

平成22年2月26日

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 おはようございます。山内先生が10分ほどおくれるそうですが、先に始めてくださいとのことですので、ただいまから第8回独立行政法人評価委員会、日本高速道路保有・債務返済機構分科会を開催いたします。本日は、委員の皆様方には、ご多忙の中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は、本日この分科会の司会を務めさせていただきます、道路局総務課高速道路経営管理室企画専門官の長谷川でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、当分科会委員5名のうち、山内先生が後ほどお越しになりますが、現時点で3名のご出席をいただいておりますので、国土交通省独立行政法人評価委員会令に定める会議の開催に必要な定足数、過半数を満たしておりますことをご報告させていただきます。

続きまして、金井道路局長から一言ごあいさついたします。

【金井道路局長】 おはようございます。先生方、朝早くから大変お世話になります。よろしくお願い申し上げます。最初にお断りさせていただきますが、国会の衆議院の予算審議が間もなく通過といわれておりますけれども、佳境でありまして、私はじめ何人か、出たり入ったりになると思います。ご勘弁いただければと思います。

後で事務局からまたご説明すると思っておりますけれども、今日も新聞に出っていますが、審議会であるとか委員会のメンバーが若干見直しになっておりまして、この委員会も若干動きがございますので、その辺またご説明をさせていただきます。

それから今日、機構のいわゆる中期目標のご議論をいただくわけですが、前提として幾つかご承知のとおり動きがありまして、1つは高速道路無料化で、先日、記者発表しまして、ごらんになったとおりであります。当初、概算で6,000億の無料化の予算を要求していたわけでありまして、最終的に1,000億ということで、無料化の対象区間は1,600キロほどございますが、比較的地方部のわりとネットワークになっていない路線とか、枝になっている路線とか、そういう路線を中心に、なるべく使われていないネットワークの活用を図るということでございます。逆に言えば、全体の償還であるとか、ネットワーク管理であるとか、そういうところからは比較的影響が小さい箇所選ばれていますので、有料道路の全体の体系ということでは、比較的影響が小さいところを選

んでいるかと思えます。いろいろまたご指摘があれば、後でご意見を賜ればと思っております。

今後の道路の関係では、例えば高速道路の料金1,000円をやめて、車種ごとの上限を導入したらどうかとか、いろいろな財源を見つけて、特に地方部でミッシングリンクといわれている、つながっていないところの整備をどうやって推進するかとか、その辺まだ非常に議論になっておりますが、明確な答えは出ていません。そういう段階で、いろいろご議論いただくのは、ちょっと恐縮なところがございますけれども、料金制度とか将来の整備であるとか、まだ相当議論がある中で、とりあえず中期目標をご議論いただいて、有料道路制度全般、機構全般の今後の方向についてご議論いただければと思っておりますので、短い時間ではございますが、よろしく願い申し上げます。

本日は大変ありがとうございます。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】      ありがとうございます。

議事に入ります前に、分科会の議事録の取り扱いについて、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則において定められておりますので、ご説明申し上げます。本日の分科会の議事録でございますが、これまでどおり、議事要旨を会議終了後、各委員にご確認いただいた上、速やかに公表し、その後、議事録を作成し、各委員にご確認いただいた上で国土交通省ホームページにて公表したいと考えております。また本日の分科会の審議結果の取り扱いですが、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則にのっとりまして、後日、国土交通省独立行政法人評価委員会委員長に報告を行い、委員長の同意を得た上で、分科会の議決を委員会の議決として確定するという運びになっております。

これより議事に移りたいと思いますが、これまで分科会長をお務めいただいております杉山雅洋委員のほか、杉山武彦委員、秋岡榮子委員の3名の方が辞任され、お手元の当分科会委員名簿のとおり5名の構成となっております。杉山分科会長の辞任に伴いまして、国土交通省独立行政法人評価委員会令第5条の規定に基づきまして、改めて分科会長を互選していただくことになるのですが、当分科会に属する国土交通省独立行政法人評価委員会の委員は角委員のみであるため、角委員に分科会長をお願いしたいと思います。

