

第 33 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 29 日（金）13:00 ~ 18:25

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 33 回会議を始めます。

石原大臣と、根元副大臣が国会出席のために 1 時間程度遅れて来られると聞いております。まず、事務局長から報告事項をお願いいたします。

坂野事務局長 本日は、前回の会議の結果に従い、意見案について御審議をいただきたいと思っております。なお、若干事務局からも報告案件がございます。

それでは、資料の点検を兼ねて紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、議事次第ほか 3 枚の紙が上でございます。

資料 1 は、事務局から後ほど御報告をするものでございます。

資料 2、これも前回の会議で若干宿題が残った部分について事務局から作業結果を御報告するものでございます。

資料 3 は、事前にお届けをしておりますが、事務局が作成しました意見素案でございます。

その下に、本日、松田委員から 2 つの資料が提出してございます。松田委員提出資料①と松田委員提出資料②がでございます。

以上でございます。

今井委員長 それでは、本日の議事に入る前に、前回の会議で議論になりましたファミリー企業調査結果のデータ公表問題について、事務局から報告させます。

水上参事官 お手元の資料の 1 番をごらんいただきたいと思っております。前回の委員会で、委託調査結果の中で、四公団及び関連企業からの受注額が、その会社の売上げの 50% を超える企業につきましては、データの公表を行って議論すべきではないかという御意見がございました。それを踏まえまして、資料 1 の 1 ページ目でございます。先ほどの基準に該当します会社、その後、抽出作業を行いまして、月曜日回収時点の会社で言いますと約百八十社が 50% 以上の受注比率を占める会社でございました。この会社あてに、1 ページの依頼文を既に送っております。

要点としましては、真ん中にございます四公団の経営改革を行うに当たって、ファミリーの実態を国民の評価にさらし、国、四公団において積極的に対応をする必要がある、そのために、今回の調査の回答データについて広く公開して、国民に知っていただくこととしたいというものでございます。そして、貴社の御理解と御協力をお願いします。そして、一番最後に、なお、特段の支障がある場合、具体的にその理由をお示しの上、速やかに御連絡ください、事務局あて連絡をくださいという依頼を送付しております。

1 ページを飛ばさせていただきまして 3 ページをごらんいただけたらと思っております。

3 ページがこの送付を行った状況とそれに対する企業からの意見、既に来ているものをまとめたものでございます。先ほど申し上げましたように、月曜日回収時点のもので 180 社が該当いたしました。1 つ目の白丸の下の黒点でございますが、この 180 社に対して速達でお送りいたしておりますが、地方部の企業につきましては翌日に着いていない可能性がございました。そのために、その可能性のある企業につきましては、28 日中に F A X でも同じ依頼文をお送りしております。

更に、180 社以外に、締切り後に回答のあった企業も幾つかございまして、それはピックアップをして、今日現在もこの依頼文の送付を続けております。

この 180 社の中で、既に手元に着いた企業の中で、幾つか連絡が事務局に参っております。2 つ目の白丸でございますが、今日の 10 時半現在で、明確に非公表扱いとされたいという連絡が 12 社からございました。それ以外に、まずはこれの依頼状の趣旨あるいは公表の扱いというのはどういうふうになるのかという質問等が 14 社から参っております。

3つ目の白丸でございますが、明確に非公表とされたいという連絡がありました12社についてその理由を聞いております。

1つ目としましては、通常公表していない情報が多く含まれている。営業ですとかあるいは株主対応に影響が出る可能性があるというのが7社ございました。それで、2番目が非公表を前提に回答しているものであると、一方的に公表することは調査時点での約束に反するというのが6社ございました。

3点目が公表の仕方によって、営業等に大きな影響が出る可能性があるというのが2社、それから、個人にかかわる情報が入っているというのが2社、更に、労使関係に影響する可能性があるというのが2社。

その下でございますが、調査に協力しなかった、つまり調査無回答会社が結局得をすることになるのではないかとというのが2社。

更に、公表されることでだれがどういうふうに見るかわからない、その部分が困るというのが1社。一方的に公表されるならば、今後は協力できないというのが1社ございます。併せて一番下に印でございますが、理由ではございませんが、A社、B社という扱いならば公表しても構わないですとか、あるいは分析のねらいに応じて複数社の数字の合計ですとか、平均で扱う分には構わないという意見もいただいております。

前の2ページに戻りますが、この今回の調査のやり方に戻るのでございますが、2ページのペーパーは9日20日第20回委員会に仕様書をお諮りした際に、仕様書の要点5つの点について確認を取らせていただいたペーパーでございます。

その④番で、データの資料の扱いということで、今回の調査が約百の調査項目がございます。その百項目の中で更に十数目は、その取引先別の内訳ですとか、更に詳細な項目がございますして、その多くが通常公表されていない、また個人情報も含まれるということで、その扱い公表可とするか、委員会限りとするかなどは対象会社、回答する会社に提示していただくという方法を、委員会でもお諮りして確認をさせていただいたわけでございます。この方法をとっておりました結果が、先ほど3ページでござんいただいた理由というところに出てきているものでございます。

猪瀬委員 話の途中だけれども、④ですけれども、これは、実は、委員の皆さん方が、これを見ていても、ほとんどわからないような、④だけ大きく抽出しますと、こう書いてあるように見えるわけですが、後でちょっと見せてくださいということでもう一度、どういうふうな仕様書だったのかということだったんですが、たくさんずらずらと並んでいて、これはほとんどこの部分が目立たないんですよ。そういうことで、これは、やはり水上さんなら水上さんの方で、特段のアテンションがなければ、見落とすような感じのものだったんですね。

それから、この後、実際に調査項目の具体的な表を向こう側に渡すときに、そこにもこの部分のことがほとんど見えにくい、わかりにくい形で書いてあったんですね。ですから、これがこういうふうな形で後で問題になってくるというのは、事務局側に大きな責任があると私は理解しているんですよ、これはもとを出さないと、皆さん、こんなのあったのかなというふうにまず思っちゃいますね。これのもとがどういうものだったか、もう一回これは皆さんに渡した方がいいですよ。

水上参事官 すぐ用意いたします。

猪瀬委員 それから、4章があった上で、具体的にこういう表で出すときの項目のところに、ほとんどこういう項目が入っているのか入っていないのか、一瞬わからないようになっているんですね。

水上参事官 今、ござんいただいております2ページは、第20回の委員会で仕様書の頭に付けさせていただいた紙でございます。今、猪瀬委員御指摘のように、仕様書はそれなりの枚数ございまして、細かな項目がございますのでわかりづらいということで、その中で特に確認をした上で発注をしたいという項目を抜き出したのがこの頭の2ページでございます。ですから、この4番目も仕様書の中でわかりにくいということで、頭の紙に特出しで入

れさせていただいた項目でございます。

猪瀬委員 もう一つ、50%と言っておきましたが、これは水上さんの方でどのように理解しているか知りませんが、持ち合いで50%ですから、つまり、A社、B社、C社、D社、E社、5社あったとして、E社に対してA、B、C、D、この4社が持っているのが50を超えていたら、50ですから、以上ですから、いいですね。

水上参事官 送付した180社は、四公団からの受注額、及び今回訪問調査の対象にしました600社からの受注額、合せた受注額がその会社の売上げの50%以上を超えている会社でございます。

仕様書が来る前に、3ページにもう一度お戻りいただきたいと思います。3ページで2つ目の白丸の12社、その理由というのが3つ目の白丸に書いてございますが、これらの会社につきましては、下のような理由を具体的に提示してまいっております。

したがいまして、これらについて今時点で公表するというのはなかなか難しいのではないかとこのように考えております。

そして、そのほかの会社につきましては、1ページ目でございます送付文、依頼文を送っております。あくまでも御協力をお願いということで送らせていただいております。確実に先方からの答えをとっているという形ではございませんので、なお、法的なリスク等も一部残りますが、委員会での御判断をこの場でいただけらというふうに考えます。

猪瀬委員 この公表拒否の12社ですけれども、この12社は、まず、社名を挙げる必要がありますね。つまり、どこどこかという12社の社名を挙げて、そして公表を拒否する理由はそれぞれ1社ごとに違うと思いますが、それを社名を挙げてまず一つひとつ理由を付ける、それを公表するということですね。

それで、調査に協力しなかった会社というのは、これも社名を挙げてとにかくはっきりさせるということですが、とにかく公表拒否、調査拒否、それぞれ社名を明記し、公表拒否の場合は、一応中身は来ているわけですから、なぜ公表を拒否するのかということをきちんと明示する。それから、調査拒否の場合も改めてなぜ調査を拒否しているのかということを示す。

そして、そちらが拒否をしても、こちらは公表する可能性がありますよということを、更に追加的に彼らに要求するというか説明するというふうなことだと思います。

今井委員長 調査拒否の方よりも、公表拒否の方が罪は重いというような受け取り方はおかしいですね。だから、これは一緒に預った方がいいですね。

猪瀬委員 ただ、どちらも罪が重いんです。

今井委員長 調査拒否の方が重いでしょう。

猪瀬委員 今、仕様書配られていますけれども、これはなかなかわからないでしょう。これは4ページ目のどこですか。

水上参事官 4ページの大きな6番、この中の(7)でございます。

猪瀬委員 これだとわからないよね。

水上参事官 わかりづらいので、この表紙の頭に。

猪瀬委員 こういうふうに頼んだなんて、これはわからないよ、どうしてこういうことになったのかなというふうに、後で見ようと思っていただけけれども、まず、こういうことを、多分、事務局側の意識的に、まず、情報公開法というものができたばかりだけれども、情報公開法というのは欧米では当たり前なんだが、情報公開法だという発想が、つまり、説明責任なり情報を公開するなりという意識が普段ないものだから、こういうところに今までの習慣ですると絶対的に外に出さないものだと思いつつこういうことを書きちゃうからわかりにくいんですね。7番を普通に読んで、我々が気づくようにこれが見えますか、4ページ下の(7)です。

水上参事官 御指摘のように、短時間で委員会での仕様書を全部確認していただくのは難しいものですから、事前に先ほどお配りしました資料の1の2ページをこの仕様書の頭に

付けて、9月20日の委員会では説明をさせていただきました。この5点について説明をさせていただきます、皆様の御議論と御確認をいただいたわけでございます。

松田委員 委員として気づかなかったというのは、誠に私も不明だと思っています。ただ、この委員会は公開の委員会ですから、委員会に出すということは即公開することなんです。公開しないと書いてしまったら、この委員会では議論できないということですね。そういう個別のものについて。平均値ならいいけれども。

だから、これは委員として気づかなかったのは誠に申し訳ないけれども、これからどうするかですね、このデータの扱いは。この間委員長が仕切られたように、50%以上なら、たとえ公表を拒否しても、これは当然議論の中心となる事柄だし、ファミリーの結果をきちっとするためには必要なんだということで、なるべくそこのところの企業名は必要な限り出さないように努めるけれども、出るかもしれないということを覚悟してやるのかどうかというのを決めなければいけませんね。

猪瀬委員 松田さんのおっしゃるとおりだと思いますけれども、つまり、この委員会は公表していますから、ここでは公表した資料を討議します。そのときに、きっと私がこう言うでしょうね。この各これこれこの12社は公表していないというふうに私はしゃべるでしょうね。いいですね。そして、これこれこの12社は、公表していないんだけど、委員会限りだから、私は委員として見て言うけれども、こういうふうになっていますね、というふうにきつとしゃべりますね。ですから、この会議は公開されているわけですから、そういうふうになっても仕方がないでしょう。

それから、先ほど今井委員長がおっしゃられたように、拒否したものはもっと悪い、それで、拒否したものについては、これは改めて赤い印を付けて、きちんと何か厳しい処置をするような形にしたいというふうに思います。よろしいでしょうか。

大宅委員 私も前から、辞退というのはおかしな話で、うれしいことを、いえ、結構ですというのを辞退というので、拒否なら拒否でやるべきで、それは協力しなかった会社が得をするというのは絶対に許されないの、それは公表すべきだなと思っています。

今度の場合は、いわゆるA社、B社みたいな、1年でも2年でもいいんですけど、というのではダメなんですか。

私たちが知りたいのは、どのくらいのファミリー企業がどのくらいをため込んでいて、どれだけつるんでいるかということを知りたいわけで、ある1社のどこの取締役が何をしているとかということを知りたいわけではないわけですね。

だから、できる限りは、出ないようにするけれども、でも、いずれわかりますね、当然、Aにしても。

猪瀬委員 おっしゃるとおりです。ですから、これは集計の問題ですから、きちんと集計して、資料が集まったのが非常に遅かったものですから、明日、これをやりたいと思っていますので、今、一生懸命分析したりして整えているところですので、そういう形でやりたいと思っています。ただ、その場合に、今言ったように一部公開のものを拒否するというのがあるんだけど、とりあえず大きな一覧表をつくる時点では、全部入れてみないとわからないので、入れてやっていきたいと思います。

とにかく、事務局は、この仕様書を我々にあまり気づきにくいように出したということだけではなくて、各社に調査を依頼したときの質問票みたいなものがあるわけですけども、その質問票にわざわざ公開の可否なんてでっかいのを付けているわけですよ。そうすると、×を付けやすいようになっているわけだから、何でそんなふうにわざわざ、そんなことは逆に言えば、知らばっくれて出せばいいわけなのに、わざわざ1個1個の質問にいいですかよくないですかなんていう項目付けて、はい×、なんて付けやすいようになっているわけですよ、そういう質問票の出し方が。

ですから、初めから何を獲得したいかという気持ちの問題であって、どうぞお逃げくださいというふうな、票の中にそういうふうな公開の可否なんという項目を付けちゃえば、逃げ

ていいですよと言っているようなものですからね。何でそういうふうにするのか、私には理解できない。わざわざ逃げ道与えて調査するやつがいるかというの。

今井委員長 いずれにしても、一般の企業に対して、やはり取得する権利があるわけですね。ですから、これはもうこういうことでやったのではしょうがないので、今、大宅さんが言われたように、A社、B社で集計しましょうよ。あとは名前を公表するのは私がいいと思いますけれども、内容を公表するのはよくないと思います。それは契約違反になっちゃいますから。

猪瀬委員 とりあえず。この質問票はこんなものだと皆さんに見せてくださいよ。質問票、どういうものを出したのか知らないでしょう、ほかの委員は。だから、どういうものを出したのかというぐらいは委員は知らない、とりあえず、こういうものを出したんですよと、この仕様書と別にこういう質問票を出したんですよというの、委員にモデルを配ってみてくださいよ、こういうものを出したんですよ。そうでないと、明日ファミリー企業をやるときに、こういう質問票が配られて、それでこういうふうに戻ってきたんだと委員の人はまず一種のイメージを持つ必要があるという流れで調査されて、どう回答が来たのかという。質問票はこういうのだったんですよというふうにはわからない、結果だけぽんと見てもしょうがないんです。こういうのですよというのをわかりやすいように例を出して、コピーしてくれば配れるわけですから、それはいいですね。

水上参事官 後ほどコピーしてでき次第お配りします。

猪瀬委員 とかに、この会議が公開されているということですから、拒否すればかえってペナルティーが大きいんですよという印象を与えるように持っていきたいと思っています。

ここにメディアの方もいらっしゃるから、こういうのが拒否しているところですよというふうにはメディアの方に差し上げることもできますからね。

今井委員長 委員会は公表しているけれども、資料は委員限りというのはあるんでしょう、ありませんか。

坂野事務局長 そうやることができます。

今井委員長 いや、今までに。

坂野事務局長 いままで個別に委員から御要求のあった資料の中で、提出先が、特に公団関係の資料で、まだ精査する必要がある、委員限りにしてくださいという申し出を受けて、委員限りでお渡しした資料はございます。

猪瀬委員 委員限りにしているのにどの委員が知らないけれども、よく外に漏らしたりする委員がいるので、それはだれだかわかりませんが、7人いるんだから、漏れちゃうかもしれないね、委員限りというのは。

今井委員長 漏れちゃったらしょがないかもしれないけれども、もし、裁判を受けるようなときには、委員会としては受けませんと、こういうことだけ申し上げておきます。今猪瀬さんが要求したのは、資料を要求したんですか。

猪瀬委員 シンプルな要求をしたので、どういう質問書を出したかというのは、皆さん知らない、そのサンプルを出してくださいということですから、簡単なことで後でばつと来ますよ。

今井委員長 では、それはそういうことで後にしましょう。

その次は、前回、猪瀬委員から提出されました地域分割案に対して、少しこの収支差額に差があるので、調整する案がないかということ、事務局に頼んだわけですが、その結果が出てきておりますが、それを説明させたいと思います。

森田参事官 それでは、お配りしてあるA3の資料の2で御説明をいたします。資料の2を見ていただきたいと思います。

上半分の1に書いてあるところが、前回の委員会で提出のあった資料でございます。今回の新しい情報は、2の追加検討というところでございますが、1の方に戻っていただいて、

実は事務局で若干数値を精査させていただきました。その結果、真ん中の表の西日本の収入欄の数字を中心に、若干数字を変えております。これが前回 5,000 億ぐらいの収入だったわけですが、精査するとそこにあるような数字になりますので、一番右の収支率という欄の中の数字が変わります。

今井委員長 真ん中の上の方の数字は前から変わったんですか。

森田参事官 変わりました。

今井委員長 入れ替えをやったから変わったんですか。

森田参事官 入れ替えをやったから変わったのではなくて、改めて精査したところ、収入の足し算の合計が違ってあったということでございます。西日本の数字が今の数字は 7,030 億と書いてありますが、これはもともと 5,065 億でありましたので、5,065 億ではなくて、7,030 の方が正しいのではないかというふうに事務局の方で判断をして、7,030 で改めて収支差額、それから収支率を計算をし直しました。その見直しをした結果の数字をその表の中に入れて込んでおります。

ただ、いずれにせよ、中日本が、ほかの JH 系 3 会社と比べて随分収支がいいということについては、傾向としては変わりませんので、追加検討ケースを 2 の方で考えさせていただいたということでございます。

それで、2 の、ではどういう視点から見たのかということで、1 つはやはり地域に着目をして、委員会の中でお話のあった北陸 3 県の路線を従来西日本に入れておいたのを、中日本に移管したらどうなるかという試算でございます。ただ、北陸 3 県の道路、北陸道が余り大きく数字に影響を与えませんでしたので、率で言うと、余り変化はなかったということが、この視点の結果でございます。

なお、参考までに下の 印で書いてあるのは、延長がどうかという形で計算いたしました。中日本は、1 の案では、西日本に比べて、規模が延長が約三分の一でありましたけれども、このように北陸 3 県をそろそろコンバートすることによって、2 分の 1 にまでは規模が縮まるというようなことはありましたけれども、その率という面で見ると、若干中日本が悪くなって、西日本が改善をしたということとどまるというのが、そういうことでございます。

それから案の 2 は発想を変えまして、道路を維持するために必要な経費とは何なのかということ考えたときに、確かに維持管理費というのが一番わかりやすい話であります。そのほかに改良・防災・災害復旧費という費目もでございます。

これはどういうものかということ、案の 2 の下の 印に書いてありますけれども、例えば、改良・防災費という費目の中で、舗装の打ち換えであるとか、あるいはトンネルのような施設の更新費みたいなものを実はこの改良・防災費の中でやっております。そういったものはやはり道路を維持するために本来的に必要な費用ではないかというふうに、例えば、判断をしたときには、管理費でキャッシュフローの例を評価するのではなくて、管理費プラス改良・防災・災害復旧費で評価した方がいいのではないかというふうに思って、キャッシュフローを計算する際の管理費を見直しをした結果を案の 2 に入れてあります。それぞれ、例えば、東日本で言うと、1,471 億が管理費ですけれども、それに約 600 億更に増えるようなことになります。こういうような目で見れば、前回御提示いただいた案のままに、今まで率を計算すると、右側にあるような数字になるということでございます。

いずれにせよ、特にこういう案の 2 のような観点に立ったときには、改めて道路を維持するために必要な管理、それに要する費用というのはどのようなものがあるのかということについて、なお、精査する必要があると思います。この費目に回答する費用は入れてありますので、改めて内容を吟味する必要があるかと思いますが、案の 2 のようなアプローチもあるのかなと思っていて、ここに書かせさせていただいたような次第でございます。概略以上でございます。

猪瀬委員 それから、さっきの案の 2 のところの、改良・防災・災害復旧費の明細とかその根拠というのはもう一回わかるようにしてもらわないと。

川本委員 案の1と2と出されている意味合いはということですか。

森田参事官 前回、猪瀬委員の方から1のようなものが出されて、それについて委員会の議論のときに、ちょっとJH系の会社のバランスが悪いので、例えば、北陸をトレードしたらどうかというような話が1つ出たので、そのとおりやってみたというのが案の1です。

案の2は、そういうこととはちょっと発想を変えて、そもそも道路を維持するのに必要な費用とは何なのかということ考えたときに、管理費以外にも、改良・防災費というものもあるわけですから、道路に要する、維持に要する費用の概念をちょっと変えてみたということですね。

川本委員 収支率が変わってくるということだと思います。

森田参事官 そうすると、収支率がどう変わるのかということを見たときに、皆見てみたということ。

中村委員 この前、猪瀬さんの案のときに私がちょっと言ったように、長野県は北信というか、信濃川流域の方はこっちに入っているでしょう、ここだけ分かれて。それを中から外してみたら、もうちょっとバランスがよくなるんじゃないですか。北信の方というのは、どう考えても、余り採算性がよさそうにないと思うんだけど。

猪瀬委員 これは、東日本にしる半分、これはJRも確かこっち半分、少し線は違いますが、それでも分かれているところで。

中村委員 何か理由はあるんですか。

猪瀬委員 その答えに直接ならないけれども、北陸をくっつけるという話もあるけれども、一応、これは赤いところの、今の中村先生の話に後で戻りますけれども、中日本の赤いところの一番端、ぼこっと左側に大阪寄りに飛び出ているところがありますけれども、これが名神で、これをちょっと左に持っていけば北陸を入れなくても西日本は同じぐらいの売上げになりますね。ここは技術的な調整の問題ですから、たまたまこの間、中村先生が、北陸を入れたらどうかとおっしゃったので、森田さん北陸を入れたんだけど、北陸を入れなくても、この左側のぼこっと出ている部分が名神で、これを左側に軽く移動すれば、西日本で収支が合うとは思いますが、そういう技術的な問題ですから、今、新たにおっしゃったことも含めて、大体この区割りできながら、もうちょっと違うのも少し計算し直したりすることが必要だというぐらいだというふうに認識しています。

だから、北陸でなくても、左側の名神をちょっと西日本に渡せば解決するかなというふうに思いますけれども。それは微調整ですから、これを幾つかもう一回細かいのを出してもらって、考え方とか大きな区割りの部分では大勢に影響はないので、そのように理解していただければと思います。

先ほど言いました案の2の方の改良・防災・災害復旧費がどういう明細なのかということをやっと出してもらって。

この件は、これでいいと思います。

田中委員長代理 その点、前回も言いましたけれども、私もこれは1つの有力な案だと思いますが、いいけれども、私は3つよりも九州を西から離して、そして北陸を中に加えてやると、収支率が各社すべて20%前後で大体皆同じになるんですね。やってみたんです。だから、5つで決めてしまうのか。私は6つの方がいいのではないかという感じをいまだに持っています。九州を西に全部入れてやった方がいいのか、九州だけ離しても、収支率だけからやると、北海道、東北、関東を1つにして、それから甲信越、東海、北陸として、近畿、中国、四国として、九州だけは別にする。それで収支率で見ますと大体20%になるんです。非常にきれいに。そういう分割方法もある。決めつけないでいいのではないかと申し上げておきます。

後で私も参考に出します。

今井委員長 それでは、この問題は、この前、これを1つのモデルケースとしてということなのでこれを検討してもらったわけですから、それでは次に入りたいと思います。

前回の会議で御相談しましたとおり、意見案の審議に入りたいと思いますけれども、まず、私の指示で、たたき台という意味で素案をつくらせました。この中身は今までの中間整理、それから意見集約、意見集約のできていないところは松田委員から出していただいた案をベースに書き込んでおります。ただ、非常に大きな論点が幾つか抜けておりますので、その大きな論点につきましては、御審議を願いたいという意味で出しております。

それでは、事務局から簡単に説明してください。

田中委員長代理 委員長、その前に、前回私が言い出したことなんですが、意見集約も何回かやってきたし、それから、松田さんが大体全体にわたっている整理してくれていたのので、本来なら、委員の誰かが起草委員になって、事務局と一緒にやるというのが通常の審議会のルールであります。この際、委員の中からだれか代表にしてたたき台を整理していただく、当然事務局もそれに協力する。そういう趣旨で、松田さんをお願いしたらどうかということで前回賛成が多かったと思いますけれども、そうであれば、議事の進行の仕方でありまして、委員が整理したもの、それをベースに私はやっていただいた方が、前回との関係から言ってもよろしいのではないかというのが私の主張です。

今井委員長 前回、猪瀬委員に総論部分と管理費とファミリー企業の部分、これをお手伝い願いたいと、それから松田委員には建設のところについてお手伝い願いたいということで、私は意見集約をしたつもりでありますし、後で確認いたしますと、議事録にもそういうふうになっております。

したがって、私は、そういう前回の確認に従ってこれをやっておるつもりでございます。

猪瀬委員 この間、意見集約は、これは私が記憶するところによると、とりあえず、松田さんのところに最大公約数を全部集約するというふうなところで話が終わったと思います。そのときに、今井委員長が事務局も協力しておっしゃって、そして、今、今井委員長は、事務局が松田案を書き込んでおりますがおっしゃいましたけれども、これは、松田さんのところに最大公約数を集約するとして、事務局が松田さんの方にいろいろな資料を提供するというふうな形で流れができていったかと思えます。

したがって、松田委員が最大公約数を、私の意見も、川本さんやほかの人たちのいろいろな言ったことも、松田さんのところに集約して、つまり、火曜日にいろいろな意見を出したので、その意見は、松田さん御自身も最大公約数は私がまとめますと言ったので、多少の各委員間の意見を超えて、松田さんが最大公約数をまとめてくださると、それで、我々は、自分たちがいろいろ意見を言って、資料も提供したので、松田さんの方にそれが行っているから、まとめてくれればいいんだというふうになったかと思えます。

それですから、あとは事務局と松田さんとのやりとりがあったかと思えますが、それは事務局が松田さんに協力してやればよかったのではないかというふうに思いますが、いかがでしょうか。

今井委員長 そのところは、私は松田さんから異論があるというので、テープを起こさせて調べました。結局、私は最後に、松田さんにお手伝いしてもらいながら、事務局でまとめるといふことにしますということで締めくくっておりますので、一応、松田案というのは、私は今日初めてもらいましたし、今まで何も相談に与かっていないし、皆様方は集まったかもしれないけれども、私らは何も知らないわけです。

ですから、私どもは、私どもはというのは、この前の議事録といいますが、議決に従って、昨日、送りましたので。

猪瀬委員 最後の2行だけ取って話をしてもしょうがないので、委員会の流れというのがあって、委員会というのは、委員のそれぞれの意見の大勢を見ながら決めていくわけですから、最後の、委員長は2行をそういうふうな、今、お読みになったところだけをおっしゃっていてもこれは違うので、そのときに、各委員が、あ、そうですね、松田さん、大変ですがやったださいねというふうな流れがあったところで、今井委員長は今みたいにおっしゃっ

たかもしれない。だけれども、それは必ずしもそれが決定ではないと私は思いますが。

それから、松田さんと事務局で、松田さんが事務局にお手伝いしてというのはおかしいので、事務局が松田さんにお手伝いしてというのが正しい表現だと思いますので、そうすると、事務局が松田さんにどのようにお手伝いしたのかというのが問われなければいけないわけですよ、これは。

川本委員 松田さんが、最大公約数を集約されるという話の流れだったと思いますので、私はこちらの方を向いて、手続きとしては追加意見は、松田委員に提出すればよろしいですね、とおたずね申し上げたと思うんですけども。

