

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

2025.6.4

0. 機構の役割、及び取り巻く状況の変化

1. 高速道路事業の円滑な実施の支援

2. 確実な資金調達及び着実な債務の返済

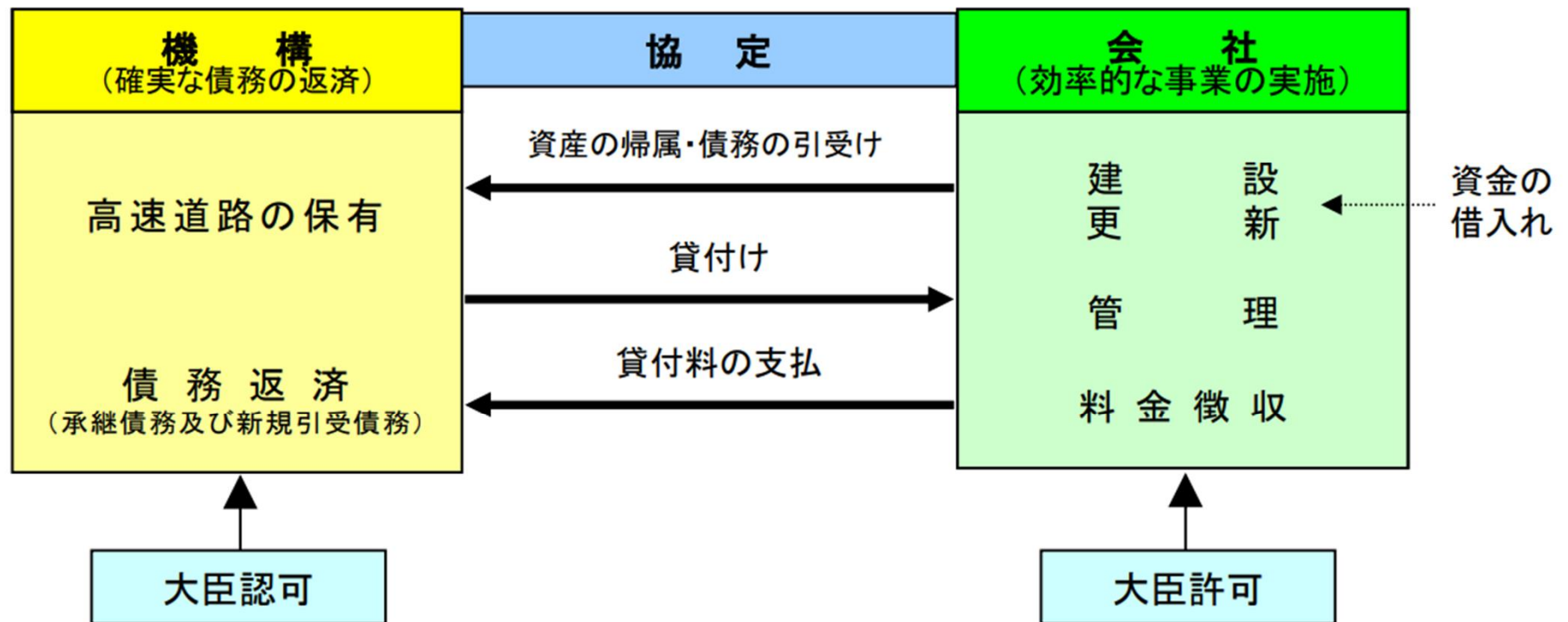
3. 道路管理に係る権限代行

機構の役割

◆機構の目的、役割

高速道路に係る道路資産の保有並びに会社に対する貸付、債務の早期の確実な返済等により、高速道路に関する国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援。

<機構と会社による高速道路事業の実施スキーム>



機構の役割

◆機構の主要な取組

(1)アセット・マネジメント

(必要な道路整備と適正な管理水準の保持への支援)

- 事業管理の着実な実施
- 権限代行業務の効果的・効率的な実施
- 高速道路の更なる進化・改良の推進

(2)デット・マネジメント


(債務の早期・確実な返済)

- 資金調達最適化、年度別債務の平準化

(3)課題遂行を支える組織基盤の強化

(組織能力向上、人材力強化及び業務運営の効率化)

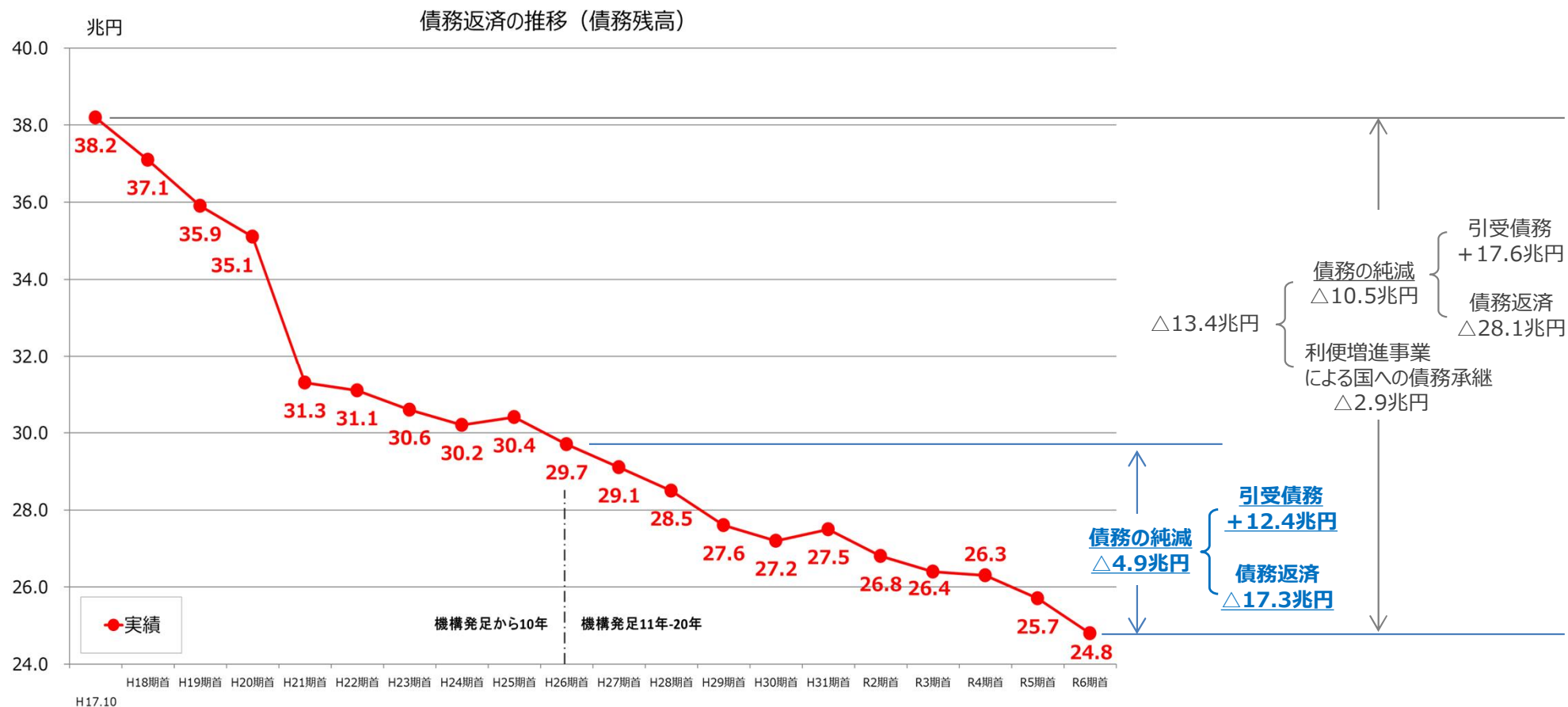
- 組織能力向上、人材力強化及び業務運営の効率化
- デジタル化の推進、勤務環境の整備等



債務返済の確実性と
道路資産の適切な保
有・貸付けを担保する
協定締結・変更

機構の役割

◆平成26年度期首以降、会社から新たな債務を12.4兆円引き受けた一方で、17.3兆円の債務返済を行ったことにより、令和6年度期首の債務残高は、平成26年度期首に比べて、4.9兆円減の24.8兆円となり、着実に債務を返済。



機構の役割

◆中期目標、中期計画、年度計画

機構は、中期目標、中期計画及び年度計画に従って業務を遂行し、各事業年度における業務の実績について国土交通大臣から評価。

平成27年度以降の期間における機構の業務の実績については、国土交通大臣より「全体としておおむね中期計画における所期の目標を達成しているものと認められる。」との評定。

第1期中期目標期間 (5年)					第2期中期目標期間 (3年)			第3期中期目標期間 (5年)				第4期中期目標期間 (4年)			第5期中期目標期間 (4年)					
H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 (R1)	R2	R3	R4	R5	R6	R7

↑
10年点検
(H27.7月)

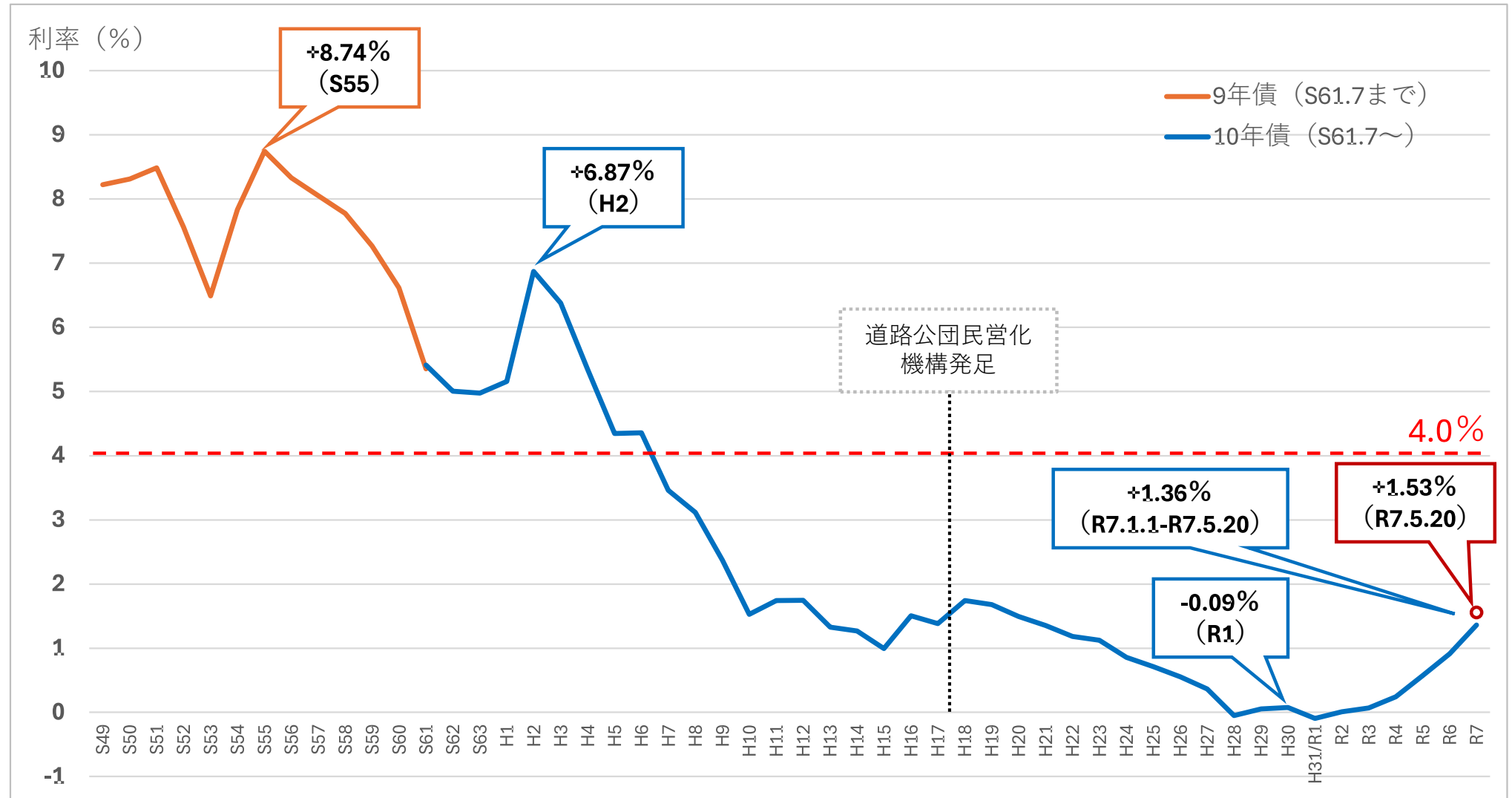
↑
20年点検
(R7.4月～)

