

第4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8月1日

【総務課長】 定刻になりましたので、ただいまから第4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。

皆様、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。進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局総務課長の高藤でございます。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、ウェブで御参加の方におかれましては、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力のほど、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いただき、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申し上げます。

また、会場で御出席の方におかれましては、御発言の際はお手元のマイクのトークボタンを押し、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、再度トークボタンを押し、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、道路局長の沓掛より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 ただいま御紹介いただきました、道路局長の沓掛です。本日は根本委員長をはじめ、委員の皆様には、大変お忙しい中、当検討会に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、日頃より道路行政につきまして、大変な御指導、御尽力いただいていること、この場を借りまして御礼申し上げます。

これまで3回の検討会を開催させていただいています。様々な高速会社や機構からのヒアリング、それから取組状況に関する様々なデータ、そういったものをお示しながら御議論を深めていただきました。また、前回の業務点検から10年たって、その間に、カーボンニュートラル、あるいは物流、さらには今年4月には広域的なETCの障害などもございました。

そういった社会課題も含めて、いろいろと前回まで御議論いただいたところでございますが、本日はそういった内容も踏まえながら、高速道路機構・会社の業務点検のフォローアップ（案）を作成しております。限られた時間ではございますが、委員の皆様方からは忌憚のない御意見をいただけますよう、どうぞお願い申し上げます。

以上をもちまして、私からの挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございました。

道路局長は他の公務の関係で、大変恐縮ですが、途中での退席となります。

本日の議事につきましては、検討会設置要綱第7条により、公開といたしております。

また、委員の御紹介につきましては、資料1の委員名簿をもって代えさせていただきますが、根本座長、石田副座長、梶川委員、清水委員、田邊委員、羽藤委員には対面で御出席いただいております、大串委員、小幡委員はウェブにて御出席いただいております。

ここで報道関係の方にお願ひ申し上げます。事前に御案内のとおり、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、御退室のほう、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、本日予定される議事を進めさせていただきます。

本日の議事内容は、議事次第のとおり、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でございます。

なお、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いておりますので、説明時に適宜御活用いただけますと幸いです。

それでは、以降の議事の進行を根本座長をお願いしたいと思います。根本座長、よろしくお願いいたします。

【根本委員長】 かしこまりました。それでは、これより議事を進めていきたいと思ひます。本日の進め方ですが、議事次第のとおり、議事1について事務局より説明いただき、委員の皆様から御意見をいただく形にしたいと思います。

それでは、御説明よろしくお願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長、渡邊でございます。私のほうから資料の説明をさせていただきます。

検討会での議論を踏まえまして、今回のこの取りまとめの最終的なアウトプットでございますが、議事次第のところにございます、議事2、フォローアップの概要、資料3、フォローアップの本文、資料4、基本データ・参考事例集、この3つを最終的な取りまとめの案として、今日提示をさせていただきます。これら資料につきまして、順次説明していきます。

まずは本文から少し説明したいと思いますので、通し番号で20ページを御覧ください。

19ページが本文の表紙でございまして、20ページが目次になります。目次でござい
ます。最初にまず「はじめに」というところがありまして、番号1から5がござい
ます。5つの課題ごとに報告書を整理してございます。中身についてはまた、説明を後ほどいたし
ます。最後に「おわり」という、こういう全体構成になってございます。

まず「はじめに」でございまして。通し番号21ページ。最初のパラグラフでござい
ますが、これは平成27年7月に高速道路機構・会社の業務点検を取りまとめましたと。

第2パラグラフです。それからさらに10年が経過し、そこにあります自然災害、物流
環境改善、自動運転等、高速道路を取り巻く情勢が大きく変わってきている。

3パラになります。そのため、平成27年の業務点検結果を受けた機構・会社の対応状
況、高速道路を取り巻く情勢変化を踏まえた取組状況についてフォローアップを行い、こ
の10年間の成果・課題、今後の必要な取組について、国土交通省としてこの報告書を取
りまとめました。

最後、4パラでございまして。フォローアップの実施に当たりましては、高速道路機構及
び会社自らフォローアップを実施するとともに、この検討会からも様々な意見をいただい
てまとめました。こういう「はじめに」ということで取りまとめてございます。

続きまして、次の通し番号22ページになります。様々な観点からフォローアップを行
っておりますが、まずその最初に、取りまとめの構成を説明したいと思います。これは1
番の有利子債務の確実な返済でございまして、報告書上はグレーハッチがかかっています。

まず最初に平成27年の点検結果の概要を整理しまして、その後またグレーハッチがご
ざいまして。この今回のフォローアップ、前回の業務点検後の状況、成果と課題というこ
とで整理をしてございます。

そしてそれを受けまして、次のページ、通し番号23ページ、今後必要な取組というこ
とで、この3つの構成で、各トピックごとにこのレポートを整理しているという状況でご
ざいまして。

それでは中身について、順次説明をしていきたいと思いますが、その説明は概要
資料になりますので、ちょっと資料を戻っていただきまして、通し番号3ページになりま
す。

まず3ページでございまして。もう1回、目次のところでございまして。右側が今
回のフォローアップの目次構成になりますけれども、平成27年の業務点検のときには4
つの柱で取りまとめをしてございました。今回は全体で5つの柱というところでござい

す。これまで御議論いただきましたように、社会的課題解決に向けた取組の実施というところを4ポツで新たに章立てをしてございまして、物流環境の改善、カーボンニュートラルなどの取組の必要性等について整理をしております。

さらに、先般発生しましたシステム障害への対応ということはこのレポートに入れておまして、それが2番、2ポツのところでございます。そういう事象もございましたので、平成27年の点検から少し章のタイトルを変えていまして、安全・安心で確実なサービスの提供ということで、章のタイトルを少し拡充しているというところでございます。全体、前回の10年前の点検と比べますと、こういう変化、このような変更を加えているというところでございます。

続いて、各トピックごとに説明させていただきます。通し番号4ページでございます。有利子債務の確実な返済ということでございます。説明は、この青い四角で囲われております業務点検後の状況、成果と課題、そして今後必要な取組、ここを中心に説明させていただきます。

