平成２２年度業務実績報告書

平成２３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２２年度の業務の概況 …… 1

■ 平成２２年度業務実績 …… 7

Ⅰ　業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 …… 8
　１　組織運営の効率化 …… 8
　２　業務リスクの管理 …… 10
　３　業務コストの縮減 …… 14
　４　入札及び契約の適正化の推進 …… 16
　５　積極的な情報公開 …… 18
　６　業務評価の実施 …… 24

Ⅱ　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 …… 24
　１　高速道路に係る道路資産の保有、貸付け …… 24
　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 …… 26
　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 …… 32
　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 …… 34
　５　会社に対する災害復旧のための無利子貸付け …… 36
　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 …… 36
　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 …… 38
　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 …… 40
　９　本州四国連絡鉄道施設に係る業務 …… 40
　１０　業務遂行に当たっての取組 …… 42

Ⅲ　予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画 …… 48
　１　財務体質の強化 …… 48
　２　予算 …… 50
　３　収支計画 …… 50
　４　資金計画 …… 50

Ⅳ　短期借入金の限度額 …… 50

Ⅴ　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 …… 50

Ⅵ　剰余金の使途 …… 50

Ⅶ　その他主務省令で定める業務運営に関する事項 …… 50
　１　施設及び設備に関する計画 …… 50
　２　人事に関する計画 …… 52
　３　機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途 …… 54

■ 参考資料 …… 65
資料１　契約状況等 …… 67
資料２　各会社のアウトカム指標一覧表（平成 22 年度） …… 71
資料３　助成金交付実績（概要） …… 75
資料４　債務の返済と財務諸表の関係 …… 79
資料５　高速道路機構の各組織の職員数と主な業務 …… 83
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 …… 87

平成２２年度の業務の概況

平成22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22年度において、第２期中期目標期間（平成22年４月１日から平成25年３月31日まで）における中期目標を達成すべく、①債務の確実な返済、②会社と連携した高速道路事業の円滑な実施、③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

（１）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検討し、「高速道路の料金割引に関する基本方針（H22.12.24）」及び「高速道路の当面の新たな料金割引について（H23.2.16）」等の政府の方針も踏まえ、協定及び業務実施計画を見直した。

なお、平成23年３月11日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う災害への対応に関する政府方針に従い、新たな料金割引の実施については当面延期し、これまでの料金割引を継続することとした。

（２）各高速道路会社の交通量は、利便増進計画による割引施策や無料化社会実験の影響などにより、前年度の99.5%～120.0%となった。

料金収入は、景気の低迷や東北地方太平洋沖地震などの影響を受け、計画を1,024億円（4.7%）下回り、貸付料収入も計画を818億円下回る1兆5,181億円となったが、一方で支払利息は、低金利の経済環境の中で、計画を2,268億円下回る4,859億円となった。

この結果、平成22年度の債務返済は、昨年度よりも進み、これに会社からの債務引受額を加えた平成22年度末時点における有利子債務残高は、計画30兆9,123億円に対して実績は29兆9,961億円となった。

なお、資金調達については、平成22年度においても、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観点から、長期債（10年）・超長期債（20～30年）の発行を行ったほか、資金調達の多様化の観点から、期間１年の借入を初めて行うなど、総額２兆9,105億円の資金を調達した。平成22年度の平均調達年限は8.0年（平成21年度14.2年）、平成22年度末の債務残高の平均残存年限は6.6年（平成21年度6.7年）となった。

２．会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

（１）北関東自動車道（太田桐生～岩舟）、名古屋第二環状自動車道（名古屋南～高針）など計71km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9,438km、新設区間を合わせた総延長は10,020kmとなった。

（２）道路占用許可等の道路管理者権限については、高速道路会社に対し占用許可申請書のチェックポイント等の周知を図り、審査の一層の適正化を改めて要請するなど、連携体制の強化を図るとともに、審査に必要な根拠書類を充実させ、機構においてこれを厳格に確認したほか、「高架下利用計画等検討会」での審議を踏まえて権限を行使するなど、制度の適切な運用に努めた。

また、特殊車両通行許可協議については、一層の業務効率化の観点から、事務手続きの見直しを行い、平成23年度から実施することとした。

（３）東北地方太平洋沖地震発生時には、直ちに非常体制を構築し、地震発生から３時間後には、重要継続業務である通行禁止要請等の道路監理役権限を関西業務部に移行し、代行し

た。一方、東京本部においては、的確な情報収集等に注力するなど、東京及び関西の各部が連携し、業務を確実かつ遅滞なく継続実施した。

（４）高速道路の維持、修繕その他の管理の状況については、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た。併せて、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、平成22年度においては６回実施した。

（５）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、平成22年度において、工事の途中段階における認定を含む37件に対して、会社の経営努力要件適合性の認定を行った。

これまでに認定された案件については、その普及が図られており、認定案件の中には、既に標準化されたものがある。例えば、トンネル照明設備における新型照明器具については、平成22年度９件の工事で採用され、コスト縮減が図られた。

なお、当年度支払要件を満たした案件36件について、助成金約6.9億円を交付した。

３．業務運営の効率性と透明性の確保

（１）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２％を大きく上回る削減実績を達成することができた。

（２）契約については、一者応札・一者応募対策等を盛り込んだ、「随意契約等見直し計画」を平成22年６月に策定し、この計画に基づき契約手続を実施した。また、平成23年２月に開催した「契約監視委員会」において、契約の実施状況について特段問題ないとの評価を受けた。

（３）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22年８月に、平成21年度決算の公表に合わせて、路線網ごとの債務返済の計画と実績の対比及び差異の理由、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等についても公表を行ったほか、発注見通しや入札及び契約結果など機構の業務運営に関する各種情報を公表した。

また、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 2010」をはじめとする業務パンフレット等を発行した。

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を適時更新し、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・情報公開に努めた。

平成22年度における業務の概要は以上のとおりである。今後も、債務の確実な返済に向けて、引き続き業務に取組むとともに、震災復旧に関する政府の方針、社会経済情勢等の変化に適切に対応していく。

平成21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21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
・経済危機や高速道路制度の変革など変動要因が多数存在する中で、また協定締結時の高い透明性が要請される中で、よりきめ細かいモニタリングと機敏な対応が従来にもまして必要とされている。	「高速道路の料金割引に関する基本方針（H22.12.24）」及び「高速道路の当面の新たな料金割引について（H23.2.16）」等の政府の方針を踏まえ、国民への意見募集を行った上で高速道路利便増進事業に関する計画を変更するとともに、協定及び業務実施計画を見直した。協定の見直しに当たっては、かかる政府の方針を踏まえ、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て、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、債務引受限度額等を定めた。なお、平成20年11月の交通需要推計を採用し、新規引受債務の限度額について精査するとともに、計画管理費についても道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつ、その算定を、厳格に行い債務返済計画を見直した。 平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う災害への対応に関する政府方針に従い、高速道路利便増進事業等で予定されている新たな料金割引の実施については当面延期し、現在の料金割引を継続することとした。高速道路施設への震災対応に関しては、会社による応急復旧が概ねなされたところであるが、今後は、国、会社等とも協力しつつ、状況に応じて、適時適切な対応を図る。 今後とも、金利動向や各高速道路の交通量・料金収入については、毎月モニタリングを行うなど債務返済の見直しについて定期的な把握に努めていく。
・欧米の有料道路制度に関する調査研究結果の報告書を一部の機関や有識者だけでなく、そのままの形では効果は小さいと思われるので、一般向けの解説版の提供なども検討してはどうだろうか。	高速道路機構の海外調査報告書について、一般の方々にもその概要を見ていただきやすくするため、ホームページにおいて、各調査報告書の概要版の専用ページを作成し、アクセスが容易にできるよう、トップページにそのバナーを設置した。 また、一般向けの効果的な情報提供として、広報資料についても、作成していくこととする。
・技術開発は非常に重要であり、さらに加速させることが期待される。	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した。

中期目標期間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

中期目標期間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
・特筆すべき意見はないが、自由度が高く自主性やインセンティブが明確な項目の評価がよいように感じる。さらに自由度が高まり、柔軟かつ機動的な努力・工夫と意思決定ができるような枠組みの整備が、環境や経済情勢の変化が予想され今後において、さらに重要になると思う。	当機構では、役員会、内部統制委員会、定期的な幹部クラスの会議等を通して、経営トップの方針の徹底や横断的な業務情報の共有等を緊密に図ることで、自主的かつ機動的な組織運営に努めている。 今後も、こうした取組みに努め、当機構としても経営環境、社会情勢の変化などに適切に対処していく。
・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。	「高速道路の料金割引に関する基本方針（H22.12.24）」及び「高速道路の当面の新たな料金割引について（H23.2.16）」等の政府の方針を踏まえ、国民への意見募集を行った上で高速道路利便増進事業に関する計画を変更するとともに、協定及び業務実施計画を見直した。協定の見直しに当たっては、かかる政府の方針を踏まえ、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て、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、債務引受限度額等を定めた。なお、平成20年11月の交通需要推計を採用し、新規引受債務の限度額について精査するとともに、計画管理費についても道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつ、その算定を厳格に行い債務返済計画を見直した。 平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う災害への対応に関する政府方針に従い、高速道路利便増進事業等で予定されている新たな料金割引の実施については当面延期し、現在の料金割引を継続することとした。高速道路施設への震災対応に関しては、会社による応急復旧が概ねなされたところであるが、今後は、国、会社等とも協力しつつ、状況に応じて、適時適切な対応を図る。 今後とも、金利動向や各高速道路の交通量・料金収入については、毎月モニタリングを行うなど債務返済の見直しについて定期的な把握に努めていく。
・情報公開にあたっては、国民の理解と支持を得ていくため、今後とも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。	情報公開については、債務返済状況等をまとめた高速道路事業関連情報の公表をはじめ、機構のホームページに、高速道路無料化社会実験などのリンクを掲載したり、海外調査報告書の概要ページを作成し、ホームページを閲覧しやすくリニューアルするなど、積極的な取組みを推進してきている。 今後とも、業務に関する透明性を確保し、業務についての説明責任を果たすべく、積極的な情報開示を推進していく。
・組織については、業務実態や社会経済情勢の変化に的確に対応するため、継続的に点検を行い、機動的に見直しを図る必要がある。	組織については、業務実態や社会経済情勢の変化に的確に対応するため、必要な規程類の整備を行うなど、適切な対応に努めているが、今後とも継続的に点検を行い、機動的に見直しを図る。

平成２２年度業務実績

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
Ⅰ　中期目標の期間		
中期目標の期間は、平成22年４月１日から平成25年３月31日までの３年間とする。	――	――
Ⅱ　業務運営の効率化に関する事項	**Ⅰ　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**	**Ⅰ　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**
１　組織運営の効率化 機構は、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。	**１　組織運営の効率化** 機構は、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。 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。 ①　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 ②　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	**１　組織運営の効率化** 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。

平成２２年度の業務の実績
――

平成 22 年度計画Ｉ－１

【年度計画Ｉ－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部体制により、法人の権限及び責任の明確化、透明性、自主性の向上等に対応した組織の整備、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を図るべく、組織運営の効率化に努める。

【平成 22 年度における取組み】

１．平成 22 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、チェックを行うことで、業務運営の円滑化を図るとともに、横断的業務に関して、４部が連携して取組み、業務の効率的な運営に努めた。

①債務管理

- 会社との協定変更、機構の収支予算明細（債務返済計画）作成・見直し業務（平成 22 年度は協定変更及び業務実施計画変更をそれぞれ１回実施）
- 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、決算にあわせた高速道路関連情報の作成

②資産管理

- 実地棚卸（平成 22 年度は 12 箇所で実施）

③危機管理

- 平成 22 年３月 11 日の東北地方太平洋沖地震発災時において、防災業務要領等に基づき、東京本部の業務を一部関西業務部で代行するなど、東京及び関西の各部が連携して機構の業務を停滞することなく実施
- 各高速道路会社をはじめ関係機関と連携した防災訓練（１回）、非常時参集応答訓練（４回）
- 東京本部の被災を想定した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．政府の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（H22. 12. 7 閣議決定）を踏まえ、東京事務所の早期移転の検討については、「東京事務所の移転に関する検討会」（３月）を開催し、移転をめぐる経緯、閣議決定の内容等の報告を行うとともに、今後、高速道路のあり方について議論が進められること等に鑑み、引き続き検討を行うこととした。

