

第1回 高速道路会社・機構・国土交通省連絡協議会 議事要旨

1. 日 時 平成17年12月7日（水）10:00～12:00

2. 場 所 国土交通省 3号館 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、金本良嗣氏、
（五十音順） 森地茂氏、矢部丈太郎氏

【国土交通省】北側大臣、佐藤事務次官、清治技監、峰久国土交通審議官、
谷口道路局長、増田道路局次長 他

4. 議題

I 協定について

II 談合防止に関する取り組みについて

III ファミリー企業改革に関する取り組みについて

5. 議事要旨

北側大臣の挨拶、国土交通省側から資料に基づき説明があった後、各会社会長等、有識者から意見が述べられた。

（1）各会社・機構からの主な発言

- ・社員の意識改革が十分進んでいない。普通の会社になることの難しさを痛感している。
- ・従業員が高い倫理観を持って仕事に向かうように、教育していきたい。
- ・維持管理費について、平成14年度と比較して平成17年度は30%カットした。結果、いろいろな課題も出てきている。特に、橋梁の腐食問題をはじめ、安全の信頼感がなくなることや、後世に大きな金銭的な負担を申し送るという状況が顕在化しつつあるように思う。今後、機構、国交省との間で議論を進めてまいりたい。
- ・費用の削減は業務の効率化、生産性の向上による品質の確保・向上が前提。安全性を犠牲にすることがあってはならない。コスト削減の総点検が必要。
- ・競争原理や成果が出にくい人事評価制度、管理過剰、品質過剰のマネジメントシ

システムを根本からメスを入れたい。

- ・ 高速道路の老齢化に備えた補修、改修等をどのような見通しをたてて進めていくのかが課題。
- ・ 第二名神の抜本的見直し区間については、規格、構造、手順といったものを見直す作業を実施している。現在、7合目から8合目の感触であり、相当のコストダウンを見込める状況だ。さらに、これを進めて、ベネフィットとのバランスを考えた上で、国交省とも協議し、国幹会議に諮りたい。
- ・ 新規路線は、率直に言って、全てを会社で建設することはできないと考えており、その優先順位付けが協定締結に向けた重要なポイントである。
- ・ 都市型道路の最大の課題は渋滞である。このままにしておくと都市経済に大きな影響を及ぼす恐れがある。大きな経営課題であると認識。
- ・ ファミリー企業については、民営化した会社と思想を同じくし、行動を同じくしてもらえるところを「パートナー会社」として認定し、将来の展望が見えるようにしていきたい。これが剰余金の社会還元にもつながると考える。
- ・ お客様に良質なサービスを提供する視点から、現在ファミリー企業が担っている維持管理業務等の機能を守ることが重要。
- ・ ファミリー企業の内部化、グループ化の範囲については、できるだけ早く具体的な結論を出していきたい。
- ・ 剰余金について、100億円はスタート台である。社会貢献事業の事業範囲、規模の拡大を要請しており、できれば年度内、できるだけ早く、その規模の拡大について意思表示していただきたいと思っている。
- ・ ファミリー企業のOB役員、特に代表取締役の退任については、引き続き協力要請していきたい。
- ・ SA・PA事業については100%子会社により運営していく。年度内に業務譲渡を終えたい。
- ・ 都市高速道路の関連事業は厳しい環境であり、今後のやり方について苦慮しているところ。
- ・ 談合等不正行為防止策の24項目の措置はしっかりと実施する。現在、公取委の改善措置要求及びPC橋梁など以前やり残した調査について、旧JH系3社で共同調査チームを結成。現在、鋭意調査中である。
- ・ 対距離料金制については、先日、パブコメを実施して一定の評価をいただいたところであるが、低頻度利用者へのETCの導入や上限料金の設定等、課題が存在。
- ・ 機構においては、債務の45年内の確実な返済が第一の使命。それに向けて、経済の成長率、人口の変化、金利の変動等をどのようにとらえるのか、と言ったと

ころを、誠実かつ保守的に検討しているところ。

- ・ 今般、機構は、40年債という超長期債を想定金利の4%より低利で発行することとした。今後できるだけ積極的に超長期債を、債務残高の見通し等も踏まえながら金利の低い時期に導入していきたい。
- ・ 情報開示について、道路の実態がどうなっているのかということについて、会社の協力を得ながら、機構において、早く、適切な、しかも理解しやすい形で情報提供に努めたい。

