

第 2 期中期目標に係る事業報告書

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

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

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

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

（注）高速道路株式会社法（平成 16 年法律第 99 号）、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。）、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律（平成 16 年法律第 101 号）及び日本道路公団等民営化関係法施行法（平成 16 年法律第 102 号）をいう。

目 次

■ 第2期中期目標期間における業務の概況	1
■ 第2期中期目標の実施状況	9
I 中期目標の期間	10
II 業務運営の効率化に関する事項	10
1 組織運営の効率化	10
2 業務リスクの管理	10
3 業務コストの縮減	20
4 入札及び契約の適正化の推進	22
5 積極的な情報公開	24
6 業務評価の実施	32
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	32
1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け	32
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	36
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	44
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	46
5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	48
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	50
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	50
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	54
9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	54
10 業務遂行に当たっての取組	56
IV 財務内容の改善に関する事項	64
1 財務体質の強化	64
V その他業務運営に関する重要事項	68
1 人事に関する計画	68
■ 参考資料	75
資料1 新規供用区間・無料開放路線一覧	77
資料2 各会社のアウトカム指標一覧表（平成22年度～平成24年度）	81

第2期中期目標期間における業務の概況

本目標期間においては、国土交通大臣から、Ⅰ 中期目標の期間、Ⅱ 業務運営の効率化に関する事項、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、Ⅳ 財務内容の改善に関する事項、Ⅴ その他業務運営に関する重要事項、について中期目標が示された。

機構は、前中期目標期間における業務運営について「着実に実績を上げている」との評価を受けたところであり、引き続き新たな目標を達成するため、本目標期間における業務の実施に当たり、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及び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。

なお、平成23年度までの業務運営については、国交省独法評価委員会から、本中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあるとの評価を受けている。

1. 債務の確実な返済

債務の早期の確実な返済のため、本目標期間においては以下のような取組を行い、的確にリスク管理を行いつつ国民負担の軽減に努めた。

(1) 協定（機構法第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。）については、次のとおり、必要に応じて金利、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、確実な債務返済を確認して適切に見直した。

① 平成22年度においては、「高速道路の料金割引に関する基本方針（平成22年12月24日）」及び「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）」等の政府の方針を踏まえ、協定及び業務実施計画を見直した。なお、平成23年3月11日に発生した東日本大震災への対応に関する政府方針に従い、新たな料金割引の実施については当面延期し、これまでの料金割引を継続することとした。

② 平成23年度においては、「高速道路の当面の新たな料金割引について」、「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、全国路線網及び本州四国連絡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（阪神圏）の対距離制への移行等について、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たほか、特別国庫納付金2,500億円を納付した。

また、社会資本整備審議会事業評価部会での審議を踏まえ、首都圏中央連絡自動車道（久喜白岡～つくば中央及び稲敷～大栄）及び東海環状自動車道（関広見～四日市北）に関する新規事業を追加することとし、協定及び業務実施計画を見直した。

さらに、「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）」で示された政府の方針を踏まえ、本州四国連絡高速道路に係る料金等について、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た。

③ 平成24年度においては、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）等の事業を追加することとし、協定及び業務実施計画を見直した。

また、「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を実施することとし、協定及び業務実施計画を見直した。【中期目標Ⅱ関連（11頁）、中期目標Ⅲ関連（37頁）】

(2) 本目標期間の国内経済状況は、平成 20 年度後期から続く経済危機による景気低迷、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災、急速な円高の進行、欧州政府債務危機の顕在化等の影響により、厳しい状況が続いていたが、政府が策定した「日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成 25 年 1 月）」による政策効果に加え、世界経済の持ち直し期待により、平成 24 年度末期には回復の兆しを見せた。

このような経済状況の中、高速道路の交通量は、平成 22 年度には、高速道路利便増進事業による料金割引施策や国による無料化社会実験の影響により前年度を上回ったが、平成 23 年度には、東日本大震災に伴う上限料金制の廃止、無料化社会実験一時凍結などの影響により、東北地方無料開放の影響が大きかった東日本高速道路株式会社を除き、前年度を下回った。その後、平成 24 年度には、東北地方無料開放の規模が縮小された影響等により、東日本高速道路株式会社の交通量が前年を下回ったが、それ以外の会社の交通量は、ほぼ前年度と同程度となった。

高速道路の料金収入については、平成 22 年度及び平成 23 年度は、景気低迷や震災の影響、東北地方無料開放の影響等によって計画を下回ったが、平成 24 年度は、有料での利用が堅調であったため計画を上回った。この結果、本目標期間中の料金収入は計画を 76 億円上回る（0.1%）総額 6 兆 4,736 億円となり、貸付料収入も計画を 28 億円上回る（0.1%）総額 4 兆 7,173 億円となった。

一方で支払利息は、低金利の経済環境の中で、計画を 2,677 億円下回る（▲16.0%）総額 1 兆 4,070 億円となった。【中期目標Ⅱ関連（17 頁）、中期目標Ⅲ関連（39 頁）】

これに会社からの債務引受額を加えた本目標期間の期末である平成 24 年度末時点の有利子債務残高は、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。【中期目標Ⅲ関連（39 頁）】（※この報告書の計画の値は、各年度の期末における業務実施計画に基づいている。以下同じ。）

資金調達については、毎年、約 3 兆円の借換資金の安定的な調達を図るとともに、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・固定の資金調達を基本として政府保証債や財投機関債による調達を行ったほか、資金調達の多様化の観点から短期・中期の調達も行った。具体的には、期間 10 年の政府保証債による資金調達を中心に、期間が 10 年を超える債券（超長期債）も発行したほか、資金調達の多様化の観点から、短期の借入れや期間が 2 年から 5 年の債券（中期債）の発行を行った。

本目標期間中における平均調達年限は 9.9 年、本目標期間の期末である平成 24 年度末の債務残高の平均残存年限は 6.8 年となった。【中期目標Ⅱ関連（19 頁）】

2. 会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

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

(1) 東名高速道路の抜本的な混雑解消や高速道路ネットワークの信頼性向上を図る新東名高速道路や大都市圏の渋滞緩和・環境改善の効果の高い首都圏中央連絡自動車道、北関東自動車道といった環状道路など計 360.6km を新規供用する一方で、西富士道路及び箱根新道の料金徴収期間満了により計 20.6km を無料開放し、機構が保有する高速道路資産の供用延長は、平成 24 年度末時点で 9,706km、事業中の新設区間を合わせた総延長（保有・貸付延長）は、10,014km となった。【中期目標Ⅲ関連（33 頁）】

(2) 道路占用許可、通行の禁止・制限、過積載など車両制限令違反車両に対する措置命令等の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。）に基づく道路管理者の権限の代行については、以下のように制度の適切かつ効率的な運用に努めた。

① 東日本大震災発生時（平成 23 年 3 月 11 日）においては、直ちに非常体制を構築し、東京本部の機能が停止する恐れがあったため、地震発生から 3 時間後には、重要継続業務である通行禁止要請等の道路監理役の権限を関西業務部に移行して代行した。一方で、東京本部においては、的確な情報収集に注力するなど、東京及び関西の各部が連携し、業務を確実かつ遅滞なく継続実施した。

② 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、本目標期間中に 9,883 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、「高速自動車国道第一東海自動車道及び一般国道 468 号(首都圏中央連絡自動車道)高架下等利用計画(海老名市区間)」他 6 件について計画を策定し、又は連結予定者を決定するなど、高架下の道路空間の計画的な有効活用や高速道路利用者の利便性の向上を図った。

③ 特殊車両通行許可については、道路管理者間で包括的事前協議を行うことにより手続の簡略化を図ることで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。その後も当該事前協議の対象範囲を拡大するなど継続的な改善に取り組んだ。

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。

④ 車両制限令違反に対する取組については、荷主の団体や運送業界団体等を通じて運送会社などに対して、特殊車両通行許可制度の内容のほか、違反による事故の危険性や重量超過が道路に与える損傷の大きさ等について取りまとめた広報資料を配付するとともに、ホームページを活用して制度の理解と法令の遵守を促した。一方で、常習的な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、首都高速道路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、首都高速道路株式会社と連名で警視庁に告発して厳正に対応した。（当該運送会社は起訴された。）【中期目標Ⅲ関連（51 頁）】

（3）道路資産については、資産管理作業マニュアル、棚卸実施マニュアル等に基づき、引受資産の内容や会社における道路資産の管理の実態について、適切に確認を行った。【中期目標Ⅲ関連（47 頁）】

（4）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、毎年度会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けて、ホームページで公表するとともに、管理の実施状況の情報共有化のため、実地確認を行い、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した。「維持、修繕その他の管理の報告書」については、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など、更なる内容の充実を図っていくこととした。

また、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を確認し、これをまとめて公表することを通じて、管理水準や利便性の維持・向上に取り組んだ。平成 25 年度公表分からは、アウトカム指標の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。
【中期目標Ⅲ関連（35 頁）】

- (5) 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、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。）の審議を踏まえ、本目標期間に 121 件の認定を行い、その結果、制度発足時からの総認定件数は 214 件となった。そのうち支払要件を満たした 103 件について助成金約 1,955 百万円を交付した。

助成制度を通じて、「トンネル用多孔陶管における新たな設置方法」や「2 車線断面トンネルでのセラミックメタルハイドランプ」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、各社の経営努力の内容を検索できる機能を設け、会社に対して新技術の開発・活用を積極的に促した。【中期目標Ⅲ関連（51 頁、61 頁）】

3. 業務運営の効率性と透明性の確保

業務運営の効率性と透明性を確保するため、以下の取組を行った。

- (1) 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、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、幹部連絡会その他随時行われる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) 会社との連携した高速道路事業の円滑な実施、(3) 業務運営の効率化と透明性の確保など、法人のミッションの周知徹底に引き続き努めた。また、内部統制委員会において、定期的な業務の評価・点検など内部統制について審議することを通じ、適切に統制が図られていることを確認するとともに、当該審議結果を踏まえ、自己評価を行い、これをホームページで公表した。【中期目標Ⅱ関連（11 頁）】

- (2) 必要最小限の組織として設置した 4 部体制の下、各部門が相互に連携して業務に取り組むとともに、継続的に業務や組織のあり方を点検し、業務の状況に応じた人員の適正配置を行うなど、職員数を増やすことなく効率的な運営に努めた。また、国家公務員に準じた給与の減額、交渉による事務所賃料の引下げ、入札方法を工夫することによる契約の競争性の向上などに取り組んだことにより、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（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。【中期目標Ⅱ関連（11 頁、21 頁）、中期目標Ⅴ関連（69 頁）】

- (3) 契約については、更なる競争性の向上を図るため、要求水準の緩和など仕様の改正、複数年契約による発注規模の拡大、競争資格要件の緩和、事前公告及び郵送入札の実施などに取り組み、随意契約であったインターネット契約を一般競争入札へ移行させるとともに、一者応札の大幅な削減を図り、コストの削減にも寄与した。

また、契約監視委員会を毎年度開催し、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競争性の確保を目指す方策が執られているかについて点検・検証が行われ、いずれも特段の指摘はなく、契約は適正に行われているとの評価を受けており、その議事概要はホームページで公表した。【中期目標Ⅱ関連（23 頁）】

- (4) 情報公開については、業務運営に関する透明性を高め、説明責任を果たすため、以下のように積極的に取組んだ。

- ① 情報公開に当たっては、ホームページを積極的に活用し、法令上開示の義務があるもの以外にも、債務の返済状況や資産の保有・貸付状況等の高速道路に関する情報を積極的に公開した。

また、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、情報を検索し易くする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にリニューアルした。

こうした取組の結果、ホームページの本目標期間最終年度である平成 24 年度の総アクセス件数は約 402 万件となり、前中期目標期間の最終年度である平成 21 年度に比べて約 59% 増となった。【中期目標Ⅱ関連（25 頁）】

- ② 各年度の決算公表に合せて、全国路線網、地域路線網及び一の路線ごとの債務返済の計画と実績の対比及びその差異の理由、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。また、新たに機構と会社を合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公表した。
- ③ 機構の業務の枠組みや実施状況、決算の概要等をコンパクトにまとめた「高速道路機構の概要」及びその英語版やホームページ等で公表してきた詳細な開示情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック」を毎年度発行した。

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、本目標期間中には、これまでに個別のテーマについて報告してきたもの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 11 冊の報告書を発行した。

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

また、現在、国における「社会資本整備審議会道路分科会道路メンテナンス技術小委員会（平成 25 年 1 月 23 日設置）」等の高速道路に関する各種有識者会議が行われているところであり、今後、これらの会議における検討の状況を踏まえ、国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより、高速道路の安全性の一層の向上に取り組んでいくこととしている。また、国において、今後の高速道路の長期展望を見据えつつ、喫緊の課題である維持管理・更新のあり方、料金制度や平成 25 年度で終了期限を迎える料金割引の今後のあり方などについて検討が行われているところであり、これに適切に対応していくこととしている。

第 3 期中期目標期間は、平成 25 年度から開始されたところであるが、引き続き、一層の業務の効率化を図りつつ、社会経済情勢等の変化を踏まえ、不断の取組により、機構に課せられた目的を果たしていく。