なお、現在使用しているビルの賃料について、最近の不動産賃貸料の下落傾向を踏まえて、積極的に減額改定交渉を行った結果、平成 17 年当初の水準以下に引き下げ、経費節減を図った。（４月）

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

引き続き、組織運営の効率化に努める。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
２　業務リスクの管理	**２　業務リスクの管理** 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。	**２　業務リスクの管理** 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。
①　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。	①　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。	①　会社との協定（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。）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。
②　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。 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	②　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。 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	②　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。 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、機構の組織・業務に関する検討の進捗に応じて、会社と協議の上、適切に対応し、

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ⅰ－２

【年度計画Ⅰ－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。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多様化などの措置を講じる。

平成 22 年度計画Ⅰ－２－①

【平成 22 年度における取組み】

１．「高速道路の料金割引に関する基本方針（H22.12.24）」及び「高速道路の当面の新たな料金割引について（H23.2.16）」等の政府の方針を踏まえ、国民への意見募集を行った上で高速道路利便増進事業に関する計画を変更するとともに、協定及び業務実施計画を見直した。協定の見直しに当たっては、かかる政府の方針を踏まえ、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て、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、債務引受限度額等を定めた。なお、平成 20 年 11 月の交通需要推計を採用し、新規引受債務の限度額について精査するとともに、計画管理費についても道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつ、その算定を厳格に行い、債務返済計画を見直した。（２月～３月）

２．平成 23 年３月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う災害への対応に関する政府方針に従い、高速道路利便増進事業等で予定されている新たな料金割引の実施は当面延期し、これまでの料金割引を継続することとした。（３月）

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

協定を見直す場合には、最新の知見に基づき十分に検討するとともに、適切に債務の限度額等を定める。

なお、平成 23 年３月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う災害への対応に関する新たな政府方針等が出た場合には、これを踏まえ、適切に対応する。

平成 22 年度計画Ⅰ－２－②

【平成 22 年度における取組み】

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、適切な債務残高の管理に努めた。

各高速道路会社の交通量は、利便増進計画による割引施策や無料化社会実験の影響などにより、前年度の 99.5%～120.0%となった。

料金収入は、景気の低迷や東北地方太平洋沖地震などの影響を受け、計画を 1,024 億円（4.7%）下回り、貸付料収入も計画を 818 億円下回る 1 兆 5,181 億円となったが、一方で支払利息は、低金利の経済環境の中で、計画を 2,268 億円下回る 4,859 億円となった。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
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。 なお、平成20年11月の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、高速道路料金収入の減少など、道路資産の貸付料に対する影響が認められる場合には、新規引受債務の限度額等について精査し、債務返済計画を見直すこと。その際、計画管理費については、前中期目標期間中において、３年連続で３％から５％程度、実績が計画を下回っていることから、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつも、その算定を厳格に行うこと。	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、機構の組織・業務に関する検討の進捗に応じて、会社と協議の上、適切に対応し、必要に応じて協定を変更する。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。また、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、法第17条に規定する貸付料の額の基準又は道路整備特別措置法（昭和31年法律第７号。以下「措置法」という。）第23条に規定する料金の額の基準に適合しなくなったと認める場合その他業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ず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。 なお、平成20年11月の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、高速道路料金収入の減少など、道路資産の貸付料に対する影響が認められる場合には、新規引受債務の限度額等について精査し、債務返済計画を見直す。その際、計画管理費については、前中期目標期間中において、３年連続で３％から５％程度、実績が計画を下回っていることから、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつも、その算定を厳格に行う。	必要に応じて協定を変更する。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。また、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、法第17条に規定する貸付料の額の基準又は道路整備特別措置法（昭和31年法律第７号。以下「措置法」という。）第23条に規定する料金の額の基準に適合しなくなったと認める場合その他業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ず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。 なお、平成20年11月の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、高速道路料金収入の減少など、道路資産の貸付料に対する影響が認められる場合には、新規引受債務の限度額等について精査し、債務返済計画を見直す。その際、計画管理費については、前中期目標期間中において、３年連続で３％から５％程度、実績が計画を下回っていることから、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつも、その算定を厳格に行う。

平成２２年度の業務の実績

≪各高速道路会社の交通量（平均利用台数（千台/日））≫

	平成 21 年度	平成22 年度	対前年度比
東日本高速道路（株）	2,497 ※1	2,683 ※1	107.4%
中日本高速道路（株）	1,724 ※1	1,885 ※1	109.3%
西日本高速道路（株）	2,400 ※1	2,880 ※1	120.0%
首都高速道路（株）	1,120 ※2	1,114 ※2	99.5%
阪神高速道路（株）	861 ※2	876 ※2	101.7%
本州四国連絡高速道路（株）	51 ※3	51 ※3	100.8%

※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 22 年度計画	平成 22 年度実績	対計画比
会社の料金収入	21,932 億円	20,907 億円	▲1,024 億円（▲4.7%）

≪支払利息の計画と実績の対比≫

	平成 22 年度計画	平成 22 年度実績	対計画比
支払利息	7,128 億円	4,859 億円	▲2,268 億円（▲31.8%）

協定等の見直しについてはⅠ－２－①のとおり。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

１．引き続き、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する。

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。
　なお、平成 23 年３月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う災害への対応に関する新たな政府方針等が出た場合には、これを踏まえ、適切に対応する。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
③　債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、更なる調達の多様化を図ること。	③　債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、更なる調達の多様化を図る。	③ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、更なる調達の多様化を図る。
３　業務コストの縮減 機構は、必要最小限の組織として、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、前中期目標期間の最終年度（平成21年度）と比較して、本中期目標期間中に３％を	**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	**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

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ⅰ－２－③

【平成 22 年度における取組み】

１．多様な年限の政府保証債、政府保証借入金及び財投機関債により、総額２兆 9,105 億円の資金調達を行った。

・　金利上昇リスク軽減の観点から長期債（10 年）・超長期債(20～30 年）を１兆 5,650 億円発行した。また、短期の資金調達については、初めて期間１年の借入れを 2,650 億円行うとともに、中期債（２～６年）については、前年度 1,300 億円であったが、１兆 805 億円と 9,505 億円増額した。

・　政府保証債・借入金は、２兆 3,206 億円のうち、長期債・超長期債は１兆 4,551 億円、短期（１年）・中期の債券・借入金は 8,655 億円である。

・　財投機関債は、5,899 億円のうち、長期債・超長期債は 1,099 億円、中期債は 4,800 億円である。

２．平成 22 年度の平均調達年限は 8.0 年（平成 21 年度 14.2 年)、平成 22 年度末の債務残高の平均残存年限は 6.6 年（平成 21 年度は 6.7 年）となった。

≪平成 22 年度外部資金調達実績（概要）≫

（単位：億円、%）

調達手段		年限	平成 22 年度			（参考）平成 21 年度	
			発行回数	調達額	利率（平均）	調達額	利率（平均）
政府保証	政府保証借入金	１年	２回	2,650	0.14	－	－
	政府保証債	２年	４回	4,002	0.18	－	－
		５年	２回	2,003	0.42	－	－
		10 年	12 回	11,256	1.18	13,944	1.42
		20 年	８回	2,397	1.98	3,003	2.12
		30 年	３回	898	2.04	898	2.31
		40 年	－	－	－	299	2.42
	計		31 回	23,206	0.94	18,145	1.60
自主調達	財投機関債	２年	６回	4,800	0.23	1,000	0.29
		６年	－	－	－	300	0.76
		10 年	２回	800	1.30	1,028	1.52
		17 年	－	－	－	200	2.02
		20 年	１回	300	2.15	949	2.36
		30 年	－	－	－	1,227	2.75
		40 年	－	－	－	500	2.70
	計		９回	5,899	0.47	5,203	1.82
合　計			40 回	29,105	0.84	23,348	1.65
平均調達年限					8.0 年		14.2 年
債務残高の平均残存年限					6.6 年		6.7 年

※1 調達額は、当機構が収入した金額である。端数処理の関係上、計が合わないことがある。
※2 利率（平均）は、調達額と債券発行時の応募者利回りを使った加重平均である。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

金利上昇リスクの軽減と支払利子の圧縮の観点から、引き続き調達の多様化を図る。

平成 22 年度計画Ⅰ－３

【年度計画Ⅰ－３における目標値設定の考え方】

債務返済を確実に行うため、業務運営全体の効率化を推進し、業務コストを縮減する。

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 24 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 22 年度の目標値は、平成 21 年度の年間換算額と比較して２％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．業務繁忙期における人材派遣の活用、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

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
上回る削減を達成すること。	含む。）については、前中期目標期間の最終年度（平成21年度）と比較して、本中期目標期間中に３％を上回る削減を行う。	含む。）については、平成21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２％を上回る削減を行う。
４　入札及び契約の適正化の推進 契約については、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（平成21年11月17日閣議決定）に基づき、競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行うとともに、一般競争入札等（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行い、取組状況を公表すること。	**４　入札及び契約の適正化の推進** 契約について、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（平成21年11月17日閣議決定）に基づき、競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行うとともに、一般競争入札等（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行い、取組状況を公表する。	**４　入札及び契約の適正化の推進** 契約について、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（平成21年11月17日閣議決定）に基づき、競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行うとともに、一般競争入札等（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行い、取組状況を公表する。

の効率化を図った。

２．平成 22 年度計画Ⅰ－２－③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 3,094 百万円に対して実績額 2,611 百万円に、一般管理費は、予算額 1,592 百万円に対して実績額 1,359 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、目標の２％を大きく上回る削減実績を達成（16.4%）することができた。（調査研究費を除くと 9.5%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22年度	
		金額	増減率
一般管理費※2	1,625	1,359	△16.4%
調査研究費を除く	1,413	1,278	△9.5%

※1:平成21年度を標準的な年間当たりの経費に換算した額(実績ベース)。
※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。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】
業務運営の効率化等により、引き続き、業務コストの縮減に努める。

平成 22 年度計画Ⅰ－４

【年度計画Ⅰ－４における目標設定の考え方】
入札及び契約の適正化については、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（H21.11.17 閣議決定）に基づき、所要の取組みを推進する。

【平成 22 年度における取組み】

１．契約については、平成 22 年１月に開催した「契約監視委員会」において、平成 19 年 12 月に策定した「随意契約見直し計画」を踏まえ、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ていることが確認されたところであるが、当該委員会で指摘のあった一者応札・一者応募対策等を盛り込んだ、「随意契約等見直し計画」を策定、この計画に基づき契約手続きを実施し、競争性の確保を徹底するとともに、当該見直し計画（６月）及び入札結果を公表した。

２．平成 23 年２月に開催した「契約監視委員会」において、競争性のない随意契約、一者応札・一者応募となった契約等について真に競争性が確保される方策がなされているか、及び、昨年指摘を受けた事項の改善状況等について、点検・検証が行われ、特段問題はないとの評価を受け、その議事内容を公表した。

［参考資料：資料１］契約状況等

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】
「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（H21.11.17 閣議決定）に基づき、引き続き、所要の取組みを推進する。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
５　積極的な情報公開 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、財務諸表等の法定の開示事項に加え、道路資産の保有及び貸付けの実態並びに債務の返済状況について、積極的な情報公開を行うこと。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努めること。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促すこと。 また、広く国民に効率的かつ効果的に情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用すること。	**５　積極的な情報公開** 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、次に掲げる取組を実施することにより、積極的な情報公開を行う。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努める。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促す。	**５　積極的な情報公開** 次に掲げる取組を実施することにより、情報公開を行うとともに、公開内容の充実を図る。 その際、セグメント情報、会社情報等を含め、ホームページ、パンフレット、ファクトブック等でわかりやすく提供する。
	①　財務内容の公開 財務情報の透明性の確保を図るため、財務諸表等を積極的に公開する。その際、セグメント情報について、可能な限り詳細に示す。 また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。	①　財務内容の公開 財務諸表等を公開する。 その際、セグメント情報もホームページに掲載する。 また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。
	②　資産の保有及び貸付状況の公開 高速道路に係る道路資産の保有及び貸付状況（保有及び貸付延長、貸付先、貸付期間等）をホームページに掲載する。	②　資産の保有及び貸付状況の公開 ホームページで公開している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新する。

