

平成23年度業務実績報告書

平成24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23年度の業務の概況	1
■ 平成23年度業務実績	7
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	8
1 組織運営の効率化	8
2 業務リスクの管理	10
3 業務コストの縮減	16
4 入札及び契約の適正化の推進	16
5 積極的な情報公開	20
6 業務評価の実施	26
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	28
1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け	28
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	30
3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるため に負担した債務の引受け	34
4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための 無利子貸付け	36
5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	38
6 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長 するための仕組み	40
7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務	40
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	44
9 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	54
3 収支計画	54
4 資金計画	54
IV 短期借入金の限度額	54
V 重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画	54
VI 剰余金の使途	54
VII 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 人事に関する計画	56
3 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	71
資料2 各会社のアウトカム指標一覧表（平成23年度）	75
資料3 助成金交付実績（概要）	79
資料4 債務の返済と財務諸表の関係	83
資料5 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務	87
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	91

平成23年度の業務の概況

平成 23 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 23 年度において、第 2 期中期目標期間（平成 22 年 4 月 1 日から平成 25 年 3 月 31 日まで）における中期目標を達成すべく、①債務の確実な返済、②会社（高速道路株式会社法（平成 16 年法律第 99 号）第 1 条に規定する会社をいう。以下同じ。）と連携した高速道路事業の円滑な実施、③業務運営の効率性と透明性の確保の 3 点について、以下のような取組を重点的に推進した。

1. 債務の確実な返済

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

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

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

(2) 各会社の交通量は、東日本大震災を踏まえた上限料金制度の廃止、無料化社会実験の一時凍結、東北地方無料開放の影響等により、前年度比 93.4%～105.4%となった。

料金収入は、上限料金制度廃止や東北地方無料開放等の影響を受け、計画を 83 億円(0.4%)下回る 2 兆 1,233 億円となり、貸付料収入も計画を 133 億円(0.9%)下回る 1 兆 5,466 億円となったが、一方で支払利息は、低金利の経済環境の中で、計画を 473 億円(9.4%)下回る 4,584 億円となった。この結果、平成 23 年度の債務返済は計画以上に進んだ。

これに会社からの債務引受額を加えた平成 23 年度末時点における有利子債務残高は、計画 30 兆 1,480 億円に対して実績は 29 兆 6,425 億円となった。

また、資金調達については、平成 23 年度においても、今後の金利上昇リスクを軽減し、債務返済の確実性を高めるため、長期債(10 年)・超長期債(10 年超)の発行を行ったほか、資金調達の多様化の観点から、初めて 4 年債の発行や 6 ヶ月の民間借入を行うなど、総額 2 兆 5,637 億円の資金を安定的に調達した。

平成 23 年度の平均調達年限は 10.0 年(平成 22 年度 8.0 年)、平成 23 年度末の債務残高の平均残存年限は 6.7 年(平成 22 年度末 6.6 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) 道東自動車道(夕張～占冠)、首都圏中央連絡自動車道(白岡菖蒲～久喜白岡ジャンクション、高尾山～八王子ジャンクション)等計 70.3km の新規供用、箱根新道 13.8km の無料開放により、平成 23 年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,494km、新設区間を合わせた総延長は 10,006km となった。

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

道路占用許可については、会社に対し占用許可申請書のチェックポイント等の周知を図り、審査の一層の適正化に向けた説明会を開催するなど、更なる連携体制の強化を図った。さらに、審査に必要な根拠書類を充実させ、機構においてこれを厳格に確認した。

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

車両制限令の理解と遵守を促す取組としては、特殊車両制度や車両制限令違反への対応

についてホームページ等を活用して周知した。また、車両制限令に基づき繰り返し措置を命じた運送会社に警告書を送付して業務改善を促すとともに、再三警告を行ったにも拘わらず法令遵守への取組が不十分な運送会社名を公表するなど、対策の強化にも努めた。

(3) 高速道路の維持、修繕その他の管理の状況については、会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けて、機構のホームページにおいてまとめて公表した。併せて、機構は、会社の道路資産の管理状況を実地に確認しており、平成 23 年度においては 6 回実施した。

(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、平成 23 年度において昨年度を上回る 58 件に対して会社の経営努力要件適合性の認定を行った。また、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会（以下「助成委員会」という。）」においてこれまでに審議され、機構が認定した新技術に関する情報について、各会社へ周知を図ることにより、新技術の開発・活用を促した。「トンネル照明設備における新型照明器具」等の新技術は標準化され、現場で積極的に活用され、コスト縮減が図られている。

また、平成 23 年度においては、当年度支払要件を満たした案件 27 件について、助成金約 3.2 億円を交付した。

3. 業務運営の効率性と透明性の確保

(1) 効率的な組織運営を図り、業務の外部委託化等の業務の効率化にも取り組んだ結果、一般管理費は目標の 2% を大きく上回る削減実績を達成することができた。

(2) 契約については、更なる競争性の向上を図るため、これまで随意契約としてきたインターネット接続契約について、インターネット接続環境等の要求水準の緩和やサービス開始までの準備期間を十分に確保するなど仕様を全体的に改めるとともに、複数年契約による発注規模の拡大を図り、随意契約から一般競争入札に移行させた。

また、一般競争入札の中で一者応札となっていた契約についても、競争参加資格要件の緩和、事前公告及び郵送入札の実施に加えて、複数年契約等による発注規模の拡大を図ることにより、一者応札の件数を大幅に減少させた。

(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、積極的に取り組んだ。

具体的には、平成 23 年 8 月には、平成 22 年度決算の公表に合わせて、全国路線網、地域路線網（4 路線網）及び一の路線（7 路線）ごとの債務返済の計画と実績の対比及び差異の理由、セグメント情報、高速道路収支関連情報等、機構の財務状況に関するより詳細な情報についても公表した。さらに、機構と会社を合わせた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況について新たに公表した。

また、詳細な開示情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック 2011」をはじめとする業務パンフレット等を発行した。

ホームページについては、「高速道路の料金割引」ページを適時更新し、料金割引に係る情報の充実を図るなど、より効果的な広報・情報公開に努めた。また、国土交通省独立行政法人評価委員会の意見等を踏まえ、トップページの改善や掲載する情報についての説明を補足するなど、より分かりやすい情報の提供に努めたほか、「入札契約情報」において、情報の検索が容易になるよう見出し項目を工夫したり、「入札及び契約の結果等の公表」において、契約に係る情報を一覧できるリストを掲載した。

平成 23 年度における業務の概況は以上のおりである。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 22 年度業務実績評価調書における課題・改善点、業務運営に対する意見等と対応状況

平成 22 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、次のとおり対応した。

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

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

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

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

平成 2 3 年度業務実績

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
I 中期目標の期間		
中期目標の期間は、平成22年4月1日から平成25年3月31日までの3年間とする。	—	—
II 業務運営の効率化に関する事項	I 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置	I 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置
1 組織運営の効率化 機構は、効率的な業務運営が行われるようその組織を整備するとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを実施すること。	1 組織運営の効率化 機構は、効率的な業務運営を行うために機動的な組織運営を図り、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務の実施において、社会経済情勢の変化に的確に対応する。 このため、組織の運営について、以下のとおり取り組むとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを行う。 ① 法人の権限及び責任の明確化、透明性及び自主性の向上等に対応した組織の整備 ② 社会経済情勢の変化に対し機動的に対応できる組織の整備	1 組織運営の効率化 必要最小限の組織として設置した総務部、経理部、企画部、関西業務部の4部により、組織運営の効率化に努める。 また、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月7日閣議決定。以下「独法基本方針」という。）を踏まえ、経過的に東京都に置かれている主たる事務所の神奈川県への早期移転については、引き続き、検討を進める。

平成 23 年度計画 I-1

【年度計画 I-1 における目標設定の考え方】

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

【平成 23 年度における取組】

1. 平成 23 年度においては、各担当部の業務執行に当たり、各部門の連絡会議や機構掲示板の活用等を通じて情報の共有化を図り、相互に調整、チェックを行うことで、業務運営の円滑化を図るとともに、横断的業務に関して、4 部が連携して取組、業務の効率的な運営に努めた。

①債務管理

- ・会社との協定変更、機構の収支予算の明細（債務返済計画）の作成・見直し業務を実施（平成 23 年度は協定変更及び業務実施計画変更をそれぞれ 4 回実施）
- ・債務引受契約に関する会社からの事前説明を受け内容をチェック
- ・セグメント情報、路線別収支等、決算にあわせた高速道路関連情報を作成

②資産管理

- ・保有道路資産の現地確認による棚卸を実施（平成 23 年度は 11 箇所を実施）

③危機管理

- ・東日本大震災の余震に伴う各路線の最大震度情報を収集し、震度基準に応じて通行止め（主に 4～5 月）を実施したほか、通行止めとなった路線やその範囲に応じて機構の防災体制を構築し、情報収集及び伝達を実施。余震収束後も防災業務計画等に基づき震度 4 以上の地震発生時には、各路線の最大震度情報、通行止め情報の収集及び伝達を実施
- ・各会社をはじめとする関係機関と連携した防災訓練、安否登録訓練及び参集応答訓練を実施
- ・首都直下地震により東京本部が機能不全となったことを想定した関西業務部における防災訓練及び業務代行訓練を実施（道路監理役業務、出納事務）

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

3. 政府の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定）を踏まえ、東京事務所の早期移転の検討については、「東京事務所の移転に関する検討会」を開催（9 月、2 月）し、最近の不動産市況、既に移転した他の独立行政法人へのヒアリング結果（2 法人）等について報告し、移転に当たっての課題等の検討を行った。国土交通省において今後の高速道路のあり方について検討が進められており、このような状況も踏まえながら、引き続き早期移転に伴う諸課題について検討を行うこととした。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

引き続き、組織運営の効率化に努めるとともに、事務所移転について検討を進める。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>2 業務リスクの管理</p> <p>① 会社（高速道路株式会社法（平成16年法律第99号。以下「道路会社法」という。）第1条に規定する会社をいう。以下同じ。）との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見通しについて十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等を定めること。</p>	<p>2 業務リスクの管理</p> <p>機構が、社会経済情勢の変化に機動的に対応し、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、会社（高速道路株式会社法（平成16年法律第99号。以下「道路会社法」という。）第1条に規定する会社をいう。以下同じ。）による新設、改築等に伴う債務の返済等の業務を適切に実施するためには、的確な業務リスクの管理を行うことが必要であり、そのために以下の取組を徹底する。</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等を定める。</p>	<p>2 業務リスクの管理</p> <p>機構が、社会経済情勢の変化に機動的に対応し、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、会社（高速道路株式会社法（平成16年法律第99号。以下「道路会社法」という。）第1条に規定する会社をいう。以下同じ。）による新設、改築等に伴う債務の返済等の業務を適切に実施するためには、的確な業務リスクの管理を行うことが必要であり、そのために以下の取組を徹底する。</p> <p>① 会社との協定（独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「法」という。）第13条第1項に規定する協定をいう。以下同じ。）の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等を定める。</p>

平成 23 年度の業務の実績

平成 23 年度計画 I-2

【年度計画 I-2 における目標設定の考え方】

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

平成 23 年度計画 I-2-①

【平成 23 年度における取組】

1. 金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、「高速道路の当面の新たな料金割引について（平成 23 年 2 月 16 日）」、「東日本大震災を踏まえた高速道路の料金について（平成 23 年 6 月 8 日）」等の政府の方針、「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」等を踏まえ、NEXCO 及び本四高速の上限料金制の廃止や首都高速及び阪神高速の対距離制への移行等、高速道路利便増進事業に関する計画、協定及び業務実施計画を役員会にて審議の上、適切に見直したほか、特別国庫納付金 2,500 億円を納付した。
2. 社会資本整備審議会事業評価部会での審議を踏まえた首都圏中央連絡自動車道及び東海環状自動車道に関する新規事業については、確実な債務返済を確認し、役員会にて審議の上、協定及び業務実施計画を見直した。
3. 「平成 26 年度までの本四高速の対応について（平成 24 年 3 月 14 日）」を踏まえ、本四高速に係る料金等について、高速道路利便増進事業に関する計画、協定及び業務実施計画を役員会にて審議の上、適切に見直した。

《協定・業務実施計画の変更経緯》

	対象路線	会社	協定締結日	業務実施計画 大臣認可日
1	全国路線網（東・中・西） 地域路線網（本四） 一の路線（八王子 B P、西富士道路、 広島呉道路、八木山 B P）	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 本州四国連絡高速道路株式会社	平成 23 年 6 月 6 日	平成 23 年 6 月 8 日
2	地域路線網（首都圏・阪神圏）	首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社	平成 23 年 6 月 13 日	平成 23 年 11 月 2 日（首都） 同月 9 日（阪神）
3	一の路線（安房峠道路）	中日本高速道路株式会社	平成 23 年 10 月 24 日	平成 23 年 11 月 2 日
4	地域路線網（本四）	本州四国連絡高速道路株式会社	平成 24 年 3 月 28 日	平成 24 年 3 月 30 日

※ 高速道路利便増進事業に関する計画の変更については、II-9-②のとおり。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

協定を見直す場合には、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き十分に検討するとともに、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等を適切に定める。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>② 債務返済の見通しについて、常時、できる限り定量的に把握し、適切な債務の残高の管理に努めること。</p> <p>また、おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、適切な措置を講ずること。</p> <p>なお、平成20年11月の交通需要推計によれば、現行協定の前提となった交通需要推計よりも今後交通量が減少傾向にあることが示されており、今後、高速道路料金収入の減少など、道路資産の貸付料に対する影響が認められる場合には、新規引受債務の限度額等について精査し、債務返済計画を見直すこと。その際、計画管理費については、前中期目標期間中において、3年連続で3%から5%程度、実績が計画を下回っていることから、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつも、その算定を厳格に行うこと。</p>	<p>② 金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。</p> <p>また、おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、機構の組織・業務に関する検討の進捗に応じて、会社と協議の上、適切に対応し、必要に応じて協定を変更する。その際、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等の見直しその他の措置を講ずる。さらに、これに基づき、業務実施計画（法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。）を見直す。また、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、法第17条に規定する貸付料の額の基準又は道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。以下「措置法」という。）第23条に規定する料金の額の基準に適合しなくなったと認める場合その他業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、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、平成20年11月の交通需要推計によれば、現行協</p>	<p>② 金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。</p> <p>また、大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、機構の組織・業務に関する検討の進捗に応じて、会社と協議の上、適切に対応し、必要に応じて協定を変更する。その際、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等の見直しその他の措置を講ずる。さらに、これに基づき、業務実施計画（法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。）を見直す。また、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、法第17条に規定する貸付料の額の基準又は道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。以下「措置法」という。）第23条に規定する料金の額の基準に適合しなくなったと認める場合その他業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。</p>

