

第 38 回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成 15 年 1 月 31 日（金）14:00 ~ 16:40

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）

田中委員長代理 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 38 回会議を始めます。年が改まって最初の委員会であります。本年も引き続きよろしくお願いいたしたいと存じます。

なお、本日は今井委員と中村委員が所用のため御欠席。

松田委員が、体調を崩されて御欠席。

石原大臣と根本副大臣が、所用のため御欠席となっております。

川本委員は、午後 4 時 20 分を目途で退席予定であります。したがいまして、本日は午後 4 時 20 分までの会議といたします。

まず、事務局から資料の確認などをお願いいたします。

坂野事務局長 お手元にお配りしてございます資料の点検を兼ねた確認をさせていただきます。

まず、議事次第、配布資料一覧、本日のヒアリングの出席者の一覧がございます。

その下に、資料 1 というのがございます。これは昨年 12 月 17 日の閣議決定でございます。これから行革事務局から御説明をいただく資料でございます。

資料 2、これがその後の国交省のヒアリングのための資料でございます。

資料 3、これは昨年から検討いただいております、意見書の参考資料の関係の資料でございます。3 - 1、3 - 2、それから番号はございませんが、横長の資料、それから縦長のちょっと分厚いものがございます。

その下に、資料の 4 は、これは今日の最後、今後のスケジュールについて若干御相談をさせていただくための資料でございます。

一番下は、本日の施政方針演説でございます。午後 1 時から行っておりますが、御参考までにお目にかけるものでございます。

以上でございます。

田中委員長代理 それでは、本日の議事に入ります。本日は、まず内閣官房特殊法人等改革推進本部事務局からのヒアリングを行い、続いて国土交通省からヒアリングを行いたと思います。

それでは、委員会意見提出後、昨年 12 月 17 日に行われた閣議決定について、特殊法人等改革推進本部事務局から御説明をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

熊谷特殊法人等改革推進本部事務局次長 事務局次長の熊谷でございます。よろしくお願いいたします。座って御説明させていただきます。

資料1をごらんいただきたいと思います。道路関係につきましては、空港と政策金融と併せまして、12月17日に閣議決定されたということでございます。

本委員会の意見につきましては、既に御案内かと思えますけれども、12月の10日に閣議に御報告されたところでございます。その際の総理発言の要旨につきましては、前々回の本委員会で配布され御紹介があったと聞いております。

繰り返して恐縮でございますけれども、関係部分を読み上げさせていただきますと、今後この意見を基本的に尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、必要に応じ与党とも協議しながら、政府として改革の具体化に責任を持って取り組んでいきたいと考えているという御発言があったところでございます。

本日御説明いたします道路関係の閣議決定の案文、これはこの総理発言をベースに文章化したものでございます。前回の委員会におきまして、逐語的に翻訳されたしという御意見・御要請がございましたので、そのような御説明をさせていただきたいというふうに思います。

まず、「基本的に尊重する」というくだりでございます。御案内のとおり委員会設置法におきましては、政府は委員会の意見を受けて施策を講ずるというふうにされております。今後、委員会意見を尊重しながら、政府において改革の具体化に向けて検討することを明らかにしたというものでございます。意見を尊重するという政府の基本的姿勢を明らかにしたものであるというふうに御理解いただければと存じます。

次いで、「これまでの同委員会の成果を踏まえつつ」というくだりでございますが、大きな成果があったということは、衆目の一致するところでございます。その成果を踏まえるという趣旨でございます。

次いで、「審議経過や意見の内容を十分精査し」ということでございますが、今後検討、立案を進めるに当たりまして、意見の内容はもとよりのことでございますが、とりまとめに至る議論の経過、これらを十分理解しておくことが必要であるというふうに考えております。これを明らかにしたものであるというところでございます。

意見書の内容を十分理解するためには、それに至るさまざまな御議論をフォローする必要があるということで、審議経過についても精査するという記述をさせていただいたということでございます。

そして、「必要に応じ与党とも協議しながら」というくだりがございます。道路四公団の改革につきましては、特殊法人改革の言わば象徴的な課題であるということで、その実現のためには政府・与党が一体となって責任を持って取り組む必要があるということで、その旨を記述させていただいたということでございます。

次いで、「建設コストの削減等直ちにに取り組むべき事項、平成15年度予算に関する事項、今後検討すべき課題を整理した上で」というくだりがございます。本委

員会の意見におきましても、直ちに取り組むべき事項ということが指摘されているところでございますが、更に12月17日というのは15年度予算案の決定を控えておった時期でございますので、措置すべき事項。そして、今後検討すべき課題を整理いたしまして、できるものから早急に取り組むことを明らかにしたという趣旨でございます。

最後、「所要の検討、立案等を進める」ということでございますが、道路四公団改革、いよいよ具体化の段階に入ることになりまして、直ちに取り組むべき事項、予算関連事項、今後検討すべき課題について、それぞれの事柄に応じて必要な検討、立案を進めるという趣旨でございます。言わば定形的な言い回しというふうに御理解いただければというふうに考えております。

とりあえず、御説明は以上とさせていただきます。また、御質問がございましたら。

田中委員長代理 ただいまの御説明について、御質問・御意見などがあれば、どうぞよろしく願いいたします。

猪瀬委員、どうぞ。

猪瀬委員 今後検討すべき課題を整理したのが意見書なんですね。ですから、今後検討すべき課題を整理した上でというのは、整理してあるんだから、よくわかりにくいんですが、これも定形的なということなんですか。

熊谷次長 そこは、所要の検討、立案を進めるという言い方が定形的な言い回しだという趣旨でございます。

猪瀬委員 もう一つ、今後検討すべき課題等を整理した上でというのは、どういう意味でしょうね。

熊谷次長 まず、建設コスト等、これは委員会意見にも書かれておるところでございますし、予算に関連する事項、それと言わばあんこの部分ということが今後検討すべき課題ということかと思えます。

羽深特殊法人等改革推進本部事務局参事官 そういう意味では、整理した上でというのは、直ちに取り組むべき事項と、15年度予算に関連する事項と、今後検討すべき課題というのを整理してという意味でございます。

猪瀬委員 3つに整理したというわけですね。

羽深参事官 委員会の内容を、その3つに分けてきちんとやっていこうという趣旨でございます。

猪瀬委員 わかりにくいですね。

田中委員長代理 ほかにございますか、大宅委員。

大宅委員 意見を基本的に尊重するというのと、委員会の成果を踏まえてというのは同じことだと思うので、わざわざこれを入れたのは何か意味があるのかなとい

うのが1つ。

それから、さっき審議の過程をちゃんとわからないといけないのでという言い方をなさったんですが、内容を十分精査して何か違っているとかが、こいつはおかしいじゃないかというところを見付けたときはやらないという意味でしょうか。それが2つ目。

それから、改革の具体化に向けて、さっき所要の検討、立案等をというのは、これは定形的とおっしゃったんですが、例えば下の国際空港の場合は、それぞれ以下のとおり単独で民営化を進めると簡単に書いてあるので、改革の具体化を進めるではなかった理由というのは、何々でしょうか。

以上3つです。

熊谷次長 まず、3番目の方からお答えしたいと思いますが、国際拠点空港につきましては、国土交通省の方で検討をいたしてきたところでございます。内容的には、特殊法人等整理合理化計画に沿ったものというふうに理解しておりますが、まさに実施官庁が検討し、それを今後具体化を図るということでございますので、所要の検討、立案等を進めるという記述はあえてその必要がないんじゃないかというふうに理解しておるところでございます。

それと、精査でございますが、決して意見の内容なり、議論の経過が適正であったかどうかといったことをチェックするという趣旨では全くございません。辞書等で調べますと、精査というのは詳しく調べるというふうに載っておるところでございます。具体化を図る上で、意見の内容、審議経過を十分理解するために調べる必要があるというふうに御理解いただきたいと思っております。

それと、基本的に尊重するとの方針の下ということと、委員会の成果を踏まえつつというのがダブリではないかという御指摘でございますが、やはり尊重という言葉が閣議決定の中に、非常に重い言葉でございます。これを盛り込みたかったというのがまず1つございます。

それと、本委員会の成果、これにつきましては先ほども申し上げたとおり、多大な成果があったということも強調したいということで、そういう成果を踏まえつつということで、記述させていただいたということでございます。

田中委員長代理 ほかにございますか。川本委員。

川本委員 2点お尋ねをしたいと思っております。今、精査というのを詳しく調べるというふうに御解説いただいたんですけれども、具体的にお役所としてはどのようなことをなさることが精査するの意味なのかということが1点。

2点目、直ちに取り組むべき事項と、予算に関連する事項と、今後検討すべき課題等を、既に3つのカテゴリーに分けてお考えなわけですけれども、その3つのカテゴリーにお分けになる根拠。

例えば、直ちに取り組むべき事項としては、もう既に建設コストの削減は直ちに取り組むと考えるおられるけれども、それ以外のことは直ちに取り組むべきとはお考えにならないのか、その辺について御説明をいただければと思います。

