

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
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
<p>機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する目的を達成すること。</p>	<p>協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する。</p>	<p>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。</p>
<p>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</p>	<p>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</p>	<p>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</p>
<p>① 機構は、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施すること。</p>	<p>① 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。</p>	<p>① 道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 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 25 年度計画Ⅱ-1-①

【平成 25 年度における取組】

- 1) 機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の延長のうち、供用区間は新規供用による105.0kmの増により9,812kmとなり、新設区間を合わせた総延長は 10,061kmとなった。
- 2) 高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握するため、路線ごとに延長、敷地面積、構造別延長等を記載した道路資産台帳について、新設、改築等による内容の変更が生じた都度、会社と連携してその内容を確認し、適切に更新を行った。

《道路資産保有及び貸付状況(平成 26 年3月 31 日時点)》

単位:km

	合計	NEXCO	NEXCO	NEXCO	首都 会社	阪神 会社	本四 会社
		東 日本	中日本	西日本			
保有及び貸付延長	10,061	3,802	2,024	3,477	312	273	173
うち 供用区間	9,812	3,732	1,923	3,423	301	259	173
うち新設区間	249	70	101	54	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 26 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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25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、「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。</p> <p>なお、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」及び実地確認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、より充実を図るとともに、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>③ 機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、その達成が適切になされるよう機構がリーダーシップを持って、会社と連携しつつ取り組むとともに、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、指標の組替えなどを通じ、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービス向上を図ること</p>	<p>③ 機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、その達成が適切になされるよう機構がリーダーシップを持って、会社と連携しつつ取り組むとともに、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、指標の組替えなどを通じ、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービス向上を図る。</p>	<p>③ 機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、その達成が適切になされるよう機構がリーダーシップを持って、会社と連携しつつ取り組むとともに、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、指標の組替えなどを通じ、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービス向上を図る。</p>
<p>2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済</p>	<p>2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済</p>	<p>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>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-1-②

【平成 25 年度における取組】

- 1) 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。
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問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。
なお、安全・安心の向上に向け、会社との調整を行い、会社の利益剰余金を活用して緊急に行うべき修繕事業の実施を図った。
- 2) 実地での確認を行うことにより、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を確認し、その結果が全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう、国及び全会社に提供して情報の共有化を図った。(10月)
- 3) 機構と会社の担当部長会議を開催して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。
 - ・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
- 4) 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。(3月)
 - ・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

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、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。

平成 25 年度計画Ⅱ-1-③

【平成 25 年度における取組】

- 1) 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、具体の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。(8月)
- 2) 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。
 - ・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

[参考資料:資料3]各会社のアウトカム指標一覧表(平成 25 年度)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

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、統一的な目標設定や管理の実績を示す指標を導入し、とりまとめて公表する。

平成 25 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 25 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、45 年以内に債務の返済をする債務返済計画に基づき、30.5 兆円以下とする。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<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、各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設立後45年以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より、適正な貸付料の算定を図ること。</p>	<p>② 貸付料は、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以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より、適正な貸付料の算定を図る。</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設立後45年以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より、適正な貸付料の算定を図る。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-2-①

【平成 25 年度における取組】

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、協定及び業務実施計画を適切に見直した。

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)

①全国路線網

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

②本州四国連絡高速道路に係る地域路線網

- ・スマートインターチェンジ1箇所の追加

2)政府方針等を踏まえた見直し(3月)

- ①「新たな高速道路料金に関する基本方針」(H25.12.20 国交省)を踏まえた新しい料金水準、料金割引の実施
- ②本四高速の全国路線網への編入
- ③「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方について」(H26.1.22 国交省)を踏まえ、料金に消費税8%を円滑かつ適正に転嫁
- ④「高速道路利便増進事業に関する計画」の変更に伴う貸付料の変更等
- ⑤高速道路利便増進事業による料金割引の終了することに対する激変緩和措置のため、国から補助金(620 億円)を受け入れ、貸付料を減額

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見直し】

特定更新等工事の追加等法令改正等に伴い協定・業務実施計画書を見直していく。

平成 25 年度計画Ⅱ-2-②

【平成 25 年度における取組】

貸付料については、将来における料金収入及び管理費を見直し、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が機構の設立後 45 年以内に償うものとなるよう定めた。(6月、3月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見直し】

