

第3期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目	Ⅱ－１－③	会社と連携したアウトカム指標達成のための取組、指標の設定	[業務実績等報告書 P16]
----	-------	------------------------------	----------------

- 各会社の高速道路の安全性及び利便性の向上に資するため、及び、お客様に分かりやすく管理の状況を示すための指標として設けている会社間共通の客観的指標（アウトカム指標）について、大幅な改善に取り組んだ。
- 具体には、①更なる安全性及び利便性の向上に繋がる指標項目を新たに追加。②会社の経営指標としても活用しやすくするため全ての指標分類で目標値を設定。③35項目となった指標を利用者にわかりやすく伝えるため分野・分類別に整理。
- また、会社が新たな中期経営計画を策定する際には、これらの改善内容が反映され、高速道路の安全性及び利便性の向上等の取組に活用された。

背景

これまでの取組

各会社の管理の状況について、利用者の視点に立って、高速道路の利便性と安全性を分かりやすく示すための会社間共通の客観的指標（アウトカム指標）を設け、各社間で対比するとともに目標の達成状況の確認や前年度・当該年度実績値の対比を行うなど管理水準や利便性の維持向上に取り組んでいる。

①高速道路に関わる施策等の動向

社会資本整備審議会等で議論されている施策（車限令違反取締や施設点検の強化等）の動向も踏まえつつ、管理水準や利便性の維持向上に取り組む必要がある。

②高速道路機構と会社の業務点検における課題

引き続き、アウトカム指標を活用して、事象に応じて適切に管理コストの縮減に努めつつ、管理水準の向上を図っていくことが重要である。

主な取り組み

- 「**高速道路の更なる安全性及び利便性の向上に繋がる指標**」及び「業務に活用しやすい指標」、「利用者に分かりやすい指標」となるようにアウトカム指標の大幅な改善に取り組んだ。
- 改善にあたっては、**会社との調整会議を密に開催することにより、会社の意見も反映しながら調整を進めた。**

成果

<新たな指標項目の追加と分野・分類別への整理>

■高速道路に関わる施策等の動向や「機構と会社の業務点検」における課題を踏まえつつ、**車限令違反取締や施設点検の強化等の高速道路の安全性及び利便性に繋がる28の指標項目を新たに追加した。**

■7項目から35項目に増えた指標が**利用者にわかりやすく伝わるように、相互に関連性のある指標項目を類型化・体系化し、分野・分類別に整理した。**

※【指標数】 7項目 (H24) ⇒ **5分野・24分類・35項目 (H28)**

<目標設定>

■会社の経営指標としても活用しやすくするため、会社が目標値(P)を目指して取組(D)、その結果をもとに自己評価(C)し、更なる高速道路の安全性及び利便性の向上に反映(A)するといった**適切なPDCAサイクルが実施できるように、全ての指標分類で目標値を設定することとした。**

■会社が**新たな中期経営計画を策定する際には、これらの改善内容が反映され、高速道路の安全性及び利便性の向上等の取組へ適切に活用された。**

会社と連携しながら、リーダーシップを持って、高速道路の更なる維持・管理水準の向上等の取組を促進。

【新たな指標の追加・整理】

☑ 新たな指標項目を追加し、相互に関連性のある指標項目を類型化・体系化し、更に分野・分類別に整理した。

《分野：利用者視点》

＜H24年度＞

(項目)
総合顧客満足度

本線渋滞損失時間

路上工事時間

＜H28年度＞

(分類)	(項目)
総合顧客満足度	(同左)
年間利用台数	(同左)
本線渋滞	本線渋滞損失時間 ピンポイント渋滞対策実施箇所
路上工事	路上工事による渋滞損失時間 交通規制時間
通行止め時間	(同左)
ETC2.0利用率	(同左)
企画割引	販売件数 実施件数

《分野：交通安全》

＜H24年度＞

(項目)
死傷事故率

＜H28年度＞

(分類)	(項目)
死傷事故率	(同左)
車限令違反取締	取締実施回数 引込み台数 措置命令件数 即時告発件数
逆走	逆走事故件数 逆走事案件数
人等の立入り事案件数	(同左)
ガソリンスタンドの空白区間	(同左)

凡例

追加指標

《分野：道路保全》

＜H24年度＞

(項目)
道路構造物保全率(舗装)
道路構造物保全率(橋梁)

橋脚補強完了率

＜H28年度＞

(分類)	(項目)
快速走行路面率	(同左)
補修済橋梁数	(同左)
橋梁の点検率	(同左)
補修済トンネル数	(同左)
トンネルの点検率	(同左)
補修済道路附属物等数	(同左)
道路附属物等の点検率	(同左)
橋梁の耐震補強完了率	(同左)

《分野：地域との連携》

＜H24年度＞

＜H28年度＞

(分類)	(項目)
一般道からSA等への歩行者出入口設置数	(同左)
占用	占用件数 道路占用による収入 入札占用の実施件数
SA・PAの地元利用日数	(同左)

《分野：その他》

＜H24年度＞

＜H28年度＞

(分類)	(項目)
インセンティブ助成	認定件数 交付件数 交付額

☑ 高速道路に関わる施策等の動向や「機構と会社の業務点検」における課題を踏まえて、新たに指標項目を追加した。

○道路保全分野

課題

＜道路構造物の老朽化に関する課題＞

○全国の橋梁数は約70万橋。このうち、建設後50年を経過した橋梁(2m以上)の割合は、平成25年は18%であるが、10年後には43%と増加。



引用:社会資本整備審議会 道路分科会 第46回基本政策部会(平成27年4月14日)
道路の老朽化対策の本格実施に関する提言(案) 参考資料

○利用者視点分野

課題

＜円滑に走行できない＞(走行性に関する課題)

○高速道路における局所的な容量不足により、速度低下が発生

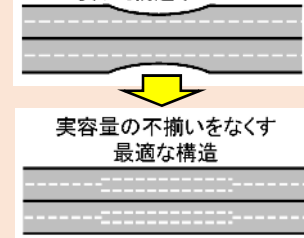
【実容量の不揃いのイメージ】

構造は片側2車線であるが
サグ部が存在



※サグ部:勾配の変化部

実際に流せる交通容量を
表した構造イメージ



実容量の不揃いをなくす
最適な構造

引用:社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会(平成27年7月30日)
高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」中間答申に関する基本データ集

