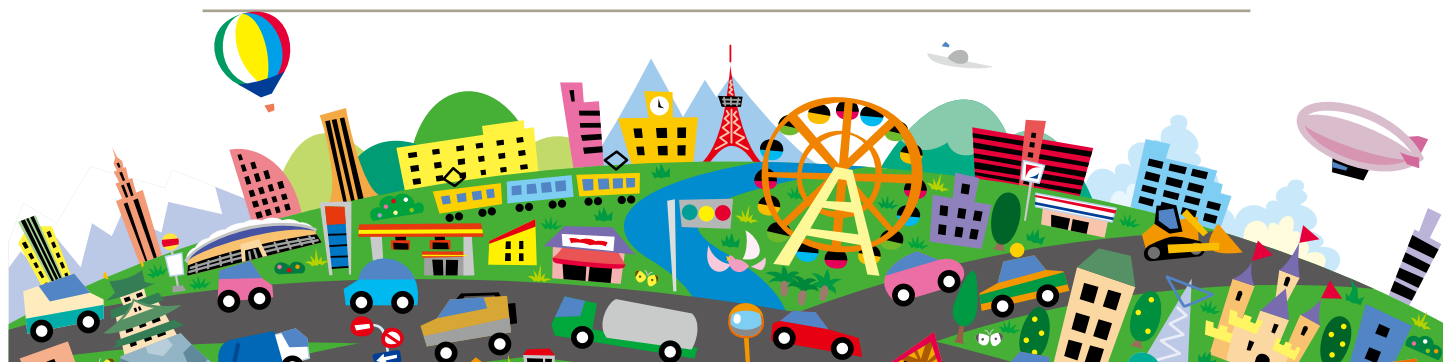
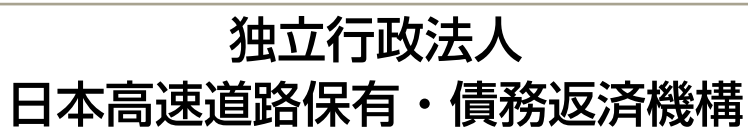


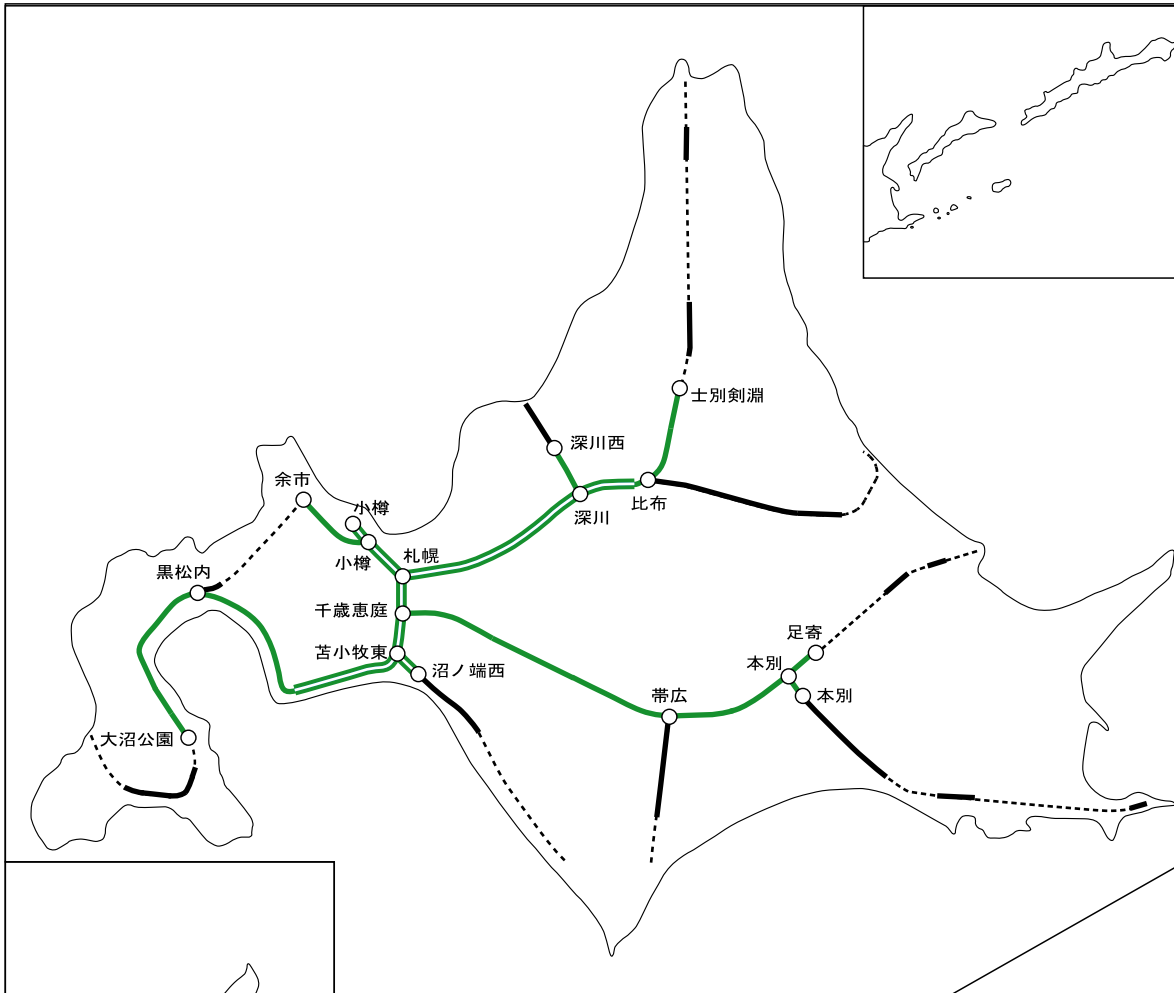


全国の高速道路

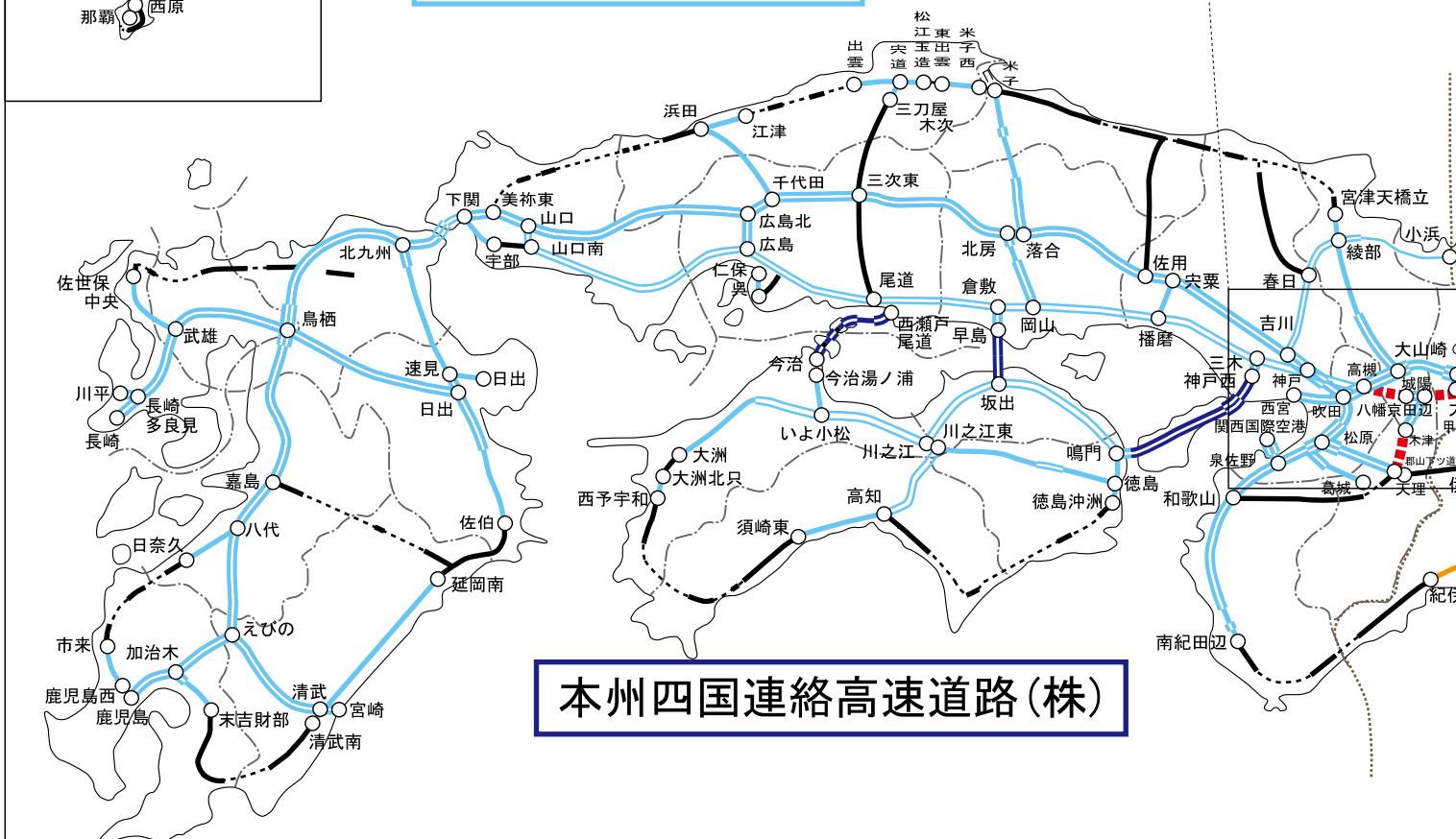
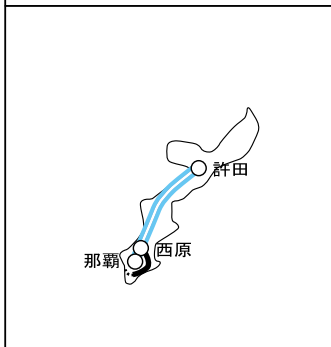
京阪神



