

第28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5日(火)13:00~18:20

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28回会議を始めます。

本日は、所用のため、中村委員と根本副大臣は御欠席であります。

また、石原大臣と大宅委員は遅れて来られるということでございます。

まず、事務局長から報告事項をお願いいたします。

坂野事務局長 本日は、前回までの整理に従って、関連事業及び管理コストの削減、それから道路公団の経営改善委員会が、ファミリー企業の問題について中間報告を出しましたので、公団からのヒアリングについて御審議をお願いしたいと思います。

なお、公団からは、総裁がお越しになる予定でございますが、国会の委員会に呼ばれておられるということでございますので、3時目途でこの会議に御出席をいただくということにしております。

それでは、資料の点検を兼ねて資料の紹介をさせていただきます。

まず、議事次第と3枚の紙がございます。

その下に、今日公団から御説明に来ていただく方の職名、氏名がございます。

その下からが資料でございますが、まず、資料1で関連企業に関する参考資料。これは、19回の委員会に既に提出をし、御説明をさせていただいているものでございますが、記憶を新たにさせていただくという意味で再提出をさせていただいております。

その下に、現在民間に委託調査をしております内容についての進捗状況を簡単に絵にしたものも添付してございます。

次に資料2でございますが、これは関連事業について事務局が作成し、本日少し御説明をさせていただくというものでございます。

また資料3も、この関連事業の関係の中の規制緩和の関係で事務局が作成し、御説明をさせていただくというものでございます。

資料4は、管理費の節減に関して、これも事務局が作成をして御説明をさせていただきたいと思っております。

資料5は、日本道路公団が今日ヒアリングのために用意をした資料でございます。

その下に、改善委員会の中間とりまとめについて、念のために資料を用意してございます。

最後に資料6で、本四公団の債務処理についての資料。これは既に23回の委員会でお出しをしているものでございますが、委員長の御指示で今日はこの問題についても論議をする可能性があるということでございましたので、念のために再提出をさせていただいております。

以上でございます。

今井委員長 それでは、本日の議事に入りますが、本日は、ただいま説明がありましたように、先日の予定に従いまして、まず、関連事業の在り方と管理コストの節減につきまして議論を行った後に、関連法人に関する日本道路公団のヒアリングを行います。ヒアリングは、15時からといたします。

このほかに、重要論点の1つである、本四公団の債務処理につきまして、予算のタイムリミット等がございますので、本日改めて議論を行いたいと思います。

この問題につきましては、大宅委員が来られた後に、審議に入るということにいたしたいと存じます。

それまでは、ただいま話がありました、関連事業あるいは管理コストについて事務局が

用意しました資料の説明を受けることにいたします。

こういう順序でやることでよろしゅうございますか。

(「はい」と声あり)

今井委員長 それでは、道路四公団の関連企業、新会社が行う関連事業、管理コストの節減を一括して事務局から説明をお願いいたします。

水上参事官 まず、資料の1でございます。先ほど申し上げましたように、この資料は、関連企業の参考資料として第19回委員会に出したものでございます。

主として、後ほどの公団ヒアリングの際に、関連企業、関連法人の参考としてご覧いただけたらと思います。

2枚ばかり追加してございます点だけ簡単に御案内させていただきます。

資料1の右下のページ数で14ページをご覧いただきたいと思います。

資料1自体は、関連企業に関する参考資料として、主に維持管理業務の外注状況及びS A・P Aの収益の状況等をまとめた資料でございます。

それに関連しまして14ページは、直轄国道(一般の国道)と日本道路公団の管理します道路の維持修繕費のキロメートル当たりの単価の比較をした表でございます。

それぞれの道路の規格ですとか、通行量の違いはございますが、概要としてご覧いただけたらと思います。

これにつきましては、後ほど管理コストの縮減の際にもう少し詳しく説明をいたします。もう一枚が、一番最後のページの18ページになります。

左上に「関連法人・企業と関連事業の関係」というふうに書いてございますが、この冊子及び後ほどの公団ヒアリングの際には、関連法人・企業というところに焦点を当てます。この後に説明いたします冊子は、関連事業についてでございます。似たような言葉で混乱しがちなものですから、少し見取図を付けてございます。絵の中に①、②、③というふうにございますが、①の高速道路等の維持管理業務、この業務の多くを関連企業に外注しているという部分。左下の②のS A・P Aの占用及びその中のテナントの一部を関連法人・企業が行っているという部分。この①、②が関連企業についての概要でございます。

現在の公団、民営化した場合の新会社にとっての有料道路以外の収益源としての関連事業というのが②、③でございます。

今日は、この関連法人・企業の点と、関連事業の点と両方話題にしていまいりますので、こういう関係になっているというものでございます。

では、関連事業の方の説明に移りたいと思います。

資料の2をご覧いただきたいと思います。

関連事業につきましては、表紙に「1. 中間整理における関連記述」ということで、まず、民営化の基本方針で関連事業を積極的に展開する。「7. 新たな組織のあり方」のところ、有料道路事業に加えて、関連事業を必要な規制緩和等を図り、関連事業を積極的に展開する。また、S A・P A等道路本体以外で事業を展開するための資産については、自ら保有すると。これが中間整理で記述された項目でございます。

この資料の2は、主として、これら関連事業に関しましての基本的考え方と、あくまでもイメージでございますが、現在の四公団で有料道路以外の関連事業として、どういうものがイメージできるのかというのを、この資料2で説明をいたします。

表紙の真ん中から下に「2. 基本的考え方」ということで、関連事業のねらいというのが2点記述してございます。

1点目が、新会社が成長性、企業価値を高めるためには、有料道路事業において安定的な収益を確保するとともに、有料道路に付随する事業機会、経営資源を積極的に活用し、新たな収益を確保するのが望ましいのではないか。これを、基本的な関連事業のねらいとして位置づけてはどうかと。

2つ目の点でございますが、関連事業による収益確保は、新会社のインセンティブに貢

献するとともに、利用者サービスの向上、それは多様なサービスを提供するという意味を併せまして、料金引下等による還元、こういうものを併せて利用者サービスの向上に貢献する事業というものになるのではないかと、これが基本的な考え方でございます。

参考の1というのが、頭から3ページ目に付けてございます。

これは、全体の売上に占める関連事業の売上比率というものを、現在の日本道路公団とイタリアのアウトストラデー社、そしてJR東日本を簡単に比較したものでございます。左端の現在のJHは、2001年度の行政コスト計算書の連結の数字をそのまま持ってきております。その前提で、関連事業は全体の約2%でございます。内容としましては、サービスエリア、パーキングエリアの主に占用料の収入。それから、トラックターミナル、駐車場を一部やっております。そして、連結上で対象になった子会社関連会社の外部売上の範囲でございます。

アウトストラデー社の場合には、現状で関連事業が約8%で、5年後には10%にするという目標を設定しております。内容的には、やはりサービスエリア及び広告事業。それからテレパス、これはETCの車載器に当たるものをイメージしていただいて結構でございます。関連業務で約一割の関連事業収入を得ております。

右端のJR東日本は、これまでの委員会でも話題に出ましたが、約三割の関連事業収入があるというところでございます。

どの程度の比率になっていくのかというのは、もちろん新会社の経営によるわけですが、現状に比べて関連事業を行う余地はあるだろうというイメージの資料でございます。

そして、最初の1ページに戻っていただきまして、関連事業のイメージということでございますが、ア)イ)ウ)というふうに書いてございます。既に行っております有料道路に密接に関わるサービスエリア、パーキングエリア、これは既にやっているもの。

イ)としまして、それ以外にも事業機会、あるいは生かせる経営資源があるだろうと。更に、ウ)としては、場合によっては有料道路に直接関連しない事業の余地もあるかどうかというものでございます。

右下のページ数で5ページをごらんいただけたらと思います。

関連事業のメニュー自体は、新会社の経営の中で決定されていくというふうに考えておりますが、現在の有料道路及び四公団の経営資源をベースにして、考えられる関連事業のメニュー例というものをリストにしたものでございます。

この表と併せまして、資料3にA3ではさまっております6ページ以降と併せてご覧いただけたらと思います。

資料2の5ページのリストを上から簡単になぞってイメージというものを御紹介させていただきたいと思っております。

5ページ一番左端に大きく4つにくくってございます。一番上の塊、休憩施設・高架下・IC隣接地と言いますのは、言い換えれば土地活用事業のイメージでございます。

2つ目の塊が情報通信、これは高速に関わる交通情報ですとか、あるいは現在管理用を持ってあります光ファイバーの貸与ですとか、そういう情報あるいは情報通信に関連する事業群でございます。

下2つにありますのが、現在の四公団が保有するノウハウですとか、資産の活用事業という塊でございます。

一番上に戻りまして、休憩施設・高架下等でございますが、左から2つ目の欄を上から簡単に紹介してまいりますと、飲食・物販は、現在はサービスエリア、パーキングエリアの占用料収入という形で、一般の言葉で言いますと、土地を貸しているという事業にとどまっておりますが、可能な範囲で飲食・物販事業自体に取り組む余地もあるのではないかと。

その下に書いてございますのが、休憩施設の中での多様な事業展開ということで、SA・PA、それからインターチェンジ等でのホテルですとか、イベント、そのほか商業関連施

設、そういうものの余地も場所によってはあるのではないかと。

更に高速利用者等が立ち寄りますので、観光、旅行に関連しますようなサービス事業というものも考えられるのではないかと。

また、駐車場事業は、JHは現在、都市公園の下で駐車場を行っておりますが、そのほかに首都高、阪高では高架下で一部現在も行っております。なお、取り組みの余地が大きいのではないかと考えております。

ここまでで、A4の資料3の方の6ページ、7ページをご覧いただけたらと思いますが、6ページは、現在のサービスエリアの基本的な配置図でございます。左側の方に主に料金を取らないサービスものが並んでおりまして、右側に物販・飲食というものが並んでいるという配置でございます。

7ページに参りまして、このサービスエリアの中で、現在の公園の段階でも多様な店舗構成、あるいはサービスの取り組みが始められているというものを紹介しております。

例えば、左側のサービスの多様化というところで紹介いたしますと、通常は1サービスエリア1テナントで行っておりますが、2つのテナントにさせるですとか、あるいはフランチャイズで経営を行う等の取り組みもされております。その中では、ファーストフードですとか、コンビニ的な施設も最近では導入が始められております。

また、左側の下半分でございますが、マッサージですとか、キャッシュコーナーですとか、またスポーツ振興くじですとか、そういうものの新しいサービス、テナントの取り組みも始められております。

また、右側にいきまして、サービスの多様化ということで、ドラッグストアですとか、その下のレストイン、仮眠等のできる施設ですとか、一番下の方でいきますと、ヘアカットですとか、新しいサービステナントの入居も始められております。

これが、サービスエリアの中でどんどん進められている新しいサービスあるいはテナントの紹介でございます。

資料の2に戻りまして、また5ページの一覧表になりますが、左側から2つ目の欄で、先ほどの駐車場の下にトラックターミナル、利便増進、高速道路活用施設等が書いております。

トラックターミナルは、現在、JHが出資及び土地の賃貸という形で5か所のトラックターミナルに関わっております。利便増進施設は、新しく始められた事業でございますが、これはA3の8ページをごらんいただきたいと思います。

A3の8ページの右上に「利便増進施設」というふうでございます。インターチェンジにコンビニエンスストアを設置すると言いますか、土地を賃貸するという形で、こういう事業も始められております。

また、高速道路活用施設と言いますのは、A3の8ページ右下に書いてございますが、イメージとしましては、高速道路に民間の商業施設等を連結して利用者の利便に供すると、あるいは民間の事業機会を提供するというような事業でございます。現在の公園の収入としては、連結利用収入という限られた収入で行っている事業でございます。

資料2の5ページに戻りますが、高架下空間を活用した多目的事業というものがA3の9ページになります。

主として、都市高速の高架下ということになりますが、公園、駐車場で、一部でございますが、店舗等に活用をしております。これらの利用が一部されているという状況でございます。

また、資料2の5ページの一覧に戻りますが、これら主に土地を活用したさまざまな事業、あるいは有料道路の利用者を対象にした物販・飲食、その他サービス事業というのが1つ目の事業イメージでございます。

その下が情報通信関連ということで、光ファイバー貸与事業。これは高速は管理用ということで全線に光ファイバーが敷設されております。現在も一部それを民間に貸すという

ことも行っておりますが、更に活用余地があるだろうと。

情報発信事業というのは、渋滞情報をハイウェイラジオ等で流しておりますが、これをラジオ、商業的なラジオ事業として展開の余地もあるだろうと。

広告事業。これは、サービスエリアの一部で始まっておりますが、地元自治体の広告物の規制条例が解除されているところにつきましては、今後の展開余地があるだろうと。

道路の情報提供事業。これは、高速利用者以外に高速の交通情報等を提供するというイメージでございますが、右端の欄に、現在は日本道路交通情報センター経由で無料で提供というふうに書いてございますが、この辺の調整がつけば、情報提供ビジネスという余地もあるだろうと。

その下にITS活用事業ということで、これは国が中心になりまして、道路交通の情報化という大きな取り組みを行い始めております。主なものとしては、ETC、それから道路交通情報、例えばカーナビに飛ばすですとか、あるいは危険回避のための走行支援システム等があるわけでございます。現在実験段階のものも多くございますが、これらを活用した情報と交通、両方に関わるビジネスというのも今後展開していく余地があるだろうというものでございます。この塊が情報通信関連です。

一番下が、四公団が保有します技術、ノウハウを活用したコンサルタント、あるいは海外への展開、あるいは建設の請負、あるいは「海ほたる」等で一部始まっておりますが、そういう商標を活用した事業等でございます。

以上のメニューは、あくまでも今の有料道路の経営資源、あるいは事業機会を一覧にしたものでございます。

公団でも、左から3つ目の欄にございますように、既に実施していたり、一部実施ということがございますが、現在の四公団はあくまでも法律上行います関連事業が定義されておりますので、新しい事業を展開するためには、その法律改正が必要になってくるということで、現状は限られた関連事業を行っているという状況にございます。

資料2の2ページに戻っていただきまして、今申し上げました事業メニューというのは、あくまでも新会社が決定していくことになるわけですが、こういう事業について一番上の黒点でございますが、新会社の自主的な決定、主体的に取り組むということにすべきではないか。これは後ほど別資料で御説明をいたします。

それから、2つ目の黒点ですが、この関連事業の収益というのは、SA・PA、そして本線に関わる部分につきましては、収益の一部を料金引下等に還元して、そのほかの関連事業については、すべて新会社の収益としてはどうかと。この2つの区分につきましては、あらかじめ契約等で明らかにすべきではないかという点でございます。ただ、これは基本スキームによって、もちろんこの部分の決め方というのは変わってまいります。

その次の印でございますが、今、事業メニューでもご覧いただきましたように、SA・PA、高架下というような活用できる土地、空間、それから道路に関わります情報、そのほか、四公団の蓄積するノウハウ、こういう関連事業に活用できる経営資源、あるいは事業機会は可能な限り新会社に帰属してはどうかという考え方でございます。

その下のリスク回避ということでございますが、国としては、有料道路事業に影響を及ぼさないか、あるいは利用者サービスを極端に低下させないかという観点に限って新会社の関連事業に対して、何らかの最小限の関与ということを措置しておく必要があるのではないかと。

下から2つ目の印でございますが、先ほど申し上げましたように、現在の四公団が関連事業を行う上で、それなりに法律等で決まっている部分がございます。それらにつきましては、新会社においては、所要の規制緩和等を検討する必要があるのではないかと、これも後ほど別資料で御説明いたします。

最後に2点、留意点でございますが、SA・PAの新会社自主事業化と、これが事業規模としては、先ほどのメニューの中でも現状では一番大きいわけでございますが、既存テ

ナントとのテナント契約がございますので、そこの調整というのが今後の課題になってまいります。

2点目の黒点でございますが、本四公団のS A・P Aについては、本四架橋の供用に伴いまして、旅客船事業者、あるいは港湾運送事業者の事業転換、あるいは離職者対策として特別な措置が法律で設定されておりまして、それに基づいて優先的にS A・P A等事業を行っているところがございます。これらについても、実施の段階では調整が必要になってくる点でございます。

広畑企画官 それでは、引き続きまして、資料3の説明をさせていただきます。

表題でございますように「道路施設を活用した関連事業展開のための規制緩和等について」ということでまとめさせていただきました。

ただ、前提といたしましては、中間整理を前提としたスキームで考えてありますので、基本スキームの変更によって、また考え方が変わってくると思います。

それでは、説明をさせていただきます。

中間整理における記述につきましては、先ほどと同じでございますので、説明は省略させていただきます。

「2. 検討の方向性」の①、②は、先ほど申し上げたとおりでございますので、省略させていただきます。

1枚おめくりいただきまして、下のところに手書きで恐縮ですが、2ページでございます。

まず、業務範囲の取り扱いにつきましては、ただいまも説明申し上げましたように、現在は、各公団の業務範囲・投資対象は、法律によって限定をされております。

特に各公団法におきましては、業務を限定列挙しておりますので「これまでの事例」と書いてございますように、現在、日本道路公団がトラックターミナル事業を行っておりますが、これは当初想定していなかった事業ということで、法改正によって措置しております。

「このため」、新会社が、有料道路事業の経営に支障を及ぼさない範囲で、経営判断により、自由に関連事業を展開できるよう業務を規定すべきではないかということでございます。

参考で明朝体で書いておりますが、JRにつきましては、完全民営化以前、あるいは現在の三島会社等、JR貨物ですが、これにつきましては、鉄道事業と附帯事業以外の関連事業につきましては、国土交通大臣の認可ということになっておりますが、その場合におきましても、法律上、本体事業に支障が及ぶ場合を除き国土交通大臣は認可すべきとされておりますので、国の関与は必要最小限とするべきではないかと考えております。

「② 道路関係法令の取扱いについて」でございますが、基本的な考え方といたしましては、新会社が関連事業を、より自由に展開が可能となるように、道路関係法令について、規制緩和方策等を検討する必要があるのではないかと考えてございます。

まず、先ほどの大きな整理に基づきまして、休憩施設、S A・P A、一部インターチェンジ用地も入ってくるわけですが、これの取り扱いについてです。

ここは、今後とも積極的に関連事業が展開されることが見込まれます。現在道路区域とされており、道路法の適用を受けております。

これにつきましては、1枚おめくりいただきまして、1つ目の に書いてございますように、中間整理におきましては、新会社が所有することとされておりますので、その取り扱いをどうするのが問題となります。

「その場合」と書いてありますが、まずは道路区域から除外をすることを検討すべきではないかということです。その際の問題点は、下の箱で整理しておりますので、後ほど説明いたします。

2つ目の でございますが、必要性があつて道路区域に編入する場合であっても、柔軟

かつ機動的な運用を行うべきはないかということでございます。

先ほど、A3の資料を何枚かおめくりいただきましたように、もともとは道路法と道路法の施行令におきまして、閉鎖空間である高速自動車国道等の利用者の利便のために設けられる道路サービス施設、休憩所とか、あるいは給油所、ここからスタートしたわけです。こういった占用物件が規定されておりますけれども、近年は非常に柔軟な運用が図られております。非常に柔軟かどうかは評価があるかと思いますが、こういったことがありますので、これらに加えて、今後は大規模な商業施設、例えばアウトレット・モールとか、あるいはイベント会場、こういったものを用いた新たな事業展開が見込まれるのではないかと考えております。

それから占用料の問題でございますが、先ほど申し上げましたように、SA・PAの占用料については、飲食・物販・給油所等につきましては、従来占用面積だけでやっておいたものを、近年では、売上収入額を勘案することができるということになっております。これらの施設以外で、例えば先ほど紹介申し上げました広告物といったものについては、垂直投影面積とか、あるいは面積で決まるということで、収益性というのは、残念ながら加味されていないといったことですので、これらについては弾力的な対応を検討すべきではないかということです。

私も事務局の方でもヒアリングをしておりますけれども、当局の方でも前向きに対応したいと言っておりますので、是非ニーズを発掘して対応させるようにすべきではないかというふうに考えております。

その場合のメリットと課題・問題点を整理しました。

まず、道路区域から除外する場合については、現実的な方向として考えられますのが、駐車場とトイレを除いて道路区域から除外してしまう。その場合は、民民の関係でございますので、第三者との関係は賃貸借で行うということです。初期の高速道路では、道路サービス施設のみ道路区域から除外していたということもあるようです。

メリットですが、当然のことといたしまして、道路区域としての制限がありませんので、事業可能性の多様化と、使用料金は賃貸借ですので、自由に設定できるのではないかとということでございます。

ただ、その場合の課題・問題点につきましては、本線部とは、高速国道法に基づいて連結許可を取っていただかなければならない。

もう一つの問題としては、道路区域から除外されますので、私権の行使が制限されないということになりますので、資産の切り売りが可能になってしまうということです。こうした場合には、独占的使用権に基づいて割賦譲渡なり、現物出資をされることになろうかと思いますが、資産の譲渡については規制が必要になるのではないかとというふうに考えております。

それから「・用途地域制限の問題」と書いてございますが、これは当然のことですが、道路区域から外れますと、都市計画による用途地域の制限がかかるということで、例えば商業施設が禁止されているところでは建てられないと、ある意味では当然のことです。

それから、先ほど申し上げました道路区域内での柔軟かつ機動的な運用をする場合、その方向性でございますが、まず、占用許可を柔軟に運用する。あるいは、外部からの出入制限ということで、先ほど実例で説明申し上げましたように、外部から人が入ってくるということは、現在想定しておりませんが、先ほどの城端サービスエリアの例にあったように、駐車場を別にいたしまして一般道からも入ってこられるといったことも行っております。こういったものについては柔軟に対応すべきではないかということです。

それから「・占用物件規定の機動的対応」と書いてございますが、これは先ほど申し上げましたように、利用者サービス施設というのが、ある程度限定的でございますので、ぎりぎり読めるのか、読めないのかわかりませんが、アウトレット・モールとかイベント会場が読めるのかといったこともございます。必要に応じて占用物件規定に追加しなければ

ならないということでございます。

メリットといたしましては、この規制緩和によって、事業可能性の多様性と、料金設定の自由化が図られることと思っております。

ただ、当然のことながら、道路法の制限を受けるとということが問題点として指摘できると思っております。

1枚おめくりいただきまして「(2)高架下空間の取扱いについて」ということです。

20ページに概念図を書いておきました。現在の首都高速、阪神高速、もちろん直轄でも同じでございますが、おおむねこういった形で道路区域に網かけしておりますが、道路区域が設定されております。

その場合には、左側に人が集まったようなものを書いてありますが、まずは駐車場、公園緑地等、都市内の交通事情、土地利用等から必要と認められるものを優先して、それがまず優先した上で、右側にありますように、占用させる場合には、まず公共的施設から、その後で倉庫、事務所、店舗。住宅は基本的に除かれています。

こういった規定になっておりますが、そもそもの問題が、4ページに戻っていただきまして、これは道路区域とされております。高架下空間の他用途利用に際しましては、運用上その利用は抑制する方針とされております。

これは、同じ資料の16ページに通達を付けておりますが「高架道路の路面下の占用許可について」という昭和40年の通達があります。下記の「記」の一であります。「一 高架道路の路面下の占用は、道路の管理上好ましくないで、抑制の方針をとること。したがって、本基準は、その占用を奨励する意味を持つものではなく、相当の必要があって真にやむを得ないと認められる場合における占用の基準を定めたものであること」ということで、非常に歴史が古い通達でありまして、4ページへお戻りいただきまして、実は、この通達については、一部緩和をする方向で検討を行っていったという事実関係があります。

ただ、それが御案内の平成7年の阪神・淡路大震災で、その緩和の方向がストップしております。

こういった事情がありますので、この利用をもう少し認めるべきではないかというのが、私どもの問題意識です。

2つ目の ですが、これは特にJHはSA・PAがありますが、首都とか阪神公団は、高架下が主な収益源になる可能性がありますので、民営化された新会社が管理する高架下空間を積極的に活用するべきではないかというふうに考えております。

ただ、その場合の条件としては、安全面あるいは道路管理面、例えば塗料を塗った場合に、その塗料が下に落ちてくる場合に苦情が出ては困るとか、そういったことをきちんと確保して積極的に活用すべきであり、あるいはその許可をする場合には、柔軟に対応すべきではないかということでもあります。

