

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 並びに 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さら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で目標値を設定、③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、④全ての指標で中期的な目標設定に向けた検討・調整を行った。
- また、会社の経営指標としてアウトカム指標を反映することを会議等を通じて促し、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、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

- 「**高速道路のさらなる安全性及び利便性の向上に繋がる指標**」、「**業務に活用しやすい指標**」及び「**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、会社との調整会議や意見照会を行うことにより、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、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**するとともに、7項目から35項目に増えた指標を**利用者にわかりやすく**伝えるように、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（H29）**

＜目標設定＞

- 目標値を設定することにより会社の経営指標としても活用しやすくし、**適切なPDCAサイクルが実施されるように、全ての指標で年度の目標値を設定し、公表した。**
- さらに、**平成30年度の公表から全ての指標で中期的な目標を設定出来るように、機構がリーダーシップをもって、各種課題等に対して、会社との調整会議や意見照会などをきめ細やかに**行い、会社の意見を適切に反映しながら、関係機関とも調整しつつ**検討に取り組んだ。**

＜会社の経営指標への反映＞

- 会社の経営指標としてアウトカム指標を反映することを会議等を通じて促し、会社が新たな中期経営計画を策定する際に**会社の経営指標として多数反映され、会社における適切なPDCAサイクルの実施に寄与した。**

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

☑ 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：① 利用者視点》

＜H24年度＞ (項目)	＜H29年度＞ (分類)	(項目)
総合顧客満足度	総合顧客満足度	(同左)
	年間利用台数	(同左)
本線渋滞損失時間	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
路上工事時間	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：③ 道路保全》

＜H24年度＞ (項目)	＜H29年度＞ (分類)	(項目)
道路構造物保全率(舗装)	快適走行路面率	(同左)
道路構造物保全率(橋梁)	修繕着手済橋梁数	(同左)
	橋梁の点検率	(同左)
	修繕着手済トンネル数	(同左)
	トンネルの点検率	(同左)
	修繕着手済道路附属物等数	(同左)
	道路附属物等の点検率	(同左)
橋脚補強完了率	橋梁の耐震補強完了率	(同左)

《分野：② 交通安全》

＜H24年度＞ (項目)	＜H29年度＞ (分類)	(項目)
死傷事故率	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)

《分野：④ 地域との連携》

＜H24年度＞ (項目)	＜H29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：⑤ その他》

＜H24年度＞ (項目)	＜H29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

凡例
 追加指標

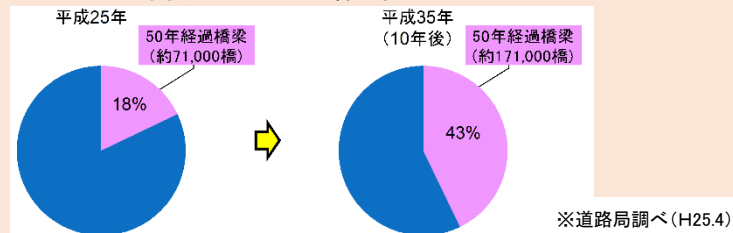
☑ 高速道路に関わる施策等の動向や「機構と会社の業務点検」における課題を踏まえつつ、新たに指標項目を追加した。

○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

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

○利用者視点分野

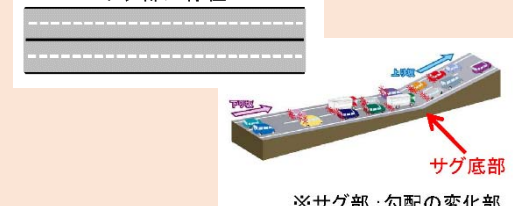
課題

＜円滑に走行できない＞(走行性に関する課題)

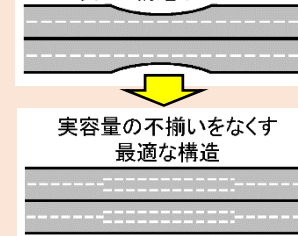
○高速道路における局所的な容量不足により、速度低下が発生

【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



実際に流せる交通容量を
表した構造イメージ



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

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

会社の新たな中期経営計画に反映されたアウトカム指標の事例

首都高速道路 中期経営計画 2015-2017 (H27.5公表)

