

平成 2 4 年度業務実績報告書

平成 2 5 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

■ 平成24年度の業務の概況	1
■ 平成24年度業務実績	9
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	10
1 組織運営の効率化	10
2 業務リスクの管理	12
3 業務コストの縮減	18
4 入札及び契約の適正化の推進	20
5 積極的な情報公開	22
6 業務評価の実施	28
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	30
1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け	30
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	34
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	38
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	40
5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	42
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	44
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	46
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	48
9 業務遂行に当たっての取組	50
III 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画	56
1 財務体質の強化	56
2 予算	58
3 収支計画	58
4 資金計画	58
IV 短期借入金の限度額	58
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	58
VI 剰余金の使途	58
VII その他主務省令で定める業務運営に関する事項	58
1 施設及び設備に関する計画	58
2 人事に関する計画	60
3 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途	62
■ 参考資料	73
資料1 契約状況等	75
資料2 各会社のアウトカム指標一覧表（平成24年度）	79
資料3 助成金交付実績（概要）	83
資料4 債務の返済と財務諸表の関係	87
資料5 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務	91
資料6 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の役職員の報酬・給与等について	95

平成 2 4 年度の業務の概況

平成 24 年度の業務の概況

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、平成 24 年度において、第 2 期中期目標期間（平成 22 年 4 月 1 日から平成 25 年 3 月 31 日まで）における中期目標を達成すべく、①債務の確実な返済、②会社（高速道路株式会社法（平成 16 年法律第 99 号）第 1 条に規定する会社をいう。以下同じ。）と連携した高速道路事業の円滑な実施、③業務運営の効率性と透明性の確保の 3 点について、以下のような取組を重点的に推進した。

1. 債務の確実な返済

（1）新規事業の追加に関する政府方針等を受け、東京外かく環状道路（関越～東名）、名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）、高速横浜環状北西線（横浜青葉～港北）等の事業を追加した上で、将来交通需要の見直し（「各交通分野の将来交通需要推計手法の改善について」（平成 22 年 11 月 19 日 国土交通省））を反映させ、交通量や金利水準等の基礎的な前提条件を見直すとともに、確実な債務返済を確認し、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「機構法」という。）第 13 条第 1 項に規定する協定をいう。以下同じ。）及び業務実施計画（機構法第 14 条第 1 項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。）を適切に見直した。

■ 新規事業の追加に関する政府方針等

- ①「道路事業の事業主体、施行区分について一答申」
（平成 23 年 11 月 25 日 社会資本整備審議会）
- ②「直轄事業と有料道路事業の基本的な役割分担の考え方について」
（平成 24 年 1 月 24 日 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会）
- ③「平成 24 年度国土交通省関係予算の配分について」（平成 24 年 4 月 6 日 国土交通省）

さらに、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成 25 年 1 月 11 日閣議決定）で示された政府方針を受け、中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を踏まえた安全・安心向上のための緊急修繕事業等の実施について、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を適切に見直した。

（2）各会社の交通量は、東日本大震災に伴う上限料金制の廃止、無料化社会実験の一時凍結、東北地方無料開放の規模縮小（平成 24 年 4 月 1 日より実施）の影響等があった結果、前年度比 95.2%～101.7%となった。

料金収入は、有料の利用が堅調だったため、計画を 1,184 億円（5.5%）上回る 2 兆 2,595 億円となり、貸付料収入も計画を 980 億円（6.3%）上回る 1 兆 6,525 億円となった。また、会社からの債務引受額が計画を 6,470 億円（▲28.6%）下回る 1 兆 6,139 億円となったことなどから、平成 24 年度末時点における有利子債務残高は、計画 30 兆 6,733 億円に対して実績は 29 兆 9,857 億円となった。

また、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中期債（4 年債）の発行を行い、総額 2 兆 8,660 億円の資金を調達した。

平成 24 年度の平均調達年限は 11.8 年（平成 23 年度 10.0 年）、平成 24 年度末の債務残高の平均残存年限は 6.8 年（平成 23 年度末 6.7 年）となった。

2. 会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

（1）常磐自動車道（南相馬～相馬）、新東名高速道路（御殿場ジャンクション～浜松いなさジャンクション）等計 219.3km の新規供用、西富士道路 6.8km の無料開放により、平成 24 年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,706km、新設区間を合わせた総延長は 10,014km となった。

（2）道路管理者の権限の代行については、次のように制度の適切かつ効率的な運用に努めた。

- ① 道路占用許可については、会社の担当者を対象とした占用更新説明会による占用許可申請書のチェックポイントの周知等により、占用許可事務の適切かつ効率的な実施について重ねて要請し、3,197件の占用案件を適正に処理した。

中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を受け、機構及び会社あてに国土交通省から通知があった「トンネル内の道路付属物の一斉点検について」を踏まえ、トンネル内に設置されている占用物件の点検について、会社を通じて占用者に依頼し、その安全性を確認した。

また、高架下利用計画等検討会の意見を聴き、「関越自動車道新潟線高架下利用計画（練馬区区間）」他4件の計画を策定するなど、高架下の道路空間の計画的な有効活用を図った。

- ② 特殊車両通行許可については、包括的事前協議の対象に複数の会社を跨る許可申請を加えて一層の業務効率化を進め、申請から許可までの期間の短縮に努めた。

また、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を開催し、新神戸トンネル（神戸市道生田川箕谷線）における危険物積載車両の通行について、審議結果を踏まえて適切に規制内容を決定した上で公示した。

- ③ 車両制限令違反に対する取組については、常習的に違反を繰り返した運送会社に対して警告書を送付して改善を促すとともに、再三警告を行ったにもかかわらず法令遵守への取組が不十分な運送会社名をホームページで公表するなど対策の強化に努めた。

また、首都高速4号線元赤坂付近で車両制限令違反車両による重大事故（平成23年9月22日発生）を起こした運転手及び運送会社を、首都高速道路株式会社との連名で、平成24年9月に警視庁に告発して厳正に対応した（運送会社は平成25年3月に起訴された。）。

- （3）平成23年度の会社による高速道路の維持、修繕、その他の管理の実施状況については、平成24年8月に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で公表した。また、会社による管理の実施状況の情報の共有化のため、平成24年度において、実地確認を6回実施した。

機構と会社の担当部長会議において、各会社の業務に活用できるよう実地確認で把握した好事例等を情報提供するとともに、平成24年度以降の「維持、修繕その他の管理の報告書」について、維持修繕、交通事故対策、渋滞対策などの実績と今後の対応計画について体系的に整理して記載することなど、更なる内容の充実を図っていくこととした。

- （4）会社の経営努力による高速道路の新設、改築又は修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組み（以下「助成制度」という。）については、41件について会社の経営努力要件適合性の認定を行い、その結果、助成制度発足時からの総認定件数は214件となった。そのうち平成24年度には、前年度までに助成金を交付した93件に加えて、新たに支払要件を満たした40件について、助成金約9.4億円を交付した。

助成制度を通じて、「2車線断面トンネルでのセラミックメタルハライドランプ」等の新技術は、会社の設計要領等に記載されることで標準化され、現場で積極的に活用されることによりコスト縮減が図られている。また、標準化された新技術に関しては、その新技術を前提として、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。）を適切に設定することとしている。

また、助成制度について広く国民に理解してもらうために、ホームページに助成制度の分かりやすい解説を加えたほか、ホームページに各社の経営努力の内容を容易に検索できる機能を新たに設け、会社に対して新技術の開発・活用を積極的に促した。

3. 業務運営の効率性と透明性の確保

- （1）効率的な組織運営を図り、業務の外部委託化等の業務の効率化にも取り組んだ結果、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）は、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と比較して、目標の3%を上回る削減実績を達成した。

(2) 契約については、平成 24 年 11 月に開催した契約監視委員会において、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目指す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などについて点検・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、その議事概要をホームページで公表した。

(3) 情報公開については、機構の業務運営の透明性を高め、説明責任を果たすため、次のように積極的に取り組んだ。

① 平成 24 年 8 月に、平成 23 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、セグメント情報等の機構の財務状況に関する詳細な情報について公表した。

② 機構の業務の枠組みや、平成 23 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 2012」を平成 24 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 2012」を同年 11 月にそれぞれ発行した。

また、欧米の有料道路制度に関する調査研究に積極的に取り組み、平成 24 年度には、これまでの調査・研究を基に高速道路を巡る戦略的な観点を体系的に取りまとめた報告書など、あわせて 6 冊の報告書を発行した。

③ ホームページについては、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査等を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、情報を検索しやすくするための工夫やユーザーが求める情報の充実を図るなど、より使い勝手の良いホームページとなるよう全面的なリニューアルを行った。

平成 24 年度における業務の概況は、以上のとおりである。今後も、債務の確実な返済に向けて、引き続き業務に取り組むとともに、社会経済情勢等の変化に適切に対応していく。

平成 23 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と
平成 24 年度における対応状況

平成 23 年度業務実績評価調書において国土交通省独立行政法人評価委員会から指摘のあった課題・改善点、業務運営に対する意見等に係る事項については、平成 24 年度において次のとおり対応した。

課題・改善点、意見等	対応状況
・ホームページに関しては、どのような方がどのような情報を得るためにアクセスしているのかなどを把握、分析し、どのような情報を充実させていくべきなのかを整理した上で、さらにホームページの改善がなされることが望まれる。	・ホームページについては、より使い勝手の良いものとするため、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、次のように情報を検索しやすくするための工夫や情報の充実を図り、全面的にリニューアルした。 － 決算の概要や債務返済の実績等の機構として特に積極的に発信したい情報について、それぞれ分かりやすく解説したページを新設するとともに、トップページの見やすい位置にバナーを設置。 － 掲載情報を主なカテゴリーごとに整理し、そのバナーをトップページに掲出するとともに、高速道路関連情報等の積極的に公開すべき情報をより上位の階層に掲載。 － トップページのアクセスランキング上位ページ欄の充実。 － トップページの各バナーにプルダウンリストを設置。 － ホームページ内検索システムの機能の充実。 － 各ページ内に関連する情報ページへのリンクを設置。 等
・設定されたアウトカム指標については、機構と会社とが連携・協力してその達成を図り、利用者への安全で安定的なサービスの提供につなげることが望まれる。 アウトカム指標の組替えに関し、その目標設定の考え方や方法が不明であり、また、具体の設定について会社間での考え方が異なっていることから改善を図るとともに、アウトカム指標を充実させ、管理水準の向上を図ることが望まれる。	・機構は、会社が実施している道路管理の状況を分かりやすく示すため、利用者への安全で安定的なサービスの提供及び管理水準の向上につながる代表的な共通の成果指標（アウトカム指標）を設定し、計画及び実績について 6 社分とりまとめて公表している。平成 25 年度公表分からは、目標設定の考え方や具体の設定を明らかにするため、新たに各会社のアウトカム指標の目標値の設定根拠について公表することとしている。 ・指標の組替えに関しては、これまでも構造物の健全性を示す指標の導入など見直しを実施してきたが、なお一層の指標の充実及び 6 社共通の指標の設定に向けて、安全・安心や快適・円滑・利便性向上等につながる具体的な候補を抽出し、平成 26 年 4 月以降の実施を目指して、会社と連携・協力しつつ、機構がリーダーシップをもって検討中である。
・債務引受に関して、会社からの債務引受額の実質的な妥当性を担保する制度が、未だ、不十分のように感じられ、改善が望まれる。	・債務引受限度額の設定時は、その算出の基礎となる工事の内容の内訳について確認を行っており、債務引受の際には、債務引受け前の書面審査及び債務引受け後の現地確認を行っている。 ・さらに、平成 25 年度から、次の措置を実施することとしている。 － 新規建設（区間延伸）事業については、可能な限り引受け前に、現地事前確認を追加実施する。 － 除却等で資産登録が複雑な修繕事業の現地確認の箇所数を増やす。

課題・改善点、意見等	対応状況
・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助長するための仕組みは、良い制度であり、更なる活用が望まれる。また、他にも適用できる分野が多いように思われ、新技術の標準化も含め更なる費用の縮減が期待される。なお、助成限度額等の決定に際し、そのチェックや、制度の適切な運用について国民に対してきちんと説明できるようにするなど、制度運用の妥当性を担保する仕組みが不十分のように感じられ、改善が望まれる。	・会社の経営努力の内容が助成の要件に適合するかは、その認定基準等を定めた「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（以下「運用指針」という。）」に基づき、外部の有識者で構成する「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（以下「助成委員会」という。）」の意見を踏まえ機構が判断している。また、助成委員会での議事の概要や会社における経営努力の内容、交付額等を公表しており、助成金交付の公平性、透明性及び客観性を確保している。 ・運用指針に定める認定基準は、助成制度をより適正に運用するため、これまでも助成委員会の意見を踏まえ、適時適切に改定しており、平成 24 年度においては、「供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減」の算定に関する改定を実施した。 ・助成制度を通じて標準化された新技術に関しては、その新技術を前提として、債務引受限度額を適切に設定することとしている。 ・助成制度について広く国民に理解してもらうため、ホームページに助成制度を分かりやすく解説した資料を新たに掲載した。 ・助成委員会で審議された新技術や現場における会社の創意工夫などが閲覧できる「経営努力事例検索システム」をホームページに新設し、より一層の費用の縮減が図られるよう、会社に対して新技術の開発・活用等を促した。
・通行止め、特殊車両許可、道路占用許可及び連結許可等の膨大な業務を効率的に実施しているが、その際の諸情報（通行止め情報、特車関連情報等）の積極的な活用も併せて考えて頂きたい。	・通行止め情報については、各会社において、接続又は並行する他の道路管理者との情報共有を行い、円滑な交通確保に努めた。 ・通行止め情報の高速道路利用者に対する提供については、リアルタイムで情報を提供している（財）日本道路交通情報センターや各会社の工事予定情報のリンクを貼りつけることにより、ホームページでの情報提供を行っていたところであるが、さらに情報を得やすくするため、全国の通行止め予定情報を検索できるページを新設するとともに、トップページからそのページに直接アクセスできるバナーを設置した。 ・車両制限令違反車両の取締りについては、各会社に対して、他の道路管理者等との連携による更なる取締りの強化を促し、各会社や並行する他の道路管理者との間で情報共有を図って、同時取締を実施した。
・危機管理に関しては、機構においてはより一層の危機管理能力の向上が求められていることから、今後とも不断の努力をお願いしたい。	・定期的に安否登録訓練及び参集応答訓練を実施することにより、異動者に対する発災時の行動について周知を図るとともに、役職員全体の防災意識を高め、危機管理能力の向上を図った。 ・関西業務部において、首都圏における大規模地震により、機構東京事務所の機能が停止した場合を想定した訓練（道路監理役代行訓練、出納事務支出訓練等）を実施した。 ・内閣府が首都直下地震を想定し実施した「平成 24 年度政府総合図上訓練」に、会社と共に指定公共機関として参加し、関係機関との連携強化を図った。 ・港区防災危機管理室の職員を講師に招き、「災害時における職場や家庭における心構え」や「自治体としての防災計画」等の防災に関する内容の講演会を開催し、役職員の防災意識を高めた。

第1期の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と平成24年度における対応状況

第1期の中期目標期間業務実績評価調書において国土交通省独立行政法人評価委員会から指摘のあった課題・改善点、業務運営に対する意見等に係る事項については、平成24年度において次のとおり対応した。

課題・改善点、意見等	対応状況
・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。	・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により、自主的かつ機動的な組織運営に努めた。
・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。	・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。 ・新規事業の追加に関する政府方針等を受け、東京外かく環状道路（関越～東名）、名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）、高速横浜環状北西線（横浜青葉～港北）等の事業を追加した上で、将来交通需要の見直し（「各交通分野の将来交通需要推計手法の改善について」（平成22年11月19日 国土交通省））を反映させ、交通量や金利水準等の基礎的な前提条件を見直すとともに、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を適切に見直した。 ■ 新規事業の追加に関する政府方針等 ①「道路事業の事業主体、施行区分について-答申-」（平成23年11月25日 社会資本整備審議会） ②「直轄事業と有料道路事業の基本的な役割分担の考え方について」（平成24年1月24日 社会資本整備審議会 道路分科会事業評価部会） ③「平成24年度国土交通省関係予算の配分について」（平成24年4月6日 国土交通省） ・さらに、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成25年1月11日閣議決定）で示された政府方針を受け、中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を踏まえた安全・安心向上のための緊急修繕事業等の実施について、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を適切に見直した。 ・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、モニタリングを行った。

