

平成27年度 業務実績報告補足説明資料

項目

I-4

積極的な情報公開

[業務実績報告書 P19]

- 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等を活用した。
(財務諸表、高速道路事業関連情報、債券の発行情報などを適時適切に掲載するとともに、提供内容の充実を図った結果、平成27年度の更新回数は207回(前年度136回)となった。)
- 高速道路会社と共同し、高速道路の料金施策(平成28年4月からの首都圏の新たな料金等)、高速道路のストック効果等社会的関心の高い情報を積極的にわかりやすく提供した。

積極的な情報公開の取り組み

- 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
- 債券・借入金情報
- 入札・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
- 高速道路の料金施策(首都圏の新たな高速道路料金に関する総合サイト)
- 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
 - ・ 「首都圏の新たな高速道路料金の具体案」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 外

平成27年度の主な取り組み

日本高速道路保有・債務返済機構

The screenshot shows the homepage of the Japan Expressway Authority (NEXCO). Several callouts highlight specific initiatives:

- ① 平成28年4月からの首都圏の新たな高速道路料金の情報を提供**: A callout pointing to a banner about the new toll rates for the Greater Tokyo Area starting from April 1, 2016.
- ② アクセス上位の全国路線図をわかりやすく改善**: A callout pointing to the national expressway route map, indicating improvements for better accessibility.
- ③ 高速道路のストック効果を国交省、高速道路会社と連携し、トップページに公表**: A callout pointing to the 'Stock Effect of Expressways' section, highlighting the publication of this information on the homepage in collaboration with the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport and expressway companies.

機構の業務の透明性の確保、道路利用者の利便性の向上

●平成28年4月からの首都圏の新たな高速道路料金に係る情報提供

- ・首都圏の新たな高速道路料金については、同一起終点であれば圏央道利用でも同じ料金とする等、3社にまたがる画期的な料金制度であった。そこで、高速道路利用者にできるだけ早く情報を提供するため、会社の料金検索サイトの運用開始に先立って、機構が3社の情報を集約し、**主要なIC間について、圏央道及び外環道を経由した場合や首都高速を経由した場合の改定前と改定後の料金を比較**できるサイトを平成28年3月1日に開設した。
- ・首都圏の新たな高速道路料金に関する**国土交通省の記者発表**(平成28年3月1日)において、機構が開設した総合サイトが**案内された**。また、YAHOO! JAPANニュースにも同サイトへの案内が掲載された。
- ・平成28年3月における機構ホームページへのアクセスは**通常の約4倍**の40万件となった。

平成28年4月1日(金)0時から 首都圏の高速道路料金が変わります。

整備の経緯の違い等から料金水準や車種区分等が異なっていた首都圏(圏央道内側)の高速道路の料金体系について、三環状の整備の進展を踏まえ、対距離制を基本とした利用重視の料金体系へ平成28年4月1日(金)午前0時から移行します。
本サイトでは、料金変更となる路線について、路線毎の料金の変更概要をご紹介します。また、圏央道内側の各ICから主要なICまでの料金についてもあわせてご案内します。

料金の変更概要

首都圏の新たな高速道路料金



3社の情報を集約

簡易料金検索

地図上でICをクリックすると、当該ICから主要ICまでの **新たな料金** が開きます。



圏央道

各路線の新料金の概要を表示

- ・東名や東北道など他の高速道路と同様の計算方法(①)により算出した料金に変更します。ただし、**当面、徴収額と措置として現行料金を上限とします。**
- (①: 概算値。一定金額の半額区分変更による場合を除き、変更後の料金は現行と同じか、低額となります。)
- ・他の高速道路と連続利用する場合、利用1回あたりの固定額は他の高速道路と合わせて1回分になります。
- ・ETC2.0(②)の搭載車を対象に**料金割引**を行います(③)。



