

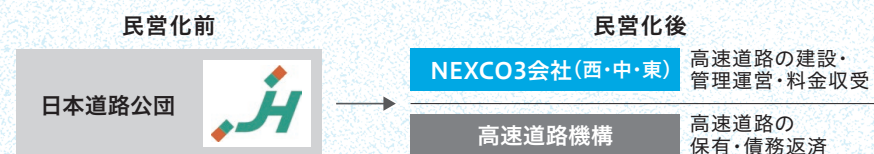
事業概要

事業の枠組み



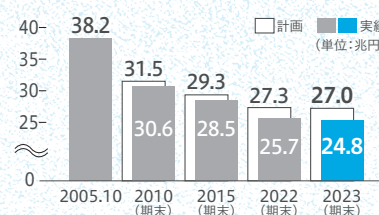
日本道路公団民営化の目的

1. 旧道路関係4公団合計で、約40兆円にのぼる有利子債務を確実に返済すること。
2. 必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担のもとで建設すること。
3. 民間企業のノウハウを発揮し、多様で弾力的な料金設定を実現し、お客さまに多様なサービスを提供すること。



※「高速道路機構」「機構」：（独）日本高速道路保有・債務返済機構

高速道路機構の債務残高



※全国路線網（NEXCO3会社）、首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡高速道路、及び全国路線網以外の一般有料道路を含む

高速道路の料金徴収期間

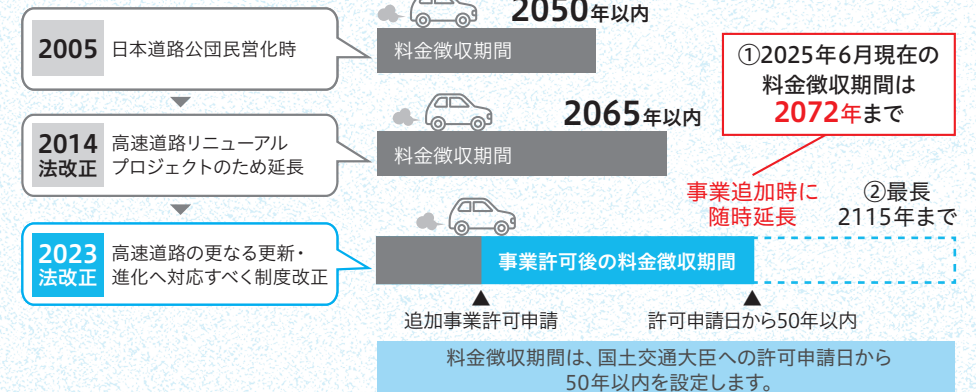
高速道路の有料道路制度

高速道路の有料道路制度は、早期に道路整備を図るため、借入金によって道路を建設し、完成後に、お客さまから通行料金を収受することで、借入金を返済していく制度です。この通行料金の水準は、道路の建設や維持管理に要する費用を、ある一定期間内で償還できるようにするという観点から決定されています。

料金徴収期間

当社設立後、料金徴収期限は、2回の変更が行われました。2023年の法律改正では、①料金徴収期間は国土交通大臣への事業許可申請日から50年以内に設定するものとし、②料金徴収期間の設定は最長で2115年を期限とすることとなりました。

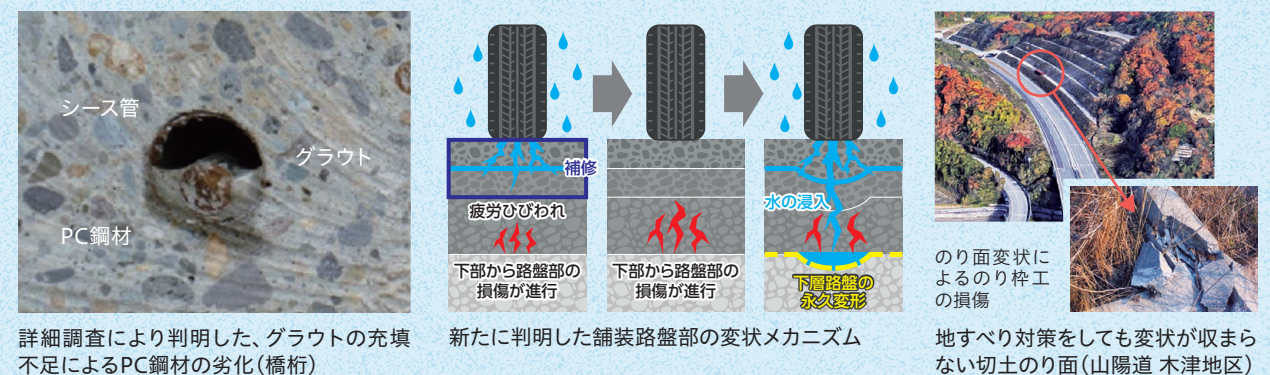
民営化後、現在までの料金徴収期間



2023年の法律改正の概要

老朽化や社会・経済構造の変化に対応した迅速かつ計画的な更新事業・進化事業を実施するために、2023年5月、道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法が改正されました。

更新 点検技術の高度化を踏まえた詳細調査の結果、著しい変状が確認され、新たな更新事業が必要



橋梁

- ・床版取替 (P.21-24)
- ・グラウト充填材の再注入

土工舗装

- ・舗装路盤部の高耐久化 (P.22)
- ・地滑り対策をしても変状が収まらない切土のり面のボックスカルバート化＋押え盛土

進化

社会・経済構造の変化などにより生じた、社会的要請を満たすための機能向上が不可欠

暫定2車線区間の4車線化 (P.37-38) / 耐震補強 (P.25) / SA・PAの利便性向上 等



短時間限定駐車マス (P.46) の実証実験