

第 3 期中期目標期間 業務実績
[期末]

平成 30 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

■ 第3期中期目標期間の業務の概況	2	3 人事に関する計画	32
■ 第3期中期目標期間の業務実績	6	4 主たる事務所の移転	33
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	7	5 内部統制について	33
1 組織運営の効率化	7	6 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途	34
2 一般管理費の縮減	7		
3 調達等合理化の取組の推進	8		
4 積極的な情報公開	8		
5 業務評価の実施	10		
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 取るべき措置	11		
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	11		
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	12		
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	20		
4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	21		
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	21		
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	22		
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	25		
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	25		
9 業務遂行に当たっての取組	26		
III 予算(人件費の見積もりを含む。)、収支計画及び資金計画	30		
1 財務体質の強化	30		
2 予算	31		
3 収支計画	31		
4 資金計画	31		
IV 短期借入金の限度額	31		
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	31		
VI Vに規定する財産以外の重要な財産を譲渡し、または担保に供しようとするときは、 その計画	31		
VII 剰余金の使途	31		
VIII その他主務省令で定める業務運営に関する事項	31		
1 施設及び設備に関する計画	31		
2 業務の実施について	31		

第3期中期目標期間の業務の概況
[期末]

第 3 期中期目標期間の業務の概況

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

機構は設立以降、高速道路に係る資産の保有・貸付け、債務の早期の確実な返済等の業務を通じ、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社が行う高速道路事業の円滑な実施への支援という目的を果たすべく、独立行政法人通則法(平成 11 年法律第 103 号。以下「通則法」という。)に基づき国土交通大臣から指示された中期目標の下、当該目標を達成するための中期計画及び年度計画を定めるとともに、平成 25 年度以前の業務の実績については国土交通省独立行政法人評価委員会(以下「国交省独法評価委員会」という。)の評価を受けるとともに、平成 26 年度以降の業務の実績については、通則法に基づく国土交通大臣による評価を受け、その意見等に適切に対処しつつ、業務運営を行ってきた。

本報告書は、通則法及び独立行政法人の評価に関する指針(平成 26 年 9 月 2 日総務大臣決定)に基づき、機構の第 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。以下「本中期目標期間」という。)の業務の実績を取りまとめたものである。

(注)高速道路株式会社法(平成 16 年法律第 99 号)、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成 16 年法律第 100 号。以下「機構法」という。)、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律(平成 16 年法律第 101 号)及び日本道路公団等民営化関係法施行法(平成 16 年法律第 102 号)をいう。

本中期目標期間においては、国土交通大臣から、I 中期目標の期間、II 業務運営の効率化に関する事項、III 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項、IV 財務内容の改善に関する事項、V その他業務運営に関する重要事項について中期目標が示された。

機構は、前中期目標期間における業務運営について「着実に実績をあげている」との評価を受けたところであり、引き続き新たな目標を達成するため、本中期目標期間における業務の実施に当たり、①債務の確実な返済、②会社と連携した高速道路事業の円滑な実施及び③業務運営の効率性と透明性の確保の 3 点について、以下のような取組を重点的に推進した。

なお、平成 25 年度の業務運営については、国交省独法評価委員会から、本中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあるとの評価を受けており、また、平成 26 年度、平成 27 年度及び平成 28 年度の業務運営については、国土交通大臣から、中期計画における所期の目標を達成しているとの評価を受けている。

1. 債務の確実な返済

債務の早期の確実な返済のため、本中期目標期間においては、以下のような取組を行い、国民負担の軽減に努めた。

(1)本中期目標期間における協定(機構法第 13 条第 1 項に規定する協定をいう。以下同じ。)及び業務実施計画(機構法第 14 条第 1 項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。)の以下の変更にあたっては関係機関の協力を得て、最新の金利、交通動向等を十分に反映するとともに、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、債務引受限度額等を見直した。

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ことを確認した。

①平成 25 年度においては、6 月、全国路線網に関し、首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝、横浜湘南道路栄～藤沢)、湯浅御坊道路(有田～御坊の 4 車線化)の追加、仙台南部道路(仙台南～仙台若林)の追加、スマートインターチェンジ 34 箇所、休憩施設 5 箇所の追加及び本州四国連絡高速道路に係る地域路線網に関し、スマートインターチェンジ 1 箇所の追加の新規事業の追加及び新設・改築事業の事業費の見直しなどを行った。

また、3 月、「新たな高速道路料金に関する基本方針」(H25.12.20 国交省)を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施、本四高速の全国路線網への編入、「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方について」(H26.1.22 国交省)を踏まえ、料金に消費税 8%を円滑かつ適正に転嫁、「高速道路路利便増進事業に関する計画」の変更に伴う貸付料の変更等、高速道路利便増進事業による料金割引が終

了することに対する激変緩和措置のため、国から補助金(620 億円)の受け入れ、貸付料の減額などを行った。

②平成 26 年度においては、8 月、全国路線網に関し、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 箇所の追加などを行った。

また、11 月、首都高速道路に係る地域路線網において、「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の見直しなどを行った。

さらに、3 月、全国路線網、阪神高速道路に係る地域路線網及び一の路線に関し、「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、「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の見直しなどを行った。

③平成 27 年度においては、7 月、全国路線網に関し、スマートインターチェンジ 4 箇所、追加インターチェンジ 2 箇所の追加などを行った。

また、2 月、全国路線網及び首都高速道路に係る地域路線網に関し、「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」(平成 27 年 9 月 11 日)を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施、「高速道路利便増進事業に関する計画」に併せた貸付料の変更、労務費等高騰への対応などを行った。

④平成 28 年度においては、6 月、全国路線網に関し、スマートインターチェンジ 7 箇所、地域活性化インターチェンジ 1 箇所の追加、常磐自動車道等の 4 車線化事業等の追加などを行った。

また、12 月、全国路線網に関し、熊本地震を踏まえた橋梁の耐震対策の追加、平成 28 年度第二次補正予算への対応などを行った。

さらに、3 月、全国路線網、首都高速道路及び阪神高速道路に係る地域路線網及び一の路線に関し、「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」(平成 28 年 12 月 16 日)を踏まえた新しい料金水準、料金割引等への対応、東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)、一般国道 17 号(新大宮上尾道路)(与野～上尾南)等の新規事業の追加、「高速道路利便増進事業に関する計画」の変更への対応などを行った。

⑤平成 29 年度においては、8 月、全国路線網に関し、スマートインターチェンジ 9 箇所の追加、耐震対策の追加などを行った。

また、3 月、全国路線網、阪神高速道路に係る地域路線網及び一の路線に関し、財政投融資を活用した大都市圏環状道路等の整備加速、耐震強化対策の加速への対応や、「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)の改訂」(平成 29 年 12 月 22 日)を踏まえた新しい料金水準、有料道路事業の導入等への対応などを行った。

(2)本中期目標期間中の高速道路の貸付料収入については、料金収入が各年度で計画を上回ったため、貸付料収入も各年度で計画を上回り、10 兆 1,694 億円となった。一方で支払利息は 1 兆 9,984 億円となり、会社からの債務引受額が 4 兆 7,942 億円となったことから、本中期目標期間期末時点における有利子債務残高は 26 兆 9,874 億円となった。

資金調達については、毎年、兆単位の借換資金を安定的に調達するとともに、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/超長期・固定の資金調達を基本としつつ、超長期年限による調達を拡充した。

10 年を超える超長期年限の購入層拡大に向け、大手生命保険に加えて、全国の市町村・財団法人・事業法人・宗教法人等にも IR 活動を積極的に行うなど、幅広い投資家の需要を掘り起した。これにより、期間 15 年・20 年の民間借入の実行、6 年ぶりの 40 年財投機関債及び政府保証債の発行、さらには財投機関債で初となる 40 年利子一括払債の発行を実現させ、超長期年限の拡充と調達が多様化を達成した。この結果、本中期目標期間の最終年度[平成 29 年度]の調達実績は、平均調達年限を 21.7 年(第 2 期中期目標期間の最終年度[平成 24 年度]11.8 年)に長期化させつつも、平均調達利率は 0.59%(同 0.95%)と低い水準を達成し、また、本中期目標期間期末における債務残高について、平均残存年限を 8.6 年(第 2 期中期目標期間期末[平成 24 年度末]6.8 年)に長期化させつつ、有利子債務残高の平均利率は 1.16%(同 1.49%)に低下させた。

2. 会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

会社と連携協力しつつ、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等の業務を適切に実施した。

(1)東名高速道路の抜本的な混雑解消や高速道路ネットワークの信頼性向上を図る新東名高速道路や首都圏と仙台圏をつなぐ常磐自動車道、また、大都市圏の渋滞緩和・環境改善の効果の高い首都圏中央連絡自動車道など計 493km を新規供用する一方で、八木山バイパス及び八王子バイパスの料金徴収期間満了により計 18km を無料開放し、本中期目標期間期末における高速道路の供用延長区間が 10,181km となった。

(2)道路管理者の権限の代行は、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、本中期目標期間中に16,128件の占用許可、19,199件の特殊車両通行許可、29,601件の車限令違反措置命令などを行い、高速道路の管理を適正かつ円滑に実施した。これらの業務運営のさらなる適正化、迅速化及び効率化のため、6会社と連携を強化し、以下の取組を行った。

- ① 定型化が可能となる権限代行業務について、許可時に必要な確認項目をまとめたチェックリストを作成し、会社が適合性を予め適切に確認できるようにしたことで、手続に要する時間を約4分の1に短縮したほか、チェックリストの対象を拡大した。
- ② また、特殊車両通行許可の手続は、許可申請を受け付けた道路管理者が機構へ協議することなく包括的に判断することが可能となる措置を平成23年度から講じており、本中期目標期間中に2回さらなる判断基準の見直しを行い、道路管理者間の事務手続の効率化・迅速化や申請者利便の向上を図った
- ③ さらに、違反車両取締り及び特殊車両の通行許可を効率化・迅速化するためシステム化を進め、違反情報集計システムについては2月より運用開始し、特殊車両通行許可支援システム、現地取締支援システムについては平成30年度の運用開始に向けて、確実に準備を進めた。
- ④ このほか、占用事務の効率化を目指すため、会社の要望確認や、他の事例調査等を実施し、占用システムの導入を決定し、導入に向けた体制を構築したほか、スケジュールの策定等、検討・調整を開始した。
- ⑤ そのうえ、車両制限令違反車両へのさらなる対応強化に向け、積載物の分載・減載命令の発出、悪質な重量超過者に対する即時告発など新たな枠組みの下で違反者に対する指導取締りの強化を図ったほか、国及び会社を交えた重量違反車両等撲滅検討会を設置し、取締り体制の現状把握、対応すべき課題の確認、課題解決に効果的な施策について、関係機関と協議を行った。

(3)会社による高速道路の維持、修繕その他の管理について、平成25年度において、安全・安心への向上に向け、会社と連携し、会社が利益剰余金を活用して緊急に行うべき修繕事業を実施出来るように措置した。また、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた道路法等の一部改正に向け、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業等を行うために、国及び会社と連携し、必要な検討に取り組んだ。平成26年度には、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、この枠組みに会社が直ちに対応出来るように、協定変更において、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極めて短時間に反映しつつ、必要な費用を見込むことにより、緊急に対応が必要な老朽化対策や点検の強化等を実施できるよう措置した。なお、この協定変更にあたっては、費用を十分に見込む一方で会社に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になった。

また、高速道路の利便性と安全性を分かりやすく示すための会社間共通の客観的指標(アウトカム指標)について、高速道路の管理水準を一層向上等させるため、指標の追加や全ての指標に年度の目標値を設定するなど充実を図った。さらに、関係機関と検討・調整して平成30年度の公表から全ての指標で中期的な目標を設定することとし、中期的なサービス水準を示すとともに、その進捗状況を確認することなどを通じて、会社による計画的かつ実効的な事業実施が確保されるように図った。

また、各年度に会社より管理の実施状況として報告を受けている「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)について、会社と連携し、法令改正による点検強化の取組状況や補修計画・補修状況及び特定更新等工事についての記載を追加するなど充実させ、各会社の管理の状況が分かりやすく伝わるように改善を図った。

なお、実地確認や管理の報告書等を通じて機構が把握した高速道路の管理の実施状況等の情報について、全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう、情報共有を図った。

(4)会社の経営努力による高速道路の新設、改築又は修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組み(以下「助成制度」という。)については、本中期目標期間中に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。)を計12回開催した。その結果、助成委員会において経営努力要件に適合すると判断された159件の経営努力要件適合性を認定し、これらにより約410億円のコスト縮減が見込まれている。また、支払要件を満たした92件について、助成金約28億円を交付した。

さらに、修繕事業においては、短期間であらかじめ修繕工事計画書を作成するのが困難などの理由により、会社は制度を活用し難い状況であったため、修繕工事計画書の提出時期や提出内容を見直すなどの制度改正を平成27年度に実施した。

あわせて、特定更新等工事についても、新設・改築事業や見直し後の修繕事業の手続とすることにより、制度を積極的に活用できるようにするなど、メンテナンス時代に即した制度となるよう必要な措置を講じた。また、制度改正以降も、

これまで申請実績の無かった会社への支援を継続的に実施するとともに、さらなる改善点が確認できるよう会社との意見交換の場を定期的に設けた。

この結果、修繕・特定更新等工事については、これまで助成申請の無かった会社を含めた全6会社から、合計で修繕工事13件、新たに規定された特定更新等工事2件、計15件の工事計画書が提出され、そのうち審議準備の整った修繕工事4件、特定更新等工事2件を助成委員会で審議し、経営努力要件適合性の認定を行った。さらに、助成制度の適用を拡大して更に活用しやすくするため、新たな評価方法についての検討に着手した。

