

第25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22日（火）14:00～17:30

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25回会議を始めます。

本日は、大宅委員が所用のため御欠席となっております。

また、石原大臣と根本副大臣が、国会出席のために御欠席となっております。

それでは、まず事務局長から報告事項をお願いします。

坂野事務局長 本日は、前回の会議に引き続いて、個別検討課題としては、貸付料及び料金制度の問題について御論議をいただきたいと思っております。

そのほかに、先週行いました一日委員会の結果報告については、冒頭御出席の委員からお願いをしたいと考えております。

また、事務局が実施しておりました四公団の固定資産税に係る調査結果についても、個別の課題の討議の前に御報告をしたいと思っております。

また、前回会議で事務局に御指示がございました、主要検討課題の審議状況の整理結果についても、個別検討課題に入る前に御報告をしたいと考えております。

また、個別検討課題、本日予定しておりますもの以外の関係で、各委員から資料が出ておりますので、これも審議の後半に各委員から御発言をいただくということでいかがかと考えております。

なお、本日の会議の最後に、11月の審議日程についても御相談をさせていただきたいと考えております。

それでは、お手元に配布しております資料。

猪瀬委員 坂野事務局長、済みません。具体的な中身に入る前に、この会議の公開の問題で一言申し上げたいので、実は会議の公開というのは、内閣記者会の人たちが、当初は20人ぐらい入るということでいたんですが、入り切れないから30人入ると。更に、傍聴希望者が多いので、モニタールームをつくるという流れになっているわけですが、作家や評論家やフリージャーナリストや雑誌記者が排除されている現実があると、私はそのモニタールームができた時点で、ある程度届出をすれば傍聴は可能であると思っていたんですが、どうも実情はそうではないようになってきているということを目にしたものですから、実情について私が耳にしたことを申し上げます。

雑誌記者等、つまり新聞・テレビの記者クラブ記者以外の人たちに対して、学歴・職歴・全著作などを書かせた履歴書のようなものを提出させているというふうなことを聞いたんです。これはやり過ぎだと思いますので、そういうことがもし行われているとしたら、非常にゆゆしき事態なんです。

これは、会議公開の原則に反するのでやめていただきたい。つまり、当時各委員の推薦があればいいと、あるいは委員長と委員の推薦とか、それは直接その委員を知っていなくても、その委員につないであげるということを意味しているわけでありまして、いきなり知らない人が来た、では排除と。これはおかしいわけでありまして、もちろんある程度どの雑誌で、どういうことを書いているんですかということを確認すればそれでわかるんで

す。よっぽど変なものでなければ。

ということなのですが、履歴書まで出させるというのは、いささか人権侵害に近いようなところがあるので、それはどうかと思うんですが、坂野局長いかがでしょうか。

坂野事務局長 担当の企画官から御説明させます。

佐伯企画官 今まで、猪瀬委員おっしゃったような、新聞社とかテレビ関係の方以外の方が傍聴したいということで来ましたけれども、実際にその方がどういうことをやっているのかということを確認するために、資料を出していただいたことはありますけれども、今、猪瀬委員がおっしゃったような学歴とか、そういうところまで取ったという記憶は私にはございません。

なるべく入っていただくように、努力してやっているつもりですので、今後そういうことを言われることのないように対応したいと思います。

猪瀬委員 大体希望者は、よほど変なことがない限り一応入れているわけですか。雑誌記者、あるいはフリーの人も。

佐伯企画官 はい、入っていただいております。

猪瀬委員 そうですか。そうであれば問題ないんですが、そうではないという声が聞こえてきたので申し上げたんですけれども。

佐伯企画官 もしそういうことがあれば、また善処したいと思います。

猪瀬委員 もしそういうことを言ってきた人が、私のところに来たらそれは確認しますけれども。

佐伯企画官 排除しているということは、こちらではないです。

猪瀬委員 ただ、履歴書のようなものを出せというふうな、つまり言い方になってくると思うんですけれども、そちらはそういう気がなくても具体的に履歴書を出せというふうな言い方をしたことはなかったですか。

佐伯企画官 それはしておりません。どういう方が確認させていただきたいので、それがわかるものをくださいと言っただけです。

猪瀬委員 わかるものというのは、前に書いたものとかということですか。

佐伯企画官 そうです。どういう方かということだけは確認させてくださいということです。

猪瀬委員 わかりました。

坂野事務局長 それでは、資料のチェックを兼ねて確認が済んでおりませんので、今日はいろんな資料をお配りしておりますので、御確認をいただきたいと思います。

まず、議事次第等1枚紙を3枚取っていただきますと、その下に一日委員会仙台分と福岡分の概要の資料がございます。

その下に、今度は資料番号が振った資料で、資料1から、1の下に川本委員の提出資料、A4横長が置いてあるはずでございます。

資料2、資料3、資料4、資料5、5は1枚紙でございます。

資料6、これは中村委員の要求資料。

資料7とございます。

それから、番号がございませんが、その下に田中委員の提出資料、中村委員の提出資料、猪瀬委員の提出資料、その下には猪瀬委員の御質問に対する国土交通省の回答がA4縦長

でございます。

その下に1枚紙で、本日最後にお諮りする11月のスケジュールに関する出席可能委員の数の表がございます。

その下は、参考資料でございますが、先週18日に特殊法人等改革推進本部が、今般国会に独立行政法人化のための46本の法律を提出するに当たって、それに関連した方針を決めましたので、それを御参考までにお目にかけるものでございます。

一番下は、最近受理いたしました要望書等の一覧表でございます。

以上が、本日お配りしております資料でございます。

以上でございます。

今井委員長 それでは、議事に入る前に、16日と18日に開催されました、一日委員会、仙台と福岡、これにつきまして、結果の概要をそれぞれ猪瀬委員と田中委員から御報告いただきたいと思います。

まず、猪瀬委員、お願いします。

猪瀬委員 お手元の「道路関係四公団民営化推進委員会『一日委員会in仙台』開催結果（概要）」というのがあります。

中村委員と猪瀬委員が出席しました。

石原伸晃担当大臣も出席しました。

そして、地元側から、ここに書いてあるとおり、木村青森県知事、高橋山形県知事、堀北海道知事、浅野宮城県知事が出席しております。

あと、市長、大学教授が出席しております。

ここで、いろんな議論が出ました。浅野宮城県知事が、採算性だけで決めてもらっては困ると。しかし、採算性を全く度外視するのもおかしいんだというふうな発言がありました。私は、そのとおりだと思いますと申しました。だからこそ、地元の一定の負担があれば、高速道路の建設も可能性があるんだというふうに説明しました。

地元の一定の負担があることによって、採算性が見えてくるということではないかというふうに思ったわけです。

それについて、ほかの県知事の方も、道路特定財源、浅野宮城県知事も言いましたけれども、道路特定財源の地方の比率を上げてほしいというようなことを言っておりました。基本的に、どこの県知事もそうだと思うんですけども、順番を待っていたと、順番を待って列に並んでいたら、いきなり今日からはここまでで閉店ですと言われたのと同じような気持ちになっているということです。ですから、非常に不公平であると、そういうお気持ちが皆さん強いのです。

ただ、私が申し上げたのは、ではこの道路公団方式で現在40兆円も四公団で借金があって、この道路公団方式で続けていたら、逆にあなた方に順番が回ってこないのではないですか。むしろここで一旦締め切って、違う方法を考えることによって、逆に新しい優先順位が発生して、それは地元負担含めてですが、新しい優先順位が生まれ、そしてコストも削減されて、それぞれの地域にかなった高速道路ができるのではないかと提案いたしました。それについて賛成する意見もありました。

大体そんなところですが、私はこれからも地方の一日委員会があるので申し上げますが、やはり地元の知事さんたちは必死ですから、その必死さにきちんと誠実に応えていくこと

が必要だと思うんです。その場合に、今の道路公団方式では一巡しませんよと、9,342を待っていても回ってきませんよという事実を基本的に伝えるべきだと思います。新しい可能性と一緒に探そうではないかというふうに問題提起すべきではないか、この間強く感じました、そしてそう申し上げました。

以上です。

今井委員長 よろしいですか。それでは、続いて田中委員、お願いします。

田中委員長代理 大宅さんが今日お休みなので、私から御説明します。

お手元に「道路関係四公団民営化推進委員会『一日委員会in福岡』開催結果(概要)」とあります。

根本内閣府副大臣に御出席いただきました。

地元は、そこに書いてありますように、麻生福岡県知事、平松大分県知事、あと市町村長、経済界、学会の方が出ておられました。

ホテルの周りは、大歓迎でありまして、のぼり旗が立って、東九州道をつくれという歓呼の声と言いますか、そういう雰囲気でした。

猪瀬さんのおっしゃった話と、中心問題は全く同じでございます。そこにも書いてありますが、平松大分県知事から始まりまして、とにかく前々日の16日に九州知事会を開催して、この18日のための緊急提言をとりまとめた。これは資料を添付しておりますのでお読みいただくといいと思いますけれども、ポイントは今の話と同一で、高速道路はシビル・ミニマムであると。それから、これは麻生さんが特に強調したことですが、その高速道路を前提にいろいろ地域の開発を進めつつあるのであり、国際的な地域間競争が始まっているときのインフラであるという主張、それから今のお話と同じで順番を待っていた、それが足元をすくわれるというふうな話では、国と地方の信頼性の問題として極めて問題であるというふうな話。

あと市町村長からは、大体同じ話であります、高速道路は文化であると、これは中村先生がお聞きになったら涙を流されるような話を延々とする方もおられました。ただ、プール制を維持せよという話がございます、それに対しては、公団公式が行き詰まるというのは、全く猪瀬さんおっしゃるとおりでございます、その中の話でありますけれども、とにかくプール制を是非維持しろと。それが公平性確保のために是非とも必要であるという御発言が非常に多かったんですけれども、それに対してはプールも無限にどんどん水が入ってきて、出す方も大したことないということならいいんですけれども、入る水は一定、あるいはそれ以下になり、出る方が多いとプールが干上がってしまうんですよという話をすると、それはそうだという話もございました。

理解はしつつも、なかなか地域として、特に九州は東側と西側の発展状況が違うものですから、なお東側の方々の意見、また九州横断道路の建設を何とかしてほしいという気持ち非常に強く出ておりました。

答えは同じような話なので、一々申し上げませんが、ただ猪瀬さんが最後に言いましたように、福岡県知事の麻生さんが、一日委員会が済んだ後で、これは記者会見でも申し上げましたが、こういう会議は非常に多くあって、よく出席するんだけど、今日は非常に誠実に答えていただいたと、ありがたうございましたとお礼を言われました。やはりおっしゃるように、耳に痛いことであっても、我々の考えるところを誠実にお話しすること

は非常に大切であると思った次第であります。

あとはペーパーを読んでいただければよろしいかと思えます。

以上です。

今井委員長 ありがとうございます。

それでは、次に進めたいと思えますが、かねてから四公団に指示しておりました、固定資産税に係る試算調査につきまして、結果がまとまりましたので、事務局から説明を願います。

藤田参事官 それでは、御説明させていただきます。

資料1「四公団の固定資産税の税額に係る試算」という資料をごらんいただきたいと思えます。固定資産税の扱いが当然大きな焦点でございますが、非課税を中心とした議論が委員会で行われてきたわけでございます。中間整理では、固定資産税は非課税、または大幅に軽減ということとなっております。

今回、税額、固定資産税の価額を精査いたしまして、併せて国鉄民営化の際にJRに適用された特例措置を仮に当てはめると、どの程度の税負担になるか試算を行ったものでございます。

1枚目をごらんいただきたいと存じます。JH、首都、阪神、本州四国連絡橋公団に分けて、土地、償却資産をそれぞれ計算いたしております。計算は、恐縮ですが4ページを先にごらんいただきたいと存じます。

今回、非常に簡略な試算でございます。土地につきましては、本来固定資産税ですから、まず時価が基礎となるわけでございますけれども、今回は時間がないということもあまして取得価額でやっております。

償却資産につきましては、原則取得価額と、定率法による減価償却、これは固定資産税の法律で決まっておりますのでございます。

あと建中利息、補償費については、今回便宜上不算入で計算しております。全部落としております。

1枚目に戻っていただきます。それで計算いたしました課税標準が、この表の一番右のところに出ておるものでございます。土地、償却資産、四公団合わせて24兆3,603億円でございます。

それを基にいたしまして、まず税率をかけまして、固定資産税を計算したものが、この四角の中の一番左「今回の試算結果」というところでございます。日本道路公団、2,564億円、以下ありまして、合計3,410億円となっております。

これがフル課税された場合の金額という今回の試算でございますが、今回それに加えまして、特例がJRと同じだけ適用されたらどうなるかという試算をしております。

2ページ目をごらんいただきたいと思えます。幾つか特例がございます。JRにおきましては、三島特例、北海道、四国、九州については、課税標準が2分の1という特例がまずございます。そして、三島及び本州のJRにつきましても、経過措置が講じられておまして、当初10年課税標準が2分の1となっております。ですから、北海道、四国、九州については、2分の1かけ2分の1で4分の1でございます。

2つ目、土地につきましては、これは民鉄、JR問わないんですけれども、鉄軌道用地については、土地の評価は3分の1という規定がございます。ですから、ここでも3分の

1 かかります。ですから、さっきの4分の1に3分の1をかけまして、12分の1になる可能性があるわけでございます。

更に償却資産につきましては、種類に応じましていろんな特例がございます、たくさんありますので、少しだけ言いますと、供用開始後5年度分の固定資産税については、その価額の6分の1、その後5年分については3分の1、ですからさっきのものとかげますと、4分の1かける6分の1で24分の1になります。あるいは、立体交差はどうですか、トンネルについては非課税、これは首都、阪神については、非常に効いてきまして、トンネルは非課税ですし、立体交差は3分の1ですので、ほとんど立体交差とトンネルでしょうから、これはフルに効いてまいります。

あるいは、本四連絡橋、これは鉄道ですけれども6分の1、ですから4分の1かける6分の1で24分の1というような、分数が多いんですけれども、そういうものをいろいろ計算しまして、1ページ目に戻っていただきます。

3,410億円と試算されました固定資産税額に、JRと同じものをかけますと、全体で427億になります。もちろんこれを計算したからと言いまして、固定資産税は公共用の道路は非課税ということがございますので、これについて旗を下るしたわけではございませんが、JRの特例を仮に適用するところなるということでございます。

ただ、留意点といたしましては、JRは国鉄時代から普通の固定資産税の半分、2分の1の納付金を納付していますので、そこからスタートしておるといって特例でございます。ですから、道路は納めておりませんので、そこはおのずから環境は違ってくるかと思えます。

なお、参考までに四角の下の注の3つ目、現在の各公団への課税額は次のとおりということで、日本道路公団18.9億円、以下続いております。これは、現在でもSA、PA、あるいは建物、事務所、その他道路以外のものにつきましては、課税されておりまして、固定資産税は納めております。ですから、これはもともと納めた金額でございます。

あと恐縮でございますけれども、5ページ目をごらんいただきたいと存じます。今回の試算結果につきまして、留意点を2つほどまとめております。

の1つ目でございますが、今回の試算は従前の試算の固定試算税額が実際の税額と差異が生じていると推測されることから、より正確性を期すため試算を行ったものでございます。例えば、8月に事務局で行いました試算では、日本道路公団だけで、平成15年度で約四千三百億円ぐらいの固定資産税というふうに計算しておりましたので、それと大きな差があるわけでございます。

また、固定資産税評価基準と企業会計原則の違いにより、資産価額は相当の差異が生じることは自明でございますけれども、今回は資産・負債すべてにわたる作業は行っておりませんので、本資産のみをもって四公団の財務状態を論じるのは、適当ではないと考えております。非常にごく一部しか作業をしておりませんので、それで推し量るのはなかなか無理がありますから、適当ではないと思っております。

2つ目、資産・負債の額の確定は、現在各公団において会計専門家の助言を得ながら慎重に作業が進められております。中間整理においては、かくかくしかじかな状況から、早く企業会計原則に基づく財務諸表をつくれということでございますので、この新しい財務諸表の中で国民への正確な情報提供が充実されていくべきだと思われまます。

