

厚生年金基金代金返上益の活用策に関する検討委員会（第1回）

議事概要

1. 日 時： 平成30年4月12日（木） 13:00～

2. 場 所： 首都高速道路株式会社 本社9階大会議室

3. 出席委員（五十音順・敬称略）：

- ◎ 石田 東生 筑波大学特命教授
- 大串 葉子 椙山女学園大学現代マネジメント学部教授
- 梶川 融 太陽有限責任監査法人代表社員会長

◎：委員長

4. 議事概要：

■ 委員会規約、委員長選任について

- 委員会規約（案）について事務局から説明が行われ、本規約にて承認された。
- 委員の互選により、石田 東生 筑波大学特命教授が委員長として選任された。

■ 議事

- 厚生年金基金代行返上益の概要や、用途に関する検討事項等について、事務局から説明が行われ、用途検討にあたっての基本的な考え方、及び、主要な具体的な用途の方向性について、意見交換がなされた。
- 次回の検討委員会において、報告書のとりまとめに向けた意見交換を行うこととなった。
- 議事の内容は以下のとおり。
 - 代行返上益について、積み立て不足はなかったという認識でよいか。（委員）
 - その通りである。（高速道路機構）
 - これまでの取組例等を拝見する限り、用途がハード整備に偏っているのではないかと。高速道路利用者の負担に由来する資金であるが、各社の労働環境改善や高度な人材確保に向けた教育や研修等に活用してもよいのではないかと。（委員）
 - 長い目で見て、将来的な効用を考えていくことは理にかなっている。人材育成や教育なども良いし、将来に向けたサービスや自動運転支援・渋滞情報提供等の技術開発に活用し、最終的に高速道路利用者の利便性向上につながると良い。（委員）
 - 基本的な考え方に「広く利用者へのサービス向上に資するもの」とあるので、潜在的・将来的な利用者も含めて考える必要がある。社会の目もあると思うので、用途についてはしっかりと議

論を行い、回りまわって利用者へ還元されることを明確にすべきである。(委員)

- ・ 本来的には協定をしっかりと定める必要がある部分もあるのではないかと。1,000億円という金額は大きいですが、中長期的に使うのか、緊急整備等に使うのか、こういった性格の資金にするのかをもう少し踏み込んで明確にすべきである。(委員)

→ 代行返上益の性格を整理する必要があるので、お時間をいただきたい。(高速道路機構)

→ 例えば、点検の効率化などは働き方改革にも繋がる。ノンキャッシュのため、政策的に期限を設定して事業を行うのは難しい。また、協定との線引きが難しい。(高速道路会社)

→ 地域との連携については、これまでは道路の建設がある程度終わると、地域との交わりが減るということが課題である。地域の活性化によって、高速道路利用者に利益が還元されるため、そのような使途も検討したい。(高速道路会社)

- ・ 新潟などで、東日本高速道路(株)と地域の方々との協働で、道の駅やSA・PAを活用した地域活性化の取組を行っている。地域の方々にもこれらの施設を利用してもらい、高速道路や関連施設を利用して便利だというだけでなく、そこにあってよかったとすることが大切である。また協働により防災に関する設備が整っていることを知ってもらえることもできる。(委員)

- ・ 修文レベルの意見かもしれないが、これまで協定では最低限必要な水準しか対応していなかったのか、不十分だった部分に使うのかという印象を受ける。また「新たな社会的役割」とは何か具体化したほうがよい。使途検討にあたっての基本的な考え方について、具体的なイメージをはっきりと持つことが重要である。資金があるということと高速道路利用料金を下げろというご意見もあるだろうが、ひとつまとまった事業として、アウトカムを設定し効果をモニタリングしてはどうか。(委員)

- ・ 各社が連携し、インフラの高度化に繋がるような取組を実施してはどうか。(委員)

- ・ 料金割引に使うべきではないというのは重要なポイントである。(委員)