平成 23 年度の業務の実績

平成 23 年度計画 I-2-②

【平成 23 年度における取組】

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、適切な債務残高の管理に努めた。

各会社の交通量は、東日本大震災を踏まえた上限料金制度廃止、無料化社会実験の一時凍結、東北地方無料開放の影響等により、前年度比 93.4%～105.4%となった。

料金収入は、上限料金制度廃止や東北地方無料開放等の影響を受け、計画を 83 億円（0.4%）下回る 2 兆 1,233 億円となり、貸付料収入も計画を 133 億円（0.9%）下回る 1 兆 5,466 億円となったが、一方で支払利息は、低金利の経済環境の中で、計画を 473 億円（9.4%）下回る 4,584 億円となった。

《各会社の交通量（平均利用台数（千台/日））》

会社	平成 23 年度	(参考) 平成 22 年度	対前年度比
東日本高速道路株式会社	2,827 ※1	2,683 ※1	105.4%
中日本高速道路株式会社	1,850 ※1	1,885 ※1	98.2%
西日本高速道路株式会社	2,690 ※1	2,880 ※1	93.4%
首都高速道路株式会社	956 ※2	957 ※2	99.9%
阪神高速道路株式会社	728 ※2	734 ※2	99.1%
本州四国連絡高速道路株式会社	49 ※3	51 ※3	96.3%

※1 支払料金所における通行台数をカウントしている。

※2 対距離制への移行前の料金圏を跨ぐ利用も「1台」として集計している。

※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。

《会社の料金収入の計画と実績の対比》

	平成 23 年度計画	平成 23 年度実績	対計画比
会社の料金収入	21,316 億円	21,233 億円	▲83 億円 (▲0.4%)

《貸付料収入の計画と実績の対比》

	平成 23 年度計画	平成 23 年度実績	対計画比
貸付料収入	15,599 億円	15,466 億円	▲133 億円 (▲0.9%)

《支払利息の計画と実績の対比》

	平成 23 年度計画	平成 23 年度実績	対計画比
支払利息	5,057 億円	4,584 億円	▲473 億円 (▲9.4%)

協定等の見直しについては I-2-①のとおり。

【中期目標達成に向けた平成 24 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する。
- 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2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>③ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、更なる調達の多様化を図ること。</p>	<p>定的前提となった交通需要推計よりも今後交通量が減少傾向にあることが示されており、今後、高速道路料金収入の減少など、道路資産の貸付料に対する影響が認められる場合には、新規引受債務の限度額等について精査し、債務返済計画を見直す。その際、計画管理費については、前中期目標期間中において、3年連続で3%から5%程度、実績が計画を下回っていることから、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつも、その算定を厳格に行う。</p> <p>③ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、更なる調達の多様化を図る。</p>	<p>③ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、更なる調達の多様化を図る。</p>

平成23年度の業務の実績

平成23年度計画I-2-③

【平成23年度における取組】

- 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、資金調達が多様化の観点から、初めて4年債の発行や6ヶ月の民間借入を行うなど、総額2兆5,637億円の資金を安定的に調達した。
 - 政府保証債については、長期債・超長期債 1兆5,639億円、中期債（2～5年）2,699億円、合計1兆8,338億円を発行した。
 - 財投機関債については、長期債・超長期債3,000億円、中期債2,200億円、合計5,200億円を発行した。
 - 民間借入金については、2,100億円の借入（期間6ヶ月）を行った。
- 平成23年度の平均調達年限は10.0年（平成22年度8.0年）、平成23年度末の債務残高の平均残存年限は6.7年（平成22年度末は6.6年）となった。

《平成23年度外部資金調達実績（概要）》

（単位：億円、％）

調達手段	年限	平成23年度			（参考）平成22年度		
		計画	調達額	利率（平均）	調達額	利率（平均）	
政府保証 政府保証借入金	1年	—	—	—	2,650	0.14	
	2年	—	—	—	4,002	0.18	
	4年	1,202	1,202	0.27	—	—	
	5年	1,498	1,498	0.38	2,003	0.42	
	10年	12,060	12,035	1.10	11,256	1.18	
	20年	2,697	2,701	1.85	2,397	1.98	
	30年	903	903	2.05	898	2.04	
計		18,359	18,338	1.14	23,206	0.94	
自主調達 民間借入金	6ヶ月	2,100	2,100	0.49	—	—	
	財投機関債	2年	5,200	1,000	0.22	4,800	0.23
		4年		1,200	0.36	—	—
		10年		2,400	1.12	800	1.30
		20年		600	2.08	300	2.15
計		7,300	7,300	0.77	5,899	0.47	
合計		25,659	25,637	1.04	29,105	0.84	
平均調達年限		10.0年			8.0年		
債務残高の平均残存年限		6.7年			6.6年		

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

※2 利率（平均）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。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>3 業務コストの縮減 機構は、必要最小限の組織として、業務運営全体の効率化を図り、業務コストを縮減すること。このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、前中期目標期間の最終年度（平成21年度）と比較して、本中期目標期間中に3%を上回る削減を達成すること。</p>	<p>3 業務コストの縮減 外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進するとともに、市中金利の動向を踏まえた上で安定的に低利での資金調達を行うことにより、業務コストを可能な限り縮減する。このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、前中期目標期間の最終年度（平成21年度）と比較して、本中期目標期間中に3%を上回る削減を行う。</p>	<p>3 業務コストの縮減 外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進するとともに、市中金利の動向を踏まえた上で安定的に低利での資金調達を行うことにより、業務コストを可能な限り縮減する。このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、平成21年度の当該経費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額（実績ベース）と比較して2%を上回る削減を行う。</p>
<p>4 入札及び契約の適正化の推進 契約については、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（平成21年11月17日閣議決定）に基づき、競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行うとともに、一般競争入札等（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行い、取組状況を公表すること。</p>	<p>4 入札及び契約の適正化の推進 契約については、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（平成21年11月17日閣議決定）に基づき、競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行うとともに、一般競争入札等（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行い、取組状況を公表する。</p>	<p>4 入札及び契約の適正化の推進 契約については、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（平成21年11月17日閣議決定）に基づき、競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行うとともに、一般競争入札等（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行い、取組状況を公表する。</p>

平成 23 年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

金利上昇リスクの軽減と支払利子の圧縮の観点から、引き続き調達が多様化を図る。

平成 23 年度計画 I-3

【年度計画 I-3 における目標値設定の考え方】

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

一般管理費については、中期計画で定めた中期目標期間の最終年度（平成 24 年度）における数値目標の達成に向けて段階的に削減するため、平成 23 年度の目標値は、平成 21 年度の年間換算額と比較して 2% を上回る削減を行う。

【実績値（当該項目に関する取組状況も含む。）】

- 業務繁忙期における人材派遣の活用、給与計算事務等の外部委託、社内 LAN の活用等により業務運営の効率化を図った。
- 平成 23 年度計画 I-2-③についての取組のとおり、安定的に低利での資金調達を行うことにより業務コストの削減を図った。また、高速道路の道路管理者の権限代行その他の業務及び鉄道の管理を行うための業務管理費は、予算額 3,267 百万円に対して実績額 2,759 百万円に、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）は、予算額 1,592 百万円に対して実績額 1,379 百万円になり、いずれも予算額を下回った。
- このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、目標の 2% を大きく上回る削減実績を達成（15.2%）することができた。（調査研究費を除くと 8.9%削減）

《一般管理費削減実績》

（単位：百万円）

	基準となる金額 ※1	平成 23 年度	
		金額	増減率
一般管理費 ※2	1,625	1,379	▲15.2%
調査研究費を除く	1,413	1,287	▲8.9%

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

※2 一般管理費には、退職手当を除く人件費が含まれている。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

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 23 年度計画 I-4

【年度計画 I-4 における目標設定の考え方】

入札及び契約の適正化については、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（平成 21 年 11 月 17 日閣議決定）に基づき、所要の取組を推進する。

【平成 23 年度における取組】

- 契約については、更なる競争性の向上を図るため、これまで随意契約としてきたインターネット接続契約について以下の取組を行い、随意契約から一般競争入札に移行させた。
また、一般競争入札の中で一者応札となっていた契約についても、競争参加資格要件の緩和、事前公告及び郵送入札の実施に加えて、以下の取組を行い、随意契約等見直し計画において契約方式を見直すこととした 14 件の一者応札を 3 件にまで大幅に減少させた。

なお、契約手続に当たっては、競争性を確保する観点から、機構の入札・契約手続運営委員会、資金調達及び金融機関等選定審査委員会、会計監査人候補者選定審査委員会等の審議を経て、随意契約とすることが真にやむを得ないもの（12 件）を除き、一般競争入札等（80 件）を実施し、その結果を公表

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画

平成23年度の業務の実績

した。(一般競争入札74件、企画競争等5件、一般競争入札後の随意契約1件)

随意契約の見直し

・インターネット接続契約

随意契約から一般競争入札への移行の可否について検討した結果、現行システムから移行することにより生じる技術的な問題の回避が可能であると判断し、また、併せて競争性を高めるため、インターネット接続環境やサーバ機能等の要求水準の緩和、サービス開始までの十分な準備期間の確保など仕様を全体的に改めたほか、複数年(約3年半)契約により発注規模を拡大することで、一般競争入札へ移行した。(随意契約から一般競争入札へ移行、2者が応札)

一者応札の改善

・DCサーバ(パソコン等の統括制御用)の購入及び保守契約

機器の更新調達と複数年(4年)の保守契約を併せた契約とすることで発注規模を大きくする措置を講じ、競争性を高めた。(平成22年度:一者応札→平成23年度:6者が応札)

・財務会計システム用サーバの購入及び保守契約

機器の更新調達と複数年(4年)の保守契約を併せた契約とすることで発注規模を大きくする措置を講じ、競争性を高めた。(平成22年度:一者応札→平成23年度:5者が応札)

・ファイルサーバ(データ保存用)の保守契約

複数年(4年)の保守契約とすることで発注規模を大きくする措置を講じ、競争性を高めた。
(平成22年度:一者応札→平成23年度:4者が応札)

・助成委員会資料作成業務

複数年(2年)契約とすることで発注規模を大きくする措置を講じ、競争性を高めた。
(平成22年度:一者応札→平成23年度:5者が応札)

2. 契約監視委員会については、従来審議対象としていた前年度契約の案件に加えて、委員会開催直近の当年度契約の案件までを審議対象として含めるとともに、その検証結果を当年度のその後の契約手続に反映できるよう、2月頃であった開催時期を前倒して平成23年11月25日に開催した。

当該委員会においては、「競争性のない随意契約」が真にやむを得ないものであるか、「一者応札・一者応募となった契約」について真に競争性が確保される方策が執られているか、「前回の契約監視委員会で意見として出された検討事項」への対応が適切であるかなどについて点検・検証が行われ、その結果、全ての契約について特段の指摘はなく、契約は適正に行われているとの評価を受けた。また、その議事概要を公表した。

3. ホームページにおける「入札契約情報」について、情報の検索が容易になるよう見出し項目を工夫したほか、「入札及び契約結果等の公表」では、個別の契約の入札結果、契約先、契約金額等の契約に係る情報を一覧できるリストを掲載した。(2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24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」(平成21年11月17日閣議決定)に基づき、引き続き、所要の取組を推進する。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>5 積極的な情報公開 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、財務諸表等の法定の開示事項に加え、道路資産の保有及び貸付けの実態並びに債務の返済状況について、積極的な情報公開を行うこと。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努めること。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促すこと。</p> <p>また、広く国民に効率的かつ効果的に情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用すること。</p>	<p>5 積極的な情報公開 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、次に掲げる取組を実施することにより、積極的な情報公開を行う。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努める。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促す。</p> <hr/> <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、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> <hr/> <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>5 積極的な情報公開 次に掲げる取組を実施することにより、情報公開を行うとともに、公開内容の充実を図る。 その際、セグメント情報、会社情報等を含め、ホームページ、パンフレット、ファクトブック等でわかりやすく提供する。</p> <hr/> <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> <hr/> <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>

平成23年度の業務の実績

平成23年度計画I-5

【年度計画I-5における目標設定の考え方】

機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすためには、積極的な情報公開を進めることが必要であることから、公表が義務付けられている財務諸表だけではなく、機構の業務運営をより詳細に把握するのに役立つ情報を、多様な手段を通じて国民に分かりやすく提供する。

平成23年度計画I-5-①

【平成23年度における取組】

1. 平成22年度財務諸表を官報（9月9日付）に公告した。
2. 財務諸表等並びに債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況、建設・維持・管理の状況、道路資産の保有及び貸付状況を内容とする高速道路事業関連情報について、8月2日に記者発表を行うとともに、ホームページに掲載した。
3. セグメント情報については、全国路線網、地域路線網（4路線網）及び一の路線（7路線）ごとに公表し、かつ、全国路線網については、会社別の情報も併せて公開した。また、会社の協力により提供を受けた会社情報を総括し、全社の高速道路関連の情報を一覧形式で分かりやすく掲載した。
4. 財投機関債を発行する都度、債券説明書をホームページに掲載した。

【中期目標達成に向けた平成24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23年度計画I-5-②

【平成23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、毎月更新した。

【中期目標達成に向けた平成24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、毎月更新する。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
	<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。</p> <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>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>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>③ 債務の返済状況の公開 機構の収支予算の明細に基づく債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。 また、独法基本方針を踏まえ、決算時において、会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況を公表する。</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、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、ホームページで情報の提供を行う。</p>

平成23年度の業務の実績

平成23年度計画I-5-③

【平成23年度における取組】

1. 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も含め、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. 政府の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月7日閣議決定）を踏まえ、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平成22年度決算発表時において公表した。（8月）

【中期目標達成に向けた平成24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、国民に対して分かりやすい情報提供に努める。

平成23年度計画I-5-④

【平成23年度における取組】

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

【中期目標達成に向けた平成24年度の見通し】

協定の見直しがある場合は、債務返済の見通しに関する根拠について公表する。

平成23年度計画I-5-⑤

【平成23年度における取組】

1. 平成22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。
2. 会社の経営努力の内容については、助成委員会終了後に、ホームページにて公表した。（8月、11月、3月）また、助成金の交付額について、助成金の交付の都度、ホームページにて公表した。（12月、3月）
3. 会社の協力を得て、平成22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、車線規制時間、ETC利用率、死傷事故率ほか）の実績を公表した。（8月）