課題・改善点、意見等	対応状況
・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。	・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、積極的な取組を行った。 ・ホームページについては、より使い勝手の良いものとするため、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、次のように情報を検索しやすくするための工夫や情報の充実を図り、全面的にリニューアルした。 － 決算の概要や債務返済の実績等の機構として特に積極的に発信したい情報について、それぞれ分かりやすく解説したページを新設するとともに、トップページの見やすい位置にバナーを設置。 － 掲載情報を主なカテゴリーごとに整理し、そのバナーをトップページに掲出するとともに、高速道路関連情報等の積極的に公開すべき情報をより上位の階層に掲載。 － トップページのアクセスランキング上位ページ欄の充実。 － トップページの各バナーにプルダウンリストを設置。 － ホームページ内検索システムの機能の充実。 － 各ページ内に関連する情報ページへのリンクを設置。 等
・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。	・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、適切な対応に努めた。

平成 2 4 年度業務実績

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
I 中期目標の期間		
中期目標の期間は、平成22年4月1日から平成25年3月31日までの3年間とする。	—	—
II 業務運営の効率化に関する事項	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	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、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。	1 組織運営の効率化 機構は、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	1 組織運営の効率化 必要最小限の組織として設置した総務部、経理部、企画部、関西業務部の4部により、組織運営の効率化に努める。 また、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月7日閣議決定。以下「独法基本方針」という。）を踏まえ、経過的に東京都に置かれている主たる事務所の神奈川県への早期移転については、引き続き、検討を進める。

平成 24 年度計画 I-1

【年度計画 I-1 における目標設定の考え方】

設立時に必要最小限の組織として設置した 4 部体制により、法人の権限及び責任の明確化、透明性、自主性の向上等に対応した組織の整備、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を図るべく、組織運営の効率化に努める。また、閣議決定を踏まえ、主たる事務所の神奈川県への早期移転について、引き続き検討を進める。

【平成 24 年度における取組】

1. 平成 24 年度においては、各担当部の業務執行に当たり、各部間の連絡会議や機構掲示板の活用等を通じて情報の共有化を図り、相互に調整、チェックを行うことで、業務運営の円滑化を図るとともに、横断的業務に関して、4 部が連携して取り組み、業務の効率的な運営に努めた。

①債務管理

- ・会社との協定変更、機構の収支予算の明細（債務返済計画）の作成・見直し業務を実施（平成 24 年度は協定変更及び業務実施計画変更をそれぞれ 3 回実施）
- ・債務引受契約に関する会社からの事前説明を受け内容をチェック
- ・セグメント情報、路線別収支等、決算にあわせた高速道路関連情報を作成

②資産管理

- ・会社における道路資産の管理の実態について確認（平成 24 年度は 14 箇所を実施）

③危機管理

- ・各会社をはじめとする関係機関と連携した防災訓練、安否登録訓練及び参集応答訓練を実施
- ・首都直下地震により東京本部が機能不全となったことを想定した関西業務部における防災訓練及び業務代行訓練を実施（道路監理役業務、出納事務）

2. 内部統制の充実・強化を図るため、理事長は、役員会、内部統制委員会、会計監査人候補者選定審査委員会、資金調達及び金融機関等選定審査委員会、入札・契約手続運営委員会、契約監視委員会等の各種委員会のほか、幹部連絡会（原則毎週開催）その他随時行われる各部門とのミーティングを通じて、業務に重要な情報を適時的確に把握するとともに、(1) 債務の確実な返済、(2) 会社と連携した高速道路事業の円滑な実施、(3) 業務運営の効率性と透明性の確保をはじめとする法人のミッションの周知徹底に引き続き努めた。また、年度末の内部統制委員会において、内部統制全般について総括的に審議し、適切に統制が図られていることを確認した。

3. 政府の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定。以下「独法基本方針」という。）を踏まえ、東京事務所の早期移転の検討については、「東京事務所の移転に関する検討会」を開催（9 月、3 月）し、最近の不動産市況、不動産仲介業者等へのヒアリング結果、神奈川県の主要地における震災被害想定などについて報告し、検討を行った。また、神奈川県内（横浜、川崎）のオフィスビルの現地調査を実施し、情報収集を行うとともに、オフィス移転支援を行う業者へのヒアリングを行い、必要な作業項目等について検討を行った。

【中期目標における目標の達成状況】

業務や組織の在り方について継続的な点検を行い、効率的な業務運営を行った。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
2 業務リスクの管理	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。	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（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。）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。	① 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。	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、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。

平成 24 年度計画 I-2

【年度計画 I-2 における目標設定の考え方】

機構の債務は高速道路の貸付料により 45 年以内に返済する計画であるため、債務残高に影響を与える金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しを定量的に把握し、必要に応じて会社との協定変更等の措置を講ずる。また、将来の金利変動に対応するため、超長期債の発行等資金調達が多様化の措置を講じる。

平成 24 年度計画 I-2-①

【平成 24 年度における取組】

1. 新規事業の追加に関する政府方針等を受け、東京外かく環状道路（関越～東名）、名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）、高速横浜環状北西線（横浜青葉～港北）等の事業を追加した上で、将来交通需要の見直し（「各交通分野の将来交通需要推計手法の改善について」（平成 22 年 11 月 19 日 国土交通省））を反映させ、交通量や金利水準等の基礎的な前提条件を見直すとともに、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を適切に見直した。

■協定及び業務実施計画の変更概要

①全国路線網及び一の路線（4 月）

- ・ 東京外かく環状道路（関越～東名）、名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）、暫定 2 車線区間の 4 車線化等の追加
- ・ 新名神高速道路未着工区間の凍結解除 等

②首都高速道路に係る地域路線網（4 月）

- ・ 高速横浜環状北西線（横浜青葉～港北）の追加

③阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網（6 月）

- ・ 神戸市道生田川箕谷線（新神戸トンネル）の追加

■新規事業の追加に関する政府方針等

①「道路事業の事業主体、施行区分について-答申-」（平成 23 年 11 月 25 日 社会資本整備審議会）

- ・ 高速横浜環状北西線（横浜青葉～港北）

②「直轄事業と有料道路事業の基本的な役割分担の考え方について」

（平成 24 年 1 月 24 日 社会資本整備審議会 道路分科会 第 8 回事業評価部会）

- ・ 東京外かく環状道路（関越～東名）及び名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）

③「平成 24 年度国土交通省関係予算の配分について」（平成 24 年 4 月 6 日 国土交通省）

- ・ 大都市における渋滞対策（新名神高速道路未着工区間の凍結解除）
- ・ 高速道路の開通区間における渋滞対策等（暫定 2 車線区間の 4 車線化）
- ・ スマート IC の追加による高速道路の有効利用

2. 「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成 25 年 1 月 11 日閣議決定）で示された政府方針を受け、中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を踏まえた安全・安心向上のための緊急修繕事業等の実施について、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を適切に見直した。

■協定及び業務実施計画の変更概要

①全国路線網（3 月）

- ・ 緊急修繕事業、渋滞対策事業の前倒し

②首都高速道路及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網（3 月）

- ・ 緊急修繕事業の追加

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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、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。 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こと。その際、計画管理費については、前中期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こと。	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、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、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。また、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、	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、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、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。また、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。

平成 24 年度の業務の実績

【中期目標における目標の達成状況】

協定の見直しに際しては、金利、交通量、経済動向等の見直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、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適切に定めた。

平成 24 年度計画 I-2-②

【平成 24 年度における取組】

各会社の交通量は、東日本大震災に伴う上限料金制の廃止、無料化社会実験の一時凍結、東北地方無料開放の規模縮小（平成 24 年 4 月 1 日より実施）の影響等があった結果、前年度比 95.2%～101.7%となった。

料金収入は、有料の利用が堅調だったため、計画を 1,184 億円（5.5%）上回る 2 兆 2,595 億円となり、貸付料収入も計画を 980 億円（6.3%）上回る 1 兆 6,525 億円となった。

支払利息は、ほぼ計画どおりの 4,626 億円となった。

《各会社の交通量（平均利用台数）》

単位：千台/日

会社名 ※5	平成 24 年度	（参考）平成 23 年度	対前年度比
NEXCO 東日本	2,692 ※1	2,827 ※1	95.2%
NEXCO 中日本	1,862 ※1	1,850 ※1	100.6%
NEXCO 西日本	2,671 ※1	2,690 ※1	99.3%
首都会社	949 ※2	956 ※3	99.3%
阪神会社	724 ※2	728 ※3	99.5%
本四会社	50 ※4	49 ※4	101.7%

※1 支払料金所における通行台数をカウントしている。

※2 1 回の利用を「1 台」として集計している。

※3 対距離制への移行前の料金圏を跨ぐ利用も「1 台」として集計している。

※4 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である。

※5 NEXCO 東日本・・・東日本高速道路株式会社 NEXCO 中日本・・・中日本高速道路株式会社

NEXCO 西日本・・・西日本高速道路株式会社 首都会社・・・首都高速道路株式会社

阪神会社・・・阪神高速道路株式会社 本四会社・・・本州四国連絡高速道路株式会社

以下同じ。

《会社の料金収入の計画と実績の対比》

単位：億円

	平成 24 年度計画	平成 24 年度実績	対計画比
会社の料金収入	21,412	22,595	1,184 (5.5%)

《貸付料収入の計画と実績の対比》

単位：億円

	平成 24 年度計画	平成 24 年度実績	対計画比
貸付料収入	15,545	16,525	980 (6.3%)

《支払利息の計画と実績の対比》

単位：億円

	平成 24 年度計画	平成 24 年度実績	対計画比
支払利息	4,562	4,626	64 (1.4%)

協定等の見直しについては I-2-①のとおり。

【中期目標における目標の達成状況】

債務返済計画を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視するとともに、計画と実績を対比し、債務返済の見直しについて、できる限り定量的に把握した。

なお、I-2-①のとおり、金利、交通量、経済動向等の見直しについて最新の知見に基づき十分に検討し、協定等を見直した。

また、計画管理費については、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつ算定を厳格に行った。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
	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、前中期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。	
③ 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こと。	③ 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。	③ 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。

平成24年度計画Ⅰ-2-③

【平成24年度における取組】

1. 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観点から、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中期債（4年債）の発行を行い、総額2兆8,660億円の資金を調達した。
 - ・ 政府保証債については、全て長期債・超長期債で合計2兆2,860億円を発行した。
 - ・ 財投機関債については、長期債・超長期債4,300億円、中期債1,500億円、合計5,800億円を発行した。
2. 平成24年度の平均調達年限は11.8年（平成23年度10.0年）、平成24年度末の債務残高の平均残存年限は6.8年（平成23年度末は6.7年）となった。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
3 業務コストの縮減 機構は、必要最小限の組織として、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、前中期目標期間の最終年度（平成21年度）と比較して、本中期目標期間中に3%を上回る削減を達成すること。	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、前中期目標期間の最終年度（平成21年度）と比較して、本中期目標期間中に3%を上回る削減を行う。	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、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。

平成24年度の業務の実績

《平成24年度外部資金調達実績（概要）》

単位：億円、%

調達方法		年 限	平成24年度			(参考)平成23年度	
			計 画	調達額 ※1	平均利率 ※2	調達額 ※1	平均利率 ※2
政府保証	政府保証債	4年	-	-	-	1,202	0.27
		5年	-	-	-	1,498	0.38
		10年	18,360	18,360	0.82	12,035	1.10
		20年	3,600	3,600	1.67	2,701	1.85
		30年	900	900	1.90	903	2.05
	計		22,860	22,860	1.00	18,338	1.14
自主調達	民間借入金	6ヶ月	49	-	-	2,100	0.49
	財投機関債	2年	6,100	-	-	1,000	0.22
		4年		1,500	0.21	1,200	0.36
		10年		3,600	0.82	2,400	1.12
		20年		700	1.81	600	2.08
		小 計		6,100	0.78	5,200	0.88
	計		6,149	5,800	0.78	7,300	0.77
合 計			29,009	28,660	0.95	25,637	1.04
平均調達年限			11.8年			10.0年	
債務残高の平均残存年限 ※3			6.8年			6.7年	
有利子債務残高の平均利率			1.49			1.48	

※1 調達額は、機構が収入した額である。端数処理の関係上、計が合わないことがある。

※2 平均利率は、調達額と債券発行時の応募者利回りを使った加重平均である。

※3 債務残高の平均残存年限は、有利子及び無利子債務残高の平均残存年限である。

【中期目標における目標の達成状況】

資金調達に当たっては、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・超長期債を発行したほか、資金調達の多様化の観点から、短期借入金の借入れや中期債を発行した。

平成24年度計画 I-3

【年度計画 I-3 における目標値設定の考え方】

債務返済を確実にを行うため、業務運営全体の効率化を推進し、業務コストを縮減する。

一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、平成21年度の年間換算額と比較して3%を上回る削減を行う。

【実績値（当該項目に関する取組状況も含む。）】

1. 業務繁忙期における人材派遣の活用、給与計算事務等の外部委託、社内LANの活用等により業務運営の効率化を推進し、業務コストの削減を図った。

2. I-2-③のとおり、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の削減を図った。

3. 一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、目標の3%を上回る削減実績を達成(20.1%)した。(調査研究費を除くと14.9%削減)

そのうち人件費については、国からの要請に応じて、国家公務員の給与の臨時特例に準じた給与の減額措置を講じた。(役員4月、職員7月) また、職員の4月から6月までの給与及び夏季特別手当に係

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
4 入札及び契約の適正化の推進 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（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）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こと。	4 入札及び契約の適正化の推進 契約について、「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（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）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。	4 入札及び契約の適正化の推進 契約について、「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（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）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。

平成 24 年度の業務の実績

る減額措置分について、年末特別手当において減額措置を行った。(12 月)

《一般管理費削減実績》

単位：百万円

	基準となる金額 ※1	平成 24 年度	
		金額	増減率
一般管理費 ※2	1,625	1,298	▲20.1%
調査研究費を除く	1,413	1,202	▲14.9%

※1 平成 21 年度の当該経費相当額を標準的な年間当たりの経費に換算した額(実績ベース)

※2 一般管理費には、退職手当を除く人件費が含まれている。

【中期目標における目標の達成状況】

業務運営の効率化等により、業務コストの縮減に努め、中期計画に掲げる目標を達成した。

平成 24 年度計画 I-4

【年度計画 I-4 における目標設定の考え方】

入札及び契約の適正化については、「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、所要の取組を推進する。

【平成 24 年度における取組】

1. 契約手続に当たっては、競争性を確保する観点から、機構の入札・契約手続運営委員会、資金調達及び金融機関等選定審査委員会、会計監査人候補者選定審査委員会の審議を経て、随意契約とすることが真にやむを得ないもの(12 件)を除き、一般競争入札等(62 件：一般競争入札 57 件、企画競争 2 件、確認公募 3 件)を実施し、その入札等の結果をホームページで公表した。
2. 平成 23 年度における一般競争入札の中で一者応札となっていた運転手付乗用自動車提供業務契約について、次の取組を適切に行い競争性を高めた結果、一者応札が改善された(3 者が応札)。
 - ・ 発注情報の事前周知(入札公告日の 9 営業日前)
 - ・ 郵送による入札の実施
 - ・ 複数年契約(1 年 9 ヶ月)とすることによる発注規模の拡大
3. 外部有識者及び監事による契約監視委員会を開催(平成 24 年 11 月 28 日)し、競争性のない随意契約が真にやむを得ないものであるか、一者応札・一者応募となった契約について競争性の確保を目指す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などについて点検・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た。また、その議事概要はホームページで公表した。
4. 「公益法人に対する支出の公表・点検の方針について(平成 24 年 6 月 1 日 行政改革実行本部決定)」に基づき、平成 23 年度の公益法人に対する支出について契約監視委員会による点検を受け、その結果をホームページで公表した。

[参考資料：資料 1] 契約状況等

【中期目標における目標の達成状況】

「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」に基づき、所要の取組を推進した。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
5 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。 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。	5 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、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。	5 積極的な情報公開 次に掲げる取組を実施することにより、情報公開を行うとともに、公開内容の充実を図る。 その際、セグメント情報、会社情報等を含め、ホームページ、パンフレット、ファクトブック等でわかりやすく提供する。
	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。	① 財務内容の公開 財務諸表等を公開する。 その際、セグメント情報もホームページに掲載する。 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 資産の保有及び貸付状況の公開 高速道路に係る道路資産の保有及び貸付状況（保有及び貸付延長、貸付先、貸付期間等）をホームページに掲載する。	② 資産の保有及び貸付状況の公開 ホームページで公開している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新する。

