した場合も含め、災害時に機構全体として業務執行が円滑に行えるように、防災業務要領を改正するとともに防災に係る手引きの整備を図った。

【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。

平成20年度計画 - 1 -

【平成20年度における取組み】

平成20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820億円減額となり、1兆8,624億円となった。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

引き続き、業務活動による収入の確保を図る。

平成20年度計画 - 1 -

【平成20年度における取組み】

平成20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、予算額3,003百万円に対して実績額2,758百万円に、一般管理費は、予算額2,065百万円に対して実績額1,637百万円になり、いずれも予算額を下回った。

中期目標	中期計画	平成20年度計画
	支出を抑制する。	
	2 予算（別表1のとおり） 3 収支計画（別表2のとおり） 4 資金計画（別表3のとおり）	2 予算（別表1のとおり） 3 収支計画（別表2のとおり） 4 資金計画（別表3のとおり）
	短期借入金の限度額	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 施設及び設備に関する計画 該当なし	1 施設及び設備に関する計画 該当なし

平成20年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

中期計画に基づき、債務返済以外の支出を抑制する。

平成20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。

【平成20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、債券及び借入金予算より少なくなったこと等から、予算に比べて244億円減の4兆9,792億円となり、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、予算に比べて6億円減の4兆9,853億円となった。
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1兆4,993億円、経常収益は1兆7,927億円、高速道路利便増進事業引当金繰入等の臨時損失2兆6,713億円及び国への債務承継額等の臨時利益2兆9,471億円を計上した結果、当期総利益は5,691億円となった。

[参考資料：資料3] 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平成21年度の見通し】

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20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20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平成21年度の見通し】

中期計画に基づき、当座貸越契約を締結する。

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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。 また、役職員の法令遵守等の意識向上のための講習会を実施する。 2) 人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。 また、整理合理化計画において、管理職の削減、配置の適正化を含めた組織体制の見直しを図ることとし、現中期目標期間中に具体的な見直し計画を策定するとされたことを踏まえ、組織体制の見直し計画の策定に向けた検討を進める。</p>
<p>業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。</p>	<p>人員に関する指標 発足時における常勤職員数を90人とし、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。</p>	<p>人員に関する指標 常勤職員数は、85人を上回らないものとする。</p>
<p>人件費については、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえ、平成18年度から平成22年度までの5年間において、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこと。</p>	<p>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>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)において定められた退職手当等を除く人件費5%以上の削減については、平成21年度までに前倒しして達成することとし、平成20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(実績ベース)と比較して概ね3%を削減する。</p>

平成 20 年度の業務の実績

【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 20 年度においては、平成 17 年度年間換算額と比較して 3 % を上回る削減を行う。

平成 20 年度計画 - 2 -

【平成 20 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 39 名を参加させたほか、有識者を招いての講演会の開催、外部の講演会への役職員の派遣を積極的に行い、業務に必要な知識及び能力の養成に努めた。
3. 法令遵守等の意識向上のため、コンプライアンス研修を実施した。
4. 効率的な業務運営に資する組織のあり方について検討を行い、管理職の一部見直しを行った。
 - ・ 経理部企画審議役（部長級）を調査役（課長級）に振り替えた。

[参考資料：資料 4] 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

【中期目標達成に向けた平成 21 年度の見通し】

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。

平成 20 年度計画 - 2 -

【平成 20 年度における取組み】

平成 20 年度の常勤職員数は、業務運営の効率化を図るとともに、年間を通じて 85 人を上回らずに業務を実施した。

[参考資料：資料 4] 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

【中期目標達成に向けた平成 21 年度の見通し】

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。

平成 20 年度計画 - 2 -

【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む。）】

平成 20 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、10.6% の削減を行った。

参考：高速道路供用延長あたり人件費

			17 年度	20 年度
人件費	{ 千円 }	【 A 】	946,338	846,209
		対 17 年度	(年間換算額) -	(実績) 10.6%
高速道路供用延長 (年度末)	{ km }	【 B 】	8,974	9,241
供用延長あたり人件費	{ 千円/km }	【 A / B 】	105	92
		対 17 年度	-	12.3%

退職手当及び法定福利費を除いた人件費

[参考資料：資料 5] 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

中期目標	中期計画	平成20年度計画
<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>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>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。</p>

平成20年度の業務の実績

平成20年度計画 - 2 -

【平成20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、地域手当の改定等を行った。

【中期目標達成に向けた平成21年度の見通し】

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。

別表1 予算
【法人単位】

(単位:百万円)

区分	予算(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
収入				
業務収入	1,882,042	1,866,965	△ 15,077	
道路業務収入	1,881,095	1,866,095	△ 14,999	
鉄道業務収入	947	869	△ 78	
政府等出資金受入	127,216	127,216	0	
政府等補助金受入	22	5,695	5,673	
債券及び借入金	2,963,993	2,929,573	△ 34,420	
社会資本整備事業収入	1,222	1,159	△ 63	
業務外収入	29,102	48,621	19,519	
計	5,003,597	4,979,228	△ 24,368	
支出				
債務返済費	4,876,361	4,873,291	△ 3,070	
東京湾横断道路償還金	7,997	7,948	△ 49	
無利子貸付金	47,216	52,889	5,673	
経営努力助成金	2,958	93	△ 2,865	
業務管理費	3,003	2,758	△ 245	
高速道路管理費	1,838	1,671	△ 167	
鉄道施設管理費	1,165	1,087	△ 78	
一般管理費	2,065	1,637	△ 429	
人件費	1,030	971	△ 59	
物件費	1,035	666	△ 369	
業務外支出	46,269	46,660	391	
計	4,985,868	4,985,276	△ 593	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	予算(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
収入				
業務収入	1,881,095	1,866,095	△ 14,999	
道路業務収入	1,881,095	1,866,095	△ 14,999	※1
政府等出資金受入	127,216	127,216	0	
政府等補助金受入	0	5,673	5,673	※2
債券及び借入金	2,963,993	2,929,573	△ 34,420	
社会資本整備事業収入	1,222	1,159	△ 63	
業務外収入	29,096	48,616	19,520	※3
計	5,002,622	4,978,332	△ 24,290	
支出				
債務返済費	4,876,361	4,873,291	△ 3,070	※4
東京湾横断道路償還金	7,997	7,948	△ 49	
無利子貸付金	47,216	52,889	5,673	※5
経営努力助成金	2,958	93	△ 2,865	
業務管理費	1,838	1,671	△ 167	
高速道路管理費	1,838	1,671	△ 167	
一般管理費	2,059	1,626	△ 433	
人件費	1,027	964	△ 63	
物件費	1,032	662	△ 370	
業務外支出	46,238	46,629	391	
計	4,984,666	4,984,147	△ 519	