平成２２年度の業務の実績
平成 22 年度計画Ｉ－５ **【年度計画Ｉ－５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はなく、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 22 年度計画Ｉ－５－① **【平成 22 年度における取組み】** １．平成 21 年度財務諸表を官報に公告した。（８月） ２．財務諸表等並びに債務返済状況、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、記者発表を行うとともに、ホームページにも掲載した。（８月） ３．セグメント情報については、全国路線網、地域路線網（４路線網）及び一の路線（７路線）ごとに公表し、かつ、全国路線網については、会社別の情報も併せて公開した。また、会社の協力により提供を受けた情報を総括し、高速道路関連の情報を６社分、一覧形式でわかりやすく掲載した。 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 23 年度の見通し】** 財務内容の公開を積極的に行うとともに、引き続き、わかりやすい情報提供に努める。
平成 22 年度計画Ｉ－５－② **【平成 22 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。 **【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】** 「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）」について、引き続き、毎月更新する。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
	③　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。	③　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。
	④　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。	④　債務返済の見通しの根拠の公開 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。
	⑤　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。	⑤　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。
	⑥　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。	⑥　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。

平成２２年度の業務の実績
平成 22 年度計画Ｉ－５－③ **【平成 22 年度における取組み】** １．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、機構及び会社の収入、支出、引受け債務（引渡し債務）及び債務残高等の項目の内訳も含め、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。（８月） ２．政府の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（H22.12.7 閣議決定）を踏まえ、高速道路会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況を平成 22 年度決算発表時において公表することとした。 **【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】** 債務の返済状況について、引き続き、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る。
平成 22 年度計画Ｉ－５－④ **【平成 22 年度における取組み】** ＮＥＸＣＯ３社及び本四高速との協定の見直しにあわせて、債務返済の見通しに関する根拠を記載した業務実施計画を公表した。（３月） **【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】** 協定の見直しがある場合は、債務返済の見通しに関する根拠について公表する。
平成 22 年度計画Ｉ－５－⑤ **【平成 22 年度における取組み】** １．平成 21 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 21 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。（８月） **【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】** 引き続き、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。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。
平成 22 年度計画Ｉ－５－⑥ **【平成 22 年度における取組み】** 第１期中期目標期間業務実績評価調書、平成 21 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。（８月） **【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】** 引き続き、評価及び監査に関する情報をホームページで公表する。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
	⑦　ホームページ等の充実 前中期計画と同様、上記①から⑥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とともに、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版についても、迅速な更新に努める。 また、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして、充実を図る。	⑦　ホームページ等の充実 上記①から⑥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とともに、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版については、より閲覧しやすいよう改善するとともに、迅速な更新に努める。 また、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして、充実を図る。
	⑧　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。	⑧　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。

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ｉ－５－⑦

【平成 22 年度における取組み】

１．平成 22 年度計画Ｉ－５－①から⑥の情報提供については、各事務所に据え置いて閲覧するとともに、適宜ホームページに掲載するよう努めた。

２．ホームページの充実については、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、適時適切なホームページの更新（延べ 150 回）を行った。（平成 22 年度アクセス件数：213,865 件）

— 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）
— 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）
— 高速道路関連情報（債務返済状況等　８月）
— 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 12 回）
— 海外調査報告書
　　６月：道路インフラに関する官民パートナーシップ：国際的な経験を活かす
　　１２月：ロードプライシングによる渋滞緩和と交通整備財源の確保

３．英語版のホームページの充実については、内容を更新するとともに、メニュー表示を工夫するなど、より閲覧しやすいよう統一感を持たせたデザインに改めた。また、迅速に更新を行えるよう構造をリニューアルした。

４．アクセス件数の多いホームページの高速道路の料金割引に関するページの目立つ箇所に、高速道路無料化社会実験及びお盆時期等の渋滞予測に関する国及び会社のホームページへのリンクを掲載した。また、平成 23 年度の新たな料金割引については、東北地方太平洋沖地震の発生を受けて当面延期し、これまでの料金割引を継続することとしたため、その旨をホームページに掲載して周知を図った。（３月）

５．機構の海外調査報告書について、一般の方々にもその概要を見ていただきやすくするため、ホームページにおいて、各調査報告書の概要版の専用ページを作成し、アクセスが容易にできるよう、トップページにそのバナーを設置した。

【中期目標達成に向けた平成 23 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、引き続き、利用者にとって価値のある情報を提供する。

平成 22 年度計画Ｉ－５－⑧

【平成 22 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 21 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 2010」（10 月）及びその英語版（12 月）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 2010」を発行し、有識者、地方公共団体、大学図書館等への配布を行った。（12 月）

３．職員の英国派遣（８月～）及びＪＩＣＡ研修（９月、インドネシア国公共事業省からの来客）に当たって、英語パンフレット等を用いて機構業務について説明を行った。

４．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。

・「道路インフラに関する官民パートナーシップ：国際的な経験を活かす」
　米国道路庁が、米国州道路及び行政官協会（AASHO）と合同で行った官民パートナーシップ（PPP）に関する調査報告を紹介したもの。オーストラリア、イギリス、ポルトガル、スペインの訪問調査及び分析を行い、PPP 導入の戦略上の助言を行っている。

・「ロードプライシングによる渋滞緩和と交通整備財源の確保」
　米国道路庁が、米国州道路、行政官協会及び交通研究委員会（TRB）と合同で行った欧州におけるロードプライシングに関する調査報告を紹介したもの。ロードプライシング導入前後の問題点、運用上の問題点、収入の使途などを中心に知見をまとめている。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
６　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。	**６　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。	**６　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。
Ⅲ　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	**Ⅱ　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**	**Ⅱ　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**
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。	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。	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。
１　高速道路に係る道路資産の保有、貸付け	**１　高速道路に係る道路資産の保有、貸付け**	**１　高速道路に係る道路資産の保有、貸付け**

平成２２年度の業務の実績
【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】 引き続き、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。
平成 22 年度計画Ⅰ－6 **【年度計画Ⅰ－6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 22 年度における取組み】** １．第１期中期目標期間の業務及び平成 21 年度の業務については、通則法に定める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併せてホームページで公表した。（８月） ２．平成 22 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、従来どおり監事の出席も得て、業務全体について自己評価を行うとともに、平成 21 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への対応状況及び平成 21 事業年度監事監査意見への対応状況について審議した。自己評価についてはホームページで公表した。（３月） **【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】** 平成 23 年度業務については、平成 22 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 22 年度計画Ⅱ－1 **【年度計画Ⅱ－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。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
①　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。	①　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。	①　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。
②　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。	②　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。	②　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。
２　承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済	**２　承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済** 会社と締結する協定においては、次のとおりとする。	**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**

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ⅱ－１－①

【平成 22 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 71km の増があった結果、9,438km となり、新設区間を合わせた総延長は 10,020km 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都度、会社と連携して、変更内容を確認し更新を行った。

≪道路資産保有及び貸付状況（平成 23 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	10,020	3,769	2,033	3,469	312	264	173
うち供用区間	9,438	3,594	1,763	3,361	301	246	173
うち新設区間	582	175	270	108	11	19	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 23 年度の見通し】

道路資産台帳を適切に更新することにより、引き続き、道路資産の内容を適正に把握する。

平成 22 年度計画Ⅱ－１－②

【平成 22 年度における取組み】

１．平成 21 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」により報告を受けてホームページに掲載した。（８月）併せて会社の道路資産の管理状況について実地確認を行った。（６回）

２．会社の管理の水準、利便性の向上を示す客観的指標（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）について、会社間で対比するとともに目標の達成状況の確認を行い、「維持、修繕その他の管理の報告書」と併せて６社分をまとめてホームページで公表した。（８月）

［参考資料：資料２］各会社のアウトカム指標一覧表（平成 22 年度）

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

引き続き、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。

平成 22 年度計画Ⅱ－２

【年度計画Ⅱ－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。

平成 22 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、30.9 兆円に減少させる。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
①　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。 　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。	①　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。 　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。	
②　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。	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、中期目標期間の期末時点において 32.0 兆円以下とする。 　なお、上記の期末時点の有利子債務残高には、中期目標期間において会社から引き受ける有利子債務額 3.9 兆円を含む。	①　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 22 年度末時点において 30.9 兆円以下とする。
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。	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。	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22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。
２）首都高速道路（道路会社法第５条第２項第２号に定める高速道路をいう。以下同じ。）、阪神高速道路（道路会社法第５条第２項第５号に定める高速道路をいう。以下同じ。）並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。	２）首都高速道路（道路会社法第５条第２項第２号に定める高速道路をいう。以下同じ。）、阪神高速道路（道路会社法第５条第２項第５号に定める高速道路をいう。以下同じ。）並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。	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22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極力上回らないよう努めること。

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ⅱ－２－①

【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 818 億円下回る 1 兆 5,181 億円となったが、支払利息は計画を 2,268 億円下回った。この結果、平成 22 年度の債務返済は、昨年度よりも進み、これに会社からの債務引受額を加えた平成 22 年度末時点における有利子債務残高は、計画 30 兆 9,123 億円に対して実績は 29 兆 9,961 億円となった。

≪平成 22 年度末未償還残高≫

債務返済計画における計画と平成 22 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	366,934	356,737	▲10,197
債務残高	315,160	305,802	▲9,358
有利子借入金	309,123	299,961	▲9,162
社会資本借入金	4,037	3,841	▲196
無利子借入金	1,999	1,999	0
出資金	51,774	50,935	▲839

※　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、21 年度末未償還残高（実績）　　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	平成21年度末
未償還残高	415,767	404,893	397,806	361,592	360,562
債務残高	371,338	359,137	350,734	313,248	310,935
有利子借入金	364,044	352,296	343,673	306,840	304,452
社会資本借入金	4,688	4,236	4,541	4,061	4,310
無利子借入金	2,605	2,605	2,521	2,347	2,173
出資金	44,430	45,757	47,072	48,344	49,627

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 22 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（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
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。	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。	
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。	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。	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。
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。	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。	

平成２２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22年度末残高
高速自動車国道	22.3兆円	17.2兆円
本州四国連絡高速道路	2.0兆円	1.4兆円
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	4.3兆円

３．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）の返済の平成22年度期首における達成状況を把握し、計画、実績及びその差を差異の理由を付して公表した。（８月）

【中期目標達成に向けた平成23年度の見通し】

債務返済計画を踏まえ、引き続き、債務の管理を適切に実施する。（平成22年度末における計画では、平成23年度末時点での有利子債務残高は、30.0兆円と見通している。）

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
③　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。	③　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。	②　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。
	④　金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。	③　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。
３　会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け	**３　会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け**	**３　会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け**
①　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。	①　会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）のうち新設及び改築に係るものについては、協定において、供用予定区間を単位とすることを基本とし、適正な額を設定する。	——

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ⅱ－２－②

【平成 22 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 818 億円減額となり、1 兆 5,181 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 22 年度計画Ⅰ－２－②及びⅠ－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。

①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、２回の口頭弁論に出席し、損害賠償金の支払いを求めた。平成 22 年 10 月に東京高裁から機構の主張を全て認容する勝訴判決が言渡され、同月に被告から元本 6.9 億円及び遅延損害金 0.5 億円の入金があったものの、被告は最高裁へ上告受理申立てを提起した。（最高裁が上告を受理した場合には、原審の維持を求めて係争することとした。）

（損害額（元本）約 19.2 億円の全額が入金。今年度入金額 6.9 億円。）

②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

平成 20 年 12 月に提訴した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訴訟において、未解決の工事 10 件に係る計 59 回の口頭弁論に出席し、損害賠償金の支払いを求めた。

