

第2回 高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会 議事要旨

1. 日 時

平成19年2月1日（木） 15:00～17:00

2. 場 所

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 会議室

3. 出席者

《委員》

宮本委員長、市川委員、岡原委員、小澤委員、加納委員

4. 議事概要

○助成における経営努力認定に関する運用指針について、事務局より案を説明した後、意見交換及び質疑応答を行った。

◎委員からの主な意見及び質疑応答は以下のとおり。

- ・ 認定基準に列挙した以外の幅広い努力が促されその努力が認められる余地を残すために、包括事項を認定基準に記載するもしくは他の条項にその趣旨を記載する工夫をすべきである。
- ・ 費用の縮減のみが扱われているが、管理水準・サービス水準が確保されていることを確認する必要がある。誰がこの点を確認するのか。
→ 機構が確認を行う。
- ・ 施工段階よりも計画・設計段階における費用縮減効果が大きいので、計画・設計段階の努力が生かされるように協定変更時に基準額を設定することが重要である。
- ・ 費用の縮減額とは、減額要因だけの積上げなのか、それとも減額するために必要となった増額要因を控除するのか。
→ 減額するために必要となった増額分を差し引いたものを費用の縮減額として捉える。
- ・ 認定基準に経営努力と認められないものを定め、基準額を下回った額のうち経営努力と認められないものを差し引いた額を全て助成の対象とするという案も考えられるのではないか。
→ 現在のスキームは、料金に利潤を含めない一方で経営努力による費用の縮減を助長するために助成を行うこととされており、協定において会社の経営努力による費用の縮減と認められる場合に助成することを規定しているので、経営

努力と認められるものを定める必要があると考えている。

- ・費用縮減のみを追求すると、リサイクル品のような高コストになりうるものを採用するインセンティブが働かない点に留意すべきである。
 - ・高速道路事業はこれまで日本の建設技術の発展に大きな役割を果たした。新たな技術の採用が助成対象となることで引続きその機能を担うことを期待したい。ただ、一般的には市場メカニズムに任せることが技術の進歩を支えるという考え方があり、結果そのものではなく努力を助成対象とするという今回の仕組みが技術の発展にどのように影響を与えるかを注視して行く必要がある。
 - ・新たな技術の採用について一定年数の有効期間を設けることは適当であると思う。しかし、「最初に道路事業に用いた」時点を有効期間の開始とする概念はもう少し限定的かつ明確にすべきである。高速道路以外も含めた道路事業を対象にすると幅広い調査が必要であり、適正に確認するのが困難ではないか。
 - ・新技術情報提供システム（NETIS）については評価情報が記載されるように改正されているので、連携をとっていくことが有効である。
 - ・入札・契約制度、材料調達方式については、次回までに整理する必要がある。
- ◎ 本年度の検討においては、協定で決められている枠内で、来年度からの申請内容の審議を円滑に行うための準備を行うこととし、より広い視点等からの検討については、その課題を提示しながら、必要性を含めて来年度以降の適切な時期に議論を行うことを確認した。
- 次回は、経営努力認定に関する運用指針を議題として、3月27日10時から機構会議室で開催することが了承された。