

第27回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成14年11月1日（金）13:00～14:45

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 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27回会議を始めます。

本日は、石原大臣が途中で御退席になります。

根本副大臣は、所用のため遅れてこられるということになってございます。

それでは、まず事務局から報告事項をお願いします。

猪瀬委員 済みません。この間、この会議の傍聴のことで一度確かめたことがあったんですが、新聞記者とフリーの評論家ではない人々が傍聴するに当たって、ある例として履歴書を提出させられたということがありました。それで私がそういうことがありましたねと言ったら、事務局はそれはないと言うふうに否定されたんですが、もう一度その人物に確認しましたら、確かに履歴書を提出させられたと言っているんです。その点について、この間なぜないと言ったのか。

佐伯企画官 傍聴に関しては、私が担当としてやらせていただいております、履歴書を取ったという記憶が全くないものですから、それはないというふうにお答えいたしました。

猪瀬委員 提出させられたということで、提出しているはずなんです。それを記憶がないということは、どういうことですか。書類として、現在あなたが。提出した方は、提出したと言っているわけですから、それがないということはおかしいですね。

佐伯企画官 今、申し上げたとおりなんです、もしそういうことであればもう一度詳しく。

猪瀬委員 事実は1つしかないわけだから、提出させられたと言っているわけだから、提出を求めたわけでしょう。

佐伯企画官 履歴書というのは、提出は求めています。

猪瀬委員 だけど、履歴書を出せと。

佐伯企画官 今までの例として、ジャーナリストということでお話があって、そうしたらどういう著作がありますかということで確認はしたことがありますけれども、履歴書まで取ったという事実はないです。

猪瀬委員 でも提出させられたと言っているんだけれども、本当にそれは大丈夫なんですか。

佐伯企画官 はい。

猪瀬委員 だけど、出したと言っているわけです。

大宅委員 経歴をくれと言われたのは、私も知っています。履歴書かどうかは。

佐伯企画官 いろいろな著作があるということで、どういう本を書かれていますかとか、どういう雑誌に書かれましたかとか、そういうことを聞いたことはございます。

猪瀬委員 そういうことを聞いたというときの聞き方が、どういう聞き方が知りませんが、履歴書を出せというふうに受け取られるような聞き方をしたのではないですか。

佐伯企画官 そういう履歴書というところまでは。

猪瀬委員 履歴書という言葉にこだわらなくたって、経歴書でもいいですよ。

佐伯企画官 ジャーナリストということでお話があったので、過去にどんなことを書かれていますかとか、そういうことは聞いたことはございます。

大宅委員 それで、妥当でないとしたら断わるというお考えがおりますか。

佐伯企画官 ジャーナリストということの確認はさせていただいたというだけです。

猪瀬委員 つまり問題は、何のためにこの会議を公開したかということ、できるだけこの会議の議論の中身を国民にわかっただく、国民だけではなくて国会議員や霞が関の人や、いろんな人を含めてですけれども、わかっただくということがあってこの会議を公開したんであって、その趣旨にのっとって考えるならば、そういう会議の傍聴の申請があった場合には、もちろん最初の会議で委員なら委員の推薦とかありましたけれども、それは事務局が委員につないでくれるということを前提に委員の推薦がということになるんです。こういう方が来ているけれども、どなたがこの方についてオーケーしてくれますかということをつないでくれなければしょうがないんです。委員は、そういうのが来ているとは知らないんですから、つまりできるだけ排除しようとする姿勢が基本にあるんです。もちろん、危ない人が、危ない人と言ったら変ですけれども、本当に全く仕事の実績がなく、関係ない人が来たりするときは困りますよ。でも、必ず来る場合にはある程度の実績がある。あるいは、ある程度自分を証明する何かを持っているはずですよ。その場合には、きちんと取り継いでくれないと困ります。

つまり、開く方向でものを考えるか、閉じる方向でものを考えるか、そこのところをはっきりさせないと、せっかくモニタールームが設置されているわけですから、モニタールームが設置されたのは3回目か4回目か知りませんが、傍聴の環境が改善されたわけですから、それに則してそちらがちゃんと対応しないとイケませんね。

佐伯企画官 今までも公開ということでオープンの方でやってきたつもりですけれども、そういうことで御不満が出たということであれば、そこは至らない点があったかもしれませんが、今後そういうことのないようにきちっと対応していきたいと思います。

猪瀬委員 だから、できるだけきちんと、当たり前ですけれども、メディアの方は国民の知る権利を代表しているんです。役所が威張っていてメディアを排除するという気持ちがどこかにあるといけないんです。そういうことで、是非開かれた会議ということをもとにものを考えていただきたいと思います。

以上です。

坂野事務局長 それでは、今日は既にあらかじめお届けをしておりますが、事務局が論点整理の関係の資料を用意いたしておりますので、その御説明を若干させていただきます。これについて、またいろいろ御論議もいただきます。

それから、将来交通量予測について、前回国土交通省の道路局長も御出席いただいて、猪瀬委員と色々な意見交換があったわけですが、その関係で中村委員、その他にもいろいろ御相談申し上げておりましたところ、それについてもまた御論議をいただきたいと考えております。

用意しております資料は、それぐらいでございますけれども、あとこの論点整理の関係で一緒に御説明させていただきますが、今後のスケジュール関係についても、改めて日程表で確認をさせていただきたいと思っております。

なお、この議題とは別に、昨日高松で開催しました一日委員会の関係の御報告もしていただきたいと思っております。

資料の確認を兼ねて御紹介をさせていただきます。3枚ほど議事次第等がございます、その下に一日委員会の開催結果の概要という資料がございます。

資料番号が付いておりますが、資料1、資料2、これが論点整理の関係の資料でございます。

その下に「今後の委員会スケジュール」という表が入っております。

その下に「猪瀬直樹委員提出資料」。

その下が、国土交通省からこの委員会当分の今日付けの回答がございます。

その下は、地方分権改革推進会議が30日に答申を出しましたので、これは御参考のためにおわたしをするものでございます。

一番下に、最近受理しました要望書等の一覧を付けてございます。

以上でございます。

今井委員長 それでは、議事に入ります前に、昨日開催されました「一日委員会in高松」につきまして、結果の概要をまず川本委員からお願いいたします。

川本委員 昨日の高松の一日委員会について御報告申し上げたいと思います。松田委員と私で行ってまいりました。松田委員、説明不足の点、お気づきの点ございましたら、追加で御報告願えればと思います。

お手元にも資料がお配りしてございますけれども、真鍋香川県知事を始め5県の知事と、中国・四国の経済連合会の会長、山口大学の工学部の村田教授に御参加いただきまして、会場には650名ほどの方が見えました。非常に盛況であったと思います。特に構成といたしましては、ディスカッションの時間を非常に長く取れたので、かなり活発な議論をさせていただけたと思っております。

議事に沿って簡単に御説明いたしますと、まず真鍋香川県知事が代表としてごあいさつなされました。ポイントとしては、道路の採算性だけでなく、国家ビジョン、国家政策と

してのあるべき高速道路の姿について議論を行うべきということと、本四公団についてはその破綻状況を直視するとともに、責任の所在について冷静な分析を行って、住民の納得のいく結論を出すべきという御意見をまず出されました。

あと代わる代わる知事の方たちが意見を述べられました。主な点といたしましては、4つほどございまして、まず1点目、本四公団債務については関係地方公共団体が更に負担するという事は非常に難しいというような御意見がございました。

それから、本四公団の料金について、一般高速道路ともバランスの取れた、今は非常に高いという御認識がございまして、その料金水準の引き下げというのを検討することが必要ではないかという御意見がありました。

3点目、規格の見直しなど、身の丈にあったコスト削減については、地元としても非常に協力をしたいという御意見がありました。

委員会の議論が公開されているので、納税者の意識改革をもたらしている点で画期的だというような、委員会が公開されているということの評価する声もございました。

これに対して、松田委員と私の方からは、道路整備は国の責務ではあるけれども、借金による建設はこれ以上行うべきではないこと。それから、国と地方の間で十分な話し合いが行われるべきではないかという、その必要性を申し上げるとともに、公団の財務状況が非常に厳しいということ、低成長時代に向けて後世に付けを残さないように、自分の便益に対しては自ら負担していくことが必要というようなことを申し上げました。

