

平成25年度業務実績報告書

平成26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25年度の業務の概況	1
■ 平成25年度業務実績	11
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.....	12
1 組織運営の効率化	12
2 一般管理費の縮減	14
3 入札及び契約の適正化の推進	14
4 積極的な情報公開	14
5 業務評価の実施	20
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	22
1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け	22
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	24
3 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
4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	40
5 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み	40
6 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務	42
7 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	46
8 業務遂行に当たっての取組	46
III 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画	52
1 財務体質の強化	52
2 予算	52
3 収支計画	52
4 資金計画	52
IV 短期借入金の限度額	52
V 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、 当該財産の処分に関する計画	52
VI VIに規定する財産以外の重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画	54
VII 剰余金の使途	54
VIII その他主務省令で定める業務運営に関する事項	54
1 施設及び設備に関する計画	54
2 業務の実施について	54
3 人事に関する計画	54
4 主たる事務所の移転	56
5 内部統制について	58
6 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途	58
■ 参考資料	69
資料1 契約状況等	70
資料2 債務の返済と財務諸表の関係	72
資料3 各会社のアウトカム指標一覧表(平成 25 年度)	74
資料4 助成金交付実績(概要)	76
資料5 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務	79
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	81

平成25年度の業務の概況

平成 25 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 25 年度において、第3期中期目標期間(平成 25 年4月1日から平成 30 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)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。)については、以下の内容について、金利、交通量、経済動向の見通し等の所要の見直しに基づき確実な債務返済を確認した上で、適切に見直した。

①以下の新規事業の追加及び新設・改築事業の事業費の見直し(6月)

» 全国路線網

- ・首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)、首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路栄～藤沢)、湯浅御坊道路(有田～御坊の4車線化)の追加
- ・仙台南部道路(仙台南～仙台若林)の追加
- ・スマートインターチェンジ 34 箇所、休憩施設5箇所の追加

» 本州四国連絡高速道路に係る地域路線網

- ・スマートインターチェンジ1箇所の追加

②政府方針等を踏まえた見直し(3月)

- ・「新たな高速道路料金に関する基本方針」(H25.12.20 国交省)を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施
- ・本四高速の全国路線網への編入
- ・「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方について」(H26.1.22 国交省)を踏まえ、料金に消費税8%を円滑かつ適正に転嫁
- ・「高速道路利便増進事業に関する計画」の変更に伴う貸付料の変更等
- ・高速道路利便増進事業による料金割引が終了することに対する激変緩和措置のため、国から補助金(620 億円)を受け入れ、貸付料を減額

これらの協定及び業務実施計画の見直しの内容、理由等については、ホームページでわかりやすく公表した。

(2)各会社の交通量は、前年度比 100.1%～104.6%となった。料金収入は、計画を 1,500 億円(6.9%)上回る 2 兆 3,090 億円となり、貸付料収入は計画を 1,351 億円(8.6%)上回る 1 兆 7,017 億円となった。また、会社からの債務引受額が計画を 6,907 億円(▲53.1%)下回る 6,108 億円となったことなどから、平成 25 年度末時点における有利子債務残高は、計画 30 兆 4,704 億円に対して実績は 29 兆 2,729 億円となった。

(3)資金調達については、今後の金利上昇リスクを軽減して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(2年債)の発行を行い、総額2兆 9,560 億円の資金を安定的に調達した。このうち、超長期債については、金利情勢や投資家需要を踏まえ、約6年ぶりに 30 年債(財投機関債)を発行した。

平成 25 年度の平均調達年限は 11.8 年(平成 24 年度 11.8 年)、債務残高の平均残存年限は 7.2 年(平成 24 年度末 6.8 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)首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎～寒川北、東金～木更津)等計 105.0km の新規供用があり、年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,812km、新設区間を合わせた総延長は 10,061km となった。なお、福島第一原子力発電所事故の影響により通行止めしていた常磐自動車道(広野～常磐富岡)が、平成 26 年 2 月に再開通した。

(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、各会社と緊密に連携し、チェックリストを活用して効率的かつ厳格に実施し、2,444 件の占用案件を適正に処理した。

国土交通省通達を受け、各会社と連携し、年度末更新を行う占用物件の点検状況を把握し、また、占用物件たる跨道橋については、全物件の点検状況、対策の実施状況等を把握して、安全性を確認した。

- ② 高速道路利便施設の連結許可については、国の改正通達に基づきサービスエリア等の連結に関する情報をホームページで提供し、民間事業者等の参入促進を図った。情報の掲載に当たっては、連結手続の流れや実施要領その他情報をまとめ掲出するなど、分かりやすい情報提供に努めた。

- ③ 通行の禁止又は制限については、2月の大雪による通行止めを受け、大雪の際の円滑な交通の確保のため、国及び会社との会議において、当日の対応状況や課題について情報共有を行った。会社が検討する具体策に応じて必要な措置を講じていく。

- ④ 車両制限令違反への対応については、常習的に違反を繰り返した運送会社に対して 94 件の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8社の運送会社名をホームページで公表した。また、首都、東日本及び中日本の各会社並びに一都三県の高速道路交通警察隊との合同取締を実施するなど、関係機関と連携してこれらの取組を進めた。

(3)高速道路の管理については、会社は、法令に基づき、道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕及び災害復旧を行い、機構と会社で締結している協定に従い、管理の実施状況について、毎年度、「維持、修繕その他の管理の報告書」(以下、「管理の報告書」という)として機構に報告している。

機構は、会社が実施している高速道路の管理に要する費用が適正であるか実地にて確認し、必要に応じて協定変更を行うとともに、各会社の良好な管理水準を確保するしくみや管理における課題への取組みについての事例を取りまとめ、全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう提供し、情報の共有化を図っている。

平成 25 年 8 月に公表した平成 24 年度分の管理の報告書では、会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方や最新の課題に対する取組状況を記載するなど、会社と連携・協力して報告書の充実を図り、平成 25 年度分の管理の報告書では、点検及びその結果に基づく補修の実施数量とそれらに要した費用を記載するなど、更なる改善を行うこととした。

会社との連絡会議を開催し、会社は、各種有識者委員会における検討状況及び法令等の改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応すること、機構は、必要に応じて協定変更を行うことにより対応することを確認した。

また、道路法等の一部改正に向け、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業等を行うために、国及び会社と連携し、必要な検討に着手した。

(4)会社の経営努力を助長するための助成金制度については、39 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、制度発足時からの総認定件数は 253 件となった。

認定された新技術を含む経営努力案件は「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。)の議事概要と合わせホームページで公表するとともに、会社に対してコスト縮減の取組みの積極的な活用を促した。

なお、認定された「現場打ち延長床版工法」等の新技術は、会社において標準化されコスト縮減が図られている。

3. 業務運営の効率性と透明性の確保

- (1)一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、効率的な業務の実施に取り組むとともに、調査委託業務の発注時期を見直した結果、平成24年度に比べ1%以上削減するとした目標を上回る削減(8.5%)となった。
- (2)契約については、平成25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」、「一者応札・一者応募となった契約」などについて点検・検証が行われ、その結果、全ての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に公表した。
- (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、次のように取り組んだ。
- ① 平成25年8月に、平成24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(6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24年度業務の実施状況、同年度決算の概要等をまとめた「高速道路機構の概要2013」を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2013」を11月にそれぞれ発行した。
 - ③ ホームページについては、より使い勝手が良くなるよう、アクセス数の多い「ファクトブック」や「海外調査報告書」等へのアクセスを容易にするため、トップページのサイドメニューに新たなサブメニューを追加するなど改善を図った。

平成25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 24 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 25 年度における対応状況

平成 24 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 25 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
<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページは当初に比べると格段に見やすくなった。アンケートページをユーザーが利用しやすいよう、記入式ではなく選択式にするなど、さらなる改善が望まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・独法評価委員会の指摘等を踏まえ、海外調査報告書に係るアンケートページについて、ユーザーがより利用しやすいよう記入式から選択式にするなどの改善を行った。 ・アクセスデータの解析やユーザーの意見等を踏まえ、より使い勝手の良いホームページとなるよう、次のような改善を行った。 <ul style="list-style-type: none"> » ホームページのどの箇所を閲覧しているのかが分かるように、トップメニュー及びサイドメニューの該当見出しの背景色が変わるように仕様を変更 » ユーザーが必要とする情報の判別を容易にするため、トップページの「新着情報」について項目毎に色分け » アクセス数が多い「ファクトブック」等についてユーザーのアクセスを容易にするため、トップページのサイドメニューに新たなサブメニューを追加 » ユーザーの便宜を図るため、PDFへ直接リンクするサイドメニュー項目について、「PDF」表示を追加 ・「高速道路の料金割引」ページにおいて、平成 26 年 4 月 1 日以降の新たな料金割引に係るページや原発事故による避難者等に対する高速道路の無料措置(対象者拡大)に係るページへのリンクを掲載するなど、適時適切な情報提供に努めた。
<ul style="list-style-type: none"> ・海外調査報告書の中には、PPP関連の報告書など参考になる報告書もあり、引き続き取り組んでいただけたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・次の海外調査報告書を発行するとともに、ホームページで公表した。 <ul style="list-style-type: none"> » PPP に関するドイツ会計検査院報告における指摘などについて取りまとめた「ドイツにおける道路事業の PPP(その 4)－PPP に関するドイツ会計検査院報告とリスクマトリックスほか一」 » 英国道路庁が公表した 2015 年からの道路庁の改革、戦略的道路網への投資等について紹介する「英国の新しい道路計画－道路アクションプログラム・21 世紀の道路網－」
<ul style="list-style-type: none"> ・笹子トンネル事故を踏まえ、第3期中期計画(H25～H30年度)に定められた「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」ことに、適切に対応する必要がある。 さらに、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申(H25.6.25)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にも、機構として積極的に取り組んでいただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・会社との連絡会議を開催し、会社は、各種有識者委員会における検討状況及び法令等の改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応すること、機構は、そのために必要な費用を必要に応じて協定変更を行うことにより対応することを確認した。 ・また、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた道路法等の一部改正に向け、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業等を行うために、国及び会社と連携し、必要な検討に着手した。

課題・改善点、意見等	対応状況
<ul style="list-style-type: none"> ・会社に対して助成を行う仕組を通じて、コスト縮減のみならず、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会社に促すことが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・会社は、安全かつ円滑な道路交通の確保等を図るために構造物点検の信頼性向上に寄与する点検技術の開発など様々な技術開発に取り組んでおり、これに必要な費用は計画管理費に含まれている。 ・機構は、機構法第12条第1項第7号に基づき、新技術の開発等により高速道路の新設、改築等の費用の縮減が図られたことが認定されれば、助成金を交付しており、これらの仕組みを通じて会社に対し新技術の開発等を促している。
<ul style="list-style-type: none"> ・アウトカム指標については、さらなる充実とスピードアップが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成24年度分のアウトカム指標については、会社間共通の指標(本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など)を取りまとめて会社間で対比した情報を公表した。また、具体的目標や目標の達成状況のほか、新たに目標の設定根拠が記載された管理の報告書について、6会社分を機構のホームページで公表した。 ・アウトカム指標の更なる充実について、以下のとおり平成26年度から実施することとした。 <ul style="list-style-type: none"> » 目標を年度毎に設定するのではなく、中期的な目標や一定水準を確保する目標とする統一的な目標設定 » 指標の更なる充実については、管理の実績を示す指標の追加
<ul style="list-style-type: none"> ・「維持、修繕その他の管理の報告書」には、点検結果を載せるなどの工夫が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・機構と会社の担当部長会議を開催し、管理の報告書の更なる内容の充実を図っていくことを確認し、平成25年8月に公表した平成24年度分の報告書において、次の改善を実施した。 <ul style="list-style-type: none"> » 会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方を記載 » 最新の課題に対する現在の取組状況の記載を充実 » 債務引受の対象となる修繕工事についても、内訳を設けて費用及び主な工事内容について記載 ・同報告書の更なる充実に向けて会社と連携・協力して次のような改善を行うこととした。 <ul style="list-style-type: none"> » 点検及びその結果に基づく補修の実施状況を明らかにするため、それらの実施数量及び要した費用を記載 » 現場における維持、修繕等の業務内容だけでなく、その結果を分析・評価し、課題に対する取組状況について記載
<ul style="list-style-type: none"> ・車両制限令違反車両に対しては、会社等と連携して、取締の一層の強化及びその取組を表す指標の設定ができないか検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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取締を実施した。国、会社、関係団体等による「大型車両の適正かつ安全な走行に向けた連絡会」において、啓発策や違反者情報の共有等について関係機関と連携し、具体的な取組を進めた。 ・その取組を表す指標として、「車限令違反車両取締台数」を設定することとした。
<ul style="list-style-type: none"> ・新技術の開発等の促進については、新技術が標準化されたことにより、コスト縮減にどの程度効果があったのかを把握いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・機構発足から平成25年度までに認定された新技術及び改良技術19件の内、標準化された新技術は6件で、約50億円のコスト縮減効果があったと見込まれる。新技術が標準化されたことによるコスト縮減効果については引き続き、会社と連携、協力して把握に努める。

