

平成 23 年度業務における自己評価について

高速道路機構では、業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務全体について自己評価を行い、その結果を公表することとしています。

当機構内に設置した内部統制委員会において審議した平成 23 年度業務についての自己評価の概要については、次のとおりです。

1. 債務の確実な返済のための取組み

(1) 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検討し、「高速道路の当面の新たな料金割引について（平成 23 年 2 月 16 日）」、「東日本大震災を踏まえた高速道路の料金について（平成 23 年 6 月 8 日）」等の政府の方針、「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律（平成 23 年法律第 42 号）」等を踏まえ、NEXCO、本四高速道路の上限料金制の廃止や首都高速道路及び阪神高速道路の料金圏のない対距離制への移行など、適切に高速道路利便増進事業に関する計画、協定及び業務実施計画を見直すとともに、特別国庫納付金 2,500 億円を納付しました。

本四高速道路に係る出資金・料金等については、「平成 26 年度までの本四高速の対応について（平成 24 年 3 月 14 日）」を踏まえ、適切に高速道路利便増進事業に関する計画、協定及び業務実施計画を見直しました。

新規事業については、首都圏中央連絡自動車道及び東海環状自動車道に関して、社会資本整備審議会事業評価部会での審議を踏まえ、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を見直しました。

(2) 資金調達については、今後の金利上昇リスクを軽減し、債務返済の確実性を高めるため、長期債（10 年）・超長期債（10 年超）の発行を行ったほか、資金調達の多様化の観点から、4 年債の発行や 6 ヶ月の民間借入を初めて行うなど、総額 2 兆 5,637 億円の資金を調達しました。

平成 23 年度の平均調達年限は 10.0 年、債務残高の平均残存年限は 6.7 年となりました。

(3) 収支状況については、貸付料は計画を下回るものの、一般管理費は計画を上回る削減ができる見込みであり、金利コストも計画を下回る状況にあることなどから、平成 23 年度末時点における有利子債務残高は、計画値 30.1 兆円を下回る見込みです。

(4) 適正かつ効率的な業務運営を図るため、人件費を含む一般管理費の削減等による業務コストの縮減に努めました。

契約については、競争性を確保する観点から、当機構の入札・契約手続運営委員会等の審議を経て、随意契約とすることが真にやむを得ないものを除き、一般競争入札等を実施し、その結果を公表しました。

平成 23 年 11 月に開催した契約監視委員会においては、「競争性のない随意契約」が真にやむを得ないものか、「一者応札・一者応募となった契約」について真に競争性を確保した方策が執られているか、「前回の委員会で意見として出された検討事項」への対応が適切であるか等について点検・検証が行われ、その結果、全ての契約について特段の指摘はなく、契約は適正に行われているとの評価を受けました。なお、その議事概要はホームページに公表しました。

(5) 高速道路会社の経営努力を助長するための助成金制度については、地権者や関係機関等との協議や供用までの期間短縮による費用縮減に関する経営努力の算出方法について、委員会での審議結果を踏まえ、「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」の改定を行い、速やかに助成金を交付する体制を整えました。

その結果、上記案件も含め、平成 23 年度は昨年度を上回る 58 件に対して会社の経営努力要件適合性の認定を行いました。また、これまでに認定された新技術のうち、標準化され、その普及が図られている事例等を紹介するなど、新技術の積極的な活用に向け、情報共有を図りました。

なお、当年度支払要件を満たした案件 27 件について、助成金約 3.2 億円を交付しました。

2. 道路資産の保有・貸付け等

道東自動車道（夕張～占冠）、首都圏中央連絡自動車道（白岡菖蒲～久喜白岡ジャンクション、高尾山～八王子ジャンクション）など計 70.3km の新規供用、箱根新道 14km の無料開放により、年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,494km、新設区間を合わせた総延長は 10,006km となりました。

安全で利便性の高い高速道路を次世代に引き継ぐため、平成 22 年度の維持、修繕、その他の管理の状況については、平成 23 年 8 月に高速道路 6 会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けて、当機構のホームページにおいてまとめて公表しました。あわせて、機構では、会社の道路資産の管理状況を実地に確認しており、平成 23 年度においては 6 回実施しました。

道路占用許可等の道路管理者権限については、高速道路会社に対し占用許可申請書のチェックポイント等の周知を図り、審査の一層の適正化を改めて要請するため、新たに

西日本地域での占用更新説明会の開催や高速道路会社が開催する社内向けの説明会へ職員を派遣するなど、さらに連携体制の強化を図るとともに、審査に必要な根拠書類を充実させ、機構においてこれを厳格に確認するなど、制度の適切かつ効率的な運用に努めました。