有利子債務の確実な返済のところでございます。有利子債務を着実に返済しているということ、さらには更新事業を本格的にスタートしておりますので、今後、機構の債務残高は増加する見込みであること。3ポツ目です。低金利の環境を生かして、財政融資等の超長期の資金調達を活用し、有利子債務の平均資金コストは着実に低減。ただ一方で市場金利が上昇傾向である。こういうことを考慮しなければいけないということで御指摘をいただいております。

今後必要な取組でございます。市場金利の上昇等の状況に応じた適時適切な資金マネジメント、資金調達需要の平準化、支払利息の圧縮、これらに努める必要があるということで整理をしております。

次のページです。通し番号5ページになります。ネットワークの早期整備。

業務点検後の状況。平成27年度以降、398キロメートルが開通、ネットワーク整備の効果が発現。一方で、当初計画より遅れて開通しているものが7割、また工法変更、労務費等の上昇もあり、4,100億円の増額。また3ポツ目でございますが、全体として事業マネジメントが不十分な点も見られたというところでございます。

今後必要な取組でございます。早期効果が発現されるようネットワーク整備を推進。ただ一方で、工期とコストを意識した事業マネジメントを徹底する必要。さらに事業コストの増額については、コスト縮減はさることながら、事業評価の手続で客観性、透明性を確

保して、必要な反映を行っていく必要があるということで取りまとめてございます。

次のページでございます。ネットワークの機能強化（４車線化事業等）でございます。

業務点検後の状況。平成２７年度以降、約６１３キロの４車線化に着手。ただ一方で、まだ未事業化区間が１，４００キロメートル残っている。３０９キロメートルの区間の４車線化が完成。一方で、事業費、事業期間が増大する事業もあったということです。暫定２車線の正面衝突事故防止対策について、土工部・中小橋梁でのワイヤーロープ設置は概成、一方で、長大橋梁・トンネルではまだ技術検証段階で、設置は限定的な状況ということでございます。

今後必要な取組。４車線化を効果的に進めるとともに、事業マネジメントを徹底する。暫定２車線の安全対策で、長大橋梁・トンネルの対策にも本格的に取り組むべく、技術検証を加速する必要があるということで整理をしております。

次のページをお願いします。老朽化対策（更新事業）でございます。

業務点検後の状況ということで、令和５年の道路整備特別措置法等の改正によりまして、更新事業を追加。新しい更新計画は１兆５，０００億円の規模になってございます。一方でこの１０年間、本格的に更新事業が動き出しました。高速道路会社のほうは、下の事例もございますように、ネットワーク活用による広域迂回路の設定、技術開発、様々な工夫をしまして、通行止めによる社会的影響の軽減を進めてきたという点でございます。

今後必要な取組でございます。社会的影響の軽減に要するコスト等も考慮した上で、更新事業を実施していく必要がある。工事や通行規制等に係る関係者との協議・調整や利用者への広報等、様々な蓄積されたノウハウを会社間で共有、横展開していく必要があるということで整理をしております。

次のページでございます。激甚化・頻発化する自然災害への対応ということです。

業務点検後の状況。平成２８年、熊本地震、平成３０年の７月豪雨、令和６年、能登半島地震、こういった大規模な災害において、関係機関と連携し、一般道を含めた広域ネットワークの確保により、早期に人流・物流の確保を図ってきたということでございます。また大雪時でございますが、並行する国道等の同時通行止めということにトライをしてございますけれども、大規模滞留や解消に時間を要した事例もいまだ発生してしまったというところでございます。

今後必要な取組ということでございます。災害等の際、可能な限り通行止め時間を短縮する工夫を、関係機関と調整して実施する。管理主体の枠を超え、高速道路会社が連携し

て一体的な道路管理を行うための連携強化を図る。３点目、通行止め実施時等に国民の皆様に行動変容を促す広報を、関係機関と連携してしっかりやっていく必要があるということで整理をしています。

続きまして、通し番号９ページ、逆走対策の強化でございます。

業務点検後の状況。逆走が発生しやすい箇所における路面標示・看板設置等の対策はおおむね完了してございます。ただ、逆走事案件数は依然として年２００件近く発生していると。重大事故も減っておりますが、まだ解消までは至っていないというところでございます。一方で、逆走した車両の運転手の方ですが、６５歳以上が約７割、また、逆走をそもそも認識していないドライバーが約３割という、そういう事実が整理されてございます。

今後の必要な取組でございます。逆走が発生しやすい箇所は、基本的な対策に加えまして、新技術を活用。また重大事故を防ぐための技術開発にも、高速道路会社はしっかり取り組む必要があるということ。さらには逆走の要因としまして、運転者の認知能力など様々な要素が関係してきますので、警察等関係機関とも連携して、より一層の対策に取り組んでいく必要があるということで整理をしています。

続きまして、通し番号１０ページ、管理状況と管理コストでございます。

高速道路全体としまして、全国１万５００キロのネットワークを一定の管理水準を確保するよう管理に努めている。技術開発で点検の効率化・省人化を図るなど、コスト縮減の努力も継続をしている。一方で、補修対応の増加であったり、あるいは雪氷体制の強化、また、労務費・資材費の上昇等に起因しまして、維持管理コストが増加しているということです。

特に右側のグラフでございますように、首都高速道路のほうからは、ここ１０年での維持管理コストの増加であったり、あるいはその要因を分解した分析等のデータも提供いただいております。

今後必要な取組でございます。経営の効率化、技術開発を通じた徹底的なコスト縮減に努めるということ、その上で、維持管理コスト上昇の要因への対応、また、その財源確保の在り方について、持続可能な運営の観点から検討を行っていく必要があるということで整理をしています。

続きまして、システム障害等のリスクと高速道路運営のあり方でございます。

業務点検後の状況。令和７年４月、広域的なＥＴＣシステム障害が発生。その後の対応が、利用者の混乱を招くような対応となってしまったということです。その原因としまし

て、危機対応のマニュアルが整備されていなかったことが課題であるとの指摘でございます。

今後必要な取組ということでございます。ETCをはじめとする高速道路のシステムは、高速道路運営の根幹を構成、極めて重要性が高いということをしっかり認識すること。また、高速道路の建設・運営については、国民に対し責任を負っているという極めて公共性の高い会社であると、そういう意識をしっかり持つ必要があるということです。さらに、利用者の利便性等を損なわないということを基本理念としまして、24時間365日、確実なサービスの提供を引き続きやっていく必要があるということで整理をしております。

