

高速道路のあり方検討有識者委員会資料

平成23年7月29日

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

高速道路の使命



「復活する日本の未来像を支える高速道路網」の視点

“自然豊かな国土と平和な暮らしを支える”
(国民生活)



高齢者対策、高度情報化などで安穏な国民生活
あらゆる災害に対して強靱な道路

“産業と技術立国を支える” (物作り国家)



国際競争力のある物流
産業クラスター、SCMの育成の土壌
(SCM: Supply Chain Management)

“温かい人々と多様な観光資源を支える”
(観光立国)



歴史、文化、特産、行事を結び、個々の地域の魅力をネットワーク

“それぞれ特色にあふれる豊かな地方を支える”
(地方の繁栄)



地域ブロックのネットワーク機能(都市・港湾・空港を結ぶ回廊)により地域内連携を促し、地方を支える

“エネルギーベストミックスを支える”
(エネルギー)



道路敷地を活用したスマートグリッドや送電網の拠点

“環日本海経済と太平洋経済を結ぶ”(安全保障)



両経済の結節点として機能することで我が国の安全保障に貢献

民営化の趣旨とその成果



(1) 有利子負債の確実な返済

民営化以降、高速道路会社から保有・債務返済機構に賃借料を着実に支払い
NEXCO3社が管理する有料道路の有利子負債
17年期首で27.3兆円 ⇒ 23年度期首で21.4兆円

(2) 有料道路として整備すべき区間の、早期かつ極力少ない国民負担による整備

NEXCO3社合計で、北関東道・東海北陸道・新名神・東九州道などの約480kmを、
コスト削減を行いつつ、早期に開通
さらに、圏央道・新東名・新名神・東九州道などの完成に向け事業中

(3) 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定、多様なサービスの提供

民営化時にETC時間帯割引を導入するとともに、各種企画割引を継続して実施
SAの大規模商業施設化やお手洗いの美化、接客ノウハウ向上など、民営化以前とは比較
にならないレベルの休憩施設に
更に、海外事業・カード事業・旅行業をはじめとした関連事業を、各社独自に展開

⇒ 民営化の趣旨を踏まえ、この5年間で着実に成果を上げつつある

⇒ 一方で、民間の知恵とノウハウを十分発揮できていない面もある

ネットワーク整備と将来の管理運営について



- (1) 高速道路機能を十分に発揮するための高速道路ネットワークの早期整備が必要
ミッシングリンクの完成・ボトルネック箇所の解消・暫定2車線区間の4車線化
(特に、外環、名古屋二環、新名神など)
- (2) 整備済の高速道路の長期安定的・効率的な維持管理が継続的に必要
安全・安心・快適な道路空間の確保、経年劣化の進展に対する適切な対応
長年培ってきた技術力・現場力の今後の更なる活用
お客さまの求める水準に応じたサービスの提供
- (3) 東日本大震災を踏まえた災害への対応
リダンダンシーの確保(「命の道」としてのダブルネットワークの整備)
早期の復旧(暫定2車線区間の4車線化、建設・管理の双方を持つ組織体の重要性)
- (4) 100年後の高速道路ネットワークのために中長期的に必要な取組
ブロックネットワークの完成
大規模改築を含むネットワークの保持



- ① 受益者負担による有料道路制度を活用することが適切
- ② 国と会社の協力による計画的なネットワークの早期整備
- ③ 将来の維持・更新のあり方の検討が重要

適正な料金・負担のあり方



- (1) 利便増進事業による料金割引や無料化社会実験の実施
現在の割引制度は、様々な割引の導入で複雑となっている
- (2) 「高速道路料金が高い」との批判
過大な物流コスト・国際競争力阻害との意見



“なるべく多くの車両が” “高速で走行する”

- ① お客さまにとって、わかりやすい料金設定が必要
- ② 合理的、客観的な基準をもった料金設定が必要

対距離料金制を原則としつつも、バランスのとれた料金とすることが望ましい

⇒(多モードバランス)

健全な総合交通体系が持続可能な料金水準。合理的な競争状態が形成され、他の交通モードの多様性を維持する必要

⇒(地域間バランス)

地域の発展や環境問題なども考慮し、全国画一の料金水準の見直し
(例えば、大都市圏と、地方部の料金に格差)
(交通運用の観点からTDMを考慮した料金設定の検討)

