

国土交通省独立行政法人評価委員会
日本高速道路保有・債務返済機構分科会委員名簿

秋岡	榮子	経済エッセイスト
石田	東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
梶川	融	太陽監査法人総括代表社員
櫻井	敬子	学習院大学法学部教授
杉山	武彦	一橋大学学長・大学院商学研究科教授
杉山	雅洋	早稲田大学商学学術院教授
水尾	衣里	名城大学人間学部助教授
山内	弘隆	一橋大学大学院商学研究科長・商学部長

(敬称略・50音順)

国土交通省独立行政法人評価委員会令

(平成十二年六月七日政令第三百二十四号)

最終改正：平成一七年三月三〇日政令第七九号

内閣は、独立行政法人通則法（平成十一年法律第百三号）第十二条第三項の規定に基づき、この政令を制定する。

(組織)

第一条 国土交通省の独立行政法人評価委員会（以下「委員会」という。）は、委員三十人以内で組織する。

- 2 委員会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。
- 3 委員会に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員を置くことができる。

(委員等の任命)

第二条 委員及び臨時委員は、学識経験のある者のうちから、国土交通大臣が任命する。

- 2 専門委員は、当該専門の事項に関し学識経験のある者のうちから、国土交通大臣が任命する。

(委員の任期等)

第三条 委員の任期は、二年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 委員は、再任されることができる。
- 3 臨時委員は、その者の任命に係る当該特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解任されるものとする。
- 4 専門委員は、その者の任命に係る当該専門の事項に関する調査が終了したときは、解任されるものとする。
- 5 委員、臨時委員及び専門委員は、非常勤とする。

(委員長)

第四条 委員会に、委員長を置き、委員の互選により選任する。

- 2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 3 委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する。

(分科会)

第五条 委員会に、次の表の上欄に掲げる分科会を置き、これらの分科会の所掌事務は、独立行政法人通則法第十二条第二項の規定により委員会の権限に属させられた事項のうち、それぞれ同表の下欄に掲げる独立行政法人に係るものを処理することとする。

名 称	独立行政法人
土木研究所分科会	独立行政法人土木研究所
建築研究所分科会	独立行政法人建築研究所
交通関係研究所分科会	独立行政法人交通安全環境研究所、独立行政法人海上技

	術安全研究所及び独立行政法人電子航法研究所
港湾空港技術研究所分科会	独立行政法人港湾空港技術研究所
北海道開発土木研究所分科会	独立行政法人北海道開発土木研究所
教育機関分科会	独立行政法人海技大学校、独立行政法人航海訓練所、独立行政法人海員学校及び独立行政法人航空大学校
自動車検査分科会	自動車検査独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
国際観光振興機構分科会	独立行政法人国際観光振興機構
水資源機構分科会	独立行政法人水資源機構
自動車事故対策機構分科会	独立行政法人自動車事故対策機構
空港周辺整備機構分科会	独立行政法人空港周辺整備機構
海上災害防止センター分科会	独立行政法人海上災害防止センター
都市再生機構分科会	独立行政法人都市再生機構
日本高速道路保有・債務返済機構分科会	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

- 2 前項の表の上欄に掲げる分科会に属すべき委員、臨時委員及び専門委員は、国土交通大臣が指名する。
- 3 分科会に、分科会長を置き、当該分科会に属する委員の互選により選任する。
- 4 分科会長は、当該分科会の事務を掌理する。
- 5 分科会長に事故があるときは、当該分科会に属する委員のうちから分科会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。
- 6 委員会は、その定めるところにより、分科会の議決をもって委員会の議決とすることができる。

(部会)

第六条 分科会は、その定めるところにより、部会を置くことができる。

- 2 部会に属すべき委員、臨時委員及び専門委員は、分科会長が指名する。
- 3 部会に、部会長を置き、当該部会に属する委員の互選により選任する。
- 4 部会長は、当該部会の事務を掌理する。
- 5 部会長に事故があるときは、当該部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。
- 6 分科会は、その定めるところにより、部会の議決をもって分科会の議決とすることができる。

(議事)

第七条 委員会は、委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数が出席しなければ、会議を開き、議決することができない。

- 2 委員会の議事は、委員及び議事に関係のある臨時委員で会議に出席したものの過半数で決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。
- 3 前二項の規定は、分科会及び部会の議事に準用する。

(資料の提出等の要求)

第八条 委員会は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長に対し、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。

(庶務)

第九条 委員会の庶務は、国土交通省政策統括官において総括し、及び処理する。ただし、次の表の上欄に掲げる分科会の庶務については、それぞれ同表の下欄に定めるところによる。

分 科 会	担当課等
土木研究所分科会及び建築研究所分科会	大臣官房技術調査課において処理する。
交通関係研究所分科会	総合政策局技術安全課において処理する。
港湾空港技術研究所分科会	港湾局建設課において処理する。
北海道開発土木研究所分科会	北海道局参事官において処理する。
教育機関分科会（独立行政法人航空大学校に係る庶務を除く。）	海事局船員政策課において総括し、及び処理する。
教育機関分科会（独立行政法人航空大学校に係る庶務に限る。）	航空局技術部乗員課において処理する。
自動車検査分科会	自動車交通局技術安全部技術企画課において処理する。
鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会	鉄道局財務課において処理する。
国際観光振興機構分科会	総合政策局国際観光推進課において処理する。
水資源機構分科会	土地・水資源局水資源部水資源政策課において処理する。
自動車事故対策機構分科会	自動車交通局保障課において処理する。
空港周辺整備機構分科会	航空局飛行場部環境整備課において処理する。
海上災害防止センター分科会	海上保安庁警備救難部において処理する。
都市再生機構分科会	住宅局総務課において処理する。
日本高速道路保有・債務返済機構分科会	道路局総務課において処理する。

(雑則)

第十条 この政令に定めるもののほか、議事の手続その他委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

第一条 この政令は、平成十三年一月六日から施行する。

(分科会の特例)

第二条 委員会に、第五条第一項の表の上欄に掲げる分科会のほか、平成二十一年三月三十一日までの間、奄美群島振興開発基金分科会を置き、同分科会の所掌事務は、独立行政法人通則法第十二条第二項の規定により委員会の権限に属させられた事項のうち、独立行政法人奄美群島振興開発基金に係る

ものを処理することとし、同分科会の庶務は、国土交通省都市・地域整備局特別地域振興課において処理する。この場合において、第五条第二項中「前項の表の上欄に掲げる分科会」とあるのは、「前項の表の上欄に掲げる分科会及び奄美群島振興開発基金分科会」とする。

(交通関係研究所分科会の所掌事務についての読替え)

第三条 交通関係研究所分科会の所掌事務については、独立行政法人宇宙航空研究開発機構法（平成十四年法律第百六十一号）附則第十五条に規定する管理業務が終了する日又は同条に規定する業務の実績に関する評価が終了する日のいずれか遅い日までの間、第五条第一項の表交通関係研究所分科会の項中「及び独立行政法人電子航法研究所」とあるのは、「、独立行政法人電子航法研究所及び独立行政法人宇宙航空研究開発機構」とする。

附 則 （平成一四年四月一日政令第一三七号） 抄

（施行期日）

1 この政令は、公布の日から施行する。

附 則 （平成一五年四月一日政令第一七九号） 抄

（施行期日）

第一条 この政令は、公布の日から施行する。

附 則 （平成一五年六月二七日政令第二九三号） 抄

（施行期日）

第一条 この政令は、平成十五年十月一日から施行する。ただし、次条から附則第六条までの規定、附則第四十六条中国土交通省組織令（平成十二年政令第二百五十五号）第四十一条の改正規定（同条第三号の次に一号を加える部分に限る。）及び附則第四十八条の規定は、同年七月一日から施行する。

附 則 （平成一五年六月二七日政令第二九四号） 抄

（施行期日）

第一条 この政令は、平成十五年十月一日から施行する。ただし、次条から附則第四条まで、附則第十三条及び第十四条の規定は、同年七月一日から施行する。

附 則 （平成一五年六月二七日政令第二九五号） 抄

（施行期日）

第一条 この政令は、平成十五年十月一日から施行する。ただし、次条から附則第四条までの規定、附則第十五条中国土交通省組織令（平成十二年政令第二百五十五号）第百三十四条の改正規定（同条に一号を加える部分に限る。）及び附則第十六条の規定は、同年七月一日から施行する。

附 則 （平成一五年六月二七日政令第二九六号） 抄

（施行期日）

第一条 この政令は、平成十五年十月一日から施行する。ただし、第十四条から第十七条までの規定は、同年七月一日から施行する。

附 則 （平成一五年六月二七日政令第二九七号） 抄

この政令は、平成十五年十月一日から施行する。ただし、第八条から第十条までの規定は、同年七月一日から施行する。

附 則 （平成一五年七月二四日政令第三二九号） 抄

（施行期日）

第一条 この政令は、公布の日から施行する。

附 則 （平成一五年八月八日政令第三六八号） 抄

（施行期日）

第一条 この政令は、公布の日から施行する。

附 則 （平成一六年三月三十一日政令第九六号） 抄

この政令は、平成十六年四月一日から施行する。

附 則 （平成一六年四月一日政令第一三二号） 抄

（施行期日）

第一条 この政令は、公布の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

- 一 第一条中国土交通省組織令第二条、第四条、第十九条から第二十一条まで、第二十二條第一項、第二十三條から第二十五條まで、第三十六條、第三十七條及び第五十一條から第五十三條までの改正規定、同令第五十四條を削る改正規定、同令第五十五條の改正規定、同条を同令第五十四條とする改正規定、同令第五十六條の改正規定、同条を同令第五十五條とする改正規定、同令第五十七條の改正規定、同条を同令第五十六條とする改正規定、同令第五十八條の改正規定、同条を同令第五十七條とし、同条の次に一條を加える改正規定、同令第四百四十條から第四百四十八條まで、第五百十一條、第五百六十四條、第五百六十八條、第五百八十二條及び第五百八十三條の改正規定、同令第五百八十四條を削り、同令第五百八十五條を同令第五百八十四條とし、同令第五百八十六條から第五百八十八條までを一條ずつ繰り上げ、同令第五百八十九條を同令第五百八十八條とし、同令第一章第二節第三款第十四目中同条の次に一條を加える改正規定並びに同令第二百二十一條から第二百二十三條まで及び附則第二十五條の改正規定、第三条中国土交通省独立行政法人評価委員会令第九条の表北海道開発土木研究所分科会の項及び国際観光振興機構分科会の項の改正規定、次条並びに附則第三条の規定 平成十六年七月一日

附 則 （平成一七年三月三〇日政令第七九号）

この政令は、平成十七年四月一日から施行する。ただし、第一条のうち国土交通省組織令附則第三条第一項の表の改正規定、附則第六条の表の改正規定、附則第八条の改正規定、附則第十二條の改正

規定、附則第十六条の表の改正規定及び附則第十八条の表の改正規定並びに第二条の規定は、公布の日から施行する。

国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則
(平成13年2月22日国土交通省独立行政法人評価委員会決定)
(平成14年2月1日国土交通省独立行政法人評価委員会改正)
(平成15年3月18日国土交通省独立行政法人評価委員会改正)

国土交通省独立行政法人評価委員会令（平成十二年政令第三百二十四号）第十条の規定に基づき、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則を次のように定める。

（趣旨）

第一条 国土交通省の独立行政法人評価委員会（以下「委員会」という）の運営については、国土交通省独立行政法人評価委員会令（平成十二年政令第三百十四号）の定めるところによるほか、この規則の定めるところによる。

（招集）

第二条 委員会は、委員長が招集する。

2 委員長は、委員会を招集しようとするときは、日時、場所及び議題を委員並びに議事に関係のある臨時委員に通知するものとする。

3 前項の議事に関係のある臨時委員の範囲は委員長の決するところによる。

（議長）

第三条 委員長は、議長として委員会の議事を運営する。

（委員以外の者の出席）

第四条 委員長は、必要があると認めるときは、委員又は議事に関係のある臨時委員以外の者に対し、委員会に出席してその意見を述べ又は説明を行うことを求めることができる。

（会議の公開）

第五条 委員会の会議は、原則として公開とする。ただし、審議の円滑な遂行に影響が生じるものとして委員会において非公開とすることが適当であると認める案件については、この限りでない。

2 委員会の会議の公開の手続きその他委員会の会議の公開に関し必要な事項は、別に委員長が委員会に諮って定める。

(委員会の議決の特例)

