

検討会における委員の主なご意見

検討会における委員の主なご意見

■第1回(R.7.5.22)

(有利子債務の返済)

- 有利子債務を一定期間内に返済をする制度が確立されており、その目的の達成に向け、民営化の枠組みが確実に機能している。
- 財務面に関しては、多様な調達先の確保と機敏な資金調達を実施しているのは評価できる。

(高速道路事業)

- 4車線化や政策的な割引等、JRのように完全民営化せずに政策的な関与の下、施策・事業を実施していることも成果の一つと思う。
- ETC障害を踏まえ、ダイナミックプライジングを行うのであれば、利用者とのサービスレベルの取決を行う必要が生じるのではないか。
- 料金システム改善の目的をしっかりと考え、柔軟な料金体系にするのか、非ETC車をキャッシュレス決裁等を進めるのか等を議論すべき。
- ETC障害を踏まえ、改めて料金システムについて、料金設定の方法や基盤を抜本的に見直す必要がある。
- DSRCは高くなく、通信規格も上がっているので、クラウド型の料金システムを検討していくべき。
- フリーフローの料金徴収システムが必要なのではないか。
- コストの上昇に対し、サステナブルな形の財政運営を行っていくべき。
- コスト縮減が厳しいため料金値上げは理解するが、アクアラインのようにダイナミックプライジングを行うなどの工夫や料金割引や車種区分の見直の議論をしてからではないか。
- 民営化により提供できるようになったサービス、及び労務費・資材費の高騰でそのサービス維持にどういう課題があるのかを説明し、その上で受益者負担が発生する点整理し、費用負担・協定変更のあり方について議論を進める必要。

検討会における委員の主なご意見

■第1回(R.7.5.22)

(関連事業)

- SA・PAの更なる利益向上、物流不動産施設への投資、バイオマス発電の推進等、関連事業として今後更に収益を上げていくことに際し、障壁となっている法や制度があれば改善すべき。

(経営・業務・組織運営)

- インセンティブ助成金について不断の努力は評価する。

(その他)

- 4社のカーボンニュートラルの会社の責任範囲の中でできることは、高速道路から排出されるカーボンの総量に比べると比率非常に少ないと思うので、関係機関との連携が必要。
- ペロブスカイト太陽光発電の実装等、カーボンニュートラル実現には、機構資産を上手く会社が活用できる仕組みが必要。
- 多様な投資が必要に物流環境整備について、持続可能性の観点から、全て受益者負担で行うのではなく、地元の負担を入れる等の仕組みを考える必要がある。
- 民間企業が公共の部分も実施していく中でどのようなポリシーで経営していくのか、財源をどこに求めるのかを考えるべき。
- SMHやi-MOVEMENT等、維持管理の高度化の取組についても4社バラバラ感があり、共通基盤の上にデータ連携できるようにすべき。
- 本四が他高速会社へ出向により、新設工事の経験を積ませているように、他の団体(整備局)などへの出向も考えるべきではないか。

検討会における委員の主なご意見

■第2回(R.7.6.4)

(有利子債務の返済)

- 単なる道路というだけでなく、防災機能もアップすることによる(例:堤防が並行して構築される淀川左岸線延伸部事業)信用力を資金調達に活かすインフラファイナンスを検討すべきではないか。
- 金利が上昇する環境下で、貸付料が大きく伸びず、債務を着実に減らしていけないと考えられるが、債務縮減を達成するための戦略が必要。
- 投資収益率が4%に対し、低金利で推移してきたこれまでは、順調な返済、その他コストへの配分ができたが、インフレの社会となってきた中、長期的な戦略が必要。

(高速道路事業)

- 事業費増の大半を占める現場条件や関係機関協議について、当初から事業費の熟度を高めるべきではないか。
- 更新事業について、社会的影響の軽減とコスト増大のバランスを考えるべきではないか。
- 今後増大する更新事業を見据えて、(戦略的料金設定を含む)交通流マネジメント技術を磨いておく必要があるのではないか。
- 新工法を活用したことによる社会的便益を外部に分かりやすく示せたら良い。
- 新工法だけでなく、工事の協議・調整に係るコミュニケーション等のノウハウを上手く体系化して横展開できれば良い。
- 首都直下地震等、大規模災害の復旧に関する費用等、極めて大きい経営リスクへの対応が必要ではないか。
- 料金の値上げもやむを得ない側面があると思うが、会社のコスト縮減の努力を対外的に示してからではないか。
- 維持管理コストが上昇するのは致し方ないと思うが、新技術開発により長期的に維持管理コストの縮減を達成すべきではないか。
- 安全のためには料金を上げて維持管理を確実に行うという意味決定の方針について、外部経済効果含め社会的に説明する必要があるのではないか。

(関連事業)

- 不動産・トランクルーム、公共インフラサポート以外にも関連事業に取り組んでいく必要があるのではないか。

検討会における委員の主なご意見

■第2回(R.7.6.4)

(経営・業務・組織運営)

- 異動による人の入れ替わりが激しく、様々な社会環境が変化する中で、大胆な舵取りを行うため、機構としても工夫を行うべき。
- アウトカム指標の目標値が会社毎にバラバラな件について、今回の機構の改善案は評価する。
- 実際に維持管理を行っている高速道路会社に対して、インセンティブ助成制度含め、取組を後押しできる仕組みを検討していく必要。

(その他)

- 自動運転等の技術革新のための財源の検討が必要。
- 自動運転について、優先レーンの設置が難しい都市高速においても、今後の展開を考えていくべき。
- 自動運転の推進に関して、政府全体のグランドデザイン、財源、経済効果のすり合わせが必要ではないか。
- 維持管理の新技术については、技術革新が進んでおり、AIによる画像解析の技術が発展しているので、点群データだけでなく、画像解析技術とも連携していく必要があるのではないか。
- 5キロ以上の長大トンネルと海底トンネルについて、危険物車両は通行禁止だが、これらを解除できる新技术の開発を進めるべきはないか。