

第31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15日（金）13:00～19:25

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31回会議を始めます。

本日は、根本副大臣が所用のため御欠席でございます。

それでは、まず、事務局長から報告事項をお願いします。

坂野事務局長 本日は、これまでに引き続き重要課題に関する御審議をいただきたいと存じます。

2つほど申し上げますが、1つは、猪瀬委員から先般の日本道路公団のファミリー企業の談合問題について、公取から勧告が出されたということ踏まえて、この委員会としても公式に道路公団から説明を求める必要があるのではないかという御提案をいただきまして、委員長とも御相談をして、今日、3時目途に道路公団の関係理事の方に御出席をいただいて御説明を求めることにいたしております。御了承をいただきたいと思っております。

もう一つですが、記者クラブから、先週もそうございましたが、そろそろ委員の方に記者会見をしていただけないかというふうな申し入れがございます。毎回こうやって公開をして審議をしておりますということと、まだそういう節目ということではないのではないかということで、お断わりをいたしておるわけですが、その事情についても御了解をいただければありがたいと存じております。

それでは、いつものことでございますが、資料の点検を兼ねて御紹介をさせていただきます。

まず、いつものとおり議事次第と3枚の1枚紙がございます。

その下に、主要な検討事項の論点整理、これは毎回お出してしておりますが、今回もメンテをしてお出しをいたしております。

資料の2、これも後ほど御説明申し上げますが、委員長の御指示に基づいて、これまでの論議の中から出てきた点を事務局でいつまで整理をしたものでございます。

その下の資料3、これは前回御提出をいたしました、時間がなくて今回に譲ることになりました関連会社、関連公共法人取り扱いとして事務局が作成した資料でございます。その下でございますが、今後の委員会のスケジュールなどについても、今日の最後にできれば少し確認をさせていただきたいと思っております、そのためのスケジュール表をお出ししてございます。

その下は、これまで受理をいたしました要望書等でございます。

その下でございますが、今回猪瀬委員から今日御提出いただいた資料、クリップで止めてございますが、クリップを取っていただきますと、3点資料が入ってございます。

一番下に、週刊文春のコピーでございますが、これも本日猪瀬委員から御提出をいただいているものでございます。

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。

本日は、まず、残された重要論点につきまして、一応おさらいを全部しておきたいと思っております。

このために事務局に指示をいたしまして、まず、これまでの各検討項目についての議論の状況を整理させていただきます。これに基づいて事務局から説明をさせます。

更にその後、残された論点である、前回やりました今後の道路建設のスキームについての御議論をいただきたいと存じます。

その後、途中かもしれませんが、ヒアリングをしまして、残された時間は、関連会社、関連法人についての議論に当てたいと思っております。

それでは、ただいま申し上げましたとおり、これまでの各検討項目につきまして議論の整理をさせますので、事務局から説明をお願いいたします。

広畑企画官 それでは、資料1をお開きいただきたいと思います。A4の2枚紙でございます。

「主要な検討事項と論点整理（案）」ということで、私どもで整理させていただきましたので（案）を付けております。

まず「（1）改革の基本スキーム」ですが、前回、保有・債務返済機構方式を採用するということで整理されたかと思っております。

その際、残された論点といたしまして、新会社による道路資産の買い取りと、保有・債務返済機構の解散

についてということが残っていると思っております。

続きまして「(2) 今後の道路建設」ということですが、まず「建設中路線の取扱いの判定基準」につきましては、中村委員が作成されました建設の優先順位の判定基準でいくということで整理されていると思っております。

といたしまして「新規建設のルールと具体的スキーム」についてですが、具体的な新規建設スキームが論点として残っていると思っております。

続きまして「道路の規格、設計見直しのイメージ」については、同じく「中村委員作成による残事業費のコスト削減案」というものが示されております。これで整理されていると思っております。

「(3) 国等と新会社の間の仕組み(貸付料、契約制度等)」ということで、国等の「等」は地方とか機構で、大きくは貸付料とか契約制度の在り方ということです。

まず、貸付料については、長期安定方式ということで整理されていると思っております。

蛇足ながら申し上げますと、委員会の御議論では、長期固定であったというふうに理解しております。ただ、建設のスキームの取扱いが決まっておりますので、長期安定ということにしてはありますが、他意はございません。私どもとしても長期固定方式で、いずれにしても新会社の予測可能性が確保されるということが重要だというふうに整理しております。

それから国等と新会社は、厳格な契約関係の下、この契約に関する事項は法的に担保するという整理されていると思っております。

ただ、新規建設に関わる部分は、先ほどの(2)の と関連します。

1枚おめくりいただきまして、「地域分割」については、おおむねこの方向で整理されたと思っておりますので、読ませていただきますが、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、それぞれ新組織の在り方を検討する。

日本道路公団は数組織に分割の上、この分割後のいずれかの組織と本州四国連絡橋公団が統合するという事です。

「(5) 個別課題」として、まず「首都高速道路公団、阪神高速道路公団の取扱い」ですが、今後の新規建設のルールはどうあるべきかということが、議論として残っていると思います。

「本州四国連絡橋公団の債務処理」については、おおむね整理されたと思っておりますが、まず、国・地方の出資、道路特定財源による債務カット等を通じて債務を適切に処理することが1つ。

もう一つが、本四料金を大幅に引き下げることかと思っております。

続きまして「一般有料道路の取扱い」については、ネットワーク型について、高速自動車国道と一体的に取り扱うということで整理されたと思っております。

「料金制度」については、プライスカップ制・多様かつ弾力的な設定をするということで整理されたと思っております。

「コスト削減」ですが、これについては、管理費等の削減によって増益が発生した場合の取扱い。あるいは、当初からコスト削減目標を設定するかどうかと、この論点の2つが残っているかと思っております。

続きまして「関連事業」ですが、これについては、本日も御議論をいただくわけですが、関連企業、関連法人の取扱い、あるいは関連事業によって収益が増えた場合の取扱いをどうするかというのが論点として残っていると思っております。

「(6) 直ちに取り組むべき措置」「(7) 改革の実施スケジュール」が大きな論点だと思っております。

以上でございます。

今井委員長 それでは、この問題につきまして御質問なり、御意見なりをいただきたいと思っております。

田中委員長代理 今の御説明の中で、1つだけ確認しておきたいんですが「(1) 改革の基本スキーム」のところでございますけれども、この前の意見集約では、最初の保有・債務返済機構方式を採用ではなくて、「前提」にしておたはずであります。

私の理解は、保有・債務返済機構というのは、私が主張しておる債務返済機構、あるいは清算機構と言ってもいいんですけれども、それとの違いは、返済を早くしたいということで、法人税に関係して8年間で違うことであったということで、多くの委員、特に松田委員等から8年というのは、非常に重要な意味を持っているということで、この方式を前提とするとされたんです。

「前提」とする意味は、その理由とした根拠がもし失われるのであれば、スキーム全体をもう一回私は見直すべきだと、つまり、保有・債務返済機構方式を取るんだという理由が崩れれば、やはり元に返らなければ

ばいかぬので、そのことを私は留保しておいたはずであることを念を押しておきます。

今井委員長 承知いたしました。

川本委員 私も、今の田中委員長代理と同じ趣旨の発言をさせていただきたいと存じます。

保有・債務返済機構というのは、債務の返済を一番早くする仕組みであり、その業務に限ってやること。それから解散の時期を10年以内と明記すること。道路資産の買い取りをすることも明記することを条件に、現在のところ多数派の意見だということで、この議論を前提にということでした承いたしておりますので、その点を確認させていただきたいと思います。

もう一点、事務局になんですけれども(3)の「貸付料については、長期安定方式」ということで、固定と同じで他意はないとおっしゃったにもかかわらず、なぜ固定とお書きにならないのか、その点について御説明をいただければと思います。他意がないのであれば、固定というふうに書いていただきたく存じます。

広畑企画官 おっしゃるとおりでございます。1点だけ前回否定されておりますので、私どもも強く申し上げるものではございませんが、貸付料のところはどういうことをするかということが、まだはっきり見えなかったものですので、安定とお書きしましたが、おっしゃるとおり長期固定ということは、私どもも考えております。

中村委員 2～3箇所に中村委員作成によると、わざわざ書いていただいておりますが、案をつくったのは間違いなく私でございますし、その責任を回避するつもりもありませんが、ただ、ここで皆さんが議論して納得していただいているわけで、私にとっては名誉なことでもありますが、消していただいた方がいいんじゃないかと思えます。

今井委員長 承知いたしました。ほかに御意見のある方いらっしゃいませんか。

大宅委員 別にいつも外野の意見を意識しているわけではないんですけれども、いろんなことを言われると、こちらもいろんなことを悩まざるを得ないんですが、根本的なことに立ち返ってみたいというふうに思いました。

この検討事項とも絡むんですけれども、つまり私たちは道路をつくらないと言っているわけではなくて、40兆にまで上ってしまった借金があると。今までの方式では絶対にだめなので、完璧に断切って、新しい方式を立ち上げる、それが私たちに課せられた目的と責務だというふうに思うんです。

公団方式というのが、国も国民も貧しかった時代にはよかったし、有効でもあったんですけれども、それが豊かになってからもなお続けられた結果、いろんな既得権がぶら下がって、つまり国が計画をして、今の国幹審ですか、それで決めると言いながら政治家が決めて、建設省が命令をして公団がつくると。公団は拒否権も何もなし。その中にはコスト削減なんていう意識は一切生じるはずもない。しかも、財投というのは、もともと国民のお金なわけですから、それが不透明な中で、国民から選ばれた国会議員が国会という場で予算に対し論議するのは透明ですけれども、財投から特殊法人に流れたお金というのは、国民の目にさらされることなく、いろんな分配が決められた。しかも、財投のお金があり余っているときには、道路公団というのは、押し込み先として優等生だったなんて話すらある。それが全部ぶら下がった結果が、この40兆だというふうに思えます。

ですから、今までのような不透明で、非効率で、無責任な道路建設のやり方をこのまま続けることはできないということを国民に明らかにすること。

そしてこれからは、透明で、効率よくて、責任の所在が明確になるような方式をつくるのが、私たちに課せられた課題だろうというふうに思えます。

本来、郵便貯金も、税金も国民の働きの結果であって国民のものでありますから、国民が使い方を決定するものだと思いますが、特殊法人のやり方というのはそうになっていない。私は構造改革はどういうことかという、官による分配システムから、決定権を国民の手に取り戻すことだというふうに思えます。

ですから、私たちがやらなければいけないのは、いかに政治や官の介入を防いで、生きたお金の使い方ができるか。つまり、言ってみれば、どうやったら民間会社がインセンティブを持って、国民に最大多数の利益をもたらすかということしかないと思います。

ただ、技術的な面においては、私もこれは絶対だと、8年が長いのか短いのか、それはいい悪いの問題ではなくて感覚ということもありますし、こうやったら絶対に歯止めがかかる、いやかからないという話というのは、私は絶対にこっちだというふうには決められないというふうな気がします。

私は、まず借金をなるべく早く返すというのが、一番大きな与えられた命題でありますし、そこにははじめに建設続行ありきということは断じてないというふうに思えます。

料金を下げるという選択肢は、最大多数の国民の利益ということに対して、やはり料金を下げることがなければいけないと思いますし、この点は国民の方も国が決めたら従わなければいけないと、何か文句があったら声を出すという体質がないというのも少し問題かなというふうに思っております。

その上で、本当に必要な道路があるのであれば、自分たちも負担し、それからいろんな知恵を出し合っつけてくればいいことだというふうに思います。

最後に高速道路が本当に地域に豊かさをもたらすのかどうか。違う方面にお金を使った方が、もしかしたら有効かもしれない。それは環境問題みたいなことも含めた上で、道路そのものも考えた上でやっていくという視点が必要なんではないかというふうに思っております。

以上です。

松田委員 これは何回も議論したことであって、当然のことだから論点ではないということを書いていないんだと思いますけれども、一番最大の論点は、私どもは借金を一体として扱う40兆の借金を返すということですね。このことは一致しているから、ここに書いていないと理解していいんですね。それが最優先であるということもいいですね。その最大のところが、もし疑問があると言えば、これは全部崩れてまいります。そのことはいいと考えていいですか。まず、そこから決めていただきたい、各委員、そのところはどんなんですか。

今井委員長 そのところは、今の料金の使い方の問題になりますから、保有・債務返済機構方式を前提にしてもの考えるというのは、それが一番返済にとって有効な組織であるということでありますので、今、松田委員がおっしゃったことは、私はずっと確認されてきたというふうに思っていますけれども。

松田委員 それなら結構ですよ。まず、最初にいかなることがあっても、我々は一体として扱い、個別に二十何兆とか何とかではなくて、40兆全体を返すのがまず第一だと。その上で建設をどうするかとか、いろんなことを考えると。保有機構もできるだけ早く返そうということのできた考え方ですから、そのことをはっきりしておけば、私はいいんです。

今井委員長 その一体として全部をプールとして扱うということは、了解されていないんでしょうか。保有機構に区分経理をきちんとやった上で、借入金を集めるということは了解事項だと思いますが、首都高、阪高については、非常に状況が厳しいので、国と地方の応分の支援が要ると。ただし、道路公団には国費は入れないという区別が付いておりますから、お金を全部一体的に扱うということは了解されていないと、私は思っております。

猪瀬委員 それは、今までの議論の流れと、逐次意見集約的な形をある程度取りながら来たと思うんですが、40兆円の債務というのは、一体として考えるということが前提で分割も考えられたと思いますけれども。

したがって、本四の問題も分割会社に吸収するということが、一体として考えるということから出ているわけで、そういうふうにはほぼ委員の方々理解されているのではないかと。もちろん、今、委員長がおっしゃられたような国や地方のそれぞれの応分の負担というものが首都高、阪高、本四には若干あるわけですが、それはそれで区分しながら勘定としては入れていくということであって、債務返済という意味では、40兆円は1つの塊として理解されるべきであるというふうに思っていますけれども、それは多分、今まで皆さんそういう理解だったと思います。

松田委員 私も同じ理解しているんですが、なぜそんなことを言うかというのと、例えば、これは語呂の問題かもしれませんが「本州四国連絡橋公団の債務処理」というところをごらんいただくと「国・地方の出資、道路特定財源による債務カット等を通じた債務の適切な処理」。この「等」の中に官僚的にすべて入っているというなら別ですけども、このときにやはりちゃんと道路財源を使うんだということ、その3本立てでいくんだということを決めたわけですね。これで見ていると「等」以外はそういうのが出てこないわけです。だから、要するに40兆円というものを全部道路財源、それから国の出資とか、地方の出資とかを増やすということも含めて、40兆円というものを全体として返していくと、その返す財源が国や何かから全部出ればいいんですけども、出なければ今のJH、新会社になったときのJHの通行料金からそれを返していくというのを第一の条件にしているというのは、最初からの議論で私は当然だと思うんですが、だんだん議論が個別になってくると、そのことが忘れられて議論をしがちだという感じがありますから、そのことから、まずきちんと意思を合わせる、再確認をするということをやらなければ、私は個別にどうこうと言っても、最後にみんな思惑が違いましたということになってしまう。

だから、私は委員長のおっしゃるように、個別に全部それぞれ処理できるのならばいいですけども、できませんから、要するに首都高も阪高も全部国あるいは地方自治体とで処理するということができないわけ

ですから、何ぼ出すかというのはまだわからないんですけれども、それは出すだけ出して、残りは全部の債務をJHの通行料金から支払うと、それ以外に財源がないんですから、そういうふうにしていく理解を今までしていましたが、今もそういう理解に立っております。

川本委員 債務返済を最優先するというのが、やはり共有化されていると思いますので、それでしたら、やはり「(1)改革基本スキーム」のところ、矢印の「保有・債務返済機構方式を採用」というところを、「債務返済を最優先するために、保有・債務返済機構方式を前提」ときちん書き込んでいただきたいと思えます。

田中委員長代理 今、川本さんが言ったのは、論点整理のところの(1)の矢印の書き方の問題、やはり書き方に非常にものの考え方が入っておりますから、それを正確に書いてほしいという趣旨だと思います。私も賛成です。

今、松田委員のおっしゃったことについて、一言申し上げたいと思えます。

これは、債務の処理をどうするかということで、松田さんがさっきおっしゃったように、言い方のニュアンスもあるかと思えますけれども、しかし私の理解は、閣議決定を見ると、日本道路公団とか、あるいは首都高、阪高、それから本四については書き分けてあるということは、債務については基本的に首都高、阪高、本四については、それぞれの中でできることは、まずここに書いてあるやり方でやってみる。今後の費用負担についても、保有機構に全部持っていても区分経理の中でやってみようと、その上でおっしゃるように、なおいろいろ残る問題はあると思えます。そういうのは一体的に考えていくのかなというふうには私は理解しておいて、ストレートに松田委員のおっしゃるようには考えていないんです。今までの議論の中ではですね。賛成するかどうかは別にして、そういう理解で私は来たと思っております。

中村委員 私は、川本さんがおっしゃったことに、もちろん賛成でございます。後の方は田中委員がおっしゃったことと、私の意見は同じです。全体を一体としてというふうなことは今までここで決めたこともない。だからこそ、本四なんかも分けて議論してきたんだというふうには理解しています。

猪瀬委員 一体としてということは、分割とイコールの話でありますので、先ほど本四のことも言いましたが、首都高、阪高でも、この間の意見集約にもありましたように、現在の首都高を核として、あるいは阪高を核としてJHならJH、あるいは一般有料なり一般有料の道も加えて、それである分割の形ができるので、首都高イコール分割後の拡大首都高ではないということなので、40兆円を一体として考えながら、それぞれの分割会社が借金を返済していくと、それぞれの分割会社はそれぞれの売上に応じて、きちんと借金を返していくと、そういうことが一番大事であるというふうには思えます。

もちろん、先ほども言いましたように、各国と地方のそれぞれの負担が入っている場所は、当然借金返済の中に入れていくわけです。

大宅委員 今の論点は、道路公団がもうかっているか、もうかっていないかというのはまた論議があるんですけれども、道路公団のもうけをよその借金に回すか回さないかという話と理解していいですか。

松田委員 言い方ではそうでしょうね。要するに首都高のものも国と地方とで適切な負担をとっていますし、本四公団の場合も、この間議論したように、幾ら入れるかは決まっていますが、国も入れ、地方の出資も引き延ばすということで、足りない分は、いわゆるJHの通行料金も使うということで方向を決めたわけですね。ですから、それは全体に同じことだと思うんです。それをどちらから表現するかの話ですけれども、恐らく田中さんが言っているのも、首都高、阪高は、国と地方だけで全部やれと言っているわけではないと思えますから、できない部分はほうって置けと言っているわけでもないでしょうから、そのところは今あるのは通行料金よりほかはないんですから、そのものを使うというのはやむを得ないですね。そういうことをやっても、40兆円をまずきれいにするということが最優先課題であるというふうには思いません。

猪瀬委員 大宅さん、おっしゃることは一言で言うとそういうふうな形になるかもしれないけれども、もう少し深く見つめると、日本道路公団の中でも黒字の路線もあれば、赤字の路線があると。そして首都高の中でも結構車が走って繁盛しているところもあれば、首都高の中でもだめなところもあると。

こういうふうなことで、今まではそれがばらばらに認識されて日本道路公団であったとか、あるいは首都高であったとかということであったと思えますが、それをもう一回全部新たに再編成するというふうな考え方に立って分割というのがあると思うんです。

簡単に言えば、日本道路公団を分割するという言い方になるかもしれないけれども、正確に言うと、もう一回再編成するということだと思うんです。

そして、40兆という大きな枠の中から、今度は責任の持てる範囲の5つ、6つ、7つに分けた分割会社が大きなどんぶりから小さな茶碗になって、それぞれがきちんと自己責任を持って経営していくということだと思いますけれども。

大宅委員 首都高と阪高は限りなく危ないのでと委員長がおっしゃいましたね、そうすると一体ではなくやるとしたらどういう方法があり得るのかなと思ったんです。今、松田さんがおっしゃったみたいに、JHの道路料金しかないはずなんですけれども、また税金とか、そういう話になってしまうのかと一瞬思ったので。

猪瀬委員 わかりました。

石原行政改革担当大臣 大宅委員御指摘の点は、明確に区分して書かせていただいております。道路公団には国費を投入しません。首都高、阪高には国費を投入しないとは書いておりません。すなわち出資金が入っております。考え方としては、公団の方を見ていただきたいんですが、国・地方の役割分担の下、適切な費用負担を行う。これはもちろん債務処理の適切な費用負担も入っております。そこが道路公団と大きく違うところであります。

そして、首都高、阪高によっても出資金の比率も違います。経営状態も違います。抱えている自治体の財務状況も違います。そういうことを勘案した上で、出資等々の問題はこれから出てきますし、それを否定しているのではないと御理解をいただきたいと思います。そして、四国の橋の方でございますけれども、これは国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討するというふうに整理をさせていただき、当委員会にしても、本四架橋公団の処理については国費と申しますか、道路特定財源よりお金を充当して処理をするということを決めた。

ですから、私も一体という言葉を巡っての議論の開陳であって、おっしゃられていることは同じだと議論を聞かせていただいて感じております。

今井委員長 これをおつくりになった大臣の御発言ですから、結局、首都高、阪高については、もし建設を今考えているようなことであるのであれば、やはり国と地方の応分の負担が必要だという前提があると思うんです。ですから、そのところはそういう閣議決定の線で考えていきたいと思っております。

田中委員長代理 猪瀬さんが言っているのは、その上で分割の問題が絡んでいますから、閣議決定はそうであっても、分割するときには拡大首都高と書くと、この間も集約していったわけですから、そのときにいろいろ我々が検討しなければいけない問題は残ると思います。阪高の場合も同じです。

猪瀬委員 もう少しあるんですけれども、一体ということは、前に何度も説明していたけれども、我々は今、40兆円の債務を前提に物事を考えているわけですが、一体でないと考えると、結局、日本道路公団は今後投資可能額は幾らであるかという議論になっていってしまうんです。ですから、一体で考えていかないと、日本道路公団だけが投資可能額が幾らあるから建設していくというふうな考え方になっていくので、債務返済ということから考えると、やはり一体ということを引きちゃんと前提としておかないと、いろいろ都合のいい考え方が出てきてしまうんです。その辺が大宅さん、一番大事なところなんです。

今井委員長 おっしゃることはわかるけれども、ばらばらではなくて、民営化を一体的に考えるというのであって、財源を全部一体的に考えるということでは私はないと思います。もし、そうであれば、こういう書き分けはされていないはず。だから、その辺はよく考えて今後処理していかねばいけないというふうに思います。

松田委員 そうすると、40兆円というのは一体何なんですか。

もし個別に考えるのなら、なぜ、首都高、阪高の今の借金をどうするかという議論をしないんですか。つまり、そこで全部処理できてしまうと、その2つで全部処理できてしまうというなら、処理できるという前提を出していただければいいのであって、処理できない分はどこで処理すると言うんですか。

今井委員長 だから、新しい事業を続けていくためには、国と地方の役割の分担の下、適切な費用負担が必要だと、こう言っているわけです。

松田委員 だから、そのことを否定しているのではないんです。要するに、例えば阪高の借金というのは、今の国と地方の適切な費用負担を行ったところで、全部処理するという考え方ですか。

柴田次長 首都高と阪高についての将来の収支の状況については、7月のときに交通量がゼロのときの計算を出しました。そのとき首都高はまあまあだったんですが、阪高は非常に厳しいという状況のものをお示しいたしておりました。

それで交通量推計が新しく道路局の方で先般出されましたので、JHについては投資可能額は幾らあるか

ということで、先般ここで議論いただきましたけれども、首都高、阪高については、実はまだ御提示させていただいておりませんが、内々作業をしているところによりますと、首都高は借金は返せると。阪高については、若干苦しい部分もあるというような、現状段階ではそういう推計になっております。詳しくは参事官の方から御説明させます。

森田参事官 コメントとして少し定性的なお話ということになりますけれども、今、次長の方からお話ししたとおり、首都高速については、集中審議のときのことからもおわかりのように、公団にコスト縮減という努力を加えることによって、償還の見通しは可能であるというような内容であると理解をしています。

阪神高速についても、同様に、むしろなお厳しいコスト縮減の努力をしていただいた上で、更に大和川線をつくる。そのときに当然に所要の必要な料金値上げは認めていたわけですけれども、その大和川線のつくり方について、なお地元との協議をして、全体の事業費を下げることによって可能ではないか、このようなことが情報としては伝わっておりますので、まず、各公団ごとに自助努力でもってコスト縮減をしてもらう。それによって相当程度に、まずカバーできる。

阪神公団については、なおカバーできない部分について、地元との協議の中で、全体事業費を圧縮することによって、トータルとしては償還が可能ではないかというようなことが情報として出ておりますので、そのことを御報告させていただきます。

猪瀬委員 前に阪神については、大和川線はやめた方がいいという話を提案したことがありましたが、中間整理においては、首都高、阪高についても一時凍結というのがあるんだというのを盛り込んであります。

私は夏の集中審議で提案しましたけれども、JHの線を一本付けると、あれは近畿道ですかね、近畿道を付けるとか、そういう形でいくと、そのままで発散しないというふうなことがあって返済できると。