数值目标

区 分	項目	数値目標
安全・安心 の追求	妻城橋検点率 ¹⁾	10%以下
	東山1号橋・松洲理理2号便所工事着手年度	2015年度
	池原・三軒茶屋更新工事着手年度	2015年度
	高速大府橋更新工事着手年度	2016年度
	発生事故率 ²⁾	15.0件/道台以下
快適・便利な サービスの 提供	横浜臨状北線完成年度	2016年度
	横浜線[南海・豊州]完成年度	2017年度
	飯橋町駅JCT開改良完成年度	2017年度
	堀切小野JCT開改良完成年度	2017年度
	新たに導入する渋滞対策の実施箇所数	8箇所
新たな事業 の展開	快速走行路線 ³⁾	97%
	総合顧客満足度(5段階評価)	3.50
	関連事業収益(連結)	55億円
	関連事業利益(連結、税引前当期利益)	9億円
	駐車場事業収益(連結)	29億円
技術開発の 推進	国内技術コンサルティング業務受注金額	4億円
	海外技術コンサルティング業務受注金額	1.5億円
	技術開発件数	10件
	開発関連活用件数	25件
	LED照明導入率	明かり部25% トンネル部50%

■中期経営計画 2015-2017では
経営指標として組み込まれた
アウトカム指標は下記 **3項目**

死傷事故率 ^{*2}	15.0件/億台km以下
快適走行路面率 ^{*3}	97%
総合顧客満足度(5段階評価)	3.50

- ・ 死傷事故率
- ・ 快適走行路面率
- ・ 総合顧客満足度（5段階評価）

首都高速道路 中期経営計画 2018-2020 (H30.4公表)

■新中期経営計画では前期計画の3項目に加え、以下のアウトカム指標15項目を経営指標として追加し、18項目とした。

I. 安全・安心の追及

施策2 確実な点検の実施

国土交通省が定める維持修繕に関する省令・告示の規定に基づき策定した、橋梁、トンネルその他道路を構成する施設等に対する2019年3月までの点検計画により、点検を確実に実施します。
2019年4月以降は新たな点検計画により、着実に点検を実施します。

橋梁点検率[※]
100%
(2019年3月末現在)

トンネル点検率[※]
100%
(2019年3月末現在)

道路附属物点検率[※]
100%
(2019年3月末現在)



施策4 地震防災対策の強化

◆ 確実な点検・計画的補修に関する指標を追加

- ・点検率(橋梁／トンネル／道路附属物等)
- ・修繕着手済数(橋梁／トンネル／道路附属物等)
- ・橋梁の耐震補強完了率

道路構造種別	指標	補修年度(目標)	
		2017(参考)	2020
橋梁	修繕着手済橋梁数 ^{*1}	13(499)	48(2,453)
	要修繕橋梁数 ^{*3}	23(532)	51(3,093)
	健全率 ^{*2}	90	91
トンネル	修繕着手済トンネル数 ^{*1}	2	6
	要修繕トンネル数 ^{*3}	2	6
道路附属物	修繕着手済道路附属物数 ^{*1}	7	17
	要修繕道路附属物数 ^{*3}	9	19

I. 安全・安心の追及

施策2 逆走車や歩行者等の立入対策の実施

車の逆走、歩行者・自転車等の立入による事故の発生を防止するため、これまでの注意喚起対策を引き続き実施するとともに、立入実績のあった箇所や構造上立入り難いと思われる箇所に関しては、原因に合った緊急対策を実施します。

逆走事故件数^{※1}

年次	件数
2019年度	1件
2020年度	0件

人等の立入事故件数

年次	件数
2019年度	395件
2020年度	394件

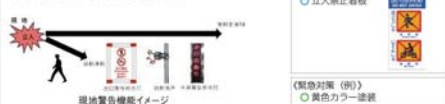
※1 大塚駅周辺
※2 大塚駅周辺

みなとみらい上り入口
御園寺下り出口
西出口

※出入口の共通対策
● 大型建物映像看板 (駅前広場)
● 歩行者用信号機 (駅前広場)

※1 逆走事案件数…交通事故又は車両損保に至った逆走事案件数
※2 逆走事故件数…逆走による事故発生件数

※2 逆走事故件数—逆走による事故発生件数



- ◆逆走車や歩行者等の
立入対策に関する指標を追加
- ・逆走事案件数 ・逆走事故件数
 - ・人等の立入事案件数

Ⅱ. 快適・便利なサービスの提供

施策5 快適走行ビジョンの取組みを推進

首都圏のネットワーク効果をより有効に発揮させるため、中央環状線の埼玉方面と7号小松川線と千葉方面を接続する小松川JCTの新設や、区画線改良、路面標示等の施策に加え、エスコートラ

新たに導入する渋滞対策の実施累計箇所数

6箇所
(2019年5月現在)

2013年度 (2013 fiscal year)

