

(独法)日本高速道路保有・債務返済機構の 提出資料

業務点検の概要

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

2015.5.19

はじめに

- ◆ 当機構は、
 - ・道路関係四公団による有利子債務の確実な返済
 - ・真に必要な道路を早期にできるだけ少ない国民負担の下で建設すること等の公団民営化の目的のなかで、
 - ・高速道路資産の保有・貸付け、債務の早期・確実な返済等により国民負担の軽減を図ること
 - ・高速道路会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援することを目的とする独立行政法人として設立されました。

- ◆ 当機構は、独立行政法人通則法の規定により、
 - ・国土交通大臣から指示された中期目標に基づき中期計画及びこれに基づく年度計画を策定し、
 - ・業務の実績について各年度及び中期目標期間ごとに独法評価委員会に評価をいただき、
 - ・ご指摘については、次期計画に反映させる等、適時適切に対応する、PDCAサイクルにより業務を実施しております。

- ◆ 第1期中期目標(平成17～21年度)、第2期中期目標(平成22～24年度)期間における業務については、着実に実績をあげていると認められ、A評価をいただいております。
現在は、第3期中期目標(平成25～29年度)の第3年度目にあたり、目標達成に向け業務を実施しております。初年度(平成25年度)に係る業務実績については、着実な実施状況にあると認められ、こちらもA評価をいただいております。

- ◆ また、第2期中期目標期間に係る業務の実績評価の際にご指摘のあった、高速道路の老朽化対策や管理水準の向上等による道路の安全性の一層の向上等の課題については、法令改正に基づく特定更新等工事の追加や省令・告示に基づく点検強化を反映した協定変更等により対応しております。

- ◆ このように、公団民営化以来、独立行政法人として、その評価システムを通じ、着実に実績をあげているとの評価をいただいております。当機構としてもそのように認識しております。当機構としましては、引き続きこれまでの取り組みをさらに推し進めるとともに、高速道路事業の円滑な運営に全力を尽くす所存です。

1. 組織運営全般の状況

1-1 業務運営の効率化等

民営化時において会社の経営の自主性を阻害しない必要最小限の組織とするとされたこと、当機構の目的である「国民負担の軽減」の観点及び独立行政法人共通に課せられたコスト縮減や内部統制の更なる充実・強化の要請を受け、現場を管理する会社と機構の役割分担の下、以下のとおり業務運営の効率化や内部統制の充実・強化を行った。

① 職員の状況

- 会社と連携・協力することにより、常勤職員数が85名を上回らない体制を保ち、効率的に業務を実施。
- 組織の一層の効率化を図るため、総務部広報・情報公開担当部長、経理部企画審議役、関西業務部資金課を廃止。
- 人件費については、人事院勧告に準じた給与支給水準の引き下げ等により、厳しく見直し。
(給与報酬等支給総額：9.5億円(H17) ⇒ 7.4億円(H25))

② 一般管理費の縮減

- 一般管理費の削減については、業務運営全般の効率化推進により、各中期目標期間において、目標を達成。
- 東京事務所の横浜移転を当初の法定期限より半年前倒し(H27.3.31実施)。移転により、賃料等のコストを年間約 7,300万円削減。

③ 入札・契約関係

- 「独立行政法人整理合理化計画」(H19.12.24閣議決定)に基づき、「随意契約見直し計画」を策定(H19)し、随意契約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。
- 「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(H21.11閣議決定)を受け、外部有識者及び監事による「契約監視委員会」を設置。競争性のない随意契約、一者応札・応募の契約案件等の点検・検証を毎年度実施。
- 更なる競争性の向上のため、複数年契約による発注規模の拡大、競争資格要件の緩和等により、一者応札を大幅に削減。

④ 内部統制の更なる充実・強化

- 独法通則法改正に伴い、既に設置・整備済みである役員会、内部統制委員会、その他内部統制に関する制度について、内部規程を改正し、充実・強化。

⑤ 危機管理

- 防災業務要領において、機構本部被災時には関西業務部が重要継続業務を行うこと等を定めており、大規模災害時等に迅速、的確かつ効果的な対応がとれるよう、適宜訓練を行うことにより、危機管理能力を向上。

1. 組織運営全般の状況

1-2 積極的な情報公開

業務運営に関する透明性を確保し、説明責任を果たすとともに、高速道路に関する国民の理解を深めるため、機構の組織、業務、財務、その他の情報について、インターネット等を活用し、積極的に公表した。

- 各年度の決算公表の際、路線網ごとの債務返済の計画と実績の対比及び差異の理由、セグメント情報(会社別の内訳を含む。)等の高速道路事業関連情報を公表。
- 機構の概要等をコンパクトにまとめた「高速道路機構の概要(日本語版・英語版)」や、上記の関連情報をはじめとする詳細な開示情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック」を毎年度発行。
- 海外の高速道路事業や業務上の諸課題に関する調査・研究を実施し、その成果が広く活用されるよう、ホームページ等を通じて情報を提供。
- ホームページについては、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査等を実施し、より使い勝手の良いホームページとなるよう、平成20年4月と平成25年3月に全面的にリニューアル。(アクセス数は機構設立当初の8.4倍に増加)

2. 業務の取組状況

2-1 会社と連携した高速道路事業の円滑な実施

政府方針に基づき、高速道路のミッシングリンクの解消や老朽化対策、整備重視から利用重視の料金への転換等、国民ニーズに対応するため、以下の役割分担のもと、会社と連携協力のうえ協定を締結し、業務を実施した。

- ・会社：国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与するため、高速道路の建設・管理を効率的に実施
- ・機構：国民負担の軽減を図るための債務の早期・確実な返済、会社による事業の円滑な実施の支援

① 会社との協定及び業務実施計画

- ・道路関係四公団民営化に伴う新たな枠組みのもと、平成18年3月31日付けで各会社との間で協定を締結。あわせて、業務実施計画を作成し、国土交通大臣より認可を受け、業務を実施。
- ・ミッシングリンク解消のための新規事業、高速道路の安全性を一層向上させるための特定更新等工事や省令・告示に基づく点検強化等を追加する等、会社などの協力を得て的確に協定及び業務実施計画の変更を実施。
- ・変更の際には、協定に含まれる各項目について、その時点における最新の知見に基づき十分に検討し、確実かつ円滑な債務返済と適正かつ効率的な高速道路の管理が行われるよう、必要な見直しを実施。

② 高速道路資産の保有・貸付け状況

- ・高速道路ネットワークの信頼性向上を図る新東名・新名神高速道路、大都市圏の渋滞緩和・環境改善の効果の高い中央環状新宿線・品川線や首都圏中央連絡自動車道など1,094kmの新規供用の一方、57kmの無料開放により、供用延長は9,991km(H26年度末)となった。

	機構発足時(H17.10.1)	H26年度末
供用延長	8,954 km	9,991 km
保有・貸付け延長	9,964 km	10,149 km

③ 管理状況の確認

- ・会社による高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を把握し、国民や利用者にはわかりやすく伝えるため、会社と連携し、会社から報告を受けている「維持、修繕その他の管理の報告書」の記載内容の充実を図り、ホームページを通じて公表。
- ・会社間共通のアウトカム指標を設け、会社間での対比や目標の達成状況を確認し、毎年度わかりやすくまとめて公表するとともに、管理水準を一層向上させるため、会社と連携し指標の見直しを実施。
- ・会社が実施している高速道路の管理に要する費用がどのように使われているかを実地にて確認し、必要に応じて協定変更を行うとともに、各会社の好事例を取りまとめ、全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるように提供し情報を共有化。

④ コスト縮減を支援する取り組み

- ・高速道路の新設等におけるコスト縮減を促す取組について、助成制度を活用し、適切に対応。認定された新技術は、会社において標準化されるなど、現場で積極的に活用され、コスト縮減に寄与。

2. 業務の取組状況

2-2 確実な資金調達及び着実な債務の返済

借換資金等の調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減するため、市場環境に合わせた確実かつ柔軟な資金調達を行った。

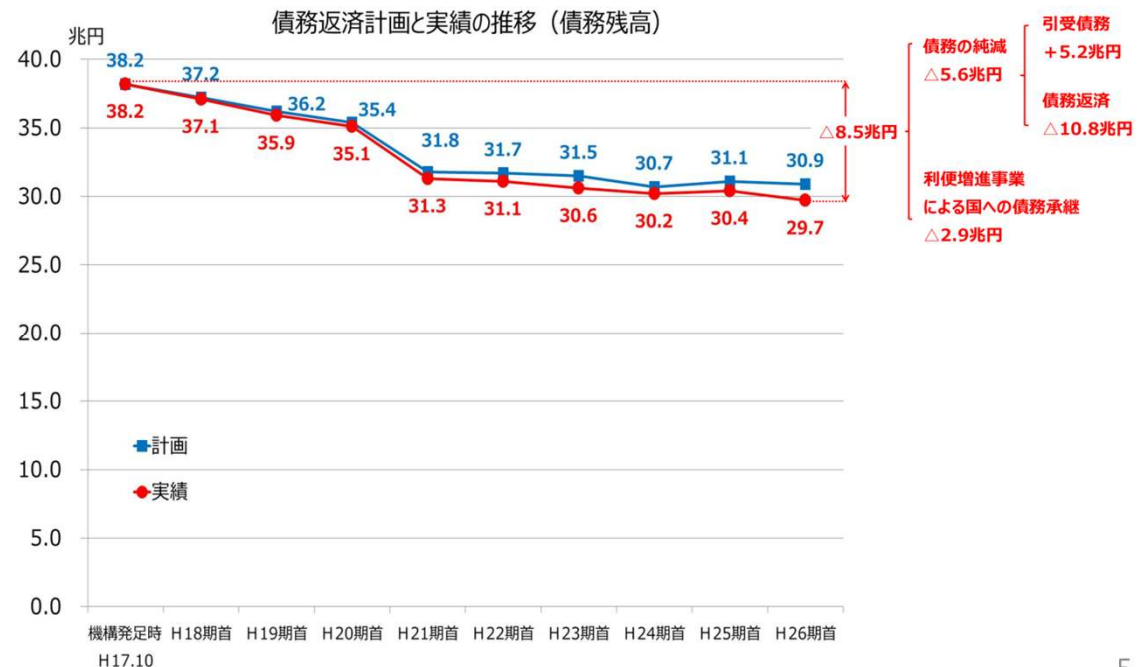
また、上記による資金調達コストの低減とともに、協定に基づく貸付料の徴収等確実な収入により、着実に債務を返済した。

