

第24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10日（木）3:00～18:02

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24回会議を始めます。  
事務局長から報告事項をお願いします。

坂野事務局長 根本副大臣は、所用がございまして遅れて御出席になります。

それでは、いつものことですが、資料の点検を兼ねて配布資料の御確認をお願いしたいと思います。  
ます。

上に議事次第等がありますが、その下に資料がございまして、まず、再提出資料。これは一般有料道路の  
関係の資料がございまして、A4横長と地図、これが再提出でございまして、もう一つ、A3で横長の表が  
ございまして、これは後ほど御説明しますが、前回の会議で御要求があった資料でございまして、今日初  
めて提出させていただくものでございまして、その下でA4の横でございまして、本四関係の資料。これ  
も前回提出したものと同じでございまして、

その下でございまして、建設中路線の取り扱いについて、これも前回提出分と同じでございまして。建設  
中路線の取り扱い基準について、これも前回提出したものと同じでございまして、

その下でございまして、機構と会社からの貸付料の考え方についてです。これは、今回もし時間があれ  
ばこういう問題についても御説明をしたいと思ひまして、初めて御提出をさせていただくものでござい  
ます。

その下でございまして、料金制度に係る主な論点。これも今回初めて提出させていただくものでござい  
ます。

その下に委員から御提出がございました資料がございまして、松田委員からの提出資料で、A4の縦長の  
もの。表紙付きでございまして、

それから猪瀬委員からの提出資料。これもA4縦長、表紙付きでございまして、

その下に国土交通省に対して、前回の会議で猪瀬委員からの御質問書がございました。それに対する国  
土交通省の回答がございまして、

この回答については、本日の会議の末尾で、国土交通省から担当官の出席を求めて御説明をさせていた  
だきたいと思ひますので、その時間を今回の会議の末尾にちょうだいをお願いしております。

一番下は、最近出てきた要望書等がございまして、

以上が、今回配布いたしました資料がございまして、

今井委員長 それでは、まず議事に入る前に、前回の審議で話題となりました、一般有料道路の有償移

管の例につきまして、資料が提出されておりますので、事務局から説明をお願いします。

森田参事官 それでは、資料の御説明をいたします。

お手元に配ってあるA3の中で、資料番号を振っておりませんが、無料開放道路一覧という表があるかと思います。大分細かい表で恐縮でございますが、この資料でございます。

資料番号は振っておりませんで、A3の一枚紙であります。積み上げてある順からいきますと、上から3つ目ぐらいです。

今井委員長 この番号は、地図の番号と合っているんですか。

森田参事官 これは地図の番号ではありません。料金徴収期間満了前に有償で本来道路管理者等に引き継いだものということで、40路線あるというふうに前回御報告をいたしました。その内訳であります。

2つタイプがあって、上の方に書いてありますのは、料金徴収期間満了前に地方公共団体が応分の負担をして、無料開放した路線というカテゴリー、これに相当するのが、今全部で29路線ございます。

下から3分の1ぐらいのところ引き継ぎ道路一覧とございます。これは、同じく料金期間満了前に各地方公共団体に有償で引き継いだ路線でありますけれども、これは引き続き有料道路としてしばらくの間引き継ぎを受けた公共団体が管理をしているものということであります。これが、全部で11路線ございます。

それぞれ見ていただきますとわかるとおり、真ん中に移管年月日というのがございます。大阪府の鳥飼大橋であります、これが昭和39年の3月にそういうことが行われました。直近は、29番目でありますけれども、草津道路が平成5年に移管が行われております。それぞれ移管理由は、そこにありますように、各公共団体からの要望があったということでもあります。

有償移管額そのものを欄として書いております。それぞれ開放時の未償還額と有償移管額というふうに書かせていただいております。いずれも開放直後に無料開放しております。

有償移管額の額は、開放時の未償還額と比べてみますと、けたが違いますが、何がしかの負担をいただいております。

下の方にいきまして、これは引き続き引き継ぎを受けた団体で、有料道路として維持をされている路線であります。同じように開放時の未償還額と有償移管額とありますけれども、基本的には未償還額をそのまま引き取っていただくというのが考え方にあるので、大体同額の数字というふうになっております。

概要は、以上でございます。

今井委員長 どうぞ。

田中委員長代理 早速資料を用意していただきまして感謝します。質問ですが、これは移管の理由は書いてありますけれども、移管年月日と当初予定の徴収期限を見ますと、非常に近いものとか、離れているものとかいろいろありますが、県はそういう要望があるのなら、どうして初めから自分たちでつくろうと

しなかったのかというのがわからない。

上も下もそうなんですけれども、特に下の方で言いますと、さっき未償還額と有償移管額がほぼ同じであると言われましたけれども、確かにそういうものが多いんですが、そうではなく移管額が随分高いものがございまして、それは評価の仕方が移管するときに改めてやった結果であるのか、そうではないとすれば高くなっているのはどういう理由なのか、そこら辺をおわりの範囲内で教えていただけますか。

片桐次長 引き継ぎ道路の一覧の下の方だと思うんですけども、1番～11番まで随分ありますが、大きく乖離しているのは浦戸大橋だけであります。

浦戸大橋は、非常に順調に償還が進んでいまして、引き継いだ平成9年には、ほぼ償還が終わるという状態になっていました。ただ、この段階で高知県道路公社に引き継ぎますと、本来道路公団が得られたであろう公差収入がなくなるということで、公差収入分をいただくということになりまして、1けた違う価格になっております。

他の道路は、いずれもわずかな乖離だと考えております。

田中委員長代理 最初に言った質問に対しては、どうですか。つまり、これは途中で移管するということがわかっているのに、どうして初めから自分たちでつukらないのかなと。

片桐次長 当時は、やはり県の財政状況とか、あるいは道路の整備状況等によって、どうしても有料道路でやらざるを得ないと。有料道路には一種の緊急避難的なものがあつたものですからやつたんですが、その後、状況の変化、あるいは地域の整備計画等の事情から、やはり無料にしたり、あるいは県の公社の方で管理したいという要望があつて、順次切り替えられていったというふうに理解しております。

田中委員長代理 ということは、一般有料道路というのは、非常に融通無碍にと言いますか、国、地方、あるいは公団との間で、非常に便利な活用のされ方がしてきたと、こういうふうに一般的に認識していいわけですね。

片桐次長 必ずしもそうとは言えないと思いますが、上の方の無料開放道路については、どうしても早期に無料化という要望は一般的にあります。県の事情さえ許せば何とか無料にしたいんだという思いから、さまざまな要望があつたんだと思います。

田中委員長代理 ありがとうございます。

松田委員 この表の読み方を説明してほしいんですが、開放時未償還額というのは、計画した年度まで料金を徴収したときに残る金額と見たらいいんですか。

それから、開放直前にはこの金額になっていて、そして有償移管額というのは、このお金を県に払ってもらって引き渡したと、こういうふうに読むんですか。

森田参事官 おっしゃるとおりです。

松田委員 そうすると、例えばどこでもいいんですけども、一番下の方の23とか、25とか、開放直前

は10億残っていたんですけれども、県からは1億4,000万もらって渡したと、こういうふうを読むんですか。

片桐次長 例えば、今、おっしゃった23番の蔵王道路は、当然計画段階では、償還期限が来るときはゼロということだったんですけれども、実態は、昭和60年7月の段階では、43億円の借金が残っていたということでございます。それに対して1億円のお金を払ってもらって、宮城県、山形県に渡したというものです。

松田委員 開放直前までは10億まで減っていたんでしょう。

片桐次長 違います。未償還額が開放直前の道路公団の借金額です。23番で言えば、43億7,200万です。

松田委員 それを1億で引き取ってもらったということですか。

片桐次長 そうです。これは計算式がありまして、場合によれば、例えば27番とか28番のようなケースは、ゼロというものも出てまいります。

川本委員 そうすると、開放時に償還額を縦に計を出して、有償移管額の縦に計を出した差が損失だということですか。

片桐次長 そうです。

松田委員 何かちょっとわからないな、例えば上の方に71.7とマイナスが付いているのがありますね、これは逆に未償還額がないんだけど、1億7,600万買わせた、そんな計算式があるんですか。何かよくぴんとこない。

片桐次長 それは、下の浦戸大橋もそうだったんですけれども、実際には公差収入段階、つまり借金はなくなったんだけど、非常に早く償還が終わっている場合は、若干の誤差を許容されまして、未償還時までの総交通量の1割5分程度ぐらいは、引き続き料金を徴収していいということになっていますが、それでも一刻も早くということで、残りの得られるであろう公差収入を県が負担して、無料開放したということでもあります。

森田参事官 更に説明させていただきます。今言ったように、濃尾大橋のように、相当償還が進んでおって、公差期間と言っておりますが、そういうレベルに入っているのは、有利子債の返済は終わっていますので、それを超える部分は、ここで言うとマイナスで表現されております。そういう極めて成績のいい有料道路も調整の中で引き取っていただくケースもある。

それから、先ほどの蔵王のように、このまま持っていてなかなか償還に至らないというケースもあって、そういうケースで引き取っていただくケースもありますし、随分いろいろなケースがあります。

それは、やはり個々の路線ごとに、固有の事情がありますので、前回御提案した案としては、個々の事情に応じて、特に単独型と分類されるものについては処理をしたらどうだろうかといことが前提としてあって、前回のような御提案をさせてもらった次第であります。いろいろ路線によって事情があるというこ

とであります。

今井委員長 これは、何かルールがあってやっているんですが、それとも完全なネゴなんですか。

森田参事官 基本的に、額の出し方について一定のルールがあります。

今井委員長 有償で移管するときのルールがあるんですか。

森田参事官 はい。表の下の欄に書いてありますけれども、例えば、今、上の方の黒ポツのところできくと、29番目の草津道路の下にかぎ括弧で書いてありますけれども、早期に無料開放する場合の地方公共団体の負担額の基本的な考え方というようなことがありまして、本来ずっと料金徴収期間まで営業したと仮定したときに得られるであろう額を、現在価値に割引をしてその分をいただくというようなものが基本的なルールとしてあります。

今井委員長 上の無料で開放したのと、有料で引き継いだというのは、これは何かルールがあるんですか。

片桐次長 どちらも法律上の規定がございまして、どちらでも構わないわけです。県の判断によってですけれども。

今井委員長 ほかにございますか。それでは、よろしければ本件は終わりにして、前回の委員会における一般有料道路問題の意見集約につきまして、松田委員から資料が出ておりますので、説明をお願いしたいと思います。

松田委員 私の出している資料の2枚目に、前回意見集約がなされました中で、同時期まで料金徴収期間を延長するところを、きちんと高速道路と同様に一般有料道路の料金徴収の在り方については、高速道路と同様に扱う書いた方がはっきりして、期限が切られたような感じがなくなって、この間の議論に合うのではないかというのが1つあります。

もう一つは、バイパス型の一般有料道路の取り扱いについて、引き続き検討を行うというのは、またバイパスの問題についてどういう形で譲渡するのかとか、いろんなことがまだ未解決の問題が残っていると思いますから、そういう表現を入れておいた方がいいのかなと思ったわけでありまして。

それと同時に、これは御提案になるのか、お願いになるのか知りませんが、これからもこういう意見集約は増えてくると思うんですが、ことの性格上、大抵会議の終わりに、私ども疲れ切ってから出てくるんです。そうすると、表現がいい悪いかというのを議論しているだけの余裕がないので、今度からは案で出させていただいて、次回の委員会の冒頭でそれをきちんと決めていくという形にさせていただくとありがたいなと思うんです。

以上であります。言っていることは、この間のことと変わらないと思います。

今井委員長 御意見ございますか。

田中委員長代理 今の松田委員の御提案はもっともだと思います。集約は会議が終わるころでないで

きないということはよくわかります。それはそれでいいんですが、疲れ切っているときということと、それからあたふたして決まりが付けられるということには非常に危険が伴います。

それと、個別にそのときは一応整理、集約をしていただくわけですが、後日ほかの項目との関係が出てきたときに、前はそうだったけれども、若干見直していくとか、そういうことが全くないわけでもないと思いますので、以前の言葉を使えば、行きつ戻りつということが若干あることをお許しいただきたいと思います。

それから今、松田委員が提案された、下から2つ目ののは、確かにこのとおりです。バイパスの問題ですが、この前事務局が用意しながら十分説明をされなかったのか、されたけれども、我々がうっかりしていたのか、そこら辺はどうなんですか。確かに松田さんがおっしゃるとおりだと思うんですが、引き続き検討を行うというか、説明したけれども、皆さんが十分聞いていなかったということなのか、そこはどうなんですか。

柴田次長 バイパス型につきましての御説明は、バイパス型は切り離し、今までどおりやりますと、最後までいけば償還は完全にできまして、未償還はゼロになりますという御説明をいたしております。

それから1点、私の方から御質問ですが、高速自動車国道と同様に取り扱うというのは、高速自動車国道にしるということでしょうか。それとも料金なんか全部併せて、前は、徴収期間を合わせましょうということで、それで一般のネットワーク型だけはその中で処理をしましょうということで、こういうことになっておりますが、今回の御提案の御趣旨をお伺いしたいと思います。

松田委員 要するにネットワーク型とバイパス型を分けましょうと、これはいいわけです。ネットワーク型というのは、結論的には高速道路と同じ扱いをしましょうと。ただし、今ある料金を高速道路料金にしるという意味ではありません。取り扱いを今と同じようにやりましょうと言っているんであって、ネットワークですから料金もずっと取ってきますということを意味しているということです。

中村委員 議論したことをその日にまとめる。これは必要なことです。ただ、それを次回にもう一回見直すというのは、我々は全く隔離されたところでやっているならばいいんですが、そうではなくて、いろんな新聞報道を始めとして、いろんな意見がその間に入ってくる。場合によってはそれによって左右されることもあり得るわけで、そういうふうなことをするならば、この委員会は何のためにやっているのかということになるわけで、私はやはりその日のうちにまとめるのはくたびれて大変ですが、遺漏ないようにチェックして、その日のことはその日で終えるということが、私どものこの委員会の独立性を保つ上で筋であると思います。

今井委員長 2つありまして、さっき案とおっしゃった案というのを、その日のうちに大体まとめて、それが大筋において引っくり返ってしまうということは困ると、こういうことをおっしゃっていると思うので、それを大筋において引っくり返すと言うんだったら、その日まとめないことになりますから。

