

平成26年度 業務実績補足説明資料

項目	Ⅱ-1-②	国及び会社と一体となった高速道路の老朽化対策の実施、管理水準の向上 [業務実績報告書 P22]
----	-------	--

➤ 老朽化対策にあたり大規模更新・修繕に関する計画について検討を加えるなど、新たな課題に対して積極的に関与し、道路資産が将来にわたって適切に良好な状態に保たれ、債務の確実な償還が果たせるよう、その具体的内容を反映した協定変更を速やかに行い、緊急に対応が必要な対策を会社が平成26年度から着手できるように措置した。

老朽化を取巻く外部環境

- ①膨大な更新需要**
 高速道路の老朽化が進む中、大規模な更新や修繕費用が必要
 ・NEXCO 3兆200億円 (H27.1.22発表)
 ・首都 6,262億円 (H26.6.25発表)
 ・阪神 3,700億円 (H27.1.15発表)
 ・本四 250億円 (H27.1.31発表)
- ②点検強化**
 構造物の健全性を適確に把握するために点検→診断→措置→記録というメンテナンスサイクルを構築することが必要
- ③情報発信**
 構造物の維持管理に対する国民の関心、理解を高めるために点検、修繕等の状況を積極的に情報発信することが必要

H26年度における主な取組

●新たな枠組みに対応した協定変更を実施

老朽化対策や点検強化に必要な費用の確保と確実な債務償還を措置

法令改正による枠組みに沿って、老朽化対策や点検の強化等に必要となる費用を十分に見込む一方、会社にコスト削減を促すことによって、道路資産が将来にわたって適切に良好な状態に保ち、かつ、債務の確実な償還が果たせるよう措置

債務返済スキームの構築

料金徴収期間の延長、更新に係る債務とその他の債務を区分した債務返済計画を策定。
建設債務及び更新に係る債務がそれぞれ期限内に確実に償還できるスキームを構築。

【特定更新等工事の実施イメージ】

短期間での協定変更の実施

緊急に対応が必要な老朽化対策や点検の強化等を会社が直ちに着手できるよう、多くの新たな検討事項に対して、極めて短期間で協定変更を実施。

●管理の現地確認を行い、その結果を協定に反映するとともに、把握した情報を共有化

●点検及びその結果に基づく補修の実施数量と費用を記載するなど、管理の報告書を充実

●更新財源確保のための法令改正

高速道路の更新財源を確保するため、現行の料金徴収期間後の一定期間における継続的な料金徴収等を行う法令改正の実施(H26.6.4公布)

- ・特定更新等工事の追加
- ・償還期間の延長

●点検等の技術基準の制定

具体的な点検頻度や方法を定めた道路の維持修繕に関する省令・告示の制定(H26.3.31公布)

- ・近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本
- ・健全性の診断結果は、Ⅰ～Ⅳの区分に分類

高速道路の安全性の一層の向上

協定変更に反映した法令改正等

●「道路法等の一部を改正する法律」 (平成26年5月28日成立)

高速道路の老朽化に対応した計画的な特定更新等工事を行うとともに、高速道路の活用を図るため、道路法等の一部が改正され、協定等に盛り込むべき事項が以下の通り新たに追加・変更された。

- ① 高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、特定更新等工事を明記【機構法】
- ② 更新需要に対応した新たな料金徴収期間の延長(世代間の負担の平準化)【道路整備特措法】



●「道路の維持修繕に関する省令・告示」 (平成26年4月2日制定)

各道路管理者の責任による点検→診断→措置→記録というメンテナンスサイクルを確立するために、道路の維持・修繕に関する具体的な基準等を定めた「道路法施行規則の一部を改正する省令」及び「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」が施行された。

省令

○道路法施行規則(昭和二十七年建設省令第二十五号)

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

第四条の五の二 令第三十五条の二第二項の国土交通省令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの(以下この条において「トンネル等」という。)の点検は、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。
- 二 前号の点検を行ったときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。
- 三 第一号の点検及び前号の診断の結果並びにトンネル等について令第三十五条の二第一項第三号の措置を講じたときは、その内容を記録し、当該トンネル等が利用されている期間中は、これを保存すること。