角委員、お引き受けいただけますでしょうか。

【角委員】      微力でございますけれども、お引き受けいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】      ありがとうございます。それでは、角委員に分科会長をお願いいたします。

以後の議事の進行につきましては、角分科会長にお願いしたいと思います。

【角分科会長】 角でございます。よろしくお願いいたします。本日、委員の皆様方にはご多忙の中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。こういう場は不なれでございますので、議事進行にご協力を賜ればと思います。

早速、本日の配付資料について、事務局から説明をお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 本日の資料は、お手元の配付資料一覧のとおり、新中期目標（案）、新中期計画（案）を配付させていただいております。独立行政法人通則法により、主務大臣は中期目標を定め法人に指示し、この指示を受けた法人は中期目標を達成するための中期計画を作成し、主務大臣の認可を受けなければならないこととなっております。また主務大臣は中期目標を定めようとするとき、高速道路機構から中期計画の認可が申請され、これを認可しようとするとき、当分科会の意見を聞くものとされております。中期目標のみでは全体像が見えませんので、中期計画についてもご説明させていただきますので、本日あわせて議論をしていただきたく、よろしくお願いいたします。

【角分科会長】 ただいま事務局から、中期目標と中期計画、両方案でございますけれども、あわせて本日議論をしていただきたいというご提案がございましたが、事務局のご提案のようにあわせて議論をしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【角分科会長】 皆さん、よろしいとおっしゃっていただきましたので、議事（１）の新中期目標（案）について、まず事務局から説明をお願いいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 お手元の資料１をごらんください。１枚紙でございます。新中期目標（案）の主なポイントということで、大まかに言うと２点ほどございます。まず１点目ですが、新中期目標は、今後の高速道路の料金施策などに関する検討等を踏まえて見直すものであるということ、前文に明記しております。具体的には「本中期目標は、現行制度を前提としたものであり、高速道路の原則無料化等を踏まえた機構の組織・業務に関する検討の進捗に応じて、本中期目標を適時に見直すこととする。」ということであります。また２点目として、こういった形で新中期目標は暫定的な性格を有しているということございまして、総務省の政策評価独立行政法人評価委員会から「勧告の方向性」を昨年１２月にいただいておりますが、その指摘に対応した最小限の改正にとどめるということであります。「勧告の方向性」での指摘事項は、ここに掲げております６点でございます。

恐縮でございますが、資料の一番最後にその「勧告の方向性」がございます。こちらで内容を簡単にご説明したいと思います。参考資料でございます。資料の一番最後についております。

まず、事務及び事業の見直しといたしまして、第1点目に債務返済計画の見直しをいわれております。これにつきましては、現行の協定が平成11年度の交通センサス調査に基づく交通需要推計によっているということでございますが、最新の交通センサスは17年に行われたものでございまして、平成20年11月に公表された新しい交通需要推計では、今後交通量が減少傾向にあることが示されてございます。それらを踏まえて、今後、高速道路料金収入の減少など、道路資産の貸付料に対する影響が認められる場合には、債務返済計画を見直すものとするというご指摘でございます。

2点目として、資金調達が多様化ということで、これまで機構におかれては年限10年の債券発行を中心に行っております。それに加えて20年以上の超長期債の発行をしているということで、将来の借りかえに伴う金利上昇リスクを軽減することに取り組んできているわけですが、支払い利子を圧縮する観点で、短期の債券の発行も多少織りませたらどうかという指摘でございます。

3点目に、計画管理費の算定の厳格化でございます。計画管理費については、会社で3年連続で3%から5%実績が計画を下回っているということでございまして、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつも、計画管理費の算定を厳格に行うものとするというご指摘でございます。

その他、業務全般に関する見直しとして、今回、中期目標の期限を迎えて更新する、他省庁も含めた全独法共通の指摘事項と聞いておりますが、1点目に、効率化目標の設定ということで、一般管理費及び事務費に係る効率化目標について、これまでと同程度以上の努力を行うとの観点から、具体的な目標を設定しなさいというものです。

