

平成27年度業務実績報告書

平成28年6月

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

目次

| | |
|---|----|
| ■ 平成27年度の業務の概況 | 1 |
| ■ 平成27年度業務実績 | 11 |
| I 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 | 12 |
| 1 組織運営の効率化 | 12 |
| 2 一般管理費の縮減 | 12 |
| 3 調達等合理化の取組の推進 | 14 |
| 4 積極的な情報公開 | 14 |
| 5 業務評価の実施 | 20 |
| II 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成 するためとるべき措置 | 20 |
| 1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け | 20 |
| 2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 | 24 |
| 3 会社に対するスマート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 | 38 |
| 4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け | 40 |
| 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 | 40 |
| 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 | 42 |
| 7 本州四国連絡鉄道施設に係る業務 | 46 |
| 8 業務遂行に当たっての取組 | 46 |
| III 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画 | 50 |
| 1 財務体質の強化 | 50 |
| 2 予算 | 52 |
| 3 収支計画 | 52 |
| 4 資金計画 | 52 |
| IV 短期借入金の限度額 | 52 |
| 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 | 52 |
| 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 | 52 |
| VII 剰余金の使途 | 52 |
| VIII その他主務省令で定める業務運営に関する事項 | 52 |
| 1 施設及び設備に関する計画 | 52 |
| 2 業務の実施について | 54 |
| 3 人事に関する計画 | 54 |
| 4 内部統制について | 56 |
| 5 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途 | 58 |
| ■ 参考資料 | 1 |
| 資料1 契約状況等 | 2 |
| 資料2 債務の返済と財務諸表の関係 | 3 |
| 資料3 各会社のアウトカム指標一覧表(平成27年度) | 4 |
| 資料4 助成金交付実績(概要) | 5 |
| 資料5 高速道路機構の各組織の職員数と主な業務 | 6 |
| 資料6 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の役職員の報酬・給与等について | 7 |

平成27年度の業務の概況

平成27年度の業務の概況

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下「機構」という。)は、平成27年度において、第3期中期目標期間(平成25年4月1日から平成30年3月31日まで)における中期目標を達成すべく、①債務の確実な返済、②会社(高速道路株式会社法(平成16年法律第99号)第1条に規定する会社をいう。以下同じ。)と連携した高速道路事業の円滑な実施、③業務運営の効率性と透明性の確保の3点について、以下のような取組を重点的に推進した。

1. 債務の確実な返済

(1)協定(独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成16年法律第100号。以下「機構法」という。)第13条第1項に規定する協定をいう。以下同じ。)及び業務実施計画(機構法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。)については、以下の内容について、交通量、経済動向の見通し等の所要の見直しに基づき確実な債務返済を確認した上で、適切に見直した。

1)平成27年7月における協定変更の概要

- ①対象路線網:全国路線網
- ②変更内容
 - ・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

2)平成28年2月における協定変更の概要

- ①対象路線網:全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網
- ②変更内容
 - ・「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」に併せた貸付料の変更(首都高速)
 - ・労務費等高騰への対応 等

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

(2)料金収入は、計画を2,783億円(11.1%)上回る2兆7,802億円となり、貸付料収入は計画を2,573億円(13.9%)上回る2兆1,106億円となった。また、会社からの債務引受額が計画を4,955億円(▲31.9%)下回る1兆582億円となったことなどから、平成27年度末時点における有利子債務残高は、計画値29兆13億円に対して28兆2,046億円となった。

(3)資金調達については、「長期・固定」を基本としつつ、低金利環境を捉え超長期年限による調達を拡充した。

10年を超える超長期年限は特に投資家が限られることから、従来の大手機関投資家に加えて、全国の自治体、信用金庫等へ積極的かつ幅広いIR活動を展開し、投資家拡大を推進した。これにより、約6年ぶりとなる40年債を複数回発行するとともに、20年・30年債の発行額を拡大した。また、平成26年度から導入した民間借入金については、調達年限を全て20年に長期化し、債券よりも低利で借り入れを行った。

これらの結果、調達に占める超長期年限の割合を発足以降最大の56%に高め、同様に平均調達年限を発足以降最長の18.4年まで長期化するも、平均調達利率0.88%にて総額1兆6,210億円を安定的に調達した。

以上の取り組みにより、将来の金利上昇リスクを軽減し債務返済の確実性を高めた。

なお、機構の40年債発行を契機として民間会社の40年債が発行されるなど、超長期債市場の活性化にも寄与した。

2. 会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

(1) 高速道路網については、新東名高速道路(浜松いなさ JCT～豊田東 JCT)等 74.5km の新規供用及び八王子バイパス 4.5 km の無料開放があり、年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 10,061km となった。

(2) 道路管理者の権限の代行については、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、高速道路の管理を適正かつ円滑・効率的に実施するとともに、さらなる連携強化について 6 会社と検討を進めた。

① 平成 27 年 4 月 1 日施行の改正道路法により導入された占用許可の事務委託については、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、占用料の多寡も加味した入札による占用制度について、占用許可事務と併せて会社と委託契約を締結した。

② 「権限代行の簡素化・包括化等検討会議」を開催し、権限代行業務の簡素化・包括化に向けて 6 会社と検討を行った。

③ 特殊車両通行許可等手続きについては、包括的な事前協議について、国交省等関係機関と調整・検討の上、適用範囲の更なる拡大案を策定した。また、特殊車両の通行許可基準の統一に向け、会社と共同で検討を行い、車両の幅員に関する許可基準案を策定した。

④ 車両制限令違反車両への対応については、重量制限超過車両による道路劣化を防止するため、機構・6 会社が連携し一体となって、悪質な重量制限違反者に対する積載物の分載・軽減を実施した。また、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」を 13 件行う等、指導取締りの強化を行った。

(3) 会社による高速道路の管理の実施状況については、毎年度、会社より「維持、修繕その他の管理の報告書」(以下、「管理の報告書」という)として報告を受けており、平成 27 年 8 月にホームページで公表した平成 26 年度分の管理の報告書では、平成 26 年 7 月より施行された道路の維持修繕に関する省令・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な記載内容としたほか、アウトカム指標についても、利用者視点、交通安全、道路保全の 3 分野へ組み替えるとともに、それらの実績値については要因分析をより充実させるなど、更に充実した記載内容とした。

また、機構は、会社から上記の報告を受けるとともに、必要に応じて実地に確認を行っており、これら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、情報共有を図った。

(4) 会社の経営努力を助長するための助成金制度については、会社は新設・改築事業を中心に制度を積極的に活用し、その結果、平成 27 年度に経営努力適合性を認定した 33 件で本制度を活用したコスト削減効果は過去最大の約 130 億円と見込まれている。また、平成 27 年度に新たに認定した新技術である「高規格材料を用いたトンネル支保工」は、単一の新技術としては過去最大の約 54 億円のコスト削減効果が見込まれ、これを含め、平成 27 年度末までに、新技術は 141 件認定され、累計で約 143 億円のコスト削減が見込まれている。

このように、会社は新設・改築事業においては、制度の活用に積極的に取り組んできているものの、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 28 年 3 月に実施し、その結果、改正後 1 か月で、早くも 7 件の修繕工事計画書が提出されている。あわせて、大規模更新事業についても、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、メンテナンスの時代に即した制度となるよう必要な措置を図った。

なお、認定された新技術を含む経営努力案件は「高速道路の新設等に要する費用の削減に係る助成に関する委員会」(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削減の取組み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

(1) 一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、コピー代等の事務経費の縮減や、システム開発及び調査委託業務の発注の見直し等の結果、H24 年度に比べ3%以上削減するとして目標を上回る削減となった。

(2) 契約については、「独立行政法人における調達等合理化の取組について」(平成 27 年5月 25 日総務大臣決定)に基づき、平成 27 年度調達等合理化計画を策定し、公正性及び透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的な調達の合理化を推進した。

なお、平成 28 年 6 月に開催した契約監視委員会において、当計画の自己評価の点検を行うとともに、「競争性のない随意契約」、「一者応札・一者応募となった契約」及び「公益法人に対する支出」についても点検・検証が行われ、平成 27 年度における全ての契約は適正に行われているとの評価を受けた。

(3) 情報公開については、機構の業務運営の透明性を高め、説明責任を果たすため、次のように取り組んだ。

① 平成 27 年8月に、平成 26 年度決算の公表に合わせて、全国路線網、地域路線網(3路線網)及び一の路線(5路線)ごとの債務返済の計画と実績の対比及び差異の理由、セグメント情報等の機構の財務状況に関する詳細な情報について公表した。

② 機構の業務の枠組みや、平成 26 年度業務の実施状況、同年度決算の概要等をまとめた「高速道路機構の概要 2015」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 2015」を 12 月にそれぞれ発行した。

③ 平成 28 年4月からの首都圏の新たな高速道路料金については、同一起終点であれば圏央道利用でも同じ料金とする等、3社にまたがる画期的な料金制度であった。そこで、高速道路利用者にとできるだけ早く情報を提供するため、会社の料金検索サイトの運用開始に先立って、機構が3社の情報を集約し、主要な IC 間について、圏央道及び外環道を経由した場合や首都高速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平成 28 年 3 月 1 日に開設した。この結果、平成 28 年 3 月における機構ホームページへのアクセスは、通常の前年の約 4 倍となった。

また、高速道路のストック効果について会社等と連携し、トップページに公表するとともに、アクセスが多い全国路線図等の改善を行う等、社会的関心の高い情報を積極的にわかりやすく提供した。

平成 27 年度における業務の概況は、以上のとおりである。今後も、債務の確実な返済に向けて、引き続き業務に取り組むとともに、社会経済情勢等の変化に適切に対応していく。

平成26年度業務実績評価における課題・改善事項等に係る平成27年度における対応状況

平成26年度業務実績評価において国土交通大臣から指摘のあった課題・改善事項等については、平成27年度において次のとおり対応した。

| 課題・改善点、意見等 | 対応状況 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 見直しを行ったアウトカム指標について、その達成がなされるよう会社と連携して取り組む必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 見直しを行った利用者視点、交通安全、道路保全の3分野のアウトカム指標について、要因分析等を充実させることにより、会社が目標達成のために実行すべき施策が明確となるよう会社と調整を行った。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 高速道路会社が活用しやすい助成制度となるよう、助成制度の今後のあり方について検討を行う必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 修繕事業に関して積極的な取組みの促進を図るため、会社からの意見を踏まえつつ、助成に関する手続きについて、提出時期や提出内容を見直し、活用し易い制度に変更した。 また、道路法改正を受けて取り組む大規模更新事業については、新設・改築事業や上記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した。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 道路管理事務の円滑かつ効率的な実施のため、必要な手続きの簡素化・包括化について検討を行う必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 特殊車両の通行許可協議の包括的な事前協議について、国交省等関係機関と調整の上、適用範囲の更なる拡大案を策定した。(3月) 高速道路における大型車両の通行適正化を向上させるため、機構と会社で行っている特車関係事務について、更なる効率化に向けた手法の整理を行うなど、今後のシステム化に向けた検討に着手した。 「権限代行の簡素化・包括化等検討会議」を開催し、権限代行業務の簡素化・包括化に向けて、6会社と検討を行った。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 他法人におけるセキュリティ事案が多数生じている現状を踏まえ、現状の情報セキュリティ事案に対する管理体制を改めて確認するとともに、さらなる体制強化について検討を行う必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 情報セキュリティポリシー、個人情報保護規程等を改正し、情報セキュリティ事案に対する管理・連絡体制の明確化を図り、監査機能の強化も行った。 また、以下のとおり対応を行った。 <ul style="list-style-type: none"> －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 －独立行政法人情報処理推進機構が作成した「標的型攻撃メールの例と見分け方」の配布 －ホームページサーバー内の個人情報等の削除 －ホームページの動的コンテンツの安全性を確認 －メールシステム及びファイアウォールのセキュリティを強化 －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を整備 ・ペネトレーションテスト等を実施 |

第2期中期目標期間業務実績評価調書における課題・改善点、業務運営に対する意見等と平成27年度における対応状況

第2期中期目標期間業務実績評価調書において国土交通省独立行政法人評価委員会から指摘のあった課題・改善点、業務運営に対する意見等に係る事項については、平成27年度において次のとおり対応した。

| 課題・改善点、意見等 | 対応状況 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・複数年契約は、発注規模の拡大など民間の参入を促す優れたものであり、他の独立行政法人や公的団体にそのノウハウを伝達していただきたい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年4月に公表された「公共サービス改革プログラム」(行政刷新会議公共サービス改革分科会)等において複数年度契約について提言されているところであり、他の法人においても取り組んでいるものと考えられるが、当機構においても入札公告の際には、引き続きホームページで契約情報を公表するとともに、問合せ等があった場合には情報提供を行うこととした。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・当初に比べてホームページは格段に良くなったが、財務情報については説明の方法にさらなる工夫が望まれる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・財務情報について、高速道路勘定における利益剰余金は、利益を留保しているものではなく、全て債務の返済に充てられるものであることを解りやすく示すため、ホームページにおける債務の返済と財務諸表の関係の記載を改善した。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・インフラの維持・管理の重要性が叫ばれる昨今の状況に鑑みると、各会社による道路の維持・管理状況に関する情報の公開には工夫が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成 27 年8月に公表した平成 26 年度分の管理の報告書において、以下の記載内容とした。 <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 |

| 課題・改善点、意見等 | 対応状況 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 笹子トンネル事故を踏まえ、第3期中期計画(H25～H29 年度)に定められた「国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる」ことに、適切に対応する必要がある。 ・ さらに、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申(H25.6.25)を踏まえ、国及び会社と連携しつつ、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しにも、機構として積極的に取り組んでいただきたい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路の老朽化が進行し、大規模な更新や修繕が必要とされる道路構造物が急速に増大しているため、老朽化対策や管理水準の向上に国及び会社と一体となって取り組む必要があった。 ・ 会社の大規模更新・修繕に関する計画に関与するなど、その対応について検討してきたが、今般、法令改正により、更新財源の確保と点検強化について新たな枠組みが整備されたため、この枠組に沿って、費用を十分に見込む一方で会社にコスト削減を促すことにより、道路資産を将来にわたって適切に良好な状態に保ち、かつ、債務を確実に償還するよう、協定を変更した。 ・ この協定変更にあたっては、料金徴収期間の延長や更新に係る債務とその他の債務を区分した債務返済計画の策定等、多くの新たな検討事項を総力をあげて極めて短期間に変更内容に反映することによって、緊急に対応が必要な老朽化対策や点検の強化等を会社が直ちに着手できるようにした。 ・ 上記対応については、平成 26 年度までに実施済み。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組みについては、今後、高速道路の老朽化や補修が、日本だけでなく海外でも重要な問題になるため、特に、点検・管理に関する技術開発をサポートする取り組みが期待される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 会社は、安全かつ円滑な道路交通の確保等を図るため、構造物点検の信頼性向上に寄与する点検技術の開発など様々な技術開発に取り組んでおり、これに必要な費用は計画管理費に含まれている。 ・ 機構は、機構法第12条第1項第8号に基づき、新技術の開発等により高速道路の新設、改築等の費用の縮減が図られたことが認定されれば、助成金を交付しており、これらの仕組みを通じて会社に対し新技術の開発等を促している。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ アウトカム指標については、さらなる充実や各会社で統一的な目標設定が必要であり、スピード感を持った取組が望まれる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 死傷事故率など、目標値の改善を図っていく既存のアウトカム指標については、平成 25 年度分から中期の目標値を加えるなど、充実を図った。 ・ アウトカム指標については、会社と連携し平成 26 年度分より利用者視点、交通安全、道路保全の3分野に整理した上で、必要な指標を追加するなど充実を図った。 ・ 会社の取組が反映できるよう橋梁の健全度判定の集計を見直すなど指標の更なる充実を図るとともに、引き続き要因分析等を充実させることにより、目標達成のために実行すべき施策が明確となるよう会社と調整を行った。 |

平成27年度業務実績

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|--|---|
| I 中期目標の期間 | | |
| 中期目標の期間は、平成 25 年 4月1日から平成 30 年3月 31 日までの5年間とする。 | — | — |
| II 業務運営の効率化に関する事項 | I 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 | I 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 |
| 機構は、会社(高速道路株式会社法(平成 16 年法律第 99 号。以下「道路会社法」という。)第1条に規定する会社をいう。以下同じ。)と締結した協定に基づき、会社と連携協力しつつ高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援することを目的としていることから、会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努めること。 | 会社(高速道路株式会社法(平成 16 年法律第 99 号。以下「道路会社法」という。)第1条に規定する会社をいう。以下同じ。)と締結した協定に基づき、会社と連携協力しつつ高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援することを目的としていることから、会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努める。 | 会社と締結した協定に基づき、会社と連携協力しつつ高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努める。 |
| 1 組織運営の効率化 機構は、効率的な業務運営が行われるようその組織を整備するとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを実施すること。 | 1 組織運営の効率化 効率的な業務運営を行うために機動的な組織運営を図り、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務の実施において、社会経済情勢の変化に的確に対応する。 このため、組織の運営について、以下のとおり取り組むとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを行う。 ① 法人の権限及び責任の明確化、透明性及び自主性の向上等に対応した組織の整備 ② 社会経済情勢の変化に対し機動的に対応できる組織の整備 | 1 組織運営の効率化 必要最小限の組織として設置した総務部、経理部、企画部、関西業務部の4部により、組織運営の効率化に努める。 |
| 2 一般管理費の縮減 機構は、必要最小限の組織として、業務運営全体の効率化を図り、一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、平成 24 年度に比べ、中期目標期間の最終年度までに5%以上削減すること。 | 2 一般管理費の縮減 外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、平成 24 年度に比べ、中期目標期間の最終年度までに5%以上の削減を行う。 | 2 一般管理費の縮減 外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、平成 24 年度に比べ、3%以上の削減を行う。 |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画 I -1