それで、今、松田委員が一般道路について出されたようなより明確にするための修正とか、これはこう  
いうことでやった方がいいんじゃないかと。

それでよろしゅうございますか。

田中委員長代理 それはそれで結構ですが、2つ目の黒ポツなんですけれども、事務局に聞きたいんで  
すが、私の理解と違うような気がするんです。というのは、ネットワーク型の一般有料道路の料金徴収は、  
今、料金が決まっていますね、その料金が10年後、20年後の路線ごとにみんな違うんだけれども、それを  
高速道路50年なら全部今の料金のままで、たとえ10年後に今の一般有料道路では期限が来るにしても、そ  
れを50年に全部高速道路の期間にしまうと。それで一般有料道路だけでプールにしてしまうというふ  
うに私は理解しておったんだけど、事務局、私のその理解でよろしいでしょうか。

柴田次長 事務局で御提案して御審議いただきましたことは、今、田中委員の御説明どおりでございま  
す。

田中委員長代理 そうすると、一般有料道路料金徴収の在り方については、高速自動車国道と同様に扱  
うということになるのでしょうか。私の理解と同じ理解に読めますか。文章の問題です。

柴田次長 御審議いただきまして結論をいただきましたのは、原案どおりのことですが、こう  
なりますと、高速国道自体の中に入っていくのか、いろいろわかりにくいところが出てくるんじゃないか  
というふうに事務的には心配いたします。

田中委員長代理 要するに問題は、松田委員が私が言ったような理解でお書きになったのかどうか、そ  
れも正確に書くということは、さっき委員長がおっしゃったように、また先の問題ですから別途というこ  
とでよろしいが、理解が皆同じになっておらなければいけない。こういうことで申し上げたわけです。

松田委員 それは田中さんと同じです。

田中委員長代理 はい、わかりました。

今井委員長 それでは、よろしゅうございますね。

大宅委員 ちょっとよろしいですか、中村先生の御意見で、我々がまとめてからの後、いろんな外野か  
らの声で惑わされてはよろしくない、独立性の問題だとおっしゃったんだけど、どこかによりよい  
知恵があるんだったら、幾らでも変えて構わないと思うので、何も私たちだけがこれに関わっているとい  
うことではないので、そういうふうに考えなくてもいいと思っています。

ただ、ねこそぎ引っくり返すとか、そういう話は多分ないだろうと思いますけれども、もしかして、よ  
りよいものがあるんだとすれば、それは別にそんなにリジットにする必要はないというふうに私は思いま  
す。

今井委員長 だから、まとまらないものはまとめませんから、その中でまたいろんな意見が出てくるの  
はいいと思うんですけども、一回みんなの意見が一致してまとめたものは、元から引っくり返してしま

うと、何回議論しても結論は出ないことになりますから。

中村委員 そんなことをやると、第8、第9、第10の委員が入っているようなもので、この委員会はそれが議論しているのかということになることを恐れるんです。

川本委員 ただ、大筋において引っくり返すということがなくても、疑問を呈するチャンスと、あと私が一番心配しているのは、ピース、ピースを詰めていって、全体で考えたときに整合性が取れないということがあると思うんです。そういうときは、やはり訂正をするチャンスは残しておいていただきたいと思います。

今井委員長 さっき田中さんがおっしゃったように、全体を構成するときに、部分的に決めたことがおかしくなるということは十分あり得ますから、その点は余り厳格に考えなくて、みんなでまとめることが大事ですから、よくわかります。

田中委員長代理 この決定について、今日、松田さんが修正してくださったペーパーについて、私は2つ目の黒ボツというのは、かなり地方に対してはインパクトが大きいと思うんです。この間余り議論されなかったんですけども、10年先に無料開放される、あるいは4年先になると思っていたものが、50年間そのままいくわけです。これは皆さんに確認なんですけれども、私はそれもやむを得ないかなと思うんですが、地方にとっては大変な話ではありますね。

しかも、もう一つこれで問題なのは、うんと赤字になっているのがあります。例えば、4年後開放されるはずの道路が1,000億以上の赤字、その道路は50年間そのままずっと赤字が積み上がっていくわけです。その辺はどういうふうにか考えるのか、事務局はそういういろんな問題について、事務局提案のようにした場合に、どういう問題の可能性があるかということはきちんと整理しておられると思うんだけど、その点についてどういう問題が発生するのか、全く問題が出ないのか、その点の勉強の結果を教えてください。

柴田次長 前回の資料で参事官の方から御説明しましたのは、今、田中委員の御指摘のところなんです。特に地方公共団体の理解というものは、やはり必要ですということは、強く我々の問題意識としてお話し申し上げておきました。

ネットワーク型はネットワークとして使えるけれども、特にバイパス方については切れているわけですし、その辺はそういう問題点が特にありますねという御説明をいたしまして、分けてやるべきではないかという御結論をいただいたという具合に私は思っております。

今井委員長 それから管理費も賄えないものはやめましょうというのが、この間ありましたね。

田中委員長代理 あれは、ネットワークを構成する道路もそうでしたね。あれは外すんですか。

今井委員長 その辺は、一番始め区分が書いてありますから、引き続き精査を行うというところで、まだ具体論は一本一本検討したりは全然しておりませんから。

田中委員長代理 そうすると、さっき私が問題にした非常に赤字が積み上がるような分は、もう一回精査して引き続き検討しましょうという理解でいいんですね。

今井委員長 それは違う。

柴田次長 前回の御審議は、委員会としては大きな考え方を示して、個別具体的な何十、何百か知りませんけれどもあるので、そこは政府の方がこれに従ってやるべきではないかという御議論だったと思います。

もう一度再度御確認しますが、バイパス型につきましては、前回このとおりであれば、債務はなくなります。必要があれば、先ほど御説明しましたように、公共団体がほしいというところがあれば、それを売っていけばいいんじゃないかということで御了解いただいたものという具合に考えておりましたが、よろしゅうございますか。

田中委員長代理 はい。

今井委員長 それでは、この問題は今の議論で2、3出ましたけれども、当然今も議事録に残りますから、そういうことで決まったことにいたしまして、本日の議事に入りたいと思います。

本日は、前回に引き続いて、まず本四公団の債務処理につきまして、意見交換を行いたいと思いますが、松田委員と猪瀬委員から資料が出ておりますので、順番に御説明いただければと思います。

それから、猪瀬委員は地域分割の問題でお出しになっていますけれども、地域分割そのものにつきましては、次回以降の委員会でやるということで、これは本四に関係があるということで、今日お伺いしたいと思いますが、それでは松田委員からお願いいたします。

松田委員 わかりました。では、私の方でお出ししているペーパーをごらんいただきたいと思います。

前回の議論を踏まえて、実は帰りましてから、昨日、今までの議事録とかいろいろ引っくり返しまして、今までの経緯を再度勉強させていただきました。

この問題については、まず、21回の委員会の基本事項の確認を求めるという発言の中で、注にありますように、今の現状は借金をして道路をつくる状態ではないから、借金で道路をつくるというのはやめましょうということ。

それから、40兆円の債務は一体としてできるだけ早く処理しましょうと。

それから、新しい税金を投入しないで、この40兆円を処理したいということで議論をいただいたわけがあります。

そういうことを前提に踏まえまして、私は1.の道路関係四公団の民営化は、新たな国民負担が極力生じないように制度設計がなされるべきであって、そのためには四公団の長期債務を一体として処理すると。日本道路公団の返済キャッシュフローを他の公団も含めて活用することが必要だというふうに考えております。

2つ目は、1.の考え方に従って本四公団の債務を一体として処理すべきでありまして、四公団一体としての債務処理の枠組みが成り立たないという場合は、これは別であります。例えば、40兆円の中に本四公団の分も今は入っているわけでありましてけれども、成り立たないという場合には、別の考え方を取らなければいけないんですが、今は40兆円と言われているものの中で一体として処理できるという判断で動いているわけでありまして、本四公団債務については切り離しを行うべきではないというふうに私は考えているわけでありまして。

更に少し補足をさせていただきますと、前回委員長でしたか、ほかの委員でしたか、閣議決定のとおりに行っていると、現在国の道路予算、あるいは関係地方公共団体の負担で処理することがいいんだというお話があったんですが、私はこの閣議決定には非常にあいまいなところがあると思うんですが、まず、最初から何回か議論になりましたが、四公団一体として検討をして処理をしようということ。

それから、3つ目の本州四国連絡橋公団というものの書き方をよく見ますと、債務は確実な償還を行うためと書いてあるんです。確実な償還を行うために国の道路予算、あるいは関係地方公共団体、それから道路料金というものの3つの活用ということをして、確実な償還を行ってくれということが書いてあるんだというふうに私は理解しています。

現在でも、本四架橋に対する出資金等は、道路予算から出ているはずでありまして、したがって地方公共団体も出しておる。これからそれをどのぐらいもう少し強めていただくかという議論はあると思いますが、逆に読めば確実な償還が可能なら、できるだけ今のルールを使って、そして道路料金の活用を含めて処理をすべきだというふうに、ここには書いてあるんだというふうに思います。

この道路料金というのは、橋の道路料金だけではなくて、まさに道路公団の道路料金も含めて意味しているわけでありまして、JHの道路料金を含めて活用する。そして、今想定される40兆の中には、この問題が入っているわけでありまして、それを含めて処理をしていくという原理と言うか、原則と言うか、そういう建前を壊して特別に、言ってみれば俗に言う損切り行為をここでやる必要はないんだというふうに思っているわけでありまして。

そこで、誠に僭越なんでしょうが、前に石原大臣から本四の部分については、道路料金の活用も検討するという整理をしておりますという御発言があったんですけども、この閣議決定に関わっている大臣のお話、それから猪瀬さんと田中さんが委員でおられて入っておりますから、もう一度閣議決定の解釈というのは、前に言われたように、道路予算と、関係地方公共団体の負担だけで処理するんだというふうには、私は読めないと思っているんですが、そのところどうということなのかというのを、もう一度御説明を賜わればありがたいと思っております。

私は、今、全部を国の予算と地方公共団体の負担で処理するというのではなくて、やはり全体を一体として道路の通行料金で処理していくという事柄を前提に処理をするべきではないかというふうに思っ

います。

どれだけの割合増やすかというのは、別の問題であります。

以上であります。

今井委員長 それでは、猪瀬さん次をお願いします。

猪瀬委員 今までの委員会の審議の流れを少し確認していきたいと思いますが、そもそも8月6日、7日と集中審議をやりまして、その後の記者会見で今井委員長と田中委員長代理が保有機構でやるということをおっしゃいまして、それから22日、23日の集中審議で保有・債務返済機構は、四公団全体のためにあるんだというふうに確認されたと思います。

その上で、各公団の区分経理はあるということで、それはあくまでも区分経理ですが、前回の議論の中の一般有料道路の問題で、これは区分経理の問題だというふうに理解していたわけですが、日本道路公団と一般有料道路はもともと同じ会社でありますから、そういうふうに理解していたんですが、その流れの後で本四の問題が出てきまして、本四の問題は、あたかも区分経理の装いを呈しながら、独立採算のような話になってきて、独立採算的な債務処理というふうな方向で話が動いてきたかのように思われます。

そこでもう一度原点に振り返ってみるならば、四公団の40兆の債務を、保有・債務返済機構で返済していくものだという前提で考えるならば、本四だけの債務処理というのは、論理的にはあり得ないということになります。

閣議決定との兼ね合いで考えていくと、閣議決定は、日本道路公団、首都高、阪高、本四と一応番号は振って分けてありますが、基本的には本四の部分では道路料金を活用するという項目があり、今井委員長が閣議決定に即して言うならば、関係地方公共団体等で処理するというをおっしゃいましたが、それは道路料金の活用も検討するということになっておりまして、当然四公団一体の中で本四をどういうふうに解決していくかと、こういうふうな問題だと思います。

したがって、独立採算的に本四を破綻処理するというのではないということを確認した方がいいと思います。

まだ、申し上げたいことは幾つかあるんですが、先に申し上げたいことの前振りだけ少ししておきますと、去年の夏に発表しました行革断行評議会のプランでは、全国を6個の民営化会社に分けるということにしてありました。そういう6個に分割するという中で、首都高、阪高、本四は、6個に分割される会社の中に位置づけられていたわけです。

今日、もう一つだけつくっておきましたのは、新たに7つに分割するという案ですが、これはまた分割のときに御説明いたしますが、ただしそこで必要なことは、新たに7つにしたというのは、前に一度提案したことがあるんですが、阪高を一部JHに組み合わせるなどの路線配分をして、新しい形にしてあります。

それはともかく置きまして戻りますが、つまりそもそも全国を6つないし7つに分割するということの

中に本四が吸収されていくというふうに考えるというのが当初の考え方でありまして、その考え方は引き続きこの委員会でもときどき提示させていただいたことがあるんですが、この行革断行評議会のプランが当初ありまして、そして道路公団への3,000億円投入をゼロにするということが同時にあって、それで40兆円近い債務を返済していくということでありました。

そこで閣議決定への流れというのは、道路特定財源の一般財源化、つまり、日本道路公団に投入していた3,000億円をゼロにし、その見合いで2,200億円を一般財源化することにより、歴代内閣ではできなかった道路特定財源に初めてタブーに挑戦したという形で評価されているわけです。その流れの中で閣議決定があって、そして借金返済は30年だというのが50年以内、できるだけ30年に近づける50年以内という方向になりましたが、閣議決定そのものは、そういう理念の下につくられているわけです。いろんな綱引きが水面化であったように思われますが、基本的にはその理念がやや玉虫色に見えるような形になっていますが、そこに表現されているということでもあります。

私は、もう少しこの件について申し上げたいんですが、石原大臣もこの閣議決定の大きな役割を果たされたと思いますので、閣議決定の理解ということでは、日本道路公団のキャッシュフローから一定程度本四に入っていくということがある共有の認識であったと思われませんが、ちょっと石原大臣に御説明いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

石原行政改革担当大臣 この点につきましては、8月の集中審議のときも御質問がございましたので、整理合理化計画の書いた側の立場というものをお話させていただきましたが、くどいようですけれども、債務は確実な償還を行うため国の道路予算、すなわち道路特定財源を差しております。関係地方公共団体の負担、現在出資金を出していただいております。これを念頭に置いて処理すると。

ここでパラグラフが切れていれば明確なんですが、することとし、今、猪瀬委員が御指摘のようなJHが健全な企業であるならば、ある程度の道路料金の活用も検討に値するのではないかとということで、こういうふうな書き方をさせていただきました。

しかし、一番のポイントは、これもこの委員会で再三再四議論がされておりますけれども、他の三公団はまだ道路をつくっていると、しかし本四架橋の方はもう既に完成してしまっているということでもあります。そして莫大な債務があると。この債務をちゃんと処理しましょうと、これが四公団の中で本四は特別なのであるということを指摘していることは、これまでの委員会の議論の中でもなされてきたと、私も承知しております。