それに対して、更に強調される形で、出席者の方から、本四公団の債務拡大の要因は、国の需要予測の誤りなど運営面の責任も大きくて、こうした実態の分析が必要という御指摘がありました。

新たな組織は借金で建設をしないで、料金収入で利益の出る範囲で自主的に投資決定を行うということも考えられるのではないかという御意見もありました。

全区間が4車線必要なわけではなく、2車線で十分な区間もあると。要は、ネットワークの早期整備、そのためには規格見直しなどのアイデアを示すことが必要だというような御意見がございました。これに対しては、松田委員の方から一緒に工夫をしていくべく、委員会でも考えているという御回答がございました。

会場のフロアーから御意見をお聞きして、記者会見をして帰ってまいりました。

以上が御報告でございます。

今井委員長 ありがとうございます。松田委員、何か補足を。

松田委員 特にございません。今ので結構でございます。

今井委員長 それでは、お二人、どうもありがとうございました。

本日の議事に入りたいと思います。まず、現在までの審議についての論点整理、これは今までも資料が出ておりますが、それからこれを踏まえました今後の審議の進め方につきまして討議を行いたいと思います。

それでは「主要な検討事項と論点整理」について、事務局から資料の説明をお願いいたします。

広畑企画官 それでは、お手元の資料1、資料2をお出しいただきたいと思います。

まず、資料1の「主要な検討事項と論点整理」で、簡単に説明を申し上げて、それから資料2は「詳細版」と書いてございますけれども、これは各委員からいただいた意見を踏まえまして、事務局の責任でとりあえず整理してみたものということでございます。まず、資料1の方からざっと説明いたしますと、1番目といたしまして「改革の基本スキーム」についてでございます。論点は、大きく2つあるということで、新会社が道路資産を保有することとするかどうか。

それから、保有・債務返済機構方式にするのか、債務返済機構方式、あるいは清算機構方式にするのかどうかということでございます。

2番目といたしまして「今後の道路建設」についての論点でございますが、まず1番目といたしまして、建設中路線の取り扱いの判定基準ということで、平たく申し上げますと、既に着手したものに付きまして、どういう優先順位を付けるのかということが主かと思えます。

②といたしまして、新規建設のルールと具体的なスキームをどうするかということで、大きな論点といたしましては、機構からの資金支出とどうかということでございます。

③といたしまして、道路の規格、設計見直しのイメージということで、前回の委員会で御議論いただいたことでございます。

④といたしまして、交通量、あるいは今後の経済情勢をどう見るかによりまして、今後の投資可能額をどう見ていくかということで、上の②の論点と関係いたします。大きな論点の(3)といたしまして、「国等と新会社間の仕組み(貸付料、契約制度等)」、国等の等は地方と機構でございますけれども、これは当然でございますが、(1)の基本スキーム、あるいは(2)の今後の道路建設をどう考えるかによって大きく異なっております。

大きな論点といたしましては、貸付料をどうするか、契約制度をどうするか等でございます。

(4)でございますが、前回から議論をいただいておりますように、「地域分割」をどうするかということでございます。

(5)の「個別課題」といたしましては、まず①といたしまして首都公団、阪神公団の取り扱いをどうするか、大きく申し上げますと、既に着手しているものをどうするかということでございます。

②といたしまして、本四公団の債務処理をどうするかということで、大きな論点といたしまして、債務処理に高速道路料金収入を活用するかが論点でございます。

③といたしまして、一般有料道路の取り扱いについては、一定の意見集約が図られたと思っております。

④といたしまして、料金制度、委員会の議論といたしましては、プライスカップという方向で議論が進められているものと承知しております。

⑤といたしまして、コスト削減をどうするか、あるいは⑥の関連事業をどうするかということでございまして、現在委託調査を実施しておりますが、今後本格的に議論がされるものと承知しております。

(6)といたしまして、「直ちに取り組むべき措置」ということで、先ほど申し上げました道路の規格、設計見直しのイメージにございましたように、前回の委員会で御議論いただいております。

2ページ目以降でございますが、これは既にお渡し申し上げているものでございますので説明は省略いたしますが、簡単に申し上げますと、3ページの(10)の「関連事業」のところで「未議論の事項」ということで「関連事業の展開」規制緩和をどうするかとか、インセンティブをどうするかということでございまして、これは次回に御議論をいただくということで整理されているものと承知しております。

資料2を、少しお時間をいただきまして説明申し上げます。

1番目の「改革の基本スキーム」でございますが、大きな論点としては、先ほど説明いたしました①、②、③、④ということかと思っております。特に①の道路資産の保有に係る選択肢については、既に田中委員が提案されたような選択肢ということで、ア、イ、ウ、エということで整理させていただいております。

を打ってございますが、その場合新規建設路線の資産保有はどうなるのかということも、併せて考える必要があるのではないかとということで、付記させていただきました。

②は省略いたします。

③については、新会社の債務はどういうふうを考えるべきかということで、中間整理以来議論いただいておりますが、ア、イ、ウということで、3つの選択肢があるのかなというふうに考えてございます。

④でございますが、機構の組織形態は中間整理では独立行政法人ということになってございますが、それでよいかということでございます。

続きまして、今後の道路建設でございますが、「(1)建設中路線の取扱いの判断基準」ということで、大きな論点といたしまして、①として新会社発足までの建設をどうするかということで、ア、イということで、もし間違えていたら訂正していただければと思いますが、例えばア)については松田委員が御提案されて、イ)については田中委員の御提案ではなかったのかなということで整理してございます。

②の新会社の建設に係る選択肢ということで、大きくア)新会社が単独で投資決定をする。イ)国・地方と新会社の契約に基づき実施する。この大きな2つかと思っております。

2 ページ目でございますが、新規建設に対しまして、既に供用された路線の料金収入をどうするかということで、論点としてはア、イの2つで、活用する、活用しないですべて債務返済に充当するという2つかと思っております。

(3)といたしまして、支出の仕方の方法といたしましては、論点でございますように、ア) 機構からの資金支出をするのか、イ) 新会社がすべての財源を自己調達するのかといった論点かと思っております。

若干細かい話になりますが、機構の承継する債務総額をどう考えるかということで、ア)の方は、いわゆる建設仮勘定をどうするかということに係ってまいります。建設仮勘定、既に投資した分は全部機構に持っていくのか、イ)にございますように、もし移管できるものがあるのであれば、それは国・地方に移管できないのかということでございます。

(5)は省略いたします。

(6)の「今後の投資可能額」ということで、先ほど本日の議事ということで御紹介申し上げましたが、国土交通省の交通需要予測の推計方法について、猪瀬委員から問題提起がされておまして、中村委員から今日御説明をいただくということになっております。3の「国等と新会社の間での仕組み(貸付料、契約制度等)」ということもございますが、論点といたしまして、①、②、③、④ということで挙げさせていただいております。前々回までに事務局から提案した内容でございますので、説明は省略いたします。

「地域分割」については、今、御議論をいただいているということでございます。

3 ページ目でございますが、「個別課題」のまず首都公団、阪神公団でございますが、論点の1番目といたしまして、既に建設あるいは計画している路線の中でも横浜環状北線、あるいは大和川線をどうするかということが問題提起されておるかと思っております。

中間整理でも出てまいりますように、今後の新規建設について今までの費用負担の方法でいいのかどうか、これはどうするんだろうかということ論点として挙げさせていただいております。

本四公団の債務処理については、細かく申し上げますと、まず1番目の債務切り離しを行うか、行わないのか。それから、債務処理に高速道路料金収入を活用するのকাশないのかという論点かと思っております。

料金制度については、特に③でございますが、今後の料金の在り方に係る選択肢ということで、中間整理では永久有料化の用語については今後使用しないということになってございますが、この取り扱いをどうするかということ提起させていただいております。

