

平成 2 1 年度業務実績報告書

平成 2 2 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 21 年度の業務の概況	1
平成 21 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	12
4 積極的な情報公開	14
5 業務評価の実施	20
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	22
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	28
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	32
5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	32
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	34
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	34
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	36
9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	36
10 業務遂行に当たっての取組	38
予算（人件費の見積りを含む。）収支計画及び資金計画	42
1 財務体質の強化	42
2 予算	42
3 収支計画	42
4 資金計画	42
短期借入金の限度額	44
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	44
剰余金の使途	44
その他主務省令で定める業務運営に関する事項	44
1 施設及び設備に関する計画	44
2 人事に関する計画	46
参考資料	59
資料 1 各会社のアウトカム指標一覧表（平成 21 年度）	61
資料 2 助成金交付実績（概要）	65
資料 3 債務の返済と財務諸表の関係	69
資料 4 契約状況等	73
資料 5 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務	77
資料 6 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	81

平成 2 1 年度の業務の概況

平成 21 年度の業務の概要

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、平成 21 年度において、第 1 期中期目標期間（平成 17 年 10 月 1 日から平成 22 年 3 月 31 日まで）における中期目標を達成すべく、債務の確実な返済、会社と連携した高速道路事業の円滑な実施、業務運営の効率性と透明性の確保の 3 点について、以下のような取組みを重点的に推進した。

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 21 年度の交通量は、景気の低迷する中、新たに追加された各種割引施策の実施により、前年度の 98.9%～129.7%となった。料金収入については、景気の低迷を受け、計画を 1,243 億円（5.8%）下回り、貸付料収入も計画を 1,024 億円下回る 1 兆 4,844 億円となった。

資金調達については、低金利の経済環境の中、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、期間 10 年を超える超長期債を発行する等、資金調達の多様化に努め、総額 2 兆 3,348 億円の資金を調達した。特に平成 21 年度においては、独立行政法人として、初めて海外市場で期間 30 年の財投機関債を発行したほか、期間 40 年の政府保証債の発行等に取り組んだ。この結果、平成 21 年度に調達した資金の平均コストは 1.65%（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 21 年度の調達コスト 4.0%（10 年固定金利を想定）を下回った。

このようなことから、年度末時点における有利子債務残高は、計画 31 兆 0,114 億円に対して実績は 30 兆 4,452 億円となり、計画を 5,662 億円上回る債務返済を達成することができた。

2．会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

第二京阪道路（門真ジャンクション～枚方東）、首都高速中央環状線（3 号渋谷線～4 号新宿線）など計 126km の新規供用により、今年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,367km、事業中の新設区間を合わせた総延長は 10,016km となった。

道路占用許可等の道路管理者の権限代行については、第二京阪道路の供用にあわせ「高架下利用計画等検討会」を開催し、対象 4 市の高架下利用計画のマスタープランについて審議を行うとともに、「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検討会」において阪神高速神戸山手線の神戸長田トンネルの危険物積載車両の通行規制を審議するなど、有識者の意見も踏まえ適正な権限行使を行った。また、過積載等の違反車両への対応の強化に取り組んだ。

高速道路の維持、修繕その他の管理の状況については、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、その管理状況を実地確認（計6回）し、管理の実施内容の適正性や効率性を適確に把握した。また、当該報告書は、当機構のホームページにおいてまとめて公表した。

会社の経営努力を助長するための助成金については、平成21年度において、工事の途中段階における認定を含む36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、当年度支払要件を満たした19案件について、助成金約1.8億円を交付した。

3. 業務運営の効率性と透明性の確保

効率的な組織運営を図り、業務の外部委託化等の業務の効率化にも取り組んだ結果、一般管理費は目標の4%を大きく上回る削減実績を達成することができた。

契約については、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。

また、平成21年11月の閣議決定「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」を受けて、外部有識者及び監事による「契約監視委員会」を設置した。平成22年1月に開催した委員会において、競争性のない随意契約、1者応札・応募の契約案件等の点検を行い、委員会からの指摘を受け、参加者確認公募で行っていたサーバ保守契約他1件について、平成22年度より一般競争入札へ移行するなど、競争性の確保等の観点から更なる見直しを行った。

情報公開については、機構の業務運営の透明性を高め、説明責任を果たすため、積極的に取り組んだ。

具体的には、平成21年8月に、平成20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（8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について、会社に関する情報も併せて公表を行った。

また、機構の業務の実施状況や、決算の概要等をコンパクトにまとめた「高速道路機構の概要2009」、詳細な開示情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック2009」などを発行するとともに、各国の高速道路に関する最新情報について、調査研究の成果を発表した。

さらに、ホームページについては、高速道路料金引下げ案内ページの改善を行い、利用者に必要な情報をわかりやすく提供するなど、より効果的な広報・情報公開に努めた結果、アクセス件数は、平成21年度においては208,943件となり、目標値を大きく上回る実績となった。

平成21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、社会経済情勢等の変化を踏まえ、債務の確実な返済に向けて、適切に対応していく。

平成 20 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 20 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、意見等	対応状況
<p>・金利動向、経済状況による交通量の減少、緊急経済対策としての料金割引など、経営状況は多くの要因に左右される。このような中、金利や需要動向のモニタリングとその経営への反映についてより重要性が増している。</p>	<p>・料金収入や交通動向、債務返済の状況について計画と実績の対比を行うなど、適時、各種割引施策の実施状況等も含めた総合的な要因分析を行った。</p> <p>・特に債務返済に重大な影響を及ぼすおそれのある金利動向については、国債金利や当機構債の流通市場における取引実勢に関するデータにより、今後の資金調達に及ぼす影響を常にモニタリングしている。</p> <p>また、外部資金調達（特に財投機関債の発行）の都度、調達年限、調達額、調達コスト等が、債務返済の枠組みに適合しているかどうかを常にチェックするとともに、年間を通じた調達コスト見通しの把握に努めている。</p>
<p>・料金割引制度への国民の関心が高いことから、一層分かりやすい情報公開を継続されたい。</p>	<p>ホームページには常に最新の情報が掲載されるよう更新した。さらに、最もアクセスの集まる「高速道路料金の引下げ」ページについて、その利便性の向上を図るため、下記の改善をアクセスの集中するお盆時期の前に行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> - ページをスクロールすることなく一目で掲載内容がわかるよう、ページ上部に主要項目の見出しを設置した。 - 情報が見つけやすいようにページ内の各掲載項目の冒頭に上記の見出しと同様の図柄のアイコンを設置した。 - イメージアップに資するよう、イラストなどを使用し、ページ全体のデザインを変更した。 - 利用者がヤフーやグーグルなどの検索エンジンで検索しやすいようにホームページの設定を変更した。 <p>お盆時期や年末年始における特別割引についての情報や、大型連休における渋滞情報の入手方法等、利用者にとって役立つ情報を分かりやすく適時、提供できるよう努めた。</p>
<p>・給与水準が国家公務員と比べて高い数値となっている要因は、勤務地や学歴、管理職割合の高さ、現場組織がなく、専門性の高い統括業務に特化した組織によるものだが、「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、人件費の削減に向けて引き続き改善の努力を求めたい。</p>	<p>・これまで蓄積したノウハウを活かしながら業務実態や社会経済情勢の変化を踏まえた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、管理職の一部見直し（調査役（課長級）に代えて課長代理）を行い、適材適所の人員配置に努めた。</p>

平成 2 1 年度業務実績

中期目標	中期計画	平成21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>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>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>
<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>

平成 21 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 21 年度における取組み】

1. 平成 21 年度においては、各担当部の業務執行にあたり、各部間の連絡会議や機構掲示板の活用等を通じて情報の共有化を図り、相互に調整、チェックを行い、業務運営の円滑化を図るとともに、以下の横断的業務に関して、4 部が連携して取り組み、業務の効率的な運営に努めた。

債務管理

- ・会社との協定変更、機構の収支予算の明細（以下「債務返済計画」という。）作成・見直し作業（平成 21 年度は 4 度の協定変更、2 度の業務実施計画変更を実施）
- ・債務引受契約に関する会社からの事前説明及び内容のチェック
- ・セグメント情報、路線別収支等、決算に合わせた高速道路関連情報の作成

資産管理

- ・実地棚卸（平成 21 年度は 13 箇所を実施）

危機管理

- ・首都圏等での災害を想定した防災訓練（役職員全員参加 2 回）
- ・機構東京本部の被災を想定した関西業務部における業務代行訓練（出納事務（3 回）、道路監理役業務（6 回））

2. 管理職の一部見直しを行い、経理部調査役（課長級）から課長代理への転換を実施した。

3. 主たる事務所の早期移転については、高速道路の原則無料化等を踏まえた機構の組織・業務に関する検討の進捗状況に応じて、引き続き検討を行うこととした。

【中期目標における目標の達成状況】

設立以降、業務・組織の在り方に対する継続的な点検を行い、組織・職位のスリム化を実施するとともに、機構内の業務情報の共有化や各部で連携した業務への取り組みなど、効率的な業務運営を行った。

【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の様相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 2 1 年度計画
<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、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>会社との協定の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、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 style="text-align: center;">〔平成 18 年 3 月 31 日に 会社との協定は締結済み〕</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</p>	<p>会社（高速道路株式会社法（平成 16 年法律第 99 号。以下「道路会社法」という。）第 1 条に規定する会社をいう。以下同じ。）と締結した協定（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 13 条第 1 項に規定する協定をいう。以下同じ。）に基づき作成した業務実施計画（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。）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が徴収する料金の額が、法第 17 条に規定する貸付料の額の基準若しくは道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号。以下「措置法」という。）第 23 条に規定する料金の額の基準に適合しなくなったと認め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</p>