第六条 委員会は、あらかじめ議決した事項については、委員長の同意を得て、分科会の議決をもって委員会の議決とすることができる。

- 2 委員長は、やむを得ない理由により委員会の会議を開く余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を委員及び当該事案に関係のある臨時委員に送付し、その意見を徴し、又は賛否を問い、その結果をもって委員会の議決とすることができる。

(分科会の運営)

第七条 第二条から第五条までの規定は、分科会に準用する。この場合において、これらの規定中「委員会」とあるのは「分科会」と、「委員長」とあるのは「分科会長」と「委員又は議事に関係のある臨時委員」とあるのは「当該分科会に所属する委員又は臨時委員」と読み替える。

- 2 分科会長は、委員長の求めがあった場合には、分科会を招集しなくてはならない。
- 3 分科会長は、やむを得ない理由により分科会の会議を開く余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を委員及び当該議事に関係のある臨時委員（当該分科会に所属する委員及び臨時委員に限る）に送付し、その意見を徴し、又は賛否を問い、その結果をもって分科会の議決とすることができる。
- 4 前三項に定めるもののほか、分科会の運営に関し必要な事項は、分科会長が分科会に諮って定める。

(委任規定)

第八条 この規定に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が定める。

附 則

この規則は、平成十三年二月二十二日から施行する。

附 則

この規則は、平成十四年二月一日から施行する。

附 則

この規則は、平成十五年三月十八日から施行する。

国土交通省独立行政法人評価委員会情報公開規則

国土交通省独立行政法人評価委員会の議事の公開に関し必要な事項について

国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則（以下「運営規則」という。）第5条第2項の規定に基づき、国土交通省独立行政法人評価委員会（以下「委員会」という。）の議事の公開の手続きその他委員会の会議の公開に関し必要な事項については、以下によることとする。

（会議の傍聴）

- 第1 委員会の会議を傍聴しようとする者は、あらかじめ、国土交通省政策統括官付政策評価官の登録を受けなければならない。
- 2 前項の登録を受けた者（次項において「登録傍聴人」という。）は、委員長が許可した場合を除き、会議の開始後に入場し、又は会議を撮影し、録画し、若しくは録音してはならない。
- 3 登録傍聴人は、前項に規定する行為のほか、会議の進行を妨げる行為をしてはならない。

（会議を非公開とする案件）

- 第2 運営規則第5条第1項の規定により、審議の円滑な遂行に影響が生じるものとして委員会において会議を非公開とすることが適当であると認める案件は、独立行政法人の業務の実績に関する評価に係る案件とする。

（議事録）

- 第3 委員長は、委員会の会議の議事録を作成し、これを公表するものとする。ただし、前項の規定により会議を非公開とすることとされた案件に係るものについては、発言者名を記載しないこと等の措置を講じた上で公表するものとする。

（議事要旨）

- 第4 事務局は、委員会の会議終了後、当該会議に係る議事の要旨を作成し、速やかに公表するものとする。

（会議資料の扱い）

第5 委員会で配布された資料は、原則として公表することとする。
ただし、資料を公開することによって委員会の審議の円滑な遂行
若しくは当該独立行政法人の円滑な運営等に支障が生じるおそれ
があるものについては、委員長が委員会に諮って、非公開その他
の必要な措置を取ることができる。

（分科会への準用）

第6 前項までの定めは、分科会においても準用する。

（その他）

第7 委員会としての主務大臣に対する意見具申その他の委員会の
活動状況については、速やかに公表する。

国土交通省独立行政法人評価委員会分科会決定事項

分科会の議決をもって委員会の議決とすることのできる事項について

国土交通省独立行政法人評価委員会及び分科会における審議及び議決については、審議の実効性を担保する等の観点から、以下によることとする。

1. 委員会での議決を必要とする事項（分科会での議決に委任しない事項）

（1）委員会の組織・運営等関係

- ①委員長の互選
- ②委員会運営規則の制定・改正
- ③委員会で議決した事項の見直しに関わるもの

（2）業務の実績の評価関係

- ①中期目標に係る業務の実績評価
- ②中期目標に係る業務の実績評価結果を受けての当該独立行政法人に対する業務改善等の勧告（必要があると認めるとき）

（3）主務大臣への意見具申関係

- ①主務大臣による中期目標期間の終了時の法人の業務、組織のあり方に関する検討の際の意見具申

2. 分科会の議決をもって委員会の議決とすることのできる事項

以下の事項については、各独立行政法人ごとの個性の強いもの、実務的な性格の濃いもの、臨時的かつ弾力的に対応する必要が発生する可能性が高いもの等であることから、委員長の同意を得た上で、分科会の議決をもって委員会の議決とすることとする。

（1）業務の実績の評価関係

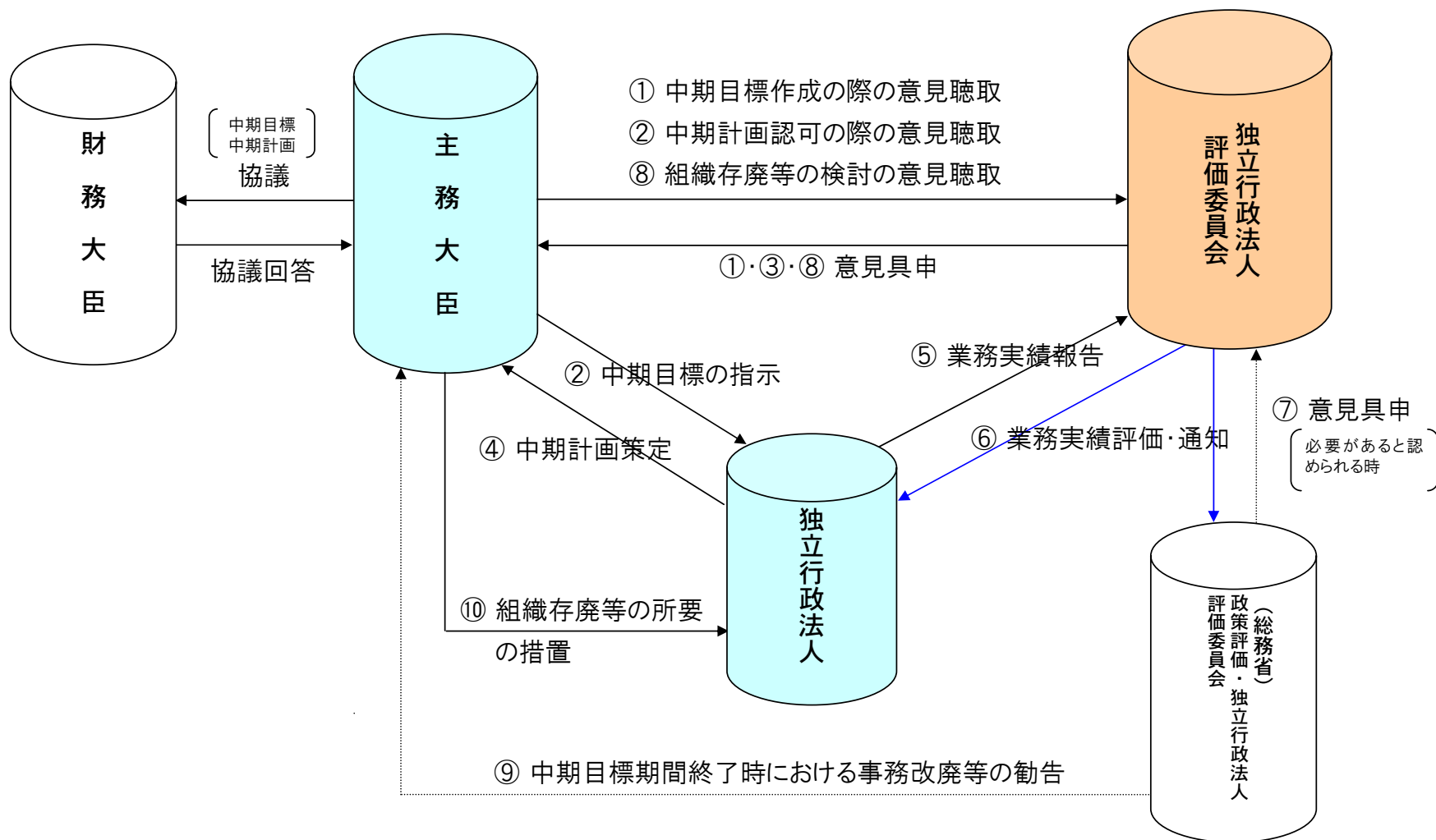
- ①各事業年度の業務実績の評価
- ②各事業年度に係る業務の実績評価結果を受けての当該独立行政法人に対する業務改善等の勧告（必要があると認めるとき）
- ③役員退職手当支給に係る業績勘案率の決定

（2）主務大臣への意見具申関係

- ①中期目標の策定又は変更に際しての意見具申
- ②中期計画の認可及び変更の認可に際しての意見具申
- ③業務方法書の認可に際しての意見具申
- ④財務諸表等の承認の際の意見具申
- ⑤利益及び損失の処理の承認の際の意見具申
- ⑥借入金等の認可の際の意見具申
- ⑦重要財産の処分等の認可の際の意見具申
- ⑧役員の報酬等の支給基準に対する意見具申
- ⑨積立金の処分の承認の際の意見具申

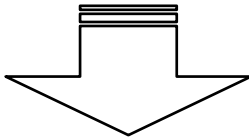
独立行政法人の評価に関する主要業務の流れ

資料 2-5



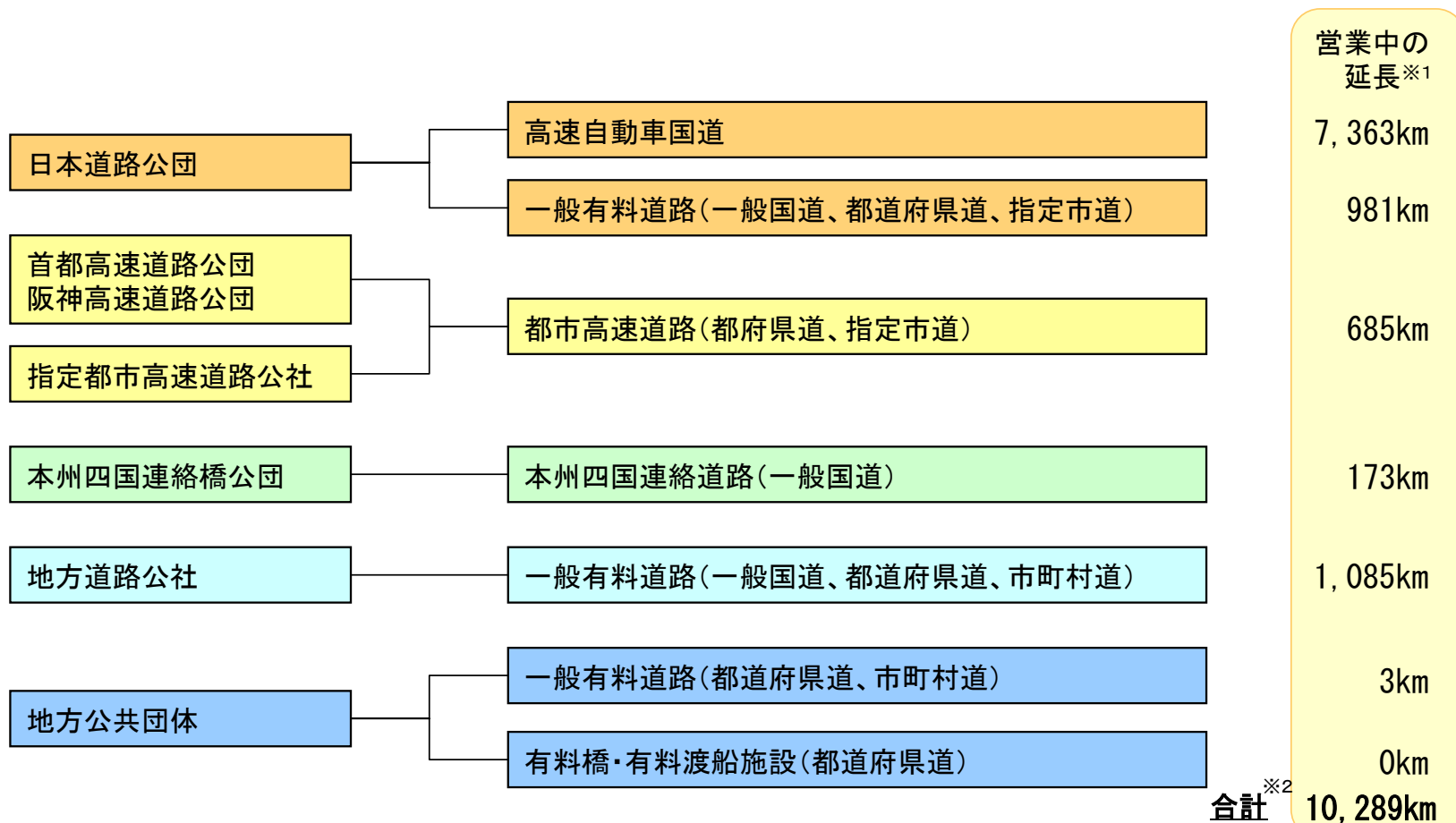
道路関係四公団の現状と民営化について

1. 道路関係四公団による高速道路整備の経緯

《年》	《経緯》
S31	道路整備特別措置法制定 日本道路公団法制定(同年 日本道路公団設立)
S32	高速自動車国道法制定
S34	首都高速道路公団法制定(同年 首都高速道路公団設立)
S37	阪神高速道路公団法制定(同年 阪神高速道路公団設立) 首都高速道路公団、高速1号線(京橋～芝浦:4.5km)を供用
S38	日本道路公団、名神高速道路(栗東IC～尼崎IC:71.1km)を供用
S39	阪神高速道路公団、大阪池田線(土佐堀～湊町:2.3km)を供用
S41	国土開発幹線自動車道建設法制定(7,600km制定) ※ 昭和41年までの予定路線については、各路線建設法で決定
S45	本州四国連絡橋公団法制定(同年 本州四国連絡橋公団設立)
S54	本州四国連絡橋公団、西瀬戸自動車道(大三島IC～伯方島IC:6.8km)を供用
S62	国土開発幹線自動車道建設法改正(11,520km制定)
	