そこで、今、猪瀬委員が言われた点なんですけれども、私は2つの留意点があるのではないかと、この整理合理化計画を書いたときから感じております。

その1つは、民営化して利用者の方がよくなったとさせていただく民営化でなければなりませんし、無駄な道路がどんどんできるというようなことを止めていかなければならない。

そんな中で橋の処理ということを考えてときに、全額を他の一番収益性の高い、東名、中央、あるいは東北道といった料金を全くそのまま、あるいは上げて返済するということでは利用者の方々は何だと、橋を処理するために民営化したのかということになってしまう。この点、理解のできる範囲というものは、ひとつ道路料金の活用の前提にあるような気がいたします。

もう一つは、新たな組織の採算性の確保という命題があるわけでありまして。この2つの命題にしっかりとした答えを出して委員会としてかなりの部分、この料金の活用を積極的にしていこうという結論が出された場合には、政府といたしましても、委員会の意見を尊重させていただくことになるものと、私は現段階では考えております。

根本先生も党の方で、この点につきまして御議論をいただいておりますので、何か補足することがあればお願いしたいと思います。

根本副大臣 いや、石原大臣と私も同じ考えです。基本的には、本四は関係地方公共団体も負担しているわけですから、やはりそのいきさつも考えますと、道路料金の活用を書いているのは、相当限定的なんだろうと、私は思います。

猪瀬委員 去年の閣議決定は、今、大臣、副大臣から御説明していただいたことであると思っております。

大事なことは、国民負担の最小化ということで、なおかつ無駄な道路をつくらず、もちろん必要な道路はある程度必要なんですが、無駄な道路を一切つくらず、そして料金を下げながら膨大な債務を返済していくと、これが特殊法人改革の一番中心である道路公団改革にとっての、この委員会が果たす役割だというふうに理解すべきだと思います。

そこで、今はこの分割の問題を細かく言う機会ではないのですが、少しだけ言わせていただきますと、そういう面で考えたならば、去年私が6分割のイメージを出しましたが、この間、この夏のさまざまな議論を含めて、新たに少し考えたのは、例えば一度夏の集中審議のあとで出しましたが、阪神高速なんかの場合は、横にある近畿道や名神高速の一部等を組み入れますと発散しないで経営的に成り立つというアイデアを前に出しました。そういういろんなアイデアを出していくということが本四とも絡んでくると思います。

それから、首都高速道路の場合は、千葉プールとか、横浜プールとか、そういうものを組み込む形で今までの首都高速に対して拡大首都高速のような形で考えるならば、これも経営的に成り立つのではないかと。そういうふうなアイデア、知恵を出し合いながら、本四の債務を一つの大きな流れの中に組み込んでいくというふうに考えるならば、単なる破綻処理ではない前向きな解決ができるかというふうに思います。

そういう意味で、今、分割の時間ではないのですが、とりあえず、分割のイメージの中に本四というものは十分に吸収合併できるだろうと考えるべきであると思っております。

前にも夏の委員会でも申し上げましたが、本四は、ただペンキを塗る会社として残しておくということではなくて、大きな分割会社の中に組み込まれながら、観光資源であったり産業道路であったり、宣伝や、あるいはソフトをくっつけていくというふうないろんな形の中で生かしていくということが一番大事であると。同時に本四の料金が、6,000円とか7,000円とか非常に高く、これではとても利用できないから、そういう分割会社の中に流し込むことによって、3,000円なり4,000円なりにできるのならばしていくべきであると。

つまり、本四単体で債務処理という発想では、本四の解決にはならないということを併せて申し上げておきたいと思います。

これは、首都高速におけるアクアラインも同様であります。首都高速におけるアクアラインも現在の3,000円、前は4,000円でしたが、いつまでも3,000円でいたら首都圏のネットワークにとっては、非常に不利益であるというふうに考えつつ、これを2,000円なり1,000円なりにしていくような方向での首都高株式会社のようなものができ上がってくるのが望ましい。

こういうふうに、この委員会の名称は道路関係四公団国民営化推進委員会ですが、四公団をそういうふうに一体的に考えて解決していくべきだと。ちょっと本四の債務処理だけが一人歩きして、幾らのお金を注ぎ込むかという話が、少し限定的に特化され過ぎたのではないかというふうに前回の議論では感じておりましたので、今、申し上げているわけです。先ほど根本副大臣も少しおっしゃいましたが、国、地方の出資あるいは負担というものがあると、そして道路料金の負担もあると、国、地方の負担というものも、これも夏の集中審議以来再三申し上げてきましたが、地方は地元負担を徹底的に確認して出していくと、800億円を国と地方でそれぞれ出してきたけれども、それを国と地方で延長する、あるいは地方だけで延長する、ということはこの間の話でも出ていましたので、そこは賛成であります。

それから、無利子融資が一定程度出ていますが、これもある程度出ているだろうというふうに想像いたしますが、そこはどこで区切るかはまだ決まっているわけではありませんが、そしてプラス残りの1.5兆とか1.2兆というものに道路料金が入ってくるというのは、これは当然であろうというふうに理解しているわけです。

つまり、国、地方、道路料金とそれぞれを組み合わせながら、この問題を解決の方向に持っていくのが一番閣議決定に沿ったものだと思います。

これで、この件については一応だいたい申し上げたんですが、もう一つ全体に関わることでありますが、今日の朝日新聞の経済部の記事にも、日本道路公団は債務超過であるというふうな間違った記事がまた出ておりました。こういうミスリードの仕方、つまり朝日新聞の記事というよりも、この前の日経もそうでしたが、朝日新聞の記事を誘導したバックグラウンドは何かということをごここではっきり考えておく必要があると思います。

つまり、道路公団が債務超過であるというキャンペーンですね、デマゴグです。これをあえて流し続けるということの意味は何かということでもあります。ＪＨが債務超過である、赤字で大変であるというキャンペーンが繰り返されることによって、とても本四の債務を一部でも引き受けることはできないというふうな結論を誘導しているキャンペーンだと私は理解しています。これは道路公団側のキャンペーンだと私は思っています。

もう一つ、国費を投入することによって、本四の破綻処理をする、債務処理をするというふうな考え方をすれば、これは国土交通省側にもそういう気持ちがあるんだと思っています。国土交通省側と道路公団側にそういう考え方がある。道路公団側は債務超過であると訴えて、とにかくできるだけ国の税金を入れてもらうことによって身軽になったうえで、楽に民営化したい。

国土交通省側の思惑としては、ここで道路特定財源が、やや公共事業の予算が減ってきてゆるゆるになっているところで、道路特定財源の一定の枠を確保しておきたいと。そのためには無利子融資よりも確定的に本四に予算を一定の規模で入れておくことの方が無難であると。こういう考え方があるかと思います。

更にそうすることによって、今度はＪＨが身軽になる、ＪＨが身軽になれば、もっと高速の建設がたくさんできると、こういうふうに国土交通省は考えているのではないかと思います。

つまり、国土交通省側にとっても道路公団側にとっても、本四に国費を投入することが一番得策であるという判断の中で、この委員会がそういう思惑に振り回されないようにすべきだと、我々は国民の側に立ってこの問題を考えているのであって、ここで国民負担最小化の原則を踏み外したらとんでもないことになって、では今度はどこどこに税金を入れましょう、今度は首都高に入れましょう、阪高に入れましょう、あるいは一般有料に入れましょうと、いろんな形で国費投入という誘惑が出てくると思います。

そもそも国費投入と言ったって、そんな国費はどこにもありません。たかだか景気対策で１兆円、２兆円使うか使わないかと大騒ぎしているときに、つまり何兆円ものお金をこの道路改革に注ぎ込むなんていうことは考えられないことでもあります。

そもそも国費を投入するというので、ＪＨならＪＨが救済されるとしたら、こんな改革はしなくていいわけです。借金を返済するためにこの改革をやろうとしているわけです。この間の債務超過の件ですけれども、これは事務局がもう少しきちんと説明しなければいけません。固定資産税の問題から、債務超過を導き出すことは理論的に不可能ですから、ここのところをはっきりさせないと。

この間、川本さんも一種の意見書をお出しになりましたが、川本さんがいろんな意見書をお出しになることは、それはそれでいいんですけども、ちょっと事実関係において一言申し添えておきますと、この前も少しだけ言いましたけれども、企業会計の問題と、税務会計では会計基準が違うので、この間は建物取得に対する立ち退き料について違いますということを申し上げましたが、側道とかそういうものも違うんです。

この川本さんの御意見では、「税法上原則的には利息や補償費を資産価格に含めず、每期使用処理する」と書いてあるんですけども、税法上は補償費などは、資産価額に含めるということがあります。ありますというよりも、この間は法人税基本通達の7-3の5について説明しました。立ち退き料というのは、資産価額に含まれるということをお願いしましたが、もう一つ高速道路の側道なんかでも誤解されているんですけども、法人税基本通達の7-3の11の5に「法人が専らその有する土地の利用のために設置されている私道を地方公共団体に寄付した場合には、当該私道の帳簿価額を当該土地の帳簿価額に振り返るものとし、その寄付をしたことによる損失はないものとする」と。こういうふうに書いてあります。

したがって、高速道路をつくるときに側道なんかありますが、あれはあげてしまうわけですけども、あげても道路そのものの資産価格に入っているものでありまして、そのところはお間違いのないようにしていただきたいんです。言わば工事現場で足場を組んで、足場を取っ払っても、ビルの資産価格は足場の工事費は入っているわけですから、足場を取っ払ってもビルそのものの資産価格は全然変わらないわけでありまして。足場の部分も入っているわけですから、そういうふうを考えるべきですから、これは基本的に税法上そうなっていますので、この固定資産税の問題から、債務超過を言うということは、もう少し細かい話は幾つかありますけれども、すべての資産は企業会計基準でありまして、税法上の基準で演繹するということが理論的に絶対に不可能であるということだと思えます。

これはそちらに財務省の藤田さんがいらっしゃるんで、そのところはもう少し新聞記者にもわかるように、きちんと説明された方がいいかと思えます。そうでないと、これは債務超過キャンペーンになってきますので。債務超過ではないんですから、というかもし仮に債務超過であったとしても、それは来年度の9月にならなければわかりません。

実際には、今の段階で、ここから債務超過というのは、裏付けのない誤報にすぎないわけで、そのところははっきりさせてください。

藤田さん、どうですか。

藤田参事官 私から答えます。以前にきちんと説明しておるつもりでございまして、新聞記者等にも、機会がありましたらその都度説明しております。

おっしゃったとおり、税法、法人税法、固定資産税、全部違いますし、企業会計の考え方も違います。ですから、それぞれ演繹的に導くことは適当ではないということは、前回申し上げたとおりでございます。

ただ、現在、確定的な四公団の固定資産関係の数字は作業をしておりますので、それができましたら、今日は間に合いませんけれども、またはっきり御説明したいと思っております。

川本委員 猪瀬さんがおっしゃっているということと、私が申し上げていることとに、細かい点の違いがあれば、それは御指摘をいただけたらと思っております。

それから、先日来御説明しておりますように、会計上のルールは、両論併記の場合が非常に多いござい

ますので、いろんな御意見があるということも、この間申し上げたとおりでございます。

それから、固定資産税関連データの算出であったことも事実で、ただ、私が申し上げるのは、直接的な目的ではなかったけれども、企業会計原則に使用できる数字が非常に出てきているので、本当に債務超過でなければいいんですが、その心配があるということを上げたわけでございます。

ここでお願いなんですけれども、多分固定資産税を計算されるときに、それに関連して数字としては、いろいろなものが出ると思うので、企業会計原則で出してみたらどんなものかという簡単なものが出るというと思っているんですがいかがでしょうか。

藤田参事官 これにつきましては、本当の財務諸表と言いますか、企業会計に基づく財務諸表の作業が始まってあるわけでございます。それはできるだけ早くということで、来年3月期、遅くとも来年9月期ということで作業しているわけでございますので、非常に不十分なデータでもって当て推量で数字を出しますと、またそれが本当に正しいかどうかというのは資料が少ないのでわからないわけでございますので、基本的には、今回は固定資産税の作業ということで、少ないデータの中でできるだけ事実に近い数字の固定資産税をとということで作業しているわけですので、そういう作業をしたいと思っております。

猪瀬委員 もう一回確認しますけれども、債務超過という概念は、企業会計基準上の概念でありまして、固定資産税の対象資産を確定する税法の概念ではないので、全く別の次元の話をも混同しても仕方がないんだと、新聞記者の方もそこはよく理解してください。それは私が一度説明しますし、それからもしあれでしたら国税庁に行って聞いてきてください。つまり意味が全然違いますので、債務超過というのは、あくまでも企業会計基準ですから、全然意味が違いますから、そういうことなので、もちろん川本委員が言うように、早くいろんなデータが出てくるのはいいんですが、それはさんざん各委員も、田中委員も川本委員も要求して、それで来年の3月なり9月なりということになったわけですから、裏付けの取れない話を展開する必要は全くないわけですよ。早ければ早いに越したことはないというのは全員の意見ですから、債務超過と呼んでも、固定資産税ではないですから、固定資産税というのは幅を狭く見積ってやるものですから、全然意味が違います。

今井委員長 ここで切りましょう。要するに固定資産税のデータが出てきて、固定資産税のことを議論すると。それから企業会計の数字は、来年の9月にならないと最終的に出てこないわけです。

それから、道路公団が健全か、健全ではないかという見方は、売上げの十数倍の借金があるという意味からいけば、民間企業で言えば大変異常であるということは間違いなくて、前にそれは検証したわけですし、ただキャッシュフローが売上げの半分あるというのも、これもまた非常に特殊な形態でして、そういう形で今まで償還主義ということで運用してきたのを、今、民間企業並みに見直そうということですから、そこを今ほじくり回してもしょうがないんじゃないかと思っております。

固定資産税の結果が出てきたら報告してもらいたいと思うんですけれども、やはりこれは何回も言うけ

れども、我々は借金の返済がきちんとできるかということ。それから建設のルールをどういうふうに決めるかということ。つまり、規格の変更とか、合理化をやってどういうふうに決めるかということ。それから、料金が返し終わったら下がるということになってはいますが、料金についてどういう考え方を我々は取るのかということ、この辺が今一番大事なことでありますので、そこら辺の焦点を絞って、今後いろいろな形態等も考えていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

