

平成 25 年度業務における自己評価について

高速道路機構では、業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務全体について自己評価を行い、その結果を公表することとしています。

平成 25 年度の業務実績の概要は次のとおりであり、「年度計画にしたがって順調に業務を実施し、着実に成果を上げている」との自己評価をいたしました。

1. 債務の確実な返済のための取組

- (1) 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）などの新規事業を追加するとともに新設・改築事業の事業費を見直し、確実な債務返済を確認した上で、協定及び業務実施計画を適切に見直しました。

<協定及び業務実施計画の変更概要>

①全国路線網

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

②本州四国連絡高速道路に係る地域路線網

- ・スマートインターチェンジ 1 箇所の追加

さらに、「新たな高速道路料金に関する基本方針(平成 25 年 12 月 20 日)」及び「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(平成 26 年 1 月 22 日)」で示された政府方針を踏まえ、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確実な債務返済の確認を行い、協定及び業務実施計画を適切に見直しました。

<協定及び業務実施計画の変更概要>

- ①「新たな高速道路料金に関する基本方針」（H25. 12. 20 国交省）を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施
- ②上記基本方針を受け、本四高速を全国路線網へ編入、債務返済計画の見直しの実施
- ③「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方について」（H26. 1. 22 国交省）を踏まえ、料金に消費税 8 %を円滑かつ適正に転嫁
- ④「高速道路利便増進事業に関する計画」の変更に伴う貸付料の変更等

なお、高速道路利便増進事業による料金割引の一部が終了することに伴う激変緩和措置として、国から補助金（620 億円）を受け入れて債務の減額を図ることにより、会社と連携して高速道路通行者の負担軽減措置を講じることとしました。

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

- (2) 資金調達については、今後の金利上昇リスクを軽減して債務返済の確実性を高めるため、長期債（10 年）・超長期債（10 年超）の発行を行ったほか、資金調達の多様化の観点から中期債（2 年債）の発行を行い、総額 2 兆 9,560 億円の資金を安定的に調達しました。このうち、超長期債については、金利情勢や投資家需要を踏まえ、3 年 9 ヶ月ぶりに 30 年債の発行を再開しました。

平成 25 年度の平均調達年限は 11.8 年、債務残高の平均残存年限は 7.2 年となりました。

- (3) 収支状況については、高速道路会社（以下「会社」という。）からの貸付料収入が計画を上回り、一方、債務引受額及び支払利息が計画を下回る見込みであることなどから、平成 25 年度末時点における有利子債務残高は、計画値 30.5 兆円を下回る見込みです。

- (4) 契約については、平成 25 年 11 月に開催した契約監視委員会において、「競争性のない随意契約」が真にやむを得ないものか、「一者応札・一者応募となった契約」について真に競争性を確保した方策が執られているか、「前回の委員会で意見として出された検討事項」への対応が適切であるかなどについて点検・検証が行われ、その結果、全ての契約について特段の指摘はなく、契約は適正に行われているとの評価を受けました。その議事概要はホームページに公表しました。

- (5) 会社の経営努力を助長するための助成金制度については、39 件について会社の経営努力要件適合性の認定を行い、その結果、制度発足時からの総認定件数は 253 件となりました。そのうち平成 25 年度には、前年度までに助成金を交付した 133 件に加えて、新たに支払要件を満たした 29 件について、助成金約 7.2 億円を交付しました。

今年度認定された「現場打ち延長床版工法」等の新技術は、会社において標準化され、現場で積極的に活用されるなど、コスト縮減が図られています。

また、助成制度を適切に運用していることについて広く国民に理解いただくため、助成委員会の議事概要及び資料をホームページに掲載して透明性の確保を図ったほか、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や会社との会議での紹介を通じ、会社に対して新技術等の積極的な活用等を促しました。

