

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
中期目標期間業務実績評価調書

平成22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）

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>Ⅱ 業務運営の効率化に関する事項</p> <p>1 業務運営の効率化</p> <p>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。</p>	<p>業務・組織の在り方に対する継続的な点検、組織・職位のスリム化、業務情報の共有化や各部が連携して業務へ取り組み、効率的な業務運営を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経理・資金業務の経理部への集約（関西業務部資金課の廃止）、保有資産に係る資産管理体制の整備・強化、総務部担当部長の廃止（平成19年度） ・経理部企画審議役（部長級）から経理部調査役（課長級）への転換（平成20年度） ・経理部調査役（課長級）から課長代理への転換（平成21年度） 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・業務・組織の在り方に対する継続的な点検を行い、組織・職位のスリム化、業務情報の共有化等、効率的な業務運営に努めている。 ・着実な実績を上げている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・複雑な政治状況の中で効率化に努めるべく、検討・対策を講じている。 ・組織の効率的運営は極めて重要な課題で引き続き取り組んでいただきたい。ただし、効率的であることが重要で、単なるコスト削減であってはならないので、変更により業務に支障がないことをフォローしていただきたい。
<p>2 業務リスクの管理</p> <p>①会社との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見直しについて十分に検討し、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。</p>	<p>①債務を45年以内に確実に返済するように会社と綿密な協議を重ね、交通量、料金収入や金利の合理的で堅実な予測・検証を行うとともに、できる限りのコスト削減を見込んだ建設・管理の具体的な計画を作成。これに基づき、平成18年3月31日付で6つの高速道路会社と協定を締結し、国土交通大臣から機構の債務返済計画を含む業務実施計画の認可を受けた。</p>	S	<ul style="list-style-type: none"> ・道路関係四公団民営化に伴う新たな枠組みのもと、高速道路ネットワークの建設と管理を行いつつ、債務を45年以内に確実に返済しうよう、会社と協議を重ね、建設・管理の具体的な計画を策定した。 ・計画書の充実は、その後の債務返済が順調に進んでいることから明らかである。 ・具体的な計画策定とそれに基づく協定の締結は評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・中期計画の本質にも関係するが、今期間の情勢や政策の変化は想像を絶するものであった。そのことを中期計画に反映させるという考え方もあったのではと思う。

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>②債務返済の見通しについて定量的に把握し、適切な債務の残高の管理に努める。社会情勢の変化に対応して協定を変更する必要がある場合、必要に応じて協定を変更。</p>	<p>②・債務返済計画の基礎となる金利や交通量の動向を常時監視し、計画と実績の対比を行うことにより、債務返済の見通しを把握。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな事業の追加や事業の変更が生じたときには協定を適宜変更。 ・資金調達に当たっては、毎年の約3兆円の借り換え資金の安定的な調達を図るとともに、45年間の様々なリスクを出来るだけ小さなものとするため、長期・固定の資金調達を基本として、政府保証債や財投機関債による調達の多様化に努めた。 ・国内経済状況の影響を受け、貸付料収入は計画を下回った（貸付料収入：1,538億円減）ものの、低金利の経済環境の中で適時適切な資金調達に取組み、資金調達コストが計画を下回った（支払利息：3,004億円減）。 ・機構発足時の37.4兆円の有利子債務残高は、計画31.0兆円に対して実績は30.4兆円となり、計画を0.6兆円上回る債務返済を達成。 	S	<ul style="list-style-type: none"> ・大きな変化にもかかわらず的確かつ機動的に対応し、資金コストの削減に成功したことは高く評価できる。 ・資金調達に当たってはリスクを最小限に抑えるべく、証券を開発した。 ・当初の有利子債務残高を0.6兆下回る実績を上げた債務管理が評価できる。 ・資金の安定的調達に尽力し、資金調達方法も多様化に努力している。経済環境が極めて厳しい中で、大幅な支払利息の削減に成功したこと、計画を上回る返済を実現したことは評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・金利見通しが難しい中で、資金調達を短期・長期のどちらで行うかは議論がある。
<p>3 業務コストの縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業務運営全体の効率化を図り、業務コストを縮減。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・安定的に低利での資金調達を行う等により業務コストを縮減。 ・一般管理費については、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、平成17年度年間換算額と比較して目標の4%を大きく上回る32.6%の削減実績を達成（調査研究費を除くと16.5%削減）。 	S	<ul style="list-style-type: none"> ・着実な削減が達成されている。 ・目標の4%と比較して8倍（調査費を除くと4倍）という特筆すべき削減を挙げたことは、評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・賢い選択と重点化のためには、正確な状況の把握が必要であり、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。 ・計画に対して削減のし過ぎではないか。

