

平成26年度業務実績報告書

平成27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26年度の業務の概況	1
■ 平成26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	12
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	20
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	20
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	36
4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	36
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	38
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	40
7 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	42
8 業務遂行に当たっての取組	44
Ⅲ 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画	48
1 財務体質の強化	48
2 予算	48
3 収支計画	48
4 資金計画	48
Ⅳ 短期借入金の限度額	48
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	50
Ⅵ Ⅴ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	50
Ⅶ 剰余金の使途	50
Ⅷ その他主務省令で定める業務運営に関する事項	50
1 施設及び設備に関する計画	50
2 業務の実施について	50
3 人事に関する計画	52
4 主たる事務所の移転	54
5 内部統制について	54
6 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途	54
■ 参考資料	1
資料1 契約状況等	2
資料2 債務の返済と財務諸表の関係	4
資料3 各会社のアウトカム指標一覧表(平成26年度)	6
資料4 助成金交付実績(概要)	8
資料5 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務	11
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	13

平成26年度の業務の概況

平成 26 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 26 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、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)平成 26 年8月における協定変更の概要

①全国路線網

②変更内容:

・スマートインターチェンジ 18 箇所、追加インターチェンジ2箇所の追加 等

2)平成 26 年 11 月における協定変更の概要

①首都高速道路に係る地域路線網

②変更内容

・「道路法等の一部を改正する法律」(平成 26 年5月 28 日成立)を踏まえた特定更新等工事の追加及び貸付期間の延長
・「道路の維持修繕に関する省令・告示」(平成 26 年4月2日制定)を踏まえた点検強化による計画管理費の増 等

3)平成 27 年3月における協定変更の概要

①全国路線網、阪神高速道路(阪神圏)に係る地域路線網、一の路線

②変更内容

・「道路法等の一部を改正する法律」を踏まえた特定更新等工事の追加及び貸付期間の延長(全国路線網、阪神(阪神圏))
・「道路の維持修繕に関する省令・告示」を踏まえた点検強化による計画管理費の増 等

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)料金収入は、計画を 2,229 億円(9.0%)上回る 2 兆 6,901 億円となり、貸付料収入は計画を 2,060 億円(11.1%)上回る 2 兆 606 億円となった。また、会社からの債務引受額が計画を 9,688 億円(▲46.2%)下回る 1 兆 1,277 億円となったことなどから、平成 26 年度末時点における有利子債務残高は、計画 30 兆 1,616 億円に対して実績は 28 兆 7,545 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、債務返済の確実性を高める観点から、現下の低金利を捉え超長期年限での調達拡大を目指すこととし、幅広いIRの実施による新たな投資家の開拓や新たなローン方式による資金調達の導入等の取り組みによって、総額 2 兆 4,750 億円を、超長期の割合を 30%にまで高めた上で、平均調達利率 0.77%と低利かつ安定的に調達した。

2. 会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

(1)常磐自動車道(常磐富岡～南相馬、相馬～山元)等計 193km の新規供用があり、一方で八木山バイパス 13km の無料開放があり、年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,991km となった。

(2)道路管理者の権限の代行については、道路を取り巻く環境が大きく変化する中で、道路の構造を保全し交通の危険を防止するとともに、道路空間の有効利用を図るため、道路管理者の権限を行使する機構と現場において維持管理を行う会社が連携し、一体的な取組みが可能となるような新たな枠組みを構築し、高速道路の管理を適正かつ円滑・効率的に実施した。

① 車両制限令違反車両への対応の強化等については、高速道路における車限令違反者に対する指導取締りの強化に機構・6会社が連携し、一体となって取組むために、新たな体制の構築と指導取締り基準の制定を行った。

また、許可手続の迅速化を図るため、特車許可に係る事前協議を改善し、機構協議が不要となる場合を拡大した。

② 改正災害対策基本法による道路啓開については、道路啓開措置を迅速に実施するため、機構に付与された道路管理者の権限により会社が現地で車両移動等の事務に係る委託体制を速やかに構築した。

また、実用的な手引きを定める等、現地で会社が迅速に作業できる枠組みを整備した。

③ 通行の禁止措置等の迅速な対応の構築については、地震の頻発やゲリラ豪雨の発生に鑑み、地震又は降雨時において、的確かつ迅速に通行禁止処分を講じるため、あらかじめ通行止め基準を設定し、当該基準に該当することにより、機構による通行止めの処分と会社による通行の禁止に必要な措置がとられる仕組みを新たに構築した。

④ 占用事務の会社への委託については、現地の的確な把握を通じた道路空間の有効利用と、占用事務の一層の効率的な実施を図るため、現地の道路管理状況を把握している会社による機構の占用事務の委託制度を新たに構築した。

また、新規に創設された占用入札制度を加え、複雑化した占用制度について、標準的な手続き、許可基準、様式等を一覧できる実施要領を策定した。

(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、会社から管理の実施状況について報告を受け、高速道路の管理に要する費用が何に使われているか、更には、会社が責任を持つて行う管理の財源的手当てが十分に行われているかなどを実地にて確認し、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 26 年度は、老朽化対策にあたり大規模更新・修繕に関する計画について検討を加えるなど、新たな課題に対して積極的に関与し、道路資産が将来にわたって適切に良好な状態に保たれ、債務の確実な償還が果たせるよう、その具体的内容を反映した協定変更を速やかにを行い、緊急に対応が必要な対策を会社が平成 26 年度から着手できるように措置した。

管理の報告書については、社会資本整備審議会道路分科会の提言を踏まえ、道路インフラの現状や老朽化対策の必要性に関する国民の理解を促進するため、平成 26 年 8 月に公表した平成 25 年度分の報告書では、点検及びその結果に基づく補修の実施数量を記載するように改善を図った。

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、管理水準の一層の向上のため、会社と連携し、平成 26 年度分より既存の7指標から利用者視点、交通安全、道路保全の3分野に整理した上で、必要な指標を追加するなど充実を図った。

(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、52 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 305 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、平成 26 年度に経営努力要件適合性を認定した 52 件で約 80 億円のコスト縮減効果があったと見込まれる。また、「現場打ち延長床版工法」等の新技術は、平成 26 年度末までに 115 件認定されており、これらは会社において標準化され約 88 億円の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、コピー代の削減や、官報公告掲載内容の見直し等に加え、調査委託業務の発注の見直しの結果、H24 年度に比べ2%以上削減するとして目標を上回る削減(11.7%)となった。

主たる事務所の神奈川県(横浜市)への移転については、当初の法定期限より半年前倒し平成 27 年3月 31 日に実施した。この移転により、賃料等のコストを年間約 7,300 万円(約 41%)削減するとともに、防災性能等の向上を実現した。

(2) 契約については、平成 26 年 12 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 26 年8月に、平成 25 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(5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 25 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 2014」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 2014」を 11 月にそれぞれ発行した。

③ ホームページについては、より情報検索が容易になるよう「サイトマップ」の充実化を図るとともに、より視認性が向上するよう文字サイズ初期設定の見直しなどを実施した。また、英語版ページにSAなどに関する情報ページを新設し、外国人向けの情報提供の充実を図った。

④ 海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、ホームページ等を通じて情報を提供した。

平成 26 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 25 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 26 年度における対応状況

平成 25 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 26 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
・一般の海外観光客が利用するSAなどの高速道路利便施設に関する多言語の情報提供を進めるべき	・一般の海外観光客が利用するSAなどに関する多言語の情報提供ページをホームページに掲載した。
・会社の維持・修繕その他の管理の状況のホームページへの掲載に際しては、点検・診断の結果をわかりやすく国民に伝えることを努力されるよう期待。	・管理の報告書等について、点検・診断の結果を分かりやすくまとめるため、会社と調整を図った。
・海外調査報告書は充実した内容となっているが、たとえば、各年度で重点テーマを設ける、複数の国を比較して調査報告書を公表する、今後の機構と会社のあり方を考えるための研究をするなど、更なる充実化に取り組むべき。	・今後、新たに海外調査を実施する際には、ご指摘の視点を踏まえた調査計画とすることとした。
・危機管理に関して、一昨年昨年と続いた大雪への対応についての検証を行うことも必要。	・国、機構、会社間の連絡会議等において、大雪の際の円滑な交通の確保のための取組みについて情報共有を図った。(6月、10月) また、異常降雪時等に会社との連絡調整が遅延なくできるよう、体制の構築を行った。 ・災害対策基本法の改正を受け、高速道路における緊急通行車両の通行ルートを確認するための必要な措置を適切に実施できるよう、機構・会社間で委託契約を締結すると共に連絡体制や手続きの流れについて手引きとして整備した。 ・大雪時の対応として、会社からの災害対策基本法に基づく区間指定等の請求に基づき、遅延なく実施決定し区間指定等の措置を行った。 ・防災業務要領の体制基準の見直しを実施した。 ・災害時に対応すべき業務の明確化など、防災業務計画等の見直しを行った。

第2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平成 26 年度における対応状況

第2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、平成 26 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ったが、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。	・平成 26 年8月に公表した平成 25 年度分の管理の報告書において、次の項目について改善を実施した。 》点検結果の記載 》点検結果に基づく補修の実施数量と費用の記載

課題・改善点、意見等	対応状況
・笹子トンネル事故を踏まえ、第3期中期計画(H25～H29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。	・高速道路の老朽化が進行し、大規模な更新や修繕が必要とされる道路構造物が急速に増大しているため、老朽化対策や管理水準の向上に国及び会社と一体となって取り組む必要があった。 会社の大規模更新・修繕に関する計画に関与するなど、その対応について検討してきたが、今般、法令改正により、更新財源の確保と点検強化について新たな枠組みが整備されたため、この枠組に沿って、費用を十分に見込む一方で会社のコスト削減を促すことにより、道路資産を将来にわたって適切に良好な状態に保ち、かつ、債務を確実に償還するよう、協定を変更した。 この協定変更にあたっては、料金徴収期間の延長や更新に係る債務とその他の債務を区分した債務返済計画の策定等、多くの新たな検討事項を総力をあげて極めて短期間に変更内容に反映することによって、緊急に対応が必要な老朽化対策や点検の強化等を会社が直ちに着手できるようにした。
・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。	・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。 ・機構は、機構法第12条第1項第8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。
・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。	・死傷事故率など、目標値の改善を図っていく既存のアウトカム指標については、平成 25年度分の管理の報告書に中期の目標値を記載するなど、充実を図った。 ・アウトカム指標については、会社と連携し平成 26 年度分より利用者視点、交通安全、道路保全の3分野に整理した上で、必要な指標を追加するなど充実を図った。

平成26年度業務実績

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26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	I 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置	I 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置
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。	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。	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。
2 一般管理費の縮減 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、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。	2 一般管理費の縮減 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し、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%以上の削減を行う。	2 一般管理費の縮減 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し、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、2%以上の削減を行う。

平成26年度の業務の実績

—

平成 26 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 26 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、引き続き理事長代理が定期的に関西業務部へ出張し、集中的に業務を行うことにより、業務運営の効率化を図った。

【中期目標達成に向けた平成 27 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。

平成 26 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、計画的な削減を図り、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、平成 26 年度は平成 24 年度比2%以上の削減を行う。

【平成 26 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、コピー代の削減や、官報公告掲載内容の見直し等に加え、調査委託業務の発注の見直しの結果、H24 年度に比べ2%以上削減するとした目標を上回る削減（11.7%）となった。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
3 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。	3 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。	3 入札及び契約の適正化の推進 契約について、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(平成21年11月17日閣議決定)に基づき、競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行うとともに、一般競争入札等(競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。)についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行い、取組状況を公表する。
4 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、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	4 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。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。	4 積極的な情報公開 次に掲げる取組を実施することにより、情報公開を行うとともに、公開内容の充実を図る。 その際、セグメント情報、会社情報等を含め、ホームページ、パンフレット、ファクトブック等で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。