平成 21 年度計画 - 2 -

【平成 21 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・交通量等の変動を常時注視するとともに、計画と実績の対比を行うことにより、債務返済の見通しを把握するよう努めた。計画と実績を対比すると、料金収入は計画 21,557 億円に対して実績は 20,315 億円、支払利息は計画 6,379 億円に対して 5,213 億円となり、いずれも計画を下回った。

この報告書において計画と実績を対比する場合の計画は、最新の業務実施計画に基づいている。以下同じ。

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 20 年度	平成 21 年度	対前年度比
東日本高速道路（株）	2,397 1	2,497 1	104.2%
中日本高速道路（株）	1,680 1	1,724 1	102.6%
西日本高速道路（株）	2,294 1	2,400 1	104.6%
首都高速道路（株）	1,115 2	1,120 2	100.5%
阪神高速道路（株）	871 2	861 2	98.9%
本州四国連絡高速道路（株）	39 3	51 3	129.7%

- 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 21 年度計画	平成 21 年度実績	対計画比
会社の料金収入	21,557 億円	20,315 億円	1,243 億円（ 5.8% ）

支払利息の計画と実績の対比

	平成 21 年度計画	平成 21 年度実績	対計画比
支払利息	6,379 億円	5,213 億円	1,166 億円（ 18.3% ）

【中期目標における目標の達成状況】

債務返済計画を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視するとともに、計画と実績を対比し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握した。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債務返済の見通しを検討し、適切な債務の残高の管理に努めた。なお、平成 20 年 11 月に

中期目標	中期計画	平成21年度計画
	<p>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>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>

平成 21 年度の業務の実績

国が公表した交通需要推計によれば、現行協定の前提となった交通需要推計よりも今後交通量が減少傾向にあることが示されており、新たな料金制度に関する国の方針決定も踏まえ、協定全般について精査のうえ、債務返済計画等の適切な見直しを図ることとしている。

平成 21 年度計画 - 2 -

【平成 21 年度における取組み】

1. 多様な年限の政府保証債及び財投機関債を発行し、安定的に低利の資金を調達した。低金利の環境の下、超長期の資金調達を行うことにより、借換え時の金利上昇リスクを軽減し、債務返済の確実性を高めるとともに、金利コスト低減にも取り組んだ。
2. 政府保証債（平成 21 年度発行予定総額 1 兆 8,160 億円）については、超長期債（期間 10 年超）（総額 4,201 億円）を含む 1 兆 8,145 億円を調達した。
3. 財投機関債（平成 21 年度発行予定総額 5,030 億円）については、総額 5,203 億円を調達した。
4. 独立行政法人として初めて海外市場で財投機関債（30 年債）を発行したほか、期間 40 年の政府保証債を初めて発行する等、調達の多様化に一層取り組んだ。また、新たに期間 2 年と 6 年の財投機関債の発行にも取り組んだ。
5. この結果、平成 21 年度における資金調達の総額は 2 兆 3,348 億円、調達した資金の平均コストは 1.65%（応募者利回りの平均）となり、計画で設定している平成 21 年度の調達コスト 4.0%（10 年固定金利を想定）を下回った。

平成 21 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	利率（平均）
政府保証債	10 年	12 回	1 兆 3,944 億円	1.42%
	20 年	10 回	3,003 億円	2.12%
	30 年	3 回	898 億円	2.31%
	40 年	1 回	299 億円	2.42%
	計	26 回	1 兆 8,145 億円	1.60%
財投機関債	2 年	2 回	1,000 億円	0.29%
	6 年	1 回	300 億円	0.76%
	10 年	3 回	1,028 億円	1.52%
	17 年	1 回	200 億円	2.02%
	20 年	3 回	949 億円	2.36%
	30 年	2 回	1,227 億円	2.75%
	40 年	1 回	500 億円	2.70%
	計	13 回	5,203 億円	1.82%
合計		39 回	2 兆 3,348 億円	1.65%

参考：金利の低減効果

平成 21 年度に調達した資金の累計支払利息を、計画で設定している調達コスト（10 年固定金利を想定：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、6,766 億円の低減効果があったと試算される。また、このうち超長期債（期間 10 年超）についての低減効果は 2,826 億円と試算される。

中期目標	中期計画	平成21年度計画
<p>3 業務コストの縮減 機構は、必要最小限の組織として設立するものであるが、設立後においても、業務運営全体の効率化を図り、業務コストを縮減すること。このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額と比較して4%を上回る削減を達成すること。</p>	<p>3 業務コストの縮減 外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進するとともに、市中金利の動向を踏まえた上で安定的に低利での資金調達を行うことにより、業務コストを可能な限り縮減する。このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額と比較して4%を上回る削減を行う。</p>	<p>3 業務コストの縮減 外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進するとともに、市中金利の動向を踏まえた上で安定的に低利での資金調達を行うことにより、業務コストを可能な限り縮減する。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4%を上回る削減を行う。</p>

平成 2 1 年度の業務の実績

【中期目標における目標の達成状況】

超長期債の発行を含む多様な年限の債券発行に努めた結果、安定的に低利の資金調達ができ、業務リスクの低減に資することができた。

平成 21 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、平成 17 年度の年間換算額と比較して 4 % 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 21 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、予算額 3,112 百万円に対して実績額 2,469 百万円に、一般管理費は、予算額 2,064 百万円に対して実績額 1,448 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（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、目標の 4 % を大きく上回る削減実績を達成（32.6%）することができた。（調査研究費を除くと 16.5%削減）

一般管理費削減実績

（単位/百万円）

	基準となる金額 *1	平成21年度	
		金額	増減率
一般管理費 *2	2,129	1,435	32.6%
調査研究費を除く	1,599	1,335	16.5%

*1 平成17年度実績（6ヶ月分）を標準的な年間経費に換算した額。

*2 一般管理費には退職手当を除く人件費が含まれている。

【中期目標における目標の達成状況】

業務運営の効率化等により、業務コストの縮減に努め、中期計画に掲げる目標を達成した。

中期目標	中期計画	平成21年度計画
<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>	<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>
	<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>	<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>
	<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て、国民に提供できる環境を整備する。</p>	<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>

【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 21 年度計画 - 4 -

【平成 21 年度における取組み】

1. 平成 20 年度財務諸表を官報に公告するとともに、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. 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（8 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。

【中期目標における目標の達成状況】

財務諸表等法定の開示事項に加え、セグメント情報や高速道路の収支状況を路線別や会社別に細分化するなどした高速道路事業関連情報なども作成・公表するなど、財務内容の公開を積極的に行い、機構の業務運営に関する透明性の確保に努めた。

平成 21 年度計画 - 4 -

【平成 21 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「道路資産の保有及び貸付状況（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「道路資産の保有及び貸付状況（路線別）」について、毎月更新した。

【中期目標における目標の達成状況】

「道路資産保有及び貸付状況」についてホームページで公表するとともに、状況の変更の都度、遅滞なく更新するなど、公開内容の適切性を確保した。

中期目標	中期計画	平成21年度計画
	<p>債務の返済状況の公開 債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。</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 21 年度の業務の実績

平成 21 年度計画 - 4 -

【平成 21 年度における取組み】

平成 20 年度決算及び決算に合わせて開示する高速道路関連情報の記者発表の際、債務返済の計画と実績の対比、分析等を公表するとともに、ホームページにも掲載した。

【中期目標における目標の達成状況】

債務の返済状況について、債務返済計画に基づく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た。

平成 21 年度計画 - 4 -

【平成 21 年度における取組み】

1. 平成 20 年度に完了した事業については、コスト縮減とその理由を、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。
3. 会社の協力を得て、平成 20 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。

【中期目標における目標の達成状況】

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し、業務運営の透明性の確保に努めた。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した。

平成 21 年度計画 - 4 -

【平成 21 年度における取組み】

平成 20 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。

【中期目標における目標の達成状況】

機構のホームページを通じ、評価及び監査に関する情報を遅滞なく提供した。

平成 21 年度計画 - 4 -

【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む。）】

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に供したほか、ホームページに掲載した。
2. このほかホームページでは、法令等で開示を義務付けられている情報のほか、次の事項を掲載し、内容の充実に努めた。
機構の検討会等の資料等（助成委員会：2 回、高架下利用計画等検討会：1 回、危険物検討会：1 回）
各高速道路会社の毎月の交通量データ等（毎月 1 回：計 12 回）

中期目標	中期計画	平成21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>また、1年間のアクセス件数を、中期目標期間開始後1年間と対比して10%以上増加させる。</p>
	<p>業務パンフレット等による 広報 機構の目的や業務の内容について、パンフレット等を活用することにより、情報の提供を行う。</p>	<p>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 2 1 年度の業務の実績

各高速道路会社情報（開通情報及び開通後の整備効果等：計 13 回）

海外調査報告書

- 4 月：米国陸上交通インフラ資金調達委員会報告書
- 7 月：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
- 8 月：欧米における大型車のサイズおよび重量の取締り状況に関する調査報告書
- 10 月：欧米のロードプライシングに関する調査報告書
- 1 月：高速道路機構海外調査シリーズ連続講座「欧米のロードプライシング」
- 2 月：インターステート道路網に関するアセットマネジメントの枠組み
- 3 月：欧米の高速道路整備の基本思想 歴史的検証