- ・ 地域や事業者との連携のために実施する駐車場の容量拡大や、地域防災機能の強化等、協定の範囲内に収まらないグレーな部分である。(委員)

→ 現実的な面から整理する必要もある。代行返上益を一体何年で使うのか。会社によっても金額が異なるため、消費するペースが違ってくる。(高速道路会社)

- ・ 期間もあると思うがスキームも重要である。会社ごとに使うのか、例えば機構が事業をとりまとめて資金を振り分けるのか。(委員)

→ 各社個別に実施するものと、連携して実施するものに分かれるのではないか。技術開発などは一緒に実施した方が効率的である。(高速道路機構)

- この場で何を連携して、何は各社でということは決められないと思うので、どちらの事業もあるということだけ確認することでよいのではないか。社会へのアピールや宣伝の面から連携した方がよい事業もあるのではないか。(委員)
- パブリックなサービスは宣伝がうまくないので、プレゼンスが高まるようなことに活用してはどうか。(委員)
- 高速道路が日本に何をもたらしたかというレポートもないので、整理してはどうか。アメリカではインターステートの30周年、50周年などにそのような研究を行っている。(委員)
- 1,000億円というのは、ハード的な整備ではすぐなくなってしまう金額だが、技術開発や委託研究にすれば大きな金額である。社会が注目するような成果を発信できるのではないか。(委員)
- 沿線地域との連携強化は重要である。現状は、建設中は良いが、その後は薄れてしまう。SA・PAのオープン化、基地化には駐車場の拡大も必要である。フランスでは、通過する地域の整備に高速道路整備資金の1%を使うという政策があった。現在は道路の建設も落ち着いていることから、維持管理費の何%かが使われている。(委員)
- 大雪の対策も重要である。ある程度以上の降雪になると、地域の方々や事業者到我慢してもらう部分もあり、そこをどうアピールするか、一緒に考えていくかが重要である。(委員)

→ SA・PAの外側の駐車マスの確保はコスト面で難しい。防災について、非常時の備蓄は高速道路利用者の数にあわせており、地域の方々が避難してきた場合の分までは含めていないため、そのあたりの拡充も必要である。(高速道路会社)

→ 実務的には目的積立金として使用することになるため、何の目的に使用するのか設定する必要があるが、どのように設定したらよいか整理が必要である。また、限りある財源の中で、様々なニーズがあり、何に何割使うのかをどのように決めるべきか整理が必要である。(高速道路会社)

- 今実施していることばかり実施しても仕方ない。実施する事業に対して、その効果をきちんと説明できて、評価されれば良いのではないか。(委員)
- 希望としては、将来への投資として活用していただきたい。日本の高速道路をカッコよくするための資金として、使いづらさの解消や、先端技術の活用などにむけた事業を検討してはどうか。(委員)

- 「i-DREAMs」をご紹介いただいたが、人手に頼っているパトロールを効率化することで、人がやらなければならない仕事をシフトしていく仕組みであり、この効率化を早く実施し、経営のステージを変える方向に資金を活用したい。(高速道路会社)
- 市道や県道もマネジメントに悩んでいるので、牽引する存在となってほしい。安い費用でメンテナンスができれば、地域への貢献にも繋がる。(委員)
 - 活用方法は6会社でとりまとめた方がよい。各社ごとに実施するというのは、国民から見れば有りえない。(委員)
 - 本日の議論を整理していただき、次回報告書案のとりまとめを行いたい。一度しかない機会なので、未来につながるような、かつ成果が見えるような活用方法を期待している。(委員)
- 本日の委員方のご意見を踏まえ、代行返上益の使い道としては、利用者さらには広く国民の皆様に対し、どのようにアピールしていくか、プレゼンスを出していくかが重要である。他の道路管理者、地方公共団体の皆様方にも「なるほど」と言ってもらえる、もう一つは、他の各道路管理者にも役に立つような少し先進的な事業を行うということを意識しながら、各社連携する面は連携して、効率的に代行返上益を活用できるよう検討を進めたい。(高速道路機構)

以上