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>4 積極的な情報開示</p> <p>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、投資家や研究者が必要とする情報について、積極的な情報開示に努めるとともに、会社に対しても積極的な情報開示を促す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・セグメント情報を路線網ごとに公表するとともに、会社情報を総括し、6社分の情報を一覧形式で提示。 ・財投機関債を発行する都度、債権説明書をホームページに掲載。 ・「道路資産の保有及び貸付け状況」（総括表及び路線別）をホームページにて公開し、状況の変更の都度、更新。 ・路線網ごとの債務返済の計画実績対比に差異の説明を付して公表。 ・6つの高速道路会社との協定の締結及び業務実施計画の認可の内容について公表するとともに、「収支予算の明細」、「債務返済の見通しの根拠（前提条件）」についても併せて公表。 ・債務引受けを行った新設・改築・修繕事業について、事業単位ごとに、完了した事業はコスト縮減額とその理由、継続中事業は、債務引受限度額と債務引受額の差額とその理由について公表。 ・管理コストの計画実績対比及び差異の理由、道路管理に関するアウトカム指標の実績等を公表。 ・財務諸表等の法定の開示事項に加え、債務の返済状況、資産の保有及び貸付け状況等をホームページに積極的に掲載。 ・海外の投資家や研究者に向け、英語版ホームページも公開。 	S	<ul style="list-style-type: none"> ・債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況、道路資産の保有及び貸付け状況等、積極的な公表に努めている。 ・高速道路の新設等に関するコスト縮減については、その内容を公表するとともに、高速道路の管理コストに係る計画と実績の対比、道路管理に関するアウトカム指標の実績等の公表を行っている。 ・高速道路料金引下げの実施に際して、ホームページに料金案内専用ページを設け、料金引き下げに関する様々な情報の提供を行っている。 ・ファクトブックの発行、海外の投資家や研究者向けの英語版による情報提供、欧米の有料道路制度等に関する調査研究報告書の発行等、積極的な情報提供に努めている。 ・多くの工夫がなされ、目標は確実に達成されている。 ・情報公開体制を確固のものとした。 ・全体として着実な実績を上げている。ホームページでの情報公開については、高く評価できる内容のものもある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・機構が作成している調査報告は、評価でき、努力の結果と思う。 ・債務引受けを行った新設・改築・修繕事業について、事業ごとにコスト縮減を開示しているので、引き続き継続してもらいたい。

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホームページの構成やデザインの見直しを実施し、分かりやすい情報の提供を行うとともに平成 21 年 3 月の高速道路料金引下げの実施にあたり、各道路会社の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ポータルサイトを設けた結果、アクセス件数は、中期目標期間開始後 1 年間と比較し、75%増加。 ・ 機構の概要や決算等を内容とするパンフレット「高速道路機構の概要」を作成。平成 18 年度からは、英語版も作成。 ・ ホームページ等で開示してきた情報を 1 冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック」を毎年度発行し、有識者、地方公共団体、大学図書館、記者会等へ配布。 ・ 平成 20 年度からは、欧米の有料道路制度に関する調査研究結果の報告書を発行、公表し、有識者及び関係機関等へ配布。 			

