

平成24年度 業務実績報告補足説明資料 その1

項目

I-2-③

資金調達

[業務実績報告書 P17]

- 当機構は、日本最大の債券の発行体であり、平成24年度に債券市場から調達した資金は、独立行政法人・地方公共団体・民間企業の中で最も多い。(発行総額2兆8,660億円)
- 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、長期債(10年)・超長期債(10年超)を中心に調達を行った。(長期債・超長期債発行額:2兆7,160億円)
- 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、返済額を平準化する必要がある。また、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裾野を広げる必要があることから、長期債・超長期債に加え、比較的返済額が少ない平成27~28年度に償還を迎える中期債(4年)の発行を行った。(中期債発行額:1,500億円)

(1) 平成24年度 債券発行額 上位5傑

順位	発行体	発行額(億円)
1	高速道路機構	28,660
2	住宅金融支援機構	22,947
3	地方公共団体金融機構	20,035
4	共同発行市場公募地方債	15,150
5	商工組合中央金庫	14,984

- ※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24年度 社債発行額 上位5傑

順位	発行体	発行額(億円)
1	ソフトバンク	4,800
2	みずほコーポレート銀行	4,100
3	野村ホールディングス	3,984
4	三菱東京UFJ銀行	3,800
5	NEXCO中日本	3,100

- ※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。

(2) 平成24年度 資金調達実績

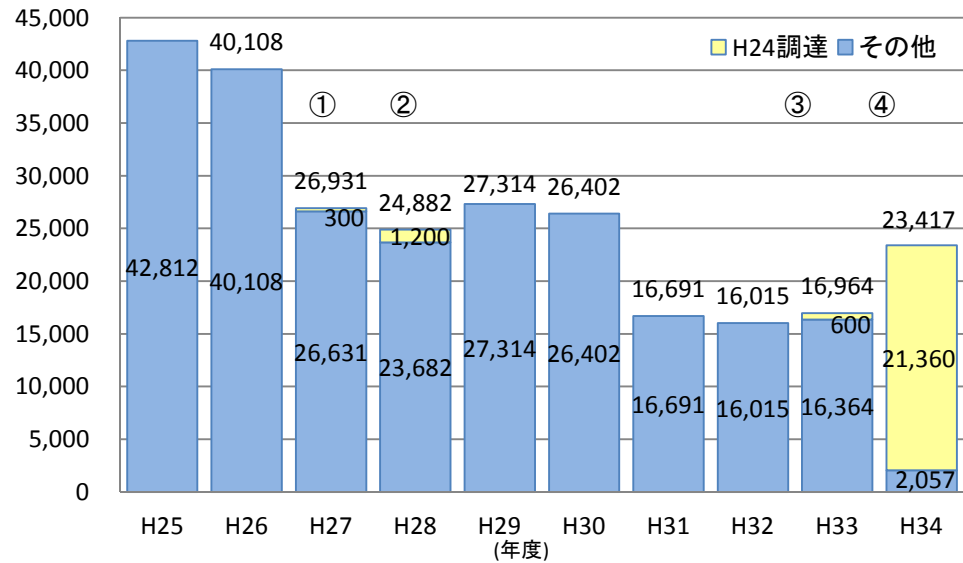
(単位：億円、%)

調達方法	年 限	平成24年度		左下図 対応番号	(参考)平成23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					
	4年	-	-		1,202	0.27
	5年	-	-		1,498	0.38
	10年	18,360	0.82	④	12,035	1.10
	20年	3,600	1.67		2,701	1.85
	30年	900	1.90		903	2.05
	計	22,860	1.00		18,338	1.14
自主調達	民間借入金					
	6ヶ月	-	-		2,100	0.49
	財投機関債					
	2年	-	-		1,000	0.22
	4年	1,500	0.21	①②	1,200	0.36
	10年	3,600	0.82	③④	2,400	1.12
	20年	700	1.81		600	2.08
	計	5,800	0.78		7,300	0.77
	合 計	28,660	0.95		25,637	1.04

- ※1 調達額は、機構が収入した額である。端数処理の関係上、計が合わないことがある。
 ※2 平均利率は、調達額と債権発行時の応募者利回りを使った加重平均である。
 ※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。

(3) 年度別返済額 (H24残高ベース)

(億円)



※財投機関債の返済月は、直前の国債の返済月(3,6,9,12月)と一致させるため、債券の年限と返済年度にずれが生じる場合がある。例えば、平成24年4月(24年度)に発行した年限10年の債券の返済は平成34年3月(33年度)になる。

【投資家の裾野拡大】

・機構が中心的に発行している長期債(10年)・超長期債(10年超)のコアな投資家層は、「生命保険」、「中央公的」等であるが、当年度発行した中期債(4年債)の販売先は、中短期ゾーンのコアな投資家である「地方銀行」、「信金・信組」等であり、投資家の裾野拡大にもつながっていると考えられる。

平成24年度 業務実績報告補足説明資料 その2

項目	I-3	業務コストの縮減	[業務実績報告書 P19]
----	-----	----------	---------------

- 業務の円滑な実施を担保しつつ、業務コストの縮減に努めた。
- 一般管理費(退職手当を除く人件費を含む。)の縮減については、第2期中期目標期間中に平成21年度(標準換算額)と比較して3%以上の削減を行うという目標を上回る削減実績(△20.1%)を達成した。
- 人件費に関し、平成24年度において、国家公務員の給与見直しに準拠して、役員については俸給月額9.77%等の、また、職員については俸給月額4.77~9.77%等の削減を実施した。
- なお、調査研究費については、直営による調査・研究も含め、高速道路の交通動向に関する検討等の必要な調査を鋭意実施した。

