

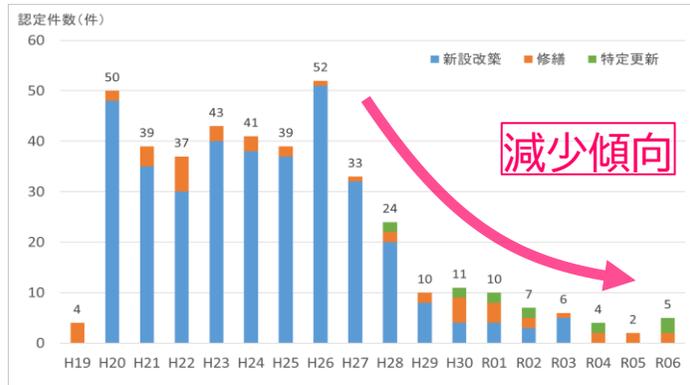
# インセンティブ助成制度の改定(案)

# 検討の背景

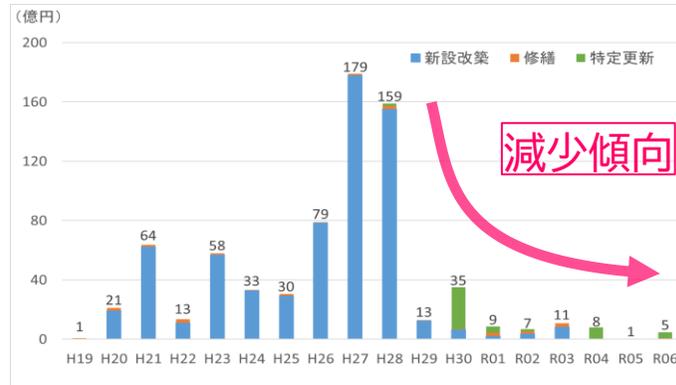
## 背景① 情勢の変化

- ・インセンティブ助成制度は、認定件数・縮減額が減少傾向であり、認定件数はピーク時の1/10程度
- ・昨今の認定状況は、新設事業の減少、修繕や特定更新事業は工夫の余地が小さいこと、労務費等の高騰や都市部の安全対策等の追加に伴い事業費が増加し縮減額が相殺されることから認定申請し難い状況が発生している

【認定件数の推移】(全体:417件)



【縮減額の推移】(全体:724億円)



	東日本	中日本	西日本	本四	首都	阪神	計
総数(H19-R6)	146	146	108	9	7	1	417
R1	1	3	3	1	2	0	10
R2	1	2	2	1	1	0	7
R3	0	3	1	1	1	0	6
R4	1	1	1	1	0	0	4
R5	0	2	0	0	0	0	2
R6	0	2	1	2	0	0	5
R7(予定)	0	3	0	1	0	0	4

## 背景② 高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ(R7.8)

- ・高速道路を取り巻く情勢変化を踏まえた機構・会社の取り組み状況についてフォローアップを行い、直近10年間の成果・課題、今後必要な取組みについて国土交通省がとりまとめた
- ・その中でインセンティブ助成制度の更なる運用改善や社会的課題解決の取組を促すためにアウトカム指標と連動させたインセンティブ助成制度の検討について言及されており、制度改定の検討を進めていく必要がある

## 【改定方針】

### ①認定対象の拡大

⇒経営努力要件適用性の認定基準(項目)を拡大することにより、コスト縮減及び認定件数の増加や新技術開発の促進を図る

[運用指針、協定本文の改定]

### ②評価項目の追加

⇒アウトカム指標と連動した工事のコスト縮減の取組みを評価することで、社会的課題解決に向けた取り組みやアウトカム指標達成の促進を図る

[運用指針の改定]

### (その他)手続きの簡素化

⇒交付金算定資料の簡素化を実施

[通知文(機構→会社)の改定]

# ①認定済新技術の採用促進(認定対象の拡大)

## ◆目的

経営努力要件適合性の認定基準(項目)を拡大することにより、コスト縮減及び認定件数の増加や技術開発の促進を図る

- ・認定済新技術を採用しコスト縮減が図られたことを評価(=助成金交付)することで、コスト縮減を助長
- ・認定済新技術が他会社で採用されコスト縮減が図られたことを評価(=助成金交付)することで、会社の技術開発を促進

