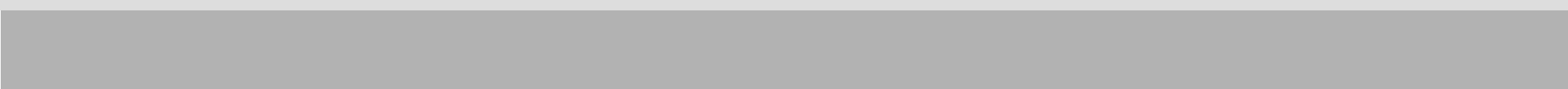


第5期中期目標 業務実績見込み報告 補足説明資料



(独)日本高速道路保有・債務返済機構



第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目

I-1-⑤

高速道路の更なる進化・改良

[業務実績等報告書P11]

第5期中期目標期間中の評価

自己評価 R4:A R5:A R6:B 主務省評価 R4:A R5:A

機構の役割

- ・社会的な要請を踏まえ、会社と連携して、安全・安心の確保及び快適性の向上並びに持続可能性の確保及び地域活性化の促進の観点において、高速道路の更なる進化・改良を進める。

課題・問題点

- ・国土幹線道路部会 中間答申(令和3(2021)年8月)において、今後も高速道路が、より快適で活力に満ちた社会の創造に貢献していくため、進化・改良に取り組んでいく必要があると示された。
- ・物流業界では、令和6年度よりトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用される中で、国民生活や経済活動に不可欠な物流を確保するため、ドライバーが満足に休憩・休息できるSA・PAが求められている。
- ・高速道路のSA・PAでは、駐車マスの拡充を行ってきているが、駐車マスが依然として足りていない状況で、今後も混雑状況が続くことが懸念される。
- ・混雑の大きな要因は、大型車の長時間駐車によるものであり、改善基準告示の改正等により休憩に加え、休息の需要が増加していることが考えられる。

具体の取組み

- ・課題解決にむけて、大学等の研究機関とも適宜連携しつつ、幅広い専門的見地から検討を行うことを目的に、令和4(2022)年8月に、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。
- ・令和4年度は検討会を4回開催し、高速道路を取り巻く現状、SA・PAにおける現状・課題に関して、データの分析、関係団体へのアンケートを行い、課題解決に向けた方向性・具体的な対策といった進化に関する基礎資料を整理し、提言としてとりまとめ、令和5年2月に「中間とりまとめ」を公表した。
- ・令和5年度は検討会を2回開催し、「中間とりまとめ」に示された対策メニューについて、限られた財源で効果的かつ効率的な整備を進めるため、短期から中長期に渡る段階的な整備の考え方や新たな取組内容等を具体的に整理し、令和5年12月に各社統一的な「整備方針」を公表した。機構が主導し整理した整備方針に基づき、会社は具体的な対策実施箇所を選定した。
- ・令和6年度は駐車マスの拡充等に要する土地の確保及び物流労働環境改善に資するシャワー施設の整備を図ることを目的として、既存の道路敷地と会社敷地を有効活用するための実質的な土地交換の手続きを会社と連携して実施した。

評価の根拠

- ・高速道路のSA・PAの混雑解消及び物流確保等の社会的要請に対応するため、機構が主導して有識者、会社による検討会を実施し、会社と連携して課題解決に向けた方向性・具体的な対策といった進化に関する基礎資料を整理し、「中間とりまとめ」として公表した。
- ・更に翌年度には、中間とりまとめの対策内容について、限られた財源で効果的・効率的な整備を図る観点から、段階的な整備の考え方を含む各社統一的な「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針」を公表した。

● I - 1 - ⑤ 高速道路の更なる進化・改良

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会 概要

○検討会の目的

高速道路SAPAの混雑解消及びトラックドライバーの労働環境改善などの現時点で明らかになっている社会的な要請に加え、高速道路の社会的要請の変化に対応した適切な進化・改良の方向性について幅広い専門的見地から検討を行う

○検討会メンバー

(有識者)

内山 久雄 東京理科大学 名誉教授

根本 敏則 敬愛大学 教授

兵藤 哲朗 東京海洋大学 教授

(事業者)

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)

(オブザーバー)

国土交通省 道路局 高速道路課、首都高速道路(株)、阪神高速道路(株)

(事務局)

(独)日本高速道路保有・債務返済機構、事業者4会社

○これまでの検討状況

■第1～4回検討会 実施 (令和4年8月～令和5年1月)



○中間とりまとめ 公表 (令和5年2月3日)

・高速道路の社会的要請の変化に対応した適切な進化・改良の方向性のとりまとめ



■第5～6回検討会 実施 (令和5年9月～令和5年11月)



○整備方針 公表 (令和5年12月26日)

・進化・改良の方向性に応じた短期的・中長期的な対策内容をとりまとめ

● I - 1 - ⑤ 高速道路の更なる進化・改良

「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)

【中間とりまとめ】

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会において、現状と課題を整理し、課題解決にむけた利便性向上の方向性と具体的な対策について中間とりまとめを行い提言する

(1)SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保

1)駐車容量・駐車効率の向上 大型車長時間駐車への対応

- ①駐車マスの不足
→**駐車マスの拡充**
- ②リアルタイムな混雑状況の把握と情報提供
→**情報技術を活用した混雑状況の把握・情報提供**
- ③駐車マスの適正な利用
→**適切利用の効果的な広報の実施**
- ④労働環境改善への対応
→**物流効率化の支援、労働環境改善への取組み**
- ⑤大型車の長時間駐車
→**車種・駐車時間を限定した駐車マス等の整備**
- ⑥確実な駐車機会の確保
→**駐車マスの予約・有料化**

2)休憩施設空白区間の解消

→IC内側駐車場を活用した短時間休憩を可能とする方策の検討ほか

(2)新たな需要への対応

1)カーボンニュートラルへの対応

→**EVを利用しやすくする方策の検討ほか**

2)将来の社会的要請への対応

- ①中継物流拠点の整備
→**高速道路におけるトラック輸送の効率化**
- ②自動運転の支援
→**自動運転支援に必要な道路環境整備方法の検討**
- ③MaaSへの対応
→**地域社会の発展に向けたMaaSの可能性を検討**

凡例：中間とりまとめの現状と課題

→赤字：課題解決にむけた方向性と具体的な対策

「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)

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針(概要)

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

これまでの取組
・レイアウト変更等により大型車駐車マスを拡充

短期的な対策

- ◆レイアウト変更、園地部の活用
- ◆複数縦列式(コラム式)の導入方策検討(R6年度～)

敷地内での対策が難しい場合

中長期的な対策

- ◆SA・PA隣接地の拡張、SA・PAの新設等を検討
- ◆駐車場の立体構造化の構造等検討(R6年度～)

1-2. 確実な駐車機会の提供

これまでの取組
・駐車場予約システムの社会実験(全国7箇所実施中)
・豊橋PA(トリー)で夜間利用を有料化

短期的な対策

- ◆短時間限定駐車マスを試行導入・拡大

中長期的な対策

- ◆一定時間以上の利用に対する有料化を検討(短時間限定駐車マスの効果を踏まえて検討)

適正利用の効果的な広報の実施

これまでの取組
・ポスター、リーフレット、HP等によりマナー向上啓発

対策メニュー

- ◆ユーザーに直接伝達可能な媒体を活用した広報(SNS、動画等)
- ◆利用者団体と連携した広報

1-3. 休憩施設空白区間の解消

これまでの取組
・道の駅を対象に一時退出社会実験を実施(目的外通行の車両を一定数確認)