第2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25年度における対応状況

第2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25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
・複数年契約は、発注規模の拡大など民間の参入を促す優れたものであり、他の独立行政法人や公的団体にそのノウハウを伝達していただきたい。	・平成23年4月に公表された「公共サービス改革プログラム」(行政刷新会議公共サービス改革分科会)等において複数年度契約について提言されているところであり、他の法人においても取り組んでいるものと考えられるが、当機構においても入札公告の際には、引き続きホームページで契約情報を公表するとともに、問合せ等があった場合には情報提供を行うこととした。
・当初に比べてホームページは格段に良くなつたが、財務情報については説明の方法にさらなる工夫が望まれる。	・財務情報について、高速道路勘定における利益剰余金は、利益を留保しているものではなく、全て債務の返済に充てられるものであることを解りやすく示すため、ホームページにおける債務の返済と財務諸表の関係の記載を改善した。
・インフラの維持・管理の重要性が叫ばれる昨今の状況に鑑みると、各会社による道路の維持・管理状況に関する情報の公開には工夫が必要である。	・機構と会社の担当部長会議を開催し、管理の報告書の更なる内容の充実を図っていくことを確認し、平成25年8月に公表した平成24年度分の報告書において、次の改善を実施した。 »会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方を記載 »最新の課題に対する現在の取組状況の記載を充実 »債務引受けの対象となる修繕工事についても、内訳を設けて費用及び主な工事内容について記載 ・同報告書の更なる充実に向けて会社と連携・協力して次のような改善を行うこととした。 »点検及びその結果に基づく補修の実施状況を明らかにするため、それらの実施数量及び要した費用を記載 »現場における維持・修繕等の業務内容だけでなく、その結果を分析・評価し、課題に対する取組状況について記載

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・笛子トンネル事故を踏まえ、第3期中期計画(H25～H30年度)に定められた「国及び会社と一緒に、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」ことに、適切に対応する必要がある。</p> <p>さらに、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申(H25. 6. 25)を踏まえ、国及び会社と一緒に、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にも、機構として積極的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>・会社との連絡会議を開催し、会社は、各種有識者委員会における検討状況及び法令等の改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応すること、機構は、そのために必要な費用を必要に応じて協定変更を行うことにより対応することを確認した。</p> <p>・また、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた道路法等の一部改正に向け、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業等を行うために、国及び会社と連携し、必要な検討に着手した。</p>
<p>・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については、今後、高速道路の老朽化や補修が、日本だけでなく海外でも重要な問題になるため、特に、点検・管理に関する技術開発をサポートする取り組みが期待される。</p>	<p>・会社は、安全かつ円滑な道路交通の確保等を図るため、構造物点検の信頼性向上に寄与する点検技術の開発など様々な技術開発に取り組んでおり、これに必要な費用は計画管理費に含まれている。</p> <p>・機構は、機構法第12条第1項第7号に基づき、新技術の開発等により高速道路の新設、改築等の費用の縮減が図られたことが認定されれば、助成金を交付しており、これらの仕組みを通じて会社に対し新技術の開発等を促している。</p>
<p>・アウトカム指標については、さらなる充実や各会社で統一的な目標設定が必要であり、スピード感を持った取組が望まれる。</p>	<p>・平成24年度分のアウトカム指標については、会社間共通の指標(本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など)を取りまとめて会社間で対比した情報を公表した。また、具体的な目標や目標の達成状況のほか、新たに目標の設定根拠が記載された管理の報告書について、6会社分を機構のホームページで公表した。</p> <p>・アウトカム指標の更なる充実について、以下のとおり平成26年度から実施することとした。</p> <p>》目標を年度毎に設定するのではなく、中期的な目標や一定水準を確保する目標とする統一的な目標設定</p> <p>》指標の更なる充実については、管理の実績を示す指標の追加</p>

平成25年度業務実績

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
I 中期目標の期間 中期目標の期間は、平成 25 年4月 1 日から平成 30 年3月 31 日までの5年間とする。	――	――
II 業務運営の効率化に関する事項 機構は、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。)と締結した協定に基づき、会社と連携協力しつつ高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援することを目的としていることから、会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努めること。	I 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 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。)と締結した協定に基づき、会社と連携協力しつつ高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援することを目的としていることから、会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努める。	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 会社と締結した協定に基づき、会社と連携協力しつつ高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努める。
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 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。

平成25年度の業務の実績

平成 25 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。

【平成 25 年度における取組】

- 1) 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、業務運営の円滑化を図るとともに、債務管理、資産管理、危機管理等の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。
- 2) 関西業務部の業務について、業務内容に応じて3理事が分掌していたが、試行的に理事長代理が一元的に掌理することとし、業務運営の効率化を図った。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、業務や組織の在り方について継続的な点検を行い、効率的な業務運営に努める。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
2 一般管理費の縮減 <p>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、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、中期目標期間の最終年度までに5%以上削減すること。</p>	2 一般管理費の縮減 <p>外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)について、平成 24 年度に比べ、中期目標期間の最終年度までに5%以上の削減を行う。</p>	2 一般管理費の縮減 <p>外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)について、平成 24 年度に比べ、1%以上の削減を行う。</p>
3 入札及び契約の適正化の推進 <p>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。</p>	3 入札及び契約の適正化の推進 <p>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。</p>	3 入札及び契約の適正化の推進 <p>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。</p>
4 積極的な情報公開 <p>機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、財務諸表等の法定の開示事項に加え、道路資産の保有及び貸付けの実態並びに債務の返済状況について、積極的な情報公開を行うこと。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努めること。さらに、会社に対しても、積極的な</p>	4 積極的な情報公開 <p>機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、次に掲げる取組を実施することにより、積極的な情報公開を行う。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努める。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促す。また、機構の業務運営や高速道路事業に關し、国民に効率的かつ効果的に広く情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用する。</p>	4 積極的な情報公開 <p>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分かりやすく提供する。 また、機構の業務運営や高速道路事業に關し、国民に効率的かつ効果的に広く情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用する。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画 I -2

【年度計画 I -2における目標設定の考え方】

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し、一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)について、計画的な削減を図るため、平成24年度に比べ、中期計画期間内(5ヶ年)での5%削減を行うため、初年度は前年比1%以上の削減を行う。

【平成 25 年度における取組】

一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、効率的な業務の実施に取り組むとともに、調査委託業務の発注時期を見直した結果、平成 24 年度に比べ1%以上削減するとした目標を上回る削減(8.5%)となった。

《一般管理費削減実績》

(単位:百万円)

	平成 24 年度	平成 25 年度	
		金額	増減率
一般管理費 (人件費及び特殊要因を除く。)	465	425	▲8.5%

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費の削減に取り組む。

平成 25 年度計画 I -3

【年度計画 I -3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 25 年度における取組】

1) 契約手続に当たっては、競争性を確保するため、入札・契約手続運営委員会等において、契約方式、競争参加資格等に係る審議を経て、随意契約とすることが真にやむを得ないもの(13 件)を除き一般競争入札等(一般競争入札 44 件、企画競争2件、確認公募3件)を実施した。

(上記に含まれる資金調達に係る債券発行に関する契約は、一般競争入札 36 件、確認公募2件)

2) 外部有識者及び監事による「契約監視委員会」を開催し(11月)、「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等の点検・検証を行ったところ、全ての契約について特段の指摘・問題はなかった。また、その結果については機構HPで公表した。(12 月)

[参考資料:資料1]契約状況等

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

「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、引き続き、所要の取組を推進する。

平成 25 年度計画 I -4

【年度計画 I -4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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>情報開示を促すこと。</p> <p>また、機構の業務運営や高速道路事業に関し、国民に効率的かつ効果的に広く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。この場合において、そ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こと。</p>	<p>ホームページ等を積極的に活用する。</p> <p>① 財務内容の公開 財務情報の透明性の確保を図るために、財務諸表等を積極的に公開する。その際、セグメント情報について、可能な限り詳細に示す。 また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。</p> <p>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。</p> <p>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。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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>③ 債務の返済状況の公開 機構の收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、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も公表する。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画 I -4-①

【平成 25 年度における取組】

- 1) 平成 24 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、記者発表を行うとともに、ホームページに掲載した。(8月)
- 2) 平成 24 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(6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。
- 3) また、平成 24 年度財務諸表を官報に公告(10月7日付)した。
- 4) 財務情報について、高速道路勘定における利益剰余金は、利益を留保しているものではなく、全て債務の返済に充てられるものであることを解りやすく示すため、ホームページにおける債務の返済と財務諸表の関係の記載を改善した。(3月)

【参考資料:資料2】債務の返済と財務諸表の関係

- 5) 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。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

財務内容の公開を積極的に行うとともに、引き続き、分かりやすい情報提供に努める。

平成 25 年度計画 I -4-②

【平成 25 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)」について、随時更新した。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

「道路資産保有及び貸付状況(総括表)」及び「道路資産保有及び貸付状況(路線別)」について、引き続き、随時更新する。

平成 25 年度計画 I -4-③

【平成 25 年度における取組】

- 1) 平成 24 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、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) 平成 24 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)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

債務の返済状況について、引き続き、債務返済計画に基づく計画と実績の対比等の情報を公表するなど、分かりやすい情報提供に努める。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
	<p>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。</p>	<p>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。</p>
	<p>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。</p>	<p>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。</p>
	<p>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。</p>	<p>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。</p>
	<p>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、会社と共に、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のアクセス状況を引き続き調</p>	<p>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、会社と共に、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、平成24年度にアクセス状況の調査・分析結果などを基に全面的にリニューアルしたホームページのアクセス状況を引き続き調</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画 I -4-④

【平成 25 年度における取組】

II-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。(6月、3月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

業務実施計画の見直しを行った際には、債務返済の見通しに関する根拠について公表する。

平成 25 年度計画 I -4-⑤

【平成 25 年度における取組】

- 1) 平成 24 年度に債務引受のあった事業について、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の差額とその理由を公表した。(8月)
- 2) 会社の経営努力の内容については、助成委員会の終了後にホームページにて公表した。(5月、8月、12月)
- 3) 会社の協力を得て、平成 24 年度における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)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、費用の縮減に関する情報を積極的に公表するとともに、会社の協力を得て、会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減の内容等を公表する。

平成 25 年度計画 I -4-⑥

【平成 25 年度における取組】

以下の項目について、ホームページで情報提供を行った。

- ・平成 24 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 24 事業年度監事監査報告書(8月)
- ・独法評価委員会による第2期中期目標期間の業務及び平成 24 年度業務に係る実績評価(10月)
- ・会計検査院の平成 24 年度決算報告のうち当機構に関する部分とその対応方針(11月)

なお、政策評価等については、当機構に関する部分はなかった。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、評価及び監査に関する情報をホームページで情報の提供を行う。

平成 25 年度計画 I -4-⑦

【平成 25 年度における取組】

- 1) 平成 25 年度計画 I -4-①～⑥の情報については、各事務所に据え置いて閲覧に供するとともに、迅速にホームページに掲載した。
- 2) 平成 24 年度の決算の公表(8月9日)に合わせて、財務諸表及び債務返済状況等をまとめた高速道路関連情報をホームページに掲載するなど、英語版も含め、適時適切なホームページの更新(約 160 回)を行った。
- 3) 「高速道路の料金割引」ページにおいて、平成 26 年 4 月 1 日以降の新たな料金割引に係るページや原発事故による避難者等に対する高速道路の無料措置(対象者拡大)に係るページへのリンクを掲載するなど、適時適切な情報提供に努めた。
- 4) 独法評価委員会の指摘等を踏まえ、海外調査報告書に係るアンケートページについて、ユーザーがより利用しやすいよう記入式から選択式にするなどの改善を行った。(10月)
- 5) アクセスデータの解析やユーザーの意見等を踏まえ、次のような改善を行った。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
	<p>ページとなるよう必要な改善を図る。</p>	<p>査・分析するとともに、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充実を図る。</p>
	<p>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。</p>	<p>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、情報を分かりやすく提供する。</p>
5 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るために、業務実績の評価を実施すること。	5 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るために、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。	5 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るために、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、適切な措置を講ずる。

平成25年度の業務の実績

- ・ホームページのどの箇所を閲覧しているのかが分かるように、トップメニュー及びサイドメニューの該当見出しの背景色が変わるように仕様を変更した。(10月)
- ・各会社の高速道路の更新計画(大規模更新、大規模修繕)について、リンクするバナーをトップページに新設した。(1月)
- ・ユーザーが必要とする情報の判別を容易にするため、トップページの「新着情報」について項目毎に色分けを行った。(3月)
- ・アクセス数が多い「ファクトブック」、「海外調査報告書」等について、ユーザーのアクセスを容易にするため、トップページのサイドメニューに新たなサブメニューを追加した。(3月)
- ・ユーザーの便宜を図るため、PDFへ直接リンクするサイドメニュー項目について、「PDF」表示を追加した。(3月)

