

第3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6月26日

【総務課長】 おはようございます。定刻になりましたので、ただいまから第3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ありがとうございます。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ながらの開催となっておりますので、ウェブで御参加の委員におかれましては、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただくなど、御協力をよろしくお願いいたします。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、それ以外の際はマイクのミュートをしていただくようお願いいたします。

会場で御出席の委員におかれましては、御発言の際はお手元のマイクのトークボタンを押して、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いいたします。御発言終了後は、トークボタンを押してランプを消灯していただくようお願いいたします。

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を申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。委員の皆様方におかれましては、お忙しい中御出席を賜りましてありがとうございます。

高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ検討会ということで、先月から御議論を開始していただいているということでございます。今日で3回目でありますけれども、2回目までは高速道路会社各社さん、あるいは高速道路機構からヒアリングをしていただいたということでございます。

今日は、前回までのヒアリングの内容でありますとか、御議論いただいた内容を踏まえまして、具体的な機構・会社の取組の状況について、関連するデータ等を御用意させていただいております。それを基に、また取りまとめに向けた意見交換をさせていただければと思っております。限られた時間ではございますけれども、忌憚のない御意見をいただければと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございました。

道路局長におかれましては、本日、会議の途中でございますが、公務のため退席をさせていただきます。

本日の議事につきましては、設置要綱第7条により公開とさせていただきます。

委員の紹介につきましては、資料1の名簿で代えさせていただきます。

本日は、羽藤委員と清水委員におかれましては御欠席と連絡をいただいております。梶川委員におかれましては、御出席の予定ですが、到着が遅れるという連絡をいただいております。本日御出席いただいております委員は、梶川委員を含めまして6名ということでございます。

それでは、報道の皆様には、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、本日予定されております議事を進めさせていただきます。

議事の内容は配付の資料のとおりでございますが、議事1として高速道路機構・会社の取組状況でございます。

資料ごとのページ番号のほか、資料中央に通し番号をつけさせていただきますので、説明の際に適宜御活用いただけますと幸いです。

それでは、以降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。よろしくをお願いいたします。

【根本委員長】 かしこまりました。

それでは、議事を始める前に、ここで4月に発生しましたETCのシステム障害について、中日本高速道路株式会社より報告をいただきたいと思います。

それでは、お願いいたします。

【中日本高速道路 経営企画部長】 NEXCO中日本経営企画部長の杉井でございます。本日、4月に発生しましたETCのシステム障害につきまして、NEXCO3社で再発防止策をまとめましたので、代表して御報告させていただきます。

資料の真ん中の通し番号で御説明いたします。まず、3ページでございます。

少し振り返りになりますが、事象の概要でございます。4月6日に、当社管内一部の料金所でシステム障害が発生しました。課金処理ができずに、ETCレーンの通行ができなくなりましたので、渋滞が発生するなどの事象が発生しました。

3を御覧いただきたいんですけども、このときに、ETCの通信を継続した料金所と切断をしてしまった料金所が混在しておりました。私どもは、とにかく料金をお支払いいただくということが一番頭にありましたので、後日の支払いのお申出を広くお願いしてお

りましたが、その後通信できていたところは正常に課金ができていたり、あるいは通信できていないところは請求ができないということが分かってまいりました。ですので、混乱を招いてしまったということで、障害が発生した料金所を通過された全てのお客様に同額を還元するという措置を取ったところであります。

有識者委員会での議論を進めまして、今週月曜日に再発防止策等をまとめたということでございます。

この後、再発防止策をまとめたものを順次御説明申し上げます。

通し番号の5ページを御覧ください。

今回の事象の大きな課題としまして、このような広域的なE T Cのシステム障害に対応するマニュアルがなかったということで混乱を招き、またお客様に御不便をおかけしてしまったということで、このような事象が起きてもお客様に御不便をおかけしないということ徹底するためにまとめたということでございます。

6ページを御覧ください。

その際の基本方針を、大きく2つ書いております。広域的なE T Cシステム障害時においても、交通の流れを止めないように、現場で即時に必要な対応を行うということ。2つ目として、料金徴収に必要な情報が把握できずに徴収困難となった場合は料金を徴収しないんだと、こういう方針の下で、下にあります具体的な対応策、マニュアルの策定、それからこちらは国のほうで検討いただいておりますが、料金を徴収しないことの告示の改正、さらには会社とお客様との間のルールであります約款、ここに障害が発生した場合の料金や損害賠償の取扱いを追記するというところでございます。

7ページでございます。

システムの概要を少し簡単に書いておりますが、大きくは中央システムというものと現場システムというものがありまして、現場システムがお客様と通信のやり取りをして料金を課金していくということになっております。

データの流れが、色が3色ございますが、今回の障害はこの中の緑色、E T Cカード利用可否データというのが、中央システムで流れていく途中で、右側にあります経路情報集約システムというところでデータ破損が起きてしまいましてバーが開かなくなったと、こういう事象でございました。

そのほか、料金表のデータ等も何らかの事象で破損が起きるということも含めまして、システムに障害が起きた場合の対応策というものを検討したということでございます。

8 ページに、具体的な事象を少し整理いたしました。

まず、障害の外的な要因としまして、左側にありますようにシステムの改修や初期の不良、あるいは外部からのサイバー攻撃や災害・停電など、これによってシステムがうまく動かなくなった場合に、具体的にどんな異常が出るかというのが真ん中にございます。今7ページでお示しましたように、料金所に配信されていくデータに異常が出たり、あるいは通信した後、請求に関わるお客様からのデータに異常が起きたり、あるいは通信そのものに異常が起きたり、こういうケースを整理した上で、一番右側にありますように、お客様に対しましては、バーが開かない、あるいは請求ができない、こういう問題が出てくるであろうという整理をいたしました。

9 ページに、それぞれの障害のときにどういう対応をするか、バーの扱い、料金の扱いというものを整理いたしましたが、基本的には、障害が発生した料金所ではバーを開放すると。それから、障害が発生した料金所に関係する走行に関しては料金の徴収はしないと、こういう方針を定めたということであります。

10 ページは、今御説明したものをケースごとに判断の目安等も整理をして、入口・出口ごとの場合分けをしたものになります。

11 ページ以降は、お客様への情報提供ですとか、社内の体制等々でございますので、説明は割愛をいたしまして、通し番号の17ページまで進んでいただければと思います。

会社と御利用されるお客様との間の基本的なルール、御利用されるお客様はこの約款に同意をされて御利用いただくというものでございますが、ここの部分についても2点記載を追加するというようにしております。

1点目が、システム障害が発生したときなど、料金の徴収が困難となった場合は料金徴収の対象とならないということ、それからこのようなシステム障害も瑕疵となり得ること、したがって、損害が発生した場合は賠償の対象となり得ること、この2点を供用約款に追記をするという方針としております。

以下、3ページほど新旧対照表がございまして、21ページになります。

今御説明をしました再発防止策を現場で運用するマニュアルに落とし込みまして、これから運用していくということでございます。

今回、多くのお客様、あるいは関係者の皆様に大変な御迷惑と御負担をおかけしてしましまして、大変申し訳ありませんでした。私ども、NEXCO3社ともですけれども、まずはこういう障害が起こらないような事前の準備をするということですが、万が一

起こった場合でもお客様に御不便をおかけしないように、しっかりマニュアルを現場まで周知徹底をして取り組んでまいりたいと思っております。

報告は以上でございます。

【根本委員長】 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、御質問のある方、よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

【小幡委員】 よろしいでしょうか。

【根本委員長】 小幡委員、お願いいたします。

【小幡委員】 今回の件については、非常に大きく影響が及びましたし、報道も大きく話題にされたのですが、やはり対応が非常に場当たり的に見えたといいますか、うまくいっていなかったという印象を世の中に持たれたというところではとても残念だったと思います。

今回、対応マニュアルがきちんとできて、今後このような問題が発生しないとよいなと思うのですが、結局今回こういう対応マニュアルができていれば混乱なく恐らくもっとスムーズに対応できたと理解してよろしいでしょうかという質問です。

【根本委員長】 ありがとうございました。

それでは、ほかの方の御質問も伺ってからお答えいただきたいと思いますけど、いかがですか。

大串委員、お願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。今回、直接的に売上高に対してどれぐらい収益を下げる要因になったのかなと思うと、1兆を超えるような売上高に対して今回の損失は12億円ぐらいみたいです。売上げの損失そのものは非常に小さかったと思うんですけども、やっぱり社会に与えたインパクトが非常に大きかったなと思っております。