【年度計画 I -1における目標設定の考え方】

設立時に必要最小限の組織として設置した4部体制により、法人の権限及び責任の明確化、透明性、自主性の向上等に対応した組織の整備、社会経済情勢の変化に対し機動的に対応できる組織の整備を図るべく、組織運営の効率化に努める。

【平成 27 年度における取組】

- 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) 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。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、業務や組織の在り方について継続的な点検を行い、効率的な業務運営に努める。

平成 27 年度計画 I -2

【年度計画 I -2における目標設定の考え方】

外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)について、計画的な削減を図り、平成24年度に比べ、中期計画期間内(5ヶ年)での5%削減を行うため、平成 27 年度は平成 24 年度比3%以上の削減を行う。

【平成 27 年度における取組】

一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、コピー代等の事務経費の削減や、システム開発及び調査委託業務の発注の見直し等の結果、H24 年度に比べ3%以上削減するとして目標を上回る削減となった。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|---|---|--|
| | | |
| <p>3 調達等合理化の取組の推進 「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)を着実に実施すること。</p> | <p>3 調達等合理化の取組の推進 公正性及び透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達の合理化を推進するため、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づき、毎年度「調達等合理化計画」を策定、公表の上、着実に実施する。 また、その実施状況について自己評価を実施し、その結果を公表する。</p> | <p>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)に基づき策定した調達等合理化計画に定めた取組を実施する。</p> |
| <p>4 積極的な情報公開 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、財務諸表等の法定の開示事項に加え、道路資産の保有及び貸付けの実態並びに債務の返済状況について、積極的な情報公開を行うこと。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努めること。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促すこと。 また、機構の業務運営や高速道路事業に関し、国民に効率的かつ効果的に広く情報が伝わるようホームページ等を積極的に</p> | <p>4 積極的な情報公開 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、次に掲げる取組を実施することにより、積極的な情報公開を行う。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努める。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促す。また、機構の業務運営や高速道路事業に関し、国民に効率的かつ効果的に広く情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用する。</p> | <p>4 積極的な情報公開 次に掲げる取組を実施することにより、情報公開を行うとともに、公開内容の充実を図る。 その際、セグメント情報、会社情報等を含め、ホームページ、パンフレット、ファクトブック等で分かりやすく提供する。 また、機構の業務運営や高速道路事業に関し、国民に効率的かつ効果的に広く情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用する。</p> |

平成27年度の業務の実績

《一般管理費削減実績》

(単位:百万円)

| | 平成 24 年度 | 平成 27 年度 | |
|--------------------------|----------|----------|--------|
| | | 金額 | 増減率 |
| 一般管理費 (人件費及び特殊要因を除く。) | 465 | 289 | ▲37.8% |

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費の削減に取り組む。

平成 27 年度計画 I -3

【年度計画 I -3における目標設定の考え方】

「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。

【平成 27 年度における取組】

- 1) 「独立行政法人における調達等合理化の取組について」(平成 27 年5月 25 日総務大臣決定)に基づき、平成 27 年度調達等合理化計画を策定し、契約監視委員会の審議を経て公表した。(7月)
- 2) 調達等合理化計画に定めた取組については別紙のとおり着実に実施した。なお、平成 28 年 6 月に開催した契約監視委員会において、当計画の自己評価の点検を行うとともに、「競争性のない随意契約」、「一者応札・一者応募となった契約」及び「公益法人に対する支出」についても点検が行われ、平成 27 年度における全ての契約は適正に行われているとの評価を受けた。

[参考資料:資料1]契約状況等

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」に基づき、平成 28 年度調達等合理化計画を策定し、引き続き調達の合理化に取り組む。

平成 27 年度計画 I -4

【年度計画 I -4における目標設定の考え方】

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

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|---|---|
| <p>活用すること。この場合において、そのアクセス状況の調査・分析などを通じて、会社とも連携を図りつつ、より利用者のニーズに的確に応えられるホームページとなるよう必要な改善を図ること。</p> | <p>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> | <p>① 財務内容の公開 財務諸表等を公開する。 その際、セグメント情報もホームページに掲載する。 また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。</p> |
| | <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>② 資産の保有及び貸付状況の公開 ホームページで公開している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新する。</p> |
| | <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>③ 債務の返済状況の公開 機構の収支予算の明細に基づく債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。また、決算時において、会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況も公表する。</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>④ 債務返済の見通しの根拠の公開 債務返済の見通しに関する根拠(金利、交通量、収入、経済動向等)について公表する。</p> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画 I-4-①

【平成 27 年度における取組】

- 1) 平成 26 年度の財務諸表等並びに債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況、建設・維持・管理の状況、道路資産の保有及び貸付状況を内容とする高速道路事業関連情報について、記者発表を行うとともに、ホームページに掲載した。(8月)
- 2) 平成 26 年度のセグメント情報については、全国路線網、地域路線網(3路線網)及び一の路線(5路線)ごとに公表し、かつ、全国路線網については、会社別の情報も併せて公開した。また、会社の協力により提供を受けた会社情報を総括し、全社の高速道路関連の情報を一覧形式で分かりやすくホームページに掲載した。(8月)
- 3) 平成 26 年度財務諸表を官報に公告した。(10月)
- 4) 財投機関債を発行する都度、債券説明書をホームページに掲載した。

[参考資料:資料2]債務の返済と財務諸表の関係

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

財務内容の公開を積極的に行うとともに、引き続き、分かりやすい情報提供に努める。

平成 27 年度計画 I-4-②

【平成 27 年度における取組】

ホームページで公開している路線網ごと及び会社ごとの保有及び貸付延長を記載した「道路資産の保有及び貸付状況(総括表)」並びに路線ごとの延長、貸付先、貸付期間等を記載した「道路資産の保有及び貸付状況(路線別)」について、随時更新した。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

「道路資産保有及び貸付状況(総括表)」及び「道路資産保有及び貸付状況(路線別)」について、引き続き、随時更新する。

平成 27 年度計画 I-4-③

【平成 27 年度における取組】

- 1) 平成 26 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公表した。(8月)
- 2) 平成 26 年度における会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況を公表した。(8月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

債務の返済状況について、引き続き、債務返済計画に基づく計画と実績の対比等の情報を公表するなど、分かりやすい情報提供に努める。

平成 27 年度計画 I-4-④

【平成 27 年度における取組】

II-2-①に記載した会社との協定の見直しに併せて、業務実施計画の見直しを行い、その際に用いた債務返済計画の見直しに関する根拠を公表した。(8月、3月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

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

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|-----------|---|--|
| | <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>⑤ 費用の縮減状況等の公開 高速道路の新設、改築及び修繕に関するコスト縮減の情報について、該当する工事の債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表する。 また、会社の協力を得て、会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減の内容及び利便性の向上を示す客観的な指標を公表する。</p> |
| | <p>⑥ 評価及び監査に関する事項 年度業務実績評価、政策評価の機構に関する部分、行政監察結果等について、国民が利用しやすい形で、情報の提供を行う。</p> | <p>⑥ 評価及び監査に関する事項 機構が行う業務実績報告及び自己評価、監事の監査報告、大臣から通知される年度業務実績評価、政策評価の機構に関する部分、行政監察結果等について、ホームページで情報の提供を行う。</p> |
| | <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>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を引き続き調査・分析するとともに、会社とも連携を図りつつ、より利用者のニーズに的確に応えられるホームページとなるよう充実を図る。</p> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画 I -4-⑤

【平成 27 年度における取組】

- 1) 平成 26 年度に債務引受のあった高速道路の新設、改築、修繕及び災害復旧事業について、当該年度における各事業の債務引受限度額と債務引受額の差額とその理由を公表した。(8月)
- 2) コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容については、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」(以下「助成委員会」という。)の終了後にホームページにて公表した。
- 3) 会社の協力を得て、平成 26 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)の内容を公表するとともに、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)については新たに追加した通行止め時間等を含め実績を公表した(8月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、費用の縮減に関する情報を積極的に公表するとともに、会社の協力を得て、会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減の内容等を公表する。

平成 27 年度計画 I -4-⑥

【平成 27 年度における取組】

- 1) 以下の項目について、ホームページで情報提供を行った。
 - ・平成 26 年度 業務実績報告及び自己評価(6月)、並びに大臣から通知された評価(8月)
 - ・平成 26 年度 監査報告及び会計監査報告(8月)
- 2) なお、政策評価、行政監察等は該当なし。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、評価及び監査に関する情報をホームページで提供を行う。

平成 27 年度計画 I -4-⑦

【平成 27 年度における取組】

- 1) 平成 27 年度計画 I -4-①～⑥の情報については、各事務所に据え置いて閲覧に供するとともに、迅速にホームページに掲載した。
- 2) 財務諸表、債務返済状況等をまとめた高速道路事業関連情報、債券の発行情報などを適時適切に掲載するとともに、提供内容の充実を図った結果、平成 27 年度の更新回数は 207 回(前年度 136 回)となった。
- 3) ユーザーにとって利便性が高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した。アンケート結果等を踏まえ、新着情報の表示期間を 1 ヶ月から概ね 2 ヶ月に延長するなど、トップページのレイアウトを見直したほか、要望が高い全国路線図や機構へのアクセスマップについても改善した。(2月)
- 4) 平成 28 年4月からの首都圏の新たな高速道路料金については、同一起終点であれば圏央道利用でも同じ料金とする等、3社にまたがる画期的な料金制度であった。そこで、高速道路利用者にできるだけ早く情報を提供するため、会社の料金検索サイトの運用開始に先立って、機構が3社の情報を集約し、主要な IC 間について、圏央道及び外環道を経由した場合や首都高速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平成 28 年 3 月 1 日に開設した。
また、高速道路のストック効果について会社等と連携し、トップページに公表する等、社会的関心の高い情報を積極的にわかりやすく提供した。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、ホームページのアクセス状況を調査・分析のうえ、分かりやすさに配慮しつつページ内容を充実させ、利用者にとって価値のある情報を提供する。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|---|--|
| | ⑧ 業務パンフレット等による広報 機構の目的や業務の内容について、パンフレット等を活用することにより、情報の提供を行う。 | ⑧ 業務パンフレット等による広報 機構の目的や業務の内容について、パンフレットやファクトブック等を活用することにより、情報を分かりやすく提供する。 |
| 5 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務実績の評価を実施すること。 | 5 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、債務の返済状況を始めとし、業務全体について定期的に自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。 | 5 業務評価の実施 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、通則法に基づき業務全体について自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。 |
| Ⅲ 国民に対して提供するサービス その他の業務の質の向上に関する事項 | Ⅱ 国民に対して提供するサービス その他の業務の質の向上に関する 目標を達成するためとるべき措置 | Ⅱ 国民に対して提供するサービス その他の業務の質の向上に関する 目標を達成するためとるべき措置 |
| 機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する目的を達成すること。 | 協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する。 | 協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を適切に実施する。 |
| 1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け | 1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け | 1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け |
| 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。 | ① 道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する。 | ① 道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する。 |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画 I -4-⑧

【平成 27 年度における取組】

パンフレット「高速道路機構の概要 2015」(10 月)、同パンフレットの英語版及び「高速道路機構ファクトブック 2015」(12 月)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。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、パンフレットやファクトブック等の多様な媒体を活用した情報提供を行う。

平成 27 年度計画 I -5

【年度計画 I -5における目標設定の考え方】

業務の効率性及び透明性の向上を図るため、通則法に基づき自己評価を行い、その結果を公表するとともに、必要に応じて組織・業務運営の見直しなどを行う。

【平成 26 年度における取組】

- 1) 平成 26 年度の業務について、独立行政法人通則法(平成 11 年法律第 103 号)に定める報告書を作成し、業務全体について自己評価を行い、当該報告書及び自己評価書をホームページにて公表した。(6月)
- 2) 平成 27 年度の業務全体の進捗状況や高速道路機構・会社の業務点検、平成 26 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内部統制委員会で審議(2月)し、その内容を踏まえ平成 28 年度計画を策定した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

平成 27 年度業務について自己評価を行い、公表するとともに、引き続き、内部統制委員会において平成 28 年度業務の達成状況等の審議を行い、必要に応じて、適切な措置を講ずる。

平成 27 年度計画 II -1

【年度計画 II -1における目標設定の考え方】

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

平成 27 年度計画 II -1-①

【平成 27 年度における取組】

- 1) 高速道路に係る道路資産の総延長は、供用区間は新規供用 74.5km の増及び無料開放による 4.5km の減により 10,061km となり、保有・貸付延長は 10,159km となった。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|--|---|
| | | |
| <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、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しを図ること。なお、実地確認等を通じて機構が把握している高速道路の管理の実施状況等の情報については、全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう、国及び全会社に提供し情報の共有化を図ること。</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、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しを図る。なお、実地確認等を通じて機構が把握している高速道路の管理の実施状況等の情報については、全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう、国及び全会社に提供し情報の共有化を図る。</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、国及び会社と一体となって平成26年度には特定更新等工事やメンテナンスサイクルの充実等の協定変更を行うなど、高速道路の安全性を一層向上させる措置を講じ、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しを図った。上記を踏まえ、高速道路の管理の実施状況を把握し、国民や利用者によりわかりやすく伝えるため、会社と連携し、会社から報告を受けている「維持・修繕その他の管理の報告書」の記載内容の更なる充実を図り、ホームページを通じて公表する。</p> <p>なお、実地確認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、引き続き国及び全会社に提供し情報の共有化を図る。</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</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</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は、平成26年度に組替えた利用者視点、交通安全、道路保全の3つの視点に沿って、機構がリーダーシップを持って、会社と連携し指標をわかりやすく取りまとめるとともに、今後更なる指標の充実に取り組むことによ</p> |

平成27年度の業務の実績

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

《道路資産保有及び貸付状況(平成 28 年3月 31 日時点)》

(単位:km)

| | 合計 | | | | | | |
|----------|--------------|--------------|--------------|----------|----------|----------|-----|
| | NEXCO 東日本 | NEXCO 中日本 | NEXCO 西日本 | 首都 会社 | 阪神 会社 | 本四 会社 | |
| 保有及び貸付延長 | 10,159 | 3,863 | 2,037 | 3,492 | 321 | 273 | 173 |
| うち供用区間 | 10,061 | 3,840 | 2,029 | 3,449 | 311 | 259 | 173 |
| うち新設区間 | 98 | 23 | 8 | 43 | 11 | 14 | — |

※ 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

道路資産台帳を適切に更新することにより、引き続き、道路資産の内容を適正に把握する。

平成 27 年度計画Ⅱ-1-②

【平成 27 年度における取組】

1) 管理の实地確認

各会社の本社において管理の实地確認を行い、計画管理費の計画と実績や、労務費の高騰等による今後の計画管理費の増減見通しの確認を行った。(6月)

各会社の現場において管理の实地確認を行い、雪氷対策を効率的に実施するための取組み等、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。(1月～2月)

平成 26 年度の实地確認の結果が全ての会社の高速道路に適切に反映されるよう、保全・管理担当部長会議等を通じて、情報の共有化を図った。(3月)

2) 管理の報告書

平成 26 年度分の管理の報告書については、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な記載内容とする等、更に充実した記載内容として、ホームページで公表した。(8月)

平成 27 年度分の管理の報告書については、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、更に充実した記載内容となるよう、会社と調整を行った。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、高速道路の管理の実施状況を把握し、国民や利用者にわかりやすく伝えるため、会社と連携し、管理の報告書の記載内容の充実を図り、公表するとともに、高速道路の管理の実施状況等の情報の国及び全会社への提供、情報共有化を図る。

平成 27 年度計画Ⅱ-1-③

【平成 27 年度における取組】

1) 機構と会社との間で設定しているアウトカム指標については、利用者視点、交通安全、道路保全の3分野に組替えるとともに、指標の実績値について、会社と連携し、要因分析等を行い、管理の報告書及びファクトブック 2015 に取りまとめ公表した。(8月、12月)

2) 会社の取組が反映できるよう橋梁の健全度判定の集計を見直すなど指標の更なる充実を図るとともに、引き続き要因分析等を充実させることにより、目標達成のために実行すべき施策が明確となるよう会社と調整を行った。(3月)

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|---|--|
| <p>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>って高速道路利用者に対するサービス向上を図る。</p> | <p>り、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>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。</p> <p>また、債務引受限度額は、事業費の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正な額を設定すること。</p> | <p>① 会社との協定の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額(以下「債務引受限度額」という。)等を定める。</p> <p>なお、債務引受限度額のうち新設及び改築に係るものについては供用予定区間を単位とすることを基本とし、修繕に係るものについては修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、各単位ごとに適正な額を設定する。</p> | <p>① 会社との協定の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額(以下「債務引受限度額」という。)等を定める。</p> <p>なお、債務引受限度額のうち新設及び改築に係るものについては供用予定区間を単位とすることを基本とし、修繕に係るものについては修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、単位ごとに適正な額を設定する。</p> |
| <p>② 機構は、会社に対する道路資産の貸付に係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の貸付期間内に償うものとなるよう定めること。</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に、適正</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に、適正な貸</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</p> |

平成27年度の業務の実績

[参考資料:資料3]各会社のアウトカム指標一覧表(平成27年度)

【中期目標達成に向けた平成28年度の見通し】

アウトカム指標について、会社にお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、指標の更なる充実を図る。

平成27年度計画Ⅱ-2

【年度計画Ⅱ-2における目標設定の考え方】

承継債務等の早期の確実な返済を行うために、収入の確保、債務返済以外の支出の抑制及び債務返済の見通しの定量的な把握等により、債務の管理を適切に実施する。

平成27年度末時点における機構の有利子債務残高の目標値については、貸付期間内に債務の返済をする債務返済計画に基づき、29.1兆円以下とする。

平成27年度計画Ⅱ-2-①②③

【平成27年度における取組】

平成27年7月、平成28年2月に実施した協定変更の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、確実かつ円滑な債務返済と適正かつ効率的な高速道路の管理が行われることを確認した上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、債務引受限度額等を見直した。