あと6ページ目、7ページ目、特に7ページ目以降をごらんいただきたいと存じます。今回の試算におきましては、首都、阪神は路線別に計算しておりませんが、JHにつきましては路線別に、土地・償却資産に分けました資産額を計算しております。

7ページ目の道央自動車道から書いてありますけれども、これは供用中のもの、建設中のものを含めて計算しておりますのでございます。供用中0と書いてあるのは、まだスタートしてないものでございます。

8ページ目、これは一般有料道路でございます。一有につきましては、合併施行のものがございまして、それについては土地0というのがたくさんありますけれども、これについてはいわゆる薄皮と言いますか、合併施行になっておるものでございます。

更に専門的な事項もございまして、当事務局に来ています、公認会計士の会計専門家がおりますので、補足説明をしてもらいます。

渡辺参事官補佐 渡辺と申します。ただいま、新たにお配りいたしました、5枚つづりの資料をごらんください。

1ページ目でございますが、固定資産税の評価基準でございますが、これは①土地、②家屋、③償却資産の大きく3つに分かれます。今回の公団試算は、右の影を付けた部分でございますが、①の土地につきましては取得価額、②の家屋につきましては定率法の取得価額、③の家屋を除く償却資産につきましては、同左と書いてありますけれども、これも定率法の取得価額で評価しております。

一方、本来固定資産税の扱いでございますが、①土地、②家屋は、固定資産税評価額の時価で評価いたします。ただ、今回の公団試算は、時価で評価する時間がないために、①の土地、②の家屋とも、取得価額で評価しているというところがポイントとなります。③の家屋を除く償却資産につきましては、固定資産税の扱いと同じ定率法の取得価額で評価してあります。

そうしますと、表の枠外、右下のところでございますけれども、結果的に今回の公団試算は法人税・企業会計に定める定率法の評価と同じ資産評価を行っているということになります。

それでは、企業会計の取得価額を簡単にまとめますと、次のページになります。2ページ目をごらんください。取得価額の論点は、(1)減価償却、(2)建設中の支払い利息、(3)補償費・側道等、(4)消費税の扱いの4つになると思われませんが、(4)の消費税は、行コストも今回の公団の資産とも、同じ税込み処理で差がございませんので、論点は(1)～(3)の3つに絞られます。

まず(1)の減価償却ですが、企業会計におきましては、真ん中の(B)の欄ですが、定額法、定率法等から選択してよいということになっております。実際には、一部の業種が、生産高比例法や取替法などを用いておりますけれども、会計実務上は定額法または定率法または定額法と定率法の併用というのが圧倒的に多くなっております。

一方、減価償却の今回の公団試算は、定率法で行っております。すなわち、企業会計で認められました、代表的な方法の一つを用いたということになります。

次に(2)の建設中の支払利息、建中利息でございますが、こちらは企業会計は原則不算入、すなわち支払い利息として全額営業外費用として処理いたします。ただし、容認といたしまして、支払い利息として処理せずに、原価として算入してもいいということにな

っております。ただ、これは工事が異常に伸びることになったときとか、正常でない期間の支払利子などがある場合には、原価に算入すべきではないと考えられますし、土地につきましては金利を算入することには問題があるという、大手監査法人の意見もございまして、制約はございます。

ただ、全くだめというわけではなくて、その制約の下で原価に算入してもよいということになっております。

一方、建中利息の今回の公団試算は、原価不算入という扱いにしております。すなわち、これは企業会計の原則法を採用したことと結果的に同じということになっております。

(3)の補償費・側道等でございますが、これは企業会計におきましては、一概に言えません。個別に精査が必要ということになります。この補償費や側道等につきましては、5ページを見ていただきたいんですけども、5ページの下の方に大手監査法人がJHのオリジナルの財務諸表を監査したときのコメントを付させていただきました。内容を読みますと「側道や環境施設帯については、道路建設以前の市道等の代替で提供されるため等価交換の処理であるとも考えられ、現行の処理が全く不合理というわけではない。しかしながら、等価との考え方で全てのケースを処理できるかという点について、引き続き検討を行う必要がある」というふうに監査実施報告書で述べてあります。これは委員会において公開されております。

大手監査法人が半年間監査いたしまして、15人ぐらいの公認会計士が入ったそうなんですけれども、その上で意見を保留して引き続き検討したいと言っておりますから、この点につきましては個別の精査を待つしかないということになります。

2ページに戻っていただきまして、この(3)の補償費・側道等の今回の公団試算の扱いですけども、これは含まず、あるいは一部の側道のみ含むという扱いにしております。そうしますと、今回の問題を整理いたしますと、(1)の減価償却、(2)の建中利息につきましては、選択あるいは原則法と容認法の問題ということで、企業会計の中の選択の問題ということになります。

企業会計の原則及び手続におきましては、1つの会計事実には2つ以上の方法が認められることが実際に多くなっております。しかしながら、用いた方法が認められたものである限り、これによって作成される財務諸表はいずれも真実なものとして取り扱われるという、真実性の原則というのがございまして、いずれも適正な財務諸表ということになります。これが(1)(2)の問題でございます。

(3)の補償費・側道等の問題は、これは選択の問題ではなくて、個別に事象を判断して、適切な会計処理を判断すべきということになります。したがって、補償費や側道等につきましては、すべて資産計上すべきとか、全額を含むべきではないというのは不適切な判断ということになると思われます。

以上でございます。

今井委員長 その点につきまして、川本委員から資料が提出されておりますので、説明をお願いします。

川本委員 私の資料は、昨日いただいた資料に対しての疑問点があったので記させていただいているんですが、御説明をいただいた内容でほとんど御回答いただいているようです。要するに、通常であれば固定資産税の課税対象額というのは、企業会計上の固定資産

額とは異なるはずですが、今回は時間の制約からたまたま時価ではなくて取得価額を調査しているのです、今回取得価額を調査した部分は企業会計上の固定資産額とほぼ同じ結果であると理解をいたしました。それでいいのかということを確認めたく、そうであったということでございます。

あと、道路関係四公団については、引当金の不足とか、財務の不健全性が政府関係の文書、ESPでありますとか、あるいは学会論文にも指摘されておりますので、その点も踏まえまして、委員会で問題の数字をきちんと精査すべきではないかということをお願いしているわけでありまして。今回の目的は固定資産税の課税対象額の把握だったわけですが、調査結果から企業会計上の固定資産額を推定することが可能であって、四公団ともバランスシートの痛みが推測されます。

したがって、今、解明しないのであれば、四公団の財務状況がはっきりと判明した時点で、現在限定としている財務状況と著しく異なる場合には、民営化の方法の関連する部分を考え直すメカニズムを入れることが必要なのではないかと思ひ、資料を提出させていただいた次第でございます。

今井委員長 わかりました。この件につきまして、どうぞ。

田中委員長代理 昨日資料をいただいて、今、説明を聞いたばかりですから、これから勉強してみないとわかりませんが、幾つかわかる範囲内で1、2点教えてもらいたいです。

例えば、土地なんですけど、私がいつか新しい会社に持たせる場合と保有機構、新しい会社が独占的使用権ということでやる場合とで、どう違うかということを試算していただきました。その結果、法人税だけが違うということで、全額償却するまでに8年間遅れるということだったんですけども、そのときの理由は土地が償却できないということからそういうことなんですけれども、そのときの土地代と、今日試算された場合とは同じか違うか、違うなら8年にどう影響してくるのかということ、後でいいですから教えていただきたいということです。

2つ目は、10月4日のこの委員会に配布されたときには、参事官の御説明で、道路公団だと17兆円だったんですけど、今日のだと18兆3,000億になっています。それは何が入っているから増えたということなのか、計算の仕方のどこが違って1兆3,000億増えたのか。あとでも教えていただきたいんですけども。

今井委員長 今の2点、どうぞ。

藤田参事官 まず、土地についてでございますけれども、先ほど川本委員からもありましたように、本来固定資産税は時価で計算します。ですから、償却はありません。どんな持ち方をしても、時価にかかるわけでございますので、この前から8年違うと申し上げている償却は、資産を借金で買っておると。それを法人税の計算上どう償却費を落とすかという話でございます。それは、今回の試算とは全然別の話でございます、法人税の計算の話でございますので、今回は固定試算税の話ですから、全然違う話でございます。

ですから、今回の計算によって8年の方に影響が出ることはございません。全く状況は同じでございます。

2つ目の、この前遺憾ながら漏れたものと数字が違うということですが、計算間違いもございまして、あるいは側道を自治体に渡している場合があるんですけども、代わりに

土地をもらっている場合もあるんです。その計算を落としておったというのがあります。もう一つは、私ども固定資産税は建仮に入っております固定資産にもかかるんですけれども、それを前回の試算では全部ゼロにしておりましたので、それを戻したということも違います。ですから、従来は本来発表するタイミングではないときに出たものですから、生煮えの生産物ではないものが出ておりますので、違う数字が出たということでございます。

田中委員長代理 要するに、可能な限りできちんと計算したら、今回はこういう数字になったということですね。前のは大急ぎでやって、若干プラスもマイナスも数字に漏れがあったということですね。

藤田参事官 そういうことでございます。それと恐縮ですけれども、川本委員の資料にお付けになっている参考資料の1について、一言だけ僭越ながら申し上げたいと思うんですけれども、参考資料の1の3ページ目、4ページ目、総務省行政管理局の特殊法人総覧が引用されておまして、10年後は準備金不足という話で注が付いておるわけでございますけれども、これは特殊法人総覧に出ております貸借対象表、損益計算書は、すべていわゆる法律に基づく財務諸表でございます。ですから行政コスト計算書の出る前の財務諸表です。ですから、償還準備金が不足するとか、不足しないという問題になるんですけれども、現在私どもが基にしておりますのは、行政コスト計算書でどうかということでございます。行政コスト計算書につきましては、引当金とかを全部計上した上での数字に、パーチャルなんですけれどもなっております。12年度に準備金不足を解消と委員は指摘しておられますが、そのことだけ付けさせていただきます。

今井委員長 いずれにしても、この固定資産税の問題は、さっき田中委員が御発言になりました法人税の問題とか、土地の償却の問題とか、すべてひっくるめて負担を考える問題だと思います。これによって、今、債務超過であるかないかという議論とは別の問題だと思いますので、次に進ませさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

松田委員 それで結構なんですけれども、やはり新聞に債務超過という議論が出ていますから、事務局からきちっとそうではないと、ここから推測するのは間違いですよということを、再度新聞に説明をしてあげる方がいいと思います。

特に前から委員長おわかりのように、来年の9月にならないと本当のものは出ないわけです。したがって、これから委員会で決めることですけれども、来年の9月に本当の数値が出たら、そこでどうなるかというのを当委員会も検証する必要があると思うんです。だから、正確にはその数字が出たときにきちっとやればいいことであって、今、推測で債務超過であるとか何とかと言うこと自体が誤解を招くというか、間違いを招く元だと思います。

しかし、そうは言っても、そうではないという説明をきちんと新聞にもう一回しておかないと、2回にわたって出るというのはどういう意図なのか読めないんですけれども、そういう事柄は違いますよと、ここから全体を推測しては困りますと、9月まで待ってくださいということを引きちっと言うべきだと思います。

今井委員長 要するに、債務超過であるかないかというのは、この表からは判断できませんということですね。

松田委員 そうです。

今井委員長 実態はどうなのかということは、来年の9月にならないとわからないとい

うことですね。

そういうことですから、そういうふうに御理解願います。

猪瀬委員 あと、大体この固定資産税というのは400億円ぐらいなのかと、1つの感じがあるなということはわかってきたということだと思わんですけれども、大体日本の巨大企業というか、今井委員長のところもそうですけれども、せいぜい100億とか200億とか、その範囲ですから、それよりは結構多いんじゃないかということはありませんね。

今井委員長 100億や200億よりもっと多いですよ。

猪瀬委員 今井さんのところですか、でも400億にはいってないなということを感じているんじゃないでしょうか。

だから、結構トップクラスの固定資産税額ではないかという感じは持つんですけれども、したがってまだいろいろとJRの例を見ながら、立体交差等を含めていくともう少し安くなるかもしれないなという感じがしないでもないという感想を述べました。

田中委員長代理 猪瀬さんがおっしゃったことに異を唱えるわけでもないし、全くそう思います。一面私たちが8月の初めに当初聞いたときは、さっきの4,300億だとか、本当にびっくりするような額で、だからいろいろ議論もあったんですけれども、427億という、我々はゼロという減額も考えているわけだから、これ自体も大きな数字ではありますけれども、逆に言うと427億ぐらいであれば、普通の会社と同じに払って、一人前の会社としてむしろ活動した方がいいんじゃないかということも言えるんじゃないかと思いました。

今井委員長 その一人前の会社というのを、もともと一人前の会社としてスタートしたわけではないわけですから、だから2兆円の収入に対して二十七何兆円の借金をしているわけですから、それを今、一人前の会社としてすべて取り扱おうというのが無理なんです。これは川本さんに御指導いただいた結果で明らかだったわけですから、もうその議論はやめましょう。

この問題と土地の償却と法人税の問題と合わせて、一体どういう形がいいのかということ、後ほど議論したいと思います。

それでは、続きまして、事務局が現在まで主要な検討課題ということで、これは大宅さんが主としておっしゃっていたんですが、今日はお休みですけれども、審議状況を整理しておりますので、事務局から説明をお願いします。

広畑企画官 それでは、資料2ですが、事前に各委員のお手元には配布させていただいておりますので、ポイントのみ説明をさせていただきます。

ポイントは、大宅委員の御指摘では、今までどういうものを議論して、あとはどういうものが未議論で残っているのかということ整理して欲しいという御注文だったと思っております。

特に冒頭に注をしてあります。改革スキーム、今、ちょっと議論になりましたけれども保有機構方式でいくか、あるいは清算機構方式でいくか、この改革スキームによって検討内容が異なり得るものということで網かけをしてあります。基本スキームについては、説明は繰り返しません。ただ、未議論の課題といたしまして、新会社の統合、地域分割の議論が残っております。これについては、本日の配布資料に入っておりますので、時間があれば御説明申し上げることになるかと思っておりますが、次回以降に是非御議論をいただきました。

いというふうに事務局としては考えております。

それから、契約、あるいは国・地方・機構・会社の関係ですが、まだ議論をしておりません。ハッチをかけてあるものと、かけていないものがあります。

例えば国・地方の出資等の取り扱い、今まで出資していただいておりますので、そういったものをどう取り扱うのかということについては、まだ議論をしておりません。それから、貸付料の設計については、本日説明することになります。

例えば法令や契約に盛り込むべき事項はどうするかということは、9月20日に参考資料を配布しておりますが、これは中間整理のスキームを前提として書いております。川本委員からも御指摘がありましたように、基本スキームが変わった場合については、まだ、提出をしておりません。

それから、今後の道路建設がどうあるべきか、これも大きな論点です。これにつきましては、特に「建設中路線の判定基準」、あるいは道路の規格設計の見直しのイメージについては、もう既に何度か議論をいただいておりますが、新規参入をどう取り扱うのかということについては、まだ議論をしておりません。

本四公団の債務処理については、2つ目のポツで「民間債権者、投資家保護の方策」ということについて、既に夏の集中審議、及び中間整理で一定の方向性を出していただいておりますので、事務局としては、議論済みとしてよろしいのではないかと考えております。肝心のところについては、今、御議論をいただいているところでございます。

次のページで、料金制度につきましては、まだ、一部参考資料を配布したり、料金引下げのルールについて、資料には次回と書いてありますが、大変申し訳ありませんが、事前にお配りしたときそのままです。本日、資料を用意してありますので、本日御議論をいただく予定です。

それから、「コスト縮減、収入確保等」ですが、これについては作業を進めておりますが、まだ御議論をいただいております。関連事業の展開、これについてはインセンティブ関係、昨日各委員にお届けいたしました参考資料の中に、インセンティブ関係の資料が落ちておりました。これは前回、10日に各委員にお渡ししたときには入っていた資料です。それをそのまま今回付けてあります。規制緩和については、事務局で作業中です。