告示

○トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成二十六年国土交通省告示第四百二十六号)

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類すること。

区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

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。



◇平成25年度報告書(H26.8公表)における改善点

- 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

管理の実地確認

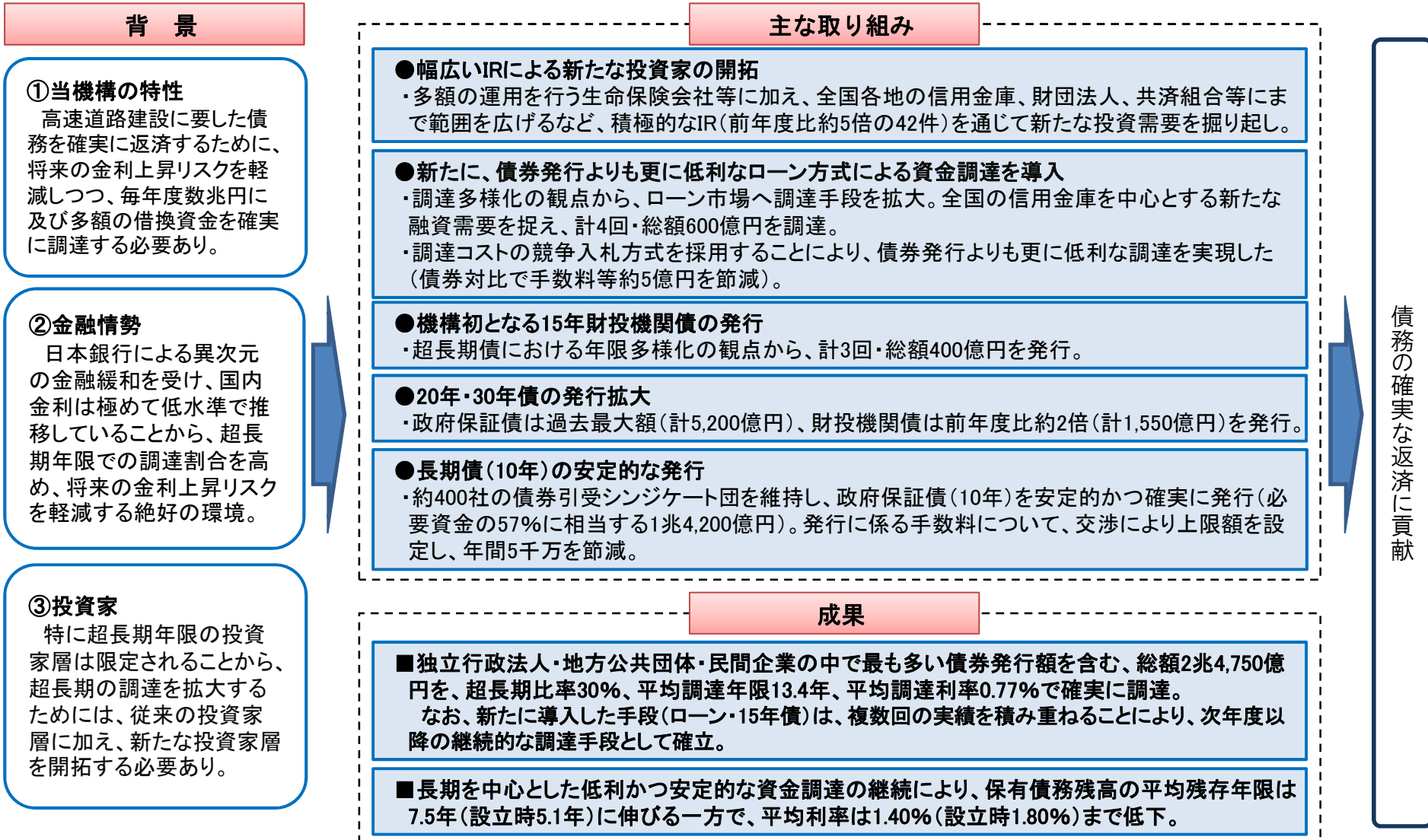
- 会社が実施している高速道路の管理に要する費用がどのように使われているかを実地にて確認し、必要に応じて協定変更を行うとともに、各会社の好事例を取りまとめ、全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるように提供し情報を共有化。
- 管理の実施状況をより把握できるように、平成26年度からは、管理事務所に加え、本社においても実地確認を実施。

