

インセンティブ助成制度の改善（案）

令和5年12月

検討の背景

背景① 国土幹線道路部会中間答申による要請

国土幹線道路部会の中間答申（2021/8/4）において、「カーボンニュートラルに関する取組のように、我が国全体として進められている政策について、高速道路会社におけるより積極的な取組につながるよう、本制度に関する更なる改善についても検討を進める必要」とされているところ。

国土幹線道路部会 中間答申（2021/8/4）

〔インセンティブ助成制度の活用〕

高速道路会社においては、インセンティブ助成制度を活用して、コスト縮減や技術開発等に取り組んでいるところであるが、修繕分野や更新事業における制度の活用は未だ十分ではないことから、引き続き、制度の運用について必要な改善を図った上で、積極的に本制度を活用すべきである。

また、カーボンニュートラルに関する取組のように、我が国全体として進められている政策について、高速道路会社におけるより積極的な取組につながるよう、本制度に関する更なる改善についても検討を進める必要がある。

背景② 社会的コスト縮減の評価

従前より、本委員会において、工事中の渋滞発生量を抑制するなど社会的コストを縮減した場合には、その評価を助成金交付額に反映しても良いのではないかと意見があるところ。

制度改善の方針

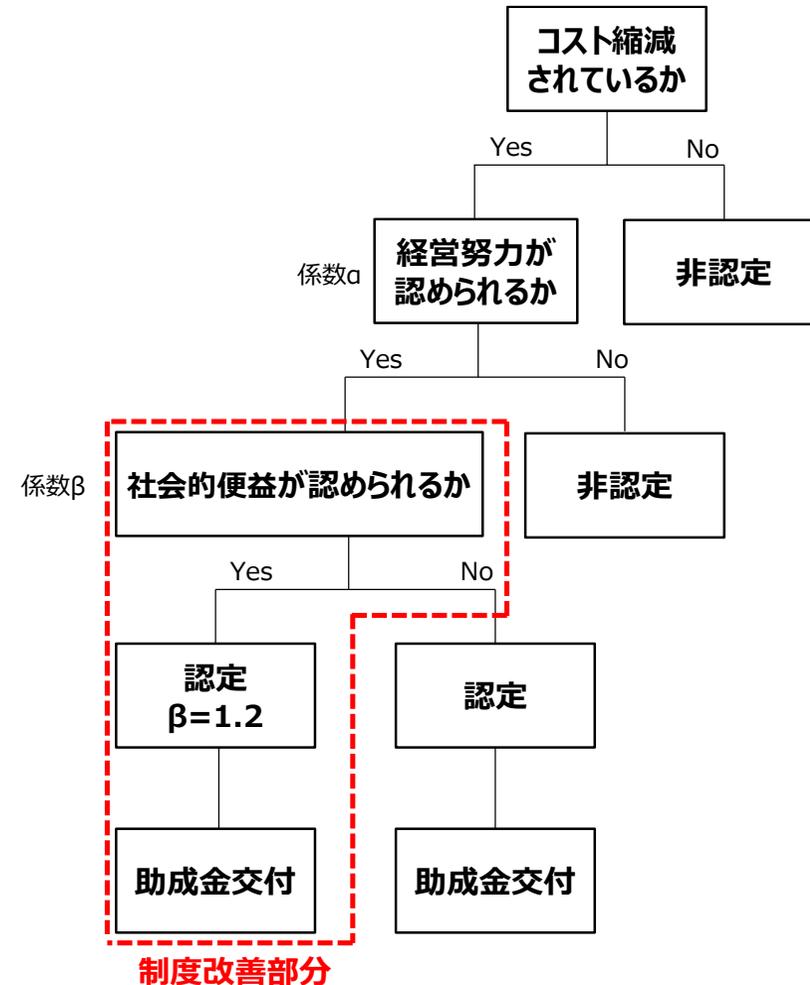
● 検討の方針

- ・カーボンニュートラルを含む社会的便益を助成金交付額に反映する仕組みを検討。
- ・コスト削減となる取り組みを対象として検討。
- ・具体的には、経営努力による事業費の削減に加え、社会的便益（社会的コストの削減等）が認められる場合に、助成金の交付額を加算する仕組みを検討。

● 制度改善概要

「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」で定めている「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の算定」に、新たな係数 β を定めることにより助成金を加算することとし、適用の有無については委員会に諮って決定するものとする。

