

第1期中期目標に係る事業報告書（業務実績報告書）

平成22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

| | |
|---|----|
| 第 1 期中期目標期間における業務の概況 | 1 |
| 中期計画の実施状況 | 5 |
| 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 | 6 |
| 1 組織運営の効率化 | 6 |
| 2 業務リスクの管理 | 6 |
| 3 業務コストの縮減 | 14 |
| 4 積極的な情報公開 | 14 |
| 5 業務評価の実施 | 22 |
| 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 | 26 |
| 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 | 28 |
| 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 | 34 |
| 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 | 38 |
| 5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け | 38 |
| 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 | 40 |
| 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 | 42 |
| 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 | 44 |
| 9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 | 44 |
| 10 業務遂行に当たっての取組 | 46 |
| 予算（人件費の見積りを含む。）収支計画及び資金計画 | 52 |
| 1 財務体質の強化 | 52 |
| 2 予算 | 54 |
| 3 収支計画 | 54 |
| 4 資金計画 | 54 |
| 短期借入金の限度額 | 54 |
| 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 | 54 |
| 剰余金の使途 | 54 |
| その他主務省令で定める業務運営に関する事項 | 56 |
| 1 施設及び設備に関する計画 | 56 |
| 2 人事に関する計画 | 56 |
| 参考資料 | 63 |
| 資料 1 新規供用区間・無料開放路線一覧 | 65 |
| 資料 2 各会社のアウトカム指標一覧表（平成 18 年度～平成 21 年度） | 69 |

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、「特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）」における道路関係四公団の民営化の方針を受け、道路関係四公団民営化関係 4 法に基づき、6 つの高速道路株式会社（以下「会社」という。）とともに平成 17 年 10 月 1 日に設立された。

機構は設立以降、高速道路に係る資産の保有・貸付け、債務の早期の確実な返済等の業務を通じ、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社が行う高速道路事業の円滑な実施への支援という目的を果たすべく、「独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）」（以下「通則法」という。）に基づき国土交通大臣から指示された中期目標の下、当該目標を達成するための中期計画及び年度計画を定めるとともに、毎年度、業務の実績に対する独立行政法人評価委員会の評価を受け、その意見などに適切に対処しつつ、業務運営を行ってきた。

本報告書は、機構の第 1 期中期目標期間（平成 17 年 10 月 1 日から平成 22 年 3 月 31 日まで）が終了したことに伴い、通則法及び「国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針（平成 14 年 2 月 1 日国土交通省独立行政法人評価委員会決定）」に基づき、同期間における業務の実績を取りまとめたものである。

第1期中期目標期間における業務の概況

第1期中期目標期間（以下「本目標期間」という。）においては、国土交通大臣から、中期目標の期間、業務運営の効率化に関する事項、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、財務内容の改善に関する事項、その他業務運営に関する重要事項について、中期目標が示された。

機構は、これら目標を達成すべく、本目標期間における業務の実施にあたり、債務の確実な返済、会社と連携した高速道路事業の円滑な実施、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

平成17年10月1日の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、機構は、会社と綿密な協議を重ね、長期にわたる交通量・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、でき得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した。これに基づき、平成18年3月31日付けで各会社との間で協定（全国道路網3協定、地域路線網4協定、一の路線9協定）を締結し、国土交通大臣から業務実施計画の認可を受けた。【中期目標 関連（7頁）、中期目標 関連（29頁）】

本目標期間中の国内経済状況は、当初順調に推移していたものの、平成20年度後半以降、急激に悪化した。このような経済状況の中、高速道路の料金収入は、当初は計画を上回り順調であったが、平成20年度以降は景気の影響を受け、計画を下回った。この結果、本目標期間中の高速道路の貸付料収入は総額8兆1,576億円であり、このうち業務実施計画の認可を受けた期間（平成18～21年度）で対比すると、計画7兆4,464億円に対して実績は7兆2,927億円となり、計画を1,538億円下回る結果となった。【中期目標 関連（9頁）、中期目標 関連（33頁）】（最新の業務実施計画に基づく計画額。以下同じ。）

この間機構は、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、本目標期間を含む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。具体的には、期間10年の政府保証債による資金調達を中心にしながら、国内債券市場初となる期間40年の超長期債やディープ・ディスカウント債（30年債）の発行に加え、外債（30年債）の発行にも取り組んだ。【中期目標 関連（13頁）】

このように、貸付料収入は計画を下回ったものの、低金利の経済環境の中で適時適切な資金調達に取り組み、資金調達コストが計画を下回ったことから、機構発足時の37.4兆円の有利子債務残高は、本目標期間の期末である平成21年度末において、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することができた。【中期目標 関連（13頁）、中期目標 関連（29頁）】（利便増進事業による国への承継債務3兆円を反映している。）

これら業務の実施に当たっては、債務の返済計画の基礎となる金利や交通量の動向を常時注視し、計画と実績の対比を行うことなどにより、債務返済の見通しを把握するとともに、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し、債務残高の管理を適切に行うよう努めた。【中期目標 関連（9頁）、中期目標 関連（35頁）】

なお、平成20年11月に国が公表した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、新たな料金制度に関する国の方針決定も踏まえ、協定全般について精査のうえ、債務返済計画等の適切な見直しを図ることとしている。

2．会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

機構は、高速道路資産の保有及び貸付けを行い、国民が良好な高速道路網を利活用できるよう、会社と連携しつつ、以下の取組みを行った。

- ・ 全国高速道路網のミッシングリンクであった新名神高速道路、東海北陸自動車道が開通し、また、大都市圏の渋滞緩和・環境改善に効果の高い首都圏中央連絡自動車道、首都高速中央環状新宿線といった環状道路や、第二京阪道路が開通した。これら 436km の新規供用の一方で、23km の債務返済が完了して無料開放した結果、機構が保有する高速道路資産の供用延長は、平成 21 年度末時点で 9,367km、事業中の新設区間をあわせた総延長（保有・貸付延長）は、10,016km となった。【中期目標 関連（27 頁）】
- ・ 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行い、新たな事業の追加や変更に対応した。平成 21 年 3 月には、高速道路の有効活用・機能強化を図るため、約 3 兆円の債務を国に承継することにより貸付料の減額等の措置を講じ、これにより高速道路料金の引下げ及びスマートインターチェンジの追加整備を行う「高速道路利便増進事業」に関する計画を会社と共同して作成した。【中期目標 関連（25 頁）】
- ・ 道路占用許可、通行止めや過積載等の違反車両に対する措置命令などの道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限代行については、会社と緊密な連携を図り、適時適切に行った。とりわけ、高架下利用の占用許可や水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止・制限に関しては、有識者を委員とする会議での審議を踏まえて適切な権限行使を行ったほか、道路占用や特殊車両の許可手続について、審査における会社との協力体制の強化を図りつつ、事務手続の見直しを図り、審査の適正化や簡素化に努めた。【中期目標 関連（43 頁）】
- ・ 機構が保有する道路資産については、会社が機構から借り受け、その管理を行っていることから、会社との間で適切な資産管理のための取り決めを行い、資産管理体制の整備・強化、会社との役割分担の明確化、会社との連携強化による資産価額及び資産数量把握の正確化を図り、会社の資産管理システムと連携した資産把握や、引受資産の現地確認及び貸付資産の実地棚卸を行うなど、厳正な資産管理に努めた。【中期目標 関連（37 頁）】
- ・ 高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況については、毎年度会社から報告を受けるとともに計画的に現地確認を行い、実施内容の適正性や効率性を適確に把握した。
また、会社間共通の客観的指標（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）を設け、会社間に対比するとともに目標の達成状況の確認を行うなど、管理水準や利便性の維持向上にも取り組んだ。【中期目標 関連（27 頁）】
- ・ 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努力を促すため、「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」の審議を経て、新設、改築及び修繕に係る会社の経営努力に対して助成を行う仕組みを規定し、本目標期間中、工事の途中段階のものも含めて 54 件の認定を行うとともに、30 案件の助成金交付を行った。（交付額約 3.1 億円）。【中期目標 関連（41 頁、47 頁、49 頁）】

3．業務運営の効率性と透明性の確保

機構は、業務運営の効率性と透明性を確保するため、以下の取組みを行った。

- 道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、当初、4部9課の必要最小限の組織で設立されたが、以後、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を行う中で、資産管理等の重要な業務には体制を強化するなど、職員数を増やすことなく機動的に見直しを行い、効率的な組織運営に努めた。また、業務の外部委託化や人材派遣、社内LANの活用による情報共有等、業務の効率化にも取り組んだ結果、本目標期間の一般管理費の総額は7,451百万円となり、平成21年度末における削減目標の4%を大きく上回る削減実績を達成することができた（調査研究費を除くと16.5%削減）。【中期目標 関連（7頁、15頁）、中期目標 関連（57頁）】
- 契約については、平成19年12月に「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した。また、平成21年11月の閣議決定「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」を受け、外部有識者及び監事による「契約監視委員会」を設置し、競争性のない随意契約、1者応札・応募の契約案件等の点検を行い、所要の見直しを行った。【中期目標 関連（55頁）】
- 業務運営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た。

具体的には、各年度の決算公表の際、全国路線網、地域路線網及び一の路線ごとの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、高速道路収支関連情報等について、会社に関する情報も併せて公表を行った。

また、機構の業務の枠組みや実施状況、決算の概要等をコンパクトにまとめた「高速道路機構の概要」や、上記収支関連情報をはじめとする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」を毎年度発行するとともに、各国の高速道路に関する最新情報について、調査研究の成果を発表した。

さらに、情報開示にはホームページを積極的に活用することとし、法令上開示の義務があるもの以外にも、債務の返済状況や資産の保有・貸付状況等の高速道路に関する情報を積極的に公開した。加えて、平成21年3月の高速道路利便増進事業による料金引下げにあわせ、機構のホームページから各会社の料金割引案内のサイトにアクセスできるよう改良を行うなど、国民が利用しやすいよう工夫を図った。

こうした取組みの結果、機構のホームページへのアクセス件数は、機構設立後1年間では119,474件であったのに対し、平成21年度においては208,943件と大幅に（75%）増加し、目標値（10%以上増加）を大きく上回る実績となった。【中期目標 関連（17頁、19頁、21頁、23頁）】
- 機構内に「内部統制委員会」を設置し、同委員会による定期的な業務の評価・点検を通じ、独法評価委員会や機構監事の定期監査等による指摘や意見等に対して適切な措置を講じることにより、業務の信頼性及び効率性を向上させるとともに、当該点検結果を「自己評価」としてとりまとめ、ホームページで公表した。【中期目標 関連（23頁）】

本目標期間を通じた業務の概況は以上のとおりであるが、中期目標の各項目ごとの実績等については、次頁以降に記載するとおりである。

第2期中期目標期間は、平成22年度より開始されたところであるが、一層の業務の効率化を図りつつ、社会経済情勢等の変化を踏まえ、不断の取組み等により、機構に課せられた目的を果たしていく。

なお、第2期中期目標については、現行制度を前提としたものであり、高速道路の原則無料化等を踏まえた機構の組織・業務に関する検討の進捗状況に応じて、適時見直すこととされており、機構としても適切に対応を図っていく。

中期目標の実施状況

| 中期目標 | 中期計画 |
|--|--|
| <p>中期目標の期間</p> | |
| <p>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。</p> | |
| <p>業務運営の効率化に関する事項</p> | <p>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</p> |
| <p>1 組織運営の効率化</p> <p>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となっている。</p> <p>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。</p> | <p>1 組織運営の効率化</p> <p>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、その設立時において、組織運営の効率化に十分配慮されたものととなっている。</p> <p>その上で、独立行政法人として設立された趣旨を踏まえ、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。</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>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</p> |
| <p>2 業務リスクの管理</p> <p>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。</p> | <p>2 業務リスクの管理</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

機構設立時に、必要最小限の組織として、総務部（総務課、管理課） 経理部（経理課、資金課） 企画部（企画課、計画調整課） 関西業務部（管理課、資金課、調整課）の4部（9課）を設置し、以降、業務・組織の在り方に対する継続的な点検を行い、組織・職位のスリム化を下記のとおり実施するとともに、機構内の業務情報の共有化や各部で連携した業務への取組みなど、効率的な業務運営を行った。

- ・ 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・強化及び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）

【次期中期目標期間における見通し】

適切な組織運営を行うとともに、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。

【中期目標期間における取組み】

平成 17 年 10 月 1 日の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るよう、機構は、会社と綿密な協議を重ね、長期にわたる交通量・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、でき得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した。これに基づき、平成 18 年 3 月 31 日付けで、6 つの高速道路会社と協定（全国路線網 3 協定、地域路線網 4 協定、一の路線 9 協定）を締結し、国土交通大臣から機構の収支予算の明細（以下「債務返済計画」という。）を含む業務実施計画（全国路線網 1 計画、地域路線網 4 計画、一の路線 9 計画）の認可を受けた。

【次期中期目標期間における見通し】

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十分に検討するとともに、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。

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|---|
| <p>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。</p> <p>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、債務の返済等が确实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。</p> | <p>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。</p> <p>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、債務の返済等が确实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。</p> <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