2点目に、給与水準の適正化でございます。人件費につきましては、18年度から5年間で5%以上を基本とする削減ということで、法律に基づき取り組んでおりますが、今回の中期目標期間が22年度から始まりますけれども、18年度からの5年間の最終年度が22年度でございまして、次の中期目標期間に入ってしまうという事情がございまして、これを22年度も引き続きやりなさいという指摘でございます。給与水準についても、引き続き着実にその取り組みを進めなさいと。

次に、契約の点検・見直しでございます。競争性のない随意契約の見直しをさらに徹底

して行うこと、一般競争等についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行いなさいという指摘をいただいております。

これらの指摘に対応して、今回、中期目標を作成しております。資料2は本文でございますが、新旧対照表のほうがわかりやすいので、資料3をベースにご説明したいと思います。まず左側が旧中期目標、右側が新中期目標でございます。

前文に、本中期目標が先ほどもご説明しましたように、暫定的な性格を有しているということでございまして、高速道路の原則無料化等を踏まえた機構の組織・業務に関する検討の進捗に応じて、本中期目標を適時に見直すこととするという記述のみを記載しております。左側でございますけれども、従来、記載されておりました前文は、今回のものは暫定的なもので本中期目標を適時見直すという文言を入れることによって、削除しております。

2ページに参りまして、中期目標の期間でございます。中期目標の期間につきましては、独法の通則法で、3年から5年の範囲で定めることになっております。今回は暫定的なものであるということもございまして、最短の3年間としております。

次に3ページに参りまして、赤字で示されておりますのは定義のところ、技術的な修正でございます。

4ページに参りまして、ここで債務返済計画を見直す、新しい道路交通センサスを踏まえた債務返済計画を見直しなさいという話と、同じく「勧告の方向性」でご指摘をいただいております計画管理費について、道路が常時良好な状態に保てるよう留意しつつも、その算定を厳格に行うという指摘を、ほぼそのまま入れております。③につきましては、さらなる調達が多様化でございますが、これも「勧告の方向性」でご指摘をいただいたところを入れております。

大きな3番でございますが、業務コストの縮減でございます。ここにつきましては、前中期目標期間については4年半期間がございました。平成17年度は半年分の実績から年間換算額を算出し、21年末までの期間で、4%を上回る削減を達成するということでございます。大体1年当たり1%ですが、そもそも機構は、設立時に、必要最小限の組織として設立された経緯がございます。そこら辺がほかの独法と、従前からずっと業務を行っている独法とは多少状況が違うところがございますが、そういったことも踏まえて4%となっております。次期中期目標期間は3年間ということもございまして、この3年間で前中期目標期間の最終年度と比較して、本中期目標期間中に3%を上回る削減を達成す

るという目標を置いてございます。

4番の、入札及び契約の適正化の推進でございますが、これにつきましては「勧告の方向性」で指摘を受けた内容を反映しております。

次に、8ページの一番上に、なお暫定期間内においてもという記述がございますが、平成17年10月から半年間につきましては、暫定的な期間だったために本記述が入っていましたが、今回の中期目標期間内からは外れておりますので、この記述は不要だということで機械的に削除しております。

次の9ページでございますが、6番目に、インセンティブ助成金と呼んでおりますが、会社が債務を機構に引き渡す際に、コスト縮減をした際には、機構で適正に審査をした上で、会社に対してコスト分の半分を助成する制度でございます。ここも多少技術的な修正になるのですが、前回、仕組みを整備するという中期目標になっておりますが、現在はそれが運用段階に入っておりますので、適正に運用するというふうに、機械的に修正しております。

次の10ページに参りまして、大きな10番、業務の遂行に当たっての取り組みがございます。その中では、高速道路の利用促進がございます。多様で弾力的な料金施策やインターチェンジの拡充等という文言がございますが、これにつきましては、まだいろいろ議論がございます。現在の料金割引体系が複雑でわかりにくいというご指摘もあり、ここはあくまでも例示ということで、今回削除しております。