H16	道路関係四公団民営化関係4法制定

2. 事業主体及び整備状況

我が国の有料道路事業は、整備する有料道路の機能や性格等に応じて、以下のような分担のもとに事業を推進



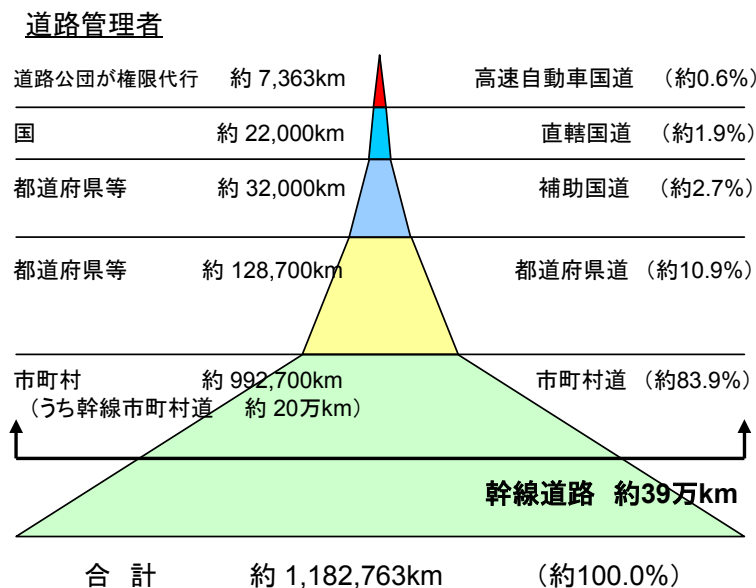
※1 延長は、平成17年4月1日現在

※2 端数処理により合計は合わない

3. 高速道路の役割

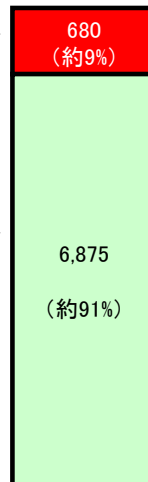
高速道路ネットワークの整備は、有料道路制度により促進され、我が国経済の発展にも大きく寄与

道路の体系と高速自動車国道の役割



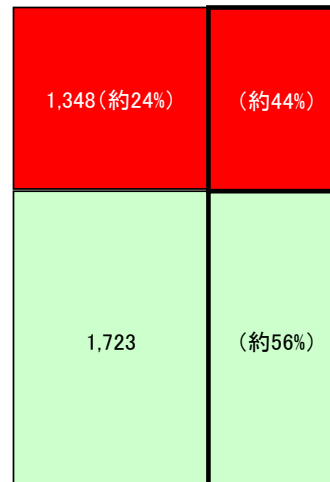
走行台キロ

【億台キロ】



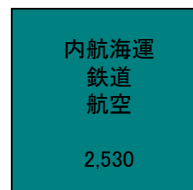
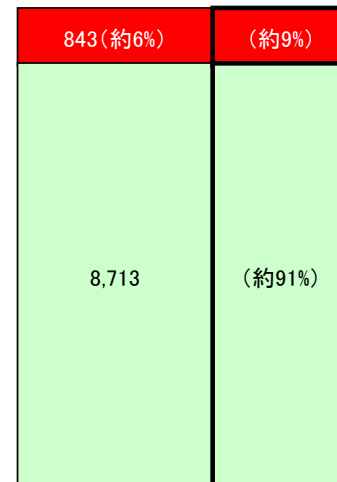
国内貨物輸送量

【億トンキロ】



国内旅客輸送量

【億人キロ】



※高速自動車国道延長については、平成17年4月1日現在。他の道路延長については平成15年4月1日現在。

※走行台キロデータについては、平成15年度数値。

※国内貨物輸送量及び国内旅客輸送量については、平成11年度数値。

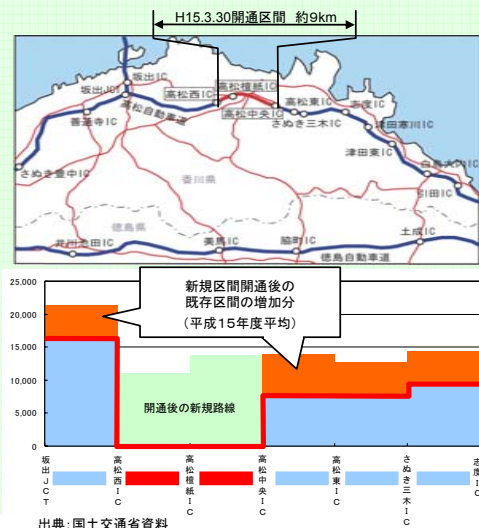
4. 高速道路の利用に関する道路交通の課題とその対応

① ミッシングリンクの存在

- ・利用したくともそもそも近くに高速道路がない
- ・高速道路はあるが繋がっていないため利用しにくい

ミッシングリンクの解消

途切れたネットワークを繋げることで、高速道路の使い勝手を向上。



高松自動車道全線開通による交通量の変化

② 長いインターチェンジ間隔の存在

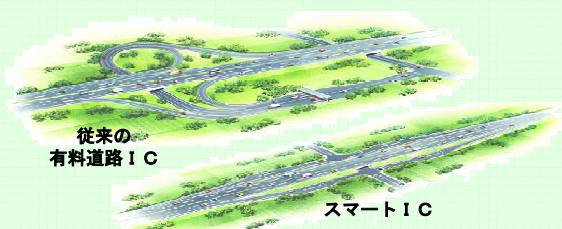
- ・平均IC間隔の国際比較
アメリカ《5km(無料)》、ドイツ《7km(無料)》
イギリス《4km(無料)》、
フランス《10km(有料)・5km(無料)》
日本《10km(有料)》