平成 24 年度計画 I-5

【年度計画 I-5 における目標設定の考え方】

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には、積極的な情報公開を進めることが必要であることから、公表が義務付けられている財務諸表だけではなく、機構の業務運営をより詳細に把握するのに役立つ情報を、多様な手段を通じて国民に分かりやすく提供する。

平成 24 年度計画 I-5-①

【平成 24 年度における取組】

1. 平成 23 年度財務諸表を官報に公告（9 月 19 日付）した。
2. 平成 23 年度の財務諸表等並びに債務返済状況、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、8 月 3 日に記者発表を行うとともに、ホームページに掲載した。
3. 平成 23 年度のセグメント情報については、全国路線網、地域路線網（4 路線網）及び一の路線（7 路線）ごとに公表し、かつ、全国路線網については、会社別の情報も併せて公開した。また、会社の協力により提供を受けた会社情報を総括し、全社の高速道路関連の情報を一覧形式で分かりやすくホームページに掲載した。
4. 財投機関債を発行する都度、債券説明書をホームページに掲載した。

【中期目標における目標の達成状況】

財務諸表等法定の開示事項に加え、セグメント情報や高速道路の収支状況を路線別や会社別に細分化するなどした高速道路事業関連情報等を作成して、公表した。

平成 24 年度計画 I-5-②

【平成 24 年度における取組】

ホームページで公開している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「道路資産の保有及び貸付状況（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「道路資産の保有及び貸付状況（路線別）」を毎月更新した。

【中期目標における目標の達成状況】

ホームページで公開している「道路資産保有及び貸付状況」を遅滞なく更新した。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
	③ 債務の返済状況の公開 債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。	③ 債務の返済状況の公開 機構の収支予算の明細に基づく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。 また、独法基本方針を踏まえ、決算時において、会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況を公表する。
	④ 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。	④ 債務返済の見通しの根拠の公開 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。
	⑤ 費用の縮減状況等の公開 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。 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。	⑤ 費用の縮減状況等の公開 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、該当する工事の債務引受額、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。 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。
	⑥ 評価及び監査に関する事項 年度業務実績評価、政策評価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。	⑥ 評価及び監査に関する事項 年度業務実績評価、政策評価の機構に関する部分、行政監察結果等について、ホームページで情報の提供を行う。

平成 24 年度の業務の実績

平成 24 年度計画 I-5-③

【平成 24 年度における取組】

1. 平成 23 年度の機構の収支予算の明細に基づく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、地域路線網及び一の路線ごとに機構及び会社の収入、支出、引受け債務（引渡し債務）及び債務残高等の項目の内訳を含め、計画額、実績額及びその差額、さらに差異の根拠、分析等の説明を付して公表した。（8 月）
2. 独法基本方針を踏まえ、平成 23 年度における会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況を公表した。（8 月）

【中期目標における目標の達成状況】

債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠等も含めて公表した。

平成 24 年度計画 I-5-④

【平成 24 年度における取組】

I-2-①に記載した会社との協定の見直しに併せて、業務実施計画の見直しを行い、その際に用いた債務返済計画の見通しに関する根拠を公表した。（4 月、6 月、3 月）

【中期目標における目標の達成状況】

協定の見直しに併せて、債務返済の見通しに関する根拠について公表した。

平成 24 年度計画 I-5-⑤

【平成 24 年度における取組】

1. 平成 23 年度に債務引受けを行った事業について、当該年度における各事業の債務引受限度額と債務引受額との差額とその理由を公表した。
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（以下「助成委員会」という。）の終了後に、ホームページにて公表した。（7 月、12 月）
また、助成金の交付額については、助成金の交付の都度、ホームページで公表した。（12 月、3 月）
3. 会社の協力を得て、平成 23 年度における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、路上工事時間、死傷事故率、道路構造物保全率（舗装）ほか）の実績を公表した。（8 月）

【中期目標における目標の達成状況】

会社の経営努力によるコスト縮減の実績も含め、費用の縮減に関する情報を公表した。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アウトカム指標の実績を公表した。

平成 24 年度計画 I-5-⑥

【平成 24 年度における取組】

平成 23 年度の財務諸表及び決算報告書に関する監事及び会計監査人の意見（8 月）、平成 23 事業年度監事監査報告書（8 月）及び平成 23 年度業務実績評価調書（11 月）について、ホームページで情報の提供を行った。

なお、政策評価、行政監察等において該当するものはなかった。

【中期目標における目標の達成状況】

評価及び監査に関する情報を機構のホームページを通じて国民に提供した。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
	⑦ ホームページ等の充実 前中期計画と同様、上記①から⑥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とともに、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版についても、迅速な更新に努める。 また、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして、充実を図る。	⑦ ホームページ等の充実 上記①から⑥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とともに、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版についても、迅速な更新に努める。 また、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして、充実を図る。
	⑧ 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。	⑧ 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、パンフレットやファクトブック等を活用することにより、情報をわかりやすく

平成 24 年度の業務の実績

平成 24 年度計画 I-5-⑦

【平成 24 年度における取組】

1. I-5-①から⑥の情報提供については、各事務所に据え置いて閲覧に供するとともに、適宜ホームページに掲載するよう努めた。
2. ホームページの充実については、法令等で開示を義務付けられている情報のほか、次の事項を掲載するなど、適時適切なホームページの更新（193 回）を行った。（平成 24 年度総アクセス件数：約 402 万件（対前年度約 118 万件の増加（約 42%増）））
 - ・ 機構の検討会等の資料等
 - － 助成委員会：2 回
 - － 高架下利用計画等検討会：3 回
 - － 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：1 回
 - ・ 各会社の毎月の交通量データ等（毎月 1 回：計 12 回）
 - ・ 高速道路関連情報（債務返済状況等 8 月）
 - ・ 各会社情報（開通情報及び開通後の整備効果等：計 3 回）
 - ・ 海外調査報告書
 - 5 月：ドイツにおける道路事業の PPP（その 1）－PPP 事業の概要とアウトバーン有料化関連『ベルマン委員会』最終報告書－
 - 6 月：欧米の高速道路政策
 - 9 月：幹線道路網の立国的意義と戦略課題へのチャレンジ
 - 12 月：ドイツにおける道路事業の PPP（その 2）－ PPP プロジェクト経済性調査指針・A－モデル事業経済性調査指針－
 - 2 月：ドイツにおける道路事業の PPP（その 3）－A-モデル及び F-モデル事業に関する報告書－
 - 3 月：英国の道路と道路行政－ 政権交代後の道路改革と最新施策－ 英国道路庁派遣報告書 2
 また、英語版のホームページについても迅速な更新に努めた。
3. 「高速道路の料金割引」ページにおいて、東北地方の高速道路の無料開放に係る会社のホームページへのリンクを貼るなど、適時適切な情報提供に努めた。
4. ホームページについては、より使い勝手の良いものとするため、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査等を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、次のように情報を検索しやすくするための工夫やユーザーが求める情報の充実を図り、全面的にリニューアルした。（3 月）
 - ・ 機構の業務実績の中で、決算の概要や債務返済の実績等の機構として特に積極的に発信したい情報について、それぞれ分かりやすく解説したページを新設するとともに、トップページの見やすい位置にバナーを設置。
 - ・ 掲載情報を主なカテゴリーごとに整理し、そのバナーをトップページに掲出するとともに、高速道路関連情報等の積極的に公開すべき情報をより上位の階層に掲載。
 - ・ トップページのアクセスランキング上位ページ欄の充実。
 - ・ トップページの各バナーにプルダウンリストを設置。
 - ・ ホームページ内検索システムの機能の充実。
 - ・ 各ページ内に関連する情報ページへのリンクを設置。
 - ・ 協定及び業務実施計画のページにおいて、変更箇所だけではなく変更箇所を反映した協定等を分かりやすく掲載。 等

【中期目標における目標の達成状況】

ホームページについて、アクセス解析による閲覧動向等を把握・分析し、分かりやすさに配慮しつつページ内容を充実させるなど全面的にリニューアルし、利用者にとって価値のある情報を提供した。

平成 24 年度計画 I-5-⑧

【平成 24 年度における取組】

1. 機構の目的や業務内容、協定及び業務実施計画、機構の平成 23 年度決算等を内容とするパンフレット「高速道路機構の概要 2012」（10 月）及びその英語版（11 月）を発行し、関係機関、全国の主要公立図書館等に配付を行うとともに、ホームページにも掲載し、積極的な情報提供に努めた。

中期目標（第２期）	中期計画（第２期）	平成２４年度計画
		提供する。
６ 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。	６ 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	６ 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、業務全体について自己評価を行い、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

平成24年度の業務の実績

2. これまで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2012」を発行し、関係機関、全国の主要公立図書館等に配付を行うとともに、ホームページにも掲載し、積極的な情報提供に努めた。(11月)
3. 欧米の有料道路制度に関する調査研究に積極的に取り組み、以下の6冊の海外調査報告書を発行し、関係機関、全国の主要公立図書館等に配付するとともに、ホームページにも掲載して、積極的な情報提供に努めた。なお、ホームページには、海外調査報告書に関するアンケートページを新たに設置した。
 - ・「ドイツにおける道路事業のPPP（その1）－PPP事業の概要とアウトバーン有料化関連『ペルマン委員会』最終報告書－」（5月）
ドイツにおける道路事業のPPPについて紹介したもの。PPP事業の概要・その法的環境の整備と道路事情、道路事業のPPPの概要、交通インフラ資金調達委員会最終報告書（『ペルマン委員会』報告書）を紹介している。
 - ・「欧米の高速道路政策」（6月）
公益財団法人高速道路調査会の「高速道路と自動車」の平成22年10月号から平成24年2月号に連載した英国、米国、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン及びEUの高速道路政策をとりまとめている。
 - ・「幹線道路網の立国的意義と戦略課題へのチャレンジ」（9月）
国家にとって最大の戦略インフラの一つである幹線道路網の整備・維持・更新について、欧米各国ではさまざまなチャレンジを行っている。本報告書は、機構が発行したこれまでの報告書を基に、高速道路を巡る戦略的な観点を体系的に取りまとめている。
 - ・「ドイツにおける道路事業のPPP（その2）－PPPプロジェクト経済性調査指針・Aモデル事業経済性調査指針－」（12月）
「ドイツにおける道路事業のPPP（その1）」の続刊。PPP事業の実施の際に行われる事業の経済性に関する調査の指針（ドイツの連邦交通省が中心となって作成されたPPP事業に関する『PPPプロジェクト経済性調査指針』及び『Aモデル経済性調査指針』）を紹介している。
 - ・「ドイツにおける道路事業のPPP（その3）－Aモデル及びFモデル事業に関する報告書－」（2月）
「ドイツにおける道路事業のPPP（その1）・（その2）」の続刊。ドイツ連邦交通省が、交通インフラ融資会社（VIFG）と共同で作成した『Aモデル・パイロットプロジェクト評価書（中間報告）』、VIFGを含む3会社に調査報告を求めた『Fモデルに関する現況報告書（最終版）』を紹介している。
 - ・「英国の道路と道路行政－政権交代後の道路改革と最新施策－英国道路庁派遣報告書2」（3月）
平成23年11月から平成25年1月までの約1年間にわたり当機構職員を英国道路庁に派遣し、英国内の道路行政や道路庁の業務を調査した報告書。①現在の英国道路政策の背景である財政状況、新政権が目指す「大きな社会」、交通政策のグリーン化の流れ、将来交通予測、②政権交代後の道路の主要施策とこれを進める交通省と道路庁の役割、道路庁のビジョン、③道路庁の運営見直しや新たな整備財源の確保を含む道路改革、④政権交代後の最新施策である路肩の常時走行車線化やPFI改革、新たな長期維持管理契約、車線レンタル制度、交通安全対策、ネットワークの設定方法の変更、大型車課金、フリーフロー課金を紹介している。

【中期目標における目標の達成状況】

パンフレット、ファクトブック、調査報告書等の多様な媒体を活用した情報提供を積極的に行った。

平成24年度計画I-6

【年度計画I-6における目標設定の考え方】

債務を計画通り確実に返済するため、業務実績を定期的に自己評価し、必要に応じて組織・業務運営の見直しなどを行う。また、機構の業務運営の透明性を向上させるため、自己評価の結果を公表する。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
	果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。	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	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、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。	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。	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。
1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け	1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け	1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け

平成 24 年度の業務の実績

【平成 24 年度における取組】

1. 平成 23 年度の業務について、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）に定める業務実績報告書を作成し、業務全体について自己評価を行い、当該業務実績報告書をホームページで公表した。（8 月）
2. 平成 24 年度の業務については、理事長を委員長とする内部統制委員会において、監事の出席も得て、平成 24 年度計画の上半期の達成状況について自己評価を行うとともに、下半期の見通し等について審議した（11 月）。
また、平成 24 年度の業務全体についての自己評価並びに平成 23 年度業務実績評価調書の課題・改善点、業務運営に対する意見等及び平成 23 事業年度監事監査報告書において指摘のあった事項への対応状況について審議した（2 月・3 月）。さらに、役員会において自己評価について審議の上、ホームページで公表した（3 月）。

【中期目標における目標の達成状況】

内部統制委員会及び役員会において、業務全体について定期的に自己評価を行い、ホームページで公表した。また、評価結果を踏まえ、国土交通省独立行政法人評価委員会からの指摘事項等を含めて適切な措置を講じた。

平成 24 年度計画Ⅱ-1

【年度計画Ⅱ-1における目標設定の考え方】

国民が良好な高速道路網を活用できるよう、高速道路を適切に保全するとともに、業務運営に関する透明性を確保するため、会社に貸し付けている高速道路資産の内容を適正に把握する。また、当該道路資産の管理の実施状況について会社からの報告を受けて十分に確認し、報告書を公表する。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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。	① 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。	① 道路資産台帳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。
② 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。	② 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。	② 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、会社から報告を受けるものとし、必要に応じて実地に確認を行う。また、管理の水準、利便性の向上を示す客観的な指標（アウトカム指標）、管理に要する費用の計画と実績の対比などが記載された「維持、修繕その他の管理の報告書」を公表する。

平成 24 年度の業務の実績

平成 24 年度計画Ⅱ-1-①

【平成 24 年度における取組】

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延長のうち、供用区間は新規供用による 219.3km の増と無料開放による 6.8km の減があった結果 9,706km となり、新設区間を合わせた総延長は 10,014km 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、構造別延長等を記載した道路資産台帳・原簿について、新設、改築等による内容の変更が生じた都度、会社と連携して、変更内容を確認した上で更新を行った。

さらに、資産管理における会社による業務処理統制の的確性を確保するため、機構が会社の会計監査人に依頼し、機構へ提供される資産データの作成過程について検証を行い、当該作成過程が適正であることを確認した。

《道路資産保有及び貸付状況(平成 25 年 3 月 31 日時点)》

単位：km

	合計	NEXCO 東日本	NEXCO 中日本	NEXCO 西日本	首都 会社	阪神 会社	本四 会社
保有及び貸付延長	10,014	3,769	2,018	3,469	312	273	173
うち供用区間	9,706	3,676	1,917	3,384	301	255	173
うち新設区間	307	93	101	84	11	18	—

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【中期目標における目標の達成状況】

道路資産台帳について、新設、改築等による内容の変更が生じた都度、会社と連携して変更内容を確認した上でその更新を行い、道路資産の内容を適正に把握した。

平成 24 年度計画Ⅱ-1-②

【平成 24 年度における取組】

1. 平成 23 年度の会社による高速道路の維持、修繕、その他の管理の実施状況については、平成 24 年 8 月に 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で公表した。また、会社による管理の実施状況の情報の共有化のため、平成 24 年度において、実地確認を 6 回実施した。

機構と会社の担当部長会議において、各会社の業務に活用できるよう実地確認で把握した好事例等を情報提供するとともに、平成 24 年度以降の「維持、修繕その他の管理の報告書」について、維持修繕、交通事故対策、渋滞対策などの実績と今後の対応計画について体系的に整理して記載することなど、更なる内容の充実を図っていくこととした。

2. 会社間共通のアウトカム指標（本線渋滞損失時間、道路構造物保全率等）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い、6 会社分をまとめてホームページで公表した。（8 月）

