

高速道路機構・会社の業務点検検討会 第3回検討会

平成27年6月2日

【事務局】 これから、高速道路機構・会社の業務点検検討会、第3回の検討会を始めさせていただきます。

先生方には、また今日も、お忙しい中、お集まり頂きまして、誠に有り難うございます。

開会に当たりまして、道路局長の深澤より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 先生方、本当にお忙しい中、お集まり有り難うございます。

今回で第3回目ということで、これまで第1回、2回と6つの高速道路会社、それから高速道路機構からのヒアリングをして頂きました。お手元に、こんな分厚い資料がありますが、こんなにたくさん資料を出してもらって色々と検討を進めてきました。ただし、時間が十分なかったこともあって、先生方から頂いた質問等に対する回答も、今日、用意させて頂いていますし、更に議論を深めて頂くために、本日は、東日本高速道路会社と首都高速道路会社に来て頂きまして、追加のヒアリングを行って頂くこととしております。

前半はヒアリングということですが、その後、いよいよ点検の取りまとめということで、本日、方向性について御議論頂ければと思っております。スケジュール的には、前回、申し上げましたけれども、夏頃までに取りまとめるということで、根本座長をはじめ大変タイトなスケジュールでございますけれども。夏といってももう暑いのですが、九州は梅雨に入ったということで、明日から少し涼しくなるそうなので、梅雨が過ぎた夏だと思えます。その頃までには取りまとめられるようお願いしたいと思っております。今日もよろしくお祈いします。有り難うございました。

【事務局】 有り難うございました。

それでは、続きまして本検討会の委員の方々を代表されまして、座長の根本敏則一橋大学大学院教授より一言御挨拶を頂戴いたします。

【座長】 一橋の根本でございます。これまで、2回にわたる検討会では、6つの高速道路会社と機構からこれまでの成果、今後の課題についてヒアリングさせて頂きました。

本日は、再び各会社に御足労頂きました。これまで質問させて頂いたところに対して書面で回答を頂きました。その確認を、本日、したいと思えます。また、その後に各委員から出させてもらいました質問に対しても、非常に丁寧に御回答頂きました。感謝いたします。例えば管理コスト縮減に関する技術開発等、細かい問題についても、丁寧に回答頂い

たところであります。本日、よろしくお願いいたします。

また、先ほど局長から御説明があったように、7月位には取りまとめをするということですので、後半ではその取りまとめの方針について委員の皆様とまた議論させて頂きたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【事務局】 根本座長、有り難うございました。

開催の記者発表でもお知らせしておりますが、本日の検討会、議事は非公開となっております。恐れいりますが、カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、報道関係の皆様、御協力をお願いいたします。

会議終了後、この会場の隣、共用会議室1にて、座長、副座長からブリーフィングをさせていただきます。よろしくお願いいたします。

(報道関係者退室)

【事務局】 それでは、早速、議事に入らせて頂きます前に、お手元の資料確認をさせて頂きたいと存じます。上から順に配席図、議事次第の他、資料1-1として東日本高速道路株式会社への質問と回答、資料1-2として中日本高速道路株式会社への質問と回答、資料1-3として西日本高速道路株式会社への質問と回答、資料1-4として本州四国連絡高速道路株式会社への質問と回答、資料1-5として首都高速道路株式会社への質問と回答、資料1-6として阪神高速道路株式会社への質問と回答、資料1-7として独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構への質問と回答、資料2として、とりまとめ目次(案)、資料3として基本データ集目次(案)がございます。資料に不足がございましたら、お教え頂きますようお願いいたします。よろしいでしょうか。

本日は、6名の委員の先生方に御出席を頂いております。設置要綱第5条の検討会の成立条件を満たしておりますことを御報告申し上げます。

それでは、以後の議事の進行を座長にお願いいたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【座長】 それでは、これより議事を進めていきたいと思っております。

議事の1番、2番として東日本高速道路、首都高速道路の2社からの追加ヒアリングを行います。

まず初めに、東日本高速道路株式会社よりヒアリングを行いたいと思っております。

それでは、よろしくお願いいたします。

【東日本高速道路(株)】 資料1-1説明

【座長】 今日、各社、来られていますので、他の会社を含めて質問頂いても構いませんけれども、この段階で何か追加的に伺うことがございますか。

【東日本高速道路(株)】 大雪というのは、ある意味の災害みたいなものなので、機構で予備費みたいなものを持っておいて頂いて、5年か10年の平均の除雪は私どもの方で責任を持って全部やりますと。ただし、豪雪で飛び出た部分を、私どもの方で申請をすると、交付をして頂けるような仕組みがあると、やりやすい。是非そういうことも御検討頂ければなというふうに思っております。