短期的な対策

- ◆ミニPA(高速道路の本線隣接地の活用)
- ◆ICの内側駐車場の活用

活用可能な土地がない場合

中長期的な対策

- ◆本線SA・PA、路外SA・PAの新設を検討(用地取得の可能性を踏まえて検討)

1-4. 物流効率化・労働環境改善

これまでの取組
・ダブル連結トラックの対象路線拡大、駐車マス整備
・中継拠点の運営開始(コネクティア浜松)
・シャワー施設等のリフレッシュ施設を整備

短期的な対策

- ◆ダブル連結トラックの予約駐車マスの追加
- ◆キャリアカーへのダブル連結予約駐車マス適用推進
- ◆シャワー施設、24時間営業店舗等を設置

中長期的な対策

- ◆中継拠点のあり方検討(物流事業者のニーズを踏まえて検討)

1-5. 混雑状況の把握・情報提供

これまでの取組
・満空情報板などにより、SA・PAの混雑状況を情報提供

対策メニュー

- ◆新たな情報技術を活用し、混雑状況をより正確に把握(画像処理技術や赤外線レーザー等)
- ◆混雑状況を路線単位で情報提供し、並行路線も含めた利用平準化を促進

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)

これまでの取組
・SA・PAにおける急速充電器の整備(511口整備済(令和4年度末))
・高速道路路上に全国で初の水素ステーションを設置(足柄SA(下り))

対策メニュー

- ◆充電器の大幅増加と高出力化・複数口化
・原則、1口の出力を90kW以上
・90kW以上を設置する場合には、複数口に対応した機器を設置
・1箇所に4口以上設置する場合、原則150kWを1口以上設置
- ◆IC付近の高速道路路外のEV充電器の活用含め、概ね70km以上間隔が開かないように充電器を配備
- ◆料金調整により高速道路路外のEV充電器も利用できる制度や新たな課金・決済の導入について検討
- ◆EV充電施設など機能高度化施設と一体となって整備される駐車場の整備費用の一部を支援

直近の対策事例



● I - 1 - ⑤ 高速道路の更なる進化・改良

大型車駐車マスの拡充

◆整備方針

- 駐車マスの飽和度を踏まえ、短期的な対策として、敷地内でのレイアウト変更等により大型車駐車マスを拡充。
- 敷地内での対策が難しい箇所では、中長期的な対策として、SA・PA隣接地の拡張やSA・PAの新設等を検討。
- R6年度より、複数縦列式(コラム式)や駐車場の立体構造化の導入に着手。

<これまでの取組>

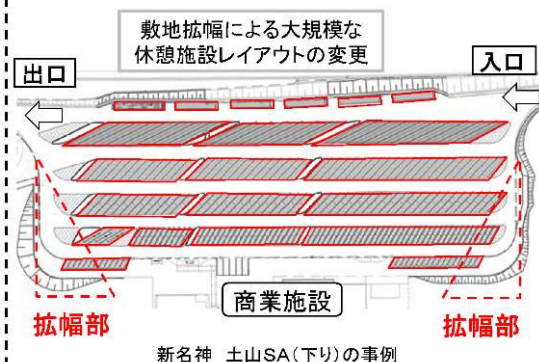
- ・既存駐車エリアのレイアウト変更などにより、大型車駐車マスを拡充。
(2022年度までに約3,000台分を拡充)

大型車マスの拡充数(2018年度～2022年度)

年度	2018 ※1	2019 ※2	2020 ※3	2021 ※4	2022 ※5	計
大型車 駐車マス 拡充数 (台)※6	384	628	763	907	373	3,055

出典

※1：東日本・中日本・西日本高速道路株式会社 2019年4月26日 記者発表資料
 ※2：東日本・中日本・西日本高速道路株式会社 2020年6月18日 記者発表資料
 ※3：東日本・中日本・西日本高速道路株式会社 2021年4月28日 記者発表資料
 ※4：東日本・中日本・西日本高速道路株式会社 2022年4月20日 記者発表資料
 ※5：東日本・中日本・西日本高速道路株式会社 2023年6月7日 記者発表資料
 ※6：兼用マスを含んだ大型車マス数（兼用マス1台を大型車1台分としてカウント）



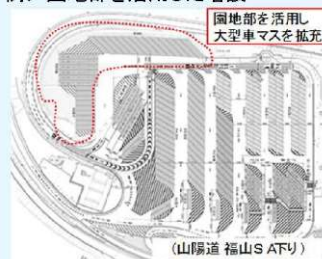
<対策メニュー>

短期的な対策

レイアウト変更

園地部の活用

<代表事例>園地部を活用した増設



- ・令和6年度より、複数縦列式(コラム式)の導入方策を検討



※7：2019年度 高速道路調査会 研究発表会資料より（公益財団法人 高速道路調査会）

中長期的な対策

SA・PA隣接地の拡張

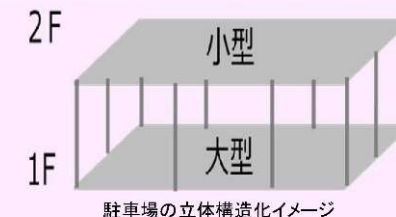
駐車場の立体構造化

SA・PAの新設

<代表事例>SA・PAの新設



- ・令和6年度より、駐車場の立体構造化の構造等を検討



● I - 1 - ⑤ 高速道路の更なる進化・改良

大型車の確実な駐車機会の提供

◆整備方針

- 休憩機会を逸している車両が確実に駐車し、休憩できるように、駐車マスの回転率を上げるため、短期的な対策として、短時間利用者の多い休憩施設などを対象に、短時間限定駐車マスを試行導入・拡大。
- 中長期的な対策として、一定時間以上の利用に対する有料化を検討。(長距離利用者への配慮が必要)
- ユーザーに直接伝達可能な媒体(SNS、動画等)を活用しつつ、関係者と一体となり適正な利用を促す広報を実施。

<これまでの取組>

<駐車マスの予約・有料化>

- トラックドライバーの確実な休憩機会の確保を目的として、駐車場予約システムの社会実験を全国7箇所で開催中
- 豊橋PA(下り)では、令和3年5月より、夜間の1時間以上の利用に対して有料化を実施(予約・利用の大半が1時間以内)



<適切利用の広報>

- 長時間駐車や車種が異なる駐車マス等への駐車に対し、ポスター・リーフレット、HP等によりマナー向上を啓発



大型車マスへの普通車の駐車

駐車マナーに関するお願い



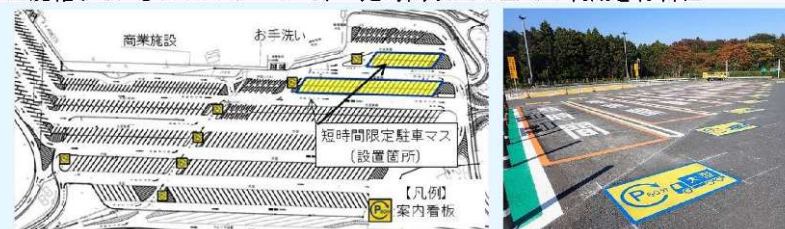
「ポスター・リーフレット」

<対策メニュー>

短時間限定駐車マス・有料化

(短期的・中長期的な対策)

- 11箇所の短時間限定駐車マスの実証実験を開始(令和5年度秋～)
- 実証実験の結果を踏まえ、短時間限定駐車マスの拡大を検討
- 短時間限定駐車マスの効果が少ない箇所を先行して、有料化の導入を検討
- 混雑しているSA・PAについて、一定時間以上の全ての利用を有料化



<東名 足柄SA(上り)の配置例(R5.11.21運用開始)>

利用者団体と連携した広報を推進

- ドライバーが目にする道路情報(SNS)とともに、適正な利用を呼びかけ
- わかりやすく、興味が湧く動画(YouTube)を活用
- 大型車ドライバーに特化した広報の実施