国等の取組

「道路の維持修繕に関する省令・告示の制定」【抜粋】
(平成26年4月2日 記者発表)

- ・橋梁(約70万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1回の頻度で、近接目視により点検を行うことを基本とすること。

「高速道路機構・会社の業務点検」【抜粋】(平成27年7月14日)

【計画的な老朽化対策の推進】

- ・引き続き、高速道路会社では、5年に一度の近接目視による道路 構造物の定期点検を、計画に沿って進めていく必要がある。

対応

橋梁・トンネル・道路附属物等の点検率を新たに追加

国等の取組

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会(平成27年7月30日)
高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」中間答申【抜粋】

【科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消】

- ・渋滞要因の分析手法を確立し、ボトルネック箇所とその要因を把握した上で、安全の確保に留意しつつ、車線運用の見直しや付加車線の設置、時間的に偏在する交通需要に応じた通行方向の切り替え等により、ボトルネックを解消する必要がある。

「高速道路機構・会社の業務点検」【抜粋】(平成27年7月14日)

【科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消】

- ・道路を賢く使う観点を踏まえ、渋滞要因の分析手法を確立し、ボトルネック箇所とその要因を把握した上で、車線運用の見直しや付加車線の設置等により、ボトルネックの解消が必要である。

対応

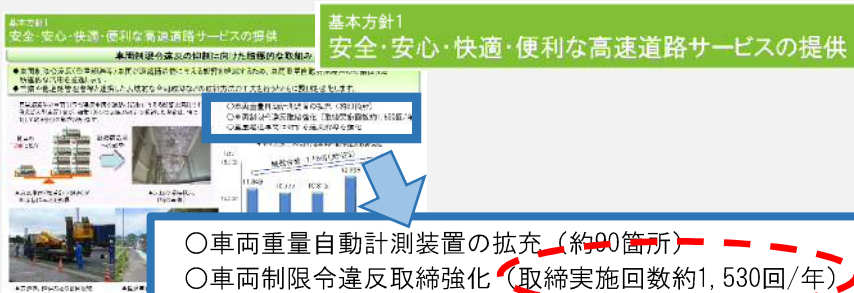
本線渋滞のピンポイント渋滞対策箇所数 を新たに追加

- 会社が新たな中期経営計画を策定する際には、アウトカム指標を会社の経営指標として反映し、高速道路の安全性及び利便性の向上のPDCAサイクルに適切に組み込んでいる。具体の事例は、以下のとおり。

NEXCO東日本グループ 中期経営計画(H29.4公表)

○安全を最優先にお客さまが安心して利用できる
高速道路サービスの提供

◆車両制限令違反の抑制に関わる車限令違反取締 (取締実施回数)を反映



◆交通事故の削減に関わる以下の指標を反映

- ・死傷事故率
- ・逆走（逆走事故件数、逆走事案件数）
- ・人等の立入り事案件数
- ・ガソリンスタンドの空白区間

○お客さまのニーズを踏まえた快適で便利な
高速道路サービスの提供

◆定時性・確実性の確保に関わる本線渋滞（ピン ポイント渋滞対策実施箇所）を反映

阪神高速道路 中期経営計画(H29.4公表)

○最高の安全と安心を提供する阪神高速

◆交通事故の削減に関わる以下の指標を反映

- ・死傷事故率
- ・逆走（逆走事故件数、逆走事案件数）
- ・人等の立入り事案件数

③ 交通安全対策の実施

項目	数値目標(2019年度)
交通事故件数	300件削減(※)

※ 2016年度比（参考 2016年度交通事故件数:5,120件）

○号線伏線等で発生する交通事故の削減に向け、合流部や車線変更の集中区間においてスムーズな合流をうながす車線運用への変更や、カラー舗装及び案内標識の導入による交通の円滑化を図る。

※類似指標
(交通事故件数)

項目	数値目標(2019年度)
交通事故件数	300件削減(※)

※ 2016年度比（参考 2016年度交通事故件数:6,006件）

○もっと便利で快適なドライブを実現する阪神高速

◆定時性・確実性の確保に関わる本線渋滞（本線渋 滞損失時間）を反映

③ 渋滞対策の推進

項目	数値目標(2019年度)
本線渋滞損失時間	865万台・時/年以下

(参考 2016年度本線渋滞損失時間:1,001万台・時/年)

第3期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目	Ⅱ-2-⑦	資金調達	[業務実績等報告書 P27]
----	-------	------	----------------

- 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・固定の資金調達を基本としつつ、特に超長期年限による調達の拡充に取り組んだ。
- 財投機関債で初となる40年利子一括払債の発行、債券より低利な期間15年・20年の民間借入金の実行など、超長期年限での調達の多様化を図った。
- 大手生命保険・全国の市町村・財団法人・事業法人等に積極的なIR活動を実施し、幅広い投資家の需要を掘り起こした。

背景

①当機構の特性

高速道路建設等に要した債務を確実に返済するため、将来の金利上昇リスクを軽減しつつ、毎年度数兆円に及ぶ多額の借換資金を確実に調達する必要あり。

②金融情勢

日本銀行による異次元の金融緩和を受け、国内金利は極めて低水準で推移していることから、超長期年限での調達割合を高め、将来の金利上昇リスクを軽減する絶好の環境。

③投資家

超長期年限の投資家は限定されることから、超長期の調達を拡大するためには、調達の多様化を図るとともに、IRの実施により新たな投資家の需要を喚起する必要あり。

主な取り組み

●超長期年限による調達の拡充

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・固定の資金調達を基本としつつ、特に**超長期年限による調達の拡充に取り組んだ**。

●積極的なIRによる幅広い投資家の需要喚起

超長期年限の購入層拡大に向け、大手生命保険に加えて全国の市町村・財団法人・事業法人等に**積極的なIR活動を実施し、幅広い投資家の需要を掘り起こした**。
【平成25年度:8件、平成26年度:42件、平成27年度:91件、平成28年度:98件】

●調達手段の多様化

投資家の裾野を広げるため、6年ぶりの30年財投機関債の発行（平成25年度）、期間15年・20年の民間借入金の実行（平成26・27年度）、6年ぶりに40年財投機関債及び政府保証債の発行（平成27年度）、さらには財投機関債で初となる40年利子一括払債（平成28年度）の発行と**調達の多様化を図った**。