【座長】 ございませんか。

【委員】 短時間の間に丁寧な回答書をつくって頂きまして、有り難うございます。

16ページで2つ伺いたいのですけれども、インセンティブ制度の改善についてありますけれども、今後、修繕事業の増加とか、特定更新等工事の着手と書いてありますけれども、これ、大きな大規模更新、大規模修繕というのが控えておりますよね。そこで、もっと大きなインセンティブ制度みたいなものがあればできるのではないかなというような気がするのですが、そういうことについていかがお考えかということと、ガソリンスタンドの問題ですけれども、関連事業の中で赤字をかぶれというのは筋が違ような気がするのです。とすると、本当にユーザーサービスとして、あるいは緊急時対応として、高速道路内のガソリンスタンドが必要だとすると、それは、これも機構との関係になりますけれども、道路事業本体の中で見るべき問題ではないかなとも思うのですけれども、そういうことについてどうお考えですかね。

【東日本高速道路(株)】 まず、特定更新等工事ですけれども、実は、通常の、例えば橋梁1つをとってみても、設計自体が、机の上で設計するのではなくて、むしろ、警察との協議を踏まえながら、現実の施工図みたいな設計計画みたいなものをつくり上げていかざるを得ないというのがこういうところだと思うのです。そういう現実の施工を前提にしたような計画を立てて、それでこの位、金がかかるというのを機構に申請をして、それより安く上がったかどうかと、こんな感じになるかと思うので、今までのような、ある意味で標準設計的な考え方よりは、むしろ具体的な現実の姿でお話をして持って行くという感じになるので、どちらかというと、インセンティブというか、そんなにたくさん削減ができないのではないかなというふうに思っていて、そういう意味では、ちょっと柔軟にして頂くと有り難いなというふうに思うところでございます。

それから、ガソリンスタンドなのですが、今後もガソリンがどんどん売れるというわけ

ではなくて、電気自動車もあれば水素電池も入ってくるということでございますので、今、もうかっているところもだんだん辛くなる。充電器は、今、一生懸命つけているところですが、水素まで来ると、一体、誰がそのスタンドをつくる費用をもつのかといったときに、それを、今まで法律の体系が関連事業で仕分けらなっているものですから、しょうがないというところはあるのですが、やはり少なくともその設置するところ位は、私ども、料金徴収施設は道路の付属物だという認定を受けて、私どもの方でやりますが、料金徴収の範囲内で面倒を見て頂いているということなものですから、そういう施設として位置づけて頂ければ、まあまあ減価償却分だけ助かって、本当の直接運営費だけなら、サービスエリアにもあるガソリンスタンドということでもありますので、何とかしていけるのかなというふうに考えられまして。そういう意味で言うと、将来の充電器なり何とかスタンドにつきましても、是非そのようなものの考え方をして頂かないと、なかなか私どもの中でそういう対応は、今後、困難になるのではないかとというふうに考えているところです。

【委員】 有り難うございました。

【委員】 私、ガソリンスタンドと将来の技術開発について2点お伺いしたいのですが、先ほどのガソリンスタンドの話にもあったのですが、現行方式での業者選定の方式ですね。例えばもうかるところもあればもうからないところもあると思うのですよ。それは、1カ所1カ所、例えば入札のような形で業者を選定されているのか、例えばもうからないところ、もうかるところ、幾つかを面としてセットで入札をされているのかということ、1点、教えて頂ければ幸いです。

2点目が、技術開発のところなのですが、色々な技術開発を各社なさっていると思うのですが、こういった情報が、例えばPRみたいな形で色々なところで皆様たちの御努力がかいま見れるようなことというのはあるのでしょうかということですね。PRをちゃんとなさっているかということですね。

【東日本高速道路(株)】 実は、ガソリンスタンドは、公団時代から引き続いてやっているところがほとんどでございます。例えば、中日本高速の東名・名神でというのは、多分、ほとんどが黒字ではないかと思えます。地方へ行くほど給油量が少なくなって赤字になるという体系になっておりまして、新しくつくったときは、もう既にこの様な直営でやっても赤字になるような状態なので、なかなか来てくれないという状態があるので、私どもの方でつくってリース料をすごく安くするとか、ガソリンについて50銭とか1円とかという利幅でお願いするみたいな感じに実態になっておりまして。むしろ、こちらが選択

するというよりは、何とかありませんかというお願いをする感じになってきております。

それから、技術開発のPRでございますけれども、毎年11月、高速道路調査会を中心として、私どもの会社、それから首都高速、阪神高速、本四高速も含めて、そういう新たな技術開発をして、こんなことをやっていますというのをビッグサイトで2日間やっております。