2. 道路資産の保有・貸付け等

(1) 首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎～寒川北、東金～木更津）、阪神高速 2 号淀川左岸線（島屋～海老江）、東九州自動車道（日向～都農、苅田北九州空港～行橋）等計 105.0km の新規供用があり、年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,812km、新設区間を合わせた総延長は 10,061km となりました。なお、福島第一原子力発電所事故の影響により通行止めしていた常磐自動車道（広野～常磐富岡）が、平成 26 年 2 月 22 日をもって再開通しました。

(2) 会社との連絡会議を開催し、今後、会社において、各種有識者委員会における検討状況及び維持修繕に関する技術基準等に関する法令改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応していくことを確認しました。

また、平成 24 年度の会社による高速道路の維持、修繕、その他の管理の実施状況については、実地での確認を行うとともに、会社から提出を受ける「維持、修繕その他の管理の報告書」に、会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方や最新の課題に対する取組状況を記載するなど更なる内容の充実を図った上で、ホームページで公表しました。さらに、実地確認の結果がすべての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう、国及び会社との情報共有を図りました。

(3) 道路管理者の権限の代行については、次のように制度の適切かつ効率的な運用に努めました。

- ① 道路占用許可については、会社を経由して実施する許可申請の審査について、各会社と緊密に連携し、チェックリストを活用して効率的かつ厳格に実施しました。また、占用物件たる跨道橋の点検状況の確認の徹底や占用物件の安全確保に係る国土交通省からの通達を受け、占用物件の安全確認の徹底、占用許可条件の見直しなどについて各会社に事務連絡を発出するなどの業務を実施しました。
- ② 高速道路利便施設の連結許可については、当該手続に係る国の通達の改正に当たって国及び関係機関と調整を図ったほか、改正通達に基づきサービスエリア等の連結に関する情報をホームページで提供しました。情報の掲載に当たっては、連結を希望する方に制度の趣旨や内容をご理解いただけるよう、ホームページに専用のページを設け、連結手続の流れや実施要領その他情報を取りまとめて掲出するなど、分かりやすい情報提供に努めました。
- ③ 通行の禁止又は制限については、2 月の大雪による通行止めを受け、大雪の際の円滑な交通の確保のため、国及び会社と、当日の対応状況、今後の課題及び対策等について情報共有を図りました。
- ④ 車両制限令違反への対応については、常習的に違反を繰り返した運送会社に対して警告書を送付して改善を促すとともに、再三警告を行ったにもかかわらず法令遵守への取組が不十分な運送会社名をホームページで公表しました。また、首都、東日本及

び中日本の各会社並びに一都三県の高速道路交通警察隊との合同取締を実施したほか、国、会社及び関係団体による「大型車両の適正かつ安全な走行に向けた連絡会」において、法令遵守の啓発策や違反者情報の共有等について具体的な取組内容を決定し、関係機関と連携してこれらの取組を進めました。

3. 積極的な情報開示

業務運営の透明性を高め、説明責任を果たすため、次のような情報公開に取り組みました。

- (1) 平成 25 年 8 月に、平成 24 年度決算の公表に合わせて、全国路線網、地域路線網（4 路線網）及び一の路線（5 路線）ごとの債務返済の計画と実績の対比及び差異の理由、セグメント情報等の機構の財務状況に関する詳細な情報について公表しました。
- (2) 機構の業務の枠組みや、平成 24 年度業務の実施状況、同年度決算の概要等をコンパクトにまとめた「高速道路機構の概要 2013」を 10 月に、同英語版及び詳細な開示情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック 2013」を 11 月にそれぞれ発行し、関係機関、全国の主要公立図書館等に配布して情報提供を行いました。
- (3) ホームページについては、より使い勝手が良くなるよう、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査等を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、アクセス数の多い「ファクトブック」や「海外調査報告書」等へのアクセスを容易にするため、トップページのサイドメニューに新たなサブメニューを追加するなど改善を図りました。

