

猪瀬直樹委員提出資料

平成14年11月30日

11. ファミリー企業の改革

ファミリー企業について (基本認識)

ファミリー企業は、私企業というかたちをとりながらも、実態は道路四公団 OB の天下り先となって、四公団からの外注業務を独占してきた。公団とファミリー企業が一体となって談合を繰り返し、お互いの便宜をはかっていたことは、先に公正取引委員会が指摘したところである。

公団本体が巨額の債務を抱え、国民に高額な通行料金と税金の負担を求め一方で、ファミリー企業は道路ビジネスを独占することで、努力をなくとも利益をあげることができる構造がつくられてきた。国民は、道路公団本体とファミリー企業の両者からの負担を強いられてきたのである。また、ファミリー企業が民間市場を阻害し、道路ビジネスを独占しつづけてきたことが、日本経済に与えてきた不利益ははかり知れない。

そのうえ、これまでファミリー企業に関する情報は「民間企業」であることを盾に巧妙に隠蔽されており、公団とファミリーの構造的な問題点を補足することが非常に困難であった。そのため、国民はそうした現実を知ることすらできないままに、一方的な負担を強いられてきたのである。

今回の改革で委員会が実施したファミリー企業の実態調査の結果、ファミリー企業同士における株式と業務の不自然なねじれ現象、公団 OB を受け入れることによる不公正な取引という事実の一端がようやく明らかになった。

今回の改革にあたっては、本四公団の債務の一部を一兆円を超える国民の税金で処理し、国民に負担を求めたのであるから、これまで国民の道路料金と道路資産に依存して不当に利益をあげてきたファミリー企業については道路公団本体と一体として認識し、道路公団改革の一環として整理・再編すべきである。

天下りや不公正な取引を排除しつつ、民営化のメリットをすばやく実感できる改革が国民に求められている。こうした国民の期待に応えるため、ファミリー企業の改革については、平成 17 年 4 月の新会社発足までに概ね終えていることが重要である。

(実態調査の結果報告)

本委員会では、これまで国民に情報公開されておらず十分に捕捉することが困難であった道路四公団のファミリー企業についての実態調査を実施した。その結果、日本道路公団 OB が 700 社に 2500 人、首都高速道路公団 OB が 300 社に 530 人、阪神高速道路公団 OB が 150 社に 280 人、本州四国連絡橋公団 OB が 90 社に 150 人天下っていることが判明した。これら合計 1240 社のほぼ全社が四公団と取引関係があり、公団 OB の受け入れと公団からの業務受注とが密接に関係していることが明らかになった。

これに対して、本委員会ではファミリー企業の実態調査を行った。(詳細は別紙) その結果として、以下のような考察を得た。

四公団等からの受注が売りに占める割合が高ければ高いほど、その企業の公団依存度が高く、公団と密接な関係にある。

公団からの受注が売上に占める比率の高さに比例して、公団 OB の受け入れ人数が増加し、公団とより密接な関係になっている。

これら四公団 OB の受け皿企業に優先的に業務を発注しており、業務の必要性というよりも OB の雇用の維持という目的から、これら企業が存在していると考えられる。

売上に対する四公団等からの受注割合が 5 割以上を占めている企業には、行政コスト計算書で連結対象とされている「行コスファミリー」以外に 68 社あることが判明した。受注割合を 3 割以上とするとさらに 17 社増加する。比較的情報が明らかにされつつある行コス対象ファミリー企業の陰に隠れて、実質的なファミリー企業が多数存在している。

ファミリー企業間では、株式を相互に持ち合っている実態が確認された。こうした資本のねじれに加えて、ファミリー企業が受注する業務も複雑に入り組んでおり、この業務と資本のねじれの解消が早急に必要である。

以上のような基本認識を踏まえたうえで、以下に示す改革方針を提案する。本委員会は新会社発足までの移行期間、ファミリー企業の改革の指導と監視を継続する。

(改革の方針)

これまで、道路本体事業における維持補修等の管理コストにかかる外注業務に関して外注元と外注先との利益が一致している場合、外注元の利益が外注先の利益よりも優先されるとは限らず、必要以上に高い外注費が支払われ外注先に不当に利益が蓄積される傾向にあることが本委員会の調査等により明らかになった。

