

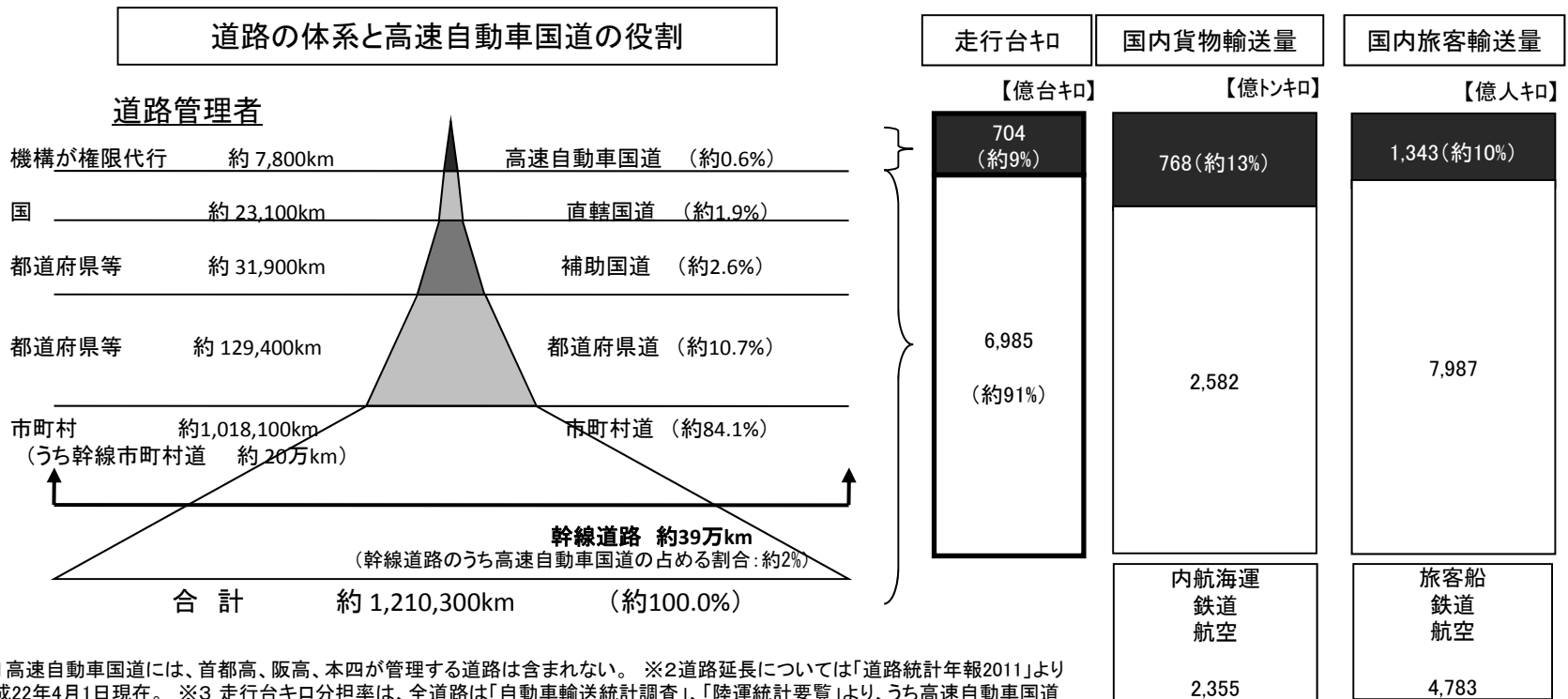
## 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構の概要

- 「特殊法人等整理合理化計画」を受け、平成16年に「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法」を含めた道路関係四公団民営化関係4法が成立し、平成17年10月に設立。
- 高速道路機構は、高速道路に係る道路資産の保有及び高速道路会社への貸付け、債務の返済(返済のための借入れに係る債務の返済を含む。)等の業務を実施。

- (1) 設立 : 平成17年10月1日
- (2) 住所 : 東京都港区西新橋二丁目8番6号
- (3) 役職員数 : 91名
- (4) 予算(支出額) : 4兆5,414億円(平成24年度計画)
- (5) 供用・新設延長 : 10,533km

