

第23回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成14年10月8日(火)14:00~17:23

場所:道路関係四公団民営化推進委員会室(第10森ビル3階)

今井委員長 それでは、ただいまから「道路関係四公団民営化推進委員会」の第23回会議を始めます。

まず、石原大臣は現在全国都道府県知事会議に出席されておられまして、16時ごろ本委員会にお見えになると聞いております。副大臣は若干遅参でございます。

それでは事務局長から、報告事項があればお願いします。

板野事務局長 根本副大臣は所用によって多少遅れて御出席になります。

それから、いつものとおりでございますが、資料のチェックを兼ねて資料の紹介をさせていただきます。

いつものとおり議事次第等がございます、その後でございますが、資料1-1、1-2、資料2、田中一昭委員提出資料、それから資料3、これまでが建設中路線の取扱いについてということで、前回お配りした資料をそのまま基本的には提出をさせていただいております。

なお、資料1-1は、前回いろいろ御注意があって、訂正をすべきところを訂正しておるものでございます。

田中委員からは、本日、追加の提出資料がございます、「追加分」と表紙に書いてあるものでございます。

それから次に資料4、資料5、これは前回お配りしたものでございますが、議論に入っておりませんので、改めて再提出をさせていただいているもので、一般有料関係、本四公団の債務関係でございます。

そのほかに、本日、猪瀬委員から提出資料が出ております。また一枚紙でございますが、川本委員からも提出資料が出ております。

一番下でございますが、前回の会議で新聞報道について、日本道路公団に対して資料管理等について調査をするということで委員長に一任いただいて、委員長から総裁あてにその照会を行っておりまして、その答えが来ておりますので、これは後ほど御紹介させていただくものでございます。

以上が本日お配りしております資料でございます。

今井委員長 それでは議事に入る前に、今、説明がありました新聞報道に関連いたしまして、日本道路公団総裁に対して情報管理についての調査を求めた件について、公団から回答がありましたので、事務局から報告させます。事務局どうぞ。

藤田参事官 一番最後に付けてございます文書でございますけれども、まず、公団からの手紙を紹介します前に、一番後ろのページに委員長から公団総裁あてに書簡を出しておりますので、それを御紹介させていただきます。読ませていただきます。

10月3日付け日本経済新聞及び朝日新聞による

日本道路公団保有資産に係る報道について

1. 当委員会が貴公団に対し9月末日を期限として依頼した固定資産に係る調査結果について、当委員会が了知する前に報道機関に提供され、極めて問題のある形で調査結果が報道されたことは、極めて遺憾である。
2. このような情報が外部に提供され上記報道に至った背景としては、貴公団内の情報管理に係る問題があると思料される。ついては、貴公団として情報提供の経緯、情報の管理状況に係る必要な調査を行い、善後策と併せて回答をいただきたい。

これが当方から出しました文書でございます。

1枚目に戻っていただきまして、公団からの返事でございます。題名は省略させていただきます。

1 貴委員会に提出する目的で作成した、固定資産税算出のための基礎データが、貴委員会において調査・審議される前に、報道されたこと及びその報道が当該基礎データを道路資産額とみなして当公団について「債務超過」としたことは、当公団としても極めて遺憾です。

2 貴委員会ご指示の調査については、本日、データ作成を行った者及び本件データの内容を知り得る立場にあった者など役職員 36 名に、面談によるヒアリングを行った結果、報道機関に対する情報提供等の事実は認められませんでした。

なお、報道機関に対し、本件の取材経緯等について問い合わせを行いましたが、回答は得られませんでした。

3 今後とも、貴委員会に提出する資料については、資料の作成にあたる者を極力限定するとともに、資料管理の重要性を改めて役職員に徹底する等、情報管理に遺漏なきよう万全を期する所存です。

別紙で今回、事務局指示に基づきまして、固定資産税算出のための基礎データの経緯が、指示ですとか、作業ですとか、そういう経緯が時系列で書いてございます。説明は省略させていただきます。

以上でございます。

今井委員長 本件に関連いたしましては、川本委員から資料が提出されておりますので、説明をお願いいたします。

川本委員 私の資料、非常にテクニカルな話でございますけれども、先日本配りをいたしまして御説明を申し上げました資料の 2 ページ目でございます。

私といたしましては、厳格な資産の把握、それから情報開示をお願いしたいという点に変わりはありません。ただ、テクニカルな点でお手元の資料の下の方に括弧で困ってございますけれども、補償費の内容について、先日の資料では、一番下のポイントの工事の騒音や振動により与えた損傷に対する弁償金や慰謝料的な費用が多いのではないかとというふうに記述をいたしましたけれども、それはその後、会計の先生とか、あるいは工事会社の方とかにインタビューさせていただいた結果、その慰謝料的な費用というのは、近年では技術的な理由によって、こういうものは非常に減ってきているというようなことでございました。

それを訂正をさせていただきたいのと、あと先日の資料で、ポイントを 4 つ書かせていただいて、更地にする費用と営業補償については書かせていただいたのは同じなんですけれども、建物の再建設費用、もとかからあるビルをほかの場所に建て直す費用というのが資産として計上されているということで、これは自らの資産になるものではないため、資産計上するのは不適切ではないかなということで、私、前回のペーパーには、これは書き漏らしておりましたので、この点も含めて、資産の厳格な把握というものに努めていただきたいというふうに思っております。

非常にテクニカルな点で恐縮でございますけれども、間違いがあってはいけないと思ひまして御説明申し上げます。

今井委員長 どうもありがとうございました。

それでは、この問題について、ほかの委員から御質問、御意見があれば伺いしますが、よろしゅうございますか。

猪瀬委員 国税庁の法人税基本通達の中で、7 の 3 の 5 で、「建物等の取得に際して支払う立退料等」というのがあって、法人が土地、建物等の取得に際し、当該土地、建物等の使用者等に支払う立退料その他立退きのために要した金額は、当該土地、建物等の取得価額に算入すると書いてある。一応参考のために、資産としてみなせるといことですね。

今井委員長 それでは本日の議事に入りますが、本日は前回審議に引き続きまして、個別の検討課題につきまして討議いたしたいと存じます。

本日の議題は、前回議論のありました建設中路線の取扱いのほか、今後の一般有料道路のあり方、本四公

団の債務処理、この3つでございます。このうち、建設中路線の取扱いにつきましては、石原大臣が御出席される時間帯に議論することが適当と思っておりますので、議事の後半に回すことといたしまして、まず一般有料道路と本四公団について、順次討議を行いたいと存じます。また本日、猪瀬委員及び田中委員から提出されました資料につきましては、建設中の路線の取扱いなど、それを議論する中で御説明いただきたいというふうに思っております。一般有料については、一般有料のところをお願いしたいと思います。

それでは、まず一般有料道路の今後のあり方につきまして、事務局からまず説明をお願いいたします。

森田参事官 それでは、お手元の資料の資料番号4、資料4で一般有料のあり方についての御説明をさせていただきますというふうに思います。A4の横使いでつくっております資料4でございます。

まず、一般有料道路事業の現状についていくつかまとめております。

では、特に財務面からの状況でございますが、数字は平成13年の決算値をベースにしております。59路線あって、そのうち、営業中路線の要償還額としては現時点で4兆6,332億円でございます。それから、収入、償還準備金の繰入等推定、4つ目黒ポツのところ、営業中道路の要償還額、今の4兆6,000億を償還準備金等繰入額の合計が443億ということになっていきますので、その割り算をすると105倍と、こういうことになります。

それから、一番最後の黒ポツのところには、管理費が収入を上回っている路線として3路線あるという現状を書かせていただいております。油坂峠道路、深川留萌道路、富津館山道と、こういうような3路線がございます。なお、富津館山については、明らかに地図で見ますと、前後の道路がまだ未整備なものですから、それがつながれば大分様相が変わってこようかというふうには推察できる路線でございます。

以上が13年の財務データから見たときの概要でございます。それを にまとめさせていただきました。

それから では、改めてでございますが、制度上の特徴として何点かまとめさせていただきます。ポイントで御説明をすると、まず最初の黒ポツにあるとおり、一般有料道路は個別採算制をとってきているということが一番のポイントかと思えます。

4つ目の黒ポツであります。さは言いながら、損失補てん引当金という制度を導入しております。これはどういうものかという、交通量などの将来事情の不可測性等によりまして、借入金を料金徴収期間満了時まで返済できなかった場合に備えて、すべての一般有料道路について料金収入の一部を引き当てて保険として積み立てておこうと、こういうような制度をとっておることがございます。個別採算ではあるけれども、損失補てん引当金ということでもって相互に、いわば保険を掛け合っている制度も持っておると、こういうことが1つございます。

それからもう一つ5つ目の黒ポツでありますけれども、最近の一般有料道路事業の進め方を簡単に書いてありますが、採算性を確保する観点から、例えば用地取得であるとか、工事の一部を直轄等が行って、残った分を有料道路事業としてやっていただく、通称合併施行と言っておりますが、そういったものを採用するのが大多数となっております。有料道路事業が行う分野は、有料道路事業としてペイするであろうと思われるところを将来交通量等からあらかじめ算定をして、その範囲内にとどめる。残った部分は、できない部分は直轄等があらかじめ行っておくと。そういうような方法をとっている例が最近は多いと、こういうことをまとめさせていただきました。

は、これから個別採算をとっておりますので、計画では逐次料金徴収期間が過ぎれば、あるいはその償還が終われば、どんどん無料開放されていきます。そのタイミングを5年ピッチでまとめさせていただきました。平成20年以前に卒業できるものが3路線、以降平成25年までにはさらに8路線、平成30年まではさらに7路線と、こういうようなことを表の形でまとめさせていただきます。

それから では、無料開放等の実績ということで表の形でまとめさせていただきました。上の段、料金徴

収期間満了又は償還満了で本来道路管理者に引き継ぐという、これが一番代表的な本来のパターンでございますが、そういうものが37路線実績としてあると、こういうことでございます。

それから、諸々の事情で償還満了期間以前に、本来道路管理者あるいは都道府県の公社などが大半でございますが、そういったものに移管をする例もございます。この場合には残債務の処理は、そこにあるとおり、有償でそれぞれ引き取っていただくというのが原則でございます。引き取った後は、無料又は有料という扱いを受けておるということになっております。そういった路線も40路線はあり、こういうことをまとめてさせていただきました。

次のページに行きまして、2ページに行くと、書いてあるのは、8月6日の第1回の集中審議のときにお出しした資料の簡単なエッセンスでございます。交通量が伸びなしのケースで、将来金利4%、公租公課なしであっても伸びなしであれば、そこにあるように、48年時点でもって営業キャッシュフローがマイナスになると。その時点で5.1兆円の有利子負債が残るのではないかと、このような試算を出させていただいております。もちろん同時に、交通量が既定計画どおり伸びれば、公租公課なしであれば債務の返済は可能であります、伸びなしのケースにどうなるかということも8月6日にお出ししておりますので、そのエッセンスをまとめていただいております。

以上が今までの一般有料についての現状でございます。

2のところ、中間整理で委員会に今までの審議をまとめていただいておりますけれども、その中で特に一般有料に関しての部分を書かせていただきました。「日本道路公団の一般有料道路は、同公団の高速自動車国道と原則一体として処理する。」このようにまとめていただいております。

それから、私どもの方でまとめさせていただいた意見として、におよそこのような御意見をいただいておりますのではないかとというようなことで3点ほど書かせていただきました。一般有料道路事業の赤字は公団トータルとして処理すべきではないか。公団トータルで債務返済が済むまでは、一般有料道路も無料開放しないということがよろしいのではないかと。あるいは高速と一般有料道路、特に高規格の一般道路有料道路と高速の線引きがなかなかわかりづらいと。このような御指摘もいただいておりますというふうに理解をいたしましたので、このようにまとめていただきました。

以上のようなことを踏まえて、3以降で一般有料道路事業のあり方についての基本的な考え方として、今日論点として提示させていただくものをまとめていただいております。

まず最初に、1)に書いておりますけれども、今後の方向性を検討する際の問題意識として、都合4点ほど問題提起をさせていただきました。

は、基本的認識としてどういう立場に立つかということであり、一般有料道路の収支をできる限り一般有料道路の中で確保するかどうか。そういう基本的なところがあって、2、3、4でもって具体的な代替案を、検討の案を次のページ以降で4つほど提示させていただいておりますが、その案をつくる上で、その考え方としてベースに持ったその案を2、3、4にまとめていただいております。

は、一般有料道路について、個別採算を含めて全体でその採算性を確保するかどうか、あるいは一般有料道路の中身を分析してネットワーク型、高速道路と一体となって機能する路線と、それと単独で機能する路線(バイパス型)の2つの区分で考えるかどうか。そういう問題意識がでございます。一有を全体として考えるのか、それとも、ネットワーク型とバイパス型の2つに分けて考えるのかと、こういうことでございます。

それからもう一つは3番目にありますけれども、「高速自動車国道と原則一体として処理」というふうにまとめていただいております。一般有料道路事業の料金徴収期間を高速道路と同じようには考えるべきかどうかといったことはでございます。あるいはその料金徴収期間を一般有料全体で返済が可能な時期ま

でとるかといったことが でございます。ネットワークか、バイパスかという路線の見方、それから料金徴収期間をどう考えるかみたいな観点から3ページの案をまとめさせていただいております。3ページで表の形でまとめさせていただきました。

大きく言うと、案 - A、B、Cの3タイプございます。案 - Aは、現行計画どおり。それから案 - Bは、ネットワーク型のみ高速と同時期まで返済期間を延ばすパターンであります。案 - Cは、一般有料道路全路線を高速と同時期まで料金徴収期間を延ばすという案でございます。

それで、案 - Bについて、さらに2つ案を設けさせていただいております。これはB - 1のところを書いてありますけれども、既に引当済みの損失補てん引当金が現時点で3,400億ほど上がっていることになっております。その引当済みの補てん金を早期に無料開放となるバイパス型に充当していこうという考え方があります。

それからB - 2というのは、現時点でネットワーク型とバイパス型のそれぞれに、未償還額に応じて今の損失補てん引当金を配分したらどうなるかということでもあります。従来の損失補てん引当金の処理の仕方でいきますと、B - 1のような処理になります。逐次卒業するたびに、その借金を返しているかどうかのチェックを行って、返してなければ、損失補てん引当金の中で処理をするというのが従来の整備でございますので、そのとおりやっていくというのがB - 1、バイパス型が卒業するのは早いものが多いものですから、そういうことになります。そういうことではなくて、とりあえず、現時点で一度整理してみようというのがB - 2であります。そのときに、未償還額に応じてネットワーク型とバイパス型に割り振ったらどうなるであろうかといったのがB - 2であります。

そういうようなことで、考え方としてはA、B、C3つですが、案としては4つ、その表に書かせていただきました。いずれも、そこに書いてある数字は、将来金利4%、交通量は伸びなし、公租公課がなし、それから管理費は現行計画ベースであります。それから計算上、料金徴収期限を平成62年度にしております。それからアクアラインの料金は現行料金でずっと将来とも固定をするという前提で行っております。

案 - Aにつきましては、先ほどもお話をしたとおりであります。平成48年時点で営業キャッシュフローが赤に転じます。赤に転じた時点で5.1兆円の残債務が残るとというのが8月6日にお出しした内容でありますので、そのことを書かせていただいております。

それから、案 - Bで見てくださいと、バイパス型については引当金を充当できれば、結果として引当金と、それ以降、自分で稼ぐ料金収入でもって債務をほぼ償還できるであろうということになります。それを残債務0兆円という形で書かせていただきました。そのときに、ネットワーク型がどうなるかということでもありますけれども、平成62年時点で1.2兆円ほどの残債務が残るのではないかと、このような計算でございます。