なお、協定変更の内容等について公表し、透明性の確保及び国民に対する説明責任を果たした。(8月、3月)

1)平成27年7月における協定変更の概要

①対象路線網:全国路線網

②変更内容

・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

2)平成28年2月における協定変更の概要

①対象路線網:全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網

②変更内容

・「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(首都高速)

・労務費等高騰への対応 等

【中期目標達成に向けた平成28年度の見通し】

国土幹線道路部会における議論などを踏まえ、「道路を賢く使う取組」の基本方針で示された近畿圏の料金体系などを反映するため、協定・業務実施計画書を見直していく。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|---|---|
| <p>な貸付料の算定を図ること。</p> | <p>付料の算定を図る。</p> | <p>適切な対応を図ることにより、適正な貸付料の算定を図る。</p> |
| <p>③ おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成16年法律第100号。以下「法」という。)第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき、又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、適切な措置を講ずること。</p> <p>なお、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かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、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> | <p>③ 大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、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。</p> <p>さらに、これに基づき、業務実施計画(独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成16年法律第100号。以下「法」という。)第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。)を見直す。</p> <p>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> |

平成27年度の業務の実績

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|--|---|
| <p>④ 機構は、承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握し、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と明確に区分した上で常時適切な債務の残高の管理に努めるとともに、次に掲げる点に留意すること。</p> | <p>④ 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについてできる限り定量的に把握することを通じて、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と明確に区分した上で適切な債務の残高の管理に努めるとともに、次に掲げる点に留意する。</p> <p>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。</p> | <p>④ 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、機構の収支予算の明細を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについてできる限り定量的に把握することを通じて、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と明確に区分した上で適切な債務の残高の管理に努めるとともに、次の1)～3)に掲げる点に留意する。</p> <p>また、平成 27 年度末時点における機構の有利子債務残高を 29.1 兆円(業務実施計画の計画値)以下とすることを目指し、貸付料及び占用料その他の収入の確保を図り、一方で、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進める。</p> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画Ⅱ-2-④

【実績値(当該項目に関する取組状況も含む。)]

- 1) 高速道路の利用動向や金利動向の把握、交通量や料金収入に影響を与える要因の分析を行うなど、債務返済の見通しについてできる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務残高の管理に努めた。
 ・特定更新等工事に係る債務をその他の債務と明確に区分した協定変更を行い、適切な債務の残高の管理に努めた。(7月、2月)

- ・会社の料金収入は、計画を 2,783 億円(11.1%)上回る 2 兆 7,802 億円となった。

《料金収入の計画と実績の対比》 (単位:億円)

| | 平成 27 年度計画 | 平成 27 年度実績 | 対計画比 |
|---------|------------|------------|--------|
| 会社の料金収入 | 25,019 | 27,802 | 111.1% |

- ・機構の貸付料収入については、計画を 2,573 億円(13.9%)上回る 2 兆 1,106 億円となった。

《貸付料収入の計画と実績の対比》 (単位:億円)

| | 平成 27 年度計画 | 平成 27 年度実績 | 対計画比 |
|-------|------------|------------|--------|
| 貸付料収入 | 18,532 | 21,106 | 113.9% |

- ・平成 23 年度に改定した連結料について、「高速道路利便施設の実施要領」に基づき、5 年に 1 度の改定を実施した。(11 月)

- ・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、46 億円(対前年度比 102.3%)となった。

《占用料等収入の計画と実績の対比》 (単位:百万円)

| | 平成 26 年度実績 | 平成 27 年度実績 | 対前年度比 |
|----------|------------|------------|--------|
| 占用料 | 2,037 | 2,078 | 102.0% |
| 連結料 | 2,324 | 2,387 | 102.7% |
| 兼用工作物使用料 | 162 | 161 | 99.4% |
| 合計 | 4,523 | 4,626 | 102.3% |

- 2) 会社からの債務引受額(有利子債務分)が計画を 4,955 億円下回る 1 兆 582 億円となり、また、貸付料収入が計画を 2,573 億円上回る 2 兆 1,106 億円に、支払利息は計画を 181 億円下回る 4,018 億円となった。この結果、平成 27 年度末時点における有利子債務残高は、平成 27 年度の計画値 29 兆 13 億円に対して 28 兆 2,046 億円となった。

※支払利息には特定更新等工事に係る債務返済開始前の支払利息相当額を含む

《平成 27 年度末未償還残高》

債務返済計画における計画と平成 27 年度決算に基づく実績との対比

(単位:億円)

| | 計画 | 実績 | 差 |
|---------|---------|---------|--------|
| 未償還残高 | 348,461 | 340,487 | ▲7,973 |
| 債務残高 | 293,048 | 285,081 | ▲7,967 |
| 有利子借入金 | 290,013 | 282,046 | ▲7,967 |
| 社会資本借入金 | 1,905 | 1,905 | 0 |
| 無利子借入金 | 1,130 | 1,130 | 0 |
| 出資金 | 55,413 | 55,407 | ▲6 |

※ 決算数値を債務返済計画ベースに修正。(決算における期末の現金預金や貸付料等の未収入金は債務返済に充当し、経過利息等の未払費用等は精算したと仮定して試算した残高。以下参考及び2の表において同じ。)

※ 端数処理の関係で計が合わないことがある

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|---|---|---|
| <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>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>1) 全国路線網に属する高速道路(法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。)に係る有利子債務については、平成27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、平成27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> |

平成27年度の業務の実績

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

| | 平成23年度末 | 平成24年度末 | 平成25年度末 | 平成26年度末 | 平成27年度末 | 民営化時点 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 未償還残高 | 353,991 | 358,029 | 351,437 | 346,114 | 340,487 | 425,366 |
| 債務残高 | 301,648 | 304,483 | 296,794 | 291,080 | 285,081 | 381,654 |
| 有利子借入金 | 296,425 | 299,857 | 292,729 | 287,545 | 282,046 | 374,000 |
| 社会資本借入金 | 3,398 | 2,973 | 2,587 | 2,231 | 1,905 | 5,049 |
| 無利子借入金 | 1,826 | 1,652 | 1,478 | 1,304 | 1,130 | 2,605 |
| 出資金 | 52,342 | 53,547 | 54,643 | 55,035 | 55,407 | 43,712 |

3) 全国路線網、首都高速道路、阪神高速道路に係る平成27年度末における機構の有利子債務残高は、いずれも民営化時点における承継債務の総額を下回った。

≪ 機構の有利子債務残高の道路別内訳 ≫

| | 民営化時点の承継債務の総額 | 平成27年度末残高 |
|--------|---------------|-----------|
| 全国路線網 | 29.2兆円※ | 21.5兆円 |
| 首都高速道路 | 4.4兆円 | 3.8兆円 |
| 阪神高速道路 | 3.7兆円 | 2.9兆円 |

※本州四国連絡高速道路を含む

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|---|---|
| <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>4) 全国路線網に属する高速道路にあつては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p> <p>5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあつては、業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p> | <p>3)業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務(全国路線網に属する高速道路にあつては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算した額)について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p> |

平成27年度の業務の実績

4) 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務(全国路線網に属する高速道路にあつては、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)返済の平成 27 年度期首における達成状況を把握し、計画、実績及びその差を差異の理由を付して公表した。(8月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、債務返済計画を踏まえ、金利、交通量等の変動を常時注視するとともに、計画と実績を対比し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握し、債務の管理を適切に実施する。(平成 27 年度末に定めた平成 28 年度計画では、平成 28 年度末時点での有利子債務残高は、29.0 兆円と見通している。)

また、収入の確保及び債務返済以外の支出の抑制により、債務の早期の確実な返済を図り適切な債務の残高の管理に努めるとともに、業務運営の効率化等により、引き続き、業務コストの縮減に努める。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|---|---|--|
| <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。</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、引き続き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。</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、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>⑥ SA・PAの維持管理における関連事業の費用負担の適正化について、会社と連携して利用状況等を把握し、検討を行う。</p> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画Ⅱ-2-⑤

【平成 27 年度における取組】

- 1) 平成 26 年度に債務引受のあった高速道路の新設、改築、修繕及び災害復旧事業について、当該年度における各事業の債務引受限度額と債務引受額の差額とその理由を公表した。(8月)
- 2) 平成 27 年度の債務引受けについて、新設・改築等工事 184 件(新設・改築 114 件、修繕 54 件、災害復旧 16 件)、1 兆 630 億円及び特定更新等工事 12 件、40 億円の債務引受け契約を適切に締結・変更した。会社から債務を引き受ける際には、平成 17 年 10 月に6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。

≪平成 27 年度の債務引受額≫

| | 新設・改築等工事 | | | | 特定更新等工事 |
|-------|-----------|-----------|----------|----------|---------|
| | | (うち新設・改築) | (うち修繕) | (うち災害復旧) | |
| 債務引受額 | 10,630 億円 | 7,137 億円 | 3,454 億円 | 39 億円 | 40 億円 |

※ 端数処理の関係で計が合わないことがある

- 3) 平成 27 年度の資産引受について、新設・改築等工事 127 件(新設・改築 62 件、修繕 40 件、災害復旧 10 件、承認工事 15 件)及び特定更新等工事 6 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。
また、道路資産の現地確認については、新設・改築等のうち債務引受額が大きいもの等に係る事前確認の実施を含め 31 件(26 回)実施した。現地確認の結果については、会社及び機構内部において情報共有を図った。
- 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。
- 5) 道路資産について、棚卸実施マニュアルに基づき、計画どおり 14 箇所でも実地棚卸を実施した。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。また、会社と取り交わした「機構保有資産に係る厳正な資産管理体制の確立に関する確認書」に基づき、厳正な資産管理を行う。

平成 27 年度計画Ⅱ-2-⑥

【平成 27 年度における取組】

最新の利用状況調査の結果を反映した負担割合を、協定変更の際に反映した。(NEXCO3社、本四、首都:2月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

阪神高速についても、協定変更の際に反映する。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|---|---|--|
| <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> | <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、金融情勢を踏まえ、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」を基本とし、超長期年限による調達を拡充するなど、調達の多様化に努める。</p> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画Ⅱ-2-⑦

【平成 27 年度における取組】

- 1) 今後の金利上昇リスクを軽減し債務返済の確実性を高める観点から、「資金調達及び金融機関等選定審査委員会」において、「長期・固定」を基本としつつ、低金利環境を捉え自主調達は全て10年超とするなど、超長期年限による調達を拡充する方針を定めた。
- 2) 超長期年限は特に投資家が限定されることから、既に機構に投資している投資家の継続参加を維持するとともに、新たな投資家を開拓する必要がある。よって、生命保険等の大手機関投資家に加え、全国の自治体・財団法人・信用金庫等にまで範囲を広げた個別投資家訪問や証券会社の販売担当者へ向けた機構の概要説明会など、積極的かつ幅広いIR活動(訪問数91件)(前年度42件)を展開し、投資家拡大を推進した。
- 3) 金融情勢やIR活動で把握した投資家動向等を踏まえ、上記委員会を随時開催し、調達環境の変化に応じた適時適切な計画の見直しを行った。
- 4) 上記取組み等により、約6年ぶりに40年財投機関債及び政府保証債を発行するとともに、20年・30年債の発行額を拡大した。特に、40年財投機関債の発行に当たっては、十分な時間をかけて幅広い投資家への起債周知・需要掘り起しを実施するなど、丁寧な起債運営に基づく投資家との対話を継続することにより、複数回の発行(3回・計1,100億円)を実現した。機構の40年債発行による投資家需要の掘り起しを契機として民間会社の40年債が発行されるなど、超長期債市場の活性化にも寄与した。
- 5) 前年度より導入した新たな方式による民間借入金は、年限を全て20年に長期化した。引き続き調達コストの競争入札方式を採用することにより、債券よりも低利な調達を実現した。
- 6) 上記の結果、調達に占める超長期年限の割合を発足以降最大の56%(前年度30%)に高め、同様に平均調達年限を発足以降最長の18.4年(前年度13.4年)まで長期化するも、平均調達利率0.88%(前年度0.77%)にて総額1兆6,210億円の資金を安定的に調達した。

≪平成 27 年度外部資金調達実績(概要)≫

(単位:億円、%)

| 調達方法 | | 年 限 | 平成 27 年度 | | (参考)平成 26 年度 | |
|------------------|-------|--------|----------|--------|--------------|--------|
| | | | 調達額 | 平均利率※1 | 調達額 | 平均利率※1 |
| 政府保証 | 政府保証債 | 10年 | 7,110 | 0.37 | 14,200 | 0.53 |
| | | 20年 | 4,000 | 1.07 | 4,000 | 1.32 |
| | | 30年 | 1,200 | 1.41 | 1,200 | 1.63 |
| | | 40年 | 200 | 1.63 | — | — |
| | 計 | 12,510 | 0.71 | 19,400 | 0.76 | |
| 自主調達 | 民間借入金 | 10年 | — | — | 400 | 0.54 |
| | | 15年 | — | — | 200 | 0.70 |
| | | 20年 | 350 | 1.08 | — | — |
| | | 小計 | 350 | 1.08 | 600 | 0.59 |
| | 財投機関債 | 5年 | — | — | 600 | 0.16 |
| | | 10年 | — | — | 2,200 | 0.56 |
| | | 15年 | 200 | 0.90 | 400 | 0.95 |
| | | 20年 | 1,300 | 1.20 | 1,050 | 1.35 |
| | | 30年 | 750 | 1.54 | 500 | 1.73 |
| | | 40年 | 1,100 | 1.89 | — | — |
| | | 小計 | 3,350 | 1.49 | 4,750 | 0.84 |
| | 計 | 3,700 | 1.45 | 5,350 | 0.81 | |
| | 合 計 | | 16,210 | 0.88 | 24,750 | 0.77 |
| 超長期年限(10年超)の調達割合 | | | 56% | 30% | | |
| 平均調達年限 | | | 18.4年 | 13.4年 | | |
| 債務残高の平均残存年限 ※2 | | | 7.8年 | 7.5年 | | |
| 有利子債務残高の平均利率 | | | 1.37 | 1.40 | | |

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

※2 有利子及び無利子債務残高の平均残存年限。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|---|---|---|
| <p data-bbox="102 353 523 492">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 data-bbox="124 533 523 1137">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 data-bbox="549 353 986 492">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 data-bbox="571 533 986 1169">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> | <p data-bbox="1005 353 1436 492">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 data-bbox="1027 533 1436 990">国から交付されるスマートICの整備のための補助金及び国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p> |

平成27年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

金利上昇リスクの軽減を目的として長期・固定の資金調達を継続するとともに、金融情勢を踏まえ、超長期年限(10 年超)の調達拡充に向けた新たな手段を導入するなど、調達の多様化に努める。

平成 27 年度計画Ⅱ-3

【年度計画Ⅱ-3における目標設定の考え方】

会社によるスマートICの整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設等の事業の速やかな実施を支援するため、国等から交付される出資金又は補助金が交付された場合には、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

【平成 27 年度における取組】

1) スマート IC 整備のための補助金については、国から交付された補助金について、国及び会社と協力し、効率的な事務手続きに努めて、次表のとおり遅滞なく会社に対し無利子貸付を実施した。

| | 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 |
|-----|--------------|------------|---------|
| 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 |
| 合計 | | | 1億18百万円 |

2) 首都高速道路(横浜環状北線、中央環状品川線等)及び阪神高速道路(淀川左岸線、大和川線等)に係る新設等の費用に充てるため国及び出資地方公共団体から交付された出資金について、国、出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続きに努めて、次表のとおり遅滞なく会社に対し無利子貸付を実施した。(7月、11月)

《国等からの出資金の受入日と無利子貸付日》

| | 国等からの出資金の受入日 | 会社への無利子貸付日 |
|-----|--------------|------------|
| 第1回 | 7月22日 | 7月23日 |
| 第2回 | 11月18日 | 11月19日 |

《無利子貸付額》

| | 首都会社 | 阪神会社 | 合計 |
|-----|-------|-----------|-----------|
| 第1回 | 131億円 | 54億99百万円 | 185億99百万円 |
| 第2回 | 131億円 | 54億99百万円 | 185億99百万円 |
| 合計 | 262億円 | 109億98百万円 | 371億98百万円 |

※端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

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

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|--|---|
| <p>4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</p> <p>機構は、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p> | <p>4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</p> <p>国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p> | <p>4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</p> <p>国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p> |
| <p>5 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み</p> <p>① コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で経営努力による高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を行うよう、会社に促す仕組みを適正に運用すること。また、この仕組みを通じて安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を会社に促すこと。</p> | <p>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>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 協定に基づき、会社の経営努力による高速道路の新設、改築及び修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組みについて、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」(以下「助成委員会」という。)の審議を行う等、引き続き適正な運用を行うとともに、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。</p> <p>なお、協定においては、貸付料の額を固定すること(料金収入の実績による増減を除く。)により、維持、修繕その他の管理に要する費用(債務引受額に係るものを除く。)の縮減が直接会社の業績に反映される仕組みとなっている。</p> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画Ⅱ-4

【年度計画Ⅱ-4における目標設定の考え方】

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

【平成 27 年度における取組】

平成 27 年度において、当該補助金の交付は無かった。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

国又は出資地方公共団体から、災害復旧のための補助金が交付された場合には、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努め、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

平成 27 年度計画Ⅱ-5

【年度計画Ⅱ-5における目標設定の考え方】

高速道路に係る国民負担の軽減を図るため、協定に基づき、助成制度について、適正な運用を図る。

【平成 27 年度における取組】

- 1) 助成委員会を3回開催し、18 議題 45 件の審議を行った。(5月、10月、3月)
- 2) 助成委員会における審議により経営努力要件に適合すると判断された 42 件のうち 32 件並びに昨年度以前に認定済みである新技術 1 件の計 33 件について、経営努力要件適合性を認定した。(6月、11月、3月)
 なお、これらによるコスト縮減効果は過去最大の約 130 億円あったと見込まれる。また、「高規格材料を用いたトンネル支保工」等の新技術は、平成 27 年度末までに 141 件認定されており、約 143 億円のコスト縮減が見込まれている。