(2) アドバイザーからの主な発言

- ・ 首都高速のETCについて、日曜日の割引の音声案内がない。民間企業であれば自分のところの料金が違っていたら、徹底的に直すもの。ラジオ放送や広告を使って働きかけなければならない。
- ・ 不正行為防止策以降、日本道路公団においては落札率が大体10%下がった。しかし、首都公団では相変わらず高い。
- ・ ファミリー企業の剰余金は1千億円あって、社会還元することとなっているが、結局は今年度は10億円しか使わないとなった。この剰余金は、元々は本来は国民の財産と理解している。民営化の積み残しの課題である。
- ・ 公団時代から、ラスパイレス指数が高いと認識。今後は、機構と会社の関係であるが、コスト縮減、特に、総人件費をどのくらいに抑えるのかが課題。
- ・ 第2東名・名神は第1東名・名神のバックアップということで必要であるとされているが、大津から大山崎までについては、京滋バイパスが昨年開通した。従って、第2名神ができたのと同じことであり、三本目はいらないと思っている。
- ・ 管理費について、機構が責任を持って情報公開していくべき。
- ・ 談合防止については、新規参入を妨げるような入札参加要件を設定することは避けるべきである。全体の工事から見て、最初の競争入札に付する部分が小さくて、残りの大きな部分が随契になる例が見受けられるが、如何なものか。
- ・ 総合評価方式の技術提示の評価項目が工事規制の時間短縮とか日数短縮とかでは極めて不十分。衆参両議員会館のPFI事業においては、建設後の維持管理を評価したところであり、参考にすべき。
- ・ 意識的な分割発注が多いものと認識。もっと、継続事業、債務負担事業を増やすべき。
- ・ 会社の役職員の再就職規制ルールはファミリー企業にも適用すべき。それ以前の既就職者についても、一定の経過措置をとって是正すべきと認識。
- ・ 代表権のあるOB社長の退陣については遅々として進んでいないと認識。
- ・ ファミリー企業の再編はもっと早く推進すべき。子会社でできるものは子会社化し、再就職の受け皿とするといろいろな問題が解決するのではないか。

- ・民営化の効果が本当に出るのか。生きたお金がきちんと使えるのか。このためには情報公開が大事。機構の働きに期待。
- ・メンテナンスが大事なことはわかるが、人件費をここまで縮減したとか、やるべきことをやってから発言して頂きたい。高速道路の最低限の安全を徹底的に検証すべき。エルメスの道路はいらない。ユニクロの道路で十分。
- ・民営化してよかった点を国民にアピールすることが大事。
- ・発注に関して、会計法等の制約はないのだから、大胆に改革すべき。
- ・発注に関してはコスト、品質などを全てまとめたマネジメントが大事。発注現場に民間出身者を入れる必要がある。
- ・ファミリー企業の剰余金問題については、きちんと整理し、仕切っていただきたい。
- ・コストダウンについては時間を短縮して行うことに無頓着。1割、2割可能なケースが結構ある。また、メンテナンスについて過剰に行っている可能性があり、メンテナンスサイクルの管理をきちんとすべき。
- ・競争参加資格を会社の資格とせず個人の資格とし、倫理規定も設けて違反したら剥奪するようにすべきではないか。
- ・ファミリー企業の社長に大物OBが座ったりすると、ガバナンスが働かない。子会社にはガバナンスが働くようにするにはどうしたらいいのか考えるべき。
- ・子会社化する場合には、親会社の専属ではなくて、子会社としてどこの会社でも競争して入れるという子会社のほうが拡張の余地がある。
- ・今度の独禁法改正では自首した者には課徴金を減免することとした。しかし発注者からの損害賠償があるのではインセンティブにならない。発注者側も自首した者への対応について考えてもらいたい。

(3) ご意見に対する応答等（国交省より）

- ・本協議会においては、民営化にあたって、各会社毎に持っている課題等について、国交省も入った中で横断的な協議を行い、また、アドバイザーから適切なアドバイスをいただく中で、解決のヒントを見つけていただきたいと考えている。
- ・第2名神の抜本的見直し区間については、現在、会社・機構にて検討中。今後、国幹会議の議を経て大臣が指定する運びとなる。
- ・次回は、サービス水準とかファミリー企業などの問題について、もう少しテーマを絞ってご議論いただきたい。