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
5 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務実績の評価を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> 内部統制委員会において業務の評価・点検を行い、独法評価委員会や機構監事からの指摘や意見等に適切な措置を講じるとともに、点検結果を「自己評価」としてとりまとめ、公表。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 内部統制委員会において、定期的な業務の評価・点検を行い、業務の信頼性及び効率性の向上に努め、自己評価の結果の公表を行っている。 計画内容が着実に実施されている。 	
Ⅲ 国民に対して提供するサービスその他の業務の室の向上に関する事項 1 高速道路に係る道路資産の保有・貸付け ①道路資産の内容を把握。	<ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年度末保有・貸付延長 436km の新規供用、債務返済完了による 23km の無料開放により、供用延長 9,367km、新設区間と合わせた総延長は 10,016km。 路線ごとに延長や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・改築等による内容の変更が生じた場合には、会社と連携して変更内容を確認し、更新。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 道路資産の内容を把握するため、道路資産台帳・原簿等については、新設、改築等による内容の変更が生じた際、高速道路会社と連携して確認、更新を行っている。 資産内容の把握は適正に行われている。 	
②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。	<ul style="list-style-type: none"> 会社と締結した協定に基づき、会社から管理の実施状況の報告を受けるとともに、高速道路の現場における実地確認を計画的に実施し、管理の実施内容の適正性や効率性を適確に把握。 6社の客観的指標(アウトカム指標)、管理の報告書をホームページにて公表。 	A	<ul style="list-style-type: none"> アウトカム指標の採用は評価できるが、全体としては着実に業務が行われていると考えられる。 高速道路の維持、修繕その他の管理については、毎年度会社から報告を受けるとともに、計画的に実地確認を行い、実施内容の把握に努めている。 	

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済</p> <p>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、料金収入から管理費を控除することにより算定することとし、会社の料金収入及び将来の料金収入や管理費を見通して定める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 貸付料については、全ての業務実施計画の策定単位ごとに、占用料その他の収入と併せて債務返済費用等を45年以内で償うよう規定。 貸付料の算出にあたっては、料金収入から管理費を控除することにより算定することとし、将来交通量や金利等について、最新の知見を活用して予測・検証し、45年以内の債務返済の確実性を高めた。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 貸付料について、全ての業務実施計画の策定単位ごとに、占用料その他の収入と併せて債務返済費用等を機構設立後45年以内に償うものとなるように定めた。 債務返済財源となる貸付料の算出にあたっては、将来交通量、支払利息に係る将来金利、経済成長率等について、最新の知見を活用して予測・検証を行った。 中期計画は適正な内容が定められたと評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 景気変動や金利の見通し等、予測が難しい中、結果として計画を上回る償還を行っている。
<p>②債務の管理を適切に実施する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 有利子債務残高30.4兆円（計画31.0兆円） 道路別の有利子債務残高 <ul style="list-style-type: none"> 高速自動車国道17.4兆円（承継時22.3兆円） 本四高速道路1.5兆円（承継時2.0兆円） 首都高速道路4.0兆円（承継時4.4兆円） 阪神高速道路3.2兆円（承継時3.7兆円） その他の高速道路4.3兆円（承継時4.9兆円） 各会社から引き受ける額は、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とした。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 機構発足時の37.4兆円の有利子債務残高については、計画を0.6兆円上回る債務返済を行い、30.4兆円に減少させた。 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。 大きく変動する環境の中で、計画を越えて確実に返済されている。 実績の内容について適正に開示し、各高速道路会社の経営責任を明確にしている。 	

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>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。</p> <p>5) 全国路線網以外的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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 			
<p>③債務返済の見通しについて、定量的に把握し、適切な債務の残高の管理に努める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本目標期間中の貸付料総額 81,576 億円 ・本目標期間中の占用料総収入 71 億円 ・本目標期間中の連結料総収入 99 億円 ・低利での資金調達等により業務コストを削減。 ・情報板工事に係る損害賠償請求 損害額約 19 億円のうち、入金額約 12 億円（3月末時点） ・鋼橋上部工工事に係る損害賠償請求 損害額約 54 億円のうち、入金額約 49 億円（3月末時点） ・金利・交通量等の変動を常時注視するとともに、最新の全国交通量需要推計などをもとに、推計交通量を検証。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・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た。 ・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た。 ・情報板工事、鋼橋上部工工事に係る損害賠償については、訴訟提起等により損害額の回収に努めている。 ・有利子負債の残高管理は適正に行われていたと考えられる。 	

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引き受け</p> <p>①会社から引き受ける債務の限度額は、事業年度の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正額を設定。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・協定における新設、改築及び修繕に係る債務引受限度額については、工事の内容や修繕時期等を考慮して適正な額を設定。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年度において、適正な限度額を設定していた。 ・債務引受限度額については、工事の内容、修繕時期等を考慮して設定している。 	
<p>②債務引受限度額を見直す場合、見直し前の額を基準に適正額を設定。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・債務引受限度額の見直しにあたっては、見直し前の額を基準に、算出の基礎となった工事の内容、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。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・債務引受限度額の見直しにあたっては、見直し前の額を基準に、算出の基礎となった工事の内容、物価、金利等の条件の変動状況を考慮して設定している。 ・見直しが適正に行われている。 	
<p>③会社から引き受ける債務の額は、対象道路資産に対し、適正なものであること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「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。 ・本目標期間中の債務引受額 22,524 億円 <ul style="list-style-type: none"> 新設・改築 17,370 億円 修繕 4,681 億円 災害復旧 474 億円 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・引受額が適正にきちんと確認されている。 	