それから案 - B - 2 でありますけれども、これはそこにあるように今度は逆にネットワーク型がほぼ債務の償還を終えて、なおかつ若干ですが、0.2兆円の余剰金が残るといって、こういう計算でございます。62年時点の余剰金でもあるし、それから計算の精度からいっても、これはほぼトントンだという理解をしていただきたいというふうに思います。B - 2ではB - 1と全く逆の関係になって、ネットワーク型が大体自分の借金をほぼ償還できる。それからバイパス型が54年時点でやはり1.1兆円ほど未償還を残して事業として終わると、このような計算でございます。

それから案 - C、そういうネットワーク型、バイパス型に区分せずに、全路線を高速と同じまで料金をとったらどうなるかということですが、そのときには、これはたまたまでありますけれども、高速とほぼ同時に、ほぼ有利子負債を償還できると、こういうような結果になりました。

以上が試算見通しの結果であります。

それぞれかぎ括弧で下に書いてありますのは、どういうことをすれば、その債務が0になるかというような事柄を、簡単にさらに追加の計算として行っております。

B - 1のケースで見ますと、債務が残るのはネットワーク型の方に残りますので、その場合に、料金徴収期間を62年度から、さらに4年間延ばせば、ほぼこの債務は返済できるのではないかと、あるいは一般有料道路全体の管理費を10%削減していけば、62年時点でもって債務をほぼ償還できるだろうと、こういうようなことが出ております。

それから、B - 2のケースはバイパス型に債務が残ります。そのときには1.1兆円債務が残るというふうにお話をしましたけれども、例えば、平成14年時点でその債務を6,000億ほど本来道路管理者等に債務区分で有償移管する等の措置をとれば、これは残債務が残らないという試算が出ております。

それからB - 1は、一応債務は全部残りますが、さらに追加として計算をしたのは、引当金3,000億を入れてありますけれども、さらにその追加で、例えば3,000億ほどの有償移管等の処置をすることによって、償還期間まで料金をとることなく、すぐに無料開放できるというような試算も併せて行ってみましたので、そのことをその中には書かせていただいております。

以上が試算の結果でございます。

それで4ページ以降、いくつかの検討する際の主要な論点ということをもとめてさせていただきました。

では、償還期間を延ばすことについての見方をまとめさせていただきます。先ほどの試算は、ネットワーク型とバイパス型に分けるとというのが1つのポイント。それから償還期間を延ばすというのが2目のポイントでありますけれども、のローマ数字のiiのところではありますが、料金徴収期間を当該路線の返済に必要な期間を超えて延長されるものが当然に先ほどの計算では出てまいりません。その結果、個別路線ごとに見ると、投資総額及び管理費を上回る料金徴収になる路線が出てまいりません。そういった事柄をどのように考えるのかということが1つ問題ではないかと、このような整理をさせていただきました。

iiiのところありますけれども、特にバイパス型と区分される路線は、ネットワークとして全くほかの路線とつながっておりませんので、料金徴収期間を延ばすことについて許容していただけるかどうかということとは大きな問題ではないかと、このように考えております。

同様のことを、今度は別の視点からにまとめさせていただきます。一般有料道路事業は、あらかじめいついつまでの料金徴収期間ですということを地域の皆さんに御説明をしながら仕事をやってきておりますので、料金徴収期間を延ばすことについては、やはり地域の理解を得ることが必要ではないかというふうに考えましたので、そのように書かせていただいております。特にバイパス型については、ネットワーク型を構成していないということと、地域においては無料開放に強い期待があると、このようなことでございます。

さは言いながら、バイパス型について見ると、先ほどの試算でもお話ししたとおり、償還できるという考え方で最大で1.1兆円ぐらい残るのではないかと、このような幅の試算をお示ししましたけれども、そういう最大で1.1兆円、平成50年時点のオーダーの金額でありますので、そういったものの未償還額をどのように処理するのかという事柄がやはり問題ではないかというふうに思われますので、それをに書かせていただいております。様々な対応策を早期に検討する必要があるのではないかと、このような整理をさせていただきました。

猪瀬委員 説明の途中ですみませんけど、地図が置いていないとわからないですね、どこがどれなのか。

森田参事官 今、地図というお話をいただきましたので、地図は一番最後に付けさせていただきます。

田中委員長代理 資料60の前の地図じゃないのですか？ 青と赤が入っている。

猪瀬委員 どれがネットワークで、どれがバイパスか風景として見えないイメージがわからないから、そ

このところをちょっと出して見ながらやれるようにしてください。

森田参事官 机上備え付け資料の資料番号60、ページは7 - 6であります。机上備え付け資料の資料の60を見ていただくのと、それと、今、御説明をさせていただいております資料のうち、6ページ目に簡単なフローチャートがあります。この2つを見ていただきたいというふうに思います。

まず地図の方で見ると、バイパス型で一番わかりやすいのは、ちょうど地図の真ん中に琵琶湖がございますけれども、琵琶湖のすぐ西側に5ミリほど塗ってある部分があると思います。これは国道161号の湖西道路というものでありますが、これが前後の高速道路ネットワークと関係なく単独で有料道路として営業しているものであります。例えば、こういうものがバイパス型であります。

もう一つ例をお話をすると、静岡県内に入って、浜松から静岡にかけていくつか、三ヶ日というところへも塗ってありますし、その隣に18番、あるいは34番、33番というふうにあります。これがそれぞれ国道1号のバイパスとして現在営業しておる有料道路です。これも今の高速道路のネットワークとは独立をして営業しております。そういったものをバイパス型というふうにとりあえず考えております。

それで、今度こちらの今日の説明資料の6ページに戻っていただいて、もう少しそのところを概念として整理をしてみたのがこのフロー図であります。タイトルが「高速道路と一体となって機能する一般有料道路」と、こういうふうに書いてありますが、まずスタートのところが「高規格幹線道路網(14,000km)の一部か?」ということになります。一部であれば、yesで右に行きます。そのときに、「有料道路で経営しても一定以上の利用が見込める路線か?」というさらにクエスチョンを入れて、ここでもyesになったときに、「高速道路と一体となって機能する一般有料道路」と、このように判断をしました。

これはどういうことかという、今度はもう一度資料60の地図に戻っていただきまして、ちょうど地図の真ん中辺、岐阜県の上の方に白鳥という地名が書いてあると思います。東海北陸自動車道の白鳥でありますけれども、7番ですね。白鳥から福井に向かって3ミリほどの線が出ておると思います。よろしいでしょうか。これは道路名で言うと、中部横断自動車道という路線の一部であります。中部横断自動車道の油坂峠道路という路線であります。これはネットワークとしてはつながっておりますけれども、現時点で管理費が収入で既に賄えない状況になっております。こういう例はすごく稀でありますけれども、こういうものもないわけではないので、こういったものはネットワークとして位置付けられるけれども、引き続き有料道路として営業していくのは適当ではないのではないかというふうな判断をして、ネットワークの中だけでも、こういうものは除くというふうに判断をしました。

なお、現時点でそういう扱いをしているのは、この油坂峠道路と北海道にある深川留萌という道路であります。深川留萌というのは北海道の真ん中辺に、路線番号で言うと1番ですね。

中村委員 このところにnoというのを書いておかなきゃいけないわけですね。

森田参事官 そうです。フローチャートとしてはnoを入れないと適切ではありません。

中村委員 ネットワークから除くと。

森田参事官 はい。それから、今度はもう一度スタートに戻っていただいて。

猪瀬委員 油坂峠ってどこのこと? 飛騨のこと、じゃなく、油坂峠ってどれですか?

森田参事官 油坂峠道路というのは、7番と書いてある部分です。

猪瀬委員 7番のどっち向いたやつ、これ、7番は2つあるでしょう。

森田参事官 7番は白鳥から福井北というのに向かっていく部分です。

猪瀬委員 これが油坂峠?

森田参事官 そうです。

猪瀬委員 7番の高山へ向かうのは何なの?

森田参事官 これは高山清見道路ということで……。

猪瀬委員 名前別なの？

森田参事官 別ですね。

猪瀬委員 7番は2つあるわけで、7番の油坂峠の部分がバイパスじゃなくて、ネットワークから落とすということ？

森田参事官 ネットワーク型なんだけれども、管理費も出ていない状況なので、これはネットワーク型といえども、一般有料事業として営業を管理していくのは適切ではないのではないかとこの計算では判断をしたと、そういうことです。

猪瀬委員 高山清見は別だということね。

森田参事官 これはまだ建設中ですね。

猪瀬委員 6の方にくつつくまで建設ということ、これ？ 7は高山の方は、6の方にくつつく方向になっているわけ、結局、高山清見というのはどっちに向かっているの、高山平井の方へ行くわけ？ それとも、飛騨清見になっているから、これは7と7の白鳥のところにつながる予定なの。

森田参事官 飛騨清見といのうは緑色に塗ってある7の起点の地名なんですね。ちょっと地図のかき方がわかりづらいですか。

田中委員長代理 ちゃんと色がつけてあるからわかります。

片桐次長 7番は福井北から松本までが一本の道路とと思ってください。全部やって中部横断です。

猪瀬委員 結局、福井北からずっと来て、平井のところまで来るといわけ？

片桐次長 さらに最後は松本まで。

猪瀬委員 松本までずっと行くのがこの道路の名前なのね。

片桐次長 中部横断です。

森田参事官 続いてよろしいですか。もう一度今日の資料の6ページに戻りますけれども、スタートラインで「高規格幹線道路網（14,000kmの計画）の一部か？」ということがまずクエスチョンとして、それに対して今yesの方向の御説明をしましたが、noのケースであります、noのケースのときに、2つのグループに属する一般有料道路は、やはり高速道路と一体となって機能する路線というふうにグルーピングしてよろしいのではないかとこのような考え方があります。その2つというのはどういうのかというと、1つは、高速道路に接続をしておいて、いわばロングラン的に利用される路線で、そういうことで道路利用者の利便性の向上に資する路線で、なおかつ一定以上の利用が見込める路線と、こういうようなものは高速道路と一体となって機能する道路というふうなカテゴリーを入れてもいいのではない。高速道路と接続をしておいて、一定以上の利用が見込める路線、それからもう一つは大都市周辺の道路、一般有料道路でありますけれども、大都市圏において、環状道路、高規格幹線道路と都市圏を結ぶ有料道路、これはやはり高速サービスを提供して道路網の効率的な利活用に資するというふうに判断できますので、そういったものは高速道路と一体となって機能する一般有料道路というカテゴリーで把握していいのではないかと、このような問題意識でこのフロー図をかかせていただいております。

中村委員 ちょっと典型例を言っていただけるとイメージがわかりやすいのですが上の方はどれですか、ロングラン云々というのは、

森田参事官 ロングランというのは、例えば……。

中村委員 ここに例として書いておいていただければわかりやすかったですね。

森田参事官 例えば関東圏でいうと、小田原厚木道路、東名高速の厚木というのが書いてあると思いますけれども、厚木から小田原に向かって延びる路線があります。これは東名と接続をしておることから、

いわば東名と一体となって営業した方がより合理的ではないかと、こういうことであります。

それから、三大都市圏と高速道路を結ぶというネットワークでいうと、例えば、今度は大阪に行きますと、第2京阪の道路なんかがそういうことに該当すると思います。大阪圏は下にさらに拡大図がありますで、門真から16番ということで、京都に向かって進んでいる路線があると思います。例えば、こういったものは高速道路と三大都市圏を結ぶと、そういう有料道路としてグルーピングしてもいいのではないかと、このように判断をしました。

中村委員 さっきのネットワークから除くというのが油坂峠道路だと。no というところですね、油坂ね。はい、わかりました。

川本委員 すみません。これはスタートから左に行って2つに分かれているんですけども、ロングランプか大都市環状道路へということ以外のカテゴリーもあるのですか。noの中にはどういうカテゴリーのものがあって、その一部なのか、全部なのか。その辺、すみません、ちょっと勉強不足で教えていただけたらと思います。

片桐次長 これ以外は全部除くということです。さっき言った典型的な湖西なんかは、どっちの起点にも当てはまらないから除くということになります。

川本委員 noの中から取り出したものがこの2つということですか。

片桐次長 ロングランプと大都市圏の環状道路はすくい上げたということになります。

田中委員長代理 そのついでにちょっと教えてください。今、例示された左のnoとなった2つですね。これは14,000kmの計画に入れなかったのはどういう理由ですか、逆に。

柴田次長 そもそも高規格幹線道路ではないから一般有料道路でやっているんですけども、今回の処理としてネットワークを結んでいるから、これと一体的に料金の償還期間なんかを考えたかどうかということを行っているわけございまして、そもそも高規格幹線道路ではないわけございまして。

田中委員長代理 私の質問は、高規格幹線の道路網に組み込まなかったのはどういうことなのでしょうかと、いうことを聞いているわけです。

柴田次長 高規格幹線道路に組み込むものにつきましては、国土の骨格を成しまして、大都市と大都市を結ぶだとかというようなものが法律で決まっております、国幹審等で決められたものでございまして。それと比べると広域性が少ないという事実があるわけございまして。そこまでは国土の骨格を形成するものではないと。だから、この中でも都市圏と結ぶものだとか、高規格幹線道路、高速国道等ロングランプ的に使われているものという説明を今いたしているわけございまして。

森田参事官 それでは今日の資料の5ページに戻っていただきたいというふうに思います。

試算結果の御説明をして、それから、いろいろ御議論いただく時の見方として、1つは償還期間の問題を提示させていただきました。それから5ページ目では、として、まさに今御質問のそもそも高速道路と一体となって機能する一般有料道路とは具体的にどのような道路を想定するべきかというようなことを、問題提起としてここにも入れさせていただいておりますが、説明はもう終わりました。

それから、4)でその他の課題として、補足する課題としていくつか整理しておりますのは、1つは、これから整備する一般有料道路事業については、原則として、今お話ししたような高速道路と一体となって機能する路線に限定してはどうかというような問題提起をさせていただいております。それから、これから整備する路線については、交通量の見直しなどを行って、いずれ、合併施行で行う路線が大半だと思いますけれども、そういう合併施行の施行区分を見直すなどして、できる限り採算性の確保を十分に今からチェックをする必要があるのではないかと、いうことを、にまとめさせていただきました。

それから、に、料金徴収期間を仮に一定として、料金水準などをどう考えるべきかという事柄があるので

はないかというふうに思います。やはり一般有料道路は個別でスタートしておりますので、料金水準が若干でこぼこがございます。それをそのままに将来にわたって維持かするかどうかと、そういう問題もあるのではないかというふうに思われます。もちろん管理コストの徹底的な削減を高速本体と同じようにやっていただくべきだと

いうふうに思いますので、それは に書かせていただきました。

それで、料金水準の資料は先ほどのフローチャートの次のページに入れさせていただいております。表の見方は、横軸が延長で縦軸が料金であります。したがって、海南という路線が左から3分の1ぐらいのところにあると思いますが、これは10キロ走ると900円の料金をいただくと、こういうことであります。したがって、キロ当たり90円ということになります。そういうふうにつくった資料であります。一般有料道路を起点から終点まで全部走ったときにいくら料金をいただくか。それで、線に入れてあるのは高速道路の場合の料金水準であります。高速道路は普通キロ24.6円とっておりますが、ターミナルチャージという形でインターチェンジの利用料をいただいておりますので、それが150円いただいておりますから、Y切片が150のところから線がスタートして、それから24.6円の傾きでもって右肩に上がっていくと、こういうことであります。大都市部は若干割増がございます。

これで見させていただきますと、一般有料はでこぼこがありますけれども、大体利用距離が15キロぐらいのところまでに固まってあって、大まかにみれば、大体高速の前後に張りついておるのかなというふうには思いますが、いずれにしても、路線ごとに若干でこぼこがございますので、それをどのようにするかということも1つのテーマではないかというふうに思われます。それを5ページに書かせていただいたということでもあります。