取り巻く状況の変化

◆国債金利(10年)の推移(長期)

○国債金利は低水準で推移してきたものの、日銀の政策変更を受け上昇傾向

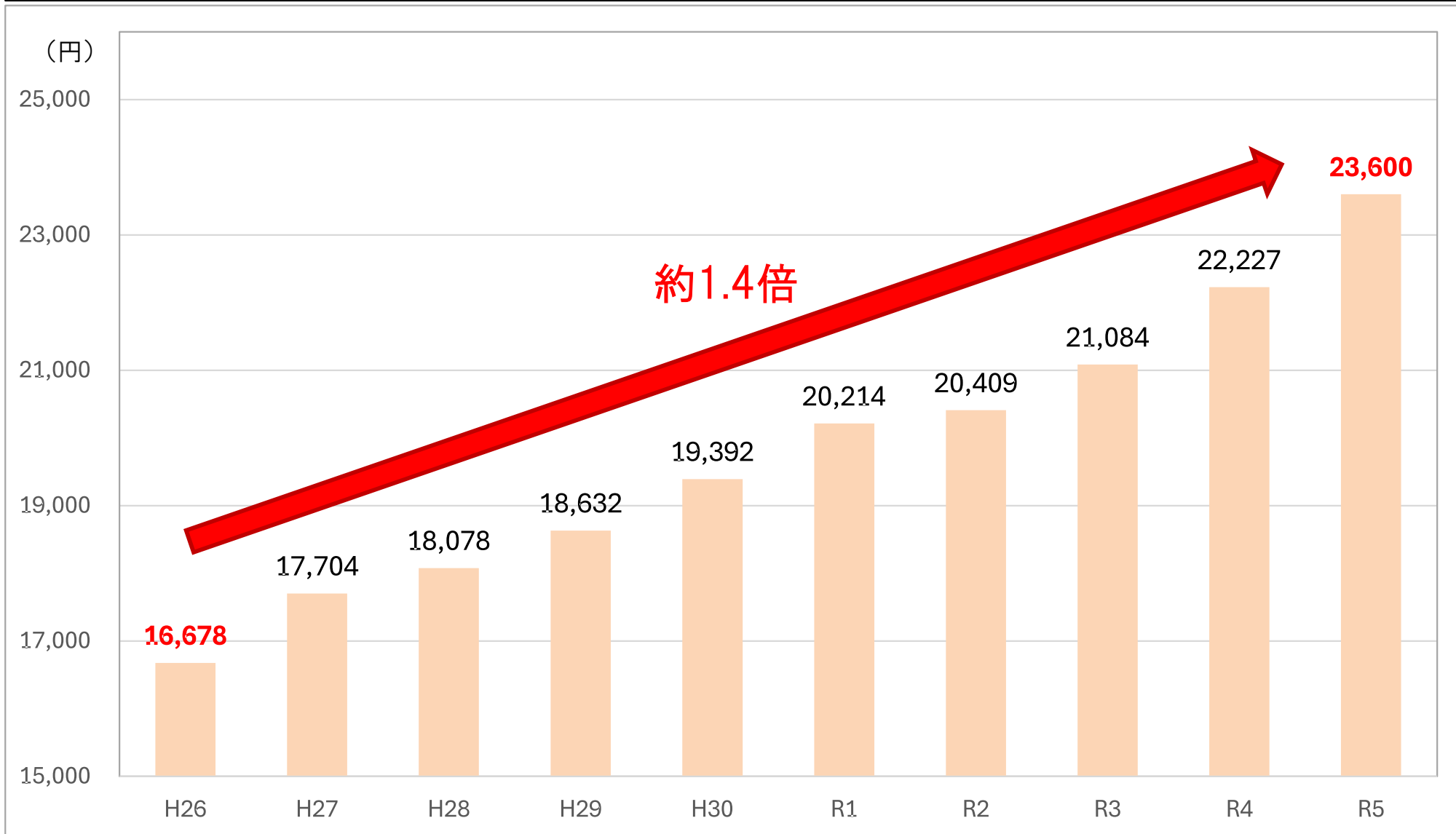
【長期金利の実績値推移】



取り巻く状況の変化

◆公共工事設計労務単価推移

○労務単価は10年間で約1.4倍に増加



出典：国交省HPより引用

0. 機構の役割、及び取り巻く状況の変化

1. 高速道路事業の円滑な実施の支援

2. 確実な資金調達及び着実な債務の返済

3. 道路管理に係る権限代行

1. 高速道路事業の円滑な実施の支援

○ 状況

- ・ 国土強靱化、抜本的な更新事業の必要性
- ・ カーボンニュートラル、物流、自動運転等、高速道路に対する新たな社会ニーズへの高まり
- ・ 金利変動、事業コストの上昇

○ 主な取組及び今後の方針

- ・ 高速道路の更新・進化に対応する法改正、協定変更
- ・ 管理水準向上及び施策動向に即した指標の設定
- ・ 維持・更新事業のコスト縮減を支援する取組
 - ⇒ 償還計画の确实性の確保
 - ⇒ 適正な管理水準の確立、維持管理費用の適正性の確認
 - ⇒ 統一的な目標設定によるマネジメントの徹底

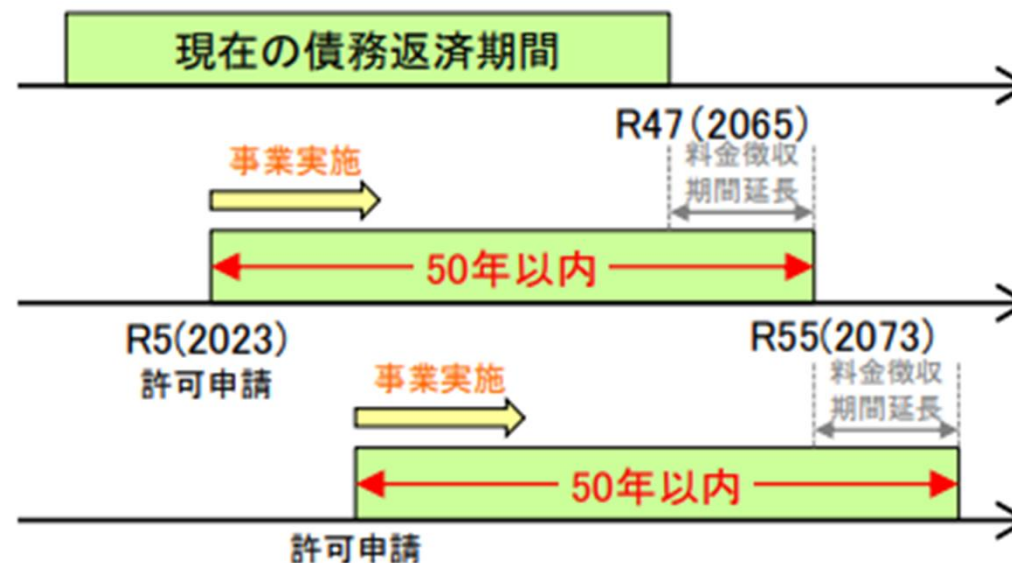
高速道路の更なる更新・進化のための法改正

◆高速道路の料金徴収期間の延長（R5.5.31改正法成立 R5.6.7公布）

道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の改正

- 高速道路の更新・進化のため、料金徴収期間を延長することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、債務返済の確実性の観点から、債務返済期間を設定
 - ⇒ 国土交通大臣への許可申請日から50年以内
- 現行制度を踏まえ、料金徴収期限を引き続き設定
 - ⇒ 最長で令和97年(2115年)9月30日

<債務返済期間のイメージ>



会社との協定及び業務実施計画

◆会社との協定へ追加した事業(例: 高速道路の進化事業)

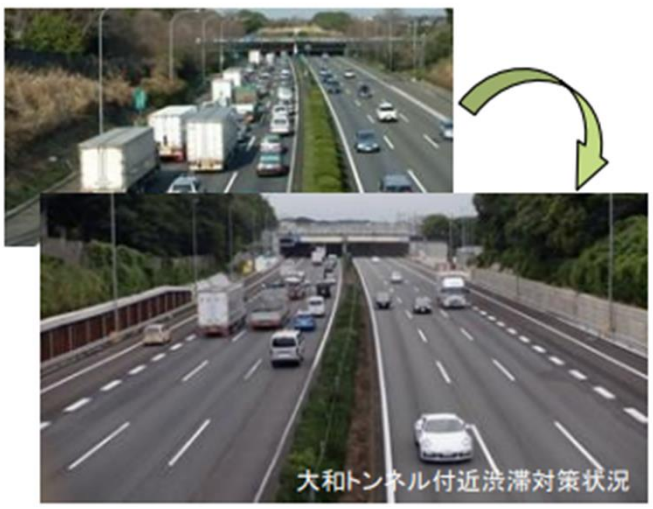
暫定2車線区間の4車線化



耐震補強



ピンポイント渋滞対策



SA・PAの利便性向上



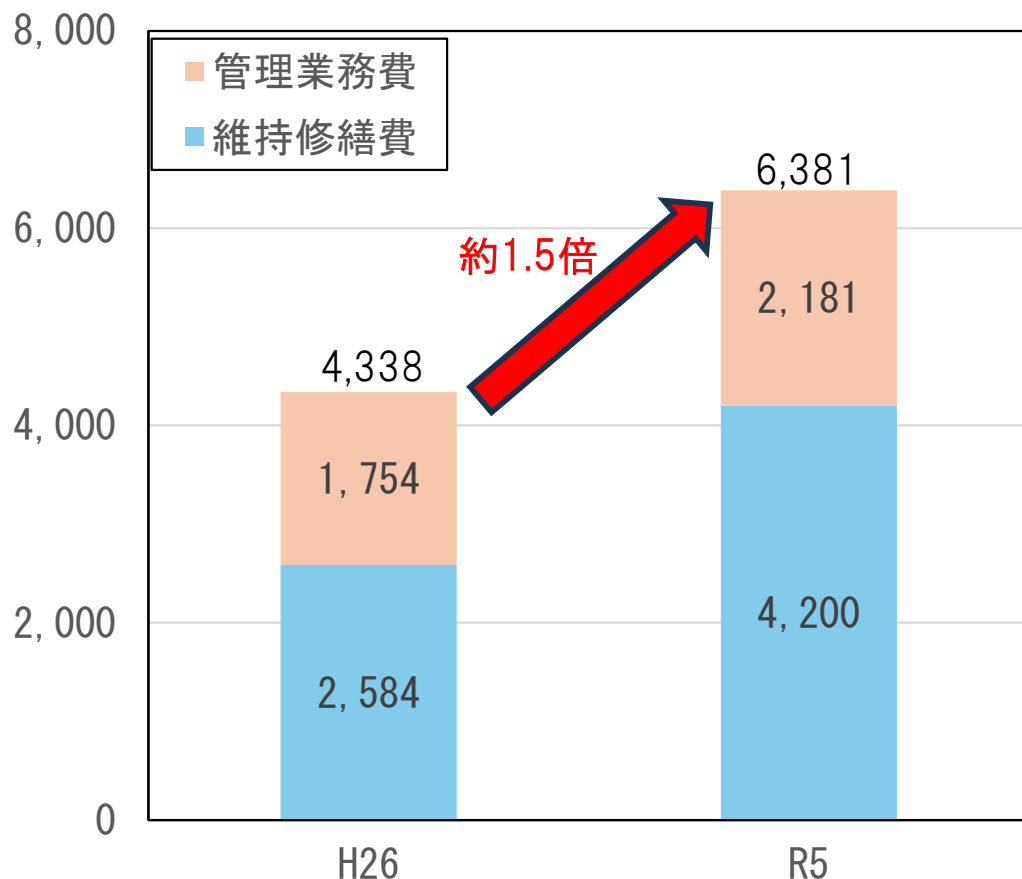
会社との協定及び業務実施計画

◆維持管理費の推移(高速6会社 計)

