

第3回高速道路株式会社・機構・国土交通省連絡協議会 議事要旨

1. 日 時 平成18年3月17日(金) 14:30~16:30

2. 場 所 国土交通省 11階 特別会議室

3. 出席者

【会社及び機構】 東日本 八木会長、首都高 長谷川会長、中日本 近藤会長、
西日本 石田会長、阪神高 田中会長、本四 堀切社長
機構 勢山理事長

【アドバイザー】 猪瀬直樹氏、梅田晴亮氏、大森政輔氏、大宅映子氏、矢部丈太郎氏

【国土交通省】 佐藤事務次官、峰久国土交通審議官、谷口道路局長、
増田道路局次長、金井審議官 他

4. 議 事 ①新協定について
②ファミリー企業改革について
③その他

5. 概 要

佐藤事務次官の挨拶、事務局から新協定に関する説明及び各社会長・社長からファミリー企業改革に関する説明があり、その後、有識者及び各会社から意見が述べられた。

- 道路公団民営化は、単なる6つの民間企業への転換ではなく、特殊法人改革でもある。よって、民間企業が負う情報公開のレベルに加え、公団時代のレベルを最低限として、改革の度合いが、株主である国民により判りやすくなるように示していかなければならない。協定を締結する機構及び民営化各社にあっては、情報公開について国民に説明責任を果たすことを明確にして頂きたい。
 - 公団時代より後退しないのは当たり前であり、さらにより判りやすく、国民の皆様理解をして頂ける、また、我々の意志を示せるような情報公開を最大限努力。(中日本)
 - 積極的な情報公開に努めるように検討。機構だけでは出来ないので、会社の協力を得ながら、各社の情報を取りまとめるなど、国民の理解が得られやすい、判りやすい情報開示を検討。(機構)
- 真に必要な道路整備とは、何を基準にして決定するのか。
 - 対象となる高速道路全てについて、採算性、便益がどれくらいか、外部効果がどのくらいあるかなどを公表し、様々な方々の重み付けをお聞きし、それに基づき、判断している。(国交省)
- 高速道路の建設・管理に関するインセンティブとして、助成金の交付制度が設けられているが、その制度の積極的な活用に配慮頂きたい。その際、助成金の用途にはゆとりを持たせ、民営化の目的達成に資するようして頂きたい。
 - インセンティブについては、重要な事項と認識。管理については比較的考えやすいが、建設については、会社の努力以外のいろんな要素があり、相談しながらルール作りをしていきたい。用途については、当面は会社の体力増強に使っていただきたい。(国交省)

- 民営化が成功か否かを国民が判断するときの重要な要素が情報公開と、インセンティブの問題。客観的に判断して頂けるメカニズムを構築して頂きたい。(中日本)
- 助成金については、客観的かつ、透明な基準を作って、会社の努力成果として堂々と公表できるものにしていくことが必要。努力の結果の技術進歩は、次世代の常識となるものであり、常識化された部分をどこまで認めるか、つまりは1度だけ認めるのか、何年か先まで認めるかなども詰める必要がある。(機構)
- 今回の協定や業務計画は、概ね5年毎、また、経済情勢の大きな変化があつて必要があると認められるときには再検討されることになっているが、この制度を弾力的に運用し、実情に即した内容に更新する努力をして頂きたい。
 - 金利の上昇、資材の高騰など、会社の体力を超えた不確定要素はありうるため、5年と言わず、必要なとき毎に見直しさせて頂きたい。この点は協定に明示することを検討。(国交省)
 - 現在、出来る限りの前提で、いろいろなものを決めているが、今後、会社単独では負えないリスクの発生の可能性もある。東日本会社は、アクアラインという大物を抱えており、リスク回避若しくはリスクを和らげるための施策を国交省においても、今後も考えて頂きたい。(東日本)
- ファミリー企業改革の資料の組み立てが各社全く同じであり、それぞれの会社らしさが出ていない。
 - 各社同じ方が、比較しやすいと思い、形式を同じにした。今後とも会社の自主性を尊重して対応させて頂きたい。(国交省)
- 抜本的見直し区間について、西日本会長はどう思っているのか。
 - 抜本的見直し区間の第2名神であるが、35%のコスト削減を行うこと、周辺ネットワークの供用後における交通状況を見て、改めて着工の判断をすると、それまでは着工しないと決まっております、この決定に従い、進めていく。(西日本)
- AEDとオストメイトの単価が、中日本は若干高いが所感如何。
 - AEDとオストメイトの単価が異なっている件は、SA・PAの構造、電源の位置等が異なっており、その結果、工事費が異なることにより単価が異なっている。(中日本)
- 資料1の5頁目(周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て改めて事業の着工について判断)は、文章的に正しくない。35%を超える削減を図る中で着工されると誤解される。国幹会議でも、本文には着工しないと書かれているが、概要版はこういう文書になっている。気をつけて頂きたい。
 - 以後、注意したいと思う。(国交省)
- グループ編成をして、競争性をどう維持するか等工夫されており、形式は似ているが中身はずいぶん違うという印象を受けた。
 - 子会社の数については、複数社残すことが必要だと考える。競争上理想なのは3社。100%子会社なら競争はないのではないかという意見もあるが、日本では兄弟会社同士競争している社会である。複数の会社を置く方向で検討頂きたい。
 - 阪神は規模が非常に小さく、3社に分けると規模のメリットが出にくい。作っ

