

高速道路機構・会社の業務点検

平成27年7月

国土交通省

高速道路機構・会社の業務点検

目次

はじめに	P2
1. 有利子債務の確実な返済	P3
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	P5
2-1. 高速道路ネットワークの整備	P5
(1) 早期整備と建設コスト縮減	P6
(2) 既存ネットワークの機能強化	P7
2-2. 安全・安心なサービスの提供	P8
(1) 老朽化への対応	P9
1) メンテナンスサイクルの始動と大規模更新事業の実施	P9
2) 大型車の適正な運行	P11
(2) 大規模災害や事故への対応	P12
(3) 管理状況と管理コスト縮減	P14
3. 民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供	P15
3-1. 多様で弾力的な料金	P15
(1) 料金制度	P15
(2) 企画割引	P17
(3) ETCの活用	P17
3-2. 多様なサービスの提供	P19
(1) SA・PA	P19
(2) ガソリンスタンド	P20
(3) 新たな事業領域	P21
4. 経営・業務・組織運営	P23
4-1. 高速道路会社	P23
4-2. 高速道路機構	P26
おわりに	P28

はじめに

高速道路機構・会社は、平成17年10月の民営化から、今年で10年を迎える。

民営化に際しては、道路関係四公団民営化の基本的枠組み(平成15年12月22日政府・与党申し合わせ)において、「民間にできることは民間に委ねる」との原則に基づき、以下の3つの民営化の目的が提示されている。

- ① 道路関係四公団合計で約40兆円に上る有利子債務を一定期間内に確実に返済
- ② 有料道路として整備すべき区間について、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担の下で建設
- ③ 民間のノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定、サービスエリアを始めとする道路資産や関連情報を活用した多様なサービス提供等を図る

本業務点検は、民営化後10年を迎えた高速道路機構・会社のこれまでの成果・課題や今後必要な取組みについて、国土交通省としてとりまとめたものである。

業務点検の実施にあたっては、高速道路機構及び各高速道路会社が自ら業務点検を実施するとともに、第三者から意見を頂くために、「高速道路機構・会社の業務点検検討会」(座長:根本敏則 一橋大学大学院教授)を設置し、高速道路機構・会社からのヒアリング等をもとに様々な意見を頂いたところである。

1. 有利子債務の確実な返済

民営化時の枠組み

[有利子債務の返済]

民営化に際し、旧道路関係四公団合計で約40兆円に上る有利子債務を一定期間内に確実に返済することが、民営化の目的の一つとして示されている。機構の有利子債務のうち、高速国道及び本四道路に係るものは、それぞれ民営化時の総額を上回らないものとし、その他のものも、極力上回らないよう最大限努力することとされている。

[機構の資金調達]

機構による確実な債務返済を可能にするため、機構の資金調達に対して、必要に応じて政府保証を行うこととされている。

[将来の株式上場]

会社は将来、株式の上場を目指すものとし、その時期、方法等については、民営化後の経営状況等を見極めた上で、判断することとされている。

現状：成果と課題

[有利子債務の着実な返済]

- ・ 機構が保有する有利子債務は、民営化時の37.4兆円から29.3兆円(H26年度期首)に減少し、有利子債務を着実に返済しており高く評価できる。
- ・ 有利子債務の返済状況について、機構では、各年度の決算公表の際に、各路線網の返済状況や、会社保有債務を含めた返済状況、路線別収支等の高速道路事業関連情報を公表する等、透明性が確保されており評価できる。

[長・超長期固定金利等による資金調達の工夫]

- ・ 機構が行う資金調達について、国民負担の抑制の観点から資金調達に占める政府保証の比率は民営化時の水準を維持しつつ、今後の金利上昇リスクを軽減するため、長期・超長期の固定金利による資金調達や、市場環境にあわせた資金調達の多様化などの取組みを着実に実施している。これにより、有利子債務の平均資金コストは、民営化時の1.8%から1.4%(H26年度期末)となるなど着実に低減されており評価できる。

今後必要な取組み

[有利子債務の早期かつ着実な返済と資金調達の更なる工夫の推進]

- ・ 機構では、引き続き早期かつ確実な債務返済を推進していくため、現在の低金利の環境を活かし、10年超の超長期債券の発行割合を増やすなど、今後の金利上昇リスク軽減の工夫に努める必要がある。また、債務の早期返済の観点から、連結料や占用料の見直し等による収入増にも努める必要がある。

[有利子債務残高等を踏まえた株式上場の扱い]

- ・ 高速道路の有利子債務は着実な償還が進められているが、債務が大きく、かつ高速道路ネットワークについても建設中であること、より安全・安心な通行の確保が求められていることを踏まえ、株式上場については、引き続き、会社の経営状況等を慎重に見極めていく必要がある。

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

民営化の際には、民営化の目的として「早期かつ極力少ない国民負担による整備」が示されているが、安全・安心の確保に関わる視点については、その目的として示されていない。今回の業務点検では、民営化後の東日本大震災や笹子トンネル天井板落下事故などの発生を受け、「安全・安心なサービスの提供」を重要な視点として加え、業務点検を行うものである。

2-1. 高速道路ネットワークの整備

民営化時の枠組み

[早期整備と建設コスト縮減]

民営化に際し、高速道路ネットワークのうち、有料道路として整備すべき区間について、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担の下で建設することが民営化の目的の一つとして示されている。

このため、全て有料道路としての整備を予定していた高速国道の建設費約20兆円について、インターチェンジやジャンクションのコンパクト化及び形式変更、暫定2車線整備などにより、全体で約6.5兆円の縮減を行うこととされた。加えて、整備計画区間のうち未供用区間の事業方法等について、厳格な評価基準に基づき、国土開発幹線自動車道建設会議において、i)新直轄区間に切り替える道路、ii)有料のまま継続する道路に分けるとともに、iii)抜本的見直し区間を設定することにより、約3兆円を新直轄方式に切り替えることとされた。

また、都市高速道路等、高速国道以外の区間についても、公益性にも配慮しつつ、採算性の範囲内で整備を実施することとされ、高速国道を含め全体で1,394kmを有料道路として高速道路会社が整備することとし、合わせて、更なる建設費の縮減に努めることとされた。

[会社の自主性を尊重する枠組み]

新たな高速道路等の建設については、会社の自主性を尊重することとし、高速国道に関する施行命令など、国からの一方的命令の枠組みは廃止し、自主的な経営判断に基づく申請によるものとされた。

[会社の資金調達]

なお、会社は、自己調達した借入金により高速道路等の建設を行うこととし、調達コストを下げるための方策を講じることとされた。

[既存ネットワークの機能強化]

渋滞対策や車線数の増など既存ネットワークの機能強化に関する具体的な枠組みは示されていない。

(1) 早期整備と建設コスト縮減

現状:成果と課題

[会社の機動性や柔軟性の発揮による早期整備と建設コストの縮減]