○10年間で、事業費が増加(計画管理費は約1.5倍、修繕費は約1.6倍)

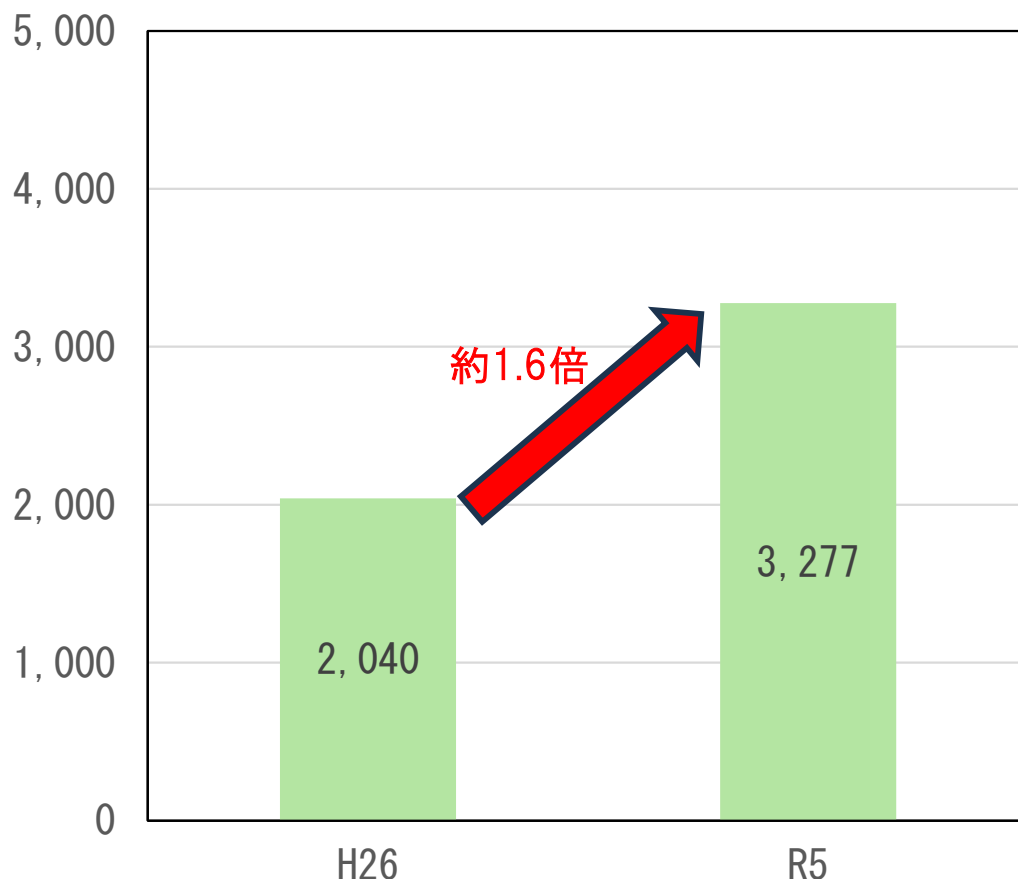
計画管理費

【億円(税抜)】



修繕費

【億円(税抜)】



高速道路機構ファクトブックに記載している実績値を集計して作成

- ・全国路線網、地域路線網、一の路線の合計
- ・計画管理費は、一般管理費・消費税を除く
- ・修繕費は、債務引受額を記載、一般管理費・利息・消費税を除く

高速道路の更なる進化・改良の促進

高速道路のSA・PAの混雑解消及び物流確保等の要請に対応するため、令和4年8月より、機構が主導して、有識者、会社による「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会」を設置した

「SA・PAにおける利便性向上の方向性中間とりまとめ」(令和5年2月)

「SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針」(令和5年12月)

1. SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1-1. 駐車マスの拡充 | 1-4. 物流効率化・労働環境改善 |
| 1-2. 確実な駐車機会の提供 | 1-5. 混雑状況の把握・情報提供 |
| 1-3. 休憩施設空白区間の解消 | |

2. 新たな需要への対応

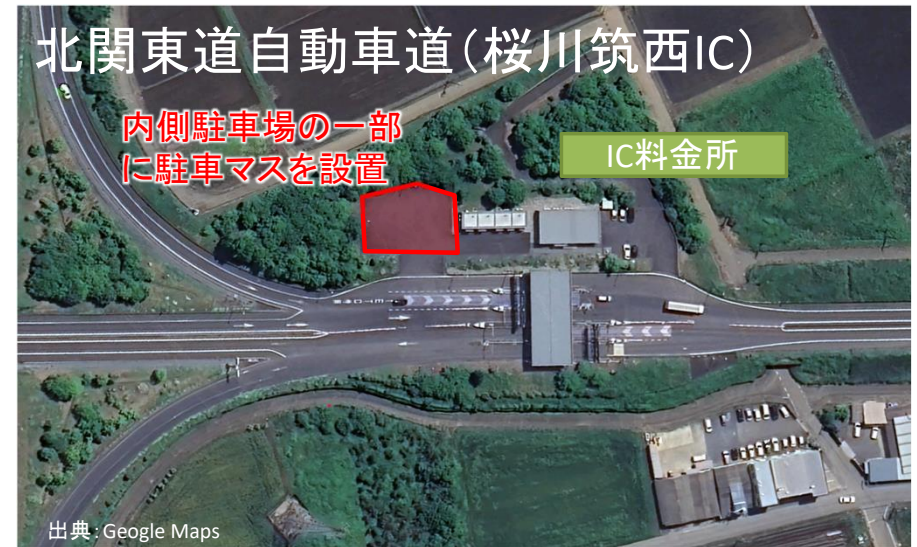
- 2-1. カーボンニュートラル(EV充電器等)

高速道路の更なる進化・改良の促進

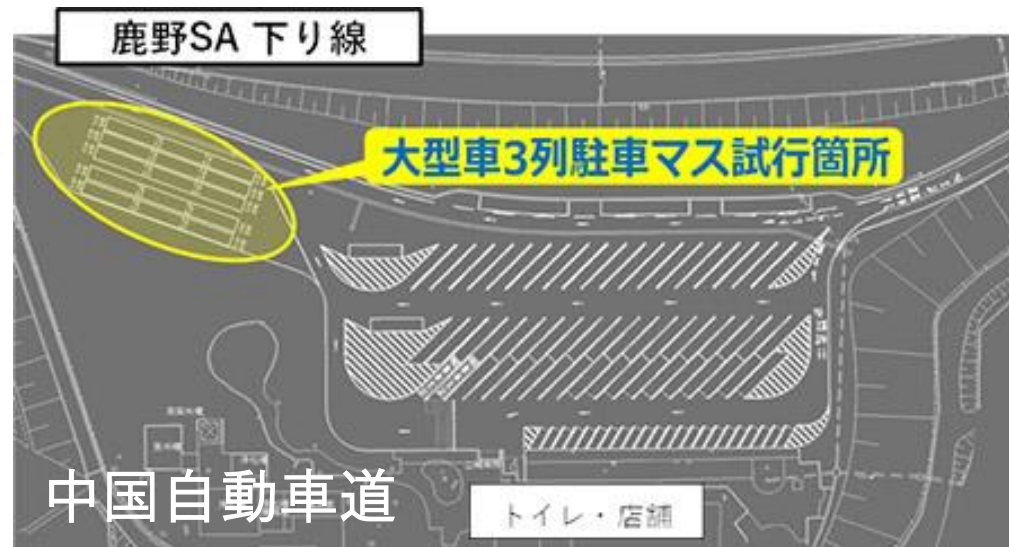
◆直近の対策事例



駐車マスの拡充



休憩施設空白区間対策(IC内駐車場)



駐車マスの拡充

管理状況の確認

◆管理の報告書

【報告書の例】

維持修繕業務 保全修繕業務 料金管理業務 交通管理業務 ...

高速道路機構 HP

日本高速道路保有・債務返済機構 機構について 債務・取組 IR情報 全国高速道路情報

維持、修繕その他の管理の報告書について (令和5年度)

トップページ > 全国高速道路情報 > 関係への取組等のその他の情報 > 高速道路の管理の状況 > 維持、修繕その他の管理の報告書について (令和5年度)

東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)、首都高速道路(株)、阪神高速道路(株) (以下「各高速道路会社」といいます。)より、令和5年度における高速道路の管理(各種サービス)の実施状況について、報告がありましたのでお知らせいたします。

【安全・安心・快適にご利用頂くための高速道路の管理(各種サービス)に関する取組み報告】

各高速道路会社が令和5年度に実施した高速道路の管理における代表的な取組み内容について、次のとおりご紹介いたします。

⇒ [各社の代表的な取組み内容の報告\(pdf\)](#)

【令和5年度の取組み内容における主なトピックス】

- 毎年継続して実施する道路管理の取組み
- 安全・安心で快適な高速道路空間の創出に向けた取組み
- 死者事故率減への取組み
- 逆走防止対策・誤進入対策への取組み
- 大雨による落石と災害に備へ、道路に向けた取組み
- より使いやすいサービス・パーキングエリアの構築に向けた取組み
- 維持管理の高度化等に向けた取組み
- 新型コロナウイルスの感染拡大防止対策の取組み
- 主なアウトカム指標の計画と実績

【各高速道路会社からの報告書】

- 東日本高速道路株式会社での取組み報告
[高速自動車国道北海道縦貫自動車道閉鎖名高等に関する維持、修繕その他の管理の報告書\(pdf\)](#)
- 中日本高速道路株式会社での取組み報告
[高速自動車国道中央自動車道第十吉田線等\(他1路線\)に関する維持、修繕その他の管理の報告書\(pdf\)](#)
- 西日本高速道路株式会社での取組み報告
[高速自動車国道中央自動車道高岡線等に関する維持、修繕その他の管理の報告書\(pdf\)](#)
- 本州四国連絡高速道路株式会社での取組み報告
[一般国道4号\(本州四国連絡自動車道\(神戸・神戸ルート\)線\)に関する維持、修繕その他の管理の報告書\(pdf\)](#)
- 首都高速道路株式会社での取組み報告
[都道首都高速1号線等に関する維持、修繕その他の管理の報告書\(pdf\)](#)
- 阪神高速道路株式会社での取組み報告
[大阪府道高速大阪池田線等に関する維持、修繕その他の管理の報告書\(pdf\)](#)

【(参考) 維持、修繕その他の管理の仕様書(管理の考え方)】

[東日本\(pdf\)](#) / [中日本\(pdf\)](#) / [西日本\(pdf\)](#) / [本州\(pdf\)](#) / [首都\(pdf\)](#) / [阪神\(pdf\)](#) / [大阪\(pdf\)](#)

【ダイジェスト版】

リニューアルプロジェクト等 死傷事故率低減、逆走防止 災害復旧 駐車マス改良等 ...