【一般管理費の削減実績と削減に向けた主な取組】

(単位:百万円)

	平成21年度	平成22年度		平成23年度		平成24年度		コスト削減に向けた主な取組
	標準換算額(※) a	実績 b	増減率 c=(b/a-1)	実績 d	増減率 e=(d/a-1)	実績 f	増減率 g=(f/a-1)	
一般管理費(退職手当を除く)	1,625	1,359	△16.4%	1,379	△15.2%	1,298	△20.1%	
人件費(退職手当を除く)	974	901	△7.5%	931	△4.4%	850	△12.8%	国家公務員に準じた人件費削減の取組
物件費	651	457	△29.8%	447	△31.3%	449	△31.1%	下表のような取組を実施
物件費(調査研究費を除く)	438	377	△14.0%	356	△18.8%	352	△19.7%	

※ 平成21年度標準換算額の計数は、平成21年度の当該経費相当額を標準的な年間当たりの経費に換算した額である。

項目	コスト削減に向けた主な取組等	H21標準換算額との比較 (単位:百万円)						累計 削減額
		H22実績		H23実績		H24実績		
		削減額	削減率	削減額	削減率	削減額	削減率	
事務所賃料	家主と交渉して事務所賃借料を減額	△22.5	△10.5%	△22.8	△10.7%	△22.8	△10.7%	△68.1
事務所清掃費用	執務室内の清掃頻度を週5回から週2回に削減	△2.4	△34.0%	△2.7	△38.0%	△2.7	△38.0%	△7.8
官報掲載料	財務諸表の官報公告内容を工夫し、ページ数を削減	△7.0	△47.8%	△7.2	△48.9%	△7.0	△48.0%	△21.2
業務用サーバの 保守費用	サーバの更新時期に併せ、複数年の保守契約とすることで発注規模を大きくして、競争性を高めた結果、複数の業者が入札に新規参加し、コストも削減			△2.3	△16.5%	△9.3	△67.9%	△11.6
事務所電気代	照明の間引き等の節電計画の実施、省エネ型OA機器の導入			△1.9	△29.5%	△2.1	△33.0%	△4.0
	計	△31.9		△36.9		△43.9		△112.7

※ 物件費(調査研究費を除く)のH21標準換算額と各年度実績額との差(H22:61百万円、H23:82百万円、H24:86百万円)は、上記コスト削減の取組による削減のほか、消耗品の節約や入札の結果などにより発生したものである。なお、調査研究費については、機構の限られた人員体制を勘案して、実施可能な調査研究は対象を絞り込んだことから減額になっている。

平成24年度 業務実績報告補足説明資料 その3

項目	I-5-⑦	ホームページ等の充実	[業務実績報告書 P27]
----	-------	------------	---------------

○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、情報を検索しやすくするための工夫やユーザーが求める情報の充実を図るなど、より使い勝手の良いホームページとなるよう全面的なリニューアルを行った。
 ○平成24年度におけるホームページの総アクセス件数は約402万件であり、前年度(約284万件)より約42%増加した。

《トップページのリニューアル内容》
 ユーザーが求める情報を検索しやすくするための工夫を行った。



旧トップページ



○デザインの変更

○検索システムの機能強化

○機構が積極的に発信したい情報ページについてバナー(主な業務の実績)を設置

○機構に関する各種情報を「カテゴリから探す」へ整理・バナーの設置

○プルダウンリストの追加

○アクセスランキング上位ページ欄の充実

《情報掲載ページの主なリニューアル内容》

- 情報掲載ページの末尾に関連ページを紹介するなど、ユーザーが求める情報へのアクセスを容易にする工夫を行った。(事例1・2)
- 機構の業務実績の中で、特に積極的に発信したい「決算の概要」や「債務返済の実績」等の情報について、トップページにバナーを設置するとともに、分かりやすく解説したページを新設した。(事例3)
- 「協定」及び「業務実施計画」のページにおいて、変更した協定等だけではなく、その変更内容を反映した最新の協定等を作成して掲載するなど、より分かりやすい情報の提供に努めた。(事例4)

(事例1) 情報掲載ページに関連ページを紹介

独立行政法人
日本高速道路保有・債務返済機構

最新のお知らせ

道路資産の保有及び貸付けの実績 (平成23年度)

平成23年度の新規供用区間

道路資産の保有及び貸付け状況 (毎路線)

○左メニューの追加

関連ページ

- 道路資産の保有及び貸付け状況(路線ごとの個別表の目次)
- 道路資産の保有及び貸付け状況(路線ごとの最新の個別表) 【573KB】

関連ページ

- 道路資産の保有及び貸付け状況(路線ごとの個別表の目次)
- 道路資産の保有及び貸付け状況(路線ごとの最新の個別表) 【573KB】

(事例2) 下層ページの掲載内容の説明文を付記

独立行政法人
日本高速道路保有・債務返済機構

入札・契約情報

平成25年度発注見直し

入札公告等

入札及び契約結果等の公表

独立行政法人の契約状況の見直し・点検等

契約関係規程等

○下層ページの掲載内容の説明文を付記

高速道路機構の入札契約情報をお知らせしています。

▶ 平成25年度発注見直し

今後の発注の予定の有無についてお知らせしています。

▶ 入札公告等

発注手続きを行っている案件についてお知らせしています。

▶ 入札及び契約の結果等の公表

入札結果等を掲載しています。

▶ 独立行政法人の契約状況の見直し・点検等

契約監視委員会の開催状況、随意契約見直し計画等について掲載しています。

▶ 契約関係規程等

契約手続きに関する規程等を掲載しています。

・公共調達に関する問合せ窓口
総務部経理課 TEL.03-3508-5165

旧入札契約情報ページ

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構
高速道路機構 WEB

入札契約情報

- ▶ 平成24年度発注見直し
- ▶ 入札公告等
- ▶ 入札及び契約の結果等の公表
- ▶ 独立行政法人の契約状況の見直し・点検等について
- ▶ 契約関係規程等
- ▶ 公共調達に関する問合せ窓口
総務部経理課 TEL.03-3508-5165