コスト削減、それから関連事業については、3回前だったか御説明申し上げておりますが、それでよろしいかどうかということでございます。

以上でございます。

坂野事務局長 それから、スケジュール表をおわたしをしておりますが、これは確認のためにごらんいただくわけですが、前回の会議で11月は、今日が1日で、5日はこうい

問題をやるということで御了解をいただいているわけです。8日、12日、15日、26日、29日、30日が予備日ということで前回御了解をいただいております。

前回、その際12月について、松田委員から10日は自分が都合が悪いんだというお話があったわけですが、12月について実は各委員の御都合を内々伺いますところ、12月3日、6日は皆様方きちんと日程を入れておいていただいているわけですが、10日以降は御欠席になる委員が発生する可能性が十分あるという状態でございます。特に、10日は先日松田委員は難しいということをおっしゃったわけですが、そのほか13日も定例日の金曜日ですが、御欠席の予定の委員がいらっしゃる可能性があるということで、12月も遅くなればなるほど、皆様方の日程が今伺っている限りではなかなか全員そろおうというのが難しくなってくるという感じがいたします。そういう場合は、別の日をまたいろいろ検討したり日程調整をさせていただくということになると思っております。

ただ、前回も申し上げましたが、設置法では12月末日までに意見を提出するという事になっておるわけですが、12月のできれば早い時期に意見を提出いただきたいというのが事務局の希望であるということを前回申し上げました。その考え方、事務局としては変わっておりません。12月のできるだけ早い時期に意見を徹底し、御提出いただけるようないろんな御配慮も是非いただきたいと思っているわけでございます。

今後の審議の進め方を考え上で、御参考までに申し上げました。

以上でございます。

猪瀬委員 12月の3日、6日はいいですけども、10日、13日は問題があるというけれども、その1日から13日の隙間というのはいないんですか。

坂野事務局長 3日、6日は定例日ですから、これは既にあるんですが、あと全部7日以降、皆様方の毎日の予定を聞いております。全部そろう日はありません。

猪瀬委員 13日のちょっと後もだめなんですか。

坂野事務局長 はい、13日も14日、さすがに日曜日は聞いておりませんが、土曜日も含めて皆様方ずっと聞いておりますが、全員そろう日はずっと遅く、月末近くになるということでございます。

今井委員長 結局この日程につきましては、予算の問題とか閣議決定の問題とかいろいろあるんですが、12月と言っても29日とかそんなとりまとめは無理だと思いますから、したがってできるだけ早く詰めて、そして基本問題が固まりますと、あとまだやらないのがさっきの報告で政府との契約関係、これは基本問題が固まらないとできないわけでやらないんですけども、そういったしますと大体あとは意見書の内容審議になるだろうと思うんです。ですから、その辺はもし全部そろわない場合には、事前にそれをお回しして見てもらって返答をもらうとか、次善の策を考えてできるだけ早く結論を出すようにしたいと思っております。

松田委員 委員長、できるだけ早くというよりも、この12月の6日でほぼ骨格というか、

細かいところは別にしてほぼ決めてしまうくらいのスピードでいかれたらどうかと思うんです。それで、今日出された論点整理もありますけれども、これ自体も論点ではないのがあるのではないかという感じがしますが、それは別にして、東京が終わった8日、12日で、ほぼ基本の論点については議論し尽くしてしまいませんか。そうすれば、先へ向かって進むわけですし、もうほぼ意見は出尽くしていますから、それを更に補足するなりもう一回議論をして、意見の集約ができるものはしていくという形で、8日、12日で基本論をこなせば、あとはかなりスムーズに動くと思うんです。

この基本論をこなしたところで既に事務局の方は、意見書の作成に入らないと間に合わないと思いますから、それを並行してやっていって、ほぼこの6日には終わっているぐらいの感じで進むのが一番いいと思います。

今井委員長 私も心からそれを希望するんですが、皆さんの御協力が要りますので、よろしく願いいたします。

ほかに御意見いただきたいと思います。

猪瀬委員 今のスケジュールのことで付け加えさせていただくと、8日、12日とおっしゃいましたけれども、15日までが1つの区切りかなと、あとそこに1週間ありますので、そこでいろんな細かいことを整理する時間がちょうどありますので、15日である程度区切りが付くような方向で持って行った方がいいかもしれませんね。

松田委員 論点に入っていませんけれども、もう一つ大事なことは、答申を出すのであれば、我々の答申に従って実現をするまでのスケジュール、いつまでに発足させてほしいということを使うか言わないかということの議論をしてないんですね。

田中委員長代理 その点について、皆さんがおっしゃったことに全く賛成です。場合によれば日曜日でもやらなければいけないぐらいに思っております。松田さんが今言われたように、当然そのことは実現の道筋として言っておかないと。それから意見の中にスタートするまでの15年度、16年度どうあるべきかということも当然書き込まなければいけないと思っております。

大宅委員 今朝の新聞に総理が月末までにまとめいとおっしゃったという記事が載っていたんですが、それはいいんですか。

今井委員長 それは、後ほど石原大臣から御説明いただきたいと思っております。

田中委員が今おっしゃったことは、この論点の中にも機構発足までどうするかということが書いてありますから、そのところで議論したいと思います。

今井委員長 ほかに、川本さん、何かございますか。

川本委員 今、皆さんがおっしゃったとおりだと思います。

今井委員長 それでは、今日は内容は大体こんなところだと思いますが、今、補足がございました点も考慮して、こういうことでよろしゅうございますか。

(「異議なし」と声あり)

今井委員長　そして、基本問題については遅くとも15日ごろまでに全部整理をして、あとは意見書を頭に入れて具体論を書き込んでいくということになると思います。

その際、やはり関連企業というのが非常に重要になるんだろうと思いますから、それは次回やりたいと思っております。

それでは、次に進みたいと思います。将来の交通量予測の問題につきまして、これは中村委員から御報告いただきます。

中村委員　どうですか、道路局から回答が来ているのを先に説明してもらいますか、それとも私から説明しますか。

酒井参事官　それでは、道路局の回答を御紹介いたします。お手元の資料、今日の日付けの入った「国土交通省道路局」という資料でございますが、交通需要推計に関して、種々の御指摘ありがとうございましたと、そして「別紙」に示すとおり、「別紙」というのは次のページでございますが、一連の推計作業の中で、データの扱いに関して一部不適切な部分がありましたので、当該部分については修正することといたしました。今後とも、当該作業について細心の注意を払いつつ実施していく所存でありますので、引き続き御指導よろしくお願いいたしますという文章が来ております。

「別紙」でございますが、大きく2つございます。1つは、免許保有率推計モデルのうち25～29歳の将来の免許保有率を、1980年から1993年のデータを用いて成長率曲線を設定し推計したが、以下のとおり免許保有率の上限値、RateMAX95%というのが不適切であり、これの修正を行いますというものでございます。

もう一つは、将来の就業率については、トレンドモデルで推計していたが、GDPの設定根拠である労働力人口と不整合が生じていたので、修正を行うというものでございます。次の「参考」は、これは特にこれまでこの場でいろいろ御議論があったもので、特に中村先生からまとめろということで指示を受けたものでございますが、これについては先生の方から解説がございまして。

中村委員　今の「参考」の資料ですが、少々理屈っぽくって細かいものですから、もうちょっと皆さんにわかってもらえるような形にして、そしてどうしてああいう問題が生じたのかというのをはっきりさせたいと思います。そこで、こういう資料を私が下書きして事務局でつくってもらったわけでございます。その1ページ目をごらんになっていただきたいんですが、「何故、免許保有率を用いて将来推計を行うのか？」ということでございます。我々の欲しいのは走行台キロです。それを出すのに、自動車の台数から出すことだってもちろんあるんですけども、1つは人口動態すなわち人口の数のほか、高齢化といったものを反映させることが必要であるということで、これは免許保有数というのを介して出しているわけです。免許証を持っている人が自動車を利用するわけですから、免許保有数を出して、それを基にして乗用車をどれぐらい使うかということ推定して行って、最終的に走行台キロを出していくのです。これ自体何ら間違いないというか、これしか方