【中期目標達成に向けた平成24年度の見通し】

引き続き、会社の経営努力によるコスト縮減の実績も含め、費用の縮減に関する情報を積極的に公表する。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を公表する。

平成23年度計画I-5-⑥

【平成23年度における取組】

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、平成22事業年度監事監査報告書（8月）並びに平成22年度業務実績評価調書（10月）について、ホームページで情報の提供を行った。

なお、機構は、政策評価、行政評価等において、該当するものはなかった。

【中期目標達成に向けた平成24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。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
	<p>⑦ ホームページ等の充実 前中期計画と同様、上記①から⑥の情報提供に当たっては、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するとともに、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版についても、迅速な更新に努める。 また、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして、充実を図る。</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>⑦ ホームページ等の充実 上記①から⑥の情報提供に当たっては、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するとともに、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版についても、迅速な更新に努める。 また、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして、充実を図る。</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、情報をわかりやすく提供する。</p>

平成 23 年度の業務の実績

平成 23 年度計画 I-5-⑦

【平成 23 年度における取組】

1. 平成 23 年度計画 I-5-①から⑥の情報提供については、各事務所に据え置いて閲覧するとともに、適宜ホームページに掲載するよう努めた。
2. ホームページの充実については、法令等で開示を義務付けられている情報のほか、次の事項を掲載するなど、適時適切なホームページの更新（239 回）を行った。（平成 23 年度総アクセス件数：約 284 万件）
 - － 機構の検討会等の資料等（助成委員会：3 回）
 - － 各会社の毎月の交通量データ等（毎月 1 回：計 12 回）
 - － 高速道路関連情報（債務返済状況等 8 月）
 - － 各会社情報
（開通情報及び開通後の整備効果等：計 11 回）
 - － 海外調査報告書
 - ・ EU 交通白書(2011 年)－欧州単一交通区域に向けてのロードマップ－競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して－（7 月）
 - ・ 米国における管理レーンへの取り組み（10 月）
 - ・ 英国の道路と道路行政－英国道路庁派遣報告書（3 月）また、英語版のホームページについても迅速な更新に努めた。
3. トップページ及び「高速道路の料金割引」ページにおいて、東北地方の高速道路の無料化の公表（6 月、11 月、3 月）、首都高速道路・阪神高速道路の新料金の公表（11 月）後、速やかに国及び各会社のホームページへのリンクを掲載し、情報提供に努めた。
4. 平成 22 年度業務実績評価の意見を踏まえ、トップページの改善や掲載する情報の説明を補足するなど、より分かりやすい情報の提供に努めた。例えば、「入札契約情報」において、情報の検索が容易になるよう見出し項目を工夫したほか、「入札及び契約の結果等の公表」においては、個別契約の入札結果、契約先、契約金額等の契約に係る情報を一覧できるリストを掲載した。また、「車両制限令違反車両に対する取組みについて」等の新たに掲載したページについては、説明を充実するなどにより、道路利用者及び一般の方に分かりやすいページとなるよう改善した。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

利用者の更なる利便性向上を図るため、ホームページのアクセス解析による閲覧動向等を把握・分析し、分かりやすさに配慮しつつページ内容を充実させ、引き続き利用者にとって価値のある情報を提供する。

平成 23 年度計画 I-5-⑧

【平成 23 年度における取組】

1. 機構の目的や業務内容、協定及び業務実施計画、機構の平成 22 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 2011」（10 月）及びその英語版（11 月）を作成し、一般の方々を含めた外部からの要望や来客等に応じた説明や広報に活用した。
2. これまでホームページ等で開示してきた情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック 2011」を発行し、関係機関、全国の主要公立図書館等への配布により広報に努めた。（12 月）
3. 第 24 回世界道路会議メキシコ大会（PIARC 世界道路協会主催、9 月 26 日～30 日）に参加し、論文発表に併せて英語パンフレットを用いて機構業務について説明を行った。
4. 欧米の有料道路制度に関する調査研究を実施して以下の報告書を発行し、有識者及び関係機関への配布により情報提供に努めた。
 - ・「EU 交通白書(2011 年)－欧州単一交通区域に向けてのロードマップ－競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して－」（7 月）
2011 年 3 月に公表された EU の交通白書を紹介したもの。欧州が、その地域内における均衡のとれた発展とその一体性を確保して、対外的にも一つの統一体として行動することが、競争力を保持

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>6 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務実績の評価を実施すること。</p>	<p>6 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、債務の返済状況を始めとし、業務全体について定期的に自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。</p>	<p>6 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務全体について自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。</p>

平成23年度の業務の実績

して、質の高い生活を実現する上で重要であるとの認識に立ち、その基盤として欧州単一交通区域実現に向けた方策を提言している。

・「米国における管理レーンへの取り組み」(10月)

米国における既存の道路をより有効に活用する一つの手法として、米国連邦道路庁が発行した『管理レーンの手引き』により、管理レーンの活用状況を紹介したもの。また併せて、管理レーンの不正取締りに関するリーズン財団の報告書『HOTレーンの自動取締り』と同財団の『民営化年次報告書(2010):陸上交通』を紹介している。

・「英国の道路と道路行政－英国道路庁派遣報告書」(3月)

2010年8月から翌2011年8月までの1年間にわたり当機構職員を英国道路庁に派遣し、英国内の道路行政や道路庁の業務を調査した報告書。英国の道路行政に係る中央政府と地方自治政府との関係整理、道路庁の維持管理の現場や大規模プロジェクト(拡幅工事)などの現地調査、PFI/PPPの最近の動向やこれまでのプロジェクトの評価のヒアリングなどを中心に取りまとめている。

【中期目標達成に向けた平成24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23年度計画I-6

【年度計画I-6における目標設定の考え方】

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

【平成23年度における取組】

1. 平成22年度の業務について、独立行政法人通則法(平成11年法律第103号)に定める業務実績報告書を作成する過程で、業務全体について自己評価を行い、当該業務実績報告書をホームページで公表した。(8月)
2. 平成23年度の業務については、理事長を委員長とする内部統制委員会において、監事の出席も得て、業務全体の達成状況について審議を行うとともに、平成22年度業務実績評価調書及び前中期目標期間の業務実績評価調書において指摘のあった課題・改善点、業務運営に対する意見等への対応状況並びに平成22事業年度監事監査報告への対応状況について審議した。(2月、3月)さらに、役員会において自己評価について審議の上、ホームページで公表した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成24年度の見通し】

平成24年度業務については、平成23年度業務の自己評価を踏まえるとともに、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2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>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</p>	<p>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>	<p>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>
<p>機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する目的を達成すること。</p>	<p>機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務を適切に実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する。</p>	<p>機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務を適切に実施する。</p>
<p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け</p>	<p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け</p>	<p>1 高速道路に係る道路資産の保有、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すること。</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、機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握する。</p>	<p>① 道路資産台帳を適切に更新することにより、機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握する。</p>
<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維持し、修繕されるよう、管理の実施状況の確認等を行うこと。</p>	<p>② 道路資産の貸付けに当たっては、会社が、その資産の適切な保全に配慮しつつ、適切に良好な状態に保つよう維持し、修繕することを十分に確認することとする。また、中期目標期間中、会社と、貸し付けた道路資産の維持、修繕その他の管理の実施状況に</p>	<p>② 貸し付けた道路資産の維持、修繕その他の管理の実施状況について、会社から報告を受けるものとし、必要に応じて実地に確認を行う。また、管理の水準、利便性の向上を示す客観的な指標（アウトカム指標）、管理に要する費用の計画と実績の対比などが記載された「維</p>

平成 23 年度の業務の実績

平成 23 年度計画Ⅱ

【年度計画Ⅱにおける目標設定の考え方】

協定に基づき、会社と連携協力しつつ、機構自らが的確に検証、確認等を行うことを通じて、年度計画Ⅱの各項目に掲げる業務を適切に実施する。

【平成 23 年度における取組】

会社から適時適切な報告を受けるとともに、機構自らが的確に検証、確認等を行うことを通じて、道路資産の保有及び貸付、債務の返済等の業務を適切に実施した。

また、年度末の内部統制委員会において、業務実績評価と併せ、平成 23 年度における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。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

引き続き、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、機構自らが的確に検証、確認等を行うことを通じて、道路資産の保有及び貸付、債務の返済等の業務を適切に実施する。

平成 23 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 23 年度計画Ⅱ-1-①

【平成 23 年度における取組】

機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の延長のうち、供用区間は新規供用による 70.3km の増と無料開放による 13.8km の減があった結果 9,494km となり、新設区間を合わせた総延長は 10,006km となった。

当該道路資産の内容を適正に把握するため、路線ごとに延長、敷地面積、構造別延長等を記載した道路資産台帳・原簿等について、新設、改築等による内容の変更が生じた都度、会社と連携して、変更内容を確認した上で更新を行った。

《道路資産保有及び貸付状況(平成 24 年 3 月 31 日時点)》

(単位：km)

	合計						
	東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四	
保有及び貸付延長	10,006	3,769	2,019	3,469	312	264	173
うち供用区間	9,494	3,652	1,751	3,372	301	246	173
うち新設区間	512	117	268	97	11	19	—

※ 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 24 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 23 年度計画Ⅱ-1-②

【平成 23 年度における取組】

- 平成 22 年度における道路資産の維持、修繕その他の管理の実施状況について、会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けてホームページに掲載した。(8月)併せて、会社の道路資産の管理状況について実地確認を行った。(6回)
- 会社の管理の水準、利便性の向上を示す客観的指標(アウトカム指標:本線渋滞損失時間等)について、会社間で対比するとともに目標の達成状況の確認を行い、「維持、修繕その他の管理の報告書」と併せて全社分をまとめてホームページで公表した。(8月)

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
	<p>ついて適切に連絡、確認を行うとともに、情報公開に努める。</p>	<p>持、修繕その他の管理の報告書」を公表する。</p>
<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</p> <p>① 機構は、会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償うものとなるよう定めること。</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>② 機構は、承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、次に掲げる点に留意し、債務の管理を適切に実施すること。</p> <p>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</p>	<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 会社と締結する協定においては、次のとおりとする。</p> <p>① 会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償うものとなるよう定める。</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>② 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、次に掲げる点に留意し、債務の管理を適切に実施することとし、機構の有利子債務残高について、中期目標期間の期末時点において32.0兆円以下とする。</p> <p>なお、上記の期末時点の有利子債務残高には、中期目標期間において会社から引き受ける有利子債務額3.9兆円を含む。</p> <p>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</p>	<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</p> <p>—————</p> <p>① 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、機構の収支予算の明細を踏まえ、次に掲げる点に留意し、債務の管理を適切に実施することとし、機構の有利子債務残高を、平成23年度末時点において30.1兆円以下とする。</p> <p>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23年度末における機構の債務の残高が民</p>

平成 2 3 年度の業務の実績

3. 平成 23 年度以降のアウトカム指標について、会社と調整し、事業の進捗状況や社会情勢の変化に合せた指標の組替え（道路構造物保全率（橋梁）の導入等）を行った。

[参考資料：資料 2] 各会社のアウトカム指標一覧表（平成 23 年度）

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

引き続き、管理の実施状況について会社から報告を受け、必要に応じて、実地に確認を行うとともに、報告書を公表する。

平成 23 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 23 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、30.1 兆円以下に減少させる。

【平成 23 年度における取組】

I-2-①のとおり、協定等の見直しに当たり適正に貸付料を定めた。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

I-2-①のとおり、適正に取組む。

平成 23 年度計画Ⅱ-2-①

【実績値（当該項目に関する取組状況も含む。）】

1. 貸付料収入は計画を 133 億円下回る 1 兆 5,466 億円となったが、支払利息は計画を 473 億円下回る 4,584 億円となった。この結果、平成 23 年度の債務返済は計画以上に進んだ。

これに会社からの債務引受額を加えた平成 23 年度末時点における有利子債務残高は、計画 30 兆 1,480 億円に対して実績は 29 兆 6,425 億円となった。

《平成 23 年度末未償還残高》

債務返済計画における計画と平成 23 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	359,052	353,991	▲5,061
債務残高	306,703	301,648	▲5,055
有利子借入金	301,480	296,425	▲5,055
社会資本借入金	3,398	3,398	0
無利子借入金	1,826	1,826	0
出資金	52,349	52,342	▲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清算したと仮定して試算した残高。以下参考及び 2 の表において同じ。)

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路（法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。）にあつては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること。</p> <p>5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあつては、業務実施計画（法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。）の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会</p>	<p>営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路（法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。）にあつては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p> <p>5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあつては、業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p>	<p>営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>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23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。</p> <p>3) 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務（法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路にあつては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算した額）について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p>

平成 23 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 19 年度末	平成 20 年度末	平成 21 年度末	平成 22 年度末	平成 23 年度末	民営化時点
未償還残高	397,806	361,592	360,562	356,737	353,991	425,366
債務残高	350,734	313,248	310,935	305,802	301,648	381,654
有利子借入金	343,673	306,840	304,452	299,961	296,425	374,000
社会資本借入金	4,541	4,061	4,310	3,841	3,398	5,049
無利子借入金	2,521	2,347	2,173	1,999	1,826	2,605
出資金	47,072	48,344	49,627	50,935	52,342	43,712

2. 高速自動車国道、本州四国連絡高速道路、首都高速道路、阪神高速道路及びその他の高速道路に係る平成 23 年度末における機構の有利子債務残高は、次表のとおり、いずれも民営化時点における承継債務の総額を下回った。

《機構の有利子債務残高の道路別内訳》

	民営化時点の承継債務の総額	平成 23 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	1.4 兆円
首都高速道路	4.4 兆円	3.8 兆円
阪神高速道路	3.7 兆円	3.0 兆円
その他の高速道路	4.9 兆円	4.4 兆円

3. 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務（全国路線網に属する高速道路にあつては、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）返済の平成 23 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 24 年度の見通し】

債務返済計画を踏まえ、引き続き、債務の管理を適切に実施する。（平成 23 年度末に定めた平成 24 年度計画では、平成 24 年度末時点での有利子債務残高は、30.7 兆円と見通している。）