中村委員 委員長、私、全くそういうふうな理解をしていませんで、最終報告の原案は、委員長が要求をされて、事務局が作成して、それに委員が意見を述べて最終的にまとめるというのが前回の結びであったというふうに思っています。

もうちょっと言わせてもらいます。それにもかかわらず、最終報告の原案と称するものが、私も委員の一人なんですけど、私が全く知らない間に5人の委員の相談で作成されたとして、それが昨日の新聞に載っている。これを見て大変驚いたんです。公開を原則とするという本委員会なんですけど、そういうふうな原則をもつ本委員会にもかかわらず、その中でも、しかも大事な最終報告書の原案が5人の委員のみで、どこでおつくりになったのか知りませんが、それがつくられた。少なくとも新聞報道を読む限りなんですけど。

猪瀬委員 いつの新聞ですか。

中村委員 昨日の。

猪瀬委員 昨日の新聞でそんなのができているはずないですけどもね。つまり、それは多分、松田さんがつくったたたき台があったということだと思いますよ。

中村委員 もうちょっと聞いてください。ともかく、公開を皆さん強く主張された。私もそれに賛成したんですけど、公開を旨とした委員たちが、こういうふうな方法で非公開のところでその案がつくられていくというのは、私には理解できない。

それから、この原案と称するものが、委員の全員に、私あるいは今井委員長を含んでということですが、知られる前になぜ特定の新聞にのみ伝えられたのか。そして、それが新聞に発表されたのはどういう経緯によるものなのか。これも是非説明をいただきたい。これまでも、そうした特定の新聞にのみ、委員も知らない情報がリークされ、その結果、会議の前に世論が形成されて、それにリードされるということが起こった。そのようなことは問題だということは何人かの皆さんは非難されたし、私も同じでそのとおりだと思いました。

そうしたら、それを非難した委員の何人かが、今回は同じようなことをおやりになるというのは私にはわからない。

それから次は、松田さんにかかわることなんですけど、これはちょっと個人的で申し訳ない、松田さんが大変大きな事業を成し遂げられて、それに私はいつも大変敬意を持っていますし、そのためにいろいろな教えも得てきました。その松田さんだからもっと大きな視点で考えられるのだというふうに私は信じています。

ところが、この原案の作成に当たったのは、松田さんであって、そしてそのスタッフの方が何がしかお手伝いされたんだと思います。鉄道の経営者がなぜ競争相手の企業の改革案の作成の原案をつくるのか、そういうようなことは、本当に容認できるのだろうか。私自身、いつも言いますように、環境的には鉄道を推進すべしだというふうに思っています。だけれども、鉄道と高速道路、あるいはその他の道路というのが競争して、競争することによって地域独占が破られて、その結果生産性の向上がなされる。それを我々は期待しているのであって、そうした改革の原案づくりを鉄道の方がおやりになるというのは、松田さんは別に偏見を持たずにやっておられるというのはまず間違いないと思いますが、それにしても、そういうふうなことを言われるということになるのでは大変まずいというふうに私は思っています。

そして、第1回会議の際に官邸で松田さんに会ったとき、お互い協力して、意見が違うの

もあるかもしれないが、一緒にやっていい改革案を作ろうやと言われたのが大変私には印象に残っているわけです。

ともかく、原案の内容についての議論の前に、こういうようなことが委員会で議論されねばならないのは、私は、大変不幸だと思っています。この委員会の目指すのは、各委員の持っておられる知識、経験、良識に基づいて出される意見を踏まえて、その上でいい改革案をつくることであると思っています。そこは決して政治的な論争の場でなくて、冷静な、専門的討議に基づいたまとめをやる場所であるというふうに思っています。

このために私自身ができる仕事として、ああいうふうなシステムというか、保有・債務返済機構を含む組織図をつくったり、あるいは優先度の評価方法を考えたり、あるいは構造・規格の見直し等を言ったりして、そうした諸提案をやってきたつもりでございます。これらは、我々のやっていることの公正さを確保するためにも、可能な限り合理的であって、分析的かつ客観的であることが必要であるという立場に立ってやってきたわけでありまして、皆さんも是非そういうふうな立場に立って案を考えていただきたいと思っております。

したがって、提案は、たとえ多数と言えど一部の方で議論するのでなくて、全員で議論し、それより得られた成果を委員会の承諾の下で、それで発表すべきだというふうに思っています。

もう一回同じようなことを言いますが、本委員会のする仕事は、主義に基づいて主張するのではない、閣議決定に従って要求される改革内容を、具体的かつ専門的に検討して、そして、全国の国民の多くに利益になるような案をつくることであると思っています。皆様もそう考えておられるというふうに信じたいと思っております。主義主張のみに基づいて、あり得ないような案をつくることは、本来、実りをもたらすべき改革を葬り去ることになるんだと私は思っています。

猪瀬委員 まず3点、ちょっと中村先生に、問題をちょっと。

松田委員 その前に一言だけ。

中村先生のおっしゃるように、私心を持たずにこの委員会できちっとした議論をする、それは当然のこと、私はそういう意味では、私心を持ってやったつもりはありません。それから、私は、道路をどうするかということについて、業務上も何も関係がないわけですから、したがって、鉄道のことを有利にするために、こういうことをやっているわけではありません。仮に言えば、道路の料金を引き下げるのに賛成していますが、道路の料金を引き下げれば我々が苦しくなるのは当たり前なものでありまして、競争相手ですから、しかし、そういうことを頭に置いてやっているわけではありません。

したがって、鉄道屋が道路の問題に関与するなというなら、委員に発令しなければいいのでありまして、私は自分で手を挙げて、この委員になったわけではありません。したがって、だれが言っているか知らないけれども、先生が言っていると私は思いませんよ、しかし、だれが言っているか知らないけれども、鉄道屋がというのであれば、これは極めて失礼な私に対して無礼な発言であるということをお知らせしておきます。

それから2点目、いろいろな資料が我々が見る前にどんどん出て、今までも、余りいい傾向ではないねというのは私も同じ意見であります。したがって、一部の委員だけで原案をつくってそれを発表したとか漏れたとかということは私には全く関係のないことであります。

したがって、今日出している資料も、私の名前をもって私が、先ほどの最大公約数でつくったらどうだということを含めて、しかも、昨日、事務局から資料が来ましたから、それも拝読をして、この資料をつくったものであります。したがって、これは私の責任においてつくっているのであって、その限りにおいていろいろな人の資料とか電話をかけて居所はどうだとか、いろいろなことをやりますけれども、しかし、委員会をそっぽにして別の委員会をつくってやったというようなことは絶対ありません。そのことをはっきり申し上げておきます。

それから、事前に余り感情論に入らないために、事務局とのやり取りを余りやらない方がいいと言っていますが、私の方も、どこに誤解があったか知りませんが、この11月26日の

委員会終了後、17時30分に、この事務局と打ち合せをしたことから始まって、私どものスタッフと事務局とのやり取りを全部記録しております。必要なら、もっと詳しいのもあります。一言一句のまで取っております。しかし、要約も出ていますから、お渡ししてもいいのでありますが、結局、どこの思い違いか知りませんが、私は、最初各委員の意見を取りまとめて、28日の午後に素案をお見せしたいなと言ったのに対して、それでは事務局は間に合わない、したがって、事務局でつくるとおっしゃったわけでありまして、その後、事務局から、私のところに骨格と称する、これは持ってきていますが、構成を持ったもの、要するに、文章ではなくて、どういう項目を素案にするかというのをもらったのが、翌日27日の午後であります。その項目だけをもらったからといって、コメントのしようがない、したがって、文章を欲しいと言っているのでありますが、それは、今井委員長と相談をしてから、それでなければだめだということで文章は見せてもらえなかったわけでありまして、したがって、何ほ協力しろと言っても、何もない手ぶらで協力はできないわけですね。

それで、私の方は、先ほど皆さんが言ったように、いろいろな情報、あるいは意見の追加を私どものところにどんどんいただきましたから、それで私はそれを中心にして、最大公約数をもって、この文章を書き、そして、事務局の案も取り込んだ、そして今日持ってきたのがその案だということになります。

中村委員 私、もう一回繰り返しますが、松田さんは、そんなちっぽけな気持ちでおやりになる人だと全く思っておりません。だけど、私はそういうふうな疑念を生むようなことはやらない方がいいということを行っているわけです。したがって、前回の終わりのころに、松田さんがお書きになると言われたときに、やっぱり鉄道屋さんはそれはやらない方がいいですよ、私はこの場で言ったわけで、それは議事録にもその趣旨のことが残っているだろうと思っています。

ともかく、そういうふうな憶測を呼ぶようなことはやることは決していいことではないというふうに思っています。だから、事務局でつくった議論に、松田さんの意見、その他をどんどん入れられた方がはるかに賢明なやり方であると思っています。

猪瀬委員 事務局にちょっとお願いしたいんですけども、今井委員長だけ何で議事録を持っているんですか。我々はないんですか。そここのところをもう一回ちょっと出してくださいよ。

今井委員長 松田さんから抗議が来たというので、私が起こさせたんです。それで確認しました。

猪瀬委員 私は、今事務局に、今井さんのお手元にあるものと同じものをくださいといっているんですよ、今すぐ。

大宅委員 何で委員会の委員が原案をまとめちゃいけないんですか、何で事務局がやらなきゃいけないんですか。

中村委員 そういうふうな憶測、疑念を呼ぶようなことはやらなくてもいいでしょうと。

大宅委員 だって、審議会の委員になったのは、何も鉄道を背負ってきたり、コンサルタント会社を背負ってきたきたわけじゃないでしょう。

中村委員 あなたはそう思うけれども、そう思わない人は世の中いっぱいいるんですよ。

大宅委員 今までの委員会の中で、松田さんが一度でも鉄道がもうかるような意見なんておっしゃったことないでしょう。

中村委員 私はだから、そういうことをされる人でないということをして2回も3回も言っているじゃないですか。私は松田さんと長いお付き合いだからよく知っています。

川本委員 そうすると、中村先生の御発言は、みんな今まで中村先生のお仕事を代表しておられるというふうに理解すべきですか。

中村委員 何ですか、意味がよくわからない。

川本委員 中村先生が背負っておられる道路関係のお仕事の利益を代表しておられるということですか。

中村委員 道路なんて背負っていません。

川本委員 同じことだと思います。

大宅委員 松田さんは鉄道を背負っていて、中村さんは道路を背負っている。

中村委員 いや、私はそんなもの全く背負っていません。

川本委員 そういう憶測だから。

中村委員 私より松田さんに聞いていただいたらよくわかる。私は常に鉄道を。

川本委員 そういう御発言をされるのであれば、御自分にもそういうふうと言われても仕方がないということだと私は思います。

中村委員 だから、私は書かないでしょう。事務局に書いてもらっているじゃないですか。事務局で書いたものをみんなで議論しましょうと言ってるんじゃないですか。

猪瀬委員 中村さん、事務局がニュートラルとは限らないわけですから。

中村委員 それなら、それをみんなでたたけばいいというんですよ。

猪瀬委員 だからこそ、今ここで、今、議事録見ましたよ。基本的には、この審議の流れは、松田さんに集約してくれと言っているわけですよ。

中村委員 この前があるでしょう。

猪瀬委員 もちろん、この前もあるけれども、ここでもうそういうふうになっています、この2枚でも、基本的に。松田さんに集約してくれということになっていて、これは。

田中委員長代理 この前に既に私が発言しています。

中村委員 それではなぜ、最終案は大体の方針が決まったんだそうですね、松田さんの案で大体決まったんだそうですねと、私が知人から言われるんですか、新聞を見てそういうふうに思った人は随分多いんですよ。

猪瀬委員 これは、この前、松田さんにたたき台を出してくれと言ったのは火曜日ですから、そのたたき台の作業が始まりますよね、我々も資料を松田さんに渡しますよ、どんと。そういうことと、それから、中村さんが松田さんに対して鉄道屋だとか、そういうことを言っちゃいけないな。それだったら言いますよ、今井さんだって鉄屋じゃないですか（笑）。それは言っちゃいけないことなんですよ、お互いに。そうでしょう。

今井委員長 鉄はあらゆる分野に関与しているから（笑）。

猪瀬委員 だから、そういうことは言っこなしですよ。そういうことを超えて委員として皆さんここにいて、総理に任命されて、それぞれ利害を超えてここで議論しているわけですから。

中村委員 だから、そういうふうな疑念を持たれるようなことはやらない方がいいですよと言っているんです、前回そう言っているんですよ。

猪瀬委員 だったら、今井さんが、事務局主導で今井さんがやると、今井さんに疑念を抱く人が出てきたらどうしますか、これは。そうでしょう。はっきり言って、建設たくさんやった方が鉄屋さんはもうかるわけだから、でも、そんなことはみんな絶対に言わないし、思わないようにしてやっているわけですから。そういうことを言っちゃだめですよ、それは。

中村委員 とにかく事務局の案をベースにしてみんなでそれに議論を入れていきましょうよ。その方が私は絶対にいいと思う、やっていくのに。

猪瀬委員 ちょっと待ってください。話はそんなことをやっている暇はない、中身に入りたいんですよ。つまり、この委員会は、国民のための委員会ですよ。したがって、問題は中身でしょう、中身をきちんと議論すればいいんです。そして、この間、委員会で、委員として私らはいろいろなことを言って資料を松田さんに渡しました。そして、事務局も松田さんと話し合いをしかけていました。いろいろなものでやり取りも事務局と松田さんとあったわけですよ。それも含めて今、委員会で委員として今ここで決めなければいけないのは、とにかく、松田さんのところにたたき台が行った、たたき台を出すだけです。たたき台を出して今日決めるわけですよ。最終答申のたたき台ですから、そのたたき台を松田さんが出した。そして、これは委員のいろいろな意見が入っている。それをまずどんどんやっていきながら、

いろいろな問題点が残ったときに事務局で出しているものもあるから、どこどこが問題になるんだなということを最後詰めていけばいいんじゃないですか、それは。

今井委員長 今まで、100 時間以上もずうっと議論してきて、その度に意見集約をしてきて、したがって、中間整理と意見集約をできたものをベースにして書きなさいと、そうすると、今まで出てきた問題点の中でまだ落ちているところがありますねと、それをここで議論して追加していきましょうと、それが1つにまとまるかまとまらないかはそれは議論の収斂の仕方いかんですけれども、そういうことで、一切新しいことを入れないで、事務局案を原則としてつくらせたいつもりなんです。

ただ、国との関係とか、そういうのは意見集約しておりませんから、そこのところは入っておりませんけれども、それ以外の、例えば、分割の問題だとか建設の問題だとか料金の問題だとか、大体意見集約したものは全部ここに入っています。全部意見集約とおります。

田中委員長代理 私も私の意見を松田さんに渡して、確認事項とか今までの主張とか、本当に原点に返ったようなことまで全部お渡しして、これも横において考えてちょうだいよと。今日、仮に松田さんのものをたたき台にして議論するとすれば、改めて客観的にこれから見てみるつもりですけれども、皆さん、そうだったと思います。中村さんはどうこれを受け取られたか知りませんが、両方の案を見たときに、どちらの方が最大公約数を取って書いているかということ、一見して松田さんの意見の方がよほど皆の意見をよく吸収していると思います。

中村委員 この前の最後のところがありますので、私がどういうふうに言ったか読みますので、ちょっと聞いてください。

(中村委員) 松田さん、頑張っていてやっていただけるのはありがたいけど、それはやはり何というのかな。

(猪瀬委員) たたき台です、とりあえず。その上で本文をちゃんとつくっていただいたらいいじゃないですか。

(中村委員) 道路の仕事を鉄道屋さんを書くというのもまたいろいろまた言われるだけの話だから、しょうがないじゃないですか、もう。事務局にやってもらった方がいいじゃないですかね」

と、そういうようなことですよ。

猪瀬委員 たたき台ですから、多少の意見の違いはあってもやりましょうと、みんなが最大公約数と言っていますから。

中村委員 私は、事務局にやってもらった方がいいんじゃないですかと。それを何で委員長が受けてないんですか。

今井委員長 それでは、事務局案を概略説明させて、それから松田さんの意見を。

猪瀬委員 ちょっと済みません。やはり、まず委員会の意見は松田さんにとりあえず頼んだわけですから。

今井委員長 猪瀬さん、進行は私に任せてください。

猪瀬委員 とりあえず、松田さんのをやった上で、それで問題点をどんどん事務局のものを見ながら指摘をしていっていただいで議論すればいいじゃないですか。

今井委員長 松田さんの意見は、私ら見ていないんですよ。私が監修した意見は送らない方がいいという意見があったけれども、できるだけ早く送れと言って、ずっと私ら待たせていたんですよ、意見が来ると思って。だけど来ないから、昨日送らせたんですよ。

ですから、まず事務局意見を聞いてください、それから松田さんの意見を聞いて、私は初めて聞きますから。

猪瀬委員 たたき台だから、別にこれは最終案ではなくてたたき台だから、今ここで初めて聞くのはあたり前じゃないですか。

大宅委員 いつも出てくる委員の意見書じゃないですか。それと同じでしょう。

今井委員長 そんなことないでしょう。

猪瀬委員 何度も言うけれども、この最後の紙の2枚だけでも、とりあえず、ここでは、松田さんをお願いしますというものが大勢を占めていて、実際にこれは、この議事録とニュースとあと記憶の印象の問題ですけれども、これは5人の記憶と印象が一致しているんだったら、これはもう大勢でしょう。まずこれはたたき台です。だから、松田たたき台を出して、そしてたたけばいいじゃないですか。そして、事務局のいろいろな問題を指摘していけば。

中村委員 もう皆さんたたいておられるんでしょう。私は新聞で何とか略とか書いてあってそれ見ただけでまだ全然見ていませんよ。

松田委員 だから、新聞は責任ないと言っているでしょう。

猪瀬委員 新聞は部分部分をもって言っているだけでしょう、どこかどこかのを。私だっけきちんとしたたたき台を見たのは初めてですから。みんな初めてなんですよ。

田中委員長代理 猪瀬さんのご主張はわかりますが、通常、委員の提出資料を先にざっと紹介して、それから事務局は委員長のご意見、ご趣旨を体して書いたというのであればそれを説明する。今までのやり方というのは、委員の提出した資料を先に読むわけですから、そのやり方で進めてもらって、それでごらんいただければ、どちらが最大公約数をとっているかというのはよくおわかりになると思います。ですから、松田さんの方から始めたらどうですか、どうせ両方やるなら。

猪瀬委員 賛成です。それで全員でたたき台を議論するんですから。そして事務局のものをまたやればいいんです。

今井委員長 時間が非常に迫っているでしょう。私は、今までの中間整理と意見集約をベースにして、松田さんが今までお出しになった意見は、大半取り入れて、ただ、問題点は2つか3つ残っていますから、その問題点だけを今日きちっと議論しようという意味でこれを出していますので、1から文書をやり直すということは大変なんです。だから、皆さんも初めて見るというのだったら、1から文書を、こんなに長い文書を見るのは大変ですよ。ですから、まず、この素案を、一緒にお送りしているわけですし、それからこれは全部今までの言葉をそのまま使っていますから、これをベースにしてお考えいただきたい。

松田委員 そんなことはありません。事務局から出た前文の第3パラグラフ見ただけでも、これは今まで議論したことと全く違うじゃありませんか。これはNTTと同じで、すべてのことを一定の年数ごとに定期的に見直すなんてだれが議論してだれが決めたんですか。結局、これは事務局の意見か今井さんの意見かどちらかでしょう。

だから必ずしも、今までのものをそのまま客観的に集約してやったという御意見には私は賛成できない。

中村委員 私は今まで何回もローリングでやりなさいと言っています。

松田委員 ちょっと待ってください。もう一つ、これは両方ともたたき台だからこれからやればいいということはそのとおりなんですけれども、坂野さんから来た手紙では、基本的な考えの相違のあるものについては、必要以上の記述を行わないと書いてある。

今井委員長 この手紙は何ですか。

松田委員 これは坂野さんから私のところに来たものなんです、この28日に。そうすると、まさに基本的なことこそ我々が議論して苦労してまとめなければいかぬ事柄なのであって、そういうことは書いていないという文書など読んでも意味がないと私は思いますよ。しかも、この文書を読んでいただければ非常に失礼なのであって、松田さんからは御意見やアイデアの御提供をお待ちしていましたが、時間的余裕がないので、事務局で素案を作成させて。何を言っているんですか、事務局で素案をつくってそれを私に対してアドバイスを欲しいというなら、それを寄越さなかったらアドバイスができないじゃないですか。勝手につくって置いて、事務局と今井さんの独断でつくった案じゃありませんか、これは。私は、それはかなり偏見をもっておつくりになったというふうに理解してこれを読んでいます。

猪瀬委員 とにかく、火曜日に、松田さんが最大公約数というので、私が持っている資料

を松田さんに渡しました。そして、ほかの委員も渡したと思いますので、それから事務局も松田さんに資料を昨日送っているのであれば、松田さんのところに吸収されていると思いますから、その吸収されているということを前提にして、まず松田たたき台、たたき台というのは先ほど中村さんも全員が話し合ってやればいいじゃないかということは、つまりは、まず松田委員のたたき台で全員が話し合ってやって、そして事務局が出しているのをその後参考にしながら、どこが問題なのかというのを、意見の違いとかを述べながら議論すればよろしいじゃないですか、まだたたき台ですからね。そういう方向でいかがですか。

今井委員長 文章の一つひとつの問題は、今、松田さんからお話しありましたが、パラグラフの1つぐらいが変わっているかもしれないけれども、あとはずっと今までの了解事項をそのまま書いているんですよ。それで、突然、新しい問題を皆の合意だと言われても困るんですよ、これ。

猪瀬委員 合意ではないです、まだたたき台ですから。ただ、最大公約数を任せただけだから、これから議論するんですよ。

今井委員長 だから両方やりましょうよ。まず事務局案を説明させたい。

中村委員 委員長、私から提案ですけれども、それなら、こんなことで議論していても、猪瀬さん言われるようにばからしいので、松田さんの方が先がいいなら松田さんのを先にだれかに読んでいただいて。私も全く見ていないので、何書いてあるのかよくわからない。

猪瀬委員 私だって知らないんだ。

中村委員 新聞にはそうは書いていない。

猪瀬委員 途中のやつ。

中村委員 黙っていなさい。

ともかくそれを読んでいただいて、それで、それをチェックしますから、その後事務局のを読んでいただく、それで、両方とも読んで、その上で議論しましょうよ。

今井委員長 両方やるんですよ。いいですか。

中村委員 委員長、それで是非お願いいたします。

松田委員 それでは、私を読ませていただきます。

中村委員 松田さんひとりで読むのは大変でしょう。

松田委員 私が書いたんだから私が読む。

3ページから、項目をさっと見ていただきます。項目はどう置き換えてもいいんですが、

- 1．改革の意義と目的
- 2．基本認識
- 3．民営化の基本方針
- 4．組織のあり方

これは項目がずっと書いてあります。何回か私が出したのものでもあります。

- 4．地域分割
- 5．通行料金について
- 6．今後の道路建設について
- 7．「ファミリー企業」の取扱いについて

この部分は抜けております。というのは、まだやってませんから、この部分は後で追加するということになります。

- 8．改革の推進の手順及び移行時期等

あと最後に付属資料が付いております。そういう構成であります。

お聞きになれば大体わかるようなことですから「てにをは」は別にして、おわかりにならぬことはないと思います。3ページから読ませていただきます。

日本国民は十九世紀に、アジアで真っ先に近代化をなし遂げた事実を誇りとしている。欧米諸国の軍事力、経済力、技術力に圧倒されながらも、伝統の智恵を生かしつつ独自の創意と工夫を凝らしてそれらを学び自らのものとすることで、近代的産業を興し、植民地化の危

機を回避し、法治国家として自立したのである。だが明治の改革の偉大な精神はしだいに、清貧でありつつ使命を抱き国家を支えてきたはずの官僚機構の変質と肥大化、その傲りによって裏切られることになった。

日本国民は、戦後、再び廃墟のなかから立ち上がった。戦争によってもたらされた惨禍を乗り越え、乏しい資金を元手に努力と勤勉を積み重ねて世界第二位の経済大国としての地位を得るに至った。努力が報われる、勤勉は富をもたらす、そう信じてはたらいいた結果である。また日本国民は優れた製品を輸出することで、国際社会における評価をおおいに高め誇りをもつことができた。戦後の復興と経済成長は日本国民ひとりひとりの力の集積であったが、官僚機構もまたよくそれを陰で支えたといえる。

しかしバブル経済崩壊後、日本国は「失われた十年」と呼ばれる空回りの停滞期に突入するようになる。原因をさぐれば、再び、官僚機構の変質と肥大化と向き合わざるを得ない。官僚機構は縄張り争いをしつつ、天下りをはじめとする利権を拡張し民間の自由な経済活動を阻害するさまざまな規制を張り巡らせた。特殊法人・認可法人、その傘下に群がる社団・財団法人、さらにはファミリー企業をつぎつぎと自己増殖させ、国民の利益をむしりとりはじめていたのだった。

そういうなか国民の危機の認識を背景に小泉内閣が誕生し、歴史的使命として構造改革が宣言された。その大きな柱のひとつが、民間にできるものは民間にという、小さな政府を実現しながら市場の活力を回復させるための特殊法人等の改革である。四十兆円もの巨額な負債を抱え込んだ道路関係四公団、すなわち日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団の民営化は特殊法人等改革の天王山として位置づけられた。

道路関係四公団民営化推進委員会は、国民に対して開かれた委員会にすべきと考え、審議のプロセスを原則公開した。四十兆円もの債務の中心となっている郵便貯金等は国民から借りたものであり、高い通行料金を支払って高速道路を利用するのは国民なのだから当然である。東京湾アクアライン、本州と四国を結ぶ三本の橋、その通行料金は常軌を逸しているが、それだけではなく多くの不採算路線の建設はいずれも密室で作成された非科学的で無責任な需要予測と高コストの建設費をもたらした。

われわれはこうした過ちの原因を審議の過程でできるかぎり示してきた。そして二度と同じ失敗を犯さないために、国民負担が少なくなるような債務の返済方式と必要性の乏しい道路はつくりたくない仕組みを考察した。

今後の道路四公団は、競争原理を導入するために五つの分割民営化会社として再生し、より地域に根ざした、地方に住む人びとの意思が反映される存在に近づく。産業道路として、観光資源として、医療や福祉のために、国民経済的な観点からも高額な通行料金を是正しその値下げも提案した。

国民が望む国民のための高速道路とは、安い通行料金、顧客に対するサービスの向上、低いコストと採算性に見合った建設である。道路四公団の改革は国民に元気をもたらす改革でなければならない。虚偽と不正はつねに厳しく糾弾され、まじめにはたらく者の努力が報いられ、未来に希望をいだくことのできる日本国にするための改革である。

道路関係四公団民営化推進委員会は、存在そのもの、その審議のあり方、その他あらゆる面で民意を代弁する政策意思決定の新しいひとつのかたちを示すべく努めた。

われわれは内閣総理大臣に以下の結論を答申する。

## 1 改革の意義と目的

道路関係四公団改革は、小泉構造改革の大きな柱として昨年から取り組まれている 163 の特殊法人等改革の範として位置づけられなくてはならない。

甘い交通需要の見通しと建設費の増加等によって膨らんだ約 40 兆円に達する道路関係四公団の債務を国民負担ができる限り少なくなるよう返済していくためには、必要性の乏しい道路を造らない仕組みを考える必要がある。

必要性の乏しい道路を造らない。国民が負う債務を出来る限り少なくする。道路関係四公団改革のいわば基本理念といえるこの二点を実現する解として、昨年12月、特殊法人等整理合理化計画において民営化という方針が決まったのである。

いまある約40兆円の債務を国民負担ができる限り少なくなるようきちんと返済していき、必要性の乏しい道路建設をストップし、サービスが向上し通行料金も下がっていくというような、国民全体にメリットのある改革を実現するのが民営化の目的であり、本委員会が達成すべき目標である。

## 2 基本認識

### (1) 公団方式による高速道路等の建設は限界

料金のプール制と財投資金等の借入・償還を前提に新規路線を建設する現行公団方式は、もはや限界にきており、道路関係四公団については民営化を行い経営の健全化を図らなければならない。