6) ホームページの総アクセス件数は、約 432 万件(平成 24 年度:約 402 万件)となった。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、ホームページのアクセス状況を調査・分析のうえ、分かりやすく配慮しつつページ内容を充実させ、利用者にとって価値のある情報を提供する。

平成 25 年度計画 I -4-⑧

【平成 25 年度における取組】

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 24 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 2013」を 10 月に、同パンフレットの英語版及びより詳細なデータを掲載した「高速道路機構ファクトブック 2013」を 11 月に発行し、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、情報提供に努めた。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、パンフレットやファクトブック等の多様な媒体を活用した情報提供を行う。

平成 25 年度計画 I -5

【年度計画 I -5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。

【平成 25 年度における取組】

- 1) 第2期中期目標期間の業務及び平成 24 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)に定める報告書を作成し、業務全体について自己評価を行い、当該報告書をホームページにて公表した。(8月)
- 2) 平成 25 年度の業務について、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 25 年度計画の上半期の達成状況、下半期の見通し等について審議するとともに、新たに各種課題への対応について工程表を作成して詳細に審議した。(11月、12月)
また、平成 25 年度の業務全体についての自己評価並びに平成 24 年度及び第2期中期目標期間に係る業務実績評価調査の課題・改善点、業務運営に対する意見等及び平成 24 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、ホームページにて公表した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

平成 26 年度業務については、平成 25 年度業務の自己評価を踏まえ、引き続き、内部統制委員会及び役員会において、業務達成状況等の審議、自己評価を行うとともに、評価結果の公表を行い、必要に応じて、適切な措置を講ずる。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
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
<p>機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する目的を達成すること。</p> <p>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</p> <p>① 機構は、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施すること。</p>	<p>協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、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。</p> <p>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</p> <p>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、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する。</p>	<p>協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を適切に実施する。</p> <p>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</p> <p>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、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 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。

平成 25 年度計画Ⅱ-1-①

【平成 25 年度における取組】

- 1) 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 105.0km の増により 9,812km となり、新設区間を合わせた総延長は 10,061km となった。
- 2) 高速道路に係る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、会社と連携してその内容を確認し、適切に更新を行った。

《道路資産保有及び貸付状況(平成 26 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	10,061	3,802	2,024	3,477	312	273	173
うち 供用区間	9,812	3,732	1,923	3,423	301	259	173
うち新設区間	249	70	101	54	11	14	—

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

道路資産台帳を適切に更新することにより、引き続き、道路資産の内容を適正に把握する。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>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、「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」(平成24年12月3日設置)、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こと。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こと。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こと。</p> <p>③ 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こと</p>	<p>② 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、「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」(平成24年12月3日設置)、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。</p> <p>③ 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。</p>	<p>② 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、「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」(平成24年12月3日設置)、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。</p> <p>なお、会社から報告を受けている「維持、修繕その他の管理の報告書」及び実地確認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、より充実を図るとともに、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。</p> <p>③ 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。</p>
2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済	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

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-1-②

【平成 25 年度における取組】

1) 会社との連絡会議を開催し、会社は、各種有識者委員会における検討状況及び法令等の改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応すること、機構は、そのために必要な費用を必要に応じて協定変更を行うことにより対応することを確認した。

また、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた道路法等の一部改正に向け、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業等を行うために、国及び会社と連携し、必要な検討に着手した。

なお、安全・安心の向上に向け、会社との調整を行い、会社の利益剰余金を活用して緊急に行うべき修繕事業の実施を図った。

2) 実地での確認を行うことにより、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を確認し、その結果が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て情報の共有化を図った。(10月)

3) 機構と会社の担当部長会議を開催して管理の報告書の更なる内容の充実を図っていくことを確認し、平成 25 年8月に公表した平成 24 年度分の報告書において、次の改善を実施した。

・会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方を記載

・最新の課題に対する現在の取組状況の記載を充実

・債務引受けの対象となる修繕工事についても、内訳を設けて費用及び主な工事内容について記載

4) 同報告書の更なる充実に向けて会社と連携・協力して次のような改善を行うこととした。(3月)

・点検及びその結果に基づく補修の実施状況を明らかにするため、それらの実施数量及び要した費用を記載

・現場における維持、修繕等の業務内容だけでなく、その結果を分析・評価し、課題に対する取組状況について記載

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、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。

平成 25 年度計画Ⅱ-1-③

【平成 25 年度における取組】

1) 平成 24 年度分のアウトカム指標については、会社間共通の指標(本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など)を取りまとめて会社間で対比した情報を公表した。また、具体的目標や目標の達成状況のほか、新たに目標の設定根拠が記載された管理の報告書について、6会社分を機構のホームページで公表した。(8月)

2) アウトカム指標の更なる充実について、以下のとおり平成 26 年度から実施することとした。

・目標を年度毎に設定するのではなく、中期的な目標や一定水準を確保する目標とする統一的な目標設定

・指標の更なる充実については、管理の実績を示す指標の追加

[参考資料:資料3]各会社のアウトカム指標一覧表(平成 25 年度)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

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は、統一的な目標設定や管理の実績を示す指標を導入し、とりまとめて公表する。

平成 25 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 25 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、30.5 兆円以下とする。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>① 会社との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見通しについて十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額(以下「債務引受限度額」という。)等を定めること。</p> <p>また、債務引受限度額は、事業費の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正な額を設定すること。</p>	<p>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(以下「債務引受限度額」という。)等を定める。</p> <p>なお、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。</p>	<p>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(以下「債務引受限度額」という。)等を定める。</p> <p>なお、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。</p>
<p>② 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。</p> <p>その際、毎事業年度の貸付料の額については、会社が徴収する料金収入及び高速道路の管理費の将来の見通しを勘案して定めること。</p> <p>また、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取ることにより、適正な貸付料の算定を図ること。</p>	<p>② 貸付料は、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。</p> <p>また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定することとし、将来における料金収入及び管理費を見通した上で、その計画値をもって算出する。</p> <p>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取ることにより、適正な貸付料の算定を図る。</p>	<p>② 貸付料は、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。</p> <p>また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定することとし、将来における料金収入及び管理費を見通した上で、その計画値をもって算出する。</p> <p>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取ることにより、適正な貸付料の算定を図る。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-2-①

【平成 25 年度における取組】

以下の内容について、金利、交通量、経済動向の見通し等の所要の見直しに基づき確実な債務返済を確認した上で、協定及び業務実施計画を適切に見直した。

1)以下の新規事業の追加及び新設・改築事業の事業費の見直し(6月)

①全国路線網

- ・首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)、首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路栄～藤沢)の追加、湯浅御坊道路(有田～御坊の4車線化)の追加
- ・仙台南部道路(仙台南～仙台若林)の追加
- ・スマートインターチェンジ 34箇所、休憩施設5箇所の追加

②本州四国連絡高速道路に係る地域路線網

- ・スマートインターチェンジ1箇所の追加

2)政府方針等を踏まえた見直し(3月)

- ①「新たな高速道路料金に関する基本方針」(H25.12.20 国交省)を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施
- ②本四高速の全国路線網への編入
- ③「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方について」(H26.1.22 国交省)を踏まえ、料金に消費税8%を円滑かつ適正に転嫁
- ④「高速道路利便増進事業に関する計画」の変更に伴う貸付料の変更等
- ⑤高速道路利便増進事業による料金割引の終了することに対する激変緩和措置のため、国から補助金(620 億円)を受け入れ、貸付料を減額

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

特定更新等工事の追加等法令改正等に伴い協定・業務実施計画書を見直していく。

平成 25 年度計画Ⅱ-2-②

【平成 25 年度における取組】

貸付料については、将来における料金収入及び管理費を見通し、機構が收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が機構の設立後 45 年以内に償うものとなるよう定めた。(6月、3月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

特定更新等工事の追加等法令改正等に伴い協定・業務実施計画書を見直す際には、適正な貸付料の算定を図る。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>③ 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。</p> <p>なお、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こと。</p>	<p>③ 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、会社と協議の上、協定を変更する。その際、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、債務引受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の業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。</p> <p>なお、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。</p>	<p>③ 大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更する。その際、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、債務引受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(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の業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。</p> <p>なお、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。</p>

平成25年度の業務の実績

平成25年度計画Ⅱ-2-③

【平成25年度における取組】

Ⅱ-2-①のとおり新規の事業追加(6月)、「新たな高速道路料金に関する基本方針」を踏まえた変更等(3月)により、適切に協定変更を行い、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した。

【中期目標達成に向けた平成26年度の見通し】

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とき又は貸付料の額若しくは会社が徴収する料金の額が法令に定める基準に適合しなくなったと認める場合は、債務の確実な返済と高速道路の適正かつ効率的な管理が行われるよう、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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>④ 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、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握し、常時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こと。</p>	<p>④ 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、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。</p> <p>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。</p>	<p>④ 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、機構の收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とともに、次の1)～3)に掲げる点に留意する。</p> <p>また、平成 25 年度末時点における機構の有利子債務残高を 30.2 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、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。</p>

平成25年度の業務の実績

平成25年度計画Ⅱ-2-④

【実績値(当該項目に関する取組状況も含む。)】

1) 高速道路の利用動向や金利動向の把握、交通量や料金収入に影響を与える要因の分析を行うなど、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、適切な債務残高の管理に努めた。

・各社の交通量は、対前年度比100.1%～104.6%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 ※4	平成25年度	(参考)平成24年度	対前年度比
NEXCO 東日本	2,804 ※1	2,692 ※1	104.2%
NEXCO 中日本	1,936 ※1	1,862 ※1	104.0%
NEXCO 西日本	2,793 ※1	2,671 ※1	104.6%
首都会社	950 ※2	949 ※2	100.1%
阪神会社	741 ※2	724 ※2	102.3%
本四会社	52 ※3	50 ※3	102.8%

※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 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。

※4 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。

・料金収入は、計画を1,500億円(6.9%)上回る2兆3,090億円となった。

《料金収入の計画と実績の対比》

単位:億円

	平成25年度計画	平成25年度実績	対計画比
会社の料金収入	21,590	23,090	106.9%

・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増減させた結果、計画を1,351億円(8.6%)上回る1兆7,107億円となった。

《貸付料収入の計画と実績の対比》

単位:億円

	平成25年度計画	平成25年度実績	対計画比
貸付料収入	15,667	17,017	108.6%

・占用料、連結料及び兼用工作物の使用料収入については、法令等に基づき徴収を行った結果、44億4,879万円(対計画比101.0%)となった。

《占用料等収入》

収入項目	平成25年度計画	平成25年度実績	対計画比
占用料	1,964 百万円	2,009 百万円	102.3%
連結料	2,258 百万円	2,258 百万円	100.0%
兼用工作物使用料	183 百万円	181 百万円	98.9%
合計	4,405 百万円	4,448 百万円	101.0%

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
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。	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。	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25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。

平成25年度の業務の実績

2) 会社からの債務引受額(有利子債務分)が計画を 6,113 億円下回る 5,489 億円となり、また、貸付料収入が計画を 1,351 億円上回る1兆 7,017 億円に、支払利息は計画を 191 億円下回る 4,588 億円となった。この結果、平成 25 年度末時点における有利子債務残高は、平成 25 年度の計画値 30 兆 4,704 億円に対して実績は 29 兆 2,729 億円となつた。

《平成 25 年度末未償還残高》

債務返済計画における計画と平成 25 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	363,535	351,437	▲12,098
債務残高	308,769	296,794	▲11,975
有利子借入金	304,704	292,729	▲11,975
社会資本借入金	2,587	2,587	0
無利子借入金	1,478	1,478	0
出資金	54,767	54,643	▲123

※ 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。)

※ 端数処理の関係で計が合わないことがある

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 21 年度末	平成 22 年度末	平成 23 年度末	平成 24 年度末	平成 25 年度末	民営化時点
未償還残高	360,562	356,737	353,991	358,029	351,437	425,366
債務残高	310,935	305,802	301,648	304,483	296,794	381,654
有利子借入金	304,452	299,961	296,425	299,857	292,729	374,000
社会資本借入金	4,310	3,841	3,398	2,973	2,587	5,049
無利子借入金	2,173	1,999	1,826	1,652	1,478	2,605
出資金	49,627	50,935	52,342	53,547	54,643	43,712

3) 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 25 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つた。

《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 25 年度末残高
高速自動車国道	22.3 兆円	17.0 兆円
本州四国連絡高速道路	2.0 兆円	1.2 兆円
首都高速道路	4.4 兆円	3.7 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	4.3 兆円

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
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。	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。	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、平成25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。	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。	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。	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っては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算した額)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。
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。	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。	

