

高速道路機構・会社の業務点検検討会 第2回検討会

平成27年5月19日

【事務局】 皆様、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。只今から高速道路機構・会社の業務点検検討会の第2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】 先生方、大変お忙しい中、先週に引き続きましてお集まり有り難うございます。

本日は、先週の検討会に引き続いて、民営化後の成果、それから今後の課題につきまして、今回は首都高速、阪神高速、それから機構の方からヒアリングをさせて頂くということで開催させていただきました。

前回も申し上げましたけれども、最終的には道路利用者が高いサービスを受けて頂くということを目標にしながら、反省すべきところは反省し、現状をしっかりと確認して次のステージに向けた議論ができればと思っております。

大変タイトなスケジュールですけれども、夏頃までに取りまとめをして頂きたいと思っております。座長はじめ委員の皆様方には、大変短期間ではございますけれども、忌憚のない御意見を頂きまして、十分成果が上がるようによろしく願いたいと思っております。本日もよろしく申し上げます。有り難うございます。

【事務局】 有り難うございました。

続きまして、本検討会の委員の先生方を代表いたしまして、座長の根本敏則一橋大学大学院教授より御挨拶をお願いいたします。

【座長】 座長を務めております一橋大学の根本でございます。

先週の第1回検討会では、東、中、西、本四の高速道路会社のこれまでの成果や今後の課題についてヒアリングを行いました。

その中では、例えば管理コストが縮減されているけれども、事故が起きる可能性が高くなっているのではないかと、ちゃんとリスクはうまく管理されているのかとか、あるいは、ガソリンスタンドが閉鎖されているけれども、例えば災害時のことなどを考えた場合には、もう少し何か前向きな対応はできないものかと、率直な意見交換ができたと思っております。

本日は、首都高速、阪神高速道路会社及び高速道路機構からそれぞれ自己点検結果についてヒアリングを行い、民営化の成果と今後の課題をまた議論させて頂きたいと思っております。

なお、点検結果は夏までに取りまとめる必要があると聞いております。前回に引き続き、委員の皆様にあつては、率直な御意見を何卒よろしくお願ひいたします。

以上です。

【事務局】 座長、有り難うございました。

前日も申し上げましたが、本日の検討会の議事は非公開となっております。恐縮ですが、カメラ撮り等はここまでとさせて頂きまますので、報道関係の皆様には御協力を願ひいたします。

なお、会議の終了後、座長、副座長からブリーフィングをさせて頂きまますので、よろしく願ひ申し上げます。

(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思ひます。上から順に、配席図、議事次第の他に、資料1といたしまして首都高速道路株式会社の提出資料、資料2といたしまして阪神高速道路株式会社の提出資料、資料3といたしまして独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の提出資料がございます。

資料に不足等がございましたら、お知らせ下さいますよう願ひいたします。よろしいでしょうか。

本日は、6名の委員全員に御出席を頂いておりますので、検討会設置要綱第5条の成立要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、以後の議事進行を座長に願ひいたします。

【座長】 それでは、これより議事を進めていきたいと思ひます。

まず初めに、首都高速道路株式会社よりヒアリングを行いたいと思ひます。

では、よろしく願ひいたします。

【首都高速道路(株)】 資料1説明

【座長】 それでは、御意見、御質問などよろしく願ひいたします。

【委員】 有り難うございます。では、2点お聞きしたいのですが、渋滞が減少しているということですが、首都高速の場合は、とりわけ、ビジネスで急いでいる方が多いので、

時間がきちんと短縮できるというのはとても大事だと思うので、このような渋滞が減少するための、色々な工夫というのは大変大事だと私も思います。

8ページのところで、池尻三軒茶屋のところがつながって、用賀方面の下りがいつも渋滞しているのですが、そういうのも例えば、何か改良していくことを、今後考えていらっしゃるということですね。そのように日夜工夫をして頂くというのは、首都高速の場合、特に時間価値が大きいので大事だと思います。

それから16ページで、関連事業のところの新たな事業領域というところで、私も知らなかったのですが、レストランですか、飲食事業をやっていらっしゃるようですが、要するに、全然関係ないところに土地を持って、そこで飲食店などをやると、こういうものの今後の展開の可能性ですが、これは収益はかなり上がっているのですか。収益がかなり上がらないとあまり意味がないとは思いますが、逆に上がるのであれば利点もあるとは思いますが、今後どのようにお考えになるかということですか。