### (2) 経営の自律性の欠如

高速自動車国道等の建設は国による施行命令等に基づき実施される仕組みとなっており、組織として自主的な意思決定が行われず、経営責任が不明確となっている。(3) 事業運営の非効率性・不透明性

道路関係四公団は、計画と実績との検証を行わないまま、財投資金等をもとに、次々と新規路線の建設を進めるなど、効率性の観点を著しく欠いた事業運営に陥っている。

また、企業会計原則に則った会計処理がなされていないことから、公団内においてコスト意識が働いておらず、とりわけファミリー企業との不透明な取引等により、非効率・不透明な事業運営が行われる結果となっている。

### (4) 厳しい財務状況

現在の道路関係四公団の財務状況は、本委員会が行った試算の結果、企業として存立していく上では極めて厳しいものとなっている。

## 3 民営化の基本方針

(1) 国民負担の最小化を基本原則とし、50年を上限としてなるべく早期の債務返済を確実に実施する。

(2) 新たな組織は、自らの経営判断に基づき事業経営を行うことにより、自己責任原則の下、民間企業としての自主性を確保する。

(3) 民間企業のノウハウの発揮、採算性を重視した事業経営の実施等を実現し、経営の効率化、利用者のニーズに応じた多様なサービスの実現、サービスレベルの向上等を図るとともに、通行料金引下げ、採算性を確保した上での新規路線の建設に取り組む。

また、有料道路事業以外の関連事業を積極的に展開する。

(4) 民間企業としてコスト意識を徹底する。管理コストについては、現在の道路関係四公団の維持管理費用を徹底的に見直した上で民営化を行う。

維持・管理の外注業務については、競争を徹底するとともに、新規参入を促進する。現在建設中及び計画中の路線に係る規格構造を見直すとともに、発注・契約方式を改善し、建設コストの縮減を図る。

## 4 組織のあり方

### (1) 基本的な考え方

新たな組織は、次の考え方により構築する。

ア 新会社各社の収益調整を図り、長期債務の返済をできるだけ早期に実現するため、保有・債務返済機構（仮称。以下「機構」という。）を設立する。機構は、四公団に係る道路資産（新会社に承継されるものを除く。）及びそれに対応する長期債務を一括して承継する。

新会社は機構から道路資産を借り受け、貸付料を支払う。

イ 機構は、道路資産の所有及び長期債務の返済のみをその業務とする。

ウ 新会社は、パーキングエリア等の資産を承継して発足する。その際、経営管理面での組織としての適正規模を確保するとともに、競争を通じたコスト意識・増収意識の醸成を図るため、地域分割により5つの新会社を設立する。

エ 新会社は、発足後10年を目途に、機構の所有する道路資産を買い取る。この時、機構は解散する。

オ 新会社は、当初国が全株式を保有する特殊会社として発足するが、機構から道路資産を買い取った後は、早期に上場を目指す。

## (2) 長期債務の返済

### 考え方

機構は、新会社から徴収した貸付料収入を債務の元利返済に充当し、每期確実に期中債務の平均残高を減少させる。

### 長期債務の範囲

ア 新会社及び機構は、承継資産(\*)に係る長期債務を承継する。

\* 新会社又は機構が承継しない主な資産は、次のとおり。

- ・ 営業損益で赤字が生じていることが明らかな路線に係る道路施設
- ・ 建設中の路線又は区間に係る道路施設のうち、新会社が残事業を実施し
- ・ 「バイパス型」の一般有料道路のうち、移行までに国等に譲渡されたもの

イ 建設仮勘定に係る長期債務については、全て機構が承継する。

ウ 本州四国連絡橋公団の負担している長期債務のうち、早期に処理することとされた債務については、国等が承継する。

### 本州四国連絡橋公団に係る債務の処理等

ア 料金収入、国の出資、地方自治体の出資(現行よりも15年延長)及び他の道路関係公団の道路料金の活用、並びに所要の債務切り離しにより、本州四国連絡道路の通行料金の大幅な引き下げ(2分の1程度)と債務の適切な処理を同時に進める。

イ 債務の切り離しの財源は、国の道路特定財源とする。債務の切り離しについては、次の5ヵ年計画の期間内において早期に処理することとし、その額については平成15年度予算編成過程において、政府において適切に決定する。

ウ 民間債務の返済条件等の変更については、市場の状況も視野に入れて柔軟に行う。

## (3) 新会社の具体的内容

### 事業

ア 新会社は、自動車道事業(\*)及びこれに附帯する事業を行う。

\* 現在道路関係四公団が所有する高速自動車国道等についての運営、管理等、並びに道路建設等をいう。

イ その他の事業については、自動車道事業の遂行に支障のない範囲において、新会社の経営の自由、自主性が発揮し得るよう、事業範囲をできるだけ広げることが必要である。

### 資産

ア 新会社は、パーキングエリア等(\*)の固定資産を承継する。

\* 「パーキングエリア等」のイメージ

- ・ 休憩施設(パーキングエリア、サービスエリア等)、給油所等
- ・ 有料自動車駐車場
- ・ トラックターミナル
- ・ インターチェンジ等
- ・ 管理施設(本社、支社等に係る土地、建物等)
- ・ 研修施設、社宅・寮等の福利厚生施設
- ・ 巡回用車両等

イ 日本道路公団から関連会社への出資株式については、原則として当該関連会社の事業範囲を所管する新会社が承継する。

ウ 現在、四公団の業務に関連して財団法人(\*)が所有しているパーキングエリア等における建物等については、所要の手続きを踏んだ上でそれぞれの公団に移管し、新会社が発足時に承継する。

\* 日本道路公団 (財)道路サービス機構、(財)ハイウェイ交流センター  
首都高速道路公団 (財)首都高速道路協会  
阪神高速道路公団 (財)阪神高速道路協会、(財)阪神高速道路利用協会  
本州四国連絡橋公団 (財)本州四国連絡橋道路管理協会  
債務

新会社は、承継資産に係る長期債務を承継する。

#### 税制措置

当初機構が、買取り後は新会社が所有することとなる道路資産に係る固定資産税については、国鉄改革に際して旅客鉄道会社等に適用された特例措置等を参考にしつつ、大幅に軽減することが必要である。

#### (4) 機構の具体的内容

##### 基本的な考え方

新会社の経営に機構が介入することにより、新会社の経営の自主性を阻害し、又は経営責任を不明確なものにすることのないよう、機構の業務等を次の考え方に基づき厳格に法定する。

##### 業務

ア 機構は、営利を目的とせず、法令で定める一定の貸付料を徴収するとともに、債務の返済、借換えのみをその業務とする。機構による経営介入の排除、新会社の経営の自主性の確立などの観点から、「機構から新会社、国等への新規投資資金の一部の支出」は機構の業務とはしない。

イ 設備投資の決定についての判断は経営の重要な要素であり、新会社の自主的判断と責任の下に行われるべきものであるため、高速自動車国道等の維持更新工事及び改良工事については関係する新会社が自ら行う。その場合、維持更新工事等により形成された資産は、新会社に帰属する。なお、大規模な災害復旧の取扱いについては、危険分散の必要性も含め、政府において検討の上決定する。

ウ 機構は新会社各社から支払われる事務費によって運営される。この事務費は実費相当額とし、機構はこれを他目的に流用できないものとする。長期定額の貸付料は、全額債務の元利返済のみに充当する。

##### 資産

ア 営業損益で赤字が生じていることが明らかな路線(\*)に係る道路施設については国等に譲渡(\*\*)し、機構は所有しない。

\* 富津館山道路及び中部縦貫自動車道(油坂峠道路)をいう(平成13年度決算による)。

\*\* 譲渡の態様(有償・無償の別、有償の場合は譲渡価額等)については、従前の例による。

イ 「ネットワーク型」(\*)の一般有料道路については、高速自動車国道と一体として取り扱うこととし、機構が承継する。「バイパス型」(\*)の一般有料道路については、原則として、国、地方公共団体等に譲渡(\*\*)。

\* 現行の一般有料道路は、高速自動車国道と一体となって機能する路線(ネットワーク型)と、単独に機能する路線(バイパス型)に区分する。

\*\* 譲渡の態様(有償・無償の別、有償の場合は譲渡価額等)については、従前の例による。

ウ 新会社発足時に供用されている路線又は区間に係る道路施設は機構が承継する。

エ 建設中の路線又は区間に係る道路施設については、新会社が残事業を実施するものを機構は承継し、その他は国等に譲渡する。

オ 新会社発足後に新規に建設が開始された路線又は区間に係る道路施設については、機構は所有しない。

カ パーキングエリア等については新会社が承継し、機構は所有しない。

キ 機構は、企業会計原則に基づき、資産の減価償却、除却等の会計処理を行う。

#### 債務

ア 機構は承継資産に係る長期債務を承継する。

イ 建設仮勘定に係る長期債務については、全て機構が承継する。

ウ 出資金の取扱いについては、別に検討する。

#### 貸付料

ア 機構が新会社から徴収する貸付料の総計年額は、承継債務の総額を基に、約 40 年間(＊)の元利均等返済をベースとして算定する。

＊返済期間については、新会社発足までの間に、企業会計原則に基づいて今後の収支見通しを作成した上で、50 年を上限とし、その短縮を目指して設定する。

イ 新会社各社が負担する貸付料の額(＊)は、収支見通しを見極めた上で各社の収益性に著しい格差が生じないように検討し、長期定額として設定する。

＊新会社各社が支払う貸付料の額は、アにより算定される貸付料総額を、各社の収益力に基づき按分した額とする。この際、貸付料を算定する基となる債務総額は、各公団由来の債務ではなく、四公団の承継債務の合計額とする。なお、収益力を算出する指標としては、「料金収入 - 管理費」が適当である。

ウ 毎年の貸付料とは別に、新会社が、経営の効率化等によって生じた余裕資金を機構の債務返済に充てることのできるような仕組みを検討する必要がある。このため、機構は、債務残高を新会社ごとに管理する(＊)こととし、債務返済のための臨時の受入額についても会社別に管理して、買取り時の価額に反映させるものとする。

＊機構は、新会社ごとに債務残高を管理する「区分経理」を行う。具体的には、発足時に新会社ごとに債務額を定め、徴収した貸付料、債務返済のための臨時の受入額、国等の出資金等を、該当する新会社ごとに計上し、買取り時の価額に反映させる。

#### 金融・税制措置

ア 借換え資金の円滑な調達を図り、金利変動による債務返済への影響を最小限にするため、債券に対する政府保証等の措置を講ずる。

イ 債務の返済をできるだけ早期に行わせるため、機構は法人税を負担しない。

#### 機構の解散

ア 新会社は、経営基盤の確立等株式上場に向けた諸条件が整ったと判断し次第、機構が所有する道路施設を買い取るものとし、その時点で機構は解散する。

イ 資産の買取りは、10 年を目途にこれを行う。

ウ 買取りの具体的条件等はあらかじめ法定する。

- ・ 買取りの手続き 新会社の申請により開始される
- ・ 買取り価額 新会社ごとの債務残高を基準に決定する
- ・ 買取り方法 対象資産の買取り対価として同額の債務を承継する

#### (5) 国民への説明責任

##### 新会社のディスクロージャー・契約等

#### ア 会計

平成 15 年 9 月までに企業会計原則に基づく財務諸表を作成し、中間決算と同時に公表する。

#### イ 情報公開

- ・ 新会社は上場企業と同等の情報公開の義務を負う。
- ・ 新会社は四半期ごとに、自社の財務諸表と、該当する機構債務の期中平均残高など主要な財務指標を公表する。

#### ウ 新会社の経営体制

- ・ 民間企業経験者（官庁での管理職経験がない者）を新会社発足以前に複数登用する（天下りの禁止）。
- ・ 取締役会には民間企業経験者などの外部人材を過半数以上含める。また、利用者の立場と債権者・投資家の立場を代表する人員をそれぞれ社外取締役として登用する。

#### エ 国との関係

- ・ 国は有料道路の新規建設を担当する局以外で新会社を監督する。
- ・ 新会社上場後は、国は可能な限り早期に株式を全株売却する。
- ・ 新会社は、法人税・固定資産税以外、国・地方に対して道路の新規建設・改良を目的とした支出を義務化されない。
- ・ 新会社は上述の監督と料金の上限規制以外は、その業務や利益処分について国による監督規制は、必要最小限にとどめる。

#### オ 機構との関係

- ・ 新会社は、貸付料以外に、機構に事務費を支払う。事務費は機構の人件費・家賃などに充当する実費相当額とし、新会社各社が均等按分で負担する。
- ・ 新会社は、余裕資金の有無によって、貸付料の変更や定額以上の支払いを要求されることはない。

#### 機構のディスクロージャー・契約等

#### ア 会計

- ・ 機構は、承継する資産価額を評価するために、移行時点で新会社各社の営業エリアごとに資産台帳を作成し、企業会計原則を遵守し減損会計の手法に基づいた管理を行う。
- ・ 機構の道路資産に関する経理業務は、新会社にアウトソースする。
- ・ 機構は年1回監査を受ける義務を負う。
- ・ 債務返済の進捗の目安として、機構設立時に毎年の債務残高の目標を定め、これを遵守する。特に、民営化から10年後の債務残高の目標を、初年度の20～25%減と定め、これを遵守する。
- ・ 毎年の債務返済の進捗は、監督官庁がこれを監視し、機構が上述の債務返済目標額を3年間続けて達成しなかった場合、主務官庁の管理責任者の責任を問う。

#### イ 情報公開

機構は国に対して、四半期ごとに新会社区区分ごとの財務状況を報告する義務を負う。

#### ウ 機構の経営体制

- ・ 機構は新会社が支払う事務費によって運営される。この事務費は実費相当額とし、機構はこれを他目的に流用することはできないものとする。
- ・ 長期定額の貸付料は債務の元利返済のみに充当する。

#### エ 国との関係

機構は、債務の返済以外、国・地方にいかなる支出も求められない。

### 5 地域分割

#### (1) 基本的な考え方

経営管理面で組織の適正規模を確保すること、地域の実情に即した運営が行われること、競争を通じコスト意識や増収意識の醸成、サービスの向上を図ることなどを総合的に考慮し、日本全国を5つの地域に分割して新会社を設立する。その際、キャッシュフローをベースに、利益率等について新会社各社で極端な差が生じないようにする。

#### (2) 日本道路公団

日本道路公団については、現行9つの支社等の管轄をベースに、県境等を考慮し、3つの事業エリアに分割して新会社を設立する。

#### (3) 首都高速道路公団及び阪神高速道路公団

首都圏エリア及び阪神圏エリアにおいては、現在の首都高速道路公団、阪神高速道路公団の管轄する路線を核として、それぞれのエリアにおける都市高速道路等のネットワークが機能的に維持・発展できるよう配慮して決定した事業エリアを有する新会社を、それぞれ設立する。

#### (4) 本州四国連絡橋公団

本州四国連絡橋公団については、日本道路公団を分割した新会社のうち近接の新会社と統合する。

#### (5) 全国 5 分割の概要

具体的な地域分割のイメージは、次のとおり。(資料 1 参照)

東日本：北海道、東北、新潟、関東

拡大首都高速：現首都高速、横浜プール、千葉プール

中日本：東海四県(東名、中央道全線、名神)

拡大阪神高速：現阪神高速、名神、近畿道、阪和道、関空道

西日本：北陸三県、近畿、中国、本四、四国、九州

## 6 通行料金について

### (1) 民営化の成果としての通行料金引き下げについて

民営化の目に見える成果として、通行料金の総額の 1 割引き下げを民営化と同時に実施する。

国民にとって大きな負担となっている高額な通行料金は、採算性を無視した野放図な建設が原因である。非効率で無制限な建設のあり方が改められ、その結果として高止まりしている通行料金が引き下げられることが、国民が今回の改革に期待している成果なのである。

よって、新しくできる 5 つの新会社各社において、民営化と同時に 1 割の引き下げを実施する。通行料金引き下げ策は幅をもって行ってかまわないが、いずれの路線においても通行料金引き上げは行わない。夜間料金の半額割引や通行台数 1 万台以下の道路の通行料金の 3 割引き下げ、いわゆる初乗り料金に相当するターミナルチャージの撤廃など、実情に応じた弾力的な引き下げ策を講じて、総額で 1 割の通行料金引き下げを実現する。

ただし、コストカットや関連事業による収益など会社の経営努力で得られた利益は通行引き下げ原資には充てない。

### (2) 通行料金のあり方について

ア 新会社が徴収する通行料金については、能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ適正な利潤を含むものとし、新会社の経営者が自主的に決定することを基本とする。

イ 「ネットワーク型」の一般有料道路については、高速自動車国道と一体として取り扱うこととし、通行料金については、料金水準や徴収期間等について、高速自動車国道と同様に取り扱う。

ウ 新会社に効率化インセンティブを働かせるため、料金に対する規制については、上限価格制(プライスカップ制)の導入などを検討する。

## 7 今後の道路建設について

### (1) 基本認識

甘い交通需要の見通しと建設費の増加等によって膨らんだ約 40 兆円(平成 13 年度末)に及ぶ長期債務の返済は、新会社による最大限の経営効率化と大幅な租税の軽減措置を前提としても、例えば金利の上ぶれリスクなどを考慮すれば決して容易ではない。そうした現状の厳しさからすれば、既存路線の通行料金に依存して(機構への返済原資を一部流用して)従来どおり建設を続けようとするのは容認し得ない。

まして、建設中の路線や建設予定路線の多くが採算性の点で極めて厳しいものばかりであることを考えると、それは言わばガラス細工のような既存債務の返済スキームに新たな負荷

をかけるに等しく、そうした考え方は採るべきではない。

したがって、今後の道路建設、とりわけ財源問題については、民営化の目的・意義を踏まえた上で、全く新しい仕組みを構築し、その下で当事者間の負担のルールを定めることが必要である。

#### (2) 今後の道路建設について

ア 新会社発足までの間、各公団は、本委員会においてとりまとめた基準による個別路線の優先順位に基づき、重点的な予算配分を行う。

#### (3) 料金水準について

通行料金は、原則として移行時の水準より引き上げない。なお、本州四国連絡道路の通行料金は、債務の処理と同時に大幅な引き下げ（2分の1程度）を進める。また、東京湾アクアラインの通行料金については引き下げを検討する。

イ 新会社発足時における建設中の路線又は区間に係る道路施設については、新会社が残事業を実施するものを機構は承継し、その他は国等に譲渡する。建設仮勘定に係る長期債務については、全て機構が承継する。

ウ 今後の道路建設に関し、新会社は、公益性にも配慮しつつ、採算性の範囲の中で当該自動車道事業（路線又は区間ごと）に参画する。その場合、新会社は、当該事業への参画について自社の経営状況、投資採算性等に基づき判断し、自主的に決定する。

なお、新会社は、その設立目的に照らし、今後の高速道路の建設に関し相応の役割を果たすべきであり、本委員会としては、そうした点を配慮の上で新会社が設備投資の意思決定をすることを希望する。

エ 新会社の採算を超える部分について、その財源は国及び地方公共団体が負担する。このため、高速自動車国道や都市高速道路の建設において、合併施行方式による建設など国、地方公共団体等の費用負担等を前提にした新たな制度を、政府において早急に検討する。その際、本委員会での審議経過を踏まえ、新会社に対する新たな税制・納付金制度の導入、貸付料の増額等による機構からの支出又はそれに類する建設資金の拠出方式は行わないこと。また、財投資金の借入れを前提とした道路建設は行わないこと。

オ 新会社は、国等の委託を受けて建設工事を行うことができる。この場合、新会社は資金負担をしない。

カ 新会社が行う道路建設等の設備投資資金は、新会社が自ら調達する。新会社は、将来キャッシュフローを担保とするなどにより自主調達を行う。新会社の資金調達には市場規律がはたらくようにするため、政府保証の措置や財投資金の活用を認めない。その場合、工事により形成された資産は、新会社に帰属する。

キ 現行の道路整備特別措置法に基づく施行命令等による高速道路の建設を強制する仕組みは廃止し、これに代わる上記ウ～カの内容を満たす新たな制度を、地方公共団体の意見を聴取した上で政府において早急に検討する。

ク 上記の条件を踏まえた今後の道路建設の制度設計については、資料2のようなパターンが考えられる。政府において具体的な制度設計を検討する場合に、資料2に示す採用し得るケースに沿うよう提言する。また、採用すべきでないケースについても資料2のとおり提言する。

### 8 「ファミリー企業」の取扱いについて

これは後ほど議論をした後で埋めさせていただきます。

### 9 改革の推進の手順及び移行時期等

#### (1) 直ちに取り組むべき措置

新会社発足までの間の高速自動車国道等建設の計画見直し

各公団は、新会社発足までの間の工事について、本委員会においてとりまとめた基準に

よる個別路線の優先順位に基づき、建設の計画を見直し、重点的な予算配分を行う。

#### 民間企業経験者の登用

直ちに、公団の現首脳陣に代わり企業経営について豊かな経験と知見を有する複数の民間人を登用し、平成 14 年度決算、遅くとも平成 15 年度中間決算から公認会計士等の活用による民間企業の会計原則に基づく財務諸表を作成する等、民間企業経験者の知恵を導入し、民営化に備える。

#### コスト削減計画の作成

役員退職金の廃止・見直しを含む総額人件費抑制計画を盛り込んだコスト削減のための計画を今年度内に作成する。

#### (2) 移行までの間に取り組むべき措置

##### 民営化の成果としての通行料金引き下げ

民営化の目に見える成果として、通行料金の総額の 1 割引き下げを民営化と同時に実施する。

##### パーキングエリア等における建物等の移管

現在、四公団の業務に関連して財団法人が所有しているパーキングエリア等における建物等については、所要の手続きを踏んだ上でそれぞれの公団に移管し、新会社が発足時に承継する。

#### (3) 企業会計原則に則った財務状況の把握

現在、平成 15 年 9 月を目途に道路関係四公団において進められている企業会計原則に基づく財務諸表の作成により、各公団の財務状況を正確に把握し、同時に公表を行う。

#### (4) 改革関連法案等に対する監視機能の発揮

改革関連法案、関連政令・省令案等に対しては、当委員会は、委員会設置法に基づき適切に監視機能を発揮する。

#### (5) 改革の推進体制

政府及び道路関係四公団においては、改革を円滑かつ確実に実施するため、次の措置を講ずる。

になっていますが、国鉄改革の場合の例が書いてあります。

- ・ 国鉄再建監理委員会が「意見」を提出 昭和 60 年 7 月 26 日
- ・ 国鉄改革関係閣僚会議の発足 昭和 60 年 7 月 30 日
- ・ 運輸省に国鉄改革推進本部を設置 昭和 60 年 7 月 31 日
- ・ 国鉄に再建実施推進本部を設置 昭和 60 年 7 月 4 日

#### (6) 移行時期

道路関係四公団の民営化は、平成 17 年 4 月 1 日に実施する。

ここまでが本文でありまして、その次に先ほどで出ました地域分割のイメージ、東日本、中日本、西日本等が書いてあります。

1 枚おめくりいただきますと、資料 2 と書いた中で、建設スキームとして問題がある不採用ケース一覧というのが書いてあります。これはこういうスキームはだめですよというのが、最初の機構支出スキーム、財投借入型直轄スキーム、特別会計（機構経由）スキーム、建設税還流スキーム、建設税 PFI スキーム、建設基金スキームの 6 ケースでございます。

その次には、建設スキームとして採用し得るスキームというのが書いてありまして、内部留保単体スキーム、合併施工 / 整備新幹線方式スキーム、最後に直轄である場合の直轄スキームの 3 つを例として書いてあります。

以上が、私が皆さん方の御意見を聞き、あるいは事務局の資料を見せていただいて、とりまとめ今日提出したたたき台であります。

ありがとうございました。

今井委員長 3 時ですが、引き続き事務局の案をやるかどうか。

猪瀬委員 休憩したらどうですか。それから、事務局の案は、松田さんは事務局のものを

吸収していますから、なおかつそれでも意見の違いがあるところがあるわけですから、その違うところだけを問題にして議論した方が、討議の効率がいいのではないかと思います。

中村委員 いいじゃないですか。さっき約束して、松田案を先に読んで、次にこっちを読んでもらおうといったんだから。

今井委員長 大分中身と構成が違うから、一応説明した上でやりましょう。

それでは、休憩後にしましょう。

( 休 憩 )

今井委員長 それでは、再開してよろしいですか。今、松田案を伺いました。今まで松田さんが御主張になっていること、あるいはほかの委員が御主張になっていることが全部盛り込まれていると思いますけれども、ただ私どもが今まで意見集約した内容からはかなり飛び出している部分もあると思うんです。

この事務局にまとめさせた案は、私はできるだけ今まで意見集約したもの以外のもの、それから松田さんがこの前お出しになった案以外のものは書き込むなど。ただし、国と地方との関係とか、そういうところは今まで内容を十分審議しておりませんので、できるだけ機構の自主性、それから法定でいろいろなことをきちっと決めるということをベースに書き込めということでやりました。

ただ、前文はいきさつが書いてありまして、さっき松田さんの御指摘の話は、中村委員からこの前の 26 日に非常に長期にわたる問題については、定期的な見直しが必要ではないかということを書き込んだだけであります。

それでは、どこが今までの意見集約から外れているかということを中心に、あとは中間整理のままとか、意見集約とか、そういうことで説明してくれますか。

猪瀬委員 こうやって見ると、3 ページとこっちの 5 ページと「基本認識」と同じですね。これを並べて見ながら進めていった方が、それで相互に違うところを 1 項目ずつ議論、基本認識についてはこちら辺とこちら辺はどうですかとかと進めた方が、効率がよいかと思いますが。あるいは、2 項目ぐらい一緒にして並べて、左右並べていくと割と同じような感じで並んでいますね。

今井委員長 これを見て松田さんに書いてもらったわけでしょうから、同じところは大分あるんです。だから、同じところは説明しないで同じという形でやってください。

広畑企画官 それでは、前文から読み始めますが、今、委員長の御指摘がございましたように、松田委員が前回お出ししたものと基本的に同じところは説明を省略したいと思います。それでは、読ませていただきます。資料 3 です。

構成ですが、まず 1 ページにありますように、

前文

- 1 . 改革の意義と目的
- 2 . 基本認識
- 3 . 民営化の基本方針

今、猪瀬委員から御指摘ありましたように、基本的な構成はそこまでは一緒です。

- 4 . 新たな組織のあり方。( 1 ) ( 2 ) ( 3 ) と並べております。

大きく違いますのは、5 . のところに「今後の道路建設」を入れておきました。

6 . で、今、委員長から御指摘がありました、国・地方との関係を多少書き込んでおります。

- 7 . 首都高速道路公団・阪神拘束道路公団の取扱い

- 8 . 一般有料道路の取扱い

これについては後ほど説明いたしますが、中間整理あるいは意見集約をベースに書いております。

9. 料金制度
  10. 本州四国連絡橋公団の債務処理
  11. ファミリー企業の整理
  12. 関連事業
  13. コスト削減
  14. 改革のスケジュール
  15. 民営化に向けて直ちに取るべき措置
- ということです。

一点最初にお断り申し上げますが、前文、それから 1、2、3 の部分、それから「11. ファミリー企業の整理」「12. 関連事業」「13. コスト削減」については、特に猪瀬委員の方にいろいろお知恵を拝借したいということで、作業はお願いを申し上げているということです。

それでは、2 ページをお開きいただきたいと思います。

#### 前文

本委員会は、道路関係四公団民営化推進委員会設置法に基づき、日本道路公団等に代わる民営化を前提とした新たな組織及びその採算性の確保に関する事項について調査審議することとされ、本年 6 月の設置以来計 4 回にわたり議論を重ね、この度、本委員会の意見として以下のとおりとりまとめ、内閣総理大臣に対して提出するものである。もとより、本意見は、昨年 12 月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」を前提として、それを具体化したものである。

