

高速道路機構・会社の業務点検検討会 第4回検討会

平成27年6月23日

【事務局】 先生方、本日は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。ただいまから、高速道路機構・会社の業務点検検討会、第4回検討会を開催させていただきます。

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】 これまで本当に短い期間の間に、3回検討会を開いて頂き、それぞれの会社、それから機構からヒアリングをして頂き、更には追加のヒアリングもお願いしました。前回はそれに基づいて意見交換も頂いたところであります。その後、先生方からも幾つか御意見を頂いて、その結果、主要な論点は概ね整理させて頂いたんだと思います。それについて今日、資料を出させて頂きますし、それから関係するデータについても、かなり細かいところまで今回お示しする予定です。是非その参考の資料のデータを見て頂きながら、概ね取りまとめたこの論点を更に深く議論して頂いて、できれば本日、大きな方向性、枠組みについては取りまとめて頂ければなというふうに考えております。

取りまとめの時期は夏ということでお約束しています。暑くならないうちにといっただけで、梅雨がきて少し和らいだものですから、少し時間的な余裕はできたと思いますけれども、そのうちにまた暑くなりますので、その前に是非先生方に最後の力を振り絞って頂いて御意見を頂いて、いい取りまとめになるように御協力をお願いしたいと思います。本日は、よろしくお願いいたします。有り難うございました。

【事務局】 有り難うございました。

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。これまでの検討会では、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くとともに、前回は論点整理をするため、皆様と意見交換させて頂いたところです。その中で、例えば修繕分野を含めたコスト縮減を促進するためのインセンティブ助成制度の改善とか、地域活性化や利用促進のための企画割引制度の改善などが課題として明らかになりました。

本日は、それ以外の幾つか挙げられている課題について更に整理していきたいというふうに思っているところであります。局長の御挨拶にもありましたように、取りまとめの時

期も近づいているようでございます。委員の皆様、前回に引き続き活発な御議論をよろしくお願いたします。

【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、本日の検討会の議事は非公開となっております。なお、この会議終了後、この会場の隣、国土交通省第2会議室Bにおきまして、座長、副座長からブリーフィングをお願いいたしますので、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、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思えます。上から順に配席図、議事次第の他に資料1といたしまして、高速道路機構・会社の業務点検取りまとめ骨子(案)、資料2といたしまして、高速道路機構・会社の業務点検基本データ集がございます。資料に不足等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

本日は、6名の委員の先生方全員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。

以後の議事の進行を、根本座長をお願いいたします。よろしくお願いたします。

【座長】 それでは、議事次第に従いまして進めていきたいと思えます。事務局から資料の説明をお願いいたします。

【事務局】 資料1, 2を説明

【座長】 有り難うございました。さて、ここまでのところで、御意見、御質問などございますでしょうか。

【委員】 よろしいですか。「はじめに」のところで、民営化の3つ目的に対する成果に触れた方がよいと思うのですが、建設の部分については、どの様な成果があったのでしょうか。

【事務局】 基本データ集にあるように、開通目標の前倒しやコスト縮減を達成しているのが成果だと思えます。

【座長】 「はじめに」は、全体のサマリーみたいな感じになるのですかね。

【委員】 サマリーであるとすれば、1つだけ、笹子トンネルの落下事故のことがやはりよく考えたら要るのかなという感じはします。

【座長】 これはどちらかという本文の方で対応する話ですね。

【委員】 あとは自然災害や東日本大震災とか、それはしょうがないことなのですが、恐らくこれが一番一般の方からしてみると、民営化以降にあった事件だと思うので、それ

をどう総括するかということが必要なと。

【座長】 なるほど。有り難うございます。

【委員】 あれですね、安全がないがしろにされてきたわけではないということは、きちんとっておかないといけない。

【委員】 例えば、民営化されたことによって、よかったこと、悪かったことというのをきちんと業務点検によって総括すると。そのスタンスとしていろんな事件が起こったんだけど、これに対する対応とかがきちんとなされてきているか、なされようとしているのかということと、公共のものですよという認識もしっかり出てきたんですよ。民営化だけではなくて、やはり社会的なものですよという認識が出てきましたと。

【座長】 どうぞ。

【委員】 社会的なところが高まっているというのは、国民全般の認識で正しいんだろうなと思うわけです。私も地方に行くことが多いので、そういう思いはあるんですが、一方で産業、企業体の方からすると、首都の機能へもっと投資をというような声も多く聞く機会が多い。それは成長という言葉や、国際的な競争力、成長を支える役割をちゃんと担うというのが、高速道路でもクローズアップされつつあるんじゃないかなという気はしています。