平成26年度の業務の実績

《一般管理費削減実績》

(単位:百万円)

	平成 24 年度	平成 26 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	411	▲11.7%

(参考:平成 26 年度は、特殊要因として主たる事務所の移転経費 83 百万円がある。)

【中期目標達成に向けた平成 27 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 26 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 26 年度における取組】

- 1) 引き続き、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、随意契約の場合はその理由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(12 件)を除き一般競争入札等(一般競争入札 68 件、企画競争3件、確認公募3件)を実施した。
- 2) 一般競争入札等については、明確な仕様書等の作成、入札参加要件の緩和等により、一層の競争性の確保に努め、「内部統制委員会」及び、外部有識者及び監事による「契約監視委員会」において、「競争性のない随意契約」が真にやむを得ないものであるか、「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、契約監視委員会の審議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 27 年度の見通し】

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成 27 年5月 25 日総務大臣決定)に基づき、引き続き、所要の取組を推進する。

平成 26 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26年度計画
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。	① 財務内容の公開 財務情報の透明性の確保を図るため、財務諸表等を積極的に公開する。その際、セグメント情報について、可能な限り詳細に示す。 また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。	① 財務内容の公開 財務諸表等を公開する。 その際、セグメント情報もホームページに掲載する。 また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。
	② 資産の保有及び貸付状況の公開 高速道路に係る道路資産の保有及び貸付状況(保有及び貸付延長、貸付先、貸付期間等)をホームページに掲載する。	② 資産の保有及び貸付状況の公開 ホームページで公開している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新する。
	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。	③ 債務の返済状況の公開 機構の収支予算の明細に基づく債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。また、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。
	④ 債務返済の見通しの根拠の公開 協定に基づいて策定される最新の知見による債務返済の見通しに関する根拠(金利、交通量、収入、経済動向等)について公表する。	④ 債務返済の見通しの根拠の公開 債務返済の見通しに関する根拠(金利、交通量、収入、経済動向等)について公表する。

平成26年度の業務の実績

平成 26 年度計画Ⅰ-4-①

【平成 26 年度における取組】

- 1) 平成 25 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(8月)、ファクトブックに記載した(11月)。また、財務諸表については、官報にて公告した(10月)。
- 2) 平成 25 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(3路線網)及び一の路線(5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(8月)、ファクトブックに記載した(11月)。
- 3) 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。また、同説明書が融資判断に資する情報としても活用されるよう、ホームページを改善し、民間借入金の貸付金融機関が容易にアクセスできるようにした。(2月)

[参考資料:資料2]債務の返済と財務諸表の関係

【中期目標達成に向けた平成 27 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 26 年度計画Ⅰ-4-②

【平成 26 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 27 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 26 年度計画Ⅰ-4-③

【平成 26 年度における取組】

- 1) 平成 25 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わかりやすく公表した。(8月)
- 2) 平成 25 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 27 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。

平成 26 年度計画Ⅰ-4-④

【平成 26 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直しに関する根拠を公表した。(8月、11月、3月)

【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】

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

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
	⑤ 費用の縮減状況等の公開 高速道路の新設、改築及び修繕に関するコスト縮減の情報について、債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表する。 また、会社の協力を得て、会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減の内容及び利便性の向上を示す客観的な指標を公表する。	⑤ 費用の縮減状況等の公開 高速道路の新設、改築及び修繕に関するコスト縮減の情報について、該当する工事の債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表する。 また、会社の協力を得て、会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減の内容及び利便性の向上を示す客観的指標を公表する。
	⑥ 評価及び監査に関する事項 年度業務実績評価、政策評価の機構に関する部分、行政監察結果等について、国民が利用しやすい形で、情報の提供を行う。	⑥ 評価及び監査に関する事項 年度業務実績評価、政策評価の機構に関する部分、行政監察結果等について、ホームページで情報の提供を行う。
	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。	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、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。

平成26年度の業務の実績

平成 26 年度計画 I -4-⑤

【平成 26 年度における取組】

- 1) 平成 25 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、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の終了後にホームページにて公表した。(5月、8月、1月)
- 3) 会社の協力を得て、平成 25 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の実績を公表した。(8月)

【中期目標達成に向けた平成 27 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 26 年度計画 I -4-⑥

【平成 26 年度における取組】

- 1) 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 25 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)
 - ・独法評価委員会による平成 25 年度業務に係る実績評価(9月)
- 2) 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 27 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 26 年度計画 I -4-⑦

【平成 26 年度における取組】

- 1) 平成 26 年度計画 I -4-①～⑥の情報については、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 25 年度の決算の公表(8月8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、適時適切なホームページの更新を行った。
- 3) 会社と共同し、高速道路料金割引案内ページを随時更新した。
- 4) 国交省独法評価委員の指摘等を踏まえ、会社と連携のうえ一般の海外観光客が利用する SA などに関する多言語の情報提供ページをホームページに掲載した。
- 5) より使い勝手の良いホームページとなるよう、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケートを実施し、主に次のような改善を行った。
 - ・視認性向上のため、文字サイズ初期設定の見直しや文字サイズ調節機能を改良
 - ・利便性向上のため、「人気ページ」を毎月の「アクセスランキング」として表示
 - ・情報の検索性向上のため、「サイトマップ」の充実
- 6) 海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、ホームページ等を通じて情報を提供した。

【中期目標達成に向けた平成 27 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、分かりやすさに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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
	⑧ 業務パンフレット等による広報 機構の目的や業務の内容について、パンフレット等を活用することにより、情報の提供を行う。	⑧ 業務パンフレット等による広報 機構の目的や業務の内容について、パンフレットやファクトブック等を活用することにより、情報を分かりやすく提供する。
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、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、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、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。
Ⅲ 国民に対して提供するサービス その他の業務の質の向上に関する事項	Ⅱ 国民に対して提供するサービス その他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置	Ⅱ 国民に対して提供するサービス その他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置
機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる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。	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。	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。
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	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	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

平成26年度の業務の実績

平成 26 年度計画Ⅰ-4-⑧

【平成 26 年度における取組】

パンフレット「高速道路機構の概要 2014」(10 月)、同パンフレットの英語版及び「高速道路機構ファクトブック 2014」を発行(11 月)し、関係機関、全国の主要公立図書館等に配付して情報提供を行った。

【中期目標達成に向けた平成 27 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 26 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、その結果を公表するとともに、必要に応じて組織・業務運営の見直しなどを行う。

【平成 26 年度における取組】

- 1) 平成 25 年度の業務について自己評価を行った上で、業務実績報告書を独立行政法人評価委員会に提出し(6月)、ホームページにて公表した。(8月)
- 2) 平成 26 年度の業務全体の進捗状況及び平成 25 年度に係る業務実績評価調書の課題・改善点、業務運営に対する意見等において指摘のあった事項への対応状況等について、審議し、その内容を踏まえ平成 27 年度計画を策定した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】

平成 26 年度業務について自己評価を行い、公表するとともに、平成 27 年度業務について、引き続き、内部統制委員会において、業務達成状況等の審議を行い、必要に応じて、適切な措置を講ずる。

平成 26 年度計画Ⅱ-1

【年度計画Ⅱ-1における目標設定の考え方】

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

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
① 機構は、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施すること。 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。	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。 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。	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。 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、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。

平成26年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-1-①

【平成 26 年度における取組】

- 1) 高速道路に係る道路資産の総延長は、供用区間は新規供用 193km の増及び無料開放による 13km の減により 9,991km となり、総延長は 10,149km となった。
- 2) 高速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、会社と連携して変更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 27 年3月 31 日時点)》

(単位:km)

	合計	NEXCO	NEXCO	NEXCO	首都	阪神	本四
		東 日本	中日本	西日本	会社	会社	会社
保有及び貸付延長	10,149	3,848	2,041	3,492	321	263	173
うち 供用区間	9,991	3,820	1,979	3,449	311	249	173
うち新設区間	158	29	62	43	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 27 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。

平成 26 年度計画Ⅱ-1-②

【平成 26 年度における取組】

＜協定変更＞

- 1) 高速道路の老朽化が進行し、大規模な更新や修繕が必要とされる道路構造物が急速に増大しているため、老朽化対策や管理水準の向上に国及び会社と一体となって取り組む必要があった。

会社の大規模更新・修繕に関する計画に関与するなど、その対応について検討してきたが、今般、法令改正により、更新財源の確保と点検強化について新たな枠組みが整備されたため、この枠組に沿って、費用を十分に見込む一方で会社コスト削減を促すことにより、道路資産を将来にわたって適切に良好な状態に保ち、かつ、債務を確実に償還するよう、協定を変更した。

この協定変更にあたっては、料金徴収期間の延長や更新に係る債務とその他の債務を区分した債務返済計画の策定等、多くの新たな検討事項を総力をあげて極めて短期間に反映することによって、緊急に対応が必要な老朽化対策や点検の強化等を会社が直ちに着手できるようにした。

＜管理の報告書＞

- 2) 社会資本整備審議会道路分科会の提言を踏まえ、道路インフラの現状や老朽化対策の必要性に関する国民の理解を促進するため、平成 26 年8月に公表した平成 25 年度分の報告書において、次の項目について改善した。

 ≫ 点検結果の記載

 ≫ 点検結果に基づく補修の実施数量と費用の記載

＜管理の実地確認＞

- 3) 各会社において管理の実地確認を行い、高速道路の管理の実施状況や計画管理費の計画と実績及び今後の見通しを確認し、その結果を協定に反映するとともに、実地確認を通じて把握した情報の共有化を図った。

【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】

平成26年度に必要な協定変更を行うことにより、高速道路の安全性を一層向上させる取組を会社が速やかに行えるよう措置したことを踏まえ、平成27年度は、高速道路の管理の実施状況の把握と国民や利用者へのわかりやすい公表に努める。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
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	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。	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。
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
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。 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。	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。 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。	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。 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。
② 機構は、会社に対する道路資産の貸付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貸付期間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	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貸付期間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	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貸付期間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

平成26年度の業務の実績

平成 26 年度計画Ⅱ-1-③

【平成 26 年度における取組】

- 1) 死傷事故率など、目標値の改善を図っていく既存のアウトカム指標については、平成 25 年度分の管理の報告書に中期の目標値を記載するなど、充実を図った。(8月)
- 2) アウトカム指標については、会社と連携し平成 26 年度分より利用者視点、交通安全、道路保全の3分野に整理した上で、必要な指標を追加するなど充実を図った。(10月)

[参考資料: 資料3]各会社のアウトカム指標一覧表(平成 26 年度)

【中期目標達成に向けた平成 27 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、平成 26 年度に組替えた3分野に沿って、機構がリーダーシップを持って、会社と連携し指標をわかりやすく取りまとめるとともに、今後更なる指標の充実に取り組む。

平成 26 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 26 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、貸付期間内に債務の返済をする債務返済計画に基づき、29.4 兆円以下とする。

平成 26 年度計画Ⅱ-2-①②③

【平成 26 年度における取組】

高速道路の老朽化に対応して特定更新等工事等を実施するため、国及び会社と連携し、必要な協定変更を行うことにより、会社が速やかに高速道路の老朽化対策や管理水準の向上等に着手できるよう措置した。