政府においては、本意見を尊重して早急に実施に必要な措置を講じ、遅くとも、平成 16 年の通常国会までに関係法律を提出し、平成 17 年度内に新たな組織を発足させるべきである。また、政府における施策の具体化については、本委員会は、委員会設置法に基づき適切に監視機能を発揮するものである。今後とも、政府及び関係四公団に対しては、本委員会に対して積極的な協力を行うよう求める。

今般の改革は、現在の経済情勢等を踏まえて制度設計等を行うものであるが、今後長期的にわたる経済情勢の変化等の中で実施されるものであり、民営化の実施から一定期間を経過した時点で、民営化後の会社の状況、高速道路を取り巻く情勢の変化、経済情勢等を踏まえて、適切な見直しを行うことが必要である。特に、債務返済、会社収益、建設投資、投資の優先順位等については、一定年数ごとに定期的な見直しを行うことが必要である。

本改革の推進に当たっては、これまでの高速道路整備のあり方を抜本的に見直す必要がある。国が取り組むべきことは言うまでもないが、高速道路整備について地方が責任を持って関わる必要があり、地方の理解と協力が不可欠である。

#### 1. 改革の意義と目的

道路関係四公団改革は、小泉構造改革の大きな柱として昨年から取り組まれている 163 の特殊法人等改革として位置づけられなくてはならない。

正確に申し上げますと、中間整理の表現に基本的には並んでおりますので、説明は省略させていただきます。

3. ぐらいいまでいかせていただきたいと思います。

#### 2. 基本認識

この(1)(2)(3)につきましては、中間整理と同じような表現をしております。

(3)を読ませていただきます。

(3)事業運営の非効率性・不透明性

道路関係四公団は、計画と実績との検証を行わないまま、財投資金等をもとに、次々と新規路線の建設を進めるなど、効率性の観点を著しく欠いた事業運営に陥っている。

また、企業会計原則に則った会計処理がなされていないことから、公団内においてコスト意識が働きにくくなっており、とりわけファミリー企業との不透明な取引等により、非効率・不透明な事業運営が行われる結果となっている。

3．民営化の基本方針。基本的には、中間整理と一緒にですが(4)を追加しております。(4)民間企業としてコスト意識を徹底する。管理コストについては、現在の道路関係四公団の維持管理費用を徹底的に見直した上で民営化を行う。

維持・管理の外注業務については、競争を徹底するとともに、新規参入を促進する。現在建設中及び計画中の路線に係る規格構造を見直すとともに、発注・契約方式を改善し、建設コストの縮減を図る。

説明を続けてよろしいでしょうか。

#### 4．新たな組織のあり方

##### (1) 基本的考え方

ここは基本的に前回松田委員に資料を提出していただいたものを書き起こしております。

ただ一点違いを説明いたしますと、この基本的な考え方のところ、松田委員の提出された紙では、新会社は発足後10年を目途に機構の所有する道路資産を買い取る、このとき機構は解散する、新会社は、当初国が全株式を保有する特殊会社として発足するが、機構から道路資産を買い取った後は、できるだけ早期に上場を目指す、という表現があったと思います。

続きまして「(2)新会社」です。これについては、基本的に松田委員のものをお借りしまして、若干川本委員の御指摘も入っているかと思いますが、違いとしては、⑦です。法人税・固定資産税の取扱いです。たしか松田委員から前回お出しいただいたものでは、当該機構が買い取り後は新会社が所有することになる道路資産にかかる固定資産税等については、と書いてあったと思いますが、その点については「新会社に対し、資産の減価償却の方法等法人税上の取扱い及び資産に係る固定資産税上の取扱いについて検討する」というふうに書いております。

⑧国の関与の原則ですが、基本的には中間整理、あるいはその後の委員会審議を踏まえて書いておりますが、念のため読ませていただきます。

##### 国の関与の原則

ア 新会社に対する国の関与は、以下の考え方のもと必要最小限とし、法的に担保する。

イ 新会社は国・地方及び機構と対等な立場であり、これを担保する厳格な契約関係を確立する。

ロ 新会社に対しては、定款変更の認可等国の監督は必要最小限とする。

ハ 道路管理、料金その他公益的見地からの規制は、規制緩和の方向性を踏まえ、新会社による主体的な事業運営の確保を基本とする。

ニ 自動車道事業については、料金、高速道路の供用義務、道路管理の技術上の基準等必要最小限の事業規制とする。また、その内容は法律及びこれに基づく命令において明確に規定する。

##### 契約及び法的な担保

ア 新会社と国・地方及び機構との間で厳格な契約関係を確立し、以下の事項をはじめとして必要な事項は、法律及びこれに基づく命令(以下「法令」という。)において明確に規定する。(それぞれの事項に係る契約の主な内容及び料金設定については、6.及び9.参照)

イ 独占的使用権

ロ 貸付料

ハ 高速道路の建設

) 料金

イ 新会社が国・地方及び機構と締結した、独占的使用権、貸付料、料金及び高速道路の建設に係る契約については、公表する。( 6 . 参照)

一定期間経過後の契約内容の見直し

一定期間(例えば道路交通センサスの実施に基づき5年間)経過後の契約内容の見直しについては、その対象・手続を法令において明確に定める。( 6 . 参照)

独占的使用権

新会社は、四公団が管理している既供用路線について、独占的使用権を保有し、機構に対して貸付料を支払い、自動車道事業を経営する。(独占的使用権の具体的な内容については、6 . 参照)

貸付料の設定

新会社が支払うべき貸付料については、( 3 ) 参照。

高速道路の維持・改良。これは基本的に松田委員がお書きになったものをベースにしております。

設備投資の決定についての判断は経営の重要な要素であり、新会社の自主的判断と責任の下に行われるべきものであるため、高速道路等の維持更新工事及び改良工事については新会社が自ら行う。

松田委員のものでは、維持更新工事等により形成された資産は、新会社に帰属すると書いてあったと思います。

高速道路の建設

高速道路の建設については、5 . 参照。

災害復旧

大規模な災害復旧について、国・地方からの新会社に対する公的支援の制度化を行う。

地域分割

ア 新会社については、民営化実施時期までに、以下の条件のもとに、本委員会が検討した分割案を踏まえて、具体的な検討を行い、統合・分割して発足する。

i) ii) iii) iv) までは意見集約です。新たにv) といたしまして、現在出資している地方公共団体との関係に留意するというのを加えております。

8 ページ、イ 本委員会が検討した分割案は、以下のとおりである。東日本、拡大首都高速、中日本、拡大阪神高速、西日本。説明は省略します。

研究開発・海外協力

研究開発及び海外協力事業を集約化して継続性を確保する。

技術者の流動性の確保

分割後の新会社の維持・管理・運営・建設に係る技術水準を確保するため、人事上、技術者の流動性の確保に配慮する。

競争環境の導入

自動車道事業への民間会社・海外資本の参入を認める。

これについては、中村委員、川本委員の意見を採用しております。

新会社の上場、道路資産の保有等

ア 新会社は、最終的には上場を目指す。

イ 新会社の道路資産の保有については、新会社の経営判断を尊重しつつ、将来の検討課題とする。

この点については、松田委員の提出されたものでは、発足後10年を目途に機構の所有する道路資産を買い取る。このとき機構は解散する。あるいは、新会社は当初国が全株式を保有する特殊会社と発足するが、機構から道路資産を買い取った後は、できるだけ早期に上場を目指す。あるいは、新会社はその資産を道路事業、長期継続を条件に民間会社に売却することができるといった論点があったかと思えます。

### (3) 道路保有・債務返済機構

ここも基本的には、松田委員のお出しになったものを基本にしておりますが、「②業務」機構は営利を目的とせず、法令で定める一定の貸付料を徴収するとともに、債務の返済、借換えをその業務とする。

松田委員のものでは、機構による経営介入の排除、新会社の経営の自主性の確立などの観点から、機構から新会社への新規投資資金の一部の支出は機構の業務とはしないと書いてあったと思います。

③資産については、ア、イまでは松田委員と同じです。

ウですが、建設中の路線又は区間に係る道路施設については、新会社が残事業を実施するものを機構は承継し、その他は国等に譲渡する、ということです。松田委員のものには新会社発足後に新規に建設が開始された路線、または区間に係る道路施設については、機構は所有しないと書いてあったと思います。

エは同様です。

④債務。ここも基本的には、松田委員、あるいは川本委員のものを書かせていただいております。ただ一点だけ。

ウ 機構は、毎年度、償還状況を明らかにするため、適切な方法により債務残高を公表する。

この点については、機構は、新会社からの貸付料収入を債務の元利返済に充当し、每期確実に期中債務の平均残高を減少させる。機構は四半期ごとに債務残高を公表するという記述があったかと思えます。

⑤税・資金調達面の特例措置。基本的には同じですが、

ア 債務の返済をできるだけ早期に行わせるため、機構は法人税を負担しない。道路資産に係る固定資産税は非課税又は大幅に軽減する。

イ 借換え資金の円滑な調達を図り、金利変動による債務返済への影響を最小限にするために、債権に対する政府保証等の措置を講ずる。

⑥国・地方の出資の取扱いについては、出資金取扱いについては、別に検討すると。

⑦貸付料です。

このアの基本的な考え方は、事務局が従前提出したペーパーを基本的に書いております。

ア 基本的考え方

貸付料は長期固定方式とし、貸付料設定の基本的な考え方は、以下のとおりとする。

- ）機構が承継する債務の返済を確実なものとする
- ）新会社の自主性・経営インセンティブが確保されること
- ）新会社の予測可能性が確保されること

イ 貸付料の算定

）機構が新会社から徴収する貸付料の総計年額は、承継債務の総額を基に、返済期間について、新会社発足までの間に、企業会計原則に基づいて今後の収支見通しを作成した上で、50年を上限とし、その短縮を目指して設定する。

これについては、約四十年間の元利均等返済をベースとして算定するということが、松田委員のものには書いてあったと思います。

）新会社各社が負担する貸付料の額は、収支見通しを見極めた上で各社の収益性に著しい格差が生じないように算定する。

この点の記述については、長期定額として設定し、新会社が支払う貸付料の額は、貸付料総額を各社の収益力に基づき按分した額とする。この際、貸付料を算定する基となる債務総額は、各公団由来の債務ではなく、四公団の承継債務の合計額とする。なお、収益力を算出する指標としては、料金収入マイナス管理費が適当である。また、新会社を基に債務を返済する貸付料の総額は新会社発足時に確定し、以後は変更しないという記述があったかと思えます。

）毎年の貸付料とは別に、新会社が、経営の効率化等によって生じた余裕資金を機構の債務返済に充てることのできるような仕組みを検討する必要がある。このため、機構は、債務残高を新会社ごとに管理することとし、臨時の受入額についても会社別に管理する。

これに加えて松田委員の方では、各新会社は貸付料以外に機構に事務費を支払う、事務費は機構の人件費、家賃などに充当する実費相当額とし、各新会社が均等按分で負担するということが書いてあったかと思えます。

#### ウ 大災害時の軽減等

大災害時の軽減等については、法令及び契約に定める。

#### 会計処理

機構は、企業会計原則に基づき、資産の減価償却、除却等の会計処理を行う。

#### 区分経理

四公団ごとに勘定を区分し、各勘定間の調整を行う場合には、そのルールを明確化する。

この点については、松田委員の方で、機構は新会社を基に債務残高を管理する区分経理を行う。具体的には、発足時に新会社ごとに債務額を定め、徴収した貸付料、臨時の受入額、国等の出資金等を該当する新会社ごとに計上する。徴収した貸付料、臨時の受入額、国等の出資金等を該当する新会社ごとに計上し、買い取り時の価額に反映させるという記述があったかと思えます。

⑩会計監査人の監査、これは川本委員からお出しいただいたものを、多少詳しく書きました。

#### 会計監査人の監査

機構は、財務諸表、事業報告書（会計に関する部分に限る。）及び決算報告書について、監事の監査のほか、会計監査人の監査を受けなければならない。

#### 国の監督

機構の国に対する監督は、独立行政法人通則法等に基づくことを原則とする。

#### 機構の解散

機構は、一定期間経過後に、解散するものとする。

この点については、松田委員の方では、新会社は経営基盤の確立等、株式上場に向けた諸条件が整ったと判断し次第、機構が所有する道路施設を買い取るものとし、その時点で機構は解散する。

ア 資産の買い取りは10年を目途にこれを行う。

ウ 買い取りの具体的な条件等はあらかじめ法定する。買い取り手続、買い取り価額という記述がありました。

5. 今後の高速道路建設ですが、これは基本的に11月15日の意見集約を基に書いておりません。読みます。

（1）今後の高速道路建設は、以下の考え方のもとに行うこと。

政府は、本委員会においてとりまとめられた基準に基づき、個別路線の優先順位を決定し、その結果を公表する。

下記の新会社の主体的判断により建設される路線以外のものについては、国・地方の財源によって建設することとし、新会社は採算性の範囲内において参画することができるものとする。具体的な制度設計は、政府において検討する。

新会社は自主的判断により新規路線を建設するものとし、以下を基本原則とする。

#### 条件

#### 厳格な歯止め

債務は、総額を減少させつつ、かつ、一定の期限内に削減

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

(2) 整備新幹線方式を参考に、国・地方及び機構と対等な立場で、建設の計画段階から国・地方と協議をした上で、新会社が主体的に投資の決定を行う。これに関する十分な担保措置を講じる。

(3) 新会社が自ら資金調達する建設資金は、採算性を確保しうる部分（当該路線の料金収入をもって適切な期間内に返済可能）を限度とする。これは、将来交通需要推計を委員会で議論がなされたときのことを書いております。

(4) 今後の高速道路建設に係る将来交通需要推計は、最新のデータ・知見に基づき、信頼性の高い的確な方法等により実施する。当該推計は、長期にわたる予測を行うものであり、社会経済動向等の変化に対応して逐次見直しを行い、より精度の高いものとする必要がある。このため、定期的な見直しをルール化する。

この点については、(1) について川本委員から、あるいは基本認識について松田委員からのペーパーが出ております。

6. です。これについては、中間整理をベースに多少書き込んでおります。

6. 国・地方・機構・会社の関係（契約制度）

(1) 国の関与の原則。これは再掲ですので、説明は省略します。

(2) も同様です。(2) の①、②、③で書き下ろしてありますが、新会社と国・地方及び機構が結ぶ契約書においては、契約当事者の合意内容を明確化する観点から、できる限り具体的内容を盛り込む。

(3) も再掲です。

(4) 独占的使用権

既供用路線の独占的使用については、以下の事項について法令に定めるものとする。

新会社の独占的使用及び供用義務

独占的使用に係る路線・区間

管理・運営基準

貸付料の支払い

貸付期間設定の考え方

大規模災害復旧時の費用負担

通行料金の考え方

(5) 道路管理

道路管理に係る事項については、安全面の基準等の公益上の規制は法令において明確に定めることを原則とする。

7. 首都高速道路公団及び阪神高速道路公団の取扱いですが、基本的には中間整理をベースに若干書き加えております。

(1) 建設中又は計画中路線についての建設の一部凍結・規格構造の見直しの実施結果を踏まえ、直ちに実施可能なものについては平成 15 年度予算から実施する。その他のものについては、新会社の発足までの間に着実に実施する。

(2) 今後建設を行う場合は、建設コスト・管理コストの削減を踏まえ、新会社の投資額は自らの負担可能な範囲を限度とする。それを超える費用については、国及び地方の負担とする。それらの費用負担については、個別路線ごとに決定し、公表する。

8. 一般有料道路の取扱いです。これについては、先ほど申しましたように、意見集約をベースに書いております。若干加えていますのが、(6) ですが、営業損益で赤字が生じていることが明らかな路線に係る道路施設等については国等に譲渡し、機構は所有しないという

ことです。

#### 9. 料金制度です。

##### (1) 民営化当初の料金引下げ

民営化の果実を国民に還元するため、民営化と同時に弾力的な料金設定等による料金引下げを行う。

この点については、先ほどの松田委員の表現とは違っていると思います。

(2) 料金の基本的な考え方。これについても違っていると思いますが、料金は、新会社が確実に貸付料を支払うことができること、5.(1) - ii の条件により高速道路収入の一部を利用した建設ができること、及び適切なコストによって行う維持管理・料金収受の費用を賄うことができることを基本として定める。

##### (3) 料金の設定・国の規制のあり方

料金の設定は、新会社が主体的に行うことを基本とし、国による規制は特定の利用者に対し不当な差別的取扱いを行うものでないこと等公益上必要最小限のものとする。料金の決定手続は、法令に定める。

##### (4) 効率化を促す料金設定方式・弾力的な料金設定

現行料金を上限とし(原則として既定分を除く。)料金設定方式は、上限価格制(プライス・キャップ)等効率化努力・引下げのインセンティブを与えるものとする。

上限価格制のもと、新会社の自主的な経営判断により弾力的な料金設定を行う。また、低利用区間対策を会社の経営インセンティブを確保しつつ行う方策として、段階的な上限価格制を採用する。

(5) 将来の有料制のあり方。中間整理と若干変えた表現でございますが、将来の有料制のあり方については、管理コスト、便益の享受に伴う利用者負担等を考慮して、長期的観点から検討する。

10. 本州四国連絡橋公団の債務処理ですが、基本的に意見集約をベースに書いておりますが、次の15ページの(5)だけごらんいただきたいと思います。分かれておったものを1つにしてありますが、民間債務のリスケジュールについては柔軟に行うが、民間から調達した借入金・縁故債について債権放棄は求めない、ということです。

11. ファミリー企業の整理、12. 関連事業等、13. コスト削減等については、先ほど申し上げましたように、猪瀬委員の方の提案をお待ちしているので説明は省略いたしますが、大きな話としては、16ページの「(3) 料金収受のETC化及び機械化」、それから「(4) 外注業務の取扱い」、多分大きく異なっておりますのは、「(5) 管理業務のコスト削減による増益の取扱い」ということでございますが、管理業務のコスト削減により新会社が現在の四公団と比較して増益となる部分については、料金引下げに活用すると書いております。

16ページの「(6) 規格構造の見直し」「(7) 発注・契約方式の見直し」については、委員会で御議論をいただいたことを書いておりますので、簡単に読み上げます。

##### (6) 規格構造の見直し

現在建設中及び計画中の路線に係る規格構造は、本委員会において見直しが行われた。今後建設する高速道路の規格構造は、新会社が建設するものはもちろん、その他の主体が建設するものもこの見直しによるべきである。地方に対しては、規格構造の見直し、用地の早期取得等について、責任をもって協力することを求める。

##### (7) 発注・契約方式の見直し

新会社が新規に建設する高速道路については、発注規模の拡大はもとより、例えばVE(バリューエンジニアリング)、DB(デザインビルド)、CM(コンストラクシヨクマネージメント)

等の民間企業の技術力を最大限活用し、コスト縮減を図る契約方式や民間企業から優れた提案を引き出す新たな契約方式など、民間会社だからこそ可能となる方式を導入することにより、コスト縮減の徹底を図る。

また、四公団は、民営化までの間において、発注規模の拡大等発注方式の改善、新方式の導入を可能な限り進める。

#### 14. 改革のスケジュール

(1) 新組織の発足時期は、遅くとも集中改革期間内とする。

(2) 四公団民営化のために必要となる関連法案は、遅くとも平成 16 年の通常国会までに提出するものとする。

(3) 以上を前提として、国及び四公団は、所要の準備に直ちに着手するものとする。関係地方公共団体に対しても、所要の準備に直ちに着手するよう協力を求める。

15. 民営化に向けて直ちにに取り組むべき措置は、中間整理をベースにしておりますが、付け加えておりますのは(2)のところで、「四公団、平成 14 年度内に複数の民間企業経営者」ここまでは一緒ですが、下から 2 行目の「中間決算と同時に公表する」というのを書き加えております。

(4) 四公団は、自らの責任において、ファミリー企業・関連公益法人の整理に着手する。

(11. 参照)

(5) 四公団は、現在外注している維持管理業務について、管理実績等の入札参加資格の要件を見直す。また、新規参入の目標を設定・公表し、外注業務についての新規参入を促進する。

(6) 四公団は、維持管理費用の縮減や多様な料金体系の実現を図るため、料金所の ETC 化及び機械収受による無人化を早急に進める。

以上です。

今井委員長 今、御説明しましたが、この特徴は先ほども申し上げましたように、今までの中間整理あるいは意見集約において、まとまったものを全部採用いたしまして、そしてないところについては、この前に松田委員から出していただいた新会社の業務とか資産とか、それから政府との関係につきましては事務局の今までのペーパーをベースにして議論したものであるということになっております。

ただ、今、事務局が説明しましたように、論点で残っているのは幾つかございますが、新規建設についての考え方というのは、意見集約をそのまま載せましたが、機構の問題につきまして、いろいろ御意見があると思います。

もう一つは、松田委員から 10 年後を目安に買い取るという問題がございましたが、このところは、やはり税の問題その他がございまして、意識的にこれは落としております。これについては、十分御議論いただきたいと思っております。

それから、猪瀬委員からお話のあった 1 割を始めから削減するべきだと。削減を発足時から料金を引き下げるといことはよろしいんですが、1 割という明示をすることを落としております。大体大きな論点はそういうところだと思っております。あくまでも、今まで合意したものを内容としてつくったということが特徴でございます。

石原大臣、総理からのメッセージがあるというふうに伺っていますが。

石原大臣 総理も既にぶらさがり等々でおっしゃられておりますが、27 日の日に根元副大臣とともに総理のところへ行ってきた中間報告をしてきたんですが、予定どおりと言うか、12 月 6 日の意見とりまとめを目指しまして、7 人の委員の方が共同責任を持ってまとめられるものを御提出願いたいと。既に総理が国会で答弁しているとおりのこと、あるいは閣議決定で示されていることを前提に的確な御意見を取りまとめていただき、それを超える部分は十分と参考とさせていただきたいというふうにおっしゃってございました。

今井委員長 ということをごさいますて、今、私が十分議論されていない、これから議論しなければいけないというところは数件あると思うんですが、その点につきまして、まず御意見を伺った上で書き込むなら書き込むということにしたいと思います。

田中委員長代理 今、違いについて数点挙げられましたが、私は一番大きな違いというのは、長期固定というのは同じであっても、長期固定元利均等だということを問題点の違いとして落としておられると思います。その点が、すべての議論のベースになると思いますが、いかがでしょう。

今井委員長 意見集約をベースにして申し上げているということ、さっき申し上げたんですが。

田中委員長代理 その意見集約のときの読み方を、私は「確認」というペーパーを出しましたけれども、理解が違うのではないかと思います。

今井委員長 それは、建設資金の問題とか、料金記載の問題に関連する問題だと思いますが。

猪瀬委員 長期固定元利均等は、ほぼ意見集約のような感じだったと思いますよ。火曜日にやったときに、皆さん元利均等だったら、元利均等でいいですよと言いましたから。

中村委員 いや、元利均等で意見集約されたなんていう理解は全くしていませんが。

猪瀬委員 では、今、意見集約しましょうよ。長期固定の意味は、元利均等という裏打ちがあって長期固定ということが成り立つわけですから、元利均等でいかないと、つまりこの前の意見集約は論理的に戻していくと、40兆円の借金をできるだけ早く返すということが最優先順位となっているわけですね。40兆円の借金をできるだけ早く返すということをよく考えてみれば、それは長期固定で元利均等しかないのではないかと、総額を減少させていくということが、あのときに意見集約されていますから、それを併せると結局元利均等というふうに論理的に導き出されたのではないですか。あのときの意見集約は、もう一度繰り返しますけれども、借金を早く返すのが一番最初であって、そして総額を減少させていくというふうに決まったわけです。そうすると、そこから導き出される解は1つしかないんじゃないですか。それはほかにあり得ますか、これしかないんじゃないですか、意味わかりますね。

今井委員長 11月15日に確かに意見集約しまして、確実な返済というので長期固定でやりましょうと。

それから、新会社の自主的な判断による建設のところ、制度設計をしまして、厳格な歯止めということで、債務は総額を減少させつつ、かつ一定の期限内に削減ということと、新会社の自己主張によることが原則なわけけれども、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と。それから個別路線の採算性の透明化、これが意見集約で決まっていることだというふうに私は考えています。だからそれをそのまま盛り込んであります。

川本委員 私は解釈としては、元利均等だと思っています。固定の意味は定額というふうに思っています。

田中委員長代理 15日に確認のペーパーを出しましたが、その確認の中で、さっき皆さんおっしゃるように、猪瀬さんと川本さんがおっしゃるような意味と取っているけれども、それでよろしいかと申し上げましたが、どなたからもご意見がなかったので、私はそういうふうに理解しております。そういうふうにと言うのは、元利均等ということです。

松田委員 私は、田中さんの御提案のものについて、長期固定という意味は定額であって元利均等であるという理解で結構でありますということをはっきり言ってありますから、議事録に残っているはずですよ。

中村委員 少なくとも、そんなふうに理解していない。だから絵を描いてつくってもらったんですが、それはないですか。

猪瀬委員 長期固定で定額で元利均等というのは、中村さんは反論があたりだと思えますけれども、大宅さんはどう思いますか。

大宅委員 そのほか、どういう選択肢があるんですか、今、中村さんから伺ってみたいと。

猪瀬委員 だから、田中さんも、松田さんも、川本さんも、私も言ったので、大宅さん今言わなかったからどうかと思って、だからそれでいいと思います。

大宅委員 中村さんの意見を伺ってから。

中村委員 ちょっと絵が出てくるまで少し待っていただいて。

猪瀬委員 では、その間説明してください。

大宅委員 多分私の理解だと、先に下がっていくと、当分はつくれないと、でも中村さんはそうではなくてつくりたいと。

中村委員 40年先になって金が余りましたからつくりましょうなんて言ったって、もうしょうがないじゃないですか。今、みんな困っているんだから。現在、不便だったり、混雑している人を助けるようにしないと。それが何十年も先になったらできますなんていうのでは、これはやらないと同じですよ。

猪瀬委員 先ほどのスキームで言えば、何十年先になってできますという話ではないでしょう。

中村委員 もし、それをうまく考えていただけるのならいいですよ、この前はそれならこういうふうな意見集約でいいと思ったんですが、11月12日の意見集約で、「保有・債務返済機構が、新規建設に関わる資金支出はしない、ただし新規建設を行うために2.に代わる最適な手段を検討するものとする」ということで、最適な手段がもしあればいいんですよ。それがだれもうまく思いつかない、税金がかかるとか何とかで。

猪瀬委員 先ほどの松田委員のたたき台のところに、建設できるスキームとありますね、それは建設できるスキームではないんですか。

中村委員 そういうふうによく持ってこれる方法があるんじゃないんですよ。

松田委員 あれだけの膨大な債務を、途中でだめになりましたと言わないで、長期的に安定させて返していくということを考えれば、やはり会社経営というのは定額でやる方が安全ですから、ちゃんと定額でもって元利均等で返していくというのが一番だと私は思っているし、それ以外のは非常に不安定になりますから。

中村委員 つくらないというなら、それでいいですよ、ただ返すだけと言うなら。

松田委員 つくる、つくらないの話ではなくて。新規建設の話は、これからやるんだから。

中村委員 ローン返すだけだと。そうじゃないものだから知恵を使わなければいけないわけで、自分の家を建てて、20年で返済するというようなことなら、もちろんそれでいいですよ。だけど、そうではなくてまだ足りないものをこれからもつくらなければいけないものですから。それをどうするのかということを考えているわけで。

猪瀬委員 来るまで少し時間がもったいないから。

中村委員 ちょっと、2～3分時間ください。

猪瀬委員 松田さんのたたき台の中の別添の3ページ目に、建設できるスキームというのは、一応書いてあるわけです。

今井委員長 松田案は、10年後に買い取るということがベースになっているんでしょう、そのところが非常に問題があるんです。ですから、そこを共通の認識として、私は答申はできないんだろうと思うんです。それを言ってしまうと多分採用されなくなります。

ですから、そのところは意見として出していただくのはいいんですけども、それを前提にした、いろいろな建設とか、そういうことはやはり具合が悪いんだろうと私は思っているんですが。