1. 本目標期間中の国内経済状況は、当初順調に推移していたものの、平成 20 年度後半以降、急激に悪化した。このような経済状況の中、高速道路の料金収入は、当初は計画を上回り順調であったが、平成 20 年度以降は景気の影響を受け、計画を下回った。この結果、本目標期間中の高速道路の貸付料収入は総額 8 兆 1,576 億円となった。計画と実績を対比すると、計画 7 兆 4,464 億円に対して実績は 7 兆 2,927 億円となり、計画を 1,538 億円下回る結果となった。
この報告書において計画と実績を対比する対象期間は業務実施計画の認可を受けた期間(平成 18～21 年度)であり、計画は最新の業務実施計画に基づいている。以下同じ。
2. 貸付料収入は計画を下回ったものの、低金利の経済環境の中で適時適切な資金調達に取り組み、資金調達コストが計画を下回ったことから、機構発足時の 37.4 兆円の有利子債務残高は、本目標期間の期末である平成 21 年度末において、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することができた。
利便増進事業による国への承継債務 3 兆円を反映している。
3. これら業務の実施に当たっては、債務返済計画の基礎となる金利や交通量の動向を常時注視し、計画と実績の対比を行うことなどにより、債務返済の見通しを把握するとともに、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し、債務残高の管理を適切に行うよう努めた。

各年度の各高速道路会社の交通量（平均利用台数（千台/日））

| | 平成 17 年度 下半期 | 平成 18 年度 | 平成 19 年度 | 平成 20 年度 | 平成 21 年度 |
|---------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 東日本高速道路（株） | 2,343 ¹ | 2,427 ¹ | 2,450 ¹ | 2,397 ¹ | 2,497 ¹ |
| 中日本高速道路（株） | 1,561 ¹ | 1,651 ¹ | 1,689 ¹ | 1,680 ¹ | 1,724 ¹ |
| 西日本高速道路（株） | 2,250 ¹ | 2,316 ¹ | 2,331 ¹ | 2,294 ¹ | 2,400 ¹ |
| 首都高速道路（株） | 1,144 ² | 1,149 ² | 1,147 ² | 1,115 ² | 1,120 ² |
| 阪神高速道路（株） | 906 ² | 913 ² | 900 ² | 871 ² | 861 ² |
| 本州四国連絡高速道路（株） | 36 ³ | 38 ³ | 38 ³ | 39 ³ | 51 ³ |

- 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

各年度の会社の料金収入の計画と実績の対比

単位：億円

| | 計画 | 実績 | 対計画比 |
|----------------|--------|---------|----------------|
| 平成 17 年度 | - | 12,126 | - |
| 平成 18 年度 | 24,873 | 25,317 | +444 (+1.8%) |
| 平成 19 年度 | 25,243 | 25,301 | +58 (+0.2%) |
| 平成 20 年度 | 25,064 | 24,005 | 1,059 (4.2%) |
| 平成 21 年度 | 21,557 | 20,315 | 1,243 (5.8%) |
| 本目標期間の実績計 | | 107,064 | |
| 平成 18～21 年度の合計 | 96,736 | 94,937 | 1,799 (1.9%) |

中期目標

中期計画

中期目標期間の業務実績

各年度の貸付料の計画と実績の対比

単位：億円

| | 計画 | 実績 | 対計画比 |
|----------------|--------|--------|----------------|
| 平成 17 年度 | - | 8,649 | - |
| 平成 18 年度 | 19,447 | 19,712 | +266 (+1.4%) |
| 平成 19 年度 | 19,706 | 19,746 | + 41 (+0.2%) |
| 平成 20 年度 | 19,444 | 18,624 | 820 (4.2%) |
| 平成 21 年度 | 15,869 | 14,844 | 1,024 (6.5%) |
| 本目標期間の実績計 | | 81,576 | |
| 平成 18～21 年度の合計 | 74,464 | 72,927 | 1,538 (2.1%) |

各年度の支払利息の計画と実績の対比

単位：億円

| | 計画 | 実績 | 対計画比 |
|----------------|--------|--------|-----------------|
| 平成 17 年度 | - | 3,354 | - |
| 平成 18 年度 | 6,350 | 6,154 | 196 (3.1%) |
| 平成 19 年度 | 6,168 | 5,560 | 608 (9.9%) |
| 平成 20 年度 | 6,459 | 5,425 | 1,034 (16.0%) |
| 平成 21 年度 | 6,379 | 5,213 | 1,166 (18.3%) |
| 本目標期間の実績計 | | 25,706 | |
| 平成 18～21 年度の合計 | 25,356 | 22,352 | 3,004 (11.8%) |

【次期中期目標期間における見通し】

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、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、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、業務実施計画を見直す。また、法第17条に規定する貸付料の額又は措置法第23条に規定する会社が徴収する料金の額が、貸付料の額の基準又は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、本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。

| 中期目標 | 中期計画 |
|------|--|
| | <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

1. 本目標期間中、当機構は12兆3,400億円（政府保証債で9兆8,980億円、財投機関債で2兆4,420億円）の資金を平均調達コスト1.81%で調達した。
2. 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、本目標期間を含む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。
3. 具体的には、期間10年の政府保証債を中心とした債券発行を行うとともに、期間が10年を超える債券（超長期債）の発行にも積極的に取り組んだ。

また、当機構発足初年度から国内債券市場で初となる期間40年の財投機関債の発行に取り組み、本目標期間中に12回の発行を通じて、総額6,342億円の資金を調達した。また、平成21年度には、政府保証債においても期間40年の債券を発行した。

さらに、米国の大手証券会社リーマンブラザーズ証券の破綻により資本市場が混乱する中、国内債券市場初となる期間30年のディープ・ディスカウント債の発行に取り組んだ他、独立行政法人として初めて海外市場で期間30年の財投機関債を発行する等、調達の多様化を通じて、借換資金の安定的確保と金利コスト低減に対して継続的に取り組んだ。



ディープ・ディスカウント債は、超長期の新たな投資家需要を喚起し、借換資金の安定調達に大きな役割を果たした。また、その仕組みの斬新さから各方面で高い評価を受けた。（写真はTHOMSON DealWatchが実施した2008年度DealWatch AwardsにおいてInnovative Straight Bond Deal of the Yearに選定された際の記念の盾）

各年度の調達実績

（単位：億円）

| 債券の別 | 期間 | 合計 | | | 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 | | | |
|-----------|----------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---|
| | | 調達額 | 回数 | 応募者利回り | 調達額 | 回数 | 応募者利回り | 調達額 | 回数 | 応募者利回り | 調達額 | 回数 | 応募者利回り | 調達額 | 回数 | 応募者利回り | 調達額 | 回数 | 応募者利回り | |
| 政府保証債 | 7年 | 6,201 | 9 | 1.42% | 2,201 | 3 | 1.38% | 2,200 | 3 | 1.50% | 1,800 | 3 | 1.37% | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10年 | 80,374 | 52 | 1.66% | 6,845 | 4 | 1.58% | 17,434 | 12 | 1.87% | 20,936 | 12 | 1.74% | 21,215 | 12 | 1.58% | 13,944 | 12 | 1.42% | |
| | 15年 | 3,207 | 7 | 1.96% | 1,404 | 3 | 1.84% | 1,400 | 3 | 2.09% | 402 | 1 | 1.95% | - | - | - | - | - | - | |
| | 20年 | 6,404 | 22 | 2.17% | - | - | - | 500 | 2 | 2.30% | 1,098 | 4 | 2.26% | 1,803 | 6 | 2.16% | 3,003 | 10 | 2.12% | |
| | 30年 | 2,495 | 12 | 2.40% | - | - | - | 299 | 2 | 2.62% | 499 | 3 | 2.44% | 799 | 4 | 2.38% | 898 | 3 | 2.31% | |
| | 40年 | 299 | 1 | 2.42% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 299 | 1 | 2.42% | |
| | 小計 | 98,980 | 103 | 1.70% | 10,450 | 10 | 1.57% | 21,834 | 22 | 1.88% | 24,734 | 23 | 1.75% | 23,817 | 22 | 1.65% | 18,145 | 26 | 1.80% | |
| 財投機関債 | 2年 | 1,000 | 2 | 0.29% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,000 | 2 | 0.29% | | |
| | 6年 | 300 | 1 | 0.76% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 300 | 1 | 0.76% | | |
| | 10年 | 7,076 | 19 | 1.75% | 550 | 2 | 1.65% | 1,699 | 3 | 2.06% | 1,900 | 5 | 1.70% | 1,899 | 6 | 1.69% | 1,028 | 3 | 1.52% | |
| | 17年 | 200 | 1 | 2.02% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 200 | 1 | 2.02% | | |
| | 20年 | 5,995 | 15 | 2.35% | 500 | 1 | 2.21% | 1,050 | 3 | 2.44% | 1,599 | 4 | 2.31% | 1,898 | 4 | 2.38% | 949 | 3 | 2.36% | |
| | 30年 | 3,508 | 8 | 2.69% | 999 | 2 | 2.67% | 500 | 2 | 2.78% | 200 | 1 | 2.68% | 583 | 1 | 2.51% | 1,227 | 2 | 2.75% | |
| | うち外債 | 500 | 1 | 2.85% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 500 | 1 | 2.85% | | |
| | うちDD債 | 1,310 | 2 | 2.60% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 583 | 1 | 2.51% | 727 | 1 | 2.67% | |
| | 40年 | 6,342 | 12 | 2.85% | 300 | 1 | 3.00% | 2,048 | 4 | 2.96% | 2,397 | 4 | 2.76% | 1,098 | 2 | 2.89% | 500 | 1 | 2.70% | |
| | 小計 | 24,420 | 58 | 2.25% | 2,348 | 6 | 2.38% | 5,298 | 12 | 2.55% | 6,095 | 14 | 2.31% | 5,479 | 13 | 2.28% | 5,203 | 13 | 1.82% | |
| 合計 | 123,400 | 161 | 1.81% | 12,798 | 16 | 1.72% | 27,130 | 34 | 2.00% | 30,829 | 37 | 1.86% | 29,296 | 35 | 1.78% | 23,348 | 39 | 1.65% | | |

（注1）応募者利回りは、債券発行時の応募者利回りの単純加重平均。

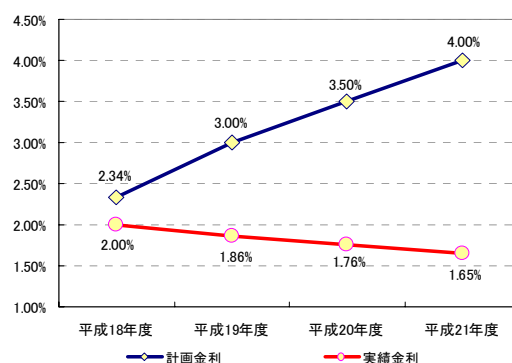
（注2）DD債とは、額面を大きく割引いた債券（ディープ・ディスカウント債）。

（注3）調達額は、当機構が収入した金額。単位未満端数を四捨五入しているため、計が合わないことがある。

4. これらの取組みの結果、調達した資金の平均調達コストは、計画金利（10年固定金利を想定）を大きく下回る結果となった。

また、調達した資金の累計支払利息と、計画金利による累計支払利息を比較すると、累計で約1兆9,888億円の金利低減効果があったと試算される。

各年度の資金調達コスト（計画と実績）



| 中期目標 | 中期計画 |
|---|---|
| <p>3 業務コストの縮減</p> <p>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を標準的な年間当たり経費に換算した額と比較して 4 % を上回る削減を達成すること。</p> | <p>3 業務コストの縮減</p> <p>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を標準的な年間当たり経費に換算した額と比較して 4 % を上回る削減を行う。</p> |
| <p>4 積極的な情報公開</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>4 積極的な情報公開</p> <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

各年度の金利低減効果

(単位:億円)

| | 平成18年度 | 平成19年度 | 平成20年度 | 平成21年度 | 計 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 計画金利 | 2.34% | 3.00% | 3.50% | 4.00% | - |
| 実績金利 | 2.00% | 1.86% | 1.76% | 1.65% | - |
| 金利低減効果 | 1,879 | 4,841 | 6,403 | 6,766 | 19,888 |
| うち超長期債による低減効果 | 888 | 1,792 | 2,065 | 2,826 | 7,572 |

(注) 単位未満端数を四捨五入しているため、計が合わないことがある。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

安定的に低利での資金調達を行うこと等により業務コストの縮減を図った。また、業務の外部委託化や人材派遣、社内 LAN の活用による情報共有等、業務の効率化にも取り組んだ結果、一般管理費については、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と比較して、目標の 4 % を大きく上回る削減実績を達成 (32.6%) することができた。(調査研究費を除くと 16.5%削減)

一般管理費削減実績

(単位/百万円)

| 区分 | 基準となる金額 *1 | 当中期目標期間 | | | | | | | | | | 合計 金額 |
|----------|------------|---------|---|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|----------|
| | | 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 | | |
| | | 金額 *2 | - | 金額 | 増減率 | 金額 | 増減率 | 金額 | 増減率 | 金額 | 増減率 | |
| 一般管理費 *3 | 2,129 | 1,211 | - | 1,561 | 26.7% | 1,615 | 24.2% | 1,629 | 23.5% | 1,435 | 32.6% | 7,451 |
| 調査研究費を除く | 1,599 | 1,211 | - | 1,507 | 5.7% | 1,433 | 10.4% | 1,389 | 13.1% | 1,335 | 16.5% | 6,875 |