熊谷次長 まず、精査についてでございますが、要は、よく調べて今後の具体化の検討を行っていくということでございますが、十分理解をしていくという趣旨で書いておるところでございます。

直ちに取り組むべき事項といたしまして、例えば建設コストの削減、ファミリー企業の抜本的見直し、あるいは民間企業の会計原則に基づく財務諸表の作成等が一応例示として考えられると思います。

予算関連につきましては、また後ほど国交省の方からお話があると思います。

田中委員長代理 猪瀬委員、何かございますか。

猪瀬委員 これについてはないです。

田中委員長代理 御説明ありがとうございました。私から1つ2つ。通常、これは大体第2臨調のときからですけれども、こう長々と言わないで、最大限に尊重するというだけの表現でした。熊谷さんはそのときまだお若かったと思いますが御記憶と思いますけれども、その後大体行革関係については最大限尊重するということがあったと私は記憶しております。最近の閣議決定、これはうちの事務局で調べてもらえばいいか、あなたの方でいろいろ調べられたかどうか知りませんが、1つは最近各審議会で、答申とか意見とかお出しになりますけれども、大体こういうふうに懇切丁寧に書く習慣になっておるのか、例を全部調べておられると思いますが、最近はどういうことかということをおひとつ教えてもらいたいということ。

2つ目は、私の印象ではとにかく形容詞がたくさんあって、それぞれが好きなように理解すればいいということかもわからないけれども、基本的に尊重すると、尊重すると言えばいいのに「基本的に」と、基本的でないところは尊重しないということかもわからないけれども、しかもそれも単に「方針」であると。

それから、十分精査するというのは今おっしゃったとおりかも知れませんけれども、委員会がいろいろ苦労して調べまとめた意見を、善意に取れば政府の方が一生懸命どういう意味なのかということ詳しく調べるんだというふうに今の御説明では取られますけれども、悪く取ると、意見の内容を政府においてもう一回きちんとチェックしてみるというふうにも取れるというふうに思います。与党とも協議すると、こんなこと当たり前の話であって、あえてここに書くというのはどういうことかなと。

要するに、何でもありのような書き方がしてあるというような印象、これは私の感想であります。

事務的な話ですが、こういう案をおつくりになって、各省協議というのはなさっ

たのかなさらなかったのか、行われたとすれば、いつ時点で各省に投げられたのか、それは意見を聞くつもりでやったのか、一方的にやったのか、聞く耳は持たないという格好でおやりになったのか、つまり総理の御発言をベースにしたという冒頭の御説明がございましたから、とにかく総理の御発言等々を踏まえて、しかも大臣も同じ人であるから、うむを言わずこういう閣議決定にするよということで投げられたのか、そうではなくて一応聞く耳は持つということでお投げになったのか、そこら辺はどうなんですか。極めて役人的な発想で悪いんですけども。

熊谷次長 案文を各省に、こちらの事務局も含めましてお届けいたしましたのは、前日の昼ごろでございます。

道路公団の関係はちょっと置きますが、国際拠点空港、この関係は先ほど申し上げたとおり、国交省がこれまで検討してきたことを、言わば閣議決定でオーソライズしたという性格のものでございます。そういうことで、協議というような余地はほとんどないということでございます。

田中委員長代理 途中ですが、そのことを逆に言うと、国交省はそちらでおつくりになったものを、よほどの場合があれば別として、まあいいかということですか。

熊谷次長 当然、特殊法人等整理合理化計画を推進するという立場がございまして。監視するという立場もございまして、当方十分精査させていただいたところでございます。

政策金融機関につきましては、経済財政諮問会議、この場におきましては、ずっと検討がされてまいりました。ただ、その場に政策金融関係の関係大臣が皆さん出席した上でとりまとめられたものでございますので、これは協議の余地もまさにないということでございます。

道路公団の関係につきましては、案文の作成に非常に時間を要しました。そういうことで、前日御連絡するという事になった次第でございます。

ただ、今回政府として責任を持って対応方針を決定するというスタンスで臨みましたので、積極的にこちらに御意見を求めるという形は取っておりません。

従来、いろんなスタイルがあるうかと思えます。事実上意見を求めるということもあろうかと思えますが、それはいろいろあるんだというふうに理解いたしております。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。いろいろまだあると思えますが、推進本部事務局の方は、御退席いただいて結構でございます。

どうもありがとうございました。

(内閣官房特殊法人等改革推進本部事務局関係者退室)

(国土交通省関係者入室)

田中委員長代理 それでは、続いて国土交通省から15年度予算、通常国会提出法

案、及び今後の改革への取り組みなどについて御説明いただきたいと存じます。

よろしく願いいたします。

佐藤国土交通省道路局長 それでは、お手元に資料の2という形になっております。ヒアリング資料として用意いたしましたものを御説明申し上げます。

早速ですが、見ていただきますと、目次になっております。「15年度予算関係について」それから「『意見書』に示された事項に関する取り組みについて」、大きく2つに分けまして、それぞれこの項目に挙げてありますようなことを記述してございます。

1ページから、まず「各公団の15年度予算政府案について」でございます。コスト削減の取り組みを進めながら、必要な国費と事業費を計上させていただいたということでございます。おおむね、概算要求の額と、その後の状況変化で精査してという形でございます。高速自動車国道の建設費につきましては、9,160億円ということで、概算要求と同額、前年度同額という形でございます。

後ほど御説明申し上げますが、高速自動車国道につきましては、新直轄方式ということで、国と地方で税で実施する事業というものを予定させていただくということにさせていただきましたので、政府案の中ではとりあえず前年同額、概算要求と同額としておきまして、これはまた今、整備計画で実施させていただいている中から、選ばせていただくような形になります。その後の調整が多少出てこようかということでございます。

管理費関係につきましては、後ほども御説明申し上げますことにはなりますが、極力節減を図るということで、予算上も全平均でござんいただく0.95という形で縮減を図る姿勢で望みたいと思っております。

本表以外に、本州四国連絡橋公団につきましては、有利子債務を50年間で確実に償還することから、御提言もいただきましたが、有利子債務の一部を一般会計に承継して、自動車重量税により早期に処理するという形をお願いするということになりました。

現行の出資は、国と地方ともに、平成24年度まででございますので、これまでの国と地方のお約束の前提として、24年までというのを10年間延長させていただくというお願いをしているところであります。これは、現在関係の府県市とも調整中という形でございます。2ページ目、そういう意味で15年度より新直轄方式というものをお願いしたいと思っております。基本的な考え方といたしましては、新しい会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担、国が3、地方が1ということで、提携・連携しながら、協力しあって、新たな直轄事業を導入すると。

御意見の方は「今後の道路建設について」ということで、意見書の中で合併施行

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というふうに記述していただいているところでございます。

時期的にはたまたまと申しますか、実は平成 15 年度より、自動車関係の諸税が、これまでの暫定税率、例えば揮発油税で申し上げますと、本則税率国分は 24 円 30 銭、これを倍にして 48 円 60 銭の暫定税率でお願いを申し上げている状態であります。これが平成 15 年度から変わるということでございますので、そのまま延長させていただいて、延長すると同時にいろんな手当をする時期ではあるということ、15 年度をお願いをするということにいたしましたところでございます。

3 ページでございますが「直轄方式で整備する路線の考え方」でございます。

対象路線の考え方といたしましては、料金収入によって管理費を賄えない路線など、新しい会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間。

具体的な区間の決定につきましては、収支見通しなどの精査や、関係地方公共団体の意見の聴取、何分にも関係地方公共団体からも負担をいただきながら、ともに協力して実行していくという形でございますので、意見を聴取し、また関係機関と調整の上で、制度的には国幹会議の議を経て決定するということになっております。

法律の方を通していただければ、2、3 か月はかかるんじゃないかと思っておりますが、そうした調整をしまいたいということでございます。

全体の投資規模につきましては、できる限り少ない財政負担で、高速道路のネットワークを整備するという観点から、コストの削減や、新会社による投資可能額を踏まえて、約三兆円を現時点での目安として、今後の交通需要とか、金利の動向などを踏まえて、必要に応じて見直すものとするということでございます。

15 年度予算の政府案については、どういうふうに考えているかということでございますが、15 年度の事業費は、国幹会議の開催など、事業実施準備のための所要の手續に期間を要することなども考慮いたしまして、もう一つは全体の予算の中で、どれだけこうした新しい事業に振り向け得るか、いろんな観点からの検討というものも必要でございました。そういう意味で、事業費といたしましては、約千三百億円、国費で約千億円を計上させていただいているということでございます。政府案としては、こういう形であります。

もう一つ申し上げますと、おおむねの総事業費を 3 兆円程度という形で考えているわけでございますが、平年度化する場合と申しますか、一定のペースで建設を、できるだけ早い方が望ましいことは望ましいんですが、そうは言っても予算の制約があるという中で、一定のペースで建設していく、これをおおむね 2,000 億円ぐらいの事業費を毎年度振り向けたいと、これはどこでも決まっているわけではなくて、私どもが予算をお願いする上での説明事項として申し上げているわけでございます

