

財政制度等審議会 財政投融资分科会

説明資料

(独立行政法人日本高速道路・債務返済機構)

令和3年12月9日

財務省理財局

<目次>

1. 機構業務の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点 財政融資資金の活用による
整備の必要性と効果について

1. 機構業務の概要

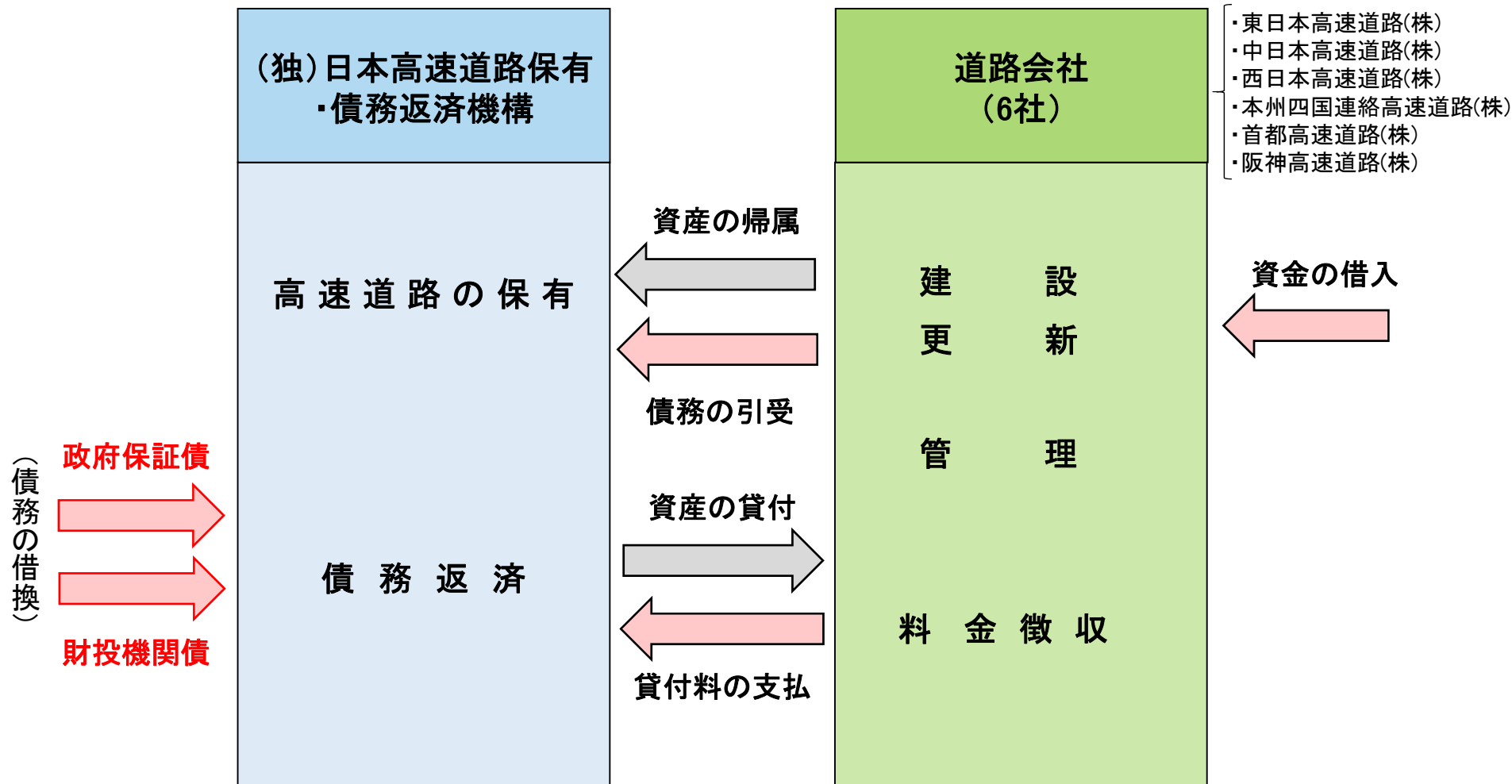
2. 改要求の概要

3. 編成上の論点 財政融資資金の活用による 整備の必要性と効果について

1. 機構業務の概要

- 道路会社は、市中から資金を借入して新たな建設を行い、完成後に資産と債務は機構に移行。
- 機構は、道路会社から料金収入を原資とする貸付料を得て、債務を返済。

《事業スキーム(機構、道路会社)》



1. 機構業務の概要

2. 改要求の概要

3. 編成上の論点 財政融資資金の活用による
整備の必要性と効果について

2. 改要求の概要

- 平成30年度より、低利の財政融資を措置することによる金利負担軽減分（＝債務引受余力の増加）を活用し、防災・減災等の観点から高速道路ネットワークの整備を加速。
- 令和4年度においても引き続き償還確実性に留意しつつ、財政融資資金を活用し、暫定2車線の4車線化を実施。

（単位：億円）

	R3計画	R3補正追加	R4当初要求額 (A)	R4改要求額 (B)	(B)－(A)
財政投融资	6,200	3,000	4,630	3,200	▲1,430
財政融資	5,000	3,000	—	2,000	2,000
政府保証	1,200	—	4,630	1,200	▲3,430

（参考）これまでの財政投融资計画

（単位：億円）

	H30計画	R元計画	R元補正追加	R2計画	R2補正追加
財政投融资	27,450	15,200	5,500	9,800	5,000