平成25年度の業務の実績

- 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算した額)返済の平成 25 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)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、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、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握し、債務の管理を適切に実施する。(平成 25 年度末に定めた平成 26 年度計画では、平成 26 年度末時点での有利子債務残高は、30.2 兆円と見通している。)

また、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り適切な債務の残高の管理に努めるとともに、業務運営の効率化等により、引き続き、業務コストの縮減に努める。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
⑤ 会社が実施した高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧の費用を機構が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こと。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連携しつつ、推進すること。	⑤ 会社が実施した高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧の費用を機構が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連携しつつ、推進する。	⑤ 会社が実施した高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧の費用を機構が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連携しつつ、推進する。
⑥ 債務の確実な返済のため、SA・PAの維持管理における関連事業の費用負担の適正化、計画の変更等に伴い発生する不要資産の売却等を図ること。	⑥ 債務の確実な返済のため、SA・PAの維持管理における関連事業の費用負担の適正化を図る。	⑥ SA・PAの維持管理における関連事業の費用負担の適正化については、会社と連携して利用状況等を把握し、平成26年度以降の適正化に向けて検討する。
⑦ 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こと。	⑦ 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。	⑦ 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。

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-2-⑤

【平成 25 年度における取組】

- 1) 平成 24 年度に債務引受のあった事業について、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の差額とその理由をホームページにて公表した。(8月)
- 2) 平成 25 年度の債務引受について、235 件、6,108 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確認した。

《平成 25 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	4,161 億円	1,906 億円	40 億円	6,108 億円

※ 端数処理の関係で計が合わないことがある

- 3) 平成 25 年度の資産引継ぎについて、138 件(新設・改築 71 件、修繕 43 件、災害復旧 12 件、承認工事 12 件)の資産の帰属を行った。その際には、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つつ、書類、現地の写真等により道路資産の内容を適切に確認した。
また、現地確認については、新設・改築等のうち債務引受額額が大きいもの等に係る事前確認の実施、NEXCO3社に係る修繕事業の確認頻度の増加を含めて 14 回実施した。
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、内容を確認した。
道路資産について、棚卸実施マニュアルに基づき、14箇所で棚卸を実施した。(8月～1月)
- 4) 会計検査院の平成 24 事業年度決算監査報告において、機構が承継した建設仮勘定に計上されるべき資産の一部が計上漏れとなっていた事態について指摘を受けた。このため、会社に対し、会社側の資産管理について、資産の計上漏れ、資産価格の誤り等が生じないよう、より一層厳正な取組の要請を行った。さらに、より効果的・効率的に棚卸を行うため、建設仮勘定資産も調査対象に含めるよう、棚卸実施マニュアルの改正を行った。(2月)
- 5) 資産管理における会社の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を検証し、適正であることを確認した。(2月、3月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

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。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。

平成 25 年度計画Ⅱ-2-⑥

【平成 25 年度における取組】

SA・PAの維持管理費における関連事業の費用負担の適正化に向けて、調査規模、調査方法等を決定した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、平成 26 年度の実施に向けて検討する。

平成 25 年度計画Ⅱ-2-⑦

【平成 25 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(2 年債)の発行を行い、総額 2 兆 9,560 億円の資金を安定的に調達した。
 - ・政府保証債については、全て長期債・超長期債で、合計 2 兆 3,860 億円を発行した。
 - ・財投機関債については、長期債・超長期債 4,200 億円、中期債(2 年)1,500 億円、合計 5,700 億円を発行した。このうち、超長期債については、金利情勢・発行市場環境等の継続的な調査や主要投資家への IR による需要の掘り起こしを行うことにより、約6年ぶりに 30 年債を発行した(上期・下期に 100 億円ずつ発行)。発行にあたっては、30 年債としては国内初となるイールドダッチ方式を採用したことも奏功し、機構発足以降、同年限における最低利での調達となった。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画

平成25年度の業務の実績

- 2) 債券発行にかかる手数料について、交渉により上限額(1,000万円)を設定した結果、年間で118百万円を節減した。
- 3) 平成25年度の平均調達年限は11.8年(平成24年度11.8年)、平成25年度末の債務残高の平均残存年限は7.2年(平成24年度6.8年)となった。
- 4) 平成25年度における平均調達金利は0.87%(平成24年度0.95%)であり、低利かつ安定的な資金調達を継続していることから、有利子債務残高の平均利率も1.46%まで低下してきている。

『平成25年度外部資金調達実績(概要)』

単位:億円、%

調達方法	年 限	平成25年度			(参考)平成24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	10年	19,360	19,360	0.72	18,360	0.82	
	20年	3,600	3,600	1.59	3,600	1.67	
	30年	900	900	1.81	900	1.90	
	計	23,860	23,860	0.89	22,860	1.00	
自主調達	2年	6,400	1,500	0.12	-	-	
	4年		-	-	1,500	0.21	
	10年		3,400	0.81	3,600	0.82	
	20年		600	1.79	700	1.81	
	30年		200	2.04	-	-	
	小計		6,400	0.77	5,800	0.78	
	民間借入金		9	-	-	-	
	計		6,409	5,700	0.77	5,800	0.78
	合 計		30,269	29,560	0.87	28,660	0.95
平均調達年限				11.8年	11.8年		
債務残高の平均残存年限 ※3				7.2年	6.8年		
有利子債務残高の平均利率				1.46	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。

【中期目標達成に向けた平成26年度の見通し】

金利上昇リスクの軽減を目的として長期・固定の資金調達を継続するとともに、目下の低金利環境を踏まえ、可能な限り、平成25年度末の債務残高に占める割合が16.9%まで上昇している超長期(10年超)での調達を目指す。また、更なる低利調達を目的に導入するシンジケートローン等の新たな手段により調達の多様化を図る。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
3 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	3 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、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。	3 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。
4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	4 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、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 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 ① 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	5 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 ① 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	5 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 ① 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」(以下「助成委員会」という。)の審議を行う等、適正な運用を図ると

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-3

【年度計画Ⅱ-3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 25 年度における取組】

首都高速道路(横浜環状北線、中央環状品川線等)及び阪神高速道路(淀川左岸線、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、次表のとおり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 25 年 7 月 22 日	平成 25 年 7 月 23 日
第2回	平成 25 年 11 月 21 日	平成 25 年 11 月 22 日

《無利子貸付額》

会社名	第1回	第2回	合計
首都公社	17,056 百万円	17,056 百万円	34,112 百万円
阪神公社	7,107 百万円	7,107 百万円	14,214 百万円
合計	24,163 百万円	24,163 百万円	48,326 百万円

※端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、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する。

平成 25 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 25 年度における取組】

平成 25 年度において、当該補助金の交付はなかった。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

国又は出資地方公共団体から、災害復旧のための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、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

平成 25 年度計画Ⅱ-5

【年度計画Ⅱ-5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 25 年度における取組】

1) 助成委員会を2回開催し、16 議題 17 件の審議を行った。(7月、11 月)

2) 助成委員会における審議により経営努力要件に適合すると判断された 16 件のほか、昨年度末に審議した 11 件、昨年度以前に認定済みである新技術及び資材又は機材の調達の工夫を別の工事で活用した 12 件を含む 39 件について、経営努力要件適合性を認定した。

《助成委員会審議状況》

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
仕組みを適正に運用すること。また、この仕組みを通じて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会社に促すこと。	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とともに、この仕組みを通じて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会社に促す。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。	ともに、この仕組みを通じて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会社に促す。 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。
② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、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連携しつつ、過去の助成案件を踏まえて適切に実施するとともに、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こと。	② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、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連携しつつ、過去の助成案件を踏まえて適切に実施するとともに、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。	② 助成対象額の算定については、助成金交付要綱に基づき、適切に実施する。 また、助成委員会における審議を経て認定した助成対象技術等については、機構がリーダーシップを持って、会社との連絡調整会議等で積極的な活用や標準化を促す。 これら助成金の交付額や助成委員会の審議内容等については、機構ホームページで分かりやすく公表し、透明性の向上を図る。
6 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	6 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	6 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
① 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。	① 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こと。	① 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「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、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

平成25年度の業務の実績

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19回委員会 (平成25年7月9日)	6議題(6件)	適合5議題(5件) (不適合1議題(1件))
第20回委員会 (平成25年11月14日)	10議題(11件)	適合10議題(11件)
計	16議題(17件)	適合15議題(16件)

[参考資料:資料4]助成金交付実績(概要)

- 3)これまでに経営努力要件適合性を確認したもののうち、助成金交付申請のあった29件について、助成金(約7.2億円)を交付した。(1月、2月、3月)
- 4)認定された新技術を含む経営努力案件は助成委員会の議事概要と合わせホームページで公表するとともに、会社に対してコスト縮減の取組みの積極的な活用を促した。
なお、認定された「現場打ち延長床版工法」等の新技術は、会社において標準化されコスト縮減が図られている。

【中期目標達成に向けた平成26年度の見通し】

引き続き、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、適正な運用を図る。

平成25年度計画II-6

【年度計画II-6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に、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25年度における取組】

《主な道路管理権限の行使の状況》

	平成25年度	【参考】
		平成24年度
道路区域決定件数	73	80
占用許可件数	2,444	3,197
連結許可件数	31	21
承認工事件数	27	47
原因者負担金督促件数	18	42
特殊車両通行許可件数	2,572	2,580
特殊車両通行協議回答件数	6,953	5,816
通行の禁止要請件数	2,102	1,778
車限令違反措置命令件数	5,874	5,945
道路標識決定件数	31	34
区画線決定件数	39	41

1)全般的な事項

- ・管理課長会議を開催して、各会社との情報の提供や意見交換を行い、適正な道路管理に向けた連携を図った。(9月)

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>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の機構が把握する各種の情報を、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こと。</p>	<p>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の機構が把握する各種の情報を、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。</p>	<p>要に応じて見直しを実施する。</p>

平成25年度の業務の実績

- ・道路管理実務の迅速かつ円滑な運用を図るため、各会社と調整を行い、高速道路管理実施マニュアル(道路管理編)を作成した。(3月)
- ・適正な手続の遂行に向け、会社の業務研修において機構の権限代行業務の説明を行ったほか、占用の手続の迅速化等に向け、占用更新説明会において会社における申請書類の審査の一層の適正化を要請した。(9月、10月)
- ・交通管理担当課長会議を実施し、各会社との情報共有及び意見交換を行い、適正な交通管理権限の行使について連携を図った。(11月)

2) 道路占用関係

- ・会社を経由して行われる道路占用許可申請の審査について、各会社と緊密に連携し、チェックリストを活用して効率的かつ厳格に実施した。
- ・占用料の改定、占用対象物件の拡大、占用者の公募などの取扱について検討するとともに会社への周知を行った。
- ・国土交通省通達を受け、各会社と連携し、年度末更新を行う占用物件の点検状況を把握し、また、占用物件たる跨道橋については、全物件の点検状況及び対策の実施状況等を把握して、安全性を確認した。

3) 連結関係

- ・国や関係機関と調整を図り、高速道路利便施設の連結に係る通達を改正し、民間事業者等の参入促進を図った。また、改正した通達に基づき、会社と連携してSA・PAの情報提供を速やかに実施した。(12月)

4) 原因者負担金関係

- ・会社からの請求に応じない原因者に対して、会社からの依頼を受け、法令に基づき適切に原因者負担金の督促を実施した。
- ・首都高速5号池袋線タンクローリー火災事故(平成20年8月3日発生)の原因者負担金について、機構からの督促の期限を過ぎても支払われず強制徴収を行っていたが、差押債権の支払いに応じなかった者に取立訴訟を東京地裁に提起した。(5月～係争中)

5) 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。
- ・特定工事の通行禁止等の要請に関して、工事予定に変更が生じていないかを機構及び会社が定期的にチェックする体制を構築した。(6月)
- ・大雪の際の円滑な交通の確保のため、国及び会社との会議において、当日の対応状況や課題について情報共有を行った(2月)。会社が検討する具体策に応じて必要な措置を講じていく。

6) 車両制限令違反車両取締り関係

- ・平成24年度下半期及び平成25年度上半期に常習的に車両制限令違反を繰り返した運送会社に対して警告書を送付(94件)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引き続き機構ホームページで公表(8件)した。(9月)
- ・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取締を実施した。(11月)
- ・国、会社、関係団体等による「大型車両の適正かつ安全な走行に向けた連絡会」において、法令遵守の啓発策や違反者情報の共有等について具体的な取組内容を決定し、関係機関と連絡してこれらの取組を進めた。(11月～3月)
- ・その取組を表す指標として、「車限令違反車両取締台数」を設定することとした。(3月)