※1 変動貸付料による道路資産貸付料収入等の減等による。

※2 新潟県中越沖地震に係る有料道路災害復旧事業費補助金の繰越に伴う増による。

※3 阪神大和川線事業に係る土地の引渡しに伴う増等による。

※4 積算金利と実績金利の差等による。

※5 新潟県中越沖地震に係る有料道路災害復旧事業費補助金の繰越に伴う増による。

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	予算(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
収入				
業務収入	947	869	△ 78	
鉄道業務収入	947	869	△ 78	
政府等補助金受入	22	22	0	
業務外収入	6	5	△ 1	
計	975	896	△ 79	
支出				
業務管理費	1,165	1,087	△ 78	
鉄道施設管理費	1,165	1,087	△ 78	
一般管理費	6	11	4	
人件費	3	7	4 * 1	
物件費	3	4	1	
業務外支出	31	31	0	
計	1,202	1,128	△ 73	

※1 鉄道業務従事時間の増に伴う配賦率の変更増による。

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	4,093,951	4,170,631	76,680	
經常費用	1,493,425	1,499,337	5,912	
道路貸付業務費	903,402	906,205	2,803	
助成業務費	2,958	93	△ 2,865	
鉄道施設利用業務費	9,309	9,096	△ 213	
一般管理費	2,089	1,839	△ 250	
人件費	1,103	955	△ 148	
経費	986	884	△ 102	
財務費用	554,900	561,515	6,615	
道路資産取得関連費用	19,828	20,265	438	
雑損	940	323	△ 616	
臨時損失	2,600,526	2,671,294	70,768	
収益の部	4,747,586	4,739,717	△ 7,869	
經常収益	1,806,677	1,792,655	△ 14,022	
受取貸付料	1,787,792	1,773,684	△ 14,109	
占用料収入	1,727	1,525	△ 202	
連結料収入	2,081	2,095	13	
受取施設利用料	992	861	△ 131	
その他の売上高	843	5	△ 839	
補助金等収益	29	441	412	
資産見返負債戻入	1,367	1,601	234	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,404	8,453	49	
財務収益	3,442	3,716	274	
雑益	0	276	276	
臨時利益	2,940,909	2,947,061	6,153	
当期純利益	653,635	569,086	△ 84,549	
当期総利益	653,635	569,086	△ 84,549	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
費用の部	4,084,634	4,161,269	76,635	
経常費用	1,484,108	1,490,247	6,139	
道路貸付業務費	903,402	906,224	2,822	
助成業務費	2,958	93	△ 2,865	
一般管理費	2,083	1,826	△ 257	
人件費	1,100	948	△ 152	
経費	983	878	△ 105	
財務費用	554,900	561,515	6,615	
道路資産取得関連費用	19,828	20,265	438	
雑損	938	323	△ 614	
臨時損失	2,600,526	2,671,022	70,496	
収益の部	4,737,883	4,729,977	△ 7,906	
経常収益	1,797,228	1,783,316	△ 13,912	
受取貸付料	1,787,792	1,773,684	△ 14,109	
占用料収入	1,727	1,525	△ 202	
連結料収入	2,081	2,095	13	
その他の売上高	824	5	△ 820	
補助金等収益	0	421	421	
資産見返負債戻入	1,367	1,601	234	
財務収益	3,436	3,711	275	
雑益	0	276	276	
臨時利益	2,940,656	2,946,661	6,006	
当期純利益	653,250	568,709	△ 84,541	
当期総利益	653,250	568,709	△ 84,541	

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
費用の部	9,317	9,381	64	
経常費用	9,317	9,109	△ 208	
鉄道施設利用業務費	9,309	9,096	△ 213	
一般管理費	6	13	7	
人件費	3	7	4	
経費	3	6	3	
財務費用	0	0	0	
雑損	2	0	△ 2	
臨時損失	0	272	272	
収益の部	9,702	9,759	56	
経常収益	9,449	9,358	△ 91	
受取施設利用料	992	861	△ 131	
その他の売上高	19	19	0	
補助金等収益	29	20	△ 9	
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	8,453	49	
財務収益	6	5	△ 1	
雑益	0	0	0	
臨時利益	253	400	147	
当期純利益	385	377	△ 8	
当期総利益	385	377	△ 8	

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	5,123,913	12,693,022	7,569,109	
業務活動による支出	660,311	653,394	△ 6,917	
管理費支出	90,522	86,866	△ 3,656	
その他支出	569,789	566,528	△ 3,261	
投資活動による支出	0	7,734,047	7,734,047	
財務活動による支出	4,304,679	4,304,678	△ 2	
次期への繰越金	158,922	903	△ 158,019	
資金収入	5,123,913	12,693,022	7,569,109	
業務活動による収入	1,986,992	1,980,336	△ 6,656	
投資活動による収入	24,686	7,635,650	7,610,965	
財務活動による収入	3,081,959	3,046,759	△ 35,199	
前期よりの繰越金	30,276	30,276	0	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
資金支出	5,111,095	12,674,245	7,563,150	
業務活動による支出	659,111	652,288,787,051	△ 6,823	
管理費支出	89,322	85,760	△ 3,562	
その他支出	569,789	566,528	△ 3,261	
投資活動による支出	0	7,716,500	7,716,500	
財務活動による支出	4,304,679	4,304,678	△ 2	
次期への繰越金	147,304	778	△ 146,526	
資金収入	5,111,095	12,674,245	7,563,150	
業務活動による収入	1,985,985	1,979,351	△ 6,634	
投資活動による収入	13,384	7,618,368	7,604,984	
財務活動による収入	3,081,959	3,046,759	△ 35,199	
前期よりの繰越金	29,767	29,767	0	

