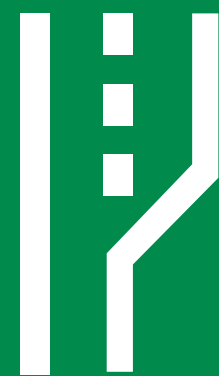
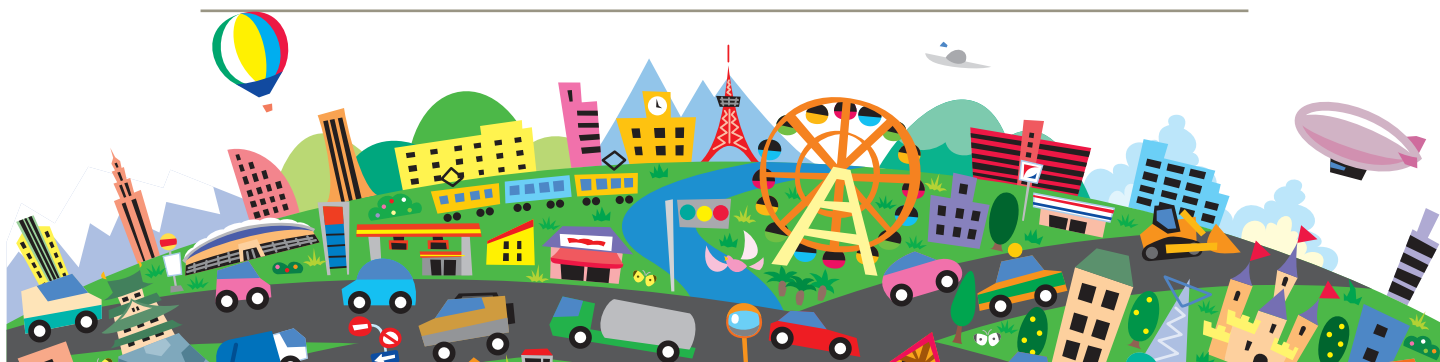