第1期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対応状況

第1期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、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。 ・協定及び業務実施計画について、次のとおり、必要に応じて金利、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、確実な債務返済を確認して適切に見直した。 ①平成22年度においては、「高速道路の料金割引に関する基本方針」及び「高速道路の当面の新たな料金割引について」等の政府の方針を踏まえ、協定及び業務実施計画を見直した。なお、平成23年3月11日に発生した東日本大震災への対応に関する政府方針に従い、新たな料金割引の実施については当面延期し、これまでの料金割引を継続することとした。 ②平成23年度においては、「高速道路の当面の新たな料金割引について」、「東日本大震災を踏まえた高速道路の料金について」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等を踏まえ、全国路線網及び本州四国連絡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（阪神圏）の対距離制への移行等について、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たほか、特別国庫納付金2,500億円を納付した。 また、社会資本整備審議会事業評価部会での審議を踏まえ、首都圏中央連絡自動車道（久喜白岡～つくば中央及び稲敷～大栄）及び東海環状自動車道（関広見～四日市北）に関する新規事業を追加することとし、協定及び業務実施計画を見直した。 さらに、「平成26年度までの本四高速の対応について」で示された政府の方針を踏まえ、本州四国連絡高速道路に係る料金等について、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た。 ③平成24年度においては、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～飛鳥）、高速横浜環状北西線（横浜青葉～港北）等の事業を追加することとし、協定及び業務実施計画を見直した。 また、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」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を実施することとし、協定及び業務実施計画を見直した。 ・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。

第 2 期中期目標の実施状況

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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
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
2 業務リスクの管理 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。	2 業務リスクの管理 機構が、社会経済情勢の変化に機動的に対応し、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、会社（高速道路株式会社法（平成16年法律第99号。以下「道路会社法」という。）第1条に規定する会社をいう。以下同じ。）による新設、改築等に伴う債務の返済等の業務を適切に実施するためには、的確な業務リスクの管理を行うことが必要であり、そのために以下の取組を徹底する。 ① 会社との協定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。

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組】

1. 必要最小限の組織として設置した総務部、経理部、企画部及び関西業務部の4部体制による業務執行に当たり、各部門間の連絡会議やイントラネット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、横断的な業務に関して、4部が連携して取り組み、業務の効率的な運営に努めた。また、業務の状況に応じた人員の適正配置を行った。
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努めた。

【次期中期目標期間における見通し】

効率的な業務運営を行うため機動的な組織運営を図るとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを行う。

【中期目標期間における取組】

1. 協定及び業務実施計画について、次のとおり、必要に応じて金利、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、確実な債務返済を確認して適切に見直した。
 - ① 平成22年度においては、「高速道路の料金割引に関する基本方針（平成22年12月24日）」及び「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）」等の政府の方針を踏まえ、協定及び業務実施計画を見直した。なお、平成23年3月11日に発生した東日本大震災への対応に関する政府方針に従い、新たな料金割引の実施については当面延期し、これまでの料金割引を継続することとした。
 - ② 平成23年度においては、「高速道路の当面の新たな料金割引について」、「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、全国路線網及び本州四国連絡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（阪神圏）の対距離制への移行等について、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たほか、特別国庫納付金2,500億円を納付した。
また、社会資本整備審議会事業評価部会での審議を踏まえ、首都圏中央連絡自動車道（久喜白岡～つくば中央及び稲敷～大栄）及び東海環状自動車道（関広見～四日市北）に関する新規事業を追加するこ

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）

中期目標期間の業務実績

ととし、協定及び業務実施計画を見直した。

さらに、「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）」で示された政府の方針を踏まえ、本州四国連絡高速道路に係る料金等について、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た。

- ③ 平成 24 年度においては、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）等の事業を追加することとし、協定及び業務実施計画を見直した。

また、「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を実施することとし、協定及び業務実施計画を見直した。

2. 本目標期間中に実施した協定及び業務実施計画の変更の一覧は、次表のとおりである。

《協定・業務実施計画の変更一覧》

対象路線	変更内容の概要	会社名※	協定締結日	業務実施計画認可日
平成 22 年度				
全国路線網 地域路線網 ・本四 一の路線 ・八王子 BP ・西富士道路 ・広島呉道路 ・八木山 BP	○高速道路利便増進事業に関する計画（高速道路の当面の新たな料金割引）の変更 ・上限制料金の導入（平日 2,000 円上限） など ※ただし、新たな料金割引の実施は当面延期 ○金利、交通量、経済動向等の見通しの最新の知見に基づく見直し ・平成 20 年 11 月の交通需要推計の採用 ・金利水準の見直し など	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社	H23. 3. 17	H23. 3. 28
平成 23 年度				
全国路線網 地域路線網 ・本四 一の路線 ・八王子 BP ・西富士道路 ・広島呉道路 ・八木山 BP	○特別国庫納付金 2,500 億円の納付に係る変更 ・平日 2,000 円上限など、新たな料金割引の廃止 ・休日上限 1,000 円の廃止 ○新規事業の追加 ・圏央道（久喜白岡～つくば中央、稲敷～大栄） ・東海環状（関広見～四日市北）	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社	H23. 6. 6	H23. 6. 8
地域路線 ・首都高 ・阪高（阪神圏）	○高速道路利便増進事業に関する計画（高速道路の当面の新たな料金割引）の変更 ・距離圏のない対距離料金制の導入、上限料金引き下げ ・その他利便増進割引の見直し ○金利、交通量、経済動向等の見通しの最新の知見に基づく見直し ・平成 20 年 11 月の交通需要推計の採用 ・金利水準の見直し など	首都会社 阪神会社	H23. 6. 13	H23. 11. 2 （首都高） H23. 11. 9 （阪高）
一の路線 ・安房峠道路	○高速道路利便増進事業に関する計画（高速道路の当面の新たな料金割引）の変更 ○金利、交通量、経済動向等の見通しの最新の知見に基づく見直し ・平成 20 年 11 月の交通需要推計の採用 ・金利水準の見直し など	NEXCO 中日本	H23. 10. 24	H23. 11. 2
地域路線網 ・本四	○高速道路利便増進事業に関する計画（平成 26 年度までの本四高速の対応について）の	本四会社	H24. 3. 28	H24. 3. 30

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）

中期目標期間の業務実績				
	変更 ○金利、交通量、経済動向等の見通しの最新の知見に基づく見直し ・平成22年11月の交通需要推計の採用 ・金利水準の見直し など			
平成24年度				
全国路線 地域路線 ・首都高 一の路線 ・八王子BP	○新規事業の追加等 ・新規事業化（東京外環、名古屋二環、横浜環状北西線） ・未着工区間の事業の開始（新名神） ・暫定2車線区間の4車線化 ・スマートIC、追加IC・JCT 等 ○金利、交通量、経済動向等の見通しに関する最新の知見に基づく見直し ・平成22年11月の交通需要推計の採用 ・金利水準の見直し など	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 首都会社	H24. 4. 17	H24. 4. 20
地域路線 ・阪高（阪神圏）	○新神戸トンネルの追加（移管） ○高速道路利便増進事業に関する計画の変更 ○金利、交通量、経済動向等の見通しに関する最新の知見に基づく見直し ・平成22年11月の交通需要推計の採用 ・金利水準の見直し など	阪神会社	H24. 6. 25	H24. 6. 29
全国路線 地域路線 ・首都高 ・阪高（阪神圏）	○緊急修繕事業の前倒し又は追加 ○渋滞対策事業の前倒し	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 首都会社 阪神会社	H25. 3. 21	H25. 3. 26
※ NEXCO 東日本…東日本高速道路株式会社 首都会社…首都高速道路株式会社 NEXCO 中日本…中日本高速道路株式会社 阪神会社…阪神高速道路株式会社 NEXCO 西日本…西日本高速道路株式会社 本四会社…本州四国連絡高速道路株式会社 以下同じ。				
【次期中期目標期間における見直し】 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、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、債務引受限度額等を定める。				

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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に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に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。 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。

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組】

1. 本目標期間中の国内経済状況は、平成 20 年度後期から続く経済危機による景気低迷、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災、急速な円高の進行、欧州政府債務危機の顕在化等の影響により厳しい状況が続いていたが、政府が策定した「日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成 25 年 1 月）」による政策効果に加え、世界経済の持ち直し期待により、平成 24 年度末期には持ち直しの兆しを見せた。このような社会・経済状況の中、高速道路の交通量は、平成 22 年度には、高速道路利便増進事業による割引施策や国による無料化社会実験の影響により前年度を上回ったが、平成 23 年度には、東日本大震災に伴う上限料金制の廃止、無料化社会実験一時凍結などの影響により、東北地方無料開放の影響が大きかった NEXCO 東日本を除き、前年度を下回った。平成 24 年度には、東北地方無料開放の規模が縮小された影響等により、NEXCO 東日本の交通量が前年を下回ったが、それ以外の会社の交通量は、ほぼ前年度と同程度となった。
2. 料金収入は、平成 22 年度及び平成 23 年度は、景気低迷や震災の影響、東北地方無料開放等の影響等により、計画を下回ったが、平成 24 年度は、有料での利用が堅調であったため、計画を上回った。この結果、本目標期間中の料金収入は計画を 76 億円上回る（0.1%）総額 6 兆 4,736 億円となった。
3. 貸付料収入は、料金収入と同様に、平成 22 年度及び平成 23 年度は計画を下回り、平成 24 年度は計画を上回った。この結果、本目標期間中の貸付料収入は計画を 28 億円上回る（0.1%）総額 4 兆 7,173 億円となった。一方で、本目標期間中の支払利息は、低金利の経済環境の中で、計画を 2,677 億円下回る（▲16.0%）総額 1 兆 4,070 億円となった。
4. 以上のとおり、債務返済計画の基礎となる金利や交通量等の動向を常時注視し、料金収入や資金調達コスト等の計画と実績の対比を行うことなどにより、債務返済の見通しを把握するとともに、新たな事業の追加や事業の変更が生じたときには協定を適宜変更し、債務残高の管理を適切に行うよう努めた。

《各年度の各会社の交通量（平均利用台数）》

単位：千台/日

会社名	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
NEXCO 東日本	2,683 ※1	2,827 ※1	2,692 ※1
NEXCO 中日本	1,885 ※1	1,850 ※1	1,862 ※1
NEXCO 西日本	2,880 ※1	2,690 ※1	2,671 ※1
首都会社	957 ※3	956 ※3	949 ※2
阪神会社	734 ※3	728 ※3	724 ※2
本四会社	51 ※4	49 ※4	50 ※4

※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

《各年度の会社の料金収入の計画と実績の対比》

単位：億円

	計画	実績	対計画比
平成 22 年度	21,932	20,907	▲1,024 (▲4.7%)
平成 23 年度	21,316	21,233	▲83 (▲0.4%)
平成 24 年度	21,412	22,595	1,184 (5.5%)
合計	64,659	64,736	76 (0.1%)

※ 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）
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。

中期目標期間の業務実績

《各年度の貸付料の計画と実績の対比》

単位：億円

	計画	実績	対計画比
平成 22 年度	16,000	15,181	▲818 (▲5.1%)
平成 23 年度	15,599	15,466	▲133 (▲0.9%)
平成 24年度	15,545	16,525	980 (6.3%)
合計	47,144	47,173	28 (0.1%)

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

《各年度の支払利息の計画と実績の対比》

単位：億円

	計画	実績	対計画比
平成 22 年度	7,128	4,859	▲2,268 (▲31.8%)
平成 23 年度	5,057	4,584	▲473 (▲9.4%)
平成 24年度	4,562	4,626	64 (1.4%)
合計	16,747	14,070	▲2,677 (▲16.0%)

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【次期中期目標期間における見通し】

金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについてできる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。

また、おおむね5年ごとに業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき、又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、会社と協議の上、必要に応じて協定を変更する。その際、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等の見直しその他の措置を講ずる。さらに、これに基づき、業務実施計画を見直す。また、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、貸付料の額の基準又は料金の額の基準に適合しなくなると認める場合その他業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。

なお、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その乖離について要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を図る。

また、協定等の変更があった場合には、その内容、理由等をわかりやすく公表し、透明性の確保及び国民に対する説明責任を果たす。

【中期目標期間における取組】

1. 本目標期間中において、8兆3,402億円（政府保証債6兆1,754億円、政府保証借入金2,650億円、財投機関債1兆6,899億円、民間借入金2,100億円）の資金を調達した。
2. 資金調達に当たっては、毎年の約3兆円の借換資金の安定的な調達を図るとともに、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・固定の資金調達を基本として政府保証債や財投機関債による調達を行ったほか、資金調達の多様化の観点から短期・中期の調達も行った。
3. 具体的には、期間10年の政府保証債を中心に、期間が10年を超える債券（超長期債）も発行したほか、資金調達の多様化の観点から、短期の借入れや期間が2年から5年の債券（中期債）の発行を行った。
4. 本目標期間中における平均調達年限は9.9年、本目標期間の期末である平成24年度末の債務残高の平均残存年限は6.8年となった。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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。