次に12ページに参りまして、人件費ですが、これは「勧告の方向性」でいただいたご指摘を踏まえて、反映させている状況でございます。

戻りますけれども、資金の調達が多様化について「勧告の方向性」でご指摘をいただいて、今回、中期目標の中にも反映させております。これまで機構が45年以内の債務返済を確実にするために、40年債などの長期の固定金利の資金調達を行って、将来の金利リスクの低減を図ろうと努めてきてございます。このご指摘は、現在の金利情勢であれば短い資金を活用することも検討してみたらどうだというもので、定量的な要求をされているわけではございません。現行制度を前提とすれば、当方としては最優先すべきは、やはり45年の償還期限を守ることではないかと考えており、軸足は基本的には長期だと考えております。そういう趣旨の文言として、うちの中期目標に反映させていることを、一応念のため付しておきたいと思っております。

以上で説明を終わりたいと思っております。

【角分科会長】 どうもありがとうございます。

引き続き、議事の（２）にございます、新中期計画（案）について説明をしていただきまして、その後、目標と計画あわせてご質問、ご意見をちょうだいしたいと思います。そのように議事を進めてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【角分科会長】 それでは、新中期計画（案）について、高速道路機構よりご説明をお願いいたします。

【勢山理事長】 おはようございます。理事長の勢山でございます。私から初めに現在の中期計画の達成状況を、見込みでございますけれども、まずご説明させていただきます。その後、新しい中期目標に沿った中期計画の具体的内容につきまして、総務部長からご説明をさせていただきたいと思っております。

現在の中期計画の達成状況の見込みですが、まず最大のミッションでございます債務の返済状況につきましては、発足時に37.4兆円ございました有利子債務残高が、決算前ですので具体的な数値はまだ確定しておりませんが、21年度末に31.3兆円にするという計画に現在の中期計画ではなっておりますが、これを上回らして債務返済が進むものと見込んでおります。業務コストの低減につきましては、限られた人員で業務の効率化、合理化を進めてまいりまして、人件費、一般管理費につきましては、計画を上回った削減を達成できると考えております。

3点目ですが、債務返済あるいは業務運営の状況を、わかりやすく国民の皆様あるいは利用者の皆様にお伝えするという、いわゆる情報の公開でございますけれども、債務返済の計画実績対比、あるいは財務諸表等の資料に加えまして、6会社をも含めました高速道路事業全体の全体像をファクトブックにまとめて公表する、あるいはホームページ等に掲載する等、情報公開にも積極的に取り組んでまいりました。

今、目標のほうでご説明がございましたけれども、債務返済に伴う資金調達につきましては、将来の金利上昇リスクに備えるという観点から、旧公団から引き継ぎました債務、主に10年を期間とするものが多かったのですが、低金利のうちにより有利な条件への債務への借りかえ、あるいは超長期のものへの切りかえ、あるいは外債の発行など、調達の多様化にも努めまして、相当程度のリスク軽減を図れたものと考えております。

今回の中期計画につきましては、説明にありましたように、国におかれまして高速道路のあり方について検討がなされていくことと考えておりますが、当機構といたしましては

新たな制度的な枠組みが示され次第、それに従って適切に業務運営を行うことが最も肝要かと存じております。検討段階であります現時点におきましては、会社と協力いたしまして、高速道路の安全かつ適正な管理水準を維持するとともに、債務の確実な返済に向けて業務を着実に行之まして、検討の状況に応じ的確に対応していくように臨んでまいりたいと考えております。

具体的内容につきまして、総務部長から。

【岩本総務部長】 機構の総務部長の岩本でございます。よろしくお願いたします。

引き続き、新中期計画案の主な内容を説明させていただきます。新中期計画案の本文はお手元の資料5にございますけれども、その前に資料4に主なポイントをご用意いたしておりますので、こちらでまずポイントをご説明させていただきます。

資料4、①といたしまして、新中期目標が、先ほどありましたように、今後の高速道路の料金施策などに関する検討等を踏まえて見直すとされておりますことから、新中期計画案でも、現行制度を前提とした暫定的な内容である旨を、冒頭になお書きとして明記いたしております。

②といたしまして、新中期計画の作成に当たりまして、政策評価・独立行政法人評価委員会、政独委の「勧告の方向性」での指摘事項など、新中期目標の改正点を反映するほか、数値目標の見直しなど、必要最小限の改正にとどめるとしてしております。主な改正箇所でございますけれども、4つほど書いてありますが、ホームページの充実ですとか、債務の早期の確実な返済、危機管理、人員に関する指標といった部分で改正を考えております。