高速道路機構の概要

2024



独立行政法人
日本高速道路保有・債務返済機構

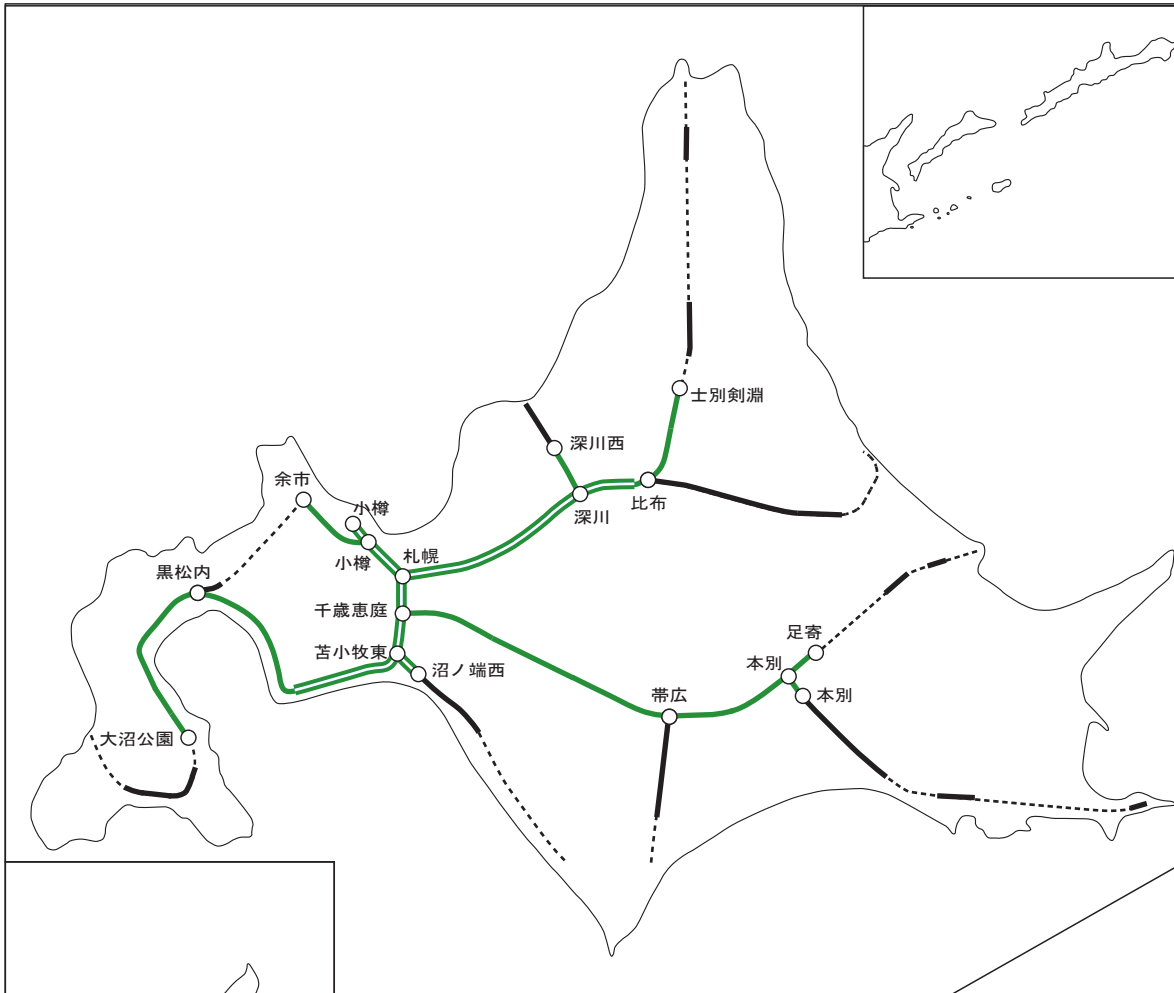


全国の高速道路

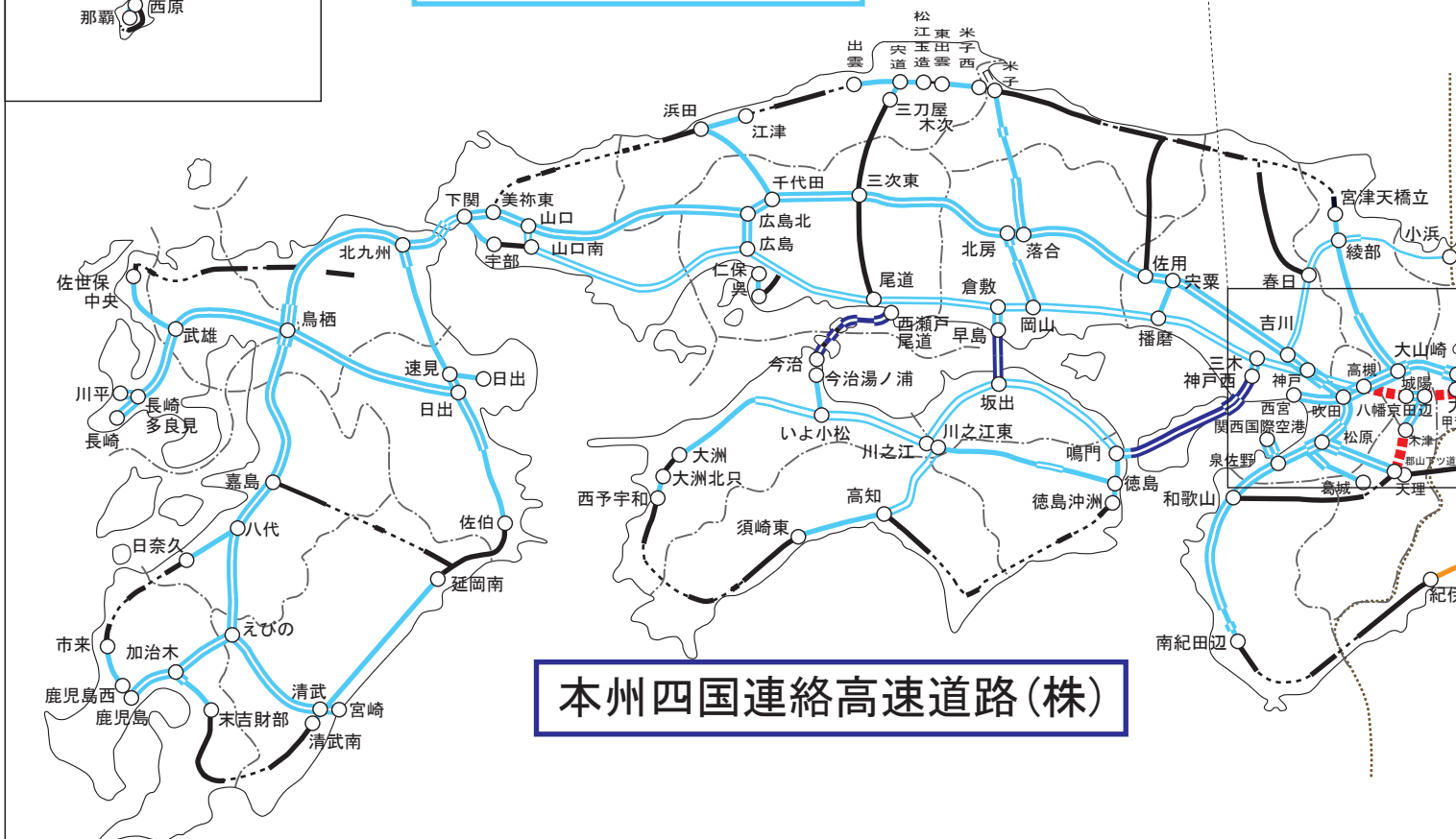
京阪神



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

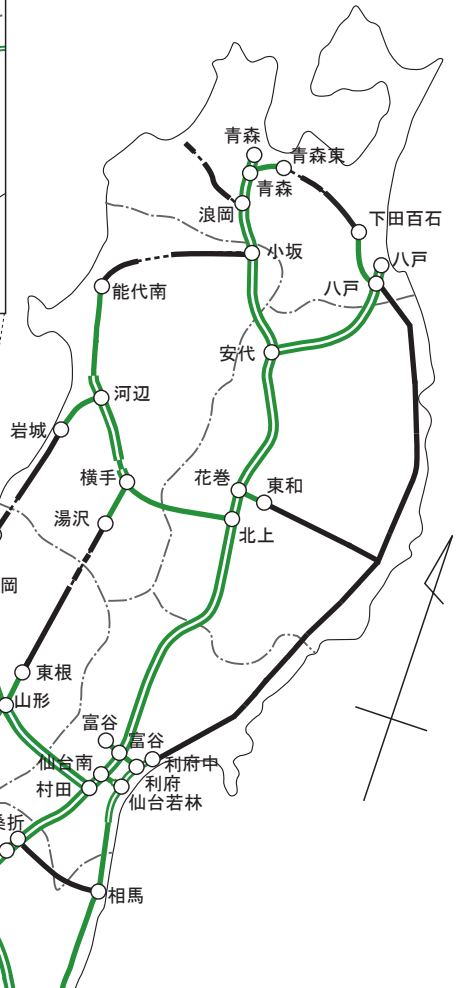


東道路(株)



首都高速道路(株)

東日本高速道路(株)



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	

中日本高速道路(株)

事業中のIC・JCT名は仮称

令和6年11月1日現在

道路資産の保有及び貸付

令和5年度は、道路公社からの移管による52.6kmの増があった結果、令和5年度末における高速道路資産の保有及び貸付延長は、10,488kmとなりました。なお、このうち供用延長は10,458kmとなりました。

■道路資産の保有及び貸付状況

令和6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	10,488	3,948	2,159	3,616	330	263	173
前年度末との増減	53	0	0	53	0	0	0
(内 訳)							
全国路線網	9,890	3,948	2,154	3,616	—	—	173
前年度末との増減	53	0	0	53	—	—	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	—	—	—	—

- ※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。
- ※2 端数処理の関係上、計が合わない場合があります。
- ※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：高速道路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)
- ※4 精査の結果、昨年度から延長の増減がなかった箇所についても数値を変更しております。