法はないと言っていいと思っております。

2 ページ目を見ていただきたいんですが、「免許保有率の推計方法」でございます。この辺が問題になったのですが、まず一番最初に25~29歳の階層について将来どうなっていくのかというのを当たっていくというわけでございます。下のところを見ていただきたいのですが、上から3つ目が25~29歳の階層、これをコーホートと言っていますが、要するに同じ年齢階層の人で、松田さんと田中さんと私は同じコーホートで、猪瀬さんはもう一つ若いコーホートに属するとか、そういったことになるわけです。ともかくそういうコーホートごとに年とともにどうなっていくのかというのを見ていく。それが2000年では25~29歳で86%が免許を持っている。今では、モータリゼーションが成熟しているので、今後ともそんなに増えないんですが、ただまだ少しずつは増えているということで、これが87%になり、更に先に88%で飽和状態に達する。これを求めたわけでございます。これまではこれが95%というふうに仮定していたということでございます。

ほかの年齢階層については、一番若いところというのは18%ぐらいしか持ってないわけで、それが大体この25~29歳でピークに達するところまで増える。我々が免許を取ったのもそれぐらいまでで、それより年を取ると取る人はほとんどいないということになるわけです。そういったことで、ここの考え方も間違っていないということになります。

それから、その後の年齢階層はどうなるのかということですが、ここが少々過少推計になるところでもあるのですが、例えばその下ぐらいを見ていただいてもいいのですが、その下でもいいんですが、25~29歳を見ていただきますと、その次の2005年になりますと5歳年を取りますから、30~34歳のコーホートになるわけです。そうしたときは、本当はこの間に免許を取る人もいるわけですが、それはもう勘定に入れないとして、これ以上増えないということにして86%になる。更にその5年経ったら、35~39歳のコーホートになるわけですが、そこでも増えないということで、もう25~29歳の階層以上では免許はだれも取らないという仮定をしております。これは過少推定になる可能性はあるのですが、大した誤差ではないということでこうしてやっています。

その次の3 ページ目、ここで成長率曲線というのをを用いているわけです。成長率曲線というのは耐久消費財などがどれぐらい普及していくかというのを見るときによく使うのですが、テレビとか自動車というのがどれぐらい普及していくかと、免許証の保有割合も同じようなもので、長持ちするものだということで、これらの消費財と同じように普及してゆくとする。自動車だって何だってそうですが、始めのころは普及はのろのろとしていて、ゆっくりと成長していく。途中からぐんと増えていって、あるところまで増えると増え方が減っていって、あるところで収れんするということです。

免許証を一人で2つ持つ人はまずいないわけで、理論的には1が最大値であるといえます。だけど、体の不自由な人がいたり、視力の障害があったりすると持たないわけですから、そういう人たちを減らしていくと0.95ぐらいがいいだろうというのが、国土交通省の

仮定であったわけです。ところが、それが間違いだったと。

どういうふうにしてなるのかということです。そこにややこしい式が書いていますが、これは非線形と言って、非常に解くのが面倒な式なんです。そこでのRateMAX、
、
、3つのパラメータを決めないといけないわけです。これを決めるのは過去の結果から得られる実績の数字を入れて、それに一番合致する曲線としてこれらのパラメータの値を計算していくのですが、こういう非線形の式の3つのパラメータを決めるというのは、非常に面倒な計算をしなければいけないし、なかなか収束しないということがあるわけです。そういうことがあるものですから、0.95だとまず間違いないだろうということでRateMAXというのを一つ仮定した。そうすると、3つの変数は1つ消えて2つになるわけですから、パラメータの推定計算はぐんと楽になってしまうと。それで と を求めたというわけです。

もう一つ、それらを決めるのには、かなり細かい途中の数字がないと困るんですが、それが国土交通省の話だと警察からもらえなかったということで、93年以降はなかったということがあったわけです。それを今度は手に入れて計算し直したと、今度はそういうこともあったのでこのRateMAXというのも変数として、実績値のデータから逆に推計していくことをやった。そうした結果出たのが、さっきの0.88で、これはこの前猪瀬さんが指摘されていたとおりである。したがって、国土交通省の方としてはこれを計算せず、最初から仮定したというのは間違いであったということは認めてきているわけですのでございます。

したがって、推計の方法上の問題というか、考え方の問題としては、これしかないだろうと、もう前から私が言っているわけですが、ただこここのところの 、 、Rateという3つの変数を実績値から決めるのではなくて、Rateというのをかくあるはずであるというので0.95というのをアプリアリに設定したというところに間違いの基があったというわけです。これについては全部修正するというので、やったことの誤りは認めたというのがこの「別紙」の内容でございます。

あとどうするかということですが、今、新たなデータでの計算をやっているということです。もう一つの猪瀬さんの指摘の就業率の問題があるんですが、これも前のだと失業率が遠い将来では0%以下になってしまうということで、これは幾ら何でもそんなばかなことはないということで、昨今の約5%、2000年ですから5%はっていないと思うんですが、5%近い失業率が50年では2%までいくという、どっちかという希望の言えれば希望的かもしれませんが、とにかくそういうふうな値に直して、必要な修正を加えて計算し直すということでございます。

ともかく、データの欠落のままRateというものを仮定してやったのが、そもそもの誤りの発端であったということで、そういうことを道路局の方が認めたのを出示してきたわけでございます。

この後、最終的に全部修正したものに基づいたもので計算し直してもらおうということに

なると思います。

以上です。

今井委員長 この点につきましては、猪瀬委員から資料が出ておりますが、どうぞお願いします。

猪瀬委員 今、中村委員からわかりやすく説明していただきましたが、次の「猪瀬直樹委員提出資料」を見ていただきたいんですけども、改めて確認していただきたいんですが、中村委員の説明の中に、RateM A X 0.95という設定というのは、あらかじめ設定するやり方であったということですが、この0.95をあらかじめ設定するわけですが、その設定したの対して何か理由付けが必要だろうと多分国土交通省が判断したわけで、その結果これをあえて導くためのデータが改ざんされてきたことが問題なんだということを私は言っているんです。今日それをもうちょっと指摘させていただきませうけれども、あたかも実績値に近い推計値に見せかけているというところが少しおかしい、おかしいというよりも意図的であるなど、こういうことをやるのはある種犯罪的なんです。

それは置きまして、私の方の「国土交通省への質問」というのを1ページ目開いていただいて、10月29日の第26回道路関係四公団民営化推進委員会においてヒアリングが行われたと、そのときに1、2、3を確認されたということです。0.95は恣意的に設定したという事実が確認されたと。

2番目は、1980年～2001年のデータを用いて、パラメーターを再計算すると0.88が算出された。この事実について、前川室長はRateM A Xは0.88の方が妥当性があると答弁いたしました。

3番目ですが、国土交通省は公表資料である交通統計には性別、年齢別、免許種類別の3つの区分がすべてそろったデータが掲載されていなかったからという理由で、1980年～1993年というバブル期のデータを用いて将来推計を行っていた。この事実についても、前川室長が「努力不足という指摘はもっともだ」という、自分たちの怠慢を認める答弁をしています。

この3点を確認した上で、改めて質問というのをさせていただくんですが、というのはこの3点を更に確認していただきたいためにやるんですけども、「質問事項1」とありますが、後ろの方に資料がありまして、表があります、手書きの字がちょっと入っていますけれども、これを見ているといろいろ気付いてきたんですけども、10月4日付けで国交省から回答されてきたときの実績値が×してありますけれども、小数点以下なしの実績値をいただいたんですが、その後小数点付きのものもくれということで要求しました。そうしたら、この×のところを1つ見ていただくとわかるんですが、1983年の×印、上の方の表では71%になっていますが、下の方の1983年のところは71.58%、ということはこれは72なんです。更にずっと×の方を見ていただくと、少しずつ違っていることがわかりますが、問題はこの右の方の推計値という方です。これは上の表の空欄のところはずっと