① 資金調達の状況

- 将来の金利上昇リスクに備え、長期・超長期の固定金利による調達を基本とし、毎年2～3兆円に上る多額の資金を、政府保証債の発行等により平均調達利率1.33%の低利で確実に調達。
- 調達計画等については、市場環境に合わせ適時適切に変更を実施。40年財投機関債やシンジケート・ローンによる調達等、資金調達の多様化についても継続的な取組を実施。
- 有利子債務残高の平均残存年限が伸びている(設立時5.1年⇒平成26年度末7.5年)ことに加え、平均利率は低下(設立時1.80%⇒平成26年度末1.40%)しており、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。
- 適時適切な資金調達に取り組んだ結果、各中期目標期間における支払利息は計画を下回った。

② 債務の状況

- 貸付料収入は、国内経済の低迷、東日本大震災等の影響を受けたものの、会社との協定に基づき、確実に徴収。
- 占用料・連結料等について、適切に見直し、法令に基づき確実に徴収。
- 利便増進事業により2.9兆円の債務を国へ承継したほか、会社から新たな債務を5.2兆円引き受けた一方で、10.8兆円の債務返済を行ったことにより、平成26年度期首の債務残高は機構発足時に比べ、8.5兆円減の29.7兆円となり、着実に債務を返済。



2. 業務の取組状況

2-3 道路管理に係る権限代行

本来道路管理者に代わって行使する高速道路に関する公的権限について、現地の状況を熟知している会社と密接な連携を図り、適正手続に則り適時適切に行い、道路の適切な維持管理を図った。

① 通行の禁止又は制限

- 24時間常駐の道路監理役による情報連絡体制の下、通行止め等の行政措置(年間約2千件)を遅延なく実施。
- 的確かつ迅速に高速道路の通行の禁止又は制限を実施するため、降雨及び地震について会社と包括的な事前要請を実施。
- 長大トンネル等の構造を保全し、交通の危険を防止するため、首都高速中央環状線山手トンネル(熊野町JCT～大橋JCT・大橋JCT～大井JCT)等5トンネルについて、通行の禁止又は制限を実施。

② 特殊車両通行許可・違反車両指導取締等

- 特殊車両の通行許可に係る他道路管理者との協議手続きについて、包括的事前協議を実施し、効率化。
- 常習的に車両制限令の違反を繰り返した運送会社について、法令遵守への取組が不十分な会社として公表。
- 道路老朽化対策として、車両制限令違反車両に対する指導取締の強化のため、会社と連携・協力し、必要な体制を構築。
- 東京電力福島第一原子力発電所の事故対応に必要なとなったコンクリートポンプ車等の搬送に当たり、関係機関及び会社と連携し、迅速に許可。

③ 災害対策基本法

- 昨年の災害対策基本法改正に伴い、災害時における車両移動等、道路啓開に必要な体制について、会社に事務委託することにより整備(既に5路線で区間指定を実施)。

④ 道路占用許可

- 道路占用許可手続について、会社と連携して事務の効率化に努めつつ、年間2千～3千件台を処理。
- 道路法改正に伴う占用入札制度、事務委託制度を導入。

⑤ 主な権限代行数の推移

措置等		H17年度 (10月以降)	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	計
通行の禁止・制限	年間件数	364	501	500	988	1,202	1,655	1,860	1,778	2,102	2,159	13,109
道路占用許可	総件数【年度末時点】	13,749	13,929	14,287	14,598	15,039	15,495	15,680	15,984	16,405	16,680	—
	年度処理件数	2,321	3,135	3,329	2,060	2,513	3,240	3,446	3,197	2,444	3,568	29,253
特殊車両通行許可	年間件数	606	1,777	2,213	2,308	1,956	1,485	1,924	2,580	2,572	2,884	20,305
車両制限令違反措置命令	年間件数	2,164	4,880	4,484	4,972	4,744	5,918	5,914	5,945	5,874	5,541	50,436

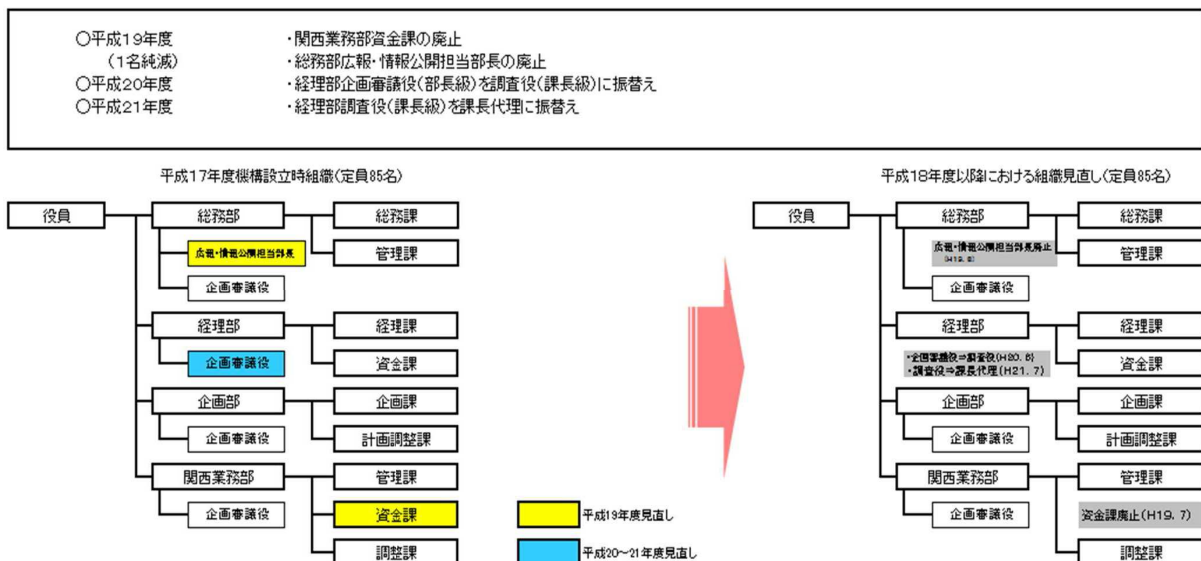
提出資料

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 2015.5.19

1-1-① 職員の状況

1. 組織の改廃の状況

必要最小限の組織として設置した4部体制の下、各部門が相互に連携して業務に取り組むとともに、継続的に業務や組織のあり方を点検し、業務の状況に応じた人員の配置を実施
機構発足以来、常勤職員数が85名を上回らない体制の下で、業務を適切に実施



1-1-① 職員の状況

2. 給与水準の状況

① 給与水準の動向

独立行政法人の給与水準については、国の給与水準や民間企業の従業員の給与等と均衡されるべきものとされている。当機構においては、平成17年度の機構設立以降から組織の見直しや人事院勧告等に基づく給与及び手当の見直し等を着実に進めているところである。

② 給与水準低減等への取り組み

これまで組織運営の効率化を図るため、

- ・定型業務について臨時職員・派遣職員の活用(H17～)
- ・関西業務部資金課の廃止(H19)
- ・総務部広報・情報公開担当部長の廃止(H19)
- ・管理職の一部見直し(経理部 企画審議役(部長級)→調査役(課長級)→課長代理に振替え(H20～H21))

の措置を講じてきたところである。また、人事院勧告や国家公務員給与の見直し等についても、適宜実施しているところである。

今後も、人事院勧告を考慮するとともに、出向者を通じて若返りを図るなど効率的な組織運営を進め給与水準の低減を進めることとする。

＜参考：給与、報酬等支給総額の推移＞

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
給与、報酬等支給総額 (千円)	946,338	923,771	884,740	846,209	795,837	787,715	808,909	732,247	735,391
対前年度比 (%)	-	▲2.4	▲4.2	▲4.4	▲6.0	▲1.0	2.7	▲9.5	0.4

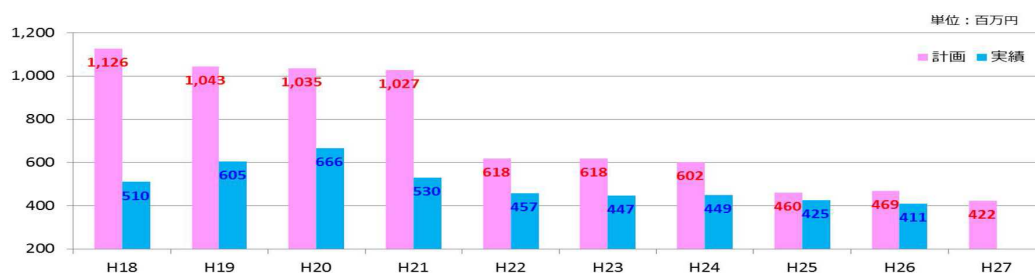
※H17年度における給与、報酬等支給総額については、下半期の支払実績468,132千円を標準的な年間支給額に換算。

2

1-1-② 一般管理費の縮減

1. 一般管理費(物件費)の計画・実績の推移

中期目標に沿って、業務運営の効率化等の取組を実施した結果、いずれの年度においても削減目標を達成



※1.上表の計画及び実績には、事務所の移転にかかる経費を含まない。 ※2.H26年以降の計画及び実績には、消費税の増税分を含む。

2. 具体的取組

- ハイヤー台数の見直し [H18:15百万円⇒H26:7百万円(対H18:▲8百万円)]
 - ・利用実態を踏まえ、2台から1台に見直し(H21年度)
- コピー費の節減 [H18:8百万円⇒H26:3百万円(対H18:▲5百万円)]
 - ・単価減、カラー印刷の抑制、カード認証機器導入
- ファイルサーバ等保守契約の見直し [H18:7百万円⇒H26:4百万円(対H18:▲4百万円)]
 - ・契約期間拡大による契約単価減(H23年度)
- 財務諸表の官報公告掲載内容の見直し [H18:6百万円⇒H26:2百万円(対H18:▲3百万円)]
 - ・勘定単位から法人単位に掲載に見直し(H26年度)。

3. 事務所移転によるコストの削減

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)」及び機構法施行令の改正(平成26年12月12日施行)を踏まえ、当初の法定期限より半年前倒し、主たる事務所を東京都から神奈川県(横浜市)へ移転した(平成27年3月31日実施)。