なお、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を促した。

3. 業務運営の効率性と透明性の確保

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、以下のような業務運営の効率化等の取組を行った。

(1)内部統制の充実・強化を図るため、役員会のほか、内部統制委員会、資金調達及び金融機関等選定委員会、入札・契約手続運営委員会及び契約監視委員会を開催した。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。

(2)契約については、当機構の契約事務取扱規程に基づき適正に実施してきたところであるが、「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)及び「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)を受けて点検体制の充実を図り、公正かつ透明な調達手続に取り組んだ。

(3)情報公開については、業務運営に関する透明性を高め説明責任を果たすため、ホームページを積極的に活用し、法令上開示の義務があるもの以外にも、債務の返済状況や資産の保有・貸付状況等の高速道路に関する情報を積極的に公開した。また、よくある問合せ内容に対する回答の更新や首都圏の新たな高速道路料金について、主要なIC間における圏央道、外環道、首都高などを経由した場合の改定前と改定後の料金を比較できるサイトを開設するなど、ホームページ掲載内容の充実を図った。

その他、機構の業務の枠組みや実施状況、決算の概要等をコンパクトにまとめた「高速道路機構の概要」及びその英語版やホームページ等で公表してきた詳細な開示情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック」を毎年度発行した。

(4)情報セキュリティ対策については、最高情報セキュリティ責任者のもと、「サイバーセキュリティ戦略」(平成27年9月4日閣議決定)等の政府の方針を踏まえ、引き続き、サイバー攻撃等の脅威への対処に万全を期すると共に、適切な情報セキュリティ対策を推進した。

(5)機構法第5条において定められている機構の主たる事務所の神奈川県への移転について平成27年3月30日に実施し、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%)を削減し、移転に係る初期費用(約1億6,000万円)を、本中期目標期間中に回収した。

併せて、災害時の非常電源(72時間)の導入など、従前の事務所に比べ、業務継続に必要な防災性能の向上を図った。

本中期目標期間を通じた業務の概況は以上のとおりであるが、第3期中期目標の各項目の実績等については、次頁以降に記載のとおりである。

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、次のとおり対応した。

課題・改善点、意見等	対応状況
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・会社の協力を得て、各年度における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(管理コスト)に係る計画と実績の対比及び費用の縮減(もしくは増加)の内容並びに道路管理の状況及び利便性の向上を示す客観的指標(アウトカム指標)の実績を公表した。 ・各年度に公表している「維持、修繕その他の管理の報告書」について、会社と連携し、以下のとおり改善を図った。 <ul style="list-style-type: none"> ①平成25年8月に公表した平成24年度分の管理の報告書 <ul style="list-style-type: none"> ・会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方を記載 ・最新の課題に対する現在の取組状況の記載を充実 ・債務引受の対象となる修繕工事についても、内訳を設けて費用及び主な工事内容について記載 ②平成26年8月に公表した平成25年度分の管理の報告書 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ③平成27年8月に公表した平成26年度分の管理の報告書 <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年7月より施行された省令告示に基づき実施された点検・診断の結果を、橋梁等の施設毎に計画と実績が対比できるように新たに記載 ・特定更新等工事を新たに記載 ・逆走・誤侵入・雪氷・過積載車両対策の記載の充実 ④平成28年8月に公表した平成27年度分の管理の報告書 <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年度以降に健全度Ⅲと判定された橋梁等のその後のフォローアップなどを記載 ⑤平成29年8月に公表した平成28年度分の管理の報告書 <ul style="list-style-type: none"> ・アウトカム指標の記載内容の充実や耐震補強等の記載を追加

課題・改善点、意見等	対応状況
<ul style="list-style-type: none"> ・笹子トンネル事故を踏まえ、第3期中期計画(H25～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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、この枠組みに沿って、費用を十分に見込む一方で会社に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について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。 ・上記対応については平成26年度までに実施済み。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・会社は、安全かつ円滑な道路交通の確保等を図るため、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。
<ul style="list-style-type: none"> ・アウトカム指標については、さらなる充実や各会社で統一的な目標設定が必要であり、スピード感を持った取組が望まれる。 	<p>「高速道路のさらなる安全性及び利便性の向上に繋がる指標」、「業務に活用しやすい指標」及び「利用者に分かりやすい指標」となるように、機構がリーダーシップを持って、アウトカム指標の大幅な改善に取り組んだ。</p> <p>具体的な改善内容・成果は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路に関わる施策等の動向や「機構と会社の業務点検」における課題を踏まえつつ、車限令違反取締りや施設点検の強化等の高速道路の安全性及び利便性に繋がる28の指標項目を新たに追加した。 ・7項目から35項目に増えた指標が利用者にわかりやすく伝わるように、相互に関連性のある指標項目を類型化・体系化し、分野・分類別に整理した。(7項目(H24) ⇒ 5分野・24分類・35項目(H28)) ・会社の経営指標としても活用しやすくするため、会社が目標値(P)を目指して取り組み(D)、その結果をもとに自己評価し(C)、さらなる高速道路の安全性及び利便性の向上に反映する(A)といった適切なPDCAサイクルを実施できるように、全ての指標で年度の目標値を設定し、公表した。 ・さらに、関係機関と検討・調整して平成30年度の公表から全ての指標で中期的な目標を設定することとした。

第 3 期中期目標期間の業務実績
[期末]

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
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すべき措置
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。
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
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、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。

中期目標期間の業務の実績
—
中期計画 I-1 【中期目標期間における取組】 1)各担当部の業務執行に当たり、引き続き、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、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)IT/電子化推進による業務効率化・生産性向上を図るため、以下の取組を行った。 (1)平成 28 年度に導入したテレビ会議システムの活用を図るとともに、利用状況の常時把握を行った。 (2)平成 28 年度に高速スキャナを、平成 29 年度にペーパーレス会議用 iPad を調達して IT インフラの構築を行い、役員会など各種会議への活用等を行った。 (3)平成 29 年度に、iPad 導入等による業務効率化に向けた検討を行ったほか、各会社における電子化・ペーパーレス化の推進による生産性向上の取組について、会社との会議等により現状把握を行った。 3)平成 27 年度において、関西業務部の事務の総合調整を行う理事について規程化し、当該理事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。 4)平成 28 年度において、さらなる組織運営の効率化を図るため、業務フローやコストの分析を行い、業務量の多い管理課の業務について、権限代行事務に係る会社との事務手続の簡素化等以下の業務改善を行った。 (1)特殊車両の通行許可や占用許可等の権限代行事務のうち定型化できるものについては、許可等に際しての判断基準等をチェックリスト化し、その適合性を会社で予め適切に確認できるようにすることで、事務処理の迅速化による申請者の利便向上並びに機構及び会社の事務の大幅な簡素化を図った。また、内部規程の見直しによる決裁の簡素化を行った。 (2)特殊車両の通行許可に係る他の道路管理者から機構への協議について、事前に提示している判断基準を見直し、機構へ協議することなく包括的に判断してもらう対象を拡大することにより、特車許可までの時間短縮による申請者の利便向上及び事務の軽減を図った。
中期計画 I-2 【中期目標期間における取組】 一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、主たる事務所の神奈川県(横浜市)への移転による事務所賃料の削減、継続的な事務経費の削減及び調査委託業務の発注の見直し等を行い、本中期目標期間の最終年度である平成 29 年度において、平成 24 年度に比べ 5%以上削減するとして目標を上回る削減(▲22.9%)を達成した。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>3 調達等合理化の取組の推進 「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)を着実に実施すること。</p>	<p>3 調達等合理化の取組の推進 公正性及び透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達の合理化を推進するため、「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、毎年度「調達等合理化計画」を策定、公表の上、着実に実施する。 また、その実施状況について自己評価を実施し、その結果を公表する。</p>
<p>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ようホームページ等を積極的に活用すること。この場合において、そのアクセス状況の調査・分析などを通じて、会社とも連携を図りつつ、より利用者のニーズに的確に応えられるホームページとなるよう必要な改善を図ること。</p>	<p>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。</p> <p>① 財務内容の公開 財務情報の透明性の確保を図るため、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>

中期目標期間の業務の実績																																													
<p>《一般管理費削減実績》 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">平成24年度</th> <th colspan="2">平成25年度</th> <th colspan="2">平成26年度</th> <th colspan="2">平成27年度</th> <th colspan="2">平成28年度</th> <th colspan="2">平成29年度</th> </tr> <tr> <th>金額</th> <th>増減率</th> <th>金額</th> <th>増減率</th> <th>金額</th> <th>増減率</th> <th>金額</th> <th>増減率</th> <th>金額</th> <th>増減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>一般管理費 (人件費及び特殊要因を除く。)</td> <td>465</td> <td>425</td> <td>▲8.5%</td> <td>411</td> <td>▲11.7%</td> <td>289</td> <td>▲37.8%</td> <td>405</td> <td>▲12.9%</td> <td>359</td> <td>▲22.9%</td> </tr> </tbody> </table>													平成24年度	平成25年度		平成26年度		平成27年度		平成28年度		平成29年度		金額	増減率	一般管理費 (人件費及び特殊要因を除く。)	465	425	▲8.5%	411	▲11.7%	289	▲37.8%	405	▲12.9%	359	▲22.9%								
	平成24年度	平成25年度		平成26年度		平成27年度		平成28年度		平成29年度																																			
		金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率																																		
一般管理費 (人件費及び特殊要因を除く。)	465	425	▲8.5%	411	▲11.7%	289	▲37.8%	405	▲12.9%	359	▲22.9%																																		
<p>中期計画 I-3</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1) 契約については、当機構の契約事務取扱規程に基づき適正に実施してきたところであるが、「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)及び「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)を受けて点検体制の充実を図り、公正かつ透明な調達手続に取り組んだ。</p> <p>2) 本中期目標期間においては、以下の取組を実施。 ・「調達等合理化計画」の策定(平成27年度～平成29年度) ・入札・契約手続運営委員会を活用した推進体制の整備 ・随意契約や一者応札・応募となった契約に対する競争性の確保に向けた調達手続の点検やコンプライアンス向上など種々の施策の実施</p> <p>3) 各年度の調達等合理化計画の取組については、機構内部の自己評価のみならず、外部有識者・監事により構成される契約監視委員会による点検も受けており、全ての契約は適正に行われているとの評価を受けた。</p> <p>4) また、機構の契約における種々の取組(調達等合理化計画の策定、同計画の自己評価、契約監視委員会議事概要、入札及び契約の結果状況等)については、適宜機構のホームページにて公表した。</p>																																													
<p>中期計画 I-4</p> <p>-----</p> <p>中期計画 I-4-①</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1) 各年度の財務諸表について、記者発表、ホームページ掲載を行い、官報に公告した。</p> <p>2) 債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況、建設・維持・管理の状況、道路資産の保有及び貸付状況を内容とする高速道路事業関連情報については、財務諸表とあわせて記者発表を行うとともに、ホームページに掲載した。 その際、セグメント情報については、全国路線網、地域路線網及び一の路線ごとに公表し、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、6会社の高速道路関連の情報を一覧形式で分かりやすくホームページに掲載した。</p> <p>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。</p>																																													

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
	<p>② 資産の保有及び貸付状況の公開 高速道路に係る道路資産の保有及び貸付状況(保有及び貸付延長、貸付先、貸付期間等)をホームページに掲載する。</p>
	<p>③ 債務の返済状況の公開 債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。また、会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況も公表する。</p>
	<p>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>

中期目標期間の業務の実績
<p>中期計画 I-4-②</p> <p>【中期目標期間における取組】 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。</p>
<p>中期計画 I-4-③</p> <p>【中期目標期間における取組】 1)各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記者発表及びホームページにより公表した。 2)各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について、記者発表及びホームページにより公表した。</p>
<p>中期計画 I-4-④</p> <p>【中期目標期間における取組】 II-2-①に記載した会社との協定の見直しに併せて、業務実施計画の見直しを行い、その際に用いた債務返済計画の見通しに関する根拠をホームページに公表した。</p>
<p>中期計画 I-4-⑤</p> <p>【中期目標期間における取組】 1)各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記者発表及びホームページにより公表した。 2)各年度の助成額及びコスト縮減額について、ホームページで公表した。 3)助成委員会で審議した会社の経営努力の内容について、助成委員会終了後にホームページにて公表した。 4)会社の協力を得て、各年度における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(管理コスト)に係る計画と実績の対比及び費用の縮減(または増加)の内容、道路管理の状況及び利便性の向上を示す客観的指標(アウトカム指標)の実績等について、記載内容を充実させて記者発表及びホームページにより公表した。</p>
<p>中期計画 I-4-⑥</p> <p>【中期目標期間における取組】 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。 (1)業務実績報告及び自己評価 (2)業務実績評価 (3)監査報告 (4)会計監査報告 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。</p>

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
	<p>⑦ ホームページ等の充実 上記①から⑥の情報提供に当たっては、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するとともに、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版のホームページについても、迅速な更新に努める。引き続き、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、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。</p> <hr/> <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>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。</p>	<p>5 業務評価の実施 業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>