【委員】 今、もうかっているところの契約が続いているので、そこを解除して面で契約し直すということが、今、できない状況というお話ですね。ガソリンスタンドの。自分たちでつくられている施設があって、そこが。

【東日本高速道路(株)】 というか、ガソリンの災害時の供給契約だとか、そういうのもみんなセットであわせてそこでやっていますというのと、基本の、今の皆さんの考え方は、月200キロリッターを切ると赤字になるということなので、向こうの企業さんも、赤字になったスタンドから撤退していくという感じになっているのです。

【委員】 包括で結べないのですね。

【東日本高速道路(株)】 包括で結んだところで、ここが赤字だということになると、そこはもうやめたいというふうになっておりまして。

【委員】 有り難うございました。

あと、ビッグサイトの件ですけど、そういう玄人的なところにPRだけではなくて、一般の皆様にも、きちんと色々な開発等の御努力がわかるような形で、PRを是非お願いしますというところが。

【東日本高速道路(株)】 有り難うございます。是非、そういうふうに努めたいと思います。

【委員】 14ページの入札の状況なのですが、これはいわゆるグループ企業というのは除かれているわけですね。

【東日本高速道路(株)】 そうでございます。本社が発注する。

【委員】 いや、本社とグループ会社との取引は除かれているわけですね。

【東日本高速道路(株)】 そうです。

【委員】 パーセンテージは、どの位になりますか。

【東日本高速道路(株)】 基本的には、新設・改築は建設部門でやっていますので、ほとんど本社発注になります。

維持管理関係は、原則として子会社にお任せするというスタイルをとっておりますので、

そういう形になります。

多分、パーセンテージは大分違うと思います。グループ会社がやっておりますのは維持修繕だけでございますので。

【委員】 やるのはですね。だから、非常に低い。

【東日本高速道路(株)】 ちょっとすみません、確かな数字は持ってありません。

【委員】 いえ、結構でございます。

【委員】 丁寧に色々書いて頂いているのでわかりやすかったのですが、私、お聞きしたいのは、従業員数の抑制の7ページ、そしてファミリー企業の11ページ、そして入札監視の15ページの2のところ、社外の資源を活用する方が効率的な場合もあるから外注するというような、そのあたりの全体の関係なのですが、まず、ファミリー企業のところで、「お客様との接点」というところで、できるだけ子会社化してグループ企業としてやった方がよいだろう、そういう方針だというのはわかりました。

それで、7ページの従業員数の抑制のところでは、当社単体の従業員数は減少していて、ただ、道路延長がされているので、恐らく維持管理等のところグループ企業の方の従業員数は増えていると、そういう話だと思のですが、そういうものだと思って読んでみますと、15ページのところで、要するに業務委託といいますが、やってもらった方が効率的なところもあるだろうという、そのあたりのところですが、考え方として、これからどんどん延長していったら、やはり、従業員を抱え込まざるを得ないというような路線ですと行くのか、あるいは、ここに書いてありますように、地元協力会社や専門業者への外注もどんどん進めていく。そうすると、グループ企業を含めて従業員数はそんなに増えていかない、あるいはこれから減らしていけるというようなことになるかと思うのですが、3箇所に書きぶりが様々だったので、方向としてはどちらなのかを伺えればと思います。

それから、もう1点、無人の料金所とかいうのが他のところで結構進んでいるというような話があったのですが、そういうのは東日本高速の方はどうなのでしょう。

【東日本高速道路(株)】 まず、従業員数関係ですけれども、やはり維持管理する距離が長くなればなるほど人数は必然的に増えていくということでございますけれども、民営化する際に、私ども、念頭に置きましたのは、最低限の人数で子会社化するということを前提にしております。ただし、24時間365日、常に通行をお願いするということになりますので、災害対策ですとか雪氷ということになりますと、その体制では絶対にできないと。そうだとすると、そういうときにきちんと体制を組んでくれる、そういう方々を協

力会社という形で置いておくという形が、一番、効率的かなと。何も無いときには全部自分らでできる、いざというときには人に頼むという体制でまいろうとしております。そういう体制をとっても、やはり供用の管理延長が延びると、その分だけは人数が増えざるを得ないということになります。