これらの協定変更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、確実かつ円滑な債務返済と適正かつ効率的な高速道路の管理が行われることを確認した上で、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、債務引受限度額等の見直しその他の措置を講じて、協定及び業務実施計画の適切な見直しを図った。

また、見直しにあたり、各路線網に属する高速道路に係る有利子債務について、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ように定めた。

なお、透明性の確保及び説明責任を果たすため、協定変更の内容、理由等については、わかりやすく公表した。

1) 平成 26 年 8 月における協定変更の概要

①全国路線網

②変更内容:

・スマートインターチェンジ 18 箇所、追加インターチェンジ2箇所の追加 等

2) 平成 26 年 11 月における協定変更の概要

①首都高速道路に係る地域路線網

②変更内容

・「道路法等の一部を改正する法律」(平成 26 年5月 28 日成立)を踏まえた特定更新等工事の追加及び貸付期間の延長

・「道路の維持修繕に関する省令・告示」(平成 26 年4月2日制定)を踏まえた点検強化による計画管理費の増等

3) 平成 27 年3月における協定変更の概要

①全国路線網、阪神高速道路(阪神圏)に係る地域路線網、一の路線

②変更内容

・「道路法等の一部を改正する法律」を踏まえた特定更新等工事の追加及び貸付期間の延長(全国路線網、阪神(阪神圏))

・「道路の維持修繕に関する省令・告示」を踏まえた点検強化による計画管理費の増等

【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】

国土幹線道路部会の基本方針で示された首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系に沿って協定・業務実施計画書を見直していく

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
の将来の見通しを勘案して定めること。 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で、適正な貸付料の算定を図ること。	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取ることで、適正な貸付料の算定を図る。	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取ることで、適正な貸付料の算定を図る。
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、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。	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、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。 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。	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、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。 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。

平成26年度の業務の実績

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
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、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と明確に区分した上で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。	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、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と明確に区分した上で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 5.9 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。	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、機構の収支予算の明細を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについてできる限り定量的に把握することを通じて、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と明確に区分した上で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。 また、平成 26 年度末時点における機構の有利子債務残高を 29.4 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。

平成26年度の業務の実績

平成 26 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。

・特定更新等工事に係る債務をその他の債務と明確に区分した協定を締結し、適切な債務の残高の管理に努めた。
(11月、3月)

・料金収入は、計画を 2,229 億円(9.0%)上回る 2 兆 6,901 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 26 年度計画	平成 26 年度実績	対計画比
会社の料金収入	24,671	26,901	109.0%

・貸付料収入については、計画を 2,060 億円(11.1%)上回る 2 兆 606 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 26 年度計画	平成 26 年度実績	対計画比
貸付料収入	18,546	20,606	111.1%

・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、45.2 億円(対計画比 101.9%)となった。

《占用料等収入》

収入項目	平成 26 年度計画	平成 26 年度実績	対計画比
占用料	2,000 百万円	2,037 百万円	101.9%
連結料	2,258 百万円	2,324 百万円	102.9%
兼用工作物使用料	182 百万円	162 百万円	89.0%
合計	4,440 百万円	4,523 百万円	101.9%

- 2) 会社からの債務引受額(有利子債務分)が計画を 9,688 億円下回る1兆 410 億円となり、また、貸付料収入が計画を 2,060 億円上回る 2 兆 606 億円に、支払利息は計画を 312 億円下回る 4,289 億円となった。この結果、平成 26 年度末時点における有利子債務残高は、平成 26 年度当初の計画値 30 兆 1,616 億円に対して実績は 28 兆 7,545 億円となった。

※有利子債務残高の実績対比は、年度当初に策定した計画値 30 兆 1,616 億円と比較した。

《平成 26 年度末未償還残高》

債務返済計画における計画と平成 26 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	360,192	346,114	▲14,078
債務残高	305,151	291,080	▲14,071
有利子借入金	301,616	287,545	▲14,071
社会資本借入金	2,231	2,231	0
無利子借入金	1,304	1,304	0
出資金	55,041	55,035	▲6

※ 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

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
1) 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。)に係る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。)及び阪神高速道路(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。)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7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。	1) 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。)に係る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。)及び阪神高速道路(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。)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7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。	1) 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。)に係る有利子債務については、平成26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。)及び阪神高速道路(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。)に係るそれぞれの有利子債務については、平成26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。

平成26年度の業務の実績

参考：過去5箇年度分の年度末及び民営化時点(平成 17 年 10 月1日時点)の未償還残高 (単位：億円)

	平成 22 年度末	平成 23 年度末	平成 24 年度末	平成 25 年度末	平成 26 年度末	民営化時点
未償還残高	356,737	353,991	358,029	351,437	346,114	425,366
債務残高	305,802	301,648	304,483	296,794	291,080	381,654
有利子借入金	299,961	296,425	299,857	292,729	287,545	374,000
社会資本借入金	3,841	3,398	2,973	2,587	2,231	5,049
無利子借入金	1,999	1,826	1,652	1,478	1,304	2,605
出資金	50,935	52,342	53,547	54,643	55,035	43,712

3) 全国路線網、首都高速道路、阪神高速道路に係る平成 26 年度末における機構の有利子債務残高は、いずれも民営化時点における承継債務の総額を下回った。

《機構の有利子債務残高の道路別内訳》

	民営化時点の承継債務の総額	平成 26 年度末残高
全国路線網	29.2 兆円※	22.0 兆円
首都高速道路	4.4 兆円	3.8 兆円
阪神高速道路	3.7 兆円	3.0 兆円

※本州四国連絡高速道路を含む

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
4) 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、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡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。	4) 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、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡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。	3) 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務(全国路線網に属する高速道路にあっては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡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 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連携しつつ、推進する。

平成26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、各高速道路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)返済の平成 25 年度期末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 27 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 26 年度末に定めた平成 27 年度計画では、平成 27 年度末時点での有利子債務残高は、29.1 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。

平成 26 年度計画Ⅱ-2-⑤

【平成 26 年度における取組】

- 1) 平成 26 年度に債務引受けのあった事業について、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 26 年度の債務引受けについて、198 件、1 兆 1,277 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、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 26 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	8,716 億円	2,456 億円	105 億円	11,277 億円

※ 端数処理の関係で計が合わないことがある

- 3) 平成 26 年度の資産引受けについて、173 件(新設・改築 63 件、修繕 41 件、災害復旧6件、承認工事 63 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確認した。
また、道路資産の現地確認については、新設・改築等のうち債務引受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 26 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。
- 4) 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。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 27 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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
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26年度の業務の実績

平成 26 年度計画Ⅱ-2-⑥

【平成 26 年度における取組】

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、会社と連携して利用状況調査を実施した。

【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】

調査結果を参考に、引き続き、適正化に向けて検討する。

平成 26 年度計画Ⅱ-2-⑦

【平成 26 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、「資金調達及び金融機関等選定審査委員会」において「長期・固定」を基本としつつ、低金利環境を捉え、特に超長期による調達割合を高める方針を定めた。
- 2) 一方、超長期年限については、特に投資家が限定されることから、既に機構に投資している投資家からの大きな需要増は期待できないため、従来の投資家の参加を維持しつつ、新たな投資家を開拓する必要が生じた。
よって、大手生命保険会社等に加え、全国の信用金庫、財団法人等にまで範囲を広げて、積極的な IR 活動(前年度比約 5 倍の 42 件)を行い、投資家層の拡大を推進した。
- 3) また、調達多様化及び、より低利な資金調達の観点から、従来の債券発行に加え、新たなローン方式による資金調達を導入し、調達コストの競争入札方式を採用すること等により、債券発行よりも更に低利な調達を実現した。
- 4) 上記取り組み等により、20 年及び 30 年の超長期債発行を拡大(政府保証債は過去最大額、財投機関債は前年度比約 2 倍の額)するなど、調達全体に占める超長期年限の割合を 30%(前年度 18%)まで高め、平均調達年限 13.4 年(前年度 11.8 年)で、総額 2 兆 4,750 億円の資金を安定的に調達した。
また、調達年限を長期化させつつも、平均調達利率は 0.77%と前年度(0.87%)を更に下回った。

《平成 26 年度外部資金調達実績(概要)》

(単位:億円、%)

調達方法		年 限	平成 26 年度			(参考)平成 25 年度	
			計 画 ※1	調達額 ※2	平均利率 ※3	調達額 ※2	平均利率 ※3
政府保証	政府保証債	10 年	14,200	14,200	0.53	19,360	0.72
		20 年	4,000	4,000	1.32	3,600	1.59
		30 年	1,200	1,200	1.63	900	1.81
	計		19,400	19,400	0.76	23,860	0.89
自主調達	民間借入金	10 年	500	400	0.54	-	-
		15 年		200	0.70	-	-
		小計	500	600	0.59	-	-
	財投機関債	2年	5,511	-	-	1,500	0.12
		5年		600	0.16	-	-
		10 年		2,200	0.56	3,400	0.81
		15 年		400	0.95	-	-
		20 年		1,050	1.35	600	1.79
		30 年		500	1.73	200	2.04
		小計	5,511	4,750	0.84	5,700	0.77
	計		6,011	5,350	0.81	5,700	0.77
合 計		25,411	24,750	0.77	29,560	0.87	
平均調達年限		13.4 年			11.8 年		
債務残高の平均残存年限 ※4		7.5 年			7.2 年		
有利子債務残高の平均利率		1.40			1.46		

※1 平成 26 年 9 月 26 日付けで国土交通大臣に届け出た変更計画額。

※2 機構が収入した額。

※3 調達額と債券発行時の応募者利回り(借入金は借入利率)を使った加重平均。

※4 有利子及び無利子債務残高の平均残存年限。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
3 会社に対するスマートICの整備及び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 機構が国から交付されるスマート IC の整備のための補助金及び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 会社に対するスマートICの整備及び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 国から交付されるスマート IC の整備のための補助金及び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。	3 会社に対するスマートICの整備及び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 国から交付されるスマート IC の整備のための補助金及び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 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。	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。	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。

平成26年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成 27 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、金融情勢を踏まえ、超長期年限(10 年超)の調達拡充に向けた新たな手段を導入するなど、調達の多様化に努める。

平成 26 年度計画Ⅱ-3

【年度計画Ⅱ-3における目標設定の考え方】

会社によるスマートICの整備及び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 26 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は、国、出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続きに努め、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。(7 月、11 月)

《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 26 年7月 22 日	平成 26 年7月 23 日
第2回	平成 26 年 11 月 19 日	平成 26 年 11 月 20 日

《無利子貸付額》

会社名	第1回	第2回	合計
首都会社	12,641 百万円	12,641 百万円	25,282 百万円
阪神会社	6,921 百万円	6,921 百万円	13,842 百万円
合計	19,562 百万円	19,562 百万円	39,124 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 27 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、効率的な事務手続きに努め、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

平成 26 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 26 年度における取組】

平成 26 年度において、当該補助金の交付は無かった。

【中期目標達成に向けた平成 27 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、効率的な事務手続きに努め、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3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
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。 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。	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。 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。	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。

平成26年度の業務の実績

平成 26 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 26 年度における取組】

- 1) 助成委員会を3回開催し、30 議題 32 件の審議を行った。(4月、7月、12 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 31 件並びに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工夫を別の工事で活用した 21 件の計 52 件について、経営努力要件適合性を認定した。なお、これらによるコスト縮減効果は約 80 億円あったと見込まれる。

《助成委員会審議状況》

凡例：議題(区間別件数)