つまり、もう少し言うと、分割ということの意味なんですけれども、JHだけ、あるいは首都高だとか、阪高だとか、本四だとか、そういうふうなこれまでの非常に惰性的な経営による連続性を一旦断ち切って再編成するという意味があるわけです。もちろん、基礎となる部分については、首都高、阪高の場合は、都心を回っている環状線があって、それが1つの山手線のような重要な基盤ではありますが、そういう基盤は基盤として継承しながら、今までの経営形態を変えると、つまり民間会社になるんだという意味で、再編成してコスト意識をもう一度持って民間会社になっていくということだから、分割ということがあるので、あくまでも既存の公団との連続性でものを考えないでいくということが、民営化の在り方ではあると思っています。だから、40兆円が前提になるわけでありまして。継承する部分が偏っているとしても、基本的には再編成するのが、分割民営化プランであるというふうに理解しています。

森田参事官 今までの惰性を切って、新しい時代に向かうんだということは、私も理解をするつもりですが、そういうことは抜きにして、とりあえず自分がつくった借金を自分の努力で返すんだという視点で考えたときに、首都高速も阪神高速もコスト縮減に当然取り組むべきだと。それを行うことによって首都高速は、現に負っている借金を返すことができるのではないかとということをお報告いたしました。

阪神高速は、若干足りませんが、それはこれから計画上取り組むことになっておる大和川線を中心とする路線について、地元との協議で、地元メリットがあるわけだから、その応分の負担をということをもって、有料が持つべき事業費用を削減することができれば、それはそれでもってお金としては収支が合うということをお報告したというふうに御理解いただきたい。冒頭の委員の問題意識は、とりあえず別の話として、収支のお話をさせていただきました。

猪瀬委員 それは、それで前にやっていますからあれですが、コスト削減ということも民営化会社だからこそできるんだということで、今の道路公団や首都高や阪高の人たちにコスト削減をしなさいと言ってもいいんです。ですから、あくまでも民営化というふうに、がらっと変わるんだということの中で、初めてそういう前提条件ができるんですね。よろしいですね、森田さん。

松田委員 40兆円を返すということを前提にしてもしやらなくても、まずそれを返すのが第一優先課題だということは、みんなわかっているんでしょうけれども、その上で、これから今残された最大の問題の道路をどの程度建設できるかとか、どういうふうにしてやるのかということを議論するには、前に委員会として川本さんに委託をしてつくらせた試算だけではできないんです。

ですから、今、どの程度のを、例えば国と地方等の負担でもってやってくれるのかとか、もう一度きちんとしたある程度の需要予測が出てきてるんですから、それによって債務の返済がどの程度までできるのかと。すき間がどの程度出てくるのかということのをあらかじめ計算しないと、抽象論や建前論をやっていたって、実際の具体的なアイデアは出てこないです。もう一度それを出してほしいんです。

もし、首都高と阪高は別々に処理するんだと、それだって大和川線の何とかと言うけれども、それを委員会の報告書に書き込むのか、そんな議論もしていないでしょう。

ですから、もう一般抽象論のレベルはだんだん過ぎつつあるので、どこまで数字を出すかは別にして、ある程度具体的なものを頭に置いて、そしてどれだけの建設余裕が出るかとか、いろんなことを考えなければいけない。

そのときに、今まで40兆全部でやっていますから、この間も資料をお出ししたように、40兆全部で金利4分で、固定資産税を払ってと言うとパンクしてしまう。ですから、できるだけ早く返すと言ったって、それは絵空事になりかねない。ですから、もし首都高だったら、首都高は足りない分はちゃんと国と地方でやってもらいますと、その分の三兆の幾らの借金はカウントしませんよとか、きちんとやっていかないと、それを埋めるのか、埋めないのかとで建設財源が違って来るわけですから、それならそれでそういうことを一つずつの試算を一回出して、そして検討しなければ、本当の話、建設の考え方が詰められないんです。

田中委員長代理 賛成です。

今井委員長 さっき柴田次長が言われたけれども、そういう新しい需要想定でやったのがあればあるのなら、それを出してください。それをベースにして、ある程度認識をそろえておかないといけませんと思います。

いろいろな線を仮に横にくっつけるにしても、首都高、阪高がどういう状況にあるかという共通認識がないと、これはできません。

それから、首都高、阪高は今までの長い歴史の中で、料金体系も違いますし、国と地方がそれぞれお金を入れながらやってきたわけなので、そういうのを全く無視して、これから国と地方がお金を入れなくてもいいということにはならない。これはここに書いてあることを尊重しないとダメだと思いますので、認識をそろえる意味で数字を出してもらいたいと思います。

猪瀬委員 それはそれとして、既に首都高、阪高について意見集約で抜くとしてという言葉が入りましたが、あの場合に近畿道を入れたりとか、首都高は外環を抱えるのは無理だろうという意見も出て、アクアラインを含めた第三京浜まで抱えるような形での拡大首都高というものを考えるというふうなところまでは、ほぼ全員の皆さんが確認されているようなところがあるので、今、今井委員長のおっしゃられたことをあえて加えさせていただければ、その区間別の収支も全部入れた形での拡大首都高、拡大阪高の債務返済の目途というのが見えるような形にすればいいと。

現在、国と地方で1対1ずつ出している部分は、返済の1つの有効な原資とすることは十分それでいいわけですから、それは前提にして、それは本四も国と地方の一定のお金は入り続けていくということは、もう既に了解されているわけです。同じように本四は道路料金が入ることによって、更に分割民営化会社と吸収されるということになっているわけですが、それと同じ考え方言えば、JH側の路線が入っている道路料金を拡大首都高、拡大阪高に活用するということになるわけですから、基本的には同じスキームだと思いますけれども。

柴田次長 前回からの御提案でございますので、組織としては核としてということになっておりますが、今、参事官の方から説明しましたように、首都高、阪高それぞれ別でも何とか管理コストの削減等を実施することによって返せそうだと、数字は御提示してありませんが、そういうような状況にあるということをお認めいただきたいと思っております。

2つ目として、一般有料道路の処理についてネットワークで処理をしましょうということで、先日意見を集約していただきました。その中でかせぎ頭の部分の一般有料もあるわけでございますが、そういうものがほかのところに行ったときに、今度はそちらの残された方の一般有料の処理をどうするかという課題もまた出てくるのではないかと考えております。

いずれにしても、どちらかを動かせば、まさしく技術的な話ですけども、いろんな問題が出てくることも事実でございます。その辺はまた細かい資料等を基に、政府の方で適切に考えてもらう必要があるかと思いますが、そういう問題も残されています。

松田委員 何となく、今までみんないろいろな意見を出して、議論を出し、あるいは提案をしてきているんだけれども、みんな中途半端で、みんな同床異夢のままで来ているんです。

例えば、今の一有の問題でも、ネットワークのものは一緒にしましょうということは、ネットワークではないものは外しましょうということでしょう。つまり、新たな新会社の経営にはネットワークではない一有は外しましょう。そうすれば、それがどの路線であるかということとはわかるはずなので、だから外しましょうということを決めてあるんだから、これとこれを外す対象ですと、外す方が少ないはずですから、そ

ういうのをきちんと一つずつ確認して、どうせこれから答申に書かなければいけないんでしょう、どこまで書くかは別にして、ネットワークは持っているけれども、それ以外は外すと、それはちゃんと国に引き取ってもらいますよというふうにやっていかなければいかぬでしょう。

柴田次長 前回の一般有料道路の処理につきまして、再度御説明いたしますと、ネットワーク型の高規格道路と同じ期間だけ料金を取るということが1つ。

2つ目は、バイパス型については、今までどおりのやり方で料金を取っていくということです。会社でそのまま持ちますけれども、あと10年なら10年そのままやっていると、処理ができるということで意見集約をいただきました。

3つ目は、管理費も出ないものは外すということでございました。

それから、個別具体的な路線は、地元との関係もいろいろあるでしょうし、そこはまた政府の方で具体的に検討するという意見集約をいただいております。

田中委員長代理 松田さんの言ったのは、外すという言葉でもって、2つに分けた話を同時にしておられると私は受け止めていたんですけれども、つまり、一有のバイパス型は従来どおり年限が来たら終わりにするという。それから管理費も出ないものは初めから渡してしまおうということ。この両方含めておっしゃったと私は理解しております。であれば話が混乱しない。

松田委員 事業費も賄えないというのは、私の記憶ではたしか3つか4つぐらいあったと思いますけれども、これもいつの時点での数字なのかというのを確認しておかないと、しかもこれとこれは何か言われれば、最初から考えないというか、最初から国が地方にやってしまうんですよということをきちんとしておかないと、これも3つあるのか5つあるのかわかりませんがという話ではないと思うんです。

今井委員長 そこはどうなんですか、管理費が収入で賄えないような路線については、ここから外すという表現でよろしいでしょう。具体的な名前ではなくて、範疇をきちんと決めればいいんです。

猪瀬委員 ネットワーク型のもはごまかさないようにしてね。長崎の高規格道路がバイパス型に入っていたような気がするんだけど、あれはネットワークだね。だから、ちゃんとつながっているのは、きちんとつながっているようにしておかないと、そこは後できちんとチェックさせていただきます。

田中委員長代理 実質的な意味でちゃんと整理してくださいということですね。

川本委員 先ほどの阪高の話で、参事官の御発言では若干足りないとおっしゃって、柴田次長は何とかなりそうだとおっしゃるんですけれども、阪高は非常に厳しい財務状況ですので、前提条件もきちんとお示しいただいて、御提示いただきたいというふうに思っております。

森田参事官 別のことを言っているのではなくて同じことなんです、コスト縮減で首都高は、首都高にしても例えばE T Cで今の料金収受業務を基本的に全部なくすんだというコスト縮減によって随分可能ですから、今の仕事のやり方を大幅に見直すことによって、首都高はそれだけでも何とかいけるのではないかと。

阪神高速は、それだけでは足りないのというところの順番だけで、言っていることは同じですので、違うことを言っているわけではありません。

今井委員長 いつ出します、今でも出せますか。

松田委員 今のあれでも、極めてあいまいなんです。つまり、一般的には我々は自動車に対しても、本当は半分ぐらいコスト削減できるかもしれないけれども、とりあえず常識なところで2割ぐらいの削減率でいきましようということで計算していますね。

そうすると、阪高についても2割ぐらいのところやって、足りない分はどうするんですかということではないと、阪高だけは5割やってくれというのではまずいんです。だから2割ぐらいでやっても首都高は同じように国あるいは都が少し足せば処理できますと。

ですけれども、阪高の場合は2割でやっても処理できるかどうか、このぐらいの金額になるんだけれども、何兆になるんだけれども、それはちゃんと大阪府と周辺の人で処理してくださいよと言える額なのかどうか、問題はそこなんです。だから、少し強めにコスト削減をしてくれればやれる、それはちょっと基準が合わないと思うんです。だから2割なら2割でやって、それでどうなのかというのを見せてほしいんです。

柴田次長 できるだけ早く御提示できるように努力いたします。

松田委員 だってもう時間がないんだから、もう本当は書いていなければいけないんだから。

今井委員長 例えば、大和川線という名前が出たけれども、大和川線をつくる場合に新しいお金を入れるということではないんでしょう。つくる場合には国と地方が適切な分担でやれと、こういうことを言っているんでしょう、そうじゃないと今度は地方が怒ってしまうんです。

田中委員長代理 川本さんが言われたように、次長が確約されたからいいけれども、できるだけ早く一定条件の下で、それぞれ首都高、阪高の状況を示してほしい。

柴田次長 わかりました。本来、直ちに出せるように準備すべきだったと反省はいたしております。

猪瀬委員 それは、条件として、今言ったようにそれと拡大版をきちんと付けてやらないと意味がない。

今井委員長 拡大版と言っても、まだどれとどれを拡大するかというのははっきりしないから、だからベースを1つつくって、それに幾つかを応用動作としてできるようにつくってもらいます。

柴田次長 とりあえず、ベースのものをまず御提示させていただかなければいかぬというふうに思っておりますので、現状をできるだけ早く提出させていただきます。

猪瀬委員 しつこいようだけれども、ベースはいい、それでやってもらう。それと今の横の線の収支をきちんと出して、どれをくつつけたらどうなるというふうと一緒に出してくれないと、ただ1個だけで出すのではなく、近畿道は幾らとか具体的に出して。

松田委員 その件はそれでいいでしょう。そうすると、次は委員長、今日の論点整理を最初からいきますか。

今井委員長 今日は、こういう整理で大体落ちていないかと、今残っているのは、こういうことが残っているなということを確認しましたね。そこで残っている中で、まだ議論していない建設の問題についてのスキームをこれから御議論いただくかと思っていたんですが、全部が一体で絡むものですから、ここをまずやりたいと、よろしゅうございますか。

それでは、建設のスキームというものにつきまして、事務局が整理しておりますので、これを事務局から説明させまして、あと各委員はこれについて資料の御提出があるかどうかわからないんですが、もしあれば各委員から御説明いただいて、そして御議論いただきたいと思います。

広畑企画官 資料2のA4の一枚紙ですが、説明をさせていただきます。

これをまとめた前提ですが、これは今までの委員会の御議論を参考にして、事務局で便宜まとめてみたものです。決め打ちというものではございません。本日、御議論いただければと思います。

今後の道路建設スキームについての基本的な考え方は幾つかありますので、大きく3つにまとめてみました。

最初ですが、先ほど中村委員作成とありましたが、この委員会で御議論いただきましたこの基準に基づいて、まず、政府は個別路線の優先順位を決定するということが1番目です。

2番目として、新会社が自主的判断によって建設するものということで、以下を基本原則として制度設計すべきではないかと。

条件といたしまして、大きく5つほどあります。

まずは、債務の確実な返済。

厳格な歯止め。考え方としては、債務は、総額を増加させずに、かつ、一定の期限内に削減する。

租税公課等の外部流出は回避する。

高速道路収入の一部を利用した建設を行う。

5つ目として、個別路線の採算性は透明化を図るということです。

大きな3つ目として、国・地方の財源による建設ということです。

上の2 . の対象以外のものについての考え方ですが、具体的な制度設計、あるいは仕組みは政府において検討する。

1点補足させていただきますが、新会社が参画と括弧書きで書いてあります。これは新会社に対して義務づけるという意味では決してありませんので、今でも有料道路事業の中で、例えば採算が合うのであれば、JHの経営判断で参加できるということになっております。こういったことを参考にして、例えば今の一般有料とか、合併施行と同じことですが、また新たな方式がつけられましたときには、新会社が経営判断で自由に参画できるということではないかと思っております。

説明は以上です。

田中委員長代理 議論に入る前にちょっと事務局に教えてもらいたいんですけども、今、合併施工とか、薄皮有料だとか、いろいろ言っていますね。しかも路線によると、最近では一般有料なんか90%以上、中には95%まで国でやり、あとの5%分だけ公団が参画しているのがありますね。いつかも私は聞いて、答えをこの場でいただかなかつたんですけども、なぜ95%までやって、100%をついでにと言ったらあれけれども、国がやらないのか、それを明確に御説明願いたい。そこまでやっておるならば、最後まで直轄でやれば

よさそうなものを公団に後から参画させている。あるいは公団の方がやらせてくださいということなのか、国が何らかの理由で公団にやっていただいているという。国からの指示によるものなのか、そこら辺の状況がわからない。そういうことを聞いた上で考えなければいけないと思うんです。それをちょっと教えてください。

酒井参事官 個別にいろいろ状況があるかと思いますが。少なくとも、そこでの採算が取れる部分まで有料投資をしながらも、なおかつ全体として早期に整備ができるように、国費も使いながら、あるいは有料制度も使いながらやろうという工夫の結果だと思っております。事情はそれぞれ個別具体にあるかと思っております。

片桐次長 少し視点を変えて説明したいと思います。本来、道路は無料でやるものでございまして、有料は非常に便益性が高いにもかかわらず資本が不足して早期整備のためには、どうしても有料でやらざるを得ないという特例として始まったものであります。

したがって、多額な費用も利用者の負担において払ってもらおうというのが本来あるべき有料道路でありました。今でも私はそう思っておりますが、状況の変化の中で、かなりの部分を税金で負担をせざるを得ない。つまり、多額な費用がかかるんだけれども、その費用を利用者の負担によっては賄い切れないところが出てきたと、それが合併施工のそもそもの発端であります。

それが、徐々に利用者の払う料金収入で賄えない部分が拡大していったということでもあります。

田中委員長代理 ということは、こういうふうな理解でもいいんですか。建設コストが100あるけれども、公団だけで全部やるのはとても採算が大変だというわけで、例えばさっきの95%の例を取れば、100のうち5ぐらいの負担をするなら公団としては運営していけるというふうに私は当初理解しておったんですけれども、それはそういう理解でもいいんですか。

片桐次長 そのとおりです。ただ問題は、恐らく田中委員がおっしゃりたいのは、そういう道路を有料道路として整備する意味があるかどうかということだと思っておりますけれども、これは政策の決定であります。

松田委員 中身に入っていますか。

今井委員長 はい、お願いします。

松田委員 1個目の中村先生のおつくりになった基準というのは、委員会の基準で、これはみんな賛成したわけですね。そうすると、この基準によって個別路線の優先順序を政府が決定してほしいということは、今、施行命令が出ているものも、出ていないものも含めて、出ているものについてももう一回基準で優先順序をきちんとやってもらって、それを公表して、そしてこの基準でとても落第生でだめだというのは、その時点で政府が責任を持って外すということを含んでいるというふうに考えていいんですね。

つまり、せっかく新しい基準をつくって、今までの基準と違うんだから、順番が上の方の優等生は多分1番が2番になるか、2番が1番になるかぐらいでしょうけれども、偏差値だから、真ん中辺りからかなり優先度とか、判断基準が入れ替わってくるんですね。

だから、それはきちんと見直してもらって、こういうことだというデータを公表した上でつくるのならこの順番でいきましょう。その中で、今、つくりつつあるものも必ず入っていますね、だから優先度が高いと思っていたんだけれども、低いものが出てきたら低いんだということをはっきりさせて、その優先度に従って着工手順と言うか、投資の手順を落としていくということまできちんと含めてやるならば、私はこの1項目は賛成です。

広畑企画官 今、松田委員おっしゃったとおり、たしか11月8日の委員会でも、中村委員と松田委員とのやりとりの中で、そういった御議論があって、公表すべきではないかということで、たしか委員会の中で御異論はなかったと認識しております。もしそういうことであれば、最終的な意見もそういう公表する方向で検討するべきであるとか、あるいは今、松田委員がおっしゃった、今、既に施行命令が出ているものについても、ちゃんと成績表と申していいのかわかりませんが、今出ているものについても成績表として公表すべきであるという委員会の御議論であったと思っておりますので、私ども事務局といたしましては、今、この場で御異論がなければそういった方向で、文案にしたいというふうに考えております。

大宅委員 ただその際に、項目は幾つありましたか、今、一生懸命探したんだけれども、見つからなかったんですけれども、基準の項目、進捗率とか、ありましたね。外部効果も同じ位置というのは、少し違う気がするんです。同じ重さというのは。

中村委員 それはそれぞれ考えがあるので。

大宅委員 そうすると、そこをうまくやるためにこれを重くするとかということ进行操作されかねないので、

ちょっとそこを危惧します。

今井委員長 これは国の判断ですから、我々はせっかく作業したのを参考までに出すということだと思うんですけども。

中村委員 例えば、ある内閣は福祉は圧倒的に大事だと、医療はたいへん重要だと言われたら、そっちの重みが倍になり、3倍になることもある。一方で、採算が絶対だというふうな、どっちかと言うと、この委員会のような市場万能主義の立場だと、その重みは高くなるかもしれない。

ただ、いろんな重みを変えてみて、どれくらいそれが効くのかというチェックをしてもいいだろうと思います。

大宅委員 チェックが効かないとね。

中村委員 幾らでもチェックはやれるわけで、大丈夫です。

松田委員 ただ、あれはある程度3つの項目フラットではあるけれども、採算性ということと、それによって起こるサービス効果というか、外部効果と、計算はできないけれども、あそこで10ぐらいありましたか、病院に近くなるとか、そういう要素と、それを束にして、1、1、1で偏差値をつくったら一体どうかという、その基準は変えずに、その基準がいいかどうかという議論があるにしても、もっといいのがあれば、それはいいんですけども、一応それを同じ基準で偏差値をずっと並べてみるということは、これは1つの評価基準として客観性があると私は思っているんです。

今までそれがなくて採算性でいっているうちはいいんですけども、そうじゃないのもあるじゃないかとか、いろんな議論が定性的に言葉の上でだけ言われているものだから、どうもみんな納得ができないというふうになるので、同じ基準で全部判断する。これは1つだと思います。

田中委員長代理 中村先生がおつくりになった基準で、本当に評価すべき点は、例の社会的な効果、それもきちんと一定の条件を付けて計算できる形で書いてある点です。そういう形でつくっているということは非常に評価すべきことなので、それは大宅さんがおっしゃったように、あるいは中村さんもおっしゃったように、重みをどうするかというのは別の問題として、今、フラットに3の要件を足して3割って計算しているんですから、それはそれでよくて、具体的にどうするかはこれから政府が考えるべき問題だと。

だから、我々は個々の路線をつくるべきだ、つくるべきではないということを議論するのではないが、一覧表は早急につくっていただくべきだと思います。

中村委員 これを公表するという事は、大変なことだろうと私は思っています。要するに入学試験の成績を公表するようなもので、あいつは何とかのコネがあるから、何とかしてくれというような話は全くあり得なくなる。

松田委員 それでいいんですよ、先生の時代も、私の中学のときもそうですけれども、昔は学校の成績だって、国語、数学も1番からビリまで全部やって、総合点も1番からビリまで中に全部張り付けて、私どもは8クラスあったけれども、8クラスの一番右側の先にいるのが1番で、8クラス目の一番左側の最後にいるのが、学年のビリ、半期ごとに全部動いたんですから、そういうのをちゃんと公表して、国民にそういうものなんですよということを示した上で、選びなさいというのは、私はこれは今までなかったやり方なので、非常にフェアだろうと、私はそこは高く評価します。

大宅委員 その点は、もういいんですけども、さっきの政治家が決めるというのも確かなんですけども、何か先に順番があって、そのためにまた違う鉛筆のなめ方をするのではないかなということを考えただけです。

田中委員長代理 そういうのがあれば、なめたことがはっきりわかるからいいじゃないですかと。

中村委員 どこでなめたかというのがはっきりする。大宅さんなら医療はどうでもいいとは言われなんでしょうから、逆に2倍大事だと言われたら大宅さんは2倍に重みを変えられたい、そうしたらどう変わるのか、それがはっきりする。

松田委員 少なくとも、だれもわからない、データもろくに出ていない中で、橋が3本できたという実態でしょう。それから乗っていないのにアクアラインができた。あの橋2本とアクアラインがなかったら、地方の高速なんか有料のができてしまっているんです。だから、そういうのがなぜかと言ったら、だれかが力強い政治家がいてやったんでしょう。それ以外ないんだから。そういうのが入らない、そういうのをささなければいかぬのだろうと思います。だから公表は、私は必須条件だと思うんです。

大宅委員 全く賛成です。

川本委員 公表をしていただいて、特に重みづけを変えるときには、それもどういう理由で変えたのかと

いうことをきちんと発表していただきたいと思います。

今井委員長 ただ、これは私は何回も言っているように、これは政府の位置づけなものですから、その次に新会社の自主的判断による建設というのがございまして、今、これをずっと見ると、その一番下に「個別路線の採算性の透明化」というのがありまして、これからつくるのは、恐らく自分で調達したお金では全部賄えないから、ほかからお金が入ってこない、あるいは にあるようなものとの組み合わせということになるんですけれども、その辺は新会社としては、きちんとそこを明らかにした上で、優先順位を決めて引き受けると。

だけれども、上の方の優先順位は、我々の新会社の決める優先順位ではないと、こういうふうに御理解いただかないと。

川本委員 そこを確認させていただきたかったので発言しました。新会社とは関係のないと言ったら、少し言い過ぎかもしれませんが本質的には関係ない。

松田委員 これは政府の基準ですから、新会社という会社というのは、あくまでも中村先生が何を言おうと、これは採算性ありきということでものを考えるのが会社ですから。

石原行政改革担当大臣 私が言うのも何なんですけれども、議論が出ていないので、是非御議論いただきたいのは、留年して勉強していい成績で入っている人もいるということなんです。それをどう扱うかということを考えていただかないと、中村先生の基準のすべての回答にはなっていないような気がいたします。

大宅委員 例えば、具体的にどういうことですか。

石原行政改革担当大臣 第二東名とか、2本目ものです。それはこの中に入れたままでいいのか、それとも2本目なんだからもう少し待ちなさいという新たな要素を入れるのかどうか。

今井委員長 まだ、私らはこれを全然見せてもらっていないし、できているのか、できていないのかわからないものだから判断できないんですけれども、それはどうなのでしょう。中村先生お答えを。

中村委員 ただ、2本目であるという影響は何がしか入っていることも確かなんです。例えば、あの中に余りいい例はすぐには思い浮かばないんですが、また病院になります、病院へ行くのがより便利なるという効果が、1本目だとそれは非常に大きく出てくる。だけど、二本目では、そんなものできたって病院に行くのは同じだというふうなことで、その効果の評価は低くなる、そういうふうな形で入ってはいるんですがね。

