

令和5年度 業務実績報告 補足説明資料

(独)日本高速道路保有・債務返済機構

令和5年度 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P.11]

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。
- ・物流業界は、2024年問題(令和6年度からトラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用)等により、国民生活や経済活動に不可欠な物資を運べない事態が起きかねない状況であり、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。
- ・SA・PAにおいては、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おらず、混雑が続いている状況。

- ・こうした課題の解決に向けて、令和4年度に、機構が主導し、会社全社参画した有識者会議である「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会」において検討を行い、令和5(2023)年2月に「中間とりまとめ」として対策メニューを整理・公表した。
- ・しかしながら、事業着手に当たっては、国民負担を軽減しながら財源の確保が必要であり、優先順位等の考え方を示し、効果的かつ効率的な整備に向けた各社統一的な方針を整理する必要があった。

対応策・取組内容・成果

- ・令和5(2023)年12月に、「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
 - ⇒令和5年度は検討会を2回開催し、機構が事務局として主導し、「中間とりまとめ」に示された対策メニューについて、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、会社と認識の共有化を図った。
 - ⇒整備方針では、限られた財源で効果的かつ効率的な整備を進めるため、「短期的な対策」として、機構が所有する敷地や施設を活用して対策可能なメニューを整理するとともに、整備までに時間を要する対策は「中長期的な対策」として、各課題の対策メニューについて検討フローを整理。
 - ⇒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、駐車マスの回転率を上げるための「短時間限定駐車マス」を試行導入・拡大し、その効果も踏まえ、中長期的には一定時間以上の利用の有料化を検討するとし、検証、評価して段階的に整備する考え方を整理。
 - ⇒機構が主導し整理した整備方針に基づき、会社は令和6年度以降の具体的な対策実施箇所を選定。

評定の根拠

SA・PAの利便性向上に当たっては、2024年問題等の社会的要請に的確に対応するため、**限られた財源で効果的・効率的な整備を図る視点から、機構が立案して段階的な整備の考え方等を整理し、各社統一的な「整備方針」をとりまとめた。**

● 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

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)の導入に着手(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に着手(R6年度～)

1-2. 確実な駐車機会の提供

駐車マスの予約・有料化

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(下り)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(コネクタエリア浜松)
- ・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

● 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。

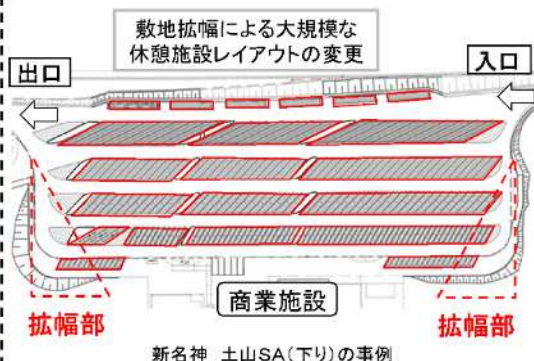
<これまでの取組>

- ・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28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）



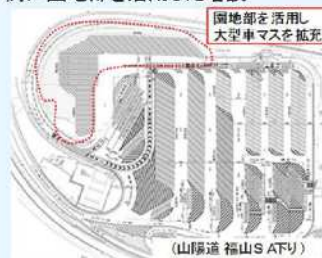
<対策メニュー>

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



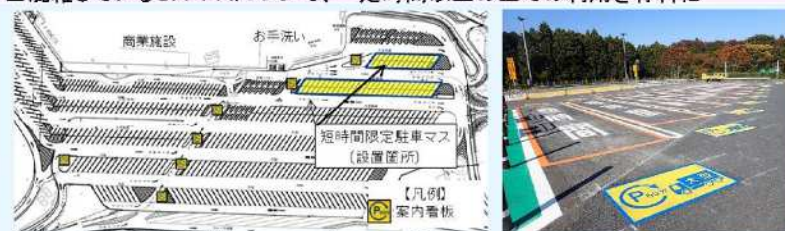
《ポスター・リーフレット》

<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、興味が沸くよう動画(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