【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	12,818	18,796	5,978	
業務活動による支出	1,200	1,124	△ 75	
管理費支出	1,200	1,124	△ 75	
その他支出	0	0	0	
投資活動による支出	0	17,546	17,546	
財務活動による支出	0	0	0	
次期への繰越金	11,618	125	△ 11,493	
資金収入	12,818	18,796	5,978	
業務活動による収入	1,008	1,005	△ 3	
投資活動による収入	11,301	17,282	5,981	
財務活動による収入	0	0	0	
前期よりの繰越金	509	509	0	

参 考 资 料

高速道路利便増進事業について

高速道路利便増進事業について

高速道路利便増進事業は、高速道路の有効活用・機能強化を図るため、高速道路料金の引下げ及びスマートインターチェンジの追加整備を行うものです。

同事業は、政府が決定した「安心実現のための緊急総合対策（平成20年8月）」、「生活対策（平成20年10月）」及びこれに合わせて国土交通省が示した「高速道路の有効活用・機能強化の進め方（平成21年1月）」を受け、ホームページ等を通じた国民への2回の意見募集結果も踏まえ、機構と高速道路会社が共同で計画を作成し、国土交通大臣の同意を得て実施したものです。

【添付資料】

高速道路の有効活用・機能強化の進め方について
（平成21年1月16日国土交通省記者発表資料）

高速道路の有効活用・機能強化に関する計画（案）について
（平成21年1月16日機構・高速道路会社記者発表資料）

意見募集結果について

高速道路の有効活用・機能強化の進め方について

1. 「生活対策」として平成22年度までの取組み

- (1) 国の債務承継規模：5,000億円
 - (2) 実施期間：平成20年度補正予算及び関連法案成立後、当面平成22年度まで実施。
 - (3) 内 容：
 - ・土日祝日、大都市圏^{*}を除く高速道路、乗用車を対象、大幅に料金を引下げ
(原則1,000円)
 - 本州四国連絡道路走行分上限1,000円、アクアライン走行分上限1,000円を軸に検討
- ^{*}大都市近郊区間、首都高速、阪神高速
- 観光振興を図るため、観光バスの割引を検討
 - ・平日、大都市圏を除く高速道路、全時間帯に割引を導入(3割引程度)
 - ・首都高速、阪神高速、休日、一定の割引を導入
 - 大都市近郊区間についても、首都高速、阪神高速に適用する割引を踏まえて一定の割引を導入を検討

2. 高速道路の有効活用・機能強化を図るため、約10年間の取組み

- (1) 国の債務承継規模：2.5兆円
- (2) 実施期間：平成20年10月から約10年間
- (3) 内 容：

① 料金施策

- ・「安心実現のための緊急総合対策」(H20.8.29)として実施中の料金施策について、効果的に運用(実施中)。
- ・「今後の高速道路料金施策の検討について」(H20.8.29)を踏まえた料金施策
- ・対象道路：高速国道等、本州四国連絡道路、首都高速、阪神高速

② スマートIC

- ・将来的に高速道路の平均インターチェンジ間隔を欧米並の約5kmに改善することを念頭にして、当面、
 - ①人口・産業等が集積する平地部
 - ②高速道路が通過するものの、インターチェンジのない市町村等への整備に重点を置き、概ね200箇所以上の整備を目指す。
- ・対象道路：高速国道等、本州四国連絡道路

※整備箇所は、土地利用や産業政策等に係る広域的な検討の後、連結道路管理者である地方公共団体を主体として関係機関で構成される地区協議会における検討・提出を経て、機構・会社が毎年度整備箇所にかかる計画をとりまとめ、国の同意により決定することを予定。

※整備箇所選定は地方公共団体の発意に基づくものであることや、利用交通量の状況等から、当初段階においては、NEXCO3会社の全国路線網についてそれぞれ同規模、本州四国連絡道路について数箇所を想定(約0.3兆円の範囲内)。

◇ 各施策導入後も、継続的に交通状況や減収額及び利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の見直し等を行い、効果的に運用。

高速道路の有効活用・機能強化に関する計画（案）について

『生活対策』（平成20年10月30日 新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議）における「高速道路料金の大幅引下げ」、『道路特定財源の一般財源化等について』（同年12月8日 政府・与党）における「既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化」等を踏まえ、国土交通省から示された「高速道路の有効活用・機能強化の進め方」に基づき、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路株式会社6社において、高速道路の料金引下げ等の計画案を作成しました。

- ・本計画では、高速道路の有効活用・機能強化を図るため、ETCを活用した料金引下げ等について約10年間の取組みを進めるとともに、「生活対策」として当面平成22年度まで重点的な取組みを行います。
- ・今回の意見募集後、高速道路料金の引下げ等の計画を作成し、国土交通大臣の同意等の手続きを経て、各施策を順次開始します。
- ・各施策導入後も、継続的に交通状況や減収額及び利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の見直し等を行い、効果的に運用します。

「生活対策」として平成22年度までの取組み(概要)