《助成委員会審議状況》

凡例：議題(区間別件数)

| 助成委員会 (開催日) | 審議件数 | 審議結果 (経営努力要件適合性の判断) |
|-------------------------|-------------|------------------------|
| 第 24 回委員会 (5月 12 日) | 4議題(29 件) | 適合3議題(27 件) |
| 第 25 回委員会 (10月 16 日) | 5議題(5 件) | 適合5議題(5 件) |
| 第 26 回委員会 (3月 30 日) | 9議題(11 件) | 適合8議題(10 件) |
| 計 | 18 議題(45 件) | 適合 16 議題(42 件) |

[参考資料：資料4]助成金交付実績(概要)

- 3) これまでに経営努力要件適合性を認定したもののうち、助成金交付申請のあった 18 件について、助成金(約 3.5 億円)を交付した。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|---|---|
| <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>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>② 助成対象額の算定については、助成金交付要綱に基づき、適切に実施する。</p> <p>また、助成委員会における審議を経て認定した助成対象技術等については、機構がリーダーシップを持って、会社との連絡調整会議等で積極的な活用や標準化を促す。</p> <p>これら助成金の交付額や助成委員会の審議内容等については、機構ホームページで分かりやすく公表し、透明性の向上を図る。</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。</p> <p>また、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施すること。</p> | <p>6 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務</p> <p>① 措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、現地の状況を熟知している会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施する。この手続を適正かつ効率的に行うため、会社と協力して情報連絡体制を構築する。</p> <p>また、道路占用又は高速道路への連結の許可に当たっては、適切な道路管理を確保しつつ、道路を利用した国民へのサービス向上が図られるよう、制度の適切な運用に努める。</p> <p>なお、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施する。</p> | <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。</p> <p>また、道路占用や高速道路への連結の許可に当たっては、適切な道路管理を確保しつつ、道路を利用した国民へのサービス向上が図られるよう、必要に応じ「高架下利用等検討会」にて審議を行うほか、4月1日施行の道路法の改正による占用入札制度、事務委託制度を適切に運用する。</p> <p>さらに、道路管理者の権限代行業務について、特殊車両通行許可の事務における包括的な事前協議の活用により、業務の効率化に努める。</p> <p>これらの事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施する。</p> |

平成27年度の業務の実績

- 4) 平成 27 年度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、透明性の向上を図るとともに、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の活用、標準化等を含め、コスト縮減の取組への積極的な活用を促した。
- 5) 修繕事業に関しては、新築・改築事業と比べ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し、活用し易い制度に変更した。(3月)
- 6) 道路法改正を受けて取り組む大規模更新事業については、新設・改築事業や上記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した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

会社の経営努力による高速道路の新設、改築及び修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組みについて、適正な運用を行うとともに、引き続き、より良い制度となるよう検討を行う。

平成 27 年度計画Ⅱ-6

【年度計画Ⅱ-6における目標設定の考え方】

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

【平成 27 年度における取組】

1) 迅速な通行の禁止措置の実施

- ・地震やゲリラ豪雨が発生した場合に、的確かつ迅速に通行禁止処分を実施し、交通の危険を防止するため、あらかじめ設定した通行止め手続きの簡素化基準に照らして、迅速な通行の禁止措置及び通行の禁止の解除を実施した。
- 対応件数:33件

2) 特殊車両通行許可等手続きの迅速化等

- ・特殊車両の通行許可協議の包括的な事前協議について、国交省等関係機関と調整の上、適用範囲の更なる拡大案を策定した。(3月)
- ・高速道路における大型車両の通行適正化を向上させるため、機構と会社で行っている特車関係事務について、更なる効率化に向けた手法の整理を行うなど、今後のシステム化に向けた検討に着手した。

3) 特殊車両の通行許可基準の統一化

- ・特殊車両の通行許可基準の統一に向け、会社と共同で検討を行い、車両の幅員に関する許可基準案を策定した。(3月)

4) 占用許可の事務委託化

- ・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。(4月)
- ・平成 27 年 4 月 1 日施行の改正道路法により、占用料の多寡も加味した入札による占用制度が導入され、占用許可事務と併せて会社と委託契約を締結した。

5) 高速道路への連結許可

- ・菖蒲PA(圏央道)の連結について、高架下利用計画等検討委員会にて審議を実施、了承を得て連結を許可した(7月)

6) 権限代行業務の簡素化・包括化

- ・「権限代行の簡素化・包括化等検討会議」を開催(2月)、引続き、権限代行業務の簡素化・包括化に向けて6会社と検討を行った。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|--|--|
| <p>② 車両制限令違反車両の取締りの強化を図るとともに、特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図ること。</p> | <p>② 車両制限令違反車両の取締りの強化を図るとともに、特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図る。</p> | <p>② 平成 26 年度に定めた車両制限令違反車両の取締りの強化の基準について適切に運用するとともに、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> |
| <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>——</p> |

平成27年度の業務の実績

7) 車両制限令違反車両への対応の強化

- ・重量制限超過車両による道路劣化を防止するため、機構・6会社が連携し一体となって、新たな枠組みに基づき車限令違反者に対する指導取締りの強化を図った。
- ・違反車両の取締りの徹底
 - －6会社統一した措置命令の発出基準により取締を実施
 - －重大な重量制限違反者に対し、積載物の分載・軽減の実施
- ・違反者に対する指導等の強化
 - －運行会社等に対する指導を、機構にて高速道路全体を通じた違反回数を集計し、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

※平成27年度実績

- ・積載物の分載・軽減、通行の一時中止：88件 【平成26年度実績：12件】
- ・基準の2倍超過車両に対する告発：13件 【新たな取組み】
- ・警告書発出：1,724件 【統一基準に基づく発出件数】
- ・対面による是正指導実施：189者【1回】、31者【2回】 【新たな取組み】

- ・国、会社、関係団体等による「大型車両の適正かつ安全な走行に向けた連絡会」において荷主への啓発活動等、違反車両の削減に向けた取組みを行った。（8月）

《主な道路管理権限の行使の状況》

| | 平成27年度 | 【参考】 平成26年度 |
|--------------|--------|----------------|
| 道路区域決定件数 | 79 | 90 |
| 占用許可処理件数 | 3,254 | 3,568 |
| 連結許可処理件数 | 710 | 235 |
| 承認工事件数 | 25 | 33 |
| 原因者負担金督促件数 | 11 | 84 |
| 特殊車両通行許可件数 | 3,364 | 2,884 |
| 特殊車両通行協議回答件数 | 5,678 | 6,994 |
| 通行の禁止要請件数 | 2,147 | 2,159 |
| 車限令違反措置命令件数 | 6,059 | 5,541 |
| 道路標識決定件数 | 31 | 35 |
| 区画線決定件数 | 34 | 44 |

【中期目標達成に向けた平成28年度の見通し】

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

また、会社と共に、権限代行業務の簡素化・包括化等の更なる検討を実施する。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|--|--|
| <p>8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を適切に行うこと。</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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>7 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</p> <p>本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、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。</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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>8 業務遂行に当たっての取組</p> <p>業務遂行に当たっては、以下の取組を実施する。</p> |
| <p>① 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進</p> <p>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</p> <p>国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。</p> | <p>① 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進</p> <p>国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。</p> |
| <p>② 高速道路事業の総合的なコストの縮減</p> <p>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</p> <p>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>② 高速道路事業の総合的なコストの縮減</p> <p>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> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画Ⅱ-7

【年度計画Ⅱ-7における目標設定の考え方】

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

【平成 27 年度における取組】

1) JR西日本及びJR四国と締結した協定の管理区分に基づき、機構が管理を行うこととなっている鉄道施設について、本四会社との「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」(基本協定)に基づき、「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に係る委託料の額に関する平成 27 年度協定」を締結し、本四会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するために必要な本州四国連絡鉄道施設の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、耐震性照査、補強設計を進め、既の実施中の1箇所に加えて新たに5箇所の耐震補強工事を着実に実施した。

2) 共用部鉄道専用施設及び鉄道単独部の耐震補強事業については、JR四国との間で、別途、基本的な枠組みを定めた「本四備讃線(児島・宇多津間)の耐震補強工事に関する協定」に基づき、「本四備讃線鉄道施設の耐震補強工事の実施に関する(第2回)変更施行協定」を締結するとともに、「本四備讃線鉄道施設の耐震補強工事の実施に関する年度協定(平成 27 年度)」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。

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、平成 27 年度分の利用料 7 億 7 千 5 百万円を確実に徴収した。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、利用料の確実な徴収を行うとともに、本州四国連絡鉄道施設の管理(耐震補強事業を含む。)を適切に行う。

平成 26 年度計画Ⅱ-8

【年度計画Ⅱ-8における目標設定の考え方】

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

平成 27 年度計画Ⅱ-8-①

【平成 27 年度における取組】

国、会社、機構間で緊密な連携を図るため、役員クラスでの連絡調整会議のほか、部長会議等の定期的な開催、事務レベルでの案件に応じた調整会議等を通じて、情報及び意見の交換を行った。

また、出資地方公共団体とも、機構の決算説明会、出資説明会、事業説明会等の開催や会社の決算説明会及び事業説明会等を通じて、情報及び意見の交換を行った。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携を図る。

平成 27 年度計画Ⅱ-8-②

【平成 27 年度における取組】

協定の見直しにあたり、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、これらに係るコスト削減努力が図られるよう工夫するとともに、引き続き、助成制度を通じて、会社の継続的かつ自立的な効率化を促した。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

協定を見直す際には、引き続き、安全性と効率性のバランスに配慮して、会社の継続的かつ自立的なコスト削減努力が適切に反映されるよう行う。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|--|---|
| <p>③ 高速道路の利用促進</p> <p>債務の返済に要する費用等を機構の貸付期間内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すこと。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。</p> | <p>③ 高速道路の利用促進</p> <p>債務の返済に要する費用等を機構の貸付期間内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</p> | <p>③ 高速道路の利用促進</p> <p>協定に基づき、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。</p> <p>なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</p> |
| <p>④ 調査・研究の実施</p> <p>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。</p> | <p>④ 調査・研究の実施</p> <p>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。</p> | <p>④ 調査・研究の実施</p> <p>内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関する調査・研究を実施するとともに、その成果が広く活用されるよう、機構ホームページ等を通じて会社をはじめ関係機関に情報提供すること。</p> |
| <p>⑤ 環境への配慮</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。</p> <p>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。</p> <p>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>⑤ 環境への配慮</p> <p>環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。</p> <p>なお、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(平成12年法律第100号)に基づく「平成27年度における環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定し、環境物品等の調達を行うこととし、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを100%調達する。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画Ⅱ-8-③

【平成 27 年度における取組】

- 1) 高速道路網の整備として、新東名高速道路(浜松いなさ JCT～豊田東 JCT)等 76km が新規供用となった。

| 路線 | 新規供用区間 | 新規供用延長 | 供用開始日 |
|-------------|-------------------|---------|-----------|
| 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 |

- 2) 国の補助金を活用したスマートインターチェンジ4箇所を新規事業として協定及び業務実施計画書に追加した。(7月)
- 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、貸付料の支払いに支障のない範囲であることなどを確認した。(企画割引の実施;33 件)
- 4) 首都高速道路の利便増進事業について、会社と協力して意見募集を行ったうえ(9月)、計画の変更を行った。(2月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

国からの補助金を活用し、料金割引の継続や、無利子貸付によるスマートインターチェンジの新たな整備手法によるさらなる整備促進などの利用促進施策について、会社と協力して適切に対応していく。

平成 27 年度計画Ⅱ-8-④

【平成 27 年度における取組】

- 1) 米国連邦議会予算局が 2016 年2月に発表した報告書「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」について、紹介するための準備を行った。
- 2) 高速道路における大型車両の通行適正化を向上させるため、機構と会社で行っている特車関係事務について、更なる効率化に向けた手法の整理を行うなど、今後のシステム化に向けた研究に着手した。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関する調査・研究を実施し、その成果が広く活用されるよう、調査報告書としてとりまとめて会社をはじめ関係機関に情報提供する。

平成 27 年度計画Ⅱ-8-⑤

【平成 27 年度における取組】

- 1) 「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(平成 12 年法律第 100 号)」に基づき「平成 26 年度における環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定し(4月)、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを 100%調達した。
- 2) 環境への取組や地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割等を取りまとめた会社の環境報告書・CSR報告書を機構ホームページに掲載し、周知を図った。
- 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。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを 100%調達するとともに、会社に対し環境の保全と創出に配慮するよう促す。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|---|---|
| <p>⑥ 危機管理</p> <p>会社及び関係行政機関と協力して、大規模な交通事故、地震災害等不測の事態が生じたことによる影響を最小限度にとどめるために、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</p> <p>地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。</p> <p>特に、大規模災害等により東京本部で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。</p> <p>また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を年1回以上実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練(不定時)や重要業務の継続訓練等を適宜実施することにより、迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の一層の向上を図る。</p> | <p>⑥ 危機管理</p> <p>地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。</p> <p>特に、大規模災害等により機構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。</p> <p>また、災害等への迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の向上を図るため、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練(不定時)や重要業務の継続訓練等を適宜実施する。</p> <p>なお、平成 26 年度に導入した災害対策基本法に基づく道路区間指定の適用事例を検証し、必要に応じて体制・運用の充実・強化を図る。</p> |
| <p>IV 財務内容の改善に関する事項</p> | <p>III 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画</p> | <p>III 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画</p> |
| <p>1 財務体質の強化</p> <p>債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図ること。</p> | <p>1 財務体質の強化</p> <p>債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図る。</p> | <p>1 財務体質の強化</p> <p>債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図る。</p> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画Ⅱ-8-⑥

【平成 27 年度における取組】

1)防災関連

- ①災害等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態の発生時に、防災業務計画等に基づく対応を実施した。
 - ・防災業務計画に基づき、防災体制(警戒体制20回、緊急体制1回)を構築し、各地で発生した地震や台風等の各種災害に的確に対応した。
 - ・各種災害時において、会社からの要請等に基づき、通行の禁止及び会社への必要な措置の要請を的確に実施した(自然災害等に伴う通行の禁止:145回)。(3月)
- ②災害時に迅速かつ的確に対応が図れるよう訓練を実施した。
 - ・機構の横浜移転に伴う防災上の対応(横浜社屋における非常時の行動計画・避難ルート等)について整理し、機構役員に周知を図るとともに避難ルート確認訓練を行った。(4月)
 - ・首都直下地震時の横浜社屋等の被災状況を想定した防災訓練(防災業務及び継続業務の実施体制等の確認)を行った。(9月)
 - ・防災業務を適切に行えるよう、以下のとおり防災訓練を計画的に実施し、危機管理能力の向上を図った。
 - －首都直下地震を想定した防災訓練(2回(横浜1、関西1))
 - －安否登録訓練、参集応答訓練(6回)
 - ・大規模災害時に重要継続業務を適切に行えるよう、以下のとおり計画的に訓練を実施し、危機管理能力の向上を図った。
 - －機構本部の機能不全に備え、関西業務部における出納事務支出訓練(3回)
 - ・横浜市が定めた「一斉帰宅抑制の基本方針」の趣旨に賛同し、取組を推進する事業者として登録を行った。(3月)

2)災対法関連

- ・平成 26 年度の適用実績をふまえた課題等について、会社と共有するとともに対応策を整理した。(10月)
- ・大規模災害発生時における、緊急車両の通行を確保するため啓開をなすべき道路を、会社と調整のうえ順次決定した。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

地震、風水害、大規模な交通事故等が発生した場合には、防災業務計画に基づき体制を構築し、会社及び関係機関と協力して被災地の迅速かつ確かな情報収集・伝達を行うとともに的確かつ効果的な対応を講ずる。

特に大規模災害等により機構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ほか、会社において必要な対応が適切に実施できるよう会社と連携し仕組みを構築する。

引き続き、会社及び関係機関と連携して情報の収集・伝達訓練や被災時の初動行動・緊急避難場所確認訓練等を行い、発災時に備える。

平成 27 年度計画Ⅲ-1

【年度計画Ⅲ-1における目標設定の考え方】

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

【平成 27 年度における取組】

I-2、II-2-④及びII-2-⑦のとおり、収入の確保を図るとともに、低利で円滑な資金調達に努めるなど、業務コストの縮減を進めた。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、業務活動による収入の確保に努め、債務の早期の確実な返済を図る。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--------------------------|---|---|
| | 2 予算(別表1のとおり) 3 収支計画(別表2のとおり) 4 資金計画(別表3のとおり) | 2 予算(別表1のとおり) 3 収支計画(別表2のとおり) 4 資金計画(別表3のとおり) |
| | IV 短期借入金の限度額 | IV 短期借入金の限度額 |
| | 一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額は、単年度9,600億円とする。 | 一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額は、単年度9,600億円とする。 |
| | V 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画 | V 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画 |
| | 該当なし。ただし、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる。 | 道路の計画の変更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。 |
| | VI Vに規定する財産以外の重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画 | VI Vに規定する財産以外の重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画 |
| | 該当なし | 該当なし |
| | VII 剰余金の使途 | VII 剰余金の使途 |
| | なし | なし |
| V その他業務運営に関する重要事項 | VIII その他主務省令で定める業務運営に関する事項 | VIII その他主務省令で定める業務運営に関する事項 |
| | 1 施設及び設備に関する計画 該当なし | 1 施設及び設備に関する計画 該当なし |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画Ⅲ-2 予算の計画及び実績は別表1のとおりである。

平成 27 年度計画Ⅲ-3 収支計画及び実績は別表2のとおりである。

平成 27 年度計画Ⅲ-4 資金計画及び実績は別表3のとおりである。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

