

高速道路機構・会社の業務点検

概要

○高速道路機構・会社の業務点検 民営化後の主な成果と課題	.....	P1
○高速道路機構・会社の業務点検結果の主なポイント	.....	P2
○今後必要な取組み	.....	P3
①インセンティブ助成制度の修繕分野における運用改善 大規模更新事業における積極的活用	.....	P3
②大型車の適正な運行のための特車許可基準や 違反車両への割引停止措置の統一化	.....	P4
③大雪時に会社経営を圧迫することなく資金を確保するための対策	.....	P5
④観光振興等のための企画割引制度の柔軟な運用	.....	P6
⑤ガソリンスタンド空白区間の解消	.....	P7

平成27年7月

国土交通省

高速道路機構・会社の業務点検 民営化後の主な成果と課題

民営化の目的

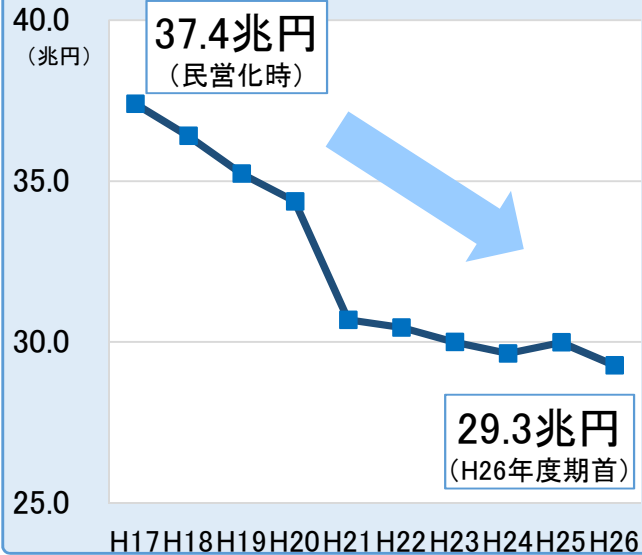
①有利子債務の確実な返済

②早期かつ極力少ない国民負担による整備

③民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供

主な成果

有利子債務を着実に返済



会社が機動性や柔軟性を発揮し、開通前倒しやコスト縮減を達成

【開通状況】 ⇒ 平均4ヶ月前倒し

- ・ 新東名（御殿場JCT～浜松いなさJCT） ⇒ 約12ヶ月前倒し
- ・ 北関東道（真岡IC～桜川筑西IC） ⇒ 約11.5ヶ月前倒し 等

【コスト縮減】 ⇒ 約7,400億円縮減

- ・ 東九州道（日向IC～都農IC） ⇒ 約250億円縮減
- ・ 首都高品川線（大井JCT～大橋JCT） ⇒ 約340億円縮減 等

SA・PAについては、店舗の多様化や施設充実などサービスが向上

【店舗の多様化】

- ・ コンビニ
- ・ カフェ
- ・ フードコート 等



【施設の充実】

- ・ 洗浄機能付トイレ
- ・ 宿泊施設
- ・ ドッグラン 等



【SA・PAの売上高】

- ・ 約4,000億円(民営化時)→約4,900億円(H26)

主な課題

- 民営化後10年の間に、重大な災害(東日本大震災、大雪等)や事故(笹子トンネル天井板落下事故、高齢者の逆走事故等)が発生

➡ 安全・安心なサービスを提供するため、老朽化対策、頻発化する大規模災害や事故への対応強化が必要

- 道路法等の改正による、道路構造物の定期点検の義務化を踏まえた計画的な老朽化対策の推進、及び大規模更新事業の実施(H26年度首都高～)

検討意見

- これまで着実な成果をあげてきた基本的な枠組みについては、当面継続する必要
- 民営化後の重大な災害や事故の発生による、国民の安全・安心な通行の確保に対する意識の高まり等を踏まえ、高速道路機構・会社はこれまで以上に社会的な役割を果たしていく必要
- 今後は、民営化の目的に加え、こうした民営化時には明示されていなかった役割についても適切に対応していく必要