*1 平成17年度実績(6ヶ月分)を標準的な年間経費に換算した額。

*2 平成17年10月設立のため、6ヶ月分の実績。

*3 一般管理費には退職手当を除く人件費が含まれている。

【次期中期目標期間における見通し】

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、本目標期間の最終年度(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 3 % を上回る削減を行う。

| 中期目標 | 中期計画 |
|------|--|
| | <p>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。</p> <hr/> <p>資産の保有及び貸付状況の公開 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記載した台帳（以下「道路資産台帳」という。）に記載する情報について、国民に提供できる環境を整備する。</p> <hr/> <p>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。</p> <hr/> <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

1. 財務諸表を官報に公告するとともに、財務諸表及び事業報告書等をホームページに掲載するなどして公開した。
2. 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も記者発表を行うとともに、ホームページにも掲載した。
3. 高速道路事業関連情報の開示にあたっては、セグメント情報について全国路線網、地域路線網及び一の路線ごとに公表するとともに、全国路線網については、会社別の情報もあわせて公開した。また、会社の協力により提供を受けた会社情報を総括し、高速道路関連の情報を6社分、一覧形式で分かりやすく提示した。
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。

【次期中期目標期間における見通し】

財務内容、セグメント情報等を積極的に公開する。

【中期目標期間における取組み】

高速道路に係る道路資産の内容について、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「道路資産保有及び貸付状況（路線別）」をホームページで公開し、状況の変更の都度、更新した。

【次期中期目標期間における見通し】

「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）」をホームページで公開し、状況の変更の都度、更新する。

【中期目標期間における取組み】

債務の返済状況を国民にわかりやすく提供するため、債務返済の計画と実績の対比等の情報について、全国路線網、地域路線網（4路線網）及び一の路線（9路線）ごとに、機構及び会社の収入、支出、引き受け債務（引渡し債務）及び債務残高等の項目の内訳を含め、計画、実績及びその差、さらに、差異の根拠、分析等の説明も付して公表した。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

1. 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、平成18年3月31日に国土交通省及び会社との共同の記者発表並びに機構ホームページへの掲載により公表した。その際、協定や債務返済計画を含む業務実施計画そのもの等に加え、「収支予算の説明」、「債務返済の見通しの根拠（前提条件）」等を掲載し、わかりやすい情報提供に努めた。
2. 「債務返済の見通しの根拠（前提条件）」において、債務返済計画の根拠となる将来交通需要や将来金利とともに、その前提条件として、経済成長率、将来人口、将来の国債の利回り予測について公表した。

| 中期目標 | 中期計画 |
|------|---|
| | <p data-bbox="890 383 1225 416">費用の縮減状況等の公開</p> <p data-bbox="890 421 1493 560">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。</p> <p data-bbox="890 564 1493 703">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。</p> <p data-bbox="890 1048 1254 1081">評価及び監査に関する事項</p> <p data-bbox="890 1086 1493 1184">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。</p> <p data-bbox="890 1395 1198 1429">ホームページ等の充実</p> <p data-bbox="890 1433 1493 1821">上記 から 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ほか、ホームページに掲載する。また、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 年間でのアクセス件数を、中期目標期間開始後 1 年間と対比して 10% 以上増加させる。</p> |

中期目標期間の業務実績

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

1. 各年度に債務引受けを行った新設、改築及び修繕事業の事業単位ごとの債務引受限度額、債務引受額及びその差額について、完了した事業についてはコスト縮減額とその理由を、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、高速道路の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、道路構造物保全率など）の実績等を公表した。

【次期中期目標期間における見通し】

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とともに、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。

【中期目標期間における取組み】

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。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

1. 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状況等の情報についても、事務所に据え置き一般の閲覧に供したほかホームページに積極的に掲載した。また、海外の投資家や研究者に向け情報を発信するため、英語版についても公開し、迅速な情報公開を行った。
2. 効率的かつ効果的な情報提供を行うため、以下の取組みを行った。
ホームページのリニューアル
より多くの国民に分かりやすい情報を提供するため、ホームページの訪問者が見たい情報にすぐアクセスできるようホームページの構成やデザインを見直し、平成 20 年 4 月にホームページのリニューアルを行った。

中期目標

中期計画

中期目標期間の業務実績

機構設立時（平成 17 年 10 月）



リニューアル後（平成 20 年 4 月）



料金案内専用ページ

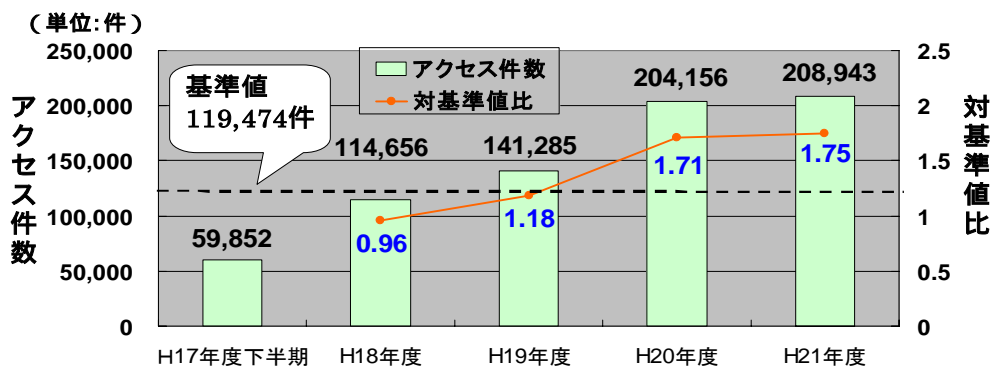
料金案内専用ページの設置

平成 21 年 3 月から、高速道路料金引下げの実施を受け、各高速道路会社の料金検索システムや、問い合わせ先、さらに料金引下げにあわせた各地の取組みなど料金引下げに関する多様な情報に簡単にアクセスできるポータルサイトとしての性格を持つ専用ページを設け、実施直後の約 3 週間においては、60 万件を超えるアクセスを得た。また、お盆時期や年末年始時期においては、その時期における特別割引等の情報を適宜掲載し、情報提供に努めた。



3. 上記の取組みの結果、ホームページ（トップページ）への平成 21 年度（本目標期間終了前 1 年間）のアクセス件数は、本目標期間開始（平成 17 年 10 月 1 日）後 1 年間と対比して 75% 増となり、中期計画に定めたアクセス件数増加目標（10% 以上）を大きく上回るアクセス件数を達成した。

各年度のホームページ（トップページ）のアクセス件数



注）基準値は、設立後1年間（H17.10～H18.9）のHPへのアクセス件数（119,474件）としている。

【次期中期目標期間における見通し】

ホームページの内容を充実させることにより、積極的な情報公開に努める。

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|--|
| | <p>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。</p> |
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

毎年度、機構の目的や業務内容、協定及び業務実施計画、機構の決算等を内容とするパンフレット「高速道路機構の概要」を作成し、平成 18 年度からはこれに加え、英語版パンフレットも作成した。

また、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」を毎年度発行し、有識者、地方公共団体、大学図書館、記者会等への配布を行っている。平成 20 年度からは、欧米の有料道路制度等に関する調査研究を実施して報告書（計 11 巻）を発行、公表し、有識者及び関係機関への配布を行った。



業務パンフレット

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

機構内に「内部統制委員会」を設置し、同委員会による定期的な業務の評価・点検を通じ、独法評価委員会や機構監事の定期監査等による指摘や意見等に対して適切な措置を講じることにより、業務の信頼性及び効率性を向上させるとともに、当該点検結果を「自己評価」としてとりまとめ、ホームページで公表した。

【次期中期目標期間における見通し】

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とともに、必要に応じて、適切な措置を講ずる。

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|---|
| <p>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</p> | <p>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</p> |
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

1. 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行い、新たな事業の追加や変更適切に対応した。本目標期間中の協定変更一覧とその主な内容は下記の通り。

| 日 付 | | 協定変更の主な内容 | 会社 |
|----------|-----------|------------------------------------|--------------------|
| 平成 17 年度 | H18.03.31 | 当初協定締結 | 東、中、西、首都、 阪神、本四 |
| 平成 18 年度 | H18.09.21 | スマート IC の追加 (18 箇所) | 東、中、西、本四 |
| | H19.03.22 | IC 追加 (2 箇所) スマート IC の追加 (13 箇所) | 中、西 |
| 平成 19 年度 | H19.11.30 | ランプの追加・廃止 (2 箇所) | 阪神 |
| 平成 20 年度 | H20.04.10 | JCT 型状変更 (1 箇所) | 首都 |
| | H20.08.01 | IC の追加 (1 箇所) スマート IC の追加 (1 箇所) | 中、西 |
| | H20.10.07 | 利便増進事業の追加 (平日深夜 5 割、休日昼間 5 割) | 東、中、西、本四 |
| | H21.02.19 | 料金徴収期間の変更 (一の路線、2 路線) | 中、西 |
| | H21.03.10 | 利便増進事業の追加 (休日 1,000 円等、スマート IC) | 東、中、西、本四 |
| | H21.03.26 | スマート IC の追加 (21 箇所) | 東、中、西 |
| | H21.03.31 | 利便増進事業の追加 (休日 500 円等) | 首都、阪神 |
| 平成 21 年度 | H21.04.16 | 関西国際空港連絡橋の追加 | 西 |
| | H21.07.13 | 利便増進事業の追加 (お盆期間の料金割引) | 東、中、西、本四 |
| | H21.08.10 | 4 車線化、仙台北部道路、IC (25 箇所) の追加 | 東、中、西 |
| | H21.12.02 | 利便増進事業の追加 (年末年始の料金割引) | 東、中、西、本四 |

東：東日本高速道路株式会社、中：中日本高速道路株式会社、西：西日本高速道路株式会社
 首都：首都高速道路株式会社、阪神：阪神高速道路株式会社、本四：本州四国連絡高速道路株式会社

2. 高速道路利便増進事業 (高速道路の有効活用・機能強化を図るため、高速道路料金の引下げ及びスマートインターチェンジの追加整備を行うもの) については、政府が決定した「安心実現のための緊急総合対策 (平成 20 年 8 月)」、「生活対策 (平成 20 年 10 月)」及びこれに合わせて国土交通省が示した「高速道路の有効活用・機能強化の進め方 (平成 21 年 1 月)」を受け、ホームページ等を通じた国民への 2 回の意見募集結果も踏まえ、機構と高速道路会社が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。

計画の具体的な内容としては、高速道路料金の引下げについては、平日深夜や休日昼間の料金の 5 割引などを 10 年間実施するとともに、地方部の高速道路においては、料金の上限を 1,000 円とする休日特別割引や平日の全時間帯割引 (3 ~ 5 割引) などを 2 年間実施することとした。また、スマートインターチェンジの整備については、全国約 200 箇所の追加整備を行うこととした。

本事業の実施のため、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律 (平成 20 年 5 月改正) に基づき、平成 21 年 3 月に 3 兆円の債務 (金利支払債務を含む。) を国に承継し、高速道路貸付料の減額等の措置を講じた。

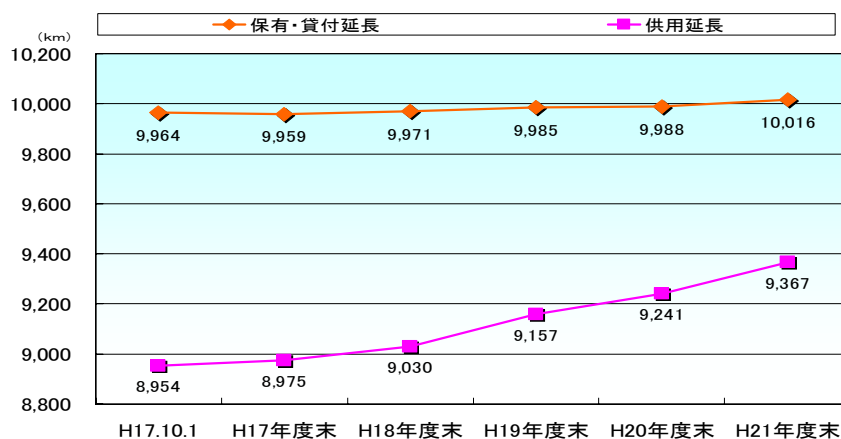
| 中期目標 | 中期計画 |
|--|--|
| <p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け</p> <p>機構は、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握すること。</p> | <p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け</p> <p>道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握する。</p> |
| <p>機構は、貸し付けた道路資産が適切に良好な状態に保たれるように維持し、修繕されるよう、管理の実施状況の確認等を行うこと。</p> | <p>道路資産の貸付けに当たっては、会社が、その資産の適切な保全に配慮しつつ、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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

全国高速道路網のミッシングリンクであった新名神高速道路、東海北陸自動車道が開通し、また、大都市圏の渋滞緩和・環境改善に効果の高い首都圏中央連絡自動車道、首都高速中央環状新宿線といった環状道路や、第二京阪道路が開通した。これら 436km の新規供用の一方で、23km の債務返済が完了して無料開放され、機構が保有する高速道路資産の供用延長は、平成 21 年度末時点で 9,367km、事業中の新設区間をあわせた総延長（保有・貸付延長）は、10,016km 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場合に、会社と連携して、変更内容を確認したうえで更新を行った。