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

平成 27 年度計画Ⅳ

【年度計画Ⅳにおける目標設定の考え方】

一時的な資金不足等に対処し円滑な業務運営を図るため、短期借入金の限度額を 9,600 億円とする。

【平成 27 年度における取組】

一時的な資金不足等に対処するため、金融機関と当座貸越契約(限度額合計 9,600 億円)を締結した。
なお、一時的な資金不足等の事態は発生しなかったため、短期借入れは行わなかった。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、当座貸越契約を締結する。

平成 27 年度計画Ⅴ

【年度計画Ⅳにおける目標設定の考え方】

道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる。

【平成 27 年度における取組】

他の公共事業等との調整の結果、高速道路事業として不要となった財産については、道路区域減を行ったうえで売却し、債務の返済に充てた。(18 件、2,376 百万円)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる。

—

—

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|---|---|--|
| <p>1 業務の実施について 高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるようにするため、機構が実施すべき業務を厳格に実施するための仕組みについて検討し、例えば、「出向職員は出向元に関係する業務に携わらない」、「利益相反が生じる場合には、出向元以外の者がリーダーとなってチームを組む」など、会社のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐための仕組みのマニュアル化を図ること。また、必要に応じて適材適所の人員配置の適正化を含めた体制の見直しを行うこと。</p> | <p>2 業務の実施について 高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるようにするため、機構が実施すべき業務を厳格に実施するための仕組みについて検討し、例えば、「出向職員は出向元に関係する業務に携わらない」、「利益相反が生じる場合には、出向元以外の者がリーダーとなってチームを組む」など、会社のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐための仕組みのマニュアル化を図る。また、必要に応じて適材適所の人員配置の適正化を含めた体制の見直しを行う。</p> | <p>2 業務の実施について 機構が実施すべき業務を厳格に実施するため、平成 25 年度に整備した措置を遵守するとともに、職員の意識啓発に引き続き取り組む。また、必要に応じて適材適所の人員配置の適正化を含めた体制の見直しを行う。</p> |
| <p>2 人事に関する事項</p> <p>① 職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、その結果を処遇に反映させるとともに、適材適所の人員配置とし、職員の能力の向上を図ること。</p> | <p>3 人事に関する計画</p> <p>① 方針</p> <p>1) 個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させるとともに、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努める。</p> <p>2) 定員の抑制に取り組みつつ、人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。</p> | <p>3 人事に関する計画</p> <p>① 方針</p> <p>1) 個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させるとともに、外部機関主催の各種研修等を活用し、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努める。</p> <p>2) 人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。</p> |
| <p>② 業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。</p> | <p>② 人員に関する指標 常勤職員数を 85 人とし、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。</p> | <p>② 人員に関する指標 常勤職員数は、85 人を上回らないものとする。</p> |

平成27年度の業務の実績

平成 27 年度計画Ⅷ-2

【年度計画Ⅷ-2における目標設定の考え方】

平成 25 年度に整備した内部規程を遵守し、職員の意識啓発に取り組むとともに、必要に応じて体制の見直しを行う。

平成 27 年度計画Ⅷ-2-①

【平成 27 年度における取組】

業務を厳格に実施するための仕組みとして、会社からの出向職員を出向元の会社と利益が相反する恐れがある業務（以下「特定業務」という）に携わらせる場合は、当該業務の相手方である会社を出向元とする職員以外の職員を責任者とする合議制の作業チームを構成して業務を実施することとしており、人事異動に伴い作業チームの構成員を見直し、業務を厳格に行った。なお、特定業務に係る決裁 227 件は適正に実施している。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、内部規程を遵守し、職員の意識啓発に取り組むとともに、必要に応じて体制の見直しを行う。

平成 27 年度計画Ⅷ-3

【年度計画Ⅷ-3における目標設定の考え方】

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

平成 27 年度計画Ⅷ-3-①

【平成 27 年度における取組】

1) 処遇への反映

・夏季及び年末特別手当について、役職員の勤務実績を処遇に反映した。

2) 知識及び能力の養成

・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 28 名を参加させた。
・良好な職場環境を構築するため、メンタルヘルス及びハラスメント対策についての知識向上等を目的とした「メンタルヘルス対策等に関する講演会」を開催した。

3) 人員の適正な配置

・業務内容を踏まえ、人員の適正配置の確保を図り業務運営の効率化に努めた。
・占用許可更新事務の増大や連結許可更新事務等に対応するため、臨時派遣職員の採用を行うなど、効率的な業務運営を行った。

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。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、勤務成績等の処遇への反映、研修の計画的な実施及び人員の適正な配置を図る。

平成 27 年度計画Ⅷ-3-②

【平成 27 年度における取組】

常勤職員数が 85 名を上回らない体制の下で、業務を適切に実施した。

[参考資料:資料5]高速道路機構の各組織の職員数と主な業務

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|--|--|---|
| <p>③ 人件費については、政府における総人件費削減の取組を踏まえ、厳しく見直すこと。</p> <p>給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表すること。</p> | <p>③ 人件費に関する指標</p> <p>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。</p> <p>給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表する。</p> | <p>③ 人件費に関する指標</p> <p>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。</p> <p>給与水準については、通則法に基づき国家公務員の給与水準等を十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表する。</p> |
| <p>3 主たる事務所の移転</p> <p>閣議決定された平成 27 年3月末までに主たる事務所を神奈川県に移転するため、検討を進めるとともに、必要な対応を行うこと。</p> | <p>4 主たる事務所の移転</p> <p>閣議決定された平成 27 年3月末までに主たる事務所を神奈川県に移転するため、検討を進めるとともに、必要な対応を行う。</p> | <p>—</p> |
| <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>4 内部統制について</p> <p>4月1日施行の通則法の改正に伴い、業務方法書その他内部規定の改正、内部統制担当理事の設置等の推進体制の整備を行い、適切に運用する。</p> <p>また、情報セキュリティ対策については、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針と機構の情報セキュリティポリシーを踏まえ、適切に推進する。</p> |

平成27年度の業務の実績

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

引き続き、効率的な業務運営を行い、人員の抑制に努める。

平成 27 年度計画Ⅷ-3-③

【実績値(当該項目に関する取組状況も含む。)]

- 1) 平成 27 年度の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。(3月)
また、平成 28 年度の役職員の給与について、国家公務員に準拠した関係規程の改正(平成 28 年 4 月 1 日施行)を実施した。(3月)
- 2) 給与水準の適正化に向けた取組について、「独立行政法人の役員の報酬等及び職員の給与の水準の公表」によりホームページにて公表を行った。(6月)

(単位:千円・%)

| | 平成 17 年度 人件費 | 平成 26 年度 | 平成 27 年度 | 増減率 | |
|--------------------------|-----------------|----------|----------|-------|-----------|
| | | | | 対前年度 | 対平成 17 年度 |
| 人件費 (退職手当及び法定福利費を除く。) | 946,338 | 801,933 | 802,105 | 0.02% | ▲15.2% |

[参考資料:資料6]独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の役職員の報酬・給与等について

- 3) 主たる事務所の横浜移転(平成 27 年 3 月末)を踏まえ、横浜市の地域手当の適用等により人件費を削減した。

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

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

平成 27 年度計画Ⅷ-4

【年度計画Ⅷ-4における目標設定の考え方】

通則法の改正にあわせ、内部統制の更なる充実・強化を図るとともに、引き続き、情報セキュリティ対策を推進する。

【平成 27 年度における取組】

- 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(4月、9月、11月、2月)、資金調達及び金融機関等選定委員会(5月、7月、8月、10月、12月、2月)、物品等入札・契約手続運営委員会及び契約監視委員会(7月)を開催した。
- 2) 独法通則法の改正に基づく内部統制システムの整備に関しては、法改正の趣旨に則り業務方法書その他内部規則の改正を行い、内部統制の充実・強化を図った。(平成 27 年4月1日施行)
また、運営基本理念を定め、役職員への周知を図った。(6月)
- 3) 債務の確実な返済に影響を与える金利、交通量等の変動について、幹部連絡会において常時把握するとともに、役員会・内部統制委員会等において債務返済の計画と実績の対比、要因分析等を行うことにより、リスクへの適切な対応を行っている。
また、内部統制委員会において、リスクの把握、対応策の状況及びリスクの評価について審議した。(9月、11月)
- 4) 情報セキュリティポリシー、個人情報保護規程等を改正し、情報セキュリティ事案に対する管理・連絡体制の明確化を図り、監査機能の強化も行った。

| 中期目標(第3期) | 中期計画(第3期) | 平成27年度計画 |
|-----------|---|--|
| | | |
| | <p>6 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務とする。</p> | <p>5 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途 前中期目標期間に取得した鉄道施設に係る償却資産について、当年度分の減価償却及び除却を行う費用に充てる。</p> |

平成27年度の業務の実績

また、以下のとおり対応を行った。

- －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
- －独立行政法人情報処理推進機構が作成した「標的型攻撃メールの例と見分け方」の配布
- －ホームページサーバー内の個人情報等の削除
- －ホームページの動的コンテンツの安全性を確認
- －メールシステム及びファイアウォールのセキュリティを強化(9月)
- －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を整備(1月)

5) ペネトレーションテスト等を実施(3月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

独法通則法改正に伴い整備した内部統制システムについて、適切に運用を図る。
情報セキュリティ対策について、引き続き、情報セキュリティポリシーに基づき、適切に推進する。

平成 27 年度計画Ⅷ-5

【年度計画Ⅷ-5における目標設定の考え方】

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

【平成 27 年度における取組】

- ・前中期目標期間繰越積立金 25 億 39 百万円のうち、今年度は、減価償却に充てるため 62 百万円を取り崩した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 28 年度の見通し】

前中期目標期間繰越積立金については、引き続き、本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務に充てる。

平成 27 年度調達等合理化計画 達成状況

| H27 年度計画 | 平成 27 年度の実績 | 左記の具体的な取組内容 |
|---|---|--|
| <p>○重点的に取り組む分野</p> <p>(1) 債券等の引受・募集等に係る契約 債券等の引受・募集等に係る契約については、これまでも一般競争入札等により競争性を確保した上で契約を締結している。 平成 27 年度においても、引き続きこの取組を通じて競争性・透明性の確保を図る。 【一般競争入札等による契約：100%】</p> <p>○調達に関するガバナンスの徹底</p> <p>(1) 随意契約に関する内部統制の確立 随意契約を締結することとなる案件については、事前に、法人内に設置された入札・契約手続運営委員会等において、会計規程における「随意契約によることができる事由」との整合性や、より競争性のある調達手続実施の可否の観点から点検を受けることとし、点検結果については総務担当理事に報告する。 【入札・契約手続運営委員会等による点検実施率：100%】</p> <p>(2) 不祥事の発生の未然防止・再発防止のための取組 当機構において、これまで不祥事は発生していないが、引き続き、契約手続規程に則り適正に契約手続が行われているかどうかについて経理課において確認するとともに、</p> <p>予定価格調書については、封入後、金庫に保管し漏えい防止に努めることとする。</p> <p>また、談合等の情報があった場合には、法人内に設置された公正入札調査委員会において調査等を行うこととする。 平成 27 年度においては、入札談合等関与行為防止法の研修を実施するなど、コンプライアンス意識の向上を図る。 【実施結果】</p> | <p>・債券等の引受・募集等に係る契約について、一般競争入札等により競争性・透明性を確保した。 【一般競争入札等による契約：100%】</p> <p>・随意契約について、事前に入札・契約手続運営委員会等において点検を行うとともに、その結果について総務担当理事に報告を行った。 【点検実施率：100%】</p> <p>・契約手続規程に則り適正に契約が行われているか経理課にて確認した。</p> <p>・予定価格調書については、封入し、金庫に保管し漏えい防止に努めた。</p> <p>・談合等の情報はなかったことから、公正入札調査委員会は開催していない</p> <p>・コンプライアンス意識の向上のため、入札談合等関与行為防止法の研修を実施した。 【9 月実施】</p> | <p>・一般競争入札（政保債 10 年以外、財投機関債 40 年以外） 39 件、32.4 億円（△9 件、△5.7 億円）</p> <p>・確認公募（政保債 10 年（シ団方式）） 2 件、22.8 億円（0 件、△22.0 億円）</p> <p>・企画競争（財投機関債 40 年（主幹事方式））※新規 3 件、6.3 億円</p> <p>・随意契約案件について、予め物品等入札・契約手続運営委員会等にてその事由等を点検するとともに、入札・契約手続運営委員会においても、別途事後点検し、その結果について総務担当理事に報告した。</p> <p>・同左</p> <p>・適正な契約手続きの取組みとして、契約の相手方となるべき者の申込みに係る価格が一定割合に満たなかったものについて履行確実性確認調査を実施し、問題がないと認められた上で契約締結した（2 件）。 新財務会計システム開発及び保守業務 パーソナルコンピュータ等貸借契約</p> <p>・同左</p> <p>・同左</p> <p>・全役職員を対象として入札談合等関与行為防止法研修を実施し、コンプライアンス意識の向上を図った（H27.9.7 公正取引委員会より講師派遣）。</p> |

| H27 年度計画 | 平成 27 年度の実績 | 左記の具体的な取組内容 |
|--|---|---|
| <p>○自己評価の実施 調達等合理化計画の自己評価については、各事業年度に係る業務の実績等に関する評価の一環として、年度終了後に実施し、自己評価結果を主務大臣に報告し、主務大臣の評価を受ける。主務大臣による評価結果を踏まえ、その後の調達等合理化計画の改定・策定等に反映させるものとする。</p> <p>○推進体制 (1) 推進体制 本計画に定める各事項を着実に実施するため、総務担当理事を総括責任者として、入札・契約手続運営委員会等により調達等合理化に取り組むものとする。</p> <p>総括責任者 総務担当理事 副総括責任者 経理担当理事、企画担当理事 メンバー 総務部長、経理部長、企画部長、 関西業務部長</p> <p>(2) 契約監視委員会の活用 監事及び外部有識者によって構成する契約監視委員会は、当計画の策定及び自己評価の際の点検を行うとともに、これに関連して、競争性のない随意契約、一者応札・応募の契約及び公益法人向け支出について事後点検を行い、その審議概要を公表する。</p> <p>○その他 調達等合理化計画及び自己評価結果については、当機構のホームページにて公表するものとする。 なお、計画の進捗状況を踏まえ、新たな取組の追加等があった場合には、調達等合理化計画の改定を行うものとする</p> | <p>・年度終了後、自己評価を実施し契約監視委員会の点検を経て主務大臣に報告した。</p> <p>・入札・契約手続運営委員会等において調達等合理化計画に基づく契約の公正性・透明性の確保に取り組んだ。</p> <p>・27 年度に締結した全ての契約について点検するとともに、27 年度自己評価（案）の策定を行った。</p> <p>・契約監視委員会において、平成 27 年度調達等合理化計画の策定及び自己評価の際の点検を実施し、また競争性のない随意契約、一者応札・応募の契約及び公益法人向け支出についても事後点検を行い、その審議概要を公表した。</p> <p>・平成 27 年度調達等合理化計画及び自己評価結果を HP に公表した。</p> <p>・新たな取組の追加等はなかったことから、平成 27 年度計画の改定は行っていない。</p> | <p>・年度終了後、入札・契約手続運営委員会において、27 年度の自己評価（案）を策定し、役員会の審議及び契約監視委員会の点検を経て主務大臣に報告し、評価を受ける。</p> <p>・機構内に存する以下の委員会において、調達等合理化計画に基づく契約の公正性・透明性の確保に取り組んだ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入札・契約手続運営委員会（建設コンサルタント業務等） ・物品等入札・契約手続運営委員会（物品買受け等） ・資金調達及び金融機関等選定審査委員会 ・会計監査人候補者選定審査委員会 <p>・上記の取組みに加え、入札・契約手続運営委員会では、27 年度に締結した全ての契約について点検（競争性のない随意契約、一者応札・応募となった契約、履行確実性調査となった契約について重点的に点検）するとともに、調達等合理化計画に係る 27 年度自己評価（案）の策定を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・27 年度計画策定の点検（H27. 7. 14 第 8 回委員会） ・27 年度自己評価の点検（H28. 6. 21 第 9 回委員会） ・27 年度における、競争性のない随意契約、一者応札・応募の契約及び公益法人向け支出についての事後点検 (H28. 6. 21 第 9 回委員会) ・委員会の審議概要の公表 (第 8 回委員会 H27. 7. 28、第 9 回委員会 H28. 6 月末予定) <p>・27 年度計画の公表（H27. 7. 28 機構 HP にて公表） ・27 年度自己評価の公表（H28. 6 月末機構 HP にて公表予定）</p> <p>・同左</p> |

別表1 予算
【法人単位】

(単位:百万円)

| 区分 | 計画額(A) | 実績額(B) | 差額(B-A) | 備考 |
|------------|-----------|-----------|----------|----|
| 収入 | | | | |
| 業務収入 | 1,858,615 | 2,116,106 | 257,492 | |
| 道路業務収入 | 1,857,707 | 2,115,312 | 257,605 | |
| 鉄道業務収入 | 907 | 794 | △ 113 | |
| 政府等出資金受入 | 37,298 | 37,298 | - | |
| 政府等補助金受入 | 1,613 | 26,074 | 24,461 | |
| 債券及び借入金 | 1,663,100 | 1,621,000 | △ 42,100 | |
| 社会資本整備事業収入 | 457 | 457 | - | |
| 業務外収入 | 1,039 | 3,371 | 2,332 | |
| 計 | 3,562,121 | 3,804,306 | 242,185 | |
| 支出 | | | | |
| 債務返済費 | 3,708,768 | 3,692,496 | △ 16,273 | |
| 東京湾横断道路償還金 | 5,256 | 5,177 | △ 78 | |
| 無利子貸付金 | 38,775 | 37,645 | △ 1,130 | |
| 経営努力助成金 | 376 | 348 | △ 28 | |
| 業務管理費 | 5,939 | 4,461 | △ 1,478 | |
| 高速道路管理費 | 1,839 | 1,839 | 0 | |
| 鉄道施設管理費 | 4,100 | 2,621 | △ 1,478 | |
| 一般管理費 | 1,479 | 1,301 | △ 178 | |
| 人件費 | 975 | 936 | △ 39 | |
| 物件費 | 504 | 365 | △ 140 | |
| 業務外支出 | 83,416 | 83,481 | 65 | |
| 計 | 3,844,008 | 3,824,909 | △ 19,100 | |