特殊車両通行許可については、複数の道路を通行する場合における他の道路管理者との協議手続きについて、包括的事前協議を行うことで簡略化を図り、一層の業務効率化に努めました。

一方、車両制限令違反の取締の結果、繰り返し措置を命じた会社に対する警告書の送付やホームページを活用した車両制限令違反に対する取組の紹介により、特殊車両制度の理解と道路法の遵守を促すとともに、警告を行ったにも関わらず法令遵守への取組が不十分な会社名をホームページで公表するなど、対策の強化にも努めました。

3. 積極的な情報開示

機構の業務運営の透明性を高め、説明責任を果たすため、情報公開に取り組みました。

平成 23 年 8 月には、平成 22 年度決算の公表に合わせて、全国路線網、地域路線網（4 路線網）及び一の路線（7 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、機構の財務状況に関するより詳細な情報についても公表しました。さらに、機構と高速道路会社をあわせた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況について新たに公表しました。

また、機構の業務の枠組みや、平成 22 年度業務の実施状況、同年度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 2011」を平成 23 年 10 月に、同英語版及び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 2011」を同年 12 月にそれぞれ発行しました。

ホームページについては、高速道路料金割引案内ページを適宜更新し、利用者に料金割引についての情報をわかりやすく提供するなど、より効果的な広報・情報公開に努めたほか、国土交通省独立行政法人評価委員会での意見等を踏まえ、既存の入札契約情報のページでは、情報の検索が容易になるよう見出し項目を工夫したり、個別契約の入札結果等の情報が一覧できるリストを掲載しました。また、新たに掲載する情報については、説明を充実するなどして、より分かりやすい情報の提供に努めました。

4. その他

国土交通省独法評価委員会の「平成 22 年度業務実績評価調書」における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」、「中期目標期間業務実績評価調書」における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」及び「平成 22 事業年度監事監査報告書」における意見等に対して、それぞれ別紙 1、2 及び 3 のとおり対応してきました。

平成 23 年度における業務の概況は以上のとおりです。

以 上

平成 22 年度業務実績評価調書における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」への対応状況

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・情報公開に関しては、ホームページで様々な情報を公表していること自体は評価できるが、それらの書類に含まれる項目が一目で分かるようリストを掲載するなど、その情報を一般の識者にも利用しやすい形で公表することを強く期待する。</p>	<p>ホームページによる情報公開においては、掲載する情報についての説明を補足するなど、より分かりやすい情報の提供に努めた。</p> <p>例えば、既存ページの「入札契約情報」について、情報の検索が容易になるよう見出し項目を工夫したり、「入札及び契約の結果の公表」ページでは、個別契約の入札結果、契約先、契約金額等、その契約に係る情報を一覧できるようリストを掲載した。</p> <p>また、「車両制限令違反車両に対する取組みについて」などの新たに掲載したページについては、説明を充実するなどして、道路利用者及び一般の方にも分かりやすいページとなるよう改善した。</p>

中期目標期間業務実績評価調書における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」への対応状況

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・特筆すべき意見はないが、自由度が高く自主性やインセンティブが明確な項目の評価がよいように感じる。さらに自由度が高まり、柔軟かつ機動的な努力・工夫と意思決定ができるような枠組みの整備が、環境や経済情勢の変化が予想され今後において、さらに重要になると思う。</p>	<p>当機構では、役員会、内部統制委員会、定期的な幹部クラスの会議等を通して、経営トップの方針の徹底や横断的な業務情報の共有等を緊密に図ることで、自主的かつ機動的な組織運営に努めている。</p> <p>今後も、こうした取組みに努め、当機構としても経営環境、社会環境、社会情勢の変化などに適切に対処していく。</p>
<p>・金利動向、経済状況による交通量の減少、緊急経済対策としての料金割引など、経営状況は多くの要因に左右される。このような中、金利や需要動向のモニタリングとその経営への反映についてより重要性が増している。</p>	<p>高速道路の利用動向や金利動向の把握、無料化社会実験、東北地方の無料開放及び高速道路利便増進事業等の料金割引による料金収入への影響の分析を行うなど、債務返済の見通しについて、定量的な把握に努めた。</p> <p>政府方針及び社会資本整備審議会での審議等を踏まえ、料金割引及び新規事業について、確実な債務返済の確認を行い、協定及び業務実施計画を見直した。</p> <p>今後とも、金利動向や各高速道路の交通量・料金収入については、毎月モニタリングを行うなど債務返済の見通しについて定期的な把握に努めていく。</p>
<p>・情報公開にあたっては、国民の理解と支持を得ていくため、今後とも利用者にとって価値のある情報をわかりやすく提供する等、公開内容の充実を図り、より積極的な公開を期待したい。</p>	<p>情報公開については、債務返済状況等をまとめた高速道路事業関連情報の公表をはじめ、積極的な取組みを推進してきている。</p> <p>さらにホームページにおいては、掲載する情報についての説明を補足するなど、より分かりやすい情報の提供に努めた。</p> <p>例えば、既存ページの「入札契約情報」について、情報の検索が容易になるよう見出し項目を工夫したり、「入札及び契約の結果の公表」ページでは、個別契約の入札結果、契約先、契約金額等、その契約に係る情報を一覧できるようリストを掲載した。また、「車両制限令違反車両に対する取組みについて」などの新たに掲載したページについては、説明を充実するなどして、道路利用者及び一般の方にも分かりやすいページとなるよう改善した。</p> <p>今後とも、業務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ていく。</p>
<p>・組織については、業務実態や社会経済情勢の変化に的確に対応するため、継続的に点検を行い、機動的に見直しを図る必要がある。</p>	<p>組織については、業務実態や社会経済情勢の変化に的確に対応するため、必要な規程類の整備を行うなど、適切な対応に努めているが、今後とも継続的に点検を行い、機動的に見直しを図る。</p>