川本委員 本来であれば、既存路線の収益のところの影響してくる話ですね。トータルの収入に影響を与えることが大きい。

中村委員 そういうふうなことでいきますと、全部に入っていますね。費用効果のところのBのところも当然2本目だとそんなに大きくないということもあるわけで、だから留年生も一緒に混ぜてやってもそうおかしくはないと思いますが。

田中委員長代理 中村委員の基準は、留年であろうと何であろうと、やはり一定の基準で計算するんですから、問題ないと思います。留年だとか何とか言い出すと、例えば鳥取の片山知事がよくおっしゃるように、うちの県はまだ1本も入っていないんだと、初めの分だけはやってちょうだいよという言い方があるんですけども、初めだろうと、何であろうと、その路線の持つ便益で計ればいいことであって、それは初めだろうと、2本目だろうと3本目だろうと変わらないと私は思います。

中村委員 それが2本目だと当然減ってくると。

松田委員 情緒論的には、やはり一巡目を先にして二巡目を後にしたらどうだという地方知事の言い分は非常に説得力があると思って聞いているんですが、だけれども、それを言い出すと、それを客観的な数値にできないんです。だから、この際は、大臣の言葉を借りれば、留年するようなできの悪いやつは悪いんだと割り切って共通の基準できちんと持っていくということ以外にないんじゃないですかね。

今井委員長 1は結構ですが、2以降も御意見をいただきたいと思います。

松田委員 債務の返済は、もちろん確実になければいけないし、第一優先順位だというふうに考えてほしいんです。そこだけは委員各位は同じだろうと思うんです。まずは、借金をはみ出させない、借金を確実に50年以内に返してしまう。

そうすると、 にぶつかってくるでしょう、厳格な歯止めと、そこでこれは非常に微妙な言い分なんですけれども、総額を増加させない、建仮をどうするかと、今、仕掛りのところをどうするかという問題を決めなければいかぬのですけれども。

今井委員長 建仮の債務は、今までやった分は債務の中に入っていました。これからやる分が出てきます

でしょう。それをやっても全体の債務を増加させないという意味だと思います。

松田委員 だから、総額を決めたら減らしてくるんでしょう。

今井委員長 一定期限内に削減。

松田委員 しかも、一定期限内に削減するんですけれども、少なくとも閣議決定では50年を上限として短縮を目指すとして書いてあるわけですから、50年ということはあり得ないので、少なくともぎりぎりと言ったって49年以内となるんでしょうから、だからできるだけ債務の返済というのを最優先にして、それをどれだけの年月で早く返せるかということのを併せて決めておかなければいかぬのだと思います。

田中委員長代理 その場合、総額というのはいつの時点の総額なんですか。

松田委員 これと、どれだけ今度の道路をつくる余裕が出るかということで、番目とかち合うんだけれども、私は少なくとも平成15年度、平成16年度はある程度の建設をして、そしてそれも含めて処理する総額の中に入れて、平成17年4月には、新しい機構と新会社が発足していると、それ以降は総額の中には入れませんよという形をやるのはどうかと提案したんですけれども、それもまだ議論していただいていないし、御同意もいただいていない。そうすると、総額というのは、17年度と書いてありますから、17年の4月なのか6月なのかわかりませんが、17年度に新しい組織に移行した後の時点、そのときの総額をもって総額するというふうに考えるのか、それとも来年の4月で総額は打ち切ってしまうと考えるのか、それだけでも返済額がどのくらいになるかというのが変わってくるんです。

今井委員長 私の夏に議論したときの記憶が正しくなければ直してください。今、道路公団は、大体キャッシュフローの範囲内でしか新しい投資はしていないと思います。首都高と阪高は、まだ建設しているところの事業費が非常に高いものですから、収入だけでは賄えないで、まだ借入れが2～3年少し増えていくという理解なんです、その辺はどうでしょうか、現状ですよ。

森田参事官 委員長のおっしゃるとおりです。

猪瀬委員 事務局、それはどうなっているの。それはつくれば増えるけれども。

片桐次長 つくっても、キャッシュフローの範囲内で投資をするかによっては、今であろうと17年であろうと、20年であろうと残債は全然変わらないわけです。道路公団です。だから、増やさないという観点からすれば、キャッシュフローの範囲内での建設ということで歯止めをかければ、ずっとレベルは維持されます。

広畑企画官 首都高、阪高につきましては、従前に資料を出している償還計画ベースでございますので、ただいま資料を当たっております。従前に出したことがありますので、確認をいたします。

今井委員長 前にいただいたね。私の記憶ではそれで少し増えるんだね。

広畑参事官 夏の集中審議に出した資料ですので、今、その所在を備え付けてあるはずなので確認をいたします。

柴田次長 中間整理の参考資料の6ページにグラフで示しております。委員長御指摘のとおりでして、数年は現状の債務よりも増えていくと。

今井委員長 これは建設を予定どおりやればの話ですね。だから、こんなことは耐えられないからということで、建設をやめるか、地方の応分のお金が入ってくれば、これはこんなに増えなくて済むということですね。

柴田次長 そういうことです。

今井委員長 あるいは管理費を節減するとかね。

柴田次長 そういうことでございます。

猪瀬委員 まず、債務の総額という考え方は何かということですね。ですから、首都高、阪高それぞれ個別に割りながら、全体で40兆であるという、これが総額だと思うんです。

したがって、総額という考え方は、先ほど一体的ということもありましたが、それを前提に分割していくわけですが、総額ということをきちんと前提にしてものを考えることが大事で、そうでないと個別の公団ごとの現在の状況での収支だけを見ていくと、40兆を前提とした考え方にならないんです。したがって、そこからいろいろな問題が生じてくると思うんです。黒板を使って説明します。ちょっとマイクありますか。

単純に考えれば、これがJHで、そしてこれが50年だとすれば、首都高、阪高、それから本四となるわけですから、これでめいいっぱい返済になるわけです。しかし、JH単体で考えるとこの部分にいろんな余地が出てくるということが多分皆さんの御関心だと思うんです。

これは総額で考えた場合に、40兆という債務を返済するのに総額で考えると、これがこうなるわけですね。そしてここで返済が終わるという考え方になるんです。だから、この総額をどうするかというのは、こうい

うことだと思っから、そこで一番問題なのは、今、首都高、阪高だけで個別に分けていくと、JHに余りができるので、これが建設可能額というふうな形になってきて、こういう形で個別に考えるから、こういうことが出てきて、これはどうするかという話になっているのではないですかね。

これをどうするかということで、私が提案しておきたいのは、これは値下げとして国民に返せばいいと思っているんです。そういう考え方もできるわけで、だから総額でものを考えていくと、全体に値下げだとすれば、ここの部分が値下げになるということでもよろしいですか。

今井委員長 わかるんだけど、首都高、阪高は、今、建仮分が非常に多いんです。しかも、工事が進捗しているわけです。それを全部やってしまうと下の図になるんだけど、道路公団の方は、建仮の部分が首都高、阪高よりも少ないと、全体の比率の中でです。だから、首都高、阪高は今の建設中のものをやるのであれば、やはり国と地方の応分の負担をもってやらずということにならざるを得ない。その図の上から下に持ってくるというのとは少し違っように私は思っるんですけども。

猪瀬委員 基本的には、首都高のつくりかけのものをどう処理するかと、終わらなければいけないのは、終わらせなければいけないはずですけども、それはそれでいいんですが、総額40兆を返すというのは、我々に課せられた使命だと思っますから、総額40兆を返すことを、今、個別におっしやられたのはよくわかるんですが、しよせんこれは先ほど申し上げたように、拡大首都高になったり、拡大阪高になったり、本四の方は中国、大阪を入れた本四会社になるかは知りませんが、そういうふうなものになるかもしれない。そうなったときに、やはりこれは総額で考えるしかないわけです。個別の細かな処理は幾らでもありますよ、それぞれ地元負担、国の負担というのはいろいろ決まっていますから、それはそれでいただくものはいただいくという流れで連続性はあるんですけども、やはり分割というのは、がらっと大きくイメージを変えることを、これまでの在り方を全然変えることだというふうに理解しています。

だから、まず、建設ありきという前提でものを考えるかどうかということで、建設ありきではなくて、まず、借金返済ありきがあるわけで、借金返済ありきでそこに一定の余力が生じている場合、次は値下げで考える。

もちろん、全然つくれないわけではないですね、採算性の範囲内で中村委員の提出した優先順位によって、もちろんそれは採算性の範囲内で民営化会社がどこをやりたいかを選んでいくわけですけども、そういうことでできるのではないかと。

更に申し上げますと、道路特定財源がだぶついていますね、それは国と地方で余力があるわけですから、民営化会社も参加してやれば税金でかなりできるということは、1つの方向性としてあると思っます。

話が途中になるようですけども、実は、この話と値下げの話は一体的に考えていくべきだと前から思っているので、一応この提出資料に少し寄り道していただいて、それからこの問題にまた戻っていくのはいかがなものでしょうかと、済みませんがよろしくお願ひします。

猪瀬直樹提出資料で、めぐりまして、1ページ目「民営化の果実は料金値下げで利用者に還元を」ということであります。

めぐります。

「民営化後ただちに一割から二割の料金値下げを」。これは、前から夏の集中審議でも一応料金値下げのシミュレーションを出してありますけれども、基本的にはそのシミュレーションを前提にしながら、多少数字の前提条件を新しく入れてあります。それでは読み上げます。

「・民営化の果実を直接的に享受してもらうため、民営化後ただちに一割から二割の料金値下げを実施することが望ましいと考える。

・料金値下げにはどのようなケースがあるのか、いくつか試算を示してみた。(別紙を参考)ここで示した試算では、最も単純な一律料金値下げのケースのみを取り扱ったが、料金値下げにはいくつもヴァリエーションがあるので、具体策を丁寧に検討することが望ましい。たとえば物流コストの引き下げのためには夜間利用料の半額などがより有効であるし、混雑時間帯と空いている時間帯とで料金に差をもたせるなど様々な値下げ策がありうるだろう」。

これは、あくまでバリエーションの話で、一応そういうことがありますよという話です。「・しかし、そうした諸々のケースを取り入れながらも、同時に一律一割から二割の料金値下げ策を打ち出すことが、民営化のメリットをアピールするうえで重要と考える」。次に3ページ目です。

「優先順位は、返済 値下げ 新規建設」。こういう順番であると。

「・民営化において最も優先すべき事項は債務の返済であることはいうまでもない。国民負担を発生させ

ずにはできるだけ早く確実な債務返済を行なうことが最優先課題である。この場合、債務とは四公団の既存債務およそ四十兆円を指す。

・四十兆円の債務返済に次いで重要なのが料金値下げである。新規建設投資の優先順位は、債務返済料金値下げを実施したあとにくるものと考えるのが、当委員会としては妥当であろう」。

4 ページ目です。

「新規建設のまえにまずは料金値下げで利用者に還元を

・現行料金の24.6円/kmの構成が、管理費分、債務の元利返済分、将来の建設投資分とに分かれているとすれば、将来の建設投資分の徴収をやめることで値下げ原資とすることができる」。この24.6円は25円というふうに頭に入れながら理解していくといいと思います。

25円のうち、20円が返済と管理費分ですから、あと5円残っている。この5円を前に今井委員長は、これで建設の部分に当てるとおっしゃっていたけれども、この5円の部分が値下げの原資になっているということを行っているわけです。

「・新規建設投資の原資は、全国料金プール制度をやめる以上、原則として利用料金から捻出するべきでなく、新会社の経営判断で新会社における利用料金以外の事業収入や自己調達資金などから賄われることが筋である。

・また、料金値下げを行えば利用料金収入が減るのでその分は貸付料を減額しなくてはならず、債務返済が後ろ倒しになることに留意は必要だ。

・いずれにしても、新規建設投資に余剰資金を振り向けるとしたら、同時に少なくとも同規模の資金を料金値下げ原資に充てる必要があるだろう」。

次に、これはほかの資料もそうなんだけれども、事務局の人に言いたいんだけど、後の縦と横が混ざっている場合には、どういふすれば見やすいか考えてホチキスで止めてもらいたいんですけども、こういふときは右側で止めた方がいいですね。それはともかく、後のファミリー企業の資料も逆さになっているんです。以後注意していただければと思います。

まず「【料金値下げのバリエーション試算結果】」というふうに書いてありますけれども、まず、初めから2割値下げしたら50年。

初めに1割値下げして、20年後ですけれども2割値下げしたら43年。

初めから1割だけでいくと35年。

これは後のファミリー企業問題のことと絡んでくるんですけども、最初2割値下げして、それから関連財団法人というのは、例の道路施設協会ですね、あれを2分割したものです。あれの利益をきちんとこっちに組み込むような、後で紙は入れておりますけれども、それをやると当初から2割値下げしても47年になるということでもあります。

一応、試算の前提として申し上げますと、交通量伸びなしで考えてみて、金利はここに書いてありますけれども、当座は平均残高金利で2010年以降は4%で計算と。

それから首都高、阪高の出資は、500億円が現状で1対1で出ていますから、それを入れました。

本四は、例のこの間のあれで、1兆円入ると考えてということでやってあります。あと15年間地元負担を延長しますと、そういうのに合わせて地元負担をそれぞれ延ばすということを前提に試算しました。

四国の通行料金は、800億円ぐらいですけども、6,000円の通行量を3,000円にしたら、収入も半分になるかという、そうではなくて、一応800億円の収入が400億円になるのではなくて、一応、6,000円を3,000円にすると、お客さんが増えるので、弾性値を考えて、それを真ん中にして置きました。だから、800億円は、200億円ぐらい減るけれども、600億円ぐらいになって、400億円にはならないと。もう少し増えるかもしれないと思っているんですけども、フェリーがなくなる分だけ更に増えると思いますが、一応仮にそういう計算をしたということでもあります。

一応、管理費、取替更新費等は30%削減で、20%削減というのがありましたけれども、私は50%と主張しましたが、とりあえず余り当てにならない話をしてもらいたくないので、とりあえず30%で手堅くまとめました。

あとは、見ていただければと思います。

ページをめくっていったって3~4ページぐらい数字がたくさん出てきますが、それが過ぎた後に、これは後でファミリー企業問題と絡んできますが「日本道路公団の関連財団法人二法人の収支差額を追加したケース」と、先ほども少し申し上げましたけれども、財団法人道路施設協会が、道路サービス機構と、ハイウェイ交流センターに分割されて、表の方を見ると、収入合計、売上ですけども、464億と433億 きれいに

見事に配分してありますけれども、2財団法人合計で897億円と、大体いつも道路施設協会は、700億とか800億というふうなことだったわけです。これを2つに分割して合計すると元に戻るということです。

それを少し読み上げますと「日本道路公団の関連財団法人である財団法人・道路サービス機構と財団法人・ハイウェイ交流センターの両財団収入合計は八百九十七億円である。両財団では事業費、管理費といった必要経費以外に、休憩施設建設費など固定資産取得費や共用施設負担金支出など繰延資産取得支出といった、財産を増やすためにいわば無駄遣いしたといえる費用を多額に計上している。また、法人税や借入金の元金返済資金など通常の企業では利益とみなされる項目を費用として計上している。

そこでここでは、事業費と管理費という必要経費のみを経費としてカウントすることとした。その経費をコスト削減努力により30%削った額を収入合計から引いた額を収支差額とした。すると、両財団の収支差額は四百八十三億円（平成十二年度）、およそ年間五百億円ほどの収益があることが判明した。

民営化に先立ち、両財団を解散したうえで公団本体に吸収する方向で現在、検討がすすめられていることから、そうした場合に吸収できる利益を大枠で確定し、民営化会社によって支払われる貸付料に組み入れていくケースを試算した。（年間五百億円として計算）。

ということです。以上です。

とりあえず、資料の読み上げは以上なんですが、あえて私がこれを申し上げているのは、キロメートル当たり25円、その5円をどうするか、事務局とか委員長の方から言われているのは、これは本来、その分が結局建設を約束して取っているのだから、その5円の方は将来の建設に回すべきであるというのは、1つの筋としては正しいかもしれませんが。

ただ、これから民営化会社になって一旦仕切り直して再出発するわけですから、その5円をとりあえず国民に返してしまうと、そもそもこの5円は国民からよけいに取っているわけですから、よけい取って将来に投資するという5円ですが、これを全部国民に返してしまうということであれば、不公平にはならないというふうに思います。その5円が値下げの原資であるということでもあります。

それで新規建設をするのであれば、まず、この5円を全部値下げで返してしまった後で、当然いろんな考え方がありますが、それは債務返済があって、値下げがあって、更に新規建設はどうするかというふうな順番議論にした方がわかりやすい。新規建設の在り方は、これから皆さん工夫なさっていただければいいと思います。

川本委員 今の猪瀬さんの値下げという御議論は、非常に賛成で、1番がやはり債務返済で、2番が値下げということが来るのかなと私も思っております。

私は、猪瀬さんは、25円のうち5円が新規建設に回るんだとおっしゃっていますけれども、もう5円分使ってしまったのではないかという懸念を持っております。資料請求をしていないので、まだわからないんですけども、25円のうち本当に5円分残っているのか疑問に思っています。

今後の道路建設スキームの案についてですけれども、1番に債務の確実な返済という言葉があるのであれば、債務は総額を増加させずということは論理的に矛盾を来しているのではないかと思います。確実に返済するならば総額を減少させると書くべきではないかと思います。

また、4番の高速道路収入の一部をと書いてありますけれども、今までの皆さんの御議論で共有化されている「債務返済を優先し」ということであれば、高速道路収入のうち債務返済を優先し、その残額を利用した建設と書けると思います。

なお、今、猪瀬さんがおっしゃったように、値下げもするのであれば、高速道路収入のうち、債務返済を優先し、値下げを行い、その残額を利用した建設と言葉としてはなと思っています。

あと一点、総額という考え方が非常に大事だというのは、先ほどの中村先生のおつくりになった個別路線の優先順位の話に戻るんですけども、石原大臣がおっしゃった留年者は、それ自体の収支ではなくて、既存路線に影響していくわけですから、結局下手をすると、2本目の道路をつくると、1本目の道路の収益が減ってしまって、全体の債務返済スキームが全部つぶれてしまうという事態にもなりかねない。基準のところには外部効果、あるいはB/CのBのところにはマイナス項目として本当は入れるべきなのではないかと思いました。

以上です。

中村委員 新しい民営化改革というのが、大変いいものだと言って国民の皆さんに歓迎してもらおうというためにも料金値下げというのは、大変魅力的な話であるわけです。

だから、私だって料金を値下げした方がいいというふうにももちろん思っていますし、みんなそう思ってい

るでしょう。ただもう少し落ち着いて考えていただきたいと思うのです。

ともかく値下げというのは、道路のあるところを値下げするわけですから、既設の区域がその利益を受けるといえるわけですね。

一方、値下げしようがしまいが、全く恩恵に浴さないというところは、道路のないところであるわけで、ただでさえこっちは道路がなく、それができるのを長いこと待ったのに、その利益が全く出ない。こういう値下げをただ全国一律とかでやってしまえば、これはえらい不公平になってしまうわけで、地域の不満は一層高まるばかりだと思います。

もう一つは、まだ混雑している道路はたくさんあるわけですね。混雑している道路というのは、当然ですが、それなりに利用者にとって余剰があるからそれを使うわけで、首都高速なんて、今、700円で安くはないですけども、それでもそれだけの利益があるから利用者はそれを使うわけですね。それを更に値下げしたら、更に一層混雑は増える。混雑が増えると、せっかくの高速道路は意味をなさない。

そうすると、例えば中央道だって、東北道だって混んでいるところは、更にもう一本つくらなければいけないということになり、第二東名で出てきたのと同じような議論がまた出てくる可能性だってあるわけですね。そういったことを考えると、そう単純にどれもこれも下げれば良いというものではない。

ただ、この民営化の成果というのを皆さんによく知ってもらおうというためにも、それからせっかく投入された資源が有効に使われていないという損失をなくすためにも、私は料金を下げるなら使われていないところをもっと下げて使えるようにしてあげるべきだと思います。この前の本四というのは、そういうような考えで皆さんがまとまったと思うんですが、本四だけではなく、それ以外にも他の地方でも効果が出ないというところは、思い切った形で下げてあげればよろしいというふうに思っています。

猪瀬さんは当然理解されているわけだから、ここに時間帯によって、あるいは季節帯によっていろいろ変えるということもあり得るんだということをおっしゃるんですが、ともかくそんなわけで少なくとも将来余裕ができたならやっていけばいいわけですから、当座は値下げというのは、需要が非常に少ない区間に限定すべきであるというふうに私は思っています。

猪瀬委員 中村先生のあれもよくわかるんですが、それはそれでいろんなパリエーションは確かに考えられる。

ただ、25円のうち5円をどう有効に使うかという話として、値下げが1つの重要な要素であるというふうに申し上げたいわけでありまして。

事務局に1つだけ質問したいことが1個ありまして、高速道路、いわゆる四公団の高速道路以外に、高規格道路というのを税金でつくることが行われてきて、これからは更に進行する予定のようですが、我々は7,000キロつくって、あと9,342だと国幹審で言われていますが、そういうことを知っているわけですね。つまり、我々はあと2,000キロ施行命令があるというふうに聞いているわけですが、それとは別に高規格道路というのは、あと幾らつくれという形になっているんでしょうか。

つまり、私が漠然と記憶していることで申し上げれば、高規格道路というのは、ここ10年そこらで、あるいは10年か15年か知りませんが、1,000キロぐらいつくる予定があるんじゃないんでしょうか。

つまり、高規格道路というのは簡単に言えば、四公団ではない高速道路というふうな直轄の高速道路というふうに理解するわけですが、それはどのぐらいあるんですか。

片桐次長 高規格道路、1万1,520キロ足す本四の180キロ、そのほかに2,300キロがいわゆる高規格道路と言われてはいますが、2,300キロのうち、道路公団の一般有料道路として整備されているのがかなりありますので、猪瀬さんのおっしゃった四公団以外のものだという理解は少し当たらないんじゃないかと思えます。

もちろん、無料の高規格道路は島根県等に若干ありますけれども、多くは道路公団のいわゆるB道路という感じで、一般有料道路管理されています。

猪瀬委員 そのB道路というのは、今後の予定としてどのぐらい見積られていて、どういう金額が考えられているんですか。

酒井参事官 A3判の大きな資料が机の上に置いてあるかと思いますが、そのページの7-8をお開きいただきたいと思えます。

7-8の下の方に表がございます。高規格幹線道路、トータルで総延長は1万4,000キロを想定しておりまして、そのうち高速自動車国道が1万1,520キロ、それから本四が180キロ、その他一般国道の自動車専用道路として、2,300キロ、これがトータルで想定されているものです。

このうち、現在までに高速以外の、いわゆる一般国道の自専道としては17%供用をしているということでございまして、この事業手法につきましては、無料でやる場合もありますし、採算の範囲の中で、有料道路事業を活用して行う、いわゆる合併施工方式で行っているものもございまして。

猪瀬委員 そうすると、この図で言うと、一般国道の自動車専用道路という2,480キロは、11,520とは別に考えられているということですか。

酒井参事官 そういうことでございます。

猪瀬委員 そうすると、2,480のうちどのぐらいできているんですか。

酒井参事官 下の表にありますように、2,300キロ一般国道のうち、17%の387キロが現在までに完成している。

それから、180キロが本四でございます。それが91%できているということでございます。

猪瀬委員 そうすると、我が日本国は、9,342とか11,520以外に、2,480キロの大きな高速道路計画を持っているということですね。ということは余り認識されていないというふうに思います。

新規建設と言った場合に、こういったものを含めて再編成しなければいけないというふうに思うんです。

酒井参事官 今の一般国道の中には、いわゆる一般有料道路事業、まさにここで御議論をいただいております、一般有料道路事業が含まれておりまして、例えば圏央道ですとか、名古屋でいけば、東海環状ですとか、そういうものがこの中に含まれているというものでございます。

これが、先ほど話題にありましたネットワーク型というものが、おおむねこれに入ってくると思っております。

猪瀬委員 つまり、この間、去年からの議論をずっと考えているんですけども、そもそも出発点は何であったかということと、あえてまた申し上げたいんです。つまり、本来、去年の行革断行評議会で、9,342を全部つくるのはとても無理だと。そしてとりあえず40兆円、当時は38兆円と言っていましたけれども、40兆円の借金をどうやって返したらいいんだろうということがあって、そのためには、既に保有機構という言葉が当時から使われていましたが、借金を一番早く返す方法を考えるしかない、そこから出発しているわけです。

それで公租公課等を考えた場合に、保有機構が一番借金を返しやすくと、とにかく40兆円の重みをどうやったら取り除くことができるかと、やや当時としてはきつい表現でありましたが凍結ということを上げたわけです。

つまり、残りの2,300キロは、とりあえず待ってくださいということで、7,000キロの借金返済スキームを考えたということがあります。

そのときに、日本道路公団に3,000億円の税金が投入されていると、税金が投入されていることをなぜやめにしたかと言うと、道路特定財源が一般財源化していくという道筋が、小泉構造改革の中では、構造改革そのものであるという認識から、道路特定財源を日本道路公団に入れるのはやめましょうと。その結果、その見合いとして2,200億円が一般財源化された。

つい昨日、一昨日の新聞やテレビのニュースでも明らかになりましたけれども、税収が47兆幾らあったのが、今、2兆近く減って45兆ぐらいになってしまうということが言われているわけです。