2020年度

2025年度

迅速輸送用車

迅速輸送用車

迅速輸送用車

快速走行バスの削減目標



施策6 路上工事等による渋滞の削減を推進

構造物や付属物の高齢化が進む中、お客様に安全・安心な首都圏を提供し続けるため、点検や補修に必要な時間を確保しつつ、路線ごとの工事実施ルールの設定や工事の集約化等きめ細かな工夫により、路上工事等による渋滞の削減を図ります。

交通規制時間^{01 02}

180時間/km
(2020年推定値)

路上工事による渋滞損失時間^{01 03} 通行止め時間^{01 04}

110万台・時 (2020年度目標) 5.0時間 (2020年度目標)

施策7 利用促進に向けた地域との協働

首都圏の利用を促進するため、地元・地域と連携し、エリアキャンペーン、PAにおけるイベントを通じて、周辺エリア等の魅力を広く伝え、首都圏を利用した国内観光を推進します。

イベント協働実施日数*

13日



- ◆地域との協働に関する
指標を追加
・イベント協働実施日数

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 P30]
----	-------	------	----------------

- 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、平成29年度:144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）において、**9兆7,820億円を債券市場から確実に調達し、その内の3兆9,840億円（約41%）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、最終年度の調達実績は、**平均調達年限を21.7年（平成24年度11.8年）に長期化しつつ、平均調達利率は0.59%（同0.95%）と低い水準を達成した**。

■第3期中期目標期間末における債務残高の**平均残存年限を8.6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1.16%（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29年度調達実績〕

(単位:億円)

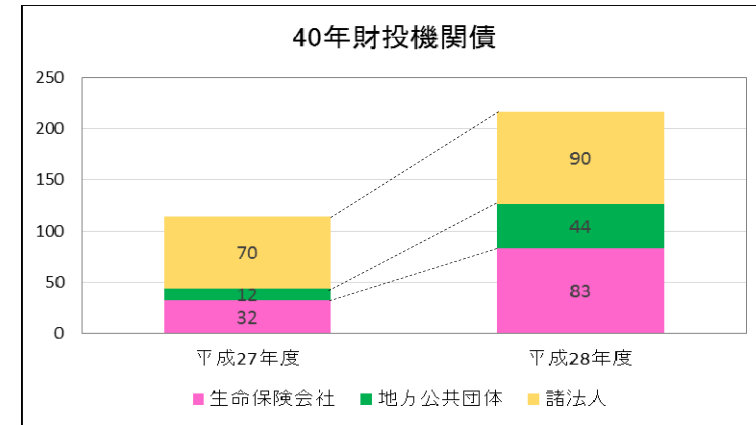
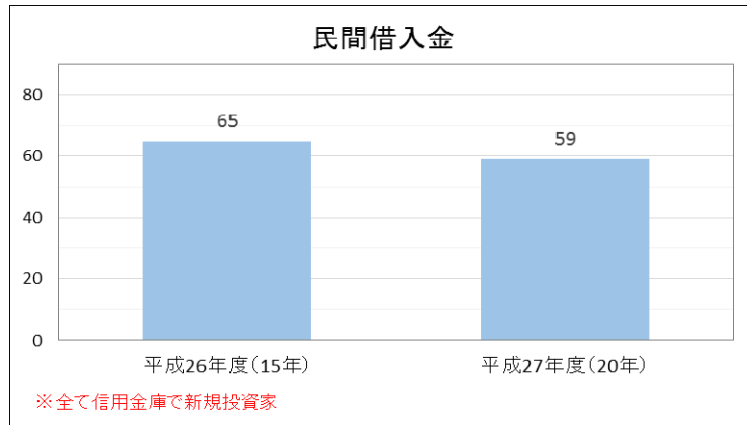
調達方法	年限	平成25年度			平成26年度			平成27年度			平成28年度			平成29年度		
		調達額	回数	平均利率	調達額	回数	平均利率	調達額	回数	平均利率	調達額	回数	平均利率	調達額	回数	平均利率
政府保証債	10年	1兆9,360億円	12回	0.72%	1兆4,200億円	12回	0.53%	7,110億円	12回	0.37%	3,560億円	12回	0.05%	6,050億円	12回	0.15%
	20年	3,600億円	12回	1.59%	4,000億円	12回	1.32%	4,000億円	12回	1.07%	4,000億円	12回	0.43%	4,000億円	12回	0.59%
	30年	900億円	3回	1.81%	1,200億円	4回	1.63%	1,200億円	4回	1.41%	1,600億円	8回	0.58%	2,400億円	8回	0.85%
	40年	—	—	—	—	—	—	200億円	2回	1.63%	400億円	4回	0.59%	700億円	4回	1.03%
	計	2兆3,860億円	27回	0.89%	1兆9,400億円	28回	0.76%	1兆2,510億円	30回	0.71%	9,560億円	36回	0.32%	13,150億円	36回	0.46%
民間借入金	10年	—	—	—	400億円	2回	0.54%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	15年	—	—	—	200億円	2回	0.70%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	20年	—	—	—	—	—	—	350億円	3回	1.08%	—	—	—	—	—	—
	計	—	—	—	600億円	4回	0.59%	350億円	3回	1.08%	—	—	—	—	—	—
財投機関債	2年	1,500億円	3回	0.12%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5年	—	—	—	600億円	3回	0.16%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	10年	3,400億円	12回	0.81%	2,200億円	11回	0.56%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	15年	—	—	—	400億円	3回	0.95%	200億円	2回	0.90%	—	—	—	—	—	—
	20年	600億円	3回	1.79%	1,050億円	5回	1.35%	1,300億円	10回	1.20%	100億円	1回	0.29%	840億円	6回	0.63%
	30年	200億円	2回	2.04%	500億円	5回	1.73%	750億円	5回	1.54%	200億円	2回	0.32%	300億円	3回	0.90%
	40年	—	—	—	—	—	—	1,100億円	3回	1.89%	1,700億円	5回	0.84%	2,400億円	10回	1.31%
	計	5,700億円	20回	0.77%	4,750億円	27回	0.84%	3,350億円	20回	1.49%	2,000億円	8回	0.76%	3,540億円	19回	1.11%
合計		2兆9,560億円	47回	0.87%	2兆4,750億円	59回	0.77%	1兆6,210億円	53回	0.88%	1兆1,560億円	44回	0.40%	1兆6,690億円	55回	0.59%
平均調達年限		11.8年			13.4年			18.4年			22.1年			21.7年		
債務残高の平均残存年限		7.2年			7.5年			7.8年			8.0年			8.6年		
有利子債務残高の平均利率		1.46%			1.40%			1.37%			1.28%			1.16%		
I Rの実施件数		8件			42件			91件			98件			144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)			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。また、平成28年度に初めて取り組んだ40年利子一括払債についてはIRの範囲を宗教法人・学校法人にも拡大し、**平成29年度には66件の新規投資家を獲得**した。