追加ICの整備

建設・管理コストの削減が可能なスマートIC(ETC専用のIC)を活用し、追加ICの整備を促進。



SA・PAに接続するスマートIC社会実験



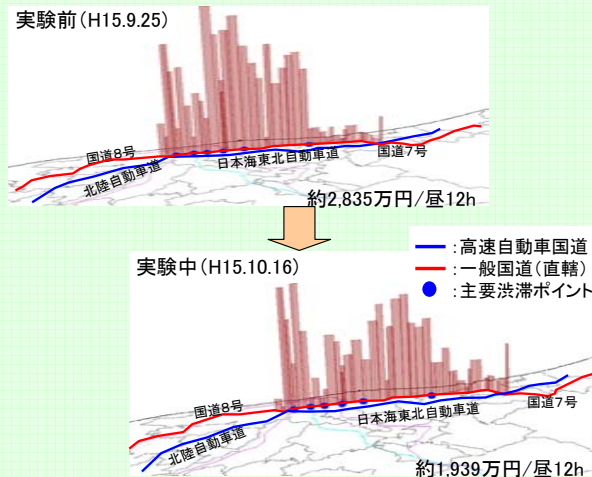
従来の有料道路ICとスマートICのイメージ

③ 有料道路の料金の割高感が大きい路線の存在

- ・1kmあたり平均通行料金の国際比較
アメリカ、ドイツ、イギリス《0円》、
フランス《8円》、日本《24.6円》

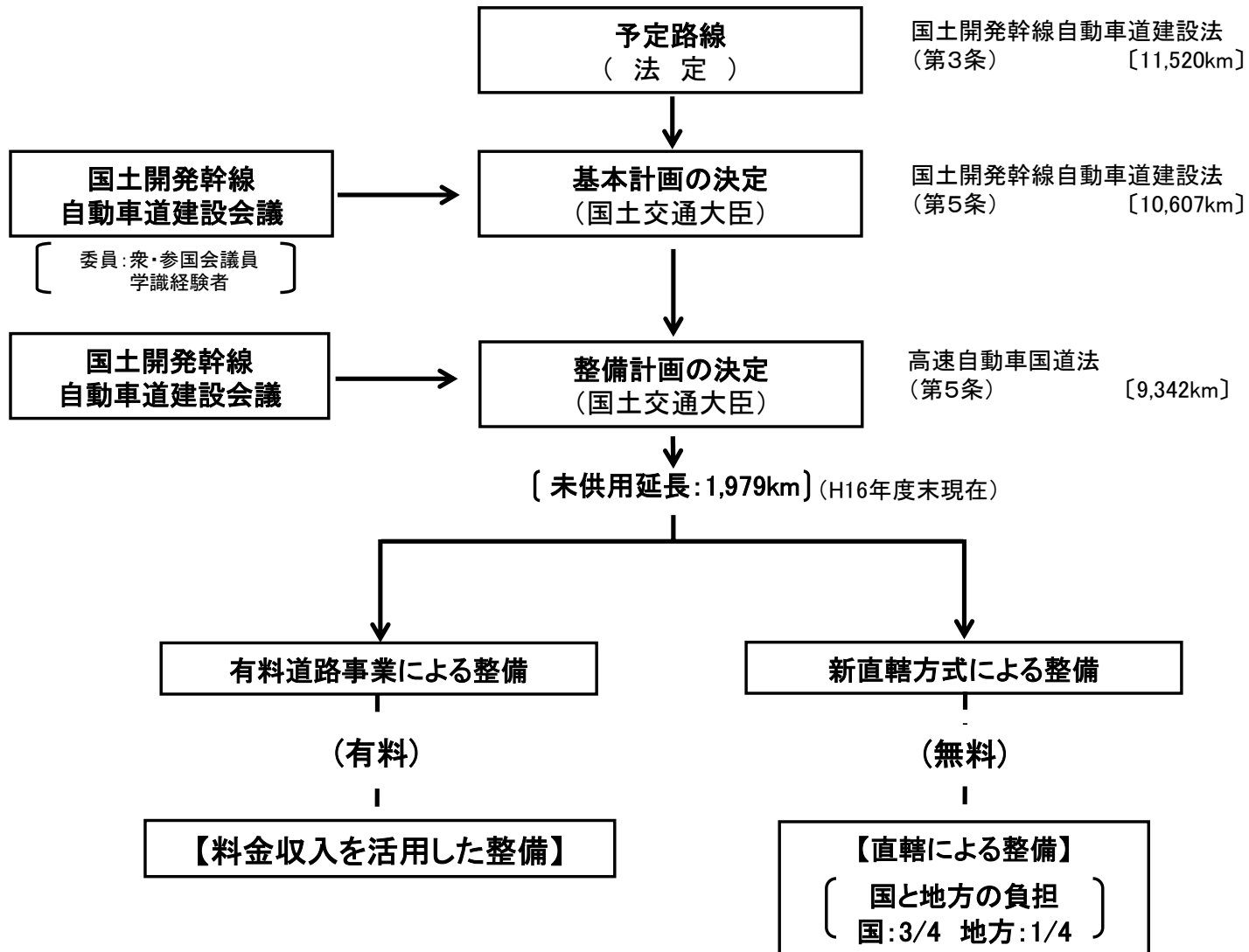
多様で弾力的な料金施策

高速道路の料金の割引により、並行する一般道路の渋滞が緩和されるとともにCO2も削減

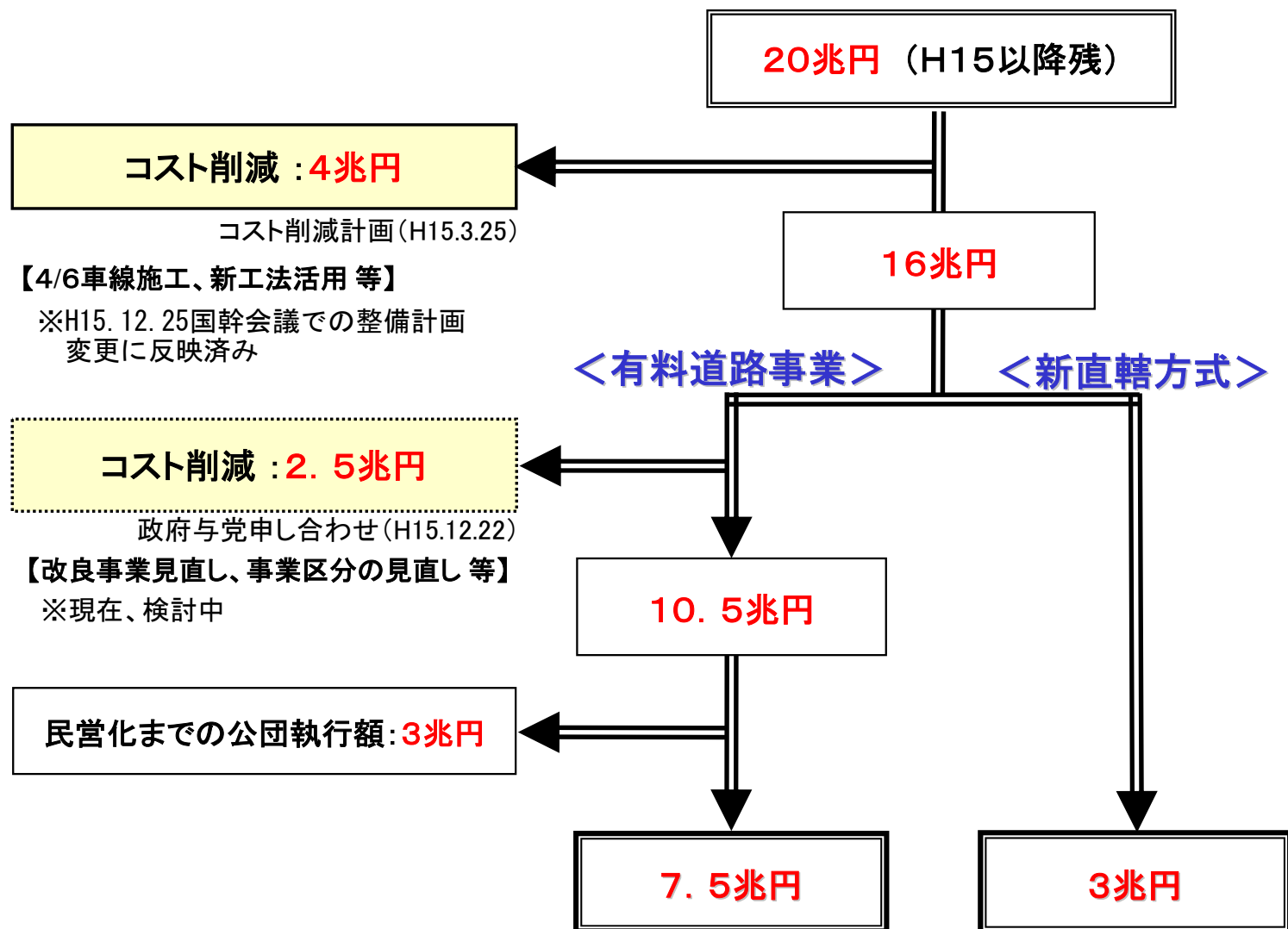


新潟市周辺 日本海東北自動車道(日東道)等における料金社会実験

5. 高速自動車国道の整備について



6. 高速自動車国道の建設コスト削減



7. 道路関係四公団民営化に関するこれまでの経緯

<平成13年>

12月19日 「特殊法人等整理合理化計画」を閣議決定

「日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団は廃止することとし、四公団に代わる新たな組織、及びその採算性の確保については・・・、内閣に置く「第三者機関」において一体として検討し、その具体的内容を平成14年中にまとめる。」

「新たな組織は、民営化を前提とし、平成17年度までの集中改革期間内のできるだけ早期に発足する。」

<平成14年>

6月7日 道路関係四公団民営化推進委員会設置法成立 ※ 第1回 道路関係四公団民営化推進委員会 6月24日開催

12月6日 道路関係四公団民営化推進委員会、総理に意見書を提出

12月17日 「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」を閣議決定

「政府は、道路関係四公団民営化推進委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、・・・必要に応じ与党とも協議しながら、・・・改革の具体化に向けて、所要の検討、立案等を進める。」

<平成15年>

2月4日 「本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成15年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案」及び「高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案」を閣議決定、通常国会提出 ※ 両法律とも4月25日成立、5月12日施行

3月25日 第3回 道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会

道路関係四公団民営化に関し直ちにに取り組む事項について

1. コスト削減計画の策定 2. 関連法人の抜本的見直し 3. 公団における民間経営ノウハウの導入

12月22日 第5回 道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（政府・与党申し合わせ）

<平成16年>

3月9日 道路関係四公団民営化関係4法案を閣議決定、通常国会提出 ※ 4法律とも6月2日成立、6月9日公布・一部施行

- ・ 高速道路株式会社法案
- ・ 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案
- ・ 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案
- ・ 日本道路公団等民営化関係法施行法案

8. 道路関係四公団民営化の枠組みの概要

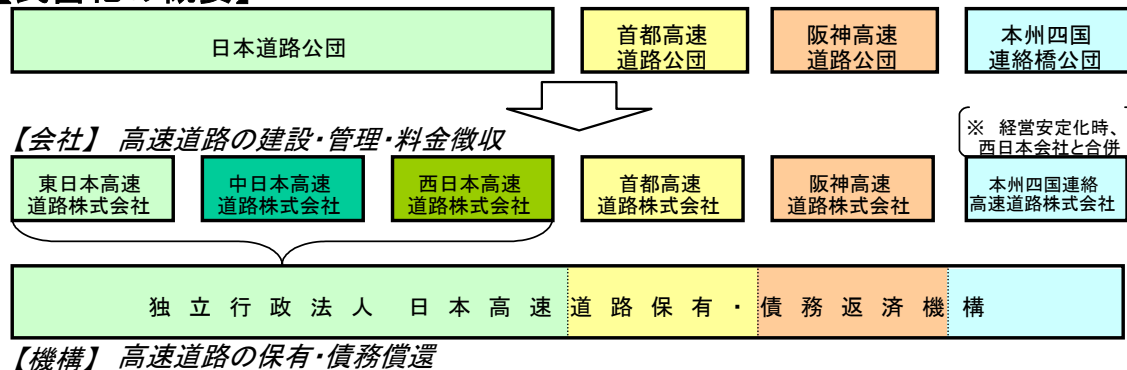
民営化の目的

- 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
- 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担で建設
- 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

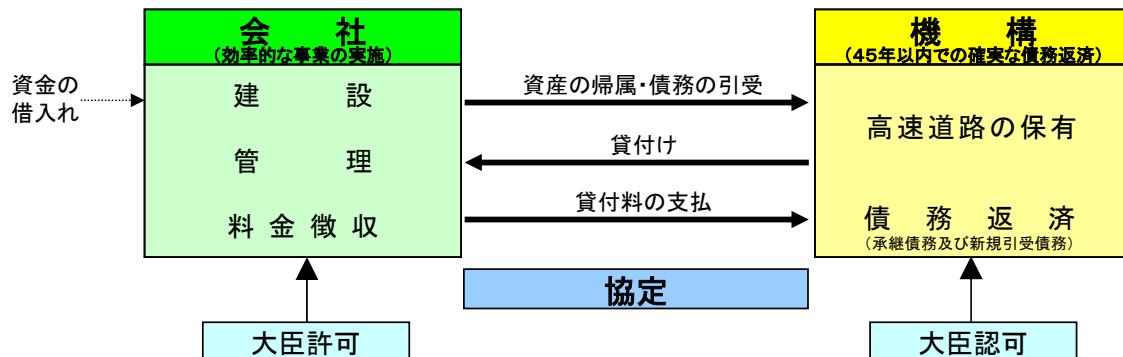
<道路関係四公団民営化関係4法>

- 高速道路株式会社法（会社法）
- 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（機構法）
- 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律（整備法）
- 日本道路公団等民営化関係法施行法（施行法）

【民営化の概要】



【会社と機構による高速道路事業の実施スキーム】



(参考) JH系の各会社が高速道路事業を営む高速道路



日本道路公団の現状について

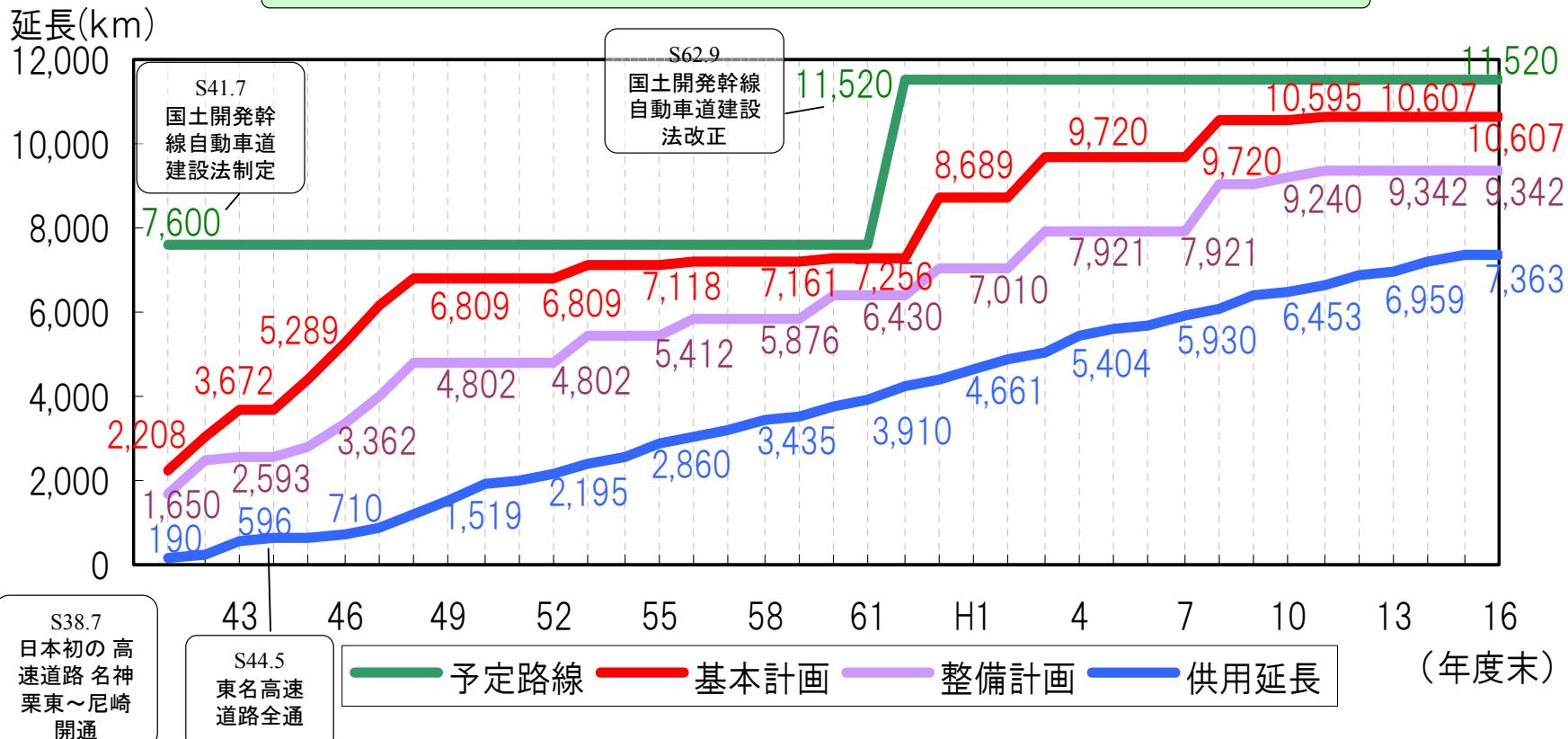
I -1. 日本道路公団の概要

主たる事業は、高速道路及び一般有料道路の建設・管理

- ◆ 設 立 昭和31年4月16日
- ◆ 資 本 金 2兆2,849 億円 (政府出資金)
- ◆ 職 員 数 8,081人 (平成17年度定員)
- ◆ 組 織 本社、支社等(13)、事務所等(172)
- ◆ 事業内容
 - ① 有料道路(高速道路及び一般有料道路)の建設・管理
 - ② 有料自動車駐車場の建設・管理
 - ③ 高速道路における休憩所、給油所、その他の施設の建設・管理
 - ④ 高速道路関連施設(トラックターミナルなど)の建設・管理