特定更新等工事の追加等法令改正等に伴い協定・業務実施計画書を見直す際には、適正な貸付料の算定を図る。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>③ おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成16年法律第100号。以下「法」という。)第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき、又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実に円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、適切な措置を講ずること。</p> <p>なお、協定等の変更があった場合には、その内容、理由等をわかりやすく公表し、透明性の確保及び国民に対する説明責任を果たすこと。</p>	<p>③ おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成16年法律第100号。以下「法」という。)第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき、又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実に円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更する。その際、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、債務引受限度額等の見直しその他の措置を講ずる。さらに、これに基づき、業務実施計画(法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。)を見直す。また、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、法第17条に規定する貸付料の額の基準又は道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号。以下「措置法」という。)第23条に規定する料金の額の基準に適合しなくなったと認める場合その他の業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。</p> <p>なお、協定等の変更があった場合には、その内容、理由等をわかりやすく公表し、透明性の確保及び国民に対する説明責任を果たす。</p>	<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に円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更する。その際、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、債務引受限度額等の見直しその他の措置を講ずる。さらに、これに基づき、業務実施計画(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。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25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-2-③

【平成 25 年度における取組】

Ⅱ-2-①のとおり新規の事業追加(6月)、「新たな高速道路料金に関する基本方針」を踏まえた変更等(3月)により、適切に協定変更を行い、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した。

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

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又は貸付料の額若しくは会社が徴収する料金の額が法令に定める基準に適合しなくなったと認める場合は、債務の確実な返済と高速道路の適正かつ効率的な管理が行われるよう、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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25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、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、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 5.0 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 28.7 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、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 25 年度末時点における機構の有利子債務残高を 30.5 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25年度の業務の実績

平成 25 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、債務返済の見直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。

・各社の交通量は、対前年度比 100.1%~104.6%となった。

《各会社の交通量(平均利用台数)》

単位:千台/日

会社名 ※4	平成 25 年度	(参考)平成 24 年度	対前年度比
NEXCO 東日本	2,804 ※1	2,692 ※1	104.2%
NEXCO 中日本	1,936 ※1	1,862 ※1	104.0%
NEXCO 西日本	2,793 ※1	2,671 ※1	104.6%
首都会社	950 ※2	949 ※2	100.1%
阪神会社	741 ※2	724 ※2	102.3%
本四会社	52 ※3	50 ※3	102.8%

※1 支払料金所における通行台数をカウントしている。

※2 1回の利用を「1台」として集計している。

※3 神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道、西瀬戸自動車道の県境断面交通量の合計値である。

※4 NEXCO 東日本…東日本高速道路株式会社 NEXCO 中日本…中日本高速道路株式会社

NEXCO 西日本…西日本高速道路株式会社 首都会社…首都高速道路株式会社

阪神会社…阪神高速道路株式会社 本四会社…本州四国連絡高速道路株式会社 以下同じ。

・料金収入は、計画を 1,500 億円(6.9%)上回る 2 兆 3,090 億円となった。

《料金収入の計画と実績の対比》

単位:億円

	平成 25 年度計画	平成 25 年度実績	対計画比
会社の料金収入	21,590	23,090	106.9%

・貸付料収入については、協定に基づき、計画面料収入に対する実績料金収入の一定割合を増減させた結果、計画を 1,351 億円(8.6%)上回る1兆 7,107 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 25 年度計画	平成 25 年度実績	対計画比
貸付料収入	15,667	17,017	108.6%

・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、44 億 4,879 万円(対計画比 101.0%)となった。

《占用料等収入》

収入項目	平成 25 年度計画	平成 25 年度実績	対計画比
占用料	1,964 百万円	2,009 百万円	102.3%
連結料	2,258 百万円	2,258 百万円	100.0%
兼用工作物使用料	183 百万円	181 百万円	98.9%
合計	4,405 百万円	4,448 百万円	101.0%

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>1) 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路(道路会社法第5条第2項第6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上回らないこと。</p>	<p>1) 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路(道路会社法第5条第2項第6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上回らないこと。</p>	<p>1) 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路(道路会社法第5条第2項第6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25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>

平成25年度の業務の実績

2) 会社からの債務引受額(有利子債務分)が計画を 6,113 億円下回る 5,489 億円となり、また、貸付料収入が計画を 1,351 億円上回る1兆 7,017 億円に、支払利息は計画を 191 億円下回る 4,588 億円となった。この結果、平成 25 年度末時点における有利子債務残高は、平成 25 年度の計画値 30 兆 4,704 億円に対して実績は 29 兆 2,729 億円となった。

