

第26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29日（火）14:00～17:30

場所：道路関係四公団民営化推進委員会室（虎ノ門第10森ビル3階）

今井委員長 松田委員がちょっと遅れておられますが、ただいまから「道路関係四公団民営化推進委員会」の第26回会議を始めます。

石原大臣は所用のため遅れてこられると伺っております。

それでは、事務局から、報告事項からお願いします。

坂野事務局長 本日は既にお知らせをいたしておりますとおり、建設コストの削減関係、それから地域分割関係、それから前回の委員会で猪瀬委員からございました将来交通量予測関係について、御論議をいただきたいと思っております。

なお、将来交通量予測の関係については、今日4時15分目途で国土交通省の道路局長が説明のためにこちらの方へ出席をされます。

猪瀬委員 私は5時5分か10分前には出ななきゃならないんですけども、その間にできると思っています。

坂野事務局長 最後に次回以降の委員会の開催日の日程及び開催のテーマなどについても、事務局から御相談をさせていただきたいと思っております。

それでは、恒例ですが、資料の確認を兼ねて点検をお願いしたいと思います。

まずA4縦長の資料1というのがございます。これが建設コストの縮減関係の資料でございます。

これに関連して、中村委員から資料2-1、2-2が提出をされております。

次にA4横長の資料3、これが地域分割関係の資料で、前回、提出をさせていただいておりますものを改めて提出をさせていただいているものでございます。

それから、資料4-1、4-2、これは交通量予測の関係で、猪瀬委員から本日御提出のものあるものでございます。

その下にA3横書きで、ヒアリング資料と書いてございます。これが今日、国土交通省が御説明のために用意をしたものでございます。

その下でございまして、これは10月22日付け、前回の委員会で猪瀬委員から御提出のあった資料を改めて提出をいたしております。

その下にA4で字が小さなものが2種類、24日付と21日付がございまして、これは猪瀬委員からのいろんな御質問、要求について、国土交通省がこれまでの間に提出をしてきたもので、もし必要があれば、御参照いただくために提出をいたしているものでございます。その下でございまして、1枚紙で今後の委員会する案、これは最後に御相談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、参考資料として御提出をさせていただいているものでございまして、1つが、高速道路の関連事業にかかる調査について、各高速道路のプロジェクトに関連して、地域プロジェクトなどがいろいろ各地で行われているということについて、9月の国土交通省のヒアリングに際し、国土交通省から調査をして、10月中にはとりまとめるという報告があったものでございまして、それがとりまとめられましたので、御参考のためにお目にかかるものでございます。

その下が、道路公団の経営改善委員会が提出をいたしました関連法人の在り方の方向性に関する中間とりまとめという資料で、これも参考のためにお目にかけるものでございます。

以上が本日御参考のために皆様方にお目にかけるものを含めて資料を紹介をさせていただきました。

今井委員長 それでは、本日の議事に入ります。まず、中村委員に御尽力いただきました規格見直しなどによる建設コストの削減の試算につきまして、中村委員から御報告をお願いいたします。

中村委員 それでは、コスト削減の案につきまして、報告いたします。一番最初に資料1の一番最後の紙をごらんいただきたいと思います。これは第18回委員会9月13日に事務局で出されたものでございます。ここで私どもは規格の変更、工法の見直し、契約方式の見直し等、すべてにわたりまして、今までの計画中の路線について、コストを見直すということ国土交通省及び関係公団にその作業をしてもらうことを依頼したわけでございます。それから1ヶ月以上時間が経ちました。その間、大変精力的に作業をやっていただきました。大変細かいところに至るまで、各公団で作業をやっていただきましたし、また、出てきた結果も私と事務局でたんねんに目を通しまして、何回かにわたって、もう少し、もう少しという具合にやり直しをお願いしたわけでございます。

その結果出てきたのが今日の数字でございます。この結果を委員の方々がどういうふう評価されるかわかりませんが、私としては、この改革の委員会があつてこそ、初めて出た大きな成果であるというふう評価しております。

この中のものというのは、全部が確実にそうなのかと言われると、必ずしもそうでないものもある。努力目標としてここまでだと考えてもらった方がいいようなものもございまして、あるいは、規格が今までのものより幾分低下しているということ、これも幾つもあるということでございます。そういうようなことで中をごらんになっていただければと思います

数字その他、詳細につきまして、事務局の方から説明をしていただきます。

酒井参事官 それでは、数字等について御説明申し上げます。

まず、1ページ目でございますか、これは総括表でございます。見方でございますが、1番に書いてありますもの、これは各公団の主体的な取り組みによって実施可能なメニュー、それらによってどのくらい縮減ができるかというものを示したものでございます。

2段目の表は、更に地元の住民の皆様、あるいは関係機関等との調整が必要であるけれども、そういうものができれば、更にここまで行くという数字でございまして、3番目が、それらを合計したものであるということでございます。

今回の見直しに当たりましては、今、中村委員からありましたように、コストダウンできるのを可能な限り提案をいただきました。また、精力的にやっていただいたんですが、更に中村委員の強い御指導の下、何回か見直しをいただいた上での数字ということでございまして、おおどころは、この範囲の中に入ってくるのではないかというふうに思っております。今後、これらについて更に精査をしていただく、あるいは具体化に向けて地元調整などもしていただくということが、今後の課題としてあると思います。

数字でございますが、まず、公団の主体的な取り組みによって実施可能なメニュー、見

ていただいておりますように、日本道路公団の場合、高速自動車国道で約1割、一般有料で4%、首都高で6%、阪高で5%、具体的なメニューは後ほど御説明いたします。

更に2番目のところでは、高速自動車国道の場合には更に5%。括弧書きがございますが、これは後ほど詳しく御説明いたしますけれども、特に6車線の区間について、トンネルですとか、特殊な橋梁を含めて4車線で施工したとするとどうなるかということも含めたものでございまして、その場合には9%縮減できるのではないかとということでございます。

その他、一般有料で2%、首都高で2%、阪高で3%、ごらんいただいているような数字でございまして、結果としては、3番目にあるような数字で、高速自動車国道の場合には、その括弧書きも含めると、19%くらいになるのではないかとということでございます。2ページ目、高速自動車国道の実施可能なメニューの例示でございます。まず、道路公団の主体的な取り組みによって実施可能なメニューでございまして、まず規格の変更という欄に幾つかメニューがございます。これは技術的な基準等を見直すことによって、安全性は確保しつつも、そのサービスレベルを下げるということで、いろいろ切り詰めていただいたり、あるいは非常電話に始まりまして、幾つかの仕様基準等、あるいは汎用品の活用などをしていただく。数字的にはこまごまとしたものでございまして、トータルとしては幾つか出てきております。

また、インターチェンジとかジャンクションにつきまして、その交通量を見ながらコンパクト化するものについては、コンパクト化を御検討いただきました。

それから、休憩施設、これらにつきましても、その設置間隔を間引くと言いますか、間隔を延ばすということもいろいろ御検討いただいております。それらで約5,000億。

それから、工法の見直し、これは最近新たに開発された技術などを活用することによって、かなりコストダウンが図れるわけでございますが、それらについて改めて見直しをいただいたところ、ここにあるような数字が出てまいりました。

そのほか契約方法の見直しでございますが、特に発注単位を少し大型化するということにより、いわゆる一般管理費等を節約できるわけですが、技術開発、技術提案型の発注方法を取るとすることで3,000億ほど縮減ができるのではないかと結果になっております。

その他でございますが、近年の地価の動向を反映いたしまして、用地費単価についても、見直しをいただきまして、トータルではここにあるような数字が出てくるということでございます。

2番目の地元住民、それから関係機関等との調整が必要なメニューでございますが、これらについては、今後ここに提案をしてあるものについて、具体的に関係するところと調整をいただくということになるかと思っております。

規格構造の見直しで、特にこれらにつきましては、後ほど絵を使いながら御説明いたしますが、トータルで5,560億縮減できそうだと。

更にこれは第二東名になってまいりますが、6車線の区間のうち4車化をするということにいたしますと、括弧書きでありますように、トータルで1兆3,000億縮減ができそうだとということでございます。

これらを含めまして、トータルで9,900億、第二東名関係の4車化をするということ

含めると、1兆7,000億ほどの数字が出てくるというものでございます。

代表的なものを申し上げますと、4ページ、首都高でございます。基本的には都市高速の場合、かなり都市部でありまして、縮減できるメニューというのは少なくなっているわけですが、それでもいろいろと工夫をいただいて、出していただいたものがこれでございます。

規格変更、130億。工法の見直し、これもいろいろ積み上げていただいて250億。更に発注規模の拡大、それから用地費の精査等々で620億ということでございます。

その下の部分でございますが、暫定2車線整備と書いてあります。これは今後建設する部分で端末など、交通量の少ない区間については、4車線整備ではなくて、最初から2車線でいく。

あるいは車線の幅員の縮小、例えば構造令上許される範囲の中で、やむを得ない場合は縮小規定というのがございますが、そういうもので、例えば3.5mの幅員を3.25mにさせていただくというようなことで、ここにある250億という数字が出てきております。

阪神高速は、基本的には首都高と同じように、いろいろと工夫をいただきました。メニューとしてはほぼ同じようなものでございます。

6ページ目でございますが、以上、ありましたような現在の体制の中でも対応可能なもののほかに、今後更にここにありますようなメニューについても、検討していく必要があるということございまして、1つは、契約方式でございます。民間企業としてのメリットを生かした契約方式への移行。

1つは、バリュー・エンジニアリングなど、現在でもいろいろと試みがなされておりますが、民間企業のいろいろなノウハウを活用して、少しでもコストダウンを図れるようなもの、そういうものを活用した契約方式を更に活用するとか、あるいは例えば中部新国際空港でやられたと聞いておりますけれども、民間企業からすぐれた提案を引き出す契約方式、例えば落札した後、発注者と受注者が徹底的にネゴシエーションを行っていただいて、コストダウンを図るという方式、そういうものをどんどん活用したらどうか。

それから、2番目でございますが、インターチェンジとかサービス・エリア等の見直し。これはインターとかジャンクションにつきまして、その整備時期を少しずらすとか、あるいはその負担につきまして、全額その有料道路の主体が負担するのではなくて、地元の自治体等、あるいは道路管理者等に負担をいただく、そういうようなアロケーションの見直しですとか、サービス・エリア、パーキング・エリアについては、民間事業者による整備の推進。あるいはETCの活用によるインターチェンジのさらなるコンパクト化等々についても、引き続き御検討いただければと思っております。

後ろに幾つかカラーのものを示しておりますので、プロジェクターで御説明をしたいと思います。

2ページに戻っていただきまして、「1. 公団の主体的な取組により実施可能なメニュー」の中の「①規格変更」の中に、「IC、JCTのコンパクト化」というのがございます。これはどういうものかと言いますと、ここにありますように、当初は少し大きなものでICが計画されているのを、例えば平面的にすることによって、赤い部分が省略されるということございまして、サービス・レベルとしては、ランプから降りた車が一旦停止をするということで、サービス・レベルは低下するわけですが、事業費としては

かなりコスト・ダウンできる。これが大体60か所ほどありそうで、金額にして660億ほどここで出てくるということでございます。

次お願いします。

これも今のインターと同じように、JCTにつきましても、このJCT部分を本線ではなくて、ランプとしてみなすことによって、サービス・レベルは落ちるわけですが、コスト・ダウンが図れるというものでございます。これと先ほどのインターも含めまして、60か所ほどあるということでございます。

次お願いします。

これは工法の見直しで、TBM等の新技術の活用と書いてあります。これはトンネル・ボーリング・マシンというものでございますが、トンネルの掘り方につきましても、ここにあるようなモグラのおぼけみたいなものを使って、かなりコストダウンができる。こういう新技術も活用して、対応できるのについてはどんどん対応しようというものでございます。

次お願いします。

これは地元住民や関係機関との調整が必要なメニューの中に入っております縦断線形を見直すことによる盛土高さの縮小というメニューでございます。左側にありますように、通常ですと、幾つかある一般道路の上をまたぐように基本的には大体盛土の高さ7mくらい盛った上で、一般道路がそれなりの確保ができるようにボックスというものをつくっていくわけですが、これを地域の皆様の調整がつけば、幾つかの一般道路については通行止めにして、その代わり付け替え道路をつくって、1つ大きなオーバブリッジを設けることによって対応していただく。その代わり盛土そのものは2、3mの高さで対応できるというものでございます。こういうような工夫もしていくということでございます。次お願いします。

これも縦断線形を見直す事例でございますが、例えば左側の絵でいきますと、地元調整の段階でここにありますコントロール・ポイントというのがございますが、この道路を確保するために、全体としてレベルを上げる必要が出て、結果としてこういう計画になっていることが多いわけですが、もしこの調整がついて、どこかのところに統合するということができれば、全体としてレベルを下げることができ、しかも、橋梁という構造物でなくて、より安い盛土構造等に変更ができるということでございます。こんなメニューについても、改めて見直しをしているというところでございます。

次お願いします。

これは6車区間の4車線化というものでございます。整備計画上6車となっている部分で、当面、暫定4車供用ということを目指して、整備をしているわけですが、橋梁につきましても、将来の手戻りをなくすということで、6車相当の断面で施工している部分がございますか、そこは最初から4車の、上り下り2車線の橋梁にする。

次お願いします。

トンネルの部分につきましても、将来的に6車ということを前提にいたしまして、当面4車であっても、断面しては大きく掘っているというのが実態でございました。そこをまだ未着手のところ、発注していないところにつきましても、このように小さな断面にする。これは片側3車線でございますが、これを2車線のものにいたしますと、大体面積にして

半分くらいになる。事業費もそれに応じて半分くらいになるということでございまして、先ほどの2ページで括弧書きで1兆3,260億と書いてございました。そのプラスされた部分は特にこのトンネルを見直すことによって、かなりのボリュームが出てくるというものでございます。

次をお願いします。

これは交差道路の集約による横断構造物の削減でございまして、特にオーバブリッジなどが多いという御指摘もありました。こういうものについては、先ほどの縦断線形の見直しのところにもありましたが、地元の皆様の御協力、御理解が得られれば、それらを統合・集約して、なるべく少なくしていくというものでございます。

例えば、既に施工しているところ、地元協議を行っているところで見ますと、実際の道路として平均的にキロ当たり3.1か所、交差道路があるわけですが、それを今、大体3割くらい縮減をしていただいて、キロ当たり2か所に集約をしているというのが実態でございます。

今後行うところについては、更にそれを半減をしていこうという目標を立てていただいております。いずれにしても、これらについては、地域の皆様の御協力、御理解をいただきながら、積極的にこういう集約化を進めて、トータルの縮減を図っていきたいということでございます。

以上でございます。

今井委員長 それでは、ただいまの説明につきまして、御質問、御意見をお願いいたします。

松田委員 中村先生の御努力で、かなり画期的に縮減の道、方向がついたというのは、単に高速道路だけではなくて、これからの道路建設とか、いろんなことを考えたときに、大変貴重だし、多とすべき努力だと思って、感謝申し上げたいと思います。

猪瀬委員 税金のむだ使いと今までよく言われてきたことですが、これも高速道路だけではなくて、一般国道も含めて、何でこんなところにオーバブリッジがあるんだろうとか、何でここはこんなにICが場所を取っているんだろうとか、そういう基本的な目に見える疑問というのを国民はみんな持っていたわけです。ですから、私自身もいろんな規格の見直しとか、去年からずっと言い続けてきたんですけれども、具体的にこれは技術的な問題で、専門家がこういうふう具体的に出してこないとわからないんです。そういう意味では、これは委員会の1つの成果だと思えます。