今後の高速道路に求められるもの



(1) 高速道路に期待される役割

“人が通る処に道路を作る” から “高速道路網がある処に文明は栄える”

(2) 社会経済環境の変化への対応

厳しい社会経済環境、人口減・少子高齢化などのトレンド変化、高度情報化、環境エネルギー意識の高まりなど



今後の社会経済環境の変化に柔軟かつ迅速に対応する事業展開を図るため、民間会社として一層の自主性の発揮が必要

NEXCO各社の現況(その1)

参考資料

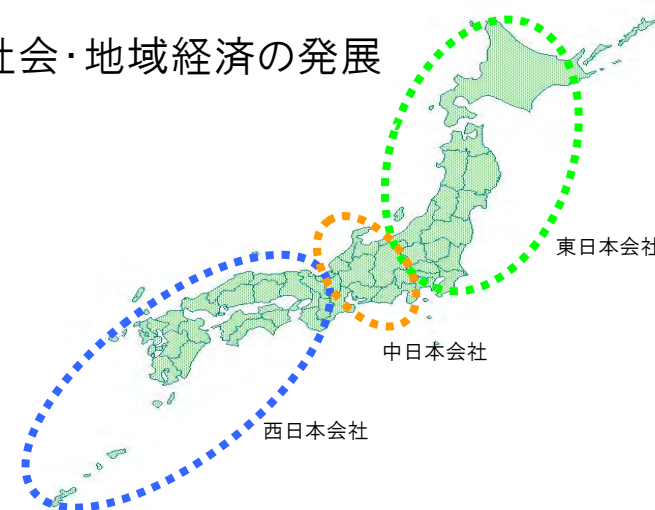
NEXCO

○ 地域分割に基づき地域に密着した事業、サービスを実施

NEXCO各社は地域に密着した事業を競争性のもと実施し、地域社会・地域経済の発展に寄与します。

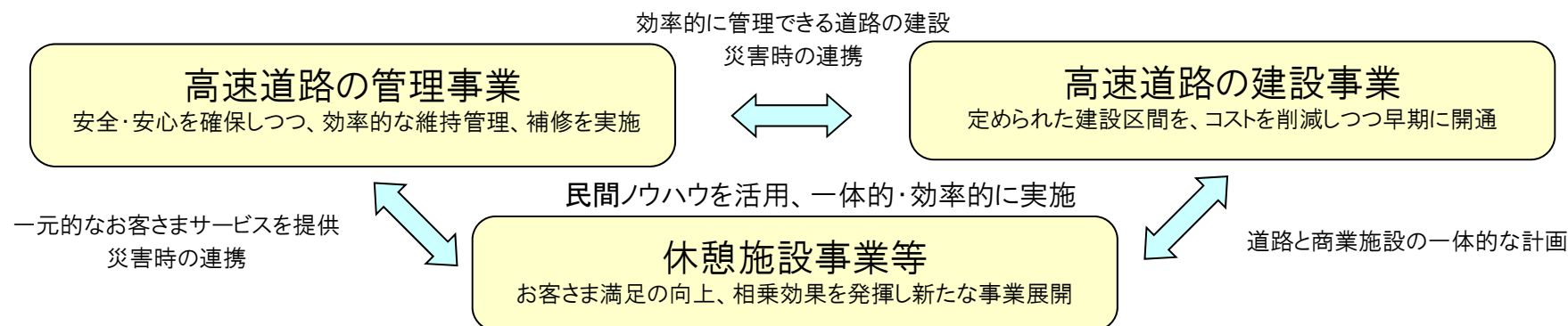
(H23.3末 現在)

	管理延長	建設延長	SAPA数
NEXCO東日本	3,593 km	274 km	307 箇所
NEXCO中日本	1,774 Km	407 km	185 箇所
NEXCO西日本	3,364 Km	169 km	291 箇所
合計	8,731 Km	850 km	783 箇所



○ 3つの事業(高速道路の管理・建設・休憩施設)を一体的、効率的に実施

NEXCO各社は民間ノウハウの活用により、高速道路の管理・建設・休憩施設事業等を一体的、効率的に実施し、お客さまサービス向上を目指します。



NEXCO各社の現況(その2)