助成委員会 (開催日)	審議件数	審議結果 (経営努力要件適合性の判断)
第 21 回委員会 (平成 26 年4月4日)	11 議題(11 件)	適合 11 議題(11 件)
第 22 回委員会 (平成 26 年7月 15 日)	9議題(9件)	適合9議題(9件)
第 23 回委員会 (平成 26 年 12 月9日)	10 議題(12 件)	適合9議題(11 件) 不適合 1 議題(1 件)
計	30 議題(32 件)	適合 29 議題(31 件) 不適合1議題(1件)

[参考資料：資料4]助成金交付実績(概要)

- 3) 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の積極的な活用や外部への広報を促した。
- 4) 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 24 件について、助成金(11.4 億円)を交付した。(1月、3月)

【中期目標達成に向けた平成 27 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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
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。 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。	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 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を図られるよう、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。 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。	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 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を図られるよう、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。

平成26年度の業務の実績

平成 26 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、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 26 年度における取組】

道路を取り巻く環境が大きく変化する中で、道路の構造を保全し交通の危険を防止するとともに、道路空間の有効利用を図るため、道路管理者の権限を行使する機構と現場において維持管理を行う会社が連携し、一体的な取組みが可能となるような新たな枠組みを構築し、高速道路の管理を適正かつ円滑・効率的に実施した。

1)車両制限令違反車両への対応の強化

- ・重量制限超過車両による道路劣化を防止するため、機構・6会社が連携し、一体となって車限令違反者に対する指導取締りの強化に必要な新たな枠組みを構築した。

高速道路における措置命令の発出基準を統一するとともに、悪質な重量制限違反車両に対しては、現場で積載物を分載・軽減させる命令(軽減措置)を行う等取締りの強化を図った。

上記基準による指導取締りを確実に実施するために、これまで会社ごとの違反回数に応じて実施してきた運行会社等に対する指導を、機構において高速道路全体を通じた違反回数を把握し、これに応じて会社が指導を実施する体制を構築した。併せて、違反回数によって段階的に、警告書の発出、是正指導書の手交、HP公表、許可の取消し、告発の実施を行う基準を設け、指導の強化を図った。(平成 27 年 3 月基準制定、4 月施行)

- ・軽減措置については、平成 26 年度から先行的に実施し、12 件を数えた。(高速道路で初めて実施)

- ・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」において荷主への啓発活動等、違反車両の削減に向けた取組みを行った。

2)特殊車両通行許可手続きの迅速化等

- ・許可手続を迅速化し、申請者の負担軽減を図るため、特車許可における機構と窓口道路管理者での包括協議について、新規路線の追加や適用条件等の拡大を行い、機構あての協議が不要となる適用条件を拡大した。(1 月)

- ・首都高速道路中央環状品川線山手トンネルにおける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(8 月)、審議結果を踏まえ通行規制を決定し、公示を行った。(3 月)

3)改正災害対策基本法による道路啓開

- ・高速道路において災害時の道路啓開措置を迅速に実施するため、機構は、会社からの要請に基づき直ちに車両の移動命令等の措置を行い、これに従わない運転者がいる場合には、会社が機構に代わって移動等を行う新たな枠組みを、改正法の施行に合せて構築した。(11 月)

- ・法施行後発生した大雪において、名神高速道路等の5路線に適用し、機構・会社で連携を図り、道路啓開のための車両移動等を迅速に実施した。

4)迅速な通行の禁止措置の実施

- ・地震やゲリラ豪雨が発生した場合に、的確かつ迅速に通行禁止処分を実施し、交通の危険を防止するため、機構があらかじめ通行止め基準を設定し、当該基準に該当したときに、機構による通行止め処分と会社への通行の禁止に必要な措置の要請が行われたものとする運用へ改善し(11 月)、迅速な通行の禁止の措置を実施した。

5)道路占用・連結関係の対応

- ・現地の的確な把握を通じた道路空間の有効利用と、占用事務の一層の効率的な実施により申請者の負担軽減を図るため、新たな占用入札制度も含め、会社が現地の道路管理状況を把握・判断し、これを踏まえ機構が占用許可を行う新たな枠組みを構築した。この枠組みの円滑・的確な運用を図るため、複雑化した占用制度全般について、様式を含めた標準的な手続等を新たに整備した。これにより、受託する会社の担当窓口はもとより、占用制度になじみのない申請者にとっても申請手続がわかりやすいものとなり、占用事務の円滑化が図られた。

- ・高架下利用計画等検討会を 3 回開催し、7 月に供用した舞鶴若狭道三方五湖 PA 他 11 件の連結許可に関する審議を行うとともに、機構として初めて太陽光発電設備他 1 件の審議を行い、占用者の選定を公募により実施した。

- ・道路占用許可について、チェックリストを活用し、年間 3,500 件あまりの申請を効率的に審査した。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
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 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。	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 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和 56 年法律第 72 号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。	— 〔平成 25 年度は、同法の対象事業なし〕
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を適切に行うこと。 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。 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。	8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、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。 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。	7 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。 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。

平成26年度の業務の実績

《主な道路管理権限の行使の状況》

	平成 26 年度	【参考】 平成 25 年度
道路区域決定件数	90	73
占用許可件数	3,568	2,444
連結許可件数	235	31
承認工事件数	33	27
原因者負担金督促件数	84	18
特殊車両通行許可件数	2,884	2,572
特殊車両通行協議回答件数	6,994	6,953
通行の禁止要請件数	2,159	2,102
車限令違反措置命令件数	5,541	5,874
災害対策基本法に基づく道路 区間の指定件数	5	-
道路標識決定件数	35	31
区画線決定件数	44	39

【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】

引き続き、通行止め等の行政措置を遅延なく実施し、精度の適切かつ効率的な運用に努めるとともに、車限令違反車両の指導取締りの強化や占用入札制度の運用を適切に行っていく。

平成 26 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 26 年度における取組】

- 1) JR 西日本及び JR 四国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、本四会社との「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」(基本協定)に基づき、「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に係る委託料の額に関する平成 26 年度協定」を締結し、本四高速の協力を得て、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を実施するとともに、共用部共用施設の耐震補強事業について、耐震性照査、補強設計を進め、耐震補強工事に着手した。
- 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」に基づく「本四備讃線鉄道施設の耐震補強工事の実施に関する年度協定(平成 26 年度)」を JR 四国と締結し、耐震補強設計を進め、耐震補強工事に着手した。
- 3) JR 西日本及び JR 四国とそれぞれ「本四備讃線(茶屋町・児島間)の鉄道施設の利用料の額に関する協定」及び「本四備讃線(児島・宇多津間)の鉄道施設の利用料の額に関する協定」を締結し、平成 26 年度分の利用料9億3千8百万円を確実に徴収した。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
9 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、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。 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。 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。 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貸付期間内に償う前提で、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。	9 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、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 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貸付期間内に償う前提で、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。	8 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施する。 ① 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進 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 協定に基づき、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。 なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。

平成26年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成 27 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 26 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 26 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 27 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。

平成 26 年度計画Ⅱ-8-②

【平成 26 年度における取組】

協定の見直しにあたり、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、これらに係るコスト削減努力が図られるよう工夫するとともに、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た。

【中期目標達成に向けた平成 27 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削減努力が適切に反映されるよう行う。

平成 26 年度計画Ⅱ-8-③

【平成 26 年度における取組】

1) 常磐自動車道(常磐富岡～南相馬、相馬～山元)等 193km を新規に供用した。

首都圏中央連絡自動車道	稲敷～神崎:10.6km、4 月 12 日
首都圏中央連絡自動車道	相模原愛川～高尾山:14.8km、6 月 28 日
舞鶴若狭自動車道	小浜～敦賀 JCT:39km、7 月 20 日
常磐自動車道	浪江～南相馬:18km、12 月 6 日
常磐自動車道	相馬～新地:9km、12 月 6 日
常磐自動車道	新地～山元:16 km、12 月 6 日
東九州自動車道	行橋～みやこ豊津:7 km、12 月 13 日
常磐自動車道	常磐富岡～浪江:14 km、3月1日
東九州自動車道	豊前～宇佐:21 km、3月1日
中央環状品川線	大井 JCT～大橋 JCT:9.4 km、3月 7 日
首都圏中央連絡自動車道	寒川北～海老名南 JCT:2.8 km、3月8日
四国横断自動車道	徳島～徳島 JCT～鳴門 JCT:11 km、3月 14 日
首都圏中央連絡自動車道	久喜白岡 JCT～五霞:12.7 km、3月 29 日
首都圏中央連絡自動車道	五霞～境古河:6.9 km、3月 29 日

2) 国の補助金を活用したスマートインターチェンジ 18 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た。(8 月)

3) 協定において、貸付料の支払いに支障のない範囲内で、かつ公正妥当なものである場合には、企画割引として事前に機構に届け出ることにより割引を実施できるよう措置しており、平成 26 年度は 36 件の企画割引が実施された。

4) 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た。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
④ 調査・研究の実施 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。	④ 調査・研究の実施 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。	④ 調査・研究の実施 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こと。
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。	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、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26年度における環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定し、環境物品等の調達を行うこととし、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを100%調達する。 また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。
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。	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。 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、	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。 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、

平成26年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成 27 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 26 年度計画Ⅱ-8-④

【平成 26 年度における取組】

- 1) 高速道路の交通動向に関する検討等、業務上必要となる調査・研究を実施した。
- 2) また、次の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。
『「高速道路の社会的効用」とは ―各界有識者による講話―』(8月)
『交通インフラ財源の安定的確保を目指すドイツ ―ドイツ・州交通大臣会議報告書―』(2月)・

【中期目標達成に向けた平成 27 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。

平成 26 年度計画Ⅱ-8-⑤

【平成 26 年度における取組】

- 1) 「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 26 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)、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) 会社に対して環境の保全と創出に配慮するよう促し、引き続き、各種情報の提供を図った。

【中期目標達成に向けた平成 27 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。

平成 26 年度計画Ⅱ-8-⑥

【平成 26 年度における取組】

- 1) 機構の横浜移転に伴う防災上の対応を含め、機構が行うべき防災業務及び重要継続業務を整理した上で、必要となる防災業務計画等の見直しを行った。(3月)
- 2) 防災業務計画等に定める以下の業務を実施
①防災業務
・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ため防災体制(警戒体制 28 回、緊急体制 1 回、非常体制 2 回)を構築し、各地で発生した地震や台風、大雪等の各種災害に的確に対応した。
・各種災害時において、会社からの要請等に基づき、通行の禁止及び会社への必要な措置の要請を的確に実施した(自然災害等に伴う通行の禁止: 209 回)。
・改正災害対策基本法の施行に合わせ、機構・道路会社間の委託契約を締結するとともに、運用に必要な手引きを作成し、権限行使のための体制を構築した。
平成 26 年度冬期の大雪時において、会社と連携し、同法を適用して区間の指定等の道路啓開のために必要な措置を適時適切に行った。(5路線)
・防災業務を適切に行えるよう、以下のとおり防災訓練を計画的に実施し、危機管理能力の向上を図った。
 > 首都直下地震を想定した防災訓練(1回)
 > 南海トラフ地震を想定した防災訓練(2回)
 > 安否登録訓練、参集応答訓練(6回)

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
	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。	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。
Ⅳ 財務内容の改善に関する事項	Ⅲ 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画	Ⅲ 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画
1 財務体質の強化 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図ること。	1 財務体質の強化 債務の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。	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。
	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。

