

平成25年度の業務の概況

平成 25 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 25 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、金利、交通量、経済動向の見直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以下の新規事業の追加及び新設・改築事業の事業費の見直し(6月)

≫全国路線網

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

≫本州四国連絡高速道路に係る地域路線網

- ・スマートインターチェンジ1箇所の追加

②政府方針等を踏まえた見直し(3月)

- ・「新たな高速道路料金に関する基本方針」(H25.12.20 国交省)を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施
- ・本四高速の全国路線網への編入
- ・「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方について」(H26.1.22 国交省)を踏まえ、料金に消費税8%を円滑かつ適正に転嫁
- ・「高速道路利便増進事業に関する計画」の変更に伴う貸付料の変更等
- ・高速道路利便増進事業による料金割引が終了することに対する激変緩和措置のため、国から補助金(620 億円)を受け入れ、貸付料を減額

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

(2)各会社の交通量は、前年度比 100.1%～104.6%となった。料金収入は、計画を 1,500 億円(6.9%)上回る 2 兆 3,090 億円となり、貸付料収入は計画を 1,351 億円(8.6%)上回る 1 兆 7,017 億円となった。また、会社からの債務引受額が計画を 6,907 億円(▲53.1%)下回る 6,108 億円となったことなどから、平成 25 年度末時点における有利子債務残高は、計画 30 兆 4,704 億円に対して実績は 29 兆 2,729 億円となった。

(3)資金調達については、今後の金利上昇リスクを軽減して債務返済の確実性を高めるため、長期債(10 年)・超長期債(10 年超)の発行を行ったほか、資金調達の多様化の観点から中期債(2年債)の発行を行い、総額2兆 9,560 億円の資金を安定的に調達した。このうち、超長期債については、金利情勢や投資家需要を踏まえ、約6年ぶりに 30 年債(財投機関債)を発行した。

平成 25 年度の平均調達年限は 11.8 年(平成 24 年度 11.8 年)、債務残高の平均残存年限は 7.2 年(平成 24 年度末 6.8 年)となった。

2. 会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

(1)首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎～寒川北、東金～木更津)等計 105.0km の新規供用があり、年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,812km、新設区間を合わせた総延長は 10,061km となった。なお、福島第一原子力発電所事故の影響により通行止めしていた常磐自動車道(広野～常磐富岡)が、平成 26 年 2 月に再開通した。

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

① 道路占用許可については、各会社と緊密に連携し、チェックリストを活用して効率的かつ厳格に実施し、2,444 件の占用案件を適正に処理した。

国土交通省通達を受け、各会社と連携し、年度末更新を行う占用物件の点検状況を把握し、また、占用物件たる跨道橋については、全物件の点検状況、対策の実施状況等を把握して、安全性を確認した。

② 高速道路利便施設の連結許可については、国の改正通達に基づきサービスエリア等の連結に関する情報をホームページで提供し、民間事業者等の参入促進を図った。情報の掲載に当たっては、連結手続の流れや実施要領その他情報を取りまとめて掲出するなど、分かりやすい情報提供に努めた。

③ 通行の禁止又は制限については、2月の大雪による通行止めを受け、大雪の際の円滑な交通の確保のため、国及び会社との会議において、当日の対応状況や課題について情報共有を行った。会社が検討する具体策に応じて必要な措置を講じていく。

④ 車両制限令違反への対応については、常習的に違反を繰り返した運送会社に対して 94 件の警告書を送付して改善を促すとともに、再三警告を行ったにもかかわらず法令遵守への取組が不十分な8社の運送会社名をホームページで公表した。また、首都、東日本及び中日本の各会社並びに一都三県の高速道路交通警察隊との合同取締を実施するなど、関係機関と連携してこれらの取組を進めた。

(3)高速道路の管理については、会社は、法令に基づき、道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕及び災害復旧を行い、機構と会社で締結している協定に従い、管理の実施状況について、毎年度、「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)として機構に報告している。

機構は、会社が実施している高速道路の管理に要する費用が適正であるか実地にて確認し、必要に応じて協定変更を行うとともに、各会社の良好な管理水準を確保するしくみや管理における課題への取組みについての事例を取りまとめ、全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう提供し、情報の共有化を図っている。