「(3)その他の道路空間の有効活用について」ですが、20ページと21ページに、例えば高架道路の場合ですと、道路区域、道路の上に「光ファイバーなど」というふうに書いております。こういった空間を活用できないのかとか、あるいは今、人が集まっている空間とか、そういう空中の空間を活用できないのかとか。

あるいは1枚おめくりいただきまして、21ページですが、例えば現在計画されています、阪神高速の大和川線、これは猪瀬委員からいろいろ御意見があると思っておりますけれども、これが一度掘削としてふたかけをするということですので、ふたをかけた上、現在道路区域になっておりますが、こういったところももう少し有効に活用できないだろうかという問題意識を持っております。

こういったことについて、いろいろなニーズはこれから出てくると思っておりますので、そのニーズに応じまして、本来道路管理者は是非積極的に対応すべきではないかというのが、我々の問題意識です。

1枚おめくりいただきまして、先ほど水上参事官の方から説明申し上げました表を、基

本的にはそのまま持ってきておりまして、一番右に検討項目、あるいは備考ということでどういった規制緩和をしなければいけないのか、あるいは先ほど説明いたしました広告事業については、真ん中から少し下辺りにありますが、一番右にありますように、地方自治体による、屋外広告物条例の改正が必要になるといったことが今後の課題ということになるかと思えます。

以上でございます。

今井委員長 続けてください。

森田参事官 それでは、続きまして資料の4で「管理費節減に関する考え方」を御説明いたします。

管理費節減につきましては、8月22日の集中審議のときに、一度御議論をいただいておりますけれども、そのときの内容をもう一回、1)で確認をさせていただきたいと思えます。

8月22日のときに分析の視点について、そこにあるような2つの点が提案されました。1つは、全体の費用構造を分析するということが大事だということ。費用構造の中で占めるシェアの把握をする。マグニチュードの大きい項目などをちゃんと見るべきだと。それから、合理化、効率化によるコスト縮減の可能性もちゃんと評価をすべきだというような御意見があったというふうに理解をします。

それから、明確な目標の設定をした上で取り組むべきだと。もちろん、気持ちとしては自分のお金だったら有効に使おうと思うわけだから、そういう視点からちゃんと取り組むべきだと、このような意見があったのではないかというふうに理解をします。

それを全部まとめて、右側に矢印で書きましたけれども、管理費節減に当たっては、仕事の意義にさかのぼって、改めて見直し検討をすべきではないかと、このように整理をさせていただきました。

「2) 民営化の制度設計と管理費節減の扱い」というタイトルで書きましたけれども、民営化前の管理費節減と民営化後の管理費節減と分けて考えた方がわかりやすいのではないかというふうに思いますので、このように整理してございます。

民営化後については、やはり基本的には民間会社が自らの経営判断でいろいろ工夫をすべき部分が相当にあるのではないかというふうに思われます。

民営化前につきましては、中間整理から引きましたけれども「『公団内においてコスト意識が働きにくくなっており、とりわけファミリー企業との不透明な取引等により、非効率・不透明な事業運営が行われる』結果の余分なコストについては、民営化にそなえて速やかに見直しをすべきではないか」というように分けて考えた方がわかりやすいのではないかとということで提案をさせていただいております。

このように管理費節減のステージを2つの段階で考えることによって、1つは、最初の黒ポツにあるように、あらかじめ管理費の節減を取り込んで、貸付料の設定に反映することで、地域独占のデメリットをできる限り軽くするというメリットがありますし、あるいは料金引き下げなどによって、具体的に国民に民営化のメリットを還元するという事も検討できるのではないかとというメリットがある。

会社にとっても、あらかじめ見込むべき管理費節減と、自分たちが努力、工夫で行った管理費節減と明確に区分をされますから、なお頑張ろうという経費節減に対するインセンティブも高まるのではないかとということで、国民にとっても、あるいは会社にとってもわかりやすいのではないかとこのようなメリットがあるのではないかとことを整理させていただきます。

以上が基本的な考え方でありまして、③で今回具体的に管理費節減を考える際の考え方を提案をさせていただいております。

最初の黒ポツで、主要な費用項目を見ると、維持管理費のうちの工費、業務管理費のうちの料金收受業務委託というのは、やはり大きなシェアを占めております。この2つの費

用については、仕事の仕方の見直しを具体的に提案、検討することで、管理費節減がより実現可能性が高まるのではないかと。

その他の項目については、委員会としては節減の目標を設定するにとどめて、具体的な管理費節減手法は公団に御検討いただいたらどうだろうか、このようなことが1つの提案でございます。

5ページを見ていただきたいと思います、参考資料の1でございます。

これが、8月22日に川本委員の指導を得てお出しした資料でございますけれども、これはJHの例であります、2000年度のJHの道路管理費が約3,300億でございます。そのうち、真ん中にある料金收受業務委託が938億。一番下にあります維持管理費の工費が987億でございます、いずれもこの2つの費用項目だけでほぼ3分の2をカバーいたしますので、この2つの費用項目については、更に具体的に検討を行う。

その他に項目については、先ほどお話ししたとおり、公団において御検討いただくというようなアプローチの仕方があるのではないかとというように考えた次第でございます。

2ページへ戻っていただきまして、最初は「2.維持管理業務の見直しの方向性」というふうにタイトルを付けさせていただきました。

1)でもう一度数字の確認ですけれども、維持管理費のうち工費というのは、3,299億の道路管理費のうち、約3割の987億を占めるといのは、今、御説明したとおりであります。

更に工費という項目の中に、どういうものが含まれておるかということ、下の方に書いてあります(資料1)で整理しております。

これは、横浜管理事務所が平成13年度に工費という名目で支出したすべての費用項目でありますけれども、その内容を見ると、横浜管理事務所は全部で13億の工費を支出しておりますが、そのうち4億6,000万円が道路の清掃。植栽が1億3,000万ほど、舗装補修が2億6,000万。

右にいくと、設備補修が2億1,000万というような項目が工費の内訳ではないかと。もちろん横浜管理事務所という例だけですので、これがすべての公団の傾向を示しているかどうかについては、なお詳細な吟味が必要ですが、こういう例を見ますと、清掃というのが相当に大きなシェアを占めているのではないかとというふうに思われます。

2)で、今度は節減の方向性でございますが、①に書いてあるのは、JHの清掃頻度の基準でございます。これは総務省が行政監察を行っておりますので、そこから引いてきましたけれども、作業としては2つあって、清掃専用車による路面清掃と、トラックを使った人力清掃と2種類あるということでございます。

今度は(資料2)の一番下の方に戻っていただきまして、参考までに直轄の名阪国道の例を引いております。

名阪国道というのは、大阪と名古屋を結ぶ国道25号であります。この国道は直轄国道とは言いながら、前後、東名阪と西名阪がJHで管理しておる自動車専用道路。中名阪は直轄が管理している自動車専用道路であります。道路の使われ方は、ほとんど同じではないかとというふうに思われます。

中名阪の清掃頻度が、年換算でいくと6回~12回、月換算でいくと月に0.5回から1回ぐらいの頻度で清掃を行っているということでございますので、やはりJHに戻りまして、維持管理業務においても、改めて費用対効果の観点から、本当に必要なのかという仕事の意義、仕方にさかのぼって再検討する余地があるのではないかと、このようなことが1つの提案でございます。

3ページにいきまして、料金收受システムについての見直しの内容でございます。

料金收受業務も先ほどお話ししたとおり、維持管理費、道路管理費の約3分の1を占める主な費用項目でございますけれども、ETCの普及を前提に考えれば、これからの料金收受システムというのはETCがメインになって、サブの料金收受システムとして、ETC

を付けていない車からどのように料金を徴収するか、そこが問題にならうかと思えます。やはりコスト削減を考えれば、これは機械収受、人手によらない収受方法を考えるべきではないのかということが、まず①の認識でございます。

そのときに、E T Cの普及が前提でございますので、現在、高率割引のハイカであるとか、回数券割引を廃止して、各種割引特典はすべてE T Cに集約、E T Cの廉価策と併せて普及を促進する。このような収受システムを考えるべきではないのかというようなことでございます。

右側に漫画で書いてありますけれども、E T C車両は直進、停車することなく直進。E T Cを付けていない車は一度立ち止まるにしても、ここで現金を人手に渡すのではなくて、機械でやりとりをするというのがコスト削減の観点からは重要ではないのかということでございます。

2)では、機械収受について、具体的な方法として2つ入れております。

案の1は、E T Cを付けておらない車の支払い手段をクレジットカードであるとか、プリペイドカードであるとか、あるいは電子マネー等、機械収受になじむものに限定をするという方法が1つあるのではないかと。

もう一つは、現在特に利用の少ない料金所では現金も扱える機械収受機を配置しております。その改良をなお進めるという方法もあるのではないかとということでもあります。

いずれにせよ、3)にいきますけれども、以上のような措置を念頭に仕事の仕方を大きく見直すことによって、道路管理費のうち、約三割を占める料金収受委託というのは、基本的には全廃が可能ではないかというような提案でございます。

なお、幾つか書いてありますけれども、現地で現金を扱わないというようなことになると、当然にさらなるコスト削減とか、あるいは防犯性の向上も期待できる。社会問題になっておるところのハイカや回数券の偽造問題、暴走族等の不正通行の防止にも寄与するのではないかと、このようなことが付随の効果としても期待できるのではないかとこのように思われます。

その辺のところは6ページに、当委員会以外でも多くの場で議論されておりますので、幾つかの資料を付けさせていただきます。

資料の6ページですが、まず参考の2と書いてあるのは、トヨタのホームページから引いてきた例でありますけれども、トヨタのE T Cが一番安いもので1万7,000円であります。

パンフレット等を見ると、販売会社によっては、このE T C車が更に3,000円ほど安く値引きされている例もございますので、大分普及に伴って、この手のものは一気に値段が下がるのかなというのが参考2であります。

参考の3は、これは駐車場の料金収受システムについての新聞記事であります。J C Bと住友がクレジットカード専用の時間貸駐車場システムをつくったと。これは、コインを扱う駐車場に比べて現金回収にかかるコストが削減できる。盗難被害防止の利点もある。このようなことで百貨店なんか売り出すんだというような記事もありました。これも一つ目指すべき方向を示しているのではないかとこのように判断をされます。

参考の4では、E T Cについて幾つか提言が、国土交通省、建設省の道路審議会等を中心になされておりますので、その部分のエッセンスを抜き書きしております。

道路審議会の有料道路部会で、平成12年8月に出た審議状況は、1)でありますけれども、この中では、おおむね5年後を目途に都市高速道路においては、E T Cに限定した利用を目指す、このようなことが提言されております。

更に、直近の道路局の有料道路課が事務局となって行っておる、E T C普及活用検討委員会のとりまとめの中では、②にあるようにハイウェイカード、回数券の偽造が大きな社会問題となっていることから、高度な割引は全部E T Cに集約を図ることは重要ではないかと。料金所でもできる限り普及を待たずに、E T C専用車線を運用するんだというよう

なことなんかがあります。

もちろん、このようなことを受けて、e-Japanの重点計画の中でもETCをどんどん取り組むんだという方向性が示されておる。

このようなことを考え合わせると、ETCの普及と、ETCを付けていない人に対する料金徴収の仕方を考えることによって、道路管理費の相当な削減が可能ではないかというような提案でございます。

以上、全部まとめて4ページにまとめました。

1) 民営化前に取り込むべき目標の設定のイメージとして書いておりますけれども、12年度の実績でございますが、道路管理費が全部で3,300億。その中身を見たときに、料金收受業務が938億。これは、先ほどお話ししたとおり、ETC化を推進することと、機械収受を進めることによって、基本的に全廃が可能ではないかと。もちろん、新たに機械監視費用等が出てまいりますので、この938億がすべて削減可能ではないわけですが、相当なコストカットが可能であろうと。

維持管理費について、これは工費の部分ですけれども、例えば清掃頻度を半減するというを中心、やはり2割、3割のカットも可能ではないかというようなことが考えられます。

そのほかの項目についても、契約の仕方の見直しであるとか、いろいろなことによって、そこにあるように1割から2割のカットが可能ではないかというようなことを踏まえたときに、削減後の費用としては、3,300億が約1,900億、プラスETCに伴って発生する新たな費用ということでありまして、相当の費用カットが可能ではないのかと、このようなことが1)に書いてある内容でございます。

民営化後の管理費節減については、前回の委員会の中で御議論をいただいておりますので、それについては省略をさせていただきます。

概略は以上でございます。

今井委員長 以上で資料の説明は終わりましたが、大宅委員がまだ来ておりません。これに関連しての質疑応答をやりたいと思います。どうぞお願いします。

田中委員長代理 資料2の2ページの5行目あたりに「定め方は基本スキームによって異なる」とありますが、例えば、別のスキームでやった場合に、一番違ってくるような問題はどんなものでしょうか、例示で教えてください。

水上参事官 基本スキームによって異なるという部分の。

田中委員長代理 例えば、基本スキームが、今は新会社と保有・債務返済機構を前提としての話ですね。基本スキームが変わった場合に、こういうふうに変えると一番変わるものは、例えばどういうものがあるか、典型的なものを教えてください。

水上参事官 ここで特に定め方というふうに書いてございますのは、今の黒点の2行目の後ろの方から、還元すべき事業は、あらかじめ契約等において明らかにすべきではないかという部分を特に指しております。

中間整理の新会社と機構との関係、あるいは国との関係が契約を結ぶ場合には、契約というものがありますから、契約の中で定めたらどうでしょうかと、ここではまず書いてございます。

契約というスタイルを仮に取らないような場合、契約書というもので明記できませんので、違う方式で、何らかの定めが必要になってくるというのが、ここで表現しております、定め方はスキームによって異なるというふうに書きました一番の点でございます。

川本委員 3つとも事務局のおっしゃるとおりだと思います。けれども、3点ほどコメントと質問をさせていただきます。まず、管理費の節減についてはおっしゃるとおりだと思いますし、民営化前と民営化後で分けるというステップを踏んでおられるということのは正しい方向性だと思います。

ただ、森田さんがごらんになっても、3,300億円が1,870億円プラスマイナスにまで減る

というのは非常に大きなことで、公団に今の段階で節減の計画を検討していただくということを、委員会からは申し上げられないのでしょうか。これが1点目です。

2点目としては、S A・P Aは、やはり道路区域から除外して考えるべきなのではないかと思えます。規制緩和を考えても、除外をしておけば「柔軟な運用」といったあいまいな緩和ではなくて、より明白に決めていけると思えます。

資料2「関連事業について」、これは事務局の方に質問ですけれども、少し気になってしまったことがあります。

関連事業による収益は、新会社のインセンティブとなるものであって、その用途は、新会社に任せるべきと基本原則として書いておられると思えます。

ところが、2ページ目で、S A・P A及び高速道路本線を利用した事業について収益の一部を料金引き下げなどに還元しと特定して書いておられます。どういうことを根拠に思っておられるのかが気になりましたので質問させていただきたいと思えます。料金の引下げは当然のことだと思えますが、あえてここでS A・P Aの事業を料金引下に還元すべきだとお書きになった趣旨を教えてくださいたいと思えます。

今井委員長 どうぞ、事務局お願いします。

広畑企画官 少し順番が前後するかもしれませんが、先に資料2のインセンティブあるいは関連事業の収益がなぜ料金引下という御質問がありましたので、説明いたします。25回のときに資料を提出させていただいておりますけれども、私ども事務局で考えたところでは、S A・P A用地は、基本的に新会社の所有にするという方向で検討すべきだということになっておりますので、それを前提としております。

ただ問題となりますのは、民間会社の私有地ということになりますので、もちろん譲渡価格をどう定めるのかとか、あるいは割賦譲渡にするとか、現物出資にするとか、いろいろやり方はあるかと思えます。その場合、もしS A・P Aの建物に着目してみますと、現在のテナントが、ある民間企業が現実に運営していらっしゃるわけですが、その方々から見たときに、なぜその新会社だけが譲渡、あるいは現物出資の相手方になるのだろうかということの説明が要るのではないかということです。若干説明を省略したかもしれませんが、そういった観点で公益目的に資するものであるということが説明できないと、新会社に独占的に割賦譲渡、あるいは現物出資ができないのではないかという問題意識です。

以上でございます。

今井委員長 それから、これだけコストを引き下げられるということについては、どれぐらいの時間がかかるんですか。そんなに民営化するまでに何年もかかるわけではないわけですから、そこをどう考えたらいいんでしょうか。

森田参事官 特に料金收受については、やはりこのようなコスト削減を取るとすれば、やはり前提である程度E T Cが普及していないといけないというふうに判断をします。

そのためには、まず、割引をE T Cに集約をして、まず、E T Cの普及率そのものを上げる。並行して、徐々に機械收受とかいうことについての国民の理解を得た上で、一気に收受体系をある時点で変えると、多分このようなステップになるだろうと思えますが、そういうタイムスケジュールをにらんだ段取りを今から考えないと、移行する場合には、すぐには移行できませんので、そのスケジュールを認可を持っておる国交省なり公団の方が主体的に考える部分が一番先かなというふうに思えます。具体のスケジュールを考えるにしてもです。

松田委員 説明は2つあったんですけれども、1つずつやった方がいいと思うので、今、節減の方から話がいらいますから、節減の方からお話し申し上げたいと思えますが、この計画の中で、どれもこれももう少しいけるんだと思えますけれども、中心になっているのは、E T C化ということができて、料金收受が全廃されて938億円がほぼなくなると、設備投資は要るでしょうけれども、これが骨子になっていきますね。1,800億のうちの半分

はこれでいくと。

そうすれば、今のETC計画という、ただらと言うと失礼だけれども、ちょこちょこと言うのか、恐る恐ると言うのか、やっているものを一気に例えば3年以内とか、そういう形で、これをどう普及するかという計画をまずつくらせるということが第一なんだろうと思います。

ETCが普及していない原因というのは、この間も若干説明があったんですけども、本当は何なのかというのをきちんと調べて教えてほしいんですが、私が知り限りでは、特別な機械を1万8,000円ですか、それで買わせるということのほかに、今ですとETCを使った方が安くなりますよという形のやり方が正確にできていないんです。

つまり、ETCをやればこれだけコストが安くなるんだから、早く普及したいと思えば、それへの誘導策が必要になります。これが今はばらばらであって、回数券の方が安いとか、いろんなことがある。

更に、私も自分の企業でどうして全般的に使わないんだということ、使いにくいということもあるんだけど、3月の末の決算で今のものは載らないんです。手続の問題ですけども。2月まで締めていて、その次は翌年の決算にしなければいかぬとか、今のルールとなじまない面がどうもあるようですね。ですから、そういう問題を一つずつきちんとやればそんなに大きな問題はないはずなので、後は設備投資をどれだけのスピードでやるかとか、1万8,000円もかかるものを一気に大量生産して、場合によっては最初はリースさせるとか、いろんなことをやれば普及は早まるのではないかと思います。

だから、その計画を一体どういうふうを考えておられるかで、節減の項目の半分が動くということになると思います。そこを今の公団なり、国交省なりにどうお考えなのか、どういう計画を持っておられるのか、きちんとつくってもらうのが第一ではないかという感じがします。

今井委員長 これは民営化後の新しい組織の問題もございますけれども、そういう国の基本方針というのもあると思うんですけども、したがってそれをどういうふうに進めるかです。

松田さん、何か案はございますか。

松田委員 これは何も民営化を待っている必要もない問題ですね。この方がいいと考え、今のETCがどの程度の効率を持っているのかというのは、私は少し疑わしくは思っているんですが、しかし今これでやっているのならば、これを例えば3年とか2年とかで普及するんだという計画を立ててやれば、そんなに大きなお金がかかる問題ではなさそうに思いますけれども。

今井委員長 今、具体的な計画はあるのでしょうか。

森田参事官 資料の最後の6ページのところに、参考4の2)のところではありますが、これが私が知る範囲内では、一番最新のETCに関する検討内容ではないかというふうに思われます。

今年の9月に出たものでありますけれども、その中の②に書いてありますように、従来ETCを使った場合に正規料金を引き落としされていたわけではありますが、例えば都市高速なんかで言うと、町のチケット屋さんに行けば、2割引の回数券がほぼいつでも手に入るような状況でありますから、そうすると機械は高いし、正規料金を取られるということになれば、恐らくだれも利用する人はいないということになるわけであります。そういうことがあってのことかと思いますが、そこにあるのは、とりあえず偽造問題が書かれてありますけれども、ETCに割引を集約するということが、やはり普及をする一つの大きなきっかけではないかというふうに思われます。

ETCも回数券とかハイカと同じように2割の高率割引が受けられるような方向に動いているというふうに承知しておりますので、普及に向けては一步前進しつつあるのかなというように思います。

猪瀬委員 ETCのことだけれども、先ほど機械收受の問題があって、ハイウェイカードで、JRみたいにこうやってやれば早く通れるとか、そういうことと並行してやるというふうなことが、少しここに書いてあるのがよくわからなかったんですけども、これは機械收受という意味が入っているですか。

つまり、今、ETCをハイウェイカードと同じように、回数件と同じように2割安くすればETCが普及するというふうに言ったんだけども、現在ハイウェイカードが普及していて、そのハイウェイカードがJRみたいに簡単にぱっぱとやるとできるような絵がさっきありましたね、あれは今どういうふうになっているんですか。

森田参事官 3ページのお話だと思います。

ここで書いてある内容を改めて御説明をすると、ETCを普及させるだけでは、コスト縮減にはすぐにはつながらない。というのは、どうしてもETCを付けない車両がありますから、その車両のために人間を配置しようとする、夏のときに御説明しましたけれども、ETCが相当に普及しても、なお1万人を超える収受員さんが必要であるので、それではコスト縮減につながらない。

したがって、ETCをメインとしつつ、ETCを付けない人に対しては機械收受、人手を介さない收受方法を考えないと、劇的なコスト縮減は進まないのではないかと。

そのときに、方法として2つあって、それが2)に提案してある内容ですけども、現在、一部の料金所で配置してある機械收受器というのがあります。これはハイカが使えます。それから現金も使えるわけでありまして。したがって、すごく機械が複雑で使いづらいものになっておりますので、それを使いやすく改良するというのが1つの方法。

もう一つは、現場で現金を扱わない、あらかじめプリペイドカードのようなもののみ使えるというようなことにすれば、その機械や何かはもっともっと簡単になり使いやすくなるのではないかとというようなことが案の2の内容でございます。

ただ、とりあえず内容としてはここままで、具体的な機械の改良とかというようなことについては、まだお話をするものではありません、そこまでまだ至っておりません。

猪瀬委員 だから、ETCというのは、結局なかなか普及しないんです。だから、ハイウェイカードだったら簡単ですから。

それでETCの問題は、先ほどトヨタの純正のものだと1万7,000円のものが出たと、これは私も最近知ったばかりですけども、基本的には3万円ですね。だから、トヨタの車だったら純正だから1万7,000円で使えるけれども、そもそも3万円の設定自体に何か特定の業者との関係が隠されているというふうな話はよく聞くわけでして、したがって、3万円のコストそのものが前提であるかどうかというのは、少し問題があるんです。だから、トヨタの場合は、トヨタの純正の取り付けとして1万7,000円になるけれども、そもそも3万円というコストについての中身を明らかにしていけないと問題は解決しないのではないかなと思っておりまして、国民全員に3万円を押し付けるという形になるわけで、あるいはトヨタの車を買ったら1万7,000円かもしれないけれども、これは一種の利用者全員に押し付けるような形のものでありますから、利用者個人の負担と言うか、利用者の負担ということになるので、このところをもう少し解決しないと、多分ETCは普及しにくいと思うんです。

利用料金は、ハイカと同じように2割引くということはあるとしてもです。その辺はどうなんだろう。

森田参事官 ここで提案してあるのは、ハイカの2割引きはやめようという提案です。それが併せ技です。ハイカとか回数券が最大で2割引かれていますけれども、その2割の高率割引は全部ETCに集約をします。ハイカとかプリペイドカードという方法で利用していただく方には正規料金を払っていただく。ETCを使っているケースは、それなりの割引が受けられると。

猪瀬委員 ハイカは、別に設備投資は要らないわけですよ、利用料金をただ前渡しする

だけですから、それで2割引ということですが、ETCは設備投資が利用者に求められるわけで、基本的に2割安くするということは転嫁されるだけであって、そこは同じなんですけれども、利用者に設備投資が必要とされるということに大きな違いがあるわけですね。そのところをどういうふうに考えているんですか。