- 3．英語版ホームページの理事長挨拶及び損益計算書・貸借対照表を更新した。
- 4．高速道路料金引下げの案内ページに下記の改善を行い、料金引下げについての情報を利用者に、よりわかりやすく提供するよう努めた。
 ページをスクロールすることなく、一目で掲載内容がわかるようページ上部に主要項目の見出しを設置した。
 情報が見つけやすいようにページ内の各掲載項目の冒頭に上記の見出しと同様の図柄のアイコンを設置した。
 イメージアップに資するよう、イラストなどを使用し、ページ全体のデザインを変更した。
 利用者がヤフーやグーグルなどの検索エンジンで検索しやすいようにホームページの設定を変更した。
- 5．お盆時期や年末年始における特別割引についての情報や、大型連休における渋滞情報の入手方法等を分かりやすく適時、提供した。
- 6．この結果、機構ホームページ（トップページ）への平成 21 年度（中期目標期間終了前 1 年間）のアクセス件数は、中期目標期間開始後 1 年間と対比して 75% 増となり、中期計画に定めたアクセス件数増加目標（10% 以上）を大幅に上回る実績を達成した。

ホームページのアクセス件数（トップページ）

	H17.10～H18.9	H21 年度	増加率
アクセス件数	119,474	208,943	75%

【中期目標における目標の達成状況】

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ことに努めた。また、アクセス件数については中期計画に定めたアクセス増加目標を大幅に上回る実績を達成した。

平成 21 年度計画 - 4 -

【平成 21 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 20 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 2009」及びその英語版並びに平成 20 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 20 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 2009」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．パキスタン国道路公団からの来客対応（5 月）や韓国にて開催された世界道路協会（PIARC）総会・アジア大洋州道路技術協会（REAAA）会議（9 月）及び世界道路協会（PIARC）冬季道路会議（2 月）に出席した際に、英語パンフレット等を用い、機構業務について説明を行うなど、情報提供を図った。

中期目標	中期計画	平成21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。</p>

平成 21 年度の業務の実績

4. お盆及び年末年始時期の料金割引の変更に関する案内パンフレットを作成した。また、機構のホームページ上の高速道路料金引下げの案内ページを改善し、よりわかりやすい情報提供に努めた。
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。
 - 「米国陸上交通インフラ資金調達委員会報告書」
 - 「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」
 - 「欧米における大型車のサイズおよび重量の取締り状況に関する調査報告書」
 - 「欧米のロードプライシングに関する調査報告書」
 - 「高速道路機構海外調査シリーズ連続講座「欧米のロードプライシング」」
 - 「インターステート道路網に関するアセットマネジメントの枠組み」
 - 「欧米の高速道路整備の基本思想 歴史的検証」

【中期目標における目標の達成状況】

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い、積極的に機構業務の透明性の確保を図った。

平成 21 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 21 年度における取組み】

1. 平成 20 年度の業務については、平成 20 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 21 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 20 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 22 年 3 月にホームページで公表した。

【中期目標における目標の達成状況】

業務全体について、機構の内部統制委員会で定期的に自己評価を行い、ホームページで公表した、また独法評価委員会からの指摘事項等を含め適切な措置を講じた。

【平成 21 年度における取組み】

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

- ・全国路線網に属する高速自動車国道以外の高速道路として、以下の 2 路線を追加指定したことに伴う事業
[一般国道 481 号(関西国際空港連絡橋)、一般国道 47 号(仙台北部道路(利府しらかし台～富谷))]
- ・第 4 回国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て整備計画変更された暫定 2 車線区間の 4 車線化事業
[7 区間計 190 km]
- ・供用中路線の利便性向上を図るためのインターチェンジ等整備事業
[利便増進型スマート IC ; 19 箇所、地域活性化 IC ; 4 箇所、地域高規格道路との接続 JCT ; 2 箇所]

中期目標	中期計画	平成21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>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>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け</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>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け</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 2 1 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 21 年度計画 - 1 -

【平成 21 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 126km の増があった結果、9,367km となり、新設区間を合わせた総延長は 10,016km 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 22 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	10,016	3,765	2,033	3,469	312	265	173
うち供用区間	9,367	3,567	1,751	3,335	299	242	173
うち新設区間	649	198	282	134	13	23	0

端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【中期目標における目標の達成状況】

道路資産台帳を作成し、新設、改築等による内容の変更が生じた場合に、各会社と連携して変更内容を確認したうえで更新を行い、道路資産の内容を適正に把握した。

平成 21 年度計画 - 1 -

【平成 21 年度における取組み】

- 平成 20 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、実地確認を行った。また、会社間共通の客観的指標(アウトカム指標: 本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など)を設け、会社間で対比するとともに目標の達成状況の確認を行った。

[参考資料: 資料 1] 各会社のアウトカム指標一覧表(平成 21 年度)

- 客観的指標の一覧表や管理の報告書については、6 社分をまとめてホームページで公表した。

【中期目標における目標の達成状況】

管理の実施状況について会社から報告を受け、実地に確認を行うとともに、毎年報告書を公表し、良好な道路資産の保全に努めた。

【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 21 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債務返済計画に基づき、31.3 兆円に減少させる。

中期目標	中期計画	平成21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</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</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を、平成21年度末時点において31.3兆円とする。</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21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21年度末にお</p>

平成 21 年度の業務の実績

平成 21 年度計画 - 2 -

【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む。）】

貸付料収入は計画を 1,024 億円下回る 1 兆 4,844 億円となったが、一般管理費や金利コスト等は計画を 1,126 億円下回った。平成 21 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 8,226 億円下回ったことなどから、30 兆 4,452 億円となり、計画を 5,662 億円下回った。

平成 21 年度末未償還残高

債務返済計画における計画と平成 21 年度決算に基づく実績との対比

単位：億円

	計画	実績	差
未償還残高	366,996	360,562	6,434
債務残高	316,812	310,935	5,878
有利子借入金	310,114	304,452	5,662
社会資本借入金	4,526	4,310	216
無利子借入金	2,173	2,173	0
出資金	50,183	49,627	557

- 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。（以下参考及び 2 の表において同じ。）
- 2 決算数値を債務返済計画ベースに修正。（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：平成 17、18、19、20 年度末未償還残高

単位：億円

	平成 17 年度末	平成 18 年度末	平成 19 年度末	平成 20 年度末
未償還残高	415,767	404,893	397,806	361,592
債務残高	371,338	359,137	350,734	313,248
有利子借入金	364,044	352,296	343,673	306,840
社会資本借入金	4,688	4,236	4,541	4,061
無利子借入金	2,605	2,605	2,521	2,347
出資金	44,430	45,757	47,072	48,344

- 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 21 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21年度計画
<p>高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。</p> <p>3) 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額(法第12条第1項第5号又は第6号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に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>高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。</p> <p>3) 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額(法第12条第1項第5号又は第6号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に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>ける機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。</p> <p>3) 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>

平成 2 1 年度の業務の実績

機構の有利子債務残高の道路別内訳

	民営化時点の承継債務の総額	平成 21 年度末残高
高速自動車国道	22.3 兆円	17.4 兆円
本州四国連絡高速道路	2.0 兆円	1.5 兆円
首都高速道路	4.4 兆円	4.0 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	4.3 兆円

- 3 . 平成 21 年度末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、実績及びその差を差異の理由を付して公表した。

【中期目標における目標の達成状況】

機構の有利子債務残高については、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 30.4 兆円に減少させ、計画を 0.6 兆円下回る結果となり、債務の早期の確実な返済を順調に進めることができた。

中期目標	中期計画	平成21年度計画
<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>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>債務の返済に充当する道路資産の貸付料及び機構が収受する占用料その他の収入の確保を図り、一方で、低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制することとする。これらを着実に実施することにより、債務の早期の確実な返済を図る。</p> <p>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>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> <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>

平成 2 1 年度の業務の実績

平成 21 年度計画 - 2 -

【平成 21 年度における取組み】

1. 貸付料については、協定に基づき、計画料金収入に対する実績料金収入の一定割合を超えた額を増減させた結果、計画に比べて 1,024 億円減額となり、1 兆 4,844 億円となった。占用料その他の収入については、法令等に基づき確実に徴収を行い、占用料収入は 19 億円、連結料収入は 22 億円となった。
2. 平成 21 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。
3. 損害賠償請求については、以下の取組みを行った。
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 9 月に提訴した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訴訟において、平成 21 年 4 月に被告 1 社から約 600 万円の入金があった。引き続き、残りの損害賠償金についても、これを求め係争する。
(損害額(元本)約 19.2 億円のうち、平成 22 年 3 月末時点の総入金額(元本)は約 12.3 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
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において、請求相手方(6社)から、約 11.6 億円の入金があった。平成 20 年 12 月に 23 件の工事について提訴した本件損害賠償請求訴訟において、13 件の工事については解決しており、残り 10 件の工事についても、引き続きその損害賠償金を求め係争する。
(損害額(元本)約 54.4 億円のうち、平成 22 年 3 月末時点の総入金額(元本)は約 49.8 億円。)

【中期目標における目標の達成状況】

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り適切な債務の残高の管理に努めた。

平成 21 年度計画 - 2 -

【平成 21 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・交通量等の変動を常時注視するとともに、計画と実績の対比を行うことにより、債務返済の見通しを把握するよう努めた。計画と実績を対比すると、計画収入は計画 21,557 億円に対して実績は 20,315 億円、金利コスト(支払利息)は計画 6,379 億円に対して 5,213 億円となり、いずれも計画を下回った。

【中期目標における目標の達成状況】

債務返済計画を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視するとともに、計画と実績を対比し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握した。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債務返済の見通しを検討し、適切な債務の残高の管理に努めた。なお、平成 20 年 11 月に国が公表した交通需要推計によれば、現行協定の前提となった交通需要推計よりも今後交通量が減少傾向にあることが示されており、今後の高速道路政策のあり方などが示された場合には、それらも踏まえた協定全般の精査を行い、債務返済計画等を適切に見直すこととしている。