次に、資料6に計画案の新旧対照表をご用意いたしておりますので、これを用いまして主要な部分について説明をさせていただきます。資料6、横長の黒、赤、青文字の書かれた資料でございます。一番左の欄が、先ほどご説明のありました、新中期目標の案でございます。真ん中に現在の中期計画、現行計画がございます。右の欄に、今度の新計画の案を掲げてございます。赤字の分が追加、青字は削除する部分でございます。先ほどご説明のございました「勧告の方向性」の指摘事項など、中期目標が改正されることに連動いたしました計画の改正部分は、基本的に同じような文言になってございまして、繰り返しもなりますので、説明を割愛させていただきたいと存じます。

資料6の1ページから3ページまでについては、幾つか赤字、青字等がございます。これらは主に中期目標連動で改正をさせていただく部分ですので、省略しまして、4ページほどをごらんいただけますでしょうか。⑦で、ホームページ等の充実という欄がございま

す。現中期計画におきましては、ホームページのアクセス件数につきまして、平成17年の機構の設立後の当初の1年間と対比いたしまして、10%以上増加させる計画になってございます。これにつきましては、機構でいろいろリニューアル等の種々の改良も行いましたところ、当初より70%近くほど増加いたしまして、達成済みとなっております。機構のホームページのアクセス件数は、平成20年度以降、大体年間およそ20万件程度で、比較的安定的に推移してきておりまして、右の欄でございますけれども、新計画では、アクセス件数の増加という定量的な目標ではなくて、より使いやすく、あるいはわかりやすいよう質の向上を図るべく、積極的な情報公開、充実に努めるという表現にしております。

次の5ページ中ほどで、2の債務の早期の確実な返済の、②でございます。現中期計画における期末の有利子債務残高は、先ほど理事長から説明がありましたとおり、31.3兆円とされておりますが、新計画の期間中におきましては、これまで会社で建設をしてきております第2東名の静岡県区間など、会社から引き受けます有利子債務額が3.9兆円予定されており、債務を確実に返済しつつも、結果としては期末時点の債務残高は32兆円といたしております。

6ページ、7ページ、8ページは飛ばしまして、9ページをごらんいただきたいと存じます。一番上の⑥、危機管理という項目がございます。現中期計画では、高速道路の被災時におきまして、関係機関と迅速に情報収集、伝達等の措置を講ずるとしておりますけれども、新計画の案におきましては、これに加えて、危機管理として昨今大変重要視されております業務継続計画、いわゆるBCPという要素も勘案いたしまして、債務返済、支払いなどの重要業務を継続していくこととともに、機構の東京本部が仮に被災した場合に、重要業務を関西でも代行できるよう、代行体制の確立、あるいはそのための訓練も明記して、しっかりやっていきたいということを書いてございます。

最後に10ページ、中ほどをごらんいただきたいと思っております。②に、人員に関する指標がございます。現中期計画におきましては、常勤の職員数90人としておりますけれども、現在、年度計画におきましても85人を上回らない体制で、現在機構は業務をとっております。この体制を前提に引き続き抑制を図って、85人とする事で、引き続きお世話を図ることを明記いたしております。主な改正点は以上のとおりでございます。

よろしくご審議をお願いいたします。

【角分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました中期目標（案）と中期計画（案）について、

ご質問やご意見がございましたら、お願いいたします。

【石田委員】 中期目標と中期計画は、このとおりでいいのではないかと思います。ご苦労さまでございます。

ただ運用に関して2点ぐらい、お願いといいますか要望がございまして、資料3の4ページでございます。計画管理費については安くしていただいたほうが国民への還元が大きくなるわけで、非常によろしいんですけども、そういう意味で、3年連続で3から5%程度圧縮されたという努力は、非常に高く評価したいと思うんですが、これが規定の事実になってノルマ化すると、あまりよくないのではないかと思います。ですから算定を厳格に行うということ、字義通りとらえていただいて、やはり必要なものは必要なものとして、きちんと良好な状態にとどめておくことが大事でございますので、ぜひそこをお願いしたいと思います。数字が出てしまいますと、どうしてもノルマみたいになってしまいますけれども、そうではないのではということ、意見として申し上げたいと思います。