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>社の経営責任の明確化を図ること。</p>		
<p>③ 債務返済の見通しについて、常時、できる限り定量的に把握し、適切な債務の残高の管理に努めること。</p>	<p>③ 債務の返済に充当する道路資産の貸付料及び機構が収受する占用料その他の収入の確保を図り、一方で、低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制することとする。これらを着実に実施することにより、債務の早期の確実な返済を図る。</p>	<p>② 債務の返済に充当する道路資産の貸付料及び機構が収受する占用料その他の収入の確保を図り、一方で、低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制することとする。</p>
<p>3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け</p> <p>① 機構が会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）は、事業費の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正な額を設定すること。</p>	<p>3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け</p> <p>① 会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）のうち新設及び改築に係るものについては、協定において、供用予定区間を単位とすることを基本とし、適正な額を設定する。</p>	<p>3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け</p> <p>③ 機構の収支予算の明細を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。</p>

平成23年度の業務の実績

平成23年度計画Ⅱ-2-②

【平成23年度における取組】

1. 貸付料については、協定に基づき、計画料金収入に対する実績料金収入の一定割合を超えた額を増減させた結果、計画に比べて133億円減額となり、1兆5,466億円となった。占用料その他の収入については、法令等に基づき確実に徴収を行い、占用料収入は20億円、連結料収入は23億円となった。
2. 平成23年度計画Ⅰ-2-②及びⅠ-3についての取組のとおり、低利での円滑な資金調達に努めるなど、業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制した。
3. 損害賠償請求については、以下の取組を行った。
 - ①日本道路公団発注の情報板工事の入札談合に係る損害賠償請求
平成22年10月の東京高裁判決（機構の主張を全面認容）に対する被告（電機会社）の上告及び上告受理申立てについて、平成23年10月に最高裁で棄却及び不受理の決定がなされ、本事案は終結した。（損害額（元本）約19.2億円は、全額回収済み。）
 - ②日本道路公団発注の鋼橋上部工工事の入札談合に係る損害賠償請求
日本道路公団発注の鋼橋上部工工事の入札談合事件のうち、未解決のため平成20年12月に提訴した工事10件に係る計47回の口頭弁論に出席し、損害賠償金の支払を求めた。
このうち6事件について、東京高裁より判決があったが、その理由は事件ごとに統一性を欠き、内容についても認容できるものではなかったため、上告及び上告受理申立てを行った。（損害額（元本）約54.4億円のうち、平成24年3月末時点の回収額は約50.0億円。）

【中期目標達成に向けた平成24年度の見通し】

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。

平成23年度計画Ⅱ-2-③

【平成23年度における取組】

Ⅰ-2-②のとおり、適切な債務残高の管理に努めた。

【中期目標達成に向けた平成24年度の見通し】

Ⅰ-2-②のとおり、引き続き適切な債務残高の管理に努める。

平成23年度計画Ⅱ-3

【年度計画Ⅱ-3における目標設定の考え方】

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

【平成23年度における取組】

Ⅰ-2-①のとおり、協定等の見直しに当たり債務引受限度額を適正に設定した。

【中期目標達成に向けた平成24年度の見通し】

Ⅰ-2-①のとおり適切に取組む。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
	<p>② 修繕に係る債務引受限度額を設定する場合は、修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、その単位ごとに適正な額を設定する。</p>	<p>—</p>
<p>② 債務引受限度額を見直す場合には、見直し前の額を基準に適正な額を設定すること。</p>	<p>③ 債務引受限度額を見直す場合には、見直し前の額を基準に、その算出の基礎となった工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な額を設定する。</p>	<p>① 債務引受限度額を見直す場合には、見直し前の額を基準に、その算出の基礎となった工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な額を設定する。</p>
<p>③ 機構が会社から引き受ける債務の額は、対象となる道路資産に対し、適正なものであること。</p>	<p>④ 会社から債務を引き受ける際には、対象となる道路資産に対し、当該引受額が適正な額であることを十分に確認する。</p>	<p>② 会社から債務を引き受ける際には、対象となる道路資産に対し、当該引受額が適正な額であることを十分に確認する。</p>
<p>④ 道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施すること。</p>	<p>⑤ 道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。</p>	<p>③ 道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。 また、会社と取り交わした「機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の確立に関する確認書」に基づき、厳正な資産管理を行う。</p>
<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 機構が国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首</p>	<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速</p>	<p>4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から首都高速道路又は阪</p>

平成 23 年度の業務の実績

【平成 23 年度における取組】

I-2-①のとおり、協定等の見直しに当たり債務引受限度額を適正に設定した。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

I-2-①のとおり適正に取り組む。

平成 23 年度計画Ⅱ-3-①

【平成 23 年度における取組】

協定の見直しに伴い、見直し前の額を基準に、その算出の基礎となった工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な債務引受限度額を設定した。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

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

平成 23 年度計画Ⅱ-3-②

【平成 23 年度における取組】

平成 23 年度において、203 件、4,661 億円の債務引受け契約を締結・変更した。会社から債務を引き受ける際には、平成 17 年 10 月に 6 会社と締結した「高速道路資産の機構への帰属・債務の引受の運用について」に基づき作成された事業費内訳等の書類により、引受額が適正な額であることを十分に確認した。

《平成 23 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	3,425 億円	1,165 億円	71 億円	4,661 億円

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

会社から債務を引き受ける際には、対象となる道路資産に対し、当該引受額が適正な額であることを十分に確認する。

平成 23 年度計画Ⅱ-3-③

【平成 23 年度における取組】

- 平成 23 年度において、153 件（新設 41 件、改築 18 件、修繕 41 件、災害復旧 6 件、承認工事 31 件、その他 16 件）の資産の帰属があり、資産管理作業マニュアルに基づき、道路資産の内容を確認した。また、現地確認を 16 件実施した。
- 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、会社の協力の下、計画的な棚卸を 11 箇所を実施した。

【中期目標達成に向けた平成 24 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 23 年度計画Ⅱ-4

【年度計画Ⅱ-4における目標設定の考え方】

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

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 機構は、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p>	<p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p>	<p>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p>

平成 23 年度の業務の実績

【平成 23 年度における取組】

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

《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 23 年 7 月 22 日 (金)	平成 23 年 7 月 25 日 (月)
第 2 回	平成 23 年 11 月 21 日 (月)	平成 23 年 11 月 22 日 (火)

《無利子貸付額》

	第 1 回	第 2 回	合計
首都高速道路株式会社	211.1 億円	211.1 億円	422.1 億円
阪神高速道路株式会社	92.7 億円	92.7 億円	185.4 億円

【中期目標達成に向けた平成 24 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 23 年度計画 II-5

【年度計画 II-5 における目標設定の考え方】

会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するため、国等から災害復旧のための補助金が交付された場合には、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

【平成 23 年度における取組】

東日本大震災に係る災害復旧に要する費用の資金に充てるべきものとして補助金の交付を受け、国、出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めて、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。

《東日本高速道路株式会社分（災害復旧事業予定 490 億円）》

国からの補助金受入日	無利子貸付日	受入額（貸付額）※
平成 23 年 6 月 24 日 (金)	平成 23 年 6 月 27 日 (月)	10.9 億円
平成 23 年 7 月 28 日 (木)	平成 23 年 7 月 29 日 (金)	7.7 億円
平成 23 年 8 月 26 日 (金)	平成 23 年 8 月 29 日 (月)	4.9 億円
平成 23 年 9 月 29 日 (木)	平成 23 年 9 月 30 日 (金)	6.6 億円
平成 23 年 10 月 26 日 (水)	平成 23 年 10 月 27 日 (木)	18.9 億円
平成 23 年 11 月 24 日 (木)	平成 23 年 11 月 25 日 (金)	17.1 億円
平成 23 年 12 月 22 日 (木)	平成 23 年 12 月 26 日 (月)	33.4 億円
平成 24 年 1 月 27 日 (金)	平成 24 年 1 月 30 日 (月)	4.8 億円
平成 24 年 2 月 27 日 (月)	平成 24 年 2 月 28 日 (火)	4.2 億円
平成 24 年 3 月 28 日 (水)	平成 24 年 3 月 29 日 (木)	7.1 億円
累 計		115.7 億円

※端数処理の関係上、計が合わないことがある。

なお、緊急を要する箇所については平成 23 年度内に対応済みであり、他の箇所については詳細設計完了後、順次復旧工事が行われている。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>6 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で経営努力による高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を行うよう、会社に促す仕組みを適正に運用すること。</p>	<p>6 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で高速道路の新設、改築及び修繕に係る債務引受額の縮減を行うよう、協定において、会社の経営努力によって生じる縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを適正に運用する。また、貸付料の額を固定することにより、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が、直接会社の業績に反映される仕組みとし、協定の適切な見直しを通じてその成果を国民に還元する。</p>	<p>6 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み 協定に基づき、会社の経営努力による高速道路の新設、改築及び修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組みについて、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の審議を行う等、適正な運用を図る。 なお、協定においては、貸付料の額を固定すること（料金収入の実績による増減を除く。）により、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が直接会社の業績に反映される仕組みとなっている。</p>
<p>7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務 道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、適正かつ効率的に実施すること。 また、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施</p>	<p>7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務 措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、現地の状況を熟知している会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施する。この手続を適正かつ効率的に行うため、会社と協力して情報連絡体制を構築する。 また、道路占用又は高速道路</p>	<p>7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務 措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、現地の状況を熟知している会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施する。 また、道路占用や高速道路への連結の許可に当たっては、適切な道路管理を確保しつつ、道路を利用した国民へのサービス</p>

平成23年度の業務の実績

《首都高速道路株式会社分（災害復旧事業予定9億円）》

国等からの補助金受入日	無利子貸付日	受入額（貸付額）※
平成23年12月22日（木）	平成23年12月26日（月）	2.2億円
平成24年1月30日（月）	平成24年1月31日（火）	1.1億円
平成24年3月12日（月）	平成24年3月13日（火）	2.9億円
平成24年3月29日（木）	平成24年3月29日（木）	1.5億円
累 計		7.7億円

※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24年度の見通し】

国又は出資地方公共団体から、東日本大震災等に係る災害復旧のために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23年度計画Ⅱ-6

【年度計画Ⅱ-6における目標設定の考え方】

高速道路に係る国民負担の軽減を図るため、協定に基づき、会社の経営努力による高速道路の新設等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23年度における取組】

1. 助成委員会を3回開催し、36議題の審議を行った。（7月、10月、2月）
また、地権者や関係機関等との協議や供用までの時間短縮による費用縮減に関する経営努力の算出方法について、同委員会での審議結果を踏まえ、「助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針」の改定を行い、より円滑に助成金を交付する仕組みを整えた。
2. 助成委員会において今年度審議を行った38件に加え、昨年度以前の認定済み新技術等の活用案件20件を含む58件について、機構は経営努力要件適合性を認定した。
また、これまでに認定された新技術に関する情報について、各会社へ周知を図ることにより、新技術の開発・活用を促した。「トンネル照明設備における新型照明器具の開発」や「トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発」などの新技術は標準化され、現場で積極的に活用され、コスト縮減が図られている。
3. これまでに経営努力要件適合性を認定したもののうち、助成金交付申請のあった27件について、助成金（約3.2億円）を交付した。（12月、3月）

〔参考資料：資料3〕助成金交付実績

【中期目標達成に向けた平成24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23年度計画Ⅱ-7

【年度計画Ⅱ-7における目標設定の考え方】

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

【平成23年度における取組】

1. 通行止め関係
 - ・24時間常駐の道路監理役による情報連絡体制の下、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施した。
 - ・建設中の阪神高速淀川左岸線（Ⅰ期）における道路法第46条第3項に基づく危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関して、危険物検討会の有識者による視察の実施や有識者及び阪神高速道路会社との意見交換等を行い、基本的考え方の整理・調整を進めた。（12月）

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>すること。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>さらに、独法基本方針を踏まえ、道路管理者の権限代行業務について、特殊車両通行許可の事務における包括的な事前協議及び道路占用許可の事務におけるチェックリスト導入により、業務の効率化に努める。</p> <p>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。</p>

平成23年度の業務の実績

2. 特殊車両許可関係

- ・東京電力福島第一原子力発電所の事故対応に伴うコンクリートポンプ車や貯水タンクの搬送に当たり、関係機関及び会社と連携し、適切かつ迅速に特殊車両の通行を許可した。(4月～6月)。
- ・特殊車両通行許可事務については、「独立行政法人の事務・事業の基本方針(平成22年12月7日閣議決定)」を踏まえ、複数の道路を通行する場合における他の道路管理者からの協議手続を簡略化するため、地方整備局、都道府県、政令指定都市と包括的事前協議を行い、業務の効率化を図った(6月)。
さらに、平成23年度新規供用区間等を包括的事前協議の範囲に追加するための改定作業を進めた。(1月～)
- ・車両制限令違反に対する取組をホームページに掲載するなど、特殊車両制度の理解と道路法令の遵守を促した。(9月)
- ・平成22年度下半期及び平成23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し、業務改善を促した。(8月、2月)さらに、再三警告を行ったにも拘らず法令遵守や改善が不十分な運送会社名をホームページで公表した。(10月、3月)

3. 道路占用許可・連結許可関係

- ・道路法施行令の改正による占用料の額等の改定に伴い、占用料を適正に再算定し、請求・徴収手続を行った。なお、その手続に当たっては、東日本大震災の被災地域における負担軽減のため、会社と調整を図り、現地の被災状況を確認しながら柔軟かつ適切に対応した。(4月～5月)
- ・道路占用許可手続について、会社に対し占用許可申請書のチェックポイント等の周知を図り、審査の一層の適正化を改めて要請するため、新たに西日本地域での占用更新説明会の開催や各社が開催する社内向けの説明会への職員の派遣等、更なる連携の強化を図った。その上で、審査に必要な根拠書類を充実させ、機構においてこれを厳格に確認するなど、制度の適切かつ効率的な運用に努め、新規・変更手続約800件、更新手続約2,300件を処理した。
- ・占用許可に当たり必要となる高架下等利用計画の策定に向けて、「高架下利用計画等検討会」における審議案件の調整等を図った。
- ・高速道路に連結している休憩施設について、連結実施要領に基づき、適正に連結料を改定し、徴収した。(4月～6月)