ですから、公共でありながら、同時に成長を担う中心的なインフラとしての役割を十分担うような投資、あるいは機能確保というのが、高速道路の各会社によってなされているかというような視点での質問も相当数出たように記憶しています。多少受けと攻め両方の観点で、業務提携を行ったところは、出してもいいのではないかなという気がしています。

もちろん民営化の経緯の中では、着実に借金を返していくというところ、それに資するサービス向上ともあったわけですが、それを超えた色々な社会情勢の変化があったように思います。是非そういう攻めのところも加えて頂ければなという気はいたしました。

【座長】 社会的な役割が強まっているということはむしろ結論のところ、今言ったような話を書いてあげるといい方もかもしれませんね。

【委員】 地方創生とか、やっぱり成長とか、安全・安心ということを考えて場合に、高速道路の存在意義というか、期待とか貢献ってやっぱりものすごく民営化当時と比べて増しているというのは事実だと思うんですね。ですから、重過ぎるということもあるかもわからないけれども、やっぱりそういうことは是非書いて頂ければなというふうに私は思っています。皆さんの議論の結果次第ですけれども。

【座長】 民営化でそれができないのか、できるのかということと、社会的な役割を果たさなきゃいけないということは確かにそうなんだけど、それが民営化の枠組みとどういう関係性なんだと。民営化の少し仕組みを変えないとそれができないのか、民営化の中でできるのかということは、結構難しいと思うんですね。そのところは、社会的な役割が大事だということはわかったんだけど。

【事務局】 この議論では、機構とか会社の人が、こういう意識を持ってやってほしいという検討会のメッセージだと思います。

そのときに、確かに成長だとか、地方創生の御意見も頂いて、その部分をどう書くかということというふうに思いました。

【委員】 それと、冒頭、建設の部分はどのような成果があったのかという話がありましたが、やっぱり民営化することによって、意思決定が早期に柔軟にできるようになって、工費が削減されたりということとか、工期が短縮されたりという事実は各社とも報告されておりますので、そういうことは書いた方がいいのかなというふうにも思います。

【委員】 そうですね。じゃ、次にいきましょう。

【委員】 交通関係の事故の原因究明は、これはアメリカ流のやり方で、日本もそうなっていますけれども、誰が悪いんだということよりは、むしろ前に向けて、これから起こらないようにということなのかなと思うんですけども。

【委員】 基本的にはそうだと思いますね。でも、こういうことが起きたから、もう二度と起こしてはいけないよう考えるということだと思うのですが。

【委員】 ヒアリング全般聞いていると、確かに指し示しているものはあって、修繕のインセンティブの助成制度の申請は少ないわけですよ。ただその一方で、管理コストは上がってきている。意味するものは、投資できる部分が少ない上に、マインドとしては放っておくと働きにくいということに対して、どういう仕組みが用意できていて、どうすべきなのかということは、はっきり我々側としても示していないし、その状況を生み出している何が悪いのか、彼らが努力していないのかということに関しても、ちょっとなかなか整理はできていないような印象はある。それは自戒を込めてですけども。

先ほどの委員の話も、有識者からなる事故調査検討委員会というのが作られて、原因究明とか再発防止策をやったんですが、例えば航空とか鉄道だと、事故調査委員会から運輸安全委員会みたいなものができているんだけど、例えば道路安全委員会みたいなものがあって、そこが厳しくやると同時に、アメの部分が制度としてあった上で、高速道路会

社さんをどうだこうだというふうに言えるのかなという気もしています。この時点で、どういふ言い方が適切かというのは私も答えがないまま言っているんですが、正直数字だけ見て点検すると、高速道路会社があまり積極的にやっているような印象は、実はあまり持てなかったというのが正直なところなんです。だから、今後に向けて何かが必要であるというようなことの方が、報告としてはいいのかなと思っています。

【委員】 すみません、やっぱり今まで業務点検でやるべきということは、民営化時にこういうことが約束され、こういうことが課題として予想されていて、その課題に対してはこういうふうに対応できたんだけど、この10年間の期間中に、例えば笹子が起きたり何とかで緊急点検が必要になったりということで、今後10年にはまたこういう新たな課題が発生して、そこに対してどこまで対応できていて、どこが課題として残っているというところが点検じゃないのかなと思います。

