

平成25年度 業務実績補足説明資料

項目

I-4-⑦

ホームページ等の充実

[業務実績報告書 P19]

1. 機構の業務に関する効率的かつ効果的な情報公開の取組

・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情報公開するため、積極的にホームページを活用した。(財務諸表及び高速道路事業関連情報を掲載するなど、英語版も含め、適時適切な更新(約160回)を行った。)
 ※ホームページの総アクセス件数は、対前年度比7%増の約432万件となり、過去最高の件数となった。



高速道路利便施設(SA・PA)に関する情報提供

『7号』に基き、下記のとおり、当該施設に関する高速道路利用者の利便の増進を図ることを目的としています。

取組例:
 高速道路利便施設(SA・PA)に関する情報を掲載し、民間事業者等の参入を促進

■ 施策の概要
 ・連結制度の趣旨
 制度概要
 この制度は、高速道路を活用した多様な事業の推進を目的に、民間事業者が設置する休憩所、給油所、商業施設、レクリエーション施設等の利便施設と高速道路とを直接結びつけることとしたものであり、民間事業者のアイデアを高速道路のSA・PAに取組み、高速道路利用者の利便の増進を図ることを目的としています。

積極的な情報公開の取組

- 財務諸表
- 高速道路事業関連情報
 - ・ 債務返済の状況
 - ・ 財務諸表のセグメント情報
 - ・ 高速道路収支関連情報
 - ・ 建設・維持・管理の状況
 - ・ 道路資産の保有及び貸付状況
- 助成委員会の議事概要・経営努力内容の資料
- 契約監視委員会における点検・検証結果
- 契約情報
- 出版物
 - ・ 高速道路機構の概要
 - ・ 高速道路機構の概要(英語版)
 - ・ ファクトブック
 - ・ 海外調査報告書
- 高速道路利便施設(SA・PA)に関する情報提供
- 車限令違反車両に対する取組
- 意見募集
 - ・ 高速道路利便増進事業で実施するスマートインターチェンジの整備(案)について
 - ・ 新たな高速道路料金(案)等について
- 法令等に基づく情報提供
 - ・ 業務実績報告書
 - ・ 会計検査院の決算検査報告
 - ・ 役員の報酬等及び職員の給与の水準 他

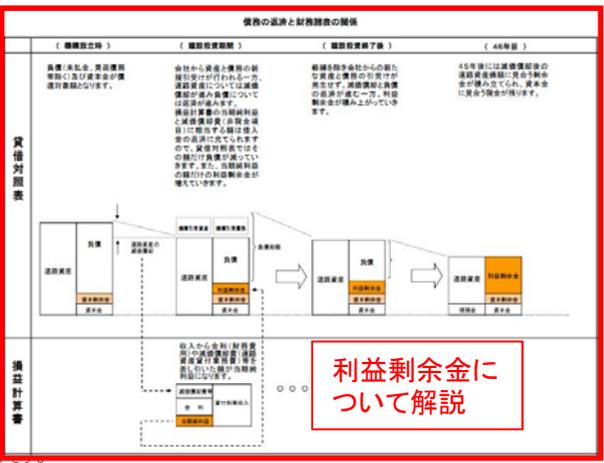
平成24事業年度決算の概要

2. 貸借対照表

注:単位未満切り捨てのため、合計とは合致しない場合があります。

平成24事業年度末時点における有利子負債残高は、前年度と比べて、4,842億円増加しておりますが、この主な要因は、①「償還準備金」の増加、②「資本剰余金」の独法会計基準第87号に基づく特定資産(鉄道金)の当期総利益の積み立てによる3,636億円の増加があったことによるものとなります。

なお、各年度の当期総利益の累積額である「利益剰余金」と減価償却累計額の増加に伴い、利益剰余金も増加することとなります。そしてこれは、金(資本)による保有(置き換わっていることを表すこととなります。詳しくは、こちらをご参照ください。(債務の返済と財務諸表の関係)



取組例:
 決算の概要の中で、利益剰余金について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ことをわかりやすく解説

2. 高速道路会社と共同して行った社会的に関心の高い情報の提供

・高速道路会社と共同し、高速道路の料金施策、管理の実施状況、更新計画等、社会的に関心の高い情報を積極的にわかりやすく提供した。

(「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へのリンクを掲載し、また、「高速道路の更新計画」ページにリンクするバナーをトップページに新たに設置するなど、積極的に情報提供を行った。)

※平成26年3月の「高速道路の料金割引」ページへのアクセス数が対前年同月比88%と大幅に増加し、また、「更新計画」ページには毎月約300件の安定したアクセスを得るなど、適時適切に社会の関心に応えた。

高速道路会社と共同し、社会的に関心の高い情報をわかりやすく提供

- 高速道路の料金割引
- 維持、修繕その他の管理の報告書
- 高速道路の更新計画
- 環境報告書
- CSR報告書 他

取組例：
高速道路の料金施策に関する総括的なページを整備。

高速道路の更新計画

高速道路の更新計画(大規模更新、大規模修繕)に関するリンクです。

| | |
|---------------------------|---|
| ・東・中・西日本高速道路株式会社が管理する高速道路 | [東日本高速道路(株)のページが開きます] [中日本高速道路(株)のページが開きます] [西日本高速道路(株)のページが開きます] |
| ・首都高速道路 | [首都高速道路(株)のページが開きます] |
| ・阪神高速道路 | [阪神高速道路(株)のページが開きます] |
| ・本州四国連絡高速道路 | [本州四国連絡高速道路(株)のページが開きます] |

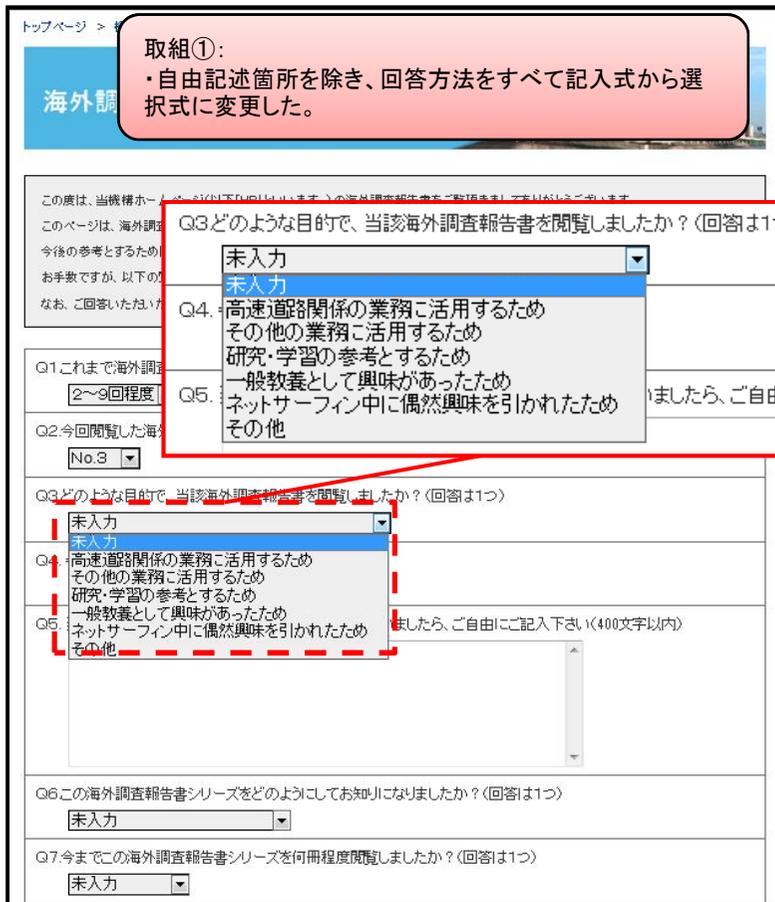
取組例：
・トップページに「高速道路の更新計画」バナーを新設。

3. ホームページの利便性の向上

ユーザーにとってより利便性が高いホームページとするため、アクセス状況の調査・分析やユーザーの意見等を踏まえ、主に以下の取組を行った。

・主な取組

- ① 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修した。
- ② 閲覧箇所が一目で分かるように、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した。



・主な取組

- ③ 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を行った。
- ④ アクセス数が多い「ファクトブック」等の出版物について、アクセスを容易にするため、サイドメニューに新たなサブメニューを追加した。
- ⑤ 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」表示を追加した。

※サイドメニューにサブメニュー「出版物」を追加(3月)したところ、追加後の「ファクトブック」へのアクセス件数が大幅に増加した。
(追加前の1ヶ月間に比べ、追加後1ヶ月間のアクセス件数が約4倍に)