＜平成20年度第二次補正予算及び関連法案の成立を前提としています。＞

物流の効率化

(1) 地方部の高速道路^{注1}で、平日の全時間帯に3割引^{注2}を導入

注1) 大都市近郊区間及び首都高速、阪神高速等を除く高速道路

注2) 昼間時間帯は、100kmを超えて利用する場合は100km分の割引を適用

※ 既存の5割引(通勤割引、深夜割引の拡充)は残ります

※ 大都市近郊区間も同様に、平日の夜間時間帯に3割引を導入

※ 本四高速は、平日の通勤時間帯に5割引を導入

地域の活性化

(1) 地方部の高速道路で、普通車以下を対象に、土日祝日の全時間帯で5割引、さらに上限料金を1,000円とする割引を導入

※ 本四高速走行分は別途上限料金1,000円、アグリライン走行分は別途1回1,000円

(2) 大都市圏の高速道路で、

① 都市高速道路で、普通車を対象に、休日の全時間帯で料金を500円^{注)}とする割引を導入

注) 首都高速：東京線500円、神奈川線400円、埼玉線300円（日祝日）

阪神高速：阪神東線500円、阪神西線350円、阪神南線350円（土日祝日）

② 高速自動車国道^{注)}の大都市近郊区間で、普通車以下を対象に、土日祝日の昼間の時間帯で3割引を導入

注) 一般有料道路の一部を含みます。

※ 別途観光バスへの割引についても導入を検討

— 高速道路の有効活用・機能強化を図るため、約10年間の取組み(概要) —

※平成22年度までは前頁の「生活対策」が併せて適用されます。

1. 「安心実現のための緊急総合対策」で講じた施策の効果的な運用

物流の効率化

(1) 地方部の高速道路で、

- ① 平日の深夜(0時～4時)を5割引に拡充【実施中】
- ② 平日の夜間(22時～0時)に3割引を導入【実施中】

地域の活性化

(1) 地方部の高速道路で、普通車以下を対象に、土日祝日の昼間(9～17時)は、5割引^注を導入【実施中】

注)本四高速以外は利用距離100km以内、1日2回まで

2. 大都市圏や割高な路線等における料金施策

都市部の深刻な渋滞の解消

(1) 環状道路等への迂回誘導や輻輳する料金体系における連続利用等を促進するため

① 環状道路等への迂回誘導割引等を導入

※圏央道、アクアライン、阪神高速湾岸線、第二京阪道路 等

② 連続利用割引等を導入

※放射方向の高速道路等 ⇔ 都市高速、圏央道

※短区間の路線連続利用等(東京外環道、中央道、東名阪道等)

(2) 都市高速について「生活対策」における重点的な引下げの後に、上限料金を抑えつつ、対距離料金制度を検討

物流の効率化

(1) 都市高速における事業者向け割引の拡充

※対距離料金に併せて、大口・多頻度割引の拡充を検討

地域の活性化

(1) 割高な料金設定等により有効活用が進んでいない路線や区間での高速道路への利用転換を図るため、

① 一般有料道路への時間帯割引の導入

※高速自動車国道と同様に通勤、深夜割引(都市部へは早朝夜間割引)

② 特別料金区間等における引下げ等

※特別料金区間(恵那山トンネル、飛騨トンネル等)や伊勢湾岸道路、広島岩国道路 等

3. スマートインターチェンジの整備

地域と高速道路のアクセスを改善し、料金施策と併せ地域活性化を図るため、コスト縮減を行いつつ概ね200箇所以上を目標に整備

上記とは別に、料金社会実験、企画割引等の終了により料金に変更になる場合があります。

意見募集結果について

1. 高速道路料金の引下げ計画(案)に対する意見募集結果概要

○意見募集期間 平成20年9月9日(火)～平成20年9月22日(月)

○意見の受付状況

意見募集ホームページへの総アクセス数 : 90,485

意見を提出していただいた方の人数 : 1,427

○意見の概要

(1) 高速自動車国道の料金割引 1,299人(1,661件)

① 割引を拡大して実施すべき 1,083人(1,445件)

- ・深夜割引、夜間割引、休日昼間割引を拡大して実施すべき
- ・一律割引にするなどわかりやすい料金にすべき 等

② 提案の内容で実施すべき 130人(130件)

③ 料金引下げを実施すべきでない 42人(42件)

④ 上記以外 44人(44件)

(2) 本州四国連絡道路の料金割引 510人(633件)

① 割引を拡大して実施すべき 324人(447件)

- ・本州四国連絡道路の料金自体が高いので値下げすべき
- ・深夜割引、夜間割引、休日昼間割引を拡大して実施すべき 等

② 提案の内容で実施すべき 78人(78件)

③ 料金引下げを実施すべきでない 20人(20件)

④ 上記以外 88人(88件)

(3) その他 544人

- ・高速道路の料金自体が高いので値下げすべき
- ・首都高速、阪神高速の料金は引下げるべき 等

2. 高速道路の有効活用・機能強化に関する計画(案)に対する意見募集結果概要

○意見募集期間 平成21年1月16日(金)～平成21年1月25日(日)

○意見の受付状況

意見募集ホームページへの総アクセス数 : 20,043

意見を提出して頂いた方の人数 : 2,657

○意見の概要

(1) 高速道路の料金引き下げについて 2,555人(4,167件)

① 提案の内容を拡大して実施すべき 2,220人(3,800件)

- ・大口・多頻度割引の適用条件を見直して割引率を拡大して欲しい。
- ・キャンピングトレーラーを牽引した場合や1ナンバーのRV車も、休日上限1,000円などを適用して欲しい。
- ・大都市圏も地方部と同じ割引を適用して欲しい。

② 早急 to 実施すべき 128人(128件)

③ 渋滞や事故の増加、環境が悪化するので料金引き下げは見直すべき 82人(114件)

④ 公共交通が衰退するので料金引き下げは見直すべき 79人(79件)

⑤ 料金引き下げに国費を投入すべきではない 46人(46件)

(2) スマートインターチェンジの整備について 45人(45件)

① スマートインターチェンジの整備に賛成 33人(33件)

② 地元負担を少なくして欲しい 8人(8件)

③ スマートインターチェンジは整備すべきでない 4人(4件)

(3) その他 474人(507件)