（損害額（元本）約 54.4 億円のうち、平成 23 年３月末時点の総入金額（元本）は約 49.8 億円。）

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

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る。

平成 22 年度計画Ⅱ－２－③

【平成 22 年度における取組み】

Ⅰ－２－②のとおり、適切な債務残高の管理に努めた。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

Ⅰ－２－②のとおり、引き続き、適切な債務残高の管理に努める。

平成 22 年度計画Ⅱ－３

【年度計画Ⅱ－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、適正な額を設定する。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、当該資産の内容や債務引受額が適正であることを十分に確認するとともに、厳正な資産管理を行う。

【平成 22 年度における取組み】

Ⅰ－２－①のとおり、債務引受限度額を適正に設定した。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

Ⅰ－２－①のとおり適切に取組む。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
	② 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。	——
② 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。	③ 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。	① 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。
③ 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。	④ 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。	② 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。
④ 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。	⑤ 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。	③ 道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。 また、会社と取り交わした「機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の確立に関する確認書」に基づき、厳正な資産管理を行う。
4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 機構が国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首	**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	**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

平成２２年度の業務の実績

【平成 22 年度における取組み】

Ⅰ－２－①のとおり、債務引受限度額を適正に設定した。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

Ⅰ－２－①のとおり適切に取組む。

平成 22 年度計画Ⅱ-３-①

【平成 22 年度における取組み】

協定の見直しに伴い、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、適正な額を設定した。

【中期目標達成に向けた平成 23 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 22 年度計画Ⅱ-３-②

【平成 22 年度における取組み】

平成 22 年度において、223 件、6,086 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 22 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	4,692 億円	1,352 億円	42 億円	6,086 億円

【中期目標達成に向けた平成 23 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 22 年度計画Ⅱ-３-③

【平成 22 年度における取組み】

１．平成 22 年度において、146 件（新設 42 件、改築 19 件、修繕 43 件、災害復旧 11 件、承認工事 31 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 15 件実施した。

２．月次資産データについて、資産管理作業マニュアルに基づき、内容を確認した。

３．道路資産について、棚卸実施マニュアルに基づき、会社協力の下、計画的な棚卸を 12 箇所で実施した。

【中期目標達成に向けた平成 23 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 22 年度計画Ⅱ-４

【年度計画Ⅱ-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。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
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。	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。	神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。
５　会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 機構は、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全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。	**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。	**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。
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適正に運用すること。	**６　高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み** コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で高速道路の新設、改築及び修繕に係る債務引受額の縮減を行うよう、協定において、会社の経営努力によって生じる縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを適正に運用する。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	**６　高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み** 協定に基づき、会社の経営努力による高速道路の新設、改築及び修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組みについて、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の審議を行う等、適正な運用を図る。 なお、協定においては、貸付料の額を固定すること（料金収入の実績による増減を除く。）により、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が直接会社の業績に反映される仕組みとなっている。

平成２２年度の業務の実績

【平成 22 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 22 年７月 22 日	平成 22 年７月 23 日
第２回	平成 22 年 11 月 22 日	平成 22 年 11 月 24 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	219.3 億円	119.8 億円	339.1 億円
阪神高速道路株式会社	84.6 億円	84.6 億円	169.2 億円

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

引き続き、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する。

平成 22 年度計画Ⅱ－５

【年度計画Ⅱ－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。

【平成 22 年度における取組み】

今年度において、当該補助金の交付はなかった。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

国又は出資地方公共団体から、東北地方太平洋沖地震などへの災害復旧のために補助金が交付された場合には、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、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

平成 22 年度計画Ⅱ－６

【年度計画Ⅱ－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。

【平成 22 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、14 案件の審議を行った。

２．今年度審議を行った６案件（６件）に加え、昨年度以前に審議を行った案件のうち、経営努力要件適合性の認定申請があった 31 件について、経営努力要件適合性を認定した。

これまでに認定された案件については、その普及が図られており、認定案件の中には、既に標準化されたものがある。例えばトンネル照明設備における新型照明器具については、平成 22 年度９件の工事で採用され、コスト削減が図られた。

３．これまでに経営努力要件適合性を認定したもののうち、助成金交付申請のあった 36 件について、助成金（約６億９千万円）を交付した。

４．なお、会計検査院から指摘のあった東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱及び西日本高速道路㈱の３

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
	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。	
7　道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務 道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、適正かつ効率的に実施すること。 また、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施すること。	**7　道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務** 措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、現地の状況を熟知している会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施する。この手続を適正かつ効率的に行うため、会社と協力して情報連絡体制を構築する。 また、道路占用又は高速道路への連結の許可に当たっては、適切な道路管理を確保しつつ、道路を利用した国民へのサービス向上が図られるよう、制度の適切な運用に努める。 なお、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施する。	**7　道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務** 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「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。

平成２２年度の業務の実績
会社が、発生材として管理しているジェットファンの利活用については、３会社と協議し、機構と各会社がそれぞれ締結している発生材の管理に関する覚書の条項に、全国路線網内で他の会社において利活用できる場合の手続きを追加付記することにより明確化した。また、併せて、撤去予定のジェットファンについて、３会社がそれぞれ情報交換し、再利用することの合理性を判断のうえ、保管転換して利活用することを３会社に要請した。（８月） ［参考資料：資料３］助成金交付実績 **【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】** 引き続き、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、適正な運用を図る。
平成 22 年度計画Ⅱ－７ **【年度計画Ⅱ-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。 **【平成 22 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．特殊車両の通行許可・協議については、遅滞なく事務手続きを実施するとともに、政府の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（H22.12.7 閣議決定）を踏まえ、特殊車両通行許可における包括的事前協議については、他の道路管理者からの協議に対して、受付窓口の道路管理者が協議手続きを簡略化して許可することができるように関係機関と調整した。（平成 23 年度から実施） ３．平成 21 年度下半期，平成 22 年度上半期に常習的に車両制限令違反を繰り返した会社に対して警告書を送付し、特殊車両の運行に関する業務改善を促した。（８月：44 社、２月：37 社） ４．車両制限令違反の防止を図るために、関係機関と調整のうえ、荷主の団体に対して、法令遵守を呼びかける広報資料を配布して特殊車両通行許可制度等の周知を図った。（５月～６月）また、同様に、行政書士連合会や運送業界団体に広報資料を配布して、運送会社などへの周知を図った。（２月） ５．高速道路会社６社の交通管理担当課長会議を開催し、通行の禁止・制限の権限行使の手順や事故報告事項の確認などを行い、交通管理に関する会社との連携体制について強化を図った。（11 月） ６．東北地方太平洋沖地震に伴う緊急通行車両確認標章の交付を受けた特殊車両の通行方法に関する手続きについて、関係機関及び会社と連携して、迅速かつ簡便に行うように所要の措置を講じた。（３月） ７．高架下利用計画等検討会において、首都圏中央連絡自動車道等の海老名市域における高架下利用計画のマスタープラン及び山陽自動車道宮島サービスエリアの宿泊施設連結について審議し、制度の適切な運用を図った。（12 月～１月） ８．政府の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（H22.12.7 閣議決定）を踏まえ、道路占用許可事務におけるチェックリストについては、平成 22 年 10 月から前倒しで導入し、各高速道路会社に通知するとともに、各高速道路会社の管理担当課長会議等を開催し、占用許可申請書のチェックポイント等の周知を図り、審査の一層の適正化を改めて要請するなど、連携体制の強化を図った。 ９．占用許可の更新時において、占用料を減免している全ての物件に関して、当初許可時の減免理由の資料及び現状においても減免すべき理由が存するか否かを各高速道路会社で改めて確認のうえ、その根拠を明確にして申請することを徹底させ、機構でこれらを厳格に確認することにより、適正に手続きを行った。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
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。	**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。	―― （平成 22 年度は、同法の対象事業なし）
９　本州四国連絡鉄道施設に係る業務	**９　本州四国連絡鉄道施設に係る業務**	**８　本州四国連絡鉄道施設に係る業務**
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。	①　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。	①　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。
	②　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。	②　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。

平成２２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	1,655 件
道路占用許可	総件数	15,495 件
	年間処理件数	3,240 件
特殊車両通行許可	年間件数	1,485 件

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

引き続き、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、必要に応じて見直しを行う。

―――

平成 22 年度計画Ⅱ－８

【年度計画Ⅱ－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。

平成 22 年度計画Ⅱ－８－①

【平成 22 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、利用料 929 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との「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」（基本協定）に基づき、同社の協力を得て、瀬戸大橋の耐震補強調査を実施するとともに、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため必要な本州四国連絡鉄道施設の管理を実施した。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

引き続き、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う。

平成 22 年度計画Ⅱ－８－②

【平成 22 年度における取組み】

平成 22 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 23 年度の見通し】

本州四国連絡鉄道施設に災害が発生したときは、本州四国連絡道路株式会社の協力を得て、速やかな復旧を行う。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
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。	**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。	**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。
①　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。	①　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。	①　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。
②　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。	②　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。	――
③　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、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。	③　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、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。	②　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と併せ、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。
④　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、	④　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、	③　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、

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ⅱ－９

【年度計画Ⅱ－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。

平成 22 年度計画Ⅱ－９－①

【平成 22 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 23 年度の見通し】

引き続き、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。

【平成 22 年度における取組み】

協定の見直しにあたり、引き続き、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を通じて、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した。また、維持、修繕その他の管理に関しては、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつ、計画管理費の算定を厳格に行うことによりコスト縮減努力が図られるよう工夫した。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

協定を見直す際には、引き続き、会社の継続的かつ自律的なコスト縮減努力が図られるよう工夫する。

平成 22 年度計画Ⅱ－９－②

【平成 22 年度における取組み】

1．北関東自動車道（太田桐生～岩船）、名古屋第二環状自動車道（名古屋南～高針）など 71ｋｍ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 15 件）

3．高速道路利便増進事業について、会社と協力して状況把握に努め、「高速道路の料金割引に関する基本方針（H22. 12. 24）」及び「高速道路の当面の新たな料金割引について（H23. 2. 16）」等の政府の方針を踏まえ、国民への意見募集を行った上で高速道路利便増進事業に関する計画を変更するとともに、協定及び業務実施計画を見直したが、平成 23 年３月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震に伴う災害への対応に関する政府方針に従い、新たな料金割引の実施については当面延期し、これまでの料金割引を継続することとした。（３月）

【中期目標達成に向けた平成 23 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とともに、会社と協力して利便増進事業を実施する。

平成 22 年度計画Ⅱ－９－③

【平成 22 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、「溝切り作業等を省力化した新たな電気防食工法の開発」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、22 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（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
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こと。	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。	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。
⑤　環境への配慮 物品等の調達を行うに当たっては、環境物品等の調達により、環境への負荷の低減に配慮すること。 また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促すこと。	⑤　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（特定調達物品等）を100％調達する。 また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。	④　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22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。 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。

平成２２年度の業務の実績
これまでに認定された案件については、その普及が図られており認定案件の中には、既に標準化されたものがある。例えばトンネル照明設備における新型照明器具については、平成22年度９件の工事で採用され、コスト削減が図られた。 ［参考資料：資料３］助成金交付実績 **【中期目標達成に向けた平成23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、引き続き、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22年度計画Ⅱ－９－④ **【平成22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22年度における方針として、「平成22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22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．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高速道路会社の環境報告書・ＣＳＲ報告書を機構ホームページに掲載し、周知を図った。 **【中期目標達成に向けた平成23年度の見通し】** 引き続き、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。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
⑥　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。	⑥　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、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。 特に、大規模災害等により東京本部で重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。 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）や重要業務の継続訓練等を適宜実施することにより、発災時に備える。	⑤　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、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。 特に、大規模災害等により東京本部で重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。 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）や重要業務の継続訓練等を適宜実施することにより、発災時に備える。