財政融資	15,000	10,000	5,500	8,600	5,000
政府保証	12,450	5,200	—	1,200	—

1. 機構業務の概要

2. 改要求の概要

3. 編成上の論点 財政融資資金の活用による
整備の必要性と効果について

3-1. 暫定2車線の課題

- 高速道路の暫定2車線は、速度低下や対面通行による安全性の低下、大規模災害時の通行止めリスクが課題。

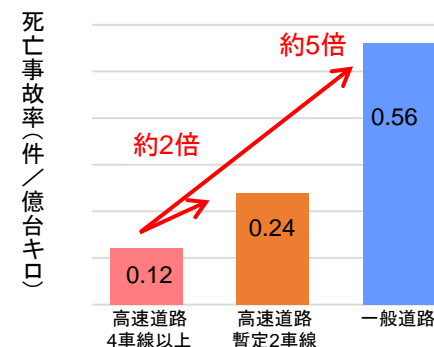
速度低下

- 追越が出来ないため、低速車両がいると、全体として速度低下。



対面通行の安全性の低下

- 暫定2車線の死亡事故率は4車線以上の区間の2倍。



※ 高速道路：H25-R2 高速自動車国道(有料)
一般道路：H25-R2 一般国道、主要地方道、県道、市町村道、その他道路
出典：自動車燃料消費量調査 月報の各年1～12月
高速トラカンデータ

大規模災害等の通行止めリスク

- 災害発生時に暫定2車線では通行止め期間が長期化



- 災害発生時、大雪の際には、4車線と比べて、復旧工事による通行止めリスクが高い



3-2. 課題への対応

- 「高速道路における安全・安心基本計画」（令和元年9月10日 国土交通省道路局）において、時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から、課題のある暫定2車線区間を優先整備区間に選定し、4車線化を計画的に推進。
- 優先整備区間の選定にあたっては、各観点で指標を設定し評価を行い、課題の大きい区間を選定。

時間信頼性の確保の観点



《指標》

- 25%以上速度低下区間延長[km]
※交通量5000台/日未満除く
- 渋滞回数[回/年]

事故防止の観点



《指標》

- 死傷事故件数[件/年]
- 死傷事故率[件/億台km]