3. 平成 25 年度公表分からは、目標設定の考え方や具体的設定を明らかにするため、新たに各会社のアウトカム指標の目標値の設定根拠について公表することとしている。指標の組替えに関しては、これまでも構造物の健全性を示す指標の導入など見直しを実施してきたが、なお一層の指標の充実及び 6 社共通の指標の設定に向けて、安全・安心や快適・円滑・利便性向上等につながる具体的な候補を抽出し、平成 26 年 4 月以降の実施を目指して、会社と連携・協力しつつ、機構がリーダーシップをもって検討中である。

4. 中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を受け、機構及び会社あてに通知があった「トンネル内の道路付属物の一斉点検について(平成 24 年 12 月 7 日付道路局高速道路課有料道路調整室課長補佐事務連絡)」を踏まえ、トンネル内に設置されている占用物件の点検について、会社を通じて占有者に依頼し（12 月）、その安全性を確認した（3 月）。

[参考資料：資料 2] 各会社のアウトカム指標一覧表（平成 24 年度）

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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	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。	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。	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 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。）、	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。 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。）、	① 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、機構の収支予算の明細を踏まえ、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を、平成24年度末時点において30.7兆円以下とする。 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、平成24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。）、

平成 24 年度の業務の実績

【中期目標における目標の達成状況】

会社による管理の実施状況について会社から報告を受け、報告書を公表した。また、会社による管理の実施状況の情報の共有化のために実地確認を行い、その結果を機構と会社との担当部長会議で情報提供した。

平成 24 年度計画Ⅱ-2

【年度計画Ⅱ-2における目標設定の考え方】

承継債務等の早期の確実な返済を行うために、収入の確保、債務返済以外の支出の抑制及び債務返済の見通しの定量的な把握等により、債務の管理を適切に実施する。

平成 24 年度末時点における機構の有利子債務残高の目標値については、45 年以内に債務の返済をする債務返済計画に基づき、30.7 兆円以下とする。

【平成 24 年度における取組】

I-2-①のとおり、協定等の見直しに当たり、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た。

【中期目標における目標の達成状況】

I-2-①のとおり、適正に取り組んだ。

平成 24 年度計画Ⅱ-2-①

【実績値（当該項目に関する取組状況も含む。）】

1. 会社からの債務引受額が計画を 6,470 億円下回る 1 兆 6,139 億円となり、また、貸付料収入が計画を 980 億円上回る 1 兆 6,525 億円に、支払利息は計画を 64 億円上回る 4,626 億円となった。この結果、平成 24 年度末時点における有利子債務残高は、平成 24 年度の計画値 30 兆 6,733 億円に対して実績は 29 兆 9,857 億円となった。

《平成 24 年度末未償還残高》

債務返済計画における計画と平成 24 年度決算に基づく実績との対比

単位：億円

	計画	実績	差
未償還残高	364,917	358,029	▲6,888
債務残高	311,358	304,482	▲6,876
有利子借入金	306,733	299,857	▲6,876
社会資本借入金	2,973	2,973	0
無利子借入金	1,652	1,652	0
出資金	53,559	53,547	▲12

※ 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精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（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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。）にあつては、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つては、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。	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。）にあつては、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つては、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。	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、平成24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) 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務（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にあつては、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）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。

平成 24 年度の業務の実績

参考：過去 5 箇年度分の年度末及び民営化時点（平成 17 年 10 月 1 日時点）の未償還残高

単位：億円

	平成 20 年度末	平成 21 年度末	平成 22 年度末	平成 23 年度末	平成 24 年度末	民営化時点
未償還残高	361,592	360,562	356,737	353,991	358,029	425,366
債務残高	313,248	310,935	305,802	301,648	304,482	381,654
有利子借入金	306,840	304,452	299,961	296,425	299,857	374,000
社会資本借入金	4,061	4,310	3,841	3,398	2,973	5,049
無利子借入金	2,347	2,173	1,999	1,826	1,652	2,605
出資金	48,344	49,627	50,935	52,342	53,547	43,712

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平成 24 年度末におけ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》

	民営化時点の承継債務の総額	平成 24 年度末残高
高速自動車国道	22.3 兆円	17.5 兆円
本州四国連絡高速道路	2.0 兆円	1.3 兆円
首都高速道路	4.4 兆円	3.8 兆円
阪神高速道路	3.7 兆円	3.0 兆円
その他の高速道路	4.9 兆円	4.4 兆円

3. 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務（全国路線網に属する高速道路にあつては、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本及び NEXCO 西日本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）返済の平成 24 年度期首における達成状況を把握し、計画、実績及びその差を差異の理由を付して公表した。（8 月）

【中期目標における目標の達成状況】

機構の有利子債務残高については、中期目標期間の期末時点において 32.0 兆円以下（平成 24 年度計画では 30.7 兆円以下）とする計画を下回る 29 兆 9,857 億円となり、目標を達成した。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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。	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。	② 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。
	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 機構の収支予算の明細を踏まえ、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	3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け	3 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。	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	—

平成 24 年度の業務の実績

平成 24 年度計画Ⅱ-2-②

【平成 24 年度における取組】

1. 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結果、計画に比べて 980 億円増額となり、1 兆 6,525 億円となった。占用料その他の収入については、法令等に基づき確実に徴収を行い、占用料収入は 19.2 億円、連結料収入は 22.6 億円となった。
2. I-2-②及び I-3 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。
3. 平成 20 年 12 月に提訴した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事件については、平成 24 年度当初時点で未解決であった 12 件のうち、上告中の 6 件を除く、東京高裁係属の 4 件及び東京地裁係属の 2 件に係る計 12 回の口頭弁論に出席し、損害賠償金の支払を求めた。
そのうち、東京高裁係属の 4 件について判決があった（5 月・7 月）が、認容できる内容ではなかったため上告した。
また、東京地裁係属のうちの 1 件について判決があった（1 月）が、認容できる内容ではなかったため控訴した。
（損害額（元本）約 54.4 億円のうち、平成 25 年 3 月末時点での回収額（元本）は約 51.1 億円。）

【中期目標における目標の達成状況】

収入の確保及び債務返済以外の支出の抑制により、債務の早期の確実な返済を図った。

平成 24 年度計画Ⅱ-2-③

【平成 24 年度における取組】

I-2-②のとおり、適切な債務残高の管理に努めた。

【中期目標における目標の達成状況】

I-2-②のとおり、適切な債務残高の管理に努めた。

平成 24 年度計画Ⅱ-3

【年度計画Ⅱ-3における目標設定の考え方】

高速道路に係る国民負担を軽減するとともに、高速道路資産を良好に保全するため、債務引受限度額を見直す場合には、適正な額を設定する。また、高速道路資産の帰属及び会社からの債務の引受けの際には、当該資産の内容や債務引受額が適正な額であることを十分に確認するとともに、厳正な資産管理を行う。

【平成 24 年度における取組】

協定等の見直しに当たっては、供用予定区間を単位とすることを基本として、債務引受限度額を適正に設定した。

【中期目標における目標の達成状況】

協定等の見直しに当たっては、供用予定区間を単位とすることを基本として、債務引受限度額を適正に設定した。

【平成 24 年度における取組】

I-2-①のとおり、協定等の見直しに当たっては、工事の内容や修繕時期等を考慮して、債務引受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した。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
	正な額を設定する。	
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 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。	① 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。
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 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。	② 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。
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。	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。	③ 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。 また、会社と取り交わした「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、厳正な資産管理を行う。
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	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	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

平成 24 年度の業務の実績

【中期目標における目標の達成状況】

I-2-①のとおり、協定等の見直しに当たっては、工事の内容や修繕時期等を考慮して、債務引受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した。

平成 24 年度計画Ⅱ-3-①

【平成 24 年度における取組】

協定の見直しに際し、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、適正な額を設定した。

【中期目標における目標の達成状況】

債務引受限度額の見直しに際し、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、適正な額を設定した。

平成 24 年度計画Ⅱ-3-②

【平成 24 年度における取組】

- 平成 24 年度において、218 件、16,139 億円の債務引受け契約を適切に締結・変更した。会社から債務を引き受ける際には、平成 17 年 10 月に 6 会社と締結した「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、引受額が適正な額であることを十分に確認した。

《平成 24 年度の債務引受額》

	新設・改築	修繕	災害復旧	合計
債務引受額	14,158 億円	1,364 億円	616 億円	16,139 億円

- 債務引受限度額の設定時は、その算出の基礎となる工事の内容の内訳について確認を行っており、債務引受の際には、債務引受け前の書面審査及び債務引受け後の現地確認を行っている。
さらに、平成 25 年度から、次の措置を実施することとしている。
 - 新規建設（区間延伸）事業については、可能な限り引受け前に、現地事前確認を追加実施する。
 - 除却等で資産登録が複雑な修繕事業の現地確認の箇所数を増やす。

【中期目標における目標の達成状況】

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した。

平成 24 年度計画Ⅱ-3-③

【平成 24 年度における取組】

- 平成 24 年度において、147 件（新設 33 件、改築 30 件、修繕 44 件、災害復旧 13 件、承認工事 16 件、その他 11 件）の資産の帰属があり、資産管理作業マニュアルに基づき、チェックシートを活用し、書類、写真等により会社における資産管理の実態を確認した。また、現地確認（20 回）も行った。
- 月次資産データについて、資産管理作業マニュアルに基づき、内容を適切に確認した。
- 会社における道路資産の管理の実態について、棚卸実施マニュアルに基づき、計画的に 14 箇所を確認した。

【中期目標における目標の達成状況】

道路資産が機構に帰属する際には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施した。また、会社と取り交わした「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、厳正な資産管理を行った。

平成 24 年度計画Ⅱ-4

【年度計画Ⅱ-4における目標設定の考え方】

会社による首都高速道路又は阪神高速道路の新設等の事業の速やかな実施を支援するため、国等から交

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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。	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。	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。
5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 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、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 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 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。	5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 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。

平成 24 年度の業務の実績

付される出資金又は補助金が交付された場合には、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

【平成 24 年度における取組】

首都高速道路（横浜市道高速横浜環状北線、首都高速中央環状品川線等）及び阪神高速道路（大阪市道高速道路淀川左岸線、大阪府道高速大和川線等）に係る新設等の費用に充てるために国及び出資地方公共団体から交付された出資金について、国、出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めて、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。

《国等からの出資金の受入日と無利子貸付日》

	国等からの出資金の受入日	会社への無利子貸付日
第 1 回	平成 24 年 7 月 23 日（月）	平成 24 年 7 月 24 日（火）
第 2 回	平成 24 年 11 月 28 日（水）	平成 24 年 11 月 29 日（木）

《無利子貸付額》

会社名	第 1 回	第 2 回	合計
首都会社	19,842 百万円	19,842 百万円	39,684 百万円
阪神会社	10,250 百万円	10,250 百万円	20,500 百万円
合計	30,092 百万円	30,092 百万円	60,184 百万円

※端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【中期目標達成における目標の達成状況】

国、出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めて、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。

平成 24 年度計画Ⅱ-5

【年度計画Ⅱ-5における目標設定の考え方】

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ため、国等から災害復旧のための補助金が交付された場合には、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

【平成 24 年度における取組】

平成 23 年度の東日本大震災に係る災害復旧事業費補助金予算 49,918 百万円のうち、平成 24 年度に繰越された 37,449 百万円について、国及び会社と協力し、効率的な事務手続に努め、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。

《平成 24 年度補助金受入及び無利子貸付けの状況》

会社名	国からの補助金受入日	無利子貸付日	受入額（貸付額）※
NEXCO 東日本	平成 24 年 6 月 1 日（金）	平成 24 年 6 月 4 日（月）	5,960 百万円
	平成 24 年 6 月 28 日（木）	平成 24 年 6 月 28 日（木）	599 百万円
	平成 24 年 7 月 26 日（木）	平成 24 年 7 月 27 日（金）	1,750 百万円
	平成 24 年 8 月 2 日（木）	平成 24 年 8 月 3 日（金）	1 百万円
	平成 24 年 8 月 28 日（火）	平成 24 年 8 月 29 日（水）	904 百万円
	平成 24 年 9 月 26 日（水）	平成 24 年 9 月 27 日（木）	2,515 百万円
	平成 24 年 10 月 29 日（月）	平成 24 年 10 月 30 日（火）	746 百万円
	平成 24 年 11 月 28 日（水）	平成 24 年 11 月 29 日（木）	78 百万円
	平成 24 年 12 月 26 日（水）	平成 24 年 12 月 27 日（木）	119 百万円
	平成 25 年 1 月 29 日（火）	平成 25 年 1 月 30 日（水）	1,856 百万円
	平成 25 年 2 月 26 日（火）	平成 25 年 2 月 27 日（水）	836 百万円
	平成 25 年 3 月 19 日（火）	平成 25 年 3 月 21 日（木）	22,085 百万円
	累 計		37,449 百万円

※端数処理の関係上、計が合わないことがある。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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適正に運用すること。	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。	6 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み 協定に基づき、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助長するための仕組みについて、「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」の審議を行う等、適正な運用を図る。 なお、協定においては、貸付料の額を固定すること（料金収入の実績による増減を除く。）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なっている。

平成24年度の業務の実績

【中期目標における目標達成の状況】

国、出資地方公共団体から東日本大震災に係る災害復旧のために交付された補助金について、効率的な事務手続に努めて、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。

平成24年度計画Ⅱ-6

【年度計画Ⅱ-6における目標設定の考え方】

高速道路に係る国民負担の軽減を図るため、協定に基づき、助成制度について、適正な運用を図る。

【平成24年度における取組】

1. 助成委員会を3回開催し、32議題（35件）の審議を行った。（6月、11月、3月）
これらの審議により、26議題（29件）について経営努力要件に適合すると判断された。

《助成委員会審議状況》

凡例：議題（区間別件数）

助成委員会 （開催日）	審議件数	審議結果 （経営努力要件適合性の判断）
第16回委員会 （平成24年6月7日）	11議題（13件）	適合6議題（8件） 不適合1議題（1件） 再審議4議題（4件）
第17回委員会 （平成24年11月15日）	10議題（10件）	適合10議題（10件）
第18回委員会 （平成25年3月21日）	11議題（12件）	適合10議題（11件） 不適合1議題（1件）
計	32議題（35件）	適合26議題（29件）

2. 41件※について会社の経営努力要件適合性の認定を行い、その結果、助成制度発足時からの総認定件数は214件となった。そのうち平成24年度には、前年度までに助成金を交付した93件に加えて、新たに支払要件を満たした40件について、助成金約9.4億円を交付した。（12月、3月）

※ 助成委員会において昨年度に経営努力要件に適合すると判断された案件及び過去に認定済みの新技術を別の工事で採用した案件を含む。

3. 会社の経営努力の内容が助成の要件に適合するかは、その認定基準等を定めた運用指針に基づき、外部の有識者で構成する助成委員会の意見を踏まえて機構が判断している。また、助成委員会での議事の概要や会社における経営努力の内容、交付額等を公表しており、助成金交付の公平性、透明性及び客観性を確保している。

運用指針に定める認定基準は、助成制度をより適正に運用するため、これまでも助成委員会の意見を踏まえ、適時適切に改定しており、平成24年度においては、「供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減」の算定に関する改定を実施した。

助成制度について広く国民に理解してもらうため、ホームページに助成制度を分かりやすく解説した資料を新たに掲載した。

助成委員会で審議された新技術や現場における会社の創意工夫などが閲覧できる「経営努力事例検索システム」をホームページに新設し、より一層の費用の縮減が図られるよう、会社に対して新技術の開発・活用等を促した。

〔参考資料：資料3〕助成金交付実績（概要）

【中期目標における目標の達成状況】

助成制度について、助成委員会で審議を行うなど、適正な運用を行った。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務 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。 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、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。 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。 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。	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、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。 また、道路占用や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、必要に応じて「高架下利用等検討会」にて審議を行うほか、会社と連携を図り、占用申請内容の厳格な審査を行う等、制度の適切な運用に努める。 さらに、独法基本方針を踏まえ、道路管理者の権限代行業務について、特殊車両通行許可の事務における包括的な事前協議及び道路占用許可の事務におけるチェックリストの活用により、業務の効率化に努める。 これら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。

平成 24 年度計画Ⅱ-7

【年度計画Ⅱ-7における目標設定の考え方】

道路を利用した国民へのサービス向上を図り、国民が良好な高速道路網を活用できるようにするため、道路管理権限の行使について、行政措置を遅滞なく実施し、制度の適切な運用に努めるとともに、事務手続の在り方について必要に応じて見直す。