次のページです。通し番号12ページ、料金制度。

業務点検後の状況でございます。資料左側にございます3つの料金水準について、10年間継続。また、政策課題解決という視点から、効果的な料金割引に順次見直しを進めております。2つ目ですが、大都市圏におきましては、走行距離に応じた公平な対距離料金に整理ということで、首都圏、近畿圏、中京圏で順次対応しております。また、東京湾アクアラインでございますが、時間変動料金の社会実験を実施し、一定の効果が見られているという状況でございます。

今後必要な取組でございます。料金割引について、政策課題に応じ、時代に即したものとなるよう努める必要。また料金徴収方法の在り方について、海外事例も参考に引き続き議論。さらに、柔軟に料金設定を変更することができるよう、料金システムの改良を急ぐべきであるということを取りまとめてございます。

次のページです。ETCの活用ということでございます。

業務点検後の状況。ETC利用率は現状約95%。ETC専用化に向けたロードマップを令和2年に公表しまして、今現状、専用化率が12.2%となっております。首都高速は令和10年春までに専用化を目指す計画を打ち出しました。一方で、他の高速道路会社はまだ未策定の状況というところでございます。

今後必要な取組でございます。ETCシステムですが、料金収受業務経費の削減、戦略的な料金体系の導入、あるいは情報提供等、いろんな使い道がございますので、ETC利用率をさらに高めること、さらに各高速道路会社が、専用化の具体的な計画を策定する必要があるということを取りまとめてございます。

続きまして、SA・PAでございます。

業務点検後の状況のところでございます。売上高はコロナ禍を除いて着実に増加。無人

S A・P Aの数は増加していますが、無人物販店舗の導入等によりサービスレベルの確保に努めている。また、S A・P Aに一般道からアクセスできるゲートの設置や、周辺地域と連携したイベントの開催等にも積極的に取り組んでいるということでございます。

今後必要な取組でございます。地域振興、地域活性化の核とする地方自治体と連携した取組について、継続的な実施が必要。また多様な社会的ニーズを踏まえまして、防災拠点化も含め、S A・P Aに期待される機能を改めて検討していく必要があるということ整理をしております。

次のページでございます。通し番号15ページ、物流環境の改善。ここからが、10年前の平成27年の点検のときには設けていなかったチャプターになります。新しく設けた章ということで、グレーの業務点検結果のところは記載がないという状況になってございます。

業務点検後の状況。ネットワーク及び追加インターチェンジの整備等に取り組んでいる。また、大型車駐車マスの拡充等の取組も展開している。さらに、中継輸送拠点の整備、自動運転の実証実験等の取組も展開されているということでございます。

今後必要な取組としまして、これら取組を引き続き進めるということに加えまして、自動運転を見据えた中継輸送拠点等については、必要な設備・施設、整備・運営スキーム、費用負担等の検討も必要であるということ整理をしております。

次のページです。16ページ、誰もが使いやすい空間づくりということです。

高速道路会社におきましては、お客様が利用しやすい環境整備に努めてございます。この下にございます写真のように、誰もが使いやすいとなるような工夫をされているところがございます。

今後必要な取組も同様でございます。これら誰もが使いやすい空間となるよう、ハード・ソフト両面から、利用しやすい環境整備に努めていく必要があるということまとめでございます。

次のページです。技術開発への挑戦ということでございます。

業務点検後の状況。道路管理の高度化を図る技術開発が各社で進められておりますが、各社の仕様が異なっているので、データ連携等が困難な状態になっていること。さらに、新東名では自動運転車の路車協調実証実験等が進められているということでございます。

今後必要な取組でございます。高速道路会社横断的に必要となる協調領域の取組については、機構がリーダーシップを発揮して進める必要がある。また、車のあり方は将来的に

進化することに対応した、インフラの技術開発、対応の検討も必要であるということで整理をしています。

最後でございます。通し番号18ページ、経営・業務・組織運営というところでございます。

業務点検後の状況。高速道路会社でございますけれども、高速道路事業においては賃借料を着実に支払い、また、関連事業については営業利益を安定的に計上していると。さらに高速道路会社の入札契約等においては、新しい担い手3法等を踏まえた対応にも努めているということでございます。

一方で機構のほうでございます。最小限85名の体制を維持して、着実に業務を実施。課題として、アウトカム指標は会社ごとの目標設定が統一されていないものもあるということでございます。

今後必要な取組でございます。会社のほうでございますが、将来の経営基盤となる関連事業に積極的に取り組む必要がある。また、令和6年の第三次・担い手3法の目的を達成するべく、事業特性も踏まえながら、地域建設業の維持に向けた整備等もやっていく必要があるということ。

機構においては、高速道路サービスとして達成すべき水準というものを念頭に、アウトカム指標の統一的な目標設定に取り組む必要があるということで整理をしています。

以上が、本文ではなく、ちょっと概要でポイントを説明させていただきました。

もう一度、すみません、本文に戻っていただきまして、本文の「おわりに」、通し番号、ページで66ページでございます。これが本文の最後、「おわりに」というところでございます。上から順番にちょっとポイントを説明したいと思います。

最初のパラグラフでございます。検討会における議論を経て、国土交通省としてこのフォローアップを取りまとめましたということです。

2つ目のパラでございます。本フォローアップを通じて、以下の意見を皆様からいただいているということで、大きく4つポイントを絞って整理させていただいております。

まず最初のポイントでございますが、民営化の目的に即して、有利子債務を着実に返済。またネットワーク整備であったり、災害対応、SA・PAが着実に成果を上げている。これを踏まえ、このよう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があるというのが、最初の1点目でございます。

2点目でございます。この10年間、高速道路を取り巻く情勢も大きく変化、物流環境

の改善、カーボンニュートラルの実現、地域活性化等の社会的要請が高まっている。機構・会社の果たすべき社会的役割が大きくなっている。高速道路という公共財を提供する企業として、社会的役割を意識し、高速道路を適切に進化・改良していくことが重要である。また、受益の範囲が高速道路利用者以外に及ぶものについては、整備・運営スキームの在り方についても検討が必要である。これが2点目でございます。