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>④道路資産が機構に帰属する場合、道路資産の内容の確認を適正に実施。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平成17年10月に機構が承継した資産に関し、会社のデータ集計ミス等があることが平成18年6月に判明し、全資産について資産評価額の検証。各高速道路会社と厳正な資産管理体制の確立に関する確認書を取り交わし、再発防止に万全を期することとした。平成18年度決算において、臨時損益により適正に修正。 ・道路資産原簿等の書類、現地写真、必要に応じた実地立会い等により当該道路資産の内容を確認。 ・道路資産等について、資産の実地棚卸の体制や手順を定めた「棚卸実施マニュアル」を作成、会社の協力の下、棚卸を実施。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・機構保有資産の管理体制の整備・強化、役割分担の明確化等について、会社と確認書を取り交わし、機構保有資産の厳正な資産管理体制の確保に努めている。 ・機構においては、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。 ・直近においてはミスもあったが、その後、再発防止策が施され、適正に管理されている。 	
<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国や出資地方公共団体と緊密に連携をとり、出資金を財源とした無利子貸付計画を協定及び業務実施計画において策定。 ・「無利子貸付金貸付け要綱」を定め、国土交通大臣へ届出、出資地方公共団体及び会社に対して周知。 ・無利子貸付け要綱に基づき、速やかに無利子貸付を実施。 ・本目標期間中の貸付額 首都高速道路（株）1,399.7 億円 阪神高速道路（株） 913.9 億円 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築にあてるための出資金を財源とした無利子貸付計画を協定及び業務計画で定め、無利子貸付を行った。 ・無利子貸付けの実施にあたって、要綱を定め、出資地方公共団体及び会社に周知した。 ・計画に基づき、無利子貸付が速やかに実施されている。 	

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国及び会社と協力し、効率的な事務手続きに努め、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施。 ・新潟県中越地震に係る災害復旧事業費補助金の無利子貸付（平成 17 年度） 東日本高速道路（株） 123.8 億円 ・新潟県中越沖地震に係る災害復旧事業費補助金の無利子貸付（平成 19 年度及び平成 20 年度） 東日本高速道路（株） 85.2 億円 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟県中越地震及び新潟県中越沖地震の際に、東日本高速道路(株)に対して、災害復旧補助金の無利子貸付けを実施した。 ・業務が着実かつ適正に実施されている。 	
<p>6 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営努力による新設、改築及び修繕等に要する費用の縮減を行うよう、会社に促す仕組みを整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ・協定において、助成対象基準額に対し、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規定。 ・高速道路の新設等に要する費用の縮減を助長するため、委員会を設置して審議を行い「助成交付における経営努力要件適合性の認可に関する高速道路の新設等運用指針」を制定。 ・会社の経営努力による費用の縮減を一層助長するため、工事途中段階においても、その都度経営努力の内容を認定する方法を検討し、運用。 ・本目標期間中の助成金の交付額は、約 3 億円。 	S	<ul style="list-style-type: none"> ・会社の経営努力によって生じた縮減額の 5 割に相当する額を会社に助成することを協定で規定した。 ・助成金交付の公平性・透明性・客観性を確保するため、「助成交付における経営努力要件適合性の認可に関する高速道路の新設等運用指針」を制定した。 ・会社の経営努力による費用の縮減を助長するため、工事の途中段階でもその都度認定する方法を検討し、運用を開始した。 ・自主性が徐々にではあるが、発揮され効果を上げている。 ・助成の制度がうまく活用されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・このようなインセンティブ付与と同時に、明確な説明を行う仕組みは他への拡大・展開が期待される。 ・助成交付金の用途は把握しておくべきである。