【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。

中期目標	中期計画	平成21年度計画
<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>債務引受限度額を見直す場合には、見直し前の額を基準に、その算出の基礎となった工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な額を設定する。</p>
<p>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>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>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。 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>

平成 21 年度計画 - 3 -

【平成 21 年度における取組み】

関西国際空港連絡橋及び暫定 2 車線区間の 4 車線化事業の追加等に伴い、協定を変更して債務引受限度額の見直しを行った。

【中期目標における目標の達成状況】

事業の追加にあたり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、適正な額を設定した。

平成 21 年度計画 - 3 -

【平成 21 年度における取組み】

平成 21 年度において、239 件、8,195 億円の債務引受け契約を締結した。会社から債務を引き受ける際には、平成 17 年 10 月に高速道路会社 6 社と締結した「高速道路資産の機構への帰属・債務の引受の運用について」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 21 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	6,989 億円	1,191 億円	14 億円	8,195 億円

【中期目標における目標の達成状況】

会社から債務を引き受ける際には、その運用における客観的基準を定め、対象となる道路資産が、適正な引受額であるかを当該基準に基づき十分に確認した。

平成 21 年度計画 - 3 -

【平成 21 年度における取組み】

- 平成 21 年度において、153 件（新設 43 件、改築 40 件、修繕 41 件、災害復旧 6 件、承認工事 19 件、その他 4 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 14 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。
- 平成 21 年度において、棚卸実施マニュアルに基づき、会社の協力の下、道路資産の棚卸を 13 箇所実施した。

中期目標	中期計画	平成21年度計画
<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 機構が国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を策定するとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p>	<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を策定するとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p>	<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 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>
<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>

平成 2 1 年度の業務の実績

【中期目標における目標の達成状況】

道路資産が機構に帰属する場合には、その運用における客観的基準を定め、当該道路資産の内容の確認を適正に実施した。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った。

平成 21 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 21 年度における取組み】

国、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、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。

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 21 年 7 月 23 日	平成 21 年 7 月 24 日
第 2 回	平成 21 年 11 月 26 日	平成 21 年 11 月 27 日

無利子貸付額

	第 1 回	第 2 回	合計
首都高速道路株式会社	164.6 億円	164.6 億円	329.2 億円
阪神高速道路株式会社	76.7 億円	76.7 億円	153.4 億円

【中期目標における目標の達成状況】

国、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、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。

平成 21 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 21 年度における取組み】

補助金の交付対象となる災害の発生はなかった。

【中期目標における目標の達成状況】

国から災害復旧のために交付された補助金について、無利子貸付金貸付け要綱に基づき、速やかに無利子貸付けを行った。

中期目標	中期計画	平成21年度計画
<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>
<p>7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務 道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、適正かつ効率的に実施すること。 また、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施すること。</p>	<p>7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務 措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、現地の状況を熟知している会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施する。この手続を適正かつ効率的に行うため、会社と協力して情報連絡体制を構築する。 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 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。 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「高架下利用等検討会」の審議を行う等、制度の適切な運用に努める。 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>

平成 2 1 年度の業務の実績

平成 21 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 21 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 2 回開催し、36 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 19 案件について助成金約 1.8 億円を交付した。
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 21 年度に経営努力要件適合性を認定した 36 件のうち 34 件はこの方式によるものであり、平成 22 年度審議案件としても 23 件の申請があった。

[参考資料：資料 2]助成金交付実績

【中期目標における目標の達成状況】

費用の縮減を助長する仕組みを整備するとともに、制度の運用改善を行い、会社からの経営努力要件適合性の認定申請を促進させるなど、会社のコスト縮減における有効な手段とすることができた。会社に対する助成金の交付を適正に行った。

平成 21 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。

【平成 21 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. 平成 22 年 3 月供用の第二京阪道路の道路占用について、「高架下利用計画等検討会」において、高架下利用計画のマスタープランを審議し、適切な運用に努めた。
3. 「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検討会」において、平成 22 年度未開通予定の阪神高速神戸山手線の神戸長田トンネル(南伸部)の危険物積載車両の通行規制を審議し、その検討結果を踏まえ、規制実施に向けて関係機関と協議を進めた。
4. 会計検査院から指摘のあった占用料の徴収不足については、当該不足額の徴収を平成 22 年 3 月末までに終了した。さらに、本件を契機に、今後の再発防止を図るため、占用料を減免している物件について、現状においても減免すべき理由が存するか否か厳格な確認を進めるとともに、占用料の減免基準の明確化、減免案件の申請時における申請書類の充実など、抜本的な対策を講じた。
5. 車両制限令違反者の削減を図るために、常習的に違反を繰り返している会社に対して警告書を送付する(2月)とともに、荷主に対して荷物の輸送を依頼する際、特殊車両通行許可制度の遵守を運送業者に指導をしてもらうよう協力依頼を行うべく調整を開始した。

中期目標	中期計画	平成 2 1 年度計画
<p>8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図ること。</p>	<p>8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。</p>	<p>〔平成21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>

平成 2 1 年度の業務の実績

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	1,202 件
道路占用許可	総件数【年度末時点】	15,039 件
	年間処理件数	2,513 件
特殊車両通行許可	年間件数	1,956 件

【中期目標における目標の達成状況】

通行止め等の行政措置を遅滞なく実施し、制度の適切かつ効率的な運用に努めるとともに、道路占用や特殊車両の許可手続き等の事務手続の在り方について、必要な見直しを実施した。

【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。

平成 21 年度計画 - 8 -

【平成 21 年度における取組み】

1. 西日本旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社と「本四備讃線の鉄道施設の利用料の額に関する協定」を締結して、利用料 946 百万円を確実に徴収した。
2. 本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、同社と「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に係る委託料の額に関する平成 21 事業年度協定」を締結することにより、本州四国連絡鉄道施設の管理を実施した。

【中期目標における目標の達成状況】

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切に行った。

平成 21 年度計画 - 8 -

【平成 21 年度における取組み】

平成 21 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。

【中期目標における目標の達成状況】

中期目標の期間中、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	中期計画	平成21年度計画
<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 style="text-align: center;">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、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すこと。 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>高速道路の利用促進 債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。 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施策を推進するよう会社に促す。 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 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 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 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 2 1 年度の業務の実績

【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 21 年度計画 - 9 -

【平成 21 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。

【中期目標における目標の達成状況】

役職員各レベルによる、定期的な会議や意見交換等を通じ、相互協力体制の構築等、業務実施に係る関係機関との緊密な連携を図った。

平成 21 年度計画 - 9 -

【平成 21 年度における取組み】

1. 第二京阪道路（門真ジャンクション～枚方東）、首都高速中央環状線（3号渋谷線～4号新宿線）など新規供用した12区間126kmのほか、和歌山北IC（地域活性化IC）の供用を行った。
2. 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、料金収入への影響等を確認した。（企画割引の実施40件）
3. 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等について把握するとともに、利用者の利便性等を把握するためのアンケート等の調査を実施した。また、お盆期間及び年末年始の渋滞対策のため、高速道路会社とともに意見募集を行い、交通分散を目的に休日特別割引等の割引適用日を変更した。（利便増進事業に関する計画及び協定を変更）【東、中、西、本四】

【中期目標における目標の達成状況】

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とともに、会社と協力して利便増進事業を実施した。

平成 21 年度計画 - 9 -

【平成 21 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、「塩害対策としての電気防食工法における溝切り作業の省力化による費用の縮減」や「中央分離帯防護柵更新工事における新たな工法の採用」など、8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。

中期目標	中期計画	平成21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。</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 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。</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 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。 なお、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づく「平成21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、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的確な対応を図ること。</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、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。 また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を年1回以上実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練（不定時）等を適宜実施することにより、発災時に備える。</p>	<p>危機管理 地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、会社及び関係行政機関と協力して、防災業務計画等に基づき、迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。 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>

平成 2 1 年度の業務の実績

[参考資料：資料 2]助成金交付実績

【中期目標における目標の達成状況】

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した。

平成 21 年度計画 - 9 -

【平成 21 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 21 年度における方針として、「平成 21 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 21 年 4 月策定)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. 引き続き、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。

【中期目標における目標の達成状況】

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ため、高速道路会社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。

平成 21 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. 九州北部豪雨による九州道の土砂災害 (7 月 26 日)、駿河湾を震源とする地震 (8 月 11 日) による東名の被災時等に、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。
2. 9 月 1 日に首都圏直下型地震を想定した首都高速道路株式会社と連携した情報の収集・伝達訓練や機構独自の非常時参集訓練、安否確認訓練、ホームページ更新訓練等を実施した。その他、道路監理役代行訓練 (9 月、10 月、1 月：計 6 回)、出納事務支払訓練 (7 月、10 月、1 月：計 3 回) を実施した。
3. 京阪神圏直下型地震を想定した非常時参集訓練、安否確認訓練や阪神高速道路株式会社と連携した情報の収集・伝達訓練を実施した。(1 月)
4. 昨年度改正した防災業務要領及び新たに策定した防災業務の手引きの内容について説明会を開催 (5 月) するとともに、職員異動の都度、防災業務要領等の概要を説明し、周知を図った。

【中期目標における目標の達成状況】

地震、風水害、大規模な交通事故等の発生時には、防災業務計画に基づき体制を構築し、会社と協力して被災地の迅速かつ的確な情報収集及び伝達を実施した。

また、首都圏や京阪神の大規模地震を想定し、防災業務の手引きを作成するとともに、会社と連携して情報の収集・伝達訓練等を行い、発災時に備えた。

中期目標	中期計画	平成21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
<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、債務返済以外の支出を抑制する。</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>
	<p>2 予算（別表1のとおり） 3 収支計画（別表2のとおり） 4 資金計画（別表3のとおり）</p>	<p>2 予算（別表1のとおり） 3 収支計画（別表2のとおり） 4 資金計画（別表3のとおり）</p>