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. シームレスネットワークの構築・・・・・・・・・・3ページ
3. より安全な高速道路へ・・・・・・・・・・6ページ
4. 高速道路のリニューアル・・・・・・・・・・8ページ
5. 高速道路における災害復旧と対策・・・・・・・・・・9ページ
6. 安全で快適な高速道路を目指して・・・・・・・・・・10ページ
7. 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け・・・・・・・・・・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5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

- ➡ 道路は、人や地域を相互につなぎ、人・モノ・情報の移動を支援します。通勤、通学、買い物等の日常生活の移動や、レジャーや観光など広域的な人の移動を支えます。また、食料品や日用品などの生活物資、農林水産品や工業製品などのモノの輸送を支えます。
- ➡ 災害時には、救急救命、救援物資の運搬を支える、人々の命と暮らしを守る生命線としての役割も担っています。コロナ禍では、人の移動は激減しましたが、国民のステイホームを支えたのはモノと情報の流れでした。これら人・モノ・情報の移動により、地域・まちが繋がって、国民生活や経済活動が営まれます。
- ➡ 平時・災害時を問わず安定した人・モノ・情報の移動を確保するために、近年の技術革新も踏まえ、道路の更なる機能向上が求められています。

つなぐ



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



まとめ

路面清掃



除雪作業



ロボットによる点検



移動式トンネル点検車による点検



異常時の交通誘導や落下物処理



事故対応



交通管制業務



車両制限令違反車両の取締



2. シームレスネットワークの構築

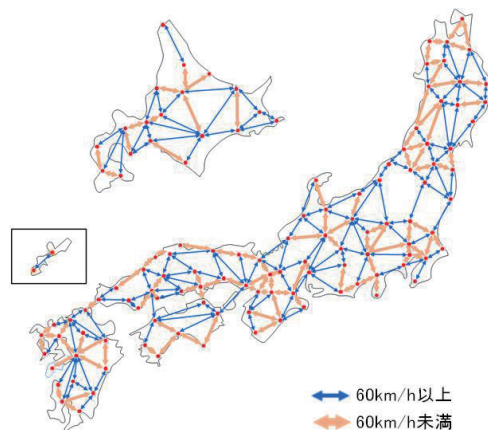
つなぐ

- シームレスな拠点連結型国土の形成や安定した物流を実現するためには、速達性とアクセス性が確保された国土幹線道路ネットワークの構築が必要です。
- 暫定2車線には、速度低下や安全性の低下、大規模災害時等の通行止めリスクなど課題があり、国土強靱化等の観点から、高速道路の4車線化が必要です。

【都市間の速達性】

日本の都市間連絡速度は、約4割の都市間（101/235リンク）が60km/hに満たないなど、諸外国に遅れをとっている状況

都市間連絡速度の状況



※都市間連絡速度の算出方法：対象は122都市、235リンク。
ETC2.0データの令和3年度（小型車）の平日の昼間12時間の
平均値を用いて算出

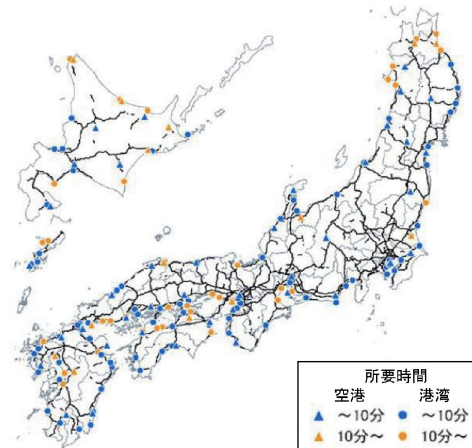
<参考> 諸外国の平均都市間連絡速度(km/h)

日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
61	84	88	74	87	77

【空港・港湾とのアクセス性】

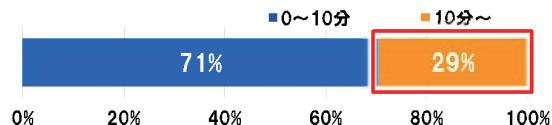
空港・港湾は人流・物流の広域移動を担う拠点であるが、高規格道路から10分以上の所要時間を要する箇所が約3割程度存在（50/170箇所）

主要な空港・港湾とのアクセス状況



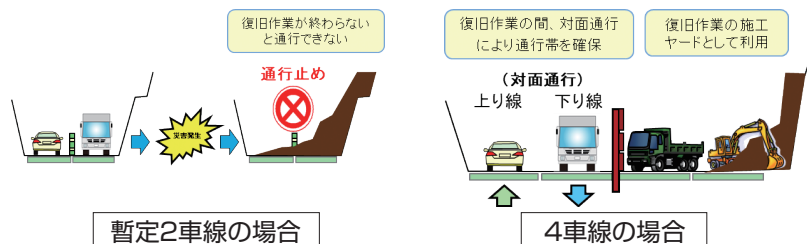
※主要な空港・港湾：拠点空港・ジェット化空港、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾
※所要時間は、ETC2.0データの令和3年度（小型車）の平日の昼間12時間の平均値を用いて算出

■ICからの所要時間 10分以上が約3割



【暫定2車線区間の4車線化】

- ・供用済みの有料区間のうち約1,800km（約2割）の暫定2車線区間（対面通行）が残っている。
- ・災害発生時、大雪の際には、4車線と比べて、通行止めリスクが高い