クリックしたICと代表的なIC間の料金表を表示

出発IC	IC名	圏央道・外環道経由ルート				首都高速経由ルート			
		H28.3.31まで	H28.4.1以降	ETC	ETC以外	H28.3.31まで	H28.4.1以降	ETC	ETC以外
東名高速	厚木	260	260	260	260	東名高速	—	—	—
	横浜町田	680	680	680	680	東名高速	—	—	—
中央道	厚木	—	—	—	—	中央道	—	—	—
	横浜町田	—	—	—	—	中央道	—	—	—
圏央道	厚木	3,200	3,200	3,200	3,200	圏央道	—	—	—
	横浜町田	—	—	—	—	圏央道	—	—	—
東北道	久喜	3,680	3,170	2,720	3,220	東北道・東北道	3,200	3,570	3,570
	松戸	4,070	3,060	3,060	3,610	東北道・東北道	2,690	3,060	3,060
常磐道	松戸	5,500	3,950	3,950	5,050	常磐道・常磐道	3,580	3,950	3,950
	和	4,660	3,110	3,110	4,210	常磐道・常磐道	2,740	3,110	3,110
東関東道	新金井	—	—	—	—	東関東道・東関東道	3,950	4,320	4,320
	千葉北	—	—	—	—	東関東道・東関東道	2,990	3,360	3,360
千葉東金道	東金	—	—	—	—	千葉東金道・千葉東金道	3,400	3,770	3,770
	東金	—	—	—	—	千葉東金道・千葉東金道	3,400	3,770	3,770

機構ホームページのアクセス数



HPのアクセス数は約4倍

平成27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]

- 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、低金利環境を捉え超長期年限での調達拡充を目指した。幅広いIRの実施による新たな投資家の開拓等の取り組みによって、債券では国内最長となる40年、借入では全て20年に長期化を実現。総額1兆6,210億円を、超長期の割合を56%に高めた上で、平均調達利率0.88%と低利かつ安定的に調達した。

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に、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がある。

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、従来の投資家に加え、新たな投資家を開拓する必要がある。

主な取り組み

●幅広いIRによる新たな投資家の開拓等

- ・生命保険等の大手機関投資家に加え、全国の自治体、財団法人、学校法人、信用金庫等にまで範囲を広げた個別投資家訪問や証券会社の販売担当者へ向けた機構概要の説明会等、**積極的なIR活動**(前年度比2倍超の91件)を通じて**需要の掘り起こし**を実施。
- ・金融情勢やIR活動で把握した投資家動向等を踏まえ、機構内に設置した資金調達委員会を随時開催し、調達環境の変化に応じた適時適切な計画の見直しを実施。

●40年債の発行再開

- ・約6年ぶりに40年財投機関債(計3回・総額1,100億円)・政府保証債(計2回・総額200億円)を発行。
- ・**機動的な起債運営**を行うことにより**複数回の発行**を実現し、**市場での認知**を確立。

●20年・30年債の発行拡大

- ・政府保証債は**過去最大額**(計5,200億円)を維持、財投機関債は**前年度比1.3倍**(計2,050億円)に拡大。

●民間借入金の借入年限長期化

- ・新たな手段として前年度から導入した民間借入金は、**年限を全て20年に長期化**。
- ・全国の信用金庫を中心とする融資需要を継続的に捉え、計3回・総額350億円を調達。
- ・調達コストの競争入札方式を継続し、**債券発行よりも低利な調達**を実現(債券対比の利息・手数料節減額は約6.8億円)。

成果

■ **国内最大規模**の債券発行額を含む総額1兆6,210億円を、超長期比率**56%(過去最大)**、平均調達年限**18.4年(過去最長)**、平均調達利率**0.88%**で確実に調達。

■ 長期を中心とした低利かつ安定的な資金調達の継続により、保有債務残高の平均残存年限は**7.8年**(設立初年度末5.2年)に伸びる一方で、平均利率は**1.37%**(設立初年度末1.71%)まで低下。