森田参事官 資料としては、ETCの値段そのものが安くなるという方法も当然に併せて検討すべき課題だろうとは認識しております。

猪瀬委員 そうじゃなくて、ハイウェイカードでも2割安いわけだから、同じように2割安くなるのではイコールですから、ETCの機械を利用者の設備投資になるということで、そのところにはっきりしたものが何かないと、ハイカと同じですというだけではだめですね。そこがこの問題を一番わかりにくくしているところで、同じようなETCみたいなもので外国で5,000円ぐらいでやっているところがあるようですから、この値段の設定がそもそも問題なんでしょうね。これは道路公団の人にも聞かなければいけないことだと思いますけれども、このままの値段だと多分なかなか普及しないでしょう。

皆さんも高速道路の料金所でETCの専用レーンを走っている人が少ないのを見ていると思いますけれども、減多に走っていませんから。

松田委員 事務局に聞いてもしょうがないんだけど、民間会社ならば、これはすべて3年ぐらいでやってしまうと思います。というのは、1,000億落ちるわけでしょう。3,000億かけたって3年で回収できるわけです。

そうすると、今のような非接触のカードを使うのかどうかという研究を含めて、1年をかけても3年ぐらいで全部やれるような感じがしますけれども、恐らく道路公団にはそういう研究所がないんだと思います。民間だったら直ちに集めてやるでしょうから、本当は今やっておくべきことと思うけれども、変なことをやられるよりは、民間会社にしてからやった方がいいのかもしれない。

田中委員長代理 恐らく、松田さん、猪瀬さんが言われたような問題がいろいろあって、一挙になかなかできないというようなことで、6ページの参考4の2)のような検討委員会をつくって、世論づくりとともに一步でも前進させようとするんだろうけれども、ならば、今おっしゃるように、計画的に重点的に意思を早く決めてやるということが必要だと思います。いつまでもふらふらしているとどっち付かずになってしまう。事情はわかるけれども、やるならやるで、猪瀬さんが言われるように安くする努力だとか、計画を立ててどう投資するか決めていくべきだと思います。いずれ聞いてみなければいかぬ話だと思いますけれども。

大宅委員 遅くなりまして済みませんでした。

今井委員長 これは、いずれにしても後ほどもう一回議論したいと思いますが、この民営化前にどういうことを申し入れるかどうかということとの兼ね合いで一回議論したいと思います。

松田委員 それから関連事業の方ですが、今あったから一言言っておきましょうか。

今井委員長 ちょっと後にしていただけますか。

大宅委員 ETCのことで一言だといいますか。私は付けているんですけども、使い勝手がかいと悪いです。

例えば、天現寺から乗ろうとしたら使えないわけです。小さい乗り口には使えない。あとはETCノ一般と書いてあるのがずっと6つも7つもあるにもかかわらず、ETC専用はなくて、両方というのがある。私には、あれは明らかにETCを普及させたくないというふうにメッセージとして受け取れるんです。メリットがないんですもの、つながっているときに通れるというのがメリットであって、普通のも入れますということは、混んでいたら全然意味がないということですから、本当にやるのならやる、やらないのならやらない、はっきりしないとせつかくのものが全部無駄になるというふうな気がします。

今井委員長 中途半端に導入しているということが、今のようなことになると思います

ので、一体これはだれが負担してどういうふうにしてやるのかということを経本的に考えなければいけないと思いますので、また後ほどお知恵を拝借したいと思います。

そこで、先ほども申し上げましたように、大宅委員が見えましたら、緊急の課題である本四公団の問題について議論をしたいと思うんです。

これは、来年度予算と関係がございまして、現在、政府の間で、経済財政諮問会議とか、その他でどんどん予算編成方針が進んでいることでもありますので、この本四の問題については、閣議決定にもありますように、私ども委員会にも諮問されているところであります。

したがって、早く結論を出さないと、この委員会の鼎の軽重を問われるということでもありますので、本日、意見集約を行いたいと、かように考えているわけでございます。さっきお話がありましたように、お手元に。

猪瀬委員 それをやるのはいいんですけども、今の話の続きの後でもいいでしょう。本四の方はやることはやるとして。

今井委員長 議事進行は私に任せてください。

猪瀬委員 この関連企業の話は、まだやるのではないんですか。

今井委員長 これはやります。

猪瀬委員 時間は十分にあるんじゃないですか。

今井委員長 私に任せてください。

それで債務処理の問題については、お手元にありますように、一番問題なのは、有利子負債が極めて大きいということでありまして、この有利子負債をできるだけ早く解消しない限り、利子でどんどん債務がふくらむという状況にあるわけです。

この前も議論いたしました、この焦点は、閣議決定にありました国の道路予算と、地方の負担、それにプラスして、道路料金の活用ということになっておりまして、この道路料金の活用をどうするかということが焦点であると私は思っております。

10月8日の委員会で事務局が提出した資料で、いろいろなケースが想定されたわけでございますけれども、まず、第一は国の道路予算によって、この有利子負債を減らす。

もう一つは、それと同時に関係地方公共団体の負担を延長しまして、あのときは10年という意見がございましたけれども、そういうことによって、まず有利子負債の債務を可能な限り削減すると。

更に道路料金の活用については、大幅な通行料金の引き下げ、あるいはこれを使ってさらなる債務の返済といったような意見が出たわけでございます。

大体あのときに出た意見は、そういうことだと思っておりますが、そういう方針でもって意見集約を行っていききたいと思っておりますが、それぞれ御意見を伺いたいと思います。

松田委員 前回幾つかの問題で、今、指摘されたもののブレイクダウンしたいろんな意見が出ましたね。例えば、民間債務についてはどうするかとか、どの程度料金を下げるんだとか、道路公団のものをどの程度使うんだとか、いろいろありましたね。その細部一つずつについて議論をしたらどうなんですか。

今井委員長 まず問題のポイントは、収入が800億で、管理費が二百数十億で、利子がなければやっていけるんですけども、利子がとにかく1,300億ですか、そういうことで利子を払っていくと、とても料金収入だけでは間に合わないということで、有利子負債をまず減らすということが必要だと。それについては、閣議決定で、国の道路予算と、もう一つは関係地方公共団体の負担だと。付け加えて道路料金の活用も検討するというようになっております。

とにかく有利子負債の返済というのは、本四の料金が800億ありますから、本来その中から250億を引いたものが返済されているわけです。だけど、それは金利が大きいから金利で消えてしまうと、だから金利を減らせば、本四の料金でも一部返せると。けどもその金利をなくすためには、どうしてもこのままやっていると料金だけではとても返せない

から、応急手当が要ると。その応急手当は、国の道路予算と地方のさらなる負担だということだと思っんです。

それに対して、もう一つ付け加えて、道路料金も活用もということが書いてありますので、道路料金の活用をどういうふうにするかということが、やはりこの問題のポイントだと思っんです。

したがって、料金引下という意見もありますし、それを一部返済に使うという意見もありますが、道路料金というのは、本四の料金ではなくて、道路公団の料金のことを言ってるわけですが。

松田委員 前回、私は道路財源と言えども安易に入れるべきではなくて、道路料金を使うべきだという主張をしましたが、やはり止血をする、つまり金利が金利を生んで赤字が増大するというのは止めなければいかぬということは事実ですから、もしできるのならば、国のものも入れ、地方が今負担しているのも引き延ばしていただいて、やはり地元もきちんと負担させるべきだと、私はこの間四国の公聴会に行って痛感しましたので、ああいうふうに確かに県の財政は苦しいでしょうけれども、しかし全く無責任のことを認めるわけにはいきませんから、やはりきちんと延ばしていただいて、その代わり道路料金も大幅に下げると。

ただし、最後の債務の補填というのには、どうしても道路料金を使わざるを得ないと思っんですから、それも使うということで、余り金額にこだわらないでこの際それを決めていくのがいいんじゃないかというふうに考えを少し修正しつつあるんですが。

今井委員長 ほかに御意見ございませんか。

田中委員長代理 私は、この本四の問題については、以前申し上げたとおりで、松田委員がおっしゃったような考え方が非常に有力だと思っんです。

私は、この7ページですか、この前に事務局が御説明された必要な債務切離額に関する試算というのがありますけれども、1兆2,000億から1兆5,000億、確かに1,300億というのは、大変過大な利子で、これさえ減らしていけばこれも新しい組織としてどこかと一緒になるか、あるいは独立するという話だって可能なわけがありますけれども、いずれにしても、政治の責任、あるいはそれを促した地方の責任というのは十分取ることで、7ページにあるような方法を講じざるを得ない。

ただ、一方的にそうするだけでは大変でしょうから、今、松田委員がおっしゃったように、料金を下げろという運動を一生懸命やっていますし、またそうすべきなので、そこら辺は可能なように思われます。

それから、ここで国・地方の負担だけで、どうしても不可能な場合に料金問題をどうするか。委員長がおっしゃるように閣議決定を素直に読めば、「国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし」と言っって、一段置いた形にはなっておりますけれども、そこはもう少しいろいろな実態を精査した上で、道路公団の実態も実際はよくわかっていないわけですから、その上で考えればいいというふうに、私はそのところは留保しておきたいんですけれども、不可能な話ではない。一段置いてありますけれども、いずれにしても、国・地方が本当にプラスで10年延長するのか、地方の出資を延長するのか、そこはいろいろ今後の問題に残るんでしょうけれども、何らかの方法で一区切りしないと、全体としての新しい組織を分割しても、それを考えるときにもこの処理をやっていかないとなかなか難しいんじゃないかというふうに考えておっまして、事務局の案は1つの考え方ではないかなと思っっております。

大宅委員 前に腐ったリンゴは出してしまった方がいいという話もしたんですけれども、単純に税金を入れるとか何とかとやった場合に、どう考えても、さっき松田さんがおっしゃったみたいに、どうしてこういうことになってしまったかという責任が問われないというのは大問題だと思っんです。

この間からいろいろ自民党の議論を聞いていると、責任を取らない民間人が審議会で勝

手なことをやっているというような言われ方をすると冗談ではないと。あなたちが政治的にやったことであり、しかもその決断ができないから第三者機関と、つまり当事者能力なしとされたから第三者機関が球が投げてこられたのであって、あなたたちの尻ぬぐいを私たちがしているわけではないというのが、私の憤懣の根元なんです。

そうすると、その意識をちゃんと持つもらわなければいけないということで、地方の負担というのは、かなり延長してもらおうという形が必要だと思います。

もう一つは、今の状態は二重に無駄をしているわけです。無駄なお金をつぎ込んで3本もつくってしまった。おまけにそれは活用されずに死蔵していると言ったらいいんでしょうか。

これ中村委員が遺言、遺言ではない、出張されるのに言いおいて行かれたんですけれども、社会資本というのは、採算性が取れなくなると、別でも恥でも何でもないと使われればと、私は全くそのとおりだと思うので、これが2割安くしたからという話ではなくて、本当にフェリーに勝てる値段にしないと意味がないと思うんです。それで本当に生きてくると。

ただ、四国の場合は、アクアラインと違って安くしたからってどんと増えないかなと思うのが少し心配のところですが、でも、今までのようにこれだけ金がかかったら、1台これだけ取らなければできませんという話ではなくて、みんなの普通の家計を考えたときに、最低上限でこれぐらいでしょうというような発想から料金を見直して、もっといっぱい使ってもらおう。そうすると、東京からも人が行くという、もっと周りにいろんな施設なり、いろんなレジャー施設なり、観光開発なりという話ができると思わせるような料金にするということでは何か突破口になるのではないかなという、これはある種の期待みたいなものなんですけれども、そう思っています。

川本委員 今、大宅さんがおっしゃったように、地元負担を求めると同時に、中村先生は大きな投資をして十分活用されないというデット・ウェイト・ロスが一番恥ずべきことだとおっしゃっておられたので、そういう値下げには賛成です。

高松に伺ったときも地元料金の引き下げについては、大きな期待がありましたし、料金の値下げをして既に投資をしたインフラの活用がなるべく図れることがいいと思います。

2点目として、松田委員が止血をするとおっしゃったように、私はやはり借金が借金を生むという状態をとにかく一刻も脱する必要が国民経済的にも大事だと思います。

800億円しか入りがないのに、1,300億円出ていくというのは、非常に不健康な状態だと思いますので、これに対する処理が必要だと思います。

3点目としては、やはり負担を公正にするという観点から考えますと、利子の支払いが非常に大きいということで、そのほかの有利子負債の手当というのも必要で、金利の見直しとか、返済期限などの条件の緩和を検討する必要があるのではないかと思います。

猪瀬委員 四国の橋は料金が高いんですが、昨日たまたま地元の人から手紙をもらいまして、通行料金が高速道並みになれば、四国への交流人口が飛躍的に増大し、結果として四国の経済力がアップし、税収が増大するとは目に見えております。もちろん、本四公団の人件費、特に50歳以上の給与の3割以上のカットを始めとする大幅な経費節減も当然実施すべきです。

こういうふうな意見も来ています。基本的に民営化され、本四公団が全体の分割民営化会社に吸収合併されるということは明らかになってきているわけですが、というのは、この前の議論で決定ではないんですけれども、本四公団が分割民営化会社の一部になるということは言われておるわけです。

そういう中で、先ほど大宅さんも言いましたけれども、料金が半額ぐらいに、今の6,000円とか7,000円が3,000円ぐらいになるということを前提に考えないと、四国の活性化ということではできないというふうに思っております。

つまり、今、フェリーと競争して勝てるぐらいの料金でなければ意味がないということ

で、そもそも6,000円とか7,000円の料金を設定してあること自体が、国民を無視し、地元を無視し、利用者無視しているということになると思います。たくさんのお金をかけて利用しにくい橋をつくるということ自体が、そもそも発想が間違っている。これは公团的発想です。利用者がいて初めて道路は意味が出てくる。利用者が利用できる料金で設定されていて初めて利用者は利用できるんだということでもあります。だからこそ民営化という問題が出てきたんであります。

2分の1ぐらいに下げるということであれば、当然これをつくった責任も問われなければいけないので、今まで国と地方で800億円出資していました。この平成14年度から無利子融資が1,800億円ということで、これが5年間続くということになっておりました。もし、この四国の債務処理をする場合にも、基本的に論理的延長として、無利子融資の1,800億円を無利子融資ではない形で1,800億円にするとか、そういうことで切り換えるのであれば論理的な連続性があると思います。

問題は、今、財務省においては、道路特定財源の暫定税率、つまり道路特定財源の一般財源化、ないしは道路特定財源が余っているのであれば、暫定税率を下げるという要求が来ています。

したがって、財務省としては暫定税率を下れば税収が減るので下げたくない、というのが財務省の1つの立場であると思います。

また、国土交通省としては、道路特定財源の持っている枠を減らしたくないと、これも国土交通省の立場であります。

したがって、現在、道路特定財源は、余っている部分を都市の鉄道の上にまたぐ陸橋をつくるとか、都市の中における駐車場を都市開発の中に混ぜていくという形で道路特定財源を使うとか、そういう方向に来ているのが現状だと思います。

そういう中で、一定の余裕のあるお金を債務の切り離しに使ってもいいのではないかと、この部分では一理あるとは思いますが、その場合にある節度が必要であるのではないかと思うわけです。

基本的に、この委員会で以前から述べられてきましたように、責任の問題がありますので、国と地方が800億円を、トータル15年だったんですが、98年度からですから、あと10年続けるということで、2012年まで800億円の出資を続けると、その上でこの委員会では、地元でこれだけ3本の橋を誘致したのであるから、更にそこから15年の地元負担を求めべきではないかという意見が出されてきたわけです。

そして、当然料金を3,000円なら3,000円に下げるといっているのであれば、地元負担のさらなる15年延長というのは、当然決めていかなければいけないというふうに思います。

その上で、閣議決定でありましたように、さまざまな形でいろいろな負担が出てくるわけですが、道路料金の活用も検討するということがありますから、道路料金の活用も一定程度必ず入れていくということで考えていく方向がよろしいのではないかと思うわけです。

先ほどの道路料金の活用を検討するという場合に、例えば6,000円の料金を3,000円にした場合に、本四の収支状況をおおざっぱに言えば、800億円の収入があって、管理費が200億円ですから、金利さえなければ本四は十分にやっていけるわけですが、800億円の収入が6,000円が3,000円になった場合には、800億円の収入が400億円になるというのは間違いで、料金が安くなると利用者が増えますから弾性値ということで、そう考えると800億円の収入は400億円になるのではなくて、600億円ぐらいになるということだと思います。

そう考えれば、減収は200億円という程度だとは思いますが、そういう意味で申し上げたいのは、道路料金を活用するという場合には、差額の200億円に関して活用することではなくて、もう少し本四を全体に吸収合併するわけですから、もう少し道路料金の活用を入れてもいいのではないかと、ということでもあります。

それから、先ほど申しました筋としては、筋道がきちんと通っている必要があるので、一定の切り離しは必要だということについては認めますが、その場合には、去年から突然1,800億円を新しく入れたわけですから、その無利子融資の1,800億円を名目を切り換えて新しい1,800億円として4年なり5年なり入れるならば、それはそれで筋が通っているということで、やみくもに債務切り離しということではないというふうに思います。

今井委員長 幾ら国が使うかということのをこの委員会で指示するわけにはいかないんじゃないでしょうか。

猪瀬委員 もちろん、それは15年度予算において政府が適切に決めることでありますが、それはそうなのですが、委員会の意見としては、現在の無利子融資1,800億円を切り換えるのはいかがでしょうかという提案はできるかと思います。向こう4年間なり5年間なりについて切り換えるということであれば筋が通っていると。

いきなりここで、1.2兆、1.5兆足りないのをそれを入れてくださいという言い方では筋が通らないのではないかと思います。

今井委員長 我々としても、1.2兆とか、1.5兆を今入れろという決議をすることはできないと思いますが、ただ、有利子負債をできるだけ早く減らして健全化するという趣旨はよろしいんでしょう。

猪瀬委員 だから、それはどういうやり方によるかということによって決まってくるね。

大宅委員 質問ですが、切り換えというのは、どういう意味ですか。

猪瀬委員 平成14年から無利子融資が1,800億円入るようになったんです。だから、これは金利の付かないお金をとりあえず1,800億円入れて、本四公団が借金を返済しやすくしましょうという処理をしたんです。去年やって、今年の予算から反映されたわけなんですけれども、この1,800億円を無利子融資ではなくて、簡単に言うとかれちゃうというふうなことにしたいというのが、多分今井委員長のおっしゃっていることだと思いますけれども、その場合に、もちろん最終的には政府において決定されるものですが、ある節度をもってこちらとしては論旨を展開しておかないと、これは本四の問題でありましたが、特殊法人問題一般にして考えた場合に、ではグリーンピアが赤字だからそこも税金で埋めてしましましょうとか、そういうふうな展開になっていく可能性があるんで、今までの論理展開の中で一定の歯止めをきちんと設けていかなければ、ではお金があるから入れましょうということにはならないと思うんです。

そもそも事務局の方もよく御存じだと思いますが、去年道路公団に3,000億円投入しないということになりました。特殊法人に対して5兆3,000億円のお金が入っていたわけですが、それを3,000億円抜いて、圧縮して特殊法人全体から1兆円抜くということで改革が行われたわけです。

したがって、3,000億円抜いたうちの2,200億円を一般財源化したわけです。ただ、一般財源化すると、そもそも道路のために税金を取っているじゃないかと、つまりガソリン税とか、いろんなものをとっている。それなのによそに使って何事かというふうな文句が出てくるので、それならば道路特定財源をできるだけ有効に使いましょうということの流れがありまして、そういう流れの中で、例えばさっき言った立体交差をちゃんとやるとか、ただ道路をやみくもにつくるのではなくて、有効にできるだけ国民のために使えるような使い方を、実質的な一般財源化をしましょうということが今の趣旨ですから。

大宅委員 わかりました。

今井委員長 国の道路予算というのは、特定財源ですから、新たな国民の負担を求めるわけではないんです。その配分の問題になるわけです。だから、国の道路予算を債務カットに使うということではよろしいんでしょう。これは新たな国民負担ではないと。

猪瀬委員 新たな国民負担ではないということは必要な言い方だと思います。債務カットの財源を新たな国民負担ではなしにやるという意見はよくわかります。ただ、その場合

にある節度を持って行なわなければならないということでもあります。

今井委員長 それでは、道路四公団の処理の1つの本四連絡公団の過剰債務の処理につきましては、今、お話のように、単なる過剰債務の処理だけではなくて、料金の引き下げも極めて重要であるということなので、料金の大幅引き下げと債務の適切な処理を並行して行うということが、まず大事な点だと思います。

田中委員長代理 私は異存はないんですけども、こういう委員会としての意思統一は全員がそろってやるべきということを以前おっしゃったんですけども、今日は中村先生がおられないけれども、そこら辺はどういうふうな理解ですか。

今井委員長 中村委員からは、私、委員長に、この件については任せるといふ依頼をいただいております。そして、いろいろな予算の関係で、今日意見集約をしておかないと、ほかのところで先にしてしまうという心配があります。したがって、私は、この委員会として今日意見集約を是非したいと思っております。

松田委員 そのときに、やはり前から出ている10年にするか、15年にするか、やはり地元の負担を延長してもらうという条件が1つあると思います。私も15年でいいと思いますけれども。

もう一つ、川本委員が提案されております民間の利子は今までもえらい高いんです。ですから、破産会社と言うと失礼だけれども、実際には破産状態ですから、極端に言えば元本が返ればいくらだと思ってしまうので、そこまでいくのかどうか知りませんが、やはり大幅にバランスを取って、その利息分をカットするという条件に入れておいたらどうかというふうに思います。

田中委員長代理 松田さんがおっしゃるのは、縁故債の1兆5,162億のスプレッドが大きいからスプレッド分ぐらいは考えるという趣旨のことですね。

松田委員 だって、これは総合力でやらないとなかなかうまくいかない話ですからね。

田中委員長代理 そういう話は、川本さんはどういうふうに理解するんですか。

川本委員 松田委員がおっしゃったとおりです。ただ、テクニカルなところまで、この委員会で決められる話ではないと思います。利子の軽減や貸出条件の緩和、すなわち返済期間をどのぐらい延ばしていただけるかというようなことも検討の条件に含めるということだと思います。

今井委員長 逆に、これは有利子ですから、逆のリスクで早く返すということが必要なんだと思うんです。

利子を下げると言った途端にまた暴落するでしょう。だから、この辺が非常に難しいところでして、リスクを柔軟に行うということが精一杯ではないかなと私は思うんですけども。

川本委員 委員長がおっしゃるとおりです。リスクを後ろにも前にも柔軟に行うということだと思います。

今井委員長 そういたしますと、閣議決定で私どもに与えられているのは、債務の確実な償還だけを言われているんですが、つくったものの有効活用ということもございまして、料金の大幅な引き下げと、債務の適切な処理を行うということで、今のままでは処理はできませんので、まず処理をするのは、1つは本四の料金で当然返していくわけですね、これは当たり前のこと、今返しても利子をまた借りなければいけない。だけれども本四の料金で返すということ。それから国の出資金で返すということ。それから地方の出資の延長で返すということ。今もありますけれども、それを延長して返すと、延長も含むということ。

それから猪瀬さんが言われたように、道路料金も返済に一部使うということを考えて、しかしそれだけではとても利子が減るほど返せませんので、所要の債務カットを行うこととすると。その所要の債務カットは、ここにありますように、国の道路予算、道路の特定財源を活用するということが、新たな国民負担は生じさせないということでもあります。国

の道路予算を使うことによって、新たな国民負担をさせないと。

そして、その国の道路予算を使って債務カットすることについては、平成15年度の予算で適切にやってもらおうと。これは1年ではできないと思うんです。ですから、8,000億が前倒しされたように、8,000億の追加と前倒しと両方の併せ技になると思うんですが、私はその辺は国の予算編成に任せたらいいと思います。

よろしゅうございましょうか。

田中委員長代理 おっしゃった筋道、おっしゃる意味はよくわかりますが、私は国の道路予算と言ったって、予算と言う以上、広い意味でやはり国費であることには違いないと思っています。にもかかわらず、私は賛成ですけれども。

この閣議決定による日本道路公団の(2)のところに「国費は」とあるのは、これは事業について言っているので、債務の問題についてまで言及していないと、そういうふうに官僚的読み方もわかりませんが、そう読んでおります。おっしゃる筋道には反対はしませんけれども、国の道路予算を使うから国民負担ではないとか、国費を使わないという話ではないということだけ私は申し上げておきます。