参考資料

NEXCO

○ NEXCO各社の経営概要

項目(平成22年度実績)		単位	NEXCO東日本	NEXCO中日本	NEXCO西日本	三社合計
管理延長(平成23.4.1現在)		km	3,593	1,774	3,364	8,731
交通量		万台/日	268	188	290	747
従業員数		人	2,213	2,117	2,394	6,724
資本金		億円	525	650	475	-
収入 / 費用	料金収入等	億円	5,777	4,629	5,558	15,965
	管理費用	億円	1,796	1,323	1,678	4,798
	道路資産賃借料	億円	3,949	3,286	3,890	11,127
	(5カ年累計)	億円	(25,751)	(22,238)	(24,254)	(72,244)
仕掛道路資産額		億円	3,766	11,956	2,906	18,629

- 各社の財務情報などから作成しています。
- 従業員数以下は、単体ベースの数値です
- 仕掛道路資産とは、道路会社の建設中の道路資産(工事完成後に機構に帰属する道路資産のこと)をさします。(消費税込み)
- 金額は億円未満を切り捨てて表示していることから合計が合わないことがあります。

NEXCO各社の現況(その3)

参考資料

NEXCO

○ 高速道路株式会社法第10条に基づく、平成23事業年度事業計画の認可(国交大臣)は以下のとおり

(単位:億円)

	NEXCO東日本	NEXCO中日本	NEXCO西日本
営業収益	9,283	5,433	6,561
高速道路事業	8,937	5,209	6,330
料金収入	5,668	4,358	5,104
道路資産完成高	3,269	851	1,225
関連事業	346	224	231
SA・PA事業	106	137	105
その他の事業	13	8	11
受託事業	227	80	113
営業費用	9,255	5,377	6,547
高速道路事業	8,929	5,199	6,328
道路資産賃借料	3,789	2,984	3,391
道路資産完成原価	3,269	851	1,225
管理費用	1,870	1,362	1,712
関連事業	327	179	219
SA・PA事業	84	81	69
その他の事業	17	18	35
受託事業	227	80	113
営業利益	28	56	13
高速道路事業	8	10	1
関連事業	20	46	12
経常利益	18	46	12
当期純利益	11	27	8

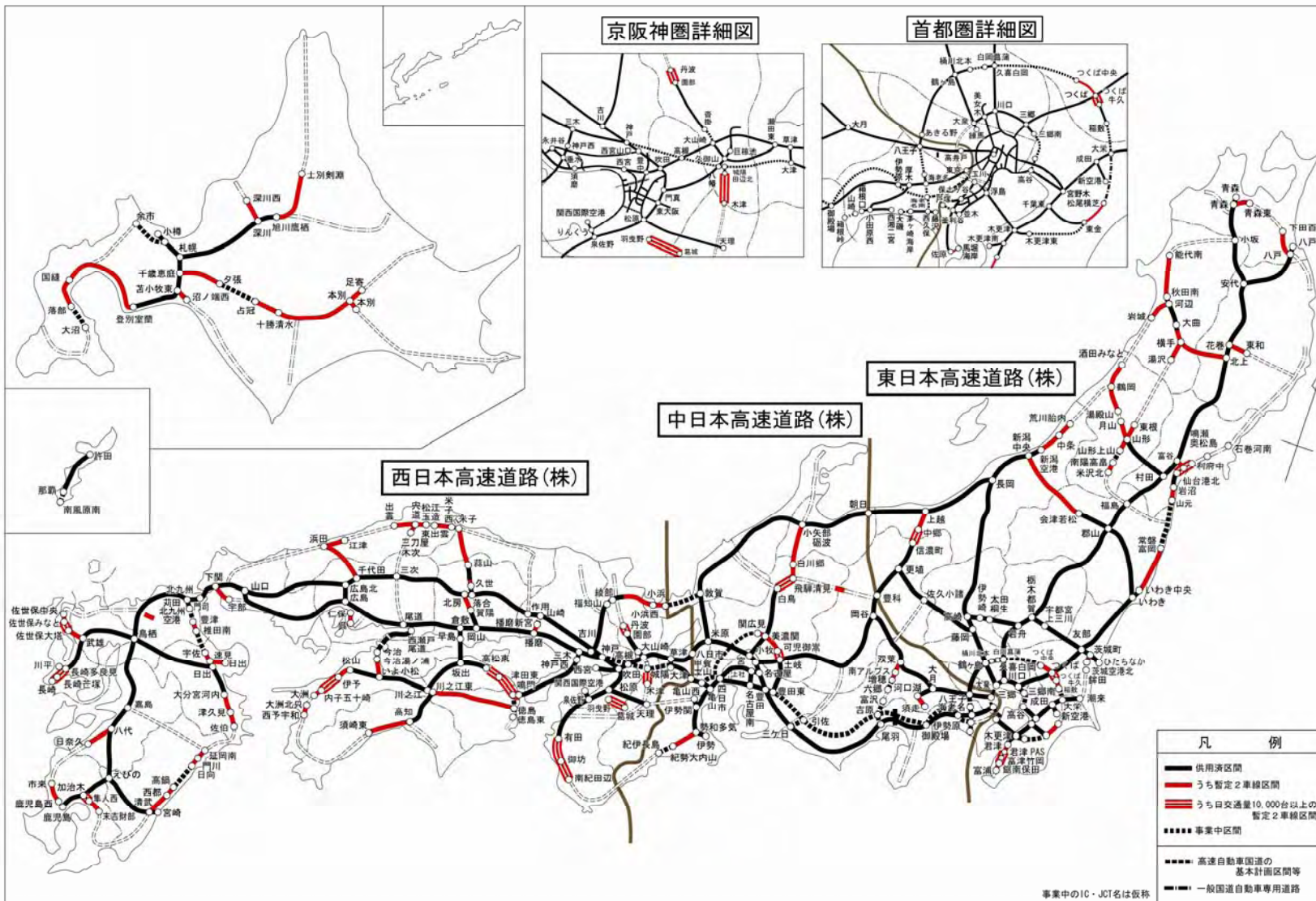
• 金額は億円未満を切り捨てて表示していることから合計が合わないことがあります。