その割に、例えば3の3-2で、安全・安心なサービスの提供と書きながら、管理の状況と管理コストの縮減というのがぼーんときて、え、違うだろうというふうに。まず安心・安全なサービスは、こうやって当初の課題をクリアする形で導入されてきたんだけど、こういう課題が生じてきてますよと。最終的に管理コストは縮減されているけれども、少しお金をかけないといけないようなところも出てきたんじゃないかなというふうな整理で、そのお金をかけなきゃいけない体制というのをどういふふうに導いていくかというのは、先ほど言われているように、安全委員会みたいな組織を立ち上げるというところまで言及するのは置いといても、まず当初の目的がこうで、これがどういふふうに解決されて、コストが縮減されたのはよいのだけれども、かけるべきところももっと出てきたんじゃないかというところをまとめ直すというところがいいんじゃないかなというふうに思いました。ちょっとこの3-2は、かなり構成的に違和感がありました。

【座長】 なるほど。縮減できたのはいいと。ただし、同時にちゃんとやらなきゃいけないところも明らかになったというメリハリをつける。

【委員】 そうですね。だから、修繕の場合は、例えば法改正をして少し期間を延長したことで、修繕費用とかを生み出してきたんだけど、もっとそこにインセンティブを向けるような仕組みというの也要りますよねというところが、やっぱり結論の1つじゃないのかなと思いますので、そこを最後のまとめのところで少し言及されるのが大事なかと。

【座長】 基本的には矛盾してはいないと思うんですが、そこら辺の縮減と、それからちゃんとやらなきゃいけないというのをメリハリつけてやっていきたいと思いますということを

少し強調しましょう。

そうすると、民営化時の枠組みのところ、管理については、主にコスト縮減について示されており、老朽化対策に関わる具体的な枠組みは示されていません。その結果として、コスト縮減だけではないということがわかって、老朽化にも取り組む必要があるという、何かそのつなぎを説明するような。

【委員】 改めて認識というのか、民営化時の目的には挙げられていなかったけれどもということです。当然、それはわかっていて、前提だったとは思いますが、少なくとも民営化のときには、主としてコスト削減しかメインに出てなかったのですが、現実には笹子もあったように、こういうことがありますよねと。ですから、この老朽化の安全対策のようなものは、当然、より目を向けなければいけなくて、でもコスト削減は必要である。ありながら、こちらも必要だということですかね。

【事務局】 例えば民営化の枠組みみたいなものは最初まとめて、この安全に関わるものは書くとか、委員の御指摘もあるので、最初にいきなり管理コストと書いてあるのはあれでしょうから、まず安全・安心なサービスの提供に関わる民営化の枠組みのところは、例えばまとめて書いた上で1つずつの項目を書くとか、ちょっと工夫して、まず全体がわかるように。

【委員】 安全・安心は努力してきたんだけど、コストに関しても頑張りましたよ。ただ、こういうところが足りないし、また新たな点検も必要だしという。

【事務局】 最初に全体が俯瞰できるようにしなさいという御指摘だと思うので。

【座長】 そうですね。

【事務局】 やっぱり大規模更新と、さっきの老朽化とかという話は特出しして書いておいた方がいいのではないかなとも思うので、ちょっと考えさせて頂いて。構成に関わることなので。

【座長】 他の論点はいかがでしょうか。

【委員】 そうですよ。その後に出てきた問題なので、民営化時に出された課題は大体クリアしてきているんだけど、民営化後に出てきた問題に、今対応すべきこういうふうないろんなことできちんと進展を図っていますということできれいに整理されて、今後の課題となるべきところを少し特出しされるぐらいでいいかなと思います。きちんと対応されてきているわけですから。あと、先程の意見にあったような大きな話につなげていくかというのは、どうするのかちょっとあれですけども。

【座長】 だから、民営化された会社がちゃんとうまくやっているかどうかという話と、民営化の枠組みの評価は別ですね。機構に民間会社が仕組みとしてちゃんと機能しているか、もう少し手直しすることはないのかという、一段もう少し上の判断が、この1つのレポートの中に両方入るんですね、どうしても。

【委員】 そうですね。

【座長】 民営化の枠組みそのままは動かさないで、その中で何をやらせるかという話をしているのか、それとも、民営化の枠組みも変えて、どういうふうに関割分担を変えるんだみたいな話が混ざっちゃうわけです。それは最初に言ったような、公的な部分の関与の仕方とか、そういう話になっちゃうでしょうね。