この移転により、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。

項目	増減(※)
賃料	▲7,174万円
その他費用	▲140万円
合計	▲7,314万円

(※): 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を示している。

3

1-1-③ 入札・契約関係

1. 随意契約の見直し

- ・国における随意契約の適正化の取組に準じて、随意契約の点検を実施。
- ・契約事務取扱規程を改正(H18.10)し、少額随意契約の限度額を国基準に見直し。
- ・「独立行政法人整理合理化計画」(H19.12.24閣議決定)に基づき、随意契約によることが真にやむを得ないものを除き、速やかに一般競争入札等に移行することを内容とする、随意契約見直し計画を策定。(H19.12策定、H22.6改定)

2. 一者応札・一者応募の見直し

- ・平成20年度における競争性のある契約のうち、一者応札・一者応募となった契約の一部に契約の条件、契約手続き等を見直す必要があるものが見受けられたことから、下記の具体的方策により改善を進めることで、一層の競争性の確保に努めている。

＜具体的方策＞

- ・明確な仕様書等の作成
- ・入札参加要件の一層の緩和
- ・情報提供の拡充
- ・公告期間の十分な確保
- ・郵送入札の拡大 等

- ・「随意契約の見直し」、「一者応札・一者応募の見直し」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」(H21.11.17閣議決定)に基づき、契約監視委員会等による定期的な契約の点検を実施している。

(参考1) 契約状況の推移

(単位:件)

	平成18年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
競争性のない 随意契約	(71.4%) 80	(14.2%) 19	(12.6%) 16	(14.6%) 12	(13.0%) 12	(16.2%) 12	(21.0%) 13	(14.0%) 12
合計(※1)	(100.0%) 112	(100.0%) 134	(100.0%) 127	(100.0%) 82	(100.0%) 92	(100.0%) 74	(100.0%) 62	(100.0%) 86

※1 締結した契約件数(少額随意契約を除く)

(参考2) 一者応札・応募状況の推移

(単位:件)

	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
一者応札・応募	(33.0%) 38	(28.8%) 32	(14.3%) 10	(6.3%) 5	(4.8%) 3	(8.2%) 4	(10.8%) 8
合計(※2)	(100.0%) 115	(100.0%) 111	(100.0%) 70	(100.0%) 80	(100.0%) 62	(100.0%) 49	(100.0%) 74

※2 競争契約を行った件数

1-2 積極的な情報公開

1. ホームページ活用・改善の取組

業務運営に関する透明性を確保し、業務についての説明責任を果たすべく、機構の組織、業務その他関連する情報について、インターネット等を活用し、積極的に公開。

①積極的な情報公開の取組

- ・業務運営の透明性を確保し、説明責任を果たすべく積極的に情報開示を推進。
- 財務諸表
- 高速道路事業関連情報（債務返済の状況・高速道路収支関連情報等）
- 助成委員会の議事概要・経営努力内容の資料
- 契約情報
- 出版物（高速道路機構の概要・ファクトブック・海外調査報告書等）
- 車限令違反車両に対する取組
- 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等） 他

②コンテンツの拡充

- ・より多くの情報をわかりやすく提供するため、コンテンツの新設・改良を重ねた。
- 平成19年7月 「追加の情報開示(決算関連情報)ページ」を新設
- 平成21年3月 「高速道路料金割引案内ページ」を専用ポータルサイトとして新設
- 平成25年10月 「海外調査報告書アンケートページ」を改修
- 平成26年3月 左サイドメニューに「出版物」、「協定」のサブメニューを追加
- 平成27年3月 「サイトマップ」の拡充、「外国人向けSA・PA多言語情報ページ」を新設

＜高速道路料金割引案内ページ＞

- ・平成21年3月より、高速道路料金引下げの実施を受け、高速道路会社の料金検索システムや問合せ先など多様な情報に簡単にアクセスできる専用ポータルサイトとして新設。実施直後の約3週間においては、60万件を超えるアクセスを得た。
- ・平成26年4月の新料金実施時には、対前年同月比4.7倍とアクセス数が大幅に増加し、ユーザからの要求に十分に応えることができた。



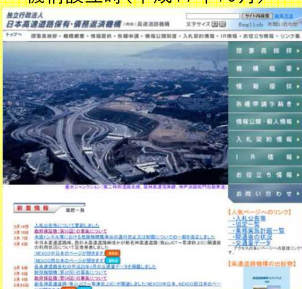
③見やすさ・分かりやすさを追求

- ・視認性・明快性に優れたホームページを目指し、改良を重ねた。
- 平成20年4月 第一回リニューアルを実施
- 平成23年3月 英語版ホームページをリニューアル
- 平成25年3月 第二回リニューアルを実施
- 平成26年3月 「新着情報」の項目別色分け等を実施
- 平成27年3月 文字サイズの拡大、文字サイズ調節機能の充実化等を実施

機構設立時(平成17年10月)

第一回リニューアル後(平成20年4月)

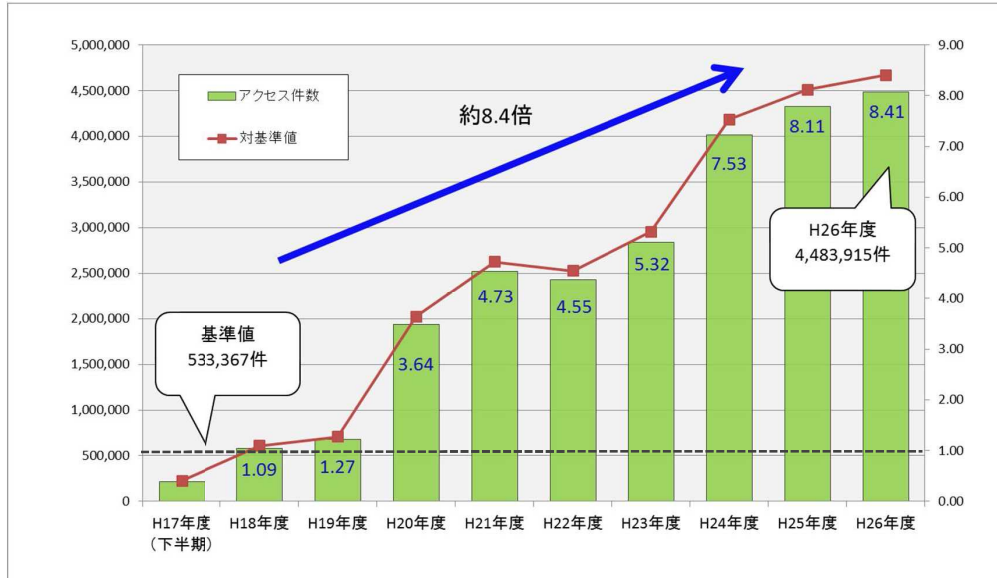
現在(平成27年4月)



1-2 積極的な情報公開

2. 各年度のホームページの総アクセス件数

ホームページについては、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査等を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、より使い勝手の良いホームページとなるよう、平成20年4月と平成25年3月にそれぞれ全面的にリニューアルを実施。積極的な情報公開、コンテンツの拡充、見やすさ・分かりやすさの追求等を重ねた結果、平成26年度には機構設立当初よりもアクセス数が約8.4倍に増加。



注) 基準値は、設立後1年間(H17.10~H18.9)のホームページへのアクセス件数(533,367件)としている。

6

2-1-① 会社との協定及び業務実施計画

◆ 主な協定変更の概要一覧

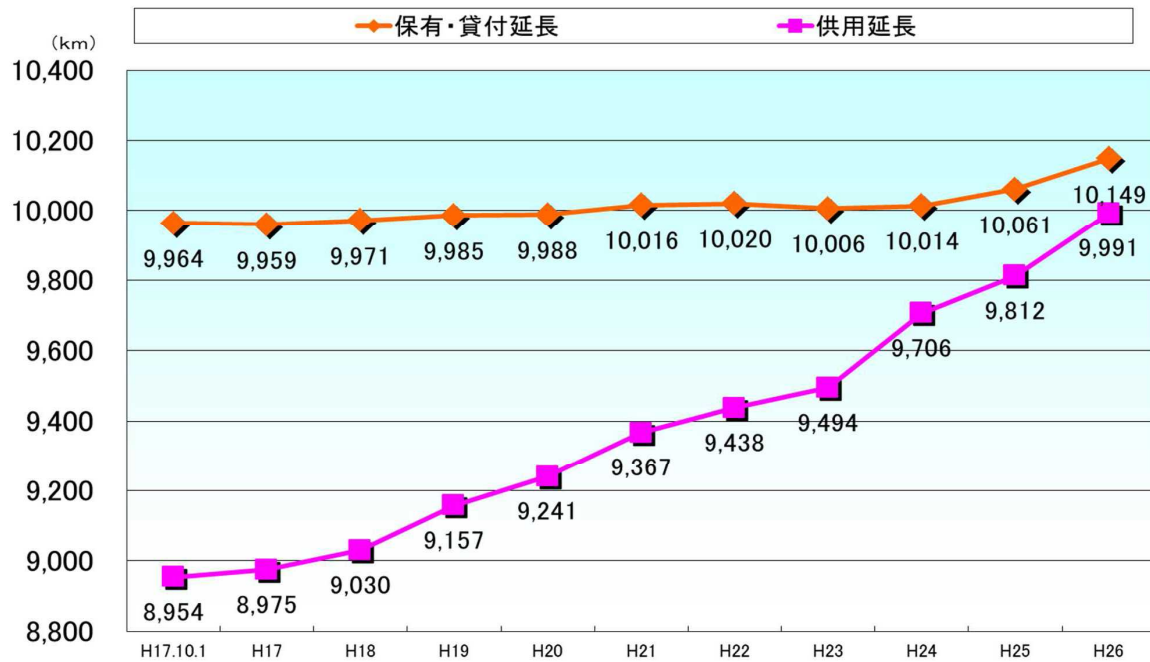
年月日	全国	地域	一の路線	主な内容
H18.3.31	○	○	○	□当初協定
H20.10.7 H21.3.10 H21.3.31	○	○	○	□利便増進事業の適用 料金値下げ(平日深夜5割引、休日昼間5割引、休日1,000円割引、平日3割引など) 利便スマートICの追加
H23.3.17 H23.6.6 H23.6.13 H23.10.24	○	○	○	□H20.11将来交通需要推計の適用 □将来金利の見直し □利便増進事業の見直し(上限2000円割引の適用⇒廃止、2500億円国庫納付、対距離料金の適用) □新設改築事業、修繕費、計画管理費の見直し □新規事業の追加(圏央道、東海環状等)
H24.3.28 H24.4.17 H24.6.25	○	○	○	□H22.11将来交通需要推計の適用 □将来金利の見直し □利便増進事業の見直し(本四料金割引延長(3年間⇒5年間)) □新規事業の追加(外環、名二環、4車線化、新名神、横浜環状北西線、新神戸トンネル等)
H25.3.21	○	○		□緊急修繕対応
H25.6.11	○			□新規事業の追加(仙台南部道路、圏央道、湯浅御坊道路4車線化等)
H26.3.14 H26.3.18 H26.3.25	○	○	○	□料金水準、料金割引の見直し(激変緩和含む) □消費税率の変更 □本四道路の全国路線網追加 □将来金利の見直し □新設改築事業、修繕費の見直し
H26.8.8	○			□新規事業の追加(補助金スマートIC等)
H26.11.17 H27.3.24	○	○	○	□特定更新等工事の追加 □償還期間の延長(最大15年) □将来金利の見直し □修繕費、計画管理費(点検強化(省令告示対応))の見直し