来年度以降の主なSA・PA対策箇所

○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

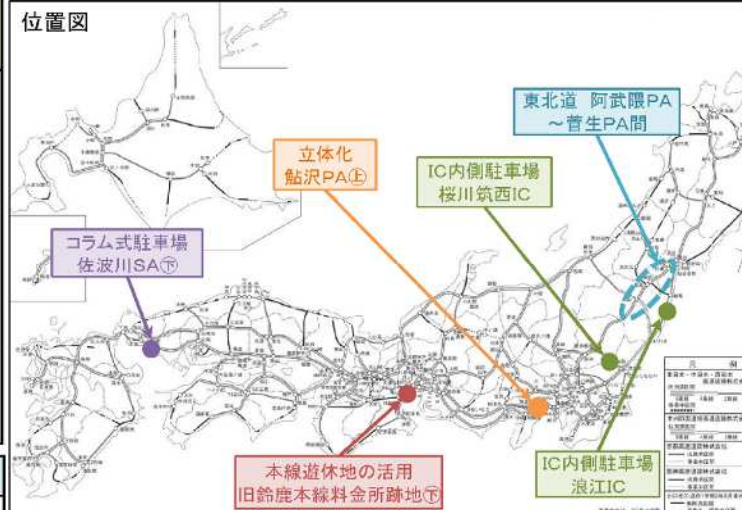


IC内側駐車場：北関東道 桜川筑西IC、常磐道 浪江IC

- 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。



機構の役割

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。
- ・今後の協定変更に当たって、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等を定める必要があった。

- ・後行特定更新等工事や進化事業の追加、労務費等上昇への対応等による建設・保全費用の一部見直し対応、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、阪神高速の上限料金の引き上げ等に伴い、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当たって、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。

対応策・取組内容・成果

- ・更新・進化事業の追加に当たり、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。
 - ⇒債務返済の枠組み構築に当たって、機構が立案したうえで関係機関と協議し、決定。

- ・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を盛り込みながら、債務の確実な償還が果たせるよう償還計画を見直し
 - ⇒償還計画の見直しに当たって、SA・PA利便性向上に関する整備方針に基づき抽出された対策、更新計画、耐震補強実施計画等を確実に実施できるよう措置するため、各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月の期限内に協定変更を締結することができた。

評価の根拠

- ・道路整備特別措置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年（2024）年3月の協定変更において、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。**

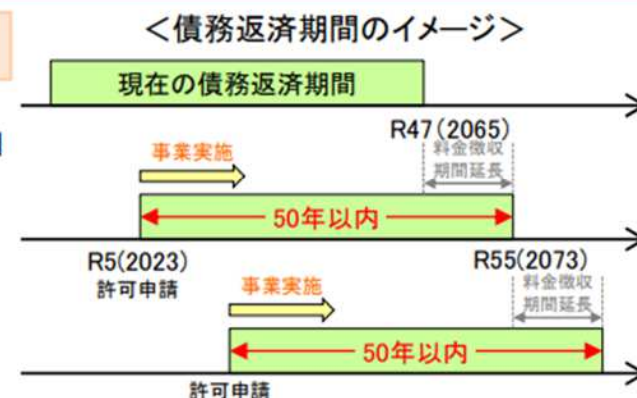
● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

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）

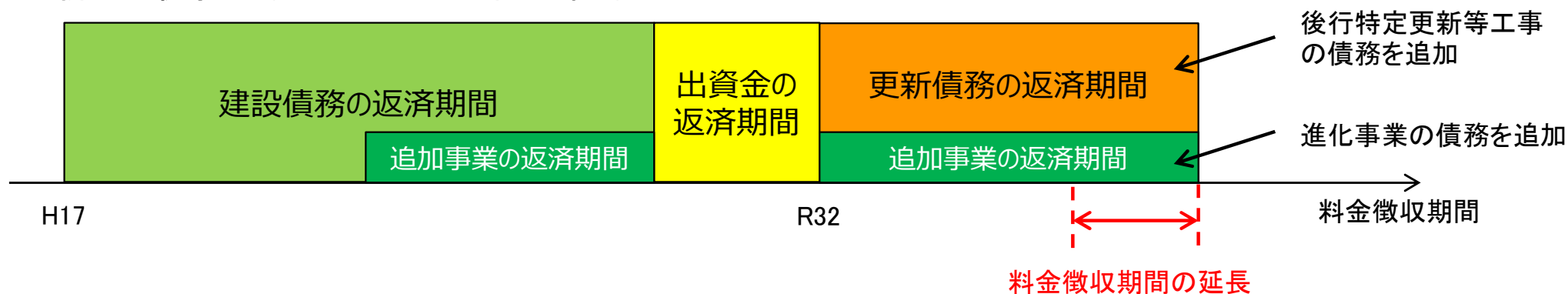
道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の改正

- 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)