【委員】 2つありまして、1つ目はガソリンスタンドの空白区間の解消。ガソリンスタンドの整備に加えて、運営もやっぱりちょっと考えないといけないのではないかなと思うんですね。そこまで本当に高速道路事業でできるのかどうかというのはようわからんのだけれども。本体の中に赤字についても配慮しますよというようなことができるようであれば、そういうことも書いて頂ければと思います。

それとSA・PAなんですよけれども、SA・PAというのは、道の駅より更に規模が大きいものだというふうに理解するのであれば、地域へのゲートウェイとしてもSA・PAという考え方もあるのかなとも思うので、そういう積極的に地域と連携するSA・PAのあり方を追及するというのも、書いておいていいのかなとも思いますので、お願いします。

【座長】 ガソリンスタンドをどう位置付けるかというのは、少し議論が必要なところですね。

【委員】 受益者負担というのであれば、高速道路事業というふうに。

【座長】 路外のガソリンスタンドの利用ということで、高速道路を出たり入ったりするときには、会社は何負担しなくてよくなります。路外のガソリンスタンドに関しては、市町村の税金は入らないかもしれないけれども、その地域の人たちが困るからということで、地域の人たちで守っているケースがありますよね。

【事務局】 そうですね。色々なパターンがあるだろうと。払わないというわけではなくて、一時退出をオーケーしていくということは、今までよりは誰かが払っているから全体が採算とれるということにはなるので。

【委員】 ターミナルチャージ。

【事務局】 その人が払っていないという意味ではそうかもしれませんが、トータルで面倒見ているという意味では一緒の話だとは思うんですけどもね。

【座長】 高速道路事業でやってもらえるなら、地域としては、それは是非お願いしたいというのはありますね。

【事務局】 ただ、下に来てもらえれば、下のガソリンスタンドも助かるのでいいですよという話もあるかもしれないので、できるだけ今、少なくとも人の出入りは自由にしようとしていて。更にガソリンの関係では、下も上もなく使えるようにしてあげたらいいのかなという気はするんですけども。

【座長】 よろしいですか。

他にいかがでしょうか。

【委員】 よろしいですか。私は民営化という中で、唯一民間の経営的な経営判断が残る部分というのが、この多様なサービスの提供というか、SA・PAの運営であったり、その他の新事業であると。そこも実際に経営に支障がない範囲で地域云々という公共性の話をメインに出していくと、そうであれば、本当に民営会社というものがどこを経営裁量でやらせようとしているのかというふうに、ちょっと振れてくるような気も若干するんですけども。ここの部分は、逆にこれをやることによって、会社が利益を上げると、地域の拠点と商業的拠点として。それに道路事業が何か阻害要因になっているのであれば、それは道路事業の規制について少し緩めるみたいな話であればいいのかなと思うんですが。

【事務局】 会社を見ていると、サービスエリアはゲートを最近たくさん作っているんですけども、やっぱり中の施設に人を呼び込んだ方が儲かるから、やっているようなので。ですから、民営化後にゲートが増えていきます。だから、そういうことも考えながら。そのときに、無人PAの話がちょっと先生の言っていることと矛盾するので、ちょっと考えてみますけれども。それ以外は、多分会社も今、ウェルカムゲートで、わざと外にあげて、中の施設を使ってもらおうようにしているという感じを受け取っています。ですから、800あるうちの大体200ぐらいは、外から入れる、人が歩いて入れるゲートがあるんですけども、そういうことをしているようです。

【委員】 そうだとすれば、むしろ、「道路事業に支障がない範囲において」ということでしょうか。

【事務局】 おっしゃるとおり。

【委員】 そのような感じがしたので。

【座長】 経営の一環としてやっているの。

【事務局】 できるだけ喜んでもらった方がいいということでやっているようです。

【座長】 それは地域にとってもメリットあるし、会社にとってもメリットあるわけですね。

【事務局】 無人PAも、イベントの場としては貸しているようです。それも儲かるし、売上が上がるからいいということで、広場として貸している、イベントの場として。そういうことを。