2番目は、同じページの4の入札及び契約の適正化の推進も、このとおりでいいと思うんですけども、そもそもこれは、適正かつ競争性を発揮してコストパフォーマンスを上げることが、本来の目的であったと思います。ただ、今の状況は、入り口での競争性は非常に目標を達成しつつあると思うんですけども、パフォーマンスの出口の検証がちょっとそれに比べると弱いかなとも思います。パフォーマンスをどう計測するかとか、どう評価するかは、なかなか難しい問題ではありますけれども、出口もぜひお忘れなく運用していただければと思います。

以上でございます。

【角分科会長】 今の石田委員からのご要望に対して、何か機構からご意見とかございましたら、なければいい結構でございます。

【田崎理事長代理】 理事長代理の田崎でございます。ご指摘ありがとうございます。

1点目のご指摘について、ちょっと説明させていただきたいと思います。ご案内のとおり、計画管理費は大きく言いますと3つの部分から成り立っております。1つは維持修繕、舗装がはがれたり、ペンキがはがれたりするのを直すところ。それから業務管理費といまして、主に料金徴収とかパトロールとかいった部分。それから一般管理費で、庁舎あるいは人件費ということで成り立っております。過去の3から5%という実績につきましては、大きいところは業務管理費の料金徴収について、クレジットカードの手数料がかなり安くなったこととか、一般管理費が少し節減できたところが、実績としてはござ

います。いずれにいたしましても、石田委員ご指摘のように、これを画一的に外挿するのではなくて、一つ一つ精査をして、的確な管理ができることを確認した上で、今後について検討していく必要があると思っております。

ありがとうございました。

【山内委員】 おくれて来まして、大変失礼いたしました。

今回の中期目標と中期計画ですけれども、いろいろ政策が動いていく中で、目標と計画を立てるのは大変なことだと思います。その面では、先ほどご提案していただいた内容について、特に私どもで何か意見を申し上げるところはないと思っております。このとおりでよろしいかと思っております。

1点だけ、先ほど、資金調達の件についてご説明がありましたけれども、私が考えるに、世界的に見ても、長期的な資金の行方はなかなか難しいといえますか、逆に言うと、そういったところが、どのように長期的な資金を回していくかというスキームができつつあるところだと思うんです。その意味では、本来的にこの機構が長期的な資金に軸足を置いた調達をしていくのは、時流に乗っていると私は判断しております。総務省のご指摘の短期的資金もというのもわからないではないですが、総合的に見れば、最適な資金調達を模索するという理解でよろしいのではないかと思います。その点だけつけ加えておきます。

以上でございます。

【角分科会長】 それではほかに。

【水尾委員】 計画につきましても、目標につきましても、これで結構だと思っております。

1点申し上げるとすれば、多様で弾力的な料金施策、インターチェンジの拡充等というのをとって、より高速道路の利用を促進することが書かれておりますけれども、料金施策にかかわらず、幅広い意味で高速道路の利用の促進を考えていく姿勢は、大変評価できることだと思いますが、どのような高速道路の利用を促進するのか、促進すべき高速道路の利用のあり方というビジョンについても、今後議論されていくことが望まれると思います。

以上です。

【角分科会長】 今の委員のご指摘に対して、もし機構から何かご意見とかお話がございましたら。

【勢山理事長】 ありがとうございました。

まず資金調達のところもお話しいただきまして、例えば昨年10月からギリシャの長

期金利が2%ぐらい上がりまして、今6.5%ぐらいまで来ているんです。日本は比較的長期間、低金利で来ておりますけれども、最近の国債の発行状況、あるいは財政状況等から見ると、金利がまた上昇するリスクは考えておかざるを得ない環境かなと思ひまして、委員からご指摘がありましたように、基本的には、低金利のうちできるだけ長期の資金を調達して、金利上昇リスクに備えておくことを基本にしたいなと思っております。