各年度の保有貸付及び供用延長の推移



[参考資料：資料 1]新規供用区間・無料開放路線一覧

【次期中期目標期間における見通し】

道路資産台帳を適切に更新することにより、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握する。

【中期目標期間における取組み】

1. 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行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とともに、必要に応じて実地に確認を行うことができることを規定した。
2. 協定に基づき、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況については、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、実施内容の適正性や効率性を適確に把握した。
また、会社間共通の客観的指標（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）を設け、会社間で対比するとともに目標の達成状況の確認を行うなど、管理水準や利便性の維持向上にも取り組んだ。

[参考資料：資料 2]各会社のアウトカム指標一覧表（平成 18 年度～平成 21 年度）

3. 客観的指標の一覧表や管理の報告書については、6 社分をまとめてホームページで公表した。

【次期中期目標期間における見通し】

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とともに、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。

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|--|
| <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>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。</p> |
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>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、中期目標期間の期初時点における 37.4 兆円から期末時点において 31.3 兆円に減少させる。 なお、期末時点の有利子債務残高には、高速道路利便増進事業のため平成 20 年度に一般会計に承継された債務を反映させている。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

1. 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、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に定めた。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した。
2. その際、債務返済財源の大宗を占める貸付料の算出のもととなる将来交通量や機構の支出の大宗を占める支払利息に係る将来金利と、前提となる経済成長率等について、最新の知見を活用して予測・検証を行い、45 年以内の債務の返済の確実性を高めた。
3. なお、協定において、貸付料は、実績料金収入が計画料金収入の一定割合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た。

【次期中期目標期間における見通し】

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 年以内に確実に償うものとなるよう定めるとともに、毎事業年度の貸付料の額は、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適正に見通した上で、その計画値をもって算出する。

【中期目標期間における取組み】

1. 貸付料収入は計画を下回ったものの、低金利の経済環境の中で適時適切な資金調達に取り組み、資金調達コストが計画を下回ったことから、機構発足時における 37.4 兆円の有利子債務残高は、本目標期間の期末である平成 21 年度末において、30.4 兆円 と約 7 兆円 減少した。この結果、有利子債務残高の計画 31.0 兆円 に対し、0.6 兆円上回る債務返済を達成することができた。
利便増進事業による国への承継債務 3 兆円を反映している。

平成 21 年度末未償還残高

債務返済計画における計画と平成 21 年度決算に基づく実績との対比

単位：億円

| | 目標期間の期初 (民営化時点) 平成 17 年 10 月 | 目標期間の期末 平成 21 年度末 | | |
|---------|--------------------------------------|----------------------|---------|-------|
| | | 計画 | 実績 | 差 |
| 未償還残高 | 425,891 | 366,996 | 360,562 | 6,434 |
| 債務残高 | 382,179 | 316,812 | 310,935 | 5,878 |
| 有利子借入金 | 374,380 | 310,114 | 304,452 | 5,662 |
| 社会資本借入金 | 5,194 | 4,526 | 4,310 | 216 |
| 無利子借入金 | 2,605 | 2,173 | 2,173 | 0 |
| 出資金 | 43,712 | 50,183 | 49,627 | 557 |

注 1 利便増進事業による国への承継債務 3 兆円を反映している。(以下参考及び 2 の表において同じ。)

注 2 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。)

| 中期目標 | 中期計画 |
|--|---|
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

参考：平成 17、18、19、20 年度末未償還残高

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 |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 未償還残高 | 415,767 | 404,893 | 397,806 | 361,592 |
| 債務残高 | 371,338 | 359,137 | 350,734 | 313,248 |
| 有利子借入金 | 364,044 | 352,296 | 343,673 | 306,840 |
| 社会資本借入金 | 4,688 | 4,236 | 4,541 | 4,061 |
| 無利子借入金 | 2,605 | 2,605 | 2,521 | 2,347 |
| 出資金 | 44,430 | 45,757 | 47,072 | 48,344 |

- 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。

機構の有利子債務残高の道路別内訳

単位：兆円

| | 平成 17 年 10 月 (民営化時点) | 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 |
|------------|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 高速自動車国道 | 22.3 | 21.6 | 20.7 | 20.1 | 17.7 | 17.4 |
| 本州四国連絡高速道路 | 2.0 | 1.9 | 1.8 | 1.7 | 1.6 | 1.5 |
| 首都高速道路 | 4.4 | 4.4 | 4.4 | 4.3 | 3.9 | 4.0 |
| 阪神高速道路 | 3.7 | 3.7 | 3.6 | 3.5 | 3.2 | 3.2 |
| その他の高速道路 | 4.9 | 4.8 | 4.7 | 4.7 | 4.2 | 4.3 |

- 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。
- 4．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。

【次期中期目標期間における見通し】

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、債務の管理を適切に実施し、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。

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については、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とするとともに、首都高速道路、阪神高速道路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も、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、債務の管理を適切に実施する。

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（災害復旧費用を除く。）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とする。

全国路線網に属する高速道路にあっては3つの高速道路会社ごとに試算した債務の額について、それ以外の高速道路にあっては業務実施計画の策定単位ごとの債務の額について、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、計画と実績の対比、分析等を公表する。

| 中期目標 | 中期計画 |
|--|--|
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

1. 本目標期間中の高速道路の貸付料は総額 8 兆 1,576 億円となった。計画と実績を対比すると、景気の影響を受けて、計画 7 兆 4,464 億円に対して実績は 7 兆 2,927 億円となり、計画を 1,538 億円下回る結果となった。

各年度の貸付料の計画と実績の対比

単位：億円

| | 計画 | 実績 | 対計画比 |
|----------------|--------|--------|----------------|
| 平成 17 年度 | - | 8,649 | - |
| 平成 18 年度 | 19,447 | 19,712 | +266 (+1.4%) |
| 平成 19 年度 | 19,706 | 19,746 | + 41 (+0.2%) |
| 平成 20 年度 | 19,444 | 18,624 | 820 (4.2%) |
| 平成 21 年度 | 15,869 | 14,844 | 1,024 (6.5%) |
| 本目標期間の実績計 | | 81,576 | |
| 平成 18～21 年度の合計 | 74,464 | 72,927 | 1,538 (2.1%) |

2. 占用料その他収入については、法令等に基づき確実に徴収した。

各年度の占用料と連結料

| | 占用料 | 連結料 |
|----------|-------|-------|
| 平成 17 年度 | 2 億円 | 11 億円 |
| 平成 18 年度 | 17 億円 | 22 億円 |
| 平成 19 年度 | 18 億円 | 22 億円 |
| 平成 20 年度 | 15 億円 | 22 億円 |
| 平成 21 年度 | 19 億円 | 22 億円 |
| 計 | 71 億円 | 99 億円 |

3. 中期計画 - 2 - 及び - 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。

4. 損害賠償請求については、以下の取組みを行った。

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

平成 20 年 3 月 28 日に談合事業者（3 社）に対して損害賠償請求を行い、同年 4 月に 2 社から受領したが、残り 1 社が支払いを拒否したため、同年 9 月に上記 3 社に対して残り 1 社受注分に係る損害賠償請求訴訟を提起した。

その後、平成 21 年 4 月に被告 1 社から損害額の一部の入金があったものの、損害は回復していないため、引き続き、残りの損害賠償金についても、これを求め係争する。

（損害額（元本）約 19.2 億円のうち、平成 22 年 3 月末時点の総入金額（元本）は約 12.3 億円。）

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 6 月に談合事業者 57 社（分割後の会社も含む。）同年 7 月に談合事業者と連帯して賠償責任を負う旧日本道路公団の元役員 2 名及び談合事業者の元社員 2 名に対し損害賠償請求を行った。

一部の談合事業者からは入金があったが、同年 12 月において入金見込みのない工事 23 件に係る談合事業者を相手とした損害賠償請求訴訟を提起すると同時に、旧日本道路公団の元役員、談合事業者及びその元社員を相手とした損害賠償請求訴訟を提起した。

その後、入金見込みのなかった一部の談合事業者（12 社）からは、請求した損害賠償の入金があり、平成 21 年度末時点において、提訴した 23 件の工事のうち 13 件の工事については解決している。残り 10 件の工事についても、引き続きその損害賠償金を求め係争する。

（損害額（元本）約 54.4 億円のうち、平成 22 年 3 月末時点の総入金額（元本）は約 49.8 億円。）

【次期中期目標期間における見通し】

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るとともに、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ことにより、債務の早期の確実な返済を図る。

| 中期目標 | 中期計画 |
|--|--|
| <p>なお、暫定期間内においても、 1) 2) 及び について留意し、債務の管理を適切に実施すること。</p> | <p>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。 なお、暫定期間内においても、 1) 2) 及び について留意し、債務の管理等を適切に実施する。</p> |
| <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受け</p> | <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受け</p> |
| <p>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。</p> | <p>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。</p> <p>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。</p> |
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

債務返済への影響分析及び債務残高の管理を適切に実施するため、金利・交通量等の変動を常時注視するとともに、最新の全国交通需要推計などをもとに推計交通量について検証を行った。

【次期中期目標期間における見通し】

金利、交通量等の変動を常時注視するとともに、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。

【中期目標期間における取組み】

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した。

【次期中期目標期間における見通し】

債務引受限度額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、また、修繕に係るものについては、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、それら単位ごとに適正な額を設定する。

【中期目標期間における取組み】

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、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、債務引受限度額について適正な額を設定した。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

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。

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|--|
| <p data-bbox="172 857 799 925">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。</p> | <p data-bbox="884 857 1493 925">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。</p> |

中期目標期間の業務実績

各年度の債務引受額

単位：億円

| | 債務引受 契約件数 | 新設・改築 | 修繕 | 災害復旧 | 合計 |
|----------|--------------|--------|-------|------|--------|
| 平成 17 年度 | 55 件 | 296 | 905 | 19 | 1,220 |
| 平成 18 年度 | 86 件 | 762 | 669 | 237 | 1,668 |
| 平成 19 年度 | 217 件 | 5,459 | 940 | 35 | 6,434 |
| 平成 20 年度 | 227 件 | 3,863 | 976 | 168 | 5,007 |
| 平成 21 年度 | 239 件 | 6,989 | 1,191 | 14 | 8,195 |
| 合計 | 824 件 | 17,370 | 4,681 | 474 | 22,524 |

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

- 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 月下旬に判明し、全資産について資産評価額の検証を行ったところ、約 83.1 億円の過小（過大 970.7 億円、過小 1,053.7 億円）であることが判明した。このため、平成 18 年 9 月 20 日に国土交通省道路局長から注意・是正文書を受け、今後、同様の誤りを生じないよう、厳正な資産管理体制の確立を求められたところであり、平成 18 年 12 月 21 日に 資産管理体制の整備、強化、 会社との役割分担の明確化、 会社との連携強化による資産価額及び資産数量把握の正確化についての「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」を各高速道路会社と取り交わし、再発防止に万全を期することとした。また、平成 18 年度決算において、誤った数量、単価及び資産価額を是正し、資産台帳の整備を行った上、臨時損益により適正に修正を行った。
- 「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」に基づき道路資産原簿等の書類、現地の写真、必要に応じた実地における立会い等により当該道路資産の内容を確認した。

各年度の道路資産帰属件数及び現地確認件数

| | 資産帰属 件数 | 現地確認 件数 |
|----------|------------|------------|
| 平成 17 年度 | 38 件 | 0 件 |
| 平成 18 年度 | 135 件 | 24 件 |
| 平成 19 年度 | 109 件 | 16 件 |
| 平成 20 年度 | 154 件 | 17 件 |
| 平成 21 年度 | 153 件 | 14 件 |
| 合計 | 589 件 | 71 件 |

- 機構が保有し会社が管理する道路資産等について、正確な数量や実在性を把握するため、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（平成 20 年 3 月）し、会社の協力の下、計画的に道路資産の棚卸を実施した。

| 中期目標 | 中期計画 |
|--|--|
| <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> <p>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。</p> | <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> <p>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。</p> |
| <p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</p> <p>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、</p> | <p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</p> <p>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</p> |

中期目標期間の業務実績

棚卸箇所数

| | 棚卸箇所数 |
|----------|-------|
| 平成 20 年度 | 12 箇所 |
| 平成 21 年度 | 13 箇所 |

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

1. 国や出資地方公共団体と緊密に連携をとり、首都高速道路又は阪神高速道路の新設又は改築に充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実施計画において定めた。(平成 17 年度)
 首都高速道路株式会社に対する貸付け 約 3,336 億円(貸付年度:平成 18 年度から平成 26 年度)
 阪神高速道路株式会社に対する貸付け 約 1,949 億円(貸付年度:平成 18 年度から平成 32 年度)
2. 無利子貸付の実施にあたっては、「無利子貸付金貸付け要綱」を定め、平成 17 年 10 月 20 日に国土交通大臣あて届出を行うとともに、出資地方公共団体及び会社に周知した。(平成 17 年度)
3. 各年度において、首都高速道路又は阪神高速道路の新設又は改築に充てるために国等から交付された出資金について、無利子貸付金貸付け要綱に基づき、速やかに無利子貸付を行った。