中期目標期間の業務実績

《各年度の調達実績》

単位：億円、回、%

調達方法		年限	平成22年度			平成23年度			平成24年度			合計		
			調達額 ※1	発行 回数	平均 利率 ※2	調達額 ※1	発行 回数	平均 利率 ※2	調達額 ※1	発行 回数	平均 利率 ※2	調達額 ※1	発行 回数	平均 利率 ※2
政府保証	政府保証 借入金	1年	2,650	2	0.14	—	—	—	—	—	—	2,650	2	0.14
	政府保証債	2年	4,002	4	0.18	—	—	—	—	—	—	4,002	4	0.18
		4年	—	—	—	1,202	2	0.27	—	—	—	1,202	2	0.27
		5年	2,003	2	0.42	1,498	2	0.38	—	—	—	3,501	4	0.40
		10年	11,256	12	1.18	12,035	12	1.10	18,360	12	0.82	41,650	36	1.00
		20年	2,397	8	1.98	2,701	9	1.85	3,600	12	1.67	8,698	29	1.81
		30年	898	3	2.04	903	3	2.05	900	3	1.90	2,701	9	2.00
		計	20,556	29	1.04	18,338	28	1.14	22,860	27	1.00	61,754	84	1.06
自主調達	民間借入金	6ヶ月	—	—	—	2,100	1	0.49	—	—	—	2,100	1	0.49
	財投機関債	2年	4,800	6	0.23	1,000	2	0.22	—	—	—	5,800	8	0.23
		4年	—	—	—	1,200	4	0.36	1,500	5	0.21	2,700	9	0.28
		10年	800	2	1.30	2,400	8	1.12	3,600	12	0.82	6,799	22	0.98
		20年	300	1	2.15	600	2	2.08	700	3	1.81	1,600	6	1.97
		計	5,899	9	0.47	5,200	16	0.88	5,800	20	0.78	16,899	45	0.71
合計			29,105	40	0.84	25,637	45	1.04	28,660	47	0.95	83,402	132	0.94
平均調達年限			8.0年			10.0年			11.8年			9.9年		
債務残高の平均残存年限 ※3			6.6年			6.7年			6.8年			—		
有利子債務残高の平均利率			1.50			1.48			1.49			—		

※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。

【次期中期目標期間における見通し】

債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、調達の多様化に努める。

【中期目標期間における取組】

中期目標Ⅱ－２－③の取組のとおり、安定的に低利での資金調達を行うことにより、適切に業務コストの縮減を図った。

また、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、国家公務員に準じた給与の減額、交渉による事務所賃料の引下げ、入札方法を工夫することによる契約の競争性の向上などに取り組んだほか、引き続き業務の外部委託化や繁忙期における人材派遣の活用、社内 LAN の活用による情報共有等、業務の効率化を図り、平成 21 年度（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（20.1%）を達成した。（調査研究費を除くと 14.9%削減）

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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。

中期目標期間の業務実績

《一般管理費削減実績》

単位：百万円

	基準となる 金額 ※1	当中期目標期間					
		平成22年度		平成23年度		平成24年度	
		金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率
一般管理費 ※2	1,625	1,359	▲16.4%	1,379	▲15.2%	1,298	▲20.1%
調査研究費を除く	1,413	1,278	▲9.5%	1,287	▲8.9%	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。

【次期中期目標期間における見直し】

安定的に低利での資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの削減を進める。また、一般管理費（人件費及び特殊要因を除く。）については、平成24年度に比べ、第3期中期目標期間の最終年度までに5%以上の削減を行うとともに、人件費については、政府における総人件費削減の取組を踏まえ、厳しく見直す。

【中期目標期間における取組】

- 1 契約については、平成22年1月に開催した外部有識者及び監事で構成する契約監視委員会において、随意契約とすることが真にやむを得ないものを除き、全て一般競争入札等の競争性のある契約手続に移行していることが確認されているが、本目標期間においては、更なる競争性の向上を図るため、これまで随意契約としていたインターネット接続契約について、技術的な問題の検討、要求水準の緩和、複数年契約による発注規模の拡大などに取り組み、一般競争入札に移行した。
また、同委員会で指摘のあった、一者応札・一者応募の契約については、その改善策等を盛り込んだ「随意契約等見直し計画」（平成22年6月）を策定した上で契約手続を実施し、例えばDCサーバ（PC等の統括制御用）に係る契約について、機器更新による調達と併せて複数年の保守契約とすることにより発注規模を拡大する措置を講じるとともに、事前公告、郵送入札を実施するなどの取り組みを行い、随意契約見直し計画において契約方式を見直すこととした14件の一者応札を1件にまで大幅に減少させた。
- 2 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及び会計監査人候補者選定審査委員会の審議を経て、適切に実施し、その入札等の結果をホームページで公表した。
- 3 契約監視委員会を毎年度開催し、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などについて点検・検証が行われており、いずれも特段の指摘はなく、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、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。

【次期中期目標期間における見直し】

「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。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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。 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。 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。 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。

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組】

1. 財務諸表を官報に公告するとともに、財務諸表及び事業報告書等をホームページに掲載するなどして公開した。
2. 債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況、建設・維持・管理の状況、道路資産の保有及び貸付状況を内容とする高速道路事業関連情報について、記者発表を行うとともに、ホームページに掲載した。
3. 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の情報を総括し、全社の高速道路関連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。

【次期中期目標期間における見通し】

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、ホームページに掲載する。

【中期目標期間における取組】

高速道路に係る道路資産の内容について、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「道路資産保有及び貸付状況（総括表）」並びに路線ごとの延長、貸付先、貸付期間等を記載した「道路資産保有及び貸付状況（路線別）」を毎月更新した。

【次期中期目標期間における見通し】

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（総括表）」及び「道路資産保有及び貸付状況（路線別）」を随時更新する。

【中期目標期間における取組】

1. 債務の返済状況を国民に分かりやすく情報提供するため、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。
2. 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 24 日。以下「独法基本方針」という。）」を踏まえ、平成 22 年度の決算発表時から、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。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
	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。 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。 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。 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。

中期目標期間の業務実績

【次期中期目標期間における見通し】

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、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も公表する。

【中期目標期間における取組】

中期目標Ⅱ－２－①の取組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の見通しに関する根拠を公表した。

【次期中期目標期間における見通し】

協定に基づいて策定される最新の知見による債務返済の見通しに関する根拠（金利、交通量、収入、経済動向等）について公表する。

【中期目標期間における取組】

1. 各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、助成委員会終了後に、ホームページで公表した。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。
3. 会社の協力を得て、高速道路の管理コストに係る計画と実績の対比及び差異の理由等並びに道路管理に関するアウトカム指標（本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など）の実績を公表した。

【次期中期目標期間における見通し】

高速道路の新設、改築及び修繕に関するコスト縮減の情報について、債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表する。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。

【中期目標期間における取組】

業務実績評価調書、財務諸表及び決算報告書に関する監事及び会計監査人の意見並びに監事監査報告書について、ホームページで情報の提供を行った（監事監査報告書は平成 22 事業年度分から実施）。
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。

【次期中期目標期間における見通し】

業務実績評価、政策評価の機構に関する部分、行政監察結果等について、国民が利用しやすい形で、情報の提供を行う。

【中期目標期間における取組】

1. 財務諸表等の法定の開示事項に加え、債務の返済状況、資産の保有及び貸付状況等の情報についても、事務所に据え置き一般の閲覧に供したほか、ホームページに掲載して積極的な情報公開に努めた。ホームページの更新回数は、本目標期間に 582 回（年平均 194 回）に上った。また、海外の投資家や研究者に向け情報を発信するための英語版のホームページについても、迅速な更新を行った。
2. ホームページによる効率的かつ効果的な情報提供を行うため、以下の取組を行った。
 - ①ホームページのリニューアル
より使い勝手の良いホームページとするため、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、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等を図り、全面的にリニューアルした。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）

中期目標期間の業務実績

また、英語版のホームページについても、メニュー表示を工夫するなど、より閲覧しやすいよう構成を改めるとともに、より迅速に更新を行えるよう構造を工夫した。

リニューアル前



リニューアル後（平成 25 年 3 月）



②料金案内専用ページによる情報提供

高速道路の料金割引等に係る多様な情報に簡単にアクセスできるポータルサイトとしての性格を持つ「高速道路の料金割引」ページにおいて、高速道路の無料化社会実験、東日本大震災に伴う東北地方の無料開放措置、首都高速道路及び阪神高速道路の対距離制への移行などの公表にあわせて、当該情報のリンクを掲載するなど、適時適切な情報提供に努めた。

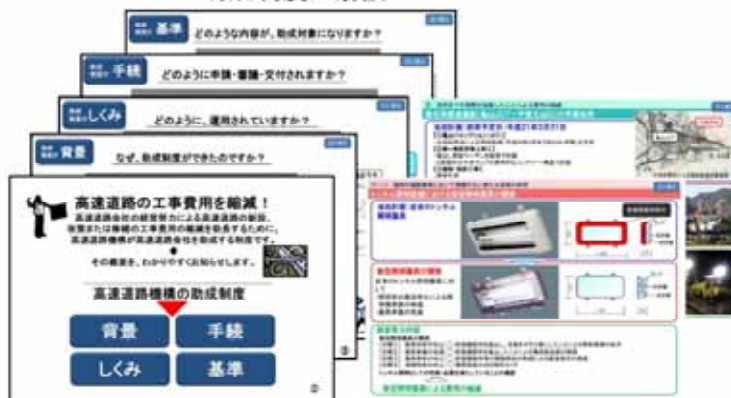
料金案内専用ページ



③経営努力内容検索サイトの設置等

助成制度については、制度を適切に運用していることを広く国民に理解してもらうため、ホームページに制度の分かりやすい解説を加えたほか、各社の経営努力の内容を検索できる機能を設け、会社に対して新技術の開発・活用を積極的に促した。

助成制度の解説



経営努力内容の検索機能



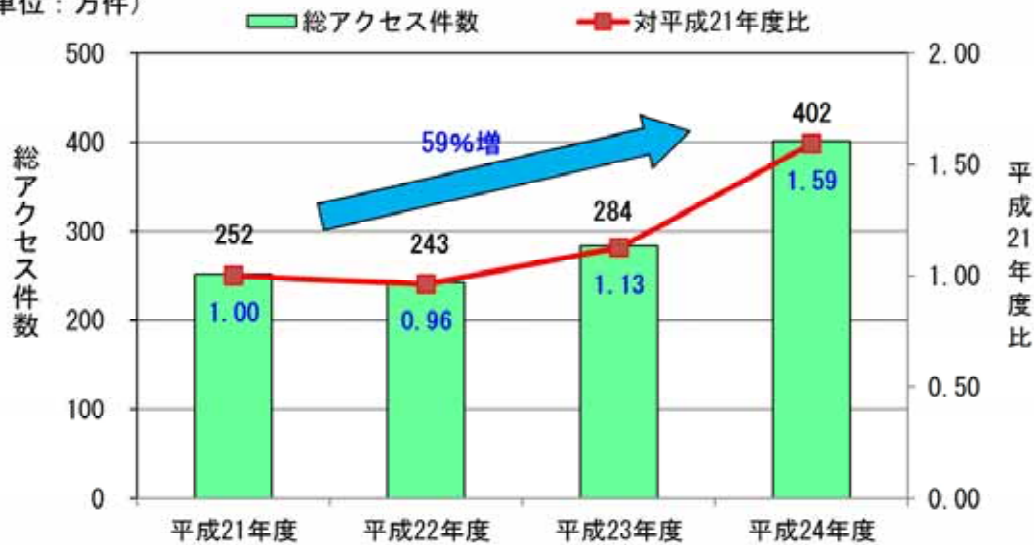
3. ホームページの平成 24 年度 1 年間の総アクセス件数は約 402 万件となり、前中期目標期間の最終年度である平成 21 年度（約 252 万件）に対して約 59%増となった。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
	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。

中期目標期間の業務実績

《各年度のホームページの総アクセス件数》

(単位：万件)



【次期中期目標期間における見通し】

各種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、英語版のホームページについても、迅速な更新に努める。引き続き、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。また、ホームページのアクセス状況の調査・分析などを通じて、会社とも連携を図りつつ、より利用者のニーズに的確に応えられるホームページとなるよう必要な改善を図る。

【中期目標期間における取組】

毎年度、機構の目的や業務内容、協定及び業務実施計画、機構の決算等を内容とするパンフレット「高速道路機構の概要」及びその英語版を作成したほか、ホームページ等で公表してきた詳細な開示情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック」を作成し、関係機関、全国の主要公立図書館等への配付を行うとともに、ホームページに掲載した。

また、欧米の有料道路制度等に関する調査研究に積極的に取り組み、本目標期間中には、これまでに個別のテーマについて報告してきたものを基に高速道路を巡る戦略的な視点を体系的に取りまとめた報告書など、あわせて11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への配付を行うとともに、ホームページに掲載した。

パンフレット等



《海外調査報告書一覧》

	件 名	備 考
平成 22 年度 (2 冊)	FHWA (連邦道路庁) 国際技術調査プログラム 道路インフラに関する官民パートナーシップ (PPP) : 国際的な経験を活かす 2009 年 3 月	No. 12 平成 22 年 6 月
	ロードプライシングによる渋滞緩和と交通整備財源の確保	No. 13 平成 22 年 12 月
平成 23 年度 (3 冊)	EU 交通白書 (2011 年) 欧州単一交通区域に向けてのロードマップ競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して	No. 14 平成 23 年 7 月
	米国における管理レーンへの取り組み	No. 15 平成 23 年 10 月