成果

■第3期中期目標期間（平成25年度～平成29年度）中、平成28年度までに独立行政法人・地方公共団体・民間企業の中で最大級の発行規模となる**8兆1,130億円を債券市場から確実に調達し、その内の2兆9,200億円（約36%）を超長期債の発行により調達した**。

■第3期中期目標期間中、直近平成28年度の調達実績は、**平均調達年限を22.1年（平成24年度11.8年）に長期化しつつ、平均調達利率は0.40%（同0.95%）と低い水準を達成した**。

■第3期中期目標期間中、直近平成28年度末における債務残高の**平均残存年限を8.0年（平成24年度末6.8年）に長期化させつつ、有利子債務残高の平均利率は1.28%（同1.49%）に低下させた**。

債務の確実な返済に貢献

〔平成25年度～平成28年度調達実績〕

(単位:億円)

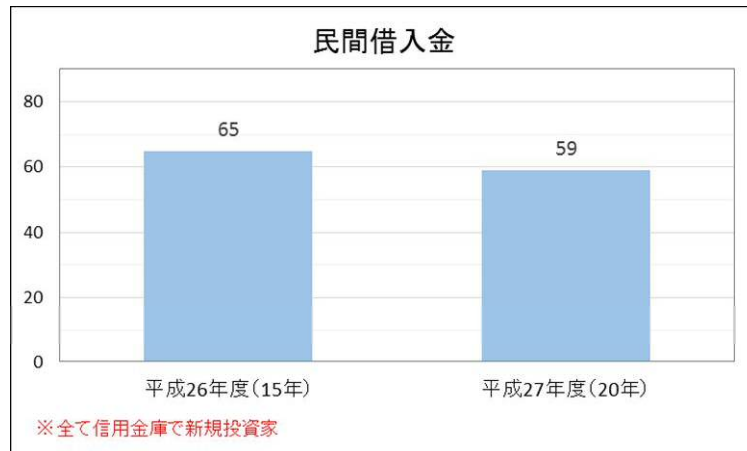
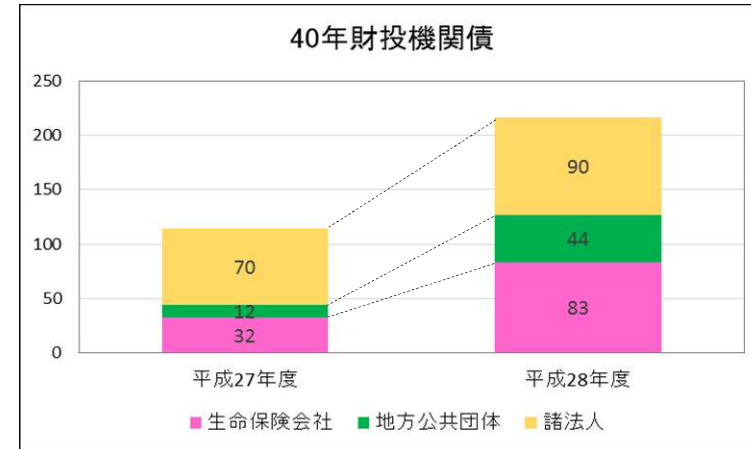
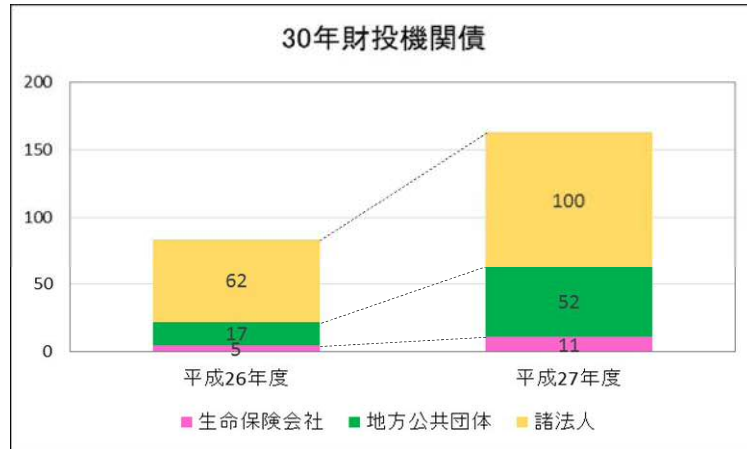
調達方法	年限	平成25年度			平成26年度			平成27年度			平成28年度		
		調達額	回数	平均 利率	調達額	回数	平均 利率	調達額	回数	平均 利率	調達額	回数	平均 利率
政府保証債	10年	19,360	12	0.72%	14,200	12	0.53%	7,110	12	0.37%	3,560	12	0.05%
	20年	3,600	12	1.59%	4,000	12	1.32%	4,000	12	1.07%	4,000	12	0.43%
	30年	900	3	1.81%	1,200	4	1.63%	1,200	4	1.41%	1,600	8	0.58%
	40年	—	—	—	—	—	—	200	2	1.63%	400	4	0.59%
	計	23,860	27	0.89%	19,400	28	0.76%	12,510	30	0.71%	9,560	36	0.32%
民間借入金	10年	—	—	—	400	2	0.54%	—	—	—	—	—	—
	15年	—	—	—	200	2	0.70%	—	—	—	—	—	—
	20年	—	—	—	—	—	—	350	3	1.08%	—	—	—
	計	—	—	—	600	4	0.59%	350	3	1.08%	—	—	—
財投機関債	2年	1,500	3	0.12%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5年	—	—	—	600	3	0.16%	—	—	—	—	—	—
	10年	3,400	12	0.81%	2,200	11	0.56%	—	—	—	—	—	—
	15年	—	—	—	400	3	0.95%	200	2	0.90%	—	—	—
	20年	600	3	1.79%	1,050	5	1.35%	1,300	10	1.20%	100	1	0.29%
	30年	200	2	2.04%	500	5	1.73%	750	5	1.54%	200	2	0.32%
	40年	—	—	—	—	—	—	1,100	3	1.89%	1,700	5	0.84%
	計	5,700	20	0.77%	4,750	27	0.84%	3,350	20	1.49%	2,000	8	0.76%
合計		29,560	47	0.87%	24,750	59	0.77%	16,210	53	0.88%	11,560	44	0.40%
平均調達年限		11.8年			13.4年			18.4年			22.1年		
債務残高の平均残存年限		7.2年			7.5年			7.8年			8.0年		
有利子債務残高の平均利率		1.46%			1.40%			1.37%			1.28%		
I Rの実施件数		8件			42件			91件			98件		
超長期年限の主な取り組み		30年財投機関債			15年民間借入金			40年財投機関債・政府保証債 20年民間借入金			40年財投機関債 (利子一括払債)		