管理状況の確認

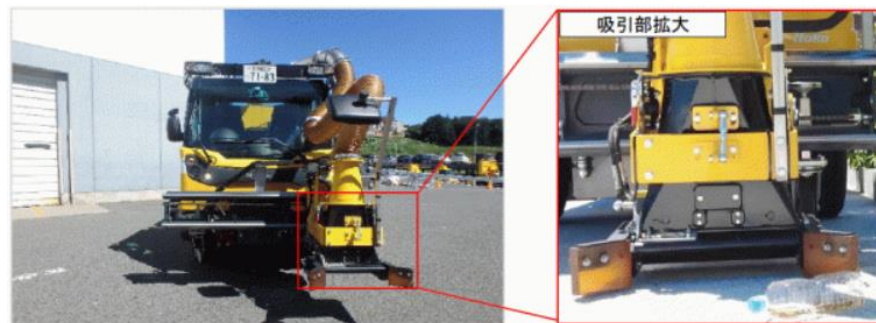
◆会社による好事例の紹介(例:効率化・省力化への取り組み)

◆維持管理の高度化等に向けた取り組み

常に新しい技術を取り入れ、現場での維持管理等に展開しています。
今後、DX技術などを活用し、更なる高度化を目指します。



(準天頂衛星を活用したロータリ除雪車自動化)



(吸引機能が付いた新型路面清掃車)



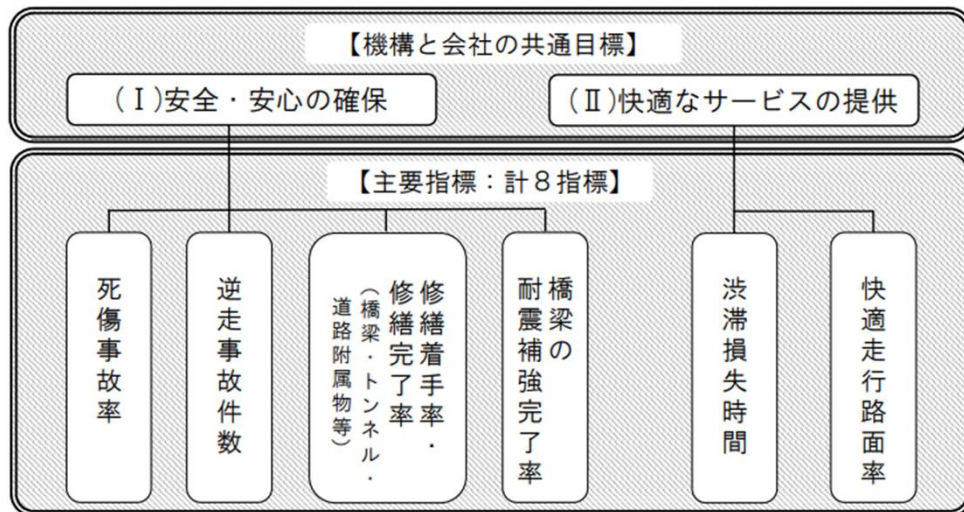
(お手洗い掃除ロボット)

アウトカム指標の設定

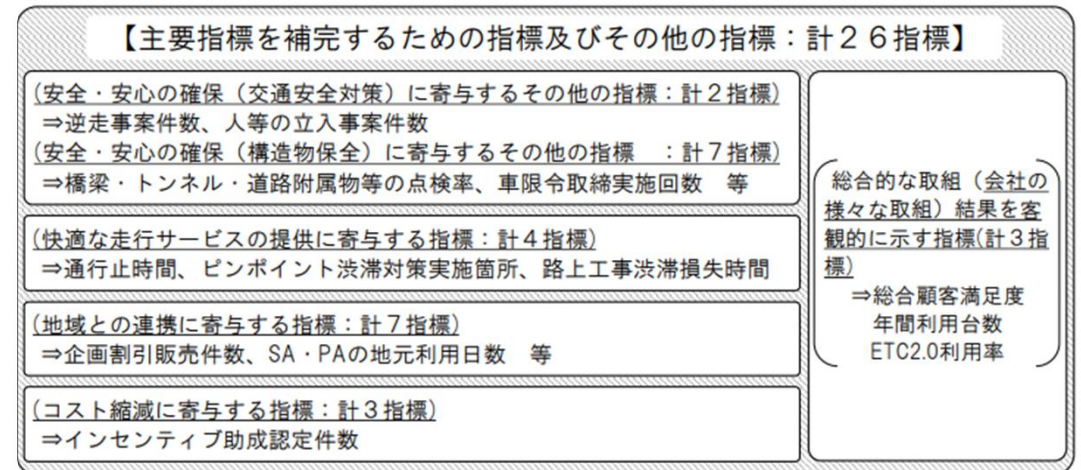
◆アウトカム指標の設定

機構は会社と連携し、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、また、「高速道路の状況をお客様に分かり易く示す」ための指標として会社共通の客観的指標（アウトカム指標）を設定。

機構と会社の共通目標である「(Ⅰ)安全・安心の確保、(Ⅱ)快適なサービスの提供」についてそれぞれ主要な指標(8指標)と補完するための指標(26指標)に分類し、34の指標を設定



機構と会社の共通目標と
アウトカム指標の体制(主要指標)



主要指標を補完するための指標及びその他の指標

アウトカム指標の設定(経緯)

H18年度 [7指標]

アウトカム指標の導入

<指標の追加・整理>

<目標設定の充実>

H27年度 [12指標]

管理水準向上のための指標を追加
(通行止め時間、逆走事案件数、要補修橋梁数 等)

H28年度 [28指標]

施策動向に即して指標を追加
(ピンポイント渋滞対策実施箇所数、企画割引実施件数、GS空白区間数、構造物点検率、入札占用件数 等)

H29年度 [35指標]

施策動向に即して指標を追加
(構造物修繕着手率、橋梁の耐震補強完了率 等)

(前年度の実績値に加えて)
翌年度の目標値を新たに設定

H30年度 [35指標]

中期的な目標値を新たに設定
※会社の取組計画を基に設定

R4年度 [37指標]

指標の実績値を会社間で相対比較整理

R6年度 [34指標]

施策動向に即して指標を追加
(構造物修繕完了率、暫定手法での耐震補強完了率)

<今後の課題>

政策目標等を踏まえた指標の新規追加
経営努力との連動を考慮した指標の改廃 等

機構による統一的な中期目標の設定

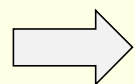
アウトカム指標の設定 (アウトカム指標の見直し)

中期的な目標設定の考え方

- 高速道路資産の適切な保有や機能強化、償還計画の確実性向上等を図るため、これまで会社の取組計画を基に設定していたアウトカム指標に係る中期的な目標について、今後は、高速道路サービスとして達成すべき水準等を明確化し、機構が統一的な考え方により設定する方式に改めることとした。

【従前】

- ・会社が中期経営計画等で中期目標値を設定
- ・機構は会社の目標値を取りまとめて公表



【R7年度以降】

- ・機構が統一的な中期目標値を設定・公表
- ・会社は機構目標を踏まえ目標値を設定

指標の考え方

機構の中期目標・中期計画や最新の施策動向を踏まえて指標を設定

- ・ 高速道路資産の適切な保有の観点 → 死傷事故・逆走の削減、構造物の保全、快適走行可能な路面維持 等
- ・ 高速道路の機能強化(進化・高度化)の観点 → 渋滞の緩和、耐震補強の推進、SA・PAの機能強化等
- ・ 償還計画(債務返済)の確実性向上の観点 → 高速道路利用者の確保 等