そういう中で財政が非常に硬直化しているということで、そもそも去年、まず特殊法人から1兆円抜きましょうという話があって、その話の流れの中で道路特定財源が日本道路公団に3,000億円いっているの、それをとって一般財源化しましょうと。そういう道路特定財源の一般財源化という大きな流れがありました。

ところが、今年になりまして、税収不足ということが全面に押し出されてきた結果、財務省にとっても暫定税率の改変の時期ですから、ここでガソリン税とかいっばいよけいを取っている部分を問題にされると非常にまずいので、暫定税率は変えないということになった。つまり道路特定財源を支える税収は、その部分では変えないということになった。そうすると、今度は公共事業が削減されてきた結果、道路特定財源がダブルついてきた。道路特定財源はダブルついてきたけれども、一般財源化するということになれば暫定税率を下げるとなるので、一般財源化しにくくなった。その結果、その余ったお金は、鉄道の立体交差なり、都市再生のいろんな問題なり、環境なりということに用途を拡大していくという形で漠然と合意されている状況だと。それを私は認めているわけでありませんが、それが今の趨勢であるということは理解しています。したがって、その余ったお金がどんと本四の債務カットに行ったということでもあります。

そういうふうにお金がダブルついてきたのであれば、本来一般財源化は正しい道筋であり、構造改革の重要な柱であるわけですが、一般財源化を追及しつつ、そのダブルついたお金をきちんと整理整頓して、どうい

ふうにするか考えるべきであると。

四公団の、特に日本道路公団の9,342という目標設定があり、一方で高規格道路がこれからまだ2,300キロもつくるといふような目標がある。こういう2つの道筋が統合されていないのはおかしいのではないかと思います。したがって、これから高速道路を新規建設する場合には、これは既に前から言われていることですけれども、民営化会社はやらないと言っているわけではない。採算性の範囲内で民営化会社はお金を出す。

そして、国や地方にその道路特定財源がダブついているのであれば、そういう潤沢なお金を活用していけばよしいし、2つの計画を1本にしていきなり、何らかの相殺された効果を出していくような方向で、大きな枠組みを考えるべきではないかというふうにするわけでは。

更に、この間我々は一日委員会で地方を回りましたが、地方の県知事さんたちは道路が欲しいとおっしゃって、これはそういう切実は思いはわからないわけではありません。そして、順番に並んでいたら、先ほど一巡目といって、二巡目があって、一巡目が終わらないうちにシャッター閉められて閉店ですと言われて、並んでいた人が置き去りにされた。そういう不満が各県知事にあるわけですが、そうであればなお道路特定財源の地方への分ける比率を増やして、そして地方の自主性に任せて地方負担というものははっきりさせていただくということが筋ではないかと思うわけです。

つまり、なぜ四国に3本の橋ができたかと言えば、中央で決定して、中村委員のような優先順位の表もなく、有力な政治家が勝手に言って3本の橋になったけれども、地方が応分の負担を前提にしたならば3本はつくらなかったと思うわけです。

大事なことは、これから分割民営化会社ができる場合に、そういうそれぞれの道路の決定は、個別に地域が重要な役割を持って、本当に自分たちが必要であるかないかということ判断することを前提に、分割民営化会社が参加していくということが正しい決定の在り方であると。

そして、今言ったように地方に財源がなければ、ダブついている中央の財源を渡して、地方分権的な色彩を持たせて、国費、地方の支出、そして民営化会社が採算性の範囲内において協力するというか、積極的に経営に参加していく。これが筋ではないかというふうにするわけでは。

ついでにお尋ねしますが、高規格道路に年間、今幾ら使っていますか。

酒井参事官 ちょっと調べた上でまたお答えをいたします。

猪瀬委員 基本的に高規格道路の場合の、国と地方の出資の比率が、現在7対3であるというふうには私は記憶しているんですが。

それから、恐らく高規格道路に年間6,000億円ほど使われているのではないかというふうには思いますが、その辺りをはっきりさせていただきたいというふうには思っております。つまり、我が国における道路建設資金というのは極めて潤沢でありまして、その極めて潤沢である道路建設資金を有効に集中的にきちんと投資していくということが大事だと思うわけです。

国土の均衡ある発展ということで、国中いろいろな形でバランスを取らなければならないというふうには道路がつくられてきましたが、同時に各県の中でもまた均衡ある発展があって、また県の中でばらばらに道路をつくっているというふうなことがあると思うんですが、きちんとどこに何をどう集中的に投資しながら、効率よい道路行政というか、経済効率を上げるための道路のつくり方ができるのか、こういうことを本当は国土交通省が率先して示すべきではなかったかというふうにするわけでは。

川本委員 あとテクニカルな話で、25円分の20円という話があると思うんですが、そもそも24.6円での償還計画というのは、毎年の3,000億円の国費投入を前提につくられたタリフだと思いますので、現在とは前提が違うと思います。

通行料金の徴収期間は対象が9,342キロメートルで、2000年8月から2047年2月で46年7か月ということで、皆さんいろいろな対象を考えていらっしゃる方もいらっしゃると思いますけれども、本当は9,342キロに対して決められた料金設定であると考えております。

今井委員長 これは、このまま1回休憩しましょうか。それで道路公団のヒアリングをやって、それから。

中村委員 休憩される前に2分間時間ください。お手元に配った英語の資料、こういうふうなものが出てきたので、一応出しておいたのです。一番下にブンデス・ミニストリウム・フュア・フェルケールとか何とか書いてありますが、これはドイツの国土交通省で出した資料です。この数十年間にわたって、それぞれの時期に必要な将来予測をしてきたときの結果を出しているわけでは。随分古いのから出ていますが、数字の付いている細い線がそれぞれのときに、いろいろな人や機関がやった予測でございます。一番左の端に出ている太い線が実績であるということで、大体こういうふうな推移をたどっている。

今の日本は、車の保有率なんかで言うと、ドイツでいう1985年～1990年の間くらいに当てはまっていると思っています。一番最近のはこれには出ていませんが、今までの将来推計というのは、こんな状況で推移してきたということを御理解いただければと思って出したわけです。

こういう意味でも、私は常に見直しを定期的にかけていくということが大変大事であるというふうに思います。

上は、旧西ドイツで、下は、東ドイツ、ドイツ民主共和国です。89年からばんとジャンプしているわけです。

今井委員長 それでは、休憩にいたします。

(休 憩)
(日本道路公団関係者入室)

今井委員長 それでは、日本道路公団の方に来ていただきまして、最近の談合入札の問題について説明をいただくということにいたしたいと思います。

どうぞお願いいたします。

山本日本道路公団理事 それでは、私の方から御説明をさせていただきたいと思います。今回の公団が発注いたします道路保全工事の独禁法違反の件につきまして、お手元に配布されている、公正取引委員会から発表されました資料と、私どもが要請を受けましたヒアリング資料「日本道路公団」という資料がございます。それに沿いまして、概要についてポイントを絞って御報告させていただきたいと思います。

まず、私ども今般のこうした事件につきまして、大変遺憾に思っておるところでございますし、また深刻かつ重大に受け止めておるところでございます。

昨年来、公正取引委員会における調査が行われてまいりまして、今般今週の火曜日、11月12日に公正取引委員会から、私どもこの件に関しまして、道路公団が発注します四国支社が発注をいたします道路保全工事の施工業者2社に対しまして、独禁法3条違反ということで排除勧告が行われたということでございます。

また、施工業者27社に対しまして、警告が行われたということでございます。

更に、私ども道路公団に対しましても、こういった公募型指名入札制度の趣旨に違反している運用が見られるということで、情報管理を徹底し、競争入札の機能が生かされる方策を講ずるようという要請をいただいたところでございます。

公正取引委員会の資料によりますと、排除勧告を受けた業者が1枚目に書いてある4社でございます。四国ロードサービス株式会社、株式会社山陽メンテック、株式会社ショウテクノ、東中国道路メンテナンス株式会社の4社でございます。

この勧告の中身につきましては、勧告の概要等に書いてございますように、遅くとも平成9年6月ころまでに、公団が発注する保全工事について、その受注実績を尊重して事業者が引き続き受注することが望ましい旨認識をして、それ以降四国支社が発注する保全工事について、以下のような合意をし、四国ロードサービスが受注できるようにしたという事実認定が行われて、排除措置が行われたということが1点でございます。

それから、警告につきましては、別表に掲げてございますような27社についてでございますが、これもやはり平成9年度以降順次公募型の指名競争入札の方法により発注する保全工事について、既に当該保全工事を施工している者が確実に受注できるようにする等のために、入札の応募に必要な技術資料の作成に当たって助言するなどして、入札の参加者として指名を受けるよう依頼したといったような点についての疑いがある行為があると認められたということで、警告を受けたということでございます。

なお、私どもこの排除勧告、警告と併せまして、私どもの公団に対しましても、今回要請を受けたということでございます。公団が保全工事の発注に関連して、公募型指名競争入札の趣旨に反する運用等を行っていたということでございます。

3点要請を受けたところでございます。

1点は、株式の持ち合い関係、あるいは役人の兼任関係があることにより、競争機能の発揮が期待し難い事業者のみを、公募型指名競争入札の参加者として指名している物件。あるいはまた、同入札の参加者の多くが、これらの関係にある事業者によって占められている物件が多数見受けられたということが1点でございます。

2点目は、競争入札制度の導入に際し、これはちょうど平成9年度から保全工事について競争入札制度が導入されたわけでございますけれども、競争入札制度の導入に際して、公団のいわゆるファミリー企業などと称される一部の事業者にのみ、一般への公告前に公募型指名競争入札に関する技術審査基準等の内部情報を伝えるなど、同入札においてこれら事業者のみを利する差別的な行為を行っていたというのが2点目の指摘でございます。

3点目が、一部の保全工事の公募型指名競争入札において、その参加者に対し当該保全工事の受注について、発注者として意向を示していたというのが3点目の指摘でございます。

こういった公団に対します要請を受けまして、私ども公団といたしましては、先ほど申し上げましたように大変遺憾であり、また深刻かつ重大に受け止めておりまして、11月の12日に直ちに私どもの総裁を本部長といたします、独占禁止法違反再発防止対策本部というものを立ち上げまして、全理事、関係部長等々が中心になって、現在その対応策・改善策等について、鋭意検討を始めているところでございます。なお、今日も第3回目を午前中に行いました。したがって、この対策本部におきまして、この改善措置要求に対します私どもの改善策、あるいはまたいろいろ全般的な再発防止策等々について、私ども鋭意とりまとめているというふうに考えておるところでございます。

また、この事件に関しまして、私ども国土交通大臣からの指示をいただいたところでございます。なお、11月の6日には、大臣から阪神公団の關係に係ります件を契機といたしまして、入札契約制度等の在り方についての全般的な見直しの指示をいただいていたところでございますが、これを今回の私どもの12日の件を受けまして、更に改善策、今後の徹底策を図るようという指示を受けたところでございまして、その指示も併せまして現在鋭意検討中であるということでございます。

以上、私どもの12日に受けました要請の概要、並びに現在まず取り組んでおることの状況でございます。よろしく御願い申し上げます。

今井委員長 それでは、各委員から順次御発言願います。

田中委員、どうぞ。

田中委員長代理 今のお話の中で、一番始めに公取が指摘した、株式の持ち合い関係だとか、役員の兼任関係があることによる云々というのは、この事件が起こったからというよりも、以前からの問題であり、また、四国だけではなくて、恐らく全国的な問題だと私は思いますし、以前から公団あるいは支社の方ですべて把握してらっしゃることではないかと思えます。

したがって、本部が発足したそうですけれども、そういう現状を知らせよということが発せられれば、すぐにわかる話だし、それに基づいてどうしようとしていらっしゃるのか。わかってないならそれ自体が問題だと思いますが、早い話がこの(1)だけ見てもそういうことがすぐわかるんだろうと思います。その辺の状況が知りたい。

それから、私もいろいろな公団等の入札を見てきておりますけれども、そもそもこういう問題については、国土交通しょうが言わば各省のリードオフマンなんです。いつもいろんな基準を考えて、今は運輸省が一緒になりましたから他の公共事業官庁は農水省だけになりましたけれども、そのおひざ下の一番大きな法人が、こういういたらくであるということは非常に残念に思いますが、特に競争入札というのを一番一生懸命言っているのは国交省なんですね。これは公団に言うよりも国交省に言うべき話かもわかりませんが、一体公団はこういう公共事業の中で自らの立場というものをいかように考えていらっしゃるのか。そういう2つの点についてまずお聞きしたいと思います。細かな問題は、後でまたお聞きします。

山本理事 1点目の株式の持ち合い関係であるとか、役員の兼任関係であるとか、そういうことはもう十分前からわかっているのではないかと御指摘でございます。株式の持ち合い関係は、委員御案内のとおり、平成10年に道路施設協会が2つに分けられましたときに、株式の持ち合い、あるいはまた閣議了解等で公益法人は株式を持ってないと、出資できないということでもございましたので、それをそれぞれのこういう会社が株式持つような格好になってきたということであろうかと思えます。

ただ、これが公募型の競争入札でございますので、そういう点で出資関係があるなしということについては、応募要件ですとか資格要件にはなっておりませんもんですから、形式的には把握をしておらないところでございます。ただ、今回もう一回正確に、そういう意味で今回のこういう御指摘も受けましたので、きちっとした出資関係について調査したいと思っております。

田中委員長代理 重ねて申しますけれども、確かに公募型の要件に仮になっていないにしても、こういう事態、つまり(1)に書いてある株式の持ち合いの関係だとか、あるいは役員の兼任関係という状態が、ど

ういうことをもたらすかということとはもう言わずもがなの話だと思うんです。だから、把握してないとおっしゃることには、なかなか納得し難いということをお願いしておきたいと思います。

奥山理事 1点補足させていただきます。把握してないというのは正確ではなかったかと思いますが、27社あります、排除勧告と警告を受けたのは重複をしている会社もございますので、トータルすると排除勧告を受けたのは4社、警告を受けたのは27社と、これにつきまして子会社、関連会社、いわゆる行政コスト計算書に言います子会社、関連会社につきましては、もちろん前にも御説明いたしましたように、十分内容については把握している。これが15社ございます。

それ以外の会社、猪瀬委員からも隠れファミリーではないかという御指摘ございましたけれども、これについてはまだ若干十分把握できてない部分もございますので、これらについても今後実態把握をしてみたいというふうに考えております。

山本理事 恐縮ではありますが、2点目のことでございますけれども、私ども公共事業、国土交通省が公共事業の太宗を担っておるということで、そういう中でなお私ども道路公団としましても、その中の太宗を私どもが担っておるということでございますので、そういう点では非常に私どもの責任も重いということでございます。

また、いわゆる公共契約の関係につきましてのいろんなモデルとか、そういうものも国土交通省でお示しいただいている。その中でも私どもの道路公団としてのいろんなやり方、あるいはまたそれについての私どもとしてのリーダーとしての責任も重いというふうには考えておるところでございます。

猪瀬委員 今回、日本道路公団ですけれども、さっきから一体にと言っていますが、首都高・阪高・本四もファミリー企業はあちこち混ざり合ったりしてしまっていて、たまたま今回日本道路公団だったわけです。日本道路公団のファミリー企業で、また首都高のことをやっているのもあるし、首都高のファミリー企業で阪高をやっているのもあるということがあります。とりあえず、まずこの「猪瀬直樹委員提出資料(ファミリー)」というのを開いていただいて。

「公正取引委員会による日本道路公団ファミリー企業の談合への排除勧告に対する意見書」。

「日本道路公団が発注する道路保全土木工事におけるファミリー企業(行政コスト計算書上の子会社、関連会社、および天下り受入れ企業)の談合事件で、公正取引委員会は11月12日、ファミリー企業四社に対して独占禁止法違反(不当な取引制限)で排除勧告し、うち二社を含む二十七社に談合の疑いありとして警告を発した。

道路関係四公団民営化推進委員会ではファミリー企業問題を重要検討課題のひとつとしてこれまで取り組んでいる。現在まさに当委員会で進めている四公団ファミリー企業実態調査の結果をまち、当委員会としての総括的な意見提言をまとめることになっているところである。そのような時期にこうした談合事件が摘発されたことを、当委員会としてはたいへん由々しき問題であると重く受けとめ、事態の解明と改善を強く求めていきたい。ついては、今回の談合問題に関して日本道路公団に緊急ヒアリングを要求する。

また、委員会として、本件に対する意見提言と改善要求を、指導監督責任者である国土交通大臣に対して正式に行うべきと考える」。

とりあえず、こういうことで今日緊急に来ていただいたわけですがけれども、次に「国土交通大臣に対する意見書(案)」として付けてありますが、当委員会としては、今、田中委員からいろいろ指摘したこともあります。それだけではないんです。いろいろありまして、そういうことで今回の基になる部分をきちんとやっていかなければいけないということで、当委員会で意見集約したいということで、この意見書をまず見ていただくということです。

「このたび、日本道路公団が発注する道路保全土木工事におけるファミリー企業」、これは行政コスト計算書上の子会社と今、奥山理事が言いましたけれども、行政コスト計算書上の子会社だけではなくて、関連会社及び天下り受入れ企業と、こういういろんなものがあって、これ全体がファミリー企業ですから、あとでまた説明します。本文に戻ります。ファミリー企業の談合事件で、公正取引委員会は、ここはダブリますが警告を発したということで、ここで「国土交通大臣に対して、最高指導監督責任者として日本道路公団および関連企業に対して厳しく指導監督すること、また、二度とこのような問題が起こらないよう再発防止策を直ちに実施することを求める」。

この再発防止策ですがけれども、以下の2点、これは道路公団の理事の方々はよく御存じのとおり「排他的入札資格要件の即時撤廃」、四角の中を読みます。

「過去10年間に自動車専用道路もしくは流入出が制限された道路で、当該道路の平均交通量の約半分以上

の道路において以下に示す全ての作業工種の施工実績を有すること。

一 交通規制、二 交通事故復旧・補修工事、三 清掃作業、四 緊急作業、五 雪氷対策作業。

こういうことが実績としてなければ入札できないということなんですけれども、このような入札資格要件が新規参入障壁となっており、談合が発生しやすい要因であると考えられ、直ちに撤廃する必要がある。遅くとも2003年1月までには、公団において実施されるよう、つまりこの委員会の答申が出たらすぐ実施してもらおうということで、国土交通大臣が責任を持って指導されることを求めると。

「(2)新規参入社数の達成目標の設定」。

「日本道路公団では1997年度からそれまで随意契約であったところに公募型指名競争入札を導入したが、その後も実態としては既存のファミリー企業が受注を継続するケースが大半であり、新規参入割合は競争入札導入から五年間で二割でいと極めて少ない(詳細は別紙2)。2003年度の達成目標を2001年度比で二割増、2004年度の達成目標を2001年度比で四割増、2005年度の達成目標を2001年度比で五割増とし、民営化までに新規参入割合が五割を超えることとする」。

次のページの別紙というものですが、これは事務局で作成したものです。左と右に表がありますが、この左側の表を見ていただくとわかるんですが、合計のところで見ると、775件で新たな会社が参加した件数が438件で、これは参加しただけで新たな会社の落札件数は166件、つまり21%、先ほど言った2割だけしかできないということです。つまり新規参入ができないようになっているということです。しかもいろいろあちこち聞いてみると、新規参入しても規模の小さい工事しかもらえなくて、これは件数で出ていますけれども、お金がたくさん付くような大きな業務は、今までのファミリー企業がほとんどを占めているというふうに言われています。

別紙2の「2-1道路保全工事」の ですけども「応募要件」というところがありますが、「JHにおける工事指名競争参加有資格(『道路保全土木工事』)の認定を受けている者」という形で、始めから参加資格があるんですが、具体的な参加要件として新規参入者に不利な要件がないか確認が必要であるということです。

黄色いところにいきますが、「会社に求める業務実績」で、「過去10年間に自動車専用道路もしくは流出入が規制された道路で、当該道路の平均交通量の約半分以上の道路において以下に示す全ての作業工程の施工実績を有すること」、一、二、三、四、五ということで、過去に業務実績があることを要件にしてしまっているんで、ファミリー企業しか応募できないようになっていると。つまり過去に業務実績がなければ、新規というのは過去にないから新規なんで、そうすると入れないということになってしまうわけです。これがまず撤廃すべきことです。

それから「配置予定の技術者に求める業務実績」で、「配置予定の現場又は主任(監理)技術者が、過去10年間に自動車専用道路もしくは流出入が制限された道路で、当該道路の平均交通量の約半分以上の道路において前項の二~五号のうちいずれかの作業(但し、作業の中に交通規制が含まれること。)の現場代理人又は主任(監理)技術者としての経験を有すること」。これも過去の業務経験が要することを要件に置くことで、道路四公団系の技術系のOBの受け入れが必要になってくるわけです。こういうことを書くと、天下りを受け入れることによって、初めて仕事ができるというふうになってしまうわけです。

あと黄色の部分は以下同ですが、これをきちんとやめさせるということが必要。今回の談合事件というのは、前々から新規参入者からの不満がたくさんあって、ファミリーの独占になっているということが言われていたわけで、それがやっと公取が頑張りましたけれども、重い腰を上げたと言った方が正確かもしれませんが、やったということでもあります。

ですから、先ほどの「排他的入札資格要件の即時撤廃」というものを、きちんと委員会で意見集約する必要があるというふうに思います。

それから、今の黄色いところの後の新聞記事がありますが、これはたまたま日経で、どこの新聞でもいいんですけども、「勧告・警告を受けたファミリー企業一覧」とありますので、この一覧というのをそのまま後で整理してうちの方で見ましたので、「猪瀬直樹委員提出資料(ファミリー)」の方をごらんください。

1ページ目「公団ファミリー企業談合摘発事件についての調査報告」というのを出しました。

実は、現在委員会がファミリー企業の実態調査を調査会社に委託しておりますが、その訪問対象企業が六百数十社ありますけれども、その中にこの談合の27社が全部入っております。

・公取委が今回の談合事件で摘発したファミリー企業29社には合計で89人の公団のOBが役員として天下

っていることが判明した。

・そのうち代表権を持っている役員に就任しているOBは21人にのぼり、29社中、少なくとも20社は公団OBが経営するファミリー企業であることが分かった。

・29社のうち15社が行コス対象ファミリー企業であり、14社が行コス対象外いわば未公認ファミリー企業であった。JHからの発注割合は行コス対象ファミリーで平均で74%に達し、行コス対象外ファミリーでも55%に及んでいる。JHからの契約額は平均13年度トータルで650億円にのぼる。

3ページ「未公認ファミリーの把握が必要」。

・現在進めているファミリー企業実態調査のひとつの目的は、いまだ全容が明らかになっていない行コス対象外ファミリー企業をすべて捕捉することにある。

・しかし行コス対象外ファミリー企業の多くは実態調査に非協力である。たとえば、談合を繰り返していた疑いがあるとして警告を受けた二十七社のうち(株)東京ハイウェイは、同じく未公認ファミリー企業であるスバル興業の子会社であると委員会提出資料において指摘してきたが、当初この会社は実態調査への協力を拒んでいた。

この間総裁が来たときに、協力要請依頼を出してくれと言ったので、それを正式に出された後ではやっと調査に応じています。

・すでに公取委から調査を受けていた時期に委員会からの調査を拒んでいたことが判明したが、そうした姿勢から今回の不正行為についても誠実に改善する意識が欠けているのではないかと憂慮される。

・こうしたことから、公団ファミリー企業問題は内部において自発的に解決されるような易しい問題ではないと推察される。外部から強く指導力をもって解決する策を委員会として提案する必要があるだろう。

その後3ページは抜いていただいて、7月31日に出した資料で、ページ1となっていますけれども、「公取の指摘を受けた日本道路公団・行政コスト対象の子会社・関連法人(H13年度実績ベース)」と書いてありますが、今回、行コス対象のものが15社ありまして、ここで見ていくと、一番下の合計のところでもいいですが、JHとの契約総額が400億円ぐらい、更に発注割合が70%以上、天下り役員が58人、代表権を持っている人は14人ということになります。

次のページを見ていただくと、行コス対象外で今回公取に指摘されたのがこの部分であります。一番下のところで、JHとの契約が200億以上、発注割合が55%以上、OB役員が31人、うち代表権がある人が7人。この行コス対象と行コス対象外をそれぞれ足すと、JHとの契約が650億円になります。それから、天下り役員は89人に増えます。

更に次のページで、現在、帝国データバンクが訪問調査対象としている企業は614社あります。この表を全部見なくていいんですが、一番上に北海道ハイウェイメンテナンス(株)とありますが、そのずっと右の方に「区分」とあります、これから右の方にも空欄があります、その空欄をずっと下がって行って色が付いているところが付いています。これが今回公取で指摘された企業です。一番上のところのJHの子会社・関連会社は、行コス以外の天下り会社が、入札妨害で逮捕者が出た阪高ファミリー、これは1週間ぐらい前の新聞で報道されましたが、これがとあえて付けましたが、めくっていただくとがぼつぼつあります、更にめくっていただくとまたがあります、その下の方にがあります。ということで、帝国データバンクが今、調査中の614社に公取に今回摘発された企業がすべて入っているということでもあります。