7

2-1-② 高速道路資産の保有・貸付け状況

1. 供用延長・貸付延長の推移

高速道路ネットワークの信頼性向上を図る新東名・新名神高速道路、大都市圏の渋滞緩和・環境改善の効果の高い中央環状新宿線・品川線や首都圏中央連絡自動車道など1,094kmの新規供用の一方、57kmの無料開放により、供用延長は9,991km(H26年度末)となった。



8

2-1-② 高速道路資産の保有・貸付け状況

2. 道路資産保有及び貸付状況

(平成27年3月31日時点)

(単位: キロメートル)

	合計	阪神高速道路網						
		東日本高速道路網	中日本高速道路網	西日本高速道路網	首都高速道路網	阪神圏	京都圏	本州四国連絡高速道路網
保有及び貸付延長	10,149	3,848	2,041	3,492	321	263	10	173
うち供用区間延長	9,991	3,820	1,979	3,449	311	249	10	173
うち新設区間延長	(567)	(167)	(265)	(102)	(19)	(14)	-	-
(内訳)	158	29	62	43	11	14	-	-
全国路線網	9,516	3,848	2,031	3,464	-	-	-	173
高速自動車国道	8,295	3,376	1,829	3,090	-	-	-	-
高速自動車国道以外	1,221	472	202	374	-	-	-	173
うち供用区間延長	9,382	3,820	1,969	3,421	-	-	-	173
高速自動車国道	8,174	3,360	1,767	3,047	-	-	-	-
高速自動車国道以外	1,208	460	202	374	-	-	-	173
うち新設区間延長	(534)	(167)	(265)	(102)	-	-	-	-
高速自動車国道	134	29	62	43	-	-	-	-
高速自動車国道以外	(374)	(83)	(189)	(102)	-	-	-	-
高速自動車国道	121	16	62	43	-	-	-	-
高速自動車国道以外	(160)	(84)	(76)	(0)	-	-	-	-
	13	13	0	0	-	-	-	-
地域路線網	594	-	-	-	321	263	10	-
うち供用区間延長	570	-	-	-	311	249	10	-
うち新設区間延長	(33)	-	-	-	(19)	(14)	-	-
	25	-	-	-	11	14	-	-
一の路線	38	-	10	28	-	-	-	-
うち供用区間延長	38	-	10	28	-	-	-	-
うち新設区間延長	-	-	-	-	-	-	-	-

(注) 延長の数値は、100mを最小単位として、機構の保有資産が含まれている区間を全て合計したものの延長です。
但し、「うち新設区間延長」の括弧内の数値は、既に機構が資産を保有している区間を含む、協定に基づき高速道路会社が新設を行う区間の総延長です。
(注) 増数処理の関係上、計が合わない場合があります。

9

2-1-③ 管理状況の確認

1. 管理の報告書

会社による高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を把握し、国民や利用者にわかりやすく伝えるため、会社と連携し、会社から報告を受けている「維持、修繕その他の管理の報告書」の記載内容の充実を図り、ホームページを通じて公表。

【報告書の例（H25NEXCO東日本）】



【近年実施した記載内容の改善】

◇平成24年度報告書(H25.8公表)取組分

- ・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
- ・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
- ・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
- ・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

◇平成25年度報告書(H26.8公表)取組分

- ・主な章立てを統一し、点在していたトピックを集約し体系的に記載
- ・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を新たに記載
- ・アウトカム指標のうち、「総合顧客満足度」、「死傷事故率」について中期目標を記載
- ・跨道橋の維持管理状況について記載

10

2-1-③ 管理状況の確認

2. アウトカム指標

① アウトカム指標の公表

各会社が設定している客観的な指標(アウトカム指標)について、機構は6社の数値をとりまとめ、平成18年度以降毎年度、決算関連情報として公表しており、高速道路の管理水準や利便性の維持・向上に取り組んでいる。

＜参考＞平成18年度～平成25年度の各会社のアウトカム指標(実績値)一覧

② 指標の充実への取り組み

機構は、会社間での対比や目標の達成状況を確認するとともに、管理水準の一層の向上のため、会社と連携し次のとおり指標の充実を図っている。

- ◎平成23年度～
 - ・ETC利用率を除外
 - ・路上工事時間に集中工事を除く時間を併記
 - ・道路構造物保全率(橋梁)を追加
 - ・道路構造物保全率(舗装)に使用する要補修延長の算出基準を変更

- ◎平成26年度以降
 - ・利用者視点、交通安全、道路保全の3体系11指標に見直し
 - ・管理の報告書に、指標の実績値の増減要因等を分析し、取組の成果や改善すべき点をわかりやすく取りまとめる予定

＜アウトカム指標の変遷＞

平成18年度	～	平成23年度	～	平成26年度以降
総合顧客満足度	⇒	同左	⇒	同左
本線渋滞損失時間	⇒	同左	⇒	同左
路上工事時間	⇒	(集中工事を除く時間を併記)	⇒	(工事渋滞時間を併記)
死傷事故率	⇒	同左	⇒	同左
道路構造物保全率(舗装)	⇒	(算出基準を変更)	⇒	同左
橋脚補強完了率	⇒	道路構造物保全率(橋梁)	⇒	快速走行路面率(名称変更) (検討中)
ETC利用率	⇒	同左	⇒	(検討中)

11

2-1-③ 管理状況の確認

＜参考＞各会社のアウトカム指標一覧表(平成18年度～平成25年度)

指標分類	実績値	東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
総合顧客満足度 【単位:ポイント】	平成18年度	3.5	3.5	3.5	2.8	3.4	3.2
	平成19年度	3.6	3.6	3.6	2.8	3.3	3.2
	平成20年度	3.6	3.7	3.7	3.0	3.5	3.4
	平成21年度	3.6	3.6	3.6	3.3	3.5	3.7
	平成22年度	3.7	3.6	3.6	3.3	3.6	3.7
CS調査等で把握するお客様の満足度 【5段階評価】	平成23年度	3.6	3.6	3.6	3.4	3.6	3.7
	平成24年度	3.6	3.6	3.6	3.4	3.5	3.9
	平成25年度	3.6	3.6	3.5	3.4	3.6	3.9
	平成18年度	414	687	383	2,900	547	3
	平成19年度	426	728	335	2,600	503	3
本線渋滞損失時間 【単位:万台・時/年】	平成20年度	374	669	319	1,800	341	3
	平成21年度	616	1,002	560	2,100	343	9
	平成22年度	670	1,267	597	2,160	405	5
	平成23年度	640	1,208	526	2,310	419	4
	平成24年度	686	1,126	469	2,460	449	4
洪水が発生することによる利用者の年間損失時間	平成25年度	712	1,066	548	2,810	530	4
	平成18年度	63	59	75	260	103	66
	平成19年度	65	67	75	275	112	68
	平成20年度	78	66	74	206	107	61
	平成21年度	69	75	73	210	117	106
路上工事時間 【単位:時間/km・年】	平成22年度	73	71	77	234	126	94
	平成23年度	66(54)	67(59)	77(71)	263(262)	112(107)	85(—)
	平成24年度	92(59)	75(67)	89(79)	283(280)	120(113)	86(—)
	平成25年度	70(—)	91(83)	130(110)	238(229)	137(128)	116(—)
	平成18年度	10.0	9.5	10.7	31.5	29.7	8.8
死傷事故率 【単位:件/線キロ】	平成19年度	8.9	9.1	9.4	27.3	29.2	7.4
	平成20年度	7.6	7.8	9.0	23.1	24.6	6.0
	平成21年度	6.7	8.4	9.3	22.5	23.3	6.4
	平成22年度	6.5	8.9	9.4	22.6	27.0	6.9
	平成23年度	6.7	8.4	9.1	19.2	25.5	6.0
自動車走行車両1線キロあたりの死傷事故件数	平成24年度	6.9	8.1	8.2	17.0	25.1	6.0
	平成25年度	6.3	8.0	8.7	17.1	24.7	5.3

指標分類	実績値	東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
道路構造物保全率(舗装) 【単位:%】	平成18年度	86	94	86	99	99	98
	平成19年度	89	96	90	99	99	98
	平成20年度	92	97	94	99	99	98
	平成21年度	94	98	97	99	99	94
	平成22年度	100(90)	100(95)	100(95)	99(97)	99(91)	96(90)
舗装路面の健全度を表す車線の延長比率 ※H23から算出基準を変更、H22の()は変更後の基準による実績値	平成23年度	92	95	96	97	92	90
	平成24年度	96	95	96	97	88	91
	平成25年度	97	96	95	97	88	89
	平成22年度	87	87	93	82	88	82
	平成23年度	88	88	91	82	87	83
橋梁の健全度※2を表す比率	平成24年度	89	90	92	83	88	84
	平成25年度	89	92	93	85	89	93
	平成18年度	78	96	86	100	98	69
	平成19年度	85	98	88	100	98	100
	平成20年度	92	98	90	100	99.7	100
橋脚補強完了率 【単位:%】	平成21年度	97	99	95	100	99.8	100
	平成22年度	99.6	100	96	100	100	100
	平成23年度	99.8	100	97	100	100	100
	平成24年度	100	100	99	100	100	100
	平成25年度	100	100	100	100	100	100
古い基準を適用した橋梁※3で、耐震補強を必要とする橋脚のうち、補強が完了している橋脚数の割合	平成18年度	63	69	62	74	68	64
	平成19年度	69	75	68	80	74	70
	平成20年度	75	80	73	83	79	80
	平成21年度	82	87	81	88	85	89
	平成22年度	80	84	77	89	86	90

※1:集中工事を除いた路上工事時間とは、お客様が迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間。
 ※2:健全な橋梁とは、点検結果において橋梁本体の安全性に影響する可能性がある損傷が発生しておらず、早期に修繕を必要としない橋梁をいう。
 ※3:対象は、「道路、新幹線の橋梁の耐震補強の推進について(H17.3国土交通省)」に基づき、平成7年兵庫県南部地震の被災を踏まえ、昭和55年より古い基準等で設計した橋梁のうち、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁。