よって、ファミリー企業の改革は、外注先の選定を厳正な競争条件を確保した上で行い、市場競争原理によってファミリー企業の淘汰・再編が図られることを基本とする。

- (1) 各公団は、高コスト体質の原因であるファミリー企業との不公正な癒着構造をただちに解消する。来年度以降、各公団はOB受け入れを通じて人的つながりの強い企業とは取引関係を極力もたないこととする。
- (2) ただし、子会社等への外注およびインハウス化がより合理的であると会社が判断する場合はそれを妨げるものではない。子会社化等を行う場合には、「ファミリー企業」に対する国民の厳しい批判及び特殊法人改革の趣旨、現在の四公団の組織・人員規模のスリム化の必要性を踏まえ、厳正に行う。
- (3) 新会社は、道路本体事業にかかる原価を最小にすることで通行料金の低減化を図り利用者の利益を守る公益的な使命を担っている。このため道路本体事業にかかる維持補修等の管理コストは徹底した合理化を行い削減することが求められる。外注費を最小限に抑えるためには、新会社は、子会社・関連会社、ファミリー企業ではなく新会社と利益相反する会社に対して外注業務を発注することを基本とする。

(4) 関連事業等

道路本体事業以外の関連事業や新規事業については新会社が積極的に展開することが望ましい。国は必要な規制緩和等を、新会社発足までの移行期間にただちに実施する。

(5) 関連事業部門の子会社化

道路本体事業との区分経理を明確に行う観点から、主たる関連事業等は新会社の子会社において行うことが望ましい。このために必要な諸手続きを新会社発足までの移行期間に速やかに実施する。

(6) 関連公益法人の取扱い

主たる関連事業である道路サービス施設の建設・管理運営を担当する財団法人については、収益事業部門を株式会社化する。財団法人は所有するパーキングエリア等における建物等を現物出資して、財団法人が全株式を所有する子会社を設立する。財団法人は全株式を各公団に寄付し、新会社が発足時にその全株式を承継する。当該財団法人の収益事業部門の子会社化および各公団への全株式の寄付については、民営化までに早期に公団の責任において行う。

(7) 関連事業の収益の取扱い

関連事業の収益は会社の経営努力で得られたものであり、その利益処分については、新会社の経営判断で行うものであり、貸付料への反映、建設費への義務的な拠出、通行料金の引き下げへの強制などの形で利益処分に国が関与することは会社の自立性を阻害するため、これを禁じる。

13. コスト削減等

(1) 管理コストの削減

新会社は、四公団が平成14年度内に作成する役員退職金の廃止・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計画を踏まえ、自らの経営判断により、人件費を含む一般管理費及び維持管理費について更に踏み込んだコスト削減計画を作成し、公表する。

(2) 維持管理に係るコスト削減

民営化当初に設定する新会社の維持管理に要する費用（人件費等の一般管理費を含む。以下同じ。）は、具体的な業務の必要性に立ち返って徹底的に見直す。現在の四公団の維持管理に要する費用の合計額から概ね 3 割以上の縮減を目指す。新会社は上記のコスト削減計画に基づき、維持管理に要する費用の更なる削減を行うものとする。

(3) 料金収受のオートメーション化

維持管理費用の大幅削減や多様な料金体系の実現を図るため、料金所のオートメーション化により無人化を早急に進める。ETC 化については、車載器が高額であること、その使用に伴う割引等利用者メリットの付与が極めて不十分であることのほか、料金所の ETC 化も大幅に遅れる等、普及策が不適切であった。ETC 化またはより適切な、利用者の立場に立った新たな料金収受システムの構築を図る。

(4) 外注業務の取扱い

新会社の維持・管理業務の外注業務については、具体的な業務の必要性そのものを厳しく見直し、どうしても必要とされる業務のみを選別する。その上で発注を必要とするものについては、遅くとも 2003 年 1 月までに競争入札におけるファミリー企業に有利な排他的入札参加条件を撤廃し、競争条件の確保を徹底するとともに、更なるコスト削減を実現する。また、新規参入目標を設定・公表することにより、新規参入を促進する。