金額の問題とかいろんな問題はこれからいろいろ議論されると思いますけれども、こういうことが実は国民が求めていたことで、委員会がなければ、多分、こういう問題は出てこなかったです。

15%の下に(19%)というのは、どういうことですか。

酒井参事官 下に印しの注書きがございまして、6車区間について、トンネルですとか、特殊橋梁を含めて4車線で施工するという場合、この19%ということになるということで、それらを除いた場合には、15%ということでございます。

猪瀬委員 トータルで19%と理解してよろしいですか。

酒井参事官 そうということでございます。

田中委員長代理 松田委員、猪瀬委員がおっしゃったとおりだと思います。中村先生が

相当豪腕をふるわれたということだろうと思います。冒頭、中村委員が説明された15ページのところにあるように、私どもが9月13日をお願いしたわけですが、これは当然、新しい組織がどんなものであれ、こういう計算がしてあれば、民営化された会社が建設する場合に、1つの目安になるとは思います。

それと同時に、これはできるかできないかという話ですが、ここまでおやりになったのであれば、15年度予算、並びに16年度からやっていただくことは可能でしょうか。

酒井参事官　すぐにでも対応できる部分も幾つかあるかと思いますが。すべてというわけにはいかないかもしれませんが。

猪瀬委員　せっかくこれだけのことをまとめているので、別に文句を言うわけじゃないんですけども、具体的個別路線の話は入ってこないんですけど、具体的に外環はどういうコスト縮減できるのかという、今の三郷から市川のところ、途中までやっていますけれども、外環のコスト削減を1つのケーススタディとして出してもらおうと、全体としてはものすごくいいと思うんですけども、あれは何かならないのかなということも申し上げておきたいんです。

中村委員　今、松田委員を始め、皆さんからそれなりの評価をおっしゃっていただきました。この中の1、2のものは私は以前から言っていたこともあるんですけども、それは言っているだけでほとんど前向きに対処というのはなかなかされなかったものかと思っています。それが今回は、こういう委員会ですとすることで、これでいきますと最大限4兆くらいになるんですが、そういう莫大なものが節約されようとしています。その中では、最近の横断構造物のように、地元が知らず知らずのうちに大変欲張りになっていて、甘えていたというのがありますし、また、事業者の方もそれに厳しい対応をしてこなかったと言われてもしょうがなかったようなものもあると思います。そういったのがこんな形でどんどんチェックされていくと、松田委員がおっしゃったように、いろんな意味で大きな波及的な効果はあると思っています。

今井委員長　今計画されている路線一本一本に当たった結果、こういうことになったんでしょうか。

酒井参事官　基本的にはそれぞれ個別に見ていただいております。メニューによっては、かなりマクロで考えているものもあると思います。

今井委員長　そうしますと、中間とりまとめで国土交通大臣及び日本道路公団に対して、現在施工命令が出ているものについて、全面執行をしないで、凍結または規格の見直しを含む再検討をお願いするということを行ったわけですが、さっき田中さんが御指摘のように、来年度からでも早急に今、計画中のものは実施できると考えてよろしいんでしょうか。

酒井参事官　一部については当然そういうものも入っていると思っております。

大宅委員　これが出てきたことによって、今まではコストを下げるという発想がなかったんだというのがよくわかりまして、コストがかかるのはわかっているけれども、やった方がいいことはやった方がいいという形で動いてきたんだというのがよくわかります。だとすると、本当に始めからコストを下げるというのが前提に、職員から全部にかかった場合、もっと下がるだろうということを期待したいということが1つ。

もう一つが、建設費そのものですね。それが物すごく高い。例えば外国に比べたら3倍くらいするという話まであって、その辺は入っていないように見えるんですけども、そ

れはどうなんでしょうか。

それと、パーセンテージで見ると、2%とかというのは、絶対額は大きいんですけども、パーセンテージでもうちょっといけそうな気がする。

これが上限になって、これ以上下げなくていいということになると困るんで、下げることは幾らでもやっていただきたいということです。

今井委員長 これは規格の見直しだけで、更に検討すべき契約方式の検討とか、いろいろありますので、これで終わりじゃないと思います。

中村委員 これをやっていく中で、実際の作業をやってくださった方がどのくらいぎりぎりのところまで頑張っていたか。それから、我々がどれくらい厳しい要求をしてきたかというのは、大宅さんにも是非御理解いただきたいと思います。

下げたら下げたで、元がぜいたく過ぎたんじゃないかということになりますが、これは例えばかつて首都高速道路の環状線をつくりました。オリンピックの前です。時間も金もなかったんで、片側2車線でやりました。後になって、2車線でやったのはけしからぬと。3車線、4車線でやっておけば、あんな渋滞は起こらなかったということを言われたわけでございます。

それと同じようなことで、先の先を見ればもっと大きなものをやった方がいいのかもしれませんが、あのときも今もそうなんです、我々はそんな先の起こり得るかどうかということを実に予見してやるわけにいかない。だから、ともかく今の段階で一番負担が少なくて、しかも目的をかなえるところはどこであるかと。そのぎりぎりのとろでやっているわけでございます。この中でも都市内高速道路でコストを減らそうとしたときというのは、例えば、ジャンプ台というのをなくしました。これは、これから先つなぐ時に、楽に安く工事ができるようにと思って、張り出しているようなところがあるんです。いつになったらできるかわからないようなところに金をかけるわけにいかない。こういうのはみんなやめてもらうということでやったのも幾つもございます。そんなわけで、私はこれはぎりぎりのところであると思います。

契約方式の見直しの方は、これにもなにがしかは入れておりますが、それ以上になりますと、今いろんな法律などがありまして、なかなか我々の段階ですべてができるものではないということで、この中では将来の検討事項としています。特に民間会社になるとその辺の自由度はぐんと増えるということで、そこにまだ期待できる。それは幾らになるのかというのは、とても今の段階ではわからないわけで、数字までは出せませんでした。

川本委員 技術的な手法を考察されて、コスト削減の可能性を出していただいたことに賛意を表したいと思います。

1つ教えていただきたいんですけども、2ページ目で「公団の主体的な取組により実施可能なメニュー」のところの「その他」、「近年の地価動向を反映した用地費の精査」に、4,000億円強、全体額の25%が書いてあります。かなり大きな額だと思いますが、これは具体的にはどのようなことで下がるとお考えになったのか、教えていただければと思います。

酒井参事官 これは、それぞれの残事業費、箇所ごとに最近の地価単価等を踏まえて、改めて見直しをしていただいたというものでございます。

川本委員 実績値と今までの計画を見直してみることですか。

酒井参事官　そうです。

中村委員　実績値ではなくて、実勢値です。

田中委員長代理　中村先生、これは確認なんですけれども、ここまで先生の御指導でまとめられたんですけれども、国土交通省、並びに四公団が当然参加し、協力してつくったものであると、こう理解してよろしいですね。

中村委員　はい。何回もこの場所でやっているんですが、そこには国土交通省の方々はもちろんのこと、四公団ではなくて三公団ですが、本四はもう方法もないので入っていませんが、三公団の方には、部長級の人まで出ていただいて、細かいところまでやり合いました。

田中委員長代理　というのは、実行可能性を確認したかったんです。

中村委員　まあ、大丈夫だろうと思っております。

松田委員　さっき中村先生のお話がありましたけれども、国鉄からJRになって一番変わったのは、民間契約方式の導入の仕方なんです。これはかなりコストダウンに効くんです。今、恐らく公開競争入札を税金を使うからと言って、標準にしているでしょうが、これは極めて高くつく場合が多いんです。だから、我が社では公開競争入札というのは見積段階でやりますけれども、一般的なやり方はしていないんです。そういう問題が1つ。

それから、政府部内の中である程度こういう問題について、道路だけじゃなくて、一般的な理解を求めないと。さっきちょっと触れていましたけれども、国鉄時代に、私自身が経験したことがあります。工事費をあるところで安くしたのがありますが、そうしたら、直ちに会計検査院が来まして、もともと高く見積ったんじゃないかと、その担当者の処分要求をしてきたんです。それは、はねつけるのに検査院に出かけて行って3か月かかりました。

そういう実例を持っていますから、みんなの共通の理解と、コスト・ダウンをするのは、みんなでほめるんだと、勝手に自分の哲学と方針だけで過去の見積りは高過ぎたんじゃないかとか、よけいなところの詮索をしないで、実績として新技術を使ったり、契約を使ったり、努力をして決断をして、安くしたということをみんなでほめるんだという空気を政府部内、あるいは国民にアピールしないと、これは実現できないと思うんです。だから、そこが一番大切かなという感じはいたします。

今井委員長　この辺は今後、まとめるときに、非常に重要なポイントとして、今後、検討すべき縮減メニューというのを書き込むことにいたしましょう。今、具体的にはなかなか言えないと思いますから。

この点につきまして、本当にありがとうございました。これで1つの問題を大分クリアしました。

猪瀬委員　先ほど大宅さんの言われたことで、これはこれでコスト削減で、ファミリー企業問題を巡るコスト削減はまた別にあるということですから。

今井委員長　それは全然別の問題です。これは建設費ですから。

それでは、今の事項に関連しまして、中村委員から更に資料が提出されておりますので、御説明をお願いします。

中村委員　それでは、資料の2 - 1でございます。

今のコスト削減の見積りというのは何のためにやったのかと言いますと、この委員会の

作業としては、これによって、これからどうするのかを判断するときの、例えばB/CのときのCでこれを使うのだということで、今までのCとは違ってくるということでございます。そのこのところについて、この前の中村提出資料を1枚めくっていただきますと、STEP4というのがございます。「客観的な指標による基準により、優先順位を決定」というのがあります。それからSTEP5に「外生的な条件」云々とありますが、ともかくSTEP4というところを、前に出したんですが、ちょっとわかりにくかったようなので、それをもうちょっとわかりやすく例題を付けて書いたものが次の2ページでございます。

この2ページでは、大きな項目として、3つの項目がある。1つは、事業効率と言っていますが、今のB/C、費用対効果の問題でございます。今、そのCが新しく求めて出てきた。2つ目が採算性でございます。これは建設コストのどれだけが道路料金で回収できるのかというもので、これも建設コストがちゃんと出てこないことには出せない。これも今出した。更に採算性を出すためには、交通量を出さなければいけないわけで、これは後で出される話かと思えます。ともかく、建設コストはこれらの算定のために出す。

それ以外の効果、これはいろんな効果がもちろんあるわけで、それは外部効果と言われているものです。これをこの前、一応、広域的な効果と、住民生活や安全への効果、地域経済への効果と3つに分けて示したわけでございます。その中を更に細かく分けていますが、例えば住民生活や安全への効果というところに、高度な医療施設までの搬送時間が短縮されるというのがございます。これは地方へ行って、委員会などをやりますと、必ず出てくる話でございます。高度な医療を受ける病院が遠いのが近くなると、そういったものももちろん、効果としてあるわけです。あるいはその下に「並行道路に冬季交通障害や異常気象時の通行規制される区間がある」となっています。北海道などへ行きますと、よくこういうことが出てくるということがあって、それも入れるということでございます。

それを余り恣意的に評価されてはまずいというので、これを一番下に書いてありますが、客観的に評価する。そして相対的に各路線を評価するというところでございます。

客観的に評価するというので、4ページ目を見ていただきたいんですが、そこに評価するための指標を書いておきました。これはそれぞれ人口が幾らだとか、時間が幾らだとか、あるいは工業団地までどれだけだとか、港までどれだけ便利になるかとか、そういったことを指標で表すわけですが、細くなるのでその説明はいたしません。

ともかく、それらについてそれぞれの路線ごとに評価をする。例えば日本海沿岸道路なら日本海沿岸道路の何とか区間についてこれを評価するというのをいたします。そうすると、その評価値が出てくるわけです。

それをそのままでは比較できないですから、大学入学試験でよくやる偏差値というものに直すのです。偏差値というのは、御存じかと思いますが、平均が50点だと。何とか大学医学部は偏差値75だというのは、高い値であります。やさしいといって35だというのは、平均より15低いということを意味しているわけです。そうしてみんなの平均を50にそろえてしまうわけです。

そういうふうにして基準化をするわけでございます。それが3ページに書いてあります。3ページを見ていただくと、路線の名前はここには書いていません。BとかAとか適当に書いてあります。事業効果で言いますと、Bという路線の一番上は、偏差値で言うと71点です。これは大学の入学試験で言うと、東大の理科くらい通るくらいの成績でしょう。

それから、採算性は69である。その他の外部効果は70である。こういうふうな値をみんな重みをつけずに平均すると、全体で70である。それに対して、残事業費は、さっきの計算に従えば、何十何億円であるということになるわけです。

こういうふうなのをずっと上から並べていく。そうしますと、一番優秀な道路からでこの悪いのに、こういうふうな表で並んでくるわけでございます。

それで、もう一つ、私どもの委員会としてやるべきは、前提条件、すなわち交通量もそうだし、金利もだし、50年以内云々というのもそうではありますが、それを決める。それに基づけば、既存のネットワークからの投資余力は幾らあるのかというのが出てくる。それは何兆円であるとか、十何兆円であるか、よくわかりませんがなにがしかが出てくる。

そうすると、その投資余力のところまで切れば、これが合格ラインでございます。この投資余力がもっと増えれば、もちろん、合格ラインはもっと下がってくるということです。

こういうふうなことをやって投資すべき路線を決めるべきであるというのが、ここで示した考え方でございます。ここでは、恣意的なものは一切入る余地はないはずでございます。すべて客観的な指標でやる。ただ、この委員会としては、この中の路線がどれであるというのを見るような立場にはないというふうに私は思っておりますので、これは方法だけで、あとは国土交通省なり何なりにやってもらうべき仕事であると思っております。

以上が、今まで言ってきたことをもうちょっとわかりやすく書き直したものでございます。

以上です。

猪瀬委員 進捗率はどういうふうに見るんですかね。

中村委員 投資効率というところに、残事業費ということで入っているわけです。したがって、たくさん進んでいるところは、残事業費というのは減っているということです。

猪瀬委員 これは投資効率の上が事業効率になっているんですね。3の表では、事業効果ということで当てはまるんですか。これは。

中村委員 正確に言うと、残事業効果と言うべきなんでしょうね。

猪瀬委員 3ページで言うと、それは。

中村委員 ①事業効果のところですよ。②の採算性の方は、残だけでなく、今まで投資してきたものはみんな採算には効いてくるわけですから、みんな入っているのです。

猪瀬委員 建設コストの回収というの、これは進捗率に絡んでくるんですか。これはどういう、②採算性のところの建設コストの回収というのは、これは違うんですか。

中村委員 これは最初から全部のコストです。

田中委員長代理 中村先生がよりわかりやすくつくってくださったことは非常にありがたいんですが、投資余力が出るとして、この余力の活用の仕方ですけれども、新しい民間会社に金を供与するからやりなさいよという理解になるわけですか。

つまり、今の道路公団のままであれば、こういうふうに優先順位の評価をもう一回やり直して、決めて、国土交通省が恐らく共同でこういう計算をして、こういう順番でやりなさいよということは特殊法人の場合には非常にわかりやすい。あるいは、15年度、16年度はまだ公団のままでありますから、こういう考え方に基づいて15年度、16年度はやるということはわかりますが、また、民間会社になった場合も、優先順位を、こういうことを念