【座長】 どうでしょうか。

【委員】 1点目は、技術開発です。大橋JCTとかのトンネルの技術は素晴らしくて、首都高速道路は山岳土木の技術を適用されて、ああいうネットワークをつくったというのは素晴らしいと思うんですが、一方で、今後の首都高速道路の中で何が技術開発として重要になるかということ、料金問題に対して、例えば決済の膨大なデータとODデータ、あるいは、どういうふうに車が走っているのかといったデータをどうやって分析して立体的な料金体系、動的な料金体系をつくっていくのか、データベースの研究開発とか、今までにはないようなことにもっと投資をしていかなければならないという気がします。情報技術に対する開発の備えはどうなっているのかを1点お聞かせ頂けないでしょうか。

2点目は、出資比率についての質問です。連邦の道路信託基金、アメリカを見ますと、国の出資の比率が高いわけです。首都高速におかれては、どちらかといえば、都と国の比率が、ある意味バランスのとれた形になっているわけですが、これから料金体系も複雑化していく、リアルタイムに変えていくみたいなときに、首都高速を構成されている自治体の了承を得ながらやっていく、そういったことになってくると、迅速な料金体系の変更が、本当にできるのでしょうか。そのあたりについてお考えがあればお聞かせ頂けたらということをおもいました。

以上です。

【委員】 すみません、4点あるんですけども、よろしいでしょうか。

1つは、10ページの過積載対策で、軸重計カメラで12トンにして効果があるという話でございまして、前回もそうだったんですが、やっぱり各社さん、過積載車対策は力を入れておられるんですけども、1社1社よりは、もうちょっと集結して、警告はできるけれども、制裁といいますか、法的措置までなかなか難しいという面もありますので、そういうところまで拡充した方がいいのかなと思うんですけども、そういう考えについてはどうかということと、その次のページで、大規模更新・大規模修繕の例として羽田線の例を出されておられるんですけども、工事区域という観点からすると、都心のややこしいところに比べますと、まだ恵まれていますよね。そういう中で首都高速さんは、先ほども話が出ましたけれども、大橋JCTという都市開発と絡めた整備の仕方を編み出されておられて、ああいうノウハウというのは、今後ますます必要になってくるのではないかと考えるんですけども、そういう方向性が今後あり得るのかどうかということが2点目です。

3点目でございますけれども、25ページで、料金に対する考え方で、幹線道路部会により公平でシンプルなシームレス料金体系の導入ということを打ち出しておりますけれども、やっぱり色々な意味で難しさがあるかと思うんですけども、その辺についてどうお考えかとか、どういう工夫をすればいいかということが3点目でございます。

最後ですけれども、27ページの雪で年度末でということなんですけれども、そうすると、やっぱりそれについて準備をしておく、空振りになった方がいいんですけども、そうすると、また変に利益剰余金が積み増してしまうということで、本当に必要なものだったら赤字予算を組んでもいいのではないかというふうに思ってしまうんですけども、そういう考え方は会社の経営の方針からするといかがなものかということについて御意見を頂きたいと思います。

【座長】 有り難うございました。

いかがでしょうか。

【委員】 私は3点お願いします。

1点が、11ページにあります羽田線の更新図が一番象徴しているかなと思うんですけども、非常に橋脚の高さが高くなっているといいでしょうか、走って行って外観、外が見えるのはすごくいいんですけども、かなりのビルの高さと同じ目線で走っていると恐怖も感じたりします。そういう意味で、美しさを求めての高さ変更なのか、安全性には反しているのではないかと思うので、そのあたりを御説明頂けたらというのが1点です。

2点目が、除雪の関係の話がされていましたが、除雪の機動性を確保して、どう

も降りそうだから待機しておいてすぐに除雪をというような機動性を確保してしまうと、非常にコスト高になると思いますし、逆に、機動性を確保しておかないと、料金収入は少なくなるかもしれませんし、費用は少なくて済むのかもしれないというような、なかなかジレンマがあるところだと思うんですけれども、そのあたりの備えとして、例えばNEXCOさんと共同で機材の利用とか、そういったことをなされる可能性があるのかということが2点目です。