続くところですが、86%のところから全部××と付けてありますが、小数点付きの方を見ていただきますと、随分かけ離れています。1993年のところで、下の方の小数点付きの方は77.93 ですが、上の方の×印のところを見ると86%です。上の方の表は、86、86、87、87、87、88というふうに、あたかもグラフで言えば平らになっているように見えるんですが、下の方の×印を見ていただくと、87.93、80.10と下の方をずっと見ていくと、かなり大きなカーブが見られます。つまり、随分実績と違う推計値になっているわけですが、同じデータを要求しているのに2つ数字を出してくることで自体が改ざんかと思うんです。10月4日付けでこういう上の表の方の推計値を出しておきながら、小数点以下の正確な数字を出せと言ったら、こんな違う数字を出してきたのが10月24日の数値なわけです。これデータを改ざんするというのは、はっきり言ってスキャンダルです。データを当局が改ざんしたら、どんなことでもできてしまうんです。

次の表を見ていただきたいんですけども、色が付いたものですが、80年から93年以降のところ、緑色とブルーのところはほぼ同じようなグラフの、割と平らな流れの線で推計値と実績値がほぼ一致しています。これが小数点なしの方なんです。ところがピンク色の斜めに急カーブで登っていく線があります。これは小数点ありの方の後から出してきた推計値です。ということは、始めからRateMAX95というのがあるものだから、国交省モデルに実績データを当てはめて推計すると本当はこのピンク色のカーブになっていくんですけども、そのピンク色のカーブになっていくのではちょっとまずいので、実績値のブルーの横ばいのカーブにあたかも緑色のカーブがちょうど同じように重なるような形で改ざんして、そしてこれが95になりますよという見せかけになっているんです。ところが、本当はこの緑色のカーブでは95にならないんです。ピンクのカーブでないと95にならないんです。ということで、推計の基になるデータですら改ざんしたということになります。

もう一度先ほどの「質問事項」のところに戻りますけれども、「質問事項1」の後に(A)と書いてありますが、10月4日付けの回答と10月24日付け回答で、同じ表の中の数字を小数点以下2桁まで要求しただけであるのに、大幅に変更された数値が出てきたのはなぜか、その理由を教えてください。また、大幅に変更されたにもかかわらず、全くアナウンスされなかったことについてその理由を教えてください。

(B)ですが、国交省は10月4日付け回答においてこの表を根拠としながら、構築されたモデルを用いて2000年の免許保有率を推計すると、ほぼ実績値と同様であり、これは先ほどの緑色の付いたグラフのことです。同様であり、近年においても十分に再現性が確保されていると述べている。同時に、10月4日の第22回委員会においても同様の答弁をしている。しかし、10月24日付け回答で提出された1993年～2000年の実績値と推計値を比べると大幅に乖離しており、10月4日付け回答で再現性が確保されていると述べた国交省の回答は誤りであると思われる。

したがって、真実でないデータを用いて再現性が確保されていると委員会をミスリードした事実について、誤りを認めていただきたい。また、国交省モデルは再現性が確保されているとの回答を撤回していただきたいということです。

そして「質問事項2」ですけれども、今までの既存のケースでRateM A X 95を前提にしたケースです、その算出時に用いた免許保有率のパラメーター、の推計結果には、計算間違いがあると思われるので、以下のとおり事実の確認をしていただきたい。

この後は若干省略いたしますけれども、先ほどから「既存のケース」と申し上げているのは、既にこの前の大きいヒアリング資料ですけれども、ここでケース別の推計結果というのが出ているんですが、この「既存ケース」というのは免許保有率95%で設定されているケースをここへきちんと置いているわけです。ですから、これについて既に前提が間違っているの、このケース自体を破棄してもらいたいんです。

それから、88%のケースも出してありますけれども、これもどうも国土交通省に計算させると、誤った数字を出してくるので、これは国土交通省に計算していただかない方がいいんじゃないかというふうに思っております、この「事実確認1」「事実確認2」「事実確認3」「事実確認4」は、後で読んでいただければおわかりになるかもしれませんが、この数字は当方で同じやり方で計算した数字と違ってくるといことなので、まず幾つか要求したいことは。

「要求事項」としてありますが、「質問事項2」で申し上げたとおり、誤ったパラメーターに基づく交通需要推計モデル「既存のケース」は全く意味を持たない。また、誤った「既存のケース」の試算結果を用いて近似計算を行い幅を持った交通需要推計値を算出するという方法は全くナンセンスである。したがって、国交省は「既存のケース」の誤りを認め、撤廃するよう求める。

「要求事項2」ですけれども、国交省が提出されたデータの信憑性に疑問を抱かざるを得ない事実があるということは、質問事項1で示したとおりである。また、就業率の計算など免許保有率以外の点にも疑問は残されている。更に、10月29日の第26回委員会においても、複数の委員から国交省のデータの信頼性を疑う意見が出された。これらの経緯を踏まえ、公正中立な第三者による交通需要推計の再計算をし直すように求める。なお、その際には、推計に用いたすべてのデータを公開し、検算が可能になるよう担保すべきであると考えます。

計量計画研究所にやらせないでほしいんです。計量計画研究所は、もう前科何犯もありますから、今まで何度も間違ってきていますし、そしてはっきり言いまして国土交通省の天下り先だと思しますので、そういうところにやらせるとまた、基本的に信用できないわけです。数字を平気で改ざんするわけですから、そういうことをやってきたということで、ほかの第三者にそれを計算させるといことが必要であるということです。

中村委員 委員長、余り時間を取りたくないの、ホワイトボードを使って簡単にやり

ますが、猪瀬さんは改ざんと言っておられるんですが、私はそういうようなことではないと理解しているわけです。まず、この最尤推計ということをよく理解してもらわないと困るわけですが、実績というのがこのようにあるわけです。実績というのはこういうように、ばらばらしているわけです。ここのところにどんなカーブにすればこれに一番うまく合致していくのかを出していくわけです。そうすると、ここがこれだけ合わないというふうになるわけです。これを一番うまく合致するようにパラメータを求めていくということを経算するわけです。

これを、この辺までの年のデータしか使わずにパラメータを決めたということであったのが93年までのデータです。だから当然これがこんなになって、安定しないことになるわけです。それではまずいという指摘で、更にこのデータを警察からもらって、こう付け加えていった。そうしたら新しい値が求まったというわけです。

前のデータで出したのと、追加データで出したのとが合っていないのは当たり前で、これは改ざんしたわけでも何でもないというふうに私は思います。

それから、もう一つ恣意的という言葉がありました。恣意的というのはインテンショナルに、ある意図を持ってやったということでしょうけれども、私にはそういう意図を持ってやったとは思えない。それは、彼らもそれは問題だったとここで言うておりますが、容易に計算するというので、理屈から言って大体0.95くらいが上限だろうということであまりにやったということ、それは大変まずかったと思いますが、恣意的であるということには当たらないということをつけ加えさせていただきます。

猪瀬委員 今の中村先生の御説明は、途中経過が省略されていると思うんです。最初に出してきた数字はここのところの数字を出してきたんです。この区間だけを出してきたんです。そして、実績値もあたかもこれとこれが、この黒い線と緑の線があたかも近似しているような数字を出してきたんです。それで、この数字の小数点以下をきちっと確認しようとしたら、これが今の表にありますようにうそであって、こうだったということが、この95に行くのにこういうカーブでなければ行かないということがわかってきたわけで、したがってここしか出さないで、ここを隠していたということと、これ自体を隠していたわけです。

ですから、あたかもこの黒い線と緑の推計値が一緒のようなデータをここからここまでの範囲で見せてきたわけです。その基を見せてくれと言ったら、実績値が出てくるわけで、それから推計値もこっちが出てくるわけです。同じ資料の中の数字を小数点以下まで出してくれと言ったら、こんなに違っていただけ。始めから小数点以下の数値を、この時点で出せばいいわけです。