注1) 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

注2) 平均利率は、調達額と債券発行時の応募者利回り又は借入利率を使った加重平均で表示している。

注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。

〔参考 超長期年限における投資家数〕



超長期年限に投資できる投資家は限定されており、新たな投資家の需要を喚起することが、低利かつ安定的な資金調達に繋がることから、生命保険会社等の機関投資家に加えて、地方公共団体・諸法人・信用金庫等にまで範囲を広げて積極的にIRを実施した。

〔参考 平成25～28年度 発行体別 債券発行額〕

発行体	発行額(億円)
住宅金融支援機構	81,662
高速道路機構	81,130
地方公共団体金融機構	64,735
共同発行市場公募地方債	56,160
商工中金	49,066

- ※1 日本証券業協会公表資料より、当機構調べ。
 2 発行額は額面ベース。
 3 国内で公募発行された債券（国債を除く）。

〔参考 超長期年限の債券における外部表彰〕

（平成27年度）

✓キャピタルアイ(資本市場専門メディア)が選定する**財投機関債部門の年間ベストディール賞**を受賞。

受賞理由: 低金利の環境下で投資家のこの年限に対する需要を掘り起こし、当年度は3回の起債で1,100億円を供給。同債を起点に民間会社の40年債が続き、**超長期債市場の活性化に寄与**した。

（平成28年度）

✓ディール・ウォッチ(資本市場専門メディア)が選定する**社債部門の「Innovative Debt Deal of the Year」**受賞。

受賞理由: 利子を元本償還時にまとめて一括で支払う仕組みを導入。利金債を除けば国内債券市場では新しいスキームで、発行体と投資家双方のデュレーションを延ばしたいという要望をかなえた。**市場環境に合わせた商品の新規性が評価**された。

第3期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

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仕組み	[業務実績等報告書P33]
----	-----	--	---------------

- 高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成制度については、149件について会社の経営努力要件適合性の認定を行った。これらは**約400億円のコスト縮減**が見込まれている。
- 新技術等は新たに49件が認定され、これらの一部は会社において**標準化される等、継続的なコスト縮減**が図られている。
- 高速道路会社がより活用しやすい助成制度となるよう、**修繕工事に関して助成に関する手続きを見直す**とともに、特定更新等工事に関しても、新設・改築事業や見直し後の修繕事業の手続きとすることにより、制度を積極的に活用できるようにした。

背景

インセンティブ助成制度は、高速道路会社に対してコスト縮減や新技術開発を積極的に促すために導入。

高速道路機構と会社の業務点検における課題

- ・修繕工事においては、短期間であらかじめ修繕工事計画書を作成するのが困難などの理由により、会社は制度を活用し難い状況であった。
- ・メンテナンスの時代に即した制度への対応が進んでいないため、改善が必要。

主な取り組み

【助成委員会の実績等】

- **助成委員会を10回開催し、経営努力要件に適合すると判断された149件の認定を行った。**このうち、新たに新技術等49件(民営化以降計146件)が認定された。
- 認定された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、各会社に対して新技術の活用、標準化等を含め、コスト縮減の取り組みへの積極的な活用を促した。
- 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**85件について、助成金(約27億円)を交付した。**

【助成制度の改正(平成27年度)】

- **修繕工事について、**会社からの意見を踏まえつつ、助成手続きにおける**提出時期や提出内容を見直し、活用し易い制度に変更した。**
- **特定更新等工事については、新設・改築事業や上記見直し後の修繕事業の手続きとすることにより、制度を積極的に活用できるようにするなど、メンテナンス時代に即した制度となるよう必要な措置を図った。**
- 制度改正以降も、これまで**申請実績の無かった会社や担当部署への支援**を断続的に実施するとともに、更なる改善に向けた**会社との意見交換の場を設けた。**

成果

- 本中期目標期間において、経営努力要件適合性の認定を行ったもの149件については、**約400億円のコスト縮減**が見込まれている。

	認定件数	概算縮減額
平成25年度	39件	約30億円
平成26年度	52件	約80億円
平成27年度	33件	約130億円
平成28年度	25件	約160億円
平成29年度	—	—
計	149件	約400億円

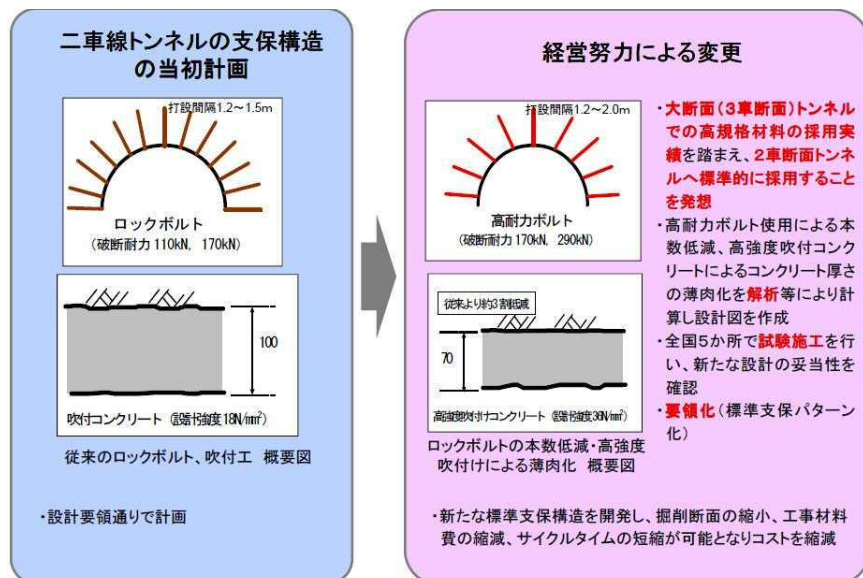
- 認定された新技術等の一部は会社において**標準化される等、継続的なコスト縮減**が図られている。