【中期目標達成に向けた平成26年度の見通し】

引き続き、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、道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う占用入札制度等の導入に向け、取り組みを行う。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>7 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</p> <p>本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和 56 年法律第 72 号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図ること。</p>	<p>7 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</p> <p>本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和 56 年法律第 72 号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。</p>	<p>平成 25 年度は、同法の対象事業なし</p>
<p>8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を適切に行うこと。</p> <p>なお、本州四国連絡橋(本四備讃線)(以下「本四備讃線」という。)の耐震補強事業については、着実に実施すること。</p> <p>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こと。</p>	<p>8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、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、適切に行う。なお、本州四国連絡橋(本四備讃線)(以下「本四備讃線」という。)の耐震補強事業については、着実に実施する。</p> <p>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。</p>	<p>7 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、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、適切に行う。なお、本州四国連絡橋(本四備讃線)(以下「本四備讃線」という。)の耐震補強事業については、着実に実施する。</p> <p>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。</p>
<p>9 業務遂行に当たっての取組</p> <p>業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進及び技術開発への貢献に努めること。</p> <p>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</p> <p>業務の実施に当たっては、国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携を図ること。</p>	<p>9 業務遂行に当たっての取組</p> <p>業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進及び技術開発への貢献に努める。</p> <p>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</p> <p>国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。</p>	<p>8 業務遂行に当たっての取組</p> <p>業務遂行に当たっては、以下の取組を実施する。</p> <p>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</p> <p>国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画 II-7

【年度計画 II-7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とともに、耐震補強事業を実施する。

【平成 25 年度における取組】

- 1) 西日本旅客鉄道株式会社(以下「JR西日本」という)及び四国旅客鉄道株式会社(以下「JR四国」という)と締結した協定の管理区分に基づき、機構が管理を行うこととなっている鉄道施設について、本四会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するために必要な本州四国連絡鉄道施設の管理(耐震補強事業を含む。)を実施した。
- 2) 共用部鉄道専用施設及び鉄道単独部の耐震補強事業については、基本的な枠組みを定める「本四備讃線(児島・宇多津間)の耐震補強工事に関する協定」をJR四国と締結し、国から耐震補強事業のための出資金 56 億 7,900 万円の交付を受け、事業に着手した。
- 3) JR西日本、JR四国から、平成 25 年度分の利用料として、8億 1,485 万円を徴収した。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、利用料の確実な徴収を行うとともに、本州四国連絡鉄道施設の管理(耐震補強事業を含む。)を適切に行う。

平成 25 年度計画 II-8

【年度計画 II-8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 25 年度計画 II-8-①

【平成 25 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を通じて、情報及び意見の交換を行った。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>② 高速道路事業の総合的なコストの縮減</p> <p>協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促すよう措置すること。</p> <p>③ 高速道路の利用促進</p> <p>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。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。</p>	<p>② 高速道路事業の総合的なコストの縮減</p> <p>協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。</p> <p>③ 高速道路の利用促進</p> <p>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。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</p>	<p>② 高速道路事業の総合的なコストの縮減</p> <p>協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。</p> <p>③ 高速道路の利用促進</p> <p>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。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</p>
<p>④ 調査・研究の実施</p> <p>内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関する調査・研究を実施するとともに、その成果が広く活用されるよう、会社をはじめ関係機関に情報提供すること。</p>	<p>④ 調査・研究の実施</p> <p>内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関する調査・研究を実施するとともに、その成果が広く活用されるよう、会社をはじめ関係機関に情報提供する。</p>	<p>④ 調査・研究の実施</p> <p>内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関する調査・研究を実施するとともに、その成果が広く活用されるよう、機構ホームページ等を通じて会社をはじめ関係機関に情報提供する。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-8-②

【平成 25 年度における取組】

協定の見直しに際しては、引き続き助成制度を活用し会社の自律的な効率化、コスト縮減努力を促すとともに、会社が安全性と効率性のバランスに鑑み業務を着実に遂行できるよう、適切に協定を見直した。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

協定を見直す際には、引き続き、安全性と効率性のバランスに配慮して、会社の継続的かつ自律的なコスト縮減努力が適切に反映されるよう行う。

平成 25 年度計画Ⅱ-8-③

【平成 25 年度における取組】

1) 首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎 JCT～寒川北 IC:5.1km、4月 14 日)、京都縦貫自動車道(沓掛 IC～大山崎 JCT・IC:9.8km、4月 21 日)、首都圏中央連絡自動車道(東金 JCT～木更津 IC:42.9km、4月 27 日)、阪神高速 2 号淀川左岸線(島屋～海老江 JCT:4.3km、5月 25 日)、仙台南部道路(仙台南 IC～仙台若林 JCT:12.2km、7月 1 日)、仙台北部道路(富谷 JCT～富谷:1.7 km、12月 22 日)、東九州自動車道(日向 IC～都農 IC:20.0 km、3月 16 日)、東九州自動車道(苅田北九州空港 IC～行橋 IC:8.6 km、3月 23 日)の供用を開始した。また、常磐自動車道(広野 IC～常磐富岡 IC)を再開通した。(2月 22 日)

2) 高速道路利便増進事業については、スマートインターチェンジ 35 箇所(NEXCO34 箇所、本四 1 箇所)を新規事業として協定及び業務実施計画書に追加し、79 箇所を整備することとした。

3) 「高速道路利便増進事業に関する計画」の変更に伴う貸付料の変更を行った。

4) 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 33 件)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

国からの補助金を活用し、料金割引の継続や、無利子貸付によるスマートインターチェンジの新たな整備手法によるさらなる整備促進などの利用促進施策について、会社と協力して適切に対応していく。

平成 25 年度計画Ⅱ-8-④

【平成 25 年度における取組】

次の海外調査報告書を発行するとともに、ホームページで公表した。

- ・PPP に関するドイツ会計検査院報告における指摘などについて取りまとめた
「ドイツにおける道路事業の PPP(その4) 一PPP に関するドイツ会計検査院報告とリスクマトリックスほか一」(12月)
- ・英国道路庁が公表した 2015 年からの道路庁の改革、戦略的道路網への投資等について紹介する
「英国の新しい道路計画 一道路アクションプログラム・21 世紀の道路網一」(2月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関する調査・研究を実施し、その成果が広く活用されるよう、調査報告書としてとりまとめて会社をはじめ関係機関に情報提供する。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>⑤ 環境への配慮</p> <p>物品等の調達を行うに当たっては、環境物品等の調達により、環境への負荷の低減に配慮すること。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促すこと。</p>	<p>⑤ 環境への配慮</p> <p>環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。</p> <p>なお、環境物品等の調達については、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(平成12年法律第100号)に基づき行うこととし、中期目標期間中における特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたもの(特定調達物品等)を100%調達する。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p>	<p>⑤ 環境への配慮</p> <p>環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。</p> <p>なお、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25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。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p>
<p>⑥ 危機管理</p> <p>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に、より一層の迅速、的確かつ効果的な対応を取ることができるよう体制を確立し、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など、これまでの取組状況も踏まえ、会社とも連携を図りつつ、危機管理能力の一層の向上を図ること。</p>	<p>⑥ 危機管理</p> <p>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。</p> <p>特に、大規模災害等により東京本部での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。</p> <p>また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を年1回以上実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練(不定時)や重要業務の継続訓練等を適宜実施することにより、迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の一層の向上を図る。</p>	<p>⑥ 危機管理</p> <p>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。</p> <p>特に、大規模災害等により東京本部での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。</p> <p>また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、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、迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の一層の向上を図る。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 24 年度計画Ⅱ-8-⑤

【平成 24 年度における取組】

- 1) 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 25 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(4月)、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 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。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、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、会社に対し環境の保全と創出に配慮するよう促す。また、引き続き節電に取り組む。

平成 25 年度計画Ⅱ-8-⑥

【実績値(当該項目に関する取組状況も含む。)】

- 1) 各地で発生した地震や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。
 - ・地震(4月、11月)
 - ・台風(9月:18号 10月:24号、26号、27号、28号)
 - ・異常降雨(9月)
 - ・雪(12月、1月、2月)

特に 4 月 13 日の淡路島付近を震源とする地震が発生した際には、休日の早朝であったため、防災業務要領に基づき職員の非常参集を行い、被害の出た本四会社の点検・被害状況の情報収集を行い、防災業務を着実に実施した。
- 2) 大規模災害時等に迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう、首都直下地震を想定した防災訓練を行うと共に、日頃から、非常時参集訓練や重要業務の継続訓練等を適宜実施し、危機管理能力の一層の向上を図った。
 - ・首都直下地震を想定した防災訓練(東京:9月、関西:11月)
 - ・南海トラフ地震を想定した防災訓練(関西:3月)
 - ・安否登録訓練・参集応答訓練(4月、8月、9月、11月、1月、3月)
 - ・衛星電話通信訓練(9月)
 - ・監理役代行訓練(4月、7月、1月)
 - ・出納事務支出訓練(5月、9月、2月)
 - ・内閣府「平成 25 年度政府図上訓練」への参加(1月)
- 3) 大規模災害により東京管理課又は関西管理課が被災し、連絡が途絶した場合の非被災側組織での特殊車両許可等の業務継続について、各会社に通知を行い周知を図った。(10月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

地震、風水害、大規模な交通事故等が発生した場合には、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等の措置を講ずる。

また、必要に応じて防災業務要領等の見直しを行うとともに、引き続き、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、発災時に備える。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25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收受するなど、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 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を收受するなど、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。	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收受するなど、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。
	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 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画	V 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画
	該当なし。ただし、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる。	該当なし。ただし、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる。

平成25年度の業務の実績

平成 25 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實に実施するため、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 25 年度における取組】

- ・ I -2、II -2-④及びII -2-⑦のとおり、収入の確保を図るとともに、低利で円滑な資金調達に努めるなど、業務コストの縮減を進めた。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、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る。

平成 25 年度計画Ⅲ-2 予算の計画及び実績は別表1のとおりである。

平成 25 年度計画Ⅲ-3 収支計画及び実績は別表2のとおりである。

平成 25 年度計画Ⅲ-4 資金計画及び実績は別表3のとおりである。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

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

平成 25 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 25 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。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、当座貸越契約を締結する。

平成 25 年度計画Ⅴ

【年度計画Ⅴにおける目標設定の考え方】

道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる。

【平成 25 年度における取組】

- 1) 高速道路事業用地の有効利用の促進を図るため、会社から、その利用状況等を毎年度報告させる体制を構築した。(9月)
- 2) 国及び会社と連携し、「高速道路事業用地有効利用促進等連絡調整会議」を開催した。(10月、2月)
- 3) 有効利用が見込めない用地が発生した場合の売却に向けた手続の進め方について課題等の整理を行った。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、国及び会社と連携し、高速道路事業用地の有効利用の促進を図るとともに、有効利用が見込めない用地が発生した場合には、売却に向けた諸手続きを着実に進める。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
	VI VIに規定する財産以外の重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画	VI VIに規定する財産以外の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
	VII 剰余金の使途	VII 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	VIII その他主務省令で定める業務運営に関する事項	VIII その他主務省令で定める業務運営に関する事項
1 業務の実施について 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にするため、機構が実施すべき業務を厳格に実施するための仕組みについて検討し、例えば、「出向職員は出向元に關係する業務に携わらない」、「利益相反が生じる場合には、出向元以外の者がリーダーとなってチームを組む」など、会社のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐための仕組みのマニュアル化を図ること。また、必要に応じて適材適所の人員配置の適正化を含めた体制の見直しを行うこと。	2 業務の実施について 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にするため、機構が実施すべき業務を厳格に実施するための仕組みについて検討し、例えば、「出向職員は出向元に關係する業務に携わらない」、「利益相反が生じる場合には、出向元以外の者がリーダーとなってチームを組む」など、会社のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐための仕組みのマニュアル化を図る。また、必要に応じて適材適所の人員配置の適正化を含めた体制の見直しを行う。	2 業務の実施について 機構が実施すべき業務を厳格に実施するための仕組みについて検討し、例えば、「出向職員は出向元に關係する業務に携わらない」、「利益相反が生じる場合には、出向元以外の者がリーダーとなってチームを組む」など、会社のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐための仕組みのマニュアル化を図る。また、必要に応じて適材適所の人員配置の適正化を含めた体制の見直しを行う。
2 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、適材適所の人員配置とし、職員の能力の向上を図ること。 ② 業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。	3 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。	3 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。

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画VIII-2

【年度計画VIII-2における目標設定の考え方】

機構が実施すべき業務を厳格に実施するための仕組みについて、会社のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐための仕組みのマニュアル化を図るとともに、必要な体制の見直しを行う。

平成 25 年度計画VIII-2-①

【平成 25 年度における取組】

- 1) 業務を厳格に実施するための仕組みを検討し、会社からの出向職員を出向元の会社と利益が相反する恐れがある業務(以下「特定業務」という)に携わらせる場合は、当該業務の相手方である会社を出向元とする職員以外の職員を責任者とする合議制の作業チームを構成して業務を実施すること等について、内部統制に関する規程を改正するとともに、「特定業務に関する措置について(理事長決定)」を制定(9月)・施行(10月)し、業務を厳格に行った。特定業務に係る決裁(130 件)は適正に実施している。
- 2) 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針について(平成 25 年 12 月 20 日 行政改革推進会議独立行政法人改革等に関する分科会報告)」を踏まえ、利益相反の防止に関する職員の意識啓発を図るために、顧問弁護士による講演会「コンプライアンスの諸問題」を開催した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、内部統制委員会において、業務の厳格な実施状況について審議を行っていくとともに、必要に応じて体制の見直しを行う。