■ 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。

債務の確実な返済に貢献

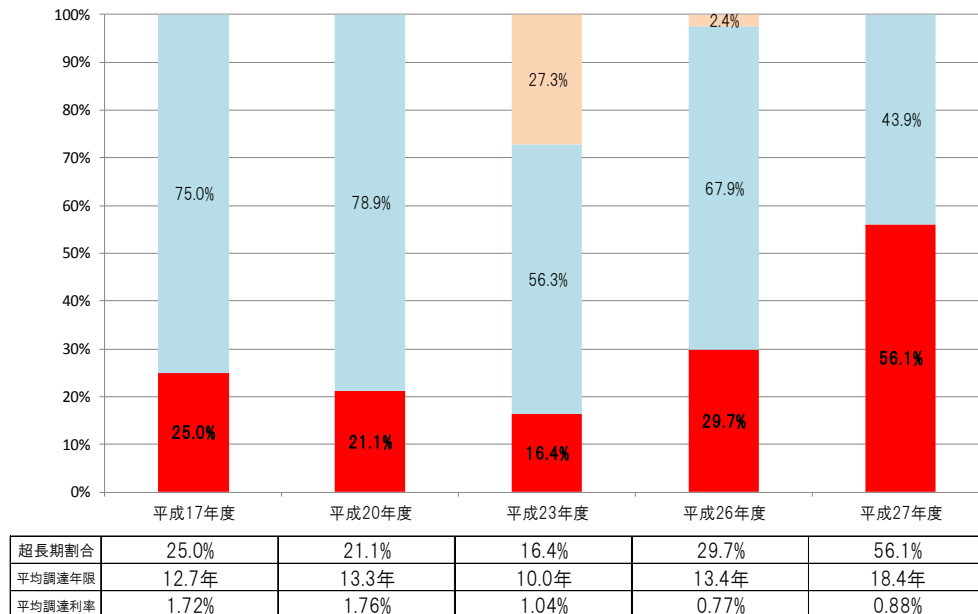
〔平成27年度 資金調達実績〕

(単位:億円、%)

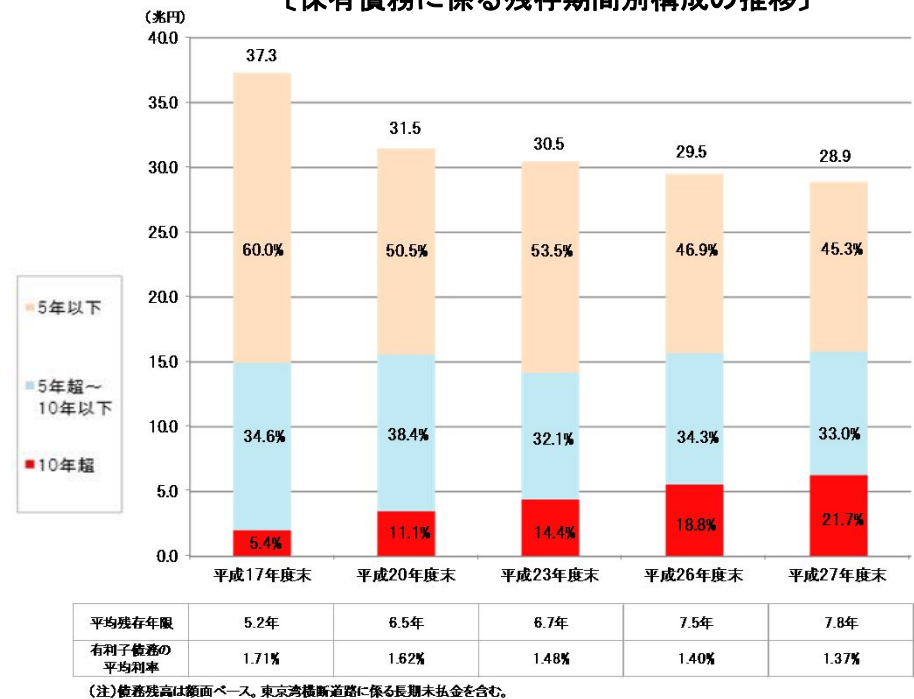
調達手段		年限	平成27年度		平成26年度	
			調達額	平均利率	調達額	平均利率
政府保証	政府保証債	10年	7,110	0.37	14,200	0.53
		20年	4,000	1.07	4,000	1.32
		30年	1,200	1.41	1,200	1.63
		40年	200	1.63	—	—
	計		12,510	0.71	19,400	0.76
自主調達	民間借入金	10年	—	—	400	0.54
		15年	—	—	200	0.70
		20年	350	1.08	—	—
		小計	350	1.08	600	0.59
	財投機関債	5年	—	—	600	0.16
		10年	—	—	2,200	0.56
		15年	200	0.90	400	0.95
		20年	1,300	1.20	1,050	1.35
		30年	750	1.54	500	1.73
		40年	1,100	1.89	—	—
		小計	3,350	1.49	4,750	0.84
	計		3,700	1.45	5,350	0.81
合 計			16,210	0.88	24,750	0.77
超長期割合			56%		30%	
平均調達年限			18.4年		13.4年	