そのような中で、多分システムの手当というのはいろいろされているんだと思うんですけども、今回ETCのシステム障害に対して瑕疵を認めるような記述を入れるということをお伺いしました。そうするときちんとシステムを提供されている側にも損害請求をやっていただけるような仕組みというんでしょうか、もちろん会社の問題で発生するようなこともあるでしょうけれども、ベンダーさんの問題で発生するようなシステム障害というのもあるんでしょうが、その辺り、きちんと自分たちだけが責任を背負い込まないでベンダーと瑕疵をシェアするような、もしくは御社がベンダーに対しての損害賠償をきちん

とできるような体制というのを整えられるということでしょうかということを確認できたらと思います。

以上です。お願いします。

【根本委員長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

どうぞ、石田先生。

【石田委員】 すみません、教えていただきたいただけなんですけれど、もっと大規模な決済システムってありますよね。交通系ではV I S Aタッチなんかがその例に当たると思うんですけど、そういうものに比べると、今回のマニュアルとか、緊急時の対応マニュアルってトップレベルにあると思うんですが、そう理解してよろしいですかね。

【根本委員長】 ありがとうございました。

それでは、ここまでの質問、3人からいただきましたけれども、よろしく願いいたします。

【中日本高速道路 経営企画部長】 ありがとうございました。まず、小幡委員からの御質問、マニュアルがあればということですが、資料の通し番号5ページにありましたように、私どもの認識としては、マニュアルがなかったため、現場スタッフを含めて混乱をしてしまった、会社としても対応が二転三転したということがございましたので、あらかじめこのようなマニュアルがあればこれほど大きな混乱にはならなかっただろうという気持ちでおります。

それから、大串委員からの御指摘、ベンダーとの関係。お客様との関係ではこういう障害が起きた場合には料金を頂かないという整理をいたしましたが、その後かかったコスト等につきましては、事象に応じて誰がどう負担をするのかというのは個別に考えていくものではないかと考えております。

それから、石田委員からの御質問、ほかの事象に比べてこの再発防止策はどのレベルにあるかというのは非常に難しいんですけども、E T Cにつきましては、かなりセキュリティという面では閉じたシステムになっておりますので、セキュリティの部分はしっかりしている。という中で、全てシステムで動いているわけではなくて、人間の判断による――バーを開放するというのも自動ではありませんし、途中でデータがどこかで止まってしまった場合も後方で処理をして請求していくというような形もございますので、お客様に御迷惑をかけない中で、セキュリティもしっかり守りながら対応していくということかと

思います。すみません、答えになっていないかもしれませんが、そういう認識でございます。

【石田委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 ベンダーとの関係、それはまだ最終的に整理できていないという理解でいいですか。

【中日本高速道路 経営企画部長】 はい。今回の件につきましては、まだ協議中というか、これから協議をしていくということで、きちんと整理はできておりません。

【根本委員長】 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。いずれにしても、今回マニュアルができて、今後障害が起きたときに対応がうまくいきそうだとということでよかったのかなと思いますけれども、最後に杉井さんがおっしゃいましたが、システム開発途上で、今回もバージョンアップの過程で障害が起きたということですから、いろんなシミュレーションをして、もちろんされているんですが、障害がなるべく発生しないような形でバージョンアップ作業をするというのも並行してこれから進められることを期待しております。

それじゃ、今日はここまでにさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【中日本高速道路 経営企画部長】 ありがとうございます。

(中日本高速道路 退室)

【根本委員長】 それでは、本日の本来の議事、高速道路機構・会社の取組状況について御説明いただき、皆さんと議論したいと思います。

まず、説明のほうをよろしく願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長の松本です。それでは、資料2を用いまして、高速道路機構・会社の取組状況について御説明申し上げたいと思います。

これまで、2回にわたり高速道路会社・機構からヒアリングを行ってまいりました。このヒアリングを通じまして、機構・会社のほうから提出いただいた資料やデータを中心に、さらに追加で求めた資料を含めまして、各項目で事務局のほうで整理をしたものでございます。本日説明の資料も踏まえまして、機構・会社へのこの10年間の取組状況に対する評価や、今後必要となる取組について御審議いただければと考えてございます。

それでは、資料の説明に入りたいと思います。

資料2の2ページ目、通しの23ページ目お願いいたします。有利子債務の返済に関す

る事項ということでございます。

第1回目でも根本座長から御質問がございましたが、機構が保有する有利子債務でございますが、資料の左側、平成26年の29.3兆円から、直近の令和6年期首で24.8兆円まで着実に返済が進んでいるところでございます。

一方、平成26年から老朽化を踏まえた更新事業を実施してございます。この関係で、今後機構の債務残高については増加見込みとなっているところでございます。

また、この10年間はマイナス金利政策もございまして、低金利環境も生かしまして、超長期の資金調達などによりまして、資料の右上の赤のところでございますが、平均資金コストにつきましては令和6年で0.98%と低い水準になってという状況でございます。

しかしながら、足元では市場金利は上昇傾向にございまして、こうした市場の変化にも対応した適時適切な資金マネジメント、こういったものが今後求められると考えてございます。

次のページをお願いします。24ページ目でございます。ネットワークの整備に関する事項でございます。

資料の左側のほうに、会社からのヒアリング資料の中で、この10年間でネットワークの整備の伸展、それに伴う効果ということで御説明があったところでございます。

改めて高速道路全体を整理したものが右でございまして、小さくて恐縮でございますが、日本地図に赤で示した部分がこの10年間の開通箇所ということでございます。合計で、398キロの開通ということでございます。こういったものが開通することによりまして、効果も発現したということかと理解してございます。

一方で、開通目標との関係ということで、資料の右下になりますが、民営化から10年間にしましては平均で4か月の前倒しが実現をしたということで評価をされておりましたが、この10年間にしましては、民営化後10～20年というところでございますが、全体の約7割で開通が当初の予定より遅れているという状況もございます。

また、事業費につきましても、トータルとして事業費が増加、これは工法変更、労務費の上昇などといった要因があって増額になっているということでございます。引き続きネットワークの整備を推進する必要はございますが、工期やコスト、こういったものを意識したマネジメントがまた必要になってくるのかと考えてございます。

25ページをお願いします。ピンポイント渋滞対策に関する事項ということでございます。

資料の左のほうは、会社からのヒアリングで、名神高速、愛知県内の一宮ジャンクション付近における付加車線の設置の渋滞対策の説明もございました。渋滞状況をきめ細かく把握して、ピンポイントで車線増を行うピンポイント渋滞対策、こういったものが効果を上げていることも確認されたところでございます。

資料の右でございます。首都圏において、NEXCO中日本・東日本において渋滞対策に取り組んでいただいている箇所等を図示したものでございます。

しかしながら、右下でございますが、渋滞発生量については、コロナ禍で若干低いところはございましたが、近年ではまた渋滞等も発生しているということでございまして、早期かつ効果的な対策が求められると理解しております。

次のページをお願いします。26ページ目でございます。暫定2車線区間への対策の関係でございます。

まず、暫定2車線の4車線化につきましては、資料左の中ほどに表がございまして、この10年間にしまして着手は613キロ、4車線化の完成は309キロということでございまして、民営化から10年のそれぞれ187キロ、88キロに比べまして大きく進捗はしているという状況でございます。

一方で、その上の表でございますが、未事業化区間は全国で1,400キロ残っているという状況であり、引き続き対策が求められるというふうに理解してございます。

また、4車線化につきましては、事業完了まで長期間を要するというのもございまして、安全確保のため、ワイヤーロープの設置ということで、正面衝突を防止する対策を講じているところでございます。

一番右にございますが、土工部・中小橋梁におきましてはワイヤーロープの設置については概成しているという状況ではございますが、長大橋梁・トンネルについてはセンターブロックの設置等が今まだ施工を始めたばかりというところでございます。こういった対応も今後求められるというふうに理解してございます。

次のページをお願いします。27ページでお願いいたします。スマートインターに関する事項ということでございます。

左のほうにスマートインターの設置状況を整理してございまして、箇所数も整理してございますが、この10年間で84か所の開通が見られたということで、161か所まで全体として増えてきているという状況でございます。高速道路の有効活用、地域活性化等に貢献しているものと理解してございます。

一方で、右のほうでございますが、民間直結スマートインターという制度を令和元年から実施してございます。民間の投資で民間の施設へスマートインターでつなげていくという取組でございますが、現在のところは2事例にとどまっているという状況や、一番右下でございますが、ネットワーク整備と同様にコストや期間に対してマネジメントの強化が必要と思われる面も出てきているという状況でございます。

続きまして、28ページをお願いします。更新事業の推進に関する事項でございます。

平成26年、令和5年と法改正を行いまして、更新事業を計画し、それに基づいて更新事業を進めてきているという状況でございます。

具体的な箇所としては、資料の左下でございますが、東名高速の多摩川橋や首都高速の高速大師橋、こういったところで橋梁の更新事業が進められているところでございます。テレビ等での報道もあって、社会的な関心も引いているというところでございます。