平成 25 年度計画VIII-3

【年度計画VIII-3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 25 年度計画VIII-3-①

【平成 25 年度における取組】

- 1) 処遇への反映
 - ・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) 知識及び能力の養成
 - ・外部講習への派遣等を含めた職員研修年度計画を策定し、外部機関主催の研修に職員 25 名を参加させた。
 - ・「物流面から見た高速道路ネットワークの効用」について外部から講師を招いて講演会を開催した。(9月)
 - ・「コンプライアンスの諸問題」について顧問弁護士による講演会を開催した。(3月)
- 3) 人員の適正な配置
 - ・業務内容を踏まえ、人員の適正配置の確保を図り業務運営の効率化に努めた。
 - ・占用許可の更新及び占用料の改訂等による事務の増大に対応するため、一時的に派遣社員を活用し常勤職員を増加させることなく効率的な業務運営に努めた。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
③ 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、厳しく見直すこと。 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 人件費に関する指標 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。	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 人件費に関する指標 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。
3 主たる事務所の移転 法で平成 27 年 9 月 30 日までの間、主たる事務所を東京都に置くこととされているところであるが、神奈川県への移転に関し、可能な限り早期移転できるよう検討を進めるとともに、必要な対応を行うこと。	4 主たる事務所の移転 法で平成 27 年 9 月 30 日までの間、主たる事務所を東京都に置くこととされているところであるが、神奈川県への移転に関し、可能な限り早期移転できるよう検討を進めるとともに、必要な対応を行う。	4 主たる事務所の移転 主たる事務所の神奈川県への移転が可能な限り早期にできるよう、引き続き検討を進めるとともに、必要な対応を行う。

平成25年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、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る。

平成 25 年度計画VIII-3-②

【平成 25 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

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、業務運営を効率化し、人員の抑制に努める。

平成 25 年度計画VIII-2-③

【実績値(当該項目に関する取組状況も含む。)】

- 1) 役職員の給与及び年末特別手当について、国家公務員に準拠して平成 24 年度に引き続き減額措置を実施した。
- 2) 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した。(6月)

単位:千円・%

	平成 17 年度 人件費	平成 24 年度	平成 25 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	732,247	735,391	0.4	▲22.3

[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

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進める。

平成 25 年度計画VIII-4

【年度計画VIII-4における目標設定の考え方】

閣議決定を踏まえ、主たる事務所の神奈川県への移転が可能な限り早期にできるよう、引き続き検討を進めるとともに、必要な対応を行う。

【平成 25 年度における取組】

- 1) 第6~8回東京事務所の移転に関する検討会を開催(5月・10月・1月)し、最近の不動産市況や「独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成 25 年 12 月 24 日閣議決定)」の指摘内容、今後の移転計画などについて情報共有及び検討を行った。
- 2) 事務所の移転に係る支援業務を発注するなど、上記閣議決定に基づき平成 27 年 3月末までに移転できるよう、具体的な手続に着手した。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

主たる事務所を平成 27 年 3 月までに神奈川県に移転する。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>4 内部統制について 総務省の「独立行政法人における内部統制と評価に関する研究会」が平成22年3月に公表した報告書「独立行政法人における内部統制と評価について」及び総務省政策評価・独立行政法人評価委員会から独立行政法人等の業務実績に関する評価の結果等の意見として国土交通省独立行政法人評価委員会に通知された事項を参考とし、内部統制の更なる充実・強化を図ること。 また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進すること。</p>	<p>5 内部統制について 総務省の「独立行政法人における内部統制と評価に関する研究会」が平成22年3月に公表した報告書「独立行政法人における内部統制と評価について」及び総務省政策評価・独立行政法人評価委員会から独立行政法人等の業務実績に関する評価の結果等の意見として国土交通省独立行政法人評価委員会に通知された事項を参考とし、内部統制の更なる充実・強化を図る。 また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する。</p>	<p>5 内部統制について 総務省の「独立行政法人における内部統制と評価に関する研究会」が平成22年3月に公表した報告書「独立行政法人における内部統制と評価について」及び総務省政策評価・独立行政法人評価委員会から独立行政法人等の業務実績に関する評価の結果等の意見として国土交通省独立行政法人評価委員会に通知された事項を参考とし、内部統制の更なる充実・強化を図る。 また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針と機構の情報セキュリティポリシーを踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する。</p>
	<p>6 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。</p>	<p>6 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。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画VIII-5

【年度計画VIII-5における目標設定の考え方】

国土交通省独立行政法人評価委員会に通知された事項等を参考とし、内部統制の更なる充実・強化を図るとともに、情報セキュリティ対策を推進する

【平成 25 年度における取組】

- 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、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)その他隨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月)
- 2) 機構のミッション達成を阻害する課題(リスク)としては、債務の確実な返済に影響を与える金利、交通量等の変動があるが、幹部連絡会等を活用し、これらに関する情報を常時把握するとともに、役員会・内部統制委員会等において、債務返済の計画と実績の対比、要因分析等を行うことにより、当該リスクへの適切な対応を行っている。
- 3) 職員の利益を保護し、職員の能率の発揮に資することを目的としたパワー・ハラスマントの防止等に関する規程を策定するとともに、倫理規程や情報セキュリティポリシーなど役職員が遵守すべき規範について周知を行った。(7月、1月)
- 4) 不正アクセス対策など情報システムに関する各種対策を講ずるとともに、全役職員を対象に情報管理に関する自己点検を実施するなど情報セキュリティ対策を推進した。

平成 25 年度計画VIII-6

【年度計画VIII-6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 25 年度における取組】

- ・前中期目標期間繰越積立金 27 億 1,897 万円のうち、今年度は、減価償却に充てるため 1 億 1,684 万円を取崩した。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

前中期目標期間繰越積立金については、引き続き、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。

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	1,571,277	1,707,012	135,736	
道路業務収入	1,570,354	1,706,180	135,827	
鉄道業務収入	923	832	△ 91	
政府等出資金受入	109,673	115,352	5,679	
政府等補助金受入	30	62,025	61,995	
債券及び借入金	3,026,900	2,956,000	△ 70,900	
社会資本整備事業収入	680	680	-	
業務外収入	46,141	54,914	8,773	
計	4,754,701	4,895,984	141,282	
支出				
債務返済費	4,796,727	4,757,766	△ 38,960	
東京湾横断道路償還金	6,195	6,018	△ 176	
無利子貸付金	48,326	48,326	-	
経営努力助成金	1,902	721	△ 1,181	
業務管理費	4,064	2,906	△ 1,158	
高速道路管理費	1,667	1,582	△ 85	
鉄道施設管理費	2,397	1,324	△ 1,073	
一般管理費	1,371	1,287	△ 84	
人件費	911	862	△ 49	
物件費	460	425	△ 35	
業務外支出	10,272	10,996	723	
計	4,868,857	4,828,021	△ 40,836	

【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	1,570,354	1,706,180	135,827	※1
道路業務収入	1,570,354	1,706,180	135,827	
政府等出資金受入	109,673	109,673	-	
政府等補助金受入	0	62,000	62,000	※2
債券及び借入金	3,026,900	2,956,000	△ 70,900	※3
社会資本整備事業収入	680	680	-	
業務外収入	46,140	54,903	8,763	※4
計	4,753,747	4,889,436	135,690	
支出				
債務返済費	4,796,727	4,757,766	△ 38,960	※5
東京湾横断道路償還金	6,195	6,018	△ 176	
無利子貸付金	48,326	48,326	-	
経営努力助成金	1,902	721	△ 1,181	※6
業務管理費	1,667	1,582	△ 85	
高速道路管理費	1,667	1,582	△ 85	
一般管理費	1,364	1,273	△ 92	
人件費	906	853	△ 53	
物件費	458	420	△ 38	
業務外支出	10,256	10,996	739	
計	4,866,437	4,826,682	△ 39,755	

※1 道路資産貸付料収入等の増

※2 高速道路通行者負担軽減補助金の受入による増

※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 還付消費税等の増

※5 機構債券の利率が当初計画を下回ったことによる支払利息等の減

※6 事業完成時期の遅れにより助成金申請件数が当初計画を下回ったことによる減

【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	923	832	△ 91	
鉄道業務収入	923	832	△ 91	
政府等出資金受入	0	5,679	5,679	※1
政府等補助金受入	30	25	△ 5	
業務外収入	1	11	10	
計	955	6,547	5,593	
支出				
業務管理費	2,397	1,324	△ 1,073	
鉄道施設管理費	2,397	1,324	△ 1,073	※2
一般管理費	7	14	7	
人件費	5	9	4	
物件費	2	5	3	
業務外支出	16	-	△ 16	
計	2,420	1,339	△ 1,082	

※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の受入による増

※2 本州四国連絡橋(本四備讃線)耐震補強事業等の支出が当初計画を下回ったことによる減

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	1,556,668	1,504,428	△ 52,240	
経常費用	1,556,668	1,468,250	△ 88,419	
道路貸付業務費	990,843	970,553	△ 20,290	
助成業務費	1,902	721	△ 1,181	
鉄道施設利用業務費	8,656	8,689	33	
一般管理費	1,331	1,351	21	
人件費	892	883	△ 9	
経費	438	469	30	
財務費用	500,363	459,024	△ 41,339	
道路資産取得関連費用	53,552	27,791	△ 25,761	
雑損	22	121	99	
臨時損失	-	36,178	36,178	
収益の部	1,871,048	2,096,590	225,543	
経常収益	1,510,724	1,704,898	194,175	
受取貸付料	1,491,380	1,620,696	129,316	
占用料収入	2,146	2,190	44	
連結料収入	2,151	2,151	0	
受取施設利用料	863	776	△ 87	
その他の売上高	17	1	△ 17	
補助金等収益	33	62,028	61,995	
資産見返負債戻入	5,370	6,035	665	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,018	8,019	1	
財務収益	745	1,070	325	
雑益	-	1,933	1,933	
臨時利益	360,324	391,692	31,368	
当期純利益	314,379	592,162	277,783	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	48	117	69	
当期総利益	314,427	592,279	277,851	

【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	1,548,006	1,495,741	△ 52,265	
経常費用	1,548,006	1,459,562	△ 88,443	
道路貸付業務費	990,843	970,570	△ 20,273	
助成業務費	1,902	721	△ 1,181	
一般管理費	1,324	1,336	12	
人件費	887	873	△ 14	
経費	437	463	26	
財務費用	500,363	459,024	△ 41,339	
道路資産取得関連費用	53,552	27,791	△ 25,761	
雑損	22	121	99	
臨時損失	-	36,178	36,178	
収益の部	1,861,415	2,087,347	225,932	
経常収益	1,501,792	1,696,073	194,281	
受取貸付料	1,491,380	1,620,696	129,316	
占用料収入	2,146	2,190	44	
連結料収入	2,151	2,151	0	
その他の売上高	0	1	0	
補助金等収益	-	62,000	62,000	
資産見返負債戻入	5,370	6,035	665	
財務収益	744	1,068	324	
雑益	-	1,933	1,933	
臨時利益	359,623	391,273	31,650	
当期純利益	313,410	591,606	278,197	
当期総利益	313,410	591,606	278,197	

【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	8,663	8,705	42	
経常費用	8,663	8,705	42	
鉄道施設利用業務費	8,656	8,689	33	
一般管理費	7	16	9	
人件費	5	10	5	
経費	2	6	4	
収益の部	9,633	9,261	△ 372	
経常収益	8,932	8,842	△ 89	
受取施設利用料	863	776	△ 87	
その他の売上高	17	17	0	
補助金等収益	33	28	△ 5	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,018	8,019	1	
財務収益	1	2	1	
雑益	-	0	0	
臨時利益	701	419	△ 282	
当期純利益	970	556	△ 414	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	48	117	69	
当期総利益	1,018	673	△ 345	

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	4,984,606	11,691,261	6,706,655	
業務活動による支出	498,137	454,477	△ 43,660	
管理費支出	△ 27,786	△ 31,683	△ 3,897	
その他支出	525,923	486,160	△ 39,763	
投資活動による支出	171,100	6,920,200	6,749,100	
財務活動による支出	4,314,676	4,314,636	△ 40	
次期への繰越金	693	1,948	1,255	
資金収入	4,984,606	11,691,261	6,706,655	
業務活動による収入	1,647,032	1,734,628	87,597	
投資活動による収入	211,000	6,883,271	6,672,271	
財務活動による収入	3,125,924	3,062,213	△ 63,711	
前期よりの繰越金	650	11,148	10,498	