※西日本高速道路(株) 記者発表資料を基に作成

2. シームレスネットワークの構築

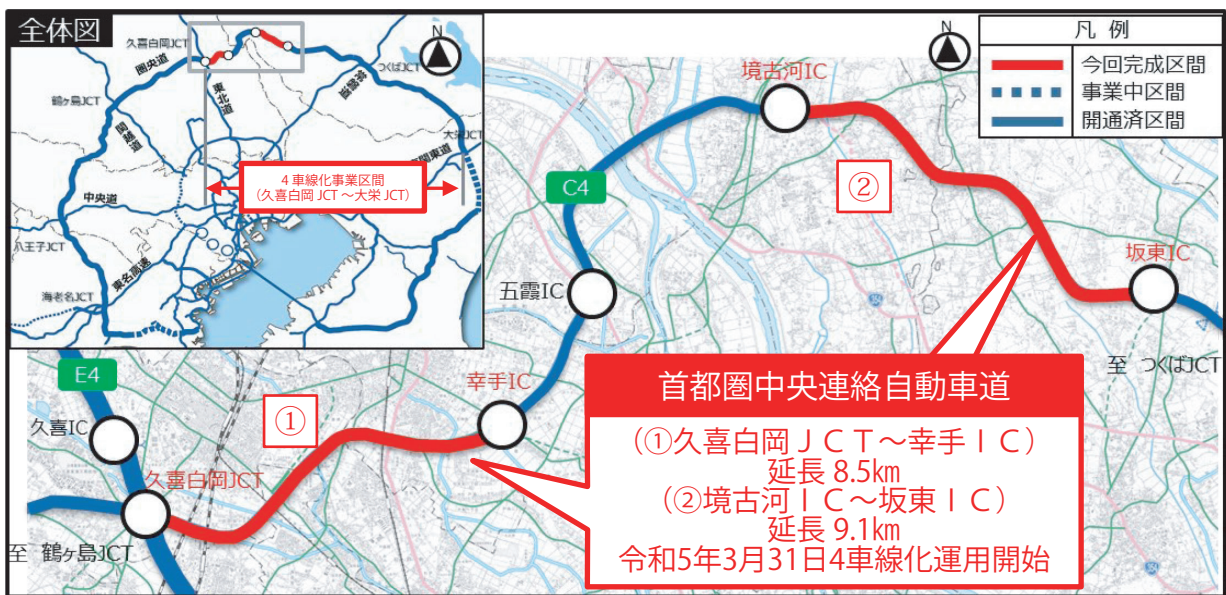


■ 首都圏中央連絡自動車道（久喜白岡JCT～大栄JCT）の一部4車線化完成

【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



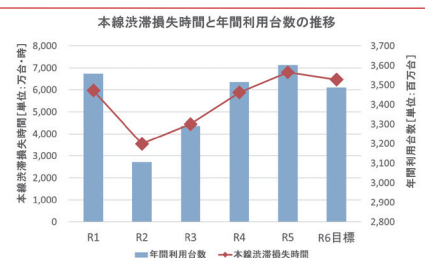
トピックス

渋滞損失時間
(会社合計・単位：万台・時)

6,791 ⇒ 6,440
(令和5年度実績) (令和6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。



2. シームレスネットワークの構築

つなぐ

■ 新名神高速道路（亀山西JCT～甲南IC）の一部6車線化完成

【一部6車線化完成による整備効果】

➡ 新名神高速道路（亀山西JCT～甲南IC）の一部区間が令和5年3月30日から6車線で利用可能となりました。

➡ 6車線化により、走行快適性に加え、物流の効率化に寄与し生産性向上が期待されます。また、災害発生時に名神高速道路が通行止めとなった場合に代替路として機能することや、名神リニューアル工事実施時の迂回車両により新名神高速道路の交通量が増加した場合においても渋滞の発生を抑制することなど、高速道路ネットワークの安定性の向上も期待されます。



※西日本高速道路(株) 記者発表資料を基に作成

・ 信楽IC～草津田上IC 施工前



・ 甲賀土山IC～甲南IC 完成後



3. より安全な高速道路へ

まとめ

- ➡ 高速道路における死傷事故率※は、機構発足後の平成18年度から約6割減少しています。
- ➡ 暫定2車線区間において、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、土工部・中小橋梁については、ワイヤロープの設置を進め、長大橋梁及びトンネルにおいては、センターパイプ、センターブロックを試行的に設置しています。
- ➡ 引き続き、暫定2車線区間や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に取り組んでまいります。

※ 1万台の自動車が1万キロ走行した場合の事故件数【件/億台キロ】

■ 暫定2車線区間での緊急安全対策



ワイヤロープ



センターパイプ



センターブロック

■ 交通安全対策事例

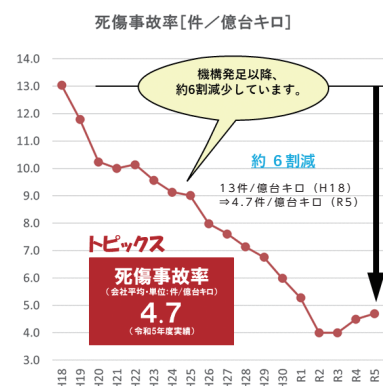


路面標示による速度抑制対策



カラー舗装による注意喚起

会社合計の死傷事故率の推移



3. 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

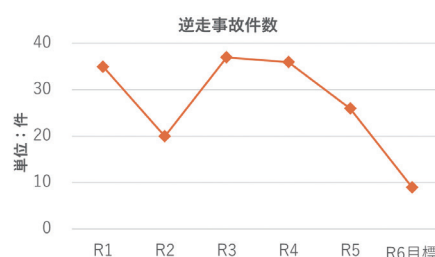
トピックス

逆走事故件数
(会社合計・単位：件)

25 ⇒ 9
(令和5年度実績) (令和6年度目標)

(安全・安心の確保)

令和5年度は、令和4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。



4. 高速道路のリニューアル

まとめ

- ➡ 全線開通から50年以上経過した東名高速道路など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。
- ➡ 高速道路の橋梁及び舗装では、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更新事業を進めています。

更新事業の事例（橋梁）



（床版取替工事の状況）



（新設橋への架替の状況）

トピックス

橋梁修繕着手率・完了率
 点検1巡目（会社全体・単位：％）
 完了率： **90 ⇒ 91**
（令和5年度実績）（令和6年度目標）

点検2巡目（会社全体・単位：％）
 着手率： **59 ⇒ 61**
（令和5年度実績）（令和6年度目標）

（安全・安心の確保）

橋梁やトンネルなどの道路構造物を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、修繕完了率は、補修が必要な橋梁のうち、補修を完了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）の補修着手は100%に到達しました。引き続き、補修完了100%を目指して計画的に進めています。また、令和元年から令和5年度までの5年間に行った点検の結果、補修が必要となった約3,400橋（都市高速は径間）についても補修着手を計画的に進めています。