それから、コスト削減等による増益の扱い等について、これはインセンティブをどう考えるかということについて、先ほどと同じでして、本日説明をさせていただくことになっております。

それから「直ちに取り組むべき措置」といたしまして、ヒアリングも既に実施しておりますので、ひとあたりは御議論いただいたのかなと考えております。

大変失礼しました1枚目ですが、「今後の道路建設」ですが、新規投資可能額、あるいは今後の可能額といったものについては、まだ議論をいただいておりますので、これからということでございます。失礼いたしました。

参考といたしまして、今まで何を議論してきたのかということで、3枚目ですが、審議実績ということで、集中審議以降、9月に入ってから16回から24回まで、大変僭越ですが、同じ議論、あるいは関連する議論を何度議論したかということで、数字を付けました。概ねこういった形で御議論をいただいていたのかなと思っております。

説明は以上でございます。

今井委員長 ①②は何ですか。

広畑企画官 失礼いたしました。①とか②とか付けておりますのは、例えば9月6日の16回に、基本スキームの1回目、10日の火曜日に基本スキームの2回目、内容は若干異なるかもしれませんが、そういうことでございます。

今井委員長 わかりました。

この問題はよろしゅうございますか。まだ、検討していないものがたくさん残っているわけですけども。

田中委員長代理 表現について教えてください。黒い字に網をかけてあるのは、これは議論されたということですか、現在議論が行われている課題、進行形だという意味ですか。それから、緑の字に網をかけてあるのは、未議論の課題、未議論にも網をかけないものと網をかけてあるものがありますが、その違いはどういうことですか。

広畑企画官 田中委員おっしゃるとおりでございます、大変僭越ですが、緑色にしたのは、まだ議論をいただけていないということで、注意を喚起する意味で緑色にしています。それが黒い文字との違いです。

おっしゃるように、緑色の文字であっても、網かけをしたものと、黒い文字、既に議論をいただいているけれども網かけをしているもの。これはそれぞれ改革スキームが変わってきますと、その検討内容が変わるのではないかとということで網かけをしております。田中委員おっしゃるとおりです。

今井委員長 よろしいですか。

それでは、本日の議事に入りたいと思いますが、本日は前回の審議に引き続きまして、個別の検討課題について討議を行いたいと思います。機構と会社との間の貸付料の考え方、それから、料金制度に関わる論点、これにつきまして、事務局から資料の説明、よろしゅうございますか。よろしければ事務局から資料の説明をお願いします。

森田参事官 それでは、機構と会社との間の貸付料の考え方についての資料3で御説明をさせていただきます。

まず、A3の2枚目、ページ数で6ページを見ていただきたいと思います。第21回の委員会などで各スキームを財務面から見た比較を行っております。それぞれA～Gまで御提案をして、B～Fの間かなという結論だったかと思えます。

それぞれのスキームについて、例えばガバナンスのところを見ていただきますと、新会社に対する国の関与という欄が上から3つ目にありますが、このところでは、この資料のときには、それぞれのスキームは制度設計によるんだという御説明をしました。

その下の債権等の回収方法、これは会社の割賦払いにより返済するんだという御説明をしておりますけれども、今回はこれに続いて、具体的に貸付料をどのように考えたらよろしいかということの資料として用意させていただいたものであります。

恐縮ですが、3ページを見ていただきたいと思いますけれども、確認でございますが、貸付料というのはどういうものかというイメージを、漫画的であります、一番左側の絵で御説明をします。

会社が100円の収入を得るというときに、道路の管理費などに29円かかる。その差引きを貸付料としていただくということでありますが、その貸付料70が、機構にとってみれば収入になります。その70という収入をもって利払いを行いつつ、債務返済、あるいは新規

投資に活用するという流れの中の貸付料でございます。

続いて1ページに戻ります。

以上のような貸付料を考えると、その貸付料が備えるべき要件として、6つの項目を提案をさせていただきたいと思ひまして、そこに書きました。

基本的な要件として1つ目、会社の自立性なり、収益の継続性が確認、担保できるものであること。

2つ目、会社のインセンティブを引き出すものであること。

3つ目、機構の債務返済が確実に進むものであること。返済状況が管理できるものであること。

4つ目として、道路料金からは利益を得ない。関連事業収入で利益を得るんだという基本的な考え方に合致するものであること。

更に5番目として、事業期間が長うございますので、その間の交通量変動リスクであるとか、金利のリスク、それから大規模な災害発生するリスク等、各種リスクに対応する責任が明確であった方がいいのではないかとと思われるのが5番目を書いてあります。

6番目とし、将来の料金の値下げ、あるいは交通安全対策、渋滞対策、環境対策であるとかいう、もろもろの社会的、あるいは政策的ニーズに機動的に対応できるスキームであった方がよろしいのではないかとと思ひまして、書かせていただいております。

それから、2番目で、以上のような貸付料が備えるべき要件を整理した上で、更にもう少し詳細に考える上での前提条件として、幾つかの整理をさせていただきました。

貸付料の決定要因としてはどんなものがあるだろうかということでもあります。

1つは、債務の返済に関係するものとしては、債務残高、あるいは返済期間、これをどう考えるかということが実際に大きく影響してくるわけであります。

それから、会社の仕事の仕方の変動する要因として、例えば道路管理をより効率化をするということ。

多くの人に利用していただく努力。例えば時間帯別料金を設定するとか、端末料金を設定するとか、いろいろな増収努力があろうかと思ひますが、そういった事柄をどのようにこの中に反映するかということがあろうかと思ひます。

それから、先ほども御説明しましたけれども、社会的なコンセンサスに影響される要因もあるのではないかと。やはりもっとも管理水準を上げてほしいとか、交通安全上問題があるので、もっと管理水準を上げてほしいとか、あるいは環境を守る観点からもっと管理水準を上げてほしい、そういうような事柄が国民的なニーズとして出てきたときに、どのように対応するかということも考えるべきではないかと。ここでそこに挙げさせていただいております。

それから、予測に不確実性が避けられない要因として、先ほどもお話ししたとおり、金利、交通需要、災害等がある。これをどのように考えるかということ。

それと、6番目に書いてあるのは、その他として、競合関係にあるところの一般国道の整備などが進んでいったときに、それを貸付料にどのような関係を持たせるべきか、ということも考えるべき事柄ではないかと思ひます。

それから、特に会社のインセンティブという点で2)まとめさせていただきました。基本的に道路料金からは利益を得ないという考え方に立ったときに、具体的に会社のインセ

ンティブをどのように考えるかという事柄が重要ではないかというふうに思われます。

そういうことで会社が頑張ってきたコストの削減効果であるとか、関連事業収入からの要素などをこのスキームの中にどのように反映させるかということも、実際に制度設計をする上では大きなポイントではないかと思われまので、特にインセンティブについては2)で抜き書きをしました。

それから、貸付料は3)でありますけれども、債務返済を確実に進めるためのものであるけれども、債務返済が順調に進んでいった場合であるとか、あるいは予想よりも交通量が大きく増加した場合などに、余力を、例えば料金引下げなどに充てるということが考えられるのではないかと思われまので、そのことも3)に特に書かさせていただきました。以上のような事柄が貸付料を考える裁判の基本的な考え方、あるいは整理すべきことではないかと思われまますが、次のページでより具体的に議論をしていただくための1つのスキームとして幾つかのことを提案させていただいております。

まず、1)で契約のタイプと書きました。これは貸付料のスキームをどのように考えるかということですが、1つは、超長期固定的な契約というふうに考えるのか、あるいは定期的に見直しをするんだというスキームで考えるのか、大きくこの2つの考え方があるのではないかと思われまます。

超長期的に固定的に考えるということは、料金徴収期間全体、あるいは機構解散までのルールを厳格に規定をする。つまり、機構とか国の都合によって貸付料をこころろ変えないで、それは固定的に考えるんだという考え方があるんではないか。このポイントはルールが固定されていますから、会社としては自立性がより確保されるのではないか。

それから、ルールが固定されることによって、返済額もある一定程度の目途が立ちますので、計画的な債務返済もより可能ではないか、こういうメリットがあるのではないかと思われまます。

定期的に見直しをするという内容は、事業環境の変化に応じてより機動的な対応ができるのではないかということが言えるのではないかと思われまます。大きく言ってその2つのタイプがあるのではないかということが1)であります。

2)では、そのうち特に超長期で固定的に貸付料を考える場合の考え方として、幾つかの考え方をそこにまとめさせていただきました。

案1として書きましたのが定額方式であります。これは例えば交通量とか金利に関係なく、ともかく一定額を機構に納付していただくという考え方があるのではないかと思われまます。例えば40兆の借金を50年で返すとすれば、毎年8,000億ずつ向こう50年間にわたって必ず入れてくださいというような考え方が、ここが考えますところの定額方式であります。交通量とか金利に関係なく一定額を入れていただく。通常民間で行われているところのファイナンス・リースに相当するのではないかと考えまます。

それから、案2は、何せ超長期であるので、その間にいろいろな経済環境の変化もあるであろうということでありまます。そういう会社の経営努力の範囲を超えるような変動があった場合の措置をあらかじめルールとして組み込むということがあるのではないかということでありまます。

これについて次のページで模式的に説明したいと思いまます。

3ページに書いてあるのは定額の場合であります。先ほどお話ししたとおり、100円の

収入があって、必ず貸付料70をそのうちから入れてくださいということでもあります。計画どおり行っている場合はそれでよろしいわけですがけれども、例えば交通量が減ったときにどうなるかということが、右側の矢印に行って上から2つ目の欄でございます。収入減少の場合にどうなっているか。収入が例えば95ということで微減の場合は、例えば管理費の節減をしていただくことでもって貸付料が出る。ところが、大幅に減少した場合は、管理費の節減に限界があるとすれば、貸付料を払えない、あるいは貸付料を払うために場合によっては会社としては新しい資金を調達しなければいけないということになります。したがって、定額方式の場合は、考え方としては、交通量変動リスクは会社が負うということになるのではないかとしました。

次に、金利が変わった場合にどうなるかということでもあります。会社はとりあえず機構に70の貸付料を納めます。機構はその70を収入として一部利払いに充てて、一部債務返済等に充てるわけですがけれども、そのときに金利が上昇している場合は、計画では70のうち30の利払いをすればよかったということであったけれども、金利が上がったので、どうしても金利払いが増えて、70のうち40利払いに充てざるを得ないことになった。そうすると、差引き返済に回る部分が30になりますので、もともと40返済しようと思っていたところが30しか返済できなかったということになります。

勿論、金利が低下をすれば利払いも低下をするので、債務返済等に充てる部分がより増えるわけですがけれども、このように定額方式の場合には、金利変動リスクは機構が負うという評価ができるのではないかと考えられます。

4ページは、先ほどの案2のケースの模式図でありますけれども、交通量が変わった場合に、変動部分を2対1で会社と機構で分担をしようというルールをあらかじめ計画の中にビルトインしておけばどうなるであろうか。金利が変動したときに、金利変動部分を会社と機構で、このケースでいくと1対1ですがけれども、分担をするというルールをあらかじめビルトインしておくことによってそれがどうなるかということでもあります。

グラフの上から2つ目の段は、交通量が大きく減った場合であります。先ほど100でスタートしたところ、85まで減ったときに15減っていますので、それを機構と会社があらかじめ2対1で分担をしましょうということになると、会社は85の収入に対して、貸付料60納めれば済む、したがって、管理費が25充当できる。先ほどの定額のケースでは、収入が85の場合には、管理費に充当できるのが15でありましたので、その辺のところショックアブソーバとして新しいルールをビルトインすることによって、若干なりともショックアブソーバが利くのかなと、このような評価ができるのではないかと考えられます。

以上は大体リスク分担についての考え方でありますけれども、例えば交通量が増えたとか、あるいは金利が減ったときにどうなるかということでもあります。冒頭お話をしたとおり、道路料金では、基本的には儲けないということをポリシーにしたときに、収入増の部分をどうするかということでもあります。それは今のポリシーでやるのであれば、料金の値下げの原資に使うということがあるのではないかと考えられますので、4ページの上の段にも書いてありますけれども、交通量が増えたときにどうするか。100でスタートしたところ、交通量が115に増えた。そのときに、貸付料を増やしてもらって、増えた部分を将来の料金の引下げの原資に使うということはあるのではないかと考えられます。

猪瀬委員 前から言っていることだけれども、これは「債務返済」のところに「新規建

設」と入れたら、債務返済にならないんですよ。これは取ってください。3ページと4ページ左側のところですけども。

森田さん、今の話の前提でもそれは新規建設を入れない前提でお話ししているなら、ここに新規建設を付ける必要は全くないですね。

田中委員長代理 この説明はもう済んだんですか。

森田参事官 もうしばらくあります。

中村委員 まだ決めてないことだから、括弧で入っているんだからいいじゃないですか。

田中委員長代理 説明を最後までやってください。

森田参事官 貸付料の設定の考え方によって、リスク分担の考え方が大きく変わってくるという説明をして、それから、道路料金では基本的には儲けない立場に立ったときに、予想外の増収があったときなどにそれを料金の値下げにも使えるのではないという御説明をしましたけれども、それが案1と案2について御説明をしましたが、更に2ページでは案3の考え方もあるのではないかということで提案をさせていただいております。

これは、道路管理費、見合いとして管理水準ですけども、その道路管理費、管理水準を契約対象とするということでありまして。会社は一定の管理水準を満たした状態で道路を供用する義務を持つ。その義務を果たすために、これこれの道路管理費を使うことができる。会社の工夫で管理費が節減できれば、会社の利益として利益処分の対象になるという考え方があるのではないかと思います。このケースは、貸付料は料金収入から今の管理費を引いた額が数学的に貸付料として出るということでありまして。

このときには、会社は交通量変動リスク、金利リスクというのは全く負わないことになります。

あとポイントとして書かさせていただいたのは、このスキームでは会社に増収のインセンティブが働きにくいのではないかと評価できるので、インセンティブを引き出す工夫はなお必要であろうかと思いますが、案3のような考え方も可能ではないかと思われまして。今、猪瀬委員御指摘の新規返済等はまだ議論中ということですので、このように書かせていただいたということです。

田中委員長代理 議論に入る前に、資料の関係が知りたいんですけども、今の4ページくらいまでに書いてあることと、大きいA3で「スキームごとの貸付料・債務返済の流れ」というので、AとGを取ったBCDEFパターンごとのモデルが書いてありますね。

その次は、既に私たちが議論した、これは森田さんも今、言及されたんですけども、各案のねらい、ガバナンス、この2枚。それと上の4枚との関係なんだけれども、上の4枚は、要するに、Bタイプでおやりになったと。それでも猪瀬さんがおっしゃった問題で、これから議論する問題は出てくるんですけども、Eなどになってくると、インセンティブの考え方が全然違ってくると思うんです。それは具体的には後からまた言いますけれども、その関係、全部のパターンを前提にして、1ページから4ページがあるのか、そうとは思えないんです。それぞれ相当違うんじゃないかと思いますが、つくった方としてはどういう理解でこの関係を見ておられるんですか。

森田参事官 冒頭お話ししましたとおり、幾つかのスキームが議論の対象となって、そのときに機構と国の関係、あるいは会社との関係とは、いろいろな制度設計によるのではないかとということで、その当時説明させていただいておりますので、その関係を貸付料とい

う観点から今、御説明をしたということでありませう。

確かに念頭としては、6ページに書いてあるBの案を御説明してありますが、いずれ債務をすへて会社が持つ以外のケースは、なにがしか債務を持つ機構と会社がありますので、お金の出入りという点では、似ているところがあるのかなと思います。念頭としてはBを念頭に置いて説明をさせていただきました。

