

第1回 高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ検討会

令和7年5月22日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第1回高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ検討会を開催させていただきます。本日は御多忙の中御参集いただきまして、誠にありがとうございます。

私、進行を務めさせていただきます、道路局総務課長の石和田です。よろしくお願いいたします。

本日はウェブ会議も併用しての開催となっておりますので、ウェブで御参加の委員の方につきましては、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力をお願いいたします。また、御発言の際はマイクのミュートを解除していただきまして、それ以外のときはマイクをミュートにさせていただくようお願いをいたします。

また、会場で御出席の皆様におかれましては、御発言の際、お手元のマイクのトークボタンを押していただきますと赤いランプがつかますので、それを確認して御発言いただくようお願いいたします。御発言終了後は、再度、トークボタンを押してランプを消灯させてください。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の山本より御挨拶申し上げます。

【道路局長】 道路局長の山本でございます。本日は、委員の皆様におかれましては大変お忙しい中、御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、常日頃から道路行政に対しまして、多大な御理解、御協力、御指導をいただいております、感謝を申し上げます。

平成17年の10月に道路関係四公団が民営化されて、今年でちょうど20年目の節目を迎えるということでございます。3つの目的で始まったわけでございますけど、有利子債務の確実な返済、早期かつ極力少ない国民負担での整備、民間ノウハウの発揮による多様なサービスの提供、こうした3つの目的の下に事業が進められてきたということでございます。

ちょうど10年目、民営化から10年目を迎えました平成27年には、有識者の御議論も踏まえまして、3つの目的に沿って高速道路機構、各高速道路会社の業務点検が実施されたというところでございます。平成27年の業務点検からさらに10年が経過をした

ということでございますので、今回フォローアップ検討会を立ち上げさせていただいて、高速道路機構・会社の対応の状況でありますとか、あるいは、高速道路を取り巻く情勢も様々変化をしてきておるということでございますので、そういった変化も踏まえた取組の状況について、平成27年に行った業務点検をフォローアップさせていただきたいということでございます。

本日は、各高速道路会社よりヒアリングを行いまして、会社の対応、取組状況について意見交換をさせていただきたいと思っております。限られた時間ではございますけど、忌憚のない御意見を賜ればと思います。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 どうもありがとうございました。なお、道路局長におかれましては、他の公務がございまして、大変恐縮ですが、会議の途中で退席させていただきますので、あらかじめ御了承いただきたいと思います。

本日の議事につきましては、設置要綱に基づきまして、公開とさせていただきます。また、委員の紹介につきましては、資料1の委員名簿で代えさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

なお、本日、小幡委員、梶川委員、清水委員におかれましては、御欠席との連絡をいただいております。したがって、本日御出席の委員は5名ということでございます。

報道関係の皆様につきましては、頭撮りはここまでとさせていただきますので、恐れ入りますが、御退出をよろしくお願いいたします。

(報道関係者退室)

【総務課長】 それでは、本日の議事内容でございますが、資料にありますとおり、議事1として、高速道路機構・会社の業務点検フォローアップについて、議事2として、高速道路会社からのヒアリングとなっております。資料につきましては、ページ番号のほか、資料中央に通し番号をつけさせていただいておりますので、説明の際に適宜御活用いただきますと幸いです。

本検討会の座長につきましては、根本委員にお願いしているところでございますので、以後の議事の進行につきましては、根本座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 かしこまりました。よろしくお願いいたします。

これより議事を進めさせていただきます。本日の進め方ですけれども、議事1につつま

して、事務局より説明いただき、皆様から御意見をいただきます。その次、議事２では、各高速道路会社から説明いただき、その内容に対して質疑応答をさせていただく形にしたと思います。

それでは、まず、議事１について、事務局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長の松本でございます。それでは、資料２を用いまして、高速道路機構・会社の業務点検フォローアップにつきまして、これまでの経緯、今回のフォローアップの目的、進め方について御説明申し上げたいと思います。

資料２の表紙をめくっていただきまして、通しの３ページ目をお願いいたします。これまでの経緯についてでございます。先ほど道路局長の山本のほうからも御説明申し上げましたが、平成１７年に道路関係四公団が民営化をいたしました。その際の掲げられた目的はここにある３つでございます。１つ目としては、４０兆に上る有利子負債の確実な返済、２つ目として、真に必要な道路を会社の自主性を尊重しつつ、早期にできるだけ少ない国民負担で建設、３つ目が民間ノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスの提供ということにされたところでございます。また、民営化に当たりまして、中ほどでございますが、民営化関係法施行法がございまして、その附則の中で、政府は法律の施行後１０年以内に施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとされたところでございます。これを踏まえまして、民営化から１０年が経過をいたしました平成２７年に高速道路機構・会社の業務点検検討会を設置いたしまして、機構・会社からのヒアリング、審議を経まして、同年７月に業務点検結果を取りまとめたところでございます。

次のページをお願いいたします。通しの４ページ目でございます。平成２７年の機構・会社の業務点検結果の概要ということでございます。民営化の目的の３つに沿って主な成果が整理されてございます。まず、１つ目でございますが、有利子債務の確実な返済につきましては、民営化時の３７．４兆円から２９．３兆円まで着実に返済との評価を当時いただいたところでございます。２つ目の整備に関しましては、会社が機動性や柔軟性を発揮し、開通前倒しやコスト縮減を達成との評価をいただいております。また、３つ目の多様なノウハウの提供につきましては、整備についてサービスが向上との評価をいただいたところでございます。

また、主な課題といたしまして、中ほどでございますが、民営化後１０年の間に重大な災害や事故が発生し、安全安心なサービスを提供するため、老朽化対策、頻発化する大規

模災害、事故への対応強化が必要とされたところでございます。

また、検討会の御意見といたしましては、これまで着実な成果を上げてきた基本的な枠組みについては当面継続する必要、また、重大な災害事故の発生による国民の安全安心な通行の確保に対する意識の高まり等も踏まえ、機構・会社はこれまで以上に社会的な役割を果たしていく必要などとされたところでございます。

次のページをお願いいたします。5ページ目でございます。こちらで平成27年の整理の主なポイントということでございます。右から3つの目的に、さらに一番下の4ということで、経營業務、組織運営という4つの柱で整理がされているところでございます。平成27年当時の現状ということで成果、課題を整理し、今後、必要な取組ということで整理をしているものでございます。説明は割愛いたします。

次のページをお願いいたします。6ページ目でございます。今回の業務点検フォローアップの目的と進め方でございます。目的につきましては、平成27年業務点検から10年が経過をすることから機構・会社の取組状況についてヒアリングを行いつつ、フォローアップを行っていきたいと考えてございます。その際に、①と書いてございますが、平成27年の業務点検結果を受けた機構・会社の対応状況に加えまして、②といたしまして、高速道路を取り巻く情勢変化を踏まえて、機構・会社の取組状況についても確認を行ってまいりたいと考えてございます。今回のフォローアップの位置づけでございますが、中ほどでございます。平成27年の業務点検におきまして、本業務点検結果を受けた機構・会社の対応状況について適切にフォローアップすることが重要、機構・会社の協力の下で社会経済情勢等の変化を踏まえながら、業務点検を適宜行っていく予定とされたことがございます。こちらを踏まえて今回の対応、フォローアップを行ってまいりたいと考えてございます。

次に、進め方でございます。本日、検討会を設置し、フォローアップの進め方について御審議をいただくとともに、高速道路4社、具体的にはNEXCO東日本、中日本、西日本、本四高速の4社からヒアリングを行ってまいりたいと考えてございます。次回以降、高速道路2社、さらには機構のヒアリングを実施し、フォローアップの取りまとめに向けて御審議をお願いしたいと思っております。取りまとめにつきましては夏頃予定をし、その後、道路分科会、国土幹線道路部会への報告を予定しているところでございます。

説明は以上となります。御審議のほどよろしくお願い申し上げます。

【根本座長】 どうもありがとうございました。

それでは、質疑応答を行いたいと思います。御意見、御質問がある方よろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。

何も質問がないと事務局ががっかりするといけないから質問させていただきますけれども、最初に37兆円の有利子負債があつて、10年前には29兆円に減つたということですけれども、令和6年3月、直近では債務は幾らになっていますか。

【高速道路課長】 資料の4ページ目かと思います。平成26年度期首ということで29.3兆とございますが、これに対応する数字といたしまして、令和6年期首ということで、24.8兆円まで減少しているところでございます。

【根本座長】 特定更新工事5兆円ありましたが、その影響というのは有利子負債にはそんなには影響していないということですか。

【高速道路課長】 先生おっしゃるとおり、特定更新、今実施をしておりますので、それが出来上がった後、債務というので加わってくるということはございますが、まだ現在進行中のところもございますので、また今後、その債務が機構のほうに引き渡されてくるという部分も、このほかにあるということだと思っております。

【根本座長】 分かりました。ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

【石田委員】 石田ですけど、よろしいですか。

【根本座長】 どうぞ

【石田委員】 民営化の目的、局長からもありましたけれども、これ20年前ですよ。今日、御報告いただく4社からのものを見ましたら、本当にコストマネジメント、コスト削減を意識されているんですけれども、それだけではできないなということも、ほの見えているようにも思います。極力少ない国民負担って一体何なんだろうかということも、今日、議論させていただければなと思ひましたので、よろしくお願ひいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、羽藤先生、お願ひいたします。