12

2-1-③ 管理状況の確認

3. 管理の実地確認

- ・ 会社を実施している高速道路の管理に要する費用がどのように使われているかを実地にて確認し、必要に応じて協定変更を行うとともに、各会社の好事例を取りまとめ、全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるように提供し情報を共有化。
- ・ 管理の実地状況をより把握できるように、平成26年度からは、管理事務所に加え、本社においても実地確認を実施。

【最近の管理の実地確認の実地状況】

●平成26年度実地確認(本社)

【主な確認内容】

- ・ 維持修繕費の今後の増減見直し 等

【会社から確認された主な課題】

- ・ 点検基準の見直しにより、点検費用の増加が見込まれる
- ・ 総点検の実施により補修費の一時的な増加が見込まれる

【確認結果の活用】

- ・ H26.11、H27.3の協定変更反映

●平成25年度実地確認(管理事務所)

【主な確認内容】

- ・ 異常気象における取組み、トンネル維持管理の取組み

【各社における工夫事例】

- ・ 冬タイヤ自動判別装置の開発・試行(NEXCO中日本)
- ・ 損傷判定事例集の作成、点検報告会の開催(NEXCO東日本)等

【確認結果の活用】

- ・ 好事例を報告書として取りまとめ、全社に情報共有(H26年度)

＜参考＞ これまでの管理の実地確認の実地状況(H18～、管理事務所等57回、本社6回実施)

	主な確認内容	確認場所
H18	会社の行う管理の業務全般、構造物の保全に関する個別の事象(都市高速)	各社管理事務所(計9回)
H19	不正通行監視システム、強行突破対策等	各社管理事務所(計6回)
H20	鋼床版疲労対策、コンクリート構造物のはく落対策等	各社管理事務所(計6回)
H21	休憩施設混雑対策、本線事故防止対策等	各社管理事務所(計6回)
H22	塗装劣化・塗替塗装、床版劣化対策、トンネルはく落対策等	各社管理事務所(計6回)
H23	地震に対する取組みと課題、大雨等によるのり面被害及び復旧等	各社管理事務所(計6回)
H24	ランプ部での速度抑制対策、カーブにおけるすべり止め対策等、鋼橋疲労亀裂対策、床版補修・補強等	各社管理事務所(計6回)
H25	雪氷対策を中心とした異常気象における取組み、トンネルの維持管理に関する取組み	各社管理事務所(計6回)
H26	【本社】維持修繕費の主な増減理由、会社が見込んでいる主な課題、管理水準確保の取組み	各社本社(計6回)
	【管理事務所】省令告示を受けた点検・補修状況、舗装補修の取組み	各社管理事務所(計6回)

13

2-1-③ 管理状況の確認

4. 管理コストの計画と実績

- ・ 会社の協力を得て、各社の管理コストに係る計画と実績の対比を維持修繕費、管理業務費、一般管理費等の項目別に確認し公表。
- ・ 平成24年度以降、維持修繕費の実績値が計画値を上回る額が顕著となり、恒常的に増加が見込まれる点検費用や補修費用について、平成26年度の協定変更で対応。

(単位:億円)

	【維持修繕費】				【管理業務費】				【一般管理費等】				【合計】				
	計画 (A)	実績 (B)	(B)/(A)	(B)/(A)	計画 (A)	実績 (B)	(B)/(A)	(B)/(A)	計画 (A)	実績 (B)	(B)/(A)	(B)/(A)	計画 (A)	実績 (B)	(B)/(A)	(B)/(A)	
H18	東日本	645	607	△ 38	94.1%	462	436	△ 26	94.4%	743	704	△ 39	94.8%	1,850	1,747	△ 103	94.4%
	中日本	488	477	△ 11	97.7%	332	320	△ 12	96.4%	590	571	△ 19	96.8%	1,410	1,368	△ 42	97.0%
	西日本	563	549	△ 14	97.5%	432	404	△ 28	93.5%	680	661	△ 19	97.2%	1,675	1,614	△ 61	96.4%
	首都	214	221	△ 7	103.4%	195	187	△ 7	96.2%	165	154	△ 9	94.5%	575	566	△ 9	98.4%
	阪神	120	124	△ 4	103.6%	174	170	△ 4	97.7%	137	116	△ 21	84.5%	432	411	△ 21	95.1%
本四	33	36	△ 3	109.2%	42	41	△ 1	98.8%	111	97	△ 14	86.8%	187	175	△ 12	93.5%	
H19	東日本	668	635	△ 33	95.1%	472	454	△ 18	96.2%	739	648	△ 91	87.7%	1,879	1,737	△ 142	92.4%
	中日本	449	458	△ 9	102.0%	336	325	△ 11	96.7%	593	541	△ 52	91.2%	1,378	1,325	△ 54	96.2%
	西日本	542	573	△ 31	105.7%	432	425	△ 7	98.4%	678	642	△ 36	94.7%	1,652	1,640	△ 12	99.3%
	首都	227	263	△ 41	118.5%	204	195	△ 9	97.2%	194	151	△ 43	77.7%	621	613	△ 7	98.7%
	阪神	118	127	△ 8	107.1%	169	161	△ 7	95.4%	189	118	△ 71	62.3%	478	407	△ 70	85.2%
本四	39	47	△ 7	118.4%	42	42	0	100.1%	119	98	△ 20	82.9%	201	188	△ 13	93.6%	
H20	東日本	651	635	△ 16	97.5%	490	478	△ 2	99.6%	754	637	△ 117	84.5%	1,885	1,750	△ 135	92.8%
	中日本	463	459	△ 4	99.1%	340	324	△ 16	95.3%	597	507	△ 90	84.9%	1,400	1,290	△ 110	92.1%
	西日本	534	517	△ 17	96.8%	438	434	△ 4	99.1%	687	607	△ 80	88.4%	1,659	1,557	△ 102	93.9%
	首都	243	210	△ 33	86.2%	151	179	△ 11	93.9%	214	225	△ 10	104.8%	649	614	△ 34	94.6%
	阪神	121	124	△ 2	102.4%	168	161	△ 6	96.2%	210	122	△ 87	58.3%	500	409	△ 91	81.8%
本四	40	47	△ 6	117.3%	42	42	0	100.1%	120	97	△ 22	81.0%	203	187	△ 15	92.2%	
H21	東日本	621	644	△ 23	103.7%	490	465	△ 25	95.7%	721	611	△ 110	84.7%	1,833	1,724	△ 109	94.1%
	中日本	476	531	△ 55	111.6%	345	309	△ 36	89.6%	556	473	△ 83	85.1%	1,377	1,313	△ 64	95.4%
	西日本	547	541	△ 6	98.9%	449	423	△ 26	94.2%	657	581	△ 76	88.4%	1,653	1,545	△ 108	93.5%
	首都	240	260	△ 20	108.4%	200	185	△ 14	92.8%	194	154	△ 40	79.5%	635	601	△ 34	94.6%
	阪神	122	138	△ 15	112.8%	167	153	△ 13	91.8%	210	130	△ 79	62.3%	500	422	△ 77	84.5%
本四	38	40	△ 2	105.2%	42	40	△ 2	94.3%	114	94	△ 19	82.8%	195	175	△ 19	89.8%	
H22	東日本	671	699	△ 28	104.2%	504	470	△ 34	93.3%	779	627	△ 152	80.5%	1,954	1,797	△ 157	92.0%
	中日本	487	504	△ 17	103.4%	351	323	△ 28	92.0%	587	499	△ 88	84.9%	1,425	1,325	△ 100	93.0%
	西日本	581	642	△ 62	110.6%	460	429	△ 32	93.1%	705	599	△ 106	85.0%	1,746	1,670	△ 75	95.7%
	首都	261	276	△ 14	105.7%	194	187	△ 7	96.2%	196	154	△ 41	79.0%	652	618	△ 33	94.8%
	阪神	138	166	△ 28	120.5%	141	124	△ 16	88.2%	226	144	△ 81	63.9%	506	435	△ 70	86.1%
本四	38	53	△ 15	139.7%	42	40	△ 2	94.1%	117	96	△ 20	82.4%	198	190	△ 7	96.1%	
H23	東日本	648	694	△ 46	107.1%	517	481	△ 36	93.0%	721	600	△ 121	83.2%	1,886	1,775	△ 111	94.1%
	中日本	478	546	△ 68	114.2%	329	325	△ 4	98.8%	587	517	△ 70	88.1%	1,394	1,388	△ 6	99.6%
	西日本	577	666	△ 89	115.4%	460	444	△ 16	96.5%	660	602	△ 58	91.2%	1,697	1,712	△ 15	100.9%
	首都	256	242	△ 14	94.5%	189	190	△ 1	100.4%	182	148	△ 34	81.2%	625	581	△ 44	92.4%
	阪神	136	152	△ 16	112.0%	135	125	△ 9	92.8%	164	149	△ 15	90.8%	436	427	△ 8	98.0%
本四	39	50	△ 11	128.3%	40	39	△ 1	97.9%	94	91	△ 2	97.4%	173	181	△ 7	104.5%	
H24	東日本	669	800	△ 140	120.9%	519	498	△ 21	96.0%	729	645	△ 84	88.5%	1,917	1,953	△ 36	101.9%
	中日本	488	619	△ 131	126.8%	348	342	△ 6	98.3%	610	541	△ 69	88.7%	1,446	1,502	△ 56	103.9%
	西日本	564	703	△ 139	124.5%	463	447	△ 16	96.5%	723	605	△ 117	83.7%	1,750	1,754	△ 4	100.2%
	首都	257	262	△ 4	101.7%	191	192	△ 1	100.5%	169	152	△ 18	89.7%	618	606	△ 12	98.1%
	阪神	139	146	△ 7	105.0%	135	126	△ 9	93.3%	137	125	△ 12	90.9%	412	397	△ 15	96.3%
本四	40	49	△ 9	122.5%	40	39	△ 1	97.5%	94	91	△ 2	98.0%	174	181	△ 7	103.9%	
H25	東日本	675	816	△ 141	120.9%	521	510	△ 11	97.9%	739	686	△ 53	92.8%	1,935	2,013	△ 78	104.0%
	中日本	498	640	△ 142	128.5%	348	345	△ 3	99.1%	624	546	△ 78	87.5%	1,470	1,532	△ 62	104.2%
	西日本	571	708	△ 137	124.0%	468	459	△ 9	98.1%	728	611	△ 117	83.9%	1,767	1,779	△ 12	100.7%
	首都	258	283	△ 25	109.7%	196	195	△ 1	99.5%	165	154	△ 11	93.3%	620	632	△ 12	101.9%
	阪神	147	160	△ 13	108.8%	138	127	△ 11	92.0%	138	120	△ 18	87.0%	423	407	△ 16	96.3%
本四	42	50	△ 8	119.0%	41	41	0	100.0%	94	94	0	100.0%	176	186	△ 10	105.7%	