ほかに御意見がございませんでしょうか。

大宅委員 本四のことで少しだけ、私もこの間の説明が、なぜあの時点で出てきたのかよくわからないんですけども、結構単純なものですから、言われてみればいいかと、国が出せると言うならば、それもいいかと。例えば同じざるの中で腐ったリンゴは早く出してしまった方がいいと、しかもこれは完結して、これ異常増殖しないと単純に思ったわけです。

ただ、そのときの前提は、私はこの委員会がスタートしたときに申し上げたように、なぜ四国に3本の橋が架かってしまったかという責任を明らかにするということをやらなかったのが問題だったのと、それは大前提なんです。それで責任を取ってもらうということがなければいけない。

さっき猪瀬さんがおっしゃったみたいに、昨日、一昨日考えていまして、本四に許したのは、阪高だっほとんどアウトなんですから入れなければだめだと、ひいては道路公団も要となったら、線引きの基準が多分がないというふうに私も考え直しました。

その腐ったリンゴを取り出していった方がいいと思ったことの中の1つに、国民の負担を少なくというのはあるんですけども、国民というのは、いつも言っていますように、今生きている人たちが国民ではなくて、将来の国民も国民なので、なるべく明るい未来みたいなものを提示する方がいいんじゃないかというふうに私も思ったんですけども、今日の猪瀬さんのお話で、そういうことかということもよくわかりました。

もう一つは、この間から何度もいろいろ提案が出ているわけですけども、12月までにそんなに時間もなく、プライオリティーを決めて、スケジュールをはっきり決めてやっていくという話だったのが、何かまたそれがずるずるになってしまっているの、是非本当に一番大事なところは何かということからちゃんと決めて、今回のこの委員会では、何月何日の火曜日はこれというふうにはっきりするようにしていただきたいというふうに思います。

中村委員 大宅さんの話にちょっと私も四国の数百万人の人口しかない、あるいは岩手県の面積もないところに3本も橋を架けたのがいいなんて全く思っていません。だけど、あれがどうしてそうなったかというのを今ここでほじくるのは、これはまた別の人にやっていただいて、この委員会は、もっと前向きなことを議論する。あの債務をどうやって消してゆくか、そしてあれをいかに活用していくか。

特に大事なものは、料金が高いために、せっかくつくったものが使われない。こういうふうな事態を経済

学者は、デッド・ウェイト・ロス (dead weight loss) なんて言っていますが、死重的損失といいますが、死んだ重さのために損失が起こる。要するに料金が高いために本来使われるべきものが使われないで、全体で資源の有効活用になっていなく、無駄遣いだと、それを何とかする。

社会資本だから採算性が悪いということがあっても全然おかしくない。ただ、むちゃに悪いのは困るのですけれども、ただ使われないというのは、そんなもったいないことはない。だから、それをいかにして使われるようにするかという方向をここで出しておく。そこから先は、猪瀬さんが言われたように、例えば新しい民営会社がそれを大変重要な観光資源として活用する、ということは大いにあってよいと思います。

皆さんが、例えばサンフランシスコに行かれたときには、間違いなくゴールデンゲートブリッジに行かれる。シドニーに行かれたときには、ハーバーブリッジに行かれる。あるいはスコットランドに行くと、フォース橋がありますが、これをスコットランドの人々だけでなく、全イギリス人がこれは誇りに思っているのです。今となったらそれと同じようなものと前向きに受け取って、どういうふうを活用するかという中で考えた方が、はるかに生産的だし、これが我々の改革の趣旨にあったものだと思います。

今井委員長 なぜ本四を早く取り上げたかというのは、実はさっき猪瀬さんのお話もありましたように、今まで1,000億だったのを1,800億円にしたんです。そういう予算措置を講じたわけです。ただ、総額8,000億という無利子融資の枠は変わらないで前倒しをしたわけですけれども、そういう予算を決めなければいけない時期が、まだ大丈夫なんですけれども迫っているものですから、そういう議論をしたわけでして、これは今日決める必要はございません。

ですから、今日はいろんな意見が出ました。それで総合的に。

田中委員長代理 委員長が、そんなに早く集約されるとは思わなかったものですから。

今井委員長 いや、結論を出すわけではないですから。

田中委員長代理 結論を出すとか、どうとかいうよりも、ちょっと松田委員、猪瀬委員、中村委員、みんなお話を伺っていると、一面の真理は皆あると思います。

そもそも閣議決定というものは、私もこういう経験はいっぱいありますけれども、結果的にみると、関係者それぞれが自分の都合のいいように読めるようにつくらざるを得ないということがあることも事実です。したがって、当事者であられる石原大臣、あるいは党の方で関与された根本副大臣のお考えも、それはそれとしてやはり客観的に読んだときにどうかというのは、あくまでもいろいろな読み方があり得ると、それはそれで私も事実として認めます。

そこで、本四の処理の仕方について、今日は決定はしないという委員長の御発言だったんですが、私の考えだけ申し上げれば、この前も申し上げたんですけれども、猪瀬委員を始め、皆さんよく言われるように、やはり地方公共団体の責任、国の責任、いろいろ責任があるからこそ国、地方について、向こう10年

だとか、更に負担、出資をさせるという意見があることも事実です。

まさに、この問題というのは、責任の問題で言えば、基本的には政府の責任があると思います。だからと言うわけではありませんが、そこは非常に重要な点である。

2つ目に言いますのは、私はこの点について、基本的にすべての場合がそうなんですけど、どんぶり勘定は余り好ましいことではない。皆さんおっしゃることは、一面の真理があるし、絶対にそうであってはいけないということはないわけですけども、国民負担という点から考えたときに、責任の問題は当然政府には果たしてもらい、国民にも明確に政府が間違いましたということを示すことにもなりますし、損切りすれば、返済期間は全体として短くなることは事実です。

したがって、この問題は返済期間が長くなればなるほどリスクが非常に増大する点がございまして。例えば、政治の介入にしても、あるいは利子率がどうなるかということを始め、いろいろあり得る。

国民負担から考えると、これが短くなって、できるだけ早く新しい会社が、いかなる形式であれスタートして法人税を払い、国民の利益になることをやってくれることは非常に好ましいことだと思います。国民負担全体を考えたときに、どういうふうにこれを判断するか。私は、A～Gまであって、A、Gはやらないという話が以前ございましたけれども、それはそれとしても、その範囲内で考えても、返済期間が短くなることによって、国民負担がトータルとして軽くなることは大いにあり得るし、その中で勘定が合うということで期間が長くなることによる危険性もあり得る。

いつぞや、若干話は違いますが、かつて北東公庫と開銀の問題、これは今統合をして日本政策投資銀行になっていますが、苫小牧東の借金を北東公庫が抱えたまま統合した。1,400億ぐらいだと記憶しておりますけれども、それを開銀の利益の中から消化していったわけです。

こういうのは、一見非常に合理的なように見えるんですけども、本来なら開銀は1,400億を国家に払うべきものなので、国民の利益としてどう考えるべきかということは本当に問題だと思います。

それと全く同じ話ではありませんけれども、この間の計算で言えば、仮に1兆2,000億負担することになっても、トータルとして国民の利益になるという計算は当然あり得る話でありまして、もしそうであるならば、私は両方の話があると思いますけれども、閣議決定で読めないわけではない。確実にという全員の読み方もありますけれども、そうした方がより確実にはなるわけでありまして、私は本四の問題については事務局提案の考え方でよろしいのではないかとということだけを改めて申し上げておきたいと思います。

今井委員長 ありがとうございます。どうぞ。

川本委員 本四についてですけども、今日、冒頭に審議の流れについて猪瀬委員がまとめられた内容は、とてもロジカルだったと判断します。ただ、私が一番心配しているのは、債務が本当に返せるのか、本当に郵便貯金のお金に穴が空かないのかという点です。そうしますと、今後債務をどれだけ抑えられるかということで、建設がどれだけ抑えられるかという議論とセットでしないと、仕方がないと思います。

債務の処理をきちんとするということを大前提で考えときに、やはり私としては新聞報道であり、あと数字としても本当に固定資産が17兆円であったということはショックでありますので、そういう情報を得た段階では、やはりお金が足りるのかどうか懸念を持っております、本四に税金を入れなくてすむのか、今の段階で判断するのはとても難しいと思っています。

ですので、企業会計原則というのは、きちんとしたものが9月というのはもちろんなんですけれども、税法と企業会計原則は違いますが、似た数字が多いので、会計士の方が事務局にいらっしゃいますので、できましたらおおざっぱなものを重ねてお願いできたらというのが私の希望でございます。

と言いますのは、やはり普通の企業であれば資産をふくらますために、金利にデフレーターをかけたりということが世界的にもございますので、懸念は解けないということをご個人的にここで申し上げておきたいと思います。

猪瀬委員 先ほどの大宅さんの言ったことで、責任の問題というのは、大きいと思うので、これは本四に入れたら、先ほど田中委員が入れることが責任だと言いましたが、そうではないと思います。これは入れたら何だ解決してしまうのかと、責任の問題が消えてしまいます。これは非常に重要な問題です。

それから、先ほど中村委員が、ゴールデンゲートブリッジは観光名所であると言ったように、本当にそうなので、東京のお客を四国に呼ぶんですよ、そのために民営化というのがあるのんです。そういう解決をきちんと見ていく前向きな考え方をしていけないと、そのために民営化会社があるだということですから、もう一度繰り返しになりますけれども、このままなし崩し的に税金で埋めたら四国に3本の橋を誘致した責任は消えてしまいます。ここははっきりしておかないといけないと思います。

田中委員長代理 そこは見解の違いです。では、あなたの考え方でいけば、出資を全部するのも消えていく一つの手段になっているんじゃないですか。私はあなたのおっしゃることを延長して考える。猪瀬さんが言うからではなくて、私の個人の考え方ですけれども、それはここで明確にすること、国民に対して、政治も政府も間違っただということをはっきりすることは、一つもおかしなことはない。

かつて、国鉄についてそうしたこともあり、国家の制度の在り方に対する間違いだったということをご宣言したのと同じなんです。私はそう理解しておるといいますから、それが先々歴史的に見て正しかったかどうかはわかりませんが、

猪瀬委員 細かいこと言うつもりはないけれども、ずっと地元の負担について主張し続けてきたのは、私なんです、余り田中さんからはその意見を聞いていません。地元の負担を延長しろということ。つまり、具体的にだれがどう負担するかということをご何度も提起しました。地元は800億円のうち、267億円を負担するんだと、これをもっと伸ばすんだと、責任というのはそういうことです。

田中委員長代理 あなたの言葉を使えば、黙っているのは、私は最近賛成だから黙っているんです。だから、それでいいじゃないですか。

猪瀬委員 だったら賛成だと言ってください。

田中委員長代理 だから、あなたがいつか言ったでしょう、黙っていれば賛成だと。だから私は反対のときには明確に言うだけです。黙っているときには賛成だと理解してください。

猪瀬委員 いいですけども、そうである場合は、自分もそういう意見に賛成だと言えればより立場が明確になりますから。地元の負担をきちんとさせること、そしてそれに対して国の負担の比率をはっきりさせること、その比率をはっきりさせながら、なおかつ地元の負担の延長があるかどうかを議論すること。更に、現在国の無利子融資が入っていますけれども、これも無原則であってはならないと思います。ただ、現状でそういうふうに入っているということで、多分これはつなぎでとりあえずやったと思いますが、その上で、何をどういうふうにするかということの責任は、具体的な数字の上で出てくるので、ぼんと1.5兆とか、1.2兆とか残りをどうするんだということで、それで国費を入れるということは、決して責任の問題とは結び付きません。

今井委員長 これはこうしましょう。閣議決定で4つの公団がそれぞれ表現が違いますね。それはさっき石原大臣が言われたように、現在まだ建設中のものを抱えているところと、抱えていないところ差もありますし、それから国と公共団体が関与しているところと、関与していないところとありますし、そのように分けてそういう書き方をしているわけなので、全部同じ処理をすべきではないと思うんです。それぞれに応じた処理をすべきだと思うんです。

特に本四の場合には、明らかに破綻がはっきりしておりますので、昨年も政府がそういう措置を講じたので、恐らく今年以降もそういうことが予算の問題で問題になりますから、少し早目に結論を出す必要があると思うんです。

1兆2,000億か、1兆5,000億か、8,000億であるかは別として、8,000億までは決まっているんです。それが今、段階的に出てきているわけです。ですから、その辺ところはもう少し先で、もう少し全体の姿が進んでから決めましょう。今日これは結論を出す必要はないと、そういうふうに私は申し上げたわけですが、よろしゅうございますか。

猪瀬委員 結構です。

今井委員長 それでは、建仮の問題の続きをやりたいと思います。

これは、それぞれの御意見を今まで伺っているんですけども、少し議論を深めたいと思います。

1時間半経ちましたから、少し休みましょうか。それでは、5分か10分休みましょう。

( 休 憩 )

今井委員長 それでは、再開いたしたいと思いますが、さっき坂野さんからお話がありましたように、

この前の猪瀬委員から御質問の回答が来ておりまして、これが5時40分から、今4時40分ですから大体1時間建仮の話をして、早く終われば早く終わってもいいんですけども、あとの20分をこれに当てさせていただきたいと思います。

建仮の問題は、この前皆様方からいろいろ御意見を伺っていたわけでございますけれども、もう一回それぞれのお立場を整理して述べていただくとありがたいんですが、どなたからでも。

猪瀬委員 前に松田さんの話があったんじゃないですか。

松田委員 前回説明しましたけれども、10月4日の22回委員会に私はこの建仮についての考え方を説明したわけですが、覚えておられるかどうか、資料の中にこういうのがあれば、もう一回この長いものを見ていただきたいと思います。

もう一回整理して、資金支出のパターンというところで私は御説明したいと思います。あるいは、なければ頭の中で思い浮かべていただければ結構であります。

私から簡単に再度の説明になりますが、申し上げたいと思います。1つは、私どもはこの四公団の債務を一体として処理をしていく、そのときにほとんど財源的に出るのは今の道路公団の通行料金でありますから、それを使って50年以内のできる限り早期に、40兆円と言われる債務を処理していくというテーマを我々は頭に置いているわけでありまして。もう一つは、言うまでもなく、四公団を幾つかに分割をした新しい会社にして、そしてそれもできるだけ早く会社らしいスタイルで活動ができるという形にしたい。この2つが大きいと思います。私は、そのための考え方として、借金を返すのには、一番借金を返す余力が大きく出る資産保有・債務返済機構を設立して、そこに大部分の資産を持たせる。大部分という意味は、一部新しい会社にもパーキング等を持たせた方がいいと思いますから、それを置いておいて大部分の高速道路はその機構に持たせることにして、そしてできる限り早期に40兆円を返させるという方式を取りたいと思います。