実は、一番、お金も人も削れそうもないのが料金所でございます。先生が御指摘のように、料金所については、1箇所当たり8人とか9人位の人数がいるという形になっております。今回も、常磐道でやった場合ですが、常磐道に関しては、常に人がいないとだめということではなくて、M I Cというやつで、無人でお金が支払えますという料金所をつくっています。ところが、そこでトラブルがあると人が飛んでいかないかんとということで、全てをそれにすることはできなくて、例えば隣の料金所は人が入っています、その隣は無人になっています、その次はまた人が入っています、その次は無人になっていますというような形で、トラブルがあったときの迅速な対応ができるようにということにしていますので、そういう形になります。ただし長期的には、人が一番削れそうなのは実は料金徴収所でございます。それは、料金の徴収方法の形にもよると思いますが、そのあたりの改善がなされれば、もう少し改善の余地はあるかなというふうに思っております。

【座長】 時間の関係で、申しわけありませんが、この辺でヒアリングを終わらせて頂きます。どうも有り難うございました。

(説明者入れかえ)

【座長】 続きまして、首都高速道路株式会社よりヒアリングを行いたいと思います。では、よろしく願いいたします。

【首都高速道路(株)】 資料1 - 5説明

【座長】 有り難うございました。それでは、只今の説明に関しまして御意見、御質問などをよろしく願いいたします。

今日は阪神高速の方からも来られていますので、御質問をよろしく願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】 首都高速はかなり利用させて頂いているのですけれども、どうしても左の下から上がってくる路線がありまして、E T Cを通過してこちらの本線の方に入ってくる路線と、こちらが東池袋とか、左に曲がりたい路線とか、何箇所か、特にC 1と呼ばれる路線を通過しているときには、上がり口の合流のところこちら側は左に行きたいというところ、かなりヒヤリハットがございます。事故データとかも把握されていると思いますので、そ

ういったところに対する改良等も進められていると思うのですが、今回、事故など、ヒヤリハットのデータを警察と共有しているかということをお聞きしておりませんでしたので、そういったところを改良に生かされているかどうかということだけ、1点、確認させて下さい。

【首都高速道路(株)】 その前に1つPRをさせて頂きたいと思うのですが、中央環状線、おっしゃるように新宿線の方は出たり入ったり、右左が混乱しているのですが、今度、新しく供用しました品川線の方は、実は地下の中で逆に入れかえていまして、必ず左から入って左から出るように。トンネルが右左、地下の中で逆になっていると。必ず左で出られるようには工夫したのですが、ちょっと過去のやつはそういう工夫もできなかったもので、直すとなると大変で非常に厳しゅうございますが、色々検討して参りたいと思っています。

事故データは、当然、高速警察隊と共有していまして、1箇所、1箇所、高速警察隊の方とも相談しながら、事故のパターンに合わせて、例えば、今、首都高速が一番増えているのは渋滞時の追突であります。それをつぶしていくとか、あるいは合流部でのチャネリゼーション、絵の書き方ですね。表示の書き方を直していったり、警察とは常に共同してそこのところをやっているというのが実態であります。ベースの事故データまで戻ってやっていくということは、多分、やっていないと思いますが、現場でそこのところを、トータル、協議しながらやっていると思います。

【委員】 有り難うございます。

【座長】 いかがでしょうか。

【委員】 私、2点あります。1点目は、東品川栈橋の羽田線のことについてです。

単純に縦断図を見ますと、大井の水道橋があるわけですが、都市計画的な調整事項がもう少し進んでいると、ひょっとしたらもっと合理的な設計になったり、首都高速ですので、前回のオリンピックのときに首都高速がかなり東京の未来像を印象づけたということを考えても、デザインをどういうふうにアピールするかということにいけば、この京浜運河沿いを走るこの道路は極めて重要なところだと思いますので、必ずしもお金をかけることがいいことではありませんが、デザインとか都市計画の調整事項というのが果たして合理的に決められたのかとか、あるいはそのための努力はどんなされているのか、これが1点目の質問であります。

2点目は、オリンピック・パラリンピックレーンといったようなことも考えておられるでしょうし、これは阪神高速もそうだと思うのですが、技術開発の国際的な水準に対して、



日本の高速道路はどの程度お金をかけているのだというところが、国際的な比較の中で見え難いのかなと思っています。ある意味、民営化ということで、少し萎縮したようなところもあったのではないかなという気もするのですが、改めて今後のアジアのインフラの需要を考えたときに、技術開発の比重が現状のような比率あるいは体制でいいのか、もう少し積極的なことも必要なのか、このあたりについて見通しをお聞かせ頂ければと思います。