更新事業の事例（舗装）

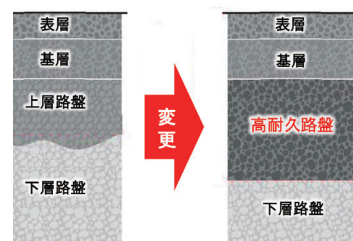


舗装補修前



舗装補修後

（舗装の補修状況）



（変状した路盤の新たな高耐久路盤への変更イメージ）

トピックス

快適走行路面率
 （会社平均・単位：％）
96 ⇒ 95 以上
（令和5年度実績）（令和6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。

5. 高速道路における災害復旧と対策

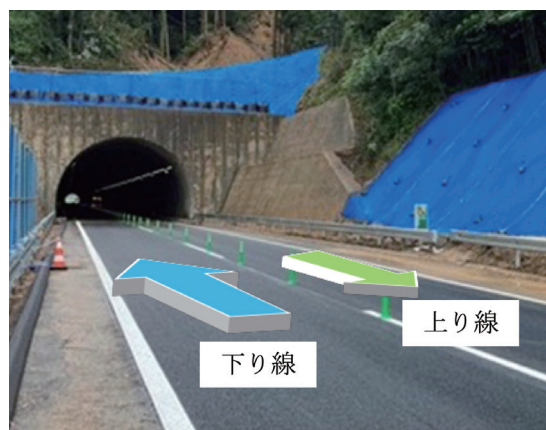
まもる

- 令和5年7月の大雨の影響により、大分自動車道の朝倉IC～杷木IC間で山の斜面が崩れて土砂が流入し通行止めが発生しました。
- 上り線（2車線）を活用した対面通行規制により、約5日間で一般車両の通行を確保しました。

■大分自動車道（朝倉IC～杷木IC間）



（被災状況）



（対面通行規制による一般車両の通行確保）

- 大規模地震時において緊急輸送道路としての機能を確保するため耐震補強を行っています。上下線の橋脚が分離している橋梁は、いずれか一方の橋脚補強を先行して整備するなど、地震時のミッシングリンクの解消を目指して対策を進めていく予定です。



（耐震補強前）



（耐震補強後）

トピックス

橋梁の耐震補強完了率
（会社全体・単位：%）
79 ⇒ 81
（令和5年度実績）（令和6年度目標）

（安全・安心の確保）

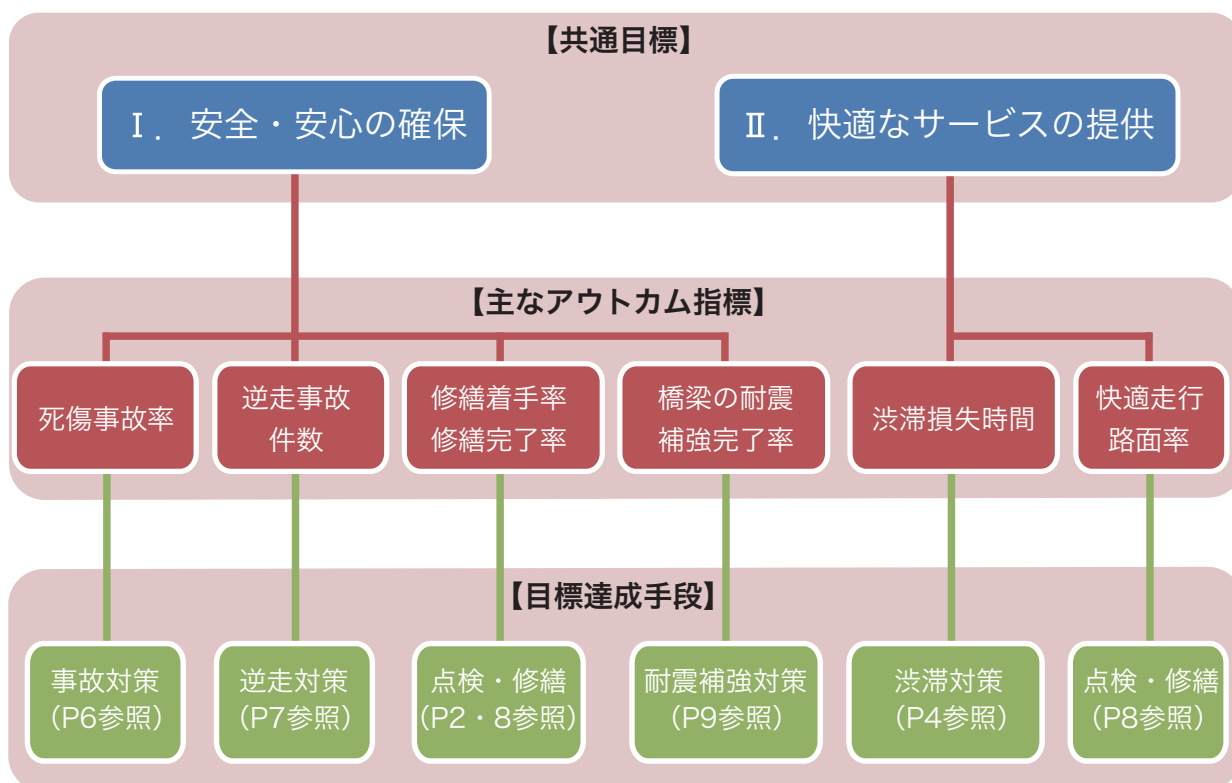
大規模地震発生時に高速道路機能を確保するため、耐震補強を行っています。
大規模地震時も、緊急車両等が速やかに通行できるよう令和6年度以降も継続して、対策を実施していく予定です。

6. 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



7. 主なアウトカム指標の概況【計画と実績】

(令和5年度実績値)

新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行や全国旅行支援等の施策により、高速道路の年間利用台数はコロナ禍以前と同程度の水準まで回復してきています。これに伴い、渋滞損失時間や死傷事故率が増加するなどの状況が見られます。逆走事故対策は、路面標示や看板による注意喚起等対策などにより逆走事故件数が減少に転じており、対策快適走行路面率では、路面に発生した凹凸やひび割れなどの損傷を適切に補修した結果、前年度と同様の高い水準を保っています。