I -2. 高速道路ネットワーク整備の推移

順調に整備を進め、7000kmを超える区間を供用



名神・東名 建設時代

高速道路の事業展開

交流ネットワーク構想(四全総)の推進

縦貫道建設時代

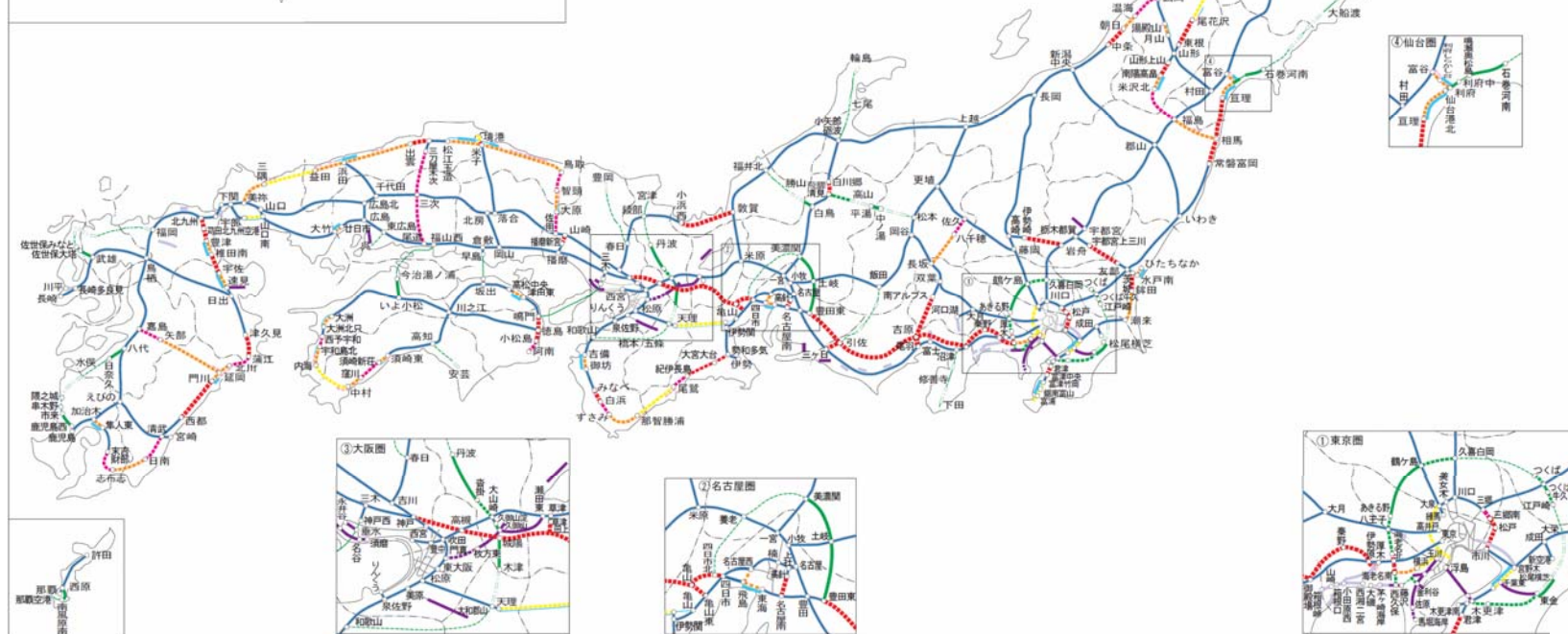
I -3. ネットワーク整備状況



	高速道路	一般有料道路
開通延長	7,363km	980.6km
建設中延長	1,280km (その他に新直轄区間699km)	181.6km

平成17年4月1日現在

凡	例
高速自動車国道	開通区間
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路	開通区間
整備計画区間	開通区間
うち直轄区間	事業中区間
基本計画区間	事業中区間
予定路線区間	事業中区間
一般国道自動車専用道路	開通区間
事業中区間	事業中区間
計画区間	事業中区間
他事業者の担当区間	事業中区間



平成17年4月1日

I -4. 日本道路公団の事業状況

◎ 道路営業状況 (平成15年度実績)

- ◆ 収入 **2兆1,037 億円**
(料金収入、道路占用料、受託業務収入等)
- ◆ 通行台数 **615 万台／日**
- ◆ 管理費 **4,135 億円**
(道路管理費、一般管理費等)

【参考】 管理コスト(改良費等を含む)については、平成17年度に対14年度事業費3割削減を達成します。
(平成14年度予算6,293億円→平成17年度予算(平成15年度以降新規供用分を除く)4,405億円)

ETC利用率:41.6% (平成17年5月13日～19日平均 速報値)
平成18年春の70%に向け、利用促進に取り組んでいます。

◎ 道路建設の状況

- ◆ 道路建設費 **8,350 億円**

(10月以降も引続き公団として事業を実施した場合の平成17年度年間見込み)

【参考】 建設コストについては、平成15年度以降残事業費予定額21.1兆円のうち、6.4兆円の削減に向け取り組んでいます。

◎ SA・PA事業の状況 (平成15年度実績)

- ◆ 総売上高 **3,498 億円**
(全国530箇所のSA・PAにおける総売上高)
- ◆ 営業収入 **670 億円**

(JH直営、財団法人道路サービス機構・ハイウェイ交流センターのSA・PA事業の収入)

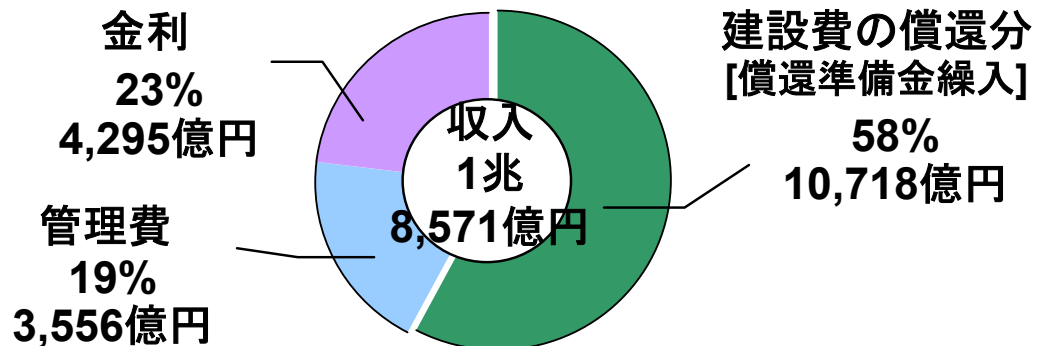
I -5. 営業中高速道路の収支状況

借入金の返済は、着実に進んでいます。

◆ 収支率：42

収入に対する費用
(管理費＋金利)の割合

収入・支出の内訳(平成15年度)

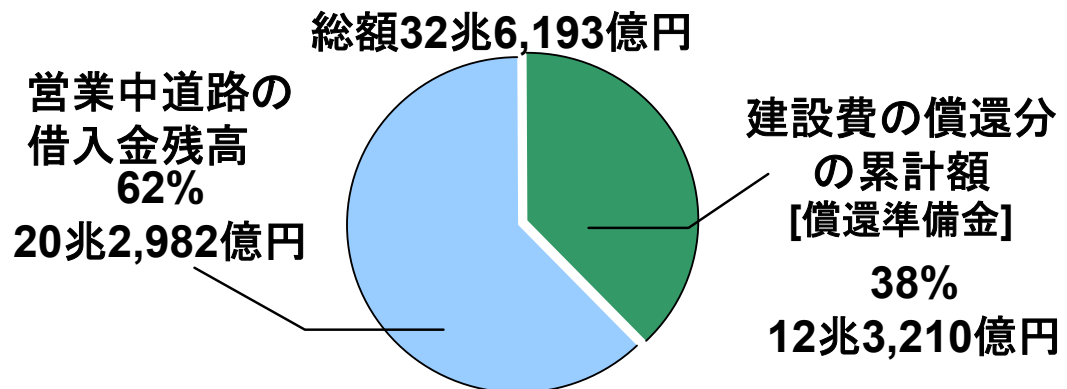


収入には、料金収入のほか占用料等の収入も含まれます。

◆ 償還率：38%

償還対象額に対する
償還準備金の割合

借入金の償還状況(平成15年度末)



※ 上記の他に、工事中高速道路の借入金残高や一般有料道路の借入金残高等があり、日本道路公団の有利子負債残高は、27兆8,171億円(平成15年度末)となっています。

首都高速道路公団の現状について

首都高速道路公団



公団の現状

◆首都高速道路公団の沿革・経緯等

○首都高速道路は、戦後の急激な経済復興が進む中で、激化の一途をたどった東京都心部の交通渋滞を解消するために計画された。

この過密な都市内での制約の多い難事業を進めるため、昭和34年、首都高速道路公団が設立され、以来、首都機能を支える大動脈の建設・維持管理に全力で取り組んでいる。

昭和34年 6月17日 首都高速道路公団設立

昭和37年12月20日 首都高速道路公団初の開通(首都高速1号線京橋～芝浦間4.5km)

平成16年 5月26日 埼玉新都心線(与野～新都心間)が開通(総延長283.3Km)

○高速道路料金収入 2,646 億円

○交通量 112万台／日

○出資金 7,214 億円

国 3,607億円

地方公共団体 3,607億円(東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、埼玉県、千葉県)

○役職員数(平成17年度)

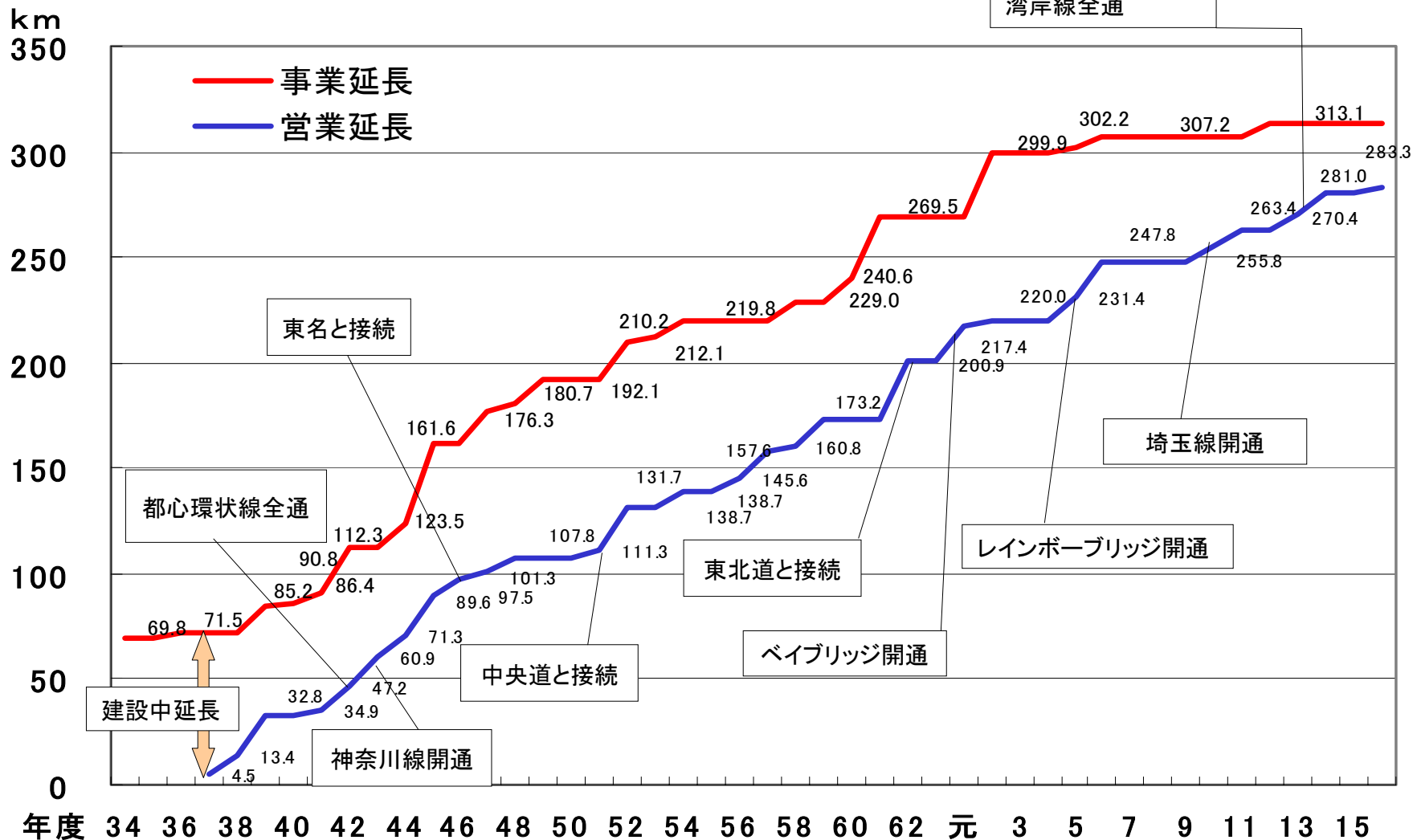
役員 8人

職員 1,256人

※数値は役職員数を除き、平成15年度のもの。

◆事業の推移（事業延長・営業延長）

平成17年4月平均利用率43%



◆経営状況(平成15年度)