ネットワーク代替性確保の観点

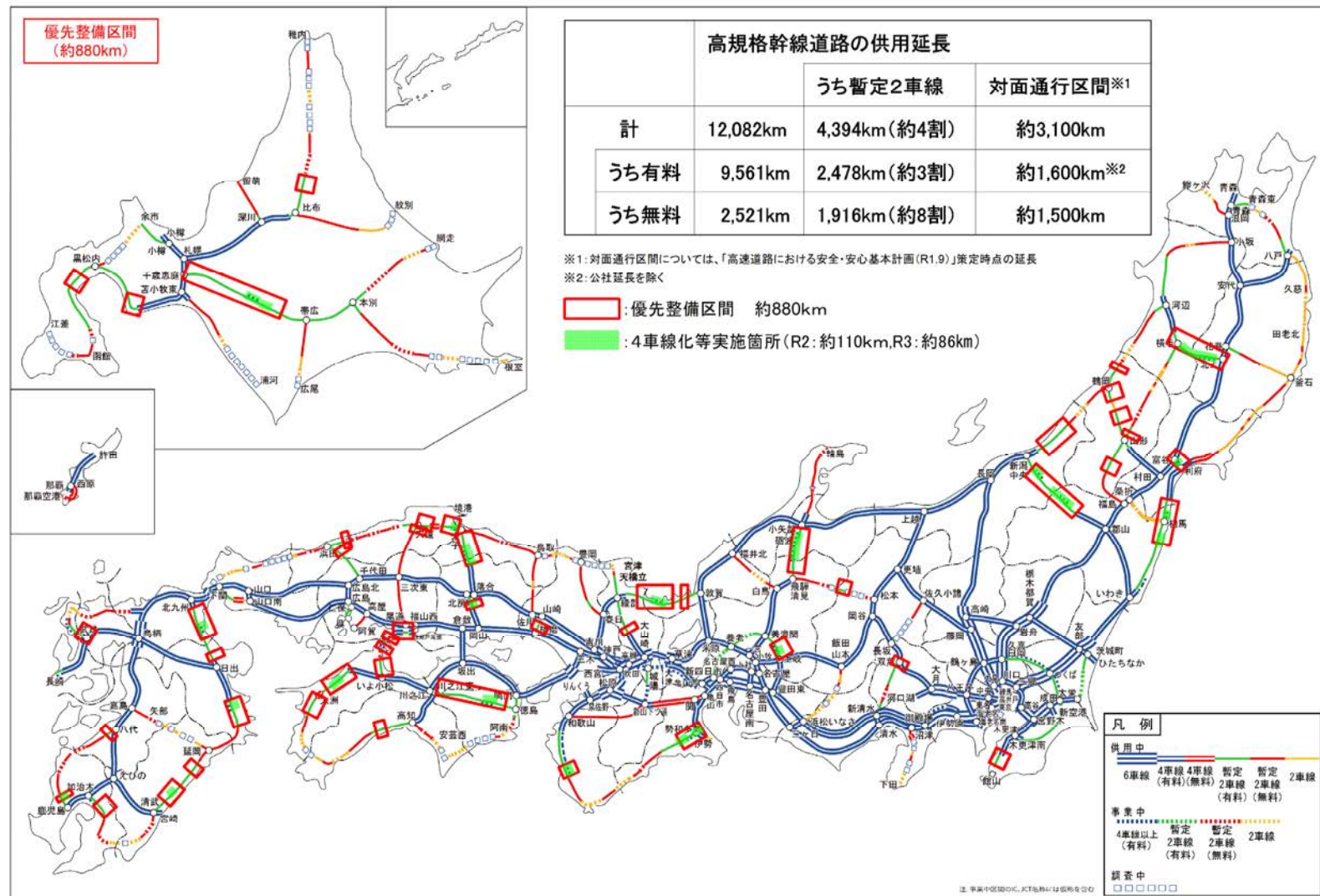


《指標》

- 年間通行止め時間[時間/年]
※工事によるものは除く
- 積雪地かつ最急勾配が4%より大
- 特定更新等工事
- 並行現道における課題

3-3. 財政融資資金の活用による整備の考え方

- 「高速道路における安全・安心基本計画」を踏まえ、令和2年度より財政融資資金を活用して課題が大きい優先整備区間（約880km）のうち約196kmを整備中。
- 令和4年度においても残りの区間の整備を実施予定。



令和3年4月1日現在

3-4. 財政融資資金の活用による整備の必要性と効果について

<論点>

- 成長戦略フォローアップや経済対策において、高速道路の暫定2車線区間の4車線化整備を推進することとされており、これまでも財政融資を措置することでその実施を支援してきたところ。
- 防災・減災、国土強靱化の観点から、令和4年度においても高速道路の暫定2車線区間について、財政融資資金を活用し、課題の大きい区間から優先的に4車線化の整備を推進すべきではないか。
- 今後整備が完了した区間について、具体的な効果を検証し、今後の4車線化の検討に活用させるべきではないか。

(参考1) 骨太の方針、経済対策等

経済財政運営と改革の基本方針2021 (令和3年6月18日閣議決定)(抄)