高速道路機構・会社の業務点検結果の主なポイント

		現状: 成果と課題	今後必要な取組み(主な事項)	
1. 有利子債務の確実な返済		<ul style="list-style-type: none"> 有利子債務を着実に返済 [37.4兆円(民営化時)→29.3兆円(H26年度期首)] 	<ul style="list-style-type: none"> 現在の低金利を活かし超長期債権の発行など資金調達の変更に工夫 債務残高等を踏まえ、株式上場は引き続き経営状況等を慎重に見極め 	
2. 早期かつ極力少ない国民負担による整備と安全・安心なサービスの提供	ネットワー	整備	<ul style="list-style-type: none"> 機動性・柔軟性を発揮し、開通前倒しやコスト縮減を達成 [平均約4ヶ月の開通前倒し、約7,400億円のコスト縮減] 	<ul style="list-style-type: none"> 建設コスト縮減や開通目標の前倒しに努めつつ整備を推進 労務単価等の事業コスト増加要因をコスト縮減と併せて必要な反映
		機能強化	<ul style="list-style-type: none"> 大都市流入部渋滞や暫定2車線の安全性、走行性、災害対応に課題 	<ul style="list-style-type: none"> 集中的なボトルネック対策と暫定2車線区間の賢い機能強化
	安全・安心なサービスの提供	老朽化	<ul style="list-style-type: none"> 笹子トンネル天井板落下事故の発生(H24.12) 道路法等を改正し、道路構造物の定期点検を義務化するとともに、大規模更新事業等に着手(H26年度首都高～) コスト縮減や新技術開発促進のためのインセンティブ助成制度が修繕事業に活用しにくく、実績も少ない[新設・改築23件 ⇔ 修繕1件(H26年度実績)] 会社間で特車許可基準や違反車への割引停止措置が一部異なる 	<ul style="list-style-type: none"> 道路構造物の定期点検義務化等を踏まえた計画的な老朽化対策の推進 インセンティブ助成制度の修繕分野における運用改善、大規模更新事業への積極的な活用 大型車の適正な運行のための特車許可基準や違反車両への割引停止措置の統一化
		災害・事故	<ul style="list-style-type: none"> 大雪で中央道の長期通行止めが発生。除雪費が管理費全体に影響 [H26.2:81時間] 逆走事故が2日に1回の割合で発生し社会問題化 	<ul style="list-style-type: none"> 大雪時に会社経営を圧迫することなく資金を確保するための対策 高齢化社会の進展を踏まえた逆走対策の強化 手続き迅速化のため、権限代行手続きを更に簡素化・包括化
		管理状況コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> 民営化時に管理コストを平成17年度までに3割削減 近年、老朽化の進行に伴いメンテナンス関連費用は増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> アウトカム指標等を活用して、事象に応じて適切に管理コスト縮減に努めつつ、管理水準を向上