が、そうしますと大体国と地方が3対1でございますので、地方の負担が、そのままですと500億円出てくるわけでございますが、こうした直轄事業の場合には、それぞれの都道府県の財政力等に応じて、負担の補正等もございます。

それから、北海道につきましては、国の負担が10分の8.5という負担の割合、沖縄につきましては10分の9.5というような負担の割合でお願いしようかなというふうにも考えておりました、そういう意味では、恐らく地方公共団体の方の負担は、その場合400億円前後、これは選ばれる路線と都道府県にもよるわけでございますが、それを予定しております。

その場合に、先ほど申し上げました来年度税率を継続をお願いするという観点から、実は道路関係の諸税の中で、自動車重量税は実は国と地方の配分の割合が、それこそこれも国が4分の3、地方が4分の1、自動車重量税総額を配分しあっているという状態であります。これを地方の配分を3分の1にする、逆に言いますと国の方は3分の2にするという形に変えさせていただくと、重量税の方は総額が1兆1,500億円ぐらいということでございますので、その12分の1が国から地方へ移譲されるという形になります。ざっばくに申し上げれば1,000億円ですが、来年度おおむねのところでは約九百三十億円。これが市町村に譲与されます。譲与されるものは、更に地方の道路税というものがございまして、これはガソリン税の方の地方分でございます。これは、今度市町村と都道府県で配分しているということでございますので、その配分割合を若干変更していただいて、おおむね都道府県と市町村にそれぞれ、半分ずつぐらいが国から地方への道路関係の財源の譲与という形にさせていただくと。

そうしますと、さっき申し上げました、毎年度平年度化した場合に新直轄方式で事業をやらせていただきたいというお願いの部分が、地方の負担がおおむね400億円ぐらい、かなりばらつきが出てくると思いますが、そういうことでございまして、それに地方への道路の税源のあらかじめの譲与分として460～470億円という形で、今回税率を延長させていただくと同時に、そうした配分の変更をお願いするという形なものですから、5年に1度といいますか、また5年間こうした配分割合でお願いするということになるかと思っておりますので、そういう意味では地方の負担は出るのは出ますが、総額の面では国と地方の配分において実質的な裏付けを、今回の措置としてやっていただくというお願いをしているところでございます。

4ページ、3番目「民営化推進委員会で取りまとめた基準の適用に関する検討状況」を申し上げたいと思っております。

建設中路線の取り扱いについての基準につきましては、委員会におけます基準に関する御審議も踏まえまして、今後の調査研究結果の成果の蓄積を基にしまして、適切な評価が可能となるように、基準の具体化を図ってまいりたいと思っております。

具体化の方法につきましては、道路全般の新しい事業の採択に当たって、評価手法等について従来からいろんなことをやってきておりますが、更に新しく道路に関する5か年計画、これが12次の5か年が平成14年度まででございますが、来年度以降は5か年という形ではございませんが、また省全体として社会資本整備の重点化計画というものをまた国会にお願いすることにしておりまして、そういう意味で1つの契機でございますので、道路事業評価手法検討委員会というものをお願い申し上げて設置いたしましたところであります。これは、道路事業全般について、道路の事業評価、政策評価の在り方について勉強していこうと、今までの蓄積を更に高めていこうということでございますが、この中で建設中の高速自動車国道につきましても、その評価の在り方について具体的なケーススタディとして、いろいろ御審議いただいて御指導いただくということにしております。検討委員会の結論が出ましたら、国土交通省におきまして基準を決定した上で、建設中路線に適用してまいりたいと思っております。

従来、もともと道路事業の事業評価について、新しい道路事業を採択する場合、それぞれの種別に応じまして、例えば直轄の国道であれ、それこそ高速自動車国道であれ、あるいは歩道の整備等につきましても、ある種の評価基準をいろいろ検討しながら、マニュアルを持ってやってまいったわけでございますが、更にそれを深めて高速自動車国道の場合には、特にケーススタディとして御審議をいただいて、御指導いただくということにしたということでございます。

なお、この道路評価手法の検討委員会の委員長は森地先生でございますが、本委員会でいろいろ御審議されて、いろんな基準を中村先生がお考えをお出しになられているという状況もございますので、中村先生にはまたそういう面からの御指導を、引き続きお願いしたいというふうに思っているところでございます。

5ページ、直ちに取り組みべき措置に示された事項に関しましての検討状況、あるいはスケジュールでございます。

猪瀬委員 田中委員長代理、これずっと終わりまでいくと、最初の方がわからなくなってしまうから、途中途中で3つぐらいに区切って、ここら辺までで1回、ここら辺までで1回やって、最後にまた全体でやった方がいいと思います。じゃないと通り過ぎていってしまいますから。

田中委員長代理 いろいろ疑問に思っていること、あいまいなところは確かにありますから、佐藤さん、御説明の都合があると思いますが、今の趣旨を踏まえてもし分けられれば、区切りごとに質問させていただいたらいかがでしょうか。例えば1が「15年度予算関係について」、2が「『意見書』に示された事項に関する取組みについて」ですね。2でも2つに分けた方がよければ分けていただいてもいいけれども、説明しやすいところで区切っていただく。今、私もそういう感じがしており

まして、全部聞いていると初めの方で疑問に思っていたことが途中で見過ごされる恐れがありますね。どうでしょうか。

佐藤局長 そういう意味では、今のここがたまたま 15 年度予算関係についてというところで。

田中委員長代理 そうですね。そうであれば、ここで中断していただいて、時間は 4 時までと一応決めてありますので、適宜議論しながら進めていただければと思います。

佐藤局長 恐縮でございますが、そういう意味ではいろんな法律関係もいろいろなところをお願いしまくっている状況なものですから、時間の方もよろしく願いたします。

田中委員長代理 わかりました。それでは、どうぞ、今のところまででいろいろ御質問があると思いますが。

猪瀬委員。

猪瀬委員 どんどん通り過ぎていってしまうので、こんがらがっていってしまうんだけど、まず一番気になっていることから入っていきたいんですけど、この 2 ページの新直轄のところにいる確認したいんですけど、この新直轄ということと、今のお話のおしまいの方にありました基準の問題とが、非常に絡み合ってくるというふうに理解されますが、まず新直轄というのは当然ながら 9,342 キロの内側であるということによろしいわけですね。それは当然のことだと思いますが、まず確認します。

佐藤局長 そうなことだと思います。当分の間は新しい直轄方式として、さあどうしようかという対象になり得るのは、既に整備計画の出ている 9,342 の中でどうするかという御議論かだと思います。当分の間はですね。

猪瀬委員 当分の間というのは。

佐藤局長 制度として、実は今までは高速自動車国道の法そのものでいくと、国が高速自動車国道を計画し実施すると。そしてその負担は、国が 10 分の 10 という形になっておったんです。実はそこは空振り規定と言いますか、昭和 32 年にできた法律で、実際は道路公団に有料道路として施行を命令していると。それが施行命令ということだと思ふんです、今回、その部分、10 分の 10 を 4 分の 3 以上というような形で直していただいて、そして地方の負担も出てまいりますという状況の中で、高速自動車国道の整備を国がやる場合には地方も負担していただきながらやっっていこうという整理をしたものですから、それがではここまで限定をという形には、法律的には限定はしていない。ただし、9,342 をまずどうするかということが一番大事な問題でございますので、そこから始まるということでもあります。

猪瀬委員 高速国道法の第 20 条を改正するということがここに絡んでくるわけ

ですね。そこの部分をきちんと入れないと、この新直轄ができないということなわけですね。

いずれにしろ、その9,342の内側でやるのは当然のことですが、その場合に我が委員会としては意見書を出して、基準があるということで基準を出して、その基準に基づいてやるべきであると決めたわけですが、その場合に、基準というのは単純な話で、上から優先順位が見えてくるようなものであるわけですが、その優先順位が見えてこないこの新直轄、せっかく予算を取って始めるに当たっても、皆さん各地方の議員の方、あるいは県知事の方が、うちへ先によこせと言うに決まっているわけですが。そういう陳情は、もう始まっているというふうに聞いておりますけれども、ところが今の道路局長の説明であると、6～7月ごろに国幹会議だということですが、いずれにしろその基準がどうなっているのかさっぱりわからないんですが、委員会の基準で決めるということになっておりまして、その委員会の基準が今あいまいな状態に置かれておるわけですが、意見書でもはっきり基準を出してということになっていきますが、その基準に基づいて優先順位を決めていかなければいけないわけですが、この現状の話によると、どういう順番になるかさっぱりわからないですね。

つまり簡単に言うと、道路をつくる場合に、御承知のように民営化会社がつくると、今までどおりだと道路公団がつくっていた、これを民営化会社がつくる。あるいは、その場合に特に合併施行とかいろいろやり方があって、いろいろな順番があって新直轄はほとんど民営化会社の負担がないものを新直轄と考えておられると思うので、そうすると優先順位としては後ろの方のものになるんだと理解しているんですが。