(事例3) 決算の概要ページの新設

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

Googleカスタム検索

English

トップ 機構について 主な業務の実績 カテゴリーから探す お問い合わせ 高速道路会社などへのリンク

主な業務の実績

決算の概要

道路資産の保有及び貸付けの実績

債務返済の実績

債務残高の推移(決算ベース)

資金調達の状況

債務返済計画と実績の対比

高速道路の新設等の費用の削減を助成するための仕組みの運用の実績

道路管理者の権限の代行業務の実績

平成23事業年度決算の概要

1. 損益計算書 (注: 単位未満切り捨てのため、合計とは合致しないことがあります。)

道路資産貸付料収入は、1,964,729億円となりました。財務費用は、4,560億円と、前年度と比べ、259億円の減少となりました。

勘定科目	平成22年度 (A)		平成23年度 (B)		増減 (B)-(A)	勘定科目の内容
	億円	億円	億円	億円		
経常費用	14,500	14,124			▲ 376	
道路資産貸付業務費	9,211	9,149			▲ 62	貸付道路資産にかかる減価償却費、固定資産除却損等
経営努力助成業務費	6	3			▲ 3	道路建設のコスト削減を助長するための経営努力に対する助成費用
鉄道施設利用業務費	90	89			▲ 0	鉄道施設にかかる減価償却費、支払管理委託費、固定資産除却損等
一般管理費	14	15			+0	
人件費	-9	-9			(+0)	
経費	-5	-5			(+0)	
財務費用	4,819	4,560			▲ 259	支払利息や資金の調達時・償還時に必要な経費
道路資産取得関連費用	355	306			▲ 49	道路建設時に要した各高速道路会社の人件費・経費・建設中金利のうち、資産帰属時に費用化するもの
雑損	1	1			▲ 0	
経常収益	14,633	14,902			+269	
道路資産貸付料収入	14,458	14,729			+271	道路資産にかかる貸付料収入
鉄道施設利用料収入	7	7			▲ 0	鉄道施設にかかる利用料収入
その他の収入	40	42			+2	占用料収入、SA・PAにかかる連絡料収入等
資産見返負債戻入	24	29			+5	資産見返負債計上の道路資産にかかる減価償却費相当額について、見返負債を取崩し収益化したもの
鉄道施設建設見返債務戻入	83	83			▲ 0	建設見返債務計上の鉄道施設にかかる減価償却費相当額について、見返債務を取崩し収益化したもの
財務収益	11	7			▲ 4	
雑益	6	2			▲ 4	
経常利益又は経常損失(▲)	132	778			+646	
臨時損失	72	4,194			+4,122	特別国庫納付金、高速道路利便増進事業引当金繰入等
臨時利益	4,228	5,845			+1,617	高速道路利便増進事業引当金戻入等
当期純利益	4,288	2,429			▲ 1,859	
前中期目標期間継続積立金取崩額	0	0			▲ 0	
当期総利益	4,288	2,429			▲ 1,859	

上表を印刷される方はこちら [151KB]

(事例4) 変更内容を反映した最新の協定等を掲載

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

Googleカスタム検索

English

トップ 機構について 主な業務の実績 カテゴリーから探す お問い合わせ 高速道路会社などへのリンク

機構の業務

業務の概要

高速道路会社との協定及び業務実施計画

協定

業務実施計画

協定は、業務を行う上では、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(以下「機構法」という。)第13条第1項の規定に基づき、あらかじめ、会社と国土交通省、地域路線網又は一の路線に属する高速道路ごとに、機構が会社に貸し付ける道路資産の貸付料の額等を定めた協定を締結しなければならないとされています。

協定を締結したときは、機構法第14条第1項の規定に基づき、協定で定めた事項(会社が徴収する料金の額及び徴収期間を除く)に加え、機構の収支予算の明細(債務返済計画)を記載した業務実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けることとされています。

平成18年3月31日付で、国土交通大臣から機構は業務実施計画の認可を受け、その後、必要な変更を行っています。

業務実施計画一覧(変更内容を反映した業務実施計画一覧)