3. 民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供	多様な料金	料金制度	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能性や重複適用等に大きな課題があった料金割引を再編 整備重視から利用重視の料金へ転換 (H26.4～) 	<ul style="list-style-type: none"> 大都市圏の新たな料金体系の導入と将来的な動的料金の実施
		企画割引	<ul style="list-style-type: none"> 周辺地域や観光施設等と連携した企画割引を実施 [35件(H26)] 	<ul style="list-style-type: none"> 観光振興等のための企画割引制度の柔軟な運用 (複数割引の合算、複数年実施、地方の協力)
		ETC	<ul style="list-style-type: none"> 時間帯割引や車種に応じたETC割引の導入により、ETC利用率約9割を達成し、多様な効果を発現(料金所渋滞の解消等) 	<ul style="list-style-type: none"> ETC利用率の更なる向上による料金收受業務経費の削減努力 ETC2.0の早期普及に向けた促進策の実施
	多様なサービスの提供	SA・PA	<ul style="list-style-type: none"> 店舗多様化や施設充実によりサービスが格段に向上 [売上高約4,000億円(民営化時)→約4,900億円(H26)] 	<ul style="list-style-type: none"> 地域振興や活性化の核となるSA・PAの展開 (地域のゲートウェイとしての機能強化、一般道からのゲート設置等)
		GS	<ul style="list-style-type: none"> 燃費向上やガソリン需要減少に伴うGS空白区間が存在 [GS間距離100km以上の空白区間83カ所(H27.4現在)] 	<ul style="list-style-type: none"> 路外GSの活用や、大規模災害対応を考慮した高速道路事業による整備等の方策の検討
新事業	<ul style="list-style-type: none"> 民間のノウハウを活かした新事業や海外展開が小規模 	<ul style="list-style-type: none"> 経営戦略を踏まえつつ、新事業や海外事業展開を積極的に推進 		
4. 経営・業務・組織運営	高速道路会社		<ul style="list-style-type: none"> 賃借料を着実に支払い、営業利益を安定的に計上 ファミリー企業は整理し、グループ内の連結子会社化し、連結決算の対象となり、会計を明瞭にして透明化 グループ経営により会社本体の社員数や平均給与を抑制 一方、グループ全体の社員数は管理延長の増加や老朽化の進行に伴う点検強化や補修等への対応に伴い増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 将来の経営基盤となる関連事業への積極的な取組み 子会社が行う業務範囲の適宜点検など、グループ全体としての効率性を常に確認 これまでの入札契約等の不適切な事案の発生を踏まえた再発防止策の一層の強化 子会社からの外注について一層の透明性を確保
	高速道路機構		<ul style="list-style-type: none"> 最小限の85名の体制を維持しつつ、着実に業務を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 有利子債務の早期かつ着実な返済の推進

