独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
平成１７年度業務実績評価調書

平成１８年８月

国土交通省独立行政法人評価委員会

平成１７年度業務実績評価調書：日本高速道路保有・債務返済機構

業　務　運　営　評　価（個別項目ごとの認定）

項目		評定結果	評定理由	意見
中期計画	平成１７年度計画			
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 ・業務や組織のあ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	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 ・機構の設立初年度である平成１７年度において、必要最小限の組織として、総務部、経理部、企画部、関西業務部の４部を設置し、組織運営の効率化に努める。	3	設立初年度である平成１７年度において必要最小限度の組織で効率的な組織運営に努力している。	
２　業務リスクの管理 ①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最新の知見に基づき検討し、適正な品質や管理水準の確保を前提に、高速道路の新設等の内容、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。社会経済情勢の変化に対応して協定を変更する必要があるとき又は業務等の適性かつ円滑な実施に支障が生ずるおそれがある場合、必要に応じて協定を変更。	２　業務リスクの管理 ①同左	4	新協定の締結にあたり、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見を活用して合理的で堅実な検討・検証を行い、４５年以内の債務返済の確実性を高めている。 また、適正な品質や管理水準が確保されることを前提として、管理が効率的に行われるよう、新協定及び業務実施計画の内容を定める等に留意している。 加えて、新協定において、貸付料は、実績料金収入が計画料金収入の１％を超えて増減した場合には、当該超過分を増減させた額とすることとし、社会情勢の変化に適確に対応できるような制度を導入した。	業務リスクの管理は機構にとって重要なポイントであり、債務返済を確実にする協定の締結は評価すべきである。

③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、調達の多様化など、適切な措置を講ずる。	②同左	4	国内債券市場初の４０年債などの多様な年限の財投機関債を発行し、調達の多様化を図った。	
３　業務コストの縮減 ・外部委託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、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。このうち、一般管理費については、４％を上回る削減。	３　業務コストの縮減 ・外部委託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、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。	3	給与計算事務の外部委託等を活用し業務の効率化を図っている。 また、４０年債などの多様な年限の財投機関債を発行し、調達の多様化を図ることにより、業務コストを縮減している。	
４　積極的な情報公開 ①財務内容の公開 ・財務諸表等を積極的に公開。セグメント情報について可能な限り詳細に示す。 ・債券説明書をホームページに掲載。	４　積極的な情報公開 ①財務内容の公開 ・開始貸借対照表を公開。 ・同左	3	開始貸借対照表を記者発表するとともにホームページにも掲載し、積極的な公開をしている。 また、財投機関債を発行する都度、債券説明書をホームページに掲載している。	
②資産の保有及び貸付状況の公開 ・道路資産の内容について、国民に提供できる環境を整備。	②資産の保有及び貸付状況の公開 ・同左	4	機構全体の高速道路資産の内容について、会社別、路線網別の保有及び貸付状況を平成１８年 3 月までにホームページ掲載した。 その際、より詳細な情報として、１７５の路線別の保有及び貸付状況（延長、貸付先等）についても、ホームページに掲載した。	
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を分析等を含め公表。 ④債務返済の見通しの根拠の公開 ・債務返済の見通し（金利、交通量、収入、経済動向等）を公表。	③債務返済の見通しの根拠の公開 ・同左	4	債務返済計画そのもの及び債務返済の見通しの根拠を協定の締結及び業務実施計画の認可後、すぐにホームページに掲載した。 これに加え、債務返済計画の記載項目を解説した「収支予算の説明」をホームページに掲載し、よりわかりやすい情報提供に努めている。	時系列で分析できる資料の公表は適切である。