# 高速道路の役割

- 高速自動車国道は、延長距離では1%に満たないが、走行台キロの9%、貨物輸送の13%、人輸送の10%を分担
- 高速道路は、我が国の経済発展、地域の活性化等に大きく寄与しており、使いやすく、安全で、長く使えるよう適切に維持管理していく必要



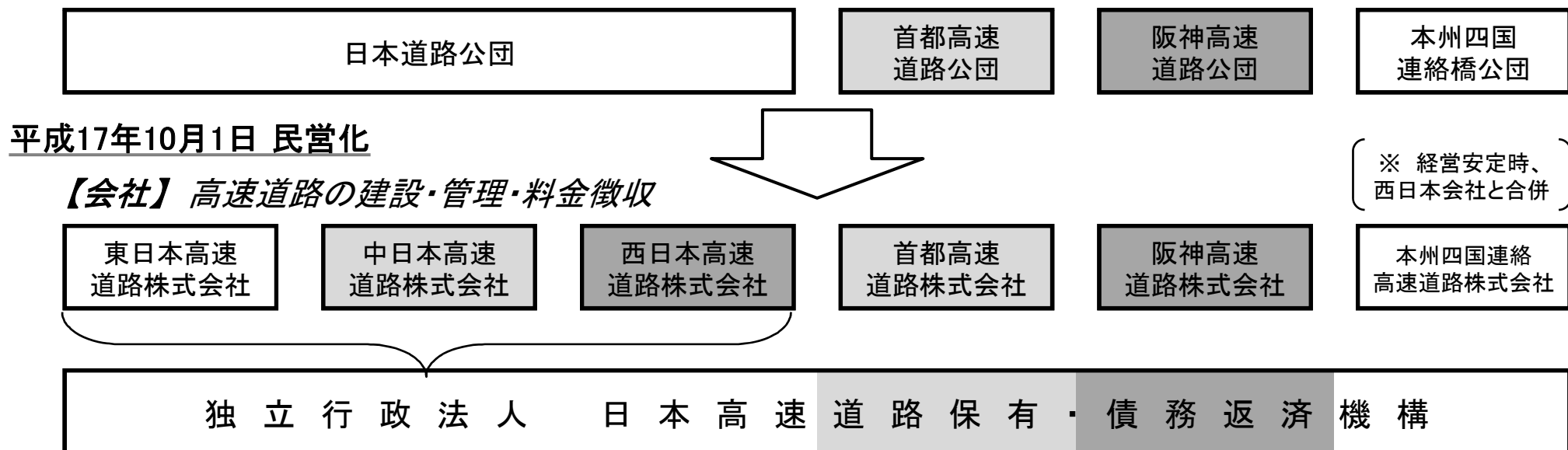
※1 高速自動車国道には、首都高、阪高、本四が管理する道路は含まれない。 ※2 道路延長については「道路統計年報2011」より平成22年4月1日現在。 ※3 走行台キロ分担率は、全道路は「自動車輸送統計調査」、「陸運統計要覧」より、うち高速自動車国道は「道路交通センサス」より算出、いずれも平成17年度数値。 ※4 国内貨物輸送量及び国内旅客輸送量について「陸運統計要覧」より、うち高速自動車国道は「高速道路便覧2010」より、いずれも平成17年度数値。

# 道路関係四公団民営化の枠組みの概要

## 民営化の目的

- 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
- 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担で建設
- 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