それで、料金について、特に4番目ではアクアラインの料金水準についてどのように考えるべきかということ、これは問題提起だけありますけれども、そこに書かせていただきました。先ほどの試算では、現在、平成12年から平成19年間の間の措置として3,000円の料金をいただいておりますが、それがずっと続くという計算をしておりますけれども、いずれ、そこにあるような計画では4,000円、4,900円という形で上がってまいります。このアクアラインの料金をどう考えるかということでもあります。もちろん下げた場合には、その補てんをどうするかということがすぐについてまいりますので、随分大きな問題かというふうに思いますが、問題提起としてはさせていただきますと、こういうことであります。

簡単ですが、以上で説明を終わります。

猪瀬委員 先ほど田中さんから高規格幹線道路網そもそもという話がありましたけれども、国幹審の決めたものというのは余り体系性がないものであったのだらうというふうに理解して、そうであれば、このyesへ行くのと、noからyesへ行くのがもう一度高速道路と一体となって機能する一般有料道路という形で再編成されれば、これは細かい技術的な問題はいろいろあると思いますが、かなり画期的なものだというふうに思われますけれども、こういうふうに再編成されるならば、新しい国幹審を超えたネットワークの再編成というふうに理解できますのでよろしいかと思います。ただ、これからまだ細かい詰めがいろいろ出てくるでしょう。

田中委員長代理 私が今日追加で出したペーパーの2ページ目をちょっと見ていただきたいと思います。今、森田参事官がおっしゃった問題意識、あるいは問題提起と非常に似ておりますが、ある程度頭の整理をするために、過去の例なんかはこれからもいろいろ事務局で整理してもらいたいと思うんですが、ちょっと私の整理を申し上げたいと思います。

まず1、2と書いてありますが、私たちは高速道路と一体として処理すると思いましたが、その意味するところは一体どういうことなのかということで、今森田さんの説明でも大体そういうことかなと聞いて

おりましたが、債務返済の一体化なのか、事業期間の一体化なのかという区分けをしてみる必要もあるのではないかと。債務返済の一体化と言っているのは、一般有料道路の損失は赤字になるのが非常に多いんですが、損失を例の損補で補てんするにしてもなお残るのがあります。これを高速道路の利用者負担で補てんするということになると思いますが、それはどういうふうに理論付けるのかなという、やっちゃえばいいという話なのかどうかということですね。

それから、これは以前も片桐次長の方から話がありましたが、日光の一般有料道路などは4年後開放だったと思いますが、相当の損失が出てくる。これを一般の高速道路に一体化する、借金をその中でこなしていく。ところが、今1キロ当たり24.6円というのも、これは9342を前提に計算してあるわけで、これに一有を入れた場合に、その借金を入れた場合に一体どういう理解でいけばいいのかという問題です。考えているとわからなくなったので、質問として出しております。

それから2つ目に、「事業期間の一本化か？」という意味は、中間整理で、私たちは永久有料については議論しないと、こういうことになりましたが、今の例で言いますと、4年後に無料開放ということなる。本来の管理者に返していくということなんです、それをずっと高速道路と同じように50年間料金をとり続けるということになると、そこら辺の考え方は、道路公団自体も昭和47年でしたか、あのときにプール制を敷いたわけで、今までの考え方を変えたわけですから、法律でやれば何でもできるという理解でいいのか、理屈はどういうふうにつけるのであるかという、なかなか理論付けを考えているとわからなくなったものから、そういう問題があるのではないかという提起であります。

それから2つ目に、私どもは中間整理において料金徴収期間満了後の取扱い等を議論しないということにしたんですが、高速道路を含め、今どうしても議論せざるを得なくなるのではないかという問題提起です。

ダイヤ印を5つ書いてありますが、1つは、問題の先送りはできない、といいますが、先ほど申し上げましたように、近いうちに料金徴収期間を迎える道路があるということですね。それから生ずる損失を一体どうするのか、営業中路線の収支状況は「JH決算ファイル2002」の19ページに書いてありますけれども、相当損失が出るのがあります。

それからその次は、無料開放するかどうかという問題が現実の問題として出てくる。さっきおっしゃるように、一有をバイパス的なもの、あるいはネットワークを構成するものに分けるのは非常にいいことだと思いますし、そうしていくんですが、特にネットワークを構成しないものについて、個別に今度の新会社の中で管理していくのか、どういう管理の仕方をしていくのか。無料開放をやめて、さっき言ったように50年間ということやっていくのかというような問題がいろいろある。

それから料金規制の問題は、さっき森田さんのおっしゃった話です。料金を9342の中での料金と、それぞれ個別に決めた際の料金、例えば、確かにさっきの料金をプロットした図で分かるように、ばらつきがありましたけれども、大体短い期間だと高速道路より安くなっておりませんが、一体化したときには料金は高くなっていくのか、高速道路に合わせていくのか、高い料金を安くする分には文句を言う人はいないと思いますけれども、そこら辺をどう考えていくのか。

もう一つ最後に、薄皮道路と言われる一般有料道路に固有の問題がございます。ちょうどその後ろに付けているペーパーをちょっとごらんいただきたいと思います。これは私が公団に要求して出した資料を計算し直した、前の資料が皆さんのお手元に既にある分では、この上の表で言うと、上が供用中の路線で、真ん中からちょっと下に建設中区間を含む供用中路線、一番下が建設中路線ですが、上の表でも、以前、皆さんのお手元にあるのは、直轄でやった分を道路公団の事業費で割った、つまり、公団のそれに対して直轄事業費の割合が示していることを計算したものでした。私が今日配ったのは、直轄事業の割合をみたものです。95%以上になっているのが非常にたくさんあるんですね。*印を付けているのがありますが、とにかく9

5%まで直轄事業費でやって、それで5%公団が持つ、だから薄皮と言うんですけども、95%まで直轄でやって、何で最後までやらなかったのかなという疑問をこれをつくりながら思いました。8割以上が3分の1になっちゃうんですね。これをながめただけでもいろいろな問題が出てくるはずであります。今後の新しい会社との関係もありますので、こちら辺はひとつ考え方を整理しておく必要があるのではないかなと思いました。単に表を見ながらの感想であります。

以上です。

今井委員長 具体的に議論してみたいんですけども、3ページに案がいくつかありますね、さっき説明があった。それで、今のままやって交通量が伸びないと、有料をずっと続けても48年時点で5兆1,000億の債務が残っちゃう。したがって、B-1以下の案を考えたのでしょうか、例えば、B-2のバイパス型の1.1兆を54年時点に残るのを平成14年時点で残債務6,000億を有償移管すると解決しちゃうと、こう書いてあるんだけど、例えば、この6,000億の有償移管というのはどこをどうするんですか。

柴田次長 ここで書いておりますのは、要するに本来管理者と、国の道路であれば直轄で買い取ってもらう、あるいは都道府県道がもしあるとすれば、都道府県道で買い取ってもらおうということを、こういう書き方をいたしております。

今井委員長 さっきの6ページの説明で、高速道路と一体となって機能する道路じゃないのものを全部抜き出したわけですか、それを6,000億で買い取ってもらおうと。

柴田次長 そういってございまして。案のB-1でございまして、今御指摘のバイパス型については本来の徴収期間までやれば残債務は0になりますと。ただし、当初で切り離すとすれば、0.3兆円ほどどなたかに買ってもらわなくてははいかん。案のB-2でいきますと、それ1.1兆円になりますから、平成14年時点の単価では0.6兆円でございますので、それをどなたかに買い取ってもらわなくてははいかんという考え方でございまして。

それから、田中委員の方から御指摘がございましたけれども、一般有料道路事業の債務が残ったものについて高速国道等の料金等活用するののかという御指摘がございましたが、ここの事務局で計算いたしておりますのは、案のB-1の残債務というところ、1.2兆円と書いてございましてけれども、例えば、料金徴収期間を延長するののかとか、ある一般管理費用を1割カットするののかというようなことで、一応このペーパーとしましては、試算といたしましては、一般有料道路事業の中で処理をしてしまうと。バイパス型については、場合によって本来管理者に買ってもらおうという案にいたしております。

猪瀬委員 B-1は、料金徴収期間の延長4年というのと管理費削減10%というのと両方なんですか。それとも、どちらかということですか。

柴田次長 or(どちらか)でございます。

猪瀬委員 だったら、管理費削減10%で簡単じゃないですか、これ。

平成で書くのやめてほしいな、これ。西暦にしておいてくださいね、わからなくなっちゃうから。

川本委員 案-Cというのは、一有全体でのプール制ということですよ。案-Cは一有全体でプール制にするという案で、不透明だと思いました。

大宅委員 アクアラインの料金を下げたときのあれが出ていますよね。価格弾性値0のケース、0ということはあり得ないと思うんですけども、4,000円の時分から3,000円になってどのぐらいになりますか。たしか3,000円だけが増えたという気がする。3割増えたら、もし、2,000円にして5割増えたらちゃんになるわけですよ。それはやさしい考え過ぎますか。弾性値0というのはいくらなんでもと思うんですけども。

柴田次長 一応我々もここは細かく議論すべきと考えておりませんで、例えば150億円の料金収入がご

ざいますので、1,000 円引き下げたら 50 億円減収になりますよと。弾性値は、今、大宅先生がおっしゃるように 0 ということはありません。50 億も減らないでしょうね。とんとんになる可能性だってもちろんあるのかもしれませんが。とりあえず、単純にここは試算を出しただけでございます。

森田参事官 弾性値については、やはり信頼性にたてるデータがお示しできませんが、たしか JH のヒアリングのときに、確かに下げたけれども、それからお客さんも増えたけれども、トータルの収入は若干減少していたというような発言があったかというふうに思います。

今井委員長 平成 20 年までに無料の期間が来る 3 路線というのはどこどこです、日光と？

森田参事官 お配りしてある資料の、ページ数を振っていないんですが、後ろから 4 枚目です。

今井委員長 何ページ。

森田参事官 すみません。ページ数が振ってありません。左肩に「参考 - 3」というふうに書いてあります。

今井委員長 それの？

森田参事官 それの右側の表の上から順に償還期間がまいります。日光宇都宮、浜名、真鶴。

今井委員長 未償還額が全部で。

森田参事官 日光が 1,054 億円、浜名が 35 億円。

今井委員長 やっぱり日光が一番大きいんですね。こういうのを全部無料でやっちゃうと破産しちゃうわけですね。破産というか、要するに 5 兆残っちゃいますね。

森田参事官 そうです。

今井委員長 これをやらないですと料金を徴収し続ければ、六十何年で返せると、こういうことですね。

森田参事官 そうです。

今井委員長 だけど、それは非常に難しいのかな、そこはどう考えたらいいのかな。

森田参事官 実際の現地に住んでおられる方々の認識等を踏まえると、あと数年でただになるというのが、あと 50 年料金がとられるというのはなかなか、にわかには理解を得られない部分もあるのではないかと思います。

今井委員長 日光というのはバイパスですか。

森田参事官 バイパス型に区分しております。

今井委員長 そうすると、さっきのバイパス型を有償管理で処理と有償移管で処理と、有償移管というのは、これは 1,000 億では引き取れないわけでしょう。どうするんですか。有償移管というのはここに書いてある、当初に、要するに B - 1、B - 2 のことを言っているわけですが、有償移管というのはどういう値段で移管することを考えているんですか。

森田参事官 お配りしてある資料の 1 ページ、一番最初のページです。資料 4 の 1 ページの一番下のところに、「無料開放等の実績」というふうに書いてあって、今までのルールのお説明になりますけれども、償還期間が来てしまえば、料金徴収期間が来てしまえば、もうそれは無料開放で公団に処理が残ります。満了期間以前に、本来管理者あるいは公社に引き取っていただくときに、有償移管というのは可能だと思います。公社に引き取っていただく場合には、やはり原則として未償還残高で引き取っていただいているというのが今までの例です。

今井委員長 ですから、そういう今までの例でやると、これは A になっちゃって解決しないわけでしょう。案 A になっちゃうわけでしょう。今までのルールでやると、ずっと続けていけば。

森田参事官 そうです。

今井委員長 だから、B とか C とか考えたわけでしょう。

森田参事官 はい。

今井委員長 その中のB - 1とか2の平成14年度時点とか、当初、有償移管するというのはどういう考え方で有償移管ですかという質問をしているわけです。

森田参事官 いろいろなパターンがあると思います。余り個別の路線の話をするとか、またいろいろハレーションがあるかと思いますが、例えば、それぞれの県が公社有料という制度も持っているわけですから、県の公社が何かしかの負担をして引き取っていただいて、引き続き有料道路として運営するという方法もあるかと思うし、それから、これも何がしかの費用を払ってでも早期にただで開放するという方法もあるのではないかというふうに思われます。そこはいろいろなケースがあるのではないかと。やはり本来道路管理者あるいは地方という、いろいろな登場人物がおりますので、にわかはこのルールがということはちょっと御説明できませんが、いずれにせよ、それは公団と関係人との間の協議の結果決まってくる世界なのかなと。今までは、繰り返しですが、公社に有償で引き取っていただくと。

今井委員長 例えばB - 1でいきますと、ネットワーク型が1兆2,000億残っちゃうんだけど、一般管理費を10%節減すれば1兆2,000億は消えちゃうと、何十年の間で。そして片っ方のバイパス型は、これは今までの引当済みの3,000億をそこへ使って、例えば、日光には1,000億使っちゃうとかということをするれば全部解決すると、こう見ていいんですか。

森田参事官 そうです。

中村委員 今の日光のは、なぜ、6ページのさっきフロー図のロングランプタイプのものに入れられないのですか。高速道路と接続していて、ここに書いてあるとおりのもので。

森田参事官 具体の線だと、当委員会は個別路線の話をしなないということになっているので、いかなものかと思うんですが、例えば、日光宇都宮はせつかく4車線の道路でつくっておきながら、ほとんど車が走らないというようなことを随分新聞等でも指摘をされておりますが、有料であるがゆえに、そういうせつかくつくった道路が十分に活用されていないということを仮に社会的に評価して、それであれば、無料でもっと多くの人に活用してもらおう。現道とバイパスと役割分担をとってもらって多面的に使ってもらおう。そういうことが仮に社会的な意味でハッピーであるならば、必ずしも有料で管理するという以外にこだわる必要はないのではないかと。一定以上の理由が見込めるというのは、そういうふうにご利用実態も含めて考えたらどうだろうかという提案なんです。

中村委員 ただ、この委員会は個別の路線の議論をしなないということでちょっとやりにくいのですが、だけれども、小田原厚木と日光と分けて考えるというのは非常に考えにくいというのが1つ。もう一つは、どうやって増やすかというのは、これは民営化会社がいろんな経営上の努力をすればいい話なんじゃないんですか。それは料金を下げるといってもあるでしょうし、いろいろな方策があると思うのだけれども。

片桐次長 個別路線についてどちらがいいのかというのは、個別具体的な政府の方で検討かと思いますが、一応我々の整理では、ここにございますように、6ページのフローチャートにございますように、高速道路に接続しロングランプとして利用されているということは事実でございますが、その次に、先ほど参事官が御説明しましたが、一定以上の利用が見込まれるかどうかということで一応我々は形式的に分けたということでございます。委員の御指摘のようなことは当然あるかと思ひます。

今井委員長 前にいろんな前提を考えると、管理費2割をカットということを前提に考えたことがありましたね。この計算はそれは入っていないですね。

森田参事官 これはその考えは入れておりません。8月の第1回の集中審議のときの議論が一応償還計画ベースの管理費でやっていたものですから、その見合いでもって今回もこの計算では管理費の節減は入れておりません。

今井委員長 そうすると、これで見ると、管理費を1割削減することで頑張っていけば何とかかなと。
中村委員 B-1のはいい案じゃないですか。

田中委員長代理 1つだけ質問させてください。案のBなんですけれども、ネットワーク型のみ高速と同時期まで返済期間を延長すると。ネットワーク型の一有についてそうするというんですけれども、そこで、下の表の中で料金徴収期間の延長4年と書いてあるんですが、上にネットワーク型は、高速と同時期まで返済期間を延長すると書いてあるのに、それはこの4年との関係はどうなるんですか、どういうふうに読むんですか。

