高速道路機構・会社の業務点検結果

民営化後10年を迎えた高速道路機構及び高速道路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、国土交通省として業務点検結果をとりまとめた。

＝今後必要な取組み＝

【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、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

《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、会現状社間で異なっている状況が一部残されている

《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

【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】

《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

《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

【観光振興等のための企画割引制度の柔軟な運用】

《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

《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での柔軟な運用についても検討する必要

【ガソリンスタンド空白区間の解消】

《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１００㎞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

《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

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			◇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)]	◇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更なる工夫 ◇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	ネットワーク整備	整備	◇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]	◇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	◇大都市流入部渋滞や暫定2車の安全性、走行性、災害対応に課題	◇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	◇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	◇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	◇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	◇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	◇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	◇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	多様で弾力的な料金	料金制度	◇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～)	◇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	◇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)]	◇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	◇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)	◇ETC利用率の更なる向上による料金収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	◇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)]	◇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	◇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100㎞以上の空白区間83カ所(H27.4現在)]	◇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	◇民間のノウハウを活かした新事業や海外展開が小規模	◇経営戦略を踏まえつつ、新事業や海外事業展開を精力的に推進
4．経営・業務・組織運営	高速道路会社		◇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	◇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		◇最小限の85名の体制を維持しつつ、着実に業務を推進	◇有利子債務の早期かつ着実な返済の推進

沿岸部の復興に大きく寄与

常磐自動車道全線開通後の交通量及びストック効果

常磐自動車道の全線開通から、3ヶ月の交通量は開通直後以降も堅調に推移し、暫定2車線区間（いわき中央～岩沼）の交通量は、7，900台～19，100台となっている。

【効果①】地域の主要産業の「いちご狩り」を支援

震災後の平成24年3月にオープンした山元いちご農園は、常磐自動車道の全線開通後には、「いちご狩りシーズン」の来客数が約2倍に増加するとともに、新規雇用の増加など、地域の雇用にも貢献。

【効果②】福島県浜通り地方への企業立地増加

山元～亘理間が開通した平成21年以降は、１４９件の工場が立地。全線開通以降新たに13件の企業立地が決定

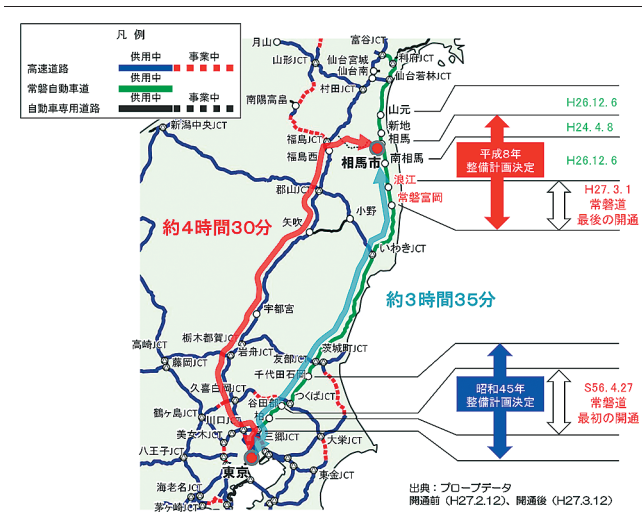
【効果③】常磐道開通により地域の復興を支援

常磐自動車道開通により国道6号（いわき市（道の駅よつくら港）から浪江町（浪江町役場）間）の通勤時間帯の平均所要時間が約5分短縮。

朝の余裕を見込んだ所要時間が89分から80分となり、定時性が向上（所要時間のばらつきも19分から13分に縮小）。

【常磐自動車道の概要】

常磐自動車道は、東京都を起点とし、埼玉県、千葉県、茨城県、福島県を経て宮城県仙台市に至る約350㎞の高速道路である。



昭和45年に三郷（埼玉県）～千代田（茨城県）間が整備計画に決定し、昭和56年には、柏（千葉県）～谷田部（茨城県）間が常磐自動車道として初めて開通した。昭和62年は、いわき～仙台間が予定路線に決定し、平成27年3月1日に常磐富岡～浪江間が開通し全線開通することとなった。

全線開通により、首都圏と相馬市の所要時間は、東北自動車道を利用（約340㎞）した場合は約4時間30分、常磐自動車道を利用（約290㎞）した場合は約3時間35分と、約55分短縮された。

スマートインターチェンジ追加

国土交通省は、［県庁所在地都市の中心市街地へのアクセス向上など都市内の交通状況の改善］、［周辺の物流拠点から高速道路へのアクセス向上など産業振興・物流の効率化］などの整備効果が期待される、４箇所のスマートインターチェンジについて事業許可を行った。

スマートインターチェンジ※1一覧表

スマートインターチェンジの名称（仮称）※2	路線名※3	申請者	連結位置	接続形式
大谷	東北縦貫自動車道弘前線（鹿沼IC～宇都宮IC間）	宇都宮市長	栃木県宇都宮市	本線直結型
三芳（フル化）※4	関越自動車道新潟線（所沢IC～川越IC間）	三芳町長	埼玉県入間郡三芳町	SA・PA接続型 （三芳パーキングエリア）
横須賀PA	横浜横須賀道路（横須賀IC～衣笠IC間）	横須賀市長	神奈川県横須賀市	（上）SA・PA接続型 （下）本線直結型 （横須賀パーキングエリア）
秦野SA	第二東海自動車道（伊勢原北IC～秦野IC間）	秦野市長	神奈川県秦野市	SA・PA接続型 （秦野サービスエリア）

※1 スマートインターチェンジとは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリアから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、専らETCを搭載した車両が通行することを目的としたインターチェンジです。
※2 スマートインターチェンジの名称は仮称であり、正式な名称は、地元や利用者のご意見等も踏まえて決定されます。
※3 未開通のIC、SA、PAは仮称です。
※4 一方向のみ出入り可能なスマートインターチェンジ（ハーフ）を二方向で出入りできる構造（フル）にするものです。
※5 連結許可申請のあった地域活性化インターチェンジ2箇所（津田インターチェンジ（四国横断自動車道［直轄管理区間］、徳島県）、登米PAインターチェンジ（三陸縦貫自動車道［直轄管理区間］、宮城県））についても、連結許可及び整備計画変更を行いました。