阪神高速



西日本高速道路(株)



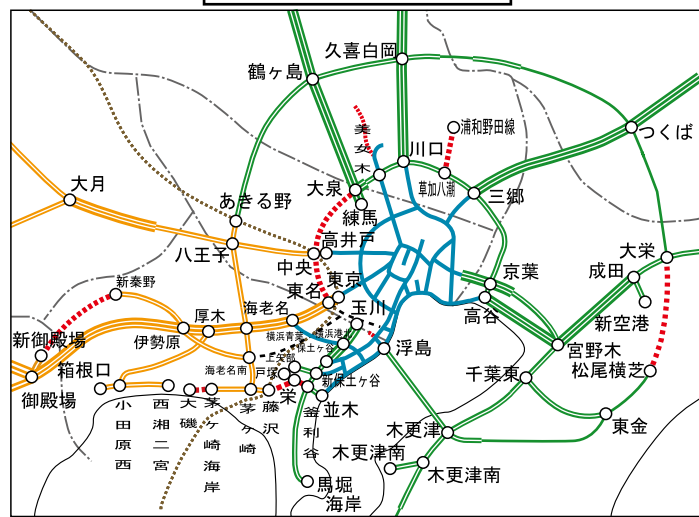
本州四国連絡高速道路(株)

ネットワーク

圏詳細図



首都圏詳細図

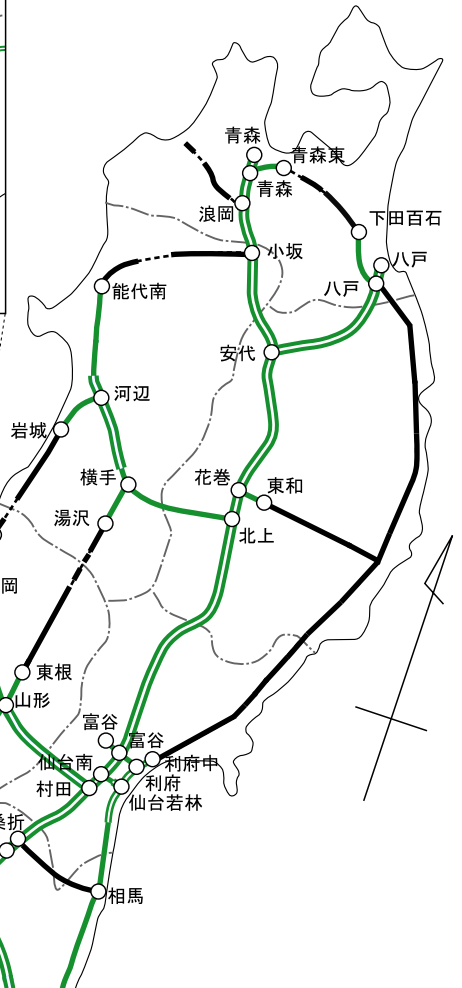


東道路(株)

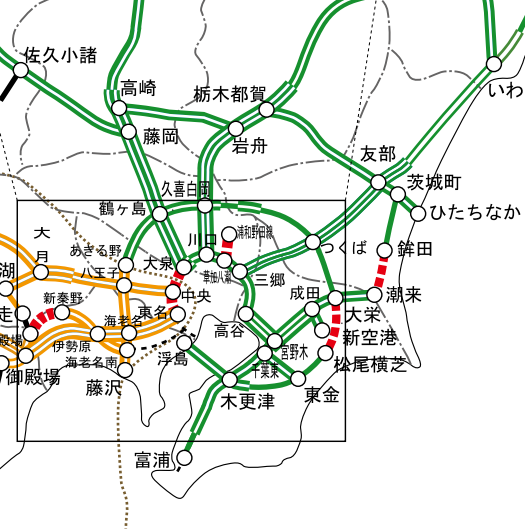


首都高速道路(株)

東日本高速道路(株)



中日本高速道路(株)



凡 例	
東日本高速道路株式会社 供用済区間	事業中区間
6車線 4車線 2車線	
中日本高速道路株式会社 供用済区間	事業中区間
6車線 4車線 2車線	
西日本高速道路株式会社 供用済区間	事業中区間
6車線 4車線 2車線	
本州四国連絡高速道路株式会社 供用済区間	
6車線 4車線 2車線	
首都高速道路株式会社 供用済区間	事業中区間
阪神高速道路株式会社 供用済区間	事業中区間
その他の道路 供用済区間	事業中・調査中区間

事業中のIC・JCT名は仮称

令和5年11月1日現在

道路資産の保有及び貸付

令和4年度は、新規供用による12.8kmの増があった結果、令和4年度末における新設区間を併せた高速道路の保有及び貸付延長は、10,436kmとなります。なお、うち供用延長は10,405kmとなります。

■道路資産の保有及び貸付状況

令和5年3月31日時点
[単位：km]

	合 計	東日本 高速道路(株)	中日本 高速道路(株)	西日本 高速道路(株)	首都 高速道路(株)	阪神 高速道路(株)	本州四国 連 絡 高速道路(株)
保有及び貸付延長	10,436	3,949	2,159	3,563	330	263	173
前年度末との増減	13	0	13	0	0	0	0
(内 訳)							
全国路線網	9,838	3,949	2,154	3,563	—	—	173
前年度末との増減	13	0	13	0	—	—	0
地域路線網	592	—	—	—	330	263	—
前年度末との増減	0	—	—	—	0	0	—
一の路線	6	—	6	—	—	—	—
前年度末との増減	0	—	0	—	—	—	—

注1) 延長の数値は、IC間を最小単位として、機構の保有資産が含まれている区間を全て合計した延長です。

注2) 端数処理の関係上、計が合わない場合があります。

注3) 全国路線網：高速自動車国道と、高速自動車国道と交通上密接な関連を有する高速道路で国土交通大臣の許可を受けて機構が指定したもの

(例：東北自動車道、東名高速道路、名神高速道路、本州四国連絡道路など)

地域路線網：全国路線網に属する高速道路以外の複数の高速道路で、相互に交通上密接な関連性があるものとして国土交通大臣の許可を受けて機構が指定したもの

(例：首都高速道路、阪神高速道路)

一の路線：会社が管理する路線のうち、上記以外のもの

(例：安房峠道路)

目次

■高速道路の現状と取組

1. 高速道路と私たちの役割・・・・・・・・・・1 ページ
2. 高速道路の延長と利用台数の推移・・・・・・・・・・3 ページ
3. 高速道路のリニューアル・・・・・・・・・・4 ページ
4. 高速道路における災害復旧・・・・・・・・・・5 ページ
5. つながる高速道路・・・・・・・・・・6 ページ
6. より安全な高速道路へ・・・・・・・・・・8 ページ
7. 安全で快適な高速道路を目指して・・・・・・・・・・10 ページ
8. 主なアウトカム指標の概況【計画と実績】・・・・・・・・11 ページ

■機構の概要

1. 機構の目的・役割・・・・・・・・・・12 ページ
2. 高速道路事業スキーム・・・・・・・・・・12 ページ
3. 中期目標・中期計画・・・・・・・・・・12 ページ