中期目標期間の業務の実績
<p>中期計画 I-4-⑦</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1) 上記①から⑥の情報については、迅速にホームページに掲載するとともに、法定書類等については各事務所に備えて置いて閲覧に供した。</p> <p>2) 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調査を実施し、閲覧動向や改善要望を把握するなどしたうえで、次のような改善を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 視認性向上を図るための、トップページのレイアウト見直し - アクセスランキングなどのサブメニューの追加 - サイトマップの充実 - ユーザーの問合せ先誤りを防ぐための、問合せフォームにおける、高速道路料金や高速道路敷地の確認・問合せ先のリンク掲載 - 入札情報等の更新が頻繁な情報へのアクセス性を向上させるためにトップページに RSS フィードを設置 <p style="text-align: right;">など</p> <p>3) 公共機関としての適切な情報発信や管理体制の高度化について検討するためにホームページの全ページ調査を実施した。</p> <p>また、よくある問合せ内容に対する回答の更新や首都圏の新たな高速道路料金について、主要なIC間における圏央道、外環道、首都高などを経由した場合の改定前と改定後の料金を比較できるサイトを開設するなど、ホームページ掲載内容の充実を図った。</p>
<p>中期計画 I-4-⑧</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>パンフレット「高速道路機構の概要」、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」を発行し、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。</p>
<p>中期計画 I-5</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1) 各年度の業務について、自己評価を行い、通則法に定める報告書を作成し、ホームページにて公表した。</p> <p>2) 各年度の業務についての進捗状況及び前年度に係る業務実績評価において、課題とされた事項への対応状況等について審議し、その内容を踏まえ次年度計画を策定した。</p>

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<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>機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する目的を達成すること。</p>	<p>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>協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する。</p>
<p>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</p> <p>① 機構は、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施すること。</p>	<p>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</p> <p>① 道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付を適切に実施する。</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、「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、会社を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</p>	<p>② 貸し付けた道路資産が適切に良好な状態に保たれるように、「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」(平成24年12月3日設置)、社会資本整備審議会道路分科会道路メンテナンス技術小委員会(平成25年1月23日設置)等高速道路に関する各種有識者会議における再発防止対策等の検討の状況を踏まえ、国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる。また、上記検討の状況を踏まえ、国及び会社と連携しつつ、会社を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</p>

中期目標期間の業務の実績																						
<p>中期計画Ⅱ-1</p> <p>中期計画Ⅱ-1-①</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1)高速道路資産の内容を適正に把握するため、会社と連携して、新設、改築等による変更内容が反映されるよう道路資産台帳を適切に更新したほか、路線ごとに延長、敷地面積、構造別延長等を記載した台帳についても、内容の変更が生じた都度、適切に確認を行った。</p> <p>2)本中期目標期間中において高速道路の供用区間延長は、新規供用区間 493 kmの増及び料金の徴収期間の満了に伴う無料開放による 18 kmの減により 10,181kmとなった。</p> <p>≪道路資産保有及び貸付状況(平成30年3月31日時点)≫</p> <p style="text-align: right;">(単位:km)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="7">合計</th> </tr> <tr> <th>NEXCO 東日本</th> <th>NEXCO 中日本</th> <th>NEXCO 西日本</th> <th>首都 会社</th> <th>阪神 会社</th> <th>本四 会社</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>供用区間延長</td> <td>10,181</td> <td>3,878</td> <td>2,050</td> <td>3,499</td> <td>320</td> <td>261</td> <td>173</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。</p>		合計							NEXCO 東日本	NEXCO 中日本	NEXCO 西日本	首都 会社	阪神 会社	本四 会社	供用区間延長	10,181	3,878	2,050	3,499	320	261	173
		合計																				
	NEXCO 東日本	NEXCO 中日本	NEXCO 西日本	首都 会社	阪神 会社	本四 会社																
供用区間延長	10,181	3,878	2,050	3,499	320	261	173															
<p>中期計画Ⅱ-1-②</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1)トンネル天井板の落下事故等を踏まえた取組</p> <p>平成25年度において、安全・安心への向上に向け、会社と連携し、会社が利益剰余金を活用して緊急に行うべき修繕事業を実施出来るように措置した。また、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた道路法等の一部改正に向け、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業等を行うために、国及び会社と連携し、必要な検討に取り組んだ。</p> <p>平成26年度には、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、この枠組みに会社が直ちに対応出来るように、協定変更において、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極めて短時間に反映しつつ、必要な費用を見込むことにより、緊急に対応が必要な老朽化対策や点検の強化等を実施できるよう措置した。なお、この協定変更にあたっては、費用を十分に見込む一方で会社に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にした。</p> <p>また、会社と連携し、点検強化等に関わるアウトカム指標を新たに追加するなど、平成26年度以降の公表内容の見直しを図り、会社を実施する高速道路の維持・管理が適切に実施されるようにした。</p>																						

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
共有化を図ること。	共有化を図る。
<p>③ 機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、その達成が適切になされるよう機構がリーダーシップを持って、会社と連携しつつ取り組むとともに、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、指標の組替えなどを通じ、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービス向上を図ること</p>	<p>③ 機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、その達成が適切になされるよう機構がリーダーシップを持って、会社と連携しつつ取り組むとともに、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、指標の組替えなどを通じ、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービス向上を図る。</p>
2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済	2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済
<p>① 会社との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見通しについて十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額(以下「債務引受限度額」という。)等を定めること。</p> <p>また、債務引受限度額は、事業費の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正な額を設定すること。</p>	<p>① 会社との協定の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額(以下「債務引受限度額」という。)等を定める。</p> <p>なお、債務引受限度額のうち新設及び改築に係るものについては供用予定区間を単位とすることを基本とし、修繕に係るものについては修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、各単位ごとに適正な額を設定する。</p>

中期目標期間の業務の実績
<p>2)管理の实地確認等 (1)各会社の本社において管理の实地確認を行い、計画管理費の計画と実績の確認を行うとともに、各会社の現場(各年度で各会社1事務所)において管理の实地確認を行い、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を確認した。 (2)各年度に会社より管理の実施状況として報告を受けている「維持、修繕その他の管理の報告書」について、会社と連携し、法令改正による点検強化の取組状況や補修計画・補修状況及び特定更新等工事についての記載を追加するなど充実させ、各会社の管理の状況が分かりやすく伝わるように改善を図った。 (3)实地確認の結果が全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう情報の共有化を図った。</p>
<p>中期計画Ⅱ-1-③</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1)アウトカム指標について、年度ごとに会社と連携し実績値の要因分析等を行い、会社が作成する管理の報告書に分かりやすく記載し、記者発表及びホームページで公表した。</p> <p>2)高速道路の安全性及び利便性に繋がる指標項目を新たに追加するとともに、増えた指標を利用者にわかりやすく伝わるように、相互に関連性のある指標項目を分野・分類別に整理した。</p> <p>3)会社の経営指標としても活用して、適切なPDCAサイクルが実施されるように、全ての指標で年度の目標値を設定、公表した。 また、会議等を通じて、アウトカム指標を会社の経営指標に反映することを促した。</p> <p>4)さらに、中期的なサービス水準を示すとともに、その進捗状況を確認することなどを通じて、会社による計画的かつ実効的な事業実施が確保されることとなるよう、機構がリーダーシップをもって、関係機関と検討・調整し、平成30年度の公表から全ての指標で中期的な目標を会社と連携して設定出来るように取り組んだ。</p> <p>5)これらの取組を通じて、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって利用者に対するサービスの向上を図った。</p>
中期計画Ⅱ-2
<p>中期計画Ⅱ-2-①②③</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1)協定変更にあたっては、関係機関の協力を得て、最新の金利、交通動向等を十分に反映するとともに、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、債務引受限度額等を見直した。</p> <p>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ことを確認した。</p> <p>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た。また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定することとし、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した。</p> <p>(1)管理の实地確認により管理費の計画と実績の乖離について要因を確認し、一時的な要因ではなく、継続的に乖離が生じる要因として労務費、材料費の高騰等が確認されたことを踏まえ、協定変更の際に適切に反映した。</p>

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>② 機構は、会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の貸付期間内に償うものとなるよう定めること。</p> <p>その際、毎事業年度の貸付料の額については、会社が徴収する料金収入及び高速道路の管理費の将来の見通しを勘案して定めること。</p> <p>また、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を取ることで、適正な貸付料の算定を図ること。</p>	<p>② 貸付料は、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の貸付期間内に償うものとなるよう定める。</p> <p>また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定することとし、将来における料金収入及び管理費を見通した上で、その計画値をもって算出する。</p> <p>なお、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を取ることで、適正な貸付料の算定を図る。</p>
<p>③ おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成16年法律第100号。以下「法」という。)第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき、又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実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。</p> <p>なお、協定等の変更があった場合には、その内容、理由等をわかりやすく公表し、透明性の確保及び国民に対する説明責任を果たすこと。</p>	<p>③ おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成16年法律第100号。以下「法」という。)第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき、又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実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。</p> <p>なお、協定等の変更があった場合には、その内容、理由等をわかりやすく公表し、透明性の確保及び国民に対する説明責任を果たす。</p>

中期目標期間の業務の実績				
(2)協定変更の内容、理由等については、わかりやすくホームページに公表し、透明性の確保及び国民に対する説明責任を果たした。				
《協定・業務実施計画の変更一覧》				
対象路線	変更内容の概要	会社名※	協定締結日	業務実施計画認可日
平成25年度				
全国路線網 地域路線網 ・本四	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)、首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路栄～藤沢)の追加、湯浅御坊道路(有田～御坊の4車線化)の追加 ・仙台南部道路(仙台南～仙台若林)の追加 ・スマートインターチェンジ35箇所、休憩施設5箇所の追加等 	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社	H25.6.11	H25.6.11
全国路線網 地域路線網 ・首都高 ・阪高(阪神圏) ・本四 一の路線 ・八王子BP ・広島呉道路 ・八木山BP	<ul style="list-style-type: none"> ・「新たな高速道路料金に関する基本方針」(H25.12.20 国交省)を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施 ・本四高速の全国路線網への編入 ・「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方について」(H26.1.22 国交省)を踏まえ、料金に消費税8%を円滑かつ適正に転嫁 ・「高速道路利便増進事業に関する計画」の変更に伴う貸付料の変更等 ・高速道路利便増進事業による料金割引の終了することに対する激変緩和措置のため、国から補助金(620億円)を受け入れ、貸付料を減額等 	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 首都会社 阪神会社 本四会社	H26.3.14	H26.3.14
地域路線網 ・阪高(京都圏)	<ul style="list-style-type: none"> ・「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方について」(H26.1.22 国交省)を踏まえ、料金に消費税8%を円滑かつ適正に転嫁 ・「高速道路利便増進事業に関する計画」の変更に伴う貸付料の変更等 	阪神会社	H26.3.18	H26.3.18
一の路線 ・安房峠道路 ・南阪奈道路	<ul style="list-style-type: none"> ・「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方について」(H26.1.22 国交省)を踏まえ、料金に消費税8%を円滑かつ適正に転嫁等 	NEXCO 中日本 NEXCO 西日本	H26.3.25	H26.3.25
平成26年度				
全国路線網	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社	H26.8.8	H26.8.8
一の路線 ・安房峠道路	<ul style="list-style-type: none"> ・「新たな高速道路料金に関する基本方針」(H25.12.20 国交省)を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施等 	NEXCO 中日本		
地域路線網 ・首都高	<ul style="list-style-type: none"> ・「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 	首都会社	H26.11.17	H26.11.20
全国路線網 地域路線網 ・阪高(阪神圏) 一の路線 ・八王子BP ・安房峠道路 ・広島呉道路 ・南阪奈道路	<ul style="list-style-type: none"> ・「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 	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社 阪神会社	H27.3.24	H27.3.25

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
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 6.6 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 29.4 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、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

中期目標期間の業務の実績				
平成 27 年度				
全国路線網	・スマートインターチェンジ 4 箇所、追加インターチェンジ 2 箇所の追加 等	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社	H27.7.31	H27.8.5
全国路線網 地域路線網 ・首都高	・「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」(平成 27 年 9 月 11 日)を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施 ・平成 28 年 2 月 29 日に国土交通大臣より同意を得た「高速道路利便増進事業に関する計画」にあわせた貸付料の変更(首都高) ・労務費等高騰への対応 等	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社 首都会社	H28.2.29	H28.3.1
平成 28 年度				
全国路線網	・スマートインターチェンジ 7 箇所、地域活性化インターチェンジ 1 箇所の追加 ・常磐自動車道等の 4 車線化事業等の追加 等	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社	H28.6.6	H28.6.6
全国路線網	・熊本地震を踏まえた橋梁の耐震対策の追加 ・平成 28 年度第二次補正予算への対応 等	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社	H28.12.12	H28.12.14
全国路線網 地域路線網 ・首都高 ・阪高(阪神圏) ・阪高(京都圏) 一の路線 ・南阪奈道路	・「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」(平成 28 年 12 月 16 日)を踏まえた新しい料金水準、料金割引等への対応 ・東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)、一般国道 17 号(新大宮上尾道路)(与野～上尾南)等の新規事業の追加 ・平成 29 年 3 月 31 日に国土交通大臣より同意を得た高速道路利便増進事業に関する計画の変更への対応 等	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社 首都会社 阪神会社	H29.3.31	H29.3.31
平成 29 年度				
全国路線網	・スマートインターチェンジ 9 箇所の追加 ・耐震対策の追加 等	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社	H29.8.4	H29.8.10
全国路線網 地域路線網 ・阪高(阪神圏) 一の路線 ・広島呉道路	・財政投融资を活用した大都市圏環状道路等の整備加速や耐震強化対策の加速への対応 ・「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」の改訂(平成 29 年 12 月 22 日)を踏まえた新しい料金水準、有料道路事業の導入等への対応 等	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 本四会社 阪神会社	H30.3.30	H30.3.30
※ NEXCO 東日本…東日本高速道路株式会社 首都会社…首都高速道路株式会社 NEXCO 中日本…中日本高速道路株式会社 阪神会社…阪神高速道路株式会社 NEXCO 西日本…西日本高速道路株式会社 本四会社…本州四国連絡高速道路株式会社 以下同じ。				
中期計画Ⅱ-2-④ 【中期目標期間における取組】 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、適切な債務の残高の管理に努めた。 また、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と区分した協定変更を行い、適切な債務の残高の管理に努めた。				

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
	達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進める。