【首都高速道路(株)】 1点目であります。相当、計画調整をやりました。大井水管橋をサイフォンにできないかというので東京都の水道局とやったのですが、冒頭、申し上げましたように、大井埋立地への本管でありますので水を絶やすことができない。実は、代替路が全くなくて、いわゆる縦坑を掘るスペースがここは全くない。御指摘のように、オリンピックまでに間に合わさんといかんというので、そこを断念して。最後、調整しましたが、今、アーチでやっていますが、これをトラスにして水管橋の桁高を下げ、少しでも下を通るとい調整まではやっています。サイフォンにするので40億から100億のオーダーの金が余分にかかるという話だったのですが、それはできるのだったらやろうというので調整したのですが、さっき言ったような事情であります。

2番目のお尋ねであります。技術開発は、これは、首都高速は民営化になって、特に逆に力を入れていると言った方がいいと思います。話が横に飛びますが、今のうちの会長はトヨタの前の社長の渡辺さんでして、とにかく取締役会があるたびに技術開発しろと。要は、NEXCOと違って土地の財産がないものですから、そういうソフトのノウハウを発展させるしか関連事業を伸ばすことはできない。我々もそう考えています。当然、民間から来られたのですから、そういう意識で、外国に売れる話とか。そもそも、技術の仕上げをなさいと。世界に誇れるやつ、日本で一番のやつ、そこを網羅的に整理してから技術開発を始めようではないかというのが、いらっしゃったときの最初のお話でありましたので。今、技術開発の見える化というのでしょうか、首都高速の中で抱える課題のため、それを解決するための技術開発と、世間に使って頂いて商売になる技術開発と、両方分けてスケジュールコントロールをしているというのが、今の実態であります。

【座長】 有り難うございました。他は、いかがですか。

【委員】 維持管理業務、ファミリー企業の整理。首都高速の6ページのところで、維持管理業務について、直営化、子会社化、完全競争という区分で進められて、結果的には、子会社化がわりと進んでいるようですが。維持管理については、従業員の数との関連ですが、その本体は恐らく減らされていて、ただ、維持管理を子会社にやらせるということに

なると、そこは増えるという状況なのか、あるいはもっと委託を進められているのか。

阪神高速の方でも、社員数減少は、本体の話で1ページのところにあって、恐らく維持管理部門については、次の子会社の方である程度は行われているので、その人数は、ある程度、増えているように思いますが。ただ、その中でも効率化のところ、外部委託というのが進められているのかと。両方、同じような課題かと思えますけど、そのあたり、どんな割合かお伺いできればと思います。

【首都高速道路(株)】 維持管理系の子会社は、首都高速の場合は、民営化してから新たに全部つくりました。先生の御指摘のように、中であったものを外部化したということで、メンテ会社が主にやっていますのは、緊急工事ですね。事故が起こって、緊急に高欄とかガードレールを補修しないとだめとか、雨のときに舗装が傷んでポットホールができますけど、それをすぐ埋めるとか、主に緊急性の高い工事。それまでは内部化してやっていた、あるいは単価契約をしている業者をお願いをしていた。そこを内部化して、ノウハウをためているというのがうちの場合の実態であります。

【委員】 緊急時対応を子会社の方にやらせていると、そういうことですか。

【首都高速道路(株)】 はい。前回の資料で御説明した方があれかもしれませんが、首都高速の場合、維持管理のお金というのは2通りでやっています。1つは、機構に資産と債務を渡す、資産計上する維持管理費と、もう一つは、今、申し上げたように緊急に直していくような、資産計上しない維持管理。メンテ系の子会社に発注をしているのが、1社平均50億でありますので、それが7社ですから350億で、そのうちの3分の2は、今、申し上げた資産計上しない予算でやっているもので、大半、緊急工事というのでしょうか、そういうものが主になっているとお考え頂いて結構だと思います。

【委員】 緊急工事というのは、常々のメンテということですね。要するに、車の通行で起きる事象への対応という、そういう意味ですね。

【首都高速道路(株)】 わかりやすく言うと、雨が降ると舗装がものすごく重交通で傷むんですね。そうすると、穴があいてくる。特に湾岸線なんかはそうなのですが、通行上、非常に危険なのですぐ埋めないとか、車がぶつかって何か壊すと、すぐ元に戻さんといかんとかというのが、その緊急工事の類です。

メンテの会社が定常的にやっているのは、3分の1はジョイントの取り替えですね。これは、彼らでないと決められた時間の中でおさまらない、それ位のレベルだと思います。

【座長】 子会社がまた外に出しているのを、ここで言う完全競争と言うのでしょうか。

【首都高速道路(株)】 子会社から、いわゆる協力会社というのですか、下請、大体半分位の金額がそういう下請を使ってやっているというのが実態です。そこも、ほとんど首都高速の工事をやっている会社が幾つかあります。そこで、価格交渉型と称しているのですが、あるいは見積もりを3社位からとって、そこで一番安いところに落としていくと。昔に比べれば競争性を高めているというふうに思います。