《平成 25 年度末未償還残高》

債務返済計画における計画と平成 25 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	363,535	351,437	▲12,098
債務残高	308,769	296,794	▲11,975
有利子借入金	304,704	292,729	▲11,975
社会資本借入金	2,587	2,587	0
無利子借入金	1,478	1,478	0
出資金	54,767	54,643	▲123

※ 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

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 21 年度末	平成 22 年度末	平成 23 年度末	平成 24 年度末	平成 25 年度末	民営化時点
未償還残高	360,562	356,737	353,991	358,029	351,437	425,366
債務残高	310,935	305,802	301,648	304,483	296,794	381,654
有利子借入金	304,452	299,961	296,425	299,857	292,729	374,000
社会資本借入金	4,310	3,841	3,398	2,973	2,587	5,049
無利子借入金	2,173	1,999	1,826	1,652	1,478	2,605
出資金	49,627	50,935	52,342	53,547	54,643	43,712

3) 高速自動車国道、本州四国連絡高速道路、首都高速道路、阪神高速道路及びその他の高速道路に係る平成 25 年度末における機構の有利子債務残高は、次表のとおり、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 25 年度末残高
高速自動車国道	22.3 兆円	17.0 兆円
本州四国連絡高速道路	2.0 兆円	1.2 兆円
首都高速道路	4.4 兆円	3.7 兆円
阪神高速道路	3.7 兆円	3.0 兆円
その他の高速道路	4.9 兆円	4.3 兆円

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<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。)、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。)並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路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6号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用に係るものを除く。)は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路(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及び西日本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>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。)、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。)並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路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6号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用に係るものを除く。)は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路(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及び西日本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>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。)、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。)並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、平成25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) 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務(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及び西日本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>

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、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本及び NEXCO 西日本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 25 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 26 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 25 年度末に定めた平成 26 年度計画では、平成 26 年度末時点での有利子債務残高は、30.2 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25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、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>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は、会社と連携して利用状況等を把握し、平成 26 年度以降の適正化に向けて検討する。</p>
<p>⑦ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、調達の多様化に努めること。</p>	<p>⑦ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、調達の多様化に努める。</p>	<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>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-2-⑤

【平成 25 年度における取組】

- 1) 平成 24 年度に債務引受のあった事業について、当該年度における各事業の債務引受限度額と債務引受額の差額とその理由をホームページにて公表した。(8月)
- 2) 平成 25 年度の債務引受について、235 件、6,108 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会社と締結した「高速道路資産の機構への帰属・債務の引受の運用について」に基づき作成された事業費内訳等の書類により、引受額が適正な額であることを確認した。

《平成 25 年度の債務引受額》

	新設・改築	修繕	災害復旧	合計
債務引受額	4,161 億円	1,906 億円	40 億円	6,108 億円

※ 端数処理の関係で計が合わないことがある

- 3) 平成 25 年度の資産引継ぎについて、138 件(新設・改築 71 件、修繕 43 件、災害復旧 12 件、承認工事 12 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、現地確認については、新設・改築等のうち債務引受額額が大きいもの等に係る事前確認の実施、NEXCO3社に係る修繕事業の確認頻度の増加を含めて 14 回実施した。
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。
道路資産について、棚卸実施マニュアルに基づき、14 箇所を棚卸を実施した。(8月～1月)
- 4) 会計検査院の平成 24 事業年度決算監査報告において、機構が承継した建設仮勘定に計上されるべき資産の一部が計上漏れとなっていた事態について指摘を受けた。このため、会社に対し、会社側の資産管理について、資産の計上漏れ、資産価格の誤り等が生じないよう、より一層厳正な取組の要請を行った。さらに、より効果的・効率的に棚卸を行うため、建設仮勘定資産も調査対象に含めるよう、棚卸実施マニュアルの改正を行った。(2月)
- 5) 資産管理における会社の業務処理統制的確性を確保するため、機構が会社の会計監査人に依頼し、機構へ提供される資産データの作成過程を検証し、適正であることを確認した。(2月、3月)

【中期目標達成に向けた平成 26 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 25 年度計画Ⅱ-2-⑥