目標設定単位の考え方

- 高速道路会社共通の統一した目標値を設定

東日本	中日本	西日本	本四	首都	阪神
□□					

- 一部指標では、路線特性や地域特性を踏まえ、全国路線網、首都高速、阪神高速に区分して目標値を設定

全国路線網	首都	阪神
○○	△△	◇◇

目標値の考え方

高速道路サービスとして達成すべき水準等を明確に示す、中期的な目標値を設定

- 施策の進捗を管理する指標

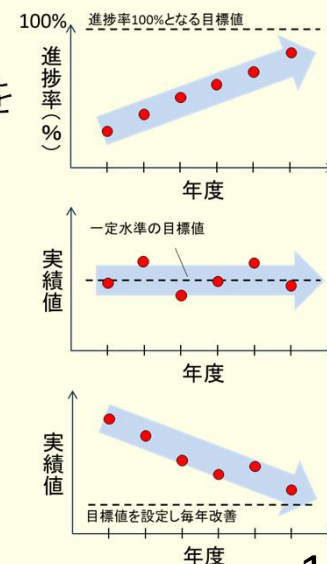
→ 橋梁、トンネル、道路附属物等の修繕着手率及び完了率 等

- 過年度実績の水準を維持する指標

→ 快適走行路面率 等

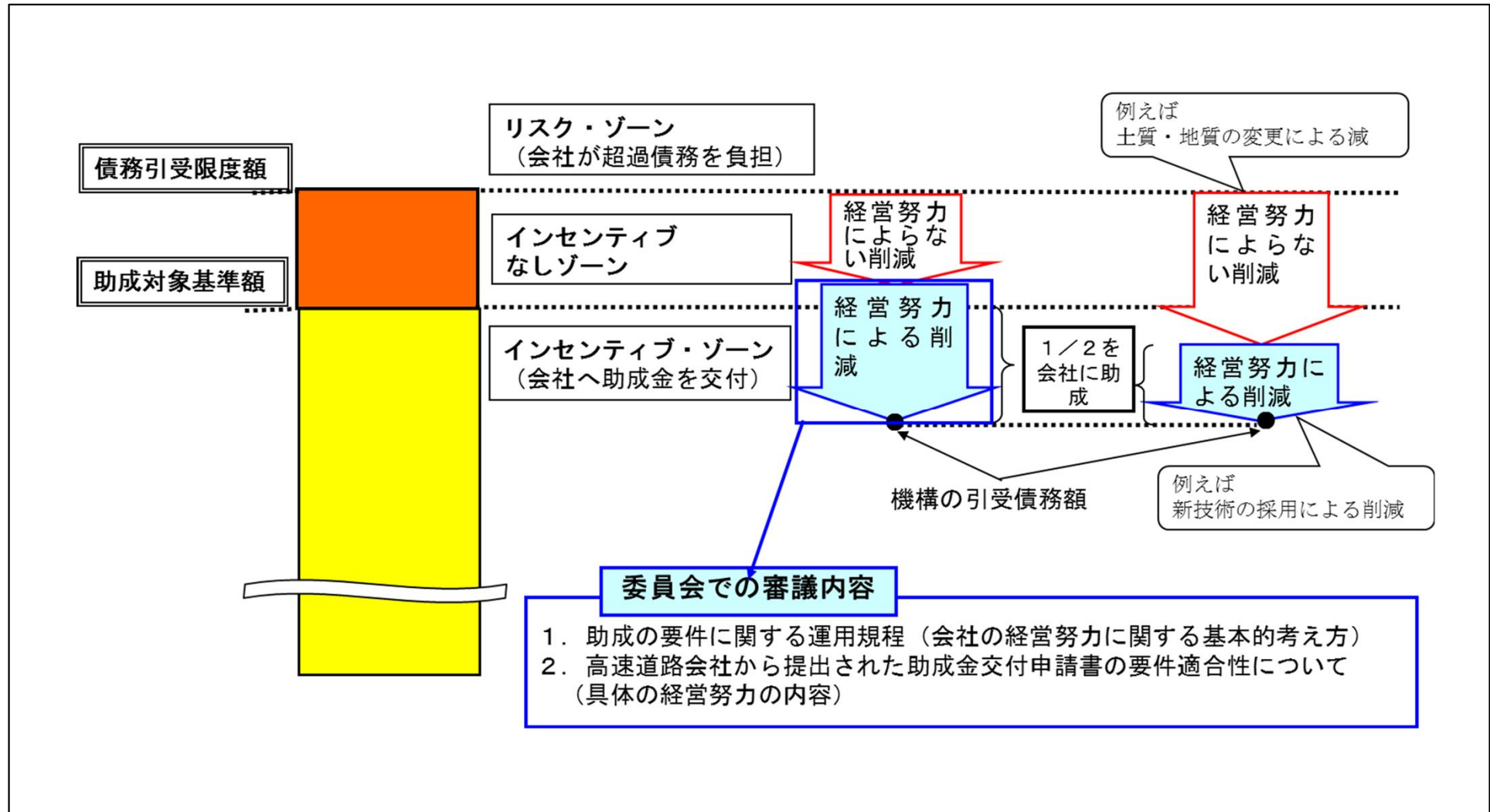
- 過年度からの改善傾向を継続する指標

→ 死傷事故率 等



コスト削減を支援する取組

◆インセンティブ助成制度のイメージ



コスト縮減を支援する取組

◆修繕・更新事業における助成制度の活用

○ 工事計画書の提出時期の見直し

- ・助成対象基準額を記した工事計画書の提出を、工事着手前から工事完了までに提出期限を見直し

○ 概算払い交付申請制度の新設

- ・認定案件の資産帰属が完了した段階で、助成金の一部の交付申請を実施

⇒ 修繕・更新事業における認定件数の増加

コスト削減を支援する取組

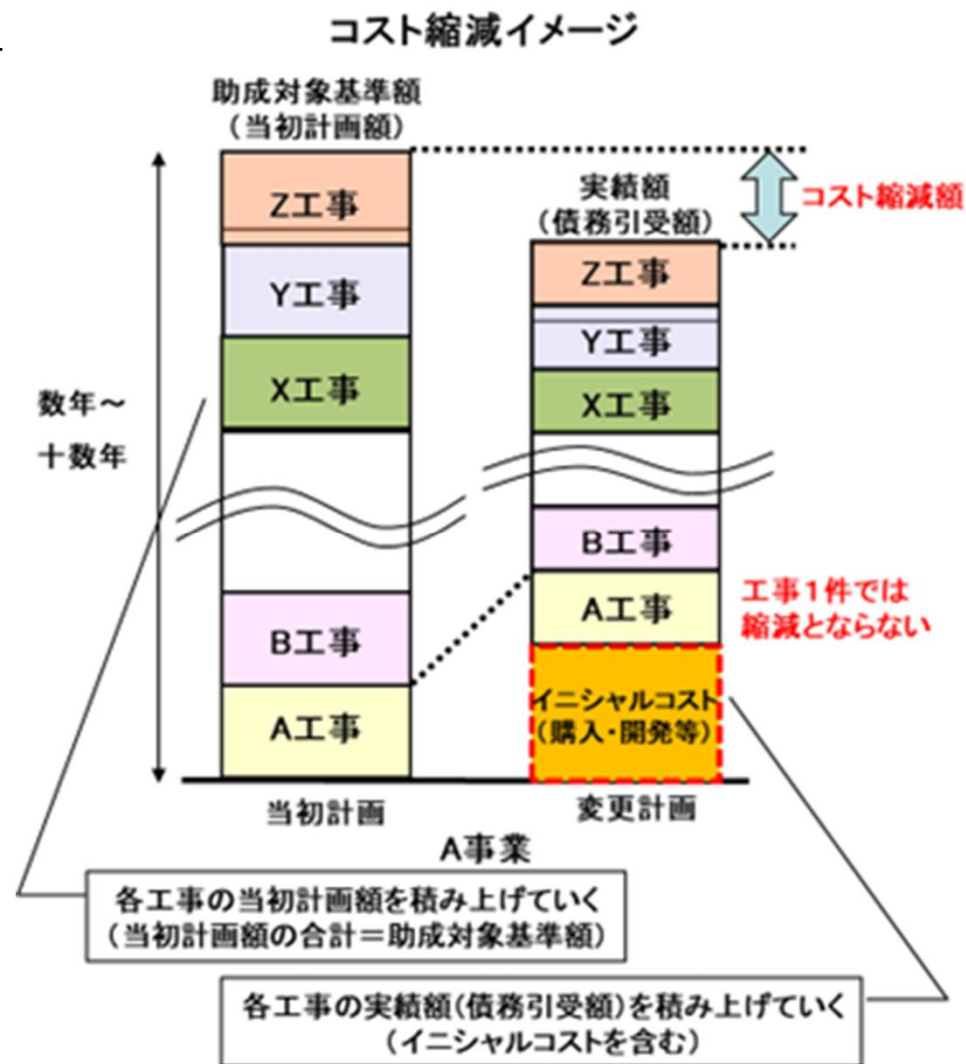
◆修繕・更新事業における助成制度の活用

新たな技術に合わせた認定制度の改善

○ 複数工事の認定制度の新設

新たな技術の導入により、単一工事ではイニシャルコストの増加によりコスト削減とならず、複数工事で採用することで全体としてコスト削減となる事例が発現

⇒複数工事を一つの事案として審議



コスト削減を支援する取組

◆修繕・更新事業における助成制度の活用

新たな技術に合わせた認定制度の改善

【事例】 移動式防護柵の採用による規制費の縮減

午前 千歳空港方面を2車線運用



正午頃 約30分で規制切替



午後 札幌方面を2車線運用



※移動式防護柵(ロードジッパーシステム)を導入し、
複数工事で活用することにより規制費用のコスト削減を実現

コスト縮減を支援する取組

◆カーボンニュートラル等の政策課題への取組み推進

助成交付額を加算する制度の新設

経営努力によるコスト縮減となる取組みを対象に、通行止め時間の短縮等の社会的便益が認められる場合に、助成金の交付額を加算

補正係数 β	区分
1.00	特段の社会的便益が認められないもの
1.20	一定の社会的便益が認められるもの

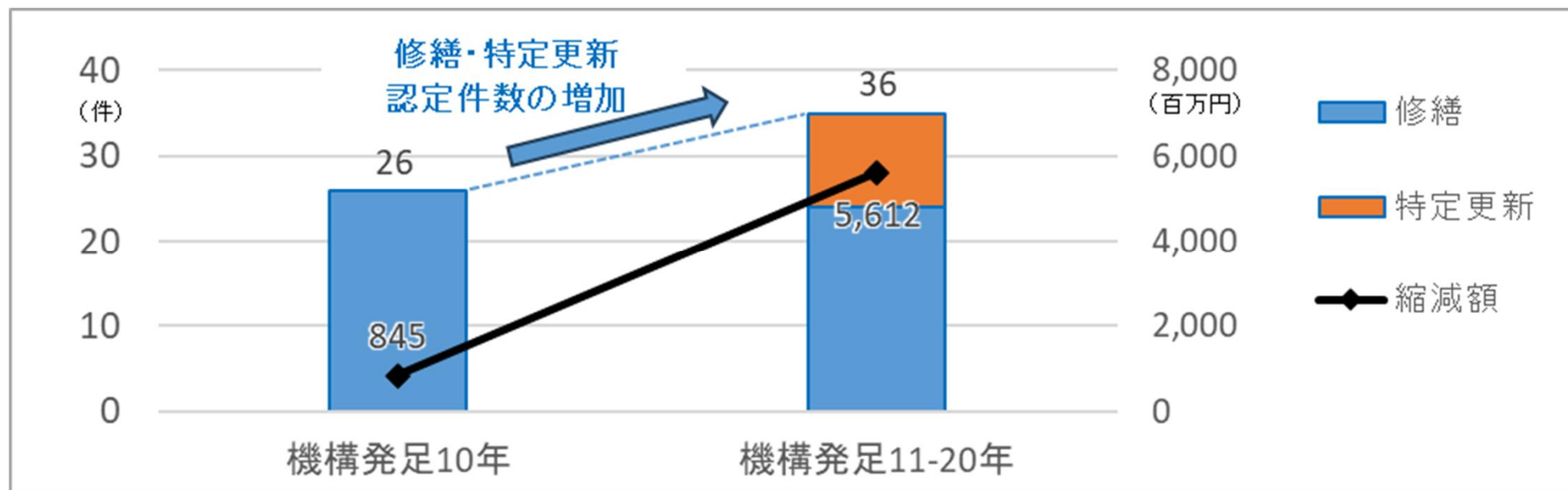
【社会的便益として認められる例】

- 交通環境の改善(規制時間短縮や渋滞削減 など)
- 環境負荷の軽減(CO2削減 など)

コスト削減を支援する取組

◆助成制度の活用

修繕・更新事業における認定件数の推移



1. 高速道路事業の円滑な実施の支援(ポイント)

	10年間の成果ポイント	今後の課題
会社との協定及び業務実施計画	<ul style="list-style-type: none"> ・会社との間で締結している協定を変更し、債務の確実な返済との両立を図りつつ、4車線化等の課題に対応した事業を追加 ・<u>労務単価や材料単価等の事業コストの増額要因、及びコスト縮減と併せて必要な協定変更を実施</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・多様化する事業環境の変化に対応していくため、会社における効率的な経営・コスト縮減を促しつつ、<u>償還計画に係る確実性の更なる向上に努める</u>
高速道路の更なる進化・改良の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路のSA・PAの混雑解消及び物流確保等の要請に対応するため、<u>機構が主導して、有識者、会社による検討会を設置し、利便性向上に関する「中間とりまとめ」及び「整備方針」を策定</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・社会的な要請を踏まえ、高速道路の機能強化を図るため、自動運転などの高速道路を取り巻く技術の進展を踏まえつつ、<u>将来に必要な投資やその負担のあり方について関係機関と連携しながら検討し、適切な対応を図る必要。</u>
管理状況の確認	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>各会社のコスト縮減等に係る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</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・労務費の高騰など維持管理費が増加傾向にあることから、<u>会社に対して適正な管理水準の確立を促すとともに、維持管理費等の適正性を入念に確認</u>
アウトカム指標の設定・公表	<ul style="list-style-type: none"> ・会社と連携し管理水準向上及び施策動向に即して指標の追加 ・会社の取組計画を基に<u>中期的な目標値を設定</u> 機構が会社の目標値を取りまとめて公表 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路サービスとして達成すべき水準等を明確化し、<u>機構が統一的な考え方により設定し、協定変更等を通じて目標達成に向けた支援を行う</u>
コスト縮減を支援する取組	<ul style="list-style-type: none"> ・修繕・更新工事における手続きの効率化による積極的な制度改善の推進や新たな技術に合わせた認定制度の新設、カーボンニュートラル等の政策課題に対応するため助成金交付額を加算する制度の新設等、<u>助成制度の活用促進に向けた制度改善を実施</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事におけるコスト縮減の促進や高速道路が果たすべき役割を踏まえ、我が国全体として進めている政策について、<u>会社がより積極的な取組につながるよう、更なる改善の検討を行う</u>

0. 機構の役割、及び取り巻く状況の変化

1. 高速道路事業の円滑な実施の支援

2. 確実な資金調達及び着実な債務の返済

3. 道路管理に係る権限代行

2. 確実な資金調達及び着実な債務の返済

○ 状況

- ・ 債務を着実に返済(29.7兆円(H26)→24.8兆円(R6))
- ・ 貸付料収入は、コロナ禍前の水準に回復
- ・ 金利のある世界への移行、金融市場のボラティリティの上昇