3点目なんですが、高架下はかなりまだ利用可能性があるのではないかと思うんですけれども、今までの展開をお聞きしましたが、今後の既存のもの以外の展開可能性、この3点についてお聞かせ願えればと思います。よろしくお願いします。

【委員】 関連事業の中にあるコンサルティング事業というのがあるんですが、これは今後、事業性はどんなものでいっちゃうかというのが1つと、あと、委員の御質問と重複するんですが、飲食とか不動産とかあるんですけれども、この辺、どのようなポリシーをお持ちでいっちゃうかというところでございます。

3つ目が、ファミリー企業を随分整理をされたということで、現に管理コスト3割、でも、これ、民営化時に3割削減されて、その後、ファミリー企業の整理によるコスト削減効果というのは、あったんでは思うんですが、どの位定量的におありになったかというのを把握されているかという、3点でございます。

【座長】 有り難うございます。私からも1つだけお願いいたします。

来年度以降、シームレス料金が導入されていくということで、委員からもどんな工夫をされているかという質問がありましたが、私はもう少し具体的に、首都高速の場合、外側に交通をシフトすることによる減収と、それから、上限の900円を値上げする増収がありうると思います。その辺、今、どういう検討をされて、償還計画との関係を議論されているか、お聞かせ下さい。

ということで、あと5分しかないのですけれども、重たい質問がたくさん出されました。今日、全部お答え頂くのは難しい面もあるかと思えます。後日、書面で回答頂くということで、本日の範囲で首都高速が重要と思われる質問に絞ってお答え頂きたいと思えます。

【首都高速道路(株)】 どれも重要な御質問を頂いたので。それでは、シームレスについて2人の先生からお話がありましたので、お答えします。1つは、先ほどの質問の中でもありましたけれども、首都高速、阪神高速の場合は議会の議決が必要であります。道路管理者同意を取りつけるというのが民営化のときの法律でありますので、料金について議

会に許して頂けるか、あるいは、ステークホルダーにどこまで許して頂けるかというのがキーポイントだと思っています。機動的にやろうとすると、ここのところを包括でとっておかないと難しいのかなと、その包括がとれるかどうかというのが、難しいなと思っています。

それから、関連事業のお話が幾つかございました。S A・P Aを持っていないので、関連事業を拡大しようというので、1つの柱は、私は国内の技術コンサルティング事業だと思っていますが、これはうちの得意分野で相当伸ばせるのではないかと。民営化以前はゼロでありましたが、今は3億稼ぐようになっていますので、特に地方公共団体において維持管理問題が大きくなると、受注できる機会は増えるのかなと思っています。

飲食は、とんとんであります。場所によると思います。色々ないい経験をさせてもらっていますが、2店目を計画しつつあるぐらいとんとんになりつつあります。色々やってみて、みんながやる気を起こしてグループ企業が前に進んでいくというのが重要かなと、道路事業以外でも伸びていくというのが重要かなと思っています。

もう一つ、委員から頂いた雪の時にどうするんだという話がありました。うちは赤字を出す余裕が実はない。うちの高速道路事業の剰余金が、今、40億であります。一昨年の雪で20億吹っ飛びました。そうすると2回分しかない。

ただ、難しいのが1%ルールで、ある意味、守られているところがあるんですが、一昨年起こった事象でいいますと、12月まで料金収入が非常にいい調子で、1%の中に入り込まない、ほぼ計画どおりの料金。ところが、雪のときに10億減収が出て、費用のところで10億が出ていった。それを2月にコントロールというのはほぼ不可能で、もう赤字を計上せざるを得ない。そうすると、もともと道路事業で稼いだらだめ、儲けたらだめと言われていて、剰余金も積むなという感じ、色々な事情がありました。そこをある一定程度剰余金を積ませて頂く、あるいは、ここで言いましたように、異常気象時のときは1%ルールを超えて何らかの救済策が頂けないかなと、ちょっとまだ今の剰余金のレベルでは厳しいと思っています。