⑤費用の縮減状況等の公開 ・新設等に関する債務引受額、コスト縮減額、助成額等を公表。 ・会社が行う管理費用の縮減の内容、利便性の向上の指標を公表。	④費用の縮減状況等の公開 ・同左	－	該当する工事がなかった。	
⑥評価及び監査に関する事項 ・年度業務実績評価、政策評価等について情報提供		－		
⑦ホームページ等の充実 ・内容を充実し、価値のある情報の提供を行う。英語版を公開し、迅速な更新に努める。 ・アクセス件数を１０％以上増加。	⑤ホームページ等の充実 ・内容を充実し、価値のある情報の提供を行う。英語版を公開できるよう整備を図る。	3	ホームページを公開し、機構の組織、業務の概要に関する情報だけではなく、新協定、債務返済計画を含む業務実施計画に関する情報等についても積極的に提供している。 また、英語版ホームページについても、３月に公開している。	
⑧業務パンフレット等による広報 ・パンフレット等による情報提供。	⑥業務パンフレット等による広報 ・同左	3	パンフレットを作成するとともに、マスコミを通じ、情報の提供を行っている。	
５　業務評価の実施 ・業務全体について定期的に自己評価を行い、公表。		－		
II　国民に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 １　高速道路に係る道路資産の保有・貸付け ①道路資産台帳の作成、更新により道路資産の内容を把握。	II　国民に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 １　高速道路に係る道路資産の保有・貸付け ①同左	3	路線ごとに延長、敷地面積等を記載した道路資産台帳・原簿等を作成し、道路資産の内容を把握している。	
②道路資産の貸付けに当たって、会社が適切に良好な状態に保つよう維持、修繕することを確認。会社と、管理の実施状況について連絡、確認を行うとともに、情報公開に努める。	②同左	3	新協定において、会社が適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理をおこなうこと及び機構が会社から管理の実施状況について毎年度報告を受けること等を定めている。 また、高速道路の重大な損傷等、適切に会社との連絡、確認を行うとともに、道路管理に関するアウトカム指標の公開をしている。	

２　承継債務及び会社からの引き受けた債務の早期の確実な返済 ①貸付料は、占用料等と併せて、債務返済費用等を４５年以内に償うものとなるよう定める。毎年度の貸付料は、会社の料金収入から管理費を控除した額とし、将来の料金収入や管理費を見通してその計画値で算出。	２　承継債務及び会社からの引き受けた債務の早期の確実な返済 ①同左	3	新協定の締結にあたっては、毎年度の貸付料は、会社の料金収入から管理費を控除した額とし、将来の料金収入や管理費を見通して、その計画値で算出し、占用料等と併せて、債務返済費用等を４５年以内に償うものとなるように定めた。	
②債務の管理を適切に実施し、機構の有利子債務残高３７．４兆円を３３．６兆円に減少。 １）高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路に係るそれぞれの有利子債務残高は、民営化時の承継債務の総額を上回らない。 ２）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それぞれの有利子債務残高は、民営化時の承継債務の総額を上回らないよう努める。 ３）新設、改築等に要する費用に充てるための債務で機構が各会社から引き受ける額は、各会社から徴収する貸付料を充てて返済できる範囲内。 ４）全国路線網に属する高速道路にあっては、３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試算し、それぞれの返済の達成状況を公表。 ５）全国路線網以外の高速道路にあっては、業務実施計画の対象ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料による返済の達成状況を公表。	②債務の管理を適切に実施。 １）同左 ２）同左 ３）同左 ４）全国路線網に属する高速道路にあっては、それぞれ３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試算。	4	新協定に締結にあたっては、債務の管理を適切に実施することとし、以下のとおり着実に実施された。 高速自動車国道、本四高速、首都高速、阪神高速等に係るそれぞれの有利子債務残高は、いずれの高速道路の区分においても、民営化時点の承継債務の総額を上回らなかった。 新協定及び業務実施計画において、新設、改築等に要する費用に充てるための債務で各会社から引き受ける額は、各会社から徴収する貸付料を充てて返済できる範囲内となっている。 全国路線網に属する高速道路について、３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試算し、加えて、各高速道路会社の経営責任を明確化する観点からこれを公表している。 また、有利子債務残高については、３７．４兆円から３６．５兆円に約9000 億円程度を減少し、確実に有利子債務を削減した。	