14

2-1-④ コスト縮減を支援する取り組み

1. 建設コストの縮減

- 機構発足以降、平成25年度末まで159件の新設・改築事業が完了。実際の債務の引受額は当初の債務引受限度額を約0.5兆円下回った。

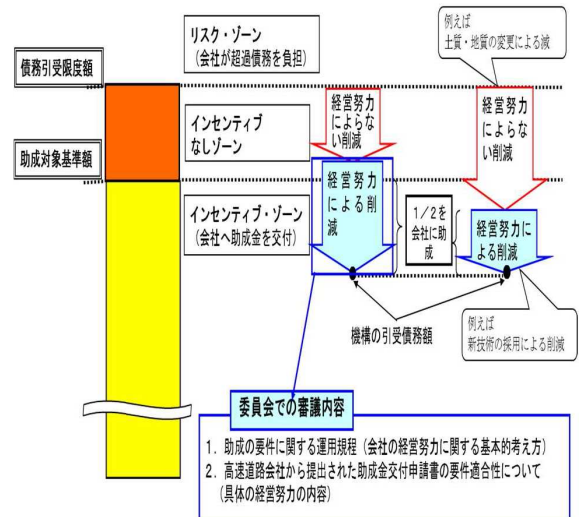
【参考】平成25年度末までの完了事業における当初計画額と引受額との差(会社別総計)

東日本	北海道横新自動車道黒松内別荘線 (占冠IC~トマIC)	新設事業 他 63件で、▲1,345億円
中日本	近畿自動車道名古屋亀山線 (名古屋南JCT~高針JCT)	新設事業 他 27件で、▲2,344億円
西日本	近畿自動車道名古屋神戸線 (甲賀土山IC~草津田上IC)	新設事業 他 49件で、▲1,404億円
首都	都道首都高速白黒板橋線 (西新宿JCT~熊野町JCT)	新設事業 他 11件で、▲126億円
阪神	神戸市道高速道路2号線 (神戸長田出入口~湊川JCT)	新設事業 他 4件で、▲65億円
計		159件 ▲5,284億円

2. 助成について

- 機構法に定められた会社の経営努力による高速道路の新設、改築または修繕に関する工事に要する費用の縮減を助長するための助成について、協定に盛り込み、適切に運用を行った。
- 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額の1/2を基本。

【助成のイメージ】



15

2-1-④ コスト削減を支援する取り組み

■助成委員会を23回開催し、156議題を審議。

■会社からの申請件数、経営努力適合性の認定状況

全申請件数 379件

- ・協議案件 81件
- ・現場特有 71件
- ・新技術等 145件
- ・資材調達 57件
- ・早期供用 25件

認定状況 319件

認定件数 305件

- ・協議案件 54件
- ・現場特有 57件
- ・新技術等 115件
- ・資材調達 57件
- ・早期供用 22件

不認定件数 14件

- ・協議案件 11件
- ・現場特有 3件

■認定件数のうち、事業が完了した186件について助成金を交付。

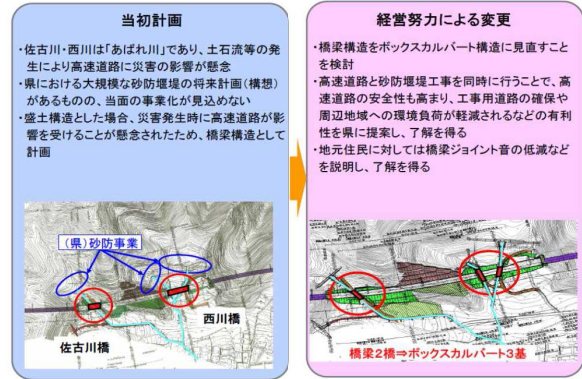
協議案件	169百万円
現場特有の創意工夫	1,111百万円
新技術等	1,864百万円
資材調達	732百万円
早期供用	244百万円
合計	4,120百万円

- 国民に広く理解してもらうため、制度の分かりやすい解説をホームページに掲載。
- ホームページに経営努力の内容を容易に検索できる機能を新たに設け、会社へ周知することにより、新技術の開発・活用を促進。

具体的な効果-1-

■認定した305件で、約300億円のコスト削減に寄与。

【事例】地権者、関係機関などへの提案及び協議
橋梁から盛土への変更(舞鶴若狭自動車道)



具体的な効果-2-

- 平成26年度末までに115件の新技術を認定。約88億円のコスト削減に寄与。
- 認定された新技術のうち「現場打ち延長床版工法」等の6技術は会社において標準化された。

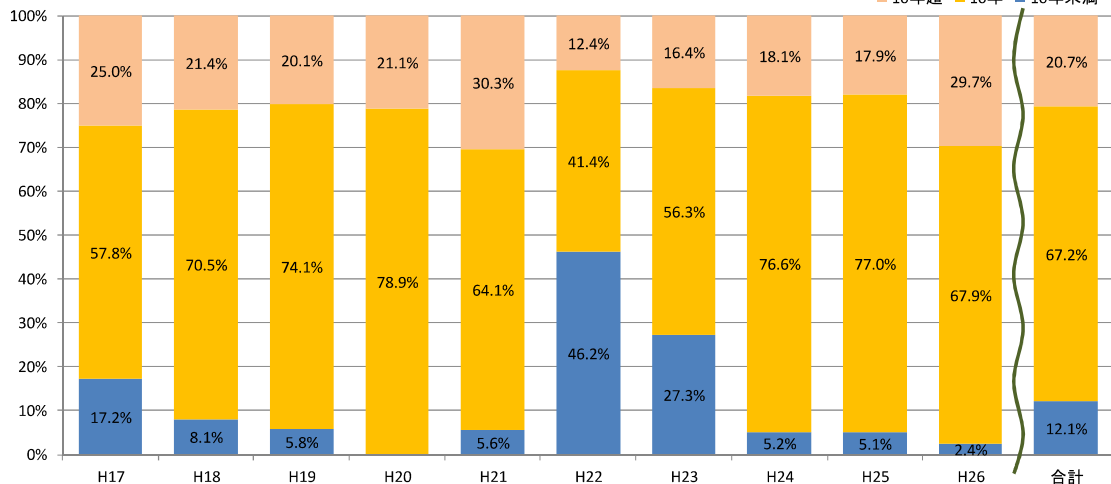
16

2-2-① 資金調達の状況

1. 長期・超長期の固定金利による調達

返済計画において最大のリスクとなる将来の金利上昇リスクに備え、債務返済の確実性を高める観点から、設立以来、長期・超長期の固定金利による調達を基本とし、毎年2~3兆円に上る多額の資金(総額26兆1,112億円、平均調達年限12.2年、全体の約88%が10年・10年超)を、政府保証債・財投機関債の発行及び民間借入れにより、平均調達利率1.33%の低利で確実に調達。

<資金調達実績(長期・短期割合)>



(平均調達年限)	12.7年	13.4年	13.6年	13.3年	14.2年	8.0年	10.0年	11.8年	11.8年	13.4年	12.2年
(平均調達コスト)	1.72%	2.00%	1.86%	1.76%	1.65%	0.84%	1.04%	0.95%	0.87%	0.77%	1.33%

(注) 平均調達コストのうち、借入金は、調達額と借入利率を使った加重平均、債券は、調達額と発行時の応募者利回りを使った加重平均で算出。

17

2-2-① 資金調達状況

2. 資金調達の多様化

調達方針・調達計画・債券発行事務を委託する金融機関の選定方法等については、全役員を委員とする「資金調達及び金融機関等選定審査委員会」において審議することとし、市場環境に合わせ適時適切に計画変更を実施したほか、投資家層の拡大を図るために、主要年限(10年)以外での新たな調達手段を導入するなど、資金調達の多様化についても継続的な取組を実施。

- ・ 40年財投機関債の発行(国内債券市場初)
- ・ 20年、30年及び40年政府保証債の発行(政府保証債としては初の年限)
- ・ シンジケートローンによる低コストでの調達(当機構初の金融機関からの長期借入れ)
- ・ 15年及び17年財投機関債の発行(投資家需要を捉えた超長期年限の多様化)

<資金調達実績(平成17年度～平成26年度)>

調達手段	年限	H17(下期)	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	合計	
		調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額		
政府保証	政府保証借入金	1年					2,650					2,650	
		2年					4,002					4,002	
		4年						1,202				1,202	
		5年					2,003	1,498				3,501	
		7年	2,201	2,200	1,800							6,201	
		10年	6,845	17,434	20,936	21,215	13,944	11,256	12,035	18,360	19,360	14,200	155,584
		15年	1,404	1,400	402								3,207
		20年		500	1,098	1,803	3,003	2,397	2,701	3,600	3,600	4,000	22,702
		30年		299	499	799	898	898	903	900	900	1,200	7,299
		40年					299						299
		計	10,450	21,834	24,734	23,817	18,145	20,556	18,338	22,860	23,860	19,400	203,994
		小計	10,450	21,834	24,734	23,817	18,145	23,206	18,338	22,860	23,860	19,400	206,644
	自主調達	民間借入金	6ヶ月							2,100			2,100
		10年										400	
		15年										200	
		計	-	-	-	-	-	-	2,100	-	-	600	2,700
		2年					1,000	4,800	1,000		1,500		8,300
		4年							1,200	1,500			2,700
		5年										600	600
		6年					300						300
		10年	550	1,899	1,900	1,899	1,028	800	2,400	3,600	3,400	2,200	19,475
		15年										400	400
		17年					200						200
		20年	500	1,050	1,599	1,898	949	300	600	700	600	1,050	9,245
		30年	999	500	200	583	1,227				200	500	4,208
	40年	300	2,048	2,397	1,098	500						6,342	
	計	2,348	5,296	6,095	5,479	5,203	5,899	5,200	5,800	5,700	4,750	51,769	
	小計	2,348	5,296	6,095	5,479	5,203	5,899	7,300	5,800	5,700	5,350	54,469	
合計		12,798	27,130	30,829	29,296	23,348	29,105	25,637	28,660	29,560	24,750	261,112	