〔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。

(平成29年度)

✓キャピタルアイ(資本市場専門メディア)が選定する**財投機関債部門の特別賞を受賞**。

受賞理由: 6回目の利子一括払い債。発行額がこれまでで最大の300億円となり、初めて タイミング(国債との金利差を縮めること)に成功した。2017年1月の初回から**投資家層の拡大に努めてきた成果が、目に見える形で表れた**。超長期の時間軸で資金運用する諸法人などのニーズを捉え、地方で20件以上が新規で参加し、1.5倍の需要を集めている。

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	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 〔業務実績等報告書P36〕
----	-----	--	--

- 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、**159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410億円のコスト縮減**が見込まれている。
- 新技術等は新たに**51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12回開催し、経営努力要件に適合すると判断された159件の認定を行った。**このうち、新たに新技術等51件（民営化以降計148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、コスト縮減の取組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**92件について、助成金（約28億円）を交付した。**

【助成制度の制度改正（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**を継続的に実施するとともに、さらなる改善に向けた**会社との意見交換の場を定期的に設けた。**
- さらに、助成制度の適用を拡大して更に活用しやすくするため、**新たな評価方法についての検討に着手した。**

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159件については、**約410億円のコスト縮減**が見込まれている。

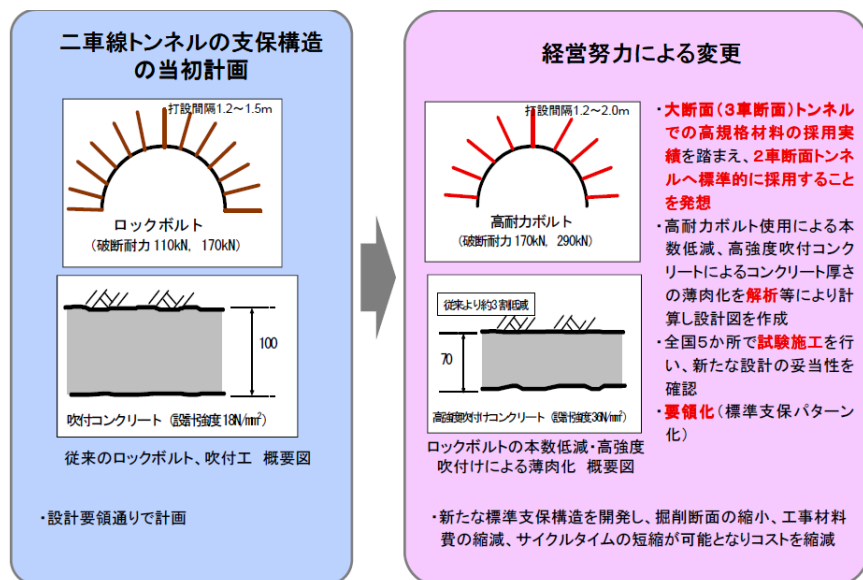
	認定件数	概算縮減額
平成25年度	39件	約30億円
平成26年度	52件	約80億円
平成27年度	33件	約130億円
平成28年度	25件	約160億円
平成29年度	10件	約10億円
計	159件	約410億円