③貸付料、占用料等の確保及び低利での資金調達等の業務コスト縮減による債務の早期の確実な返済。	③貸付料、占用料等の確保及び低利での資金調達等の業務コスト縮減。	3	道路資産の貸付料及び占用料等の収入について、確実に確保している。 また、４０年債などの多様な年限の財投機関債を発行し、調達の多様化を図ることにより、業務コストを縮減している。	
④金利、交通量等の変動を注視し、債務返済の見通しについて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。	④金利、交通量等の変動を注視し、債務返済の見通しについて定量的に把握する仕組みを検討。	3	役員会等において、債務返済状況と合わせて、金利動向、交通量等について定期的に分析を行い、適切な債務管理に努めている。	
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 ①協定における新設及び改築の債務引受限度額は、供用予定区間を単位として適正額を設定。	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同左	3	新協定において、新設及び改築の債務引受限度額について、供用予定区間を単位として、単位ごとの工事の内容等を考慮して適正な額を設定している。	
②修繕の債務引受限度額は、修繕時期等を考慮して単位を定め、その単位ごとに適正額を設定。 ③債務引受限度額を見直す場合は、見直し前の額を基準に、算出の基礎となった工事の内容等を考慮し適正額を設定。	②同左	3	新協定において、修繕に係る債務引受限度額について、修繕の時期等を考慮し、各年度ごとに適正な額を設定している。	
④会社から債務を引き受ける際は、対象道路資産に対し、引受額が適正であることを確認。	③同左	3	会社により作成された事業費内訳書等の書類により、債務引受額が適正であることを確認している。	
⑤道路資産が機構に帰属する場合は、道路資産の内容の確認を適正に実施。	④同左	3	会社により作成された道路資産原簿等の書類、道路整備特別措置法に基づく大臣の検査に係る書類、現地写真等により、道路資産の内容が適正であることを確認している。	

4　会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け ・国等と連携した適切な貸付計画の策定。 ・財源となる出資金等が交付された場合、遅滞なく会社に対する無利子貸付けを実施。	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 ・同左 ・同左	3	新協定及び業務実施計画において、国等と連携した適切な貸付計画を定めている。 また、財源となる出資金等が交付された場合には、要綱に基づき、遅滞なく会社に対する無利子貸付けを実施している。	
5　会社に対する災害復旧のための無利子貸付け ・財源となる補助金が交付された場合、遅滞なく会社に対する無利子貸付けを実施。	5　会社に対する災害復旧のための無利子貸付け ・同左	3	要綱に基づき、災害復旧費用の財源として交付された補助金について、遅滞なく会社に対しする無利子貸付けを実施している。	
6　高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み ・協定において、新設、改築及び修繕に係る費用の会社の経営努力による縮減額の一部を助成する仕組みを定め、適切に運用。 ・貸付料の額の固定により、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減が会社業績に反映される仕組みとし、協定の見直しを通じて成果を国民に還元。	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 ・新協定において、新設、改築及び修繕に係る費用の会社の経営努力による縮減額の一部を助成する仕組みを定める。 ・貸付料の額の固定により、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減が会社業績に反映される仕組みとする。	3	新協定において、新設等にかかる会社の経営努力によって生じた縮減額の５割に相当する額について会社に助成を行う仕組みを定めるとともに、貸付料の額を固定することにより、維持修繕等に要する費用の縮減が会社業績に反映される仕組みを定めている。	
7　道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務 ・会社等と連携を図り、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施。手続き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。 ・道路占用等の許可に当たり、制度の適切な運用に努め、事務手続きを継続的に点検し必要に応じ見直し。	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 ・同左 ・同左	3	道路管理権限の行使について、会社と機構の業務分担等を定めたマニュアルを作成するとともに、２４時間体制の道路監理役の設置により、情報連絡体制の構築し、道路管理権限を的確に行使している。	

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 ・業務の実施に当たり本四会社と連携し、一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。		－		
9　本州四国連絡鉄道施設に係る業務 ①鉄道事業者からの利用料の確実な徴収及び本四会社の協力を得た当該施設の管理。	8　本州四国連絡鉄道施設に係る業務 ①同左	3	鉄道事業者と協定を締結して、利用料を確実に徴収するとともに、本四会社と協定を締結し、鉄道施設の管理を実施している。	
②災害発生時には本四会社の協力を得て速やかな復旧を行う。	②同左	－	災害の発生はなかった。	
１０　業務遂行に当たっての取組 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 ・積極的な情報及び意見の交換	9　業務遂行に当たっての取組 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 ・同左	2	国、会社との定期的な会議の開催に加え、各会社、出資団体への訪問、意見交換等を積極的に行っている。 一方で、会社と連携して行うべき事務処理において、進行が遅延した事例があり、より一層会社と連携した事務処理体制の改善を図る必要がある。	機構と会社との事務分担について明確化を図り、会社と連携して適切に事務を処理するよう改善する必要がある。
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、新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に係るコスト縮減努力が図られるよう工夫。	②高速道路事業の総合的なコストの縮減 ・新協定の締結に際し、新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に係るコスト縮減努力が図られるよう工夫。	3	新協定において、新設等にかかる会社の経営努力によって生じた縮減額の５割に相当する額について会社に助成を行う仕組みを定めるとともに、貸付料の額を固定することにより、維持修繕等に要する費用の縮減が会社業績に反映される仕組みを定めることにより、会社のコスト縮減努力が図られるようにしている。	
③高速道路の利用促進 ・多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等の利用促進施策の推進を会社に促す。	③高速道路の利用促進 ・同左	3	ＥＴＣを活用した時間帯割引等の多様で弾力的な料金施策やスマートＩＣの設置を前提とした新協定を締結することにより、高速道路の利用促進施策を推進している。	