※1 単位未満四捨五入のため、合計が一致しない場合がある。

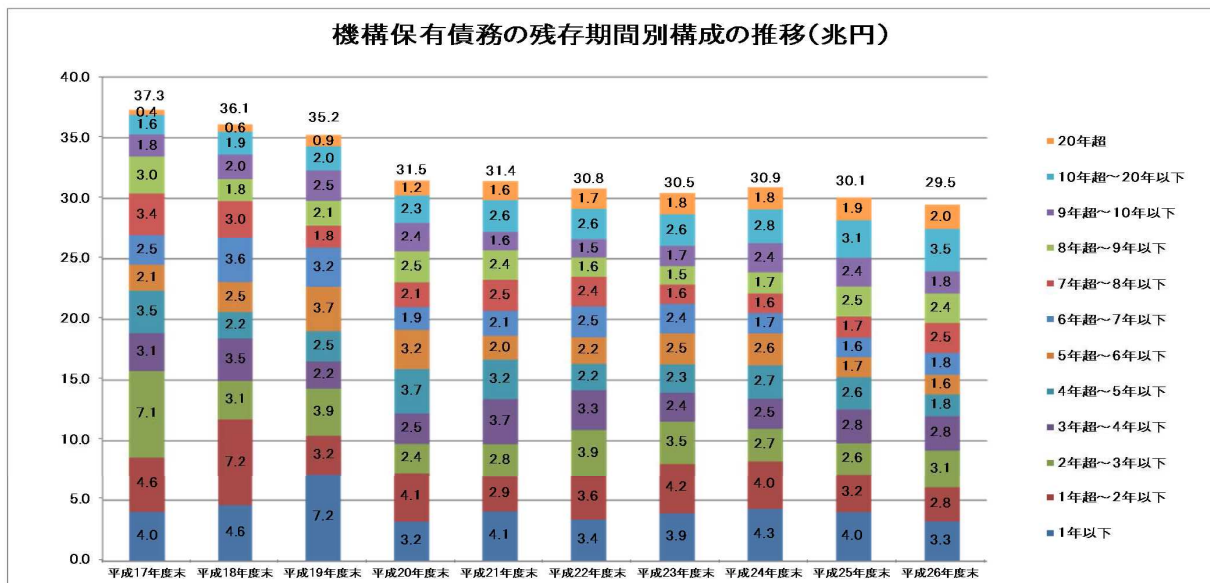
※2 利率は、調達額と応募者利回りの加重平均。

18

2-2-① 資金調達状況

3. 機構保有債務の平均残存年限の伸長及び資金調達コストの低減

低金利環境が継続する中、上記の様々な取組を実施した結果、有利子債務残高の平均残存年限は伸びている(設立時5.1年⇒平成26年度末7.5年)ことに加え、平均利率は低下(設立時1.80%⇒平成26年度末1.40%)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。



(注)債務額は額面ベース。東京湾横断道路に係る長期未払金を含む。

19

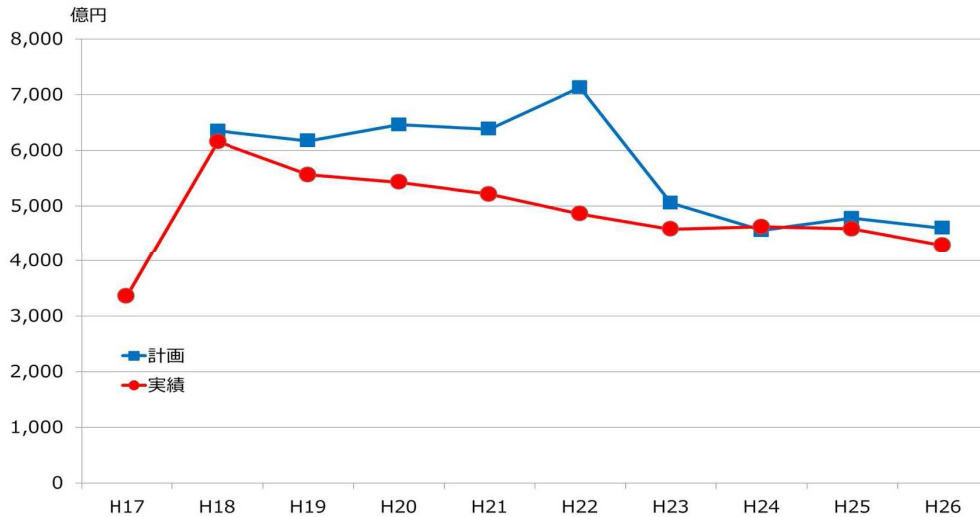
2-2-① 資金調達状況

4. 支払利息の推移

各中期目標期間における支払利息は計画を下回った。

支払利息	計画	実績	対計画比
第1期中期目標期間(H17~H21)	-	25,706 億円	-
うち(H18~H21)	25,356 億円	22,352 億円	▲11.8 %
第2期中期目標期間(H22~24)	16,747 億円	14,070 億円	▲16.0 %
第3期中期目標期間(のうち H25, H26の計)	9,379 億円	8,876 億円	▲ 5.4 %

(年度ごとの推移)

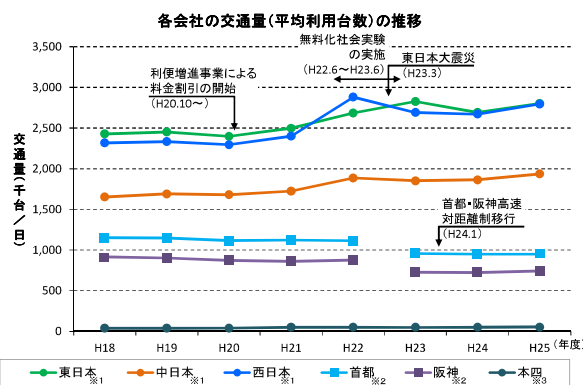


20

2-2-② 債務の状況

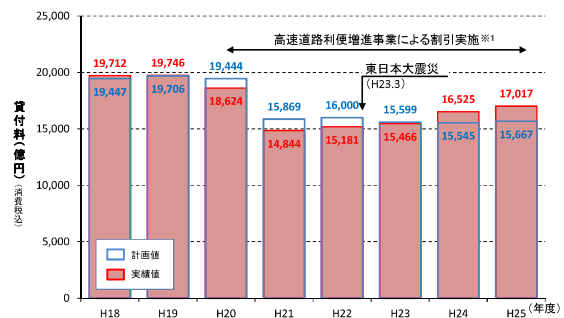
1. 貸付料収入

貸付料収入は、会社との協定に基づき、確実に徴収。



※1 支払料金所における通行台数をカウントしている。
 ※2 1回の利用を「1台」として集計している。なおH22年度以前は、支払料金所における通行台数をカウントしている。
 ※3 神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道、西瀬戸自動車道の県境断面交通量の合計値である。

貸付料(6社合計)の計画実績推移



※1 NEXCO・本四会社の高速道路利便増進事業による割引は、平成26年3月末をもって終了。

2. 占用料、連結料、兼用工作物使用料収入

占用料・連結料等について、法令に基づき確実に徴収。

	H17※	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
占用料	-	1,342	1,373	1,327	1,723	1,744	1,832	1,922	2,000
連結料	1,104	2,209	2,191	2,201	2,190	2,186	2,255	2,257	2,258
兼用工作物使用料	-	349	344	210	209	191	187	183	182

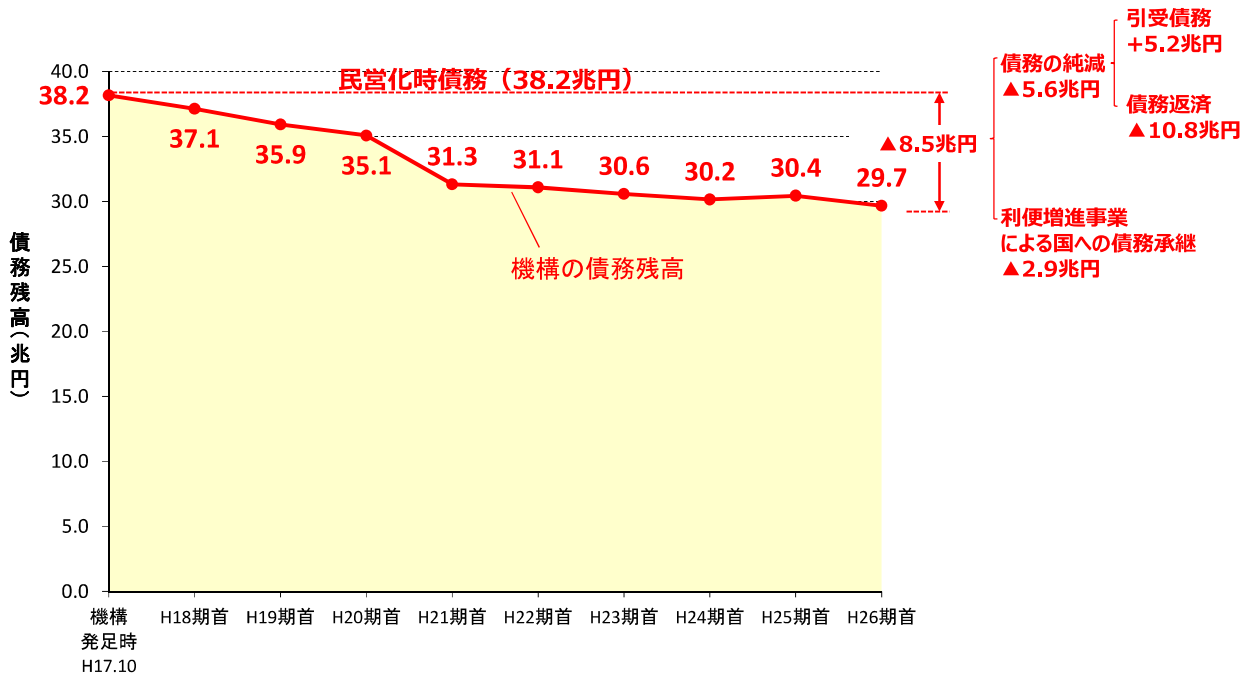
※占用料及び兼用工作物使用料は年度当初に年間分を一括徴収
 連結料については、平成17年10月に各会社休憩施設の連結許可を新規で行い、半年分の連結料を一括徴収