ですから、現在行っている調査がいかに意味を持っているかということは御理解いただけるかと思えます。

先ほども言いましたけれども、訪問調査を拒否したりしていたところがいっぱいあったわけで、この談合27社のうちにそれが何社もあったわけです。この間総裁に拒否してはいけないということを言って、協力しろというふうに言ったらやったわけですが、こういう非協力的な態度ということをもう一度、一応訪問対象としてやっているけれども、調査の中身自体も非協力なところがあるわけです。だから、それをもっと積極的に協力するように、今回の談合事件をきっかけにして改めてもう一回指導していただきたいと思えます。

それはよろしいですね。

山本理事 前回の民営化委員会で御指摘を受けまして、私ども総裁以下一丸となって今、そういう協力をするようにという話を正式文書で通知をさせていただいたところがございます。その態度、方向は変わらないというふうに考えております。

猪瀬委員 とりあえず訪問調査に応じて、きちんと一生懸命協力してくれるところと、面倒くさそうにちょっとしか出さないところとあるから、そこをもう一回徹底してほしいんです。

山本理事 今の趣旨につきましては、私どもとして十分受け止めていきたいと思っておりますが、再度、2度、3度出すかという点については、そのやり方についてはまた相談をしていきたいと思っております。

猪瀬委員 事件の前に非協力的でお願いしたわけですが、この事件の結果、だからこそもう一回、あなた方きちんと協力しなさいよと出してほしいんです。

まさにこの614社に27談合企業が入っているわけですから、だからこう言うてはなんですけれども、たまたま27社だけ公取に摘発されたんです。この614社だって公取がちゃんと調査していったら、どこまで出るかわかりませんよ。

もう一度最初の提出資料1の方に戻っていただいて、先ほどの排他的入札資格要件ということですが、これは即時撤廃すると。事務局の方の資料でも、この問題点をきちんと黄色の字で出してありますが、これを今回はっきりさせたいんです。ずっとこの問題が、もう長いことあって、そしてファミリー企業を太らせてきたんで、年々悪くなっていくんです。とりあえず20%新規参入したと先ほど言いましたけれども、20%新規参入しても、本当に安い端っこの仕事しかわたさないんです。そういうことで、高コスト体質をつくり上げているわけです。最終的には、我々の利用料金にすべてはね返ってきているわけです。それで、当委員会としては、この「排他的入札資格要件の即時撤廃」ということを含めた、国土交通大臣に対する意見書をきちんと集約したいんですけれども、これについて理事の皆さん何か御意見ありますか、つまり鋭意何とかするという話ではないんです。

内田日本道路公団理事 お答えいたします。この保全土木工事というのは、前回のときも申し上げましたけれども、工事の内容というのは路面の清掃だとか草刈りだとかそういったもの、それから事故が起きたときの緊急対応だとか、交通規制、雪氷対策、そういったものが主になります。

こういった作業というのは、どうしても100キロぐらいのスピードで走る交通を規制しながらの工事になるということが1つ、雪のときはちょっと別ですけども、そういった危険な作業であるということ。

それから、雪だとか雨が降るたびにどういったところが渋滞しやすいところか、滑りやすいところか、そういった道路構造ということもよく知ってもらう必要があると。そういったことによって、迅速な対応をして、少しでも通行止めの時間を短くするとか、あるいは渋滞をなくすということをやっているわけです。

そういったことがありまして、こういった保全土木工事はだれでもすぐできるというのではなくて、やはり一定の経験と技術力というのはどうしても必要かと思っております。そういったことによって、高速道路の安全性とか信頼性とか、あるいはサービスエリアの管理レベルを保つというふうにしていきたいと思っております。

この工事につきましては、話がありましたように平成9年度から競争制というものを導入してきましたけれども、この参入要件につきましては、現在の改革の中でもう一回どういう要件が妥当かということは検討してまいりたいというふうに思っております。

猪瀬委員 経験がないと仕事しにくいということおっしゃいましたけれども、そういうことと、今、OBが全部そこに行っていて、それで持ち合いになっているということと、それはどういう関係になりますか。つまり経験があって、慣れている仕事をするということは別にOBがいなくても、株式の持ち合いをしなくてもいいわけでしょう。

内田理事 経験のある、なし。技術力のレベルというのは、OBのおる、いないというのは直接関わりはございません。

猪瀬委員 しかし、OBがいるところに仕事が回ってくるというのが実際ですね。

それから、経験、経験と言いますがけれども、そうしたら新規参入の人はいつまでも永遠に経験できなくなりますね。

内田理事 この応募要件にもありますように、例えば高速道路で必ずしも経験してなくても、交通量が1万台以下ぐらいとか、そういった少ないところにつきましては、通常の国道とかで経験した者も資格があるような資格要件になっております。

猪瀬委員 経験というのは、別に高速道路とかの経験がなくても、いろんな経験はあるわけで、それはすごく狭く限定しているわけですね。高速道路の経験がなくても、いろんな経験を持っているわけで、そういう人たちが応募してくるのは当たり前でありますね。実は経験のない人なんかいないんです。この要件に当てはまる経験だというだけであって。

土木業者でもいろんな業者でも、いろんな工事や維持修繕を含めたの経験をしているわけですから、それが高速道路のみ経験がないという言い方はおかしいでしょう。

内田理事 先ほど申し上げたように、高速道路の経験がなければ絶対だめだということになっているわけではなくて、交通量の少ないところでは、例えば国道とかの経験を有しておれば資格がございまして、高速道路で経験してなくても、出入制限のある比較的早いスピードで走る道路で経験した者も資格を持つように設定しています。

今井委員長 どうぞ。

松田委員 この排除勧告とか公取のものを読ませていただくと、談合と言っても普通談合というのは、業者側の間で談合して、今度の工事はだれにするかと内々決めて、ほかの人はみんな価格を高くして、一番目はこれだと、次の工事はB社だとやるのが普通の談合ですね。これはおたくと業者が両方結託してやった談合と書いてありますね。ということは、これは犯罪ですね。どんな入札方式を取ろうと、どんな資格をやるかと、発注する側と受ける側とで話し合いをやってしまったら、競争入札もヘチマもないんであって、この公取が談合と書いているのは間違いであって、これは犯罪ですね。

それに対して、いろんな対策をお考えなんでしょうけれども、そういう実態に対して一体どのようなやり方をするか、まずあなたの方の、この談合に片側として参加した人たちの処分と、解雇するのかが知らないけれども、それと那些人たちがそういうことをやらないという措置をまず取らなかったら、片側の談合ではなくて共同の談合だから、まずそこを断ち切っておかなければいかぬですね。それから入札資格とかいろんな問題をもっと簡素化するということと、猪瀬さんが言ったような。

それから、更に言えば、それをやっているむしろ天下りがいるからといってそういうことが起こるんだから、天下りが役員をやっているようなところはこういうことが起こる可能性があるから一切、逆に入札をさせないということをするか、そのくらいのことをやらなかったらこういう犯罪行為は防止できないと思います。

前からファミリー企業はよくわからないと我が委員会が言っているのは、普通の民間会社の役員配置と全く違うんです。こういうふうに分自たちの天下りをしたところにだけ、勝手に工事をやって、コストをどんどん高めているのではないかということが、このファミリー企業問題の一番の核心なんです。それが今度の公取で、おたくの公団はそんなことありませんと言って何回もやってきたけれども、我々は一回も信じたことはないんで、やっているに違いないと思っていたら、こうやって証拠が出てきてしまったわけです。

そういう意味で、もっと大きな問題としてこれをとらえないと、この件だけで、4社と27社だけをやればいいという問題とは全く違うような、まさに今までの道路公団の一番恥ずかしい部分が出たということではないかと思えますけれども。それは、単に遺憾でありますなんてあいまいな言葉でおわびしたらいいということではなくて、遺憾というのはアポロジーじゃないでしょう。本当は謝りたくないけれども謝っているというのが、遺憾という言葉ですね。そんな簡単な問題ではないと私は思います。根本問題、やはりファミリー企業問題というのは、これから時間は少ないけれども、今の調査を含めて集中してやらないと、本当の道路公団の実態と、これから持っていく新しい会社のときにそういうのは排除しなければいかぬですからね。それが出たこないということは、大変な問題が今日提起されているんだなと思ってこれを読んでいたんですけれども。

山本理事 今、委員がおっしゃったように、私どもとしてはこの問題、業者の問題ということではなくて、もちろんそういうこともございますけれども、公団自身の姿勢、公団自身の今までのことについて深刻に受け止め、重大に考えていると、先ほど申し上げましたのは、そういう趣旨でございます。

私ども、いわゆる公団が関与し、あるいはまたそういう談合に関わっていると、今までの入札制度の透明性・公平性に違反しているといったような御指摘を受けたわけでございますので、それを非常に深刻に受け止めまして、公団としてどうするかということについての対応も早急に考えたいということ、私ども今、対策本部でそれも含めて早急に考えております。もちろんそれが中心になるかと考えているところでございます。

私どもの総裁のコメントも出させていただきましたが、そういうところでも今、申し上げたように、私どもとして事態を深刻かつ重大に受け止め、総裁を本部長とする対策本部を設置して、直ちに調査を行うなど、事実関係の把握を行い、厳正に対処するとともに、国交省の御指導を受けながら再発防止策、改善措置等を速やかにとりまとめ、実施してまいりたいというふうにご検討中というふうなコメントを出させていただきましたので、そういう趣旨を受けて私どもとしては今後早急にとりまとめをしっかりとやっていきたいというふうにご検討中でございます。

猪瀬委員 先ほどの内田理事の回答は答えになってなくて、今のも一生懸命やりますというだけですから、

前に97年まで随意契約をやっていたんで、それ自体おかしかったんですけども、それが今度は公募型指名競争入札ということで97年からそれが始まって、そうしたらちゃんと抜け道が用意されていたということなんです。ですから、この排他的入札資格要件というのは即時撤廃しなければ、即時撤廃するというお答えが山本理事の方にはないんです。即時撤廃するというのと、私がここで出しているのは数値目標です。数値目標で、結局何やかんや言っただって2割しか入らないじゃないかと、それを3割、4割、5割とやっていけと意見書を出しているわけですけども、つまり具体的に言わないとわからないんです。

5年間で、97年に随意契約から公募型指名競争入札にしても2割程度しかいかないということは、具体的に次はもっといくという数値目標がないとだめですね。つまり約束にならないんです。

山本理事 97年、平成9年までは道路保全工事については随意契約でやらせていただいていたわけですが、その9年のときに随意契約ということについては透明性・競争性がないではないかという御指摘を受けまして、こういう道路関係についての維持関係業務については、特に順次導入させていただいているということがございます。したがって、この際に、特に公平性・競争性を確保しようということで、指名競争入札という単なる指名競争入札ではなくて、公募型の指名競争入札ということがございます。したがって、一定の資格要件、あるいは一定の応募要件を満たした人であれば、どういう企業であろう、どういう方であろうと応募できるという状況でございます。

したがって、今、猪瀬委員がおっしゃいましたような、新規参入した人数、落札した人数というのは、今お示しいただいたような件数であるわけですが、いずれにしても公募してフリーに、同じ公平な立場で手を挙げてきていただいたということで、公平に競争した基本的にはその結果であるということであろうかというふうに認識しております。

猪瀬委員 それはちょっとおかしいのではないですか、だって先ほどの意見書の次のページの、775件の総件数で、新たな落札数が166件で21%だけど、新たな会社が参加した件数というのは438で、一般に参加しているのにみんな落とされてしまうわけです。ですから、結局公募型指名競争入札に抜け道があると言いましたけれども、要件をきちんと撤廃しない限りは、あなたの御答弁というのはほとんど何の実効性もないというふうに受けとめざるを得ません。

ということで、いかがでしょうか、この国土交通大臣に対する意見書というのがありますけれども、入札資格要件の即時撤廃ということをきちんとここで、委員会として国土交通大臣にきちんと行って、どうも道路公団の方に言ってもやってくれそうもないようなお答えですよ。そういうことで、この「排他的入札要件の即時撤廃」というものと、それから数値目標を設定するというので、いかがでございますでしょうか。

田中委員長代理 もう一回確認なんですけれども、猪瀬さんは具体的にこういう改善案を示しておられるわけです。これに対して、御担当として、これはどうしても変えられないんだとか、御専門でありますから、しかも5年もやってこられたわけですから、やはり抽象的ではなくてこれはこうなんだということがあが聞かせてください。

私は、猪瀬さんの言われたことには基本的に賛成です。

奥山日本道路公団理事 例えば、雪が降ったときに、除雪体制をどういう体制でやるか、大体雪なんかでスリップ事故を起こしたりして大渋滞が起きることがあるんですけども、どういう場所で起きやすいか、そのようなところにあらかじめ重機械を配置しておくとか、いろんな工夫をしているわけです。

それは、ある程度道路の構造だとか、気象条件というものをよく知っている者がやる方が、よりスムーズにそういったことが行える。

交通規制をしながらのような作業、例えば清掃作業も一つ取ってもそうですが、規制のやり方をきちんとやらないと、その中に一般車が飛び込んできて大事故が起きたり、いろんなことが現実に行っているわけですけども、そういう作業だとか、そういったものにある程度経験を持ち、ある技術レベルを持った者にやっていただくのが望ましいというふうに考えております。

田中委員長代理 そこで御説明がわからないのは、さっきも猪瀬さんが言ったように、天下りされたえらい人が作業をするわけではないわけでしょう。しかも参入する企業というのは、当然そういうおっしゃるようなことをやるということはわかっておいて参入しようとするわけですね。具体的に聞けば、この猪瀬ペーパーで言えば、この新規参入企業というのが落札したのが166件と書いてありますね。こういう新規に参加した企業が、実際に新規であるために、今おっしゃるような問題を特徴的に起こしているとか、逆に起こしていないのは、ここにはこういう技術者が、そういうものに長けた人がいることを別途の方法で確認しているとか、そういうことがあるから実際問題が起きてないんだとか。

新たな会社が落札したときに、ここに書いてある要件とは別に何かチェックしていらっしゃるのか、何を
もって今おっしゃることをチェックしておられるのかということです。

奥山理事 1つは、会社としてそういう経験とか技術レベルがあるかということが一つと。それから実際
に。

田中委員長代理 新規に入ったものについて聞いているんですから、今までやったものは説明してもら
う必要はないです。

奥山理事 ですから、新規に入る会社についても、ほかの道路とかで例えば除雪の経験があるとか、そ
ういったものをチェックしているわけです。

それから、実際に現場に配置される人間、現場技術者が、そういった経験を有した者が配置されるかど
うか、そういったものをチェックして新規参入を認めた格好になっております。

田中委員長代理 それは、具体的に猪瀬さんが黄色で書いておられるところだと、どれでチェックしてい
るわけですか、つまりやったことがあるとか、そういう人が配置されているかどうかというのは、この要件
の中でどれに該当するんですか。

奥山理事 この二重線で塗りつぶされているんですが、ここにありますように、こういう交通規制をや
ったことがある、緊急作業をやったことがある、雪寒地域であれば雪の除雪作業をやったことがあるかどう
か、そういったものの経験を求めているということです。その次に実際に配置する予定の技術者、そ
ういったものが今、申し上げたような経験をちゃんと有しているかどうか。これは別に私どものOBである
とか、ないとか、そういったことは無関係にチェックしているものです。

猪瀬委員 普通の道路工事でも雪降るんですよ、車はむしろ一般国道の道路工事なんかは、高速道路と違
ってストップできないので、車がばんばん横で走っているところを、除雪したりいろいろしているわけ
です。

だから、これはおかしな話なんですけれども、道路公団はちょっと雪が降っただけで通行止めにしてしま
うんです。私がこの間台風のときに車を走らせていて、ちょうど通行止めになる寸前に通り抜けたんでけ
れども、その後通行止めになったのをカーラジオで聞いてわかったんですが、私がばんばん走る先は何の
問題もなかったんです。したがって、すぐ通行止めにしてそういう作業をするんで、これは道路公団とファミ
リー企業が慣れ合いだからそういうことがすぐできてしまうわけです。緊張関係がないんです。

それはともかく、いずれにしろ100歩譲っていても、これは認めないけれども、何でファミリー企業に
こういう工事をするのと内部留保がどんどんできるのかということなんです。つまり公正な競争入札でや
れば価格が違ってきますけれども、こういう要件を付けることによって、非常に高い発注・受注の関
係、高い受注が行われて、だからこそファミリー企業にお金がたまっているわけです。

そして、そのファミリー企業にお金がたまっているということは、今度の六百数十社の調査で結果がもう
一度すべて明らかになります。

ですから、もうほぼいろんな意味でファミリー企業の問題点というのは、この公取の指摘を持つまでも
なく、いろんな結果が出ているわけですから、そこでそろそろ公取の方にお聞きするというよりも、この
委員会としてきちんと意見集約を図りたいと。この問題点は、何人も否定できないものなんです。い
かがでございましょうか。この委員会として、この「排他的入札資格要件の即時撤廃」と、一定の
数値目標を決めて、きちんとファミリー企業独占を排除して新規参入者を認めていく、その数値目
標を設定するというところでどうでしょうか。皆さんの御意見をいただきたいと思いを。

今井委員長 これは、国土交通大臣に対して、我々がそういうことを言ったときに、どうなるんですか。

坂野事務局長 設置法上は、内閣総大臣に意見を提出することがこの委員会の責務でありますし、また
この設置法に基づく意見は内閣総大臣にしか提出ができないと。したがって、それ以外の意思表示は、
この設置法上の意見ということではない、ある意味で事実上の意思表示ということになると思
います。

今井委員長 要望書ならいいんですか、やった方がいいと思うんだけど。

坂野事務局長 この委員会として、こういう意思を表明して、それをまた申し入れをするなら申し
入れをする。

猪瀬委員 要は形式の問題ですね。

田中委員長代理 名前はどうかであろうとも、文書の性格が事務局長の言ったようなものであるとい
うことですね。だから、名称は意見書であろうと何であろうと、私は適切な名前があればそれでいいと思
います。受け止める方が、そういう性格のものであると、出す方もそういう性格のものであるとい
うふうに理解すれば、問題はないと思います。

松田委員 事務局でちょっと検討してほしいのは、こういう出すのは私は賛成だし、この排他的な入札資格要件を撤廃しろというの必要だと思いますけれども、本当にそれだけでいいのかなという感じがするんですけども、つまりよくよくこの短い公取のペーパーを読んでみると、全部公団側が一番悪いんですね。公団側がこの業者にしろというふうに指名して、それを受けて形式的に何とか協会というのがそれになるように選んでいるんですね。これは官製主導談合なんです。そうするとこれを避けるとすれば、例えば担当官の倫理の問題は別にして、あるいは公務員法違反かどうかは別にして、天下りの人は、例えば上司だったとか、結婚式の仲人をやってくれたとか、そういう天下りのえらい人が役職をやっているところにはさせないと言うと全部止まってしまうかな、しかし何かそういうことを考えなかったら、官製談合、要するに相手の業者、受けた方もいいとは言いませんけれども、協力したのは悪いけれども、一番悪いのは道路公団の山本さんなんですね。藤井さんになるんだけれども、あなたが担当だとすれば、あなたの部下がお前今度はあれにしろと山本さんが相手の何とか協会に言ってそれを選んだと書いてあるでしょう。その蛇口にあれするのに、この入札資格はもちろんいいんですけども、しかしこれは相手側の方ですね。それだけでいいのか、それでは全然直らないぞという感じがするんです。

田中委員長代理 松田さんのおっしゃることも重要なんですが、猪瀬さんのおっしゃっているのは非常に重要なことだと思います。即時に入札要件を見直すとか、あるいは具体的に新規参入の目標を設定してやらせるということはこれはこれで必要なことです。さらに事務局で今回の事件に関して、これ以外に指摘することがあればそれを加え、それから公団で本部を設けてやっているけれども、国交大臣がなお、これだけは早急にやれとかがあれば、それを加え、そういう基本的な事項を挙げて、それで文書をつくってもらったらどうですか。

松田委員 これはこれで具体的だからいいんですけども、せめて最初のところに我が委員会の認識を、これが官製談合ではないかと、長年にわたってそういうことをやっているからコストが高くなるんだと、だから至急この問題を全力を挙げて直してくれないと、これは大変な問題なんだということを最初の認識のところに入れておいて、これをやれというふうにやりますか。

猪瀬委員 一番ここが急所なんで、急所に絞って提起しているわけです。

今井委員長 今、猪瀬委員の考え方ははっきりしていますので、あと田中委員、松田委員の御意見も入れたもので、これをちょっと。

森田参事官 資格要件の問題と数値目標のお話があったかと思いますが、その数値目標について意見を述べたいと思いますが、数値目標はこのファミリーの別紙1で見ると、2割というのはこの一番左側の数字です、だれが落札をしたのかという。ですから落札の結果を公団に求めるのは、そうは言ってもなかなか難しいでしょうから、もし数値目標を付けるのであるならば、その隣の新たな会社が参加した件数に、今は例えば半分ぐらいしか参加がないけれども、できる限りすべての案件に新規事業者が参入できるような資格にするべきだいう、こちらのところは公団が自分のサイドの中でできる話ですから、数値目標を付けるならば落札結果に求めるのではなくて、入札参加者が入る件数に目標を定めた方がよろしいのではないかというふうに思います。

猪瀬委員 ただ、入札参加者の割に落札が少ないから、それでこういうことを言ったんですけどもね。

森田参事官 しかし、だれに落札をしろというのは、それこそ変な話でありますから。

奥山理事 1件補足で申し訳ないんですが、今おっしゃいました入札障壁の撤廃の問題と落札とは違うと思います。したがって、公正取引委員会からも受注者の意向が反映されているというような御指摘の(3)がございましてけれども、それではファミリー以外に落札してくださいという意向を示すということにならないと、なかなか目標が達成できないのではないかと、これは公取の独禁法違反になるのではないかと、結果として目標達成ということになるなら結構ですが、参加が増えれば落札も増えるということにはなると思いますけれども、落札の目標というのはなかなか難しい問題ではないかというふうに考えます。

猪瀬委員 その問題の前に、21%の新規参入というの、実はちょっと怪しいんです。つまり21%の新規参入にファミリー企業が入っている可能性があるわけです。新しく誕生したファミリー企業が、この21%の中に入っている可能性があるんで、だからきちんとそういう意味ではOB受け入れ先でないものの新規参入と、正確に言えばそういうことになるとは思います。いずれにしろ入札か落札かというのは、一番的確な方にすればいいと思いますが、数値目標の設定ということでは変わりないんで。

中村委員 この問題、私も大変重要な問題であるということは、私も認識しているつもりですが、ここは余り詳しいことを書かなくても、上の方のところだけで、意見書だか要望書だか知りませんが、それ

を出せばこの委員会としては十分なんではないですか。公取がこういうふうに行っているわけだし、我々は公取でも警察でも何でもないので、私はこの委員会のメンバーにいい改革をして、いい民営化をするのにどうすればいいのかを考えるとと言われてこの委員になったつもりですので、こういうようなことばかりで時間を取っているのは、本当にむだだというふうに思うわけです。

ただ、むだなんていう言い方をすると、これの重要性を理解していないと言われると困るんですが、これは理解しているつもりですが、とにかくこの委員会でやるべき本来の仕事に早く戻りたいというふうに思います。時間がないんですから。

猪瀬委員 私もいいですよ、これは意見集約すれば終わりですから。

今井委員長 結局、私は民間会社の立場から言うと、民間会社は特注したりいろいろしているんですね。だけど、特注してもコストをぎりぎり下げて利益出さないといけないでしょう。だから、恐らくこれはさっき猪瀬さんが言った管理費3割削減とか、そういうところに通ずるんです。そっちの目標をつくとこれは否応なしにやらざるを得なくなるというふうに私は思っています。

田中委員長代理 自然には行きませんよ。

今井委員長 いや管理費3割ということを決めてしまえば。だから、今、中村委員の方から話が出ましたけれども、これは猪瀬さんはどうしても下の2つまで入れてやりたいわけですか。

猪瀬委員 これがないとほとんど意味がないということになります。ですから、今の入札についても、落札についてもそれはいいんです。それは大した問題ではない、とにかく数値目標を設定して早くやると。とにかく一番大事なものは1番ですから、1番を2番が監視するというだけです。1番をとにかく早急にあれしないと、逆にコスト3割削減にならない。

今井委員長 猪瀬さんの案をベースにして、松田さんがおっしゃったこととか、さっきの目標は入札であって落札ではないということで、そこをちょっと改めて案をつくって、相談して出すということにしてください。

坂野事務局長 それでは、裏で作業をさせていただきます。

今井委員長 それでは、どうもありがとうございました。ひとつ気を付けてやっていただきたいと思います。

(日本道路公団関係者退室)

今井委員長 どうでしょう、さっきの議論にすぐ戻りましょうか、それともついでですから、ファミリー企業の話聞いてから戻りますか。

松田委員 さっきの議論に戻った方がいいんじゃないですか。

今井委員長 さっきの議論に戻りますか。それでは、お願いしましょう。

大宅委員 やはり応募要件というのは、排他的にするためにつくったものかと思えないですね。技術とか経験とか、何がおいしいんだろうと考えたら、例えば50メートルの上を綱もなしで歩くというような技術とわけが違うわけですね。熟練してどうかというものでもないし、もしこういう道で事故が起きやすいということであれば、そのノウハウは公団が蓄積しておけばいい話ではありませんか、すごく変。