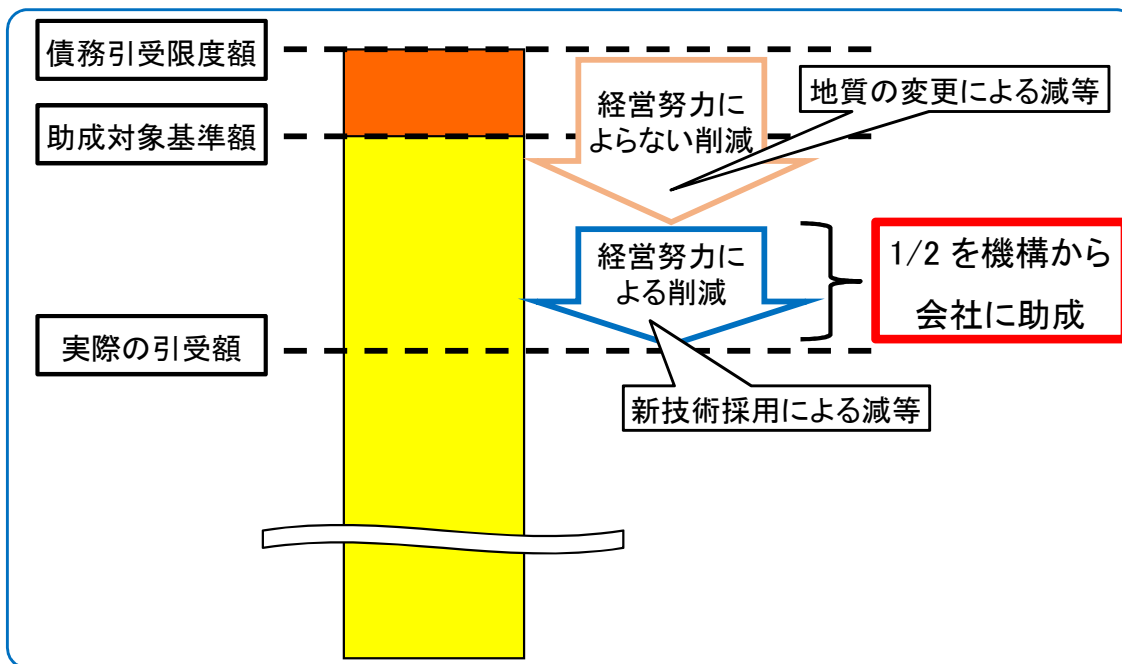
今後必要な取組み①

インセンティブ助成制度の修繕分野における運用改善 大規模更新事業における積極的活用

現状 成果と課題

- インセンティブ助成制度は、高速道路会社に対してコスト縮減や新技術開発を積極的に促すために導入
- 機構が高速道路会社に助成金を交付した実績では、新設・改築事業が23件である一方、修繕事業については1件にとどまっております。 修繕分野で活用しにくい状況（平成26年度実績）
- メンテナンスの時代に即した制度への対応が進んでいないため改善が必要

インセンティブ助成制度の概要



平成26年度の交付実績(件数)

新設・改築	修繕
23件	1件

修繕分野で活用しにくい理由

・高速道路会社が修繕工事計画書を短期間で作成・申請するのが困難 等

- ・修繕工事計画書の提出時期を変更できないか
- ・申請書類を簡素化できないか 等

今後 必要な 取組み

- 修繕分野におけるコスト縮減とともに、修繕事業への積極的な取組みを促進するため、手続き時期の見直しや助成割合の拡充など、運用改善を速やかに行う必要
- 法律改正を受けて取り組む大規模更新事業について、新設・改築事業と同様に、インセンティブ助成制度を積極的に活用して取り組む必要
- 更には、ライフサイクルコストの縮減をはじめ、通行止め時間の短縮等も評価できるよう、国・機構・会社が連携して検討していくことが重要

大型車の適正な運行のための 特車許可基準や違反車両への割引停止措置の統一化

現状
成果と課題

- 特車許可基準や車両制限令違反者への措置について、会社間で異なっている状況が一部残されている

現行の特車許可基準(車両幅員の例)

		高速国道等		一般有料	
		4車線	2車線	4車線	2車線
東日本高速	北海道支社	3.3m		3.3m	
	東北支社	3.3m	3.0m	3.5m	3.25m
	関東支社	3.0m		3.0~3.5m	3.0m
	新潟支社	3.3m	3.0m	—	—
中日本高速・西日本高速		3.0m		2.5~3.5m	3.0~3.25m

車両制限令に違反した場合の大口多頻度割引の取扱い

車限令違反をした道路	東・中・西日本高速	首都・阪神・本四
車限令違反による主なペナルティ		
<違反を重ねた場合> ①大口・多頻度割引の停止(1ヵ月間)	○	×
<①の停止期間中に、違反を重ねた場合> ②ETCコーポレートカードの利用停止(1ヵ月間)	○	×