頭に置きながらやりなさいということならわかるんですけども、投資余力がこれほどあるから、金の供与の仕方はこの間からおっしゃっているように、中村理論によれば保有・債務返済機構から出す方法も、私が賛成するかどうかは別にして、一つの考え方ですけども、他の方法によってファイナンスする場合においても、こういう物の考え方を念頭におく、尊重するというならそれはわかります。差し当たりは、私のような読み方でよろしいですか。

中村委員 田中委員がおっしゃるのは、ここまでやりなさいよではなくて、やってはいいかかというのだと理解してほしいんです。要するに、民間会社はもっと自主的な判断をする力を与えられる。そういうのはここでちゃんとやっていかなくてはいけない。たとえこれで示されていないものであっても、うちはそういうのは問題はあるから、だめだと言えば、これは拒否をすればいい。あるいは、それでもってたくさん出してくれるなら、やってもいいということになれば、そのネゴによってやることもあり得るということです。ともかくやりなさいではなくて、ここまでならどうでしょうかということ。こんなものがないとどこも判断できないものですから、

田中委員長代理 非常にわかりやすい御説明です。そこで、私はこういう考え方を、国土交通省は当然に高速道路、今、我々が議論しておることと密接に関係はするんですけども、今後の高速道路をどういうふうにつくっていくかというときに、国土交通省がまず考えるべきことだと。そういう意味で私はこれは従来でも本当はこういう考え方でやらなければいけなかったんだろーと思いますし、高速道路政策を進めるうえで、国土交通省が今後とも民間会社ができようと思えるべきです。

そういう政策の中で民間会社がどういうふうにかかるとするのは、今、中村委員のおっしゃったとおりの理解でよろしいかと思えます。いろいろネットワークを別途考えるかもわかりませんし、それは民間会社の自律性の問題ですから、おっしゃるとおりでよろしいかと思えます。こういう考え方というのは、本当は道路公団自体が今まで考えなければいけなかったし、国土交通省がこういうことをやらなければいけないという理解でございますね。

中村委員 そうです。おっしゃるとおりです。

今井委員長 私の理解を申し上げたいんですけども、今まで命令が出ているのから、2,000キロくらいの、これからつくろうというのがありますね。それで20兆かかるという、さっき出しておられた。それを規格の見直し等によって19%という非常に大きな額が、同じそれだけのものをつくるにしても、全体のコストが削減できるという数字がまず1つ出たと思うんです。

それから、これから猪瀬さんがいろいろやっておられる、一体交通量の見通しが正しいのか、正しくないのかというのが非常に重要なファクターとして出まして、そして、現行料金を前提にして返済50年を前提としてと書いてあるわけなんです。

したがって、現行料金を前提にしたときに、交通量が減れば、50年の間に収入がうんと減りますね。もし交通量が多ければ収入は非常に多いと。そのところをこれから猪瀬さんのあれでよく検証して、そうすると、ずっと前に1回やったことがありますか、交通量の伸びがない場合は、12兆円しか財源がありませんよというのが出ましたけれども、それと同じようなことがこれから出てくると思うんです。

そうすると、中村先生にやっていただいたけれども、19%しか切れない。そして、交通量が少なければ、これくらいしかできないと。その間にギャップがありますね。そのギャップをどうやって優先順位を決めていくかというので、今、中村先生に出していただいた事業効果とか、採算性とか、外部効果とかによって、上から順番に選んでいくことができる。これは私はやはり国土交通省と新しい会社との間の仕事だと思うんです。新しい会社というのは、恐らく採算性を中心にして物を考えるんだらうと理解しているんですが、これは私の理解です。

中村委員 これは考え方ですが、例えば採算性というのは非常に大事なんだという皆さんのお考えならば、採算性というところで、ある足切り点を設けたって構わないわけです。数学が全然できないものは、幾ら国語ができて、入学させるわけにいかないとなると、数学に足切り点を付けるのと全く同じように考えてもらえばいいわけです。

今井委員長 ほかに御意見ございますか。

松田委員 今までの議論に出ていますけれども、これは国が判断する場合の判断基準としてとらえるべきだと思います。民間会社はまた別の判断をする。採算性を中心にして別の判断をする。それが2つぶつかって協議ができると思うべきなんで、民間会社がこの判断を使ってということにはならないと私は思います。

中村委員 おっしゃるとおりだと思います。民間会社はこれのボーダーラインより上にあるんでも、それは余りにもリスクが大きいとか、何かだとだめだということもあり得るし、その逆ももちろんあり得る。

田中委員長代理 そう思いますね。

今井委員長 よろしゅうございますか、それでは、今日の次のテーマである地域分割と言いますか、新会社の規模、営業エリアの考え方につきまして、事務局から説明をしていただきたいと思います。

中村委員 時間は取りませんので、ちょっとよろしいですか。

資料2 - 2 なんですけど、この前やったのと基本的に変わらないんですが、この前、猪瀬さんの御意見に従って加えましたので、1ページ目を見ていただきたいんですが、会社と直轄とが協力してやる。要するに、どこどこまでは直轄がやって、そこから上の方は、例えば路盤以上は会社がやるとか、そういうようなことだってもちろんあり得るという話だったものですから、そうしたときは利点・欠点はどうかというので、同じように×で採点しておきました。1 - 4 がそうでございます。

1 - 4 は直轄事業のみに比べて建設は早まる。会社と直轄が一緒にやれば、もちろん、直轄だけよりも早まる。

国費、地方費の支出が必要で、これは×。

地方は自らの負担を認識の上で建設を要求する。これは猪瀬さんがよく言われるもので、何でもただでもらえるからというので上げてはだめだと。自分も少し負担しろということで、こういうことからみれば です。

ただし、地方の不公平感は非常に大きい。以前にできたところは全然金を出さずに、利用者負担だけでやっているのに、ということでございます。

それから、4つ目です。建設効率化のインセンティブが少ない。これは会社が建設するのに比べるとインセンティブは少ない。直轄がやる部分が圧倒的に多く、8割、9割を直

轄でやるわけですから、そこにはなかなかそういったインセンティブは働かない。そういうふうにして付けていきますと、ここだけ見ると×が1つ多い。更に左の方の機構からの資金支出で建設しないというのは、債務返済が早まるというので があるものですから、それで両方合わせると、×みんな帳消しになって、フラットと、そういうのが採点結果でございます。これを付け加えた。

あとはこれを見ていただいてわかるように、保有・債務返済機構から建設費を支出するのは、どれが一番いいのかというのは、機構から資金を出して会社が建設する。これが圧倒的に優れている。その次のページ、これは田中委員がよく主張される話ですが、機構に債務、会社に資産を継承するというケースです。ひょっとしたらこっちの方がいいなどということがあるんじゃないかと思って、もう一度見直すためにこれをつくったわけでございます。だけれども、これをやってみても、私が言っているものの方が圧倒的にいいという結果でございます。

田中委員長代理 これはちょっと勉強させてください。

中村委員 この前も言いましたけれども、田中委員の見方に従って私は×を付けたつもりです。だから、田中委員にも是非これで付けていただきたいんです。

田中委員長代理 わかりました。

今井委員長 ありがとうございます。それでは、事務局から新会社の規模、営業エリアの考え方について説明してください。

森田参事官 それでは、お配りした資料3で御説明をしたいと思います。資料3「民営化を受けた『新会社』の規模・営業エリアについての考え方」でございます。

一番上に枠で囲ってありますけれども、この資料の位置づけをまず書かさせていただきました。民営化の成果をよく確実、大きなものとするため、民営化後の会社の組織の在り方について、特に規模、営業エリアに着目して検討の視点を整理したものであります。

それから、議論の前提として、中間整理で示されておる基本スキームを前提としておりますが、債務の扱いであるとか、あるいは新規建設の考え方等も含めて、更に検討すべき課題は多々あるかと思っておりますので、そういう総合的な検討はなお必要だということも併せてこの中には書かせていただいております。

以上のような基本的な考え方の中で、早速1番にいきたいと思っておりますが、1)では、今まで御議論いただいたことの整理でございます。中間整理では最初の括弧にあるように、統合・分割の在り方については、財務状況、資産等との検証を経て、今後検討するというふうにまとめていただいております。

もう一つ、注目しましたのは、現行の公団、本四の問題点として、そこにあるとおり3点を御指摘いただいておりますので、そのことを書きました。

1つは、経営の自律性の欠如。

2つ目は、計画と実績の乖離に関する検証が行われないのではないかと。

3つ目は、コスト意識が働きにくいということでございます。

2)にいきまして、今、述べましたように、①から③までの公団方式全体に関わる現状認識があって、更に利用者の視点であるとか、NTTの分割時、国鉄の改革時などの議論などを参考としつつ、今回の会社統合・会社分割の是非なり意義を、そこにある2つの視点から検討したらどうかという提案でございます。

1つ目は、経営の自律性を確保できる組織形態であるかどうかという観点からの検討。もう一つは、競争を通じたコスト意識なり、増収意識なりが出てくるであろうか。そういう組織であるかという観点からの検討があるのではないかとここでまとめております。経営の自律性については、更に詳細に分けておりますけれども、1つは、社員などの「経営資源」の合理的、効率的な活用が可能であるかどうかといった観点からの検討。

もう一つは「経営管理」面から見た場合に、組織として適正規模であるかどうか。このような観点からの検討があるのではないかと。

それから、競争を通じたコスト意識については、1つは、競争を通じて会社価値の極大化努力がなされるような仕組みになっているかどうかというのが1点。

それから、ヤードステイック的な比較で、そういう効率化が促進できるだろうかというような視点。

それから、利用者の新規ニーズの掘り起こしとか、収益力のアップ、こういったことが起こるであろうか。こういう視点からの検討があるのではないかと。このように2)でまとめさせていただきました。こういう認識が正しいかどうかということについて、御議論をいただければと思います。

続きまして、3)では、ちょっと毛色が違いますが、高速道路の利用実態について簡単にまとめました。①に書いてあるのは高速道路の平均利用距離でございます。一回高速道路に乗ったときに、どのくらい高速道路を使うか。延長を乗るかということですが、平均的には普通車で43キロ、大型車だと81キロというのが実績になっております。

続いて参考の4を見ていただきたいと思います。

累積のグラフでありますけれども、普通車が43キロ、大型車が81キロというお話をしましたけれども、その平均パターンを累積で書きました。見ていただきますとわかるとおり、大型は平均すると81キロでありますけれども、200キロを超えるような路線も相当に残ります。200キロを超えるような延長も1割くらいは残ります。小型車と大型車とでは、若干パターンが違うのではないかと参考4で示させていただきました。

次のページ、参考5であります。これはもう少しマクロで見て、目的地と出発地との関係を、とりあえず県で着目してみました。宮城県で見ると、宮城県を出た車がどこに行くかということあります。黄色に縫ってあるところだけでもって、宮城県発着の交通の大体95%の車の移動が説明できるということあります。オレンジ色で塗ってあるのが、80%まであります。50%というのは赤であります。見ていただきますとわかるとおり、大体自分の県内で完結する交通が半分近く、いずれの県でもあります。

大体我々が普通に言う東北であるとか、関東であるとか、中部であるとか、ブロックで大体完結をする交通が大半である、このように評価できるのではないかと思います。

福岡は九州が圧倒的ですが、山口との交通も随分強うございます。これがマクロで見たときの、高速道路を利用したときの車の移動パターンであります。

2ページに戻っていただいて、平均で見ると、40、80キロと結構短いのかなと思いますが、今言ったように長い車も相当にあって、しかし、各ブロックで完結をする例が多いという話をしましたけれども、2ページの②では、路線ごとに見ております。これも先ほどお話ししたとおり、普通車は路線に余り関係なく、大体40キロから70キロの間で分布しているのではないかと思われますが、大型車では、東名、名神はほかの路線よりも長うござ

います。

以上が、大体車の利用のされ方の特徴ではないかと御紹介をさせていただきます。

それから、4)に行つて「『会社統合・会社分割』を議論する際の留意事項」として幾つか書かさせていただいておりますけれども、1点目は、首都・阪神については、出資団体がございまして、関係する地方公共団体との調整が必要ではないかということ、1つ目の留意事項として挙げさせていただいております。

②では、本四も同様に、出資団体もございまして、長大橋の建設・管理という特殊な分野をずっと担当しておりましたので、そういう長大橋の建設・管理に卓越した本四公団のノウハウをどのように継承するかということも留意事項ではないか。

それから、3番目に、その他として、幾つか書かせていただいておりますが、1つは、安全な道路交通を提供するという観点から、道路管理のユニバーサルサービス、どこの高速道路を走っても、大体一定水準、同じような水準の道路管理がなされているということは、交通安全上は意義のあることではないかという問題提起をさせていただいております。それから、3つ目には、道路管理業務の中で例えば料金収受とかいう業務がございまして、ETCの普及を考えますと、そういう道路管理業務は現在と違って、ETCが普及すれば相当に大きく変わるのでないかというふうに思われますので、そういったことも議論の前提として考える必要があるのではないかということも書かせていただいております。

大体、以上のような基本的な視点、つまり会社の経営の自律性を確保するという視点、それから競争を通じて増収を図ってもらいたいという視点で見たときに、以降、もう少し細かく見てみようと思っておりますが、まず2番目に書いてあるのは、経営の自律性の観点であります。特にこのときに参考にしましたのは、1)にあるように、国鉄改革時に、経営管理の限界という議論がなされていたと理解をします。国鉄は日本全国を事業区域として、約30万人もの職員を要する巨大組織であったということ。

あるいは、運賃や賃金の在り方などが、中央で画一的に決定をされておった。そういう画一的な運営が議論になったのではないかと思いますので、そういう視点から次のページで道路四公団とJR、NTTとの比較を表の形で試してみました。

事前にお配りしてある資料では、従業員数を単独のデータだけお配りしておりましたけれども、川本委員からも御指摘いただきまして、行政コストベースであります。連結のデータもここに付記をしております。

まず、道路系でお話をしますと、一番大きいのは道路公団であります。単独の場合の従業員数が8,700人、連結だと3万4,000人ということになります。単独だと8,700人くらいということになります。それぞれJR、NTTといったのが、そこにあるような数字になります。

もう一つ、一番右の欄の特徴等というところに書いてありますけれども、道路は四公団の区分をごくおおざっぱに言うと、1つは、幹線道路か、首都・阪神という極めて重要であるけれども、ローカルな交通を処理する道路かということ、縦軸になって、それから、エリアが全国か特定エリアかということでもって、全国交通を対象にするにしても、特定エリアの本四とJHと分かれる。このように区分できるとすれば、ある意味で既に道路系は画一的ではない組織設定になっておるのではないかというふうにも理解できるのではないかと思います。特徴のところ、特徴のところ、書かせていただいております。

いずれにせよ、自律性という観点からの検討は、国鉄のときとは様相がちょっと違うのではないかと思いました。それが3ページについての説明でございます。

4ページに行きまして、コスト意識なり競争であります。ここで議論しましたのは、1)にあるように、NTTのときの議論であります。電電公社を改革するに当たっては、再編各社間のヤードスティック競争、あるいは直接競争によってボトルネック、独占解消による競争の促進。それを通じた国民・利用者に対する低廉、かつ多様なサービスの実現、こういったことが特に議論されているのではないかと理解をしました。ここにある問題意識は競争という言葉がキーワードではないかと思われまますので、更に続いて、道路系で競争状態をつくり出すという観点から、どういう議論があるだろうかということをもつかままとめております。