【平成 25 年度における取組】

SA・PAの維持管理費における関連事業の費用負担の適正化に向けて、調査規模、調査方法等を決定した。(3月)

【中期目標達成に向けた平成 26 年度の見通し】

引き続き、平成 26 年度の実施に向けて検討する。

平成 25 年度計画Ⅱ-2-⑦

【平成 25 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、長期債(10年)・超長期債(10年超)の発行を行ったほか、資金調達が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。
・政府保証債については、全て長期債・超長期債で、合計 2 兆 3,860 億円を発行した。
・財投機関債については、長期債・超長期債 4,200 億円、中期債(2年)1,500 億円、合計 5,700 億円を発行した。このうち、超長期債については、金利情勢・発行市場環境等の継続的な調査や主要投資家への IR による需要の掘り起こしを行うことにより、約6年ぶりに 30 年債を発行した(上期・下期に 100 億円ずつ発行)。発行にあたっては、30 年債としては国内初となるイールドダッチ方式を採用したことも奏功し、機構発足以降、同年限における最低利での調達となった。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画

平成25年度の業務の実績

- 2) 債券発行にかかる手数料について、交渉により上限額(1,000万円)を設定した結果、年間で118百万円を節減した。
- 3) 平成25年度の平均調達年限は11.8年(平成24年度11.8年)、平成25年度末の債務残高の平均残存年限は7.2年(平成24年度6.8年)となった。
- 4) 平成25年度における平均調達金利は0.87%(平成24年度0.95%)であり、低利かつ安定的な資金調達を継続していることから、有利子債務残高の平均利率も1.46%まで低下してきている。

《平成25年度外部資金調達実績(概要)》

単位:億円、%

調達方法		年限	平成25年度			(参考)平成24年度	
			計画	調達額 ※1	平均利率 ※2	調達額 ※1	平均利率 ※2
政府保証	政府保証債	10年	19,360	19,360	0.72	18,360	0.82
		20年	3,600	3,600	1.59	3,600	1.67
		30年	900	900	1.81	900	1.90
	計	23,860	23,860	0.89	22,860	1.00	
自主調達	財投機関債	2年	6,400	1,500	0.12	-	-
		4年		-	-	1,500	0.21
		10年		3,400	0.81	3,600	0.82
		20年		600	1.79	700	1.81
		30年		200	2.04	-	-
		小計		6,400	5,700	0.77	5,800
	民間借入金	9	-	-	-	-	
計	6,409	5,700	0.77	5,800	0.78		
合計			30,269	29,560	0.87	28,660	0.95
平均調達年限			11.8年			11.8年	
債務残高の平均残存年限 ※3			7.2年			6.8年	
有利子債務残高の平均利率			1.46			1.49	

※1 調達額は、機構が収入した額である。端数処理の関係上、計が合わないことがある。

※2 平均利率は、調達額と債券発行時の応募者利回りを使った加重平均である。

※3 債務残高の平均残存年限は、有利子及び無利子債務残高の平均残存年限である。

【中期目標達成に向けた平成26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、目下の低金利環境を踏まえ、可能な限り、平成25年度末の債務残高に占める割合が16.9%まで上昇している超長期(10年超)での調達を目指す。また、更なる低利調達を目的に導入するシンジケートローン等の新たな手段により調達の多様化を図る。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>3 会社に対す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無利子貸付け</p> <p>機構が国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を策定するとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p>	<p>3 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け</p> <p>国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>3 会社に対す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>
<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</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</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、適正な運用を図ると</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 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 25 年度における取組】

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に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、効率的な事務手続に努めて、次表のとおり遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。

《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	平成 25 年7月 22 日	平成 25 年7月 23 日
第2回	平成 25 年 11 月 21 日	平成 25 年 11 月 22 日

《無利子貸付額》

会社名	第1回	第2回	合計
首都会社	17,056 百万円	17,056 百万円	34,112 百万円
阪神会社	7,107 百万円	7,107 百万円	14,214 百万円
合計	24,163 百万円	24,163 百万円	48,326 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 26 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 25 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 25 年度における取組】

平成 25 年度において、当該補助金の交付はなかった。

【中期目標達成に向けた平成 26 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 25 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 25 年度における取組】

- 1) 助成委員会を2回開催し、16 議題 17 件の審議を行った。(7月、11 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 16 件のほか、昨年度末に審議した 11 件、昨年度以前に認定済みである新技術及び資材又は機材の調達工夫を別の工事で活用した 12 件を含む 39 件について、経営努力要件適合性を認定した。