営業路線

○延長 283.3Km

○収支状況(道路部門)

・収入 2,661億円(占用料等含む)
・収支率 58.1% *

* (管理費+支払利息等) / 収入 × 100

○償還状況

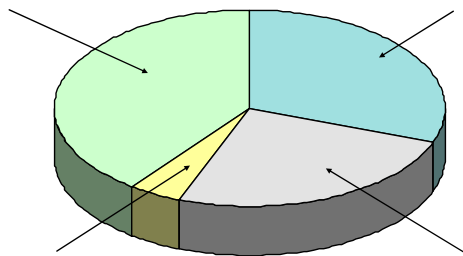
・要償還額 4兆2,030億円
・償還率 27.9%

支払利息等

[高速道路に係わる建設、改良に要した借入金の利息等]

(852億円) 32.0%

支出内訳



一般管理費

[高速道路に係わる人件費、消費納税額等]

(116億円) 4.4%

償還準備金繰入

[高速道路に係わる建設費の償還分]

(1,115億円) 41.9%

道路管理費

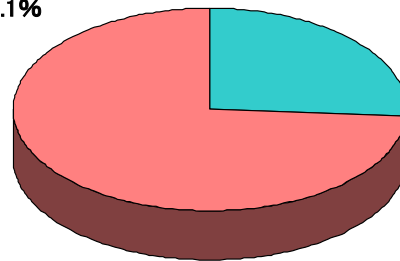
[高速道路に係わる維持補修費等]

(578億円) 21.7%

要償還額

(4兆2,030億円)

72.1%



償還準備金

(償還済額)

[高速道路に係わる建設費の償還分の累計額]

(1兆6,242億) 27.9%

建設中路線

○延長 29.8Km

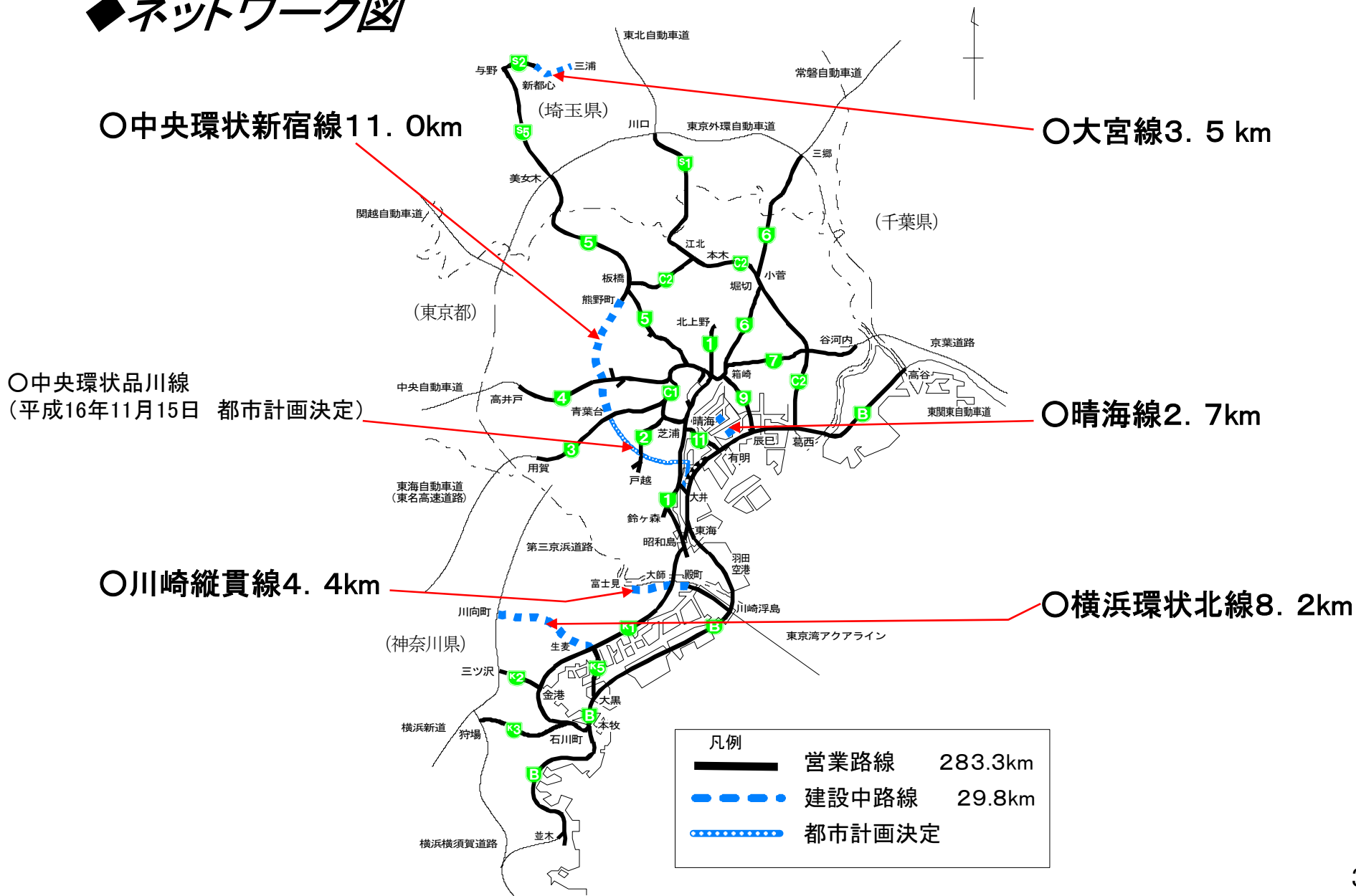
○総建設費

約2兆円

○平成17年度予定額

1,025億円

◆ネットワーク図



阪神高速道路公団の現状について



阪神高速道路公団

公団の沿革・経緯等



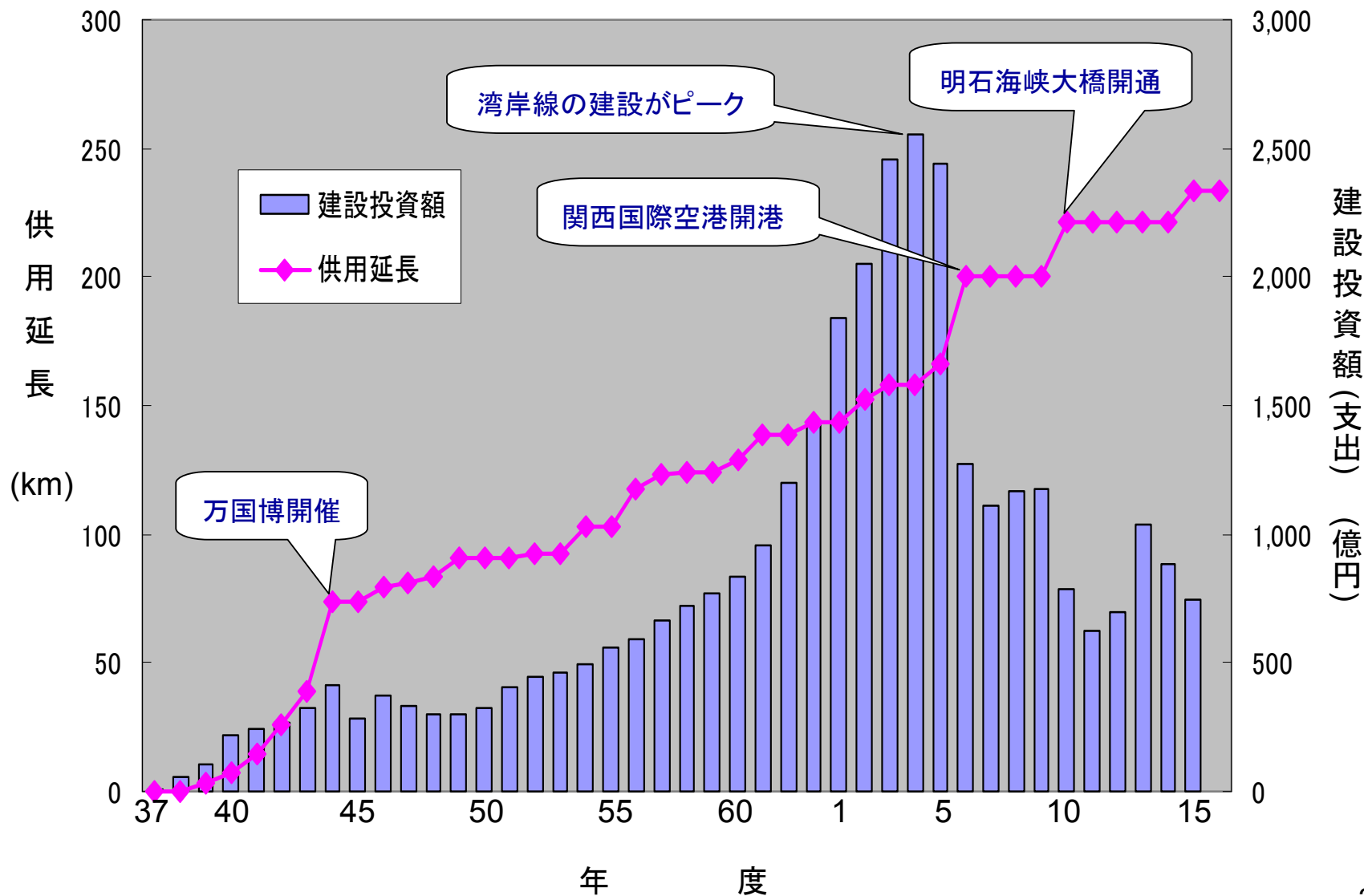
沿革・経緯

- 昭和37年 5月 阪神高速道路公団が設立
- 昭和39年 6月 土佐堀～湊町(2.3km)を供用(最初の供用区間)
- 昭和41年10月 京橋～柳原(3.3km)を供用(神戸地区で最初の供用区間)
- 昭和45年 3月 万博関連道路の供用が相次ぎ、延長が74kmに
- 昭和56年 6月 大阪神戸線が全通、大阪と神戸が阪神高速道路で直結
- 平成 5年 6月 阪神高速道路公団法が改正され、京都地域でも業務を開始
- 平成 6年 4月 関西空港へのアクセスである湾岸線六甲アイランド～りんくうJCT 55.8kmが全通
- 平成 7年 1月 阪神淡路大震災により落橋・倒壊を含む甚大な被害、翌年9月に全線復旧
- 平成10年 4月 明石海峡大橋関連道路として湾岸(垂水)線、北神戸線など18.6kmを供用

現 勢

- 供用延長 233.8km
- 通行台数 1日平均90.4万台(平成16年度)
- 資本金 5,758億円(平成16年度末)
- 職員数 役員 7名、職員 831名(平成17年度)
- 組織 本 社(大阪市中央区)、出先機関＝建設局・建設部(3)、管理部(3)、東京事務所