「SNS」



「YouTube」

駐車場マナー編(99秒)



「大型車ドライバーへの呼びかけ」



● I - 1 - ⑤ 高速道路の更なる進化・改良

主なSA・PA対策事例

○高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針に基づき、高速道路会社で具体的な対策実施箇所を抽出し、順次、対策を実施する

コラム式駐車場：山陽道 佐波川SA(下り)

- 園地部を大型車専用マスとして拡充
- 駐車容量の最大化のためコラム式駐車場を導入



大型車専用駐車場：東名阪 旧鈴鹿本線料金所跡地

- 本線遊休地を活用し、大型車専用駐車場を整備
- 東名阪(下り線)の旧鈴鹿本線料金所跡地を活用



※現在撤去されている旧鈴鹿本線料金所の跡地スペースを活用

立体駐車場：東名 鮎沢PA(上り)

- 園地部を改良し、駐車場拡充を実施
- 駐車容量の最大化のため立体駐車場を導入

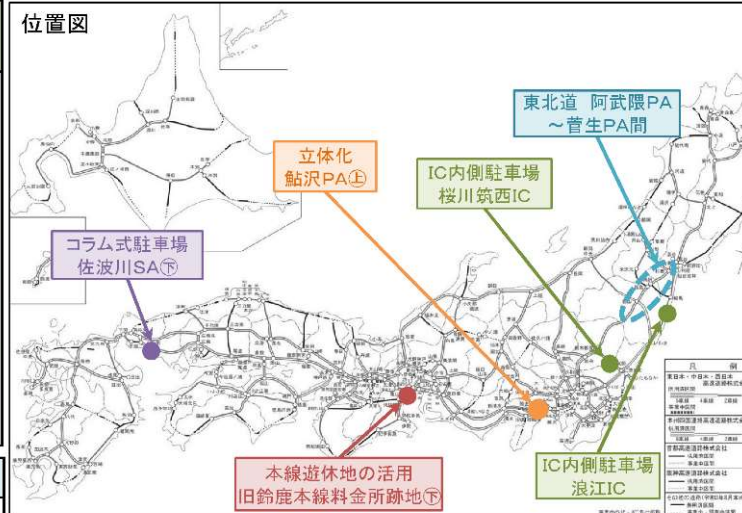


IC内側駐車場：北関東道 桜川筑西IC、常磐道 浪江IC

- 既存のIC内側駐車場の一部を活用し、駐車マスを整備



位置図



※具体的な実施箇所や内容については、詳細な検討の後、変更となる可能性がある。

新たな情報技術を活用した情報提供：東北道 阿武隈PA～菅生PA

- 路線内の休憩施設において混雑の平準化を行うため、本線満空情報の提供を実施
- カメラ映像等、満空情報の取得に、新たな情報技術を活用する。



第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目

I-2-①②③

協定締結、貸付料、協定変更

[業務実績等報告書P13]

機構の役割

第5期中期目標期間中の評価

自己評価 R4:B R5:A R6:B 主務省評価 R4:B R5:A

・有利子債務を着実に返済するとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援する。

課題・問題点

・令和5年度に道路整備特別措置法等が改正され、料金徴収期間を延長することにより、高速道路の更新・進化に必要な事業を追加することとされた。

・協定変更にあたって、新たな更新事業(後行特定更新等工事)や進化事業の債務引受限度額等の整理方法や債務返済期間を定める必要があった。

・令和6(2024)年3月の協定変更は、後行特定更新等工事や進化事業の追加、全国路線網における「3つの料金水準」の令和6年4月以降の継続等に伴い、償還計画の多岐にわたる項目の追加・変更による抜本的な見直しが必要となった。

・償還計画の見直しにあたって、SA・PA利便性向上に関する整備方針が令和5年12月に、更新計画、耐震補強実施計画が令和6年1月に公表されてから短期間で新たな償還計画を作成する必要があった。

・第5期中期目標期間を通じて、労務単価や資材価格等の急激な上昇が継続していることに加え、進行する構造物の劣化や激甚化する災害への対応等により維持管理費用が増加傾向となっている。

評価の根拠

・道路整備特別措置法等の改正を踏まえて追加される更新・進化事業について、協定において、**透明性を確保しつつ確実に債務を返済するための枠組みを機構が主体となって調整・構築した。**

・令和6(2024)年3月の協定変更は、関係機関と緊密に調整しつつ、更新・進化事業の追加や料金体系の見直しの他、財源・使途ともに**多岐にわたる項目を盛り込みながら、債務の確実な償還が果たせるよう短期間で償還計画を見直し、協定変更を締結した。**

・労務単価等が上昇するとともに、想定以上に事業量が増大する中、**必要な事業費を限られた財源を活用して確保することで、会社の事業執行を支援した。**

対応策・取組内容・成果

・令和6(2024)年3月の協定変更において、更新・進化事業の追加に当たり、透明性を確保しつつ確実に債務を返済するための枠組みを機構が立案したうえで関係機関と協議し、構築。

⇒協定資料において、更新事業は、工事の路線・内容や債務引受限度額を先行特定更新等工事と後行特定更新等工事に区分。

⇒進化事業の引受け債務は、建設債務、更新債務と分けて追加事業に区分。

⇒更新事業、進化事業とともに、料金徴収期間を延長することにより得られる財源を活用し、その債務を返済。

・令和6(2024)年3月の協定変更において、財源・使途ともに多岐にわたる項目の調整と並行して確実な債務返済が可能であることの確認を繰り返し、令和6年3月の期限内に償還計画の見直しを反映した協定変更を締結。

・令和4年度から令和6年度までの各年度の協定変更において、労務単価等の上昇分に伴う当面の措置に加えて、新設・改築や維持管理に係る必要不可欠な事業量を確認したうえで、限られた財源を活用して必要な事業費を確保。

⇒構造物の修繕計画を踏まえた補修箇所等の精査に加え、事業再評価結果及び過年度の災害対応実績等を基に確認。

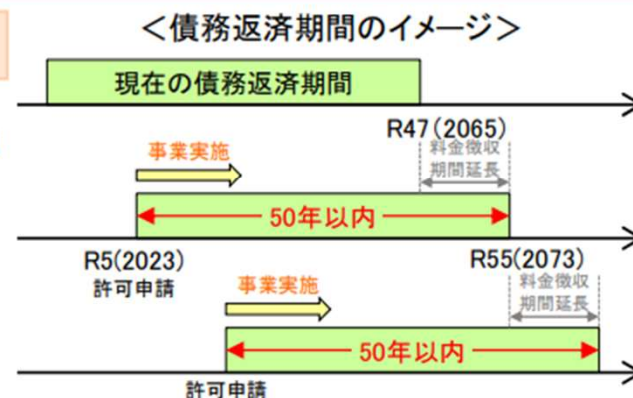
● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