【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	4,972,009	11,650,607	6,678,598	
業務活動による支出	495,716	452,990	△ 42,727	
管理費支出	△ 30,206	△ 33,169	△ 2,963	
その他支出	525,923	486,159	△ 39,764	
投資活動による支出	161,100	6,881,300	6,720,200	
財務活動による支出	4,314,676	4,314,636	△ 40	
次期への繰越金	516	1,682	1,165	
資金収入	4,972,009	11,650,607	6,678,598	
業務活動による収入	1,646,078	1,733,814	87,736	
投資活動による収入	199,500	6,849,371	6,649,871	
財務活動による収入	3,125,924	3,056,534	△ 69,390	
前期よりの繰越金	506	10,888	10,381	

【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	12,597	40,680	28,083	
業務活動による支出	2,420	1,514	△ 907	
管理費支出	2,420	1,513	△ 908	
その他支出	-	1	1	
投資活動による支出	10,000	38,900	28,900	
次期への繰越金	177	267	90	
資金収入	12,597	40,680	28,083	
業務活動による収入	954	840	△ 113	
投資活動による収入	11,500	33,900	22,400	
財務活動による収入	-	5,679	5,679	
前期よりの繰越金	144	261	117	

参 考 资 料

資料 1

契約状況等

○契約状況

	H24年度					H25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	(22)	(9.4%)	(163,803)	(35.8%)	(54.8%)	(8)	(3.3%)	(42,120)	(12.9%)	(59.8%)
	57	21.0%	3,564,165	37.5%	56.8%	44	15.8%	3,309,132	35.1%	63.2%
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%)	(41,790)	(9.1%)	(99.6%)	(3)	(1.3%)	(31,016)	(9.5%)	(98.3%)
	5	1.8%	5,700,576	59.9%	99.7%	5	1.8%	5,873,216	62.2%	99.0%
少額随意契約 ^(注1)	(198)	(84.3%)	(24,208)	(5.3%)	(-)	(216)	(90.0%)	(23,202)	(7.1%)	(-)
	198	72.8%	24,208	0.3%	-	216	77.7%	23,279	0.2%	-
上記以外の随意契約	(12)	(5.1%)	(228,008)	(49.8%)	(-)	(13)	(5.4%)	(230,496)	(70.5%)	(-)
	12	4.4%	228,008	2.4%	-	13	4.7%	230,496	2.4%	-
合 計	(235)	(100.0%)	(457,810)	(100.0%)	(60.4%)	(240)	(100.0%)	(326,834)	(100.0%)	(70.3%)
	272	100.0%	9,516,958	100.0%	64.8%	278	100.0%	9,436,123	100.0%	76.0%

※ ()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、財産の買い入れ: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25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	7	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したもの。
長期継続契約	2	後納郵便利用料、電話料
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	13	

資料 2

債務の返済と財務諸表の関係

	(機構設立時)	(建設投資期間)	(建設投資終了後)	(45年目)						
貸借対照表	<p>負債(未払金、見返債務等除く)及び資本金が償還対象額となります。</p> <p>会社から資産と債務の新規引受けが行われる一方、道路資産については減価償却が進み負債については返済が進みます。</p> <p>損益計算書の当期純利益と減価償却費(非現金項目)に相当する額は借入金の返済に充てられますので、貸借対照表ではその額だけ負債が減っていきます。また、当期純利益の額だけの利益剰余金が増えていきます。</p>		<p>修繕を除き会社からの新たな資産と債務の引受けが発生せず、減価償却と負債の返済が進む一方、利益剰余金が積み上がっています。</p>	<p>45年後には減価償却後の道路資産に見合う剰余金が積み立てられ、資本金に見合う現金が残ります。</p>						
損益計算書		<p>収入から金利(財務費用)や減価償却費(道路資産貸付業務費)等を差し引いた額が当期純利益になります。</p> <table border="1"> <tr> <td>減価償却費</td> <td></td> </tr> <tr> <td>金 利</td> <td>貸付料等の収入</td> </tr> <tr> <td colspan="2">当期純利益</td> </tr> </table>	減価償却費		金 利	貸付料等の収入	当期純利益		<p>○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○</p>	
減価償却費										
金 利	貸付料等の収入									
当期純利益										

資料 3

各会社のアウトカム指標一覧表 (平成 25 年度)

各会社のアウトカム指標一覧表（平成25年度）

速報値

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
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）	H24年度実績値	3.6	3.6	3.6	3.4	3.5	3.9
	H25年度目標値	3.6	3.6	3.7	3.4	3.6	3.9
	H25年度実績値	3.6	3.6	3.5	3.4	3.6	3.9
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	H24年度実績値	686	1,126	469	2,460	449	4
	H25年度目標値	635	1,192	467	2,400	425	4
	H25年度実績値	712	1,066	548	2,810	530	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	H24年度実績値 <small>(下段は集中工事^{※1}を除く)</small>	92 (59)	75 (67)	89 (79)	283 (280)	120 (113)	86 (-)
	H25年度目標値 <small>(下段は集中工事^{※1}を除く)</small>	74 (-)	117 (109)	91 (78)	271 (268)	130 (-)	85 (-)
	H25年度実績値 <small>(下段は集中工事^{※1}を除く)</small>	70 (-)	91 (83)	130 (110)	232 (229)	137 (128)	116 (-)
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}	H24年度実績値	6.9	8.1	8.2	17.0	25.1	6.0
	H25年度目標値	6.7	7.6	8.0	16.5	24.5	6.0
	H25年度実績値	注) 6.7	注) 8.0	注) 8.7	注) 17.1	注) 24.7	注) 5.3
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	H24年度実績値	96	95	92	97	88	91
	H25年度目標値	97	95	94	97	89	91
	H25年度実績値	97	96	95	97	91	89
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	H24年度実績値	89	90	92	83	88	84
	H25年度目標値	90	90	94	85	88	85
	H25年度実績値	89	92	93	85	89	93
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	H24年度実績値	100	100	99	100	100	100
	H25年度目標値	-	-	100	-	-	-
	H25年度実績値	-	-	100	-	-	-

※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

注) 死傷事故率は暫定値

※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

参考) 上記以外の各会社共通の取組

車限令違反取締台数 〔単位：台〕 高速道路上で実施した車限令違反車両取締における引込み台数	H24年度実績値	10,777	14,067	6,297	1,045	1,428	157
	H25年度目標値	10,777	14,330	6,841	1,150	1,428	160
	H25年度実績値	10,813	14,272	7,188	1,323	1,407	162
逆走事案件数 〔単位：件〕 逆走車両を発見、機械による検知、または逆走車がいるという通報を受けた件数	H24年度実績値	319	249	388	77	208	48
	H25年度実績値	288	267	332	76	164	30
人の立入事案件数 〔単位：件〕 高速道路上で歩行者等の保護又は歩行者がいることの通報を受けた件数	H24年度実績値	1,437	1,197	1,119	243	285	181
	H25年度実績値	1,680	1,248	1,186	256	336	159

◎更なる充実への取組

これまでアウトカム指標は7つを基本に、お客様視点に立った客観的指標として公表、評価。

平成26年度よりお客様視点、交通安全、道路保全の体系に見直し、それに沿った指標を配置。

1. お客様視点や交通安全については、改善を図っていく指標として、2～3年後の中期的目標値を設定。

例) 総合顧客満足度

2. 道路保全については、メンテナンスサイクルの観点から一定水準を確保する指標として6社共通の目標値を設定。

例) 道路構造物保全率（舗装）：共通目標値は90%以上。

3. 更なる管理水準の確保を目指し、目標値は設定しないが現場での取組を実績値で評価・分析し、今後の対策に活用するための管理実績指標を設定。

例) 5指標〔年間利用時間、通行止め時間、軸重超過車両混入率、逆走事案件数、人の立入事案件数〕を新規設定。

資料 4

助成金交付実績（概要）

平成25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
一般国道16号 (横浜横須賀道路)	佐原IC～馬堀海岸IC	地元との協議による横断構造物(カルバートボックス)の見直し	3百万円
北海道横断自動車道 黒松内釧路線	占冠IC～トマムIC	地元協議によるのり面対策工の見直し	20百万円
近畿自動車道 敦賀線	小浜西IC～小浜IC	地元及び関係機関との協議によるトンネル坑口位置の見直し	27百万円
北海道横断自動車道 黒松内釧路線	占冠IC～トマムIC	防雪林の低密度化	65百万円
一般国道16号 (横浜横須賀道路)	佐原IC～馬堀海岸IC	汚染土壤の発生量の削減及び処理方法の見直し	185百万円
近畿自動車道 敦賀線	小浜西IC～小浜IC	標識支柱の集約化	0.3百万円
一般国道1号 第二京阪道路	枚方東IC～門真IC	屋外受配電設備・自家発電設備の構築	18百万円
北海道横断自動車道 黒松内釧路線	占冠IC～トマムIC	トンネル照明設備における新型照明器具の開発	21百万円
東海北陸自動車道	郡上八幡IC～ぎふ・大和IC(4車線化)		12百万円
一般国道16号 (横浜横須賀道路)	佐原IC～馬堀海岸IC		11百万円
近畿自動車道 敦賀線	小浜西IC～小浜IC		14百万円
中国横断自動車道 岡山米子線	久世IC～上野PA		5百万円
一般国道1号 第二京阪道路	枚方東IC～門真IC		26百万円
北海道横断自動車道 黒松内釧路線	占冠IC～トマムIC		12百万円
近畿自動車道 敦賀線	小浜西IC～小浜IC	トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発	1百万円
一般国道16号 (横浜横須賀道路)	佐原IC～馬堀海岸IC	ETCガントリーにおける新たな構造形式の採用	1百万円
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		1百万円
近畿自動車道 天理吹田線	門真JCT	新型支柱背面隠蔽式遮音壁の開発	2百万円
一般国道1号 第二京阪道路	枚方東IC～門真IC		35百万円
北海道縦貫自動車道 函館名寄線	落部IC～八雲IC	品質管理を工夫した資材の直接調達	25百万円
一般国道16号 (横浜横須賀道路)	佐原IC～馬堀海岸IC		2百万円
北海道横断自動車道 黒松内釧路線	占冠IC～トマムIC	コストオノ方式を活用した資材調達の工夫	10百万円
長野自動車道 上信越自動車道	麻績IC～安曇野IC 長野IC～須坂長野東IC		37百万円
上信越自動車道	碓氷軽井沢IC～佐久IC		18百万円
近畿自動車道 天理吹田線	門真JCT		23百万円
一般国道1号 第二京阪道路	枚方東IC～門真IC		133百万円
近畿自動車道 敦賀線	小浜西IC～小浜IC	資機材管理システムを活用した発生材(仮設防護柵)の更なる有効利用	8百万円
北海道縦貫自動車道 函館名寄線	落部IC～八雲IC	北海道縦貫自動車道(落部IC～八雲IC)の早期供用	2百万円
近畿自動車道 敦賀線	小浜西IC～小浜IC	舞鶴若狭自動車道(小浜西IC～小浜IC)の早期供用	8百万円
交付件数:29件(※うち新技術12件)			721百万円

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	平成25年度	計
申請件数(件)	—	43	61	46	52	86	42	41	371
認定件数(件)	—	4	50	39	37	43	41	39	253
交付件数(件)	—	4	7	19	36	27	40	29	162
交付額(百万円)	—	31	93	185	694	317	944	721	2985

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84名	« 主な業務 »	« 主な業務量の例【平成25年度】»
総務部 28名	企画審議役 総務課 管理課 <ul style="list-style-type: none"> 道路管理に関する企画調整 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 	<ul style="list-style-type: none"> 業務実施計画変更 12件 平成26年度計画策定 ホームページ更新回数 160回 ・ファクトブック、パンフレット 2,750部発行 ・談合事業者等への損害賠償請求訴訟13件(H25年度中に全事案終了)
経理部 22名	経理課 資金課 <ul style="list-style-type: none"> 予算、支出・収入決定、契約 決算、財務諸表等、財務データ管理 資金調達、債務引受け 資金計画、出資金等受入・無利子貸付 出納 	<ul style="list-style-type: none"> 保有貸付延長 10,061km(対前年度47km増) 不動産登記筆数 2,512筆 占用許可 総件数 16,405件 年間処理件数 2,444 件 占用料徴収件数 7,822件 特車許可・協議件数 9,525件 通行の禁止件数 2,102件 車限令違反措置命令件数 5,874件
企画部 22名	企画審議役 企画課 計画調整課 <ul style="list-style-type: none"> 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 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 債務返済計画の作成及び計画実績対比 交通量・料金收入・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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 40兆9,559億円 負債額 31兆2,193億円(対前年度比1兆1,256億円減) 会社における道路資産の管理の実態について確認 4,306億円(14箇所)
関西業務部 12名	企画審議役 調査役 管理課 調整課 <ul style="list-style-type: none"> 阪神・本四高速道路に係る会社が行う建設・管理 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 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 阪神・本四高速道路に係る企画部関係業務 本四鉄道施設の有償利用 	<p>【総務部関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【経理部関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【企画部関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・本四鉄道施設の管理に関する協定等 4件 ・本四備讃線耐震補強に係る国の出資金受入 ※経理部資金課の業務量に含まれる。 ・鉄道施設の利用料の額に関する協定等 2件(利用料収入8億円)