■機構の業務紹介

1. 機構としての主要な取組・・・・・・・・・・13 ページ

～債務の早期かつ確実な返済（デット・マネジメント）～

2. 債務返済計画と実績の推移・・・・・・・・・・13 ページ
3. 資金調達の状況・・・・・・・・・・14 ページ
4. 協定の締結・変更・・・・・・・・・・15 ページ
5. 会社に対する無利子貸付・・・・・・・・・・15 ページ

～必要な道路整備と適正な管理水準の保持への支援（アセット・マネジメント）～

6. 道路管理権限の代行その他の業務・・・・・・・・・・16 ページ
7. 助成制度・・・・・・・・・・18 ページ
8. 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理・・・・・・・・18 ページ

■組織について

1. 設立の経緯等・・・・・・・・・・19 ページ
2. 組織図・・・・・・・・・・20 ページ
3. アクセス・・・・・・・・・・20 ページ
4. おわりに・・・・・・・・・・21 ページ

＝使用する略称＝

本パンフレットで、「機構」は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、「会社」は東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）、西日本高速道路（株）、首都高速道路（株）、阪神高速道路（株）及び本州四国連絡高速道路（株）の6社を表します。

また、インターチェンジは「IC」、ジャンクションは「JCT」、サービスエリアは「SA」、パーキングエリアは「PA」と略記します。

＝情報の時点＝

本パンフレットに記載されている情報は、個別に時点を明記しているものを除き、令和4年度時点の情報です。

高速道路の現状と取組

1. 高速道路と私たちの役割

- ➡ 高速道路は、人々の生活を豊かにする重要なインフラです。人や物の移動時間を短縮し、食料品や製品などの物流を活発にするため、環状道路等の整備を進めています。
- ➡ 高速道路は、人々の安全で安心な生活を支えています。近年、台風や大雪などによる災害が頻繁に発生していますが、災害に備え維持管理を確実に行うとともに、災害に強い道路の整備を進めています。
- ➡ さらに、高速道路が初めてできてから50年以上が経過しているため、橋やトンネルなどの老朽化は今後ますます進行していきます。安全で、良質な道路を次世代に受け継ぐため、必要な更新や補修を行っています。

つくる



橋の架設
高速道路の通行を止めて一気に橋を架けます



トンネルの掘削
都心の地中深くを掘り進みます

つかう



まもる

路面清掃



除雪作業



橋の点検



ドローンによる点検状況

トンネルの点検



移動式トンネル点検車による点検状況

舗装の補修前



舗装の補修後



交通管制業務



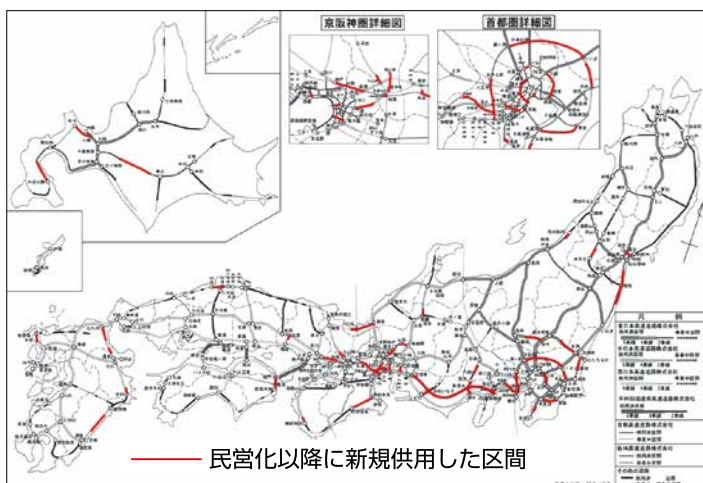
車両制限令違反車両の取締



2. 高速道路の延長と利用台数の推移

つかう

- ➡ 現在の高速道路網計画は昭和62年に14,000kmとして決定されました。※
- ➡ 高速道路の延長は、昭和62年度から約5,100km増加し、令和4年度末時点で約10,400kmとなっています。
- ➡ 年間利用台数は、経済状況や料金割引等により、一時的に増減はあるものの、令和4年度時点で約16億台増加しており、1日当たり約1,000万台ご利用いただいています。



平成17年10月の民営化以降、
管理延長は約1,460km増加

【主な開通路線】

- ・北関東道全線開通 (平成23年3月)
- ・舞鶴若狹道全線開通 (平成26年7月)
- ・常磐道全線開通 (平成27年3月)
- ・中央環状線全線開通 (平成27年3月)
- ・東九州道北九州市から宮崎市が直結 (平成28年4月)
- ・圏央道開通 東名高速～東関東道の6つの放射道路が接続 (平成29年2月)
- ・大和川線全線開通 (令和2年3月)
- ・名二環全線開通 (令和3年5月)



※「第四次全国総合開発計画」(昭和62年6月30日閣議決定)において、高規格幹線道路(本パンフレットでは高速道路と呼ぶ。)については、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市およびその周辺地域等からおおむね1時間程度で利用可能となるよう、およそ14,000kmで形成するとされました。

トピックス

快適走行路面率

(会社平均・単位：%)

96 ⇒ 95 以上

(令和4年度実績) (令和5年度目標)

(快適なサービスの提供)

高速道路の交通量は年々増加しており、これに伴って舗装の傷みもより激しくなっていますが、平成26年度以降、快適走行路面率(路面に凹凸やひび割れなどがなく、快適に走行できる路面の割合)95%以上を保っています。

3. 高速道路のリニューアル

まもる

- ➡ 全線開通から50年以上経過した東名高速道路など、高速道路の老朽化は進んでおり、**現状のまま進むと2030年には開通から30年以上経過した道路が約8割**になります。
- ➡ 高速道路の橋では、時間の経過に伴う老朽化に加えて、大型車交通量の増加、車両総重量の増加などの厳しい使用環境により、多くの変状が発見されています。
- ➡ 高速道路を長期にわたって健全に保つために、今後重大な変状に進展する恐れのある構造物については、最新の技術を用いて新しい部材に取替えたり補修するなどの大規模更新・大規模修繕を進めています。

■ 大規模更新の事例（床版取替）

○老朽化等により橋梁床版コンクリートに変状が発生

変状状況事例



床版下面

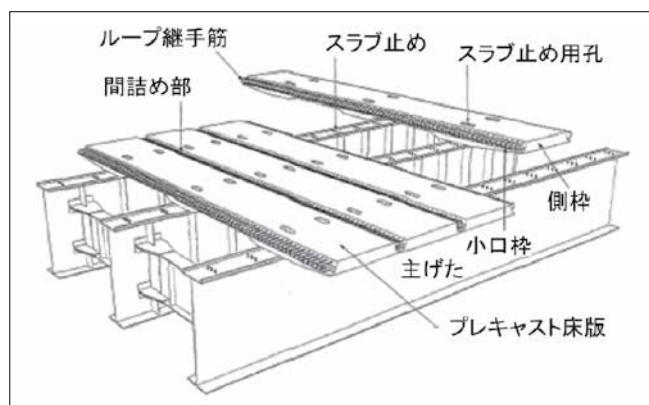


交通に配慮しながら、鉄筋コンクリート床版をより耐久性の高いプレストレストコンクリート床版に取替え

床版取替え工事のイメージ



プレストレストコンクリート床版の構造



トピックス

橋梁修繕着手率
(会社平均・単位：%)

97 ⇒ 100

(令和4年度実績) (令和5年度目標)

(安全・安心の確保)

高速道路を安全に安心してご利用いただけるよう、橋梁やトンネルなどを5年に一回点検し、壊れた部分の補修（修理）を進めています。修繕着手率は、補修が必要な橋梁のうち、補修に着手した橋梁の割合を示しています。平成26年度から平成30年度までの5年間にを行った点検の結果、補修が必要となった約3,300橋（都市高速は径間）の補修を計画的に進めています。

4. 高速道路における災害復旧

まもる

- ➡ 令和4年8月の大雨の影響により、東北自動車道の小坂IC～碓ヶ関IC間で隣接地から土砂が流入し通行止めが発生しました。
- ➡ また、令和4年9月には、九州南部・奄美地方にて線状降水帯が発生し猛烈な雨の影響により、東九州自動車道の国分IC～末吉財部IC間で切土のり面の崩落が発生しました。
- ➡ これらの応急復旧工事は完了し、通行止めは解除されています。現在は、本復旧工事を継続して実施しています。