また、更新事業の実施に伴いまして、通行止め・車線規制を伴いますので、利用者の影響が大きいということが課題となつてございます。こちらに対しても、様々な工夫を行つて社会的な影響を軽減するという取組が会社のほうで行われ、ヒアリングのほうでも説明があったところでございます。

具体的な事例として、阪神高速の松原線喜連瓜破付近の橋梁の架け替え工事におきましては、一旦通行止めをかけまして、直近で開通いたしました大和川線のほうで広域迂回をさせるというようなことで、トータルとして通行止めの期間を短くするという工夫もなされた。それについての説明もあったというところでございます。

続きまして、29ページ目をお願いいたします。自然災害の関係ということで、激甚化・頻発化する自然災害への対応の項目でございます。

この10年間におきましては、平成28年の熊本地震、平成30年7月の豪雨、さらには令和6年の能登半島地震など、多くの自然災害の発生がございました。その都度、技術力を結集いたしまして、高速道路の早期復旧に当たっていただいたという状況でございます。

また、高速道路ネットワークの確保という観点は重要でございますが、高速道路会社においては一般道も含めた広域ネットワークの確保という観点でも取り組んでいただいたかと理解してございます。資料の中ほどでございますが、並行する直轄国道が通行止めとなった場合に、代替路として高速道路の無料措置をするということも実施をいただきました。こういったネットワーク全体の視野に立った取組ということは評価できるかと考えてござ

います。

また、雪への対応ということで、資料は一番右のところでございます。大雪時におきまして、並行する国道と同時に通行止めを行い、集中的に除雪をし、滞留を防ぐという取組も始めていただいているところでございます。

一方で、中には高速道路の大規模滞留が残念ながら発生したという事案もあったかと思えます。こちらの資料については、名神の関ヶ原地区での滞留という事例を挙げさせていただいているところでございます。ほかの高速道路会社との連携についても課題があったのかなと理解しているところでございます。

続きまして、30ページ目をお願いいたします。橋梁の耐震補強に関する事項でございます。

各社におきまして、今耐震対策として、資料の左のほうでございますが、耐震性能2ということで、橋としての機能を速やかに回復する対策について取り組んでいただいているところでございます。令和6年時点で80%ということでございます。

ただ、一方で、こちらについて、会計検査院からの指摘もございました。令和5年でございます。この指摘も踏まえまして、令和6年1月には高速道路の耐震補強実施計画というものを改めて策定をいただいているところでございます。今後、これに基づく計画的な実施も必要かと考えてございます。

続きまして、31ページ目でございます。逆走対策に関する事項ということでございます。

今年度に入りまして、東北道での逆走事故が大きく報道されるなど、逆走に対して世間的なクローズアップもなされているところでございます。高速道路本線合流部など、逆走が発生しやすい箇所におきまして、これまでも路面標示・看板の設置等のいわゆる視覚的な対策を進めてきたところでございますが、逆走事案につきましては、資料の左のほうでございますけど、年間200件近く発生しており、減少に至っていない状況もございます。

また、先ほどの東北道の例ではございませんが、重大事故に至る例もなかなかなくなっていないということで、対策としては道半ばとの認識ということでございます。

下のほうでございますけど、新技術を活用した対策、いわゆる物理的な対策ということも含めての取組も必要だと考えてございますし、また警察とも連携をした取組ということも必要だと理解してございます。

続きまして、32ページをお願いいたします。管理状況と管理コストに関する事項とい

うことでございます。

第1回目の検討会の中でも委員のほうから指摘がございましたけれども、全国1万キロを超える高速道路ネットワークを一定の管理水準を確保しながらしっかり管理をいただいているという点がまずあるかと思います。その上で、技術開発による点検の効率化・省人化等も含めてコスト縮減の努力は図っていただきつつあるのかなと思いますが、3行目でございますけど、補修対応の増、雪氷体制の強化、労務費・資材費の上昇等により維持管理コストが増加をしているという状況は各社から説明があったところでございます。

資料は下のほうは、各社からのヒアリング資料を抜粋してつけてございますが、左側は首都高からの説明でございまして、管理コストについてはこの10年間で1.4倍となっていると。また、その要因として、円グラフのところでございますが、労務費・資材費の上昇が約半分を占めというところの分析もあったかと思います。

続きまして、33ページ目をお願いいたします。システム障害等のリスクと高速道路運営の在り方に関する事項でございます。

先ほどNEXCO中日本からも説明があったとおり、4月に発生したETCシステム障害におきましては、多くの利用者に御不便をおかけしたということでございます。今回再発防止策を取りまとめて公表いただいたところでございますけど、ETCをはじめとするシステムについては高速道路の運営の根幹ということかと思えます。その重要性が高いということでございますので、そういう意識で今後取り組んでいただく必要があるかと思っております。

続きまして、34ページをお願いいたします。この辺りからは、料金の関係ということでございます。全国の料金体系に関する事項ということでございます。

こちらについては、いずれも国土幹線道路部会のほうの御審議もいただきながら取組を順次進めているところでございます。全国の料金水準、3つの料金水準ということで左上に資料がございますけど、こちらについても、関係団体の意見も踏まえまして、平成26年から実施したものが10年で期限が到来するのに合わせまして、御審議もいただいた上で、令和6年から10年間さらに継続をしたという取組も進めてきたところでございます。

また、料金割引等につきましても、政策課題を解決するためにさらに効果的な割引となるように、審議会でも御審議いただきながら順次見直しを図ってきているところかと思えます。

続きまして、35ページをお願いします。大都市圏の料金体系ということでございます。

圏央道など、大都市の環状道路ネットワーク、こういったものの整備進展もありまして、資料の左上でございますが、整備重視の料金から利用重視の料金への転換を図るということで、平成28年には首都圏、平成29年には近畿圏、令和3年には中京圏とその取組を進めてきたところでございます。

また、右のほうにございますけど、東京オリンピック・パラリンピックでの円滑な大会輸送、こういったものを目的として、首都高でも料金施策に取り組んでいただいたという経緯もございました。

続きまして、36ページをお願いいたします。混雑等に応じた柔軟な料金体系に関する事項でございます。

令和5年から、東京湾アクアラインにおきまして時間変動の社会実験を実施しているところでございます。通過所要時間の減など、渋滞に対する一定の効果も確認されてきているという状況でございます。

また、こうした柔軟な料金体系の実現を支える料金システムについては、この検討会でも意見をいただいているところでございますけど、そういったものをしっかり支える料金体系を実現していくことが重要かと思えます。そのためにも、諸外国での事例、さらにそういったものでどうシステムが構成されているのかという事例も幅広く勉強しながら今後検討していく必要があると考えてございます。

続きまして、37ページ目でございます。企画割引に関する事項でございます。

周遊パスの販売など、企画割引の取組も各社で進めていただいております、利用件数についても着実な増加が見られるところでございます。

また、オーバーツーリズム対策の観点から、平日のみの利用に対して割引率を3割から4割に拡充するような取組も実施をいただいているというところでございます。この結果、平日のみの利用についても着実に増加しているということでございまして、さらなる取組を進めていく必要があるのかというふうに理解してございます。

38ページ目をお願いします。ETCの活用に関する事項でございます。

ETCの利用率につきましては、全体として今95%まで向上している状況でございます。また、ETC専用化の取組につきましても、各社で取組を進めていただいているところでございます。

特に首都高速においては、今年1月に、下のところでございますが、2028年春までに一部を除きETC専用化をするというような目標も打ち出し、どの箇所でもETC化を進

めていくのかというところの具体的な計画も明示いただいているところでございます。ほかの会社においても、同様の取組が求められるということかと思えます。

次の39ページをお願いします。SA・PAに関する事項でございます。

SA・PAの売上げにつきましては、コロナ禍を除きまして着実に増加をしており、直近の令和6年におきましては6,100億円まで増加をしているという状況でございます。

また、無人のSA・PAも増加をしているという状況もあり、こういったところでサービスレベルをどう確保していくのかというところの取組も新たに始めていただいているということかと理解してございます。

また、地域との連携ということで、10年前の点検でも御指摘いただいていますけど、こういった趣旨も踏まえた取組というのも各地で行っていただいているということかと思えます。

続きまして、40ページ目でございます。ガソリンスタンドに関する事項でございます。

各社からのヒアリングではあまり言及がなかったところではございますが、10年前の業務点検におきましては、ガソリンスタンド撤退に伴う空白区間の対策というものが取り上げられていたところでございます。