今井委員長 よろしゅうございますか。それでは、これにつきまして。

森田参事官 済みません。続いて資料3は12ページ以降、特にインセンティブ関係の部分を入れておりますので、それについても続いて御説明をさせていただきます。

広畑企画官 それでは、同じ資料の11ページ「管理費の削減・関連事業の展開に係る新会社の経営インセンティブの付与と料金引下げ等のための原資の確保等について」です。先ほどちょっとお断り申し上げましたように、前回、10日にお持ち帰りいただいたときには付けていた資料です。昨日各委員にお配りしたときには、事務局のミスで落ちておりましたので、その点についてはおわびを申し上げます。

この検討の前提は、今、田中委員からいろいろ御意見がございましたけれども、中間整理を踏まえたイメージということですので、その前提でお聞きいただければと思います。

これは、ただいま貸付料のところを御説明申し上げましたが、貸付料に非常に大きく関係し、後ほど御説明いたします料金の引き下げ等にも大きく関係するものですので、ここで説明をさせていただきます。

ただいま説明いたしました交通量の変動リスク、あるいは金利変動リスク、こういったものが外的要因ということで、会社あるいは機構がどうしようもないものですが、会社自らがコントロールできるものについては経営インセンティブを付与できないかということで、大きく2つのことを検討しております。

これについて、貸付料そのもので処理する方がよいのか、あるいは会社に留保させるという方がよいのか、多分議論があると思いますので、この資料においてはあえてどちらとは言っておりません。大きな方向性として議論をしていただければありがたいということで整理をしております。そういった前提であるということを目頭に申し上げさせていただきます。

中間整理に付けてありますように、右側の基本方針、新たな組織の在り方、こういったところにいろいろ書かれてあります。説明は省略しますが、この検討の必要性として大きく2つの点があるのではないかと考えております。先ほど説明しましたように、今回の民営化に当たって新会社が自らコントロールできる増収を図るべきではないか。これについて料金引下げ等、今日は弾力的な料金設定等を説明することになりますけれども、このための安定的な財源を確保する必要があるのではないかと。

当然のことながら、増収について新会社の経営インセンティブを確保する必要があるのではないかとということで検討を始めております。

この基本的な考え方としまして、12ページですが、会社がコントロールできるものということで、(1)、(2)を説明します。

本体の有料道路事業には、いろいろ書いてありますが、会社がコントロールできるのは、先ほど説明した管理費の削減、こういったものではないかと考えております。この場合にも、有料道路事業はそもそもの経緯がありまして、利益を追求するのは望ましくないとい

う指摘もあります。この結果生じた増収は原則として債務の返済、料金の引下げに活用すべきではないかと基本的に考えるべきではないかと思っております。

もう一つ、有料道路事業以外の関連事業、S A、P A、インターチェンジ等、新会社に資産を所有させることとなっておりますが、この資産を活用した事業。あるいは通信事業等、新会社が独占的に使用する有料道路本体、高速道路本体を用いて展開する事業、あえてこういうふうに定義しておりますが、これについては積極的な展開が期待できると思いますので、その収益は民営化の趣旨に基づいて、原則として新会社のものとすべきではないかという方向性が考えられるのではないかとということです。

問題は配慮すべき事項として、(1)、先ほども貸付料で説明したとおり、有料道路事業の管理費削減に当然増収が考えられるわけですが、仮に全額が新会社のものとならないということになると、新会社はそもそもコスト削減のインセンティブが働くんだらうかという観点から、一定部分については、新会社に留保させることを考えてはいかがかということです。

それから、関連事業においては、新会社の資産であるS A、P A等を活用して、相当程度の経営のインセンティブが働くものと見込まれます。問題は、この関連事業というのは高速道路の独占的使用に付随するものとして新会社が独占的に展開できるものであるということ。

②のとおり、関連事業を展開する場所ですが、S A、P A等をはじめまして、料金所を通った中という道路区域と一体となった閉鎖的な空間ですので、こういった場所で排他独占的に展開されるという特殊性があるのではないかと。その収益の一定部分については、道路利用者の利便性向上の観点から、料金引下げ等の財源として活用することが適切ではないかということです。

ここに書いてありませんが、一番大きな問題として、独占的な利用、有料道路本体がそうですが、独占的な利用であることと、それからS A、P Aの用地を随意契約的に新会社に譲渡するということを制度的に仕組むわけですが、この根拠が必要と考えられます。9月20日に、私ども事務局配布資料で平成13年度の関連事業の概況を申し上げておりますが、四公団の道路管理費4,519億のうちの外注比率82%、道路公団単体で見ても外注比率の92.2%が、行政コスト計算書上の子会社、関連社に限定しても92.2%ということです。あるいは同じ資料に書いてありますように、J HのS A、P Aでは、売上げが3,600億ありますけれども、テナント料収入が512億です。こうした2つの財団、後ほど説明いたしますが、公益事業支出として505億支出しておりますが、J H本体に上がります占用料収入は60億ということです。いずれにしても、問題は競争を導入すべきではないかということで、民間参入を促進させるという声が出てくるのではないかと思います。そういった観点から何らかの公益的な事業にその収益を使うことを義務化しないと、なかなか制度的に独占するのは難しいのではないかと考えております。

制度設計のイメージについては、簡単に説明いたしますが、(1)の管理費削減の増収分の取り扱い、これは仮置きの数値でございますが、前提は民営化に当たりまして、あらかじめ管理費の削減、一応2割とか3割とか議論されておりますが、これは先取りした上で、それ以上の管理費削減をした場合については、例えば仮置きで2分の1と書いてありますが、これを料金引下げ等の原資として確保する。この方法については、貸付料がいい

のか、新会社に留保させるのがいいのか、この辺については今後の制度設計ですが、こういうことを考えてはいかがかと。

残りの2分の1は、新会社が自由に処分するという事でいかがと考えております。同じように、関連事業の収益の取り扱いについてですが、2分の1を料金引下げの原資として確保させるということを考えてはいかがかと。残りの部分については、新会社が自由に処分するという事です。

蛇足ですが、その他にあるように、もしこういった制度設計が可能であれば、S A、P A用地について、仮に道路区域から除外した場合でも、固定資産税の一定の軽減を求めることは考えることはできるのではないかと考えております。

13ページが先ほどのイメージでございまして、黄色く塗っておりますけれども、この管理費の縮減分、あるいは関連事業の収益の2分の1を自由に処分を認めるけれども、残りの2分の1は、料金引下げの原資として確保してはいかがかと考えております。16ページですが、資産の移管の方法として、現在、S A、P Aの用地については、J Hが持っておりますが、S A、P A等の建築物には、従前の道路施設協会が2つの財団に分かれまして、この財団が建物を持っております。この財団が収益事業として行っていますので、両財団を解散と書きましたけれども、私どもがイメージしているのは、収益事業の廃止。また寄附と書いてしまいましたが、これらの財団から割賦譲渡をすることを考えてもいいのかなと思っております。それが直接新会社に行くのかどうか、その辺の制度設計は必要ですが、こういった形で資産を移管してはどうかと考えております。

恐縮ですが14ページにお戻りいただきまして、こういった形で(2)に書いております資産の移管方法を考えてはいかがかと考えております。②で現物出資をすることを考えておりますが、④に書いておりますが、一定部分を現物出資、一定部分を割賦譲渡といったことも考えられると思います。これについては新会社を設立するに当たって必要、かつ、適切な資本、負債の額から決定するという事にしてはどうかと考えております。

ちょっと説明が長くなりましたが、以上です。

今井委員長 どうでしょうか。10分くらい休憩して、その後、料金制度の説明を聞いてから議論しますか。それとも、これだけで議論しますか。

中村委員 今、経営のインセンティブの話が出てまいりました。この中に私は本来書くべきなんだろうと思いますが、まだ決まってもいないのにそんなことを書いたらと言って、また、大きな批判を受けるということを恐れられて、多分、お書きにならなかったんだろうと思うんですが、私は今度の民間会社の経営インセンティブのうちの大きなものは、民間会社が建設をするというところにあると思っております。これはフランスやイタリア等の場合でも同じなんですけど、ともかくコンセッションの上で建設をする。そのとき、例えば仕事は500億でやるというコンセッションの下でやる。ところが、それはいろんな形での経営努力、合理化努力、それによって例えば450億でできたとしたときに、その50億というのは民間会社のものになる。その後の処理は制度の上で考えていけばよろしいということになる。これは民間会社の大変大きな経営インセンティブであると思うのです。

それはただ、この民間会社に止まるのではなくて、そういうようなことをして日本の建設事業、道路事業の合理化への方向をつくっていく。さらにこれは決して高速道路事業にとどまらず、ほかのあらゆる公共事業にだって波及していく可能性も持つということで、こ

これは今度の改革が大変大きな意味を持っているところであると思っています。

そういうふうなこともあるので、また、機構、国との間での契約で建設事業をやっていくことの大きな意味があると思っています。

今井委員長 議論は10分休憩後にいたしましょう。今の御意見は承りました。

( 休 憩 )

今井委員長 それでは、再開したいと思いますが、今の問題、料金制度等の関係もごさいますので、まず、事務局が用意いたしました「料金制度に係る主な論点」、それから、この問題に関して中村委員から資料が出ておりますので、その問題等、続けて説明をいただきまして、その後議論に入りたいと思います。

藤田参事官 「料金制度に係る主な論点」、資料4でございます。

1枚目に主な論点、まずまとめております。道路料金は、言うまでもないことですが、公共料金という位置付けがされております。公共料金の計算の方法が書いてあるわけですが、現行道路料金は償還主義、その他の公共料金は企業の継続を前提とした原価計算によるものでございます。後ほど詳しく説明いたします。

2番目に、効率化・値下げを促す料金規制の在り方をどう設定するかという問題でございます。これも、ヤードスティック査定ですとか上限価格制がございますので、後ほど御説明いたします。

3つ目に弾力的な料金設定の検討でございます。これにつきまして、中村委員からの要求資料を提出しております。

2枚目をごらんいただきたいと思います。「公共料金制度」、これは定義がございまして、「『公共機関が、その水準の決定や改定に直接関わっているもの』の総称であり、日常生活における必需的なものが大部分を占める」と書いてあるわけでございます。

順次規制緩和されているものもございしますが、決定方法に何らかの意味で政府が関わっております。高速道路料金につきましては、この決定方法の2つ目「国、政府が決定」ではなくて、「政府が認可・上限認可」というところに入っております。電気ですとか、都市ガス、電気通信料金、鉄道運賃、乗合バス運賃、高速自動車国道料金と書いてあります。

そのほか「政府への届出」あるいは「地方公共団体が決定」といろいろあるわけでございます。

3枚目をごらんいただきたいと思います。公共料金につきましては、ほとんどが総括原価方式による料金決定という方式を取っております。高速道路はこれとは違います。主なものとして、電力、ガス、鉄道、あるいは自動車運送法に基づく道路はこの方式でございます。

経営の効率化努力を前提としてはいるんですけれども、能率的な経営の下における適正な原価、民間企業が経営主体の場合には適正利潤を含むを算定規準としております。

箱の中ですけれども、料金収入イコール適正な原価、イコール効率的な事業に要する費用と適正な事業報酬の和となっております。

この効率的な事業に要する費用の中に人件費など、諸経費一般、あるいは減価償却費、

あるいは法人税などの税金がここに入ります。

適正な事業報酬の中には、利息、他人から資本を貸してもらったことに伴う利息、それと自己資本といいますか、株式ですけれどもも配当。利息と配当が適正な事業報酬の中に入るわけでございます。

下に公共料金の改定手続の例として、私鉄運賃について書いてありますが、これは説明を省略させていただきます。

4 ページ目ですけれども「主な公共料金の決定方法」でございます。いろいろなことが書いてありますけれども、電気料金、電気通信料金、すべてにわたりまして現在規制緩和が順次進んでおります。ですから、もともとはもう少し単純な書きぶりだったかと思いますが、いろいろな注が付きまして、いろいろなことが書いてあります。

例えば、電気料金が一番上のところですが、**「総括原価方式（自由化の対象でない料金）、ヤードスティック査定と2つの方式**が書いてあります。もともとはすべて総括原価方式だったわけですが、その分、自由化が行われておりまして、ヤードスティック査定というのが入ってきた。

あるいは電気通信料金につきましても、上限価格、プライスカップ規制ということが書いてあります。ですから、これももともとは1本だったものがこういう上限価格制度になったとか、あるいは一番右側の国内航空運賃につきましては、事前届出制ということで、届出だけで運賃設定ができるというような感じになっておりまして、規制緩和の最近の動向がこのグラフといいますか表の一番下に書いてありますけれども、かなり順次進んできておるわけでございます。その結果、電気通信料金など、飛躍的なコスト低下、料金低下が見られておるわけでございます。

5 枚目をごらんいただきたいと思います。先ほどからお話ししておりますヤードスティック規制、上限価格制ということをお話ししております。これは、主に事業の効率化、値下げを促す料金規制の在り方としてここに挙げさせていただいておるわけでございますが、まず右側の上限価格制、これは外生的な数字に基づいて価格の上限を定めるというものでございます。普通は、値上げの局面において、上限を定めてということになるわけですが、値下げといいますか、そういう局面においても価格の上限の定め方によっては効果があるものと思われます。この上限の範囲内では、一々認可を取らなくてよい、事業者に自由な価格設定が委ねられるわけでございます。しかし、デメリットといたしまして、上限価格の決め方が甘過ぎると高価格が維持される、そして、事業者に過大な利潤をもたらすということになるというデメリットは当然でございます。

左側のヤードスティック査定といいますのは、各事業者から示された原価について個別査定を行いまして、できのいい会社とできの悪い会社で、値上げ率、値下げ率になるかもしれませんが、査定を設けて、思いどおりの値上げができないようするという制度でございますが、ちょっとわかりにくいので、次の6 ページをごらんいただきたいと思います。これは電気事業の導入例ですけれども、全国10社の電力会社につきまして、料金改定を申請されますときに、各社のパフォーマンスといいますか、電源、電源以外分野、一般経費という3つの分野を設けまして、各社の単価を比較いたします。ですから、今まで、コストカットをやっていなくて、非常に単価が高止まりしているグループと、普通のグループと、特に努力したグループと3つに分けます。それで、努力していないグループについ

ては、各社が申請してきたものについて、減額査定する、思いどおりの値上げをさせないわけです。ここの総合評価という大きな矢印がありまして、右側に出ていますけれども、例えば、A社が下の水準の変化率のところ、価格が高止まりしていて、変化率もそう大したことはない、そうしたらこの人は90点ですと、B社は、価格は低くて変化率もいい、あるいはC社がその中間であるとか、そういうことで点数を付けます。その点数によってグループ分けして、減額査定なし、満額料金改定が認められるグループ、あるいは1%減額されるグループ、2%減額されるグループというふうに、効率化の度合に応じて思いどおりの値上げが、あるいは料金設定ができるかできないかということをするわけでございます。

5ページに戻っていただきまして、ヤードスティック、物差しという意味ですけれども、その基準に当てはめて値上げといいますか、料金改定に査定がかかるということでございます。メリットといたしましては、コスト削減努力次第で事業者は利潤が確保できるということがありますけれども、デメリットといたしましては、最も評価の高い事業者はコスト削減インセンティブが働きにくい。例えば、10社ありまして、ほっておいても一番が取れるグループについてはもう努力しないということが行われる可能性があるわけでございます。ですから、これもいろいろ試行錯誤で設定していくべきものと思われま。

7ページ目は、各公団の料金制度を比較しております。これは今まで何度もお目にかけしておるものでございますけれども、原則は償還主義になります、特別料金というのがいろいろございます。あるいは割引制度も各公団によっていろいろあるわけでございます。8ページ目でございますが、これは先ほど少し申し上げました自動車道事業の料金決定方式でございます。これは、自動車道事業におきましては、償還主義と違いまして、総括原価主義が取られております。ですから、適正な原価と利潤を含む、そういう単価といいますか値段が設定されるということになります。償還主義と違いまして、借金を全部返し切るとは、この公共料金に入っておりませんので、そこが償還主義と違ってくるわけでございます。

9ページ目でございます。今後の料金制度の在り方を簡単にまとめております。現在、現行料金24.6円プラス150円ということでございます。これは償還主義ということで、道路の新設、改築、修繕に要する費用、これは借金になるわけですけれども、その全般を償うものということでやっておるわけでございますけれども、これについて今後の問題点でございます。