- 修繕・特定更新等工事については、前中期目標期間3カ年(H22～24)における工事計画書の提出は8件であったのに対し、制度改正以降、**これまで助成申請の無かった会社を含めた全6会社から、修繕工事12件、特定更新等工事2件、計14件の工事計画書が既に提出された。**

- そのうち、審議準備の整った**修繕工事2件、特定更新等工事2件**を平成28年度の助成委員会で審議し、経営努力要件適合性の**認定を行った。**

高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成制度を適切に運用する
ことで、機構の債務引受額の減少につながり、国民負担の軽減に寄与

高規格材料を用いたトンネル支保工の開発
紀勢自動車道(紀伊長島IC～紀勢大内山IC)



橋梁基礎くい設計の地盤定数の見直し
新名神高速道路(高槻JCT～箕面IC、箕面IC～神戸JCT)



10

◆修繕工事・特定更新等工事に係る助成制度改正の概要（平成27年度）

■修繕工事

■変更前の手続き

- ・修繕工事計画書を『工事の入札公告の前日まで』に提出する必要があった。

■具体的な課題

- 工事の入札公告の前日までに修繕工事計画書を提出することは以下の点で困難であった。
- ・工事開始後に施工内容が変化するため、工事途中に行った経営努力に対応できない。
 - ・修繕工事計画書の提出時期が発注時期と重なるため、限られた期間に多大な労力を要する。

■運用改善の内容

- ・あらかじめ提出する修繕工事計画書の内容を簡略化した。
- ・工事が完了するまでに修繕工事計画書を追加・変更できる手続きとした。

■特定更新等工事

■具体的な課題

- ・特定更新等工事についても、インセンティブ助成制度を積極的に活用して取り組む必要がある。

■新たに制定した内容

- ・協定別紙で助成対象基準額を設定している事業 : 新設・改築事業と同様の手続き
- ・協定別紙で助成対象基準額を設定していない事業 : 運用を改善した修繕工事と同様の手続き



制度改正以降、**これまで助成申請の無かった会社を含めた全6会社から**、修繕工事12件、特定更新等工事2件、**計14件の工事計画書が既に提出**された。

第3期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

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

[業務実績等報告書P35]

- 定型化が可能な業務は権限代行の許可時に必要な確認項目のチェックリスト化、定型化が困難な業務は事前相談の制度化や事例集の作成を通じた判断基準の会社との共有化により事務処理の効率化、審査の円滑化を図り、申請者の利便向上に取り組んだ。
- 特車許可申請を受け付けた他の道路管理者が機構へ協議することなく包括的に通行の可否を判断することが可能となる措置を講じた。
- 機構・6会社が連携し一体となって、新たな枠組みを構築し、車限令違反者に対する指導取締りの強化を図った。
- 特殊車両の通行許可事務の効率化による違反取締まりの迅速化に向け、システム化を推進した。

背景

膨大な件数に及ぶ道路管理権限代行業務について、事務手続きを簡素化・包括化し、許可までの期間を短縮する必要がある。

特殊車両通行許可申請者が高速道路とそれ以外の道路を通行する場合の特殊車両通行許可証発行までの期間を短縮する必要がある。

道路構造物保全に対する社会的要請を踏まえ、車両制限令違反車両への対応を強化する必要がある。

近年の特車許可申請の増加に対する効率化の要請、取締現場における円滑かつ迅速な処理の要請を踏まえ、事務を効率化する必要がある。

主な取り組み

○事務手続きの簡素化

- ・権限代行業務の簡素化に向けて、会社と調整し、**定型化が可能となる約9割を対象に、許可時に必要な確認項目をチェックリスト化した。**
- ・定型化が困難な業務には事前相談を制度化するとともに、事例集の作成を通じて機構の考え方や判断基準を会社と共有した。

○特殊車両通行許可等手続きの包括化

- ・国道管理者など、許可申請を受け付けた高速道路以外の道路管理者が、**機構へ協議することなく、包括的に高速道路の通行許可を判断し得る基準（幅・長さ等）を平成26年度及び平成28年度に拡大した。**

○車両制限令違反車両への対応の強化

- ・平成27年4月より**機構・会社が連携し一体となって、積載物の分載・軽減、悪質な重量超過を行った者の即時告発など、新たな枠組みを構築した。**

- ・**特車等関連システムの導入による事務効率化**
国等と密接な連携を図りながら「特殊車両通行許可システム」「違反情報集計システム」等の**違反取り締まりの迅速化に資するシステム構築に取り組んだ。**

成果

- ・**確認項目が明確になり、機構から会社への問い合わせや、書類の不足等が、大幅に減少したことにより、手続きに要する時間が4分の1に短縮されるなど、機構と会社の事務の効率化が図られた。**
- ・定型化が困難な業務については、事前相談の制度化や事例集の活用により審査の円滑化が図られた。

- ・平成28年度は他の道路管理者から**約7,500件の協議が想定されたところ、判断基準の拡大により約5,600件にとどまり、道路管理者間の事務手続きの効率化・迅速化により許可申請者の利便向上が図られた。**

- ・新たな枠組みに基づき、車限令違反者に対する指導取締りの強化を図り、**道路構造物の保全や交通の危険防止に寄与した。**

- ・平成28年度上期に完了した概略検討を踏まえ、システムの基本設計に着手し、そのうち**違反情報集計システムについて基本設計を完了した。**
(平成30年度初頭の運用開始に先立ち、違反情報集計システムは平成29年度半ばに運用開始予定)