## ◆改定(案)

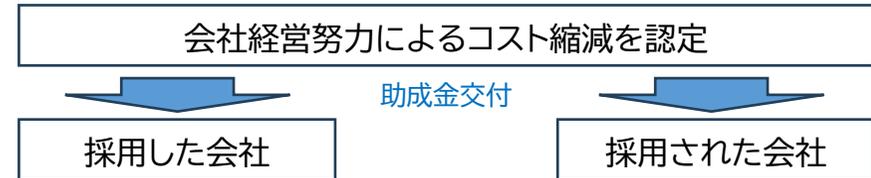
### 【変更内容】

①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5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

技術を採用

○運用指針① ハ 又は ニ で認定された技術を採用し、  
設計の照査・解析、施工計画の変更、他工事及び関連部署との協議・調整などが追加で必要となるもの



### 【運用指針の改定】

- 経営努力適合性の認定基準に次の項目を追加 ホ ハ又はニで認定を受けた高速道路会社以外がハ又はニで認定された技術の採用
- 上記ホの係数 $\alpha$ を次の数値で設定 新技術を採用した会社へ $\alpha=0.25$ 、新技術を採用された会社へ $\alpha=0.25$  ※現行の係数 $\alpha$ の最低値を採用
- 有効期間は、認定を受けた新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

※NETISの掲載期間が 5年⇒10年 に引き伸ばされたことに合わせて、認定期間を10年に設定 ※認定基準①ハ及び①ニを認定期間も10年に変更 (2023年に対象期間を5年⇒10年に変更:現場に採用されるまでの期間を考慮)

…NETISとは、新技術情報提供システムの略称であり、  
国土交通省が新技術の活用のため、新技術に関わる情報の共有及び提供を目的として整備したデータベースシステム

### 算定式

$$A=N \times \alpha \times \beta$$

A:経営努力によるものと認められる部分  
N:費用の縮減額  
 $\alpha$ :経営努力の係数(0.25~1.0)  
 $\beta$ :社会的便益(1.0 or 1.2)

認定基準	認定内容	認定期間	認定会社	係数 $\alpha$
① ハ	新たな技術開発	5年⇒10年 変更	開発した会社	1.00
① ニ	改良した技術	5年⇒10年	改良した会社	1.00
追加 ① ホ	上記技術の活用	10年	採用した会社 採用された会社	0.25 0.25

# ①運用指針・協定の改定(案)

## ◆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

### 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、又はニで認定を受けた高速道路会社以外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

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、同号ホに基づき同項の認定を受けた高速道路会社が、当該技術が同号ハで認定を受けた会社にて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。また、同号ニに基づき同項の認定を受けた高速道路会社が、当該技術が同号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ついても、第1項の認定を行うことができるものとする。

表1 係数 $\alpha$

別添

経営努力適合性の認定基準	係数 $\alpha$	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※	※ $\alpha$ 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によるハ又はニで認定された技術の採用	0.5※	※係数 $\alpha$ のうち0.25が認定済技術を採用した会社に、0.25が認定済技術を開発した会社へ交付する
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※	※ $\alpha$ 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

## ◆協定本文

(助成)

第14条 1~3項記載略

4 機構は、第1項の規定による申請が次に掲げる要件のいずれにも適合すると認める場合には、第2項第3号の額から同項第4号の額を控除した額(会社の経営努力によるものと認められた部分に限る。)の5割に相当する額を、第1項の助成金として、会社に交付するものとする。

① 第2項第4号の額が同項第3号の額を下回るものであること。

② 申請に係る新設、改築又は修繕に関する工事に要する費用の縮減が会社の経営努力によるものであること。

③ 申請書に記載された事項が適正であること。

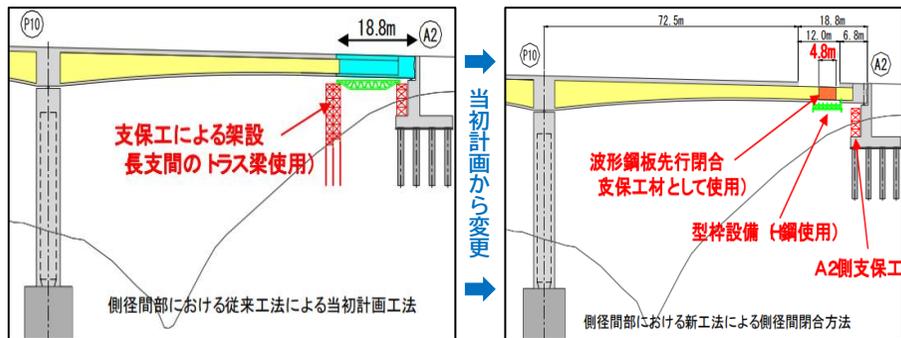
5 前項の助成金の一部を機構と協定を締結している他の高速道路会社に交付することができるものとする。