(令和6年度目標値)

安全・安心・快適に高速道路をご利用いただけるよう目標値を設定し、必要な対策等を講じてまいります。

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（暦年集計）	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年度実績	3.4件/億台キロ	4.7件/億台キロ	4.0件/億台キロ	2.7件/億台キロ	8.8件/億台キロ	14.0件/億台キロ
	令和6年度目標	3.0件/億台キロ	4.8件/億台キロ	3.8件/億台キロ	2.5件/億台キロ	8.8件/億台キロ	10.1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（暦年集計）	令和4年度実績	12件	9件	12件	0件	1件	2件
	令和5年度実績	5件	6件	10件	0件	0件	4件
	令和6年度目標	4件	4件	1件	0件	0件	0件
■橋梁修繕着手率・修繕完了率 (点検1巡目) [単位：%] (上段)⇒橋梁修繕着手率 平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ ^{※1} 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）に着手した橋梁数の割合 (下段)⇒橋梁修繕完了率 平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ ^{※1} と診断された橋梁のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した橋梁数の割合	令和4年度実績	98.2%	96.0%	94.8%	100%	100%	95.4%
		—	—	—	—	—	—
	令和5年度実績	100%	100%	100%	100%	100%	100%
		63.5%	100%	90.7%	100%	100%	100%
	令和6年度目標	100%	100%	100%	100%	100%	100%
		69.0%	100%	92.0%	100%	100%	100%
■橋梁修繕着手率・修繕完了率 (点検2巡目) [単位：%] (上段)⇒橋梁修繕着手率 令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ ^{※1} 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）に着手した橋梁数の割合 (下段)⇒橋梁修繕完了率 令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ ^{※1} と診断された橋梁のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した橋梁数の割合	令和4年度実績	71.6%	19.5%	50.8%	100%	89.8%	49.1%
		—	—	—	—	—	—
	令和5年度実績	73.0%	28.2%	60.6%	100%	89.7%	62.5%
		24.8%	23.4%	29.4%	100%	70.4%	36.1%
	令和6年度目標	67.8%	44.8%	55.6%	100%	95.0%	66.1%
		29.6%	41.1%	28.0%	50.0%	68.8%	39.0%
■橋梁の耐震補強完了率 [単位：%] (上段)⇒15m以上の橋梁数に占める既設道路橋の耐震性能2を有する橋梁数の割合 ^{※2} (下段)⇒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)において、R5年度までに耐震補強を実施した橋梁に、暫定的な整備手法 ^{※3} によるR6年度以降の耐震補強を計画している橋梁を加えた橋梁数に占める既設道路橋の耐震性能2を有する橋梁数の割合 ^{※3}	令和4年度実績	78.0%	92.4%	65.7%	74.2%	100%	97.3%
		—	—	—	—	—	—
	令和5年度実績	78.6%	92.8%	69.0%	74.7%	100%	97.7%
		81.1%	94.0%	75.0%	80.9%	—	—
	令和6年度目標	79.2%	94.0%	71.2%	75.0%	100%	98.5%
		81.7%	95.1%	77.4%	81.1%	—	—

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年度実績	943万台・時	1,531万台・時	683万台・時	6万台・時	2,609万台・時	1,019万台・時
	令和6年度目標	956万台・時	1,495万台・時	573万台・時	4万台・時	2,500万台・時	912万台・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4年度実績	95%	96%	98%	96%	97%	96%
	令和5年度実績	95%	96%	97%	96%	97%	95%
	令和6年度目標	95%	95%	98%	96%	97%	97%

※1：判定区分とは、健全性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）

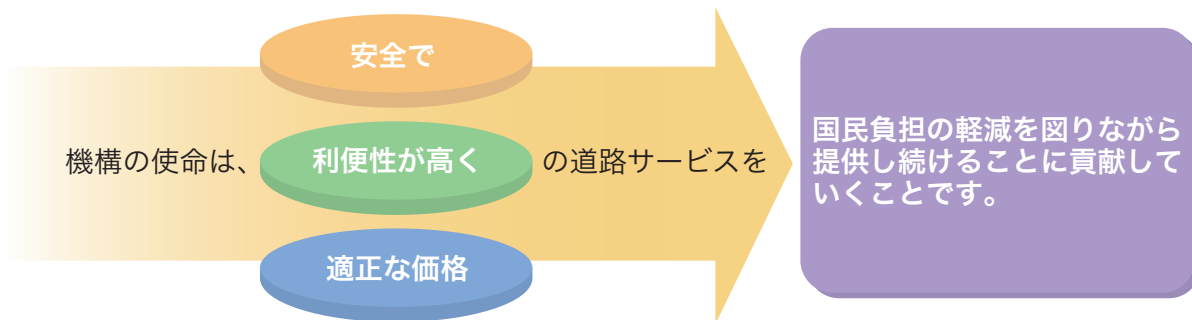
※2：兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁の割合。

※3：暫定的な整備手法とは、今後の耐震補強対策を効率的かつ確実に進めるため策定した【高速道路の耐震補強 実施計画（2024.1.13）】に基づき、上下線の橋脚が分離している橋梁では、どちらか一方の橋脚補強を優先するなどの整備方法を指す。