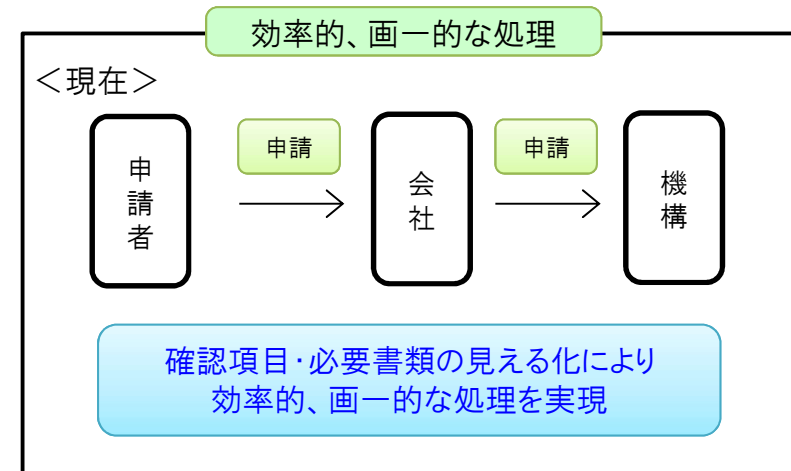
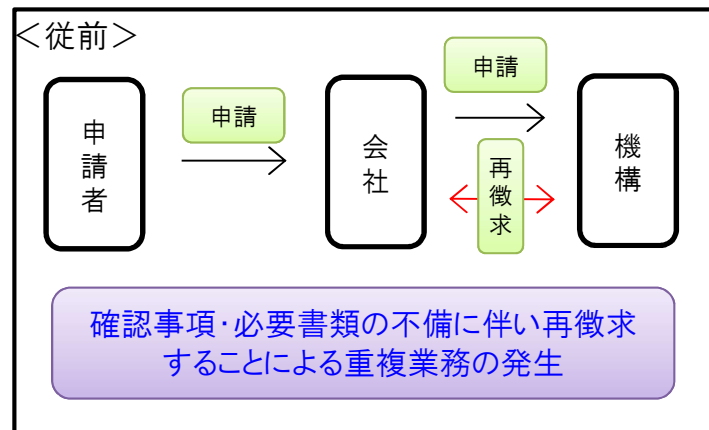
迅速化による許可申請者の利便向上や
道路構造物の保全・交通の危険防止に寄与

【参考】高速道路機構と会社の業務点検(10年点検)における指摘

災害対応など道路管理事務の迅速化を図るため、権限代行に関わる機構と高速道路会社の関係について、機構の事務を可能な限り、現場を管理する高速道路会社に委ねるとともに、必要となる手続きの簡素化・包括化など、更に検討する必要がある。

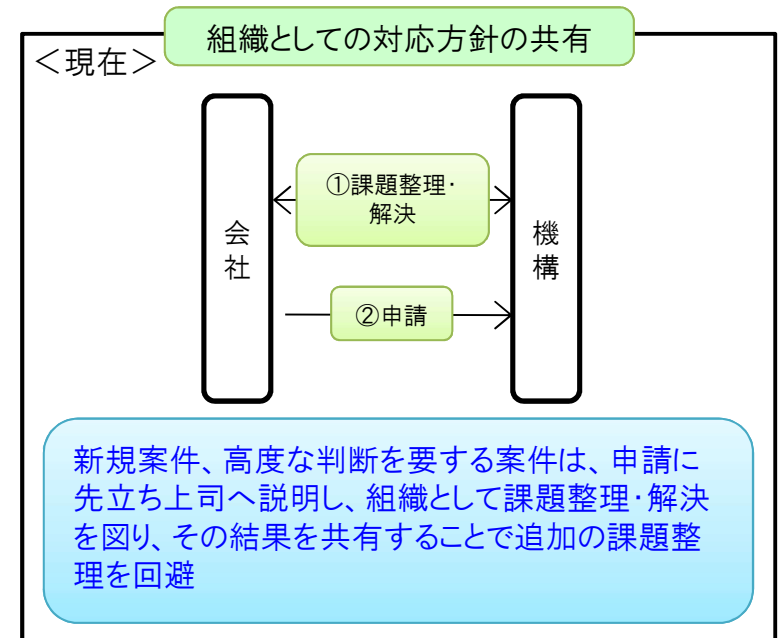
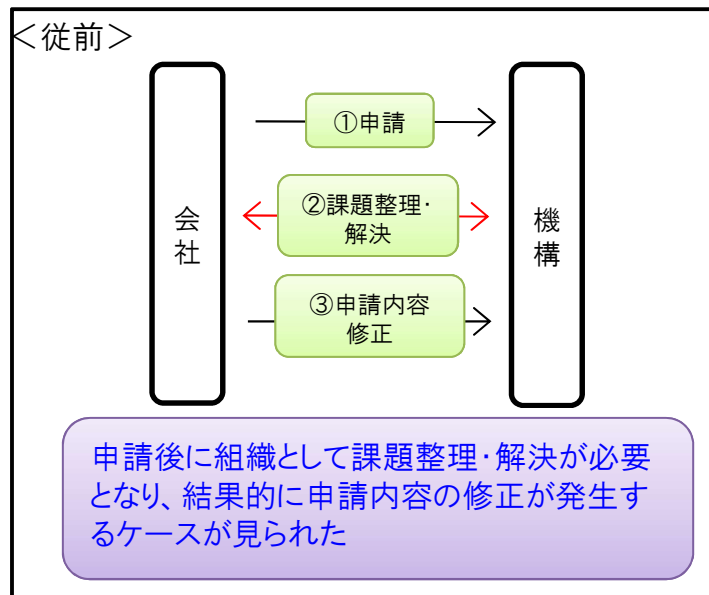
【事務手続きの簡素化】

(定型化が可能な業務: チェックリストの活用)