この10年間でございますけど、資料の右でございますが、高速道路上でのガソリンスタンドの新設のほか、資料左にあります路外給油サービス、こういったものにも取り組んでいただくことで、空白区間の解消にも一定程度進めていただいているということで評価されるかというふうに理解してございます。

続きまして、41ページ目でございます。新たな事業領域に関する事項ということでございます。

会社からの説明では、テラスゲート土岐といった事例も踏まえて、インター周辺の開発やインフラツアー、野菜生産、そういった取組の御紹介がございましたが、まだ限定的と言わざるを得ないのかなと考えてございます。

一方で、海外事業の取組についても精力的に取り組んでいただいているということで、その結果、右下でございますけど、収益についても改善傾向ということではございますが、まだまだ好調とは言えない状況かと思えます。高速道路の運営で培ったものが、こういったものも生かしながら今後どう展開していくのか、検討していただく必要があるのかなと考えてございます。

続きまして、42ページをお願いします。物流環境の改善に関する事項でございます。

この10年間で、いわゆる2024問題などもあり、近年物流に関する取組、その重要性は特に増してきているのかと考えてございます。物流ネットワークの形成に向けまして、ネットワークの整備、追加インターの整備、こういったものにも取り組むほか、休憩環境の提供のため、大型車駐車マスの拡充にも取り組んでいただいているところかと思えます。

今後、物流効率化を図るため、中継物流拠点の整備や、自動運転の実証実験等も開始をいただいているという御紹介もございました。

続きまして、43ページをお願いします。カーボンニュートラルの実現に関する事項ということでございます。

各社におきまして、高速道路におけるカーボンニュートラルの取組は、写真にあるような様々な項目で既に取り組んでいただいているところと思えます。

特に、資料の下でございますけど、今年の通常国会におきまして道路法を改正いたしまして、国で道路脱炭素化基本方針といったものを定め、それに基づいて各道路管理者におきまして道路脱炭素化推進計画を策定するという枠組みが導入されることになります。

各高速道路会社におきましても、既にこれまで取り組んできた実績、経験等も踏まえながら、各道路管理者を率先していく取組、そういったものが求められるのかなと理解してございます。

44ページをお願いいたします。誰もが使いやすい空間づくりに関する事項でございます。

各社のヒアリングではあまり紹介がなかった分野ではございますが、事務局のほうで取組状況を整理してみました。性別、年齢、障害の有無、国籍など、多様な属性を持つ方々が利用しやすい環境をつくっていくということが必要かと思えます。

特に、高速道路会社においては、SA・PAにおけるトイレ、ベビーコーナーといった休憩施設、さらにはバリアフリーに関する事項、ナンバリングをはじめとする標識、こういったものにも取り組んでいただいていると理解されるかと思えます。

続きまして、45ページをお願いいたします。将来の社会的要請への対応ということでございます。

特にNEXC O中日本におきまして説明のあった事項ということでございますが、先ほども若干説明をいたしましたが、物流効率化を図る中継輸送拠点の整備、自動運転の路車協調の実証実験といったものの取組も開始をいただいているということでございます。

今後、本格的にこういったものに取り組むに当たりまして、施設の整備・運営、どうい

うふうにやっていくのか、どういうスキームで取り組んでいくのかというようなことや、誰がどのように費用負担をしていくということが大きな課題かと理解してございます。こうした高速道路会社に社会的に求められる取組事項について、早急に検討を進めていく必要があるかと考えております。

続きまして、46ページをお願いいたします。技術開発に関する事項でございます。

各社で様々技術開発に取り組んでいただいているというところかと思えます。ヒアリングの中でも、道路管理の高度化を図る技術開発の御紹介もあったところでございますが、引き続き技術開発を進めていただきたいと考えてございます。

一方で、データについて、仕様がばらばらというところも課題としてあるかと思えます。今後の効果的な展開も見据えながら、会社横断的な部分について協調領域を決めて連携して取り組んでいく、そういったところも必要ではないかと考えているところでございます。

続きまして、47ページ目をお願いいたします。高速道路会社の経営に関する事項に今後入ってまいります。

まず、左のほうに、高速道路事業に関するデータということで、賃借料と書いていますが、いわゆる貸付料ですね、この推移を示してございます。コロナ禍を除きまして、着実に貸付料を支払っている状況も確認できるかと思えます。

また、右のほうは、関連事業ということでございます。こちらについても、コロナ禍を除いて安定的に利益を計上しているということが確認されるかと思えます。

続きまして、48ページをお願いいたします。高速道路会社の工事の品質確保に関わる事項ということでございます。

この10年間におきましても、公共工事の品質確保に関する法律は2度にわたって改正をされてございます。その趣旨等は、一番左に書いているところでございます。働き方改革、担い手確保、地域における対応力強化、こういった趣旨でございます。この趣旨も踏まえながら、高速道路会社においても対応が必要かと考えてございます。

続きまして、49ページをお願いします。高速道路会社・機構の組織に関する事項ということでございます。

まず、高速道路会社の社員数、左上でございますが、本体に比べまして、青のグループ全体の社員数の増加が大きくなっているということもございます。

要因としては、写真もございますけど、維持管理、雪氷対策、こういったものの対応も

要因かというふうに理解してございます。

また、右のほうの機構のほうでございますが、職員数につきましても民営化時の８５名を上回らない体制というものが現在のところ維持されているのかなと理解してございます。

続きまして、５０ページをお願いします。インセンティブ助成とアウトカム指標に関する事項ということでございます。

まず、インセンティブ助成につきましては、修繕工事、特定更新の手続の開始時期の見直し等々、運用改善にも努めていただいているところかと思えます。１０年前の業務点検での指摘も受けた形で対応はいただいているのかなと思えます。

一方で、制度改善はなされましたが、件数について、左下のところでございますが、制度活用という意味ではまだ進んでいない状況も一部あるかと思えます。こういった対策も必要かと思えます。

また、アウトカム指標につきましては、第１回目の検討会でも各社ごとの目標設定が統一されていないというような課題等も御指摘をいただいているところでございます。第２回目の機構からのヒアリングでは、今後機構としても統一的な目標設定に向けて取り組んでいくというような説明もあったところでございます。

資料２の説明は、以上となります。

続きまして、資料３の説明を申し上げたいと思えます。今回の業務点検フォローアップにおける取りまとめの目次構成の案ということでございます。資料は、５２ページをお願いいたします。

資料といたしまして、左端に民営化の目的３つがございまして、これを受けて、平成２７年の業務点検におきましては、経営・業務・組織運営というところを付け加えた格好で、４項目で業務点検をいただけてきたところでございます。

今回の取りまとめに向けた目次構成でございますが、基本的に平成２７年の業務点検に沿った形で進めてまいりたいと思えますが、大きく２点修正を加えていきたいと考えてございます。

まず、１点目は、２の中でございますが、今回のＥＴＣシステム障害も踏まえまして、２の（４）といたしまして「システム障害等のリスクと高速道路運営のあり方」という項目を新たに立てていきたいと考えてございます。

章のタイトルにつきましても、「安全・安心で確実なサービスの提供」ということで修正を加えていきたいと考えてございます。

また、2点目でございますが、これまでと違い機構・会社で新たに取り組むことが必要な事項、社会的な要請も踏まえて取り組むことが必要な事項につきまして、4として「社会的課題解決に向けた取組の実施」という項目を新たに章立てしていきたいと考えてございます。「物流環境の改善」、「カーボンニュートラル等の取組」等々につきまして位置づけてまいりたいと考えてございます。

資料3の説明は以上でございます。

続きまして、資料4の説明に入りたいと思います。通しの54ページ目でございます。

今回、第3回目ということで、会社・機構の取組状況について御審議いただければと思います。特に、取組に対する評価、今後機構・会社で必要となる取組について御審議いただければと思います。今後、夏頃をめどに取りまとめを行い、その後国土幹線道路部会への報告にしていきたいと考えてございます。

資料4の説明は以上ございまして、さらに参考資料ということでつけさせていただいてございます。これまで2回の委員会の中でいただいた意見について、整理をしてございます。また参考にしていただければと考えております。

説明は以上となります。御審議のほう、よろしくお願い申し上げます。

【根本委員長】 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、御質問のある方、よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

石田委員、お願いいたします。

【石田委員】 ありがとうございました。最初の10年と引けを取らないほどいろんなところに精力的に頑張っておられるなと思ひまして、おおむねいいんじゃないかなと思いますけれど、いろいろさらに頑張っていただければありがたいという観点から幾つか申し上げたいと思います。