1つ、競争としては、会社間の競争があるではないか。

もう一つは、路線間の競争、こういったものがあるのではないか。このような整理をしております。

まず、会社間の競争として、参考の7に挙げさせていただいたのは、JR西日本のホームページからのコピーであります。

参考7でJR西日本のホームページに年次報告書というのが載っております。その中からのコピーであります。ここで特徴的なのは、営業エリアが全く違うわけけれども、JR西日本がJR東日本、JR東海とそれぞれ自分の会社のパフォーマンスを比較して、自分たちの仕事ぶりを評価、あるいはPRしているということがこれでわかります。ごくおおざっぱに言うと、JR西日本は会社の規模は、ほかの2社に比べて余り大きくはないけれども、次のページにいくと、総資産、営業利益率とか、株主資本、当期利益率などでいくと、そこそ肩を並べておるということを多分西日本は主張したいのではないかと思われまます。こういうように、全くエリアが違っておっても、それぞれの会社が自分たちのパフォーマンスを競争するということが、意義のあることではないか。このように理解をしたときに、会社間の競争ということも意味のあることではないか、このようなことが1つの問題意識でございます。

改めて4ページに戻っていただいて、今、お話ししたように、会社間の競争を今回の道路でも考えるべきかどうかというのが1つの問題提起でございます。

3番目に書いてあるのは、路線間の競争であります。路線間で競争して、お客さんに対してサービス競争をする、あるいは料金の競争をする。そういったことを考えるかどうかということでもあります。これについては、先ほどお話ししたとおり、高速道路の利用実態を考えて、道路利用者の経路選択という競争状態を会社の分割で実現することが果たして現実的かどうかという視点があるかと思えます。先ほど1-3でお話ししたとおり、平均すると40キロとか80キロという利用であるので、その辺のところをどういうふうに理解するかということであろうかと思えます。

それから、④に書かせていただいたのは、そういう分割とか路線ごとの競争ということではなく、ちょっと見方を変えて、ヤードスティック的な考え方でそれぞれのパフォーマンスを評価するということがあり得るかということでもあります。新会社の料金設定には、いずれにせよ一定の料金規制があることは考えられますので、そのような場合に、経費節減というインセンティブを組織設計の中にビルトインさせるときに、ヤードスティック的

な競争があり得るかどうかということでございます。

前回は料金制度のところでも御議論いただいておりますが、若干それと似た話であります。これについては、参考8を事例として付けさせていただきました。

これはどういう表かという、横軸に維持管理費を延長と車線数で割ったものを入れてあります。したがって、道路面積1平米当たりどのくらいのメンテナンス・コストをかけておるかというのが横軸に入ります。縦軸は、同じく道路1平米当たり、どのくらいの収入を上げているかということプロットした数字であります。この場合に、収入というのは、当然車が多ければ収入が上がりますし、大型車が多ければ、収入も増えますから、言わば1平米当たりの交通の負荷と読み代えてもいいのではないかと仮定をしてこういう表をつくってみました。

例えば東関道、中央道、西宮線という3つの部分を楕円形で書いておりますけれども、いずれも同じ程度の収入が平米当たり挙げてあります。したがって、東関道、中央道、西宮線も、同じくらいの交通が走っているんだろうというふうに思われます。

ところが、下に下りていって、メンテナンス・コストは随分差がありますので、なぜこんなに差があるのかということの子細に分析することによって、会社間、あるいは路線間の比較も可能ではないのかという問題提起であります。

もちろん、いろいろ子細に分析していけば理由があるだろうと思しますので、その1つの理由として、一番下にちょっとした楕円形でくくってあるのは、積雪寒冷地系であります。四国横断自動車道と、中国道とか磐越道と、大体同じような収入があるんだけど、これも随分維持管理コストに差がある。これはなぜだろうかを考えたときに、楕円形で囲ってあるのは、名前から判断すると、これは全部積雪寒冷地系であるので、やはり冬季の維持管理費がかかっているのではないかと。そういうふうに説明できる差と、どうしても分析をしていって説明できない差などを分析することによって、会社のパフォーマンス、あるいは路線のパフォーマンスを評価するということもあるのではないかと。会社を分けるとか、分けないということではなくて、こういうアプローチも1つ可能ではないかということで、提案をさせていただいたわけあります。

4ページに戻っていただいて、競争状態をつくるということで、今行った会社間、路線間、それからヤードスティック的なアプローチ、この3つのアプローチを今、御説明させていただきます。

それから、もう一つ、増収方策の可能性として書かさせていただきました。

①に書いたのは、例えばインターチェンジ周辺での広域物流拠点と道路の一体的整備を進めるということが、新規事業分野としてあるのではないかと。

あるいは②にあるように、ドライブ需要掘り起こしなどで、地域と一体となった各社のビジネス展開を今後考えるべきではないかと。そういうふうに思ったときに、そういう努力がより行いやすい再編なり組織設計を考える必要もあるのではないかとということあります。これは参考の9でJR東日本のホームページを書かさせていただきましたけれども、一番最後にありますが、私が思うところのポイントとして、ちょうど真ん中辺に東日本の観光地情報というのがあります。これはどういう観光地でイベントがありますかということ積極的にPRして、旅行に出てもらおうというふうに理解をしました。当然ですが、JR東日本ですから、京都の観光案内はしないわけありますけれども、何とかして東北と

か、そういったところに、お客さんにもっと旅行に出てもらおうという試みが明らかにわかります。そういうことを地域と一体と行うような努力、それが行いやすいような組織設計もあるのではないかとということで提案をさせていただきました。

5ページにいきまして、以上のような視点を踏まえて、1つの方向性をイメージしていただくために、そこにあるような表の形で幾つかの選択肢を挙げさせていただいております。一番上は、全国1社、一番下のところに、猪瀬委員から御提案のあった案を入れさせていただいております。それぞれに会社の規模として、ここに書きましたのは、とりあえず収入で表してみました。最大の収入がある会社から、最小の会社までどのくらいの幅になるかということ。

それから、簡単な評価として、先ほどの自律性なり、競争性、サービス性といった事柄を入れさせていただきました。全国1社の場合には、例えば競争性のところで見ると、競争環境にさらされる可能性がありませんので、明らかに工夫が必要ではないかと思われず。

それから、猪瀬委員案、その上の圏域ブロック案というのは、全国を9ブロック、あるいは6ブロックに分ける案がベースになります。そういったケースは、ヤードスティック的な競争も含めて、より競争が効きやすい可能性があります。

それから、猪瀬委員の案では、ポイントとして、例えば東名と中央高速道路、それから山陽自動車道と中国縦貫道、あるいは東北道と常磐道といった形で、並行して走る路線間の直接的な競争も期待できるというお考えだと理解をさせていただきましたので、このように書かせていただきました。

真ん中辺にあるのは、そういう競争状態をつくり出すためにヤードスティックを工夫するであるとか、いろいろな工夫も必要ではないかということも書かせていただいております。

自律性のところでは、特に組織について書かせていただきました。もちろんですが、全国1社の場合には、間接部門も含めて最小になる可能性がありますし、それから、ブロック分けを行うと、全体として、間接部門を中心に今よりも組織が増える可能性もあります。

それから、災害時であるとか、新規建設のように業務量に変動があるニーズに機動的対応できることが難しくなる可能性もある。そのようなことも書かせていただいておりますが、とりあえずこのような整理であります。

次のページで、冒頭お話ししたとおり、いろいろな組織を設計するについては、いろいろな視点が更にあるだろうと思われまので、それを何点か書かせていただいております。一番ポイントは、民営化の基本的なスキームとの関係で債務の扱いによっては、更に詳細検討する必要があるのではないかと。その内容によっては、収益調整なども重要な意味を持ってくるのではないかとと思われまので、2)にはそのような事柄を書かせていただいております。

もちろん、職員の処遇、配属の問題、それから、具体的な問題としては、統合・分割を行うとした場合の時期をどのように考えるべきかという事柄についても、幾つかあると思われまので、そこに書かせていただいております。準備ができ次第速やかにということから、ある程度建設も終わって、定常状態に移行した以降だということまで、随分幅が

あるのではないか。そのときに、会社が既にできているケースがありますので、そのときに会社の判断をどのように取り組むかという事柄もあります。

以上のようなことから、余り具体的な方向性というよりは、基本的な考え方として提案をさせていただきました。

猪瀬委員 もう一つ資料を配っていただいて、今の補足をさせていただこうと思います。若干事務局に補足するという意味で、ほんのわずかだけお時間いただきます。

これは前に配った資料で、1ページ目は事務局のものと同じですが、その後をめぐっていただいて、これは道路公団の支社別で、なおかつ路線別に収入額が記載されているものです。

それを基に考えたら、どういうふうになるかということで、カラーページの方へそのままめぐってってください。この絵は単純に現在の道路公団の支社を前提にして色を塗ると、こんなふうに分けられるというふうにしたものであって、必ずしも分割そのものではありません。ただ、こういうふうに分かれていて、現在こういう体制でやっているんだなということでもあります。今、事務局側の説明でも、地域ブロック別という案が出てまいりましたので、地域をブロック別に分けたら、基本的には現在の支社を前提にするというイメージになるんだろうなど。ただ、それとさらにめぐっていただきまして、前回か前前回に出しましたが、一番下にある猪瀬委員案というものですけれども、基本的には、去年行革断行評議会で6分割案を出しましたが、この間新たに7分割案を提起しましたが、そんなに大きく変わっているわけではありませんが、更にカラーページの方に行っていただきまして、これは先ほど事務局の方で説明がありましたが、路線別にずっと収入を見ながら考えた分割案でありました。

地域別というか、ブロック別と、この路線別をどのように複合的に作り上げていくかということが一番ポイントではないかというふうに思っています。

したがって、路線別でなければいけないとは私は思っておりません。もちろん、道路公団の支社別は支社別で非常に狭い形で、現在たまたまやっている支社別ですから、そういうブロックと路線を総合的に加味しながらやっていくとよろしいのではないかというふうに思っていますので、今までの提案を更にもう一度確認させていただきます。これは事務局の説明が表だけではわかりにくいかと思いましたが、私なりにブロック別と路線別を改めてイメージを絵でお見せしておいた次第です。これは既に提出したものであります。

この表のついでに意見を1つだけ申し上げるのは、7分割案とか、6分割案とかいう問題の場合に、基本的に路線、地域、それから収入ですね。道路料金収入がどのくらいあるのかということを含めて分けていったらよろしいのではないかというふうに思います。

特に、例えばこれは資産価格がまだわからない。わからなくても、収入で分割はできるだろうと。例えば東名高速で2,700 ~ 2,800 億円の道路料金収入がありますね。この間の固定資産税評価額で出た東名は減価償却をかなりしていますから、たしか6,000 億円くらいじゃないですか。どうですか事務局。そのくらいですね。森田さん、どうですか。

つまり、6,000 億円くらいだったと、記憶ですけれども、あとで見ていただければいいんですけれども、そうすると、道路の資産そのものと、料金収入との関係から見ると、つまり、例えば東名なら東名の減価償却中の資産などというのは、2年間分の収入で終わっ

てしまうようなものなんです。だから、資産価格そのものと、分割会社の関係は、余り密接にリンクして考える必要はないだろう。いずれ資産価格が出てくるんですが、それはそれで全体の保有・債務返済機構の中できちんと分けて、返済額をきちんとしていけばいいと思うんです。だから、収益還元法で見れば、分割は十分に可能であると思うわけです。

申し上げたいのはそういう点で、もちろん、去年の行革断行評議会でも分割案を出したのは、基本的に道路料金収入から見ていくことは可能であるということです。あとはそれぞれ返済する債務をそれぞれの会社がどういうふうに向かうかということは十分にあとで計算すればできるだろうと。つまり、資産価格そのものを反映するものではないということです。だから、資産価格が確定しなくても、分割は十分に可能である。いずれ資産価格が判明したときには、それぞれの収入に応じて背負わせる負債をある程度決めていくということになるのではないかと。基本的には保有・債務返済機構が全体で債務を抱えていますから、それにそれぞれの分割民営会社が一体幾らそれぞれ返していくのか。

この前の議論にもありましたが、長期固定のリースであれば、債務の額を確定してその設定をきちんとすれば、それぞれの会社が一生懸命借金を返して、自分が楽になりたいと。そういうインセンティブが働いていくと思います。

以上です。

今井委員長 ちょっと質問させてください。収入から管理費を引いたものを基本的にリース料という考え方にするんですか。借入が今までどのくらい償還されたとか、金利とかは全部プールの方で見てしまえばいいということですか。

猪瀬委員 その辺はまだいろいろ話し合わなければいけないんだけど、つまり、東名なら東名に対応させた資産を持たせるというのは、収入のバランスを考えると全然意味を持たないということなので、ですから、これはまだ議論の課題ですが、基本的には分割ができるんだと。つまり、資産価格が判明しなくてもできるんだということを確認しておけばいいんじゃないか。

松田委員 猪瀬さんが言っているのは、保有・債務返済機構案を取れば、基本的にそこにみんな資産がいきますから、したがって、今の段階でも収入と経費、あるいは人キ口とか人員とか、そういう規模を見れば、およその何分割にするかの案はできるということだと思います。私もそのとおりだと思います。

それは来年9月に詳細なものが出たときに、会社別の収支というものがどうなるかを想定するのに見直せばいいんであって、今、分割案ができないということはありません。私もそれは賛成です。

同時に、私はやはり分割をすべきだと思っていますから、それは路線別の競争というよりも、JRの場合を見ても、NTTの場合を見ても、NTTはちょっと遅れたんですが、会社別にそれぞれ独立心を持って、収支が成り立つように分けてやれば、サービス競争であるとか、技術競争であるとか、いろんな競争ができて、それが全体を高めていくわけです。

だから、私は考えるとき、原点にありましたけれども、どうやってサービスとか業務運営の競争状態をつくっていくか。それには、まず収支で成り立つような分け方が必要です。それから、ある程度ここに出ていますように、70%とか80%という域内交通というものが

ある程度確保できているということも必要でしょう。

それから、画一的な運営をしない、あるいは経営の管理限界ということがあります。監理限界を超えると、極端な、行き過ぎた内部補助みたいなものができて、経営が歪んでいきますから、そういう意味から言って、やはり分割ということをしちつとしていくということが必要だと私は思っています。

ですから、こういうデータに基づいて、今、猪瀬さんの具体的な案が出ていますけれども、私も次回にでも1つの案を出そうと思っています。ただ、どう考えてもいいんですが、そういう収支という面から見たら、支社別とか路線別というのは一つの考える基礎になるというふうに思っています。私の頭に強くあるのは、それを全部いろんな形でまとめた上で、わかりやすく地域的に分けていくのがいいんだろうと思います。

地域的に分けるときには、技術論になりますが、できるだけ県境と合わせるとということが非常にわかりやすい。行政のやり方と合わせるとというのが非常にわかりやすいと、それをちょっと差し出がましいんですが、思っています。

それから、私は今迷っているんですが、私は東京と大阪、これはやはり独立させた方がいいんじゃないかという思いで今、勉強しているんですが、ただ、今の東京というのは、東京湾の片側に寄っていますね。少し道路公団の部分も入れて、首都高というように再編成する方がいいのかな。あるいは阪神も阪神らしく将来の都会の発展ということを考えて、コントロールできるように、少し大型につくった方がいいのかなと思っています。