4. その他の管理関係

- ・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、首都高速道路株式会社において原因者に請求及び督促を行ったが、期限までに納付されなかったとして、道路整備特別措置法第45条第3項に基づき、機構あて会社から徴収申請があったため、適正に審査の上、遅滞なく機構から督促を行った。(7月)
なお、機構の督促に関して、原因者から国土交通大臣に対する行政不服審査請求があり、請求棄却を求める弁明を行った。(11月、2月)
- ・機構が行った車両制限令違反の特殊車両の措置命令(5月25日付)に関して、命令を受けた運転手の会社から国土交通大臣に対する行政不服審査請求があったが、請求棄却を求める弁明を行い、本件審査請求は棄却された。(3月)

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務</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>8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務</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 style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">〔平成23年度は、同法の対象事業なし〕</p>
<p>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p>	<p>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</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について、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、適切に当該施設の管理を行うこと。</p>	<p>① 本州と四国を連絡する鉄道施設（以下「本州四国連絡鉄道施設」という。）について、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため必要な当該施設の管理を行う。</p>	<p>① 本州と四国を連絡する鉄道施設（以下「本州四国連絡鉄道施設」という。）について、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため必要な当該施設の管理を行う。</p>

平成23年度の業務の実績

《主な道路管理権限の行使の状況》

措置等	件数	
通行の禁止・制限	年間件数	1,860件
道路占用許可	総件数	15,680件
	年間処理件数	3,446件
特殊車両通行許可	年間件数	1,924件

【中期目標達成に向けた平成24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、道路占用や特殊車両の許可手続等の事務手続の在り方について、必要に応じて見直しを行う。

平成23年度計画Ⅱ-8

【年度計画Ⅱ-8における目標設定の考え方】

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

平成23年度計画Ⅱ-8-①

【平成23年度における取組】

1. 西日本旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社と「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（4月）、利用料915百万円を確実に徴収した。
2. 本州四国連絡高速道路株式会社との「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23年度協定」を締結し（4月）、同社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するために必要な本州四国連絡鉄道施設の管理を実施した。
3. 本州四国連絡高速道路株式会社に委託して実施した耐震補強調査について、「本四連絡橋（児島～坂出ルート）の耐震補強工事に係る管理調査の報告書」を国土交通省鉄道局に提出した。（6月）

【中期目標達成に向けた平成24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を適切に行う。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
	<p>② 本州四国連絡鉄道施設について災害が発生したときは、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、速やかな復旧を行う。</p>	<p>② 本州四国連絡鉄道施設について災害が発生したときは、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、速やかな復旧を行う。</p>
<p>10 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進及び技術開発への貢献に努めること。</p>	<p>10 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進及び技術開発への貢献に努める。</p>	<p>9 業務遂行に当たっての取組 業務遂行に当たっては、以下の取組を実施する。</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 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>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。</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 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>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。</p>	<p>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。</p>	<p>——</p>
<p>③ 高速道路の利用促進 債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すこと。 なお、高速道路利便増進事業について、交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。</p>	<p>③ 高速道路の利用促進 債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。 なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</p>	<p>② 高速道路の利用促進 協定に基づき、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。 なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</p>

平成 23 年度の業務の実績

平成 23 年度計画Ⅱ-8-②

【平成 23 年度における取組】

平成 23 年度においては本州四国連絡鉄道施設に災害の発生はなかった。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

本州四国連絡鉄道施設に災害が発生したときは、本州四国連絡道路株式会社の協力を得て、速やかな復旧を行う。

平成 23 年度計画Ⅱ-9

【年度計画Ⅱ-9における目標設定の考え方】

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

平成 23 年度計画Ⅱ-9-①

【平成 23 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や事業説明会等への出席を通じて、情報及び意見の交換を行った。本四高速の出資金・料金等に係る出資地方公共団体との調整については、政府の方針を踏まえ、適切に対応した。

【中期目標達成に向けた平成 24 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 23 年度における取組】

協定の見直しに当たり、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を通じて、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫した。また、維持、修繕その他の管理に関しては、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつ、計画管理費の算定を厳格に行うことによりコスト縮減努力が図られるよう工夫した。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

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

平成 23 年度計画Ⅱ-9-②

【平成 23 年度における取組】

1. 道東自動車道（夕張～占冠）、首都圏中央連絡自動車道（白岡菖蒲～久喜白岡、高尾山～八王子）等計 70.3 km の供用を開始した。
2. 高速道路利便増進事業については、会社と協力して状況把握に努め、「東日本大震災を踏まえた高速道路の料金について」、「平成 26 年度までの本四高速の対応について」等の政府方針及び特別国庫納付金 2,500 億円の納付等を内容とする「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」を踏まえ、これまでの計画・実績差額を考慮し、当該事業に関する計画を再構築して協定及び業務実施計画を見直した。また、これに併せて高速道路利便増進事業引当金の会計処理を適切に行った。
3. 多様で弾力的な料金施策として、会社が実施した高速道路の利用促進のための企画割引について、料金収入及び償還計画への影響等を確認した。（企画割引の実施 15 件）

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たってのコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促すこと。</p>	<p>④ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たってのコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促す。</p>	<p>③ 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たってのコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促す。</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>④ 環境への配慮 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。 なお、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づく「平成23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。</p>

平成23年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成24年度の見通し】

引き続き、高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すとともに、会社と協力して利便増進事業を効果的に運用する。

平成23年度計画Ⅱ-9-③

【平成23年度における取組】

費用の縮減を助長するための仕組みを活用し、助成委員会においてこれまでに審議され、機構が認定した新技術に関する情報について、各会社へ周知を図ることにより、新技術の開発・活用を促した。「トンネル照明設備における新型照明器具の開発」や「トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発」などの新技術は標準化され、現場で積極的に活用され、コスト縮減が図られている。

また、新技術についてはこれまでに認定された9件の助成金の交付を行った。

[参考資料：資料3] 助成金交付実績

【中期目標達成に向けた平成24年度の見通し】

費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、引き続き、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たってのコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促す。

平成23年度計画Ⅱ-9-④

【平成23年度における取組】

1. 機構における環境への負荷の低減に配慮した調達を推進するため、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）」に基づき「平成23年度における環境物品等の調達の推進を図るための方針」（平成23年4月）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%調達した。
2. 東日本大震災に起因して、夏季の電力供給に不足が生じるおそれがあったため、政府の節電実行基本方針等を参考に夏季（7月～9月）の月間使用電力量を基準電力値に比して15%以上抑制すること等を定めた節電計画を策定し、これを達成した。また、冬季（12月～3月）においても、夏季に引き続き適切な節電に取り組んだ。
 - ・夏季の使用電力量 対前年同月比 ▲28.0～▲28.6%
 - ・冬季の使用電力量 対前年同月比 ▲22.6～▲27.3%
3. 環境への取組や地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割等を取りまとめた会社の環境報告書・CSR報告書を機構ホームページに掲載し、周知を図った。

【中期目標達成に向けた平成24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。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<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の体制を確立し、日頃から高速道路の供用に重大な影響を与える事態を想定した情報の収集、伝達等に関する訓練を実施することにより、当該事態の発生時には迅速かつ的確な対応を図ること。</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、発災時に備える。</p>	<p>⑤ 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及び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、発災時に備える。</p>

平成23年度の業務の実績

平成23年度計画Ⅱ-9-⑤

【実績値（当該項目に関する取組状況も含む。）】

1. 情報収集・伝達

- 東日本大震災の余震に伴う各路線の最大震度情報を収集し、震度基準に応じて通行止め（主に4～5月）を実施したほか、防災業務計画等に基づき、通行止めとなった路線やその範囲に応じて機構の防災体制を構築し、情報収集及び伝達を行った。
また、大規模な余震が概ね収束した後も、特に地震情報の把握、警戒に努め、震度4以上の地震発生時には、各路線の最大震度情報を収集し、通行止め情報の収集及び伝達を行った。
- 台風の豪雨による法面崩落（5月：京奈和道、9月：北関東道及び東北道）等の被災時に、被災情報の収集及び伝達を適時適切に行った。
- 中日本高速道路株式会社が営業している東名高速道路の足柄サービスエリア（下り線）施設内で発生した天井ボード落下事故（9月）を受けて、6会社に対して、休憩施設内の各施設における安全確保について適切な対応を図るよう注意喚起を行った。
- 首都高速4号線で発生した無許可の特殊車両横転事故（9月）や中央道（大月～勝沼）で発生した上下線連続多重事故（1月）、東北道での車両制限令違反のトレーラーハウス牽引車留置き措置（1月～3月）等、社会的に影響が大きい事件・事故に対して、適時適切に情報収集・伝達等を行った。

2. 防災訓練等による発災時への備え

- 会社をはじめとする関係機関と連携した情報伝達・収集訓練、機構被災時を想定した職員の安否登録訓練及び参集応答訓練（6回）に加え、東日本大震災での経験を踏まえた、災害対策要員用食料品調達訓練及び帰宅ルート確認訓練を実施したほか、防災備品や備蓄品の確認を行った。
また、訓練の際には、模擬的に災害対策本部を構築するなど、より実践的な訓練を実施して課題を抽出するなど、防災・被災時業務の点検を実施するとともに、帰宅困難時の臨機の対応について意見交換を行い検討した。（9月）さらに、発災時に職員が自律的に安否登録を行う体制を整えるため、直前に訓練情報を流さない自発的安否登録訓練を行った。（1月）
- 関西業務部において、首都直下地震により東京本部が機能不全となったことを想定した防災訓練を行うとともに（11月）、重要継続業務の実務的訓練として、道路監視役代行訓練（5回）及び出納実務訓練（3回）を行い、発災時に備えた。また、阪神高速道路株式会社と連携して、南海トラフ巨大地震を想定した防災訓練を実施した。（2月）
- 職員の異動があった場合、その都度、防災業務要領等の概要について説明を行い、周知を図った。
また、東日本大震災の経験を踏まえ、常時携行する防災ポケット版の内容を分かりやすく充実させて改定したほか、より実務的に参考となる内容を盛り込むべく、防災業務の手引きの改定作業に取り組んだ。
- 災害時等における事業継続の観点から関西業務部にファイルサーバを導入し（10月）、東京本部のバックアップデータを定期的に関西業務部に配送して保存する体制の構築により、情報システムのバックアップ体制の強化を図った。
- 防災訓練時の調査結果を基に書棚やロッカーの転倒防止対策を行い、執務室の安全性の確保を図るとともに、防災備品や備蓄品の補充を行い、発災時への備えに万全を期すよう努めた。（12月）

【中期目標達成に向けた平成24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2期）	中期計画（第2期）	平成23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
<p>1 財務体質の強化</p> <p>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。</p>	<p>1 財務体質の強化</p> <p>債務の早期の確実な返済を図るため、次の取組を実施する。</p> <p>① 協定の締結又は見直しに当たっては、業務の実施状況を勘案し、おおむね5年毎に協定の内容の検討を行い、金利、交通量等の見通しを最新のデータ及び手法を用いて適切に把握するなど、社会情勢の変化等に的確に対応する。</p> <p>② 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料は、機構債務の返済財源の大宗を占めることから、機構と会社の両者の合意に基づく協定の締結時及び機構に対する国土交通大臣の業務実施計画の認可時における審査過程等を通じ、適正性の審査を厳格に行うとともに、確実に貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図る。</p> <p>③ 業務運営全体の効率化を推進するとともに、国民負担の最小化を図るために、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制する。</p>	<p>1 財務体質の強化</p> <p>債務の早期の確実な返済を図るため、次の取組を実施する。</p> <p>① 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料は、機構債務の返済財源の大宗を占めることから、協定に基づき確実に貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図る。</p> <p>② 安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制する。</p>

平成 23 年度の業務の実績

平成 23 年度計画Ⅲ-1

【年度計画Ⅲ-1における目標設定の考え方】

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

【平成 23 年度における取組】

I-2-①のとおり、協定を見直すに当たりの確に対応した。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

I-2-①のとおり的確に取り組む。

平成 23 年度計画Ⅲ-1-①

【平成 23 年度における取組】

平成 23 年度計画Ⅱ-2-②の取組のとおり、道路資産の貸付料及び占用料その他の収入について、適正な額を算定するとともに、確実に請求手続を行い、収入の確保を図った。貸付料については、協定に基づき計画料金収入に対する実績料金収入の一定割合を超えた額を増減させた結果、計画に比べて 133 億円減額となり、1 兆 5,466 億円となった。

【中期目標達成に向けた平成 24 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 23 年度計画Ⅲ-1-②

【平成 23 年度における取組】

平成 23 年度計画 I-2-③及び I-3 の取組のとおり、低利での円滑な資金調達に努めるなど、業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制した。また、高速道路の道路管理者の権限代行その他の業務及び鉄道の管理を行うための業務管理費は、予算額 3,267 百万円に対して実績額 2,759 百万円に、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）は、予算額 1,592 百万円に対して実績額 1,379 百万円になり、いずれも予算額を下回った。

【中期目標達成に向けた平成 24 年度の見通し】

引き続き、金利コストの低減、業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制する。

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
	2 予算（別表1のとおり） 3 収支計画（別表2のとおり） 4 資金計画（別表3のとおり）	2 予算（別表1のとおり） 3 収支計画（別表2のとおり） 4 資金計画（別表3のとおり）
	IV 短期借入金の限度額	IV 短期借入金の限度額
	一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額は、単年度9,600億円とする。	一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額は、単年度9,600億円とする。
	V 重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画	V 重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画
	該当なし	該当なし
	VI 剰余金の使途	VI 剰余金の使途
	なし	なし
V その他業務運営に関する重要事項	VII その他主務省令で定める業務運営に関する事項	VII その他主務省令で定める業務運営に関する事項
	1 施設及び設備に関する計画 該当なし	1 施設及び設備に関する計画 該当なし

平成23年度の業務の実績

平成23年度計画Ⅲ-2～4

【年度計画Ⅲ-2～4における目標設定の考え方】

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

【平成23年度における取組】

1. 予算及び実績は別表1のとおりであるが、収入総額の実績は、災害復旧事業の進捗に合わせて災害復旧補助金を翌年度へ繰越したことによる減、東北地方無料開放等の影響による道路資産貸付料の減等から、予算に比べ530億円減の4兆2,723億円となり、支出総額の実績は、災害復旧補助金を財源とする災害復旧無利子貸付金を翌年度へ繰越したことによる減等から、予算に比べ455億円減の4兆2,408億円となった。
2. 収支計画及び実績は別表2のとおりであるが、経常費用の実績は財務費用が計画より少なかったこと等から、計画に比べ23億円少ない1兆4,124億円、経常収益の実績は受取貸付料が計画より少なかったこと等から、計画に比べ135億円少ない1兆4,902億円、特別国庫納付金等の臨時損失4,194億円、高速道路利便増進事業引当金戻入等の臨時利益5,845億円及び前中期目標期間繰越積立金取崩額0.3億円を計上した結果、当期総利益は2,429億円となった。なお、当期総利益は、全て債務返済の原資に充てている。
3. 資金計画及び実績は別表3のとおりである。