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、会社に新技術の開発等を促す。	④高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 ・同左	3	新協定において、新設等にかかる会社の経営努力によって生じた縮減額の５割に相当する額について会社に助成を行う仕組みを定めるとともに、貸付料の額を固定することにより、維持修繕等に要する費用の縮減が会社業績に反映される仕組みを定めることにより、会社に新技術の開発等を促している。	
⑤環境への配慮 ・特定調達物品等の 100%調達。 ・会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施の際、環境に配慮するよう促す。	⑤環境への配慮 ・同左 ・同左	3	特定調達物品等を１００％調達している。 また、ＥＴＣの普及促進やのり面の樹林化の推進等により環境の保全と創出への配慮を会社に促している。	
⑥危機管理 ・高速道路の供用に重大な影響を与える事態の発生時、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等を行う。 ・会社等と連携し、当該事態を想定した訓練を年１回以上実施、機構独自の非常時参集訓練等を適宜実施。	⑥危機管理 ・同左 ・同左	4	防災業務計画及び防災業務要領を定め、関係機関との迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講じ、発災時に備えている。 これに加え、H17.11.30 に、高速道路会社のみならず、地元警察等と連携した防災訓練を実施するとともに、機構独自の非常参集訓練を実施した。	
III　予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画 １　財務体質の強化 ①協定の締結又は見直しに当たっては、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し社会経済情勢の変化等に適切に対応。	III　予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画 １　財務体質の強化 ①新協定の締結に当たって、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し社会経済情勢の変化等に適切に対応。	3	新協定の締結にあたり、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新のデータ及び手法を用いて適切に把握し対応している。	
②貸付料について、協定締結時及び業務実施計画認可時に適正性の審査を厳格に行う。業務活動による収入の確保を図る。	②同左	3	新協定の締結及び業務実施計画認可時において、貸付料の算出に当たっては、そのもととなる金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見を活用しつつ厳格に検証している。	

③調達資金に係る金利コストの低減及び徹底した業務コストの縮減により債務返済以外の支出を抑制。	③同左	3	給与計算事務の外部委託等を活用し業務の効率化を図っている。 また、４０年債などの多様な年限の財投機関債を発行し、調達の多様化を図ることにより、業務コストを縮減している。	
２　予算 ・中期計画参照 ３　収支計画 ・中期計画参照 ４　資金計画 ・中期計画参照	２　予算 ・年度計画参照 ３　収支計画 ・年度計画参照 ４　資金計画 ・年度計画参照	3	予算の範囲内で適正な業務が執行されており、収入についても、計画額以上に確保している。	
Ⅳ　短期借入金の限度額 ・単年度９，６００億円	Ⅳ　短期借入金の限度額 ・６，５００億円	－	平成１７年度は該当なし。	
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	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	－		
Ⅵ　剰余金の使途 ・剰余金は予定していない。	Ⅵ　剰余金の使途 ・同左	－		
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 ２　人事に関する計画 ①方針 １）職員の勤務成績及び法人の業務成績の処遇への反映。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）定員の抑制及び人員の適正な配置による業務運営の効率化。	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 ２　人事に関する計画 ①方針 １）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る業務運営の効率化。	3	職員を外部の研修に参加させる等して、業務に必要な知識及び能力の養成に努めている。 また、人員の適正な配置により業務の効率化を図っている。	

②人員に関する指標 ・発足時の常勤職員数を９０人とし、人員を抑制。 ③人件費に関する指標 ・概ね４%を削減。 ④給与体系の見直し ・給与体系の見直し	②人員に関する指標 ・発足時の常勤職員数９０人。	2	発足時の常勤職員数を８５人に抑制し、結果、Ｈ１７年度人件費は計画値（９０名で計画）を下回り、総人件費という観点では人件費の削減が進んでいる。 しかしながら、当機構の給与水準は高いレベルにあり、今後、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、削減の取り組みを着実に行う事としているところであるが、具体的な取り組みの検討が必要である。	人件費の水準が高いのは事実であるが、独立行政法人としての最初の年度という事情もあり、今後の人件費の削減に対する多様な努力に期待する。

＜記入要領＞・項目ごとの「評定結果」の欄に、以下の段階的評定を記入するとともに、その右の「評定理由」欄に理由を記入する。

５点：中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。
４点：中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。
３点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。
２点：中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められる。
１点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められない。

・５点をつけた項目には、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを「評定理由」欄に明確に記述するものとする。
・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

総合的な評定

業　務　運　営　評　価（実施状況全体）

極めて順調	順　調	概ね順調	要努力	評定理由
	○			各項目の合計点数＝１１２ 項目数（３６）Ｘ３＝１０８ 下記公式＝１０４％

＜記入要領＞
・個別項目の認定結果をもとに、以下の判断基準により、それぞれの欄に○を記入する。
　○（各項目の合計点数）／（項目数に３を乗じた数）が１２０％以上である場合には、「極めて順調」とする。
　○（各項目の合計点数）／（項目数に３を乗じた数）が１００％以上１２０％未満である場合には、「順調」とする。
　○（各項目の合計点数）／（項目数に３を乗じた数）が８０％以上１００％未満である場合には、「概ね順調」とする。
　○（各項目の合計点数）／（項目数に３を乗じた数）が８０％未満である場合には、「要努力」とする。
・但し、評価の境界値に近接している場合であって、法人の主要な業務の実績に鑑み、上位又は下位のランクに評価を変更すべき特段の事情がある場合には、理由を明記した上で変更することができる。

総　合　評　価

（法人の業務の実績）

高速道路機構は、平成１８年３月３１日に、６つの高速道路会社と新協定を締結し、業務実施計画について国土交通大臣の認可を得た。これにより、道路関係四公団の民営化は本格的にスタートした。

平成１７年度における、機構の主な業務実績は以下のとおり。

・４５年以内の確実な債務返済に向けて、金利、交通量、経済動向等の見通しについて、最新の知見を活用して合理的で堅実な検討・検証をしたうえで、新協定の締結及び業務実施計画の作成を行った。
・新協定において、貸付料は、実績料金収入が計画料金収入の１％を超えて増減した場合には、当該超過分を増減させた額とすることとし、社会情勢の変化に適確に対応できるような設定とした。
・借換え時の金利上昇リスクを軽減するために、低金利のうちに超長期の資金を調達すべく、国内債券市場で初めての４０年債を発行した。
・債務の管理を適切に実施することにより、民営化時点における有利子債務残高を確実に減少させた。（３７．４兆円を３６．５兆円に減少）
・機構の業務運営に関する透明性の確保を図るため、ホームページに全ての協定及び業務実施計画そのものに加え、機構の収支予算の明細（債務返済計画）の根拠を分かりやすく掲載するなど、積極的な情報公開を行った。
・災害発生時等に備え、高速道路会社、警察等と連携した防災訓練等を実施するとともに、機構独自の非常参集訓練を実施した。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

・平成１８年３月に締結した協定に関して、減価償却方法が国税局協議を踏まえた内容となっていないため、会社と協議のうえ早期に協定を変更する必要がある。
・高速道路の適正かつ効率的な管理が行われるよう、管理の実施状況について、現地調査も含め会社との間で適切に連絡、確認を行う必要がある。
・機構の業務内容に関し、会社からの情報提供等、協力が必要なものについては、会社の積極的な協力を促すとともに、会社と共同して、より判り易い高速道路事業となるよう説明責任を果たす必要がある。
・平成１８年６月に公表された機構の役職員の報酬・給与等において、給与水準が国家公務員及び他の独立行政法人との比較において高い水準となっているところであるが、人件費については、「行政改革の重要方針」を踏まえ、削減の取り組みを着実に行う必要がある。
・なお、機構が承継した資産価額の誤りについては、今回の評価時点においては、その内容を精査中のため、平成１８年度の業務運営評価時において、当該事案に対する評価を行うこととする。また、関係する資産額の修正については、平成１８年度決算において、適正に処理するとともに、今後、同様の誤りを犯さないように、会社との事務分担について明確化を図り、会社と連携して適切に事務を処理するよう改善する必要がある。

（その他推奨事例等）

特になし