【羽藤委員】 私もこの画面ですけれども、道路公団民営化では有利子負債の返済が順調に進んでいる、10年間で37.4兆円から29.3兆円という話と、先ほど松本さんからもお話があつた24.8兆円という話、これが非常に重要な成果だというのは、民営化により財務責任が明確化され、債務返済のインセンティブもちゃんと強化されていることの所作であり、郵政民営化の議論についても比較してみた場合に、財務の健全化が制度的に担保されているということがはっきりと明らかになっているのではないかと思います。2050年までに債務を完済することということが制度として明示されていますが、それ

が結局のところ、各高速道路会社さんが機構に道路資産をリースして、リース料を通じて債務返済に充てる構造がちゃんと確立されている。しかも建設という仕組みを盛り込んでいるということも含めて、建設、利用、返済完了という制度的ゴールが盛り込まれていたことの効果が明らかに表れているということで、この点、旧郵政の3事業の民営化との大きな違いがあり、重要な効果を上げているのではないかと思います。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。2人の先生から重要な点を御指摘いただいたと思います。今後、ちゃんと返していけるのかということを、ヒアリングを通じて確認できればと思います。

それでは、本題のほうに入っていてよろしいでしょうか。2番目は、議事2ですが、高速道路会社からのヒアリングです。各高速道路会社から事前に説明の動画をいただいておりますけれども、改めて、中日本高速道路会社から15分、それから、それ以外の会社から5分ずつ、簡単に御説明いただいた後、皆さんから質疑応答、質疑を受け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。

【中日本高速道路 取締役 常務執行役員】 NEXCO中日本取締役常務執行役員の松井でございます。資料4の30ページを御覧ください。それでは、当社がこの10年間取り組んできた内容、並びに提案事項等につきまして、御説明をさせていただきます。

31ページ、32ページは目次でございますので割愛をさせていただいて、33ページを御覧ください。まず、4月6日の未明に当社管内の一部の料金所で発生いたしましたETCシステム障害の件でございますが、高速道路御利用の多くの皆様を含め、関係社、各社の皆様に多大な御迷惑、御心配をおかけいたしましたこと、改めまして、この場をお借りしておわび申し上げます。大変申し訳ございませんでした。

事象の概要についてはそちらに記載のとおりですので、改めての説明は控えますが、お客様を大切するという視点を意識して、6月中をめどに再発防止策と広域的なETCシステム障害が発生した際の危機管理マニュアルの策定を進めるべく検討を進めてまいります。

34ページ、当社の企業理念、経営方針でございますが、当社は笹子トンネル天井版崩落事故を引き起こした当事者ということで、安全最優先というものを企業理念に掲げております。高速道路空間を24時間365日お届けする、ネットワークの効果を次世代につながる新たな価値へ広げるというようなことで社会に貢献したいというのが企業理念でございます。その理念の達成するために4つの経営方針を掲げておりますが、安全性向上

に向けた不断の取組の深化、これを最上位に掲げた上で、高速道路の進化と新たな価値創造に積極的に取り組んでいくというのが経営方針でございます。

35ページでございますが、経営方針の最上位に掲げる安全性向上に向けた不断の取組でございますが、そこに記載の5つの取組を、PDCAを回しながら実践をしております。笹子の事故の記憶と教訓を風化させることなく、安全最優先の企業文化の醸成に今後とも取り組んでまいります。

36ページ、お願いいたします。ネットワークの整備の推進についてでございます。この10年間で、弊社では新名神や新東名など、5路線で199キロの供用を開始しております。新名神、新東名開通した区間の並行する区間では、渋滞の解消など著しい効果が上がっておりますが、特に御殿場ジャンクションから草津のジャンクションまでダブルネットが完成したということで、事故が起きたり、災害のときの通行止め時であったり、リニューアル事業の際に、東名、名神から新東名、新名神などへの迂回が可能になったということで、東京、名古屋、大阪間の高速道路の交通の輸送の安定性が格段に高まったのではないかと考えております。

37ページをお願いします。4車線化、6車線化でございますが、当社におきましては、東海北陸道の4車線化、また、新東名、新名神の6車線化の事業を推進いたしました。それぞれ開通した区間では、渋滞の減少や事故の減少など効果が出ておりますが、このシートには記載がありませんが、新東名の6車線化では走行速度が120キロになったり、また、後ほど御説明いたしますが、自動運転車優先レーンの設置など高速道路の進化につながる取組を進めておることを申し添えます。

続きまして、渋滞と対策でございます。次のページ、38ページ、よろしく申し上げます。渋滞ボトルネックの対策といたしましては、東名の太和トンネル付近、中央道の小仏トンネル付近、また、名神の一宮ジャンクション付近等で事業を推進いたしました。特に昨年9月に完成しておりますが、名神の一宮ジャンクション付近の渋滞対策では、現況の幅員の中で車線の幅や路肩の幅員を縮小させて3車線を達成するというような考え方で行いまして、結果として、非常に低コスト、また、工期も非常に短縮するような形で暫定の3車線が完成しております。

続きまして、39ページをお願いします。特定更新事業についてでございます。2015年からリニューアルの事業を始めておりますが、橋梁関係では大体契約率が今50%ぐらいまで来ております。特に弊社管内で重交通路線が多いということで、渋滞が発生しない

ように車線数を確保したまま、例えば床板の取替えを行うですとか、そのために積極的に迂回の広報するだとか、また、一時的に規制をかけますので、そういった安全対策をしつかりするなど、社会的な影響をできるだけ発生させないような、最小化するような取組とともに事業の推進をしているところでございます。

続きまして、40ページです。効率的な維持管理ということで、最近のインフラ老朽化に伴って管理事業の事業量が増大しておりますが、それに対応して、コスト縮減をしっかりと図っていかないと、というようなことで事業を進めております。こちらでは高解像度カメラを利用した点検であったり、ロードジッパーの採用による渋滞対策の縮減などを記載しております。右上にグラフがありますが、インセンティブ助成ということで、コスト削減したケースについては機構が認定をさせていただいておりますが、従前は新設改築事業でのインセンティブの認定というのがほとんどだったんですが、最近では、継続的に維持管理部門でもコスト縮減の認定を受けているということで、維持管理部門でのコスト縮減もしっかりと意識しながら事業を進めておるところでございます。

41ページ、激甚化、頻発化する自然災害への対応ということで、耐震補強事業等を進めておるほか、関係機関と連携を密にして、事前の準備をしっかりと強化しているということでございます。また、人命を最優先に、予防的通行止めを実施することにした冬季の交通の確保の件であるとか、併せて除雪方法の見直しであったり体制の強化、また、お客様への事前の広報を強化するなどの取組を行っております。また、休憩施設においては、自衛隊、警察、消防やDMATなどの進出拠点というようなことを示したり、ヘリポートを設置したり、自家発電設備を強化したり、そういった強化、また、訓練をしっかりと実施するなどして、防災機能の強化に努めております。また、昨年1月に発生いたしました能登半島地震の際には、地域の皆様に対する炊き出しですとか、また、トイレカーの派遣等で支援を行ったということでございます。

続きまして、42ページを御覧ください。これは私どもが保全の部門、維持管理、運営の在り方をデジタル技術やロボティクスの技術を活用して積極的に見直していきたいということで、i-MOVEMENTプロジェクトというものを推進しております。ここで、一つの事例ですが、道路管制センターの高度化というところを説明いたしますと、従前は目視でどういうことが起こったかということを監視しておったわけなんですけど、例えばセンサーですとか画像認識の技術を活用して、道路上で何か問題が起これば自動認識をすると、そういったものを、自動認識をしてそれを適切にまた伝達すると、そんなこと

で作業の迅速化だとか省力化、そんなものに努めていきたいと考えておりますし、また、一番下、右下に書いてありますが、イノベーション交流会というものを組織しております、これは各企業であつたり研究機関、大学等に参加いただいております、130団体以上が集まっておりますが、そういったところで新しい技術の活用方法だとか、そんなものを議論しているところでございます。

続きまして、43ページ、お願いします。次は高速道路の進化への取組ですが、特に私どもは新東名高速道路を運営しているということで、従前から高速道路における自動運転実現に向けた取組を積極的に行っております。2021年には、後続車、無人の隊列走行の実験を新東名で行っておりますし、昨年の5月から7月にかけては、これは新東名の建設中区間を活用して、10団体と路車協調の実験を行っております。また、今年の3月から新東名の静岡県供用中の区間で自動運転車優先のレーンを設置して、合流支援の分析だとかそんなような検証を、これは国の皆さんとともに検証を開始しているというようなところでございます。

次、お願いします。また、物流の効率化、これも非常に大切だということで積極的に取り組んでおります。この10年間で、当社管内で約2,000台ほど大型車のマスを追加、設置をしております。また、豊橋のPAや浜松いなさ路外駐車場では、予約ができるマスを7か所で準備して、そんな実験も始めております。また、トラックドライバーの労働環境の改善を図りたいということで、新東名の浜松サービスエリア下り線の隣接地になりますけれども、コネクタエリア浜松というような中継輸送拠点を設けておりまして、近年働き方改革の影響かと思いますが、利用率が向上してきております。そんなこともありまして、また来月、6月には静岡県内に同様の施設を2か所ほど設置する準備を今、進めておるところでございます。