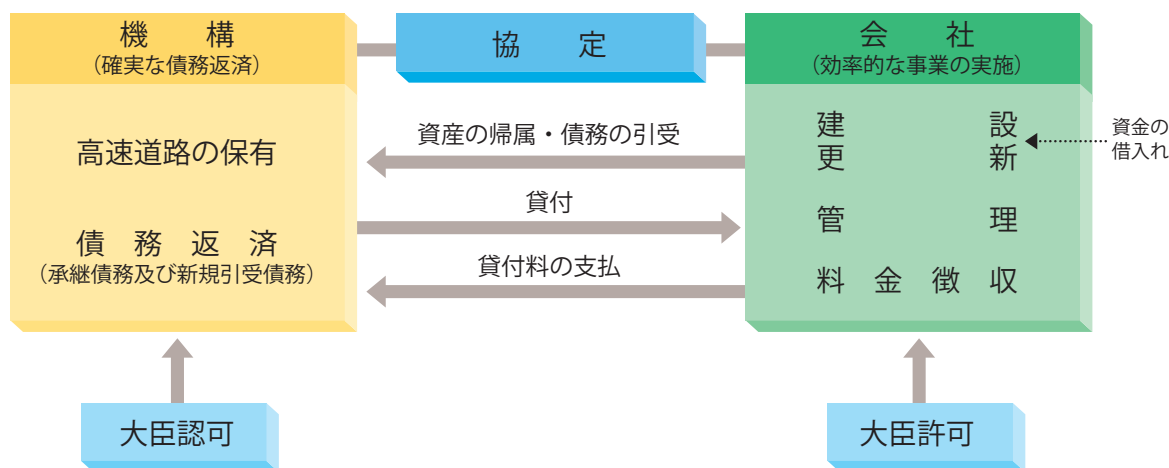
機構の概要

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、会社に貸し付け、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、機構を直面する事業環境の変化の中、以下の柱で取り組みを進めています。

具体には、デット・マネジメント（債務の早期・確実な返済）、アセット・マネジメント（必要な道路整備と適切な管理水準の保持への支援）及び債務返済の確実性と道路資産の適切な保有・貸付けを担保する協定締結・変更を総合して取り組んでいます。

また、課題遂行を支える組織基盤の強化として、組織能力向上、人材力強化及び業務運営の効率化等を進めています。

デット・マネジメント（債務の早期・確実な返済）

- 資金調達の最適化、年度別債務の平準化（資金マネジメントの推進）

アセット・マネジメント（必要な道路整備と適正な管理水準の保持への支援）

- 事業管理の着実な実施
- 国民負担の軽減に資する資産の有効活用
- 高速道路の更なる進化・改良の推進

課題遂行を支える組織基盤の強化

- 組織能力向上、人材力強化及び業務運営の効率化
- デジタル化の推進・勤務環境の整備等

- 債務返済の確実性と道路資産の適切な保有・貸付けを担保する協定締結・変更

～債務の早期かつ確実な返済（デット・マネジメント）～

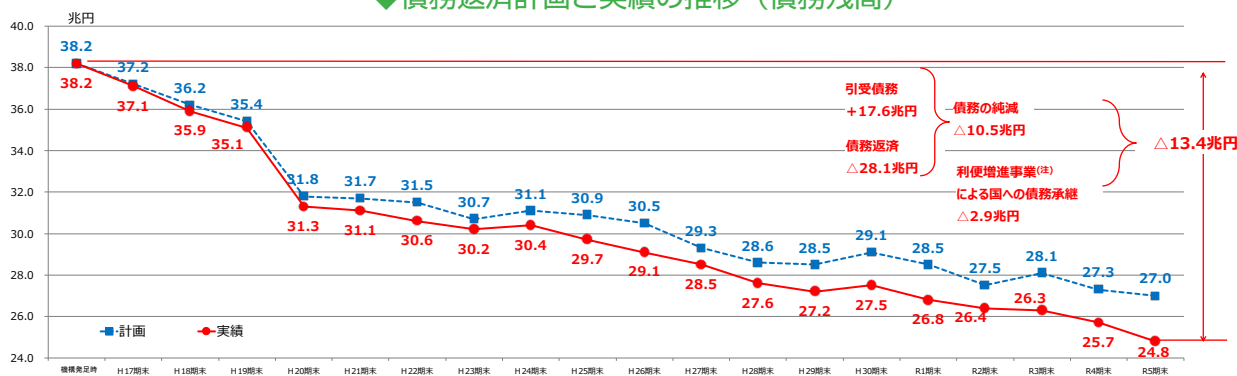
2. 債務返済計画と実績の推移

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5年度期末債務残高の総額は 24.8 兆円でした。

機構発足からの収支差による債務返済額 28.1 兆円、会社からの引受債務 17.6 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 13.4 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5年度の資金調達の状況

令和5年度の資金調達は、政府保証債1兆2,530億円と、財投機関債3,749億円を発行し、総額1兆6,279億円を実施しました。

長期的な資金収支を見通し、金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済の観点から各年度の資金調達需要を平準化させるよう多様な年限の債券を発行しました。

また、IR活動を通じて投資家需要を把握し、オッド年限も活用して発行したことで、基幹年限のみの発行による需給や調達条件の悪化を引き起こすことなく、資金調達を行いました。

なお、令和4年度から引き続き投資家層の拡大・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。

※社会的課題に取り組むプロジェクト（ソーシャルプロジェクト）に要する資金を調達するために発行する債券。

■令和5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	5年	12回	8,930億円	0.26%
	7年	7回	2,000億円	0.43%
	15年	4回	400億円	1.08%
	20年	12回	1,200億円	1.32%
	計	35回	1兆2,530億円	0.42%
財投機関債	4年	2回	600億円	0.25%
	5年	1回	200億円	0.22%
	10年	4回	400億円	0.77%
	15年	3回	400億円	1.17%
	16年	1回	150億円	1.19%
	17年	2回	250億円	1.27%
	18年	2回	150億円	1.22%
	19年	3回	316億円	1.15%
	20年	7回	1,030億円	1.28%
	22年	3回	253億円	1.32%
	計	28回	3,749億円	0.98%
合計		63回	1兆6,279億円	0.55%
平均調達年限		8.8年		
保有債務の平均残存年限（令和5年度末時点）		13.6年（発足時5.1年）		

※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。

※2 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

■令和5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5年度期首有利子債務残高	26兆1,001億円	0.94%
期中 増減	債務引受額	8,113億円
	債務返済額	△3兆4,372億円
	資金調達額	1兆6,279億円
	債券発行差額償却による簿価増	34億円
令和5年度期末有利子債務残高	25兆1,054億円	0.94%

※1 道路承継未払金を含んでいません。

※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。

※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（独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条）。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
- ・暫定2車線区間の4車線化の追加
- ・「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・債務返済機構の一部を改正する法律」（令和5年6月7日成立）を踏まえた後行特定更新等工事の追加及び料金徴収期間の延長
- ・「新たな高速道路料金に関する基本方針（令和5年12月22日改定）」を踏まえた料金水準の継続
- ・「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（令和5年12月22日改定）」を踏まえた料金水準、料金割引等への対応