中村委員 だけど、こういうのはもともとそんなたくさん有効数字はないのです。だから細かく出したって下の方の数字なんて8と書こうが、7と書こうが、もう全く意味のない数字なんです。

猪瀬委員 有効数字の問題ではない。10月4日の資料の中の数字を小数点以下まで出してほしいといったら、10月24日には4日とまったく異なる数字を出してきたんです。これはかなり意図的なものです。これは意図的な改ざんですから、白昼堂々とうそを言っているのと同じです。

今井委員長 この交通量の推計というのは、非常に将来の料金収入がどうなるのかということに関係ありますし、非常に重要なことなんですけれども、これをやり直すということは非常に大事なんですけれども、正確さを求めるということは非常に大事なんですけれども、我々の検討に間に合わないということになっても困りますので、できるだけ今の免許の保有率の修正がございましたが、それを使った修正の数字というのは出せないかと。中村委員、いかがですか。

中村委員 誤ったやり方でやるとまずいというのは、それはおっしゃるとおりで、これは直してもらおうということなんですけど、ただこれはあくまでも遠い将来についての推計であるということをお理解いただきたいと思うんです。20年、30年先の話なので、そこで何台自動車が走るかとか、あるいはどれだけの免許保有人口になるのかということをお推計していくわけですから、これ以外のファクターというのもまだまだいっぱい入ってくる可能性があるのだけれども、これはそれらを入れずにやっているのですから。

例えば、人口は減っていく、これは大体間違いないと言われているんですが、それは日本人の人口が減っていくんで、フランスやドイツを見ると、あれだけの出生率でありながら総人口は別に減るわけではないわけで、これが人口問題であるわけです。そういうふうに、社会・経済的には予期できないファクターがいっぱいあるわけで、それをこのところだけで、間違っているのは困るんだけど、余り細かいところをいじり出して、肝心のところへたどり着けないということの方が私はもったいないと思っています。

ただ、猪瀬さんがそういうことをちゃんと指摘されたということは、これはこの前も言いましたけれども、私は大変意味があって、それによってこういうふうな将来予測というのを極めて真剣にやって、一つひとつの数字であれ数式であれ、これを大切に扱ってよく吟味するということになったというのは、これは大変大きな意味を持っていますし、これは何もそういう任にある官庁だけではなくて、そういう研究をやっている学界の方にもそれなりの影響を持ってくる。そういった意味では、非常にポジティブに考えていいと思うんですが、ただこの仕事の中でというと、余り細かいところにいつまでもこだわっていたのでは、肝心なところへ行けないということを恐れます。

松田委員 先生のおっしゃるのはよくわかりますけれども、今までの議論を国交省の説明を含めて聞いていると、1つのパラメーターですらこれだけの違いがあるということは、ほかのパラメーターも同じように実績と架空とが違っている可能性があるということをお推測させますね。

中村委員 予測しているパラメーターは、これだけなんです。ほかにはもう実績だけで

いっているのです。

松田委員 そうですか。大体実績の四捨五入が違っているというのもおかしいのでありまして。

猪瀬委員 さっきの表のところを見ていただくとわかると思いますけれども、推計値だけではなくて実績値で、小数点以下がある場合とない場合の数字が違うということは、実績のところが違うというところは一体どういうデータなのかということです。

10月24日付けの表のところの、さっき推計値の話をしていましたけれども、実績値のところでも小数点以下を出したら、この10月4日付けの方のものとは比べておかしいと思うのは、何でこの1991年の83.85%が85%に丸めてしまわれるのか、90年の84.1%が86%になっているわけで、実績値が変わってしまうというのはわけがわからない。

中村委員 それはわからない。

猪瀬委員 そうでしょう。だから、こういう不純物が入っているデータを基にしてつくられたら、何のこともさっぱりわからなくなってくる。これ自体が信用できないわけです。実績値でもでたらめであったら、何を足場にしてこれを組み立てていいのか考えられないです。判断できないです。だから、もう計量計画研究所でやってもらうのはやめにしましょうよ。

それで、国交省でやるのもやめていただいて、検証可能な第三者に、この計算はコンピュータを回してとか何とか言っているけれども、今のは性能がいいから、大体時間がかかるときはデータがおかしいときですから、そんな時間はかからないと思います。

大宅委員 根っこのところだと思うんです。今、中村先生がおっしゃったように、このこと自体だとそんなに差はないように見えますけれども、ではアクアラインの3万台というのはどこから出てきたのか、今は1万3,000で、1割とか2割とかの誤差なら話はわかりますけれども、3分の1というのはどこから出てくるかということ、やはり根っこにこういうちゃんとした積み上げではなくて、始めに答えがありきでやっていることの一つの証左だというふうに、私たちは受け取るわけです。

中村委員 アクアラインなんかの非常に大きな問題は、料金抵抗というのを重視して想定していないということなんです。だから、私は本四の問題なんかを料金の問題でちゃんと処理しようというのはそこなんです。そっちの方がはるかに効くんです。

アクアラインが、今、3万台という予測だったのが1万3,000台しか走らない大きな理由は経済の停滞のほか、料金が高いこと、これは皆さん認められるわけです。それが最初のもとの今の状況とは随分違っているわけです。だから、そういう問題こそ大事だからちゃんとやった方がいいと言うわけです。

大宅委員 それはそう思いますけれども、ただ3万台というのはそうやって出てきたわけでしょう。

猪瀬委員 それも正しいけれども、料金問題は別なんです。

田中委員長代理 私も長年旧建設省、あるいは建設省だけではありませんけれども、特に公共事業等々について長期のいろんな計画、いろいろな予測、そういう数字は一体どういうデータでやっているか非常に興味をもっておりましたが、この問題をずっと聞きながら、本四の問題、あるいはアクアライン、現在我々が直面しているいろいろな問題についての将来予測なんかについても、一つを取り上げてもこういうことであるということは、他についても非常に不安である一方で、やはりそうだなという変な納得を私はしておるといふことだけは事実であります。

川本委員 私も猪瀬さんの御指摘は、本当に大切な御指摘だと思って厳しく受け止めるべきだと思います。

一番気になりますのは、この交通量予測が収入にどう影響するかです。RateM A Xが95から88に動いたということは事実としてあるわけで、その結果交通量予測から高速への移行率、またそこで計算がいろいろあって、結果収入の予測に対してどのぐらいの影響があるか、中村先生の方でおわかりであればお教えいただきたいと思います。

中村委員 これは私の推測なので、ちゃんと計算するとどうなるかわかりませんが、この95と88、その7%の差がもろに効いてくるようなものでは全くありません。途中でいろんなもので効きが弱まっていくものですから、結果として95でなく88を使ったとしたら、交通量への影響はその半分か3分の1くらい少なめの見積りになり、だから7%にはとてもならないと思います。

ただ、ちゃんとした数字を使ってやり直した方が、もちろんいいわけですから、それはやってもらわないといけないというふうに思っています。

田中委員長代理 ですから、この際お使いになったパラメーターを十分に再吟味されて、それからどうせ高速に落とした場合どうなるかという今のお話になるわけですから、そこをきちんとやってもらわないと思います。もう一回それぞれについて。

中村委員 だから、やってもらおうと言っているんです。やらないとは、だれも言ってない。

猪瀬委員 だから、再計算をしていただきたいわけだけれども、その再計算の場合にこれだけでたらめな数字を基礎にして。

中村委員 私もこれはよくわからない。

猪瀬委員 でも、明らかにおかしいですね。

中村委員 ただ、私が思うのは上の方の10月4日というのは、93年までのデータなしでやった話なんではないかと思うんです。

柴田次長 委員長、今、道路局に事実関係を確認しましたので、説明いたします。

酒井参事官 今の「別紙」の10月4日付けと24日付けの推計値の違いでございますが、まず24日付けの推計値というのは、古いデータのままでモデルで推計をした値そのまま、生の数字でございますと。通常はこのようにして当てはめた上で、将来の数字を推測して