・当初及び変更した業務実施計画一覧はこちら

・業務実施計画の構成はこちら

	名称(クリックすると内容がPDFファイルでご覧いただけます。)	備考
全国路線網	国土交通省に属する高速道路に係る業務実施計画	前掲となる協定の締結先
国土路線	本文	東日本高速道路株式会社
路線	別紙1(東・中・西) 別紙2(東・中・西) 別紙3(東・中・西)	西日本高速道路株式会社
網	別紙4(東・中・西) 別紙5(東・中・西) 別紙6(東・中・西) 別紙7 別紙8	西日本高速道路株式会社
都道府県	京都高速道路に係る地域路線網に属する高速道路に係る業務実施計画	国土交通省
本文	別紙1 別紙2 別紙3 別紙4 別紙5 別紙6 別紙7 別紙8	
別紙	別紙1 別紙2 別紙3	
地域路線網	阪神高速道路のうち阪神圏に係る地域路線網に属する高速道路に係る業務実施計画	国土交通省
本文	別紙1 別紙2 別紙3 別紙4 別紙5 別紙6 別紙7 別紙8	
別紙	別紙1 別紙2 別紙3	
都道府県	阪神高速道路のうち京都圏に係る地域路線網に属する高速道路に係る業務実施計画	国土交通省
本文	別紙1 別紙2 別紙3 別紙4 別紙5 別紙6 別紙7 別紙8	
別紙	別紙1 別紙2 別紙3	
国土路線	本州四国連絡高速道路に係る地域路線網に属する高速道路に係る業務実施計画	国土交通省
本文	別紙1 別紙2 別紙3 別紙4 別紙5 別紙6 別紙7	
別紙	別紙1 別紙2 別紙3	
一般国道	一般国道45号(三陸復興自動車道(塩釜奥松島~石巻阿南))に係る業務実施計画	国土交通省
本文	別紙1 別紙2 別紙3 別紙4 別紙5 別紙6	
別紙	別紙1 別紙2 別紙3	

最新の協定等

平成24年度 業務実績報告補足説明資料 その4

項目	Ⅱ-6 Ⅱ-9-③	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 高速道路事業に関する新技術の開発等の促進	[業務実績報告書 P45] [業務実績報告書 P53]
----	------------------	--	--------------------------------

○平成24年度においては、新技術の活用をはじめとする会社の経営努力により「平成24年度におけるコスト縮減額と助成金交付実績」に示すとおりのコスト縮減(約23億円)が図られ、助成金(約9億円)を交付した。

○平成24年6月の助成委員会で審議された「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」などの新技術は、会社の設計要領等に記載されることで標準化され、現場で積極的に活用されることによりコスト縮減が図られている。また、標準化された新技術に関しては、その新技術を前提として、債務引受限度額を適切に設定することとしている。

【平成24年度におけるコスト縮減額と助成金交付実績(次項に続く)】

路線区間	経営努力内容	コスト縮減額 ※1	助成金交付額 ※1※2
東関東自動車道 君津IC～富津中央IC	高炉スラグを下層路盤材に採用	207百万円	103百万円
東関東自動車道千葉富津線 君津IC～富津中央IC	館山自動車道(君津IC～富津中央IC)の早期供用	4百万円	1百万円
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) つば牛久IC～阿見東IC 一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) 阿見東IC～稲敷(江戸崎)IC 東関東自動車道水戸線 茨城南IC～茨城JCT 東北縦貫自動車道弘前線 大衡IC	ETCガントリーにおける新たな構造形式の採用	5百万円	2百万円
北関東自動車道 真岡IC～桜川筑西(岩瀬)IC 東北横断自動車道いわき新潟線 磐梯熱海IC～猪苗代磐梯高原IC 北陸自動車道 敦賀IC～今庄IC 山陰自動車道鳥取益田線 斐川IC～出雲IC	トンネル照明設備における新型照明器具の開発	101百万円	51百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 甲賀土山IC～草津田上IC 東九州自動車道 門川IC～日向IC	トンネル用多孔陶管における新たな設置方法の開発	39百万円	19百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 甲賀土山IC～草津田上IC 山陰自動車道鳥取益田線 斐川IC～出雲IC 東九州自動車道 門川IC～日向IC 東九州自動車道 高鍋IC～西都IC	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	547百万円	203百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 甲賀土山IC～草津田上IC 山陰自動車道鳥取益田線 斐川IC～出雲IC 東九州自動車道 門川IC～日向IC 東九州自動車道 高鍋IC～西都IC	コストオン方式を活用した資材調達工夫	161百万円	80百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 甲賀土山IC～草津田上IC	トンネル内円形水路の断面及び施工方法の見直し	13百万円	7百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 甲賀土山IC～草津田上IC	地元との協議による環境対策施設の見直し	93百万円	23百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 甲賀土山IC～草津田上IC	新名神高速道路(甲賀土山IC～草津田上IC)の早期供用	363百万円	124百万円
北関東自動車道 真岡IC～桜川筑西(岩瀬)IC	北関東自動車道(真岡IC～桜川筑西IC)の早期供用	92百万円	23百万円
北関東自動車道 真岡IC～桜川筑西(岩瀬)IC	品質管理を工夫した資材の直接調達	72百万円	36百万円
近畿自動車道名古屋神戸線 甲賀土山IC～草津田上IC	凍結防止剤散布用新型ノズルの開発	14百万円	7百万円
山陰自動車道鳥取益田線 斐川IC～出雲IC	下層路盤の安定処理材に石炭灰の採用	0.2百万円	0.1百万円
山陰自動車道鳥取益田線 斐川IC～出雲IC	山陰自動車道(斐川IC～出雲IC)の早期供用	12百万円	3百万円
東九州自動車道 門川IC～日向IC	舗装路盤材に鉄鋼スラグの採用	32百万円	16百万円
東九州自動車道 門川IC～日向IC			
近畿自動車道松原那智勝浦線 海南IC～有田(吉備)IC(Ⅰ期線改修)	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	141百万円	70百万円