今井委員長 それは田中さんの1つの読み方なんですけれども、ただ私はこれを忠実に読んでいまして、片方は国費を事業に投入しないと書いてあって、片方には国の道路予算で債務の確実な償還を行うと書いてありますから、私は今、国の道路予算で確実な償還を行うという方向を言っているわけです。ですから、両方混同して話しているつもりはありません。

猪瀬委員 今の整理の中で少しだけ付け加えさせていただきたいのは、四公団の債務は一体で処理するという前提をしているわけですから、付け加えさせていただきたいというのは、中身的な問題ですけれども、完全区分経理ではないということです。そのところを確認させていただきたい。つまり、分割会社が1社ごとに経理をつくっていくわけですが、現在の旧公団の部分を完全区分経理にしまうと分割ができなくなってしまうので、そのところは御理解よろしいんでしょうね。

だから、当然保有・債務返済機構の決算書は1つになってくるわけですが、各勘定は残ります。勘定が残らないと整理ができないんですけれども、その部分がいまいちであると分割ができないので、その部分の御理解としてはよろしいですね。

今井委員長 ですから、適切な債務処理の中に、さっき申し上げた本四の料金と、国の出資金と、地方の出資金の延長と、そして道路料金の活用と、これだけ入れれば、道路料金の活用には返済には使えるわけです。その額は、これから議論すればいいわけですが、そして今必要な、出血を止めるための所要の債務カットを行うと、その債務カットは、さっき申し上げた国の道路財源を使ってやるというふうにしなないと、債務カットが決まらなくなりますから、そういう表現にさせていただきたいと。今、私が言っていることは、後で整理して後で配ってください。

猪瀬委員 おっしゃることは、先ほど田中委員の御指摘もごもっともだと思いますし、結局、橋の通行料金を2分の1にするために、これをやるということではないんですね。つまり値下げのためなのかどうかというところが、どういうふうに判断するのかということですが、

今井委員長 値下げのためだけではなくて、要するに今日のお話は、値下げが非常に大事だということと、債務の確実な返済と2つあるわけですから。

猪瀬委員 値下げのための債務カットであるということは大事なことです。ただ、道路料金の活用によって値下げするのではなくて、そもそもの値下げのためであるということが入っていないとね。

今井委員長 そもそも何の値下げですか。

猪瀬委員 だから、2分の1に料金をするでしょう、これは国民負担があるとしたら、こういうものにあるんですよというところがないと。道路料金活用で、その部分を埋め

合わせるということでは必ずしもないわけです。

今井委員長 だから、値下げにしても、債務処理にしても、全部一体的に財源を考えないといけないわけですから、その財源としては、料金と国・地方の出資金と、そして金利負担をなくすための所要の債務カットだということになると思います。

先ほど松田委員と川本委員がおっしゃった、民間の問題につきましては、リスクについて柔軟に行うということをお願いしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

松田委員 道路料金をどの程度下げるかというのを、今、大幅にとおっしゃいましたけれども、できるならば半分ぐらいを目途にしてというくらいのことを言った方がいいのではないですか、できるかどうかは別にして。

今井委員長 それでは、半分ぐらいを大幅にとしましょう。

松田委員 というのは、余り言っていないんですけれども、この間高松に行くのに3番目の淡路ルートを通りました。予定時間よりも1時間早く着いたんです。なぜかと言うと、車が1台しか見かけないんです。私は生まれてこの方、初めて高速道路というのは、こういうふうには飛ばせるものかと思いましたが、なんぼ何でも利用率が全くないというのは、あれは何のためにつくったかという感じはしますね。

今井委員長 値下げして3台になればどうだろう。

松田委員 しかし、そのくらいのことを考えるからみんなでやりましょうと、だから地元も負担してくださいということをきちんと言うべきだと思うです。

猪瀬委員 ある程度2分の1ということと言わないとまずいと思います。

田中委員長代理 目途という言葉が使われてはどうでしょうか、2分の1を目途にというようにね。

猪瀬委員 目途でいいと思います。そういう言い方をした方が、もっと下げてもいいわけですから。

今井委員長 これから、道路全体の料金の問題もありますから、余り1つのところだけ限定的にというのはあれですから、その辺は少し表現を考えましょう。今、2分の1ということが出ていますので、それが反映されるような表現を考えてください。

猪瀬委員 地元の15年延長ということも条件としてあって、なおかつ先ほどからこだわりますけれども、現行の無利子融資1,800億円に対応する処理の仕方というふうなことをある程度確認した方がいいと思いますけれども。

今井委員長 これは、大臣どうなんでしょうか、余り具体的な数字をどんどん盛り込むのがよろしいか、よろしくないかの判断と。

石原行政改革担当大臣 気持ちとしては大変いいと思いますけれども、結局そこは予算の世界です。

今井委員長 わかりました。それでは、今、各委員から出た委員を一応書いてみてください。

それから、これは15年度予算で今折衝中ですから、基本方針を決めたということでありまして、全体がまとまったときに、もう一回そういうことは再検討してみましよう。

猪瀬委員 もう一回だけこだわりますが、つまり国の無利子貸付は、平成11年度まで8,000億円の予定だったのが、14年度打ち切りと書いてあるわけですね。それに対応したものであるのかどうかということは、やはり予算の問題だけれども、一応委員会としては、こういう意見が出ているんだということがないと、だから平成11年度までの8,000億円は、14年度で打ち切りと、この計算でさっきの7ページのものですけれども、前から出ていますけれども、つまり私が言いたいのは、平成11年までの8,000億円で、それで14年度打ち切る過程だけ、つまりいつまでいくのかわからないと困るんです。

つまり、結局トータルでどうなるのかさっぱりわからない話になって、だから本年度が幾らなのか、それを何年やるのかということの目安が全然話し合われていないから、これだといつ打ち切りなのか、それが全然見えないですよ。

柴田次長 委員長よろしいでしょうか。これから予算を財務省、国交省、それから総務省、前の自治省ですね、予算編成の作業にずっと入っていくと思います。金額的にはもちろんそこで決まっていくことになるので、我々として幾らというのは言いづらいところというのは、大臣がおっしゃるとおりでございます。

今、猪瀬委員がおっしゃったことは、債務カットの財源は国の特定財源として、現行の無利子貸付制度を切り換えるなどの措置により対応するというようなニュアンスを入れておけということですか。

猪瀬委員 それに無利子貸付の年限がありましたね。

柴田次長 ただ、この数字と必ずしも一致するということとは言えないと思うんですけども、ものの考え方として無利子貸付金はやめてしまうんだから、債務カットに入れたらいいんじゃないかと。それが100%か何割になるのかわかりませんが、そういう気持ちは委員会として出しておきたいということですか。

猪瀬委員 無利子貸付は、1,800億が何年間の予定だったとありますね。それに対応させた言い方がどこかにないと、歯止めがないんです。

柴田次長 前日も我々としてのケースを出していますので、もちろん政府もそれをベースに検討すると思いますので、むやみやたらにやることもないと思います。そんな金もないと思っておりますので、そこは御心配要らないではないかと思えます。

猪瀬委員 何年ぐらいの予定でお考えなんですか。

柴田次長 わかりませんが、次の5か年計画が来年度から始まりますので、多分そんなに長くやらないと思います。ベースとしては、次の5か年計画の中で考えるんだらうと思います。

猪瀬委員 5か年分ということですか。

柴田次長 いずれにしても、債務カットですから、もちろんそんなにだたらとやるわけにはいきませんので、5か年になるのか、何年になるのかは分かりませんが。

松田委員 だから言っていることは、きちんと止血ができるという目途がなく、今年の単年度予算だけ幾らにしますかというのでは困りますよということでしょう。

今井委員長 そうということですか。だから大事なことは、料金の引き下げと債務の確実な返済ということですか。その財源としては、幾つかの財源はさき申し上げましたね。要するに債務の適切な処理というのは、債務カットがなければできないわけです。その債務カットというのは、道路財源を活用してやって、そしてそれは15年度予算の編成過程で適切に決定するということでもありますから、そこまでちょっと手を突っ込めないわけですが、今まで3年間で1,800億やったんでは足りないということだけははっきりしているわけです。

だけど、道路財源を使うわけですし、政府の財務省もあれですから、そんなに規律がなくなるほどめちゃくちゃにやるなんていうことは考えられないんじゃないかと思っております。

田中委員長代理 おっしゃる趣旨はみんなわかっているんで、表現の問題だと思いますけれども、15年度予算だけではなくて、恐らく柴田さんおっしゃる5年間だとすると、5年ぐらいで切ってしまうわけですね。だから、そのニュアンスが出るような文章にすればいいんじゃないですか。

柴田次長 御心配のとおりだと思います。本四全体で見ると、政府も15年度予算だけで見るとというような単年度的な処理の仕方はしないはずですので、5年なら5年、3年なら3年でこれだけ処理するということは当然やられるものだと思います。

猪瀬委員 もう一回、細かいようですが、この2ページに書いてあることと言うと、結局これまで講じられてきた支援措置というところで確認すると、大きく四角で囲ってあるところですが、平成13年度予算における措置として国・地方による出資800億円、これが平成24年度までの12年間で総額9,600億円と、これが15年延長されると理解し

ますね。

それから、(B)で国の無利子貸付は800億円、これは平成22年度までの10年間で総額8,000億円であると、これはこの下にある平成14年度予算における措置として、総額を変更せず1,800億円に増額したということですね。そうすると、これで平成17年度までの5年前倒しして措置するという表現があるんですけども、柴田次長の方では今お考えのことは、結局これに即して言うとうとうどういう表現になるんですか。

柴田次長 いずれにしましても、今回は処理方針について、今御提案いただいておりますのは、抜本的に変えようということだと思います。これまでは、債務カットせずに、今ある有利子負債の利子を出資金の増大、及び無利子貸付金を入れることによって金利を下げていこうということで対応してきましたが、交通量の推計、我々の将来見通し等を見て、なかなかそれだけで対応できない、それにプラス抜本的に債務をカットし、そこに道路特定財源を入れて、何年か知りませんが短い期間で切っていこうという御議論になっておりますので、抜本的に新しい処理方策が1つ追加されたということだろうと思います。

猪瀬委員 わかりましたけれども、それはその8,000億円とどういう関係にありますか、したがって抜本的に変えるのはいいんですが、この8,000億円というのは計画を立ててつくったわけですから、それと何らかの連続性があると思うんです。

柴田次長 全く算数の話になってしまうものですから、8,000億入れる予定をいたしておりましたのは、有利子負債の利子をカットするためです。今回はそうではなくて、それはもうやめて、今の御提案では債務カットをやってしまうということですので、根本的に計算の仕方が違うと思います。

猪瀬委員 おっしゃることはわかりますが、この場合は平成17年度までの5年間に前倒しして措置と、とりあえず8,000億円入れることになっていたということなんですけれども、それに即して柴田次長の表現ではどういうふうになるんですか。

柴田次長 政府の方と相談と言いますか、考え方もあると思いますけれども、例えば次の5か年計画内にとか、書くということでしょうか。委員会としては、そこをさらさらさせないということをつけ加えておくということであればいいんじゃないかと思います。

猪瀬委員 総額がある程度明示されないとうっかりにくいですね。

柴田次長 総額につきましては、これはもう計算の問題でございますので、一応我々試算を前回お出ししましたので、そういうものをベースに政府の方でやっていただくということになるかと思っています。

猪瀬委員 その場合に、その総額というのは政府の方でということになるんですか。ある程度現状の前提があって予想されるものなんですが、総額というのが見えないとよくわからないんです。

今井委員長 この国と地方による出資金800億円というのは2対1でしょう、地方の1というのは当然24年までではなくてもっと延ばすということになってはいますが、国が今度出資でやるか、あるいは打ち切りでやるかとか、いろいろな選択肢はあると思うんです。だから、まずこのAの中の国の出資分がどうなのかという問題と、Bの国の無利子貸付の8,000億というのをやめて債務カットをする方向になるのか、その辺のことはまだわからないんです。やり方としては、予算編成で考えてもらうしかしようがない。

私どもとしては、50年以内に本四の債務が返済できるように、しかも本四の料金を引き下げながら返済できるように適切な処理をしてくれということを使うしかないので、それで私どもの役割は果たしているんだろうと思っています。

猪瀬委員 この辺の流れがそうであるということは理解しているんですが、ただ今の委員長のおっしゃり方の中に、本四単体で50年という発想はそもそも。これは、ある債務カットが行われたとしても、本四単体で50年という発想はそもそもないんでありまして、分割会社に吸収合併されるわけですから、本四の債務もほかの公団の債務も一括して処理されるわけですから、ただもちろんそのときには軽い方がいいだろうということで、それは

それとして一括しての問題で、そして分割会社が背負う問題ですから、本四単体で50年で処理するという発想はそもそもこの委員会ではないんですね。

今井委員長 それは今後考えればいいではないですか。今の道路料金を使って返済財源に充てるということが入っているわけですから。だけど、何回も言うように、一応国の道路予算を使って償還を行うということで、道路料金を使って返済に充てるということは、さっき申し上げたように中に入れますから、その中で検討すればいい問題だと私は思っております。

それでは、今のような議論を包括してまとめを書いて、終わるまでの間に出してください。

坂野事務局長 はい。

今井委員長 道路公団が来ていると思いますけれども、ここで5分ぐらい休憩して、それからやりたいと思います。

(休 憩)

今井委員長 それでは、審議の途中ですけれども、お待たせいたしましたので、日本道路公団から「関連法人のあり方の方向性について」、公団の経営改善委員会から出されました中間とりまとめ内容を含めましてヒアリングいたしたいと思っております。今日は、公団から藤井総裁始めお越しいただいております。

それでは、お待たせして申し訳ございませんでしたが、よろしく願いいたします。

藤井日本道路公団総裁 今日は、この時間をいただきまして、ありがとうございました。先ほど国会の参議院で質疑がありましたものですから、私どもに御配慮いただきましたことを、まず感謝申し上げます。

それでは、座らせていただきます。お手元に、お配りいたしましたように、「関連法人のあり方の方向性について - 中間とりまとめ - 」ということで、経営改善委員会から出されました。これをお開けいただければと思っておりますけれども、2ページ目に委員が書いてございますが、三木さん、石原一子さん以下、こういうメンバーでこの議論をしていただきました。その際、3ページ目に関連法人となりますと経営者のセンスで見ていただきたいということから、三木委員長が、佐藤委員、中村委員、藤井委員、諸井委員という5人でまず部会を形成してまとめました。

今まで、この経営改善委員会では4回の意見書が提出されておりますが、今回このような形の中間とりまとめをいただいたわけでございます。

そのときの認識論でございますが、4ページ目にございますように、高い利益と何で関連法人、あるいはファミリー企業の問題として出てくるかと言えば、高い利益と剰余金の蓄積とか、新規参入の難しさとか、競争の形骸化とか、いわゆる天下り問題とか、業務の非効率と高コスト構造とか、こういったような視点であり、かつそれを5ページに更に整理をいたしまして、「検討の目的」に効率化、サービスの確保、コスト削減、収益の向上・確保、いわゆる天下り人事の見直しといったようなことを意識しながらとりまとめたという御説明がございました。

そこで、7ページにお移りいただくわけでございますが、私どもとしては、この中間とりまとめが10月の23日にいただいたわけでございます。委員長から直々に御説明をいただきました。いわゆる民営化後の新たな組織と関連法人の在り方ということが非常に重要になります。それを新たな組織ができてから議論するのではなくて、どういう組織かとは別に関連法人が民営化になったときに、どういう点をそれまでに検討し、直すべきところは直し、方向づけをしておくかということが第一点に必要なだと。

その中で、特にJHという組織の段階においても早急に取り組むべきことという2点でこれを受け取らせていただいておりますし、そういうような視点をいただいております。そこで7ページでございますが、まず維持管理業務を分担する子会社、関連会社の在り方ということで、どんどんアウトソーシングをしまいたったわけでございますが、この業務とインハウスで行う業務の範囲の見直し、もう一度インハウスでやった方がより効率的なものもあるではないか、それからアウトソーシングした方がいいのではないかとということ、細部にわたって再度点検しなさいと。その一例として、例えばというところがございますけれども、交通管理部門であるとか、料金収受部門でダブっているようなところもあるのではないかと、こういったものもその一例だよという御指摘をいただきました。

そこで、私どもとしては、あくまでもこういう業務の執行方法とか、業務のクオリティの確保とか、効率性の観点から、今までの役割や機能をもう一回再点検いたしました。そして、インハウスでやった方がいいもの、あるいは将来連結するかもしれない形でのアウトソーシングとの関係で整理していった方がいいものというものの整理をまずいたしたいと考えております。

そこで8ページ目でございますが、アウトソーシングの在り方といたしましては、当然のことながらエリアの集約とか、業務の集約といったようなものがございまして、特に異業種、1つの業種について1つのファミリーと言うか会社をつくっていたわけでございますが、それを異業種の事業も含めて、1つのまとまった形でアウトソーシングの在り方も考えることによって、コストの縮減もできるのではないかと。それから、競争性も発揮できるのではないかとといったようなことから検討しようということで、その場合にいわゆる今後とも競争性をもって、市場の中での競争性で一般的にやっていく業務と、それから将来連結化するかもしれない業務というようなものも絶えずその中でチェックをしながらやってみよう、そこでグループ経営という考え方が出てきたのが8ページの下でございます。

グループ経営というのは、当然のことながら道路公団が会社になったときに、その会社との関係からどのような機能分担をしていくかということですから、それぞれコーポレートガバナンスがあるわけですが、そういうものと合わせて検討すべきだということで、これもチェックしたいと思っております。

そこで9ページをお開けいただきたいと思いますが、その際子会社・関連会社というものの大幅な再編・集約についても、いろいろな見方がございまして、現在は私ども85社とっておりますけれども、これの見方もいろいろとありますけれども、それを集約化させると、そうすることでコスト縮減を図るといったようなものから、競争性のためにやると。これを私どもが直接自らやるという立場ではありません。あくまでも子会社・関連会社の立場で、それを指導していくという立場なんですけれども、何はともあれ我々が発注するという立場で共通部門をなくすということは、門構えをなくすということになるわけですが、そういうことをして発注するときにはこういう発注の仕方をすれば結果として再編・集約につながるぞといったところで、発注と会社との形態、これが関係してくるわけです。したがって、ホ)にございまして、その場合の発注単価、発注方法、発注単位の見直しといったものが当然出てくるわけです。目標はあくまでもコスト削減であり、更にそのことから利益の還元ということが常に出てくるわけです。国費も来ないという前提で、自分たちがやっている事業からどれだけの収益を、本体の料金低減を含めて回収できるかということだろうと思っております。

へ)は「いわゆる『天下り人事』の見直し」でございますが、基本的に言いますと、天下り人事というものの考え方、これは私ども国会等で発言いたしておりますけれども、基本的には個人の自由な意思ということではございますが、そうは言うけれども現実にそういう見方で見られていることは事実でございますので、それを頭に入れながら、過去の民営化の事例、例えばNTTであるとか、JRであるとか、その他過去の民営化の事例の具体的な調査をさせていただいて、そしてそういう場合の民間の人事制度はどうしているの

かということも具体的に勉強した上で、在職期間の延長、本体の会社として在職期間を延ばして活用する方法。あるいは、人材の育成と、その場合に老朽化した組織はだめになりますから、活用方策といったようなことを前提にしておきませんと、いわゆる民間への再就職の在り方などの人事政策が出てまいりません。したがって、そこまでやらせていただきたいと思っております、これからの考え方は常に経営委員会で御報告してチェックしていただき、御指導いただくというのがその検討の中の項目でございます。

そこで10ページでございますが、財団法人、昭和40年代に道路施設協会というのを作りました。そして以後、平成10年に2つに分けました。そして現在に至っているわけですが、そのときの考え方はアウトソーシングを徹底的にやって、全部財団法人を最大限に使うという視点でやってきたわけですが、現実問題としてその場合の収益分の考え方、そしてそのものの占用料で約70億か60億前後が入ってきているわけですが、テナント料が500億～600億の間というような状態のときに、こういったものをもっとうまく使って、本体の利益を還元するような形態も考えていかなければいけないのではないかということから、収益部門は廃止して、効率的で収益向上確保の最大化を図るような運営形態、これは一体化するというものの考え方もございましょうし、あるいはこの収益分を中心にしてひとつの企業化をするという形もありましょう。ただ、現実に財団法人ですから、財団法人を廃止するというのは、いろんな意味の手続がございます。そういうものを一方で整理しながらやっていきたいということになるかと思っております。

そういう意味では、公益部門は本来JHが自ら行うべきものであったのを、現在の財団法人の利益でもってやっていただいていたというのが今までのやり方でございますが、清掃とか道路案内業務等々の本来の管理者がやるべきものと、それから交通遺児の育英資金であるとか、その他の公益事業、こういったものはおのずから質が違いますので、これらを今後どういうふうな形でやっていくかということを整理していかなければいけないと思っております。

そこで11ページでございますが、そういったようなことでものによっては少し時間がかかるものも出てくるわけです。しかし、すぐにでも民営化する前のJHの組織でも取り組むべきこととしては、まず人事政策があるではないかと、早期退職は再就職の在り方の見直しがあるではないかということで、これにつきましてはここに御指摘いただいたようなことを踏まえて、私どもがこれから具体的に詰めていきたいと思っております。

更に、ロ)の「発注単価や業務の実施方法等の見直しによるコスト削減」、これはもう当然のことでございますので、来年度から例えば市場価格を踏まえた外部調達費用の削減や、地域性を入れた価額の導入、こういったものはすぐにでも、来年度15年度から実施に入りたいというふうに思っております。

ケースによって、すぐやれるもの、あるいは電子入札の施行であるとか、あるいは予定価額の事前公表の施行とか、こういったものも考えていきたいと思っております。

更に、ハ)の「民間企業経営者の登用」でございますが、これは前回のときにも御説明申し上げましたように、私どもはこのようなことをやるのに、今までの公団にいた人間だけの目では、なかなか無理がある。限界があるということから、委員会等をつくってやるだけでは足りないので、民間経営者を14年内にも導入させていただいて、その人を中心に大いに働いていただきたいというふうに思っております。

最後に、ニ)は「道路サービス施設の建設・管理運営を担当する財団法人のあり方について検討」、これは先ほど申し上げましたようなことを含めて、財団ですからすぐに、今、700億ぐらいの建物という財産を持っております。こういうものをどうしていくんだとか、いろいろと事前に整理しておかなければいけない問題がございます。したがって、そういったことを全部具体的に拾い上げて、その解決策と言いますか、方針を全部整理していくということが、公団の段階においても必要だと思っております、そういうものをつくり、そしてまた経営委員会の専門家の先生方にも御報告し、それでは足りないよと、もっとこ

うしたらどうだろうかということも出てこようかと思えます。

いずれにいたしましても、この民営化委員会で更に御議論・御指摘をいただいたものは、当然のことながら私どもの検討の中に前提として入れながら議論を詰めさせていただきたいと、かように思っております。

ちょっと長くなりましたけれども、あと4人の各担当の専門家が来ておりますので、何か御質問があればそれぞれからも御説明をさせていただきたいと思えます。

今井委員長 ありがとうございます。非常にいい機会ですので、今、私どもはこれを伺う前に関連事業の在り方と、それからコスト削減の在り方について4公団について検討していたところでございます。民営会社発足後と発足前と分けていろいろ考えたわけでございます。そういう意味で、委員の皆様方から御質問・御意見を是非お願いしたいと思えます。

田中委員長代理 藤井総裁、御説明ありがとうございます。「関連法人のあり方の方向性について」、こういう改善委員会を早速に設けられて、中間とりまとめされたことに対して敬意を表します。ところで、これは中間とりまとめになっているんですが、どこかに書いてあるんでしょうけれども、正式とりまとめと言うんですか、最終的なとりまとめはいつごろになるのかということが1点。

それから、これは中間とりまとめなんだけれども、非常に正鵠を射た議論が展開されておるんですけれども、中間とりまとめでありながら早速にも手を付けていくというものはどれとどれで、それはもう15年度予算に直接関係するかどうか知りませんが、早速に活かしていきたいという問題は、例えばどういうものであるかということ。