それはなぜかということ、前から資料が出ておりますように、今あるリース料、あるいは貸付料というものを考えれば、その中に償却費のほかに土地、あるいは法人税の免除、いろんなものが入ります。固定資産税も減免をすることは絶対にできると思いますし、場合によってはこれをかけないということもできるかもしれません。これは交渉の下だと思えます。

そういうものを合わせてやりますと、ほかの考え方よりは8年は早く債務が返るといって、非常に大きな効果が生まれますから、それで債務はできるだけ返す。

そして、債務を返し切らなくても、一定の期間があったとき、私は大体その期間を10年～15年の間と考えていますが、10年～15年の間に新しい会社の経営陣が我々は買いたいと言ったときに、その意思があればそのときに資産を新しい会社に譲渡する。そして、機構は解散をするということを考えております。

もう少し言いますと、それから中村先生と一番意見が違ってくるのですが、機構はしたがって借金を早

く返すための機構でありますから、法律で限定して縛るということをいたします。そして、これから新しい建設財源を支出するということはやめましょうということを御提案しております。

新しい建設財源は、新しい会社が必要と思う分資金調達をして取ればいいわけであります。

その頭の含みには、これからの路線というのは極めて不採算なものが多いと思いますから、先生がおっしゃるように社会的効用は高いかもしれないが、会社経営から見れば非常に低い採算性のものが多いと思いますから、会社はそのときには恐らく自分のところは2割までなら責任を持てるとか、1割までなら責任を持てるということになるでしょう。あと国と県というもので国費を使ってやっていくべきであるというふうに私は考えているということであります。

もう一つ、別の前提がありまして、そうは言っても新しい会社ができる。あるいは、機構が法律によってできるというためには、閣議決定では17年4月と書いてありますから、一応17年4月までは今の形が残りますから、その間は今と同じルールで委員長の言われる仕掛り品をつくっていくということはやむを得ないと思っています。そのときに、効率のいい方から、いわゆるその効率は採算性と先生の言う、社会経済的な要素と2つでもって選んでいけばいいと思います。

ただし、私の希望はそのときに、集中投資をすべきだというふうに思っています。まだ、土地しか買ってないとか、工事に入ってないとか、工事に入ってもほとんどやっていないというのは、後回しにさせていただいて、今もう完成しつつあるものに集中投資をすれば、進捗度で見れば私どもの計算では大抵現在の建設中のものも上から拾って行って、40%台の半ばぐらいまではできると思います。そういうところで調整をして、そこまでは借金の返済額に入れておいて、あとは新しいルールでやっていただきたいというのが私の基本的な考え方であります。

まだ、ちょっと言いたいことはありますが、以上基本のことだけ申し上げておきたいと思えます。

中村委員 松田委員は私と意見の違うところをおっしゃっていただいたんですが、私の意見のかなりの部分は松田委員と同じ意見と言っているかと思えます。ともかく私が考えていることの基本は、実現可能な案をつくることです。それは国民の利益に資する案であるということで、これは皆さんのお考えとも余り変わらないとは思いますが、単なる改革案をつくるのが目的ではなくて、実現可能な改革をすることなのだと思っています。

そのときに、幾つかの柱がございます。これの大半は皆さんと私は一緒だと言っていいと思います。まず1つは債務は増加させない。これを着実に返済する。

その次に、ここが皆さんと意見が違っていることが多いと思いますが、機構からの投入で必要なものは建設を続ける。これは、中間整理はこういう考えでできているのであります。この前言ったとき、そんなものは消されたと言われましたけれども、帰ってもう一回よく調べたのですが、更に検討するというように書き換えられておりますが、あのとき示した図の中の線はちゃんと残っている。今も覚えておりますが、

私がプールからの投入というふうに言ったら、プールからの投入なんて変な言い方をするのでなく、確か機構からの投入とかというふうにした方が良いと言われて、表現は変えられましたが、そのように明瞭に書かれております。

その中で建設コストは、今までのものは問題が多いのではないかとことです。これは皆さんと考えは同じで、この前言いましたように、細かく再検討すべきところを示して、それで公団、あるいは国交省で、そうした再検討をしていただいています。大体一ヶ月ぐらいあるとできるという話ですので、来週か再来週ぐらいには何とかでき上がってくるのではないかとというふうに思っています。

猪瀬委員 上がってくるというのは、どういうものが上がってくるんですか。

中村委員 残っている事業について構造規格等を見直したとき、どれぐらい安くなるかということです。

もう一つは、これは新聞なんかでよく書かれているんですが、こういうふうな全体の構造にしまえば、際限なく要らないものまでつくられていく可能性があり、その不安が残るということです。私はこういうふうな機構をつくって、そして会社が建設するというのであれば、その都度この必要性についての情報はすべてそれなりの方式に従って分析をされ、そしてそれが提示されるわけで、これ以上明確に透明性高くできるものはないというふうに思っております。その結果にしたがって、今、松田さんが言われたように、会社が自主的・経営的判断でやればいい。

ただ、松田さんはそのとき会社の負担だけでは足りないとき、国費等を入れればいいということなのですが、私は国費がいっぱいあるわけでもないし、それよりも利用者が負担するという原則にのっとれば、利用者負担が可能な路線からこれからも入ってくる料金収入のうちの一部を有効に活用すべきだと思います。そして何よりも、その事業を早期に完成して、そして地方の人たちが持っていられるような不公平感もなくしたいし、首都圏を始めとして渋滞によって損失が大きいところも早くそれを減らす。早期にそういう効果を発現させるべきだと思っております。

その次が、私はさっきも本四の話で言いましたが、充分に使われてないところ、特に料金が高いがために使われてないところがあるのは、これは本当にもったいない話だと思う。だから、そういうところは思い切って料金下げるべきだと思っております。

例えば、1,000台とか2,000台しか走ってない道路もあるわけで、そんな路線では思い切った形で料金を下げればよろしい、そしてせっかくなつくものを有効に利用すべきであるというふうに思っております。どれぐらい料金下げたらどうなるのかというのは、余り直観的に言うわけにもいかないので、私はこの事務局、あるいは国交省で少しそれを調べてもらうということをしたらどうかというふうに思います。是非、私の意見に賛成していただけるなら、これをお願いしたいと思います。

私は、こここのところにもう一つの考えがあります。一定の交通量のレベルごとに、それは3,000台とか5,000台とか1万台とかですが、それによって、プライスカップを変えていけばいいのではないかと

うことです。要するに交通量の少ないところでは、現行料金の何割か知りませんが、例えば5割引きでなければだめだとする。すなわち最高が現行の5割引きで、それ以下にしなければだめだということにする。その次の交通量のレベルのところは、現行のたとえば8割まで取ってよろしいと。その次の交通量のレベルのところは、現行の24.6円が上限です。キャップというのは上限という意味です。その中で、それぞれの会社が交通量を増やす経営努力をすればよろしいと。

例えば5割引きしか許されてないところは、一生懸命経営努力して、たとえば、さっき猪瀬さんが言われたように、観光開発なんかもしてその資源を有効に使って、地域にその効果を及ぼすと同時に、それで交通量が増えたら、このキャップをもう一段高めてもらえる。そういうことで経営努力のインセンティブを付けるということも一つであろうかと思えます。ともかくそんなことで、料金は必要なところは下げる、それによって国民に今回の改革の意味も、効果も是非極めてわかりやすい形で示したいし、またこれからの会社経営のインセンティブの一つというふうにしたい。これだけがインセンティブだと言っているつもりは全くありませんが、そういうふうなこともできるのであります。

あとはこれからの制度設計次第で、透明でないと思われるところは、制度をどういうふうにするか良いかを考えていけば幾らでも直していけるわけで、その中で考えるべきだと思うのです。例えば、安く建設するのだから、民営化した会社に建設をやらせるなら、その建設をした会社が安くつくったら利益になるようなインセンティブをつくれればいいわけです。たとえば機構と契約して100億でやるときめる、それで民営会社が一生懸命努力してもっと低いコストで建設する。これは路線の設計から、工事そのものまですべてについて知恵をしぼる。そして例えばそこで10億円安く建設したとする。その10億の全部がいいのかその半分だけでいいのか知りませんが、そういうものは民営会社の利益としてその中で留保なり処分していけばよろしいと考えるのです。ともかく民営化という利点を最大に活用して、しかも必要な道路はつくって、そして国民全体に民営化をして本当によかったなというふうに思ってもらう。これがこの改革の一番大事な点であるというふうに思っています。

今井委員長 ありがとうございます。では、田中委員、どうぞ。

田中委員長代理 資料に私が提出した分が全部は載っていません。前回の追加分が入ってませんね。私のだけならいいんですが、それはなしでしゃべりますのでよろしいんですけれども、基本的な考え方を申し上げたいと思います。

私は、高速道路は何も公物であると考えする必要はないということです。私物化させないという御意見がございましたけれども、高速道路はプライバイタイズが十分できる話であると。

私の考え方は、以前から申し上げておりますが、新しい会社に道路資産を持たせ、持てるだけの債務を始めから持たせる。残余の部分は、清算機構を置きまして、50年賦なら50年賦で固定費用として新しい会社が毎年払っていく。自分が背負った分については、自分の努力で減らしていけば減らしていくだけ、減

らそういうインセンティブが働くわけで、当然減らした分だけサービスの質の向上とか改良とか、いろいろ使えるわけです。

中間整理で言われた考え方と、基本的にどこが違うかと言えば、事務局の皆さんに計算してもらったところでは、法人税が違うだけで8年先延びすると。それも先ほど松田委員が言われたように、何も借金をゼロにすることはないわけですから、若干手前で先にやるなら、その8年という期間はなお短くなるであろうと。

8年という期間は、非常に大変な期間ではないかという議論がございますが、私はそれよりもその会社の持つ主体性とか、効率化のインセンティブを重視したいと思っています。四十数年間のうちの8年間は有意ではない。それよりも、その会社が始めから主体性を持つように仕組みの方がわかりやすい。中村先生が言われるように、改革は実現可能な改革でなければいけないのは当たり前です。私は、何十年そういうことばかりやってきまして、そうでなかったら改革ではないと。他のそれはいざ知らず、私はそれなりに実現してきたと自負しております。

そういうふうに、ただトータルとして見た場合法人税だけが違うのであれば、私は私が申し上げているように仕組むべきであるというのが、基本的な考え方であります。

分割とかどうかという話はその先であります。私が言ったのは、事務局がA～Gまでお示しになった中のCとEでございますから、詳細はそれを見ていただければわかりますが、それでは建仮、仕掛り品についてはどう考えるかと。細かい話は省略しまして、これは前回も御説明いたしましたけれども、まず私は、これも松田委員と似たところがありますが、15年度、16年度をまずどうするのか、つまり新しい組織ができるまでは公団であります。私たちは、中間整理で直ちに凍結するとか、規格の見直しを検討すると言っているんですけども、その基準を示さないことにはどうしようもないではないかと。それは新しい会社になってからという話とは別に、直ちにということで我々は求めておるわけですから、凍結を直ちに検討してくださいと言っているわけです。であれば、どういう基準でそれをやるのか。黙っておれば、通常1兆3,000億の投資を例えば道路公団で言えばやるに違いない。凍結と言っているときに、私が前回のペーパー、皆さんのところには入ってないかもしれませんが、基本的には原則15、16年度は凍結すると言っております。ただ、安全性の問題とか、再度新しい組織になって、会社になって仕事を立ち上げようとしたときに、それが陳腐化しておったりしたらいけませんから、どこまでを手当していくのか。

あるいは、地方自治体等との信頼性の上からやりかけていることについて、ある程度まで始末を付けないといけない。

あるいは、これもどなたがおっしゃっていましたが、損害賠償などに巻き込まれないような程度のごことはやらなければいけない。

そのほか、事務局にお願いしなければいけないのは、あるいは事務局なのか公団なのか国交省なのかわ

かりませんが、どれだけのことがそれに類似したことでやらざるを得ないものがあるのかということは計算していただかないと、天から幾らぐらいであるということは私は申し上げるすべを持っておりません。

基本は、原則15年度、16年度は凍結するというのが私の考え方であります。繰り返しますが、どうしてもやらざるを得ないものが何であるかという考え方を、当事者から出していただきたいという考え方であります。

中村委員 それは、私が以前に出したつもりなんですけれども。あれではだめですか。

田中委員長代理 中村先生のはわかりませんが、あれがすぐ予算につながるとは思いません。それで何兆円になるのか、あるいは15年度の予算があればたちまちできるとは思いません。

猪瀬委員 田中さん、ちょっといいですか。関係あることなので申し上げますが。

今井委員長 ちょっと待ってください。田中さんの主張を完結に終わらせてからにしてください。

田中委員長代理 そう詳しくは言いませんけれども、15年度、16年度、新しい組織ができるまでの話がまずあります。新しい組織になったならば、これはまさにどちらもそうなんです、猪瀬委員がおっしゃっている、あるいは中間整理でした新しい組織、つまり独占的使用権を持ち、保有・債務返済機構という形。あるいは、私が主張してある、道路資産も持たせながら、清算機構を持ってやるというやり方も、全く違わないと思うんですけれども、本当に独占的使用権が所有権と同様の性質を持つということでありますから。しかもその会社が主体性を持つということであれば、私はその会社が自分で資金を調達してやればいいと考えます。その能力は持たせるような会社でないと、新しい組織ではない。

それを、政府が例えば保有機構から還流させるような、中村先生の御意見ですけれども、そういうことにすれば必ず独立性のある会社にはなり得ない。しかも、私はリース料というものについて非常に疑問を持っておりませんが、これがインセンティブを与えることにはならない。赤字が出れば、次回の改定のときにそれは有利に働くわけですから、むしろ効率化しようというインセンティブは働かないのではないかと、いうふうに思います。

したがって、新しい会社になってからの建設の是非は、まさに新しい会社に基本的には判断させていくべきであると。また、そういう会社をつくらなければだめだというのが基本的なスタンスで、詳細はまだ別途御説明します。

猪瀬委員 具体的な話をした方がいいと思うので、つまりせっかく松田さんが今どうするかという話を出していて、中村さんも、私は保有機構から支出するというのは反対なんですけれども、いろいろ具体的なことを言っているときですから。

まず、先ほど松田さんが提起したのは、今、田中さんが言っていることに関係あるんですけども、15年度、16年度をどうするかという話なんです。そういう具体的な詰めをしないと、田中委員の御意見は御意見として置いておいていただいて、15年度、16年度どうするかということで、意見の問題ではない、処理