あるいは、合併施行の方も新直轄が絡んでくるのか、この辺もよくわからないんですが、それも含めて、基準の問題と絡めてお尋ねしたいんですけども。

田中委員長代理 それに関連して、4ページの基準の決定、適用、こういう委員会を設けられるわけですが、いつという目途を書いてないですね。今の質問にも関係してくるんだけれども、一番始めにやらないければいけないことだと思うんです。

だから、この基準の決定、適用について、この委員会は、いつを目途にしていらっしゃるかということをお聞かせください。

その関連でもしあれば、一括して答えていただきますが、ありますか。

川本委員 同じ観点なんですけれども、この4ページを拝見すると、1番で「委員会における基準に関する審議も踏まえ、今後の調査研究成果の蓄積をもとに」とあります。これからまだまだ蓄積して、それからおつくりになるようなイメージで書いておられるので、非常に気になりますので、その点も含めて、いつまでに何をするのかということをお教えいただけたらと思います。

田中委員長代理 どうぞ。

佐藤局長 1つは、この基準なるものをどういう形で整理しきれるか、いろんな整理の仕方があるんだと思います。それで、基本的には6、7月を目指すんであるとしますと、少なくとも1か月以上前にはということなんでしょうと思います。そうしますと5月とか6月。

ただ、法律がいつできるかということで、実は法律をきちっとお決めていただいて、そして基準なるものをどのような形で決めるのかにもよると思うんですが、ある程度は公共団体の考え方、意見というものも入れ得るような、実際の選定・選択には地方の負担もあるわけですから、ということもございますので、できるだけ早くにももの考え方を整理して、そうすると一月前というのはぎりぎりで、一月あるいは二月前ぐらいに何とか整理ができればというふうに思っております。それが1つであります。

猪瀬委員 つまり中村先生が方程式をつくりまして、B/Cと進捗率と外部効果と、B/Cと進捗率は既に発表されていますから、そこに外部効果を入れるということで、その外部効果の方程式をつくってあるわけで、それはデータをインプットすればできるわけですがけれども、その場合に地方の意見を聞くという関係がよくわからない。

つまり外部効果は総合病院だとか、工業団地だとか、そういう幾つか決まったデータを入れていくということになりますから。

佐藤局長 多分でございますが、その基準自体を一次的にどこまで定め得るかという問題が1つあるんだろうと思っております。つまり定量的に把握し得るものとしての今の3つの指標を、合計するときどういう重み付けみたいなことも考慮しながらやるのかというような点について、それからその出てくる数値の解釈論みたいなものも当然必要になってくるわけでございます。そこはですから基準の定め方と言いますか、定めていただき方ということになるのかもしれませんが、それと実際の選択行動との間にはまだもう一つ、実際一緒に参加していただくべき地方公共団体の考え方も、いろいろ聞く必要があるだろうと。

猪瀬委員 ちょっと待ってください。だから、数字の解釈というのは要らないので、数値を入れれば方程式で自動的に出るわけですから、数字の解釈は要らないはずなんです。

佐藤局長 私が申し上げております中で、ウェイト付け、重み付けというのは、いろんな重みの付け方があるんじゃないかと、ですから中村先生のお示しいたごものも、考え方としてこういうことではないかという御提案だとは、十分承知しております。その重み付けそのものは、どんな形でやっていくんだろうとか、その辺になってきますと、幾つかのオプションと言いますか、オルターナティブがあって、

その中でみんなの共通認識がどんな形でできるか、大事な問題だと思っております。

猪瀬委員　つまり選定とおっしゃいましたけれども、数値というのは客観的なデータで、だからこそ主観が入らないものにすれば争いがなくて済むと、そうすると四国の方に有力な政治家がたくさんいたので3本もできてしまったので、偏っているということで、公平にするために客観的なデータをインプットして、方程式に入れた数値を出して基準ができると。だから、それはおのずから基準ができれば優先順位が決まるから、そうすると争いごとがなくていいと。優先順位というものについては、恣意的な選択の余地のないものであるというふうに理解しているんです。

今の道路局長の御説明だと、どうもそういうふうに聞こえてこないの、もう少し申し上げますと、客観的なデータをインプットして基準ができ上がるのであれば、その客観的なデータは委員会と国交省で共有しなければいけないと思うんです。

佐藤局長　そこで申し上げますのは、3つの要因そのものを合計して1列と言いますか、1次関数的に並べようとするときには、当然のことながらその重み付けなるものがそれぞれのいろんな考え方が、重み付けそのものには出てまいりますねと。個々の重み付けなり、あるいは定量的に把握し得るものをどこまで考慮すべきかというような点について、幾つかのオプションと言いますか、オルターナティブが必ず出てくる問題ではありますので、それを一次的に1列に並べ得るのか、あるいは考え方によって幾つかのチェックというものが必要になってくるのか、この辺を具体的に御検討を、この森地先生の評価手法の検討委員会においてもいただく必要があるだろうというふうに考えております。

猪瀬委員　森地先生の委員会でやるなんていうことは決まってませんよ、我々の委員会で決めることになっていますよ。

佐藤局長　いろんなところで、私どももそういう意味での検討を自分たちなりにもこれまでもやってきました。ですから、勿論この中村先生の考え方を出していただいて、考え方の問題としてはその部分をしたがいまして、考え方を踏まえながら、現在基準そのものが一次的にこれでいいということではないと私は理解しております、この委員会としてのですね。そうすると、そこを運用としてどうしていくかという点について、またそういう形でのチェックもお願いしている。御指導もお願いしているということでありませう。

猪瀬委員　それは意見書を基本的に尊重しつつにならないんじゃないですか。つまり意見書としては、委員会で基準を、データをインプットして定量的に出していくということが決められたわけでありまして、事務局の方も中村さんの方程式の紙ありますね。あれ配って。

柴田次長　今、猪瀬委員がおっしゃっているのは、今、取り寄せますが、中村委員の基準には、これは1つの考え方であって、そのほかこれについているんな考え

方があるような感じのことが書いておったと思います。

道路局長がおっしゃっているのは、いずれにしても考え方の基本はそこで出されたわけで、それを更に実際にあてはめるために森地委員会で新しい基準を精査すると、精査というかやっぺいこうということではないかと思ひます。

猪瀬委員 意見書としましては、今後の道路建設についてこういうふうに書いてあるんです。15 ページなんですけれども、一番下のアなんですけれども、「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」というふうに書いてあるんです。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ということですから。既に国土交通省で提出したB / Cのデータがありまして、それから進捗率のデータも道路公団からいただいてありまして、それを総合しながら幾つかの、中村先生の出している外部効果を入れたものが個別路線の優先順位ですから、本委員会できりまとめた基準による個別路線というのがあるわけで、これは無視できないはずなんです。閣議決定は、基本的に尊重するんですから。

佐藤局長 基準そのものが、どういう形ですぐに適用できるような形になっているのでしょうか。

柴田次長 何度も私は言ひましたけれども、中村委員の基準自身もここでも随分議論があつて、ウェートを2倍にすべきだとか、3倍にすべきだとか、いろいろな意見があつたり、第二東名・名神等2回目のところで、1回目のところと差があるんじゃないかと、いろいろな意見がありまして、たしか中村先生の基準には、これが一つのメインの考え方かもしれないけれども、これをベースに更に検討すべきだということが入っていたような感じがいたします。

今、取り寄せています。

田中委員長代理 私の理解は、委員会としては、中村さんが基準の案を出してくれたときに、これでいきましょうということになったんですけれども、そのときには社会的ないろいろな効果というのは、客観的なものを入れているわけではないから、確かダミーで数字を入れてあるということなので、これは一定のルールを決めさえすれば、幾らでも、中村先生は、公団なり、国交省の方で数字が入れられるはずであるということでしたね。社会的な効果も、客観的な数字でつくり上げられるはずであるということだ、それならいいでしょうということだつたと思うんです。

その上で、今、道路局長がおっしゃったように、それぞれを1、1、1で足していくのか、社会的効果の方のウェートを高くするのか、どこをどう高くするのか、それはいろいろあるでしょうと。森地委員会でその検討をされるのならわかる。地方の意見というの、今の社会的な効果について客観的に計算できるものでないと、いろいろそこに恣意が入るといふものでは、我々がここで考えた基準とは違ふ話に

なってくる。

恐らく、善意に考えると森地委員会では、まず、社会的効果について、地方の意見も聞くんだけれども、その客観的な地方の意見の取り込み方がどういうことであるのかと、その上でなおかつ1、1、1で足していくのか、1、1、2にするのか、3にするのか、その辺りの検討をするというふうに善意に理解しておったんですけども、いかがですか。またそこに政治が入り込むようなことを森地さんのところで議論されるのであれば、この委員会の意見は基本的に尊重するという方向にはならないのではないかとこのように思います。