4. その他

国土交通省独立行政法人評価委員会の平成 24 年度業務実績評価調書における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」、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」及び平成 24 事業年度監事監査報告書の監査結果に対して、それぞれ別紙 1、2 及び 3 のとおり対応してきました。

以 上

平成 24 年度業務実績評価調書における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」
への対応状況等（平成 25 年度）

| 課題・改善点、意見等 | 対応状況等 |
|---|---|
| <p>・ホームページは当初に比べると格段に見やすくなった。アンケートページをユーザーが利用しやすいよう、記入式ではなく選択式にするなど、さらなる改善が望まれる。</p> | <p>・独法評価委員会の指摘等を踏まえ、海外調査報告書に係るアンケートページについて、ユーザーがより利用しやすいよう記入式から選択式にするなどの改善を行った。また、ホームページのどの箇所を閲覧しているのかが分かるように、トップメニュー及びサイドメニューの該当見出しの背景色が変わるように仕様を変更し、視認性の向上を図った。</p> <p>・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等を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、主に次のような改善を行った。</p> <p>－ユーザーが必要とする情報の判別を容易にするため、トップページの「新着情報」について項目毎に色分けを行った。</p> <p>－アクセス数が多い「ファクトブック」、「海外調査報告書」等についてユーザーのアクセスを容易にするため、トップページのサイドメニューに新たなサブメニューを追加した。</p> <p>－ユーザーの便宜を図るため、PDFへ直接リンクするサイドメニュー項目について、「PDF」表示を入れた。</p> |
| <p>・海外調査報告書の中には、PPP関連の報告書など参考になる報告書もあり、引き続き取り組んでいただきたい。</p> | <p>・次の海外調査報告書を発行するとともに、ホームページで公表した。</p> <p>－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－」</p> <p>－英国道路庁が公表した 2015 年からの道路庁の改革、戦略的道路網への投資等について紹介する「英国の新しい道路計画 ー道路アクションプログラム・21 世紀の道路網ー」</p> |
| <p>・笹子トンネル事故を踏まえ、第 3 期中期計画（H25～H30 年度）に定められた「国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる」ことに、適切に対応する必要がある。</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、会社が発行する高速道路の維</p> | <p>・会社との連絡会議を開催し、今後、会社において、各種有識者委員会における検討状況及び維持修繕に関する技術基準等に関する法令改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応していくことを確認した。</p> <p>・今後、国から示される方針に従い、国及び会社と連携し、会社が発行する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しに取り組む。</p> |

| 課題・改善点、意見等 | 対応状況等 |
|---|---|
| <p>持・管理の在り方の適切な見直しにも、機構として積極的に取り組んでいただきたい。</p> | |
| <p>・会社に対して助成を行う仕組みを通じて、コスト縮減のみならず、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を会社に促すことが必要。</p> | <p>・会社は、安全かつ円滑な道路交通の確保等を図るため、構造物点検の信頼性向上に寄与する点検技術の開発など様々な技術開発に取り組んでおり、これに必要な費用は計画管理費に含まれている。</p> <p>・機構は、機構法第12条第1項第7号に基づき、新技術の開発等により高速道路の新設、改築等の費用の縮減が図られたことが認定されれば、助成金を交付しており、これらの仕組みを通じて会社に対し新技術の開発等を促している。</p> |
| <p>・アウトカム指標については、さらなる充実とスピードアップが必要。</p> | <p>・アウトカム指標の更なる充実や各会社の統一的な目標設定について、2月に担当課長会議、3月に担当部長会議を開催し検討を行った。</p> <p>－目標を年度毎に設定するのではなく、中期的な目標や一定水準を確保する目標とする統一的な目標設定について検討</p> <p>－指標の更なる充実については、管理の実績を示すアウトプットの指標の追加を検討</p> <p>・平成24年度分のアウトカム指標については、会社間共通の指標（本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など）を取りまとめて会社間で対比するとともに、具体的な目標や目標の達成状況のほか、新たに目標の設定根拠を記載した「維持、修繕その他の管理の報告書」について、8月に、6会社分をホームページで公表した。</p> |
| <p>・「維持、修繕その他の管理の報告書」には、点検結果を載せるなどの工夫が必要。</p> | <p>・機構と会社の担当部長会議を開催し、「維持、修繕その他の管理の報告書」の更なる内容の充実を図っていくことを確認し、平成25年8月に公表した平成24年度分の報告書において、次の改善を実施した。</p> <p>－会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方を記載</p> <p>－最新の課題に対する現在の取組状況の記載を充実</p> <p>－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> <p>・同報告書の更なる充実に向けて会社と連携・協力して次のような検討を行った。</p> <p>－定性的な表現を改め、管理の実績とコストとの関係が把握できるよう、点検、補修等の実施数量を用いて、可能な限り定量的に記載</p> <p>－現場における維持、修繕等の業務内容だけでなくその結果を分析・評価して課題に対する取組状況について記載</p> |
| <p>・車両制限令違反車両に対しては、会社等と連携して、取締の一層の強化及びそ</p> | <p>・首都会社、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本及び一都三県の高速道路交通警察隊との合同取締を実施した。 国、会社、関係団体等による「大型車両の適正かつ安全な走行</p> |