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0.5億円を受入れ、首都高速道路（株）及び阪神高速道路（株）に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（高速道路を除く）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55.6億円を受入れ、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。

（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



～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)

会社と連携して、現地取締りを行い、違法に通行する大型車に対して、高速道路からの流出、積荷の軽減等の措置命令を発出しています。また、令和5年4月1日より自動軸重計を活用した取締りを行い、同年度において2,731件の違反を確認しました。

・常習違反者や悪質な違反者に対する対応

違反回数を集約したうえで警告、是正指導等を行い、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の公表を行い、また、重量が基準の2倍以上となる悪質な違反を含め、警察への告発等を行います。

なお、令和5年度は3件の告発を実施しました。

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。

■主な道路管理権限の行使の状況

(令和5年度)

措置等	件数
通行の禁止・制限	年間件数 4,286件
特殊車両通行許可	年間件数 9,657件
車両制限令違反車両に対する措置命令	年間件数 1,774件
道路占用許可	年間件数 2,843件 (総件数 18,371件)

【現地取締りの実施状況】



【自動軸重計による取締実施状況】



(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5年度においては、7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

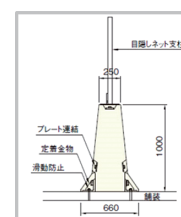
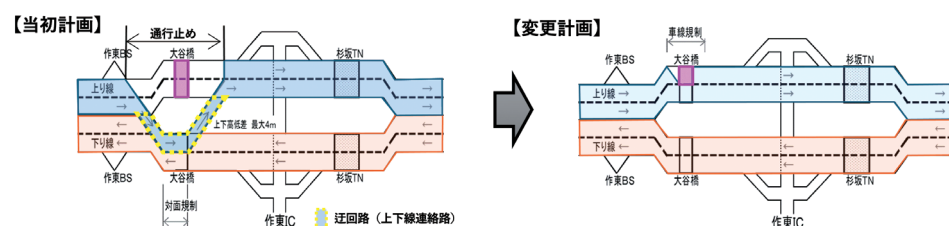
助成制度は、会社における費用の縮減を助長するために、会社が経営努力によりコスト縮減を行った場合に助成金を交付する制度です。これまでに事業が完了しコスト縮減額が確定した299件について助成金を交付しており、そのコスト縮減額は約243億円になります。

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み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。

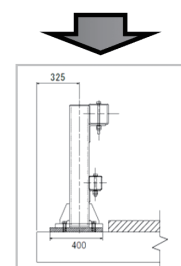
◆コスト縮減事例

半断面工法の採用による迂回路（上下線連絡路）の構築費用の縮減

当初計画時は、通常のコンクリート防護柵では片側1車線の幅員確保が困難であるほか、半断面工法が確立されていない状況であったため、上り線を全断面通行止めにしたうえで全断面での床版取替を計画していた。変更計画時では、設置幅がコンクリート防護柵の約2/3となる鋼製防護柵と近年試験施工が行われた半断面施工を採用することで、車線規制での施工が可能となり、上下線を接続する迂回路（上下線連絡路）構築費用を縮減した。



コンクリート防護柵



鋼製防護柵

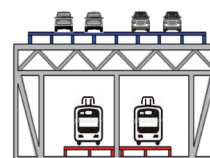
8. 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理

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
- 道鉄共用施設

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）

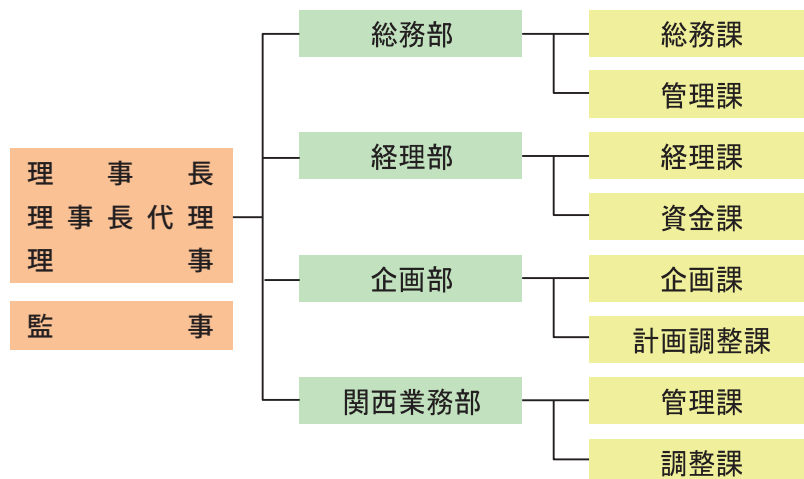
〔機構〕 高速道路の保有・債務返済

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 84名（令和6年4月1日現在）
- 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

(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

- 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、保全の充実に支援しつつ、それらを支える資金調達と債務の返済を通じてデット・マネジメントとアセット・マネジメントを担ってきました。

2024年10月で機構発足から19年を迎えました。この間、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、2023年度末には10,458kmになりました。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年代に入ってから約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6,000億円規模から約2,400億円へと減少しています。

機構はこれまでに通算約800回の起債を実施する中で、IR活動を通じて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てきたほか、将来の金利上昇リスクを軽減するために長期／超長期の発行年限の多様化、ソーシャルボンド（社会貢献債）の発行などを行ってきました。

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や快適性の維持・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、債務残高を概ね10兆円減少させてきました。

今後は、金融環境や国際情勢の変化、自然災害の激甚化・頻発化等の新たな事業環境における不確実性の高まりが予想されます。2024年3月のマイナス金利政策解除による「金利のある世界」の到来により金融市場のボラティリティが高まると見込まれる中、長期的な資金収支を見通したデット・マネジメントが最大の業務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わたり維持するため、2023年に「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を改正する法律」が成立・施行されました。これを受け、2024年3月の会社との協定に料金徴収期間の延長、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事業を反映しました。今後も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おります。機構においては、業務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