- 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13件、特定更新等工事2件、計15件の工事計画書が提出された。**
- そのうち、審議準備の整った**修繕工事4件、特定更新等工事2件**を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、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)



12

◆修繕工事・特定更新等工事に係る助成制度改正の概要

■修繕工事

■変更前の手続

- ・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
- ・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

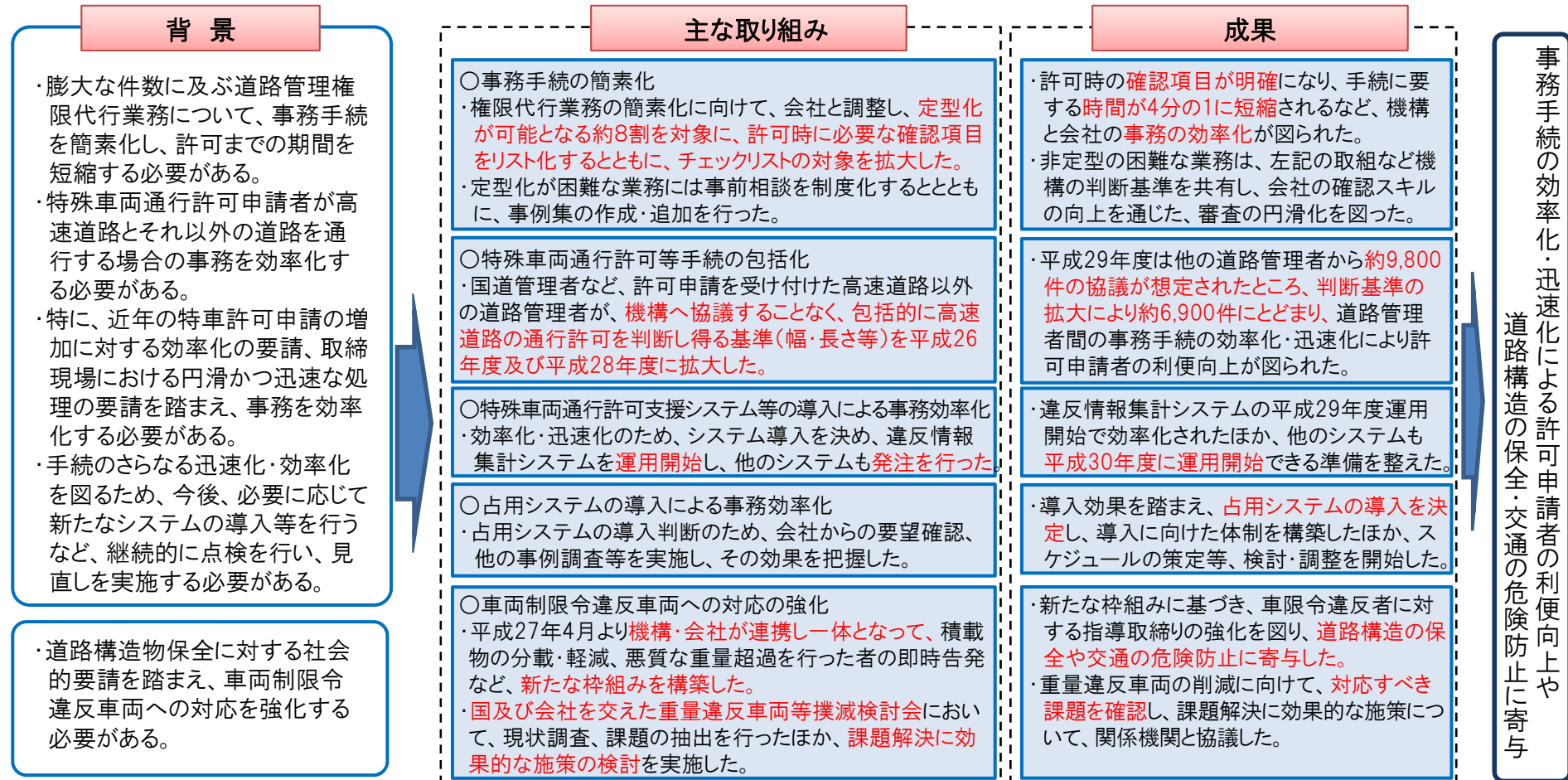


- ・制度改正以降、**これまで助成申請の無かった会社を含めた全6会社から**、修繕工事13件、特定更新等工事2件、**計15件の工事計画書が提出**された。
- ・さらに、今後大規模更新・修繕事業が本格化することから、助成制度の適用を拡大して更に活用しやすくするため、機構がリーダーシップを持って、会社と連携し、新たな評価方法についての検討に着手した。

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P39]
----	-----	---

- 定型化が可能な業務は許可時に必要な確認項目のチェックリスト化、非定型業務は事前相談の制度化や事例集の作成・追加を行った。