# (参考)事例 認定イメージ

## 【認定済新技术を採用する場合の経営努力具体事例】

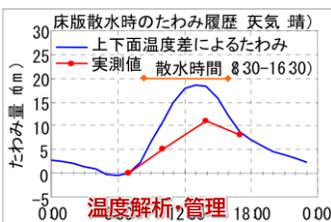
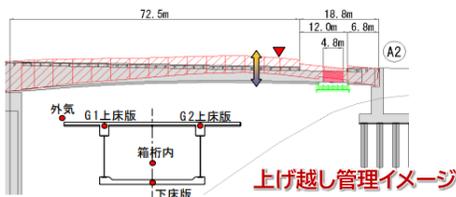
[ 波形鋼板ウェブ橋側径間部における先行閉合(第10回委員会\_H21.7) ]

○概要…側径間の波形鋼板ウェブを先行閉合することによる施工資機材の縮小



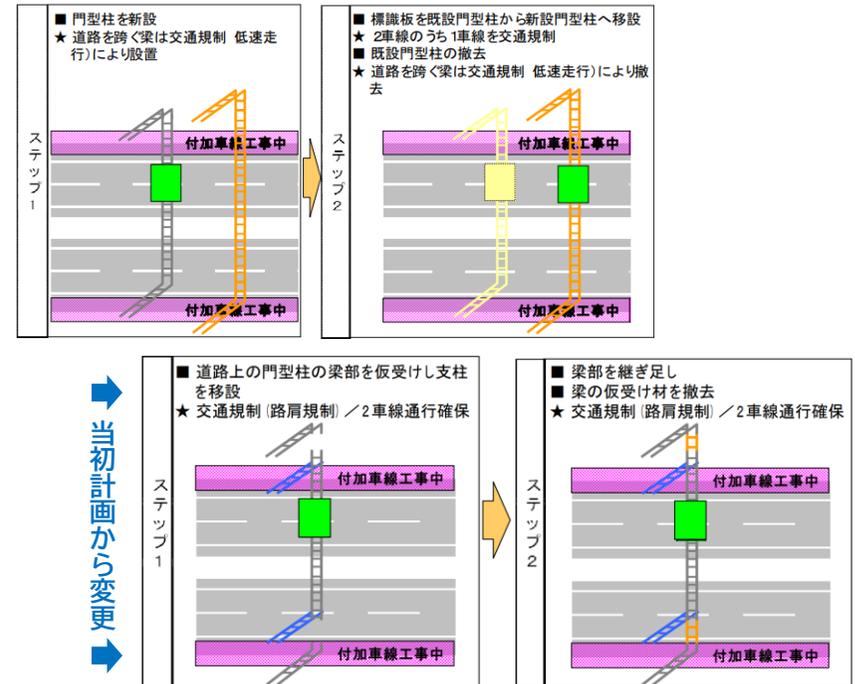
○認定済新技术を採用する場合の経営努力

- ・別途設計検討が必要なため、**詳細設計や解析が追加が必要**
- ・架設中の高さ変動が大きくなり上げ越し管理が困難
- ⇒ **床版の温度応力解析、計測、散水が必要**



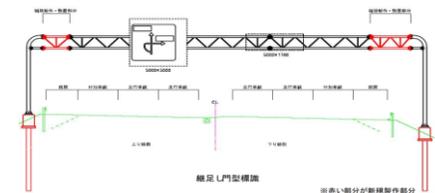
[ 付加車線事業における門型標識構造の工夫(第10回委員会\_H21.7) ]

○概要…4車線工事における門型標識の設置時の部材追加における縮減



○認定済新技术を採用する場合の経営努力

- ・門型標識を継足した場合に構造上問題ないか**追加で構造計算が必要**
- ・**交通管理者に対して**、構造変更実施に伴い、工事・交通両面で安全性を確保することの**追加協議が必要**



(変更後の断面図)