平成 2 1 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】

45 年以内に債務を返済するという債務返済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 21 年度計画 - 1 -

【平成 21 年度における取組み】

平成 21 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、協定に基づき、計画料金収入に対する実績料金収入の一定割合を超えた額を増減させた結果、計画に比べて 1,024 億円減額となり、1 兆 4,844 億円となった。

【中期目標における目標の達成状況】

業務活動による収入の確保に努め、債務の早期の確実な返済を図った。

平成 21 年度計画 - 1 -

【平成 21 年度における取組み】

平成 21 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 3,112 百万円に対して実績額 2,469 百万円に、一般管理費は、予算額 2,064 百万円に対して実績額 1,448 百万円になり、いずれも予算額を下回った。

【中期目標における目標の達成状況】

債務返済以外の支出を抑制し、業務コストの縮減を進めた。

平成 21 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 21 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、業務収入が予算より少なくなったこと等から、予算に比べて 533 億円減の 3 兆 9,739 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 410 億円減の 3 兆 8,786 億円となった。

中期目標	中期計画	平成21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 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 21 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かったこと等から、計画に比べ 447 億円少ない 1 兆 4,615 億円、経常収益は受取貸付料が計画より少なくなったこと等から、計画に比べ 966 億円少ない 1 兆 4,316 億円、固定資産売却損等の臨時損失 5 億円及び高速道路利便増進事業引当金戻入等の臨時利益 3,988 億円を計上した結果、当期総利益は 3,683 億円となった。

3. 資金計画及び実績は別表 3 のとおりである。

4. 契約については、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。

また、平成 21 年 11 月の閣議決定「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」を受けて、外部有識者及び監事による「契約監視委員会」を設置した。平成 22 年 1 月に開催した委員会において、競争性のない随意契約、1 者応札・応募の契約案件等の点検を行い、委員会からの指摘を受け、参加者確認公募で行っていた業務用サーバ保守契約及び財務・会計システム用サーバ保守契約について、平成 22 年度より一般競争入札へ移行するなど、競争性の確保等の観点から更なる見直しを行った。

[参考資料：資料 3]債務の返済と財務諸表の関係

[参考資料：資料 4]契約状況等

【中期目標における目標の達成状況】

債務の早期の確実な返済を進めるために各年度必要な予算、収支計画、資金計画を策定し、実施した。

平成 21 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 21 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。

【中期目標における目標の達成状況】

一時的な資金不足等に対処するため、当座貸越契約を締結したが、一時的な資金不足等の事態は発生しなかった。

中期目標	中期計画	平成21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。</p> <p>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。</p> <p>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、整理合理化計画を踏まえ、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、具体的な見直し計画を策定する。</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>

平成 21 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、平成 21 年度、平成 17 年度年間換算額と比較して 4 %を上回る削減を行う。

平成 21 年度計画 - 2 -

【平成 21 年度における取組み】

1. 夏季及び年末特別手当について、役職員の勤務実績を処遇に反映した。
2. 役職員研修方針に基づき年度計画を策定し、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 38 名を参加させたほか、外部講師によるメンタルヘルス講習会を開催した。
3. 11 月から、役職員の研修の一環として、欧米の有料道路制度等について簡潔に紹介した「海外調査シリーズ連続講座」を役職員に対し 8 回配信し、国・会社職員を含めた講演会を東京及び大阪で開催した。
4. 管理職の一部見直しを行い、経理部調査役（課長級）から課長代理への転換を実施した。
5. 組織のあり方については、高速道路の原則無料化等を踏まえた機構の組織・業務に関する検討の進捗状況に応じて、引き続き検討を行うこととした。

[参考資料：資料 5] 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

【中期目標における目標の達成状況】

勤務実績の処遇への反映、研修の計画的な実施及び人員の適正な配置を図った。

平成 21 年度計画 - 2 -

【平成 21 年度における取組み】

平成 21 年度の常勤職員数は、85 名を上回らない人員体制の下、業務運営の効率化に努めた。

[参考資料：資料 5] 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

【中期目標における目標の達成状況】

中期目標期間中を通じて人員の抑制に努めた。

中期目標	中期計画	平成 2 1 年度計画
<p>人件費については、「行政改革の重要方針」(平成 17 年 12 月 24 日閣議決定)を踏まえ、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間に於いて、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこと。</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。</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の削減について、前倒しして達成することとし、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 5 %以上を削減する。</p>
<p>国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進めること。</p>	<p>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 21 年度の業務の実績

平成 21 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 21 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）と比較して、目標の 5 % を上回る削減実績を達成（15.9%）することができた。

参考：人件費及び高速道路供用延長あたり人件費

単位：千円

		平成 17 年度	平成 21 年度
人件費 1	〔千円〕 【A】	468,133	795,837
	対 17 年度 2	-	15.9%
高速道路供用延長 (年度末)	〔km〕 【B】	8,974	9,367
供用延長あたり人件費	〔千円/km〕 【A/B】 対 17 年度	105 3	85 19.1%

1 退職手当及び法定福利費を除いた人件費。

2 平成 17 年度の退職手当及び法定福利費を除く人件費を標準的な年間当たりに換算した数値（946,338 千円）に対する削減率。

3 平成 17 年度の退職手当及び法定福利費を除く人件費を標準的な年間当たりに換算した数値（946,338 千円）を平成 17 年度末の高速道路供用延長で除した値。

[参考資料：資料 6] 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

【中期目標における目標の達成状況】

設立以降、効果的な組織運営や業務運営を図ることにより、中期目標に掲げる目標を達成した。

平成 21 年度計画 - 2 -

【平成 21 年度における取組み】

1. 本給表（一律約 1% 引下げ）地域手当率（東京 16 17%、大阪 13 14%）を改定した。（4 月）
2. 人事院勧告を考慮し、夏季特別手当について前年度比 0.2 ヶ月、年末特別手当について前年度比 0.15 ヶ月とし、前年度比年間 0.35 ヶ月引下げを実施した。また、12 月に役職員の本給改定及び住居手当の廃止を行った。

【中期目標における目標の達成状況】

設立以降、中期目標である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た。

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	1,589,936	1,489,491	△ 100,445	
道路業務収入	1,588,966	1,488,545	△ 100,421	
鉄道業務収入	970	946	△ 23	
政府等出資金受入	128,260	128,260	0	
政府等補助金受入	29	20	△ 9	
債券及び借入金	2,303,400	2,334,782	31,382	
社会資本整備事業収入	1,135	1,135	0	
業務外収入	4,453	20,196	15,744	
計	4,027,212	3,973,884	△ 53,328	
支出				
債務返済費	3,776,390	3,740,387	△ 36,003	
東京湾横断道路償還金	7,886	7,513	△ 374	
無利子貸付金	48,260	48,260	0	
経営努力助成金	2,965	185	△ 2,780	
業務管理費	3,112	2,469	△ 643	
高速道路管理費	1,924	1,645	△ 278	
鉄道施設管理費	1,189	824	△ 365	
一般管理費	2,064	1,448	△ 616	
人件費	1,037	918	△ 119	
物件費	1,027	530	△ 497	
業務外支出	78,928	78,349	△ 579	
計	3,919,606	3,878,611	△ 40,995	

【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	1,588,966	1,488,545	△ 100,421	
道路業務収入	1,588,966	1,488,545	△ 100,421	※1
政府等出資金受入	128,260	128,260	0	
債券及び借入金	2,303,400	2,334,782	31,382	※2
社会資本整備事業収入	1,135	1,135	0	
業務外収入	4,446	20,180	15,734	※3
計	4,026,207	3,972,902	△ 53,305	
支出				
債務返済費	3,776,390	3,740,387	△ 36,003	※4
東京湾横断道路償還金	7,886	7,513	△ 374	
無利子貸付金	48,260	48,260	0	
経営努力助成金	2,965	185	△ 2,780	※5
業務管理費	1,924	1,645	△ 278	
高速道路管理費	1,924	1,645	△ 278	
一般管理費	2,055	1,428	△ 627	
人件費	1,032	905	△ 127	
物件費	1,022	522	△ 500	
業務外支出	78,909	78,341	△ 569	
計	3,918,389	3,877,759	△ 40,630	

※1 変動貸付料による道路資産貸付料収入の減による。

※2 前年度の債券発行を繰越したことに伴う増による。

※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 助成金交付申請が少なかったことによる。

【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	970	946	△ 23	
鉄道業務収入	970	946	△ 23	
政府等補助金受入	29	20	△ 9	* 1
業務外収入	7	17	10	* 2
計	1,005	982	△ 23	
支出				
業務管理費	1,189	824	△ 365	
鉄道施設管理費	1,189	824	△ 365	* 3
一般管理費	9	20	11	* 4
人件費	5	12	8	
物件費	5	8	3	
業務外支出	19	8	△ 11	
計	1,217	852	△ 365	