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25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務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としている。

【法人の長の報酬水準の妥当性】

理事長は、法人の代表として、その業務を総理し、法人経営に関する最終的な責任と権限を有するものであるが、当法人は、そのリーダーシップの下、高速道路各社との適正な協定締結を通じ、高速道路資産の保有と高速道路会社への貸し付けにより、約30兆円の債務の返済等に関する業務を担っており、平成24年度の業務実績に関する評価において中期目標達成に向けて順調に進んでいるとの評価(A評価)も得ている。また、その報酬水準については、「平成25年度人事院勧告資料(平成25年8月)3 役員報酬関係」による国家公務員の給与と比較してそれ以下であることからも妥当であると考える。

【主務大臣の検証結果】

国家公務員の給与及び民間企業の報酬水準を考慮して定められており、評価実績に鑑みて、妥当である。

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。以下「特例法」という。)に基づく国家公務員の給与の見直しに関連して、平成24年度に引き続き、国家公務員に準じた率(俸給月額の削減率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)。

2 役員の報酬等の支給状況

役名	平成25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 19,453	千円 12,214	千円 4,917	千円 2,198 (地域手当) 124 (通勤手当)			
理事長代理	千円 15,936	千円 10,016	千円 4,032	千円 1,803 (地域手当) 85 (通勤手当)			◇
A理事	千円 7,135	千円 4,537	千円 1,701	千円 817 (地域手当) 80 (通勤手当)		H25.9.30	
B理事	千円 5,963	千円 4,537	千円 567	千円 817 (地域手当) 42 (通勤手当)	H25.10.1		

C理事	千円 7,176	千円 4,537	千円 1,701	千円 817 (地域手当) 121 (通勤手当)		H25.9.30	
D理事	千円 7,321	千円 4,537	千円 1,890	千円 817 (地域手当) 77 (通勤手当)	H25.10.1		◇
A監事	千円 6,458	千円 4,104	千円 1,538	千円 739 (地域手当) 77 (通勤手当)		H25.9.30	◇
B監事	千円 5,420	千円 4,104	千円 513	千円 739 (地域手当) 64 (通勤手当)	H25.10.1		
C監事	千円 13,031	千円 8,207	千円 3,247	千円 1,477 (地域手当) 100 (通勤手当)			◇

注1:「その他」欄には手当等が支給されている場合は、例えば通勤手当の総額を記入する。

注2:「前職」欄には、役員の前職の種類別に以下の記号を付す。

退職公務員「*」、役員出向者「◇」、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25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	
理事長代理	千円	年 月			該当者なし	
A理事	千円 4,312	年 3 月 6	H25.9.30	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)」により算出しております。	
C理事	千円 4,312	年 3 月 6	H25.9.30	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)」により算出しております。	
監事	千円	年 月			該当者なし	

注1:「摘要」欄には、独立行政法人評価委員会による業績の評価等、退職手当支給額の決定に至った事由を記入する。

注2:「前職」欄には、退職者の役員時の前職の種類別に以下の記号を付す。

退職公務員「*」、役員出向者「◇」、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。

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25年度から平成30年度まで)において、
①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、厳しく見直すこと。
②給与水準については、国家公務員の給与水準も十分に考慮し、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取り
組むとともに、その検証結果や取組状況を公表すること。
としている。

② 職員給与決定の基本方針

ア 紙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25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、以下の措置を講じた。

(職員について)

<臨時特例>

・実施期間:平成24年7月～平成26年3月

・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)

<臨時特例>

・実施期間:平成24年4月～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。

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25年度の年間給与額(平均)			
			総額	うち所定内	うち通勤手当	うち賞与
常勤職員	人 41	歳 39.2	千円 6,244	千円 4,756	千円 188	千円 1,488
事務・技術	人 41	歳 39.2	千円 6,244	千円 4,756	千円 188	千円 1,488

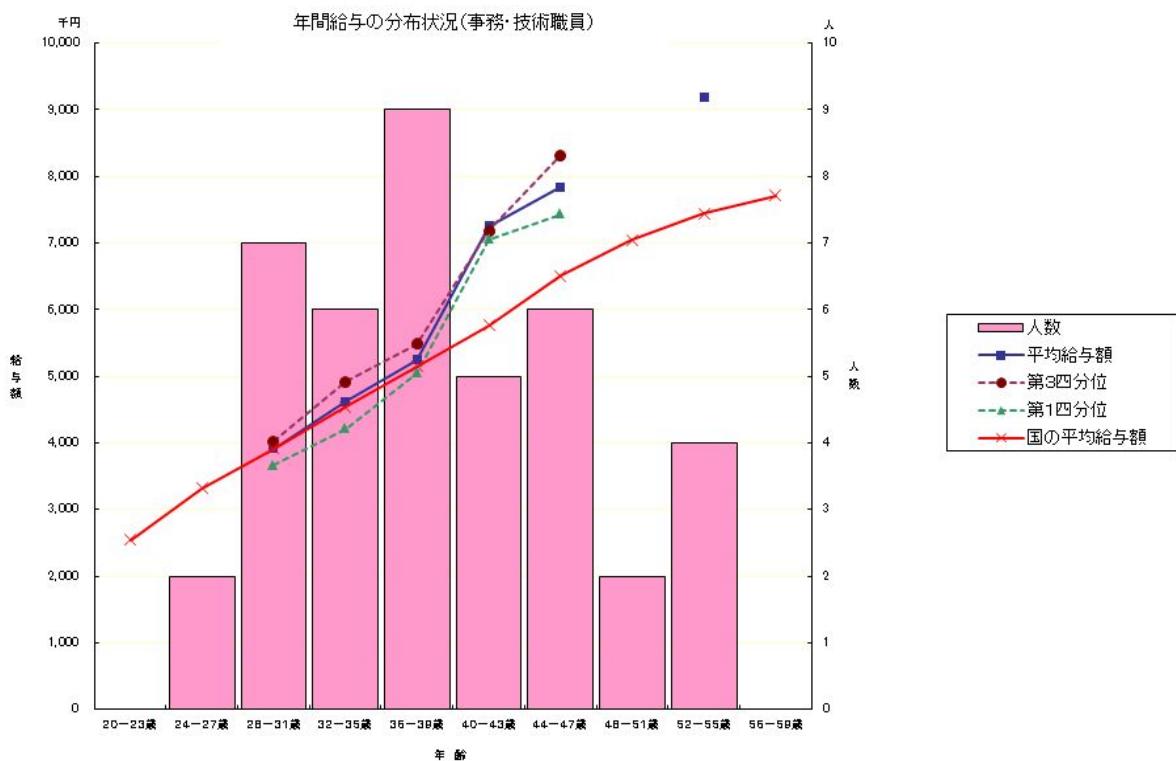
区分	人員	平均年齢	平成25年度の年間給与額(平均)			
			総額	うち所定内	うち通勤手当	うち賞与
非常勤職員	人 4	歳 40.8	千円 2,758	千円 2,758	千円 187	千円 0
事務・技術	人 4	歳 40.8	千円 2,758	千円 2,758	千円 187	千円 0

注1:平成26年4月1日在職している者のうち、平成25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、48～51歳及び52～55歳の該当者は、4人以下そのため、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おりません。

注2: 24～27歳及び48～51歳の該当者は、2人以下そのため、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おりません。

注3: 20～23歳、56～59歳の該当者はおりません。

注4: ①の年間給与額から通勤手当を除いた状況となっています。以下、⑤まで同じです。

(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		千円	千円
代表的職位	人	歳	千円	千円	千円	千円	千円
本社課長	3	49.5	-	8,674	-	-	-
本社課長代理	12	45.7	7,055	7,627	7,891	-	-
本社係長	10	36.9	4,872	5,208	5,485	-	-
本社係員	14	31.1	3,668	4,081	4,709	-	-

③ 職級別在職状況等(平成26年4月1日現在)(事務・技術職員)

区分	計	1級	2級	3級	4級	5級	6級	7級
標準的な職位	係員	係員	係員	係員	係長	課長代理	課長	部長
人員 (割合)	人 41 (17.1%)	人 7 (9.8%)	人 4 (17.1%)	人 7 (14.6%)	人 6 (29.3%)	人 12 (7.3%)	人 3 (4.9%)	人 2 (4.9%)
年齢(最高～最低)	歳 31～26	歳 32～31	歳 38～33	歳 39～36	歳 54～42	歳 52～45	歳 -	歳 -
所定内給与年額(最高～最低)	千円 3,023～2,509	千円 3,687～2,919	千円 4,135～3,526	千円 4,369～3,601	千円 6,891～4,871	千円 6,733～6,269	千円 -	千円 -
年間給与額(最高～最低)	千円 3,950～3,287	千円 4,709～3,893	千円 5,448～4,695	千円 5,870～4,836	千円 9,088～6,431	千円 8,947～8,318	千円 -	千円 -

注1: 標準的な職位(部長)の該当者は、2人以下そのため、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、「年齢(最高～最低)」以下の事項について表示しておりません。

④ 賞与(平成25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)	% 54.3	% 58.4	% 56.4
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	% 45.7	% 41.6	% 43.6
	最高～最低	% 48.0～43.9	% 42.0～41.4	% 44.7～42.6
一般職員	一律支給分(期末相当)	% 65.4	% 68.1	% 66.8
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	% 34.6	% 31.9	% 33.2
	最高～最低	% 38.9～31.5	% 32.9～30.4	% 35.2～31.1

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))

113.2

対他法人(事務・技術職員／研究職員)

109.1

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	<p>対国家公務員 113.2</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 15%;">参考</td> <td>地域勘案 102.7</td> </tr> <tr> <td></td> <td>学歴勘案 111.8</td> </tr> <tr> <td></td> <td>地域・学歴勘案 102.3</td> </tr> </table>	参考	地域勘案 102.7		学歴勘案 111.8		地域・学歴勘案 102.3
参考	地域勘案 102.7						
	学歴勘案 111.8						
	地域・学歴勘案 102.3						
国に比べて給与水準が高くなっている定量的な理由	<p>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。</p> <p>【地域・学歴を勘案した影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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):34.9% 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:82.9% ⇄ 国(行一):30.0% 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:70.7% ⇄ 国(行一):54.2% <p>※国(行一)の割合については、「平成25年国家公務員給与等実態調査」による。</p>						
給与水準の適切性の検証	<p>【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】</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>支出予算総額(平成25年度決算)</td> <td>48,280億円 (100%)</td> </tr> <tr> <td>国の財政支出額(政府出資金、補助金)</td> <td>1,324億円 (2.7%)</td> </tr> <tr> <td>給与、報酬等支給総額(平成25年度決算)</td> <td>7億円 (0.02%)</td> </tr> </table> <p>【累積欠損額について】 累積欠損額 無し(平成24年度決算)</p> <p>【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、國民に理解の得られる給与水準とするため、平成25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。</p> <p>【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、適正な給与水準が確保されるよう取組む必要がある。</p>	支出予算総額(平成25年度決算)	48,280億円 (100%)	国の財政支出額(政府出資金、補助金)	1,324億円 (2.7%)	給与、報酬等支給総額(平成25年度決算)	7億円 (0.02%)
支出予算総額(平成25年度決算)	48,280億円 (100%)						
国の財政支出額(政府出資金、補助金)	1,324億円 (2.7%)						
給与、報酬等支給総額(平成25年度決算)	7億円 (0.02%)						
講ずる措置	<p>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、引き続き國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。</p> <p>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、國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。</p>						

III 総人件費について

区分	当年度 (平成25年度)	前年度 (平成24年度)	比較増△減	中期目標期間開始時(平成25年度)からの増△減
給与、報酬等支給総額 (A)	千円 735,391	千円 732,247	千円 (%) 3,144 (0.4)	千円 (%) - (-)
退職手当支給額 (B)	千円 8,624	千円 5,437	千円 (%) 3,187 (58.6)	千円 (%) - (-)
非常勤役職員等給与 (C)	千円 25,983	千円 26,061	千円 (%) ▲78 (▲0.3)	千円 (%) - (-)
福利厚生費 (D)	千円 124,067	千円 120,634	千円 (%) 3,434 (2.9)	千円 (%) - (-)
最広義人件費 (A+B+C+D)	千円 894,065	千円 884,379	千円 (%) 9,686 (1.1)	千円 (%) - (-)

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」 対前年比 0.4%
- ・「最広義人件費」 対前年比 1.1

「給与、報酬等支給総額」及び「最広義人件費」の増額要因は定員を一定に抑える中で、適材適所への人員配置・効率的な組織運営を図ったことによるものである。

「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、以下の措置を講じた。

【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

IV 法人が必要と認める事項

特になし