

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構  
第2期中期目標期間業務実績評価調書

平成25年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

業務運営評価（個別項目ごとの認定）

中期目標項目	評価結果	評価理由	意見
<p><b>Ⅱ 業務運営の効率化に関する事項</b>  <b>1 組織運営の効率化</b>                      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。</p>	A	効率化を進め、中期目標の内容が着実に実行されており評価できる。	
<p><b>2 業務リスクの管理</b>                      ①会社との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見直しについて十分に検討し、適正な品質や管理水準の確保を前提に、高速道路の新設等の内容、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等を定める。</p>	A	東日本大震災、復興事業の拡大、人件費や資材価格など建設関連コストの上昇、大規模な高速道路の新設など、様々な業務リスクが高まる中、計画の見直し等、必要な措置が適切に行われており評価できる。	
<p>②債務返済の見直しについて定量的に把握し、適切な債務の残高の管理に努める。社会情勢の変化に対応して協定を変更する必要があるとき又は実施に支障が生ずるおそれがある場合、必要に応じて協定を変更。</p>	A	必要な協定の見直しが適切に行われており評価できる。	
<p>③債務返済に係る借換資金等の調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利の上昇リスクの軽減と更なる調達の多様化を図る。</p>	S	様々なリスクが高まる中、返済額の平準化や、短期調達とあわせて中期の資金調達を積極的に進め多様化を図り、投資家の裾野を広げる措置などを実施しながら、着実な債務返済を達成していることは高く評価できる。	インフレーションターゲットの導入、金利の乱高下等の状況の中、さらなる工夫と削減努力を期待したい。

中期目標項目	評価結果	評価理由	意見
<b>3 業務コストの縮減</b> ・業務運営全体の効率化を図り、業務コストを縮減。 ・一般管理費については、平成24年度に平成21年度と比較して3%を上回る削減。	S	低利での十分な資金調達や、目標を大幅に上回る削減を達成しつつも調査研究費を適切に確保するなど、コスト削減をすすめながら質を落とさない努力は優れた業績であると認められる。	
<b>4 入札及び契約の適正化の推進</b> ・競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行う。 ・一般競争入札等について、真に競争性が確保されているか、点検・検討を行い、取組状況を公表。	A	入札、契約の適正化のための具体的措置がとられ、成果もあがっており評価できる。	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。  一般競争入札に関する目標は重要であるが、調査・研究・技術開発などに関しては、過度に一般競争入札にこだわると真に適切な調達ができない可能性があることに留意が必要。
<b>5 積極的な情報公開</b> 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、投資家や研究者が必要とする情報について、積極的な情報開示に努めるとともに、会社に対しても積極的な情報開示を促す。	S	情報公開については、セグメントごとの情報も充実し、関連事業の財務状況も適切に公開され、中期目標期間中の進捗度は著しいものがある。また、ホームページの内容を充実させた結果、アクセス数が増加するなど、具体的な成果が顕著であり評価できる。	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。また、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。
<b>6 業務評価の実施</b> 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。	A	計画内容が着実に実行されており評価できる。	

中期目標項目	評価結果	評価理由	意見
<p>Ⅲ 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項</p> <p>1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け</p> <p>①道路資産の内容を把握。</p>	A	新規路線の供用開始により資産内容が大幅に変更する中、道路資産の内容を適時確認しながら更新・把握に努めており評価できる。	
<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維持し、修繕されるよう、管理の実施状況の確認等を行う。</p>	A	高速道路の安全管理、維持修繕計画の必要性がいままで以上に強く求められるようになった中、実地調査を行い各社の管理状況を確認する活動を進めた。また今後の対応計画を体系的に整理するなど、制度の中で機構としてできる限りの努力を行ったことは評価できる。	<p>笹子トンネルのような事故は、特定の会社だけでなく、他の会社とも情報共有することが極めて重要であり、機構の調整機能をさらに高めることが必要である。</p> <p>笹子トンネル事故を踏まえ、第3期中期計画（H25～H30）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、機構として積極的に取り組むことが望まれる。</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>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貸付料は、占用料等と併せて、債務返済費用等を45年以内に償うものとなるよう定める。毎年度の貸付料は、料金収入から管理費を控除することにより算定することとし、会社の料金収入及び将来の料金収入や管理費を見通して定める。</p>	A	貸付料は適正に設定されており、返済は着実に進捗していると認められる。	