※1 前年度管理費の執行減による。

※2 消費税及び地方消費税の更正に伴う還付による。

※3 鉄道施設管理委託費の減による。

※4 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	1,506,203	1,462,055	△ 44,148	
経常費用	1,506,203	1,461,516	△ 44,688	
道路貸付業務費	926,380	903,928	△ 22,452	
助成業務費	2,965	185	△ 2,780	
鉄道施設利用業務費	9,322	9,063	△ 259	
一般管理費	1,993	1,568	△ 426	
人件費	1,015	907	△ 108	
経費	978	661	△ 317	
財務費用	539,363	505,847	△ 33,516	
道路資産取得関連費用	26,169	40,746	14,576	
雑損	10	179	170	
臨時損失	0	539	539	
収益の部	1,915,456	1,830,362	△ 85,094	
経常収益	1,528,102	1,431,551	△ 96,551	
受取貸付料	1,509,615	1,413,731	△ 95,885	
占用料収入	1,672	1,936	264	
連結料収入	2,094	2,086	△ 8	
受取施設利用料	905	946	41	
その他の売上高	19	6	△ 13	
補助金等収益	25	26	1	
資産見返負債戻入	1,367	2,170	803	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,398	8,418	20	
財務収益	4,007	2,189	△ 1,818	
雑益	0	44	44	
臨時利益	387,353	398,811	11,457	
当期純利益	409,252	368,307	△ 40,945	
当期総利益	409,252	368,307	△ 40,945	

【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	1,496,872	1,452,991	△ 43,882	
経常費用	1,496,872	1,452,451	△ 44,421	
道路貸付業務費	926,380	903,947	△ 22,433	
助成業務費	2,965	185	△ 2,780	
一般管理費	1,984	1,547	△ 437	
人件費	1,011	894	△ 116	
経費	974	653	△ 321	
財務費用	539,363	505,847	△ 33,516	
道路資産取得関連費用	26,169	40,746	14,576	
雑損	10	179	170	
臨時損失	0	539	539	
収益の部	1,905,890	1,820,608	△ 85,282	
経常収益	1,518,748	1,422,158	△ 96,590	
受取貸付料	1,509,615	1,413,731	△ 95,885	
占用料収入	1,672	1,936	264	
連結料収入	2,094	2,086	△ 8	
その他の売上高	0	6	6	
資産見返負債戻入	1,367	2,170	803	
財務収益	4,000	2,186	△ 1,814	
雑益	0	43	43	
臨時利益	387,142	398,450	11,308	
当期純利益	409,018	367,617	△ 41,400	
当期総利益	409,018	367,617	△ 41,400	

【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	9,331	9,084	△ 248	
経常費用	9,331	9,083	△ 248	
鉄道施設利用業務費	9,322	9,063	△ 259	
一般管理費	9	21	12	
人件費	5	13	8	
経費	4	8	3	
財務費用	0	0	0	
雑損	0	0	0	
臨時損失	0	0	0	
収益の部	9,566	9,773	208	
経常収益	9,354	9,413	59	
受取施設利用料	905	946	41	
その他の売上高	19	19	0	
補助金等収益	25	26	1	
資産見返負債戻入	0	0	0	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,398	8,418	20	
財務収益	7	3	△ 4	
雑益	0	1	1	
臨時利益	211	361	149	
当期純利益	234	690	455	
当期総利益	234	690	455	

別表3 資金計画
【法人単位】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
資金支出	4,133,661	9,540,534	5,406,873	
業務活動による支出	674,029	632,605	△ 41,425	
管理費支出	134,698	131,294	△ 3,404	
その他支出	539,331	501,310	△ 38,021	
投資活動による支出	0	5,669,207	5,669,207	
財務活動による支出	3,236,886	3,238,080	1,193	
次期への繰越金	222,745	643	△ 222,102	
資金収入	4,133,661	9,540,534	5,406,872	
業務活動による収入	1,550,705	1,449,663	△ 101,042	
投資活動による収入	434	5,634,872	5,634,439	
財務活動による収入	2,423,601	2,455,095	31,494	
前期よりの繰越金	158,922	903	△ 158,019	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
資金支出	4,121,100	9,508,982	5,387,882	
業務活動による支出	673,444	631,596	△ 41,848	
管理費支出	134,113	130,286	△ 3,827	
その他支出	539,331	501,310	△ 38,021	
投資活動による支出	0	5,638,745	5,638,745	
財務活動による支出	3,236,886	3,238,080	1,193	
次期への繰越金	210,769	561	△ 210,208	
資金収入	4,121,100	9,508,982	5,387,882	
業務活動による収入	1,549,761	1,448,698	△ 101,062	
投資活動による収入	434	5,604,411	5,603,977	
財務活動による収入	2,423,601	2,455,095	31,494	
前期よりの繰越金	147,304	778	△ 146,526	

【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	12,562	31,571	19,009	
業務活動による支出	586	1,028	442	
管理費支出	586	1,028	442	
その他支出	0	0	0	
投資活動による支出	0	30,462	30,462	
財務活動による支出	0	0	0	
次期への繰越金	11,976	82	△ 11,895	
資金収入	12,562	31,571	19,009	
業務活動による収入	944	984	40	
投資活動による収入	0	30,462	30,462	
財務活動による収入	0	0	0	
前期よりの繰越金	11,618	125	△ 11,493	

参 考 资 料

各会社のアウトカム指標一覧表
(平成 21 年度)

各会社のアウトカム指標一覧表(平成21年度)

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
本線渋滞損失時間 [単位:万台・時/年] 渋滞が発生することによる 利用者の年間損失時間	平成20年度実績値	374	669	319	1,800	341	3
	平成21年度目標値	424	647	318	1,800	320	8
	平成21年度実績値	616	1,002	560	2,100	343	9
路上工事時間 [単位:時間/km・年] 道路1kmあたりの路上作業に伴う 年間の交通規制時間	平成20年度実績値	78	66	74	206	107	61
	平成21年度目標値	78	66	73	255	107	65
	平成21年度実績値	69	75	73	210	117	106
ETC利用率 [単位:%] ETC利用台数/ETC利用可能料金所通行台数	平成20年度実績値	75	80	73	83	79	80
	平成21年度目標値	77	83	78	86	85	80
	平成21年度実績値	82	87	81	88	85	89
死傷事故率 [単位:件/億台キロ] 自動車走行車両1億台キロあたりの 死傷事故件数	平成20年度実績値	7.6	7.8	9.0	23.1	24.6	6.0
	平成21年度目標値	11.0	7.8	9.0	23.0	24.6	8.8
	平成21年度実績値	6.7	8.4	9.3	22.5	23.3	6.4
道路構造物保全率(舗装) [単位:%] 舗装路面の健全度を表す車線の延長比率	平成20年度実績値	92	97	94	99	99	98
	平成21年度目標値	93	99	96	99	99	98
	平成21年度実績値	94	98	97	99	99	94
橋脚補強完了率 [単位:%] 古い基準を適用した橋梁で、 耐震補強を必要とする橋脚のうち、 補強が完了している橋脚基数の割合	平成20年度実績値	92	98	90	100	99.7	100
	平成21年度目標値	97	99	93	100	100.0	100
	平成21年度実績値	97	99	95	100	99.8	100
総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握する お客様の満足度(5段階評価)	平成20年度実績値	3.6	3.7	3.7	3.0	3.5	3.4
	平成21年度目標値	3.6	3.7	3.7	3.1	3.5	3.4
	平成21年度実績値	3.6	3.6	3.6	3.3	3.5	3.7

助成金交付実績（概要）

平成21年度における助成金交付実績(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

路線 区間	経営努力内容	助成金交付額
東北横断自動車道 釜石秋田線 湯田IC～横手JCT 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 八王子JCT～あきる野IC 近畿自動車道 松原那智勝浦線 みなべIC～南紀田辺IC 四国横断自動車道 阿南四万十線 南国IC～高知IC(4車線化)	トンネル照明設備における新型照明器具の 開発	16百万円
関越自動車道 上越線 富岡IC～松井田妙義IC 東関東自動車道 水戸線 湾岸千葉IC～佐倉IC	中央分離帯防護さく更新工事における新工 法の採用	34百万円
北海道縦貫自動車道 函館名寄線 八雲IC～国縫IC	地元条例を適用することによるオイルタンク 形式の見直しによる費用の縮減	1百万円
北海道縦貫自動車道 函館名寄線 八雲IC～国縫IC 四国横断自動車道 阿南四万十線 南国IC～高知IC(4車線化)	品質管理を工夫した資材の直接調達による 費用の縮減	5百万円
一般国道16号 京葉道路 蘇我IC	高炉スラグを下層路盤材に採用	4百万円
一般国道1号 西湘バイパス 橋IC～国府津IC	塩害対策としての電気防食工法における溝 切り作業の省力化による費用の縮減	21百万円
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 八王子JCT～あきる野IC	トンネル換気設備の搬入方法の工夫による 費用の縮減	1百万円
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 八王子JCT～あきる野IC	トンネル換気塔ダクトのコーナーペーン(整流板) 一体型消音装置の開発による費用の縮減	1百万円
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 八王子JCT～あきる野IC 中央自動車道 西宮線 飯田南JCT	「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	44百万円
中央自動車道 西宮線 飯田南JCT	受配電設備の低圧電力化による費用の縮減	46百万円
近畿自動車道 松原那智勝浦線 みなべIC～南紀田辺IC	現地発生材(強酸性の硬岩掘削土)の有効 利用による費用の縮減	6百万円
近畿自動車道 松原那智勝浦線 みなべIC～南紀田辺IC 四国横断自動車道 阿南四万十線 南国IC～高知IC(4車線化)	コストオン方式を活用した資材調達の工夫に よる費用の縮減	7百万円
		185百万円