【平成24年度におけるコスト縮減額と助成金交付実績(前項に続く)】

路線区間	経営努力内容	コスト縮減額 ※1	助成金交付額 ※1※2
東九州自動車道 門川IC～日向IC	東九州自動車道(門川IC～日向IC)の早期供用	46百万円	11百万円
東九州自動車道 高鍋IC～西都IC	のり面対策として縦断勾配等の見直し	129百万円	65百万円
東九州自動車道 高鍋IC～西都IC	東九州自動車道(高鍋IC～西都IC)の早期供用	12百万円	3百万円
山陽自動車道吹田山口線 尾道JCT	地元との協議による橋梁工事の作業ヤード構造の見直し	20百万円	5百万円
関越自動車道新潟線 赤城IC～水上IC	橋梁補修工事における Gondra 工法の採用	6百万円	3百万円
東関東自動車道水戸線 茨城南IC～茨城JCT	関係機関との協議による返流ますを用いた調整池の縮小	91百万円	34百万円
近畿自動車道松原那智勝浦線 海南IC～有田(吉備)IC(I期線改修)	電気集塵機のダンパの見直し	1百万円	0.5百万円
東北縦貫自動車道弘前線 富谷JCT 一般国道47号(仙台北部道路) 利府しらかし台IC～富谷JCT 一般国道47号(仙台北部道路) 利府JCT 東北縦貫自動車道弘前線 大衡IC	資機材管理システムを活用した発生材(ガードレール、伝送設備)の更なる有効利用	35百万円	17百万円
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) 川島IC～桶川北本IC	橋梁区間の中央分離帯の遮音壁構造の見直し	72百万円	36百万円
交付件数: 40件		2,307百万円	944百万円
(うち、新技術14件)		847百万円	352百万円

※1 計数処理の関係で、計は一致しない。

※2 助成金交付額は、高速道路会社の経営努力によると認められた費用の縮減額の1/2に相当する額である。

○助成制度について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した。
 ○助成委員会においてこれまでに審議され、機構が認定した新技術等について、ホームページにその経営努力の内容を容易に検索できる機能を新たに設け、各会社へ周知することにより、新技術の開発・活用を促した。

助成制度の分かりやすい解説をホームページに掲載

高速道路機構の助成制度



①

助成制度の 基準 どのような内容が、助成対象になりますか？

経営努力要件適合性の認定基準(1)

助成制度の 手続 どのように申請・審議・交付されますか？

高速道路会社が費用を縮減した場合には、高速道路機構に対し、助成金の交付を申請することができます。

助成制度の しくみ どのように、運用されていますか？

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。

助成制度の 背景 なぜ、助成制度ができたのですか？

道路関係四公団民営化の目的



高速道路の工事費用を縮減！

高速道路会社の経営努力による高速道路の新設、改築または修繕の工事費用の縮減を助長するために、高速道路機構が高速道路会社を助成する制度です。

その概要を、わかりやすくお知らせします。

高速道路機構の助成制度

背景

手続

しくみ

基準

②

供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減
新名神高速道路(亀山JCT~甲賀土山IC)の早期供用

当初計画:供用予定日:平成21年3月31日
 【①亀山ジャンクション(JCT)】
 ・土地収用法による用地取得(平成20年2月まで約23か月間)を予定
 【②亀ヶ瀬高架橋上部工】
 ・張出し架設ワーゲンを転用で計画
 ・2車箱桁の中央ウェブを標準的なコンクリート構造で計画
 【③舗装・施設工事】
 ・標準計画

供用日:平成20年2月23日(402日の早期供用)
 【①亀山ジャンクション(JCT)】約13か月短縮
 ・粘り強い交渉を実施して、平成18年5月に任意により用地取得
 【②亀ヶ瀬高架橋上部工】約5か月短縮
 ・運出し架設ワーゲンを同時施工することで工程を短縮
 ・2車箱桁の中央ウェブにプレテンションを採用したことで配筋工程を短縮
 【③舗装・施設工事】約8か月~13か月短縮
 ・施工パーティ一数を増やしたり、作業時間を延長などにより作業工程を短縮

①-ハ 国内の道路事業において実績のない新たな技術の採用
トンネル照明設備における新型照明器具の開発

当初計画:従来のトンネル照明器具

新型照明器具の開発
 従来のトンネル照明器具に対して
 ・照明率の高効率化による照明器具数の削減
 ・器具単価の低減

経営努力内容
新型照明器具の開発
 【目標①】器具効率の向上に→前面鏡装枠を廃止し、全面をガラス面にしたことによる照射面積の拡大
 【目標②】器具単価の低減に→前面鏡装枠を廃止したことによる構成部品数の削減
 【目標③】器具寿命の向上に→前面鏡装枠等の鏡装部品の削減による腐食箇所削減
 【目標④】清掃効率の向上に→器具前面の凸凹部をなくす
 トンネル照明としての性能・品質を満たしていることの確認

新型照明器具による費用の縮減

経営努力の内容を検索できる機能をホームページに新設

機構の業務

トップページ > 機構の業務 > 助成

業務の概要

高速道路会社との協定及び業務実施計画

概要

助成

協定

業務実施計画

策定単位

協定締結・業務実施計画認可・事業許可の手続の流れ及び記載事項

収支予算の明細(債務返済計画)等

協定に基づく道路資産の保有及び貸付状況

高速道路利便増進事業に関する計画

高速道路利便増進事業の概要

高速道路利便増進事業に関する計画一覧

協定に基づき高速道路会社から報告のあった維持、修繕その他の管理の報告書

(参考)暫定期間中の取り扱い

中期目標、中期計画、業務実績報告等

高速道路会社に対する無利子貸付け

助成

検討会

関係法令

助成

フリーワード検索

※フリーワード検索とその他の検索は同時にはできません

キーワード検索

認定基準検索

ハ新技術

詳しい認定基準はこちらから

事業種別検索

事業段階登録

委員会開催年度検索

詳しい委員会資料は

会社別検索

機構の業務

トップページ > 機構の業務 > 助成 > 助成の検索結果

助成

結果

中央分離帯防護柵更新工事における新たな工法の採用 ハ新技術
東日本高速道路(株) 第4回委員会H19.10.19.
東北自動車道 佐野藤岡IC~鹿沼IC
<http://www.jehdra.go.jp/sapdf/304.pdf>