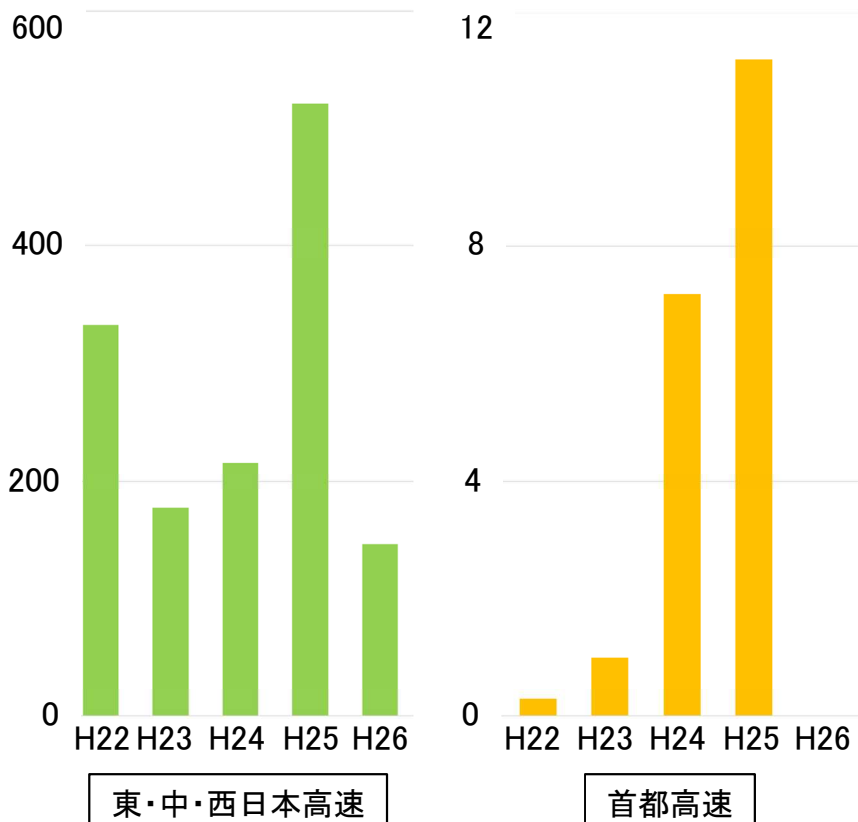
今後
必要な
取組み

- 高速道路会社毎で運用が異なる特車許可基準について、これまでの運用実態を見直し統一化する必要
- 違反車両への割引停止措置等について、利用者への周知を行った上で統一化するとともに、講じた措置を会社間で共有する必要

現状
成果と課題

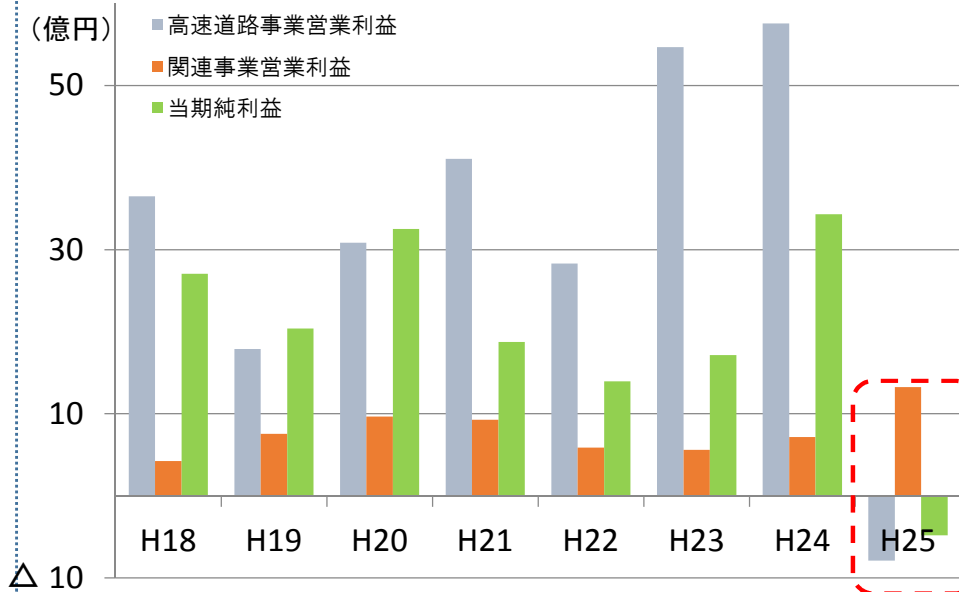
- 大雪時の除雪費用は管理費で対応しているが、これまで管理費の多くは固定費としての扱い
- このため、特に、最近頻発化している大雪等の有無が、毎年度の高速道路会社の損益に直接影響
- 大雪等の影響の有無について判断できる時期が年明けから年度末となるため、その他の安全・安心に関わる管理費の執行にも影響

雪による通行止めの発生状況 (単位:千km・時間)



平成25年2月大雪による影響(首都高速)

