

## 平成 21 年度業務における自己評価について

高速道路機構では、業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務全体について自己評価を行い、その結果を公表することとしています。

当機構内に設置した内部統制委員会において審議した平成 21 年度業務についての自己評価の概要については、次のとおりです。

### 1. 債務の確実な返済のための取組み

( 1 ) 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、期間 20 年以上の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ました。特に 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みました。

この結果、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 21 年度の調達コスト 4.0% ( 10 年固定金利を想定 ) を下回っています。

( 2 ) 21 年度の収支状況については、貸付料は計画を下回るものの、一般管理費は計画を上回る削減ができる見込みであり、金利コストも計画を下回る状況にあることなどから、21 年度末時点における有利子債務残高は、計画値 31.3 兆円を下回る見込みです。

( 3 ) 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ました。

また、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ました。

21 年 11 月 17 日閣議決定「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、競争性の確保等に関する観点から点検・見直しを行うため、外部有識者及び監事による契約監視委員会を設置しました。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て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、22 年度より一般競争入札へ移行することとしました。

( 4 ) 高速道路会社の経営努力を助長するための助成金については、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いました。

なお、当年度支払要件を満たした案件 19 件について、助成金約 1.8 億円を交付しました。

## 2. 道路資産の保有・貸付け

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、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、新設区間を合わせた総延長は 10,016km となりました。

安全で利便性の高い高速道路を次世代に引き継ぐため、20 年度の維持、修繕、その他の管理の状況については、21 年 8 月に高速道路 6 会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けて、当機構のホームページにおいてまとめて公表しました。あわせて、機構は、会社の道路資産の管理状況を実地に確認しており、21 年度においては 6 回実施しました。

また、道路占用許可等の道路管理者権限を適正に行わせるため、「高架下利用計画等検討会」において第二京阪道路の供用にあわせ、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しました。

## 3. 積極的な情報開示

機構の業務運営の透明性を高め、説明責任を果たすため、情報公開に取り組みました。

21 年 8 月には、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の機構の財務状況に関するより詳細な情報についても公表を行いました。

また、機構の業務の枠組みや、20 年度業務の実施状況、20 年度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」を 21 年 9 月に、同英語版を 21 年 11 月に、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」を 21 年 12 月に発行しました。

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、利用者に料金引下げについての情報をわかりやすく提供するなど、より効果的な広報・情報公開に努めました。

#### 4 . その他

21 年度、高速道路利便増進事業については、お盆期間及び年末年始の渋滞を分散させるため、高速道路会社とともに意見募集を行い、休日特別割引等の適用日を変更しました。

国土交通省独法評価委員会の「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」に対して、別紙のとおり対応してきました。

21 年度における業務の概況は以上のとおりです。

以 上

## 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」への対応状況

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い、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"> <li>- 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。</li> <li>- 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。</li> <li>- 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。</li> <li>- 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。</li> </ul> <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>