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社等と連携を図り、道路管理者の権限の代行その他の業務について適正かつ効率的に実施。 ・事務手続の在り方を継続的に点検し、必要に応じて見直しを実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・占有許可、通行止め等の道路管理者の権限代行について、会社と連携を図り、適時適切に実施。 ・高架下利用計画等検討会による審議を行い、高架下等の占有許可や連結許可を適正に実施。 ・危険物積載車両の通行について、検討会における審議を行い、水底トンネルや長大トンネル等の通行規制の適用や規制緩和を適正に実施。 ・平成19年度から平成20年度にかけて、法面の不法占有事案に対して、道路会社と連携し、監督処分及び仮処分の申し立て、訴訟の提起等を行い、不法占有状態を解消。 ・平成21年会計検査院指摘の占用料の徴収不足額について、平成22年3月末までに徴収を終了。再発防止を図るため、占用料の減免基準の明確化等の抜本的な対策を実施。 ・特殊車両の通行許可等について、更なる事務の効率化のため、会社と調整を行い、一連の手続きの見直しを実施。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・高架下のマスタープランなどについて、「高架下利用計画等検討会」による審議を行っている。 ・水底トンネルや長大トンネル等の通行規制の適用等について、「水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関する検討会」による審議を行い、通行規制の適用や規制緩和を行っている。 ・特殊車両の通行許可申請・協議手続きを会社と連携して実施し、更なる事務の効率化を図るため、手続きの見直しを行っている。 ・法令その他のルールに従い適正に業務が実施されている。 	
<p>8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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はなし。 	—		

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 ・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。	・JR西日本及びJR四国と締結した協定に基づき、利用料38億円を徴収。 ・本四会社と締結した協定等に基づき、鉄道施設の管理を適切に実施。	A	・JR西日本及びJR四国と締結した協定に基づき利用料を徴収するとともに本四会社と締結した協定に基づき、鉄道施設の管理を実施している。 ・業務が適正かつ着実に実施されている。	
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 ・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。	・緊密な連携を図るため、役員クラスの連絡調整会議のほか、部長会議、事務レベルでの調整会議等を積極的に実施するとともに、各種会議への出席を通じて、情報交換等を実施。 ・高速道路の維持管理や資産管理等における会社との協力連絡体制を強化。	A	・他機関との緊密な連携が図られるように努めている。	・意見調整や情報交換は組織の効率的運営に重要。積極的に取り組んでいることは評価できる。引き続き無駄な会議等がないように努力してもらいたい。
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ついて、会社の継続的かつ自立的な効率化を促すよう措置。	・協定において、助成基準額に対し、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規定。	A	・中期目標期間が終了した時点で評価すると、実績を上げている。 ・助成の仕組みを創設したことは評価できる。	・制度を創るだけでなく、制度が使われるよう、制度の工夫も図られている。

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>③高速道路の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 高速道路利便促進事業について、効果的に運用する。 	<ul style="list-style-type: none"> ETC を活用した時間帯割引等の多様な弾力的な料金施策やスマートインターチェンジの設置を前提とした協定を締結し、高速道路の利用促進施策を推進。 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、これらの企画割引について、料金収入及び債務返済計画への影響を確認。 路線の延伸やインターチェンジの追加等の都度、協定及び業務実施計画の変更を適切に対応。 高速道路利便促進事業に関する計画を会社と共同で作成し、料金引下げの内容を、機構ホームページやパンフレットで広く周知。 お盆期間及び年末年始の渋滞対策のため、休日特別割引等の割引適用日を変更。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 45年以内の債務返済を確認し、必要な高速道路網の整備と併せて、ETC を活用した時間帯割引、マイレージ割引等の多様な弾力的な料金施策やスマートインターチェンジの設置を前提とした協定を締結し、高速道路の利用促進施策を行った。 高速道路料金の引下げなどについて、会社と協力して、周知活動を行った。 確実かつ効率的に実施されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 20 年までの評価をもとに A としたが、最近の利用促進策は評価されてよい。
<p>④高速道路事業に関する新技術の開発等の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社对新技術の開発等を促す。 	<ul style="list-style-type: none"> 会社に対する新技術開発等を促すため、助成対象に会社による新技術の採用を通じたコスト縮減に関する項目を追加。(平成 18 年度) 会社の経営努力による費用の縮減を一層助長するため、工事途中段階においても、その都度経営努力の内容を認定する方法を検討し、運用を開始。(平成 19 年度) 	S	<ul style="list-style-type: none"> 助成の制度がうまく活用され、次期中期事業期間においても費用縮減に対する相当の効果が期待できる。 コスト縮減は質の劣化につながる可能性がある。縮減の大きな要因が新技術であり、それを支援する取り組みを開始したことは評価に値する。 	<ul style="list-style-type: none"> 新技術によるコスト縮減を図り、年々、増加傾向にある。今後、6 社間で情報共有を図ってほしい。 年を経るにつれて実質化し、効果を上げているが、通してみると A 評価が適切であろう。 重複する評価項目がある。総合評価に際しては、考慮する必要がある。