片桐次長 案のB-1は、このままでいけば、高速と同じまでとり続けても1.2兆円残りますということが残債務1.2兆円でございます。この解消策として、括弧の中は、さらに料金徴収期間を4年延ばすか、又は、

田中委員長代理 その路線について。

片桐次長 全体でございます。又は管理費を10%カットすればできますということを計算いたしているわけです。

田中委員長代理 それは当該一有のそれではなくて、高速と一体化した、高速も4年間延ばすと、こういう計算ですか。

片桐次長 高速は一切関係ございません。有料道路だけでございます。

大宅委員 つままないこと1つだけ言っているんですか。道路の美しさという点から言うと、日光宇都宮道路すばらしく美しい、私は大好きな道路です。それだけ。道路の名誉のために。

猪瀬委員 900円だよ。たしか900円以上だよ。小田原厚木道路は全線行って700円です。だから同じぐらいの距離なのに高いんですね。そういうことで、弾性値の問題もありますけれども、先ほど今井委員長が言われたように、管理費1割削減という話がありましたが、2割削減という話も出ていたわけで、僕は5割でもいいと思っていますけれども、特に一般有料道路というのは、小田原厚木道路、大宅さんもしょっちゅう行くと思うけど、真ん中に料金所があるでしょう。あんなの意味ないんだよね。相当一般有料道路は緩い経営していますよ。かなりね。そういう意味では、むしろ高速道路の方よりも、もっとコスト削減できる可能性が僕はあると思って見えていますけどね。

田中委員長代理 非常に今日はいいい資料を整備してもらったんですが、1ページの一番下に、表の中に「残債務を処理で有償移管40路線」と書いてありますね。これはそれぞれの路線をどういう考え方で有償移管したのか。これはいい方法だと思うんです。そうやって有償移管は前例があるわけですから。私がいろいろ専門家から聞いた中でも、高速に組み込んだのもあるんですね。東京川越間、関越道の一部に組み込んだところがある。そのほか何路線か、札幌から小樽のそれも、もともとは一有だったものを高速に組み込んだと。どういう組み込み方をしたのか。そういうふうに過去に例もたくさんあるようですから、かなり知恵は出るんじゃないかという気がするんですけどね。ですから、言いたいことは、40路線についてどういう知恵をそれぞれ出してやったのかという資料を出したほしいということです。

森田参事官 今の時点でお話できる内容を御報告いたしますと、40のうち11路線は未償還残高をそのまま公社に引き取ったもらったケースですね。

田中委員長代理 管理者に引き取ってもらった。

森田参事官 都道府県の公社に引き取ってもらって、公社は引き続いて有料道路として管理していく。40の11です。それから残る29が、本来道路管理者に應分の負担をしていただいて引き取っていただいたということになります。

田中委員長代理 應分の負担って何ですか。

森田参事官「応分の負担」です。

片桐次長 非常に難しい計算式なので、もらうケースともらえないケースがあります。無償移管でも、このままやっていけば道路公団だって大赤字じゃないかという場合はなかなかもらうのは難しゅうございます。仮に日光を今栃木県に移管した場合、計算式でいくら金が出るかというのをやってみればいいと思うんですけども、絶望的な額しかもらえないと思うんです。

松田委員 今の道路公団の考え方は、形としては大変明快に分かれていますけれども、要するにネットワーク型とバイパス型を分けて、その前に、事業費すら賄えない赤字の線が何線かあると言いましたね。ああいうのは棄ててかかるというか、債務の処理は一括してやってもいいけれども、赤字出す路線は早いうちに譲渡しちゃう、これは何線かあるんでしょう。

それから、ネットワーク型とバイパス型を分けるという考え方はいいと思いますね。そのとき、ネットワーク型というのをどういうふうにして絞るのかなと思っているんですけども、ネットワーク型であると言った以上は、高速道路と一体として将来ともに骨格を成していくというふうを考えるべきでしょうから、これについてはもちろん合理化なんかやるにしても、やはり高速道路と同じ扱い、ちゃんと保有し無料開放はしないということですとずっとやっていくというのが原則じゃないでしょうかね。そして、最終的には会社へ持たせるということで私はいいんだと思います。

バイパス型については、これは今の引当金を使ってでも何でも、ある程度のやつは、これは我々のネットワークということから言えば除外される部分ですから、これはそれぞれ処理をして、最終的には国なり県なりに譲渡していくと、新会社には持たせないというのが正解じゃないかなと思いますね。

そして、もう少し付け加えれば、どれがネットワークで、どれがバイパスかをどう見分けるかという基準をもうちょっときちんとして、その基準に合わせて、道路公団に選んでもらうということをやらないといけないんじゃないでしょうか。さっきから見ている、私はどうも油坂と今の日光の道路がどこが違うのかとかよくわかりませんね。必ずしも日光はネットワークとは私にはとても思えないし。

今井委員長 だから、ネットワークじゃないと言っている。

松田委員 そうでしょう。だから、ネットワークというのは、何をもちってネットワークを構成するか、つまり今はできていないけれども、将来できる高速道路の一端を成しているというふうに見るのか、あるいはそこでドンになったとしても、高速道路と同じ利用価値があるんだというふうに利用度で見るのか、その基準をもうちょっと明確にしないといけないんだらうと思いますね。だけど、それを明確にしたという原則に立てば、ネットワークとバイパスを分けて、ネットワークは高速道路と一緒に扱う、バイパスはそうじゃないと除外するというやり方が原則じゃないでしょうかね。

今井委員長 さっき中村委員が言われたように、日光と小田原の差は一定以上の利用者が見込めるか否かという差だけでしょう。だから、ここに一応基準が書いてあるんですけども、どうしてそれがそこに当てはまるかということは僕らにはわからないわけだから。

大宅委員 ネットワーク型以外がバイパス型なので、だから、わかるわけないです。大体バイパス型というのもおかしい。バイパスと言ったらつながっていきや変でしょう。

中村委員 何というか、幾何学的にはっきり決めるしか手がないんじゃないですか。ネットワーク型は例えば一端が高速につながっていて、しかもアクセスコントロールされている道、そうすると、日光なんていうのはネットワークに入ってしまう。だけど、それだけではないので、料金などというのは、歴史的経緯を踏まえて、それぞれの特性に応じて決めていくということでしょう。全部が24.6円である必要はないわけで、路線によって違うというのは、それは認めもいいんじゃないですか。

猪瀬委員 中村委員のおっしゃるのと松田委員のおっしゃっていることと重なるんですが、日光宇都宮は

高速道路の幹線にくっついていきますよね。それから、これは地図を見ていただくと、32番の西富士道路もくっついているんですね。それからずっときて、九州の方の46番の日出バイパスもくっついているんですよ。それと、45番の長崎バイパスもくっついているんですね。こういう場合はネットワークの、つまり高速道路でありながら、高速道路がたまたまつくれなかったら一般有料にしようかというのでできたのがいっぱいありますからね。そういう意味で、幹線と接続しているものはネットワークだと思いますよ。基本的には、

中村委員 そんなのこそが民営化会社の腕の見せ所でいろいろなことがやれるところなのじゃないですか。日光なんかいろいろなことができるのじゃないですかね。

柴田次長 事務局の提案資料の中に書いてありますが、事務局は事務局として実は心配いたしているわけでごさいます、あと3年後とか、あと何年後に開放するというのは地元はみんな知っているわけですよ。それをネットワーク型だからということで延ばしてもらおうという提案を、もちろん委員会の意見を踏まえてやっているわけでごさいます、個別具体的にどれがどれだというのは、委員会として大きな方針を決めていただければ、あとは政府の方が責任を持って実務的にやっていただけるものではないかと思っております。

猪瀬委員 日光宇都宮は無料開放が4年後だから、民営化が3年後で微妙だから言っているわけでしょう(笑)。

中村委員 そうというのは、別の代替的な手は使えるわけで、例えば、地元の人だけには何年後には無料にするとか、そういう切符を渡せばいいわけで、そんなことをやってきたのは今までいくつもあるわけでしょう。一般の人には紅葉のときなんて、あんなに混む道では、ああいうふうなところからはたっぴりもらえればいいわけで、そういうようなことが自由にやれるのが今回の改革の1つのいいところなんじゃないですか。

片桐次長 プール制をしくということで、全部高速道路にプール入れるなら、今、中村先生がおっしゃっていることもできると思いますけれども、もし仮に会社経営に移行して、各路線ごとに厳密に採算性を考えてやれということになれば、もちろん、これは本当は原則だと思いますけれども、日光は全く話にならない。

今井委員長 個別にやっていくと切りないわけで、さっきの6ページのこの考え方をきちんと整理してもらって、それに基づいて3ページのいろいろな案が出ているわけですから、6ページの仕分けに従ってネットワークとそうじゃないものと分けて、そして3ページのB-1ぐらいで考えると、具体的にはもうちょっといろいろな応用があると思いますから、そういう整理はいいかがでしょうね。よろしいでしょうか。

片桐次長 ちょっと確認しておきたいんですけども、事務局案では、プールを高速のプールと一般有料プール、こういうふうに分けているんですけども、先ほど松田委員がおっしゃったのからすると、分ける必要ないというような意味にもとられるんですけども、これは分けてやるということでごさいますか、一体化するというのでしょうか。

それとも一つは、ずっと8月来気になっているんですけども、今日、田中委員が提出資料にもあるんですけども、特にネットワーク型道路には非常に国費が入っている。逆に言えば、地方の裏負担もかなりの額が入っている道路が多うございます。

今井委員長 それは今後高規格幹線道路でも考えられることですから、今あんまり細かいことを言ってもしょうがないですよ。だから、一応そういう仕分けで物を考えるということで、一つ一つ進めていかないと進まないものですからね。

松田委員 私どもは要するにネットワークかどうかということに分けて、この事務局の考え方のように、ネットワークは高速道路と一緒にして扱うと。それは区分経理してももちろん構わないんですよ。区分経理してプールを分けても構わないんだけど、その分けるときに、もし、地元がどうしても今までの形で90%出しているから欲しいんだと言えば、それはよほどのネットワークとしての重要性ということがない限

り、今の借金を付けて渡したらいいじゃないですか、それは。そうするとそれだけ楽になるんだから。だけど、そんなのではないと思いますよ。地元が借金も含めてどうしてもほしいとは言わないと思うな。でも、欲しいと言ったらそれをやればいいじゃないですか、と思うんです。

猪瀬委員 90%地元で、あと10%だけJHが払っているのがありますよね。あれはその分だけ引き取るからとえばいいわけでしょう。もらいたかったらね。そういう話でしょう。

田中委員長代理 整理というか、確認というか、要するにネットワーク型とバイパス型に分けるのは私は結構だと思います。ネットワーク型のときに、高速道路のプールに一体化しちゃうということなのか、区分経理で一有だったものは一有でプールしていくのか、前者の理解ですね。つまり高速道路一般の中にネットワーク型のものは入れて計算する。

松田委員 私は一緒にいいと思います。

田中委員長代理 きちんとした議論でないのでよくわからないんだけど、そこら辺、もう一回整理してわかりやすく書いてもらいたいと思うんですが。

今井委員長 例えば値段が、料金が多少違ったり、高規格幹線道路もある時期がくれば、ただになるということになっていたわけですね。これも同じですから、期間がちょっと違うかもしれない。

田中委員長代理 非常に問題なのは、さっき言ったように現在の料金にばらつきがありますね。高速道路料金とも.....。

今井委員長 そんなに大きくばらつきはないです。

田中委員長代理 地元にとっては、高速道路に合わせれば高くなるし、低いままにしておいて何かする手があるのか。一体化するけれども、料金なんか一体どうするんだとか、小さなようだけど、非常に大きな問題だと思いますよ。

今井委員長 わかりました。それはこれから考えましょう。

田中委員長代理 今までどういうふうな処理をしたか、過去に例があります。それをどう解決したのか、できるだけトラブルを起こさないにこしたことはないです。

猪瀬委員 基本的にはまず値上げしないということです。一般有料でも現行料金よりは上げないということがまず前提ですよ。下げるかどうかの前に、まず上げないということではばりをかけて、その上で下げる可能性を検討すればよろしいんじゃないですかね。とにかく現行よりは上がらないということまず前提ですよ。基本的にね。

それから、先ほどおっしゃった一体的に見るのか、区分経理なのかという問題ですけども、基本的にはまずこの個別計算は先に出しておかないといけないということです。その上で一体化するなり考えればいいので、まずこの部分でどれだけどうなるのかということをやった上で話ですよ。

田中委員長代理 いかなる形にしようとも、路線ごとにきちんと経理は明確にしておく必要があるということが大前提です。

猪瀬委員 先ほど今井委員長がB-1のあれで1.2兆円、これ、平成62年って西暦で2050年か。

今井委員長 私は50年というのに合わせたわけですよ。

猪瀬委員 これは50年に無理してぴったり合わせなくたって、10%だと2050年だということだから、20%、50%のコスト削減でやってみればもっと早くなるわけで、それはそういうことを、1割のコスト削減で固定しないでほしいということです。いいですね。

川本委員 債務がひどいので有償移管のパターンを、いろいろとフレキシブルにお考えをいただけたらと思います。地公体への有償移管という過去の例をお教えてください。

田中委員長代理 過去の例をさっきお願いしたわけですから、過去の40の例を教えてもらえばいいんで

す。どういうかっこうで有償移管したのか。

今井委員長 それでは、この問題は大きな処理ができましたので、ちょっとしばらく、5分間休憩したいと思います。

(休憩)

今井委員長 それでは、後半の本四公団の債務処理についてやりたいと思います。

猪瀬委員 委員長、今の一般有料の話というのは、入る前に何がどう決まったかというのを確認した方が僕はいいと思うので、大体の話はほぼ納得しているんですけども、ある程度列挙して確認してやった方が、事務局の方はどうですか。どういうふうにとまとめたかちょっと整理してもらった方がいいと思いますけどね。

柴田次長 わかりました。紙にまとめて、また御報告したいと思います。

猪瀬委員 整理したもので違っていたら、またそこで確認してということで。

今井委員長 デテールまで決まったわけじゃありませんからね。大きなさっきの6ページと3ページのところの関係を。

大宅委員 さっきのアクアラインの話は、私、もうちょっと追加したいんですけども、例えば価格の弾性というのは、2,000円になったら通行量はものすごく増えると思うんです。もしかしたら、1,000円になったら3倍ぐらいになるかもしれないという。そういうのは民間に資料があると思うんです。ある価格より下がると購入数がこのぐらい増えるみたいなものはあると思うんです。そういうのを当てはめてみて、単純に減らしたら収入が減っちゃいますという話じゃなくて、もし最初からあれがね。

今井委員長 それはどこの路線のことですか。

大宅委員 アクアライン。そういう発想を入れるということをぜひお願いいたします。京葉道路は600円で、こっちが1,000円ですよ。

猪瀬委員 大宅さんに賛成なんですけれども、ただ、本四の場合もそうだったけれども、弾性値で需要が伸びても、収入金そのものは、多分それほど増えはしないと思う。ただ、僕はまずは需要が増える方が意味があると思いますので賛成です。アクアラインは今3,000円ですが、2,000円なり1,000円に下げていくということと、それから、これから本四の話ですけども、本四もかなり下げていくということを前提で話し合いは行われていると思っているんですけども。

田中委員長代理 その点だけについて言えば、公団の方で実験的にやってみるという話があるわけでしょう。社会実験というんですか。

大宅委員 変な名前だと思うけど。

田中委員長代理 変なのかどうか知りませんが、それは私は非常に必要なことだと思うんです。ある程度民間に頼めば何でもいわけじゃなくて、実際に実験的にやってみれば、その損失はどうするかという問題がありますけどね。

片桐次長 今の社会実験ですけども、先ほど資料にありましたけれども、2,320円でETC車両については、特別料金を設けるといって実質2,000円になっています。これはかなり日数が経っていますので、いずれ、そんな遠くない時期に道路公団から速報値としてどのぐらい増えたという資料は要求できるかと思います。