その2つについて、差し当たり教えていただきたいと思います。

藤井総裁 では、総括的なことですので、私の方から御説明しますと、最終とりまとめというのは多分私どもの作業と、それからこの民営委員会での御指摘の内容も当然中に入ってくると思えます。私どもで検討した中とラップしているものはもちろんやるわけですから、経営委員会ないし私どもでも気が付いてない点で、いろんな御意見・御指導があれば、それを再度委員会で取り込んで御検討いただくと。あくまでも、私ども具体的にいろんな御意見・お考え方を具体化するのがこの経営改善委員会の主たる目的でございますから、そういう意味で最終目的というのをいつ出せるのかということ、非常に私どもの立場では委員長をお願いしている立場ですので、今ここで私が申し上げることは差し控えさせていただきますが、だから第2次中間答申というような形で、また出し、更に変化に応じていろいろとまとめていくということで、最終答申を出したらそれで終わりというような性格とはテーマが違いますので、若干そこら辺弾力的にやっていくことになるのではなからうかと思えます。この辺は、委員長ともまだ相談しておりません。

それから、具体的に何をやるかということでございますが、先ほども御説明させていただきましたが、すぐにでもJHとしてやるべきことということで、最後のところにまとめてはございますが、これ以外に前の方に書いてあることであっても検討するわけでございます。その結果前にあったものの中で早くできるものはやっていくということですから、しかしそうは言うけれども何か明確にしておかなければまずいだろうということで、11ページにありますような、イ)ロ)ハ)ニ)という項目を真っ先にやるということでございます。

この中で、イ)であるとか、ロ)であるとか、ハ)であるとかというものは、比較的早く具体的な手が打てると思えます。例えば、14年度中にハ)などはやりたいし、ロ)などは年度途中というわけにはいきませんので、新年度からすべてについて100点ということはいきませんが、地域性であるとか、サービスレベルの見直しでコストを下げるとか、参入要件の見直しであるとか、外部調達費用の方式とか、こういうのはそれぞれ15年度からできるものがございます。

イ)も同じように新年度、これは会社との関係がございますから、私どもは希望を言う

わけでございます。私どもがこうなさいということではできませんけれども、職員、私どもから行っているOBの人たちに、こういう考え方で道路公団は望んでいるので、ひとつそこら辺をよく理解してやってくださいということが出てくるかと思えますし、前の方にございました、再編とかアウトソーシングの問題につきましても、発注の形態を変えることによって、そこら辺の作業を少し早めることは不可能ではないと思えます。そういうものは当然民営化ができた後にやるのではなくて、道路公団の段階でも可能なものはやらせていただきたい。

問題は、二) なんですが、二) は財団法人という公益法人でございますので、公益法人を極端に言いますとつぶしますと、仮に廃止しますと、その財産権は国に全部引上げられます。ですから、私ども道路公団の方にまいません。しかし、それでは困るので、ではどういうふうに途中の段階で処理をしながら、最終的に両サービス機構が民営化に合わせた、新しい組織形態にしたらいいかということは、認可の省庁が国土交通省ですので、国土交通省ともその点は相談をしていかなければならない部分でございます。

ただ、そういう段階を経なければいけない部分が二) にありますので、これを新組織になってからやったらどうかという意見を言った人もおられましたけれども、今からやっておきませんと間に合いませんので、今からやれるところからやっていくということでございます。

猪瀬委員 この中間とりまとめの一番の問題は、現状認識が我々と共有されていないということなんです。つまり現状認識が共有されていないというのは、簡単に言うと実態がここに明らかにされていないんです。つまりこの委員会で何度も私が資料を提出しておりますけれども、何がファミリー企業なのか、どこまでの範囲がファミリー企業なのかという報告がここに一切ないんです。

したがって、これは全体に抽象的なんです。はっきりさせていただきたいのは、行政コスト計算書対象企業、80社ぐらいありますが、それだけがファミリー企業なのではないんです。既にこの委員会で問題提起しましたが、日本道路公団に限って言えば、700社に2,500人の天下りが行っているわけですが、この中にも隠れファミリーがかなりあるとこの委員会では認識が共有されているわけですが、道路公団の認識であると肝心の天下り組織が逃げてしまいます。まず、この間深刻に言われてきた問題が、非常に目の粗いこの報告とりまとめでは全部こぼれ落ちてしまうんです。

それで、この委員会でファミリー企業の実態調査を帝国データバンクに委嘱しました。ところが、四公団で大体千社ぐらい調査することになりまして、しかしながら539社しか回答がない。少なくとも、まだ500社ぐらいあるんですが、その中でも特に絶対に回答が必要だと思われる企業が237社あるんですが、これが回答を拒否しているということは、実際に日本道路公団が本当にこの改革をやるうとしているのかどうか疑わしいわけです。

ここで今、明確に藤井総裁の回答を得たいのは、まじめに調査票に回答を出してきた企業があるのに、それは正直者はばかを見るみたいになってしまいますね。出してこなかった237社のうち日本道路公団管轄が圧倒的に占めていますけれども、それについて藤井総裁にきちんと御指導願えるのかどうか、必ず指導していただきたいんですけれども、それについて回答を求めたいと思います。

藤井総裁 過日、私どもから約二千二百社、これは道路公団が独自にこの委員会の御指導を基にしながら、道路公団として調査したものをしました。これがまず1つあります。それから、この委員会の委員から、道友会名簿によって公団OBの再就職となった会社が708社あるではないかということが指摘されました。

しかし、この中にはもう顧問、相当年寄りの顧問だとか、いろんなものなんで、新たに調査対象となった会社が306社あるというふうに聞いております。いわゆる関連法人、行政コスト計算書では5法人も含めて87社あるわけですが、こういったものをこの委員会、

行革事務局として御調査なさってらっしゃるといことは承知しております。

それに対して、私ども協力しないとか、するというよりも、今までこの委員会として直接調査をするからということでしたので、私どもは御協力はいたしますよ、今までもそうさせていただきますし、御協力させていただきますという姿勢は出させていたいただいておりましたが、その結果今、先生からそういう御指摘がございました。

そこで、私ども一つだけ注意をさせていただきたいと思っておりますのは、どういう会社なのかわかりませんので軽々には言えませんが、発注者としての立場を乱用した強制であるというふうに誤解を受けることだけは避けさせていただきたいと思っております。だからと言って調査をしないとか、調査に協力をしないということとは全く違います。

そういうこともございますので、どういう形の協力要請の仕方がいいのかということがあるかと思っておりますので、事務局と相談させていただいて、全面的に協力をさせていただこうと思っております。

猪瀬委員 今、既に調査を始めてかなり経ってきているわけですが、急がないと間に合わないんです。少なくとも来週ぐらいに調査しないと、分析ができなくなりますので、今、総裁がおっしゃったことは最後の意味が取りにくいんですが、我々は委員会としてこういう項目で調べるということを全部指示してあります。その指示した項目を調査に伺ってお話を聞いてくるわけですが、それについての回答を拒否するというのは、委員会の権限を無視したという形になりますので、今すっきりお答え願いたいんです。直ちに、道路公団関係のファミリー企業について、協力するように指示したいと言っていた方がいいんですが、いかがですか。

藤井総裁 ですから、どういう協力の仕方がというのは、具体的には事務局と相談させていただきたいと思っております。

猪瀬委員 どういうと言うのは、どういうことですか。普通に回答してきている会社がいっぱいあるわけですね。

藤井総裁 それは私ども関知するところではありませんけれども。

猪瀬委員 協力している会社があるのに、協力しない会社があるというのはよくわからないわけです。

だから、協力する会社があるぐらいの質問だということですね。それに協力できない会社があるというのは、特に道路公団系の中に結構たくさんありますから。

藤井総裁 そうですから、ではそれも教えていただいて、事務局とよく納得して協力させていただきます。

猪瀬委員 事務局と納得というのは、どういうことなんですか。事務局は委員会と納得し合っているわけですから、委員会と事務局が納得していれば、事務局と納得するという意味がわかりにくいんですけれども。

藤井総裁 調査方法については、事務局と具体的に相談させていただきたいと思っております。

猪瀬委員 事務局と調査方法について話し合っ、こういう方法でいきたいと思います。

藤井総裁 ですから、協力するんです。するけれども、具体的なやり方というのはいろんなやり方があると思っておりますので、それは事務局と個別に相談させていただきたいと思っております。

猪瀬委員 いろんなやり方というのは、どういうことなんですか。

大宅委員 一言、協力してくださいと行ってくださればいいわけで、協力のやり方にいろいろあるとは思えないんですけれども。

藤井総裁 先ほど言いましたように、今、私どもが発注者で、相手側が受注者の場合に、それを依頼の仕方がかによってはいわゆる発注者としての圧力になるわけです。ですから、発注者としての圧力ではなくて、委員会の調査という公的な目的を明確にして協力をしなければいけないということです。ですから、道路公団だけやっちは単なる発注者が圧

力をかけることになるから、そうしないと今度は入札のときに指名競争に入れてくれないのではないかというふうに誤解をされるような依頼の仕方ではなくて、だれから見ても公正に、ですから委員会の事務局と御相談して、誤解を得ないような形で協力は全面的にさせていただきますと思っています。

猪瀬委員 天下りの役員がいることで、十分に圧力になっていますから。

藤井総裁 普通ならば、この委員会からそういう依頼をしたんですから、私が思っても出るのが普通だと思うんです。それを出さないのが、どうして出さないのか私もよくわかりません。

猪瀬委員 それは、だから御指導願いたい。それは発注者として圧力になるとおっしゃいましたけれども、既にOBの方々がたくさんいること自体が何らかの圧力で、圧力としてOBの方々そこに天下っているわけでありまして、今更非常に慎重なお答えをいただきましたけれども、それは一言整理すればいいことでありますので。

藤井総裁 もちろん協力しないということは、一切申しているわけではございませんので、全面的に協力はいたしますが、どういうやり方をするのはいろいろとあろうかと思えます。

猪瀬委員 これはお願いなんです。一言道路公団が、皆さん協力してくださいと紙を配ってくれるだけでも違うんです。連絡してもナシのつぶてだったり、回答がこなかったりするんです。

藤井総裁 ですから、そういうことも含めて、あくまでも事務局がやったことですから、それを私どもが応援するという形でございますので、そこら辺を具体的にまとめさせていただきます。

私どもが最初から調査の主役でやったのとちょっと違いますので、そういう意味でございます。

猪瀬委員 だから、普通に言ってくだされればいいんです。別にやれと命令するのではなくて、今、民营化委員会でこういう調査を行われておりますと、皆さん是非御協力してくださいと。こういう普通の言い方で、日本道路公団のホームページに載せるなりするだけでも全然違いますから、そんな強権的な言い方をしなくても全然普通に言っていれば、これは全く効果があります。

藤井総裁 先生の御趣旨は十分よくわかっているつもりでございますから。

今井委員長 それでは、この問題でこれ以上時間を取りたくありません。ひとつそういうことで、総裁の方からも我々の意向を是非お願いいたします。

松田委員 お見えになる前のコストダウンの議論で、例のお進めになっているETCの問題が議論になりまして、これはもっと早く計画をつくって、積極的になぜ進めないのかというのが疑問になりまして、これうまくやれば、全部かどうか知りませんが、1,000億ぐらい経費が落ちると、1,000億落ちるなら民間なら仮に3,000億かけたってすぐ回収の目途がつくわけですから、できるだけ早く一気に設備の配置なり、あるいは制度上の問題なりやるに違いないんですが、さっぱり進んでないという感じがあって、なぜこれだけのコストダウンのものを一気にやりにならぬのかなというのが前半の疑問でして、制度的にもいろいろあるし、ここにインセンティブを付けないと、ほかのところは割引しておいてこれだけ付けないのもおかしいとか、あるいは1万8,000円か3万円か知りませんが、何でそういうものを買わせなければできないのかとか、いろんな疑問が各委員から出てくるんです。これは是非民营化しようとしてまいとコストダウンの非常な大きな分野で手段でしょうから、早急にこれを実施するような計画をおつくりになって進めていただきたいと思うんですが、いかがなものでしょう。

藤井総裁 実は、先ほど国会の委員会で同じ御質問が、大臣及び私にございました。例えば、どのぐらい人間が減るんだという御質問もございましたので、50%普及すれば、大体二千三百人人間が不必要になりますということ、今時点での推定として申し上げます。

た。

私どもは、今まで何でということとは非常に言いにくいんですけども、いろんな問題点がたくさん絡み合ったと思います。しかし、私どもとしましては、今までの考え方を全部捨てても、大至急これをしていきたいということをお断り申し上げます。その大至急というのは、今までは3年ぐらいかけてというようなことでもございましたけれども、例えば1年以内にとか、そういったようなスピードでやると。

ただ、問題は車載器で買っていたかなければいけません。そこで、車載器が当初4万円とか3万3,000円とか高かったです。今、一番安いので1万7,000円弱が出てきております。これらを企業、各会社があります。約11社あります。その中で、今度はそれを売る会社は何千とあるわけです。そのどこが安いんだという情報がユーザーにわかっていないわけです。ですから、そういう安い情報、どこに行けば安く買えるぞという情報も、私どもも事実関係をユーザーに提供する方法はないだろうか、そうすることによって企業間でまた競争が生まれるからまた安くなる、インセンティブが働くのではないかと、こういうことも実は考えております。

それから、設置に関して、カードで2～3週間、それから設置に今までは1週間ぐらいかかっていたんです。それで、代理店がオンラインだと1時間で車載器は付くんです。オフラインのところ、1週間ぐらいかかっていたんです。ですから、これもオンラインの代理店がどこにあるかということをお断り提供すると、そうすればオフラインのところはその方が得するからということでオンラインの方にしていこうということ、設置のために要する期間も短くしようと。

それから、カードもカード会社にいずれは行くわけですから、信用保証の問題なんです。そうなれば、それはカード会社に今、お願いをしているんですけども、もっとそれを短縮できないかと、そうすると2～3週間が短くなるということ、事務操作の期間も短くするし、価格も安くするしということも今、始めておりますので、そういうことを含めて今度は全インターに設置していくということもやっています。そうすると、次に出てくるのが専用空間、今までは併用でやっているのに対して、専用で通れる専用ゲートが足りないのではないかと。専用ゲートは、今、上り・下り全部足しますと、6割ぐらいは専用ゲートがあるんですが、1か所ぐらいしかないインターが多いんです。それをもうちょっと増やしていく。

ところが、今まだ普及がそこまでいかないと、専用を増やすことによってほかのお客様からクレームが付くので、全部を同時並行的にやらせていただくと思って、今、先生がおっしゃったようにしゃにむにこの問題はこれから進めるべく手を打っております。大臣もその趣旨の御答弁を国会でなさいました。

今井委員長 それで、1年ぐらいでそういうことができるんですか。

藤井総裁 大半できると思います。なぜかということ、ゲートを請願インターとか、要するに地元でつくっているインターチェンジもあるわけです。だから、そういうところはそれができるまではできませんから、そういう意味の数字上の100%というのは、今、付いているものはもうできるようにいたしたいと思います。今、使っているものですね。今つくっているインターもあるわけです。特に地元、公共団体負担のインターというのがあるんです。公共インターと言っておりますけれども、そういうものはそのスピードに合わせて設置しませんとできませんから。

今井委員長 2つの観点がありまして、1つはそれをやることによって道路が非常にすくという問題がありますが、もう一つはさっきお話が出ましたように、全体で3,300億ぐらいの道路管理費の中で、料金収受業務が3分の1を占めていると。そしてこれが全部ETCになればほとんど人は要らないのではないかと、それは設備費は要りますけれども、そういうことでこれは管理費節減の一番の目玉だと思うんです。ですから、そういうのが時間的に、いつからどうなるということが、それをだれがやったらいいのかというのを我々

は議論したんです。

藤井総裁 実は、今、一つだけ説明が落ちたのがありました。それは、割引率なんです。ETCの割引、ところが道路公団では今までの高速道路はいろんな割引制度があります。これが錯綜して、非常にユーザーにわかりにくくなっているんです。そこで、来週にも経営改善委員会を開いていただきますが、そこで割引制度について勉強していただいて整理していただこうと、その上で例えばハイカというような、今、偽造の問題で非常に話題になっておりますが、こういった問題をどうするんだということを全部整理していただく。NTTなんかでは、オレンジカードの高額は全部廃止したわけです。私どもの5万円券、3万円券というのがそれに相当するわけですが、こういったものをどうするんだという意思決定を、経営改善委員会できちっと整理していただいて、当然料金の問題でございますから国土交通省にも調整しなければいけない部分はございますが、大臣の御了解を得てそういう方向で、そのときにETCの割引はこうするんだということを明確にしておきませんと、若干普及の足止めになりますから、そういうものを並行的にすべて手がけてやっております。

今井委員長 さっき事務局から説明を聞いたんですけれども、ETCの普及・活用検討委員会、第1回とりまとめというのが9月24日、道路局有料道路課で発表されたということで、これが一番新しいこの問題に関する検討結果だというふうに聞いたんですけれども、ある程度時間軸をきちっと定めた、例えばほかの割引はこう廃止すると、ETCの割引はこうするとか、総合的な実施計画というのができないかと思うんですけれども。

藤井総裁 それを11月19日のこの経営改善委員会を開いていただいて、そこで集中的に審議していただいて、問題点を全部洗い出して、それをもちろん年内にまた委員会を開いていただいて、その方向性をということで、ただ多岐にわたりますので、例えば貨物とかそういうものに対する別の制度というのもございます。それから、長距離低減というような、流通形態からくる割引制度もあります。それから、地元と一緒にやる、地元協力型の割引制度、ハイカのような割引制度というのもあるんです。いろんな割引制度があるので、それらを一回整理した上で、今後こういう割引制度で全部やっていこうと中にこのETCの割引制度を位置づけておきませんと、利用者の方から訳がわかりませんし、どれが一番得するんだとか、どうなんだという不満が出るものですから、今それをなるべく早く、まだ三木委員長とスケジュールまでは打ち合わせをしておりますが、来週三木委員長と会って、そこら辺もやるつもりでございます。それはやらないと、どうしようもない時期に来ているということだけ御理解いただきたいと思えます。

今井委員長 全体のコスト、さっき申し上げた3,300億の中で、いろんなことをやれば3割以上カットできるんじゃないかという話がありまして、それを目標に我々は考えていきたいと思うんですけれども、そのときの目玉が今の料金収受業務と、もう一つは維持管理費の中の清掃費だということです。この頻度が高過ぎて、維持管理費の3分の1が清掃費というのは、ちょっと大き過ぎるんじゃないかという話が出ているんですけれども。

藤井総裁 維持管理費の3割というのは、ちょっと多いんでしょう。どうですか。

内田日本道路公団理事 維持管理費の中の清掃費が3分の1を占めているのではなくて、維持修繕だとか、もちろん草刈りだとか、清掃だとか、細かな路面の修繕だとか、そういったものを含めて3分の1ということです。

ちなみに、さっきの清掃頻度の問題ですけれども、今、路面の清掃頻度というのは、交通量によって大分頻度は変えております。もちろん交通量がうんと少ないところは、うんと頻度を落としていますし、例えば東名とか名神とかうんと走るところは週に1回とか2回ということで、全体にめり張りを付けた清掃をやっています。

これも、平成8年度ぐらいから随分頻度を落としてはきているんです。ただ、余り落としていきますと、今度は路面に石ころとかが出て、それがタイヤではねられてフロントガ

ラスを割るだとか、そんなことにもつながりかねないので、ある一定の限度があるのかと思います。それも含めて、いろいろ今、努力している最中でございます。

藤井総裁 鉄道でもお困りになっていると思いますが、電気掃除機が落ちていたり、このごろやたらにそういう、常識では考えられないものを横断歩道橋から落とす事故が非常に頻発しているんです。これは余り新聞に出ていませんからわかりませんが、ちょっと常識では考えられないことが、そうするとそれを的確にすぐやらないと大事故になるわけです。

ということで、清掃というものの中には、そういった路上遺失物と言いますか、そういうものを処理する業務と、単にはいてごみを取っていく業務といういろんなものが入っているわけです。

今井委員長 この今、我々が議論しているポイントは3つあると思うんですけれども、1つは維持管理費をどこまで節減できるかという問題で、これはやはりETCの問題が一番大きいということですね。そのほか今、清掃の問題が出ておりますが。

もう一つは、関連会社が、もうさっきいろいろ工夫をして、いろいろな収入増を図るということをやっている事例を聞いたんですけれども、その辺を今後民間会社になったときにどうやっていくかということで、それはさっきのお話の財団の問題があるからそれをうまく処理しなければいけないという問題点はよくわかりましたが、そこをうまく解決して、そういう事業を取り込んでいかなければいけない。もちろん直営、あるいは子会社、どういうやり方でもいいんですけれども、連結でうまく収益が上がるように取り組んでいくと。

もう一つは、やはり発注だと思うんです。その発注のときに、さっき猪瀬さんが言われているような問題が起きないように、できるだけ公正な方法で安く、これは管理費も何から何までですね。外とのお付き合いのあれで、できるだけ公正に妥当な結果で発注するということはしなければいけないと思うんですが、その最後の問題でさっきのファミリー企業の問題が引っかかってくるというふうに私は思っているわけです。

藤井総裁 発注単価については、もう徹底的に間接費、諸経費、そういうものを含めて、今、見直しをしております。ですから、15年度からかなりのものを改善できると思っております。だからやれるものからどんどんやっていくということだけはさせていただきたいと思っております。

猪瀬委員 だから、そのためには実態調査がきちんとできないと、やれるものからやると言っても、結果がわからないんです。それは主に9ページのところです。ですから、発注単価、発注方法、発注単位の見直しによるコスト削減というのは、結局そのOBがいる企業全体の97%が公団から仕事を受注しているという現実があるわけですから、そうなる(とへ)の

「いわゆる『天下り人事』の見直し」というのは、それはここで書いてありますけれども、原則として社長は出さないなど言っているけれども、社長は出さなくても結局OBが常務とか専務とか部長とかいろんな形で入っているわけで、そういうところの根本的な見直しをしない限り、こういう表現というのはすごく空手形なんです。何度もこういう言葉は聞きあきてきましたから、やはり実態に即してやってもらわないと。そのためには実態調査にきちんと協力してもらおうということですね。

川本委員 一点、先ほど委員長がおっしゃったコスト削減の清掃の件です。電気掃除機が落ちているというようなたとえを出されましたけれども、そういうことは多分交通パトロールのような例で対応できるのではないかと、事務局の方の資料にもありますので、事務局の方も仕事の意義、仕方にさかのぼって再検討する余地があると書いておられて、これについて検討いただきたいと思っております。猪瀬委員がおっしゃったように、現状把握についての危機意識が、やはり委員会と道路公団の方と共有されていないように思います。

藤井総裁 実はそれが異業種のグループ化なんです。要するに、交通管理は交通管理だ

けを見ていく、点検だけを見ていく。それから、清掃は清掃だけを見ていくということではなくて、1つのパトロールカーなり1つのチームが、同時にそういう不測な事態が起きたときには、活動できるようなものの企業集団にしておかないと、点検だけはするけれども、あったよと情報を伝えるだけではもう間に合わない場合がありますから、そういう意味で先ほどの再編とか集約とかグループ化とか、いろいろなことが書いてございますが、今までの異業種間であっても広い意味での道路管理のグループとして効率的にできるような仕組みも検討しておかないといけないというふうに思っております。

内田理事 今、清掃のことが話題になりましたけれども、維持管理の中で占める費用の割合の中で清掃というのはごく一部でございます。維持修繕というのは、清掃だけではなくて、先ほど申しました草刈りだとかもそうだし、ちょっとした修繕だとかも入ります。もう一つ大きいのは、例えば雪が降ったときの除雪だとか、事故が起きたときの事故車両の排除だとか清掃だとか、そういったものすべてを含んだものでございます。

先ほど、川本先生おっしゃったように、清掃頻度なんかも過去から落としてきております。かなり限界に近いぐらいまで来ておりますが、まだこれで満足したというわけではなくて、これから先も交通の安全だとか、信頼性に直結するようなことだけは避けなければいけない。例えば、中央分離帯の草刈りだとか清掃、あるいはインターの中の清掃だとかはもっと頻度を落とせるのではないかと、そういったことも含めて今検討している最中です。

田中委員長代理 今おっしゃった除雪の費用は、雪氷対策費として別にあるのではないですか。

内田理事 維持管理費というか、維持修繕費、その中に含まれております。雪氷対策、除雪費とか、そういったものです。

猪瀬委員 先ほど総裁がおっしゃったことで、異業種を集約すると言うけれども、実際何とかハイウェイサービスとかいっぱいあって、それは清掃とか料金収受とか売店とか、幾つか持っていたりするわけで、そういう意味では既にそういうことはやっているんです。やっていて、それもまたそれぞれのファミリー企業同士が株を持ち合っているという構造ですから、おっしゃったことはきれいごとなんですね。雪のことも、清掃をやったり除雪をやったり、1つの会社がいろんなことをやっているわけですね。