	主な確認内容	確認場所
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 →H26年に各社に情報共有化	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)

平成26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 P34]
----	-------	------	---------------

➤ 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、現下の低金利を捉え超長期年限での調達拡大を目指すこととし、幅広いIRの実施による新たな投資家の開拓や新たなローン方式による資金調達の導入等の取り組みによって、総額2兆4,750億円を、超長期の割合を30%にまで高めた上で、平均調達利率0.77%と低利かつ安定的に調達した。



〔平成26年度 資金調達実績〕 (単位:億円、%)

調達手段	年限	平成26年度		(参考)平成25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	14,200	0.53	19,360	0.72
		20年	4,000	1.32	3,600	1.59
		30年	1,200	1.63	900	1.81
	計	19,400	0.76	23,860	0.89	
自主調達	民間借入金	10年	400	0.54	-	-
		15年	200	0.70	-	-
	財投機関債	2年	-	-	1,500	0.12
		5年	600	0.16	-	-
		10年	2,200	0.56	3,400	0.81
		15年	400	0.95	-	-
		20年	1,050	1.35	600	1.79
		30年	500	1.73	200	2.04
	計	5,350	0.81	5,700	0.77	
	合計		24,750	0.77	29,560	0.87
平均調達年限			13.4年		11.8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。

〔有利子債務の資金コスト〕

	金額	コスト	
発足時(H17.10.1)の有利子債務高	37兆3,976億円	1.80%	
平成26年度期首時点の有利子債務残高	29兆5,738億円	1.46%	
期中増減	会社からの引受額	9,881億円	0.95%
	償還・返済額	△4兆0,094億円	1.32%
	外部資金調達額	2兆4,750億円	0.77%
	債券発行差額償却による簿価増	95億円	-
平成26年度期末時点の有利子債務残高	29兆0,370億円	1.40%	

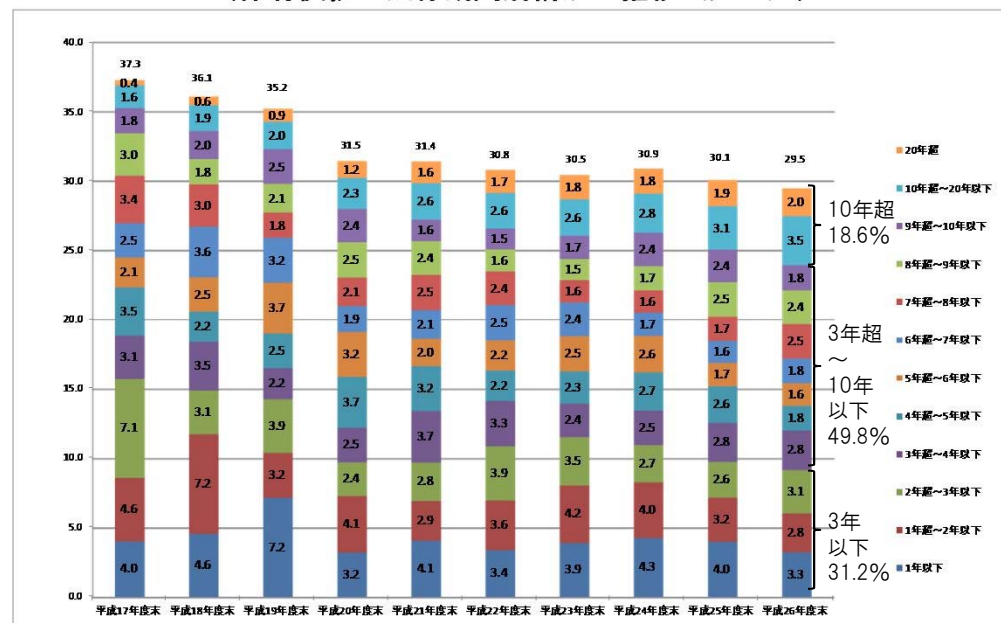
- ※1 上記金額には、道路承継未払金(平成25年度末378億円、平成26年度末906億円)を含んでいない。
- ※2 上記有利子債務残高に係るコストのうち、借入金に係るコストは、借入額と借入利率を使った加重平均で表示し、債券に係るコストは、調達額と債券発行時の応募者利回りを使った加重平均(但し、「会社からの引受額」に含まれる債券に係るコストは、引受時の簿価と表面利率を使った加重平均)で表示している。
- ※3 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