## 【民営化の概要】



## 【機構】 高速道路の保有・債務償還

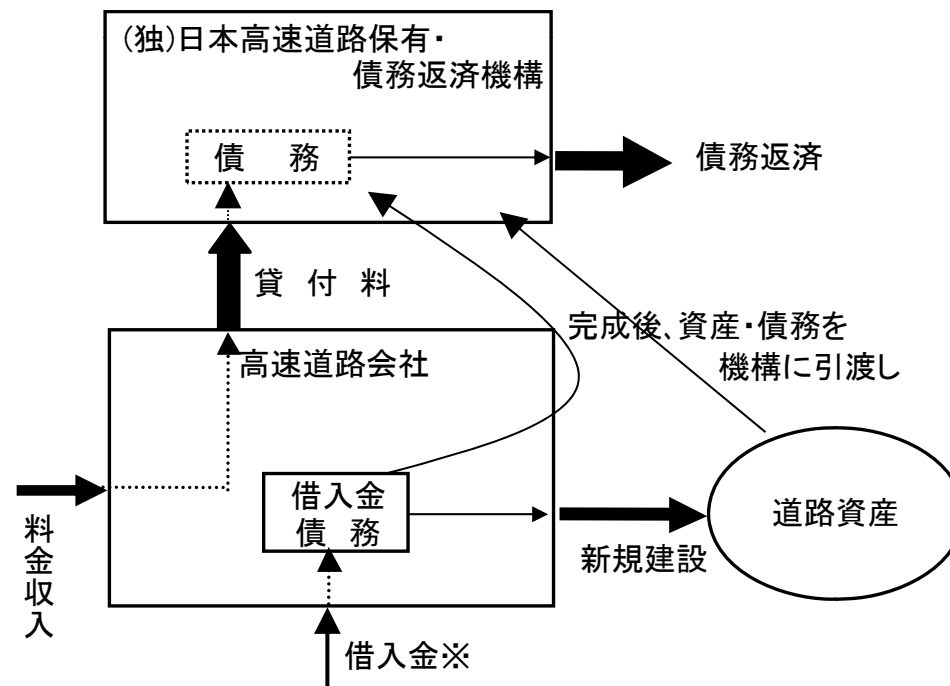
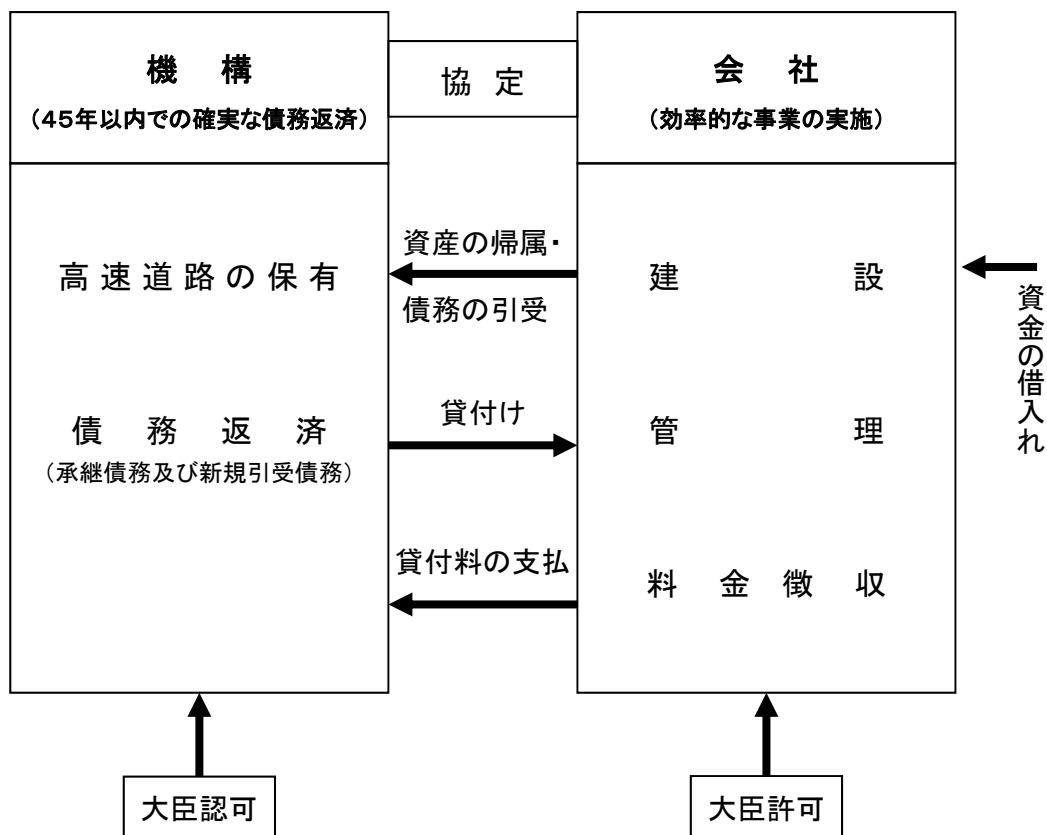
### <道路関係四公団民営化関係4法>