大宅委員 今日の資料1に、関連企業に関する参考資料という中の14ページに、「直轄国道及び日本道路公団の維持修繕費の比較」というのがあって、平成10年だけはほとんど一緒なんですけれども、それ以外は直轄の国道よりキロメートル当たりの単価が5割大体多いんですね。これはどういうことなんでしょうか。

猪瀬委員 ファミリーがない分だけ違うんです。

内田理事 始めて見るので、こういった差がどういうところから来ているか、私どもも勉強してまいりたいと思いますが、ただ一つ御承知置きいただきたいのは、高速道路というのは例えばトンネルだとか、橋梁とか、そういったものが占める割合というのは国道に比べると4倍ぐらいあるんです。1キロ当たりの占める割合です。非常に管理費のかかる構造物が多いとか、それからインターチェンジですとかサービスエリアだとか、そういう割合管理費のかかる部分を多く抱えているというようなこともあるかと思えます。

もう一つは、やはり情報提供とか、いろんなサービスレベル、あるいは管理レベルが国道と必ずしも同じではないということも結果ではないかと思えますが、私も勉強してみたいと思います。

藤井総裁 先生、トンネルも多いですし、橋梁もハイピアの高架が多いし、幅が大体広いし、直轄国道というのは平場の、すぐに家が建っている道路ですから、全然そういう意味で維持修繕の感覚が、しかも道路公団の場合、一つこら辺を間違えると大事故につながるものですから、どうしてもそうならないようにとやりますし、直轄国道の場合にはスピードが40キロとか全然低いですから、その差が非常に顕著に出てくると思えます。

今井委員長 道路公団の関連企業の売上げの中、さっきの財団というのはどのくらい占めていたんでしたかね。これはどれを見たらいいですか。

猪瀬委員 大体2つ合わせて800億で、道路公団に払っているのは、せいぜい70億円ぐらいでしょう。70億円だけ道路公団に支払って、800億円の売上げをつくって、それでたくさんの子会社をつくったわけですよ道路施設協会は、それが今、2分割されているだけですから。

奥山日本道路公団理事 この中間とりまとめの「参考資料」というのが配られておれば、39ページ、一番最後のページですが、関連公益法人に関する資料、行政コスト計算書を抜き刷りしております。道路サービス機構とハイウェイ交流センター、収入の状況というのが右の方にございます。これで388億と394億と、今おっしゃったように780億でございます。

藤井総裁 3、4、5の下の方は、こういうソフトの調査研究機関でございます。ですから、いわゆる事業をやっているのは1、2の2つでやっております。それをいわゆる占用料として私どもは70億弱。実は、占用料も最初のころはもっと低かったんです。何とか上げたいと思ったんですが、道路法に占用という概念があるんですが、電柱なんかも占用なんです、そういった概念で取れるだけのものを計算してやったもらったんですが、そのぐらいしかその概念では取れないんです。もう限界が来たと思いますので、私どもは今、占用という概念ではなくて、直接それを連結して、受委託の中で検討していくことも一つの今後の検討事項だなと思っております。

猪瀬委員 これは前から指摘されてきたことで、一向に改善されなかったんです。ですから、また何か言っても改善されるとは思わないんです。

藤井総裁 先生、そういう言い方は困るんです。なぜかという国費が来ませんでしょう。そうすると道路公団自体が収入として今後期待できるのは、こういったサービスエリア、パーキングエリアから来る収入とか、新事業をやっていく収入とか、それが料金以外では資金需要なんです。収入需要なんです。ですから、これは新組織になったときには、極めて重要なポイントですから、ものの考え方ががらっと変わってくるわけです。

猪瀬委員 民営化においてはね。だけど、今の道路公団のやり方では変わらなかったと言っただけです。

藤井総裁 今まではね。

大宅委員 がらっと変わるんなら、さっきの維持経費が5割多いと言ったら、これはひどいですね、どこかに何かあるかもしれないと答えが返ってくるのが当たり前で、安全と言えば日本ではみんな安全志向が強いですから、安全に問題があるよと言われたら、みんなそうか安全が危険になったら困るわという話になるという、安全という名を借りてむだなことはしてやしないかなという反省というのが、全然ないというのに私はさっきショックを受けました。

もう一つだけ、今、川本さんと話をしていたんですが、グループ経営って何ですか、ファミリー企業とどこが違うんですか。

奥山理事 私の方から御説明いたします。8ページを開けていただきますと、まず「アウトソーシングのあり方」というところの4番目のポツのところ、「アウトソーシングする業務を業務の特性や効率化の観点から連結化する業務と競争性の徹底によりコストを削減する業務に分類」、今、ファミリーが82社、あるいは13年度で84社、子会社、関連会社がございすけれども、この中で市場の冷たい風に当たって完全に競争にさらす会社と、グループ経営する会社とに分類すると、その中で中に出資をすることによって連結化する会社と、全く競争にさらしてしまう会社に分類をする。その上で連結化する会社につきましては、次のグループ経営を行うというふうな筋立てになっているというふうに、この中間とりまとめについては理解しております。

猪瀬委員 これは、数的にはどのぐらいのものなんですか。

奥山理事 これは、これから検討していかなければいけないかと思います。

猪瀬委員 大体目安で、どのぐらいを考えているんですか。インハウスという言い方は、逆に言えばこれまでのあれを囲い込みでしょう。囲い込んで逃げないようにしようとしているわけですね。

奥山理事 もうちょっと言い方を変えますと、高速道路というサービスを提供するコアの事業の収入を確保すると、あるいは通行車の安全を確保する、こういうのはコアの事業だろうと思います。

それから、こういうものについてどこまでを内部と連結化する業務によって確保していくか。

それから、全く競争にさらして、自由競争によってやる方がコストの削減につながるという業務もあるかと思います。

こういう整理をしていくということがこれからの仕事になってこようかと思います。

松田委員 連結決算とは違うんですか。

奥山理事 連結するという意味です。

松田委員 民間会社の連結決算対象会社とありますね、一定の基準ができますね。これが連結経営というのではないですか。

奥山理事 そういうことでございます。

川本委員 インハウスとグループ経営は同じ意味で使っておられますね。それは、どういうことでしょうか。

奥山理事 インハウスは、ちょっと言葉を間違えました。アウトソーシングする中でも連結する業務と、それから連結しない業務とを分けると。連結する方については、グループ経営を導入していくということだと思います。

ここは、維持管理業務を分担する会社についての考え方が整理されているものですので、特にコストの問題についての会社の分類でございます。

次の財団の方は、どちらかというところプロフィットセンターの方に属するものでございますので、外部の方からの収入をもって企業価値を高めていくという分類になるものだと思いますので、今、御説明したものは前の方のコストセンターの方に属するものの御説明であるということでございます。

今井委員長 私の理解は、1つは組織が非常に縦割になっていて、横の連携がないからさっきの掃除と安全パトロールが別々にやっているとか、そういうのをできるだけ一つに、多面的な機能を持たせながら仕事をするということが一つあると思うんです。それは、関係会社にも言えることだと思うんです。

それともう一つは、道路公団の経営に直接大して関係のないところは外に、会社で言えば売ってしまって、そしてそこは完全に競争させよう。しかし、道路公団の収入源として非常に大切なところはグループ化してますます強化しようということを行っているんだろうと思うんですけれども、民間会社なら当然考えることですね。

奥山理事 済みません、説明が足りなくて。

藤井総裁 例えば、交通安全管理ですと、365日交通安全センターで見ていて処理するわけです。こういったものはどちらかというところグループ化した上で一体的に、会社をつくって外に置いたとしても一体的に経営しなければいけない。ところが、舗装を打ち替えるようなことは、一般の会社でもどこでもやっているわけですから、そういうものはより競争性を高めるようにコストを下げた上で外に出していくというような、そういう2つのグループを今まであるものを全部チェックして、これはこうだというチェックをしていかなければいけないんです。

今井委員長 田中さん、民間会社が発足する前と後で、前に道路公団でやってもらわないといけないわけですが、そこで特にこのコストの問題と関連会社の問題について、要望しておく事項はございますか。

田中委員長代理 公団のときにすぐにでもやらなければいけないことが11ページに書いてあるんですが、これだけでしょうかということ、これも15年度にならないとやれないのか、今すぐにでも、中間とりまとめだけでもなるほどそのとおりだと思われたらすぐでも着手できることがあるだろうと思ひまして、私は冒頭お聞きしたんです。

特に関連法人をいろんな形で整理されるのは、それはそれでいいんですけども、特に最後におっしゃった財団の問題ですね。財団の問題は確かにいろいろあるし、一方で政府も公益法人の基本的な見直しを今やっている最中ですね。ここには問題点だけ書いてあるんですけども、一体公団としては、新しい組織になった場合に財団との関係をどう関連づけようとしていらっしゃるのか。財団の問題はわかったけれども、そのことが見えなかったなとさっきから思っているんです。

藤井総裁 財団という形態で行く限り、連結化してやるということはまず不可能なんです。ですから、財団という形態はあり得ないだろうと思うんです。しかし、財団がある以上それをゼロに単純にしますと、その財産権は全部持っていかれてしまいますから、それでは今度は新しい組織にとってみれば困るんです。だから、そういう手順を一つひとつ踏んでいかなければいけないんです。

田中委員長代理 そういう問題は、私は公益法人をずっとやっていたから、よくわかっているんです。だから、これは問題点を見直しするとおっしゃっているけれども、問題点は非常に難しいということは痛いほど知っているんです。知っているんですけども、だから聞きたいのは問題は問題として本当はどう関連づけていきたいのか。問題を挙げるだけではしょうがないので、現実はこの財団法人をどういうふうにしたいと思っいらっしゃるのか、問題を挙げているだけでは結局最後まで問題になったままでしょうがないという話なのかなと勝手に考えているんですが。

藤井総裁 最後はどんな形態になるにしても、連結した形で企業体をつくらざるを得ないと。こういう管理運営をするサービス会社はね。それをどういうルートでそこまで持っていくかというだけのことなんです。そのときに、財産権としての今ある建物の所有権を約700億ぐらいありますから、それをどうするんだとか、公団が買い取るのかとか、いや買い取るにしても即買い取ってもあれだなということになると、どういうやり方があるのかとか、そこら辺はいろいろと知恵をいただきながら整理ざるを得ないと思っています。

田中委員長代理 それは、この経営改善委員会に検討をお願いしているのか。それよりもうんと専門的な話だと思いますけれども。

藤井総裁 当然経営改善委員会だけではできません。ですから、そういうためにこの(八)で言う、民間企業経営者のグループにおいていただいて、その人たちを中心に知恵をいただきながら、目的ははっきりしているわけです。最終的にはここしか収入の源がないんだから、それをどうやって新組織の収入源として今後とも担保していくか、その後は方策だけでしょう。そうすると、その手順をどういうやり方でやるのが一番有利かと、そのときのがんは公益法人を廃止するということが単純にできるのか、できないのかという議論がある。けれども、現実には公益法人ですから、その壁をどういうふうな手順でやぶっていくのかという問題が残るわけです。

猪瀬委員 道路施設協会には、厚生会が出資していましたね。あれはもうやめたんですか。

藤井総裁 もう一切ないです。

猪瀬委員 では、道路施設協会の今2つになっているものは、出資はどこですか。

奥山理事 基本財産です。

猪瀬委員 基本財産は返却できればいいわけですね。

藤井総裁 ですから、まず公益事業は我々の方から発注して、受委託という関係がまずつくれるわけです。それから、収益事業、ここが問題なわけです。テナント料が500～600億入っていて、そして道路公団には60億～70億しか入っていない。これをどう処理してい

くかというところがポイントなんです。

今井委員長 その基本財産は、国ではなくてだれか民間企業が出したんですか、どこが出したんですか。

猪瀬委員 それは、道路厚生会でしょう。つまり日本道路公団の中の互助会みたいのがありますね、その互助会に道路厚生会というのがあって、それが出資して道路施設協会をつくってという流れですね。

今井委員長 それは民間企業か何かですか。

猪瀬委員 結局互助会でしょう。

藤井総裁 当初はですね。

奥山理事 今、基本財産が大体30億あります、そのほかに財産、サービスエリアの建物が大体700億、これも財産として持っています。

今井委員長 それは、どこから出てきたのかと。

奥山理事 これは、700億の方はテナント料収入から管理費を引いた残りで建設をしてきたということですから、自前で稼いできた。そのほかに基本財産が30億円あるということでございます。その基本財産は、当初、道路厚生会というところが出しております。

今井委員長 道路厚生会というのは、どういう。

奥山理事 職員互助会のようなものでございます。財団法人です。

藤井総裁 昭和40年に発足しておりますから、その時点の出資です。

松田委員 確かに民営化するにはいろんな手段がありますけれども、買い取りもあるし、あるいは一旦国に行って、そこから現物出資させる方法もあるし、いろんなものがあるんですが、あらゆる手段を使ってきれいにしておくことも頭に置いておかないと、民間会社の経営がやれなくなるんです。

藤井総裁 したがって、公団のときに、あらゆる方法論の整理をして、みんなで納得しあっておかないと、会社はできたけれども収入がないということでは、これはどうしようもないですから、という意味でここに入れていただいて、これからいろんな人たちの知恵をもらわなければいかぬということなんです。

松田委員 だから、具体的にできるだけ急いでスケジュール化して。

藤井総裁 JRでどういうふうに、それ式のものもあったと思うんです。だから、そういうときにはどうなされたのかという知恵は、これからいろいろと勉強しに行きますから。

松田委員 全部8か月ぐらいでやっていますから、やれると思いますから、是非ひとつその準備をしていただきたいと思います。

1つだけ、小笠原さんにお聞きしておきたいのは、今のETCでも何でもそうですが、技術の部門、ITとか、そういう最新の技術を導入するなり勉強するなりというセクションは、小笠原さんのところにあるんですが、それとも別に道路全体のほかの公団と一緒になった研究所みたいなものを持っているんですか。

小笠原日本道路公団技師長 技術の方は、道路公団の本社に技術部というのがございます。それから、試験研究所というのが、公団の内部の組織として持っております。公団の内部では、その2つの組織がやっております。もちろん技術部は、ほかの公団とか国といろんな技術の関係の委員会等で調整しております。

それ以外に、財団法人で高速道路技術センターというのが、高速道路のいろんな知見を持った専門家、あるいは公団のOBも入っておりますけれども、民間の方も入れた財団法人の中でいろいろ検討している財団がございます。

猪瀬委員 財団法人は、所管官庁が解散すると言えば解散できますから。

藤井総裁 解散したときに、財産をそのまま国に召し上げられて、道路公団にこなくなってしまうんです。だから、私はもやもやというのは、そこをちゃんと担保してからでないと申し上げられないんです。国の方がただ取りしてしまうだけですから。

田中委員長代理 それは、同じ国交省でありますから、ただで取り上げられてもそれを

もう一回出資してもらえば済む。

藤井総裁 国交省が取り上げるのではないです。国そのものですから。

田中委員長代理 だけど、所管は国交省ですから、そこはいかようにでも知恵の出しようはあるでしょう。そんなに型にはめられる話ではないと思います。

藤井総裁 またそういうお知恵をいただきたいと思います。是非助けてください。いろんな人の経験とか知恵をいただいてやっていかぬと。要するに、収入の最大のポイントがサービスエリア、パーキングエリア、あるいは新事業、ところがそこに今後民間の事業者もサービスエリアに参入してもらおうとか、いろんなアイデアはあるんですけども、その前にまずこの問題を整理しておきませんか、どうにもなりません。

猪瀬委員 だから、その収入の最大のポイントが、今まで利用者に還元されていなかったということなんです。そういうことですね。だから、急に民営化になるともったいなくなってきたということなんだけれども、もちろんそれは民営化するときに必要なのはわかりますけれども、そういう反省も踏まえて言わないとね。

今井委員長 それがすべてなんでしょうか、これを見ると道路公団の関連会社の収入というのは、4,500億売り上げがあるんです。それで経常利益が90億あるんですが、それで資本金が1,000億で、剰余金が1,000億なんですけれども、これは今の700億以外のもので稼いでいるんでしょう。

藤井総裁 はい。

今井委員長 だから、700億以外にもこれだけあると考えるとよろしいんでしょう。

藤井総裁 そういうことです。ですから、それらについても先ほど言ったグループ化などして、連結して、ですからそうすると今度は出資という行為が必要になってくるわけです。そうすると、どういうものが出資しても世間的におかしくないなというようなことの整理をしなければいけないんです。

猪瀬委員 ずぶずぶのぞうきんでやっていたのはその部分ですから。

今井委員長 これは関連企業だから、これは会社でしょう。だから再編成できるわけでしょう。

藤井総裁 今まで出資しておりませんから、一切そういう向こうの経営に対して発言ができなかったんです。関連法人と言うけれども、出資していませんから、だけれども出資という形態を取れば今度はかなりの発言ができるようになるから、それでいろんなことができるだろうと、その準備をしなければいけないということなんです。

猪瀬委員 お金で出資する代わりに人を出資していたわけですか。そういう関係だったんです。お金で出資すると直接の関係が見えてしまうので、天下りという形で人を出資していたわけですか。

藤井総裁 今まで公的な公団というような組織が民間の会社に出資すると、パブリックが民間に出資するという仕組みがなかったんです。ですから、何も人を送ったからということではなくて、パブリックと民間とは極めて遠い存在だったんです。

今井委員長 出資は全然ないんですね。

藤井総裁 はい。

今井委員長 そうですか。

猪瀬委員 財団法人でワンクッション置いたんですよ。人を送り込む形で実質は直接の関係だけれども、出資は財団法人ということでワンクッション置いて、直接関係ないという建前をつくったということですね。

今井委員長 そのほかに公団の方に質問・要望ございますか。

なければ、これでお引き取りいただいて、あとは我々の内部で更に議論を続けたいと思いますが、よろしゅうございますか。

田中委員長代理 一言、今日の御説明と直接関係しませんが、私どもの中間整理で、これも中間整理なんだけれども、どうしても直ちにやっていただきたいということで6項目

挙げたのは御存じだと思いますけれども、凍結だとか規格の見直しだとか、直ちにおやりいただくということだと、15年度の予算には私ども反映させたいと思っております。

それは、恐らく直接政府から金が出るわけではないから、12月までの我々の意見の中で実現できると思うんですけれども、当然に私どもがなぜ直ちにやっていただきたいかということは、今更申し上げるつもりもございませんけれども、全体で40兆を超える債務について、道路公団はその中ですけれども、極力増やしたくないと、今のやり方が行き詰まっているわけですから、だからこういうことを我々は議論しているわけでありますから、あの6項目について私どもも足らざるところはなおできる限り申し上げますけれども、公団としてもとにかく始めの問題、規格の見直し等々を行うのに中村先生も大分御努力いただいたり、コストの削減の問題もやっていただいていますけれども、とにかくなぜ私たちが凍結ということを行っているのかということも御理解いただいた上で、一体15年度、16年度の予算をどうするのか。今、前年度より500億ぐらい少ない仮置きで財務省に出してありますけれども、この問題についても早急に御検討しておいていただきたいと思っております。そのことだけ申し上げておきます。いずれ御相談したいと思います。

以上です。

今井委員長 それでは、どうもありがとうございました。

では、5分ぐらい休憩いたします。

(日本道路公団関係者退室)

(休憩)

今井委員長 それでは、再開したいと思いますけれども、よろしゅうございますか。

まず、関連会社、コスト削減の問題について、そんなに今後何回もやるわけにいかないと思っておりますので、大体の方向性をここで出したいと思っております。

まず、管理費の削減なんですけれども、今のヒアリングにもありましたように、いろんな工夫はするとしても、やはりETCをできるだけ早期に、その効果があるように実施するということが極めて大事ではないかと思っておりますので、その点についてきちっとした、だれがどういう体制でやるんだということを検討してもらおうでしょうね。我々は検討できませんね。

松田委員 当然ですね。

今井委員長 ですから、これは政府になると思うんですけれども、国土交通省、それから公団、いろんな公団がありますけれども、これは全部です。そこでできるだけ料金割引制度も含めて、ETCが一刻も早くほぼ全面实施できるようなことを検討してくれということを一つの結論にしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

猪瀬委員 ちょっと違います。先ほど事務局の説明がありましたように、当然ETCの普及というのは1つあるんです。もう一つは、現行の機械収受をちゃんとやれと。というのは、有料道路によっては、お金を投げ込んだらぱっと通れるところがありますけれども、ハイカとか回数券、ハイウェイカードというのは、さっき言ったように、JRの自動改札みたいにこうやって出てくればいいわけです。そうすれば、現状のまま使えるんです。ですから、一方でETCの普及をねらい、同時に機械収受の無人化をきちんとやる。要は人を減らせばいいわけですから、そういう合理化を双方から攻めていかないと。ETCの普及だけになると、利用者に機械を押し付けることになるんです。ですから、選択肢は残さないと、利用者が高い機械をむりやり公団から、実際に機械を買えということですから、それはおかしいことになるんで、既に2割引のハイウェイカードが、正確には2割も引いていないけれども、2割引きのハイウェイカードでしゅっしゅっとやれば通れるようにすれば、人員は減らせるんです。それとETCの普及と両方をセットで言わないとまずいと

思います。

今井委員長 それはさっきお話に出たような偽造とかは心配ないんですか。

猪瀬委員 偽造の問題は、もちろんテレホンカードから、JRのカードからいろいろ出てきましたね。それは出てくるけれども、それは偽造防止の機械、現金收受の方にできるだけ特化すればいいか、あるいはチップを埋め込むか何かの形だと思います。

つまり、設備投資を利用者に強いるということはまずいということなんで、希望する利用者は設備投資を自分で受け入れる。選択を与えるということです。

松田委員 事務局の資料の12ページにある料金收受システムにおけるコスト削減の可能性検討と2つ出ていますね。ETCを普及するというのと、非ETC車の支払い方法を機械化するというのと、この2つを書けということでしょう。その上でETCというのはいつになったら普及するのかわからないから、それについて早急に普及するような体制をつくって、コストダウンをしるということでしょう。その計画をつくれと。それでいいと思います。

今井委員長 そういうことでいいですね。

猪瀬委員 人件費を減らすためにどうしたらいいかということですから。

今井委員長 12ページによると、ハイカの効率割引は廃止し、ETCに集約する。ETCをメインにして機械收受を削除すると。そういう方向で事を進めると。

猪瀬委員 遠い将来はそうかもしれないけれども、現在は併用を先に考えるべきですね。というのは、ほとんど普及していないんです。ETCは100台に1台もないですね。だから、3万円払うのはみんないやなんです。これを余り言うと、公団側の旗振りと同じになります。つまり、利用者の立場でなくなってしまうので、公団がやたら今、それをかませようとしているんですけれども、利用者は割とそっぽを向いているんです。普通のサービスが悪いこともあるんですけれども、やはり何で俺たちに買わせるんだというのが普通の声なんです。そこのところは、国民の側というか、利用者の側を向いてあげなければいけないので、ETCはETCとして普及するのは普及すると。ただし、これは時間がかかります。その間、機械收受も同時にやれるようにすべきだということだと思います。大宅委員 利用者の立場に立っていないというのはまさにそうでした、まず、3万円でしょう。それが1万8,000円になったとしてもかかること。それから、預けなきゃいけない。私の場合は2日くらいかかったかな。それと、最初は一切割引きなかったんです。そんな馬鹿な話はなくて、金がかかるわ、割引きはない。我が夫は同時にETCを付けたんですけれども、回数券を使っています。割引ないから回数券の方が得だと。

つまり、根本的に使う側の負担がこんなに増えて、割引きもなくて、それで普及させるという発想そのものは、さっきも言おうかなと思ったけれども、まあ、いいやと思って。この調子でまた返事されるとよけいむかつくから私は黙っていようと思って、自分の精神安定上やめたんですけれども、やはり根っこの問題として、使う側はどう思うかという発想がないんです。一切割引きはなかったんです。それが割引きがぐちゃぐちゃで大変だから、それをどうだこうだ、そんなの勝手にあんたたち考えなさいという感じ。