平成26年度の業務の実績

②重要継続業務

大規模災害時に重要継続業務を適切に行えるよう、以下のとおり計画的に訓練を実施し、危機管理能力の向上を図った。

- ≫首都直下地震を想定した業務移行訓練
- ≫東京本部の機能不全に備え、関西業務部における出納事務支出訓練（3回）

【中期目標達成に向けた平成 27 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・伝達を行うとともに的確かつ効果的な対応を講ずる。

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・伝達訓練や機構事務所移転に伴う被災時の初動行動・緊急避難場所確認訓練等を行い、発災時に備える。

平成 26 年度計画Ⅲ-1

【年度計画Ⅲ-1における目標設定の考え方】

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

【平成 26 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 27 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 26 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 26 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 26 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 27 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 26 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 26 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、短期借入れは行わなかった。

【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】

引き続き、当座貸越契約を締結する。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
	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	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。	道路の計画の変更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。
	VI V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 V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 施設及び設備に関する計画 該当なし	1 施設及び設備に関する計画 該当なし
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関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関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、平成 25 年度に整備した内部規程を遵守するとともに職員の意識啓発に引き続き取り組む。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。

平成26年度の業務の実績
平成 26 年度計画Ⅴ 【年度計画Ⅳ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 26 年度における取組】 他の公共事業等との調整の結果、高速道路事業として不要となった財産については、道路区域減を行ったうえで売却し、債務の返済に充てた。(17 件、876 百万円) 【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】 引き続き、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 26 年度計画Ⅷ-2 【年度計画Ⅷ-2における目標設定の考え方】 平成 25 年度に整備した内部規程を遵守するとともに職員の意識啓発に引き続き取り組む。 平成 26 年度計画Ⅷ-2-① 【平成 26 年度における取組】 業務を厳格に実施するための仕組みとして、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としており、業務を厳格に行った。また、機構掲示板を適切に更新し、職員の意識啓発に取り組んだ。なお、特定業務に係る決裁(221 件)は適正に実施した。 【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】 引き続き、内部規程を遵守するとともに職員の意識啓発に引き続き取り組む。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
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。
	② 人員に関する指標 常勤職員数を 85 人とし、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。	② 人員に関する指標 常勤職員数は、85 人を上回らないものとする。
③ 人件費については、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。	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 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。

平成26年度の業務の実績

平成 26 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 26 年度計画Ⅷ-3-①

【平成 26 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
 - ・職員研修年度計画を策定し、外部機関主催の研修に職員 30 名を参加させた。
 - ・研修として、H25・H26 道路法改正についての講演会(9月)、メンタルヘルス及びハラスメント対策についての講演会(1月)を開催した。
- 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。
 - ・占用許可更新事務の増大や連結許可更新事務等に対応するため、臨時派遣職員の採用を行うなど、効率的な業務運営を行った。

【中期目標達成に向けた平成 27 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 26 年度計画Ⅷ-3-②

【平成 26 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 27 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 26 年度計画Ⅷ-3-③

【実績値(当該項目に関する取組状況も含む。)]

- 1) 平成 26 年度の職員の給与については、国家公務員に準拠して関係規程の改正を実施した。(12 月)
また、平成 27 年度の役職員の給与について、国家公務員に準拠した関係規程の改正(平成 27 年4月1日施行)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を行った。(6月)

(単位：千円・%)

	平成 17 年度 人件費	平成 25 年度	平成 26 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	735,391	801,933	9.0	▲15.3

[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 27 年度の見通し】

引き続き、政府における総人件費削減の取組を踏まえた給与体系の見直しを進める。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成26年度計画
3 主たる事務所の移転 閣議決定された平成 27 年3月 末までに主たる事務所を神奈川県 に移転するため、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 閣議決定された平成 27 年3月 末までに主たる事務所を神奈川県 に移転するため、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 閣議決定された平成 27 年3月 末までに主たる事務所を神奈川県 に移転するため、引き続き検討を 進めるとともに、必要な対応を行 う。
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。	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。	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。
	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。	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。

平成26年度の業務の実績

平成 26 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、主たる事務所を神奈川県に移転するため、引き続き検討を進めるとともに、必要な対応を行う。

【平成 26 年度における取組】

- 1) 主たる事務所の神奈川県(横浜市)への移転については、当初の法定期限より半年前倒し、平成 27 年3月 31 日に実施した。新事務所選定に当たっては、
 - ①横浜地区のオフィスビル市況を踏まえ、賃料等を大幅に削減した効率的な業務運営
 - ②災害時における業務継続に必要な防災性能等の向上 等を考慮し、以下を実現した。
- 2) この移転により賃料等の費用(ランニングコスト)を従前と比較し年間約 7,300 万円(約 41%)削減すると共に、移転を6ヶ月前倒して実施したことによりランニングコストを約 3,700 万円削減した。
- 3) また、新事務所への移転に伴い、災害時の非常電源(72 時間)の導入、低層階(5階)への入居など、業務継続に必要な防災性能等が向上した。
- 4) なお、移転に係る初期費用(イニシャルコスト)は約 1 億 6,000 万円であったが、上記コスト削減により、約 2.2 年で回収可能である。

費用項目	増減
賃料	▲7,174
その他コスト (駐車場代、清掃費等)	▲140
合計	▲7,314

(単位:万円)

※左表は、移転前の事務所(東京)に対する移転後の事務所(横浜)における賃料等の増減を示している。

平成 26 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 26 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、内部統制委員会等のほか、幹部連絡会(原則毎週開催)その他随時行われる各部門とのミーティングを通じて、業務に重要な情報を適時的確に把握するとともに、①債務の確実な返済、②会社と連携した高速道路事業の円滑な実施、③業務運営の効率性と透明性の確保をはじめとする法人のミッションの周知徹底に引き続き努めた。
- 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) 独法通則法の改正に基づく内部統制システムの整備に関しては、法改正の趣旨に則り業務方法書その他内部規則の改正を行い、内部統制の充実・強化を図った。(平成 27 年4月1日施行)

【中期目標達成に向けた平成 27 年度の見通し】

独法通則法改正に伴い整備した内部統制システムについて、適切に運用を図る。

平成 26 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 26 年度における取組】

- ・前中期目標期間繰越積立金 26 億2百万円のうち、今年度は、減価償却に充てるため 62 百万円を取り崩した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 27 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	1,860,010	2,066,064	206,054	
道路業務収入	1,859,075	2,065,108	206,033	
鉄道業務収入	935	956	22	
政府等出資金受入	42,425	42,425	-	
政府等補助金受入	192	50,762	50,570	
債券及び借入金	2,541,100	2,475,000	△ 66,100	
社会資本整備事業収入	573	573	-	
業務外収入	1,654	1,977	324	
計	4,445,954	4,636,801	190,848	
支出				
債務返済費	4,504,402	4,487,669	△ 16,733	
東京湾横断道路償還金	5,785	5,513	△ 272	
無利子貸付金	39,283	39,158	△ 125	
経営努力助成金	1,086	1,136	49	
業務管理費	13,531	4,131	△ 9,399	
高速道路管理費	2,732	2,546	△ 186	
鉄道施設管理費	10,798	1,585	△ 9,213	
一般管理費	1,631	1,434	△ 197	
人件費	963	940	△ 23	
物件費	669	494	△ 175	
業務外支出	93,253	93,238	△ 15	
計	4,658,972	4,632,279	△ 26,692	

【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	1,859,075	2,065,108	206,033	
道路業務収入	1,859,075	2,065,108	206,033	※1
政府等出資金受入	39,124	39,124	-	
政府等補助金受入	159	50,734	50,575	※2
債券及び借入金	2,541,100	2,475,000	△ 66,100	※3
社会資本整備事業収入	573	573	-	
業務外収入	1,653	1,958	305	
計	4,441,684	4,632,496	190,813	
支出				
債務返済費	4,504,402	4,487,669	△ 16,733	※4
東京湾横断道路償還金	5,785	5,513	△ 272	
無利子貸付金	39,283	39,158	△ 125	
経営努力助成金	1,086	1,136	49	
業務管理費	2,732	2,546	△ 186	
高速道路管理費	2,732	2,546	△ 186	
一般管理費	1,623	1,421	△ 202	
人件費	957	931	△ 27	
物件費	666	490	△ 176	
業務外支出	93,237	93,238	0	
計	4,648,149	4,630,681	△ 17,468	

※1 道路資産貸付料収入の増

※2 高速道路通行者負担軽減補助金の受入による増

※3 財投機関債の一部を発行しなかったことによる減

※4 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の減

【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	935	956	22	
鉄道業務収入	935	956	22	
政府等出資金受入	3,301	3,301	-	
政府等補助金受入	33	28	△ 5	
業務外収入	1	19	18	
計	4,270	4,305	35	
支出				
業務管理費	10,798	1,585	△ 9,213	※1
鉄道施設管理費	10,798	1,585	△ 9,213	
一般管理費	8	13	5	
人件費	5	9	4	
物件費	3	4	1	
業務外支出	16	0	△ 16	
計	10,823	1,598	△ 9,224	

※1 本州四国連絡橋(本四備讃線)耐震補強事業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	1,506,516	1,487,912	△ 18,605	
經常費用	1,488,447	1,467,728	△ 20,718	
道路貸付業務費	980,781	965,794	△ 14,986	
助成業務費	1,086	1,136	49	
鉄道施設利用業務費	8,746	8,545	△ 200	
一般管理費	2,677	1,515	△ 1,162	
人件費	965	962	△ 2	
經費	1,712	553	△ 1,160	
財務費用	443,309	429,483	△ 13,826	
道路資産取得関連費用	51,848	61,097	9,249	
雑損	-	158	158	
臨時損失	18,070	20,184	2,114	
収益の部	1,762,995	2,009,424	246,429	
經常収益	1,738,388	1,984,502	246,115	
受取貸付料	1,717,210	1,907,943	190,733	
占用料収入	2,160	2,202	41	
連結料収入	2,155	2,153	△ 3	
受取施設利用料	850	869	19	
その他の売上高	17	0	△ 17	
補助金等収益	36	50,727	50,691	
寄附金収益	917	4,724	3,807	
資産見返負債戻入	6,275	6,936	661	
鉄道施設建設見返債務戻入	7,990	7,981	△ 9	
財務収益	778	913	135	
雑益	-	55	55	
臨時利益	24,607	24,922	314	
当期純利益	256,479	521,512	265,034	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	65	62	△ 3	
当期総利益	256,544	521,575	265,031	

【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	1,497,761	1,479,369	△ 18,391	
経常費用	1,479,691	1,459,186	△ 20,505	
道路貸付業務費	980,781	965,813	△ 14,968	
助成業務費	1,086	1,136	49	
一般管理費	2,667	1,500	△ 1,167	
人件費	959	953	△ 7	
経費	1,708	547	△ 1,161	
財務費用	443,309	429,483	△ 13,826	
道路資産取得関連費用	51,848	61,097	9,249	
雑損	-	158	158	
臨時損失	18,070	20,184	2,114	
収益の部	1,753,802	2,000,285	246,484	
経常収益	1,729,494	1,975,616	246,121	
受取貸付料	1,717,210	1,907,943	190,733	
占用料収入	2,160	2,202	41	
連結料収入	2,155	2,153	△ 3	
その他の売上高	-	0	0	
補助金等収益	-	50,700	50,700	
寄附金収益	917	4,724	3,807	
資産見返負債戻入	6,275	6,936	661	
財務収益	776	902	126	
雑益	-	55	55	
臨時利益	24,307	24,670	363	
当期純利益	256,041	520,916	264,875	
当期総利益	256,041	520,916	264,875	