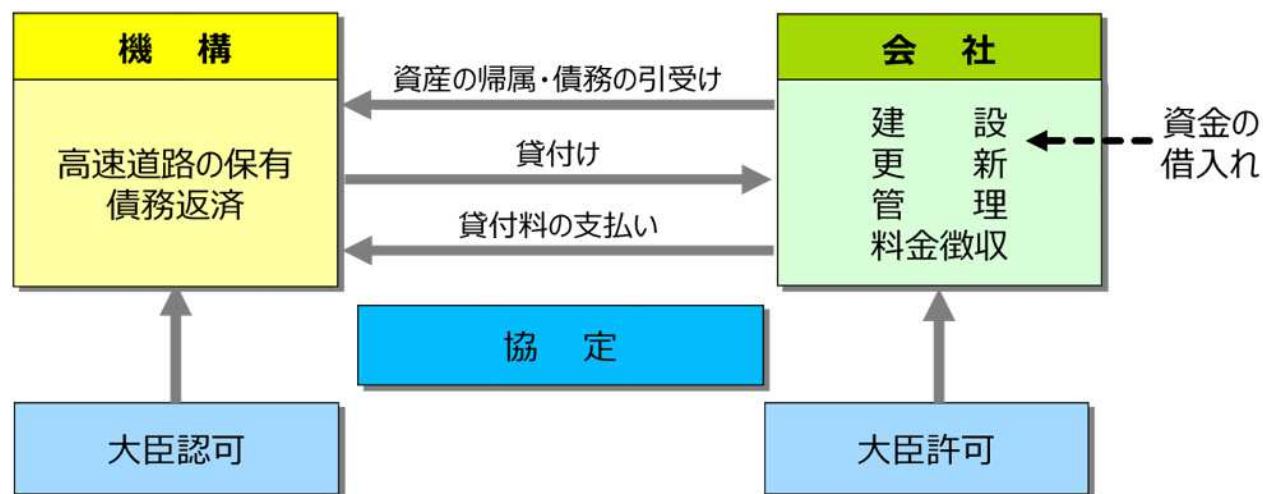


<協定資料> 更新事業：先行特定更新等工事と後行特定更新等工事で、工事の路線・内容や債務引受限度額（総額）を区分して整理
進化事業：引受け債務を追加事業に含めて整理

● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

機構と会社の協定

■ 機構と会社による高速道路事業の実施スキーム



■ 協定の構成(全国路線網(NEXCO東日本)の例)

[全国路線網(高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する協定)]

協定本文

別紙1 工事の内容及び工事に要する費用に係る債務引受限度額

別紙2 修繕に係る工事の内容

別紙3 修繕に係る工事に要する費用に係る債務引受限度額

別紙4 災害復旧に要する費用に係る債務引受限度額

別紙5 無利子貸付けの貸付計画

別紙6 道路資産の貸付料の額

別紙7 計画料金収入の額

別紙8 料金の額及びその徴収期間

別紙特1 特定更新等工事の内容

別紙特2 特定更新等工事に係る工事に要する費用に係る債務引受限度額

● 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。

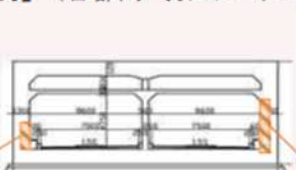
【現在の取組事例】(首都高 東品川栈橋・鮫洲埋立部 S39開通)



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



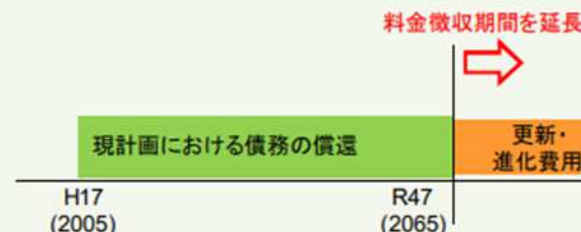
支承への負荷軽減の為、支承の間に、水平力を分担する構造を新たに設置

⇒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

機構の役割

効率的な債務返済のための資金調達を行い、債務の早期・確実な返済を行う。

課題・問題点

【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、支出はバラツキが大きい。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行うため、資金調達需要の平準化を図る資金マネジメントが必要。

【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、新たな投資家層を継続して拡大する必要。

【起債運営】

- ・約1兆6千億円と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投資家需要に応じた柔軟な起債運営が必要。

対応策・取組内容・成果

- ・将来の長期的な資金収支の見通しに基づき、
 - ①効率的な債務返済の観点から資金調達需要の谷を埋めることで無駄な利払いの発生を削減
 - ②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
⇒将来の金利動向による支払利子への影響の軽減。長期的な観点から支払利子の圧縮に寄与。
- ・金利上昇局面に際し、将来の資金収支の見通しとも整合するよう超長期債の発行を計画
⇒将来の借換え時の金利上昇リスクを軽減させることに寄与。
- ・各会社との協力を通じて、
 - 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資産帰属計画を活用し(東京外環道を対象に217億円実施)、各年度の資金調達需要の平準化
 - ②効率的な資金繰りのため、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
- ・ソーシャルボンドへの関心を示す投資家を中心に、積極的なIR活動を実施
⇒153件の新規投資家を獲得し、資金調達力を向上。
- ・IR活動を通じ投資家需要を把握し、超長期年限での起債のうち約44%を複数のオッド年限で発行
⇒基幹年限だけでの発行による需給悪化とそれに伴う調達条件の悪化を引き起こすことなく資金調達を行い、支払利子の圧縮に寄与。
- ・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、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を導入
⇒支払利子を圧縮しつつ、巨額の資金調達を完遂。
- ・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、資金調達スケジュールの公表を今年度より開始。