- ・ 民営化後、各高速道路会社では機動性や柔軟性を発揮し、民営化時(H18.4)の事業中延長の約7割を開通し、開通予定に対して平均約4か月の前倒しを達成している。また、民営化時における建設事業費の計画と比較して、これまでに開通した区間合計で全体の1割を上回る約7,400億円のコスト縮減を達成しており高く評価できる。

[大都市の環状道路ネットワーク等の新たな整備]

- ・ 民営化後、都市機能の強化や災害時における緊急輸送道路の確保などの社会的要請に応えるため、渋滞や事故など交通状況を踏まえ、国から高速道路会社への意向確認や、高速道路会社における経営判断等の調整を経て、高速道路会社から事業許可申請を行った上で、圏央道、東京外環等の事業を追加し、大都市圏の環状道路ネットワークの整備等を推進しており評価できる。

[資金の自主調達と国債並の社債評価]

- ・ 高速道路会社の資金調達については、政府保証債の比率を5年間で段階的に引き下げ、平成22年度以降、必要な資金は全て自主調達を行っている。この中で、社債を発行しており、格付機関による社債の評価は国債と同様とされており評価できる。

今後必要な取組み

[早期整備と建設コスト縮減の更なる推進]

- ・ 引き続き、高速道路会社は、機動性や柔軟性を発揮し、コスト縮減や開通目標の更なる前倒しに努めつつ整備を推進していく必要がある。
- ・ 労務単価や材料単価等の事業コストの増加要因は、コスト縮減と併せて必要な反映を行うなどの対応が必要である。

(2) 既存ネットワークの機能強化

現状：成果と課題

[大都市流入部での渋滞による深刻な社会的損失]

- ・ 中央道の小仏トンネルや調布付近、東名高速の大和トンネル付近、中国道の宝塚東・西トンネル付近といった大都市流入部などで渋滞ボトルネック箇所があり、深刻な社会的損失が発生しており対策が急がれる。
- ・ 道路を賢く使う観点から、渋滞ボトルネック対策として、例えば、東名高速の岡崎地区においては、既存の道路幅の中で路肩幅員や車線幅員を変更する等により、短期間かつ低コストでの暫定3車線運用を実施し、運用前と比べ約95%の渋滞を解消するなどの取組みを開始しており評価できる。

[暫定2車線区間の安全性・走行性・大規模災害時の対応等の課題]

- ・ 我が国の高速道路は、限られた財源の中で繋ぐことを第一に整備を進めてきた結果、暫定2車線区間が多く残った諸外国にも例を見ない状況にある。暫定2車線区間では、対面交通であることから、一度事故が発生すれば重大事故となる確率が高く、死亡事故率は4車線以上の約2倍であるなど、安全性や走行性、大規模災害時の対応などに課題があり、改善が急がれる。なお、民営化後、渋滞や事故などの交通状況を踏まえ、暫定2車線区間の4車線化約187kmに取り組んでいる。

今後必要な取組み

[科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消]

- ・ 道路を賢く使う観点を踏まえ、渋滞要因の分析手法を確立し、ボトルネック箇所とその要因を把握した上で、車線運用の見直しや付加車線の設置等により、ボトルネックの解消が必要である。

[暫定2車線区間の賢い機能強化]

- ・ 本年1月の国土幹線道路部会の基本方針でも指摘されているとおり、全管理延長の約3割を占める暫定2車線区間については、対面通行の安全性や走行性、大規模災害時や積雪時の対応を考慮して、その状態を長期間継続すべきではない。効果的な追越車線の設置や3車線運用など、道路を賢く使う観点を踏まえながら、本来の機能を確保するための工夫が重要であり、暫定区間の車線数の増加にあたっては、2車線運用時の交通状況を踏まえ、運転者の安心や快適性、走行性を高める観点から、透明性を確保しつつ、機動的な対応が必要である。

【事業コストの増加要因の反映】【再掲】

- ・ 労務単価や材料単価等の事業コストの増加要因は、コスト縮減と併せて必要な反映を行うなどの対応が必要である。

2-2. 安全・安心なサービスの提供

民営化時においては、安全性を確保するための一定の管理水準を保ちつつ、管理コストを縮減することに主眼が置かれていた。その後、東日本大震災や笹子トンネル天井板落下事故などの発生を受け、民営化時に具体的な枠組みが示されていなかった老朽化や災害などへの対応が、これまで以上に求められている。

安全・安心なサービスを提供する上で、管理コスト縮減の観点とともに、民営化後に顕在化してきた、こうした課題への対応が重要であると認識し、老朽化対策、大規模災害や事故への対応に重きをおいて、今回の業務点検を行った。

民営化時の枠組み

【管理コストの縮減】

民営化の際、管理費については、平成17年度までに3割のコスト縮減(対平成14年度)を図ることとされた。そのうち維持管理費等については、安全性を確保するための一定の管理水準を保ちつつ、主に、料金收受業務等の管理業務の人件費・間接費のカット、路面や各種施設の清掃頻度の見直し、事務経費、宿舍費、本社借上費のカットのメニューについて縮減を図ることとされた。また、民営化後も、民間の知恵を発揮し、更なるコスト縮減に努めることとされている。

【経営効率化に向けたインセンティブ】

加えて、民営化の目的を達成するため、会社に対する、有料道路事業に係る経営効率化に向けた有効なインセンティブの付与の方策について措置することとされた。

【老朽化や大規模災害・事故等への対応】

高速道路の管理については、上記の通り、主にコスト縮減について示されているが、老朽化対策、大規模災害や事故への対応(災害復旧への財政的支援措置を除く)に関わる具体的な枠組みは示されていない。

(1) 老朽化への対応

1) メンテナンスサイクルの始動と大規模更新事業の実施

現状：成果と課題

[筐子トンネル天井板落下事故の反省と緊急点検・修繕の実施]

- ・平成24年12月に発生した筐子トンネル天井板落下事故は、道路構造物そのものが通常の供用状態下において落下し、死亡者・負傷者が生じた重大な事故であり、こうした事故は二度と発生させてはならない。
- ・事故後、高速道路会社では、直ちに同種構造のトンネルの緊急点検、更に類似構造物の集中点検を実施し、第三者被害防止の観点から安全性の確認を行うとともに、高速道路事業の利益剰余金も活用して緊急修繕事業を実施している。
- ・更には、有識者から成る事故・調査検討委員会でとりまとめられた原因究明・再発防止策を踏まえ、高速道路会社の設計や点検に関する要領や技術基準の改訂に反映し、事故の教訓について、国、地方公共団体、関係機関との情報共有に努めている。

[構造物の全数監視や跨道橋の安全対策の実施]

