

第3期中期目標期間 業務実績
[見込み]

平成29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	1	3 人事に関する計画	30
■ 第3期中期目標の実施状況	6	4 主たる事務所の移転	31
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	32
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	32
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	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	19		
4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	20		
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	21		
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	24		
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	24		
9 業務遂行に当たっての取組	24		
III 予算(人件費の見積もりを含む。)、収支計画及び資金計画	29		
1 財務体質の強化	29		
2 予算	29		
3 収支計画	29		
4 資金計画	29		
IV 短期借入金の限度額	29		
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	29		
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	30		
VII 剰余金の使途	30		
VIII その他主務省令で定める業務運営に関する事項	30		
1 施設及び設備に関する計画	30		
2 業務の実施について	30		

第3期中期目標期間の業務の概況

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。)に見込まれる業務の実績を取りまとめたものである。

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

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年度及び平成27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、以下のような取組みを行い、国民負担の軽減に努めた。

(1)本中期目標期間中(平成28年度まで)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ように定めた。

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箇所の追加を行った。

11月には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、「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を行った。

12 月に全国路線網に関し、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を行った。

また、3月において全国路線網、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～銚田)、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。

(2)本中期目標期間中(平成 28 年度まで)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、7 兆 9,861 億円となった。一方で支払利息は 1 兆 6,621 億円となり、会社からの債務引受額(有利子債務分)が 3 兆 4,283 億円となったことから、平成 28 年度末時点における有利子債務残高は 27 兆 3,747 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・固定の資金調達を基本としつつ、超長期年限による調達の拡充に取り組んだ。具体的には、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の多様化を達成した。この結果、平成 28 年度の調達実績として、平均調達年限を 22.1 年(平成 24 年度 11.8 年)に長期化させつつも、平均調達利率は 0.40%(平成 24 年度 0.95%)と低い水準を達成し、また、平成 28 年度末における債務残高について、平均残存年限を 8.0 年(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 1.28%(平成 24 年度末 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 434km 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、機構が保有する高速道路資産の供用延長は、平成 28 年度末における高速道路の供用延長区間が 10,122km 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(平成 28 年度まで)に 12,749 件の占用許可、13,402 件の特殊車両通行許可、23,908 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更なる適正化、円滑化及び効率化のため、6会社と連携を強化し、以下の取組みを行った。

① 事務手続きの簡素化・効率化は、権限代行業務の約9割に相当する 5,400 件については、許可等際に判断基準等をチェックリスト化し、その適合性を会社があらかじめ適切に確認できるようにすることで、事務手続きの標準化・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、手続きに要する時間が約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。

② 特殊車両通行許可の手続きは、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な基準の拡大及び追加を2回行った。これにより、判断基準の拡大等がなければ、協議件数は約 7,500 件と想定されたところ、約 5,600 件に留まった。また、年々件数の増加する特殊車両の通行許可及び違反車両取締を迅速化するため、システム開発を推進した。

③ 道路占用許可は、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、高速道路において初となる占用入札を実施するとともに、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手続きを進めた。

④連結許可は、国や関係機関と調整を図り、高速道路利便施設の連結に係る要領を改正し、民間事業者等の参入促進を図るとともに会社と連携してSA・PAの新設・リニューアル等の情報提供を速やかに実施した。

⑤車両制限令違反車両への対応は、機構及び6会社が連携し、新たに積載物の軽減命令の発出、即時告発等違反者に対する指導取締りの強化を図った。また、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。

⑥地震や大雨の場合の通行止め措置は、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。

⑦災害対策基本法の改正を受け、高速道路の災害時における道路啓開措置を迅速に実施するため、機構は、会社からの要請に基づき直ちに車両の移動命令等の措置を行い、これに従わない運転者がいる場合には、会社が機構に代わって移動等を行う新たな枠組みを構築した。

⑧大規模災害時等において継続の必要がある権限代行業務は、大規模災害等で機構本部が被災した場合に、会社において手続きを進めることができる仕組みを構築した。

(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。

さらに、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目標値を設定するなど充実を図った。

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(平成 28 年度まで)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 10 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 149 件の経営努力要件適合性を認定し、これらにより約 400 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 85 件について、助成金約 27 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きとすることにより、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断続的に実施するとともに、更なる改善点が確認できるよう継続的に会社との意見交換の場を設けた。

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 12 件、新たに規定された特定更新等工事 2 件、計 14 件の工事計画書が既に提出され、そのうち審議準備の整った修繕工事 2 件、特定更新等工事 2 件を平成 28 年度の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。

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

会社の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みを行った。

(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、物品等入札・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%)削減した。

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。

本中期目標期間は平成 29 年度を残しており、第 3 期中期目標を達成するべく、平成 29 年度 年度計画に基づき、引き続き一層の業務の効率化を図りつつ、社会経済情勢等の変化を踏まえ、不断の取組により機構に課せられた目的を果たしていく。

第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における対応状況

第2期中期目標期間業務実績評価調書において国土交通省独立行政法人評価委員会から指摘のあった課題・改善点、業務運営に対する意見等に係る事項については、次のとおり対応した。

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・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。</p>	<p>・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。</p>
<p>・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。</p>	<p>・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。</p>
<p>・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。</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>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</p> <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 <p>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</p> <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 <p>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</p> <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 <p>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</p> <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

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・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。</p> <p>さらに、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申(H25.6.25)を踏まえ、国及び会社と連携しつつ、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。</p>	<p>・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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>上記対応については平成 26 年度までに実施済み。</p>
<p>・高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組みについては、今後、高速道路の老朽化や補修が、日本だけでなく海外でも重要な問題になるため、特に、点検・管理に関する技術開発をサポートする取り組みが期待される。</p>	<p>・会社は、安全かつ円滑な道路交通の確保等を図るため、構造物点検の信頼性向上に寄与する点検技術の開発など様々な技術開発に取り組んでおり、これに必要な費用は計画管理費に含まれている。</p> <p>・機構は、機構法第12条第1項第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。</p>
<p>・アウトカム指標については、さらなる充実や各会社で統一的な目標設定が必要であり、スピード感を持った取組が望まれる。</p>	<p>「高速道路の更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。具体的な改善内容・成果は以下のとおり。</p> <p>・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。</p> <p>・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))</p> <p>・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)を目指して取組(D)、その結果をもとに自己評価(C)し、更なる高速道路の安全性及び利便性の向上に反映(A)するといった適切な PDCA サイクルが実施できるように、全ての指標分類で目標値を設定することとした。</p>