- 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。
- 特殊車両通行許可事務の効率化、車両制限令違反車両の取り締まりの迅速化等に向け、システム導入を推進し、一部運用を開始した。
- 占用事務の効率化に向け、占用システムの事例調査等による効果を確認し、導入に向けた体制を構築し、工程策定、調整を開始した。
- 車限令違反車両対策として、新たな枠組みを構築して取締りを強化したほか、検討会を設置し、さらなる違反車両削減の取組を進めた。



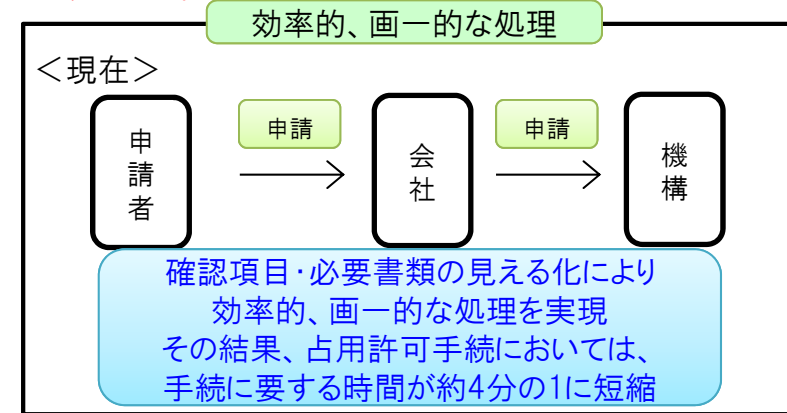
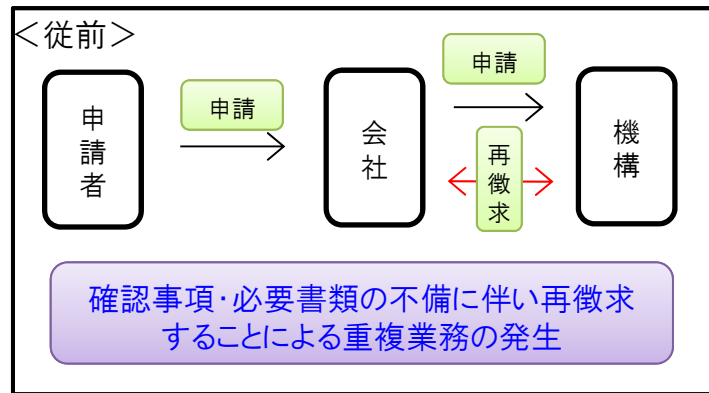
【参考】高速道路機構と会社の業務点検(10年点検)における指摘

- ・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と委ねるとともに、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。

【事務手続の簡素化】

(定型化が可能な業務:チェックリストの活用)

権限代行業務 約12,600件(H29)のうち
約9,700件(約8割)を対象にチェックリスト化



(運用改善)

平成28年度下半期に事務手続の簡素化を図った後も、継続的に会社と調整(WGを11回開催)して運用改善を図った。

＜改善した事項＞

- ・占用許可のチェックリストにおけるチェック項目の変更(チェックリストの簡素化)【H29.3～】
- ・チェックリスト対象業務の拡大(占用許可、道路管理者間協議)【H30.3～】
- ・事例集の拡充(【当初】事例23件、資料15件 ⇒ 【現在】事例31件、資料17件【H30.3～】)