- ・平成25年6月の道路法改正により、橋梁やトンネルなどの道路構造物の定期点検を全道路管理者に義務化し、5年に一度の近接目視点検による全数監視など、メンテナンスサイクルを確定し、始動している。
- ・また、高速道路の跨道橋については、高速道路会社に対して、会計検査院の処置要求(H25.10)や参議院警告決議(H26.6)等がなされ、高速道路会社は、跨道橋の管理者に働きかけることで点検促進や点検・補修の受委託の拡大、撤去支援の取組み開始など、安全対策の推進に努めている。

[道路法等の改正による大規模更新事業等の実施]

- ・道路構造物の老朽化予測には限界があり、民営化時においても基礎から作り替える更新需要の発生は想定していたが、当時は構造物が建設後40年程度を経過し始めたところであり、更新の必要性について具体の箇所や対処方法が十分に明らかになっていなかった。
- ・東日本大震災や、筐子トンネル天井板落下事故が起こり、老朽化対策が一層必要であるという認識が高まる中、東京オリンピックに合わせて緊急的に整備した箇所など、更新の必要な箇所が明らかになった。このため、必要な財源が確保されるよう、平成26年6月の道路法等の改正により、建設債務の償還満了後、15年間に上限として料金徴収を継続する仕組みを導入し、大規模更新事業等に首都高1号線より着手している。

[インセンティブ助成制度の課題]

- ・ 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されたが、修繕事業に対しては活用しにくいものとなっている。例えば、平成26年度に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、申請する高速道路会社において短期間であらかじめ修繕工事計画書を作成するのが困難などの理由により、1件の交付にとどまっている。この様に、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急がれる。

今後必要な取組み

[計画的な老朽化対策の推進]

- ・ 引き続き、高速道路会社では、5年に一度の近接目視による道路構造物の定期点検を、計画に沿って進めていく必要がある。
- ・ 点検結果を踏まえ、各種構造物を適切に維持するとともに、必要な箇所では計画に基づいた更新事業を実施していく必要がある。また、跨道橋の安全対策にも引き続き取り組んでいく必要がある。
- ・ なお、これまでに高速道路会社で培ってきたメンテナンス技術の地方自治体との共有化や、技術力を活かした支援についても取り組んでいく必要がある。

[円滑な大規模更新事業の実施と周辺都市開発との連携]

- ・ 大規模更新事業の展開に合わせて、高速道路会社では、調査研究・技術開発等に積極的に取り組むとともに、通行規制に伴う社会的影響の軽減方策の具体化について検討する必要がある。
- ・ 首都高速道路及び阪神高速道路の大規模更新事業については、厳しい空間的な制約やオリンピックへの影響、景観等を含めた周辺環境との調和も考慮する必要がある、その実施にあたっては、都市計画とも調整しつつ、高い技術力の発揮や技術開発に努めていく必要がある。また、関係機関と連携し、首都高速の日本橋区間や築地川区間等、周辺都市開発と連携した更新事業の具体化を検討する必要がある。

[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]

- ・ インセンティブ助成制度について、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していくために、機構は、手続きの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がある。
- ・ また、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、取り組む必要がある。

- ・ 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、その算定方法も含め、国・機構・高速道路会社が連携して検討していくことが重要である。

[高速道路利用者に適切に還元するための利益剰余金の使途の充実]

- ・ 高速道路事業の利益剰余金については、今後、交通量の減少や除雪費の増加などに備えつつ、高速道路利用者に対し適切に還元するための使途の充実を検討する必要がある。

2) 大型車の適正な運行

現状：成果と課題

[重量違反車両への対応状況]

- ・ 0.3%の重量超過車両が、道路橋の劣化に与える影響は、全交通の約9割を占め、一部の重量を違法に超過した大型車両が、道路を劣化させる主要因となっている。更に、重量超過車両は交通安全上重大な事故に繋がる恐れがある。
- ・ このため、高速道路機構及び高速道路会社では、他の道路管理者や警察とも連携しつつ、違反者に対する措置命令の発出に加え、平成27年6月には悪質な重量制限違反者を即時告発するなど、違反車両の取締りに努めている。
- ・ 他方、高速道路会社は、国の方針に基づき、車両の大型化に対応した許可基準の見直し及び適正利用者に対する許可手続きの簡素化などについても推進している。

[特車許可基準等の課題]

- ・ 民営化時に高速道路会社間で異なる状況にあった、車両制限令違反車両への取締り基準については、平成27年4月に統一化された。しかし、特車許可基準や車両制限令違反者への措置については、例えば、東日本高速道路会社の一部区間で幅員3.3mの車両の通行が許可されながら他の区間では許可されない状況や、違反車両への割引停止等は東・中・西日本高速のみが適用しているなど、会社間で異なっている状況が一部残されており、改善が急がれる。

今後必要な取組み

[特車許可基準等や違反車両への措置の統一化]

- ・ 各高速道路会社で運用が異なる特車許可基準について、車両の円滑な通行を確保するためにも、これまでの運用実態を見直して、統一化を行う必要がある。
- ・ 違反車両への割引停止措置等について、違反者に対するペナルティにより大

型車の利用の適正化を促すため、利用者への周知を行った上で統一化するとともに、講じた措置を高速道路会社間で共有する必要がある。

[重量違反車両に対する取締りの強化]

- ・ 構造物の老朽化の進行を踏まえ、悪質な重量超過車両の排除を進めるため、自動取締り機器の増設など、さらなる取締りの強化を行うことが必要である。

(2) 大規模災害や事故への対応

現状：成果と課題

[東日本大震災をはじめとする頻発化する自然災害への対応]

- ・ 平成7年1月に発生した阪神・淡路大震災を契機に、地震や噴火などの激甚災害による高速道路の被害復旧のための国費補助制度が創設され、民営化後も平成19年7月に発生した新潟県中越沖地震、及び平成23年3月に発生した東日本大震災において、国から機構への補助、機構から会社への無利子貸付を行う形で財政支援措置が継続されている。
- ・ 東日本大震災では、高速道路会社が発災から20時間で東北道の仮復旧を終え、迅速に緊急輸送道路としての機能を確保し、「くしの歯作戦」に活用されたほか、11日後にはほぼ全線で通行止めを解除するなど、被災地の復旧に貢献したところであり高く評価できる。
- ・ また、東日本大震災と福島第一原子力発電所事故により工事を一時中止していた常磐自動車道は、平成24年からの環境省による除染を経て工事を再開し、当初の予定を前倒しして、本年3月に全線が開通したところであり高く評価できる。
- ・ 近年、異常降雨、降雪が増加傾向にあり、例えば、道路区域隣接地からの土砂災害の危険性の高まりや、平成26年2月の大雪の際には、車両の立ち往生により、中央道において通行止めが81時間に及ぶなど長期の通行止めへの対応が課題である。
- ・ なお、平成26年11月の災害対策基本法改正により、大規模地震や大雪等の災害時には、道路管理者が道路啓開のため放置車両の移動等を行えることとなった。