ただ一方で、例えば平成23年あるいは24年あたりに、過去の資金調達の高低、多寡に応じまして、少し償還を迎える資金量が減るような傾向がございます。またその後非常に多額のものが出てくる場合がございます。機構の資金調達につきましては、相当程度、政府の保証をいただいている部分がございますので、8割ぐらいがそうなのですが、政府の資金の事情も勘案いたしますと、できるだけ平準化するほうが望ましいこともございます。ちょうど短期の資金調達のご指摘もいただきましたから、平準化という観点からも少し短いものも出したいなと思っております矢先ですので、そういうご指摘をいただいたことも踏まえながら、短期のものも少し増やしていきたいと思っております。

水尾先生から、大変含蓄の深いお話をいただきましたが、究極のところは、やはり高速道路の持つております最大の利用価値は、定時性のようなことだろうと思ひますけれども、そこが今、かなり政治でご判断されているところもございますから、ご判断をいただいた範囲の中で、最大限、先生の含蓄のあるご指摘も含めて、どういうことができるか考えていきたいと思っております。

ありがとうございます。

【角分科会長】 それではまだ少々時間がございますし、せっかくお集まりいただきましたので、中期目標、中期計画に限らず、高速道路一般に関してのご意見、ご質問等ございましたら、せっかくの機会ですから承ろうと思ひます。何かございますか。

司会の立場ではありますが、私から若干まめまめしい質問を1つよろしいでしょうか。ちょっと前に新聞で読んだんですけれども、高速道路が過積載で非常に傷んでいることを見ました。そこで、その現状がどうなのかということと、先ほど石田委員がご指摘になりました、いわゆる道路の管理費が今後、修繕維持でかなり上昇する可能性があるのかどうか。そのあたりのことを教えていただければと思ひます。

【勢山理事長】 ご指摘のとおり、過積載つまり重量オーバーの車が道路を傷める度合いは、乗数で悪影響があることも、専門家の方から言われております。実は、ETC化に伴いまして、料金所でとまらない車が増えた関係もありまして、警察でもご協力をいた

だいて、引き続き過積載の取り締まりは続けておりますけれども、なかなか実態がつかみにくいところもございます。それからいろいろな制限を、過積載だけではなしに危険物とか、規制、安全性の観点、その他からも設けておりまして、そういう違反車両につきましても、一定数ございます。

この3月から、繰り返しそういうことを残念ながらやられている方が特定できるものもございますから、そういう事業主様に対して警告書も出させていただこうかと、今準備しております。その中には、ちょっと過激なんですけど、法的には告発もできますから、そういうこともあり得るので、ぜひご協力をお願いしたいという警告書を出させていただいて、できるだけ少なくできるように努力も始めたところでございます。

あとは、今は、過積載は一旦止めて量らないと、どれだけ重量オーバーかがわからないので、Weigh in Motionとでもいいですか、走りながらそれを量るような技術的な仕組みも、欧米等では少し実験的に活用するようなどころも出てきているようですので、そういうことも研究いたしまして、会社とご協力しながら検討していきたいと思っております。

【角分科会長】 どうもありがとうございました。

それではよろしいでしょうか。少々時間が早いですけれども、今日は貴重なご意見をありがとうございます。

ただいまいただきましたご意見の、今日は案ですけれども中期目標、中期計画への反映については、分科会長である私にご一任いただければと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【角分科会長】 ありがとうございます。いただきましたご意見を踏まえた上で、中期目標を、国土交通省独立行政法人評価委員会委員長にご報告いたしたいと思えます。

本日の議事は以上でございます。それでは、議事の進行につきましては事務局へお返しいたします。

【長谷川高速道路経営管理室企画専門官】 ご審議ありがとうございました。

最後に申し上げておきたいことが1点ございまして、現在、法令に定められた手続きといたしまして、財務省の協議を同時並行的に進めておる段階でして、今後、財務省から意見が出てくる可能性がございますので、本日議論していただいた案から変更が生じた場合は、また委員の先生の皆様方に別途ご相談させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

事務的な連絡になってしまいますが、本日の資料につきましては、席に置いていただけ

れば、こちらから後日郵送いたしますので、ご希望の方はそのまま残しておいていただきたいと思います。

以上をもちまして分科会を終了させていただきます。本日はお忙しい中、まことにありがとうございました。

— 了 —