【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	8,756	8,561	△ 195	
経常費用	8,756	8,561	△ 195	
鉄道施設利用業務費	8,746	8,545	△ 200	
一般管理費	10	15	5	
人件費	5	9	4	
経費	5	6	1	
雑損	-	0	0	
収益の部	9,193	9,157	△ 36	
経常収益	8,894	8,905	12	
受取施設利用料	850	869	19	
その他の売上高	17	18	1	
補助金等収益	36	27	△ 9	
鉄道施設建設見返債務戻入	7,990	7,981	△ 9	
財務収益	1	10	9	
雑益	-	0	0	
臨時利益	300	252	△ 48	
当期純利益	438	596	159	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	65	62	△ 3	
当期総利益	503	658	155	

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	4,791,333	10,321,063	5,529,730	
業務活動による支出	586,797	560,126	△ 26,671	
管理費支出	109,322	99,573	△ 9,749	
その他支出	477,475	460,553	△ 16,922	
投資活動による支出	140,200	5,645,230	5,505,030	
財務活動による支出	4,063,535	4,063,526	△ 8	
次期への繰越金	801	52,181	51,379	
資金収入	4,791,333	10,321,063	5,529,730	
業務活動による収入	1,972,723	2,022,272	49,549	
投資活動による収入	241,673	5,787,721	5,546,048	
財務活動による収入	2,574,988	2,509,121	△ 65,867	
前期よりの繰越金	1,948	1,948	-	

【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	4,770,397	10,254,260	5,483,863	
業務活動による支出	575,974	558,669	△ 17,305	
管理費支出	98,499	98,116	△ 383	
その他支出	477,475	460,553	△ 16,922	
投資活動による支出	130,300	5,580,030	5,449,730	
財務活動による支出	4,063,535	4,063,526	△ 8	
次期への繰越金	588	52,034	51,446	
資金収入	4,770,397	10,254,260	5,483,863	
業務活動による収入	1,971,755	2,021,237	49,482	
投資活動による収入	225,273	5,725,521	5,500,248	
財務活動による収入	2,571,687	2,505,820	△ 65,867	
前期よりの繰越金	1,682	1,682	-	

【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	20,936	66,831	45,895	
業務活動による支出	10,823	1,484	△ 9,339	
管理費支出	10,823	1,484	△ 9,339	
投資活動による支出	9,900	65,200	55,300	
次期への繰越金	213	147	△ 67	
資金収入	20,936	66,831	45,895	
業務活動による収入	968	1,063	95	
投資活動による収入	16,400	62,200	45,800	
財務活動による収入	3,301	3,301	-	
前期よりの繰越金	267	267	-	

参 考 資 料

資料 1

契約状況等

○契約状況

	H25年度					H26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	(8)	(3.3%)	(42,120)	(12.9%)	(59.8%)	(20)	(8.7%)	(123,016)	(19.7%)	(57.6%)
	44	15.8%	3,309,132	35.1%	63.2%	68	24.3%	3,930,553	44.1%	59.1%
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%)	(31,016)	(9.5%)	(98.3%)	(4)	(1.7%)	(146,981)	(23.6%)	(95.7%)
	5	1.8%	5,873,216	62.2%	99.0%	6	2.1%	4,623,581	51.9%	97.1%
少額随意契約(注1)	(216)	(90.0%)	(23,202)	(7.1%)	(-)	(194)	(84.3%)	(27,744)	(4.5%)	(-)
	216	77.7%	23,279	0.2%	-	194	69.3%	27,744	0.3%	-
上記以外の随意契約	(13)	(5.4%)	(230,496)	(70.5%)	(-)	(12)	(5.2%)	(325,167)	(52.2%)	(-)
	13	4.7%	230,496	2.4%	-	12	4.3%	325,167	3.7%	-
合 計	(240)	(100.0%)	(326,834)	(100.0%)	(70.3%)	(230)	(100.0%)	(622,908)	(100.0%)	(64.0%)
	278	100.0%	9,436,123	100.0%	76.0%	280	100.0%	8,907,045	100.0%	67.5%

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

※ 金額は単位未満四捨五入のため、計において合わない場合がある。

注1：少額随意契約の範囲は次のとおり。

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

○平成26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	6	事務室の賃借及び清掃等に関する業務であり、代替性がないため随意契約としたもの。
情報提供業務関係	3	特定の情報を得る業務であり、代替性がないため随意契約としたもの。
長期継続契約	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	12	

債務の返済と財務諸表の関係

	(機構設立時)	(建設・特定更新等投資期間)	(建設・特定更新等投資終了後)	(60年目)
貸借対照表	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。	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。 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。	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きます。	60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。
損益計算書		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。	〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇 〇	

各会社のアウトカム指標一覧表
(平成 26 年度)

各会社のアウトカム指標一覧表（平成26年度）

速報値

指標分類			東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
利用者視点	総合顧客満足度 〔単位：ポイント〕 C S 調査等で把握するお客様の満足度〔5段階評価〕	H25実績値	3.6	3.6	3.5	3.4	3.6	3.9
		H26目標値 (中期目標※1)	3.6 (3.7)	3.6 (3.6)	3.7 (3.8)	3.4 -	3.6 (3.7)	3.9 -
		H26実績値	3.5	3.5	3.5	3.4	3.6	4.0
	年間利用台数 〔単位：百万台〕 支払料金所における年間の通行台数※2	H25実績値	1,024	706	991	347	270	40.0
		H26実績値	998	681	957	344	268	40.3
	本線渋滞損失時間 〔単位：万台・時〕 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間※3	H25実績値	712	1,066	548	2,810	876※10	4
		H26実績値	662	1,238	475	2,320	800	4
	路上工事時間 〔単位：時間／km〕 道路1 kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間	H25実績値 (集中工事※4を除く) ＜工事による渋滞損失時間＞	70 - ＜24＞	91 (83) ＜133＞	130 (110) ＜73＞	232 (229) -	137 (128) ＜41＞	116 - -
		H26実績値 (集中工事※4を除く) ＜工事による渋滞損失時間＞	77 - ＜23＞	94 (83) ＜225＞	104 (96) ＜39＞	234 (230) -	144 (107) ＜26＞	107 - -
	通行止め時間 〔単位：時間〕 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間※3※5	H25実績値	78	18	36	25	31	30
		H26実績値	68	55	49	9	20	18
交通安全	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※6	H25実績値	6.3	8.0	8.7	17.1	24.7	5.3
		H26目標値 (中期目標※1)	6.3 (6.7)	7.1 (6.7)	8.0 (7.4)	16.5 -	23.9 (21.0)	5.7 -
		H26実績値(注)	5.1	7.1	7.7	16.5	22.0	4.8
	車限令違反車両取締台数 〔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き込み台数	H25実績値	10,813	14,272	6,917	1,323	1,409	162
		H26実績値	12,958	13,990	8,012	1,256	1,297	223
	逆走事案件数 〔単位：件〕 交通事故又は車両確保に至った逆走事案件の件数※6	H25実績値	52	33	42	2	5	7
		H26実績値	67	37	81	7	5	7
	人等の立入事案件数 〔単位：件〕 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入った事案件の件数※3※7	H25実績値	1,680	1,248	1,162	473	334	159
		H26実績値	1,670	1,302	1,168	426	318	189
道路保全	快適走行路面率 〔単位：％〕 快適に走行できる舗装路面の車線延長	H25実績値	97	96	95	97	91	89
		H26目標値※8	97	95	95	97	91	90
		H26実績値	97	96	96	97	96	93
	要補修橋梁数 〔単位：橋〕 H26に点検した橋梁※9の健全性区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数	H26実績値 〔うち区分Ⅳの橋数〕 $\left[\frac{\text{点検した橋数}}{\text{全対象橋数}} \right]$	71 〔0〕 $\left[309/5,817 \right]$	80 〔0〕 $\left[379/4,389 \right]$	68 〔0〕 $\left[1,215/6,155 \right]$	8 〔0〕 $\left[14/118 \right]$	27 〔0〕 $\left[45/270 \right]$	2 〔0〕 $\left[115/401 \right]$

（注）死傷事故率は暫定値

※1： 中期目標の年次は、東日本高速道路㈱H28、中日本高速道路㈱H29、西日本高速道路㈱H27、首都高速道路㈱H26、阪神高速道路㈱H27、本四高速道路㈱H26。

※2： 首都高速道路㈱、阪神高速道路㈱は1回の利用を「1台」として集計。

※3： 東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱の数値は、1/1～12/31間の年間値。

※4： 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

※5： 上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算。

※6： 数値は、1/1～12/31間の年間値。

※7： 東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱、本四高速道路㈱は通報等把握した件数及び保護した件数、首都高速道路㈱、阪神高速道路㈱は保護した件数。

※8： 6社共通の目標値として、90以上としている

※9： H26年7月より施行されたトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年国土交通省告示第426号）に基づき道路橋毎に総合的に健全性が診断された橋梁。今後、5年間（H30迄）で全ての対象橋梁について告示に基づく点検が実施される予定。

※10： H25実績は530万台・時と公表していたが、H26より算出方法を見直している。

資料 4

助成金交付実績（概要）

平成26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・改良技術によるもの

路線	区間	経営努力内容	助成金 交付額
北関東自動車道	太田桐生IC～足利IC	地元との協議による補強土壁工の見直し	3百万円
九州縦貫自動車道宮崎線	清武JCT	地元との協議による盛土形状の見直し	12百万円
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT	掘割構造中壁部にクラック誘発目地の設置	3百万円
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT	掘割構造の間詰部における使用材料の工夫	16百万円
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT	新規開通で必要となる伝送装置増設方法の見直し	40百万円
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT	土運搬計画の不断の見直し検討による建設発生土受入地変更	154百万円
九州縦貫自動車道宮崎線	清武JCT	舗装路盤材に鉄鋼スラグの採用	2百万円
北関東自動車道	伊勢崎IC～太田桐生IC	ETCガントリーにおける新たな構造形式の採用	2百万円
東北横断自動車道酒田線	鶴岡JCT		
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT	トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発	18百万円
第一東海自動車道	富士IC～清水IC	溝切り作業等を省力化した新たな電気防食工法の開発	24百万円
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT	新型特殊吸音ルーバーの開発	369百万円
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT	矩形水路の開発による掘割構造の内空断面の見直し	91百万円
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT	現場打ち延長床板工法の開発	85百万円
北関東自動車道	太田桐生IC～足利IC	トンネル照明設備における新型照明器具の開発	190百万円
東海北陸自動車道	瓢ヶ岳PA～郡上八幡IC (4車線化)		
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT		
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT		
北関東自動車道	伊勢崎IC～太田桐生IC	資機材管理システムを活用した発生材の更なる有効利用	18百万円
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT		
北関東自動車道	伊勢崎IC～太田桐生IC	品質管理を工夫した資材の直接調達	78百万円
近畿自動車道名古屋亀山線	名古屋南JCT～高針JCT		
北関東自動車道	伊勢崎IC～太田桐生IC	北関東自動車道(伊勢崎IC～太田桐生IC)の早期供用	17百万円
北関東自動車道	太田桐生IC～足利IC	北関東自動車道(太田桐生IC～足利IC)の早期供用	14百万円
交付件数: 24件(※うち新技術・改良技術11件)			1,136百万円

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	平成26年度	計
申請件数(件)	—	43	61	44	47	68	36	35	45	379
認定件数(件)	—	4	50	39	37	43	41	39	52	305
交付件数(件)	—	4	7	19	36	27	40	29	24	186
交付額(百万円)	—	31	93	185	694	317	944	721	1,136	4,121

資料 5

高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

高速道路機構の組織と業務

役員(理事長、理事(3名)、監事(2名))