[参考資料：資料4] 債務の返済と財務諸表の関係

【中期目標達成に向けた平成24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23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23年度における取組】

一時的な資金不足等に対処するため、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、借入は行わなかった。

【中期目標達成に向けた平成24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2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>1 人事に関する事項</p> <p>① 職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、その結果を処遇に反映させるとともに、適材適所の人事配置とし、職員の能力の向上を図ること。</p>	<p>2 人事に関する計画</p> <p>① 方針</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>2 人事に関する計画</p> <p>① 方針</p> <p>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。</p> <p>2) 人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。</p>
<p>② 業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>③ 人件費については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成18年法律第47号）に基づく平成18年度から5年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮減の取組を行うこと。</p> <p>また、給与水準の適正化については、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直し、管理職の削減、配</p>	<p>③ 人件費に関する指標 「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成18年法律第47号）に基づく平成18年度から5年間で、5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮減の取組を行う。</p> <p>また、給与水準の適正化については、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系</p>	<p>③ 人件費に関する指標 「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成18年法律第47号）に基づく平成18年度から5年間で、5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮減の取組を行う。</p> <p>また、給与水準の適正化については、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系</p>

平成 23 年度の業務の実績

平成 23 年度計画Ⅶ-2

【年度計画Ⅶ-2における目標設定の考え方】

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

平成 23 年度計画Ⅶ-2-①

【平成 23 年度における取組】

1. 夏季及び年末特別手当について、役職員の勤務実績を処遇に反映した。
2. 役職員研修方針に基づき年度計画を策定し、外部機関主催の階層別研修、専門研修に職員 30 名を参加させた。
3. 役職員の研修の一環として、外部講師を招いた講演会「国土の長期展望について」（4 月）及び「PC 橋の現状と今後の課題」（10 月）並びに海外派遣から帰国した職員による「英国道路庁派遣報告・PIARC メキシコ大会報告会」（10 月）を開催した。
4. 業務内容等を踏まえて配置換を行うなど、人員の適正配置を確保し、I-1 のとおり、業務運営の効率化に努めた。

[参考資料：資料 5] 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

【中期目標達成に向けた平成 24 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 23 年度計画Ⅶ-2-②

【平成 23 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 24 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 23 年度計画Ⅶ-2-③

【実績値（当該項目に関する取組状況も含む。）】

1. 平成 23 年度における退職手当等を除く人件費については、効率的な組織運営や業務運営を図ることにより、平成 17 年度の当該経費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額（実績ベース）と比較して、目標の 5% を上回る削減実績を達成（14.5%）することができた。

《参考：人件費及び高速道路供用延長当たり人件費》

		平成 17 年度	平成 23 年度
人件費 ※1	[千円] 【A】	468,133	808,909
	対平成 17 年度※2	—	▲14.5%
高速道路供用延長 (年度末)	[km] 【B】	8,974	9,494
供用延長当たり人件費	[千円/km] 【A/B】 対平成 17 年度	105※3	85 ▲19.0%

※1 退職手当及び法定福利費を除いた人件費

※2 平成 17 年度の退職手当及び法定福利費を除く人件費を標準的な年間当たりに換算した数値（946,338 千円）に対する削減率

※3 平成 17 年度の退職手当及び法定福利費を除く人件費を標準的な年間当たりに換算した数値（946,338 千円）を平成 17 年度末の高速道路供用延長で除した値

中期目標（第2期）	中期計画（第2期）	平成23年度計画
<p>置の適正化を含めた組織体制の見直しを図ることなどにより、引き続き着実にその取組を進めるとともに、その検証結果や取組状況を公表すること。</p>	<p>の見直し、管理職の削減、配置の適正化を含めた組織体制の見直しを図ることなどにより、引き続き着実にその取組を進めるとともに、その検証結果や取組状況を公表する。</p>	<p>の見直し、管理職の削減、配置の適正化を含めた組織体制の見直しを図ることなどにより、引き続き着実にその取組を進めるとともに、その検証結果や取組状況を公表する。</p>
	<p>3 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務とする。</p>	<p>3 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途 前中期目標期間に取得した鉄道施設に係る償却資産について、当年度分の減価償却及び除却を行う費用に充てる。</p>

平成23年度の業務の実績

2. 国家公務員に準じ、役職手当を定額化した。(4月)
3. 給与水準の適正化に向けた取組について、『役職員の給与水準の公表資料』によりホームページにて公表を行った。(7月)
4. 国家公務員や他の独立行政法人の給与体系見直しの動向等を踏まえつつ、国からの要請に応じて必要な措置を講ずることとした。

[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24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23年度計画Ⅶ-3

【年度計画Ⅶ-2における目標設定の考え方】

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

【平成23年度における取組】

前中期目標期間繰越積立金 1,416 百万円のうち、本年度は 33 百万円を取り崩し、本年度分の減価償却を行う費用に充てた。

【中期目標達成に向けた平成24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	1,566,255	1,551,748	△ 14,507	
道路業務収入	1,565,321	1,550,908	△ 14,413	
鉄道業務収入	934	840	△ 94	
政府等出資金受入	140,750	140,750	-	
政府等補助金受入	49,935	12,355	△ 37,581	
債券及び借入金	2,565,875	2,563,729	△ 2,146	
社会資本整備事業収入	891	891	△ 0	
業務外収入	1,593	2,868	1,275	
計	4,325,299	4,272,341	△ 52,959	
支出				
債務返済費	3,861,033	3,855,402	△ 5,631	
東京湾横断道路償還金	7,652	6,821	△ 831	
無利子貸付金	110,668	73,092	△ 37,576	
経営努力助成金	1,064	317	△ 748	
業務管理費	3,267	2,759	△ 507	
高速道路管理費	1,968	1,760	△ 208	
鉄道施設管理費	1,298	999	△ 299	
一般管理費	1,602	1,379	△ 224	
人件費	984	931	△ 53	
物件費	618	447	△ 171	
業務外支出	50,999	51,006	7	
特別国庫納付金	250,000	250,000	-	
計	4,286,285	4,240,774	△ 45,511	

【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	1,565,321	1,550,908	△ 14,413	※1
道路業務収入	1,565,321	1,550,908	△ 14,413	
政府等出資金受入	140,750	140,750	-	
政府等補助金受入	49,918	12,342	△ 37,576	※2
債券及び借入金	2,565,875	2,563,729	△ 2,146	※3
社会資本整備事業収入	891	891	△ 0	
業務外収入	1,592	2,867	1,275	※4
計	4,324,347	4,271,486	△ 52,861	
支出				
債務返済費	3,861,033	3,855,402	△ 5,631	※5
東京湾横断道路償還金	7,652	6,821	△ 831	
無利子貸付金	110,668	73,092	△ 37,576	※6
経営努力助成金	1,064	317	△ 748	
業務管理費	1,968	1,760	△ 208	
高速道路管理費	1,968	1,760	△ 208	
一般管理費	1,591	1,371	△ 219	
人件費	976	926	△ 50	
物件費	614	445	△ 169	
業務外支出	50,993	51,000	7	
特別国庫納付金	250,000	250,000	-	
計	4,284,969	4,239,762	△ 45,207	

※1 東日本大震災の発生に伴う東北地方の高速道路無料化措置による道路資産貸付料収入の減

※2 災害復旧補助金を翌年度へ繰越したことによる減

※3 政府保証債及び財投機関債の発行差金分の減

※4 土地売却収入等があったことによる増

※5 高速道路会社からの債務引受額が計画を下回ったことによる支払利息の減

※6 災害復旧無利子貸付金を翌年度へ繰越したことによる減

【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	934	840	△ 94	
鉄道業務収入	934	840	△ 94	
政府等補助金受入	17	13	△ 4	
業務外収入	1	1	0	
計	953	855	△ 98	
支出				
業務管理費	1,298	999	△ 299	
鉄道施設管理費	1,298	999	△ 299	
一般管理費	12	7	△ 4	
人件費	8	5	△ 2	
物件費	4	2	△ 2	
業務外支出	6	6	△ 0	
計	1,316	1,012	△ 304	

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	1,853,966	1,831,968	△ 21,998	
經常費用	1,414,792	1,412,488	△ 2,304	
道路貸付業務費	904,142	914,908	10,766	
助成業務費	1,064	317	△ 748	
鉄道施設利用業務費	8,879	8,946	67	
一般管理費	1,603	1,517	△ 86	
人件費	986	937	△ 49	
経費	617	580	△ 37	
財務費用	467,348	456,026	△ 11,322	
道路資産取得関連費用	31,737	30,637	△ 1,100	
雑損	18	137	119	
臨時損失	439,174	419,479	△ 19,695	
収益の部	2,088,428	2,074,848	△ 13,579	
經常収益	1,503,826	1,490,298	△ 13,528	
受取貸付料	1,486,597	1,472,975	△ 13,622	
占用料収入	1,962	2,026	64	
連結料収入	2,316	2,149	△ 167	
受取施設利用料	872	784	△ 88	
その他の売上高	19	1	△ 18	
補助金等収益	26	91	65	
資産見返負債戻入	2,844	2,949	105	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,318	8,357	39	
財務収益	871	746	△ 125	
雑益	0	218	218	
臨時利益	584,602	584,551	△ 52	
当期純利益	234,462	242,881	8,419	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	33	33	0	
当期総利益	234,496	242,914	8,419	

【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	1,845,075	1,823,031	△ 22,045	
経常費用	1,405,901	1,403,551	△ 2,350	
道路貸付業務費	904,142	914,926	10,783	
助成業務費	1,064	317	△ 748	
一般管理費	1,591	1,509	△ 82	
人件費	978	932	△ 47	
経費	613	578	△ 36	
財務費用	467,348	456,026	△ 11,322	
道路資産取得関連費用	31,737	30,637	△ 1,100	
雑損	18	137	119	
臨時損失	439,174	419,479	△ 19,695	
収益の部	2,078,570	2,065,535	△ 13,035	
経常収益	1,494,590	1,481,135	△ 13,455	
受取貸付料	1,486,597	1,472,975	△ 13,622	
占用料収入	1,962	2,026	64	
連結料収入	2,316	2,149	△ 167	
その他の売上高	-	1	1	
補助金等収益	-	71	71	
資産見返負債戻入	2,844	2,949	105	
財務収益	870	745	△ 125	
雑益	0	218	218	
臨時利益	583,980	584,400	419	
当期純利益	233,495	242,504	9,009	
当期総利益	233,495	242,504	9,009	

【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	8,890	8,954	64	
経常費用	8,890	8,954	64	
鉄道施設利用業務費	8,879	8,946	67	
一般管理費	11	7	△ 4	
人件費	8	5	△ 2	
経費	4	2	△ 2	
雑損	-	1	1	
収益の部	9,858	9,331	△ 527	
経常収益	9,236	9,180	△ 56	
受取施設利用料	872	784	△ 88	
その他の売上高	19	17	△ 2	
補助金等収益	26	20	△ 6	
鉄道施設建設見返債務戻入	8,318	8,357	39	
財務収益	1	1	0	
雑益	-	0	0	
臨時利益	622	151	△ 471	
当期純利益	968	377	△ 591	
前中期目標期間繰越積立金取崩額	33	33	0	
当期総利益	1,001	410	△ 591	

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	4,431,086	10,574,697	6,143,610	
業務活動による支出	868,587	822,727	△ 45,860	
管理費支出	57,086	55,620	△ 1,466	
その他支出	811,501	767,107	△ 44,394	
投資活動による支出	151,000	6,339,690	6,188,690	
財務活動による支出	3,410,823	3,410,813	△ 9	
次期への繰越金	677	1,466	789	
資金収入	4,431,086	10,574,697	6,143,610	
業務活動による収入	1,587,847	1,522,220	△ 65,626	
投資活動による収入	143,018	6,354,396	6,211,377	
財務活動による収入	2,699,595	2,697,454	△ 2,141	
前期よりの繰越金	627	627	-	

【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	4,418,757	10,547,190	6,128,433	
業務活動による支出	867,117	821,581	△ 45,536	
管理費支出	55,616	54,474	△ 1,142	
その他支出	811,501	767,107	△ 44,394	
投資活動による支出	140,300	6,313,690	6,173,390	
財務活動による支出	3,410,823	3,410,813	△ 9	
次期への繰越金	517	1,106	588	
資金収入	4,418,757	10,547,190	6,128,433	
業務活動による収入	1,587,039	1,521,336	△ 65,703	
投資活動による収入	131,618	6,327,896	6,196,277	
財務活動による収入	2,699,595	2,697,454	△ 2,141	
前期よりの繰越金	505	505	-	

【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	12,330	27,524	15,194	
業務活動による支出	1,470	1,163	△ 307	
管理費支出	1,470	1,163	△ 307	
その他支出	-	-	-	
投資活動による支出	10,700	26,000	15,300	
次期への繰越金	159	361	201	
資金収入	12,330	27,524	15,194	
業務活動による収入	808	902	94	
投資活動による収入	11,400	26,500	15,100	
前期よりの繰越金	122	122	-	

参 考 资 料

資料 1

契約状況等

○契約状況

	H22年度					H23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	(30)	(13.7%)	(186,092)	(33.9%)	(49.2%)	(41)	(17.4%)	(240,026)	(42.6%)	(49.0%)
	57	23.0%	2,920,786	43.0%	49.2%	74	27.3%	3,449,372	45.7%	49.0%
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	(11)	(5.0%)	(108,608)	(19.8%)	(98.5%)	(3)	(1.3%)	(73,185)	(13.0%)	(99.8%)
	13	5.2%	3,623,063	53.3%	98.5%	5	1.8%	3,845,520	51.0%	99.8%
少額随意契約(注1)	(166)	(75.8%)	(19,839)	(3.6%)	(-)	(179)	(75.8%)	(16,260)	(2.9%)	(-)
	166	66.9%	19,839	0.3%	-	179	66.1%	16,260	0.2%	-
上記以外の随意契約	(12)	(5.5%)	(233,875)	(42.6%)	(-)	(13)	(5.5%)	(233,699)	(41.5%)	(-)
	12	4.8%	233,875	3.4%	-	13	4.8%	233,699	3.1%	-
合 計	(219)	(100.0%)	(548,415)	(100.0%)	(57.4%)	(236)	(100.0%)	(563,170)	(100.0%)	(52.4%)
	248	100.0%	6,797,563	100.0%	57.4%	271	100.0%	7,544,851	100.0%	52.4%