社会的課題の解決ということで、次の45ページをお願いします。休日割引に関してなんですが、観光需要の平準化、交通分散というようなことで、2023年度より順次、特にゴールデンウィーク、お盆やお正月の交通混雑期には適用除外を始めております。その結果として、渋滞量の減少が見られているということで、今年度は3連休も含めて、そういった対策を取るというような対応を行っております。また、一方で、観光の振興を図りたいということで、高速道路の周遊パスの販売を努めておりまして、特に当社の場合は、沿線の観光施設や沿線の宿泊施設とタイアップしたような商品を多数販売しております。結果として、下にも書いてありますが、周遊パスの販売の状況も右肩上がり推移をして

おるところでございます。

46ページお願いします。先ほどもありましたけども、民間のノウハウを活用して新たなサービスを提供していくんだというのが民営化の目的の一つだったかと思いますが、高速道路のサービスエリアでは民営化以降、店舗の充実、サービスの充実に努めておりまして、この10年もそういった取組を継続しております。併せて、近年特に力を入れておりますのが、地方の公共団体ですとか地域の企業の皆様と共同して、地域活性化に資するような取組に積極的に取り組んでいきたいと考えております。先ほど御説明した高速道路周遊パスもその一つだと思っておりますし、ここでは道の駅の管理運営ですとか、市中のそういった施設の管理運営も少し始めていたり、また、インターチェンジ周辺に商業施設を整備するような事業も行っているということで、今後とも積極的に地域活性化に資するような事業を行っていききたいと考えております。

また、次のページお願いします。高速道路事業で培った技術やノウハウ、こういったものを活用して、地方公共団体が管理するような道路の維持管理であったり、点検であったり、そんなものを受注したり、受託を受けたりしているようなものであったり、ETCの多目的利用を後押ししたいということで、ETCXの事業者様と連携を図って、例えば、ETC決済がガソリンスタンドであったり、駐車場で使えるような取組を共同で行っております。

48ページをお願いします。高速道路を適正に管理していくためには、今、少子高齢化でなかなか担い手不足ということもありますので、そういったところをしっかり確保していかなければいけないと考えております。建設業の担い手確保の策として、2023年度以降は、災害復旧工事を除く全ての工事で週休2日の制度を導入しております。また、工事円滑化ガイドラインというものを策定いたしまして、適正な工事設定であるとか書類作成の縮減だとかそんなことを達成しつつ、建設業の担い手確保に協力していきたいと考えております。併せて、当社グループの社員の担い手もしっかり確保していかないといけないということで、今まで私ども転勤の多い職場でございましたけども、最近では、社員のワーク・ライフ・バランスを推進するために勤務エリアを限定する、転勤がないような社員の、そういった職種も制定するなどして担い手の確保に努めていきたいし、その結果として、高速道路をしっかりと持続的に管理をしていきたい、そういった取組を進めております。

最後に、4点ほど、御提案をしたい事項ということでまとめておりますが、次ページ以

降で御説明をします。

50ページをお願いします。まず、1点目は、いろいろとコスト縮減には努めているものの、この10年間で、例えばそこでは普通作業員が1.3倍だとか、コンクリート単価が1.6倍だとか書いてありますが、労務費だとか材料費が非常に値上がっているということ、また、インフラについては老朽化が加速している。さらには大雪の対策等、社会要請の対応も必要だというようなことで、こういったものに対応していくためには、さらなる事業費を確保していく必要があると。そういった意味で、財源をどのように確保していくかというような検討が必要ではないかと考えております。

次のページでございますが、機能強化の取組でございますが、私どもまだ東名ですとか中央道の東京の近くでは渋滞が頻発するような区間もございますし、東海、北陸道なんかでは、まだ飛騨トンネルみたいなところの4車線化の事業、また、新東名、新名神も、一部は6車線化ができておりますが、まだ6車線化するような区間も必要ではないかと考えておまして、債務の返済状況、全体の採算性なんかもにらみつつということだと思っておりますが、引き続きネットワークの強化が必要だと思っておりますので、そういったものについては、国、機構さんとも協議しながら、進めていければと考えております。

次のページ、3点目でございますが、カーボンニュートラルの実現など、社会的課題の解決に向けた取組や自動運転などの高速の進化に向けた取組のためには、財源をしっかりと確保していく必要があるだろうと思っています。特に自動運転など先駆的な取組は、個別の会社がそれぞれ、いろいろなことをやるというよりも、6社がしっかりと協働して成果を共有しながら、国や関係の企業の皆様とも協力しながら効率的に進めていく必要があるんじゃないかなと考えております。

それから最後、いろいろ社会的な要請に基づく新たな施設整備なんかのいろいろな需要があると思うんですけども、特に今回、自動運転の発着拠点なんかで御説明をいたしますけども、今、新東名で自動運転車優先レーンの整備を進めておりますが、その場所には発着拠点の整備も行う予定にしております。そういったものの使用料を無料にするのか、有料するののかというのがありますが、例えば、無料の場合には施設の維持管理も含めて、例えば道路利用者のいわゆる料金でそういうものを賄っていいのかだとかそんなような問題が出てまいりますし、逆にそういったところを有料にして使用料を徴収しようとしたときに、道路事業で整備したものに対して使用料を取っていいのかなとか、いやいや、使用料を取るんだったら全部関連事業で負担するとか、そんなような少し議論があるかと

思います。なので、そういった関連事業と道路事業との費用負担の在り方ですとか、場合によっては施設の利用者からの料金徴収であったり沿線の自治体からの負担だとか、そんなものも含めて、こういった施設に対してどういう負担をしていくのがよろしいかというようなことを今後整理していく必要があるんじゃないかと考えております。

以上で、中日本の説明については終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

これ以降ですけれども、途中で退席を予定している先生がいるので、ポイントを絞って短くできるだけお願いいたします。じゃあ、東日本さんからお願いいたします。

【東日本高速道路 取締役 兼 常務執行役員】 東日本の伊勢田です。今後に向けての提案に絞って御説明申し上げます。

資料3の22ページを御覧ください。金利と物価が上昇するインフレを前提とした運営、100年間進化させながら健全な道路資産を持続する運営に関し、4点の提案を申し上げます。

23ページを御覧ください。全国路線網の料金収入は平成18年の1兆9,800億円が、令和6年には2兆5,300億円へ1.3倍に増加しましたが、一方、管理運営に要する費用は4,700億円から1兆3,500億円へ、2.9倍に増加しております。中でも修繕に要する費用は600億円から6,300億円へ10倍に増加しております。この経費の増加要因は大きく2点で、事業料の増加と単価の上昇でございます。

24ページを御覧ください。事業料の増加は、経年劣化の増加が原因の一つです。写真を御覧ください。修繕事業では水回りの損傷、凍結防止の塩によるコンクリート損傷、トンネル設備の更新など、経年劣化損傷の修復を行っております。左側のグラフを御覧ください。橋梁の損傷数が経過年数によって増加することが分かります。右側のグラフを御覧ください。点検で発見した損傷をどのくらい補修できているのかのグラフです。この10年間は毎年8万件の損傷を発見し、6万件から7万件の補修を実施してきていますが、補修ができていない損傷の残存累積数は25万件もたまっている状況です。今後、施設の高齢化に伴い、ますます損傷数が増加することを想定しなければなりません。

25ページを御覧ください。事業量が増加しているもう一つの要因が、安全安心、快適レベルを向上させる事業の増加でございます。左の写真から渋滞を改善する付加車線の設置、正面衝突事故を防ぐためのワイヤーロープの設置、貨物車の休憩ニーズに応えるため

の駐車マスの拡充、大地震でも輸送を止めないよう橋脚の耐震補強など、今後の１０年間ににおきましても、これら安全安心快適レベルの向上に関する事業は増加していくことを想定しております。

２６ページを御覧ください。修繕費用が増加したもう一つの要因が労務費等資材費の上昇です。４年間で労務費は１７％、資材費は３３％アップしています。このため、舗装修繕の工事単価は２８％、橋梁補修の工事単価は２５％も上昇しており、修繕費用の増加要因となっております。この上昇傾向は今後も続くことを想定しなければなりません。

２７ページを御覧ください。修繕費の増加は、これまで低金利での利払い軽減も活用して賄ってきております。折れ線は１０年国債利率の推移です。一昨年までの１０年間は利払い費が軽減された分を活用して、棒グラフにあるように修繕事業費を追加することができました。しかしながら、金利が上昇してきており、修繕事業に充てることができる利払い軽減分が減少しています。物価と金利が上昇するインフレを前提とした運営として、２つの点を国、機構に提案いたします。１点は物価上昇を前提に５年ごとの協定変更で、その後５年間分の物価上昇見込みを反映し、安定的な維持管理修繕事業を展開する仕組みにすることです。２点目は金利上昇を前提に、利払い軽減によらずに安定的な維持管理修繕事業の財源を確保することを提案いたします。

２８ページを御覧ください。次に、料金について２点提案いたします。一昨年からアクアラインで時間帯別料金を導入し、渋滞緩和の効果が得られています。アクアラインは定価が１，９６０円であり、かつ料金システムが全国路線網システムからは独立することで実現できている時間帯別料金です。この時間帯別料金を関越道や東北道などの渋滞区間へも展開することが必要ですけれども、そのためには２点の措置が必要です。１点目が渋滞ピーク時間に定価料金を超える料金を設定できる料金制度の措置です。２点目は、全国路線網の料金システムを大規模に改修しなければならないシステム能力の措置です。ＮＥＸＣＯ３社が協力し、国、機構と相談しながら対応していきたいと考えております。