中期目標項目	評価結果	評価理由	意見
<p>②債務の管理を適切に実施する。</p> <p>1) 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路に係るそれぞれの有利子債務残高は、民営化時の承継債務の総額を上回らない。</p> <p>2) 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それぞれの有利子債務残高は、民営化時の承継債務の総額を上回らないよう努める。</p> <p>3) 新設、改築等に要する費用に充てるための債務で機構が各会社から引き受ける額は、各会社から徴収する貸付料を充てて返済できる範囲内。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路にあっては、3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試算し、それぞれの返済の達成状況を公表。</p> <p>5) 全国路線網以外の高速道路にあっては、業務実施計画の対象ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料による返済の達成状況を公表。</p>	A	各道路会社に係る債務が適切に管理されていると認められる。	
<p>③債務返済の見通しについて、定量的に把握し、適切な債務の残高の管理に努める。</p>	A	債務の残高管理は適切に行われており評価できる。	
<p><b>3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け</b></p>	A	適切に実施されており評価できる。	
<p>①会社から引き受ける債務の限度額は、事業年度の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正額を設定。</p>	A	債務引受限度額の見直しが適正に行われており評価できる。	
<p>②債務引受限度額を見直す場合、見直し前の額を基準に適正額を設定。</p>	A	債務引受限度額の見直しが適正に行われており評価できる。	<p>今後、建設関連のコストが上昇すると予想されるため、情報を適時収集し、会社と綿密な連携を図ることで、債務引き受けを適切に保つようさらなる努力をお願いしたい。</p>
<p>③会社から引き受ける債務の額は、対象道路資産に対し、適正なものであること。</p>	A	債務引受の額が適正に確認されており評価できる。	

中期目標項目	評価結果	評価理由	意見
④道路資産が機構に帰属する場合、道路資産の内容の確認を適正に実施。	A	機構が引き受ける道路資産が適正に確認されており評価できる。	
<b>4 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</b> ・国等と連携した適切な貸付計画の策定。 ・財源となる出資金等が交付された場合、遅滞なく会社に対する無利子貸付けを実施。	A	無利子貸付の実施が適切に実施されており評価できる。	
<b>5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</b> ・財源となる補助金が交付された場合、遅滞なく会社に対する無利子貸付けを実施。	A	無利子貸付の実施が適切に実施されており評価できる。	
<b>6 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</b> ・経営努力による新設、改築及び修繕等に要する費用の縮減を行うよう、会社に促す仕組みを運用。	S	単なるコストダウンという視点ではなく、技術革新を視野に入れたインセンティブシステムを導入し、200 を超える実績が得られ、具体的な成果もあがっており評価でき、特筆すべきものである。	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。また、このようなインセンティブシステムのノウハウを、他の独立行政法人にも提供されることが望まれる。
<b>7 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</b> ・会社等と連携を図り、道路管理者の権限の代行その他の業務について適正かつ効率的に実施。 ・事務手続の在り方を継続的に点検し、必要に応じて見直しを実施。	S	業務が適正になされ効率化も見られる。また、通行止め情報の検索をホームページに加えるなど、ユーザーに配慮した措置も講じられており評価できる。	