- ① 除雪費用で約10億円支出
 - ② さらに、通行止めで約10億円の料金収入減
- ⇒ 民営化後、初めての赤字を計上。



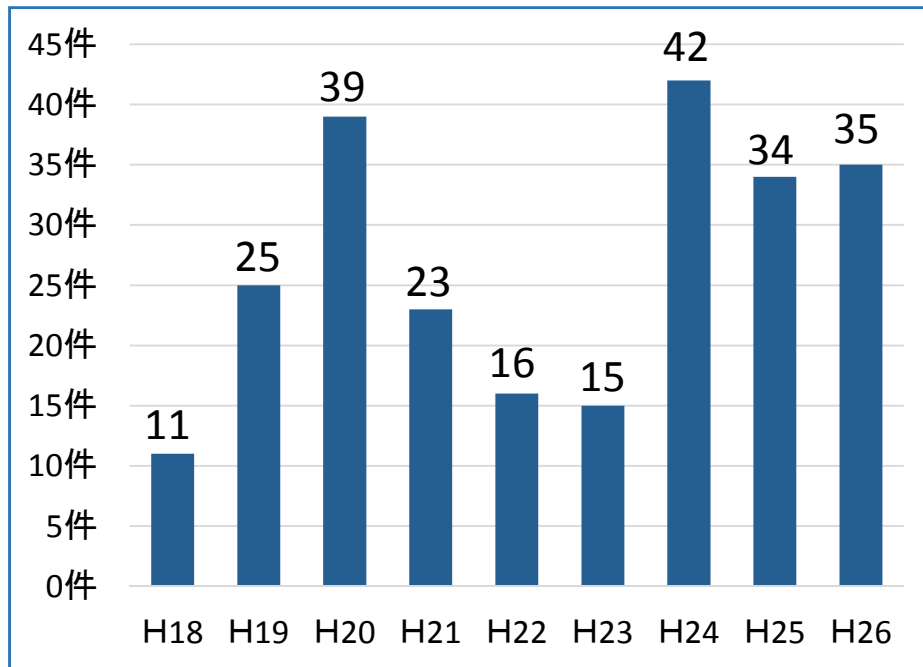
今後
必要な
取組み

- 高速道路会社の経営を圧迫することなく資金を確保するための対策を行う必要

現状
成果と課題

- 企画割引は、貸付料の支払いに支障のない範囲内で公正妥当な場合、国土交通大臣への事前届出で実施可能
- 高速道路会社では、民間のノウハウを発揮した企画割引(観光周遊パス、早期開通割引等)について、周辺地域や観光施設と連携するなどの取組みを実施
- これまでは、実施期間が概ね1年未満、個別の企画割引毎に貸付料の支払いに支障のない範囲で実施

企画割引の実施状況(6会社合計)



