助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針

平成１９年　３月２９日制定
平成２３年１１月　１日改定
平成２４年１２月２０日改定
平成２６年　８月　８日改定
令和　６年　１月３０日改定
令和　８年　３月３１日改定

第一条　目的

本運用指針は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第１３条第１項の協定（以下「協定」という。）第１４条第１項（ただし、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社との協定のうち一の路線に属する高速道路に関する協定にあっては第１３条第１項。以下同じ。）に基づく、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社（以下「高速道路会社」と総称する。）からの助成金交付申請に関し、協定第１４条第４項第２号（ただし、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社との協定のうち一の路線に属する高速道路に関する協定にあっては第１３条第４項第２号。以下同じ。）の要件の適合性（以下「経営努力要件適合性」という。）の認定基準等を定めることにより、助成金交付の公平性、透明性及び客観性を確保することを目的とする。

第二条　経営努力要件適合性の認定基準

機構は、助成金交付申請をした高速道路会社の主体的かつ積極的な努力による次の各号に掲げる費用の縮減（適正な品質や管理水準を確保したものに限る。）について、経営努力要件適合性の認定を行うものとする。

①　次に掲げるいずれかにより、道路の計画、設計又は施工方法を変更したことによる費用の縮減。

イ　地権者、関係機関などへの提案及び協議

ロ　申請の対象である現場特有の状況に対応するための創意工夫

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

ニ　国内の道路事業において実績のある技術を改良した技術（改良前の技術が最初に採用された工事のしゅん功日から１０年を経過した日以前に発注した工事に係るものに限る。）の採用

ホ　ハで認定を受けた高速道路会社以外の高速道路会社によるハで認定された技術（ハで認定された技術が最初に採用された工事のしゅん功日から１０年を経過した日以前に発注した工事に係るものに限る。）の採用（ハで認定を受けた高速道路会社の経営努力要件適合性を含む。）、又はニで認定を受けた高速道路会社以外の高速道路会社によるニで認定された技術（ニで認定された技術の改良前の技術が最初に採用された工事のしゅん功日から１０年を経過した日以前に発注した工事に係るものに限る。）の採用（ニで認定を受けた高速道路会社の経営努力要件適合性を含む。）

②　資材又は機材の調達を工夫したことによる費用の縮減。

③　供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減。

２　前項第１号ハについては、同号ハに基づき同項の認定を受けた高速道路会社が、当該技術が最初に採用された工事のしゅん功日から１０年を経過した日以前に発注した工事に

係るものについても、前項の認定を行うことができるものとする。

３　第１項第１号ニについては、同号ニに基づき同項の認定を受けた高速道路会社が、当該改良前の技術が最初に採用された工事のしゅん功日から１０年を経過した日以前に発注した工事に係るものについても、第１項の認定を行うことができるものとする。

４　第１項第１号ホについては、同号ハの技術を採用し同号ホに基づき同項の認定を受けた高速道路会社が、同号ホで採用した同号ハの技術が最初に採用された工事のしゅん功日から１０年を経過した日以前に発注した工事に係るものについても、第１項の認定を行うことができるものとし、また、同号ニの技術を採用し同号ホに基づき同項の認定を受けた高速道路会社が、同号ホで採用した同号ニの改良前の技術が最初に採用された工事のしゅん功日から１０年を経過した日以前に発注した工事に係るものについても、第１項の認定を行うことができるものとする。

５　第１項第２号については、同号に基づき認定を受けた高速道路会社及び認定を受けた高速道路会社以外の高速道路会社が、当該工夫が最初に採用された調達の契約日から５年を経過した日以前に発注した調達契約に係るものについても、第１項の認定を行うことができるものとする。

６　高速道路会社の経営努力によるものと認められる部分の額の算定にあたっては、別添によるものとする。

第三条　経営努力要件適合性の認定手続き

機構は、前条の認定を行うにあたっては、あらかじめ「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の意見を聴取するものとする。

第四条　認定基準の改定

機構は、必要に応じ、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の意見を聴いた上で、第二条の認定基準を改定するものとする。

別　添

高速道路会社の経営努力によるものと認められる部分の額の算定

費用の縮減額(N)に対する高速道路会社の経営努力によるものと認められる部分の額(A)は以下のとおり算定する。

$A=N\times\alpha\times\beta\times\gamma$（但し、$N\times\alpha\times\beta\times\gamma$がNを超える場合はA=N）[0＜N≦3億円]

$=\sqrt{3N}\times\alpha\times\beta\times\gamma$（但し、$\sqrt{3N}\times\alpha\times\beta\times\gamma$がNを超える場合はA=N）[3億円＜N]

※単位は億円とする。
※係数αについては表１のとおりとする。
※当初計画と比較して追加的な社会的便益が認められる場合は表２のとおり係数βによる補正を行う。なお、社会的便益とは交通環境の改善や環境負荷の軽減をいう。
※機構と高速道路会社が連携し定めている客観的指標（アウトカム指標）の促進に寄与していると認められる場合は表３のとおり係数γによる補正を行う。なお、係数β及び係数γにおいて評価内容が重複する場合には、重複部分に係る係数γの補正は行わないものとする。

表１　係数α

経営努力適合性の認定基準	係数α	備　考
①道路の計画、設計又は施工方法を変更		
イ　地権者、関係機関などへの提案及び協議	0.5	αについては、協議の難易度や協議成立のための創意工夫を勘案して0.25加減算
ロ　申請の対象である現場特有の状況に対応するための創意工夫	1.0	現場特有の技術的な創意工夫が卓越したもの
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	1.0	
ニ　国内の道路事業において実績のある技術を改良した技術の採用	1.0	
ホ　ハ又はニで認定を受けた高速道路会社以外の高速道路会社によるハ又はニで認定された技術の採用	0.5	αのうちハ又はニで認定を受けた高速道路会社以外の高速道路会社によるハ又はニで認定された技術を採用した高速道路会社へ0.25とし、ハ又はニで認定を受けた高速道路会社へ0.25とする
②資材又は機材の調達を工夫したことによる費用の縮減	1.0	
③供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減	0.5	αについては、特別に勘案すべき努力の内容を勘案して0.25加減算

表２　係数β

区　分	係数 β
特段の社会的便益が認められないもの	1.0
一定の社会的便益が認められるもの	1.2

表３　係数γ

区　分	係数γ
アウトカム指標との連動が認められないもの	1.0
アウトカム指標との連動が認められるもの	1.1

なお、供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減額の算定等については、以下のとおりとする。

１．供用までの期間の短縮に高速道路会社の経営努力が認められれば、追加投資の有無にかかわらずインセンティブ助成を行うものとし、係数（α）の決定に当たり、早期供用のために要した追加投資額を判定の要因とはしない。

２．協定別紙１に定められている工事の区間において、IC 区間毎に供用日が異なった場合の短縮期間は、それぞれの IC 区間延長で加重平均し、算出するものとする。

３．費用の縮減額

N　＝（当初事業費―実績事業費）×短縮期間×金利

※事業費には建設中利息を含まない