平成 25 年 8 月に公表した平成 24 年度分の管理の報告書では、会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方や最新の課題に対する取組状況を記載するなど、会社と連携・協力して報告書の充実を図り、平成 25 年度分の管理の報告書では、点検及びその結果に基づく補修の実施数量とそれらに要した費用を記載するなど、更なる改善を行うこととした。

会社との連絡会議を開催し、会社は、各種有識者委員会における検討状況及び法令等の改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応すること、機構は、必要に応じて協定変更を行うことにより対応することを確認した。

また、道路法等の一部改正に向け、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業等を行うために、国及び会社と連携し、必要な検討に着手した。

(4)会社の経営努力を助長するための助成金制度については、39 件について会社の経営努力要件適合性の認定を行い、その結果、制度発足時からの総認定件数は 253 件となった。

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。)の議事概要と合わせホームページで公表するとともに、会社に対してコスト縮減の取組みの積極的な活用を促した。

なお、認定された「現場打ち延長床版工法」等の新技術は、会社において標準化されコスト縮減が図られている。

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、効率的な業務の実施に取り組むとともに、調査委託業務の発注時期を見直した結果、平成 24 年度に比べ1%以上削減するとした目標を上回る削減(8.5%)となった。
- (2) 契約については、平成 25 年 11 月に開催した契約監視委員会において、「競争性のない随意契約」、「一者応札・一者応募となった契約」などについて点検・検証が行われ、その結果、全ての契約は適正に行われているとの評価を受けた。また、その議事概要はホームページに公表した。
- (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 25 年8月に、平成 24 年度決算の公表に合わせて、全国路線網、地域路線網(4路線網)及び一の路線(6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 24 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 2013」を 10 月に、同英語版及び詳細な開示情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック 2013」を 11 月にそれぞれ発行した。
 - ③ ホームページについては、より使い勝手が良くなるよう、アクセス数の多い「ファクトブック」や「海外調査報告書」等へのアクセスを容易にするため、トップページのサイドメニューに新たなサブメニューを追加するなど改善を図った。

平成 25 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 24 年度業務実績評価調書における課題・改善点、業務運営に対する意見等と平成 25 年度における対応状況

平成 24 年度業務実績評価調書において国土交通省独立行政法人評価委員会から指摘のあった課題・改善点、業務運営に対する意見等に係る事項については、平成 25 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
<p>・ホームページは当初に比べると格段に見やすくなった。アンケートページをユーザーが利用しやすいよう、記入式ではなく選択式にするなど、さらなる改善が望まれる。</p>	<p>・独法評価委員会の指摘等を踏まえ、海外調査報告書に係るアンケートページについて、ユーザーがより利用しやすいよう記入式から選択式にするなどの改善を行った。</p> <p>・アクセスデータの解析やユーザーの意見等を踏まえ、より使い勝手の良いホームページとなるよう、次のような改善を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ≫ ホームページのどの箇所を閲覧しているのかが分かるように、トップメニュー及びサイドメニューの該当見出しの背景色が変わるように仕様を変更 ≫ ユーザーが必要とする情報の判別を容易にするため、トップページの「新着情報」について項目毎に色分け ≫ アクセス数が多い「ファクトブック」等についてユーザーのアクセスを容易にするため、トップページのサイドメニューに新たなサブメニューを追加 ≫ ユーザーの便宜を図るため、PDFへ直接リンクするサイドメニュー項目について、「PDF」表示を追加 <p>・「高速道路の料金割引」ページにおいて、平成 26 年 4 月 1 日以降の新たな料金割引に係るページや原発事故による避難者等に対する高速道路の無料措置(対象者拡大)に係るページへのリンクを掲載するなど、適時適切な情報提供に努めた。</p>
<p>・海外調査報告書の中には、PPP関連の報告書など参考になる報告書もあり、引き続き取り組んでいただきたい。</p>	<p>・次の海外調査報告書を発行するとともに、ホームページで公表した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ≫ PPP に関するドイツ会計検査院報告における指摘などについて取りまとめた「ドイツにおける道路事業の PPP(その 4)－PPP に関するドイツ会計検査院報告とリスクマトリックスほかー」 ≫ 英国道路庁が公表した 2015 年からの道路庁の改革、戦略的道路網への投資等について紹介する「英国の新しい道路計画 一道路アクションプログラム・21 世紀の道路網ー」
<p>・笹子トンネル事故を踏まえ、第3期中期計画(H25～H30年度)に定められた「国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる」ことに、適切に対応する必要がある。</p> <p>さらに、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申(H25.6.25)を踏まえ、国及び会社と連携しつつ、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しにも、機構として積極的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>・会社との連絡会議を開催し、会社は、各種有識者委員会における検討状況及び法令等の改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応すること、機構は、そのために必要な費用を必要に応じて協定変更を行うことにより対応することを確認した。</p> <p>・また、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた道路法等の一部改正に向け、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業等を行うために、国及び会社と連携し、必要な検討に着手した。</p>