《助成委員会審議状況》

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>仕組みを適正に運用すること。また、この仕組みを通じて安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を会社に促すこと。</p> <p>② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、機構がリーダーシップを持って、協定の相手方である各会社と連携しつつ、過去の助成案件を踏まえて適切に実施するとともに、国民に対して適切に運用がなされていることを分かりやすく説明するなど透明性の向上を図ること。</p>	<p>生じる縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを適正に運用するとともに、この仕組みを通じて安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を会社に促す。また、貸付料の額を固定することにより、維持、修繕その他の管理に要する費用(債務引受額に係るものを除く。)の縮減が、直接会社の業績に反映される仕組みとし、協定の適切な見直しを通じてその成果を国民に還元する。</p> <p>② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、機構がリーダーシップを持って、協定の相手方である各会社と連携しつつ、過去の助成案件を踏まえて適切に実施するとともに、国民に対して適切に運用がなされていることを分かりやすく説明するなど透明性の向上を図る。</p>	<p>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> <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、会社と連携を図り、占用申請内容の厳格な審査を行う等、制度の適切な運用に努める。</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及び道路占用許可の事務におけるチェックリストの活用により、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</p>

平成25年度の業務の実績

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19回委員会 (平成25年7月9日)	6議題(6件)	適合5議題(5件) (不適合1議題(1件))
第20回委員会 (平成25年11月14日)	10議題(11件)	適合10議題(11件)
計	16議題(17件)	適合15議題(16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確認したもののうち、助成金交付申請のあった29件について、助成金(約7.2億円)を交付した。(1月、2月、3月)

4) 認定された新技術を含む経営努力案件は助成委員会の議事概要と合わせホームページで公表するとともに、会社に対してコスト削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削減が図られている。

【中期目標達成に向けた平成26年度の見通し】

引き続き、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削減を助長するための仕組みについて、適正な運用を図る。

平成25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25年度における取組】

《主な道路管理権限の行使の状況》

	平成25年度	【参考】 平成24年度
道路区域決定件数	73	80
占用許可件数	2,444	3,197
連結許可件数	31	21
承認工事件数	27	47
原因者負担金督促件数	18	42
特殊車両通行許可件数	2,572	2,580
特殊車両通行協議回答件数	6,953	5,816
通行の禁止要請件数	2,102	1,778
車限令違反措置命令件数	5,874	5,945
道路標識決定件数	31	34
区画線決定件数	39	41

1) 全般的事項

・管理課長会議を開催して、各会社との情報の提供や意見交換を行い、適正な道路管理に向けた連携を図った。(9月)

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25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>要に応じて見直しを実施する。</p> <p>② 車両制限令違反車両の取締りの強化を図るとともに、特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図る。</p>

平成25年度の業務の実績

- ・道路管理実務の迅速かつ円滑な運用を図るため、各会社と調整を行い、高速道路管理実施マニュアル(道路管理編)を作成した。(3月)
- ・適正な手続の遂行に向け、会社の業務研修において機構の権限代行業務の説明を行ったほか、占用の手続の迅速化等に向け、占用更新説明会において会社における申請書類の審査の一層の適正化を要請した。(9月、10月)
- ・交通管理担当課長会議を実施し、各会社との情報共有及び意見交換を行い、適正な交通管理権限の行使について連携を図った。(11月)

2) 道路占用関係

- ・会社を経由して行われる道路占用許可申請の審査について、各会社と緊密に連携し、チェックリストを活用して効率的かつ厳格に実施した。
- ・占用料の改定、占用対象物件の拡大、占用者の公募などの取扱について検討するとともに会社への周知を行った。
- ・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、全物件の点検状況及び対策の実施状況等を把握して、安全性を確認した。

3) 連結関係

- ・国や関係機関と調整を図り、高速道路利便施設の連結に係る通達を改正し、民間事業者等の参入促進を図った。また、改正した通達に基づき、会社と連携してSA・PAの情報提供を速やかに実施した。(12月)

4) 原因者負担金関係

- ・会社からの請求に応じない原因者に対して、会社からの依頼を受け、法令に基づき適切に原因者負担金の督促を実施した。
- ・首都高速5号池袋線タンクローリー火災事故(平成20年8月3日発生)の原因者負担金について、機構からの督促の期限を過ぎても支払われず強制徴収を行っていたが、差押債権の支払いに応じなかった者に取立訴訟を東京地裁に提起した。(5月～係争中)