中期目標項目	評価結果	評価理由	意見
<b>8 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</b> ・業務の実施に当たり本四会社と連携し、一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。	—	—	—
<b>9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</b> ・鉄道事業者からの利用料の確実な徴収及び本四会社の協力を得た当該施設の管理。	A	業務が着実に実施されていると認められる。	
<b>10 業務遂行に当たっての取組</b> ①国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進 ・国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携を図る。	A	連携のための会議、情報交換等が適切に実施されており評価できる。	
②高速道路事業の総合的なコストの削減 ・協定の締結又は見直しに際し、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。	A	コスト削減の努力が見られ評価できる。	今後、維持管理・点検・更新の分野ではコスト削減が重要となるため、この分野の重点化に向けた検討が期待される。
③高速道路の利用促進 ・必要な高速道路の整備と併せ、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。 ・高速道路利便促進事業について、効果的に運用。	A	利用促進、利便増進それぞれ適正な措置がとられており評価できる。	資源の節約、CO2削減などの観点も考慮して、高速道路の利用促進を図っていただきたい。
④高速道路事業に関する新技術の開発等の促進 ・費用の削減を助長するための仕組みを通じて、会社に新技術の開発等を促す。	S	新技術の開発等の促進のための措置が十分にとられ、大きな成果を上げている。また、それによるコスト削減の効果も得られており、高く評価できる。	技術立国である日本を支えるインセンティブシステムとしてさらに充実させることが期待される。  維持管理、そのための点検及び更新に関する技術に重点化することも検討していただきたい。

中期目標項目	評価結果	評価理由	意見
⑤環境への配慮 ・環境物品等の調達により、環境への負荷の低減に配慮。 ・会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施の際、環境に配慮するよう促す。	A	適切な環境配慮がなされており、機構及び高速道路会社の活動は評価できる。	環境への配慮は、機構や高速道路会社が取り組むだけでなく、今後はドライバーに向けた呼びかけにも期待する。
⑥危機管理 ・会社及び関係行政機関と協力して、高速道路の供用に与える不測の事態が生じた際、影響を最小限度にとどめるための体制を確立。 ・日頃から重大な影響を与える事態を想定した情報収集等の訓練を実施。	S	中期目標期間中の数多くの事故・事象に、緊張感を持って適切に対応しており高く評価できる。東日本大震災時には、組織として速やかかつ冷静に対応しており、また、被災地の早期復旧に大きく貢献したことは、日ごろからの危機管理の内容が充実していたことを示している。	
<b>Ⅳ 財務内容の改善に関する事項</b> <b>1 財務体質の強化</b> 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。	A	着実に実施されており、低利の調達による業務コストの縮減は評価できる。	
<b>Ⅴ その他業務運営に関する重要事項</b> <b>1 人事に関する事項</b> ①職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、適材適所の人事配置とし、職員の能力の向上を図る。	A	職員の教育及び評価が適正に行われ、効果を上げていると認められる。	
②業務運営を効率化し、人員の抑制に努める。	A	目標を十分達成していると認められる。	常勤職員数は抑制するだけでなく、業務内容に応じた弾力性が必要。
③人件費について ・平成22年度に平成18年度から5年間で、人件費の5%以上を削減し、さらに平成23年度まで国家公務員に準じた人件費削減を継続。 ・給与水準の適正化について着実に取組を進め、その検証結果及び取組状況を公表。	A	人件費の削減のための措置が適切に実施されており評価できる。	

<記入要領>・項目ごとの「評価結果」の欄に、以下の段階的評価を記入するとともに、その右の「評価理由」欄に理由を記入する。

SS：中期目標の達成状況として特筆すべき優れた実績を上げている。

S：中期目標の達成状況として優れた実績を上げている。

A：中期目標の達成状況として着実に実績を上げている。

B：中期目標の達成状況として概ね着実に実績を上げている。

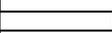
C：中期目標の達成状況として十分な実績が上げられていない。

- ・SSをつけた項目には、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを「評価理由」欄に明確に記述するものとする。
- ・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