【平成 24 年度における取組】

1. 通行止め関係

- ・ 24 時間常駐の道路監理役による情報連絡体制の下、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施した。
- ・ 通行止め情報の高速道路利用者に対する提供については、従来から、リアルタイムで情報を提供している（財）日本道路交通情報センターや各会社の工事予定情報のリンクを機構のホームページに貼りつけることにより対応してきたところであるが、さらに情報を得やすくするため、ホームページに、全国の通行止め予定情報を検索できるページを新設するとともに、トップページからそのページに直接アクセスできるバナーを設置した。

2. 特殊車両通行許可等関係

- ・ 特殊車両通行許可に係る包括的事前協議について、引き続き適正な運用を図るとともに、複数の会社に跨る許可申請を新たに対象に加えて一層の業務効率化を進め、申請から許可までの期間の短縮に努めた。（6 月）
- ・ 新神戸トンネル（神戸市道生田川箕谷線）における道路法第 46 条第 3 項に基づく危険物積載車両の通行に関して、「水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関する検討会」を開催し、審議結果を踏まえ危険物積載車両の通行に関して通行規制を行うことを決定し、公示を行った。（9 月）
- ・ 平成 23 年度下半期に常習的に車両制限令違反を繰り返した会社に対して警告書を送付し、業務改善を促すとともに、再三警告を行ったにもかかわらず法令遵守への取組が不十分な運送会社名を機構ホームページで公表した。（10 月）
- ・ 車両制限令違反車両の取締りについては、各会社に対して、他の道路管理者等との連携による更なる取締りの強化を促し（4 月、11 月）、各会社や並行する他の道路管理者との間で情報共有を図って、同時取締りを随時実施した。
- ・ 首都会社、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本及び一都三県の高速道路交通警察隊との合同で、車両制限令違反及び道路交通法違反の同時取締を実施し、違反車両に対して厳正に対処した。（12 月）
- ・ 平成 23 年 9 月 22 日に首都高速 4 号線元赤坂付近で車両制限令違反車両による重大事故を起こした運転手及び運送会社を、首都会社と連名で、平成 24 年 9 月 24 日に警視庁に告発した。（当該運送会社は 3 月 13 日に起訴された。）

3. 道路占用許可関係

- ・ 道路占用許可について、会社の担当者を対象とした占用更新説明会による占用許可申請書のチェックポイントの周知等により、占用許可事務の適切かつ効率的な実施について重ねて要請し、3,197 件の占用案件を適正に処理した。
- ・ 中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を受け、機構及び会社あてに通知があった「トンネル内の道路付属物の一斉点検について」を踏まえ、トンネル内に設置されている占用物件の点検について、会社を通じて、占用者に依頼し（12 月）、その安全性を確認した（3 月）。
- ・ 高架下利用計画等検討会の意見を聴き、次の 5 件の高架下等利用計画を策定するなど、高架下の道路空間の計画的な有効活用を図った。
 - － 「京都市道高速道路 2 号線（油小路線）高架下等利用計画（斜久世橋区間）」の策定及び「高速自動車国道近畿自動車道松原那智勝浦線高架下等利用計画（堺市区間）」の利用用途の一部変更（検討会：4 月～6 月、計画の策定（変更）：6 月、占用許可：7 月（斜久世）・9 月（堺市））
 - － 「一般国道 478 号（京都縦貫自動車道）高架下等利用計画（長岡京市区間）」及び「同（大山崎町

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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。	— 〔平成24年度は、同法の対象事業なし〕
9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	8 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。	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。	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。

平成 24 年度の業務の実績

区間)」の策定

(検討会：10 月～12 月、計画の策定：12 月、占用許可 2 月)

－「関越自動車道新潟線高架下利用計画（練馬区区間）」の策定

(検討会：11 月、意見募集・結果公表：11 月～1 月、計画の策定：1 月)

《主な道路管理権限の行使の状況》

措置等	件数
通行の禁止・制限	年間件数 1,778 件
道路占用許可	総件数 15,984 件 年間処理件数 3,197 件
特殊車両通行許可	年間件数 2,580 件

【中期目標における目標の達成状況】

通行止め等の行政措置を遅滞なく実施し、制度の適切かつ効率的な運用に努めるとともに、道路占用や特殊車両の許可手続等の事務手続の在り方について、必要な見直しを行った。

平成 24 年度計画Ⅱ-8

【年度計画Ⅱ-8における目標設定の考え方】

本州四国連絡鉄道施設を適切に維持管理し、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため、鉄道事業者からの利用料を確実に徴収し、当該施設を適切に管理する。

平成 24 年度計画Ⅱ-8-①

【平成 24 年度における取組】

1. 西日本旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社とそれぞれ「本四備讃線（茶屋町・児島間）の鉄道施設の利用料の額に関する協定」及び「本四備讃線（児島・宇多津間）の鉄道施設の利用料の額に関する協定」を締結し、平成 24 年度分の利用料 805 百万円を確実に徴収した。
2. 本四会社と締結した「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」（基本協定）に基づき、「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に係る委託料の額に関する平成 24 年度協定」を締結し、当該協定に基づき、同社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するために必要な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。）の管理を実施した。
3. 本四備讃線の共用部橋体共用部分に係る耐震補強事業のうち、平成 24 年度出資対象工事に要する費用に充てるため、国から出資金 750 百万円を受け入れた。

【中期目標における目標の達成状況】

利用料を確実に徴収し、本四会社の協力を得て、本州四国連絡鉄道施設の管理を適切に行った。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
	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。	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、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。	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。	9 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施する。
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 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。	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。	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。	② 高速道路事業の総合的なコストの縮減 協定の締結又は見直しに際しては、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 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、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。 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。	③ 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、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。 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。	② 高速道路の利用促進 協定に基づき、必要な高速道路網の整備と併せ、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。 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。

平成 24 年度の業務の実績

平成 24 年度計画Ⅱ-8-②

【平成 24 年度における取組】

平成 24 年度において、本州四国連絡鉄道施設については、災害は発生しなかった。

【中期目標における目標の達成状況】

中期目標期間において、本州四国連絡鉄道施設については、災害は発生しなかった。

平成 24 年度計画Ⅱ-9

【年度計画Ⅱ-9における目標設定の考え方】

国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進施策、新技術の開発及び環境への配慮、災害等に対する危機管理への取組に当たっては、国、出資地方公共団体及び会社と緊密に連携して推進する。

平成 24 年度計画Ⅱ-9-①

【平成 24 年度における取組】

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った。

また、出資地方公共団体とも、機構の決算説明会、出資説明会、事業説明会等の開催や会社の決算説明会及び事業説明会等への出席を通じて、情報及び意見の交換を行った。

【中期目標における目標の達成状況】

国、出資地方公共団体及び会社との定期的な会議や意見交換等を通じて、緊密な連携を図った。

【平成 24 年度における取組】

協定の見直しに当たり、引き続き、助成制度を通じて、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した。

【中期目標における目標の達成状況】

協定を見直す際には、会社の継続的かつ自律的なコスト縮減努力が図られるよう工夫した。

平成 24 年度計画Ⅱ-9-②

【平成 24 年度における取組】

1. 常磐自動車道（相馬～南相馬）、新東名高速道路（御殿場ジャンクション～浜松いなさジャンクション）等計 219.3km の供用を開始した。

2. 高速道路利便増進事業については、「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の計画を変更した。（4 月から運用開始）

3. 多様で弾力的な料金施策として、会社が実施した高速道路の利用促進のための企画割引について、貸付料の支払いに支障のない範囲内であることなどを確認した。（企画割引の実施 41 件）

【中期目標における目標の達成状況】

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とともに、会社と協力して利便増進事業を効果的に運用した。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、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てのコスト縮減、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。	④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、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てのコスト縮減、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。	③ 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てのコスト縮減、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。
⑤ 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。 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。	⑤ 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。 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。	④ 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、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）に基づく「平成24年度における環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定し、環境物品等の調達を行うこととし、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。

平成 24 年度の業務の実績

平成 24 年度計画Ⅱ-9-③

【平成 24 年度における取組】

1. 助成制度を活用し、助成委員会においてこれまでに審議され、機構が認定した新技術に関する情報について、各会社へ周知を図るとともに、ホームページに経営努力の内容を検索できる機能を新たに設け、新技術の開発・活用を促した。
2. 6 月の同委員会において審議された「2 車線断面トンネルでのセラミックメタルハライドランプ」等の新技術は、会社の設計要領等に記載されることで標準化され、現場で積極的に活用されることによりコスト縮減が図られている。また、標準化された新技術に関しては、その新技術を前提として、債務引受限度額を適切に設定することとしている。
3. 新技術については、これまでに認定された 14 件に対して助成金約 3.5 億円を交付した。

〔参考資料：資料 3〕助成金交付実績（概要）

【中期目標における目標の達成状況】

助成制度を通じて、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てのコスト縮減、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した。

平成 24 年度計画Ⅱ-9-④

【平成 24 年度における取組】

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、「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「平成 24 年度における環境物品等の調達の推進を図るための方針」（平成 24 年 4 月）を策定し、環境物品の調達を行うこととし、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. 環境への取組や地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割等を取りまとめた会社の環境報告書・CSR 報告書を機構ホームページに掲載し、周知を図った。

【中期目標における目標の達成状況】

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%調達するとともに、各会社の環境報告書・CSR 報告書をホームページに掲載することで周知を図り、会社に対し環境の保全と創出に配慮するよう促した。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
⑥ 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。	⑥ 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、防災業務計画等に基づき、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、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。 特に、大規模災害等により東京本部で重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。 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）や重要業務の継続訓練等を適宜実施することにより、発災時に備える。	⑤ 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、防災業務計画等に基づき、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、迅速かつ的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。 特に、大規模災害等により東京本部で重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。 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）や重要業務の継続訓練等を適宜実施することにより、発災時に備える。

平成 24 年度計画Ⅱ-9-⑤

【実績値（当該項目に関する取組状況も含む。）】

1. 情報収集・伝達

- ・各地で発生した異常気象による通行止め状況や被災・復旧状況について、適時適切に情報収集及び伝達を行った。
 - － 強風 （4月）
 - － 台風 （6月：4号、9月：17号）
 - － 異常降雨（7月、8月、10月）
 - － 大雪 （1月、2月）
- ・新東名高速道路で発生した落石事故（4月）や関越自動車道における高速ツアーバス事故（4月）、中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故（12月）等、高速道路の供用に重大な影響を与えた事故に対して、適時適切に情報収集及び伝達を行った。
- ・北朝鮮の「人工衛星」と称するミサイル発射事案に関し、発射された場合に高速道路の被害状況等を速やかに情報収集できるよう、発射予告期間中は注意体制を構築して国及び会社との連携を図り、ミサイルが発射された際には、適時適切に情報収集及び伝達を行った。（4月、12月）

2. 防災訓練等による発災時への備え

- ・会社を始めとする関係機関と連携した訓練（情報伝達訓練）及び機構被災時を想定した訓練（安否登録訓練・参集応答訓練・食料調達訓練・避難場所確認訓練）を積極的に実施した。
また、防災備蓄品やオフィス内の安全確認を行ったほか、新たに災害時における家庭や職場の備えについてのセルフチェックを実施し、役職員全体の防災意識の自己啓発に努めた。（9月）
- ・上記防災訓練の際には、模擬的に災害対策本部を構築するなどより実践的な訓練を実施するとともに、防災・被災時業務の点検を適切に実施した。
- ・内閣府が首都直下地震を想定して実施した「平成 24 年度政府総合図上訓練」に、会社と共に指定公共機関として参加し、関係機関との連携強化を図った。（1月）
- ・関西業務部において、首都直下型地震により東京事務所が機能不全となった場合を想定した訓練を実施した（11月）。また、阪神会社と連携して、南海トラフ巨大地震を想定した防災訓練を実施した（3月）。
- ・重要継続業務の実務的な訓練として、出納事務支出訓練（5月、9月、12月）、道路監理役代行訓練（1月）を実施した。
- ・職員の異動があった場合、その都度、防災業務要領等について説明を行ったほか、新たに道路監理員となった職員に対し道路監理役代行訓練（6月、7月、8月、10月）を積極的に実施した。
また、安否登録・参集応答訓練（5月、8月、1月）を定期的に実施することにより、異動者に対し発災時の行動について周知を図るとともに、役職員全体の防災意識を高め、危機管理能力の向上を図った。
- ・港区防災危機管理室の職員を招き、「災害時における職場や家庭における心構え」や「自治体としての防災計画」等の防災に関する内容の講演会を開催し、役職員の防災意識を高めた。（11月）
- ・新型衛星携帯電話（アイサットフォン）を導入し、災害時における通信手段の機能向上を図った。（3月）

【中期目標における目標の達成状況】

地震、風水害、大規模な交通事故等の発生時には、防災業務計画に基づき体制を構築し、会社及び関係機関と協力して被災地の迅速かつ的確な情報収集及び伝達を実施した。

また、必要な防災業務要領等の見直しを行うとともに、会社及び関係機関と連携して情報の収集・伝達訓練等を行い、発災時に備えた。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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	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。 ② 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。 ③ 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。	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 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、協定に基づき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。 ② 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。

平成 24 年度計画Ⅲ-1

【年度計画Ⅲ-1における目標設定の考え方】

45 年以内に債務を返済するという債務返済計画を確実に実施するため、貸付料等の収入を確実に収受し、債務返済以外の支出を抑制し、必要な予算、収支計画、資金計画を策定する。

【平成 24 年度における取組】

I-2-①のとおり、協定を見直すに当たりの確に対応した。

【中期目標における目標の達成状況】

I-2-①のとおり的確に対応した。

平成 24 年度計画Ⅲ-1-①

【平成 24 年度における取組】

Ⅱ-2-②の取組のとおり、道路資産の貸付料及び占用料その他の収入について、適正な額を算定するとともに、確実に請求手続を行い、収入の確保を図った。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結果、計画に比べて 980 億円増額となり、1 兆 6,525 億円となった。

【中期目標における目標の達成状況】

業務活動による収入の確保に努め、債務の早期の確実な返済を図った。

平成 24 年度計画Ⅲ-1-②

【平成 24 年度における取組】

I-2-③及び I-3 の取組のとおり、低利での円滑な資金調達に努めるとともに、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については目標の 3 %を上回る削減実績を達成（20.1%）し、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。

【中期目標における目標の達成状況】

金利コストの低減、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。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
	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）	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）
	IV 短期借入金の限度額	IV 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。	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。
	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	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	該当なし
	VI 剰余金の使途	VI 剰余金の使途
	なし	なし
V その他業務運営に関する重要事項	VII その他主務省令で定める業務運営に関する事項	VII その他主務省令で定める業務運営に関する事項
	1 施設及び設備に関する計画 該当なし	1 施設及び設備に関する計画 該当なし

平成 24 年度の業務の実績

平成 24 年度計画Ⅲ-2～4

【年度計画Ⅲ-2～4における目標設定の考え方】

債務の早期の確実な返済をするため、必要な予算、収支計画、資金計画を策定する。

【平成 24 年度における取組】

1. 予算及び実績は別表 1 のとおりである。
2. 収支計画及び実績は別表 2 のとおりである。
3. 資金計画及び実績は別表 3 のとおりである。

〔参考資料：資料 4〕債務の返済と財務諸表の関係

【中期目標における目標の達成状況】

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、資金計画を策定した。

平成 24 年度計画Ⅳ

【年度計画Ⅳにおける目標設定の考え方】

一時的な資金不足等に対処し円滑な業務運営を図るため、短期借入金の限度額を 9,600 億円とする。

【平成 24 年度における取組】

一時的な資金不足等に対処するため、金融機関と当座貸越契約（限度額合計 9,600 億円）を締結した。
なお、一時的な資金不足等の事態は発生しなかったため、借入れは行わなかった。

【中期目標における目標の達成状況】

一時的な資金不足等に対処するため、金融機関と当座貸越契約を締結したが、一時的な資金不足等の事態は発生しなかったため、借入れは行わなかった。

――

――

――

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
1 人事に関する事項 ① 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 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。	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、外部機関主催の各種研修等を活用し、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) 人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。
② 業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。	② 人員に関する指標 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。	② 人員に関する指標 常勤職員数は、85人を上回らないものとする。
③ 人件費については、「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縮減の取組を行うこと。 また、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	③ 人件費に関する指標 「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縮減の取組を行う。 また、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	③ 人件費に関する指標 「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縮減の取組を行う。 また、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