中期目標期間の業務の実績				
(1)本中期目標期間中における会社の料金収入は、各年度において計画を約7%から約12%上回った。				
<<各年度の会社の料金収入の計画と実績の対比>> (単位:億円)				
	計画	実績	差(対計画比)	
平成25年度	21,590	23,090	1,500(106.9%)	
平成26年度	24,671	26,901	2,230(109.0%)	
平成27年度	25,019	27,802	2,783(111.1%)	
平成28年度	25,392	28,325	2,933(111.6%)	
平成29年度	25,958	29,002	3,044(111.7%)	
(2)本中期目標期間中における機構の貸付料収入については、各年度において計画を約9%から約15%上回った。				
<<各年度の会社の貸付料収入の計画と実績の対比>> (単位:億円)				
	計画	実績	差(対計画比)	
平成25年度	15,667	17,017	1,350(108.6%)	
平成26年度	18,546	20,606	2,060(111.1%)	
平成27年度	18,532	21,106	2,574(113.9%)	
平成28年度	18,435	21,132	2,697(114.6%)	
平成29年度	18,999	21,833	2,834(114.9%)	
(3)本中期目標期間中における占用料、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、232億円となった。 なお、平成27年度において、「高速道路利便施設の実施要領」に基づき、5年に1度の連結料の改定を実施した。				
<<各年度の占用料、連結料及び兼用工作物の使用料収入>> (単位:百万円)				
	占用料	連結料	兼用工作物使用料	計
平成25年度	2,009	2,258	181	4,448
平成26年度	2,037	2,324	162	4,523
平成27年度	2,078	2,387	161	4,626
平成28年度	2,059	2,539	162	4,760
平成29年度	2,180	2,526	181	4,887
合計	10,363	12,034	847	23,244
※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。				
2)本中期目標期間に会社からの債務引受額(有利子債務分)が4兆7,942億円となり、また、貸付料収入が10兆1,694億円に、支払利息は1兆9,984億円となった。この結果、本中期目標期間期末時点における有利子債務残高は26兆9,874億円となった。 ※支払利息には特定更新等工事に係る債務返済開始前の支払利息相当額を含む。 ※債務引受額が計画を下回った要因としては、主に供用時期の見直し等によるものである。				
<<第3中期目標期間期末(平成29年度末)未償還残高>>				
債務返済計画における計画と平成29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	350,768	328,023	▲22,746	
債務残高	291,736	271,973	▲19,763	
有利子借入金	289,638	269,874	▲19,763	
社会資本借入金	1,315	1,315	0	
無利子借入金	783	783	0	
出資金	59,032	56,050	▲2,982	

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)

中期目標期間の業務の実績						
※ 第3期中期計画における「計画」とは、第3期中期目標期間の期首(H25.4)の業務実施計画に基づく、期末(H30.3)時点の計画値を指す。 ※ 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3)の表において同じ。) ※ 端数処理の関係で計が合わないことがある。						
参考:過去5箇年度分の年度末及び民営化時点(平成17年10月1日時点)の未償還残高 (単位:億円)						
	平成25年度末	平成26年度末	平成27年度末	平成28年度末	平成29年度末	民営化時点
未償還残高	351,437	346,114	340,487	332,101	328,023	425,366
債務残高	296,794	291,080	285,081	276,303	271,973	381,654
有利子借入金	292,729	287,545	282,046	273,747	269,874	374,000
社会資本借入金	2,587	2,231	1,905	1,600	1,315	5,049
無利子借入金	1,478	1,304	1,130	957	783	2,605
出資金	54,643	55,035	55,407	55,798	56,050	43,712
※ 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)
<p>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。</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。)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。</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。</p> <p>4) 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、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。</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、各会社の経営責任の明確化を図ること。</p>	<p>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。</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。)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。</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。</p> <p>4) 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、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。</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>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。</p>	<p>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。</p>

中期目標期間の業務の実績																												
<p>3) 全国路線網、首都高速道路、阪神高速道路に係る各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。</p> <p>≪ 機構の有利子債務残高の道路別内訳 ≫</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成17年10月 (民営化時点)</th> <th>平成25年度末</th> <th>平成26年度末</th> <th>平成27年度末</th> <th>平成28年度末</th> <th>平成29年度末</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全国路線網*</td> <td>29.2兆円</td> <td>23兆円</td> <td>22兆円</td> <td>21.5兆円</td> <td>20.6兆円</td> <td>20.3兆円</td> </tr> <tr> <td>首都高速道路</td> <td>4.4兆円</td> <td>3.7兆円</td> <td>3.8兆円</td> <td>3.8兆円</td> <td>3.9兆円</td> <td>3.9兆円</td> </tr> <tr> <td>阪神高速道路</td> <td>3.7兆円</td> <td>3兆円</td> <td>3兆円</td> <td>2.9兆円</td> <td>2.9兆円</td> <td>2.8兆円</td> </tr> </tbody> </table> <p>※本州四国連絡高速道路を含む。</p> <p>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つては、NEXCO3社及び本四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)返済の各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、記者発表及びホームページにより公表した。</p>		平成17年10月 (民営化時点)	平成25年度末	平成26年度末	平成27年度末	平成28年度末	平成29年度末	全国路線網*	29.2兆円	23兆円	22兆円	21.5兆円	20.6兆円	20.3兆円	首都高速道路	4.4兆円	3.7兆円	3.8兆円	3.8兆円	3.9兆円	3.9兆円	阪神高速道路	3.7兆円	3兆円	3兆円	2.9兆円	2.9兆円	2.8兆円
	平成17年10月 (民営化時点)	平成25年度末	平成26年度末	平成27年度末	平成28年度末	平成29年度末																						
全国路線網*	29.2兆円	23兆円	22兆円	21.5兆円	20.6兆円	20.3兆円																						
首都高速道路	4.4兆円	3.7兆円	3.8兆円	3.8兆円	3.9兆円	3.9兆円																						
阪神高速道路	3.7兆円	3兆円	3兆円	2.9兆円	2.9兆円	2.8兆円																						
<p>中期計画Ⅱ-2-⑤</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1) 各年度に債務引受のあった高速道路の新設、改築、修繕、災害復旧事業及び特定更新等工事について、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記者発表及びホームページにより公表した。</p> <p>2) 本中期目標期間中の債務引受(有利子債務及び無利子債務)について、5兆1,548億円(新設・改築3兆6,170億円、修繕1兆3,614億円、災害復旧566億円、特定更新等工事1,198億円)の債務引受け契約を行った。会社から債務を引き受ける際には、平成17年10月に6会社と締結した「高速道路資産の機構への帰属・債務の引受の運用について」に基づき作成された事業費内訳等の書類により、引受額が適正な額であることを確認するとともに、資産管理作業マニュアルに基づき、チェックシートを活用しつつ、書類、現地の写真等により道路資産の内容を適切に確認した。</p> <p>また、引受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確認を117回(年平均約23回)実施した。</p>																												

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
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。
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。

中期目標期間の業務の実績					
※ 各年度の債務引受額 (単位:億円)					
	新設・改築	修繕	災害復旧	特定更新等工事	合計
平成 25 年度	4,161	1,906	40		6,108
平成 26 年度	8,715	2,456	105		11,276
平成 27 年度	7,137	3,454	39	40	10,670
平成 28 年度	6,107	2,918	13	258	9,296
平成 29 年度	10,048	2,879	369	901	14,197
合計	36,170	13,614	566	1,198	51,548
※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。 ※ 有利子借入金と無利子借入金の合計値である。					
※ 現地確認回数					
	確認回数				
平成 25 年度	20 回				
平成 26 年度	27 回				
平成 27 年度	26 回				
平成 28 年度	18 回				
平成 29 年度	26 回				
合計	117 回				
3) 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。					
4) 道路資産について、棚卸実施マニュアルに基づき、本中期目標期間中に実地棚卸を 65 箇所を実施した。					
※ 確認箇所数					
	確認箇所数				
平成 25 年度	14 箇所				
平成 26 年度	14 箇所				
平成 27 年度	14 箇所				
平成 28 年度	10 箇所				
平成 29 年度	13 箇所				
合計	65 箇所				
中期計画Ⅱ-2-⑥					
【中期目標期間における取組】 最新の利用状況調査の結果を踏まえた負担割合を、協定変更の際に反映した。					
中期計画Ⅱ-2-⑦					
【中期目標期間における取組】					
1) 資金調達については、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減する観点から、長期/超長期・固定の資金調達を基本としつつ、金融情勢を踏まえ、超長期年限による調達の拡充に取り組んだ。					
2) 上記方針のもと、6年ぶりの30年財投機関債の発行(平成25年度)、期間15年・20年の民間借入金の実行(平成26年度・27年度)、6年ぶりの40年財投機関債及び政府保証債の発行(平成27年度)、さらには財投機関債で初となる40年利子一括払債を発行・拡充(平成28年度・29年度)し、調達の多様化を達成した。					

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)

中期目標期間の業務の実績																
<p>なお、平成26年度及び平成27年度に実施した民間借入金は、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ことになる。</p>																
<p>3) 超長期年限の購入層拡大に向け、大手生命保険に加えて、全国の市町村・財団法人・事業法人・宗教法人等にもIR活動を積極的に行うなど、幅広い投資家の需要を掘り起した。</p>																
<p>4) 本中期目標期間中の実績として総額9兆8,770億円(政府保証債7兆8,480億円、財投機関債1兆9,340億円、民間借入金950億円)の資金を調達した。</p>																
<p>5) 上記取組等により、本中期目標期間の最終年度[平成29年度]の調達実績は、平均調達年限を21.7年(第2期中期目標期間の最終年度[平成24年度]11.8年)に長期化させつつ、平均調達利率は0.59%(同0.95%)と低い水準を達成した。</p>																
<p>6) 上記の資金調達の結果、本中期目標期間期末における債務残高の平均残存年限を8.6年(第2期中期目標期間期末[平成24年度末]6.8年)に長期化させつつも、有利子債務残高の平均利率を1.16%(同1.49%)に低下させた。</p>																
<p>《各年度の調達実績》</p>																
調達方法	年限	平成25年度			平成26年度			平成27年度			平成28年度			平成29年度		
		調達額	回数	平均利率	調達額	回数	平均利率	調達額	回数	平均利率	調達額	回数	平均利率	調達額	回数	平均利率
政府保証債	10年	1兆9,360億円	12回	0.72%	1兆4,200億円	12回	0.53%	7,110億円	12回	0.37%	3,560億円	12回	0.05%	6,050億円	12回	0.15%
	20年	3,600億円	12回	1.59%	4,000億円	12回	1.32%	4,000億円	12回	1.07%	4,000億円	12回	0.43%	4,000億円	12回	0.59%
	30年	900億円	3回	1.81%	1,200億円	4回	1.63%	1,200億円	4回	1.41%	1,600億円	8回	0.58%	2,400億円	8回	0.85%
	40年	—	—	—	—	—	—	200億円	2回	1.63%	400億円	4回	0.59%	700億円	4回	1.03%
	計	2兆3,860億円	27回	0.89%	1兆9,400億円	28回	0.76%	1兆2,510億円	30回	0.71%	9,560億円	36回	0.32%	13,150億円	36回	0.46%
民間借入金	10年	—	—	—	400億円	2回	0.54%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	15年	—	—	—	200億円	2回	0.70%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	20年	—	—	—	—	—	—	350億円	3回	1.08%	—	—	—	—	—	—
	計	—	—	—	600億円	4回	0.59%	350億円	3回	1.08%	—	—	—	—	—	—
財投機関債	2年	1,500億円	3回	0.12%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5年	—	—	—	600億円	3回	0.16%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	10年	3,400億円	12回	0.81%	2,200億円	11回	0.56%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	15年	—	—	—	400億円	3回	0.95%	200億円	2回	0.90%	—	—	—	—	—	—
	20年	600億円	3回	1.79%	1,050億円	5回	1.35%	1,300億円	10回	1.20%	100億円	1回	0.29%	840億円	6回	0.63%
	30年	200億円	2回	2.04%	500億円	5回	1.73%	750億円	5回	1.54%	200億円	2回	0.32%	300億円	3回	0.90%
	40年	—	—	—	—	—	—	1,100億円	3回	1.89%	1,700億円	5回	0.84%	2,400億円	10回	1.31%
	計	5,700億円	20回	0.77%	4,750億円	27回	0.84%	3,350億円	20回	1.49%	2,000億円	8回	0.76%	3,540億円	19回	1.11%
合計	2兆9,560億円	47回	0.87%	2兆4,750億円	59回	0.77%	1兆6,210億円	53回	0.88%	1兆1,560億円	44回	0.40%	1兆6,690億円	55回	0.59%	
平均調達年限	11.8年			13.4年			18.4年			22.1年			21.7年			
債務残高の平均残存年限	7.2年			7.5年			7.8年			8.0年			8.6年			
有利子債務残高の平均利率	1.46%			1.40%			1.37%			1.28%			1.16%			
IRの実施件数	8件			42件			91件			98件			144件			
超長期年限の主な取り組み	30年財投機関債			15年民間借入金			40年財投機関債・政府保証債 20年民間借入金			40年財投機関債 (利子一括払債)			40年財投機関債 (利子一括払債)			
<p>注1) 端数処理の関係上、計が合わないことがある。 注2) 平均利率は、調達額と債券発行時の応募者利回り又は借入利率を使った加重平均で表示している。 注3) 債務残高の平均残存年限は、有利子及び無利子債務残高の平均残存年限である。</p>																

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>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</p> <p>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。</p>	<p>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</p> <p>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。</p>