■東北自動車道（小坂IC～碓ヶ関IC間）



（被災状況）



（復旧状況）

ー令和4年8月16日応急復旧完了ー

■東九州自動車道（国分IC～末吉財部IC間）



（被災状況）



（復旧状況）

ーのり面崩落確認から翌日には交通確保ー

トピックス

通行止時間
（会社合計・単位：時間）
252
（令和4年度実績）

（安全・安心の確保）

雨、雪、事故、工事による通行止時間は、毎年の天候等に左右されますが、通行止時間を少しでも短くするために、災害を予防する工事や交通事故防止対策などを進めています。

5. つながる高速道路



■新東名高速道路（伊勢原大山IC～新秦野IC）

【開通による整備効果】

- ➡ 新東名高速道路の伊勢原大山IC～新秦野IC間の延長13kmが令和4年4月16日に開通しました。あわせて、秦野丹沢スマートICも同時に開通しました。
- ➡ 開通に伴い沿線地域の観光活性化、物流効率化による生産性向上と企業立地の促進などの効果が期待されています。



■観光地への所要時間の比較



※中日本高速道路（株）記者発表資料を基に作成

5. つながる高速道路

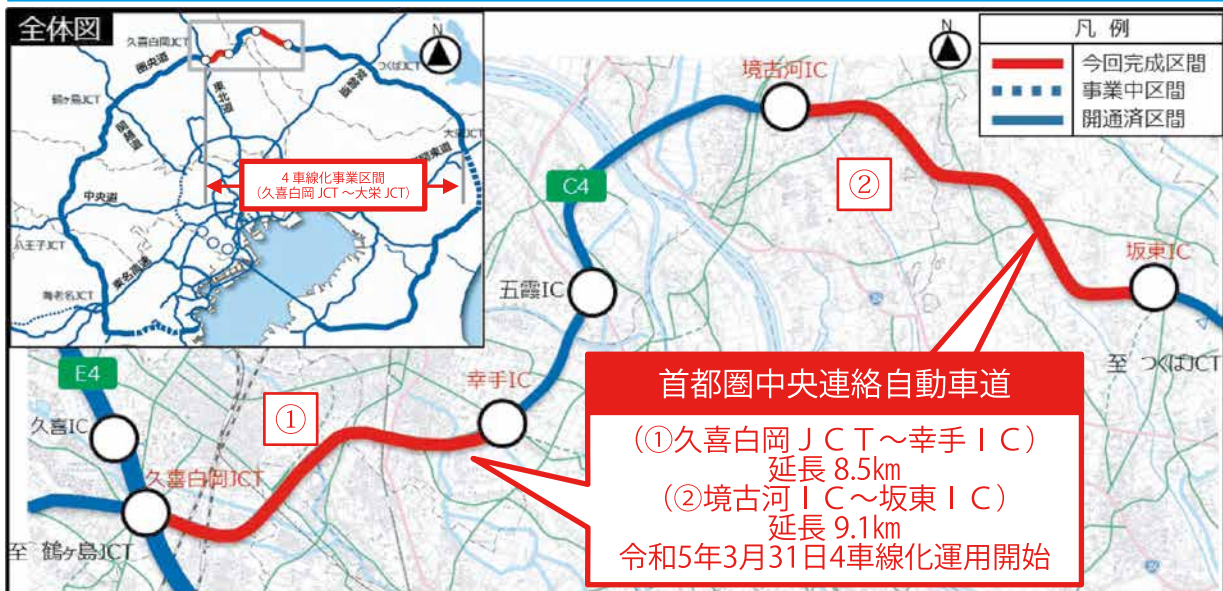
つくる

■首都圏中央連絡自動車道（久喜白岡JCT～大栄JCT）の一部4車線化完成

【一部4車線化完成による整備効果】

→ 首都圏中央連絡自動車道4車線化（久喜白岡JCT～大栄JCT）のうち、久喜白岡JCT～幸手IC間の延長8.5km、及び境古河IC～坂東IC間の延長9.1kmが令和5年3月31日から4車線で運用開始となりました。

→ 4車線運用開始に伴い日常的な渋滞の解消や交通事故や維持補修工事による通行止め回数の減少による円滑な交通の確保が見込まれます。



■渋滞状況写真

・久喜白岡JCT～幸手IC（外回り）渋滞状況



※東日本高速道路（株）記者発表資料を基に作成

・久喜白岡JCT～幸手IC（内回り）渋滞状況

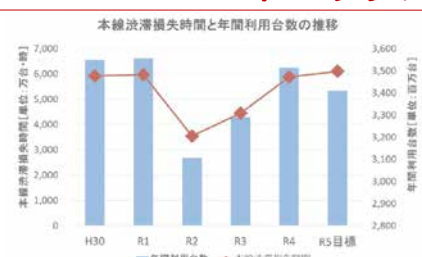


トピックス

渋滞損失時間
(会社合計・単位：万台・時) **5,877 ⇒ 6,107**
(令和4年度実績) (令和5年度目標)

(快適なサービスの提供)

少しでも渋滞を低減するため、新しい高速道路をつくることや、ピンポイント渋滞対策（渋滞の原因を取り除く工事）等を進めています。



6. より安全な高速道路へ

まもる

- ➡ 高速道路における死傷事故率※1は、機構発足後の平成18年度から約7割減少しています。
速度の低下や事故を防止し、また災害発生時には通行帯を確保しながら並行して復旧作業が行えるよう、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策※2」により、**暫定2車線区間の4車線化整備**を計画的に行っています。また、車両が対向車線に飛び出さないよう、当面の緊急対策としてワイヤロープ等を設置しています。
- ➡ 引き続き、事故多発区間を中心とした交通安全対策により、高速道路をより安全にご利用いただけるよう取り組んでまいります。

※1 1万台の自動車が行った1万キロ走行した場合の事故件数

※2 令和2年12月11日閣議決定



4車線化事業

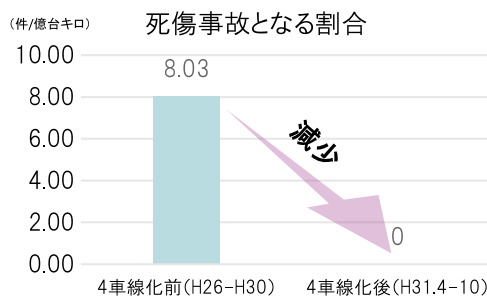
ワイヤロープの設置

館山自動車道の4車線化による効果事例

■ 暫定2車線（君津IC～富津竹岡IC間）事故状況写真



■ 君津IC～富津中央IC間の死傷事故率



割合：総死傷事故件数/億台キロ

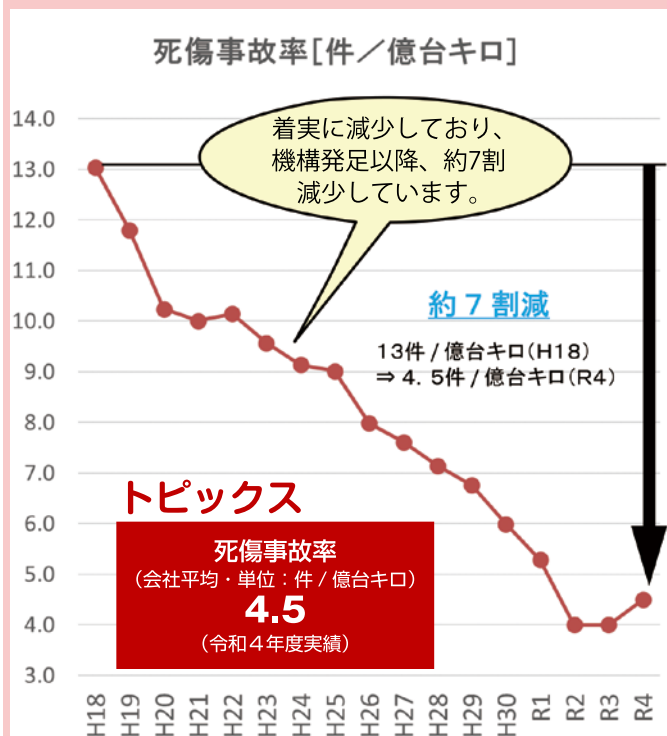
対象は館山自動車道

（君津IC～富津中央IC）

出典：東日本高速道路(株)調べ

（4車線化前 平成26～30年度、
4車線化後 平成31年4月～令和元年10月）

会社合計の死傷事故率の推移



6. より安全な高速道路へ

まもる

- ➡ これまでに全てのIC及びSA・PA等の分合流部において、大型矢印路面標示やラバーポール、高輝度矢印板の設置等の対策を完了しました。これにより、分合流部・出入口部等での逆走事故発生件数が減少しています。
- ➡ また、公募技術による対策や広報も実施しています。
- ➡ 今後も逆走事故ゼロを目指し、より安全にご利用いただけるよう、更なる対策を推進します。