※会社・機構ホームページへの掲載により意見を募集し、意見の受付はホームページ及び郵送とした。

※人数はそれぞれの項目毎にカウントして重複があるため、(1)(2)及び(3)の合計値は意見提出者数より多くなっている。

※また、件数は意見の数としてカウントしており、一人の方が複数の意見を記載されたケースがあるため、件数は人数より多くなっている。

助成金交付実績（概要）

助成金交付実績(概要)

I. 助成金の交付

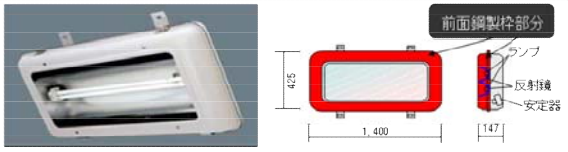
認定した経営努力による費用の縮減額の1/2に相当する額を助成金として交付

交付先	路線 区間	経営努力内容	助成金交付額
東 日 本 高 速	東北横断自動車道 いわき新潟線 小野IC～阿武隈高原SA、阿武隈高原SA～船引三春IC	「資機材管理システム」を活用した発生材 (ガードレール)の更なる有効活用	5百万円
	東関東自動車道 千葉富津線 烏田BS	高炉スラグを下層路盤材に採用	3百万円
	東北縦貫自動車道 弘前線 羽生IC～佐野藤岡IC	中央分離帯防護さく更新工事における新工 法の採用	9百万円
	第三京浜道路(一般国道466号) 京浜川崎IC～都筑IC	耐震補強において近接する料金所の移設を 回避	71百万円
西 日 本 高 速	山陰自動車道 鳥取益田線 宍道JCT～斐川IC	急峻な自然傾斜地の排水溝における高密度 ポリエチレン管の採用	3百万円
	山陰自動車道 鳥取益田線 宍道JCT～斐川IC	トンネル照明設備における新型照明器具の 開発	1百万円
合計			92百万円

II. 認定した経営努力の内容(例)

〔トンネル照明設備における新型照明器具の開発〕

〔従来の
トンネル照明器具〕



会社において新型照明器具を設計

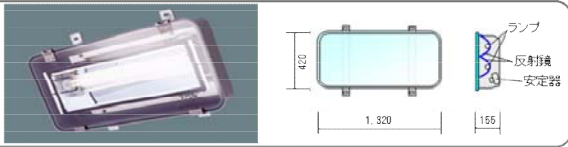
〔目標①〕 器具効率の向上
前面鋼製枠を廃止し、全面をガラス面にした
ことによる照射面積の拡大

〔目標②〕 器具単価の低減
前面鋼製枠を廃止したことによる構成部品数
の削減

〔目標③〕 器具寿命の向上
前面鋼製枠等の鋼製部品の削減による腐食
箇所の削減

〔目標④〕 清掃効率の向上
器具前面の凸凹部をなくす

〔新型照明器具〕



当該技術の採用により、従来のトンネル照明器具に比べ、

- 照明率の高効率化による照明器具数の削減
- 器具単価の逡減
- 器具寿命及び清掃効率の向上による維持管理費の縮減

が図られたもの。

債務の返済と財務諸表の関係

(機構設立時)

(建設投資期間)

(建設投資終了後)

(45年目)

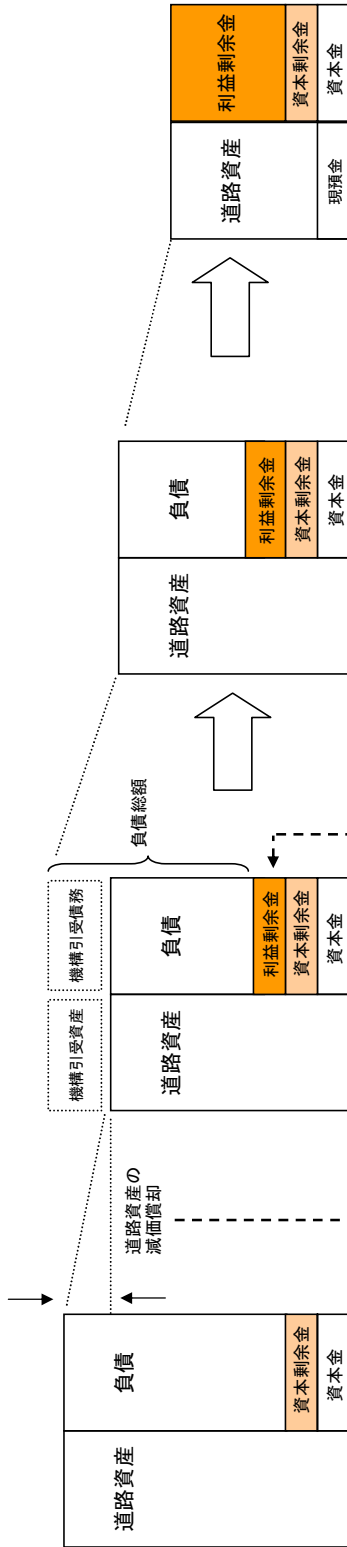
負債(未払金、見返債務等除く)及び資本金が償還対象額となります。

会社から資産と債務の新規引受けが行われる一方、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。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。