【座長】 有り難うございます。今の点、阪神高速も、同じようなことと理解してよろしいですか。

【首都高速道路(株)】 そうですね。私どもも同じような話でございます。うちの方でやっているのは、例えば1年契約して、評価をその年度でして、それでよければ2年間は随契でいけると、そういうちょっとした手段は入れているところはございますが、基本的には首都高速と一緒にございます。

【座長】 大体、時間になったのですけれども、よろしいですね。

それでは、どうも有り難うございました。

(説明者退室)

【座長】 それでは、続きまして議事の3番、意見交換に入りたいと思います。

まず、事務局から資料の説明をよろしく願いいたします。

【事務局】 資料2, 3を説明

【座長】 有り難うございました。これまでのヒアリングを通じて、論点が大分明らかになってきたというふうに思うわけですが、この検討会は、今日と、あと2回あります。その2回を経て、最終的に取りまとめの答申(案)をつくるわけです。今日、論点として追加すべきことがあれば、次回以降、ドラフトに盛り込めると思うので、今日、どういうことを盛り込んだらいいか、そういうことについてちょっと御意見を頂ければと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 2点あります。1点目は、管理状況と管理コストの縮減、2点目は企画割引です。

1点目の管理状況と管理コストの縮減のところ、インセンティブ助成制度があまり使われていないというお話があったわけですが、これは、煩雑だからという話ですが、もっと使うべきだろうという感じがします。更新や修繕を先取りした方が、結果としてトータルコストが安くなるわけですので、できる限り前倒しでやった方がいい。そのところがアセット管理の基本だと思います。単純に利用率が低いというよりは、全体のインフラマ

ネジメントを考えたときに、でき得る限り積極的に使っていくと。

ただ、その際に、補助率が低いというか、最後通告とか言っているのだけど、何でこんなに低いのがちょっとよく理解できません。更新を先取りするという意味では、低金利の長期固定金利で借りて、どんどん更新に回していくべきで、何でこんなに使えないのかというような印象を持っています。ちょっとここ、わからないので、もし、そのあたりの構造がおわかりでしたらお聞かせ頂きたいと思いました。

2点目の企画割引は、私自身は、オリンピックとかパラリンピックのときのオリンピッククレーンみたいなときに、高度なサービス、安全・安心の、新しい技術も使ったようなサービスを使って、そこに関しては、料金を上げていく、そしてその後レガシーとして残していくみたいな仕組みもあるという気もして、ここの企画割引のところは、値上げのところに関して、そういうアイデアもあるという気がしましたが、何となく各NEXCOさんと首都高速のお話を聞いていると、そういったところまでの積極的なお考えはあまりないような気もいたしました。こちらの側として何か言っていくべきかなという感じがいたしましたということでございます。

【座長】 今のは、どちらかという御意見ですかね。

【委員】 そろそろ、もっと大胆に出していった方がいい時期かなと思います。

【座長】 あと、維持修繕を先行的にやると全体のライフサイクルコストが安くなるみたいな、そういう提案型の縮減策というのでもいいかもしれないですね。

【事務局】 早くやった場合とか、先にやった場合のことをどう考えるかとか、何かあるのかということだとは思いますが。単年度工事が多いのでということなのでしょうけど、大規模更新だと、さっきあんまりはっきりとした回答がなかったのですが、もうちょっとよく検討してみたいと思います。

【座長】 評価する方も、結構大変にはなるとは思いますけどね。

いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 何点かあるのですけれども、よく頑張っているところはきちんと書かかないといけないと思うのですよね。

【事務局】 成果のところですね。

【委員】 有利子負債の確実な返済ということに関して言うと、機構の評価委員会でも、低金利で調達しているよねというのは、S評価をつけています。あと、早期整備で民営化して、独自の判断で柔軟な対応ができていからこそコスト削減になったり、結構、いっ

ばいあると思うので、そういうところは大事なというふうに思いました。

あと、グループ会社ということはどう考えるかということだと思うのですが、透明性、非常に上がっていると思うのですね。でも、情報開示とか連結の考え方で、本社は減っているけれど、全体としてどうなのとかという、そういうところの情報開示との連動性がまだまだ不十分かなという気がしています。

それと、情報公開に関しては、各社とも開示請求のあったときの手続等はきちんとされているのだけれども、新技術とか経営の効率化とか、いいことをいっぱいやっているのだけれど、そのアピールといいますか、そういうのが不足しているという印象があります。