松田委員 どんな条件つくっても、天下りのOBと談合して決めている実態が明らかになっていたら、これは何の意味もないです。あらゆる抜け道をつくりますよ。

大宅委員 突然民間の車で突入してくるなんて、そんなの幾ら技術者がいたって、ボディーガードを張り詰めて、手でもつないでいけばいいかもしれないけれども、そうでない限りは。

松田委員 さっきの委員長ではありませんけれども、基本的にはやはり完全に民営化をして、民間の意識でもってきちっとやるとすれば、仮に談合が起こっても逆さの談合なんです。もっとコストが安くないかとか、そういう談合になるんであって、これは逆にどうやって高い利益を与えようかという、それでOBを何人が取ってもらって、安楽な生活を送らせようかという談合だから、これは悪質なんです。官庁のやることはみんなそうですからね。

今井委員長 これは恐らく60までいなくて辞めていくわけでしょう。だから、私たちの会社も52~53で退社したのは関係会社に送るんです。だけど送ることは送るんだけど、それに経営させるわけがありませんし、コストは競争させてぎりぎり下げますから、やはり最後はコスト意識の問題だと思います。

それでは、さっきの道路建設資金の方に戻りますが、この1と3は国がやることなんで、私どもとしては

2の新会社の自主的判断による建設というところを少し集中的に詰めていただきたいと思うんですが、さっきこの点について猪瀬さんがこれだけではなくて、優先順位が一番目は債務の確実な返済だけれども、2番目として料金引き下げということが出てきておりますが、もちろん私は料金引き下げというのは非常に重要なポイントだと思うんです。その点については、結局今後さっきの主要な検討事項の中の、まさに今の関連企業の取扱いの問題とか、あるいはコスト削減の問題とか、そういう中で管理費が相当に大きなウェートを占めていますから、そういうところを絞ることによっても出てくるということだと思いますので、料金からコスト引き下げというのもあるんですけれども、そういうことを総合的に考えた、つまり料金の中に管理費が入っているわけですから、その管理費を競争条件の導入とか、いろいろなことによって引き下げることによって、そういうことも達成可能だというふうに御理解いただいて、料金の問題も取り上げたいと思います。あと御自由に御意見をいただきたいと思います。

猪瀬委員 先ほどの私の問題提起した、今、委員長がまとめられた話は、何か話が小さくなってしまったんですけれども、そういうことではなくて、根本的な問題として提起していたわけでありまして。したがって、先ほど事務局に若干の資料請求をいたしました。それについてのお答えから始めていった方がよろしいかと思えます。

酒井参事官 高規格幹線道路の一般国道の事業費の件だったと思います。14年度の高規格幹線道路の一般道路の事業費といたしましては8,860億、国費ベースでは猪瀬委員おっしゃったように6,520億ということでございます。

猪瀬委員 私は何も言っていないで、どのぐらいと聞いただけで。

酒井参事官 6,520億です。

猪瀬委員 ということで、8,860と6,520の差は何ですか。

酒井参事官 これは事業費が8,860億でございます。その差は地方負担ということになります。

猪瀬委員 これは7対3ですか。

酒井参事官 おおむねそうです。

猪瀬委員 今のお話を聞くと、大変な金額が高規格道路という名前の高速道路に投資されているということがわかったわけです。したがって、そういう意味で道路特定財源にゆとりがあるという問題がはっきりしてきているのではないかとということで、先ほどから申し上げているように、民営化会社は借金の返済を第1にし、そして料金値下げ、そして新しい道路建設という順番になると思うんです。

新しい道路については、つくりかけのものもありますけれども、3番目にある国・地方の財源による建設と民営化会社の参画という形で考えていく方向がわかりやすいのではないかとというふうに申し上げたわけです。

高速道路計画が9,342と言われているけれども、施行命令が9,064キロとして、いずれにしろそういう数字が、実はそれと別に高規格道路という名の高速道路計画があって、それが並行して行われているとすれば、四公団で考えるとあと2,000キロということになるけれども、高規格道路で考えるとかなりあるということだから、そうするとそれを含めての考え方をしていけないと、つまりある程度相殺して考えていく必要があるのではないかとというふうに思うわけです。

それで、ちょっと聞きたいのは、さっき言っていた高規格道路の目標が2,300~2,400でした。どれぐらいまであと何年でつくる予定なんですか。

酒井参事官 この一般国道の方は、通常の事業でございますので、毎年毎年の予算編成の過程の中で事業費が決まってまいります。高規格幹線道路については、もともと21世紀初頭の段階までに完成をさせようということございまして、個別個別の路線についての目標年度というのは特に明確に示されているものではないかと存じます。

猪瀬委員 21世紀初頭というのはもうなってしまうけれども、初頭までにどのぐらいですか。

酒井参事官 ですから、これが2,300キロについて整備を。

猪瀬委員 2,300キロについては、21世紀初頭ということで、そして消化した分はどのぐらいですか。

酒井参事官 現在供用しておりますのは、17%でございます。

猪瀬委員 2,300のうち17%ですか。

酒井参事官 はい。

猪瀬委員 ということは、500キロぐらいですか。

酒井参事官 供用中が387キロということでございます。

大宅委員 四公団だけであっぶあっぶなのに、何でここまで広げるんですか。

猪瀬委員 つまり四公団とは別にこれだけの高速道路をつくっているんだったら、それだけ余ったお金が使われているんですねと言っているわけです。それだけ余ったお金が使われているんだから、別に先ほど私が言ったように、25円のうち20円が返済に回って5円が今後の新規建設分だというから、そうであればその5円は料金値下げに返して、そういう余っているお金でおやりになればいいんじゃないですかと言っているわけです。

今井委員長 だけれども、国の政策をここでやるわけじゃないんだから、やはり私たちは何回も言うように、国費を入れないで事業コストをできるだけ見直して、引き下げを図って、つくれるものはつくり、返済は今の道路料金を前提にして50年を上限に短縮を目指すということなんですから、余り拡大してしまうと解が出なくなってしまう。

だから私は、料金引き下げは反対はしてないんです。料金引き下げは非常に大事だと思っているんだけど、それは例えば料金の中には今、言った管理費が入っているわけですから、そういうことを全部一緒にして考えたらいかがですかと言っているわけです。

猪瀬委員 大宅さんのことについて、もうちょっと正確に言うと、民営化会社が採算の範囲内でやるでしょう。そのときに地方と国が出すでしょう。その地方と国に財源がないと言うけれども、ありますねという話をしているわけです。だから、民営化会社が採算の範囲内でできますねと。つまり無理やりに採算を超えてつくれと言う必要はないよという話です。

松田委員 債務の返済が第1だということは、大体共通しているんですね。やはり料金の値下げも非常に大切であるということも、この間からの議論でみんな一致している話ですね。要するに、債務の返済を行って、どれだけ資金の余力があるかというのに本当は自信がないです。さっき言ったように計算が出ていませんからね。だから、事柄としては債務の返済をまず第1にして、それで料金の値下げも何割やれと言えるかどうかというのもちょっと不安定ではありますが、というのは業務量をどれだけコストダウンできるかとか、さっきのファミリー企業の問題でどれだけ資金が出るかというのがまだはっきりしていませんから、そういうふうにして余剰が出たときにそれを全部が全部料金の値下げに使うというのも少し行き過ぎだろうと、まだまだ今のつくりかけのものもやってしまわないといけないものがあるわけだから、だからそれを料金の値下げと、程度の問題ですけれども、更に新線の建設に使っていくと。この両方に残ったものを使っていかなければいけないと思うんです。

だから、具体的にその両方に使うんだと、借金の返済をやって、なお残ったらその両方に使うんだということにして、できるだけ最初にやるのは料金の引き下げをどのぐらいやるかを考えたらいいというくらいにしておかないと。

そして計算をしてもらって、私の前の計算で言えば、この間示したように、ぎりぎりいっぱいやって資金剰余というのは、よほどのことがないと出てこないような感じになっているんです。例えば、固定資産税をゼロにするというなら別ですけども、藤田参事官の言った3,000というものを半分ぐらいで計算していくと、ほとんど出てこないんです。ですから、そういうのを見て、具体的にはどうしたらいいかというのを決めないと、具体的に何割とか何%とかまでは今の段階で言い切れないと思います。

ただ、料金の値下げをやりますよと、それは決めておく必要があるんじゃないかと思います。

猪瀬委員 どのぐらいやるかはともかく、先ほど私の方で試算値を出しましたから、その試算値に基づいていけば、先ほどの数字が出てくるわけで、それは2割引く場合もあるし、1割引く場合もある。各それぞれの条件を設定して提出してありますから、それは別に2割と決める必要はないけれども、2割でもいけます、1割でもいけます、1割で途中から2割になってもいけますという数字は出したということです。

それから、新規建設分の5円の部分を全部値下げに変えれば、理論的には可能です。

松田委員 それから、今の猪瀬さんの話だけれども、先ほど川本さんがおっしゃったように、25円の中に本当に建設のためのものというのが入っているの、入っていないの、それともどのぐらい入っているのというのがわからないんです。だってそれはやるときには政府の資金が入ることになっていて、それがなくなっているんだから、だからその分は逆に言えば値下げの部分だというふうに見られないこともないんで、建設の部分が何円入っているから、それだけは建設に使わないといけないという言い方は、これまた逆の意味で間違っているんじゃないかと思うんですが。

猪瀬委員 私が申し上げたいのは、長野新幹線方式でいけるのであれば、それに越したことはないわけです。ですから、そこでいけるのであれば、債務返済をして、それから料金値下げをして、しかも長野新幹線

方式でいけると、これだったら一番理想的だと思います。

中村委員 幾らつくるとか何とか、松田さん言われるように、これはとても簡単に決められる話ではないと思います。それから、料金は下げられるものなら下げればいいに決まっているわけですが、ただ私のさっき言ったような問題もちゃんと念頭に置いての議論になると思います。ともかく債務は着実に減らすと、これは当たり前。それと同時に、まだまだ必要性の高いものは、これは料金を元に作ってゆくということで、これも松田さんもおっしゃって、猪瀬さんもそれに近いことをおっしゃっている。

だから、そこからの細かいことは、これからまたいろんな数字があるんだろうと思いますけれども、ともかく料金収入でもって、管理費用を減らしたのも含めて、ある部分は値下げに回すと、それからある部分は建設に回すということで、その先の細かいことは今後検討してもらおうということではないかと思うんですが。

松田さんの考えに大体近いんだろうと思います。

松田委員 そういう基本原理を今日きちっと決めて、至急先ほどの収支と言うか見通しのようなものを新しい試算で出してもらって、どのぐらいがお互いの頭の中にある幅なのかというのを見ないと、もうちょっと突っ込んだ議論はできないんじゃないかという感じがします。

中村委員 ただ、料金を下げるという話は、みんなもちろん安い方がいいに決まっていますから、それに対して過大な期待を抱くとどうしようもなくなるということで、そんなに甘いものではないぞということもちゃんとはっきりさせておかないといけないと思います。

大宅委員 さっき中村先生が路線のあるところは料金値下げで恩恵を被るけれども、なかったところはおっしゃったんですけれども、でもなかったところはそれまで負担してないわけですね。減税の話と同じで、税金払ってない人には減税の恩恵がないという論議があるのと同じ感じが私にはしました。

中村委員 それは早くつくれば、それを使っているわけで、そっちの人が要らないと言ったわけではなくて、欲しかったんだけど結局需要の多いところからという経済原則で遅くなっていった。

松田委員 そうすると、需要の多くて混雑したところは、値下げは後にしないとまずいんじゃないですか。だから少し値下げを、せっかくつくったのに全然利用価値がないというところを、できるだけ利用されるようにもっていくことが第1でしょうね。

中村委員 今の世界的な傾向からすると、混んでいるところは料金は上げるべきだということなんです、理屈ではそうだけれども政治的には大変難しい話だと思うんです。だけど、そういうこともしなければ、それこそ混んだところはまだまだつくる方向にばかり行くというわけですから、これは下げればいいというもんじゃないということは理解しておかなければいけないと思います。

松田委員 だから、ここに値下げと入ってないので、これはやはり入れるべきだと思います。

川本委員 先ほども申し上げたように、私は値下げは原則論としては賛成です。ただ松田さんおっしゃったように数字まで書き込める余裕というか、お金の余裕がどれだけ見込めるかは、なかなか確証がないとは思っております。

中村委員 私、何度も言ったと思いますが、ともかく料金が高いためにせっかくつくったのが使われないと、いわゆるデット・ウェイト・ロスと私がいつも言いますが、それが生じたのでは、そんなばかなことはない。だからこれはもう料金を減らすことを最初にやった方がいいと。そういった意味でともかく使われることの少ないところを安くして、もっと使って、それでその効果を地域に及ぼす。

それから順次、その先もし可能ならば減らしていけばよろしいし、ほかの地域にもそれを広めて、国民全部に利益が行き渡るようにすればいいというふうに思うんです。その逆をやったら大変なことになると思います。

川本委員 ただ、猪瀬さんがおっしゃったように、私は最終的に長野新幹線方式でいくべきだと思いますし、道路特定財源の地方委譲というのは将来的に考えていくべきだと思います。

松田委員 だから、この3番目の次ぐらいに道路料金の引き下げに使うんだということも項目としてきちっと入れておかないといけないと思うんですが。

それから、道路料金収入の一部を利用した建設と、それで余るものは私は合併方式がいいと言っているけれども、この長野新幹線方式でもいいですが、同じことですが、この高速道路料金の収入の一部をそこに突っ込んで建設を続ける。高速道路の建設を全部やめてしまえと言っているわけではありませんから、そのことはいいと思うんです。ただ、この一部のところが一括どのぐらいのことであるのかというイメージが、今の猪瀬さんが出している試算と、私がやったものとでかなりイメージが違いますから。私の方は

かなり厳しい試算結果が出ているものですから、ほかの条件もそこで変わってくるんです。

例えば、固定資産税をどうするのかということだけでも、相当枠が増えてくるんですね。あるいは、これが全然フルでやったら出てきませんし、そういう問題を一つひとつ今の試算で見ながら決めていって、今のところは一部と言うしかないと思います。

今井委員長 それは、租税効果と外部流出の回避というのが前提にならないとだめですね。

松田委員 はい。

猪瀬委員 固定資産税は、400億から300億ぐらいでいけるというのが一つの判断ですけども、だから。

松田委員 400って言うても、あれ全部合わせたら3,000でしょう。藤田さん。

藤田参事官 手元に資料はございませんけれども、フル課税されたとして3,000ということですよ。ですから、JRのときと同じようないろいろな措置を考えていきますと、猪瀬先生おっしゃったような3桁の数字になります。

中村委員 とにかく3つの目標、債務を減らす、できる限り料金を下げる、必要なものは料金を入れて建設をするという3つをやる。その解の場所というのは本当に難しいところですが、だけど我々はそれをやるのが求められているわけで、それを出して初めてこの改革が意味を持つんです。この3つの方向を決めて、そのあといろんなディテールでも決めてゆき。細かい制度を作っていくということではいいんではないですか。

松田委員 今おっしゃったことでいいですから、そういう原則を今日きちっと決めておく。更にそういうのを含めて私が提案しているように、保有機構というのは10年ぐらい経ったら解散するんだよというのをイメージとして持っていただければ、田中さんの言う意見でなくてもできるということにまで全部基本論の筋が決まってくると思うんです。

川本委員 新会社の自主的判断による建設の2番の項で、私はやはり松田さんが常々おっしゃっておられるように、新会社の自己資金調達を原則としてという項目があるべきだと思います。もちろん4番を否定するものではありませんけれども、原則としては新会社の自己資金調達で建設は行うことが必要だと思います。

松田さん、いかがお考えですか。

松田委員 新会社がお金を出す場合には、いかなる場合でも経営者の判断によって出すか、出さないかを決めるんでありまして、そのときの基準というのは採算性一点であります。採算性と言っても、狭い採算性と広い採算性がありまして、ちょっと足した方がこのバイパス、インターチェンジをつくった方がもったいよというのも含めてですけども、それはもう明確だと思います。だから、新会社に内部留保がこれからどんどんたまっていくことを期待していますね。それを道路建設に使ってはいけなから言わないけれども、それはあくまでも経営者の自主的な判断によるものであって、内部留保を建設に8割使えとか、5割使えとか何かで強制するという事は、非常に難しいし、やってはいけなからというふうに思っています。我が国は社会主義社会ではありませんから、それは絶対やってはいけなからだと思います。

ただし、今の25円の議論のうちもし債務を終わらせて余裕が出たら、何円かのものがあってやるならば、それは別にこの新会社の内部留保にしなくても、もしそれを最初から分けてしまって建設に使うという方法があるならば、それを否定はいたしません。ただし、そのときは最初からどういうふうにするのかわかりませんが、料金を取る受託行為だけをして国庫に入るのかどうか知りませんが、その場合にはそれは何円か減ってしまったとしても、それ以外のものは今までのシステムできちっと新会社に利益として行って、それが債務の返済と値下げと、今の新規建設の一部に働く、それは全部経営者の自主的判断によってやることなんだと。これが原則ではないかと思えます。

中村委員 民営化というんだから、その中でも一番大きな判断である建設の大型の投資なんていうのは、これはもう経営者の自主的判断しかないことは明らかであります。だけれども、それと同時にこの地域独占の道路事業というのを、独占のまま置いておいていいのかという問題があるわけですから、同時に競争企業が参入することだってあり得るといいう仕組みも、私は考えておくべきだと思います。

松田委員 川本さん、どうですか。

川本委員 自主的な判断が担保されるのであればです。

今井委員長 今、中村委員がおっしゃったのは、ある程度高速道路収入の一部を利用した建設をやるということをして前提にして、そしてこの1番にあるように政府がこことここをやりたいと言って公募しますね。そのときに、今度は新しい会社だけではなくて、いろんなところもPFIとして参加できるということですね。

中村委員 はい。

今井委員長 そして、その新しい会社は、自分で料金収入が入った分しか借りられませんから、借りられ

ない分はその補助で出てくると。フランスやイタリーでやっているのと同じ仕組みですね。

中村委員 はい。

川本委員 補助というのは何ですか。

今井委員長 補助がないとできない。

川本委員 それはちょっと重要な論点ですね。そこは違うんじゃないですか。

中村委員 料金は使うわけだけれども、それと同時に自主的に調達したお金ももちろん使うということです。それはどんなお金かは、その企業が決めればいい話だと。

田中委員長代理 つまりこういうことでしょうか。現行の料金制度を基にやるわけですから、中村先生も常々おっしゃるように、民間会社が仮にできたとしても、そうすると、料金収入から長期固定元利均等でまず負債を返していく、そうするとインセンティブが働きますね。それから一般管理費を引き、修繕費を引き、残りの部分がどれほど余裕があるかというのは、川本さんに言わせればさっきの5円分というのはもう食いつぶしているんだと。来年9月にならないとはっきりわかりませんが、本当は計算上は5円分ぐらいは3,000億か4,000億ぐらいは会社にあるわけですね。ただ、猪瀬さん流に言うと今までずぶずぶの経営をやっているわけですから、以外と食いつぶしているのかもしれない。

しかしながら、その利益の中から、おっしゃるように当然長期固定元利均等で返すものは返すわけですから、料金を下げるのか、あるいは建設する。地元からの要請が強くて、会社も全部は持てないけれども、3割ぐらいなら負担しますと、7割を国と地方が出してくれるならやりましょうと。長野新幹線方式というか薄皮方式というか、そういうことで対応する。高速道路の会社は地域のために貢献しないと生きていけないんだから、会社がそこら辺は評判がよくなるか、悪くなるか大事なポイントです。地元の要求も聞きながら、経営もうまくいくというのが一番いいわけですね。

しかし、それを命令して、いくらお前つくれとか言う話ではない。そこは自主性に任せるべきであるというふうには私は受け止めましたけれども。

中村委員 乗ってこなければ、これでもなお必要なものは、これは国と地方が一緒になってやればいいと。

田中委員長代理 それは国と地方が道路特会なり何なり。

中村委員 とまかく利用料金と何がしかを。今、川本さんも賛成だと言われた高速道路収入の一部を利用して、これをどこかに入れて、それを使ってという意味です。

川本委員 賛成とは言ってなくて、否定はしていないということです。債務返済を優先しその残額をと入れていただかないということです。

猪瀬委員 原則を先に確認してからそっちに移っていった方がいいんで、まず40兆の債務を一体にして返済するということが第1。

田中委員長代理 そのときに長期固定も入れてもらわないと。

猪瀬委員 もちろん長期固定を入れて。それはさっきそういう試算を出していますから。だから、40兆円の債務を返済するというので、当然長期固定は前から言っていますから、そして値下げを2割いかななくても1割以上例えばやる、それは40兆円を前提としているから拡大首都高・阪高も入った上で、40兆に対して1割値下げということをやると。そして、更に先ほど私が言ったのは、地方分権というものをきちんと位置づけると。まずそこを確認した上で、ではどうやってつくるのという話になるんじゃないですか。今どうやってくるのという話が先に来過ぎてしまっているんで、原則を確認した上でないと余り先に進んでしまうと問題があるんじゃないかと、地方分権というのは地方への一定の税源移譲をするということがあった上で、建設をどうしますかというふうになるんじゃないですか。

今井委員長 事務局で今、配ったのを説明してください。首都高・阪高。

森田参事官 先ほど口頭だけで首都高速と阪神高速の償還見通しを述べましたので、改めてそれをお配りしました。計算は、一番下に前提条件としてありますけれども、いわゆる新フレームの中位推計をベースに各公団で行った結果の概略の内容でございます。それを と に書かさせていただきました。

首都高速は、管理費を20%節減することで、現行契約に基づくというのは、新宿線までということですが、新宿線までの投資とすると今ある債務はすべて償還が可能ではないかということが1点でございます。

もう一つ、阪神高速道路公団は、同じく管理費を20%縮減した上で、更に出資率を上げる、現行25%ですけどもそれを50%に上げる、あるいは2,000億円の部分を何らかの形で、合併施工という形で地元を持っていると、現行計画に基づく今の大和川線までの投資と基本債務の償還は可能であるという結果が出ています。という報告を受けております。なお、いずれも前提条件の2つ目の黒ボツにあるように、それぞれ100

円の料金値上げが前提の計算でございます。

猪瀬委員 一番最後が問題ですね。

森田参事官 これも繰り返しお話ししておりますが、都市高速はJHと違って料金の決め方が後決めであるので、既に相当にできておる例えば新宿線などの償還は、それなりの負担をお願いするというのが仕組みでございます。

猪瀬委員 それは知っているけれども、結局前も言ったけれども、首都高の横浜環状線とか、阪高の大和川線とか、凍結が入ってない話で、それを全部つくるといって800円にしますというんでは、話が全然かみ合いません。

森田参事官 いずれにせよ、こういう管理費の節減のような自らの努力をすることによって、それぞれの両公団が自分のつくった債務についてはそれなりに償還をすることが可能であるという、その点が今日の議論でエッセンスではないかと思いましたので、それを紹介させていただいた次第です。

松田委員 確認するけれども、これは今残っている建仮の部分も、その2つの公団は全部含めてという話ですね。

森田参事官 そうです。

松田委員 それでは、これできちっといけるのであれば、少し出てきますね。何年で返すかということにもよりますけれどもね。

その出てくる試算をしてもらわないといけないけれども、その金額を使って値下げと道路をつくるというやり方を考えましょう。だけれども、私の個人的趣味かもしれないけれども、数字を腰だめでも見てからでないと、下げるといって猪瀬さんの意見は賛成だけれども、1割とか2割とかというと、それは括弧の中に入れておいてもらわないと自信がないということです。

猪瀬委員 この首都高・阪高の償還見通しという概略試算は何度も出ているので、だからこそこの前一部を拡大すれば、いずれにしろ償還はできるということで、これについてはそれほど重要な話ではないと思っています。当然債務返済は可能であるということは、拡大首都高、拡大阪高の試算値でも出ているわけですから、それを単に首都高・阪高だけ単独でやってみてこうだというバリエーションにすぎないわけで、これ自体はそれほど重要な問題ではないと思います。

今、松田委員から1割か2割かはっきりしないではないかと、債務返済の全体をおっしゃられたんですが、それはそれでとりあえず今こういう試算値を私が出しているの、これは事務局でもう一度長期固定のあれでやってもらえばいいわけで、それはそれで出してもらいたいということです。この試算自体は間違いではないので、事務局としても一応やってください。

とりあえず、私も今、2割でなければいけないと言っているわけではないわけですから、いずれにしろわかりやすい一定の、1割なら1割とか、そういう一定の数字をきちんと見せていくことは必要でありますよ。2割だとかなりきつくなりますけれども、それでも50年で返済できますが、1割だったら35年で返済できるということでありますから、基本的な数字としてはそういうものは出ているということであります。

いずれにしろ、債務を返済し、値下げをし、そして道路特定財源がどういう状況であるかということ踏まえて、先ほどいろいろな問題提起をしましたが、一般財源化へ向けつつ、なおかつ地方に一定の移譲をすると。そうすると地方分権的な要素を持った新規建設の決定的話し合いができていく。そこに民営化会社が採算の範囲内でそれに参加していくというふうな図式ができていくわけで、みなさんが予想しているよりも道路特定財源がよけいにあるということと、高速道路計画がダブってつくられているところをもう少し修正していけば、新規建設はそういう意味で可能であるというふうに思うわけです。