| 課題・改善点、意見等 | 対応状況等 |
|--|--|
| <p>の取組を表す指標の設定ができないか検討いただきたい。</p> | <p>に向けた連絡会」において、啓発策や違反者情報の共有等について関係機関と連携し、具体的な取組を進めた。</p> <p>・その取組を表す指標として、「車限令違反車両取締台数」を注視していくこととした。</p> |
| <p>・新技術の開発等の促進については、新技術が標準化されたことにより、コスト縮減にどの程度効果があったのかを把握いただきたい。</p> | <p>・機構発足から平成 25 年度までに認定された新技術及び改良技術 19 件の内、標準化された新技術は 6 件で、約 50 億円のコスト縮減効果があったと見込まれる。新技術が標準化されたことによるコスト縮減効果については引き続き、会社と連携、協力して把握に努める。</p> |

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」
への対応状況等（平成 25 年度）

| 課題・改善点、意見等 | 対応状況等 |
|---|--|
| <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。</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見直した。</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>・機構と会社の担当部長会議を開催し、「維持、修繕その他の管理の報告書」の更なる内容の充実を図っていくことを確認し、平成 25 年 8 月に公表した平成 24 年度分の報告書において、次の改善を実施した。</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>・同報告書の更なる充実に向けて会社と連携・協力して次のような検討を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> －一定性的な表現を改め、管理の実績とコストとの関係が把握できるよう、点検、補修等の実施数量を用いて、可能な限り定量的に記載 －現場における維持、修繕等の業務内容だけでなくその結果を分析・評価して課題に対する取組状況について記載 |
| <p>・笹子トンネル事故を踏まえ、第 3 期中期計画（H25～H30 年度）に定められた「国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる」ことに、適切に対応する必要がある。</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</p> | <p>・会社との連絡会議を開催し、今後、会社において、各種有識者委員会における検討状況及び維持修繕に関する技術基準等に関する法令改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応していくことを確認した。</p> <p>・今後、国から示される方針に従い、国及び会社と連携し、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取り組む。</p> |

| 課題・改善点、意見等 | 対応状況等 |
|---|---|
| たい。 | |
| <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7号に基づき、新技術の開発等により高速道路の新設、改築等の費用の縮減が図られたことが認定されれば、助成金を交付しており、これらの仕組みを通じて会社に対し新技術の開発等を促している。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・アウトカム指標については、さらなる充実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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・アウトカム指標の更なる充実や各会社の統一的な目標設定について、2月に担当課長会議、3月に担当部長会議を開催し検討を行った。 <ul style="list-style-type: none"> －目標を年度毎に設定するのではなく、中期的な目標や一定水準を確保する目標とする統一的な目標設定について検討 －指標の更なる充実については、管理の実績を示すアウトプットの追加を検討 ・平成24年度分のアウトカム指標については、会社間共通の指標（本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など）を取りまとめて会社間で対比するとともに、具体的な目標や目標の達成状況のほか、新たに目標の設定根拠を記載した「維持、修繕その他の管理の報告書」について、8月に、6会社分をホームページで公表した。 |