5) 通行止め関係

- ・24時間常駐の道路監理役による情報連絡体制の下、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施した。
- ・特定工事の通行禁止等の要請に関して、工事予定に変更が生じていないかを機構及び会社が定期的にチェックする体制を構築した。(6月)
- ・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(2月)。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。

6) 車両制限令違反車両取締り関係

- ・平成24年度下半期及び平成25年度上半期に常習的に車両制限令違反を繰り返した運送会社に対して警告書を送付(94件)し、業務改善を促すとともに、再三警告を行ったにもかかわらず法令遵守への取組が不十分な運送会社名を引き続き機構ホームページで公表(8件)した。(9月)
- ・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。(11月)
- ・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、法令遵守の啓発策や違反者情報の共有等について具体的な取組内容を決定し、関係機関と連絡してこれらの取組を進めた。(11月～3月)
- ・その取組を表す指標として、「車限令違反車両取締り台数」を設定することとした。(3月)

【中期目標達成に向けた平成26年度の見通し】

引き続き、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施し、制度の適切かつ効率的な運用に努めるとともに、道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う占用入札制度等の導入に向け、取り組みを行う。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<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</p> <p>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</p> <p>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 style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">〔平成25年度は、同法の対象事業なし〕</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>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>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>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>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>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>

平成25年度の業務の実績

平成 25 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 25 年度における取組】

- 1) 西日本旅客鉄道株式会社(以下「JR西日本」という)及び四国旅客鉄道株式会社(以下「JR四国」という)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(耐震補強事業を含む。)を実施した。
- 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、基本的な枠組みを定める「本四備讃線(児島・宇多津間)の耐震補強工事に関する協定」をJR四国と締結し、国から耐震補強事業のための出資金 56 億 7,900 万円の交付を受け、事業に着手した。
- 3) JR西日本、JR四国から、平成 25 年度分の利用料として、8億 1,485 万円を徴収した。

【中期目標達成に向けた平成 26 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 25 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 25 年度計画Ⅱ-8-①

【平成 25 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積極的に行った。

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 26 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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>② 高速道路事業の総合的なコストの縮減 協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促すよう措置すること。</p>	<p>② 高速道路事業の総合的なコストの縮減 協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。</p>	<p>② 高速道路事業の総合的なコストの縮減 協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。</p>
<p>③ 高速道路の利用促進 債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すこと。 なお、高速道路利便増進事業について、交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。</p>	<p>③ 高速道路の利用促進 債務の返済に要する費用等を機構の設立後45年以内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。 なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。</p>	<p>③ 高速道路の利用促進 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。 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 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 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。</p>	<p>④ 調査・研究の実施 内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関する調査・研究を実施するとともに、その成果が広く活用されるよう、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。</p>

平成25年度の業務の実績

平成 25 年度計画Ⅱ-8-②

【平成 25 年度における取組】

協定の見直しに際しては、引き続き助成制度を活用し会社の自律的な効率化、コスト縮減努力を促すとともに、会社が安全性と効率性のバランスに鑑み業務を着実に遂行できるよう、適切に協定を見直した。

【中期目標達成に向けた平成 26 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律的なコスト縮減努力が適切に反映されるよう行う。

平成 25 年度計画Ⅱ-8-③

【平成 25 年度における取組】

- 1) 首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎 JCT~寒川北 IC:5.1km、4月14日)、京都縦貫自動車道(沓掛 IC~大山崎 JCT・IC:9.8km、4月21日)、首都圏中央連絡自動車道(東金 JCT~木更津 IC:42.9km、4月27日)、阪神高速 2 号淀川左岸線(島屋~海老江 JCT:4.3km、5月25日)、仙台南部道路(仙台南 IC~仙台若林 JCT:12.2km、7月1日)、仙台北部道路(富谷 JCT~富谷:1.7 km、12月22日)、東九州自動車道(日向 IC~都農 IC:20.0 km、3月16日)、東九州自動車道(苅田北九州空港 IC~行橋 IC:8.6 km、3月23日)の供用を開始した。また、常磐自動車道(広野 IC~常磐富岡 IC)を再開通した。(2月22日)
- 2) 高速道路利便増進事業については、スマートインターチェンジ 35 箇所(NEXCO34 箇所、本四 1 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、79 箇所を整備することとした。
- 3) 「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を行った。
- 4) 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内であることなどを確認した。(企画割引の実施 33 件)