の問題ですから。そのときに松田委員がおっしゃったのは、集中投資をすればいいと。つまり、田中さんもおっしゃっているけれども、年間で1.3兆円投資しているわけですね、今、動いているわけです。だから、直ちに凍結するということは、動いているこの1.3兆円をどうするかということですから、松田委員は17年度から民営化会社になるんだから、今この1.3兆円動いてしまっていると。動いてしまっているけれども、用地買収のところに動いてしまったらしょうがないわけで、つくりかけでもう少しでできそうなところに動いているならいいから、そうしたらそういうところへ集中投資してしましましょうと、どうせ今1.3兆円出ているわけですから、そういう意味では松田委員がおっしゃったのは、例えば進捗率が40%台だったらどうだというふうに具体的な提案をしているわけです。中村さんは中村さんで、B/Cを出しています。私、B/Cを見てみましたが、あれは山が2つあるんです。2こぶラクダになっていまして、B/Cが1~10ぐらいまでありまして、4のところぐらいが中心で、4から1.5の間が1つの山になっていまして、それから5ぐらいから8か9までが1つの山になっていまして、B/Cで見た場合には4以上とか5以上とやると、B/Cの低いものは要らないとなるわけです。

そうすると、私がB/Cの4以上と勝手に線を引っ張りましたら、大体4兆円ぐらいなんです。B/Cの4か5以上は、そこで線を引っ張るのは中村さん不満かもしれないけれども、とりあえずちょうどこういうふうにわかりやすい2こぶラクダになっていまして、真中あたりに線を引っ張ると上が4兆円かなと見えるんです。それから、進捗率で見た場合に、50%以上が2兆円ぐらいです。20%以上大体3.5兆円ぐらいですね。

田中委員長代理 猪瀬さんのおっしゃるのは、私も全く同じだけれども、基本的な考え方は皆さんそれぞれがおっしゃっているので、それで議論しましょう。

猪瀬委員 要するに、私が勝手にB/Cで中村さんののに線を引くとここから上は4兆で、進捗率で見ると大体30ぐらいで2兆から3兆ぐらいです。1年に1.3兆使ってしまったら、今からでもむだな使い方はしてはいけないので、用地買収とか杭を打っているだけのところはやめさせなければいけないという意味では凍結なわけでしょう。

では、先ほど松田さんが言った集中投資しなければいけないと。できかけのものを早く上げてしまえと。そういうことで、民営化会社になるときにすっきりした方がいいわけですから、そういうふうなことを考えていく考え方を、もう少し具体的に話し合った方がよろしいのではないかと。

仕掛け品をとにかく、どうやって、どこで切り捨てて、どこで繰り上げるか。そしてB/Cをそれに重ねていくとどうなるかと。ただ、B/Cも当てにならないのもあって、鈴木宗男さんのところの道路のB/Cがえらい上の方に来ていたりするので、こういうのはよく見ていかないといけないと思うんだけど、基本的にはB/Cというのはある数値で出てきているわけですから、そうするといずれにしろB/Cで4か5以上だったら4兆ぐらい、それから進捗率で30%以上ぐらいだったら3兆ぐらいか、だいたい

2兆とか、それは後で見てください。そういうところで、今、1年間に1.3兆投資しているんだったら、15年度、16年度で2.6兆。それから、現在途中の半分だとすれば、大体トータルで17年4月1日までに3兆ぐらいお金が動いているということですから、このむだな部分は全部凍結しながら、やり上げるところはやり遂げて、それですっきりするのかなというふうには思います。

これはあくまでもただそう思っているだけであって、具体的にどうするか急がれているわけだから、それこそ田中委員に聞きたいんです。

田中委員長代理 私は、今日休憩時間にも委員長に申し上げたんですが、以前の10月4日のペーパーでも出しましたけれども、今議論すべきことは、新しい会社になってからの後の話と2つに話を分けて、それまで、つまり公団であるときのことを早く議論しないといけないんじゃないですかということです。というのは、我々はそこに直ちに着手しなければいけないこととして6項目上げているわけですから。ほかのことはとにかくとして、財務会計等々、企業会計原則でやるなんていう話は3月末、遅くとも9月とっておりますが、15年度予算編成に関する話なんです。

猪瀬委員 杭を打っているところは早く止めなければいけないでしょう。

田中委員長代理 その点は、全く同じ意見です。つまり15年度予算をどうするかという問題なんです。ただ、それはそれで議論していきたいんですけれども、今の委員長からの要望は、基本的なスタンスをまず皆さん説明しろということでありますから、それは一応皆さん言った後で、猪瀬さんの、私の問題意識でも、松田さんの意見でもあると思います。だから、それは議論していただくことにしたらいかがでしょうか。

今井委員長 だから、田中さんもあれでしょう。止めるんだけれども、基準をきちっとつくれと言うんでしょう。

田中委員長代理 そうです。

今井委員長 だから、きちっとつくれというのは松田さんも、猪瀬さんも、中村さんのもうちょっと長期ですから、それは一致しているから、今余り凍結すべきだというのは強調しない方がいいと思うんです。凍結すべきだというと、来年つくらないことになってしまうから。

田中委員長代理 凍結の基準が要ると申し上げておるんです。我々は中間報告で言っているんですから。

今井委員長 基準をつくるんでしょう。

田中委員長代理 もちろんやります。

今井委員長 それでわかりました。

猪瀬委員 田中さんの言うことは、松田さんのように具体的ではないので、もうちょっと。

松田委員 私は、両方合わせて上から重点的にさっとやれば。できないところは、できないんだから。当然凍結になるんです。基準もヘチマもないんです。上から集中投資をした方がむだにならないと言って

いるんです。

田中委員長代理 集中と言っても、どれほど集中投資するんですか、量はどうなるんですか。全部になってしまうのではないですか。

猪瀬委員 今、出てしまっている1.3兆をどうするかと言っているわけです。つまり、どうせあと1.3兆円ずつ2年間は出てしまうわけでしょう。その1.3兆のうち、出てしまっていて杭を打ったり用地買収したりする活動を始めてしまうようなところがあるわけじゃないですか、それを止めなければいけないから。

田中委員長代理 だから、さっきも言うように、前回のペーパーを説明する時間がなかったんだけど、15、16年度の公団の、「追加分」と書いてある今配られたペーパーですけれども、前は一般有料道路に関する問題認識だけをお話しました。初めの方も建設予算についてのところで、新会社が発足するまでの建設について、つまりダイヤの1つ目、15、16年度の公団の建設予算をどうするか、中間整理項目4、まさに直ちに着手すべき問題なんです。その次を見ていただくと、原則凍結なんです。それで、公団が極めて限定的に行う措置として、安全性とか機能保全だとか、地方公共団体等の信頼性確保、損害賠償確保を挙げました。これについて全部ではないです。どうしてもやらなければいけないものがあるでしょうと書いてあるでしょう。だから、原則凍結です。

松田委員 やらなければいけないものは、安全とか予防するためのことを言っているんで、本体工事は15、16は全部やめてしまえということですね。

田中委員長代理 基本的に、安全とか機能保全とか以外は、そういうことです。それが皆さんはどういう御意見ですかという問題提起をしているわけです。

とにかく、我々はあそこで原則凍結と言っているわけですから、言っているのを私は忠実に理解しておくだけなんです。

猪瀬委員 松田さんは、民営化会社になってからは余りやりたくないと言っているわけです。どうせ今、1.3兆ずつ、あと2年出てしまうのだから、だったら出てしまうのを放っておくとまずいので、凍結するという田中さんの意見もそのとおりなんだけれども、8、9割できているところがあれば、5割ぐらいできていたら。ほかのところに薄く広くばらまかないで、できているところだけつくってしまって、あとはやめさせるという意味で凍結だから。

田中委員長代理 ですから、原則をここへ書いておりますが、問1で書いているように極めて限定的に行うべき措置に、私が言った信頼性確保だとか、損害賠償回避を挙げましたけれども、極めて限定的に行うべき措置に過不足がありますか、もう99%入れているんだと、そういうものは入れましょうよという余地はあるんです。

だから、具体的にどのような措置が必要となるか、工事の進捗状況ごとに整理が必要と言っているのは、猪瀬さんが言ったように、用地の測量から工事の段階まで8つぐらい段階がありましたよね。それぞれに

地方公共団体等との信頼性の確保等とか言えば、やはり切りが付くまではやらざるを得ないものもあるではないかということをお願いしております。

中村委員 田中さん、それを判断する方法を私は提示したつもりなのです。ただあれができないのは、コストの方をもう一回やり直さないといけないからで、これまでのコストだと結構高いところもある。だから、まずコストの方を新しい考え方で算出するといくら下げられるかというのを今やってもらっているわけです。

それをやってもらって、コストがわかれば、今度は便益などを求める。猪瀬さんはB / Cの何とかと言われたけれども、まだ私たちは計算してないわけで、これからもう一度やり直してもらって出した上で、それで建設した方がいいのか、しない方がいいのかということを決断するために進捗率も含めて数字で出させていただく。それでどのところまでだったら、どれぐらいの額に全体でなりますかというのを我々の方に教えていただければいいのだと思うのです。

田中委員長代理 そうでありますから、その問3に書いてあるように、措置を講ずるのに、プラスアルファの措置がいろいろあると思います。単に安全性だとかいう以上に、これほどのことはやらせるべきだということであれば、必要な金額は幾らになるかという論理でこれを書いております。

私は、基本的に、さっき猪瀬さんが言ったように、我々は中間整理で原則凍結と言っておるわけですから、私はできるだけ凍結を原則にした方がいいと意見を言っているだけです。

今井委員長 田中さん、中間整理で凍結というのは、今やっているものを全部止めてしまう意味だとは私は理解してないんです。要するに、今建設命令が出ている、十七兆円か二十兆円か、そういったものを一部凍結、あるいは規格の変更を含めて再検討すると言っているわけですから、二十兆円をいかに減らしていくかということを決めるのであって、今やっているものを直ちに凍結するということをおそこで決めているつもりはありません。

田中委員長代理 そのとおりだと思います。そのとおりだと思いますが、私は中間整理で凍結と言っておれば、新しい会社ができるまでに極力凍結の方向で物事を考えるべきであろうと。再検討するわけですから、まさにそのために我々は議論しているわけですから、私はそう考えるというだけの話であります。

松田委員 田中さんの意見は、本当のことを言うとわかりません。そのところをもうちょっと聞かないと。具体的にイメージが湧いてこない。だから、それは議論しましょう。だけど、まだお二方いますから、それを聞いてからにしましょう。

今井委員長 どうぞ。御意見を申し上げます。

大宅委員 私は大体松田さんの意見に賛成なんですけど、1つだけ引っかかっているのは資産を持つか持たないかということだけなんです。その資産を持たないというのの理由が、法人税、税金の話で、そのことが税金だけというのが、どうもせこいというか、すごくものを考えるときのクリティカルなクライテ

リアではないような気がするんです。もし税金の話だけだったら、もっと何かできるのではないかというのが、そこだけなんです。結局目的はみんな言っていること同じなんです。今の国民のためになるようにすると、むだなお金を使わせないようにして、むだな道路はつくらないようにして、いろんなあらぬ介入がないようにして、民間会社になったらインセンティブがうまく働くようにすると。みんな掲げているものは一緒なんです。だけど、これを一つ言うと、それがだめになるとか、それがいいんだというふうになって、それは水かけ論になってしまうというところがね。

松田委員 誤解を受けないために一つだけ短い時間補足しますと、民間会社が民間会社として成立するのに、資産を持つというのが正規の形であるということは間違いはない。ただ、余りにもたくさんの借金がありますから、40兆乗ったよう会社を仮につくっても、私を始めだれも社長をやりたいなんていうものは出てこない。

ですから、40兆を急速に落とす方式は何かと言えば、保有機構に資産を持たせて、土地のリース料も全部入ってくる。一番懐の大きい方法でどんと落としていく。落としていって、途中でそれをやめて正規の会社をつくりましようと言っているんであって、だから非常にテクニック論なんです。

猪瀬委員 同じことだけれども、ほんの一言。資産というのは何かということだけど、独占的使用権というのは大きな資産なんです。ですから、資産というときに必ずしも所有権だけが資産ではないということと。

もう一つ、今、法人税は8年違うと言いましたね。実は固定資産税がこれに関わってきます。固定資産税は、あのときに自治税務局長は固定資産税はかかりますという一般的な答弁をただけなんです。だけど、実際には国鉄の例を見ても、いろんなものを見てきても、特例でかなり固定資産税は保有機構で落ちます。だから、そういう可能性を含めると、8年ではなくてもっと差が開きます。

それで、松田さんのところに戻りますけれども、早く借金を軽くしていって、どこかで民営化会社が判断して、安くなったところで買い取ればいいということです。

田中委員長代理 その点についてだけ言えば、固定資産税は用途で決まるという原則がありますから、もし保有機構でそういうことができるのであれば、同じように私の示したものでもできるということだけ申し上げておきます。

松田委員 8年の差があるんですよ。土地の問題がありますから。

田中委員長代理 8年は有意な問題ではないということです。四十数年間の8年というのは、全く問題にならない。

大宅委員 中村先生に一つ質問があるんですけども、あの矢印は私は反対なんです。やはり吸い上げておいてまだ出すというのは、どう考えても普通の常識的に、論理的に辺だと思えます。さっきそういう、あれをやると際限なく建設できるという批判がたくさん来たけれども、その後がいまいちわからなかつ

たんですけれども、透明にすれば大丈夫ということですか。

中村委員 だから、あれはみんな明確な、客観的な基準をもって表現して、そしてこれをみんなの前に提示して、それでみんなで決めるわけですから、こんなに間違いのないことないです。それよりもみんな会社の中に入れておいて、それで会社でいよいよにつくっていかうというのは、これは企業としてはいいですよ。だけど国民の前にそれがどれだけ透明なのか、国民にとってどれだけいいのか、これは疑問ですね。そういう意味です。

本当マーケットにさらすのが一番いいんでしょうけれども、マーケットにさせないなら、そういうような形でさらせばいいと。

今井委員長 今度は、川本さんお願いします。

川本委員 私の意見は、9月24日に出ささせていただいた資料のとおりです。建仮を含めた新規建設については、松田委員の意見に非常に近こうございますんですが、一点違いますのは、やはり私は郵貯、簡保などの民間資金原資の特別な事業として、高速道路建設をするというよりも、新しいシステム、国の道路行政の中で国と地方の財源で建設するというシステムとにかく速かに移行すべきだと思っております。これほど財務が不安定な状況で、高速道路建設を続けることは国民にとって不安以外の何ものでもないと思います。