すみません、時間がありません。また文書で回答させて頂ければと思います。

【座長】 有り難うございました。

それでは、これで首都高速道路株式会社からのヒアリングを終わります。

なお、今後、他社のヒアリング結果を踏まえ、追加で資料提出・説明をお願いすることもあるかもしれません。そのときはまた御対応をよろしくお願いいたします。

本日はどうも有り難うございました。

【首都高速道路(株)】 有り難うございました。よろしく願いいたします。

(説明者入れかえ)

【座長】 続きまして、阪神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。それでは、よろしく願いいたします。

【阪神高速道路(株)】 資料2 説明

【座長】 それでは、御意見、御質問などよろしく願いいたします。

【委員】 すみません、最初に1点だけ。

人件費、社員数ですが、8ページによりますと、かなり減らしているということですが、これは、グループ会社は含まないのですね。本体だけですね。

維持管理のコストの問題とも絡むと思いますし、それから最後の33ページのところの周辺の自動車専用道路の管理受託も更にしていらっしゃるということなのですが、この辺は人を減らしても管理については、グループ会社がしているとかということなのか。外部委託、他のところの管理も受託しているということなので、そこは本体が受けているのですか。この減らしている社員の中でやっていらっしゃるのか、そのあたりをお聞きできればと思います。

【委員】 提出資料の14ページ目の発注の競争性、透明性の確保に関する質問であります。

阪高さんと言えば、万博のころにOECDの勧告も受けて世界に先駆けて先端的な管制システムを開発された会社と認識していますが、これを見ると、競争性、透明性の確保を重視されているようですが、オープンにそういうことをやってしまうと、むしろ技術の継承性が失われるのではないかと。要するに、随契のよさもあるわけですので、維持管理だとか、あるいはダイナミックな料金体系に向けて技術開発も必要になってきている中、本当にここまで絞り込んで、人員も削減しているわけですので、ちゃんとした技術開発ができるのか、何か課題があるようでしたらお聞かせ下さい。

【委員】 今後の課題の26ページのところで、シームレスな料金体系の導入なんだけれども、阪神圏特有の課題を考慮したというふうに書かれておりまして、これ、もうちょっと詳しくお教え頂きたいということです。多分、ネットワークの複雑さというのがすごくあると思っておりまして、そういう中で色々、例えば道路管理者同意の取りつけ方とか、あるいは、西日本高速との連携とか、オペレーションの難しさとかと色々あると思うんで

すけれども、その辺について教えて頂きたいということと、あと、同じページに大規模更新と書いてあるんですけれども、やっぱり工事の空間がなかなかとれなくて難しいというところがいっぱいあると思うんですけれども、その辺についていかがお考えかということをお聞きしたいと思います。

あと、23ページでETCの利用率が上がって、今年もETC車載器の補助をやりますということなんですけれども、そろそろETC2.0に切りかえてもいいのではないかなと思うんですけれども、その辺はいかがでしょうか。

有り難うございます。

【座長】 いかがでしょうか。

【委員】 パーキングエリアに関して、海外展開の2点についてお聞きしたいんですけれども、パーキングエリアがだんだん黒字化していったというところではあるんですが、そもそも有人化されているところは、それなりの必要性があってでしょう。有人と無人とそれぞれ分けてありますので、その辺の配置のポリシーというか、考え方をお聞かせ下さい。

あと、海外に出られているということで、色々な他の交通、高速関係の管理者の方たちも海外に出られたりしているわけなんですけれども、御社にとっての海外事業というのは、例えば社員にとっての教育の機会として捉えていらっしゃるのか、もしくは海外への事業進出のチャンス、事業拡張として捉えていらっしゃるか、この点だけお願いします。

【委員】 管理コスト縮減の仕組みという19ページの表なんですけど、これ、最初の439億というのがいつの段階の、今、旧計画で事業計画を変更されてこういう縮減になられたということだと思うんですが、民営化時までで3割下がって、その後の推移を少しお聞きしたくて、10億円ほどは人件費で下がられて、それから、これ、24年度単年度で22億位の今後の削減策が働かれたという感じだとすると、17年から23年まではどんな感じでいらしかったのかということをお教え頂ければということです。裏返しに言えば、この439がいつの数字なのかということでもあるんですけれども。

【座長】 私の方からも1点だけ。こちらの提出資料の17ページを見ますと、平成24年度に入札監視委員会の審議対象に子会社との契約を追加しております。この監視委員会では、子会社との契約について、どのような指摘をされているのでしょうか。