各年度の国等からの出資金の受入日と無利子貸付日及び各会社への無利子貸付額

| | | 国等からの出資金 の受入日 | 会社への無利子貸 付日 | 無利子貸付額(単位:億円) | |
|-----------------------|-------|-------------------|-------------------|---------------|-----------|
| | | | | 首都高速道路(株) | 阪神高速道路(株) |
| 平成 17 年度 | 第 1 回 | 平成 17 年 11 月 24 日 | 平成 17 年 11 月 25 日 | 187.5 | 130.5 |
| | 計 | | | 187.5 | 130.5 |
| 平成 18 年度 | 第 1 回 | 平成 18 年 7 月 26 日 | 平成 18 年 7 月 27 日 | 151.5 | 112.0 |
| | 第 2 回 | 平成 18 年 11 月 27 日 | 平成 18 年 11 月 28 日 | 151.5 | 112.0 |
| | 計 | | | 303.0 | 224.0 |
| 平成 19 年度 | 第 1 回 | 平成 19 年 7 月 25 日 | 平成 19 年 7 月 26 日 | 148.0 | 109.0 |
| | 第 2 回 | 平成 19 年 11 月 27 日 | 平成 19 年 11 月 28 日 | 148.0 | 109.0 |
| | 計 | | | 296.0 | 218.0 |
| 平成 20 年度 | 第 1 回 | 平成 20 年 7 月 24 日 | 平成 20 年 7 月 25 日 | 142.0 | 94.0 |
| | 第 2 回 | 平成 20 年 11 月 25 日 | 平成 20 年 11 月 26 日 | 142.0 | 94.0 |
| | 計 | | | 284.0 | 188.0 |
| 平成 21 年度 | 第 1 回 | 平成 21 年 7 月 23 日 | 平成 21 年 7 月 24 日 | 164.6 | 76.7 |
| | 第 2 回 | 平成 21 年 11 月 26 日 | 平成 21 年 11 月 27 日 | 164.6 | 76.7 |
| | 計 | | | 329.2 | 153.4 |
| 平成 17 年度～ 平成 21 年度 | 合計 | | | 1,399.7 | 913.9 |

【次期中期目標期間における見通し】

機構は国、出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続きに努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付を実施する。

【中期目標期間における取組み】

国から災害復旧費用の一部に充てるものとして、下記の通り 2 度の補助金が交付されたが、機構は、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、国及び会社とも協力し、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を実施した。

| 中期目標 | 中期計画 |
|--|---|
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |
| <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 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整備すること。</p> | <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 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定め、これを適正に運用する。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、直接会社の業績に反映される仕組み</p> |

中期目標期間の業務実績

新潟県中越地震の災害復旧補助金（平成 17 年度）

新潟県中越地震による関越自動車道及び北陸自動車道の被害に係る災害復旧事業費補助金として平成 17 年度に 123.8 億円を国から受け入れ、東日本高速道路株式会社に対して無利子貸付けを実施した。

国からの補助金の受入日と無利子貸付日及び無利子貸付額

| | | 国からの補助金の受入日 | 会社への無利子貸付日 | 無利子貸付額 (単位：億円) |
|----------|-------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 平成 17 年度 | 第 1 回 | 平成 17 年 11 月 24 日 | 平成 17 年 11 月 25 日 | 0.9 |
| | 第 2 回 | 平成 17 年 12 月 22 日 | 平成 17 年 12 月 26 日 | 6.3 |
| | 第 3 回 | 平成 18 年 1 月 23 日 | 平成 18 年 1 月 25 日 | 11.8 |
| | 第 4 回 | 平成 18 年 2 月 23 日 | 平成 18 年 2 月 24 日 | 19.5 |
| | 第 5 回 | 平成 18 年 3 月 23 日 | 平成 18 年 3 月 24 日 | 85.3 |
| | 計 | | | 123.8 |

新潟県中越沖地震の災害復旧補助金（平成 19 年度及び平成 20 年度）

平成 19 年度の新潟県中越沖地震による北陸自動車道の被害に係る災害復旧事業費補助金として、平成 19 年度に 28.5 億円を、平成 20 年度に年度繰越し分の 56.7 億円を、国から受け入れ、東日本高速道路株式会社に対し無利子貸付けを実施した。

国からの補助金の受入日と無利子貸付日及び無利子貸付額

| | | 国からの補助金の受入日 | 会社への無利子貸付日 | 無利子貸付額 (単位：億円) |
|----------|-------|------------------|------------------|-------------------|
| 平成 19 年度 | 第 1 回 | 平成 20 年 3 月 26 日 | 平成 20 年 3 月 27 日 | 28.5 |
| | 計 | | | 28.5 |
| 平成 20 年度 | 第 1 回 | 平成 20 年 5 月 28 日 | 平成 20 年 5 月 28 日 | 6.7 |
| | 第 2 回 | 平成 20 年 6 月 25 日 | 平成 20 年 6 月 26 日 | 2.2 |
| | 第 3 回 | 平成 21 年 1 月 28 日 | 平成 21 年 1 月 28 日 | 1.8 |
| | 第 4 回 | 平成 21 年 2 月 24 日 | 平成 21 年 2 月 25 日 | 6.7 |
| | 第 5 回 | 平成 21 年 3 月 25 日 | 平成 21 年 3 月 26 日 | 39.3 |
| | 計 | | | 56.7 |
| 合 計 | | | | 85.2 |

【次期中期目標期間における見通し】

国又は出資地方公共団体から災害復旧費用の一部に充てる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。

【中期目標期間における取組み】

1. 協定において、新設、改築及び修繕に係る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した。
2. 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助成金の交付について、公平性・透明性・客観性を確保するため、「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」を設置して審議を行い「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指針」を制定した。
3. 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検討し、「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」の審議を経て、運用を開始した。

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|--|
| | <p>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。</p> |
| <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> <p>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。</p> <p>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。</p> | <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> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

4. 本目標期間中、30 案件に対し、約 309 百万円の助成金を交付した。

各年度の助成委員会開催状況及び助成金交付実績額

| | 助成 委員会 | 認定 件数 | 助成金 交付案件数 | 助成金 交付額 | 備考 |
|----------|-----------|----------|--------------|------------|--------|
| 平成 18 年度 | 3 回 | - | - | - | 指針等の審議 |
| 平成 19 年度 | 1 回 | 1 件 | 4 案件 | 約 31 百万円 | |
| 平成 20 年度 | 4 回 | 28 件 | 7 案件 | 約 93 百万円 | |
| 平成 21 年度 | 2 回 | 25 件 | 19 案件 | 約 185 百万円 | |
| 合計 | - | 54 件 | 30 案件 | 約 309 百万円 | |

【次期中期目標期間における見通し】

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、協定において定められた、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。

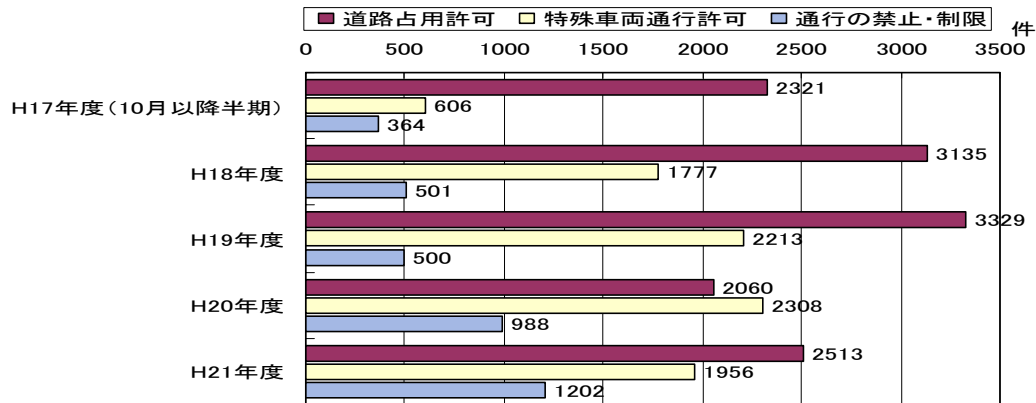
【中期目標期間における取組み】

1. 道路占用許可、通行止めや過積載等の違反車両に対する措置命令などの道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限代行については、会社と緊密な連携を図り、適時適切に行った。
2. 占用許可等について、「高架下利用計画等検討会」（高架下利用等審議会から改称）を 8 回（会合形式 4 回、持回り形式 4 回）開催し、第二京阪道路の高架下利用計画のマスタープランなどについて審議するなど高架下等の占用許可や連結許可を適正に行った。また、危険物積載車両の通行について、有識者を委員とする「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」（同名の審議会から改称）を 6 回開催し、同検討会での審議を踏まえ、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行った。
3. 道路占用については、進捗状況（特に更新事務）の確認や会社におけるチェック体制の強化など協力体制の改善を図った。また、平成 19 年度から平成 20 年度には、法面の不法占用事案について、道路会社と連携の上、機構において監督処分を、会社において工作物の撤去を求める仮処分の申し立て、訴訟の提訴等適切に手続きを実施した結果、不法占用状態を解消した。平成 21 年度に会計検査院から指摘のあった占用料の徴収不足について、当該不足額の徴収を平成 22 年 3 月末までに終了するとともに、さらに、本件を契機に、今後の再発防止を図るため、占用料を減免している物件について、現状においても減免すべき理由が存するか否か厳格な確認を進めるとともに、占用料の減免基準の明確化、減免案件の申請時における申請書類の充実など、抜本的な対策を講じた。
4. 特殊車両の通行許可申請・協議手続きを、会社と連携して遅滞なく実施した。また、会社と調整を行い、更なる事務の効率化を図るため、会社窓口における申請等の受付から機構の許可書・協議回答書の発行まで、一連の手続きの見直しを実施した。
5. 24 時間常駐の道路監理役により、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施するとともに、異常気象等に伴う被災時には、道路監理役の複数配置や監理役以外の職員の応援など情報連絡体制を強化して、柔軟に対応した。
6. 車両制限令違反者の削減を図るため、常習的に違反を繰り返している会社に警告書を発送した。更に、運送業者の特殊車両通行許可制度の遵守を促進するため、荷主への周知活動を計画した。

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|---|
| | |
| <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 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。</p> | <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 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。</p> |
| <p>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>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。</p> | <p>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

各年度の主な道路管理権限の行使の推移（年間処理件数）



【次期中期目標期間における見通し】

道路管理者の権限の代行等について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、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、制度の適切な運用に努める。

【中期目標期間における取組み】

本州四国連絡橋の新たな建設がなかったため、当期間において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生じなかった。

【次期中期目標期間における見通し】

同法に規定する業務が生じた場合は、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。

【中期目標期間における取組み】

西日本旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社と締結した「本四備讃線の鉄道施設の利用等に関する協定」及び「本四備讃線(児島・宇多津間)の橋体共用部区間トラス橋の段差防止工の実施に関する協定」等に基づき、利用料 3,878 百万円を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、同社と締結した「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」等に基づき、鉄道施設の管理を適切に実施した。

《各年度の鉄道利用料の額》

(単位:百万円)

| | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 計 |
|-----------|------|------|------|------|------|-------|
| 鉄道施設利用料の額 | 292 | 909 | 870 | 861 | 946 | 3,878 |

【次期中期目標期間における見通し】

本州四国連絡鉄道施設について、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、必要な当該施設の管理を行う。

| 中期目標 | 中期計画 |
|--|---|
| | <p>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。</p> |
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |
| <p>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。</p> | <p>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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

中期目標の期間中、本州四国連絡鉄道施設に災害の発生はなかった。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

1. 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。
2. 高速道路の維持管理や管理権限の行使、資産管理等において、会社との協力連携体制の強化や役割分担の明確化により業務の改善を図るとともに、資産確認及び棚卸作業等の資産管理業務や不法占用事案への対応等の業務において、緊密な連携を図った。
3. 機構においては、欧州諸国の民営化や有料道路制度の調査を行い、フランス及びイタリアの関係機関との間で、情報交換や相互協力に関する覚書の締結を行った。

【次期中期目標期間における見通し】

国及び出資地方公共団体並びに会社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。

【中期目標期間における取組み】

協定において、新設、改築及び修繕に係る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した。

【次期中期目標期間における見通し】

協定の見直しがあった場合には、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。

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|--|
| <p>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、多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等、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。</p> <p>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。</p> | <p>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、多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等、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。</p> <p>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。</p> |
| <p>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、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、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。</p> | <p>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、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、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。</p> |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

1. 45年以内の債務の返済を確認した上で、必要な高速道路網の整備と併せ、ETCを活用した時間帯割引、マイレージ割引、大口割引等の多様で弾力的な料金施策やスマートインターチェンジ（ETC専用の出入口）の設置を前提として協定を締結し、高速道路の利用促進施策を推進した。
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、料金収入及び債務返済計画への影響等を確認した。

《各年度の企画割引の実施件数》

| | 企画割引 実施件数 |
|----------|--------------|
| 平成 18 年度 | 10 件 |
| 平成 19 年度 | 26 件 |
| 平成 20 年度 | 47 件 |
| 平成 21 年度 | 40 件 |
| 合計 | 123 件 |