取組④:
サイドメニューにサブメニュー「出版物」を追加。

取組③:
新着情報の項目色分け。

取組⑤:
PDFへ直接リンクするサイドメニュー項目に、「PDF」表示を追加。

平成25年度 業務実績補足説明資料

項目

Ⅱ-1-②

道路の適切な管理と安全性の向上

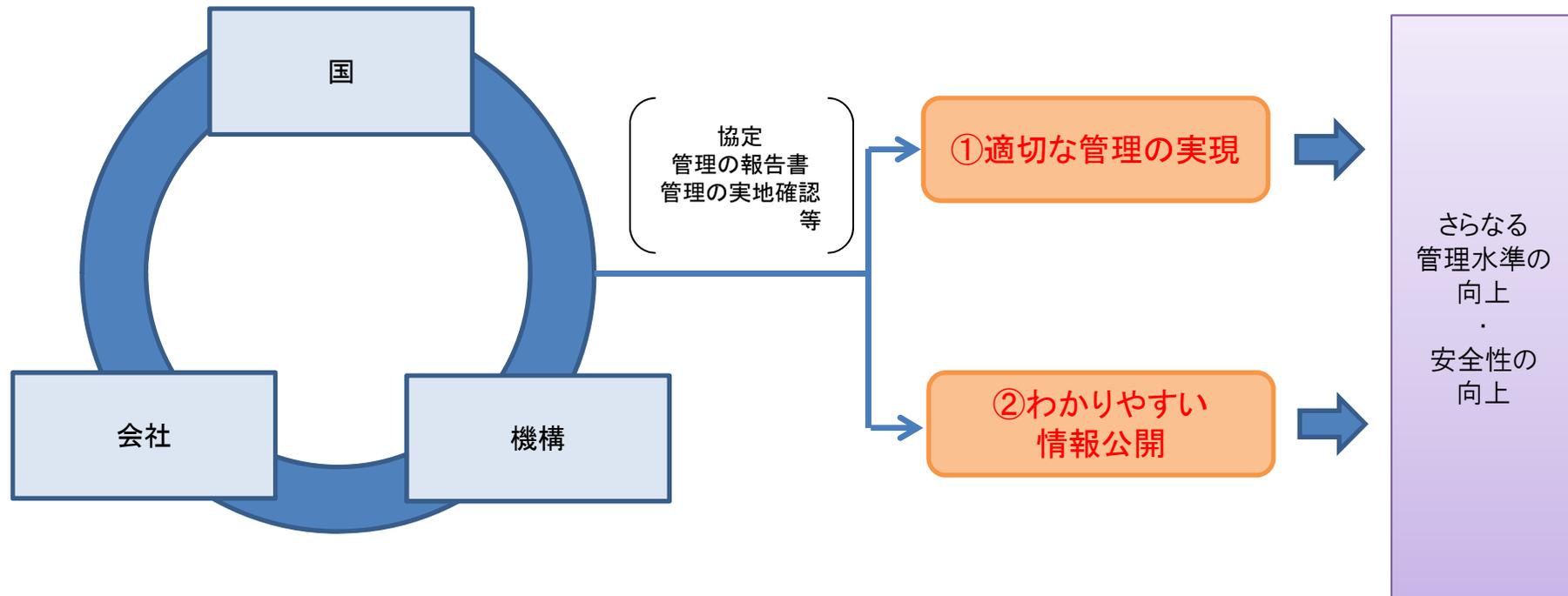
[業務実績報告書 P25]

1. 目的

国及び会社と一体となって、管理水準の向上を図ることにより安全性を一層向上させる。

2. 取組

- ①国・機構・会社が一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、必要に応じた協定変更や、管理の取組事例の情報共有等により、適切な管理の実現を図る。
- ②高速道路の管理の実施状況について、より国民に理解を深めていただけるように、会社から報告される「維持・修繕その他の管理の報告書」について、内容の充実を図り、わかりやすく情報公開を行う。



2. 取組

①国・機構・会社が一体となって、高速道路の老朽化対策を講じるとともに、必要に応じた協定変更を行い、また好事例の情報共有を図ることで、適切な管理の実現を図る。

H25の取組

- <取組①-(1)> 構造物の安全・安心向上のための緊急に対応が必要となったことから、会社が緊急修繕対策を実施するための協定変更をH25.3に行い、会社がH25年度から対策に着手することを実現。
あわせて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を実施を図った。(例①-1)
〔・東日本(20億円)、中日本(40億円)、西日本(30億円)、阪神(31億円)※各社事業計画より抜粋〕
- <取組①-(2)> 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や法令等の改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準に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事により対応することを確認。
〔・平成25年1月23日:「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」設置
・平成26年3月31日:「道路の維持修繕に関する省令・告示」公布
・平成26年4月14日:「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」公表〕
- <取組①-(3)> 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、今後の協定変更に向けた必要な検討に着手。
〔・平成25年6月25日:「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申」公表
・平成25年12月～平成26年1月:各社「大規模更新・大規模修繕計画(概略)」公表
・平成26年6月4日:「道路法等の一部を改正する法律」公布〕
- <取組①-(4)> 毎年、6社の管理事務所にて管理の現地確認を行い、普段の業務の中で管理水準の確保・改善にどのように取り組んでいるかを確認している。H25年度からは各社の取組(H25は交通事故対策と橋梁保全)を機構が報告書として取りまとめ、国・6社へ情報提供し、情報の共有化を図った。(例①-2)
- <取組①-(5)> さらにH26年度からは本社においても管理の現地確認を行い、会社全体の計画管理費の執行状況について情報を得るとともに、今後の協定変更に向けて、省令制定に伴う点検頻度見直しや労務費単価の上昇など今後の計画管理費の増減見通しについても意見交換を行う。

適切な管理の
実現

さらなる
管理水準の向上
・
安全性の向上

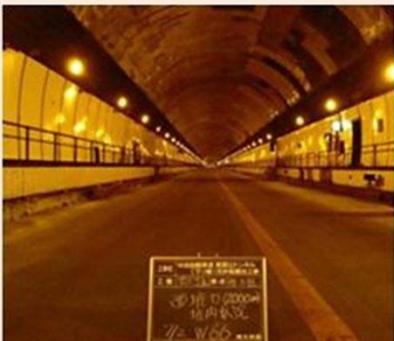
例①-1: H25.3協定変更における緊急修繕対策の実施内容

○概要

修繕事業の前倒し等による緊急修繕対策の実施

○緊急修繕対策の実施例

トンネル天井板の撤去・ジェットファンの設置



床版補強(繊維シート)

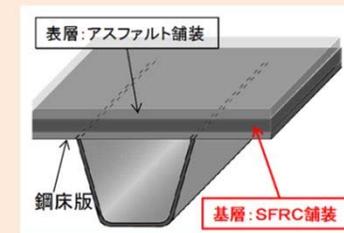


ひび割れ・遊離石灰



床版下面への炭素繊維シート貼付

床版補強(鋼床版SFRC舗装)



例①-2: 管理の実地確認報告書の情報共有例

6社の管理の取組を
機構が報告書を作成

国・6社へ
送付

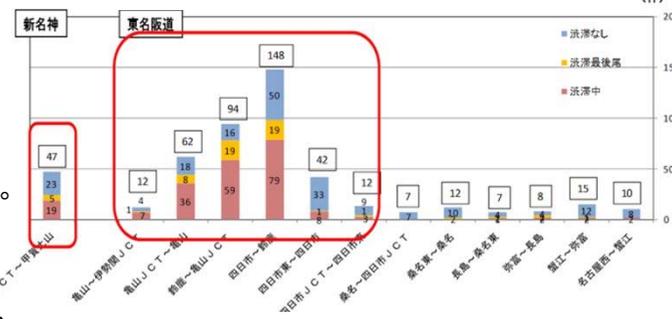
各社の高速道路の管理に
適切に反映されるよう共有

東名阪道 四日市JCT～鈴鹿IC間における暫定3車線運用と新名神亀山JCT付近における安全対策 (H25.1時点) (中日本 桑名HSCの事例)

【P計画・D実施】

- 交通状況、事故状況データをもとに事故発生要因の分析を実施。
- ⇒ 東名阪道四日市JCT～鈴鹿IC間と新名神高速亀山JCTで事故が多い傾向を把握。
- 東名阪道四日市JCT～鈴鹿IC間で渋滞に起因する事故が多い傾向があり、東名高速岡崎地区で実績のある**暫定3車線運用**を計画実施。
- 暫定3車線化により車線幅が3.5mから3.25m、路肩が2.75mから0.75mに縮小されるため、緊急時停車用の非常駐車帯を500m間隔で設置し、ガードレール外側に**緊急用避難通路**を設置。
- 新名神高速亀山JCTで事故が多くその要因の多くは速度超過であるため**速度超過対策**を計画実施。
- 交通安全キャンペーン、安全講習会、休憩施設での安全啓発広報等のソフト対策を積極的に実施。