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

| 区分 | 計画額(A) | 実績額(B) | 差額(B-A) | 備考 |
|------------|-----------|-----------|----------|----|
| 収入 | | | | |
| 業務収入 | 1,857,707 | 2,115,312 | 257,605 | |
| 道路業務収入 | 1,857,707 | 2,115,312 | 257,605 | ※1 |
| 政府等出資金受入 | 37,198 | 37,198 | - | |
| 政府等補助金受入 | 1,577 | 26,047 | 24,470 | ※2 |
| 債券及び借入金 | 1,663,100 | 1,621,000 | △ 42,100 | ※3 |
| 社会資本整備事業収入 | 457 | 457 | - | |
| 業務外収入 | 1,027 | 3,353 | 2,326 | ※4 |
| 計 | 3,561,066 | 3,803,368 | 242,301 | |
| 支出 | | | | |
| 債務返済費 | 3,708,768 | 3,692,496 | △ 16,273 | ※5 |
| 東京湾横断道路償還金 | 5,256 | 5,177 | △ 78 | |
| 無利子貸付金 | 38,775 | 37,645 | △ 1,130 | ※6 |
| 経営努力助成金 | 376 | 348 | △ 28 | |
| 業務管理費 | 1,839 | 1,839 | 0 | |
| 高速道路管理費 | 1,839 | 1,839 | 0 | |
| 一般管理費 | 1,471 | 1,286 | △ 186 | |
| 人件費 | 970 | 926 | △ 44 | |
| 物件費 | 502 | 360 | △ 142 | |
| 業務外支出 | 83,416 | 83,481 | 65 | |
| 計 | 3,839,901 | 3,822,272 | △ 17,629 | |

※1 道路資産貸付料収入等の増

※2 高速道路通行者負担軽減補助金の受入による増

※3 財投機関債及び民間借入金の一部を発行・借入しなかったことによる減

※4 土地売却収入等があったことによる増

※5 機構債券の利率が当初計画を下回ったことによる支払利息等の減

※6 高速道路連結部整備事業費補助を翌年度に繰越したことによる減

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

| 区分 | 計画額(A) | 実績額(B) | 差額(B-A) | 備考 |
|----------|--------|--------|---------|----|
| 収入 | | | | |
| 業務収入 | 907 | 794 | △ 113 | |
| 鉄道業務収入 | 907 | 794 | △ 113 | |
| 政府等出資金受入 | 100 | 100 | - | |
| 政府等補助金受入 | 36 | 27 | △ 9 | |
| 業務外収入 | 11 | 17 | 6 | |
| 計 | 1,054 | 938 | △ 116 | |
| 支出 | | | | |
| 業務管理費 | 4,100 | 2,621 | △ 1,478 | |
| 鉄道施設管理費 | 4,100 | 2,621 | △ 1,478 | ※1 |
| 一般管理費 | 8 | 15 | 8 | |
| 人件費 | 5 | 11 | 5 | |
| 物件費 | 2 | 5 | 2 | |
| 業務外支出 | - | 0 | 0 | |
| 計 | 4,108 | 2,637 | △ 1,471 | |

※1 本州四国連絡橋(本四備讃線)耐震補強事業等の支出が当初計画を下回ったことによる減

別表2 収支計画
【法人単位】

(単位:百万円)

| 区分 | 計画(A) | 実績(B) | 差額(B-A) | 備考 |
|-----------------|-----------|-----------|----------|----|
| 費用の部 | 1,465,518 | 1,464,212 | △ 1,305 | |
| 經常費用 | 1,442,829 | 1,440,156 | △ 2,673 | |
| 道路貸付業務費 | 965,088 | 988,059 | 22,972 | |
| 助成業務費 | 376 | 348 | △ 28 | |
| 鉄道施設利用業務費 | 8,902 | 8,621 | △ 281 | |
| 一般管理費 | 1,569 | 1,474 | △ 95 | |
| 人件費 | 975 | 964 | △ 11 | |
| 経費 | 594 | 510 | △ 84 | |
| 財務費用 | 414,847 | 401,818 | △ 13,029 | |
| 道路資産取得関連費用 | 52,047 | 39,527 | △ 12,520 | |
| 雑損 | - | 309 | 309 | |
| 臨時損失 | 22,689 | 24,056 | 1,367 | |
| 収益の部 | 1,765,091 | 2,033,269 | 268,178 | |
| 經常収益 | 1,736,004 | 2,003,403 | 267,399 | |
| 受取貸付料 | 1,715,965 | 1,954,240 | 238,275 | |
| 占用料収入 | 2,138 | 2,261 | 123 | |
| 連結料収入 | 2,155 | 2,240 | 85 | |
| 受取施設利用料 | 823 | 718 | △ 105 | |
| その他の売上高 | 18 | 49 | 31 | |
| 補助金等収益 | 36 | 25,625 | 25,588 | |
| 寄附金収益 | 26 | 1,334 | 1,308 | |
| 資産見返負債戻入 | 6,745 | 7,107 | 362 | |
| 鉄道施設建設見返債務戻入 | 7,941 | 7,955 | 15 | |
| 財務収益 | 156 | 283 | 127 | |
| 雑益 | 1 | 1,590 | 1,590 | |
| 臨時利益 | 29,087 | 29,866 | 779 | |
| 当期純利益 | 299,574 | 569,057 | 269,483 | |
| 前中期目標期間繰越積立金取崩額 | 70 | 63 | △ 8 | |
| 当期総利益 | 299,644 | 569,119 | 269,475 | |

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

| 区分 | 計画(A) | 実績(B) | 差額(B-A) | 備考 |
|------------|-----------|-----------|----------|----|
| 費用の部 | 1,456,605 | 1,455,585 | △ 1,019 | |
| 経常費用 | 1,433,916 | 1,431,535 | △ 2,380 | |
| 道路貸付業務費 | 965,088 | 988,078 | 22,990 | |
| 助成業務費 | 376 | 348 | △ 28 | |
| 一般管理費 | 1,558 | 1,456 | △ 102 | |
| 人件費 | 970 | 953 | △ 17 | |
| 経費 | 588 | 503 | △ 85 | |
| 財務費用 | 414,847 | 401,818 | △ 13,029 | |
| 道路資産取得関連費用 | 52,047 | 39,527 | △ 12,520 | |
| 雑損 | - | 309 | 309 | |
| 臨時損失 | 22,689 | 24,050 | 1,361 | |
| 収益の部 | 1,755,670 | 2,024,052 | 268,382 | |
| 経常収益 | 1,727,179 | 1,994,640 | 267,461 | |
| 受取貸付料 | 1,715,965 | 1,954,240 | 238,275 | |
| 占用料収入 | 2,138 | 2,261 | 123 | |
| 連結料収入 | 2,155 | 2,240 | 85 | |
| その他の売上高 | - | 49 | 49 | |
| 補助金等収益 | - | 25,600 | 25,600 | |
| 寄附金収益 | 26 | 1,334 | 1,308 | |
| 資産見返負債戻入 | 6,745 | 7,107 | 362 | |
| 財務収益 | 149 | 273 | 124 | |
| 雑益 | 1 | 1,536 | 1,535 | |
| 臨時利益 | 28,491 | 29,412 | 921 | |
| 当期純利益 | 299,065 | 568,467 | 269,401 | |
| 当期総利益 | 299,065 | 568,467 | 269,401 | |

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

| 区分 | 計画(A) | 実績(B) | 差額(B-A) | 備考 |
|-----------------|-------|-------|---------|----|
| 費用の部 | 8,913 | 8,645 | △ 268 | |
| 経常費用 | 8,913 | 8,639 | △ 274 | |
| 鉄道施設利用業務費 | 8,902 | 8,621 | △ 281 | |
| 一般管理費 | 11 | 18 | 7 | |
| 人件費 | 5 | 11 | 6 | |
| 経費 | 5 | 7 | 2 | |
| 雑損 | - | 0 | 0 | |
| 臨時損失 | - | 6 | 6 | |
| 収益の部 | 9,421 | 9,236 | △ 186 | |
| 経常収益 | 8,826 | 8,781 | △ 44 | |
| 受取施設利用料 | 823 | 718 | △ 105 | |
| その他の売上高 | 18 | 18 | - | |
| 補助金等収益 | 36 | 25 | △ 12 | |
| 鉄道施設建設見返債務戻入 | 7,941 | 7,955 | 15 | |
| 財務収益 | 7 | 10 | 3 | |
| 雑益 | - | 55 | 55 | |
| 臨時利益 | 596 | 454 | △ 142 | |
| 当期純利益 | 508 | 590 | 82 | |
| 前中期目標期間繰越積立金取崩額 | 70 | 63 | △ 8 | |
| 当期総利益 | 579 | 653 | 74 | |

別表3 資金計画
【法人単位】

(単位:百万円)

| 区分 | 計画(A) | 実績(B) | 差額(B-A) | 備考 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|----|
| 資金支出 | 3,915,368 | 6,485,482 | 2,570,113 | |
| 業務活動による支出 | 532,285 | 512,439 | △ 19,846 | |
| 管理費支出 | 91,209 | 89,713 | △ 1,496 | |
| その他支出 | 441,076 | 422,726 | △ 18,350 | |
| 投資活動による支出 | 76,700 | 2,586,770 | 2,510,070 | |
| 財務活動による支出 | 3,305,550 | 3,305,530 | △ 20 | |
| 次期への繰越金 | 833 | 80,742 | 79,909 | |
| 資金収入 | 3,915,368 | 6,485,482 | 2,570,113 | |
| 業務活動による収入 | 2,068,862 | 2,092,684 | 23,822 | |
| 投資活動による収入 | 151,646 | 2,688,466 | 2,536,820 | |
| 財務活動による収入 | 1,694,066 | 1,652,151 | △ 41,915 | |
| 前期よりの繰越金 | 795 | 52,181 | 51,386 | |

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

| 区分 | 計画(A) | 実績(B) | 差額(B-A) | 備考 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|----|
| 資金支出 | 3,894,782 | 6,434,813 | 2,540,030 | |
| 業務活動による支出 | 528,177 | 509,439 | △ 18,738 | |
| 管理費支出 | 87,102 | 86,714 | △ 388 | |
| その他支出 | 441,076 | 422,726 | △ 18,350 | |
| 投資活動による支出 | 60,500 | 2,556,570 | 2,496,070 | |
| 財務活動による支出 | 3,305,550 | 3,305,530 | △ 20 | |
| 次期への繰越金 | 555 | 63,273 | 62,718 | |
| 資金収入 | 3,894,782 | 6,434,813 | 2,540,030 | |
| 業務活動による収入 | 2,067,895 | 2,091,862 | 23,966 | |
| 投資活動による収入 | 132,346 | 2,638,866 | 2,506,520 | |
| 財務活動による収入 | 1,693,966 | 1,652,051 | △ 41,915 | |
| 前期よりの繰越金 | 575 | 52,034 | 51,459 | |

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

| 区分 | 計画(A) | 実績(B) | 差額(B-A) | 備考 |
|-----------|--------|--------|---------|----|
| 資金支出 | 20,586 | 50,694 | 30,108 | |
| 業務活動による支出 | 4,108 | 3,025 | △ 1,082 | |
| 管理費支出 | 4,108 | 3,025 | △ 1,082 | |
| 投資活動による支出 | 16,200 | 30,200 | 14,000 | |
| 次期への繰越金 | 279 | 17,469 | 17,190 | |
| 資金収入 | 20,586 | 50,694 | 30,108 | |
| 業務活動による収入 | 966 | 848 | △ 119 | |
| 投資活動による収入 | 19,300 | 49,600 | 30,300 | |
| 財務活動による収入 | 100 | 100 | - | |
| 前期よりの繰越金 | 220 | 147 | △ 73 | |

参 考 资 料

○契約状況

| | H26年度 | | | | | H27年度 | | | | |
|------------|-------|----------|-----------|----------|-----------|-------|----------|-----------|----------|-----------|
| | 件数 | 比率 | 金額(千円) | 比率 | 平均 落札率 | 件数 | 比率 | 金額(千円) | 比率 | 平均 落札率 |
| 一般競争入札 | (20) | (8.7%) | (123,016) | (19.7%) | (57.6%) | (18) | (10.1%) | (138,215) | (47.1%) | (62.5%) |
| | 68 | 24.3% | 3,930,553 | 44.1% | 59.1% | 57 | 25.6% | 3,375,398 | 52.4% | 64.3% |
| 指名競争入札 | (0) | (0.0%) | (0) | (0.0%) | (-) | (0) | (0.0%) | (0) | (0.0%) | (-) |
| | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | - | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | - |
| 企画競争等 | (4) | (1.7%) | (146,981) | (23.6%) | (95.7%) | (4) | (2.2%) | (60,966) | (20.8%) | (95.8%) |
| | 6 | 2.1% | 4,623,581 | 51.9% | 97.1% | 9 | 4.0% | 2,965,594 | 46.1% | 97.6% |
| 少額随意契約(注1) | (194) | (84.3%) | (27,744) | (4.5%) | (-) | (148) | (82.7%) | (18,333) | (6.2%) | (-) |
| | 194 | 69.3% | 27,744 | 0.3% | - | 148 | 66.4% | 18,333 | 0.3% | - |
| 上記以外の随意契約 | (12) | (5.2%) | (325,167) | (52.2%) | (-) | (09) | (5.0%) | (76,207) | (25.9%) | (-) |
| | 12 | 4.3% | 325,167 | 3.7% | - | 9 | 4.0% | 76,207 | 1.2% | - |
| 合 計 | (230) | (100.0%) | (622,908) | (100.0%) | (64.0%) | (179) | (100.0%) | (293,721) | (100.0%) | (68.5%) |
| | 280 | 100.0% | 8,907,045 | 100.0% | 67.5% | 223 | 100.0% | 6,435,532 | 100.0% | 73.2% |

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

※金額は単位未満四捨五入のため、計において合わない場合がある。

注1:少額随意契約の範囲は次のとおり。

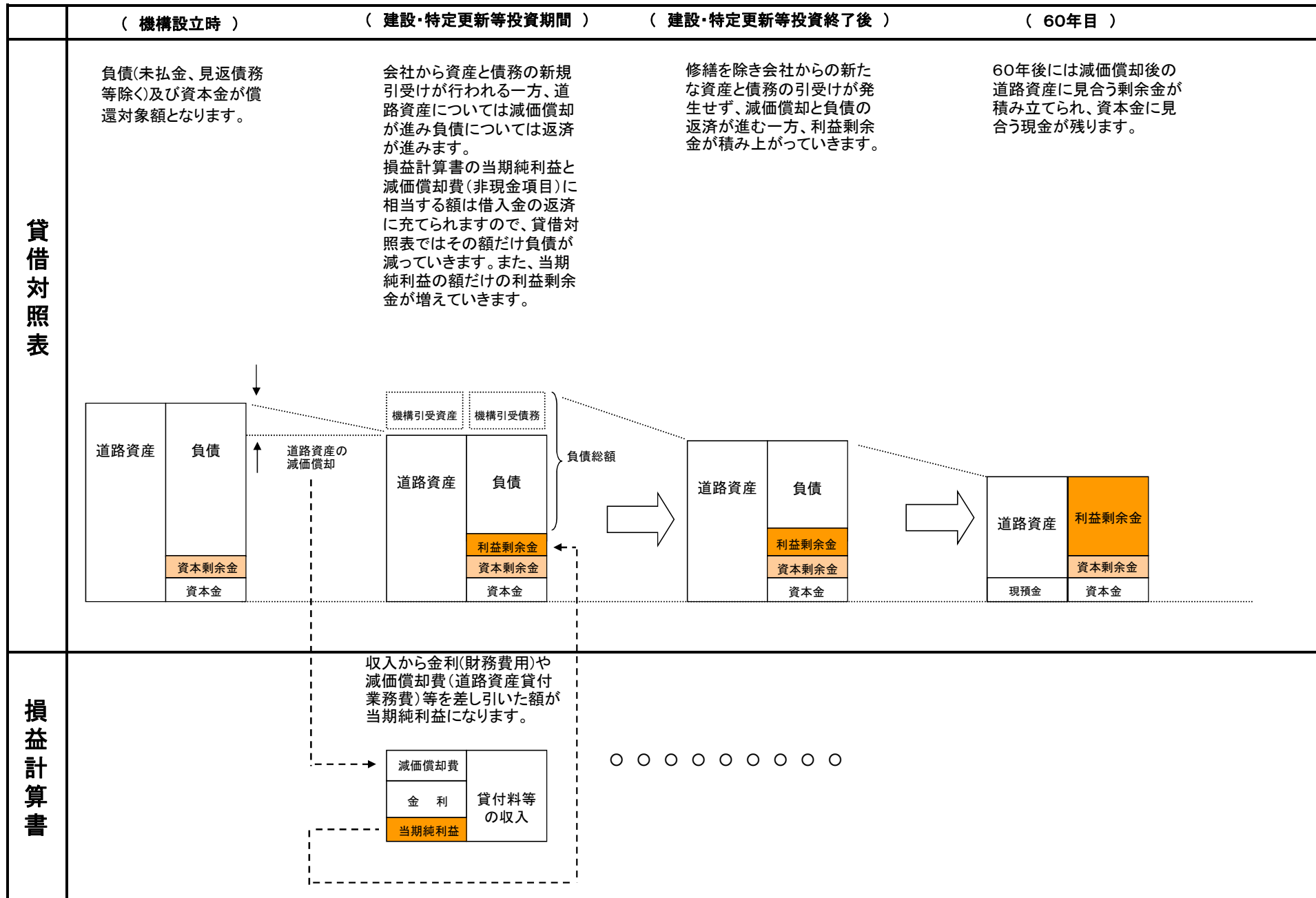
(工事又は製造:250万円以下、財産の買入れ:160万円以下、物件の借入:80万円以下、その他(役務の提供、建設コンサルタント等業務):100万円以下)