松田委員 会社というのは、大体がきちんとした資産を全部運営するのが当たり前の話でして、したがっていつかの時期に正規な形に持っていくというのは当然のことであって、最初は使用权で結構ですけども、どこかの時点で資産を持つというのは当然のことだと思っています。その時期を何年にするかという話だと思います。

今井委員長 だから、それは会社の意向を尊重しつつ、先にいって決めるというふうには、

こっちは書いてあるんですけども。

松田委員 先について決めるとするのは、要するにずっと引き延ばして行って、いつになるかわからない非常に不安定な状況に置いておくということになるんです。だから、私は10年で買い取るとは言っていないけれども、10年を目途として、そういうことをやりましようと言っていて、それが11年になるか、9年になるか、それは別の話です。それは、やはり経営者の判断と、その状況を見なければわかりませんから。

しかし、こういうものというのは、おおよその目途を決めておかないでやるというのは、何にも書かないのと同じことだと思います。

中村委員 機構から支出しないということ、11月12日に決めて、そうしたときにどんな方法が別にあるのだろうかということ、いい方法は何かないだろうかということ、考えたものです。

元利均等方式では、必要な路線の効果的な投資はどうしても不可能だということです。下を見ていただくと、階段状に投資となっていますが、元利均等方式という、おっしゃるように右上のような形で債務はずっと減っていくわけです。だけど、これであれば料金収入の余裕が出てくるのは、ずっと先の方でないと出てこないわけですね。ですから、一番わかりやすくいいのは、毎年のキャッシュの中から債務を返済して行って、同時にその一部を投資に向けると。要するに貸付料は、ずっとこのとおりで来るわけですのでいいわけです。元利均等で持っていったら、一番右下のようになるわけです。そうすると、投資できる余力というのは、上の薄いところしかないわけです。薄いところしかないということは、これは幾らになるのか知りませんが、1,000億か、2,000億だか知りませんが、それがずっと先の方になって行って出てくるわけです。そんなあとになってつくったってしょうがない。だからそれをともかく前倒ししてつくるんだと。そのとき前倒しにしてつくるというのは、1つは機構から支出することで、それは極めて簡単である。そのとき50年の半分の25年、あるいはもっと短くてもいいのかもしれませんが、20年とか25年とか投資の年限だけ決めておけば、それ以上ははっきりと歯止めのされた投資はないということで、この分を投資する。

あるいは、左の方の絵ですが、機構から支出しないというときは、これに代わる最適な方法を何か考えてやるというのが松田さんの話だったので、そうしたうまい方法が出てくると私は期待していたわけです。

田中委員長代理 中村さん、ちょっと前提としていらっしゃる議論に少し問題があると思うんですが。現在、明日にも要求される高速道路がわんさどあるという前提であります。ある見方をすれば、確かにいろいろ国会議員がおっしゃるようにそうかもわかりませんが、先生がいつもおっしゃるように、今、これから完成させようとする道路というのは、すべて採算割れの道路、採算が50%もいかないような道路が非常に多い。ということは、そういう要請レベルの低いものであると考えられます。それが1点。

もう一つ、2番目に申しますと、30年、40年先の話はわからないじゃないかとおっしゃいますが、まさにそのことこそ道路公団が、我が国の戦後をずっと見ても、例えば首都高の道路の幅だって、とても日本に自動車があんなふうになると思わないで、何だこれを計画した人という人は、今でもたくさんおります。30年、40年先に需要がなくなるというふうな話というのは、私は時代がうんと変わりますから、もしそのときに本当に先生がおっしゃるように需要がないのであれば、それこそ委員長がいつもおっしゃるように、道路というのは金をもうけるものではありませんから、料金をうんと下げて行って、本当に管理費だけに持っていけばいいというふうな考え方も当然採られるわけです。

3点目に、ここに絵がありますが、長期固定のこの絵を見ますと、面積が同じでなければいけないのに、少し段階的方式の方が多いということは、結局、40兆がまだうんと増えるというふうに理解した絵のように読めますけれども、その点を御説明いただきたいと思えます。

中村委員 30年、40年先というのは、例えば田中委員のお孫さんがおられる。自分も1人部屋がほしい。勉強部屋がほしいと言われる。だけど今は金はない。そうしたとき30年か、40年先になったら余裕が出るからそのときつくってあげると。だからそれまで待つというのと同じ話じゃないですか。

田中委員長代理 全く違います。

中村委員 どこが違うんですか、違うところを教えてください。

田中委員長代理 例え話も、もう少しなるほどという例え話を。

中村委員 例えないとわかってもらえないと思うから言うだけの話であって、だからそんな先まで待っていたって、これは意味を持たないでしょう。今、早いところつくらないと。早いところつくって早く使ってもらった方が、みんなのためなんです。その方が効果が大きいんです。現在は、どこの国だって、つくりたくなくてもつくらざるを得ないわけです。

猪瀬委員 中村さんの図ですけれども、この階段が逆なんですよ、後ろの方に付く階段なんです。つまり、前の方にこの階段を付いているでしょう、これが前の方に付いていると借金がなかなか返せないんです。ただ、後ろの方に付いていけば、後ろの方から調達できますから。

中村委員 借金を返すのは少々遅くなる、だけど確実に返せるんです。

だけど、借金を返すのが少々遅れても、それ以上の大きな効果が期待できるものが出てくる。だから、早期に投資するのです。ただ、それは歯止めがないとかいわれることになるものだから、それならある年限で投資をゼロにしましょうと。そうしないと、今、例えば、9,000億とか投資している。それが急に2,000億とかになったら世の中大混乱ですよ。そういうようなことも十分考える必要があるのです。

だから、そのためにもゆっくり減らして行って、それである年限に経ったらゼロならゼロにしましょうと。その間に、いろんな形で、リストラクチャーすべきものはしていくべきだと、そういうようなことなんです。

川本委員 中村先生、単純に右の上の表は、要するに金利も増えるし、借金が增えるという図なんです。だから、債務返済はすぐ遅れるということだし、階段方式で一番右が合っているように書いてありますけれども、この階段方式を使って最初にリペイメントを延ばすという会社は大体ほとんど破綻するんです。金利分多いわけだから、明らかに借金を増やしている。この図はよくわからない。

酒井参事官 この絵をつくるに当たりまして、試算を命ぜられまして行いました。少しイメージ的に表現をしているものですから、階段状の部分が下の方よりも大きいように見えるかもしれませんが、基本的には同じ50年なら50年で債務が確実に償還できる、ゼロになる、つまり右上の絵を前提にしております。

それから、白い投資の部分というものは、基本的には名目投資額では同じ額になります。特に右上の債務総額のところでございますが、中村先生御提案の階段方式ですが、この債務総額は増えない、特に確実に減らしていくということを前提に考えております。

田中委員長代理 面積違うじゃない、同じですか、図が全く長期の固定になっていないじゃないですか。

酒井参事官 定額ではありません。これは長期固定ということで考えておりますが、この階段は大体5年おきに数百億ずつ削減をしておくということを考えて、ここでは絵を描いております。

川本委員 何かすごい苦しい答弁されているんですけども、名目投資額が同じで債務が増えませんか。

松田委員 あなたが書いたものは、積分までいなくても同じに見えるな。

片桐次長 これは、残額を示したグラフですから、面積は関係ありません。この右軸が年度です。縦軸が残債務の額と見てください。元利均等方式でいった場合、こんなに低くはならないと思うんですけども、ある年度の残額がどういうところに位置するかということをも

トレースしたものです。したがって、これを面積で比較しても意味がありません。

田中委員長代理 もしそうであるとすれば、中村先生がいつもおっしゃるように、ある一定のところまでずっと投資して、あるときから全然投資しないような、そういう経済行動、建設業界を一つ取ってもあり得ないですよ。むしろ、徐々にやっていく方が現実的ですよ。

中村委員 徐々に減らしてゆくのが私のこの案です。何が違うのか分からない。

松田委員 債務が増えていくか横ばいでいくにしても、ある程度それを建設投資に使ったら、50年という期間が決まっているとすれば、急速に返す返し方は縦になるはずですね。縦になるということは、例えば、今、10年間は建設を続けましょと、9,000億なら9,000億続けましょと考えたら、10年経ったときにはゼネコンは全部やめて、道路建設は全部なくなる。こういうのがいいと言っているのですか。

中村委員 冗談じゃない。

松田委員 そうじゃないでしょう、だってそうなるじゃないですか。

中村委員 どうして、なぜそんな理解をするのかわからない。だから、今、9,000億だか、8,000億だとしますよ、それがこれですよ。それで、例えば真ん中を25年としたら25年でゼロになるとした図ですよ。だから25年経ったら、確におっしゃるように、今9,000億やっていたのがゼロになってしまうんです。

だけど、さっきのこっちように、毎年1,500億か何かやって、ずっと後45年先も1,500億投資しますよと、そういうばかなことはやるべきではないと言っているわけです。だから、前倒してやったらいいでしょうと言っているんです。その前倒してやれるうまい方策について、この前の11月12日の集約では最適な手段を検討するものといっている。検討する1つの案として、私はこれを書いたわけです。

猪瀬委員 では、中村先生に御質問ですけれども、前に階段を付けていますけれども、後ろに付けばどうですか。

中村委員 そんなことしたら、今、9,000億やっているのを来年からゼロにして、再来年は300億と、そういうことでしょう。

猪瀬委員 違う違う、この階段をこっち側に付けばいいわけですよ、こっちは借金を返す方で、こっちは階段を後ろに付けて、こっちのところから借りてくれればいいわけですよ。

中村委員 いや、とてもそんなところまで我が国の状況は待ってられないですよ。

猪瀬委員 いや、時間の問題ではないですよ。構造的には、未来から借りてくるようになりますよ。

中村委員 だから、借りてこれる方式をつくれればいいんですよ。

猪瀬委員 中村委員のこれは、今やたらに若い人に住宅売るためにやっているゆとりローンと同じですから、将来に給料が上がるから、今、借金返済は少なくてもいいですよとやっているものですね。いわゆるゆとりローンでしょう。だから、これはそういうものだけれども、私がさっき言ったのは、今は借金返済が第一優先であれば、借金を返すお金を使ってしまうわけですから、返せなくなりますよ。

中村委員 利子は間違いなく払っていくわけですよ。元金も何がしか払っていくわけです。だからこそ上のような絵になるわけで、それが可能だということを計算したものです。

猪瀬委員 だけどこれは元利均等で借金を早く返せるでしょう。

中村委員 それはそっちの方が早く返せますよ。

猪瀬委員 そうすると、例えば40年で返してしまうことができるとすれば、50年以内でできる限り短くですから、それは未来を担保にすれば、この逆階段になりますよ。

中村委員 元利均等で40年で本当に返せるんですか。

猪瀬委員 返せますよ、長期固定で元利均等でやれば料金を1割値下げしても返せます。

今井委員長 ちょっと途中なんですけれども、私はこれもとりまとめなければいけないというつもりでありますが、先ほど石原大臣がおっしゃったように、総理からの話をさっき伺ったら、やはり国会で話したことと、それから閣議決定でやってくれと、みんな共同責任で

やってくれということなんです。

それで、総理が国会で話されているというのは、今まで投入していた国費を投入しないで、そして新しい組織がやる事業というのは建設なんですけれども、この建設は結局規格の見直しとか、コストの削減とかを考えて、そして現行料金をベースにしてできるだけ50年を上限にして返せるということを考えて事業を考えてくれと。その事業というのは、今の交通量の変化と、経済情勢の変化等を考えて、新しい会社がやる優先順位を決めてくれと、こういうのが閣議決定で言われておりまして、総理が答弁されているのも、一定の歯止めをかけたつ、真に必要な道路の建設を進めるということなので、やはり今までの20兆なんていうことはやる必要はなくて、もう4兆ぐらい削ってもらったわけですが、それを更に交通量を見直すとずっと減ってくるわけですが、ある程度のは、総理と石原大臣に余地を残さないと、これは私どもも答弁にならない。逆に言うと、採用される案にならないということになると思うんです。

したがって、いろんな知恵があると思います。今、猪瀬さんが言われたように、将来のあれを担保に借りてくるという手もあるでしょう。ですけれども、そういうような形を考えようというのが、さっき中村さんがおっしゃった11月12日でしたか、その意見集約でありまして、いい知恵があればどんどん出してもらいたいと思うんですけれども。

猪瀬委員 したがって、松田案でだめなスキームと、できるスキームと出したわけですから。

今井委員長 だけど、松田案はあれなんですよ、民間会社が買い取る案なんですよ。

猪瀬委員 そっちの話ではなくて、建設スキームの話で、できない案と、できる案というのを出したわけですから、できない案というのは既にこの間議論したように、機構から支出するを含めた幾つかの案は、委員会の集約としてはできないということになっているわけですから、できる案というのはどんなものですかというふうなことは、これは中村さんもお出しになっていますけれども、松田案も出しているわけです。

それです、事務局案で少し申し上げておきたいのは、事務局の素案のところに機構から支出できないとはっきり書いていなかったのではないの。

今井委員長 書いていない。

猪瀬委員 それはおかしいので、委員長としては、今まで全部意見集約されたものを盛り込みましたというふうにおっしゃっていて、そういうことであれば委員長は、自分の都合のいいところだけは盛り込んで、都合の悪いは盛り込んでいないということになりますから、それはおかしいことになります。

今井委員長 さっき申し上げたように、機構から出さないんだけれども、それだったらそれに代わる案を考えましょうということになっているわけですよ。

猪瀬委員 では、私は申し上げますけれども、これは松田案で建設スキームを出しました、できないスキームを出しました。

中村委員 松田さんの資料の3ページ目にそれが書いてあるんですね。採用し得るケース一覧ということで。

猪瀬委員 そうしたら合併施行もあるし、直轄もある。そして自己調達もある。この後は。

中村委員 内部留保で、これは税金を払わないで、こんなことができるんですか。

田中委員長代理 内部留保という言葉は、ほかの言葉に代えれば、利益あるいは剰余金と言った方がいい。内部留保で、今まで何か貸付料を安くして内部留保するという観念が頭にあるから混乱しておられるかもわかりませんが、よく読んでいただきますと、この内部留保という言葉は、恐らく剰余金の意味で会社の利益です。

中村委員 だから、利益化を図るわけでしょう。

柴田次長 いずれにしても、今、中村先生がおっしゃっているのは、元利均等で返すと留保分が少なくなるので、それでは建設が長く薄くなるので、非常に効果的ではないということをお主張されていると思います。

猪瀬委員が、最後の方に階段状にして、それをベースにお金が借りられるというお話を提案されておりますけれども、それが本当にできるのかどうか、果してできると言えるのかどうか、何もなくて貸してくれるのかどうか、そこが非常に大きな問題だろうと思います。

猪瀬委員 将来のキャッシュフローは担保になりますよ十分に。

柴田次長 また、この前の15日の意見集約のときには、債務総額は減らしていくということになりますので、そこで新規に借りるということになれば、そこで引っかかって建設のための資金が借りれないんじゃないでしょうか。

川本委員 新会社が借りる。

中村委員 だけど、川本さん考えてくださいよ、債務は減らすと、これはそのとおりで全ての前提なんです。だけどそれと同時に、将来の発展性を損う、あるいは現在の不便をなくすということもあるし、社会不安もなくすということでもんな案があるのか、それを一生懸命ない頭で考えて、こういうふうな案かなというふうに思うわけです。機構であれば、こういうようなものはもっと簡単にできるんでしょうから、それがだめだとおっしゃるものだから。機構から新規建設にお金は出さないと、だけどそれに代わる案を検討するものであるというのを11月12日で言っているわけですよ、それに対してどなたか何か案を出せばいいんですよ。

猪瀬委員 だから、中村先生のお気持ちはわかるけれども、これはゆとり返済というのは、お父さんの給料がどんどん上がっていくことが前提ですから、道路の収入はある程度微増か平でしょう。そうしたらこのゆとり返済のやり方は少し無理があるです。

川本さん、どう思いますか、逆に階段を付けければいいとは思いませんか。

川本委員 中村先生、すごい社会不安とおっしゃいますけれども、ここまで借金を抱えてしまって、40年後本当にすごい社会不安が起きているかもしれないんです。私はそっちの方が怖い。国債を増発し、郵貯は破綻し。

中村委員 そんなことになったら困るから、数年おきに常に見直し見直しでチェックして考えていきましょと、ちゃんとこの中に書いてもらっているわけです。

川本委員 だから、社会不安としては、道路をつくらなくて起こる社会不安と、返済ができないでどんどん国が荒れていく、どちらもあると思います。

中村委員 こんなこと言いたくないけれども、これで今10万人以上の雇用があるんですよ。10万人の雇用というのは、どこへ持っていけばいいんですか。

猪瀬委員 中村先生、何度も同じことを言いますけれども、ここに3つできるのを出してあるわけですよ、これを3つの方式を合わせれば10万人の雇用は多少は減りますけれども、でも全然救わないなんて一言も言っていませんよ、11月15日の意見集約のときにも4と5をいろいろ問題に挙げたのは、合併施行でかなりの量ができるはずだし、道路特定財源の高規格道路用のお金があるわけですから、それが使えるし、それから新会社自身が今言った未来のキャッシュフローから自分の採算性の範囲内で、いろんな方式でつくることができる理論的にはできるわけですから。

中村委員 もし、猪瀬さんが言われるようにできるのなら、ちゃんと具体的な案をつくってもらいましょう。私はよくわからないので、事務局なり何なりで。

柴田次長 今、川本委員がおっしゃってましたのは、機構は減らすけれども、新会社はどんどん借金をしていいということをおっしゃったと思いますけれども、我々の委員会は機構と新会社と一緒にして借金を減らす、あるいはその中で建設をしていくということで考えてこられたと思います。だから、機構のところだけ元利均等で減らして、新会社は新しく借りるんだから、後の方の階段状のところでもんと借りればいいじゃないかというのは、これまできた委員会の意見とは少しかけ離れているんじゃないかと思います。どちらにしても借金には変わりはないわけです。

もう一つは、借金総額を減らすということについては、大分前に田中委員もおっしゃってましたけれども、機構だけではなくて、会社も含めて、会社が料金支出から使ってやる部

分のお金も含めて、借金も含めて減らすんだということを確認されていたはずであろうと思います。

川本委員 今回の柴田次長のご発言については、もし私の説明が悪ければ、承継債務の総額を減らすというふうに私も思っております。新会社が資金調達ができないという議論の混乱が見られたので、新会社は資金調達ができるだろうと申し上げたつもりでございます。

松田委員 機構が調達をするのではないんです。あくまでも新会社というのは、会社経営ですから、採算性を考えてどこまでの範囲で借金ができるかを考えるというのが、会社の歯止めになっているわけですから、つくるためにむちゃくちゃ借金を増やして、返す目標もないのにつくるということはありません、そこはきちんとした歯止めがかかっているんです。

それと同時にもう一つ申し上げておきたいのは、やはり借金をできるだけ早く返す、それを最優先にするということをおみんなで決めたわけでしょう。ですから、建設費が少なくなることはやむを得ないんです。そんなこと当たり前じゃないですか、40兆という膨大な借金を返しつつ、道路も今までと同じように潤沢につくるというのなら、国費を投入する以外に方法はないんですから、それを新しいものを考えるなんて、そんな方法あるわけないんですよ。

田中委員長代理 中村先生が、雇用が10万人とおっしゃったけれども、幾つか問題があります。それは高速道路の建設だけで10万人ですか。

中村委員 高速道路の建設だけです。

田中委員長代理 そうすると、建設業における雇用の構造で建設業がないともたないような町も随分あるんですけれども、それ自体私は問題にしたいと思いますが、現在、数年前ならいざしらず、先ほども申し上げたことをもう一回繰り返すようになりますが、明日も待てないほど高速道路をつくらなければ、にっちもさっちもいかないという状況というのは、建仮のものを含めて見ますと、いつもおっしゃるように非常に採算の悪いものが多いということは、その緊急度が全般に低いというふうには私は思っております。

しかし、新しい会社が、私は基本のところ考え方が違うんですけれども、自立性を持った会社が本当にできるのであれば、資金の調達もできますし、どうしてもつくりたいという場合、会社がつからない場合には、今日のさっきの松田案で言えば、最後の3つの案がありますけれども、その方法によってつくれることはない。それは確かに今までよりもペースはダウンするでしょう。ダウンするけれども、それはそれで仕方がない。将来について、30年先、40年先道路が要らなくなるということはないので、やはり社会はどんどん変わっていくはずですから、その時点でまた高速道路が日本には要るんだという話はある話かも知れない。これは想像ですからわかりませんが、ただ将来は全くないんだという議論を今する必要は全くないと思います。

そのときには、本当に要らないのであれば、繰り返しますが、これも今井委員長がよく言われるように、道路で金もうけをすることはないので、うんと料金を下げて国民の利用に資すればいいというふうには私は考えております。

猪瀬委員 中村さんは、今要るんだと言っているわけでしょう。だから今必要な道路をつくるためのスキームを3つ出しているわけですから、これは今必要な道路をつくるためのスキームですから、それで理論的に十分成立しますから。

中村委員 機械的にできるかどうかを事務局で当たってもらってその結果を見て議論しましょう。私は、松田さん、猪瀬さんが言われることは、具体的な形で案を出していただけるから、それなりの評価をするんです。ただ、ほかの方は私が出したのはだめだと言うだけで、自分の案をちっとも出してこないんだから、これではどうしようもないですよ。

柴田次長 今、後半の会社のところでお金が借りられるのかどうかというスキームは、できるのかどうかというのは実は我々もわかりません。

ただし、話を総合して申し上げますと、川本委員がまさしくおっしゃいましたように、猪瀬委員も松田委員も同じお考えだと思いますけれども、元利均等で返していくということについては同じで、借金総額については先般決めたように、総額を減少させつつ一定の期限内

に削減ということであれば、どんな方式でお金を借りても、そこに出てくる余裕というのは中村委員が御心配されるとおり、毎年 2,000 億だか 1,000 億だか知りませんが、わずかなものになってしまうということになるかと思えます。

猪瀬委員 採算性の範囲内で仕事をする分は、お金が返ってきますからね。

片桐次長 この投資余力の話なんですけれども、新会社はリターンが見込めない投資はできないと思います。回収できない投資は多分やらない。逆に言うと、回収できるのであれば、恐らく自分で調達してやると思います。そうであれば、ここに投資の差額があるかないかというのは、余り意味がない議論だと私は思います。

つまり、恐らく、プロジェクトファイナンスでやれば、1割とか2割ぐらいは多分返せると思いますから、不足分は自分で借りると思います。

中村委員 だから、個別の路線は、それだけで考えたらリターンは当然期待できないわけで、それを料金から入れるべきだと言っているわけで。

片桐次長 ただ、それは中間整理の段階で、今までのプール制はもうやめるというふうに決まったと私は思っていますが。

今井委員長 それは今度地域分割にしましたし、地域の主体性を持ってやると、これでカバーされていると思うんです。

片桐次長 自立した会社になりますと、自分が投資するかどうかというのは、ちゃんと収益性が見込めるかどうかを判断した上で、投資のゴーとかストップが判断されるんじゃないでしょうか。

中村委員 だから、それは新しい会社がやりたくなければやらなければやらなければいいんです。別の会社ができるとなればそれがやればいいんです。

猪瀬委員 それは根本のところでは理解が間違っていると思うんです。申し上げているのは、つまり通行料金収入はあるわけです。通行料金収入が見込めるということをも前提にもの考えて会社が成り立っているわけですから、当然将来キャッシュフローはあるわけです。そうでしょう。そうすると将来キャッシュフローという通行料金収入は確実に入ることになっていますから、それは担保にできますよ。つまり、通行料金収入というのは、言わば政府保証が付いているようなものです。だから、これは事務局がきちんと説明してくださいよ。これで合っているはずですから、中村先生が考えているような建設の量にはいかないかもわからないけれども、きちんと理論的に成り立つものであれば、理論的に成り立つということを中心に事務局だって言わなければいけませんよ。

柴田次長 通行料の担保でお金が借りられるかどうか、実は我々は検討しておりませんし、わかりません。また、それは銀行が貸すのか貸さないのかというのは、銀行経営の話だろうと思います。

猪瀬委員 通常、確実なキャッシュフローが見込めるのであれば銀行は融資します。あるいは銀行とは限らないですけども、市場がそれを評価します。

柴田次長 中村委員がおっしゃっているのも、事務局の私どもが申し上げているのも、それができるにしても、先般の 15 日の意見集約では、機構の債務は長期固定で返しますと、そこが今おっしゃったような元利均等ですよという御議論になっているわけです。猪瀬委員も、ほかの委員もです。

もう一つは、3番のところでは、債務は総額を減少させつつ、かつ一定の期間内に削減とございます。ここが私も申しましたように、川本委員もおっしゃいますように、田中委員も随分前におっしゃっていましたが、この債務は機構の承継債務だけではなくて、新会社が借る債務も当然ながら入るわけでございます。そうでなければ野放図に新会社が借りられるということになるわけでございます。そういうことであれば、この2つの枠が歯止めがかかってしまっておりますので、元利均等ということになれば、中村委員が御心配されるように、毎年数千億、1,000 億か、2,000 億か、3,000 億か知りませんが、これまで 9,000 億とか 1 兆円あったものが全くできなくなるということの中村委員は御主張されてい

るわけでございます。だから、お金が借りられるかどうかということについては、もちろんその技術的なことについては、我々はわかりませんが、借りられたにしても、我々の委員会ではそこまで借りてはいけないということになっていると思います。

だからこそ、中村委員はお金を新規にどんどんお借りすることもできないし、そこは階段方式をもって、内部留保だか何だかわかりませんが、先日のところでは料金収入の一部を活用ということでございましたので、効率的に活用していこうということを御主張されていたわけでございます。

今井委員長 階段がいいとか、悪いとかは、私は今言いませんけれども、この前に意見集約して、皆さんの御意見も石原大臣もよく聞いておられますから、この前の意見集約を持って答申するというので、あとは政府にお任せしたいと私は思うんですけども。

猪瀬委員 ちょっと待ってください。つまりここで今、できないスキームと、できるスキームを出したのは、委員会である程度きちんとしたことを出さなければ、逆に今度は政府に自由に設計されてしまうから、あえてできるスキームを出したわけでありまして。このできるスキームが理論的に成り立っていると思いますが、これをきちんとして委員会決めておかないと、委員会の中で決めるべき事柄だと私は思っていますので、そのまま制度設計がないままできないスキームも、できるスキームもありませんということで、政府にはいやってくださいというわけにはいかないのだから、できないスキーム、できるスキームを出したわけではなく、できるスキームがあるということであれば、委員会の意見として、これをまとめることはできるわけです。

田中委員長代理 その点で、猪瀬さんの言うことを裏から別の言い方をすると、15日に私があえて確認ということで申し上げました。松田委員も賛成してくださったし、猪瀬さんも賛成してくれたんだけど、長期固定というだけでははっきりしないから、元利均等、つまり各年同額、一定額という確認をしていただいて、それに対してどなたも反対されなかった。それが今、解釈が2つに分かれておるとすれば、それはあいまいなままにして政府に渡すのではなくて、ここではっきりさせておかないと、委員会としての役割を果たすことにならないんじゃないかと私は思っております。

中村委員 だから、私は皆さん機構からはだめだとおっしゃるけれども、機構から支出するのだったら、ちゃんとやれますよ。どこが悪いんですかと言っているんです。どこが悪いのかおっしゃってください。どこが問題なのか。

松田委員 機構から出すものについては、もうけりがついたじゃありませんか、1回ずつ昔の生まれたときからどうするかということに戻していたら集約も何もできないんですよ。それにしておいて、この間のものでちゃんと長期固定、元利均等でやりましょうということで、これも決めただじゃありませんか、それが何で引っくり返るんですか。