まず利潤をどうするかということでございます。債務の着実な返済に支障を及ぼすものであってはならないということと、以前から議論されておりますように、道路でもうけるといいますか、要するに、その分だけ利潤を確保するために値上げをするということになってはならないと思いますので、利潤の捻出は管理費削減により対応すべきというふうにここに書いております。

2つ目が政府の関与をどうするのか、先ほどから申しましたように効率化努力、値下げを促すための規制をどうやって設定していくのかということ。

それと、これにつきまして後ほど委員要求資料が出ておりますけれども、弾力的な料金設定、混雑料金とか低利用区間対策をどうしていくかという問題がございます。

以上でございます。

今井委員長 アクアラインを続けてください。

森田参事官 アクアライン、資料の5であります。前回、一般有料道路について御議論いただきましたときに、大宅委員からアクアラインが料金値下げをしたときの交通量の動向、価格弾性について説明をすべしということでしたので、資料の5を用意させていただきました。

平成12年7月に(1)にあるように、普通車で言うと4,000円から3,000円に下げられています。そのときに、その前後で交通量はどうなったかということ②に書かさせていただいております。アクアラインは、供用後、若干交通が伸びておりましたので、それが大体3%の伸びであったというように推定されるので、料金を下げなかった場合の想定収入を(1)のア)のところに138億円と書きました。この138億円と、実際の収入131億円との差、これが前後の収入減であります。それから、交通量と価格については(2)のところに改めてまとめさせていただきました。結果として、資格の枠の中にあるように、アクアラインの弾性値としては0.83というのがこれから求められます。

ポイントとして、今お話ししたとおり、約7億円の減収であったというふうに評価をできますが、この0.83という弾性値は、アクアラインが位置する場所、東京と千葉の間で随分交通量が多いということ、それから、時間短縮効果が著しいということから、価格弾性値としては随分大きいものがあるのかなというふうに評価できるのではないかと考えて、ポイントとして①②を書かさせていただきました。

一番最後に書いてあるのは、これは値上げしている場合の弾性値であります。通常の高速道路の料金改定、つまり、値上げをする場合の弾性値としては、0.3というのは経験的に知られているところと、このように公団の方から報告を受けております。

以上であります。

今井委員長 それでは、中村委員、お願いいたします。

中村委員 今回の改革は、改革をやった結果、こういうふうなメリットがあったという改革のよさの明確なあかしがもちろん欲しいのですが、その1つの大きなものは、私は利用者の料金の値下げであるというように思っていますし、ほかの委員も多分同じことをお考えであろうと思います。

そうは言うものの、40兆の借金を抱えた中で、余り気前のいいこともできないわけですが、ただ、1つははっきりしていることは、この前も説明しましたが、デッド・ウェイト・ロス、要するに料金が高いがために、せっかく投資したにもかかわらず、十分利用されていなくて効果が出ていない、これは余りにももったいない、ということで、そういうようなところは思い切った形で値下げをして利用を増やす。そうした場合、今の弾性値の話もあるわけで、料金を半分にしても利用が倍になれば、トータルの収入は変わらない、そんなにうまく行くところは余りないと思いますが、だけれども、利用者が倍になれば、利用者の便益は倍になるわけですから、それは大変大きな利益である。

もう一つ私が思ったのは、料金が高くて十分利用されないようなところというのは、交通量が1日3,000台とか5,000台とかいうところです。東名というのは10万台というオーダーなんです、その3,000台とか5,000台というところはもっと使ってもらわなければならない。そのためにも思い切って下げていく。だけれども、思い切って下げてももともと台数が少ないものから、収入減になる額というのは大したことない。ましてや、料金の需要へ

の弾力性を考えると、これはそのうちの何%しか減らないということになるかと思えますので、そういうところはどんどん値下げした方がいいと思うのか1つでございます。これはどちらかというところの閑散線であります。

一方では、大変混んでいるというところがある。それは時間帯で混んだだけ、あるいは季節で混雑したりいろんなところがあるわけですが、そういうところは、せっかく有料であるなら、これはもっとそれをコントロールの道具に使っていくことは必要ではないかということです。特にETCが本当に普及したときには、これは大変大きな意味を持ってくると思うのです。ただ、こちらの方は社会的な合意を取ることが、必ずしも簡単ではないと思うんですが。ともかく、どれくらい料金を下げたら、どのくらい減収になるのかというところは当たってほしいということで、交通量1万台以下、5,000台以下、3,000台以下でどれくらいになるのかというのを調べてもらいました。

もう一つは、外国ではどんなことをやっているのかということをもう一回整理してほしいというのをお願いしましたので、事務局の方からその説明をお願いいたします。

藤田参事官 御説明させていただきます。資料6でございます。「中村英夫委員要求資料」という横長の資料でございます。

1ページ「弾力的な料金設定の検討」、2つ検討しております。1つは「混雑料金（シーズン料金等）」でございます。混雑している時間帯、シーズン等の料金を、空いている時間帯、シーズン等に比べて高目に設定するという考え方でございます。これは外国では例がございまして、ここに書いておりますけれども、例えばフランスではコフィルートのパリ〜ルマン、トゥルーズ間でございまして、超閑散時は-35%、混雑時は25%ということで、値下げ・値上げということで、超閑散時・混雑時の料金が設定されております。

向こうからの報告では、これらの料金設定方式導入の前提として、ETCの活用により、より効率的な実施が行われているというコメントが付されております。

メリットといたしましては、設備の有効利用、長期的な視点での最適な設備容量の決定、需要者間の公平な負担、利用者サービスの改善、渋滞・混雑の解消・平準化等が行われるということが指摘されております。

デメリットといたしましては、料金を引き上げた場合、ピーク時に使用せざるを得ない利用者に対する不公平があるのではないかと。あるいは、もし料金を引き上げ価格弾力性が小さい場合は、混雑解消効果がなくて、いたずらに事業者利益が増大するのではないという指摘がございまして。

3ページ、フランスのコフィルート社、やってみますと、交通量、混雑の激しい時間帯、高料金ですが、交通量は12%減少した。それ以外の空いている時間帯は6~10%程度交通量が増加したという効果があったと言われております。

まず、アメリカでもそういう混雑度合、通行時間帯に応じて変動料金を設定する例があるということですし、日本におきまして、鉄道・電気・ガスについて、繁忙期、閑散期等の料金設定が行われているわけでございます。

恐縮ですが、2ページに戻っていただきたいと思っております。

「低利用区間対策」でございます。利用促進の観点から、低利用期間の料金を引き下げる方法はないのかということでございます。の1つ目でございますけれども、財源上、

これに伴う減収分をカバーする必要があるということに留意する必要は当然でございます。

の2つ目のですけれども、管理費の削減等の経営努力によつて減収分をカバーすることは可能かと書いております。高速自動車国道のうち、日平均断面交通量5,000台/日以下の路線がどのくらいあるのかということで、4ページ目の資料をごらんいただきたいと存じます。

4ページに、交通量に応じた延長キロ数と13年度の収入が書いてございます。これを見ますと、3,000台以下の路線は、全体延長の4.9%ですが、収入で言うと0.3%、60億円、5,000台から3,000台までのところは、全体延長で5.4%ですけれども、収入が0.7%、120億円ということで、5,000台以下の路線全体の収入割合は約1.0%、180億円ということでございます。ですから、この180億円分の区間を半分にすると90億円、ゼロにしても180億円というお金がかかるということでございます。

具体的にはどういう路線かと申しますと、5ページ目に路線図を付けております。ほとんどのところはまだ全路線の供与が開始されていない盲腸的に出ている路線がほとんどでございます。色を付けておりますけれども、緑色の線が3,000台以下の路線、赤が3,000～5,000までの路線ということになります。

2ページ目に戻っていただきまして、別紙資料の交通量の段階別に上限料金を設定するなど、会社の経営努力を引き出す仕組みは可能かというのが3つ目でございます。

例えば、日平均断面交通量3,000台以下については、現行料金の50%を上限にする。3,000～5,000のところについては、75%を上限にするということで、漫然と割引くのではなくて、交通量を増やす努力を新会社がすると、次の料金設定が許されるという仕組みについて、会社にインセンティブを持たせるということも可能ではないかということでございます。

の4つ目ですけれども、料金の引き下げを現に行っている例の説明をしております。これはもともと道路公団にこういう制度があるんですけれども、道東自動車道、あるいは山形自動車道の例でございます。今はたまたまこれが対象になっているわけですか、過去いろんな道路が対象になったことがございます。要するに、全線供用ができておられない道路ということで、まだ全線供用するまでにかかなり時間がかかるという道路で、交通量が非常に少ないというものにつきまして、特別料金という設定が既に認められている制度がございます。

これで例えば道東自動車道、山形自動車道ですけれども、料金の仕組みは6ページをごらんいただきたいと思えます。

非常に交通量が少ないものですから、インターチェンジすべてに料金所を設けると、そのコストだけでかなりよくない。コストを賄うのは大変でもったいないということで、最低限のバリアーと言いますか、料金所を設けるということにしております。この黒い四角がバリアーでございます。そこに料金所を設けることによって、区間区間の料金を取っているということになります。

例えば十勝清水～池田間、これを本来の料金でいきますと、1,600円くらいになるんですけれども、これを特別料金で1,100円しているものでございます。

ほかのこの特別料金はJHの取組みでございますけれども、それに上乘せしてと言いますか、それは別に地元協議会が費用の一部を負担して、割引率の高い回数券を販売してい

るという例もございます。まさに山形自動車道につきまして、この料金に更に上乗せした割引きを地元がお金を出して供出してありますし、秋田、山陰自動車道でそれをやっている例がございます。

参考までに、7ページ以降に最新の高速道路の区間別の交通量を添付しておりますので、参考にしていただけたらと思います。

以上でございます。

今井委員長 よろしゅうございますか。中村委員から補足ありますか。よろしいですか。

中村委員 はい。

今井委員長 それでは、先ほどの問題と料金問題、両方引くくめて議論をお願いしたいと思います。

猪瀬委員 後半の方の説明は非常に技術的なものになっていくので、最初の方の大枠のところをもう一回確認していきたいんですが、まず最初の資料3に戻りたいと思いますが、「機構と会社間の貸付料の考え方について」という資料3に戻って、少し意見を交換した方がいいと思うんです。

問題は、2ページ目の長期貸付契約の場合の貸付料の設定のところ「定額方式」「変動要因組み込み方式」「道路管理費・管理水準を契約対象とする」云々とありますが、これは後のインセンティブとの問題と絡んでくるんですけども、まず、長期固定で定額ということにしていくのが正しいと思うんですが、その場合には、債務総額を確定して、返済すべき額をちゃんと決めておく。それで借金の総額が決まっていれば、早く返したいというインセンティブが民間会社に働いてきます。ですから、毎年の貸付料を少し増やしても早く返したい。前倒して返したいというオプションもある意味では出てくる可能性もあります。それは置きまして、そういうインセンティブが働くということですが、基本的に長期固定で債務総額の確定をしておかないと、先ほどの新規建設のところ穴が開いていますと、水がどんどんこぼれてしまうんです。水道だってバケツを下に置いておいて、そのバケツが一杯になれば終わりなんです。一番簡単な話です。

ところが、バケツに穴が開いていて、次のバケツがあったらそっちみんな行ってしまう。それが機構からの支出による新規建設です。そうであると、これは借金を返せないんです。ですから、まずそこのところできちんと横に水が漏れていかないように、バケツが一杯になったらおしまいだという目標設定がないと、これは民営化会社のインセンティブは働きません。

大事なことですけれども、コスト削減努力、あるいは新規事業をやって、いろんな経営努力をやって、いろんな経営努力をして利益を上げていくというのは会社として当然なんですが、債務総額を確定しておかないと、またコスト削減努力そのものを借金返済の方に回していくと、これは会社としてはやる気がなくなってしまう。ですから、債務総額を確定して、長期固定で高うリース料を払うんですけれども、同時にコスト削減をした、あるいは新規事業であげた利益が自分たちの利益になるんだというインセンティブを持たせないといけないと思います。

それまでも含めて変動しながら借金の返済に組み込んでいくと、働いても働いても楽にならないとなるわけですから、そこのところをきちんとしておかないといけないんじゃないかということです。もうけた部分を自分の意思でもっと早く借金に回したいと、コスト

削減をした部分をね。それはすごくいいわけですがけれども、強制的にそれをビルトインされるとちょっと困る。だから、長期固定できちっとしておかないとまずい。

中村委員 今の猪瀬さんの話と非常に深く関連するので、私が準備してきた「中村英夫委員提出資料」をごらんになっていただきたいと思います。

今の猪瀬さんの話の桶から水がどんどん漏れていくという話ですが、これが私は決して漏れるのではないという理解でいるわけです。

もう一つ、今の議論のインセンティブ、そういうのを組み合わせてみんな一緒になって考えなければいけないということでこういう図を書いたのです。保有・債務返済機構から建設費を支出することの利害得失と書いたものがそれでございます。これにいろんなケースを可能な限り考えました。それについて、良い点、悪い点を書きました。そのところに×を書きました。これは川本さんがこの前同じようなことをされて、私がそんなことして、数字だけが世の中を走ると困りますよということを行ったことがあって、同じことを私がやっているんで、ちょっとてれくさくもあるのですが、こういう方がわかりやすいということで試みました。ただ、川本さんのは財務関係だけ、私のは、建設の財源を中心にしています。ともかく説明します。

保有・債務返済機構からは建設の資金は出さないで建設しないというケースでございます。これは猪瀬さんの水が漏れないというケース。そのとき何がいいのか、債務返済が早まるということです。だけれど、よく考えてみると、24.6円の料金をもらっているのですが、それを取っているということは、約束した道路をつくるということで利用者からいただいているわけですから、つくらないとなると、もう返さないといけない。要するに料金を下げるのか。そうすると債務の返済は全然早まらないんじゃないかということで、最初は私は3つだと思ったんですが、それを考えたら3つじゃなくて、いいところ1つくらいだろうということで、2つを括弧に入れてしまったのです。

これらの×は、私の考えというより、田中委員に怒られるかもしれないけれども、田中先生だったらこれくらいの×を付けるのかなという感じで付けております。だから、私より少々田中先生寄りの考えと思っていただいた方がいいと思うんです。何か問題があったら御指摘ください。

一番最初は高速は建設しないというケースです。そんなことをしたら、地域の交通問題はより深刻化する。不便な地域はより困るし、格差は広がるし、混んだところは渋滞はいつまでたってもというので、これはどう考えても××だと。

それによって地方の不公平感が増大するというので、これは×1つでいいですかね。×2つは多過ぎると思う。ともかく、先進地ばかりできてうちは何もできないというので、我が国を二分するようなことになりかねない。

公共事業費の支出は、つくらなければその分は削減されるということで がございます。そうして、これまでのみんなを加えると、××か、×くらいになる。

その次は、つくらないんじゃないかと、皆さんよくおっしゃるように、機構からの支出でつくらないので、つくりたければ直轄でやればいけないか。地方も費用を出してやればいけないかということですが、そうしますと、どうしても建設は遅れる。国費、地方費の支出はもちろん必要になるわけです。一方で、地方は自らの負担を認識の上で建設を要求するんですから、必要以上につくれというわけにはいかないということで、これは

いい点だろう。だけれども、これは全部国土交通省というか、国土開発幹線自動車道建設会議で決めるわけで、不透明と言うか、余りわからないところも出てくる可能性がある。それから、地方の不公平感は非常に大きい。上と同じです。だから、上も×を1つにしておいてください。

それから、こうして直轄でやると、公共事業は一般にそうなんです、建設効率化のインセンティブが非常に少ないということで、路線のルートを変えて安くしようとか、ちょっとでもトンネルを短くしようとかいうたぐいのインセンティブは働きにくい。これは大きな問題だと思います。だからこれは×。