○平成27年度における随意契約の主な理由

| 項目 | 件数 | 随意契約の主な理由 |
|-----------|----|---|
| 機構事務所賃借関係 | 4 | 事務室の賃借及び清掃等に関する業務であり、代替性がないため随意契約としたもの。 |
| 情報提供業務関係 | 3 | 特定の情報を得る業務であり、代替性がないため随意契約としたもの。 |
| 長期継続契約 | 1 | 後納郵便利用料 |
| その他 | 1 | 官報掲載取次業務であり、業務を提供できる者と随意契約したもの。 |
| 合計 | 9 | |

○一者応札・応募の状況

| | H26年度 | | | | H27年度 | | | |
|------|-------|--------|-----------|--------|-------|--------|-----------|--------|
| | 件数 | 比率 | 金額(千円) | 比率 | 件数 | 比率 | 金額(千円) | 比率 |
| 2者以上 | 66 | 89.2% | 4,035,924 | 47.2% | 60 | 90.9% | 4,047,608 | 63.8% |
| 1者以下 | 8 | 10.8% | 4,518,210 | 52.8% | 6 | 9.1% | 2,293,384 | 36.2% |
| 合 計 | 74 | 100.0% | 8,554,134 | 100.0% | 66 | 100.0% | 6,340,992 | 100.0% |



各会社のアウトカム指標一覧表（平成27年度）

速報値

参考資料3

| 指標分類 | | 東日本 | 中日本 | 西日本 | 首都 | 阪神 | 本四 | | |
|--|---|---|--|-----------------------|---------------------|-------------------|----------------------|-------------------|----------|
| 利用者視点 | 総合顧客満足度 [単位：ポイント] CS調査等で把握するお客様の満足度[5段階評価] | H26実績値 | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 3.4 | 3.6 | 4.0 | |
| | | H27目標値 (中期目標 ^{※1}) | 3.5 (3.7) | 3.6 (3.6) | 3.5 (3.5) | 3.4 (3.5) | 3.7 (3.7) | 4.0 - | |
| | | H27実績値 | 3.6 | 3.6 | 3.6 | 3.5 | 3.6 | 4.0 | |
| | 年間利用台数 [単位：百万台] 支払料金所における年間の通行台数 ^{※2} | H26実績値 | 998 | 670 | 957 | 344 | 268 | 40.3 | |
| | | H27実績値 | 1,026 | 692 | 981 | 354 | 273 | 41.9 | |
| | 本線渋滞損失時間 [単位：万台・時] 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間 ^{※3} | H26実績値 | 662 | 1,238 | 475 | 2,320 | 800 | 4 | |
| | | H27実績値 | 618 | 1,057 | 526 | 2,190 | 919 | 4 | |
| | 路上工事時間 [単位：時間/km] 道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間 工事による渋滞損失時間[単位：万台・時] | H26実績値 (集中工事 ^{※4} を除く) <工事による渋滞損失時間> | 77 (77) <23> | 94 (83) <225> | 104 (96) <39> | 234 (230) - | 144 (107) <26> | 107 (107) - | |
| | | H27実績値 (集中工事 ^{※4} を除く) <工事による渋滞損失時間> | 83 (83) <16> | 118 (113) <188> | 105 (90) <62> | 214 (212) - | 170 (147) <24> | 115 (115) - | |
| | 通行止め時間 [単位：時間] 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間 ^{※3※5} | H26実績値 | 災害・悪天候 | 47 | 45 | 28 | 1 | 6 | 16 |
| | | | 事故・その他 | 6 | 2 | 2 | 6 | 1 | 1 |
| | | | 工事 | 15 | 8 | 19 | 2 | 13 | 1 |
| H27実績値 | 災害・悪天候 | 36 | 21 | 40 | 5 | 25 | 13 | | |
| | 事故・その他 | 10 | 3 | 14 | 2 | 4 | 12 | | |
| | 工事 | 5 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | | |
| | | 21 | 16 | 24 | 2 | 21 | 0 | | |
| 交通安全 | 死傷事故率 [単位：件/億台キロ] 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 ^{※6} | H26実績値 | 5.1 | 7.1 | 7.7 | 16.5 | 22.0 | 4.8 | |
| | | H27目標値 (中期目標 ^{※1}) | 5.1 (6.7) | 6.7 (6.7) | 7.4 (7.4) | 16.0 (15.0) | 21.9 (21.9) | 5.7 - | |
| | | H27実績値 | 4.9 | 6.7 | 7.6 | 14.3 | 21.8 | 5.0 | |
| | 車限令違反車両取締台数 [単位：台] 高速道路上で実施した車限令違反車両取締における引き込み台数 | H26実績値 | 12,958 | 13,990 | 8,012 | 1,256 | 1,297 | 223 | |
| | | H27実績値 | 13,163 | 17,018 | 7,233 | 1,030 | 1,217 | 991 | |
| | 逆走事案件数 [単位：件] 交通事故又は車両確保に至った逆走事案件の数 ^{※6} | H26実績値 | 67 | 37 | 81 | 7 | 5 | 7 | |
| H27実績値 | | 74 | 47 | 99 | 9 | 5 | 9 | | |
| 人等の立入事案件数 [単位：件] 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入った事案件の数 ^{※3※7} | H26実績値 | 1,670 | 1,302 | 1,168 | 426 | 318 | 189 | | |
| | H27実績値 | 1,740 | 1,286 | 1,276 | 440 | 307 | 183 | | |
| 道路保全 | 快適走行路面率 [単位：%] 快適に走行できる舗装路面の車線延長 | H26実績値 | 97 | 96 | 96 | 97 | 96 | 93 | |
| | | H27目標値 | 97 | 95 | 97 | 97 | 96 | 90 | |
| | | H27実績値 | 97 | 96 | 97 | 97 | 97 | 92 | |
| | 要補修橋梁数 [単位：橋又は径間] H26からH27に点検した橋梁 ^{※8} の健全性区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数 | 橋 単 位 | H26実績値 [うち区分Ⅳの橋数] 〔 $\frac{\text{点検した橋数}}{\text{全対象橋数}}$ 〕 | 87 [0] | 80 [0] | 94 [0] | 8 [0] | 27 [0] | 2 [0] |
| | | | H27実績値 [うち区分Ⅳの橋数] 〔 $\frac{\text{点検した橋数}}{\text{全対象橋数}}$ 〕 | 154 [0] | 233 [0] | 256 [0] | 13 [0] | 37 [0] | 2 [0] |
| | 径 間 単 位 | H26実績値 [うち区分Ⅳの径間数] 〔 $\frac{\text{点検した径間数}}{\text{全対象径間数}}$ 〕 | - | - | - | 277 [0] | 72 [0] | - | |
| | | H27実績値 [うち区分Ⅳの径間数] 〔 $\frac{\text{点検した径間数}}{\text{全対象径間数}}$ 〕 | - | - | - | 2,985/11,886 | 2,460/9,955 | - | |
| | | H27実績値 [うち区分Ⅳの径間数] 〔 $\frac{\text{点検した径間数}}{\text{全対象径間数}}$ 〕 | - | - | - | 451 [0] | 148 [0] | - | |
| | | | - | - | - | 5,752/11,917 | 4,766/9,955 | - | |

※1： 中期目標の年次は、東日本高速道路株式会社28年度、中日本高速道路株式会社29年度、西日本高速道路株式会社27年度、首都高速道路株式会社29年度、阪神高速道路株式会社27年度。
 ※2： 首都高速道路株式会社・阪神高速道路株式会社は支払い料金所を複数回通過した場合でも「1台」として集計。
 ※3： 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の数値は、1/1～12/31間の年間値、本四高速道路株式会社・首都高速道路株式会社・阪神高速道路株式会社の数値は、4/1～3/31間の年間値。
 ※4： 集中工事を除いた路上工事時間とは、お客様が迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間である。
 ※5： 上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算。
 ※6： 数値は、1/1～12/31間の年間値。
 ※7： 東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、本四高速道路株式会社は通報等把握した件数及び保護した件数、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社は保護した件数。
 ※8： H26年7月より施行されたトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年国土交通省告示第426号）に基づき道路橋毎に総合的に健全性が診断された橋梁。

平成27年度における助成金交付実績(概要)

I. 助成金の交付

| 認定した経営努力による費用の縮減額の1/2に相当する額を助成金として交付 | | | |
|--------------------------------------|----------------|--------------------------|-------------------|
| | | | 凡例: 新技術・改良技術によるもの |
| 路線名等 | 区間 | 経営努力内容 | 助成金交付額 |
| 北海道縦貫自動車道 函館名寄線 | 大沼公園IC～落部IC | 地元との協議による盛土形状の見直し | 8百万円 |
| 北海道縦貫自動車道 函館名寄線 | 大沼公園IC～落部IC | トンネル掘削時における変位対策工の変更 | 8百万円 |
| 北海道縦貫自動車道 函館名寄線 | 大沼公園IC～落部IC | 現場発生立木の移植による有効利用 | 8百万円 |
| 北海道縦貫自動車道 函館名寄線 | 大沼公園IC～落部IC | トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発 | 1百万円 |
| 北海道縦貫自動車道 函館名寄線 | 大沼公園IC～落部IC | トンネル照明設備における新型照明器具の開発 | 7百万円 |
| 北海道縦貫自動車道 函館名寄線 | 大沼公園IC～落部IC | 新たな契約方式(コストオン方式)の導入 | 4百万円 |
| 北海道縦貫自動車道 函館名寄線 | 大沼公園IC～落部IC | 材料(ガードレール)の直接調達 | 38百万円 |
| 北海道縦貫自動車道 函館名寄線 | 大沼公園IC～落部IC | 道央自動車道(大沼公園IC～落部IC)の早期供用 | 11百万円 |
| 首都圏中央連絡自動車道 | 白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT | ETCガントリーにおける新たな構造形式の採用 | 1百万円 |
| 東海北陸自動車道(4車線化) | ぎふ大和IC～白鳥IC | トンネル照明設備における新型照明器具の開発 | 1百万円 |
| 東海環状自動車道 | 大垣西IC～養老JCT | コストオン方式を活用した資材調達の工夫 | 2百万円 |
| 西湘バイパス | 西湘二宮IC～国府津IC | 溝切り作業等を省略化した新たな電気防食工法の開発 | 48百万円 |
| 東九州自動車道 | 苅田IC～行橋IC | 橋梁下部工の施工方法の変更 | 34百万円 |
| 東九州自動車道 | 苅田IC～行橋IC | 隣接地土取場確保による運搬距離の縮減 | 24百万円 |
| 東九州自動車道 | 苅田IC～行橋IC | トンネルズリ運搬方法の変更 | 64百万円 |
| 東九州自動車道 | 苅田IC～行橋IC | 高規格材料を用いたトンネル支保工の開発 | 59百万円 |
| 東九州自動車道 | 都農IC～高鍋IC | 舗装路盤材に鉄鋼スラグの採用 | 28百万円 |
| 東九州自動車道 | 都農IC～高鍋IC | 東九州自動車道(都農IC～高鍋IC)の早期供用 | 2百万円 |
| 交付件数: 18件(※うち新技術・改良技術6件) | | | 348百万円 |

費用の縮減に係る申請件数

| | 平成18年度 | 平成19年度 | 平成20年度 | 平成21年度 | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 平成26年度 | 平成27年度 | 計 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 申請件数(件) | — | 43 | 61 | 44 | 47 | 68 | 36 | 35 | 45 | 5 | 384 |
| 認定件数(件) | — | 4 | 50 | 39 | 37 | 43 | 41 | 39 | 52 | 33 | 338 |
| 交付件数(件) | — | 4 | 7 | 19 | 36 | 27 | 40 | 29 | 24 | 18 | 204 |
| 交付額(百万円) | — | 31 | 93 | 185 | 694 | 317 | 944 | 721 | 1,136 | 348 | 4,469 |

高速道路機構の組織と業務

役員(理事長、理事(3名)、監事(2名))

常勤職員 合計83名

◀ 主な業務 ▶

◀ 主な業務量の例【平成27年度】 ▶

総務部

28名

企画審議役

道路管理に関する企画調整

総務課

人事、組織、総務
総合調整、業務実施計画、中期計画、年度計画
広報、情報公開、文書管理、法務

・業務実施計画変更 3件
・平成28年度計画策定
・ホームページ更新回数 207回
・ファクトブック、パンフレット 2,130部発行
・差押債権取立請求訴訟等 4件(判決(勝訴) 2件、係争中 2件)
・道路法等及び独立行政法人通則法の一部改正等に伴う内部規程改正(34件)

管理課

道路資産異動管理・台帳更新、道路区域決定、土地交換等
財産整理・登記
占用許可、連結許可、兼用工作物協定等
特殊車両の通行許可、標識決定、区画線決定
通行の禁止、車限令違反措置命令(道路監理役[24時間体制])

・保有貸付延長 10,159km
・不動産登記筆数 13,095筆
・占用許可 総件数 16,930件
年間処理件数 3,254件
占用料徴収件数 8,323件
・特車許可・協議件数 9,042件
・通行の禁止件数 2,147件
・車限令違反措置命令件数 6,059件

経理部

22名

経理課

予算、支出・収入決定、契約
決算、財務諸表等、財務データ管理

・予算額 4兆5,414億円
・契約金額 95億円(うち競争性のある契約93億円)
・資産額 40兆8,770億円
・負債額 29兆9,713億円(対前年度比6,562億円減)
・会社における道路資産の管理の実態について確認 2,255億円(14箇所)

資金課

資金調達、債務引受
資金計画、出資金等受入・無利子貸付
出納

・資金調達 1兆6,210億円(53件)
平均コスト 0.88%
・債務引受 1兆0,981億円
出資(道路) 372億円(国1/2、地方1/2)
出資(鉄道) 1億円(全て国)
・高速道路連結部整備事業費補助金 1億円(全て国)
・高速道路通行者負担軽減補助金 256億円(全て国)

企画部

21名

企画審議役

協定・償還計画の管理、交通量見直し、料金施策等に関する調査・分析

企画課

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

・協定変更 9件
・修繕工事等の計画・実績の確認(以下の数字は調整中)
修繕工事3,831億円(31件)、特定更新等工事45億円(16件)
・管理の実地確認 12回
・無利子貸付計画の変更 出資金分(1件) 補助金分(6件)
・災害復旧補助計画 補助金分(0件)

計画調整課

債務返済計画の作成及び計画実績対比
交通量・料金収入・貸付料の照査
交通量推計手法等に関する調査
高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成
引受債務額の妥当性の確認及び帰属資産の現地確認

・収支予算の明細の作成 3件、計画実績対比 毎年
・交通量等の状況把握・分析 毎月(会社毎)
路線毎の収支状況の把握・分析 毎年
・交通量推計手法等の調査 1件
・助成委員会の審議件数 18議題
・経営努力要件適合性認定件数 33件(総認定件数338件)
・助成金交付件数 18件(約3.5億円)
・債務引受契約件数
新設改築等工事184件(1兆630億円)、特定更新等工事12件(40億円)
道路資産帰属件数 新設改築等工事127件、特定更新等工事6件
資産の現地確認回数 31件(26回)

関西営業部

12名

企画審議役

阪神・本四高速道路に係る会社が行う建設・管理

調査役

阪神・本四高速道路に係る出資地方公共団体・地元金融機関との調整

管理課

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

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

調整課

阪神・本四高速道路に係る企画部関係業務
本四鉄道施設の有償利用

・協定変更、利便増進計画の策定、債務引受契約等の業務については、企画部の業務に含まれる。
・本四鉄道施設の管理に関する協定等 5件
・本四備讃線耐震補強に係る国の出資金受入
※経理部資金課の業務量に含まれる。
・鉄道施設の利用料の額に関する協定等 2件(利用料収入8億円)

様式1 公表されるべき事項

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(法人番号3010405004914)の役職員の報酬・給与等について

I 役員報酬等について

1 役員報酬についての基本方針に関する事項

① 役員報酬の支給水準の設定についての考え方

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

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

② 平成27年度における役員報酬についての業績反映のさせ方(業績給の仕組み及び導入実績を含む。)

役員報酬のうち、特別手当について、主務大臣における業務評価の結果を勘案の上、その役員の職務実績に応じ、100分の10の範囲内で理事長がこれを増額し、又は減額することができることとしている。

③ 役員報酬基準の内容及び平成27年度における改定内容

理事長

理事長代理

理事

監事

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

本給月額については、理事長は1,106,000円、理事長代理は907,000円、理事は822,000円、監事は744,000円としており、地域手当月額は、本給月額に100分の15を乗じて得た額としている。

また、特別手当については、期末及び勤勉手当基礎額(基本給月額+地域手当月額)に特別手当支給基準に定める割合を乗じ、さらに基準日以前6箇月以内の期間におけるその者の在職期間に応じた割合を乗じて得た額としている。なお、平成27年度においては、国家公務員の給与の改定に準じ以下の措置を講じた。

- ・俸給月額の水準引下げ(平均▲2%)を実施後、俸給月額1,000円の引上げを実施した。
- ・平成26年度末の主たる事務所の東京都特別区から横浜市移転に伴う地域手当の支給割合の引下げ(18%→15%)を実施した。
- ・特別手当(勤勉手当)の支給率について、0.05月分の引上げを実施した。