第2章次なる時代をリードする新たな成長の源泉
～4つの原動力と基盤づくり～

3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り
～新たな地方創生の展開と分散型国づくり～

(8) 分散型国づくりと個性を活かした地域づくり
地域活性化に向けた環境整備のため、
高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、港湾、漁港等の**人流・物流ネットワークの早期整備・活用**を進めるとともに、感染症の影響により危機的状況にある航空・地域公共交通サービスの持続可能性を確保し、維持・活性化を図る。

成長戦略フォローアップ (令和3年6月18日閣議決定)(抄)

12. 重要分野における取組

(10) インフラ、防災・交通・物流・都市の課題解決
iii) 交通・物流

災害からの速やかな復旧・復興や、トラックドライバーが不足する中での迅速かつ円滑な物流の実現、高速道路における自動運転の政府目標も見据え、高規格道路のミッシングリンクの解消や**暫定2車線区間の4車線化**、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進するとともに、三大都市圏環状道路等の整備推進や空港、港湾等へのアクセスの強化など規格の高い道路ネットワークの強化を図る。

コロナ克服・新時代開拓のための経済対策(令和3年11月19日閣議決定)(抄)

IV. 防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保

1. 防災・減災、国土強靱化の推進

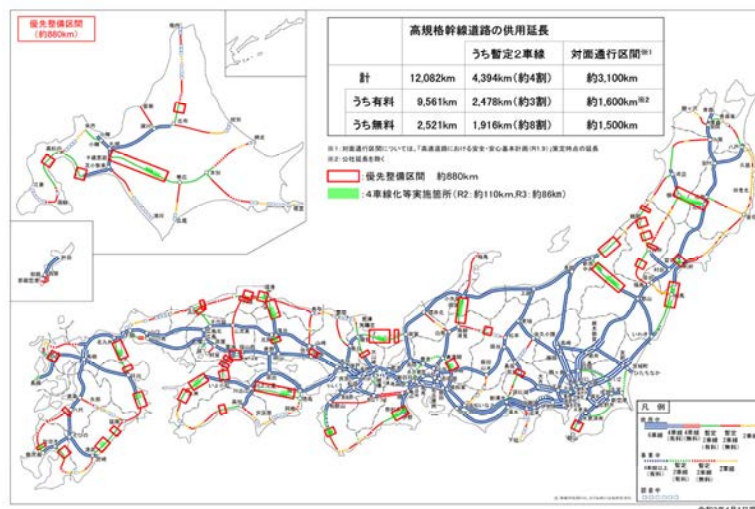
・被災後速やかな通行を可能とする高規格道路のミッシングリンク解消、**4車線化**、直轄国道等の防災対策<財政投融資を含む>

(参考2) 平成30年度以降の財政融資資金活用による高速道路整備の状況

- 平成30年度以降、道路機構が今後発行を予定している政府保証債を財政融資に置換えを実施（累計4.9兆円）。
- 低利の財政融資を措置することによる金利負担軽減分（＝債務引受余力の増加）を活用して高速道路整備を加速。

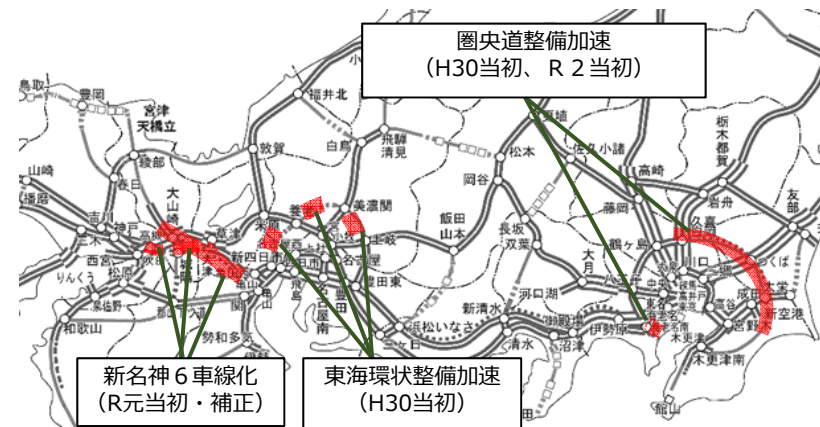
	財政融資額	加速させた整備内容
H30当初	1.5兆円	○圏央道・東海環状等の4車線化 ○橋梁の耐震強化対策の加速
H31当初・R元当初	1.0兆円	○暫定2車線区間における4車線化(16箇所85km) ○新名神の6車線化
R元補正	0.55兆円	○新名神の6車線化
R2当初	0.86兆円	○暫定2車線区間における4車線化(15箇所110km) ○大都市圏環状道路の整備促進
R2補正・R3当初	1.0兆円	○暫定2車線区間における4車線化(14箇所86km)