みんな総合して、左の①から×を足していくと、×が3つくらい付くのではないか。

それから、①-3は、会社が独自に資金調達して建設するケース。機構からは金を出さず、会社が勝手にやるということで、もちろん効率的な投資インセンティブはある。だけれども、そんなことで実現可能な路線はほとんどないということになるし、たとえあるとしても、それはどうしてかというのは余りはっきりしないで、会社の判断だけになってしまうだろう。だけれども、経営上の考慮して決めるので、そんなに無理なことはやるわけないだろうと思います。

3つ目は、それだけだと、できるところは幾らもないので、残りのところは直轄でやって欲しいということになる。そうすると、上の①-2の直轄事業としてのいい点、悪い点、これがもろに加わってくるということですから、これは結構×が多いだろうということで、トータルしますと、やはり×。

2つ目が、機構からの資金で建設する場合。

猪瀬委員 中村さん、ちょっと済みません。このところまでで、①-2と①-3の組み合わせがあるのに、それは意図的にネグレクトされているのではないですか。

中村委員 そんなことはありません。おっしゃるとおりで組み合わせはあるわけで、片方だけというのは多分あり得ないと思います。別に意図的にやったのじゃなくて、わかりやすくするためにやったつもりです。

今度は②の場合で、機構からの資金支出で建設する。これが先程のバケツから流れ出していくという話ですが、こうすればまず債務返済は遅れる。これは明らかにそのとおりです。だけれど、国費・地方費の支出はない。これだと高速ネットワークの早期整備は可能です。早くやって、早く効果を上げるということ。

それから、資金総額というのは、さっきの話ですが、固定されて、限定されるので、必要性の高いものしか必然的にできないということになるわけです。そうしたときに、2つのやり方がある。

1つは、民間会社が建設するということです。民間会社が建設するということは、機構と会社、国との対等の交渉の上で決めていくというわけで、いわゆるコンセッションで決めていくというわけです。そこでは交渉の過程が何回も表に出てくるわけですから、間違いなくここでは透明性は確保される。国民のよく見ている前でやっていけるということで、これは私は間違いのないと思っております。

その次が経営効率化のインセンティブです。建設する際に、さっきそれを言いましたが、たとえば500億円ですとやりましょうと機構と会社の間で決める。そこで、会社は一生懸命になって、路線の位置を変えたり、橋梁の長さを短くしたり、工区を大きくしたりして、

安くつくりたいとインセンティブが働く。これは民営化会社にとって非常に大きいビジネスになるし、今度の改革の大きな意味であると思うわけです。

更にこれはさっき言いましたように、何もこの高速道路に限らず、あらゆる公共事業の合理化へも影響は出てくると私は思っております。これをV E方式と書きましたけれども、V Eというのは、バリュー・エンジニアリングと言っていますが、請負った会社が自分たちの努力でもって利益を上げたものは、例えばその半分は自分たちのものになるという方式でございます。最近いろんなところでこういうやり方をはじめています。

② - 2は、機構が自分で建設するケース。これは余りあり得ない話ですが、せっかく機構は金を持っているのだから、機構が自分でやればいいじゃないかというものです。これだとおっしゃるような歯止めは少なく、不透明になりがちでもありますし、効率化のインセンティブは少ないということです。ともかく、今の道路公団と余り代わらないことになってしまうというので、これは問題が多い。

こうしてみますと、どう見ても、は圧倒的に② - 1の方が多ということになるわけでございます。

もう一つ。

猪瀬委員 中村さん、途中で済みませんが、これは中村さんの図としていいんですが、② - 2と② - 3をきちんと組み合わせたインセンティブをここで、① - 4みたにいして書かないと、何か落としている感じになっておかしいです。

中村委員 わかりました。これは書きます。ただ、そのときには① - 3でどれくらいできてというのを大体仮定しないといけない、たとえば1割は① - 3の方式でできる。だけれども、9割は直轄と組み合わせてやらなければいけないと、そういう仮定をしてならできます。

猪瀬委員 この間の議論で出ていたのは、長野新幹線方式も1つの例だったんですが、いろんな合併施行があるわけで、そういうことがかなり委員の中に共有の認識としてあると思うんです。その部分が現実的可能性として、いろんな隘路を探していくわけですから、そのときにそこでかなり共有認識されていると私は思っていますけれども、そこをこうやって分解して図にしてしまうと、公平なマトリックスとは言えないんじゃないですかね。

中村委員 私は意図的にやったわけではなくて、こういうのがわかりやすいかなと思ってやっただけなんですけど、そうおっしゃるなら、そういうのをこれからつくります。

もう一つ次の紙ですが、これは清算機構方式と言っていますが、これは会社に資産は持たすけれども、債務は機構だという田中委員などがよく主張される方式です。これでやった方がいいのかなということも考えたものですから、私なりにどっちがいいのだろうということで項目を挙げて当たってみました。それをそのまま書いていったのが、このページです。高速は全く建設しないのか、直轄としてやるのか、路線ごとに会社が独自に資金調達してやるのか。4つ目は、会社が既存のプールからの収入を使って建設するのか。この4つでどれがいいのか検討してみましたけど、時間もないので細かいことは申しませんが、ここに × を付けたような状況であるというわけでありませう。

ひょっとしたらまだ項目が抜けているかもしれませんが、猪瀬さんが言われるように、まとめたケースが、これだけではないのもあるのかもしれない。是非御指摘いただきたい。

同時に、×をつけるくらいのことですから、田中委員はもちろんのこと、ほかの委員の方にもぜひ付けていただいて、どれがいいのか判定していただければと思います。少なくとも私の見るところでは、②-1というのがいろんな面から考えて、一番いいと思っております。

松田委員 よろしゅうございますか。基本的には今まで私が主張しているように、先生の考え方には反対なんです。というのは、債務の返済が遅れるということは、力を持った会社ができるのが遅れるということになるわけですから、その意味では私はこの考え方は反対ですけれども、これは今まで議論したことですし、いずれ各委員の意見をまとめて多数意見を決めなきゃいけないという時期が来ると思います。

ただ、この御説明と今日の議題の定額とか、変動要素とか、これとはどういうふうに結びつくんですか。今の議題です。

中村委員 今の議題のあとで次の議題として私は出そうと思っていた。当然その問題が出てくるので。そうしたら猪瀬さんが、この話をされたので、同時にやった方がよかろうと。松田委員 今の議題について私の意見をまず述べさせていただいて、御検討を願いたいと思います。

田中委員長代理 今のというのは。

松田委員 議題です。

私は貸付料の問題というのはいろんなやり方があるのは事実なんですけど、かなり長期的になることと、安定的な見通しを持たなきゃいけないということから見れば、私は超長期固定的契約というのは、定額方式が私はいいと思います。もし定額の中で、仮に今の情勢では少しずつ交通量が伸びるか、あるいは横ばいですから、そういう心配もないし、今までの実績でも余り変動要素がないから心配ないんですが、将来にわたってかなり心配だというのであれば、例えば何%くらいの変動があったときに、定額を見直すという条文を入れればいいわけですし、これは前の国鉄からJRになったときの最初の法律にもそれは入っている話です。

それから、大災害が起こったときには別であるとか、これはきちっと書いてある話ですから、前例がありますから、そうすれば、定額方式で一定の金額を毎年払っていくということができると思います。

会社はどうするかと言いますと、それ以外の努力をしていただいて、合理化努力であるとか、あるいは輸送量を増やす努力であるとか、今のファミリー企業でやっているものをもっと効率的にするとか、いろんな形で営業努力をやっていただいた分は、私は会社に帰属させるべきだと考えています。

会社に帰属させた部分は、一部は中村先生が御心配になっている建設の方に使ってもいいですし、私の主張では、将来、10年から15年くらいの間に経営者が欲すれば、資産をきちっと買取るという原資にしてもいいし、あるいは一部は当然料金が高いということから値下げに使われると思います。

そういうふうに考えれば、定額方式にしておいて、それ以外で努力したもので全部借金の返済に当てるとというのは、会社のインセンティブ、意欲を損なうことになりまますから、そうすべきではないと思います。

続けて言わせていただきます。

まず、そういう意味で言いますが、ここで老眼では見えないような、意図的に事務局がしたのではないと思いますが、長い表がありますね。この中で、一番下に前提が書いてあります。これを見て私はぞっとしているんですが、これは大事なことであり、一番下を見てください。会社の株式は当初は機構が保有し、配当は機構の債務返済に充当することとして仮定したと書いてあります。これはどなたが勝手に仮定したのか、事務局が勝手に仮定したのか知りませんが、これは実はどこが株式を保有するかということは非常に大切なことであります。そのことをまだまともに議論していないんですが、私はこの仮定には全く反対であります。

ということは、機構が会社の株式を保有するんではありません。国が保有するんであって、それは例えばNTTでもたばこでも同じ規定を置きまして、国が保有する。そこから出てくる配当は国がもらうということになっているわけでありまして。

例えば手元にあるJTやNTTも同じなんですが、JTの場合第6条に、公社は会社の設立に際し、会社に対し別に法律で定めるものを除き、その財産の全部を出資するものとするとして、10条では、公社が出資によって取得する会社の株式は会社の成立のときに政府に無償譲渡されるものとするときちと法律に書いてあります。

これと同じように、親と子をつくるという考えは私には全くありません。だから、新しくつくる民間会社を、保有機構が完全に株を持って支配するということは絶対にあり得ないんでありまして、したがって、国が保有するんであって、保有機構ではありません。こういう前提の下でいろんなことをお考えになるということは、私は全面的に反対であるということをお知らせしておきます

したがって、この図に出てくるように配当があっちへ行ったりこっちへ行ったりするのは、全く間違いであります。配当は国が100%持っていれば、国に行く話でありまして、そういうことはあり得ないわけでありまして。

それから、続けて2、3申し上げておきます。

したがって、私はこういう考え方を取られやすいから、保有機構から中村先生が言うように資金を出すといのは反対なんでありまして、これは切っておいて、新会社がきちっと自分で調達をしゃるのがいいと考えているわけでありまして。

それから、続けて申し上げておきますと、この料金制度の問題というのは、流れが御存じのとおり2つあります。昔は全部国会で決めたり、委員会で決めたりして、ある程度公共的な料金は全部国が押さえるという形を取っていたわけでありまして。それが今、飛行機に見られるように競争社会になっていきますから、実は経営者に任せるべきだという考え方がすべて動いてきている。ただ、その途中で公共的な色彩の強いものについては、そうは行っても、一気に自由料金にするというのでは、国民的なコンセンサスは得られないということから、このプライスカップ制であるとか、ヤードスティック方式であるとか、いろんな方式がその状態に合った形で取られているわけです。いずれもこれは値下げだけじゃなくて、値上げをするときの論拠になります。総括原価方式がだめだということは、極めて恣意的になるということがその実績として表れてきているからであります。そして、認可官庁の裁量の余地が余りにも大き過ぎる。したがって、業界の自由競争主義と合わなくなっているというのが総括原価方式を否定しつつある意義であります。

したがって、私はこの中ではプライスカップ制の中で、この間みんな打ち合わせた

ように、今度の場合は今の現行料金を上げないと。むしろ下げる方向に使っていくということでもありますから、これは上限価格制で今の価格を上限にして、下げる方については、経営者の自由であると。届出だけでいいという形に持っていくべきで、下を押えるというのは余りにも過当競争が狭い範囲で起こる場合だけあり得る話ですから、下げる方は経営者に任せるとのことだと思えます。

だから、基本的には料金については、上限価格制、変化の仕方はたくさんありますが、上限だけは認可制で結構ですか、下げる方は届出で自由にやれるようにしたらいいと思います。

今井委員長 今のは定額で返すということを前提にしているわけですね。

松田委員 そうです。

今井委員長 わかりました。

松田委員 もう一つ言っておきますと、では、どうやって下げるのかということは、こういうふうには下げないさいということを経営者が行って、下げる方向で原資を使ってくださいということを行って、国も100%の株主ですから、したがって、それをやってくれるねと言って経営者を指名する。そういう間接の方はありますが、私の感じでは、法律、あるいは省令の中で、下げるということを書けないと思っているんです。民間会社をつくる以上。それはあくまでも経営者に、政府の方針として下げるんですよ。あるいは完全支配している株主として下げるんですよということは言えますけれども、条文上はそういうのは見たこともないし、余り例がないというか、非常に難しいんじゃないかと思っております。法規制という意味では。もしあれば、それは事務局の方で、どんな方法があるか、ちょっと検討していただかないと、日本の場合は下げろというよりも、今までは右肩上がりです。上げる上げるときたわけですから、事例が全くありません。

そのところは、どういうふうにして法律化し、下げて、高速道路の自動車台数をどうやって増やすかということが、この会社の1つの大きな目的ですよ。それはそのとおりだと思います。それは法規制ではないような感じが今しているものですから、そこまでまとめて申し上げておきたいと思えます。

柴田次長 事務局から御答弁いたします。

今、松田委員がおっしゃいましたように、法律でこれを書くのどうかという問題と、確かにございますが、我々として委員会の方で御判断いただきたいのは、制度設計、形はどこでどうやろうと、弾力的な料金制度を導入すべきではないかということをお議論していただいて、お決めいただければと思っておりますので、法律にならないのかもしれませんが、それから、機構を株を持つということで誤解をいただいているのかもしれませんが、機構が支配するんじゃないかと。これは前回出した資料でございまして、今回出した資料ではないんですけれども、我々事務局の考えというのは、中間整理にもございましたように、道路関係の会社、あるいは機構、公団から、税等で外に出ていくものをできるだけ最小にしようというのを中間整理でおまとめいただいております。

そういう意味で、機構が債務を全部負いますので、機構が株式を保有しておけば、配当は機構に入ってくるということで、債務が減っていく。そうすれば、結果的に民間会社も楽になっていくということで考えたわけでございます。

国が持つという案ももちろんあるかと思いますが、国が持てば配当は国の方に行って

しまうものですから、債務は減らないということもあるんで、形式的にいたしているところでございます。

松田委員 定額方式を主張するという事は、そこと密接に関連してきます。変動方式を取ると、変動の部分はどういう理由、ここでは配当という形で取り上げたと言っていますが、会社というものも一方できちっと考えなければいけませんから、その意味では定額方式がいいとしますと、今言った考え方になるということ論理的に申し上げているということ御理解いただきたいと思えます。

もう一つついでに、前の資料と違って、その次のページ、これも事務局に聞いた方がいいのかもしれませんが。この一番下のところに道路または使用権、この下のところに、こういうふうにしたとき道路はだれが持つんですか。

つまり、道路または使用権というのはあり得ないと思っていますが、道路はだれが持つのかなと思えます。私はこの案は取るべきじゃないという論者だからいいんですけども、図面として見たときに。

今井委員長 これは上にあるように、新会社は道路または使用権を保有する場合はということですね。道路を保有する場合のケースです。だから、道路を保有するケース、使用権を保有するケース。これは田中委員が主張されているものです。

田中委員長代理 Eで言いますと、私が言っているのは道路だけなんですけれども、新会社は自ら道路を所有する。

松田委員 田中さんが言っているのは、最初から道路は保有すると言っているのであつて。

田中委員長代理 そうです。それに加えて事務局が、「または使用権」というのは何ですかという質問でしょう。それは私は知りません。私が言っているのは道路だけです。

松田委員 今までの主張には出ていない新しい主張じゃないかと思うんです。私などは保有機構と言っていますから、それはある一定年限までは使用権で新しい会社を立ち上げます。その後、10年から15年の間に所有権は会社に行きますねというから、その後使用権も何もないわけです。それは恐らく猪瀬さんも同じだと思ふ。

だから、田中さんは最初から道路を持つべきだというんであつて、使用権がずっと生きるというのは、だれも言っていない案だと私は思うので、それは消しておいてくれれば。いろんな案が次々出てくるようでは困るなということです。

森田参事官 前回と同じようにさせていただきます。

松田委員 前回はなかったでしょう。前回なかったのが今回なぜ加わったかです。

森田参事官 一応資料を作成した人間としてお話をさせていただくと、右肩に「一部修正」と書いたんですが、前回の議論のときに使用権という概念も賃借に乗っかるにふさわしいような、それなりの権利ではないかという御議論があつたというふうに理解したものですから、そこをそういうふうにかかせていただいたんですが、誤解を与えたということであれば前回と同じようにさせていただきますと思えます。