■ 逆走公募技術



錯視効果を応用した立体矢印路面標示



プレッシャーウォール



ホームページコンテンツでの啓発

トピックス

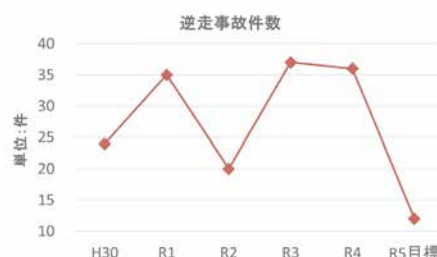
逆走事故件数
(会社合計・単位：件)

36 ⇒ 12

(令和4年度実績) (令和5年度目標)

(安全・安心の確保)

令和4年度は、令和3年度と比較し年間利用台数は増加していますが、逆走事故件数は若干減少しています。逆走事故を減らすため、路面標示や看板の設置などの対策を引き続き進めていき、逆走事故ゼロを目指します。

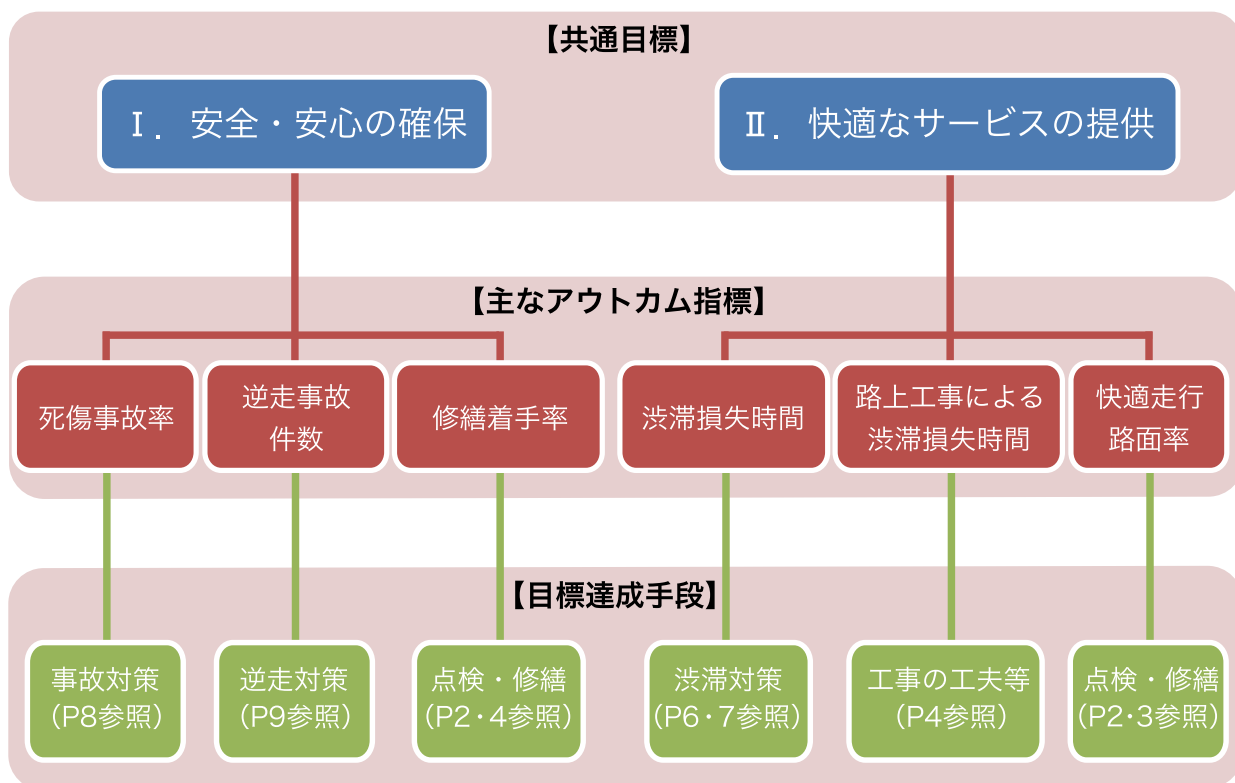


7. 安全で快適な高速道路を目指して

【アウトカム指標】

- 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、**高速道路の状況を利用者に分かりやすく示す**ための指標として、**全社共通の客観的指標（アウトカム指標）**を設けています。
- 現在、37 個の指標を設けていますが、ここでは、**I. 安全・安心の確保**、**II. 快適なサービスの提供**に係る、主なアウトカム指標を示しています。
- 実績値に加えて目標値を設定し、計画的に高速道路事業に取り組むことで、**高速道路のサービス向上**に努めています。

機構と会社の共通目標とアウトカム指標の体系



トピックス

令和5年度の 取組

- ①機構の中期計画（第5期）の開始に伴い、高速道路の管理水準を一層向上させるとともに高速道路利用者に対するサービスの向上を図ることを目的に、会社が自らの経営指標として新たに設定した中期目標値（令和7年度）の達成に向け、日々取り組んでいます。
- ②「死傷事故をへらす」、「渋滞をへらす」などの目的達成に向けた会社の取り組みの現状や効果をより分かりやすく把握出来る様に、各指標のグラフを、年度毎の会社の対比から、会社毎の各年度の対比へ見直しました。

8. 主なアウトカム指標の概況【計画と実績】

(令和4年度実績値)

新型コロナウイルス感染症による影響が回復傾向にあること、全国旅行支援の施策等に伴い、年間利用台数は増加傾向でした。これに伴い渋滞損失時間も増加するなどの状況が見られます。快適走行路面率は、路面に発生したわだちやひび割れなどに対する補修を適時・適切に行った結果、昨年度に引き続き高い水準を維持しました。

(令和5年度目標値)

安全・安心・快適にご利用いただけるよう目標値を設定しています。なお、各指標の目標値は新型コロナウイルス感染症による影響が回復傾向にあることを踏まえ、コロナ禍以前の状況を想定し設定しております。

I. 安全・安心の確保							
指 標 分 類		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)
■死傷事故率 [単位：件／億台キロ] 自動車走行車両1億台キロあたりの 死傷事故件数	令和3年度実績	3.1 件/億台キロ	3.8 件/億台キロ	3.2 件/億台キロ	2.8 件/億台キロ	8.1 件/億台キロ	10.4 件/億台キロ
	令和4年度実績	3.2 件/億台キロ	4.1 件/億台キロ	4.0 件/億台キロ	2.5 件/億台キロ	8.6 件/億台キロ	14.1 件/億台キロ
	令和5年度目標	3.1 件/億台キロ	4.9 件/億台キロ	4.0 件/億台キロ	2.5 件/億台キロ	9.0 件/億台キロ	10.2 件/億台キロ
■逆走事故件数 [単位：件] 逆走による年間事故発生件数	令和3年度実績	7件	3件	21件	2件	3件	1件
	令和4年度実績	12件	9件	12件	0件	1件	2件
	令和5年度目標	5件	4件	3件	0件	0件	0件
■橋梁修繕着手率 (点検1巡目) [単位：橋、径間※1(首都・阪神)] (上段) ⇒橋梁修繕着手率：(中段) / (下段) (中段) ⇒平成26年度から平成30年度までに判 定区分Ⅲ、Ⅳ※2と診断された橋梁のうち、 当該年度までに修繕(設計を含む)に着手 した橋梁数 (下段) ⇒要修繕橋梁数(平成26年度から平 成30年度までに点検し、判定区分Ⅲ、 Ⅳと診断された橋梁数)	令和3年度実績	80%	87%	76%	100%	100%	87%
		568橋	664橋	714橋	10橋	590径間	264径間
		707橋	767橋	945橋	10橋	590径間	305径間
	令和4年度実績	98%	96%	95%	100%	100%	95%
		694橋	736橋	896橋	10橋	590径間	291径間
		707橋	767橋	945橋	10橋	590径間	305径間
	令和5年度目標	100%	100%	100%	100%	100%	100%
		707橋	767橋	945橋	10橋	590径間	305径間
		707橋	767橋	945橋	10橋	590径間	305径間
II. 快適なサービスの提供							
指 標 分 類		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)
■渋滞損失時間 [単位：万台・時] 渋滞が発生することによる利用者の 年間損失時間	令和3年度実績	590万台・時	895万台・時	287万台・時	3万台・時	1,860万台・時	812万台・時
	令和4年度実績	788万台・時	1,279万台・時	465万台・時	4万台・時	2,270万台・時	1,071万台・時
	令和5年度目標	787万台・時	1,426万台・時	583万台・時	4万台・時	2,200万台・時	1,107万台・時
■路上工事による渋滞損失時間 [単位：万台・時] 路上工事に起因する渋滞が発生したこ とによる利用者の年間損失時間	令和3年度実績	10万台・時	315万台・時	51万台・時	1万台・時	57万台・時	15万台・時
	令和4年度実績	21万台・時	295万台・時	45万台・時	1万台・時	81万台・時	193万台・時
	令和5年度目標	59万台・時	442万台・時	81万台・時	1万台・時	105万台・時	206万台・時
■快適走行路面率 [単位：%] 快適に走行できる舗装路面の 車線延長比率	令和3年度実績	95%	96%	98%	96%	97%	97%
	令和4年度実績	95%	96%	98%	96%	97%	96%
	令和5年度目標	95%	95%	98%	96%	97%	96%