SA・PAに関連する話題が結構出ておりまして、例えばガソリンスタンドの話が出ておりましたけれど、今でもかなりのガソリンスタンドが赤字で、高速会社は補助金をかなり出しておられると思います。高速道路上のガソリンスタンドって経営上非常に難しゅうございまして、料金も結構高いし、赤字も出るということで、先ほどのインターホンで呼びかけるとオーケーよというのはいいいんですけど、あれをもうちょっと広めるとか、楽にならないかなと思います。それは、高速道路会社の支出が減るとともに、さらに大きいのは地域経済への貢献ということが大きいので、私はずっと前から言っていますが、

一時退出制度の充実とも絡めてさらに積極的にやっていただければと思います。

あと、出入り関係で言うと、物流のためハブの整備と高速道路との関係というのも、これからちゃんと考えていかんといかんよねと。これは、自動運転とも絡むんですけども、新東名で頑張っておられるんですが、東北道もあってさらに区間を延長するんですけども、東北から九州までネットワークでというところからはなかなかまだ遠うございまして、2車線区間の在り方とか、それを支える物流ハブ、あるいは、当然のこと、インフラの整備を誰が負担するかということも含めまして、相当償還の根幹に関わっている課題であろうと思います。ですので、その辺、さらに検討を進めていただければと思います。

それと、長くなって恐縮なんですけれども、道路からの脱炭素化なんですけれども、先週、基本政策部会で、これについても真剣に取り組んでいきますよということだったんですが、今のスコープが、スコープ1、スコープ2、スコープ3とありますね。1、2にまだとどまっているような気がしてまして、金融庁の枠組みでは、民間会社にはもう間もなく会社の決算報告の中に、CFDですけども、スコープ3まで入れてちゃんとやりなさいというふうになってまして、高速道路は民間会社ですので、その辺を多分義務づけられるんじゃないかなと思っております。道路全体よりさらに先に進んでいかざるを得ないような、そういう環境だと思うので、ただ排出量を報告するだけじゃなくて、ほかのところと連携しながらきちんとやっていくことを進めていただければと思います。

取りあえずこれぐらいでございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、小幡委員、お願いいたします。

【小幡委員】 大串委員より先で申し訳ありません。私も、10年間しっかりやったださっていると思います。今回の目次案については、大体このような感じでよいと思うのですが、冒頭の話題にもありましたように、今回、この10年間のまとめの検討会をやるという話になったときに、例のETCのシステム障害の事故がちょうどあった時なので、これをどのように入れ込むのかということが気になっていました。もちろん10年間の全体は揺るがさないのですが、非常に世の中への影響力が大きかったものですから、我々がこういうまとめをするときにどう位置づけるのかというのを心配しておりました。ですが、結局マニュアルがきちんとできた、勿論このような事象は得起り得べきことだったので、事前にマニュアルをつくっておけばよかったという話であったとは思いますが、起きてしまったことはしょうがないので、今回の検討のまとめでも、きちんと項目にして、逃げ

ないで位置づけておくというのは大事だと思います。逆に考えてみると、我々がこのまとめを全部発表した後でそういうことが起きるよりはよかったのかもしれないとも考えられるかもしれません。

いずれにせよ、項目を1つ立てて、我々としてこれについてはどう考えているかということをしつかりこのフォローアップのところで示しておくということが必要かと思います。

全体としては、トイレや休憩施設など、そういう空間もきれいになっているし、あるべき方向に整備が進んでいると思います。社会的に今後さらにいろいろ課題に向けてやってほしいということを4で示しているのも、それも必要なことかと思いますが、簡単に2点だけ申し上げます。

料金の話ですが、様々な多様で弾力的な料金制度というのはとても大事だと思うのですが、若干気になるのが、我々の道路審議会の部会などで料金体系についても盛んに議論していて、いろいろなことを決めます。ただ、それぞれ民間会社になっているので、民間会社からのこういうことを料金について考えたら自分のところはメリットがあるなど、そういうことをぜひ言っていて、それをきちんと反映するというか、少なくとも反映したほうがよいものについては新たに対応を考えていくということが必要ではないかと思います。つまり、民間会社で自主的にいろいろ考えてやってほしいと言っている割には、やはり押しつけることになるので、その辺りを、少し自由度を増すという意味で料金体系についても考えていくということがやや気になっていることです。

もう1点だけ、技術革新を進めてほしいという話についてですが、とても大事なことだと思うのですが、これについては意義が2点ありまして、1つは、コストとの関係で、現実には働いてくださる人間が減っている、労務費も上がっているということで、そういう意味で、コストとの関係でデジタル化したほうがよいのですが、もう一つ、新しい技術で安全のレベル自身が上がるというよい点もあります。導入・開発コストとして最初はもちろんかかるのですが、長期的に言うとコスト削減になるし、安全性もアップするということで、そういう意味での取組としてぜひ技術開発をしていただきたいなと思います。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございました。

大串委員、お願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。皆さんもおっしゃるように、この10年でさらなる進化を遂げられて、サービスレベルも非常に向上したと思いますし、施設等もさらに

充実していただいて、本当にいい方向に進んでいっているなというのを実感しております。

ただ、最近ちょっと気になりますのは、金利が高くなっていく状況下で、まだまだ高速道路を計画どおり造るだけでなく、さらなる物流改善への——特にスライド21とかには、物流環境の改善にも様々投資をしていただいているわけで、多分回収できる見込みがないぐらいの投資をなさっているんじゃないかなと思っております。

こういう投資って、多分国の要請によって行われているはずなんですけれども、逆に高速道路会社が、分かりました、造りますということでちゃんと造っていただいている、その辺りは非常に効果的に整備が進んでいていいなと思うんですが、まだまだ、例えばスライドの25ページなどで、自動運転に対しての投資とか、様々な物流をうまく生かせるため、物流を無人化していくために高速道路がどう進化するかということに対しての投資が必要になってきます。

これは、国に関してお願いしたいことなんですけれども、物流を効率化させるために、しかも一気に効率化させるために、一定程度のボリュームのある投資を今後10年行っていないといけないんじゃないかなと思っております。WISNETなどが公表されておりますし、それを体現するものが高速道路会社だとすると、その原資をどうやってつくっていくのか、利用者だけに負わせるにすれば、物流の効率化というのは全国民が非常に必要としている問題でもありますので、それに取り組むための原資をどうしていくかということのをいま一度考えるいいきっかけになったかなということのを今回思いました。

2点目は、これは高速道路会社各社にお願いしたいんですけれども、ETCをどう活用していくのかと。ETC2.0になって、でも諸外国を見渡してみると、さらなる課金の状況は進化がもたらされているわけで、我々も、先ほど安心・安全プラス確実という言葉が今回入ったように、速達性といいましょうか、きちんとこの時間内に目的地にたどり着くという意味での速達性が担保されるということは高速道路に対してはとても求められる要素でありますので、それを担保するためにも逆にダイナミックプライシングを入れて交通流量を制限していきなさいかなと思います。

プラスアルファで、ETCにどんな使い方があるかというのを、もっと創意工夫をもって考えていただけるとありがたいなと思っています。

以上です。ありがとうございました。

【根本委員長】 ありがとうございました。

それでは、まずここまでで区切ってお答えいただいて、次に進んでいきたいと思います。

【高速道路課長】 貴重な意見をありがとうございます。まず、石田先生のほうから、S A・P Aで、特にガソリンスタンドの在り方についての御意見がございました。特にE Vとかハイブリッドも普及する中で、かなりガソリンスタンドの利用自体も減ってきているということで、多分根本的にこれをどうしていくのかという大きな課題があろうかと思っています。その際は、おっしゃっていただいたように地域に下りて、地域と連携しながら供給するというのも大きな一つの方策かと思いますので、この辺り、燃料供給、多分電気自動車に対する供給もございますので、今後そういったものの供給の仕方も変わってくると思いますので、そういった転換期を捉えながらしっかりどうしていくのかを考えていきたいと思っています。

次に、物流の関係でございます。様々、今しっかり取り組まなければいけないという状況もございますので、自動運転、物流ハブも絡み、高速道路会社で何をやっていくのか。また、高速道路会社だけでは完結しないところもございますので、周りの関係者を巻き込みながら、費用負担も含めてどう運営していくのかというところもしっかり検討を進めてまいりたいと思います。

また、脱炭素の関係でございます。先日基本政策部会のほうでも御審議いただいた事項かと思っています。高速道路会社としては、既に実態としてカーボンニュートラルの取組を先行的に進めていただいているところを、さらにまたほかの道路管理者を引っ張っていけるようにするという道路の中の世界の役割もございますし、先生のおっしゃるとおり、民間企業として、株式会社としてどういうものが必要なのか、世の中の相場観も踏まえながらしっかり取り組んでいくことが必要なのかなと思っています。