平成 24 年度の業務の実績

平成 24 年度計画Ⅶ-2

【年度計画Ⅶ-2における目標設定の考え方】

機構の業務運営及び組織運営の効率化を図るため、職員の人事について、実績の処遇への反映、知識・能力の養成、配置の適正化、人員の抑制、人件費の削減、給与体系の見直しを図る。

平成 24 年度計画Ⅶ-2-①

【平成 24 年度における取組】

1. 夏季及び年末特別手当について、役職員の勤務実績を処遇に反映した。
2. 役職員研修方針に基づき年度計画を策定し、外部機関主催の研修に職員 25 名を参加させた。
3. 役職員の研修の一環として、外部講師を招いた講演会「ケースで学ぶ企業倫理とコンプライアンス」（5 月）及び「防災に関する講演会」（11 月）並びに海外派遣から帰国した職員による「英国道路庁派遣報告会」（3 月）を開催した。
4. 業務内容等を踏まえて人員の適正配置の確保を図り、I-1 のとおり、業務運営の効率化に努めた。

〔参考資料：資料 5〕高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

【中期目標における目標の達成状況】

勤務成績等の処遇への反映、研修の計画的な実施及び人員の適正な配置を図った。

平成 24 年度計画Ⅶ-2-②

【平成 24 年度における取組】

常勤職員数が 85 名を上回らない体制の下で、業務を適切に実施した。

〔参考資料：資料 5〕高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

【中期目標における目標の達成状況】

業務運営を効率化し、人員の抑制に努めた。

平成 24 年度計画Ⅶ-2-③

【実績値（当該項目に関する取組状況も含む。）】

1. 「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）及び「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）に基づく総人件費改革の取組については、平成 23 年度までに達成した（平成 17 年度の人件費（退職手当及び法定福利費を除く。）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。以下「平成 17 年度人件費」という。）と比較して、目標の▲5%を上回る▲14.5%を達成。）。
2. 平成 24 年度においては、さらに次のような国家公務員に準じた人件費削減の取組を行った結果、平成 17 年度人件費と比較して▲22.6%の削減となった。
 - ・平成 23 年度の人事院勧告に準拠し、4 月から役職員の本給改定を行った。
 - ・国からの要請に応じて、国家公務員の給与の臨時特例に準じた給与の減額措置を講じた。（役員 4 月、職員 7 月）また、職員の 4 月から 6 月までの給与及び夏季特別手当に係る減額措置分について、年末特別手当において減額措置を行った。（12 月）

単位：千円・%

	平成 17 年度 人件費	平成 23 年度	平成 24 年度	増減率	
				対前年度	対平成 17 年度
人件費 （退職手当及び法定福利費を除く。）	946,338	808,909	732,247	▲9.5	▲22.6

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成24年度計画
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こと。	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。	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。
	3 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務とする。	3 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途 前中期目標期間に取得した鉄道施設に係る償却資産について、当年度分の減価償却及び除却を行う費用に充てる。

平成 24 年度の業務の実績

3. 国からの要請に応じて、国家公務員の退職手当制度の改正に準じた役員の退職手当の支給水準引下げ措置を行った。(3月)
4. 給与水準の適正化に向けた取組について、「独立行政法人の役員の報酬等及び職員の給与の水準の公表」によりホームページにて公表を行った。(7月)

〔参考資料：資料6〕独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の役職員の報酬・給与等について

【中期目標における目標の達成状況】

総人件費の取組については、人員の適正配置や業務運営の効率化を図ることなどにより目標を達成した。また、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に取り組み、その検証結果をホームページで公表した。

平成 24 年度計画Ⅶ-3

【年度計画Ⅶ-2における目標設定の考え方】

前中期目標期間繰越積立金は、中期計画のとおり、本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務に充てる。

【平成 24 年度における取組】

前中期目標期間繰越積立金 1,383 百万円のうち、本年度は 34 百万円を取り崩し、本年度分の減価償却を行う費用に充てた。

【中期目標における目標の達成状況】

前中期目標期間繰越積立金については、本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務に充てた。

別表1 予算
【法人単位】

(単位:百万円)

区分	計画額(A)	実績額(B)	差額(B-A)	備考
収入				
業務収入	1,552,942	1,657,696	104,754	
道路業務収入	1,552,011	1,656,873	104,862	
鉄道業務収入	931	822	△ 109	
政府等出資金受入	120,984	121,187	203	
政府等補助金受入	26	37,469	37,443	
債券及び借入金	2,900,900	2,866,000	△ 34,900	
社会資本整備事業収入	781	781	0	
業務外収入	689	26,383	25,694	
計	4,576,322	4,709,517	133,195	
支出				
債務返済費	4,419,067	4,372,559	△ 46,508	
東京湾横断道路償還金	6,831	6,567	△ 264	
無利子貸付金	60,184	97,633	37,449	
経営努力助成金	1,881	944	△ 937	
業務管理費	3,459	3,064	△ 395	
高速道路管理費	1,784	1,575	△ 209	
鉄道施設管理費	1,675	1,489	△ 186	
一般管理費	1,577	1,304	△ 273	
人件費	975	855	△ 120	
物件費	602	449	△ 153	
業務外支出	48,392	58,331	9,939	
計	4,541,391	4,540,402	△ 989	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画額(A)	実績額(B)	差額(B-A)	備考
収入				
業務収入	1,552,011	1,656,873	104,862	※1
道路業務収入	1,552,011	1,656,873	104,862	
政府等出資金受入	120,984	120,437	△ 547	
政府等補助金受入	-	37,449	37,449	※2
債券及び借入金	2,900,900	2,866,000	△ 34,900	※3
社会資本整備事業収入	781	781	0	
業務外収入	688	26,382	25,694	※4
計	4,575,364	4,707,923	132,559	
支出				
債務返済費	4,419,067	4,372,559	△ 46,508	※5
東京湾横断道路償還金	6,831	6,567	△ 264	
無利子貸付金	60,184	97,633	37,449	※6
経営努力助成金	1,881	944	△ 937	
業務管理費	1,784	1,575	△ 209	
高速道路管理費	1,784	1,575	△ 209	
一般管理費	1,565	1,296	△ 269	
人件費	967	850	△ 117	
物件費	598	446	△ 152	
業務外支出	48,376	58,330	9,954	
計	4,539,688	4,538,905	△ 783	

※1 道路資産貸付料収入の増

※2 災害復旧補助金を前年度から繰越したことによる増

※3 財投機関債の一部及び民間借入金を発行・借入しなかったことによる減

※4 土地売却収入等があったことによる増

※5 機構債券の利率が当初計画を下回ったこと等による支払利息の減

※6 災害復旧無利子貸付金を前年度から繰越したことによる増

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	計画額(A)	実績額(B)	差額(B-A)	備考
収入				
業務収入	931	822	△ 109	
鉄道業務収入	931	822	△ 109	
政府等出資金受入	-	750	750	※1
政府等補助金受入	26	20	△ 6	
業務外収入	1	1	0	
計	958	1,594	636	
支出				
業務管理費	1,675	1,489	△ 186	
鉄道施設管理費	1,675	1,489	△ 186	
一般管理費	12	8	△ 4	
人件費	8	5	△ 3	
物件費	4	3	△ 1	
業務外支出	16	0	△ 16	
計	1,703	1,497	△ 206	

※1 本州四国連絡橋(本四備讃線)耐震補強事業に係る出資金を受入れたことによる増

別表2 収支計画
【法人単位】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
費用の部	1,579,243	1,599,225	19,983	
經常費用	1,579,243	1,537,328	△ 41,915	
道路貸付業務費	947,341	970,492	23,151	
助成業務費	1,881	944	△ 937	
鉄道施設利用業務費	8,801	8,702	△ 99	
一般管理費	1,553	1,511	△ 42	
人件費	979	869	△ 110	
経費	574	642	69	
財務費用	500,340	460,225	△ 40,115	
道路資産取得関連費用	119,316	95,345	△ 23,971	
雑損	10	109	100	
臨時損失	-	61,897	61,897	
収益の部	1,822,534	1,962,872	140,339	
經常収益	1,490,783	1,596,873	106,090	
受取貸付料	1,473,951	1,573,806	99,855	
占用料収入	2,105	2,118	13	
連結料収入	2,149	2,151	2	
受取施設利用料	870	767	△ 103	
その他の売上高	17	1	△ 16	
補助金等収益	30	5,529	5,499	
資産見返負債戻入	2,844	3,422	578	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,129	8,140	11	
財務収益	687	782	95	
雑益	-	157	157	
臨時利益	331,750	365,999	34,249	
当期純利益	243,291	363,647	120,356	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	51	34	△ 17	
当期総利益	243,341	363,681	120,339	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
費用の部	1,570,431	1,590,532	20,102	
経常費用	1,570,431	1,528,635	△ 41,796	
道路貸付業務費	947,341	970,509	23,168	
助成業務費	1,881	944	△ 937	
一般管理費	1,542	1,502	△ 40	
人件費	972	863	△ 109	
経費	570	639	69	
財務費用	500,340	460,225	△ 40,115	
道路資産取得関連費用	119,316	95,345	△ 23,971	
雑損	10	109	100	
臨時損失	-	61,897	61,897	
収益の部	1,812,777	1,953,546	140,769	
経常収益	1,481,736	1,587,939	106,204	
受取貸付料	1,473,951	1,573,806	99,855	
占用料収入	2,105	2,118	13	
連結料収入	2,149	2,151	2	
その他の売上高	0	1	1	
補助金等収益	-	5,504	5,504	
資産見返負債戻入	2,844	3,422	578	
財務収益	686	781	94	
雑益	-	157	157	
臨時利益	331,041	365,606	34,566	
当期純利益	242,346	363,014	120,668	
当期総利益	242,346	363,014	120,668	

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
費用の部	8,812	8,711	△ 102	
経常費用	8,812	8,711	△ 102	
鉄道施設利用業務費	8,801	8,702	△ 99	
一般管理費	11	9	△ 2	
人件費	7	5	△ 2	
経費	4	3	△ 0	
雑損	-	0	0	
収益の部	9,757	9,344	△ 413	
経常収益	9,047	8,951	△ 97	
受取施設利用料	870	767	△ 103	
その他の売上高	17	17	0	
補助金等収益	30	25	△ 5	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,129	8,140	11	
財務収益	1	1	0	
雑益	-	0	0	
臨時利益	710	393	△ 317	
当期純利益	945	633	△ 312	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	51	34	△ 17	
当期総利益	995	667	△ 328	

別表3 資金計画
【法人単位】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
資金支出	4,741,401	9,736,035	4,994,634	
業務活動による支出	645,598	607,442	△ 38,155	
管理費支出	55,009	63,240	8,231	
その他支出	590,589	544,203	△ 46,386	
投資活動による支出	171,670	5,194,062	5,022,392	
財務活動による支出	3,923,465	3,923,383	△ 83	
次期への繰越金	668	11,148	10,480	
資金収入	4,741,401	9,736,035	4,994,634	
業務活動による収入	1,599,578	1,635,153	35,574	
投資活動による収入	129,300	5,121,279	4,991,979	
財務活動による収入	3,011,695	2,978,138	△ 33,557	
前期よりの繰越金	828	1,466	639	

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
資金支出	4,729,491	9,708,091	4,978,600	
業務活動による支出	644,195	606,259	△ 37,936	
管理費支出	53,605	62,056	8,450	
その他支出	590,589	544,203	△ 46,386	
投資活動による支出	161,300	5,167,562	5,006,262	
財務活動による支出	3,923,465	3,923,383	△ 83	
次期への繰越金	532	10,888	10,356	
資金収入	4,729,491	9,708,091	4,978,600	
業務活動による収入	1,598,626	1,634,319	35,692	
投資活動による収入	118,600	5,095,279	4,976,679	
財務活動による収入	3,011,695	2,977,388	△ 34,307	
前期よりの繰越金	570	1,106	536	

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	備考
資金支出	11,910	27,962	16,052	
業務活動による支出	1,403	1,201	△ 202	
管理費支出	1,403	1,201	△ 202	
投資活動による支出	10,370	26,500	16,130	
次期への繰越金	137	261	124	
資金収入	11,910	27,962	16,052	
業務活動による収入	952	851	△ 101	
投資活動による収入	10,700	26,000	15,300	
財務活動による収入	-	750	750	
前期よりの繰越金	258	361	103	

参 考 資 料

資料 1

契約状況等

○契約状況

	H23年度					H24年度				
	件数	比率	金額(千円)	比率	平均 落札率	件数	比率	金額(千円)	比率	平均 落札率
一般競争入札	(41)	(17.4%)	(240,026)	(42.6%)	(49.0%)	(22)	(9.4%)	(163,803)	(35.8%)	(56.8%)
	74	27.3%	3,449,372	45.7%	49.0%	57	21.0%	3,564,165	37.5%	56.8%
指名競争入札	(0)	(0.0%)	(0)	(0.0%)	(-)	(0)	(0.0%)	(0)	(0.0%)	(-)
	0	0.0%	0	0.0%	-	0	0.0%	0	0.0%	-
企画競争等	(3)	(1.3%)	(73,185)	(13.0%)	(99.8%)	(3)	(1.3%)	(41,790)	(9.1%)	(99.7%)
	5	1.8%	3,845,520	51.0%	99.8%	5	1.8%	5,700,576	59.9%	99.7%
少額随意契約(注1)	(179)	(75.8%)	(16,260)	(2.9%)	(-)	(198)	(84.3%)	(24,208)	(5.3%)	(-)
	179	66.1%	16,260	0.2%	-	198	72.8%	24,208	0.3%	-
上記以外の随意契約	(13)	(5.5%)	(233,699)	(41.5%)	(-)	(12)	(5.1%)	(228,008)	(49.8%)	(-)
	13	4.8%	233,699	3.1%	-	12	4.4%	228,008	2.4%	-
合 計	(236)	(100.0%)	(563,170)	(100.0%)	(52.4%)	(235)	(100.0%)	(457,810)	(100.0%)	(64.8%)
	271	100.0%	7,544,851	100.0%	52.4%	272	100.0%	9,516,958	100.0%	64.8%

※ ()内は、債券発行に係る募集委託契約並びに引受及び募集取扱契約を除いた計数である。

※ 金額は単位未満四捨五入のため、計において合わない場合がある。

注1：少額随意契約の範囲は次のとおり。

(工事又は製造:250万円以下、財産の買入れ:160万円以下、物件の借入:80万円以下、その他(役務の提供、建設コンサルタント等業務):100万円以下)

○平成24年度における随意契約の主な理由

項目	件数	随意契約の主な理由
機構事務所賃借関係	5	事務室の賃借及び清掃等に関する業務であり、代替性がないため随意契約としたもの。
情報提供業務関係	3	特定の情報を得る業務であり、代替性がないため随意契約としたもの。
長期継続契約	3	後納郵便利用料、電話料、インターネット接続契約。
その他	1	官報掲載取次業務であり、業務を提供できる者と随意契約したもの。
合計	12	

各会社のアウトカム指標一覧表
(平成 24 年度)

各会社のアウトカム指標一覧表（平成24年度）

速報値

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	H23年度実績値	604	1,208	526	2,310	419	4
	H24年度目標値	659	1,037	486	2,300	415	4
	H24年度実績値	686	1,126	469	2,460	449	4
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	H23年度実績値 （下段は集中工事※1を除く）	66 (54)	67 (59)	77 (71)	263 (262)	112 (107)	85 -
	H24年度目標値 （下段は集中工事※1を除く）	(60)	(59)	(70)	(243)	130	85 -
	H24年度実績値 （下段は集中工事※1を除く）	(59)	75	89 (79)	283	120 (113)	86
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※2	H23年度実績値	6.7	8.4	9.1	19.2	25.5	6.0
	H24年度目標値	6.7	8.0	9.0	22.0	25.5	6.0
	H24年度実績値	6.9	8.1	8.2	17.0	25.1	6.0
道路構造物保全率（舗装） 〔単位：％〕 早期に補修を必要としない舗装路面の車線延長比率	H23年度実績値	92	95	96	97	92	90
	H24年度目標値	97	95	96	97	92	90
	H24年度実績値	96	95	96	97	88	91
道路構造物保全率（橋梁） 〔単位：％〕 早期に補修を必要としない健全※3な橋梁の割合	H23年度実績値	88	88	91	82	87	83
	H24年度目標値	90	90	91	83	88	84
	H24年度実績値	89	90	92	83	88	84
橋脚補強完了率 〔単位：％〕 古い基準を適用した橋梁※4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	H23年度実績値	99.8	100	97	100	100	100
	H24年度目標値	100	-	99	-	-	-
	H24年度実績値	100	-	99	-	-	-
総合顧客満足度 〔単位：ポイント〕 C S調査等で把握するお客様の満足度（5段階評価）	H23年度実績値	3.6	3.6	3.6	3.4	3.6	3.7
	H24年度目標値	3.6	3.6	3.6	3.4	3.6	3.7
	H24年度実績値	3.6	3.6	3.6	3.4	3.5	3.9