松田委員 というのが、概括して骨だけ申し上げましたけれども、私の貸付料及び料金についての意見であります。

田中委員長代理 松田さんのおっしゃること、ある一点を除いて大部分は私は賛成なんですけど、仕組みと非常に関係してきます。長期固定で返していくというのは、自分で道路

を所有して全額債務だけを持たず清算機構にしる、あるいは一部自分で持って、背負えない部分を清算機構において、その清算機構の分を50年賦なら50年賦で固定的に返していく方式にしる、長期固定的にということは、私は松田委員のおっしゃることに大賛成です。いずれの場合においても、長期固定の方がインセンティブが働くということ。

それから、恐らく松田さんの話だと、それを含んでおるんでしょうけれども、1ページの1)の④に、道路料金から利益を得ないという書き方をしてあるんですが、全く利益を得ないというのではなくて、私は公益企業というのはやはり「適正な利益」は得るべきなんで、全く利益を得ないという書き方はいかがかと思います。私は専門家ではないからこの辺わかりませんが、料金と経営の問題なんていうのは、いろんな人から話を聞きますと、こういう一切利益を得ないというのは、民間会社がほかの関連事業をやるにしても、本体で利益を得ないという会社はおよそあり得ないと。適正を欠く利益を得ないというならわかるけれども、ここのところには疑問を呈しておきます。

それから、既におっしゃったことなので、リフレインになりますが、2)の①の債務残高のところ、この①～⑤までが貸付料、私がセカンドベストと言っている案についての①～⑤までの事項が決定要因として働くことは、それはそうだろうと思いますけれども、①のところの一番右の債務残高のところ、今後の建設に伴う費用のうち機構が承継する負担分を含むという、それがさっきの中村先生の御説明で、これはこれでまた後から別途、今日は時間がないですから申し上げますが、こういうふうに言わば新規建設費用を債務残高の中に含ませるということについては、私は反対であります。それは、また自ら資金を調達できる企業にしていくと、それはどうしても必要なものということではなくて、整備新幹線方式もあると、そこは知恵の問題だろうと思います。

そのほかの点については、今、松田さんが言いましたが、最後に柴田さんがコメントしましたけれども、大きな表の始めの方です。配当は、機構の債務返済に充当することを仮定ということについて、松田さんはえらい怒られましたけれども、これはJT、あるいはNTTの配当の帰属が国に直接なっておるのは、あれは赤字会社ではないものを、民営化したものですからそうなっているの、この場合は国鉄の場合で言えば清算事業団、今で言えば鉄道の場合は債務の問題では鉄建公団が引き継いでおるわけで、国が債務をべらぼうに持った場合には、国が直接配当を受けるのではなくて、ワンクッション、借金を返すことが先ですから、ああいう形を取るのも政府としては従来から取ってきた方式の一つであります。

ですから、考え方を整理することは、松田さんがおっしゃる趣旨はわかるけれども、政府の従来やり方としては、これは一つの方法で、事務局が考え方を仮定としてやったのは、私は理解できます。

松田委員 事務局はよかれと思って、いろいろと考えてくれているんだと思います。決して悪意でやったとか、そういうことを考えているわけじゃありません。ただ、少なくとも基本のことに関わるものですから、やはり仮定するなら幾つかの仮定を置かなくてはいけないので、これはもともと変動のときの図面だろうと思いますから、こういうことを書いたんでしょうが、私は定額がいいと言っていますから、この図面は関係ありませんが、ただ、例えば機構がいかにも支配するかもしれないという姿を出されると、それ自体が非難的になって、皆さん行政が介入するんじゃないかと言っているわけですから、ちょっ

と注意をして、たとえ注意書きでも注意をしてそこをお書きいただきたいと思います。

田中委員長代理 全くそうだと思います。保有機構の場合には、そういう危険性が非常にあるということは、本質的に持っているんです。

今井委員長 これはさっき田中さんが言われたように、新しい会社が一部でも全部でも所有した場合は、そのときは配当を返済財源に当てるべきだという考え方ですね。わかりました。

川本委員 今回の議題に間しましては、5点ほど述べさせていただきたいと思います。

一番大事なことは、借金の総額を決めること。

2番目は、リース料にせよ債務返済額にせよ、定額方式が一番よいのではないかと私は思います。

3番目として、合理化努力、増収努力は会社が自由度をもっておこなうもので、結果は自分の利益にするか、債務返済に当てる。

4番目は、料金制度は、経営をされる方が本来はお決めになることではないかなと私は思います。

今井委員長 料金はだれが決めるんですか。

川本委員 経営者がです。

5番目は、先ほど中村委員がおっしゃったことで、新会社のインセンティブは建設にあるとおっしゃるのであれば、技術とかノウハウを売るエンジニアリング会社のような形にするのも一案と思います。もし建設をされたい方がるのであれば、エンジニアリング会社として技術を売るという考え方もあるのではないかと思います。

以上です。

今井委員長 私から1つ申し上げておきたいのは、国会において総理、あるいは石原大臣が何回も答弁しているんですが、今日も実は小池百合子さんの質問で答弁しているんですけども、これは閣議決定に基づいて調査審議を行ってもらっていると言うんです。そうすると、この閣議決定というのがこの前も出てきたんですけども、要するに、償還期間を50年を上限として、コスト引き下げ効果などを反映させて、その短縮を目指すということでありまして、今後新しい道路をつくらないで、全部償還に回すのがいいという閣議決定ではない。したがって、総理も新規投資に一定の歯止めをかけつつ、真に必要な道路の建設を進めることとしたと言っていますので、その辺のことをよく考えてやらないと、我々が閣議決定から離れたことをやってしまいますと、これは委員会としての結論にならない。なっても採用されないということになりますので、これは時間がありますから、次回、次々回くらいに十分議論したいと思っていますところでもあります。私から申し上げたいのはそれだけです。

松田委員 別に委員長の意見に反対するつもりはありませんけれども、閣議決定も少しあいまいなところがありますけれども、私どもが主張している問題というのは、閣議決定の完全に枠内だと思っていますから、これはこれからの詰める議論をいたしましょう。決して枠を飛び出した議論をしていると思いません。ただし、借金でつくっていくという今の方式ではだめだということは共通の認識ですから、その上に立って道路問題を考えるということが必要なんだと思っています。

猪瀬委員 機構は建設しないけれども、民営化会社は建設するということは、ここでず

っと議論されているわけですね。だから、それは地方の知事たちが要求していることとも矛盾していることではないんで、ある一定の地元負担に基づいて採算性の範囲内で建設を続けるということは、割と共有の認識になっていると思うので、したがって、閣議決定から外れるとは思わないんです。

田中委員長代理 閣議決定に従ってやるという委員長、あるいは総理大臣がおっしゃることは、政府が決めたことですから、そうですけれども、かなり読み方に幅があるということが1つあります。

それから、新会社がつくるにしろ、あるいは直轄でやるにしろ、だからと言って、機構から資金を出してやるというやらせ方は今までの二の轍を踏むことになる。ほかに方法はないのかということも議論する必要も十分あると思うんです。それは仕組み方もいろいろ関係してきますけれども、中村先生の議論は、今日はできないかもわかりませんが、機構から資金支出で建設するというやり方は。もう一つ、実はこの前の中村先生の言葉を借りれば、川本さんの表について、得意な科目だけ掲示をして、不得意なものは書かないで点数を付けるということをおっしゃったように私は記憶しているんですが、その弁でいけば、もう少しマイナスもあるんじゃないかという点があります。冒頭に断られたんでいいんですけれども。

中村委員 建設の観点を重視しながらやっています。

田中委員長代理 機構からの資金支出で建設するということの危険性と、今までの問題の延長になりがちであるという点は1つ問題としてある。それをどうやって排除して、新しい仕組みで先生の言われるようになっていくかという知恵を私たちは検討しなきゃいけないですね。それは1つも閣議決定に反することではない。

ただ、閣議決定も、道路公団のところに書いてある④のところは非常にあいまいな書き方をしています。まず、主語がない。本当に立派な完全なる民間会社をつくるのであれば、自主性を持っていますから、猪瀬さんがいつもおっしゃるように独占的使用権に基づくものであろうと、私が言うような自分で所有してやる場合であらうと、主体的な判断ができる。であれば、あそこに書いてあるのは当然のことなんです。直近の交通需要を勘案したり、B/Cを考えてやるというのは企業として当たり前のことなんです。だから、念押しとしてあのフレーズを考えるのか、いやいや、あなた方の言っている民営化というような、完全な民営化とは言っていない、公団より少しましであればいいんだと。こういう程度に政府が妥協して、ああいう文章にしたのか、読み方は非常に幅があると思うんです。

しかしながら、私たち委員会としては、どういうふうにこれを読み、中村先生がいつも言われるように必要なものはつくっていくような仕掛けをどうやってつくっていくのが私たちの役割だろうと思うんです。

中村委員 民間会社なら当然のことながら採算重視であって、採算に乗らないようなものはやらない。会社として、それが文句なしに最適の選択です。だけれども、それでは社会全体が困るでしょう。それに対して、我々としてどういうふうな手を打っていくのかということも議論したいのです。

それが、ビール工場を増設することと訳が違ふと私がいうゆえんです。

田中委員長代理 ビール工場と一緒にするつもりは少しもありませんけれども、新しい会社、今の計算の仕方では採算が悪いからと言って、新しい会社が必要であるのに全くつく

らないと言ったときに、いつも猪瀬さんや、松田さんがおっしゃるように、長野新幹線方式もありました、今で言えば薄皮方式みたいなこともやっているわけです。それよりもましな主体的なものを持った会社が、要するに今まで負債を増やさずに減らしていくという中でも十分自分で資金を調達してやる方法は本当はないのかということ。本当はないならば仕方がないんですけども、それほど悪いものしか残っていないということですから。しかしながら、私はありそうな気がする。それを専門家から聞いてみたい。

松田委員 中村先生のは、前提が少し違っていると思っています。別にそれが英語だとか、フランス語だとか言うつもりはありませんが、私どもは、やはり今の借金の方式で、高速道路をつくるというのも限界に来ているという認識の下でやっているわけですから、高速道路をつくるのならば別の財源を主体にしなければいかぬ。それは、国費であるか、地方の公共投資であるか、それを併せたものでしょうと、それでやる以外にない。

ただ、会社としても利益が出てきたら、それにプラスして、例えば採算のベースで100あるうち、2割は出せませすというのならばやるでしょうと。そういう形で併せて考えていくというやり方が、今、田中一昭さんが言った長野新幹線方式であって、そういう工夫もあるんだけど、主体は、あくまでも会社の判断によるんだと。そして、会社が不採算のところ投資するということは、例えば最初は100%国であっても、それをやれとは言えない。

むしろ、先生がこの間おっしゃったように、採算ベースから言えば、ほとんどが不採算の路線でしょう。しかし、社会的な影響が大きいというのであれば、これは治山治水と非常に似た形ですね。だからこそ国の税金なり、金利の付かない金を直接投入してやるべきだというのが私どもの考えなんです。釈迦に説法ですが。

中村委員 おっしゃるように、国にしても、地方にしても、財源がたっぷりあるならば、それを投入すればいい。だけれども、その財源は極めて限定されたものしかないというのが1つです。

一方では、利用者がたくさんいる路線もあって、高速を使うに値する、いわゆる余剰を得ているものがたくさんいるわけで、それから生まれる資金を使わない手はないでしょう。これを建設資金として使わないなら、これはいいのです。だけど24.6円ですか、これはそこまでつくるといことで利用者から出してもらっているのですから、つくらないとなると、これは取るわけにいかない。そうしたら早く返せるなんてことにはならないわけですね。そこが苦しいところなんです。今まで使った建設費に応じて料金を取っているのならばいいんですけども。

田中委員長代理 今までいつもキャッシュフローは確かにありますとか、お金はありますとおっしゃる。確かにあります。道路公団にしろ金は入りますが、たとえば言えば、寿司屋へ5人で行って10万円強払わなければいかぬけれども、おやじ今日は払えないからツケにしてちょうだいと言って、手元に10万円あるわけです。それで今度はほかの借金を払っていくと、また毎日5万でも10万でも入れればいいんですが、しかしながらそのツケがなくなるわけではなくて、そのツケが40兆になっているみたいな話なので、現実にはお金があるようでありながら、本当は自分が勝手に使えない金なんです。10万円の使い方は、確かにいろいろと工夫しなければいけないです。今までのような使い方ではいけない。まず第一に返済しましょうというのが、今の私たちの話なんです。

中村委員 それは、結構な話です。

松田委員 基本的には、今までひも付きの公共投資が地方にあって、その枠内でずっと道路だけではなく、いろいろつくってきたという公共投資論に結び付いてくるんです。

例えば、この間からの、私はまだ出ていませんが、地方の一日委員会を見ていて、特徴的なのは2つだと思っているのは、要するに四公団の委員会に道路をつくってくれと言ったって、我々をつくる権限も何もないのに一生懸命言っていますね。そんなことは関係ないんです。要するに、優先度をつくってから、どこからつくるかを定めるべきだという意見も各地で出ていますね。そんなのは全くこだわらない議論なんでありまして、国と地方が公共投資の中で何を優先するかというのを打ち合わせをしてつくるのが建前なんです。

今まで日本は、全部あてがいぶちでやっていましたから、地方が自主的に自分が投資をしてつくるとというのが非常に弱いわけです。だから、カリフォルニアのディストリクトのように、高速道路がないと病院に行けないなんてくだらない議論。それなら、そこに病院をつくれればいいんです。だから、カリフォルニアのディストリクトのように病院をつくるのならば、地方の周り3キロ。

中村委員 そうはいかない。病院というのは、箱をつくれれば病院ではないんです。病院の中には医者もいれば、いろんな技術も、そのための要員も要る。それを工面して各地にたくさんの高度医療施設を作る能力は、我が国にはないのです。

松田委員 そんなことないですよ。

中村委員 いやいや、とてもじゃないけれども、そんなにたくさんない。

松田委員 私だって病院は持っているんだから。

だけど、やはりそういうのはどれが大切かというのは、たくさんある公共投資の中で、それを選んで、そこに集中すればいいんです。もし、高速道路というならば、いろいろなものを削ってでもそこへ足せばいいんです。

だから、いつまでもこの議論をしても尽きないんだけど、しかし、高速道路だけがすべてではない。

中村委員 私は、決して道路をつくりたいというだけで言っているつもりはないのです。

松田委員 このごろ聞いていますと採算なんか考えなくていいという議論が非常に蔓延していますね。そうではないんです。物事は採算を考えなければいけないんです。

中村委員 もちろんそうです。

松田委員 そのことが基本の上であって、ほかの要素がプラスする。そこが地方を見ていてもみんな出てこないというのは、私は不愉快なんですけれども。

田中委員長代理 今の点だけについて言えば、大勢の首長さんは、確かにそうおっしゃっています。それをわかった上でおっしゃっているんだろうと思いますし、大宅さんもそう答えていましたけれども、ただ、中には今までのものをすべて是認するところを、今おっしゃったように、採算を全く無視してやっていいものではないことはわかっているけれども、しかしという言い方は、確かに中にはおられるんです。そういう方は十分いらっしゃるんです。

中村委員 私は、へ理屈を付けて無理やり何かをつくった方がいいなんて全く思いません。

今井委員長 ちょっと締めたいんですけれども、結局、これはこの前、建仮の問題を棚

上げにしましたけれども、さっきから債務総額を確定することが必要だと、だから、債務総額というのは、今の総額だけではないんですね。建仮の分もありますから、これからどのくらいそういうものが出てくるかということを確認した上で、それを確実に返すと。ですから、その議論はまた改めてやりたいというふうに思います。