中村委員 何で、ザ・ベストがあるのに、セカンドだか、サードだか何かで出していかなければいけないんですか、そんなもったいない。

松田委員 1回ずつ引っくり返しては何にもできませんよ。だってこの間確認したじゃないですか。1つずつの確認を引っくり返すのは。

猪瀬委員 ですから、理論的にできると言っているわけですから、これは40年、50年元利均等だと、大体1,000、2,000億円毎年余るわけですよ。そういうことだって、それでどういうふうに投資するかというのは、市場規律が働くわけですから、今まで市場規律のない投資だったからだめだったわけでしょう。だから、市場規律が働き、しかも将来キャッシュフローというのは、ある意味では保証されているわけですから、通行料というのは保証されているわけで、少なくとも最高で50年は保証されているわけです。できる限り短くの方がいいわけですけども、それが保証されていて、そしてそれを担保に社債を発行できるわけだし、全然理論的に可能じゃないですか。だからそういうことが可能であるということがあれば、つまり制度設計できるわけですよ。しかも合併施行もあるし、直轄もあるし、そして自己調達もできれば、10万人の雇用だって、これから減っていくかもしれないけれども、そ

れは大丈夫だとなるわけで、どこに問題がありますか。

田中委員長代理 それは閣議決定に1つも違反することではないと思います。

猪瀬委員 それで事務局も、これは理論的に成り立っているでしょう。黙ってたらしょうがない。

大宅委員 中村先生を御安心させる、どのくらいできるというのは出てこないですか。

猪瀬委員 夢を描くことは自由だから、いろんな夢を持つことはいいじゃないですか。

田中委員長代理 社会主義の国だとか、道路公団方式ならできますよ。

大宅委員 だけど、将来のことにに関して、できるできないということにだれも判定できないじゃないですか。

今井委員長 今、猪瀬さんが3つというのは、どれのこと。

猪瀬委員 松田案の別添に付いている、できないスキームとできるスキームというので、制度設計を出したわけで、やってはいけないスキームと、やっていいスキームというのを出しているわけですから、これはほぼ今までの流れの中の意見集約のところから想定されてくるものとして、こういうことが出てきたということです。

中村委員 猪瀬さんの言われるのは、1,000億か2,000億かわかりませんが、数十年にわたって必ず入ってくるものを担保にしてお金を借りて新規投資ができるということなんです。そういうことができるならば、それは全然結構だと思います。そうすれば、必要なところの人は大変喜ぶし、それこそ雇用だってすぐに減るといってもないでしょうし。

柴田次長 それができるのかどうかわかりません。例え一つできたとしても、それは15日の意見集約から大きく外れますので、実際にお金を借りることはできません。

松田委員 何が意見集約と違うの。

柴田次長 15日の意見集約は、私は何度も申し上げているとおりです。長期固定で機構の債務は返していくということと、新会社についての建設については、厳格な歯止め、先ほど川本委員もおっしゃいましたけれども、債務というのは、当然機構と新会社の債務でございますので、その総額を減少させつつ、一定の期限内に削減と書いてあるわけでございます。借りられるかどうかについては、全然我々はわかりませんが、借りられたにしても、ここを飛び超えてしまう。

田中委員長代理 例えば、1兆円返して5,000億新たに調達するなら、1兆返していれば増えないじゃないですか。全く例えばの話ですけども、増えるんですか。

柴田次長 先ほど私は川本委員、猪瀬委員に確認しまして、機構はどんどん借金を返していくけれども、新会社は借金ををどんどん増やしていくのと同じじゃないですかとお伺いしました。

大宅委員 どうやって新会社がどんどん増やせるんですか。

猪瀬委員 機構の借金は政府のものだから、それは返していくだけのことだけれども、新会社の借金は市場規律が働くんです。機構の借金は市場規律が働かない、だからどんどんきちんと返していくわけです。

柴田次長 新会社についてもどんどん返すものではないと、それは枠がはまるべきだと川本委員もおっしゃって、猪瀬委員もおっしゃったわけですし、それでこの債務というのは、会社と機構の債務だと。

田中委員長代理 だから、総額は柴田さん言われるように増やさないので、総額はどんどん減らしていくわけですよ。その中での話をしているわけ。

柴田次長 だから、私は借りられるかわかりませんが、新会社が借りられるにしても、元利均等でお返ししていくと、実際に借りられるお金がなくなるということを申し上げているわけです。この枠がはまっているわけですから。

松田委員 全然わからないな、要するに国と民間会社は違うんです。民間会社は、経営者が採算性を見通しでもって返せると考えればちゃんと投資するんです。それは債券を発行したり、銀行から借りたりしてやるわけですよ、当たり前話じゃないですか。それと国と一

緒にして考えるというのは、あなた混乱しているんですよ。

石原大臣 少し誤解されている部分が大分あるのは、機構は独立行政法人で仕込みますので、これは国の関与は極力少ないんです。自主的判断でものを決めていく、そういう組織が独立行政法人なんです。

すると、新しくできる会社は特殊法人ですから、100 %国の特殊会社ですから、特殊法人です。国の100 %の持ち株会社です。すなわち、そこは全く一緒になってしまう。ですから、柴田次長が言っているのは、片や借金を減らし、片や借金を増やしていくということは論理矛盾ではないかということをお私に理解しております。

松田委員 だから、その理解が間違っている。大臣のおっしゃるのは、大臣の意見かどうか知りませんが、そこが間違っているんですよ。要するに、特殊法人であっても、例えば我々も去年までは特殊法人なんですから、国が株を持っていたんですから、しかし、自分たちの判断でもってきちんと将来返せるというものについては、大胆に投資することもあれば、危ないと思ったら投資をしない、その判断をするのは経営陣なんです。その機構の方は、歯止めをかけて判断能力というのを持たせない。つまり借金があるものをただ返す、だから返すのみだという言葉が大切なんです。

石原大臣 松田会長、しつこいようですが、独立行政法人として仕組みますと、これは行政から離れた存在なんです。自分たちの責任で、そこで借り過ぎたり、貸し過ぎたりしたら、その経営者の首も飛ぶんです。そういう仕組みなんです。

田中委員長代理 そんなこと何も関係ないじゃないですか。

柴田次長 中間整理のときに決まったのは、債務総額を増やさないでいこうということになったわけです。機構と会社の債務総額、中間整理はそうなっていました。今回は減らしつつとなっているわけでございます。

今井委員長 要するに新しい会社は、特殊会社として自分の借りられる分だけしか、採算の範囲内では借りないと、これははっきりしていますね。そうすると、新しい道路をつくるのに、それだと20%になるのか、30%になるのか、50%になるのか、全部は調達できないわけです。その全部調達できないのをいろいろなやり方で、松田さんも言われているけれども、合併施行とか、そういうやり方もあります。

もう一つは、今までの料金収入を分割した会社の中で活用するという仕組みはないとできないんです。その仕組みをある程度残そうということを言っているわけです。そこはたくさん残してはいけないから、さっきからいろんな歯止めをかけているわけです。債務総額が増えないとか、一定期間内でやめるとか、そういう歯止めがきちんとかかっているわけですから、幾らでもできるということではないと私は思っているわけです。

猪瀬委員 たたき台を出しているわけですから、たたき台に基づいて、もちろん中村先生のもたたき台なんですけど、このたたき台に基づいて議論を進めなければいけないわけですが、だからこそ中村先生のたたき台と、松田さんの出しているスキームのたたき台を今議論していたわけですから。

中村委員 質問なんですけれども、例えば毎年2,000億ずつ余裕が出てくるとします。しかし、会社は将来のリスクもある事業に投資しないということになったら、そのお金はどこへ行くんですか。もっと別のところへ投資した方がいいと、例えば道路つくるよりもホテルをつくった方がいいというふうなことになりませんか。もう道路は足りなくて混雑するけれども、ホテルでビジネスやった方がいいと、そういうふうなことになってしまうんですか。

片桐次長 そうだと思います。会社はもうからない商売はやらないと思いますから。

したがって、ここに幾ら投資余力を残しても、利益が上がる道路が見つからない限り投資はしないと思います。

中村委員 だから、道路に投資することを何がしかの形で義務づけをしないとまずいんじゃないかという話をしていたんですけれども、そんな義務づけなんてとんでもないとされたのですよ。

片桐次長　そこで建設強制とか投資強制が出てくるわけですがけれども、その議論はちゃんとしていただきたいと思います。

猪瀬委員　だから、この前やった4番の合併施行が前提で、自己調達で5番になったわけです。中には多少できるのもあるでしょうということが入ってくるわけですから、そういう話をしているわけです。

もう一つは、公益性があるということを前提にものを考えているわけですから。つまり、高速道路の会社は、高速道路の公益性ということを考えながらやるということにはなっているわけです。

田中委員長代理　民営会社になったら、何をやるかわからないと、全く野放図なことをやるのではないかとという前提でお話しになっているようだけれども、さっきまさに猪瀬さんが言ったように、公益性も松田ペーパーには書いてあります。

そもそも大臣もおっしゃったように、特殊会社ですから、当然特殊会社の法律ができるわけで、規制は最小限にするだけだけれども、しかしながら、やはり中村先生がおっしゃるとおりには私は理解できませんが、建設が必要なところには、できるだけ建設しようという前提の法律になるはずなんです。しかし、採算がめっちゃくちゃに取れない、今までの公団のように、命令されたからやるというような会社にはならない。であれば、松田案の最後に可能な方式が3つ書いてありますが、それで満足する話になると思います。

それで、債務の総額を増やさない、減らす。確かにそう書いてあります。それを全く無視するわけではなくて、例えばさっきも言うように、計算が面倒だから債務総額を例えば40兆にします。毎年1兆円なら1兆円返します。1兆円会社は貸付料として返しますが、1兆円返して、また1兆円借りれば1つも変わらぬわけですがけれども、減らすというわけですから、余力もありませんし、1,000億か3,000億ぐらいは剰余金があるにしても、もう2,000億、3,000億やりたいと言ったら、返した1兆円のうちの7,000億は減っているわけですから、仮に3,000億借りてきてもです。だから総額は減るわけです。おっしゃるように今までずっと1兆円建設投資していたから、1兆円ずっと投資はできないけれども、減らすという枠のなかで建設しながら減っていくわけです。だから、特殊会社になっても野放図に借りるという問題は起こりえず、おっしゃるように歯止めがかかっているわけです。

それにしても、中村先生の心配は、今までどおりしばらくはやりたいということから見れば、確かに借りる金、あるいは元利均等で返していく剰余金も、私は剰余金とあえて言いますが、それはそれほどないと思いますから、今までよりは減るでしょう。それは、特殊会社になっても、民間の会社であるという性格が非常に強いですから、今までの公団のように命令で幾らやれと計算ができるような道路の建設にはならないけれども、どうしても要する場合には、直轄方式まで用意してあるわけですから、松田案では十分に対応できるスキームが書いてあるのではないかと理解しております。

松田委員　しかも、前から普通の民間会社なら経営者が考えて、もっと金がもうかるという投資があったらそっちへ行くだろうという意見がさかんに言われますから、今度のものの中には、19ページにあるだけだけれども、あえて設立目的から見て、今後の高速道路の建設に新会社というのは相応の役割を果たすべきだと、したがって内部留保を、こっちへ行ったら20%もうかるけれども、道路だったら10%もうからないからやめたと言わないで、これに投資をなささいということを書いてあるわけです。それを委員会の希望という形でありますけれども、委員会の意見としてこの新会社に申し送るということが書いてあるわけですから、だからよけいなことに投資しないで、自分の採算性の範囲で、ぴしっと高速道路に入れなさいと、そこまで書いてあって、しかも3つの方式でやりますというんだから、私は心配することないと思います。

猪瀬委員　松田さんの会社だって、いろいろお金を借りれますよね。

松田委員　借りますよ。

猪瀬委員　そういうのは、例えばお金を借りる場合に、銀行から借りる場合は借金が増え

るけれども、それは市場で社債を発行したり、出資金というか株式で増やしたりとか、調達方法はいろいろありますね。その辺はやり方はいろいろあるんじゃないですか。

今井委員長 今、松田さんの案を見ているんですけども、1案の内部留保単体スキームというのがあって、これで内部留保金をベースに資金調達して建設するわけですが、この前も意見集約したときもそうなんですけれども、自分で資金調達できるものは少ないですね。

松田委員 そうですね。

今井委員長 当然ですね、採算の範囲内です。内部留保というのは、要するにリース料で、それを安く設定すると中に残るわけですね、それを道路に使うと。

田中委員長代理 これはそうじゃないですよ。

松田委員 私が言っているのは、リース料は安くするとか、高くするとか変動するのではなくて、ちゃんと固定して毎年度定額に払っていくと言っているのだから。

今井委員長 この内部留保ができるというのは、そこで出てくるんでしょうというわけです。

松田委員 それはそうでしょう。

今井委員長 だから、その内部留保に法人税の特例措置、政府保証の措置、財投資金の活用は行わないということ、やはりこれはできなくなってしまうんですよ。それでさっきから中村さんがおっしゃっているんです。

松田委員 民間企業の利益に対して、法人税を払わなくていいとか、そういう特例措置というのは私は取れないと思っているんです。それをやってくれるんだったら我々の会社だって非常に楽なんだけれども、それはできないんです。

今井委員長 独立したときに、そういう特例措置はありませんでした。

松田委員 ありません。法人税についてはありません、固定資産税はありますけれども。だって、法人税についてそういうのをやった企業なんかはないはずですよ。

田中委員長代理 法人税について、それができるならば、またふり出しに戻りますよ。

広畑企画官 先ほど猪瀬委員が、事務局で分析をしるということなので分析はいたします。先ほどから柴田次長からも何度か申し上げています。論理的に、先ほど申し上げました政府保証はしてはいけない、あるいは財投を使ってはいけないということで、銀行が貸してくれるのかという話が1点あります。

もう一つ、今話題になっています、元利均等払いの貸付料を払った後の内部留保になりますので、それを担保にしてお金を借りたとしても、単年度は1,000億とか、2,000億、それは法人税もかかってきますので、相当規模が小さくなる、そういった投資規模で中村委員が納得されるのかというのは残るんじゃないかと思っています。分析はしてみますけれども。

川本委員 1点目の銀行は、採算が取れるものについては資金を貸してくれると思います。

今井委員長 それは当然です。

川本委員 資金が借りられないという議論になっていますから。

今井委員長 2つに分けて考えて、この前に意見集約した新しい建設を考える場合に、新しい組織が、自分で調達するものと、料金から返済を引いて、管理費を抜いて余裕ができたものを投資に使うというのと2つに分けて考えているものですから、自分で調達するのは、当然政府保証とかなくて、採算性に合ったものをするんですけども、料金を使ってやる分を全く否定してしまったら答申にならないということ、さっきから言っているわけです。

猪瀬委員 だからそれは、将来の料金収入を担保にしているわけですから、自己調達でも通行料金は使っているということになりますよ。そうじゃないですか。そして将来確実に取れる通行料ですから、それは政府保証が付いているのと同じ理解で市場は解釈しますよ。

今井委員長 だから、猪瀬さんおっしゃるような仕組みがうまくできればいいので、機構から支出は行わないのなら行わないでいいんですけども、それに代わる仕組みを考えると入っていないと具合が悪いんです。

猪瀬委員 このスキームの中にそれは考えられるように入っているということです。だから、これはできますよというを出しているわけで。

石原大臣 猪瀬さん、だからできるかどうかわからないと言っているの、それができなければ困ると委員長が言っているわけです。猪瀬さんは、できるできると言っているけれども、わからないと事務局が言っている以上は、そのままいいですよと言えないというのが委員長の意見だと私は思うんですが。

猪瀬委員 では事務局は、今、私が申し上げたようなことについて、きちんと理論的なケースを出してください。これでできるはずですから。

松田委員 何も事務局と議論するつもりはないけれども、事務局がブレーキをかけようというのなら証明しなさい。

猪瀬委員 できない証明だよ。

今井委員長 だから、11月12日に非常に大事なことを決めたんですけども、保有・債務返済機構方式を前提とすると、それを採用するに当たっては、保有・債務返済機構から新規建設に関わる資金支出は行わないと。

3番目に新規建設を行うために、2に代わる最適な手段を検討するものとするんですが、これが今うまくできないから困っているわけです。だから、この文章が入っていれば問題ないんです。

松田委員 だから、それを一生懸命考えたわけですから。

猪瀬委員 松田さん、JRだって将来の運賃収入を担保にして借りているでしょう。社債を発行するでしょう。それは普通じゃないですか。それは鉄道が壊れない限り大丈夫でしょう。毎日新幹線走っていて、来年も再来年も走っているんだから、それは十分に市場が評価していますよ。

松田委員 松田さんとか、中村さんが銀行に行って金を借りるといときには必ず担保を出せと言うんです。私どもの家でも担保にしないと一銭も貸してくれないわけです。しかし、これだけの公益性をもったしっかりした巨大会社であれば、担保はなくなって何ぼでも貸してくれるんです。そして社債を発行する。我がJR東日本は完全な民間会社ですよ、しかし無担保ですよ。

中村委員 だけど、今のJRと道路の状況とでは全然差があるんですよ。

松田委員 同じですよ。

中村委員 いや、巨大なキャッシュがあり、まだ何千億も投資しなければならないのです。新規投資が絶対必要なところがあるんですよ。鉄道の場合というのは、大概のところはみんな終わっている。鉄道にもまだやらなければいかぬところもありますけれども、ただこのための投資の大きさは全体的に見て全然違う。巨大なキャッシュがあり、投資額が相対的に小さいJRにはもちろん銀行は貸すでしょうけれども、道路会社にそんな何千億もどうやって貸してくれるんですか。私は、その辺の経営は全く素人だからわかりませんが。

松田委員 それは経営者に任せてくれればいいんです。

猪瀬委員 だから、無担保というのは運賃収入を前提にしている担保ということでしょう。

松田委員 そうですよ。同じことです。

今井委員長 ちょっと元に戻りますけれども、やはり我々が完全に意見を一致したものを書き込んでいくということで、それを私はさっき事務局試案で出さしたわけなんですけれども、その中で問題になっているのは幾つかあるとあって、その中で今長期固定ということが非常に建設資金が問題になったんですけども、それ以外で、非常に問題があるところを御指摘ください。

私は、やはり10年後にというのは非常に難しいと思うんです。

松田委員 委員長、発言中に誠に申し訳ないが、今、長期固定の問題をやっているの。これをあいまいにしたまま次の問題、次の問題と飛んでいくとだめですから。

田中委員長代理 委員長、お願いしたいんだけど、私はいつも後戻りする議論をする

など、盛んに今までも言われてきましたけれども、15日に、わざわざ確認ということで長期固定という意味は、このままではあいまいだから元利均等、つまり毎年一定額で返済することですと、そうすることが新しい会社のインセンティブが働いてくるという理解ですと、言ったときに、多くの委員の方から賛成を得ましたし、私の主張に対して、そのときには反対はなかったわけであります。だから、反対がないから賛成というふうには申しませんけれども、また翻ってそのときに返るといふ議論はいかがかというふうに思っております。

猪瀬委員 長期固定、元利均等というのは、ほぼ大体合意されたと思って見ていましたけれども。

それから先ほどの件は、理論的に新会社は投資は可能であるということできないというなら、できない反証がなければおかしいわけで、それはできるというのと、できないというのと、ここでできるというのを出しているわけですから、基本的によく検討してくださいよ。

今井委員長 できるのはいいんですけれども、松田さんの案そのままというわけには私はいかないと思いますけれども。今のできるという3つの案があると言われたけれども。

田中委員長代理 どこが問題ですか。

今井委員長 2つに分けて考えているんです。要するに、新しい会社が採算の範囲内で調達するものと、それから当然料金の中に建設の分が一部入っておりますので、それを活用してつくる分と2つに分けて考えているんです。それを全部一本で考えているものですから、そこはそういうわけにはいかないのではないかとやっているわけです。

猪瀬委員 だから、将来のキャッシュフローは料金収入だから、それは理論的には矛盾しないですね。

川本委員 これは内部留保か、資金調達だから二通りだということですね。

今井委員長 だから、下にいろんなことを書いていなければいいんですよ。

柴田次長 前回のときも中村委員は、元利均等のところでは階段方式をおっしゃったというふうに記憶しておりますが、それでこういうものをつくれと言われて、我々はつくったわけです。

もう一つは、中村委員がおっしゃいますように、もちろん借金の歯止めもあるし、毎年毎年新会社が7,000億円いかないにしても、そんなお金を本当に貸してくれるんですか。松田会長のところは、無担保でお借りになっているということで、経営状況が非常にいいから大丈夫だろうと思うんですけれども。

松田委員 7,000億とか、8,000億とか、今ある9,000億をそのまま横ばいで借金で続けるなんて考えるからおかしいんですよ。その方式はだめだということから始まっているでしょう。借金ではつukらないということが前提でしょう。そうすれば、地方から出す以外にないでしょう。

田中委員長代理 柴田さんのような言い方をすれば、公団方式が一番いいんだよ。国が命令して何ぼつukれと言った方が。だからそれが行き詰まったからこういう議論になっているのではないですか。

柴田次長 決してそうは思いませんが、これまでも閣議決定及び総理の答弁等を基に今井委員長がおっしゃっていき、大臣もおっしゃっているんだと思いますけれども。

松田委員 それと我々の意見と何が違うんですか。何も違ってないでしょう。

石原大臣 委員長、総理がこういうことを言っていました。七人の侍は、最後まで村人を守ったと、村人の中に道路をつくれと言う人と、道路をつくるなという人がいるわけです。でも道路をつくれと言う人もかなりの数があります。これで6日に答申をいただきますと、委員の皆様方は参考人として国会でそういう人たちに説明していかなければならない。私も昨日、知事の代表、市長の代表、町長の代表、そういう方と会を持ちました。かなりぼろくそ、くちんくちんにやられました。かなり誤解もありました。この会を定例的にやっていくことを要請されまして、官房長官に話をしてやってくれと、そんな中で民営化委員の方々にも是非出てきてほしいという話もこれからしていきます。その人たちにも説明のできる。

もちろん、今、1兆円つくっているものを1兆円つくるなんていうことはできないということをお我々は言い続けましても、その人たちをも納得させる限度のところに来るものの方策をギャランティーしないで、できます、できますということで松田さんの案でいくのには委員長は心配だと言うし、事務方は行政の責任がありますから、できるか、できないかを検証してからでないともう言えないから確認できないと言っているんだと思います。そのところも是非考えていただきたい。極端なことを言うのは簡単ですけども、やはり民営化委員は地方に行って話を聞いてきたと思います。地方の言っていることでむちゃくちゃなこともあります。これまでどおりただでつくれと、本当に必要なのは何なのかという議論もありますけれども、そのところも十分考えて、全くほとんど100億とか200億とか1,000億とかそんなものでスキームを組んだら、それは議会で否定されてしまうというリスクもあると、そういうリスクにも十分説明できるものを、ここまで議論してかなり練度の上昇した画期的なものができているんですから是非お願いします。

私は、今日は石井紘基さんの追悼演説をやっていたんです。石井先生の追悼演説で、私はこの民営化委員会が、石井先生が提起した道路公団のファミリー企業の問題、これは猪瀬さんも文章に書かれています。それを内閣委員会でも私に対してやって、私は今の石井さんの言葉は今でも覚えているんです。見えないところで浸蝕して、大きな債務額が国の中にできていく。それを今度はこの委員会で取り上げて、外部調査を委託してメスを入れた、こんなところの話も重要なのに、まだ余り議論されていません。まだまだ議論しなければいけないことがあるのに、この文言のところでもちゅうちょして、時間切れになってしまったら、一体これまでの議論の積み重ねは何だったのか、もう限られた時間で、6日までということなんです。そのところの議論を是非、私もオブザーバーとしてずっと座っていて思っていましたけれども、是非前向きに進めていただきたい。まだまだ詰まっていないところが委員長があるというんですから、長期固定の話は、今、デッドロックに乗り上げているんですから、事務方が確認しない限りは先に進まないわけですから、次の問題、次の問題と議論を是非深めていっていただきたいと思います。

猪瀬委員 これは長期固定、そして元利均等で決めましょうよ。後は積み残しましょうよ。どうですか。

今井委員長 だから、その場合にはさっき申し上げたように、今の料金収入から一部の余剰金で道路をつくれる仕組みを検討するというものがなければ、非常に具合が悪いんです。そういう一言だけでも入れればいいんです。

中村委員 元利均等はぼくは反対です。

猪瀬委員 とりあえず、一回りしましょうよ。長期固定、元利均等は大体ほぼ一致していると思っていますから、反対意見もあるけれども、多数は。

石原大臣 多数意見を取って責任は持てません。共同責任で全員が持てるものを持ってきてくれと総理に言われているということを冒頭申したことを確認したいと思います。

松田委員 私は、その石原大臣の意見は不満であります。何をおっしゃっているんですか、意見が根本的に対立し議論をつくして、なお一致できないという問題があれば、多数決で決めなければいかぬじゃないですか。今、多数決を取れと言っているわけではありませんよ、まだ議論しています。しかし、当委員会の運営規則をごらんください。委員会の議事は、委員の出席したものの過半数で決しと書いてあるじゃないですか。民主主義の堂々たる論理ですよ。何ぼやったって。

石原大臣 松田さんは、委員長ではないじゃないですか、それは委員長が決めるんです。

松田委員 違いますよ、何をおっしゃっているんですか、条文をごらんください。

田中委員長代理 政令をごらんください。

松田委員 委員長が決するんではありません。

今井委員長 だけど、みんなの名前を書いて私の名前で答申するわけですから、そうする

と、私は答申者としての責任があるわけですから、だからこれは7人の全部一致したものを  
持って答申としたいんですよ。

松田委員 それは一番の理想ですよ。

今井委員長 ですから、ほかの案を書き込むことによって、ほかの案を検討するとい  
うことがあればいいですけども、そうじゃなくて、ただ決めましょう、決めましょうでは私は  
納得できないと言っているわけです。

田中委員長代理 ということは、両論併記で最高裁判決みたいに少数意見ではこうであ  
ったということをお書きになるというつもりですか。

今井委員長 全部ではありません。全部そういうことにならないように、今、議論を尽く  
しているわけです。

松田委員 私は、両論併記は反対ですよ。法律で両論併記なんかないじゃないですか。

川本委員 両論併記をなさるのは、どういう項目が両論併記になるかというのは、委員長  
の裁量でお決めになるということですか。

今井委員長 そうじゃありません。私どもは総理の答弁とか、あるいは閣議決定に基づい  
て検討すると総理から言われているわけですから、それに対する答申を出すわけですから、  
しかもごく最近共同の責任で出せと言っているわけです。だから実行可能で、これが採用さ  
れるような案を今模索しているわけですから、閣議決定からうんと外れてしまうような案  
で答申したって、それはボツになるだけなんです。だから、そこを私は心配して、それをお  
やりになるのは石原大臣なんだから。

大宅委員 私たちは、そんなべらぼうな案を出されているとは思わないし、松田さんの1  
9ページにも書いてありますように、今後の高速道路の建設に役割を果たすべきと、ホテル  
でも何でももうかるものをやれなんていうのは一切言っていないわけです。高速道路をつ  
くるとというのが前提なんです。公というの、この間も話しましたし、だからそれができる形  
で、事務局はできないと、こっちはできるという、それではどうにも水かけ論で。

中村委員 だから、できる方法を示しなさいと言っているわけです。

大宅委員 そういうことです。私もそう思いますよ。

田中委員長代理 だから、おっしゃることを聞いていると、社会主義の国でどれほどやり  
なさいと命令され、言うことを聞くようなシステムしか考えていないような感じがするん  
です。

中村委員 冗談じゃないですよ。

川本委員 できるのはできて、量の問題をおっしゃっているわけだから、それは意見は食  
い違うと思うんです。

中村委員 それじゃ方法だけ述べて。

川本委員 松田委員の3ページの方法でできるわけだから。

中村委員 川本さん、その辺専門家だから、どうやったらそれでうまくできるかという案  
をつくってくださいと私は言っているんです。

川本委員 だから、これでいくらかの建設はできると思います。絶対にいくかと、ここで  
何か確証しろと言われたらほかのことも全部確証はできないわけで。

中村委員 そうでなければ、これで共同責任を取れなんて言われたって、私は全く取れな  
い。私よりも、もっと更に委員長が、例えば国会に行って、あなたが委員長で決めたら  
らうと言われて説明しろなんて言われたって、委員長はできないですよ。当然、その辺もみ  
んなで考えるべきですよ。