○ 主な取組及び今後の方針

- ・ 資金調達需要の平準化させる資金マネジメントの導入
- ・ 資金調達手段の多様化
(投資家層の拡大、発行年限の多様化、ソーシャルボンド発行など)

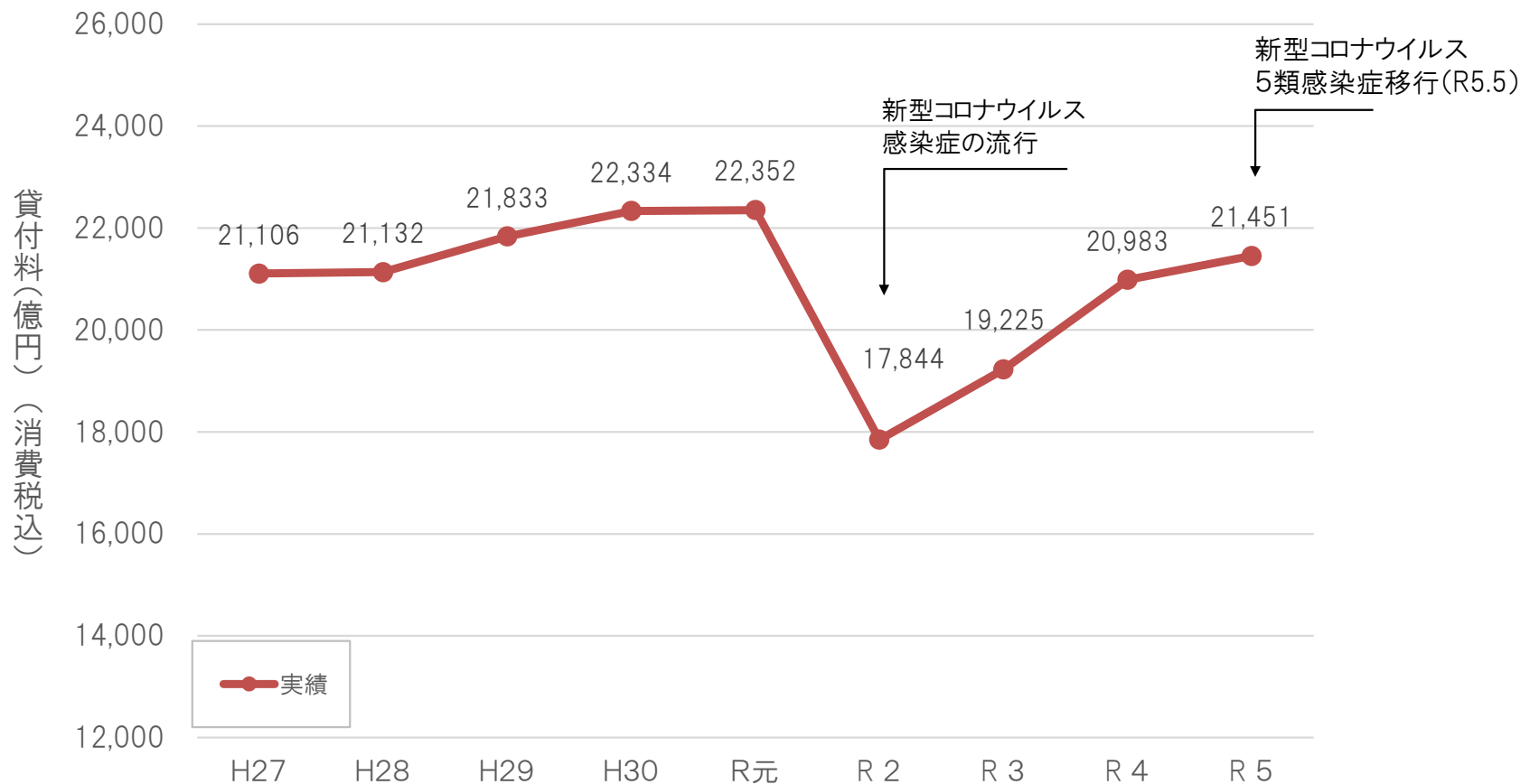
⇒ 金融環境の変化や長期的な資金収支を見通したデット・マネジメントの更なる強化

貸付料収入

◆貸付料収入の実績

令和2年以降新型コロナウイルス感染症の影響により一時減少したものの、令和5年5月に5類感染症に移行したことにより概ねコロナ禍以前の水準まで回復

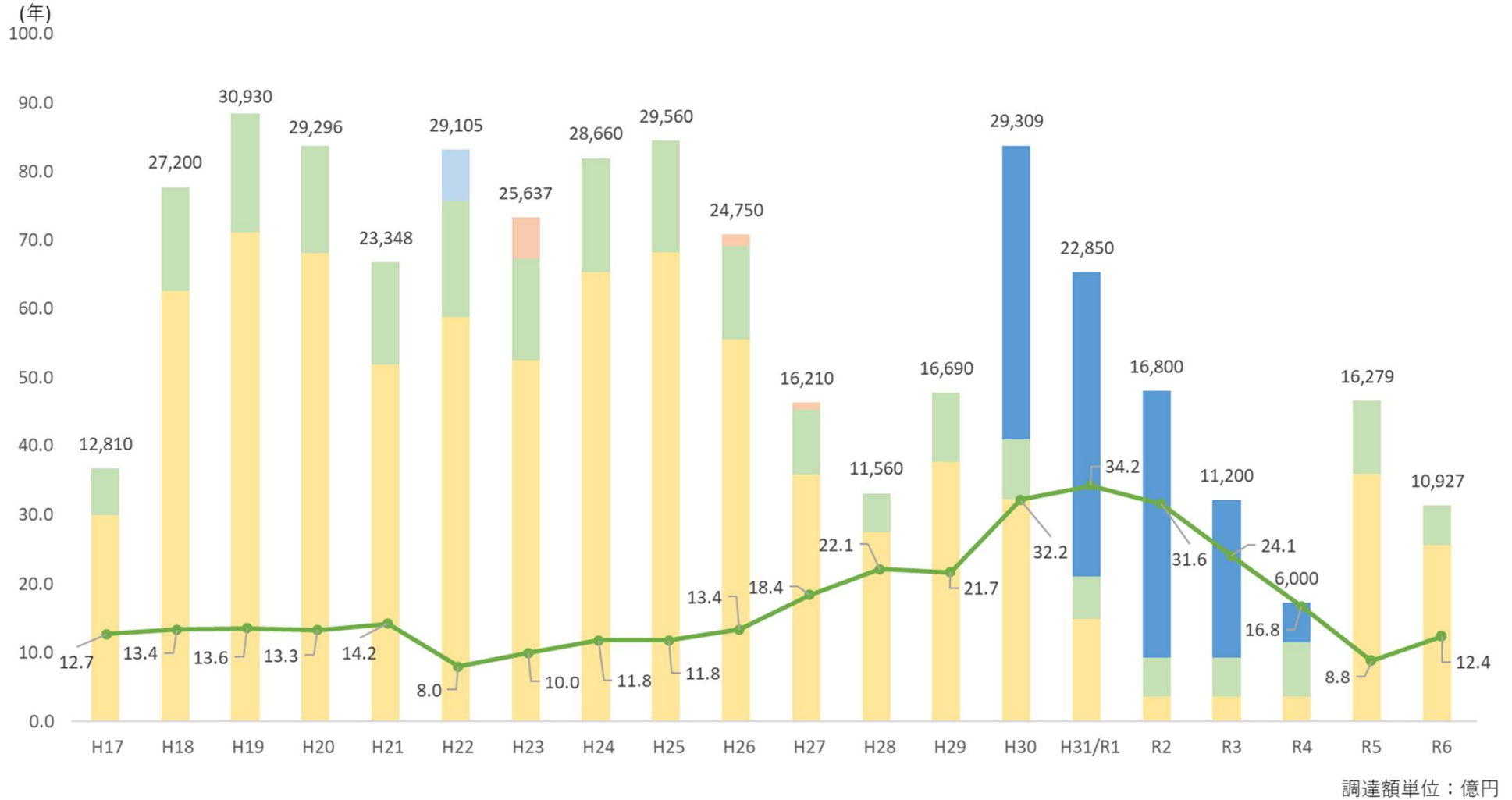
貸付料(6社合計)の実績推移



資金調達需要の平準化

◆資金調達内容の推移

資金調達内容の推移

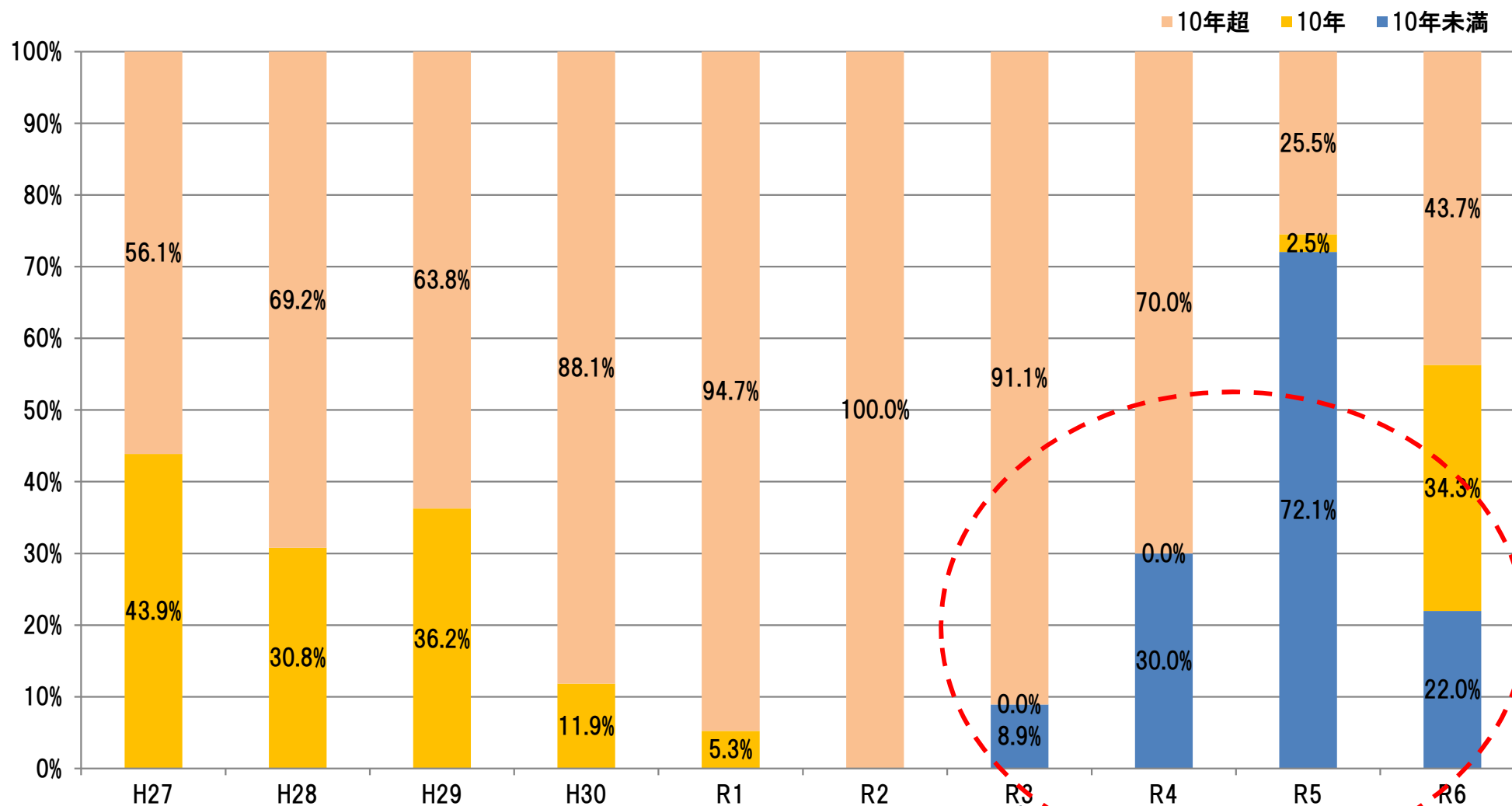


■ 政府保証債
 ■ 財投機関債
 ■ 政府保証借入金
 ■ 民間借入金
 ■ 財政融資資金