桑名HSC管内のIC間事故件数と渋滞の関係 (件)



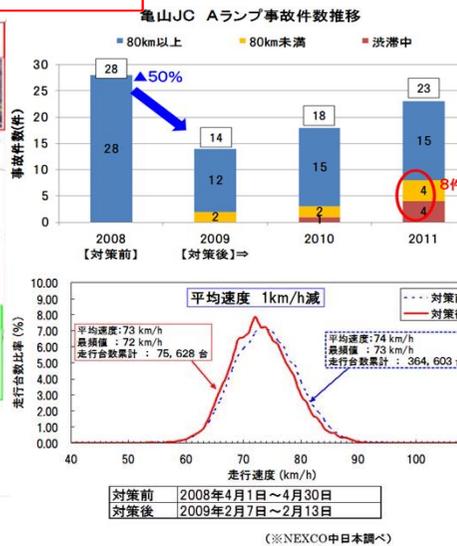
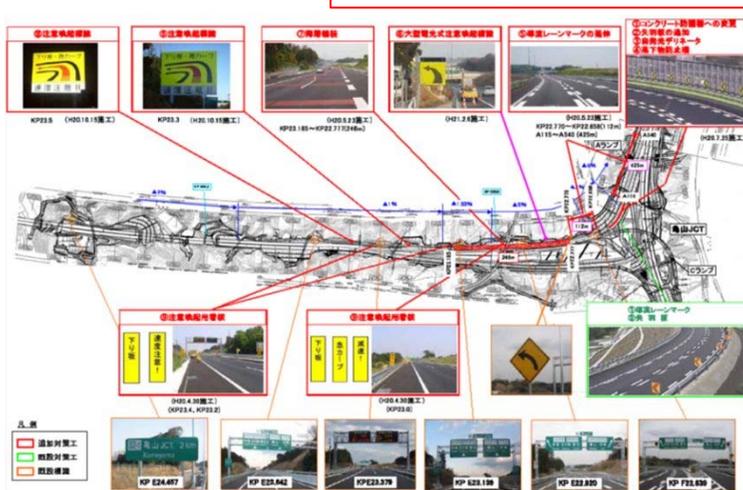
【C評価】

- 東名阪道四日市JCT～鈴鹿IC間の暫定3車線は上り線H24.12.13、下り線H24.12.19に運用を開始。
- 効果検証は今後実施する予定であるが、運用開始1ヶ月間では当該区間**渋滞に起因する事故は発生していない**。
- 新名神高速亀山JCTの速度超過対策はH21.2に完了。**速度超過による事故件数は半減し、平均速度1km/h減少、75km/h以上走行の減少**を確認。

【A改善】

- 月初めの所内会議にて事故件数や安全対策の実施状況等を報告し情報共有を図っている。
- 対策前後の事故発生状況等の**対策効果を社内で情報共有し他路線での事故対策にフィードバック**している。

亀山JCT速度超過対策概要と効果検証



四日市～鈴鹿間暫定3車線化概要と安全対策



亀山JCT速度超過対策

2. 取組

②高速道路の管理の実施状況について、より国民に理解を深めていただけるように、会社から提出される「維持・修繕その他の管理の報告書」について、内容の充実を図り、わかりやすく情報公開を行う。

「維持・修繕その他の管理の報告書」は協定第12条（都市高速は第13条）第2項に基づき、民営化後の平成17年度から毎年度、会社から機構へ提出されているものである。

平成24年度公表版までは構成に大きな変化はなかったが、平成25年度公表版から会社と調整を行い、以下の取組のとおりわかりやすく内容の充実を図った。

（結果として、平成24年度公表版までは50ページ程度であったものが60ページを超えるものとなっている。）

平成24年度公表（阪神）目次

| |
|-----------------------------------|
| 第1章 基本的方針・管理の水準等 |
| 1. 1 基本的方針 |
| 1. 2 管理の水準 |
| 1. 3 対象路線 |
| 第2章 平成23年度 高速道路管理業務の実施概要 |
| 2. 1 安全・安心・快適な都市高速道路ネットワークサービスの提供 |
| 2. 2 お客様の視点に立ったサービスの展開 |
| 2. 3 ETCの普及・利便促進 |
| 2. 4 環境・景観に配慮した高速道路サービスの提供 |
| 2. 5 道路料金への移行への取り組み |
| 第3章 高速道路管理業務の成果（アウトカム指標） |
| 3. 1 アウトカム指標一覧 |
| 3. 2 各アウトカム指標の要因分析 |
| 3. 3 平成24年度以降のアウトカム指標一覧と平成24年度目標値 |
| 第4章 計画管理費の計画と実績の対比 |
| 4. 1 維持修繕業務 |
| 4. 2 料金収受及び交通管理業務 |
| 第5章 平成24年度以降の取り組みについて |
| （参考） 道路資産データ等 |
| ・道路構造物延長 |
| ・交通量 |
| ・ETC利用率 |
| ・異常気象による通行止め |

平成25年度公表（阪神）目次

| |
|-------------------------------|
| 第1章 基本的方針・管理の水準等 |
| 1-1. 基本的方針 |
| 1-2. 管理の水準 |
| 1-3. 対象路線 |
| 第2章 現在の課題とその取組みについて |
| 2-1. 道路資産の老朽化の現状 |
| 2-2. 構造物の計画的な点検・補修 |
| 2-3. トンネル緊急点検等の実施状況 |
| 2-4. 道路構造物の更なる安全性向上について |
| 2-5. 平成25年度以降の取り組みについて |
| 第3章 平成24年度 高速道路管理業務の実施状況 |
| 3-1. 管理業務の実施概要 |
| 3-1-1. 維持修繕業務 |
| 3-1-2. 料金収受業務及び交通管理業務 |
| 3-1-3. お客様の視点に立ったサービスの展開 |
| 3-2. 高速道路管理業務の成果（アウトカム指標） |
| 3-2-1. アウトカム指標一覧 |
| 3-2-2. 各指標に対する取組みについて |
| 3-2-3. 次年度以降のアウトカム指標一覧と次年度目標値 |
| 3-3. 計画管理費の計画と実績の対比 |
| 3-3-1. 維持修繕業務 |
| 3-3-2. 料金収受業務及び交通管理業務 |
| （参考） 道路資産データ等 |
| ・道路構造物延長 |
| ・交通量 |

H25の取組

＜取組②-（1）＞会社の管理に関する考え方について、基本的方針に加えて、経営計画における管理の位置づけなどを追加して記載

＜取組②-（2）＞新たな課題として、老朽化等に対する取組状況を追加して記載

＜取組②-（3）＞管理に必要な修繕工事の数量と金額及び主な工事内容を追加して記載（例②-1）

＜取組②-（4）＞アウトカム指標の目標設定根拠や実績の分析結果などを追加して記載（例②-2）

◎更なる取組

これまでアウトカム指標は7つを基本に、お客様視点に立った客観的指標として公表、評価。
平成26年度よりお客様視点、交通安全、道路保全の体系に見直し、それに沿った指標を配置。

- お客様視点や交通安全については、改善を図っていく指標として、2～3年後の中期的目標値を設定。
例) 総合顧客満足度
- 道路保全については、メンテナンスサイクルの観点から一定水準を確保する指標として6社共通の目標値を設定。
例) 道路構造物保全率(舗装): 共通目標値は90%以上。
- 更なる管理水準の確保を目指し、目標値は設定しないが現場での取組を実績値で評価・分析し、今後の対策に活用するための管理実績指標を設定。
例) 5指標[年間利用時間、通行止め時間、軸重超過車両混入率、逆走事案件数、人の立入事案件数]を新規設定。

＜取組②-（5）＞さらにH26年度から点検結果及び点検結果に基づく補修の実施数量とそれらに要した費用等の内容の充実を図る。

②国民にわかりやすく
情報公開

さらなる
管理水準の向上
・
安全性の向上

例②-1: 管理に必要な修繕工事の数量と金額及び主な工事内容を追加して記載

管理の報告書には、これまでは計画管理費による維持修繕業務の実績額のみを記載していたが、新たに債務引受の対象となる修繕工事の数量と金額及び主な工事内容(床板修繕、トンネル照明更新など)を記載することで、国民に高速道路の維持、修繕の実施状況の全体像をご理解いただけるように充実を図った。

従来から公表

1. 計画管理費【維持修繕業務】

1) 計画と実績の対比

維持修繕費3割削減を維持するため、清掃、植栽作業等は必要な時期・箇所に厳選して実施しました。道路構造物については、点検結果から道路機能の維持や原状回復に必要となる補修・取替え方法を適宜選定し、適切な補修や取替えを実施しました。