猪瀬委員 ETCは道路公団の政策はおかしいよ。3万円ではETCなんか普及しないしね。ETCを普及させるなら、JRのパスじゃないけれども、地下鉄のパスでもいいですけども、今、僕はハイカを持っていますけれども、すうっとカードを入れてハイカだけで通行できればいいわけですよ。それで十分にコスト削減はできますからね。

今井委員長 時間がありませんので、進行させてください。本四の問題について事務局からまず説明してください。

藤田参事官 本四公団の債務処理について説明させていただきます。資料5、A4横長の資料でございます。

まず、1ページ目でございますが、処理すべき債務の金額を確認しておくという意味で、1ページ目に平成13年度末最新のバランスシートを載せております。最終的に処理しなければいけないものは債券・借入金、これは返さなければいけないお金でございますけれども、3兆8,314億円、無利子貸付金も含めまして、この数字でございます。また、その下2つ箱下に資本金8,455というのが書いてございますが、これは負債を返してからということになってくると思いますけれども、資本金についても返済すべき金額ということになっております。

2枚目を開けていただきまして、2ページ目でございます。これまで講じられてきた支援措置をおさらいしておこうと思います。平成13年度予算における措置で、a)のところでございますが、国・地方による出資が800億円、国と地方2対1の割合でございます。平成24年度までの12年間で総額9,600億円。国からの無利子貸付は年間800億円、平成22年度までの10年間で総額8,000億円でございます。平成14年度予算におきましては、b)の無利子貸付を総額8,000億は変えずに年1,800億に前倒しで措置する、平成17年度までの5年間で前倒しで措置するということになっております。この支援措置の効果でございますが、有利子債務を減らしまして、支払い利息を減らしてやろうということでございます。

支援措置の効果は下の箱でございますけれども、12年度決算に比べまして、13年度決算では有利子債務がマイナス920、支払利息は129、14年度末をとってみますと、マイナス2,070億円、支払利息は173億円と一定の効果があるわけでございます。

3ページ目をお開きいただきます。本四公団債務処理にあたっての基本的な考え方でございます。釈迦に説法でございますけれども、問題の核心は過大な債務でございますので、これを50年以内で確実に返済する観点から、必要かつ十分な支援措置を構すべきということでございます。特殊法人等整理合理化計画におきましては、「債務は、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する」と書いてあるわけでございます。現在行われておりますのは、有利子負債を減らすことによって支払金利を減らす、何年間かで返すということをやっておるわけでございますが、それがなかなか遠大なことでございまして、少し考え方を整理しようというのが次のページからでございます。

4ページ目でございます。「支援措置のイメージ」。このページは余り具体的なことは書いてございませんが、長期債務約3.8兆円をどう処理するかというポンチ絵がかいてございます。長期債務のところから線が引っ張ってありまして、まず先に真ん中の矢印、国・関係地方公共団体ということでございます。これは国の道路予算と関係地方公共団体の負担ということでございます。それと点線が引っ張ってありますが、道路料金、これは道路料金の活用も検討するというところでございますので、その整理合理化計画に忠実に検討事項、点線ということにしております。それで一番上の「保有・債務返済機構（承継分）」とありますが、これは当然、長期債務を処理するといいますが、残高を0にするということではございませんで、一定の返していける債務は、相変わらず本四公団の後継組織に背負ってもらうということでございます。それが承継分ということ、これは一定のお金が残りますよということを書いた矢印でございます。

それと、下に口)というのがございまして、「拡充」と書いてございます。これはいろいろ今まで支援措置で出資等のスキームをやっております。これについても拡充があり得るのではないかと。ですから、頭の体操としましては下の四角でございますけれども、イ)（債務取り離し処理）による対処、要するに切り離しオンリー。ロ)（既往の支援措置の拡充としての増資）による対処、これは従来の支援スキームの延長戦。

あるいは最後イ)

、ロ)の組み合わせによる対処という3つが考えられるのではないかとということで、5ページ目にそれをポンチ絵にいたしております。

5ページ目のパターンA、これは考え方といたしまして、民営化当初に大規模な債務切り離し処理を実施ということでございます。2003年以降の絵がかいてありますけれども、2003というのは初年度2003と仮に仮定しますと、その当初の段階で大きな切り離し、債務の切り離しを行いまして、あとは着実に返していってもらおうということでございます。これは頭の整理でございますが、債務切り離しのみが行われまして、従来の支援スキームは民営化後打ち切り。残った債務は本四道路が自らの料金収入をもって返済するというところでございます。

メリット・デメリットは、債務処理問題を一気に解決する、すっきりするというメリットはございますけれども、デメリットはその裏返しでございますが、巨額な債務切り離しになりますので、その分担をめぐって調整が難航するおそれがあるということでございます。

パターンBは一定規模の債務切り離しを行うんですけれども、それと既存スキームに基づきます支援措置、この延長も行うという組み合わせでございます。パターンBののところには、その中でも2つに分けておりまして、既存スキームに基づく国・地方の出資、国・地方とも一定期間延長するという、あるいは地方の出資のみ一定期間延長するという2つが考えられるのではないかと思います。いずれにせよ、残った債務は本四道路が自らの料金収入をもって返済を継続するというところでございます。

メリットといたしましては、当初の債務処理額が一定規模に抑制されるということで、ある程度処理しやすくなるということです。いずれにしても、ただしデメリットといたしましては、これは当然のことなんです、切り離し債務の分担、出資金の延長、両方ございますので、これもやはり調整がなかなか難しくなるというおそれもございます。

パターンCでございます。パターンCは切り離しを一切行わない。当初の債務切り離し処理を行わず、既存スキームに基づく国・地方の支援の延長、拡充によって処理を行うということでございます。ただし、これは50年以内という閣議決定がございますので、その債務返済を前提とする場合、いわゆる今までの出資のスキームを大幅に増額するとか、あるいは出資期間の大幅延長ということになりますけれども、これは閣議決定の関係でもなかなか難しいかろうというふうに考えます。

次のページをごらんいただきますと、6ページでございます。債務処理スキームの検討に当たっての留意点でございます。

1つ目は先ほどから数回申しておりますけれども、道路料金の活用につきどう考えるか。検討と閣議決定でなっておりますが、それをどう考えるかということが1つございます。

2つ目は国の債務負担について。これは当然ですけれども、憲法85条で国が債務負担をするには、国会の議決による必要があるということが書いてございまして、当然、予算もあります、法律による手当が必要ということでございます。

は「国鉄長期債務・国有林野累積債務処理の例に鑑みれば、財投借入に係る繰上償還が問題となる」と一応書いてありますが、これは実はこういうことでございます。要するに、国鉄等の債務を国が引き取りましたけれども、その際、財投から借りておるお金がございました。その場合、財投も国ですので、債権者 - 国債務者 - 国ということで、それで金利を永遠と払い続けるというのはいかなるものかということもありまして、財政当局が検討の結果、繰上償還を、一般会計といいますが、国庫がお金を入れるときに、そのときに返しちゃう。お金をもらったけれども、永遠と返し続けるというのは問題がありますので、一般会計といいますが、国がお金を措置した視点で財投には繰上償還を承知してもらおうという措置が従来行われたことがご

ざいます。いずれにしても、これは新組織に係る機構にせよ、新会社に係ることではなく、国の内部の問題でございますので、国が引き取った債務を国がどう返していくかの問題ですので、新組織には直接の関係はございません。

3が地方の債務負担について。まず地方の債務を帰属させるということは法律をもってしても当然には成し得ないということになっております。これは憲法95条、(参考)の上から2つ目ですけれども、「一の地方公共団体のみに適用される特別法は法律の定めるところにより、その地方公共団体の住民の投票においてその過半数の同意を得なければ、国会は、これを制定することができない。」という規定がありまして、憲法にあります地域特別立法の住民投票という規定がございます。ですから、法律で当然何とか権の債務ですよということは、強制的に割り当てることができないということでございます。

さはさりながら、債務をどうしてもとってもらわなければならない場合がありますけれども、それについては ございまして、任意の負担とする場合であっても、法律の手当は必要。これは地財再建特別措置法にございますけれども、ですから、法律で負担することができるという規定を置いた上で、地方の議会に条例といいますが、法令上の措置をしてもらわなきゃいけないということでございます。

次、7ページをごらんいただきたいと思います。必要な債務切り離し額に関する試算を最新データをもとにやってみました。第1回集中審議のときにお出ししたのは、単純に切り離しいくらということだけやりましたけれども、今回は切り離しだけではなくて、出資による支援措置を継続した場合との組み合わせでいくらということを頭の体操で計算しております。

試算の前提といたしましては、金利は4%、公租公課なし、交通量伸びなしということをやっている、特別料金、現在、基本料金の20%オフになっていますけれども、これは継続ということで厳しい条件をつけております。

の国・地方の出資は、国・地方両方出る場合は800億円、2対1でございます。地方のみの出資は267億円。これは今と同じでございます。

の国の無利子貸付は14年度で打ち切るものは仮定と。これは奇異に思われるかもしれませんが、抜本的な措置で切り離し等を行うことによって債務を処理しようということでございます。そういう前提の計算でございますので、無利子で貸し付けて、またそれを返さなければいけません。ですから、貸し付けたものの処理がまた必要になりますので、先延ばしするだけです、この計算上は無利子貸付はなしというふうにしておるわけでございます。

この前提で計算いたしますと、国・地方の出資をまず仮定として今打ち切ってしまうと、全部切り離して処理するといいたしますと、一番左の箱の2.4兆円となります。現在の800億円の出資を今のお約束してありますとおり、24年度まで継続するというのでいきますと、出資累計が今後0.8兆円出ますので、切り離しは1.7兆円ということでございます。平成34年度まで支援措置を延長する場合、これも2つに分かれまして、国・地方とも800億ずつ毎年やるというケースと、24年度までは国もつき合いますが、その次の年からは地方のみ出資延長するというケース、これによって1.2兆、1.5兆というふうになります。

ここで断りしておきたいのは、現行料金徴収期間が平成58年度まででございますけれども、債務切り離し額2.4なり、1.7と書いております。切り離しの主体は書いてございません。ですから、これは当然、国ということもありますし、地方も参加するというのもございますし、検討とされました料金ということが、一定の結論が出ましたら料金ということもあり得るということでございます。切り離しの主体はニュートラルでございます。

次に8ページ目をごらんいただきたいと思います。本四道路料金の水準について。先ほどからアクアについてもお話が出ておりますけれども、本四道路料金、基本料金から今2割マイナスになっておりますが、そ

れでもこういう料金となっております。当然高いという議論があるわけでございます。ですから、仮に本四道路の料金の引き下げを行う場合には、これに伴う減収分をカバーする必要が生じることに留意する必要があります。現在13年度料金収入は833億円というオーダーになっておりますので、これがまさに1割マイナスだとその1割分、2割マイナスだとその2割分ということになるわけでございます。必要となる財源については、先ほどのアクアのときの議論と同じでございますけれども、考えておく必要がございます。

9ページ目でございます。本四公団の縁故債について。縁故債ですけれども、13年度末現在残高で1.52兆円でございます。上の参考の表は、地方公共団体幹旋分(1.43兆円)の当初引受先内訳でございます。縁故債は当初は地方公共団体との縁故関係等の理由で主に金融機関が引き受けておるわけですが、譲渡は自由でございますので、これが全国に散らばっておるわけでございます。ですから、現在だれがいくら持っているかはわからないわけございまして、金融機関ですとか、ほかにもいろんな投資家を持っていると思われれます。そういうことを前提としております。現在、13年度は縁故債を570億円発行いたしました。これも非常に厳しい状況で発行いたしました。12年度までは10年債が発行できたんですが、13年度はどうしても引き受け交渉がなかなか難航いたしました。さらに公募地方債の金利に1.3%スプレッドを乗せて、1.9で発行したということでございます。

一番下の本四公団の債務処理に当たって留意すべき事項ということでございますが、これは本四公団の債務をいろんな国・関係地方公共団体に承継させる場合であれ、あるいは一定の新しい組織に承継させる場合であれ、債権者保護の観点から法的な措置が必要となると考えております。

(注1)でございますけれども、(注1)は先ほど申しましたことでございます。縁故債は無記名債券で市中で流通しております。ですから、いろいろな人が持っておるということでございます。

(注2)でございますけれども、国鉄のときの例ですが、市中に流通しておるもの、本当は債務を承継する場合に、債権者の一々承諾を得なければいけないんですけれども、そういうことは事実上不可能でございますので、法律で承諾をみなすとともに、債権者を保護して、だれが債務者になっても損にならないように連帯責任等の規定を設けたわけでございます。

10ページ目でございます。これは本四縁故債等の国債とのスプレッドの推移でございます。赤で書いていますのが、本四の縁故債、青がJHの縁故債でございます。市場が市場心理等を反映いたしました。2001年夏ごろから非常にスプレッドが広がってきておったわけでございますけれども、市場関係者によりまして、当委員会で縁故債には負担を求めないといひますか、放棄は求めないという方針が打ち出されているということもあって、このスプレッドがだんだん下に下がってきて、パーセンテージが下がってきているというふうに言われておるようでございます。

以上でございます。

今井委員長 それでは、御意見を伺いたいと思います。どうぞ。

それでは、1つ質問をさせていただきます。今、平成24年まで800億ずつ増資ということになっていますが、これはさっきの憲法95条なんかで地方の強制することはできないようなことを言っていました。これはどういうことになっているんですか。毎年毎年、地方は議会で決めるんですか。それとも、これは何か覚書みたいなものがあるんですか。

藤田参事官 毎年毎年、議会を通して予算を出していただいているというふうに聞いております。

今井委員長 そうすると、平成24年までは大体やるという暗黙の了解があるということですか。

藤田参事官 そういうことでございます。

松田委員 教えてください。この出資金というのは、会社をつくる場合の出資金とは違うと思いますから、これは後で無利子の助成金に切りかえる、あるいは助成金に似た性格だと考えていいんですか。この場合は

無利子の催促なしの借金なんだろうと思いますけれども、特に国から出したものというのは、これは助成金に切りかえる可能性はありますか。

藤田参事官 出資金といえますのは国からものも、地方からのものも含めまして返済する義務があるということでございます。国からのものを、そういう約束でお出ししているものを切りかえる場合は、財政上の措置といえますか、手続がどうしても必要になると思います。

田中委員長代理 さっき委員長が質問されたことと同じことになるかもわかりませんが、毎年予算を議会を通すことで、6ページでおっしゃっていた憲法上の問題は解決されておると、そういう理解でいいんですね。

藤田参事官 そういうふうに聞いています。今6ページの下のところには憲法95条の下に、地方財政再建促進特別措置法というのがございまして、地公体は、当分の間、国、独立行政法人、又は、この4公団に対し、寄附金、法律又は政令の規定に基づかない負担金その他これらに類するもの…支出してはならないというふうに書いてあるわけでございますけれども、ここでヒアリングに、関係地方公共団体の方が来られたときに発言がございましたけれども、毎年苦勞して議会を通してというふうに聞いています。

今井委員長 質問ですが、仮に1.2 から2.4 までここには例がありますけれども、これを切り離すという措置はどのような措置になるんですか。一遍国債なんか出して、そしてそれを毎年の道路予算で落としていくと、こういうような感じになるんでしょうか、どういうイメージになるんでしょうか。

藤田参事官 ちょっとまだ具体的にはわかりませんけれども、例えば、機構を前提といたしますと、機構が持っている債務をそのままという形もあると思いますし、あるいは、それを本来負担されるところに移して、そこに毎年入るお金、あるいは毎年措置されるお金で徐々に落としていくということになるのではないと思います。ですから、債務をつけかえただけでは、もし、つけかえということが行われるといたしますと、本四公団の債務をそのまま何兆円か平行移動して、国のしかるべきところにそのまま移すということが行われて、自動的に債務者がその主体になりまして、こちらの本四公団の後継組織は債務を免れるということになる。その後の処理はその会計主体において一気に行うのか、何年かかけて行うのかわかりませんが、やって落としていく、債務をだんだん落としていくということになるかと思えます。