修繕を除き会社からの新たな資産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。

45年後には減価償却後の道路資産に見合う剰余金が見積み立てられ、資本金に見合う現金が残ります。

貸借対照表



損益計算書

収入から金利(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になります。

減価償却費
金利
貸付料等の収入
当期純利益

〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇

高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

合計84人

		《 主な業務 》	《 主な業務量の例【20年度】 》
総務部 28人	部長 企画審議役	道路管理、海外有料道路制度に関する調査	
	総務課 9人	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 19件 ・中期計画変更 1件 ・年度計画変更 1件 ・ホームページ更新件数 172件 ・ファクトブック、パンフレット 4,000部発行 ・談合事業者への損害賠償請求訴訟提起 26件 ・損害賠償請求の回収額 52億円(損害元本の約7割)
	管理課 17人	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 通行の禁止、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 9,988km(対前年度3km増) ・不動産登記件数 117,057件 ・占用許可 総件数 14,598件 年間処理件数 2,060件 占用料徴収件数 6,880件 ・特車許可件数 2,308件 ・通行の禁止件数 988件 ・車限令違反措置命令件数 4,972件
経理部 22人	部長 調査役	財務・債務返済状況のセグメント情報、入札・契約関係	
	経理課 9人	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 4兆9,859億円 ・契約金額 106億円(うち競争性のある契約103億円) ・資産額 41兆6,706億円 ・債務額 34兆5,630億円(対前年度▲1兆494億円) ・保有道路資産の確認 1兆3,457億円(12箇所/年)
	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 2兆9,296億円(35件) 平均コスト1.76% ・債務引受 5,007億円(227件) ・出資金等受入額 1,272億円
企画部 20人	部長 企画審議役	交通量・料金・貸付料の分析	
	企画課 8人	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 高速道路に関する政策・制度の調査	・協定変更 26件 ・利便増進計画の策定 16件 ・利便増進計画の意見募集 2回(4,084件の意見提出) ・修繕工事等の計画・実績の確認 1,043億円(63件) ・無利子貸付 557億円(29件) ・海外の有料道路制度に関する調査研究報告書 4件
	計画調整課 10人	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 全道路会社について毎月1回 ・助成委員会の審議件数 33件 経営努力要件適合性認定件数 27件 助成金交付件数 6件(約9,000万円) ・道路資産帰属件数 153件
関西業務部 14人	部長 企画審議役	阪神・本四高速道路に係る会社が行う建設・管理	
	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	
	管理課 6人	阪神・本四高速道路に係る総務部関係業務(西日本に係る占用・連結許可を含む)	※総務部管理課の業務量に含まれる。
	調整課 5人	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	・鉄道施設の利用料の額等に関する協定 3件 ・利用料収入 9億円

業務量に関連する指標

業務		業務量に関連する主要指標		
項目	平成20年度	平成21年度以降の推移	平成20年度	平成21年度以降の推移
高速道路の保有・貸付及び適正な管理の確保 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	9,241 km (年度末延長) (対前年度88.5km増)	平成32年度まで毎年度増加 (平成23年度までは年間100km程度ずつ) 平成32年度末供用延長 10,293 km 協定による	高速道路 供用延長	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 2,000億円程度引き受け 協定による
高速道路の 保有・貸付 及び適正な 管理の確保	5,007億円 (引受額実績)		債務 引受額	
確実な債務返済 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	2兆9,296億円 (金利低減効果 6,509億円)	平成40年度頃まで各年度とも1～3兆円を調達 試算値	資金調達 金額	
高速道路の 有効活用・ 機能強化 高速道路利便増進事業の実施	510億円	高速道路料金の引下げは平成29年度まで実施。 そのうち休日特別割引等は平成21年度までの2年間。 毎年度2500億円～5000億円程度の料金を引下げ	高速道路 料金の 引下げ	

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

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20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19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すが、20年度の役員の特別手当において増額等の措置は行っておりません。

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 → 約7%引下げ[現任期間中は経過措置]
- ・地域手当 → 18%〈東京都特別区〉[経過措置により平成20年度中は16%]

2 役員の報酬等の支給状況

役名	平成20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	千円 23,069	千円 14,178	千円 6,499	千円 2,268 (地域手当) 124 (通勤手当)			
A理事長代理	千円 6,403	千円 3,358	千円 2,456	千円 537 (地域手当) 52 (通勤手当)		H20.7.17	*
B理事長代理	千円 17,865	千円 10,904	千円 4,912	千円 1,745 (地域手当) 304 (通勤手当)	注2		*
C理事	千円 9,883	千円 7,123	千円 1,460	千円 1,140 (地域手当) 160 (通勤手当)	H20.7.18		*
D理事	千円 5,753	千円 3,003	千円 2,225	千円 481 (地域手当) 44 (通勤手当)		H20.7.16	*
E理事	千円 9,847	千円 7,123	千円 1,460	千円 1,140 (地域手当) 124 (通勤手当)	H20.7.18		*
F監事	千円 15,056	千円 9,192	千円 4,213	千円 1,471 (地域手当) 180 (通勤手当)			
G監事	千円 4,762	千円 2,333	千円 2,013	千円 373 (地域手当) 43 (通勤手当)		H20.7.1	◇
H監事	千円 10,382	千円 6,859	千円 2,201	千円 1,098 (地域手当) 224 (通勤手当)	H20.7.2		◇

注1:「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。

注2: B理事長代理は、H20.7.18付けで理事から任命され、年間報酬等は、理事期間を含めています。

3 役員の退職手当の支給状況(平成20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	前職
	千円	年	月				
A理事長代理	3,974	2	10	H20.7.17	1.0(暫定)	支給額は、当該役員が在職した期間の業績勘案率が決定されていないため、「暫定的な業績勘案率(1.0)」により算出しております。	*
D理事	3,600	2	10	H20.7.16	1.0(暫定)	支給額は、当該役員が在職した期間の業績勘案率が決定されていないため、「暫定的な業績勘案率(1.0)」により算出しております。	*

注1:「摘要」欄には、退職手当算出に関する業績勘案率の選定理由を記載しております。

注2:「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。

注3:平成20年度中に退職した役員のうち、役員出向者については退職手当を支給していません。

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

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。

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

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なるよう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20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20年度は約2%)
- ・地域手当 → 18%(東京都特別区)、15%(大阪市)
[経過措置により平成20年度中は16%(東京都特別区)、13%(大阪市)]
- ・扶養手当 → 子に係る支給額を500円引上げ(6,000→6,500円)
- ・特別手当 → 平成19年度に実施を見送った期末・勤勉手当を引上げ(0.02ヶ月)