○暫定2車線の4車線化（R元当初、R2当初、補正、R3当初）



○大都市圏環状道路の整備加速（H30当初、R2当初）

○新名神高速道路の6車線化（R元当初、補正）



(参考3) 高速道路における安全・安心基本計画 (令和元年9月10日 国土交通省道路局)

【計画の背景】

高速道路ネットワークの進展に伴う更なる機能向上の要請

- 高速道路の約85%が開通済
- **高速道路の約4割が暫定2車線**

高速道路における安全上の課題の顕在化

- 逆走事故や誤進入
- 高齢者ドライバーによる事故

激甚化する災害時における高速道路ネットワークへの期待

- 気象災害の激甚化
- 大規模災害への懸念

生産性向上に対する社会的要請

- 労働生産性向上
- 働き方の改善

【高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する具体施策】

暫定2車線区間の解消

- **計画的な4車線化の推進**

ネットワークの信頼性の飛躍的向上

- 災害時の通行止め時間の最小化
- 工事規制の影響の最小化
- 雪氷対策

自動運転等のイノベーションによる高速道路の進化

- 自動運転に対応した道路空間の基準等の整備
- 高速トラック輸送の効率化

利用者ニーズを踏まえた使いやすさの向上

- 休憩施設の使いやすさの改善
- 高速バスの利便性向上
- 訪日外国人旅行者への対応
- スマートIC等による地域とのアクセス強化
- 現地の交通状況に応じた交通運用

世界一安全な高速道路の実現

- 事故多発地点での集中的な対策
- 逆走対策

(出典) 高速道路における安全・安心基本計画(令和元年9月10日 国土交通省道路局)より理財局作成

(参考4) 暫定2車線区間における4車線化の進め方

対面通行の暫定2車線区間(約3,100km うち有料約1,600km)



優先整備区間を選定

以下の3つの観点から課題を指標化し、評価

<解決すべき課題>

○時間信頼性の確保の観点

○事故防止の観点

○ネットワークの代替性確保の観点



財源の確保状況を踏まえ、順次事業化

(10~15年での完成を目指す)

(出典) 高速道路における安全・安心基本計画(令和元年9月10日 国土交通省道路局)

(参考5) 優先整備区間の選定方法

解消すべき課題

①時間信頼性の確保の観点

②事故防止の観点

③ネットワークの代替性確保の観点

※時間信頼性とは、目標とする時刻までにどの程度の割合で到着できるかを表す指標

各観点毎に指標を設定

指標1※ 25%以上速度低下区間延長[km]
※交通量5000台/日未満除く

指標3 死傷事故件数[件/年]

指標5 年間通行止め時間[時間/年]
※工事によるものは除く

指標2※ 渋滞回数[回/年]

指標4 死傷事故率[件/億台km]

指標6 積雪地かつ最急勾配が4%より大

指標7 特定更新等工事

指標8 並行現道における課題(雨量等事前通行規制積雪地かつ最急勾配5%以上)

※隣接する区間などの時間信頼性の確保も考慮

<評価方法> 各指標の評価を基に、各観点での課題の大きさを評価

	①時間信頼性の確保の観点		②事故防止の観点		③ネットワークの代替性確保の観点			
	指標1	指標2	指標3	指標4	指標5	指標6	指標7	指標8
(例) 大 A	□□IC ~ ■■IC	A	C	D	C	C	D	C
B	◆◆IC ~ ◇◇IC	D	C	B	A	D	B	C
C	△△IC ~ ▲▲IC	D	D	D	D	D	D	C
小 D	▼▼IC ~ ▽▽IC	C	C	C	D	C	C	C

⇒ 3~5年後を目処に最新のデータを用いて更新することを前提に、課題が大きい(A評価)箇所を優先整備区間に選定

(出典) 高速道路における安全・安心基本計画(令和元年9月10日 国土交通省道路局)