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

〔超長期年限による調達割合の推移〕



〔保有債務に係る残存期間別構成の推移〕



平成27年度 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 [業務実績報告書P41]
----	-----	--

- 会社の経営努力を助長するための助成金制度については、33件について会社の経営努力要件適合性の認定を行った。また、認定された新技術を含む経営努力案件はホームページで公表し、会社に対してコスト縮減の取組みの積極的な活用を促した。
- 高速道路会社がより活用しやすい助成制度となるよう、修繕事業に関して、助成に関する手続きを見直すとともに、大規模更新事業に関しても、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

・機構が高速道路会社に助成金を交付した実績では、新設・改築事業が23件である一方、修繕事業については、1件にとどまっており、修繕分野で活用しにくい状況。(H26実績)
・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

【助成委員会審議状況、助成金交付実績等】

- 助成委員会の開催…**助成委員会を3回開催、18議題45件の審議**を行った。
- 経営努力要件適合性の認定…**33件の経営努力適合性を認定**。
- 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18件について、助成金(約3.5億円)を交付**した。
- 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。

【修繕事業、大規模更新事業への対応】

- 修繕事業に関して積極的な取組みの促進**を図るため、会社からの意見を踏まえつつ、助成に関する手続きについて、平成28年3月に**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。
- 道路法改正を受けて取り組む**大規模更新事業**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**できるようにした。

成果

○平成27年度に経営努力要件適合性を認定した33件で、**過去最大の約130億円のコスト縮減効果**があったと見込まれる。

○「高規格材料を用いたトンネル支保工」等の新技術は、平成27年度末までに**141件認定**されており、これらは**会社において標準化され約143億円のコスト縮減**が見込まれる。

○**修繕工事に関して**、制度の見直し後1か月で**早くも7件の提出**があった。
(従来の手続きによる民営化後の総提出件数:28件)

会社	件数
東日本	3
中日本	2
阪神	1
本四	1

高速道路に係るコスト縮減により、民営化の目的である国民負担の軽減に寄与。

【平成27年度 経営努力適合性の認定実績】

路線名	協定区間	経営努力の内容	認定件数	概 算 コスト削減額 (億円)
北海道横断自動車道 黒松内釧路線 他14路線	夕張IC～占冠IC 他24区間	高規格材料を用いたトンネル支保工の開発	25	54
東関東自動車道 水戸線	松戸IC～高谷JCT	借地により道路切り直し回数を削減	1	0.3
一般国道14号 京葉道路	市川PA(鬼高PA)	スタッドジベルを用いた埋込み方式によるCFT 橋脚の採用	1	0.3
第二東海自動車道 横浜名古屋線	秦野IC～御殿場JCT	関係機関との調整による道路構造の変更 (橋梁区間を土工構造に変更)	1	61
第二東海自動車道 横浜名古屋線	秦野IC～御殿場JCT	橋梁から盛土への変更	1	9
近畿自動車道 敦賀線	小浜～敦賀JCT	舞鶴若狹自動車道(小浜IC～敦賀JCT)の早期 供用	1	3
一般国道1号 西湘バイパス	西湘二宮IC～国府津 IC	溝切り作業等を省力化した新たな電気防食工 法の開発	1	1
近畿自動車道 名古屋神戸線	箕面IC～神戸JCT	橋脚位置の変更	1	2
近畿自動車道 天理吹田線	大和郡山JCT	ボックスカルバートの統合	1	0.1
合 計			33	130