課題・改善点、意見等	対応状況
<ul style="list-style-type: none"> ・会社に対して助成を行う仕組みを通じて、コスト削減のみならず、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を会社に促すことが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・会社は、安全かつ円滑な道路交通の確保等を図るため、構造物点検の信頼性向上に寄与する点検技術の開発など様々な技術開発に取り組んでおり、これに必要な費用は計画管理費に含まれている。 ・機構は、機構法第12条第1項第7号に基づき、新技術の開発等により高速道路の新設、改築等の費用の縮減が図られたことが認定されれば、助成金を交付しており、これらの仕組みを通じて会社に対し新技術の開発等を促している。
<ul style="list-style-type: none"> ・アウトカム指標については、さらなる充実とスピードアップが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 24 年度分のアウトカム指標については、会社間共通の指標(本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など)を取りまとめて会社間で対比した情報を公表した。また、具体的な目標や目標の達成状況のほか、新たに目標の設定根拠が記載された管理の報告書について、6 会社分を機構のホームページで公表した。 ・アウトカム指標の更なる充実について、以下のとおり平成 26 年度から実施することとした。 <ul style="list-style-type: none"> ≫ 目標を年度毎に設定するのではなく、中期的な目標や一定水準を確保する目標とする統一的な目標設定 ≫ 指標の更なる充実については、管理の実績を示す指標の追加
<ul style="list-style-type: none"> ・「維持、修繕その他の管理の報告書」には、点検結果を載せるなどの工夫が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・機構と会社の担当部長会議を開催し、管理の報告書の更なる内容の充実を図っていくことを確認し、平成 25 年8月に公表した平成 24 年度分の報告書において、次の改善を実施した。 <ul style="list-style-type: none"> ≫ 会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方を記載 ≫ 最新の課題に対する現在の取組状況の記載を充実 ≫ 債務引受の対象となる修繕工事についても、内訳を設けて費用及び主な工事内容について記載 ・同報告書の更なる充実に向けて会社と連携・協力して次のような改善を行うこととした。 <ul style="list-style-type: none"> ≫ 点検及びその結果に基づく補修の実施状況を明らかにするため、それらの実施数量及び要した費用を記載 ≫ 現場における維持、修繕等の業務内容だけでなく、その結果を分析・評価し、課題に対する取組状況について記載
<ul style="list-style-type: none"> ・車両制限令違反車両に対しては、会社等と連携して、取締の一層の強化及びその取組を表す指標の設定ができないか検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・首都会社、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本及び一都三県の高速道路交通警察隊との合同取締を実施した。国、会社、関係団体等による「大型車両の適正かつ安全な走行に向けた連絡会」において、啓発策や違反者情報の共有等について関係機関と連携し、具体的な取組を進めた。 ・その取組を表す指標として、「車限令違反車両取締台数」を設定することとした。
<ul style="list-style-type: none"> ・新技術の開発等の促進については、新技術が標準化されたことにより、コスト削減にどの程度効果があったのかを把握いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・機構発足から平成 25 年度までに認定された新技術及び改良技術19 件の内、標準化された新技術は6件で、約 50 億円のコスト削減効果があったと見込まれる。新技術が標準化されたことによるコスト削減効果については引き続き、会社と連携、協力して把握に努める。