3. 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行い、新たな事業の追加や変更に対応した。
4. 高速道路料金の引下げ及びスマートインターチェンジの追加整備を行う「高速道路利便増進事業」に関する計画を会社と共同して作成すると同時に、高速道路利便増進事業による新たな料金を周知するため、機構ホームページに料金引下げの内容を紹介し、料金検索が可能なコーナーを設置するとともに、料金引下げのパンフレット（「休日編」、「平日編」等）を作成し、広く配布した。
また、お盆期間及び年末年始の渋滞対策のため、高速道路会社とともに意見募集を行い、交通分散を目的に休日特別割引等の割引適用日を変更した（利便増進事業に関する計画及び協定を変更）【東、中、西、本四】

【次期中期目標期間における見通し】

必要な高速道路網の整備と併せ、多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等、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。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。

【中期目標期間における取組み】

1. 平成 18 年度「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指針」において、助成の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入れ、会社の新技術開発等を促す仕組みとした。
2. 平成 19 年度、新技術の開発を含む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新たに設け、運用を開始した。

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|---|
| | |
| <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |
| <p>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。</p> | <p>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、会社及び関係行政機関と協力して、防災業務計画等に基づき、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。</p> <p>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）等を適宜実施することにより、発災時に備える。</p> |

中期目標期間の業務実績

《各年度の新技术に関する助成金交付実績額》

| | 認定 件数 | 助成金 交付案件数 | 助成金 交付額 | 備考 |
|----------|----------|--------------|------------|--------|
| 平成 18 年度 | - | - | - | 指針等の審議 |
| 平成 19 年度 | 1 件 | 4 案件 | 約 31 百万円 | |
| 平成 20 年度 | 4 件 | 2 案件 | 約 10 百万円 | |
| 平成 21 年度 | 6 件 | 8 案件 | 約 72 百万円 | |
| 合計 | 11 件 | 14 案件 | 約 112 百万円 | |

【次期中期目標期間における見通し】

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たコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技术の開発等を促す。

【中期目標期間における取組み】

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、「環境物品等の調達の推進を図るための方針」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. 高速道路会社において、環境の保全と創出に配慮したのり面の樹林化等が実施されるとともに、これらの環境への取組みや、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。
CSR とは、企業の社会的責任 (Corporate Social Responsibility) のこと。

【次期中期目標期間における見通し】

環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。
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。

【中期目標期間における取組み】

1. 地震、風水害、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、防災業務要領を定め、これらに基づき迅速かつ確かな情報収集及び伝達等の措置を講ずることにした。
2. 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防災訓練を実施し、課題を抽出して、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。特に、機構東京被災時には関西業務部で債務返済・権限代行の重要継続業務を行うべく体制を整えた。また、非常時参集、安否登録訓練に加えて道路監理役代行業務や出納業務の実務的訓練を行い、防災業務の周知を図った。
3. 能登半島地震 (平成 19 年 3 月)、新潟県中越沖地震 (平成 19 年 7 月)、駿河湾地震 (平成 21 年 8 月) や上信越道のり面崩壊 (平成 20 年 1 月)、九州道のり面崩壊 (平成 21 年 7 月) の地震・降雨による自然災害のほか首都高速 5 号池袋線タンクローリー火災事故 (平成 20 年 8 月) など、高速道路の供用に重大な影響が生じた際には、防災業務計画等に基づき情報収集及び伝達を行った。

【次期中期目標期間における見通し】

地震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、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、迅速かつ確かな情報収集、伝達等の措置を講ずる。ま

| 中期目標 | 中期計画 |
|---|--|
| | |
| 財務内容の改善に関する事項 | 予算（人件費の見積りを含む。）収支計画及び資金計画 |
| <p>1 財務体質の強化</p> <p>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。</p> | <p>1 財務体質の強化</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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半を占めることから、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。</p> |

中期目標期間の業務実績

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）等を適宜実施することにより、発災時に備える。

【中期目標期間における取組み】

債務返済財源の大宗を占める貸付料（会社の料金収入から計画管理費を差し引いた額）の算出のもととなる将来交通量や機構の支出の大宗を占める支払利息に係る将来金利と、これらの大前提となる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た上で、協定及び業務実施計画の内容を定めた。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

1. 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に定めた。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し、将来における料金収入及び適正な管理水準を効率的に確保するための経費としての管理費を適正に見通した上で、その計画値をもって算出した。
2. その際、債務返済財源の大宗を占める貸付料の算出のもととなる将来交通量や機構の支出の大宗を占める支払利息に係る将来金利と、前提となる経済成長率等について、最新の知見を活用しつつ厳格に検証した。
3. 協定において、貸付料は、実績料金収入が計画料金収入の一定割合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た。
4. 本目標期間中の貸付料については、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額とした。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

| 中期目標 | 中期計画 |
|------|---|
| | <p>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。</p> <p>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）</p> |
| | 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。 |
| | 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 |
| | 剰余金の使途 |
| | 剰余金は予定していない |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

中期計画 - 2 - 及び - 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。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

本目標期間において、中期計画の予算、収支計画及び資金計画を作成し、これを適正に実施した。

契約については、平成 19 年 12 月に「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した。また、平成 21 年 11 月の閣議決定「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」を受け、外部有識者及び監事による「契約監視委員会」を設置し、競争性のない随意契約、1 者応札・応募の契約案件等の点検を行い、委員会からの指摘を受け、参加者確認公募で行っていた業務用サーバ保守契約及び財務・会計システム用サーバ保守契約について、平成 22 年度より一般競争入札へ移行するなど、競争性の確保等の観点から更なる見直しを行った。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

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。

【中期目標期間における取組み】

本目標期間において、一時的な資金不足等に対処するため、複数の金融機関と短期借入金の借入契約（当座貸越契約）を締結した（単年度の借入限度額 9,600 億円）。

なお、本目標期間中、一時的な資金不足等は発生しなかったため、借入れは行わなかった。

【次期中期目標期間における見通し】

一時的な資金不足等に対処するため、金融機関と短期借入金の借入契約（当座貸越契約）を締結する。

| 中期目標 | 中期計画 |
|--|--|
| その他業務運営に関する重要事項 | 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 人事に関する事項 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 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。 |
| 業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。 | 人員に関する指標 発足時における常勤職員数を 90 人とし、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。 |
| 人件費については、「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、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間に於いて、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこと。 | 人件費に関する指標 「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、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間に於いて、退職手当等を除く人件費について 5 % 以上の削減を行うこととし、現中期目標期間においては、概ね 4 % を削減する。 |

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組み】

1. 勤務成績の処遇への反映については、職員の勤務成績を夏季及び年末特別手当に適切に反映した。
2. 役職員研修方針に基づく年度計画を策定し、次のような研修の実施等により、必要とする人材の育成に努めた。
 - ・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への職員参加
(平成 18 年度 : 46 名、平成 19 年度 : 40 名、平成 20 年度 : 39 名、平成 21 年度 : 38 名)
 - ・幹部職員を対象とした高速道路関係組織合同研修の実施 (平成 18 年度)
 - ・有識者による講演会の開催 (平成 18 年度から平成 20 年度)
 - ・法令遵守等の意識向上のため、コンプライアンス研修の実施 (平成 20 年度)
 - ・精神衛生管理の向上のため、メンタルヘルス講習会の開催 (平成 21 年度)
3. 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、次のとおり人員の配置を見直した。
 - ・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・強化及び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)

【次期中期目標期間における見通し】

勤務成績の処遇への反映、研修の計画的な実施及び人員の適正な配置を図る。

【中期目標期間における取組み】

発足時における常勤職員数を必要最小限度の 85 人とし、業務の効率化を図るとともに、平成 19 年度には経理・資金業務の経理部への集約に伴う関西業務部資金課の廃止及び保有資産に係る資産管理体制の整備・強化を行う等、本目標期間を通じて 85 人を上回らずに業務運営を行うことにより、人員の抑制に努めた。

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組み】

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、その削減を進めてきたところであり、本目標期間中の総額は 3,918,691 千円となり、平成 21 年度においては、平成 17 年度の当該経費相当額を標準的な年間当たりに換算した額 (実績ベース) と比較して、目標の 4 % を上回る削減実績を達成 (15.9%) することができた。

| 中期目標 | 中期計画 |
|--|---|
| <p data-bbox="172 987 799 1055">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こと。</p> | <p data-bbox="884 987 1493 1093">給与体系の見直し 本給表の見直し等、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。</p> |

中期目標期間の業務実績

参考：人件費及び高速道路供用延長あたりの人件費

単位：千円

| | | 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 | 累計 |
|--------------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 人件費 1 | [千円] | 468,133 | 923,772 | 884,740 | 846,209 | 795,837 | 3,918,691 |
| 対平成 17 年度 2 | | - | 2.4% | 6.5% | 10.6% | 15.9% | - |
| 高速道路供用延長 (年度末) | [k m] | 8,974 | 9,030 | 9,157 | 9,241 | 9,365 | - |
| 供用延長あたりの人件費 対平成 17 年度 | [千円/ k m] | 105.3 | 102 | 97 | 92 | 85 | - |
| | | | 2.9% | 7.6% | 12.3% | 19.1 | |

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あ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あ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。

【次期中期目標期間における見通し】

「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削減の取組を行う。

【中期目標期間における取組み】

国家公務員の給与構造改革を踏まえ、次のような取組みを行った。

- ・本給表の水準の引下げ、号俸の細分化(4分割)、地域手当の導入(平成 18 年度)
- ・本給表の引下げ、地域手当の改定(平成 19 年度)
- ・本給表の引下げ、地域手当の改定(平成 20 年度)
- ・本給表の引下げ、地域手当の改定、夏季特別手当及び年末特別手当の引下げ、住居手当の廃止(平成 21 年度)

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【総表】

別表1 予算(中期計画 H17~H21)

| 区分 | 金額 |
|------------|------------|
| 収入 | |
| 業務収入 | 8,227,631 |
| 道路業務収入 | 8,223,132 |
| 鉄道業務収入 | 4,499 |
| 政府等出資金受入 | 594,640 |
| 政府等補助金受入 | 12,385 |
| 債券及び借入金 | 12,565,397 |
| 社会資本整備事業収入 | 6,179 |
| 業務外収入 | 57,116 |
| 計 | 21,463,348 |
| 支出 | |
| 債務返済費 | 21,005,938 |
| 東京湾横断道路償還金 | 274,481 |
| 無利子貸付金 | 246,919 |
| 経営努力助成金 | 10,081 |
| 業務管理費 | 13,607 |
| 高速道路管理費 | 8,165 |
| 鉄道施設管理費 | 5,442 |
| 一般管理費 | 10,056 |
| 人件費 | 4,881 |
| 物件費 | 5,175 |
| 業務外支出 | 355,915 |
| 計 | 21,916,997 |

別表1 予算(実績 H17~H21)

| 区分 | 金額 |
|------------|------------|
| 収入 | |
| 業務収入 | 8,178,634 |
| 道路業務収入 | 8,174,549 |
| 鉄道業務収入 | 4,086 |
| 政府等出資金受入 | 591,476 |
| 政府等補助金受入 | 20,976 |
| 債券及び借入金 | 12,338,242 |
| 社会資本整備事業収入 | 7,887 |
| 業務外収入 | 255,582 |
| 計 | 21,392,798 |
| 支出 | |
| 債務返済費 | 20,876,939 |
| 東京湾横断道路償還金 | 273,377 |
| 無利子貸付金 | 252,378 |
| 経営努力助成金 | 309 |
| 業務管理費 | 11,176 |
| 高速道路管理費 | 6,878 |
| 鉄道施設管理費 | 4,297 |
| 一般管理費 | 7,471 |
| 人件費 | 4,471 |
| 物件費 | 3,000 |
| 業務外支出 | 348,697 |
| 計 | 21,770,345 |

別表2 収支計画(中期計画 H17~H21)

| 区分 | 金額 |
|--------------|------------|
| 費用の部 | 9,498,631 |
| 経常費用 | 6,898,106 |
| 道路貸付業務費 | 4,064,889 |
| 助成業務費 | 9,883 |
| 鉄道施設利用業務費 | 45,599 |
| 一般管理費 | 9,871 |
| 人件費 | 4,941 |
| 経費 | 4,930 |
| 財務費用 | 2,690,289 |
| 道路資産取得関連費用 | 76,601 |
| 雑損 | 974 |
| 臨時損失 | 2,600,526 |
| 収益の部 | 11,216,940 |
| 経常収益 | 7,888,217 |
| 受取貸付料 | 7,815,493 |
| 占用料収入 | 6,813 |
| 連結料収入 | 9,573 |
| 受取施設利用料 | 4,291 |
| その他の売上高 | 931 |
| 補助金等収益 | 109 |
| 資産見返負債戻入 | 2,733 |
| 鉄道施設建設見返負債戻入 | 40,802 |
| 財務収益 | 7,471 |
| 雑益 | 0 |
| 臨時利益 | 3,328,723 |
| 当期純利益 | 1,718,309 |
| 当期総利益 | 1,718,309 |