佐藤局長 その問題に関して申し上げますと、田中先生に集約していただいたような感じですが、私ども自身は、今までの中村先生が御提示なさった、その他外部効果の定量化手法のイメージであるとか、あるいはこれ自体を実際に計算しようとすると、やはりどういう形で定量化していくか、この問題があります。

それから、3つの要因をどういうウェイトで考えるべきかということについても、いろいろ意見のあるところだと思います。

そういう意味で実際に適用をしていこうとするには、その辺を詰めさせていただく必要があるということで、中村先生にも引き続きの御指導をいただきながらというふうに考えてはおります。

田中委員長代理 ですからここで押さえておきたいのは、私たちの意見を基本的に政府は尊重してくれるという方向でやってくださるわけですから、この15ページのことを反さないということであり、かつ時期も、今おっしゃった5月か6月になるか7月になるかわからないけれども、国幹会議が行われる前に、できるだけ1～2か月前までには決めて、それにのっかって、すべての建設事業については適用していくという理解でよろしいかどうかということです。

佐藤局長 これは事務局のお話なのか、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ということ、このとりまとめ基準という部分が、中村先生のもの考え方であるという御趣旨であれば、私どもはそれをできるだけ実際に適用できるように、もう少し御指導をいただきながらそしゃくして、実際に適用ができるような形にしていきたいと思います。

猪瀬委員 それは意味が違います。考え方をただやるのではなくて、では具体的に提案しますけれども、外部効果についてのデータを取り寄せてくださいませんか。それで委員会として計算して公表しますので、つまり、外部効果のデータをそちらで集めて整理するわけですね、だから外部効果のデータを方程式に入れればいだけですから、それをまずいただきたいということです。それが1点。

第2点は、そちらの国土交通省の道路局のどの部署が、いつそのデータを集めて、その仕事をされるのか、それをいつまでにインプットするデータを用意するのか、

これを明らかにしてもらいたい。

それから、それまでの間、当委員会で進捗率とB/Cの基準について、それを合成した表をつくってありますので、それを仮の基準にしておきたいと思うんです。

以上、3点ですけれども。

柴田次長 12月13日以来、同じような意見が猪瀬委員から何度も言われておりまして、事務局の方からお答えいたしておりますのは、委員会の権限は意見書を出すということと、監視をするわけですので、その基準に従って実際に当てはめていくのは、行政の仕事、道路局の仕事でございますと何度も申し上げたとおりでございますので、その当てはめは道路局、実際の行政的な仕事は道路局がやるという具合に考えております。

ただ、今、問題なっておりますのは、基準が中村委員のあの基準そのものかどうかということについては、中村委員の方からも勿論幅があるんだということで、この委員会でもお話がございましたし、それを受けて道路局がやっているんだらうという具合に思っております。

猪瀬委員 今の柴田次長のお話と、私が言っていることはそれほど矛盾していないわけでありまして、と言うのは、当委員会は監視業務をしなければならないので、この基準というものの客観性を常にチェックする必要があるんです。

したがって、今、私が2番目に言ったのは、国土交通省がやるのなら、どの部署がいつまでにインプットすべきデータを整理して、それをインプットのかと、だからそれを我々に示してもらえれば、我々はそれを検証できると言っているわけです。

したがって、今、私が道路局長にお願いしたいのは、速やかにそのデータをどのように集めておられるのか明らかにしてもらおうと同時に、そのデータを我々が検証するために共有したいと、こういうことをいつまでにやっていただくかということなんです。

佐藤局長 猪瀬先生がおっしゃっているのは、私どもがデータを集めて、こんな考え方でというふうに計算したものを検証なされると、こういう趣旨だと理解してよろしいんですか。

猪瀬委員 ですから交通需要推計のときにも、いろいろと佐藤局長も今まで覚えていらっしゃると思いますけれども、交通需要推計をつくるに当たって、計量計画研究所はこういうデータをつくりましたと、それをインプットしたらこうなりましたということをずっと検証しましたね、それと同じことを確認していきたいわけです。

佐藤局長 そういう意味では、今、申し上げましたように、特に外部効果の定量化、手法イメージという中村先生の御提案に対して、どこまで具体性のあるデータ

が同じレベルで集められるか、どこまで使い得るデータが現状であり得るか、そんな検証もしながら合わせて、さっきのウェートづけもという形でございますので、どのデータをいつまでにというふうに目標を決めているわけではないんです。

猪瀬委員 でも、結局6月までにとおっしゃっているんだから、それが上限でしょうから、そうすると、そこから逆算していけば、当然スケジュールは出てきます。

佐藤局長 組織そのものは、道路局の中で経済調査室と高速国道課が共同してやります。

どこまでのデータを集め得るかというようなこともか方々併せて検討するというところでございますので、そういう意味では、猪瀬委員のおっしゃるリミットとしては、5月なり6月なりになるうかと思えます。

ただし、ものの考え方の議論が、とにかくそこを目標に整理しようということにありますから、データはもう少し遅くなるという場合には、全体のまとめが7月いっぱいになるのか、もう少し時間がかかるかと、こういうことにもなりかねないので、急いではおります。

それから同じような制度で、こういうデータなら、こういうデータを集約して、同じような制度でもって、どこの路線を比較し得るという形になるデータがどれかという検証もまた一方では必要になりますので、並行作業で、ではどのデータが使えるそうで、どういう考え方で合成して、いつごろまでに計算するような形にしようかということ、今、検討しながらやっていると、こういう状態だと御理解いただきたいと思えます。

猪瀬委員 基本的には、それを早目に出してもらわないと、実際に道路局長自身が困ると思うんです。

つまり、優先順位がそこで明らかにならないと、新直轄のどこに当てはめるかということを決めるのに困ると思うんです。つまり、今までと違うやり方をするというのが、今度の委員会の方針ですから、国交省自身もそういうおつもりだと思うので、それで新直轄が出てきたわけですから、そうすると恣意的に決められないようにできるだけ客観的な基準に基づいて、新直轄で当てはめる路線を決めるというふうになるんです。

ですから、要するに中村先生がこの場で発言したのは、というよりも我々全体でそういう発言をしていて、中村先生が整理していったわけですが、優先順位を決めるということは非常に重要なことで、B/Cの優先順位は出ていますね、9とか8とか、一番悪いのは1.5とか出ていますね、そういうふうなことが既に明らかになっているわけですから、新直轄でどれを当てはめるかということを決める判断基準というのは、結局それに基づいていくわけですね。

佐藤局長 そういう意味で、今の3つの要因をどう並べるかと言うか、3つの要

因うちの外部効果をどういう形で計算しているか、私も大事なことだと思っております。

田中委員長代理 私は、局長がおっしゃること、あるいは猪瀬さんがおっしゃることは、こういうふうに理解しています。要するに我々は一応の基準で優先順位をちゃんと決めなさいと言っているんだけど、その際決定されてこうになりましたというのではなくて、私どもは、監視の役割を持っておりますから、どういうウェイトづけをして、社会的効果をどういうふうに考えて、どういう要素でという、我々が検証できるように、あらかじめちゃんと御報告願いたいという趣旨で私はお願いしたいと思っています。何月になるか知りませんが、一応、すべての路線について、今後直轄にしる、合併方式にしる、優先順位がないと進まないわけですから、そういうことを前提に考えますと、我々が検証できるように、どういうふうなウェイトで、どういうふうな要素でやるかということを、あらかじめここで御説明願いたいということです。

猪瀬委員 仮に優先順位ができたとして、今、ここにあったとして、その場合に新直轄で決める路線は、その優先順位の上から決めてくるんですか。

佐藤局長 そういう意味では、今、御説明申し上げておりますのは、今の料金のレベルで、採算というような面からいきますと、維持管理費、料金の徴収経費、こうしたものが非常に払うのが厳しいところを基本的には考えながらということになります。

したがって、さっきから私が申し上げたのは、そういう路線というものは、投資の効果、進捗状況、採算性と、こういう形でいきますと、あるいは外部効果という形でいきますと、どちらかと言えば、事業効果が非常に高くても、採算的には厳しいとか、例えば東京の外郭環状道路というのは、費用が大変かかるものですから、たくさんお使いいただくわけですが、料金のレベルからいくと採算が厳しいところもありますということです。

したがって、基本的には管理費を支弁するのも厳しいようなところということではありますが、そうだとすると、今の3つの要因で並べてみたときに、その順番で、その値の低い方から、あるいは逆にすれば高い方からになるわけなんですけれども、順番に選ぶのが必ずいいという形になるのかどうかというのは、そこからまたどういう形で評価するかという部分は、多少は出てくる可能性があるかと、そこはむしろこんなふうな考え方でやるとこうなりますということを御説明申し上げるべきかなとは思っています。

猪瀬委員 今のはわかりにくいお話なんですが、つまり簡単に言えば、必要性のある道路から必要性乏しい道路という順番がグラデュエーションで出てくるわけですね。そうすると、必要性のあるものからつくっていくというのが、要するに優先