[権限代行に関わる機構と会社の関係]

- ・ 公権力の行使に当たる道路管理者の権限代行は、法律上は機構に位置づけられており、現場を管理する高速道路会社と連携しつつ、権限を行使している。また、災害時など事務処理の迅速化が求められる中で、機構の組織体制で全ての事務を処理するには課題があることも明らかになってきており、民営化後の法改正により創設された権限(災害時の放置車両の移動等)に関しては、機構の事務を可能

な限り高速道路会社に委ねることとしている。高速道路会社と機構は、例えば災害時の放置車両の移動について、あらかじめ契約や運用の手引きを定めることにより、災害発生時には高速道路会社が現場対応を迅速に行えるよう努めている。

[大雪等への対策費用の影響]

- ・ 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扱われてきたため、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する事態となっている。また、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している。

[逆走車両の社会問題化]

- ・ 高速道路では、スリップや車線逸脱を抑止する舗装や路面標示などの安全対策の整備を進めたことにより、死傷事故総数は民営化時と比較して約2割漸減しており評価できる。
- ・ 一方、全国の高速道路では、2日に1回の割合で逆走が発生し、その約7割が65歳以上の運転手であるなど、高速道路を逆走する車両が社会問題化している。警察庁と連携して逆走事案の事例分析を行い、逆走が複数回発生した箇所、死傷事故に至る逆走が発生した箇所を優先し、物理的・視覚的な逆走対策に努めている。

今後必要な取組み

[頻発化する自然災害に備えるための対応]

- ・ 今後想定されている大規模災害に対し、迅速な道路啓開を可能とするため、全国において、想定される災害に対し、高速道路機構・会社は、関係機関と連携の上、事前の準備を整える必要がある。
- ・ 高速道路が我が国の物流・人流の重要な大動脈であることを踏まえ、悪天候や事故等の際に、可能な限り通行止め時間を短縮する工夫を関係機関と調整して実施していくことが必要である。また、効果的・効率的な対応を図るためには、管理主体の枠を超えた一体的な道路管理が必要であり、各高速道路会社が連携を強化する必要がある。

[機構・会社間の権限代行手続きの簡素化・包括化]

- ・ 災害対応など道路管理事務の迅速化を図るため、権限代行に関わる機構と高速道路会社の関係について、機構の事務を可能な限り、現場を管理する高速道路会社に委ねるとともに、必要となる手続きの簡素化・包括化など、更に検討する必要がある。

[大雪等に対応するための財源の確保]

- ・ 最近の異常気象に伴う大雪等の頻発化に伴い、除雪費用も大きく変動しており、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がある。

[高齢化社会の進展を踏まえた逆走対策の強化]

- ・ 高齢化の進展を踏まえ、重大事故につながる可能性の高い歩行者・自転車の立入りや自動車の逆走の防止対策を強化していく必要がある。

(3) 管理状況と管理コスト縮減

現状：成果と課題

- ・ 高速道路会社は、民営化後に開通した区間を含め、現在、全国で約1万kmのネットワークを管理している。各高速道路会社では、管理状況に関する報告書を毎年度とりまとめるとともに、機構と会社が連携し、会社間共通のアウトカム指標（顧客満足度、死傷事故率等）の目標と実績を公表し、実績が目標を下回っている場合には要因分析を行うなど、管理水準の向上に向けた取組みを着実に実施しており評価できる。一方、老朽化の進行に伴う点検の強化や補修等への対応に伴い、近年の1kmあたりのメンテナンス関連費用は増加傾向にある。

今後必要な取組み

- ・ 引き続き、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の縮減に努めつつ、管理水準の向上を図っていくことが重要である。その際、高速道路が、最初の開通より半世紀以上が経過することから、前述のとおり、インセンティブ助成制度を幅広く活用しながら施設の老朽化対策に重点を置くとともに、大雪など頻発化する災害や事故への対応を強化する必要がある。

3. 民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供

3-1. 多様で弾力的な料金

民営化時の枠組み

[弾力的な料金設定]

民営化に際し、民間のノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定など多様なサービス提供等を図ることが目的の一つとされている。

このため、ETCの活用等により、高速国道については、管理コストの3割削減分も含めた平均1割程度の引下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金引下げを実施することとし、マイレージ割引、大口多頻度割引、通勤割引等を導入した。

また、民営化以降も料金水準をそのまま引き継いだ上で、貸付料の確実な支払いに支障を与えない範囲において、更なる弾力的な料金設定を行うものとされている。これを踏まえ、民営化の際に導入した時間帯割引等に加え、貸付料の支払いに支障のない範囲内で、かつ、公正妥当なものである場合には、国土交通大臣への事前届出で実施可能な企画割引を導入することとした。

[ETCの活用]

ETCについては、その活用により弾力的な料金の積極的な導入を図ることや、管理費コスト縮減において、料金收受業務経費等を削減することとされた。

また、首都高速及び阪神高速については、社会経済情勢やETCの普及状況等を踏まえ、対距離料金制への移行を図ることとされた。

(1) 料金制度

現状：成果と課題

[料金割引の経緯と再編]

- ・ 民営化後、平成20年度には、緊急経済対策のため、国費による利便増進事業により、深夜5割引等の拡充、休日1,000円など料金割引を追加導入し、平成22年度には国費により無料化社会実験を実施したが、予算制約等の面からの持続可能性や、時間帯割引・頻度系割引といった導入目的が異なるものが重複して適用されること等大きな課題があった。
- ・ このため、平成25年度末の財源終了に伴う割引縮小と合わせて、平成26年4月より、観光振興や物流対策等の観点を重視しつつ、激変緩和措置を講じながら、高速道路の利用機会が多い車に配慮する割引に再編したところであり評価できる。

[整備重視の料金から利用重視の料金への転換]

- ・また、ネットワーク化が進みつつある高速道路がより一層有効利用されるよう、平成25年6月の国土幹線道路部会の中間答申において、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換を図るとされた。これを踏まえ、平成26年4月より、建設の経緯の違い等による区間毎の料金差を是正し、普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つの料金水準への整理を行ったところであり評価できる。

[現行の首都圏料金体系の課題]

- ・首都高速道路及び阪神高速道路では、平成24年1月に料金圏のない距離別料金へ移行したところである。しかし、特に首都圏の料金については、整備の経緯の違い等から、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なるため、利用者にとってわかりにくく使いにくいこと、また、料金水準等の相違の結果として、圏央道を経由するよりも都心部を経由した方が料金が安くなるなど経路による差異が生じており、これにより非効率な経路選択が生じていること、さらには、圏央道や横浜横須賀道路等における他の路線と比べて高い料金水準や、管理主体が異なる高速道路を跨いで利用する際に課されるターミナルチャージ等による割高感があり、高速道路の交通量の分担率引上げの支障となっていることなどの課題がある。