松田委員 委員長、いつまでも改めてやっていると思えないと思いますよ、どこかで決めないと。

今井委員長 連休明けにやりましょう。まださわらなければいけないものが残っています。それを先にやりまして、公聴会が終わったらそこを確定しましょう。

田中委員長代理 しかも、15年度予算に関するものがありますから、やはりそこを急ぐ必要があります。

今井委員長 そこは急がないといけないと思います。わかりました。

猪瀬委員 あと、私の方で出したものの確認だけさせていただきますけれども、時間がないので、手短かにやります。

提出をしておかないといけないので、事務局の方で10月21日に来ているものは、新しく来ているわけで、時間がないからとりあえずポイントだけにしますけれども、「猪瀬直樹委員提出資料」がありますが、ちょっと表紙だけ開けておいてください。

これを国土交通省に提出しようと思っていますから、例の免許保有率について、もう一回修正求めたいということで、前にも言いましたけれども、例の免許保有率の最大値が0.95で、つまり95%ということを出ているんだけれども、これはやはり違っているんです。ですから、1980年～1993年のデータを使うと95%まで伸びると国交省は言っているけれども、その後、国土交通省自身が自分でデータを出してきましたので、それを見ると少し違ってくるんです。

これは次回にまた説明しますけれども、とりあえず今日、国土交通省に渡さなければいけないので、めくりながら見ていってほしいんですけども、4ページ目のところで、今、免許保有率の上限が95%というのが違うということを申し上げていますが、3ページ目に戻ってください。

このグラフが、80年～93年のものだと実績値が右肩上がりになっているんです。この右肩上がりになったもので、将来を予想すると0.95になってくるはずだ、ということで国交省は上限を95%と恣意的に設定しているんですけども、93年以降の実績値が出てきたのを見ると横ばいなんです。ですから、この表を覚えておいてほしいんです。めくって5ページの表を見ていただきたいんですけども、これはこの間寄越したものですけれども、私のが間違っていると出してきたんですけども、今まで直近の実績値を出してこなかったものが出してきたんです。それによると93年以降、86%からずっと88%とほぼ平らになっています。ですから、ここが新しく出てきたのであれば、何で80年～93年のデータを使うのかというふうな矛盾が出てきます。

めくりまして、6ページ。

国交省は再現性が確保されていると主張しているけれども違う。

めくりまして、10ページ目を見ていただきたいんですけども、今の流れで言いますと、国土交通省のもので見ていくと、国交省は、さっきみたいに95%だと言っているんですけども、実績データから合理的に推計すると88.3%になるんです。

めくってください。したがって、結論を言いますと、国交省は合理的モデルで推計し直すべきであるということで、「エコノミスト」という雑誌の記事の注のところに計算式が載っているHPが紹介されていまして、それを使って計算するようになりますので、これは大学院生でも、どこかの研究者でもみんなここから自分で計算できますので、国交省のやっているのがおかしいというのがわかるはずです。

ということでありますので、このまま交通需要推計を出してもらっては困るので、とりあえず誤りを正して、それでもう一回国交省に出直してほしいということであります。

これをとりあえず国交省にお送りします。今日は、説明が非常に短かったんですが、いづれきちんとやります。

今井委員長 国交省から出てきているのは古いんですね。また新しく猪瀬さんが出すということですね。では、そういうことです。

川本委員 ごめんなさい、これはモデルをどこかから取り出せるのですか。

猪瀬委員 どういうことですか。

川本委員 だれでもできると今おっしゃったのは、どこかへアクセスするとモデルがわかりますか。

猪瀬委員 計算式が載っています。私の資料の一番後ろのエコノミストの注のところ。ここです。

川本委員 それを見ればいいのですね。

今井委員長 それでは、田中さんのだけ残ってしまった、田中さんどうぞ。

田中委員長代理 それほど時間を取りませんので、私の今の時点の問題意識を整理したものです。前からのものもございます。

今日、貸付料の話が出ましたが、貸付料とか建設スキーム等の議論の前に決定すべきこと。貸付料の議論の前にこのことをやらなければいけないのではないかと、事務局の今日のスケジュールの順番から言うと逆になっているのではないかと感じておりましたけれども、そのためのペーパーでございます。

まず、最初に資産の保有について、以下の案の中から委員会としてのコンセンサスを得、以後は、そのコンセンサスに従って個別の検討課題を決定すべきである、もうそんな時期に来ているのではないかという認識です。

11月になれば、松田さんなども、外国出張等々あって、なかなか時間が取れなくなってくるということも考えて提案したものでございます。ア～エまで書いてあります。

「ア）高速道路の保有については、高速道路が一般道路と異なり、企業的経営にもなじむことから、当初から新たな組織（以下『新会社』）による保有とする」と、私が日ごろ言っている話です。

「イ）当面、保有・債務返済機構（以下『保有機構』）が保有するが、一定期間経過後、新会社が資産の買取可能な財務状況となったと認められる場合に、保有機構は新会社に資産を譲渡し、解散することを明記する」。これは、松田委員、猪瀬さんもこの間テレビで似たようなことをおっしゃっていました。

「ウ）高速道路の保有については、道路の公物性に関する国民的なコンセンサス、新会社の財務状況を勘案し、当面は債務の早期削減のため保有機構が保有し、新会社が保有することについては将来的な検討課題とする」。このとおりかどうかわかりませんが、今井

委員長のお考えかもわかりません。

「エ」道路の公共性にかんがみ、保有機構解散後は国の保有とし、新会社には保有させない（無料開放の場合を含む）。これも委員長、あるいはどなたかとは言いませんが、そういうふうな今までの議論を踏まえて分けて考えたものです。

2 ページ目の2 ですが、新会社が一定の債務を持つことについて、以下の案の中から委員会としてコンセンサスを得、以後はそのコンセンサスにしたがって、ぐたくた言わないで、整々と進めてはどうかということでもあります。その上で、個別の検討課題を決定しないと、いろいろ話が分かれてしまうということです。それは3つ書いております。

「ア）債務はすべて保有機構または清算機構が承継し、新会社は機構との関係において貸付料債務または金融負債のみを負う」。今日の大きいペーパーにもありますが、B、C とか、②、③であります。

「イ）新会社は、新会社が負うことができる債務を承継し、残余については保有機構または清算機構が承継し、会社からの支払い（株式売却益・配当等を含む）を原資として返済する。この場合、適切な資本・負債構成についても検討する必要がある」。これはE と F。E は、私がかねてから言っているものであります。

「ウ）債務はすべて新会社が負う。この場合、新会社のリスク軽減、資金調達に関する支援の仕組みについて検討する必要がある」。これはD案であります。

いずれ決めなければいけないことだと思います。

最後のページは、実は予算が目前に迫っておるものですから、しかも、私たちが8月の中間整理で直ちにといいながら、1つも動いていない。予算要求を見ると、500億ぐらい減らしてありますけれども、道路公団などは、相変わらず1兆4,000億ぐらい、仮置きとはいいながら要求している事態を見ると、どうも急がなければいけない話ではないかということを書いてあるものです。

いろいろお考えはあると思いますが、1つは、「原則凍結」と書いております。

現在建設中の区間の採算は、極めて厳しい。

15、16年度に投じられる投資額は、過大債務を更にふくらませ、新会社の経営を圧迫することになるでしょう。

3つ目の黒ポツは、新会社発足後の投資は、新会社が主体的に判断。この言い方は的確かどうかは別ですけれども、最悪の場合でも整備新幹線方式と書いております。

したがって、安全性等の観点から、極めて限定的に公団が行う措置を議論すべきである。

黒ポツの1つ目は、14、15年度に供用が確定した区間のみは建設を継続してよろしいのではないかと。15年度分は規格の見直し等を検討すべきであると。

括弧に書いてありますが、いろいろな情報では、もう主計局もそれを前提に想定問答までつくっております。

2つ目の黒ポツで、それ以外は、高速道路建設の進捗段階ごとに凍結に当たって行う措置を判断すべきであると。

いつか、土地買収から始まって、実際に舗装するところまで何段階かございました。猪瀬さんが再三にわたって提示された1枚紙のペーパー。行う措置は、安全性、機能保全、地方公共団体等の信頼性確保、損害賠償回避等、必要最小限とします。委員会はそのため

の基準を早急につくる必要があるのではないかと思います。

つまり、直ちに行わせるための基準を早く検討しないと、直ちにやれと言ったことが、直ちに進まないという問題を起こしておるとということについての提案です。

それを松田さんがおっしゃるように、集中的にどの程度やるかどうかというのは同時にこれに含んでおります。そういうことも含めての提示であります。よろしく願います。

今井委員長 ありがとうございます。

猪瀬委員 済みません、さっきの田中さんのア)イ)ウ)エ)と整理されたと思うんですけども、さっきのA3のスキーム図の中で、道路または使用権というのは、使用権の後、道路保有という意味もあるというふうに理解しておりますので、さっき松田さんが問題提起されたのは、もう少し理解が違ったので、この表現についてはまた後で。

田中委員長代理 そこら辺は、まだ議論していかなければいけないと思います。いろいろなパターンについて議論していかなければいけないと思います。

今井委員長 よろしいですか。それでは、10月は1回決まっておりますが、11月の予定について、各委員から出席できないという日取りが来ておりますので、幾つか抜かなければいけないと思うんですが、そのこのところにつきまして事務局から説明をお願いしたいと思っております。

坂野事務局長 お配りをしております資料で、積み重なった部分で言えば、大分下の方にある1枚紙でA4縦長で「11月のスケジュールと出席可能委員の数について」という資料がございます。それをごらんいただきたいと思っております。

11月の日にちが縦にカレンダーでずっと並べてございます。既に開催予定日の火曜日、金曜日についてお願いしておる部分を四角で囲っておるわけです。13時～18時までが火曜日、金曜日で開催予定をしていた時間帯でございます。

なお、追加して11月7日には、一日委員会を東京で開催するというごお願いをいたしたわけでございますが、その後、前回の会議での御指示で、各委員について改めて出席が可能か可能ではないかということについてお尋ねをいたしました。それが一番右の欄で掲げた数でございます。

なお、あらかじめお届けをしておりました資料から、その後、更に委員から追加情報提供がありまして、11月22日でございますが、5名の委員が出席可能であるということで、昨日お届けをしましたが、その後、情報が若干正確になりまして、22日は4名ということになりました。

したがって、19日と22日は4名の委員の出席しか得られない日になったということでございます。

それから、上の方ですが、11月5日が1名御欠席になる日があるということでもあります。昨日のお手紙の中で、19日4名ですので、4名となると開催が難しいのではないかとということをおし上げたんですが、その考え方でいけば、22日も4名ということでは開催が難しくなってきたのではないかとということでございます。

したがって、5日をどうするかという御判断になるのではないかとというふうに考えるわけですが、今まで決めていた日で抜くかどうかということについて、特に5日、19日、22日について御判断をいただきたい。

以上でございます。

猪瀬委員 これは、19日と22日のところの前の方の16日の土曜日の午後と、23日の土曜日の午後というのは代替案として考えられないんですかね。

松田委員 いいですよ、私は土曜日の方が全部空けることができますから。朝からやるのはやめましょう。とても頭がもたない。

坂野事務局長 土曜日の御予定を伺っておりませんでしたので、今の16日と23日、これは改めて皆様方に至急お尋ねをさせていただきます。

もし、全員そろそろようならということで、よろしゅうございますでしょうか。

松田委員 特にこれから大事な決定が続きますから、7人全員そろった方がいいと思うんです。

田中委員長代理 16日と23日ですね

坂野事務局長 さようでございます。

今井委員長 23日は何とかなるかもしれませんがね。そうすると、一応19日と22日はやめですね。5日はどうしますか。

田中委員長代理 5日は1人いないんですか。これはいずれにしても、6人出るということですね。

今井委員長 何て言いますか、ファミリー企業とか、そういう問題だとか、いろいろ頼んでいましたけれども、この辺で出ませんか。

松田委員 残ったそういう問題をやるのならばいいですね。

今井委員長 全員が出て決めなければいけないことではないところで、今までまだ勉強しなければいけないところが残っていると思うので、そういうものに5日を当てたらいかがですか。

田中委員長代理 それは賛成ですね。

坂野事務局長 委託調査結果を考えておられるわけでしょう。ちょっと5日は無理だと思います。

猪瀬委員 先ほど土曜日を2つ言いましたけれども、9日の土曜日というのも1つ増やしてもいいかもしれないですね。大変だけれども、予備として入れておいた方がいいんじゃないかな。

田中委員長代理 9日は勘弁してください。私はだめです。

松田委員 じゃなかったら、30日とか。

今井委員長 土曜日の16と23は、これから当たってください。日曜日という可能性はないんですね。16と23を当たってみましょう。

では、19と22はやめて5日はやるということで、よろしゅうございますね。

中村先生の御主張のところは触れないでやりましょう。

それでは、そういうことでもう一回調整することにして、もう集中審議というのは、やらないんですね。

松田委員 もし必要なら日曜日も使ってもいいから、やらないようにしましょう。

今井委員長 今月はあと1回でしたか。

坂野事務局長 はい、29日の1回です。

今井委員長 今月は、次は何をやるんですか。

坂野事務局長 今日、御議論いただいた貸付料、料金でなお議論が残る部分があれば、

それもやっていただきたいというのが1点。

それから、今日は資料だけお渡しいたしますが、地域分割に関する御論議をいただきたいというのが1点。

もう一つは、中村委員の御指導で、規格見直し等によるコスト削減に関する調査、検討。

中村委員 それはこの間もやったんですけれども、まだ私の思っているようなところにはかなり遠いもので、もう一回やり直してもらっているんです。

今井委員長 次回には間に合うんですか。

坂野事務局長 29日には間に合うと思います。

中村委員 どうですかね。頑張ってもらって、大丈夫ですか、酒井さん。

酒井参事官 確認をさせていただきますが、極力努力はします。

中村委員 一旦ちゃんと出てきたんですが、けどこんな額では、ここの委員の前ではとても説明できないと言って戻したのです。

猪瀬委員 分割をきちんとやらないと、この間の流れで、余り事務局は分割のことが好きではないようで、何か意図的に避けているような気がするんです。これは、趣味の問題ではないんですけれども、これは重要な問題で、民営化のメインテーマなんです。事務局はこのメインテーマに余り積極的ではないようなんです。ここをきちんとやらないと、つまりNTTは分割しないでスタートしてしまったんです。JRは分割してスタートしましたけれども、やはりここは絶対に大事なところですから、これはいろんな考えが出ていいと思うんです。できるだけ議論を尽くしたほうがいいと思います。

今井委員長 今日、資料が出ていますから、よく皆さん読んできていただいて、次回にそれをやりましょう。

あと、事務局から何かありますか。

坂野事務局長 それでは、今回は今申し上げるように、今日の残り、それから地域分割はやるとして、もし間に合えば、コスト削減関係の資料もお出しする。時間の許す限りの順序でやると。

あと、29日で10月が終わりますので、29日、あるいは11月1日ごろに、先ほどの松田委員なり、田中委員の御提案のいろいろ問題について、どういう問題が残り、どういう手順でと、そんなことの御相談も29日なり1日にいろいろさせていただければありがたいというふうに思っております。

最後に、若干事務的な御報告をさせていただきますと思いますが、ファミリー企業に関する委託調査について、既に仕様書もお示しもし、10月8日に入札をいたしました。そこでの落札企業が、実は落札後、十分な調査体制を組むことが困難になったということで、仕様書に沿った仕事ができなくなるということで辞退をしまいいりました。それを受けて、見積り合わせを内閣府においていたしまして、18日の先週の金曜日でございますが、帝国データバンクという会社に委託先を決定いたしましたので、直ちに契約を結び、作業を開始するというにいたしておりますので、御報告をいたします。

以上が、事務的な御報告でございます。

次回でございますが、先ほど申し上げましたように、29日の2時からこの場所で地域分割などについて御論議をいただきたい。

以上でございます。

今井委員長 時間は2時～5時ですか。

坂野事務局長 2時～5時でございます。

今井委員長 この資料は、配っているだけですね。特殊法人の10月18日というのは、参考資料ですね。

坂野事務局長 これは参考資料です。

今井委員長 それでは、これで終わります。どうもありがとうございました。