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、金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を進め、長期的な観点から支払利子の圧縮に寄与した。
- ・積極的なIR活動等により、153件の新規投資家(前中期目標期間も含めて最大)を獲得し、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、支払利子の圧縮に寄与した。
- ・超過需要に応じた財投機関債の増額発行を行い、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、支払利子の圧縮を図りつつ、巨額の資金調達を完遂した。

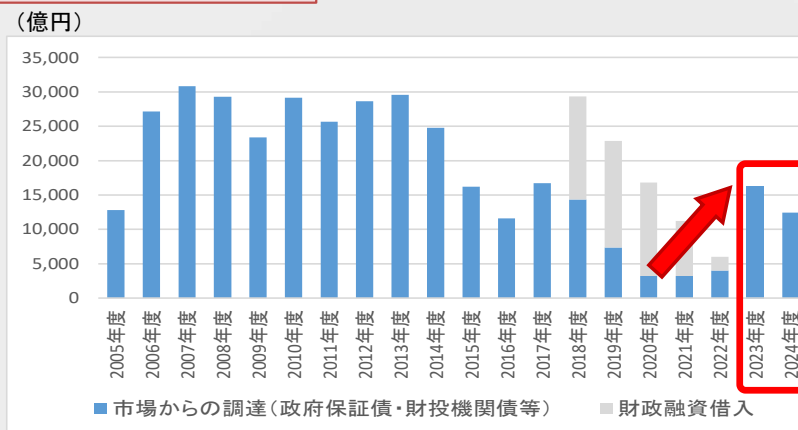
● I－2－⑥ 効率的な債務返済のための資金調達

新規投資案件数の推移

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	計
地方	48	17	32	72	91	141	401
中央	12	11	1	14	9	12	59
計	60	28	33	86	100	153	460

ソーシャルボンドに関心のある先を中心にIRを実施

資金調達額の推移



(注) 令和5(2023)年度以前は実績、令和6(2024)年度は予定

オッド年限含む債券の発行状況

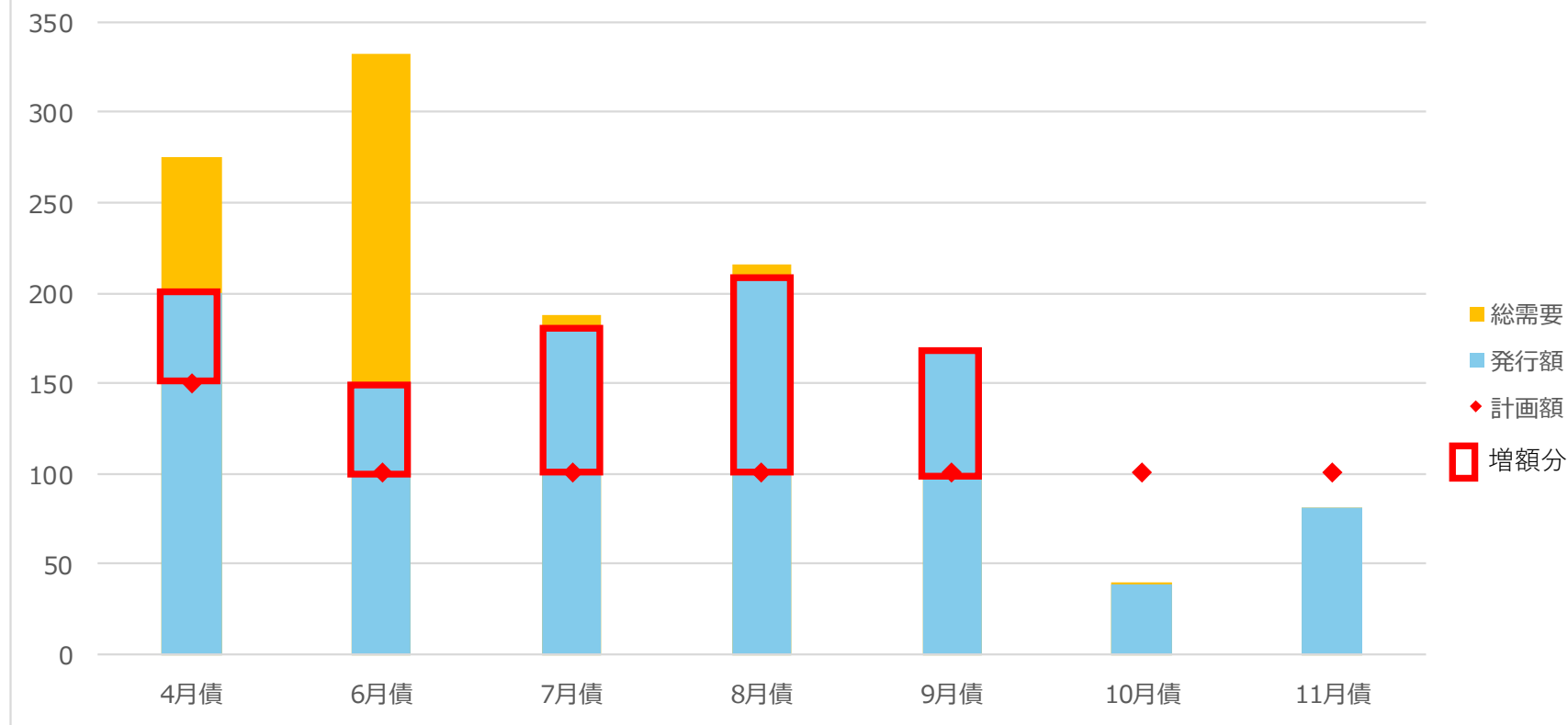
年限	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
発行実績	◎	◎					◎					◎	◎	◎	◎	◎	◎		◎