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ⅱ－９－⑤

【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む。）】

１．東北地方太平洋沖地震発生時には、交通網の途絶や通信の逼迫に加え、大津波警報が発令され、大規模な停電により東京本部の機能が停止する恐れがある危機的な状況のなかで、直ちに非常体制を構築し、地震発生から３時間後には、防災業務要領等に基づき、重要継続業務である通行禁止要請等の道路監理役権限を関西業務部に移行し代行した。一方、東京本部においては、的確な情報収集と迅速な情報伝達や職員等の安全確保・安否確認に注力するなど、東京及び関西の各部が連携し、業務を確実かつ遅滞なく継続実施した。（３月）

２．東京電力福島第一原子力発電所の事故対応に使用する超重量のコンクリートポンプ車について、関係機関からの緊急要請に応じて、高速道路等の走行に必要な条件の検討を経路会社と連携して行い、これらの条件を調整・伝達して超重量車両の搬送に協力した。（３月）

３．中国地方を中心とした豪雨（６月、７月）や台風９号（熱帯低気圧）に伴う豪雨による道路内への土砂流入（東名御殿場９月）などの被災時には、被災情報の収集及び伝達を行ったほか、被災後の対応措置に備えた。

４．九州地方で発生した口蹄疫に関して、宮崎県等の疫病拡大防止の要請（４月～７月）に応えるべく、関西業務部において的確な情報収集を行い、会社と連携して看板の設置や防疫槽の早期設置に協力した。

５．各地で発生した鳥インフルエンザに関して、各自治体または会社からの情報収集を行い、緊急的な疫病拡大防止の対応措置の要請に備えた。（12 月～）

６．新燃岳噴火（１月）に伴い、通行の禁止要請を行ったほか、宮崎道への火山灰の降灰や火砕流などに伴う発災に備え、会社との情報交換に努めた。

７．平成 22 年度における西日本日本海側をはじめとした大雪に伴い、高速道路の通行止め及びその解除を適切に行うため、会社と連携して情報収集に努めた。

８．発災に備えて、各高速道路会社をはじめ関係機関と連携した情報収集・伝達等の訓練及び機構被災時を想定した訓練を実施し、非常対策本部を模擬的に構築して、訓練からの課題を抽出するなど、防災及び被災時業務の点検を実施した。（９月）また、非常時参集応答、安否登録訓練（４回）、非常持出袋の品目の点検（１月）及び補充や緊急地震速報の模擬訓練（12 月）を行ったほか、職員の異動の都度、防災業務要領等の概要説明を行い、周知を図った。

９．道路監理役代行訓練（６回）や関西業務部での出納実務訓練（３回）など、重要継続業務に関する実務的訓練により、防災業務の周知を図った。

１０．新型インフルエンザ対策としては、機構としての意思決定及び業務遂行機能を維持し、社会・経済へ影響を与えないよう最小限の業務を円滑継続することが必要となるため、新型インフルエンザ対策行動計画を策定した。（３月）

１１．業務用データについては、現在、関西業務部のものを含め東京本部のファイルサーバ内に入っているが、平成 23 年 10 月を目途に関西業務部に新たなファイルサーバを設置し、定期的に東京本部のデータを送り、当該ファイルサーバの情報を保管・更新できる体制を整備することにより、バックアップ体制の強化を図ることとした。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

地震、風水害、大規模な交通事故等が発生した場合には、防災業務計画に基づき体制を構築し、会社及び関係機関と協力して被災地の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、東北地方太平洋沖地震への対応の経験を踏まえ、必要に応じて防災業務要領等の見直しを行うとともに、引き続き、会社及び関係機関と連携して情報の収集・伝達訓練等を行い、発災時に備える。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
Ⅳ　財務内容の改善に関する事項	**Ⅲ　予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画**	**Ⅲ　予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画**
１　財務体質の強化 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図ること。	**１　財務体質の強化** 債務の早期の確実な返済を図るため、次の取組を実施する。	**１　財務体質の強化** 債務の早期の確実な返済を図るため、次の取組を実施する。
	①　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。	――
	②　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。	①　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。
	③　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。	②　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。

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ⅲ－１

【年度計画Ⅲ－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 22 年度における取組み】

Ⅰ－２－①のとおり、的確に対応した。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

Ⅰ－２－①のとおり的確に取組む。

平成 22 年度計画Ⅲ－１－①

【平成 22 年度における取組み】

平成 22 年度計画Ⅱ－２－②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 818 億円減額となり、1 兆 5,181 億円となった。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

引き続き、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る。

平成 22 年度計画Ⅲ－１－②

【平成 22 年度における取組み】

平成 22 年度計画Ⅰ－２－③及びⅠ－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 3,094 百万円に対して実績額 2,611 百万円に、一般管理費は、予算額 1,592 百万円に対して実績額 1,359 百万円になり、いずれも予算額を下回った。

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

引き続き、金利コストの低減、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。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
	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）
	Ⅳ　短期借入金の限度額	Ⅳ　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。
	Ⅴ　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	Ⅴ　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
	Ⅵ　剰余金の使途	Ⅵ　剰余金の使途
	なし	なし
Ⅴ　その他業務運営に関する重要事項	Ⅶ　その他主務省令で定める業務運営に関する事項	Ⅶ　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２２年度の業務の実績
平成 22 年度計画Ⅲ-２～４ **【年度計画Ⅲ-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 22 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、債券発行の減等から、予算に比べて 1,718 億円減の 4 兆 5,965 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 1,048 億円減の 4 兆 6,658 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 600 億円少ない 1 兆 4,501 億円、経常収益は受取貸付料が計画より多くなったこと等から、計画に比べ 856 億円多い 1 兆 4,633 億円、前期損益修正損等の臨時損失 72 億円、高速道路利便増進事業引当金戻入等の臨時利益 4,228 億円及び前中期目標期間繰越積立金取崩額 0.4 億円を計上した結果、当期総利益は 4,289 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。 ［参考資料：資料４］債務の返済と財務諸表の関係 **【中期目標達成に向けた平成 23 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 22 年度計画Ⅳ **【年度計画Ⅳ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 22 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 23 年度の見通し】** 引き続き、当座貸越契約を締結する。
――
――
――

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
１　人事に関する事項 ①　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。	**２　人事に関する計画** ①　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。	**２　人事に関する計画** ①　方針 １）個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させるとともに、外部機関主催の各種研修等を活用し、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努める。 ２）人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。
②　業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。	②　人員に関する指標 常勤職員数を85人とし、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。	②　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。
③　人件費については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成18年法律第47号）に基づく平成18年度から5年間で5％以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮減の取組を行うこと。 また、給与水準の適正化については、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、管理職の削減、配置の適正化を含めた組織体制	③　人件費に関する指標 「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成18年法律第47号）に基づく平成18年度から5年間で、5％以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮減の取組を行う。 また、給与水準の適正化については、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、管理職の削減、配	③　人件費に関する指標 「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成18年法律第47号）に基づく平成18年度から5年間で、5％以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮減の取組を行う。 また、給与水準の適正化については、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、管理職の削減、配

平成２２年度の業務の実績

平成 22 年度計画Ⅶ－２

【年度計画Ⅶ－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。

平成 22 年度計画Ⅶ－２－①

【平成 22 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 34 名を参加させた。

３．役職員の研修の一環として外部講師を招き講演会「高速道路における効果的な渋滞対策について」（10 月）、及び「内部統制の基本的な考え方とその実践について」（１月）を開催した。

４．人員の適正配置を確保し、Ｉ－１のとおり、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

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

引き続き、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 22 年度計画Ⅶ－２－②

【平成 22 年度における取組み】

常勤職員数が 85 名を上回らない体制の下で、業務を適切に実施した。

［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

【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】

引き続き、業務運営を効率化し、人員の抑制に努める。

平成 22 年度計画Ⅶ－２－③

【実績値（当該項目に関する取組み状況も含む。）】

１．平成 22 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（16.8％）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 22 年度
人件費　※1	〔千円〕　【A】	468,133	787,715
	対 17 年度※2	－	▲16.8%
高速道路供用延長（年度末）	〔km〕　【B】	8,974	9,438
供用延長あたり人件費	〔千円/km〕【A/B】	105※3	83
	対 17 年度		▲21.0%

※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。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２２年度計画
の見直しを図ることなどにより、引き続き着実にその取組を進めるとともに、その検証結果や取組状況を公表すること。	置の適正化を含めた組織体制の見直しを図ることなどにより、引き続き着実にその取組を進めるとともに、その検証結果や取組状況を公表する。	置の適正化を含めた組織体制の見直しを図ることなどにより、引き続き着実にその取組を進めるとともに、その検証結果や取組状況を公表する。
	３　機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務とする。	**３　機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途** 前中期目標期間に取得した鉄道施設に係る償却資産について、当年度分の減価償却及び除却を行う費用に充てる。

平成２２年度の業務の実績
２．本給表（約１％引下げ）、地域手当率（東京 17%→18%、大阪 14%→15%）を改定した。（４月） ３．給与水準の適正化に向けた取組みについて、『役職員の給与水準の公表資料』によりホームページにて公表を行った。（７月） ４．人事院勧告を考慮し、年末特別手当引下げ（前年度比　役員▲0.15 ヶ月、職員▲0.20 ヶ月）を実施するとともに、役職員の本給改定等を行った。（12 月） ５．国家公務員の給与構造改革を踏まえ、平成 23 年度から役職手当の定額化を行うこととした。 ［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 **【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】** 引き続き、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。 平成 22 年度計画Ⅶ－３ **【年度計画Ⅶ－２における目標設定の考え方】** 前中期目標期間繰越積立金は、中期計画のとおり、本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務に充てる。 **【平成 22 年度における取組み】** 前中期目標期間繰越積立金 1,457 百万円のうち、本年度は 40 百万円を取り崩し、本年度分の減価償却等に充てた。 **【中期目標達成に向けた平成 23 年度の見通し】** 前中期目標期間繰越積立金については、引き続き、本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務に充てる。

別表1　予算
【法人単位】

（単位：百万円）

区分	計画額(A)	実績額(B)	差額(B－A)	備考
収入				
業務収入	1,433,307	1,523,131	89,824	
道路業務収入	1,432,314	1,522,273	89,959	
鉄道業務収入	993	858	△ 135	
政府等出資金受入	140,766	130,824	△ 9,942	
政府等補助金受入	28	26	△ 3	
債券及び借入金	3,191,100	2,910,484	△ 280,617	
社会資本整備事業収入	1,095	1,792	697	
業務外収入	1,953	30,233	28,280	
計	4,768,250	4,596,489	△ 171,761	
支出				
債務返済費	4,626,248	4,567,965	△ 58,283	
東京湾横断道路償還金	7,638	6,985	△ 652	
無利子貸付金	60,766	50,824	△ 9,942	
経営努力助成金	3,713	694	△ 3,019	
業務管理費	3,094	2,611	△ 483	
高速道路管理費	1,950	1,685	△ 265	
鉄道施設管理費	1,144	926	△ 218	
一般管理費	1,592	1,359	△ 234	
人件費	974	901	△ 73	
物件費	618	457	△ 161	
業務外支出	67,621	35,396	△ 32,225	
計	4,770,672	4,665,834	△ 104,837	

【高速道路勘定】

（単位：百万円）

区分	計画額(A)	実績額(B)	差額(B－A)	備考
収入				
業務収入	1,432,314	1,522,273	89,959	※1
道路業務収入	1,432,314	1,522,273	89,959	
政府等出資金受入	140,766	130,824	△ 9,942	※2
債券及び借入金	3,191,100	2,910,484	△ 280,617	※3
社会資本整備事業収入	1,095	1,792	697	※4
業務外収入	1,950	30,230	28,279	※5
計	4,767,226	4,595,602	△ 171,623	
支出				
債務返済費	4,626,248	4,567,965	△ 58,283	※6
東京湾横断道路償還金	7,638	6,985	△ 652	
無利子貸付金	60,766	50,824	△ 9,942	※2
経営努力助成金	3,713	694	△ 3,019	※7
業務管理費	1,950	1,685	△ 265	
高速道路管理費	1,950	1,685	△ 265	
一般管理費	1,581	1,350	△ 231	
人件費	967	895	△ 71	
物件費	614	455	△ 159	
業務外支出	67,602	35,396	△ 32,206	※8
計	4,769,497	4,664,900	△ 104,597	