21

2-2-② 債務の状況

3. 機構の債務残高

機構発足時に比べ、平成26年度期首の債務残高は8.5兆円減少しており、着実に債務を返済。



※ 本値は、債務返済計画ベースの値。
 ※ 端数処理の関係上、合計が一致しない場合がある。

2-3-① 通行の禁止又は制限

1. 水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限

長大トンネル等の構造を保全し、交通の危険を防止するため、「水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関する検討会」をこれまで8回開催し、危険物積載車両の通行について審議を行い、下図に示す「首都高速道路中央環状線山手トンネル(熊野町JCT~大橋JCT・大橋JCT~大井JCT)、東海北陸自動車道飛弾トンネル、阪神高速道路神戸長田トンネル、阪神高速道路新神戸トンネル」の5トンネルについて、通行の禁止又は制限を実施した。



※ 機構が検討会を開催し、通行の禁止又は制限を決定したトンネル

注1 首都高速道路中央環状線山手トンネルは、熊野町JCT~大橋JCTと大橋JCT~大井JCTの審議を別に行っているため、2トンネルとして計上。



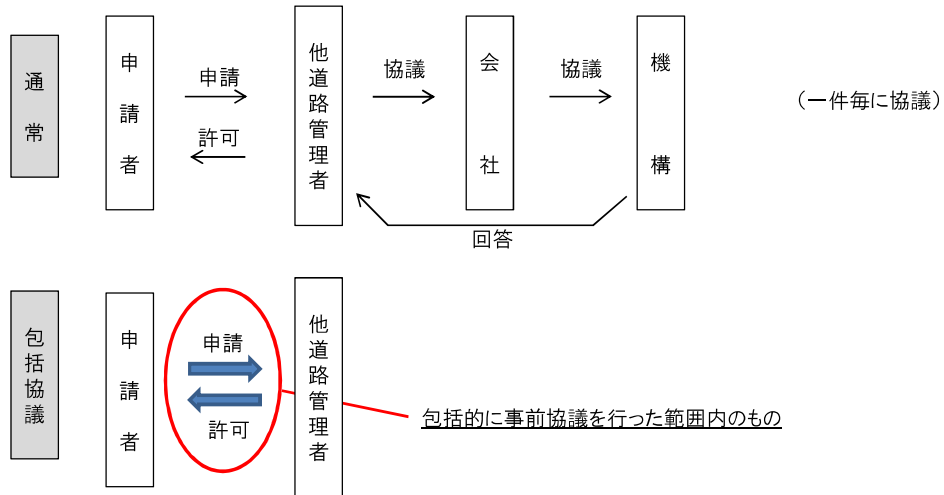
凡 例	
■	東日本・中日本・西日本 高速道路株式会社
■	東海北陸自動車道 東海北陸自動車株式会社
■	東名阪自動車道 東名阪自動車株式会社
■	中央自動車道 中央自動車株式会社
■	東京湾アクアライン 東京湾アクアライン株式会社
■	関越自動車道 関越自動車株式会社
■	九州自動車道 九州自動車株式会社
■	東海北陸自動車道 東海北陸自動車株式会社
■	東名阪自動車道 東名阪自動車株式会社
■	中央自動車道 中央自動車株式会社
■	東京湾アクアライン 東京湾アクアライン株式会社
■	関越自動車道 関越自動車株式会社
■	九州自動車道 九州自動車株式会社

2-3-② 特殊車両通行許可・違反車両指導取締等

2. 特殊車両の通行許可に係る他道路管理者との協議手続きについて

- 「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針(平成22年12月閣議決定)」を受け、平成23年6月から「特殊車両通行許可における高速道路機構管理の道路に係る協議事務の変更について(通知)」により、特殊車両の通行許可について、必要な通行条件を付すことで、機構と協議済みとする措置を講じ、道路管理者間の協議にかかる期間の短縮を図ってきた。
- また、平成24年6月、平成27年1月には協議済みとする範囲の拡大を行い、更なる業務の効率化を図った。

・協議事務のフロー



24

2-3-② 特殊車両通行許可・違反車両指導取締等

3. 道路法等改正に伴う指導取締り基準の変更について

道路法及び指導取締りに係る通達等の改正を踏まえ、各道路管理者間の連携を図りながら国を挙げて大型車両の通行の適正化を進めていくべく、道路局において「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」が出された。

- ➡ これを踏まえ機構と6会社で以下のとおり連携協力のために必要な体制の構築と、指導取締の基準の策定を実施。(平成27年4月1日施行)

	変更前	変更後
取締	<ul style="list-style-type: none"> 会社ごとに異なる(ネクソ3社は同一)措置命令の発出基準 Uターン又は次IC流出を命令(軽減措置・通行の中止を命ずる基準がない。) 	<ul style="list-style-type: none"> 6会社で措置命令の発出基準を統一 国の基準に準拠して、悪質な違反に対して、軽減措置・通行の中止を命ずる基準を策定
指導	<ul style="list-style-type: none"> 会社(ネクソ3社は同一)ごとに違反状況を集計し、指導を実施 機構、会社がそれぞれの基準で指導を実施 半期に5件以上の措置命令を受けた違反会社に対して警告書を発出(機構) 	<ul style="list-style-type: none"> 6会社における連携協力のために必要な体制の構築 6会社の違反状況を併せて、指導を実施 国の基準に準拠して、悪質な違反に対しては、運行会社等あてに警告書を発出 繰り返し違反を行う者に対しては、対面では正指導書を手交 更に、違反回数によって、段階的にHP公表の事前通知、HP公表、許可の取消、告発を実施

25

2-3-② 特殊車両通行許可・違反車両指導取締等

4. 福島第一原子力発電所の事故対応について

福島第一原子力発電所の事故対応に使用する超重量車両や超寸法車両(※)(コンクリートポンプ車、汚染水処理のための120m³タンク搬送)の高速道路走行の緊急要請に応じ、関係機関と連携して走行条件等を検討・調整の上、迅速に対応した。

※超重量車両・超寸法車両:車両制限令に定める限度を超える特殊車両であって、道路管理者が要領に基づき、一般に通行を許可する規模を超えるもの。車両や積載物が特殊であり、やむを得ず通行を許可する場合、個別に走行条件等を検討、調整する必要がある。

【コンクリートポンプ車の搬送(51.8t)】



出所:阪神高速道路(株)

【汚染水処理のための超大型タンク(120m³)の搬送】



出所:東日本高速道路(株)

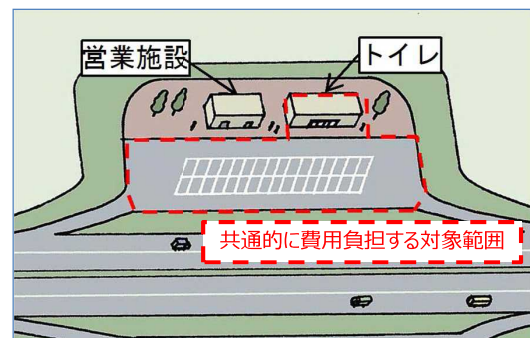
(参考) 道路事業・関連事業の費用負担について

1. 概要

休憩施設においては、管理費用のうち、道路事業・関連事業で共通的に発生すると思われる費用について、利用実態や原因者負担の原則に基づき、それぞれの事業毎の負担額を設定

2. 共通的に発生する主な費用項目

共通施設名	費用種別	具体的な内容
トイレ	・トイレ清掃費	・トイレの清掃
	・トイレ維持補修費	・保守点検 ・建物及び設備の小補修 ・光熱水費等
駐車場等	・駐車場清掃費	・駐車場の清掃
	・排水施設清掃費	・駐車場の接する排水施設の清掃
	・駐車場維持補修費	・駐車場の小補修 ・排水施設の小補修 ・駐車マスの補修等
	・照明設備維持補修費	・照明設備の小補修 ・光熱水費等



(参考) 高速道路事業用地の有効利用について

1. 概要

<連絡調整会議の目的>

機構が保有する高速道路事業用地の有効利用の促進を図るとともに、道路会社の具体的な施設整備予定や利用状況等を定期的に把握し、有効利用されていない用地の保有の必要性についての調整を行うことを目的とし、「高速道路事業用地有効利用促進等連絡調整会議」を設置。

<検討内容>

- ・高速道路事業用地における道路会社の施設整備予定、利用状況等の定期的な把握
- ・高速道路事業用地の有効利用促進方針に係る情報交換
- ・有効利用等の促進に係る手続き等の諸課題とその対応策の検討

<会議構成員>

- ・独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 総務部長、企画部長
- ・高速道路会社 経営企画担当部長、保全等担当部長
- ・国土交通省道路局総務課高速道路経営管理室 企画専門官
路政課 企画専門官 高速道路課 企画専門官

2. 開催状況等

・開催状況

平成25年10月、平成26年2月、平成26年12月の3回、連絡調整会議を開催。

・実施概要

各会社において事業用地の有効利用に向けた検討を行い、施設整備予定や利用状況のとりまとめを実施。その状況を確認するとともに、事業用地を保有し続ける必要性や有効利用の検討を実施。さらに、取得を含めた有効利用の提案募集手続きを実施。

・今後の予定

毎年度利用状況等を会社から報告を受け、連絡調整会議において検討を継続する予定。

28

(参考) 寄附金を活用した事業について

1. 概要

高速道路利用者の利便増進に資することを目的とした高速道路事業のための資金として、(財)高速道路交流推進財団から寄附財産(総額184億円)を受ける契約を締結(H25.2.27)

2. 実績

<現在実施中の事業>

事業名	バスストップ改良事業	二輪車ETC車載器購入助成
期間	H26.4.8～H28.3.31	H26.6.17～H31.3.31
金額	72百万円	990百万円
内容	九州道八女バスストップにおいて、バス停へのスロープやバス停上屋を設置することにより、バリアフリーを促進するとともに安全性を向上させる事業。	自動二輪車5万台を対象に、ETC車載器購入代金のうち1台あたり15,000円相当の助成を行い、二輪車ETCの普及を促進することにより、高速道路利用者の利便増進に資する事業。

3. 今後の方向性

・具体的な事業分野

- (1)バリアフリー化の促進
休憩施設やバスストップにおけるスロープの設置等、バリアフリーの促進
- (2)休憩施設のサービス改善
駐車場混雑緩和のための路面表示改善や案内誘導施設の整備等、休憩施設のサービス改善
- (3)安全性の向上
休憩施設の自家発電設備の整備、防災情報提供の充実等、災害時における対応機能の強化や安全性の向上
- (4)その他、高速道路利用者の利便増進に資する事業

・平成30年度までの期間で総額184億円の事業を行っていく予定。

29