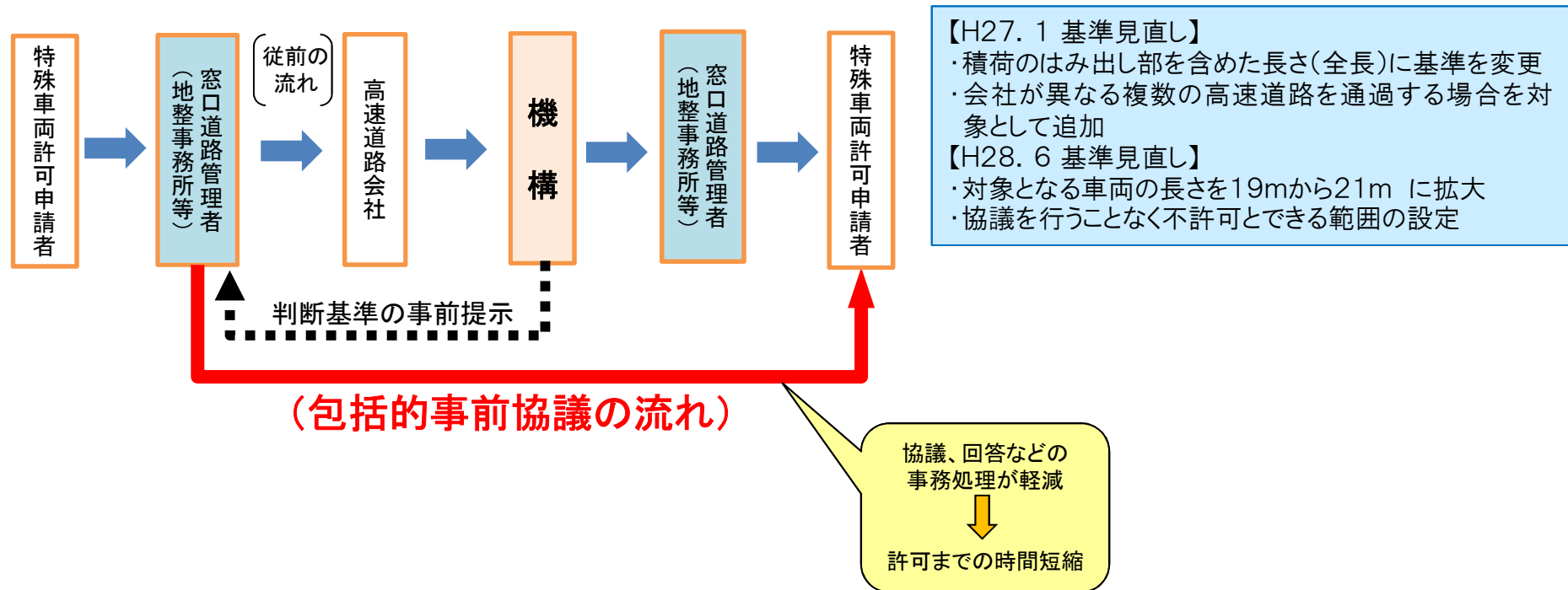


平成28年度下半期	全体件数	チェックリスト対象件数	割合
権限代行業務	6, 308件	5, 368件	約9割

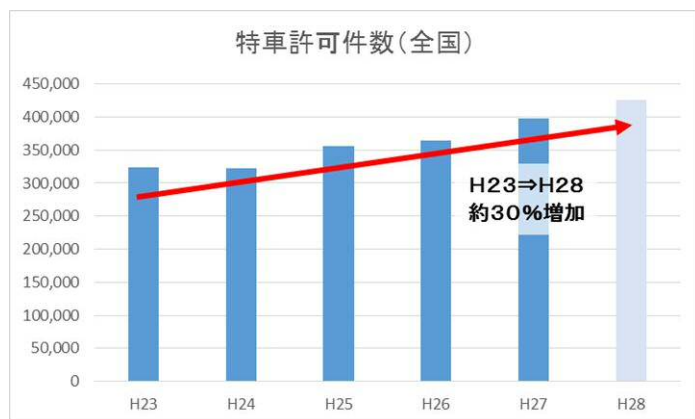
(定型化が困難な業務: 事前相談の制度化)



【特殊車両通行許可等手続きの包括化】



道路管理者間の事務手続きの合理化及び事務処理の迅速化



道路管理者間
協議を削減

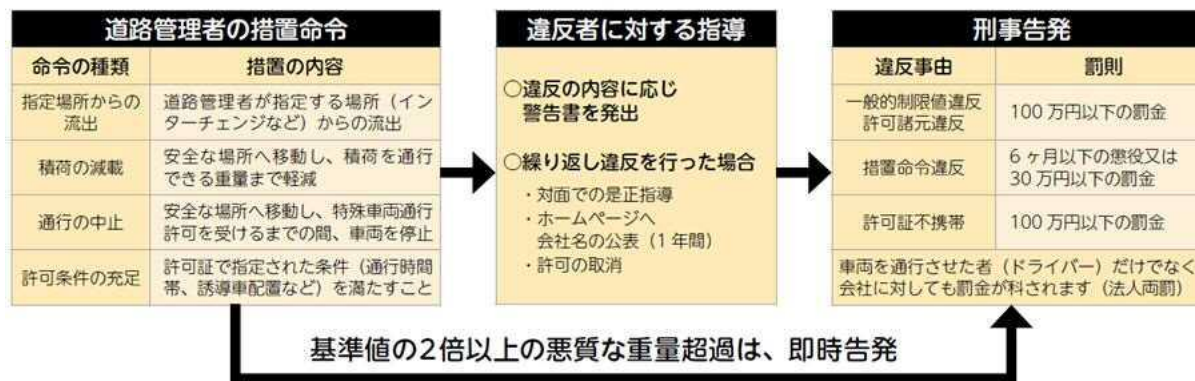
【車両制限令違反車両への対応の強化】

平成27年度から取締り・指導・警告などを強化

【道路法違反取締状況】



違反者に対する取締・指導の流れ



◆基準値の2倍以上・・・車両総重量が「一般的制限値×2」以上の車両
 特車通行許可車両は、「一般的制限値×2+（許可総重量－一般的制限値）」

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
引込み台数	35,167件	37,820件	40,731件	43,839件
措置命令件数	5,874件	5,541件	6,059件	6,434件
分載・減載命令 通行の中止命令	0件	12件(試行)	86件	169件
警告書発出	94件	49件	1,724件	1,998件
是正指導実施	---件	---件	251件	364件
基準の2倍超過 車両の告発	0件	0件	13件	16件