● 平均調達年限

資金調達需要の平準化

◆中期債の発行による資金調達需要の平準化



中期債発行

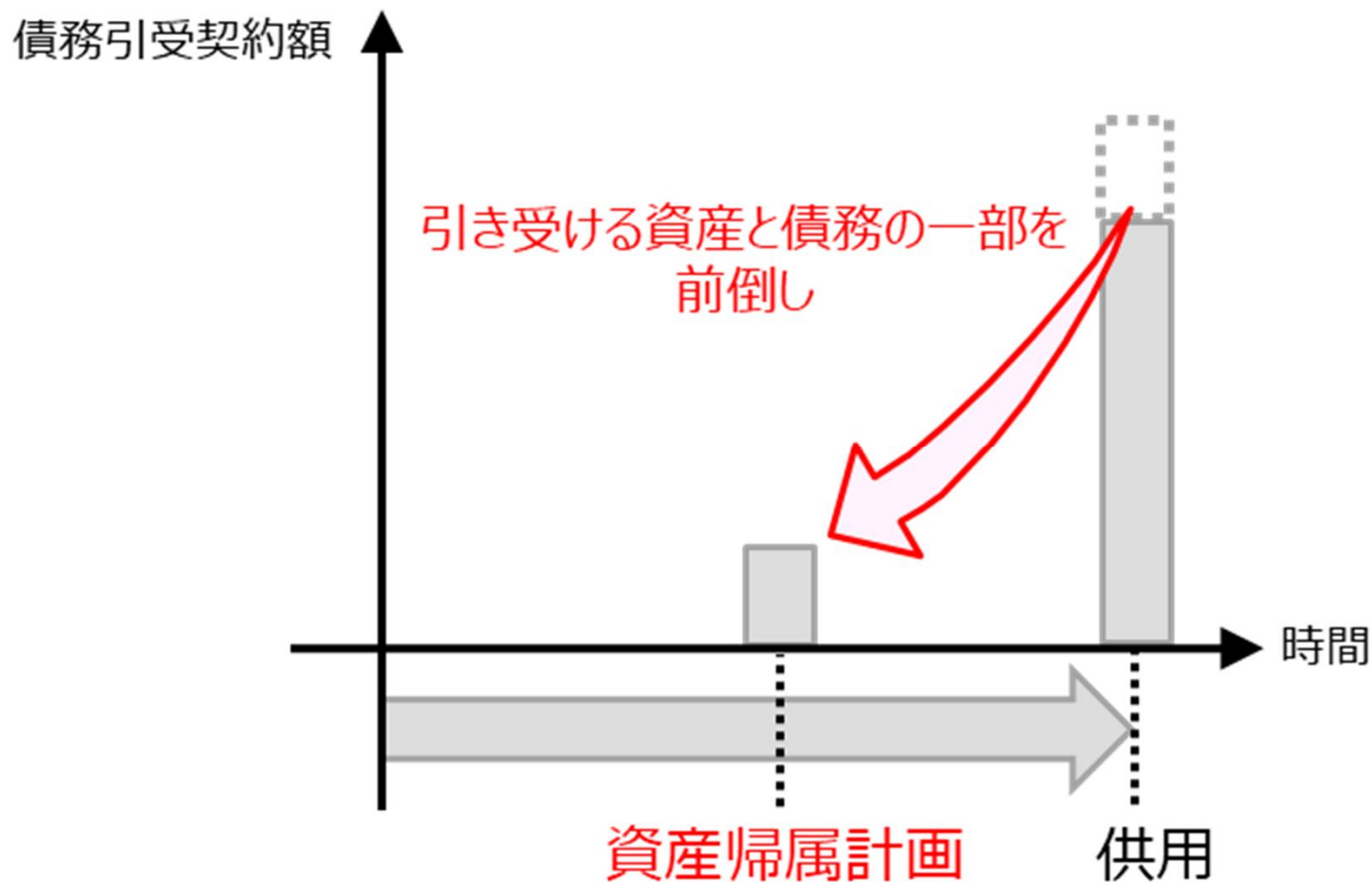
資金調達需要の平準化

◆道路資産帰属計画

供用前でも国交省の認可を受けて道路資産(債務)を引き受けることができる制度。

⇒道路資産帰属計画を活用して、各年度の資金調達需要の平準化

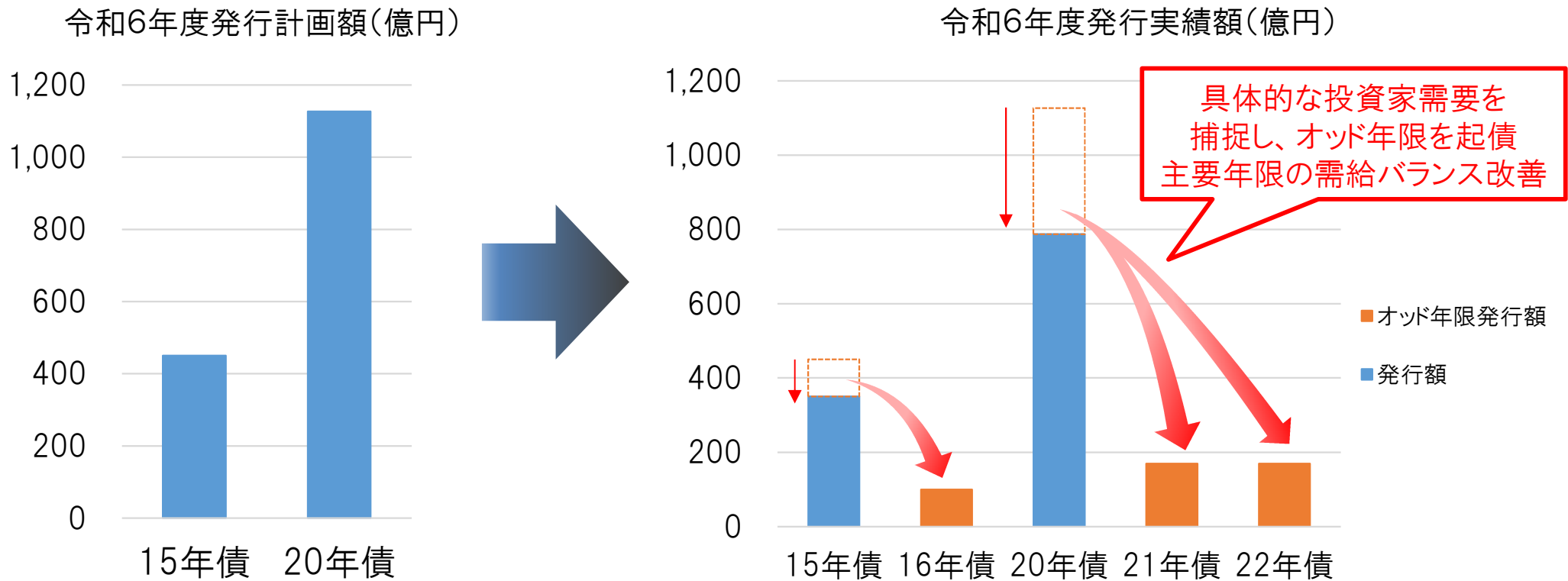
道路資産帰属計画のイメージ



調達手段の多様化

◆主要年限(10年)以外での新たな調達手段を導入

＜令和6年度における対応事例＞

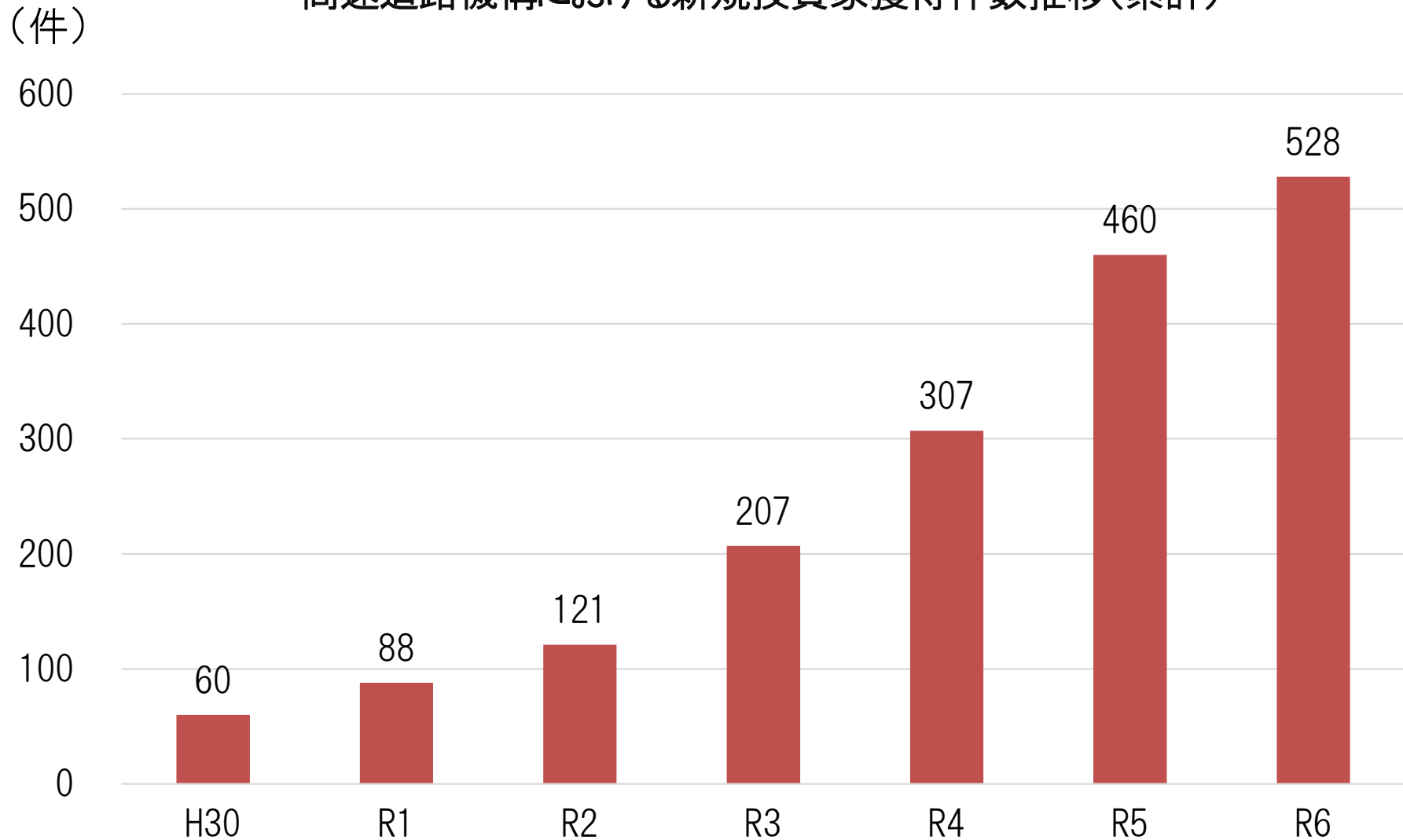


主要年限だけでの発行による需給悪化を防ぐため、オッド年限を活用し、主要年限の需給悪化を回避

投資家層の拡大

◆IR活動等による投資家層の拡大

高速道路機構における新規投資家獲得件数推移(累計)