※1：径間とは、高架橋及び橋等に係る支点(橋脚または橋台)間をいう。

※2：判定区分とは、健全度の診断における次の区分のことをいう。

区分Ⅰ：健全 (構造物の機能に支障が生じていない状態)

区分Ⅱ：予防保全段階 (構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態)

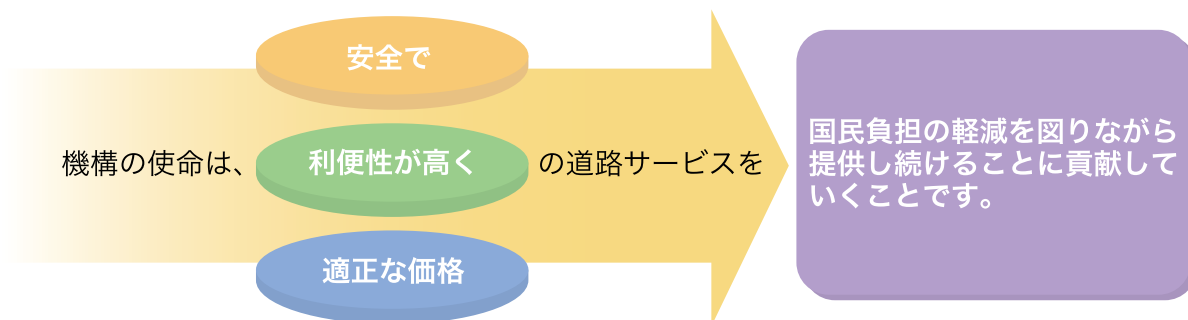
区分Ⅲ：早期措置段階 (構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態)

区分Ⅳ：緊急措置段階 (構造物の機能に支障が生じている、または、生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態)

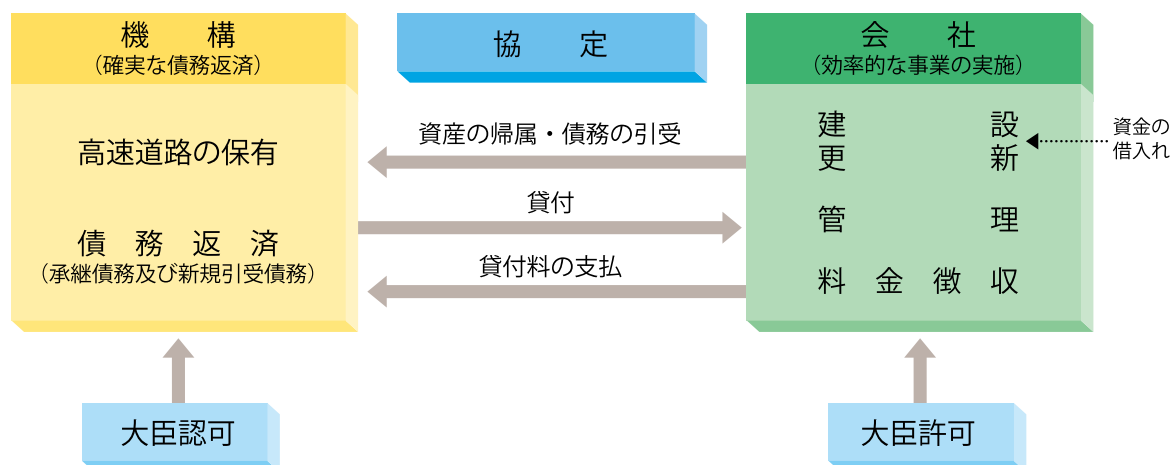
機構の概要

1. 機構の目的・役割

機構は、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することを目的としています。



2. 高速道路事業スキーム



機構は、高速道路資産を保有し、会社へ貸し付け、貸付料の支払を受けることにより、高速道路の建設などに関する債務を返済しています。また、会社は機構から借り受けた高速道路資産を適切に管理し、利用者から料金を徴収し、貸付料の支払に充当するとともに、高速道路の新設や改築を実施し、債務とともに機構に引き渡します。

3. 中期目標・中期計画

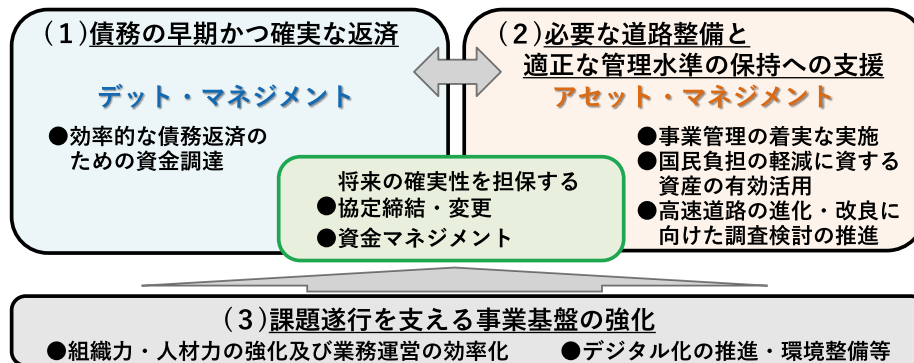
機構は、独立行政法人通則法で中期目標管理法人と位置付けられているため、国から指示された「第5期中期目標」（令和4年度～令和7年度）を達成するため、「第5期中期計画」を作成し、「高速道路に係る資産の保有及び貸付け」、「債務の早期の確実な返済」、「高速道路に関する事業の円滑な実施の支援」などについて、継続して取り組んでいます。

機構の業務紹介

1. 機構としての主要な取組

機構は、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するため、機構を取り巻く環境変化の中、3つの柱で総合的に取り組みを進めています。

具体的には、(1) 債務の早期かつ確実な返済（デット・マネジメント）と(2) 必要な道路整備と適正な管理水準の保持への支援（アセット・マネジメント）を総合して取り組んでいます。また、(3) 課題遂行を支える事業基盤の強化として、組織力・人材力の強化、業務運営の効率化等を進めています。



～債務の早期かつ確実な返済（デット・マネジメント）～

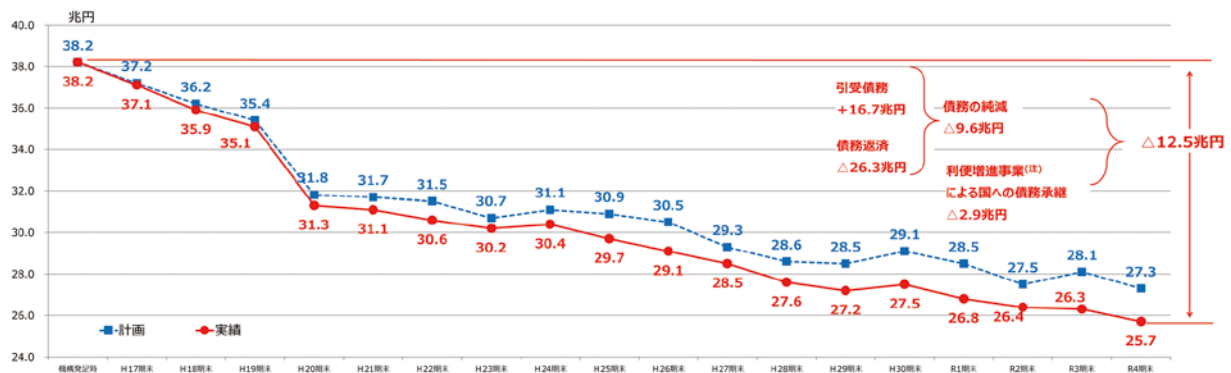
2. 債務返済計画と実績の推移

機構発足時からの債務返済計画と実績の推移は以下のとおりです。

債務返済計画ベースの令和4年度期末債務残高の総額は 25.7 兆円でした。

機構発足からの収支差による債務返済額 26.3 兆円、会社からの引受債務 16.7 兆円、利便増進事業（注）による国への債務承継 2.9 兆円を含めた結果、機構発足からの債務の減額（債務返済計画ベース）は 12.5 兆円となりました。