第3期中期目標の実施状況

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 機構は、会社(高速道路株式会社法(平成 16 年法律第 99 号。以下「道路会社法」という。)第1条に規定する会社をいう。以下同じ。)と締結した協定に基づき、会社と連携協力しつつ高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援することを目的としていることから、会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努めること。	I 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 会社(高速道路株式会社法(平成 16 年法律第 99 号。以下「道路会社法」という。)第1条に規定する会社をいう。以下同じ。)と締結した協定に基づき、会社と連携協力しつつ高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援することを目的としていることから、会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努める。
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、各部門間の連絡会議や機構掲示板の活用等を通じて情報の共有化を図り、業務運営の円滑化を図るとともに、債務管理、資産管理、危機管理等の横断的業務に関して、4部が連携して取り組み、業務の効率的な運営に努めた。 2)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。 3)平成 28 年度において、IT/電子化推進による業務効率化を図るため、テレビ会議システム、高速スキャナ等の IT インフラの構築・更新を行った。 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、平成 28 年度において平成 24 年度に比べ 12.9%削減しており、本中期目標期間の最終年度には目標としていた 5%の削減を達成する見込みである。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
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。	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。
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。	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>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											
「一般管理費削減実績」 (単位:百万円)											
	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%	—	—
中期計画 I-3 【中期目標期間における取組】 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。 2) 本中期目標期間(平成 28 年度まで)においては、以下の取組を実施。 ・「調達等合理化計画」の策定 ・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 3) 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。 4) また、機構の契約における種々の取組み(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。											
中期計画 I-4 中期計画 I-4-① 【中期目標期間における取組】 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。 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											

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>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>
<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</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> <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>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>
<p>中期計画 I-4-⑦</p> <p>【中期目標期間における取組】 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。 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 など <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】 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】 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。 2)各年度の業務全体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共有化を図ること。</p>	<p>② 貸し付けた道路資産が適切に良好な状態に保たれるように、「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」(平成 24 年 12 月 3 日設置)、社会資本整備審議会道路分科会道路メンテナンス技術小委員会(平成 25 年 1 月 23 日設置)等高速道路に関する各種有識者会議における再発防止対策等の検討の状況を踏まえ、国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる。また、上記検討の状況を踏まえ、国及び会社と連携しつつ、会社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共有化を図る。</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、路線ごとに延長、敷地面積、構造別延長等を記載した道路資産台帳について、新設、改築等による内容の変更が生じた都度、会社と連携して変更内容を確認し適切に更新を行った。</p> <p>2) 本中期目標期間中(平成 28 年度まで)において高速道路の供用区間延長は、新規供用区間 434 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 10,122km となった。</p> <p>《道路資産保有及び貸付状況(平成 29 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 rowspan="2">合計</th> <th colspan="3">NEXCO</th> <th rowspan="2">首都 会社</th> <th rowspan="2">阪神 会社</th> <th rowspan="2">本四 会社</th> </tr> <tr> <th>東日本</th> <th>中日本</th> <th>西日本</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>供用区間延長</td> <td>10,122</td> <td>3,869</td> <td>2,045</td> <td>3,456</td> <td>319</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			首都 会社	阪神 会社	本四 会社	東日本	中日本	西日本	供用区間延長	10,122	3,869	2,045	3,456	319	261	173
			合計	NEXCO					首都 会社	阪神 会社	本四 会社								
	東日本	中日本		西日本															
供用区間延長	10,122	3,869	2,045	3,456	319	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。</p> <p>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>さらに、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等の見直しを図ることにより、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> <p>2) 管理の実地確認等</p> <p>(1) 各会社の本社において管理の実地確認を行い、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)において管理の実地確認を行い、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。</p>																			

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<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>
<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>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 会社との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見通しについて十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額(以下「債務引受限度額」という。)等を定めること。 また、債務引受限度額は、事業費の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正な額を設定すること。</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。 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)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)実地確認等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)「高速道路の更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。 また、改善にあたっては、会社との調整会議を密に開催し、会社の意見も反映する等、会社と連携しながら調整を進めた。具体的な改善内容・成果は以下のとおり。 (1)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。 (2)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)) (3)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)を目指して取組(D)、その結果をもとに自己評価(C)し、更なる高速道路の安全性及び利便性の向上に反映(A)するといった適切なPDCAサイクルが実施できるように、全ての指標分類で目標値を設定することとした。 (4)会社が新たな中期経営計画を策定する際には、これらの改善内容が反映され、高速道路の安全性及び利便性の向上等の取組へ適切に活用された。</p>
<p>中期計画Ⅱ-2</p>
<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。 また、見直しにあたり、各路線網に属する高速道路に係る有利子債務について、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないように定めた。 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。 (1)管理の実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、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 	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 	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 	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 	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				
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	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～銚田)、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
※ 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。 (1)本中期目標期間中(平成 28 年度まで)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 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	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	—	—	—	

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) 本中期目標期間中(平成 28 年度まで)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 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	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	—	—	—		
(3) 本中期目標期間中(平成 28 年度まで)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、184 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	—	—	—	—	
合計	8,183	9,508	666	18,357	
※ 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(平成 28 年度まで)に会社からの債務引受額(有利子債務分)が 3 兆 4,283 億円となり、また、貸付料収入が 7 兆 9,861 億円に、支払利息は 1 兆 6,621 億円となった。この結果、平成 28 年度末時点における有利子債務残高は 27 兆 3,747 億円となった。					
<<平成 28 年度末未償還残高>> 債務返済計画における計画と平成 28 年度決算に基づく実績との対比 (単位:億円)					
	平成 17 年 10 月 (民営化時点)	平成 24 年度末	本中期目標期間中平成 28 年度末		
			計画	実績	差
未償還残高	425,366	358,029	348,106	332,101	▲16,006
債務残高	381,654	304,482	292,238	276,303	▲15,935
有利子借入金	374,000	299,857	289,681	273,747	▲15,935
社会資本借入金	5,049	2,973	1,600	1,600	0
無利子借入金	2,605	1,652	957	957	0
出資金	43,712	53,547	55,868	55,798	▲71
※ 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					

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>

中期目標期間の業務の実績																															
参考:平成 25、26、27 年度末の未償還残高		(単位:億円)																													
	平成25年度末	平成26年度末	平成27年度末																												
未償還残高	351,437	346,114	340,487																												
債務残高	296,794	291,080	285,081																												
有利子借入金	292,729	287,545	282,046																												
社会資本借入金	2,587	2,231	1,905																												
無利子借入金	1,478	1,304	1,130																												
出資金	54,643	55,035	55,407																												
<p>3)全国路線網、首都高速道路及び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" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">平成 17 年 10 月 (民営化時点)</th> <th style="text-align: center;">平成 25 年度末</th> <th style="text-align: center;">平成 26 年度末</th> <th style="text-align: center;">平成 27 年度末</th> <th style="text-align: center;">平成 28 年度末</th> <th style="text-align: center;">平成 29 年度末</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全国路線網*</td> <td style="text-align: right;">29.2 兆円</td> <td style="text-align: right;">23 兆円</td> <td style="text-align: right;">22 兆円</td> <td style="text-align: right;">21.5 兆円</td> <td style="text-align: right;">20.6 兆円</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td>首都高速道路</td> <td style="text-align: right;">4.4 兆円</td> <td style="text-align: right;">3.7 兆円</td> <td style="text-align: right;">3.8 兆円</td> <td style="text-align: right;">3.8 兆円</td> <td style="text-align: right;">3.9 兆円</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td>阪神高速道路</td> <td style="text-align: right;">3.7 兆円</td> <td style="text-align: right;">3 兆円</td> <td style="text-align: right;">3 兆円</td> <td style="text-align: right;">2.9 兆円</td> <td style="text-align: right;">2.9 兆円</td> <td style="text-align: center;">—</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	—	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	—	阪神高速道路	3.7 兆円	3 兆円	3 兆円	2.9 兆円	2.9 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	—																									
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	—																									
阪神高速道路	3.7 兆円	3 兆円	3 兆円	2.9 兆円	2.9 兆円	—																									