別表2 収支計画(実績 H17~H21)

| 区分 | 金額 |
|--------------|------------|
| 費用の部 | 9,453,857 |
| 経常費用 | 6,776,377 |
| 道路貸付業務費 | 4,056,832 |
| 助成業務費 | 309 |
| 鉄道施設利用業務費 | 41,716 |
| 一般管理費 | 8,193 |
| 人件費 | 4,537 |
| 経費 | 3,655 |
| 財務費用 | 2,578,515 |
| 道路資産取得関連費用 | 88,392 |
| 雑損 | 2,422 |
| 臨時損失 | 2,677,480 |
| 収益の部 | 11,227,458 |
| 経常収益 | 7,850,956 |
| 受取貸付料 | 7,769,106 |
| 占用料収入 | 5,410 |
| 連結料収入 | 8,698 |
| 受取施設利用料 | 6,251 |
| その他の売上高 | 15 |
| 補助金等収益 | 3,395 |
| 資産見返負債戻入 | 5,224 |
| 鉄道施設建設見返負債戻入 | 38,002 |
| 財務収益 | 12,917 |
| 雑益 | 1,938 |
| 臨時利益 | 3,376,502 |
| 当期純利益 | 1,773,602 |
| 当期総利益 | 1,773,602 |

別表3 資金計画(中期計画 H17~H21)

| 区分 | 金額 |
|-----------------|------------|
| 資金支出 | 22,058,421 |
| 業務活動による支出 | 3,182,912 |
| 管理費支出 | 456,883 |
| その他支出 | 2,726,028 |
| 投資活動による支出 | 151,543 |
| 財務活動による支出 | 18,527,578 |
| 次期中期計画目標期間への繰越金 | 196,389 |
| 資金収入 | 22,058,421 |
| 業務活動による収入 | 8,226,196 |
| 投資活動による収入 | 60,855 |
| 財務活動による収入 | 13,082,932 |
| 前期よりの繰越金 | 688,438 |

別表3 資金計画(実績 H17~H21)

| 区分 | 金額 |
|-----------------|------------|
| 資金支出 | 47,660,090 |
| 業務活動による支出 | 3,210,692 |
| 管理費支出 | 603,129 |
| その他支出 | 2,607,563 |
| 投資活動による支出 | 18,070,173 |
| 財務活動による支出 | 26,378,582 |
| 次期中期計画目標期間への繰越金 | 643 |
| 資金収入 | 47,660,090 |
| 業務活動による収入 | 8,198,881 |
| 投資活動による収入 | 18,134,896 |
| 財務活動による収入 | 20,637,874 |
| 前期よりの繰越金 | 688,438 |

【高速道路勘定】

別表1 予算(中期計画 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|------------|------------|
| 収入 | |
| 業務収入 | 8,223,132 |
| 道路業務収入 | 8,223,132 |
| 政府等出資金受入 | 594,640 |
| 政府等補助金受入 | 12,279 |
| 債券及び借入金 | 12,565,397 |
| 社会資本整備事業収入 | 6,179 |
| 業務外収入 | 57,081 |
| 計 | 21,458,708 |
| 支出 | |
| 債務返済費 | 21,005,938 |
| 東京湾横断道路償還金 | 274,481 |
| 無利子貸付金 | 246,919 |
| 経営努力助成金 | 10,081 |
| 業務管理費 | 8,165 |
| 高速道路管理費 | 8,165 |
| 一般管理費 | 10,018 |
| 人件費 | 4,862 |
| 物件費 | 5,156 |
| 業務外支出 | 355,865 |
| 計 | 21,911,467 |

別表1 予算(実績 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|------------|------------|
| 収入 | |
| 業務収入 | 8,174,549 |
| 道路業務収入 | 8,174,549 |
| 政府等出資金受入 | 591,476 |
| 政府等補助金受入 | 20,902 |
| 債券及び借入金 | 12,338,242 |
| 社会資本整備事業収入 | 7,887 |
| 業務外収入 | 254,942 |
| 計 | 21,387,997 |
| 支出 | |
| 債務返済費 | 20,876,939 |
| 東京湾横断道路償還金 | 273,377 |
| 無利子貸付金 | 252,378 |
| 経営努力助成金 | 309 |
| 業務管理費 | 6,878 |
| 高速道路管理費 | 6,878 |
| 一般管理費 | 7,426 |
| 人件費 | 4,442 |
| 物件費 | 2,983 |
| 業務外支出 | 348,642 |
| 計 | 21,765,948 |

別表2 収支計画(中期計画 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|------------|------------|
| 費用の部 | 9,452,993 |
| 経常費用 | 6,852,467 |
| 道路貸付業務費 | 4,064,889 |
| 助成業務費 | 9,883 |
| 一般管理費 | 9,834 |
| 人件費 | 4,922 |
| 経費 | 4,912 |
| 財務費用 | 2,690,289 |
| 道路資産取得関連費用 | 76,601 |
| 雑損 | 972 |
| 臨時損失 | 2,600,526 |
| 収益の部 | 11,170,670 |
| 経常収益 | 7,842,873 |
| 受取貸付料 | 7,815,493 |
| 占用料収入 | 6,813 |
| 連結料収入 | 9,573 |
| その他の売上高 | 824 |
| 補助金等収益 | 0 |
| 資産見返負債戻入 | 2,733 |
| 財務収益 | 7,436 |
| 雑益 | 0 |
| 臨時利益 | 3,327,798 |
| 当期純利益 | 1,717,677 |
| 当期総利益 | 1,717,677 |

別表2 収支計画(実績 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|------------|------------|
| 費用の部 | 9,411,465 |
| 経常費用 | 6,734,700 |
| 道路貸付業務費 | 4,056,919 |
| 助成業務費 | 309 |
| 一般管理費 | 8,145 |
| 人件費 | 4,508 |
| 経費 | 3,637 |
| 財務費用 | 2,578,515 |
| 道路資産取得関連費用 | 88,392 |
| 雑損 | 2,422 |
| 臨時損失 | 2,676,765 |
| 収益の部 | 11,183,575 |
| 経常収益 | 7,808,966 |
| 受取貸付料 | 7,769,106 |
| 占用料収入 | 7,063 |
| 連結料収入 | 9,418 |
| その他の売上高 | 15 |
| 補助金等収益 | 3,302 |
| 資産見返負債戻入 | 5,224 |
| 財務収益 | 12,901 |
| 雑益 | 1,937 |
| 臨時利益 | 3,374,609 |
| 当期純利益 | 1,772,109 |
| 当期総利益 | 1,772,109 |

別表3 資金計画(中期計画 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|-----------------|------------|
| 資金支出 | 22,040,700 |
| 業務活動による支出 | 3,178,077 |
| 管理費支出 | 452,049 |
| その他支出 | 2,726,028 |
| 投資活動による支出 | 151,543 |
| 財務活動による支出 | 18,527,578 |
| 次期中期計画目標期間への繰越金 | 183,502 |
| 資金収入 | 22,040,700 |
| 業務活動による収入 | 8,220,770 |
| 投資活動による収入 | 49,554 |
| 財務活動による収入 | 13,082,932 |
| 前期よりの繰越金 | 687,444 |

別表3 資金計画(実績 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|-----------------|------------|
| 資金支出 | 47,597,556 |
| 業務活動による支出 | 3,206,217 |
| 管理費支出 | 598,654 |
| その他支出 | 2,607,563 |
| 投資活動による支出 | 18,017,011 |
| 財務活動による支出 | 26,373,767 |
| 次期中期計画目標期間への繰越金 | 561 |
| 資金収入 | 47,597,556 |
| 業務活動による収入 | 8,193,984 |
| 投資活動による収入 | 18,082,851 |
| 財務活動による収入 | 20,633,278 |
| 前期よりの繰越金 | 687,444 |

【鉄道勘定】

別表1 予算(中期計画 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|----------|-------|
| 収入 | |
| 業務収入 | 4,499 |
| 鉄道業務収入 | 4,499 |
| 政府等補助金受入 | 106 |
| 業務外収入 | 35 |
| 計 | 4,640 |
| 支出 | |
| 業務管理費 | 5,442 |
| 鉄道施設管理費 | 5,442 |
| 一般管理費 | 37 |
| 人件費 | 19 |
| 物件費 | 19 |
| 業務外支出 | 50 |
| 計 | 5,530 |

別表1 予算(実績 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|----------|-------|
| 収入 | |
| 業務収入 | 4,086 |
| 鉄道業務収入 | 4,086 |
| 政府等補助金受入 | 74 |
| 業務外収入 | 641 |
| 計 | 4,801 |
| 支出 | |
| 業務管理費 | 4,297 |
| 鉄道施設管理費 | 4,297 |
| 一般管理費 | 45 |
| 人件費 | 29 |
| 物件費 | 16 |
| 業務外支出 | 55 |
| 計 | 4,397 |

別表2 収支計画(中期計画 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|--------------|--------|
| 費用の部 | 45,638 |
| 経常費用 | 45,638 |
| 鉄道施設利用業務費 | 45,599 |
| 一般管理費 | 37 |
| 人件費 | 19 |
| 経費 | 18 |
| 財務費用 | 0 |
| 雑損 | 2 |
| 臨時損失 | 0 |
| 収益の部 | 46,270 |
| 経常収益 | 45,344 |
| 受取施設利用料 | 4,291 |
| その他の売上高 | 107 |
| 補助金等収益 | 109 |
| 資産見返負債戻入 | 0 |
| 鉄道施設建設見返債務戻入 | 40,802 |
| 財務収益 | 35 |
| 雑益 | 0 |
| 臨時利益 | 926 |
| 当期純利益 | 632 |
| 当期総利益 | 632 |

別表2 収支計画(実績 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|--------------|--------|
| 費用の部 | 42,478 |
| 経常費用 | 41,763 |
| 鉄道施設利用業務費 | 41,716 |
| 一般管理費 | 48 |
| 人件費 | 30 |
| 経費 | 18 |
| 財務費用 | 0 |
| 雑損 | 0 |
| 臨時損失 | 715 |
| 収益の部 | 43,971 |
| 経常収益 | 42,077 |
| 受取施設利用料 | 3,878 |
| その他の売上高 | 87 |
| 補助金等収益 | 93 |
| 資産見返負債戻入 | 0 |
| 鉄道施設建設見返債務戻入 | 38,002 |
| 財務収益 | 17 |
| 雑益 | 1 |
| 臨時利益 | 1,894 |
| 当期純利益 | 1,492 |
| 当期総利益 | 1,492 |

別表3 資金計画(中期計画 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|-----------------|--------|
| 資金支出 | 17,721 |
| 業務活動による支出 | 4,834 |
| 管理費支出 | 4,834 |
| その他支出 | 0 |
| 投資活動による支出 | 0 |
| 財務活動による支出 | 0 |
| 次期中期計画目標期間への繰越金 | 12,886 |
| 資金収入 | 17,721 |
| 業務活動による収入 | 5,426 |
| 投資活動による収入 | 11,301 |
| 財務活動による収入 | 0 |
| 前期よりの繰越金 | 994 |

別表3 資金計画(実績 H17~H21)

(単位:百万円)

| 区分 | 金額 |
|-----------------|--------|
| 資金支出 | 62,620 |
| 業務活動による支出 | 4,562 |
| 管理費支出 | 4,562 |
| その他支出 | 0 |
| 投資活動による支出 | 53,162 |
| 財務活動による支出 | 4,815 |
| 次期中期計画目標期間への繰越金 | 82 |
| 資金収入 | 62,620 |
| 業務活動による収入 | 4,984 |
| 投資活動による収入 | 52,045 |
| 財務活動による収入 | 4,597 |
| 前期よりの繰越金 | 994 |