企画割引の例

今後
必要な
取組み

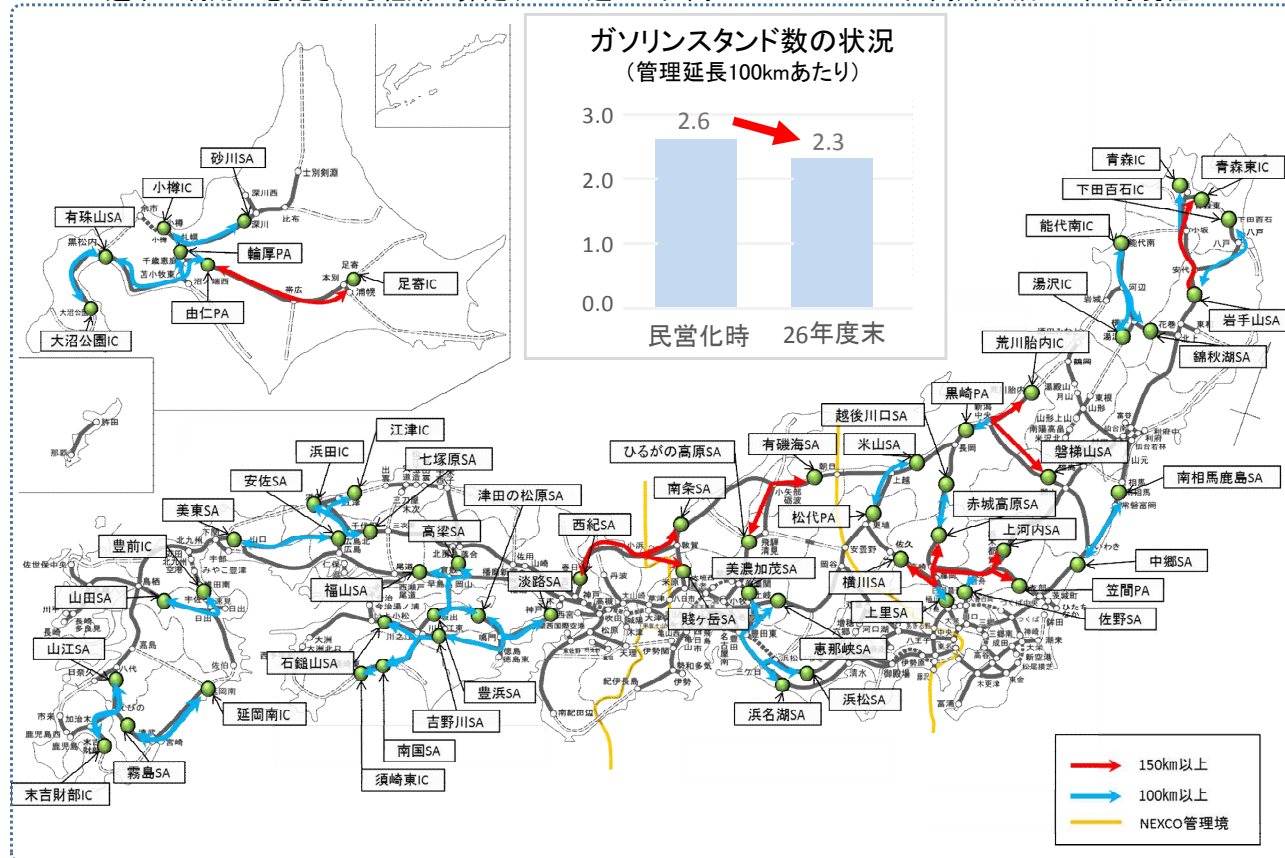
- 観光振興や地域の活性化を推進するため、複数の割引の合算や、複数年にわたる実施期間、地域において独自に取り組む企画割引は地方公共団体に協力を求めつつ実施することなど、貸付料の支払いに支障が生じない範囲で柔軟に運用することにより、積極的に企画割引に取り組む必要
- 更には、交通状況に合わせて割引・割増を行う、あるいは付加的なサービスの有無で割引・割増を行うなど、貸付料の支払いに支障が生じない範囲内の柔軟な運用についても検討する必要

現状
成果と課題

- 自動車の燃費向上やガソリン需要の減少等による経営環境の悪化によりガソリンスタンドが減少
- その結果、ガソリンスタンド間の距離が100km以上の区間が83区間も存在
- 西日本高速会社では、平成27年4月より「路外給油サービス社会実験」を開始

ガソリンスタンド間距離が100km以上となる区間(83区間)

※通常の利用が想定される経路で算定(150km超:16区間・100~150km:67区間)、平成27年4月現在



路外給油サービス社会実験

高速道路外の指定ガソリンスタンドで給油のため、一時退出した場合(1時間以内)には、目的地まで連続して走行した場合と同額とする料金調整を実施(長距離逦減は継続)



今後
必要な
取組み

- 安全な走行に必要なサービス水準を確保するため、路外ガソリンスタンドの活用等により、空白区間の解消に積極的に取り組む必要
- 一方、大規模災害への対応も考慮し、高速道路利用者の負担のあり方に留意しつつ、空白区間での高速道路事業による整備等の方策も検討する必要