【委員】 高速道路事業に支障のない範囲でと。

【委員】 ない範囲でということであれば、道路管理上危ないからとか、いろいろな観点で不正が起こるとか、そういうことであればということですね。

【座長】 他にいかがでしょうか。前回は議論がありましたが、企画割引について、交通状況にあわせて割引・割増を行うという提案も含まれています。

【事務局】 主とするところは、混雑しているときは高くなり、空いているときは安く。

【座長】 そうすると、混雑にあわせて割引・割増する料金政策は、企画割引に入っているじゃないですか。首都圏でやろうとしている、混雑状況にあわせての割増・割引は企画割引なんですかという質問が出てくる。要するに、企画割引の混雑割増・割引と、前の首都圏のところで書いてある混雑割増・割引がどういう関係なのかなというのはちょっと気になります。

【事務局】 もともと最初のところは料金制度そのものなので、会社が許可を受けて行う制度ですので、それは企画割引の届出とは全然違う。

【座長】 首都圏の料金でも、NEXCO、首都高速が相談して、自分たちで道路をなるべく賢く使うためにこういうのをやりたいというふうにいっているというふうに思うんです。

【事務局】 ですから、そういう制度にきちっと乗った上で提案するということは、別にはないとは言いません。前の方は根幹的に、将来的には混雑状況にあわせた制度をちゃんとしていきますと。

【事務局】 企画割引でも、割増・割引でもいいですよ。

【座長】 いいと思いますよ。

【委員】 企画ですもの。

【事務局】 制度設計しますと。

【委員】 企画割引という言葉はどう使うかですけどもね。

【座長】 そうすると、前の方は首都圏の話で、これは全国バージョンだということですね。

【委員】 ちょっと戻ってしまうんですけども、暫定2車線間の課題とかと書いてあって、これ、業務点検に即した評価なのかしらみたいな。これ、どうなのでしょうね。これって会社の業務がうまく運営されているかということと別途の話。

【事務局】 民営化のときに、暫定2車線も含めてコスト縮減の1つに入っていました。

【委員】 なるほど。そうなんです。

【事務局】 このところを最初に戻すと、もう一度話しますと、老朽化の話とか、更新の話とか、防災の話が極めて大事になったということだと思うんですけど、実態上はですね。

【座長】 さっきの維持管理費の縮減と似ているところがあって、民営化のときに暫定2車線でコスト安くしてやりなさいということになりました。それで肅々と暫定2車線でやったんだけど、よく考えてみたら事故も多いし、やっぱりそれというのは必ずしもいいことだけじゃない。ちゃんとやらなきゃいけないところは4車にしましょうということになりました。だから、民営化の評価をしているんだけど、そもそもちょっとおかしいところもあるよねというのと、両方あるわけですよ。

【委員】 民営化の枠組みからいうと、正しくちゃんと暫定2車線たくさん通しましたよということは一定の評価であって、ただこんな課題が出てきたから今後の課題とかと整理してあったらわかるんですけども。

【事務局】 ただ、やってみて渋滞があったとか、事故が増えたとか。震災でわかったところも、暫定2車線はよくあるので、直し方のところとかですね。事故の話は、それ以前にもわかっていたかもしれませんが。雪の話とかですね。

【座長】 だから、先ほどからおっしゃっている、そこら辺のところを少しちゃんとわかるようにね。

【委員】 民営化後に見えてきたと。

【座長】 それとヒアリングの時に話があった除雪の話と大型車の取締もありますね。

【事務局】 大雪については除雪費用を管理費で対応しているため、これまでの管理費の多くは固定費として扱われており、特に頻発する大雪の有無について判断できる時期が年明けから年度末になり、その他の管理費にも影響しているため、資金を確保するための

対策が必要になっています。

また、大型車の許可基準とか違反車への割引停止などの措置が会社毎に異なっている状況があります。このため、これらを統一化していくことが必要であると考えています。

【座長】 いずれも大事な民営化後の問題ですね。それじゃ、ちょっと時間の関係もあるので、次いきましょうか。

【委員】 子会社のところは、ディスクロージャーの方は普通の会社と同じにやっているという、それはよいのですが、基本的に、業務分担を子会社に委ねているのか、あるいは本当は子会社ではなくて他のところに競争入札で委ねてもいいことはあるのかもかもしれませんが、そこがきちんと効率的にやっているかというところがポイントだと思うのです。