3点目でございます。高速道路会社は、高速道路を建設・運営するという極めて公共性の高い事業を実施する会社である。広域的なETCシステム障害のような様々なリスクに対して、利用者の利便性等を損なわないことを基本理念に、確実にサービスを提供できる備えを強化する必要があるということで、システム障害等を念頭に置いてございます。

最後でございます。4点目、昨今の労務費や資材費等の維持管理コストの上昇要因への対応も含め、その財源確保のあり方については、経営の効率化や技術開発による徹底的なコスト削減を図るとともに、持続可能な運営の確保の観点から、利用者負担の在り方も含めて、国土幹線道路部会などの場でも検討を進めるべきであるということで整理をしております。

その下のパラグラフでございます。高速道路機構・会社に対して数多くの取組をフォローアップ、提示しており、その着実な実施が必要であるということ。

最後です。国土交通省としては、このフォローアップを受けた対応状況について、引き続き適切にフォローアップしていくことが重要であるということで、「おわりに」を結ばせていただいております。

以上、ちょっと駆け足でございますが、本文及び概要の説明をさせていただきました。

そして最後、すみません、ちょっとこの説明は省きますけれども、資料の中には基本データ・参考事例集もつけておりますので、また、もしお時間があるときに御覧いただければと思います。

説明は以上になります。

【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、御質問などございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。それでは、石田委員、お願いします。

【石田委員】 石田でございます。いろんな意見を言わせていただきまして、たくさん反映していただきまして、ありがとうございます。

最後に1つだけちょっと注文があるんですけど、通し番号66ページの本文の終わり

のところなんですけど、最初のポツのところは、基本的な枠組みについては、「当面継続する必要がある」。「必要がある」ってちょっと強過ぎるんじゃないのと。私も申し上げましたけれど、やっぱり御負担をお願いするということもあるでしょうし、機構とか会社の考え方というのは、公共財なので、ちょっと違うよねという話も梶川さんから何度もいただきましたので、そういうことを考えると、「当面継続することが妥当である」とか、ちょっとそういう表現にしていっていただけないかなというふうに思いました。

以上です。

【根本委員長】 ここの部分、基本的な枠組みということの意味というか、定義はどうなっていますか。

【石田委員】 初めに書いてあるよね、3つ。3つの目的となっています。通し番号の21に書いてある。

【高速道路課長】 通し番号21、「はじめに」のところに、業務点検実施に当たっての民営化の3つの取組ということで、この3つの目的を達成すべく構築された枠組みについてというふうに御理解いただければいいのかなと思います。

【根本委員長】 よろしいですか。皆さん、何か御意見ありますか。

【清水委員】 今日の段階でどこまで言っているのかというのがちょっと。もう多分直す時間はないなと思いつつ。

【高速道路課長】 いや、まだできるものは対応しますので、御意見ください。

【清水委員】 はい。都立大の清水でございます。あまり出られなくて、前回も遅刻で出て、一言だけ申し上げたような記憶があって、なかなか全体の状況も分からなくて、意見しづらいところもあるんですけども、ちょっと気付いたところを幾つか。

ちょっと申し上げることは、ここの場じゃなくて、違う、もっと技術的な話もあるかもしれないので、ここじゃないということであれば、そちらにつないでいただければという趣旨で、ちょっと幾つか申し上げたいんですけども、逆走について、何か65歳以上に割とフォーカスが当たるんですけども、それでも7割で、3割はそれよりも若い世代が逆走するというのは、やっぱり何か構造的に問題があるんだろうというふうに感じます。

たまたま2週間前に高知にいたときに、55歳の同じ年の同僚と車を運転しているとき、2回も間違えそうになったんです。この世代で間違えるって相当だなと感じたんです。すみません、ちょっとあくまでも個人的な理由に基づいているんですけども、何か少し構造的に問題がありそうなので、少し高速道路のこの課題として位置づけるのは、やっぱり

妥当だろうなんて思いましたということと、あと、多分メンテの費用の単価がどんどん上がっているということだと思うんですけども、何か下げる見込みみたいなものというのは本当にあるのかどうか。

要するに、もう努力の範囲外で上がっている側面というのは、何か下げようがないような気もするので、そうなるともうちょっと財源の調達とか、違うところに多分課題がいかなないと、なかなか問題が解決されないだろうと思うので、本当にこれが高速道路会社とか機構の努力だけで下がるものなのかというのは、何か少し精査したほうがいいかなという感じがしましたということと、あと3つかな。

E T Cの専用化。首都高はやるということを決めて、ほかの会社もやるのかと思っていたら、まだ決めていないということだったんですね。これは何か、この状態を放置するのかというのは、料金制度の設定とかいろんな意味で、課題が大きいんじゃないかなというふうに感じていますので、本来なら、いつまでに国として100%を目指すみたいなことというのも、もうちょっと強調してもいいんじゃないかなと感じたというところですか。

一方で、スマホ等も含めていろんな代替技術というものもあるので、どこまでE T Cで調整するかという、別の話題もあるんじゃないかと思いますが、当面は、まずはE T Cをちゃんときちんと使える。そのE T Cが全部ある、全員がE T Cを使うことによって実現する世界もあると思うので、何かそこはやっぱり国として早く目指したほうがいいんじゃないかなと感じていますということと、あと、先ほど高速道路会社の債務は着実に返していく中で、関連事業というのをもうちょっと充実するというんですか。

多分法律の縛りもあって、限度もあるんじゃないかなと思うんですけども、地域の地方創生とか観光の目線から立つと、やっぱり高速道路の存在とか役割って非常に大きいものがあるので、何か高速道路会社の還元事業みたいなものをちゃんと地域共同でやっていく中で、地域のある種の信頼を勝ち取って、高速道路の利用とか、高速道路に対してサポートしてもらおうというんですか、そういうマインドにつなげていくことも非常に重要なんではないかなというふうに感じています。

最後が、ちょっとあまり言及がなかったものとして、渋滞というのがありまして、やっぱり観光の目線で言うと物すごく、相変わらず大都市圏の周りで非常にひどい渋滞をしているところが、全然解消されていないというところがありまして、大都市近郊だと、4車線化とかの問題ではなくて、どちらかというとやっぱり需要が過多ということに多分あると思うので、料金制度のところで、何かもう少しそういうことの言及もあっていいんで