最後、２９ページを御覧ください。将来さらに柔軟な料金体系を全国路線網に導入するには、新たな料金収受技術の開発が必要だと考えております。日本のＥＴＣは２５年前に各料金所での現金収受を基に開発された技術です。一方、タイではナンバープレート画像と電子タグ情報でセンターサーバー課金する簡素化技術へ転換しております。また、シンガポールでは、車載器自体で料金計算をする高度化技術へ転換しております。これら海外の収受技術を参考に、完全キャッシュレス化やセンターサーバーでの後清算などを次世代

型ETCの開発に取り組みたいと考えております。高速各社の技術開発を国で束ね、統合していただければと提案いたします。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、西日本さんお願いいたします。

【西日本高速道路 代表取締役専務執行役員】 西日本高速の後藤でございます。資料のほうで、特に申し上げたいことを3枚使って御説明申し上げます。

まず、真ん中の大きいページ番号でいきますと65ページでございます。

これまでの説明と重複する部分もございますけれども、高速道路は、建設後30年以上の延長比率が63%にも達しておりまして、特に橋梁では劣化が顕在化しております。老朽化の進展に伴いまして、補修箇所が増えてきている。さらに材料費だとか労務費の高騰、加えまして、点検の強化、雪氷対策の強化の取組等により、コスト縮減等の効率化の取組を進めているものの、全体といたしましては、管理コストは10年前に比べて1.4倍に増加してきているといったところでございます。

次に、少し飛びますが、72ページを御覧ください。大規模災害への備えというのは重要であります。特に南海トラフ巨大地震に備えまして、私どもは、橋梁の耐震補強を進めております。落橋や倒壊を防ぐ耐震対策、これはもう100%完了しております。現在、橋としての機能を災害時にも速やかに回復させるための耐震対策として、橋脚補強等を推進中でございます。特に大規模地震、震度6以上の発生確率が26%以上の地域の早期対策完了を目指し、推進しているところでございます。

最後に、81ページでございます。これまでの説明とも重複いたしますけれども、近年の建設資材の高騰、さらに労務費の上昇、こういったことに伴いまして、高速道路事業に係る各種費用が増加してきております。これは先ほどの維持管理もそうですし、耐震補強もそうですし、また、新名神高速道路などでまだ開通していない区間の新設の事業や、また、各地における暫定2車線区間の4車線化など、高速道路事業全てにわたって、資材価格の高騰だとか労務費の上昇の影響が出てきております。さらに、老朽化等への対応、大規模災害への備えを進めながら、建設業、運輸業における働き方改革、脱炭素社会に向けた取組等、社会情勢の変化にも対応していく必要があります。こういったことから、お客様に安全で安心、快適に御利用していただくための高速道路の事業の実施につきましては、着実な実施に向けて、財源の確保策の検討が必要だと考えております。今後、しっかり国

とも連携しながら検討してまいりたいと思います。

私のほうからは以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、続いて、本四さんお願いいたします。

【本州四国連絡高速道路 取締役常務執行役員】 本四高速の今井です。

88ページをお願いいたします。本四高速の特徴である海峡部の長大橋の維持管理の状況です。海峡部の長大橋につきましては、ここに示しますように予防保全を基本として、維持管理しております。橋梁本体としては健全な状態ですが、ここの4つの写真に示しますように、一部の部材で想定以上の損傷が進んでいます。このため、下の写真に示しますように大型の伸縮装置の更新を昼夜間規制を行ってやることになってございます。このように、長大橋に関しましては特殊な構造物で、しかも特殊なものが多いというようなことございまして、現在有識者を交えまして、補修方法、補修時期について検討しております。今後、補修の必要性、あと渋滞など社会的な影響について世の中にお話ししていくというようなことが必要かと考えてございます。

次に、94ページをお開きください。94ページにつきましては料金施策でございますが、平成26年の新たな料金に関する基本方針を受けまして、海峡部の料金につきまして、大幅に低減されております。これに伴いまして、右のグラフに示しておりますが、交通量、料金収入とも、コロナ禍を除けば着実に増加してございます。一昨年ですが、全体で4,500万台の皆さんに御利用いただきました。昨年度はそれをさらに上回ってございます。引き続き、自治体とともに利用促進に取り組んでいきたいと考えてございます。

次に、98ページをお願いいたします。利用促進の取組でございます。平成26年の全国路線網編入を契機としまして、下に示しますような経済団体、自治体とともに、環瀬戸内海地域交流促進協議会を設けてございます。令和10年に、本四間の交流を1,000万人増やすというような目標で活動しております。それに対応します本四間の県境断面の交通量が6万1,000台というものを目指しておりまして、昨年度が目標5万8,500台に対しまして、5万8,300台と、ここには数字を書いてございませんが、ほぼほぼ目標を達成していると考えてございます。次のページに示しておりますが、ここに示すような具体的な取組をいろいろ行っております。

次に、100ページでございますが、自転車関係の取組です。しまなみ海道は国際サイクリング大会、ナショナルサイクルルートの指定などによりまして、世界的にもサイクリ

ストの聖地になって成長してきています。あと、8番目に示しますように、サイクリングルートのネットワーク化、あと大鳴門橋の鉄道空間を利用しまして、兵庫県、徳島県から自転車道の設置工事を受託しまして、現在工事を進めてございます。

最後に、107ページをお願いいたします。200年橋梁に向けた課題です。長大橋の200年橋梁の実現に向けまして、当社としまして、維持管理の高度化、効率化を推進してございます。一方で、明石海峡大橋が開通しまして、8年間、新規採用を停止したというようなこともございまして、40代の社員が非常に薄いということになってございます。また、建設経験のある技術者も減ってきております。国内でも長大橋の建設がなくなってございまして、橋梁メーカーの撤退、縮小が行われてございます。このような中で、私たち本四高速の長大橋はもとより、国内外の長大橋の課題を解決していくということが必要だと考えてございます。本四高速としまして、国内外の長大橋技術者との技術協力、技術支援に取り組みまして、組織的に長大橋技術の継承、高度化を図っていきたいと考えてございます。

説明は以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、質疑応答に移ります。私の手元のメモでは3つのテーマに区切って、すなわち高速道路事業、関連事業、その他社会的課題解決という3つのテーマで議論したらどうかとあるんですけども、実は羽藤先生が4時まで、それから石田先生が4時半までしか御出席できないということなので、お二人の先生は、どのテーマでもよろしいので、質問していただければと思います。それでは、羽藤先生からお願いいたします。

【羽藤委員】 どうも皆様、御説明いただきまして、ありがとうございます。大変勉強になりました。まず、1点目でございますけれども、料金について、NEXCO中日本の松井様から料金システムの障害の話が冒頭あったわけでございますけれども、ただ、ここまで目立った障害が今までETCについては出ていなかったということが、むしろ特筆すべきことかなとも思いまして、ちゃんと対応をとられるということで、この辺りはしっかりしておられるなという印象を持ちました。

一方で、東日本さんがかなり踏み込んで話していたようにも思いますけれども、新たな課金体系、ETC3.0等への対応につきましては、抜本的な料金設定の方法とか共通のデータ基盤の必要性を感じておられるということで、ここについて、踏み込んだ提案があったということ、これもよかったと思います。ただ、ここにもあるような料金システムの

やたらな簡素化とか、一方でやたらな高度化について、それぞれの提案がある中、どういうシステムが高速道路の課金システムに向いているのかということについて、ぜひ東日本さんにもう一步踏み込んで、中央集権型のシステムが本当にいいのか、ひょっとしたら分散型システムのほうがいいのか、いろいろな可能性もあると思います。この辺りについてもう少し聞いてみたいなという気がしました。料金システムの新技術について、ぜひ伺いしたいと思った次第です。

2点目、NEXCO中日本様についてですけれども、SA、PAの発展的な売上げを増やしていく、あるいは経営の多角化について、果たして収益が拡大しているのか、していないのかというあたり、あるいは、収益性をもっと増していこうと中日本さんがそういう方向を目指しているのか、かつて1兆円規模の売り上げをSA/PAでと謳ったトリリオネア・プロジェクトみたいなことも言われていた中、今日松井さんが言われていたのは、むしろ物流車両向けに2,000台の駐車マスを新たに割りつけて可能性を感じておられるということは、物流不動産への積極的な投資のほうが、収益改善のために貢献できるのではと感じましたが、中日本さんとしてそのような経営資源の物流不動産などへの新たな投資に向けてバリアとなっている制度があるのか、もう少しここを積極的にやりたいんだけどというところがあれば、追加的に伺えないでしょうか。

さらに、SA、PAに関連して、東日本さんにお聞きしたいのが、バイオマス発電のようなことをNEXCO東日本さんはやられていると思うんですけれども、こういう事業を水平展開しようとしたとき、道路の電力会社をつくるみたいなことが、もっと積極的に展開されてもいいのではないかなと思うんですが、水平展開を阻害する制度バリアがあるのかどうかということが気になったので、これもお聞きしたい。