※1　道路資産貸付料収入等の増による。
※2　横浜環状北線の工事完成年度の変更に伴う減による。
※3　政府保証債等の発行減による。
※4　社会資本整備事業を施行する開発者に対する貸付金について繰上返済があったことによる。
※5　前年度の消費税及び地方消費税確定申告に係る還付加算金等の増による。
※6　積算金利と実績金利の差等による。
※7　助成金交付申請が少なかったことによる。
※8　消費税及び地方消費税納付の減等による。

【鉄道勘定】

（単位：百万円）

区分	計画額(A)	実績額(B)	差額(B－A)	備考
収入				
業務収入	993	858	△ 135	
鉄道業務収入	993	858	△ 135	
政府等補助金受入	28	26	△ 3	※1
業務外収入	3	4	1	
計	1,024	887	△ 137	
支出				
業務管理費	1,144	926	△ 218	
鉄道施設管理費	1,144	926	△ 218	※2
一般管理費	12	8	△ 3	
人件費	8	6	△ 2	
物件費	4	2	△ 2	
業務外支出	19	0	△ 19	※3
計	1,175	934	△ 241	

※1　前年度管理費の執行減による。
※2　鉄道施設管理委託費の減による。
※3　消費税及び地方消費税納付の減等による。

別表2　収支計画
【法人単位】

（単位：百万円）

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B－A)	備考
費用の部	1,510,038	1,457,302	△ 52,736	
経常費用	1,510,038	1,450,074	△ 59,964	
道路貸付業務費	932,974	921,193	△ 11,781	
助成業務費	3,713	694	△ 3,019	
鉄道施設利用業務費	9,218	9,003	△ 215	
一般管理費	1,624	1,474	△ 150	
人件費	1,037	908	△ 129	
経費	587	566	△ 22	
財務費用	538,219	481,934	△ 56,286	
道路資産取得関連費用	24,280	35,590	11,310	
雑損	10	186	176	
臨時損失	－	7,228		
収益の部	1,822,385	1,886,137	63,752	
経常収益	1,377,737	1,463,318	85,582	
受取貸付料	1,360,395	1,445,856	85,461	
占用料収入	1,857	1,937	79	
連結料収入	1,945	2,082	137	
受取施設利用料	989	799	△ 191	
その他の売上高	19	1	△ 18	
補助金等収益	24	14	△ 11	
資産見返負債戻入	2,190	2,448	258	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,367	8,380	13	
財務収益	1,950	1,146	△ 803	
雑益	－	656	656	
臨時利益	444,648	422,818	△ 21,830	
当期純利益	312,347	428,835	116,488	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	25	40	15	
当期総利益	312,373	428,875	116,503	

【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	1,500,806	1,448,310	△ 52,495	
経常費用	1,500,806	1,441,082	△ 59,723	
道路貸付業務費	932,974	921,212	△ 11,762	
助成業務費	3,713	694	△ 3,019	
一般管理費	1,610	1,467	△ 144	
人件費	1,027	903	△ 124	
経費	584	564	△ 20	
財務費用	538,219	481,934	△ 56,286	
道路資産取得関連費用	24,280	35,590	11,310	
雑損	10	186	176	
臨時損失	－	7,228	7,228	
収益の部	1,812,873	1,876,892	64,019	
経常収益	1,368,334	1,454,124	85,790	
受取貸付料	1,360,395	1,445,856	85,461	
占用料収入	1,857	1,937	79	
連結料収入	1,945	2,082	137	
その他の売上高	0	1	1	
資産見返負債戻入	2,190	2,448	258	
財務収益	1,947	1,144	△ 802	
雑益	－	656	656	
臨時利益	444,539	422,768	△ 21,772	
当期純利益	312,068	428,581	116,514	
当期総利益	312,068	428,581	116,514	

【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	9,232	9,010	△ 222	
経常費用	9,232	9,010	△ 222	
鉄道施設利用業務費	9,218	9,003	△ 215	
一般管理費	14	8	△ 7	
人件費	10	5	△ 5	
経費	4	2	△ 1	
雑損	－	0	0	
収益の部	9,511	9,264	△ 248	
経常収益	9,402	9,213	△ 190	
受取施設利用料	989	799	△ 191	
その他の売上高	19	19	－	
補助金等収益	24	14	△ 11	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,367	8,380	13	
財務収益	3	2	△ 1	
雑益	－	0	0	
臨時利益	109	51	△ 58	
当期純利益	279	253	△ 26	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	25	40	15	
当期総利益	305	294	△ 11	

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	4,924,895	9,770,221	4,845,325	
業務活動による支出	670,143	543,891	△ 126,252	
管理費支出	76,021	15,713	△ 60,307	
その他支出	594,122	528,178	△ 65,945	
投資活動による支出	147,500	5,135,073	4,987,573	
財務活動による支出	4,090,162	4,090,630	468	
次期への繰越金	17,090	627	△ 16,463	
資金収入	4,924,895	9,770,221	4,845,325	
業務活動による収入	1,415,001	1,540,924	125,923	
投資活動による収入	149,500	5,193,640	5,044,140	
財務活動による収入	3,321,476	3,035,014	△ 286,462	
前期よりの繰越金	38,918	643	△ 38,275	

【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	4,912,258	9,760,741	4,848,483	
業務活動による支出	668,945	542,983	△ 125,962	
管理費支出	74,846	14,841	△ 60,005	
その他支出	594,099	528,143	△ 65,957	
投資活動による支出	140,000	5,126,623	4,986,623	
財務活動による支出	4,090,162	4,090,630	468	
次期への繰越金	13,150	505	△ 12,646	
資金収入	4,912,258	9,760,741	4,848,483	
業務活動による収入	1,413,977	1,540,126	126,149	
投資活動による収入	140,000	5,185,040	5,045,040	
財務活動による収入	3,321,476	3,035,014	△ 286,462	
前期よりの繰越金	36,804	561	△ 36,243	

【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	12,638	9,501	△ 3,137	
業務活動による支出	1,198	928	△ 269	
管理費支出	1,175	893	△ 282	
その他支出	23	35	12	
投資活動による支出	7,500	8,450	950	
次期への繰越金	3,940	122	△ 3,818	
資金収入	12,638	9,501	△ 3,137	
業務活動による収入	1,024	819	△ 205	
投資活動による収入	9,500	8,600	△ 900	
前期よりの繰越金	2,113	82	△ 2,032	

参　考　資　料

資料１

契約状況等

○契約状況

	H21年度					H22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	(21) 74	(8.6%) 23.0%	(115,949) 3,389,816	(20.6%) 40.3%	(58.4%) 58.4%	(30) 57	(13.7%) 23.0%	(186,092) 2,920,786	(33.9%) 43.0%	(49.2%) 49.2%
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	(12) 37	(4.9%) 11.5%	(154,319) 4,739,733	(27.5%) 56.3%	(98.9%) 98.9%	(11) 13	(5.0%) 5.2%	(108,608) 3,623,063	(19.8%) 53.3%	(98.5%) 98.5%
少額随意契約（注1）	(195) 195	(79.9%) 60.6%	(16,720) 16,720	(3.0%) 0.2%	(−) −	(166) 166	(75.8%) 66.9%	(19,839) 19,839	(3.6%) 0.3%	(−) −
上記以外の随意契約	(16) 16	(6.6%) 5.0%	(274,657) 274,657	(48.9%) 3.3%	(99.8%) 99.8%	(12) 12	(5.5%) 4.8%	(233,875) 233,875	(42.6%) 3.4%	(−) −
合　　計	(244) 322	(100.0%) 100.0%	(561,645) 8,420,926	(100.0%) 100.0%	(70.4%) 70.4%	(219) 248	(100.0%) 100.0%	(548,415) 6,797,563	(100.0%) 100.0%	(57.4%) 57.4%

※（　）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）

≪H22年度における改善措置≫
・業務用ファイルサーバ保守契約について、参加者確認公募手続きから一般競争へ移行
・財務・会計システム用サーバ保守契約について、参加者確認公募手続きから一般競争へ移行

○平成22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	5	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。
情報提供業務関係	3	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	3	後納郵便利用料、電話料、インターネット接続契約。
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	12	

資料２

各会社のアウトカム指標一覧表

（平成 22 年度）

各会社のアウトカム指標一覧表（平成22年度）

速報値

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21年度実績値	616	1,002	560	2,100	343	9
	平成22年度目標値	683	832	533	1,700	340	5
	平成22年度実績値	670	1,267	597	2,160	405	5
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21年度実績値	69	73	73	210	117	106
	平成22年度目標値	68	73	73	248	115	85
	平成22年度実績値	73	71	77	234	126	94
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21年度実績値	82	87	81	88	85	89
	平成22年度目標値	82	88	81	89	88	89
	平成22年度実績値	80	84	77	89	86	90
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21年度実績値	6.7	8.4	9.3	22.5	23.3	6.6
	平成22年度目標値	10.9	8.4	9.3	22.2	22.0	8.8
	平成22年度実績値	6.5	8.9	9.4	22.6	27.0	6.9
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21年度実績値	94	98	97	99	99	94
	平成22年度目標値	97	100	100	99	99	97
	平成22年度実績値	100	100	100	99	99	96
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21年度実績値	97	99	95	100	99.8	100
	平成22年度目標値	100	100	100	－	100	－
	平成22年度実績値	99.6	100	96	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21年度実績値	3.6	3.6	3.6	3.3	3.5	3.7
	平成22年度目標値	3.6	3.6	3.6	3.4	3.5	3.4
	平成22年度実績値	3.7	3.6	3.6	3.3	3.6	3.7

資料３

助成金交付実績（概要）

平成22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

凡例：新技術によるもの

路線区間	経営努力内容	助成金交付額
北海道横断自動車道黒松内釧路線　朝里IC～銭函IC 東北横断自動車道いわき新潟線　磐梯熱海IC～猪苗代磐梯高原IC 中央自動車道長野線　豊科IC～麻績IC 近畿自動車道名古屋亀山線　亀山JCT～甲賀土山IC 四国横断自動車道阿南四万十線　馬立PA～大豊 東九州自動車道　津久見～佐伯 北海道横断自動車道黒松内釧路線　トマムIC～十勝清水IC 北関東自動車道　笠間西IC～友部IC 東北横断自動車道いわき新潟線　いわきJCT～いわき三和IC	トンネル照明設備における新型照明器具の開発	134百万円
東北縦貫自動車道弘前線　川口JCT～羽生IC 関越自動車道上越線　富岡IC～碓氷軽井沢IC 東関東自動車道水戸線　四街道IC～大栄IC	中央分離帯防護柵更新工事における新工法の採用	55百万円
中部横断自動車道　増穂IC～南アルプスIC	暫定施工を考慮した端末部の舗装構成の見直し	1百万円
中部横断自動車道　増穂IC～南アルプスIC	暫定施工を考慮したチェーン着脱場の舗装構成の見直し	1百万円
中部横断自動車道　増穂IC～南アルプスIC	現場の周辺状況をふまえた高架橋下の立入防止柵の設置見直し	11百万円
近畿自動車道名古屋亀山線　四日市JCT～亀山JCT	付加車線事業における門型標識構造の工夫	10百万円
近畿自動車道名古屋亀山線　四日市JCT～亀山JCT	資機材管理システムを活用した発生材（仮設防護柵）の 更なる有効利用	8百万円
一般国道1号（西湘バイパス）　橘IC～国府津IC	溝切り作業等を省力化した新たな電気防食工法の開発	24百万円
近畿自動車道名古屋亀山線　亀山JCT～甲賀土山IC	大断面トンネルに対応した大光量かつ高効率な照明器具の開発	145百万円
近畿自動車道名古屋亀山線　亀山JCT～甲賀土山IC	関係機関との協議により撤去した既設ジェットファンの有効利用	23百万円
四国横断自動車道阿南四万十線　馬立PA～大豊 東九州自動車道　津久見～佐伯 北海道横断自動車道黒松内釧路線　トマムIC～十勝清水IC	トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発	12百万円
四国横断自動車道阿南四万十線　馬立PA～大豊 北海道横断自動車道黒松内釧路線　トマムIC～十勝清水IC 一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）　鶴ヶ島JCT～川島IC	品質管理を工夫した資材の直接調達	63百万円
四国横断自動車道阿南四万十線　馬立PA～大豊	コストオン方式を活用した資材調達の工夫	14百万円
北海道横断自動車道黒松内釧路線　トマムIC～十勝清水IC	防雪林の低密度化	63百万円
北関東自動車道　宇都宮上三川IC～真岡IC 北関東自動車道　笠間西IC～友部IC 東北縦貫自動車道弘前線　黒磯板室IC 一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）　鶴ヶ島JCT～川島IC	ETCガントリーにおける新たな構造形式の採用	3百万円
東北横断自動車道いわき新潟線　いわきJCT～いわき三和IC	水平支承を設置することによる制震構造の採用	41百万円
東北横断自動車道いわき新潟線　船引三春IC～郡山IC	既設アーチアバットの有効利用	79百万円
一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）　鶴ヶ島JCT～川島IC	内部照明式標識板の表面材の見直し	4百万円
一般国道14号（京葉道路）　幕張PA	高炉スラグを下層路盤材に採用	3百万円
区間別計：36件（※うち新技術22件）	審議別計：19件（※うち新技術7件）	694百万円