◆債務返済計画と実績の推移（債務残高）



※1 グラフ上の計画値は、当該年度が計画値となっている最新の協定の値です。

※2 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

※3 債務返済計画と財務諸表では数値の扱いが異なる部分がありますので、計画実績対比を行う際には債務返済計画ベースの考えに合わせて債務残高を計算しています。具体的には、債務返済計画ベースでの債務残高は、財務諸表の債務残高から現預金分を控除しており、令和4年度に受け入れた財政融資資金借入金0.2兆円の現預金についても同様に控除しています。また、未収金・未払金は、債務返済計画ベースでは当該年度の収入・支出としています。

(注) 高速道路利便増進事業とは「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（平成20年5月改正）」に基づき、高速道路の通行者及び利用者の利便の増進のため、スマートインターチェンジの追加整備の実施や、負担の軽減を図るための高速道路の料金引き下げ措置を実施するものです。

3. 資金調達の状況

■令和4年度の資金調達の状況

令和4年度の資金調達は、政府保証債1,200億円、財投機関債2,800億円、国からの財政融資資金借入金2,000億円の総額6,000億円を実施しました。

長期的な資金収支を見通し、国民負担最小化の観点から、各年度の債務償還の平準化を図るため、新たな年限の中期債を発行したほか、将来の借換えに伴う金利上昇リスクの軽減にも資する超長期債の発行については、資金借換需要が継続的に見込まれない年度を見極めオッド年限も活用して発行しました。

また、令和4年度からは、投資家層の拡大・中長期的な安定調達・調達コストの抑制を図るため、政府保証債及び財投機関債においてソーシャルボンドを発行しました。

■令和4年度資金調達実績（概要）

調達手段	年限	回数	調達額	平均利率
政府保証債	20年	12回	1,200億円	1.01%
	計	12回	1,200億円	1.01%
財投機関債	3年	2回	500億円	0.06%
	4年	6回	1,300億円	0.14%
	15年	1回	100億円	0.61%
	17年	1回	23億円	1.48%
	19年	3回	200億円	1.04%
	20年	5回	677億円	1.03%
	計	18回	2,800億円	0.43%
財政融資資金借入金	35年	1回	2,000億円	1.50%
	計	1回	2,000億円	1.50%
合計		31回	6,000億円	0.90%
平均調達年限		16.8年		
保有債務の平均残存年限		13.5年（発足時5.1年）		

注1）平均利率は、調達額と応募者利回り又は借入利率を使った加重平均で表示しています。

注2）端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

■令和4年度末における有利子債務の平均利率

		金額	平均利率
発足時（平成17年10月1日）の有利子債務残高		37兆3,976億円	1.80%
令和4年度期首有利子債務残高		28兆2,216億円	0.93%
期中 増減	債務引受額	1兆1,039億円	0.08%
	債務返済額	△3兆8,289億円	0.64%
	資金調達額	6,000億円	0.90%
	債券発行差額償却による簿価増	34億円	—
令和4年度期末有利子債務残高		26兆1,001億円	0.94%

注1）道路承継未払金を含んでいません。

注2）借入金に係る平均利率は借入額と借入利率を使った加重平均で表示し、債券に係る平均利率は調達額と債券発行時の応募者利回りを使った加重平均(但し「債務引受額」に含まれる債券は引受時の簿価と表面利率を使った加重平均)で表示しています。

注3）端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

4. 協定の締結・変更

機構は、業務を行おうとするときは、あらかじめ、会社と協定を締結することとされています。また、社会経済情勢の重大な変化や道路政策の変化などに応じて適時・適切に協定変更を行います。

協定の締結・変更に際しては、確実な債務返済と必要な高速道路の整備、適正な管理の両立を図ることとしています。具体的には、機構は債務返済の法定期限までを見通して、新たに引き受ける債務限度額、会社が徴収する料金の額や徴収期間、会社が道路を適切に維持管理するための費用、会社が支払う貸付料等を適切に定めることとしています。

◆最近の協定変更内容

- ・国の補助金を活用したスマートインターチェンジの追加
- ・全国路線網及び地域路線網等に属する高速道路に係る債務引受限度額の見直し

5. 会社に対する無利子貸付け

国及び地方公共団体から首都高速道路又は阪神高速道路の新設若しくは改築に充てるための出資金2.3億円を受入れ、両会社は無利子貸付けを行いました。

高速道路のうち当該高速道路と道路(高速道路除く)とを連結する部分の整備に要する費用に充てるための国からの補助金35.2億円を受入れ、東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）、西日本高速道路（株）及び本州四国連絡高速道路（株）に無利子貸付けを行いました。

地方公共団体から首都高速道路の改築に要する費用に充てるための補助金63億円を受入れ、首都高速道路（株）に無利子貸付けを行いました。

(1) 国及び地方公共団体からの出資金を財源とした無利子貸付けイメージ



(2) 国からの補助金を財源とした無利子貸付けイメージ



(3) 地方公共団体からの補助金を財源とした無利子貸付けイメージ



～必要な道路整備と適正な管理水準の保持への支援 (アセット・マネジメント)～

6. 道路管理権限の代行その他の業務

機構は、道路整備特別措置法の規定により、本来の道路管理者である国土交通大臣や地方公共団体の長に代わって高速道路に関する通行禁止、占用許可などの公的権限を行使しています。

(1) 通行の禁止・制限（道路法第46条）

高速道路では、地域特性や道路構造等を反映した通行止め基準を設定しています。そして事故・災害等が発生した際には、その基準に基づく会社からの通行止めの措置の要請により、機構は24時間体制で通行止め等の措置を実施しています。

地震や大雨の場合には、あらかじめ会社からの通行止めの措置の要請とそれに対する機構の措置を行っておく仕組みを構築することにより、一定の基準値に達した時点で速やかに通行止めを実施しています。さらに、地震・大雨等による災害に伴い、二次災害の危険性が高まっている区間につ

■ 主な道路管理権限の行使の状況

(令和4年度末時点)

措置等	件数
通行の禁止・制限	年間件数 4,285件
特殊車両通行許可	年間件数 9,617件
車両制限令違反車両に対する措置命令	年間件数 1,474件
道路占用許可	年間件数 3,433件 (総件数 18,576件)

いては、より厳しい基準値を一時的に設定することで被害の拡大を予防しています。

(2) 特殊車両通行許可等（道路法第47条の2、第47条の10）

道路は、道路法（車両制限令）の規定により、通行する車両の重さ、長さ、幅、高さなどの最高限度（一般的制限値）があります。それを超える車両（特殊車両）が道路を通行するには、特殊車両通行許可制度に基づく申請を行い、道路管理者から特殊車両通行許可証の発行を受けるか、特殊車両通行確認制度に基づく車両の登録を行い、国土交通大臣（指定登録確認機関）から特殊車両の通行可能な経路に関する回答書の発行を受けることが必要です。

機構では、会社を窓口として特殊車両通行許可申請を受け付け、許可証を発行しています。なお、許可申請はオンラインにより受け付けており、許可証の電子発行を行っています。

(3) 車両制限令違反車両の取締り（道路法第47条の14）

違法に通行する大型車に対しては、これまで行ってきた現地での取締りにおける高速道路からの流出等の措置命令に加え、令和5年4月1日より自動軸重計を活用した取締りを開始し、違反車両に対して是正指導を行う等の様々な取組を行っています。

【車両制限令違反の取締状況】



【表示機】

①措置命令の発出

指定場所からの流出、積荷の軽減、通行の中止などの措置命令を発出します。

②常習違反者に対する指導の強化

違反回数・違反内容を会社全体で通算・集約したうえで、重大な違反者に対する警告書の発出、是正指導を行い、指導に応じないものについては機構ホームページで是正指導内容等を公表します。

③悪質な違反者に対する告発

重量が基準の2倍以上となる悪質な違反者に対しては違反を確認した事実をもって警察に告発します。



上記、違反情報を基に会社独自の取組として、大口・多頻度割引（ETC割引）のペナルティーを強化しています。

(4) 道路占用許可（道路法第32条）

高速道路の区域内に物件等を設け、継続して道路を使用する場合は、道路管理者の許可が必要です。これを道路占用許可といいます。機構は、会社を窓口として道路占用許可申請を受け付け、占用を許可しています。