平成 22 事業年度監事監査報告への対応状況等（平成 23 年度）

監事監査報告	対応状況等
<p>1 随意契約の見直し等</p> <p>・発注予定情報をできるだけ早期に提供するとともに、特に、随意契約についてその契約金額が適正であるかどうか、公募手続きを行っている契約について一般競争入札への移行を行うことができないかどうか、一般競争入札等によるものであっても明確な仕様書等の作成、参加条件の一層の緩和等の措置を講じて競争性を高めることができないかどうか等について、これまでの実績を踏まえさらに十分な検討を加え、適正な業務の執行に留意しつつ、必要に応じて見直しを行い、一層の競争性・透明性の確保やコスト削減を図っていくことが必要である。</p>	<p>平成 23 年度の契約手続における競争性の確保等の方策は、次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ DC サーバ及び財務会計システム用サーバの購入及び保守契約 →機器の更新調達と複数年（4 年）の保守契約を併せた契約とすることで発注規模を大きくする措置を講じ、競争性を高めた。（H22：一者応札→H23：5～6 者が応札） ・ ファイルサーバー保守契約 →複数年（4 年）の保守契約とすることで発注規模を大きくする措置を講じ、競争性を高めた。（H22：一者応札→H23：4 者が応札） ・ 助成委員会資料作成業務 →複数年（2 年）契約とすることで発注規模を大きくする措置を講じ、競争性を高めた。（H22：一者応札→H23：5 者が応札） ・ インターネット接続契約 →随意契約から一般競争入札への移行の可否について検討した結果、一定の移行作業期間と適切な手順をもって行うことで技術的な問題の回避が可能であることから、複数年（約 3 年半）契約による一般競争入札へ移行した。（入札日：H24. 2. 15、応札者数：2 者）
<p>2 道路管理者の権限代行</p> <p>・交通管理以外の道路管理に関する権限代行業務（占用許可、連結許可等）の手続についても、機構と会社の間で見直しが進められており、今後、考え方の整理を行った上で、新たなマニュアルを作成し、一層円滑な運用を図っていく必要がある。</p> <p>・河川管理者等に対する占用・使用許可申請業務について、平成 21 年度から、西日本高速道路株式会社に係る当該更新事務を試験的に関西業務部に移行して実施しているが、すでに試行を始めてから 2 年が経過しており、今後の対応について結論を得た上で、必要に応じて、機構組織規程等の改正を行うことが必要である。</p>	<p>『第 2 回高速道路関連空間の有効活用に関する WG（H23. 8. 8 開催）』において、試行の形で運用されていた道路管理実施マニュアル（道路管理編）の改訂作業を実施していくことが機構及び高速道路 6 会社の間で決定した。</p> <p>これを受けて、マニュアルの改訂方法、改訂スケジュールなどについて、機構及び高速道路 6 会社の間で調整等を行っている。なお、作業量が膨大な事などの事情を鑑み、来年度上半期を目途にマニュアルを作成する予定。</p> <p>当該業務については、試行を通じた検討の結果、総務部から関西業務部へ移行することとし、所要の規程改正を 12 月に行った。</p>