事業規模の推移



公団の経営状況



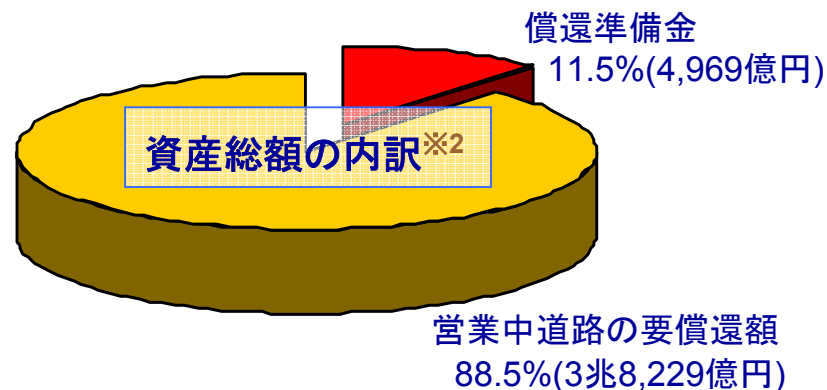
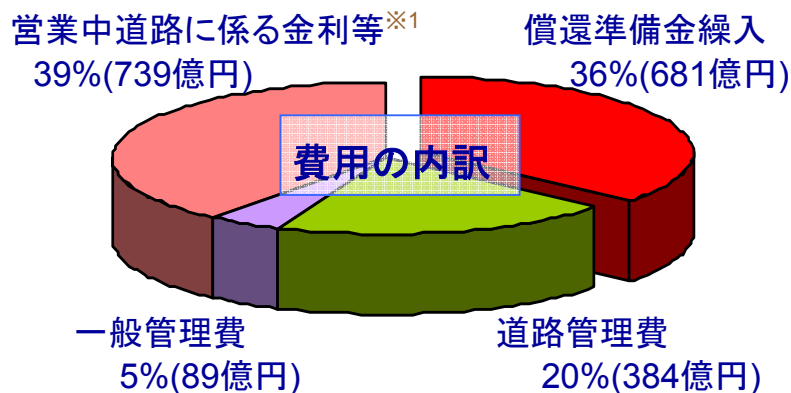
営業

●収支状況(平成15年度)

収入 1,893億円
収支率 64.0%

●償還状況(平成15年度)

要償還額 3兆8,229億円
償還率 11.5%



※1 営業中道路の建設・改築に投下した借入金の利息等を計上している。

※2 営業中の高速道路の建設・改築に投下した額の合計(4兆6,064億円)から償還を要しない資産見返補助金等(2,866億円)を控除した額について内訳を示している。

建設

●建設延長 21.8km

●高速道路建設費 481億円(平成17年度年間予定額)

事業箇所図



本州四国連絡橋公団の現状について

本州四国連絡橋の沿革と概要

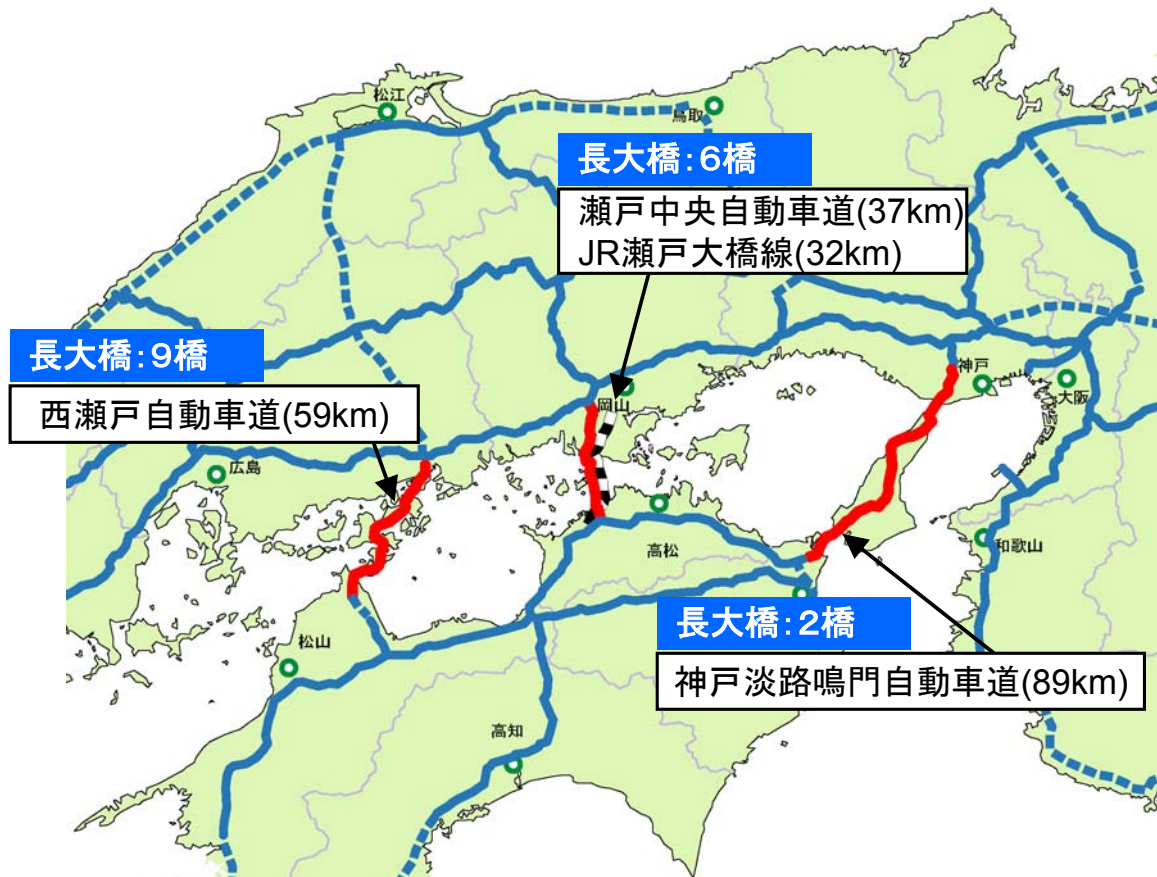
沿 革

明治22年(1889)	香川県議会議員大久保謙之丞が本州と四国との間に橋を建設する構想を提唱
昭和30年(1955)	国鉄が本四連絡鉄道の調査開始 宇高連絡船「紫雲丸」事故(死者168人)
昭和34年(1959)	建設省が本四連絡道路の調査開始
昭和45年(1970)	本州四国連絡橋公団設立(7月1日)
昭和48年(1973)	3ルートに着工決定(10月)、石油ショックに伴い3ルートに着工延期(11月)
昭和63年(1988)	児島・坂出ルート全線供用
平成10年(1998)	神戸・鳴門ルート全線供用(明石海峡大橋完成)
平成11年(1999)	尾道・今治ルート概成(新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡大橋完成)
平成15年(2003)	本四債務負担軽減特措法成立(有利子負債約1兆3400億円を国に承継)
平成16年(2004)	道路関係四公団民営化関係四法成立

概 要

資本金	10,855億円(平成16年度末)
供用延長	道路: 172.9km 鉄道: 32.4km
収入	道路料金収入等: 751億円、鉄道施設利用料収入: 11億円(平成17年度見込み)
役職員数	役員 6名、職員 410名
組織	本社(神戸市)、管理局(3)、管理事務所(6) ※管理局は平成17年7月に廃止

本州四国連絡橋



明石海峡大橋(神戸淡路鳴門自動車道)



瀬戸大橋
(瀬戸中央自動車道、JR瀬戸大橋線)



多々羅大橋(西瀬戸自動車道)

本州・四国間の輸送(平成14年度)

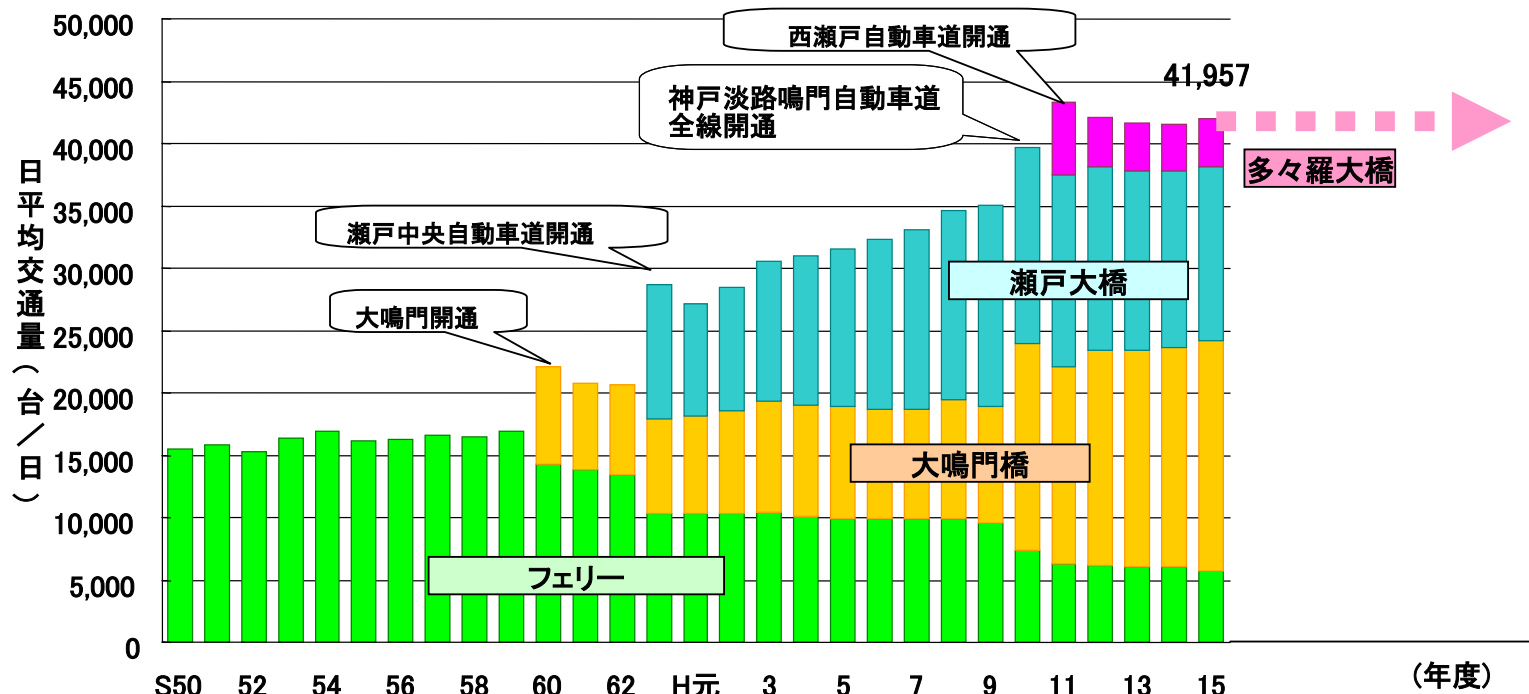
本州四国連絡橋(道路) 約2,830万人

本州四国連絡橋(鉄道) 約 820万人

出典: 国土交通省 旅客地域流動調査

本州四国間の自動車交通量(県境断面)