〔平成26年度 債券発行額〕

順位	発行体	発行額(億円)
1	高速道路機構	24,150
2	ソフトバンク	15,500
3	地方公共団体金融機構	14,810
4	共同発行市場公募地方債	14,740
5	住宅金融支援機構	13,138

- ※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。

〔保有債務の残存期間別構成の推移(兆円)〕



平均残存年限	5.2年	5.4年	5.8年	6.5年	6.7年	6.6年	6.7年	6.8年	7.2年	7.5年
期末平均金利	1.71%	1.63%	1.59%	1.62%	1.59%	1.50%	1.48%	1.49%	1.46%	1.40%

※残高は額面ベース。

平成26年度 業務実績補足説明資料

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

[業務実績報告書 P40]

道路を取り巻く環境が大きく変化する中で、道路の構造を保全し交通の危険を防止するとともに、道路空間の有効利用を図るため、道路管理者の権限を行使する機構と現場において維持管理を行う会社が連携し、一体的な取組みが可能となるような新たな枠組みを構築し、高速道路の管理を適正かつ円滑・効率的に実施した。

権限代行を取巻く外部環境

①重量制限超過車両による道路劣化

- ◆道路の劣化への影響が大きい重量制限を超過する違反車両の通行の適正化が必要
- ◆0.3%の重量を違法に超過した大型車両が道路橋の劣化の約9割を引き起している状況
- ◆車両の大型化、積載率の向上及び許可手続きの迅速化等により効率的かつ迅速な物流の実現の期待

②近年の異常気象の増加

- ◆異常降雨、台風、地震、大雪等の影響による通行止めが多数発生 ※平成26年度:150件
 - ◆平成26年2月の大雪時に各地で立ち往生車両や放置車両が大量に発生
- ⇒災害応急対策に支障

③公正な手続きによる道路空間の活用

- ◆高架下空間の占用基準の緩和
 - ◆入札方式の導入
 - ・占用希望者の選定手続きの公平性及び透明性の向上
 - ・道路の適正な管理のための財源確保につながる占用料収入の増加
- ⇒現地状況の的確な把握が必要

H26年度における主な取組

●新たな権限の行使の仕組み

車両制限令違反車両への対応の強化等

- 重量制限超過車両による道路劣化を防止するため、機構・6会社が連携し、一体となって車限令違反者に対する指導取締りの強化に必要な新たな枠組みを構築した。(H27.4.1施行)
 - ◆高速道路における措置命令の発出基準を統一するとともに、悪質な重量制限違反者に対しては現場で積載物を分載・軽減させる基準を明確化した。
 - ※現場で積載物を分載・軽減させる命令は、平成26年度から先行的に実施(高速道路で初。H26年度12件実施)
 - ◆これまで会社ごとの違反回数に応じて実施してきた運行会社等に対する指導を、機構において高速道路全体を通じた違反回数を把握し、これに応じて会社が指導を実施する体制を構築した。
- 許可手続きを迅速化し申請者の負担軽減を図るため、特車許可における機構と窓口道路管理者との包括協議の見直しを行い、機構あての協議が不要となる適用条件を拡大した。

改正災害対策基本法による道路啓開

- 災害時の道路啓開措置を迅速に実施するため、機構は、会社からの要請に基づき直ちに車両の移動命令等の措置を行い、これに従わない運転者がいる場合には、会社が機構に代わって車両の移動等を行う新たな枠組みを、改正法の施行に合わせて構築した。
 - ※法施行後に発生した大雪において、名神高速道路等の5路線に適用した。