それと、これ、ちょっと議論した方がいいと思うのですが、企画割引でも、収支バランスという苦勞が常にあるのですけれども、地方創生とか活性化とか高速道路の活用とかということ考えた場合に、どういうバランスシートの中で考えるかというのは極めて重要だなというふうに思っておりまして、そういうことについても、幹線道路部会かもわからんけれど、そういうところへもうちょっと会計の考え方というのをやった方がいいだろうというふうに思いました。

それと、もう出ましたけれども、インセンティブですけれども、やっぱり大規模更新とか修繕がでかいので、そういうのを何か先取りするような、何かそういうことも一緒に考えて提言できればなというふうに思いました。

【座長】 今、少し議論した方がいいことがあるかもしれませんね。子会社の問題と、それから、この企画割引は、償還計画に影響を与えないようにと、わりと枠がはめられています。それはちょっと柔軟にしてもいいのではないかと。これについて、御意見を伺いたいと思います。まず、子会社の問題はいかがですか。

【委員】 要するにグループ企業と、特に維持管理のところだと思うのですが、子会社からの発注についても透明性を確保すべきではないかと。これもそうなのですが、何か両社とも色々言っていましたね。いわゆる競争入札はしていない。子会社がどこかに発注するときにはね。という話ですし、全体として、民営化のときに、そこら辺をどのようにするか、グループ企業、子会社関係というのは、結構、皆さん、関心を持たれるところなので。

外部委託が必ずしも良いことばかりではないというのは、よく承知していますが、やはり100%子会社でやらせると、そのところの料金というのは競争が働かないから、本当にこれでいいのかということ常を監視していかなければいけない、透明性という観点で監視していかなければいけませんし、本体の従業員数を減らしていても、グループ企

業の方で膨れているということでのよいのかと。更にグループ企業から外部委託もしていて、まさにその透明性確保、入札等が必ずしも十分でないということがないか。そのあたりは、会社によって多少の違いはあるのですが、特に、人数が増えても、これは道路延長が伸びたので当たり前ですといった言い方をしていたり、他のところは、必ずしもグループ企業全体の人数をここで出してきていないという、そこら辺りは、もっときちんと明らかにすべきではないかと言われるところだと思っております。

それから、もう一つ料金の話ですが、企画割引、ここ、割引ということだけ言っていて、値上げすると大変だというのはよくわかるのですが、ロードプライシングとか全部含めて、大胆に上げて、また下げることがないとうまくいかないですね。政策的になかなかここでそういうことを言いにくいという難しさはあるのですが。

ただ、それは絶対にできないわけではなくて、公共料金の値上げになるので、手続を色々踏んで大変だということはわかるのですが、今、これ以下でないとだめだという、その枠を絶対超えられないと、大胆に、路線をこちらに誘導とかもできないという状況になります。本当は、そこももう少し柔軟にさせないといけないうちなのですが。

【座長】 有り難うございます。いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 こうやって10年たってみて、実は、もうちょっと社会的なものであるという方に話は収れんしているのだと思っております。そういう意味合いで言うと、私は、実は、会社自身に対するガバナンスのかけ方が、もうちょっと社会的な存在としてかけることが必要な部分というのはあるのではないかなと。民営化企業、株式会社という話だったので、株式会社でかかるガバナンス、株主からのガバナンスであるのか、言ってしまうと市場ですね。プライシングからかかってくる、競争からかかってくるガバナンスと、これは結局両方かからないという話の組織になっておられるわけなので、少し行政の関与もあるかもしれませんし、この機構が何らかの形で、もう少し何らかの機能を持たせ、会社をチェックしていくという部分をどう考えていくのか。でないと、結局、損益、インセンティブ制度の話も同じなのですが、結局、道路事業というのは、そういう意味のガバナンスが効くというのは、個別にコスト構造を見続けないと無理があるということでしょうし。

このインセンティブ制度を可能にする意味でも、基準価格の設定等に関して相当の透明度を上げて、インセンティブの前提の基準価格がかなり本当に社会的な意義があるという話の整理ってすごく重要になってくるわけです。ちょっと考えておいた方がいいかなとい