(消費税法・億円)

| 業務名 | 平成24年度 決算額 | | (参考) | 備考 |
|---------|------------|------------|------------|----|
| | 平成24年度 計画額 | 平成24年度 実績額 | 平成23年度 実績額 | |
| 清掃作業 | | 38 | 38 | |
| 植栽作業 | | 51 | 36 | |
| 光熱水費 | | 56 | 49 | |
| 雪水対策作業 | | 144 | 138 | |
| 保全点検 | 土木構造物の点検等 | 39 | 37 | |
| | 施設設備等の点検 | 66 | 62 | |
| 土木構造物修繕 | 橋梁 | 48 | 45 | |
| | トンネル | 7 | 11 | |
| | 舗装 | 159 | 101 | |
| | その他の修繕 | 32 | 29 | |
| 施設設備修繕 | 電気施設等※ | 55 | 51 | |
| 車両維持費 | | 17 | 17 | |
| その他 | | 98 | 80 | |
| 計 | 669 | 810 | 694 | |

※通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

<主な増減理由>

- ・点検結果等に基づく補修時期の見直しによる増
- ・大雪による雪水対策費用の増

新たに追加公表

3. 修繕費(債務引受額)

修繕費(債務引受額)の実績と主な工事内容は下表のとおりです。

(億円)

| 業務名 | 単位 | 平成24年度 決算額 | | 主な工事内容 |
|----------|-------|------------|-----|---------------------------|
| | | 数量 | 金額 | |
| 工事費 | | | 264 | |
| 橋梁修繕 | 箇所 | 346 | 31 | 床板修繕、塩害対策、床板防水、塗替塗装、はく落対策 |
| トンネル修繕 | 箇所 | 81 | 5 | 内装板修繕、漏水防止対策 |
| のり面修繕 | 箇所 | 231 | 19 | のり面補強 |
| 土工修繕 | 箇所 | 76 | 4 | ボックスカルバート修繕、防草対策 |
| 舗装修繕 | 箇所 | 213 | 29 | 軟弱地盤対策、基層耐久性向上対策 |
| 交通安全施設修繕 | 式 | 1 | 20 | 防護柵改良、動物進入対策 |
| 交通管理施設修繕 | 式 | 1 | 7 | 標識改良、凹凸型路面標示 |
| 渋滞対策 | 箇所 | 5 | 3 | スマートIC恒久化対策、ランプ渋滞対策 |
| 休憩施設修繕 | 箇所 | 66 | 4 | 駐車場修繕、歩道部修繕 |
| 雪水対策施設修繕 | 箇所 | 67 | 11 | 雪水用Uターン路設置、雪水用バックレーン設置 |
| 震災対策 | 箇所 | 24 | 14 | 橋脚耐震補強 |
| 環境対策 | 箇所 | 40 | 3 | 遮音壁設置 |
| 雪害対策 | 箇所 | 22 | 3 | 飛雪防止柵設置、雪崩防止柵設置 |
| のり面付属物修繕 | 式 | 1 | 1 | のり面検査路設置 |
| 橋梁付属物設置 | 式 | 1 | 1 | 橋梁検査路設置 |
| トンネル施設修繕 | IC間箇所 | 104 | 23 | トンネル照明更新、トンネル非常用施設更新 |
| 電気施設修繕 | IC間箇所 | 480 | 51 | 照明更新、情報提供施設更新 |
| 通信施設修繕 | IC間箇所 | 217 | 14 | 通信線路施設更新 |
| 建築施設修繕 | 箇所 | 427 | 21 | 料金所修繕、休憩施設エレ修繕 |
| その他 | 式 | 1 | 67 | 調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等 |
| 計 | | | 331 | |

業務名別に、実施数量、金額、主な工事内容を新たに公表

例②-2:アウトカム指標の目標設定根拠や実績の分析結果などを追加して記載

アウトカム指標について、これまでは取り組み事例の紹介のみを記載していたが、新たに、取り組み事例の数量や事業実施による指標への影響などの分析結果について掲載することで、国民に高速道路の維持、修繕の実施状況をご理解いただけるように充実を図った。

H24年度公表版管理の報告書(東日本)抜粋

■ 安全な走行環境の提供【取り組み-4】

健全な舗装路面を確保し、安全で快適な道路路面の提供を目指します

| | | |
|---|---------------|------|
| 【指標】 舗装修繕率（単位：%） | 平成22年度 実績値 | — |
| 路面管理水準値(補修目標値)を下回っている箇所及び概ね5年以内に補修目標値に到達する箇所を要補修箇所とし、それ以外の健全な舗装路面延長を舗装路面の全体母数で割って算出 | 平成23年度 目標値 | 92.3 |
| | 平成23年度 実績値 | 92.2 |

◆達成度報告(平成23年度の取り組みと成果)

- 路面性状調査の結果から、路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況を把握し、補修目標値を超えない時期に補修を実施しています。平成23年度の対策延長:約460km・車線(維持管理水準(補修目標値))
- わだち掘れ 25mm
- クラック ひび割れ率20%
- 段差 20/30mm(橋梁取付部/横断構造物部)
- 台風等の天候不良の影響を若干受けましたが、概ね目標値とどりの舗装健全度が確保されました。
- 東日本大震災に伴う影響を加味した実績値となっている。
- 引続き、路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況を把握し補修目標値を超えない時期に補修を実施して安全・安心・快適な道路路面の提供を行います。

○ 舗装の補修状況

(施工前) 東北道 花巻南1~花巻1C (施工後)

アウトカム値のみ記載
(目標も同様)

↓

★改善ポイント①
数値算出過程を記載

- 資産量
- 補修必要量
- 補修実施量

H25年度公表版管理の報告書(東日本)抜粋

■ 安全な走行環境の提供【取り組み-4】

健全な舗装路面を確保し、安全で快適な道路路面の提供を目指します

| | | |
|---|--------------|------|
| 【指標】 道路構造物保全率(舗装) [単位: %] 路面管理水準値(補修目標値)及び補修目標値に達する要補修箇所を、それ以外の健全な舗装路面の全体母数で割って算出 | 平成23年 実績値 | 92.2 |
| | 平成24年 目標値 | 96.8 |
| | 平成24年 実績値 | 96.4 |
| | 平成25年 目標値 | 96.6 |

◆平成24年度達成度報告

○目標と実績の対比

平成24年度は工程調整により施工の進捗を図るほか東日本大震災により損傷した舗装補修についてすべて補修が完了するよう目標値を96.8%としていました。平成24年度は目標約1,070km車線の舗装補修に対して、約1,280km車線の補修対策を実施しました。例年500~700km車線の舗装補修のため、平成24年度は倍の補修を実施しております。しかし、平成24年度末までの劣化舗装延長は、当初約440km車線に対して485km車線と増加したため、道路構造物保全率(舗装)の実績値は96.4%となりました。北海道、東北地区で発生した凍上による舗装の損傷が増加したことが、道路構造物保全率(舗装)の低下の要因です。

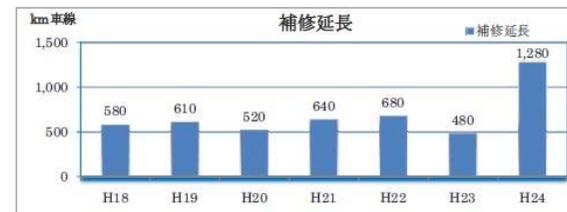
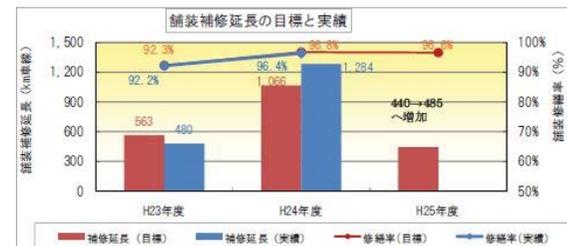
| 年度 | 資産量 (車線km) L | 当該年度の補修必要量 (車線km) | | | 当該年度の 補修量 (車線km) B | 次年度での 新たな補修 必要量 (車線km) C | 修繕率 (L-(A+B+C))/L |
|-------|--------------------|----------------------|--------------|---------------|-----------------------------|--------------------------------------|----------------------|
| | | 期首に補修必要と判断 a | 期中での見直し b | 合計 A=(a+b) | | | |
| H24目標 | 13,645 | 1,066 | 0 | 1,066 | 442 | 96.8% | |
| H24実績 | 13,583 | 1,066 | 218 | 1,284 | 485 | 96.4% | |

※路面管理水準

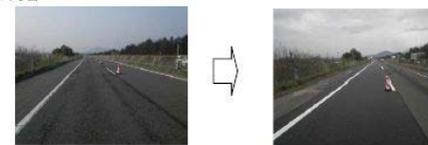
| | |
|---------|----------------|
| わだち掘れ | 25mm |
| クラック | ひび割れ率20% |
| 段差 | 20/30mm |
| | (橋梁取付部/横断構造物部) |
| 平坦性(IR) | 3.5mm/m |
| すべり摩擦係数 | 0.25μ |