よろしくお願いたします。

【阪神高速道路(株)】 それでは、よろしいでしょうか。有り難うございます。それで

は、順番にお話し申し上げたいと思います。

まず、管理受託等を含めまして、人数を減らす中でどうやっているかということですが、グループ経営ということで、本体とグループとで連携をよくして、人が減る中で効率を上げながら何とかやりくりしているという、そういうやりくりをするというのが、ある意味、民営化の目指すところではないかと思いますが、そういった状況でございます。なかなか容易ではないんですが、やはりコスト縮減とサービス向上や事業拡大を両立させていくということの結果として、今こういう状況になっている。その中で安全安心の確保ということは、これは大前提でございますので、それを何とかやりくりしているという状況でございます。

それから、14ページ、技術開発でございますが、これは確かにおっしゃられるように1つの課題でございます。管理費をどんどん減らしていく中で、どうやって技術開発をやっていくか、あるいは継承をやっていくかというのは大きな課題でございますが、当社としては、昨年、技術戦略という形で今後の技術開発をどういうふうにやっていくか、自前でどの程度やるかとか、連携しながらどうやってやるかとかということの戦略を立てて何とかやりくりをしているところでございますが、確かに大きな課題だと思えます。

あと、大規模修繕・更新に関しましては、特にこれ、効率的に今後やらなければいけないということで、新技術の開発をやるということで、先日は説明会をやって対話をしながら、コミュニケーションをとりながら新技術を一緒につくっていこうというような取り組みも始めたりはしております。そんな状況でございます。

シームレスのところ、阪神圏特有の課題、首都圏と違いましてネットワークが今不十分なところもございまして、その辺のところをどう考えていくかということがございますし、それから、多分ODも、一例ですけれども、通過交通が結構少なかったりしますので、その辺をどういうふうに考えるかというのをこれからしっかりデータを見ながら考えていきたいというふうに思っております。

あと、制度面では、おっしゃるとおり、道路管理者の方々の同意を我々は得なくては行けませんので、その辺の手続がやはりNEXCO等と比べれば非常に労力も時間もかかるというところもありますので、自治体によって色々考え方も違いますので、なかなか難しいところはあるかなというふうに思っております。

それから、大規模更新のところ、もう本当に空間のとりにくい部分で工事が多いということがありますので、その辺は新技術の開発等も含めてかなりの工夫をしていかなければ

ばいけないというふうに思っております。

それから、E T Cの部分でございますけれども、おっしゃるとおり、これからまたE T C 2.0を普及させていかななくてはいけないというふうに我が社としても思っておりますので、その辺をどういうふうに取り入れていくかというのを関係機関とも色々調整しながら考えていきたいというふうに思っております。

次に、P Aの関係でございますが、有人、無人の考え方ということでございますが、都市内のP Aは非常にスペースがとりにくいので、売店とか食堂とか、そういうものを置けるところもでございますけれども、それだけの規模がない、トイレだけみたいな、トイレと自動販売機みたいなところもでございます。そういったところは非常に小規模になっております。

それから、北神戸線あたりになりますと、交通量も相対的に少ないということもありません。そういったところはやはり無人で自動販売機とトイレというような形になっております。

【委員】 御社の管轄拠点が何箇所もあるので、P Aを絶対設置しなければいけないという制約の中で設置されているのか、だから、経営の重荷になるのであれば減らしていくとか、簡素化していくという手があるのではないかと思うんですけれども、拡充されているということでお聞きしたかったんです。すみません。

【阪神高速道路(株)】 有り難うございます。そのところはなかなか辛いところなんです。先ほどもちょっとお話ししましたように、従前赤字だったものを、サービスの向上とコストの縮減を両立させながら何とかやりくりしてきてはいるという状況でございます。

ただ、非常に大きな利益が上がるとか、そういう状況では全くないというところはございまして、なかなか悩ましいところではございますが、幸い黒字で運営できているという状況でございます。

それから、海外でございますけれども、これは基本的には関連事業としては、事業の拡大、それから利益を上げるということを目指して取り組んでおるわけでございますが、実際の面としては、これは民営化より前からそうですけれども、社員にとっての教育という面ももちろんございます。両面見ながらやっている。あるいは、35ページにも書かせて頂いていますけれども、国際交流、貢献という意味で、商売という枠組みとはちょっと違った形で取り組んでいるものもございます。そんな感じでもよろしゅうございますでしょ