トンネル照明設備における新型照明器具の開発 ハ新技術
NEXCO3社 第5回委員会H20.5.20.
山陰自動車道 宍道JCT~斐川IC
<http://www.jehdra.go.jp/sapdf/358.pdf>

トンネル換気塔ダクトのコーナーペーン(整流板)一体型消音装置の開発 ハ新技術
NEXCO3社 第6回委員会H20.7.8.
首都圏中央連絡自動車道 八王子JCT~あきる野IC
<http://www.jehdra.go.jp/sapdf/391.pdf>

ETC

東北

自研された技術の有効利用の取組について

国内の道路事業における新型照明器具の採用実績について

適正な品質や管理水準の確保について②

適正な品質や管理水準の確保について①

開発された新型照明器具

新型照明器具の開発の経緯②

【従来のトンネル照明器具】

【従来】

前面鋼製枠部分

ランプ

反射鏡

安定器

]] 器具効率の向上 > 前面鋼製枠を廃止し、全面をガラス面にしたことによる照射面積の拡大

]] 器具単価の低減 > 前面鋼製枠を廃止したことによる構成部品数の削減

]] 器具寿命の向上 > 前面鋼製枠等の鋼製部品の削減による腐食箇所の削減

]] 清掃効率の向上 > 器具前面の凸凹部をなくす

会社に於いて新型照明器具を設計

新型照明器具

【従来】

ランプ

反射鏡

安定器

新型照明器具の開発の経緯①

会社の経営努力による費用の削減内容について

資料2-3

第2表1~ハ 国内の道路事業において実績のない新たな技術の採用

トンネル照明設備における新型照明器具の開発

新型照明器具の開発の経緯②

【従来のトンネル照明器具】

【従来】

前面鋼製枠部分

ランプ

反射鏡

安定器

]] 器具効率の向上 > 前面鋼製枠を廃止し、全面をガラス面にしたことによる照射面積の拡大

]] 器具単価の低減 > 前面鋼製枠を廃止したことによる構成部品数の削減

]] 器具寿命の向上 > 前面鋼製枠等の鋼製部品の削減による腐食箇所の削減

]] 清掃効率の向上 > 器具前面の凸凹部をなくす

会社に於いて新型照明器具を設計

新型照明器具

【従来】

ランプ

反射鏡

安定器

平成24年度 業務実績報告補足説明資料 その5

項目

Ⅱ-7

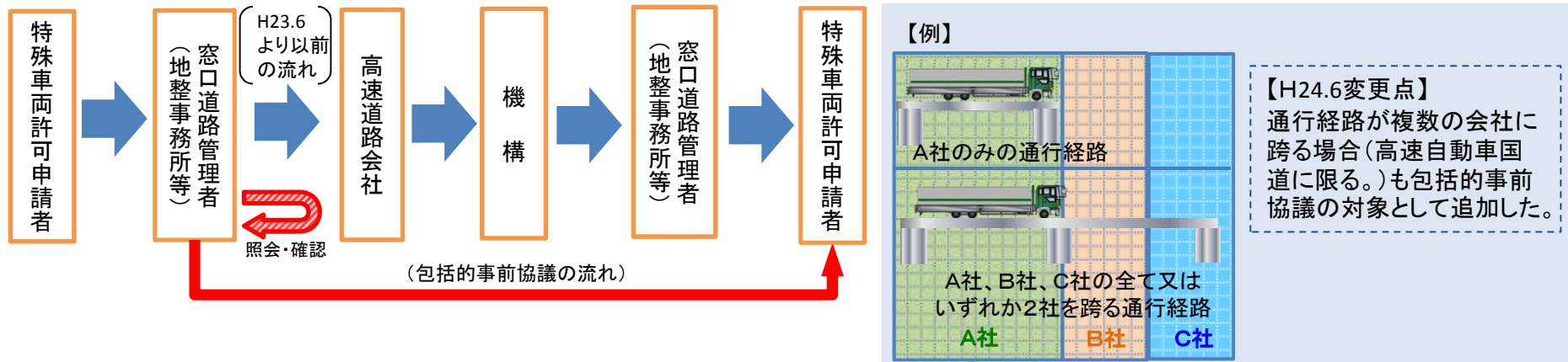
道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務

[業務実績報告書 P47]

【特殊車両通行許可に係る包括的事前協議のより一層の効率化】

○包括的事前協議※の1年間の実施状況を踏まえ、平成24年6月から、通行経路が複数の高速道路会社が管理する高速道路(高速自動車国道に限る。)に跨る場合の許可申請について、新たに当該包括的事前協議の対象に加え、一層の業務の効率化を図ることで、申請から許可までの期間の短縮に努めた。