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<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。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>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(平成 28 年度まで)の債務引受について、3 兆 7,351 億円(新設・改築 2 兆 6,121 億円、修繕 1 兆 735 億円、災害復旧 197 億円、特定更新等工事 298 億円)の債務引受け契約(無利子債務 3,068 億円含む)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した。</p> <p style="text-align: right;">(単位:億円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d9ead3;">各年度の債務引受額</th> <th style="background-color: #d9ead3;">新設・改築</th> <th style="background-color: #d9ead3;">修繕</th> <th style="background-color: #d9ead3;">災害復旧</th> <th style="background-color: #d9ead3;">特定更新等工事</th> <th style="background-color: #d9ead3;">合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 25 年度</td> <td>4,161</td> <td>1,906</td> <td>40</td> <td></td> <td>6,108</td> </tr> <tr> <td>平成 26 年度</td> <td>8,715</td> <td>2,456</td> <td>105</td> <td></td> <td>11,276</td> </tr> <tr> <td>平成 27 年度</td> <td>7,137</td> <td>3,454</td> <td>39</td> <td>40</td> <td>10,670</td> </tr> <tr> <td>平成 28 年度</td> <td>6,107</td> <td>2,918</td> <td>13</td> <td>258</td> <td>9,296</td> </tr> <tr> <td>平成 29 年度</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>26,121</td> <td>10,735</td> <td>197</td> <td>298</td> <td>37,351</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> <p>3)本中期目標期間中(平成 28 年度まで)の資産引受について、644 件(新設・改築 284 件、修繕 176 件、災害復旧 41 件、特定更新等工事 28 件、承認工事 115 件)の資産の帰属を行った。その際には、資産管理作業マニュアルに基づき、チェックシートを活用しつつ、書類、現地の写真等により道路資産の内容を適切に確認した。</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 112 件(年平均約 28 件)実施した。</p> <p style="text-align: center;">各年度の道路資産帰属件数及び現地確認件数</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="5">資産帰属件数</th> <th rowspan="2">承認工事</th> <th rowspan="2">現地確認件数</th> </tr> <tr> <th>計</th> <th>新築・改築</th> <th>修繕</th> <th>災害復旧</th> <th>特定更新等工事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 25 年度</td> <td>138</td> <td>14</td> <td>43</td> <td>12</td> <td></td> <td>12</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>平成 26 年度</td> <td>173</td> <td>26</td> <td>41</td> <td>6</td> <td></td> <td>63</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>平成 27 年度</td> <td>211</td> <td>26</td> <td>54</td> <td>16</td> <td>12</td> <td>15</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>平成 28 年度</td> <td>122</td> <td>18</td> <td>38</td> <td>7</td> <td>16</td> <td>25</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>平成 29 年度</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>644</td> <td>84</td> <td>176</td> <td>41</td> <td>28</td> <td>115</td> <td>112</td> </tr> </tbody> </table> <p>4)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。</p> <p>5)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(平成 28 年度まで)に実地棚卸を 52 箇所を実施した。</p> <p style="text-align: center;">確認箇所数</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d9ead3;"></th> <th style="background-color: #d9ead3;">確認箇所数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 25 年度</td> <td>14 箇所</td> </tr> <tr> <td>平成 26 年度</td> <td>14 箇所</td> </tr> <tr> <td>平成 27 年度</td> <td>14 箇所</td> </tr> <tr> <td>平成 28 年度</td> <td>10 箇所</td> </tr> <tr> <td>平成 29 年度</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>52 箇所</td> </tr> </tbody> </table>	各年度の債務引受額	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	—	—	—	—	—	合計	26,121	10,735	197	298	37,351		資産帰属件数					承認工事	現地確認件数	計	新築・改築	修繕	災害復旧	特定更新等工事	平成 25 年度	138	14	43	12		12	22	平成 26 年度	173	26	41	6		63	32	平成 27 年度	211	26	54	16	12	15	31	平成 28 年度	122	18	38	7	16	25	27	平成 29 年度	—	—	—	—	—	—	—	合計	644	84	176	41	28	115	112		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	—	合計	52 箇所
各年度の債務引受額	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	—	—	—	—	—																																																																																																																
合計	26,121	10,735	197	298	37,351																																																																																																																
	資産帰属件数					承認工事	現地確認件数																																																																																																														
	計	新築・改築	修繕	災害復旧	特定更新等工事																																																																																																																
平成 25 年度	138	14	43	12		12	22																																																																																																														
平成 26 年度	173	26	41	6		63	32																																																																																																														
平成 27 年度	211	26	54	16	12	15	31																																																																																																														
平成 28 年度	122	18	38	7	16	25	27																																																																																																														
平成 29 年度	—	—	—	—	—	—	—																																																																																																														
合計	644	84	176	41	28	115	112																																																																																																														
	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	—																																																																																																																				
合計	52 箇所																																																																																																																				

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

中期目標期間の業務の実績
<p>中期計画Ⅱ-2-⑥</p> <p>【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。</p>
<p>中期計画Ⅱ-2-⑦</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <ol style="list-style-type: none"> 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・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(平成28年度)し、調達の多様化を達成した。 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ものになる。 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・事業法人等に積極的なIR活動を行うなど、幅広い投資家の需要を掘り起した。 4) 本中期目標期間中(平成28年度まで)の実績として総額8兆2,080億円(政府保証債6兆5,330億円、財投機関債1兆5,800億円、民間借入金950億円)の資金を調達した。 5) 上記取組等により、平成28年度の調達実績は、平均調達年限を22.1年(平成24年度11.8年)に長期化させつつ、平均調達利率は0.40%(同0.95%)と低い水準を達成した。 6) 上記の資金調達の結果、本中期目標期間中、平成28年度末における債務残高の平均残存年限を8.0年(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1.28%(同1.49%)に低下させた。