ただ、この辺は私にもちょっとわからない点があって、むしろ首都高とか阪高とか、そういうところから意見を聞いてみないといけないなと思います。あるいは東京都なり千葉県なり、そういうのを望むのか、今のままだいいとおっしゃるのか、分割案を具体的に考える上で非常に大きな要素なんで、事務局でも至急その辺のところを当たってほしいなという感じは持っています。

今井委員長 収入と管理費の観点で分けているんだけれども、例えば首都高というのは非常に建設費も金利も高いわけです。そういったのはこの分け方でいくと、消えてしまうんです。全部機構の方でプールされてしまうという形になるんですが、出資が入っているだけにその辺をどう考えるという問題は非常に大きな問題です。そこのところを少し工夫しないといけないんじゃないかと思います。

猪瀬委員 松田委員とおっしゃられたことと、今井委員長のおっしゃられたことと重ねて、今お配りしたものの、前にもお配りしたんですが、例えば阪高でこういうふうな近畿自動車道を、これは売上げが割といいんですけれども、例えば首都圏とか関西圏とか、拡大首都高速、拡大阪高みたいな形で考えるのも1つの手かもしれないなど。今、おっしゃられたお金の問題でも、やはり利益のあるところをきちんと組み込めばよろしいかなと。

皆さんよく御存じのとおり、関空から出てくるときに、橋を渡るだけで料金を取られてたりして頭に来ているんですけれども、この橋も、実はこれ運輸省と建設省の縄張り争いがあるんでしょうけれども、この橋は別料金になっていますけれども、この橋も拡大阪高の中に入れてしまえと私は思いたいんです。この単なる役所のセクショナリズム、単に縄張り意識で国民が迷惑しているだけでありまして、この橋を出てきてすぐ、湾岸線を通ると阪高で、まっすぐ行って、近畿自動車道を通ると日本道路公団である。こういうふうな単にお役所の区分で利用者が阻害されているという形であると思うので、こういう形で拡大

阪高のようなものにすると、後ろのページで、前にも申し上げましたが、借金も返せる。今は建設の問題は置きまして、取りあえず借金は返せますよということになるので、先ほどの新たに提案する7分割案というのは、これはもちろんうんと細かくやってあるわけじゃありませんが、こちらの表ですけれども、首都高速道路株式会社と阪神高速道路株式会社のところに、今言った阪神高速道路株式会社のところに、近畿道を付けたりしております。

それから、首都高のところに千葉プールと、横浜プールをとりあえず付けてみた。もちろん、細かい計算は後でしていただくとして、考え方として、そういうふうなことをやれば、首都高速、阪神高速の利用者にとっての利便性は増すだろう。

それから、首都圏とか関西圏というのは、そもそもが東京だけ、横浜だけ、あるいは大阪市だけという形ではなくて、その周辺の首都圏とか関西圏を含んだ経済圏でありますから、そういう経済圏が1つの会社と対応しているということは、先ほどの地域ブロック制みたいなものを考えると非常に有効ではないかと思えます。

だから、私は前に路線別を出しましたが、地域別も考えられて、その地域別と路線別をうまく組み合わせていくといいのではないかと思った次第であります。

阪高の例のようなことが幾らでも考えられるから、具体的にこれあと試算していくとできていくんじゃないか。その場合に申し上げたいのは、前にも言いましたけれども、阪高の大和川線を凍結するとか、首都高の横浜環状北線を凍結させるとか、そういうことも含めて提案させていただきたいなと思っております。

以上です。

川本委員 私も分割には賛成ですけれども、1つ忘れてはいけないことは、債務の負担の調整というのは一番難しい問題だと思えます。

委員会の審議で明らかにしてきた路線別の債務状況を分割によって不透明にはしていないと思えますので、事務局の資料でも書いておられますけれども、どういう形態を取るにしろ、債務を会社または路線ごとに張り付ける必要はあると思えます。

それとともに、今、イメージで語られている区分経理という言葉をきちんと定義をしないと、なかなか議論が難しいのかなと思っております。

もう一点、これは分割のことで、最初の事務局の方の御説明で、1ページ目、是非意義を検討する際の視点と書いておられるんですけれども、技術サービスレベルの維持向上が、分割論を議論する最初に出てくると思えます。特に通信のような成長途上の事業の場合は、技術競争力を維持するために、全国一律の投資の必要があるため、全国を分けない方がいいとか、そうではないとかという御議論があると思うのですが、道路の場合には成熟した産業だから、分割にデメリットはないと理解をさせていただいていいのかなと思えます。通信の場合、80年代にデジタル化があって、設備投資のレベルがばらばらになってしまうということがあったけれども、道路というのは既に成熟した産業だから、分割してもデメリットはないと理解ができるのかなと思えます。

中村委員 道路でもないわけじゃないでしょうけれども、それはまた別の方法でいろんな対案がつけられるんだろうと思えます。例えば研究開発みたいな仕事というのは、これはある程度のスケールがないとできないんですけども、そういうのはいろんな方法で、鉄道の場合だってそうですが、やりようはあるんだろうと思えます。

松田委員 技術開発というのは、道路でもこれからたくさんあると思います。先生のさっきの説明のコストダウンの道路工法というのも次々に変わっていくわけで、これは世界も含めて変わってきているんです。そういうのをどんどんいろんな会社が実用していくことで、鉄道などもコストがどんどん下がっていくし、新しいものができてくる。やはり一体であるということは、どうしても公務員的な性格で、一体経営、画一的な賃金、画一的な制度というのは固定してしまうと、田中さんなどはよく言っているけれども、公務員的な体質になってしまいますから、進歩を阻害するんです。だから、私はかなり分けた方がいいと思います。余り細かくてもいけないけれども、おおざっぱに分けた方がいいと思います。

田中委員長代理 基本的なことから議論しなければいけないと思いますが、大体皆さん分割することは重要であると、その点については私もそう思います。

それから、これは猪瀬さんも松田さんもおっしゃいましたけれども、首都高とか阪高というのは、この際せっきく全体を見直すわけですから、特に松田さんがおっしゃったように、当然にその地域、人で言えば東京都知事は当然なんです、周辺地域の首長たち、阪神で言えば大阪だけではなくて、そこら辺の意見を十分に反映させなければいけないと思います。その際、弾力的に猪瀬さんが言われたように考えていくと。その点だけについては、そのとおりだと思います。せっきくのチャンスですからね。

全体の在り方も松田さんが非常にわかりやすくということで、県境を考えなければいけないとおっしゃった。これは非常に重要なことだと思います。わかりやすい分割案でないと何だという話になりますから。せっきく森田さん始め事務局の方でこうやって議論の材料を出してくれていますから、逐次議論していったらいかがですかね。基本的な点は、私は余り松田さんの意見と違わないと思います。路線と地域というのは両方念頭に置かないといけないのではないかな。この前猪瀬さんも同じようなことをおっしゃっています。

松田委員 猪瀬さんからの意見も出ていますし、私も次にたたき台を出しますので、それはたたき台ですから、事務局でそういうのを勉強して、2案か3案か、つくってみてくれると一番利害得失があって、大体妥当というのは決まってくると思うんです。

今井委員長 さっきも質問したように、収入と管理費だけなんですけれども、資産が入っていないんです。私はこの規制線というのがよくわからないんですけども、前にももらった資料だと73キロの中の開通率が36だと言うんです。これから恐らく相当つくらなければいけないんじゃないですか。それを入れたときに、果たして収益が上がっているのかどうかというのは、そこはどうなっているんだろう。

猪瀬委員 これは実は8月にこの問題を集中審議のときに提起しましたね、阪高のものは。そのときにとりあえず仮計算でちょっと出すということだったわけだけれども、あれから時間も経っていますし、いま、今井委員長の言われたこともそうなんです、さっきも言ったけれども。大和川線を凍結して、近畿自動車道の収入は幾らなんぞというふうに、拡大首都高速の場合も、路線別の収入をきちんと計算して、それで拡大首都高と拡大阪高の計算をきちっとして見ていただきたいんです。これはやればすぐできることなんで、そうすればこれはどうしても凍結だというのがわかる。あるいは今、今井さんおっしゃられたように、進ちょく率が30数%いって、あと幾らかかって、これをやった方がいいんだというふうにはっきりした上で、それこそ採算性を考えながら、これで成り立つという

案、案というかその計算を出していただきたいと思うんです。あるいはこれはやめちまえというのがあっていいわけです。あるいはやってしまえということを含めて出してもらおうといいと思うんです。

今井委員長 私が言いたかったのは、既に全部できているところを今の、収入と管理費でやるというのだと、比較的割り切れるんだけれども、新しく首都を圏央道だとか外環道まで含めて考えると言ったときに、圏央道と外環道は物すごくお金がかかるでしょう。そういうを一体どういうふうに考えていくのか。すると、これは収入と管理費だけから言えば非常に率はいいんだと思うんですけれども、建設費と償還ということになると大変難しい問題はあるんで、その辺を組み合わせたときにどうなるんだろうか。その辺も含めてよく議論しないといけないと私は思っています。

松田委員 ある程度は既存のもので1つの案をつくって、それに対して、どうせこれからつくるものというのは、都会のものというのは大きな金がかかりますから、国費と県の金でつくる以外にないわけですから、そういうものを前提にして、どれをプラスするか。都会がこれから発展する場合、地元が必要であると考えたものと、必ずしもそのネットワークとして全国を見た場合に必要なものとは、かなりウェイトが違ってくる可能性があるんです。それを両方とも無視するわけにはいかないんで、やはり地元のものについては、都会のままとまっているところは、できるだけ寄った県が自分たちのイニシアチブを発揮できるような形で会社を運営しつつっていく。それに国が協力するという形以外ないんだと思うんです。

その意味で言えば今の首都高と阪高というのは、ちょっと小さ過ぎるといえるか、偏っているといえるか、総合的になっていないなという感じがする。

既にアクアラインを通して、あっちの方はプールでやっているわけでしょう。プールで黒字を出すやり方をしているなら、それを全部引くくめて、千葉県も含めて、東京の交通をどうするかと考える方が、交通を考える意味ではプラスだと思うんです。そういう首都高をつくった方がいい。

今井委員長 よくわかるんですけれども、ただ、今、外環道にしても、なぜあれができているかというのと、東北道だとか常磐道の中で、全体のプールみたいな中で、非常に不採算のものが成り経っているわけです。ですから、そこだけ取ってきてしまうと成り立たなくなってしまうわけです。だから、そこをどう考えるかという問題なんです。

松田委員 プールするのを含めて全部渡してしまうんです。

田中委員長代理 基本的な問題なんです。

今井委員長 ですから、そこはもうちょっとよく考える必要があるということだけ申し上げておきます。

中村委員 よけいなことを言って申し訳ないですが、これは今、ある路線だけで議論されていますけれども、新規参入する会社だってあり得るということも一応想定しておかなければいけない。鉄道の場合はほとんど不可能だけれども、道路の場合は鉄道に比べるとずっと容易であるということで、国内だけではなくて、外国の会社だってあり得るといえることかと思えます。

今井委員長 建設はあり得るかもしれないんですけれども、所有の問題はこれから議論をしなければいけないんだけれども、それはBOTなのかBTOなのか、その辺の議論が

ありますから、これは余り今は深入りできない。

中村委員 今はしない方がいいと思いますが、だけれども、あり得る話だと私は思っています。

田中委員長代理 想定して議論しなければいけないと思います。

猪瀬委員 個別のあれで大変恐縮ですが、先ほど中村委員のコスト削減の建設のあれはいいんですけれども、外環道というのは結局よくわからないんです。外環道というのはどういうふう処理したらいいのか、これは非常に難しいですが、今、拡大首都高速をやるとしても、外環道は非常にネックになっていきますから、これの在り方はもうちょっと考えた方がいいかもしれないです。

先ほどからお願いしているのは、それを含めた収支計算ができるのかどうか。外環道のコストはとにかく大変ですから。

外環道を上がこうなっていますけれども、下をこんなに立派につくっていますから。上がなくなると下だけで十分なんです。上をわざわざ立体的にやるけれども、あれだけ立体的なものをつくるのに、下はこれだけ整備したんだから。

今井委員長 細い道がたくさんあって、立体交差にすると、結局あれになってしまうと。

猪瀬委員 適当にうまく環7なり環8みたいにやればいい。この上をつくるために穴を50m掘るわけです。上を支えるために、そのコストが圧倒的だと私は思うんです。ですから、上がなかったら、それで下をすっといけば、ときどき立体にしていけばできるんじゃないかと思うんですけれども、その辺まで踏み込んだコスト削減計画というのは、中村委員の方、どうなんですか。あるいは事務局の方では、

柴田次長 私が30年前に建設省に入ったときに道路局で、外環を担当しました。道路局は余り私は経験したことないんですけれども、当時も今もそうなんですけれども、今日も判決、東京都で環境問題で、国と公団、それから東京都に公害責任ありということで負けました。当時もそうだったんですが、やはり環境問題なんです。環境破壊をすると当時言われまして、東京都、千葉県、埼玉県、それから市川市、三郷市、各市、それから松原団地、草加団地、ありとあらゆる団地、住民の皆さん、全部反対されていました。環境破壊だと。環境対策のための1つの方式として、高架にして、騒音をなくしていく。あるいは排気ガスを外の方に回すということで高架、あるいは一番最後まで問題になっている、三鷹の方はもちろん手がついておりませんが、市川の方は御見学になったと思いますけれども、掘り割りをして環境対策をやっていくということで、環境対策のためにものすごい、特に日本の場合稠密な都市間を大きな道路が入っていくわけですので、それがなければ今、猪瀬委員がおっしゃったようなことで十分だろうと思いますけれども、環境対策という非常な重要な観点もあるということをお理解いただきたいと考えております。

大宅委員 神戸の空港というのは環境問題で反対してやめたんですね。今、つくろうとしているわけでしょう。排気ガスも随分変わりましたね。今の状況でこれだけ環境のためをおもなればかると、これだけコストかかります。それで対案を出して、それでもこれだけやらなければだめですかというのは、私は国民に問うべきだと思います。

猪瀬委員 それはどうでもいいんですけれども、今、大宅さん言われたように、環境対策コストというのがどのくらい正しいのかというのは、一応あっていいと思います。外

環に関しては、環境対策コストの方が圧倒的に多いわけです。政治の問題かもしれないけれども。

松田委員 環境の問題というのは、これからますますコストがかかるようになってくるというのを前提に道路を考えなきゃいけないと思います。

日本は道路社会で、道路をつくってきたんで、ひがむわけではありませんけれども、鉄道に対しては厳しいけれども、道路の環境というのはほったらかしなんです。鉄道が何で300キロ日本では出せないかというのと、我々が使っているのは426キロも出している車両を、275キロで走らせるかというのと、線路の脇25mで測って、75ホン以下にしると言っただけなんです。そんなこと言っているのは世界中にないんです。

では、高速道路の横で75ホンで測って、本当に全部カバーできているのか。1m足りとも欠けていないかというと、そんなことはないと思うんです。

だから、本当に鉄道に規制するようなものを道路にかけたら、国道でも道路は一本も動かないはずなんです。

だから、環境問題は道路は今までコストとして意識していない。もっと意識しないと都会の場合はできない。それを含めてどういうコストダウンをするかというのを考えないと、それを無視しては都会の道路はできない。だから、都会は高くかかるし、特殊な工法を使わなければいけないし、特殊な建設資金の手当をしなきゃいけないということだと私は思います。