※ ()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23年度における随意契約の主な理由 (13件 上表中「上記以外の随意契約」に該当する契約)

①競争性のない随意契約(12件) (平成22年度:12件)

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

②競争入札後の随意契約(1件) (平成22年度:0件)

	件数	随意契約の主な理由
複合機賃借、保守関係	1	1回目の入札において入札価格が予定価格を上回り、再度(2回)入札を行ったが落札に至らなかったため、規程に基づき随意契約の手続きに移行したもの

各会社のアウトカム指標一覧表
(平成 23 年度)

各会社のアウトカム指標一覧表(平成23年度)

速報値

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
本線渋滞損失時間 [単位:万台・時/年] 渋滞が発生することによる 利用者の年間損失時間	平成22年度実績値	670	1,267	597	2,160	405	5
	平成23年度目標値	667	1,264	430	2,350	440	5
	平成23年度実績値	604	1,208	526	2,310	419	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	平成22年度実績値	73	71	77	234	126	94
	平成23年度目標値	73	71	77	245	130	85
	平成23年度実績値	66	67	77	263	112	85
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 ※1	平成22年度実績値	6.5	8.9	9.4	22.6	27.0	6.9
	平成23年度目標値	7.2	8.9	9.1	22.0	25.5	6.9
	平成23年度実績値	6.7	8.4	9.1	19.2	25.5	6.0
道路構造物保全率(舗装) [単位:%] 舗装路面の健全度を表す車線の延長比率	平成22年度実績値	90	95	95	97	91	90
	平成23年度目標値	92	95	95	97	91	90
	平成23年度実績値	92	95	96	97	92	90
道路構造物保全率(橋梁) [単位:%] 早期に補修を必要としない健全な橋梁数の割合	平成22年度実績値	87	87	93	82	88	82
	平成23年度目標値	89	87	93	82	88	83
	平成23年度実績値	88	88	91	82	87	83
橋脚補強完了率 [単位:%] 古い基準を適用した橋梁で、 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 ※2	平成22年度実績値	99.6	100	96	100	99.8	100
	平成23年度目標値	99.8	-	97	-	100	-
	平成23年度実績値	99.8	100	97	100	100	100
総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握する お客様の満足度(5段階評価)	平成22年度実績値	3.7	3.6	3.6	3.3	3.6	3.7
	平成23年度目標値	3.7	3.6	3.6	3.4	3.6	3.7
	平成23年度実績値	3.6	3.6	3.6	3.4	3.6	3.7

※1 数値は、1/1～12/31間の年間値である。

※2 対象橋脚は、「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がある橋脚である。

助成金交付実績（概要）

平成23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
北関東自動車道 笠間西IC～友部IC	土石流対策工事における地元自治体との事業調整	3百万円
一般国道486号(第三京浜道路) 京浜川崎IC	耐震補強工事において近接する料金所の移設を回避	20百万円
上信越自動車道 佐久小諸JCT～小諸IC 近畿自動車道尾鷲多気線 大宮大台IC～紀勢大内山IC 東海北陸自動車道 美濃IC～美並IC 北関東自動車道 桜川筑西IC～笠間西IC 関越自動車道上越線 豊田飯山IC～信濃町IC	トンネル照明設備における新型照明器具の開発	92百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 亀山JCT～甲賀土山IC	地元との協議による環境対策施設の見直し	34百万円
近畿自動車道尾鷲多気線 大宮大台IC～紀勢大内山IC 北関東自動車道 桜川筑西IC～笠間西IC	品質管理を工夫した資材の直接調達	25百万円
近畿自動車道尾鷲多気線 大宮大台IC～紀勢大内山IC 関越自動車道上越線 豊田飯山IC～信濃町IC	トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発	4百万円
日本海沿岸東北自動車道 中条IC～荒川胎内IC	浚渫砂の下層路盤材への有効利用	26百万円
日本海沿岸東北自動車道 中条IC～荒川胎内IC	雑草対策に無機質副産物を活用	16百万円
日本海沿岸東北自動車道 中条IC～荒川胎内IC 常磐自動車道 山本IC～亘理IC 関越自動車道上越線 豊田飯山IC～信濃町IC	資機材管理システムを活用した発生材(ガードレール)の更なる有効利用	36百万円
常磐自動車道 山本IC～亘理IC	地元及び関係機関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	4百万円
常磐自動車道 山本IC～亘理IC 北関東自動車道 桜川筑西IC～笠間西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
常磐自動車道 山本IC～亘理IC	常磐自動車道(山元IC～亘理IC)の早期供用	10百万円
東北横断自動車道いわき新潟線 船引三春IC～郡山東IC	磐越自動車道(船引三春IC～郡山東IC)の早期4車線化	5百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 亀山JCT～甲賀土山IC	新名神高速道路(亀山JCT～甲賀土山IC)の早期供用	20百万円
中部横断自動車道 増穂IC～南アルプスIC	中部横断自動車道(増穂IC～南アルプスIC)の早期供用	4百万円
一般国道475号(東海環状自動車道) 五斗蒔PA	東海環状自動車道(五斗蒔PA)の早期完成	0.2百万円
近畿自動車道松原那智勝浦線 和歌山北IC	舗装路盤材に鉄鋼スラグの採用	0.4百万円
山陽自動車道吹田山口線 高屋JCT	関係機関との協議による残土処理場の見直し	1百万円
区間別計: 27件(※うち新技術9件)	審議別計: 18議題(※うち新技術3議題)	317百万円

費用の縮減に係る申請件数

	(区間別件数)						
	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	計
申請件数(件)	-	43	61	46	52	97	299
認定件数(件)	-	4	50	39	37	58	188
交付件数(件)	-	4	7	19	36	27	93
交付額(百万円)	-	31	93	185	694	317	1,319
助成委員会開催回数(回)	3	1	4	2	2	3	15
審議案件数(件)※	-	1	30	31	14	6	82

※再審議含まず

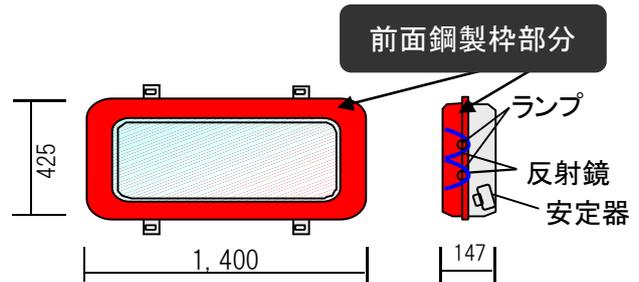
II 認定した経営努力の内容(例)

〔トンネル照明設備における新型照明器具の開発〕

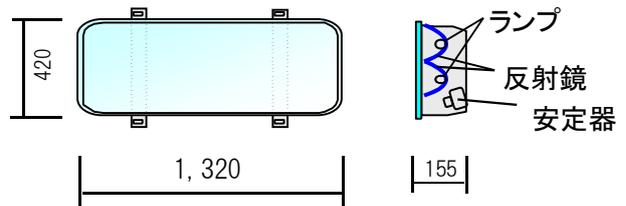
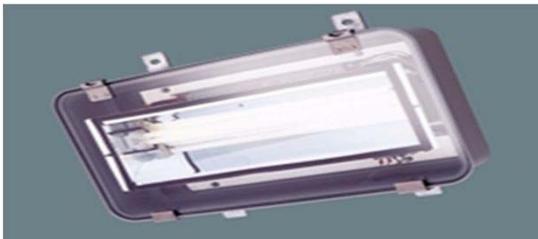
■開発の概要

トンネル照明器具の形状・寸法等の制約を排除し、照明器具の寿命、効率の向上を目指す性能規定化を図り、新しい照明器具の開発を行った。これにより、照明器具の単価の低減、照明器具数の削減が可能となり、コスト縮減が図られた。

◇従来のトンネル照明器具



◇新たなトンネル照明器具



- [目標①] 器具効率の向上 → 前面鋼製枠を廃止し、全面をガラス面にしたことによる照射面積の拡大
- [目標②] 器具単価の低減 → 前面鋼製枠を廃止したことによる構成部品数の削減
- [目標③] 器具寿命の向上 → 前面鋼製枠等の鋼製部品の削減による腐食箇所の削減
- [目標④] 清掃効率の向上 → 器具前面の凸凹部をなくす

当技術の採用により、従来のトンネル照明器具に比べ、

- 照明率の高効率化による照明器具数の削減
- 器具単価の低減
- 器具寿命及び清掃効率の向上による維持管理費の縮減

■品質・安全性の確保

試験施工を行い、トンネル照明器具に求める全ての性能を満足していることを確認している。

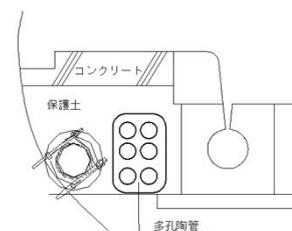
II 認定した経営努力の内容(例)

〔トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発〕

■開発の概要

従来のボルト締めによる設置方法から、樹脂製ソケットを用いた接続方法や、材料長の変更を行い、製品費及び施工費のコスト縮減が図られる新たな設置方法を開発した。

トンネル断面図



◇従来のトンネル用多孔陶管の設置方法



全長600mmの陶管をナット付ボルトにより、順にインパクトレンチで接続

◇新たなトンネル用多孔陶管の設置方法



- ①接続方法の変更: 難燃性の樹脂製ソケットを用いて多孔陶管を接続
- ②施工性の向上 : 従来のボルト締め付け作業から専用器具を使った差込作業へ変更
- ③材料長の変更 : トンネル内は、変形や崩壊の可能性が低いことから、材料長を600mmから 650mmに延長

当技術の採用により、従来のトンネル用多孔陶管の設置方法に比べ、

- ボルト接続用の部品・本体加工の削減による製品費の縮減
- ボルト式からソケット式への変更等の作業時間の効率化による施工費の縮減
- 材料長を伸ばすことによる製品費の縮減及び施工費の縮減

■品質・安全性の確保

トンネル内のケーブル用管路として必要とする機能を有していることを確認している。

- ① 接続部耐熱試験
- ② 接続部の脱落試験
- ③ 導通試験
- ④ 耐火・耐熱試験
- ⑤ 火災想定試験

資料 4

債務の返済と財務諸表の関係

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))

職員 合計84名		≪ 主な業務 ≫	≪ 主な業務量の例【平成23年度】 ≫
総務部 28名	企画審議役 道路管理、海外有料道路制度に関する調査		
	総務課 人事、組織、総務 総合調整、業務実施計画、中期計画、年度計画 広報、情報公開、文書管理、法務		・業務実施計画変更 10件 ・平成24年度計画策定 ・ホームページ更新回数 延べ239回 ・ファクトブック、パンフレット 3,400部発行 ・談合事業者への損害賠償請求訴訟係属 11件(5割は解決済み) ・損害賠償請求の回収額 3千万円(損害元本の約9割まで回収)
	管理課 道路資産異動管理・台帳更新、道路区域決定、土地交換等 財産整理・登記 占用許可、連結許可、兼用工作物協定等 特殊車両の通行許可、標識決定、区画線決定 通行の禁止、車限令違反措置命令(道路監理役[24時間体制])		・保有貸付延長 10,006km(対前年度14km減) ・不動産登記件数 144,072件(総数約68万筆) ・占用許可 総件数 15,680件 年間処理件数 3,446件 占用料徴収件数 7,314件 ・特車許可・協議件数 8,299件 ・通行の禁止件数 1,860件 ・車限令違反措置命令件数 5,914件
経理部 22名	経理課 予算、支出・収入決定、契約 決算、財務諸表等、財務データ管理		・予算額 4兆2,863億円 ・契約金額 75億円(うち競争性のある契約73億円) ・資産額 40兆6,880億円 ・負債額 32兆1,426億円(対前年度▲8,477億円) ・保有道路資産の確認 2,851億円(11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 2兆5,637億円(45件) 平均コスト1.04% ・債務引受 4,807億円 ・出資金受入額 1,408億円(国:837億円、地方:570億円) 出資地方公共団体数 17団体 ・補助金受入額 123億円(国:121億円、地方:3億円)
企画部 22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 会社が行う維持管理の計画・実績の確認 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 12件 ・利便増進計画の策定 10件 ・利便増進計画の意見募集 2回(3,640人の意見とりまとめ) ・修繕工事等の計画・実績の確認 1,205億円(47件) ・管理の現地確認 6回 ・無利子貸付 出資金分 608億円(19件) ・災害復旧補助計画 補助金分 504億円(3件) ・英国道路庁への長期出張による職員派遣(H22.8~H23.8、H23.11~)
	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		・收支予算の明細の作成 10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) ・路線毎の收支状況の把握・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 36議題 経営努力要件適合性認定件数 58件 助成金交付件数 27件(約3.2億円) ・債務引受契約件数 203件(4.661億円) 道路資産帰属件数 153件 資産の現地確認回数 16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 本四鉄道施設の管理		・協定変更、利便増進計画の策定、債務引受契約等の業務については、企画部の業務に含まれる。 ・鉄道施設の利用料の額に関する協定等 3件 ・利用料収入 9億円	

○業務量に関連する指標

業務		業務量に関連する主要指標		
項目	平成23年度	平成24年度以降の推移	平成23年度	平成24年度以降の推移
高速道路の保有・貸付及び適正な管理の確保 道路資産管理及び財務データ管理 帰属道路資産の確認 道路管理権限の代行 会社が行う維持管理の確認	9,494 km (年度末延長) (対前年度56km増)	平成35年度まで <u>毎年度増加</u> ↓ 平成35年度末供用延長 <u>10,490 km</u> ※協定による	9,494 km (年度末延長) (対前年度56km増)	平成35年度まで各年度とも新設・改築及び修繕で <u>2,000～23,000億円</u> の引き受け、以降平成62年度(最終年度)まで各年度とも修繕で <u>2,000億円</u> 程度引き受け ※協定による
高速道路の 保有・貸付 及び適正な 管理の確保	債務 引受額	4,661億円	4,661億円	平成35年度まで各年度とも新設・改築及び修繕で <u>2,000～23,000億円</u> の引き受け、以降平成62年度(最終年度)まで各年度とも修繕で <u>2,000億円</u> 程度引き受け ※協定による
確実な債務返済	資金調達 金額	2兆5,637億円	2兆5,637億円	平成40年度頃まで各年度とも <u>1～3兆円</u> を調達 ※試算値
高速道路の有効活用・機能強化	高速道路 料金の 引下げ	3,680億円	3,680億円	高速道路料金の引下げは平成62年度まで実施。 平成25年度までは <u>毎年度3,800億円～3,900億円</u> 程度を、以降は <u>200～400億円</u> 程度料金を引下げ
高速道路の有効活用・機能強化				高速道路料金の引下げは平成62年度まで実施。 平成25年度までは <u>毎年度3,800億円～3,900億円</u> 程度を、以降は <u>200～400億円</u> 程度料金を引下げ