2 職員給与の支給状況

① 職種別支給状況

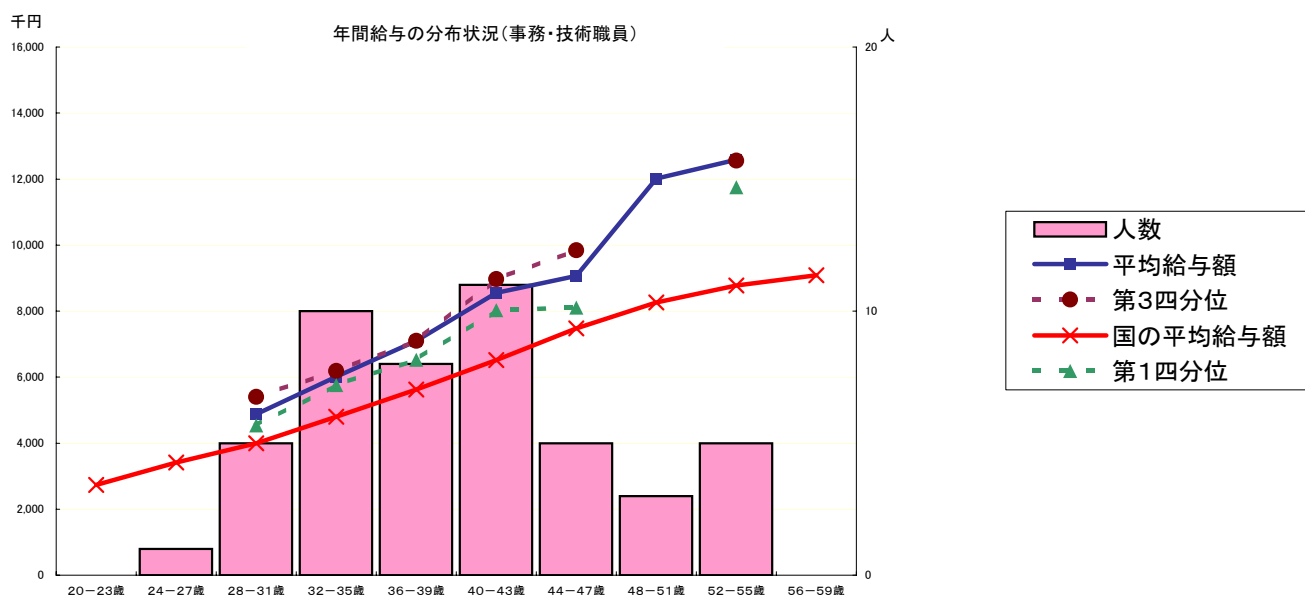
区分	人員	平均年齢	平成20年度の年間給与額(平均)			
			総額	うち所定内	うち通勤手当	うち賞与
常勤職員	人 48	歳 40.3	千円 8,191	千円 5,969	千円 199	千円 2,222
事務・技術	人 48	歳 40.3	千円 8,191	千円 5,969	千円 199	千円 2,222

注:平成21年4月1日に在職している者のうち、平成20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。

② 年間給与の分布状況(事務・技術職員)



注1:48～51歳の該当者は、4人以下のため、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2:24～27歳の該当者は、2人以下のため、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平均給与額については表示していません。

注3:①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
代表的職位	人	歳	千円	千円
本社課長	8	47.0	9,769	11,073
本社係員	8	30.9	4,064	5,541

③ 職級別在職状況等(平成21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)	48	2 (4.2%)	2 (4.2%)	10 (20.8%)	9 (18.8%)	12 (25.0%)	8 (16.7%)	5 (10.4%)
年齢(最高～最低)		—	—	36～31	44～33	44～38	52～41	55～50
所定内給与年額(最高～最低)		—	—	4,736～ 3,888	5,808～ 4,162	6,564～ 5,384	8,132～ 7,088	10,683～ 8,272
年間給与額(最高～最低)		—	—	6,527～ 5,404	8,105～ 5,834	8,972～ 7,434	11,124～ 9,741	15,223～ 11,751

注:1等級及び2等級の該当者は2人以下のため、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。

④ 賞与(平成20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)	57.5	61.2	59.4
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	42.5	38.8	40.6
	最高～最低	43.4～42.0	39.7～38.0	41.5～40.1
一般 職員	一律支給分(期末相当)	66.0	69.3	67.6
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	34.0	30.7	32.4
	最高～最低	38.2～31.6	36.0～28.5	34.9～30.1

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))

130.4

対他法人(事務・技術職員)

120.9

注: 当法人の年齢別人員構成をウェイトに用い、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									
<p>指数の状況</p>	<p>対国家公務員 130.4</p> <table border="1" data-bbox="579 315 991 405"> <tr> <td data-bbox="579 315 715 405">参考</td> <td data-bbox="715 315 895 344">地域勘案</td> <td data-bbox="895 315 1262 344">117.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="715 344 895 374">学歴勘案</td> <td data-bbox="895 344 1262 374">126.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="715 374 895 405">地域・学歴勘案</td> <td data-bbox="895 374 1262 405">114.9</td> </tr> </table>	参考	地域勘案	117.5		学歴勘案	126.6		地域・学歴勘案	114.9
参考	地域勘案	117.5								
	学歴勘案	126.6								
	地域・学歴勘案	114.9								
<p>国に比べて給与水準が高くなっている定量的な理由</p>	<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 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):30.8% ②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:85.4% ⇔ 国(行一):26.2%</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:83.3% ⇔ 国(行一):49.1%</p> <p>(3) 役職者(役職手当支給対象者)の割合による差異 ①役職手当(8%以上)の支給対象者の割合 機構:52.1% ⇔ 国(行一)俸給の特別調整額受給者:22.5% ②役職手当(20%以上)の支給対象者の割合 機構:27.1% ⇔ 国(行一)俸給の特別調整額Ⅰ種及びⅡ種受給者:3.1% ※当機構における管理職とは、役職手当(20%以上)の支給対象者をいう。</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5.5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20年国家公務員給与等実態調査」による。</p>									
<p>給与水準の適切性の検証</p>	<p>【支出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】</p> <table border="1" data-bbox="496 1234 1198 1317"> <tr> <td>支出予算総額(平成20年度決算)</td> <td>49,853億円</td> <td>(100%)</td> </tr> <tr> <td>国の財政支出額(政府出資金、補助金)</td> <td>1,329億円</td> <td>(2.67%)</td> </tr> <tr> <td>給与、報酬等支給総額</td> <td>8.5億円</td> <td>(0.02%)</td> </tr> </table> <p>【累積欠損額について】 累積欠損額 無し(平成19年度決算)</p> <p>【検証結果】 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20年度においては管理職の一部見直し(経理部企画審議役(部長級)を調査役(課長級)に振替え)を実施など、適材適所の人材配置に努めた結果、対国家公務員指数は前年度比▲2.9となっております。</p>	支出予算総額(平成20年度決算)	49,853億円	(100%)	国の財政支出額(政府出資金、補助金)	1,329億円	(2.67%)	給与、報酬等支給総額	8.5億円	(0.02%)
支出予算総額(平成20年度決算)	49,853億円	(100%)								
国の財政支出額(政府出資金、補助金)	1,329億円	(2.67%)								
給与、報酬等支給総額	8.5億円	(0.02%)								
<p>講ずる措置</p>	<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、業務ノウハウの蓄積を図ってきたところです。</p> <p>こうした状況を踏まえ、組織体制については、平成20年度には、管理職の一部見直し(経理部企画審議役(部長級)を調査役(課長級)に振替え)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が目標としております。</p>									