NEXCO各社の現況(その4)

参考資料

NEXCO

○ 交通量が1万台を超える暫定2車線区間



平成23年7月29日現在

NEXCO各社の現況(その5)

参考資料



○ ミッシングリンクの例

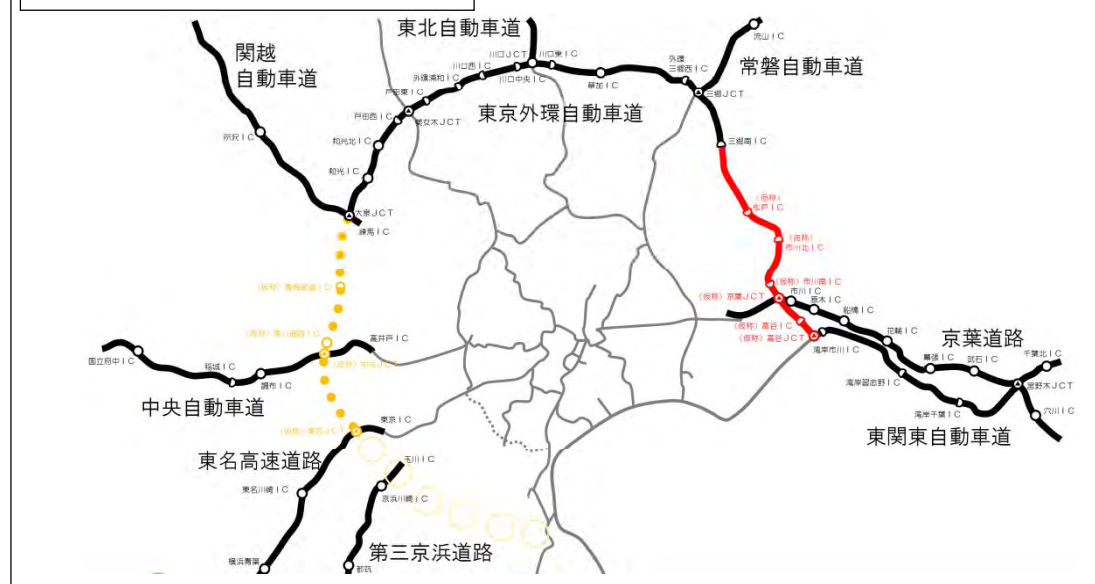
凡例

- 高速道路会社事業中
- 高速道路会社事業中(当面着工しない区間)
- 国土交通省事業中
- 予定路線

名古屋二環



東京外かく環状道路



新名神高速道路