今後必要な取組み

[料金割引の効果検証等]

- ・高速道路の料金割引については、平成26年4月に実施した再編について、その理念や実施目的に対して効果や影響を確認しつつ検討を進め、今後とも、幅広く議論を行い、時代に即したものとしていく必要がある。

[料金水準低減に向けた努力]

- ・料金水準については、国際競争力の強化や地域活性化等の観点から、引き続き、その低減に向けた努力を払う必要がある。

[大都市圏の新たな料金体系の導入]

- ・首都圏の高速道路をより賢く使う観点から、路線毎に異なっている料金を、本年1月の国土幹線道路部会の基本方針に従い、走行距離に応じた公平な対距離料金に整理・統一し、環状道路の利用が料金の面において不利にならないよう、起点と終点と同じ場合、都心経由と環状道路経由の料金を揃えた新たな料金体系を導入する必要がある。その上で、将来的には、ICTの普及状況を踏まえながら、混雑状況に応じて変動する機動的な料金施策を実施する必要がある。あわせて、近畿圏や中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進めることが必要である。

(2) 企画割引

現状：成果と課題

[周辺地域や観光施設等と連携した企画割引の実施]

- ・ 各高速道路会社において、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等と連携するなどの取組みを行っており評価できる。例えば、平成26年度には、東北地方の観光促進のための「東北観光フリーパス」や「東九州自動車道早期開通割引」など、35件実施した。
- ・ 一方で、これまでの企画割引は、実施期間が概ね1年未満であり、かつ個別の企画割引毎に、貸付料の支払いに支障が生じない範囲で実施されてきた状況にあり、様々なアイデアを取り入れるためには課題がある。

今後必要な取組み

[企画割引制度の柔軟な運用]

- ・ 今後、訪日観光や国内旅行などの観光振興や地域活性化を一層推進するためには、複数の企画割引の合算や、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企画割引制度を柔軟に運用し、積極的に取り組んでいく必要がある。
- ・ 更には、他の交通機関でも実施しているように、交通状況にあわせて割引・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での柔軟な運用についても検討する必要がある。

(3) ETCの活用

現状：成果と課題

[ETC利用率向上による効果]

- ・ 民営化時に導入したETC割引やその後の普及促進策の実施等により、現在、ETC利用率は約9割を達成している。ETC利用率向上により、高速道路の渋滞の約3割を占めていた料金所渋滞を解消しており評価できる。
- ・ また、首都高速道路、阪神高速道路では、ETCの活用により利用者の出入り箇所の確認が可能となり、ETC利用率も向上したことから、平成24年1月より、料金圏毎の均一料金制から、料金圏のない距離別料金に移行したところであり評価できる。

[ETCによる料金收受業務経費の削減]

- ・ ETC利用率は約9割に達した一方で、残る1割の非ETC車に対応するため、各料金所で最低1レーンは現金レーンになっている。このため、ETC導入前と比較し、料金收受業務経費は民営化時の縮減も含め現在は約5割の削減にとどまっている。
- ・ また、非ETC車の1台当たりの料金收受コスト(料金收受業務経費、施設維持管理費等)は、ETC車と比べて約5倍(H25年度)となっており、相当の差が生じている。

[高速道路の有効利用や地域活性化を促進するスマートICの設置]

- ・ 我が国のIC間隔は欧米諸国と比較して約2倍の状況となっていたが、ETC技術の活用により、低コストで建設・管理が可能なスマートICを設置することが可能となった。スマートICは、高速道路の有効利用や地域の活性化を図る上で重要であるため、重点的に整備を進めており、これまでに77箇所(事業中68箇所)を開通させており評価できる。また、利便増進事業による整備財源が終了したため、平成26年6月の道路法等改正により、スマートIC整備のための補助制度を創設し、引き続き整備を推進している。

今後必要な取組み

[料金收受業務経費の削減努力と非ETC車への対応]

- ・ 引き続き、料金收受業務経費削減の観点からも、ETCを活用した多様で弾力的な料金やスマートIC等の取組みを通じて、更に利用率を高める必要がある。
- ・ 1台当たりの料金收受コストが高い非ETC車については、ETC車と非ETC車の負担を適正化する観点から、現在の割引措置適用の取扱いなどに加え、非ETC車の利用負担に関する更なる措置について検討する必要がある。
- ・ また、ETCによる料金支払いの義務化については、本年1月の国土幹線道路部会の基本方針に基づいて、検討する必要がある。

[ETC2.0の早期普及に向けた促進策の実施]

- ・ 経路情報の安定的・効率的な把握が可能となるETC2.0については、渋滞回避や安全運転支援、更には経路情報を活用した新たなサービスが導入され、利用者にとって魅力的な機能の充実が進められている。今後、ETC2.0の早期普及を図るため、高速道路会社や機構において、車載器購入助成制度や料金割引との連携等の具体的な促進策を実施する必要がある。

[スマートIC等の柔軟な追加設置]

- ・ スマートIC等を柔軟に追加設置することにより、高速道路から物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上や、「コンパクト+ネットワーク」の考え方による機能の集約

化・高度化、既存IC周辺の渋滞緩和等を図ることが必要である。

- ・ 特に、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等については、高速道路の利用促進や利便性の向上による地域活性化の観点から、適切な負担の下、スマートIC等を活用した高速道路と施設の直結を進める必要がある。

3-2. 多様なサービスの提供

民営化時の枠組み

[SA・PA事業等]

民営化に際し、民間会社としてのノウハウを最大限発揮して、SA・PAの運営や道路資産を活用した情報通信事業等の関連事業について、できる限り自由な事業展開が可能なるようにすることが目的の1つとされている。

[財団法人の見直し]

SA・PA事業を実施している財団法人については、利用者サービスの向上を図るため、民営化(新会社と一体化)により、民間の経営ノウハウを最大限活用することとし、SA・PA事業から撤退することとされた。

(1) SA・PA

現状:成果と課題

[SA・PA事業のサービス向上]

- ・ 民営化後、コンビニ、カフェ、フードコートの充実など店舗の多様化や、洗浄機能付トイレ、宿泊施設、ドッグランの整備など各種施設の充実により、全体として、SA・PAの売上高が民営化時の約4,000億円(H18年度)から現在は約4,900億円(H26年度)へと着実に増加しており高く評価できる。

[地域連携の取組みとサービスレベルの格差]

- ・ 周辺地域の特産品販売や観光PRイベントなど地域と連携した取組みや、近隣地域の住民がSA・PAの商業施設を利用可能となる一般道からのゲートや駐車場を整備する取組み(214箇所:H26年度末)にも努めている。
- ・ 一方、都市周辺地域だけでなく、地方のSA・PAにおいてもサービスの向上に努めているが、地方の交通量僅少区間においては、サービスレベルに差が生じている。また、地方部では、トイレと自動販売機のみ無人のSA・PAが全国で3割以上存在しており、これらの活用に課題がある。