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。
Ⅲ 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項	Ⅱ 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置
機構は、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。
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 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。

中期目標期間の業務実績		
平成 24 年度 (6 冊)	英国の道路と道路行政 英国道路庁派遣報告書	No. 16 平成 24 年 3 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『ペルマン委員会』最終報告書 -	No. 17 平成 24 年 5 月
	欧米の高速道路政策	No. 18 平成 24 年 6 月
	幹線道路網の立国的意義と戦略課題へのチャレンジ	No. 19 平成 24 年 9 月
	ドイツにおける道路事業 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 -	No. 20 平成 24 年 12 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 -	No. 21 平成 25 年 2 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	No. 22 平成 25 年 3 月
【次期中期目標期間における見通し】 パンフレットやファクトブック等多様な媒体を活用することにより、情報の提供を行う。		
【中期目標期間における取組】 機構内に設置した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、定期的な業務の評価・点検を実施することを通じ、国交省独法評価委員会の評価における意見や監事監査報告書における指摘等に対して適切な措置を講ずるとともに、当該点検結果を踏まえて自己評価を取りまとめ、ホームページで公表することにより、業務の信頼性、効率性及び透明性の向上を図った。		
【次期中期目標期間における見通し】 業務全体について定期的に自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえて、必要に応じて、適切な措置を講ずる。		
【中期目標期間における取組】 東名高速道路の抜本的な混雑解消や高速道路ネットワークの信頼性向上を図る新東名高速道路や大都市圏の渋滞緩和・環境改善の効果の高い首都圏中央連絡自動車道、北関東自動車道といった環状道路など計 360.6km を新規供用する一方で、西富士道路及び箱根新道の債務返済が完了して計 20.6km を無料開放し、機構が保有する高速道路資産の供用延長は、平成 24 年度末時点で 9,706km、事業中の新設区間を合わせた総延長（保有・貸付延長）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		

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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。

中期目標期間の業務実績

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。

《各年度の保有貸付及び供用延長の推移》



《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	中日本	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。

[参考資料：資料 1] 新規供用区間・無料開放路線一覧

【次期中期目標期間における見通し】

道路資産台帳を作成し、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。

【中期目標期間における取組】

1. 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、毎年度各会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けてホームページで公表するとともに、会社による管理の実施状況の情報共有化のため、実地確認を行った。

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。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 ① 機構は、会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後 45 年以内に償うものとなるよう定めること。 その際、毎事業年度の貸付料の額については、会社が徴収する料金収入及び高速道路の管理費の将来の見通しを勘案して定めること。	2 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。 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。

中期目標期間の業務実績

3. さらに、平成 25 年度公表分からは、アウトカム指標の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、その安全性を確認した。

【参考資料：資料 2】各会社のアウトカム指標一覧表（平成 22 年度～平成 24 年度）

【次期中期目標期間における見通し】

1. 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、社会資本整備審議会道路分科会道路メンテナンス技術小委員会等の高速道路に関する各種有識者会議における再発防止対策等の検討の状況を踏まえ、国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる。また、上記検討の状況を踏まえ、国及び会社と連携しつつ、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しを図る。なお、実地確認等を通じて機構が把握している高速道路の管理の実施状況等の情報については、全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう、国及び全会社に提供し情報の共有化を図る。
2. 機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、その達成が適切になされるよう機構がリーダーシップを持って、会社と連携しつつ取り組むとともに、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、指標の組替えなどを通じ、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービス向上を図る。

【中期目標期間における取組】

1. 貸付料については、全ての業務実施計画の策定単位ごとに、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後 45 年以内に償うものとなるように定めた。また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定し、将来における料金収入及び管理費を見通した上で、その計画値をもって算出した。
2. その際、債務返済財源の大宗を占める貸付料の算出の基となる将来交通量や機構の支出の大宗を占める支払利息に係る将来金利と、前提となる経済成長率等について、必要に応じて最新の知見に基づき予測・検証を行い、45 年以内の債務の返済の確実性を高めた。

【次期中期目標期間における見通し】

貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後 45 年以内に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、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。

なお、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を図ることにより、適正な貸付料の算定を図る。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
② 機構は、承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、次に掲げる点に留意し、債務の管理を適切に実施すること。 1) 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路（道路会社法第5条第2項第6号に定める高速道路をいう。以下同じ。）に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。 2) 首都高速道路（道路会社法第5条第2項第2号に定める高速道路をいう。以下同じ。）、阪神高速道路（道路会社法第5条第2項第5号に定める高速道路をいう。以下同じ。）並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。 3) 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額（法第12条第1項第5号又は第6号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用に係るものを除く。）は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。 4) 全国路線網に属する高速道路（法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。）にあっては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること。 5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあっては、業務実施計画（法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。）の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること。	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。）、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。）にあっては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。 5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあっては、業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組】

1. 貸付料収入は計画を 28 億円上回る総額 4 兆 7,173 億円となったが、支払利息は、低金利の経済環境の中で、計画を 2,677 億円下回る総額 1 兆 4,070 億円となった。

これに会社からの債務引受額を加えた本計画期間の期末である平成 24 年度末時点の有利子債務残高は、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。

《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

	平成 17 年 10 月 (民営化時点)	本目標期間の期初 平成 22 年 4 月	本目標期間の期末 平成 24 年度末		
			計画	実績	差
未償還残高	425,366	360,562	364,917	358,029	▲6,888
債務残高	381,654	310,935	311,358	304,482	▲6,876
有利子借入金	374,000	304,452	306,733	299,857	▲6,876
社会資本借入金	5,049	4,310	2,973	2,973	0
無利子借入金	2,605	2,173	1,652	1,652	0
出資金	43,712	49,627	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。)

参考：平成 22、23、24 年度末未償還残高

単位：億円

	平成 22 年度末	平成 23 年度末	平成 24 年度末
未償還残高	356,737	353,991	358,029
債務残高	305,802	301,648	304,482
有利子借入金	299,961	296,425	299,857
社会資本借入金	3,841	3,398	2,973
無利子借入金	1,999	1,826	1,652
出資金	50,935	52,342	53,547

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本目標期間の各年度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》

単位：兆円

	平成 17 年 10 月 (民営化時点)	平成 22 年度末	平成 23 年度末	平成 24 年度末
高速自動車国道	22.3	17.2	17.0	17.5
本州四国連絡高速道路	2.0	1.4	1.4	1.3
首都高速道路	4.4	3.9	3.8	3.8
阪神高速道路	3.7	3.2	3.0	3.0
その他の高速道路	4.9	4.3	4.4	4.4

3. 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内とした。
4. 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務（全国路線網に属する高速道路にあっては、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

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）

中期目標期間の業務実績

算した額) 返済の達成状況を把握し、計画、実績及びその差を差異の理由を付して公表した。

【次期中期目標期間における見通し】

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とともに、次に掲げる点に留意する。

また、中期目標期間に会社から引き受ける有利子債務額 5.3 兆円を含め、当該期間の期末時点における機構の有利子債務残高を 29.0 兆円（業務実施計画の計画値）以下とすることを目指し、貸付料及び占用料その他の収入の確保を図り、一方で、国民負担の最小化を図るため、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進める。

- ① 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、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、阪神高速道路並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務についても、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（無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用を除く。）は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。
- ④ 全国路線網に属する高速道路にあっては、3つの会社ごとに試算した債務の額について、それ以外の高速道路にあっては業務実施計画の策定単位ごとの債務の額について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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。
	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。

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組】

1. 本目標期間における貸付料は、平成 22 年度及び平成 23 年度は、景気低迷や震災の影響、上限料金制の廃止、東北地方無料開放の影響等によって計画を下回ったが、平成 24 年度は、有料での利用が堅調であったため計画を上回った。この結果、計画を 28 億円上回る（0.1%）総額 4 兆 7,173 億円となった。

《各年度の貸付料の計画と実績の対比》

単位：億円

	計画	実績	対計画比
平成 22 年度	16,000	15,181	▲818（▲5.1%）
平成 23 年度	15,599	15,466	▲133（▲0.9%）
平成 24 年度	15,545	16,525	980（6.3%）
合計	47,144	47,173	28（0.1%）

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

2. 占用料その他収入については、法令等に基づき確実に徴収した。

《各年度の占用料と連結料》

単位：億円

	占用料	連結料
平成 22 年度	17.4	21.9
平成 23 年度	18.3	21.9
平成 24 年度	19.2	22.6
合計	54.9	66.4

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

3. 中期目標Ⅱ－2－③及び同Ⅱ－3の取組のとおり、低利での円滑な資金調達に努めるなど、業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制した。

4. 損害賠償請求については、以下の取組を行った。

① 日本道路公団発注の情報板工事の入札談合に係る損害賠償請求

平成 22 年 10 月の東京高裁判決（機構の主張を全面認容）に対する被告（電機会社）の上告及び上告受理申立てについて、平成 23 年 10 月に最高裁で棄却及び不受理の決定がなされ、本事案は終結した。

（損害額（元本）約 19.2 億円は、全額回収済み。）

② 日本道路公団発注の鋼橋上部工工事の入札談合に係る損害賠償請求

平成 20 年 12 月に提訴した鋼橋上部工工事の入札談合に係る損害賠償請求訴訟については、未解決の事件 12 件のうち、東京高裁係属であった 10 件及び東京地裁係属の 2 件のうちの 1 件について判決があったが、認容できる内容ではなかったため、それぞれ上告又は控訴を行った。

（損害額（元本）約 54.4 億円のうち、平成 24 年度末時点の回収額（元本）は、約 51.1 億円。）

【次期中期目標期間における見通し】

貸付料及び占用料その他の収入の確保を図るとともに、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進める。

【中期目標期間における取組】

中期目標Ⅱ－2－②の取組のとおり、債務返済への影響分析及び債務残高の管理を適切に実施するため、金利・交通量等の変動を常時注視するとともに、最新の全国交通需要推計などを基に推計交通量について検証を行った。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け ① 機構が会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）は、事業費の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正な額を設定すること。 ② 債務引受限度額を見直す場合には、見直し前の額を基準に適正な額を設定すること。 ③ 機構が会社から引き受ける債務の額は、対象となる道路資産に対し、適正なものであること。	3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け ① 会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）のうち新設及び改築に係るものについては、協定において、供用予定区間を単位とすることを基本とし、適正な額を設定する。 ② 修繕に係る債務引受限度額を設定する場合は、修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、その単位ごとに適正な額を設定する。 ③ 債務引受限度額を見直す場合には、見直し前の額を基準に、その算出の基礎となった工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な額を設定する。 ④ 会社から債務を引き受ける際には、対象となる道路資産に対し、当該引受額が適正な額であることを十分に確認する。

中期目標期間の業務実績

【次期中期目標期間における見通し】

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。

【中期目標期間における取組】

協定における新設、改築及び修繕に係る債務引受限度額については、工事の内容や修繕時期等を考慮して設定単位を定め、当該単位ごとに適正な額を設定した。

【次期中期目標期間における見通し】

債務引受限度額のうち新設及び改築に係るものについては、協定において、供用予定区間を単位とすることを基本とし、修繕に係るものについては、修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、各単位ごとに適正な額を設定する。

【中期目標期間における取組】

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。

【次期中期目標期間における見通し】

債務引受限度額を見直す場合には、算出の基礎となった工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な額を設定する。

【中期目標期間における取組】

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、引受額が適正であることを十分に確認した。

《各年度の債務引受額》

単位：億円

	債務引受 契約件数	新設・改築	修繕	災害復旧	合計
平成 22 年度	222 件	4,692	1,352	42	6,086
平成 23 年度	203 件	3,425	1,165	71	4,661
平成 24 年度	218 件	14,158	1,364	616	16,139
合計	643 件	22,275	3,881	729	26,885

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【次期中期目標期間における見通し】

会社から債務として引き継ぐ際、より適切に機構に移管されるよう、実地を含めた確認を一層的確かつ厳正に行うとともに、国民に対して適切に運用がなされていることを分かりやすく説明するなど透明性の向上を図る。なお、当該取組については、機構がリーダーシップを持って、協定の相手方である各会社と

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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。
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 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。	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 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。

中期目標期間の業務実績

連携しつつ、推進する。

【中期目標期間における取組】

1. 道路資産が機構に帰属する場合において、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、写真等により資産の内容を確認した。また、現地確認も行った。

《各年度の道路資産帰属件数及び現地確認件数》

	資産帰属 件数	現地確認 件数
平成 22 年度	146 件	15 件
平成 23 年度	153 件	16 件
平成 24 年度	147 件	20 件
合計	446 件	51 件

2. 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 37 箇所を確認した。

《確認箇所数》

	確認箇所数
平成 22 年度	12 箇所
平成 23 年度	11 箇所
平成 24 年度	14 箇所
合計	37 箇所

【次期中期目標期間における見通し】

道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。

【中期目標期間における取組】

1. 国及び出資地方公共団体との緊密な連携の下、協定及び業務実施計画において定めた首都高速道路又は阪神高速道路の新設等の費用に充てるための出資金を財源とした無利子貸付けの計画について、協定等の変更に合わせて、必要に応じて見直した。
2. 国又は出資地方公共団体から交付された出資金について、国、出資公共団体及び会社と協力し、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。