Ⅲ 総人件費について

区 分	当年度 (平成20年度)	前年度 (平成19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 846,209	千円 884,740	千円 (%) ▲ 38,531 (▲4.4)	千円 (%) — (—)
退職手当支給額 (B)	千円 7,574	千円 0	千円 (%) 7,574 (-)	千円 (%) — (—)
非常勤役職員等給与 (C)	千円 25,294	千円 27,760	千円 (%) ▲ 2,466 (▲8.9)	千円 (%) — (—)
福利厚生費 (D)	千円 123,210	千円 131,617	千円 (%) ▲ 8,407 (▲6.4)	千円 (%) — (—)
最広義人件費 (A+B+C+D)	千円 1,002,286	千円 1,044,117	千円 (%) ▲ 41,831 (▲4.0)	千円 (%) — (—)

注1: 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。

注2: 四捨五入の関係から、合計額(最広義人件費)が一致しない場合があります。

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▲4.4%

⇒管理職一部見直し(経理部企画審議役(部長級)を調査役(課長級)に振替え)

⇒出向を通じた適材適所への人員配置

⇒定型業務を派遣職員へアウトソーシングすることで人員増を抑制

b「最広義人件費」対前年度比▲4.0%

⇒上記取組みに伴う法定福利費(社会保険等)の減

⇒労働者派遣契約の一般競争入札による減

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

① 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年間において、国家公務員に準じた人件費削減の取組み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」(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(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。

③ 人件費削減の取組進捗状況

平成20年度給与、報酬等支給総額について、基準年度から▲10.6%の削減をしております。

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
給与、報酬等支給総額 (千円)	946,338	923,771	884,740	846,209
人件費削減率 (%)		▲2.4%	▲6.5%	▲10.6%
人件費削減率(補正值) (%)		▲2.4%	▲7.2%	▲11.3%

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。

IV 法人が必要と認める事項

特に無し

契約状況等

○契約状況

	H19年度					H20年度				
	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	(22)	(9.3%)	(232,173)	(23.4%)	(85.4%)	(34)	(13.8%)	(239,544)	(35.6%)	(67.0%)
	22	7.7%	232,173	1.8%	85.4%	80	25.3%	3,643,664	34.3%	67.0%
指名競争入札	(0)	(0.0%)	(0)	(0.0%)	(-)	(0)	(0.0%)	(0)	(0.0%)	(-)
	26	9.1%	5,578,150	42.8%	95.2%	0	0.0%	0	0.0%	-
企画競争等	(16)	(6.8%)	(305,687)	(30.9%)	(98.7%)	(11)	(4.5%)	(120,157)	(17.9%)	(97.7%)
	22	7.7%	2,094,057	16.1%	98.7%	35	11.1%	6,673,953	62.8%	97.7%
少額随意契約(注1)	(167)	(70.5%)	(24,021)	(2.4%)	(-)	(182)	(74.0%)	(23,144)	(3.4%)	(-)
	167	58.2%	24,021	0.2%	-	182	57.6%	23,144	0.2%	-
上記以外の随意契約	(32)	(13.5%)	(428,368)	(43.3%)	(97.8%)	(19)	(7.7%)	(289,730)	(43.1%)	(99.9%)
	50	17.4%	5,103,388	39.2%	97.8%	19	6.0%	289,730	2.7%	99.9%
合計	(237)	(100.0%)	(990,248)	(100.0%)	(92.3%)	(246)	(100.0%)	(672,575)	(100.0%)	(74.4%)
	287	100.0%	13,031,789	100.0%	92.3%	316	100.0%	10,630,491	100.0%	74.4%

※()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)

《H20年度における改善措置》

- ・人材派遣業務等について、随意契約から一般競争入札に移行(5件)
- ・システム保守業務等について、随意契約から公募手続きに移行(6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(24件)

○平成20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	事務所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	1	情報通信業務であり、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	8	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。
その他	1	官報掲載取次業務であり、業務を提供できる者と随意契約したもの。
合計	19	

※なお、平成20年度をもって、随意契約見直し計画(平成19年12月21日)の趣旨を踏まえ、契約手続きを適切に実施し、事務所の賃借など随意契約によるものが真にやむを得ないものを除き、全て一般競争入札等の競争性のある契約形態に移行した。

21年度以降についても、新たに契約を締結する際には、引き続き「随意契約見直し計画」の趣旨を踏まえ、随意契約によるものが真にやむを得ないものを除き、一般競争入札等を採用していく。