ですから、建設スキーム案を、そういう流れでいくんですけども、まず一つひとつ確認して進んだ方がいいのではないかとこのように思います。

石原大臣 これ800円の首都高の値上げを織り込んでいるものですね。非常にパーソナルな情報で恐縮なんですけれども、都知事はETCが完全に利用できるようになって利便性が確保・向上しない限りは、これを認めないと言っているんです。料金の引き上げのプロセスは国交省に申請して認可ですけども、その前に東京都に相談するというのが入っているんです。ですから、その点は知事選挙が来年4月で非常に微妙なんですけれども、現行の知事が続投すると800円はないんで、そのところがどうなるか参考までに教えてください。

松田委員 みんなで少し下げようじゃないかという議論をしているときに、100円で何でも東京で上げようという議論は異質かもしれませんよ。

猪瀬委員 だから、これを拡大首都高・拡大阪高でやったら100円上げなくてもできるという試算でやればいいわけで、これは今、石原大臣からありましたけれども、800円になんかしたらだれも認めませんよ。大騒ぎになりますよ、何のために民営化委員会があったんだということになりますから、そのところはよく御承知置きください。

松田委員 ところで、委員長、本論に戻って、大体猪瀬さんが言っているのも、私も言っているのも、川本さんが言っているのも、先生が言っているの、一昭さんが言っているのも、大体基本は同じになってきていると思いますから、とりあえずその方向でこれを決めたらどうですか。

川本委員 テクニカルな質問なんですけれども、首都高・阪高は、これは貸付料は定額ですか。定額で払っているのかどうか。

それから、初年度額はコスト削減を20%にすれば多少の利益が出るような設定になっているのか、そこをお聞きしたいんですけども。

森田参事官 この計算は、とりあえず現行の公団方式での計算です。ただ、公租公課がないとすれば、外部流出がありませんので、そのスキームに関係なく結論として同じことになるのではないかと。もちろん貸付料の決め方等によって、年によってあるところに利益が偏在をするということになって、法人税がかかるとか、そういうことはありますから、そういう詳細なところになってくれば影響が出てくるとは思いますけど、とりあえず現時点ではそういうのがないという前提の計算をしているということですよ。

中村委員 田中さん、私は今もって保有・債務機構から返して、またそこから必要な建設費を出していくという案がベストだと思っているんです。だけど、ずっと皆さんの意見、もう何か月も続いているわけですが、委員長は違うかもしれないけれども、ほかの委員の方はみんなあれでは無理だと言われるので、もうそこまで皆さん無理だとおっしゃるなら、これはもう私一人でああいうことを言っている、まとまるものもまとまらないと思っているわけです。

それから、料金も使う、それと同時にそれ以外のお金、猪瀬さんの言われるようなのがどういふふうになれば実行可能かよくわかりませんが、そういうようなことをして、それこそ長野新幹線方式と呼んでいいのかわかりませんが、いろいろなものを混ぜてやるのもあれば、PFIみたいな民間のもあれば、あるいは料金だけでやるのもあれば、いろいろな方式がその路線路線によって、そのときそのときによって、オプションはあるわけで、それをこれから実現していくときに考えてもらえばよろしいということで私は言っているんで、それでよろしいですね。

松田委員 私は結構です。

田中委員長代理 私も結構です。中村先生がよくそこまでおっしゃっていただいたものとお礼を申し上げます。

松田委員 大体意見まとまりましたからひとつ。

猪瀬委員 整理させていただいてよろしいでしょうか。40兆円を一体にして長期固定で返済していくということを優先する。

2番目は、値下げを考える。これは1割か2割かはともかく、値下げは四公団一体として、JHのみでなく首都高・阪高、本四もこの間半分にするとかいう話がありましたが、そういうものを含めた意味での値下げを考える。

3番目は、地方分権というものを重視する。地方分権を重視するというのは、道路特定財源の中から地方に一定のものを少し移譲する。そういうふうなことを前提にした上で、この結果民営化会社が自主的な判断によって、国と地方と話し合って採算性の範囲内で建設ができる。もちろん、これは分割を前提としていますから、それぞれエリア、エリアでの自主性が生かされてくると。こういうふうな考えてよろしいのではないかと思いますけど、いかがでしょうか。

今井委員長 地方分権を前提としてとか、それは考え方としては非常に結構なだけども、全体の道路政策の問題になりますから、やはりこの諮問に従って答申するという形の集約をさせてもらいたいと思うんですけども。

猪瀬委員 地方分権という言葉は直接出るわけではないんですけど、要するに分割ですから、基本的に分割した地域が自主性において判断できるような財源の保障というのか。

中村委員 地方費も入れ得ると。

猪瀬委員 そうです、つまり国と地方ですから、国ばかりが特定財源を抱え込んでしまって、地方にお金がなくてというのではなく、国の分を削って地方に回してあげなさいよと言いたいわけですが。

田中委員長代理 猪瀬さんの考え方は尊重するし、賛成なんだけれども。

今井委員長 だから、この3ポツのところに国と地方の財源による建設というのは書いてあるわけです。これはまさに新しい会社が建設できないものについては、毎年の道路料金でやると、直轄方式による建設は毎年の予算編成で検討するということがここに当たるわけなんで、それを新会社の自主的な判断による建設のところへ持ってきてしまうと、ちょっと具合悪いんですね。上の1からつながってこれは必ずやるわけですから、猪瀬さんかのおっしゃることはよくわかるけれども、意見集約の形としてはちょっと問題あるように思います。

まず、第1優先、債務の確実な返済というのは、これはもう当然だと思います。それから、今、新会社の自主的判断による建設ということをやっていますので、第1優先は債務の確実な返済だと、そして厳格な歯止めというのは、債務の総額を増加させないということが必要なだけれども、それは一定期限内に削減するということを入れました。ここに書いてある。

それから、租税公課等外部流出はできるだけ回避すると。

さっき川本さんが言われたんですが、新会社の自主的判断による建設は、新会社の自己資金によることを原則として、債務の確実な返済を確保した上で、高速道路収入の一部を利用した建設と、債務の確実な返済を確保した上でと、これが優先になります。

個別路線をこれから新会社はやるわけですから、そのときの採算性を透明化して、受ける受けないはその時点でやると。

猪瀬さんが言われた、民営化に伴って弾力的な料金設定などによる料金の引き下げ、これは当然さっきから私が言っているような管理費、それから関連会社、こういったものを利用して、そこに2割とか3割とか目標設定をある程度してもいいかもしれないと思っているんですけども、料金ではありませんよ、コストの引き下げですよ、収益目標ですよ。3番目は、猪瀬さんが言われている、国と地方の役割なんです。なおかつ、国が決めたものを新会社がやらないものについては、国と地方の財源によって建設すると。

これがここに書かれていることに沿った結論ではないかと思うんですけども、いかがですか。

田中委員長代理 基本的に大体わかりますけれども、問題は新会社の参画という言葉は義務づけではないということです。新会社の参画、つまり共同でやりますというニュアンスをどこかに出してもらいたいということが1点。

今井委員長 ですから、新会社の自主的判断による建設ということで、強制ではないんです。

田中委員長代理 そのときに念を押さないでもいいですかね。国との合併でやるという話も当然これに入っているという理解ならそれでいいです。

もう一点は、中村委員が自分の名前を消してくれと今日冒頭におっしゃったことですが、やはり政府がやることですが、個別路線の優先順位の基準というのは、基本原則として政府はこうしなければいけないということ、どこかに書いてもらいたい。今日の話で皆さん一致したと思っていますけれども、いかがでしょうか。

猪瀬委員 中村さんのものはこれでいいわけだから、そうではなくて問題は、そのままの流れではちょっとまずいということをやっているわけで。

田中委員長代理 では事務局で、今、委員長が言われたことを紙に落としてみてください。

今井委員長 では、休憩をいただけますか、紙にしてみますから。

大宅委員 租税公課等の「等」は何ですか。

今井委員長 「等」は、外部流失です。

猪瀬委員 ちょっと考えている間に言います。租税公課等の外部流出の回避は、保有・債務返済機構だから、既に可能になっているわけです。固定試算税は300億、400億としても、それはもうしょうがないとして、基本的には保有・債務返済機構は、租税公課と外部流失の回避をしているわけですから、これをあえて。

大宅委員 でも、内部留保すると新会社は法人税も払うんですね。

田中委員長代理 それは、保有機構だからではなくて、固定試算税の用途非課税の話。

猪瀬委員 固定試算税は、どっちにしろ用途非課税でいいんだけど、そうではなくて、法人税の問題はある程度回避しているわけですから、ここであえて書くのは何なのかよくわからないので、つまりこの間の最初の1の図のような話になってしまうのかなということです。

広畑企画官 正直申し上げて、当方でもきちっと詰めたわけではありませんので、論理的には配当とかというのはあり得ますが、さしたる意味はありませんので、等を取っても問題はないと思います。

松田委員 言っているのは等じゃないんでしょう、租税公課の外部流出というのは、保有機構のやり方を取れば、そこらの方で全部できてしまって、新会社についてまた固定資産税の減免措置を要求するんでなければ、最初の5年とかですね、そうでなければ関係ないじゃないですか。

川本委員 法人税ということですか。

松田委員 法人税は払わないといけません。

大宅委員 そうすると、回避というのは合わないですね。

柴田次長 委員長、建設のスキームはまだ完全に決まっていませんので、例えば会社に料金がプールされれば、当然法人税がかかっていくというような問題もありますので、ここにはやはりきっちり書いておくべきだと思います。

大宅委員 そうすると、法人税が出ていくことになるから、内部留保はだめという話になってしまいませんか。

柴田次長 いろんな問題、どういう格好のスキームにするかによって、税金の問題は避けられませんので、できるだけそういうものが出ていかないようなスキームにしなければ、外に出ていってしまうということを確認しておくべきだろうと。これは中間整理のときにもそういうことがたしか書いてあると思います。

今井委員長 建設を強制されないということから言うと、こういうことは考える必要があるんじゃないですか。

猪瀬委員 建設の強制と租税公課の外部流出とはつながらないでしょうか。

松田委員 少し考えてみますか。

猪瀬委員 1と2と3に飛んでいるのが問題なんですね。3を大事にしなければいけないのに、2の中に建設が入って行って、3を後ろにされているのがちょっとどうかというふうに思っているわけですが。

それと基本的な問題で、前からそれは建設スキームは重要な問題ではあったんだけど、とにかく優先順位をはっきり明記していかないと、非常に並列的にいろいろ書かれているのがちょっと気になっているんです。

田中委員長代理 何を並列にですか。

猪瀬委員 つまり債務返済、値下げ、そしてもし建設する場合の条件として分割民営化会社が地方の道路特定財源を使うわけですから、そういう保障は与えないと。

今井委員長 今日これなるべくまとめてみたいんだけど、ちょっと休憩いただけますか、それで皆さんがおっしゃっていることを盛り込んでみて、それで一番納得されるようなことにしてみたいと思うので、ちょっと休憩をください。10分か15分で整理してみてください。

川本委員 租税公課のところは、租税公課とか納付金とか、そういうものはしないということですか。ちょっと私、大事なことを言っているですけども。

今井委員長 新しい会社がつくるときのお金の問題なんです。

(休憩)

今井委員長 それでは、皆様方の御意見をできるだけ取り入れた案を今まとめてもらったんですが、ちょっと読んでください。

柴田次長 「意見集約(案)」。

1. 本委員会においてとりまとめられた基準に基づく個別路線の優先順位の決定。公表。(政府)

2. 新会社の自主的判断による建設

・以下に基本原則として制度設計

条件

第1 優先順位は債務の確実な返済

厳格な歯止め

債務は、総額を増加させず、かつ、一定の期限内に削減

租税公課による外部流出の回避

新会社の自己資金によることを原則とし、債務の確実な返済

を確保した上での高速道路収入の一部を利用した建設

個別路線の採算性の透明化

民営化に伴い、弾力的な料金設定等による料金引下げを検討

3. 国・地方の財源による建設（新会社参画）

上記2. の対象以外のもの

具体的な制度設計（仕組み）は政府において検討

以上でございます。

猪瀬委員 これはちょっと違うと思うんです。先ほど私が意見を述べましたけれども、これだと先ほど言ったのと全然違ってくるんですが、まず40兆円の債務を返済するというのがまず第1優先であって、そして次に国民に還元するという部分で値下げというのがあって、そして3番目に一番下に書いてある3の、私は地方分権という言い方をあえてしたけれども、要するに長野新幹線方式なんです、国と地方と民営化会社は採算性の範囲内において道路を建設ということがまず順番なんです。その上で、この2のいっぱい書いてあるものが、これから議論をしなければいけないと思うけれども、まずそういう流れを確認しないと、これだとつくりたいことばかり考えているのではないかというふうに理解されますよ。そうではないと思うんです。

やはり40兆円の債務がいかに重たいかということで、保有・債務返済機構が決まったわけで、保有・債務返済機構というのは、とにかく借金を返すためにつくったわけですから、その借金を返すためにつくったんだということが、保有・債務返済機構のみそなんで、ですから法人税が安くなるということを選択したわけで、基本的に借金を返すという前提のスキームがあって、まずそれが第1番目であって、次に高速道路をつくるために24.6円を取っているということが前提であるならば、20円は返済で5円が未来の建設用だという仕組みになっていると思いますが、その5円の部分を未来に建設するというのではなくて、とりあえず国民に返してから未来のことを考えましようということだと思うので、私は2割値下げと言ったんですが、2割でなくても1割でもいいんですが、とりあえず1割なら1割、数字はともかく値下げをするというのがあって、国民が現状の高速道路を国民経済的観点からも、道路利用者としても安く利用できるということがあって、それでも更につくるということは、地方のどうしても必要だという人たちがいるということで、中村さんのそういう個別路線の優先順位というのが出てきたと思います。そうであるならば民営化会社は採算の範囲内において、自主的な判断で協力していくということはやらなければいけないと。

その場合に、先ほど言いましたように、国の道路特定財源の一般財源化がたまたま行き詰まっている流れの中で、用途拡大というふうになっているということであれば、それを地方に回して、地方が自主的に判断しながら参加できる財源を与え、その結果国と地方が対等に話し合いながら民営化会社も参加して、三者で対等に話し合っ、採算性の範囲内で協力しながらどこにどういう道路をつくるか、基本的には決まっていますけれども、同じ県の中で2つあったらどうしてもこっちにしたいとか、そういうことが決まったりしていくわけです。そういうことをきちんと前提にした上で建設はどうするという、建設というのは基本的には今の3番のことで、建設はある程度は可能なんですから、その上で更にどうするかという問題で、ここにある2番目の問題が出てくるのであれば、それについては討論してもいいと思いますが、まず前提をきちんとしていかないと、これだとただつくるように思われてしまいますし、実際そうになってしまう恐れがあると私は見えています。

中村委員 今日のここでの話というのは、建設の話をしようとするわけでしょう。全体の話ではなくて、いろんな問題をやってきて、今日は建設の問題だけ取り上げるんだから、この中に建設の話がたくさんあって当然なんです。ただそのときに建設、建設では困ると。弾力的な料金設定とか、債務の返済とか、そういうのがそのとき大変大事な話だということで、建設の話なんだけれどもその中にあって、この条件下においてということでこれらを入れているわけで、私は猪瀬さんの言われる順番ぐらいは動かす余地あるのかと思いますけれども、プリンシプルとしてはこれで十分で、これから先のディテールはいろんな所で詰めていってもらうしか手ないんではないですか。今日はそこまでとても無理ですよ。

猪瀬委員 だって、常に債務返済の問題と値下げの問題は何度も出ていますし、基本的にはほぼ皆さんが了解できる話を私は振っているつもりですが、その上で建設があるんだというふうにやらないと、まず歯止め歯止めと言うけれども、何が問題かということをはっきりさせながら歯止めというふうにいらないと、やはり優先順位を付けるべきだと思うんです。だから、建設をしてはいけないなんて言っているわけではないじゃないですか。こういうふうきちんと枠組みをつくっていくことが大事だと言っているわけです。

今井委員長 中身よりもあれですか、順番にこだわるわけですか。

猪瀬委員 単に順番というよりも、コンセプトが順番になるわけです。そして今、大項目の2で立てられ

ている中身をもっと詰めるということで、まずその順番があってこれを詰めるということで、これもこんな6項目も要らないと思うんです。だから、この中で消えていくものがありますから、6番目の弾力的な設定等とか、それから債務を増加させずと、増加させないのは当たり前だから、これもちょっと表現を考えるべきだし、したがって第1優先は債務の条件というところにある、もちろん中村さんの大きな1は当然いいんですが、条件の をトップに持って行って、そして更に を次の大きな項目として持って行く、そういうことをまずしないと、並列で、 というような項目に入る話ではないんだという、その基本的な認識をまず、ただ順番の問題ではないですから、それをきちんと明記して、そしてこの大きな3にある、基本的には長野新幹線方式ですが、そういうものをきちんと位置づけて、その上で新会社のほかにどういうことがあり得るか、そういうつくりかけのをどうするかという判断で出てくるでしょうから、それが最後に来るといことだと、順番としてはそうじゃないですか。

中村委員 こんなんじゃないんですか。例えば、 をすると、ただしそのとき以下の条件を満たさなければならないということで、それ以外の、 、 、 という条件が付くということ。あるいは、もしどうしても のところに3.を入れるというなら、3.のところを と一緒にして、それで上に。

田中委員長代理 私はこういうふうに理解しました。条件のところの はそれでいいとして、この に書いてある表現は若干修正するにしても、 として料金引き下げの問題を書いて、それからその上で3にある国・地方の財源による建設、この表現は別にして、それを書いて、その上で厳格な歯止めを、この表現は今日の冒頭で言ったように、承継した債務総額を逐次減らすだけでいいと思うんですが、そういうふうを持っていく。

は、ちょっと意味がわからないんですけども。それから最後に の個別路線の採算性の透明化と、そういう順番で条件を書けばいいんじゃないかと思います。

ただ、租税公課による外部流出の回避というのが、ここに書かなければいけない意味がちょっとわからないで教えていただきたいと思います。

柴田次長 これは新規建設の部分でございます。既存の部分については、機構をかませることによって、固定試算税、法事税等をできるだけ少なくしようということで意見集約がなされておりました。

新規建設の部分について、具体的な制度設計はもちろん今後どこかでやられるでしょうけれども、前回事務局が例えば御説明した案の1つは、会社に利益を留保しようと、そのときには法人税が半分かかってしまうと、それであれば回避するような措置がなければだめだということで、やはり公租公課の部分というのは、相当大きな話として出てくるんじゃないかと思います。そこについては中間整理の御議論の中にもございましたけれども、できるだけこれらの機構、公団、あるいは会社から租税公課を流出させないような措置をやっていくんだという考え方は、明確にしておくべきではないかと思っております。

川本委員 今のお話で、法人税の回避であるならば、保有機構をつくる意味合いと全く相容れないわけで、その段階で論理破綻していると申し上げざるを得ないと思います。

ですから、法人税が回避できるのであれば、元に戻りますけれども上下一体でも同じことなわけですから、新規建設に限って法人税を回避するような措置が取れるということ、今の段階で言ったりとか、考えたり、想定するということは、私はとても信じられない。

田中委員長代理 今、私もそれを言おうと思ったんですが、これは今の段階であえてここまで言わないといけないかどうか、聞いておきたいと思います。

猪瀬委員 だから、この は要らないです。

田中委員長代理 条件だって、まだあるかもわからない。

猪瀬委員 もし、あえて入れるとしたら、今、川本さんが言った法人税の問題ではなくて、固定資産税の問題でしょうね。つまり固定資産税は用途非課税の問題があって、結局400億 とか300億 とかに丸められるわけでしょう。基本的には国鉄の6かける6とかやっていけば、2分の1から3分の1をかけるとかやっていけば大体400億 になりますね、それは試算で出ているわけだから、そこをきちんと確定するという意味であるならいいけれども、それは法人税の問題ではないと、そこをはっきりしないと、保有債務返済機構をつくった意味ありませんから。

つまりこの中で必要なのは、私が言ったのをメモしておいてもらいたいけれども、40兆円を返す、「第1優先順位は債務の確実な返済」となっているけれども、中村さんの1番目のものはちょっと置いておいて、これはもちろん認めていますから、それで第1が になるわけで、そのときに6番目の値下げが第2になるわけです。それから値下げを「検討」じゃないんです。値下げを「する」なんです。検討というのは検討し

ているまま終わってしまうから。

大宅委員 では、目指すとか。

猪瀬委員 いや、これは「目指す」ではなくて「する」なんです。第1優先が返済、そして値下げする、次に大きな3がまず第3になるわけです。第4が、ここにあるわけなんです。

今井委員長 猪瀬さん、あなたの言うことはよくわかったから、ちょっと調整させてください。ちょっと休憩させてください。

松田委員 私も租税公課というのは、田中さんの意見に乗るならこれは必要なだけけれども、我々は田中さんの意見はセカンドでいってくれと言っているんだから、これは要らないと思う、どう考えても保有機構の方に行ってしまうんだから。

田中委員長代理 我々の今日の意見集約だって、どうしても議論の結果、保有機構として、あるいは新会社とするかどうかという議論をする必要があるなら、それはそのときにもう一回やってもいいと思います。

今井委員長 猪瀬さん、ちょっと5分ぐらい意見を聞きたいんですけども。

猪瀬委員 要するに、これは全然書き直してくれないと話にならないです。

柴田次長 租税のところについては、いろんな工夫があるでしょうし、特に御異論があるのであれば、特にここに書く必要もないのかというふうに思います。

猪瀬委員 だから、3分あれば書けるでしょう。

中村委員 猪瀬さんの言うことを、私なりに解釈すれば、
、
、
はだめならあれだけれども、
、
これはみんなアンダー・ザ・コンディションなんです。以下の条件下においてなんです。それでやると。

川本委員 私も、やはり公団の建設については、パラダイム転換なわけだから、猪瀬さんがおっしゃるように、3番の国・地方の財源による建設が前に出るというのは、重要だと思います。

猪瀬委員 ただ並んでいるのではなくて、コンセプトが並んでいるわけだから。

今井委員長 猪瀬さん、ちょっと来てください。

猪瀬委員 それは、今、言ったのをつくっていただいて、ここでもう一回修正をすればいいと思いますから、それをちょっとやってみてください。非常にシンプルなことを言っていますから、
を第1にして。

今井委員長 ちょっと来てください。最終的に大臣と調整しなければいけないから。

猪瀬委員 ただ、たたき台として言っているわけですから。

(休憩)

中村委員 こういうふうを書くのなら、債務の確実な返済を確保した上でなんて、こんなもの1のところでは言っているんだから、こんなリダグダグな表現はする必要はないですね。

今井委員長 1項目立てたからね。

猪瀬委員 これは、私がさっき言ったことと違っていますね。私がさっき言ったのは、これでは5と4が逆なんです。5と4が逆でなければ、基本的な考え方として債務返済があって、料金値下げがあって、そして中村さんの優先順位の問題があって、そして採算性の範囲内で民営化会社が国と地方と建設するというのがあって、更に何かある場合には、それが次になるわけだから、これは4が先に来たら、5の実実は民営化の一番の目玉であるはずのものが、最後になってしまう。これは全然優先順位が違うと思うんですけども。ほかの方々はどう思いますか。

中村委員 だけど、今日の議論の集約なんでしょう。全体の集約ではないんだから、今日の議論というのは、建設をどうするのかと言っているんだから。

猪瀬委員 それは一番大事な問題で、それに歯止めをかけるというのが民営化委員会の役割なんだから、優先順位が何かということを、ここで建設という言葉が入った場合には明記しなければおかしいじゃないですか。

中村委員 上の方は、みんなそのときの条件なんですよ。こういうふうな条件の下で4の
をやりますということを言っているわけであって。

田中委員長代理 私の理解は、とにかく新会社が自主的に判断してつくることが非常に重要だと思うんです。新会社でできないというときに、国・地方の財源による建設。5がいかに大きかろうとも、論理の順番としては4、5ではないかなと。委員長がいつもおっしゃる閣議決定の順番もそういうことになって

います。だからというわけではないんですけれども、論理としてはやはり新会社の自主性というのをまず言っておいて、それから大きな項目を立てたのは、猪瀬さんがおっしゃっていた重要性をおもんぱかって5を書いて、しかも長野新幹線方式かどうかというのを括弧して、新会社参画と書いてあれば、今日のところはこういうことでもいいのではないかと。来年の9月企業会計原則に基づく財務状況を見て重要な問題があれば、それはそのときに我々の監視の中で考えなければいけないんですけれども、差し当たり今日の合意の中では、こういう順番でいいのではないかなというのが私の意見です。

猪瀬委員 新会社の自主的判断というのは、基本的に採算性の範囲内において行うわけですから、そうであれば、5番のものが先になって国と地方と採算性の範囲内で民営化会社が参画するわけですから、それがまず自主的な判断の最初であって、更にいろんな建設仮勘定とかの問題が含まれていたとしたら、次の問題になるわけでしょう。

基本的には、まず、国と地方と採算の範囲内における民営化会社の参加というのが、自主的な参加ですから、その自主的な参加を5でうたっているわけですから、その自主的な参加がまずあった上で、次の問題にいくべきだと私は思うんです。ほかの方々どうですか。