はないかなと感じたというところで、もうちょっと早い段階でこういうことを申し上げるべきかなと思ったんですが、せっかくの機会ですので意見を述べさせていただきました。よろしく願いいたします。

【根本委員長】　すでに、言及されているところが結構多いようにも思ったんですけれども、お答えいただいていいですか。

【参事官（有料道路管理・活用）】　すみません、じゃ、私のほうから、逆走と、あとETC専用化のほうをお答えさせていただきます。

逆走につきましては、先生御指摘のとおり、3割ぐらいは65歳未満で、まだ認知症ですとか、そういった問題があまり関係ないような方もおられるということなんですけれども、その通し番号9ページの円グラフは2つありまして、もう一つ右側に動機別というのがございます。

この中で、故意、分かっているわざと逆走している人も2割ぐらいおられまして、あと、過失で、うっかりしてという人が4割ぐらいおられるということでして、故意というのは、もう通り過ぎてしまって、ただ分かっているでも本線を、リスクを取って戻ってしまうとか、そういう方がいるということです。過失はかなり単純で、一般道からランプに入るとき、出口を入り口と間違えて入ってしまうですとか、若い方でもそういう方が結構おられるということがあります。

ただ構造的な課題が当然あるということでした、そういった部分には、下にありますように、できるだけ四角で矢印の看板ですとか、路面標示などをつけてきたという経緯もあるんですけれども、ただそれでもなかなかその事案の件数が思うように減っていかないということがございまして、その写真の右側に、路面の埋込型グレードというのがございます。これから重点対策として、こういったものをやっていきたいと思います。

これは順走ですと、ひづめみたいなものがそのままへこむんですけれども、逆から来るとへこまずに、車に振動が出るという、少し目で訴えるんじゃなくて、体に訴えるような対策もこれからやっていって、これであれば若い方にも、あと認知機能が衰えているような方にも、ある程度響くんじゃないかと思って、こういう物理的な対策も、これから織り交ぜながら展開していきたいと思ってございます。

それからあと、ETC専用化のほうでありますけれども、実は令和2年度に、国も入った形で、一旦各社のロードマップというのを出示しておりまして、当時はこれはNEXCOも含めて、2025年ですので実は今年度なんですけれども、都市部では7割ぐらいは専

用化していこうというような、少し高めの目標を掲げて進めてきた経緯もあるんですけれども、それについて、世界的な半導体不足でちょっと遅れてしまったという共通の事情もございますし、あと、NEXCOについてはどうしても地方部を抱えていまして、地方が思ったようにETCの普及率が伸びてこないというところがありまして、地方部からのパスが多いようなインターチェンジは、あまり無理やり専用化するといろいろ不具合も出るということで、ちょっとそのETCの普及率、利用率の伸びと合わせて進めていく必要があるんじゃないかということで、その辺NEXCOも、今インターごとのETC利用率みたいなものを出しながら、ここだったら踏み込んでもいいんじゃないかですとか、ちょっとそういう細かいアジャストもやっています、その辺を整理した上で、また各社ごとにも方向性を出していくようにしていきたいと思いますので、また御理解いただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

【高速道路課長】 じゃ、私のほうから、まずメンテナンスでございますが、資料、通し番号10ページでございます。ちょっと説明が言葉足らずだったかもしれませんが、10ページで会社のヒアリング等も行っておりますが、会社は技術開発等コスト縮減の努力はしていますということではあるんですが、やはりそれでもなかなか厳しい状態になっているのが現状だろうという認識で、今後必要な取組のところの2つ目のポツでございますけれども、維持管理コスト上昇の要因への対応、また、その財源確保のあり方についても検討を行っていく必要があるということでございます。

その心は、会社なりの努力はしてはおりますが、昨今のこの資材、労務単価等の高騰というものは、それをも上回るものではないかという認識の下に、こういう検討が必要だと、そういう整理をさせていただいているというのが、まず1点目でございます。

2つ目でございます。関連事業でございますが、資料本文のほうにいくのですが、本文の31ページになりますので、通し番号でいくと50ページです。地域活性化、地方創生という観点では、SA・PAを通じた取組であるとか、あるいは高速道路会社が行う企画割引みたいなもの、周遊、そういったものも、自治体、あるいは民間団体の方の意見を踏まえながらやっていくという話もありますし、ここの本文の通し番号51ページのところは、新しい事業への展開ということで、先生がおっしゃった趣旨とちょっと違うのかもしれませんが、複合商業施設の運営であるとか、野菜生産の会社であるとか、あるいは地域のインフラツアーとか、そういうことをやっているということも確認はされていますけれども、全体としてはそこに書いていますように、その数は限定的だというのが全体的

な評価でございます。

したがいまして、今後必要な取組のところで、新事業展開は引き続き精力的に進めていく必要があると、そういう形で取りまとめをしているところでございます。

また、それぞれSA・PAのところであったり、あるいは企画割引のところにおいては、地方公共団体と連携してやっていくべきだということは、一応本文上は書いているというところでございます。

最後、渋滞でございますけれども、こちらのほうが本文の24ページ、通し番号で言うと43ページです。

フォローアップの中で、混雑等に応じた柔軟な料金体系で、オリ・パラであったり、あるいはアクアラインの取組を記載した上で、今後必要な取組という中で、次の本文25ページ、通し44ページ、混雑等に応じた柔軟な料金体系の実現ということで、この混雑に応じた柔軟な料金体系の本格実施に向けてちゃんと動くべきだということの記載を書かせていただいております。また前段のほうでは、もちろんハード対策としての渋滞対策についても少し言及させていただいているというのが、今現状のレポートの状況でございます。