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>⑤環境への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境物品等の調達により、環境への負荷の低減に配慮。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 環境物品等の調達の推進に係る特定調達物品を100%調達。 地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割などを取りまとめた環境報告書、CSR報告書を機構ホームページに掲載し、周知。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 「環境物品等の調達の推進を図るための方針」を定め、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」に規定された判断基準を満たしたものを調達している。 法令その他の規則などに基づき、着実に実施されている。 	
<p>⑥危機管理</p> <ul style="list-style-type: none"> 会社及び関係行政機関と協力して、高速道路の供用に与える不測の事態が生じた際、影響を最小限度にとどめるための体制を確立。 日頃から重大な影響を与える事態を想定した情報収集等の訓練を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 地震、大規模な交通事故等による高速道路の供用に重大な影響を与える事態に備え、防災業務計画、防災業務要領を策定。 発災に備え、各高速道路会社をはじめ関係機関と連携した防災訓練を実施し、防災業務要領の見直しのほか非常時の防災業務の手引き等を作成。 能登半島地震、新潟県中越沖地震、駿河湾地震や上信越道のり面崩壊、首都高速5号池袋線タンクローリー火災事故などの際に、防災業務計画等に基づき情報収集及び伝達を実施。 	S	<ul style="list-style-type: none"> 地震、大規模な交通事故等による高速道路の供用に重大な影響を与える事態に備え、防災業務計画、防災業務要領を策定した。 発災に備え、各高速道路会社をはじめ関係機関と連携した防災訓練を実施し、防災業務要領の見直しのほか非常時の防災業務の手引き等を作成した。 大きな災害が多発する中での優れた危機管理である。 最近の東名高速道路の災害事故復旧は評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害が発生した場合においても業務に支障が生じることのないよう会社と連携を図る必要がある。

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
<p>IV 財務内容の改善に関する事項</p> <p>1 財務体質の強化 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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 貸付料の算出のもととなる将来交通量や支払利息に係る将来金利と経済成長率等について、最新のデータ及び手法を用いて適切に把握し、協定及び業務実施計画の内容を定めた。 貸付料は、占用料その他の収入と併せて、債務返済費用等を機構設立後45年以内に償うものとした。 毎事業年度の貸付料の額は、料金収入から管理費を控除することにより算定し、将来における料金収入及び管理費を適正に見通した上でその計画値をもって算出。 低利での資金調達により業務コストの縮減進め、債務返済以外の支出を抑制。 契約については、「随意契約見直し計画」を策定し、随意契約す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。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 資金調達コストの削減は高く評価できる。また、透明な調達も精力的に追求され、結果的にコスト縮減に寄与している。 着実な実績が認められる。一般経費の抑制については評価できる。 貸付料について、占用料その他の収入と併せて債務返済費用等を機構設立後45年以内に償うものとなるように定めた。 低利での資金調達など、業務コストの縮減に努め、債務返済以外の支出抑制に努めている。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般競争入札へ移行について、実績はどの程度上がっているのか。現状の検証と実績を上げる検証を、あわせてお願いしたい。
<p>V その他業務運営に関する重要事項</p> <p>1 人事に関する事項</p> <p>①職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、適材適所の人事配置とし、職員の能力の向上を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 職員の勤務成績を夏季及び年末特別手当に反映。 役職員研修方針に基づく年度計画を策定し、外部機関主催の階層別研修、専門研修等を実施し、必要とする人材を育成。 効率的な業務運営を図るため、業務量等の業務の実態を把握し、人員配置の見直しを実施。 	A	<ul style="list-style-type: none"> 効率的な業務運営を図るため、業務量等の実態把握を行い、人員の配置の見直しなどを行っている。 計画目標が着実に実施されている。 	