- 高速道路株式会社法(会社法)
- 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(機構法)
- 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律(整備法)
- 日本道路公団等民営化関係法施行法(施行法)

# 道路関係四公団民営化後の高速道路事業スキーム

- 会社は、債券・借入金にて新たな建設を行い、完成後に資産と債務を機構に移行
- 機構は、会社から料金収入を原資とする貸付料を得て、45年間で債務を返済

## 【会社と機構による高速道路事業の実施スキーム】



※借入金には、国と地方から機構に、建設のために出資した額（機構から会社は無利子貸付）も含まれる。

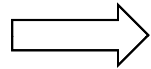
## 前中期目標終了時の勧告の方向性とその対応について

### 【事務及び事業の見直し】

※ 枠内は、前中期目標終了時の勧告の方向性である。

#### ①債務返済計画の見直し

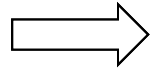
現行の協定は、平成11年度の交通センサス調査に基づく交通需要予測によっているところであるが、平成20年11月の交通需要推計によれば、現行協定の前提となった交通需要推計よりも今後交通量が減少傾向にあることが示されている。今後、高速道路料金収入の減少など、道路資産の貸付料に対する影響が認められる場合には、新規引受債務の限度額等について精査し、債務返済計画を見直すものとする。



機構と高速道路会社の協定については、平成20年11月の交通需要推計を採用するとともに、新規引受額の限度額の精査、計画管理費の厳格な算定により、債務返済計画の見直しを行い、平成23年度に見直しを実施した。

#### ②資金調達の多様化

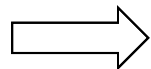
債務返済に係る借換資金などの資金調達に当たっては、年限10年の債券の発行を中心に行う一方、20年以上の超長期債の発行が行われているが、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、更なる調達の多様化を図るものとする。



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ため観点から、長期債(10年)・超長期債(10年超)の発行に加え、本中期目標期間中に初めて4年債の発行や1年の借入れを行うなど、資金調達の多様化を図った。

#### ③計画管理費の算定の厳格化

道路資産の貸付料については、計画料金収入から計画管理費を差し引いたものとされており、料金収入の実績が計画を上回った場合、管理費の実績が計画を下回った場合には高速道路会社の収入増となる仕組みとなっている。このうち管理費については、3年連続で3%から5%程度、実績が計画を下回っていることから、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつも、計画管理費の算定を厳格に行うものとする。

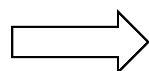


計画管理費に関して、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつ、その見直しを行った。

## 【その他の業務全般に関する見直し】

### ① 効率化目標の設定

一般管理費及び事業費に係る効率化目標について、これまでの効率化の実績を踏まえ、同程度以上の努力を行うとの観点から具体的な目標を設定する。

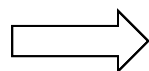


中期目標において、「必要最小限の組織として、業務運営全体の効率化を図り、業務コストを縮減すること。このうち、一般管理費(退職手当を除く人件費を含む。)については、前中期目標期間の最終年度(平成21年度)と比較して、本中期目標期間中に3%を上回る削減を達成すること」とした(平成23年度達成済)。

### ② 給与水準の適正化等

簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律(平成18年法律第47号)に基づく平成18年度から5年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施するものとする。

また、給与水準については、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んでいるところであるが、引き続き着実にその取組を進めるとともに、その検証結果や取組状況を公表するものとする。

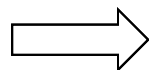


人件費については、平成23年度において、平成17年度比で11.1%の削減(人事院勧告を踏まえた官民の給与格差に基づく給与改定分を除く)を行った。

また、給与水準については、国民に理解の得られる給与水準となるように引き続き取り組んでおり、法人のホームページにおいて、その検証結果及び取組状況などを公表している。

### ③ 契約の点検・見直し

契約については、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(平成21年11月17日閣議決定)に基づき、競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行うとともに、一般競争入札等(競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。)についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行うこととされている。この取組により、契約の適正化を推進するものとする。



従前の競争性のない随意契約及び一者応札・応募となった契約に関しては、それぞれ点検・見直しを行い、随意契約によることが真にやむを得ないものを除き、全て一般競争入札等の競争性のある契約形態に移行するとともに、一者応札・応募となっていた契約については、真に競争性が確保されるよう競争参加資格要件の緩和を行うなどを行った。