費用の縮減に係る申請件数

（区間別件数）

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	計
申請件数（件）	45	62	46	52	205
認定件数（件）	4	50	39	37	130
交付件数（件）	4	7	19	36	66
交付額（百万円）	31	93	185	694	1,003

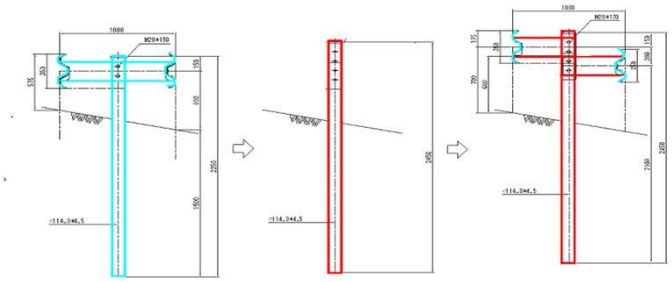
助成委員会開催回数（回）	1	4	2	2	9
審議案件数（件）※	1	30	31	14	76

※再審議含まず

〔中央分離帯防護柵更新工事における新たな工法の採用〕

■工事の概要
平成10年11月改訂の防護柵設置基準により、中央分離帯の勾配が10%＜ｉ≦20%の箇所において段差型の防護柵を設置することとなった。従来工法では、既設防護柵を撤去し、新材により再設置するが、既設支柱頭部を切断し、市場性のある材料により継ぎ足す新たな工法を採用した。
これにより、光ケーブル等近接工事の回避、一連の工事の交通規制回数の削減など、社会的損失の縮減も図られた。

◇従来工法



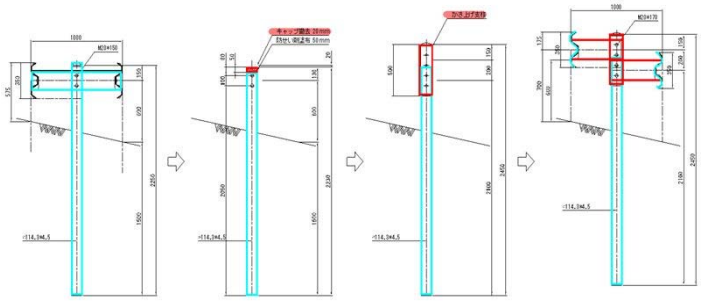
〔従来の施工手順〕

1.光ケーブル等埋設物確認のため試掘
※状況により光ケーブル移設
2.既設レール、ブラケット撤去
3.既設支柱引抜き
4.新材支柱打込み
5.新材ブラケット、既設レール設置
6.埋設標設置
7.試掘箇所復旧

車線規制

中央分離帯規制

◇新たな工法



〔新たな工法による施工手順〕

1.既設支柱頭部を切断加工
2.既設レール、ブラケット撤去
3.嵩上げ支柱設置
4.新材支柱打込み
5.新材ブラケット、既設レール設置

中央分離帯規制

既設材料
新設材料

嵩上げ支柱設置

新設ブラケット、既設レール設置

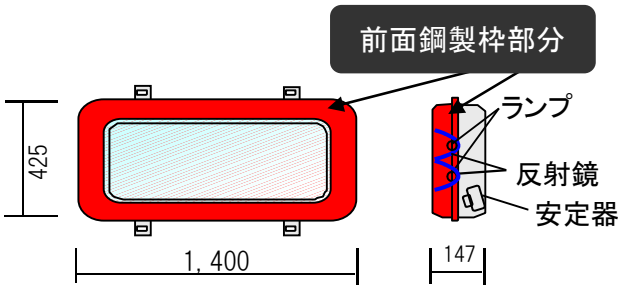
工事完成

■品質・安全性の確保
継手部における構造検討、車両衝突時の損傷状況の結果、適正な品質・安全性を確保していることを確認した。

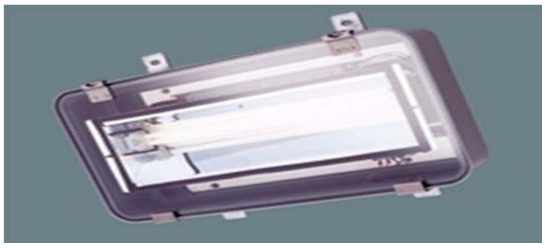
〔トンネル照明設備における新型照明器具の開発〕

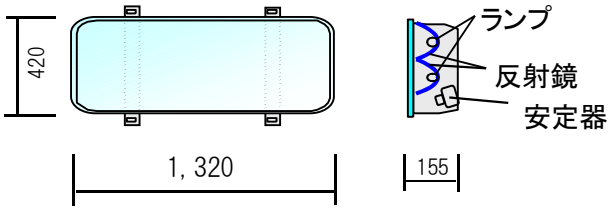
■開発の概要
トンネル照明器具の形状・寸法等の制約を排除し、照明器具の寿命、効率の向上を目指す性能規定化を図り、新しい照明器具の開発を行った。これにより、照明器具の単価の低減、照明器具数の削減が可能となり、コスト縮減が図られた。

◇従来のトンネル照明器具



◇新たなトンネル照明器具





［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

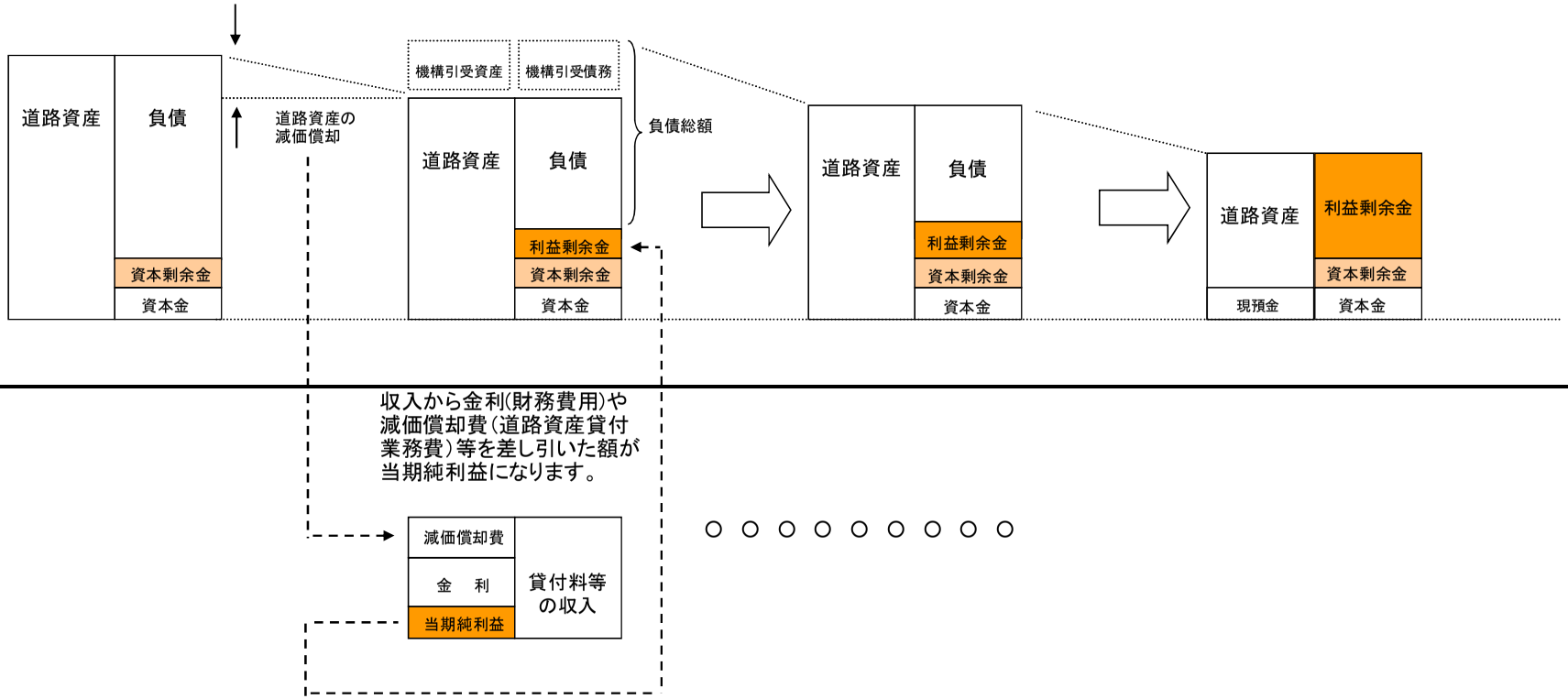
当技術の採用により、従来のトンネル照明器具に比べ、
○照明率の高効率化による照明器具数の削減
○器具単価の低減
○器具寿命及び清掃効率の向上による維持管理費の縮減

■品質・安全性の確保
試験施工を行い、トンネル照明器具に求める全ての性能を満足していることを確認している。

資料４

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 ）
貸借対照表	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、利益剰余金が積み上がっていきます。	45年後には減価償却後の道路資産に見合う剰余金が積み立てられ、資本金に見合う現金が残ります。
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。		



資料５

高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

平成23年3月31日現在

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））

職員　合計83名		≪ 主な業務 ≫	≪ 主な業務量の例【平成22年度】≫
総務部			
27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	・業務実施計画変更　6件 ・平成23年度計画策定 ・ホームページ更新件数　150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　12件（5割は解決済み） ・損害賠償請求の回収額　7億円（損害元本の約9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（道路監理役[24時間体制]）	・保有貸付延長　10,020km（対前年度4km増） ・不動産登記件数　7,013件（総数約80万筆） ・占用許可　総件数　15,495件 年間処理件数　3,240件 占用料徴収件数 7,287件 ・特車許可・協議件数　8,299件 ・通行の禁止件数　1,655件 ・車限令違反措置命令件数　5,917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	・予算額　4兆7,707億円 ・契約金額　68億円（うち競争性のある契約66億円） ・資産額　41兆1,527億円 ・負債額　32兆9,904億円（対前年度▲9,811億円） ・保有道路資産の確認　6,246億円（12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	・資金調達 2兆9,105億円（40件、すべて競争性のある方法により調達） 平均コスト0.84% ・債務引受　5,625億円 ・出資金受入額　1,308億円（国：787億円、地方：521億円） 出資地方公共団体数　17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	・協定変更　8件 ・利便増進計画の策定　6件 ・利便増進計画の意見募集　1回（3,537人の意見とりまとめ） ・修繕工事等の計画・実績の確認　1,394億円（68件） ・管理の実地確認　6回 ・無利子貸付　508億円（22件） ・英国道路庁への長期出張による職員派遣（8月～）
	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	・収支予算の明細の作成　6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　14件 経営努力要件適合性認定件数　37件 助成金交付件数　36件（約6.9億円） ・債務引受契約件数　223件（6,086億円） 道路資産帰属件数　146件 資産の現地確認回数　15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	【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	・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。 ・鉄道施設の利用料の額に関する協定等　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 22 年度	平成 23 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	高速道路供用延長	9,438 km （年度末延長） （対前年度 71km 増）	平成 32 年度まで毎年度増加 ↓ 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	債務引受額	6,086 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 3,000～22,000 億円の引き受け、以降平成 62 年度（最終年度）まで各年度とも修繕で 2,000 億円程度引き受け ※協定による
		資金調達金額	2 兆 9,105 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
高速道路の有効活用・機能強化	高速道路利便増進事業の実施	高速道路料金の引下げ	3,890 億円 （実績見込値）	高速道路料金の引下げは平成 62 年度まで実施。 平成 25 年度までは毎年度 4,300 億円～5,000 億円程度を、以降は 200～400 億円程度料金を引下げ