【中期目標達成に向けた平成 26 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 25 年度計画Ⅱ-8-④

【平成 25 年度における取組】

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。

- ・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-」(12月)
- ・英国道路庁が公表した 2015 年からの道路庁の改革、戦略的 road network への投資等について紹介する
「英国の新しい道路計画 -道路アクションプログラム・21 世紀の road network-」(2月)

【中期目標達成に向けた平成 26 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。

中期目標(第3期)	中期計画(第3期)	平成25年度計画
<p>⑤ 環境への配慮 物品等の調達を行うに当たっては、環境物品等の調達により、環境への負荷の低減に配慮すること。 また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促すこと。</p>	<p>⑤ 環境への配慮 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。 なお、環境物品等の調達については、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(平成12年法律第100号)に基づき行うこととし、中期目標期間中における特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたもの(特定調達物品等)を100%調達する。 また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p>	<p>⑤ 環境への配慮 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。 なお、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25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。 また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p>
<p>⑥ 危機管理 会社及び関係行政機関と協力して、大規模な交通事故、地震災害等不測の事態が生じたことによる影響を最小限度にとどめるために、より一層の迅速、的確かつ効果的な対応を取ることができるよう体制を確立し、日頃から高速道路の供用に重大な影響を与える事態を想定した情報の収集、伝達等に関する訓練を実施するなど、これまでの取組状況も踏まえ、会社とも連携を図りつつ、危機管理能力の一層の向上を図ること。</p>	<p>⑥ 危機管理 地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ確かな情報収集、伝達等の措置を講ずる。 特に、大規模災害等により東京本部での重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。 また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を年1回以上実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練(不定時)や重要業務の継続訓練等を適宜実施することにより、迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の一層の向上を図る。</p>	<p>⑥ 危機管理 地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ確かな情報収集、伝達等の措置を講ずる。 特に、大規模災害等により東京本部での重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。 また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、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>

平成25年度の業務の実績

平成 24 年度計画Ⅱ-8-⑤

【平成 24 年度における取組】

- 1) 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進するため、「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 25 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)、環境物品の調達を行うこととし、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを 100%調達した。
- 2) 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。

【中期目標達成に向けた平成 26 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。また、引き続き節電に取り組む。

平成 25 年度計画Ⅱ-8-⑥

【実績値(当該項目に関する取組状況も含む。)]

- 1) 各地で発生した地震や異常気象による通行止め状況や被災・復旧状況について、適時適切に情報収集及び伝達を行った。
 - ・地震(4月、11月)
 - ・台風(9月:18号 10月:24号、26号、27号、28号)
 - ・異常降雨(9月)
 - ・雪(12月、1月、2月)特に 4 月 13 日の淡路島付近を震源とする地震が発生した際には、休日の早朝であったため、防災業務要領に基づき職員の非常参集を行い、被害の出た本四会社の点検・被害状況の情報収集を行い、防災業務を着実に実施した。
- 2) 大規模災害時等に迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう、首都直下地震を想定した防災訓練を行うと共に、日頃から、非常時参集訓練や重要業務の継続訓練等を適宜実施し、危機管理能力の一層の向上を図った。
 - ・首都直下地震を想定した防災訓練(東京:9月、関西:11月)
 - ・南海トラフ地震を想定した防災訓練(関西:3月)
 - ・安否登録訓練・参集応答訓練(4月、8月、9月、11月、1月、3月)
 - ・衛星電話通信訓練(9月)
 - ・監理役代行訓練(4月、7月、1月)
 - ・出納事務支出訓練(5月、9月、2月)
 - ・内閣府「平成 25 年度政府図上訓練」への参加(1月)
- 3) 大規模災害により東京管理課又は関西管理課が被災し、連絡が途絶した場合の非被災側組織での特殊車両許可等の業務継続について、各会社に通知を行い周知を図った。(10月)

【中期目標達成に向けた平成 26 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的確な情報収集及び伝達等の措置を講ずる。

また、必要に応じて防災業務要領等の見直しを行うとともに、引き続き、会社及び関係機関と連携して情報の収集・伝達訓練等を行い、発災時に備える。