架橋前(昭和59年度)と架橋後(平成15年度)を比較すると、2.5倍

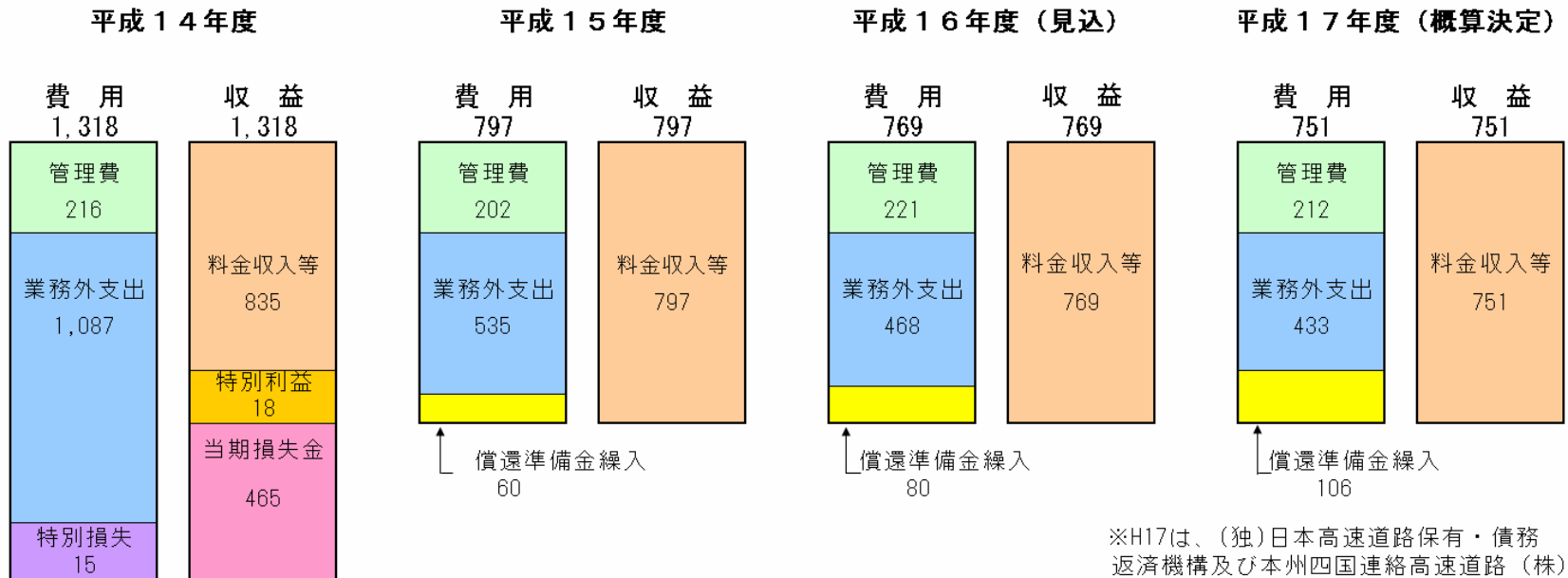


道路名	橋梁名	交通量(平成16年度)
神戸淡路鳴門自動車道	明石海峡大橋	24,006 台/日
	大鳴門橋	18,705 台/日
瀬戸中央自動車道	瀬戸大橋	13,910 台/日
西瀬戸自動車道	因島大橋	12,011 台/日
	多々羅大橋	3,921 台/日
	来島海峡大橋	5,919 台/日

財務状況(道路分)

平成15年度に60億円の償還準備金繰入(実質黒字化)

単位:億円



有利子債務残高

単位:億円

H14年度末	H15年度末	H16年度末 (見込)	H17年度末 (概算決定)
35,411	21,197	20,318	19,427

1. 目的

- ① 高速道路に係る国民負担の軽減
- ② 会社による高速道路に関する業務の円滑な実施を支援
(機構法第4条より抜粋)

- ① 適正かつ効率的にその業務を運営
- ② 組織及び運営の状況を国民に明らかにする
(独法通則法第3条より抜粋)

① 民営化後45年以内での債務の確実な返済

② 良好な道路資産として保有、管理

③ 高速道路事業及び機構業務のコスト縮減

④ 高速道路事業及び機構業務の透明性の向上

2. 主な業務と課題

① 道路資産の保有・貸付け

- 道路資産が常時良好に保たれるように措置
- 資産内容を把握

② 債務の返済

- 交通量、金利を適切に推計
- 協定を適切に見直し
- 債務管理
- 借換資金の安定的確保、調達が多様化、金利コストの低減

③ 道路資産と債務の引受

- 適切に引受

④ 新設、災害復旧等に係る無利子貸し付け

- 出資金等を確実に受入
- 適切に無利子貸付を実施

⑤ コスト縮減を助長するための助成

- 建設コストを縮減
- 管理コストを縮減

⑥ 権限代行

- 効率的に管理

⑦ その他

- 本四特措法に係る業務を実施
- 鉄道施設を効率的に管理

3. 組織概要

◆ 理事長 — 理事長代理 — 理事(2人)
|
| 監事(2人)

◆ 職員数: 90人程度

日本高速道路保有・債務返済機構に関するスケジュール

資料4-2

7月6日(水)

独法評価委員会・機構分科会の開催 (第1回)

○ 中期目標、中期計画 等

9月中旬

独法評価委員会・機構分科会の開催 (第2回)

○ 中期目標、中期計画、業務方法書、役員報酬等支給基準 等

9月下旬

機構設立委員会の開催

10月1日(土)

機構の成立

機構業務を開始

○ 中期目標の指示、中期計画の認可、年度計画の届出 等

○ 大臣が作成した暫定協定を業務実施計画とみなし、業務を実施

《 民営化後4ヶ月以内(原則) 》

国土交通大臣による、各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定

○ 各高速道路株式会社及び機構と協議

○ 首都高速及び阪神高速について道路管理者の意見聴取

機構と会社による協定の締結

《 その2ヶ月以内 》

業務実施計画の認可

機構業務を本格開始

中期目標（案）、中期計画（素案）の対比表

目 次

中 期 目 標（案）

中 期 計 画（素案）

I 中期目標の期間

II 業務運営の効率化に関する事項

- 1 組織運営の効率化
- 2 業務リスクの管理
- 3 業務コストの縮減
- 4 積極的な情報公開
- 5 業務評価の実施

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

- 1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け
- 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
- 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
- 4 政府若しくは出資地方公共団体から受けた出資金又は出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした、首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対する無利子貸付け
- 5 国又は出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした、会社に対する災害復旧費用の無利子貸付け
- 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必要な助成
- 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
- 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

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
- 2 業務リスクの管理
- 3 業務コストの縮減
- 4 積極的な情報公開
- 5 業務評価の実施

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

- 1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け
- 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
- 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
- 4 政府若しくは出資地方公共団体から受けた出資金又は出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした、首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対する無利子貸付け
- 5 国又は出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした、会社に対する災害復旧費用の無利子貸付け
- 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必要な助成
- 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
- 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

9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務

10 業務遂行に当たっての取組

IV 財務内容の改善に関する事項

1 財務体質の強化

V その他業務運営に関する重要な事項

1 人事に関する事項

9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務

10 業務遂行に当たっての取組

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

2 予算（検討中）

3 収支計画（検討中）

4 資金計画（検討中）

IV 短期借入金の限度額

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

VI 剰余金の使途

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

2 人事に関する計画

中期目標（案）、中期計画（素案）の対比表

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

中 期 目 標（案）	中 期 計 画（素案）
（序文） 独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）第 29 条第 1 項の規定に基づき、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。）が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定める。	（序文） 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、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）第 30 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣から指示を受けた平成 17 年 10 月 1 日から平成 22 年 3 月 31 日までの期間における機構が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を達成するための計画を以下のとおり定める。
（前文） 高速道路網は、地域経済の自立、物流の効率化、都市再生、災害対応等の国土政策を実現する上で重要な基幹的インフラであり、世代を越えて使われる国民の共有の財産である。道路関係四公団の民営化後においても、高速道路網が果たすべき役割は従来と変わるところはなく、必要な高速道路網の拡充とともに、高速道路網を活用した、活発な社会経済活動の促進や安全で豊かな暮らしの実現に向けた取組が期待されている。 今般の道路関係四公団の民営化は、「40 兆円に上る有利子債務を確実に返済すること」、「真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設すること」、「民間ノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供すること」を実現するための手段であり、公団民営化により設立される機構と会社（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。）には、相互に連携、協力し、これらを具現化することが求められる。 また、旧公団に対して、高コスト体質である等の批判や指摘があったことを踏まえ、民営化に伴い設立される機構及び会社においては、業務運営に当たり最大限の効率化を図るとともに、経営状況、財務状況等の透明性を十分に確保することが望まれている。 このような期待の下、機構は、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援することを目的として設立されるものである。	（前文） <記述せず>

最初の中期目標の期間においては、こうした公団民営化の経緯や、公共性、透明性及び自主性を備え、業務をより適正かつ効率的に行うという独立行政法人制度の趣旨を踏まえるとともに、本中期目標に従って、会社と相互に連携、協力しつつ、高速道路事業の効率的で透明性の高い運営が行われ、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することをその基本目標とする。	
I 中期目標の期間 中期目標の期間は、平成 17 年 10 月 1 日から平成 22 年 3 月 31 日までの 4 年 6 月間とする。	
II 業務運営の効率化に関する事項 1 組織運営の効率化 機構は、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、必要最小限の組織として設立するものであり、その設立時において、組織運営の効率化に十分配慮したものとなっている。 機構設立後においては、独立行政法人として設立する趣旨を踏まえ、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。	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、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、必要最小限の組織として設立されたもので、その設立時より、組織運営の効率化に十分配慮されたものとなっている。 その上で、独立行政法人として設立する趣旨を踏まえ、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
2 業務リスクの管理 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、金利、交通量等の見通しについて十分検討した上で、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。 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、法第 12 条第 1 項の業務の実施状況を勘案し、	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、交通量等の見通しについて十分検討した上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、

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。	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 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、法第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、会社と協議の上、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。 なお、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られ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。 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。
3 業務コストの縮減 機構は、必要最小限の組織として設立するものであるが、設立後においても、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、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額に2を乗じた額を上回らないこと。	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含む。）については、中期目標期間の最終年度において、平成17年度の当該経費相当額（●円）に2を乗じた額を上回らないよう抑制する。

4 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や債務の返済状況について、積極的に情報の開示を行うこと。 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。	4 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、広報及び情報公開機能を強化する。 ① 財務内容の公開 財務情報の透明性の確保を図るため、財務諸表等の公開に当たっては、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載し、国民に機構の財務状況を提供できる環境を整備する。 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 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、財務諸表等と併せて各事務所に備え置き一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載するなど、国民が利用しやすい形で、情報の提供を行う。 ③ ホームページの充実 ホームページを活用して上記①及び②の情報の提供を行うほか、ホームページをその他重要な情報の提供手段として位置付け、内容を充実し、利用者にとって価値のある情報の提供を行う。なお、英語版についても公開し、可能な限り迅速な更新に努める。これらの取組を通じ、ホームページの充実を図ることにより、中期目標期間終了前1月間でのアクセス件数を、中期目標期間開始後1月間と対比して●倍とする。 ④ 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。
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こと。	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、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。

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
機構は、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、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、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、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する。
1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け 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。 ② 機構は、貸し付けた道路資産が常時良好な状態に保たれるように維持し、修繕されるよう、適切な措置を講ずること。	1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け ① 保有する高速道路に係る道路資産の内容を記載した台帳を作成し、これを常時更新することにより、その道路資産の内容を適正に把握する。 ② 道路資産の貸付けに当たっては、会社が、その資産を常時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。
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 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。 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。 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。 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。 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	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 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 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●円に減少させる。 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。 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。 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

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。 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。 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。	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。 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。 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。 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 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。 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 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 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。	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 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。 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。 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。 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。 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。

4 政府若しくは出資地方公共団体から受けた出資金又は出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした、首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対する無利子貸付け 機構が首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対して行う無利子貸付け（災害復旧に係るものを除く。）の貸付計画は、当該工事に係る事業の見通しを勘案の上、作成すること。	4 政府若しくは出資地方公共団体から受けた出資金又は出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした、首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対する無利子貸付け 首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対して行う無利子貸付け（災害復旧に係るものを除く。）の貸付計画は、当該工事に係る事業の展開に応じた貸付計画を作成し、協定においてこれを明示する。
5 国又は出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした、会社に対する災害復旧費用の無利子貸付け 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を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 国又は出資地方公共団体から交付された補助金を財源とした、会社に対する災害復旧費用の無利子貸付け 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を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、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必要な助成 会社の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促すため、必要な助成を行う仕組みを整備すること。	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必要な助成 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促すため、協定において、必要な助成を行う仕組みを定め、これを適正に運用する。
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は、会社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は、現地の状況を熟知している会社と密接な連携を図りつつ、適正かつ効率的に実施する。 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。
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。

9 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。	9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 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。
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に努めること。 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 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。 ② 高速道路事業の総合的なコストの縮減 協定の締結、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。 ③ 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。 ④ 危機管理 会社等と協力して、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及び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。	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に努める。 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、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 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。 ④ 危機管理 地震、風水害及び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、会社等と協力して、防災業務計画等に基づき、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、会社等と連携し、当該事態を想定した訓練を年●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）等を適宜実施することにより、発災時に備える。

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
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 協定の締結及び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、手法により適切に把握する。 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、安定的に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。
	2 予算（検討中）
	3 収支計画（検討中）
	4 資金計画（検討中）
	Ⅳ 短期借入金の限度額
	一時的な資金不足や安定的な低利の資金調達のためのポートフォリオに対応するための短期借入金の限度額は、単年度●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
	該当なし
	Ⅵ 剰余金の使途
	剰余金は予定していない
Ⅴ その他業務運営に関する重要な事項	Ⅶ その他主務省令で定める業務運営に関する事項
1 人事に関する事項 ① 職員の能力と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 業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。	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) 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、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 人員に関する指標 発足時における常勤職員数●人を、中期目標期間中を通じて上回らないよう人員を抑制する。