過年度の取組数量を追記し、
理解しやすくグラフ化



○主な取り組み内容



◆平成25年度目標

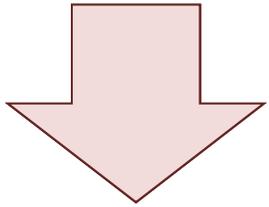
平成25年度は、路面性状調査結果から路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況により維持管理基準を超えない時期に補修を実施し目標値を96.6%とします。

| 年度 | 資産量 (車線km) L | 当該年度の補修必要量 (車線km) | | | 当該年度の 補修量 (車線km) B | 次年度での 新たな補修 必要量 (車線km) C | 修繕率 (L-(A+B+C))/L |
|-------|--------------------|----------------------|--------------|---------------|-----------------------------|--------------------------------------|----------------------|
| | | 期首に補修必要と判断 a | 期中での見直し b | 合計 A=(a+b) | | | |
| H25目標 | 13,670 | 485 | 0 | 485 | 466 | 96.6% | |

平成25年度 業務実績報告補足説明資料

| | | | |
|----|-------|------|-----------------|
| 項目 | Ⅱ-2-⑦ | 資金調達 | [業務実績報告書 P37] |
|----|-------|------|-----------------|

【目的】 ○当機構は、高速道路建設に要した債務を確実に返済するために、今後の金利上昇リスクを軽減しつつ、毎年度約2～3兆円に及ぶ多額の償還(借換)資金を確実に調達する必要がある。



市場の変化を的確に把握するため、日銀金融緩和導入後の年度下期を中心に、訪問数・訪問先を拡大の上投資家IR(証券アナリスト等を含む前年度比約2.5倍の8社)を行いながら、以下、様々な取り組みを実施。

- ①多額の資金の確実な調達
- ②金利上昇リスクの軽減
- ③更なる資金調達の多様化の推進

【平成25年度の成果】 ○独法・地公体・民間企業の中でも最も多い総額2兆9,560億円を平均調達金利(応募者利回り)0.87%(平成24年度0.95%)の低利で調達。
○長期・超長期債を中心に、低利かつ安定的な資金調達を継続することにより、債務残高の残存年限は伸びている(設立時5.1年⇒平成25年度末7.2年)にも拘わらず、有利子債務残高の平均利率は1.46%(設立時1.80%)まで低下してきており、資金調達コストの低下を通じて債務の確実な返済に貢献。

〔平成24～25年度 資金調達実績〕 (単位: 億円、%)

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

※1 調達額は、機構が収入した金額。
 ※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。
 ※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。

〔有利子債務の資金コスト〕

| | 金額 | コスト | |
|----------------------|----------------|------------|-------|
| 発足時(H17.10.1)の有利子債務高 | 37兆3,976億円 | 1.80% | |
| 平成25年度期首時点の有利子債務残高 | 30兆3,326億円 | 1.49% | |
| 期中増減 | 会社からの引受額 | 5,323億円 | 0.92% |
| | 償還・返済額 | △4兆2,575億円 | 1.22% |
| | 外部資金調達額 | 2兆9,560億円 | 0.87% |
| | 債券発行差額償却による簿価増 | 105億円 | - |
| 平成25年度期末時点の有利子債務残高 | 29兆5,738億円 | 1.46% | |

※1 上記金額には、道路承継未払金(平成24年度末238億円、平成25年度末378億円)を含んでいない。
 ※2 上記有利子債務残高に係るコストのうち、借入金に係るコストは、借入額と借入利率を使った加重平均で表示し、債券に係るコストは、調達額と債券発行時の応募者利回りを使った加重平均(但し、「会社からの引受額」に含まれる債券に係るコストは、引受時の簿価と表面利率を使った加重平均)で表示している。
 ※3 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

【取り組み①: 多額の資金の確実な調達】

【継続している取り組み】

- ・ 政府保証債(10年債)を安定的かつ確実に発行するため、約400社の債券引受けのシンジケート団を組成。
- ・ 発行条件を協議するというプロセスを毎月積み重ねることによりシンジケート団との信頼関係を確立。



- ・ 平成25年度は、独立行政法人・地方公共団体・民間企業の中で最も多い**総額2兆9,560億円**を調達。
- ・ そのうち、**政府保証債(10年債)**については、必要資金の65%となる**1兆9,360億円**を発行。



【新たな取り組み】

- ・ 政府保証債の発行にかかる**手数料**について、交渉により**上限額(1,000万円)**を設定。



- ・ 年間で**118百万円**の**経費**を節減。



【取り組み②: 金利上昇リスクの軽減】(長期・固定の調達)

【継続している取り組み】

- ・ 低金利環境を踏まえ、必要資金の95%(2兆8,060億円)を長期債(10年)・超長期債(10年超)で調達。



- ・ **超長期(10年超)の債務残高**は、前年度末より約3,800億円**増加**し、機構発足以来初めて5兆円超え。
- ・ 債務残高の**平均残存年限**も**7.2年**に伸び、国債の7.3年(平成24年度末)に接近。



【新たな取り組み】

- ・ IRによる投資需要の掘り起しにより、6年ぶりに**30年財投機関債**を発行。
(30年債としては国内初となるイールドタッチ方式を採用し、上期に100億円を発行。さらに市場環境を見極め下期にも100億円を追加発行。)



- ・ 機構発足以降、**同年限における最低利(1.980%)**での**調達**を実現。



【取り組み③: 更なる資金調達の多様化の推進】

【継続している取り組み】: 資金調達額の平準化

- ・ 支払利子の圧縮や各年度の資金調達額平準化を図るため、中期債(2年)を発行(1,500億円)。
- ※毎年度の返済額に大きな変動があると、調達額にも多寡が生じ、安定的な資金調達が困難となるため、可能な限り返済額を平準化する必要。



- ・ 安定的な資金調達に貢献。



【新たな取り組み】: 新たな投資家の掘り起し

- ・ 新たな投資家を獲得するため、**機構初**の年限となる**15年財投機関債の市場調査**を実施。
- ・ 債券市場だけでなく、ローン市場へ調達手段を拡大するため、**機構初**の**シンジケートローン**について入札実施要領等をとりまとめるなどの**スキーム**を構築。
- ※安定的な資金調達のためには、調達手段を多様化して投資家のすそ野を広げる必要がある。



- ・ **15年債**は平成26年5月に発行。
- ・ **シンジケートローン**は同年限の財投機関債を下回る**低利な条件**で平成26年6月に借入実行。



債務の確実な返済に貢献

〔平成25年度 債券発行額〕

| 順位 | 発行体 | 発行額(億円) |
|----|-------------|---------|
| 1 | 高速道路機構 | 29,560 |
| 2 | 地方公共団体金融機構 | 22,880 |
| 3 | 住宅金融支援機構 | 16,941 |
| 4 | 共同発行市場公募地方債 | 15,170 |
| 5 | 商工組合中央金庫 | 12,285 |

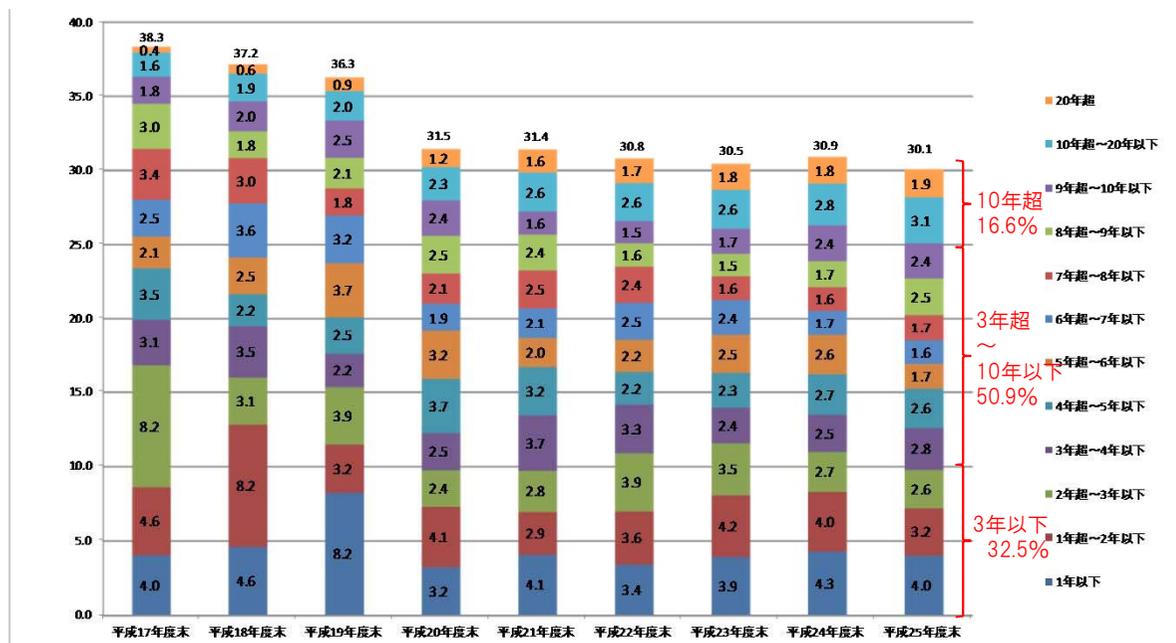
- ※1 日本証券業協会公表資料より、当機構調べ。
- ※2 額面ベース。
- ※3 国内で公募発行された債券(国債を除く)の発行額の上位5傑。
- ※4 住宅金融支援機構については、一般担保付債券と資産担保証券の合計。