それから、先ほどの田中先生の御質問で、地方公共団体は毎年予算を通すんですが、やはり、そういたしましても法律による根拠が必要です。今、本四公団法の4条、資本金というところの附則に、地公体は増資することができるという規定がありますので、それが法律の根拠ということになります。今日は条文をお付けしていませんけれども、それを法律の根拠として、各地公体は毎年予算を通してということでございます。

猪瀬委員 債務は保有機構が保有するわけですね。ですから、これの債務は保有・債務返済機構が保有するわけです。その切り離しという話は、1.5兆とか1.2兆とか、それは結局、利用料金を活用して返済するというものでいいわけですか。つまり、道路料金と書いてある、検討するというのは、そういうことでいいんですか。簡単に言えばJHの部分から払っていくということになると理解していいですか。

藤田参事官 切り離しが必要というところまでは今日お出しした紙で書いておるわけでございます。先ほど申しましたように、切り離しの財源といえますか、切り離した債務をだれが持つのかについては、今日事務局がお出ししたペーパーでは何も書いておらないわけございまして、御説明いたしましたように、国の道路予算あるいは地方公共団体というのは、閣議決定に書いてありますけれども、あと道路料金につきましては検討と書いていますので、それはまさに委員会で御議論いただくことだと考えております。

猪瀬委員 検討ということで、つまり、残り1.2とか1.5ぐらまでは持っていく必要がありますよね。この部分でね、いずれにしろ。1.2とか1.5まで持っていけば、1.5とか1.2の負担とすれば、JHの中

から負担できるだろうと思いますけれども、JHというか、全体の道路料金の中から負担できるというふうに理解できるんですが。

今井委員長 1.2 とか1.5 を切り離してしまえば、本四だけで50年で返せる。

猪瀬委員 いずれにしろ、先ほどの一般有料道路もそうですけれども、ある程度そこまで見通しがあつた上で一体化して分割してということだと思いますから。

今井委員長 予算要求はこれからなんでしょうが、やはり我々としては、国の道路予算を活用するということが入っていますし、地方公共団体が適当な負担をするということも入っていますから、額はともかくとして、やはり、この1.2 とか1.5 とかの切り離しというぐらいのことを前提にしておものを考えていきたいと、こういうように思います。それを財投の返済がどうのこうのというのは、これは僕らの考える領域ではないと、こういうことでよろしいですね。要するに政府部内の問題だと。

藤田参事官 政府に残ったものにつきましては、政府部内で考えることだと思います。

今井委員長 あと地方との関係は、国がこれだけ負担するから地方はこうだというような関係も、これは我々の方で決めることではないと考えていいですね。

柴田次長 これから予算の編成作業に、国、財務省、国土交通省、それから総務省(旧自治省)が入っていくことになってまいります。そのときに、予算の国費がどれくらいあるのかどうかというような問題、どれくらい入れられるかという問題、いろんな検討課題があると思います。また、債務処理をする場合に、下の方で地方の負担を求めるのか、なかなか厳しいという先ほどの憲法との関係がございましたが、あるいは上の方で債務負担を求めていくのか、債務カット、費用負担を求めていくのかというようなことについては今後の国と地方との間の交渉事になるうかと思えます。ただ、我々の考え方は、今、委員長がおっしゃいましたように、やはり債務を分けて処理しなくちゃいけませんということと、こういう感じのものがあつますよということと、地方との関係についても、何らかの負担があつますよというようなことを、国の方というか、こういう感じのものを我々は今やっているよということを提示していただければ、国は国で見ながら、またやっていくのではないかと思います。

猪瀬委員 今、柴田さんおっしゃったように、僕は積極的にこれを提示していくのが、委員会の意見として出していくのは大事だと思いますから、いずれにしろ1.7 までは2012年まで、これはいろいろあつても、自動的にいく可能性は高いだろうということで、あと残り1.2 か1.5 かという問題でありますけれども、僕は基本的には地元のみ負担を延長する1.5の方が論理としては正しいかなというふうに思うんです。あくまでもこれは地方の、前にも言いましたけれども、今後いろんな建設が行われる場合に、あくまでも地元の負担がついて回るんですよということをはっきり示す意味で、地方のみの出資延長という方が理論的には正しいと思います。ただ、僕は前にもう15年の延長と言っただけけれども、これは10年になっていますね。それはいいです。15年だったら1.4 ぐらいになるかもしれないけれども、本当はプラス15年だと思いますけれども、いずれにしろ、地方のみの出資延長というのが考え方として正しいなというふうに思っています。

それからもう一つ、値段を下げなければならないわけですが、いずれにしろ、7,600円とか、6,050円とかというふうな、それは先ほど大宅さんも言いましたけれども、弾性値を考えた場合にはもっと下げた方がいいだろう。ただ、その場合には確実に料金収入が減りますよ。減るけれども、そういうことを含めて、地元の利用者が非常に利用しやすくなるわけでありまして、しかし一方で地方のみ出資延長。これは10年じゃなくて15年でもいいと思うんです。その代わり値段を下げますよということを含めてやれば、説得力があるというふうに理解していますけれども。

川本委員 10ページで本四縁故債と国債とのスプレッドが変動するのは、石油公団債ショックなどほか

の債券の影響もあったからだと思います。もちろん、本四のスプレッドがじりじりと上がっているということには変わりはないのですが、特殊な状況もあると理解をしています。

それとあともう一つ、ここで明らかにしておきたいことですが、民間金融機関の負担は求めないという方針は委員長が決めておられると思うのですが、投資家の間とかで特に懸念と申しますか、心配と申しますか、それも致し方ないというような意見がありますのは、金利の見直しでありますとか、いわゆるリスケです。返済期間の延長、条件の緩和とかというものを、民間金融機関に求めていくことが必要であり得るのではないかと思います。と言いますのは、これは資料にもあるのですが、非常に高いクーポンを払っているわけです。9ページにあります、公募地方債金利よりも1.3%も高クーポンです。ですから、それを払って、さらにすべての元本が保証されるということが、地方の負担との整合性で考えたときに、本当に妥当なのかというのは、私はちょっと疑問点として残ります。これについてはいかがお考えでしょうか。

今井委員長 これは結局、金利負担を軽くするわけですから、もし、切り離しをやるということは、国の方を切り離しをするんですか、それとも、民間の分を早期弁済で肩代わりすることになるんですか、どちらの可能性が強いんでしょうか。さっきの国と地方のがございましたね。1ページですかね。民間の縁故債が1兆5,000億なんですよね。それで政府が1兆5,000億なんですよね。だから、これは切り離す場合どうなるんですか。国鉄なんかの場合、どうだったんですか。

藤田参事官 国鉄の場合は、国が債権者であるものについては原則として国が引き取るということだったと思います。民間が債権者であるものについては、これは片方に仕切ることはできませんので、国がとったものと新しい組織がとったものと両方あったと聞いています。それで債務者が両方になるものですから、先ほど申しました、どちらが債務者になっても、国が債務者になっても、JRや清算事業団が債務者になっても、有利、不利がないような規定を設けたというふうに聞いております。

それともう一つ、注意しなくてはいけないのは、民間縁故債と申しますか、縁故債の場合、繰上償還というのが今の規定ではできなくなっております。過去できた時期はあるんですが、金融慣行上、繰上償還というのはやらないということになっているようですので、そこも留意していかなければいけないと思います。いずれにせよ、本当はここでどうこう言うよりも、債務切り離し額が決まった後で、いろんな債権・債務の性質、あるいは金利ですとか条件ですとか、それも全部叩きつけて一番合理的な解決方法を技術的に見つけていくべきだと考えています。

田中委員長代理 7ページの一番右に「地方のみ出資延長」というのが書いてあるんだけど、国のみじゃなくて地方のみとした、試算であるにしても地方のみの出資延長ということの物の考え方はどういうことですか。

藤田参事官 今、予算で平成24年度までということで、国・地方は合意していますけれども、14年予算をつくる際に34年まで延長ということを提案したことがございまして、地方も国も両方ですけども、結局、合意を得られずに今実行されておらないということがございます。それと、この表は大きな債務切り離し額を前提としておりまして、債務切り離しの主体は国だけじゃありませんよ。国もありますし地方もありますよ、あるいは場合によっては道路料金もありますということを行いましたけれども、ただ、非常に大きな金額でございますので、常識的にどうしても国が中心とならざるを得ないんじゃないかというふうに思うものですから、むしろ、地方は今のスキームで延長されるのであれば、やや抵抗が少ないと感じられることもあるのかなと思ひまして、国・地方出資の延長と、あるいは地方のみ延長というケースをつくりました。国は切り離しの方で貢献する。どちらで貢献してもいいんですけども、その組み合わせという意味でバリエーションを書いたものでございます。

今井委員長 さっき猪瀬さん言われたように、国の方は早く切り離した方がいいとは思いますが、それは国の考え方ですけれども。

田中委員長代理 さっき猪瀬さんがおっしゃった、一方では延長しながら、一方では料金を下げていくという話、これは国にとって負担が増えるのは嫌だろうけれども、料金を下げるといのはみんな希望している話ですからね。それから、ここにさっきの話で閣議決定で道路料金の活用も検討するといった場合の道路料金、日本道路公団の料金も含むけれども、言葉だけで言えば道路料金はすべての可能性があるわけです。ここで指しているのは、具体的には日本道路公団の料金、こういう閣議決定のときの理解ですか。道路料金というのは、一般的に言えば本四自体の道路料金もありますよね。

柴田次長 もちろん、本四の道路料金は当然入っているわけでごさいます、これまで各公団の債務等を十分御審査していただきましたけれども、可能性といえますか、財政的な余裕があるのは日本道路公団でございまして、首都高、阪高とも非常に厳しい状況にあるということは事実でございまして、結果的にはそういうような格好になるのではないかという感じがいたしております。

今井委員長 料金は既に20%ですか、現行料金を切り下げた収入を前提にしておりますから、これからさらに下げようとするすると財源が要るわけです。それは道路料金ということもあり得るかもしれない。要する、これより下げようすれば財源が要るということだけははっきりしている。

それでは、本四につきましては、予算の関係があるので我々の考え方を今日のはっきりさせました。つまり、早期にかなりの金額の切り離しが必要であるということ。それから、地方にもそれに応じて応分の延長を頼むように、これは国の方で考えてもらうということ。それから、料金につきましては、既に下げた料金を前提にして考えている。さらに下げる場合には財源が要る。この財源は今はっきりしませんが、道路料金ということもあり得るかもしれない。こういうことだと思いますが。

猪瀬委員 切り離しという場合に、道路料金の活用も検討するということに吸収されるというふうに理解しています。つまり新たに国費を、別に切り離したら即座に国費を投入するということになったらおかしいので、1.5なり1.2を切り離した場合には、道路料金の活用になるというふうに理解していいと思います。それしか方法がないんじゃないでしょうか、実際問題。

今井委員長 いや、そうじゃなくて、道路料金を全部ここに活用するということが難しいでしょう。道路予算を活用するというのがまず先に出ていきますから。

猪瀬委員 つまり、これは1.7まで道路予算が入るわけですね。さらに1.5にした場合にも、これは結局、地方交付税交付金や道路特定財源がぐるっと回ったものが入るわけですから、これも既に予算として入っていくわけです。その上で1.5や1.2を処理しなければいけないということですね。そうであれば、予算としては1.5から1.2まで切り離しの前の段階で入っているわけですから、最後の1.5や1.2を処理するには、道路料金から入れるしかないでしょうという、論理的にはそうなるんじゃないですか。僕の理解は違っていました？

柴田次長 道路料金の活用について、債務の処理についてということになってございまして、この表では下なのか上なのかわかりませんが、そういうことになっていることは事実でございまして。

それから、委員長が料金引き下げは道路料金という具合におっしゃいましたが、例えば、これまでの議論では管理費というような議論は随分行われてきたというのも事実でございまして。道路料金については債務の処理だけと。

今井委員長 そういうこともあり得ると言っただけであって、まだそこは皆さんの総意としては決まっていますね。それから、切り離しは国の道路予算と関係公共団体の負担が第一だと思いますけど。

藤田参事官 ちょっと私の説明がまずかったのか、もう一回7ページの表を説明いたします。これは14

年度で打ち切りとか、24年度まで継続といいますが、全部別々のケースでございます。ですから、14年度で打ち切りというのは、切り離しのみ2.4で一発解決と。24年度は出資スキームの延長が0.8ありまして、切り離しが1.7で一発解決。平成34年度まで延長のケースは、国と地方の出資でバリエーションがありますが、1.6のケースと1.07ケースとありますけれども、いずれにせよ、切り離しは1.2と1.5で一発解決ですので、1.7を投入してさらに1.2が残るとか、そういう意味ではございません。ですから、全部別のケースでございます。

猪瀬委員 それは承知していますよ。全くそのとおりで、いずれにせよ、最後は1.2か1.5の話になるでしょうということ言っているわけです。先ほど柴田さんも言ったけれども、道路料金ということだけではなくて、一番大きなJHというのがあるわけですから、そこではずっと前からいろんな試算を出していますけれども、管理費の5割削減とか、そういうことを含めたコスト削減努力を入れながらの道路料金の活用ですから、そういう中で1.5や1.2は吸収されるであろうという話でこの切り離しということを理解しているのではないかと思うんですが、そういうことでしょ、違いますか。

今井委員長 僕はそうじゃないと思う。これはやはりその前に出てきている閣議決定の国の道路予算関係地方公共団体の負担において処理するということが第一に出ていまして、道路料金の活用も検討するということですから、道路予算と関係公共団体の負担ということが優先です。

猪瀬委員 それが1.2や1.5までのことなんじゃないんですか。そこまで持ってきたということじゃないですか。国と地方の負担においてというのは1.2や1.5までたどりつくまでの話じゃないんですか、違いますか。そう思ったんですけれども、この書き方だと、今の整理合理化計画のあれというのは、国と関係地方公共団体がある程度負担したら、未来に1.2とか1.5になりましたという話ではないんですか。論理的には。

柴田次長 現実的な話をしますと、1.2とか、1.5を直ちに切るのか、数年で切るのかわかりませんが、債務カットですから短い期間の間にカットしてしまわなければいけません。これは国の方がどういう格好で予算の中で対応してくれるのかという大きな問題があります。非常に巨額なお金でございます。

話はちょっと変わりますが、じゃ、ここを道路公団でやってくださいというような話にしますと、これは数年の間に公団はこれを用意しなくちゃいかんというような課題ももちろん残るわけでございます。

猪瀬委員 ちょっと待ってください。中間整理では4公団の債務は一体として保有機構の中に入って、区分経理はしますけれども、入っていくというのが中間報告の整理だったと思いますよ。だから、それとちょっと話が違ってくるのではないですか。つまり、本四だけ切り離したら機構の意味がなくなっちゃいますよ。つまり、4公団一体で債務の処理をするということで保有・債務返済機構があって、この借金は何とか返さなければいけないと、こういう話ですから、そこが一番重要な中間整理のポイントですよ。そこは変更しちゃ困りますね。

柴田次長 閣議決定で債務処理を言われていますのは本四だけでございますので、我々議論の前提としては本四だけを議論していくべきであろうということで、こういう処理の仕方について御提案をいたしているわけございまして、当然、政府の方もそういうことを前提に予算の折衝をしているものという具合に私は考えております。

猪瀬委員 一般有料の考え方と同じような考え方で基本的には見ているわけですが、大体一般有料の抱えている負債と本四の負債は、基本的な前提となる負債はそんなに変わらないわけだと思いますけれども、それで同じように一般有料が処理できるのであれば、本四も処理できるはずですから、それで先ほどの整理合理化計画で国と地方が一定の負担せよというのは、今の1.2や1.5になることを意味しているはずですから。