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													
《各年度の調達実績》													
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		
		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%
	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%
	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%
	40年	-	-	-	-	-	-	200億円	2回	1.63%	400億円	4回	0.59%
	計	2兆9,860億円	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%
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	-	-	-	-	-	-	50億円	3回	1.08%	-	-	-
	計	-	-	-	600億円	4回	0.59%	50億円	3回	1.08%	-	-	-
財投機関債	2年	5,500億円	3回	0.12%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	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%	1,500億円	10回	1.20%	100億円	1回	0.29%
	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%
	40年	-	-	-	-	-	-	1,100億円	3回	1.89%	1,700億円	5回	0.84%
	計	5,700億円	20回	0.77%	4,750億円	27回	0.84%	3,550億円	20回	1.43%	2,000億円	8回	0.76%
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%	
平均調達年限	11.8年			15.4年			18.4年			22.1年			
債務残高の平均残存年限	7.2年			7.5年			7.8年			8.0年			
有利子債務残高の平均利率	1.46%			1.40%			1.37%			1.28%			
<small>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。</small>													
<p>中期計画Ⅱ-3</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>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、国及びNEXCO3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。</p>													
			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27年度	第1回		4月28日	4月30日	34百万円								
	第2回		6月29日	6月30日	8百万円								
	第3回		10月29日	10月30日	27百万円								
	第4回		1月28日	1月29日	32百万円								
	第5回		3月29日	3月30日	17百万円								
	計				1億18百万円								
平成28年度	第1回		4月27日	4月28日	3億63百万円								
	第2回		8月8日	8月9日	37百万円								
	第3回		10月28日	10月31日	1億95百万円								
	第4回		3月29日	3月30日	2億25百万円								
	計				8億20百万円								
平成29年度	第1回		—	—	—								
	第2回		—	—	—								
	第3回		—	—	—								
	第4回		—	—	—								
	計				—								
合計													

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>

中期目標期間の業務の実績					
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及び無利子貸付額》					
		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
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
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
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
平成 29 年度	第1回	—	—	—	—
	第2回	—	—	—	—
	計				—
合計					
中期計画Ⅱ-4					
【中期目標期間における取組】					
平成 28 年度において、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。					
	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		
第1回	3月 29 日	3月 30 日	51 億 94 百万円		

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<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>
<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。 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。 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</p>

中期目標期間の業務の実績																																				
<p>中期計画Ⅱ-5-①②</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(平成 28 年度まで)に助成委員会を計 10 回開催し、経営努力要件に適合すると判断された 149 件について認定を行い、これらにより約 400 億円のコスト縮減が見込まれている。</p> <p>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(平成 28 年度まで)に支払要件を満たした 85 件について、助成金(約 27 億円)を交付した。</p> <p style="text-align: right;">(単位:百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <caption>《助成金制度の運用状況》</caption> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th style="background-color: #d9ead3;">経営努力要件 適合性認定件数</th> <th style="background-color: #d9ead3;">助成金交付件数</th> <th style="background-color: #d9ead3;">助成金交付額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">本 中 期 目 標 期 間</td> <td style="text-align: center;">平成 25 年度</td> <td style="text-align: center;">39 件</td> <td style="text-align: center;">29 件</td> <td style="text-align: center;">721</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">平成 26 年度</td> <td style="text-align: center;">52 件</td> <td style="text-align: center;">24 件</td> <td style="text-align: center;">1,136</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">平成 27 年度</td> <td style="text-align: center;">33 件</td> <td style="text-align: center;">18 件</td> <td style="text-align: center;">348</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">平成 28 年度</td> <td style="text-align: center;">25 件</td> <td style="text-align: center;">14 件</td> <td style="text-align: center;">447</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">平成 29 年度</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">計</td> <td style="text-align: center;">149 件</td> <td style="text-align: center;">85 件</td> <td style="text-align: center;">2,651</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">制度発足時からの計</td> <td style="text-align: center;">363 件</td> <td style="text-align: center;">218 件</td> <td style="text-align: center;">4,915</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> <p>3)本中期目標期間中(平成 28 年度まで)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、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。</p> <p>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きとすることにより、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。 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断続的に実施するとともに、更なる改善に向けた会社との意見交換の場を設けた。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 12 件、特定更新等工事2件の計 14 件の工事計画書が既に提出され、そのうち審議準備の整った修繕工事2件、特定更新等工事2件を平成 28 年度の助成委員会で審議し、経営努力要件適合性を認定した。</p>			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	—	—	—	計		149 件	85 件	2,651	制度発足時からの計		363 件	218 件	4,915
		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	—	—	—																																
計		149 件	85 件	2,651																																
制度発足時からの計		363 件	218 件	4,915																																
<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)事務手続きの簡素化・包括化 (1) 権限代行業務(※)6,300 件(H28.10 からH29.3 末)の約 9 割に相当する 5,400 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、事務手続きの標準化・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、手続きに要する時間が約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。 ※取締り現場での対応を要す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>																																				

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>切な運用に努める。 なお、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施する。</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)定型化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(26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講じており、本中期目標期間中(平成28年度まで)に2回の基準の見直しを行った。判断基準の拡大等が無ければ平成28年度は約7,500件の協議が想定されるところ、約5,600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>【基準の見直し内容】 平成26年度 ・積荷のみ出し部を含めた長さ(全長)に基準を変更 ・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 平成28年度 ・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> <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> <p>2)特車等関連システム導入による事務効率化 特殊車両の通行許可事務は、平成28年度は約4,600件と、その件数は民営化当時の約2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、特車等関連システムの開発を推進することとした。このうち、特車許可支援システムについては基本設計の契約を締結し、違反情報集計システムは、平成29年度早期に詳細設計及び機器調達業務を発注できるよう、基本設計を完了させた。</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きを進めた。</p> <p>4)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>5)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り締まりと連携して、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し、積載物の分載・軽減の実施 ・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>

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>
<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>	<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>
<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>

中期目標期間の業務の実績														
<p>中期計画Ⅱ-7</p> <p>【中期目標期間における取組】 本中期目標期間中、平成 28 年度末までにおいて、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。</p>														
<p>中期計画Ⅱ-8</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>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、全 12 箇所中、9箇所耐震補強工事に着手した。 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。</p> <p>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。</p> <p>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(平成 28 年度まで)に利用料32億70百万円を確実に徴収した。</p> <p>《各年度の鉄道施設利用料の額》 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 25 年度</th> <th>平成 26 年度</th> <th>平成 27 年度</th> <th>平成 28 年度</th> <th>平成 29 年度</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道施設利用料の額</td> <td>814</td> <td>938</td> <td>775</td> <td>743</td> <td>—</td> <td>3,270</td> </tr> </tbody> </table>		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	743	—	3,270
	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	743	—	3,270								
<p>中期計画Ⅱ-9</p>														
<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>														

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<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>③ 高速道路の利用促進 債務の返済に要する費用等を機構の貸付期間内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すこと。 なお、高速道路利便増進事業について、交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。</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貸付期間内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。 なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</p>

中期目標期間の業務の実績				
中期計画Ⅱ-9-②				
【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。				
中期計画Ⅱ-9-③				
【中期目標期間における取組】 1)本中期目標期間中(平成28年度まで)において、高速道路網の整備として434kmが新規供用となった。				
《年度別供用区間一覧表》				
	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	1.7 km	12月22日
	東九州自動車道	日向～都農	20.0 km	3月16日
	東九州自動車道	苅田北九州空港～行橋	8.6 km	3月23日
		計		104.6km
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	16 km	12月6日
	東九州自動車道	行橋～みやこ豊津	7 km	12月13日
	常磐自動車道	常磐富岡～浪江	14 km	3月1日
	東九州自動車道	豊前～宇佐	21 km	3月1日
	中央環状品川線	大井 JCT～大橋 JCT	9.4 km	3月7日
	首都圏中央連絡自動車道	寒川北～海老名南 JCT	2.8 km	3月8日
	四国横断自動車道	徳島～徳島 JCT～鳴門 JCT	11 km	3月14日
	首都圏中央連絡自動車道	久喜白岡 JCT～五霞	12.7 km	3月29日
	首都圏中央連絡自動車道	五霞～境古河	6.9 km	3月29日
	計		192.2 km	
平成27年度	首都圏中央連絡自動車道	神崎～大栄 JCT	9.7 km	6月7日
	首都圏中央連絡自動車道	桶川北本～白岡菖蒲	10.8 km	10月31日
	新東名高速道路	浜松いなさ JCT～豊田東 JCT	55.2 km	2月13日
		計		75.7 km
平成28年度	東九州自動車道	椎田南～豊前	7 km	4月24日
	新名神高速道路	四日市 JCT～新四日市 JCT	5 km	8月11日
	東海環状自動車道	東員～新四日市 JCT	1.4 km	8月11日
	大阪府道高速大和川線	三宝 JCT～鉄砲西	1.4 km	1月28日
	首都圏中央連絡自動車道	境古河～つくば中央	28.5 km	2月26日