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25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25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
<p>・複数年契約は、発注規模の拡大など民間の参入を促す優れたものであり、他の独立行政法人や公的団体にそのノウハウを伝達していただきたい。</p>	<p>・平成23年4月に公表された「公共サービス改革プログラム」(行政刷新会議公共サービス改革分科会)等において複数年度契約について提言されているところであり、他の法人においても取り組んでいるものと考えられるが、当機構においても入札公告の際には、引き続きホームページで契約情報を公表するとともに、問合せ等があった場合には情報提供を行うこととした。</p>
<p>・当初に比べてホームページは格段に良くなったが、財務情報については説明の方法にさらなる工夫が望まれる。</p>	<p>・財務情報について、高速道路勘定における利益剰余金は、利益を留保しているものではなく、全て債務の返済に充てられるものであることを解りやすく示すため、ホームページにおける債務の返済と財務諸表の関係の記載を改善した。</p>
<p>・インフラの維持・管理の重要性が叫ばれる昨今の状況に鑑みると、各会社による道路の維持・管理状況に関する情報の公開には工夫が必要である。</p>	<p>・機構と会社の担当部長会議を開催し、管理の報告書の更なる内容の充実を図っていくことを確認し、平成25年8月に公表した平成24年度分の報告書において、次の改善を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方を記載 ▶ 最新の課題に対する現在の取組状況の記載を充実 ▶ 債務引受の対象となる修繕工事についても、内訳を設けて費用及び主な工事内容について記載 <p>・同報告書の更なる充実に向けて会社と連携・協力して次のような改善を行うこととした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 点検及びその結果に基づく補修の実施状況を明らかにするため、それらの実施数量及び要した費用を記載 ▶ 現場における維持、修繕等の業務内容だけでなく、その結果を分析・評価し、課題に対する取組状況について記載

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・笹子トンネル事故を踏まえ、第3期中期計画(H25～H30年度)に定められた「国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる」ことに、適切に対応する必要がある。</p> <p>さらに、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申(H25. 6. 25)を踏まえ、国及び会社と連携しつつ、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しにも、機構として積極的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>・会社との連絡会議を開催し、会社は、各種有識者委員会における検討状況及び法令等の改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応すること、機構は、そのために必要な費用を必要に応じて協定変更を行うことにより対応することを確認した。</p> <p>・また、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた道路法等の一部改正に向け、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業等を行うために、国及び会社と連携し、必要な検討に着手した。</p>
<p>・高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組みについては、今後、高速道路の老朽化や補修が、日本だけでなく海外でも重要な問題になるため、特に、点検・管理に関する技術開発をサポートする取り組みが期待される。</p>	<p>・会社は、安全かつ円滑な道路交通の確保等を図るため、構造物点検の信頼性向上に寄与する点検技術の開発など様々な技術開発に取り組んでおり、これに必要な費用は計画管理費に含まれている。</p> <p>・機構は、機構法第12条第1項第7号に基づき、新技術の開発等により高速道路の新設、改築等の費用の縮減が図られたことが認定されれば、助成金を交付しており、これらの仕組みを通じて会社に対し新技術の開発等を促している。</p>
<p>・アウトカム指標については、さらなる充実や各会社で統一的な目標設定が必要であり、スピード感を持った取組が望まれる。</p>	<p>・平成 24 年度分のアウトカム指標については、会社間共通の指標(本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など)を取りまとめて会社間で対比した情報を公表した。また、具体的な目標や目標の達成状況のほか、新たに目標の設定根拠が記載された管理の報告書について、6 会社分を機構のホームページで公表した。</p> <p>・アウトカム指標の更なる充実について、以下のとおり平成 26 年度から実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 目標を年度毎に設定するのではなく、中期的な目標や一定水準を確保する目標とする統一的な目標設定 ▶ 指標の更なる充実については、管理の実績を示す指標の追加