《各年度の国等からの出資金の受入日と無利子貸付日及び無利子貸付額》

単位：億円

		国等からの出資金の 受入日	会社への無利子 貸付日	受入額（貸付額）	
				首都会社	阪神会社
平成 22 年度	第 1 回	平成 22 年 7 月 22 日(木)	平成 22 年 7 月 23 日(金)	219.3	84.6
	第 2 回	平成 22 年 11 月 22 日(月)	平成 22 年 11 月 24 日(水)	119.8	84.6
	計			339.1	169.2
平成 23 年度	第 1 回	平成 23 年 7 月 22 日(金)	平成 23 年 7 月 25 日(月)	211.1	92.7
	第 2 回	平成 23 年 11 月 21 日(月)	平成 23 年 11 月 22 日(火)	211.1	92.7
	計			422.1	185.4
平成 24 年度	第 1 回	平成 24 年 7 月 23 日(月)	平成 24 年 7 月 24 日(火)	198.4	102.5
	第 2 回	平成 24 年 11 月 28 日(水)	平成 24 年 11 月 29 日(木)	198.4	102.5
	計			396.8	205.0
合計				1,158.1	559.5

※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）
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。

中期目標期間の業務実績

【次期中期目標期間における見通し】

国及び出資地方公共団体との緊密な連携の下、当該出資金又は補助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、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。

【中期目標期間における取組】

国又は出資地方公共団体から、東日本大震災に係る災害復旧の費用に充てるものとして補助金の交付を受け、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、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。

《各年度の国等からの補助金の受入日と無利子貸付日及び無利子貸付額》

単位：億円

年度	会社名	回数	国等からの 補助金の受入日	会社への 無利子貸付日	受入額 (貸付額)	
平成 23 年度	NEXCO 東日本	第 1 回	平成 23 年 6 月 24 日 (金)	平成 23 年 6 月 27 日 (月)	10.9	
		第 2 回	平成 23 年 7 月 28 日 (木)	平成 23 年 7 月 29 日 (金)	7.7	
		第 3 回	平成 23 年 8 月 26 日 (金)	平成 23 年 8 月 29 日 (月)	4.9	
		第 4 回	平成 23 年 9 月 29 日 (木)	平成 23 年 9 月 30 日 (金)	6.6	
		第 5 回	平成 23 年 10 月 26 日 (水)	平成 23 年 10 月 27 日 (木)	18.9	
		第 6 回	平成 23 年 11 月 24 日 (木)	平成 23 年 11 月 25 日 (金)	17.1	
		第 7 回	平成 23 年 12 月 22 日 (木)	平成 23 年 12 月 26 日 (月)	33.4	
		第 8 回	平成 24 年 1 月 27 日 (金)	平成 24 年 1 月 30 日 (月)	4.8	
		第 9 回	平成 24 年 2 月 27 日 (月)	平成 24 年 2 月 28 日 (火)	4.2	
		第 10 回	平成 24 年 3 月 28 日 (水)	平成 24 年 3 月 29 日 (木)	7.1	
		計				115.7
	首都	第 1 回	平成 23 年 12 月 22 日 (木)	平成 23 年 12 月 26 日 (月)	2.2	
		第 2 回	平成 24 年 1 月 30 日 (月)	平成 24 年 1 月 31 日 (火)	1.1	
		第 3 回	平成 24 年 3 月 12 日 (月)	平成 24 年 3 月 13 日 (火)	2.9	
		第 4 回	平成 24 年 3 月 29 日 (木)	平成 24 年 3 月 29 日 (木)	1.5	
		計				7.7
平成 24 年度	NEXCO 東日本	第 1 回	平成 24 年 6 月 1 日 (金)	平成 24 年 6 月 4 日 (月)	59.6	
		第 2 回	平成 24 年 6 月 28 日 (木)	平成 24 年 6 月 28 日 (木)	6.0	
		第 3 回	平成 24 年 7 月 26 日 (木)	平成 24 年 7 月 27 日 (金)	17.5	
		第 4 回	平成 24 年 8 月 2 日 (木)	平成 24 年 8 月 3 日 (金)	0.01	
		第 5 回	平成 24 年 8 月 28 日 (火)	平成 24 年 8 月 29 日 (水)	9.0	
		第 6 回	平成 24 年 9 月 26 日 (水)	平成 24 年 9 月 27 日 (木)	25.1	
		第 7 回	平成 24 年 10 月 29 日 (月)	平成 24 年 10 月 30 日 (火)	7.5	
		第 8 回	平成 24 年 11 月 28 日 (水)	平成 24 年 11 月 29 日 (木)	0.8	
		第 9 回	平成 24 年 12 月 26 日 (水)	平成 24 年 12 月 27 日 (木)	1.2	
		第 10 回	平成 25 年 1 月 29 日 (火)	平成 25 年 1 月 30 日 (水)	18.6	
		第 11 回	平成 25 年 2 月 26 日 (火)	平成 25 年 2 月 27 日 (水)	8.4	
		第 12 回	平成 25 年 3 月 19 日 (火)	平成 25 年 3 月 21 日 (木)	220.9	
		計				374.5
		合 計				

※端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【次期中期目標期間における見通し】

当該補助金が交付された場合には、国、出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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。
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。

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組】

1. 助成制度については、助成委員会での審議を踏まえて適正に運用し、本目標期間に 121 件について会社の経営努力要件適合性を認定した。この結果、制度発足時からの認定件数は 214 件となった。
2. そのうち、本目標期間中に支払要件を満たした 103 件について、助成金約 1,955 百万円を交付した。この結果、制度発足時からの交付件数は 133 件となり、助成金約 2,264 百万円を交付した。
3. 助成対象額の算定に当たっては、助成金交付要綱に基づき適正に実施した。
また、平成 24 年度には、助成制度を適切に運用していることを広く国民に理解してもらうため、ホームページに制度の分かりやすい解説を加えたほか、各社の経営努力の内容を検索できる機能を設け、会社に対して新技術の開発・活用を積極的に促した。
4. また、地権者や関係機関等との協議や供用までの時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、助成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、より円滑に助成金を交付する仕組みを整えた。

《助成金制度の運用状況》

単位：件、百万円

		経営努力要件 適合性認定件数	助成金交付件数	助成金交付額
本 目 標 期 間	平成 22 年度	37	36	694
	平成 23 年度	43	27	317
	平成 24 年度	41	40	944
	計	121	103	1,955
第 1 期中期目標期間計		93	30	309
総計		214	133	2,264

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【次期中期目標期間における見通し】

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、助成制度を適正に運用する。また、貸付料の額を固定することにより、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が、直接会社の業績に反映される仕組みとし、協定の適切な見直しを通じてその成果を国民に還元する。

【中期目標期間における取組】

通行の禁止・制限、過積載等の車両制限令違反車両に対する措置命令、道路占用許可などの措置法に基づく道路管理者の権限の代行については、各社との会議を毎年度開催して課題の検討や情報共有を図るなど、会社と緊密な連携を図りつつ、適時適切に行った。

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。また、東日本大震災発生時においては、直ちに非常体制を構築し、東京本部の機能が停止する恐れがあったため、地震発生から 3 時間後には、当該重要継続業務の権限を関西業務部に移行して代行することにより、業務を確実かつ遅滞なく継続実施した。
- ・高速道路利用者が通行止め情報を更に得やすくするため、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

①許可・規制手続について

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）

中期目標期間の業務実績

- ・東日本大震災に伴う緊急通行車両確認標章の交付を受けた特殊車両の通行や東京電力福島第一原子力発電所の事故対応に伴うコンクリートポンプ車及び貯水タンクの搬送について、関係機関及び会社と連携して、適切かつ迅速に検討の上、通行を許可するなど、所要の措置を講じた。
- ・特殊車両通行許可事務について、独法基本方針を踏まえ、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を簡略化するため、平成 23 年 6 月から地方整備局、都道府県及び政令指定都市と包括的事前協議を行い、業務の効率化を進め、申請から許可までの期間の短縮に努めた。また、平成 24 年度には、複数の会社に跨る許可申請（高速自動車国道に限る。）を新たに当該事前協議の対象に加え、更なる効率化等を図った。
- ・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。

②車両制限令違反對策について

- ・車両制限令違反を防止するため、関係機関と調整のうえ、荷主の団体、行政書士連合会や運送業界団体等を通じて運送会社などに対して、特殊車両通行許可制度の内容のほか、違反による事故の危険性や重量超過が道路に与える損傷の大きさ等について取りまとめた広報資料を配付するとともに、車両制限令違反に対する取組をホームページに掲載して、特殊車両制度の理解と道路法令の遵守を促した。
- ・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、同時取締を随時実施した。
- ・常習的に車両制限令違反を繰り返す運送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ホームページで公表した。
- ・平成 23 年 9 月に首都高速道路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、警視庁に告発した。（当該運送会社は起訴された。）

3. 道路占用許可・連結許可関係

- ・独法基本方針を踏まえ、道路占用許可事務におけるチェックリストについて、平成 22 年 10 月から前倒しで導入した。また、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、本目標期間中に 9,883 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、会社を通じて占有者に依頼し、その安全性を確認した。
- ・高架下利用計画等検討会の意見を聴き、次の 7 件の案件について高架下利用計画を策定し、又は連結予定者を決定するなど、高架下の道路空間の計画的な有効活用や高速道路利用者の利便性の向上を図った。

《高架下利用計画等検討会における審議案件》

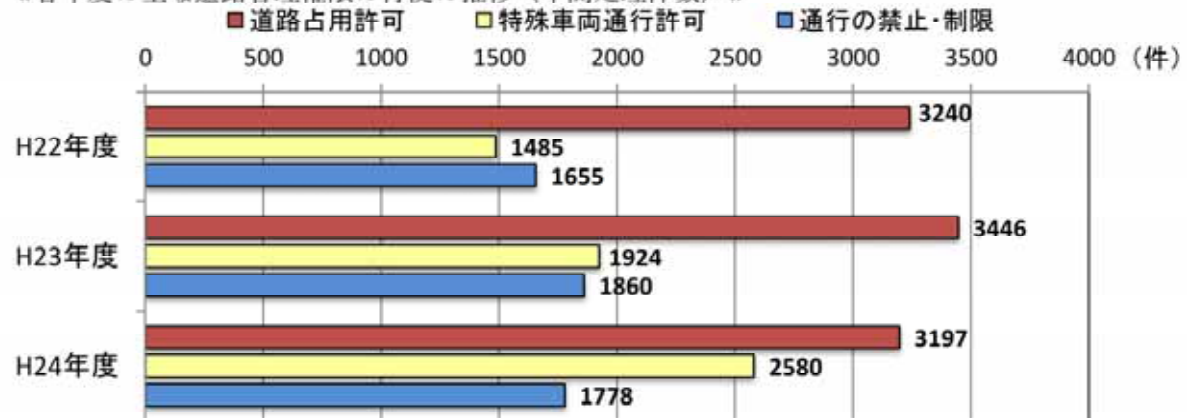
年度	案 件
平成 22 年度 (2 件)	高速自動車国道第一東海自動車道及び一般国道 468 号（首都圏中央連絡自動車道）高架下等利用計画（海老名市区間）
	高速自動車国道山陽自動車道吹田山口線宮島サービスエリア（上り線）宿泊施設等の連結
平成 24 年度 (5 件)	京都市道高速道路 2 号線（油小路線）高架下等利用計画（斜久世橋区間）
	高速自動車国道近畿自動車道松原那智勝浦線高架下等利用計画（堺市区間）（変更）
	一般国道 478 号（京都縦貫自動車道）高架下等利用計画（大山崎町区間）
	一般国道 478 号（京都縦貫自動車道）高架下等利用計画（長岡京市区間）
	関越自動車道新潟線高架下利用計画（練馬区区間）

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法（昭和56年法律第72号）に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図ること。	8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法（昭和56年法律第72号）に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。
9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 本州と四国を連絡する鉄道施設について、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、適切に当該施設の管理を行うこと。	9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 ① 本州と四国を連絡する鉄道施設（以下「本州四国連絡鉄道施設」という。）について、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため必要な当該施設の管理を行う。

中期目標期間の業務実績

- ・平成 22 年度の道路法施行令（昭和 27 年政令第 479 号）の改正による占用料の額等の改定に伴い、適正に占用料を再算定し、請求・徴収手続を実施した。
- ・高速道路利便施設の連結実施要領に基づき、適正に連結料を改定し、これを徴収した。

《各年度の主な道路管理権限の行使の推移（年間処理件数）》



【次期中期目標期間における見通し】

1. 道路管理者の権限の代行等について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施する。この手続を適正かつ効率的に行うため、会社と協力して情報連絡体制を構築する。また、道路占用又は高速道路への連結の許可に当たっては、制度の適切な運用に努める。
なお、その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。
2. 車両制限令違反車両の取締りの強化を図るとともに、特車関連情報、通行止めに係る情報等を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図る。

【中期目標期間における取組】

本目標期間においては、本州四国連絡橋の新たな建設がなかったため、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）に規定する業務は生じなかった。