※ 計数処理の関係で、計は一致しない。

【これまでに認定された新技術・改良技術】

経営努力の内容	認定件数	概 算 コスト削減額 (億円)	備 考
1 高規格材料を用いたトンネル支保工の開発	25	54	H27年度に新規認定
2 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	4	2	
3 矩形水路の開発による掘削構造の内空断面の見直し	2	6	
4 現場打ち延長床板工法の開発	17	24	
5 新型支柱背面隠蔽式遮音壁の開発	2	1	
6 新型特殊吸音ルーバーの開発	1	18	
7 凍結防止剤散布用新型ノズルの開発	1	0.1	
8 複合トラス橋の4主構から3主構への変更及び格点構造の見直し	1	2.7	
9 トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発	15	4	
10 溝切り作業等を省力化した新たな電気防食工法の開発	4	2	
11 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	1	3	
12 大断面トンネル暫定2車線運用における新型照明器具の開発	1	5	
13 張出し架設工法における移動作業車の組立解体の省略	1	0.1	
14 波形鋼板ウェブ橋の側径間部における波形鋼板ウェブの先行閉合	1	0.7	
15 付加車線事業における門型標識構造の工夫	1	0.2	
16 ETCガントリーにおける新たな構造形式の採用	16	0.3	
17 トンネル換気塔ダクトのコーナーパーン(整流板)一体型消音装置の開発	1	0.02	
18 トンネル照明設備における新型照明器具の開発	36	13	
19 大断面トンネルに対応した大光量かつ高効率な照明器具の開発	1	3	
20 中央分離帯防護柵更新工事における新たな工法の採用	10	3	
合 計	141	143	