新会社で行う建設の続行は、新会社が自力で民間から資金調達できる範囲とすべきと。松田さんは、17年というふうにおっしゃいましたが、今後1年に1.3兆円ずつ出ていってしまうというのは、非常に大きな金額で、その切り換えがもっと早くできないのかなと個人的には考えています。

1.3兆円というのは、非常に大きな。

松田委員 私が申し上げたのは、10年から15年の間ということですよ。17年というのは、17年4月に会社ができるということです。債務の問題ではないですか。

川本委員 債務ではなくて建設です。建設のやり方を続行していくのを、17年からは変えるというふうにおっしゃっていますね。

松田委員 もちろん、17年4月に新しい会社ができますから、それまでは今の形でいくんです。

川本委員 ですから、その形式への転換をもっと前にできないのかというのを私は申し上げているわけです。

もしするのであれば、集中投資という御案というのは、非常にセンシブルな御意見だと思っております。

もう一言付け加えれば、やはり先ほど松田委員がおっしゃったように、普通の民間会社は資産を保有するというのが普通なので、新会社が資産を保有する方がいいのではないかと考えております。民営化のインセンティブが働きやすいのではないかと。

機構というのは、独立行政法人すなわち、官の手に近い機構をつくることには、私は賛成はできない。

国の関与をくいとめるためにそれを特殊会社にするのか、あるいはペーパーカンパニーにするのかというようなオプションがあるのではないかと考えております。

今井委員長 ありがとうございます。一つ皆さんの御意見を伺いたいんだけど、本来道路というのは国がつくるべきものでしょう。高速道路というのは、国のお金で間に合わなかったから借金でやっているわけで、今の考え方は借金を返し終わったら、普通の道路と同じようにフリーウェイにしようという考え方だったと思うんです。

だけでも、皆さんはこれを民営化するということは、道路の料金で配当して、そしてやろうというお考えだと思うんですけども、本当にそっちの方がいいのかなと。世界中にそういうのがあるのかなというふうに思うんですけども、本質的な問題はどうか考えたらいいんですか。

私は、永久有料という言葉を使わないようにしようというふうに申し上げただけだけど、本来国民が一番喜ぶのは、今のキロメートル当たり二十四・幾らというのを、できるだけ早く欧米並みにせめて5円ぐらいにするということが大事なんではないかと。上場してもうけようということはおかしいんじゃないかというふうに、私は始めから申し上げているんだけど、そのところはいかがなんでしょうか。

松田委員 私は、日本の高速道路というのは、特別なサービスを与えるわけですね。安全性といい、早さといい、しかも日本の場合にはほとんどが代替性の道路が隣にあるわけです。国道であろうと県道であろうと。したがって、そういう特殊なサービスを持つものを、民間会社として形成して、そしてそこにかかる維持費や何かもその中できちっと払っていく。その部分は、もしそうでなければ国が持つのであれば国がメンテナンス費用も維持費も税金から払わないといけないんですから、しかもそれは今までどおりコストの高いものになるわけですから、効率的にやって民間会社の経営をそういう形でもってやっていくというのは理屈があると思うんです。何も国営である必要はない。

そして、その利益の中から経営者というのはいろんなことをやると同時に、中村さんではないけれども、当然の今の高過ぎる料金を下げていく、当たり前なことなんです。だから、私は価格については上限性を取って、幾ら下げると法律では言えません。経営者の判断に任せればいいんです。

例として言えば、今日、私どものところはグリーン料金を49%まで下げると発表しましたけれども、今借金4兆持っていて、需要を考え、経営を考えれば、そういうことを当然行くなっていくのが経営者ですから、経営者の判断というのを信じて、そのサービスのアップ、コストの削減、そしてそれを今のよう利用者のために使うというのは当たり前ですから、増加台数を増やしていきたいというのは当たり前ですから、そういうことをやらせるには国営でやるよりははるかに民営でやることの方が効率的だと思います。

今井委員長 民営を否定してないんです。民間の知恵をここに活用するということは、非常に大事なことです。建設だとか運営だとか、あるいはサービスエリア、パーキングエリアを使って利益を上げて

いくということは賛成なんです。

ですけれども、道路そのものの料金というものを配当財源にするような会社があつていいのかなと。もともと鉄道は始めから料金がありますけれども、道路は料金がもともとないという考え方に私は立っているんです。

松田委員 今あるじゃないですか。

今井委員長 今あるのは、返し終わったらなくなるという前提で、皆さんの了解を得て料金をもらっているという考え方なんです。

猪瀬委員 今のお考え、そんな矛盾していると思わないのですが、つまり委員長がおっしゃっている究極のイメージというのは、基本的に道路料金は借金返済に充てるということです。この独占的ネットワークを持つことによって、例えばJR東日本でも、運輸収入以外に3割の売上高があるわけです。ですから、道路料金は基本的に利用者に還元するというので、40兆円もある借金を速かに返すために使うべきなんです。

したがって、その独占的ネットワークを持つことによって、プラス3割の売り上げが、基本的には将来民営化会社の重要な柱になっていくというふうに理解していいと思うんですけれども。

もう一つは、鉄道の比喻で言えば、高速道路は新幹線で一般国道は在来線だと思えます。新幹線というものの特別なサービスというものに対する対価は、当然利用者はある程度払う必要があるということですね。

更にもう一つだけ付け加えさせていただくならば、今後民営化会社が道路を全くつくらないというわけではないんです。だけど、独自にはつくれないということですね。それで、例の長野新幹線の話が出てきたわけでありまして、したがって国と地方で税金でつくって、そして民営化会社がそこに一定の負担をするということで、民営化会社が採算割れしないところのラインで負担をするということで、民営化会社は更に新しい道路を獲得することができる、そしてそれなりのコストを払うことができるということのイメージであれば、今井委員長のおっしゃることも、松田さんのおっしゃることもそれほど矛盾はないのではないかというふうに思えます。それ相応のコストを払うということになりますから。

そういうことで、余り大きな対立点というか、公物・私物ということにそれほど大きな比重を置かなくてもいいのではないかと。ある公共性を持っているのは当然ですから。

今井委員長 だから、私はそこにウェートを置いているわけではないんですけれども、民間会社でこれを所有して、そこで利益を上げるという考え方は、ちょっと道路の場合は違うのではないかということも申し上げているわけです。

猪瀬委員 だから、利益を上げるのは、民間会社の意識と道路公団の意識は違いますから、必死になって利益を上げるというのは、今申し上げたように、別の収入を3割ぐらい獲得するような企業活動をする

ということが一番重要だと思うし、もう一つの間ずっと申し上げてきましたけれども、ああいう非効率なファミリー企業のような、ちょっと考えられない腐敗した世界は、民営化会社ではそれは当然利益に反することですから、そういうものを切り捨てていってコスト削減努力を図る中で利益を追求ということが大事だということになります。

だから、民営化会社のインセンティブはそういう形で働くわけですから、持つ持たないということを余り強く議論しなくてもいいのかなと。

いずれにしろ、民営化会社が借金をかなり返さなければ、保有機構を買うことはできませんから、この借金を返すための、40兆というのは本当に膨大ですから、相当な努力が必要になってきますので、その努力のために恐らく10年、15年は費やされると思います。その先の話で、買いたいということが民営化会社の判断で出てくれば、私はそれで構わないと思うんですが、少なくともそれを買いたいと言ったって買えないんですから、まず10年、15年は必死で働かないと。そういうことだと思うんですけれども。

松田委員 今井委員長、普通の民間会社と違って、例えば鉄道だって日本の鉄道はほとんど、よくて10%台ですね。私、全部は知らないけれども、高くても20%でしょうね。日本の企業は、平均して大体もっと高いですね。世界でいけば30%ぐらい配当を払っていますし、しかしそういうのとは違って、そんなに利益の上がる会社とは思ってないんです。今のほとんど借金を返していって、残りはファンドにして、そして買い取り資金を持たないといけませんから。

ただ、投資家が最初は100%国の出資ですけれども、後で上場したりすると、全部民間にするか、NTTのように30%国が持つということで縛りをつけるか、これからなんですけれども、一般の市場に上場するという事は、投資家が乗る事です。そこから資金調達的能力を持って、そして新たな投資もしていかなければいけないということを考えると。その投資家に対して、魅力を持たせる程度の利益はきちっと上げて、その基準での配当をしなかったらだれも投資しませんね。

だから、そういう意味ではとんでもなくもうかる会社というふうに頭に置くからおかしなことになるんであって、ある程度魅力のある会社にするというのは当たり前のことだと思います。

今井委員長 わかるんですけれども、今、二十四・何円もらって、それで何十年かかかると言っているんですね。だからうんと先の話のことでしょう。だから、余りこだわる必要はないんだろうと思うんですけれども。

松田委員 ただ、これは大変大切なところでして、私はこだわるんです。いずれにしても、ちゃんと10年か15年したときに、それまで利用権でいいんです。あるいは、リース料と言ってもいいんですけども、それは資産をきちっと持たせた会社をつくるということを前提にしておかなければ、それは民間会社をつくるということにならぬと思います。

田中委員長代理 委員長、松田さんの意見に、私は恐らく99%賛成なんだけれども、そのスタートのと

ころが違くと、もしそうであれば私は民でできることは民でというのが原則であります。

委員長のおっしゃるように、それほど配当ができるかどうかという話はうんと先だと思いますが、べらぼうにもうかる会社になる可能性はあるんです。だから、それは今度は事業法で規制していけばいいというふうに私は思います。本当に利益を上げる会社でなければいけませんけれども、事業の性格からしてこれについての利益の配分については、ちゃんと法律でそれこそ規制すべきことは規制していけばよろしいというふうに思います。松田さんのおっしゃったことで賛成なのは、やはり投資家に魅力のある会社であることが民間会社にする基本だということです。民間会社を経営した経験はございませんけれども、それは委員長の方がよほど御経験があるんだけれども、しかし今までずっとこういう問題に携ってきまして、それは民でできることは民でということの基本ではないかと思っております。

松田委員 一つだけ補足しておきますと、これからやる料金体系をどうするかという議論、資料の中にも載っていますけれども、だから私は前に申し上げたように、道路法ではなくて道路運送法の方になるんですよと言っているんです。それは同じ国交省の中だけれども、今までは建設省の方でしたけれども、今度は運輸省の分野に移るんですよと、なぜかという、道路運送法は廉価の中に適正な利潤を含むと書いてあるんです。適正な利潤を含んだ料金を設定する。道路法はそんなこと考えてないわけですから、利潤も何も項目はないわけです。だから、当然民間会社としてやる以上、事業法というのはどういう形になるかわかりません。だけど、適正な利潤をそこで上げるんだということを前提とする。今で言えば道路運送法をベースにした事業法、これが基本になると私は思っています。

柴田次長 今、料金の件が議論になっておりますので、事務的に御説明だけしますが、1キロ当たり24円60銭というのは、すべて返済に使うというような御議論がございますけれども、前回は御説明いたしましたし、その前も御説明いたしましたけれども、24円60銭は返済に使う部分と今後の建設の部分、今でございますと20.6兆円が先取りされてやっているということでございますので、24円60銭の中には、返済する部分と現在の計算でございますと9,342 kmを実現させるためあと2,300 kmを20.6兆円で作るといものが先取りされて24円60銭になっているということだけを確認させていただきたいと思っております。すべて返済に回すという格好で料金を取ってはおりません。

猪瀬委員 それはそれとして、今、誤解が一つあると思うのは、発言の中に誤解があるのは、適正の利潤を上げるということは民間企業であるなら当然ですね。しかし同時に、問題は単にそれが投資家の利益ということではなくて、国民の利益、国民経済の利益ということに還元されなければいけないのであって、そのところを混同してはいけないと思うんです。

したがって、私は夏の集中審議の後に、1割値下げ、あるいは2割値下げの試算を出しました。1割値下げ、2割値下げをしながら、つまり道路料金を国民に返していくということで、国民のための改革であると。同時に、投資家にインセンティブを持たせることも必要である。

ただ、どちらが優先するかという、国民経済の観点から、国民に返していくということが優先されるということでもあります。ただし、民営化会社ですから適正な利潤を上げるは当然であると。もちろん投資家に魅力があっても当然であるということでもありますので、その順番をはっきりさせた方がいいということでもあります。

大宅委員 同じことを申し上げようと思っていたのは、べらぼうにもうかったら料金下げればいいんで、それで維持管理費をもってもまだもうかるようだったら、ただになればいいんですね。あり得ないと思いますけれども、考え方としてはそういうことかと思います。

それと、高速道路と一般道路の違いというのを、鉄道でおやりになりましたが、とにかく義務教育は基本的にただですね。でも私立は、授業料を高く取りますね。それと同じことだと思います。義務教育は、たしか中学生1人に80万ぐらい税金がかかっているんですね。特別のサービスという意味で取っても別に構わないと思います。

中村委員 それが、道路では国道と高速道路になっているわけですね。

川本委員 今の猪瀬さんの御意見で、値段を下げるというのは、一つの体系としてわかるのですけれども、ただそれは国民といってもいろんな人格があると思ひまして、道路利用者への還元ですね。郵貯・簡保を原資にしている限り、郵貯・簡保を持っている人格としての国民の資金をリスクにさらさないことと、十分考えなければいけないと思います。

もう一点、今の御議論を聞いていて気になったのは、借金は返していただくのは当然のことで、ここまで借り込んだわけですから、貸した方が悪いのか、借りた方が悪いのか、いろんな方が悪いんだと思ひますけれども、ただ10年、15年、臥薪嘗胆して借金だけを返すことにだけはならないように、そうしないとみんな会社を辞めてしまうんじゃないかという感じがしますので、その辺のインセンティブも考えた方がいいと思います。

猪瀬委員 道路利用者への還元というだけでなく、もう一つは、国民経済への還元ということもあるわけです。つまり高コスト体制で幹線道路が動いていますと、これは国民経済にとって多大な損失でありますから、そういうことで誤解なきようお願いいたします。

中村委員 それから、もう言うまでもないことなんですが、そこは道路が一般の財と違うところで、外部効果というのが大きいのです。外部効果がためにどの地域もあのように欲しがるわけで、利益は道路を走る人だけのものでは決してないのです。

今井委員長 首都高・阪高なんていうのは、これから私は必要だと思ひますけれども、それだけの採算では絶対できませんね。これをどう考えていくかという問題は、今道路公団がやっていますけれども、1メートル1億じゃないにしても、1メートル数千万はかかることはもうしょうがないわけですから、そうすると恐らく採算だけでは進まないというときに、閣議決定にもありますように、国と地方の協力とい

