

今井委員長提出案

平成 1 4 年 1 2 月 6 日

本委員会は、本年 6 月の初会合以来計 3 5 回にわたる審議を重ね、その結果に基づき、本委員会の意見として別添 1 及び別添 2 のとおりとりまとめ、提出する。

本委員会は、「特殊法人等整理合理化計画(平成 13 年 12 月 19 日閣議決定)」に基づき、これを前提としてその具体化へ向けて、これまでの間、意見集約を重ねつつ審議を進め、既に実質的には多大な成果を挙げてきている。その成果は、次に挙げるような事項であるが、どの事項をとっても、本委員会であるからこそ得ることができたものであり、特殊法人改革の先鞭となるにふさわしい内容となっている。

- 民営化の基本方針の確立、これによる債務の確実な返済
国民負担の最小化を基本原則とし、なるべく早期の債務返済を確実にを行うこととし、民間企業としての自主性の確保、効率的な事業経営、抜本的なコスト削減等の民営化の基本方針を確立。
- 新会社が今後行う建設投資の歯止め
新会社が行う建設投資について、新たな交通量推計に基づき、「債務は総額を減少させつつ、かつ、一定の期間内に削減する」、「新会社の主体的判断」等の歯止めを明確にすることにより、これまでの建設計画の大幅縮小を方向付け。
- 新会社及び保有・債務返済機構の設置
新会社は特殊会社として設置。また、債務を確実に返済することを最優先として、公租公課による資金の外部流出を避けるため、保有・債務返済機構を設置。
- 建設コストの大幅削減(2割)
規格変更、工法、契約方法等の見直しにより、高速道路の建設コストについて、概ね 2 割のコスト削減方法を具体的に提示。
- 新規建設の優先順位の基準作成
高速道路建設の優先順位を、採算性のみならず、事業効率や住民生活の利便性等の外部効果を含め、数字によって具体的に表す客観的基準を確立。これにより、公共事業の透明性、信頼性の大幅な向上に貢献。

- 将来の交通需要予測の精度の向上
将来の交通需要予測について、科学的な根拠に基づき国土交通省に予測の修正を求め、より精度の高い推計を行わせることとし、客観性・合理性の向上に大きく寄与。
- 料金の引下げ
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による料金の引下げを行う方針を確立し、特に本四架橋、アクアラインについて料金の大幅な引下げ方針を提示。
- 地域分割
新会社について、民営化実施時期までに5つに地域分割する方針を確立。キャッシュフローをベースに検討し、収支率等が分割後の会社間で極端な差が出ないようにすること、首都高速、阪神高速については現行ネットワークを核として検討すること等、具体的な分割の視点を提示。
- 本四公団の債務処理
本四対策について、料金の大幅な引下げ（2分の1程度）と債務の適切な処理を同時に進めることとし、これについては、本四料金、国の出資、地方出資（15年程度の延長）及び道路料金の活用並びに所要の債務カット（国の道路特定財源）により行う方針を確立。
- 関連公益法人、ファミリー企業の改革・管理コストの削減
関連公益法人の収益事業部門の廃止及び道路サービス施設の新会社への移転。規制緩和等により関連事業の積極的な展開の条件を確保。また、ファミリー企業の実態を多角的に洗い出し、これを国民の目に明らかにするとともに、外注業務における競争条件の徹底的な確保を通じた管理コストの大幅な引下げを実現する方途を提示。
- 民営化に向けて直ちに取り組むべき措置
施行命令の全面執行の見直し、企業会計原則に基づく財務諸表の作成・公表、発注契約方式の見直しや新規参入の目標設定によるコスト削減の計画的実施等、民営化の実施の前に、かつ、民営化の準備のために、実施に移すべき事項を具体的に提示。

もとより、これらの成果は、「特殊法人等整理合理化計画」の具体化のために本委員会に求められた課題に着実に応えるものである。

しかしながら、以上の成果を挙げつつも、なお主として次の4点について、本委員会においては、基本的な考え方の相違を克服することができず、意見集約に至らなかった。

- ・ 新会社による道路資産の買取・保有
- ・ 新会社による今後の道路建設における既存のネットワークからの料金収入の一部活用
- ・ 新会社が支払うべき貸付料の具体的な設定方式
- ・ 料金の総額1割引下げ

なお、相違するそれぞれの主張は、別添1及び別添2の各該当部分に記述されているとおりである。

本委員会における論議は、全て公開の下に行われ、かつ、議事録も公表されている。上に述べた成果とともに意見の相違点は、これらによって既に具体的に明らかにされている。

政府においては、上に挙げた成果を含め、本委員会におけるコンセンサスを着実に実現するため、早急に具体的な検討作業に取り組むよう、本委員会として強く要請するものである。

別添 1

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35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。

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。

必要性の乏しい道路建設をストップし、現在の約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確実に返済していく

別添 2

(見本)

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だ結果である。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