※1：集中工事を除いた路上工事時間とは、お客様が迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間である

※2：数値は、1/1～12/31間の年間値である

※3：健全な橋梁とは、点検結果において橋梁本体の安全性に影響する可能性がある損傷が発生しておらず、早期に修繕を必要としない橋梁をいう

※4：対象は、「道路、新幹線の橋梁の耐震補強の推進について（H17.3国土交通省）」に基づき、平成7年兵庫県南部地震の被災を踏まえ、昭和55年より古い基準等で設計した橋梁のうち、特に優先的に耐震補強を実施する必要のある橋梁である

助成金交付実績（概要）

平成24年度における助成金交付実績(概要)

I. 助成金の交付

認定した経営努力による費用の縮減額の1/2に相当する額を助成金として交付

凡例:新技術によるもの

路線	区間	経営努力内容	助成金 交付額
東関東自動車道 千葉富津線	君津IC～富津中央IC	高炉スラグを下層路盤材に採用	103百万円
東関東自動車道 千葉富津線	君津IC～富津中央IC	館山自動車道(君津IC～富津中央IC)の早期供用	1百万円
一般国道468号 (首都圏中央連絡自動車道) 一般国道468号 (首都圏中央連絡自動車道) 東関東自動車道水戸線 東北縦貫自動車道弘前線	つくば牛久IC～阿見東IC 阿見東IC～稲敷(江戸崎)IC 茨城南IC～茨城JCT 大衡IC	ETCガントリーにおける新たな構造形式の採用	2百万円
北関東自動車道 東北横断自動車道いわき新潟線 北陸自動車道 山陰自動車道鳥取益田線	真岡IC～桜川筑西(岩瀬)IC 磐梯熱海IC～猪苗代 磐梯高原IC 敦賀IC～今庄IC 斐川IC～出雲IC	トンネル照明設備における新型照明器具の開発	51百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 東九州自動車道	甲賀土山IC～草津田上IC 門川IC～日向IC	トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発	19百万円
近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津田上IC	大断面トンネル暫定2車線運用における新型照明器具の開発	203百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 山陰自動車道鳥取益田線 東九州自動車道 東九州自動車道	甲賀土山IC～草津田上IC 斐川IC～出雲IC 門川IC～日向IC 高鍋IC～西都IC	コストオン方式を活用した資材調達工夫	80百万円
近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津田上IC	トンネル内円形水路の断面及び施工方法の見直し	7百万円
近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津田上IC	地元との協議による環境対策施設の見直し	23百万円
近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津田上IC	新名神高速道路(甲賀土山IC～草津田上IC)の早期供用	124百万円
北関東自動車道	真岡IC～桜川筑西(岩瀬)IC	北関東自動車道(真岡IC～桜川筑西IC)の早期供用	23百万円
北関東自動車道	真岡IC～桜川筑西(岩瀬)IC	品質管理を工夫した資材の直接調達	36百万円
近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津田上IC	凍結防止剤散布用新型ノズルの開発	7百万円
山陰自動車道鳥取益田線	斐川IC～出雲IC	下層路盤の安定処理材に石炭灰の採用	0.1百万円
山陰自動車道鳥取益田線	斐川IC～出雲IC	山陰自動車道(斐川IC～出雲IC)の早期供用	3百万円
東九州自動車道	門川IC～日向IC	舗装路盤材に鉄鋼スラグの採用	16百万円
東九州自動車道 近畿自動車道松原那智勝浦線	門川IC～日向IC 海南IC～有田(吉備)IC (I期線改修)	2車線断面トンネルでのセラミックメタルハライドランプの開発	70百万円
東九州自動車道	門川IC～日向IC	東九州自動車道(門川IC～日向IC)の早期供用	11百万円

路線	区間	経営努力内容	助成金交付額
東九州自動車道	高鍋IC～西都IC	のり面对策として縦断勾配等の見直し	65百万円
東九州自動車道	高鍋IC～西都IC	東九州自動車道(高鍋IC～西都IC)の早期供用	3百万円
山陽自動車道吹田山口線	尾道JCT	地元との協議による橋梁工事の作業ヤード構造の見直し	5百万円
関越自動車道新潟線	赤城IC～水上IC	橋梁補修工事におけるゴンドラ工法の採用	3百万円
東関東自動車道水戸線	茨城南IC～茨城JCT	関係機関との協議による返流ますを用いた調整池の縮小	34百万円
近畿自動車道松原那智勝浦線	海南IC～有田(吉備)IC (I期線改修)	電気集塵機のだんぱの見直し	1百万円
東北縦貫自動車道弘前線 一般国道47号(仙台北部道路) 一般国道47号(仙台北部道路) 東北縦貫自動車道弘前線	富谷JCT 利府しらかし台IC～富谷JCT 利府JCT 大衡IC	資機材管理システムを活用した発生材(ガードレール、伝送設備)の更なる有効利用	17百万円
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	橋梁区間の中央分離帯の遮音壁構造の見直し	36百万円
交付件数:40件(※うち新技術14件)			944百万円

費用の縮減に係る申請件数

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	計
申請件数(件)	—	43	61	46	52	86	42	330
認定件数(件)	—	4	50	39	37	43	41	214
交付件数(件)	—	4	7	19	36	27	40	133
交付額(百万円)	—	31	93	185	694	317	944	2264

助成委員会開催回数(回)	3	1	4	2	2	3	3	18
審議案件数(件)※	—	1	30	31	14	6	28	110

※再審議含まず

Ⅱ 認定した経営努力の内容(例)

〔2車線断面トンネルでのセラミックメタルハライドランプの開発〕

■開発の概要

高出力ランプ(セラミックメタルハライド、以下セラメタ)を2車線断面トンネルへ採用するため、照明特性を考慮した適切な規格のランプ開発、照明灯具の配置検討等を行った。これにより、従来の照明器具と比較して照明器具数の削減が可能となり、コスト縮減が図られた。

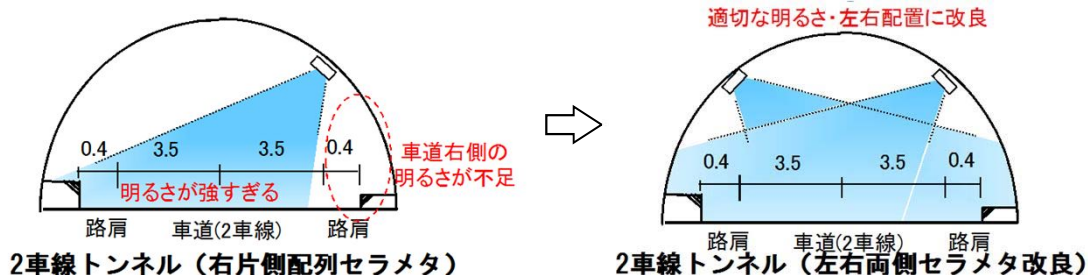
◇従来のトンネル照明器具



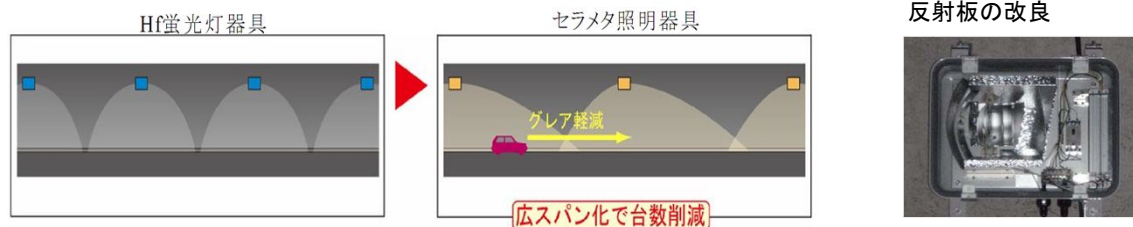
◇新たなトンネル照明器具



◇適切な規格のランプ開発、照明器具の配置検討



◇視認性の向上と眩しさの軽減



- ①適切な規格のランプ開発:最適な均斉度(照度分布の均一さ)を確保できるランプ規格(110W、150Wランプ)の開発
- ②照明灯具の配置検討:不快感を与えるチラツキの回避、路面の輝度分布を良好に保つ取付高さ、照明器具の配光、トンネル壁面等の反射を考慮した最適な取付確度を検討
- ③視認性の向上と眩しさの軽減:トンネル縦断方向への配光を広げ、かつ車両進入方向に対抗する配光を反射板の改良により軽減

当技術の採用により、従来のトンネル照明器具に比べ、
○ランプ効率の向上による照明器具数の削減

■品質・安全性の確保

トンネル照明器具に求める全ての性能を満足していることを確認している。

資料 4

債務の返済と財務諸表の関係

[illegible]

資料 5

高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

高速道路機構の組織と業務

役員(理事長、理事(3名)、監事(2名))

常勤職員 合計81名		《 主な業務 》	《 主な業務量の例【平成24年度】 》
総務部 28名	企画審議役	道路管理、海外有料道路制度に関する調査	
	総務課	人事、組織、総務 総合調整、業務実施計画、中期計画、年度計画 広報、情報公開、文書管理、法務	・業務実施計画変更 7件 ・第3期中期計画の作成 ・平成25年度計画策定 ・ホームページ更新回数 193回 ・ファクトブック、パンフレット 3,000部発行 ・談合事業者等への損害賠償請求訴訟係属 12件(5割は解決済み) ・損害賠償請求の回収額 1億円(損害元本の約9割まで回収)
	管理課	道路資産異動管理・台帳更新、道路区域決定、土地交換等 財産整理・登記 占用許可、連結許可、兼用工作物協定等 特殊車両の通行許可、標識決定、区画線決定 通行の禁止、車限令違反措置命令(道路監理役[24時間体制])	・保有貸付延長 10,014km(対前年度8km増) ・不動産登記筆数 9,129筆 ・占用許可 総件数 15,984件 年間処理件数 3,197件 占用料徴収件数 7,553件 ・特車許可・協議件数 8,396件 ・通行の禁止件数 1,778件 ・車限令違反措置命令件数 5,945件
経理部 22名	経理課	予算、支出・収入決定、契約 決算、財務諸表等、財務データ管理	・予算額 4兆5,414億円 ・契約金額 95億円(うち競争性のある契約93億円) ・資産額 41兆3,746億円 ・負債額 32兆3,450億円(対前年度比2,023億円増) ・会社における道路資産の管理の実態について確認 1兆879億円(14箇所)
	資金課	資金調達、債務引受 資金計画、出資金等受入・無利子貸付 出納	・資金調達 2兆8,660億円(47件) 平均コスト 0.95% ・債務引受 1兆5,199億円 ・出資金受入額 1,212億円(国:714億円、地方:498億円) 出資地方公共団体数 17団体 ・補助金受入額 375億円(全て国)
企画部 20名	企画審議役	協定・償還計画の管理、交通量見直し、料金施策等に関する調査・分析	
	企画課	会社との協定締結(変更) 会社が行う修繕工事等の計画・実績の確認 会社が行う高速道路の管理の実施状況の確認 無利子貸付計画の策定 災害復旧補助計画の策定 有料道路制度に関する調査	・協定変更 10件 ・修繕工事等の計画・実績の確認 1,322億円(34件) ・管理の実地確認 6回 ・無利子貸付 出資金分604億円(17件) ・災害復旧補助計画 補助金分 616億円(13件) ・英国道路庁への長期出張による職員派遣(H23.11～H25.1)
	計画調整課	債務返済計画の作成及び計画実績対比 交通量・料金収入・貸付料の照査 交通量推計手法等に関する調査 高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成 引受債務額の妥当性の確認及び帰属資産の現地確認	・収支予算の明細の作成 7件、計画実績対比 毎年 ・交通量等の状況把握・分析 毎月(会社毎) ・路線毎の収支状況の把握・分析 毎年 ・交通量推計手法等の調査 1件 ・助成委員会の審議件数 32議題 ・経営努力要件適合性認定件数 41件(総認定件数214件) ・助成金交付件数 40件(約9.4億円) ・債務引受契約件数 218件(1兆6,138億円) 道路資産帰属件数 147件 資産の現地確認回数 20回
関西業務部 11名	企画審議役	阪神・本四高速道路に係る会社が行う建設・管理	
	調査役	阪神・本四高速道路に係る出資地方公共団体・地元金融機関との調整	
	管理課	阪神・本四・西日本高速道路に係る総務・経理部関係業務 東京本部被災時における業務遂行	【総務部関係】 ・阪神高速道路に係る公害調停 1件 ※不動産登記、占用許可、特殊車両の業務については総務部管理課の業務量に含まれる。 【経理部関係】 ・阪神・本四高速に係る地方公共団体の出資金受入 ※経理部資金課の業務量に含まれる。
	調整課	阪神・本四高速道路に係る企画部関係業務 本四鉄道施設の管理	・協定変更、利便増進計画の策定、債務引受契約等の業務については、企画部の業務に含まれる。 ・鉄道施設の利用料の額に関する協定等 3件 ・利用料収入 8億円

○業務量に関連する指標

業 務		業務量に関連する主要指標		
		項目	平成 24 年度	平成 25 年度以降の推移
高速道路の 保有・貸付 及び適正な 管理の確保	道路資産管理及び財務データ管理	高速道路 供用延長	9,706 km (年度末延長) (対前年度 212km 増)	<u>平成 35 年度まで毎年度増加</u> ↓ 平成 35 年度末供用延長 10,490 km ※協定による
	帰属道路資産の確認			
	道路管理権限の代行			
	会社が行う管理の実施状況の確認			
確実な債務 返済	交通量・料金収入・貸付料の分析	債務 引受額	1 兆 6,139 億円	<u>平成 35 年度まで各年度とも新設・改築及び修繕で 2,000～23,000 億円の引き受け、以降平成 62 年度（最終年度）まで各年度とも修繕で 2,000 億円程度引き受け</u> ※協定による
	資産帰属に伴う債務引受			
	建設コスト縮減（債務引受額縮減）のための助成			
	借換資金の調達			
高速道路の 有効活用・ 機能強化	高速道路利便増進事業の実施	資金調達 金額	2 兆 8,660 億円	<u>平成 40 年度頃まで各年度とも 1～3 兆円を調達</u> ※試算値
		高速道路 料金の 引下げ	3,850 億円	<u>高速道路料金の引下げは平成 62 年度まで実施。 平成 25 年度は 3,900 億円程度を、以降は 200～400 億円程度料金を引下げ</u>

資料 6

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
の役職員の報酬・給与等について

様式 1 公表されるべき事項

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の役職員の報酬・給与等について

I 役員報酬等について

1 役員報酬についての基本方針に関する事項

① 平成24年度における役員報酬についての業績反映のさせ方

役員報酬のうち、特別手当について、独立行政法人評価委員会における業績評価の結果を勘案の上、その役員の職務実績に応じ、100分の10の範囲内で理事長がこれを増額し、又は減額することができることとしている。

② 役員報酬基準の改定内容

理事長
理事長代理
理事
監事

国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律(平成24年法律第2号)に基づく国家公務員の給与の見直しに関連して、以下の措置を実施した。
・平成24年4月から国家公務員に準じた率(俸給月額率の削減率9.77%)で、本来の支給額からの減額を実施した(平成26年3月まで)。
・国家公務員の給与見直しに準拠して、平成24年4月に本給月額を平均0.5%引き下げた(平成23年4月分から平成24年3月分については平成24年6月の期末手当で調整)。