最後、本四さんに向けてですけれども、損傷が進んでいるということで長大橋の維持管理の推進はかなり深刻だということを改めて認識したんですけれども、一方で需要が、意外と言ってはあれなんですけれども、着実に増えているというところに、かなり努力もされきたことと思いますし、インフラというのは使われることで効果を発揮するわけで、環瀬戸内海の交流促進協議会で、6万1,000台という目標を掲げて、整備局を超えた取組ができていているということ、この点は本四公団さんの本当にすばらしい取組だと思いました。ただ、建設経験がない人材が増えてきている、新しい橋の建設が日本の中でないという中で、人材確保と教育について一体どうしようとしているのか、もう一步踏み込んだ提案があれば、ぜひお聞きしたいなと思いました、その辺り、ぜひお願いします。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。ほかの委員の皆様、今、問題提起されたことに関し、多分御意見あると思いますけど、取りあえず、御回答いただくということにしたいと思います。

【東日本高速道路 取締役 兼 常務執行役員】 東日本から先に御回答を申し上げます。

新たな料金や次世代型のE T Cでございますけれども、現在の日本のE T Cの課題の一つは各料金所で料金計算をすることにしておりますので、全国で7,000レーンぐらいあるんですけれども、その7,000レーンに料金表を配信しているというような状態になっておりますので、なかなか柔軟な料金システムにはなっていないというのは課題でございます。

ただ一方、日本のE T Cはまさに7,000レーンにD S R Cのアンテナ網がありますので、これは一つの財産だと思っています。また、今回の深夜割引の導入に伴いまして、50キロメートルおきに、本線ではD S R Cのアンテナを設置してフリーフローアンテナを設置しておりますので、これも財産だと思っています。ですので、今後の方向性としては、日本独自のD S R C網を生かしながらセンターサーバーでの後清算など、より柔軟な料金体系をやりやすい、かつD S R Cのアンテナを使って正確な料金徴収をすると、柔軟性と正確性を両立させるような新次世代型のE T Cというようなのが考えている開発の方向性であります。

2点目はバイオマス発電につきまして、御質問をいただきました。まさにカーボンニュートラルに向けて、高速道路会社でも発電について高い関心を持っているところでございます。ただ一方、先ほど来、各高速会社からも指摘があるように、なかなか関連事業でこういう発電をどういう場所をするのかということがあります。話題になっている遮音壁にペロブスカイト発電をすとか、道路の盛土法面を使ってそういう発電をすとか、太陽光発電するというようなことも考えられるわけでございますけれども、その際は、機構資産に高速道路会社の会社資産で管理事業を行うということが、今の機構資産と会社資産の厳格な区分の中ではなかなか難しいとか、解決しなきゃいけない課題もあるんだろうと思っております。バイオマス発電についても、ぜひ場所があれば横展開をして、カーボンニュートラルに資する発電について、取り組んでいければと思っております。

以上です。

【中日本高速道路 取締役 常務執行役員】 中日本の松井でございます。S A、P Aの収益の関係の御質問にお答えいたします。

S A、P Aの収益なんですけども、基本的には売上高は順調に伸びておりまして、例えば10年前が大体1,800億ぐらいだったものが、昨年度は2,300億を超えるぐらいということで、3割ぐらいは増えているということで順調に推移しているんですが、一方で、利益で見えますとあまり増えてなくて、コロナの時期に少し低下したんですが、ほぼ横ばいになっています。

この理由としては、老朽化した施設も結構あって、そういったものに対する改築をするとか、耐震補強をしっかりしなきゃいけないとか、そんなような費用がかかっていたり、また、社会的な関心から、例えば、いろいろなシャワーを設置しなさいとか、お客様連れのお客様に対する施設を整備するとか、そんなような費用もかかったりしていて、売上げは順調に伸びているし、お客様の満足度も上がっているという認識なんですけど、利益は横ばいぐらいだと思っています。ここの部分はもう少し伸ばしていけないといけないと思っておりますが、一方で、社会的な課題に対応していくというのも我々もすごく大切なことだと思っております。先ほど物流の不動産だとかそういうのはどうかというようなご質問もありましたけども、資料の中でコネクタエリアの説明をさせていただきましたけども、別にもうかっているわけではなくて、ドライバーの方の環境改善のために何とかやっているというのが現状でございます。

今後も物流の効率化のためにいろいろな施設を整備したりということは、高速道路会社としてやっていけないといけないと思っておりますが、我々単独ではなかなかノウハウもないでしょうし、資金力も含めてないんだと思いますし、ほかの企業の方とも連携しながら、そういった取組は継続したいと思っておりますが、物流不動産ですごくもうかるかというようなことは考えておりませんが、ただ、我々の責務として、ぜひそういうことをやっていきたいと考えています。

以上です。

【本州四国連絡高速道路 取締役常務執行役員】 ありがとうございます。では、本四高速のほうから回答します。

まず、3点ほどございまして、1点目としましては、維持管理だけですと、なかなかここにありますような錆びを見て、そのの部分に関してどのように直そうというようなことを考えるわけなんですけども、実際、維持管理するに当たりましては、長大橋の吊橋全体

系として、どのように挙動するんだというような設計的な思想もある程度持っていないと維持管理はできないと考えています。それを支えるために当社の取組としまして、若い人たちに過去の設計事例とかを、建設を経験した者が教えるというような取組を行ってございます。

2点目としまして、今回、中期経営計画に加えましたが、私どもの長大橋につきましては、許容応力度設計法で設計しています。現在、限界状態設計法というように移行してきておりますので、例えば、私たちの橋を限界状態設計法で設計したらどんな橋になるんだというようなものに取り組みまして、その中で、維持管理がどこか合理的にできることがないのかなあということを考えていきたいというように考えてございます。

あと、3点目としまして、私ども、建設事業はあまりないわけなんですけども、建設の新しい考えを教えていただく、経験させていただくということで、NEXCO西日本さん、阪神高速さん等に出向させていただきまして、いろいろ経験させていただくというような協力をいただいております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。羽藤先生、よろしいですか。今、羽藤先生から問題提起がありましたけれども、何か関連してコメントしたい方がいらっしゃいましたら、ぜひお受けしたいと思いますけど、いかがですか。

【石田委員】 石田ですけど、よろしいですか。

【根本座長】 どうぞ。

【石田委員】 ETCの大改修、あるいは入替えといってもいいかも分からないようなことを東日本から伺いまして、賛成でございます。今のETCというのはDSRCがいいんだということをおっしゃいましたけれど、アンテナそのものにはそんなお金かからないと思うんです。ガントリーは高いかも分からないけれども。通信のメディアもどんどん、どんどん発達していますので、その辺も含めて御検討いただければと思います。

ただ、今の料金収受システム、御案内のように、改修に莫大な費用がかかりますので、入替えといってもいいような、そんなクラウド型の柔軟なシステムに変えないと駄目かなと個人的には思っております。いろいろな料金実験とか諸サービスとの連携とかを考えると、今のETC料金収受システムは本当に少しがちがち過ぎるので、その辺も含めた大きな議論をしていただければと思います。

そのときに、問題はそんなことをすると、置き換えに相当時間がかかるから、その間ど

うするのという、そういう問題が絶対出てくると思うんですけれども、それで、少し皮肉っぽいんですけれども、今年の4月の中日本さんの事故というのは、そういう意味では大きな実験だったんじゃないかなと思うんです。何を言いたいかというと、これお聞きしたいんですけれども、英断だったと思うんですけれど、無料にしますという宣言をされまして、そのことによって、何かけしからんとか文句が来たりとか、いろいろな反作用が起こったりというようなことがありましたら教えていただければと思いました。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【中日本高速道路 取締役 常務執行役員】 NEXCO中日本の松井でございます。

ETCのシステム障害が起こって、最初は後払いの登録、自主的な申し出をお願いしているということに対しては、マスコミの方からもそんなことが本当に集まるのかだとか、個人のお客様からも弊社のお客様センターのほうに、そういう批判のほうが非常に多く寄せられたわけですが、5月2日に、料金については還元するというようなことでアナウンスをさせていただいた後は、批判が全くないわけではありませんが、その数としてはかなり収まった感じになってございまして、問合せの件数なんかも1日当たり数十件レベルでございまして、以前に比べますとかなり減ったというようなことになっていまして、いわゆる社会の皆様からは、ある程度の御納得をいただいているのではないかと理解をしております。

以上です。

【根本座長】 私もETCには興味があるので一言コメントさせていただきたいと思います。今日の御発表、タイの例とかシンガポールの例とか、非常に興味深くお伺いしましたけれども、やはり目的をどういうところに置くのかということを考えながら、どの仕組みがいいか、評価すべきだと思います。柔軟な料金を設定するためにどの仕組みがいいのか、それから非ETC車をキャッシュレス化したい、現金の収受をやめるにはどうしたらいいのか、料金所でストップするんじゃなくて、フリーフローで走らせたほうが効率的だという話も大事だと思いますし、あと、料金所をつくるのは難しい、新直轄で有料化する方法を考えたい。新直轄は今新しいからいいんですけれども、今後維持管理、更新を考えたら、国全体としてはその費用をどう賄うか、ということが問題になるわけなので、私個人的にはNEXCOに一肌脱いでもらって、もうかる路線でありませんが、ちゃんとそういうところも、利用者に少しでも負担してもらおうというような仕組みにしていってほしい