また、小幡先生のほうから、E T Cシステム障害につきまして、今回目次でお示しさせていただいたようにしっかり位置づけながらやっていきたいと思っています。特に、現在におきまして、いろんな企業活動、様々な活動が、システムが根幹をなしているということかと思っていますので、事業運営の中でシステムの重要性というものの認識を新たにするという機会かと思っていますので、しっかり位置づけて取りまとめをまとめていきたい。

また、料金の関係で、民間会社としての自由度ということでございます。なかなか高速道路の料金自体がかなり大きな国民全体へ関係する事項ということもあり、それを政策的にもいろんなものを実現していくという要請もございますので、そういったものと、また民間会社への提案というところも踏まえながら柔軟にやっていければと考えてございます。

あと、技術開発について、コストの関係もありますが、安全レベルを上げていくという

観点もあろうかと思しますので、この点についてもしっかり取り組むようにしていきたいと思ひますし、その趣旨もしっかり書いていきたいと思ひます。

大串先生のほうから、まず物流、自動運転について、今後かなりのボリュームの投資が必要となってくるという中で、それをどういう形で負担をしていくのかということもござひます。

御指摘のとおり、高速道路の利用者だけで負担していくという部分だけではないかと思ひますので、この辺り、国土交通省としてもしっかり検討して、どういう形がいいのかということもしっかり考えていきたいと思ひますし、大きな課題でござひますので、この点もしっかり今回の取りまとめで位置づけていきたいと思ひます。

最後に、E T Cの関係ということで、ダイナミックプライシングということでアクアラインもやってござひますけど、こういった取組もしっかりほかでも展開できるようにしていきたいと思ひますし、そういった中でE T Cを今後どう活用していくのかというところも併せて考えていきたいと考えてござひます。

以上です。

【根本委員長】 今御質問された方、御回答で満足されたでしょうか。あるいは、今の質問・回答で、さらにそれに触発されてほかの委員から意見があればと思ひますけれども。

大串委員、お願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。E T Cに関してですけれども、データがいろいろ取れる面もあり、ただ、現行のシステムが非常に重たく堅牢になっているという面もあり、この10年で一番変えるところは実はここじゃないかなと思っております。交通流量をつかさどるには料金体系が一つ大きな要因になるわけで、そうするとシステム障害が発生しにくい、発生したとしても部分的にとどまれるようなE T Cの開発というのをしっかりこれから検討し、やっていただいて、より柔軟な料金体制の中で速達性を担保できるような高速道路というのをつくり上げていってほしいと思ひます。ここへの投資はしっかり考えて、使い勝手のみならず更新の頻度とか、しやすさとか、今までの仕組みにこだわる必要はないと思ひますので、今後10年で一番変わってほしいところかなと思っております。

以上です。よろしくお願いします。ありがとうございました。

【根本委員長】 ありがとうございます。

今のは、コメントとして受け取っておきましょうかね。

ほかの委員の方、どうぞ。

【石田委員】 自動運転に関してなんですけれど、日本では自動運転イコール路車協調というのが大前提になっていますが、世界の趨勢って実はそうではなくて、自動運転ベンダーの5社、世界のトップランナーは5つあると言われているんですね。アメリカのウェイモとテスラと、これは自立型です。あと3社は中国なんですけど、これも自立型です。物流に関してはPony.aiという会社が北京と上海の間のL4の自動走行を商用化しているんですね。商売でやっている。

それで、聞いてびっくりしたんですけれど、高速道路上はL4だけど、万が一のために人が乗っているけれど、下道は無人でやっている。日本と逆なんですね。何でかなと思って、何人かの専門家というか、OEMの方に聞いたんですけれど、どうもLiDARの性能が関わっていて、今の一般的なLiDARって200メートルぐらいまでしか届かないんだけど、大型車はそれじゃちょっと危ないと。日本でもそうですよね。合流情報、700メートルとかって。そこがどうも鍵になっていて、駄目だと。それを、今、本当に急ピッチで開発されているんだそうですよ。

どうしてこんなことを言うかという、日本のOEMとベンダーさんにもっと頑張れということを主張していかないと、何でもかんでも利用者の負担で路側につけろというふうになっていくので、それはちゃんとエビデンスを収集した上で、きちんと反論すべきことは反論しないといかんかなと。ますます道路整備費用が高くなっていくんじゃないかなというふうに思いました。

何でそんなことを言うかという、頑張っておられるんだけど、整備速度って、物価高騰とかいろいろありますけど、落ちていますよね。それをどう取り戻していくかというのが非常に大事だと思っていて、そういうためにコストをどう懸命に削減しているかということをユーザー及び国民にお見せしつつ、でも十分なサービスレベルを御提供申し上げるためにも、あるいはそれを全国に普及させるためにも、必要なコストは要るんですよということはきちんと言ったほうがいいと思うんですね。

その分かりやすい例が、先ほど言いましたけど、SAとかPAの地域経済との連携をさらにどう高めるかみたいなことであったりすると思うんですね。

それで言うと、さっき言い忘れたんですけれど、ウェルカムゲートって今はもうスマートインターを含めて3分の1ぐらい、そんな状況になっているんですかね。それをさらにどう進めるかみたいなことって、収入減を上げることにあんまりならないかも分かりませ

んけれど、問題かなと。

あとは、私が今お手伝いをしている新潟県の道の駅あらいで、相当程度大きな改修を考えられていて、地域経営の中核に据えたいという、道の駅の第3ステージをそのままやっ
ていただいているんですけど、スマートインターがあるんですが、これの設計が今の時代
にそぐわなくて、連結が非常にしにくいんですね。うまくいくと行けるんだけど、不慣
れな人だと非常に道を間違える可能性が高くて、そんなところって結構あるんじゃないか
ろかなと思うんですね。特に、スマートインターはちょっと無理して設計しているところ
もありますので、そういうことなんかも含めて、やればやっただけのことはあるという環
境を総合してどう整えていくかということも同時に国民の皆さんにお示しして、料金値上
げ等の御負担もお願いする、そのための実績をどう上げていくかということが大事なポイ
ントかなと個人的には思っております。

【根本委員長】 ありがとうございます。

ほかの委員の皆さんから、いかがでしょう。

【梶川委員】 この委員会の初めに申し上げたこととかなり重複します。また、各委員
のおっしゃられたことともダブるんですけども、今、僕は、52ページの案の目次を見
ているんですね。そういう意味では、今まで10年、また20年努力されて、会社また機
構がこちらに挙げられているテーマというのは確実に進んできているのではないかとい
う気はいたします。

そういう中で、3番目の民間のノウハウの発揮という部分に関して、結局3-1などに
多様で弾力的な料金体系というようなお話で、これもできる範囲の中ではいろいろお考え
いただいていると思うんですが、先ほど来出てきたある意味ではこれからのということ
を考えた場合に、民営化のときのお話と今後の在り方として考えていく場合には、少し前提
とした整備をきちっと私は言っていたほうがいいんじゃないかなと思います。

その意味というのは、結局どこまで行っても公共財の提供者なんだよねというお話なの
で、そこは、私はメインに主張をしていただいたほうがむしろ分かりやすくなるのではな
いかなと。別に本卦がえり何とかがえりということを行っているわけじゃないんですけれ
ども、今後考えなければいけない技術革新動向とか、経済環境の中の設備投資を含め、自
動運転のお話とか、各種出るんですが、何度も申し上げるように、これは国としての外部
経済効果の多い投資の一翼を担おうねというお話だと思います。ですので、それに関する
財政的負担のようなものの性格というのは、ここで言う民間ノウハウを利用したの料金体

系の話をしているわけではなくて、ある意味では公共財、物流も含めて、負担を、どうあるかと。

これに関しましては、会社という組織で意思決定できる範囲を、資金負担を全部自分のところとするんだっただらばそういうことになるんでしょうけど、それは無理とすれば、負担者全体での議論になるわけで、それは国交省本体もあるし、それ以外の各省、また車であれば自動車のベンダーさんと、各種の利害関係者で話し合わなければいけないこと。それがまさに外部経済効果のある国民経済への貢献だと思いますので、今回のフォローアップという意味ではそこまでということなんですが、少なくとも3の後ろのほうと4の始めのところにそれをどう書き入れるかですけれども、それをはっきりしめないと、多分もやもやとした感じになって、料金制度というのも小さなところの話以上は書けないのではないかなと。

私は、民間のノウハウが最大に発揮されるのは、民営化というワーディングにこだわるわけじゃないんですけど、企業なり会社の受益者負担で、受益者対価で収益を最大化、極大化するという行動原理が、ある意味では民間というワーディングなんだと思います。でするので、そこに当てはまらない以上、次のステージに向かって少し基本路線を考えていこうというぐらいい言っていたでもいいのではないかなと。何も20年前を批判するという意識は持たなくて、1ステージいい形で来たなということで、長くなりましたけれども、次の20年に向かうと。