積荷の軽減命令の実施状況



安全な場所へ移動し、積荷を減載する命令を行うことで、道路構造への負担軽減をはかっています。

即時告発の実施



一般的制限値 25t に対し、総重量 83t で通行した車両を警察に告発しました。

【特殊車両の通行許可事務等のシステム化】

特殊車両通行許可事務、車限令違反車両取締等の業務について、システム化により事務処理の正確性の向上、迅速化を図るもの

特殊車両通行許可

紙ベースでの作業が大半を占める
現状の許可証発行事務の迅速化

現地取締支援

高速道路会社が実施する取締業務
における車限令違反車両に対する
措置命令書発行等の迅速化

違反情報集計

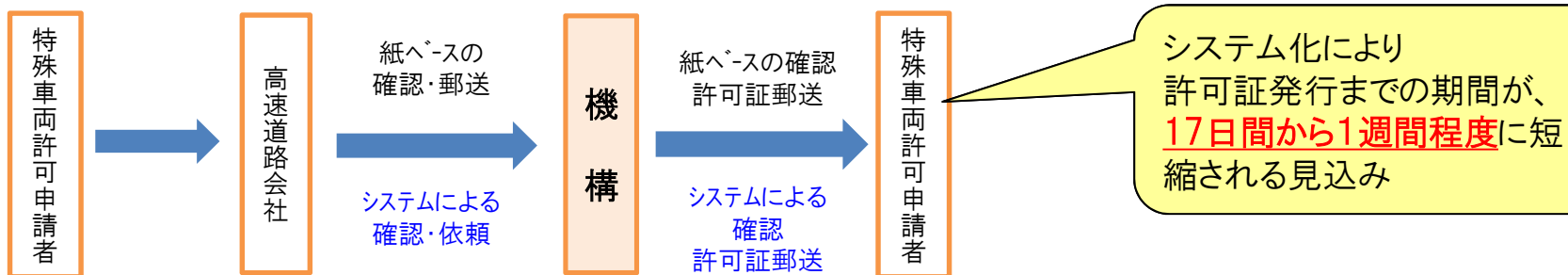
車限令違反実績の共有及び高速道路
会社の取締り等に活用

例)取締業務の現状

- ・通行許可証の確認(紙ベース)
- ・重量等計測
- ・措置命令書の作成(手書き作業)
- ・措置命令書の発行(機構に対し電話による違反情報の伝達 & 発行要請)
- ・措置命令書の発行報告(FAXによる報告)
- ・違反情報の集計(手書き資料からデータベース化)
- ・違反情報の報告(機構に対しメール送信)

システム化導入により期待される効果

例) 特殊車両通行許可証の発行



※ 上段:現状、下段:システム導入後

第3期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目	VIII-4	主たる事務所の移転	[業務実績等報告書 P61]
----	--------	-----------	----------------

1. 東京事務所の神奈川県(横浜市)への移転を当初の法定期限より半年前倒し(H27.3.30実施)

2. 賃料等のコスト縮減・防災性能等の向上

新事務所選定に当たっては、

- ①横浜地区のオフィスビル市況を踏まえ、東京事務所の賃料等を大幅に削減した効率的な業務運営
- ②災害時における業務継続に必要な防災性能等の向上

等を考慮し、結果として

- ・東京事務所と比較して、**賃料等を約41%削減するなど、ランニングコストを年間約7,300万円削減**
- ・災害時の非常電源(72時間)の導入など、**防災性能の向上** 等を実現

●コスト縮減

- 移転により、**賃料等の費用(ランニングコスト)を従前と比較し年間約7,300万円削減**した(下表のとおり)。
- 移転に係る初期費用(イニシャルコスト※)は約1億6,000万円であったが、上記コスト縮減により、平成29年度中(現行の中期計画期間内)での回収が見込まれる。
(※)間仕切り構築、原状回復、工事期間中賃料、電話・LAN構築、什器類新規購入、引越業務等にかかった費用

(単位:万円)

	賃料	その他(駐車場代、清掃費等)	合計
増減(H27)	▲7,174	▲138	▲7,312
増減(H28)	▲7,174	▲133	▲7,307
増減見込み(H29)	▲7,174	▲133	▲7,307
合計	▲21,522	▲404	▲21,926

※ 上表は移転前の事務所(東京)に対する移転後の事務所(横浜)における賃料等の増減(年間)を示している。

●防災性能その他

- 新事務所が存するみなとみらい(MM)21地区は防災性能に優れている。
 - 津波浸水、液状化、火災被害、洪水・内水はん濫による浸水、土砂災害等の災害リスクが極めて低い。
 - 耐震性に優れた共同溝が整備され、水道、電気等が遮断されにくい。
- 非常時対応に優れており、BCP(事業継続計画)に寄与している。
 - 低層階(5階)への入居により、職員の緊急参集が容易。
 - 非常電源が72時間稼働し、関西業務部が非常災害対策本部を構築するまでの間、テレビ、電話等(衛星電話含む)を利用し最低限の情報収集等が可能。
 - 同一ビル内に24時間常駐の防災センターのほか、外部に危機管理センターが設置されている。
- 3階オフィスロビーに関係者のみが通過できるセキュリティゲートが設置されており、セキュリティ性能に優れている。
- 移転に伴う室内レイアウトの工夫や書架の増設により、役職員の職務環境を向上している。
- 細かい照明・空調ゾーニングにより、省エネ・環境性能が優れている。

●新事務所の概要

- 名称:
横浜三井ビルディング
- 竣工年月:
平成24年2月竣工
- 入居階:
30階建ビルの5階に入居
- アクセス:
横浜駅東口より徒歩5分



位置図

●経緯・根拠法

○東京都区部における人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度の集中の是正に資することを目的として、多極分散型国土形成促進法（昭和63年法律第83号）及びこれに基づく国の行政機関等の移転に関する基本方針（昭和63年7月19日閣議決定）に則った、当時の日本道路公団の移転計画（移転先：横浜市）を引き継いだもの

■ H17.10.1 機構発足時

○独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法
（事務所）
第5条 機構は主たる事務所を神奈川県に置く。

附 則

（事務所に係る経過措置）

第2条 機構は、政令で定める日までの間、第5条の規定にかかわらず、主たる事務所を東京都に置く。

○独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法施行令

附 則

（主たる事務所を東京都に置く期限）

2 法附則第2条の政令で定める日は、平成27年9月30日とする。

■ H25.12.24 閣議決定

○「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」閣議決定

日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16 年法律第100 号）第5条において「機構は、主たる事務所を神奈川県に置く」と規定されていることから、経過的に東京都に置かれている主たる事務所を平成27 年3月末までに神奈川県に移転する。

■ H26.12.12 政令改正

○独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法施行令の一部を改正する政令

附則第2項中「平成27年9月30日」を「平成27年3月30日」に改める。