## 総合的な評価

### 業務運営評価（実施状況全体）

評点の分布状況（項目数合計：32項目）

SS	0項目	
S	7項目	
A	25項目	
B	0項目	
C	0項目	

## 総合評価

（中期目標の達成状況）

第2期中期目標の達成に向けた業務実績の総合評価は、順調と考えられる。

第2期中期目標期間における、機構の主な業務実績は以下のとおり。

- ・債務の管理を適切に実施することにより、本目標期間期初の30.4兆円の有利子債務残高を着実に減少させ、本目標期間の期末において、計画を0.7兆円上回る30兆円とした（計画30.7兆円）。
- ・資金調達にあたっては、毎年約3兆円の借換資金の安定的な調達を図るとともに、金利上昇リスクを軽減し、債務返済の確実性を高める観点から、長期・固定の資金調達を基本として政府保証債や財投機関債による調達を行ったほか、資金調達の多様化の観点から短期・中期の調達を実施。
- ・組織運営について、各担当部の業務執行にあたり、情報の共有化、相互調整・チェックを行い、効率的な業務運営を実施。また、内部統制の充実・強化を図るため、理事長は役員会、内部統制委員会等の各種委員会を通じて、法人のミッションを周知徹底。
- ・料金割引や首都高速及び阪神高速（阪神圏）の対距離制移行、東日本大震災に対処するための財源確保として2,500億円の特別国庫納付等、必要に応じて金利、交通量、経済動向等の見直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な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画な適切な見直しを実施。
- ・一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、国家公務員に準じた給与の減額、交渉による事務所賃料引き下げ、契約の競争性向上などの取組により、前中期目標期間の最終年度である平成21年度と比較して、目標の3%を上回る20.1%削減（調査研究費を除き14.9%削減）。
- ・契約の見直しについては、更なる競争性の向上を図るため、随意契約としていたインターネット契約について、複数年契約による発注規模の拡大などに取り組み、一般競争入札に移行。また、一者応札・一者応募の契約について、「随意契約等見直し計画」を策定した上で契約手続きを実施した結果、14件の一者応札を1件に縮減。
- ・情報の公開については、財務諸表等に加え、債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況等の高速道路事業関係情報をホームページで公表。より使い勝手の良いものとするため、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上で、情報を検索しやすくするための工夫やユーザーが求める情報の充実を図り、全面的なリニューアルを実施。

- ・会社の経営努力による新設、改築及び修繕に要する費用の縮減を助長する仕組みについては、その助成制度を広く国民に理解してもらうため、制度を分かりやすく解説した資料をホームページに掲載。また、助成委員会で審議された新技術や現場における会社の創意工夫などが閲覧・検索できるシステムをホームページに新設し、より一層の費用縮減が図られるよう会社に対して新技術の開発・活用を促進。なお、新技術は、会社の設計要領等に記載されることで標準化され、コスト縮減に寄与。
- ・機構による道路管理者の権限の代行については、特殊車両通行許可に係る包括的事前協議の実施、道路占用許可事務におけるチェックリストの導入により業務を効率化。また、通行止め予定情報の検索ページをホームページに新設。
- ・東日本大震災発生時において、東京本部の機能が停止する恐れがあるなか、直ちに非常体制を構築し、地震発生から3時間後には、通行禁止要請等の重要継続業務の権限を関西業務部に移行して代行することにより、業務を確実かつ遅滞なく実施。また、震災の経験等を踏まえ、防災訓練内容の充実、点検等の強化を実施。

中期目標については着実に取り組まれている。特に、資金調達コストと多様な調達先の安定的な確保に関する努力と成果は高く評価できる。また、危機管理に関しても多くの事象や災害に機動的に対応している。また、技術開発に関しても、スキームの工夫を重ね、技術開発とその普及の促進に積極的に取り組んでいる。

(課題・改善点、業務運営に対する意見等)

機構の各業務の運営については、以下の各事項に留意した取組が必要である。

- ・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。
- ・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。また、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。
- ・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。  
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。
- ・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。
- ・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。

なお、いずれの事項の実施あたって、各高速道路会社とも適切に連携、調整を図り、その効果がより大きなものとなるよう取り組んでいただきたい。

(その他)

特になし。

<p>総合評定 (SS, S, A, B, Cの5段階) A</p>	<p>(評定理由)</p> <p>評定の分布からして、ほとんどの項目において、中期目標の達成状況として着実に実績をあげていると認められるため。</p>
--	---