結局、その話がないと、45年で返す・返さないとかいう話、一番上の有利子負債の確実な返済という話も、当時は今やったものを最小限にして返すということで、金利の状況もあって確実にここまで進んだからよかったねという話なんですけど、また次に延ばすという話になって。100年というお話かもしれないんですが、何となく延ばすということではなくて、ポジティブに、当然そういう債務返済の形になるでしょうというようなことをぜひ書いていただければという、全く私の個人的な思いです。

【石田委員】 全く同感でございまして、民営化のときにも、保有機構ができたゆえんでもありますけど、高速道路ストックは国民共有の財産だと明確にうたわれているわけですね。そういう意味で、今はやりのゼブラ企業という言葉は御存じですね。知らない？ ゼブラって、白黒ですよ。自分の利益だけじゃなくて、社会課題解決の貢献という、2つ、両方やりますと。だから白黒でというのがはやっておりまして、つい先日決めさせていただいた国土計画の地域生活圏もいろんな試みをやってみまして、全く同じで、

民間の市町村界を超えて活動できる機能とか、民営化のうたい文句でもあったスピード感とか、柔軟性とか、合理性というのを、ローカルマネジメント法人という形で、そういう新しいところってかなり出てきていますので、そういうのを位置づけようと。

ただ、ローカルマネジメント法人って、いろんなある種のパワーを与えますので、そのときの公益性の認定をどうするんだみたいな、そこは行政として、あるいは国としてしっかりやりましょうと、そういう立てつけなんですけれども、それをもう20年前にやっているわけですから、世の中が逆に追いついてきているとも言えるわけで、そういう延長線上で今回のフォローアップもお考えいただければありがたいなと梶川さんの発言を聞いて思いました。

以上でございます。

【根本委員長】 それでは、続いて、田邊委員、お願いします。

【田邊委員】 御説明ありがとうございました。高速道路の全体をどうするのかという議論を始めると切りがないので、私はフォローアップとしてどうあるべきかという小さなコメントをさせていただきます。

皆様の御意見とほぼ同じで、この10年、20年で決して悪い方向には進んでおらず、当初狙っていた民営化の成果は出ているものと判断できると思います。

フォローアップをするということで、特に直近の10年間本当に十分な成果が出ているのか見る場と狭く捉えると、最初に一つ御提案があります。あえて避けられているかもしれませんが、見せ方の点で、今回の10年間、前の10年間、民営化する前の10年間の3時点で各指標がどのように変化しているのか作っていただくと、確かに民営化前のときと比べて改善している、大きな悪化はしていないと評価はできると思いました。時系列的に見せていただいているところと、今回の10年間、20年間、民営化後のデータだけ見せられると、本当にこれが民営化前と比べて改善しているのか分かりにくい。当然、外生的な要因もあるので、誤解を招きかねない場合は不要とは思いましたが、見せ方の御提案という点で意見を言わせていただきました。

細かいところですが、今回、初めて委員にならせていただいたので、もう議論しなくてもよいのかもしれませんが、例えば3ページ目、4ページ目のところで、ネットワークの整備を着実に早くやりますというところで、3ページ目に今回の直近10年間は整備が遅れていますと。それは資材が高騰しています、労働者の供給に制約がありますなど、様々な理由はあったにしても、遅れてしまって大丈夫とフォローアップ委員会で言って良いの

だろうか。エクスキューズというか、ある程度こういう理由で——実は物価が高騰しているので、料金を値上げしなければならない時代に入っていることも含めて一言ないと、これで問題ないですというメッセージを出して、適切なチェックをしているのかと国民の皆様は怒られないかなと。

同様なのが、4ページ目、道路投資をしているというのは様々な目的がありますが、一つは渋滞をなくしていこうという目的もあるにもかかわらず、直近では、言い方は悪いですが過去最悪になっているようにも見える。このままお見せするとこれを認めたというふうに思われる危惧があるので、例えばのて原因は何かの説明が欲しい。もう少しアクアラインのようなめり張りの利いた料金体系をしなければならないというメッセージなのか。国民からすると民間になっても渋滞は全然減っていないじゃないかと御不満を抱かれるかもしれないので、そこは少しディフェンスが必要ではないかなと思いました。

同様に、関連事業のところで、見方が間違っていたら教えていただきたいのですが、26ページの経営状況のところで、直近では関連事業の営業損益が変わっていないので改善はしているといい難いような状況です。まだコロナの影響もあるかもしれないのですが、SA・PAが改善され、こんなにすばらしいサービスができましたと言いながら、営業損益があまり変わっていないと。これは、この10年間の民営化の効果は本当に発現されているのですかと指摘されないか、少し懸念いたしました。

加えてコストです。コストは上がっていますが、例えば28ページ目のところで、距離当たり社員数が増加していて、これは維持・修繕が増えているので仕方ないことかどうか、私は情報をいただいていないので、一見すると民営化したのに生産性が下がっているというふうにも見えます。それが、これから維持・修繕の時代になり、どうしても人手が必要でやむを得ない部分を取り除くと、確かに民営化したことによって生産性が高まっているかどうか、この情報だけではメッセージとして国民には伝わらないことを少し危惧いたしました。

最後に、CO₂のところで少し気になったのは、石田先生が、スコープ3に民間企業が入るところで、あれは取引関係も含めたCO₂削減ということですよ。

【石田委員】 売ってからの使用も。

【田邊委員】 そうですよ。それで、高速道路会社も多分そういうことを気にしなければならない。加えて、高速道路は一般道との代替関係が非常に強いので、高速道路がCO₂を減らすと、今度は一般道が混んでしまったり、CO₂が増えてしまうと問題です。

ここが、ほかの民間の財との大きな違いだと思いますので、これらを含めたCO₂の削減が本当は重要ではないでしょうか。

すみません。雑駁ですが、以上になります。

【根本委員長】 ありがとうございました。

そうしたら、私も、座長なんですけれども、2つばかりコメントさせてもらっていいですかね。その後で答えいただこうと思います。

まず、真ん中の数字の23枚目で、この図、前は機構の有利子債務の線だけが書かれていて、それに後進の融資債務とか会社の債務とかが乗っかってきて、全体が見えるようになってよかったかなと。建設中は会社がお金を借りるけれども、工事が終わったら付け替えてこっちのほうに行くぞと、これいいですね。

ただ、有利子債務というのは、前期更新工事と、今は後期更新工事が入ってこういう形になりますねということで、これを見ると、令和54年のところではぼうまういきますよということなんだけれども、この更新工事は今後も続きますよね。それで、28枚目を見ると、例えば先行の更新工事は5兆6,000億かかりましたと。後行の更新工事は1兆5,000億でしたと。そうすると、例えば10年後にまた更新が必要な箇所が見つかって、これが1兆5,000億ぐらいそこにオンされる、そしてまた10年後に1兆5,000億がオンされるというふうなシミュレーションですね。それが、例えば労務単価の上昇、資材価格の上昇、それから金利の上昇、そういうものを全部織り込むととても定量的なうまい図は書けないと思うから文言で補うしかないわけですがけれども、いずれにしてもちゃんと返済できるかどうかということに関して疑義が生じ始めたぞということはもちろんと書かないと駄目だと思うんですね。

2回この検討会をやりましたけれども、各道路会社からずっと悲鳴のように労務単価が上がっているとか、資材価格が上がっているとか、とても維持管理、更新がままならないという話を我々は聞いてきたわけですね。ですから、そのことはちゃんと明記して、持続可能性にクエスチョンマークがついているぞということが一番強いメッセージとして書き込まなければいけないのかなと思うわけなんです。

ですから、料金を値上げするのか、料金を値上げしないで今の割引を大幅に縮小するのかということも考えていかなければいけないということですがけれども——そっちの前に、これでもまた少し気になったことがあって、今10年後に1兆5,000億と言ったんだけれども、NEXCOと首都高、阪高を見ると、NEXCOは先行が4兆で、後行が1兆で、

相対的に土工区間が多いのと、それから相対的に新しいのかな。首都高、阪高は古くて構造物が多いから、9,000億の3,000億、あるいは4,000億の2,000億というふうに後行のほうが増えているじゃないですか。だから、今後とも1兆5,000億、1兆5,000億といっても、首都高、阪高はより困った状況になる独立採算で、首都高も阪高も、独立採算で、自分たちの料金収入で更新費用を賄うというのが一応立てつけになっているから、そうするとより困るのはNEXCOではなくて、首都高、阪高がお金が回らなくなるということもあるわけですね。だから、そういうことも少ししなきゃいけないということですね。だから、3つの料金圏で、首都近郊地区はみんな29円だったけれども、首都高と阪高はちょっと高くするというのもひょっとしたら選択肢になる可能性があるということが示唆されるんじゃないかと思います。