順位が出てくるわけですね。必要性のあるものからつくっていくというのが一番正しい考え方だと思うんです。ただ、今の道路局長の御説明だと、9,342 の後ろの方の 300 の方を先に埋めてしまえというふうに聞こえなくもないんです。後ろの 9,000 ~ 9,300 の辺りとか、8,800 ~ 9,000 の辺りとか、そういうところをやるというふうに聞こえてくる可能性があります。その辺はいかがですか。

佐藤局長 私もア・プリアリにこうすべきだというふうに考えているわけではありません。基本的に管理費の支弁も厳しいところということが1つの方向性ではあるだろうなという中で、中村先生の御提示なされた評価の考え方が、どこまで私どもがその運用を具体的にできるか、これは勉強しながら大急ぎでかためてまいります。そんなふうに思っているところであります。

猪瀬委員 済みません、私ばかりしゃべって、いつまでもやっているわけにはいかないの、だから時期の問題を確認したいんですけれども、我々が検証できる期間というのは必要なんです。それで国幹会議が6月~7月だと書いてある。森地委員会はいつやるんですか。

横田課長 1月に始めまして、基本的には3月ないし4月ぐらいを目標に中身についてかためたいと、考え方として整理をしていきたい。

猪瀬委員 そうすると、森地委員会は1月~3月までやっているんだったら、我々のこの委員会でもデータを共有しなければしょうがないでしょう。

横田課長 いや、まず、ものの考え方なり、そういったデータ項目だとか、そういったことを整理していくと。

猪瀬委員 ですから、森地委員会がいろいろと何か基準について検討をするというふうなことを先ほどおっしゃっていたけれども、ここに書いてあるけれども、そうであるならば、1月~3月の間に森地委員会の中にいろんなデータが提出されるわけであれば、我々がそのデータを共有しなければしょうがないでしょう。

横田課長 具体の当てはめというのはもう少し後になると思います。

猪瀬委員 ただ、基準の決定、適用について検討委員会の結論を踏まえ、国土交通省で決定すると書いてあるわけで、その上に具体化の方法としては、道路事業評価手法検討委員会、略称森地委員会としましょう、この森地委員会でやるというふうなことであれば、今、おっしゃったように、1月~3月にやるのであれば、今、データがなければおかしいでしょう。

横田課長 まだ、1月の末に1回目を始めたばかりでございまして、これからでございます。

猪瀬委員 だから、ちょうど今、1月の末で我々と一緒ですから、そうしたらその森地委員会に提出する資料をこちらに提出してもらわないと、データを共有できません。

佐藤局長 事務局経由になるのかもしれませんが、極力使うデータとしては、あるいはものの考え方、審議そのものの内容としては、お届けするようにしたいと思います。

田中委員長代理 そうしてください、お願いします。

猪瀬委員 それから、森地委員会のインプットのデータがあるんですか。

佐藤局長 今、検討中ですから、どういうデータが使い得るかという点も含めて、検討する必要があるんだと私は思います。

田中委員長代理 つまり森地委員会にお出しになる、そういうものは我々も共有しておれば議論が早いですから、そうしてくださいと、そうしますというお約束であれば。

佐藤局長 そういう意味では、そうします。

大宅委員 そのデータのことなんですけれども、交通量の需要予測のときに、免許証のデータが不十分でと言ったら、免許証に関しては警察が所管ですからというお話があったんです。そういう縦割のままでいくと、今、外部経済効果とやるときに、病院は厚生労働省でございますと、港は運輸省でございます、何とかでございますと、結局、何も客観的な同じレベルのデータが集まりませんでしたという話になるのではないかと、私を危惧しているんです。

佐藤局長 そうならないよう努力はいたしますが。

田中委員長代理 そうならないようお願いいたします。

大宅委員 答えようがないだろうと思うけれども。

田中委員長代理 それは、まさに猪瀬さんが言われたように、森地委員会にお出しになるデータを事務局経由でいいですから、見せていただくと共有できるわけで、今、大宅さんがおっしゃったことも解決できるんじゃないかと思います。

ちょっと時間が押しておりますから、先の5ページ以降をやってください。大事な問題ですから、全部やって、もう一回返るかもしれませんが、どうぞ。

佐藤局長 それでは、次に5ページでございます。直ちに取り組むべき措置に示された事項に関します検討状況とスケジュール。

まず、1つ目は新会社発足までの間の高速自動車国道建設の計画見直し。これにつきましては、現実に現場で常に発注しながら、あるいは用地の買収をしながら事業をしておるといってございまして、工事の進捗率の高い区間で、やはり利子の付いている費用を使っているのでも、やり始めたらできるだけ早く回収ができるように供用を早くする。これも1つの大事なことであります。

そういう意味で、工事の進捗状況の高い区間、あるいは用地買収が交渉継続中で、ここでまとまるというようなところを主体に重点化して予算を計上していきたいというふうに思っております。

それから、民間企業の経験者の登用という問題がございました。今、おられる方々をお辞めいただくというわけにも勿論いかないわけですので、年度内目標になるべく早期に、どういうお立場でござんいただくのがいいかということもあるわけですが、公団の顧問、あるいは参与等に民間企業の経験者を登用すべく、各公団で検討しているところであります。

特に民間企業並みの財務諸表、これはある意味批判に耐え得る精度だということだと思っておりますが、全くびた一文正確にということではなくて、幾分かの誤差はあると、数%の誤差は出るという範囲で、しかしながら批判に耐え得る財務諸表を通常国会中には、それぞれつくと、こういうこともございますので、こうした財務諸表等に詳しい方を参与や顧問という形をお願いするというのも大事なことはないかということで、準備を今進めているところでございます。

それから6ページでございます。

「③コスト縮減計画の作成」でございます。中村先生に御指導いただいて、建設中路線の残事業に関しまして、コスト縮減額の試算を委員会で公表していただいたところではありますが、これはそれぞれ地元の住民や関係機関と調整が必要なメニュー、こういうものもございました。そういう意味で、現在、関係機関や、地元の皆様と調整を始めてきたところでございます。

今年度内3月いっぱいまでコストの縮減計画を具体的なものを出したいと、こんなふうに思っているところであります。

7ページの「2)維持管理関係」でございます。

先ほど御説明申し上げました、平成15年度の四公団の維持管理コストを5%削減する。あるいは、管理に関する基準とか、仕様の全面見直し、あるいは発注費の削減、役職員人件費の削減等を内容とするコストの削減計画、したがってこれを14年度内に工事の方と併せて策定するというようにしております。

8ページでございます。

「④入札資格の要件の撤廃」というお話がございました。維持管理業務の安全性、あるいは信頼性を確保しながらやる必要がある。これは大前提でございます。

そして入札契約におきまして、新規参入業者の競争性、透明性、公正性を確保すると、こういうことも一方で大事なことだという御指摘だと思います。応募要件を見直したいということでございまして、検討の案といたしましては、例えば維持修繕や保全点検という議論でいきますと、従来実績として高速道路の維持修繕、あるいは保全点検をした経験のある実績を持った会社と、こういうような要件を一般の道路におきまして、同様な厳しさというものがあれば、一般道路上の実績も可しよう。あるいは料金の収受につきましては、会社として実績がなくても、同種業務の経験者を常時雇用して、誤りなきよう帰すということであれば、参加してい

ただく。

あるいは交通の管理におきまして、地域要件ということで、例えば九州の中とか、そういうような形を撤廃していくということを検討しているところでありまして、いかがいたしましょう。

田中委員長代理 ここまでで一旦切りましょうか。次に進みますか、次に進みましょう。

佐藤局長 (2)の移行までの間に取り組むべき措置に示された事項に関しましての検討状況、スケジュールであります。

まず、①の民営化の成果としての通行料金の引き下げであります。

これにつきましては、多様で弾力的な料金設定、こういうことをやりながらいろいろ検討していこうということで、15年度に有料道路の料金に係る社会実験としまして、料金割引等の実験を行うということにして、これらの成果も踏まえながら今後検討を進める予定であります。

一言申し上げますと、例えば14年度中に、これは全国的にはなくて、個別にそれぞれの地域で多少の実験をしてみた経験がございます。例えば、新潟の高速道路で、直轄のバイパスと高速道路が並行しておるんですが、直轄のバイパスの方が朝晩の混雑がものすごく、こういう形になっておりましたものを、高速道路がようやく伸びたものですから、その料金を、朝の通勤時の6時半～9時半を半額にしてみました。そうしましたら、その場合にはかなり倍近く乗っていただいて、非常に効果があるということもわかっております。こういうようなこともあります。

これは結局、料金のレベルと混雑の度合の高速道路と一般国道の側の差であるとか、いろんな要因がありますので、そういう意味では、全国的にこうしたことをいろんな実験をしてみて、そしていろんな料金政策といった面も検討していきたいということで、15年度から本格的にやりたいということでありまして。

それから、パーキングエリアなどにおける建物等の移管。これにつきましては、S A・P Aの管理・運営を新しい会社に移管するために、現在、国土交通省、公団及び関係財団で検討しているところでありまして。