※1 概算コスト削減額は、会社申請額及び過去の交付実績から算出した

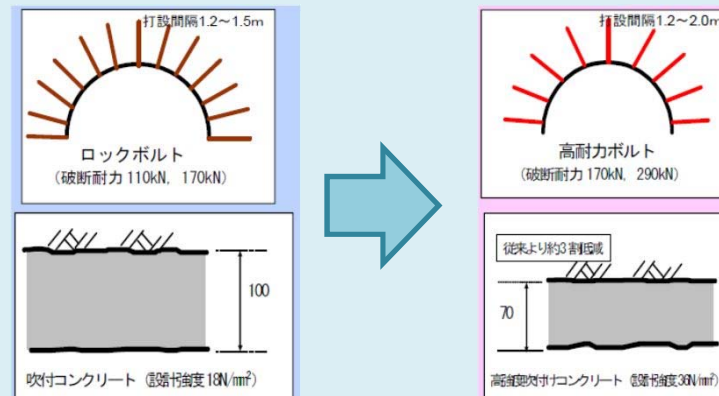
※2 計数処理の関係で、計は一致しない。

【参考】橋梁から盛土への変更（新東名高速道路 秦野IC～御殿場JCT）



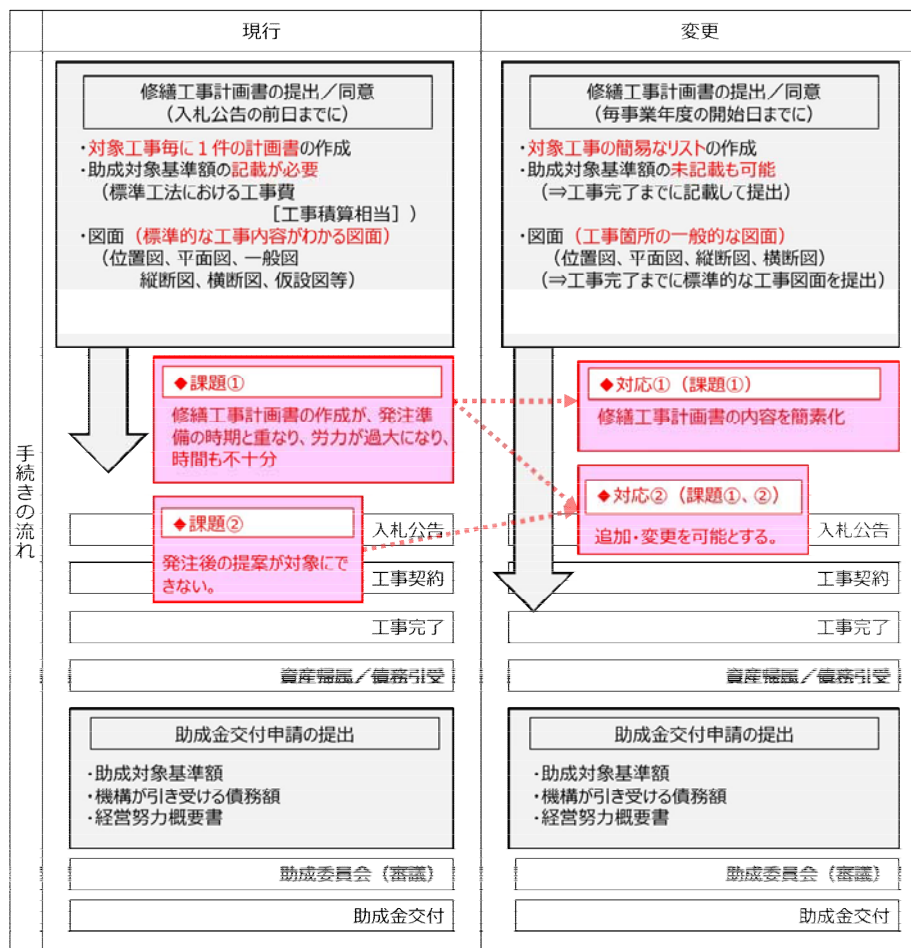
地元及び関係機関との協議を行い、橋梁構造を盛土構造に変更し、コスト削減

【参考】高規格材料を用いたトンネル支保工の開発



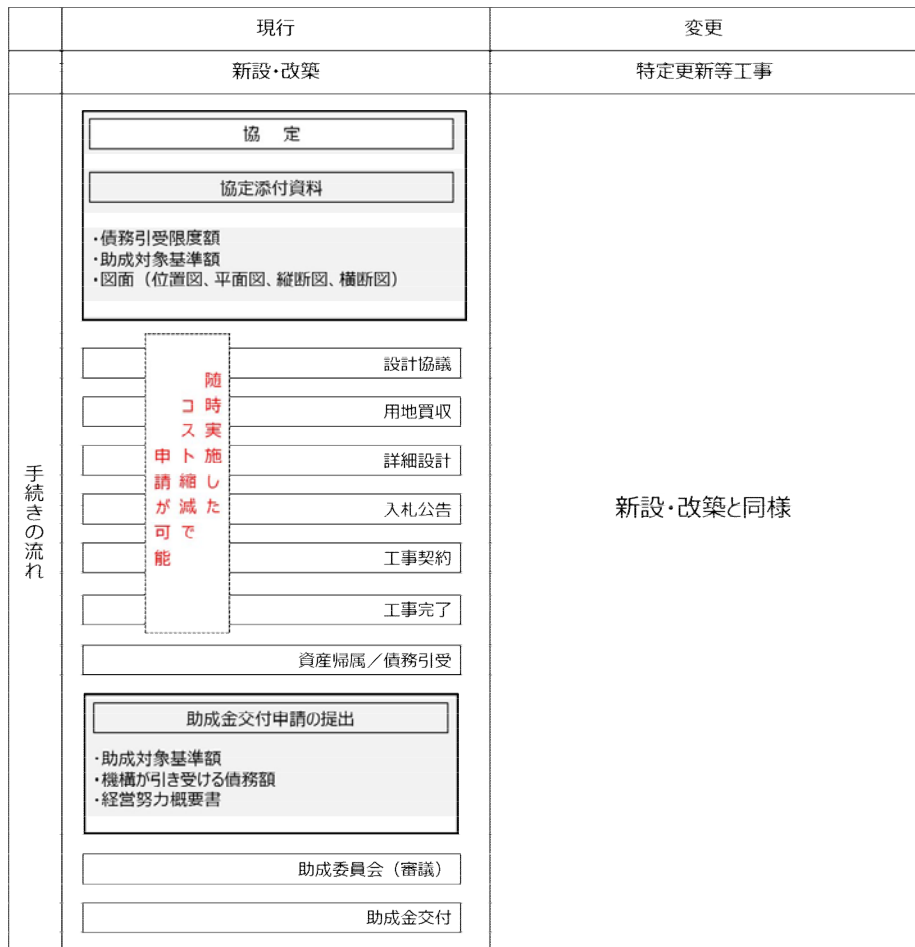
大断面トンネル掘削のため開発された材料を用いた二車線断面トンネルにおける高規格支保工の開発で、削断面の縮小、工事材料費の縮減、サイクルタイムの短縮によりコスト削減

【修繕工事に係る運用変更の概要】



【特定更新等工事に係る運用の概要】

①協定に助成対象基準額を設定している事業



②協定に助成対象基準額を設定していない事業