中期目標期間の業務の実績					
中期計画Ⅱ-3					
【中期目標期間における取組】					
1)平成26年度に創設されたスマートIC整備のための補助金については、国、NEXCO3社及び本四会社と協力し、効率的な事務手続に努め、次表のとおり遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。					
《各年度の国等からの補助金の受入日と無利子貸付日》					
		国等からの補助金の受入日	会社への無利子貸付日	貸付額	
平成26年度	第1回	平成27年4月28日	平成27年4月30日	34百万円	
	計			34百万円	
平成27年度	第1回	6月29日	6月30日	8百万円	
	第2回	10月29日	10月30日	27百万円	
	第3回	1月28日	1月29日	32百万円	
	第4回	3月29日	3月30日	17百万円	
	第5回	平成28年4月27日	平成28年4月28日	3億63百万円	
計			4億47百万円		
平成28年度	第1回	8月8日	8月9日	37百万円	
	第2回	10月28日	10月31日	1億95百万円	
	第3回	3月29日	3月30日	2億25百万円	
	第4回	平成29年4月26日	平成29年4月28日	7億99百万円	
計			12億56百万円		
平成29年度	第1回	10月30日	10月31日	82百万円	
	第2回	3月28日	3月29日	2億円	
	第3回	平成30年4月26日	平成30年4月27日	32億86百万円	
計			35億68百万円		
合計				53億5百万円	
※各年度の最終回となる4月分は、出納整理期間のため前年度実績として計上。					
2)首都高速道路及び阪神高速道路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、地方公共団体及び首都・阪神会社と協力し、効率的な事務手続に努め、次表のとおり遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。					
《各年度の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	貸付額	
				首都会社	阪神会社
平成25年度	第1回	7月22日	7月23日	170億56百万円	71億7百万円
	第2回	11月21日	11月22日	170億56百万円	71億7百万円
	計			341億12百万円	142億14百万円
平成26年度	第1回	7月22日	7月23日	126億41百万円	69億21百万円
	第2回	11月19日	11月20日	126億41百万円	69億21百万円
	計			252億82百万円	138億42百万円
平成27年度	第1回	7月22日	7月23日	131億円	54億99百万円
	第2回	11月18日	11月19日	131億円	54億99百万円
	計			262億円	109億98百万円
平成28年度	第1回	7月22日	7月25日	176億9百万円	19億38百万円
	第2回	11月21日	11月22日	176億9百万円	19億38百万円
	計			352億18百万円	38億76百万円
平成29年度	第1回	7月24日	7月25日	108億59百万円	17億55百万円
	第2回	11月21日	11月22日	108億59百万円	17億55百万円
	計			217億18百万円	35億10百万円
合計				1,425億30百万円	464億40百万円

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</p> <p>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>4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</p> <p>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 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</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

中期目標期間の業務の実績				
中期計画Ⅱ-4				
【中期目標期間における取組】				
平成28年度第二次補正予算で予算成立した有料道路災害復旧事業(熊本地震災害復旧補助金 34,195 百万円)について、国及び NEXCO 西日本と協力し、効率的な事務手続に努めて、次表のとおり遅滞なく NEXCO 西日本に対して無利子貸付けを実施した。				
《各年度の国等からの補助金の受入日と無利子貸付日》				
		国等からの補助金の受入日	会社への無利子貸付日	貸付額
平成28年度	第1回	3月29日	3月30日	51億94百万円
	計			51億94百万円
平成29年度	第1回	9月11日	9月12日	78億6百万円
	第2回	3月19日	3月20日	211億95百万円
	計			290億1百万円
合計				341億95百万円
中期計画Ⅱ-5				
【中期目標期間における取組】				
1)本中期目標期間中に助成委員会を計12回開催し、経営努力要件に適合すると判断された159件について認定を行い、これらにより約410億円のコスト縮減が見込まれている。				
2)これまでに経営努力要件適合性を認定したもののうち、本中期目標期間中に支払要件を満たした92件について、助成金(約28億円)を交付した。				
《助成金制度の運用状況》 (単位:百万円)				
		経営努力要件適合性認定件数	助成金交付件数	助成金交付額
本中期目標期間	平成25年度	39件	29件	721
	平成26年度	52件	24件	1,136
	平成27年度	33件	18件	348
	平成28年度	25件	14件	447
	平成29年度	10件	7件	195
	計		159件	92件
制度発足時からの計		373件	225件	5,110
※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。				
3)本中期目標期間中に開催した助成委員会の議事概要、委員会資料をホームページに掲載し、透明性の向上を図った。また、助成制度の適正な運用及びこれまでの助成委員会で審議された新技術等を検索・閲覧できるシステムを通じて、各会社に対して新技術等の活用、標準化を含め、コスト縮減の取組への積極的な活用を促した。				
4)平成27年度に、修繕事業が短期間であらかじめ修繕工事計画書を作成するのが困難などの理由により、会社は制度を活用し難い状況であったため、修繕工事計画書の提出時期や提出内容を見直すなどの制度改正を実施した。あわせて、特				

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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</p> <p>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。</p> <p>また、道路占用又は高速道路への連結の許可に当たっては、適切な道路管理を確保しつつ、道路を利用した国民へのサービス向上が図られるよう、制度の適切な運用に努める。</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>

中期目標期間の業務の実績
<p>定更新等工事についても、新設・改築事業や見直し後の修繕事業の手続とすることにより、制度を積極的に活用できるようにするなど、メンテナンス時代に即した制度となるよう必要な措置を図った。</p> <p>また、制度改正以降も、これまで申請実績の無かった会社や担当部署への支援を継続的に実施するとともに、さらなる改善に向けた会社との意見交換の場を定期的に設けた。この結果、修繕・特定更新等工事については、これまで助成申請の無かった会社を含めた全6会社から、修繕工事13件、特定更新等工事2件の計15件の工事計画書が提出され、そのうち審議準備の整った修繕工事4件、特定更新等工事2件を助成委員会で審議し、経営努力要件適合性を認定した。</p> <p>さらに、機構がリーダーシップを持って、会社と連携し、助成制度の適用拡大に向けた検討に着手した。</p>
<p>中期計画Ⅱ-6-①②</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1)事務手続の簡素化・包括化</p> <p>(1)平成28年10月(※1)から平成30年3月末までの権限代行業務(※2)の約8割に相当する約15,000件については、許可等に際しての判断基準等をチェックリスト化し、その適合性を会社で予め適切に確認できるようにすることで、事務手続の標準化・効率化を図った。これにより、機構から会社への問合せが大幅に減少したため、手続に要する時間が約4分の1に短縮されるなど、機構と会社の事務処理を効率化し、申請者の利便向上を図った。また、チェックリスト方式のさらなる促進について検討するほか、実施状況のフォローアップを行い、チェックリストの導入対象を拡大するなど、課題への対応を随時行った。</p> <p>※1 チェックリスト方式の導入開始時期。</p> <p>※2 取締り現場での対応となる車限令違反措置命令と、他の道路管理者が申請書類を受付けている特殊車両通行協議回答を除く。</p> <p>(2)非定型のためチェックリスト方式の導入が困難な業務については、事前相談を制度化するとともに、事例集(事例31件、資料17件掲載)の作成を通じて、機構の考え方や判断基準を会社と共有し、会社の確認スキルを向上することにより、審査の円滑化を図った。</p> <p>(3)上記運用開始後、会社の事務手続の運用状況を確認し、さらなる改善として、会社と協議して道路占用のチェックリストの記載内容を合理化するとともに、占用廃止後の原状回復に不適当な場合の措置(物件の残置)について新たにチェックリスト化するなど順次チェックリストの導入対象を拡大した。</p> <p>(4)国道管理者など高速道路以外の管理者に対し高速道路に関する特車許可の判断基準をあらかじめ提示することにより、許可申請を受け付けた道路管理者が機構へ協議することなく包括的に判断することが可能となる措置を平成23年度から講じており、本中期目標期間中に2回判断基準の見直しを行った。判断基準の見直しが無ければ平成29年度は約9,800件の協議が想定されるところ、約6,900件にとどまっており、高速道路以外の管理者も含め事務の効率化が図られるとともに申請者の利便向上にも寄与した。</p> <p>【判断基準の見直し内容】</p> <p>平成26年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・積荷のはみ出し部を含めた長さ(全長)に判断基準を変更 ・会社が異なる複数の高速道路を通過する場合を対象として追加 <p>平成28年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象となる車両の長さを19mから21mに拡大 ・機構への協議を行うことなく不許可とできる範囲の設定 <p>(5)道路管理事務の迅速かつ円滑な運用を目的として平成25年度高速道路管理実施マニュアル(道路管理編)を新たに作成し、更に、平成28年度事務の簡素化・包括化を踏まえて改訂を行った。</p>

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>② 車両制限令違反車両の取締りの強化を図るとともに、特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図ること。</p>	<p>② 車両制限令違反車両の取締りの強化を図るとともに、特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図る。</p>

中期目標期間の業務の実績																				
<p>2) 特殊車両通行許可支援システム等の導入による事務効率化 特殊車両の通行許可事務は、平成 29 年度は約 5,800 件と、その件数は民営化当時の約 2.6 倍となり、年々増加していることから、事務の効率化に向けて、特殊車両通行許可支援システム等の開発を推進することとした。平成 30 年 2 月に、違反情報集計システムを運用開始し、車両制限令の累積違反者への警告書の発出等に必要な違反情報の集計手続を簡略化することで、効率化を図った。また、平成 30 年度の運用開始を見込む、特殊車両通行許可支援システム、現地取締支援システムの発注手続も行った。 ※国システムと連携した全システムの運用を平成 30 年度半ばに開始予定。</p> <p>3) 占用許可事務手続の委託化及び占用入札制度導入 平成 27 年 4 月 1 日施行の改正道路法により、占用許可事務の円滑かつ効率的な実施を確保するため事務を会社に委託することとされ、会社と委託契約を締結のうえ実施要領を定め、事務委託を開始した。また、占用料の多寡等により占用者を選定する占用入札制度が導入され、占用許可事務と併せて会社と委託契約を締結した。 平成 28 年度に松山道の高架下を対象に、高速道路において初となる占用入札を実施し、占用許可を行い、平成 29 年度にも4件の占用入札・占用許可を行った。その他占用希望者が見込まれる案件について、入札占用指針案の策定等の入札に向けた手続を進めた。 道路管理WGを活用して、会社に対して占用入札の手続等を周知するとともに、個別案件の動向等について情報提供を行ったほか、占用入札において、会社とそれ以外の者とは競合した場合も含めて、公平性が確保されるよう提出書類や提出方法について、国及び会社と対応の検討・見直しを行い、次回の占用入札案件に適用させることとした。</p> <p>4) 占用システムの導入による事務効率化 占用に係るシステムの導入について、会社から要望の聞き取り、他の事例調査を実施した。 事例調査等を通じて、導入により占用に関する事務手続のさらなる迅速化が図れることを確認したため、平成 30 年度から占用システム導入に向けた作業を開始すべく、体制を整えるとともに、スケジュールの策定等、導入に向けた検討・調整を開始した。</p> <p>5) 高速道路利便施設における民間事業者等の参入促進 国や関係機関と連携し、平成 25 年 12 月高速道路利便施設の連結に係る実施要領を改正し、民間事業者等の参入促進を図った。また、改正した実施要領に基づき、会社と連携してホームページによりSA・PAの情報提供を速やかに実施した。</p> <p>6) 車両制限令違反車両への対応の強化 平成 27 年度に車限令違反車両への対応を強化した新たな枠組みの下で、会社が実施する違反車両の取締りと連携して、積載物分載・減載命令、通行の中止命令、悪質な重量超過を行った者の即時告発などを実施した。</p> <p>※違反車両の指導・取締りの徹底 ・重大な重量制限違反者に対する、積載物の分載・減載命令の実施 ・機構において高速道路全体の運行会社等の違反回数を集計し、これに応じて会社が指導を実施 (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) ・車両総重量が基準の 2 倍以上となる車両に対する「即時告発」の実施</p> <p>《違反車両への対応実績》</p> <table border="1" data-bbox="1567 1648 2822 1858"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 27 年度</th> <th>平成 28 年度</th> <th>平成 29 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>分載・減載命令</td> <td>86</td> <td>169</td> <td>702</td> </tr> <tr> <td>基準の 2 倍超過車両の告発</td> <td>13</td> <td>16</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>警告書発出</td> <td>1,724</td> <td>1,998</td> <td>1,900</td> </tr> <tr> <td>是正指導実施</td> <td>251</td> <td>364</td> <td>487</td> </tr> </tbody> </table>		平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	分載・減載命令	86	169	702	基準の 2 倍超過車両の告発	13	16	6	警告書発出	1,724	1,998	1,900	是正指導実施	251	364	487
	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度																	
分載・減載命令	86	169	702																	
基準の 2 倍超過車両の告発	13	16	6																	
警告書発出	1,724	1,998	1,900																	
是正指導実施	251	364	487																	

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)