松田委員 意見の違うものをみんな落としていったら何も核のない、タマネギの皮をむい  
て何にもなくなるんですよ。

中村委員 92~93%までみんな一致しているじゃないですか、猪瀬さんもさっきそれを言  
ったから、ほんの少しの部分だけでしょう。そこがどうしても折り合わなければしょうが  
ない。

松田委員 だから、これは一番大事なところですよ。

中村委員 ここに書けなくては、私は意見が違ふと、ほかのところに書くわけにはいかない。

猪瀬委員 中村先生のペーパーで、元利均等方式では、必要な路線の効果的投資が不可能と書いてあるわけでしょう。これは効果的投資だけが不可能なんですね、だから投資は可能であると。

中村委員 だから、無意味な投資をしたってしょうがないということです。

だけど、日本の現状を猪瀬さんが一番よく御存じではないですか。こんな道路で、みんなが毎日毎日高速道路は渋滞で、何時間もあんなに待ったり。こういうものを何十年も続けていくわけにはいかないですよ。

猪瀬委員 前からそのところは、結局いろんな方式があるということで、自己調達があり、合併施行があり、直轄ありということは前に話し合われたんですね。

中村委員 その具体的な実行可能なやり方を書いていただければ、私も安心してそれで結構ですと言うんだけど、それが無いものだから。だから私はこれなら可能だろうと思って書いたんです。これもだめだとおっしゃるんです。

猪瀬委員 だから、これを少し直して逆の階段にすればできますと言っているんです。

中村委員 大勢の人がそこで働いているんですから、働いているなんて言うのと、そういうことのためにやるのかと、皆さんに言われるのでしょうか。それも事実です。急に仕事ないからお前は首なんていうわけにはいかないでしょう。国鉄改革のときには、それでもまだいるんな条件はよかったですけれども、今のこの社会でね。

大宅委員 失業の話を持ってくるのは、少しまずいですよ。

中村委員 どうしてですか。

大宅委員 それを言ったら、もう日本人はみんなやさしいから、大変失業者が出るなんてと、それだったらETCやったら失業出ますよ。

中村委員 だけど、それとオーダーが違ふでしょう。

大宅委員 だけど、それを恐れて、それを水戸黄門の印籠みたいに道路が要るのではなくて、道路工事が要るとやってきたからこうなってきたわけでしょう。

中村委員 だから、あなた方はきっとそう言うでしょうと言っているです。そういうような単なる需要創出のためにやるのではない。そうじゃなくてちゃんとした効果があって、毎日毎日首都高の6号線で1時間も車の上に座っているような状況をなくしましょうと、そのような損失を可能な限り早くなくしましょうと。中国はこの10年間で2万キロも高速道路をつくっているんですよ。日本だって、必要なものはやりましょうと。

大宅委員 では、もうみんなばっとやってしまいましょう。

猪瀬委員 中国は何か、どけと言ったらどくから楽だよ。

中村委員 中国がそんな簡単にできるなんて思うのは、あなたの知識がない証拠ですよ。

松田委員 中国は別に財投から持ってきて借金でつくっているわけではありませんよ。

大宅委員 中村先生、数字だけのことを申し上げれば、10万人とおっしゃるけれども。

中村委員 中国は、財投とかからは借りていないかもしれないけれども、外国から借りているんですよ。外国から借りるといふのは、もっと大変なんですよ、国民から借りている以上にです。

猪瀬委員 外国から借りているから、下手すると大変なことになる。財投から借りていると何ともないから。

中村委員 それが問題なんです。それは猪瀬さんがおっしゃるとおりです。

川本委員 だから規律があった方がいいじゃないですか。

松田委員 それだったら、世銀から借りたらいいじゃないですか。それだったら構わない。

中村委員 世銀からは、日本は開発途上国ではないから借りられないですよ。

川本委員 もうIMFがチェックに入るといふ話さえある。

中村委員 そんなばかなことを言わない方がいいですよ。

川本委員 うそではないですよ。

中村委員 川本さん専門家でしょう。

川本委員 専門家としての意見です。

今井委員長 あと、どこが問題か幾つか言ってくださいよ。そうしないと、もうまとめなんですから、だから今のところの問題点は極めて鮮明にわかりましたから。

猪瀬委員 あと料金の値下げですね。これは国民のための改革ですから、やはり民営化と同時に料金を1割値下げすると。1割については、総額で1割なんですけど、中身は弾力的でいいと思います。つまり、夜間5割とか、田舎の方の道路で一般国道と競合しているところはうんと下げるとか、アクアラインもうんと下げてしまうとか、そういう意味で弾力的に中身は考えるんですが、トータルで1割値下げしましたというと、国民が元気出ると思うんです。物流コスト、国民経済的な観点から考えて、やはり1割下がったら、これはいろんな意味で経済効果が波及します。そういう意味で、国債を発行して景気対策するというのもありますけれども、1割値下げすることによるのが1つの大きな景気対策だと思います。

今井委員長 値下げは大賛成なんですけど、初めからスタートと同時に1割と書き込むことは難しいと思うんです。

猪瀬委員 これは、小泉内閣にとっても、私は結構支持率が上がると思うんです。

今井委員長 支持率が上がったって。

猪瀬委員 だけど、国民が待ち望んでいるものは何かということですよ。この間、ずっと私がひしひしと感じたのは、この高い通行料金を何とかしてほしいと、そもそもが結局無駄な道路のつくり方、高いコストのつくり方を含めて、そういうツケが結局常に国民に回ってきて、そして利用者である国民は、それについて何も言うことができない。それがこの民営化委員会に託されている思いだというふうに私は思います。

中村委員 料金下げた方がいいというのは、これは私も全くそのとおりだと思うんです。だけど、これはやはりいろんな個別な状況をよく考えないといけない。例えば今の首都高速で、大渋滞と言っているでしょう。一方、正月なんかすいすい走ると言うでしょう。あのときの交通量はどれだけ違うのか。10%違うんです。それぐらい非常にクリティカルなところで混雑と円滑な流れが決まるんです。だから下手に料金を下げたら、せっかくつくった高速道路が何の意味もなくなって、渋滞道路だけになることだってあり得るんです。

猪瀬委員 夜間とか田舎の道とかいろいろ言いましたよ。

中村委員 そういうようなことで考えましょと、私は言っているんです。すぐに全部1割とかいわないで。

猪瀬委員 総額ですから、でこぼこですから、同じところはいっぱいありますよ、だから下がるところは下がるということで、むしろ中村先生こそ、地方の道路をつくらなければいけないということと同時に地方の人たちの経済的な波及効果というものを考えると、中村先生のお仕事と思うんですけれども。そうであれば、つくることと、下げることと、ある意味では同じ論理ですね。

広畑企画官 1点だけ逆に質問させていただければありがたいんですが。事務局でも値下げを書きたいと思っているんですが、ただ今日いただいた松田案では、17ページの6の(1)で最後のところに、ただしコストカットや関連企業による収益など、会社の経営努力で得られた利益は原資に当てないと書いてあります。逆にお伺いしたいのは、その原資は何になるのか。もしも建設をやめるといって行うのであれば、現行料金は当然建設分を前取りしていますので、料金を下げるのは、むしろ原資というよりは、当然国民に返すだけのことで、その辺を少しお教えいただきたいんですが。

猪瀬委員 私の理解では、25円のうち15円は借金返済で5円は管理費だから、キロ当たり20円分、あとの5円はつくるために我々がよけいに払っているものですから、そこから2.5円分取れば、理論的には大体1割値引きできますね、そういうふうに理解していますけれど。

ども。

広畑企画官 確認ですが、建設をしない分料金を下げるのは、ある意味で当たり前なんです。建設をしないという意味で理解すればよろしいのでしょうか。

猪瀬委員 つまり、今、5円のうち2.5円が使えると言っているわけですね。ですから、あとの2.5円はどういうふうを考えるかは、それはいろんな考え方があるでしょう。しかし、とりあえず公団というものが終わって、新会社になるわけですから、新会社はこれからいろんな投資の判断をしていくわけですから、それは新会社が考えることですから、これまでのものはとりあえず返しましょうというふうを考えるのが筋だと思います。

少なくとも、2.5円で1割ですから、私はかなり遠慮して言っているつもりですけども。

柴田次長 数字のお話ですので、ほかの全体の数字がないので、JH高速だけ申し上げますと、約二兆円の料金収入です。1割カットしますと、毎年2,000億でございます。管理費の半分ぐらいは吹っ飛んでしまいますし、50年でございますので、2,000かける50は10兆円吹っ飛んでしまいます。前回、20.6兆円ではだめだと、それで新しい交通量推計でやり直したときに、最大15兆円だったと思いますが、1割下げれば、現在価値に直さなければならぬかもしれないけれども、単純計算すると10兆円吹っ飛んでしまうということになります。

松田委員 全部吹っ飛ぶというと、それは余りにも単純なわけで、料金を下げれば交通量は上がるんでしょう。弾性値というのがあるでしょう。それを含めたら全部下がるわけではないでしょう。

柴田次長 もちろん、弾性値もありますが、弾性値についてはわからないものですから。

今井委員長 料金値下げというのはうたうべきだし、中間整理よりも一歩踏み込んだ表現にこの前にしたわけです。けども、1割というのは、みんな1割というふうには共同認識としてはできないと思いますけれども。ですから、下げるということを断言するのはいいんですけども、1割というのを特定することはできないと申し上げているわけです。

猪瀬委員 今、松田委員が弾性値と言いましたけれども、1割下げたからまるまる1割収入が下がるわけではないということが解釈としては大事だと思います。それは実際に計算れば出てくる数字だと思いますよ。

先ほど言いましたように、夜間の道路の活用とか、一般国道と並行している田舎の高速道路をできるだけ活用するとかということですから、収入が増える方向での考え方をかなりインセンティブとして持たせれば、1割のうち半分ぐらいは戻ってくるのではないというふうには私は理解しています。だから、一律1割ではないですよというふうに申し上げた次第です。

それと先ほども柴田次長の5円は20兆円分だと言ったけれども、これはいろいろ解釈があって、5円は13兆円分ぐらいだと私は理解していますけれども、いずれにしても、1割値下げが道路をつくるものすべて食うわけではなくて、一定量を食うだけであって、それは考え方だと思いますよ。

柴田次長 ちょっと誤解されたかと思いますが、5円のところは厳密に計算しなければいけないでしょうけれども、例えば5円と仮定いたしまして、その5円が20兆円分と申したつもりはございませんでした。新しい交通量推計、委員会の方で御指導いただいた交通量推計に基づいて7兆、8兆円ぐらいから15兆円ぐらいの間ということをお願いしたわけでございます。昔の推計では20兆円だったというわけでございます。その8兆~15兆円のうち、単純に計算すると10兆円が飛びますよと、ただ弾性値はもちろん言うておりませんし、現在価値に直すということも必要かもしれませんけれども、そういう数字の事実関係を述べたわけでございます。

今井委員長 1割は、少し格好よすぎますよ。私は下げるということは。

猪瀬委員 今、格好いいことが必要なんです。つまり、どれだけ国民に不満がうっせきしているかということをよく考えていただきたい。やはりここでクリアな表現があるか、ないかによって全然国民の元気が違ってきます。それが道路四公団の改革に対しての国民の思い

だと思えます。ファミリー企業も明日やりたいと思えますよ、これは徹底的にやりたい。そしてこの料金の問題は、やはり国民が一番不満に思っていることです。これを解決せずに、つまり私が一番気にしているのは、下げますよ、下げますよと言って、下げないかもしれないから私は下げますよというのは、数値目標を出すべきだと思っているわけですよ。1割なら1割と、何度も言うけれども総額ですから、全く下がらないところもあるし、下がるところもあるわけですから、とにかくそういうものがなければ、結局民営化会社が始まるところで、2%か3%ぐらい少し下げましたぐらいで話が終わってしまっただけでは意味ないですから。

今井委員長 これも、やはり私らに与えられたタスクの問題と関連するんだけど、とにかく通行料金は現行料金を前提にしてきちんと返す、事業をきちんとやるということを検討しろということなので、料金を下げるとということは私は反対しないんだけど、料金引き下げを初めにぼんと出してしまって、そしてそれを政府に答申したら政府は困ってしまいますよ。

猪瀬委員 私は、選挙区の議員の方々はある意味では、それはつくりたいという人はいっぱいいるんですけども、料金を下げると喜ぶ人も実はいっぱいいるんです。それは、それぞれ地元で迎える議員がいるとしたら、つくりたいというふうに言うのと下げると言うのと、両方いると思えます。

川本委員 料金について確認したいのは、猪瀬さんがおっしゃったように民営化記念値下げということで、最初1割なりを下げて、その後は料金は民営会社の主体的な経営者の判断、もちろんその後は上げないという理解でいます。

中村委員 これから先どうなるかの話をしているんですから、吉野屋が割り引きで売り出す話と一緒にしてはだめですよ。

猪瀬委員 でも、民営化ってやはり新装開店ですよ。

今井委員長 おっしゃることはわかるけれども、1割と書いたら、金額からいって一遍にものすごく大きな金額になりますし、私はいろいろ管理費の削減とかさまざまなことで、余力を承み出しながら国民に還元していくということは、極めて大事なことだと思いますから、そういうことは中に随分書いてあるはずですけども、初めから1割と書くと、恐らく政府としては参考にはさせてもらいますで終わってしまうんです。そうしたら意味ないじゃないですか。

猪瀬委員 道路公団改革というのは、去年の小泉さんが総理大臣になってから民営化という話になってきて、大臣も料金の値下げをやりたいということをおっしゃいましたね。小泉さんもそういうつもりです。ですから、そのときに委員会としては、それは小泉さんや大臣はお立場があるからいろいろと制約されるけれども、委員会はやはり1割と言ってあげなければ、あとは考えていただければいいんで、始めから委員会が低いハードル付けたらどうなりますか、話なんかゼロになりますよ。ちゃんと1割と委員会ではぴしっと出さなければだめですよ。

今井委員長 この委員会の答申を尊重すると言われていたからこそ、実現可能なことをずっと言っているわけですし、実現可能性を検証しないで1割下げますと言ったら、返済の問題とか、建設の問題とか、私たちに与えられている使命が果たせなくなるじゃないですか。だから、いずれは1割下げるということは実現するかもしれないけれども、始めからスタート時に1割下げますということは、委員会として責任持って答申できないと申し上げているわけです。

猪瀬委員 ただ、前に私も試算を出しました、11月の15日ぐらいですか、その前にも出しまして、1割値下げしても基本的に返済が可能であるという試算を出して説明しておりますので、理論的に可能であるならば、それはやるべきだというふうに思っています。全然できないことを言っているんじゃないと。

それから、弾性値で半分返ってくる可能性は十分にあるというふうに理解しているんで。

松田委員 委員長、委員長が今日も何回もおっしゃっていますけれども、政策的に政府が

どこまで困るかとか、全然荒唐無稽のことを我々も考えているのではなくて、やはりできるだけ答申したものは実現してほしいと思っている。

しかし、確実にそれが実行できるとか、ハードルの高さをどのぐらいにするかということばかり頭に置いていたら、我々は答申できないんですね。

しかも政府だって石原大臣とほかの大臣は違ふんでありまして、例えば総理は尊重するとおっしゃっているけれども、担当の国土交通大臣は、尊重するとは言っているが実行するとは言っていないなんて平然と言っているわけです。本当はこういう発言をしたら、懲戒免職の要求を我が委員会を出すべきなんです。というのは、国鉄改革のときにこれと同じ発言をした人がいて、それで中曽根総理は全員の首をすげ替えたんです。ですから、これは大変な発言なんです。

しかし、それぐらい政府の中だって政治というのは幅があって、どれが本当かという、関係者全員が実行可能であり得るなんて言ったら、これは小学校1年生ぐらいの場合より出てこないんです。だから、我々としてはそのことは自分の頭に置いてはいるけれども、苦しいかもしれないけれども、我々の方向性と基本だけはきちっと出しましょうということにしておかないと、これは答申にならぬというふうに思います。

今井委員長 さっき大臣もちょっと言われましたけれども、この委員会はここまで百何十時間やってきて、ものすごく成果は上がっているんです。ですから、それだけは恐らくマスコミの人はみんな対立して面白がって書きますけれども、この中身の充実さということは大変なことだと思います。これだけ道路の問題が、表に白日の下にさらされて、もう20兆円つくれるなんていうことはだれも考えてないし、中村さんのあれで4兆円まで削減できる。これがほかの公共事業にも全部活用できるということになってきましたし、今だって歯止めの問題は随分厳しくやっているし、交通量の予測だって猪瀬さんがあれだけやってくれて、これから政府の関係の予測については、ものすごく慎重になるでしょう、責任を持つようになるでしょう。ですから、これは非常に大きな成果は上がっているんです。 もう一つは、私たちに与えられた使命で優先順位を決めると。この優先順位を決めるというのは中村先生にやってもらって、大変に大きなこれからの一つの基準になるんじゃないかというふうに期待していますし。

新組織の自主性だとか、全部今までと違うことが決まってきているわけです。

料金値下げだって、これはもう必ずやるということをやっているわけですから、それを余りがんじがらめに縛ってやる必要はないと、もう十分成果が上がっていると思うんです。

ですから、全員一致で決まったことをまとめて答申しましょうと、今その最後の追い込みをやっているわけなんで、料金の問題はわかりました。だから、この料金の問題をもっと話しましょう。料金の問題と、さっきの長期固定の問題と、あと何ですか。

田中委員長代理 今の委員長のおっしゃったことは、基本的に同感だというのは、この委員会はいろいろ言われているけれども、その議論のお陰で本当にいろんなことが既に進んでいるということはおっしゃるとおりだと思います。

ただ、こういう改革は、松田さんが言ったほかに、あるいは猪瀬さんの説明のほかに、極力数字の目安を付けて答申しないと大体成功しない。ただ、一般に下げることが期待されるとか、下げるべきだとか言ったって、大体実現されないことが多いんです。1割ともし書けば、私はこれを生かしたいんですけれども、生きればこれを目指して政府は努力する。猪瀬さんが言うように、今まで夜間だと少ないところを安くすれば、うんと増える可能性がある。あるいは、いろんな条件の下でそういうテスト的なことを政府もやるんだろうと思います。どうしたらそれが実現可能かと、何も言わないでただ一般的に引き下げる必要があると言ったって、そういう努力がなかなか払われない。だから、掲げればそのための・・・。

中村委員 それはちゃんと合理的な裏付けのある数字ならいいんです。ただ、山勘で何%とかと言っても、そんなものは何の意味も持たないじゃないですか。

田中委員長代理 逆に何も書かないと何もならないということをやっているんで、政府は

仮にある目途があってはじめて、その実現に向けて努力し、いろいろテストをやったりするはずなんです。もし何も書かないとしないというのが一般論としてあるということを申し上げておきたいと思います。

今井委員長 問題点ちょっと洗っておきたいんですけども、あと何でしょうか。

猪瀬委員 問題点は幾つかありますけれども、委員長おっしゃるように9割方はほぼ皆さん合意されているところが多いと思います。

だから、とりあえず松田さんがたたき台を出したわけですから、このたたき台で9割方まとまった部分はまとまったと、まとまってないところはここここだけだと、それもかなりここはまとまりそうだというふうなところで詰めないで、議論が後ろに戻ってしまうので。

今井委員長 松田案は、私は大変立派な案だと思います。だから、随分いただきました。だけど、この10年後に買い取るというところは、これは無理なんです。ですから、そのところは将来考えるというふうに変えてもらわないと答申できないと思うんです。

猪瀬委員 だから、対立点はまだこれから積み残しておいて、それで9割方は対立してないわけですから、松田案をたたき台にて、ベースにして答申に持っていきたいということはあるのかと思うんです。

今井委員長 よくないです。

猪瀬委員 だから、だめなところだけちょっとチェックを入れるということで。

今井委員長 一番肝心なところがだめなんです。ですから、前文とかそういうところは非常に立派なことが書いてあって、それは結構だと思います。だけど、その10年後に買い取るということを入れた答申はだめだということなんです。

猪瀬委員 今、印付けておけばいいじゃないですか。あとのことは大体。

今井委員長 10年後に買い取るということに関連したところはたくさんあるわけですから、そこは皆さんがどう考えているかということを書いてもらわないとだめです。

松田委員 私は書いた当人だから、これが一番いいと思っています。

猪瀬委員 まず、9割方対立がない部分はこれでいいんじゃないでしょうかとやって、残りの部分について後で詰めるということにしていったらどうなんですか。

つまり先ほど申し上げたけれども、いろんな方の意見が吸収され、事務局の案も吸収されているわけですから、だから委員長がここここはまだ待ってくれというところは、もうちょっと残しておけばいいわけで、あとは大方松田案で大体共有できているわけですね。そういう共有できているところを、まずここは共有したとして、あとここだけ残ったとやっていかないと、議論が狭まっていかないので。

今井委員長 ですから、私は今、狭めようと思ってやっているわけですし、だからこの松田案の10年後に買い取るということが、ずっといろいろなところに全部関係してきますから、そのところは困ると言っているわけです。

そこに関連するところは、ものすごく長いんです。

川本委員 この事務局案は、もともと買い取りの発想がないことに対して、非常に違和感を覚えます。しかも私は、個人的には期間を10年と限定するということは、最小限の歯止めを目に見える形にしていると思います。初期の10年間に民営化を実現する手だてを示さなかったら、仕組みを改革したことにはならないと思っています。

新会社にとって期間の限定は、経営効率化の努力をすれば、自立した組織になれるということを、民営化の目標を持つということとして、非常に大事なことだというふうに思っています。

石原大臣 質問していいですか。松田さんの試案というのは、よくできていると思うんですが、これは松田さんの試案なんですか。一昨日新聞に載っていたのと似ているところもあるんですけども。

松田委員 はい、私の試案です。

石原大臣 では、ちょっと松田さんにお聞きしたいんですが、10年後に買い取るお金は、

だれが、どういうふうに、幾らぐらい調達するんですか。

松田委員 買い取るお金というの要らないんです。債務を持っていますね。その債務が移行するんですから、別に特別に買い取るお金は要らないんです。

川本委員 現物出資をすればいいんだと思います。

今井委員長 公租公課とかそういうことを考えて、そして機構をつくって、50年を上限にして返済しようという中で、10年経ったら買い取ってしまうということになったら、何のためにやったか、また田中さんの議論の蒸し返しになりますから、私は困るんですけれどもね。だから、10年経ったら買い取るというのは、私は取れないと言っているわけです。

松田委員 何年経ったらいいんですか。

今井委員長 だから、そのときは将来ある一定期間で新会社が検討するというような表現にして、今から買い取るということに決めてしまったら困るということを行っているわけです。それは事務局素案に載っていますから。

大宅委員 これ一定期間経過後にと書いてあるわけです。これはあつてないに等しいんじゃないでしょうか。私たちは50年の責任は取れないから、10年なら多分まだ大丈夫だと思うんでというところが。

今井委員長 だって機構をつくっているいろいろ考えているのに、しかも私たちは50年の返済をいろいろ工夫してできるだけ短縮しろと言われていたんであって、10年でけり付けてしまおうなんて言われているわけではないんです。だから、10年でけり付けてしまうような案を出したって、採用されないということを行っているんです。

大宅委員 10年だとすれば目途が立つじゃないですか、毎年ちゃんと返していって減っていくのもわかりましたねと。今の状態だとわからないから、10年経てばそのぐらいのことがわかるというふうに私は思います。

何もなかったら、レポートの提出でも、原稿でも何でもそうですけれども、締切りがあるから書くんで、できたら出してくださいと言ったら絶対やらないと思います。

今井委員長 それと買い取るということは、まだ皆さん意見が一致してないわけです。ですから、そこを買い取るというふうに今決めてしまうと、いろんな税の問題とかが全部崩れてしまうわけです。これはやはりだめだと思います。

松田さんのおっしゃる気持ちは非常によくわかりますけれども、ここは事務局案のようにしてもらわないと困ると思います。

川本委員 私はよくわからなくなりました。この委員会は、民営化を推進する委員会だと思っていたので、10年間は債務返済機構というものをつくって、債務を返済することを前提とする移行措置を取ると。その後結局民営会社が残るわけですから、何も10年だけの仕組みをつくっているわけでもないし、移行措置をきちんとするための債務返済機構だということを、もう一度位置づけたいと思います。

柴田次長 国有化すべきか、民間のものにするべきかというような大きな問題はもちろん今、委員長御指摘のとおりです。数字の話を私も思い出したんですが、川本委員がおっしゃいましたけれども、夏の集中審議のときに、川本委員の御指導によりまして、10年後にキャッシュフローと債務との関係を10倍程度にすることができるのかどうか見ました。民間会社はそれが10倍程度であるという御指摘をいただいて計算をしました。それを今、思い出したんですが、あのときに10倍程度まで縮めるためには、国費での債務カットが四公団合わせて一番有利な、交通量も昔の交通量で伸びていくということ、固定資産税もかからない、それから4%の金利だったと思いますが、それでたしか8兆円必要。それから、固定資産税がかかり、交通量の伸びをゼロとしたときの必要額は、たしか19兆円だったと思います。それについては、中間整理のときに国費を8兆円も19兆円も入れるのはやめましょうということになったはずでございますが、今、10年で買い取るということになれば、まだ同じような議論になるんでしょうか。

川本委員 ならないというふうに思います。

1点目、キャッシュフローの10倍でなければ、会社が普通のきちんとした民間会社に絶対なり得ないかということはあるし、またその当時はコストカットについても規格の見直し、中村先生の御努力のようなものも出ておりませんでしたから、そのときの試算と現在は非常に状況が違うと思います。

柴田次長 前回のときは、川本委員は10年で10倍程度とたしかおっしゃったはずですが、その考えがお変わりになったということですか、お伺いします。

田中委員長代理 それは全く議論が違います。それはこういう前提で計算してみてくださいということであつたはずですよ。事務局は事務局らしく議論を正確にやらないとだめですよ。

柴田次長 もう一つお伺いしますが、中村先生のコストカットは建設でございまして、前回建設のことはこの試算に入れておりませんでした。

今井委員長 この問題は、今までの議論の中で結論が付いてないんです。松田さんは、始めからこれをおっしゃっていたことはよくわかります。川本さんがおっしゃっていたこともよくわかります。ただ、債務の返済をきちっとやるために、独立行政法人をつくってやりましょうということになっていて、それが10年後に回収をしてしまうということは、非常に困ることなんです。

ですから、私は新会社の経営判断を尊重しつつ、将来の検討課題にするというぐらいのところには是非しておいていただきたいんです。そうしませんと、いろいろな制度設計をするときに、非常に困ってしまうわけです。

松田委員 まず10年の問題と、それから買い取りをさせるか、させないかという基本論をそっばにして、この議論は進められないと思います。これは買い取りをさせないということを決めるなら、逆に全く違うことになってきます。

今井委員長 させないと言っているわけじゃないんです。

松田委員 それだったら、買い取りを前提にするんですか。そのところで、ここに書いてあるように、10年を目途としてと言っているわけですし、この間も申し上げたように、私も10年でなければいかぬというふうに頑張っているのではなくて、10年というのは、この間言ったようにほどほど、長いようで短いようで、つまり借金を返していくスピードと、民間会社が独立をすると、メリットを出すということのバランスですから、それが10年ぐらいを目途にしてやったらいいんじゃないかと申し上げているわけです。ただ、そのとき買い取りはさせるんですよということを、私は最初から主張しているんです。

今井委員長 だから、この道路資産の保有は、新会社の経営判断を尊重しながら先に行つて決めると。

松田委員 もちろん経営者の判断で、まだ買い取らせないでくれというなら別ですよ、経営者は買い取りたいと言ったとき買い取らせなければいけないと思っているんです。

今井委員長 だから経営判断を尊重しつつと言っているわけです。

川本委員 買い取りを前提としている文章と、買い取りを前提としてない問題は、もう全然違うものだと思うんです。ポイントは、10年を目途にという年限ではないと思います。買い取りを前提としてきちんと書いているかどうかです。