うか。

それから、民営化後の推移、19ページの439億円でございますけれども、23年1月の事業変更、これは距離料金制を導入した前ですけれども、こういった形で縮減しております、更に距離料金制を導入した機会に10億円更に縮減してきたという、そういう経緯でございます。17年度から23年度までの間は、計画管理費はおよそ439億円前後で推移しているという形になっております。実際はこれよりも若干下回る形で実施した形になっております。

それから、提出資料、入札委員会で子会社の対象をどういうふうに指摘されているか。この点は、どのような指摘が行われたかというのは、記録を確認して、後日、お知らせするというところでよろしゅうございますでしょうか。

【座長】 はい、結構でございます。

ちょうど時間になりましたので、阪神高速道路株式会社からのヒアリングをこれで終わらせて頂きます。

なお、他社のヒアリング結果なども踏まえ、追加で資料提出、説明をお願いする場合がございます。別途連絡いたしますので、御協力をお願いいたします。

本日はどうも有り難うございました。

【阪神高速道路(株)】 有り難うございました。

(説明者入れかえ)

【座長】 続いて、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構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。

【(独)高速道路機構】 資料3説明

【座長】 それでは、御意見、御質問などよろしく願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】 有り難うございます。独法でいらっしゃるの、独法評価の関係でも色々、効率性とか、管理費削減とか、そういう話はもう十分言われていると思うのですが、1点お伺いしたいのは、権限代行のことなのですが、これは法律のつくりなので、御自身の問題ではないかもしれませんが、現実には通行禁止、道路占用許可、特殊車両通行許可とか、全部機構さんがやることになっているというために、24時間常駐の道路監理役は機構にいらっしゃるわけですね。

【(独)高速道路機構】 さようでございます。

【委員】 そういう方を置かなければならないし、結局、会社とのやりとりも必要で、通行禁止制限というのは、それは緊急性があるので、そういうことなのでしょうけれども、それも本当にそのような枠組みが良いかということです。もちろん臨機応変の現場の判断があればそれでよいような気もするし、それは法律のつくり方なのですが、これだけの書類のやりとり、件数が大変多い、平成17年度から表であります、そのコストもあります、結局、それに関する効率化のための包括的事前協議の効率化とか、そういう取り組みを今の法律の内で色々なさっているということは承知しておりますが、ざっくばらんに、どんな感じでそのあたりをお思いなのかということをお伺いできればと思います。せっかく見直しの機会なので、今後のより効率的なあり方として、機構と会社との関係で何が良いのか。

【委員】 提出資料の20ページ目の資金調達の状況で、支払利息が計画を下回っているわけですが、平成22年のところが下げ幅と申しますか、非常に効果があるととれる反面、計画どおりという意味ではこれでいいのでしょうか、下げ幅が計画に対してほとんどないということで、このあたりはどういうことでこういう状況になっているのかということを少し御説明頂ければと思いました。 以上です。

【委員】 1点だけでございます。1ページの機構の目的で、今、債務の早期確実な返済と、高速道路に関する事業の円滑な実施を支援することと2つの目的があるという御説明を頂きまして、債務に関しては、資金調達は本当に色々な試みをされていて、成果も上げられていて、このことが高く評価をずっとされているというふうに記憶しておりまして、それは引き続き続けて頂きたいと思います。

2番目に関しても、今まで6社から意見聴取をしたんですけれども、やっぱり共通して認識されておられる問題がいっぱいあって、過積載の問題とか、維持管理の問題とか、あるいはシームレスな料金ということで、これからは会社間の連携とか、あるいは自治体との連携ということが非常に問われてくるような状況になってくるだろうと思います。そういう中で、機構として果たすべき役割はこれからますます大きくなっていくのかなとも思うんですが、その辺いかがでしょうかというふうに思っておりまして、ファクトブックとか、いっぱいレポートを出されているとか、アウトカム指標の統一とか、ターゲットの調整とか、色々苦労されているんですけれども、そういうことに加えて、本当にホットな 이슈に対しての機構の役割というのはいかがお考えかということをお聞かせ頂ければと