田中委員長代理 猪瀬さんや大宅さんがおっしゃっていることも事実なんで、一挙にやることはできないけれども、しかし、ここに書いてあるように、ETCに最終的にもっていくにしても、利用者に配慮しつつ、しかもETCを導入するような環境というか条件をちゃんと進めないといけないということだと思うんです。やはり問題が比較的起こらないようなETCに持っていくなら持っていくでいいんだけど、その条件を整えないと、今、言われるように、よけい金がかかる、手間はかかるといったようなことではね。

大宅委員 新車に搭載するとか、何十万台になれば、その3万円が5,000円になるかもしれない。その5,000円を自動車会社がもつかどうか知りませんが、そのくらいのことをやらない限り、普及というのは私は難しいと思います。

猪瀬委員 トヨタがやっと始めたでしょう。そのくらいです。

川本委員 料金収受の機械化ということですね。ETCは1つのツールで、もう一方の方は、非ETC車に対して手段を与えるということで、最終的に目指す姿は料金収受の無人化ということまでいければいいということだと思います。

猪瀬委員 そのとおりです。だから、私は普段から、何でハイカを使えないのかなと思っている。しゅっしゅっと出せばそれで終わりでしょう。

大宅委員 ETCにするまでの経緯、今更言ってもしようがないけれども、例えばニューヨークみたいにイージーパスみたいに、ただ張っているだけですと行けるじゃないですか。それも検討した上でちゃんとやったのかしらというのが物すごく不信感みたいなものがありますね。

田中委員長代理 目的は皆さんおっしゃっているように、機械化して、より早く通過させること。

今井委員長 だから、ETCの割引きをほかのより増やして、できるだけETCが普及するようにした方がいいわけでしょう。そうすると、12ページにあるようなものの考え方ですね。ETCがメインで、機械収受がサブ。両方も人を減らすということが目的なんですから。

猪瀬委員 ETCがメインなんじゃないですね。

今井委員長 鶏が先か卵が先かなんだけれども、

猪瀬委員 今、川本さんが整理されたことで、最終的に無人化すればいいわけで、無人化の方法を巡ってETCもあれば機械収受もある。両方選択肢があるようにして、最終的に無人化すればいいということですから。ETCは本当に時間がかかると思います。大体タクシーなどは1台も付けていないです。だから、ハイヤーでも一部付けているだけです。

今井委員長 それでは、ETCを含む機械化ということで進めてもらうことにしましょう。

それ以外のコストの削減というのは、いろいろやってもらって、今、民営化発足前にもいろいろやると言っておりますけれども、我々の委員会として今、結論はコストの削減というのは、どういう結論を出しますか。結論というよりも書き込むアイテムですね。

猪瀬委員 結論の前にちょっとだけ。先ほど道路公団総裁がお見えになったので、ファミリー企業の実態調査の協力依頼をしましたけれども、首都高、阪高も本四も含めて調査依頼を、各公団の総裁並びに理事長に委員会として、早急に協力するようにと。これは先ほど言いましたように、きちんと協力しなさいという紙一枚出すだけでも違いますし、それから、親会社でありますから、ファミリー企業にすぐやりなさいと電話一本ずつかけるだけでも、出してこないところは名前も明らかになっていますから、ここに首都高、阪高いますので、先ほどは道路公団総裁だけだったけれども、ほかのところにも委員会として調査に協力するようにと。各ほかの公団の総裁、理事長に、きちんとそれを伝えることをやってもらいたい。

今井委員長 それは事務局、いいですか。

田中委員長代理 今の話と関連しますが、猪瀬さんが幾らのうち幾らしか出さないとか、肝心のものを出していないとおっしゃるんだけれども、今の時点で調査がどういう状況にあるのか。事務局の方から報告してもらわないと、事情がわからない。事務局、説明してください。

水上参事官 お配りしました資料の中に、1枚紙でタイトルが「『道路関係四公団関連企業訪問調査』の進捗状況」という紙がございます。現在、2番の段階でございます。最初からなぞりますと、10月8日に委託を決定して、その後作業に入りまして、1番が終わった段階です。1番というのは、訪問対象企業を選定するために、FAXでアンケートを行いました。行政コスト計算書の136社は当初から訪問対象にしておりますので、それを除いた約千社少しにFAXアンケートを行いました。

そのアンケートでは、先ほど委員からもお話がございましたが、回答率は約半分でござ

います。そのアンケート結果を基にしまして、2番でございますが、先週の金曜日に訪問対象企業を約650社ということで絞り込みを行っております。その内訳は行政コスト計算書に載っております子会社、関連会社、関連公益法人の136社、これは当初から訪問対象に決めてあったものでございます。

それから、FAXアンケート結果を基にしまして、条件からピックアップしたのが約280社でございます。

加えまして、FAXアンケートは無回答、辞退というのは無回答も含めてでございますが、これまでの資料から訪問対象とすべきだろうというところが約240社、合わせまして、約650社を訪問対象としております。

3番でございますが、実際の訪問調査の調査項目を記載しました調査票を、今日からこの650社に対して発送作業を行っております。

報告書の締切を11月25日にしておりますので、その少し前には訪問調査を終えて、入力整理を行うという予定でございます。

猪瀬委員 少し前という言い方では困るから、もうちょっと前と言わないと、事実間に合わない。

水上参事官 そういうことで、今3番が始まった段階でございます。

田中委員長代理 それでアンケート辞退企業が約240社あるんだけれども、この無回答とか、辞退した会社の特徴というか、偏りというか、そういうものはございますか。

水上参事官 最終的には無回答企業については、無回答の理由を基本的には整理をする予定であります。現時点で社名等、まだきちんと分析できておりませんので、今の御質問に答えるだけの情報は手元にございません。

大宅委員 辞退というのは、明らかにノーと言ってきているわけですか。

水上参事官 ノーという会社と、FAXアンケートの締切りまでに届かなかった会社、現時点まで回答が来ていない会社の両方ございます。

田中委員長代理 ノーというのは何か理由を書いていますか。何も言わずにノーと言ってきているんですか。

水上参事官 基本的にはFAXアンケートをやるときに、お願い、督促を電話でしております。その中で今回お答えいただけないという返事を電話でいただいた場合には、なぜかというのを調査会社が一応確認しているところです。その整理は今、やっている最中でございます。

猪瀬委員 アンケートに回答しないというのと、訪問調査を受けないというのと2種類ありますね。それをきちんと協力してもらうように、各公団の総裁に言わなきゃいけないんだけれども。

それともう一つ、水上さんの締切の感覚がもうちょっと強くないと、調査を回ると、中旬ちょっと過ぎくらい、15日くらいに調査し終わらないと、そのつもりでいないと、少しずつ遅れますから、早目に締切設定をしないと、25日というのは本当に最終までのあれですから、15日くらいの締切設定で考えないと、遅れることも含めてやっていかないと間に合わないですよ。

田中委員長代理 もう一つ確認。辞退しようとして断ろうと、そのことと訪問対象企業にするということは別なんでしょうか。アンケートは断った、辞退したけれども、訪問はしますよという理解でいいんですか。

水上参事官 今回の調査としては、1番のFAXアンケートに無回答であっても、委員との御相談の上で訪問調査対象にしました650社に対しては、訪問調査の依頼をいたします。

今井委員長 それでは、道路公団については、今日総裁に直接話ししましたので、それ以外の三公団について、事務局からも総裁宛てにお願いを出してください。

猪瀬委員 至急出してください。

坂野事務局長 はい。

今井委員長 それでは、まずコスト削減の問題、それから次は関連会社、関連事業ですけれども、2つ問題があるということがわかりました。

1つは、公益法人の分について、どうやってそれを新しい組織に取り込むかという問題。もう一つは、公益法人じゃない、会社だけでも、子会社とか関連会社というのは、我々民間会社の子会社とか関連会社ではなくて、資本の問題ではなくて人、つまり役員が半数以上行っているとか、そういう関連会社だということでありますので、それを子会社化するためには、どういう問題があるのか。そこができれば全然意味はないわけですから、そここのところの調査と言いますか、これはだれがやったらいいのか。とにかく、発足までにそういうことをきちっとやっておかないと、発足できませんので、道路公団に申し込むのか、事務局が調べて回答をくれるのか、ここはどうなるんでしょう。

広畑企画官 まず、今、委員長が御指摘されました関連公益法人の問題でございますが、先般、25回のときに説明申し上げましたが、私ども公益法人の問題は、テクニカルな問題としてあるということは承知はしております。やりようはいろいろあると思っておりますので、事務的に伺っているところでも、道路局と公団で勉強を始めているということですので、公益法人であるがゆえの致命的な問題というものは、基本的にはないと思っております。

それから、子会社化のところにつきましては、基本的には今、委員長おっしゃるように、資本関係がないところと、資本関係があるところというのは難しい問題だと思っておりますが、そこは公団が、公団の必要性に応じて、そういったインハウスにしたいということであれば、基本的には公団の方でお考えいただくのが一番筋道としてはわかりやすいのかなと思っております。

以上でございます。

今井委員長 委員会として関連事業を1つの新会社の柱にしようというときに、公団だけでよろしいんでしょうか。そこはどうなんですか。

猪瀬委員 これは非常にわかりやすいんですけれども、先ほどの財団法人がパーキングエリア、サービスエリアの建物を全部持っているわけです。そここのところは先ほど言ったように公益法人を解体して吸収すれば、民営化会社のものになりますから、民営化会社も独占的利用権を持つということですが、基本的にはその部分は所有権になりますから、P AとかS Aは、そこで収益を出すと。

それから、先ほど資本関係がないということで人の関係だけになっている。これははっきり言うと、全部捨ててしまえばいいわけです。捨ててしまっただけで、新たに競争入札で発注すれば、半分以下になりますから、それで本当はいいわけなんです。それを恐れてあわてて公団がインハウス化と言っているわけですから、全部要らないんです。民営化会社が半分の値段とか安い値段で契約し直せばいいんです。それをずぶずぶのお金で、人間関係があるから、契約しているだけです。非常にわかりやすいんです。だから、財団法人が持っている部分はもらう。あとの部分はそういう会社は要らない。これだけです。

今井委員長 ただ、4,500億という売上げだとか、あるいは関連会社の資本金だとか剰余金だとかありますでしょう。そういうのはどうするんですか。

猪瀬委員 行コスト対象の会社は、内部留保を結構していますね。これは連結で考えるけれども、行コスト以外のものも多いんです。行コスト以外の会社がね。それは結局、これからの発注・受注の関係を切り替えていけばいいわけですから、その行コスト以外の部分は、今まで彼らの中で稼いだ金をためているのもあります。それは取り返すのは難しいことは難しいけれども。

今井委員長 今言っているのは、80社くらいのところですか。

猪瀬委員 80社です。

今井委員長 そういうことで80社は少なくとも中に取り込むということによろしいです

ね。そういうことを検討するというので。

猪瀬委員 80社そのままを中にとり込むのは問題ですよ。それはそれでいいんですけども、ファミリー企業の調査は、連結以外のものがたくさんあって、そこでお金がぐるぐる回っているのがありますので、それを全部チェックします。そのチェックした結果にもよります。

今井委員長 もう一つは、いろいろメンテナンスの問題、それから建設の問題で、発注の問題がありますね。この発注に競争が十分活用されていないとよつコストが高いと。このところを工夫しなければいけないということなんですが、これは今日の道路公団の話にも出ましたけれども、新会社発足前から、そういうことは検討しておいてもらわないといけない問題だと思います。ここも1つの重要なコスト削減の項目として取り上げるということでもよろしいでしょうか。

松田委員 いいんですけども、実際には民間会社にならないと難しいんじゃないですか。つまり、国の制限というのが、一括したやり方ですから、民間会社だと自由な手段が使えますけれども、非常に難しい点があると思います。だから言っておいてもいいけれども、余り実効性はないんじゃないかと思います。

今井委員長 我々委員会としてはどういうふうにしたらよろしいですか。

田中委員長代理 確かに松田さんがおっしゃる点もあると思いますが、猪瀬さんがおっしゃるように、関連会社に持ち込まないものは完全に競争入札していけばいいわけですから、そうしたら、8割とか9割とか受注するということがなくなって、コストも下がっていくわけで、これはやろうと思ったらすぐにでもできることだし、政府としても、競争入札させるのが原則でありますから、なにも遠慮することはない。それをやる勇気があるかどうかというだけの話です。天下りを行っている会社を優遇して随契が多いとか、いろんなことをやるというチャンスを失わせればいいわけでしょう。それはやろうと思ったら、大部分はいつでもできる話じゃないですか。そう私は思いますが、どこかおかしい点がありますか。

今井委員長 だから、そういうことを言うと、だけれども、実行は松田さんがおっしゃるように難しいかもしれないということなんだけれども、それは入れましょう。

松田委員 建前論だね。

田中委員長代理 建前は言わないといけないんですよ。

松田委員 それはそれでいいです。

猪瀬委員 いずれにしろ、調査が全部上がってきますから、それに基づいて結論を出せばいいんですが、先ほど言いましたように、行コス対象企業は約80社ですけども、行コス対象外企業で、行コス対象よりもよほど濃密なものがいっぱいあるんです。それを含めて、行コスそのものが、そもそも仕切りがよかったのかどうかという問題があって、どういうふうに連結していくかというのは調査の結果を待たないと何とも言えないんです。もっと色の濃いのがいっぱいありますので、それは調査結果を出すことを急いでやってもらうしかないんです。

今井委員長 要するに、資本を出して内部に取り込むというものがないと、人的関係だけですから、要するに、新しい会社には何にも入ってこないということになるんで、新しい会社に収益源として入ってくる工夫をしなければいけないでしょう。そうすると、それは中へ取り込まなければいけないわけだから、そういう対象が80社は少なくとも取り込めますねと。それを取り込む工夫をしないといけないということだと思っんです。

猪瀬委員 行コスの中だけではなくて、外も含めて、いろんなふうに入り組んで持ち合いになっているんです。ですから、本体とは関係ないところでみんなで持ち合っていますから、80社を超えて持ち合っているんです。その部分を明らかにするのが今回の調査の目的です。

今井委員長 わかりました。そういう問題も含めてありますが、少なくとも80社は取り

込むということを前提にして、どういうやり方があるか、ちょっと検討してください。どこからお金を出すのかという問題もありますから、テクニカルな問題ですけれども、重要な問題だと思います。

今日は規制の問題とか、いろいろ出してもらいましたが、結局、新しい組織が関連事業をやらなければ、行政緩和の問題もどこに焦点を当ててやったらいいかわからないわけでして、これはこれでずっと検討を続けてもらうことにいたしまして、よろしいでしょうか。

猪瀬委員 規制の問題をやるときに、本四の処理の話になったんで、広告規制の問題は一応資料を出しておきますので、これをちょっとあれしてください。

今井委員長 では、猪瀬さん、説明してください。

猪瀬委員 広告収入というものが、かなり期待されるということですが、JRグループだけでトータルで800億円くらいありますけれども、とてもそこまではいかないけれども、せめて四公団一体化したネットワークの中では、その1割くらいはいけないかなと思うわけですね。その場合に、さまざまな法的規制がある。それは運転しているところで、斜め前方にヌード写真があったりしたら、これは事故につながりますね。そういう極端な話とはもかく、少なくともサービスエリアの中では、広告は今もやっていますけれども、サービスエリアの通行の部分の壁などは、サッカーとか野球とかと同じように貼ってもいいと思います。これは先ほどのトイレと道路の部分はあれだと言ったけれども、そうじゃない部分はいいわけですから、そういうことも含めたり、やはり野立ちの広告でも、上手にやる場合には許される幅があると思うんです。そういうのもある程度規制を撤廃していく必要があるだろうということで、いろいろ法的規制がありますよということ、かなりがんじがらめになっているのを列挙しただけですが、一般に日本の場合は、広告に対する規制が多くて、普通の建築現場でも、高層ビルなどの建築現場などは、空間として非常にもったいない空間ですね。ニューヨークなどは、きれいなアートで広告が入って、それでメーカーのロゴマークとか、スポンサーのロゴが小さく付いているだけです、そういうおしゃれな広告塔が幾らでも自由につくられるわけです。特に工事現場などの場合は、日本の場合は子どもの絵が張ってあったり、緑の木などのペンキが塗ってあったり、アートになっていないんです。そういう空間、工事現場でも考えられるわけですがけれども、今、例えば道路公団が工事しているところがありますけれども、こういうところなどは幾らでも広告の媒体になりますね。

それから、先ほど言ったようにサービスエリア、パーキングエリアは広告の対象に十分ありますし、動いているところでも、例えばオーバブリッジなどがあるところに、横に広告があっても、それはある程度上品なものであれではないのかとか、そういうことで、できるだけ広告料収入を得る必要がある。これは看板の広告だけの話ではなくて、先ほどからも出ていますけれども、ラジオ局などをつくれれば、CMが入って、それから交通情報が入って、そしてディスクジョッキーの音楽が流れて、またCMが入って、交通情報が入ると、その繰り返しだけでもお金はどんどん入りますからね。そういうことも含めて工夫なんですけど、とりあえず日本の場合は規制が物すごく多過ぎるということで、この規制を検討していかないと、得られるべき広告料収入が得られないのではないということ、一応関連法規等を並べてみたということで、これは事務局の方で、見落としている可能性があると思うので、うちの方で出しましたけれども、よくチェックしてください。もう少し詳しいのを出そうと思っておりますけれども、とりあえず今、手に入る範囲のものだけでやりました。

松田委員 道路公団を民営化したときに、事業展開をする上でどういう規制をすべきか、あるいは緩和すべきかというのは、民間会社になるわけですから、私は原則的には普通の民間会社と同じように扱うべきなんで、それ以上の特別の規制をすべきではないと思っています。

ただ、道路であるがゆえに、もうちょっと別の規制をしなきゃいかぬという場合には特

殊な事柄について規制をしたらいいと思うんです。

この資料3の2ページですか、JRの場合、今は完全民間会社ですから、普通の会社と同じですが、そこに行くまでの間、特別の法律があって、関連事業をどういう形でやったらいいかどうか。広告も含めて、あったときの参考として書いてあります。本体事業に支障が及ぶ場合を除き、国土交通大臣は認可すべきものとされており、本来は私どものときは運輸省でしたけれども、こういう形であって、いろんな事業をするときに、これはだめと言われたことはありませんから、したがって、経営者の判断でかなりの事柄をやっておいて、民間会社になったら自由であるという形でやってきていますから、ただ、本当に道路と鉄道と違う面があるかもしれないから、今やっているように、運行上、差し支えるようなところに、ドライバーが困るような広告をしちゃいけないかもしれない。そういうのは普通はやらないでしょうけれども、本当に特殊な場合があればそれはやむを得ない。それ以外は規制をすべきじゃない。普通の民間会社と同じように扱うべきであると思えます。

今井委員長 できるだけ国の関与を減らすということで、仮に道路区域の中であっても、外であっても、安全とかそういうものに関わるもの以外はできるだけ減らすという観点であらゆる規制を検討してもらいたい、こういうことでよろしいですね。

松田委員 私もはっきりしませんが、恐らく民営化をするということは、今の道路法体系を基本的に考え方を变えるということになりますから、その中に事業法的なものを入れるのか、道路法を变えるのかは別ですけども、何かそういう鉄道事業法に当たるようなものが何ができるはずですから、したがって、現行の道路法の中で物を考えると間違えまずよということだけは申し上げておきたいと思えます。

猪瀬委員 非常に事細かなんです。物すごい規制が事細かです。それから、法律だけではなくて、条例もあるんです。条例もそれに輪をかけて事細かなんです。そのところを規制緩和していくようなことをやらないといけないんです。

広畑企画官 一点だけ、今の広告物のところについては、私どももいろいろ勉強しておりますので、引き続き勉強させていただきます。ただ、一点だけ、最後に猪瀬委員がおっしゃった屋外広告物のところについては、守谷のサービス・エリアの実例をお出ししていたと思いますが、先ほどのA3の大きな写真のコピーですけども、ここは規制緩和がされたところなので実施できましたけれども、なかなか屋外広告物の規制緩和が難しいというのが実態でございます。

余談でございますが、私は前、都市局で仕事をしているときに、屋外広告物をもっと厳しくしろ。日本はどうしても美観がないがしろにされている、ということも言われておりますので、そういった観点も配慮されなければならないのかなと思っています。基本的には緩和する方向で考えてくれということで、事務局としてはそう整理しているところです。

川本委員 それから、規制についてですが、民間会社として取り扱うという方針が正しい方向性だと思います。ただ、道路に関して、事務局の御提案にあるように、高架下の利用については、規制緩和というのを今からでもしていくという方向性というのはあるのではないかと思います。

今井委員長 これは安全性がどうのこうのと、さっき説明がありましたけれども、かなり緩和されたんでしょう。それはどうなんでしょう。

広畑企画官 基本的には先ほど資料3の辺りに付けております。A3で幾つかやっておりますが、ただ、耐震改修とか、そういったことを首都公団、阪神公団は行っておりますので、間違ったら大変失礼ですけども、先般、JR東日本がやられたような中古車会社に大規模な専用をさせたということは、今のところ行われておりません。ですから、既存の中で無理無理やっているというのが実態でございます。今、川本委員からそういう御指摘もありましたので、早速道路局の方には伝えておきます。

松田委員 さっきの40年か何かの古い通達で指導しているんでしょう。だから、今の考

え方で通達を変えればできる話でしょう。だから、安全性というのは、我々もやっていないのは、高架下にガソリン・スタンドを入れてしまうというのは、万一のときになると困るから、それはやらないとか、自分でちゃんと決めているんであって、そうじゃない限り、危険性がない限り、利用は自由に国土交通省にも認可してもらってやらしていただいたわけです。だから、同じような基準でやれば十分使えると思います。

田中委員長代理 A3のペーパーが入っている2ページにあるように、JRについて参考で書いてあるんですけども、国土交通大臣の認可を受けることとされていますが、その場合においても、本体事業に支障が及ぶ場合を除き国土交通大臣は認可すべきであると、逆に国に義務をかけているんですね。それはそれでいいと思う。

美観の問題がもう一つ出てくるけれども、これはネゴでしょうね。どんな民間会社だって、美観というのは都市、場所の問題もあるし、一律に決められない話ですから。こういう問題はJRでもあるでしょう。

松田委員 これは私どもでも各市町村とか、都道府県で違います。だから、列車などでも、車体広告をしようというのができなかったのは、埼玉県もOK、神奈川県もOKなんですけど、東京都はだめだと言っているから、そこを通り抜けるものはできなかったわけです。ですけども、今度は物によって、公共的なものはいいですよというふうに東京都が一部緩和しましたので、それは使えるようになっている。そういうふうに、各ところで全部違いますから、それぞれのところの考え方と、こちらの考え方を合わせていくという形であって、それは一律にというわけにいかないですね。もし、道路公団が、公団であるがゆえに広告をやっちゃいかぬとか、何かというのがかかっているとすれば、その原則は開放してやって、民間会社と同じようにやったらいいと思います。

大宅委員 規制緩和論者なんですけれども、実は美しくない広告とか、のぼり旗というものに関してだけはどうしても許せないんです。あれを見るだけで本当に不愉快になるので、豊かさの実感というのを考えたときに、ニュージーランドへ行って何にもないので、こんなに心地よいことかと思ったんです。私は美しくない広告が氾濫するのは実はいやなんです。特に走っている場合に、余りよけいな情報はない方がいいと。今、いろんな町村だとか、変な下手な絵の看板がありますね。ここから何とか町というのは、あれは何の意味もなく、幼稚園の子が描いたみたいな絵、そう言うと幼稚園が怒るかもしれないくらいの変な絵が描いてあるわけ。そこから飛び降りられるわけじゃないので、あの絵は要らないといつもあちこち言って歩いているんで、だから美しいということが規定できないとすれば、私はない方がいい気がする。

それより必要なのは、案内表示をまともにして欲しいということなんです。運転するときに必要な情報、字は小さ過ぎるし、例えば羽田に行ったら、10個以上の情報が一枚の看板に入っているわけです。40キロで走っていたら、絶対それが見えないんです。環八はどうか、首都高はどうか、P1、P2の出発の何とか到着のというのは一瞬なんです。物すごくクリティカルに分かれる部分の字が、私の目で言ったら、ほんのそばまでいかないとどっちかわからない。ああいうをやった上でならまだいいんですけども、あれがそのまま放置されて、変な広告が氾濫するのはいやだなという気が私はしています。

例えば羽田だって、普通は羽田の空港に行こうと思って、羽田という表示で行きますね。そうすると間違えるんです。空港中央というのを行かないと羽田には着かない。そういう本当に使う人の立場に全然立っていないのが山のようにあるんで、お金が儲かるから広告ということに関しては、私はちょっと引かかっているんです。