それから、企業会計原則に基づく財務状況の把握という意味で先ほど申し上げましたが、現在、各公団におきまして資産区分の作成と、資産区分ごとの数量の把握、これはJ H、日本道路公団の例でいきますと、資産区分の作成が1,000種類ほどあって、数量そのものは数百万件の把握を要するというところがございます。

更に、価格づけ、あるいは耐用年数の決定といったことを作業しているところでありまして、民間企業並みに耐え得る財務諸表につきまして、通常国会会期内に作成、公表を行いたいということがございます。

こういうことに関係しましても、民間の企業経験者の方、年度内にはということ

でお願いを申し上げているところでございます。

それから 10 ページでございます。

「④改革関連法案」ということで、平成 15 年通常国会に、本四と高速自動車国道の新直轄という形でございます。別添資料ということで、法案の方の資料をお出しさせていただいているところでございます。

本四に関係しまして一言申し上げますと、本四公団の方は債務処理 1 兆 3,400 億円を大体 5 年ぐらいでどのぐらいみたいな形で、一般会計に承継していただくというお願いを今回法案あるいは予算案でお願いすることにしておるわけでございます。

これに関係いたしまして、地元の 10 府県市にも債務処理のほかに国と地方でともに 10 年間の出資の延長ということをお願い申し上げたいという形になっておるわけでありまして。既に現状は、基本料金の特別割引きとして 2 割引きしておるわけでございます。料金問題で申し上げますと、特別割引きの 2 割引きを継続しながら、ETC 積載車両につきましては、いろんな応用動作が可能なものですから、ETC 積載車両につきましては、更にその 8 割の、今の特別割引きになっている料金の、更に 8 がけと言いますか、2 割引きということで、36% 引きまでは何とかどうだろうと。

更に、これは ETC のカードとしては前納割引きでございますので、5 万円あらかじめ振り込んでいただくと 5 万 8,000 円まで使えと、これの割引きを想定しますと、大体基本料金の 45% 引きぐらいになるということでございます。それでどうだろうと、委員会でも約二分の一という御議論もありました。したがって、そういう御協力いただく利用者には 45% 引きという形の御提案もいたしたところであります。

しかしながら、ETC はまだ全国的に、まだ東京でも余り普及していないということもありまして、出資の延長ということであれば、現在は 2 割引きになっているわけですが、特別割引きそのものをもう少し下がらないかという御議論があります。

基本のスキーム、基本の枠組みとしては、国は 1 兆 3,400 億円の債務の付け替えを行い、国と地方と併せて出資を 10 年間延長する。この基本のスキームは変えない範囲で、お互いに調整しようという形で、今、何度も何度も各府県市と打ち合わせを詰めているという状態でございます。

なお、改革関連法案の組織形態等の事項につきましては、いろいろ検討しながら、政府として関係法案の平成 16 年度通常国会提出を目指すこととされております。私どももいろんな検討をしてみたいと思っております。

11 ページには、改革の推進体制でございますが、政府与党として、こうした形の調整会議が設けられております。国土交通省の中では、関係部局と、道路関係四公団と連携調整しながら、政府与党で協議会においても直ちに取り組むべきという

ふうにされた事項も含めまして、民営化に際しての諸課題について検討を始めているところでございます。

最後の12ページ、あと1ページでございますので申し上げます。

ファミリーの企業の改革についての検討状況でございます。財団法人の取り扱いにつきましては、先ほど申し上げました。

それから、子会社・関連会社との関係の適正化でございます。天下り関係は、昨年の11月に日本道路公団は子会社等に対しまして、OB役員的大幅削減要請を行ったところでございます。

社長への再就職を自粛すること。

OB役員の半減、OBの占める比率を50%以下にする。

こうしたことをそれぞれ民間会社になっておるものですから、強制的にできるわけではございませんが、要請としてこういうことを行っているということでありませう。

それから、維持管理業務の応募要件の見直しにつきましては、平成15年発注に向けまして、先ほど申し上げましたような競争性、公正性、透明性、こういうものがより強まる範囲で応募要件を見直すということでございます。

維持管理コストの削減も再掲でございます。

民営化会社の組織法の提出までに、民営化後の子会社・関連会社との関係の在り方であるとか、あるいは早期退職や再就職の在り方を含めた人事制度等につきましては、具体的の方針をとりまとめる必要があるということ、これの検討もいたすこととしておられるところであります。

御説明申し上げるべきことは、とりあえずひとつとおり以上ということでございます。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。それでは、後段の部分、前段の部分も含めてもいいですが、差し当たり後段の部分について御意見、御質問をお願いいたします。

猪瀬委員 さっきの四国の料金の話ですが、2割引きでやっていて、ETCで8がけで、36%引きで、ハイカと同じように5万円で5万8,000円の利用ができるということですか、それをかけると幾らになるんですか。

佐藤局長 実質料金レベルとしては、基本料金の55%という形になります。

猪瀬委員 45%引きですか。

佐藤局長 45%引きです。ただ、さっき申し上げましたように、地元からはETCというのは、にわかに住民にそれほど理解されていないので、それよりは今2割引きになっている特別割引そのものを少しでも下げられないかという御要請が強いのも事実であります。

猪瀬委員 我々意見書としては、半額にするということを言っていますので、E T Cだけを前提にしていると、少し話が違ってくることがありますが、半額にするときの条件として、地元の負担の延長ということがありましたが、この10年延長というのは、前から言われてトータルの15年延長の話、つまり2012年までの話のプラス10年延長ということですか。

佐藤局長 前から言われておりますのは、2024年まで、違いますね、2012年ですね、そうです。

猪瀬委員 2012年までプラス10年という意味ですか。

佐藤局長 はい。

猪瀬委員 我々は、プラス15年とっていましたが、とりあえずプラス10年ということを前提で、しかしそれでE T Cだけであれば、四国の人はいかいますね。

佐藤局長 ただし、結局、1兆3,400億という膨大な債務の付け替えもお願いしながら、国も出資は10年伸ばそうと。

猪瀬委員 いや、つまり地元負担が必要だと私は言っているんです。したがって、それは地元負担が必要だというときの条件として安くするということであるから、それをE T Cにだけに限ってしか安くならないわけだから、2割ということではなくて、5割引きと言っているわけで、E T Cを前提にしないで話をしたいんですけれども。

佐藤局長 多少いいかげんなことを言う印象を持たれるかもしれませんが、あと5年ぐらいしますと、多分E T Cの普及がかなりなものになって、実際に本四を利用される方も、半分前後ぐらいはお使いになられるんじゃないかというふうに思っています。

ただし、そういう特別割引きそのものを、基本のベースを下げてほしいというのが、出資を1年、少しでも伸ばすと、特別割引きを下げてくださいという御要望が非常に強いというのは事実ですから、今、走り回って調査しているところであります。

田中委員長代理 地元からは特別割引きをプラス幾らでやってくださいという声が強いですか。

佐藤局長 特別割引きそのものは現在2割引きです、これを少しでも割引いてほしいと。

猪瀬委員 それから、つまり機械化というのはE T Cイコールではないので、J RではS U I C Aというのがありますけれども、いろんな機械化があるわけで、E T C一本に絞っていくという話になっても、そこは意見書としてはそうではないんです。

佐藤局長 勿論、いろんな合理化、機械化というのが必要だと思いますので、当

面、今、取り組んでいる14年度の重要な事項としてETCを本格的に取り組むということでもあります。

猪瀬委員 ETCが普及しないのは、利用者負担だからです。考え方が利用者本位ではないんです。

佐藤局長 よくありますのが、シンガポールで政府がお配りになられたということで、何で日本は政府が配らないのかという御議論はあるのは確かであります。

そういう意味で、来年度は、安くリースという形も考えたいと。今、車載機そのもので1万円切るもののがかなり現れておりますが、そういう意味でまとめてどこかで買って、それでリースという形で安くお使いいただくというようなことも、来年度の予算の中でお願いしているところでありまして、これもいいかげんなことを言うわけにはいきませんが、1万円以下になって、できれば5,000～6,000円ぐらいに何とかなれば一番ありがたいなと、そんなふうに思っているところでもあります。

川本委員 少し気になったんですけども、今、数%のETCの普及を5年後に50%になるという前提で料金の割引の問題を考えていただくというのは、委員会の答申の趣旨とは合っていないということを申し上げたいと思います。

佐藤局長 それは本四の料金という意味ですか。

川本委員 本四の料金もですし、あとETCの問題は、猪瀬さんがおっしゃいましたけれども、機械化ということで合理化というのは委員会の答申として出しましたけれども、ETCに限ってそれを促進するべきだというふうに申し上げているわけではないわけですから、開発としてはかなり古い機種ですね、専門家に言わせると、あれを全部廃棄して、新しい仕組みを投入した方が経済的なコストとしては、よほどいいというような御意見もあるというふうに伺っていますので、その辺も考えて、ETC、ETCというふうに旗振り運動があるのかもしれませんが、それに対しては非常に違和感があるということの意見でございます。