2. 確実な資金調達及び着実な債務の返済(ポイント)

	10年間の成果ポイント	今後の課題
債務の返済	・令和6年度期首の債務残高は、平成26年度期首に比べ、 <u>4.9兆円減の24.8兆円となり、着実に債務を返済</u>	・引き続き、着実な債務返済を実施
貸付料収入	・令和5年度以降は、概ねコロナ禍以前の水準まで回復しており、会社との協定に基づき、確実に徴収	・引き続き、会社との協定に基づき確実に徴収
確実な資金調達	<p>・長期的な資金収支を見通し、各年度の債務返済に係る支出にばらつきがあったことを踏まえ、効率的な債務返済の観点から、<u>中期債の発行や道路資産帰属計画の活用など各年度の資金調達需要を平準化させる資金マネジメントを実施</u></p> <p>・資金調達手段の多様化を図るため、 <u>IR活動による投資家層の拡大</u> <u>主要年限(10年)以外での新たな調達手段の導入</u> <u>ソーシャルボンド(社会貢献債)の発行</u> などを実施</p>	<p>・金融環境や国際情勢の変化に加え、長期的な資金収支を見通したデット・マネジメントの更なる強化</p>

0. 機構の役割、及び取り巻く状況の変化

1. 高速道路事業の円滑な実施の支援

2. 確実な資金調達及び着実な債務の返済

3. 道路管理に係る権限代行

3. 道路管理に係る権限代行

○ 状況

- ・ 高架下空間、SA・PAなど高速道路資産の有効活用及び利便性の向上に対するニーズの高まり
- ・ 特殊車両の通行許可及び取締りに係る事務の効率化の必要性

○ 主な取組

- ・ 占用入札制度の活用やSA・PAにおけるEV充電施設等の占用許可
- ・ 特殊車両通行許可のオンライン化、違反車両指導取締のシステム化

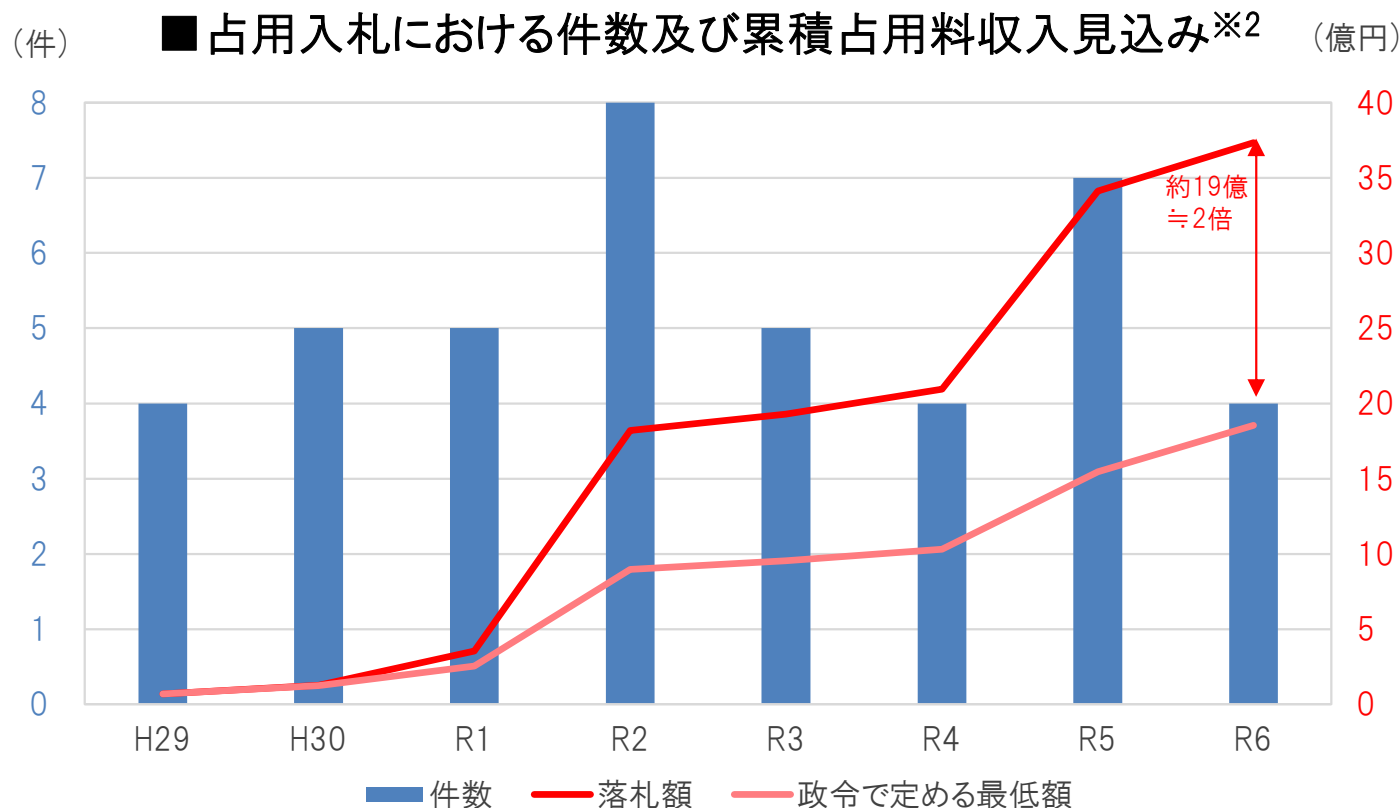
道路占用許可

◆ 占用入札制度の活用

平成26年6月4日に公布、平成27年4月1日に施行された道路法等の一部改正により、高架下空間等を有効活用し、道路の適正な管理のための財源確保に繋げるための占用入札制度が導入された。

制度導入後から令和6年度までに累計42件の占用入札を実施し、累積占用料として約37億円の収入（約19億円の増収※1）が見込まれている。

【入札対象施設等の例】



○ 店舗



○ 倉庫



※1 占用料の多寡等により占用者を選定する占用入札制度を導入し、落札額を占用料としたことで、政令で定める最低額を占用料とした場合よりも増加した収入

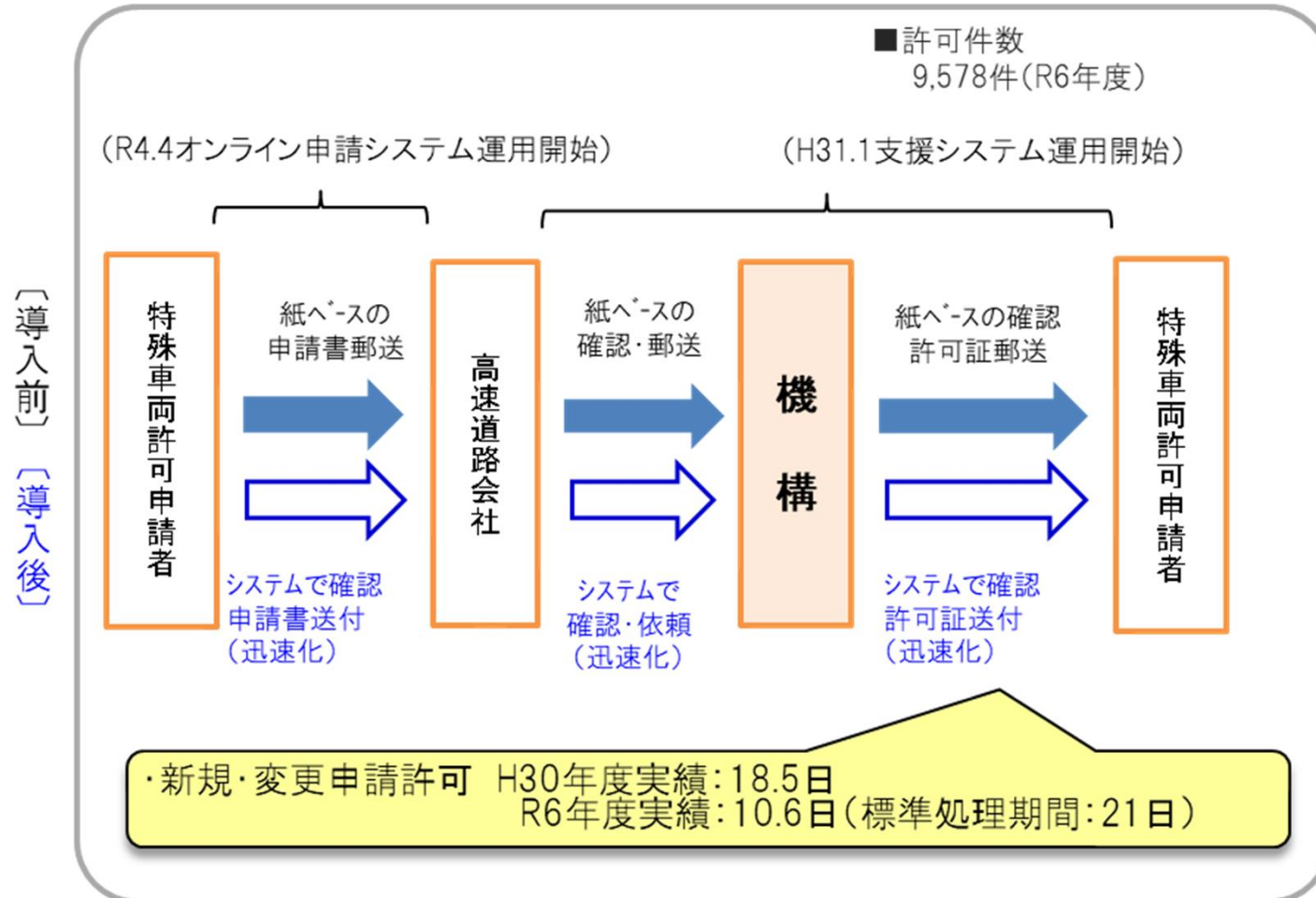
※2 累積占用料収入見込みは、入札時点の落札額及び政令で定める最低額の単価を認定有効期間である20年間適用した場合の値であり、期中の占用料見直しにより、政令で定める最低額が入札時点の落札額を上回った場合は、政令で定める最低額を採用することに留意

特殊車両通行許可

◆特殊車両通行許可支援システムの導入による事務効率化

特殊車両の通行許可に係る申請手続きについて、システムの導入により、
手続期間が短縮(18.5日→10.6日)、受付時間が24時間化、
許可書の電子発行による車両への常備が簡便化。

特殊車両通行許可支援



3. 道路管理に係る権限代行(ポイント)

	10年間の成果ポイント	今後の課題
道路占用・ 連結業務	<ul style="list-style-type: none">・この10年間で累計42件の占用入札を実施し、占用許可の認定有効期間である20年間の累積占用料として約37億円の収入見込み・高速道路の利便性向上のため、EV充電施設の占用許可に向けた政令改正に対応するとともに、連結制度を活用した民間事業者によるSA・PAへの参入を促進	<ul style="list-style-type: none">・民間事業者のアイデアや技術革新も取り入れながら、多様な社会ニーズに対応するため、SA・PAの利便性向上や高速道路資産の有効活用とともに、業務の効率化を図る
特殊車両 業務	<ul style="list-style-type: none">・オンライン化により24時間申請が可能となり、また許可証の電子発行により車両への常備が簡便化・システム導入により、現地取締における措置命令発出の迅速化、許可情報の照合による適正かつ迅速な取締の実施	<ul style="list-style-type: none">・持続可能な道路資産の維持管理を実現するため、デジタル技術等も活用し、会社と連携して適正かつ効率的な業務を継続する

ご清聴ありがとうございました。