II. 認定した経営努力の内容(例)

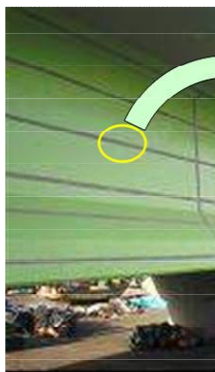
〔塩害対策としての電気防食工法における溝切り作業の省力化による費用の縮減〕

コンクリート構造物の塩害対策の工法として、コンクリート中の鉄筋に向かって継続的な防食電流を流すことにより、鉄筋の腐食を防止するものである。電気防食工法は、コンクリート中の鉄筋に防食電気を流すために必要な陽極材を埋め込む必要がある。



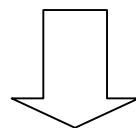
陽極材を埋め込む溝の幅を従来の25mmから5mmへ変更することにより、溝内のはつりなどが不要となり費用の縮減が図られる。

◆電気防食工法(带状型リボンメッシュ方式)の施工手順



作業	No.	標準施工	
溝切り	A	溝端部のカッター作業	
	B	溝端部のカッター作業	
	C	溝間のはつり作業	
	D	はつり部の不陸調整作業	
	E	溝内金属探査作業(目視)	
陽極設置	F	陽極挿入	
	G	固定ピン用の削孔作業	
	H	固定ピン挿入	
埋戻し	I	埋戻し作業(下層)	
	J	埋戻し作業(上層)	
全作業	-	10作業	

施工方法の省力化を検討



溝きり幅を25mm
⇒5mmへ変更

◆電気防食に必要な陽極を埋め込むための溝の幅を従来の25mm→5mmへ変更

作業	No.	標準施工	
溝切り	A	溝端部のカッター作業	
	-		
	E	溝内金属探査作業(センサの開発)	
陽極設置	F	陽極挿入	
	H	固定ゴムの挿入	
埋戻し	I	溝シール設置作業	
	J	埋戻し注入作業	
	K	溝シール取除き作業	
全作業	-	7作業	

溝切り作業等の省力化(作業B、C、D、Gが不要となり、作業Kが追加)

債務の返済と財務諸表の関係

(機構設立時)

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。

道路資産	負債
	資本剰余金
	資本金

(建設投資期間)

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。

道路資産	負債	機構引受資産	機構引受債務
	利益剰余金		
	資本剰余金		
	資本金		

負債総額

(建設投資終了後)

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。

道路資産	負債
	利益剰余金
	資本剰余金
	資本金

(45年目)

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。

道路資産	利益剰余金
現金	資本剰余金
	資本金

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	貸付料等の収入
金利	
当期純利益	

〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇

契約状況等

○契約状況

	平成20年度					平成21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	(34)	(13.8%)	(239,544)	(35.6%)	(67.0%)	(21)	(8.6%)	(115,949)	(20.6%)	(58.4%)
	80	25.3%	3,643,664	34.3%	67.0%	74	23.0%	3,389,816	40.3%	58.4%
指名競争入札	(0)	(0.0%)	(0)	(0.0%)	(-)	(0)	(0.0%)	(0)	(0.0%)	(-)
	0	0.0%	0	0.0%	-	0	0.0%	0	0.0%	-
企画競争等	(11)	(4.5%)	(120,157)	(17.9%)	(97.7%)	(12)	(4.9%)	(154,319)	(27.5%)	(98.9%)
	35	11.1%	6,673,953	62.8%	97.7%	37	11.5%	4,739,733	56.3%	98.9%
少額随意契約(注1)	(182)	(74.0%)	(23,144)	(3.4%)	(-)	(195)	(79.9%)	(16,720)	(3.0%)	(-)
	182	57.6%	23,144	0.2%	-	195	60.6%	16,720	0.2%	-
上記以外の随意契約	(19)	(7.7%)	(289,730)	(43.1%)	(99.9%)	(16)	(6.6%)	(274,657)	(48.9%)	(99.8%)
	19	6.0%	289,730	2.7%	99.9%	16	5.0%	274,657	3.3%	99.8%
合計	(246)	(100.0%)	(672,575)	(100.0%)	(74.4%)	(244)	(100.0%)	(561,645)	(100.0%)	(70.4%)
	316	100.0%	10,630,491	100.0%	74.4%	322	100.0%	8,420,926	100.0%	70.4%

※()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)

《平成21年度における改善措置》

- ・運転手付き乗用自動車提供業務について、企画競争から一般競争へ移行(1件)
- ・調査等業務実績情報システム利用契約について、随意契約から参加者確認公募手続へ移行(1件)

○平成21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	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	5	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	16	

○その他

・平成21年11月の閣議決定「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」を受けて、外部有識者及び監事による「契約監視委員会」を設置した。平成22年1月に開催した委員会において、競争性のない随意契約、1者応札・応募の契約案件等の点検を行い、委員会からの指摘を受け、参加者確認公募で行っていた業務用ファイルサーバ保守契約及び財務・会計システム用サーバ保守契約について、平成22年度より一般競争入札へ移行するなど、競争性の確保等の観点から更なる見直しを行った。

高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

高速道路機構の組織と業務

役員(理事長、理事(3名)、監事(2名、うち1名欠員))

職員 合計84名		《 主な業務 》	《 主な業務量の例【平成21年度】 》
総務部 28名	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	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	<ul style="list-style-type: none"> 業務実施計画変更 2件 中期計画(第2期:新規)策定 平成22年度計画策定 ホームページ更新件数 154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係属 13件(5割は解決済み) 損害賠償請求の回収額 9億円(損害元本の約8割まで回収)
	管理課	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(道路監視役[24時間体制])	<ul style="list-style-type: none"> 保有貸付延長 10,016km(対前年度28km増) 不動産登記件数 10,488件(総数約80万筆) 占用許可 総件数 15,039件 年間処理件数 2,513件 占用料徴収件数 7,232件 特車許可・協議件数 11,543件 通行の禁止件数 1,202件 車限令違反措置命令件数 4,744件
経理部 22名	経理課	予算、支出・収入決定、契約 決算、財務諸表等、財務データ管理	<ul style="list-style-type: none"> 予算額 3兆9,196億円 契約金額 84億円(うち競争性のある契約81億円) 資産額 41兆5,748億円 負債額 33兆9,714億円(対前年度▲5,916億円) 保有道路資産の確認 4,281億円(13箇所)
	資金課	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	<ul style="list-style-type: none"> 資金調達 2兆3,348億円(39件、すべて競争性のある方法により調達) 平均コスト1.65% 債務引受 8,007億円(239件) 出資金受入額 1,272億円(国:769億円、地方:503億円) 出資地方公共団体数 19団体
企画部 21名	企画審議役	協定・償還計画の管理、交通量見直し、料金施策等に関する調査・分析	
	企画課	会社との協定締結(変更) 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 有料道路制度に関する調査	<ul style="list-style-type: none"> 協定変更 21件 利便増進計画の策定 8件 利便増進計画の意見募集 2回(786件の意見とりまとめ) 修繕工事等の計画・実績の確認 1,206億円(66件) 管理の実地確認 6回 無利子貸付 483億円(26件) 海外の有料道路制度に関する調査研究報告書 6件
	計画調整課	債務返済計画の作成及び計画実績対比 交通量・料金収入・貸付料の照査 交通量推計手法等に関する調査 高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成 引受債務額の妥当性の確認及び帰属資産の現地確認 機構承継済み新直轄区間の資産の引継	<ul style="list-style-type: none"> 収支予算の明細の作成 2件、計画実績対比 毎年 交通量等の状況把握・分析 毎月(会社毎) 路線毎の収支状況の把握・分析 毎年 交通量推計手法等の調査 1件 助成委員会の審議件数 41件 経営努力要件適合性認定件数 36件 助成金交付件数 19件(約1.8億円) 債務引受契約件数 239件(8,195億円) 道路資産帰属件数 153件 資産の現地確認回数 14回 新直轄引継に伴う立会回数 2回
関西業務部 13名	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	阪神・本四・西日本高速道路に係る総務・経理部関係業務 東京本部被災時における業務遂行	<ul style="list-style-type: none"> 【総務部関係】 阪神高速道路に係る公害調停 1件 ※不動産登記、占用許可、特殊車両の業務については総務部管理課の業務量に含まれる。 【経理部関係】 阪神・本四高速に係る地方公共団体の出資金受入 ※経理部資金課の業務量に含まれる。
	調整課	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	<ul style="list-style-type: none"> 協定変更、利便増進計画の策定、債務引受契約等の業務については、企画部の業務に含まれる。 鉄道施設の利用率の額に関する協定等 3件 利用率収入 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 21 年度	平成 22 年度以降の推移	平成 21 年度	平成 22 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	9,367 km (年度末延長) (対前年度 126km 増)	平成 32 年度まで <u>毎年度増加</u> 平成 32 年度末供用延長 10,310 km 協定による	9,367 km (年度末延長) (対前年度 126km 増)	平成 32 年度まで <u>毎年度増加</u> 平成 32 年度末供用延長 10,310 km 協定による
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	8,195 億円 (引受額実績)	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	8,195 億円 (引受額実績)	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
高速道路の有効活用・機能強化 高速道路利便増進事業の実施	2兆3,348 億円 (金利低減効果 6,766 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	2兆3,348 億円 (金利低減効果 6,766 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
	高速道路料金の引下げ	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	4,470 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

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

様式 1 公表されるべき事項

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21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、国家公務員に準じ、平成21年夏季特別手当から、勤務成績を反映させることとしました。

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]及び0.3%引下げ(12/1付)
- ・地域手当 → 18%(東京都特別区)[経過措置により平成21年度中は17%]
- ・特別手当 → 夏季及び年末特別手当の支給割合を引下げ(年間▲0.25ヶ月)

