

道路関係四公団民営化推進委員会第29回議事要旨（速報版）

（平成14年11月8日）

1．日時 平成14年11月8日（金）14:00 - 18:00

2．場所 委員会室（虎ノ門第10森ビル3階）

3．出席者

[委員]

今井敬、田中一昭、中村英夫、松田昌士、大宅映子、猪瀬直樹、川本裕子の各委員

[担当大臣等]

石原伸晃行政改革担当大臣

[国土交通省]

横田耕治高速道路課長、前川秀和道路経済調査室長、木谷信之高速道路課高速道路調整官

[事務局]

坂野泰治事務局長、柴田高博事務局次長、片桐幸雄事務局次長

4．主な議題

検討課題に関する討議

5．議事経緯

(1) 地域分割について

事務局から、討議参考資料に基づいて、分割試案、留意点などの説明が行われ、以下のとおり意見集約が行われた。（なお、文言については仮置きとされた。）

1) 首都高速道路公団、阪神高速道路公団は、現行ネットワークを核として、それぞれ新組織のあり方を検討する。

2) 日本道路公団は数組織に分割する。

3) 本州四国連絡橋公団は、上記2.のいずれかの分割後の新組織と統合する。

4) 上記2)の分割に際しては、キャッシュフローをベースに検討し、収支率等が各組織で極端な差がでないように検討する。

5) 将来、新組織が道路資産を取得する場合、その取得額については、資産価額の再評価を行う。

(2) 将来交通需要予測について

国土交通省から、当委員会の指摘に従った新たな条件設定による高速利用交通量推計結果の説明が行われた。

また、この基礎となる全国将来交通需要推計結果について検証することとし、これに当たっては、国土交通省が、事務局と共同して適切な第三者に国交省モデルの妥当性などのチェックを委託することとされた。

(3) 高速自動車国道に係る今後の投資可能額について

事務局から、上記(2)の将来交通需要推計を受けた今後の投資可能額について説明を行った。これをめぐる主な意見は次のとおり。

・償還期間50年が前提となっている「投資可能額」という考え方は閣議決定の趣旨にそぐわず問題であり、一定の前提の下で「これ以上は造れないライン」と考

えるべき。償還期間や料金水準をどのように考えるかによって、投資可能額は変わるものである。

- ・国幹審が 9,342km を提示し、閣議決定しているという状況の下で、事業コストの見直しなどを図り、採算性重視で最大限どこまでできるのかを計算してみる価値はある。
- ・どこまでできるのかについては、途中段階でもチェックしていくシステムが必要である。

(4) 高速自動車国道の整備優先順位の基準について

委員から、10月29日委員提出資料による基準を個別の建設中路線に当てはめた場合のイメージの説明が行われた。これをめぐる主な意見は次のとおり。

- ・すべての路線について基準を当てはめるとどうなるのかを出してみるべきである。
- ・優先順位の基準は、採算性、進捗率、B/C、外部効果を総合的に勘案すべき。
- ・建設路線の選択について、国はディスクロージャーすべきと提言すれば足りる。
- ・前提となる交通量は近似値であり、今後も動き得る前提で出しても意義は薄いし、政治的にも蜂の巣を突いたようになるだけだ。

(5) 基本スキーム及び建設中路線の建設スキームについて

各委員から、意見の開陳が行われたが、意見集約に至らず、更に次回以降論議するとされた。

なお、主な意見は以下のとおり。

- ・早期かつ確実な債務返済を確保するため、セカンド・ベストとしても、保有・債務返済機構（仮称）及び新会社を設置すべき。
- ・保有・債務返済機構（仮称）は今後の建設投資のための資金拠出を行わず、新会社が内部留保により建設投資を実施すべき。
- ・保有・債務返済機構（仮称）が今後の建設投資のための資金拠出を行わない場合、新会社が必要な路線の建設を行うための仕組みを設けることが必要。
- ・新会社に建設投資を義務付けることとするのは行き過ぎではないか。
- ・国と新会社間の契約（コンセッション）において必要な路線の建設を担保することが適当。
- ・新会社に対する行政の関与は最小限にすべき。

(6) 次回委員会は、11月12日(火) 13:00~18:00(一応の予定であり、時間の変更はあり得る)第10森ビルで、国と新会社間の契約等の重要課題に関する審議を行うこととされた。

(文責 道路関係四公団民営化推進委員会事務局 速報のため事後修正の可能性あり)