いくわけですが、その際にわかっている現況値で補正をいたします。補正をした後の数字が10月4日の部分ということになります。

ですから、24日が生の数字でございます。4日付けの推計値というのは、それを現況値に合わせて補正をしたものでございます。

猪瀬委員 質問しますが、現況値補正って一体なんですか。これは恣意的な手の突っ込み方でしょう。現況値補正をやったら、全部統計は崩れますよ。

こんなに都合よく現況値補正をやったら、統計は成り立たないです。つまり連続性が全部切れますから。

酒井参事官 済みません、事実だけを。とりあえずこの数字の意味は、そういうことだということを今、御紹介申し上げております。

それから、実績値でございますが、これは今、確認中でございますが、単純ミスのようにでございます。

猪瀬委員 単純にミスしますか、こんなの小学生だってミスしませんよ。

現況値補正ということは何ですか、それについて説明してください。

酒井参事官 限られたデータで推計をしていくわけでございますが、その際乖離が大きくなっている部分について、現況に合わせるように補正係数をかける、それによって将来を伸ばしていくということをここではやっていたようでございます。

猪瀬委員 現況値補正というのは、本来あり得ない言葉なんです。

大宅委員 だから鉛筆なめているというだけのことじゃないですか。

酒井参事官 その上で、今回は新しいデータを2001年までのデータに基づいて当てはめると、まさに猪瀬先生が御指摘になったような形になるということございまして、今回のものにおいてはそういう現況値補正というものはしていないということのようでございます。いずれにしても、古いデータをベースにした推計であったということから生じた問題だと思えます。

猪瀬委員 先ほどの国交省の回答の「別紙」というところにも、①のところは最新のデータを入手する努力が不十分であったことに起因し、成長率曲線のパラメーター現況値補正を行ったときに、過去の再現性を十分にチェックしていなかったこと。これは、言っていることは全部矛盾している話で、現況値補正を行ったということがまずおかしいということと、行ったら違ってきてしまったという、これわけがわからないです。

柴田次長 委員長、いずれにしましても今、道路局に確認しまして、参事官がお答えいたしましたように、ここにはございますのは古い限られたデータで推計するがために、現況値補正等々をやって、その結果95%を前提にやったということございまして、現在道路局としては猪瀬委員御指摘のとおりやって、88%ということやりますということでございます。

猪瀬委員 これはどこかにやってもらえばいいだけのことで、締切りをかなりきつく決

めて、それで再計算をさせればいいだけの話です。だから、国交省と計量計画研究所に頼むと、どういう数字を基にして持ってくるかわからない、検証できないから、これもこれだけの数字を細かく一々請求して3か月かかったわけですから、国交省とそんなことをやっていたらむだになってしまうので、これは別のところに再計算させればいいわけです。それは建前は国交省が委嘱したという建前、あるいは委員会が委嘱したという形でもいいと思いますけれども、委員会で委嘱して数字を出してもらって国交省と確認するとか、そういうことだとどうですか。

中村委員 それだけの時間と費用があるなら、おやりになった方がいいと思います。

今井委員長 これは結局今、猪瀬さんが御提案のように、きちっとした数字が絶対必要ですから、よく打ち合わせて正確な予測を出してもらいたいと思うんですが、今朝も私は財政審に出て厚生年金の今後のあれをやったんですけれども、出生率なんていうのは5年で猛烈に変わってしまうんです。ですから、やはり今は正しくても3年先違うかもしれないから、これは見直していくというのが一つ非常に大事なことだと思います。それによって収入が違ってきますので、そういうことを前提にして今、最も正確なものを委嘱いたしますが、しかし全く交通量の予測がないままこの委員会を議論するわけにもいきませんから、先ほど中村委員がおっしゃったように、修正されたものを使った近似値でもって数字をとにかく出していただかないと議論できない。ですから、それを将来修正されるという前提でできるだけ出していただきたいと思いますが、それは次回ぐいらいに出せますか。

中村委員 これを全部修正してやるのは、幾ら早くやっても2か月かかると言うのです。2か月かかったんではこっちの会議が終わってしまうからだめだと言って、何とかならないかと言ったら、今までのものをやった経験のある人がちゃんとやっても、12月中旬が努力目標であると。

田中委員長代理 手間がかかるから、やはり出せないんですか。

中村委員 そうではないです。そういうふうな偏見、予見があるからおかしくなるんです。みんなまじめに数学的にちゃんとやっているんです。冗談ではないです。そんないいかげんなことではないです。

田中委員長代理 どうしてそんなに時間がかかるんですか。

中村委員 この後の配分計算というのは、全部の日本中のネットワークについて、どこにどれだけ走るのかを出していくんです。いままでのところまでだけやるなら話は簡単なんです。ここから先が大変なんです。

今井委員長 だから、それをできるだけ早く我々が議論できるような数字を出してもらって。

中村委員 猪瀬さんの言うておられるのは、ここまでの話だから、ここまでの話ならどこかに頼めばやってもらえると思います。割に短い時間で。だけど、ここまでの話だけだと我々の役に立たぬわけです。どこの道路に、どれだけ車が走る、だから料金収入が幾

らになるかというのを出していこうとするわけですから、そこが大変なんです。

猪瀬委員 だから、一つはおっしゃられるのはわかるんですけども、ただそれからずっとやっていく過程で、本当にちゃんとやってくれるのかなというふうな気持ちがあるんです。

中村委員 だから、もしどこかもっと早くやってもらえるところがあるなら、私はやってもらった方がいいと思います。

猪瀬委員 だから、この基本的な部分の再計算はすぐできますね。まず、そこまででもすぐ、これは1週間でもできますよ。

中村委員 だから、私は近似計算でもいいから、委員長が言われるように一つの数値を出してそれを用いて検討する。それで後で、少なくとも我々の委員会の中でちょっとそれは出してくださいということを約束してもらって、それで大きく乖離があったらまたそのところでやり直す。少なくともどこかで数字を出さないと、この先の議論が何も進まないんですから。そんなことしたら、また何か月も先になりますよ。

猪瀬委員 ここは問題点を指摘したんで、計算は別のところでやってもらうわけですから、ここで時間を取るつもりはないんですが、日付けの保証をしてくれないと困るんですけども。

中村委員 だから、それは委員長がお願いされる話で。

猪瀬委員 これはきちんと日付けの保証を付けて、例えば再計算をするということで、95%のケースはやめて88%のケースで近似計算をなさるというわけでしょう。近似計算なさるということは、それはそれで今までのあれを繰り返していくわけですから、そんな難しくはないと思うんですが、ただその近似計算に信憑性があるかどうかという問題が前提としてありますから、それはそれで国交省の仕事ですからやっていただくとしても、やはりもう一回再計算をするということについてまず基本的な部分はやってもらうということで、それはすぐできるでしょう。

全部の全走行台キロを、地方の路線まで全部配分するところまでの計算はなくても、まず基本的なところで途中の近似計算と、第三者機関の再計算の基本的な部分の差異があるかないかだけは確認できますね。それだけでもやってもらえれば、そうするとそれから総走行台キロの信憑性が見えてきますから、そこだけだったら技術的にできますね。

中村委員 はい。

猪瀬委員 だから、その基本的なところでの再計算をどこかにやってもらうというのはどうですか。そうしたら、別に委員会の時間の邪魔になるわけではなし。

中村委員 それなら結構だと思います。並行してやるということなら。

猪瀬委員 そのときに中村先生のおっしゃっているそちらの近似計算と、どう違うかを見れば。

中村委員 大きく乖離すれば、これはまた検討すれば良いのです。

猪瀬委員 大きく乖離する可能性もゼロではないんです。かなりあるんです。

中村委員 ゼロとは言いませんけれども。

猪瀬委員 これを見ると、2050年で3%とか4%しか差がないんです。

中村委員 ただ猪瀬さんの言われるそういうのはわかるけれども、もう根本のところでもう少数以下のことをという話は、私は本当に意味がないと思います。何が起こるかわからないんです。例えば、ガソリンは今は95円でしょう。あれが倍になったら、交通量なんて一遍に下がってしまうわけです。あるいは、安くなったらその逆になる。あるいは、日本に中国からもっと人が入ってくる、流入労働力を認めるということになっていったら、人口予測も一遍に変わってしまうんです。その辺のことが将来というのは不安定なんです。だから、長いのはリスクだって川本さんがいつも言われるんです。