監事監査報告	対応状況等
<p>3 助成金制度の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新技術の採用については、国土交通省独立行政法人評価委員会が、機構の平成 21 年度業務実績評価において、今後の課題の一つとして、技術開発の重要性とさらなる加速の必要性を指摘し、また、新協定においても、新技術の活用による新設・改築費の削減を見込んでいるところであり、引き続き会社に対し、新技術の採用に係る経営努力要件適合性の認定申請を促す必要がある。 ・地元協議や早期供用による費用縮減については、「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」において、経営努力要件の適合性が認められた案件があるものの、費用縮減額のうち、どの部分を経営努力によるものとするべきかなどの算定方法を検討中である。今後、助成金交付の条件が整った案件に対して遅滞なく対応できるよう、検討の加速が望まれる。 	<p>7月12日に開催した「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」において、これまでに認定された新技術のうち、3件は既に標準化され、その普及が図られている事例や委員会の審議内容の高速道路会社内の周知状況の例を紹介した。</p> <p>また、各社との役員クラスの連絡会議においても助成制度の運用状況を紹介するなどし、申請を促した。</p> <p>平成23年度において、「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3回開催し、「地権者、関係機関などへの提案及び協議により、道路の計画、設計又は施工方法を変更したことによる費用の縮減」及び「供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減」に関する経営努力の算出方法についての審議結果を踏まえ、「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」の改定を行い、速やかに助成金を交付する体制を整えた。</p> <p>これと合せて、上記に関する過去に認定された30件の再審議と新たな4件について審議を行った。</p>
<p>4 棚卸しの効率的実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構において民間企業並みの財務諸表を作成するためには、正確な資産把握は欠かすことができず、引き続き、棚卸しの適正かつ効率的な実施が必要と考える。 	<p>機構資産の棚卸しについて、適正かつ効率的に実施することとし、棚卸実施マニュアルに基づき、会社協力の下、11箇所実施した。</p>

監事監査報告	対応状況等
<p>5 東日本大震災と機構のリスクマネジメント</p> <p>・機構の震災対応はこれで終わりとするのではなく、今回の対応状況を詳細に検証する作業が望まれる。また、現在、機構は、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」の指摘を踏まえ、東京事務所の早期移転の検討を行っている。IT のもつ危険性や脆弱性への対応もまた内部統制の基本的要素であり、特に災害時の事業継続の観点から、情報システムのバックアップ及び電源・回線の確保等についても検討の一つの視点とする必要があると考えられる。</p>	<p>東日本大震災時には、防災業務要領や防災業務の手引きに基づく対応を行い、被災時の業務について検証した結果、防災業務として網羅されていることが確認された。</p> <p>被災時における臨機の措置は、今後にも柔軟に活用するべく、具体例として防災業務ファイルに追記する予定である。</p> <p>《主な具体例》</p> <p>○道路監理役業務 関西業務部に移行して対応したほか、東京で業務再開後も計画停電の影響を考慮し、道路監理役の24時間体制確保のため宿泊先を機構近傍に手配した。</p> <p>○特殊車両許可 超重量・超寸法の自衛隊車両や特殊車両の通行許可は、従前の例によることなく電話による事後照会を行って、柔軟に対応した。</p> <p>○安否確認 安否確認は、地震発生直後ただちに関西業務部との電話回線を確保し、震災に関する機構東京の状況に加えて、役職員及び家族安否の情報共有を行った。</p> <p>○帰宅対応 震災後は、鉄道等の交通機関などの情報収集を行い、帰宅可能な状況を確認するまで、むやみに動かないことを原則とした。ただし、情報が不十分な状況でやむを得ず帰宅せざるを得ない者には、個別に対応した。なお、震災翌日、機構東京職員が安全に帰宅したかを確認するべく、道路監理役からのメール配信を行った。</p> <p>被災時に通信手段が途絶えた場合における職員の家族の安否確認や安全確保の手段について、各自で取り決めておくよう引き続き周知を図る。</p> <p>今回の被災を踏まえ、機構東京が壊滅した場合を想定し、関西業務部において機構東京のバックアップ機能としての訓練を行った。(11月)</p> <p>情報システムについては、災害時等における事業継続の観点からバックアップ機能の強化を図るため、関西業務部にファイルサーバーを新たに設置した(10月)。東京本部のファイルサーバーのバックアップデータを記録したテープを定期的に関西業務部へ配送し、同部のファイルサーバーにコピーして保存する体制を構築した。(1月)</p> <p>今後、東京事務所の移転検討にあたっては、災害時の事業継続の観点から、情報システムのバックアップ体制及び電源・回線の確保についても一つの視点としていく。</p>