平成 24 事業年度監事監査報告書の監査結果への対応状況等（平成 25 年度）

| 監査結果 | 対応状況等 |
|--|--|
| <p>1. 入札及び契約の適正化</p> <p>・一般競争入札の落札率の状況を見ると、予定価格と契約金額に著しく乖離がある契約（落札率 50%未満の契約件数：8 件）が散見された。特に、「高速道路敷地における地上権移転登記嘱託業務」においては、落札率が 3.2%と極めて低い結果となった。これらの契約に係る業務の品質は問題なく確保されているものの、予定価格の算出方法に改善の余地があると考えられる。</p> | <p>・過去 2 カ年に一般競争入札により発注した契約の予定価格、契約金額、落札率等の調査を行ったところ、市場価格を的確に反映していない等、予定価格の作成の基礎となる設計書の算出方法に改善の余地があると考えられる契約があったことから、予定価格の作成について留意すべき事項等を記載した「予定価格の作成について（平成 25 年 9 月 11 日）」を機構内に通知した。</p> <p>・平成 25 年度下半期の発注案件においては、平成 24 年度において予定価格と契約金額に著しく乖離があった「道路占用料算定に係る不動産鑑定業務」について、直近の市場価格を反映させる工夫を行った結果、落札率が 51%（前回 43%）となった。</p> |
| <p>2. 機構資産の棚卸し</p> <p>・建設仮勘定資産の計上もれについて発見される事象も見受けられたことに鑑み、更なる会社側の資産管理に対する意識の向上を求めるとともに、棚卸しの進捗状況や会社の機構資産の管理状況を踏まえたマニュアルの改正等によって、より効果的・効率的に棚卸しを行うことが望まれる。</p> | <p>・会計検査院の平成 24 事業年度決算監査報告において、機構が承継した建設仮勘定に計上されるべき資産の一部が計上漏れとなっていた事態について指摘を受けた。このため、会社に対し、会社側の資産管理について、資産の計上漏れ、資産価格の誤り等が生じないように、より一層厳正な取組の要請を行った。さらに、より効果的・効率的に棚卸しを行うため、建設仮勘定を含む全ての資産を調査対象とする棚卸実施マニュアルの改正を行った。</p> |
| <p>3. 高速道路（占用物件）の安全性の確保における会社との連携</p> <p>・占用物件の安全性の確保は、一義的には占用者の義務として行うべきである。</p> <p>しかしながら、道路利用者等に対する安全性の確保について、さらに十全を期するため、占用許可権者である機構としても、高速道路等の現場における点検、維持管理を担う会社と、占用物件の点検、維持管理の実態、体制の状況、それを踏まえた占用許可条件等について確認、検証する等、緊密に連携していくことが重要である。</p> <p>また、占用許可、特殊車両通行許可等の権限代行に係る業務においては、手続や基準を示したマニュアルを、実際の業務において運用する</p> | <p>・占用物件の安全性の確保については、9月に開催した管理課長会議において、現場における点検、維持管理を担う各会社と占有者との間で連絡を密にすることを依頼し、会社と機構の間でも問題意識を共有し緊密に連携していくことを確認した。</p> <p>・国土交通省から占用物件たる跨道橋の点検状況の確認を徹底する旨の通達を受け、各会社へ事務連絡を発出した。さらに、国土交通省の占用物件の安全確保についての通達を受け、各占有者からの占用物件の安全確認の徹底、占用許可条件の見直し、更新手続を行う物件について占有者に点検状況を提出させる等、安全性の確認を行うことについて事務連絡を各会社に発出した。</p> <p>・国土交通省から「「車両の通行制限について」の一部改正（平成 25 年 1 月 30 日道路局長通達）」が技術的助言として参考送付されたことを受けて会社へ意見照会を行い、当該意見を踏まえて機構、会社間での実施要領を作成した。</p> <p>・道路管理実務の迅速かつ円滑な運用を図るため、各会社と調整を行い、高速道路管理実施マニュアル（道路管理編）を作成した。</p> |