思います。

【座長】 有り難うございました。何かございますか。

【委員】 私は、長期債務のところなんですけれども、資金調達の状況のところでは17ページから始まる場所なんですけど、特に19ページを見てみますと、まだまだ20年超の債務が少ないなということで、これから金利がどう動くかというところで厳しい観測、特にアメリカの状況等ありますので、これ、どういう思想でこういう構成になっているのかということをお聞かせ願えればと思います。もう少し長期的なものを増やされて、より一層というふうにならなかったのかなというところが1点です。

2点目は、やはり権限移譲を各高速道路会社にしていった方が管理効率的に上がるだろうというような規制等の権限移譲なんですけれども、その辺のお考えを、現状の枠組みはわかりますけれども、機構としてはそれは絶対に必要だと考えていらっしゃるのか、いや、機構としても少し緩和した方がいいというふうにお考えなのかということをお聞かせ願えればと思います。

【委員】 私は、今までの業務というのは少し見せて頂いた経緯もございまして、今日は10年経ってというきっかけで、お答え頂けるかどうかかわからないんですけど、これはやっぱり会社と機構の役割分担に関して、機構さんから感じられる要素というのは何かないかなということで、これ、独法が始まる時に本当にマンションの一部屋でというようなお話から始められたところもちょっとありまして、規模自身が非常に制約された状態で行われてきたと。しかし、事故の問題等、安全管理なども含めて、どのように会社を、ある意味では間接的にはあるけれども統制していかれるかというような機能もあるし、各社の連携の問題であったり、もう少し実質的な業務内容がより国民にとって会社と機構の分担の関係というのは、こういう時期に少し考えられる要素はないのだろうか、その辺のところをお聞きできたらということでございます。これは組織としての御希望も含めてということかもしれませんけれども、この85人という体制が本当にいい体制なのかということも含めてお聞きできればと思います。

【座長】 有り難うございます。

私の方からは2つお聞きしたいと思います。

まず、先週、NEXCOにヒアリングを行ったところ、インセンティブ制度が拡大できないか検討したいというようなお話もありました。現在、建設費を節減すると、NEXCOの方に半分戻るような仕組みもございましてけれども、例えばそれを維持管理事業での努

力を見るとか、機構の方でアウトカム指標を用いてNEXC O各社の業績評価をされているとすれば、そういうこともひょっとしたら生かし得る可能性はあるのではないのでしょうか。これは機構だけでお決めになることではないでしょうけれども、何かそういうことでお考えがあればお知らせ頂きたいと思います。

あとは、細かい話で恐縮ですけれども、提出資料の方の29ページに、寄附184億円を機構が管理されているということで、これを今後どのように活用されていくか、計画があれば是非教えて頂きたいと思います。

では、よろしく願いいたします。

【(独)高速道路機構】 委員から機構の役割ということで御質問があったかと思えます。御質問を頂いたとおり、過積載の問題にしる、維持管理の問題にしる、シームレスにしる、色々これからホットな 이슈もあります。つい最近では、大規模更新とか、あるいは老朽化に対しての点検強化、そういったことに対しては機動的に協定変更という形で確実に債務償還ができるようにしてきて、それは現在の機構の役割としてやっていきます。それから維持管理につきましては、報告書とか、そういうところでできる限り情報を公開して世の中に状況を見てもらうということで管理水準の向上を図っていくように努めてきたところですが、今後、新しい 이슈につきましても、そういう枠の中でできる限りやっていく以上に、どこまでできるかというのは国の御指導も頂きながら今後検討していきたいというふうに思っております。

それから、寄附金につきましては、まだ十分使い切れておりませんので、この資料にも書いてございますように、30年度まで約5年間位かけて何とか会社等の提案もできるだけお聞きしながら実施していきたいと考えているところでございます。

【(独)高速道路機構】 権限代行関係で御指摘を頂きました。6ページの表を御覧頂きますと、これも中でも幾つか権限代行でも性質がやはり違いますので、例えば占用許可あたりになりますと、そう緊急性があるお話ではないので、これは私どものルーチンというか、そういう形でやらせて頂いていますが、私どもの道路監理役が24時間常駐で対応をしなければならぬのは、先ほど、委員から御指摘がありました通行の禁止制限、あるいは車両制限令違反、ここの2点であります。