(5) 管理業務のコスト削減による増益の取扱い

民営化の時点で見込まれる管理業務のコスト削減を超える新会社によるコスト削減努力は、会社の経営努力により得られた利益であり、料金引下げに強制する制度は採用しない。

(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、DB、CM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。

1 5 .民営化に向けて直ちに取り組むべき措置(ファミリー関連部分抜粋)

(3) 四公団は、自らの責任においてただちに、ファミリー企業・関連公益法人の整理に着手する。(1 1 . 参照) 道路サービス施設の建設・管理運営を担当する財団法人については、収益事業部門を株式会社化する。財団法人は所有するパーキングエリア等における建物等を現物出資して、財団法人が全株式を所有する子会社を設立する。財団法人は全株式を各公団に寄付し、新会社が発足時にその全株式を承継する。

(4) 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平成 1 4 年度内に撤廃する。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。

(5) 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化などオートメーション化による無人化を早急に進める。四公団は、平成 1 4 年度内に作成する総額人件費抑制計画を盛り込んだコスト削減計画を確実に実施する。

(6) 四公団は、平成 1 4 年度内に、上記 1 3 . (6)・(7) の規格構造等の見直し、発注・契約方式の見直しに沿った建設コスト(人件費を含む。)の削減計画を作成し、確実に実施する。

1 . 特殊法人に対する官公需法の適用について

- ・ 特殊法人（四公団）に対しては、官公需法の適用があり、数値目標を定めた上で中小企業者に対して優先的に発注を行わなければならないこととされている。（官公需法第3条）

官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律（昭和四十一年法律第九十七号）
（受注機会の増大の努力）

第三条 国等は、国等を当事者の一方とする契約で国等以外の者のする工事の完成若しくは作業その他の役務の給付又は物件の納入に対し国等が対価の支払をすべきもの（以下「国等の契約」という。）を締結するに当たっては、予算の適正な使用に留意しつつ、中小企業者の受注の機会の増大を図るように努めなければならない。この場合においては、組合を国等の契約の相手方として活用するように配慮しなければならない。

官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律施行令
（昭和四十一年政令第二百四十八号）
（国等の定義）

第二条 法第二条第二項の政令で定めるものは、次のとおりとする。

- 一 （略）
- 二 ……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…
- 三～七 （略）

2 . 入札参加資格の見直しに対する法的担保について

- ・ 四公団に対して、発注実績等の入札参加資格要件の見直しを求める法的措置としては、明示的なものはないが、主務大臣からの一般的監督権に基づく命令が考えられる。

（例：日本道路公団法第34条）

日本道路公団法（昭和三十一年法律六号）
（監督）

第三十四条 公団は、国土交通大臣が監督する。

2 国土交通大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、公団に対して、その業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

機構から会社に（10年後に）資産移転する問題点（税務面）

・固定資産税

民間会社が道路を保有するのであれば、永続的な収益事業としての資産となり、公共財産として無料開放されないこととなり、非課税の可能性が消滅。

（参考）国鉄改革に際してとられた特例措置等を参考にした大幅な軽減を目指すこととなるが、どういう措置をとりうるかは税制改正事項であり、確たることはいえない。いずれにせよ、改革の際の特例措置は10年で切れるのが原則であり、その後は税負担が増える。（なお、三島JR、JR貨物は厳しい経営状況等から10年経過後も法律改正により二度にわたり5年間延長されている。）

・法人税

土地相当分も含めて道路利用権を償却するということで新会社の税負担を軽減するというスキームが10年でとぎれ、買い取り後は土地の償却ができないため、税負担が増える。

（注1）機構が存在する間は、道路利用権（土地＋償却資産）を耐用年数（約50年）に従って減価償却できるが、買取り後は土地以外の償却資産のみを減価償却していくこととなる。

（注2）承継債務の返済は、利子を除き損金に計上されない。従って、返済額を増加させて返済のペースを早めても、その増加分だけ税負担が軽減されるわけではない。