| 監査結果 | 対応状況等 |
|--|--|
| <p>中で適宜修正を加えてより充実させるなど、機構、会社において処理方法の一層の周知徹底が図られるべきである。</p> | |
| <p>4. 高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況についての報告書</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の維持、管理のみならず修繕も含めその状況は、今日広く国民の関心事であり、また、それに係る費用も含め、分かりやすく適切に国民に知らせる必要がある。 <p>高速道路の維持、修繕その他の管理は、会社において費用計上される計画管理費と債務引受の対象となる修繕費により行われている。計画管理費については、その内訳について報告書により公表されているが、債務引受の対象となる修繕費については、全体額はファクトブックにより公表されているものの、その内訳について公表されていない。</p> <p>高速道路の維持、修繕その他の管理の全体像の適確な理解を国民に求めるためにも、計画管理費による維持、修繕その他の管理のみならず、債務引受の対象となる修繕費によるものについても、費用及び工事内容について報告書への記載を会社に要請するなど、分かりやすく情報開示すべきである。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・機構と会社の担当部長会議を開催して「維持、修繕その他の管理の報告書」の更なる内容の充実を図っていくことを確認し、平成 25 年 8 月に公表した平成 24 年度分の報告書において、次の改善を実施した。 <ul style="list-style-type: none"> －会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方を記載 －最新の課題に対する現在の取組状況の記載を充実 －債務引受の対象となる修繕工事についても、内訳を設けて費用及び主な工事内容について記載 |
| <p>5. 高速道路の管理水準の向上に向けた GIS データ（地理空間情報）の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・GIS データは、高速道路の管理において、よりの確な管理を実施するため、また、維持、修繕に係る情報の蓄積、共有化のため、有効な基礎データと考えられ、その具体的活用方法は、GIS データの利用者によって実際の利用に即した検討が進められているところである。 <p>今後、機構の業務にも有用なものとなるよう、検討を一層進めることを期待する。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省が主催する「道路地図基盤の整備/更新/活用に関する研究会」にオブザーバー参加し、国及び民間の地理空間情報の活用状況の情報収集等に努めた。 ・機構が作成した道路地図基盤情報を会社とも共有し、会議を開催して、会社の活用状況及び将来の利用計画を確認した。また、会社が道路管理のために試行的に作成している「保全 GIS」等のシステムの基本図データとして、機構が作成した GIS データを取り込み、有効利用する等、更なる活用を進めるよう会社に依頼した。 ・GIS データの今後の活用に向けて、東日本大震災等による地殻変動を踏まえた座標変換を実施し、データの精度向上を進めた。 |
| <p>6. 国民の理解を得るための情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後においても、ユーザーの声を随時フォロ | <ul style="list-style-type: none"> ・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等を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、主 |

| 監査結果 | 対応状況等 |
|---|--|
| <p>一アップし、引き続きホームページの改善に積極的に取り組んでいくことが重要である。</p> | <p>に次のような改善を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 ユーザーが必要とする情報の判別を容易にするため、トップページの「新着情報」について項目毎に色分けを行った。 一 アクセス数が多い「ファクトブック」、「海外調査報告書」等についてユーザーのアクセスを容易にするため、トップページのサイドメニューに新たなサブメニューを追加した。 一 ユーザーの便宜を図るため、PDFへ直接リンクするサイドメニュー項目について、「PDF」表示を入れた。 |