田中委員長代理 こういう計算で一番詳しい中村先生がおっしゃることで、100%信じたいし、そうだろうと思います。しかし、これからの仕事がブレイクダウンしていくのに手間がかかる、専門家がおっしゃるんですから確かにそうでしょう。ただ、私が心配しているのは、猪瀬さんが問題提起してこれほどのことで何か月もかかっていると、なぜ始めからさっとできなかつたか、その体質を考えると、中村先生はそういうことも考えておっしゃっているのかと想像するのも、また自然な態度だと思うんです。

ですから、問題提起されてからなぜ過ちを先に早く認めなかつたのかという辺りは、どうに理解できません。

今井委員長 ですから、これは議論していても結論でないです。ですから、猪瀬さんが言われたように、今の時点で最善の予測を求めることはどこかに頼みましょう。それは考えてください。私はわかりませんから、中村先生と国土交通省とよく相談して考えてください。

そして、この委員会で何も予測がなくて議論するわけにはいきませんから、ひとつ近似値計算でもあれですから、これをできるだけ早く出して、大体それに基づいたらどういう料金収入が入るのか、どういうふうになるのかということなしにこの議論は進められませんから、それをひとつ是非できるだけ早くやっていただきたい。できれば、次回の根本議論をやる3日間の間どこかでやっていただきたいと思います。

猪瀬委員 だから、総走行台キロに落とさない段階のものでの比較をやるということは確認してもらいたいと思います。そうしたらすぐできるでしょう。

今井委員長 今の結論はそういうことにして。

猪瀬委員 近似計算を認めたわけではないですよ。ただ、そこでとりあえず時間がないという前提で。

今井委員長 猪瀬さん、それをやると切りがないから、わかっているんです。だから、あなたが言ったことは頼んだじゃないですか。だけど、それを待っていたらこの委員会は終わってしまっていますから、ですから近似計算をとにかく出してそれでやって、そうい

うのは毎回修正していけばいいわけです。今後委員会はずっと続くわけですから、そう考えましょう。

大宅委員 まじめにやっているって、中村先生のお怒りはごもっともなんですが、それで小数点幾つまで細かく需要予測をしようと言っている話でなくて、実績値でこれだけ数字が違うという、それがただの単純ミスでしょうというのは、それこそこちら側が冗談じゃないと同じ言葉をお返しするしかないと思います。その根っこの話だと思います。

今井委員長 それでは、今、石原大臣がお戻りになりましたので、さっき御質問があったんですが、昨日総理とお会いになったということなんで、ちょっと御報告をお願いしたいと思います。

石原大臣 昨日、根本副大臣とともに総理のところへ、当委員会の審議状況等々につきましてお話をしてまいりました。その席で総理からは、委員の皆様方に二十数回も開かれた形で御議論を精力的にお取り組みいただいていることに対する謝意が冒頭ございました。そこで、総理が気にされておりますことは、報道等々でしか当委員会の審議内容というものに細かく接することができませんので、是非とも改めて申しておいてもらいたいということは、国会でも総理は道路をつくるのかつくらないのか等々の質問に対しても、明快に御答弁されておりますし、今回の特殊法人改革の根本は整理合理化計画にあると、閣議決定があると、これを前提に7人の委員の方全員が共同責任を持つて的確なる御意見をおまとめいただきたいと、委員の皆様方が自分の意見だけを申すのではなくて、まとめる責任がある委員会であるということ強く申されておりました。

以上でございます。

根本先生、何か補足することがございましたら。

根本副大臣 私の印象も、7人の侍で、共同責任でやってくれと、しっかりやってもらいたいということだと思います。私の感想ですけれども。

石原大臣 7人の侍というような言い方もされておりました。

今井委員長 質問等があればどうぞ。

それでは、非常に総理も御心配だということのようでございますけれども、この委員会としてはあと限られた残りの時間で、責任を持って意見をとりまとめていく必要があると思います。新聞によりますと、今月中にということなんですが、やはり大体今月中に欲しいということでございますね。

石原大臣 この点は、ちょっと新聞の報道がまちまちだったような気がするんですが、総理が今月中にはなというふうな言い方をされましたので、答申を今月中ですかというふうに私の方から質問したら、いやいや答申は12月だと、どうするかというとは11月の早い段階に決めてもらいたいと、予算もあるしなどと、総理が予算もあるしなど言われていることは、本四架橋の問題を指して言われたのではないかと思います。

今井委員長 わかりました。いずれにしても、この限られた時間の中で責任を持ってと

りまとめないといけませんので、本日冒頭にありました今後の主要な検討事項と論点整理は、できるだけ来週後半から短時間の間に、とにかく共同責任で意見を一致させるということにいたしたいと思っております。さっき松田委員がおっしゃったように、7日の日に最後の地方懇談会がありまして、首都圏でございますから、この1週間みんなよく考えまして、8日以降に集中的な審議を行いたいと思っております。

よろしく願いいたします。

中村委員　ここまで百何十時間か知りませんが、我々議論してきたわけです。今までやってきたことの問題点も随分たくさん出ました。今の需要予測の問題なんかもそうだし、アクアラインなどの問題もそうです。過去のそういう問題は問題として、我々はそれをもう十分認識したといえます。それをいつまでも何とかが合わないのはだめだとかと言っていてもしょうがない。そういうような経験をもろく無視するわけではないんですが、それを踏まえてもかくよい改革をする、実行可能な、現実に改革されるものをしていく。これをあとの限られた時間でやるというふうに、建設的な意見にこの委員会での議論はこれからは是非変えていってほしいと思っています。

今井委員長　皆さん建設的におやりになっていると思うんだけど、その意見が合わないということなんです。しかし、これは我々少なくとも法律に基づいた委員会でございますし、閣議決定という一つの指針があるわけで、それから外れて結論を出すわけにもいかないわけございまして、そういうことを十分踏まえて、共同責任で結論を出していきたいと思っております。

よろしく願い申し上げます。

今日はちょっと早いんですけれども、そういうことがございますので、この1週間よくお考えいただいて、次回からきちっと結論に向けてやっていきたいと思っております。

次回、次々回等についての説明をお願いします。

坂野事務局長　次回、11月5日の委員会でございますが、これはもう前回既にお諮りしたとおり、ファミリー企業の問題について、道路公団の経営改善委員会の中間報告について短時間ヒアリングを行うこと。

それから、関連事業について積極的これを展開するために、規制緩和等が必要ございまして、これについて事務局が討議用資料を作成して、皆様方に御論議をいただきたいこと。及び料金収受等の管理コストの削減についても、資料をお出しして御論議をいただきたいと考えておるわけでございます。

今日お帰りの際、この5日に向けて関連事業の規制緩和等の資料はできておりますので、皆様方におわたくししたいと思っております。

それから、今、委員長が整理していただいたように、5日の次は11月8日でございます。8日については、重要課題について基本的な御論議もいただきたいということになるわけでございますが、前回地域分割について御議論をしていただいたときに、少し事務局で試

案みたいなのを検討してほしいという御要請もありましたので、できるだけ8日間に合わせるように作業は事務局として急ぎたいと考えております。また、先ほど委員長からお話がありました、将来交通量予測についての近似計算などについても、もし間に合えばそういうデータもお出しをしたいと考えておるわけでございます。

以上でございます。

今井委員長 それでは、そういうことで5日と8日の日を予定いたしたいと思います。5日は13時～18時までなんですが、この日は18時までかかるかどうかわかりませんが、一応御予定ください。今ありました関連事業の問題、コスト削減の問題をやりたいと思います。

それから、8日は多分18時までかかると思いますので、御予定をお願いいたしたいと思います。

それでは、第27回「道路関係四公団民営化推進委員会」をこれで閉会いたします。本日はありがとうございました。