【次期中期目標期間における見通し】

同法に規定する業務が生じた場合は、本四会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。

【中期目標期間における取組】

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）の鉄道施設の利用等に関する協定」及び「本四備讃線（児島・宇多津間）の鉄道施設の利用等に関する協定」を締結し、本目標期間中に両社から利用料 2,467 百万円を確実に徴収した。

《各年度の鉄道施設利用料の額》

単位：百万円

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	計
鉄道施設利用料の額	839	823	805	2,467

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」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。）の管理を適切に実施した。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
	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。
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。
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。

中期目標期間の業務実績
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。 【次期中期目標期間における見通し】 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、本四会社の協力を得て、適切に行う。なお、本四備讃線の共用部橋体共用部分に係る耐震補強事業を着実に実施する。 また、本四備讃線の維持修繕に係る費用等は、利用料として鉄道事業者から確実に徴収する。
【中期目標期間における取組】 本目標期間において、本州四国連絡鉄道施設について災害は発生しなかった。 【次期中期目標期間における見通し】 本州四国連絡鉄道施設について災害が発生したときは、適切に対応する。
【中期目標期間における取組】 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、幹線道路協議会等への出席を通じて、情報及び意見の交換を行った。 【次期中期目標期間における見通し】 国及び出資地方公共団体並びに会社と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。
【中期目標期間における取組】 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。また、維持、修繕その他の管理に関しては、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつ、計画管理費の算定を厳格に行うことによりコスト縮減努力が図られるよう工夫した。 【次期中期目標期間における見通し】 協定の見直しに際しては、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。
【中期目標期間における取組】 1. 多様で弾力的な料金施策として、高速道路の利用促進のための企画割引を会社が実施した。これらの企画割引について、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。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）

中期目標期間の業務実績

《各年度の企画割引の実施件数》

	企画割引実施件数
平成 22 年度	1 5 件
平成 23 年度	1 5 件
平成 24 年度	4 1 件
合計	7 1 件

2. 高速道路利便増進事業については、次のような計画の変更を行いつつ、適切に運用した。

- ・平成 22 年度においては「高速道路の料金割引に関する基本方針」及び「高速道路の当面の新たな料金割引について」等の政府の方針を踏まえ、高速道路利便増進事業に関する計画を変更するとともに、協定及び業務実施計画を見直した。なお、東日本大震災への対応に関する政府方針に従い、新たな料金割引の実施については当面延期し、それまで実施していた料金割引を継続した。
- ・平成 23 年度においては「東日本大震災を踏まえた高速道路の料金について」、「平成 26 年度までの本四高速の対応について」等の政府方針及び特別国庫納付金 2,500 億円の納付等を内容とする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を踏まえ、それまでの計画・実績差額を考慮し、当該事業に関する計画を再構築して協定及び業務実施計画を見直した。また、これに併せて当該事業の引当金の会計処理を適切に行った。
- ・平成 24 年度においては、「平成 26 年度までの本四高速の対応について」を踏まえ、適切に当該事業に関する計画を変更して協定及び業務実施計画を見直した。

《高速道路利便増進事業に関する計画の変更一覧》

		高速道路利便増進事業の主な変更内容	会社
平成 22 年度	H23. 03. 17	「高速道路の当面の新たな料金割引 (H23. 2. 16)」の実施 ・平日 2,000 円上限導入 ・大口多頻度及び通勤・深夜割引の継続 ※但し、新たな料金割引の実施は当面延期 スマート IC 整備箇所数の見直し	NEXCO 東, NEXCO 中 NEXCO 西, 本四会社
平成 23 年度	H23. 06. 06	「東日本大震災を踏まえた高速道路の料金について (H23. 6. 8)」を踏まえた料金割引の廃止 (特別国庫納付金 2,500 億円の納付関係) ・H23. 3. 17 で実施することとした新たな料金割引の廃止 ・休日 1,000 円上限の廃止	NEXCO 東, NEXCO 中 NEXCO 西, 本四会社
	H23. 06. 13	「高速道路の当面の新たな料金割引」の実施 ・料金圏のない対距離料金の導入、上限料金引き下げ ・その他利便増進割引の見直し	首都会社, 阪神会社
	H23. 10. 24	「高速道路の当面の新たな料金割引」の実施 ・割引を適用する期間の見直し	NEXCO 中
	H24. 03. 28	「平成 26 年度までの本四高速の対応について」の実施 ・休日普通車以下の料金引き下げ	本四会社
平成 24 年度	H24. 04. 17	本四利便料金割引変更に伴うスマート IC 整備箇所数の見直し	NEXCO 東, NEXCO 中 NEXCO 西, 首都会社
	H24. 06. 25	新神戸トンネルの追加に伴う割引の見直し	阪神会社

【次期中期目標期間における見通し】

必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。高速道路利便増進事業については、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
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。
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。

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組】

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、会議等を通じ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。

こうした取組により、次のような新技術が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。

《標準化された新技術》

- ・トンネル照明設備における新型照明器具
- ・ETCガントリーにおける新たな構造形式
- ・中央分離帯防護柵更新工事における新たな工法
- ・トンネル用多孔陶管における新たな設置方法
- ・大断面トンネル暫定2車線運用における新型照明器具
- ・2車線断面トンネルでのセラミックメタルハイドランプ

2. 新技術については、これまでに認定された45件に対して助成金約833百万円を交付した。

《各年度の新技術に関する助成金交付実績》

	助成金 交付案件数	助成金 交付額
平成22年度	22件	383百万円
平成23年度	9件	98百万円
平成24年度	14件	352百万円
合計	45件	833百万円

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【次期中期目標期間における見通し】

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す。

【中期目標期間における取組】

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、毎年度「環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定して環境物品の調達に努め、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを100%調達した。
2. 東日本大震災に起因して、平成23年度において夏季の電力供給に不足が生じるおそれがあったため、政府の節電実行基本方針等を参考に夏季（7月～9月）の月間使用電力量を基準電力値に比して15%以上抑制すること等を定めた節電計画を策定し、これを達成した。また、同年度冬季（12月～3月）においても、夏季に引き続き適切な節電に取り組んだ。
 - ・平成23年度夏季の使用電力量 対前年同月比 ▲28.0～▲28.6%
 - ・平成23年度冬季の使用電力量 対前年同月比 ▲22.6～▲27.3%
3. 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（第2期）	中期計画（第2期）
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。

中期目標期間の業務実績

【次期中期目標期間における見通し】

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に基づき行うこととし、特定調達品目については、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。

【中期目標期間における取組】

1. 東日本大震災関係

・地震発生時には、交通網の途絶や通信の逼迫に加え、大津波警報が発令され、大規模な停電により東京本部の機能が停止する恐れがある危機的な状況の中で、直ちに非常体制を構築し、地震発生から3時間後には、防災業務要領等に基づき、重要継続業務である通行禁止要請等の道路監理役の権限を関西業務部に移行して代行した。

一方、東京本部においては、的確な情報収集と迅速な情報伝達や職員等の安全確保・安否確認に注力するなど、東京及び関西の各部署が連携し、業務を確実にかつ遅滞なく継続実施した。

・東京電力福島第一原子力発電所の事故対応に使用する超重量のコンクリートポンプ車等について、関係機関からの緊急要請に応じて、高速道路等の走行に必要な条件の検討を会社と連携して行い、これらの条件を調整・伝達して超重量車両の搬送に協力した。

・余震に伴う各路線の最大震度情報を収集し、震度基準に応じて通行止めを実施したほか、防災業務計画等に基づき、通行止めとなった路線やその範囲に応じて機構の防災体制を構築し、情報収集及び伝達を行った。

2. 情報収集・伝達

・各地で発生した台風、異常降雨、大雪等の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。

・高速道路の供用に重大な影響を及ぼした又はその恐れのある事故・事件に対して、適時適切に情報収集及び伝達を行うとともに、必要に応じて適切な措置を講じた。

《主な重大事故・事件》

年 度	月	案 件
平成 22 年度	3月	東日本大震災及び東京電力福島第一原子力発電所事故
平成 23 年度	9月	首都高速4号線クレーン落下事故
	1月	中央自動車道(大月～勝沼)上下線連続多重事故
	1月～3月	東北自動車道トレーラーハウス牽引車留置き措置
平成 24 年度	4月	新東名高速道路(島田金谷～森掛川)下り線落石事故
	4月	関越自動車道における高速ツアーバス事故
	4月、12月	北朝鮮「人工衛星」と称するミサイル発射事案
	12月	中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故

3. 防災訓練等による発災時の備え

・会社をはじめとする関係機関と連携した情報伝達・収集訓練、機構被災時を想定した職員の安否登録訓練及び参集応答訓練に加え、東日本大震災での経験等を踏まえ、次のように訓練内容の充実、点検等の強化を行った。

訓練等	内 容
災害対策本部を構築した実践訓練	より実践的な訓練とするため、災害の状況を想定して模擬的に災害対策本部を構築し、実際に高速道路会社に要員を派遣して情報収集などを実施。
関西業務部での業務継続訓練	首都直下型地震により東京事務所に機能不全となった場合を想定した重要継続業務の実務的な訓練として、出納事務支出訓練、道路監理役代行訓練を実施。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
IV 財務内容の改善に関する事項	Ⅲ 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画
1 財務体質の強化 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図ること。	1 財務体質の強化 債務の早期の確実な返済を図るため、次の取組を実施する。

中期目標期間の業務実績

	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。
マニュアル類の改定・更新	役職員が常時携行する防災ポケット版の内容を充実させ、随時更新するとともに、荒天時等における屋外での利用を想定して撥水紙を活用。 発災時に迅速に対処できるよう、東日本大震災に伴い発生した課題にどのように対処したかを整理した対応事例集を作成。
データのバックアップ体制の構築	関西業務部にファイルサーバを導入し、発災後の迅速な業務の復旧を図るため、毎月1回、東京本部のバックアップデータを関西業務部のファイルサーバに保存する情報システムのバックアップ体制を構築。
自発的安否登録訓練	発災時に職員が自律的に安否登録を行う体制を整えるため、あらかじめ日時だけを決めておき、直前に訓練情報を流さないで自発的に安否登録を行う訓練を実施。
防災備品、備蓄品の確認・補充	防災備品や備蓄品の使用期限、使用可否等を確認して補充。
オフィス内の安全確認	書庫・ロッカー等の転倒防止対策が十分であるか、災害時におけるオフィス内の安全性を確認。
災害対策要員用食料品等調達訓練	発災時に食料品等の調達が困難になることを想定し、近隣店舗の位置、取扱品等の状況を調査。
避難場所確認訓練	迅速に避難できるよう、あらかじめ一次集合場所、避難所、広域避難場所等をそれぞれ確認。
帰宅ルート確認訓練	災害時の徒歩等による帰宅ルートを確認するとともに、ルート中のどこで支援が受けられるのかをあわせて確認。

- ・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、会社とともに指定公共機関として参加し、関係機関との強化を図った。
- ・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を実施した。また、安否登録・参集応答訓練を定期的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。
- ・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。

【次期中期目標期間における見通し】

地震等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、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等を適宜実施することにより、発災時に備える。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
	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。 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
	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。

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組】

中期目標Ⅱ－２－①の取組のとおり、協定を見直すに当たりの確に対応した。

【次期中期目標期間における見通し】

協定の見直しに当たり、業務の実施状況を勘案し、おおむね５年毎に協定の内容の検討を行い、金利、交通量等の見通しを最新のデータ及び手法を用いて適切に把握するなど、社会情勢の変化等に的確に対応する。

【中期目標期間における取組】

中期目標Ⅲ－２－③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。本目標期間の貸付料収入については、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、計画を２８億円上回る（０．１％）総額４兆７，１７３億円となった。

【次期中期目標期間における見通し】

毎事業年度の貸付料については、協定の締結時及び業務実施計画の認可時における審査過程等を通じ、適正性の審査を厳格に行うとともに、確実に貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図る。

【中期目標期間における取組】

中期目標Ⅱ－２－③及び同Ⅱ－３の取組のとおり、低利での円滑な資金調達に努めるなど、業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制した。

【次期中期目標期間における見通し】

業務運営全体の効率化を推進するとともに、国民負担の最小化を図るために、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制する。

【中期目標期間における取組】

- 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。

【次期中期目標期間における見通し】

債務の早期の確実な返済に向け、一般管理費の削減目標を反映した第３期中期計画の予算、収支計画及び資金計画を策定しており、これを適正に実施していく。

【中期目標期間における取組】

本目標期間において、一時的な資金不足等に対処するため、金融機関と当座貸越契約を締結した（各年度の借入限度額９，６００億円）。

なお、一時的な資金不足等は発生しなかったため、借入れは行わなかった。

【次期中期目標期間における見通し】

一時的な資金不足等に対処するため、金融機関と当座貸越契約（各年度の借入限度額９，６００億円）を締結する。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
	V 重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画
	該当なし
	VI 剰余金の使途
	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
	1 施設及び設備に関する計画
	該当なし
1 人事に関する事項 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 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。
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	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

中期目標期間の業務実績

【中期目標期間における取組】

1. 職員の勤務成績を夏季及び年末特別手当に適切に反映した。
2. 役職員研修方針に基づき年度計画を策定して外部機関主催の研修に職員を参加させるとともに講演会を開催し、役職員の必要な知識及び能力の養成に努めた。
 - ・ 外部機関主催の階層別研修、専門研修及びビジネススキル研修への参加
(平成 22 年度：28 名、平成 23 年度：30 名、平成 24 年度：25 名)
 - ・ 講演会の開催