※従前、他の道路管理者(地方整備局・都道府県・政令指定都市)において高速道路を経由する特殊車両の通行を許可する場合には、その都度、高速道路会社を経由して機構に協議することとしていたものを、平成23年6月から、一定の範囲(重量・寸法)にある車両については、あらかじめ他の道路管理者と包括的に協議を行うことにより、機構にその都度協議を行うことなく許可できることとした(複数の会社に跨る場合は対象外。)



<包括的事前協議の効果>

○機構への特殊車両通行許可に係る協議件数について、包括的事前協議導入前の1年間(平成22年6月から平成23年5月まで)と導入後の直近1年間(平成24年6月から平成25年5月まで)を比較すると935件(14%)減少しており、機構の業務の効率化に効果があったものと考えられる。また、当該許可の申請者にとっても、概ね1週間程度、許可までの期間が短縮されているものと考えられる。(特殊車両許可の標準処理期間は3週間)

■特殊車両通行許可に係る協議件数推移

期間	件数
H22. 6~H23. 5(A)	6, 537件
H24. 6~H25. 5(B)	5, 602件
(B) - (A) ((B) - (A) / (A))	▲935件(▲14%)

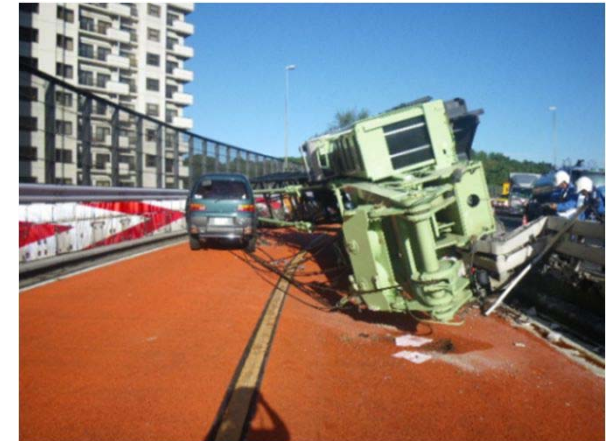
【車両制限令違反に係る取組】

- 車両制限令違反に対する取組、違反による事故の危険性や重量超過が道路に与える損傷の大きさ等についてホームページで広報し、特殊車両通行許可制度の理解と法令の遵守を促した。
- 首都高速4号線元赤坂付近で、車両制限令に定める重量を大幅に超える違反車両による重大事故が発生した。事故を起こした運送会社は、何度も警告したにもかかわらず違反を繰り返していたため、その運転手及び運送会社を、首都高速道路(株)との連名で警視庁に告発し、厳正に対処した。(当該運送会社は起訴された。)

＜事故概要＞

平成23年9月22日に首都高速4号線(港区元赤坂1-1付近)の上り線を走行していたセミトレーラが、積荷の重機を下り車線に落下させ、道路及び左車線を走行していた車両に被害を与えたもの。この重機を積載したセミトレーラの車両総重量は約65トンであり、車両制限令で定める20トンの3倍を超える違反車両であった。

H23.9.22	午前6時5分頃、首都高速4号線元赤坂付近にて事故発生
H24.9.24	運転手及び運送会社を首都高速道路(株)との連名で警視庁へ道路法違反で告発
H24.9.26	警視庁が道路法等違反容疑で送検
H25.3.13	東京地方検察庁が運送会社を道路法違反で起訴



事故状況写真(出所:首都高速道路(株))

○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、違反車両に対して厳正に対処した。

＜一都三県同時合同取締＞

- ・日時
平成24年12月10日(月)9:00～11:30
- ・場所
首都高管内 : 川口(料)・八潮(料)・市川(料)・大井(料)・平和島(料)・三沢(料)
東日本管内 : 船橋(料)・新座(料)
中日本管内 : 東京(料)

会社名	措置命令台数
首都高速道路(株)	20台
東日本高速道路(株)	3台
中日本高速道路(株)	5台
合計	28台



取締状況写真(出所:首都高速道路(株))

【適正な占用許可等に係る手続の実施】

○会社の担当者を対象とした占用更新説明会による占用許可申請書のチェックポイントの周知等により、占用許可事務の適切かつ効率的な事務について重ねて要請し、3,197件の占用案件を適正に処理した。

○有識者で構成する高架下利用計画等検討会の意見を聴き、「関越自動車道新潟線高架下利用計画(練馬区区間)」他4件の計画を策定し、高架下の道路空間の計画的な有効活用を図った。

※高架下等利用計画：周辺の土地利用等との調和を保ちつつ、まちづくり等の観点から適正かつ合理的な土地の利用を図る必要があると認められる高架下等について、道路管理者が必要に応じ、占用許可に先立ち高架下等に係る将来計画を策定するもの。