《参考》平成25年度 社債発行額

| 順位 | 発行体 | 発行額(億円) |
|----|-----------|---------|
| 1 | ソフトバンク | 4,500 |
| 2 | みずほ銀行 | 3,200 |
| 3 | 三菱東京UFJ銀行 | 2,000 |
| 4 | NEXCO中日本 | 1,950 |
| 5 | 九州電力 | 1,950 |

- ※1 日本証券業協会公表資料より、当機構調べ。
- ※2 額面ベース。
- ※3 民間企業が国内で公募発行した債券(金融債を除く)の発行額の上位5傑。

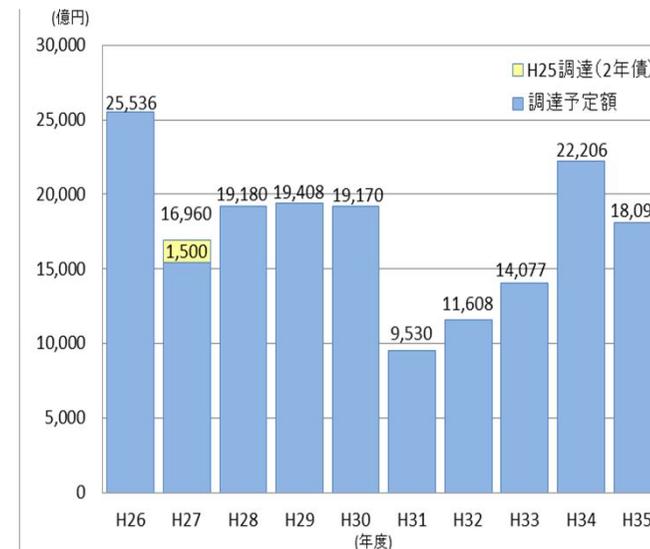
〔機構保有債務の残存期間別構成の推移(兆円)〕



| 平均残存年限 | 5.2年 | 5.4年 | 5.8年 | 6.5年 | 6.7年 | 6.6年 | 6.7年 | 6.8年 | 7.2年 |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

(注)債券額は額面ベース。東京湾横断道路に係る長期未払金を含む。

〔年度別調達予定額〕



平成25年度 業務実績補足説明資料

| | | |
|----|-----|---|
| 項目 | Ⅱ－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 [業務実績報告書P41] |
|----|-----|---|

1. 助成制度導入の背景

2. コスト縮減に伴う助成の意義

道路関係四公団民営化の目的

- 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

この目的を
遂行するために

**会社の経営努力による高速道路の費用の縮減を
助長するため、必要な助成を行っています**

出典：高速道路の助成制度（機構HP抜粋）

機構の債務返済計画は、会社から債務引受限度額で債務を引受ける前提で作成しており、債務引受額が縮減されることにより、助成金を交付しても債務返済計画に余裕が生まれる。

【計画】

【実績】

(引受債務が削減された場合のイメージ)

| | | | | |
|---------------|---------------------------------|-------------------------------|-------------------|---------------|
| 45年間の 貸付料等 | 45年間の 支払利息等 | 45年間の 支払利息等 | 債務返済 の余裕 助成 | 45年間の 貸付料等 |
| | 45年間の新設・ 改築・修繕に伴う 債務引受限度額 | 45年間の新設・ 改築・修繕に伴う 債務引受額 | | |
| | 民営化時点で 引き継いだ 既存債務 | 民営化時点で 引き継いだ 既存債務 | | |

出典：第1回
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（H18.10.19開催）
資料抜粋

会社がコスト縮減を図ることで、助成金を交付しても、会社から機構への債務引受額が減少することになるため、国民負担の軽減に繋がり、債務の返済もより一層進むことになる。

民営化の目的を遂行する上でも、新技術の開発を含め、会社に対してコスト縮減を積極的に促すことが必要不可欠。

3. 平成25年度の取組み

- ①助成委員会の開催…助成委員会を2回開催、16議題17件の審議を行った。(7月、11月)
- ②経営努力要件適合性の認定…過年度の助成委員会で審議されたものも含め、39件の経営努力適合性を認定。
- ③助成金の交付…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。(1～3月)
- ④高速道路事業に要する費用の縮減の促進…認定された新技術を含む経営努力案件は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縮減の取組みの活用を積極的に促した。

【平成25年度における助成金交付実績】

新技術に係るもの

| 路線区間 | 経営努力内容 | 助成金交付額 ※2 |
|--------------------------------------|----------------------------------|--------------|
| 一般国道16号(横浜横須賀道路) 佐原IC～馬堀海岸IC | 地元との協議による横断構造物(カルバートボックス)の見直し | 3百万円 |
| 北海道横断自動車道黒松内釧路線 占冠IC～トマムIC | 地元協議によるのり面対策工の見直し | 20百万円 |
| 近畿自動車道敦賀線 小浜西IC～小浜IC | 地元及び関係機関との協議によるトンネル坑口位置の見直し | 27百万円 |
| 北海道横断自動車道黒松内釧路線 占冠IC～トマムIC | 防雪林の低密度化 | 65百万円 |
| 一般国道16号(横浜横須賀道路) 佐原IC～馬堀海岸IC | 汚染土壌の発生量の削減及び処理方法の見直し | 185百万円 |
| 近畿自動車道敦賀線 小浜西IC～小浜IC | 標識支柱の集約化 | 0.3百万円 |
| 一般国道1号第二京阪道路 枚方東IC～門真IC | 屋外受配電設備・自家発電設備の構築 | 18百万円 |
| 北海道横断自動車道黒松内釧路線 占冠IC～トマムIC | トンネル照明設備における新型照明器具の開発 | 88百万円 |
| 一般国道16号(横浜横須賀道路) 佐原IC～馬堀海岸IC | | |
| 東海北陸自動車道 郡上八幡IC～ぎふ大和IC(4車線化) | | |
| 近畿自動車道敦賀線 小浜西IC～小浜IC | | |
| 中国横断自動車道岡山米子線 久世IC～上野PA | | |
| 一般国道1号第二京阪道路 枚方東IC～門真IC | トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発 | 13百万円 |
| 北海道横断自動車道黒松内釧路線 占冠IC～トマムIC | | |
| 近畿自動車道敦賀線 小浜西IC～小浜IC | ETCガントリーにおける新たな構造形式の採用 | 2百万円 |
| 一般国道16号(横浜横須賀道路) 佐原IC～馬堀海岸IC | | |
| 一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) つくば中央IC～つくばJCT | 新型支柱背面隠蔽式遮音壁の開発 | 36百万円 |
| 近畿自動車道天理吹田線 門真JCT | | |
| 一般国道1号第二京阪道路 枚方東IC～門真IC | 品質管理を工夫した資材の直接調達 | 27百万円 |
| 北海道縦貫自動車道函館名寄線 落部IC～八雲IC | | |
| 一般国道16号(横浜横須賀道路) 佐原IC～馬堀海岸IC | コストオン方式を活用した資材調達の工夫 | 221百万円 |
| 北海道横断自動車道黒松内釧路線 占冠IC～トマムIC | | |
| 長野自動車道 麻績IC～安曇野IC | | |
| 上信越自動車道 碓氷軽井沢IC～佐久IC、長野IC～須坂長野東IC | | |
| 近畿自動車道天理吹田線 門真JCT | | |
| 一般国道1号第二京阪道路 枚方東IC～門真IC | 資機材管理システムを活用した発生材(仮設防護柵)の更なる有効利用 | 8百万円 |
| 近畿自動車道敦賀線 小浜西IC～小浜IC | | |
| 北海道縦貫自動車道函館名寄線 落部IC～八雲IC | 北海道縦貫自動車道(落部IC～八雲IC)の早期供用 | 2百万円 |
| 近畿自動車道敦賀線 小浜西IC～小浜IC | | |
| 近畿自動車道敦賀線 小浜西IC～小浜IC | 舞鶴若狭自動車道(小浜西IC～小浜IC)の早期供用 | 8百万円 |
| 交付件数:29件 | | 721百万円※1 |
| (うち、新技術12件) | | 139百万円 |