◎ 2023年度 財投機関債発行実績(黄色着色はオッド年限)

● I－2－⑥ 効率的な債務返済のための資金調達

弾力的な起債運営の効果

R5年度20年債の回号別需要状況と増額分の推移



● I－2－⑥ 効率的な債務返済のための資金調達

オッド年限による多様な資金調達

政府機関別 年限別発行状況

(単位:億円)

	政府予算案		2023年度 年限別発行状況（3月末時点）																	
銘柄	2024年度	2023年度	実績合計	執行率	1年	2年	3年	4年	5年	7年	10年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	22年	30年	40年
日本政策投資銀行	6,500	6,400	3,850	60.2%		100	1,400		1,050		1,200						100			
日本高速道路保有・債務返済機構	2,500	3,900	3,749	96.1%				600	200		400	400	150	250	150	316	1,030	253		
住宅金融支援機構	2,550	3,885	830	21.4%								360					470			
日本政策金融公庫	2,900	2,900	200	6.9%		100	100													
日本学生支援機構	1,200	1,200	1,200	100.0%		1,200														
都市再生機構	1,200	1,100	670	60.9%					190		330						100			50
国際協力機構	800	800	650	81.3%					180		270						200			
鉄道建設・運輸施設整備支援機構	598	530	530	100.0%		80			50		270						130			
国際協力銀行	200	200	0	0.0%																
福祉医療機構	200	200	200	100.0%							200									
沖縄振興開発金融公庫	100	100	100	100.0%							100									
水資源機構	105	100	100	100.0%			100													
中部国際空港	90	97	100	103.1%					100											
大学改革支援・学位授与機構	-	50	50	100.0%					50											
東日本高速道路	-	-	3,000			1,300			1,100	100	500									
中日本高速道路	-	-	5,800						5,800											
西日本高速道路	-	-	5,500		300	1,600			3,600											
首都高速道路	-	-	650						650											
阪神高速道路	-	-	320				320													
科学技術振興機構			200			200														
成田国際空港			500						330		170									
新関西国際空港	-	-	200														110		90	
大学債(東海国立)	-	-	100														100			
合計	18,943	21,462	28,499		300	4,580	1,920	600	13,300	100	3,440	760	150	250	150	316	2,240	253	90	50
			100.0%		1.1%	16.1%	6.7%	2.1%	46.7%	0.4%	12.1%	2.7%	0.5%	0.9%	0.5%	1.1%	7.9%	0.9%	0.3%	0.2%

注1 発行計画は当初計画額。毎年12月に公表される政府予算案をもとに作成。

注2 水色：財投機関、黄：財投機関債以外（財投機関の区分は2023年度時点）

注3 執行率＝2023年度実績/2023年度予算額（％）。財投機関のみ算出。

● I - 2 - ⑥ 効率的な債務返済のための資金調達

資金収支の見通し

○資金収支の見通しの概要

- ・主に貸付料からなる収入と既発行債券償還、会社引受債務償還等の支出との収支差より、各年度の資金収支を考慮
- ・機構調達債券の年限、利率、会社からの引受債務等の条件を変更し、資金収支の変化等を確認