年度	件 名
平成 22 年度	高速道路における効果的な渋滞対策について
	内部統制の基本的な考え方とその実践について
平成 23 年度	国土の長期展望について
	PC橋の現状と今後の課題
	英国道路庁派遣報告・PIARC メキシコ大会報告
平成 24 年度	ケースで学ぶ企業倫理とコンプライアンス
	防災に関する講演
	英国道路庁派遣報告

3. 効率的な業務運営を図るため、業務状況に応じた人員の適正配置を行い、中期目標Ⅱ－1の取組のとおり、業務運営の効率化に努めた。

【次期中期目標期間における見通し】

勤務成績等を処遇に反映させるとともに、必要な知識及び能力の養成に努める。また、人員の適正な配置による業務運営の効率化を図る。

【中期目標期間における取組】

業務の効率化に努め、人員の抑制を図ることにより、本目標期間を通じて常勤職員数 85 人を上回らない体制の下で、業務を適切に実施した。

【次期中期目標期間における見通し】

常勤職員数を 85 人とし、第 3 期中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。

【中期目標期間における取組】

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）に基づ

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）
年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこと。 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。	号）に基づく平成18年度から5年間で、5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費削減の取組を行う。 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21条第3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。

中期目標期間の業務実績

き平成 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）」に基づき平成 23 年度まで人件費改革の取組を継続することについては、次のとおり目標を上回る削減を達成した。

単位：千円

	平成 17 年度※2	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
人件費 ※1 (対平成 17 年度)	946,338 —	787,715 (▲16.8%)	808,909 (▲14.5%)	732,247 (▲22.6%)

※1 退職手当及び法定福利費を除いた人件費。

※2 平成 17 年度の人件費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額。

2. 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。

- ・ 人事院勧告を考慮した本給及び特別手当の改定
- ・ 役職手当の定額化
- ・ 国家公務員の給与の臨時特例に準じた給与の減額措置
- ・ 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

3. 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」資料によりホームページで公表した。

【次期中期目標期間における見通し】

人件費については、政府における総人件費削減の取組を踏まえ、厳しく見直す。

給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表する。

【中期目標期間における取組】

前中期目標期間繰越積立金 1,457 百万円のうち、108 百万円を取り崩し、減価償却費用に充てた。

【次期中期目標期間における見通し】

機構法第 21 条第 3 項に規定する積立金の使途は、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。

【総表】

別表1 予算(中期計画 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	5,311,855
道路業務収入	5,308,897
鉄道業務収入	2,958
政府等出資金受入	465,750
政府等補助金受入	78
債券及び借入金	5,300,996
社会資本整備事業収入	3,047
業務外収入	24,808
計	11,106,534
支出	
債務返済費	10,711,750
東京湾横断道路償還金	29,091
無利子貸付金	225,750
経営努力助成金	0
業務管理費	8,769
高速道路管理費	5,190
鉄道施設管理費	3,579
一般管理費	4,771
人件費	2,932
物件費	1,839
業務外支出	138,721
特別国庫納付金	0
計	11,118,852

別表1 予算(実績 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	4,732,575
道路業務収入	4,730,054
鉄道業務収入	2,520
政府等出資金受入	392,761
政府等補助金受入	49,850
債券及び借入金	8,340,212
社会資本整備事業収入	3,465
業務外収入	59,484
計	13,578,347
支出	
債務返済費	12,795,926
東京湾横断道路償還金	20,373
無利子貸付金	221,549
経営努力助成金	1,955
業務管理費	8,178
高速道路管理費	5,020
鉄道施設管理費	3,157
一般管理費	4,041
人件費	2,688
物件費	1,353
業務外支出	144,733
特別国庫納付金	250,000
計	13,446,754

別表2 収支計画(中期計画 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	5,370,499
経常費用	5,345,653
道路貸付業務費	2,907,139
助成業務費	0
鉄道施設利用業務費	26,880
一般管理費	4,691
人件費	2,940
経費	1,751
財務費用	2,279,136
道路資産取得関連費用	127,806
雑損	0
臨時損失	24,846
収益の部	6,018,439
経常収益	5,090,400
受取貸付料	5,044,769
占用料収入	5,054
連結料収入	6,510
受取施設利用料	2,825
その他の売上高	57
補助金等収益	68
資産見返負債戻入	6,570
鉄道施設建設見返債務戻入	24,538
財務収益	9
雑益	928,039
臨時利益	647,940
当期純利益	76
前中期目標期間繰越積立金取崩額	0
当期総利益	648,016

別表2 収支計画(実績 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	4,888,495
経常費用	4,399,890
道路貸付業務費	2,806,594
助成業務費	1,955
鉄道施設利用業務費	26,651
一般管理費	4,502
人件費	2,714
経費	1,788
財務費用	1,398,185
道路資産取得関連費用	161,572
雑損	432
臨時損失	488,605
収益の部	5,923,857
経常収益	4,550,489
受取貸付料	4,492,637
占用料収入	6,080
連結料収入	6,382
受取施設利用料	2,350
その他の売上高	3
補助金等収益	5,634
資産見返負債戻入	8,820
鉄道施設建設見返債務戻入	24,878
財務収益	2,674
雑益	1,031
臨時利益	1,373,369
当期純利益	1,035,363
前中期目標期間繰越積立金取崩額	108
当期総利益	1,035,470

別表3 資金計画(中期計画 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	11,277,507
業務活動による支出	2,608,028
管理費支出	152,261
その他支出	2,455,767
投資活動による支出	0
財務活動による支出	8,510,847
次期中期計画目標期間への繰越金	158,632
資金収入	11,277,507
業務活動による収入	5,314,372
投資活動による収入	0
財務活動による収入	5,766,746
前期よりの繰越金	196,389

別表3 資金計画(実績 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	30,078,860
業務活動による支出	1,974,061
管理費支出	134,573
その他支出	1,839,488
投資活動による支出	16,668,825
財務活動による支出	11,424,826
次期中期計画目標期間への繰越金	11,148
資金収入	30,078,860
業務活動による収入	4,698,297
投資活動による収入	16,669,314
財務活動による収入	8,710,607
前期よりの繰越金	643

【高速道路勘定】

別表1 予算(中期計画 H22～H24)

区分	金額 (単位:百万円)
収入	
業務収入	5,308,897
道路業務収入	5,308,897
政府等出資金受入	465,750
政府等補助金受入	0
債券及び借入金	5,300,996
社会資本整備事業収入	3,047
業務外収入	24,799
計	11,103,489
支出	
債務返済費	10,711,750
東京湾横断道路償還金	29,091
無利子貸付金	225,750
経営努力助成金	0
業務管理費	5,190
高速道路管理費	5,190
一般管理費	4,737
人件費	2,910
物件費	1,827
業務外支出	138,664
特別国庫納付金	0
計	11,115,182

別表1 予算(実績 H22～H24)

区分	金額 (単位:百万円)
収入	
業務収入	4,730,054
道路業務収入	4,730,054
政府等出資金受入	392,011
政府等補助金受入	49,791
債券及び借入金	8,340,212
社会資本整備事業収入	3,465
業務外収入	59,478
計	13,575,011
支出	
債務返済費	12,795,926
東京湾横断道路償還金	20,373
無利子貸付金	221,549
経営努力助成金	1,955
業務管理費	5,020
高速道路管理費	5,020
一般管理費	4,018
人件費	2,672
物件費	1,346
業務外支出	144,726
特別国庫納付金	250,000
計	13,443,567

別表2 収支計画(中期計画 H22～H24)

区分	金額 (単位:百万円)
費用の部	5,343,582
経常費用	5,318,736
道路貸付業務費	2,907,139
助成業務費	0
一般管理費	4,654
人件費	2,914
経費	1,740
財務費用	2,279,136
道路資産取得関連費用	127,806
雑損	0
臨時損失	24,846
収益の部	5,990,310
経常収益	5,062,903
受取貸付料	5,044,769
占用料収入	5,054
連結料収入	6,510
その他の売上高	0
補助金等収益	0
資産見返負債戻入	6,570
財務収益	0
雑益	0
臨時利益	927,407
当期純利益	646,728
当期総利益	646,728

別表2 収支計画(実績 H22～H24)

区分	金額 (単位:百万円)
費用の部	4,861,873
経常費用	4,373,269
道路貸付業務費	2,806,647
助成業務費	1,955
一般管理費	4,478
人件費	2,698
経費	1,780
財務費用	1,398,185
道路資産取得関連費用	161,572
雑損	431
臨時損失	488,605
収益の部	5,895,973
経常収益	4,523,199
受取貸付料	4,492,637
占用料収入	6,080
連結料収入	6,382
その他の売上高	3
補助金等収益	5,575
資産見返負債戻入	8,820
財務収益	2,670
雑益	1,031
臨時利益	1,372,774
当期純利益	1,034,100
当期総利益	1,034,100

別表3 資金計画(中期計画 H22～H24)

区分	金額 (単位:百万円)
資金支出	11,261,575
業務活動による支出	2,604,335
管理費支出	148,591
その他支出	2,455,744
投資活動による支出	0
財務活動による支出	8,510,847
次期中期計画目標期間への繰越金	146,394
資金収入	11,261,575
業務活動による収入	5,311,327
投資活動による収入	0
財務活動による収入	5,766,746
前期よりの繰越金	183,502

別表3 資金計画(実績 H22～H24)

区分	金額 (単位:百万円)
資金支出	30,014,412
業務活動による支出	1,970,823
管理費支出	131,371
その他支出	1,839,452
投資活動による支出	16,607,875
財務活動による支出	11,424,826
次期中期計画目標期間への繰越金	10,888
資金収入	30,014,412
業務活動による収入	4,695,780
投資活動による収入	16,608,214
財務活動による収入	8,709,857
前期よりの繰越金	561

【鉄道勘定】

別表1 予算(中期計画 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	2,958
鉄道業務収入	2,958
政府等出資金受入	0
政府等補助金受入	78
業務外収入	9
計	3,045
支出	
業務管理費	3,579
鉄道施設管理費	3,579
一般管理費	35
人件費	23
物件費	12
業務外支出	57
計	3,670

別表1 予算(実績 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	2,520
鉄道業務収入	2,520
政府等出資金受入	750
政府等補助金受入	59
業務外収入	6
計	3,335
支出	
業務管理費	3,157
鉄道施設管理費	3,157
一般管理費	23
人件費	16
物件費	7
業務外支出	6
計	3,187

別表2 収支計画(中期計画 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	26,917
経常費用	26,917
鉄道施設利用業務費	26,880
一般管理費	37
人件費	25
経費	11
雑損	0
収益の部	28,129
経常収益	27,497
受取施設利用料	2,825
その他の売上高	57
補助金等収益	68
鉄道施設建設見返債務戻入	24,538
財務収益	9
雑益	0
臨時利益	632
当期純利益	1,212
前中期目標期間繰越積立金取崩額	76
当期総利益	1,288

別表2 収支計画(実績 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	26,675
経常費用	26,675
鉄道施設利用業務費	26,651
一般管理費	24
人件費	16
経費	8
雑損	1
収益の部	27,938
経常収益	27,343
受取施設利用料	2,350
その他の売上高	53
補助金等収益	59
鉄道施設建設見返債務戻入	24,878
財務収益	4
雑益	0
臨時利益	595
当期純利益	1,263
前中期目標期間繰越積立金取崩額	108
当期総利益	1,371

別表3 資金計画(中期計画 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	15,931
業務活動による支出	3,693
管理費支出	3,670
その他支出	23
投資活動による支出	0
次期中期計画目標期間への繰越金	12,238
資金収入	15,931
業務活動による収入	3,045
投資活動による収入	0
財務活動による収入	0
前期よりの繰越金	12,886

別表3 資金計画(実績 H22～H24)

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	64,504
業務活動による支出	3,293
管理費支出	3,258
その他支出	35
投資活動による支出	60,950
次期中期計画目標期間への繰越金	261
資金収入	64,504
業務活動による収入	2,572
投資活動による収入	61,100
財務活動による収入	750
前期よりの繰越金	82