※1 計数処理の関係で、計は一致しない。

※2 助成金交付額は、平成23年度に改訂された運用指針の算定方法により、高速道路会社の経営努力によるものと認められた額の1/2に相当する額である。

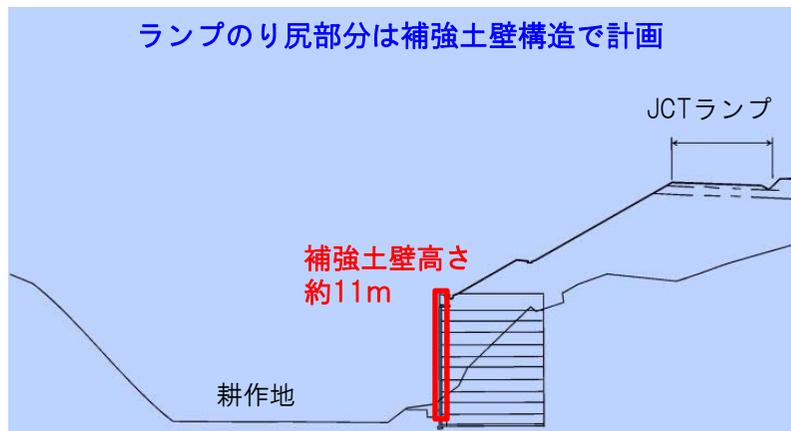
4. 具体的な効果(1)

○平成25年度に経営努力要件適合性を認定した39件で**約25億円のコスト縮減効果**があったと見込まれる。

【事例】 協議による盛土形状の見直し

（用地外の耕作地について、地権者と協議を実施し、同意を得て、補強土壁構造を盛土構造に変更したもの。
当事例の概算縮減額は **約58百万円**。

当初計画



経営努力による変更



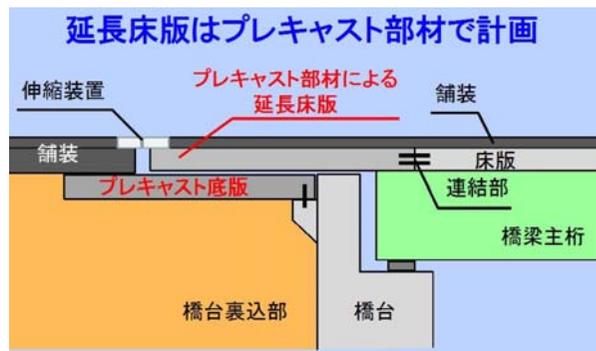
4. 具体的な効果(2)

- 新技術の開発に関しては、平成25年度末までに**95件の認定**を行い、**約60億円のコスト削減**が図られている。
- 汎用性のある6つの新技術は、**会社において標準化**され、平成25年度末までに**約52億円**（認定済の約35億円を含む）の**コスト削減**が見込まれる。

| 標準化された 新技術、改良技術 | 採用数量 | コスト削減額 【概算】 |
|--|-------|----------------|
| ・トンネル照明設備における新型照明器具の開発 ・2車線断面トンネルでのセラミックメタルハライドランプの開発 | 246km | 29.7億円 |
| ETCガントリーにおける新たな構造形式の採用 | 71基 | 0.3億円 |
| トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発 | 241km | 8.2億円 |
| 盛りこぼし橋台盛土部のゾーニング設計等による材料規格の見直し | 3箇所 | 3.3億円 |
| 現場打ち延長床版工法の開発 | 53箇所 | 10.1億円 |
| 計 | | 51.6億円 |

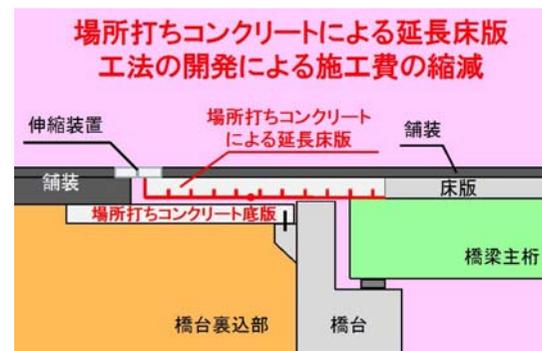
※採用数量は、平成26年3月末までに発注した工事の施工数量を会社の協力を得て把握したもの
 ※コスト削減額【概算】は、直近の交付実績等から算出した単位当たりの削減額に数量を乗じて試算した概算額

【参考】 延長床版の当初計画



(ただし、プレキャスト部材はコスト高)

経営努力による変更



場所打ちコンクリートを用いた延長床版は、国内道路事業において初めて採用された技術であり、適正な品質・安全性を確保しつつ、施工費を削減したものである。

- これら会社の経営努力によるコスト削減の取組みは、機構の債務引受額の減少につながり、高速道路の債務返済を進めるとともに、民営化の目的である国民負担の軽減に寄与している。

◆助成制度のしくみ

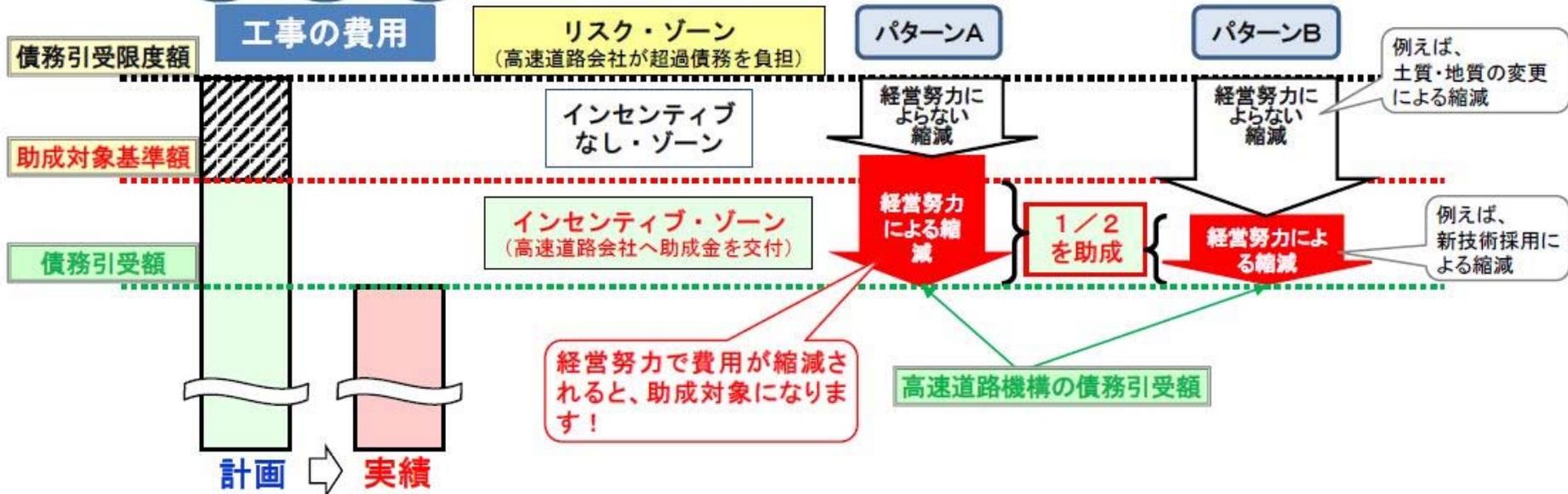
高速道路の新設・改築・修繕工事の費用

高速道路会社と高速道路機構が協定を締結します。

協定には民营化後45年以内に確実に債務を返済できる基準額が決められています。



高速道路会社への助成は、助成対象基準額を下回った額のうち、経営努力による縮減と認められる部分の1/2となります。



◇協定で定められた工事ごとに、機構が引受ける債務の額(実際に工事に要した費用)が助成対象基準額を下回った場合に、助成対象基準額を下回った額のうち、会社の経営努力による費用の縮減と認められるものの5割を、会社に対して助成金として交付します。

出典；高速道路の助成制度（機構HP抜粋）

平成25年度 業務実績補足説明資料

| | | |
|----|-----|--|
| 項目 | Ⅱ-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 [業務実績報告書 P43] |
|----|-----|--|

跨道橋など占有物件の安全性の確保

高速道路と立体交差する占有物件である跨道橋の点検等について、国土交通省からの通知に基づき、各高速道路会社と連携し、各占有者に対して点検、対策実施状況の把握等を求め、その全てにおいて安全性を確認した。