迅速な通行の禁止措置の実施

- 地震やゲリラ豪雨が発生した場合に、的確かつ迅速に通行禁止処分を実施し、交通の危険を防止するため、機構があらかじめ通行止め基準を設定し、当該基準に該当したときには、機構による通行止め処分と会社に対する通行の禁止に必要な措置の要請が行われたものとする運用へ改善した。
 - ※導入後(平成26年11月)に発生した地震・降雨時に迅速な通行止め処分を実施

複雑多様化した占用制度の的確な運用に向けた取組み

- 現地の的確な把握を通じた道路空間の有効利用と、占用事務の一層の効率的な実施により申請者の負担軽減を図るため、新たな占用入札制度も含め、会社が現地の道路管理状況を把握・判断し、これを踏まえ機構が占用許可を行う新たな枠組みを構築した。
 - この枠組みの円滑・的確な運用を図るため、複雑化した占用制度全般について、様式を含めた標準的な手続等を新たに整備した。

高速道路の管理をより適正かつ円滑・効率的に実施

●車両制限令違反車両への対応等
積載物を分載・軽減させる措置の実施状況



違反状況



軽減措置実施

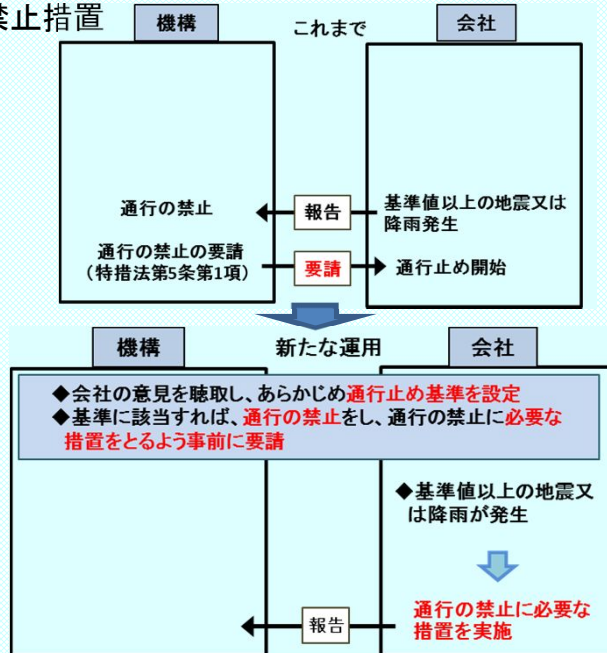
●改正災害対策基本法による道路啓開

区間指定日時	区間指定路線	担当会社
H26.12.17~12.21	①東海北陸道(美濃JCT~白川郷IC)	中日本
H27.1.1~1.2	②新名神高速道(甲賀土山IC~草津JCT)	西日本
"	③名神高速道(竜王IC~京都南IC)	"
"	④京滋バイパス(瀬田東JCT~久御山JCT)	"
H27.3.17	⑤磐越道(会津若松IC~磐梯熱海IC)	東日本



放置車両の移動状況(西日本高速)

●迅速な通行の禁止措置



●高架下空間の活用(入札対象施設)



(店舗)



(倉庫)

平成26年度 業務実績補足説明資料

項目

Ⅷ-4

主たる事務所の移転

[業務実績報告書 P54]

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(H27.3.31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、低層階(5階)への入居など、防災性能等の向上 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)。
- 移転を6ヶ月前倒して実施したことにより、ランニングコストを約3,700万円削減した。
- 移転に係る初期費用(インシヤルコスト※)は約1億6,000万円かかったが、上記コスト縮減により、約2.2年(現行の中期計画期間内)で回収可能。

(※)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)

費用項目	増減
賃料	▲7,174
その他コスト (駐車場代、清掃費等)	▲140
合計	▲7,314

※ 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。
- 自動制御ブラインドの採用や、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

（事務所に関する経過措置）

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。