常勤職員 合計81名

《 主な業務 》

《 主な業務量の例【平成26年度】 》

総務部

28名

企画審議役

道路管理に関する企画調整

総務課

人事、組織、総務

総合調整、業務実施計画、中期計画、年度計画

広報、情報公開、文書管理、法務

- ・業務実施計画変更 12件
- ・平成27年度計画策定
- ・ホームページ更新回数 136回
- ・ファクトブック、パンフレット 2,150部発行
- ・差押債権取立請求控訴事件(H26年11月に原審勝訴、同月相手方控訴)
- ・道路法等及び独立行政法人通則法の一部改正等に伴う内部規程改正 (16件)

管理課

道路資産異動管理・台帳更新、道路区域決定、土地交換等財産整理・登記

占用許可、連結許可、兼用工作物協定等

特殊車両の通行許可、標識決定、区画線決定

通行の禁止、車限令違反措置命令(道路監理役[24時間体制])

- ・保有貸付延長 10,149km(対前年度88km増)
- ・不動産登記筆数 2,493筆
- ・占用許可 総件数 16,680件
年間処理件数 3,568件
占用料徴収件数 7,999件
- ・特車許可・協議件数 9,878件
- ・通行の禁止件数 2,159件
- ・車限令違反措置命令件数 5,541件

経理部

21名

経理課

予算、支出・収入決定、契約

決算、財務諸表等、財務データ管理

- ・予算額 4兆5,414億円
- ・契約金額 95億円(うち競争性のある契約93億円)
- ・資産額 40兆9,274億円
- ・負債額 30兆6,275億円(対前年度比5,917億円減)
- ・会社における道路資産の管理の実態について確認 2,409億円(14箇所)

資金課

資金調達、債務引受

資金計画、出資金等受入・無利子貸付

出納

- ・資金調達 2兆4,750億円(59件)
平均コスト 0.77%
- ・債務引受 9,881億円
- ・出資金受入額 424億円(国:229億円、地方:196億円)
出資地方公共団体数 6団体
- ・補助金受入額 507億円(全て国)

企画部

20名

企画審議役

協定・償還計画の管理、交通量見直し、料金施策等に関する調査・分析

企画課

会社との協定締結(変更)
会社が行う修繕工事等の計画・実績の確認
会社が行う高速道路の管理の実施状況の確認
無利子貸付計画の策定
災害復旧補助計画の策定
有料道路制度に関する調査

- ・協定変更 15件
- ・修繕工事等の計画・実績の確認 2,456億円(39件)
- ・管理の実地確認 12回
- ・無利子貸付計画の変更 出資金分(2件) 補助金分(6件)
- ・災害復旧補助計画 補助金分(0件)
- ・英国道路庁への長期出張による職員派遣(H25.7~H26.7)

計画調整課

債務返済計画の作成及び計画実績対比
交通量・料金収入・貸付料の照査
交通量推計手法等に関する調査

高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成

引受債務額の妥当性の確認及び帰属資産の現地確認

- ・収支予算の明細の作成 9件、計画実績対比 毎年
- ・交通量等の状況把握・分析 毎月(会社毎)
- ・路線毎の収支状況の把握・分析 毎年
- ・交通量推計手法等の調査 1件
- ・助成委員会の審議件数 30議題
- ・経営努力要件適合性認定件数 52件(総認定件数305件)
- ・助成金交付件数 24件(約11.4億円)
- ・債務引受契約件数 198件(1兆1,277億円)
道路資産帰属件数 173件
資産の現地確認回数 26回

関西業務部

12名

企画審議役

阪神・本四高速道路に係る会社が行う建設・管理

調査役

阪神・本四高速道路に係る出資地方公共団体・地元金融機関との調整

管理課

阪神・本四・西日本高速道路に係る総務・経理部関係業務
東京本部被災時における業務遂行

【総務部関係】
・阪神高速道路に係る公害調停 1件
※不動産登記、占用許可、特殊車両の業務については総務部管理課の業務量に含まれる。
【経理部関係】
・阪神・本四高速に係る地方公共団体の出資金受入
※経理部資金課の業務量に含まれる。

調整課

阪神・本四高速道路に係る企画部関係業務

本四鉄道施設の有償利用

- ・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 6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 3件(利用料収入11億円)

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

別 添

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 役員報酬の支給水準の設定についての考え方

当機構は、高速道路に係る道路資産の保有並びに高速道路会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、高速道路会社による高速道路事業の円滑な実施を支援しているところである。

機構の行うこれらの業務の公共性等にかんがみ、役員報酬水準については、通則法第50条の2第3項の規定の趣旨を踏まえ、当機構の業務の実績を考慮しつつ、役員の職責に応じた国家公務員の給与を参考としている。

② 平成26年度における役員報酬についての業績反映のさせ方（業績給の仕組み及び導入実績を含む。）

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こととしている。

③ 役員報酬基準の内容及び平成26年度における改定内容

法人の長
理事代理
理事
監事

役員の報酬は(独)日本高速道路保有・債務返済機構役員給与規程に基づき、本給、地域手当、通勤手当、単身赴任手当及び特別手当としている。

特別手当については、期末及び勤勉手当基礎額（基本給月額＋地域手当月額）に特別手当支給基準に定める割合を乗じ、さらに基準日以前6箇月以内の期間におけるその者の在職期間に応じた割合を乗じて得た額としている。

なお、平成26年度においては、平成24年度から実施していた国家公務員に準拠した俸給月額削減（▲9.77%）措置を終了するとともに、特別手当（勤勉手当）の支給率については、0.15ヶ月分の引上げを実施した。

2 役員の報酬等の支給状況

役名	平成26年度年間報酬等の総額				就任・退任の状況		前職
	千円	報酬(給与)	賞与	その他(内容)	就任	退任	
理事長	千円 21,737	千円 13,536	千円 5,638	千円 2,436 (地域手当) 127 (通勤手当)			
理事長代理	千円 17,808	千円 11,100	千円 4,623	千円 1,998 (地域手当) 87 (通勤手当)			◇
A理事	千円 16,703	千円 10,056	千円 4,258	千円 1,810 (地域手当) 87 (通勤手当) 492 (単身赴任手当)			
B理事	千円 16,310	千円 10,056	千円 4,258	千円 1,810 (地域手当) 186 (通勤手当)			◇
A監事	千円 14,652	千円 9,096	千円 3,788	千円 1,637 (地域手当) 131 (通勤手当)			
B監事	千円 5,539	千円 3,249	千円 1,705	千円 585 (地域手当)		H26.8.9	◇
C監事	千円 9,197	千円 5,847	千円 2,084	千円 1,053 (地域手当) 213 (通勤手当)	H26.8.10		◇

注1:「地域手当」とは、民間の賃金水準等が高い地域に在勤する役員に支給されているものである。

注2:「前職」欄には、役員の前職の種類別に以下の記号を付している。

退職公務員「*」、役員出向者「◇」、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 役員の報酬水準の妥当性について

【法人の検証結果】

法人の長
理事長代理
理事
監事

役員報酬の支給水準の設定の考え方は、1①で述べたとおりであるが、当機構は、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、高速道路会社による高速道路事業の円滑な実施を支援するため、高速道路各社との適正な協定締結を通じ、約30兆円の債務の返済等に関する業務を担っており、機構発足以来、毎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)を得ている。
これを踏まえた当機構の役員の支給状況は2で示したとおりであり、役員の職責に応じた国家公務員の給与と比較して同等またはそれ以下であることから妥当であると考えられる。

【主務大臣の検証結果】

当機構の業務目的は、高速道路に係る道路資産の保有並びに高速道路会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民の負担の軽減を図るとともに、高速道路会社の事業の円滑な実施の支援をすることである。この目的に鑑みれば、1①の考え方は妥当であり、また、2の役員報酬の支給状況についても、この考え方に沿ったものと言え、妥当である。

4 役員の退職手当の支給状況(平成26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) 千円	法人での在職期間 年 月	退職年月日	業績勘案率	前職
理事長	該当者なし				
理事長代理	該当者なし				
A理事	4,312	3 6	H25.9.30	1.0	
B理事	4,312	3 6	H25.9.30	1.0	
監事	該当者なし				

注1:A、B理事については、既に仮の業績勘案率により算出した支給額(A、B理事 平成25年度 4,312千円)を当該役員に対して仮支給していたが、当該役員が在職した期間の業績勘案率が決定したことにより確定した退職手当の総額である。

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している。

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独立行政法人等の退職者「*※」、該当がない場合は空欄

5 退職手当の水準の妥当性について

【主務大臣の判断理由等】

区分	判断理由
理事長	該当者なし
理事長代理	該当者なし
A理事	当該理事の業績勘案率については、平成26年度に開催された独立行政法人評価委員会において、以下の理由から1.0とされた。 ①法人の業績による勘案率は、在職期間各年度におけるにおける年度業務実績評価は、一貫して「A」評価であるとともに、第2期中期目標期間の業務実績評価も「A」評価となっているため、1.0とされた。 ②個人業績については、 ・機構の資金調達計画について、政府保証債の計画など財政投融资計画を踏まえ、収入支出予算の増減要素や増減幅を的確に把握し、債務返済に支障のないものとした。 ・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・超長期債を発行したほか、資金調達の多様化の観点から、初めて4年債、5年債の発行を行い、更に1年の政府保証借入や6ヶ月の民間借入を行うなどにより、資金の調達を行った。 ・東日本大震災を踏まえ、地震等非常事態発生時においても、債券元利等支払を確実に行うため、関西業務部に実際の債券元利等の支払を実施させる非常時支払訓練を実施するなど、実践力の向上に取り組んだ。 等の業績を踏まえれば、加算要因として考慮すべき事項はある一方、減算要因は見当たらない。しかしながら、独立行政法人全体の措置状況も勘案し、今回の評価対象となる期間においては、加算しないこととされた。

B理事	当該理事の業績勘案率については、平成26年度に開催された独立行政法人評価委員会において、以下の理由から1.0とされた。 ①法人の業績による勘案率は、在職期間各年度におけるにおける年度業務実績評価は、一貫して「A」評価であるとともに、第2期中期目標期間の業務実績評価も「A」評価となっているため、1.0とされた。 ②個人業績については、 ・金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づいて、確実な債務返済を確認し、9回に渡り協定及び業務実施計画等を遅滞なく変更するなど、着実かつ適切に見直しを実施した。 ・高速道路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については、新東名高速道路、中央環状新宿線など388件、2兆9,706億円を、引受け前の書面審査及び債務引受後の現地確認を実施のうえ、適正に行った。 ・高速道路会社の経営努力による新設等に要する費用の縮減を助成する制度については、地権者や関係機関等との協議や供用までの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、認定に係る運用指針を改定し、より円滑に助成金を交付する仕組みを構築した。 等の業績を踏まえれば、加算要因として考慮すべき事項はある一方、減算要因は見当たらない。しかしながら、独立行政法人全体の措置状況も勘案し、今回の評価対象となる期間においては、加算しないこととされた。
監事	該当者なし

6 業績給の仕組み及び導入に関する考え方

役員の職務実績を報酬に反映させるため、役員報酬のうち、特別手当について、主務大臣における業務実績評価の結果を勘案の上、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おり、引き続き職務実績に応じて支給する。

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 職員給与の支給水準の設定等についての考え方

当機構は、高速道路に係る道路資産の保有並びに高速道路会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、高速道路会社による高速道路事業の円滑な実施を支援しているところである。