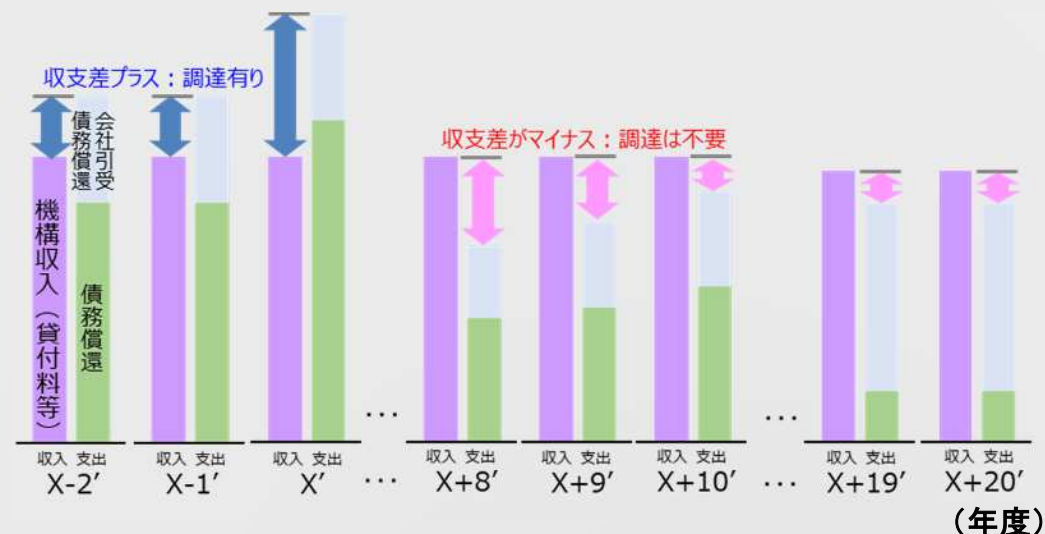
○見通しの結果による課題の把握

- ・機構の借り換え需要の減、会社債務の引受額のバラツキにより、資金収支がプラス、マイナスに大きく変動し過ぎる
- ・一時的に資金調達が不要となり、その後再度必要となる等資金収支コントロールが必要となることが想定される

○資金マネジメントによる資金収支最適化の手立て

- ①各社の債券発行年限を資金余剰見込みの年度となるよう調整
資産帰属計画による債務の引受の平準化
- ②機構が発行する債券の年限を、超長期と、10年以下の年限を組み合わせるなど、機動的、弾力的に実施

資金収支の見通しのイメージ



令和5年度 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.35]

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

- ・独立行政法人として、民間の高速道路会社では対応できない道路管理者権限の代行業務を確実に実施していくことが必要。
- ・特殊車両通行許可手続きについては、手続きの迅速化による申請者の利便性向上と機構の業務効率化が強く求められている。
- ・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、老朽化が進む高速道路において違反の是正が急務になっている。

対応策・取組内容・成果

【権限代行業務の適切な実施】

- 会社と連携しつつ、業務効率化による超勤時間削減などを図りながら多数の権限代行業務を適正に実施
⇒占有許可2,601件(総件数18,370件)、特殊車両通行許可9,657件(許可台数59,402台)・協議20,816件等。
⇒7件の占有入札により総額約8億円(占有料20年分相当)の増収。
⇒会社等と連携し、道路敷地の不法占有2件を解消。

【特殊車両通行許可オンライン申請システムのさらなる利用促進】

- 令和4(2022)年度に開始したオンライン申請の機構・会社によるポスター広報、機構特車許可パンフレットの更新による周知に加え、システム操作性向上や添付書類の削減等のシステム改修を行い申請者の利便性を向上
⇒運用開始から短期間でオンライン申請率を大きく向上:令和4(2022)年度末:67% → 令和5(2023)年度末:83%
⇒職場や自宅等から24時間申請による申請書類の郵送期間(4~5日)の短縮に加え、標準処理期間(21日)を大きく下回る事務処理期間のさらなる短縮とコスト縮減:

- ・事務処理期間:開始前 10.5日 → 令和4(2022)年度 9.8日 → 令和5(2023)年度 8.9日
- ・許可証の郵送費用 約100万円の削減

- 特殊車両通行確認制度(国)を機構ホームページに加え、オンライン申請システムにバナー掲載するなど周知

【重量超過車両に対する指導強化】

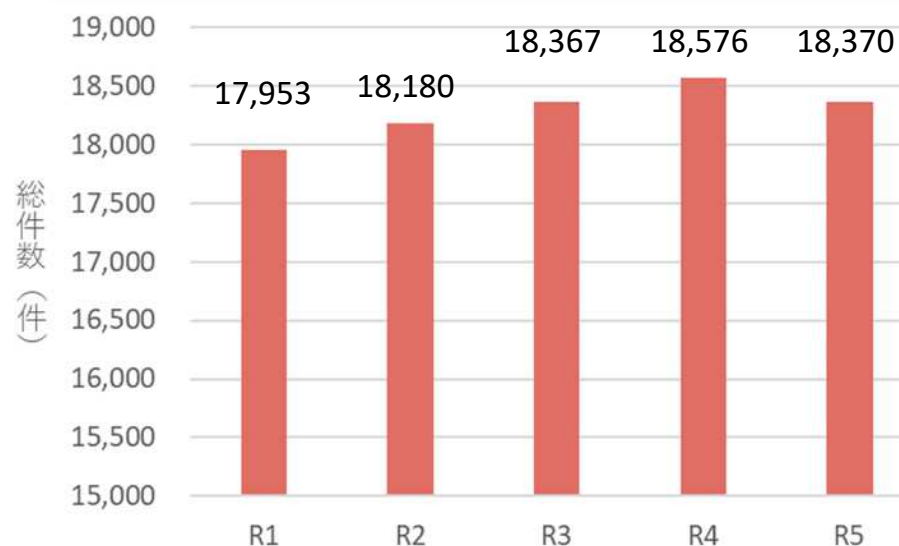
- 令和5(2023)年度から全国438箇所の自動軸重計の計測結果を集計し指導取締りを開始
⇒違反走行が20回を超える者に対して警告・是正指導を13回実施。
- 従来の料金所などでの監視・引込みに加え悪質な違反車両をターゲットにした取締りを高速道路会社展開
- 悪質な違反者等の刑事告発
⇒車両重量が基準の2倍以上の2件(令和5(2023)年9月:三重県警・令和6(2024)年3月:福井県警)に加え、常習的な重量超過車両についても1件(令和6(2024)年1月:熊本県警)告発。

評定の根拠

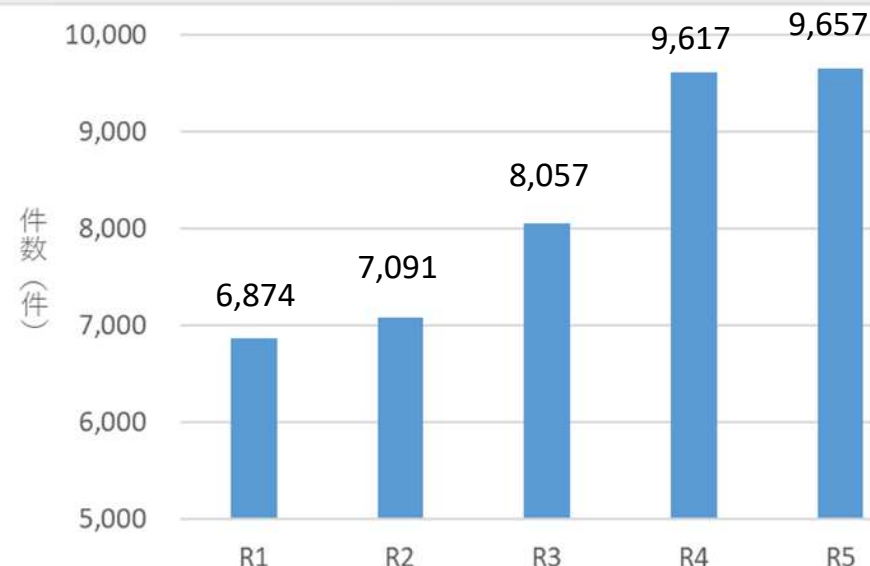
- ・業務効率化を図りつつ大量の許可業務等、占有入札の実施、不法占有の解消等、**権限代行業務を適切に実施した。**
- ・特殊車両通行許可の**オンライン申請システムのさらなる利用促進**を図ることにより、**申請者の利便性向上・手続期間短縮**を実現した。
- ・**道路橋等の損傷を予防**するため、悪質な運行会社等の取締り、刑事告発を実施し、**適宜適確に道路管理権限**を行使した。

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

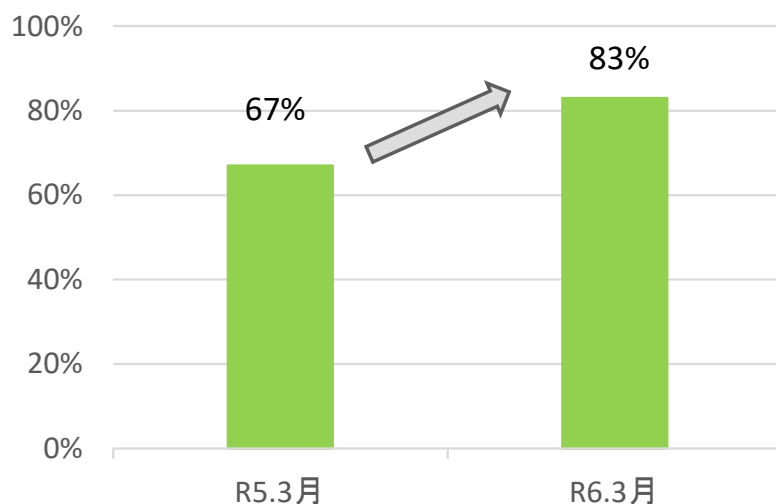
占用許可件数の推移



特車許可手続き処理件数の推移



特殊車両通行許可オンライン申請率の推移（令和5年度）



違反車両の取締状況

告発車両(令和5年9月三重県警)