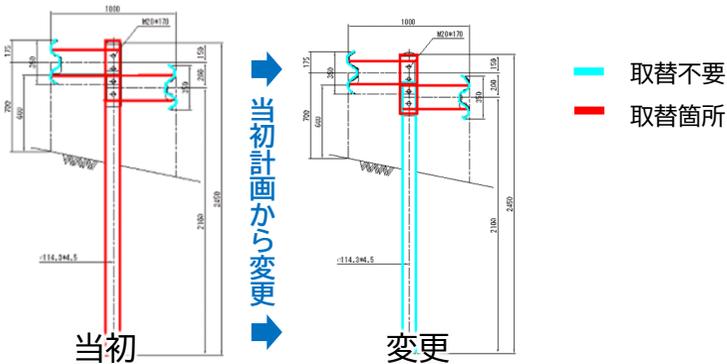
# (参考)事例 不認定イメージ

## 【認定済新技术を採用する場合の経営努力具体事例】

[ ガードレール更新工事(支柱高上)(第4回委員会\_H19.10) ]

- 概要…基準改定に伴い中分勾配に関わらず、両側ともレール高さ確保が必要となった。

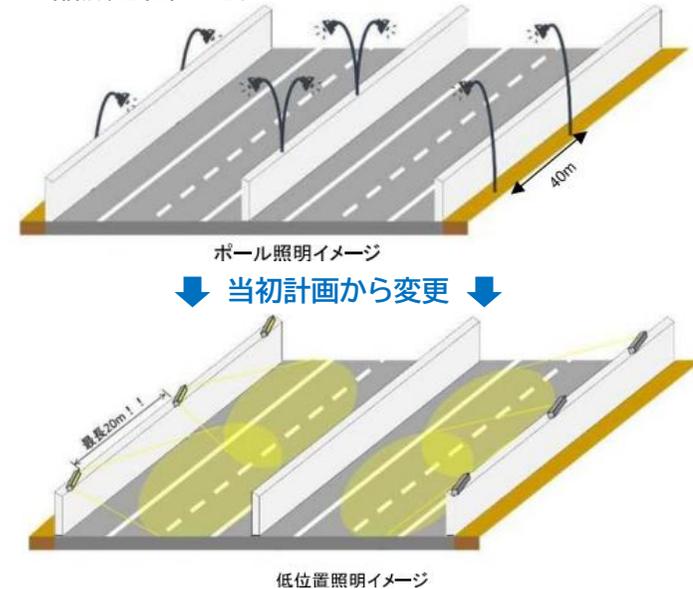
従来工法は支柱ごと交換に対し、新技术は支柱の高上げで対応可能となった。



- 認定済新技术を採用する場合の経営努力
  - 調査：高上して既設支柱が耐力上問題ないか支柱の健全性の確認
  - 設計：現地勾配に合わせた設計図の作成
    - ：コスト比較
    - ：標準積算ではないため新たな積算の実施
  - 施工：高上箇所の品質確認が必要
  - 管理：高上箇所の点検方法の確立

[ 新型低位置照明灯具の開発(第41回委員会\_R6.12) ]

- 概要…道路照明設備をポール照明で計画していたが、広スパン化を可能とした照明灯具を開発し、灯具数を削減したことでコスト削減を図った。



- 認定済新技术を採用する場合の経営努力
  - 調査：現地状況に合わせた照度確保の確認
  - 設計：コスト比較
    - ：標準積算ではないため新たな積算の実施
  - 施工：低位置照明の品質確認が必要

認定済新技术と全く同じ技術を使用する場合  
変更に伴う採用会社の経営努力が小さい

## ②アウトカム指標との連動(評価項目の追加)

### 【アウトカム指標】

○アウトカム指標とは、機構と各高速道路会社が連携し、「高速道路の安全性及び利便性の向上」と「高速道路の状況をお客様に分かりやすく示す」ための指標であり、その改善は社会的課題の解決に寄与する

### ◆目的

○「インフラの老朽化対策」、「逆走事故」や「環境負荷低減」など、社会的課題解決の取組みを促すため、**アウトカム指標に関連した工事のコスト縮減を評価し、更なる事業の促進を図る**

### ◆改定(案)

#### 【改定内容】

○アウトカム指標に関連する工事において、会社の経営努力によりコスト縮減した場合、交付額の加算を行う(係数  $\gamma$  [1.1] にて加算)