## 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構の見直し素案の概要

所在地	東京都港区
役職員数	役員 6 名、職員 8 5 名 （平成 2 4 年 4 月 1 日現在）
業務内容	<p>1. 高速道路に係る業務</p> <p>高速道路に係る道路資産の保有・貸付け、承継債務の返済、新たな高速道路建設に係る債務の引受け・返済、災害復旧等に要する資金の無利子貸付け、会社の経営努力に対する助成、道路管理者の権限の一部の代行に係る業務</p> <p>2. 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及び当該施設を有償で鉄道事業者を利用させる業務</p>
これまでの効率化に向けた取組み	<p>○ 機構の有する有利子債務残高については、中期目標期間の期末時点において、32.0兆円以下とすることとしているが、一般管理費や金利コストが計画を下回ったこと、債務引受額の累計が計画を下回ったことなどから、平成23年度末時点における有利子債務残高を29.6兆円に減少させた（年度計画では平成23年度末30.1兆円以下）。</p> <p>○ 金利、交通量、経済動向等の見直しについては、最新の知見に基づき十分検討し、「高速道路の料金割引に関する基本方針」及び「高速道路の当面の新たな料金割引について」等の政府の方針も踏まえ、協定及び業務実施計画等を見直した。</p> <p>○ 資金調達については、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（20～30年）の発行を行ったほか、資金調達の多様化の観点から、初めて4年債の発行や6ヶ月の民間借入れを行うなどの取組みを行った。</p> <p>○ 契約については、更なる競争性の向上を図る観点から、仕様を改めることにより随意契約を一般競争入札に移行させるなどの取組みを行った。</p> <p>また、一般競争入札の中で一者応札となっていた契約の改善を図る観点から、競争参加資格要件の緩和、事前公告及び郵送入札の実施に加えて、複数年契約等による発注規模の拡大を図る取組みを行った。</p> <p>○ 機構による道路管理者の権限の代行については、業務の効率化を図る観点から、基本方針（H22.12.7閣議決定）を踏まえ、例えば、特殊車両通行許可事務について、複数の道路を通行する場合における他の道路管理者からの協議手続を簡略化するため、地方整備局等と包括的事前協議を行うな</p>

どの取組みを行った。

- 会社の経営努力による高速道路の新設、改築、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、より円滑に助成金を交付する仕組みを構築する観点から、地権者や関係機関等との協議や供用までの時間短縮による費用縮減に関する経営努力の算出方法について、認定に係る運用指針の改定を行うなどの取組みを行った。

今後の見直しに向けた考え方

<会社からの債務引受けの適切な実施>

- 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より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。

<会社の経営努力に対する助成業務の適切な実施>

- 会社の経営努力による高速道路の新設、改築、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、適切に継続する。これに関して、助成額の算定の基となる債務引受限度額をより適切に設定することに加え、助成対象基準額の設定に当たっては、過去の助成案件を踏まえて、標準化の促進も含め、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。

<国民に対するサービスの向上>

- 道路の管理に関し、機構と会社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及び会社間で相互に協力するとともに、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の向上を図る。また、通行止めに係る情報、特車関連情報等の機構が把握する各種の情報を、高速道路利用者の利便の向上につながるよう積極的にその活用を図る。

<会社との連携>

- 上述の取組については、機構がリーダーシップを持って、協定の相手方である各高速道路会社と連携をしつつ、推進する。

<危機管理能力の強化>

- 危機管理に関して、大規模な地震災害等不測の事態が発生した場合に、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、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。



	<p>&lt;ホームページの改善&gt;</p> <p>○ 情報公開の有力な手段の一つとしてホームページの積極的かつ戦略的な活用があげられるが、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更なる改善を図る。</p> <p>&lt;給与水準の適正化&gt;</p> <p>○ 組織体制の見直しや適材適所の人員配置を行うことにより、給与水準の適正化を一層推進する。</p>
<p>組織の見直しに対する考え方</p>	<p>&lt;業務の実施体制の見直し&gt;</p> <p>○ 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をし、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>&lt;東京事務所の移転&gt;</p> <p>○ 東京都に置かれている主たる事務所の神奈川県への早期移転について検討を行う。</p>