[財団法人のSA・PA事業からの撤退]

- ・ SA・PA事業を独占していた財団法人については、高速道路会社に事業を譲渡し、SA・PA事業からは撤退した。

今後必要な取組み

[地域振興や活性化の核となるSA・PAの展開]

- ・ 高速道路のSA・PAが高速道路利用者へのサービスだけではなく、地域振興や地域活性化の核となるように、高速道路会社は自治体と連携していく必要がある。このため、高速道路事業に支障のない範囲で、地域のゲートウェイとしての機能の強化や、地域の方々が利活用できるよう一般道からのゲートの設置、地域物産の販売環境の改善などの取組みを進める必要がある。また、無人のPAについて、地域の要望や利用者ニーズも踏まえ、活用に向けた連携を進める必要がある。

[防災機能の強化や地域との協働]

- ・ 東日本大震災時に、SA・PAが重要な拠点としての機能を果たしたことを踏まえ、防災拠点としての活用ニーズが高まっており、高速道路会社では、SA・PAの防災機能の強化や、地域と協働した防災訓練の実施などの防災・減災の取組みを進める必要がある。

(2) ガソリンスタンド

現状：成果と課題

[燃費向上やガソリン需要減少に伴うガソリンスタンド空白区間の発生]

- ・ 高速道路上のガソリンスタンドは、高速道路会社による関連事業としての直営やテナント等によって運営しているが、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伴いガソリンスタンドが減少し、ガソリンスタンド間の距離が100km以上の空白区間が83区間(平成27年4月時点)も存在しており、改善が急がれる。
- ・ 高速道路会社では、ガソリンスタンド間の距離が長い区間においては、高速道路上における周知広報の強化、ガソリン缶詰の販売、テナント撤退への対応として営業料の低減などの対策実施に努めている。また、西日本高速道路会社では、平成27年4月より、「路外給油サービス社会実験」(指定ガソリンスタンドでの給油のため、指定ICから一時退出した場合には、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(長距離逡減は継続))を開始している。

[EV充電設備の計画的な整備]

- ・各高速道路会社では国の補助金を活用しつつ、全国で226基(H27.3末)の電気自動車向け急速充電設備を設置するなど計画的に整備を進め、平成27年4月には延べ約17,500台/月が急速充電設備を利用するなど、自動車燃料の多様化に応じてきている。

今後必要な取組み

[ガソリンスタンド空白区間解消に向けた方策の導入]

- ・高速道路会社における関連事業としてのガソリンスタンドの設置が採算上困難である場合であっても、安全な走行に必要なサービス水準を確保するために、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がある。
- ・その一方で、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ガソリンスタンドの整備等の方策も検討する必要がある。

[多様な燃料に対応した環境整備の推進]

- ・今後、電気自動車のほか燃料電池自動車等の普及が進むことが見込まれるため、高速道路会社では、利用者のニーズを見定めつつ、関係機関と連携し、多様な燃料に対応した環境整備についても検討する必要がある。

(3) 新たな事業領域

現状:成果と課題

[多様な新事業の展開]

- ・各高速道路会社においては、民間会社のノウハウを活用し、SA・PAや駐車場といった既存の関連事業に依らない多様な新たな事業を始めているが、既存の事業と比較してまだ小規模なものにとどまっております課題である。

[事例]◇NEXCO3社においては、地域と連携したIC周辺の拠点開発事業や太陽光発電設備の運営などを実施

◇首都高速では、高架下空間を利用したトランクルームや高速道路区域以外での飲食事業を展開

[技術やノウハウを活かした海外事業の展開]

- ・各高速道路会社は、これまでに培ってきた高速道路事業の技術やノウハウを活かし、外国の道路事業を実施する現地企業への出資や技術支援、国際協力など、海外事業の展開に努めている。

[事例]◇東日本高速では、インドにおいて、PPP道路事業(4車線拡幅事業等)を行う現地の特別事業体に対して出資

◇西日本高速では、米国において、橋梁点検業務を受注

◇首都高速では、過密な都市内高速道路でのノウハウを生かし、タイ国バンコクにおいて高速道路の交通管制に係るコンサルティング業務を受注

◇阪神高速では、ケニア道路公社より道路建設の設計・施工管理・維持管理等に係るコンサルティング業務を受注

◇NEXCO3社及び首都高速、阪神高速では、海外でのPPPを念頭に、海外事業会社(日本高速道路インターナショナル株式会社)を共同で設立

今後必要な取組み

[新事業や海外事業の精力的な推進]

- ・引き続き、高速道路会社は、経営上の戦略を踏まえ、民間会社としてのノウハウも活用して、新たな事業展開や海外への事業展開を精力的に進めていく必要がある。
- ・特に首都高速道路会社及び阪神高速道路会社については、他の高速道路会社と比較してSA・PAが少なく、空間的にも制約があるため、その高い技術力を活かすとともに、併せて技術開発に積極的に取り組みながら、海外事業や国内コンサルティング事業の更なる展開を検討する必要がある。また、都市内の厳しい空間制約の中で、高架下については、占用基準の緩和がなされたこと等を踏まえ、その積極的な活用を検討する必要がある。

4. 経営・業務・組織運営

4-1. 高速道路会社

民営化時の枠組み

[自由な事業展開]

民営化に際し、民間会社としてのノウハウを最大限発揮して、SA、PAの運営や道路資産を活用した情報通信事業等の関連事業について、できる限り自由な事業展開が可能にすることが目的の1つとされている。

[総人件費の縮減等]

民営化に関して直ちにに取り組む事項として、コスト削減計画を策定し、総額人件費の縮減については、組織の一層のスリム化を図るとともに、業務の合理化、効率化等による定員の削減及び平成16年度新規採用の見合わせを行い、平成17年度までに定員722名、人件費を約104億円(8.8%)削減することとされた。また、事業用残地、宿舍、保養所等売却可能な資産についても、早急に売却の手続を進め、債務償還に充てることとされた。

[ファミリー企業の改革]

道路関係四公団と出資関係はないものの、業務上のつながりが極めて強く、役員が多くが公団OBによって占められていると指摘を受けた関連企業(いわゆるファミリー企業)が、高コスト体質であるとの指摘を受けた。また、企業会計原則に基づいた会計処理がなされていないため、コスト意識が働いておらず、とりわけファミリー企業との不透明な取引等により、非効率・不透明な事業運営が批判された。このため、公団と発注先との関係の透明化、コスト縮減、利用者還元の充実を図る観点から、入札・契約方式の見直し(参入障壁の撤廃等)、発注費の削減、天下り人事の見直し、剰余金の利用者への還元といった方策を講じることとされた。