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				
	横浜市道高速横浜環状北線	港北 JCT～生麦 JCT	8.2 km	3月18日
	中部横断自動車道	六郷～増穂	10 km	3月19日
	計		61.5 km	
合計			434 km	

2)31 箇所の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
	四国横断自動車道	松茂スマートIC	3月14日
平成 27 年度	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
	日本海東北自動車道	新潟東スマートIC	3月26日
平成 28 年度	宮崎自動車道	山之口スマートIC	9月24日
	大分自動車道	大分由布岳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
	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

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(平成 28 年度まで)における企画割引の実施:139 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	—		
合計	139 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
平成 29 年度	—	—	—
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、戦略的的道路網への投資等について紹介する『英国の新しい道路計画 —道路アクションプログラム・21 世紀の道路網—』			

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(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>

中期目標期間の業務の実績																																					
<p>3)『「高速道路の社会的効用」とは ー各界有識者による講話ー』</p> <p>4)『交通インフラ財源の安定的確保を目指すドイツ ードイツ・州交通大臣会議報告書ー』</p> <p>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」ー米国連邦議会予算局報告書(2016 年 2 月)ー』</p> <p>6)『英国の道路と道路行政ー道路庁の国有企業化と主な施策・事業ー』</p>																																					
<p>中期計画Ⅱ-9-⑤</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>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。</p> <p>2)環境への取組や地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割等を取りまとめた会社の環境報告書・CSR報告書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>3)会社に対して環境の保全と創出に配慮するよう促し、引き続き、各種情報の提供を図った。</p>																																					
<p>中期計画Ⅱ-9-⑥</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>1)防災業務計画に基づく的確な対応</p> <p>(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。</p> <p>(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確に行った。</p> <p>(3)災害の発生に備え、計画的に防災訓練を実施した。</p> <p>《主な重大事故・事件》</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>月</th> <th>案件</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">平成 25 年度</td> <td>9月</td> <td>名神高速道路(多賀 SA 付近)の盛土のり面路肩崩落</td> </tr> <tr> <td>10月</td> <td>阪神高速 神戸山手線長田トンネル内約 30 台の多重事故</td> </tr> <tr> <td>11月</td> <td>東京湾アクアラインのトンネル内車両火災</td> </tr> <tr> <td>3月</td> <td>首都高速 渋谷線高架下の塗装工事現場で火災</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">平成 26 年度</td> <td>4月</td> <td>上信越自動車道(佐久～碓氷軽井沢)にてのり面に大規模クラック</td> </tr> <tr> <td>7月</td> <td>関門橋にて合計 27 台多重事故</td> </tr> <tr> <td>7月</td> <td>九州自動車道でバスジャック事件</td> </tr> <tr> <td>12月</td> <td>首都高速 池袋線にて観光バス 3 台、二輪 1 台の事故(48 名負傷)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">平成 27 年度</td> <td>2月</td> <td>首都高速 小松川線 小松川出入口付近の工事現場で火災</td> </tr> <tr> <td>9月</td> <td>東北自動車道(栃木～鹿沼)の切土のり面崩落</td> </tr> <tr> <td>2月</td> <td>道央自動車道(三笠～美唄)にて合計 24 台の多重事故</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">平成 28 年度</td> <td>4月</td> <td>熊本地震</td> </tr> <tr> <td>4月</td> <td>新名神高速道路 有馬川橋架設中に橋桁が国道 176 号上に落下</td> </tr> <tr> <td>7月</td> <td>東海北陸自動車道にてポケモン探しの本線内侵入者</td> </tr> <tr> <td>1月</td> <td>広島自動車道(広島西風新都～広島 J)にて合計 20 多重事故</td> </tr> </tbody> </table>	年度	月	案件	平成 25 年度	9月	名神高速道路(多賀 SA 付近)の盛土のり面路肩崩落	10月	阪神高速 神戸山手線長田トンネル内約 30 台の多重事故	11月	東京湾アクアラインのトンネル内車両火災	3月	首都高速 渋谷線高架下の塗装工事現場で火災	平成 26 年度	4月	上信越自動車道(佐久～碓氷軽井沢)にてのり面に大規模クラック	7月	関門橋にて合計 27 台多重事故	7月	九州自動車道でバスジャック事件	12月	首都高速 池袋線にて観光バス 3 台、二輪 1 台の事故(48 名負傷)	平成 27 年度	2月	首都高速 小松川線 小松川出入口付近の工事現場で火災	9月	東北自動車道(栃木～鹿沼)の切土のり面崩落	2月	道央自動車道(三笠～美唄)にて合計 24 台の多重事故	平成 28 年度	4月	熊本地震	4月	新名神高速道路 有馬川橋架設中に橋桁が国道 176 号上に落下	7月	東海北陸自動車道にてポケモン探しの本線内侵入者	1月	広島自動車道(広島西風新都～広島 J)にて合計 20 多重事故
年度	月	案件																																			
平成 25 年度	9月	名神高速道路(多賀 SA 付近)の盛土のり面路肩崩落																																			
	10月	阪神高速 神戸山手線長田トンネル内約 30 台の多重事故																																			
	11月	東京湾アクアラインのトンネル内車両火災																																			
	3月	首都高速 渋谷線高架下の塗装工事現場で火災																																			
平成 26 年度	4月	上信越自動車道(佐久～碓氷軽井沢)にてのり面に大規模クラック																																			
	7月	関門橋にて合計 27 台多重事故																																			
	7月	九州自動車道でバスジャック事件																																			
	12月	首都高速 池袋線にて観光バス 3 台、二輪 1 台の事故(48 名負傷)																																			
平成 27 年度	2月	首都高速 小松川線 小松川出入口付近の工事現場で火災																																			
	9月	東北自動車道(栃木～鹿沼)の切土のり面崩落																																			
	2月	道央自動車道(三笠～美唄)にて合計 24 台の多重事故																																			
平成 28 年度	4月	熊本地震																																			
	4月	新名神高速道路 有馬川橋架設中に橋桁が国道 176 号上に落下																																			
	7月	東海北陸自動車道にてポケモン探しの本線内侵入者																																			
	1月	広島自動車道(広島西風新都～広島 J)にて合計 20 多重事故																																			