中間整理の問題というのは、やはり、そこをはっきりさせなきゃいけないんですが、これはそういうふう
に決まったんですよ。

今井委員長 まだ決まっています。

藤田参事官 整理合理化計画で、先ほどから何度か申していますように、4ページでございますけれども、
国の道路予算関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討すると書いてある
わけでございますが、中間整理におきましても、本州四国連絡橋公団の債務処理、国の道路予算関係地方公
共団体の負担において処理することとし、道路の料金の活用も検討するという同じ文言が書かれております
ので、中間整理におきましても、整理合理化計画と同じ考えでやられているというふうに思います。

それで4ページでございますけれども、先ほどの1.5とか、1.2でございますが、4ページの表で説明
しますと、この切り離し、長期債務3.8兆の切離しが1.5とか1.2とか1.7とか、その四角の箱の中の話
でございます。出資金の延長というのはその上の0.8、1.6、1.07というものでございまして、基本は道
路予算、地方公共団体の負担ということで、実線で書いてあるところが負担でございまして、残りが承継さ
れるということでございます。道路料金の活用は検討というふうに書かれておるわけでございます。

松田委員 7ページの表の1.2とか1.5というのは保有機構に承継される分を言っているんですか。違
うでしょう。

藤田参事官 違います。関係地方公共団体等の負担において処理する。債務が切り離される分ございま
す。ですから、40兆の承継債務からは切り離しが行われるという前提で整理合理化計画、中間整理に書い
てありまして、その考えを前提にした試算でございます。

今井委員長 国の道路予算を将来に渡って削って、それによって穴埋めするんですけども、国の道路予
算というのが毎年ここに全部入れるわけにいかないでしょうから、恐らく何らかの形で一括して処理しちや
うと思うんです。地方はそんなお金が出せないだろうということで今二百何十億を、あと20年続けてもら
うように交渉すると、こういうことだと思っんですね。

柴田次長 委員長の御説明のとおり、事務局の案はそういうことでございます。閣議決定を踏まえて、そ
ういう形で整理をさせていただいております。

猪瀬委員 もうちょっと詳しく、それはどういうことなんですか。

田中委員長代理 これは非常に重要な点なので、委員長の言われるのはわかりますけれども、要するに、
現行の料金徴収期間で料金を徴収するとして、それから、いろいろ今やっているように出資等をするること
によっても、なお1.2兆円だけは残りますよと。これは何らかの形で処理する必要がありますよと。それは
私もそう理解していました。国が道路予算だろうと何だろうと構いませんけれども、こういうことは処理し
ないともちませんという計算でしょう。

今井委員長 閣議決定で道路予算と書いてある。

田中委員長代理 書いてあるけれども、それがこれだと思っただけで、皆さんの理解が違うかどうか
というのは、これは中間整理は中間整理として、私たちは意見を一致させておかなきゃいかんですね。やっ
ぱり議論してみるもので……。

今井委員長 閣議決定に非常に忠実に沿って今まで議論してきました。中間整理もそうやってきましたし、
したがって、ここで予算の時期が来ましたから、このままの今の1,800億ぐらいの無利子切り替えではと
ても金利負担が減らないというから、一気に一兆何千億という、これは一兆何千億になるかは地方の協力と
か、それによって違いますけれども、それをやろうと、それを申し入れようと、こういうことでありまして、
それがどうなるかは、これは予算ですから。だけど、その財源は道路予算を使ってくださいと、これは閣議
決定ですから。

田中委員長代理 委員長の今の御発言はわかるんですが、私は実は今日のペーパー、7ページを見るまでは、出資金を毎年800億、国・地方で12年やりますね。それは当然国も負担すれば、地方も二百六十五、六億負担しますよ。それも国の負担なので、この10年間、また20年続けるかわかりませんが、それだけを閣議決定という道路予算等の負担と理解するのか、そういうものは決まったことは決まったことで既にやっているわけですから、それ以外に負担する場合に、1.2兆円というのはさらに要るわけですから、このことだけを意味するのか。

今井委員長 国の無利子の貸付8,000億はやめちゃうんですよ。無利子の貸付というのは返さなくちゃいけない。それをやめちゃって、一遍に1兆2,000億とかそういうのを手当しようというのがこの案です。

田中委員長代理 やめちゃってという意味は、今まで毎年800億やっていますよね。それは計算とした上ででしょうか。

今井委員長 800億というのは出資ですからね。ここにははっきり書いてあるように、国と地方と一緒にやれば800億で1.6兆になりますし、地方だけがやれば1.07になるわけですよ。それによって国の一気に出すお金が1.2兆円になるか、1.5兆になるかは違ってくるわけです。これはいずれも今まで出している、

で書いてある国の無利子貸付は14年度で打ち切るということが前提になっているわけです。その措置に代えて荒療治しようということですよ。

田中委員長代理 別の提案になっているんですね。それならわかりました。議論してみなきゃいかんですね。

今井委員長 これはまた紙に書いてください。

田中委員長代理 12年間出資するというような話は、14年度で打ち切りだとか。

今井委員長 地方の出資まで打ち切っちゃったら2.4兆要るけれども、地方と国の出資が800億ずつあります。それは10年、大体今まで決まっているから、10年をそのままやれば1.7兆になりますと。さらに地方だけ延長してもらえば、出資が1.07になりますから、国が荒療治するのは1.5兆になりますと。こっちの方が僕はいいだろうと思うんですけども。

田中委員長代理 ですから、私が聞いているのは、平成34年まで延長というのは、国・地方が出資を延長するわけでしょう。1.6兆。延長してもなおかつ1.2兆切り離して処理しないといかんという話でしょう。

今井委員長 それは当然そうです。

田中委員長代理 その確認だけなんです。

今井委員長 だって3.8は有利子債があるわけですから、その利子のために1,300億も払っている。大赤字になっているわけですから、それをやるためにはどうしたって荒療治しなきゃいけないわけで、それを国の道路予算でやると。その道路予算の使い方は国に任すしかしょうがない。僕らでは議論できない。

猪瀬委員 保有機構で一体的にやるということとどういう関係になるんですか。基本的には区分経理すると、一体的に各公団の、借金を返済するという話でしたから、そういうところがはっきりしないと、切り離しというのがよくわからないのは、どうやって切り離すんですか。つまり、今、委員長が言われたような道路予算でと言っても、抽象的でわからないですよ。

藤田参事官 4ページをもう一度ごらんいただきたいと思います。先ほどから申していますように、本四公団の債務につきましては、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討すると書いてあるわけでございまして、これは中間整理にも同じことが書いてあるわけでございます。集中審議のときに、国有林野とかそういうやり方も検討してという議論がございました。国有林野におきましては、林野庁の長期債務のうち、一定部分をほかの会計、この場合、一般会計でございましたが、

一般会計が引き受けまして、残りの残債は国有林野の借金として返していくということが行われたわけでございます。そういうことで申しますと、先ほどから申しています1.2とか、1.5とかの切り離しにつきましては、この4ページのAのイ)のところに「国・関係地方公共団体」というところの一部ということでございます。それで、一体として債務処理ということから申しますと、本四公団には残る債務がまだございますので、残る債務につきましては、この4ページの絵の「保有・債務返済機構(承継分)」というところで当然一体として管理されるわけでございます。

猪瀬委員 1.2とか、1.5はどういうふうに処理されるわけですか。林野庁と同じパターンだということですか。

今井委員長 3兆8,000億、今借入金があるでしょう。3兆8,000億の金利を払っていたのではとてもやれないから、そのうちの一兆何千億を要するに政府が肩代わりしちゃうと。その肩代わりする財源というのは道路予算だと、こういうことです。その道路予算をどういうふうにするかは国に任せるしかない、僕らは云々するわけにいかない。ただ、本四はこのまま行ったら破産しちゃっていますから、一兆何千億というものを3兆8,000億の借入金から落とさなければ、これはやっていけないということだけはっきりしているということで今日の議論をしているわけです。

猪瀬委員 道路料金の活用というのは検討しないんですか。

今井委員長 だから、これをやっても、例えば1兆2,000億やれば、2兆6,000億の借入金というのがとりあえずは保有・債務返済機構に行くわけですよ。そこに出資金が今後さらに入っていくわけです。それで減っていくわけですけども、50年の返済になっていますから、それを短縮するためには道路料金の活用ということはあるかもしれないと、あるいは料金の引き下げでそういうことがあり得るかもしれないと。

田中委員長代理 藤田さん、平成34年度までに延長の1.2というのは、現行料金徴収期間50年で計算しているわけですね。

藤田参事官 現行料金徴収期間、本四の場合は平成58年度で終わりますので。

田中委員長代理 今、短くしようと思ったら、委員長が言われたように政府が肩代わりしてやるとかという方法を。いつの時点かは別にして、1.2兆円だけはオーバーホールしてやれると。だから、何らかの措置が必要と、こういう理解でしょう。

今井委員長 そうです。50年で返すために。

猪瀬委員 本四単体で50年で返すわけじゃないですからね。そのところは前提が違うんです。

藤田参事官 もちろん本四単体で50年で返すわけではありませんけれども、勝手に料金徴収期間を延長するわけにまいませんので、本四の料金徴収期間である平成58年度まで計算しておるわけです。JHですともっと長いといいますが、重心といいますが、起算点が近いものですからもっと長いんですけども、本四については起算点の関係で平成58年度に閉じるべしということとなっております。

猪瀬委員 本四単体で計算した場合のことであって、全体を4公団で分割民営化する場合には違ってくるでしょう。

柴田次長 基本的には閣議決定それぞれについて考え方が出されておまして、本四のところは明確に本四についての債務処理について国の予算等でやれと。料金活用とももちろん書いてございますが、来年度予算は近づいておりますので、基本のベースは本四については本四でやっていくということになるかと思えます。

猪瀬委員 閣議決定のこの部分は玉虫色だったんですよ。そのところは、だから、委員会で詰めるということなんですよ。だから、閣議決定はあえて玉虫色になっていていいわけですから、委員会でもう少し詰

めていってかまわないと僕は思っています。

今井委員長 だけど、とにかく破産しているんだから、基本的なスキームを今度の答申で言わないといけ
ないわけです。道路予算と地方の負担でもって処理をするという線に沿って、とりあえず、政府に要望する
ということは僕は妥当だと思いますけれども。

田中委員長代理 委員長のおっしゃるのもわかるけれども、そこはこれから我々の委員会として決定する
わけで、猪瀬さんが言ったように、今までのみんなの理解は若干違っていたところもあるわけです。結局、
猪瀬さんは、いい悪いは別ですよ、道路公団の方の資金を使えばいいんだという考え方も全くないわけでは
ない。しかし、ここではそういうことをしないで、本四は本四として整理して1.2兆円やるんだという今
日のお話なので、これはちょっと議論しておく必要はあると思います。

大宅委員 猪瀬さんに質問があるんですけども、私は国が出すと言っているなら、先に払ってもらって
軽くして方がいいと思うんだけど、何で全部一緒にした方がいいという、なぜですか。

猪瀬委員 この閣議決定というか、整理合理化計画ではすべてそうなんです、「日本道路公団と同時に
民営化する」という言葉がありまして、同時に民営化するという意味は、これはいろんな玉虫色の解釈にな
るんですけども、あくまでも保有・債務返済機構の中に一体的に流し込みながら、区分経理しながら、な
おかつ分割民営化する形になりますから、現状の公団組織を前提で考えるのではないので、現状の公団の債
務はあるのだけれども、新しい民営化の組織を前提に考えるという意味で僕は理解しているんです。つまり、
基本的に今、大宅さんの御質問に対しては、一番最初に国民負担の最小化という前提ですから、国民負担の
最小化に即してスキームを考えるということで始まったと思うんですよ。ですから、今までの様々な試算が
ありました。いろんな人が出したいろんな試算があったんですけども、そういう試算も40兆円を前提と
した試算でありまして、40兆円を前提として国民負担最小化という原則に基づいた試算で、もちろん、こ
れだけの税金投入をしなければいけないという試算もありました。ただ、基本的に40兆円を前提にした試
算でやっていくということだったと思います。

そこで、このときに、本四の債務処理をどうするかということはいくつかいろいろ提案があるのは当然だ
と思うんですけども、最終的には、40兆円の中で解決するという話でずっと試算をやってきたというこ
とは、この委員会の討論の事実であります。

田中委員長代理 議論の経緯は猪瀬さんのおっしゃったとおりですが、私は国民負担という点から考えた
ときに、40兆円の中で消化していくのか、やっぱり本四は本四として整理していくのかというのは非常に
重要な論点で、将来を考えたときに国民負担、1.2兆円を今日提案されたような形で処理することは非常に
いいことだと私は思います。ただ、それで皆さんの意見がどうなのかというのは議論してみる必要はあると
思います。考えようによれば、損切りといった考え方にもなるかわかりませんが、将来のリスクを考え
たときに、私はこういう考え方は有力な考え方だと思っています。

今井委員長 ですから、閣議決定でも、道路公団には国費は入れない、こう書いてありますが、ここの本
四は、道路予算と地方の負担とはっきり書いてあるんですよ。ですから、それをベースを物を考えて、将
来、組織を考えると、例えば道路公団と本四が一緒になるとか、そういうことは今後考えたらいいと思
うんですけども、今ここで一兆何千億というものを処理しないと、破産したままずっと持っていくこと
になりますから民営化なんかできないわけです。

田中委員長代理 その点は私は委員長の意見に賛成です。本四だけについての考えね。ほかの委員がどう
思われるかは別問題であります。今、日本道路公団についても言及されましたけれども、その点につい
ても、道路公団と書いてあって、「事業」についてと書いてあるわけですから、15年度、16年度は確かに事
業に国の費用、国費を入れないというのはわかるのですけれども、新しい会社になれば、どういう組織にな

るか別ですから、これは私は国費云々の問題ではないと、話は別の話になりますけれども、私はそういうふうに理解しております。だから、15年度予算、16年度予算、日本道路公団の予算については私は委員長のおっしゃった話で結構です。

松田委員 今までの議論の中で、確かに猪瀬さんの言うように、ここのところはあいまいになっていて、40兆円の中で一体として道路予算も使って、道路公団の収入も使ってできるだけ税金を安くして、投入しないで持っていこうというふうに考えていたことは事実なんですね。ですけど、おっしゃるように、結果は国と地方とで全部払ってくれますよというなら債務が減るのだから、それはそれで結構なんですよ。ただし、そのときは、相当の覚悟が要るのでありまして、要するに、我々の処理する債務なんて外しちゃうんですからね。あとで足りなくなったから、道路の収入を使うんだとかいってきてもこれは困るんですよ。絶対に、だから、国の予算があるから、ないからといっても、年度は違ってもしゃいけれども、ちゃんと処理するというのをきちんと我々として覚悟して言わないと、後でそれが変動したので、JHの料金をこっちへちょっと入れますというわけにはいかない。債務がある程度確定しちゃうんですから。そこのところをきちんと腹を合わせておかないとまずいと思いますよ。それで行くというなら、私もそれは別にいいですよ。安くなるんだから。

今井委員長 だから、国の予算がどうなるかということはちょっとわかりませんからね。その方針で交渉しようということです。

猪瀬委員 ちょっと待ってください。これは重要な問題だから、もともと中間整理で4公団の一体処理というのをやってきたわけで、あえて言いますけれども、JHの負担が軽くなると、道路をつくれということのなるんですよ。結局そういうことになりますから、JHというか新しい民営化会社は、借金返すために頑張るしかないんですよ。これをどこかで抜道をつくると、結局余裕が出た分道路つくりなさいよという話になっていきますから、そこのところはよく注意しないと問題が起きますよ。とりあえず、この問題は中間整理と話が違ってきていますので、ここは僕は今日はまとめてはいけません。