その他、道路占有物件の安全性確保については、国土交通省通知に基づき、高速道路会社と連携し、年度末更新物件について、占有者に対する点検状況等の確認及び報告を求めた。これにより、平成25年度末に更新を行った占有物件(1,240件)について、その全ての安全性を確認した。

今後も引き続き、更新申請時に点検状況等の確認を行うことにより、占有物件の安全性確認について対応を徹底する。

円滑な道路管理権限実施に向けた取組

道路管理マニュアルの策定

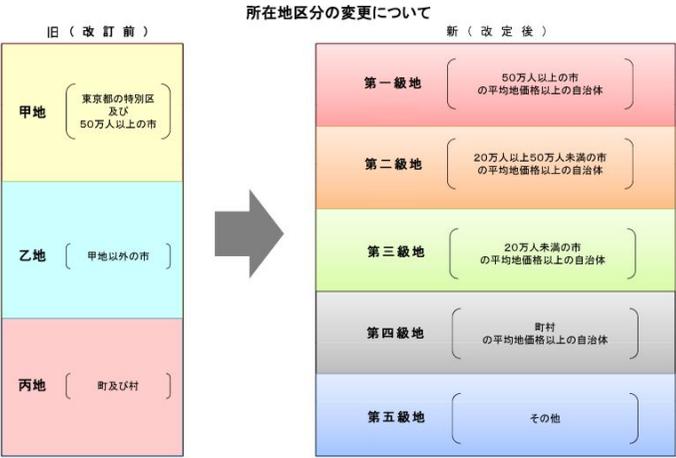
道路管理における機構と高速道路会社との事務手続を整理した上で、標準的な作業手順を定めたマニュアル(道路管理編)を策定し、より適正かつ円滑に権限代行を実施する体制を構築した。

道路占有許可

道路占有許可にあたっては、各道路会社と緊密に連携し、チェックリストを活用することにより、効率的かつ厳格な審査を実施し、年度内に2,444件を適正に処理した。

また、占有料の額を算定するための占有物件の所在区分が、平成26年度より3区分から5区分に見直されたことに伴い、平成26年度に占有料の請求を行う物件(7,822件)の所在区分を確認した上で、新しい区分に対応した占有料の算定を行い、適正化を図った。

| 措置等 | 件数 |
|--------|----------------|
| 道路占有許可 | 総件数 16,405件 |
| | 年間件数 2,444件 |
| | (うち更新 1,240件) |
| | 占有料算定件数 7,822件 |



通行止め

24時間常駐の道路監理役による情報連絡体制の下、2,102件の通行の禁止・制限に係る行政措置を遅滞なく実施した。

また、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、当日の対応状況や課題について、国、高速道路会社との情報共有を図った。今後、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。

SA/PAの連結への民間参入促進のための情報提供

国の改正通達に基づき、高速道路会社と連携して、SA/PA等の連結に関する情報(施設の位置・規模等)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。ホームページの作成にあたっては、高速道路会社と連携し、わかりやすい情報提供をした。

車両制限令違反への対応

車両制限令違反者に対する高速道路会社と連携した取締・指導

違反車両の取締りのため、約7,700回/年の取締りを実施し、5,874件/年の措置命令を発行した。

車両制限令違反を繰り返す違反会社に警告書を送付し、再三の警告にもかかわらず法令遵守への取組が不十分な違反会社名をHPで公表した。また、累積警告書受領者に対して個別指導を行うこととした。

取締り強化のため、高速道路会社及び一都三県の高速道路交通警察隊との合同で、道路法(車両制限令)違反及び道路交通法違反の同時取締を実施した。

関係機関と連携した活動

国、会社及び関係団体による「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、関係機関と連携してこれらの取組を進めた。また、首都高速道路株が、道路法違反を繰り返す運転手及び会社を告発するにあたり、捜査関係機関あてに措置命令書発行状況等の情報提供を行い、協力を行った。

| 措置等 | 件数 |
|-------------|--------|
| 特殊車両通行許可 | 2,572件 |
| 車両制限令違反措置命令 | 5,874件 |

平成25年度 業務実績補足説明資料

項目

Ⅱ-8-⑥

危機管理

[業務実績報告書 P51]

首都直下地震や南海トラフ地震の発生が今後30年以内に60～70%程度の高い確率で想定される等、大規模災害への備えが求められるなか、高速道路会社ほか関係機関と連携した情報収集・伝達訓練、機構の被災を想定した重要継続業務の継続訓練など、役職員の危機管理能力及び防災意識の向上に取り組んだ。

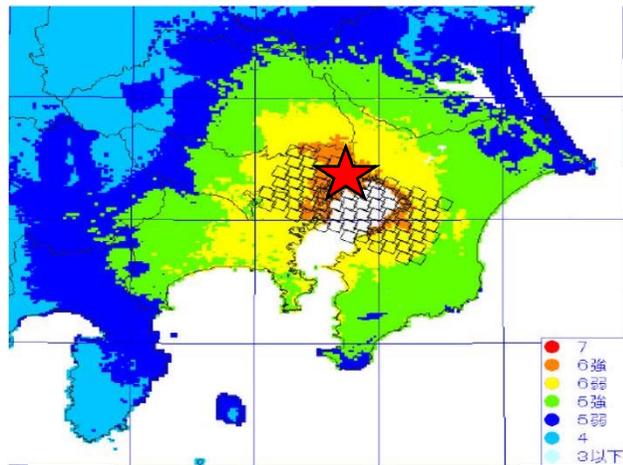
□首都直下地震・南海トラフ地震発生時の重要継続業務を中断なく行うための取組

○災害の状況を想定した模擬災害対策本部を構築し、実際に東日本高速道路(株)に要員を派遣して情報収集を行うなど、実践的な防災訓練を実施した。また、これに併せて、中央防災無線通信訓練、防災備蓄品確認訓練などの様々な訓練を実施した。

○内閣府主催の首都直下地震を想定した「平成25年度政府図上訓練」に参加し、被災時に緊急輸送ルートとなる高速道路の被災状況を設定する役割を行った。

○首都直下地震により東京事務所が機能不全となった場合を想定し、東京事務所から関西業務部への重要継続業務の移行及び実施に関する訓練及び災害情報の収集・伝達訓練を実施した。

○南海トラフ地震を想定し、阪神高速道路(株)と連携した災害情報収集・伝達訓練を実施した。



首都直下型地震イメージ



南海トラフ地震イメージ

【平成25年度における新たな取組】

○防災訓練において、通常行われる各種訓練のほか、模擬本部会議において、体制が発令された際の重要継続業務の継続方針等についてシミュレーションを行った。

○通信が途絶した場合の体制発令の確実な実施のため、役員と道路監理役間の衛星電話を使用した非常体制発令訓練を実施した。

【大規模災害に備えた日常的な取組】

○新規役職員配属時に、災害時の徒歩等による帰宅ルートの確認及びルート上での支援箇所把握を実施した。

(役職員配属の都度実施)

○発災時に安否及び参集の可否が速やかに把握できるように、安否登録訓練及び参集応答訓練を実施した。(年6回実施)

【訓練実施状況】

《防災訓練》

1. 実施日 平成25年9月2日(月)

2. 訓練内容

(1) 安否登録訓練、参集応答訓練、災害情報収集訓練、HP更新訓練、メール情報配信訓練、中央防災無線訓練などを実施

(2) 模擬本部会議において、重要継続業務に係るシミュレーションを行い、より実践的・効果的な訓練を実施。

《非常体制発令訓練》

1. 実施日 平成25年9月7日(土)、8日(日)

2. 訓練内容

衛星電話を用い、道路監理役から理事長等役員へ『震源・震度・庁舎状況等』について報告。理事長等から『非常体制発令、関西業務部参集・代行指示』の指示を受け、関西業務部へ連絡。

模擬本部会議審議事項

【重要継続業務の継続方針】

- ▶ 通行の禁止及び制限に関する要請
 - 各会社に対して、当面の間、通行の禁止及び制限については、会社の供用の拒絶にて対応し、後日報告するよう依頼する
- ▶ 車限令違反車両に対する措置命令書発行
 - 各会社に対して、当面の間、会社が発行する指導警告書にて対応するよう依頼する
- ▶ 特殊車両通行許可
 - ・高速道路等は緊急交通路に指定され、緊急通行車両確認標章を得ている車両は、特殊車両通行許可手続きは不要となる
 - ・緊急交通路指定解除後は、被災地へ向かう車両については緊急通行車両確認標章を得ていることをもって特殊車両通行許可手続きは不要とする
 - ・東日本大震災時と同様の通達等の発出を本省へ要請する
 - ・上記の車両が通行する際の通行条件等の問合せは、各会社で対応するよう依頼する
 - ・被災地以外へ向かう車両についての特殊車両通行許可は関西業務部にて実施
- ▶ 債務返済業務
 - ・関西業務部へ支払に関する権限を移行する