うことになるわけで、そここのところをどう考えていくかとうことは、我々が答えを出すときに採算だけで答えを出すわけにはいかないのではないかと思っております。

松田委員 その意味では、各地一部歩いたし、これから歩くわけですけれども、例の革新知事というのが集まって、私から言えばあらぬことを言っているわけですけれども、ただその中で一つだけ正しいことを言っているのは、新しいルールをつくるときに、常に国と地方とでどうするかという議論をしたい、対話の場を持ちたい、これは正しいと思うんです。これが今まで日本はなさすぎたんだと思うんです。だから、あてがいぶちを各省大蔵さんとしてきますでしょう。そうではなくて、今度は負担をそれぞれを決めるんですから、この道路については、例えば外環なら外環はどうするか、もっと田舎なら田舎でどうするか、これを国と地方が面と向かって議論をし、決めていくという体制をつくりたいという議論は、私は非常に有益な議論だと思って聞いていたんです。そこだけは。

今井委員長 彼ら知事たちは、高速道路が来ることとしてもう団地を開発したりしているんですね。だから、そういう問題がどこの県でもある問題だと思うんです。

猪瀬委員 先ほどの松田委員の提案した、集中投資の案ですが、つまり1円でもむだにたくないんです。お金が薄く広くばらまかれて、そして巨大な残骸として工事現場が放置されるということになるということは断固阻止しなければならないので、本当に今、用地買収したり、杭を打ったりしているところは、一刻も早くやめて、そしてできかかっているところを早くつくってしまわないと。そうすると、民営化会社ができるときに、そのでき上がった道路であればそこから収入が得られますね。ですから、早く決着を着けないと。民営化会社が生きていくのに、とにかく未完成の工事現場だらけの状態にいるよりは、少しでも荷物を軽くできるような方向に向けて、ある程度ここで討議した方がいいと思います。

とにかく、進捗率が0%とか10%とか5%なんていうのは早く凍結しないと。では、残りは何かというB/Cの問題もあるし進捗率の問題も、ネットワーク性の問題もあると。進捗率一本で決めるわけにもいかないし、B/Cだけでも決めるわけにもいかない。ただ、B/Cと進捗率、さらにネットワーク性を重ね合わせながら、なおかつここだったら早く上げれば、後で民営化会社としてリターンが期待できるということを、できるだけ精査した方がよからうかと思えます。

今井委員長 おっしゃること賛成です。ただ、この前国土交通省に対しては、さっき中村委員が言われたように、規格の見直しとか、そういうことを依頼して1か月ぐらいでやってみましょうということになっているから、そういう数字。

もう一つは、交通量の予測、これは返済のためにも建設のためにも、どっちから見ても極めて十分な要素ですから、この辺をきちっとやりたいと思うんですが、今日は間に合わないんですね。

猪瀬委員 簡単に説明してもらって終わりにしますか。

今井委員長 では、説明だけしてもらいますか。

坂野事務局長 それでは、国土交通省の担当官を呼んでよろしいですか。では、説明だけ。

(国土交通省関係者入室)

猪瀬委員 時間がないので、ポイントだけにしてください。あと次回またこれについてやりたいと思っていますので。

前川秀和国土交通省道路経済調査室長 それでは、お手元に別途回答が配布されておるかと思いますが、回答文だけでは全体の流れがわかりにくいと思われましたので、前回、前々回のヒアリング資料に、今回の回答を盛り込んだ形で、A3版のヒアリング資料の修正をさせていただきましたので、これで説明をさせていただきます。

表のページにございますが、アンダーラインの部分が、前回からの追加をさせていただいた部分でございます。

早速中身に入らせていただきます。まず、1ページ目でございます。回答についてでございます。前回10月4日に回答させていただいたものを、四角で囲ってございます。復習ですが、簡単に申し上げますと、1番で書いてありますのは、国土交通省としては猪瀬委員が御提案のケースについても、参考値として算定をいたしますということを申し上げております。

2番目でございますが、しかしながらということで、いろいろ免許保有率のことなど前提条件に問題があるとか、一からやり直すと3～5か月間期間がかかるので、簡易な算定方法の検討が必要だということで、9月30日に猪瀬事務所の方と相談をさせていただいたということで、現在2回目の打ち合わせをお願いしているところでございます。

その四角の下でございますが、更にとということで、先週金曜日、10月4日の当委員会で貴重な時間をいただきまして、将来交通需要推計について詳細な説明をさせていただきまして、私どもとしては大筋で御理解をいただいたものと考えております。したがって、現在でも上記回答は変更はございません。

問題は、猪瀬委員御提案のケースの取り扱いでございまして、これについて委員会として御検討いただければありがたいと思っております。

その下のまた以下でございますが、先ほども申しましたように、一連の作業始めからやり直しますと、3～5か月かかりまして、12月を過ぎてしまいますので、委員会での御審議の参考として間に合わせるべく、出し方としては国土交通省の標準ケースでまず高速利用総交通量を出しまして、それに対しまして各ケース、猪瀬委員御提案のケースも含めまして、各ケースがどの程度の割合になるのかをパーセントでお示しさせていただいてはどうかというふうに思っているところでございます。

右側の方にまいりまして、猪瀬委員の方から更に追加の質問がございまして、免許保有率のモデルは本当に合理的なんでしょうかということで、前回説明させていただいたとおり合理的なモデルであると考えておりますというようなことでありますとか、免許保有率がどういう形で交通需要に反映されるかという

ことで、下にフローを付けております。

免許保有率と乗用車の保有台数、これは極めて高い相関がございまして、免許保有率の上昇と乗用車保有台数の増加、この2つが相まって発生原単位が増えるでありますとか、乗用車の分担率が上昇する。そういうような過程を通じまして、最終的に交通量に反映させるというプロセスを担っているものでございます。

そういったことで、総論的な回答は以上でございます。

あと各論の問題の回答でございますが。

猪瀬委員 各論については次の機会に意見を申し上げますから。

前川室長 では、6ページだけ説明させていただきます。6ページが各論の追加資料ということで、追加の御質問に対する回答でございます。免許保有率の最大値を0.95ということで、上限を決めているところが、恣意的ではないかという御質問でございます。この0.95を概成変数として与えるのではなくて、最尤法によりまして、 $\beta$ 、 $\gamma$ などのパラメーターとして推計した結果を載せております。表が下にございますが、その結果は男性の場合、レートマックスが0.99、女性は1.00ということでございまして、私どもが概成的に与えた0.95は非常に低い数字だということが御理解いただけるのではないかと思います。

右側に最新の実績、全部の県はデータがそろわなかったんですが、そろえられた県だけの数字でございますが、ほとんどの県で男性・女性とも現在既に免許保有率が90%を超えているというところがおわかりいただけるのではないかとございます。

簡単に以上でございます。

猪瀬委員 これ実は国交省が説明をしに来たいと言っていて、私の方に事務局から確認が来てなかったんです。私の事務所に第一報が入ったのも今日の11時半です。回答をもらっても分析している暇がないんです。だから、これは注意していただかないと、今日はせっかく来ていただいたから、この部分だけ読み上げていただきましたが、私としてはまだ十分ではないと思っています。

免許保有率最大値として0.95という数字を出していますけれども、もともと80年から93年のデータを使っているのと、それから国交省の出してきた実績値データにもとづいて自分で推計すると0.9に満たないという数字も出てきているので、これは問題だと思っています。

あともう一つ、ここで注文しておきたいけれども、免許保有率に対して、それこそ松田さんのように免許を持っていても運転しない人がいるでしょう。今井さんのようにいつもハイヤーに乗っている人とか、そういう人がいるので、そういう場合に免許保有率というものが必ずしも交通需要に反映すると限らないこともあって、今、要求しておきたいけれども、免許稼働率という言葉があつていいと思うんです。あるいは、ペーパードライバー率、こういうものも前提としたデータでいかないと、免許保有率イコール交通需要というふうには出てこないと思っていますから、そのところも考えていただいて、今日はここで

しまいにして以降やりたいと思います。

横田耕治国土交通省高速国道課長 今のお話ですけれども、基本的にはそういった年齢階層別のトリップ数だとか、それは免許保有でかなり違います。そのところで、当然今も運転免許は持っているけれども運転しないというペーパードライバーは入っております、そういったものを平均的に割算して、1日当たりのトリップ数、免許保有で年齢階層別に出しておりますので、したがって猪瀬委員おっしゃるような部分は、かなりデータとしては入れ込んだ形で入っているというふうに御理解いただければと思います。

今井委員長 これは、ここでもう打ち切りましょう。猪瀬さん、まだ足りないところは、国交省とやってください。

それでは、これで時間になりましたので、今日の討議を終わりたいと思います。

どうぞありがとうございました。

(国土交通省関係者退室)

今井委員長 あと、事務局の方から話があれほど。

坂野事務局長 今回は、10月22日になります。来週は一日委員会、仙台市、これが16日でございます。それから、福岡市が18日でございます。そちらに予定されておられます委員の方、お願いをしたいと思います。

仙台には、中村委員と猪瀬委員。

福岡には、田中委員と大宅委員に御出席をいただくことになります。

22日の後、既に予定では皆様方にお知らせしておりますが、22日の後は29日、それから11月になれば、火曜日、金曜日の定例日をすべて当てるという予定になっておりますし、11月からは審議時間を延長して1時～6時までの5時間コースということで前に御了解もいただいておりますので、11月になれば、かなり頻繁に、かつ長時間の会議を開催していただく予定になっておりますので、スケジュール上委員の方々御確認をそれぞれしておいていただきたいというふうに思っております。

また今回は、本日資料だけお配りしておりますが、貸付料とか料金制度とか、あるいはその私どもが今いろいろ準備しております資料が間に合えばそれもお出しをして、引き続き御論議もいただきたいと希望を持っていることを申し添えさせていただきます。

以上でございます。

松田委員 私、前に届けてありますが、11月はどうしても国内にいないのが2回あるんです。これは総会で議長をやらなければいけないものですから、パリに行かなければならないんです。

ですから、ほかの日にもし各委員の都合がよければ、大事な審議になりますので、私は欠席したくないので、ほかの日にもその分を振り替えていただければ、私も万難を排して出ますので、11月の半ば過ぎですから、調整を今からお願いできればいいと思います。

坂野事務局長 それでは、今のお話で、もう一度皆様方の御都合を11月については全部確認をさせていただいて、それで調整の余地があるかどうか、皆さん方前広に日程をお聞きして、その上でまた御報告をさせていただきます。

大宅委員 さっきもお願いしたんですけれども、何のテーマでやるかというのを、是非事前をお願いします。

今井委員長 今お話ありましたように、今回はこの前もらっていた2つのテーマをやろうと思います。リースの問題と料金制度の問題です。

それぞれ、そのときそのときには相互に絡み合いますから、結論でないと思うんです。一応やらないといけないものは全部触れておきたいと思うので、その次にやるべきことを次回の会議のときにわたしてください。そして、1回ごとに事前に読んで出られるようにしてください。次回のは前回もらいましたから。

そういうことでよろしいですか。

中村委員 建設費の資料も出してもらって。

川本委員 あと貸付料の議論というのは、保有・債務返済機構が前提となっていると思うんです。それは、返済額という形で債務返済機構にした場合にも応用できると思うので、それは事務局の方で、それほどコンプレキシティがあると思わないので、債務返済機構の場合はどうなるかという御案も出していただけたらと思います。

今井委員長 あと国との契約の問題もありましたね。それはスケジュールに入っていますね。

坂野事務局長 スキームに一番影響されるのが、貸付料と契約制度の内容なんです。既におわたしております貸付料の資料は、金額幾らという計算の前に、どういう要素を貸付料として考えて計算をしていくか。そういう考え方の資料で出ておりますけれども、今の川本委員のお話がありましたので、もう少し工夫もしてみたいと思っております。

契約制度もペーパーをいろいろ準備したいと思っておりますけれども、これはかなりスキームによって契約の中身が違ってくることがありますので、これも場合によったら両方の共通の部分と、そうではない部分がわかるような形で整理もしたいと思っております。

今、中村委員からお話がありました、規格見直しの作業を今しております。

それから、固定資産税の基になるデータチェック、今もやっておりますが、そういうものもできれば間に合う形でお出ししたいと思っておりますし、もし22日にそういう調査結果が間に合うなら、事前に各委員の方にそのデータもお届けをしておいて、それを見て22日に来ていただけるようなふうにしたいと思っておりますが、まだいつどんな資料ができるかというのがはっきりしておりませんので、まずその22日で議論できることは、今日この机の上にお出ししております、貸付料の問題と料金の問題はまず議論していただくことにして、それ以外にまだ可能なものがあれば、事前に資料もお届けをして見ていただくように

するという形にしておいていただければありがたいと思います。

それから、今お話のありましたように、29日以降は、29日以降やる分について、少なくとも22日、あるいは22日あくる日の23日には皆様方のところにお届けできるように準備するというので、私ども作業させていただきたいというふうに思います。

大宅委員 これからやらなければいけないチェック項目を、もう一回全部書き出していただけますか、それで確かに12月までに何かできそうだという目安を持ちたいんです。毎回これやりますと言って、あつと気が付いたら半分残ってしまいましたみたいな話にならないように全体像を。

それともう一つ、今日出てきた、例えば自治体に売ったというような資料、御説明を聞いてもわかりにくいです。少しみんなにわかるようにという発想で、初めてこのデータを見る人がどう読めるかという気持ちを考えておつくりいただきたいと思います。

坂野事務局長 まず、検討課題がどういうものを議論したか。それから、今後どのようなものが残っているか、この整理は22日の日にお出しをいたします。

これは、実は9月の冒頭のときにいろんなスケジュールを考えると、整理してお出ししておりましたので。

大宅委員 何もやらないで、わっと入ってしまったんです。

坂野事務局長 それをもう一遍整理すると。

それから、もう一つわかりやすい形で資料をとすることは、これは誠にごもっともな御指摘でございます。ただ、言い訳をさせていただきますと、そのデータが出てきた、例えばこの有償で移管した道路に関するデータが出てきたのが、今日のお昼ごろに出てきたと、それをそのまま皆様方にお出しをしておるといことで、データが出てきて、それをいろいろ加工する時間がたくさんあれば面白い資料もつくれるんだと思いますが、しかし急ぐということとの兼ね合いでございますので、まだこれからときどきおしかりを受けるかと思いますが、私どもとしてはそういう気持ちは十分にある中で、至らない部分があることは多少は御勘定いただけないかと、これは陳情でございます。

今井委員長 それでは、次回以降のことも含めて、できるだけスケジュールをわかりやすいようにつくると、それは次回やりましょう。

今日はどうもありがとうございました。