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

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22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うえ、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　→　0.2%引下げ〈12/1付〉
・地域手当　→　18%〈東京都特別区〉［経過措置終了］
・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▲0.15ヶ月）

2　役員の報酬等の支給状況

役名	平成22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	その他（内容）	就任	退任	
理事長	千円 21,658	千円 13,632	千円 5,448	千円 2,454（地域手当） 124（通勤手当）			
理事長代理	千円 17,822	千円 11,176	千円 4,467	千円 2,012（地域手当） 167（通勤手当）			*
A理事	千円 14,703	千円 10,120	千円 2,600	千円 1,822（地域手当） 161（通勤手当）	H22.4.1		
B理事	千円 14,784	千円 10,120	千円 2,600	千円 1,822（地域手当） 242（通勤手当）	H22.4.1		
A監事	千円 14,738	千円 9,160	千円 3,597	千円 1,649（地域手当） 332（通勤手当）			◇
B監事	千円 8,925	千円 5,896	千円 1,833	千円 1,061（地域手当） 135（通勤手当）	H22.8.10		◇

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22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
理事長	千円	年	月			該当者なし	
理事長代理	千円	年	月			該当者なし	
理事	千円	年	月			該当者なし	
監事	千円	年	月			該当者なし	

注：平成21年度中に退職した役員に関して、平成22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

当機構の中期計画において、人件費については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成18年法律第47号）に基づく、平成18年度から5年間で5％以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮減の取組を行う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」（H22.11.1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22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　→　中高年齢層における本給表の水準を平均約▲0.1％引下げ〈12/1付〉
　　→　55歳超の職員（役職層）について、支給額を一定率で減額（▲1.5％）〈12/1付〉
・役職手当　→　55歳超の職員（役職層）について、支給額を一定率で減額（▲1.5％）〈12/1付〉
・地域手当　→　18％〈東京都特別区〉、15％〈大阪市〉［経過措置終了］
　　→　55歳超の職員（役職層）について、支給額を一定率で減額（▲1.5％）〈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▲0.20ヶ月）

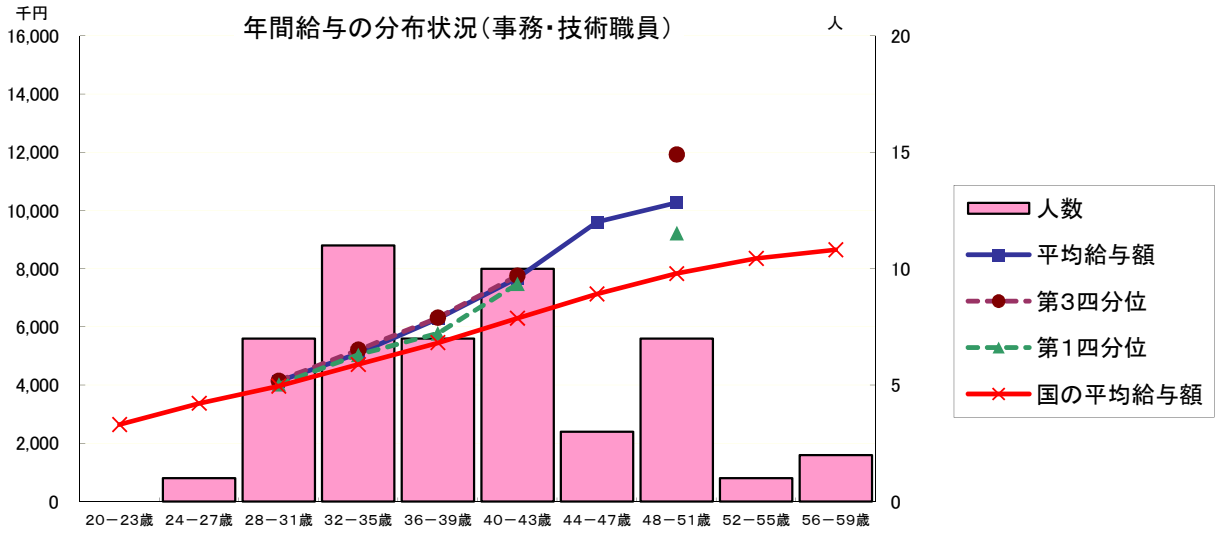
2 職員給与の支給状況

① 職種別支給状況

区分	人員	平均年齢	平成22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 49	歳 39.7	千円 7,255	千円 5,470	千円 207	千円 1,785
事務・技術	人 49	歳 39.7	千円 7,255	千円 5,470	千円 207	千円 1,785

注1：平成23年4月1日に在職している者のうち、平成22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、44～47歳、52～55歳及び56～59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おりません。

注2：24～27歳、52～55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おりません。

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います。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	平均	四分位 第3分位
	人	歳	千円	千円	千円
代表的職位					
本社課長	6	47.0	9,188	9,739	9,971
本社課長代理	14	44.1	7,483	7,913	8,449
本社係長	9	37.2	5,215	5,783	6,282
本社係員	16	31.1	4,027	4,563	5,136

③ 職級別在職状況等（平成23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）	人 49	人 8 （16.3%）	人 1 （2.0%）	人 10 （20.4%）	人 6 （12.2%）	人 14 （28.6%）	人 6 （12.2%）	人 4 （8.2%）
年齢（最高～最低）		歳 30～25	歳 ―	歳 35～32	歳 39～36	歳 56～39	歳 51～40	歳 57～49
所定内給与年額（最高～最低）		千円 3,376～2,641	千円 ―	千円 3,908～3,694	千円 4,692～4,292	千円 7,002～4,904	千円 8,323～6,758	千円 10,263～8,711
年間給与額（最高～最低）		千円 4,472～3,497	千円 ―	千円 5,246～4,952	千円 6,320～5,747	千円 9,256～6,563	千円 10,909～9,035	千円 14,119～11,932

注：2等級の該当者は1人のため、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おりません。

④ 賞与（平成22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）		% 55.6	% 57.4	% 56.5
	査定支給分（勤勉相当）（平均）		% 44.4	% 42.6	% 43.5
		最高～最低	% 46.5～43.3	% 44.7～40.2	% 44.6～41.7
一般職員	一律支給分（期末相当）		% 65.1	% 68.0	% 66.6
	査定支給分（勤勉相当）（平均）		% 34.9	% 32.0	% 33.4
		最高～最低	% 37.5～31.4	% 37.5～28.2	% 36.3～29.8

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）

120.7

対他法人（事務・技術職員）

114.5

注：　当法人の年齢別人員構成をウエイトに用い、当法人の給与を国の給与水準（「対他法人」においては、すべての独立行政法人を一つの法人とみなした場合の給与水準）に置き換えた場合の給与水準を100として、法人が現に支給している給与費から算出される指数をいい、人事院において算出

給与水準の比較指標について参考となる事項

○事務・技術職員

<table>
<tr><th>項目</th><th>内容</th></tr>
<tr><td>指数の状況</td><td>対国家公務員　120．7
<table><tr><td>参考</td><td>地域勘案　108．4
学歴勘案　117．8
地域・学歴勘案　107．1</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>国に比べて給与水準が高くなっている定量的な理由</td><td>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のみで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。
(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
占める割合　機構:100%　⇔　国(行一):33.4%
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:83.7%　⇔　国(行一):28.4%
(2)職員の学歴構成による差異(大卒以上の占める割合)
機構:73.5%　⇔　国(行一):51.6%
(3)管理職(課長以上)の割合による差異
機構:20.4%　⇔　国(行一)俸給の特別調整額Ⅰ種及びⅡ種受給者:3.6%
(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
※国(行一)の割合については、「平成22年国家公務員給与等実態調査」による。</td></tr>
<tr><td>給与水準の適切性の検証</td><td>【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22年度決算)　46,658億円(100%)
国の財政支出額(政府出資金、補助金)　787億円(　2%)
給与、報酬等支給総額(平成22年度決算)　8億円(0.02%)
【累積欠損額について】
累積欠損額　無し(平成22年度決算)
【検証結果】
勤務地が東京、大阪に限定され役職員全員が15%以上の地域手当の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国に比べて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22年度においても、引き続き、人事院勧告を考慮するとともに、適材適所への人材配置や効率的な組織運営に努めました。
なお、ラスパイレス指数が、平成21年度に比べ上昇していることについては、当機構は国及び高速道路会社からの出向者で構成される小規模な組織であり、ラスパイレス指数の算定対象者である1年超在籍者の職階構成がその時々の人事異動で変動するためです。</td></tr>
<tr><td>講ずる措置</td><td>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、組織として業務ノウハウの蓄積を図ってきたところですが、今後とも、これまでに蓄積したノウハウを活かしながら、国民に理解の得られる給与水準とするため、人事院勧告を考慮するとともに、出向者を通じて若返りを図るなど、適材適所の人員配置や効率的な組織運営を進めてまいります。
平成23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。</td></tr>
</table>

Ⅲ 総人件費について

区　分	当年度（平成22年度）	前年度（平成21年度）	比較増△減	中期目標期間開始時（平成22年度）からの増△減
給与、報酬等支給総額 (A)	千円 787,715	千円 795,837	千円 ▲8,122 (▲1.0%)	千円 — (—)
退職手当支給額 (B)	千円 0	千円 12,412	千円 ▲12,412 (—)	千円 — (—)
非常勤役職員等給与 (C)	千円 16,611	千円 16,494	千円 117 (0.7)	千円 — (—)
福利厚生費 (D)	千円 116,069	千円 112,713	千円 3,356 (2.9)	千円 — (—)
最広義人件費 (A＋B＋C＋D)	千円 920,395	千円 937,456	千円 ▲17,061 (▲1.8)	千円 — (—)

注：当年度が中期目標期間開始年度に当たることから「－」と表示しております。

総人件費について参考となる事項

人件費削減の取組状況

a「給与、報酬等支給総額」対前年度比▲1.0%
⇒国家公務員の給与改定に準じた給与の見直し
⇒適材適所への人員配置・効率的な組織運営

b「最広義人件費」対前年度比▲1.8%
⇒国家公務員の給与改定に準じた給与の見直し
⇒適材適所への人員配置・効率的な組織運営
⇒退職手当支給額の減

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

① 中期目標

人件費については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成18年法律第47号）に基づく平成18年度から5年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮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

人件費については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成18年法律第47号）に基づく平成18年度から5年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮減の取組を行うこととしております。

・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図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22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▲16.8%となっており、人件費5%以上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縮減の取組みを行っていくこととしております。

総人件費改革の取組状況

年　　度	基準年度（平成17年度）	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
給与、報酬等支給総額（千円）	946,338	923,772	884,740	846,209	795,837	787,715
人件費削減率（%）		▲2.4%	▲6.5%	▲10.6%	▲15.9%	▲16.8%
人件費削減率（補正値）（%）		▲2.4%	▲7.2%	▲11.3%	▲14.2%	▲13.6%

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（補正値）」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