法改正の概要及び新たな債務返済スキーム

■ 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）

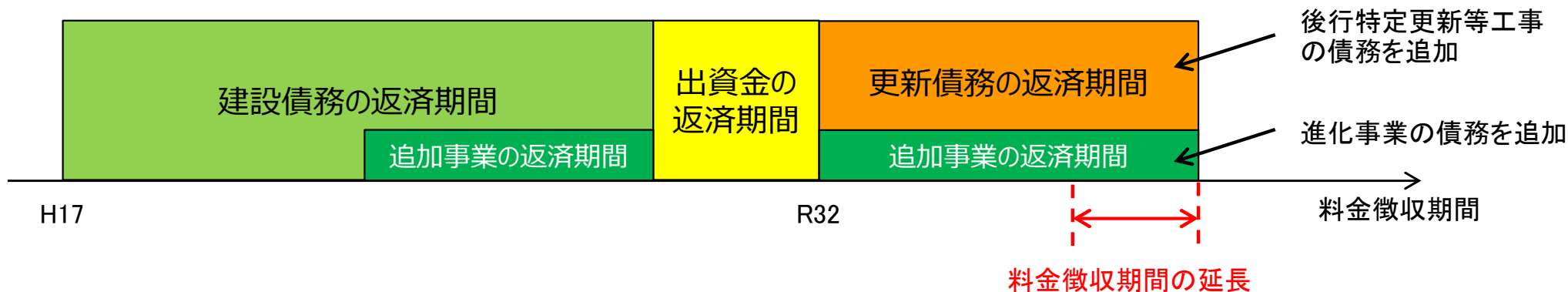
道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の改正

- 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



第63回 国土幹線道路部会資料より引用

■ 新たな債務返済スキーム(全国路線網の例)



<協定資料> 更新事業：先行特定更新等工事と後行特定更新等工事で、工事の路線・内容や債務引受限度額（総額）を区分して整理
進化事業：引受け債務を追加事業に含めて整理

● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

R3.8国土幹線道路部会 中間答申のポイント(更新・進化の取組)

更新

- ・民営化時点で見込まれていなかった更新事業をH26から実施。

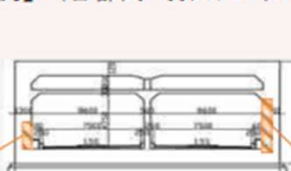
【現在の取組事例】(首都高 東品川栈橋・鮫洲埋立部 S39開通)



構造物全体の架け替えを実施

- ・H26からの定期点検が一巡し、更新事業の追加の必要性が判明。
- ・維持管理を適切に行いつつ、更新を繰り返し実施する必要。

【新たな更新需要の事例】(首都高 羽田トンネル S39開通)



鉄筋腐食等による損傷が急増。漏水に伴う緊急車線規制回数・時間も増加。

進化

- ・社会・経済構造の変化等に合わせて、高速道路を進化・改良(暫定2車線区間の4車線化・耐震補強等)
- ・引き続き、求められる機能を速やかに把握し、遅れることなく進化・改良していくことが重要

【暫定2車線区間の4車線化】



【耐震補強】



速やかに機能回復
できるように
耐震補強を実施



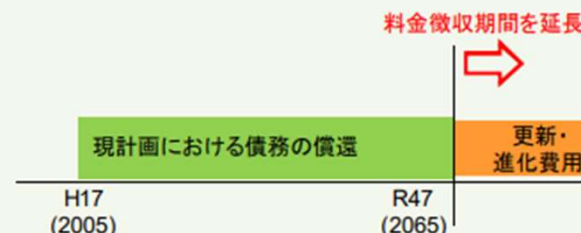
支承への負荷軽減の為、支承の間に、
水平力を分担する構造を新たに設置

⇒その他、【自動運転走行空間の提供】、【EV充電器や水素STの設置】等についても推進

財源確保に向けた取組

- ・料金徴収期間の延長について具体的に検討
- ・見通しが明らかになった更新・進化について、一定期間毎に事業計画を策定
- ・債務の確実な返済見通しの確認のために、債務返済計画を策定し、その期間の料金徴収の継続検討

(イメージ図) 料金徴収期間の延長



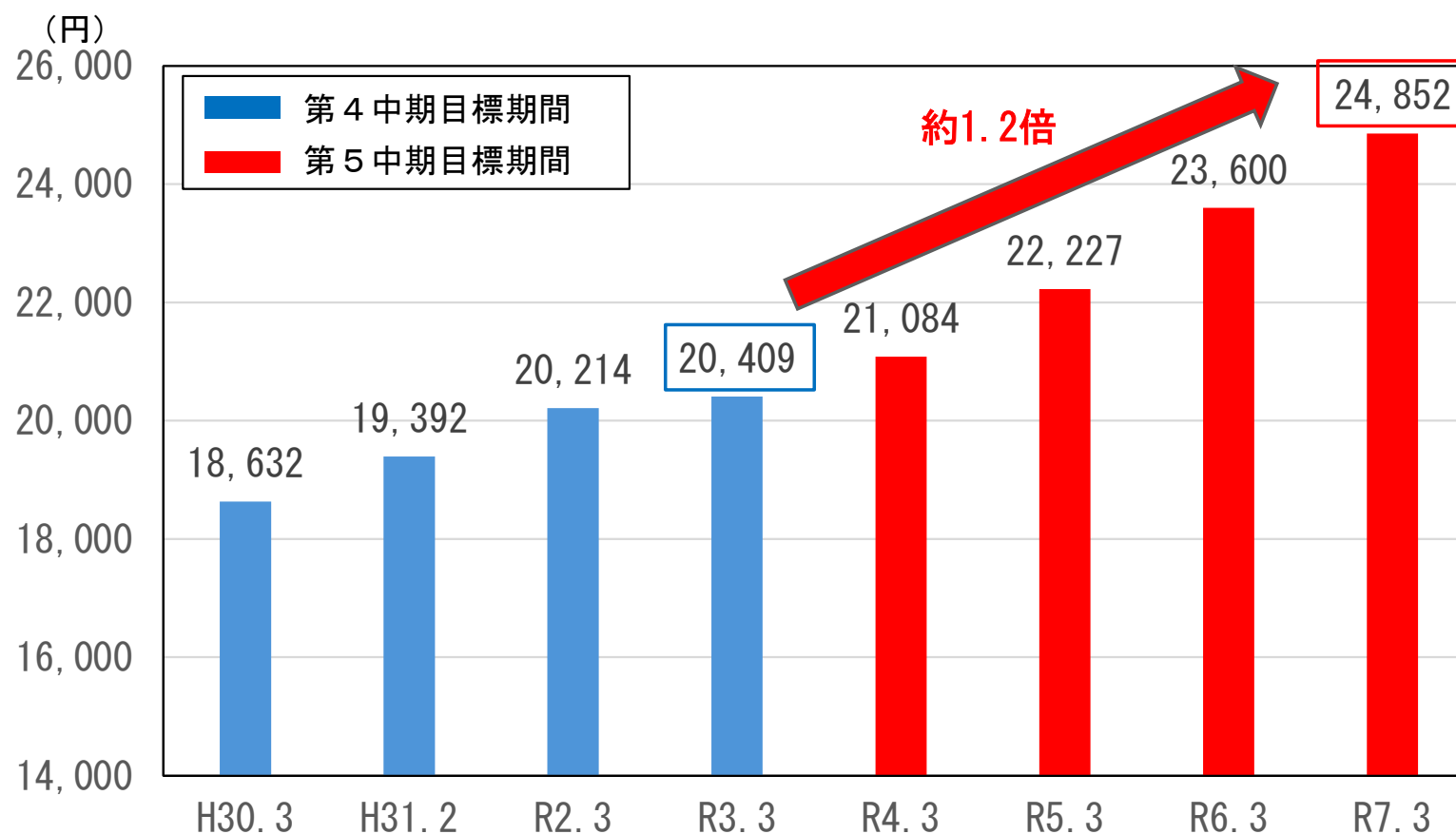
※H17(2005)【民営化時点】:
45年後(2050年)までに
債務を返済
H26(2014)【特措法改正】:
料金徴収期間を15年延長
(2065年までに債務を返済)
R5(2023)【特措法改正】:
許可申請日から50年以内に
債務返済
料金徴収期限は
最長R97年(2115年)9月30日

● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

公共工事設計労務単価

- 第4中期目標期間の最終年度に比べて約1.2倍に上昇(R3.3単価⇒R7.3単価)