【委員】 それから、やはり業務の割り振りですね。そのあたりもきちんと。大体わかるのですが、子会社がやった方がいいところはそうしているという話なのですかね。

【事務局】 そうですね。

【委員】 ここはポイントなので、しっかり透明性を確保しながら、効率性についてきちんと確認していることが必要だということが要るかなと思いました。

【事務局】 はい、わかりました。

【委員】 安全と技術開発に関するところですが、技術開発の取組状況については、基本データ集の資料2の15ページ目のところに、技術開発の取組状況ということで、年間の投資額が概ね、本四は年間1億円程度ですか、他は5億から10億程度ということで積まれているわけですが、この額、すごく少ないですよ。普通に考えると、JRと比べるとどうかと思いますが、彼らと比べると10分の1以下ということですので、企画割引とかいろんな技術開発、安全とか問題が起きている中の技術開発費として、ちょっとこれがどうかと思いました。

経営判断としてこういうことをやっていると思うんですが、ちょっとこれが心配だという話と、あと安全についても色々やっているとは各社おっしゃられるんですが、例えばJR西が尼崎の事故の後、考動館というような社員教育の教育施設を作ったり、あるいはJALが事故の後、羽田に事故を再現するような教育設備を作って、JRも安全教育に使っているということを考えると、高速道路会社において、安全というものへの取組みが、技術開発も含めて、十分に本当にやられているのかなというところを、教育等も含めて、方々のお話を聞いていると、そういうことはちょっと感じられませんでした。あと今後の取りまとめの中でも、そういうところに対する、ちょっとネガティブな評価をせざるを得ない

のかなということは、正直感じています。

であるがゆえに、やっぱり社会的役割というところからすると、民間というところの取組みの10年の中では、やはり限界もあったのではないかなというのが、感じているところです。そのあたり少し、安全と技術開発については、不十分なのではないかという問題提起はあってもいいのかなという気はいたしました。以上です。

【座長】 民間企業だからこそ、そういう安全を重視すると言うことはあります。

【委員】 じゃないと、信頼されない。

【座長】 うん、信頼されないと。ということは、民営化の枠組みの中で、そういうことをもっともっと進めてほしいということではあるんですね。

他はいかがでしょうか。今の点はやっぱりちょっと書いといて頂いて。

【事務局】 わかりました。

【座長】 他、いかがでしょうか。

【委員】 ちょっといいですかね。民営化の当初の3つの目的というのはそこそこ果たしてきたと。結構いい評価を差し上げていいと思うんですね。そういう総括かなと思ってはいるんですけども、民営化のときに、一部の人は考えていたかもわからなかったけれども、実はきちんと決められていなかったことが、老朽化の問題とか、大災害への対応とか、今の地方創生とか、そういうものがいっぱい出てきているので、そういうことについては民営化のフレームに入ってなかったのが、ちゃんとしないといけないよねという、そういうことを最後に、例示的に書いた方がいいのかなと。その中の1つが、多分社会性ということだと思えます。だから、そんなふうな整理をするとどうかなと思いました。

【座長】 いかがでしょうか。あと1回、ありますよね、検討会。だから、今日の意見を踏まえて、次回チェックするようなことになるんでしょうか。いずれにしても、今日以降、またいろいろお気付きの点があれば事務局の方にお伝え頂くということによろしいでしょうか。

【委員】 ちょっとよろしいですか。確認なんですけれども、株式上場に関してのお話というのは、民営化の枠組みで示されたと同様なトーンでしょうか。適否とかも含めて。

【委員】 含めて検討と。

【委員】 検討みたいな。

【委員】 精査すると。

【事務局】 そういった意見も頂きというふうに整理させて頂くことを御了承頂ければ

と思います。

【委員】 それと、ちょっと新しい事業領域については励ます上でも、課題があると評価した方がよいのでは。

【事務局】 わかりました。

【委員】 もうちょっと頑張ってもらいたいなという。

【委員】 そうなんですよ。可能性があるところですから。

【事務局】 わかりました。

【事務局】 まだ実績があまり出てないんですね。期待を込めて頂くという。

【委員】 期待を込めてという。

【委員】 少なくとも民営化という以上、これをやってくれないと本当に。さっきの関連事業。これもなくなっちゃうと、本当に公共的組織に、運営形態までみたいな話にどこかでなくなっちゃうのでというのが、10年来のこだわりでございます。

【座長】 じゃあよろしいですか。それでは、そちらの方に進行をお返ししたいと思います。

【事務局】 長時間にわたりまして、熱心な御議論を有り難うございました。本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をさせて頂きたいと思います。近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表させて頂きたいと思います。

本日の会議資料はそのまま置いて頂いて、後日郵送させて頂きます。

以上をもちまして、閉会とさせて頂きます。本日は有り難うございました。