猪瀬委員 これは文化の成熟度の問題だから。

大宅委員 だから、無理だと思うんです。

猪瀬委員 それはある程度許容することによって育っていくんです。

大宅委員 育つ？ 私が生きている間には無理だ。

猪瀬委員 先ほど言いましたけれども、自由にしていくと、だんだんアートっぽい広告

になっていくんですよ。広告の中身の競争になっていきますからね。

大宅委員 これは余り関係がないけれども、私の気持ちだけです。

今井委員長 規制緩和の一貫としてやるんですが、今の御意見もあります。走っているところでは、余りやらない方がいいですね。

それでは、時間がないので、先ほどの本四公団の意見集約をちょっとごらんいただいて、これは要するに、今日の議論の集約ということでありまして、最終報告にはもうちょっと別の書き込み方があるかもしれませんが、ちょっと読んでください。

藤田参事官 本四公団の債務処理についての意見集約（案）

平成14年11月5日 道路関係四公団民営化推進委員会

1．本四対策については、料金的大幅な引き下げ（2分の1程度）と債務の適切な処理を同時に進める。

2．上記については、本四料金、国の出資、地方出資（15年程度の延長）及び道路料金の活用並びに所要の債務カットにより行う。

3．債務カットの財源は、国の道路特定財源とする。

4．債務カットについては、次の5ヶ年計画の期間内において早期に処理することとし、その額については、平成15年度予算編成過程において、政府で適切に決定する。

5．民間債務のリスケジュールについては柔軟に行う。

田中委員長代理 気がついたことを申し上げますが、2．のところの「15年程度の延長」ということで正確に受け取られますかね。つまり、既定のものに更に15年ということでしょう。これで間違いなく、今から15年で、今は10年となっているものを15年というふうに読まれませんか。

柴田次長 書き加えますか。15年程度の延長ポツ、あるいは15年 - 25年程度の延長とか。

田中委員長代理 これでは誤解される恐れがなければいいのですが。知らない人が見たときに、今年から15年と取られる恐れがある表現ではないかと私は思います。

今井委員長 ほかしますか。

坂野事務局長 今回の誤解の恐れは、最終的にぴしっとした意見書にするときは、きちんとする必要があるところはしなきゃいけませんけれども、今日は皆様方全部お聞きの中で、議論の経緯があって、この整理をやっておるわけですから、あえて悪意を持って曲解をする人がいるとすれば別として、通常の判断能力を持った方は、今日の議論を受ければ、私は今、あるものはまずそれをやって、更に15年という趣旨であることは。

田中委員長代理 事務局長のおっしゃる趣旨は、私たちのメンバーの中での合意であって、外に向かって正式に言うものではないという理解ですか。

坂野事務局長 外に向かってというか、これはオープンですから、オープンな資料なんですけれども、委員長がおっしゃったように、今日の議論の集約はこれですね、ということでございまして、意見書の文書そのもの今決めているわけじゃないということは間違いのないと思うんです。今日聞いておられる方、いろんなことも含めて、私は誤解はないんじゃない。特に本四料金の次に国の出資とございます。国の出資というのは現スキーム、これもやるよということは当然に書いているわけですから、それで地方だけは更に延長と書いているわけですから、まず間違いのないと思いますが、もし、必要なら本四料金の次に、既存のスキームによる国の出資、更に地方出資の延長とぐだぐだ書いても、それは私は問題ないと思いますが、それは御判断でございます。

田中委員長代理 ぐだぐだというのは要らないな。

猪瀬委員 頭のところなんですけど、本四対策についてですけど、もちろん、本四対策は全体の中の1つでありますから、既存債務の処理は、機構において四公団一体とするのは原則だがと付けた上で、本四対策については、とならないとちょっと意味がわかりにくいかもしれないですね。

柴田次長 この辺は猪瀬委員が前々から御主張のところでございますけど、ここについて

はいろいろな意見が確かにございました。そういうこともございますので、そこに踏み込むと各委員違う意見が出てくるのではないという感じがいたしておりまして、本日は、結論的にはここが決めていただいたんではないかと。その前段階については、猪瀬委員の御主張は理解はいたしております。

猪瀬委員 私の主張ではなくて、大体こういう話であったと思うんです。違いますかね。これは基本的に本四だけの債務処理、実際には本四をフォーカスしているんですけども、機構で一体化するというところで考えるということの中にこの本四が入ってくるわけですから、そこが抜けてしまうとちょっとわかりにくい。

今井委員長 猪瀬さんの主張は、道路料金の活用ということと、債務の適切な処理、料金の引き下げ、両方に引っかけて、上記については道路料金ということを入れたんです。並びに、債務カットについては国の道路財源で行うということになっていきますので、道路料金は本四の返済には活用されるわけです。そういうふうに了解していただければいいわけです。

猪瀬委員 本四対策というのは、大幅な料金引き下げということが1つのねらいですから、その部分に国の出資、地方出資が入るという意味ですか。

今井委員長 違うんですね。両方に入るんですね。

柴田次長 委員長御指摘のとおりでして、両方にこの本四料金、国の出資、地方出資、道路料金の活用、所要の債務カット両方を一緒になってやろうということだと思います。

猪瀬委員 わかりました。そうしたら、3番目ですけども、債務カットの財源の一部はということですね。

今井委員長 こういうふうにやらないと、予算の確定ができないんですよ。返済と料金値下げに道路料金も活用するんです。だけれども、今、それだけでは本四が生き返らないので、所要の債務カットを行うということになっておりまして、そこに道路財源を使うということになるわけです。

猪瀬委員 だから、債務カットの財源の一部はということじゃないですか。

柴田次長 債務の処理につきましては、ここにございますように、料金を引き下げた上での債務の処理ですが、しつこいようですが、2番にあるように、幾つかで債務を処理しなければいけない。その中の1つとして、本四料金、中央出資、道路料金活用、これは何年かに分けて最大本四料金、道路料金の活用になれば50年になるんでしょうけれども、毎年毎年入れていくいうところと、一遍にカットするという両方の手段でやっていこうというのが本日の御趣旨だったと思います。この一遍にカットするところについては、これは利子の付いたお金では結局何もありませんので、利子の付かない、ここは国の道路特定財源とするという結論だったという具合に思います。

猪瀬委員 今の私の言い方ではいけないんですか。債務カットの財源の一部は、全部じゃないでしょう。

柴田次長 国の道路特定財源は債務処理の中の一部であることは事実でございます。ただ、債務カットについては道路特定財源でやろうという、要するに利子の付かないお金で一気に、数年間で処理をしようという考え方でございまして、それ以外の部分について、利子が付くようなお金等あるわけでございますが、それは債務カット以外のところで毎年毎年入れながら債務を処理していこうという考え方だろうと思います。

猪瀬委員 1番に、料金的大幅引き下げと債務の適切な処理がセットになっているわけです。そうすると、論理的には債務のカットだけではないわけだから、セットになっているわけですから、それを2番目で受けて、本四料金、国の出資、地方出資、道路料金と並列化されてきて、3番目に来たときに、論理展開としては、債務カットの財源の一部はとならざるを得ないんです。こうやって1、2、3と展開していくと。

柴田次長 3番目、債務カットの財源とやらずに、債務処理の財源の一部は国の道路特定財源ということは間違いございませんが、ここで言っているのは、その中の狭義の意

味での債務カットの部分だけを言っているわけですので、ここは国の道路特定財源でございます。

猪瀬委員 今の言い方で、債務処理の財源の一部はとやった方がきれいですね。債務処理の財源の一部は国の道路特定財源とするとやった方が、1、2、3の論理展開としては正確でしょう。

柴田次長 そういうことです。そういうことですが、3番の書き方がまずいというのであれば、要するに債務処理というのは2番ですべてやらなくちゃいけないわけです。すべてが参加して債務処理をしましょうと。だけれども国の道路特定財源も一部で参加しますよ。3番で言っているのは、その一部の債務カットだけを言っているわけですが、と言いますのは、予算と絡むのですから、この3番、4番については、委員長御主張のように、早く決めてやらなくちゃいけないということもあって、3番、4番は一部の債務カット部分だけについて明示したということでございます。

猪瀬委員 3番は債務処理の財源の一部だと直して、4番について、もう少し詰めたいと思うんです。

柴田次長 猪瀬委員がおっしゃっていることと同じことだと思うんですけれども、ただ、予算との関係で債務カットのところについて、4番で、次の5ヶ年計画の期間内において処理しろということも入れていただいておりますので、この予算編成過程において、何年間でどれだけカットし、来年幾ら入れるかということ政府の方で処理していただく必要があるものですから、3番、4番については明示的に書いているというだけでございます。

猪瀬委員 4番目は、先ほど言ったことが少しは反映されたんですが、もう少し私ばかりやすく言ったつもりだったんです。だから、政府で適切に決定するのはいいんですが、このところでちょっと付け加えさせていただければ、政府が適切に決定するが、現在、既に行われている年800億円の無利子融資の5年分を振り替える形で行うこととすると入れるとすっきりしますね。

柴田次長 現在既にやっています国の無利子貸付は、このお決めになった案ではやらないということですから、そのお金をこっちに振り向けるという考え方はあるのかもかもしれません。

猪瀬委員 そうというのが筋が通っていると思いますが。

柴田次長 ただ、その金額だけを債務カットに使うというのは、またちょっと筋が合わないわけですが、債務カットするには債務カットする計算なり根拠があるわけですので。

猪瀬委員 それだは歯止めがないんです。一応5か年のうちとかいうのが歯止めのつもりなんでしょうけれども。

柴田次長 歯止めにつきましては、数学の話になりますから、料金を大幅に引き下げましょう、半分程度と書いてあります。それから、本四料金については、大体事務局が前回出しましたものについては、現行料金で交通量はそのまま考えていこうとか、国、地方の出資については決まっておりますし、道路料金をどの程度活用するかということはあるかと思いますが、いろんな変数と言いますが、数字が固まっていっておりますので、所要の債務カット額につきましても、無制限ということではないと思いますし、前回、事務局として一応の1兆円、あるいは一兆数千億という目安も出しているわけですので、その辺の歯止めは十分あると思います。

また、国もそんなにたくさんの国費を何の理屈もなく出してくれるともちょっと思えないと思います。

猪瀬委員 財布に限りがあることはわかっているんですが、急に財布がふくらんだわけですから、どういうふうこれから財布がふくらんでいくかわからないんです。ですから、基本的に今の言い方、何かその歯止めになる言い方をしないと、無利子融資が1,800億円振替えられたということ、この話が出てきたときは、実際そうだったんですよ。違います

かね。

柴田次長 やり方としては2番にあります債務の処理ですから、例えば無利子貸付金も併用するということはあり得るのかもしれませんが。ただ、債務カットを国の道路特定財源でやるのであれば、無利子貸付金をやる必要はないものですから、それは債務カットの方で一本でやってしまえばいいんじゃないかという理屈でこういう格好になっているんだろうと思います。

今井委員長 猪瀬さん、道路財源というのは今年も決まっていなし、来年も決まっていなし、再来年も決まっていなし、それは常に引き下げる圧力があるわけです。ですから、道路財源を使うからずぶずぶになってしまうという恐れは全くないです。

これが、ここに使われるということは、国・地方の一般の財源がうんと減るわけですから、そういう恐れはないと。今の国が出している出資金の800億マイナス地方分、それと、1,800億、それプラスがどのくらい出るかわかりませんが、そういうのが1つの財源になって、債務カットが行われると理解しているわけです。

猪瀬委員 そうであれば、一番最初に言いましたけれども、1番目のところですね。これは四公団一体として処理するということが原則であって、それで本四についてはということだけを入れてもらえればいいです。

柴田次長 委員会の中でいろんな議論がこれまでもされてきたんじゃないでしょうか。

猪瀬委員 それはこの間分割の話が出て、そういう流れになってきているわけで、では、柴田さん、分割を否定するんですか。

つまり、国土交通省も道路公団も分割に余り乗り気じゃないんです。しかし民営化委員会としては、分割が基本であるということはあるわけです。したがって、分割を前提にしないと民営化というのは本来は話が進まないんです。事務局だって分割の資料をある程度出しましたけれども、分割することによって、旧公団の区分での完全区分経理ではなくなるわけで、分割する場合には、分割会社、民営化会社が本四を吸収するんであって、その原則をここで外したくないんです。そこが一番ポイントですから、そのところは外されると、分割の問題が飛んでしまうそうなんです。ここはどうしても譲れないです。

柴田次長 要するに中間整理のときに各公団の経理が区分経理、勘定を別にしましょう。きっちり見ましょうということを出されましたね。それと本四対策、特に債務対策については閣議決定については、国費、道路特定財源を、地方出資をしたということがございます。

それと、これは分割と矛盾しないんじゃないと思いますけれども、分割されても、例えば内部補助ができるかもしれませんが、債務の額を調整するというのもできるかもしれませんが、そこは必ずしも分割と何ら矛盾するものではないと思っております。分割されるとすれば、分割したときにどこの会社にどれだけ持たせればいいのかという計算が必要でございますでしょうし、そのときにこれは幾ら、これは幾らとやり直すか、あるいは内部補助で出していくのか、いろんなテクニク的なやり方はあるんじゃないかと思っております。必ずしも分割をしたからと言って、四公団一体として処理するということを明示しなければ、分割に反するという事ではないという具合に思います。

猪瀬委員 皆さんどうですか。本四にある一定の税金が入るということはあるとしても、本四単体の処理ではないという話でまとめていこうとしてきたことは間違いありません。ですから、これを本四単体の処理として結論づけてもらうと困るから、私は抑えを入れたいだけです。そこは譲っていただけませんか。

田中委員長代理 猪瀬さんが皆さんとおっしゃったから言いますけれども、閣議決定に「第三者機関において一体として検討し」というのは確かに書いてあるけれども、私自身は猪瀬さんの理解と違ってきます。全体の中で本四の債務を解消していくというふうにみんなの意見が一致していたとは私は理解していません。主張はわかりますが、一体として検討するという事になっているから、その中で本四の債務も解消してくんだというふうには

は私は理解してなかった。

猪瀬委員 田中さん分割支持ですね。

田中委員長代理 しますよ。

猪瀬委員 ここにいる皆さんは分割・民営化だと思っていらっしゃると思うんですが、それはよろしいですね。今、田中さんの御意見は御意見としていいんですが、分割・民営化だということで議論を進めてきたということはよろしいですね。

今井委員長 分割・民営化だけれども、どういう形で分割するかとか、まだ何も決めていないわけです。

猪瀬委員 ただ、本四を民営化会社が何からの形で吸収するということは、この議論でかなりまとまってきたと思っています。なぜならば、JR東日本のホームページにもありましたように、観光資源としていろんな形で地域の問題をアピールしているようなこともありましたね。つまり、ある規模を持った分割・民営化会社が本四の活用を上手に宣伝していく。その本四単体でペンキを塗り替えるだけの会社を置いておくのはだめなんで、それで本四の料金を半額にしながら、その分割会社の中で一定の料金体系をつくっていくということが望ましい形だと思うわけで、その辺りは明確ではないけれども、ほぼ確認されてきたことではないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

今井委員長 ただ、一応区分経理をきちっとやって、一つひとつの今までの問題点については処理をするということが前提にあるわけですから、そういう意味から言うと、本四は本四でけりをつける。阪神は阪神で考える。その上での分割・民営化ということになると私は思うんです。そうでなかったら、こんな道路公団はこうするとか、首都高速はこうするとか、本四公団はこうすると3つに分けて閣議決定しないはずですよ。

だから、私はこの閣議決定に基づいて今日、予算の問題があるから、本四の問題だけはこういうふうに一応表現しましょうと。だから、どれだけお金が入るかというのはこれは書いていないわけです。今日はそういうことはわからない。

分割の問題とか、その他の道路の組織の問題とか、建仮の問題とか、そういうことは全部総合的に考えればいいと思っているわけです。

ですから、今日のところはこういうことで、一応意見集約をして、これがそのまま最終答申に入るかどうか、これはまた別だと申し上げているわけです。

猪瀬委員 もし、これで意見集約するのであれば、その条件を申し上げているんですけれども、四公団を一体にしながら分割すると。もちろん、現存する首都高をそのまま全部流し込むんじゃないくて、この前提案しましたように、拡大首都高とか拡大阪高とかいろんな考え方がありますが、JHの場合には、3つでも4つでも5つでも大きく分けていくと。そういう中で本四自体は営業力がないわけですから、これは分割しながら上手に吸収していくということは前提でよろしいですね。

今井委員長 分割問題はこの次に、この前、事務局に組織の検討をしてたたき台を出せということで指示していますから、そこでもきちっと議論していきたいと思います。今、予断でいろいろ言うことはなかなか難しいと思います。

松田委員 一体として処理するというのが閣議決定にも書いてあるし、今までの議論でもそうだし、私も道路の特定財源であっても入れるべきじゃない、建設の方に使うべきだという考えを持っていましたからね。ただ、止血をするためには、どうしてもこれをやらなかったらできないという段階になって、国の道路特定財源を債務カットのために入れると。その債務カットというのはほかのことでは考えていませんよということもはっきりしているわけですから、ほかの三公団の処理には使えませんよというのにも前に決めてははっきりしているんですから、そのところをきちっとしておけばいいんじゃないですか。分割をするというのが大部分の、どういう形でするかは別にして、委員の意見の方向性でもありますし、私は大部分の人が本四公団だけを新しい会社として存続したいと思っている人は一人もいないと思っていますら、その2点は大体各委員の、どういう形でやるかは別に

して、合意を得ることができることですから、大体これでいいんじゃないですか。いろいろ言い出せば切りがないと思う。

田中委員長代理 松田さんの言った意見に賛成です。

猪瀬委員 今、松田さんの言われたことと言えば、ほかの委員の方もそういうことでよろしいんですか。つまり、今、提案されたような、本四単体の独立はないと。つまり、分割・民営化会社の中に吸収されながら本四は活用されるという理解であれば、私はいいいんです。

大宅委員 いいと思います。これだけ別と言っているわけじゃないので。

川本委員 おそれられることはどういうことですか。私に念押しされたということは。

猪瀬委員 基本的には、大臣がいらっしゃるからちょっと説明していただいてもいいんですけれども、基本的には四公団一体で分割・民営化していくというのが去年の大きな閣議決定の流れだったんです。ただ、いろいろ整理するとき、首都高はこう、阪高はこう、本四はこうという整理の仕方になっているので、そこのところは閣議決定の少しわかりにくいところかもしれないんですが、本四を今、単体でただ、債務処理するという考え方が全面に押し出されてくると、これは民営化の本筋とは違ってくるんですよということを言いたいわけで、そして、実は予算のことで今井委員長があせているのはよくわかったんです。予算のことで出てきたんですが、本来だったら筋道としては、分割・民営化の話が先にあって、その流れの中で本四のこういう問題が出てくるという流れだったんですが、分割・民営化の話が割と議論としては遅れぎみの形になっていまして、夏の集中審議でも再三提起したんですけれども、余りやりたくないような事務局の感じもあって、ずるずる後ろの方に来ていたんです。ですから、順番がきちんと正当であればこの流れの中でこれを認めていくわけです。そういう意味です。

田中委員長代理 猪瀬さんの御主張は御主張として私はわかります。ただ、債務の処理というのは、個別のそれぞれの法人に歴史があり、経緯があり、いろいろ事情もあるわけで、それは閣議決定で書き分けている趣旨からいっても、一体として検討するとあるからといって一体として債務を処理しなければいけないとは私は読まない。債務の処理をしながら、猪瀬さんがおっしゃるように、分割は分割として、別途これから議論をする。どちらを先にとというのは確かにあるかもわかりませんが、私は分割するということは当然皆さん合意はしておられると思うんです。そのときに、しかし、本四だけ見ても、猪瀬さんの御主張のように、どこかの会社の中に吸収していくか。荷を軽くすれば本当を言うと、それだけでもできるんじゃないかという議論も選択肢としてはあり得るんじゃないかとかつて言ったことがありますけれども、それは皆さんの意見に従います。こだわりません。猪瀬さんのおっしゃる、こういう分割の仕方があるんだよ、この方が国家にとっていい分割であるというなら、私はそれはそれで結構だと思う。分割は前提にしますけれども、そのことと債務の処理というのは分けて考えた方がいいんじゃないかと。また逆なですのようなことをして議論が長くなっても悪いけれども、松田さんはそのことを整理して、さっき1つに集約しておっしゃったんで、松田さんの意見には賛成です。

松田委員 ということでいきたいですね。大変重要な問題なんですけれどもね。だけれども、ぎりぎりのところで。

猪瀬委員 では、一応分割の問題は、今、田中委員がおっしゃったような形で、結局、本四を民営化会社が吸収していくということではよろしいですか。これは前提がないとまずいんです。だから、これを認めないと言っているわけじゃないんです。

田中委員長代理 重く受け止めます。

猪瀬委員 認めないと言っているんじゃないかと、そうじゃないと、去年の閣議決定の流れが崩れてしまうので、これは大臣も去年の閣議決定の流れがあると思うので、この意見集約を前提としても、今の考え方でいかがでしょうか。去年の閣議決定の流れとしては一

体でということが1つの大きな柱だったと思いますが。

石原大臣 私はこれまでの意見を聞かせていただいて、今日は中村先生がいないので、中村先生が何とおっしゃるかということを除いて、大方の委員の方は、橋の管理会社をつくるという意見はなかったと承知しています。ですから、猪瀬先生の解釈で正しいとは思いますが、中村先生がいないので、分割論をどうこうということは今、この場では言えないのではないかと。

今日は委員長が整理されましたように、本四のところの部分の止血をどうするというのを決めただけであって、文言もこのとおりではないということなんで、大方の意見に相違はないんじゃないかなと思っております。

今井委員長 それでは、そういう大臣の御意見でよろしいでしょうか。

それでは、本日は6時を過ぎてしまいましたけれども、これで閉会します。次回以降につきまして、事務局から発言してください。

坂野事務局長 次回は11月8日、午後1時からこの委員会室で開催をいたします。前からの皆様方の会議での御論議は、重要な論点が多々残っておりますので、そういうものを議論をしよう、そういうことであると思いますが、同時に、先ほど委員長からも御指摘がございますが、地域分割について事務局で試案を検討しろという御指示がございました。それについても、お答えできるようにしたい。

また、前回の会議でいろいろ議論があった末に将来交通量の近似値計算を国土交通省から出させる。

委員長からは、これは前前回でございましたが、将来交通量と投資可能額、そういうこともついても中村委員の御指導を得て、資料はないか、そんなような御指示もございましたので、もし間に合えばそういうものも少しお出しをしてみたい。そんなふうに考えているわけでございます。

田中委員長代理 交通量のところをもう一回言ってください。

坂野事務局長 将来交通量で近似値計算をとりあえず、本当はちゃんとやらなければいけないんだけど、とりあえず出すと。それをまたちゃんとしたもので見直す。そのようなお話が前回ございました。

猪瀬委員 第三者機関でやると。国土交通省が頼んでも構わないんですけども、計量計画研究所ではないところに、国土交通省の天下りが行っていないところに計算を依頼するというのを確認してください。

今井委員長 それはいずれきちんとやらなくちゃいけないんですよ。だけれども、時間がかかるといものだから、近似値計算を中村さんをお願いしたわけです。

坂野事務局長 今の御指摘は、8日の日に、国土交通省がきちんと答えができるように、あるいは私どもに答えをしてもらうように、もう一度やってみたい。

猪瀬委員 それはどこで計算するんですか。

坂野事務局長 国土交通省の検討結果を御報告できるようにしたい。

猪瀬委員 いやいや、計算はどこでやるんですか。

酒井参事官 近似値計算につきましては、国土交通省で対処しています。それとは別に、先ほどのIST以外のところでチェックはしていただく。それはまた、御相談させていただきたいと思います。

猪瀬委員 これは至急やらないといけないので。

今井委員長 いろいろ交通予測が全くないままこの会議を進めるわけにいかないんです。ですから、近似値計算で一応今後のキャッシュフローを見ないといけないということですから、そろそろそういうことをやっていかないと、全然間に合わなくなってしまいますから、猪瀬さんがおっしゃるきちとしたものは、第三者に頼んで、これはこれで出してもらいましょう。そういうものに基づいて将来というか、修正していくということはみんなの共通認識として持っていればいいと私は思っています。

それでは、本日はどうも大変ありがとうございました。