公共工事設計労務単価 全国全職種平均値の推移



国土交通省記者発表資料（令和7年2月14日） 「令和7年3月から適用する公共工事設計労務単価について」記載データを基に作成

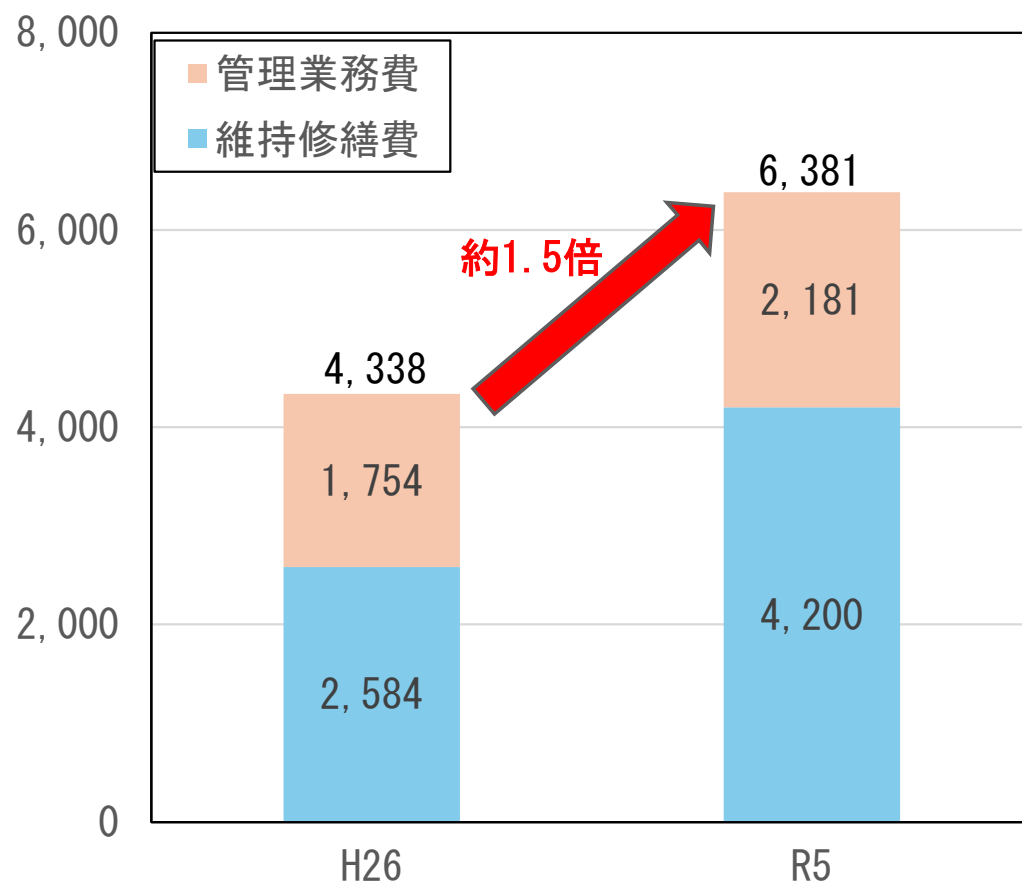
● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

維持管理費の実績(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)

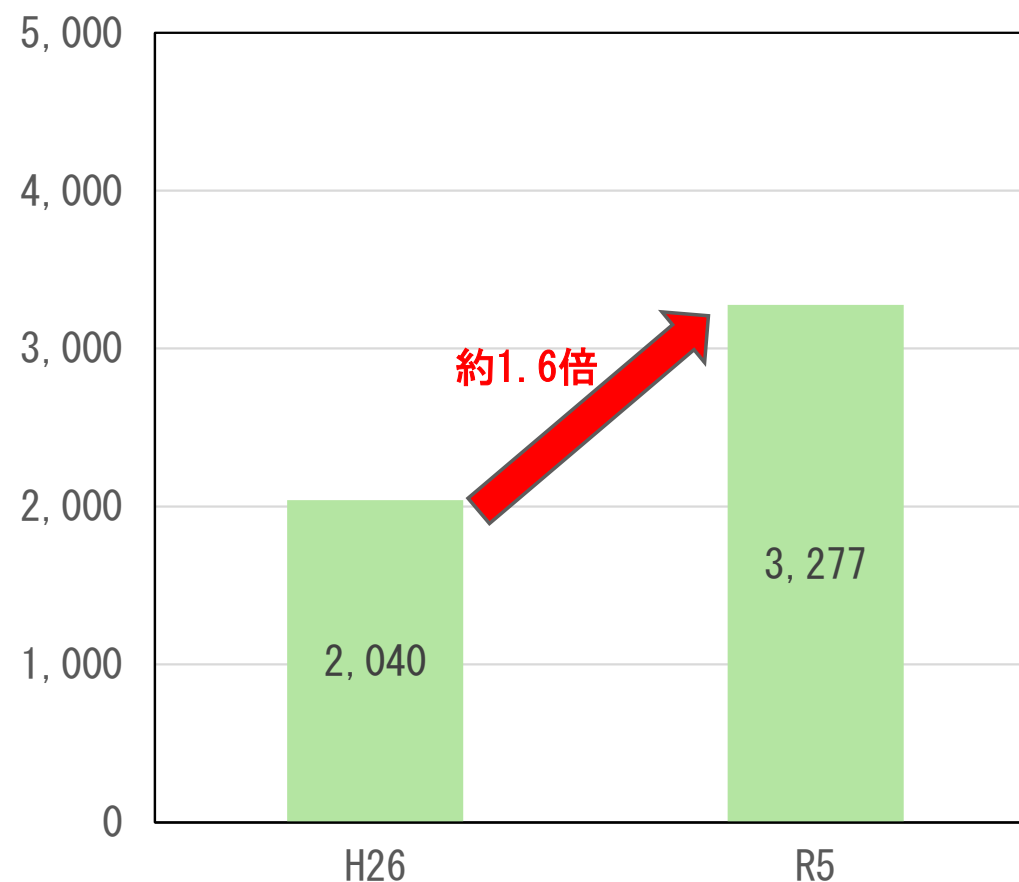
計画管理費

【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

● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

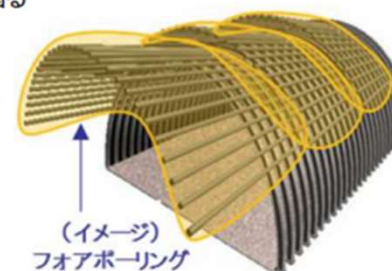
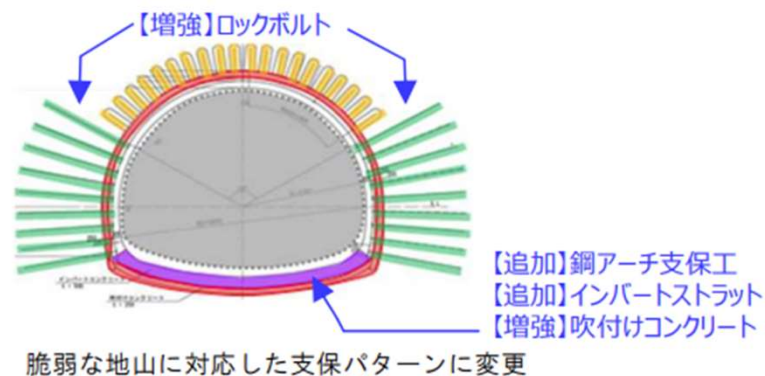
新設・改築事業の事業再評価資料(事例)