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
IV 財務内容の改善に関する事項	III 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画
1 財務体質の強化 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図ること。	1 財務体質の強化 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図る。
	2 予算(別表1のとおり) 3 収支計画(別表2のとおり) 4 資金計画(別表3のとおり)
	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
	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。 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。

中期目標期間の業務の実績
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、会社において手続きを実施できるよう、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きを行うこととした。
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。
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。 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。 中期計画Ⅲ-3 資金計画及び実績は別表3のとおりである。
中期計画Ⅳ 【中期目標期間における取組】 一時的な資金不足等に対処するため、金融機関と当座貸越契約(限度額合計 9,600 億円)を締結した。 なお、本中期目標期間(平成 28 年度まで)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。
中期計画Ⅴ 【中期目標期間における取組】 1)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。 その後、京都府及び京都市より、払戻しの請求を受けた。 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。 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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
	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。
2 人事に関する事項 ① 職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、その結果を処遇に反映させるとともに、適材適所の人員配置とし、職員の能力の向上を図ること。	3 人事に関する計画 ① 方針 1) 個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させるとともに、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努める。 2) 定員の抑制に取り組みつつ、人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。

中期目標期間の業務の実績												
—												
—												
—												
—												
中期計画Ⅷ-2 【中期目標期間における取組】 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利益が相反する恐れがある業務(以下「特定業務」という)に携わらせる場合は、当該業務の相手方である会社を出向元とする職員以外の職員を責任者とする合議制の作業チームを構築して、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。 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)は適正に実施している。												
中期計画Ⅷ-3-① 【中期目標期間における取組】 1) 処遇への反映 夏季及び年末特別手当について、役職員の勤務実績を処遇に反映した。 2) 知識及び能力の養成 (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) (2) 「メンタルヘルス対策等に関する講演会」「コンプライアンスの諸問題について」等、各種講演会・講習会を開催した。 《講演会の開催》												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>件名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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 コンプライアンスの諸問題について</td> </tr> <tr> <td>平成 26 年度</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>平成 27 年度</td> <td>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関する講習会</td> </tr> <tr> <td>平成 28 年度</td> <td>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関する講習会</td> </tr> <tr> <td>平成 29 年度</td> <td>メンタルヘルス対策等について(予定)</td> </tr> </tbody> </table>	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関する講習会	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関する講習会	平成 29 年度	メンタルヘルス対策等について(予定)
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関する講習会											
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関する講習会											
平成 29 年度	メンタルヘルス対策等について(予定)											
(3) 転入者へのセキュリティポリシーの周知、役職員への情報セキュリティに関する注意喚起を行うとともに、平成 28 年度においては標的型メール訓練、自己点検、セキュリティ講習会を実施した。												

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
② 業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。	② 人員に関する指標 常勤職員数を 85 人とし、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。
③ 人件費については、政府における総人件費削減の取組を踏まえ、厳しく見直すこと。 給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表すること。	③ 人件費に関する指標 人件費については、政府における総人件費削減の取組を踏まえ、厳しく見直す。 給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表する。
3 主たる事務所の移転 閣議決定された平成 27 年3月末までに主たる事務所を神奈川県に移転するため、検討を進めるとともに、必要な対応を行うこと。	4 主たる事務所の移転 閣議決定された平成 27 年3月末までに主たる事務所を神奈川県に移転するため、検討を進めるとともに、必要な対応を行う。

中期目標期間の業務の実績																						
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。																						
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。																						
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。																						
中期計画Ⅷ-3-② 【中期目標期間における取組】 本中期目標期間中(平成 28 年度まで)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。																						
中期計画Ⅷ-3-③ 【中期目標期間における取組】 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。 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。																						
(単位:千円)																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 17 年度※2</th> <th>平成 25 年度</th> <th>平成 26 年度</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>人件費 ※1 (対平成 17 年度)</td> <td>946,338 —</td> <td>735,391 (▲22.3%)</td> <td>801,933 (▲15.3%)</td> <td>802,105 (▲15.2%)</td> <td>797,842 (▲15.7%)</td> <td>— (—%)</td> </tr> </tbody> </table>		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%)	— (—%)								
	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%)	— (—%)																
※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。																						
中期計画Ⅷ-4 【中期目標期間における取組】 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平成 29 年度中での回収が見込まれる。 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。																						
(単位:千円)																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">年度</th> <th colspan="2">賃料等</th> <th rowspan="2">差額</th> </tr> <tr> <th>東京(想定)</th> <th>横浜(実績値)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 27 年度</td> <td>177,346</td> <td>104,224</td> <td>▲ 73,122</td> </tr> <tr> <td>平成 28 年度</td> <td>177,346</td> <td>104,275</td> <td>▲ 73,071</td> </tr> <tr> <td>平成 29 年度</td> <td>177,346</td> <td>104,275(見込み)</td> <td>▲ 73,071</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>532,038</td> <td>312,774</td> <td>▲ 219,264</td> </tr> </tbody> </table>	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(見込み)	▲ 73,071	合計	532,038	312,774	▲ 219,264
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(見込み)	▲ 73,071																			
合計	532,038	312,774	▲ 219,264																			

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)
<p>4 内部統制について</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する。</p>
	<p>6 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途</p> <p>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>

中期目標期間の業務の実績																								
<p>中期計画Ⅷ-5</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <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。</p> <p>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> <p>4)情報セキュリティ対策については、セキュリティポリシーに基づくセキュリティ体制による運用監視を継続し、適切に推進した。</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>平成 25 年度</td> <td>自己点検の実施</td> </tr> <tr> <td>平成 26 年度</td> <td>自己点検の実施</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">平成 27 年度</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>セキュリティ漏洩事案に対する管理・連絡体制の明確化</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">平成 28 年度</td> <td>ペネトレーションテスト、自己点検等の実施</td> </tr> <tr> <td>CISO 会議、NISC主催等の会議・研修・勉強会への参加</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> <tr> <td>情報セキュリティポリシーに基づく内部監査の実施</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> <tr> <td>セキュリティ担当部署の職員の CISO 会議、NISC主催等の会議・研修・勉強会への参加</td> </tr> <tr> <td>セキュリティポリシーに基づく内部監査の実施</td> </tr> <tr> <td>標的型メール訓練、自己点検、セキュリティ講習会の実施</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">毎年度</td> <td>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)</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> </tbody> </table>	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	平成 28 年度	ペネトレーションテスト、自己点検等の実施	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	セキュリティ担当部署の職員の CISO 会議、NISC主催等の会議・研修・勉強会への参加	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	毎年度	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)	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
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																							
平成 28 年度	ペネトレーションテスト、自己点検等の実施																							
	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																							
	セキュリティ担当部署の職員の CISO 会議、NISC主催等の会議・研修・勉強会への参加																							
	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																								
毎年度	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)																							
	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																							
<p>中期計画Ⅷ-6</p> <p>【中期目標期間における取組】</p> <p>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(平成 28 年度まで)に、減価償却に充てるために 3 億 4 百万円を取り崩した。</p>																								