あと、割引に関しては、料金の値上げというのはなかなか難しいんじゃないかという意見も多い中で、割引をやめたらどれだけ収入が増えるんだということが気になりますねということは、たしか前回どなたかコメントをいたんじゃないかと思うんだけど、一番気になるところの大口・多頻度をやめた場合にどれぐらいの収入増になるのか。それならば料金を値上げしなくてもいいね、国民の納得が得やすいかもしれないねという、そういう材料は、一応この検討会の中で示してあげるべきじゃないかなと思います。

幹線道路部会とここの役割分担は、僕は完全には分かり切っていませんけど、向こうで最終的に決めるとしても、この検討会の中でそういう材料を集めて、料金に関して手をつけていかないとどうもまずい感じになってきたんじゃないだろうかということは、この検討会の重要なメッセージの一つになるんじゃないかなと思っています。

私は以上です。

それじゃ、お答えいただいてよろしいでしょうか。

【高速道路課長】 御意見ありがとうございます。梶川先生、石田先生のほうから、高速道路、公共財としての役割、国民共有の財産だとか、外部経済に対する役割みたいなのところをまず考えるべきではないかというお話をいただきました。まさしくそのとおりのところも、私もそういうふうに理解してございます。そのためにこういった検討会を設けさせていただいて、また料金とか整備の在り方についても国土幹線道路部会も含めて政策的な意図も持ちながらしっかりやっていくということになろうかと思っています。

また、民営化の経緯として、民間のノウハウも発揮しながらいろいろうまくやっていくというところの御提案もいただいているわけなので、その辺り、しっかりどう両者のバラ

ンスを取りながらやっていくのかということで考えていきたいと思います。また、取りまとめに当たって、この趣旨についてしっかり踏まえた形でやってまいりたいと思ってございます。

また、田邊先生のほうから、取りまとめに当たって、20年前、10年前、現在どうなっているのか、しっかり指標も含めながら整理をしていくという話がございました。今回、概要ということで項目だけ提示させていただいておりますけど、取りまとめに当たっては、この10年間どういう取組をしてきたのか、今後どういう取組が必要なのかというところについて、また文書で書き下した形でもしっかり整理をしていきたいと思います。また、それぞれ個別に説明が足りていない部分の御指摘をいただきましたので、これも踏まえてしっかり書き込んでまいりたいと思います。

あと、根本先生のほうから、今後更新もいろいろある中で、さらにまた足元で労務費等の費用アップもある中で、持続可能性について課題が発生している、疑義が生じているのではないかとこの御指摘もいただいたわけでございます。この辺り、会社のほうからもヒアリングでの説明もございましたので、今の先生の御意見、さらには会社からのヒアリングの内容も踏まえて取りまとめの中で取り扱っていききたいと思っております。

また、NEXCO、あと首都・阪、それぞれ状況も違う、また橋梁の比率が多かったり、土工の比率が多かったり、置かれた状況とか、また老朽化の状況、さらには現在の管理の状況等も違うということもございますので、この辺りをまたしっかり議論できるようにしていきたいと思っております。

以上でございます。

【根本委員長】 一応、委員の皆様から御意見を伺いまして、御回答をいただいたところですけども、何か全体を通して追加的に――田邊委員。

【田邊委員】 大丈夫です。

【梶川委員】 よろしいですか。

【根本委員長】 いいですよ。

【梶川委員】 ここでいう話では全くないんですけども、偶然先生が23ページの表を出されたので、何を言いたいんだと言われちゃうんですが、そもそもこの債務残高の推移の予測というのは、法律的にこういう形でいこうねということはすごくよく分かるんですけども、私のほうで会計をやっていると、債務と出資金というのは、貸し方なんですけど、右側の残高なんですよね。左側には資産があって、バランスするんですよね。もし

本当にこのとおりいくと、資産が5兆円以下ぐらいしかないという話が、令和54年にはBSが出来上がるんですよね。それはすごく分かります。この話の中ではそういうことなので、議事録の中に書かれる話ではないんですが……。

【根本委員長】　　そうか。だから、民間の会計と違う……。

【梶川委員】　　いや、民間の会計で今やっていますので、そういう意味では、資産サイドをどう維持していくのかという話がこの裏には隠れておりまして、それをあまり言わずに全ての話が進むんですけれども、そして最後は返さなきゃいけないという話で来ているんですが、本来は道路の機能維持とか、当然に負債もある程度は維持されて、BS、むしろ資産サイドを維持してバランスするのは当たり前でしょうという部分になっていかざるを得ないかなと。というようなことも、何かどこかで世の中に認識してもらえんという部分はあってもいいかなという気はするんですけどね。何となく延ばし延ばしやっているんじゃないのみたいなことを言われる、返済計画を延ばして余った分をこっちに持ってくるよねみたいな。というのは、僕は長年、この席じゃないんですけども、第三者として見せていただいていて、ひどい言われ方をするなど時々思うので、これは国民の皆さんのために当たり前でしょうという気がとてもするというのが……。

すみません、最後に、全く今日の話と違う……。

【根本委員長】　　ありがとうございます。

【石田委員】　　この絵は、保有機構及び国として見たときの絵ですね。高速会社はBSをちゃんとされているんだけど、保有機構及び国は償還主義だから合わないということですね。

【高速道路課長】　　そうですね。むしろ機構のほうがこういう債務管理をしていて、それで償還が閉じることをもって国に対する認可とか認可とかが上がってくるという、そういう趣旨の資料であることは間違いないと。

【梶川委員】　　ただ、機構もBSにはなっていますので。

【高速道路課長】　　そうですね。

【梶川委員】　　うん。別に、どこかに資産が行っちゃうということを前提にしていないですから。ちょっとBSで見ている悪い癖があるものですから。

【官房審議官】　　いわゆるゴーイングコンサーンの企業じゃないので、恐らく道路公団が、借金を返し切るのが法律上の前提条件になるものですから、多分通常の民間企業と同じバランスシートになり得ないという。もしも無理やり作ろうとすると、機構とセットで

無理やりやるしかない。最後、多分借金を返した段階ですと、恐らく道路は残っていますので、一定のバランスとして資産は残って、何かよく分からないような、剰余金か何か分からないですけど、そんなものをつくるかどうかというので、今はつくらないになっているということです。

【石田委員】　でも、皆さんの懸命の努力によって、いつの間にやら国民共有の財産が出来上がっているわけですね。償還が終わった後で。

【官房審議官】　それは、借金を返し終わった後に、当然価値のある資産が残ることになると思います。

【石田委員】　ですよね。そのアピールとか宣伝って、全くしなくていい……。

【官房審議官】　100年先なので。

【石田委員】　でも、それに向かって今着実に歩んでいるわけでしょう。

【梶川委員】　その分の資産価値というのはブックされないという話なんですよ。だから、ブックされないんですが、それは結局今言われた価値があるものなので、いずれどこかで、ブックされないというより、その価値についての国民的評価をどういうふうに入れ込んでいくかというようなことも、意思決定という世論形成上の誤解を招きかねないというのがこの償還主義の中に一部存在しているのかもしれないという点でございます。

【根本委員長】　そこは、分かりやすく書いたほうが——それは、先ほど言った進化みたいなものをして、公共財としてレベルアップしていく、こんなにいい資産が残るぞというふうな話をやるときに、借金が増えているじゃないかと、返せるのかとか、またそういう話との関係の整理をするときに今の議論は必要なことかもしれないですね。

【高速道路課長】　分かりました。今の趣旨も踏まえて、今後の課題ということになるのかもしれませんが、しっかり取りまとめ中でどういう形で取り扱えるのか検討していきたいと思います。

【企画課長】　最初の1ポツ目が、本当は高速道路の資産を着実に管理しながら、着実に返済しているということなんです。だから、裏側に負債を返済しているだけじゃなくて資産を管理していると、サービスを提供し続けているという裏の姿があるということを少し表現できればと思います。

【根本委員長】　予定した時間をちょっと超過いたしましたけれども、今日予定した議論、非常にいいディスカッションができたと思います。

それでは、この辺で事務局のほうに進行をお返ししたいと思います。

【総務課長】 ありがとうございます。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した。

本日の内容につきましては、後日皆様方に御確認いただいた上で公表させていただきたいと思います。近日中に、速報版として簡潔な議事概要を国交省のホームページにて公表させていただきます。

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

— 了 —