＜新東名高速道路(新御殿場IC～新秦野IC)＞

※令和6年度再評価(全体事業費784億円増)

○現地条件の相違等に伴うトンネル補助工法の変更

- 脆弱な地山の出現による支保構造の変更及び補助工法の追加(掘削完了箇所)
 - ・当初の調査では把握しきれない脆弱な地山の出現で一部小崩落が発生
 - ・支保構造の変更やロックボルトの本数増、フォアボーリング等を追加することで断面の安定を図る



フォアボーリング等の補助工法を追加

○労務・材料単価の上昇

①労務単価の推移

神奈川県、静岡県における労務単価(30職種平均)
(円/人)



②材料単価の推移

神奈川県、静岡県における主要材料単価

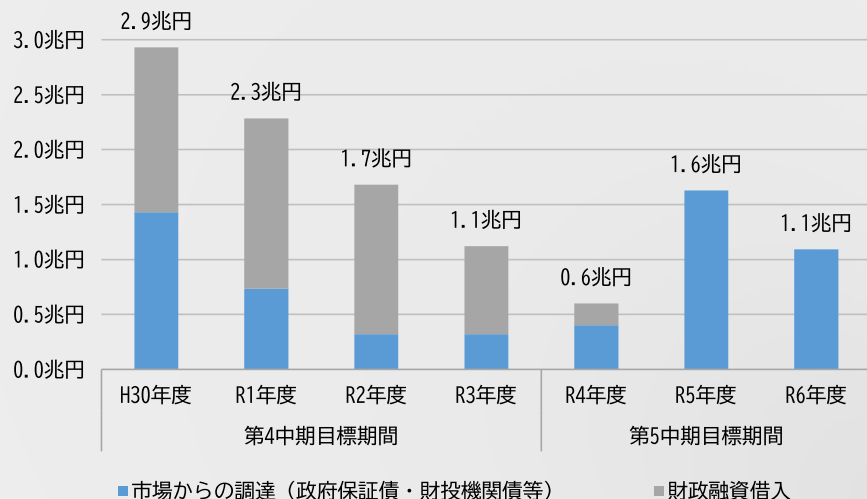


第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目	I-2-⑥	効率的な債務返済のための資金調達	[業務実績等報告書P.24]
第5期中期目標期間中の評価		自己評価 R4:A R5:A R6:A 主務省評価 R4:A R5:A	
機構の役割		・長期的な資金収支を見通し、効率的な債務返済のための適切な資金調達を行う。	
課題・問題点		対応策・取組内容・成果	
【資金マネジメント】 ・長期的な資金収支見通しでは、毎年度の収入が均等である一方、支出（償還を迎える債券の借換額）は年度によるバラツキが大きい。、将来の借換えに伴う金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を継続的にを行うため、 <u>債務償還の平準化を図る資金マネジメントが必要。</u>		・各会社との調整・協力を通じて、 ①供用前であって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 <u>道路資産帰属計画を活用し、各年度の資金調達需要の平準化。</u> （各年度実施） ②効率的な資金繰りのため、 <u>債券の償還月を分散して設定し、月次の債務償還の平準化を推進。</u> （R5年度から実施） ・金利環境の変化に対応しつつ、将来の長期的な資金収支の見通しに基づき、 <u>資金調達需要の谷を埋めて各年度の資金調達需要を平準化させるよう発行計画を策定。併せて将来金利上昇時に備えた超長期債の発行を計画。</u> （各年度実施） ・上記に加え、R7年度の平均発行年限は、金利上昇を受けた市場の動向への対応を意図し、 <u>短い年限の発行割合を増やすことで、環境に応じた調達年限のバランスを柔軟に計画。</u> ・令和8年度予算からの実施に向けて毎月の資金繰りを考慮した手元現預金保有量に設定することを決定。（R7年度実施） ⇒資金効率を高めるとともに、資金需要の平準化を図ることにより、金利変動による支払利子への影響の軽減を図った。	
【投資家層の維持・拡大】 ・低利で安定的に調達する資金調達力を維持・向上させるためには、既存投資家を維持するだけでなく、 <u>新たな投資家層を継続して拡大する必要。</u>		・令和4年度から政府保証債・財投機関債をソーシャルボンドとして発行し、ESG投資ニーズのある投資家を中心に積極的なIR活動を実施し、今中期3年間で321件の新規投資家を獲得。（各年度実施） ・IR活動を通じ投資家需要を把握したオッド年限の債券を発行。（各年度実施） ⇒投資家層の維持・拡大を図り、 <u>安定的な資金調達に貢献。</u>	
【起債運営】 ・巨額の資金を市場から直接調達する必要。 ・超過需要の取り込みなど、安定した資金調達には <u>投資家需要に応じた柔軟な起債運営が必要。</u>		・財投機関債の起債において、認可申請額以内かつ同水準の調達利率を条件に、 <u>超過需要に応じて発行増額を可能とする柔軟な運営方法の実施。</u> （R5年度から実施） ・投資家にとっての予見可能性を高め、安定的に投資計画に組み込んでもらうため、 <u>資金調達スケジュールを公表。</u> （R5年度から実施） ⇒安定的に巨額の資金調達を完遂	
評価の根拠		・長期的な資金収支の見通しを踏まえ、各会社とも調整・協力し各年度の資金調達需要の谷を埋めることを達成したほか、月次の償還額についても平準化を行うなど、 <u>金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を進めた。</u> ・政府保証債・財投機関債をソーシャルボンドとして発行したことや積極的なIR活動等により、今中期321件の新規投資家を獲得し、 <u>資金調達力の向上を図ったほか、オッド年限の発行など投資家需要に基づくきめ細やかな起債運営を行い、安定的に資金調達を実施した。</u> ・超過需要に応じた財投機関債の増額発行を行い、 <u>年度前半に調達を柔軟に進捗させたことで、年度後半の厳しい市場環境においても条件を大幅に悪化させずに起債を継続するなど、安定的に巨額の資金調達を完遂した。</u>	

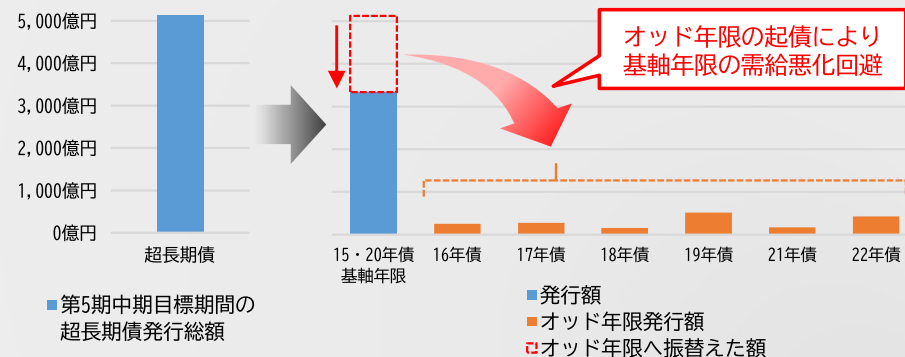
● I－2－⑥ 効率的な債務返済のための資金調達

資金調達額の推移



オッド年限債の発行による基軸年限の需給改善

超長期債（財投機関債）の発行状況（第5期中期目標期間 総額）



基軸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て基軸年限の需給悪化を回避し、安定的な資金調達に貢献