がいいと思うんです。そのときは料金所はつくれませんから、新しい仕組みが必要になります。

それでは、次、石田先生に振ってよろしいでしょうか。よろしくお願いします。

【石田委員】 ありがとうございます。少し総論っぽいところ、あるいは、道路局のフレームそのものにも関係するところから、大き過ぎるんですけど、話させていただきます。民営化の目的のところなんですけども、20年前はこうだったんでしょうけれども、今何が問われているかという、高速道路が存在して、どういうサービスを提供しているのかということ、もう少し点検のときに前面に出さないと、出していただきたいなと思いました。

例えば、3者の報告を伺いまして、整備ソフトが大きく低下をしておりますけれども、こういったことは高速道路ネットワークのサービスに関連してどのように受け止めるのかとか、あるいは不十分なメンテナンス、メンテナンスコストが大変だというお話をたくさん伺いましたけども、十分なメンテナンスをすることによってどういうサービスが維持、あるいは向上できるのかとか、あるいは新たなサービス、いろいろあろうかと思えますけれども、SA、PA問題、あるいは自動運転問題も含めて、そういうことをどのようにとらまえるかみたいなことを考えた上で、皆さん、それぞれに御主張になりましたけれども、老朽化に伴って事業量も増えるし、工事単価も上がって大変なんだよということは分かるんですけど、それはサービスを提供するということに対して、どういう課題をもたらすのかとか、あるいは課題を解決するためにはどういう負担をお願いしないと駄目かみたいなところまで踏み込んだ分析とかコミュニケーションが要るのかなと思ひまして、いっぱい言ってしまいましたけれども、そういうことを民営化の目的を変えるというのは法改正が要りますので、大変なことだと思うんだけど、こういう中で、そういう要素をどう取り入れていくかという、そういう何か大きなフレームの議論があればさらにいいなと思いました。そういうことを正面切って正々堂々と言えるためには、今の高速道路が本当にユーザー視線でどういうサービスを提供し得ているのか、あるいは、それがこのまま放っておくとどうなってしまうのかなというアウトカム指標という整備も、今日一社も御発表ありませんでしたけれども、きちんとしていかないと駄目かなと思いました。

そのためにも、メンテナンス、診断ということに関しては、MHSとかアイ・モビリティとか4社からこういうことをやっているんだというお話を伺いましたけれども、それが本当にいい姿なのかということも少し思いました。というのも、4社がかなりばらばら感が

ございまして、本当に共通の共有できる、あるいはすぐ連携できるような共通基盤の上に乘っかって開発されているのかどうかというと、どうもそうでもなさそうですし、そういうこと、最大限の努力をしていると。メンテナンスだけでなくほかのところでもいっぱい頑張っておられると思いますけれども、それでも苦しいんです。

サービス提供の向上、あるいは維持のためには、国民の皆さん申し訳ないけれども負担増をお願いしたい、それに伴った機構との協定変更の在り方とかというように話がつながっていくような気がしますし、そういう努力をしないと駄目だと思うんだけど、そこが結構、今日、御報告いただいた中では、ぶつぶつ感があって、いまいちアピール力に欠けるなという気もいたしましたので、総論っぽくなってしまいましたけれども、そういう感想を持ちましたということを申し上げたいと思います。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。大きな問題提起で、私も石田先生と同感できるところがあります。やはり建設が遅れぎみ、メンテナンスが十分にできない、そういう事情は分かるんだけど、それを解決するためには、財源を調達しなきゃいけません。財源調達が重要という文言は幾つかの会社からありました。道路利用者に説明して何かお願いするようなこともあっていいんじゃないかということは、これは一つのテーマになり得ると思うんですけれども、これはそれぞれの会社から何かコメントもらってもいいですか。

【石田委員】 できましたら、道路局からもいただければありがたいと思います。

【根本座長】 本日は、それぞれ個人的な見解でいいので、お話ししてみてください。伊勢田さん、どうですか。

【東日本高速道路 取締役 兼 常務執行役員】 何よりもお客様目線で、まさにお客様サービスを安全安心を提供するというのが会社の目的でございますので、その点について、維持管理修繕を低下させないで安全安心なサービスを提供したいというのが会社の思いであります。具体的には、交通事故の死亡率は民営化した以降、現在までで約半減しておりますし、かなり安全性は上がってきてはいるので、そういうこともしっかりと、今日は資料には入っていませんけども、やっていかなきゃいけないと思っています。

財源問題については、特に維持管理修繕費ということになれば、ひとしく利用者、お客様に御負担をお願いしなきゃいけないのかなと、させていただけないかなとは思っております。となりますと、料金とか割引とかいうところでお客様にお願いをするということにならざるを得ないのかなと思っております。

以上です。

【根本座長】 中日本はいかがでしょうか。

【中日本高速道路 取締役 常務執行役員】 中日本の松井でございます。石田先生のお話を聞いていて、少し反省というか、我々もしっかりやらなきゃいけないなと思ったのは、どういうサービスを提供、これぐらいのお金だったらこういうようなサービスです、仮にここを低減するとこうなりますだとか、そのような選択肢であったり、そういうものを我々多分しっかりとまだ提供できていないような気もいたしますし、そういうことをしっかりと考えなきゃいけないなというようなことを思ったのが1点でございます。

それから、財源をどう確保するかというようなところについては、割引をどうするかだとか、そんなことも含めて、今後しっかりと整理をしていかなきゃいけないなと感じました。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。西日本お願いいたします。

【西日本高速道路 代表取締役専務執行役員】 NEXCO西日本の後藤です。大変貴重な御意見をいただいたと思っております。財源の確保が大事だということを先ほど述べさせていただきましたが、その点につきましては、今、NEXCO東と中からもお話がありましたように、お客様の御負担の在り方についてというのがあろうかと思います。また、これだけでなく、私どもできることについては最大限努力するということが大事だと思っていまして、例えば技術開発をすることによって、新しいジェットファンにしろ、照明にしろ、よりコストのかからないものを開発するとか、あるいは点検技術につきましても、高解像度のカメラとかドローンを使って点検することによって点検費用を低廉化するとか、こういった取組をしながら、コスト縮減に我々が技術的な観点からどんな努力ができるか、しっかりやる必要があると思っています。

加えて、維持管理の費用、これについても、現在の管理コスト、これの現状を把握し、また、それが増加してきている要因を分析して、必要があれば、安全の確保を大前提としつつ、その上で管理水準の見直しとか、こういったことによってどのようなコスト縮減ができるのか、こういった我々としてできることの努力は最大限やっていきたいと思っております。

以上です。

【本州四国連絡高速道路 取締役常務執行役員】 本四高速の今井です。私どものほう

で考えていますのは、どちらかというと、先ほど説明しました大鳴門橋の伸縮装置の更新工事をしたわけなんですけど、このような工事が行われますと、昼夜間規制を行いまして、多くの利用者に御迷惑をおかけしています。しかも、この工事につきましては、徳島県に阿波踊りというのがございまして、阿波踊りの期間はどうしても避けないとはいけませんし、阿波踊りのときにこの工事をやりますと、地元の方たちに迷惑をかけるということでございまして、そういうのを避けてやるということと、こういう工事的必要性というのは皆さんに何度も説明して御理解いただく必要があるんじゃないかなと思ってございます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

【高速道路課長】 高速道路課長の松本です。石田先生のほうから、高速道路として、そもそもどういうサービスを提供していくのか、整備、メンテナンスも含めて大きなフレームで考えるべきではないかという御指摘をいただきまして、まさしく一番重要な点だと思っております。

そういう意味では、高速道路としてどういうサービスが提供できるのか、それぞれ、国も含めてだと思いますけど、具体的な目標設定をしながら、それがどう実現していくのかというところを結果的にフォローしていくということで、先生もおっしゃいましたけど、アウトカム指標みたいなのも含めて、その辺を明確にしながら進めていく必要があるのかなと思っております。この辺りは、また国も役割もございまして、機構の役割も併せてあるかと思しますので、また、次の会でも御議論できればと思っています。

また、どういうものを目指すのかというのは、確かに道路単体のところもありますけど、ほかのものも含めて、国土づくりの中でどうやっていくのかというところもあるかと思しますので、上位計画との整合とか、同じ道路の中でもどういう立ち位置にあるのかというところもよく確認する必要があるのかなと思っているところでございます。

【石田委員】 ありがとうございます。石田ですけど、ちょっとよろしいですか。

【根本座長】 どうぞ。

【石田委員】 今、松本課長がおっしゃったアウトカム指標なんですけれど、10年点検のときにも申し上げたんですけど、指標の定義は3者共通していただけたんです。これは機構の評価委員会で随分そういう議論をさせていただいて、ようやくそこに至ったんですけども、目標がばらばらなんです。各社の違いがあるとは思いますが、やります、やりますと。でも時間がかかってというので10年以上たっているんです。明確な説

明もないまま。こういうことは国民との、あるいはユーザーとのコミュニケーションで、少なくとも私はユーザーとして怒りを覚えますので、その辺も含めて、前向きに取り組んでいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。どういう道路を目指すのか、どういう形で負担を求めていくのかということは重要なテーマだと思いますけれども、大串先生、田邊先生、何かコメント、関連してありますか。