参 考 资 料

新規供用区間・無料開放路線一覧

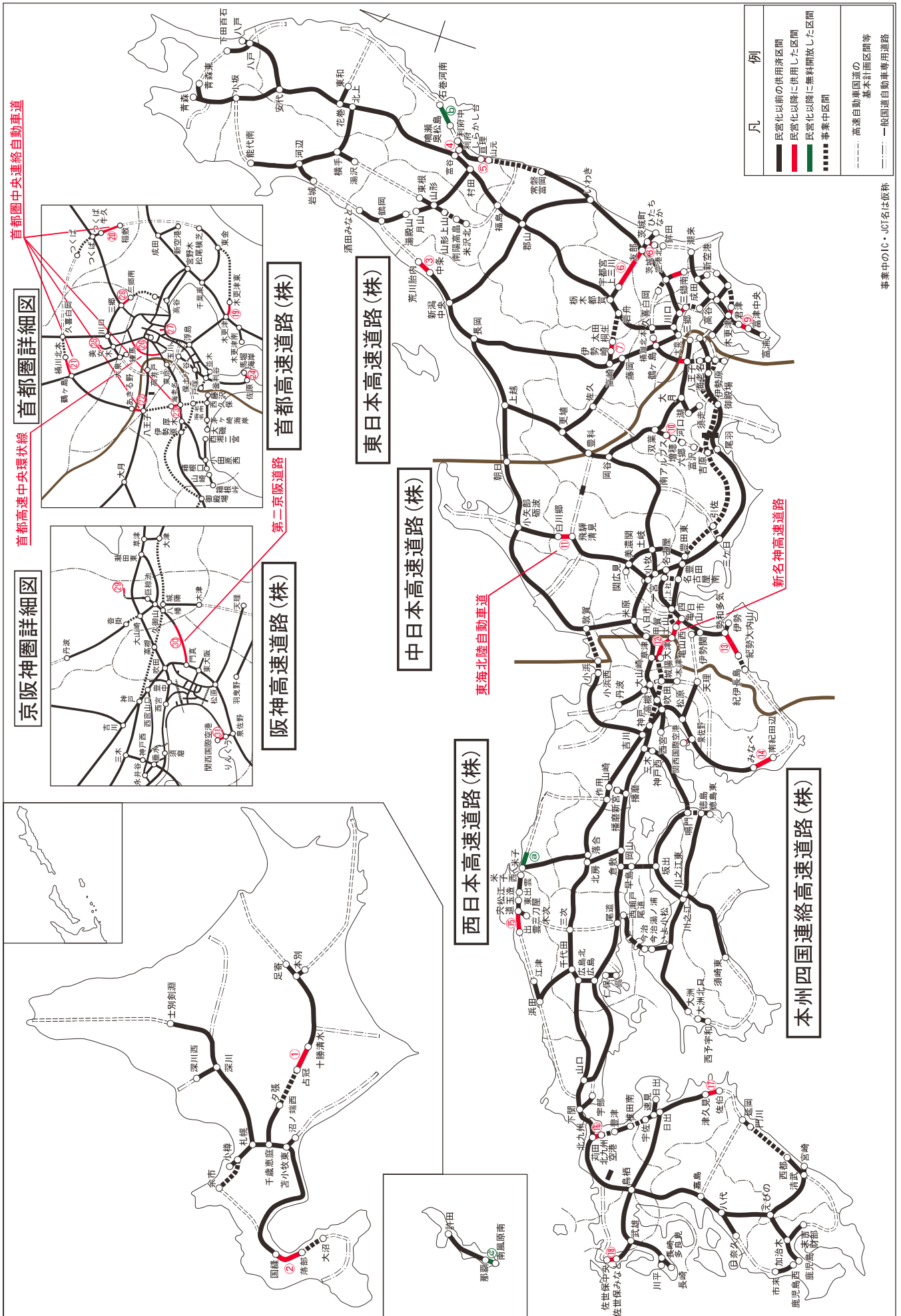
【新規供用区間一覧】

| Gr | 道路名 | 区 間 | 延長 (km) | 供用年月日 |
|----|----------------------|------------------|------------|-----------|
| ① | 道東自動車道 | トマムIC～十勝清水IC | 21 | H19.10.21 |
| | 道東自動車道 | 占冠IC～トマムIC | 26 | H21.10.24 |
| ② | 道央自動車道 | 八雲IC～国縫IC | 22 | H18.11.18 |
| | 道央自動車道 | 落部IC～八雲IC | 16 | H21.10.10 |
| ③ | 日本海東北自動車道 | 中条IC～荒川胎内IC | 10 | H21.7.18 |
| ④ | 一般国道47号 仙台北部道路 | 利府しらかし台IC～富谷JCT | 6.6 | H22.3.27 |
| ⑤ | 常磐自動車道 | 山元IC～亙理IC | 12 | H21.9.12 |
| ⑥ | 北関東自動車道 | 笠間西IC～友部IC | 9 | H19.11.14 |
| | 北関東自動車道 | 宇都宮上三川IC～真岡IC | 7 | H20.3.15 |
| | 北関東自動車道 | 桜川筑西IC～笠間西IC | 9 | H20.4.12 |
| | 北関東自動車道 | 真岡IC～桜川筑西IC | 16 | H20.12.20 |
| ⑦ | 北関東自動車道 | 伊勢崎IC～太田桐生IC | 16 | H20.3.8 |
| ⑧ | 東関東自動車道 | 茨城空港北IC～茨城町JCT | 8 | H22.3.6 |
| ⑨ | 館山自動車道 | 君津IC～富津中央IC | 9 | H19.7.4 |
| ⑩ | 中部横断自動車道 | 増穂IC～南アルプスIC | 6 | H18.12.16 |
| ⑪ | 東海北陸自動車道 | 飛騨清見IC～白川郷IC | 26 | H20.7.5 |
| ⑫ | 新名神高速道路 | 亀山JCT～草津田上IC | 41 | H20.2.23 |
| ⑬ | 紀勢自動車道 | 勢和多気JCT～大宮大台IC | 14 | H18.3.11 |
| | 紀勢自動車道 | 大宮大台IC～紀勢大内山IC | 10 | H21.2.7 |
| ⑭ | 阪和自動車道 | みなべIC～南紀田辺IC | 6 | H19.11.11 |
| ⑮ | 山陰自動車道 | 宍道JCT～斐川IC | 5 | H18.11.25 |
| | 山陰自動車道 | 斐川IC～出雲IC | 13 | H21.11.28 |
| ⑯ | 東九州自動車道 | 北九州JCT～苅田北九州空港IC | 8 | H18.2.26 |
| ⑰ | 東九州自動車道 | 津久見IC～佐伯IC | 13 | H20.6.28 |
| ⑱ | 一般国道497号 佐世保道路 | 佐世保みなとIC～佐世保中央 | 2.9 | H22.3.20 |
| ⑲ | 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 | 木更津東IC～木更津JCT | 7.1 | H19.3.21 |
| ⑳ | 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 | つくば牛久IC～阿見東IC | 12.0 | H19.3.10 |
| | 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 | 阿見東IC～稲敷IC | 6.0 | H21.3.21 |
| ㉑ | 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 | 鶴ヶ島JCT～川島IC | 7.7 | H20.3.29 |
| | 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 | 川島IC～桶川北本IC | 5.7 | H22.3.28 |
| ㉒ | 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 | 八王子JCT～あきる野IC | 9.6 | H19.6.23 |
| ㉓ | 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 | 海老名JCT～海老名IC | - | H22.2.27 |
| ㉔ | 一般国道16号 横浜横須賀道路 | 佐原IC～馬堀海岸IC | 4.3 | H21.3.20 |
| ㉕ | 首都高速埼玉新都心線 | 新都心～さいたま見沼 | 3.5 | H18.8.4 |
| ㉖ | 首都高速中央環状線 | 4号新宿線～5号池袋線 | 6.7 | H19.12.22 |
| | 首都高速中央環状線 | 3号渋谷線～4号新宿線 | 4.3 | H22.3.28 |
| ㉗ | 首都高速10号晴海線 | 東雲JCT～豊洲出入口 | 1.5 | H21.2.11 |
| ㉘ | 常磐自動車道 | 三郷JCT～三郷南IC | 4 | H17.11.27 |
| ㉙ | 京都市道高速道路1号線 | 山科出入口～鴨川東出入口 | 2.7 | H20.6.1 |
| ㉚ | 京都市道高速道路2号線 | 上鳥羽～第二京阪接続部 | 5.5 | H20.1.19 |
| | 一般国道1号 第二京阪道路 | 巨椋池本線料金所 | 0.9 | H20.1.19 |
| | 一般国道1号 第二京阪道路 | 枚方東IC～門真JCT | 16.9 | H22.3.20 |
| ㉛ | 一般国道481号 関西国際空港連絡橋 | 関西国際空港IC～りんくうIC | 4.6 | H21.4.29 |

【無料開放路線一覧】

| Gr | 道路名 | 区 間 | 延長 (km) | 無料開放日 |
|----|------------------------------|----------------|------------|----------|
| a | 一般国道9号 米子道路 | 淀江大山IC～米子東IC | 5.2 | H18.4.1 |
| b | 一般国道45号 三陸縦貫自動車道(鳴瀬奥松島～石巻河南) | 鳴瀬奥松島IC～石巻河南IC | 12.4 | H20.1.23 |
| c | 一般国道506号 那覇空港自動車道(南風原道路) | 南風原南IC～西原JCT | 5.1 | H21.3.28 |

全国高速道路路線網図



事業中のIC・JCT名は仮称

各会社のアウトカム指標
(平成 18 年度～平成 21 年度)

各会社のアウトカム指標一覧表(平成18年度～平成21年度)

| 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18年度 | 目標値 | 446 | 664 | 313 | 2,900 | 520 | 3 |
| | | 実績値 | 414 | 687 | 383 | 2,900 | 547 | 3 |
| | 平成19年度 | 目標値 | 445 | 662 | 370 | 2,700 | 520 | 3 |
| | | 実績値 | 426 | 728 | 335 | 2,600 | 503 | 3 |
| | 平成20年度 | 目標値 | 426 | 719 | 334 | 2,300 | 490 | 3 |
| | | 実績値 | 374 | 669 | 319 | 1,800 | 341 | 3 |
| | 平成21年度 | 目標値 | 424 | 647 | 318 | 1,800 | 320 | 8 |
| | | 実績値 | 616 | 1,002 | 560 | 2,100 | 343 | 9 |
| 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18年度 | 目標値 | 58 | 59 | 75 | 290 | 138 | 66 |
| | | 実績値 | 63 | 59 | 75 | 260 | 103 | 66 |
| | 平成19年度 | 目標値 | 66 | 59 | 75 | 250 | 134 | 63 |
| | | 実績値 | 65 | 67 | 75 | 275 | 112 | 68 |
| | 平成20年度 | 目標値 | 61 | 67 | 75 | 260 | 110 | 65 |
| | | 実績値 | 78 | 66 | 74 | 206 | 107 | 61 |
| | 平成21年度 | 目標値 | 78 | 66 | 73 | 255 | 107 | 65 |
| | | 実績値 | 69 | 75 | 73 | 210 | 117 | 106 |
| 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18年度 | 目標値 | 68 | 73 | 68 | 90 | 90 | 70 |
| | | 実績値 | 63 | 69 | 62 | 74 | 68 | 64 |
| | 平成19年度 | 目標値 | 69 | 74 | 70 | 85 | 85 | 70 |
| | | 実績値 | 69 | 75 | 68 | 80 | 74 | 70 |
| | 平成20年度 | 目標値 | 70 | 76 | 71 | 85 | 85 | 72 |
| | | 実績値 | 75 | 80 | 73 | 83 | 79 | 80 |
| | 平成21年度 | 目標値 | 77 | 83 | 78 | 86 | 85 | 80 |
| | | 実績値 | 82 | 87 | 81 | 88 | 85 | 89 |
| 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18年度 | 目標値 | 11.0 | 10.2 | 10.7 | 31.0 | 27.2 | 8.9 |
| | | 実績値 | 10.0 | 9.5 | 10.7 | 31.5 | 29.7 | 8.8 |
| | 平成19年度 | 目標値 | 11.0 | 9.5 | 10.7 | 30.0 | 27.2 | 8.9 |
| | | 実績値 | 8.9 | 9.1 | 9.4 | 27.3 | 29.2 | 7.4 |
| | 平成20年度 | 目標値 | 11.0 | 9.1 | 9.4 | 27.0 | 27.2 | 8.8 |
| | | 実績値 | 7.6 | 7.8 | 9.0 | 23.1 | 24.6 | 6.0 |
| | 平成21年度 | 目標値 | 11.0 | 7.8 | 9.0 | 23.0 | 24.6 | 8.8 |
| | | 実績値 | 6.7 | 8.4 | 9.3 | 22.5 | 23.3 | 6.4 |
| 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18年度 | 目標値 | 85 | 93 | 85 | 99 | 99 | 98 |
| | | 実績値 | 86 | 94 | 86 | 99 | 99 | 98 |
| | 平成19年度 | 目標値 | 89 | 95 | 90 | 99 | 99 | 98 |
| | | 実績値 | 89 | 96 | 90 | 99 | 99 | 98 |
| | 平成20年度 | 目標値 | 92 | 98 | 93 | 99 | 99 | 98 |
| | | 実績値 | 92 | 97 | 94 | 99 | 99 | 98 |
| | 平成21年度 | 目標値 | 93 | 99 | 96 | 99 | 99 | 98 |
| | | 実績値 | 94 | 98 | 97 | 99 | 99 | 94 |
| 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18年度 | 目標値 | 82 | 96 | 86 | 100 | 99 | 75 |
| | | 実績値 | 78 | 96 | 86 | 100 | 98 | 69 |
| | 平成19年度 | 目標値 | 84 | 98 | 88 | 100 | 99 | 100 |
| | | 実績値 | 85 | 98 | 88 | 100 | 98 | 100 |
| | 平成20年度 | 目標値 | 91 | 99 | 89 | 100 | 100.0 | 100 |
| | | 実績値 | 92 | 98 | 90 | 100 | 99.7 | 100 |
| | 平成21年度 | 目標値 | 97 | 99 | 93 | 100 | 100.0 | 100 |
| | | 実績値 | 97 | 99 | 95 | 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18年度 | 目標値 | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 2.9 | 3.2 | 3.2 |
| | | 実績値 | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 2.8 | 3.4 | 3.2 |
| | 平成19年度 | 目標値 | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 3.0 | 3.4 | 3.3 |
| | | 実績値 | 3.6 | 3.6 | 3.6 | 2.8 | 3.3 | 3.2 |
| | 平成20年度 | 目標値 | 3.6 | 3.6 | 3.6 | 3.0 | 3.4 | 3.3 |
| | | 実績値 | 3.6 | 3.7 | 3.7 | 3.0 | 3.5 | 3.4 |
| | 平成21年度 | 目標値 | 3.6 | 3.7 | 3.7 | 3.1 | 3.5 | 3.4 |
| | | 実績値 | 3.6 | 3.6 | 3.6 | 3.3 | 3.5 | 3.7 |