中期目標期間の業務の実績																										
<p>重量違反車両へのさらなる対応強化を図るため、国及び会社を交えた重量違反車両等撲滅検討会を設置し、取締り体制(例:軸重計の設置数・整備計画、車限隊の基地数・隊員数など)について現状を把握した。さらに、重量違反車両の削減に向けて対応すべき課題(例:特車許可の申請期間、自動軸重計の設置数・設置場所、悪質な違反者等の把握など)を抽出・確認し、課題解決に効果的な施策(例:特車許可取得促進、自動軸重計の設置、違反データを活用した取締り強化など)について、関係機関と検討・協議も実施した。</p> <p>このほか、運送会社や荷主が社内教育等で活用できる広報媒体を作成して違反の予防を図った。</p> <p>7) 通行の禁止措置の迅速な実施 平成 26 年度において、地震や大雨の場合には、あらかじめ会社からの通行止めの措置の要請とそれに対する機構の措置を行っておく仕組みを構築することにより、一定の基準値に達した時点で速やかに通行止めを実施した。</p> <p>8) 災対法に基づく道路啓開の迅速な実施 平成 26 年に改正された災害対策基本法の施行に合わせ、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ための機構・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、権限行使のための新たな枠組みを構築した。</p> <p>また、平成 29 年度において、災対法に基づく区間指定及び解除タイミングの判断基準の明確化並びに道路啓開に係る会社への委託事務における会社からの費用請求書類の簡素化について会社と調整・決定したことにより、災対法適用時の事務処理を迅速化した。</p> <p>※車両の全数記録(写真等)を廃止する等、実際の現場作業に見合った費用請求書類へ変更。</p> <p>なお、これまでに平成 26 年度 5 路線、平成 28 年度 4 路線に適用した。</p> <p>《適用事例》</p> <table border="1" data-bbox="1576 1056 2831 1409"> <thead> <tr> <th>年月日</th> <th>路線</th> <th>区間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 26 年 12 月 17 日</td> <td>東海北陸自動車道</td> <td>美濃 IC～白川郷 IC</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">平成 27 年 1 月 1 日</td> <td>名神高速道路</td> <td>京都南 IC～竜王 IC</td> </tr> <tr> <td>新名神高速道路</td> <td>甲賀土山 IC～草津 JCT</td> </tr> <tr> <td>京滋バイパス</td> <td>久御山 JCT～瀬田東 JCT</td> </tr> <tr> <td>平成 27 年 3 月 11 日</td> <td>磐越自動車道</td> <td>会津若松 IC～磐梯熱海 IC</td> </tr> <tr> <td>平成 29 年 1 月 23 日</td> <td>米子自動車道</td> <td>米子 IC～湯原 IC</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">平成 29 年 2 月 11 日</td> <td>北陸自動車道</td> <td>柏崎 IC～三条燕 IC</td> </tr> <tr> <td>関越自動車道</td> <td>小千谷 IC～長岡 JCT</td> </tr> <tr> <td>上信越自動車道</td> <td>信濃町 IC～上越 JCT</td> </tr> </tbody> </table> <p>9) 機構本部被災時における円滑な権限代行の実施 権限代行業務について、大規模災害等により機構本部が被災し、防災業務計画に定められた継続業務の遂行が困難となった場合には、業務を継続させるために、会社において手続を実施できるよう、会社と連携して適切に運用できる仕組みを構築した。</p>	年月日	路線	区間	平成 26 年 12 月 17 日	東海北陸自動車道	美濃 IC～白川郷 IC	平成 27 年 1 月 1 日	名神高速道路	京都南 IC～竜王 IC	新名神高速道路	甲賀土山 IC～草津 JCT	京滋バイパス	久御山 JCT～瀬田東 JCT	平成 27 年 3 月 11 日	磐越自動車道	会津若松 IC～磐梯熱海 IC	平成 29 年 1 月 23 日	米子自動車道	米子 IC～湯原 IC	平成 29 年 2 月 11 日	北陸自動車道	柏崎 IC～三条燕 IC	関越自動車道	小千谷 IC～長岡 JCT	上信越自動車道	信濃町 IC～上越 JCT
年月日	路線	区間																								
平成 26 年 12 月 17 日	東海北陸自動車道	美濃 IC～白川郷 IC																								
平成 27 年 1 月 1 日	名神高速道路	京都南 IC～竜王 IC																								
	新名神高速道路	甲賀土山 IC～草津 JCT																								
	京滋バイパス	久御山 JCT～瀬田東 JCT																								
平成 27 年 3 月 11 日	磐越自動車道	会津若松 IC～磐梯熱海 IC																								
平成 29 年 1 月 23 日	米子自動車道	米子 IC～湯原 IC																								
平成 29 年 2 月 11 日	北陸自動車道	柏崎 IC～三条燕 IC																								
	関越自動車道	小千谷 IC～長岡 JCT																								
	上信越自動車道	信濃町 IC～上越 JCT																								

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>7 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図ること。</p>	<p>7 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務 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>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。</p>	<p>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。</p>

中期目標期間の業務の実績						
《主な道路管理権限の行使の状況》						
	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	
道路区域決定件数	73	90	79	72	93	
占用許可処理件数	2,444	3,568	3,254	3,483	3,379	
連結許可処理件数	31	235	710	24	23	
承認工事件数	27	33	25	32	42	
原因者負担金督促件数	18	84	11	12	17	
特殊車両通行許可件数	2,572	2,884	3,364	4,582	5,797	
特殊車両通行協議回答件数	6,953	6,994	5,678	5,575	6,880	
通行の禁止要請件数	2,102	2,159	2,147	2,252	3,206	
車限令違反措置命令件数	5,874	5,541	6,059	6,434	5,693	
災害対策基本法に基づく道路区間の指定件数	—	5	—	4	—	
道路標識決定件数	31	35	31	39	43	
区画線決定件数	39	44	34	34	43	
中期計画Ⅱ-7						
【中期目標期間における取組】 本中期目標期間中において、本州四国連絡橋の新たな建設がなかったため、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務は生じなかった。						
中期計画Ⅱ-8						
【中期目標期間における取組】						
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、各事業年度「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年度協定」を締結し、本四会社へ委託することにより、管理を適切に行った。 なお、共用部共用施設の耐震補強事業については、本四会社が耐震性照査、補強設計を進め、12箇所全てで耐震補強工事を進め、このうち1箇所で工事が完了した。 また、平成28年度補正予算において、共用部共用施設の耐震補強事業に係る出資金(18億32百万円)について、資本金増加の認可を受け、当該出資金を受け入れ、これにより、全ての耐震補強工事に関わる予算を確保した。						
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、JR四国との間で、別途、基本的な枠組みを定めた「本四備讃線(児島・宇多津間)の耐震補強工事に関する協定」、「本四備讃線鉄道施設の耐震補強工事の実施に関する施行協定」に基づき、毎事業年度「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」を締結し、JR四国が耐震補強設計及び耐震補強工事を着実に実施した。 29箇所全てで耐震補強工事に着手済みであり、21箇所で工事が完了した。						
3) JR西日本、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」、「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、本中期目標期間中に利用料40億93百万円を確実に徴収した。						
《各年度の鉄道施設利用料の額》 (単位:百万円)						
	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	計
鉄道施設利用料の額	814	938	775	795	771	4,093

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<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> <hr/> <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> <hr/> <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>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。</p> <hr/> <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> <hr/> <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>

中期目標期間の業務の実績
<p>中期計画Ⅱ-9</p> <hr/> <p>中期計画Ⅱ-9-①</p> <p>【中期目標期間における取組】 国、会社、機構間で緊密な連携を図るため、役員クラスでの連絡調整会議のほか、部長会議等の定期的な開催、事務レベルでの案件に応じた調整会議等を通じて、情報及び意見の交換を行った。 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、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。</p> <hr/> <p>中期計画Ⅱ-9-②</p> <p>【中期目標期間における取組】 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縮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。</p>

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>③ 高速道路の利用促進</p> <p>債務の返済に要する費用等を機構の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。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。</p>	<p>③ 高速道路の利用促進</p> <p>債務の返済に要する費用等を機構の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。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。</p>

中期目標期間の業務の実績				
<p>中期計画Ⅱ-9-③</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1)本中期目標期間中において、高速道路網の整備として493kmが新規供用となった。</p> <p>《年度別供用区間一覧表》</p>				
	路線	新規供用区間	新規供用延長	供用開始日
平成25年度	首都圏中央連絡自動車道	茅ヶ崎JCT～寒川北	5.1km	4月14日
	京都縦貫自動車道	沓掛～大山崎JCT	9.8km	4月21日
	首都圏中央連絡自動車道	東金JCT～木更津	42.9km	4月27日
	阪神高速2号淀川左岸線	島屋～海老江JCT	4.3km	5月25日
	仙台南部道路	仙台南～仙台若林JCT	12.2km	7月1日
	仙台北部道路	富谷JCT～富谷	1.7km	12月22日
	東九州自動車道	日向～都農	20km	3月16日
	東九州自動車道	苅田北九州空港～行橋	9km	3月23日
	計		105.0km	
平成26年度	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	16km	12月6日
	東九州自動車道	行橋～みやこ豊津	7km	12月13日
	常磐自動車道	常磐富岡～浪江	14km	3月1日
	東九州自動車道	豊前～宇佐	21km	3月1日
	高速中央環状線	大井JCT～大橋JCT	9.4km	3月7日
	首都圏中央連絡自動車道	寒川北～海老名南JCT	2.8km	3月8日
	徳島自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	11km	3月14日
	首都圏中央連絡自動車道	久喜白岡JCT～五霞	12.7km	3月29日
	首都圏中央連絡自動車道	五霞～境古河	6.9km	3月29日
	計		192.2km	
平成27年度	首都圏中央連絡自動車道	神崎～大栄JCT	9.7km	6月7日
	首都圏中央連絡自動車道	桶川北本～白岡菖蒲	10.8km	10月31日
	新東名高速道路	浜松いなさJCT～豊田東JCT	54km	2月13日
	計		74.5km	
平成28年度	東九州自動車道	椎田南～豊前	7km	4月24日
	新名神高速道路	四日市JCT～新四日市JCT	5km	8月11日
	東海環状自動車道	東員～新四日市JCT	1.4km	8月11日
	阪神高速6号大和川線	三宝JCT～鉄砲西	1.4km	1月28日
	首都圏中央連絡自動車道	境古河～つくば中央	28.5km	2月26日
	高速神奈川7号横浜北線	港北JCT～生麦JCT	8.2km	3月18日
	中部横断自動車道	六郷～増穂	10km	3月19日
	計		61.5km	
平成29年度	新名神高速道路	城陽～八幡京田辺	4km	4月30日
	東海環状自動車道	養老JCT～養老	3.1km	10月22日
	新東名高速道路	海老名南JCT～厚木南	2km	1月28日
	東関東自動車道	銚田～茨城空港北	9km	2月3日
	高速10号晴海線	晴海～豊洲	1.2km	3月10日
	新名神高速道路	高槻JCT～川西	24km	12月10日
	新名神高速道路	川西～神戸JCT	16km	3月18日
	計		59.3km	
合 計			492.5km	

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)

中期目標期間の業務の実績			
2)46 箇所スマートインターチェンジの供用を開始した。			
	路線	新規供用区間	供用開始日
平成 25 年度	関越自動車道	坂戸西スマートIC	8月25日
	名神高速道路	湖東三山スマートIC	10月21日
	名神高速道路	蒲生スマートIC	12月22日
	関越自動車道	高崎玉村スマートIC	2月22日
	新東名高速道路	遠州森町スマートIC	3月29日
	九州自動車道	宇城氷川スマートIC	3月29日
平成 26 年度	東九州自動車道	今川スマートIC	12月13日
	常磐自動車道	南相馬鹿島スマートIC	2月21日
	北陸自動車道	高岡砺波スマートIC	3月1日
	東海北陸自動車道	南砺スマートIC	3月1日
	東九州自動車道	上毛スマートIC	3月1日
	中央自動車道	府中スマートIC	3月7日
平成 27 年度	徳島自動車道	松茂スマートIC	3月14日
	道央自動車道	砂川SAスマートIC	8月8日
	中国自動車道	夢前スマートIC	9月26日
	関越自動車道	上里スマートIC	12月20日
	東名高速道路	大井川焼津藤枝スマートIC	3月12日
	常磐自動車道	鳥の海スマートIC	3月19日
	東名高速道路	愛鷹スマートIC	3月19日
平成 28 年度	日本海東北自動車道	新潟東スマートIC	3月26日
	宮崎自動車道	山之ロスマートIC	9月24日
	大分自動車道	由布岳PAスマートIC	11月27日
	首都圏中央連絡自動車道	八王子西IC	12月24日
	東名高速道路	三方原スマートIC	3月18日
	仙台東部道路	名取中央スマートIC	3月18日
	新東名高速道路	駿河湾沼津スマートIC	3月18日
	北陸自動車道	長岡北スマートIC	3月25日
	北陸自動車道	小谷城スマートIC	3月25日
	舞鶴若狭自動車道	敦賀南スマートIC	3月25日
平成 29 年度	東九州自動車道	門川南スマートIC	3月25日
	中央自動車道	笛吹八代スマートIC	3月26日
	常磐自動車道	山元南スマートIC	4月1日
	九州自動車道	城南スマートIC	7月9日
	中央自動車道	小黒川スマートIC	9月30日
	神戸淡路鳴門自動車道	淡路島中央スマートIC	2月17日
	中央自動車道	駒ヶ岳スマートIC	3月17日
	新名神高速道路	宝塚北スマートIC	3月18日
	長崎自動車道	木場スマートIC	3月18日
	三陽自動車道	沼田PAスマートIC	3月21日
	東名高速道路	守山スマートIC	3月24日
	東北自動車道	矢巾スマートIC	3月24日
	名神高速道路	安八スマートIC	3月24日
	舞鶴若狭自動車道	三方五湖スマートIC	3月24日
	北陸自動車道	能美根上スマートIC	3月25日
	長崎自動車道	小城スマートIC	3月31日
山陽自動車道	福山SAスマートIC	3月31日	

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
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。