【大串委員】 すみません、大串です。ありがとうございます。

【根本座長】 どうぞ。

【大串委員】 いろいろなところで収益源を求めなければいけなくなっているなというところは本当に思っております。というのも、高速道路会社を運営されている皆さんに対して、例えば物流に対して新たな仕組みをつくろうとか、最近のパーキングの在り方もそうですけども、コネクタエリアを作っていたり、多様な投資をしていただかなきゃいけない中において、完全に受益者負担でいくのか、どこかで地域の自治体のサービスステーションとしても使うことによって、両方からの収益を考慮するのかなど、それぞれ考えていかなければ、仕組みそのものがサステナブルじゃなくなってくるかなと考えております。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。何かございますか。

【田邊委員】 これに関連した内容ですか。

【根本座長】 はい。

【田邊委員】 分かりました。田邊でございます。御説明ありがとうございます。石田先生の言われたアウトカム指標は、頂いた資料の5ページ目に今後必要な取組のところで、アウトカム指標を活用して云々というところで、こういったものが既にあるが、目標が各社定められていないという理解でよろしいでしょうか。

【石田委員】 すみません、石田です。私の理解するところでは定まっているんですけども、微妙に目標数値が異なっているんです。それでいいのか……。

【田邊委員】 それは債務をどのくらい減らすのかとか、新設道路が何キロとかそういう指標ということですか。

【石田委員】 違います。渋滞がどうだとか。

【田邊委員】 渋滞に関する指標があるのですか。

【石田委員】 舗装の凸凹がどうだとか。

【田邊委員】 実は私、別でそれを質問しようと思っていました。高速道路会社が提供するサービスは、安全はもちろんですが、安価に2地点間を高速に移動することですので、渋滞というのは一番サービスのネガティブな要素で、その議論が今回あまりなかった印象です。実はそれはアウトカム指標としてはあり、当然地域性がかなり強いので、どうしても混んでしまう道路はあると思いますが、渋滞の指標は存在しているけど、各社ばらばらなのが問題、それを振り返らないのが問題と理解いたしました。

【石田委員】 すみません。もう一つだけ発言させていただきますと、本当にいかんともしがたい理由があれば、ばらばらでもいいと思うんですけど、そういう理由の説明もないんです。時間がかかりますから待ってくださいというのが10年以上続いているわけで、それはいかななものかなと思いました。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、今、渋滞のお話ありましたけど、田邊先生、何か別のことで指摘したいことがあるんですか。

【田邊委員】 今の件に関して事務局から。

【根本座長】 何かレスポンスありますか。どうぞ、遠慮しないで。

【中日本高速道路 取締役 常務執行役員】 中日本の松井ですけども、石田先生言われたアウトカムが少しばらばらになっているというところは、例えば渋滞の指標だとかは、今の実績みたいなものをベースにしながら少し減らしていくぞだとか、あとこういった事業をやるので、これぐらい減らせるんじゃないか、そんなようなところもあるので必ずしも同じになっていないような部分もあったり、共通の目標を立てて、共通のベースにしようとしているような指標もあったりはしています。

ただ、その説明が足りないというようなことも御指摘もいただいていますので、そういった違った目標であれば、こうだから違うんだとか、そういうのも含めてちゃんと説明をしたりだとか、そういうことをしっかりと出していくということが必要だなと考えました。

以上です。

【根本座長】 そういえば、お金は大丈夫かという話がさっきありました。田邊先生のところに行く前に私、一言コメントしていいですか。東の23ページ目、すなわち単価が増加して、修繕費がどんどん増加して大変だという説明でした。ブルーのところがどんどん細くなっていくぞということだと思うんですけども、その他に特定更新事業があるじゃないですか。2年前に、2115年までに料金徴収期間を延ばしましたから、特定更新事

業は将来にわたって必ずできますよと、安心してください、持続可能ですよという説明をしました。そういう観点からいうと、直近の工事単価の上昇とか金利が上昇したというのは、2年前は必ずしもそこまでは想定していなかったかもしれない。

そういった中で、果たして大丈夫かということという質問がきつとあると思うんです。それを大丈夫じゃないとしたら、料金値上げするのか、それとも割引をやめるのか、という話が出てきます。その議論の前提として大丈夫か、大丈夫でないかは、この図を見ても分からないんです。特定更新事業がこれからどのように費用として出てくるのか、それによって、先ほどありましたけども債務残高が上がってくるとか、2015年にゼロになるのか、それともどんどん、どんどんそれが増えて発散するのか。そういうことがぱっと見て分かるグラフみたいなものがないと、道路利用者にお金が足りないということを説明できないと思います。

【大串委員】 根本先生、大串からもよろしいでしょうか。

【根本座長】 どうぞ、どうぞ。

【大串委員】 すみません、私もちょうど自分の番が来たら、そこについてお聞きしようと思っていました。

【根本座長】 ぜひお願いいたします。

【大串委員】 非常に皆さんたちの、これまでと同じ仕事をしても費用単価が上がっていくわけですし、物がどんどん悪化していく中で、いろいろな投資費用をこれからかけていかないといけないですし、若者に対してやりがいだったり、技術を身につけてもらう必要も出てきていて、これまでと次元が違うようなインフラマネジメントの世界に突入していく中で、この表だと本当に分かりにくいんですよね。同じぐらいの幅、少し狭まっているけど、今後二、三十年はもつのかしらみたいに思えてしまいますので、現行の仕組みで、実はどれぐらいサステナブルなのかと。現在の料金の値上がりの仕方も含めてそこは教えていただかないと、なかなかいろいろなものを決めていくときに困るかなと思いました。

先生ありがとうございます。以上です。

【根本座長】 これは何か御回答いただける方がいらっしゃいますか。

【東日本高速道路 取締役 兼 常務執行役員】 東日本の伊勢田ですけども、23ページのグラフは、年間の料金収入に対して年間発生している、いわゆる維持管理修繕費、ある意味、毎年毎年のやりくりの状況を出しているものであります。ですから、このほかに建設費と更新費というものがあって、これはある意味、大きな投資でございますので、

毎年毎年のやりくりじゃない部分になります。

まず、このグラフで申し上げたい状況は、毎年毎年のやりくり自身が厳しくなってきたということであります。このほかにある建設費と更新費も同様に、物価上昇の影響を受けております。根本先生おっしゃるように、今から10年前に設置した更新費、先行更新費についても、既に約1.5倍ぐらいの物価上昇になってきておりますので、まさに更新費も建設費も、将来の物価上昇を見込まない形で積算計上しておりますので、物価上昇分は確実に影響を受けることになっています。

ですので、それは別途違うグラフを用意しないとなかなか説明がつかないわけでありまして、すみません、このグラフはまさに建設費とか更新費……。

【根本座長】 は入っていない。

【東日本高速道路 取締役 兼 常務執行役員】 以外の、まさに毎年毎年のやりくりの部分についてだけを表示したものになっているということでもあります。

【根本座長】 そうしたら、そちらのほうの建設費、更新費が、更新事業はもう10年前からやっているわけですから、どのように今まで推移して、今後どうなっていくのかとか、それによって残高がどんどん減っていくような図になるのかならないのか、そこら辺は、また追加的に資料をぜひつくっていただきたいなと思います。

【東日本高速道路 取締役 兼 常務執行役員】 はい、承りました。

【根本座長】 それでは、ほかのテーマというか、それじゃ、お待たせしました。その後、また大串さん、行きますので、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。

【田邊委員】 ありがとうございます。いろいろな論点があります。民営化の経緯でいただいた枠組みの3つの論点に従うと、これが実現できているのかをチェックする場と理解しております。つつい厳しいことになってしまう前に、私はインセンティブ助成委員会のほうでもお仕事させていただいて、各社が様々な工夫をしてコストを減らすだけでなく、本日、余り言及されませんでした、工事を工夫することによって一般道に与える影響を少なくするような社会的な貢献も大変多くされていたと記憶しております。不断の御努力をされていることに敬意を表したいということがあります。

次に、4ページ目、公団時代から民間企業になったことによって、どれだけ債務を多く返済することができるようになったのかは、こうした時系列的な変化を見るだけでは分からない。つまり、この10年間努力したというのはその前後の比較であって、もし現在も

公団時代が続いていた状態との成果の比較が、本日のお話ではあまり見えていないのではないかと思います。

例えばS A、P Aがこれだけよくなっている。恐らく、これについて民営化の効果が見えていないという人は多分ほとんどいないと思いますが、それ以外のところで、民営化の定義次第ではありますが、一定程度の民間活力に委ねることができたことによる成果というところも併せて、もう少し言及していただくと、国民の皆様は、その成果をより分かっていたのではないかと思います。

S A、P Aがよくなったというのは誰が考えてもそうだと思いますが、それが例えば、道の駅もかなり良くなり、全国各地で整備されてきて、お客様をたくさん集めていて、こんなサービスがあるのか、こんな貢献をしているのかと驚くこともあり、それを上回る民営化ならではのサービスを何かされているのでしょうか。そう聞かれたときに、恐らくきっとあるとは思いますが、言語化されて見える化していただいたほうがもっとよかった。少し厳しいことかもしれませんが、言わせていただいたのが1点です。