機構の行うこれらの業務の公共性等にかんがみ、職員給与水準については、通則法第50条の10第3項の規定の趣旨を踏まえ、当機構の業務の実績を考慮し、当該職員について職責に応じた国家公務員の給与水準に準じている。

② 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（業績給の仕組み及び導入実績を含む。）

通則法第50条の10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。

・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している。

③ 給与制度の内容及び平成26年度における主な改定内容

職員の給与は(独)日本高速道路保有・債務返済機構給与規程に基づき、俸給及び諸手当（地域手当、住居手当、通勤手当、単身赴任手当、時間外勤務手当、深夜手当、役職手当、宿日直手当、管理職特別勤務手当）及び特別手当（期末手当及び勤勉手当）としている。

特別手当については、期末及び勤勉手当基礎額（基本給月額＋地域手当月額）に特別手当支給基準に定める割合を乗じ、さらに基準日以前6箇月以内の期間におけるその者の在職期間に応じた割合を乗じて得た額としている。

なお、平成26年度においては、平成24年度から実施した国家公務員に準拠した俸給月額削減（▲9.77％）の措置を終了するとともに、全体俸給表のベースアップ（平均0.27％）、特別手当（勤勉手当）の支給率については、0.15ヶ月分の引上げを実施した。

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26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 55	歳 41.1	千円 7,298	千円 5,446	千円 198	千円 1,852
事務・技術	人 55	歳 41.1	千円 7,298	千円 5,446	千円 198	千円 1,852
非常勤職員	人 1	歳 —	千円 —	千円 —	千円 —	千円 —
事務・技術	人 1	歳 —	千円 —	千円 —	千円 —	千円 —

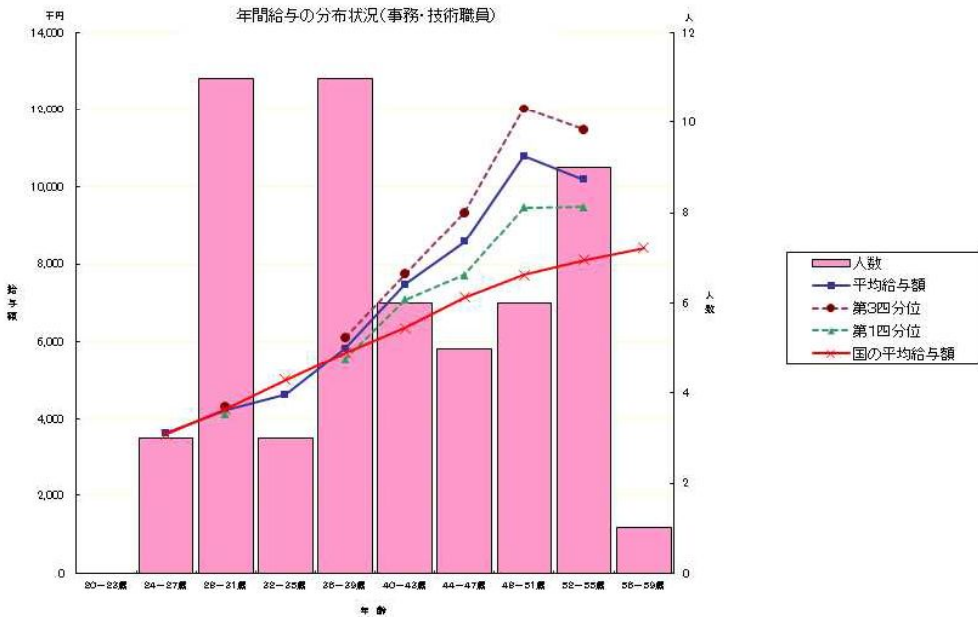
注1:平成27年4月1日に在職している者のうち、平成26年度一年間を通じて勤務した常勤職員に関する数値である。

注2:非常勤職員については、該当者が1名のため、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、人数以外は記載していない

注3: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4:在外職員、任期付職員、再任用職員についても、該当者がいないため省略した。

② 年齢別年間給与の分布状況(事務・技術職員)



注1:24～27歳、32～35歳及び56～59歳の該当者は3名以下のため、当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから、第1・第3分のの額については、表示していません。

注2:56～59歳の該当者は1名のため、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、グラフを省略した。

注3:①の年間給与額から通勤手当額を除いた状態となっています。以下、④まで同じです。

③ 職位別年間給与の分布状況(事務・技術職員)
(事務・技術職員)

分布状況を示すグループ	人員	平均年齢	年間給与額	
			平均	最高～最低
代表的職位	人	歳	千円	千円
本社部長	6	53.3	11,824	12,704 ～ 11,044
本社課長	7	50.2	9,781	11,512 ～ 9,289
本社課長代理	15	47.0	8,114	10,025 ～ 6,050
本社係長	7	37.9	5,978	6,425 ～ 5,549
本社係員	20	31.0	4,375	5,574 ～ 3,560

④ 賞与(平成26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)	%	%	%
		54.8	54.6	54.7
	査定支給分(勤勉相当)(平均)	%	%	%
		45.2	45.4	45.3
一般職員	最高～最低	%	%	%
		48.0 ～ 43.7	48.8 ～ 44.0	47.2 ～ 44.0
	一律支給分(期末相当)	%	%	%
		65.1	63.3	64.1
一般職員	査定支給分(勤勉相当)(平均)	%	%	%
		34.9	36.7	35.9
	最高～最低	%	%	%
		39.7 ～ 32.0	40.2 ～ 34.1	37.7 ～ 33.1

3 給与水準の妥当性の検証等

○事務・技術職員							
項目	内容						
対国家公務員 指数の状況	・年齢勘案 115.9 ・年齢・地域勘案 117.1 ・年齢・学歴勘案 113.3 ・年齢・地域・学歴勘案 115.9						
国に比べて給与水準が 高くなっている理由	年齢勘案、年齢・学歴勘案の指数が高くなっている理由として、当機構は、勤務地が東京都特別区(平成27年4月1日基準時点横浜市)と大阪市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、機構固有の職員を採用せず、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、当該指数を高める要因となっている。 地域勘案の指数が高くなっている理由としては、上記要因に加え、平成27年3月31日に主たる事務所を東京都特別区(地域手当支給割合18%等)から横浜市(地域手当支給割合12%等)へと移転したことにより、指数の算定に当たって、平成26年度に東京において支給された給与と基準地である相対的に地域手当等が低い横浜市の給与水準と比較することになったことが、当該指数を高める要因となっており、本年度の特殊事情によるものである。						
給与水準の妥当性の 検証	【年齢勘案、年齢・学歴勘案の指数が高くなっている理由】 ①平成26年度に地域手当15%以上の支給地(東京都特別区、大阪市)に勤務する者の占める割合 機構:100% ⇔ 国(行一):34.5% ②平成26年度に地域手当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:87.3% ⇔ 国(行一):29.6% ③職員の学歴構成による差異(大卒以上の占める割合) 機構:76.4% ⇔ 国(行一):54.2% 【地域勘案の指数が高くなっている理由】 主たる事務所を東京都特別区から横浜市へ移転(平成27年3月31日)したことによる影響 ・東京都特別区の給与水準>横浜市の給与水準 ・勤務地における地域手当支給割合等 東京都特別区:18% ⇔ 横浜市:12% 本府省業務調整手当等 ※国(行一)の割合については、「平成26年国家公務員給与等実態調査」による。 【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】 <table> <tr> <td>支出予算総額(平成26年度計画予算額)</td><td>46,590億円(100%)</td></tr> <tr> <td>国の財政支出額(政府出資金、補助金)</td><td>231億円(0.5%)</td></tr> <tr> <td>給与、報酬等支給総額(平成26年度計画予算額)</td><td>8億円(0.02%)</td></tr> </table> 【累積欠損額について】 累積欠損額 無し(平成25年度決算) 【検証結果】 年齢勘案、年齢・学歴勘案の指数が高くなっている理由として、当機構は、勤務地が東京都特別区(平成27年4月1日基準時点横浜市)と大阪市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、機構固有の職員を採用せず、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、当該指数を高める要因となっている。 地域勘案の指数が高くなっている理由としては、上記要因に加え、平成27年3月31日に主たる事務所を東京都特別区(地域手当支給割合18%等)から横浜市(地域手当支給割合12%等)へと移転したことにより、指数の算定に当たって、平成26年度に東京において支給された給与と基準地である相対的に地域手当等が低い横浜市の給与水準と比較することになったことが、当該指数を高める要因となっており、本年度の特殊事情によるものであり、やむを得ないものと考えている。 しかしながら、これらの事情を踏まえれば、2で示した結果は、1①の考え方に沿ったものとなっており、適切な給与水準が確保されているものと言える。 (主務大臣の検証結果) 当機構の業務目的は、高速道路に係る道路資産の保有並びに高速道路会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民の負担の軽減を図るとともに、高速道路会社の事業の円滑な実施の支援をすることである。この目的に鑑みれば、1①の考え方は妥当であり、また、2の職員給与の支給状況についても、この考え方に沿ったものと言えるが、主たる事務所を東京都特別区から横浜市へ移転したことを踏まえ、適切な給与水準が確保されるよう取組む必要がある。	支出予算総額(平成26年度計画予算額)	46,590億円(100%)	国の財政支出額(政府出資金、補助金)	231億円(0.5%)	給与、報酬等支給総額(平成26年度計画予算額)	8億円(0.02%)
支出予算総額(平成26年度計画予算額)	46,590億円(100%)						
国の財政支出額(政府出資金、補助金)	231億円(0.5%)						
給与、報酬等支給総額(平成26年度計画予算額)	8億円(0.02%)						
講ずる措置	俸給・諸手当など給与体系は国家公務員と同等となっており、引き続き国に準じて適正な給与水準の維持が図られるよう取り組んでいく。 当機構は、平成17年10月の設立以来、企業で言えば本社の企画・財務部門に相当する組織として、即戦力となる優秀な人材の出向を得て、組織として業務ノウハウの蓄積を図ってきたところであるが、今後とも、これまでに蓄積したノウハウを活かしながら、国民に理解の得られる給与水準とするため、人事院勧告を考慮するとともに、出向者を通じて若返りを図るなど効率的な組織運営を進める。						

4 モデル給与

- 22歳（大卒初任給、独身）
対象なし
※当機構は、時限的組織であり、プロパー職員を採用せず、国及び高速道路会社から専門的知識・ノウハウを有する出向者のみで構成されているため
- 35歳（本社保長、配偶者、子1人）
月額:360,000円 年間給与:5,800,000円
- 45歳（本社課長代理、配偶者、子2人）
月額:500,000円 年間給与:8,100,000円

5 業績給の仕組み及び導入に関する考え方

通則法第50条の10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おり、引き続き職務実績に応じて支給する。

- ・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。

III 総人件費について

区 分	平成25年度	平成26年度
給与、報酬等支給総額 (A)	千円 735,391	千円 801,933
退職手当支給額 (B)	千円 8,624	千円 0
非常勤役職員等給与 (C)	千円 25,983	千円 27,674
福利厚生費 (D)	千円 124,067	千円 145,178
最広義人件費 (A+B+C+D)	千円 894,065	千円 974,785

注:中期目標管理法人のため、中長期目標期間の開始年度分から当年度分までを記載している。

総人件費について参考となる事項

- 総人件費(最広義人件費)の増減要因 対前年比 9.0%
 - ・平成24年から実施していた国家公務員に準拠した俸給月額削減(▲9.77%)措置の終了及び特別手当(勤勉手当)の支給率(0.15ヶ月分)の引上げによる増
 - ・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増

「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 その他

〔 特になし 〕