中期目標期間の業務の実績			
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、届出を受理し内容を確認した。(本中期目標期間中における企画割引の実施:177件)			
《各年度の企画割引の実施件数》			
	企画割引実施件数		
平成25年度	33件		
平成26年度	36件		
平成27年度	33件		
平成28年度	37件		
平成29年度	38件		
合計	177件		
4)高速道路利便増進事業については、次のような計画変更を行いつつ、適切に運用した。			
(1)平成25年度においては、スマートIC整備箇所数の見直し、消費税率変更や金利の見直しを踏まえ、計画を変更した。			
(2)平成27年度においては、首都圏の新たな高速道路料金や金利の見直しを踏まえ、計画を変更した。			
(3)平成28年度においては、近畿圏の新たな高速道路料金や金利の見直しを踏まえ、計画を変更した。			
《高速道路利便増進事業に関する計画の変更一覧》			
	高速道路利便増進事業の主な変更内容	会社	
平成25年度	H25.6.6	スマートIC整備箇所数の見直し	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本
	H26.3.14	スマートIC整備箇所数の見直し 消費税率変更(5%→8%)に伴う料金割引の見直し	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 NEXCO 西日本 首都会社 阪神会社 本四会社
平成27年度	H28.2.29	「首都圏の新たな高速道路料金」の実施 ・利便増進割引の見直し	首都会社
平成28年度	H29.3.31	「近畿圏の新たな高速道路料金」の実施 ・利便増進割引の見直し	阪神会社
中期計画Ⅱ-9-④			
【中期目標期間における取組】 以下の内容について海外調査報告書を発行するとともに、ホームページで公表した。			
1)PPPに関するドイツ会計検査院報告における指摘などについて取りまとめた『ドイツにおける道路事業のPPP(その4) - PPPに関するドイツ会計検査院報告とリスクマトリックスほか -』			
2)英国道路庁が公表した2015年からの道路庁の改革、戦略的road網への投資等について紹介する『英国の新しい道路計画 - 道路アクションプログラム・21世紀のroad網 -』			
3)『「高速道路の社会的効用」とは - 各界有識者による講話 -』			

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<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を(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>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。</p>	<p>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、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の一層の向上を図る。</p>
<p>IV 財務内容の改善に関する事項</p>	<p>III 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>

中期目標期間の業務の実績
<p>4)『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—』 5)『「米国連邦高速道路予算支出をより生産的にするための方策」—米国連邦議会予算局報告書(2016年2月)—』 6)『英国の道路と道路行政—道路庁の国有企業化と主な施策・事業—』</p>
<p>中期計画Ⅱ-9-⑤ 【中期目標期間における取組】 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)」に基づき各年度における「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)会社において、環境への取組方針が公表されるとともに、環境の保全と創出に配慮した取組が実施された。また、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報告書等について機構ホームページを通じて周知を図った。</p>
<p>中期計画Ⅱ-9-⑥ 【中期目標期間における取組】 1)防災業務計画に基づく確な対応 (1)熊本地震をはじめとして、災害が発生した際には、災害の規模に応じて、非常体制、緊急体制、警戒体制を構築した。 (2)災害が発生した場合には、交通の危険防止のための通行の禁止、緊急車両の通行の許可など、会社からの要請に基づき、必要な措置を迅速かつ的確に行った。 (3)災害の発生に備え、計画的に防災訓練を実施した。 2)防災業務計画の充実 (1)平成27年度において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。 (2)平成28年度において大規模災害等により、各事務所(機構本部、関西業務部)で防災業務計画に定める継続業務の実施が困難となった場合における、継続業務を実施するための仕組みを構築した。機構本部が被災した場合の権限代行に関わる継続業務については、会社において手続を実施できるよう、会社と連携して適切に運用できる仕組みを構築し、その他の継続業務については、もう一方の事務所において手続を行うこととした。 (3)平成29年度において、新たな連絡手段の確立のためのIP携帯電話の導入、安否確認システムの改善、防災業務の実施手順をさらに明確化させるための防災業務マニュアルの見直し等を行った。</p>
<p>中期計画Ⅲ-1 【中期目標期間における取組】 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。</p>

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
	<p>2 予算(別表1のとおり)</p> <p>3 収支計画(別表2のとおり)</p> <p>4 資金計画(別表3のとおり)</p>
	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。
	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
	<p>京都市道高速道路1号線(新十条通)の一部については、通則法第 46 条の3の規定に基づき、平成 31 年に現物により払い戻す。</p> <p>このほか、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。</p>
	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
	VII 剰余金の使途
	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
	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。

中期目標期間の業務の実績
<p>中期計画Ⅲ-2 予算の計画及び実績は別表 1 のとおりである。</p> <p>中期計画Ⅲ-3 収支計画及び実績は別表 2 のとおりである。</p> <p>中期計画Ⅲ-4 資金計画及び実績は別表 3 のとおりである。</p>
中期計画Ⅳ
<p>【中期目標期間における取組】</p> <p>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。</p> <p>なお、本中期目標期間において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。</p>
中期計画Ⅴ
<p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1)平成 28 年度において、京都市道高速道路 1 号線(新十条通)の一部については、京都府及び京都市に対して、出資の払戻しの請求について催告を行った。</p> <p>その後、京都府及び京都市より、払戻しの請求を受けた。</p> <p>2)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。</p> <p>3)平成 28 年度において、ホームページで高速道路事業用地の有効利用等の促進に係る提案募集を行っているもののうち、「北陸自動車道 北鯖江 PA(上)」の一部について、福井県から提案があり、売却契約を締結した。</p>
—
—
—
中期計画Ⅷ-2
<p>【中期目標期間における取組】</p> <p>平成 25 年度において、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、出向元の会社と機構との利益が相反するおそれがある業務(特定業務)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築して、その業務を実施すること等について、内部統制に関する規程を改正するとともに、「特定業務に関する措置について(理事長決定)」を制定・施行し、以降、業務を厳格に行った。</p> <p>なお、特定業務に係る決裁(平成 25 年度 130 件、平成 26 年度 221 件、平成 27 年度 227 件、平成 28 年度 170 件、平成 29 年度 129 件)は適正に実施している。</p>

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>2 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、適材適所の人員配置とし、職員の能力の向上を図ること。</p>	<p>3 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 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>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。</p>	<p>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。</p>

中期目標期間の業務の実績																				
<p>中期計画Ⅷ-3-①</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>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。</p> <p>2) 知識及び能力の養成 (1) 外部講習への派遣等を含めた職員研修年度計画を策定し、外部機関主催の研修に職員を参加させた。 (平成25年25名、平成26年30名、平成27年28名、平成28年26名、平成29年度22名)</p> <p>(2) メンタルヘルス対策、コンプライアンス、情報セキュリティ等について、各種講演会・講習会を開催した。</p> <p>《講演会・講習会の開催》</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d9ead3;">年度</th> <th style="background-color: #d9ead3;">件名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">平成25年度</td> <td>物流面から見た高速道路ネットワークの活用について</td> </tr> <tr> <td>コンプライアンスの諸問題について</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">平成26年度</td> <td>道路法改正について</td> </tr> <tr> <td>メンタルヘルス及びハラスメント対策について</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">平成27年度</td> <td>メンタルヘルス対策等について</td> </tr> <tr> <td>入札談合等関与行為防止について</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">平成28年度</td> <td>メンタルヘルス対策等について</td> </tr> <tr> <td>入札談合等関与行為防止について</td> </tr> <tr> <td>情報セキュリティについて</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">平成29年度</td> <td>メンタルヘルス対策等について</td> </tr> <tr> <td>ハラスメント防止について</td> </tr> <tr> <td>入札談合等関与行為防止について</td> </tr> <tr> <td>情報セキュリティについて</td> </tr> </tbody> </table> <p>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。</p> <p>4) 衛生委員会に係る調整 より適正な職場の衛生管理を行うため、総務担当理事を委員長とする衛生委員会を原則月1回開催した。</p> <p>5) 勤務時間管理の徹底 時間外労働時間の状況確認や産業医による面接指導の充実など、勤務時間管理の徹底を行った。</p>	年度	件名	平成25年度	物流面から見た高速道路ネットワークの活用について	コンプライアンスの諸問題について	平成26年度	道路法改正について	メンタルヘルス及びハラスメント対策について	平成27年度	メンタルヘルス対策等について	入札談合等関与行為防止について	平成28年度	メンタルヘルス対策等について	入札談合等関与行為防止について	情報セキュリティについて	平成29年度	メンタルヘルス対策等について	ハラスメント防止について	入札談合等関与行為防止について	情報セキュリティについて
年度	件名																			
平成25年度	物流面から見た高速道路ネットワークの活用について																			
	コンプライアンスの諸問題について																			
平成26年度	道路法改正について																			
	メンタルヘルス及びハラスメント対策について																			
平成27年度	メンタルヘルス対策等について																			
	入札談合等関与行為防止について																			
平成28年度	メンタルヘルス対策等について																			
	入札談合等関与行為防止について																			
	情報セキュリティについて																			
平成29年度	メンタルヘルス対策等について																			
	ハラスメント防止について																			
	入札談合等関与行為防止について																			
	情報セキュリティについて																			
<p>中期計画Ⅷ-3-②</p> <p>【中期目標期間における取組】 本中期目標期間を通じて常勤職員数が85名を上回らない体制の下で、業務を適切に実施した。</p>																				
<p>中期計画Ⅷ-3-③</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1) 役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。</p> <p>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。</p>																				

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

中期目標期間の業務の実績						
(単位:千円)						
	平成 17 年度 ※2	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
人件費 ※1 (対平成 17 年度)	946,338 —	735,391 (▲22.3%)	801,933 (▲15.3%)	802,105 (▲15.2%)	797,842 (▲15.7%)	784,585 (▲17.1%)
<p>※1 退職手当及び法定福利費を除いた人件費。 ※2 平成 17 年度の人件費相当額を標準的な年間当たり経費に換算した額。</p>						
中期計画Ⅷ-4						
【中期目標期間における取組】						
<p>主たる事務所の神奈川県(横浜市)への移転については、平成 27 年 3 月 30 日に実施した。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%)削減した。なお、移転に係る初期費用(160,252 千円)は、賃料等の縮減により、本中期目標期間中に回収した。 また、災害時の非常電源(72 時間)の導入など、従前の事務所に比べ、業務継続に必要な防災性能の向上を図った。</p>						
(単位:千円)						
	年度	賃料等		差額		
		東京(想定)	横浜(実績値)			
	平成 27 年度	177,346	104,224	▲ 73,122		
	平成 28 年度	177,346	104,275	▲ 73,071		
	平成 29 年度	177,346	104,275	▲ 73,071		
	合計	532,038	312,774	▲ 219,264		
中期計画Ⅷ-5						
【中期目標期間における取組】						
<p>1)平成 27 年度において、通則法の改正を踏まえ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。</p> <p>2)通則法の改正に伴い内部統制の充実・強化を図るため整備した、業務体制等の下で、役員会のほか、内部統制委員会、資金調達及び金融機関等選定委員会、入札・契約手続運営委員会及び契約監視委員会を開催した。</p> <p>3)債務の確実な返済に影響を与える金利、交通量等の変動について、幹部連絡会において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、リスクへの適切な対応を行っている。 また、内部統制委員会において、リスクの把握、対応策の状況及びリスクの評価について審議した。</p>						

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
	6 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の用途 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務とする。

中期目標期間の業務の実績	
4) 情報セキュリティ対策については、情報セキュリティポリシーに基づき適切な対策を講じるとともに、現行の情報セキュリティ体制について、NISCによる監視を継続した。	
年度	件名
平成25年度	自己点検の実施
平成26年度	自己点検の実施
平成27年度	個人情報保護規程を改正し、全ての個人情報ファイルについて、パスワードの設定を周知 セキュリティ漏洩事案に対する管理・連絡体制の明確化 メールシステム及びサンドボックスを備えたファイアウォールによるセキュリティの強化 個人番号法の施行に伴い個人情報保護規程等を改正し、マイナンバーを取り扱う体制の整備 ペネトレーションテスト、自己点検等の実施
平成28年度	CISO会議、NISC主催等の会議・研修・勉強会への参加 パソコン入れ替えに伴う、主体認証を静脈認証とすることによるセキュリティの強化 情報セキュリティポリシーに基づく内部監査の実施 新たなドメインコントローラーを導入したことにより、アクセスログを保存するとともに、各パソコンが最新のセキュリティパッチを得られるよう統一的な管理をすることによるセキュリティの強化 NISC(内閣サイバーセキュリティセンター)による独法監視体制の運用開始 標的型メール訓練、自己点検、セキュリティ講習会の実施 政府統一基準に則った機構情報セキュリティポリシーの整備(平成29年4月から適用)
平成29年度	CISO会議、NISC主催等の会議・研修・勉強会への参加 情報セキュリティポリシーに基づく内部監査の実施 標的型メール訓練、自己点検、セキュリティ講習会の実施 プロキシサーバによる監視機能の強化、ペネトレーションテストの実施
毎年度	転入者へのセキュリティポリシーの周知、役職員に対する情報セキュリティに関する注意喚起の実施
中期計画Ⅷ-6	
【中期目標期間における取組】 前中期目標期間繰越積立金 27 億 18 百万円のうち、本中期目標期間に、減価償却に充てるために 3 億 67 百万円を取り崩した。	

中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)【法人単位】

別表1 予算

(単位:百万円)

区分	計画額	25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (実績額)	平成25～29年度 実績額合計
収入							
業務収入	9,261,604	1,707,012	2,066,064	2,116,106	2,118,779	2,189,007	10,196,968
道路業務収入	9,256,950	1,706,180	2,065,108	2,115,312	2,117,964	2,188,215	10,192,780
鉄道業務収入	4,655	832	956	794	814	792	4,188
政府等出資金受入	261,050	115,352	42,425	37,298	41,050	25,228	261,353
政府等補助金受入	8,471	62,025	50,762	26,074	16,975	43,304	199,139
債券及び借入金	10,881,304	2,956,000	2,475,000	1,621,000	1,156,000	1,669,000	9,877,000
社会資本整備事業収入	2,445	680	573	457	448	557	2,714
業務外収入	10,887	54,914	1,977	3,371	610	2,367	63,240
計	20,425,761	4,895,984	4,636,801	3,804,306	3,333,861	3,929,463	20,600,415
支出							
債務返済費	20,020,554	4,757,766	4,487,669	3,692,496	3,215,766	3,732,254	19,885,950
東京湾横断道路償還金	30,700	6,018	5,513	5,177	4,867	4,720	26,295
無利子貸付金	202,569	48,326	39,158	37,645	45,544	57,798	228,471
経営努力助成金	-	721	1,136	348	447	195	2,846
業務管理費	26,645	2,906	4,131	4,461	12,123	3,875	27,497
高速道路管理費	12,582	1,582	2,546	1,839	8,822	1,764	16,554
鉄道施設管理費	14,063	1,324	1,585	2,621	3,301	2,111	10,943
一般管理費	7,277	1,287	1,434	1,301	1,334	1,302	6,659
人件費	4,739	862	940	936	930	943	4,611
物件費	2,538	425	494	365	405	359	2,048
業務外支出	167,033	10,996	93,238	83,481	87,626	104,777	380,117
計	20,454,777	4,828,021	4,632,279	3,824,909	3,367,707	3,904,921	20,557,836