今井委員長 わかりました。さっきの分割エリアの問題は、最終報告にどの程度まで入れるかということですが、かなり詳しく入れるとすれば、相当の密度で審議しないといけない。ある程度のことを決めて、分割するということを決めて、来年の9月に試算が出ますから、それできちっとやろうというんだったら、考え方だけ詰めておけばいい。そのところ皆さんどういうふうにお考えなんでしょう。

松田委員 私はある程度詰められる限りは詰めて、そのとおりでなくてもいいですけども、我々としては大体5つに分けるべきだとか、7つに分けるべきだという方法を出して、そのときの考え方を見本として示しておくというのがいいと思うんです。最終的には国土交通省なり何なりでいいかどうかきちっと検証しなきゃいけない問題ですから、そこまでの具体的なイメージをきちっと出さないと意味がない。常に一体で言った方がいい、その方が楽だという傾向が出てきますから、それは民営化をするということの意味と、そり合わないというふうに私は思います。

今井委員長 首都と阪神が一番問題だと思いますので、何かお知恵があったら出していただきたいと思います。

猪瀬委員 かなり枠をきちっと決めたものを出さないと、国鉄再建監理委員会でも分割はきちっと書いて出していますから、それは出さないと。NTTは分割しなかったことによって出だして失敗していますから、この轍を踏まないようにするためには、きちっとここで民営化を推進委員会は、かなり具体的なところまで打ち出して、今、松田さん言われたけれども、これはそんなに難しくないんです。地域別、路線別をもう少し組み合わせをきちんとしてやれば、ある程度支社単位で今まで仕事をやっていますから、そこで、しかも本四をきちっと組み込むという拡大首都高、拡大阪高、そして本四を組み込んだ全体の中の分割ということですから、首都高、阪高、あと本四を入れてJHを4つか5つに分割す

れば、6つか7つできますね。そこで、各売上げが各5,000億とか3,000億とかになりますから、そういうことできちっとやった方がよろしいかと思えます。

田中委員長代理 先ほど松田委員がおっしゃったことに基本的に賛成です。できるだけ私たちが検討すべき事柄を検討しなければいけないんですけども、さりとて国鉄再建監理委員会は3年もかけて、かなり綿密な会社ごとの経営がうまくいくかどうかというところまで計算しながらやったわけです。その前に臨調で、7分割するということをはっきり、しかも説明の中でかなり詳しく書いておるんですが、今猪瀬さんが言われたように方向を示すことが今の時点で非常に重要です。その際に今の支社等々を参考にすることは非常に意味があることだと思います。そこで問題になるのは、結局、首都高の在りようをどう考えるのか、さっきの外環道なども念頭に置きながらですね。それと阪神もそうなんです。京都まで含めて考えるのかどうか、そこら辺の問題。

もう一つは、今日、事務局のペーパーにもありましたが、本四についていろいろな考え方がありますが、技術だけの問題であれば、私はそういう部門をちゃんとつくっておけばいいわけであって、猪瀬さんがおっしゃるように、できるだけ会社として一体感が持てるような組織であれば、私はそれはあり得る。いろいろ私も前から考えておったんですけども、あり得ると思います。

ですから、問題はそれほど多くはないんですけども、しかし、非常に難しい。首都にしても阪神にしても、本四にしても、非常に難しい問題があるということです。

それから、NTTのときに、事務局でいろいろな案を考えて、臨調のときに書いたんですけども、結局うまくいかなかった。我々臨調が言ったことを実行してくれなかったのは、やはり党の方で研究開発、電気通信については、国内の競争もさることながら、もう今から20年前の話ですけども、国際的競争を重視しなければいけない。だから、そのときにはR&Dが非常に重要であるという政治の判断があって、本当は理由はほかのことがあって分割しなかったんだけど、当初うまくスタートしなかったということがいまだに尾を引いているということは事実なんです。ですから、初めにきちんと、中村先生がよく言われるように、実現可能性ということは十分考えなければいけない。

ただ、実現可能性というのは、我々の審議の仕方なり、あるいは世論喚起によって、可能性は上がったり、下がったり、何でもないことまで全然可能性がない場合もあるし、臨調が国鉄について分割民営化を言ったときには、マスコミの中も半分くらい、また与野党全員反対したんです。反対したけれども、審議している間にだんだんわかっていたいただいと。

だから、実現可能性ということをも第二臨調は随分気にして進めました。瀬島龍三先生主導の下ですね。

今井委員長 田中さん、あと2か月とか1か月半の間にやるときに、今、猪瀬さんの考え方は、収入と管理費でやっているんですけども、まだ解決していないかもしれないけれども、片や保有・債務返済機構の区分経理の問題があるでしょう。新しくつくるのは、区分経理できちっと考えていかないとうまくいかないと思うんです。そのところをどうやってうまくマッチングさせてやるかということは、具体案がないとなかなかできませんよということも申し上げているわけです。

田中委員長代理 それはそのとおりで、今日せっかく事務局が提示してくれた問題は、

基本的なことはある程度議論しなきゃいけないし、時間的な制約がありますから、我々の言うことには限界があります。行くところまで行かなきゃいかぬけれども、我々は少なくとも方向、考え方、これは委員長おっしゃるように示しておかないといけないということだけ申し上げておきます。

猪瀬委員 事務局の出した4ページの会社間の競争、路線間競争、それからヤードステックと、これは基本的に大体正しいと思うので、これに即してつくっていただければいいなと思っています。それと、今、今井委員長がおっしゃった件は、結局、それぞれ負債というのは、最終的には収入に応じて背負わせることになると思います。保有機構なんですけれども、区分経理するとしても、お前はこれだけ、お前はこれだけとなりますね。収入に応じて借金を払うしかないんですからね。

だから、ある程度収入さえ見えていれば、あとはそれについてきちっと見合いの債務を返済させるということも含めて、そういうことになるんじゃないですかね。

今井委員長 いずれにしても、これはよく勉強しましょう。

それから、猪瀬さんのお時間があると思いますが、前回、猪瀬委員から問題提起のありました将来交通量予測、これは国土交通省の担当者から説明を聞きたいと思います。

その前に2、3分休憩します。

(休憩)

今井委員長 それでは、時間の関係で始めます。

猪瀬さんの時間が4時50分までだそうです。先に猪瀬さんから話しをしてもらいます。

猪瀬委員 先ほど今井委員長からお話がありましたけれども、中村委員の提出した資料でコスト削減をしていくということと、それから全体の交通需要はどうなのかということと、中村委員の方はコスト削減をやるということと20兆がどれだけ減るかということと、それから、全体の交通需要をきちんと見ていくと、実際にどのくらいの建設が妥当であるかということも見えてくると思います。

お手元の資料4-1を出してください。交通需要によって、これからの高速道路の建設の方向性が大分変わってきます。

まず1ページ目です。

「交通需要推計の計算間違いを修正し再計算を」というふうに国土交通省にお願いしたいと思います。

2ページ目。

「交通需要推計は、当委員会の重要関心事

・交通需要推計が、道路関係四公団民営化推進委員会の議論を左右する重要な要素であることは、閣議決定において明確に記されている」ということで、この閣議決定を確認いたしますが、

・新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する」とあります。

「・当委員会にあって『新たな組織により建設する路線』の『優先順位を決定』することは最大のミッションであるが、そのために必要とされる『費用対効果分析』に深く関わ

るのが『直近の道路需要、今後の経済情勢』であり、これがまさに国交省の交通需要推計にあたるのである」。

先ほど中村委員は、B / Cのコストの問題を提起したわけですが、これはBの効果の問題をきちんと出していかなければいけない。

「・したがって、当委員会の任務を果たすためには、国交省需要推計をただしく分析する必要がある」。

3 ページ目。

「・交通需要推計は、採算性の判断に深く関わる。

・新しくできる民営化会社が、どの道路なら建設してもよいかを判断する際には、新規建設路線の収支予測費用対効果分析をもとに考えていくことになる。

・交通需要推計は、収支予測において将来の収入予測の基になる数値であり、また、費用対効果分析（B / C）においてはBの効果（便益）の基になる数値である。

・交通需要推計の数値が過大に割り出されていると、収入や効果を過大に見込むことになり、採算性の判断を誤らせてしまうことになる。

・採算性の判断が狂ってしまうと、新しくできる民営化会社の経営に甚大な悪影響を及ぼしてしまう。

・したがって、交通需要推計が正しく計算されているか、厳密にチェックする必要がある。

4 ページ目にいきます。

「国交省の交通需要推計は重大な計算間違いを含む欠陥モデルであることが判明

・新しくできる民営化会社の将来に重要な影響を及ぼす国交省の交通需要推計には、じつは重大な欠陥があり計算間違いが生じていたことが、これまでの調査によって明らかにされた。（10月4日委員会 委員提出資料などの既提出資料参照）

・国交省推計の計算間違いの一例として、ここではとくに影響度の大きい免許保有率のケースを検証している。免許保有率を過大に見積もることで、将来の人口減少やGDP鈍化といった需要減少の諸要因にもかかわらず需要推計を高く算出することはできる。その影響は著しく、免許保有率が国交省推計の場合では需要のピークは2020年であったのが、免許保有率を現況値に変更しただけで需要ピークF2010と算出され、10年も需要ピークを動かすことがわかった。人口が減少しようが、GDPが鈍化しようが、免許保有率さえ伸びれば、重要も伸びる仕組みになっているのは驚きである」。

5 ページ目。

「免許保有率の上限値操作が過大推計のトリック

・免許保有率が過大に推計されるトリックは、免許保有率最大値の値を国交省が恣意的に設定していることにあった。

・免許保有率最大値とは免許保有者が最大で何割に達するかという上限値である。将来の推計値は、この上限値（RateMAX・免許保有率最大値）に引っ張られるため、上限値が高く出ていればいるほど、推計値は高く算出されることになる。

・国交省では、本来の直近データから算出すべきことの免許保有率最大値を、計算せずに「95%と設定」していた。ところが直近データを含む1980～2001年の過去の実績データから算出すると、免許保有率最大値は88%となった。（10月29日委員会、国交省提出資

料参照)

ここでは25 - 29歳の男女平均値について求めた。25 - 29歳の数値が他の全年齢層の数値に影響を及ぼす要因になっているため、この数値が高めに置かれていると全体が高めに推計される結果を生む。

6 ページ目。

「計算間違いケースを温存したままで、修正ケースを参考値として置くことで

・国交省が当方の指摘を受け、計算間違いを修正して免許保有率最大値を過去データから算出したところ、95%としていた値が実際には88%であることが、10月28日付けで回答された(10月29日委員会 国交省提出資料参照)。

・ところが国交省では、計算間違いを修正はするものの、計算間違いを含む誤った推計であったという事実はいまだに認めていない。

・一方で計算間違いを修正したケースを算出し、他方で計算間違いを修正せずに温存したケースを残したままであり、正解と不正解を共存させるという奇妙な事態を引き起こしている。正解が分かったならば、不正解はただちに撤回するものだろう。

・国交省は、推計に計算間違いがあった事実を、まず正式に認めることである」。

7 ページ目。

「なぜ、交通需要推計の再計算が必要か

・このまま計算間違いを修正しないということは、間違った計算によって過大に算出された推計値を、来年度以降の交通需要推計として採用することになる。

・過大な推計値の採用は、道路の採算性の判断を誤らせる危険性が高く、看過するわけにいかない。

・よって、国交省は、計算間違いを修正し、交通需要推計を正しく再計算しより厳密な推計値を算出すべきである」。

8 ページ目。

「計算間違いの多い国交省推計の再計算は第三者に委ねて正しい数値の算出を

・じつは国交省における計算間違いは、ここで明示した免許保有率だけにとどまらない。・将来の失業率がマイナス3%と弾き出されることになる就業率(エコノミスト誌2002年10月29日号「交通需要カサ上げ国交省の数字操作が判明」参照)や不適切な決定係数(10月22日委員会委員提出資料参照)など、すでに明らかになった国交省モデルの欠陥、計算間違いは複数ある。

・しかも国交省はまだ需要推計のすべての計算式を公開しているわけではないので、隠された欠陥、計算間違いがまだまだ見つかる可能性が大きい。したがって、明らかになった計算間違いの部分修正だけではなく、交通需要推計全体を再計算するべきである。

・交通需要推計全体の再計算が正しく行われたかを担保するためには、国交省内のみならず、外部のシンクタンクなど公平中立な第三者にも計算を委託する必要があると考える」。

9 ページ目。

「過大推計された免許保有率最大値の矛盾を検証されないよう、過去推計データを隠蔽していた」。これは10月4日付で国交省が提出したものですけれども後から別のデータを出してきました。これは10ページ目を見ていただきたいんですけれども、前に申しあげましたのは、1980年～1993年までの数字を基にしているということだったんですが、それで

左側の数字で免許保有率のパーセントが出ていますけれども、0.95というのは免許保有率の上限が95%ということですが、95%のところは線が右に伸びていきますが、そうすると、80年～93年のカーブでいくと、将来的には95%になると、こういうふうなことのようなんですけれども、実はそうではないということなんです。この真ん中の白いところを見てもらうと、これが前のページに戻りまして、実績値というものが、前のページの表を見ていただくんですが、93年から実績値が86%、86%、88%、87%、87%、88%、こういうふうになっているわけです。この実績値がここに表現されているわけですが、その推計値というのが右にあります、93年以降ですが、86%、86%、87%、87%、87%、88%、88%、89%、この2つの数字が非常に似通って見えるわけです。この推計値というものを逆に今度左の方、表を見ていただくと、この推計値をずっと左の方に下ろしていくと、11ページになりますけれども、80～93年をこれだけの急カーブにしないと、2019年には95%に達しないということになるわけです。

この11ページの表と、9ページの右の方にちょん切れた形である表を見ていただきたいんですけれども、これは初めて10月24日に出てきた推計値ですが、この推計値が11ページの左の方の80～93年のところの急カーブの数字です。この推計値を今まで出さなかったんです。結局、95%に達するには、実績値と推計値が11ページのようにこれだけ離れている形でなければ95%に達しないということになります。

したがって、95%というのは恣意的につくられた、初めから固定されて95%というところから始まって、逆に過去に演繹していった形になっているわけです。ですから、免許保有率の実績値と、国交省モデルの推計値というのは、実際には違うということで、実際と懸け離れているということになります。

合理的なモデルで80年から93年まで、12ページを見ていただきたいんですけれども、実績値に基づいて計算し直していくと、免許保有率の最大値は88%にしかならないということになります。

以上、説明いたしました、つまり、95%というのは初めから、95%というのをえいやーと決めておいて、それから計算をしている。本当に実績値に基づいて計算すると、最大値が88%にしかならないということになります。

ですから、今までの国土交通省の全部95%を前提にして行われた計算はやり直していただきたいということになります。この95%であることと、88%であることは全く違いますので、この95%というのは恣意的に決められた数字だというふうに判断できますので、この95%という免許保有率によって交通需要推計が過大に導き出されてくるとしたら、最終的にいろいろな道路需要、高速道路の建設まで含めて、全部各地域、路線にはねかえってきますので、この数字をやり直してもらうということで、最初の1ページ目に戻りますけれども、交通需要推計の計算間違いを修正して再計算をしてほしいということが、私の要求ではありますが、この委員会としてもこれでそういうふうに要求するべきだと思われま

今井委員長 それでは、国土交通省の方をお願いします。

猪瀬委員 参考資料と付けてありますけれども、この間の過程がわかりますので、見ていただきたいんですが、10月2日に推計する場合は、最新のデータから客観的に求めるべきだということで、とにかく80年から93年のバブル前のデータで今の時代の傾向を見るのは不適切だと指摘しました。