参 考 資 料

新規供用区間・無料開放路線一覧

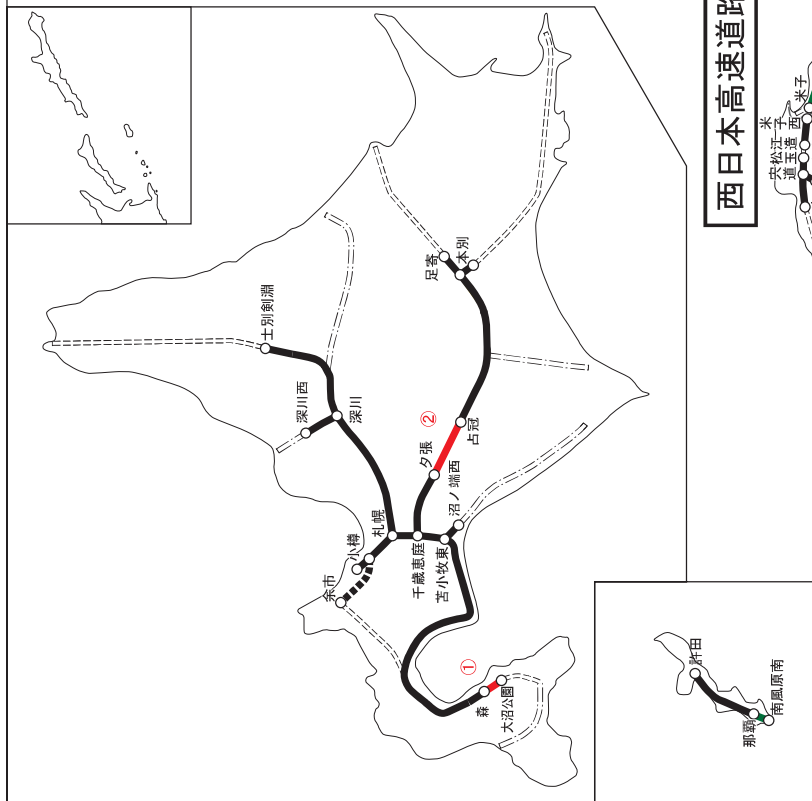
【新規供用区間一覧】

Gr	道路名	区 間	延長 (km)	供用年月日
①	北海道縦貫自動車道	森IC～落部IC	20	H23.11.26
	北海道縦貫自動車道	大沼公園IC～森IC	10	H24.11.10
②	北海道横断自動車道	夕張IC～占冠IC	34	H23.10.29
③	常磐自動車道	南相馬IC～相馬IC	14	H24.04.08
④	北関東自動車道	佐野田沼IC～岩舟JCT	5	H22.04.17
	北関東自動車道	太田桐生IC～佐野田沼IC	18	H23.03.19
⑤	新東名高速道路	御殿場JCT～浜松いなさJCT	147	H24.04.14
⑥	名古屋第二環状自動車道	名古屋南JCT～高針JCT	12	H23.03.20
⑦	紀勢自動車道	紀伊長島IC～紀勢大内山IC	10	H25.03.24
⑧	舞鶴若狭自動車道	小浜西IC～小浜IC	11	H23.07.16
⑨	東九州自動車道	高鍋IC～西都IC	12	H22.07.17
	東九州自動車道	門川IC～日向IC	14	H22.12.04
	東九州自動車道	都農IC～高鍋IC	13	H24.12.22
⑩	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道	つくば中央IC～つくばJCT	4.3	H22.04.24
⑪	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道	白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT	3.3	H23.05.29
⑫	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道	高尾山IC～八王子JCT	2.0	H24.03.25
⑬	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道	海老名IC～相模原愛川IC	10.1	H25.03.30
⑭	東海環状自動車道	大垣西IC～養老JCT	6.0	H24.09.15
⑮	川崎市道高速縦貫線	大師JCT～殿町出入口	2.0	H22.10.20
⑯	京都市道高速道路1号線・京都市道高速道路2号線	鴨川東出入口～上烏羽出入口	1.9	H23.03.27
⑰	大阪府道高速大和川線	三宅西出入口～三宅中	0.6	H25.03.21
⑱	神戸市道高速道路2号線	湊川JCT～神戸長田出入口	1.8	H22.12.18
⑲	神戸市道生田川箕谷線 (新神戸トンネル)	国道2号入口～箕谷出入口	8.6	H24.10.01
	合 計		360.6	

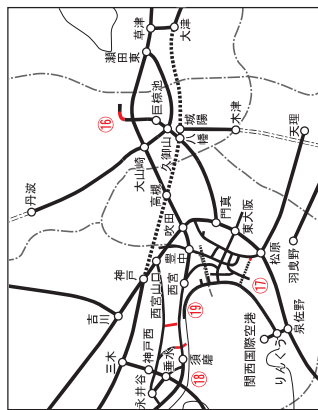
【無料開放路線一覧】

Gr	道路名	区 間	延長 (km)	無料開放日
a	一般国道1号 箱根新道	山崎IC～箱根峠IC	13.8	H23.07.26
b	一般国道139号 西富士道路	長者町西IC～小泉IC	6.8	H24.04.01
	合 計		20.6	

全国高速道路路線網図

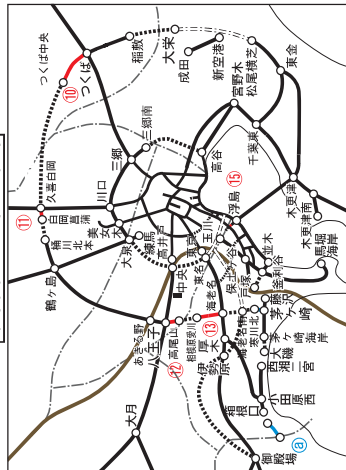


京阪神圏詳細図



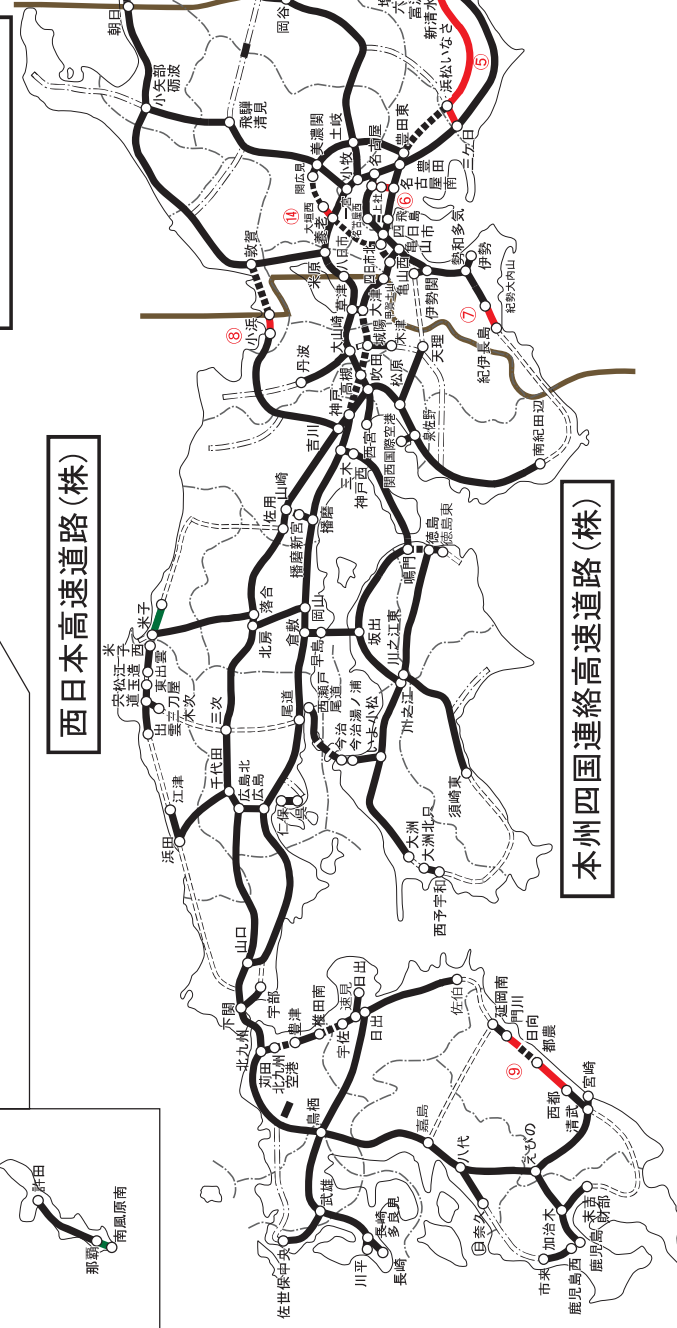
阪神高速道路(株)

首都圏詳細図



首都高速道路(株)

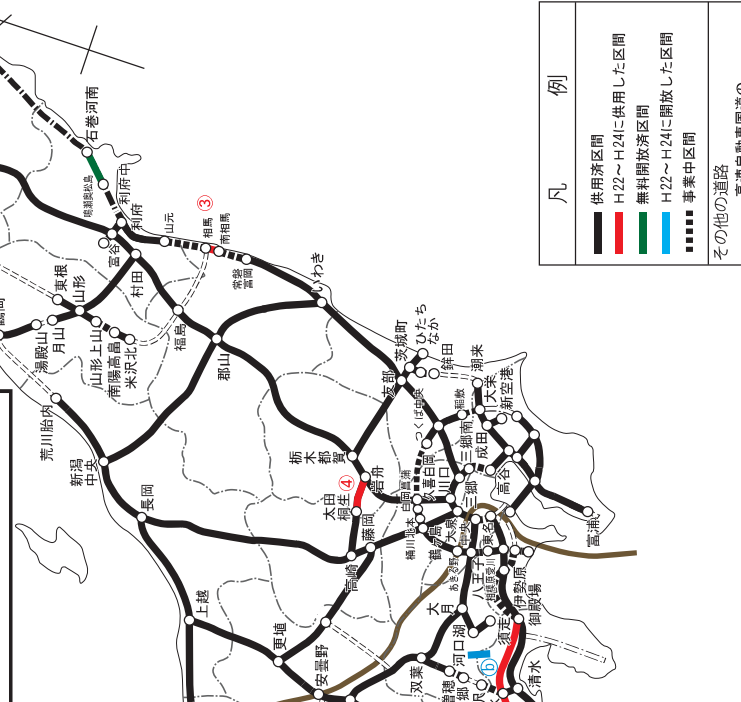
中日本高速道路(株)



西日本高速道路(株)

本州四国連絡高速道路(株)

東日本高速道路(株)



凡 例	
●	供用済区間
■	H22～H24に供用した区間
■	無料開放区間
■	H22～H24に開放した区間
■	事業中区間
●	その他の道路
●	高速自動車国道の
●	基本計画区間等
●	一般国道自動車専用道路

※協定に基づき、機構が保有し会社に貸付けている路線及び会社において事業中の路線を示したものである。

事業中のIC・JCT名は仮称

平成25年4月末現在

**各会社のアウトカム指標一覧表
(平成 22 年度～平成 24 年度)**

各会社のアウトカム指標一覧表(平成22年度～平成24年度)

指標分類			東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
本線渋滞損失時間 [単位:万台・時/年] 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	平成22年度	目標値	683	832	533	1,700	340	5
		実績値	670	1,267	597	2,160	405	5
	平成23年度	目標値	667	1,264	430	2,350	440	5
		実績値	604	1,208	526	2,310	419	4
	平成24年度	目標値	659	1,037	486	2,300	415	4
		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 ※()書きは、集中工事を除いた値※1	平成22年度	目標値	68	75	73	248	115	85
		実績値	73	71	77	234	126	94
	平成23年度	目標値	73	71	77	245	130	85
		実績値	66(54)	67(59)	77(71)	263(262)	112(107)	85
	平成24年度	目標値	(60)	67(59)	77(70)	245(243)	130	85
		実績値	(59)	75	89(79)	283	120(113)	86
ETC利用率 [単位:%] ETC利用台数/ETC利用可能料金所通行台数	平成22年度	目標値	82	88	81	89	88	89
		実績値	80	84	77	89	86	90
	平成23年度	目標値						
		実績値						
	平成24年度	目標値						
		実績値						
死傷事故率 [単位:件/億台キロ] 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	平成22年度	目標値	10.9	8.4	9.3	22.2	22.0	8.8
		実績値	6.5	8.9	9.4	22.6	27.0	6.9
	平成23年度	目標値	7.2	8.9	9.1	22.0	25.5	6.9
		実績値	6.7	8.4	9.1	19.2	25.5	6.0
	平成24年度	目標値	6.7	8.0	9.0	22.0	25.5	6.0
		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目標値から算出基準を変更。H22の()は変更後の基準による実績値	平成22年度	目標値	97	100	100	99	99	97
		実績値	100(90)	100(95)	100(95)	99(97)	99(91)	96(90)
	平成23年度	目標値	92	95	95	97	91	90
		実績値	92	95	96	97	92	90
	平成24年度	目標値	97	95	96	97	92	90
		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な橋梁数の割合	平成22年度	目標値						
		実績値	87	87	93	82	88	82
	平成23年度	目標値	89	87	93	82	88	83
		実績値	88	88	91	82	87	83
	平成24年度	目標値	90	90	91	83	88	84
		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※2で、耐震補強を必要とする橋脚のうち、補強が完了している橋脚基数の割合	平成22年度	目標値	100	100	100	—	—	—
		実績値	99.6	100	96	100	100	100
	平成23年度	目標値	99.8	—	97	—	—	—
		実績値	99.8	100	97	100	100	100
	平成24年度	目標値	100	—	99	—	—	—
		実績値	100	100	99	100	100	100
総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握するお客様の満足度(5段階評価)	平成22年度	目標値	3.6	3.6	3.6	3.4	3.5	3.4
		実績値	3.7	3.6	3.6	3.3	3.6	3.7
	平成23年度	目標値	3.7	3.6	3.6	3.4	3.6	3.7
		実績値	3.6	3.6	3.6	3.4	3.6	3.7
	平成24年度	目標値	3.6	3.6	3.6	3.4	3.6	3.7
		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工事区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いたもの

※2: 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がある橋梁