うふうには思ったところです。

【委員】 業務点検ですので、当初、予定されていて、ちゃんとやれてきたことということと、当初、予定していたのにやっぱりやれてこなかったことというのを、まず一番最初の点検項目として出すべきかなと。そして、この10年の中で見えてきた課題ということで未来志向で考えると、こういうところをこれから点検していかなければいけないのではないかというような構成になるのかなと思いました。例えば、その中に料金の弾力的な運用によって交通量の適正化を図っていったり、過積載に対してのペナルティーをもっと強化としていくとか、大雪に対する除雪コストをどうしていくのか、というふうに。それぞれの項目の中で、これまでできたことを、予想以上にできたこと、予想の範囲内でできたこと、やるべきこととして見えてきたことというふうな形で整理して頂けるといいかなというのがありまして、ここに載っていないのですけど、先ほど申し上げましたけど、震災災害時の特損に関して、どういうふうにしていかなければいけないのかとか、それは、今、見えてきた課題ですし、その課題に対しても、短期的、中長期的みたいな感じで分けて解決していくことが見えてきたのかなという時間軸も、少し入れて頂きたいなというところです。

【座長】 私も、企画割引について一言意見を言いたいのですが、企画割引で別にもうけなくていいというか、とんとんでいいわけだから、割増収入は割引の原資に使うという意味で、説明していくということができないのではないかというふうに思うのです。

我々、償還に影響を与えないという歯止めがあるということは、ある意味、いいことで、それは利用者に対して、これは別に値上げして儲けるつもりでもなくて、交通をうまくシフトしながら上手に使うためのものだと言明できます。いずれにしても、今、企画割引について枠がはめられており、単年度内で影響がでないように、というようなことで色々やっているところは、検討する余地があるだろうということは少なくとも書けるかなと思いました。

【事務局】 せっかく点検した中で、これだけ課題が出てきたので、この中でそういう提案を是非出して頂いて、最終的にどうするのかというのは幹線道路部会かもしれませんが、言って頂いていいのではないかと思います。

【委員】 他の委員がおっしゃったガバナンスということに関して言うと、やっぱり社会的役割ということで見直すべき時期だと、私もそう思います。全く同感です。そのときに、例えば休日1,000円とか、そういうことに関してどういうふうな総括をするのかと

というのは、幹線道路部会でもデータに基づいてやりましたけれど、ああいうのだって、社会的役割という観点とか、そういうことをきちんと総括した上で、その延長線上にグループ企業の問題とか、企画割引とか、あるいはインセンティブの問題というのが何か改めて位置づけられるような気がするので、非常に重要な問題提起であり総括だと思いますね。

【座長】 結構、面白いことが幾つかわかってきたと思うのですよね。

【委員】 そういう意味では、先ほど、他の委員が、当時、何を目指していたかという話を、一度、整理をすると、目指したものと仕組みとが整合していたのかという部分については、どう整理をするかということはすごく根底にはあって。でも、少しずつどこかを変えていこうという、枠組み全部というのではないのですけど、それでないと何か整理がつかないという感じが。

【委員】 取り組まなかった、やってこなかった、怠慢的なことなのか、ただ単に見えてきた課題で、これから取り組むべきことなのかとか、そういったことはちゃんと書いて頂かないと、皆さん、すごく一生懸命やられているので、そこそこやってきたのだけど、実はこういう課題が見えてきたという、この書き分けはきちんとして頂けるとすごく有り難いなと思います。

【事務局】 恐らく、安全・安心なサービスの部分のところで色々なことが、筐子もありましたけれども、あったという感じですね。

【委員】 言われたことに対しては対応したのですよ。建設側のところは、ちゃんと透明性もあった。ただ、維持管理みたいな問題が新たに出てきているということは、社会的役割というところでどうするかということを書けばよいと思いますけどね。

【委員】 経営情報については、全て連結で、全て公表する。そこ、何かまだ不十分ですよ。

【事務局】 発注のところが、まだ不十分なところがあるので、直して頂くということだと思っております。

【座長】 だけど、それは子会社にしたから必ずそこに発注するわけだから、それでいいのかという話は残っていくのですよね。

【委員】 それは、さっきおっしゃっていたけど、全社とも維持管理4業務と出ているのですね。接客であったり、非常に大事な維持点検であったり、緊急事態であったり。それは、しかるべき理由になるのかなという気がしますけどね。

【座長】 そうですね。ただ、そこからまた半分はアウトソースしているというから、



一体、その基準はどうなっているのだ、ということになるのだと思います。

大体予定した時刻になりましたので、それでは、今日はこの辺で議論を打ち切らせて頂きます。

【事務局】 それでは、長時間にわたりまして熱心に御議論を頂きまして有り難うございました。

今日の議事内容につきましても、後日、先生方にまた案を送付させて頂きまして、御同意頂いた上で公開させて頂きます。また、速報版は近日中にホームページにて公表させて頂きたいと思います。

資料は、そのまま置いて頂ければ追って郵送させて頂きます。

以上をもちまして、本日は閉会させて頂きます。本日はお疲れさまでございました。有り難うございました。