これ、いつの間にか話がすり変わっているんですよ。これは何のために保有・債務返済機構にしたかという根本が崩れてしまいますから、これは切り離して、簡単に言えば、今言ったように税金で処理することでしょう。それをやっていったら全部崩れてきますよ。どんどん道路つくりなさいという話になってきますので、ここのところはやはり気をつけないと。

田中委員長代理 そのこととは、あなたがおっしゃる、そう思っておられたということはそうかもわからないけれども、今までの経過を私はそうは思っていなかった。本四は本四で解決するのがすっきりすると思っていたので、中間整理で皆さんの合意が、猪瀬さんのおっしゃるとおりであったとは私は理解しておりません。

今井委員長 だけど、これは予算の問題があるから、ここで少なくとも大きな考え方だけ決めておかないと困ると思って言っているわけですが、まだ時間がありますから、それじゃ、もうちょっと保留しましょう。だけど、これはそういつまでも保留できないと思いますから。

大宅委員 さっき猪瀬さん、本四はもうこれででき上がっちゃってというか、仕上がったものだから、これは別だよという話がありましたよね。何となく私は本四別という感じがしていた。

猪瀬委員 前にも言ったけれども、結局、本四はペンキ塗る会社にして置いておくわけじゃないから、全国区にして、そして分割してその中で本四の宣伝とか、広報とかもやって、それである分割会社の中で経営をしていくということであって、そういう考え方ですから、本四という橋だけ残した会社をつくるわけではないんですよ。今後、将来ね。そうすると、持っている債務を一定程度というか、保有・債務返済機構の中で処理しつつ、道路料金も含めて、税金というのは、今までの出資も含めて検討していくということですよ。

と議論の流れはあったというふうに僕は思っていますから、これはペンキ塗る会社だけにして落としていくということではだめだと思います。

中村委員 区分経理というふうな考え方できた一番の眼目はここにあるというふうに理解しておりますが、

川本委員 この委員会は、今井委員長が閣議決定に忠実にということが進められてきました。私も異議を唱えさせていただいたけれども、やはり閣議決定を前提にとしりぞけられました。ここに国の財源と書いてあるので、これがまた崩れていくと、いろんな議論を崩し得る可能性が出てしまうということだと思います。

今井委員長 私も中間報告をしたときに何回も申し上げているように、総理は今後閣議決定の線に沿って検討してくれとはっきり言っていますから、閣議決定の線に非常に忠実に僕は進めているつもりでおるわけです。この問題についても。

松田委員 いずれにしても、もう今日は時間ですから、今度木曜日ありますね。そのときには、今日やれなかった前回の議論、この議論、建仮のやつ、宙ぶらりんにしておかないできちんと多数の意見はどこにあるかということで1つずつ決めていく必要があると思うんです。

田中委員長代理 場合によっては採決してもいいんですよ。

松田委員 それでもいいです。きちんと決めていかないと、いつまで経っても先へ行っちゃいますから。また元に戻りますから、そうじゃなくて、きちんと物事は、それはいろんな意見がありますけれども、およそこの意見でいけるのかどうかというので1つずつ決めていくのを木曜日にしていただきたいと思います。

大宅委員 賛成です。

今井委員長 今日は建仮の議論は全く触れられませんでした。次回その問題について、それからそれ以外の問題についてもありますので、事務局、説明してください。

板野事務局長 今お配りをいたします。

(資料配付)

猪瀬委員 僕の出したやつで、読み上げだけで終わります。省略しながら読み上げて。基本整理をやってからやります。

松田委員 この間から論議になっている高速道路、一般道路というものをどこに帰属させるかということが明確になっていませんね。料金は一定。高速道路と同時期まで料金徴収期間は延長するというのだけれども、私の主張は高速道路はずっと料金はとるべきだという主張ですから、したがって、ネットワークとして、それと一緒にするものはずっと料金をとるんですよ。どこかで打ち切って開放するんじゃないんです。

田中委員長代理 2番目の黒ボツね。「ネットワーク型」の一般有料道路については、高速自動車国道と同時期まで料金徴収期間を延長するんだから、高速自動車国道は今一本なんですから、高速自動車国道の最後までということなんです。これを無料開放する。無料開放するかどうか.....。

松田委員 日本語として、どこかでちょん切れちゃうような感じがしない？

田中委員長代理 私の考え方から言えば永久有料なんだけれども、永久なんです。私は永久と読んでいます。

松田委員 だって、読めるこれで。

田中委員長代理 日本語としていいかどうかというのはまた別問題だけ。

柴田次長 永久有料については、使わないとか、検討しないとか、たしか中間整理のときに随分あったと思いますが、とりあえず、一般有料については、こういう考え方のもとでということではよかったのではないかと考えております。

田中委員長代理 言葉は使わないけれども、運命をとにもするという事でしょう。要するに、一言で言

えば、ネットワークは。

今井委員長 そう理解しないと。

松田委員 同等に扱う、同じに扱うんですね。

柴田次長 失礼しました。同等にするというのは何を同等にするということでしょうか。

田中委員長代理 扱いというのは、ここで言えば、黒ポツの2つ目の同時期まで料金徴収期間は延長するという意味ですよ。

柴田次長 了解しました。

大宅委員 この時期までといったら何か時期があるように見えますよね。延長するという言い方するとね、ある決まった時期があるような。

田中委員長代理 無料開放にこだわっているんですよ。だから運命をともにする。

大宅委員 わかります。

今井委員長 猪瀬さんお願いします。

猪瀬委員 さっきのネットワークのことで、「ネットワーク型」の一般有料道路については、高速自動車国道と同時期まで、だから、これはできるだけ短くという意味が、ニュアンスが入った方がいいと思います。

今井委員長 要するに、高速自動車道とネットワーク型一般有料とは物の考え方で区別しないということを行っているわけです。

猪瀬委員 じゃ、すみません、時間がないので。この間、国土交通省の道路局長がいらっしやいましてヒアリングしたんですが、一応ここで確認しておきたいんですけども、いくつか問題点がありましたので、委員会の席上で確認します。

10月4日付「合理的なモデルにより、再計算を」に対する国交省の回答について。

たったひとつの要素でピークを10年に引き延ばす「免許保有率」のモデルは合理的か。道路関係四公団民営化推進委員会は、国交省の交通事業推計に重大な欠陥が数多く含まれていることを発足時から指摘し、実証してきた。その過程で、国交省の事業推計は、経済構造が変化しつつある1990年代以降においてもバブル期のトレンドを多用しており、「右肩上がり」の過大な将来推計になっていることが判明したため、トレンドモデルを用いた部分を現況値に固定した場合の推計を依頼した。

その結果、(1)免許保有率のみ国交省ケース/それ以外は現況値に固定して推計した場合には、交通需要(乗用車)のピークは2020年。

(2)免許保有率を含めたすべてを現況値に固定して推計した場合には、交通需要(乗用車)のピークは2010年。

となり、免許保有率の設定によってピークに10年も差が生じることが明らかになった。つまり、国交省の交通需要推計においては、「免許保有率」のモデルがおよぼす影響力が異常に大きく設定されているという事実が現況値に固定した場合の推計結果から明らかになったのである。

このことから、10月2日付で国交省へ質問書を送付し、(1)免許保有率の設定の仕方に問題があるのではないか。(2)免許保有率が上がれば交通需要も上がるというモデル設定に問題があるのではないかを指摘し回答を求めた。(この質問に対して当方は、国交省から明確な回答を得られたとは認識していない。したがって、以下の質問について再度回答を求める)

以上のような問題意識から、9月20日金曜日及び10月4日金曜日の委員会で国交省ヒアリングを行い、委員会は、今、国交省が作業を進めている標準ケースの推計について、推計モデルを修正することなく9月末に高速利用総交通量を算出し、区間別の利用交通量を10月中旬に算出するという国交省のスケジュールを見直していただくよう佐藤信秋道路局長に対して要求し、了承を得た。

上記(1)及び(2)の指摘を踏まえて国交省として検討し直し、修正した正しい推計モデルに基づいて需要予測をやり直すべきである。誤った推計であるという指摘がありながら、修正をせずに推計を続けて誤った推計結果を公表すべきではないと当委員会は考える。国交省は現在の推計の問題点を認識し、反証できない結果について至急、修正していただきたい。

免許保有率最大値は現実のデータからの推計でなく、恣意的に「設定」されている。この部分は省略します。

次、バブル前のデータから、今の時代の傾向をみるのはいかがなものか。

10月4日付、国交省からの回答によると、「構築されたモデルを用いて2000年の免許保有率を推計すると、ほぼ実績値と同様であり、近年においても十分に再現性が確保されている」とのことであるが、提出された「表1 免許保有率の実績値と推計値(第一種、普通免許、25歳~29歳、男女平均)」データの25歳~29歳、16歳~24歳、30歳~69歳、70歳以上のそれぞれのバージョンを男女別に御提出願いたい。また、推計値については2030年まで御提示願いたい。なお、数字は小数点以下二桁までとされたい。

次、推計する場合は、最新のデータから客観的に求めるべき。

10月2日付での当方の要求は、(1)最新のデータを用いること、(2)最新のデータによってRateMAX(免許保有率最大値)を推計すること、(3)上記(1)(2)を踏まえた上で、どのようなモデル設定が適切か国交省として検討しなおし、修正した正しい推計モデルに基づいて需要推計をやり直すべきの3点であった。

(1)の最新のデータを用いることについては、データの入手の制限により、1980年~1993年のデータを用いたとのことであるが、この点については、最新のデータが使えないというのでは、国交省が利用しているモデル自体が適切ではないのではないかという根本的な疑問が残る。

いずれにしても、(2)の最新のデータによってRateMAX(免許保有率最大値)を推計することについては、未だに明確な回答が得られていないような状況である。

したがって、当方は、10月2日付の質問事項に対する明確な回答をいただけるよう、引き続き求めるものである。

なお、この作業については、ある程度の時間を要することも想像されるが、仮に時間がかかるとしても、正しい需要推計を出さなければ意味がない。時間内に誤った推計結果を出すのではなく、適切な推計モデルに修正しなおし、正しい需要推計結果の数値をできるだけ早期に公表されるよう求める。

以上です。

田中委員長代理 これは猪瀬さんの名前で10月7日でお出しになったんですか。

猪瀬委員 一応これで出して回答を求めているということです。基本的に道路局長というか、国交省が来ましたが、明確な回答じゃなかったんですね。こういうことはきちんとやらないと、高速道路の総需要量がこういうところから決まってくるので、それこそ国家百年の大計ですから、誤魔化しのある数字でやってはいけないということでもあります。

松田委員 前に指摘してありますけれども、一番疑問は、高齢化が異常に始まっている中で免許を保有しているということ、実際に運転をしているということとイコールであるのかどうかという議論があるんですよ。

田中委員長代理 ヨーロッパの例を引っ張っているだけなんですね。

松田委員 大抵運転している人は保険を掛けているわけでしょう。だから、保険を掛けている人の年代別の、例えば65歳以上の人の数と免許保有者の間にはかなり格差があるのではないかと私は思っているのだけれども、調べていないのだけれども、そういうのを見れば、私だって免許持っているけれども15年も運

転していませんしね。優良運転免許証ですけども、つまり身分証明書に使っているだけなんです。だから、だんだん年をとって老眼がひどくなっていったら、特異な人以外は、あるいは平素訓練している以外は使えないですよ。恐らく今井さんも運転はできないでしょうけれども。

中村委員 何回も言いますけれども、私はこの推計というのは現在できる限りのことをやっていて、何の予見も持たずにやっているということで、これで十分大丈夫だと思っています。逆に、もっと少なく推計すべきだとか、カーブが早く下向くようにすべきだとかという、そういう予見、期待を持ってこういう推計をすることというのは、かつて意図的に多めに推計したといって非難を受けるのと全く同じようなことをやろうとしている。これは25年経った後の結果を見れば明らかで、この議論はもういい加減で打ち切った方がみんなのためではないかと思っています。

猪瀬委員 国交省だけでやっているわけじゃないから。今、松田さんが言われたように、免許を持っていても車を乗らない人が結構多いんですよ。今井さんもそうですよね。後ろの席に乗っている人は多いけれども。

中村委員 でも、個人に差がありまして、私なんか毎週2回も御殿場まで走ることもありますけれどもね。

猪瀬委員 中村さんのような人もいるし、そうじゃない人もいて、免許保有率と免許稼働率は違うんですよ。ペーパードライバー率というのがあるわけですよ。それを出さないとこれは成り立たないんですよ。

中村委員 だけど、それまで調査というのは不可能ですよ。だから、世界全部で増えているときに、日本だけ、これは減るんだというのを言うというのは、よほどのデータがあって示せないと言えないですね。

猪瀬委員 別に減るとか言っているんじゃないくて、正確なデータに基づいて計算しましょうと言っているだけです。80年から93年のバブル期のデータを使っているようでは困りますよ。一応これは国交省に出しています。

今井委員長 それでは、事務局から次回というか、データが出ているんでしょう。今日は出ていないの。

板野事務局長 今のお話でちょっと整理しますが、猪瀬委員から今お話があった件は、国交省に既に事実上伝えておりますので、正式に今日またこの委員会で御披露があったということで国交省の方に今の質問はぶつけさせていただきます。

それからもう一つ次回でございますが、今回は先ほどの松田委員から懸案となっている問題についてぜひ議論をお願いしたいというお話がございました。これをやっていただくかどうかというのがまず一点ございます。それから、そのほかにまだ個別の問題として、例えば貸付料のスキームをどういうふうにするか、あるいは料金制度としていろんな料金の設定の仕方があるわけですけども、設定のスキームと同時に、その弾力的な料金制度、あるいは個別路線の性質を考えた料金制度、そういうことについてもいろいろ御議論いただく必要があるんじゃないか。そういう問題が残っております。また、これはスキームによるわけですが、基本的なスキームが決まれば、それに対応した国と新会社の間での契約制度について、どのような内容のものにするかという議論もまだ残っております。それから、地域分割の論議が中間整理で検討課題になっておりますが、事務局からもまだ資料も一切お出ししておりませんし、まだ議論もしていただけていない。そんな状況でございます。

それで、今申し上げた残っている課題のうち、貸付料なり、契約制度なり、料金制度については、かなり前に事務局が勉強した成果を参考資料としてあらかじめお届けをしておりますが、ほぼそれをベースに討議資料としてお出しをしたいというふうを考えております。地域分割に関してまだ全然資料も出ておりませんので、これからいろいろ用意もしたい、そんなふうに思っております。

それで、もしよろしければ、今日この後、終わってお帰りになるときに、今用意ができておりますのが、貸付料と料金の関係は、前にお渡ししたものに若干毛が生えたような程度のものなんですけれども、討

議資料を準備しておりますので、それはお渡しをしておいてお持ち帰りいただくことはできると思います。ただ、次回どこまで、どういうテーマについて議論に入れるかということとは別でありますけれども、お渡しはできるというふうに思っておりますが、それによろしゅうございますでしょうか。

松田委員 事前にいただいていた方がいいですから、それはいただきます。それから、分割の議論というのをかなり手間がかかるし、事務局でもかなりの御負担をいただかなきゃいかんので、今から十分にデータを集めて考え方を整理してほしいというふうに思います。次回は今まで前回から残っている今日のものを含めて、これをきちんと右か左かどうなのかというのを決めないと先へ進めないと思います。

田中委員長代理 今日のし残しからとにかくやらなきゃいかんですね。仕掛品をどうするか、私は道路公団の15年度予算、16年度予算をどうするのかという、さっきの話はまさにそうなんです、私たちは凍結と言っているんだけど、道路公団の予算の考え方の基準が示されていないから動きはないですね。当面の急ぐ話からやっていくべきだと思っております。

今井委員長 それでは、次回そういう問題についてもう一回やりましょう。

板野委員長 次回は10日でございますが、開始時間はいつも午後2時なんです、10日だけは午後3時から午後6時になりますので、時間をお間違えのないようお願いいたします。午後3時からです。