別表1 予算

【法人単位】

(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 (予算額)	平成25～29年度 実績額合計 (29年度は予算額)
収入							
業務収入	9,261,604	1,707,012	2,066,064	2,116,106	2,118,779	1,905,517	9,913,478
道路業務収入	9,256,950	1,706,180	2,065,108	2,115,312	2,117,964	1,904,612	9,909,177
鉄道業務収入	4,655	832	956	794	814	905	4,301
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	3,416	159,252
債券及び借入金	10,881,304	2,956,000	2,475,000	1,621,000	1,156,000	1,790,400	9,998,400
社会資本整備事業収入	2,445	680	573	457	448	324	2,481
業務外収入	10,887	54,914	1,977	3,371	610	240	61,113
計	20,425,761	4,895,984	4,636,801	3,804,306	3,333,861	3,725,125	20,396,077
支出							
債務返済費	20,020,554	4,757,766	4,487,669	3,692,496	3,215,766	3,758,312	19,912,009
東京湾横断道路償還金	30,700	6,018	5,513	5,177	4,867	4,975	26,551
無利子貸付金	202,569	48,326	39,158	37,645	45,544	28,587	199,260
経営努力助成金	-	721	1,136	348	447	192	2,843
業務管理費	26,645	2,906	4,131	4,461	12,123	7,804	31,426
高速道路管理費	12,582	1,582	2,546	1,839	8,822	1,797	16,587
鉄道施設管理費	14,063	1,324	1,585	2,621	3,301	6,007	14,839
一般管理費	7,277	1,287	1,434	1,301	1,334	1,441	6,797
人件費	4,739	862	940	936	930	999	4,667
物件費	2,538	425	494	365	405	442	2,131
業務外支出	167,033	10,996	93,238	83,481	87,626	91,269	366,609
計	20,454,777	4,828,021	4,632,279	3,824,909	3,367,707	3,892,579	20,545,494

(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。

別表1 予算

【高速道路勘定】

(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 (予算額)	平成25～29年度 実績額合計 (29年度は予算額)
収入							
業務収入	9,256,950	1,706,180	2,065,108	2,115,312	2,117,964	1,904,612	9,909,177
道路業務収入	9,256,950	1,706,180	2,065,108	2,115,312	2,117,964	1,904,612	9,909,177
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	3,359	159,090
債券及び借入金	10,881,304	2,956,000	2,475,000	1,621,000	1,156,000	1,790,400	9,998,400
社会資本整備事業収入	2,445	680	573	457	448	324	2,481
業務外収入	10,887	54,903	1,958	3,353	590	4	60,809
計	20,414,955	4,889,436	4,632,496	3,803,368	3,331,047	3,723,927	20,380,274
支出							
債務返済費	20,020,554	4,757,766	4,487,669	3,692,496	3,215,766	3,758,312	19,912,009
東京湾横断道路償還金	30,700	6,018	5,513	5,177	4,867	4,975	26,551
無利子貸付金	202,569	48,326	39,158	37,645	45,544	28,587	199,260
経営努力助成金	-	721	1,136	348	447	192	2,843
業務管理費	12,582	1,582	2,546	1,839	8,822	1,797	16,587
高速道路管理費	12,582	1,582	2,546	1,839	8,822	1,797	16,587
一般管理費	7,239	1,273	1,421	1,286	1,321	1,433	6,733
人件費	4,713	853	931	926	920	993	4,622
物件費	2,526	420	490	360	401	440	2,111
業務外支出	166,931	10,996	93,238	83,481	87,626	91,269	366,609
計	20,440,574	4,826,682	4,630,681	3,822,272	3,364,392	3,886,565	20,530,592

(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。

別表1 予算

【鉄道勘定】

(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 (予算額)	平成25～29年度 実績額合計 (29年度は予算額)
収入							
業務収入	4,655	832	956	794	814	905	4,301
鉄道業務収入	4,655	832	956	794	814	905	4,301
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	57	161
業務外収入	-	11	19	17	20	236	304
計	10,806	6,547	4,305	938	2,815	1,198	15,803
支出							
業務管理費	14,063	1,324	1,585	2,621	3,301	6,007	14,839
鉄道施設管理費	14,063	1,324	1,585	2,621	3,301	6,007	14,839
一般管理費	37	14	13	15	14	8	65
人件費	26	9	9	11	10	5	44
物件費	11	5	4	5	4	2	19
業務外支出	103	-	0	0	-	-	0
計	14,203	1,339	1,598	2,637	3,315	6,014	14,902

(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。

別表2 収支計画

【法人単位】

(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 (予算額)	平成25～29年度 実績額合計 (29年度は予算額)
費用の部	7,513,119	1,504,428	1,487,912	1,464,212	1,421,694	1,476,995	7,355,241
経常費用	7,472,360	1,468,250	1,467,728	1,440,156	1,419,962	1,476,995	7,273,091
道路貸付業務費	4,920,191	970,553	965,794	988,059	995,760	1,038,691	4,958,857
助成業務費	-	721	1,136	348	447	192	2,843
鉄道施設利用業務費	43,617	8,689	8,545	8,621	8,633	8,886	43,374
一般管理費	7,084	1,351	1,515	1,474	1,338	1,597	7,275
人件費	4,723	883	962	964	943	982	4,734
経費	2,362	469	553	510	395	615	2,541
財務費用	2,225,255	459,024	429,483	401,818	372,532	361,161	2,024,018
道路資産取得関連費用	276,213	27,791	61,097	39,527	40,285	66,469	235,169
雑損	0	121	158	309	967	-	1,555
臨時損失	40,759	36,178	20,184	24,056	1,732	-	82,150
収益の部	9,167,615	2,096,590	2,009,424	2,033,269	2,015,782	1,812,860	9,967,926
経常収益	8,689,818	1,704,898	1,984,502	2,003,403	1,988,043	1,786,452	9,467,299
受取貸付料	8,591,488	1,620,696	1,907,943	1,954,240	1,956,667	1,759,166	9,198,712
占用料収入	10,993	2,190	2,202	2,261	2,224	2,194	11,071
連結料収入	11,074	2,151	2,153	2,240	2,352	2,333	11,229
受取施設利用料	4,254	776	869	718	737	821	3,920
その他の売上高	86	1	0	49	0	18	68
補助金等収益	184	62,028	50,727	25,625	10,534	42	148,955
寄附金収益	-	-	4,724	1,334	201	7,244	13,503
資産見返負債戻入	31,822	6,035	6,936	7,107	7,344	6,666	34,088
鉄道施設建設見返債務戻入	39,916	8,019	7,981	7,955	7,956	7,965	39,877
財務収益	0	1,070	913	283	5	3	2,273
雑益	-	1,933	55	1,590	23	0	3,602
臨時利益	477,797	391,692	24,922	29,866	27,739	26,408	500,627
当期純利益	1,654,496	592,162	521,512	569,057	594,088	335,865	2,612,685
前中期目標期間繰越積立金取崩額	241	117	62	63	63	71	375
当期総利益	1,654,737	592,279	521,575	569,119	594,151	335,936	2,613,060