【根本委員長】 よろしいですか。

【清水委員】 そうですね。メンテのところについては、技術革新はもちろんしていただくんですけど、多分そんなに即効性はないというか、逆に今度、技術をつくるほうでまたコストがかかったりしているということがあるので、何かやっぱり時間軸みたいなものというんですか、即効、すぐできるものと、時間をかけて対応するものって、ちゃんと明確に分けたほうがいいかなと、聞いていて思ったというところと、あと、SA・PAのところは確かに非常に最近充実をして、いろいろとやっていただいているんですけど、その結果、本来地域側で消費していたものがそこで落ちてはあまりよくないと思っていまして、SA・PAだけではなく、ちゃんと周りとうまく連携をしながら、結果としてSA・PAの収益も上げていくみたいな姿勢が重要だなと感じているというところを申し上げたかったということです。ありがとうございました。

【高速道路課長】 ありがとうございます。

【根本委員長】 ほかにいかがですか。どうぞ。

【梶川委員】 どうもきれいにまとめていただいてありがとうございます。

ちょっと私のは若干修文的な、趣味的なところもあるかもしれないんですけども、2つありまして、1つは「おわりに」のところに、ポツ2、さっき石田先生もちょっと言及

していた、高速道路という公共財を提供する企業とか、次のボツで、公共性の高い事業を実施すると。この辺が、私もその思いでお話ししたところもあるんですが、公共性の高い事業だよねという、公共財だよねというところで、その次の維持コストの上昇対応に含め、その財源のあり方というのはプライシングというか、値段をどうするかという部分と私は解釈して、これはすばらしくまとめていただいたなと思って。

この最後のところに、「利用者の負担のあり方も含めて」という文章があるんですが、何かこの「利用者の負担のあり方も含めて」って、あり方も含めるということ、ちょっとその範囲を広げて、そういうことも含めて検討するというような感じにちょっと感じるんですが、これは原則は利用者の負担なんですよ。

だからそうじゃなくて、むしろ、書きづらいとは思いますが、例えば自治体の負担じゃないけど、他の人の負担も含めて検討するという、全体の流れで言えば、趣旨としてはそういうことかもしれないなという気がちょっとしまして。何かこういう原則的なものを在り方も含めてというと、何となくちょっと文章的に、いかが、どう読まれますかというのが1つです。分かった上で書かれているんだろうなとは思っているんですけども、ほかの例示をすると非常に物議を呼ぶだろうなということは感じたので、これが1つ。

もう1つ目は全く趣味なんですけど、その次の段落から後に、フォローアップというワーディングが5つあるんです。何かフォローアップの結果をフォローアップして、フォローアップ、フォローアップ、フォローアップみたいになっていて、特に下から2つ目ぐらいのところの「適切にフォローアップすることが重要であると認識している」という。だからフォローアップしますというのも、ちょっと何かなという、その2つです。すみません。

【根本委員長】 そこは直したほうがいいですね。

【高速道路課長】 はい。

【根本委員長】 利用者負担のほうはどうですか。

【高速道路課長】 逆に言うと、ここの部分は、フォローアップを通じて委員の先生からいただいた意見というところなので、今、梶川委員の御提案に対して、他の先生方はどうかということもあるかと思うんですけども。先生方からいただいた意見としてまとめようというところの部分なので。

【根本委員長】 この文章をその前のところに。コスト縮減を図って何とか切り抜けるのか、それとも料金とかを変更して何とかするのかという、そういう2択を示しているんじゃないでしょうか。だから、コスト縮減なのか、利用者負担なのかということで、利用

者負担も大事だよという、そういう言い方になっているんじゃないですか。

【石田委員】 2 択にはなっていないと思うけど。「ともに」と書いてあるから。私は、これは書けないんですけど、目的の一つの「極力少ない国民負担」って、「極力」というのをなくしたほうがいいと思っていて。もう法律事項になっちゃうからなくせないんだけど。だからそういう意味で利用者負担という、こういう言い方をされるということには、私は賛成です。

【根本委員長】 ということで、いかがでしょうか。

【梶川委員】 この最後のポツが、コストの削減努力と料金への負荷だというふうに読むことですと言われれば結構です。私は自分自身がその上の 2 つのほうに、より論点が強くあるものですから、受益者負担だけでいつまで議論するのかなということがあるもので、それだとちょっとこの書きぶりだと分かりにくいかなと思ったというところでございます。結構でございます。

後ろ、最後のほうはもう、フォローアップのほうは、好きに直していただければということです。

【高速道路課長】 直します。

【根本委員長】 ほかいかがでしょうか。どうぞ。

【田邊委員】 田邊でございます。御説明どうもありがとうございました。もう何度も議論させていただき、私の意見も反映していただいている部分がありまして、きれいにまとめていただきましてありがとうございます。

全体に対する意見ではないのですが、どうしても納得いかない点と、もし反映できればという点があります。1 つ目は、先ほど石田先生も御指摘されていた、通しの 66 ページの最後の「おわりに」のところで、「高速道路という公共財」という文言はどうしても受け入れ難い用語です。もし公共財という言葉が使われる場合は、どの意味の公共財なのか明示していただかないといけません。

例えば公共性が強い財であるとか、外部性とか、そういったようなものを含めての議論だとは思いますが、普通、経済学で公共財というと、別の意味で使われるものになるので、こういう用語を使うのはいかがかと思いました。これが 1 点目です。

2 点目は、民営化によって本当に効果が出ていますかということで、例えば概要の 18 ページ目のところです。高速道路会社でというところで、先ほど清水先生も言われたとおり、SA・PAなどはよくなり、実際それは間違いないと思うのですが、平成 18 年度

を令和6年度で比べてみると、関連事業（連結）の営業損益はほとんど変わっていない。微減ですよ。

こういったものが、例えばコロナ禍ではかの交通企業であるJRも、そういった事業でなかなか利益が出ていないのかどうか。他の民間企業と比較しても高速道路会社が検討しているのかどうなのかという視点が、今回の資料の中でもまだ若干薄いのではないかと、思うところではあります。しかし、それはまた次回以降のフォローアップで意識的に検証していただければと思いました。

以上です。

【根本委員長】 確かに純粋公共財ではないことははっきりしているわけだろうから、考えた方がいいですね。ここだけ変更するとすると、準公共性になるわけでしょうか。例えばどういう言い方だったら納得できますか。田邊さんだったら。