中期目標項目	中期目標期間の業務実績	評価結果	評価理由	意見
②業務運営を効率化し、人員の抑制に努める。	・発足時における常勤職員数の85人を必要最小限度とし、業務の効率化、人員の配置の見直しを行う等、中期目標期間を通じて85人を上回らずに業務運営を実施。	A	・業務の効率化、業務の集約化等により、機構発足時の常勤職員数を上回らないよう人員の抑制に努めている。 ・着実に中期目標が達成されている。	・何故、85人が適正だとするのか。 ・人員は業務の内容に変更があった場合に見直すべきであり、85人を上回らなければいいということではない。
③平成18年度から平成22年度までの5年間において、国家公務員に準じた人件費削減を行う。	・退職手当を除く人件費について、効率的な組織運営や業務運営を図り、目標の4%を上回る15.9%の削減を達成。	S	・目標を大幅に超え、優れた業績である。 ・目標の4倍の削減率を達成している。 ・人件費の抑制は評価できる。	・人件費は一度大幅に削減すると、その後は削減することが難しくなっていくので、引き続き「適切な」努力をしてもらいたい。
④給与体系の見直し	・国家公務員の給与構造改革を踏まえ、本給表の水準の引下げ、号俸の細分化、地域手当の導入等を実施。	A	・国家公務員の給与構造改革を踏まえた取り組みを行っている。 ・見直しが着実に行われている。	

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

SS：中期目標の達成状況として特筆すべき優れた実績を上げている。

S：中期目標の達成状況として優れた実績を上げている。

A：中期目標の達成状況として着実に実績を上げている。

B：中期目標の達成状況として概ね着実に実績を上げている。

C：中期目標の達成状況として十分な実績が上げられていない。

・SS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「評価理由」欄に明確に記述するものとする。

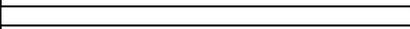
・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

総合的な評価

業務運営評価（実施状況全体）

評点の分布状況（項目数合計：31項目）

（31項目）

SS	0項目	
S	8項目	
A	23項目	
B	0項目	
C	0項目	

総合評価

（中期目標の達成状況）

第1期中期目標の総合評価は、着実に実績を上げていると考えられる。

- ・すべての項目で着実に達成されている。又、時間経過に伴って質の向上が顕著な項目もあり、評価の実質化と業務への反映が確実に進展している。このような向上の様相も考慮すると、優れた実績と評価したいところではある。
- ・道路関係四公団民営化に伴う新たな枠組みのもと、高速道路ネットワークの建設と管理を行いつつ、債務を45年以内に確実に返済しうよう、長期のにわたる交通量、料金収入、金利、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、各社と協定を締結するとともに業務計画の作成を行った。
- ・債務の管理を適切に実施することにより、機構発足時の37.4兆円の有利子債務残高を確実に減少させ、本目標期間の期末である平成21年度末において、計画を0.6兆円上回る30.4兆円とした。
- ・資金調達にあたっては、毎年の借り換え資金の安定的な調達を図るとともに、本目標期間を含む45年間の様々なリスクをできるだけ小さなものとするため、政府保証債、財投機関債による調達の多様化に取り組んだ。また、国内債券市場初となるディープ・ディスカウント債の発行、独立行政法人として初めてとなる海外市場での財投機関債の発行を行った。
- ・高速道路利便増進事業については、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。
- ・高速道路の建設等における会社の継続的かつ自律的な効率化によるコスト縮減を促すため、会社の経営努力によって生じた縮減額の一部（5割）に相当する額を会社に助成する仕組みを整備し、「助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用方針」を制定した。また、会社による費用縮減を一層助長するため、工事の途中段階においても、その都度、経営努力の内容を認定する方法を定めた。
- ・債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況等の機構の財務状況に関する詳細な情報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」を発行する等して積極的に情報開示に取り組んだ。
- ・継続的に業務や組織のあり方を点検し、組織や職位のスリム化、業務の効率化に取り組み、一般管理費において本目標期間の削減目標4%を大きく上回る16.5%（調査研究費を除く）の削減を達成した。
- ・東京が被災した場合に備え、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。

(課題・改善点、業務運営に対する意見等)

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

(その他)

特になし。

<p>総合評定 (SS, S, A, B, Cの5段階)</p> <p>A</p>	<p>(評定理由)</p> <p>評定の分布状況からみて、中期目標の達成状況として着実に実績を上げていると認められるため。</p>
---	---