(占用システムの導入による事務効率化)

＜現在＞

- ・占用料事務、許可書作成事務について、現状は手作業、手入力を行っている部分があり、非効率である。
- ・会社からの要望聞き取り、他のシステムの事例調査等を実施した結果、システム導入によりさらなる迅速化が見込まれる。

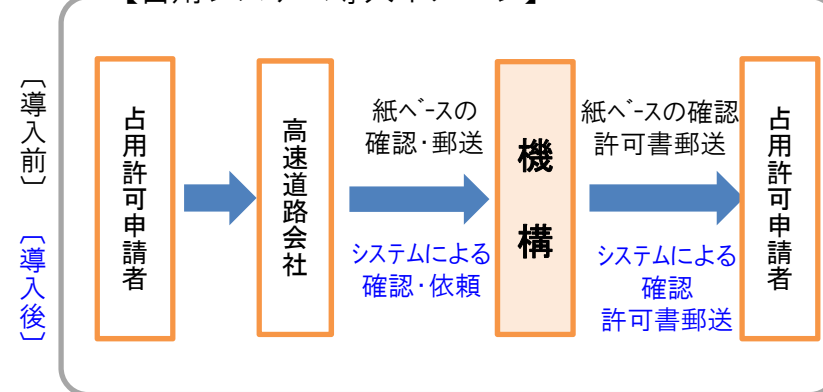
＜対応策＞

占用システムの導入

- ・データベース化、許可支援(～H31)
 - ・機構への送付書類の電子化(H32～H33)
- ⇒ 占用許可事務の一層の迅速化を目指す。

占用許可 総件数 : 約17,500件(H29)
年間処理件数 : 約 3,400件(H29)

【占用システム導入イメージ】



【特殊車両通行許可支援システム等の導入による事務効率化】

各システムの導入により期待される効果

違反情報集計システムはH30.2に運用開始
他のシステムもH30に運用開始見込

特殊車両通行許可支援

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

違反情報集計

車限令違反実績の集計・共有を効率化
集計結果は、累積違反者に対する
警告書発出等に活用

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

国のシステムとの連携

国が管理する車検証情報、特車許可
情報の閲覧により会社の取締り等に活用

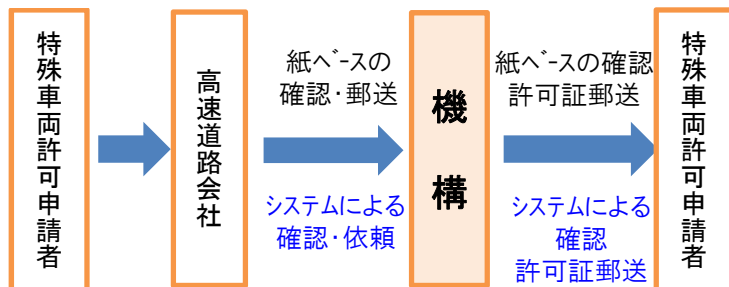
システムの導入前後の比較

特殊車両通行許可件数
約5,800件(H29)

車限令違反措置命令件数
約5,700件(H29)