されから、先ほど行った免許保有率最大値RateMAXを恣意的に95%と設定するのはおかしいので、直近のデータから推計すべきであるというふうに求めました。それから以降、10月4日回答があり、そして、少しずついろんな事実が出てくるんですが、次のページに行きますが、10月7日にいろいろ質問しました。それから10月10日に国交省から回答がある。こういうふうな形でずっとやってきたんですけども、まず、はっきり申し上げたいのは、国交省側がデータを小出しにしてきた結果、初めは事実がわからなかったけれども、少しずつデータを受け取ることによって、国交省が、あるごまかしをしてきたことがこの流れの中で明らかになったということでもあります。そういうごまかしをして、それこそ国家百年の大計を間違えてしまつては困るので、ここで強く再計算を要求するという次第であります。

今井委員長 国土交通省の方、お願いします。

前川国土交通省道路経済調査室長 今、猪瀬委員から御質問いただいている件、それから、これまでに御指摘いただいている件を含めまして、ヒアリング資料という形でA3の横長の資料を用意させていただきましたので、その資料に基づきまして、簡単に御説明させていただきます。

表をはぐっていただきまして、免許保有率の推計モデルがどういうモデルだったかということをごさいます。これは10月4日の当委員会、それから10月10日の当委員会に説明したものと一緒にごさいます。これを見ていただきますと、25 - 29歳が免許の保有率が最も高い年齢層だということ、その部分を古いデータ、1993年までデータで成長率曲線を用いて、モデルを推計した。そのときに上限値はRateMAXを95%にしたということで、ここが恣意的ではないか、過大ではないかという一番の争点でごさいます。

それから、モデルの確認でごさいますか、25歳 - 29歳を一番免許の保有率の高い層といたしまして、30から69歳まで、この層につきましては、10年後には25歳から29歳が、35歳から39歳の方にスライドしていくというモデルにしております。

したがいまして、30歳から69歳までは、新たに免許を取得するということのを考慮しないという形になっております。これにつきましては、右側に実績を載せておりますけれども、男性の場合、女性の場合と載っております。特に女性の25 - 29歳を見ていただきますと、1980年で46%だったものが、2000年には72%になるということで、これはモデル上は46%がそのまま46%でいくということなんで、新規取得をある意味では無視したようなモデルになっております。そういった意味ではモデル上は過少推計になっている部分もあるということをまず言っておきたいと思ひます。

次のページでごさいます。実は古いデータでやっていたということで、委員からたびたび御指摘をいただいているところでごさいます。10月18日に警察庁の方から性別、年齢別、免許種類別の免許保有者数、これは内部データをお願いしていただいたところでごさいます。その結果の表を下に載せております。男性、女性の免許保有率を1980年から2001年まで、最新のデータでごさいます。この太枠で囲ってあるところ、25歳から29歳のところを右上のようにグラフにいたしております。このグラフを見ますと、確かに1993年までと大分状況が変わってきておまして、新たに追加されたデータを見ますと、ほとんど横ばいということがわかりました。

もう一つ、女性の下の方で細かい数字で大変恐縮なんです。女性の25歳から29歳の欄、

ずっと右側にいきまして、1996年と1997年のところを見ていただければと思うんです。これまで女性は25歳から29歳が一番免許の保有率が高くなる層だったんですが、1997年以降は、30歳から34歳が免許保有率が一番高くなる層ということて、ピークがシフトしてきているという状況もわかったところでございます。

次の3ページでございますが、新しいデータを基にいたしまして、成長率曲線のパラメーターを推計をいたしました。RateMAXを推計いたしましたけれども、右側のグラフにございますように、男性の場合は、0.8828という数字でございます。実績と推計値をグラフにしておりますが、実績に対して推計値が曲線的にはうまく乗っているということがわかりいただけだと思います。女性については、下のグラフでございますが、RateMAXが0.87824ということで、大体88%くらいというのが新しいデータを用いるとわかりましたということでございます。

そういうことがわかりましたので、次のページ、いろんなケース設定をしたらどうかということでございます。①から③が従来から出しておりました既存係数でございます。これに加えて、④⑤⑥を追加しております。免許保有率の上限を95%とするケースでございます。これに加えて、④⑤⑥を追加しております。免許保有率の上限を最新のデータを用いて、88%に設定したケースでございます。

それから、9月24日に参考までに猪瀬委員が提案したケースのうち、免許保有率のところだけを新しいデータを用いまして、上限値が88%の成長率曲線に置き替えたケースも、ケース8ということをつくってみました。その推計結果を5ページ以降記載をさせていただいております。

5ページでございますが、ここは前のページの②と⑤のケース、既存ケースの中位ケースと免許保有率を再検討したケースの中位ケース、この2つだけをわかりやすく比較をいたしております。

まず将来の免許保有率でございます。左側に表でございます。太枠で囲ったところ、2030年の部分だけをグラフにして右側のグラフにしております。例えば男性、女性同じでございますが、やはり上限値を95にするか、88にするかで当たり前ですが、差が出てまいります。大体20歳から50歳くらいまで、大体4%ないし7%下がるという形になります。

これは全体の免許保有率で見ますと、表の一番左下に男女合計の全年齢の免許保有率の数字を比較して、その差分を取っております。その差分を取りますと、全人口に対する免許保有率ですので、全体の差が薄められまして、2020年で2%程度、2030年で2.9%程度の差が出てくるということでございます。

これを基にいたしまして、自動車保有台数、それから走行台キロ、予測をしたわけでございます。

6ページでございますが、自動車保有台数につきましては、免許保有率の違いによりまして、2030年で比較いたしますと、乗用車で3%くらい下がるという推計になりました。青い線がもともとのケース、赤い線が再検討ケースということでございます。

それから、右側に自動車走行台キロがございまして、全国の自動車走行台キロも影響が出てまいります。2030年で申し上げますと、乗用車で2.6%減少。全車で1.9%の減少ということでございまして、数字については、その次の7ページに一覧表で整理をさせていただきました。

この標準ケース、もともとのケースと、再検討ケースについて、古いものを取り消すべきではないかという御意見かと思えます。私どもはそれは取り消す必要はないのではないかというふうに思っています。

猪瀬委員 ちょっと待ってください。

前川室長 その理由を申し上げようと思っているんですが。

その理由は2つございまして、先ほど申し上げたように、女性のピークが25 - 29歳ではなくて、30 - 34に移ってきておりまして、現在でも既に89%の免許保有率になっていて、まだ伸びているという状況が1点ございます。

もう一つ、男性の免許保有率の中には、大型の免許、それから2種の免許が入っていませんで、これを25歳から29歳で現在6.8%くらいございまして、それを入れると男性の現在の免許保有率がそもそも94%くらいになるということもございまして、私どもはこの免許の保有者数の推計の、何と言いますか、正しい値、真の値がどの辺に来るかというふうに考えますと、前のモデルの数字と、今回の再検討ケースのちょうど間にくるのかと思っています。間に来ますので、今回のケースと前のケース、両方示すことによって、幅で交通量を出すという目的にもかなうのではないかなと思っていますところがございます。そういった幅を示すという意味でも両方残しておいて、その幅を念頭に置いて結果をごらんいただければと思っています。

猪瀬委員 私時間がないので、言いますけれども、それは間違っているものを前提に幅をつくるというのはおかしいのです。第一、初めから大型とか2種を入れた推計値を出せばよかったので、今さらそういうことを言うのはおかしいわけです。

まず、はっきりさせておきたいのは、95%という数字が恣意的なものであったということは認めますね。つまり、RateMAXが95%というのは恣意的であったということを認めますね。そこを確認してくださいよ。

前川室長 おっしゃいまいしょうに、25歳から29歳については、RateMAXはモデルで出したものではありません。外生的に与えたものでございます。

猪瀬委員 だから、直感でえいやと置いただけですね。結局、そういうことですね。それは認めますね。そこからしか話は始まらないですよ、これは。外生的にというのはどういうことですか。

前川室長 外生的に0.95だとセットしました。

猪瀬委員 だからセットしたんでしょ。恣意的にでしょ。恣意的にセットしたものですよ。それを廃棄して再計算をするということにしない限りは、これは2つの線がありますという問題ではないんです。つまり、2つの線があって、その中間くらいにすればいいやという話ではないんです。

ですから、基本的にいろいろ計算なさるのはいいんですけども、国民に誤った情報を与えてはいけません。したがって、88%という数字が後で検証されたならば、これも第三者で検証してもらって、もう一度この88%で交通需要推計をやり直してもらわないんですよ。ですから、間違いを修正するしかないんです。2つ考えがありますという問題ではないんです。

前川室長 確かに委員御指摘のとおり25歳から29歳の将来の免許保有率だけ取れば、RateMAXを88にした方がより妥当性があると思っております。

ただ、免許保有率を推計するモデル全体で、どちらが妥当かと言われると、それは一概には決められないと思っております。

猪瀬委員 しかし、25歳から29歳を前提にして、ほかの世代を演繹していったわけですから、一番基礎の部分を25歳から29歳でおやりになってきたわけですよ、これまで。それが右に並行移動していくと、どんどん各年齢層が増えていくという演繹の仕方をしたわけですから、基礎の部分が間違っていたら全部変えるしかしようがないでしょう。

前川室長 ですから、25歳から29歳のところは、88%の方がより妥当性があると思っておりますが、先ほども申し上げましたように、そのモデルというのは、30歳以降の新規免許取得を全く考慮しないという前提だったんです。それは1993年までのデータでは、それは正しかったんですが、新しいデータを見ると、25歳から29歳よりも、30歳から34歳の方が高い数字が出るようになっていきます。そういう意味では、モデルそのものを30から34の免許保有率をRateMAXをちゃんと推計して予測するように、モデルそのものを変える方法もあるんだと思います。

猪瀬委員 だったら、初めからそれでやればいいじゃないですか。

前川室長 それは1993年までのデータしかなかったときにはそういうことだったんです。

猪瀬委員 データはあったじゃないですか。請求したら出てきたじゃないですか。80年～93年しか統計がないわけではないんであって、それは後でそちらが出してきたじゃないですか。それは言い逃れですよ。これは国家百年の大計に立った話ですから、やはりきちんとしないとまずいです。

したがって、95%の問題は、自ら否定なさったわけですから、この問題をはっきりさせるためには、88%の一本線しかないんですよ。30歳から34歳が増えましたというのは、それは違いますよ。あくまでもこの95%に戻るしかないんですから。全部すべてはこの95%に基づいて計算をおやりになったわけですから、もう一度88%の計算でやり直す、そのやり直すのを第三者が確認できるような形にしてくださいよ。それしかないですよ。

前川室長 さっきから言っているのは、25歳から29歳のところの議論と、免許保有率全体としてのモデルの妥当性とごっちゃになっていると思うんです。25歳から29歳は御指摘が当たっていると思います。ただ、モデル全体として見ますと、30歳以降の免許取得を一切考慮しないということで、安全側の推計になっておりまして、そういう意味ではモデル全体としては少し過少推計になっているというのが正直に思っております。

そういった意味でも、前の数字と今の数字の間に来ることが、今回新しいデータを元にしてわかったというのが非常に意味のあることだと思っております、そういった意味では大変感謝しているところでございます。

猪瀬委員 しかし、25歳から29歳のデータが一番いいんだということを出していたわけでしょう。それが後で30歳から34歳のデータがいいんだというふうのはおかしいので、もう時間がないのであれなんですけれども、これ以上議論してもしようがないんだけれども、モデルを修正して再計算してくださいよ、全部。88%で交通需要推計をやり直してください。それしかないんです。

だって、95%と88%では全然違いますから。

佐藤国土交通省道路局長 7ページの表をごらんいただくと、2010年あるいは2050年で両者のケース、②なり⑤なりが、最大で4%ぐらいの総交通量の違いがある。総交通量で

は3%ぐらいですが。そういう意味では、両方でこれから先の計算を出させていただいて、御判断はまたいただくということでやらせいただくことにしたいと思います。

猪瀬委員 間違っているんですから、両方やる必要ないでしょう。間違っているものはやめるべきでしょう。それは当たり前じゃないですか。それは当然ですよ。

それから、30年、40年、50年先の推計を出すのはおかしいんだけど、とりあえずそれはおいておくけれども。

佐藤局長 2010年ではもっと差がないわけですから。

猪瀬委員 2010年はいいです。だけれども、間違っただのもう一回やり直す必要はないので、修正した計算をし直してください。それしかないです。だって明らかに恣意的なモデルだって言っているわけでしょう。ですから、違っただってわかったときにいかに早く直すかが大事なんです。いつまでも間違っただのを引きずってたらしょうがないでしょう。委員長、私どうしても行かなければいけません、これは2つ線があるという問題ではないんです。計算し直すしかないんです。いずれにしろ、95%と88%では大きな違いですから、もともと25歳 - 29歳のデータを使うことで95%だということを出発した需要推計なんです。ですから、根本に戻らないと大変なことになりますから。

佐藤局長 新しいデータがなかったということで、95で見たということですよ。

猪瀬委員 データは後から新しいのがどんどん出てくるじゃないですか。

佐藤局長 そこで努力していただいて、ですから両方のケースでやってみて大きな差はないということではありますが、これから先の計算も両方やってみて。

猪瀬委員 あと就業率の問題もいろいろあるんですけど、とりあえず95%の問題に絞って今日はお話したんですけど、やはり再計算するしかないです。第三者にやらせてください。シンクタンクに投げるなりしてやらないと、もしそれがおいやだったら自分でやり直してください。

大宅委員 結果的に数字が近いからいいという話ではないと思うんです。やはり説得力のない前提の95というのをつくってやったのは、それはそこで違いましたということとはっきり言うべきだと思います。それがものすごい違う可能性だってあったわけです。

今井委員長 中位ケースではだめなんですか。

猪瀬委員 これは、つまり上位と下位という話ではないんです。一つの線が間違っているわけだから、その間を取る必要は全くないわけです。

今井委員長 私はよくわかりませんが、中村さん、これはどうなんですか。

中村委員 間違っているとはとても思えません。猪瀬さん行ってしまおうんですか？議論の相手がいないんです。

猪瀬委員 だけど、もう言うことは言ってあるし、その資料で矛盾点は指摘してあるわけですから、やり直してもらえないんです。

中村委員 幾つかあって、さっき前川さんが言われたけれども、これは普通免許だけの話ですね。それ以外に免許を持っている人も何人もいるわけで、その加算もすることが必要でしょう。それから今までなかったデータがあって、それが出てきた結果やり直したら今のように88と出たということなんです、それはそれで前のは88とすべきなんですよ。それと同時に新しいデータでわかったというのが、20 - 29ではなくて、30 - 34の方がより大きな数字を出しているんだということですから、そっちでもやるが必要になる

わけです。それが今まではそういうふうには思っていなかったということなんで、間違っていたということではなくて、今までデータがなくてやっていなかったのはあるというふうに思いますが。

今井委員長 ただ、これ非常に重要なことで、今後一体どのぐらいの収入があるのかということに非常に関連するものですから、そのところは猪瀬さんが言われるように1つになるのか2つになるのか、よくわからないんですけども、できるだけ修正すべきところは修正して正しいデータになってないと判断ができなくなります。