高架下利用計画等検討会における審議案件

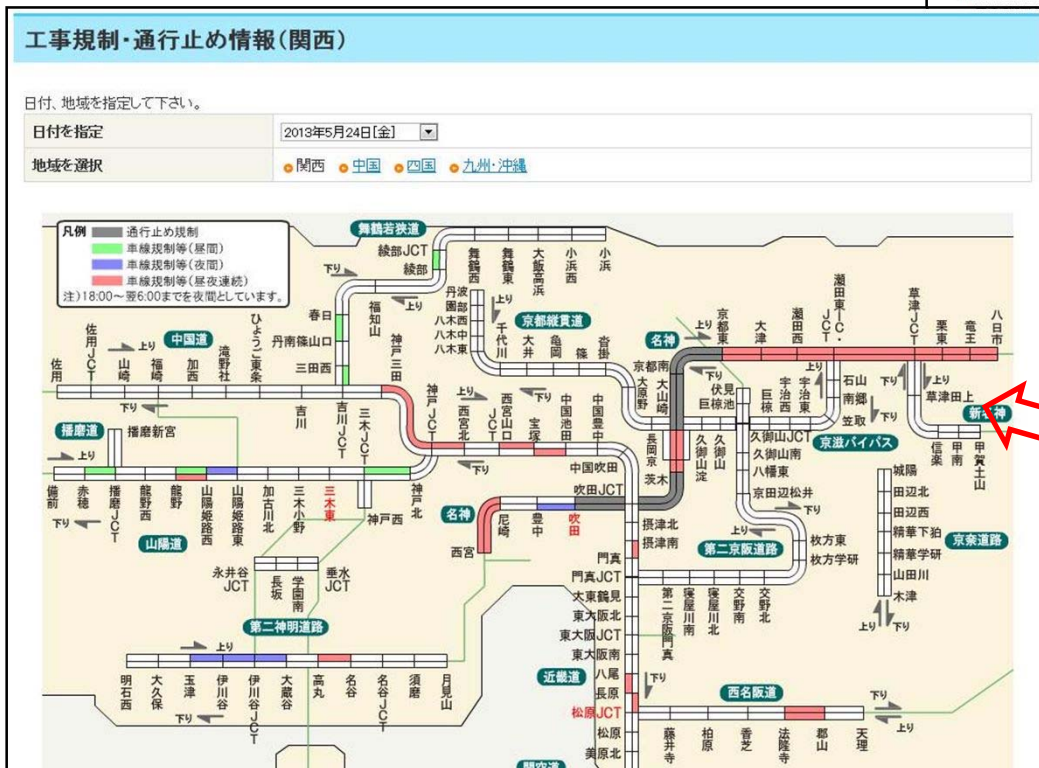
	案件
①	京都市道高速道路2号線(油小路線)高架下等利用計画(斜久世橋区間)
②	高速自動車国道近畿自動車道松原那智勝浦線高架下等利用計画(堺市区間)(変更)
③	一般国道478号(京都縦貫自動車道)高架下等利用計画(大山崎町区間)
④	一般国道478号(京都縦貫自動車道)高架下等利用計画(長岡京市区間)
⑤	関越自動車道新潟線高架下利用計画(練馬区区間)

主な道路管理権限の行使の状況

措置等	件数	
通行の禁止・制限	年間件数	1,778件
道路占用許可	総件数	15,984件
	年間処理件数	3,197件
特殊車両通行許可	年間件数	2,580件

【通行止め情報の提供】

○高速道路利用者に対する通行止め情報の提供について、さらに情報を得やすくするため、ホームページに、全国の通行止め予定情報を検索できるページを新設した。



出所：(財)日本道路交通情報センター(JARTIC)ホームページ

平成24年度 業務実績報告補足説明資料 その6

項目	Ⅱ-9-⑤	危機管理	[業務実績報告書 P55]
----	-------	------	---------------

○東日本大震災での経験等を踏まえ、会社をはじめとする関係機関と連携した情報伝達・収集訓練、機構被災時を想定した職員の安否登録訓練及び参集応答訓練に加え、次のような訓練の実施、防災意識の向上、機器類の充実などの不断の取組により、災害に対する万全の体制を整えた。

訓練等の取組	概要
災害対策本部を構築した実践訓練	より実践的な訓練とするため、災害の状況を想定して模擬的に災害対策本部を構築し、実際に高速道路会社に要員を派遣して情報収集などを実施。
関西業務での業務継続訓練	首都直下型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た重要継続業務の実務的な訓練として、出納事務支出訓練、道路監理役代行訓練を実施。 阪神会社と連携して南海トラフ巨大地震を想定した防災訓練を実施。
自発的安否登録訓練	発災時に職員が自律的に安否登録を行う体制を整えるため、あらかじめ日時だけを決めておき、直前に訓練情報を流さないで自発的に安否登録を行う訓練を実施。
災害対策要員用食料品等調達訓練	発災時に食料品等の調達が困難になることを想定し、近隣店舗の位置、取扱品等の状況を調査。
防災ポケット版の改定	役職員が常時携行する防災ポケット版の内容を随時更新。
東日本大震災時の対応事例集の作成	発災時に迅速に対処できるよう、東日本大震災に伴い発生した課題にどのように対処したかを整理した対応事例集を作成。
防災に関する講演会	防災意識を高めるため、機構の東京本部が存する港区の防災危機管理室の職員を招き、「災害時における職場や家庭における心構え」や「自治体としての防災計画」等の防災に関する講演会を開催。
データのバックアップ体制の構築	発災後の迅速な業務の復旧を図るため、毎月1回、東京本部のバックアップデータを関西業務部のファイルサーバに保存する情報システムのバックアップ体制を構築。
新型衛星携帯電話（アイサットフォン）の導入	災害時における通信手段の機能向上を図るため新型衛星電話（アイサットフォン）を導入。
オフィス内の安全確認	書庫・ロッカー等の転倒防止対策が十分であるか、災害時におけるオフィス内の安全性を確認。
防災備品、備蓄品の確認・補充	防災備品や備蓄品の使用期限、使用可否等を確認して補充。
避難場所確認訓練	迅速に避難できるよう、あらかじめ一次集合場所、避難所、広域避難場所等をそれぞれ確認。
帰宅ルート確認訓練	災害時の徒歩等による帰宅ルートを確認するとともに、ルート中のどこで支援が受けられるのかをあわせて確認。