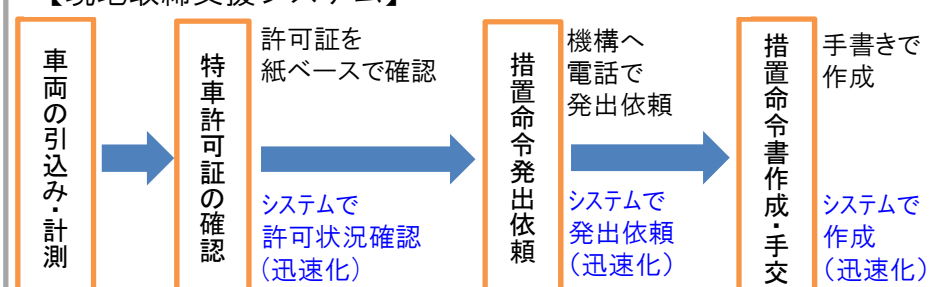
例1) 特殊車両通行許可証の発行
【特殊車両通行許可支援システム】

〔導入前〕
〔導入後〕



システム導入により許可証発行までの期間が
標準処理期間の1/2に短縮される見込み

例2) 会社における車両制限令違反車両取締業務
【現地取締支援システム】



【車両制限令違反車両への対応強化】

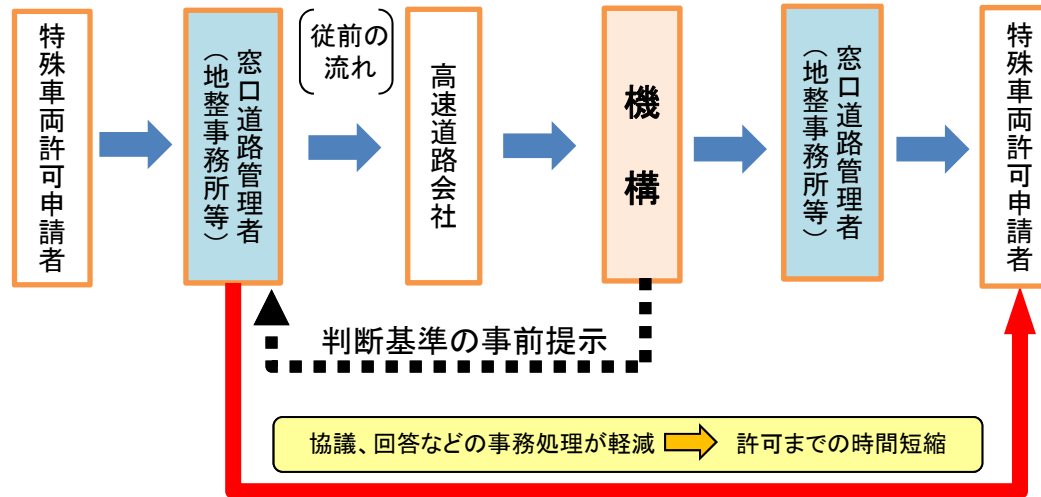
国及び会社を交えた 重量違反車両等撲滅検討会 を設置し、以下の内容について実施。

- ・ 取締り体制の現状把握（軸重計の設置数・整備計画、車限隊の基地数・隊員数など）
- ・ 対応すべき課題の確認（特殊車両通行許可証の発行期間、自動軸重計の設置数・設置場所、悪質違反者等の把握など）
- ・ 対応施策の検討・協議（特車許可取得促進、自動軸重計の設置、違反データを活用した取締り強化、運輸業界/荷主との連携強化など）

【特殊車両通行許可等手続の包括化】

平成26年度、平成28年度に包括化の対象範囲を拡大

(包括的事前協議の流れ)



特殊車両通行許可協議回答件数 約6,900件
(判断基準の見直しなき場合(想定) 約9,800件)

- ・道路管理者間の事務手続の合理化
- ・事務処理の迅速化

【包括的事前協議の概要(平成23年度～)】

・機構から他道路管理者に対し高速道路に関する特車許可に関する判断基準を事前に提示することで、道路管理者間の協議を不要とし申請を受付けた道路管理者によって許可の可否を判断できる。

例) 他道路管理者が、機構へ協議を行うことなく、不許可とできる範囲(*)を提示
(*)車両幅員が3.3mを超える車両が、高速自動車国道を走行する場合など

【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

	H25	H26	H27	H28	H29
引込み台数	35,167件	37,820件	40,731件	43,811件	41,760件
措置命令件数	5,874件	5,541件	6,059件	6,434件	5,693件
分載・減載命令 通行の中止命令	0件	12件(試 行)	86件	169件	702件
警告書発出	94件	49件	1,724件	1,998件	1900件
是正指導実施	— 件	— 件	251件	364件	487件
基準の2倍超過 車両の告発	0件	0件	13件	16件	6件

違反者に対する取締・指導の流れ

道路管理者の措置命令	違反者に対する指導	罰金・刑事告発
命令の種類	措置の内容	違反事由
指定場所からの流出	道路管理者が指定する場所(インターチェンジなど)からの流出	違反事由
積荷の減載	安全な場所へ移動し、積荷を通行できる重量まで軽減	一般的制限値違反 許可諸元違反
通行の中止	安全な場所へ移動し、特殊車両通行許可を受けるまでの間、車両を停止	措置命令違反
許可条件の充足	許可証で指定された条件(通行時間帯、誘導車配置など)を満たすこと	許可証不携帯
	違反者に対する指導	罰則
	○違反の内容及び警告書発出	100万円以下の罰金
	○繰り返し違反を行った場合	6ヶ月以下の懲役又は30万円以下の罰金
	・対面での是正指導	
	・ホームページへ会社名の公表(1年間)	
	・許可の取消	

基準値の2倍以上の悪質な重量超過は、即時告発

◆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)」

積荷の軽減命令の実施状況



安全な場所へ移動し、積荷を軽減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。

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 P67]
----	--------	-----------	----------------

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1億6,000万円だったが、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)に回収した。
(※)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(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。