中村委員 30～34歳についてやり直すというのは、できないんですか。

前川室長 30～34歳、特に女性の場合それが非常に顕著でございますので、そこに成長率曲線を求めて、試算も今やっているんですが、ちょっと数字が出てきてないんです。93とか94とか、そんな数字になりそうな感じです。計算結果が間に合わなかったのも、正確には申し上げられないんですが、88よりかなり上にくることは確かでございます。それはまた次回資料等で出させていただきます。

中村委員 それは早目に出してもらった方がいいですね。

田中委員長代理 いろいろ説明していただいて感謝しています。ただ、猪瀬さんのおっしゃること、私どもはよくわかる気がするんですけども、データが今までなかったとおっしゃっている88年以降の新しい数字というのは最近出たんですか。

何か話だけずっと伺っていると、単にこれだけではなくて非常に国交省の信頼性の問題になってくるんです。今までのほかのデータについても、どうも本当かいなという心配を私はしております。従来こういう将来を見通すときにどういうやり方をしてきたのか。この間からの話を伺っていると、どうも佐藤道路局長のところの信頼性に関わる話なものだから非常に重要な話で、単に計算をどうするかこうするかという以前の問題がここにあるのではないかという気がしております。松田委員 似たような話ですけども、猪瀬さんの質問状というのは、今までの経緯も書いてありますけれども、非常に説得力があるんです。

まず、第一に、これだけいろいろ個人が努力するとデータが次々出てくるというのは、一体なんですかと、最初からこっちは予見を持って何か言っているのではないんだから、最初から要求したものがきちっと出ればいいのに、次々小出しに毎回出てきて、それだけでもこのデータの信憑性はゼロになると思います。

2点目は、10年前のデータで30年後を予測するなんて、こんなばかなことはあり得ない。これは致命的な欠陥でしょう。ですから、データがあるなら今までのモデル式もへちまもないので、新しい状況に基づいてきちっとやるべきだと思います。

それから、前川さんの御説明で非常にあれなのは、これにはほかの大型が入っているとか入っていないとか、そんなもの前のものにも入っていないんでしょう。それだったら、新しいものを追加する必要はないので、同じ条件でどういうふうになるかということをやらなかつたら、比較ができないではないですか。

ですから、聞いてみると、誠に失礼けれどももう自分のつくったものは絶対誤りもしないし、捨てもしないし、曲げもしない、そういう非科学的なやり方というのは、私は一番好まないです。

大宅委員 この前のヒアリングのときに、何でこの間が抜けているんですかと聞いたら、

そうしたら、いや違いますと言いましたね。免許の保有率は警察ですから、私どもの範疇ではありませんと、もう何か居丈高にという感じがしたわけです。でも、本当に自分たちが国のためにしっかりした前提をやらないと大変なことになるという意識があったら、警察にゴリゴリ言って、あるはずだ出せと言ったら出てくる、だから当然出てきたわけです。そうすると、猪瀬さんがおっしゃるみたいに、やはり自分たちの手持ちのもので、都合のいいように95にすれば、ほいほいって、としか思えないんですね。だから、それが違って、もっと正確なものが出てきたなら、当然すぐやり直しますという話がまともな反応だろうと思います。

ちょうど中間だから、これを残しておいてこれでいいですという話ではないと思います。

川本委員 2点お願いしたいんですけども、エコノメトリクス上どういうところが問題なのかということ、もう少しわかりやすく教えていただくと助かります。前提がどう違うのか、どういうことは含んだとか、猪瀬さんの御主張とこれまでの統計とどう違うかということをもう一度整理して教えていただくと助かります。

中村委員 3つのパラメーターを2つにしていたのです。それを猪瀬さんのは3つだろうと、それで出てきたわけです。unknown(未知数)が3つになっているんです。RateMAXというのを今まで与えていたわけです。それはかつてのやり方。

田中委員長代理 一番わからないのは、93年以降、1980年から93年までのデータでやっている、それ以降のデータが全く最近になるまでわからないと、あるいは最近になってやっとわかったということ自体が私は非常に理解できない。

いろいろ事情があると思うけれども、さっきの就業率の問題だって何だって、一番重要なことは、繰り返しますけれども、道路局の信頼性の問題になることだと思います。そのところは、どう払拭するかということをお考えにならないと、ほかのまで我々は色眼鏡で見ざるを得ない。いってみれば、我々がいろんなことを考えるときに、信頼できないわけです。

前川室長 言い訳がましくて恐縮でございますが、1993年までのデータは都道府県から集めたものでありまして、最新のデータは公表しているデータでは手に入らなかったわけです。そういった意味では、今回警察庁にお願いして内部資料を出していただいたわけで、データ集めに対する我々が努力不足だったという御指摘は、ごもっともだと思っております。

それから、松田委員からおっしゃいました、データを小出しにしているということでございますけれども、そんなことは決してございませんで、7月5日にモデルの推計式、それからインプットデータ、全部出させていただきました。ところが、一部漏れがございまして、その御指摘を猪瀬委員から何回かいただきました。御指摘をいただいた都度、誠心誠意求められたものをすべて提出をさせていただいております。

一番最後にさかせていただいたのは、9月13日に出させていただいたのが最後で、それですべてデータは出させていただいたということでございます。

松田委員 漏れがあるというのは言い訳で、漏れが1回あったというならいいけれども、何回も漏れがあったら信用力の基本に関わりますよ。やはりそこでちゃんとしたデータを最初から出せばいいんですけども、今、伺っていると、このパラメーターだけではなくて、いろんなパラメーター使っているでしょう。ほかのものもみんな同じようなことやってい

るのではないかという不安になるんです。

場合によっては、我が方で別につくる必要があるのかもしれないですね。

前川室長 今回の免許保有率につきましては、古いデータ、1993年までのデータを用いたために、古いデータで推計したモデルを現況値の補正するようないろんな補正係数をかけてやっています。それが非常にわかりにくかったということで、いろいろ問題点があったと思っております。

それ以外のデータは、1999年でありますとか、2000年の最新のデータを使っておりますので、そういう問題は一切ないということでございます。

今井委員長 だから、これは非常に今後の重要なデータなんですけれども、どこを取ったら一番いいんですかね。私はよくわからないんですけども、どう考えたらいいんですか。

松田委員 私は、とりあえず猪瀬委員が代表して質問していますから、この質問状に基づいたやり方をきちっと回答していただくことが先ではないかと思えます。

今井委員長 それは、いつ出るんですか。

前川室長 今回の提出させていただいた4ページのケース④⑤⑥が、最新のデータに基づくRate M A X 88にしたケースでございますので、それもちょうと出させていただきます。すべて猪瀬委員御指摘の形で修正したケースも含めて出させていただきます。結果をごらんになっていただいて、委員会として御判断いただければというふうに思っております。

これに基づく、全国の交通量は出ておりますので、これを高速道路の利用交通量という形で出します。それが投資可能額でありますとか、費用・便益分析の基礎になりますので、その作業に2週間もかからないと思えます。

今井委員長 1週間ですか。

前川室長 1週間ではちょっときついかと思っておりますが。

中村委員 私が思っていたのは、これは全体の交通量ですから、これから更に高速の交通量に落として、そして例えば11月8日ぐらいにさっきの話を投資可能額、これを是非事務局にも出していただけてというぐらいに思っていたんですが。

そのために、ちょっと時間的に苦しいようですが、もう一回見直すべきところを見直して、猪瀬さんの意見ももう一回よく見せて頂いて、もし私でよければ、猪瀬さんだめだと言うかもしれませんが、いいならもう一回よく目を通させていただきます。

今井委員長 これがないと、次の議論になかなか。でも、時間的にないものですから、これで12月まで終わってしまったら大変ですから、きちっとしたのをひとつ。私は幅でもいいかなと思ったんですけども、幅というのが難しければ、もう一回よくやり直してほしいと思います。

それでは、中村先生、ひとつ。

中村委員 猪瀬さんに怒られるかもしれませんが、ともかく委員長からということですので。

今井委員長 猪瀬案は猪瀬案できちっとやらなければいけませんから、よろしく願います。

それでは、そういうことでできるだけ早くやっていただくことにいたしまして、是非お願いいたします。

(国土交通省関係者退室)

今井委員長 続きまして、今後のスケジュールの御相談でございますが、11月後半の土曜日、この間いろいろありましたが、事務局の方からお願いいたします。

坂野事務局長 お手元に、最初の積み重ねではかなり下の方に1枚紙で「今後の委員会スケジュール(案)」というものをお届けいたしております。

前回の会議で、11月の19日と22日については、4名の委員の方しか御出席いただけないということで、一応開催を取りやめるといっていただいたわけですが。その際、土曜日の開催を検討したいので、土曜日について皆様方の御都合を伺うべきだという御指示をいただきました。それで、皆様方の御都合をお聞きしたわけでございます。その結果、11月の16日、23日の土曜日は、4名の方しか御都合がつかない。30日の土曜日は、6名の方の御都合はつくということになったわけでございます。したがって、委員長と御相談しまして、30日にどういう状態になっているかにもよりますけれども、予備日として一応確保させていただけないかというのが、私どもの希望でございます。

それから、11月の5日については、前回中村委員が自分が休むので、ファミリー企業の問題その他余り自分として休んでも差し支えがない課題にしてほしいというお話もございまして、それも含めてテーマを考えたわけでございます。

それで、11月1日、今週の金曜日は、今日までの議論のなお残りがあれば残りをやっていただくとして、今後の進め方なり、現在の論点について改めて整理をしていただくということにして、今後の進め方などについて幅広に御論議をいただきたいというのが私どもの希望でございまして、5日の日はファミリー企業問題、関連事業の問題、管理コストの削減問題について御論議をいただけたらいかかと。

ファミリー企業の問題は、今日参考資料でお配りしておりますけれども、日本道路公団の経営改善委員会の中間報告が出ておりますので、短時間ですが公団の方に来ていただいて、どんなふうにするかということも少し御説明をお聞きして、また猪瀬委員からもいろんな問題提起をしていただけたらいかかと。

それから、関連事業については、いろんな展開をする上で、規制が問題になるという御指摘があって、実はその御説明を私どもまだしておりません。これについても少し御説明をさせていただきたいと思っております。

管理コスト、今日は建設コストでございましたが、料金収受等の管理業務についても管理コストの削減策について、私どもで少し勉強もしたので、それについて御説明をして御論議をいただくということで5日にやっていただいて、そして8日の日から1日の御議論を受けて、場合によれば今日のこの交通需要予想の問題は多分時間もかかると思いますから、8日などにもし間に合えば、そういうものも含めていよいよ1日の御論議に従った審議を進めていただくという形でいかかというふうに考えております。

繰り返しますが、テーマの設定はただいまごらんいただいたようなことでいかかということですか、開催日は現在ごらんいただいているような日にちで30日を予備にさせていただきたい。

最後ですが、全体の年末までのスケジュール間隔として、この委員会は設置法上、12月末日までに意見を提出するということになっているわけでございますが、まさか12月31日というわけにもまいりません。できれば、事務局の希望としては、12月の早い時期におとりまとめをいただくような形で、いろいろ御審議をいただければありがたい。皆様方にも、

またそういう点で念頭に置いていただけるとありがたいと思っております。

最後でございますが、11月の1日、5日は、当初は午後1時から6時までの5時間コースとっておりましたが、1日、5日は早く終われば早く終わるということでいかがかと思っております。

以上でございます。

松田委員 予定から言いますと、12月の10日は私はいないこととなります。外国の会議でまた中国に行かなければいかぬので。12月のほかの日は、全部あけますからいつでも結構です。

それから、30日の予備日はお一方だめということですが、予備日でやっていただいて結構ですが、これから大きな問題を決定しなければいかぬ場面がこれから増えますね。そのときには、7人の委員が全員いるところできちっと決めていくということだけは原則にさせていただきたいと思っております。今のような勉強とか検討は、1人、2人欠けてもいいと思っておりますけれども、決めるものだけは7人いるところでしてほしいと思っております。

中村委員 局長、今おっしゃったことを訂正しておいてほしいんですが、私が出ないからこういうふうなテーマをやれと、そういうことを言ったことは一回もございませんので、ただ私としてはそういうときに私の関連するのは決めたりはしないと皆さんおっしゃっていただいているので、大変フェアな扱いでありがとうございますということを言っているんです。私は何かをしてはいけないとか、そんなことを言うつもりは毛頭ございません。坂野事務局長 誠に失礼をいたしました。私の意図も、中村委員がいらっしゃらないからこのテーマということではなくて、こういうテーマならば、今、松田委員がおっしゃったように、決めるとかではないんじゃないかということで申し上げました。もし誤解があれば、訂正をさせていただきます。

中村委員 よろしく願いいたします。

今井委員長 それでは、そういうことで、決めるとき全員集まって決めると、ただ、しかし検討時間は取らなければいけないので、おそろいにならないときでもやらせていただくということにします。

次回なんですけれども、そろそろ絞って個別テーマをやりませんと間に合わなくなりますので、1日は今後の進め方、論点整理の残りを少し詰めてやりたいと思っております。論点整理のペーパーはあるのでしょうか。

坂野事務局長 はい。今、最終チェックをしておりますので、明日にでも皆様方にお届けできるようにしたいと思います。そう大部なものではございません、もう皆様方御存じのとおりですから、こういう問題とこういう問題が論点になっておりますということをお示しするというものでございますが、今、最終チェックをしておりますので、明日には早い時期にお届けできるようにしたいと思います。

今井委員長 それで、この間田中委員からこれを先に決めないといけないというのもございましたね。ですから、ああいうことは決められるものはできるだけ決めていかなければいけないというふうに思っておりますので、その辺もひとつよろしく願いいたします。それから、ファミリー企業と関連事業の問題というのは、これは猪瀬さんがファミリー企業の問題はお金を2,000万ぐらい出して調べていますけれども、それはそれとしてどれだけここで事業があるのか、どういうふうな問題点があるのかということはやっておかない

と、これ非常に重要な問題ですから、是非この5日の日にきちっとやりたいと思います。そのデータが今日もらったこれなんですか、ほかにあるんでしょうか。

坂野事務局長 今おっしゃったファミリー企業に関するデータは。

今井委員長 猪瀬さんが頼んだものと違ってね。

坂野事務局長 違います。猪瀬委員のお話で、民間の調査会社に委託している作業は、11月の下旬までかかるということでございますので、それは間に合わない。

今、委員長のお話になったファミリー企業で、どれぐらいの事業規模があってどうこうということについては、実は前に一度御議論いただいたときに、事務局が整理をしている御説明したものがございますし、また猪瀬委員が別途いろんな形で整理されて委員会に提出されたものもございます。

もし必要があれば、そういうものはもう一度重ねてお出しをして見ていただくようにいたしたいと思います。

田中委員長代理 今、委員長おっしゃったように、非常に重要な問題なんですけれども、ファミリーというのはわかったような気がするんだけど、実際連結決算なんかするときに、つまり法制上の問題といった場合に、一体どこまでどういうことになるのかというのは、事務局で勉強しておられたら整理して教えていただきたいと思います。どの程度のところまでどうだということがよくわからない。問題があるということはわかるんですけどもね。

今井委員長 ですから、これはこの次の5日の日によく議論したいと思います。

それから、次回の1日は13時～18時までということに一応なっておりますので、その時間はお取りいただいて、もし早く終われば早く終わるということにいたしたいと存じます。そこで論点整理を十分やりたいと思います。

それから、今月31日は高松でございます、松田委員と川本委員、よろしく願いいたします。

それでは、これで26回の推進委員会を終わりたいと思います。ありがとうございました。