係数 β	区分
1.0	特段の社会的便益が認められないもの
1.2	一定の社会的便益が認められるもの



運用指針の改定

「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」で定めている「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の算定」を以下のとおり改める。（赤文字：加筆修正箇所）

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。

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

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

※単位は億円とする。

※係数 α 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 β 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。

表1 係数 α

経営努力適合性の認定基準	係数 α	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※	※ α 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	
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※	※ α 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 β

区 分	係数 β
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

係数βによる補正の対象

経営努力による費用の縮減に加え以下の社会的便益が認められる取り組みを対象とする。

なお、標準的な計画（当初計画）と比較して会社の取り組み（変更計画）による社会的便益が認められる場合に、その取り組みを評価するものであり、単に当初の事業目的を達成しただけのものは補正の対象としない。

① 交通環境の改善

例： 工事中の規制時間や渋滞発生量を削減する取り組み

② 環境負荷の軽減

例： CO2を削減する取り組み

■ 係数βによる補正の対象とする事例

【凡例】 ○：補正対象（想定） ×：補正対象外（想定）

①交通環境の改善	
○ 移動式防護柵を採用し交通混雑期は規制を解除する計画に見直すことにより、床版取替工事中の渋滞を削減	第32回委員会で認定済
○ 複数の修繕工事を同時施工することにより規制回数を削減	第31回委員会で認定済
× 渋滞対策事業完成により渋滞を削減（単に事業目的を達成しただけのものは補正対象外）	
× 新規路線開通により地域の渋滞を削減（単に事業目的を達成しただけのものは補正対象外）	
× 現地精査等により施工数量減になったことによる規制回数の削減（経営努力によらないものは補正対象外）	
②環境負荷の軽減	
○ 副産物（鉄鋼スラグ、石炭灰等）を路盤材に活用しCO2を削減	第15回委員会等で認定済
○ 伐採処分する計画だった立木をバイオマス発電に活用することによりCO2を削減	第30回委員会で認定済
○ 新型TN照明器具の開発により照明器具設置数を削減しCO2を削減	第26回委員会等で認定済
× カルバートボックスの削減等の単純な施工数量減によるCO2削減（副次的で効果が軽微なものは補正対象外）	
× 新規路線開通により走行速度が向上することによるCO2削減（単に事業目的を達成しただけのものは補正対象外）	

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

平成19年 3月29日制定
平成23年11月 1日改定
平成24年12月20日改定
平成26年 8月 8日改定
令和●年●月●日改定

第一条 目的

本運用指針は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項の協定（以下「協定」という。）第13条第1項又は第14条第1項に基づく、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社（以下「高速道路会社」と総称する。）からの助成金交付申請に関し、協定第13条第4項第2号又は第14条第4項第2号の要件の適合性（以下「経営努力要件適合性」という。）の認定基準等を定めることにより、助成金交付の公平性、透明性及び客観性を確保することを目的とする。

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
 - 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5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5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2号については、同号に基づき認定を受けた高速道路会社及び認定を受けた高速道路会社以外の高速道路会社が、当該工夫が最初に採用された調達の契約日から5年を経過した日以前に発注した調達契約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。
 - 5 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にあたっては、別添によるものとする。

第三条 経営努力要件適合性の認定手続き

機構は、前条の認定を行うにあたっては、あらかじめ「高速道路の新設等に要する費用

の縮減に係る助成に関する委員会」の意見を聴取するものとする。

第四条 認定基準の改定

機構は、必要に応じ、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の意見を聴いた上で、第二条の認定基準を改定するものとする。

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。

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

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

※単位は億円とする。

※係数 α 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 β 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。

表 1 係数 α

経営努力適合性の認定基準	係数 α	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※	※ α 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
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	
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※	※ α 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 β

区 分	係数 β
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

なお、供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減額の算定等については、以下のとおりとする。

1. 供用までの期間の短縮に会社の経営努力が認められれば、追加投資の有無にかかわらずインセンティブ助成を行うものとし、係数（ α ）の決定に当たり、早期供用のために要した追加投資額を判定の要因とはしない。
2. 協定別紙 1 に定められている工事の区間において、IC 区間毎に供用日が異なった場合の短縮期間は、それぞれの IC 区間延長で加重平均し、算出するものとする。

3. 費用の縮減額

$$N = (\text{当初事業費} - \text{実績事業費}) \times \text{短縮期間} \times \text{金利}$$

※事業費には建設中利息を含まない