2 役員の報酬等の支給状況

役名	平成24年度年間報酬等の総額				就任・退任の状況		前職
		報酬(給与)	賞与	その他(内容)	就任	退任	
理事長	千円 19,382	千円 12,214	千円 4,846	千円 2,198 (地域手当) 124 (通勤手当)			
A理事長代理	千円 6,143	千円 3,593	千円 1,888	千円 646 (地域手当) 16 (通勤手当)		8月9日	*
B理事長代理	千円 9,750	千円 6,423	千円 2,086	千円 1,156 (地域手当) 85 (通勤手当)	8月10日		◇
A理事	千円 14,404	千円 9,074	千円 3,537	千円 1,633 (地域手当) 160 (通勤手当)			
B理事	千円 14,485	千円 9,074	千円 3,537	千円 1,633 (地域手当) 241 (通勤手当)			
A監事	千円 5,028	千円 2,944	千円 1,490	千円 530 (地域手当) 64 (通勤手当)		8月9日	◇
B監事	千円 8,088	千円 5,263	千円 1,709	千円 948 (地域手当) 168 (通勤手当)	8月10日		◇
C監事	千円 4,964	千円 2,944	千円 1,490	千円 530 (地域手当) 0 (通勤手当)		8月9日	◇
D監事	千円 8,020	千円 5,263	千円 1,709	千円 948 (地域手当) 100 (通勤手当)	8月10日		◇

注1:「地域手当」とは、民間の賃金水準等が高い地域に在勤する役員に支給されているものである。
注2:「前職」欄には、役員の前職の種類別に以下の記号を付している。
退職公務員「*」、役員出向者(国からの出向役員)「◇」、独立行政法人等の退職者「※」、退職公務員でその後独立行政法人等の退職者「*※」、該当がない場合は空欄。

3 役員の退職手当の支給状況(平成24年度中に退職手当を支給された退職者の状況)

区分	支給額(総額)	法人での在職期間		退職年月日	業績勘案率	摘 要	前職
理事長	千円	年	月			該当者なし	
A理事長代理	千円 5,437	年 4	月 1	H24.8.9	1.0 (暫定)	支給額は、当該役員が在職した期間の業績勘案率が決定されていないため、「暫定的な業績勘案率(1.0)」により算出している。	*
理事	千円	年	月			該当者なし	
監事	千円	年	月			該当者なし	

注1:「摘要」欄には、退職手当算出に関する業績勘案率の選定理由を記載している。

注2:「前職」欄には、役員の前職の種類別に以下の記号を付している。

退職公務員「*」、役員出向者(国からの出向役員)「◇」、独立行政法人等の退職者「※」、退職公務員でその後独立行政法人等の退職者「*※」、該当がない場合は空欄。

注3:平成24年度中に退職した役員のうち、役員出向者については退職手当を支給していない。

Ⅱ 職員給与について

1 職員給与についての基本方針に関する事項

① 人件費管理の基本方針

当機構の中期計画(平成22年度から平成24年度まで)において、人件費については、「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縮減の取組を行うこととしている。

② 職員給与決定の基本方針

ア 給与水準の決定に際しての考慮事項とその考え方

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。)第63条第3項の規定に基づき、職員の給与の支給の基準は、当機構の業務の実績を考慮し、かつ、社会一般の情勢に適合したものとなるように定めることとしている。また、給与改定にあたっては、国家公務員の給与水準を十分考慮して適正な給与水準となるように改定を行っている。

イ 職員の発揮した能率又は職員の勤務成績の給与への反映方法についての考え方

通則法第63条第1項の規定に基づき、職員の給与は、その職員の勤務成績を考慮するものとしている。

〔能率、勤務成績が反映される給与の内容〕

給与種目	制度の内容
本給	職員の昇給は、当該期間におけるその者の勤務実績に応じて行うこととしている。
特別手当	特別手当の算出にあたり、勤務成績を反映して月数を決定することとしている。具体的な月数の決定にあたっては、人事院勧告で示された月数を参考にしている。

ウ 平成24年度における給与制度の主な改正点

特例法に基づく国家公務員の給与の見直しに関連して、以下の措置を講ずることとした。

(職員について)

<給与の改定>

・実施期間:平成24年4月～

・俸給表関係の措置の内容:本給月額を平均0.23%引き下げた(平成23年4月分から平成24年3月分については、平成24年6月の期末手当で調整した。)

<臨時特例>

・実施期間:平成24年7月～平成26年3月(※1)

※1 平成24年4月から同年6月分及び同年6月の特別手当分については、同年12月の特別手当で調整

・俸給表関係の措置の内容:職務の級に応じて、国家公務員に準じた率(本給月額の▲4.77%～▲9.77%)で、本来の支給額から減額を実施した。

・諸手当関係の措置の内容:役職手当(一律▲10%)、特別手当(一律▲9.77%)、地域手当等の本給月額に連動する手当(特別手当除く)の月額は、減額後の本給月額等の月額により算出。

(役員について)

<給与の改定>

・実施期間:平成24年4月～

・俸給表関係の措置の内容:本給月額を平均0.5%引き下げた(平成23年4月分から平成24年3月分については平成24年6月の期末手当で調整した。)

<臨時特例>

・実施機関:平成24年4月から平成26年3月

・俸給表関係の措置の内容:国家公務員に準じた率(本給月額の▲9.77%)で、本来の支給額から減額を実施した。

・諸手当関係の措置の内容:特別手当(一律▲9.77%)、地域手当の月額は、減額後の本給月額により算出。

【給与再精査を踏まえた措置状況】

国家公務員に概ね準じた給与体系となっている。出向者を通じて若返りを図るなど効率的な組織運営を進め、引き続き、国家公務員に準じて適正な給与水準となるよう取組んでいる。

2 職員給与の支給状況

① 職種別支給状況

区分	人員	平均年齢	平成24年度の年間給与額(平均)			
			総額	うち所定内	うち賞与	
					うち通勤手当	
常勤職員	人 45	歳 40.7	千円 6,651	千円 5,148	千円 182	千円 1,503
事務・技術	人 45	歳 40.7	千円 6,651	千円 5,148	千円 182	千円 1,503

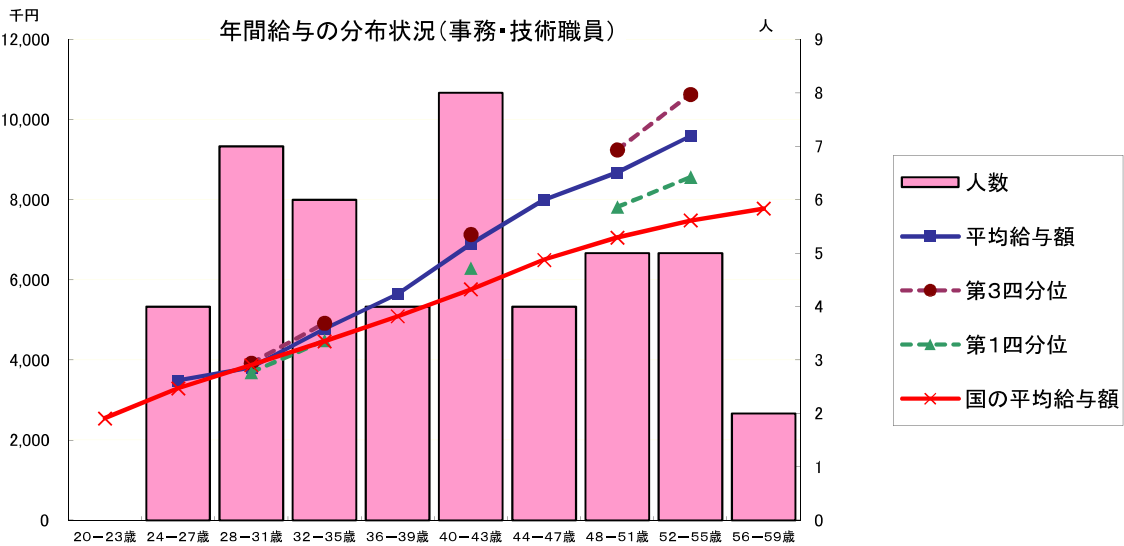
区分	人員	平均年齢	平成24年度の年間給与額(平均)			
			総額	うち所定内	うち賞与	
					うち通勤手当	
非常勤職員	人 5	歳 39.5	千円 2,858	千円 2,858	千円 212	千円 0
事務・技術	人 5	歳 39.5	千円 2,858	千円 2,858	千円 212	千円 0

注1: 平成25年4月1日に在職している者のうち、平成24年度一年間を通じて勤務した常勤職員に関する数値である。

注2: 常勤職員中、研究職種、医療職種及び教育職種については、該当者がいないため省略した。

注3: 在外職員、任期付職員及び再任用職員についても、該当者がいないため省略した。

② 年間給与の分布状況(事務・技術職員)



注1: 24～27歳、36～39歳、44～47歳及び56～59歳の該当者は、4人以下のため、当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから第1・第3分位の額 については表示していない。

注2: 56～59歳の該当者は、2人以下のため、当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから平均給与額については表示していない。

注3: ①の年間給与額から通勤手当を除いた状況である。以下、⑤まで同じ。

(事務・技術職員)

分布状況を示すグループ	人員	平均年齢	四分位	平均	四分位
			第1分位		第3分位
代表的職位	人	歳	千円	千円	千円
本社課長	6	49.8	8,194	8,759	9,543
本社課長代理	12	45.7	7,074	7,655	8,191
本社係長	7	38.2	5,499	5,703	6,210
本社係員	16	30.9	3,647	4,030	4,480

③ 職級別在職状況等(平成25年4月1日現在)(事務・技術職員)

区分	計	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級	7等級
標準的な職位		係員	係員	係員	係長	課長代理	課長	部長
人員 (割合)	45人	9人 (20.0%)	3人 (6.7%)	4人 (8.9%)	7人 (15.6%)	12人 (26.7%)	6人 (13.3%)	4人 (8.9%)
年齢(最高～最低)		30～25歳	33～30歳	35～35歳	41～34歳	53～40歳	55～45歳	58～52歳
所定内給与年額(最高～最低)		千円 3,060～2,549	千円 3,874～3,021	千円 3,792～3,417	千円 4,720～3,653	千円 7,158～5,218	千円 7,562～6,022	千円 8,416～7,434
年間給与額(最高～最低)		千円 3,934～3,306	千円 5,031～3,918	千円 4,920～4,480	千円 6,290～4,822	千円 9,245～6,761	千円 9,990～7,817	千円 11,016～9,909

④ 賞与(平成24年度)における査定部分の比率(事務・技術職員)

区分		夏季(6月)	冬季(12月)	計
管理 職員	一律支給分(期末相当)	% 54.2	% 57.7	% 55.8
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	% 45.8	% 42.3	% 44.2
	最高～最低	% 48.2～44.6	% 45.1～39.5	% 45.6～43.0
一般 職員	一律支給分(期末相当)	% 64.5	% 68.0	% 66.0
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	% 35.5	% 32.0	% 34.0
	最高～最低	% 40.5～31.6	% 38.2～28.9	% 36.6～30.4

⑤ 職員と国家公務員及び他の独立行政法人との給与水準(年額)の比較指標(事務・技術職員)

対国家公務員(行政職(一))

117.5

対他法人(事務・技術職員)

110.7

注： 当法人の年齢別人員構成をウェイトに用い、当法人の給与を国の給与水準(「対他法人」においては、すべての独立行政法人を一つの法人とみなした場合の給与水準)に置き換えた場合の給与水準を100として、法人が現に支給している給与費から算出される指数をいい、人事院において算出

給与水準の比較指標について参考となる事項

○事務・技術職員

項目	内容		
指数の状況	対国家公務員 117.5 <table border="1"> <tr> <td>参考</td><td> 地域勘案 104.8 学歴勘案 115.2 地域・学歴勘案 103.7 </td></tr> </table>	参考	地域勘案 104.8 学歴勘案 115.2 地域・学歴勘案 103.7
参考	地域勘案 104.8 学歴勘案 115.2 地域・学歴勘案 103.7		
国に比べて給与水準が高くなっている定量的な理由	当機構は、勤務地が東京と大阪のみであることに加え、企業で言えば本社の企画・財務部門などの専門性の高い統括的業務に特化した組織であり、しかも時限的な組織であるため、プロパー職員を採用せず、高度な専門性・ノウハウを有する者の出向のみで業務運営を行っていることが、給与水準を高める要因となっている。 【地域・学歴を勘案した影響】 ①地域手当15%以上の支給地(東京都特別区、大阪市)に勤務する者の占める割合 機構:100% ⇔ 国(行一):34.5% ②地域手当18%以上の支給地(東京都特別区)に勤務する者の占める割合 機構:88.9% ⇔ 国(行一):29.6% ③職員の学歴構成による差異(大卒以上の占める割合) 機構:73.3% ⇔ 国(行一):53.4% 【指数の算出方法により指数が高くなっている理由】 ①管理職(課長以上)の割合による差異 機構:22.2% ⇔ 国(行一):15.7% ※国(行一)の割合については、「平成24年国家公務員給与等実態調査」による。 【主務大臣の検証結果】 国と概ね同等の水準となっており、引き続き、国家公務員に準じて適正な給与水準となるよう取り組む。		
給与水準の適切性の検証	【支出総額に占める国の財政支出額及び給与等支給総額の割合】 支出予算総額(平成24年度決算) 45,401億円(100%) 国の財政支出額(政府出資金、補助金) 1,088億円(2.4%) 給与、報酬等支給総額(平成24年度決算) 7億円(0.02%) 【累積欠損額について】 累積欠損額 無し(平成23年度決算) 【検証結果】 勤務地が東京、大阪に限定され役職員全員が、それぞれ18%・15%の地域手当の支給対象であること、職員は専門性の高い業務に従事し大卒割合が高いこと等から給与水準が国に比べて高くなっている。 当機構としては、国民に理解の得られる給与水準とするため、平成24年度においても、特例法に基づく国家公務員の給与の見直しに準拠した措置(以下「特例法準拠措置」という。)を実施するとともに、引き続き、効率的な組織運営に努めた。		
講ずる措置	俸給・諸手当など給与体系は国家公務員と同等となっており、引き続き国に準じて適正な給与水準の維持が図られるよう取り組んでいく。 当機構は、平成17年10月の設立以来、企業で言えば本社の企画・財務部門に相当する組織として、即戦力となる優秀な人材の出向を得て、組織として業務ノウハウの蓄積を図ってきたところであるが、今後とも、これまでに蓄積したノウハウを活かしながら、国民に理解の得られる給与水準とするため、人事院勧告を考慮するとともに、出向者を通じて若返りを図るなど効率的な組織運営を進める。 【平成25年度に見込まれる対国家公務員指数】 対国家公務員指数 117.5を下回る指数 年齢・地域・学歴勘案 103.7を下回る指数		

III 総人件費について

区 分	当年度 (平成24年度)	前年度 (平成23年度)	比較増△減	中期目標期間開始時(平成 22年度)からの増△減
給与、報酬等支給総額 (A)	千円 732,247	千円 808,909	千円 (%) ▲ 76,662 (▲9.5)	千円 (%) ▲ 55,468 (▲7.0)
退職手当支給額 (B)	千円 5,437	千円 0	千円 (%) 5,437 (—)	千円 (%) 5,437 (—)
非常勤役職員等給与 (C)	千円 26,061	千円 18,001	千円 (%) 8,060 (44.8)	千円 (%) 9,450 (56.9)
福利厚生費 (D)	千円 120,634	千円 125,354	千円 (%) ▲ 4,720 (▲3.8)	千円 (%) 4,565 (3.9)
最広義人件費 (A+B+C+D)	千円 884,379	千円 952,264	千円 (%) ▲ 67,885 (▲7.1)	千円 (%) ▲ 36,016 (▲3.9)

総人件費について参考となる事項

○「給与、報酬等支給総額」及び「最広義人件費」の増減要因

- ・「給与、報酬等支給総額」対前年度比 ▲9.5%
- ・「最広義人件費」対前年度比 ▲7.1%

「給与、報酬等支給総額」及び「最広義人件費」の減少要因は、特例法準拠措置の実施や効率的な組織運営を図ったことによるものである。なお、特例法準拠措置による削減額は、59,336千円である。

IV 法人が必要と認める事項

「国家公務員の退職手当の支給水準引下げ等について」(平成24年8月7日閣議決定)に基づき、以下の措置を講ずることとした。

【役員】

・平成25年3月13日以降に退職する役員について、国家公務員に準じた調整率(※1)を設定し、退職手当支給水準の引下げを実施。

- ※1 ①退職日が平成25年3月13日～平成25年9月30日 98/100
 ②退職日が平成25年10月1日～平成26年6月30日 92/100
 ③退職日が平成26年7月1日～ 87/100

【職員】

・平成25年6月28日以降に退職する職員について、国家公務員に準じた調整率(※2)を設定し、退職手当支給水準の引下げを実施。

- ※2 ①退職日が平成25年6月28日～平成25年9月30日 98/100
 ②退職日が平成26年10月1日～平成26年6月30日 92/100
 ③退職日が平成26年7月1日～ 87/100