更に、ファミリー企業改革を行うこととされ、新会社は業務形態を「直営化」、「グループ化」、「市場競争化」に分けて見直すことにより、効率的な経営を目指すこととされた。

[本四道路会社の合併]

本四公団を承継する会社については、機構における本四道路に係る有利子債務の返済が相当程度進み、会社の経営安定性が確認された段階で、関係会社及び関係地方公共団体の理解を得て、近接する道路公団を承継する会社と合併することとされた。

現状：成果と課題

[賃借料の着実な支払いと営業利益の安定的な計上]

- ・ 高速道路事業については、機構債務の返済原資となる賃借料を着実に支払っている。また、関連事業については、毎年営業利益を安定的に計上しており、経営は概ね順調であり評価できる。その結果として、民営化後、法人税等を6社グループ合計で149億円(H26年度)を納付している。
- ・ なお、民営化時に売却手続きを進めるとされた不要資産について、順次処分に努めている。

[利用者の声の聴取と反映]

- ・ 各高速道路会社では、経営理念の一つとして利用者へのサービス向上を掲げており、「お客様センター」やSA・PAへの総合案内窓口の設置による利用者意見・問い合わせの365日年中無休受付をはじめ、ハイウェイポスの設置やホームページ、定期的なCS調査の実施などを通じて、幅広く利用者の声やニーズを聴取する仕組みを確立しており評価できる。
- ・ これらの利用者の声は速やかに各社内で共有され、案内標識の改善、駐車場での転倒防止対策、レストランメニューの充実、SA・PAにおけるトイレの案内表示の改善等、利用者ニーズを踏まえたきめ細かいサービス提供に反映されており評価できる。

[会社の業務分担の現状]

- ・ ファミリー企業は整理し、管理瑕疵や企業信用に直結する等の維持管理4業務(料金収受、交通管理、保全点検、維持修繕[小規模])等を担う企業は、資本(出資)関係のある連結子会社化(グループ化)を行い、連結決算の対象とした上で、会計を明瞭にして透明化に努めている。
- ・ 新設・改築や修繕など、「市場性を有し、一定規模で計画的に実施できる業務」については、基本的に会社本体が一般競争入札等を実施し、グループ以外の企業に発注している。
- ・ 子会社の業務分担は概ね以下のようになっている。
 - ① 「管理瑕疵や企業信用に直結する業務」「経験・ノウハウ・技術蓄積が必要な業務」及び「小規模又は緊急対応が必要な業務」の維持管理4業務(料金収受、交通管理、保全点検、維持修繕[小規模])については、子会社が実施する体制を構築している。

グループの役割分担として、会社本体は全体業務のマネジメントを実施する一方、子会社は現場での業務を実施している。
 - ② なお、維持管理4業務のうち、料金収受と交通管理は、子会社が直営で行っているが、雪氷作業や災害時の応急復旧等、業務量の変動が大きい業務などについて

ては、効率性の面から一部外注をおこなっている。

子会社が行う業務については、単価の審査や査定を通じてコストが適正であることを確認するとともに、子会社に対する業績評価制度を導入するなど、業務の質的向上を図っている。また、子会社からの外注業務についても、複数社見積もりなどの競争を原則とすること、本体会社が定期的に監査を行うことなどを通じて、公正性を確保している。

- ・ 民営化以降、グループ経営等により会社本体の社員数を抑制するとともに、平均給与も上昇しないよう抑制し、人件費の計画的な削減に努めている。一方、グループ全体の社員数に関しては、民営化当初は子会社化を進めたこと、近年は管理延長の増加や老朽化の進行に伴う点検の強化や補修等への対応に伴い増加傾向が見られる。
- ・ ファミリー企業の剰余金は、高速道路関連社会貢献協議会を設立し、高速道路利用者に還元した上で、同協議会は平成25年3月に解散した。

[経営状況や入札契約の透明性確保]

- ・ 各高速道路会社では、経営状況等について、ホームページやディスクロージャー誌等で情報の公開に努めている。また、情報公開規程等を定め開示請求に対応しており評価できる。
- ・ 入札契約方式について、国に準じて一般競争の導入が進められており、入札監視委員会を適切に運営しており、入札手続きの透明性の確保に努めている。
- ・ 一方、入札契約等における社員の犯罪事案など、不適切な事案が発生している。
- ・ 談合等不正行為の疑いのある情報に対しては、公正入札調査委員会等において調査審議し、公正取引委員会に報告する等、談合情報等対応マニュアルに従って、適切な対応に努めている。また、談合防止策の一つとして再就職に関する規制を導入している。

今後必要な取組み

[将来の経営基盤となる関連事業の積極的な取組み]

- ・ 高速道路会社は、民営化の目的に即して着実な経営を行っており、今後とも将来の経営基盤となる関連事業に積極的に取り組む必要がある。
- ・ 利用者の声の聴取・反映の取組みについて、継続的かつ的確に実施していく必要がある。

[経営の透明性・効率性の向上]

- ・ 一方、民営化後の東日本大震災や、笹子トンネル天井板落下事故の発生等により、高速道路は我が国の社会経済を支える基盤にふさわしい安全性を確保することなどが求められている。これを担う高速道路会社においても、これまで以上に社会的な役

割を果たすことが必要であり、グループ全体での透明性の確保に加え、グループの従業員数は近年業務量の増加に伴い増加傾向にあることから、子会社が担う業務範囲を適宜点検するなど、グループ全体としての効率性について、常に確認することが必要である。

- ・ 加えて、高速道路会社は、入札契約の透明性をより一層高めていくことが求められる。特に、今般の収賄容疑の事案については、高速道路会社において厳しく受け止め、速やかに再発防止対策を講じるとともに、これまでの不適切な事案の発生を踏まえ、各高速道路会社においても対策の一層の強化を図る必要がある。また、子会社からの外注についても、例えば入札監視委員会を活用することなど、一層の透明性の確保に向けた取組が必要である。なお、再就職規制については公表している会社もあるが一部にとどまっており、この点についても透明性の確保が必要である。

[安全・安心の強化等のための技術開発の促進]

- ・ 高速道路会社は、笹子トンネル事故を踏まえた安全・安心の強化や利用者サービスの向上等に資する技術開発について、各高速道路会社が連携しつつ、その取組みを更に促進していく必要がある。また、笹子トンネル事故を踏まえた社員教育等の研修の充実や、技術開発の成果について利用者をはじめ国民に分かりやすくPRしていくことにも努める必要がある。

[高速道路利用者に適切に還元するための利益剰余金の使途の充実]【再掲】

- ・ 高速道路事業の利益剰余金については、今後、交通量の減少や除雪費の増加などに備えつつ、高速道路利用者に対し適切に還元するための使途の充実を検討する必要がある。

[本四の利用促進の一層の取組み]