中村委員 これはともかく原則だから、順番や何かの問題もあるかもしれないけれども、最終的な答申を書くときに、そういうふうなことも踏まえて丁寧に書いていくわけでしょう。

極端なことを言えば、キーワードだけ並んでたっていいような話なんではないですか。

猪瀬委員 今、まさにこの原則をきちんと打ち出すことが大事なんです。したがって、5と4は逆にすべきだというふうに、まず思うんです。

川本委員 田中先生が、ロジックだとおっしゃるんですけれども、3番でまず政府というのが出ているわけですね。それで5番の新会社参画の国・地方の財源による建設があって、4番の新会社の自主的判断による建設が来ると思います。

松田委員 ただ単に順番の問題ではないんです。やはり、1つのものの考え方の基本だから、これは順番を変えたって別に議論の中身が変わるわけではないですから、だから4と5は番号を変えておいた方がいいと思います。

それよりももっと重要なのは、やはり皆さん「総額を増加させず」にこだわるんですか。

猪瀬委員 私はそれについて意見があるんですけれども、まず、5と4を逆にしてから中身に入っていきたいんです。

大宅委員 5を先にすると、猪瀬さんが思っているのと逆に、つくりたいというように見える。いいんですか、それで。

猪瀬委員 そうであれば、採算性の範囲内において民営化会社がやるということです。

大宅委員 だって4でやったら、基本的にはほとんどつukれないわけでしょう。

猪瀬委員 いやいや、4の方がつukれちゃうんです。だから歯止めをかけるというのは、5というのは採算性の範囲内において参画するわけですから、これが一番わかりやすいわけで、これが歯止めです。つまり、税金を使うということです。税金を使うというのは、民営化会社は採算性の範囲でしかやれませんかという宣言ですから、ここはきちんとしておかないと。

川本委員 あと新会社参画可ですね、可能ということで、新会社がこれだと、さっきどなたがおっしゃったように、必ず参画するように聞こえては。

松田委員 新会社参画というと、必ず全部参画しなければいけないから、これはやはり新会社の判断によりと書いておけばいいんです。

猪瀬委員 簡単に言えば、5番目は長野新幹線方式のことですよ。

大宅委員 わかりますよ。私の理解は、4でやると、借金を返していくと、高速道路収入の一部なんて残らないんじゃないのと思っているわけです。だから、つukれないんじゃないかと思っています。

中村委員 そんなのやってみないとわからないじゃないですか、ここでヤマカンで議論ばかりしたって。だからここはキーワードをちゃんと並べて、あとは答申のときにちゃんと書けばいいんです。

猪瀬委員 いや、ここのところで原則を曲げて通り過ぎると大変なことになると思います。ですから、5番目は長野新幹線方式ということですから、それはあくまでも採算性の範囲でということが、まず留保されますから、それがあって次に4番目の項目のようになるわけで、それが厳格な歯止めということが出てくるんです。まず、その前にきちんと採算性の範囲内で、長野新幹線なら長野新幹線でやるんだということがなければ、どんどん歯止めがなくなってきましたから。

中村委員 この中にみんな猪瀬さんが今まで言われたことが、キーワードとしてみんな入っているじゃないですか、それ以上のことをあ言ったら、またむちゃくちゃになりますよ。

田中委員長代理 私がさっき言ったのは、それは大宅さんがおっしゃったように、条件のところの というのは、そうは書いてあっても、正直言って独自につくるものはないと思います。

しかし、論理の順番としては、やはり新会社の自主的判断でつくる。しかし、それが閣議決定を読んでも、それ以外のものは国が直轄してやるというだけけれども、その直轄でやる前に、新会社の判断により参画することもあるということですから、皆さんどう考えられるか知りませんが、どっちが多いか少ないかという問題、あるいは政治的にどうかという問題は別にして、論理の順番として私はこうではないかなと、これは意見を求められたから私はそう思いますということであります。

猪瀬委員 田中さん、それをやってしまうと大変なことになりますよ。

田中委員長代理 どこがどう大変になりますか。

猪瀬委員 まず、私があえて4番について細かい文言を訂正させていただきますけれども、厳格な歯止めというところは、債務は総額を減少させつつ、かつ長期固定で着実に返済することが前提。とやらないと、これは総額を増加させなければ平らにいつてしまうんだから、平らでぐるぐる回りますよ。債務は総額を減少させつつ、かつ長期固定で着実に返済することが前提。これは厳格な歯止めです。

田中委員長代理 今、おっしゃったことは事実で、私も冒頭に総額を問題にしたんですけれども。

猪瀬委員 いや、文言に反映されなければ、おっしゃることはよくわかるけれども、問題になってしまいます。

田中委員長代理 中身の文言については、1、2、3をまだこれから議論しなければいけないだけけれども、私は4と5の論理の展開のことを言っただけです。多数の人がそうじゃないとおっしゃれば話は別だけれども、その点については中村先生とは一致している考え方です。

今井委員長 猪瀬さん、結局答申を書くときに、やはり閣議決定の線に沿って書くわけでしょう。ですから、新しい会社がやれる順番とやり方ということをまず書いて、その後その他の路線の建設、例えば直轄方式による建設は毎年度予算編成で検討すると、最後のものはそれなんです。その中で、あるいは長野新幹線方式が出てくるかもわからない。だから、やはり答申する順番からいくとこういうことになるんです。返済とか、料金とか、あなたの言うとおり決めただから、これで認めてもらわないとまとまらないよ。

中村委員 私は今もって保有・債務返済機構で必要なものは着実につくるというのが必要だと思っているので、そっちへ戻りますよ。逆戻りなしだというのでそれでやっているわけで、私は今もってそっちの方が将来的に絶対正しい方向だと思っていますから。

猪瀬委員 厳格な歯止めという言葉の本来の意味は、今、私が申し上げたようなことになると思います。

川本委員 私もそこは、とつてもこだわっていて、債務は総額を減少しつつということだと思えます。増加させずだと、上に張り付いたまま減らない。初期のところでは減らないような状況があるということもあるのかもしれないけれども、やはり書くこととしては減少させつつだと思えます。

猪瀬委員 で、ちょっとしつこいかもしれませんが、一番大事なことなので、新会社の自己資金によることを原則とし、債務の確実な返済を確保した上での高速道路収入の一部を利用した建設をする場合、会社の経営判断で行うというのが入らないと、自主的判断にならないですよ。

中村委員 それは4の上に書いてあるじゃないですか。

大宅委員 大きいタイトルは、自主的な判断なんだから、もう一度そこに書く必要はないと思います。

中村委員 私は、猪瀬さんみたいな立派な、ああいうような本を書かれる方が、こういうところでそんなおかしな文章を考えられるなんて信じがたいですよ。

猪瀬委員 その部分をきちんとやらないと、会社の経営判断で行うと入れないと、1で言っている自主的判断による建設と4の大きな項目に書いてあるのであれば、小さな項目は、そこでリフレインしてもおかしくはないです。

川本委員 私も、初めてぐらいに猪瀬さんと同じ意見なんです、そのところはこだわりたいと思います。

松田委員 念を押してそれを入れるのならば、それで結構ですよ、別に意味が変わるわけではない。

猪瀬委員 もう一言言わせていただきますと、大きな2の民営化の果実を国民に還元するため、この後に民営化と同時に入れないと、いつ値下げするかわからないから、やはり始まる時に値下げするのであるという意味合いを入れるべきだと、民営化と同時に弾力的な云々かんぬんとなるべきだと私は思いますが、

これはよろしいですね。

1、2、3、4 それでよろしければ、最後にまた5と4の引っくり返しの問題に戻りたいと思いますが。

新会社参画という、これは多分事務局が余りこの件について愛がないんでしょうね、そっけなく書いてありますね。つまり、4を一番大事にしていますから、5はうるさいから入れておこうという感じになっていると私は見ているんですが、やはりこの委員会で、長野新幹線方式でやりましょうという言葉が何度も何度も出てきたわけでありまして、長野新幹線方式でやるのであれば、先ほど言った地方分権という言葉が入っていいわけですが、あえてそれは最終答申の大きな枕としてふっておけばいいかもしれないと考えますので、ここで国・地方の財源による建設というのを、長野新幹線方式とはあえて書きませんが、そういうことありますから、新会社の参画というのは、新会社は採算性の範囲内において参画するということですが、それをきちんと書いて、これを前に持ってきて、それで初めて基本的な民営化の考え方というか、優先順位が確定すると私は思うわけです。

そうでないと、本当に皆さんこれでいいと思いますか。もしこのまま行ったら歯止めがなくなりますよ。つまり、地方と国の出資と採算性の範囲内において民営化会社が参加するところに重要な最初の歯止めがかかるわけですから、その部分をきちんと見ないと。

今井委員長 猪瀬さん、私は答申に書くときに、ここから外れたら書けないと思います。だから、やはりあなたの順番は違うんだよ。直轄方式にやるのは、その他の路線の建設になるわけですし、その中で合併方式とかいろいろ出てくる。やはり事業コスト等を引き下げて、まず新しい会社が今後の経済情勢、費用対効果分析を行って、新しい会社がやる路線の優先順位を決めるんです。そしてその後その他の路線について直轄方式が出てくる。それを引っくり返して初めから自分で白地に絵を描くようなわけにはいかない。

田中委員長代理 猪瀬さんがおっしゃったことで、このところの括弧の中に、これは松田さんが言ったのかな、新会社の判断により参画と、それを入れた方がいいかもしれません。

猪瀬委員 それは、今、採算性の範囲内において参画と書いてあって。

田中委員長代理 採算性の範囲内は、民営化した会社なら当然の話なんです。いろいろあるし、委員長の御判断を。

猪瀬委員 これは、私は皆さん一人ひとりの意見を聞きたいですね。これで本当によろしいならよろしいですけれども、この間、ずっと委員会で話し合われてきたことというのは、こういう大きな流れではなかったかというふうに私は理解していますけれども。

今井委員長 だけど閣議決定で書かれていることを無視して、順番を変えて答申するということはできませんよ。

猪瀬委員 順番を変えてというだけの話ですけれども、逆に言えば、これは閣議決定の流れにも沿っているというふうに理解できます。

田中委員長代理 私は、閣議決定の順番とかどうとか言うよりも、論理の順番としてそのように思っているものですから。川本さん違いますか。

大宅委員 川本さんに伺いたいんですけども、4ではつけれないとさっき言ったのかな。お金が残らない。

川本委員 実質的な数字とかではなくて、私はロジックの順番として、まず政府があって、政府と国・地方の財源による建設があって、新会社が自主的にやるというのが順序としてあると思います。

大宅委員 もともと、税金でつくるべきだという考えだから。

川本委員 新しいシステムに早く移行するべきだという考え方です。

そういう考え方をとるとかたらないとかではなくて、私にとってロジック的には3、5、4だと思うので、さっきからそういうふうに申し上げています。

石原行政改革担当大臣 これは建設スキームの話で、そもそもの議論に戻っていただければわかるんですが、今日の検討項目の中の2というところの議論をやっていたのが、猪瀬先生の総体的な話ということで、この並びが変わったと、それでまた混乱してしまっているのであって、どっかで行くということを決め直すと、素直にやれば建設のスキームの話さっき2のところから持ってきましたので、中村先生の1で、次は新会社の自主判断による建設があって、国・地方の財源による建設と、これが素直な、私が今日の議論を聞いていた限りでは素直なんですけれども、今日はちょうど区切りがいい15日だから、やはり哲学を言おうという話になって、その並びが変わってきたと、そういう意味であるならば、私は4と5はどっちでもいいような気がいたしております。

ただ長くしても、これは答申案の原案ではありませんから、要するに日付が入っていて、この後にまた変

わるかもしれないですから、その順番は大分意味が変わったのかなという印象を持っています。

猪瀬委員 今の大臣の御発言で、どちらでもいいとおっしゃっていただけるのならば変えていただければと思います。

石原行政改革担当大臣 私は聞いていて、オブザーバーとして意見を申し述べておりますので、委員長に御判断をお任せしたいと思います。

今井委員長 私は、今日の15日の集約というのは、これで一応終えたいんです。

猪瀬委員 今、大臣がどちらでもいいと言ったのは、オブザーバーであろうと、どちらでもいいのであれば、どうですかこれは、変えた方がいいんじゃないですかね。

石原行政改革担当大臣 ちょっとよけいなことを言ったようで恐縮なんですけど、委員長、できれば今日のところは哲学論ということで、4と5を入れ替えて、その代わり後直すところは詳細でございますので、また今度最終答申にするときに、またこれをやりますと、また議論が振り出しに議論が戻る可能性がありますので、そういうことでいかがでしょうかと、オブザーバーとして提案させていただきたいと思います。

田中委員長代理 一言申し上げたいんですけども、川本さんおっしゃるように、高速道路を国がつくるという考え方は、諸外国を見てもね、そういうものの考え方は重要だし、大事だと思うんですけども、私どもが与えられた前提は、四公団民営化を前提とすると、自主的な会社をつくりたいと、その上で高速道路をつくるに当たって、民営会社には荷が重過ぎてできないような場合には、その場合には、国が直轄でやると、そういう順番になっているわけです。

だから場合によれば、4の のところに、いろいろ委員長や事務局の意見があるかはわからないけれども、高速道路の収入の一部を利用した建設そのものが純粹には新会社だけではできないわけですから、本当に合併方式だ、長野新幹線方式というのが、 の中にも入ってきていいんじゃないかというぐらいの考えがあって、5は直轄でやるものだというふうに理解したっていいと思います。

松田委員 論理というか、ものの考え方から言えば、私はやはり4と5は逆でいいと思います。だけど、別に中身があって議論しているわけではないんだから、本答申ではなくて、これから実際に詰めていくわけですから、だから裏返しにするという意見が多ければそれでいいじゃないですか。それでいきましょう。

猪瀬委員 済みません、債務が総額を減少させつつ、かつ長期固定で着実に返済することが前提というふうに直していただきたいことと、いいですか川本さん。

川本委員 はい。

大宅委員 個別路線の採算性の透明化というのをもう少しわかりやすく。

田中委員長代理 猪瀬さん、もう一回言ってみてください。

猪瀬委員 債務は、総額を減少させつつ、かつ長期固定で着実に返済することが前提。

田中委員長代理 その総額というのは、いつの総額かと。

猪瀬委員 それは出発点のことですから。とにかく増加ではなくて、減少ということが大事なところですよ。

2番目は、新会社は自己資金によることを原則とし、債務の確実な返済を確保した上での高速道路の収入の一部を利用した建設をする場合、会社の経営判断で行う。

松田委員 それは内容が変わる話ではないから、入れても入れなくても結構です。会社というのは自主判断でやるんだから、それをはっきり入れた方がいいというならば、入れて構いません、何も意味変わりません。

川本委員 今の2番はこだわらないんですけども、減少させつつというのは譲れないです。

松田委員 だからそれはそのとおりでいいでしょう。

大宅委員 それは同感です。

松田委員 最後のところは、新会社の自主的判断による参画とやっておけばいいでしょう。

石原行政改革担当大臣 委員長、私が仕切るのも何でございますが、民営化の果実を国民に還元するため、民営化と同時にこののを入れまして、4と5を入れ替えて、新会社の判断により参画こののを入れまして、厳格な歯止めは債務は総額を減少しつつ、かつ一定の期間に削減。2はそのままでいかがでしょうか。

猪瀬委員 だから1は、債務は総額を減少させつつ、かつ長期固定で着実に返済することが前提ということだと思いますが。

石原行政改革担当大臣 一定の期限内の削減というのは50年なわけですから、最初から減らしていくと返還期限が長くなると、これは単純なことですから、最初に投資をすれば早く返還が終わると、そういう理屈だと私は思います。

増加させずというのは台形を意味していて、最初から減らすというのは、投資能力があるのにただら50年間つくり続けるイメージになるのではないかと思いますけれども、皆さんはそういうことをおっしゃっているの、私が今一応整理させていただいたところでございます。

川本委員 そうですか。今、おっしゃったことはよくわからなかった。

柴田次長 今、議論になっているのは非常に重要な議論かと思いますが、キャッシュフローの幅が減っていきますから、新規投資額が余り取れずにただらしていくということになるので、中間整理のときには、そうではなくてある一定期間に集中的にやっという事で、この表現だったと思います。

だから、債務を削減させていくということになれば、毎年減らしていくということになれば、毎年の建設額が非常に少なくなってくる可能性がございます。

今井委員長 させず、だけれども、一定期限を切って、そこで削減するという事でしょう。

田中委員長代理 その議論になってくると、また初めからやらなければいけない。

猪瀬委員 減少させつつと入れておくというのが。

田中委員長代理 柴田さんがおっしゃる議論を始めるならば、私はまたもう一回議論をしたい。

猪瀬委員 柴田さん、そう言ったらややこしくなるよ。まとまらなくなるよ。

柴田次長 そういう問題がありますと、中間整理のときにはそういう問題があるので、この書き方になっておりました。ただらになる可能性が大いにありますということをお知らせしますので、事務局としてはこの案でいっていただければという感じを持っております。

石原行政改革担当大臣 これは民営化委員会ですから、事務局の意見ではなくて、民営化委員会の意見を最大限、絶対多数、委員の方々が賛同する案にするのが、私はいいと思います。

猪瀬委員 これでいいですか、どうですか川本さん。

川本委員 減少させつつだとテクニカルに問題が出ると。

猪瀬委員 減少はさせればいわけです。

川本委員 そう思います。

猪瀬委員 だからそこは、文言としては増加ではなくて減少だから、そこを直さないとおかしい。

川本委員 債務は減少されつつで、ただらとか、形容詞を使ってお話になるので、どういう問題があるのかなと。

柴田次長 委員長、今日の審議は新規建設の話でございますので、建設投資はどのようなパターンでいくかという問題に直接関わってまいります。だから、ただらと申し上げましたのは、債務総額を増加させないということであれば、一定期間ある程度の投資ができるわけでありまして、減らすということになれば、毎年毎年投資額が減っていくわけにして、薄く長くという投資をしなければいかぬと、そういう投資が本当に国民経済的にいいんでしょうかということをお知らせさせていただきます。

猪瀬委員 それは事務局の柴田さんの意見でしょう。

中村委員 私も同じ意見です。投資なんていうのは、早くやって早く効果を発現させる方がいいので、何も後々まで何十年先がどうなるかわからないようなところでやることはない。

猪瀬委員 これは減少させつつというのは、今、決まったんです。

中村委員 まだ決まってない。

松田委員 債務の話でしょう。投資総額を減らすと書いてあるんじゃないで、債務総額を減少させると、当たり前の話じゃないですか。当たり前の話でぶつぶつ言うのは何か思惑が裏にあるとしか思えない。

柴田次長 先程申し上げたとおりです。

松田委員 あなたはもういい。委員の意見で決めましょう。

猪瀬委員 だから減少させつつ、着実に返済すると、長期固定というのは入れたいけれども。

今井委員長 それでは、ちょっと集約しますが、1はよろしいと、2は当初からと言いましたかね、民営化と同時にね。

田中委員長代理 委員長、今、猪瀬さんは条件の に入れようとしたけれども、私は入れるならば、返済（長期固定）とか、括弧してそこに入れた方が一番わかりやすい。

猪瀬委員 入れた方がいい。それは私は賛成です。

松田委員 いい。では、次。

今井委員長 3はよろしいですね、4は減少させつつですね。5は一部を利用した建設を行う場合ですか、さっき言ったのは行う場合に自主的判断ですか。

松田委員 はいいでしょ。

猪瀬委員 でも、ちょっと入れた方がいいんだけどね。

今井委員長 4と5を入れ替えると、答申の順番は別になるかもしれませんが。

田中委員長代理 ここで2つほど申し上げておきたいと思います。あくまでも意見集約は中間的なものがありますから、私が以前から言っている問題も含めて、やはり条件が変われば考え直すということは当然あるし、これからの議論で順番にしる文言にしる変えるということが1つ。

もう一つは、私たちの任期は、18年3月までであるわけで、そうであれば12月に言ったことについて監視するということは、最後の意見の中に入れておかないといかぬと思います。当然だけど書いておかないといけませんね。

松田委員 書き込まなければだめ、それは9月に決算が出たときに全面的な検討をするということと、毎月1回か2回かは知らないけれども、2回は要らないな、二月に一遍監視体制を取っていくということは書くんだね。

今井委員長 それでは、今日はこれで終わります。

坂野事務局長 ちょっと済みません、例のファミリー談合の問題で、意見メモをつくりましたので、今、お配りしますので御確認をお願いしたいと思います。

まず読み上げさせます。

鎌田参事官 読み上げます。猪瀬委員の意見をベースに、先ほどの委員会の御議論を加えてまとめました。本文だけ読み上げます。

「このたび、日本道路公団が発注する道路保全土木工事におけるファミリー企業（行政コスト計算書上の子会社、関連会社、および天下り受入れ企業）の談合事件で、公正取引委員会は11月12日、ファミリー企業四社に対して独占禁止法違反（不当な取引制限）で排除勧告し、うち二社を含む二十七社に談合の疑いありとして警告を発した。

道路関係四公団民営化推進委員会は、本件について、公団からの天下りに起因する高コスト体質が表れた由々しき問題であると重く受けとめており、事態の解明および改善を強く求めるものである。」この「天下りに起因する」云々の部分に、先程の松田委員のご意見を入れさせていただきました。

「当委員会は、国土交通大臣に対して、最高指導監督責任者として日本道路公団および関連企業等に対し厳しく指導監督すること、また、二度とこのような問題が起こらないよう再発防止策を直ちに実施することを求める。

なお、再発防止策としてただちに実施していただきたい事項としては以下の二点ある」ということで、猪瀬委員の意見をベースに端的にまとめてみました。

「（1）排他的入札資格要件の即時撤廃」。

「入札資格要件を徹底的に見直し、新規参入障壁となる恐れのある排他的要件は直ちに撤廃すること。おそくとも2003年1月までには公団において実施されるよう、国土交通大臣から責任をもって指導すること」。

「（2）入札への新規参入社数に関する達成目標の設定」。

「新規参入割合が極めて低い水準にあることから、民営化までにこれを改めることとし、入札案件のうち、新規参入会社があった案件の占める割合について、2003年度の達成目標を2001年度比で二割増、2004年度の達成目標を2001年度比で四割増、2005年度の達成目標を2001年度比で五割増と設定すること」ということで

す。

2ページ目ですが、参考といたしまして、先ほど読み上げた2点の（1）の関連で「（参考）排他的な入札資格要件の例」ということで、先ほどの猪瀬委員提出資料の問題提起のありました例について載せてあるわけでございます。

以上です。

今井委員長 よろしいですか。

石原行政改革担当大臣 委員長、これは非常に重要なことで、特殊法人改革の本質を物語っていると思います。これは国会の中でも、私は特殊法人特別委員会で毎日議論に立っているんですが、こういうところが本質だと思いますので、国土交通大臣に意見書を出されると同時に、是非総理の下にフォローアップ機関としての参与会議がございますので、参与会議にもこれを取り上げていただきますと、必ず総理の耳に届きますし。

今井委員長 特殊法人改革の参与会議ですね。

石原行政改革担当大臣 参与会議がございます。そこにも併せて是非出していきたいと思えます。

猪瀬委員 時間がないところで大変恐縮ですが、ほんの一言だけ。

6年前に、こういう問題を石井紘基さんが追及していました。これは一応私が6年前に書いたものですが、是非読んでいただきたいと思います。

坂野事務局長 最後がちょっと聞き取れないんですが。

猪瀬委員 今日、お配りした6年半ぐらい前に書いたコラムなんですが、石井紘基さんが、道路公団や住宅公団の下にたくさんの株式会社があるということを最初に指摘したんですけれども、その当時はそういうものがあるということすらわかっていなかった、わかっていなかったと言うか、会計検査院が調査の対象としていなかったんです。もちろん公取もそうなんですが。

したがって、今日、石井紘基さんの犯人が起訴される日だったので、それであえて石井紘基さんについて書いたコラムを出しておきましたので、後で読んでいただければと思います。

坂野事務局長 それでは、この意見案でよろしいければ、委員長名で、国土交通大臣にこれを通知いたしたいというふうに考えます。

また、参与会の議長宛てにも委員長名で送らせていただくことにいたします。

今井委員長 次回の連絡をしてください。

坂野事務局長 次回は、一週間おいて26日午後1時から、ここで開催をしていただくことになります。

本日までの御論議で、なお議論として資料ベースで残っているのは、今日事務局が再度お出しした関連法人、関連事業の取り扱いがございますので、これは26日に御説明をさせていただきたいと思えます。

その後、残る問題をどういうふうな手順で、どういうふうに詰めていくか、あるいは答申に向けてどのような手順で審議を進めるか、そういうことも26日是非御論議をいただきたい、そんなふうに思っております。

今井委員長 猪瀬さんが言った、調べているのはいつ出るの。

坂野事務局長 契約上、25日が納品ということになっておりますので、今、猪瀬委員のところの御指導も受けながらやっております。間に合えば、当然26日にお出しするべきものと考えております。

今井委員長 今日、7時を過ぎまして、お疲れ様です。

坂野事務局長 意見集約は、今、修正したのをお配りしてお持ち帰りいただいた方がいいと思えますが、もう間もなく届くと思えますので。