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)【高速道路勘定】

別表1 予算

(単位:百万円)

区分	計画額	25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (実績額)	平成25～29年度 実績額合計
収入							
業務収入	9,256,950	1,706,180	2,065,108	2,115,312	2,117,964	2,188,215	10,192,780
道路業務収入	9,256,950	1,706,180	2,065,108	2,115,312	2,117,964	2,188,215	10,192,780
政府等出資金受入	255,080	109,673	39,124	37,198	39,094	25,228	250,317
政府等補助金受入	8,289	62,000	50,734	26,047	16,950	43,270	199,001
債券及び借入金	10,881,304	2,956,000	2,475,000	1,621,000	1,156,000	1,669,000	9,877,000
社会資本整備事業収入	2,445	680	573	457	448	557	2,714
業務外収入	10,887	54,903	1,958	3,353	590	2,108	62,913
計	20,414,955	4,889,436	4,632,496	3,803,368	3,331,047	3,928,379	20,584,726
支出							
債務返済費	20,020,554	4,757,766	4,487,669	3,692,496	3,215,766	3,732,254	19,885,950
東京湾横断道路償還金	30,700	6,018	5,513	5,177	4,867	4,720	26,295
無利子貸付金	202,569	48,326	39,158	37,645	45,544	57,798	228,471
経営努力助成金	-	721	1,136	348	447	195	2,846
業務管理費	12,582	1,582	2,546	1,839	8,822	1,764	16,554
高速道路管理費	12,582	1,582	2,546	1,839	8,822	1,764	16,554
一般管理費	7,239	1,273	1,421	1,286	1,321	1,285	6,585
人件費	4,713	853	931	926	920	931	4,559
物件費	2,526	420	490	360	401	354	2,025
業務外支出	166,931	10,996	93,238	83,481	87,626	104,777	380,117
計	20,440,574	4,826,682	4,630,681	3,822,272	3,364,392	3,902,792	20,546,819

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)【鉄道勘定】

別表1 予算

(単位:百万円)

区分	計画額	25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (実績額)	平成25～29年度 実績額合計
収入							
業務収入	4,655	832	956	794	814	792	4,188
鉄道業務収入	4,655	832	956	794	814	792	4,188
政府等出資金受入	5,970	5,679	3,301	100	1,956	-	11,036
政府等補助金受入	182	25	28	27	25	34	138
業務外収入	-	11	19	17	20	259	327
計	10,806	6,547	4,305	938	2,815	1,085	15,690
支出							
業務管理費	14,063	1,324	1,585	2,621	3,301	2,111	10,943
鉄道施設管理費	14,063	1,324	1,585	2,621	3,301	2,111	10,943
一般管理費	37	14	13	15	14	17	74
人件費	26	9	9	11	10	12	52
物件費	11	5	4	5	4	5	22
業務外支出	103	-	0	0	-	0	0
計	14,203	1,339	1,598	2,637	3,315	2,129	11,017

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)【法人単位】

別表2 収支計画

(単位:百万円)

区分	計画額	25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (実績額)	平成25～29年度 実績額合計
費用の部	7,513,119	1,504,428	1,487,912	1,464,212	1,421,694	1,402,881	7,281,127
経常費用	7,472,360	1,468,250	1,467,728	1,440,156	1,419,962	1,402,824	7,198,920
道路貸付業務費	4,920,191	970,553	965,794	988,059	995,760	1,004,221	4,924,387
助成業務費	-	721	1,136	348	447	195	2,846
鉄道施設利用業務費	43,617	8,689	8,545	8,621	8,633	8,617	43,105
一般管理費	7,084	1,351	1,515	1,474	1,338	1,433	7,111
人件費	4,723	883	962	964	943	936	4,689
経費	2,362	469	553	510	395	497	2,422
財務費用	2,225,255	459,024	429,483	401,818	372,532	336,044	1,998,901
道路資産取得関連費用	276,213	27,791	61,097	39,527	40,285	51,883	220,583
雑損	0	121	158	309	967	432	1,987
臨時損失	40,759	36,178	20,184	24,056	1,732	57	82,207
収益の部	9,167,615	2,096,590	2,009,424	2,033,269	2,015,782	2,086,542	10,241,608
経常収益	8,689,818	1,704,898	1,984,502	2,003,403	1,988,043	2,059,759	9,740,605
受取貸付料	8,591,488	1,620,696	1,907,943	1,954,240	1,956,667	2,021,599	9,461,145
占用料収入	10,993	2,190	2,202	2,261	2,224	2,361	11,237
連結料収入	11,074	2,151	2,153	2,240	2,352	2,340	11,235
受取施設利用料	4,254	776	869	718	737	715	3,814
その他の売上高	86	1	0	49	0	1	52
補助金等収益	184	62,028	50,727	25,625	10,534	10,741	159,654
寄附金収益	-	-	4,724	1,334	201	6,690	12,949
資産見返負債戻入	31,822	6,035	6,936	7,107	7,344	7,312	34,734
鉄道施設建設見返債務戻入	39,916	8,019	7,981	7,955	7,956	7,954	39,865
財務収益	0	1,070	913	283	5	21	2,291
雑益	-	1,933	55	1,590	23	27	3,628
臨時利益	477,797	391,692	24,922	29,866	27,739	26,784	501,003
当期純利益	1,654,496	592,162	521,512	569,057	594,088	683,661	2,960,481
前中期目標期間繰越積立金取崩額	241	117	62	63	63	63	367
当期総利益	1,654,737	592,279	521,575	569,119	594,151	683,724	2,960,848

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)【高速道路勘定】

別表2 収支計画

(単位:百万円)

区分	計画額	25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (実績額)	平成25～29年度 実績額合計
費用の部	7,469,466	1,495,741	1,479,369	1,455,585	1,413,065	1,394,267	7,238,028
経常費用	7,428,707	1,459,562	1,459,186	1,431,535	1,411,334	1,394,210	7,155,827
道路貸付業務費	4,920,191	970,570	965,813	988,078	995,778	1,004,241	4,924,479
助成業務費	-	721	1,136	348	447	195	2,846
一般管理費	7,048	1,336	1,500	1,456	1,324	1,416	7,031
人件費	4,697	873	953	953	933	924	4,636
経費	2,351	463	547	503	391	492	2,395
財務費用	2,225,255	459,024	429,483	401,818	372,532	336,044	1,998,901
道路資産取得関連費用	276,213	27,791	61,097	39,527	40,285	51,883	220,583
雑損	0	121	158	309	967	431	1,987
臨時損失	40,759	36,178	20,184	24,050	1,732	57	82,201
収益の部	9,119,936	2,087,347	2,000,285	2,024,052	2,006,637	2,077,271	10,195,592
経常収益	8,645,378	1,696,073	1,975,616	1,994,640	1,979,316	2,051,053	9,696,698
受取貸付料	8,591,488	1,620,696	1,907,943	1,954,240	1,956,667	2,021,599	9,461,145
占用料収入	10,993	2,190	2,202	2,261	2,224	2,361	11,237
連結料収入	11,074	2,151	2,153	2,240	2,352	2,340	11,235
その他の売上高	0	1	0	49	0	1	52
補助金等収益	-	62,000	50,700	25,600	10,500	10,704	159,504
寄附金収益	-	-	4,724	1,334	201	6,690	12,949
資産見返負債戻入	31,822	6,035	6,936	7,107	7,344	7,312	34,734
財務収益	0	1,068	902	273	5	21	2,269
雑益	-	1,933	55	1,536	23	27	3,573
臨時利益	474,558	391,273	24,670	29,412	27,322	26,218	498,895
当期純利益	1,650,471	591,606	520,916	568,467	593,572	683,004	2,957,565
当期総利益	1,650,471	591,606	520,916	568,467	593,572	683,004	2,957,565

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)【鉄道勘定】

別表2 収支計画

(単位:百万円)

区分	計画額	25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (実績額)	平成25～29年度 実績額合計
費用の部	43,653	8,705	8,561	8,645	8,647	8,634	43,192
経常費用	43,653	8,705	8,561	8,639	8,647	8,634	43,185
鉄道施設利用業務費	43,617	8,689	8,545	8,621	8,633	8,617	43,105
一般管理費	36	16	15	18	14	17	80
人件費	26	10	9	11	10	13	53
経費	10	6	6	7	4	4	27
雑損	-	-	0	0	-	0	0
臨時損失	0	-	-	6	-	-	6
収益の部	47,679	9,261	9,157	9,236	9,163	9,291	46,108
経常収益	44,440	8,842	8,905	8,781	8,746	8,725	44,000
受取施設利用料	4,254	776	869	718	737	715	3,814
その他の売上高	86	17	18	18	18	20	92
補助金等収益	184	28	27	25	34	37	150
鉄道施設建設見返債務戻入	39,916	8,019	7,981	7,955	7,956	7,954	39,865
財務収益	0	2	10	10	0	0	23
雑益	-	0	0	55	0	0	55
臨時利益	3,239	419	252	454	418	566	2,108
当期純利益	4,026	556	596	590	516	657	2,916
前中期目標期間繰越積立金取崩額	241	117	62	63	63	63	367
当期総利益	4,266	673	658	653	579	720	3,283

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)【法人単位】

別表3 資金計画

(単位:百万円)

区分	計画額	25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (実績額)	平成25～29年度 実績額合計
資金支出	20,581,194	11,691,261	10,321,063	6,485,482	3,520,349	4,026,504	36,044,659
業務活動による支出	2,582,654	454,477	560,126	512,439	509,146	487,887	2,524,074
管理費支出	200,955	△ 31,683	99,573	89,713	100,447	105,180	363,231
その他支出	2,381,699	486,160	460,553	422,726	408,698	382,707	2,160,843
投資活動による支出	0	6,920,200	5,645,230	2,586,770	39	80	15,152,319
財務活動による支出	17,872,123	4,314,636	4,063,526	3,305,530	2,852,223	3,402,568	17,938,483
次期への繰越金	126,417	1,948	52,181	80,742	158,941	135,970	429,782
資金収入	20,581,194	11,691,261	10,321,063	6,485,482	3,520,349	4,026,504	36,044,659
業務活動による収入	9,234,969	1,734,628	2,022,272	2,092,684	2,246,532	2,179,419	10,275,536
投資活動による収入	10,887	6,883,271	5,787,721	2,688,466	784	813	15,361,055
財務活動による収入	11,142,354	3,062,213	2,509,121	1,652,151	1,192,290	1,687,332	10,103,107
前期よりの繰越金	192,984	11,148	1,948	52,181	80,742	158,941	304,961

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)【高速道路勘定】

別表3 資金計画

(単位:百万円)

区分	計画額	25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (実績額)	平成25～29年度 実績額合計
資金支出	20,559,495	11,650,607	10,254,260	6,434,813	3,500,156	4,007,785	35,847,620
業務活動による支出	2,568,451	452,990	558,669	509,439	506,847	485,461	2,513,406
管理費支出	186,752	△ 33,169	98,116	86,714	98,149	102,754	352,564
その他支出	2,381,699	486,159	460,553	422,726	408,698	382,707	2,160,842
投資活動による支出	0	6,881,300	5,580,030	2,556,570	39	80	15,018,019
財務活動による支出	17,872,123	4,314,636	4,063,526	3,305,530	2,852,223	3,402,568	17,938,483
次期への繰越金	118,921	1,682	52,034	63,273	141,046	119,676	377,712
資金収入	20,559,495	11,650,607	10,254,260	6,434,813	3,500,156	4,007,785	35,847,620
業務活動による収入	9,230,133	1,733,814	2,021,237	2,091,862	2,245,765	2,178,594	10,271,272
投資活動による収入	10,887	6,849,371	5,725,521	2,638,866	784	813	15,215,355
財務活動による収入	11,136,384	3,056,534	2,505,820	1,652,051	1,190,334	1,687,332	10,092,071
前期よりの繰越金	182,091	10,888	1,682	52,034	63,273	141,046	268,923

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

中期計画の予算等(平成25年度～平成29年度)【鉄道勘定】

別表3 資金計画

(単位:百万円)

区分	計画額	25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (実績額)	平成25～29年度 実績額合計
資金支出	21,699	40,680	66,831	50,694	20,231	18,998	197,435
業務活動による支出	14,203	1,514	1,484	3,025	2,337	2,704	11,064
管理費支出	14,203	1,513	1,484	3,025	2,337	2,704	11,063
その他支出	0	1	-	-	-	-	1
投資活動による支出	0	38,900	65,200	30,200	-	-	134,300
次期への繰越金	7,496	267	147	17,469	17,895	16,293	52,070
資金収入	21,699	40,680	66,831	50,694	20,231	18,998	197,435
業務活動による収入	4,836	840	1,063	848	806	1,103	4,661
投資活動による収入	0	33,900	62,200	49,600	-	-	145,700
財務活動による収入	5,970	5,679	3,301	100	1,956	-	11,036
前期よりの繰越金	10,893	261	267	147	17,469	17,895	36,038

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。