- ・ 本州四国連絡高速道路について、全国路線網への編入の経緯を踏まえ、地域と連携するなどして、まずは本四自らが利用促進になお一層取り組むことが必要である。

4-2. 高速道路機構

民営化時の枠組み

高速道路等に係る債務(出資金を含む)の早期かつ確実な返済を行うため、機構を独立行政法人として設立し、機構は道路資産を保有し、これを会社に貸し付け、会社から貸付料を徴収し、債務(道路関係四公団から承継する債務及び会社から引き受ける債務)を返済することとされた。なお、機構は、会社の経営の自主性を阻害しない必要最小限の組織とすることとされた。

現状：成果と課題

[着実な業務の推進と最小限の体制の維持]

- ・ 機構が保有する有利子債務は着実に減少しており、国土交通大臣から指示された中期目標に基づき、中期計画及び年度計画を策定し、業務実績を独法評価委員会（各省の委員会はH26廃止）で評価し、着実に業務を推進しており評価できる。
- ・ 機構では、自らの業務運営に関する情報だけでなく、各高速道路会社の財務情報や管理状況に関する情報を、ファクトブックとしてとりまとめ、HPなどにより公開しており評価できる。
- ・ 機構法に規定されている主たる事務所の神奈川県への移転について、閣議決定を踏まえ、平成27年3月に半年間の前倒しを行った。移転により、賃料等のコストは年間約7,300万円が削減されることとなり、高く評価できる。
- ・ 民営化時から常勤職員数は中期計画に基づき85名を上回らない体制を維持しており評価できる。また、給与については、国家公務員の給与水準を十分考慮して適正な水準となるように見直しており評価できる。

[入札・契約の競争性・透明性の確保]

- ・ 独立行政法人整理合理化計画(H19.12)に基づき策定した「随意契約見直し計画」に従い、一般競争入札等の競争性のある契約形態に移行しており評価できる。
- ・ 契約については、外部有識者及び監事による契約監視委員会を設置し、競争性のない随意契約等の点検・検証を毎年実施し、その結果を公表しており評価できる。

今後必要な取組み

[有利子債務の早期かつ確実な返済と資金調達の工夫] 【再掲】

- ・ 引き続き、機構では、早期かつ確実な債務返済を推進していくため、現在の低金利の環境を踏まえ、10年超の超長期債券の発行割合を増やすなどの今後の金利上昇リスク軽減の工夫に努める必要がある。また、債務の早期返済の観点から、連結料や占用料の見直し等による収入増にも努める必要がある。

[適正な入札・契約の推進]

- ・ 引き続き、入札・契約については、契約監視委員会による点検・検証などを行いつつ、適正に実施する必要がある。

[機構・会社間の権限代行手続きの簡素化・包括化]

- ・ 道路管理事務を円滑かつ効率的に実施するため、権限代行に関わる機構と高速道路会社の関係について、機構の事務を可能な限り、現場を管理する高速道路会社に委ねるとともに、必要となる手続きの簡素化・包括化等、更に検討する必要がある。

おわりに

本業務点検結果は、高速道路機構・会社からのヒアリング等をもとに、業務点検検討会における議論を経て、国土交通省としてとりまとめたものである。

業務点検検討会からは、本業務点検を総じて、以下の意見を頂いている。

- ・ 高速道路機構・会社では、民営化の目的に即して、有利子債務を着実に返済するとともに、高速道路会社が機動性や柔軟性を発揮し開通の前倒しやコスト縮減を達成、SA・PAでは民間のノウハウを活かしサービスが格段に向上するなど、着実な成果をあげている。これを踏まえ、これまで成果をあげてきた基本的な枠組みについては、当面継続する必要がある。
- ・ 一方、民営化後の高速道路を巡る状況を見ると、東日本大震災や大雪など頻発化する重大な災害の発生、笹子トンネル天井板落下事故や逆走事故など重大な事故の発生により、国民の安全・安心な通行の確保に対する意識が高まっている。また、国際競争力の強化や地方創生など、我が国の成長に向けた要請も強まっている。
- ・ こうした民営化後の状況をあらためて認識し、我が国経済・社会を支える高速道路を担う組織として、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ことが求められている。今後は、民営化の目的に加え、こうした民営化時点で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がある。また、安全・安心を確保する観点から、安易なコスト縮減はあってはならない。
- ・ 民営化後のこうした社会的な役割等を考慮して、株式上場については、その適否も含め見極めていくことも必要であると考えられる。

本業務点検結果においては、業務点検検討会からの上記意見を踏まえた基本認識に立ち、高速道路機構・会社に対して数多くの取組みを提示しており、その着実な実施が必要である。

国土交通省としては、本業務点検結果を受けた高速道路機構・会社の対応状況について適切にフォローアップすることが重要であると認識している。今後も、高速道路機構・会社の協力の下で、社会経済情勢等の変化を踏まえながら、業務点検を適宜行っていく予定である。

[今後の高速道路政策への検討会意見](業務点検外の事項)

業務点検の事項ではないが、業務点検検討会から、今後の高速道路政策に対して以下の意見があり、国土幹線道路部会などの場を通じて、引き続き検討する予定である。

- ① 高速道路の適切な維持修繕・更新を実施するために、償還満了後も料金徴収を行うこと。
- ② 首都高速道路、阪神高速道路は、現在、我が国の中枢の経済や防災等の役割から、国の重要な役割を担うネットワークであり、かつ全国的高速道路ネットワークと接続していることを踏まえ、今後、国道として位置づけること。
- ③ 新たな料金体系の実現に向けて、高速道路会社間の連携を強化しつつ、動的な料金を効果的に実施するための情報技術等の技術開発、確実な債務償還を確保するための方策及び効率的に管理するための方策などの検討を進めること。

高速道路機構・会社の業務点検検討会

委員名簿

◎座長 ○副座長
(50音順、敬称略)

イシダ ハルオ
○石田 東生 筑波大学大学院教授

オオグシ ヨウコ
大串 葉子 新潟大学経済学部准教授

オバタ ジュンコ
小幡 純子 上智大学法科大学院教授

カジカワ トオル
梶川 融 太陽有限責任監査法人代表社員会長

ネモト トシノリ
◎根本 敏則 一橋大学大学院教授

ハトウ エイジ
羽藤 英二 東京大学大学院教授

高速道路機構・会社の業務点検検討会

開催の経緯

第1回 平成27年5月14日(木)

- ヒアリング
 - ・ 東・中・西日本高速道路会社
 - ・ 本四連絡高速道路会社

第2回 平成27年5月19日(火)

- ヒアリング
 - ・ 首都高速・阪神高速道路会社
 - ・ 高速道路機構

第3回 平成27年6月2日(火)

- 追加ヒアリング
 - ・ 東日本高速道路会社
 - ・ 首都高速道路会社
- 意見交換

第4回 平成27年6月23日(火)

- これまでの議論と論点について

第5回 平成27年7月3日(金)

- 業務点検結果のとりまとめについて