た1社の中で競争が働くような視点で参考にさせて頂く。(阪神)

- 4事業所あるため、業務毎に4社を基本。支社間で、効率・能率について競争をさせたい。場合によっては統合した方がトータルコストは安くなることも考えられるので、スタートは4社ずつとするが、次のステップで(統合について)考えたい。(東日本)
- 西日本の中だけで考えるのではなく、他の道路の受注活動などを行わせ、競争力を付けさせたい。非ネットワーク型の一般有料道路については、峻別して競争入札にかけていきながらやっていくということも考えることによって、競争原理を導入できると考えている。(西日本)
- 料金收受と修繕は管理局毎に1社であり、3社体制で競争。修繕については、緊急工事に限定し、大きい工事は従来どおり競争。子会社化すれば、徹底したコスト構造管理を行うことが可能。(首都)

● 民営化当日の10月1日に、首都高がレインボーブリッジをライトアップしたりしたが、4月1日は何かやるのか。

- SA・PAの改修をしており、4月からメニューやレイアウトを一新。4月からの1月間は、イベントとして与島まで半額で行ける実験を行うなど、本格的に始まるという感じを出したい。(本四)
- 4/1は意識していないが、出来るだけ我々がやっている仕事を理解して頂く、見て頂きたいと考え、工事の説明をかねて新宿線の地下に近所の方を招待した。(首都)
- 暫定期間でいろんな工夫・検討を行ってきた。財政は厳しいが、対距離制を採っていかねばならないことから、4/1に全社員の決起をする会を持たせて頂いて、それを受けてマスコミに中期の政策発表を行っていく。(阪神)

● 対距離制は、首都高速では料金を中立に出来る可能性があるが、阪神高速では実質値上げとなり、地元から反発が出る。ETC普及率100%にならないと出来ないが、7~8割が限界であり、設計上無理なものを真剣に考えるのは危ないと思う。

- ETCの利用率が上がらなくなってきた。60%で四苦八苦。システムの安定性にも問題があり、ご迷惑をおかけしている。ゲートでのトラブルも多く、これらを解決しないとETCの運用は難しい。いろいろと皆さんにご相談させて頂きたい。(首都)
- 料金体系が700円と500円のところがあるため、対距離制を導入した場合、大きな影響が出る。協定においても、地方議会の声も聞いており、十分な検討をし、実施していかねばならない。(阪神)

● 民営化推進委員会における分割の議論のときに、阪神会社は経営が厳しいので、大和川線をやめ、JHの近畿道をくつつけるべきとして、拡大阪高を提案してきた。本四についても、西日本と一体の観光施策として即座に吸収すべきだと提案してきた。これは、いろんな反対にあい、実現できなかった。結果、阪神は経営が厳しいまま、本四は料金が高いままとなった。それで第2名神にこだわり、本四は10年の執行猶予が付いたが、そんなところに1兆円を使うのではなく、西日本全体として適正に配分すべきであった。