新規投資家のさらなる拡大

	R4年度	R5年度	R6年度	計
地方	91	141	64	296
中央	9	12	4	25
計	100	153	68	321

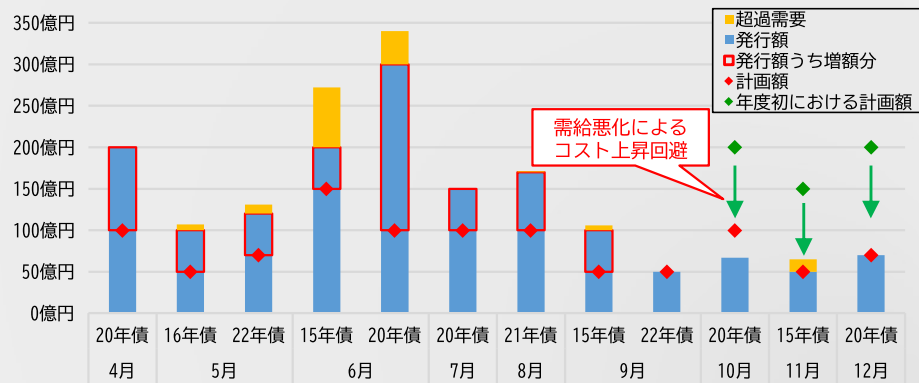
参考：第4期中期目標期間

	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	計
地方	48	17	32	72	169
中央	12	11	1	14	38
計	60	28	33	86	207

第4期中期目標期間と比較し、114件多くの新規投資家を開拓
市場環境が急激に悪化する環境下においても広い投資家と良好な関係を構築したことで、安定的な資金調達に貢献

増額運営を活用することによる調達条件悪化の回避

令和6年度の起債別需要状況と増額分の推移（超長期債）



下半期など需給悪化時に調達条件が悪化することを防ぐため、実際の需給に応じた増額運営を行うことにより、安定的に巨額の資金調達を完遂

第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目

I-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

[業務実績等報告書P.33]

第5期中期目標期間中の評価

自己評価 R4:A R5:A R6:B 主務省評価 R4:A R5:B

機構の役割

- ・道路管理者の権限の代行その他の業務について、関係機関と密接な連携を図りつつ、適正かつ効率的に実施する。
- ・事務手続について継続的に点検を行い、手続きの迅速化・効率化を図るため、必要に応じて見直しを実施する。

課題・問題点

- ・特殊車両通行許可手続きの迅速化による申請者の利便性向上を求めている。
- ・重量制限を超過する違反車両は道路橋等に大きな損傷を与えており、違反の是正が急務。
- ・占用入札の効果的な実施を図り、占用料収入の増加につなげて債務の早期・確実な返済に資する必要がある。
- ・10名程度の限られた人員で年間1万件を超える権限代行業務に対応するための業務の効率化が急務。

対応策・取組内容・成果

- ・特殊車両通行許可について、令和4(2022)年4月にオンライン申請を開始。職場や自宅等から24時間申請が可能となり、事務処理期間を標準処理期間の2分の1に短縮するという目標を達成。許可証の電子発行により、車両への常備が簡便となり、申請者の利便性が向上。
- ・オンライン申請に関する機構・会社によるポスター広報、機構特車許可パンフレットによる周知に加え、書面による申請利用者にオンライン申請への転換を推進した結果、導入から3年でオンライン申請率が96%に到達し、利便性向上を実現。
- ・令和5(2023)年度から全国の自動軸重計の計測結果を集計・活用した指導取締りを開始。警告・是正指導を実施するとともに、悪質な違反者についてはホームページ公表を行った。
- ・従来の料金所などでの監視・引込みに加え、悪質な違反車両を個別に追跡する等のターゲット取締り手法を高速道路会社に展開。
- ・車両総重量が基準の2倍以上の違反に加え、常習的に繰り返す違反についても刑事告発を実施(計9件)。
- ・占用入札について、現地での看板設置やホームページで周知した結果、第4期中期目標期間4年間の占用入札物件(23件)の総占用料の増収見込み額(※)は約10億円(2.5億円/年)であったが、令和4～6年度の3年間の占用入札物件(15件)の総占用料の増収見込み額(※)は約9億円(3億円/年)となった。
※落札額と政令で定める最低額を、占用許可の認定有効期間である20年間の累積占用料で比較した場合の増収額
- ・権限代行業務において、定型的な業務を外部委託することにより業務効率化を図った。

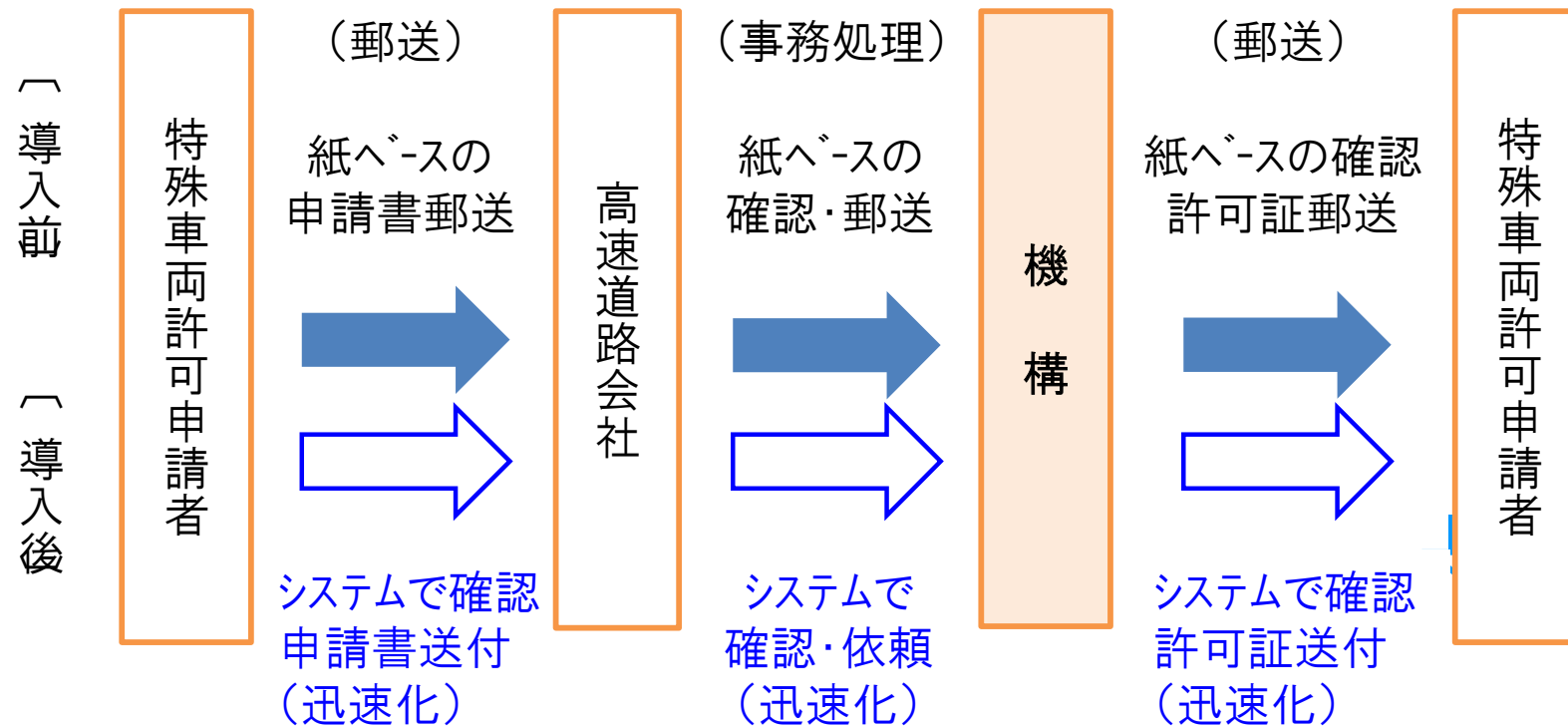
評価の根拠

- ・令和4(2022)年度から特殊車両通行許可オンライン申請を導入し、事務処理期間の短縮目標を達成し、申請者の利便性向上を実現。
- ・会社と連携して、道路損傷につながる重量違反や積載不適当等の取締りに加え、新たに常習違反に対する刑事告発も実施。
- ・高架下の有効活用を図るとともに、占用入札を拡大し、占用料収入を増加。
- ・許可手続きのうち定型的な業務を外部委託することにより、業務効率化を図った。