- ・当該車両の実測値: 56.50t
- ・車両制限令の一般的制限値 25.00t
- (車両総重量: 一般的制限値の 2.26 倍)

機構の役割

中期計画、年度計画の着実な遂行のため、機構の組織能力の持続的な向上・人材力の強化を図る。

課題・問題点

- ・民営化前後の採用抑制の影響により、適材適所の人材（会社からの出向者）の確保が厳しい状況。
- ・バックグラウンドの異なる出向者が集まる組織で、2年程度でほぼ職員が入れ替わるため、機構全体のチームビルディングが容易ではない。
- ・道路行政の一翼を担う組織として、道路行政に対する意識の高い者を育成する必要。
- ・組織能力を持続的に向上・発揮していくため、人材育成や風通し良い勤務環境を整備する必要。
- ・業務の効率的な執行、臨時職員を含めた働き方改革を進めていくことも大きな課題。

対応策・取組内容・成果

- 機構の組織能力を発揮するための人材確保等が難しい状況を踏まえ、「人材確保・育成方針」を令和5年3月に策定
- 上記方針に基づき「人材確保」への不断努力、「人材育成」による機構業務に必要なスキル向上のサイクルを回すとともに、「行動計画(アクション)」策定・実行、働き方改革を推進

【人材確保】

- ・業務の継続性を鑑み、役員・管理職による会社訪問など、あらゆる機会を通じて、権限代行業務、資金調達及び債務償還計画の策定など機構業務の特性に対応できる人材を要請するとともに、各部の状況に応じて、出向職員の人事異動時期の配慮についても要請
- ⇒前任・後任の一定期間の重複配置、同ラインの職員の人事異動時期が極力重ならないよう調整することにより業務継続性を確保。

【人材育成】

- ・入社5年未満で出向する若手職員が多いことも踏まえ、機構着任後、速やかに管理職による人事評価面談、職員のスキル判定を実施し、機構業務に必要なスキルを補完する研修に特化して実施
- 職員間のコミュニケーションを促進するため、「チームビルディング研修」を着任後、早期実施
- ⇒業務に必要な能力確保、組織形成に資する内容に特化した研修実施により、業務継続性、組織力を確保。
- ・道路事業に携わる職員の安全・安心に対する意識向上を目的とした「安全啓発館研修」を実施
- ⇒民営化後に採用された世代が増える中、高速道路行政の啓発を行い、職員の意識を向上。
- ・役員・管理職による幹部発表会、各部による業務報告会(高速道路行政のスキーム、機構法改正内容)などを実施
- ⇒役員・管理職と職員間、各部の垣根が低くなり、勤務環境の向上にも寄与。

【行動計画(アクション)】

- ・職員一人ひとりの果たすべき役割、課題の可視化の定着により、機構着任後の円滑な業務遂行に寄与

【働き方改革】

- ・在宅勤務環境の不断の改善及び時差出勤を継続。出生時育児休暇(パパ育休)の取得の積極的な働きかけを実施(令和5年度:2名初適用)
- ・在宅勤務等手当(3,000円/月)の新設、臨時職員の夏季休暇を職員と同日数に拡充(3日⇒7日)
- ⇒業務の効率的な執行、ワークライフバランスの推進にも寄与。



チームビルディング研修



安全啓発館研修

評定の根拠

- ・行動計画(アクション)に基づく課題解決型の業務遂行、人材育成により、機構の各種業務の継続に繋がった。
 - ・人材育成について、チームビルディング研修においては「異なる組織の者が多くいる中で自己開示をすることで相手に関心や興味を持ってくれた」、安全啓発館研修においては「安全や維持管理への意識が高まった」など受講者からは好意的な意見が多くあげられた。また、各種取組状況を出向元へフィードバックし高評価も得られた。
 - ・多様な働き方の観点から時差出勤の継続、出生時育児休暇の取得促進、在宅勤務環境の不断の改善などの働きやすい勤務環境の実現を推進した。
- 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行政を担う人材確保、人材育成の実現、働き方改革の推進などにより機構の組織能力・人材力が向上した。

(超過勤務時間の推移(月平均) 令和3年度:35h45m ⇒ 令和4年度:33h29m ⇒ 令和5年度:31h49m (前年度比:1h40mの削減)
 カウンセリング問合せ件数の推移 令和3年度:13件 ⇒ 令和4年度:8件 ⇒ 令和5年度:0件 (前年度比:8件減少)

●Ⅷ－9 人事に関する事項