2 役員の報酬等の支給状況

役名	平成21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 22,121	千円 13,919	千円 5,712	千円 2,366 (地域手当) 124 (通勤手当)			
理事長代理	千円 18,101	千円 11,208	千円 4,682	千円 1,906 (地域手当) 305 (通勤手当)		H22.3.31	*
A理事	千円 16,217	千円 10,152	千円 4,171	千円 1,726 (地域手当) 168 (通勤手当)			*
B理事	千円 13,218	千円 7,620	千円 4,241	千円 1,295 (地域手当) 62 (通勤手当)		H21.12.31	*
C監事	千円 7,241	千円 4,596	千円 1,774	千円 781 (地域手当) 90 (通勤手当)		H21.9.30	
D監事	千円 4,630	千円 2,437	千円 1,774	千円 414 (地域手当) 5 (通勤手当)		H21.7.6	◇
E監事	千円 10,239	千円 6,747	千円 2,013	千円 1,147 (地域手当) 332 (通勤手当)	H21.7.7		◇

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 役員の退職手当の支給状況(平成21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				
理事長代理	5,917	4	6	H22.3.31	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。	*
B理事	1,899	1	6	H21.12.31	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。	*
C監事	4,596	4		H21.9.30	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21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。

注4:平成20年度中に退職した役員に関して、平成21年度において特段の精算は生じておりません。

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」(H21.8.25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21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21年度は約1%)及び平均約▲0.2%引下げ(12/1付)
- ・地域手当 → 18%(東京都特別区)、15%(大阪市)
[経過措置により平成21年度中は17%(東京都特別区)、14%(大阪市)]
- ・住居手当 → 持家(新築・購入後5年間)に関する手当2,500円/月を廃止(12/1付)
- ・特別手当 → 夏季及び年末特別手当の支給割合を引下げ(年間▲0.35ヶ月)

2 職員給与の支給状況

① 職種別支給状況

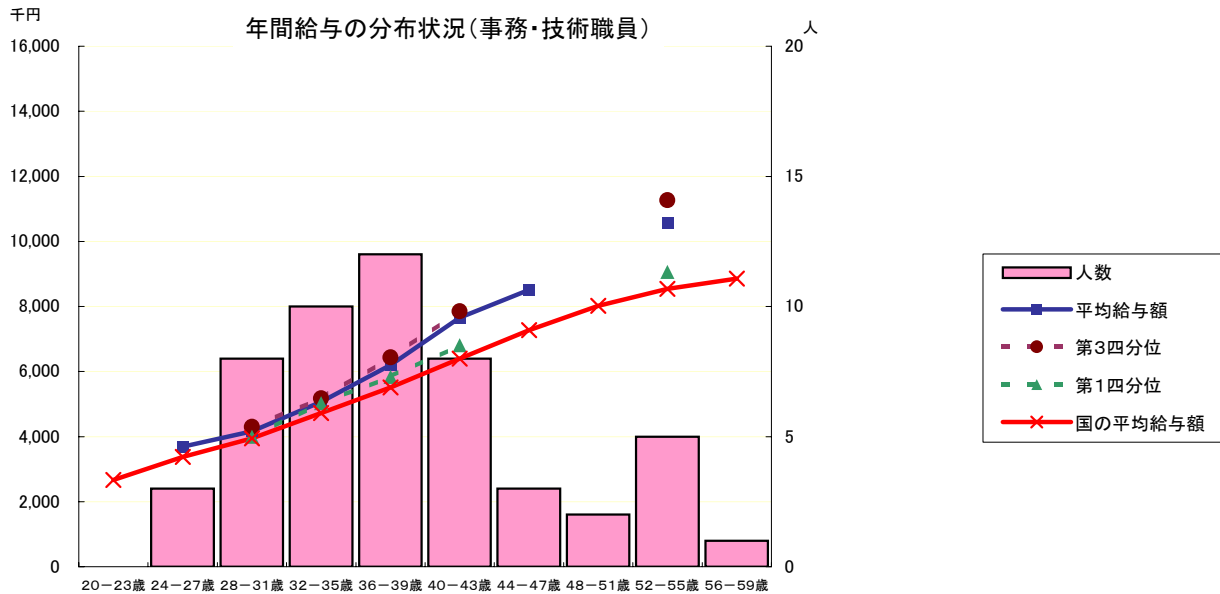
区分	人員	平均年齢	平成21年度の年間給与額(平均)			
			総額	うち所定内		うち賞与
				うち通勤手当		
常勤職員	人 52	歳 38.5	千円 6,743	千円 5,016	千円 186	千円 1,727
事務・技術	人 52	歳 38.5	千円 6,743	千円 5,016	千円 186	千円 1,727

注1:平成22年4月1日に在職している者のうち、平成21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2: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3: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: 24～27歳及び44～47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: 48～51歳及び56～59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	2	—	—	—
本社課長代理	12	45.3	7,831	9,026
本社係長	18	37.4	5,682	6,433
本社係員	17	30.4	3,996	5,024

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平均年齢、平均給与額、第1・第3分位の額については表示していません。

③ 職級別在職状況等(平成22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)	52	9 (17.3%)	4 (7.7%)	12 (23.1%)	10 (19.2%)	12 (23.1%)	2 (3.8%)	3 (5.8%)
年齢(最高～最低)		29～27	32～30	37～32	45～36	55～40	—	56～53
所定内給与年額(最高～最低)		千円 3,281～ 2,641	千円 3,902～ 3,153	千円 4,750～ 3,526	千円 5,799～ 4,301	千円 7,702～ 4,975	千円 —	千円 9,438～ 8,088
年間給与額(最高～最低)		千円 4,392～ 3,541	千円 5,199～ 4,297	千円 6,434～ 4,780	千円 7,947～ 5,880	千円 10,323～ 6,805	千円 —	千円 13,162～ 11,269

注: 6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21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)	57.9	57.3	57.6
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	42.1	42.7	42.4
	最高～最低	44.1～41.1	44.1～41.3	43.1～41.2
一般 職員	一律支給分(期末相当)	65.4	68.5	67.1
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	34.6	31.5	32.9
	最高～最低	37.5～32.2	36.5～29.0	35.8～30.9

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))

115.3

対他法人(事務・技術職員)

108.0

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									
指数の状況	対国家公務員 115.3 <table border="1" data-bbox="574 315 1085 405"> <tr> <td data-bbox="574 315 702 349">参考</td> <td data-bbox="702 315 829 349">地域勘案</td> <td data-bbox="829 315 1085 349">102.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="702 349 829 383">学歴勘案</td> <td data-bbox="829 349 1085 383">113.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="702 383 1085 405">地域・学歴勘案</td> <td data-bbox="829 383 1085 405">101.3</td> </tr> </table>	参考	地域勘案	102.6		学歴勘案	113.3		地域・学歴勘案	101.3
参考	地域勘案	102.6								
	学歴勘案	113.3								
	地域・学歴勘案	101.3								
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 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):31.7% 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:90.4% ⇔ 国(行一):27.0%</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:69.2% ⇔ 国(行一):50.0%</p> <p>(3) 管理職(役職手当(20%以上)の支給対象者)の割合による差異 機構:9.6% ⇔ 国(行一)俸給の特別調整額Ⅰ種及びⅡ種受給者:3.3%</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、派遣職員によるアウトソーシングでの業務遂行を基本としていること。</p> <p>※国(行一)の割合については、「平成21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21年度決算) 38,786億円 (100%) 国の財政支出額(政府出資金、補助金) 775億円 (2.0%) 給与、報酬等支給総額 8億円 (0.02%)</p> <p>【累積欠損額について】 累積欠損額 無し(平成20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21年度においては、管理職の一部見直し(経理部調査役(課長級)を経理課課長代理に振替え)を実施など、効率的な組織運営や適材適所の人材配置に努めました。</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21年度には、管理職の一部見直し(経理部調査役(課長級)を経理課課長代理に振替え)の措置を講じてきたところですが、引き続き管理職の削減などを含む組織体制の見直しを進めてまいります。</p> <p>また、今後とも、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程度を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21年度)	前年度 (平成20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 795,837	千円 846,209	千円 (%) ▲ 50,372 (▲6.0)	千円 (%) — (—)
退職手当支給額 (B)	千円 12,412	千円 7,574	千円 (%) 4,838 (63.9)	千円 (%) — (—)
非常勤役員等給与 (C)	千円 16,494	千円 25,294	千円 (%) ▲ 8,800 (▲34.8)	千円 (%) — (—)
福利厚生費 (D)	千円 112,713	千円 123,210	千円 (%) ▲ 10,497 (▲8.5)	千円 (%) — (—)
最広義人件費 (A+B+C+D)	千円 937,456	千円 1,002,286	千円 (%) ▲ 64,830 (▲6.5)	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▲6.0%

- ⇒管理職一部見直し(経理部調査役(課長級)を経理課課長代理に振替え)
- ⇒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
- ⇒理事・監事それぞれ1名の欠員期間に伴う減(参考)

b「最広義人件費」対前年度比▲6.5%

- ⇒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。

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。

③ 人件費削減の取組進捗状況

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されました。

平成21年度給与、報酬等支給総額については、基準年度(平成17年度)から▲15.9%となっており、人件費5%削減の目標を達成しております。今後とも、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行っていくこととしています。

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
給与、報酬等支給総額 (千円)	946,338	923,771	884,740	846,209	795,837
人件費削減率 (%)		▲2.4%	▲6.5%	▲10.6%	▲15.9%
人件費削減率(補正值) (%)		▲2.4%	▲7.2%	▲11.3%	▲14.2%

注1: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。

注2:「人件費削減率(補正值)」とは、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)による人事院勧告を踏まえた官民の給与較差に基づく給与改定分を除いた削減率です。

IV 法人が必要と認める事項

特に無し