I-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

特殊車両通行許可オンラインシステムによる手続期間の短縮

- ・システム化により事務処理期間を標準処理期間の2分の1に短縮するという目標を達成
- ・職場や自宅等から24時間申請可能で郵送不要となったことで、郵送期間が4～5日短縮



事務処理期間を標準処理期間の2分の1に短縮

+ 郵送期間が4～5日短縮

第5中期目標期間中の評価

自己評価 R4:A R5:A R6:A 主務省評価 R4:B R5:B

機構の役割

中期計画、年度計画の着実な遂行、組織力の持続的な向上、人材力の強化を図る。

課題・問題点

- ・高速道路に関する国民負担の軽減を図りつつ、安全で利便性の高い高速道路の提供を担う組織として、優秀な人材の育成・確保を図る必要がある。このため、人材育成に関する方針に加え、人材確保に関する方針を策定し、外部人材の活用も含めて対応する必要がある。
- ・民営化前後の採用抑制の影響により、適材適所の人材の確保が難しい中、バックグラウンドの異なる出向者で構成され、2年程度でほぼ全職員が入れ替わる組織であるため、職員間のノウハウの承継やチームビルディングが課題。
- ・業務に必要な能力・専門性を向上させるため、職員の能力発揮や意欲向上に努めるとともに、働き方改革の推進を図る必要がある。

対応策・取組内容・成果

【人材確保】

- ・管理職による職員のスキル判定を行い、職員の能力に応じて業務で必要となる内容に特化した研修を受講させ職員のスキルの補完を行った。併せて、下記の研修を実施し、出向者が即戦力となるような取組みを実施した。
 - 令和4年度から実施：チームビルディング研修、民間出身の役員等によるゼミナール
 - 令和6年度から実施：着任者向けオリエンテーション、ITリテラシー研修
- ・前任・後任の重複配置、異動時期の調整、上司による引継ぎの立会・確認に加え、令和6年度からリスク管理ノウハウの確実な承継を図るためのヒヤリハット集の作成及び共有など、職員間のノウハウの承継を図った。
- ・令和6年度から非コア業務の外部委託を推進し組織力の向上、職員のモチベーションの向上を推進した。

【外部専門人材の活用(PMO)】

- ・令和5年度に外部専門人材を活用したPMOを設置し、令和6年度は機構全体のシステム構成を最適化するため、情報システムに知見のある特命理事をトップとする特別な体制を構築した。

【人材育成】

- ・令和6年度からPMOの専門的知見を活用した「Microsoft365 Copilot」の試行導入など新技術への感度を高め、イノベティブな業務に対応できる人材育成に着手した。
- ・職員の安全・安心に対する意識向上を目的とした「安全啓発館研修」を令和5年度から継続的に実施した。

【働き方改革】

- ・令和4年度に出生時育児休暇(パパ育休)を規定し、積極的に取得を働きかけ、令和5年度2名、令和6年度2名が取得した。また、子の看護休暇の対象拡大、時差出勤の継続や在宅勤務環境の改善など、女性活躍の環境整備や勤務環境の整備を推進した。
- (超過勤務時間月平均) 令和4年度：33時間29分 ⇒ 令和6年度：28時間42分(4時間47分削減)
- (女性職員数) 令和4年度：9名 ⇒ 令和6年度：14名(5名増 ※各4月1日時点)

評価の根拠

- ・出向者で構成され、2年前後で全職員が入れ替わる特殊な組織構成の下で、組織力の向上や即戦力を養成する研修等を通じ、職員間のノウハウ承継を推進した。
- ・外部専門人材を活用したPMO体制を構築し、情報システム構成の最適化、情報セキュリティ対策の強化を通じ、組織力の向上及び業務運営の効率化が図られた。
- ・生成AIに関する感度を高める取組を実施するなど、ITスキルの向上を図り、イノベティブな業務にも対応できる人材力の強化が図られた。
- ・働き方改革の着実な実施により、女性活躍の環境整備など働きやすい職場づくりを推進した。

●VIII-9 人事に関する計画

○外部専門人材を活用したPMO体制について

背景

- 「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）において各独立行政法人に対してPMOを設置し、当面は政府情報システムの整備方針に準拠しつつ整備及び管理を行うことが求められた。

課題

- 機構職員は国及び会社からの出向者のみで構成され、情報システムに特化した人材の継続的な確保・育成が困難。
- 課ごとに業務システムを構築・保有しており、機構として組織だった管理体制が構築されていなかった。
- PMO設置以前は、機器利用等による専門的な問合せ（障害対応含む）の対応を担当職員（1名）が行っていたため、専門的かつ緊急事案への対応できなかった。

取組・成果

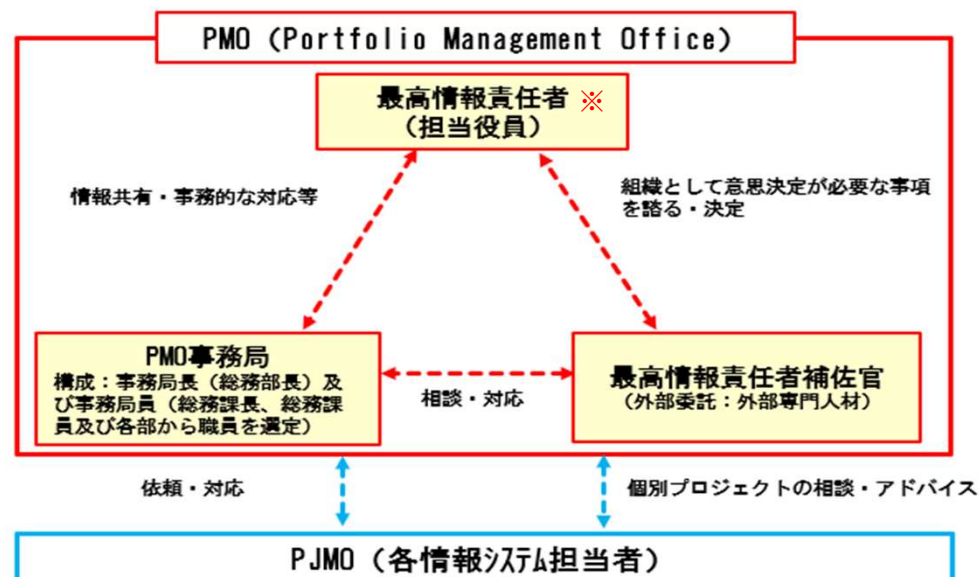
- 各課の業務システムの一元管理を進め、機構全体として最適なシステム構成を検討・構築。
- 各課の業務システムのセキュリティポリシー準拠状況等を確認し、パスワード強化など対策の優先順位を整理。
- 各課のソフトウェア等の脆弱性情報の機構システムへの影響の有無や影響がある場合の対処法の提案。
- 業務効率化に向け、生成AIに関する勉強会を開催。

体制

PMO（Portfolio Management Office）とは

機構内情報システムの全体管理組織として、情報システムの最適化・効率化等を行うもの。

- 情報システムの横断的な戦略・計画の策定
- 情報システムのライフサイクル全体に対するプロジェクト管理



※現在、最高情報責任者を特命理事とした体制を構築している。