【田邊委員】 お金を取っている以上、純粋公共財ですかと。

【根本委員長】 確かにそうなんだけれども、どういうふうに言ったらいいかな。

【高速道路課長】 公共性の高いですかね。

【根本委員長】 何かちょっと考えましょう。

【高速道路課長】 はい。

【根本委員長】 ほかいかがでしょうか。どうぞ。

【羽藤委員】 羽藤です。どうも御説明いただきましてありがとうございます。

まとまった資料で、これでいいのではないかなと思いましたが、今の議論を聞いていると、確かに料金徴収をしながら債務返済をしているということは、市場財という性質と公共財という性質を持っているので、準公共財という言い方が正確なんだろうなと思いますし、それが日本の高速道路の大きな特徴であるということを言えていると思いますので、この料金収受と、あと債務返済の2つを特徴とした財であるというところをお書きいただければいいのかなということは思いました。これが1点です。

2点目ですけれども、再三再四この中でも議論になっておりますシステム障害についてですが、問題にはきっちり対応していただいたということは評価するものではありますけれども、今後に向けてということだと、何か不安がないのかという観点に立つと、例えば銀行であればIT人材の雇用比率を著しく高めているわけです。2割とか3割とかですね。

そういう中で、例えば道路会社さん各社さんのIT人材の雇用比率が、一体どれぐらい

なのかということ考えたときに、そこは照査でやるからいいんですよと言われたら、確かにという気はする反面、やはり技術の根幹に関わる場所ですので、会社の中にそういうエンジニアをきっちりと育てていただくような努力はすべきでしょうし、また何度も言っているように、銀行の基幹システムの開発はATMからアプリに移行しつつもあり、道路各社さんのサービスも、単純なETCというところから、データ管理やAIによる混雑の分析、予測、それから通信プラットフォームの転換、560メガヘルツ帯であるとか、5.9ギガヘルツ帯とか、5Gデュアルとか、こういうものをどういうふうに組み合わせて混雑課金を、多様な形態を導入して、いかに返済を加速させ、かつ混雑の緩和、そして道路の劣化をできる限り予防するような経路誘導していくか、こういう技術の実装について、あまり具体的な突っ込んだ提案があったようには思いません。今後ぜひそういったところを深く検討していただきたいと思いました。

特に自動走行が出てきていますし、鉄道等見ていても、改札フリーにしていくような、駅まちで利益を収益最大化といったようなことも考えると、道路各社さんの課金の仕方も大きく変わってくるというふうに予想されますので、そうしたかなり高いレベルの技術をぜひ目指していただきたいというのは、これは要望です。

最後、3つ目ですけれども、借金の返済についてであります。国鉄は、釈迦に説法ではございますが、バブル期がございましたので、国債でチャラにしていますよね。20兆以上の規模の借金を。これは実は道路会社さん各社の今の借金と同じぐらいの額です。

ただJRさんは借金からフリーになったことで、自由度の高い経営が可能になってきていることと比べると、実は道路会社さん各社の経営の縛りというんですか、それがやはり強くて、例えばお話を聞いていても、SA・PAの無人化、これは結構なんですけど、もっとせめて利益を上げていくであるとか、物流不動産にしても、ディベロッパーさん各社がかなりそれで収益上げるような計画で開発している中で、高速道路会社さんだったら自ら投資ができれば、もっと利益が上げられるようなこともできるかもしれないとか、海外投資にしてもJOIN法の関係で少々縛りがあって、自由度の高い開発はできないというようなことも考えると、やはり投資が少し難しい環境にありますので、自動物流道路がどういう形態でやっていくか分かりませんが、鉄道会社さんを考えると、ちょうどリニアと新幹線みたいな関係かなと思うと、やっぱり道路会社さんに関わっていただくべきだろうと考えたときには、かなり積極的な技術開発、技術投資、これを可能にするようなスキームをちゃんと用意していただくことが、日本の高速道路のガラパゴス化を防ぐという意味

でも重要と思います。何らかの工夫を次の10年の中でしていただけないかなというふうに考えた次第です。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございました。なかなかこれは重い。

【羽藤委員】 いや、そんな重くない。

【高速道路課長】 まず、システム障害に係る人材、会社としてのITエンジニアの確保というのは、私も確におっしゃるとおりだなというふうに思いますので、ちょっとその辺は、このレポートの中で少し言及できるようにしたいと思います。

あと、新しい課金技術あったり、あるいは自動物流システム等については、そういう最新の技術開発の部分で、いろんな海外の事例も参考にして積極的にやるべきだということで、一応レポート上は記載はありますので、あとはそれに魂を込めるために、今、羽藤先生がおっしゃられたことを、しっかり会社のほうと話をして、やるようにやりたいと思います。すみません。

【根本委員長】 羽藤先生のおっしゃられた幾つかキーワードの中で、車からの情報を道路側で捕捉して、それを道路管理とか道路計画に生かす。V2Iでデータが取れるようになってくるので、必要に応じて大型車を迂回させるとか、そういう興味深い施策に触れていました。そういう今後の道路の進化について、におわせるようなところはありませんか。

これから自動運転絡みでもデータが取れるような形になってくるので、道路側として生かしたほうが良いというのはあると思います。

【高速道路課長】 あります。本文ページで言うと27ページですね。これは石田先生から以前御指摘を受けた内容でございまして、本文ページの27ページの今後必要な取組のところでETCの話を書いていますが、「さらに、料金収受機能に限らず、安全・安心、カーボンニュートラル、持続可能な人流・物流システム等の実現に向け、次世代のITSにおけるサービス・機能の検討に取り組む必要がある」というところで、今、根本先生がおっしゃったようなことも含めて、新しいものをやっていこうと、そういう趣旨で今、本文上は書いております。

【根本委員長】 いかがでしょうか。

【羽藤委員】 技術開発を書き出すと切りがなくて、でも全部電気自動車になって、AIで全部動くというとき、計算機資源や、消費する電力とかどうするんだみたいな話は、

リニアで原発が1つ要るかみたいな話と並んで、やっぱり長期的には電力の問題も極めて重要ではないでしょうか。どう基盤技術を準備して、つくって、更新するのかというところの見込みは、きっちりとやっぱり国交省さんと道路会社さんが組んで、早めに本当に枠組みをつくらないと、手後れというわけじゃないんですけれども、しっかりとしたエンジニアの方がおられるので、責任持ってやっておられるから、そういうことにはならないと思いますけれども、国際的な動きと比べて少しやっぱり遅くなってしまうので、その辺り、ぜひ危機感を持ってやっていただけたらいいのかなと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