今井委員長 ですから、さっきから私が申し上げているように、松田案をベースに検討するというのは、そこがたくさん出ているから非常に難しいと申し上げているわけです。

猪瀬委員 松田案をベースにしていくということで、そんなにいっぱいそれがちらばっているとは、私は思いません。

今井委員長 それは入っていますよ。

猪瀬委員 つまりこれは切りがないところがあるんですが、それこそ委員長がおまとめにならないといけないわけですが、まず一番大事なことは、今言ったように対立点があることは了解していますが、ほぼ9割方対立点はないんです。一部です。それはそんなにちらばっていません。

ですから、まずここで決めることは、松田案は事務局案も吸収していますから、今、違う

ところは違うところとして、とりあえず今後の議論は、この松田案をベースというか、たたき台にしながら、今言った反対意見等については更に詰めていくというふうにしていくことが、今ここで大事なことではないかと思うんです。

今井委員長 事務局案は、中間整理と今までの意見集約とでやっているから、これは異論ある人はいないんです。けども、さっき抜けているところが、機構からの支出の問題と幾つかありました、料金問題は猪瀬さんが言われて、けどこれは意見集約してないわけですから、機構からの支出の問題は大問題です。

もう一つは、10年後に民営化するということは、意見集約してないわけですから、してないものをベースにしてやれというのは無理なんです。

猪瀬委員 そこは今、言ったように赤い色で囲って、それ以外のところをとりあえず前へ進めたいと思うんです。つまり料金だってまだ赤い枠で囲っておいていいです、それ以外のところはいいんじゃないですかということを進めていかないと。

今井委員長 だから進めているんじゃないですか。

中村委員 この事務局案というのは、松田さんの案も大幅に取り入れて書いているので、この事務局案の上で検討を進める方が筋も通っているし、ずっといいと思います。

田中委員長代理 私などから見ると、松田案も十分今までのそれを取り入れて書いてあるんです。だから、事務局の方がむしろ違和感を感じるころが多いんですが、この松田案なら松田案をベースにしながら、そこで違うところをここのところが違うという議論の仕方で進めたらよろしいかと思っています。

松田委員 事務局案だって、中身はさっと読んだだけではおわかりにならないだろうけれども、質問したいこととか、矛盾していることは随分あるんです。今までの中間整理と、その後の意見集約だけではなくて。何なら2、3あれしてもいいですが、例えば6ページをお開きになれば、法人税、固定資産税の取り扱いとありますけれども、新会社に対して法人税法上の取り扱いをすると、これは何なのかよくわかりませんし、さっき言ったように法人税を特別に減免するということなのかどうか、そんなことを国がやってくれるのかどうか、もしそれをやると言うんだったら、私は保有機構は要らないと言っているんであって、最初から会社つくったっていいんじゃないですか。

田中委員長代理 しかもこの⑦は議論したはずなんです。

松田委員 そうです、やったんです。それから、9ページだって一番下に、新会社の予測可能性が確保されるって何ですか。何を言っているのかよくわからない。

そういう文章というのはたくさんあって、例えばほかのところでも、一々言うのは嫌だから言わなかったんですけれども。

中村委員 だから、松田さん、そういうことを逐次指摘していかなければいいじゃないですか。

田中委員長代理 そのことは松田案では盛り込んで書いてあるんです。

猪瀬委員 だから、松田案を1枚1枚めぐりながら、ここのところは要チェック、ここのところは要チェックとやって終わらせるしかないです。それ以外はもう終わっている話ですから、これをめぐって行って、ここはあとでもう一回というのだけ決めればいいじゃないですか。

松田委員 私の案で基本的に意見が対立するのは、この中ではほとんど書いてないというか、簡略にしている、今、委員長がおっしゃったような10年後という問題とか、1割という問題とか、さっきの長期固定はいいんだけども、それを元利均等でやるかどうかという問題とか、新規建設の更に具体的なやり方があるかという問題、この4つぐらいしかないんです。この4つについてどうするかということを決めればいいんです。

それ以外のことは読みましたから、したがってほとんど全部取り入れたはずなんで、修文上の問題はあるかもしれないけれども。

今井委員長 あと会社のガバナンスの問題で、余りにも細かく書き過ぎていますね。

松田委員 さっき申し上げたように、各委員が今までお出しになったり、追加されたりしたものを、私の意見も入れますけれども、ある程度集大成して最大公約数で入れてありますから。

中村委員 何か出だしだって。もちろん大したことではないんだけど、中学校の教科書ではあるまいし、明治維新がどうのこうのという話を書いてもしようがないじゃないですか。

猪瀬委員 これは官営八幡製鉄所が行間に入っていますよ。

中村委員 それは、猪瀬さんの立派な本を読んでもらった方が、ずっといいですよ。

猪瀬委員 引っかかるのは7ページの工でしょう。それからずっと来て。

今井委員長 1つだけじゃないですよ。

猪瀬委員 それから、12ページの⑤が引っかかりましたと。そしてずっと来て、17ページの6番の(1)が引っかかりましたと、そういうところが引っかかっていますねというふうに確認されればいいんじゃないですか。

それから、資料2のできるスキームの一番上についてももう少し精査が必要でありますねと。そういうふうに、こことこことここというふうにはっきりさせてしまえば、そしてこれをベースにすればもういいんじゃないですか。その引っかかったところはもっともっと議論して。

今井委員長 例えば、本四の問題とか、いろんなことも今までの意見集約から書き換えているんです。だから全部やったら切りないですよ。時間が足りませんよ。

川本委員 書いてあるのは1行だけです。それはよりやわらかい表現にしてあると私は思っています。今井委員長のお考えの方向性だと思います。

今井委員長 だから、一回決めたことをまた直してしまったら、意見がばらばらになりますから。

石原大臣 委員長、ちょっと質問なんですけど、遅れてきて恐縮なんですけど、先ほど聞きましたら、これは松田さんの個人の案ですね。

松田委員 そうです。

石原大臣 さっき事務局が提出したのは、猪瀬さん、松田さんの意見を聞いて、事務局で委員長の下にまとめた案なんですね。

田中委員長代理 途中からこられたからわからないけれども、そうじゃないんです。

石原大臣 そうなんです、ちょっと事務局教えてください。

坂野事務局長 事務局案は、26日までに各委員から御提出のあった意見をできる限り入れ込んでつくっております。

したがって、今日お出しになっているこの松田委員の提出資料の案、それを事前にいただいて入れ込んでいるわけではありません。

石原大臣 というのは、先ほど松田さんの案はすばらしい案だと言ったんですが、例えば天下りの禁止とか、更には監督官庁が独法の方を3年続けて達成しない場合は、主務官庁の監理責任者の責任を問うと、さっき独法の話をしたのは、独法のつくり方と全く違う書き方をしていますんで、こういう議論があったのかなと思ひまして、これはちょっと言っていることは一つの考えですけども、はいわかりましたというふうには、今、政府を挙げて取り組んでいる問題ですので、なかなかいかないなと。そういう点が多々ありましたの聞かせていただきました。

川本委員 それをおっしゃるんだったら、私のところには意見素案は昨日の夕方遅くにファックスが来ただけで、何の御説明もなければ、これがいつ来るという御案内もなかったんです。事務局案には、知らないことがたくさんあって、例えば適切な見直しというのは、この会で話し合われたとは記憶していません。適切な見直しというのがいたるところに書いてあって、非常に違和感があります。

中村委員 遅くにもらったのは私だって同じですよ。おっしゃるように、個別に、適切と

は何かということを含めていけばいいわけでしょう。

今井委員長 見直しをしなければ、非常に長期だからいかぬと、5年後ぐらいにやりましょうということは、これは今までずっと出ていたことじゃないですか。だから、それは違和感があるというのは、ちょっとよくわからないんですけども。

田中委員長代理 そういう合意はないと思います。5年後に見直すというのは、合意していません。

松田委員 最初に大臣がないときに指摘しましたがけれども、この2ページの記述なんていうのはNTTと同じようなことになるんであって、民間会社を一旦つくって、一定の期間が経過したら見直すなんていうのは、私は絶対反対です。

ですから、そんなことなんてやってないじゃないですか。だから都合のいいときだけやったと取って、都合の悪いところになるとこれは何とかにあるというのは、めちゃくちゃな話だと思います。

猪瀬委員 とりあえず何度も申し上げますけれども、今日は松田案というものは、実は26日までの議論を最大公約数にするということで、委員会の席上でそうなるって、私も自分の意見とかそれまで言ったことを全部整理してお渡ししましたし、ほかの人も渡したと思います。それに基づいて今日はスタートしたわけですから。

今井委員長 最大公約数と言うけれども、皆さんがこの場に出されたものをまとめたんであって、議論を深くしてないものがたくさん入っていますから。それで事務局案というのは、今まで意見集約したものが全部入っているんです。ですから、そこを直してもらえばいいわけです。

猪瀬委員 松田案の集約されてないところは印を付けて、一応こことここというのを印付けて積み残せばいいじゃないですか。

田中委員長代理 委員長おっしゃるように、非常に時間がなくなっていることは事実なんです。どちらをベースにして議論した方が早いかなというだけの話なんです。

猪瀬さんが松田さんにペーパーを渡したと言いましたけれども、私も今までの確認したこととかは全部渡してありますので、皆さんの意見を聞いた上で最大公約数でつくってくださいと言ったはずなんで、松田さんが勝手に書いたわけではないと理解しています。

柴田次長 事務局から質問します。15日の意見集約は、松田委員の案ではどこに入っているんでしょうか。15日は、かなり遅くまでいろいろと御努力されて意見集約されたらと、私も各委員とも考えておられると思いますが。

松田委員 それは各所に全部入っていますよ。例えば、基準に従って重点的な予算配分をしろというのも入っていますし、それから債務の返済を最優先にするということもちゃんと入っていますし。

田中委員長代理 逆に抜けているところを、ここに書くべきじゃないかということがあったら、そういう指摘の仕方をしてもらった方がわかりやすいですね。私は全部入っていると思っているけれども。

松田委員 それ以外のことももちろん入っていますから。

猪瀬委員 だから、問題点だけ指摘すればいいじゃないですか。

今井委員長 5人で意見集約して、その案をベースにしてやれと言ったって、それは困るんです。

猪瀬委員 だれが困るんですか。困る人少ないじゃないですか。

今井委員長 全員一致でもっと持って来いと言われていたから、だから今まで意見集約したものをベースにやっていくと。

田中委員長代理 だから、これをたたき台にしてやっていただければいいんです。

猪瀬委員 だから、問題点があったらその問題点は別にやりましょうと言っているわけで、9割方問題はないということだから、1割のところはうんと対立があるなら、そこは持ち越せばいいということで今言っているわけです。

それで委員長は、とりまとめなければいけないとおっしゃるけれども、委員長は御自分の意見をおっしゃってばかりいて、多数の意見を尊重してないんじゃないですか。多数の意見を尊重してやれば。

今井委員長 そんなことはないです。私は今までの意見集約をベースにまとめようと言っているわけです。

とにかく今月中に骨格を示せと言われているから、今までの意見集約をまとめて骨格を示しているわけです。

田中委員長代理 その意見集約について、例えば 15 日の確認と一々やって、皆さんの大多数の賛成を得たんですが、それを蒸し返す議論をされるから、意見集約と言われながら自分の都合のいい意見集約をしていらっしゃるんじゃないかと思っております。

猪瀬委員 さっきから言っているように、9 割方はいいわけでしょう。そうしたら 1 割のところだけ、そこの部分だけ対立しているんだから、そこだけ積み残しましょうよ。赤い線引っ張ってください。そしてそこで積み残せば、あとはそこだけやればいいんで、それ以外は対立はないわけですから。

中村委員 それをやるには事務局案でやった方がわかりやすいじゃないですか。

川本委員 事務局案でわかりやすいとおっしゃっているのは中村先生で、ほかの 5 人は松田委員案の方がわかりやすいと言っているわけです。多数派の意見に従うということで、私はこの委員会は自分の意見を抑えてきたんですけれども。

中村委員 この委員会は公開でやると言っているんでしょう。5 人でつくったんでは公開じゃないじゃないですか。

石原大臣 委員長、さっきから私申していますように、建設的に是非やっていただきたいんです。松田さんの意見が事務局案に入っていないんであって、今、松田さんの案ができたならば、これを事務局で吸収して事務局はこうやる、松田さんはこう言っていると、そういうのを今度出してください。今、松田さん個人の意見だと言ったのに、次は 5 人でまとめたものだと言われて、これでやれと言われてたって、私だって責任持てない。だから、5 人の意見が入っているんだしたら、これと事務局がどこが違うかというのをつくってください。そうじゃなかったら、私、今これをいただいて、一昨日新聞で見た案と違うと言ったけれども、結局 5 人で一緒だとか言って、経緯がよくわからないです。そんなの責任持てないです。こっちは行政なんだから、行政が責任を持てないものは個人の案です。

猪瀬委員 これ便宜的に今、松田案と言っていたので、この間の意見集約で最大公約数になったと。

石原大臣 いえ違いますよ、私質問したじゃないですか、これは何の案ですかと聞いたら、松田さん個人の案だと最初におっしゃったじゃないですか。そうしたら 5 人でまとめたという話になって、これをやると言ったら話なんかできっこないですよ。

松田委員 違いますよ。私が出しているんだから、私の意見を聞いたらいいいじゃないですか。これは私の案です。しかし、さっき言ったようにいろんな意見をまとめるというから、いろんなところから意見をもらうのは当たり前じゃないですか。そして最大公約数をつくれというからつくったんじゃないですか。だからたたき台じゃないですか。

今井委員長 だから、締める段階になっているんな意見が入ってきても困るんです。ですから、私は今まで意見集約したものをベースにしてやってくれと言っているわけです。だから、それで見解の相違があったら、それは見解の相違は直しましょう。

猪瀬委員 見解の相違を引き出して、だから全員が今のこのペーパーに対して、ここは違うんだということを事務局もここは違うというふうには書き込んで、そして各自もう一回これをベースにしながらか、おかしいというところを線引っ張って上からやり直していけばいいじゃないですか。

中村委員 どうですか、大臣も言っておられるんだけれども、この 2 つの案を併記して、これはこっちのここにあると、これは一緒だと、ここはどうしても違うというところをはっ

きりさせると。そうでもしないといつまで経っても進まないですね。

今井委員長 そうしましょう。

猪瀬委員 これは最大公約数ですから。

石原大臣 だから、最大公約数と個人の案とどっちなんですか。建設的にやってくださいよ。中村先生の言うようにしていただかなかつたら、わからないですよ。

川本委員 最大公約数を取り入れた案です。

田中委員長代理 大臣、今日は最初入っておられないんだから、議論の経過を御存じない上でそう言われるのは。

石原大臣 だから、最初に聞いたんじゃないですか。

田中委員長代理 だから説明しているじゃないですか。説明しているのに聞かないで議論されるのはおかしいんです。

石原大臣 質問したじゃないですか。

松田委員 最初、そのところは議論をしたんです。それは大臣がいなかっただけです。

石原大臣 だから、私は来たかったけれども、石井紘基さんの追悼演説に、石井紘基さんの問題提起があったから、ファミリーの問題に猪瀬先生も取り組んで、この公団のあれですごいものができたんじゃないですか。

川本委員 遅刻の理由はいいです。

田中委員長代理 理由を聞いているんじゃないです。

今井委員長 意見集約していませんよ、先に松田案を聞いて、それから休憩してから事務局案をやったんです。松田案をベースにしてやるなんていう意見集約はしていません。もう一つは、最後の締めめの段階に来て、最大公約数で別の案が出てきたからまとめろと言ったって、そうはいかないんです。今まで意見集約したもので、もう十分に効果が上がっているから、それをまとめて出しましょうと言っているわけです。それ以外に私は責任を持ってないと言っているわけです。それ以外のことを要求されるんだったら、私は責任持ってないということ言っているわけですから。最大公約数とか、そういう問題ではないんです。今までの議論が全部入っているものをつくりましょうと言っているわけです。

だから、私は中村委員の提案に賛成しますから、今まで議論しているものと両方の意見をあれして取っていきましょう。そうでないと、新しく出てきて、これは最大公約数だから入れると言われても、もう最後の段階では困るわけです。

事務局やれますか。

坂野事務局長 両方の案の対比をつくった資料を、今夜つくります。

今井委員長 それで一つひとつやっていきます。

新しい提案は、私は困るんです。今までの意見集約したものの、その違いがあったらそれははっきりさせましょう。

松田委員 新しい提案というのは、ほとんどないです。

今井委員長 提案と言っても、意見集約ができてないものを、今まで個人個人の方がおっしゃったことは意見集約されてないわけですから、それを最大公約数で認めると言って無理だと言っているわけです。

松田委員 委員長、今までいろんな問題が出て、その都度その都度決めないで、先へ先へと延ばした結果のつけが今ここへ来ているんです。だから、ここでどういうことをやってもいいんだけれども、その大事な問題を除いてやるのではなくて、今まで議論に出ている大事な問題を一つひとつ決めていくということでないと言書にならないんです。だから、そのところをどう決めるかであって、もしそうおっしゃるのであれば対比して結構ですよ。対比してどうするかという対立点が出たら、それを一つずつどっちにするか決めればいんですから。

これだけ議論して、なお中心の問題について、さっき言った4つもそうですが、対立した意見がなければ、正々堂々とこの政令に乗って、何が多数であり、何が違うのかという各人

の意見をそれぞれの項目について取って決めていく、それ以外にないじゃありませんか。一つひとつの項目についてどういうふうにするのか、私だって私の言ったのを全部、何でもかんでも入れるなんて言っているのではなくて、もし私の意見が少数説であれば、それは黙って従います。そういう形でやろうじゃないですか。

何のために道路関係四公団民営化推進委員会設置法の施行令という政令があるんですか。

今までたくさん出ているわけではないけれども、こういうものになったときに、過半数で決しというのを入れた政令を見たことがないです。しかし、ここではそれが書いてあるということは、そういうやり方をしなさいということを経済が認めたことじゃないですか。

今井委員長 それはいつか話したじゃないですか。要するに、多数決を取って裁決していったら、その案は恐らく採用されないんです。そんなに意見が割れているというのは。ですから、今までこんなに立派なことをやってきて、7人がこの点では全部一致しましたと、そしてそれだけでもこんな立派じゃないですかと、あと問題点は問題点として書くのはいいです。だけど、そういうふうにしてやらなかったら、これは多数の意見だから書きましようとか、そうやったらここまで来ているせっかくいい案がつぶれちゃいますよ。だから、それは松田さん理解してもらわないと困ると思います。

大宅委員 そうすると、委員長のお考えの意見集約というのは、7人が全部でイエスと言ったことのみですか。

今井委員長 そうです。それをベースにして。

大宅委員 それは無理だ。

田中委員長代理 基本的なことを抜かした意見書というのは意見書にならないと思います。

私に言わせれば、私のファーストに言ったものが一番ベストだと思っていますが、にもかかわらずやはり衆寡敵せずと言いますか、皆さんが前提としてやるということであるから、おっしゃるようにこういう方式で考えてみましょうと来ているわけですから。ただ中村先生と委員長だけが最後まで自論をお持ちになっておるといふふうに私は理解しているんです。

今井委員長 そうじゃないです。今まで何枚も意見集約してきたじゃないですか。

川本委員 意見集約はやはり多数決というか、多数決という言葉を使ってはいけないのかもしれないけれども、そういうふうにおっしゃるんだったら、私は組織形態のところは、やはり田中委員長代理と同じです。私は上下一体方式の方が本当はいいと思いますから。

田中委員長代理 委員長が今おっしゃるようなことが本気なら、私は反対します。

松田委員 今までの問題というのは、7人がおおよそ一致したんです。コストダウンをするとか、中村さんの基準をつくるとか、そういうのはみんな7人一致したものだったからよかったんです。しかし、最終答申になってくると一致しない意見が出る。それをどうするかというのを外したら答申にならないし、それから外さないでやるとすれば、それは一つずつの項目について多数の意見はどうであるかということをやると以外に方法がないんです。だって独裁国家じゃないんだから、それ以外に方法ないじゃないですか。

今井委員長 今まで意見集約を大体 23 回ぐらいの委員会からずっとやってきまして、一般道路とか、本四の問題とか、地域分割の問題とか、あるいは保有・債務返済機構の問題とか、新しい建設の問題に関連して債務返済とか料金引き下げとかいろいろやってきたわけです。そこで、あと残っているのは政府等との関係とか、もう一つはファミリー企業とかそういうところが残っているので、政府との関係は行政だからこれは事務局にやってもらったわけです。ファミリー企業の方は、一応書きましたけれども、猪瀬さんから出てくればまた直します。けれども、それ以外のところは全部ここで意見集約してきたわけですから。

松田委員 意見集約してできたものはいいいんです。意見集約したのを変えると言っているわけではないんです。意見集約できてない今の大きな4つの問題とか、そういうのをどうするのかということです。

猪瀬委員 今まで少しずつ皆さんが歩み寄ってきたから意見集約になったので、だからも

うちよつとのところも皆さんで歩み寄るようにすればいいんじゃないでしょうか。

田中委員長代理 だから、中村委員がおっしゃったやり方で並べて、それしかないなら、それが早いというならそれでいいと思います。私は松田さんも皆さんの意見を集約して、大体本人は若干気に入らないところがあるにしてもつくってくださったと思いますが、それを直すよりも両方並べて議論した方が早いというなら、どっちが早いということで今日はどうするかを決めて、明日一気にやればいいじゃないですか。

大宅委員 並べるといふより、重なっているところがあるかなりあるでしょう。今おっしゃったように、本四だとか、一般有料道路とか、それはもう置いて。

猪瀬委員 先ほど事務局の広畑さんが読み上げたときに、ここは一緒だからと言ってぼっぼつと飛ばしていきましたね。飛ばしていったところだけ重ねればいいわけですから、それ以外はいいんじゃないですか。

大宅委員 松田さんはこう書いてあるけれども、これを抜きましたとおっしゃいましたね。そこはやはり問題だと思います。

今井委員長 だから、一番大きくどっちかに決めなければいけないのは、10年後の問題があるんです。その10年後の問題は、これはもう本質的な問題なんです。だから、全部にかかわる問題です。

あとこの会社のガバナンスの問題がありますが、これも書き直さないといかぬと思います。

猪瀬委員 さっき読み上げたときに、広畑さんがこことここは同じですから、違うところだけ読み上げますと言って読み上げたわけだから、その違うところだけ検討すればいいんじゃないですか。

今井委員長 だから、それをやろうと言っているんです。それを明日までにやってください。大変ですけども。

大宅委員 10年が出てきたのは、田中さんとか川本さんとかはもともと資産を持って、始めから民営会社だと思ってらっしゃるのに、保有機構が動いてしまって、それこそ集約されたら、だからその形はなるべく早く外して民営化にしたいというから、その10年が出てきたんですね。と私は理解しています。

田中委員長代理 おっしゃるとおりです。もう時間も時間ですから余りしゃべりませんが、もうここまで来ていますから、だれもがまとめようという気持ちはお持ちなんで、だから猪瀬さんがさっき言ったように、若干の歩み寄りとか、そういうことは必要なんです。もしどうしても歩み寄れないと言ったら、松田さんが言ったように民主主義の国なんですから、そこは多数に従ってもらわないといけないという問題も出てくるかわからないということだと思います。

どんな審議会だって、10人が10人みんなが賛成するなんていうことはあり得ない。

だれかじゃないけれども、100%支持されるなんていうのは、これは危ないんです。7人が7人全部賛成というのは、民主主義じゃないです。

今井委員長 田中さん、結局今まで意見集約したものをベースにして、これからまだ議論しなければいけない問題があれば、これは場合によったら両論併記しなければいけないかもしれないかもしれませんが、そういうことはなるべく減らしたいわけです。ですから、新しい問題提起は困るんです。そういうことを言っているわけです。

田中委員長代理 新しい問題と認識されるのか、新しい問題ではなくて、基本的なところからそれが派生してると認識されるのか、そこら辺の問題でもあろうかと思えます。

だから、例えば私たちが、今やもうセカンドベストとは言いませんけれども、それにいいでしょうと言ったのは、条件つきで申し上げたという経緯も忘れないでいただきたいと思えます。

松田委員 委員長、新しい提案というのは何ですか。例えば、10年後のあれと言っても、前から議論が出ていることだし、それはどうするか決めなかったことだけですし、1割と言った猪瀬さんのものだって、この間のものに出ているし、それからコーポレートガバナ

スをどのぐらい書くかは別にして、極力簡便に私は書いたつもりなんだけれども、これもこの間の川本さんのペーパーでこの委員会でやっていますし、ですから新しいと言われてもそんなのないんです。

今井委員長 要するに、今まで意見集約したものをベースにやりましょうと言っているわけで。

松田委員 それはいいんです。意見集約してないものについてどうするか。

今井委員長 さっき大臣が言われたように、今までの途中経過を報告されたと思うんですが、総理は7人共同で責任を持ってまとめたものを、11月中に出してくれと言われていたわけですから。

田中委員長代理 委員長おっしゃるとおりで、それはそれでいいんですけれども、意見集約したものはしたもので書いていいんです。そこに抜けているかどうかの問題があるんです。

今井委員長 しかも閣議決定に沿って出してくれというのは、もう始めから言われていることで、私が中間報告に行ったときに言われて、大臣が行かれたときにも言われて。だから、閣議決定から外れたことは議論できないわけです。

松田委員 だから閣議決定と何が外れているかをはっきりさせた方がいいです。

今井委員長 そうしましょう。

大宅委員 逆に言ったら、委員長のおっしゃるような形だったら、残りの5人が責任を持ってないと言って下りますと言ったら、どうなるんですか。

今井委員長 だから、私が言っているのは、今まで決まったことを全部書きましょうと言っているわけです。何もこっちに。

大宅委員 だってこれで手挙げて決めたわけでも何でもないから、それは集約したと思っただけなのは委員長で。

今井委員長 今まで意見集約して紙に書いたじゃないですか。

大宅委員 そういいのはいいですよ。

今井委員長 だから、それを全部入れているだけです。

田中委員長代理 問題は、紙に書いて集約しているけれども、その解釈が違うということなんです。

大宅委員 でも抜いたのもあるじゃないですか。ここは松田さんのはこう書いてありますからここは抜きましたとか、のみは抜いてあるとか。

今井委員長 のみは抜いたというのは、松田さんがのみと書いたんでしょう。

川本委員 逆に申し上げますと、意見集約してないことが事務局案にもたくさんあるわけですね。ですから委員長のお話がわからなくなるんです。

田中委員長代理 だから両方並べて議論しましょう。

今井委員長 いずれにしても、明日骨子はまとめましょう。そうしないと間に合いませんよ。

田中委員長代理 努力はしましょう。

松田委員 まとめるのみんな一致しているんでしょう。だから前から土曜日使って、今日と明日でまとめましょうと言っているんです。

猪瀬委員 明日はファミリー企業の問題は少し時間を取っていただきたいけれども、今日のもは用意します。

石原大臣 ファミリー企業の問題は重要ですよ。

大宅委員 どうして今日あがってこなかったんですか。

猪瀬委員 調査が遅れていたのは、事務局と調査会社といろいろあって。それでとりあえずほぼ9割方一致しているということが非常に重要だと思いますから、違うところだけとにかく詰めていくということが一番いいんじゃないですか。

私はきんちと少しずつ皆さん歩み寄ればできると思っています。

今井委員長 それでは、事務局にお願いして、明日そういう項目を一つひとつ詰めていき

ましよう。それで明日中に骨子がまとまるようにいたしまししょう。

とにかく総理から任命されてやっている委員会ですから、総理の意向をよく考えてやりましよう。

猪瀬委員 閣議決定にそくしてずっとやってきたと思います。全員が全然外れてないと思います。それは今井委員長だけ閣議決定にそくしてというのは、皆さん閣議決定にそくしてやっていますから、そこは外れてないと思います。

今井委員長 閣議決定の文言を全部読みながら、いつもいつも言っているわけですから。我々の提案したものが、是非政府によって採用され、法案になるように努力しまししょう。  
坂野事務局長 明日は、ここの会場で午後1時からお願いをいたします。