(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。

別表2 収支計画

【高速道路勘定】

(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 (予算額)	平成25～29年度 実績額合計 (29年度は予算額)
費用の部	7,469,466	1,495,741	1,479,369	1,455,585	1,413,065	1,468,100	7,311,861
経常費用	7,428,707	1,459,562	1,459,186	1,431,535	1,411,334	1,468,100	7,229,717
道路貸付業務費	4,920,191	970,570	965,813	988,078	995,778	1,038,691	4,958,929
助成業務費	-	721	1,136	348	447	192	2,843
一般管理費	7,048	1,336	1,500	1,456	1,324	1,587	7,202
人件費	4,697	873	953	953	933	976	4,688
経費	2,351	463	547	503	391	611	2,514
財務費用	2,225,255	459,024	429,483	401,818	372,532	361,161	2,024,018
道路資産取得関連費用	276,213	27,791	61,097	39,527	40,285	66,469	235,169
雑損	0	121	158	309	967	-	1,555
臨時損失	40,759	36,178	20,184	24,050	1,732	-	82,144
収益の部	9,119,936	2,087,347	2,000,285	2,024,052	2,006,637	1,803,160	9,921,481
経常収益	8,645,378	1,696,073	1,975,616	1,994,640	1,979,316	1,777,605	9,423,250
受取貸付料	8,591,488	1,620,696	1,907,943	1,954,240	1,956,667	1,759,166	9,198,712
占用料収入	10,993	2,190	2,202	2,261	2,224	2,194	11,071
連結料収入	11,074	2,151	2,153	2,240	2,352	2,333	11,229
その他の売上高	0	1	0	49	0	-	50
補助金等収益	-	62,000	50,700	25,600	10,500	-	148,800
寄附金収益	-	-	4,724	1,334	201	7,244	13,503
資産見返負債戻入	31,822	6,035	6,936	7,107	7,344	6,666	34,088
財務収益	0	1,068	902	273	5	3	2,251
雑益	-	1,933	55	1,536	23	0	3,546
臨時利益	474,558	391,273	24,670	29,412	27,322	25,555	498,232
当期純利益	1,650,471	591,606	520,916	568,467	593,572	335,060	2,609,621
当期総利益	1,650,471	591,606	520,916	568,467	593,572	335,060	2,609,621

(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。

別表2 収支計画

【鉄道勘定】

(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 (予算額)	平成25～29年度 実績額合計 (29年度は予算額)
費用の部	43,653	8,705	8,561	8,645	8,647	8,896	43,454
経常費用	43,653	8,705	8,561	8,639	8,647	8,896	43,448
鉄道施設利用業務費	43,617	8,689	8,545	8,621	8,633	8,886	43,374
一般管理費	36	16	15	18	14	10	73
人件費	26	10	9	11	10	5	45
経費	10	6	6	7	4	5	28
雑損	-	-	0	0	-	-	0
臨時損失	0	-	-	6	-	-	6
収益の部	47,679	9,261	9,157	9,236	9,163	9,700	46,517
経常収益	44,440	8,842	8,905	8,781	8,746	8,847	44,121
受取施設利用料	4,254	776	869	718	737	821	3,920
その他の売上高	86	17	18	18	18	18	90
補助金等収益	184	28	27	25	34	42	155
鉄道施設建設見返債務戻入	39,916	8,019	7,981	7,955	7,956	7,965	39,877
財務収益	0	2	10	10	0	0	23
雑益	-	0	0	55	0	-	55
臨時利益	3,239	419	252	454	418	854	2,396
当期純利益	4,026	556	596	590	516	805	3,064
前中期目標期間繰越積立金取崩額	241	117	62	63	63	71	375
当期総利益	4,266	673	658	653	579	875	3,438

(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。

別表3 資金計画

【法人単位】

(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 (予算額)	平成25～29年度 実績額合計 (29年度は予算額)
資金支出	20,581,194	11,691,261	10,321,063	6,485,482	3,520,349	4,040,542	36,058,696
業務活動による支出	2,582,654	454,477	560,126	512,439	509,146	515,188	2,551,375
管理費支出	200,955	△ 31,683	99,573	89,713	100,447	100,705	358,756
その他支出	2,381,699	486,160	460,553	422,726	408,698	414,483	2,192,619
投資活動による支出	0	6,920,200	5,645,230	2,586,770	39	-	15,152,239
財務活動による支出	17,872,123	4,314,636	4,063,526	3,305,530	2,852,223	3,402,372	17,938,288
次期への繰越金	126,417	1,948	52,181	80,742	158,941	122,982	416,794
資金収入	20,581,194	11,691,261	10,321,063	6,485,482	3,520,349	4,040,542	36,058,696
業務活動による収入	9,234,969	1,734,628	2,022,272	2,092,684	2,246,532	2,075,070	10,171,187
投資活動による収入	10,887	6,883,271	5,787,721	2,688,466	784	-	15,360,242
財務活動による収入	11,142,354	3,062,213	2,509,121	1,652,151	1,192,290	1,808,016	10,223,791
前期よりの繰越金	192,984	11,148	1,948	52,181	80,742	157,457	303,477

(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。

別表3 資金計画

【高速道路勘定】

(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 (予算額)	平成25～29年度 実績額合計 (29年度は予算額)
資金支出	20,559,495	11,650,607	10,254,260	6,434,813	3,500,156	4,022,804	35,862,639
業務活動による支出	2,568,451	452,990	558,669	509,439	506,847	509,174	2,537,119
管理費支出	186,752	△ 33,169	98,116	86,714	98,149	94,691	344,501
その他支出	2,381,699	486,159	460,553	422,726	408,698	414,483	2,192,618
投資活動による支出	0	6,881,300	5,580,030	2,556,570	39	-	15,017,939
財務活動による支出	17,872,123	4,314,636	4,063,526	3,305,530	2,852,223	3,402,372	17,938,288
次期への繰越金	118,921	1,682	52,034	63,273	141,046	111,258	369,293
資金収入	20,559,495	11,650,607	10,254,260	6,434,813	3,500,156	4,022,804	35,862,639
業務活動による収入	9,230,133	1,733,814	2,021,237	2,091,862	2,245,765	2,073,871	10,166,548
投資活動による収入	10,887	6,849,371	5,725,521	2,638,866	784	-	15,214,542
財務活動による収入	11,136,384	3,056,534	2,505,820	1,652,051	1,190,334	1,808,016	10,212,755
前期よりの繰越金	182,091	10,888	1,682	52,034	63,273	140,917	268,793

(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。

別表3 資金計画

【鉄道勘定】

(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 (予算額)	平成25～29年度 実績額合計 (29年度は予算額)
資金支出	21,699	40,680	66,831	50,694	20,231	17,739	196,176
業務活動による支出	14,203	1,514	1,484	3,025	2,337	6,014	14,374
管理費支出	14,203	1,513	1,484	3,025	2,337	6,014	14,373
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	11,724	47,501
資金収入	21,699	40,680	66,831	50,694	20,231	17,739	196,176
業務活動による収入	4,836	840	1,063	848	806	1,198	4,755
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	16,540	34,683

(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。