

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構への質問と回答

[ 目次 ]

- ( 1 ) 車両制限令違反車両の取締りの強化やシームレス料金など各  
高速道路会社や自治体との連携が重要となるが、機構が果た  
す役割をどう考えているか。 ……P1
- ( 2 ) 権限代行業務に関して、その現状や機構の職員数を踏まえ、  
今後のより効率的な会社と機構の関係のあり方についてどの  
様に考えるか。 ……P2
- ( 3 ) 今後の金利上昇リスクを踏まえ、現在の低金利を活かした超  
長期債の発行を増やすべきではないか。 ……P3
- ( 4 ) インセンティブ助成について、維持管理の分野の取組を促進  
できないか。 ……P4
- ( 5 ) 寄付金について、今後どの様に活用していくのか。 ……P5

## 質問事項に対する回答

(1) 車両制限令違反車両の取締りの強化やシームレス料金など各高速道路会社や自治体との連携が重要となるが、機構が果たす役割をどう考えているか。

(答)

1. 当機構は、会社が国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的に実施する様々な事業や料金施策について、債務の確実な返済を確認したうえで、協定に適切に反映させることにより、会社が行う高速道路事業の円滑な実施を支援しています。
2. 車両制限令違反車両の取締りの強化については、「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」に基づき、各道路管理者と連携した取締りや自動計測装置の設置等、会社が更なる取締りの強化を実施するにあたり、その内容を協定に反映させることを通じて、機構としての役割を果たしていきたいと考えています。
3. また、新たな料金施策の導入にあたっては、必要な事項を適切に協定に反映していくことにより、事業の円滑な実施を支援していきたいと考えています。

(2) 権限代行業務に関して、その現状や機構の職員数を踏まえ、今後のより効率的な会社と機構の関係のあり方についてどの様に考えるか。

(答)

1. 民営化時に公団が行っていた道路管理者の権限のうち、国民の権利を制限し、又は義務を課す公権力の行使については、民間企業である道路会社によって行わせることが法的に困難とされ、当機構に行わせることとなったと理解しております。
2. 昨年の災害対策基本法改正によって創設された、道路啓開のための強制的な車両等の移動措置が当機構の権限となりましたが、これも同じ考え方に基づいたものと聞いており、一貫した考え方と理解しております。
3. 一方、当機構は、極めて小規模な組織として存在していることから、この権限代行制度については、現地で道路の維持管理を行い、その状況を熟知している道路会社の求めに応じて権限を行使する仕組みが講じられており、道路会社と情報連絡体制を構築し、密接な連携を図ることによって、適正な行使に努めてきました。
4. 権限行使の効率的な実施については、これまでも、会社の現地の状況把握に基づき速やかに権限を行使する観点から、  
例えば、
  - ① 特殊車両許可に係る包括的事前協議を導入し、機構への個別協議を不要とする。
  - ② 降雨・地震時における通行の禁止・制限に係る包括的事前要請を実施し、事象発生時には直ちに通行の禁止措置を講ずるなどの措置を講じたほか、事務実施マニュアルの整備などを行ってきました。
5. また、近年、占用許可制度と災害対策基本法に基づく道路啓開のための車両移動措置について、当機構と道路会社間における権限代行事務に係る受委託契約が法定されました。  
これは、権限行使事務に係る相互の責任の一層の明確化を図るものと理解しており、その趣旨をも踏まえ、他の業務についても、現地の状況に基づく会社からの求めに応じて適切な処分を効率的に実施できる仕組みを、会社と十分相談してまいりたいと考えております。

**(3) 今後の金利上昇リスクを踏まえ、現在の低金利を活かした超長期債の発行を増やすべきではないか。**

(答)

1. 当機構は、将来の金利上昇リスクを軽減し、債務返済の確実性を高める観点から、発足以来、長期・固定による資金調達を基本としております。
2. 「資金調達及び金融機関等選定審査委員会」における調達計画の策定に当たっては、主要金融機関からのヒアリング・投資家訪問等を通じて把握した需要動向を踏まえ、将来の支払利息を長期に亘って固定できる超長期年限(10年超)での調達を優先してきたところ です。
3. 特に昨今の低金利環境においては、超長期年限での調達を更に拡大させたいと考えており、平成26年度においては、利回りを求めて投資年限を長期化する投資家需要を的確に捉えることにより、超長期年限の調達割合を約30%まで高めました。
4. また、平成27年度計画においては、更にその割合を拡大させ、財投機関債は20年債を中心に全額を超長期年限で発行するほか、政府保証債は約6年ぶりとなる40年債を発行するなど、調達年限の長期化を図る予定です。
5. 引き続き、金融市場動向を注視しつつ、金利情勢を踏まえた適切な資金調達方針・計画を定め、法令に基づく資金調達の認可・政府保証を得た上で円滑な資金調達を実施してまいりたいと考えております。

(4) インセンティブ助成について、維持管理の分野の取り組みを促進できないか。

(答)

1. インセンティブ助成は、機構法第 12 条第 1 項第 8 号(「会社の経営努力による高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するため、必要な助成を行うこと」)に基づき、会社が経営努力により新設、改築または修繕に関する工事に係る費用を縮減することにより、債務の早期返済に資することを目的として、協定において機構が会社とその縮減額の一部を助成金として交付する制度を設け実施しているものです。
2. これまでに、新設・改築に係る工事について 279 件、修繕に係る工事について 26 件の助成認定を行い、機構が会社から引き受ける債務の額の縮減に寄与してきました。
3. 新たな資産形成に係らない部分については、協定において計上する維持管理費の額をあらかじめ計画した額としていることから、実際にかかった維持管理費の額が計画額を下回った場合、その額は全額会社の余剰となるしくみになっています。
4. 修繕事業(新たな資産形成に係る部分)は、経営努力によるコスト縮減を行う前の標準的な工事計画を立てづらいことや、小規模な工事が多く助成額が少ないことなどから、助成制度の十分な活用が図られていませんでした。  
今後、修繕事業の比重が高まっていくことや、新たに協定に加わった特定更新等工事ではコスト縮減に向けた工夫の余地が大きいことから、助成制度がより一層活用されるように、会社の提案や意見を聞きながら、制度の運用改善を検討していきます。

(5) 寄付金について、今後どの様に活用していくのか。

(答)

1. 当該寄付金は、(財)高速道路交流推進財団と高速道機構が寄附契約書を締結し、高速道路利用者の利便性の向上に資することを目的とした高速道路事業のための資金として活用することとしたものです。
2. 今後は、平成30年度までの期間で、
  - (1) 休憩施設やバスストップにおけるスロープの設置等、バリアフリーの促進
  - (2) 駐車場混雑緩和のための路面標示改善や案内誘導施設の整備等、休憩施設サービスの改善
  - (3) 休憩施設の災害時における対応機能の強化や安全性の向上等の事業について、現場を管理する会社の提案、意見を聴いた上で実施していく予定です。