【根本委員長】 ありがとうございます。

小幡先生、お願いいたします。

【小幡委員】 前回も関わらせていただいたのですが、今回過不足なくまとめていただいて、また私の申し上げたことも入れていただいたので、基本的に今回のフォローアップとして、よくできていると思います。10年前、平成27年と比べて、現在、どういう新しい事象があったのかというところが非常に注目される場所だと思いますので、そのところを広報の際にも、強調して発信をしていったほうがよいと思います。

例えば概要のところにありますように、例のETCシステム障害があったからということもあるのですが、確実なサービスの提供ということで、「確実な」という言葉が入っていますので、やはりサービスの提供については新しい取組も必要になるので、それを進めていくというのはとても大事なことだと思います。

逆走対策は、もうほかの委員の先生方からも意見がありましたが、私も、10年前にもあったのという気持ちがあるのですが、ですから、せめてこの新しい路面埋込型ブレードのような、新技術を使う、おそらく、もうある程度、表示、看板とかはされているだろうと思うので、何か新しい技術がもう少し使えないということを、今後ぜひ検討していただければと思います。

あとは、ここにありますように、10年前と比べると、前に記述がないところ、誰もが使いやすい空間づくりですとか、物流環境の改善ですとか、そういうところについては新しい取組が出せているので、それを強く打ち出していけばよいと思うのです。1点だけ技術開発への挑戦というところなのですが、ここはもう前から指摘はあって、やってはいるけれども、各社の仕様が異なっているということが言われていて、もっと連携をきちんと図れるようにということが書かれています。

それはそれでよいと思うのですが、新技術をひとくちにいても、いろいろな場面での新技術があると思うので、例えば、まさに民間会社のノウハウを生かして、それぞれ御自分の路線のところの安全対策についての技術開発をしていただければ、それは切磋琢磨してやっていただければよいので、もし、非常にすばらしい新開発がされれば、ほかの道路路線でも利用するということになと思うので、各社それぞれ頑張ってくださいることが大事だと思います。維持管理コストが高くなって大変だという話は始終されているので、できれば各社が新技術開発を頑張ってください、維持管理コストを減らすためにも、新しい工夫を開発していただくことが必要ではないかと思っています。

もちろんそのサービスのところで連携が図れなくなるような形はまずいのですが、まずは、技術開発自体は各社頑張ってくださいということかと思っています。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございました。よろしいですかね。

【参事官（有料道路管理・活用）】 小幡先生からまた、逆走対策についてのコメントをいただきました。前回も、以前、10年前から問題になっているんじゃないかという御指摘がございました。それについては資料の中に、取組をしているんですけども、まだその事案が200件で横ばい状態で、道半ばであるという認識の下で、先ほど先生からもいただきました、今までやっていなかったブレードですとか、新しい技術に基づく、2巡目の対策をやっていくんだと。そういったことを今回本文のほうに入れさせていただいていますので、あと、しっかりこの2巡目の対策で効果を出していくということが大事だと思っていますので、しっかり取り組んでまいりたいと思っています。

【根本委員長】 ありがとうございました。

いかがでしょうか。一応一巡しましたけれども、第2ラウンドでもし。どうぞ。

【石田委員】 すみません、何点かありまして、高速道路は公共財じゃないというのはそのとおりなんですけれど、でも準公共財というの何かちょっと。あまり好きじゃないので。それで思ったんですけど、民営化の趣旨文か何かの中に、国民共有の資産という言葉がたしかあったと思うので、そういうのを使ってもいいのかなという御提案でございます。

それとあと、これは印象で申し訳ないんですけど、本文でイタリックでいろいろデータを示されていますよね。これは前回からやっていただいて、非常にいいなと思うんですけど、印象の問題なんですけど、何かアウトプット指標が多いんですよね。

それでさっきここでもばらばらと資料集を見ていましたら、暫定2車線区間の死亡事故率が、何か10年前は億台キロ当たり0.3だったんだけど、0.11に減っていて、完成区間とほとんど変わらなくなったんです。これは多分、ワイヤーロープの効果って絶大たるものがあるので、そういうのはもうちょっと本文中に胸を張って書いていいのかなと。ほかに多分いっぱいあると思うんです。せっかくいい資料集。それが2点目です。

それと、ちょっとお願いなんですけど、根本先生はV2Iとおっしゃいましたが、特に自動運転系では、V2Iにするとお金もかかるし、サービスインとサービスアウトがよく分からないので、自立型でいこうというので、あまりちゃんと話していないんですけど、自動運転の世界のトップベンダーの人たちと話をすると、5社中2社ぐらいですけど、V2Nという言葉をよく使われますよね。ネットワーク。V2NとV2I。これはETCの問題とも絡んでくるかも分からないけれど。もしV2Iという言葉が使われるのであれば、同時にV2Nというのを忘れなくというお願いでございます。

【高速道路課長】 今、石田先生から御提案で、国民共有の資産は田邊先生ですけど、今御提案いただきました。どうでしょう。

【田邊委員】 法的にそういうのであれば、それを援用するのが一つの理解だと。

【高速道路課長】 いずれにせよ、最後の修文については、委員長と最後調整して決めたいと思いますので、よろしくお願いします。

【根本委員長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

【高速道路課長】 すみません、民営化のときの枠組みの資料に、国民共有の財産でありという言葉がありましたので、これもちょっと踏まえて、最後調整させてください。

【根本委員長】 大体意見が出尽くしたというふうに判断したいと思います。

それでは、高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ（案）につきましては、本日は皆様からたくさん御意見をいただきましたので、この後は私と事務局に御一任いただき、取りまとめをさせていただきたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。おかげさまで、おおむね分かりやすい形でこの取りまとめの報告書を策定することができました。これまで御協力いただきましたこと、厚くお礼を申し上げます。

本日予定された議事は以上でございます。議事進行は事務局へお返しいたします。

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

本日の検討会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したいと思います。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要と、高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ概要、本文、基本データ・参考事例集につきましては、取りまとめ次第、ホームページにて公表をしたいと考えております。

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

— 了 —