2 役員の報酬等の支給状況

| 役名 | 平成27年度年間報酬等の総額 | | | | 就任・退任の状況 | | 前職 |
|--------|----------------|--------|-------|---|----------|----------|----|
| | 千円 | 千円 | 千円 | 千円 | 就任 | 退任 | |
| 理事長 | 21,954 | 13,536 | 5,826 | 2,435 (地域手当) 157 (通勤手当) | | | |
| A理事長代理 | 8,885 | 5,550 | 2,273 | 999 (地域手当) 63 (通勤手当) | | H27.9.30 | ◇ |
| B理事長代理 | 9,027 | 5,442 | 2,464 | 1,007 (地域手当) 114 (通勤手当) | H27.10.1 | | ◇ |
| A理事 | 16,568 | 9,960 | 4,215 | 1,791 (地域手当) 50 (通勤手当) 552 (単身赴任手当) | | | |
| B理事 | 7,918 | 5,028 | 1,989 | 905 (地域手当) -4 (通勤手当) | | H27.9.30 | ◇ |
| C理事 | 8,181 | 4,932 | 2,233 | 912 (地域手当) 104 (通勤手当) | H27.10.1 | | ◇ |
| A監事 | 7,247 | 4,548 | 1,800 | 819 (地域手当) 80 (通勤手当) | | H27.9.30 | |
| B監事 | 5,781 | 4,464 | 591 | 670 (地域手当) 56 (通勤手当) | H27.10.1 | | |
| C監事 | 14,809 | 9,096 | 3,852 | 1,636 (地域手当) 225 (通勤手当) | | | ◇ |

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

注2:「前職」欄には、役員の前職の種類別に以下の記号を付している。

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

3 役員報酬水準の妥当性について

【法人の検証結果】

理事長
理事長代理
理事
監事

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

役員報酬の支給水準の設定の考え方は、1①で示したとおりであるが、当機構は、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、高速道路会社による高速道路事業の円滑な実施を支援するため、高速道路各社との適正な協定締結を通じ、約30兆円の債務の返済等に関する業務を担っており、機構発足以来、毎年度の業務実績に関する評価において中期目標達成に向けて順調に進んでいるとの評価を得ているとともに、平成26年度においても中期計画における所期の目標を達成していると認められるとの評価（B評価）を得ている。

これを踏まえた当機構の役員の支給状況は2で示したとおりであり、役員の職責に応じた国家公務員の給与と比較して同等またはそれ以下であることから妥当であると考えられる。

【主務大臣の検証結果】

当機構の業務内容は、高速道路に係る道路資産の保有並びに高速道路会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民の負担の軽減を図るとともに、高速道路会社の事業の円滑な実施の支援をすることである。

その業務内容を鑑みれば、I-1-①で示された役員報酬水準の設定の考え方は、役員の職責に応じた国家公務員の給与を踏まえて定められており、適当である。

また、I-2の報酬実績は報酬水準の設定の考え方に即しており、法人の実績評価結果に鑑みても、法人の検証結果は適当である。

4 役員の退職手当の支給状況(平成27年度中に退職手当を支給された退職者の状況)

| 区分 | 支給額(総額) | 法人での在職期間 | | 退職年月日 | 業績勘案率 | 前職 |
|-----|---------|----------|---|----------|--------|----|
| | 千円 | 年 | 月 | | | |
| A監事 | 1,978 | 2 | 0 | H27.9.30 | 1.0(仮) | |

注1:A監事の支給額は、当該役員が在職した期間の業績勘案率が決定されていないため、「暫定的な業績勘案率(1.0)」により算出している。

注2:「前職」欄には、退職者の役員時の前職の種類別に以下の記号を付している。
退職公務員「*」、役員出向者「◇」、独立行政法人等の退職者「※」、退職公務員でその後独立行政法人等の退職者「*※」、該当がない場合は空欄

5 退職手当の水準の妥当性について

【主務大臣の判断理由等】

| 区分 | 判断理由 |
|----|----------------------|
| | 業績勘案率が確定していないため該当者なし |

6 業績給の仕組み及び導入に関する考え方

役員の職務実績を報酬に反映させるため、役員報酬のうち、特別手当について、主務大臣における業務実績評価の結果を勘案の上、100分の10の範囲内で理事長がこれを増額し、又は減額することができることとしており、引き続きこの制度を運用することとしている。

II 職員給与について

1 職員給与についての基本方針に関する事項

① 職員給与の支給水準の設定等についての考え方

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

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

② 職員の発揮した能率又は職員の勤務成績の給与への反映方法についての考え方(業績給の仕組み及び導入実績を含む。)

通則法第50条の10第1項の規定に基づき、職員の給与は、その職員の勤務成績を考慮するものとしている。

- ・本給……職員の昇給は、当該期間におけるその者の勤務実績に応じて行うこととしている。
- ・特別手当…特別手当の算出にあたり、勤務成績を反映して月数を決定することとしている。具体的な月数の決定にあたっては、人事院勧告で示された月数を参考にしている。

③ 給与制度の内容及び平成27年度における主な改定内容

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

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

なお、平成27年度においては、国家公務員の給与の改定に準じ、以下の措置を講じた。

- ・全体俸給表のベースダウン(平均▲2%)を実施後、全体俸給表のベースアップ(平均0.36%)を実施した。
- ・平成26年度末の主たる事務所の東京都特別区から横浜市への移転に伴う地域手当の支給割合の引下げ(18%→15%)を実施した。
(大阪の事務所については、引上げを実施(15%→15.5%)。)
- ・単身赴任手当の支給月額の引上げ(基礎額:23,000円→26,000円及び加算額:6,000円~45,000円→6,000円~58,000円)を実施した。
- ・特別手当(勤勉手当)の支給率について、0.1月分の引上げを実施した。

2 職員給与の支給状況

① 職種別支給状況

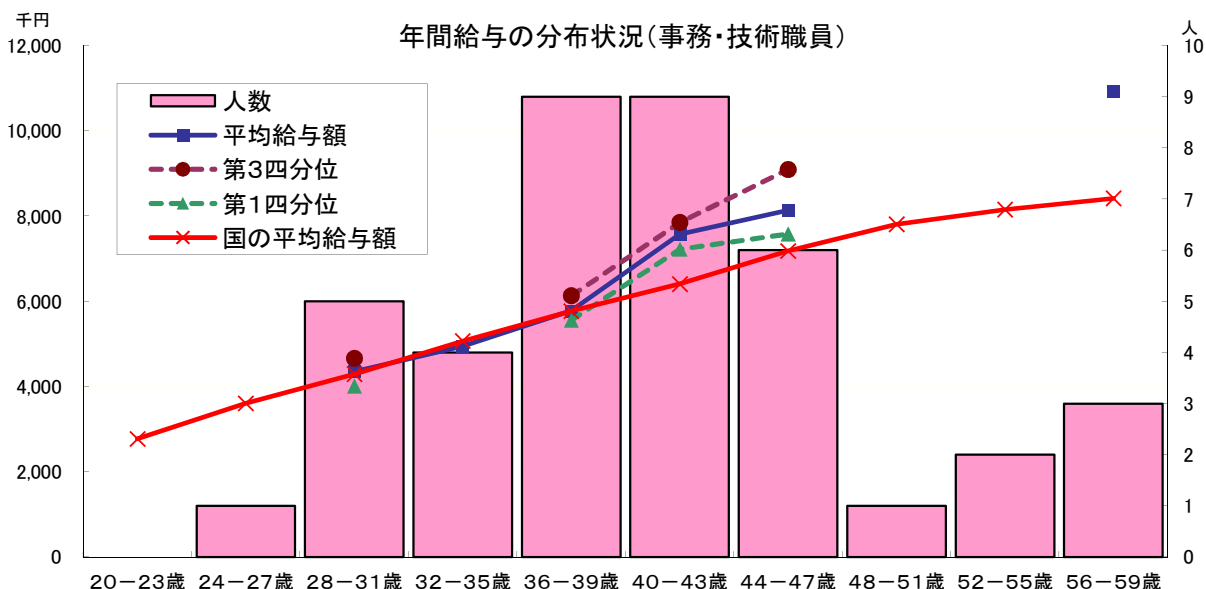
| 区分 | 人員 | 平均年齢 | 平成27年度の年間給与額(平均) | | | |
|-------|---------|-----------|------------------|-------------|-----------|-------------|
| | | | 総額 | うち所定内 | | うち賞与 |
| | | | | うち通勤手当 | | |
| 常勤職員 | 人 40 | 歳 40.9 | 千円 7,069 | 千円 5,252 | 千円 171 | 千円 1,817 |
| 事務・技術 | 人 40 | 歳 40.9 | 千円 7,069 | 千円 5,252 | 千円 171 | 千円 1,817 |
| 非常勤職員 | 人 5 | 歳 37.9 | 千円 2,628 | 千円 2,628 | 千円 198 | 千円 - |
| 事務・技術 | 人 5 | 歳 37.9 | 千円 2,628 | 千円 2,628 | 千円 198 | 千円 - |

注1：平成28年4月1日に在職している者のうち、平成27年度一年間を通じて勤務した常勤職員に関する数値である。

注2：常勤職員中、研究職種、医療職種及び教育職種については、該当者がいないため省略した。

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

② 年齢別年間給与の分布状況(事務・技術職員)



注1:24～27歳、32～35歳、48～51歳、52～55歳及び56～59歳の該当者は4名以下のため、当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから、第1・第3分位の額については、表示していません。

注2:24～27歳、48～51歳及び52～55歳の該当者は2名以下のため、当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから、平均給与については表示していません。

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

③ 職位別年間給与の分布状況(事務・技術職員)

(事務・技術職員)

| 分布状況を示すグループ | 人員 | 平均年齢 | 年間給与額 | |
|-------------|----|------|-------|----------------|
| | | | 平均 | 最高～最低 |
| 代表的職位 | 人 | 歳 | 千円 | 千円 |
| 本社部長 | 2 | — | — | — |
| 本社課長 | 2 | — | — | — |
| 本社課長代理 | 15 | 45.6 | 8,142 | 10,089 ～ 6,849 |
| 本社係長 | 10 | 38.3 | 5,991 | 7,218 ～ 5,133 |
| 本社係員 | 11 | 32.3 | 4,614 | 5,563 ～ 3,691 |

注:本社部長及び本社課長の該当者は2名のため当該個人に関する情報が特定される恐れがあることから平均年齢及び年間給与額については表示していない。

④ 賞与(平成27年度)における査定部分の比率(事務・技術職員)

| 区分 | | 夏季(6月) | 冬季(12月) | 計 |
|------|-----------------|------------|------------|------------|
| 管理職員 | 一律支給分(期末相当) | 51.5% | 53.4% | 52.5% |
| | 査定支給分(勤勉相当)(平均) | 48.5% | 46.6% | 47.5% |
| | 最高～最低 | 50.7～45.9% | 49.9～45.1% | 48.7～45.5% |
| 一般職員 | 一律支給分(期末相当) | 62.8% | 62.4% | 62.6% |
| | 査定支給分(勤勉相当)(平均) | 37.2% | 37.6% | 37.4% |
| | 最高～最低 | 42.5～34.3% | 42.4～34.7% | 39.6～34.5% |

3 給与水準の妥当性の検証等

○事務・技術職員

| 項目 | 内容 |
|-------------------------|---|
| 対国家公務員 指数の状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・年齢勘案 111.5 ・年齢・地域勘案 111.4 ・年齢・学歴勘案 109.9 ・年齢・地域・学歴勘案 110.6 |
| 国に比べて給与水準が 高くなっている理由 | <p>全ての指数が高くなっている理由として、当機構は、勤務地が横浜市と大阪市のみであることに加え、企業で言えば本社の企画・財務部門などの専門性の高い統括的業務に特化した組織であり、しかも時限的な組織であるため、機構固有の職員を採用せず、高度な専門性・ノウハウを有する者の出向のみで業務運営を行っていることが、当該指数を高める要因となっている。</p> <p>特に地域勘案指数については、国の本府省が地域手当支給区分の1級地(東京都特別区(18.5%))に置かれているのに対し、当機構の主たる事務所は平成26年度末の移転により、2級地(横浜市(15%))に置かれており、国の地方支分部局の国家公務員と給与水準を比較することも、当該指数を高める要因となっている。</p> <p>さらに、平成26年度末の主たる事務所の東京都特別区から横浜市移転や東京都特別区の勤務地からの出向者の採用により、地域手当の異動保障の支給対象となる職員の割合が国と比較して大きくなっており、当該指数を高める要因となっている。</p> |
| 給与水準の妥当性の 検証 | <p>【指数が高くなっている理由】</p> <p>①平成27年度に地域手当15%以上の支給地（横浜市、大阪市）に勤務する者の占める割合 機構：100% ⇔ 国（行一）：37.0%</p> <p>②職員の学歴構成による差異（大卒以上の占める割合） 機構：75.9% ⇔ 国（行一）：54.7%</p> <p>③横浜市と東京都特別区の国家公務員の給与水準の違い ・横浜市の給与水準 < 東京都特別区の給与水準 ・勤務地における地域手当支給割合等 横浜市：15% ⇔ 東京都特別区：18.5% 本府省特別調整手当等</p> <p>④地域手当の異動保障受給者の割合 機構：75.0% ⇔ 14.4%（全体）・7.7%（2級地）</p> <p>※国（行一）の割合については、「平成27年度国家公務員給与等実態調査」による。</p> <p>【支出総額に占める国の財政支出額及び給与等支給総額の割合】 支出予算額（平成27年度計画予算額）38,440億円（100%） 国の財政支出額（政府出資金、補助金）203億円（0.5%） 給与、報酬等支給総額（平成27年度計画予算額）8億円（0.02%）</p> <p>【累積欠損額について】 累積欠損額 無し（平成26年度決算）</p> |

| | |
|-------|--|
| | <p>【検証結果】</p> <p>全ての指数が高くなっている理由として、当機構は、勤務地が横浜市と大阪市のみであることに加え、企業で言えば本社の企画・財務部門などの専門性の高い統括的業務に特化した組織であり、しかも時限的な組織であるため、機構固有の職員を採用せず、高度な専門性・ノウハウを有する者の出向のみで業務運営を行っていることが、当該指数を高める要因となっている。</p> <p>特に地域勘案指数については、国の本府省が地域手当支給区分の1級地（東京都特別区（18.5%））に置かれているのに対し、当機構の主たる事務所は平成26年度末の移転により、2級地（横浜市（15%））に置かれており、国の地方支部局の国家公務員と給与水準を比較することも、当該指数を高める要因となっている。</p> <p>さらに、平成26年度末の主たる事務所の東京都特別区から横浜市移転や東京都特別区の勤務地からの出向者の採用により、地域手当の異動保障支給の対象となる職員の割合が国と比較して大きくなっており、当該指数を高める要因となっている。</p> <p>しかしながら、これらの事情を踏まえれば、2で示した結果は、1①の考え方に沿ったものとなっており、適切な給与水準が確保されているものと言える。</p> <p>（主務大臣の検証結果）</p> <p>当機構の業務内容は、高速道路に係る道路資産の保有並びに高速道路会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民の負担の軽減を図るとともに、高速道路会社の事業の円滑な実施の支援をすることである。</p> <p>その業務内容に鑑みれば、Ⅱ-1-①で示された給与水準の設定の考え方は職員の職責に応じた国家公務員の給与水準を踏まえて定められており、適当である。</p> <p>また、Ⅱ-2の給与実績は給与水準の設定の考え方に即しており、法人の検証結果は適当である。</p> |
| 講ずる措置 | <p>俸給・諸手当など給与体系は国家公務員と同等となっており、引き続き国に準じて適正な給与水準の維持が図られるよう取り組んでいく。</p> <p>当機構は、平成17年10月の設立以来、企業で言えば本社の企画・財務部門に相当する組織として、即戦力となる優秀な人材の出向を得て、組織として業務ノウハウの蓄積を図ってきたところであるが、今後とも、これまでに蓄積したノウハウを活かしながら、国民に理解の得られる給与水準とするため、人事院勧告を考慮するとともに、出向者を通じて若返りを図るなど効率的な組織運営を進める。</p> |

4 モデル給与

○ 22歳（大卒初任給、独身）

対象なし

※当機構は、時限的な組織であり、プロパー職員を採用せず、国及び高速道路会社から専門的知識・ノウハウを有する出向者のみで構成されているため

○ 35歳（本社係長、配偶者、子1人）

月額：350,000円 年間給与：5,700,000円

○ 45歳（本社課長代理、配偶者、子2人）

月額：510,000円 年間給与：8,300,000円

5 業績給の仕組み及び導入に関する考え方

通則法第50条の10第1項の規定に基づき、職員の給与は、その職員の勤務成績を考慮するものとしており、引き続き職務実績に応じて支給する。

- ・本給・・・職員の昇給は、当該期間におけるその者の勤務実績に応じて行うこととしている。
- ・特別手当・・・特別手当の算出にあたり、勤務成績を反映して月数を決定することとしている。具体的な月数の決定に

III 総人件費について

| 区 分 | 平成25年度 | 平成26年度 | 平成27年度 |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|
| 給与、報酬等支給総額 (A) | 千円 735,391 | 千円 801,933 | 千円 802,105 |
| 退職手当支給額 (B) | 千円 8624 | 千円 0 | 千円 1,978 |
| 非常勤役職員等給与 (C) | 千円 25,983 | 千円 27,674 | 千円 25,361 |
| 福利厚生費 (D) | 千円 124,067 | 千円 145,178 | 千円 138,770 |
| 最広義人件費 (A+B+C+D) | 千円 894,065 | 千円 974,785 | 千円 968,214 |

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

総人件費について参考となる事項

- ・給与、報酬等支給額については、平成26年度末の主たる事務所の横浜移転を踏まえて、横浜市地域手当適用による人件費の削減をしたものの、特別手当（勤勉手当）の支給率（0.1月分）引上げを主な要因として対前年比0.02%の増となっている。さらに退職手当支給額が増額となっているが、非常勤役職員等給与及び福利厚生費が減額となっており、最広義人件費は対前年比▲0.7%となっている。
- ・「国家公務員の退職手当の支給水準引下げ等について」（平成24年8月7日閣議決定）に基づき、当機構役職員について、国家公務員に準じた調整率（87/100）を設定し、退職手当支給水準の引下げを実施中。

IV その他

特になし