占用物件の例



駐車場（高架下）



店 舗（高架下）

(5) 占用入札（道路法第39条の4）

駐車場、店舗等、占用希望者の競合が見込まれる施設について、他の占用者を募集すれば道路法施行令等で定められた額よりも高い額を支払ってでも占用を希望する方がいる場合が想定されます。こうした場合に、占用者の選定に当たっての手続きの公平性及び透明性の向上のため占用料の多寡等により占用者を選定する入札制度が導入されています。令和4年度においては、4件の占用入札を実施しました。

なお、この制度の導入により、道路の適正な管理のための財源確保につながる占用料収入の増加にも寄与しています。

◆占用入札のながれ



7. 助成制度

助成制度は、会社における費用の縮減を助長するために、会社が経営努力によりコスト縮減を行った場合に助成金を交付する制度です。これまでに事業が完了しコスト縮減額が確定した284件について助成金を交付しており、そのコスト縮減額は約210億円になります。

また、認定された新技術を含む経営努力案件をホームページで公表することにより、会社におけるコスト縮減の取組を積極的に促進しています。なお、新技術の一部については会社で標準化され、現場で積極的に活用されることで、更なるコスト縮減が図られています。

◆コスト縮減事例

移動式防護柵の採用による規制費用の縮減

工事に伴う対面通行規制では、仮設の中央分離帯を設置しますが、上下線の交通量が大きく変化する場合には、交通状況に応じて時間帯によって規制形態（上下線別の車線数）を変更することで交通渋滞の抑制を図っています。

その際、規制形態変更の作業効率化のため移動式防護柵を採用することにより、お客さまと工事関係者双方の安全性を向上させるとともに、複数の工事に転用することで事業全体の規制費用の縮減を実現します。



規制形態変更作業の概要(中央写真が切替中の様子)

..... 移動式防護柵

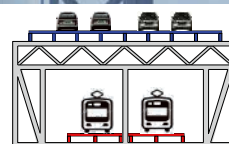
8. 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理

機構は、本州と四国を連絡する本四備讃線（茶屋町駅～宇多津駅）の鉄道施設を保有しています。鉄道施設は、鉄道単独部分と本州四国連絡道路（早島～坂出）と一体となった長大橋の道路鉄道共用部分があり、道路鉄道共用部分は道路専用施設と鉄道専用施設及びその共用施設で構成されています。

鉄道単独部分と鉄道専用施設については、機構との協定に基づき、西日本旅客鉄道（株）及び四国旅客鉄道（株）が適切に管理を実施しています。

共用施設については、本州四国連絡高速道路（株）に管理を委託しています。

また、南海トラフ地震等の大規模地震に対する耐震性を確保するための耐震補強工事を実施しています。



共用部の断面

■ 道路専用施設
■ 鉄道専用施設
■ 道路と鉄道の共用施設

組織について

1. 設立の経緯等

■民営化の目的・経緯

平成13年12月19日に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」で道路関係四公団の民営化の方針が示されたことを受け、道路関係四公団民営化推進委員会及び国会での議論を経て成立した道路関係四公団民営化関係4法に基づき、平成17年10月1日に6つの会社とともに機構は設立されました。

民営化の目的

- 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
- 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担で建設
- 民間ノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

[道路関係四公団民営化関係4法]

- 高速道路株式会社法
- 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法
- 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律
- 日本道路公団等民営化関係法施行法

日本道路公団

首都高速
道路公団

阪神高速
道路公団

本州四国
連絡橋公団



〔会社〕 高速道路の建設・更新、管理、料金徴収

東日本高速
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

首都高速
道路株式会社

阪神高速
道路株式会社

本州四国連絡
高速道路株式会社

（※経営安定化時、
西日本会社と合併）

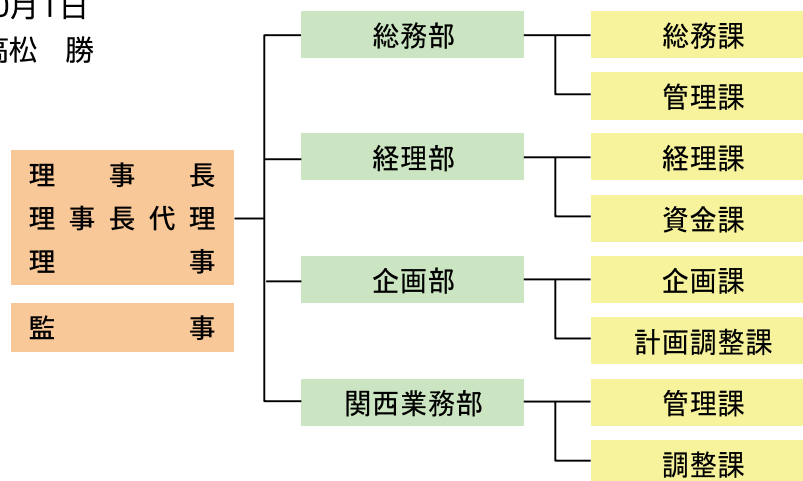
〔機構〕 高速道路の保有・債務返済

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

2. 組織図

私たちは、事業の透明性を高め、国民負担を軽減するとともに、安全で良質な高速道路ネットワークを次世代に確実に引き継いでいきます。

- 名称 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
〔略称〕 高速道路機構
〔英語表記〕 Japan Expressway Holding and Debt Repayment Agency
- 法人格 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法に基づく独立行政法人
- 設立日 平成17年10月1日
- 代表者 理事長 高松 勝
- 役員数 6名
- 職員数 83名
- 組織図



- ホームページアドレス <https://www.jehdra.go.jp>



3. アクセス

〒220-0011 神奈川県横浜市西区高島一丁目1番2号 横浜三井ビルディング5階
TEL：045-228-5977

(関西業務部)

〒541-0053 大阪府大阪市中央区本町三丁目5番7号 御堂筋本町ビル4階
TEL：06-6265-9360

- アクセスマップ <https://www.jehdra.go.jp/kiko/access.html>



4. おわりに



理事長 高松 勝

機構は、2005年の発足以来、日本の産業基盤・生活基盤の一つである高速道路サービスの拡大、保全の充実を支援しつつ、それらを支える資金調達と債務の返済を通じてアセット・マネジメントとデッド・マネジメントを担ってきました。

2023年10月で機構発足から18年を迎えたところですが、着実に高速道路の整備は進み、機構発足時に8,948kmだった供用延長が令和4（2022）年度末には10,405kmになりました。この間、債務返済規模は、2010年代前半までは約4兆円の規模が続き、2020年代に入り約3.5兆円で推移しています。一方で、資金調達規模は2000年代後半の3兆円規模から、2020年代には約1兆円規模へと縮小しています。また、債務残高の減少等に伴い1年間の金利負担は当初の約6,000億円規模から約3,000億円へと半減しています。

これまでに通算約730回の起債を実施する中で、マーケットとの対話を積み重ねながら投資家層の拡大に努めるほか、将来の金利上昇リスクを少しでも軽減する長期／超長期年限の発行等による調達年限の多様化、ソーシャルボンド（社会貢献債）の発行等による調達の円滑化を図ってきました。

また、高速道路資産を保有し、これを会社に貸し付けるにあたり、高速道路のサービスレベルについて安全性、快適性の維持・向上に十分に配慮しつつ、その貸付料収入等で将来の債務返済が着実に進展するよう取り組んできました。その結果、機構発足以来、年度ごとのアップダウンは多少あるものの、概ね10兆円弱債務残高を減少させてきました。

今後は、国際情勢の変化、自然災害の激甚化・頻発化等の新たな経営環境における不確実性の高まりが予想されます。それに伴い、金融市場の動向も従来のように一貫した低金利環境とは異なり、ボラティリティが更に高まることが想定されます。また、長い間継続してきた金融緩和局面がいずれ出口戦略局面に転換することが見込まれます。そのような中で、いかにキャッシュ・フロー管理を中軸としたデット・マネジメントを巧みに行使し続けるかが最大の事業課題であると認識しています。また、高速道路の機能を将来に渡り維持するため、抜本的な性能回復を図る更新事業、国土強靱化等の社会的要請を踏まえた進化・改良が求められている中、本年には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・債務返済機構法の一部が改正・施行されました。今後は必要な財源の確保等により、高速道路の適正な管理や機能強化に、国及び会社と一体となって取り組んでまいります。

日本の経済・社会における高速道路の役割は、グローバル化、IT化が進展し、自然災害等の社会的リスクが拡大する中で、今後もますます重要になってまいります。機構においては、事業課題への取組みを集約したアクションの策定・実行と、道路・財務のプロ集団化へつなげる人材育成を推し進めることにより、安全で利便性の高い高速道路サービスを、国民負担を軽減しながら適正な料金で提供し続けることに貢献してまいります。

機構で働く人たち