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23年度における役員報酬についての業績反映のさせ方

特別手当の額は、国土交通省の独立行政法人評価委員会が行う業務の実績に関する評価の結果を勘案のうえ、その者の職務実績に応じ、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おります。
 なお、国家公務員に準じ、平成21年夏季特別手当から、勤務成績を反映させております。

② 役員報酬基準の改定内容

理事長
 理事長代理
 理事
 監事

改定なし

2 役員の報酬等の支給状況

役名	平成23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 21,566	千円 13,608	千円 5,384	千円 2,450 (地域手当) 124 (通勤手当)			
理事長代理	千円 17,752	千円 11,160	千円 4,416	千円 2,009 (地域手当) 167 (通勤手当)			*
A理事	千円 16,151	千円 10,104	千円 4,068	千円 1,818 (地域手当) 161 (通勤手当)			
B理事	千円 16,232	千円 10,104	千円 4,068	千円 1,818 (地域手当) 242 (通勤手当)			
A監事	千円 14,740	千円 9,144	千円 3,618	千円 1,646 (地域手当) 332 (通勤手当)			◇
B監事	千円 14,543	千円 9,144	千円 3,618	千円 1,646 (地域手当) 135 (通勤手当)			◇

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す。

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ます。

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

3 役員の退職手当の支給状況(平成23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	
理事	千円	年 月			該当者なし	
監事	千円	年 月			該当者なし	

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

当機構の中期計画において、人件費については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」(平成18年法律第47号、以下「行革推進法」という。)に基づく、平成18年度から5年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月7日閣議決定、以下「基本方針2006」という。)に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこととしております。

② 職員給与決定の基本方針

ア 給与水準の決定に際しての考慮事項とその考え方

独立行政法人通則法(平成11年法律第103号、以下「通則法」という。)第63条第3項の規定に則し、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おります。

また、給与改定にあたっては、「公務員の給与改定に関する取扱い」(平成22年11月1日閣議決定)を踏まえ、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おります。

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項の規定に則し、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ます。

[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おります。
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おります。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おります。

ウ 平成23年度における給与制度の主な改正点

国家公務員の給与改定に準じ、役職手当について、定率制から職責に応じた定額制へ改正いたしました。(4月1日付)

部長相当職 … 本給月額 × 20% → 102,000円
 課長相当職 … 本給月額 × 20% → 81,000円

2 職員給与の支給状況

① 職種別支給状況

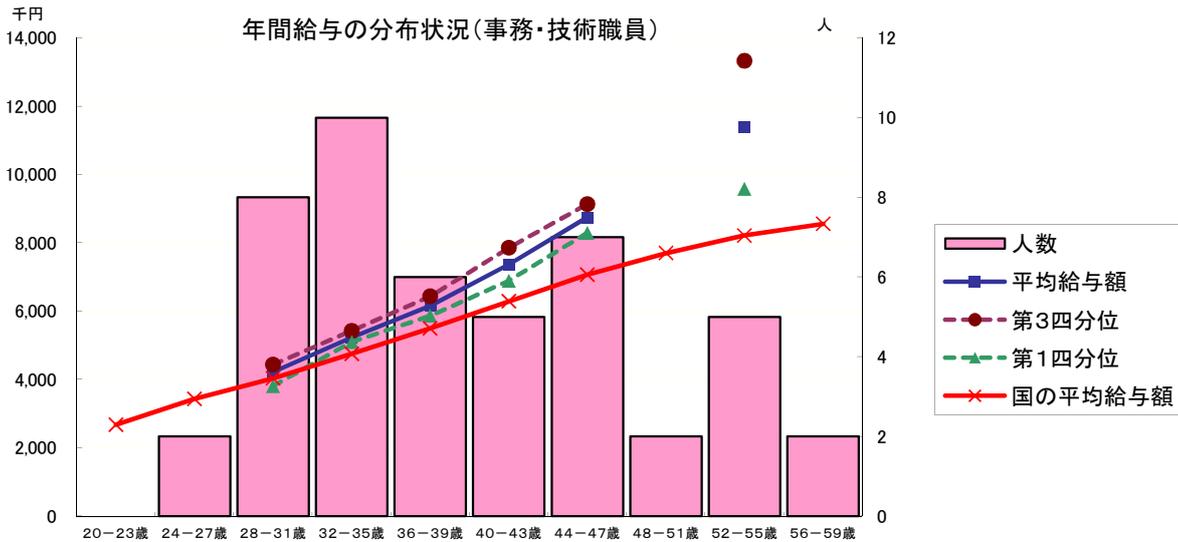
区分	人員	平均年齢	平成23年度の年間給与額(平均)			
			総額	うち所定内		うち賞与
				うち通勤手当		
常勤職員	人 47	歳 39.7	千円 7,098	千円 5,322	千円 186	千円 1,776
事務・技術	人 47	歳 39.7	千円 7,098	千円 5,322	千円 186	千円 1,776

注1:平成24年4月1日に在職している者のうち、平成23年度一年間を通じて勤務した常勤職員に関する数値です。

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ました。

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

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56～59歳の該当者は、4人以下のため、当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから第1・第3分位の額 については表示していません。

注2: 24～27歳、48～51歳及び56～59歳の該当者は、2人以下のため、当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから平均給与額については表示していません。

注3: 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	
			第1分位	第3分位
代表的職位	人	歳	千円	千円
本社課長	3	48.5	—	9,385
本社課長代理	13	46.0	7,859	9,035
本社係長	12	36.8	5,421	6,412
本社係員	15	30.8	3,958	5,093

注1: 本社課長職位の該当者は、4人以下のため、当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから第1・第3分位の額 については表示していません。

③ 職級別在職状況等(平成24年4月1日現在)(事務・技術職員)

区分	計	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級	7等級
標準的な職位		係員	係員	係員	係長	課長代理	課長	部長
人員(割合)	47	5 (10.6%)	6 (12.8%)	6 (12.8%)	10 (21.3%)	13 (27.7%)	3 (6.4%)	4 (8.5%)
年齢(最高～最低)		29～26	32～29	35～32	41～34	57～40	52～44	56～52
所定内給与年額(最高～最低)		3,473～2,821	3,564～3,111	4,023～3,562	5,106～3,970	7,281～5,060	7,223～6,790	10,056～8,034
年間給与額(最高～最低)		4,434～3,757	4,746～4,125	5,377～4,804	6,888～5,421	9,668～6,770	9,578～9,106	13,857～11,062

④ 賞与(平成23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)	% 54.6	% 57.1	% 55.9
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	% 45.4	% 42.9	% 44.1
	最高～最低	% 48.0～44.2	% 44.6～40.9	% 44.6～42.7
一般 職員	一律支給分(期末相当)	% 64.8	% 67.4	% 66.2
	査定支給分(勤勉相当) (平均)	% 35.2	% 32.6	% 33.8
	最高～最低	% 40.5～31.5	% 37.8～30.0	% 36.3～31.3

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))

118.5

対他法人(事務・技術職員)

112.6

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

給与水準の比較指標について参考となる事項

○事務・技術職員

項目	内容						
指数の状況	対国家公務員 118.5 <table border="1" data-bbox="624 322 1359 412"> <tr> <td data-bbox="624 322 746 412">参考</td> <td data-bbox="746 322 906 356">地域勘案 106.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="746 356 906 389">学歴勘案 115.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="746 389 906 412">地域・学歴勘案 103.9</td> </tr> </table>	参考	地域勘案 106.0		学歴勘案 115.5		地域・学歴勘案 103.9
参考	地域勘案 106.0						
	学歴勘案 115.5						
	地域・学歴勘案 103.9						
国に比べて給与水準が高くなっている定量的な理由	<p>高速道路機構は、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ものと考えられます。</p> <p>(1) 勤務地による差異 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):33.9% 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:87.2% ⇔ 国(行一):28.9%</p> <p>(2) 職員の学歴構成による差異(大卒以上の占める割合) 機構:78.7% ⇔ 国(行一):52.6%</p> <p>(3) 管理職(課長以上)の割合による差異 機構:14.9% ⇔ 国(行一)俸給の特別調整額Ⅰ種及びⅡ種受給者:3.6%</p> <p>(4) 当機構には現場組織はなく、企業で言えば本社の企画・財務部門やホールディングカンパニーのように専門性の高い統括業務に特化した組織であること</p> <p>※国(行一)の割合については、「平成23年国家公務員給与等実態調査」による。</p> <p>【主務大臣の検証結果】 国家公務員と概ね同等の水準となっているが、国家公務員の水準を上回ることがないよう、引き続き適正な給与水準を確保するための必要な措置を講ずる。</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】 支出予算総額(平成23年度決算) 42,411億円(100%) 国の財政支出額(政府出資金、補助金) 807億円(2%) 給与、報酬等支給総額(平成23年度決算) 8億円(0.02%)</p> <p>【累積欠損額について】 累積欠損額 無し(平成22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15%以上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いものとなっております。 機構としては、国民に理解の得られる給与水準とするため、平成23年度においても、引き続き、人事院勧告を考慮するとともに、適材適所への人材配置や効率的な組織運営に努めました。 さらに、国からの要請に応じて、国家公務員の給与の臨時特例に準じた給与の減額措置を平成24年度から講ずることとしております。</p>						
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まいります。 当機構は、平成17年10月の設立以来、民間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すが、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、適材適所の人材配置や効率的な組織運営を進めてまいります。</p> <p>【平成24年度に見込まれる対国家公務員指数】 対国家公務員指数 116.0 年齢・地域・学歴勘案 103.9未満</p>						

Ⅲ 総人件費について

区 分	当年度 (平成23年度)	前年度 (平成22年度)	比較増△減	中期目標期間開始時(平成 22年度)からの増△減
給与、報酬等支給総額 (A)	千円 808,909	千円 787,715	千円 (%) 21,194 (2.7)	千円 (%) 21,194 (2.7)
退職手当支給額 (B)	千円 0	千円 0	千円 (%) 0 (—)	千円 (%) — (—)
非常勤役職員等給与 (C)	千円 18,001	千円 16,611	千円 (%) 1,390 (8.4)	千円 (%) 1,390 (8.4)
福利厚生費 (D)	千円 125,354	千円 116,069	千円 (%) 9,285 (8.0)	千円 (%) 9,285 (8.0)
最広義人件費 (A+B+C+D)	千円 952,264	千円 920,395	千円 (%) 31,869 (3.5)	千円 (%) 31,869 (3.5)

総人件費について参考となる事項

人件費削減の取組状況

- a「給与、報酬等支給総額」対前年度比 2.7%
- ・役職員の空席期間解消等に伴う増
 - ・国家公務員の給与改定に準じた給与の見直し
 - ・適材適所への人員配置・効率的な組織運営
- b「最広義人件費」対前年度比 3.5%
- ・役職員の空席期間解消等に伴う増
 - ・社会保険料率の引上げに係る事業主負担の増
 - ・国家公務員の給与改定に準じた給与の見直し
 - ・適材適所への人員配置・効率的な組織運営

「行革推進法」、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)による人件費削減の取組の状況

① 中期目標

人件費については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」(平成18年法律第47号)に基づく平成18年度から5年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月7日閣議決定)に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこととしております。

② 中期計画

- ・人件費に関する指標

人件費については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」(平成18年法律第47号)に基づく平成18年度から5年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月7日閣議決定)に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこととしております。

- ・給与体系の見直し

国家公務員の給与と構造改革を踏まえた給与体系の見直しを図ることとしております。

③ 人件費削減の取組進捗状況

平成23年度給与、報酬等支給総額については、基準年度(平成17年度)から▲14.5%となっており、人件費5%以上削減の目標を達成しております。

今後とも、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行っていくこととしております。

総人件費改革の取組状況

年 度	基準年度 (平成17 年度)	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
給与、報酬等支給総額 (千円)	946,338	923,772	884,740	846,209	795,837	787,715	808,909
人件費削減率 (%)		▲2.4%	▲6.5%	▲10.6%	▲15.9%	▲16.8%	▲14.5%
人件費削減率(補正值) (%)		▲2.4%	▲7.2%	▲11.3%	▲14.2%	▲13.6%	▲11.1%

注1:基準年度である平成17年度における給与、報酬等支給総額については、下半期の支払実績
468,132千円を標準的な年間支給額に換算しております。

注2:「人件費削減率(補正值)」とは、「行政改革の重要方針」による人事院勧告を踏まえた官民の
給与較差に基づく給与改定分を除いた削減率です。

【主務大臣の検証結果】

『「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」(平成18年法律第47号)において、平成18年度以降の5年間で人件費を5%以上削減すること及び「経営財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」(平成18年7月7日閣議決定)において、人件費改革を2011年度まで継続するとされているところ、当該法人においては既に達成済みであり、適正に取り組んでいる。』

IV 法人が必要と認める事項

国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律(平成24年法律第2号)に基づく国家公務員の給与の見直しに関連して、以下の措置を実施した。

【役員】

- ・平成24年4月から国家公務員に準じた率(俸給月額削減率9.77%)で、本来の支給額からの減額を実施した(平成26年3月まで)。
- ・国家公務員の給与見直しに準拠して、平成24年4月に本給月額を平均0.5%引き下げた(平成23年4月分から平成24年3月分については平成24年6月の期末手当で調整)。

【職員】

- ・平成24年7月から職務の級や手当の内容に応じて、国家公務員に準じた率(俸給月額削減率4.77%～9.77%)で、本来の支給額からの減額を実施する(平成26年3月まで)。なお、本年4月から6月分及び6月の特別手当分については、本年12月の特別手当で調整。
- ・国家公務員の給与見直しに準拠して、平成24年4月に本給月額を平均0.23%引き下げた(平成23年4月分から平成24年3月分については平成24年6月の期末手当で調整)。