もう1点はコストが上がっていて、大前提としてはコスト縮減に努力をして、ぎりぎりの努力をしても回避することができないコストであるならば、それはかかった分、受益者の皆様に負担していただくというのは当然なことだと思います。その分、料金を上げたり料金体系、割引しかできないのは、道路局側の課題になるのかもしれませんが、アクアラインのように、めり張りの利いた料金体系を使うことによって交通量を平準化して、全体として、移動時間削減、移動コストを削減する施策は、地域経済に与える影響という点でも非常に大きいのではないのでしょうか。

こうした料金体系とか割引は、いいところだけではなく、いろいろと見直さなければならぬところもあると思うので、その検討を含めて、初めて料金値上げをすることができのではないかと思います。料金を上げるというのは抵抗が多いので、皆様避けたい気持ちは分かりますが、例えば、現在の車種区分の料金がこれでいいのか、割引が本当にこれで適切なのかなど、その辺は議論していかなければならないのかなと思いました。

すみません、以上になります。

【根本座長】 幾つか論点があったんですけども、まず、民営化ということの果実を事前事後じゃなくて、ウィズ、ウィズアウトで、こんないいことがあったよというのを分かりやすく説明できるかということですよね。これはなかなか難しいとは思いますが、誰かお答えされる方いますか。どうぞ。

【中日本高速道路 取締役 常務執行役員】 中日本の松井ですけども、道路の分野で考えたときに、少し難しいかなという感じが今しています。例えば関連事業では、サービスエリアというお話がありましたけど、サービスエリアは公団の時代もやっていましたけども、道路の外側の領域というのは、道路公団の時代ではそういうことはやっておりませんでしたし、例えば海外での事業だとか、それは法律でも禁じられていたりしましたので、そういった部門では、成功しているか、成功していないかというのは置いておいても、トライはしているという面では、公団時代にはなかったような取組を行われているのかなというところはあるかなと思います。

一方で、高速道路の分野で、ここがというところについては、田邊先生にお返りする分野はどこかなという感じではあります。

【田邊委員】 もともと努力されていて、それが継続されているというのも十分な貢献だと思います。

【根本座長】 どうぞ。

【東日本高速道路 取締役 兼 常務執行役員】 公団時代と、今の民営化された高速道路会社の違いの大きな一つは、いわゆる当時はファミリー問題ということで、公団のときは批判を受けました。ある意味、母屋と離れで、離れですき焼き、母屋でおかゆとか、そういうことも言われたわけではありますが、今は完全に子会社化して、グループ経営を行っております。それゆえに、そういう子会社のガバナンスがきっちり聞いています。

子会社は何をやっているかという、まさに料金収受で、あとは施設の点検、あとは除雪や保守などのメンテナンス、あと、いわゆる故障車とか落下物に対応する黄色い巡回車、それと、あとサービスエリアと大きく5つありますけども、これら全てグループ経営化をして、完全子会社化しております。それもあって、例えばパトロールとか落下物の回収率も上がっていますし、故障車への駆けつけ時間は、平均して通報いただいてから15分ぐらいで駆けつけしておりますので、こういうところは、例えば、直轄国道さんなんかと比べても大きくサービスレベルが違えることが達成できているということと、子会社化したことによって除雪のノウハウとか今回も予防的通行止めとかいうのを成功しましたが、そういうことの継承とか、そういう意味で、お客様と直接接するような部分の会社をグループ会社化して、ガバナンスが効くようになっていきますので、そのレベル、その分野でのサービスレベルは大変上がっているのではないかと考えているところでございます。

以上です。

【根本座長】 田邊さん、民営化でJRは、もうからない路線はどんどん廃止するし、もし割引するときも、割引して観光需要を増やせるなら割引するけれども、もうからない割引はすぐやめてしまいます。ただ、道路の場合は新東名の6車線化はもうかるだろうけれども、地方のほうの4車線化はもうからない。でも、それは安全のために必要だからやるとか、あと、割引も政策的にやろうと判断してやっているから、そこは民営化じゃないことの、むしろ完全民営化しなかったことの利点でもあるような感じもしています。なかなかそこは深い議論があるような気がするんです。

あと、田邊先生が問題提起した中で、値上げするとか割引するという方法で財源調達があり得るんじゃないのということがありました。例えば、休日割引は、割引して収入が減って、しかも混雑が激化するからやめたいみたいな話がありました。そうしたほうがいいと思いますが、そもそも割引で一体どれくらい収入が減っているのかということ、ちゃんとそれはデータで示していただきたいと思います。料金を値上げしなくても割引を全部やめたら、これだけ収入増えるじゃないかというデータというのは、貴重なデータになるんじゃないかなと思いました。

それでは、すみません、大串さん、お願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。すみません、私、多分時間がないので、コメントという形でお願いします。

まずは、中日本さんの最近のシステムトラブルについて、新幹線みたいに何で払戻ししないんだみたいな話もネット上とか新聞等で出ていましたが、新幹線と高速道路の違いというのは、サービスレベルアグリーメントというんでしょうか、2時間以上を超えて遅延しないということで新幹線料金などを出しているの、それ以上超えた場合はそこを払い戻すというところなんだと思います。もしかしたらダイナミックプライシングを導入することになると、これ以上の時間はかからない。例えば想定の日よりも1時間オーバーすることがないような料金設定でダイナミックプライシングを敷くとか、そういうことであれば、そういうことも実現できるのかなと思いました。そういうサービスレベルアグリーメントの考え方と料金のくっつけ方はとても大事だと思いますけれども、まずは、根本先生からも御指摘があったように、フリーフローで走れるような決済システムというのをつくり上げてほしいというのが1点です。

2点目ですけれども、東日本さんからのペロブスカイトを機構の施設に設定するということに対しては問題があると提起がありました。これは実現させたほうが、必ず脱炭素に

もいいですし、もしかしたら収益源としてできるかもしれないということで、この辺は今回の点検を機に、何らか変えられる仕組みができて、機構さんの持ち物であっても高速道路会社さんが協議によって利用できる、そして収益源にできるというようにできないかなと思いました。これが2点目です。

3点目ですけれども、本四さんが西日本さんなどに人を派遣して橋梁技術を勉強されているという話を伺いました。人材育成はどのインフラ会社にとっても、これから大きなものがなかなか見込めないときにおいて、とても大事な案件だと思いますので、できれば日本全国にある橋梁も本四さんが担っていただけるように、地整さんとかがサポートしていただければなというのは3点目です。

4点目が、これ本当は皆さんにお聞きしたかったんですけれども、現行の収益状態とコストが急激に上がっている状態で、皆さんの経営何年もちますかというのを、実際は教えていただきたいなど。特に有能な人材を中に確保しながら技術者を育成していただくという中において、非常に大変な思いをされていると思いますし、通常、企業であれば投資経済計算を行って、どれぐらいうちの会社は潰れちゃうぞというようなことで収益源を探るんですけれども、できればそういう情報も出していただけると、これからの我々が考える料金設定、皆さんたちは自分たちで自分たちのサービスの料金を決められないという非常に特殊な会社でありますので、情報開示によってアピールしていただかないと、こちらもなかなかそういうところが把握できていないということになりますので、財務を通じて会社全体がサステナブルなのかどうかというのも、できれば次回、追加情報で出していただけると非常に助かります。

以上です。ありがとうございました。

【根本座長】 重要な御指摘ありがとうございます。最後のところ、各社にお答えいただきたかったということなんですけれども、将来に渡り財務はサステナブルであるかという見通しを出してもらい、若い人が、この会社はいい会社だと思えるような状況を作っていきたいですね。そのために、料金収入がどのように確保していくが重要になるのではないのでしょうか。

それでは、どうでしょうか。田邊さん、ほかによろしいですか。

【田邊委員】 はい。

【石田委員】 石田ですけれども。

【根本座長】 どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございます。民営化によって財務の現象がどうなったか、さらによくなったのかということに関しては、次回の保有機構のほうから御説明があらうかと思えますけれども、私のほうで申し上げますと、調達先の多様化とか、機を見て敏に調達するとか、相当これまでではできなかったような機敏なフレキシブルなことをやられていますので、それは報告されるんじゃないかなと楽しみにしております。梶川さんも、私以上にその辺はよく御存じだと思います。

それと、民営化によって、いいこといっぱいあるので、今日は時間もないということもあって、その辺の御報告、少なかったですけれども、それはアピールするということも、お金をかけるだけのことがあるよねということはいろいろ本当にやっておられますので、その辺はさらにアピールされると、つつましいところかも知れませんが、その辺、さらに充実強化されるといいなと思いました。

最後に1点だけお願いなんですけれども、3社、4社とも書かれておりますカーボンニュートラルなんですけど、これはなかなか大変なことではございます、4社で自分の責任権限の中でできることって、高速道路上から排出されるカーボンの総量に比べると、比率は非常に少ないんです。ですから、いろいろなところとの連携協働をこれからどう構築していくかということは、非常に大事な課題になってこようかと思っておりますので、その辺、よろしく願いしますということでございます。

すみません、ありがとうございました。

【根本座長】 どうもありがとうございました。

時間になりましたので、今日はこの辺にさせていただきたいと思います。1回目のヒアリングとしては、充実したヒアリングになったんじゃないかと思います。

それでは、事務局のほうにお戻しいたします。

【総務課長】 事務局でございます。長時間にわたる御議論誠にありがとうございます。

本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただきまして、御同意をいただいた上で公開をさせていただきます。近日中に速報版として簡潔な議事概要を我々のホームページで公表させていただきます。

それでは、以上をもちまして、閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —