

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
平成20年度業務実績評価調書

平成21年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

業 務 運 営 評 価（個別項目ごとの認定）

項 目		評価 結果	評価理由	意見
中期計画	平成20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 ・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。 ・独立行政法人整理合理化計画（平成19年12月24日閣議決定）を踏まえ、経過的に東京都に置かれている主たる事務所の神奈川県への早期移転について、経済合理性等の観点から総合的に勘案し、検討を進める。	3	業務実態に的確に対応するため、組織の見直し等を図り、必要最小限度の組織で機動的、効率的な組織運営に努力している。また、主たる事務所の早期移転について、独立行政法人整理合理化計画を踏まえ、検討に着手した。	
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 業務リスクの管理 —	—		

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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正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。	①同左	3	償還計画を踏まえつつ、金利動向、交通量等について定期的に確認・分析を行っている。また、平成20年11月に国土交通省が発表した最新の全国交通量推計や金利動向を踏まえ、協定の変更を含めた検討に着手した。	経済危機や高速道路料金の大きな割引などの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が必要とされているのではないだろうか。
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、調達が多様化など、適切な措置を講ずる。	②同左	4	将来の借り換えに伴う金利上昇リスク軽減のため、多様な年限の政府保証債及び財投機関債を発行するなどにより、債務返済の確実性を高める取り組みを行い、償還計画の調達コスト3.5%に対し、平成20年度の調達資金の平均コストは1.76%と計画された数値を相当程度に上回る実績を達成した。 また、財投機関債については、国内債券市場初となるディープ・ディスカウント債を発行する等、資金調達の多様化に努めた。	
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。 ・一般管理費については、平成21年度に平成17年度年間換算額と比較して4%を上回る削減。	3 業務コストの縮減 ・同左。 ・一般管理費については、平成17年度年間換算額と比較して3%を上回る削減。	3	業務繁忙期及び年間を通じた人材派遣の活用等により、業務運営の効率化を図っている。 また、多様な年限の財投機関債を発行するなど、安定的に低利での資金調達により、業務コストを縮減している。	選択と重点化のためには、正確な状況把握が必要であり、そのための調査研究の重要性は論を待たない。短期的には削減しやすい費目であるが、中長期的にも効果的効率的な業務遂行に支障とならないように配慮していただきたい。

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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 ・財務諸表等を公開。セグメント情報もホームページに掲載。 ・同左	3	財務諸表等とともに、債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況等の高速道路事業関連情報を積極的に公開している。 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た。	
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 ・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。	3	「道路資産の保有及び貸付状況」（総括表及び路線別）を状況の変更の都度、更新している。	
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。	③債務の返済状況の公開 ・同左	3	路線網との債務返済の計画と実績の対比に差異の説明を付して公表している。	
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。	—	—		
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 ・同左	4	平成19年度に完了した事業は、コスト縮減額と理由、継続中事業は、債務引受限度額と債務引受額の差額の理由を付して公表している。 また、管理コストの計画実績対比、アウトカム指標の実績等も公表しており、あわせて、会社の経営努力の内容についても、助成金の交付額と併せて、ホームページにて公表している。	
⑥評価及び監査に関する事項 ・年度業務実績評価、政策評価等について情報提供	⑤評価及び監査に関する事項 ・同左	3	年度業務実績評価調書や会計検査院の直近の検査報告等について、ホームページで情報の提供を行っている。	

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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。 ・平成21年度のアクセス件数を設立後1年間の件数と比較し10%以上増加。	⑥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。英語版も迅速な更新に努める。	4	機構の審議会等の資料等に加え、会社の環境報告書や高速道路の開通後の整備効果等の会社情報へのリンク等を掲載するなど、内容の充実に取り組んでおり、英語版ホームページについても更新を行っている。 また、「高速道路利便増進事業に関する計画」の作成にあたっては、会社と共同して意見募集専用ホームページを設置するとともに、料金の引下げの実施にあたっては、料金検索システムや問い合わせ先等の情報が一覧できるようにホームページに掲載を行った。	HPは分かりやすく構築されている。情報公開におけるHPの重要性を考えた場合に、より高いレベルを目指されたい。
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。	⑦業務パンフレット等による広報 ・同左	4	機構の概要や平成19年度決算等パンフレットを作成したほか、これまでホームページ等で開示してきた情報を1冊にまとめたファクトブックを発行し、有識者、地方公共団体、大学図書館、記者会等へ配布し、積極的に情報提供を行っている。 また、高速道路利便増進事業に伴う高速道路料金の引き下げの内容について、パンフレットを作成、配布したほか、旅行会社、物流会社に説明会を実施した。	
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。	5 業務評価の実施 ・同左	3	内部統制委員会において、監事出席の下、平成20年度業務の自己評価を実施し、結果を公表している。	

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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・原簿等について、新設等による内容の変更が生じた場合、高速道路会社と連携して内容を確認したうえで更新しており、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管理の実施状況について会社から報告を受ける。高速道路の管理に関する客観的な指標（アウトカム指標）を公表する。	3	管理の実施状況について、会社から報告を受けるとともに、高速道路の現場において実地に確認を行い、客観的な指標（アウトカム指標）等が記載された報告書をホームページで公表している。	
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 —	—		

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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 31.3 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。	①債務の管理を適切に実施し、有利子債務残高を 31.1 兆円に減少。 1) 同左 2) 同左 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た額）について、それぞれの返済の達成状況を公表	3	有利子債務残高については、計画の 31.1 兆円を下回る 30.7 兆円に減少させ、確実に有利子債務を削減した。 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有利子債務残高は、いずれも民営化時の承継債務の総額を下回った。 平成 19 年度における業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務について、計画実績対比に差異の理由を付して公表した。	
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。	②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	低利での円滑な資金調達により、業務コストの縮減に努めている。	

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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。	③同左	3	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。	モニタリングは営業データ等により着実に行われている。社会経済状況の変化とそれによる交通需要の変化が激しくなっており、このことを反映できるシステムの構築と結果の公表が重要。
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。 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 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。	①同左	3	東海環状自動車道西関ICの追加に伴い、協定を変更して債務引受限度額の見直しを実施した。	
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。	②同左	3	事業費内訳書等の書類により引受額が適正に算出されていること及び、引受額と引受限度額との差を確認している。	
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。	③同左 また、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。	3	資産管理マニュアルに基づき、書類、写真等及び実地における立会等により、道路資産の内容を確認し、資産管理作業を実施している。 また、棚卸実施マニュアルに基づき、棚卸し作業を実施した。	

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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	3	無利子貸付けの貸付計画及び、無利子貸付金貸付け要綱に基づき、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	新潟県中越沖地震に係る災害復旧に係る補助金を受け入れ、遅滞なく東日本高速道路（株）に無利子貸付けを実施した。	
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、適正に運用。 ・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 ・協定に基づき、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適正に運用。	4	会社の経営努力による費用の縮減に係る助成として、27件について要件適合性を認定。また、工事が完了した6件について助成金約9千万円を交付した。 また、工事の途中段階においても要件適合性を認定することとした結果、申請件数が大幅に増加した。	

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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	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実施している。 高架下等利用審議会において高架下利用計画等の審議を行っている。 会社その他の関係機関と連携し、特殊車両の通行許可等の業務を遅滞なく実施している。	
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	—	(災害の発生なし。)	
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	3	会議等を通じ、各機関との情報及び、意見の交換を行っている。	

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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。	—	—		
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。 ・高速道路利便増進事業について、会社と協力して、効果的に運用する。	②高速道路の利用促進 ・同左 ・同左	3	東海環状自動車道西関ICの追加整備を行うこととし、協定及び業務実施計画の変更を実施した。 社会実験に関係したスマートICの本格導入等に伴い、協定及び業務実施計画の変更を実施した。 会社が実施した高速道路の利用促進のための企画割引について、料金収入及び償還計画への影響等の確認を実施した。 高速道路利便増進事業に伴う高速道路料金の引き下げの内容についてパンフレットを作成、配布、説明を実施するとともに、会社と協力して状況の把握を行った。	
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。	③高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 ・同左	4	費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、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。	④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。	

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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。	⑤危機管理 ・同左 ・同左	4	岩手・宮城内陸地震、首都高速5号池袋線タンクローリー火災事故が発生した際、会社と連携し、情報の収集を行った。 高速道路会社と連携した情報の収集・伝達、非常参集や安否確認訓練を実施するとともに、首都直下型地震による被災を想定した防災訓練を関西業務部で実施した。 また、防災業務要領及び手引きを整備するとともに、東京が被災した際、関西業務部において業務の代行が実施できるよう、関係規程等の一部改正を実施した。	
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 —	—		
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。	①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	協定に基づき貸付料の収受を確実にし、収入の確保を図っている。	
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。	②同左	3	低利での資金調達等による業務コストの縮減を行い、債務返済以外の支出を抑制している。	

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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	予算の範囲内で業務が執行されている。 なお、平成 20 年度の契約状況については、 ・一般競争入札（80 件、総額 3,644 百万円、平均落札率 67.0%） ・指名競争入札（0 件） ・企画競争（35 件、総額 6,674 百万円、平均落札率 97.7%） ・随意契約（少額随意契約 182 件、総額 23 百万円、少額随意契約以外の随意契約 19 件、総額 290 百万円、平均落札率 99.9%） となっている。また、これまで随意契約だったものから一般競争入札へ移行したものは、人材派遣業務等、計 5 件、公募手続きに移行したものは、システム保守業務等、計 30 件あり、随意契約の見直しに取り組んだ。 以上から、平成 20 年度の契約については、随意契約から一般競争入札への移行、随意契約の理由等の公表の取組みが行われており、また、「随意契約の見直し計画（19 年 12 月 21 日）」に基づき、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に移行したことも踏まえ、調達における契約については、適切に実施されている。	
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 ・9,600億円	—		
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	—		

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
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	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。	2 人事に関する計画 ①方針 1) 同左 また、役職員の法令遵守等の意識向上の講習会を実施。 2) 人員の適正な配置による業務運営の効率化。	3	外部機関主催の研修、有識者を招いての講演会の開催、外部の講演会への役職員の派遣等により、業務に必要な知識及び能力の養成に努めるほか、法令遵守等の意識向上のため、コンプライアンス研修を実施した。 また、効率的な業務運営に資する組織のあり方について検討を行い、経理部企画審議役（部長級）を調査役（課長級）に見直しするなど、人員の適正配置に努めている。	
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。	②人員に関する指標 ・常勤職員数は85人を上回らない。	3	常勤職員は、年間を通じて計画の85人を上回らずに業務を実施した。	
③人件費に関する指標 ・平成21年度に平成17年度年間換算額と比較して概ね4%削減。	③人件費に関する指標 ・平成17年度年間換算額と比較して概ね3%削減。	4	効率的な組織運営や業務運営を図ることにより、平成17年度年間換算額（実績ベース）に比べ、10.6%の削減を行ったが、当機構のラスパイレス指数は、勤務地や学歴、管理職割合の高さ、専門性の高い統括業務に特化した組織によるものではあるが、高い数値となっている。	

項 目		評定 結果	評定理由	意見
中期計画	平成20年度計画			
④給与体系の見直し ・給与体系の見直し	④給与体系の見直し ・同左	3	国家公務員の給与構造改革等を踏まえ、 本給表の水準の引き下げ及び地域手当の改 定を実施した。	

＜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。

総合的な評価

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＝119 項目数（37）×3＝111 下記公式＝107%

＜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）

中期計画の達成に向けた平成20年度計画の実施状況に係る総合評価は順調と考えられる。

平成20年度における、機構の主な業務実績は以下のとおり。

- ・高速道路利便増進事業に関する計画の作成にあたっては、国民への意見募集結果も踏まえ、高速道路会社と共同で計画を作成し、国土交通大臣の同意を得て実施した。
- ・一般管理費や金利コストが計画を下回ったこと、債務引受額の累計が計画を下回ったことなどから、平成20年度末時点における有利子債務残高を30.7兆円に減少させた（計画31.1兆円）。
- ・政府保証債及び財投機関債の超長期債の発行に努め、また、国内債券市場初となるディープ・ディスカウント債を発行する等、資金調達が多様化に努め、平成20年度の調達資金の平均コストは1.76%となり、償還計画において設定している調達コスト3.5%を下回り、将来の借り換えに伴う金利上昇リスクを軽減して債務返済の確実性を高めた。
- ・適正かつ効率的な業務運営を図るため、管理職配置の見直し、人件費を含む一般管理費の削減等による業務コストの縮減に努めるとともに、「随意契約見直し計画」の趣旨を踏まえ、随意契約によることが真にやむを得ないものを除き、全て一般競争入札等の競争性のある契約形態に移行した。
- ・高速道路会社の経営努力によるコスト縮減を助長するための制度については、工事の途中段階における認定を含め、会社の経営努力要件適合性の認定を行い、工事が完了した案件について助成金を交付した。
- ・東京が被災した場合に、関西業務部で業務の代行が可能となるよう、規程、マニュアルの整備、防災訓練を行った。
- ・債務返済の計画と実績の対比及び差異の理由、セグメント情報等を公開するとともに、これまで開示してきた情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック」を引き続き発行する等、情報開示に積極的に取り組んだ。さらに、高速道路利便増進事業に伴う料金引き下げの計画作成にあたっては、高速道路会社と共同して意見募集専用ホームページを開設し、また、料金引き下げの実施にあたっては、案内ページを設けたこともあり、ホームページのアクセス件数が大幅に増加した。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

- ・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。
- ・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。
- ・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。

（その他推奨事例等）

特になし