○現在設定している34指標の内、連動するアウトカム指標の事例は以下のとおり

連動するアウトカム指標の事例	
I-1 安全・安心の確保 (交通安全対策)	死傷事故率
	逆走事故件数
I-2 安全・安心の確保 (構造物保全)	橋梁修繕着手率・修繕完了率
	トンネル修繕着手率・修繕完了率
	道路附属物等修繕着手率・修繕完了率
	橋梁の耐震補強完了率(暫定的整備手法)
II 快適な走行サービスの提供	渋滞損失時間
	快適走行路面率

○連動するアウトカム指標は、アウトカム指標や係数 $\beta$ の項目見直しに応じて、随時見直しを行う

### 【運用指針の改定】

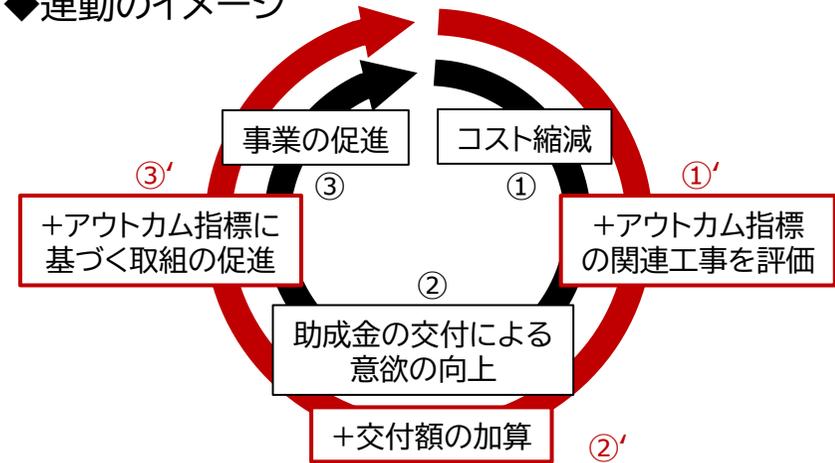
○算定方式を以下のとおり変更

算定式

$$A = N \times \alpha \times \beta \times \gamma$$

A: 経営努力によるものと認められる部分  
 N: 費用の縮減額  
 $\alpha$ : 経営努力の係数(0.25~1.0)  
 $\beta$ : 社会的便益(1.0 or 1.2)  
 $\gamma$ : アウトカム指標と連動(1.0 or 1.1)

### ◆連動のイメージ



[ ➡ 今までの事業計画(①~③)]

- ① 会社の経営努力によるコスト縮減
- ② コスト縮減により事業費余力が発生、助成金を交付し更なるコスト縮減への意欲が向上
- ③ 事業費余力による更なる事業の促進

[ ➡ アウトカム指標との連動(①'~③')]

- ①' アウトカム指標に関連する工事を評価
- ②' アウトカム指標の評価により助成金交付額を加算
- ③' 事業促進によりアウトカム指標に基づく取組を促進

○係数 $\beta$ (社会的便益)と係数 $\gamma$ (アウトカム指標との連動)の区分

評価内容が重複する「渋滞損失時間」については以下のとおりとする

$\beta$  (社会的便益) : 工事渋滞削減を評価  
 $\gamma$  (アウトカム指標との連動) : 自然渋滞削減に資する工事を評価(4車線化事業など)

(例) 標識取替工事における工夫で工事渋滞を削減( $\beta = 1.2$ ,  $\gamma = 1.0$ )

4車線化工事でコスト縮減( $\beta = 1.0$ ,  $\gamma = 1.1$ )

ただし、自然渋滞削減に資する工事で、工事渋滞を削減した場合は、 $\beta \cdot \gamma$  共に評価する

## ②運用指針の改定(案)

### ◆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

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。

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

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

※単位は億円とする。

※係数 $\alpha$ 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 $\beta$ 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 $\gamma$ による補正を行う。なお、係数 $\beta$ 及び係数 $\gamma$ 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 $\gamma$ の補正は行わないものとする。

表1 係数 $\alpha$

経営努力適合性の認定基準	係数 $\alpha$	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※	※ $\alpha$ 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によるハ又はニで認定された技術の採用	0.5※	※係数 $\alpha$ のうち0.25が認定済技術を採用した会社に、0.25が認定済技術を開発した会社へ交付する
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※	※ $\alpha$ 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 $\beta$

区 分	係数 $\beta$
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 $\gamma$

区 分	係数 $\gamma$
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

凡例

赤文字:アウトカム指標との連動に係る改定箇所  
青文字:認定済新技術の採用促進に係る改定箇所