先ほど申し上げましたように、私どもの組織は横浜と大阪でございますから、現地は全て会社の方で管理をされておることでございますので、この法律の立てつけ、特措法の立てつけも、まず会社がつかんだ状況で、それをもって私どもに行政権限の発動を言っ

てくるというような立てつけになっているということで、そのところがなかなか当時から乗り越えにくい壁だったようであります。

物によって違うんですが、確かに御指摘のように、現場は会社が全て熟知されておられますので、今回、その占有許可のところについては、ちょこっとしか書いていなくて恐縮なんですが、道路法が改正されまして、事務委託制度の導入もして頂きました。これは私どものやっている事務につきまして会社に委託するという形をつくって頂いた例でありまして、これで実際の管理をやっていらっしゃる会社の方で中身を十分見て頂くというようなことで、より中身をきっちり、今でも見て頂いたんですが、更に主体的に見て頂くということだと理解していますけれども、そういう取り組みをやって頂くということにしたものですから、そんなようなことが今後どこまで広げていけるのかというようなことをまた相談させて頂きたいなというふうには思っております。

【(独)高速道路機構】 インセンティブの御質問がございました。確かに建設に関しては一定のコスト縮減ということで、インセンティブをこれまで付与できてきたわけなのですが、御指摘のとおり、修繕の事業についてはまだまだ十分ではないですし、また、計画管理費については、色々な新技術の研究といったものについては、今、インセンティブの範囲には入っておりませんので、今後、制度の中でできる以上のことに関しては、今後の検討課題なのかなと思っております。

それから、20ページのところの支払利息ですけれども、21年に引き受ける債務が非常に大きいことがありまして、新宿線とか、第二京阪とか、それに対する初年度の支払利息が比較的高い金利の計画だったのですけれども、実態としては低金利での資金調達で済んだために、支払利息が、この年は特に計画に対して実績が低かったということになってございます。

【(独)高速道路機構】 資金調達の関係で御質問を頂きました。20年超のものが現在の低金利の状況からいけば、もっと増やすべきではないかという御指摘かと思えます。

ストックベースでいきますと、全体で30兆弱という債務がある中で、年間2兆から3兆円ほどの資金調達をしております、なかなか入れかえが目に見えて進んでいないという状況ではあるんですが、17ページを御覧頂きますと、25年度につきましては、10年超のものが17.9%、26年度につきましては、10年超のものが29.7%という形で、10年を超える調達を近年増やしております。特に27年度の計画では、更に推し進めまして、今の予定では52%、半分以上を10年超というもので調達しようと考えてお

ります。

その中でも27年度につきましては、6年振りに40年物の起債をするというようなことも考えてございますし、また、自主調達につきましては、例年10年物の財投機関債を発行しておりましたが、27年につきましては10年物の発行をとりやめて、更に長期の方にシフトするというような形で長期化を図っておりますので、今後とも引き続き市場の動向を見ながら長期化を図っていきたいというふうに考えてございます。

【座長】 よろしいですか。

大体お答え頂いたと思いますけれども、権限代行に関しては、もう少し権限を移譲した場合、どういう不都合があるのか等を含めて、また少しお聞かせ願いたいなというふうに思った次第です。

時間になりましたので、機構からのヒアリングをこれで終わらせて頂きたいと思います。

なお、今後また他社のヒアリング結果等も踏まえ、追加で資料提出、説明をお願いする場合がございます。別途連絡いたしますので、御協力のほど、よろしくお願いいたします。

【(独)高速道路機構】 どうも有り難うございました。

【座長】 有り難うございました。

(説明者退室)

【座長】 本日予定された議事は以上でございます。事務局の方にお返しします。

【事務局】 長時間にわたりまして御議論を有り難うございました。

今日の議事の内容につきましては、後日、先生方にまた案を送付させて頂きまして、御同意を頂きました上で公開させて頂きたいと思います。また、近日中に速報版として簡潔な議事要旨をホームページで公表したいと考えております。

今日の資料は、そのまま置いて頂ければ追って郵送させて頂きます。以上をもちまして閉会とさせて頂きます。本日は有り難うございました。

【座長】 有り難うございました。