佐藤局長 わかりました。

猪瀬委員 御存じだと思いますけれども、経済産業省だったと思いますけれども、衛星から料金を全部把握できるというのがありますね、だから今、川本さんが言ったのはそういうことだと思ふんです。だから、それを全部なくしたって新しくやった方が安くなる場合があるので、料金値下げはETC前提ではないですからね。そのところは余りETC、ETCと、やや考え方がゆがんでいますね。

大宅委員 ETCを金額だけではなくて、たしか半日ぐらい預けなければいけないんですね、そこまでしてと、私は一応しましたけれども、面白がってやってだけの話なんですけれども、それもあります。だから初めから車に付いていると言えば、また話は別だと思ふんですけども。

金井課長 アメリカで例えばイージーパスというのが25ドルでレンタルしてお

りますけれども、このごろ随分仕組みが簡易なもので、そのすき間をねらったかなり不正通行みたいなものも出て、かなり対応に苦労しているようでございますので、今、ハイカで非常に不正が問題になっておりますけれども、一定のセキュリティーを確保した一定のレベルは、私どもとしては必要であると思っております。

それから、今、ドイツのアウトバーンで考えているような衛星を使ったようなシステムは、田舎で道路が単独であればできますけれども、例えば我が国の首都高みたいな上と下で、下が無料道路、上が有料道路というようなところでは、今の衛星の精度では把握できません。したがって、首都高の課金なんかには使えないという専門家の意見でございます。参考まででございます。

猪瀬委員 ハイカは、ちゃんと乗った量が全部出ますね、今、おっしゃっているのは昔のハイカでしょう。

金井課長 ハイカは、例えばこれは例示でございますが、阪神公団で、これは新聞に出ておりましたけれども、50億円分ぐらい使える量を発行いたしました。最近、それに関する利用が幾らだったかと調べますと、57億円ぐらい使われておるといふことでありまして、特に関西方面に非常に多いんですけれども、高度に偽造したものを韓国辺りから持ち込んで、この間、成田とか名古屋空港でも偽造カードを1,000枚持ち込んでつかまった者がいますけれども、それほど偽造をされておるシステムでございます。努力する必要があると思っておりますけれども、やはり今の高額のカード、これはJRのオレンジカードなんか高額は廃止いたしましたけれども、そういう面で一定の限界があるので、ある程度ETCのようなICカードみたいなものに移行せざるを得ないかなというふうには考えております。

猪瀬委員 別に、カードにチップを入れれば、それは偽造されないでしょう。新しいのをつくれればですが、だから、そんな難しい話ではないのに、どうしてもETCというのは、普通の人には理解できないんだよ。

佐藤局長 ハイカに関連して申し上げますと、今みたいな御議論もありまして、高額な5万円、3万円のものについては、2月いっぱい発行を停止しています。1年間は使えると、1年後残った部分については、あれはいつでもいいんですが、1万円以下の低額のハイカに残量を取り換えてお渡しすると、こういう形でやらせていただきたいということで考えております。

猪瀬委員 初めの方に戻っていいですか。

田中委員長代理 どうぞ。

猪瀬委員 やはり基準の問題で、先ほどの森地委員会というのは、基準を別に作成する委員会であるわけですか、ないわけですか。そのところがよくわからない。つまり、基本的には我々が委員会においてとりまとめた基準ということであるわけですが、大至急データを出してくれないと、森地委員会は一体何をやるんですか、

よくわからないんです。

佐藤局長 さっき申し上げました中村先生に示していただいた定量的な把握という面で申し上げますと、要因間のウェイトづけをどうするかという問題が1つ。

その他外部効果ということで定量化手法のイメージをお出しいただいておりますが、これを具体的に計算するということになりますと、データの取り扱いの仕方、あるいはそれぞれのデータのウェイトづけをどういうふうにしていくか、それぞれ定量化手法を用いる場合には常に付きまってくる問題でありますから、その辺の考え方を整理、御指導をいただくということが大事なことだと。

ただし、最終的に基準としてどういうふうにするかという点につきましては、森地先生の委員会がこうしろということではなくて、国土交通省として実際の適用という意味で、責任を持って、こういう考え方でやりたいというふうに決めざるを得ないというふうに思っております。

猪瀬委員 そうすると、だんだん森地委員会がよくわからなくなってきましたけれども、つまり我々としては、本年度中にデータをいただきたいと思っております。その点、お約束していただきたいんですが。

佐藤局長 先ほど申し上げましたように、森地委員会において御検討をいただくデータなり、あるいは考え方なりという点につきましては、事務局を通じて、できるだけ早くにお持ちいただくというふうにしたいと思っております。

猪瀬委員 外部効果を測定できるためのやつですね。

佐藤局長 それも含めてです。

猪瀬委員 それまでは、これから当委員会で話し合いたいんですが、B/Cと採算性についてのデータができておりますので、それを仮の基準として、公表しておきたいと思っております。既に公表してありますけれども、正式に委員会として、それができるまでは、これが優先順位ですと、少なくとも採算性とB/Cは非常に客観的なデータですので、優先順位が出ていますので、それに基づいて新直轄がちゃんと決まっていくかどうかを見ていかないといけないので、一応委員会のとりまとめた基準に準拠するものとして、我々としては出しておきたいと思っておりますけれども、それは公表して、皆さんメディアの方に見ていただいておりますので、どうやって新直轄が決まっていくのかなというのをよく監視していきたいと思っております。

田中委員長代理 そのことと別に、佐藤局長のお考えを伺いたいんですが、直轄というのは、今のような問題があるにしても、つまり、成績の悪いのが残っているんですが、しかし、成績は悪いが、その中では偏差値が高いのがあるわけですね。今、おっしゃるように管理費まで払えないようなものは、例えば直轄でやると、3兆円、15年ばかりで考えられると思っておりますけれども。

そうすると、問題は、採算は悪いんだけど、直轄までいかないもの、つまり、

これを新会社が公益性などを考えて、政府もいろいろ言っているし、しかも9割方できているとか、半分以上できているというようもので、新会社が自らやるものは、これは経営判断の問題ですけれども、おやりになるのは、それはそれでいい。

ところが、その間に入るもの、直轄と自らは全額は負担しないが一部負担してもいいとする、合併方式もあります。直轄を管理費も払えないものだけにするのか、直轄をもう少しレベルを上げたところまでやらなければいけないものもあるかもしれない。

合併方式について国費なり地方の負担も出てくると思うんです。そこら辺について、合併方式についてのお考え、国の負担なり地方の負担については、今日はお話がなかったんですけれども、どういうふうに考えていらっしゃいますか。

佐藤局長 多分同時に一つずつ議論をすると、なかなかかたまっていけないので、そういう意味で、まず新直轄方式なるものをと。先ほど申し上げましたように、予算の手当という面からいきますと、税の問題も含めての手当、こういう形でやっていこうとするとタイミングがございます。15年度にやらなければ、恐らく次にまたいつやれるかというのがありますから、これはこれでかためるんだと。

そして、今のお話の部分につきましては、できれば私どもといたしましては、公団とそれを継続する新会社ができるだけ残り分はやっていただくということが一番ありがたいなというふうに思っているところであります。

ただ、この3ページにも書かせていただきましたけれども、状況に応じて見直しをしたりしながらというのも、また大事なことだと思いますので、そのところはどういうふうな制度設計になり、更にどういうふうな工夫ができるか、追いかけてながら並行して検討していくという問題かと思っております。

田中委員長代理 そうであるだけに、猪瀬さんが、さっきからずっと問題にしている基準がより重要になってくるし、新会社の自主的な経営判断にゆだねるところがあるにしても、そのところについて、今おっしゃったようなことを前提にすれば、なおさら15年度、16年度に、今の道路公団を始め、各公団が本当に民営化を前提にしてものの考え方をかためていかないといけない。つまり、全体のスキームを考えていこうとしたときに、民営化を前提にものを考えて、今からやらないと具合が悪いんじゃないかと思っております。

であるだけに、民間経営者をどんな形でかはわからないけれども、入れなければならない。新しい酒は新しい皮袋にということもありますから、新会社になっただけではなく、今からでもそれは考えなければいかぬのではないかというふうに考えております。

猪瀬委員 新直轄の財源を合併施行に使うということは、考えているんですか、考えていないんですか。

佐藤局長 基本原則としては、さっき申し上げましたように、10分の10の国負担であった本来原則を財源手当はするとは言いながら、地方に負担をお願い申し上げます。

こういう形からいくと、基本的には無料の道路で、その代わり、無料というのも随分管理のレベルが違います。無料の方は金をそんなにかけられません。それから構造的にも極力コストを削ったような構造にせざるを得ないと思います。

そういう意味で、地元の選択というものについては、どちらがいいかなというふうに恐らく公共団体の方も本音のところは頭を悩ます問題ではあるだろうというふうには思っております。

そういう意味で、今の段階で、この新直轄を合併施行という形で、非常に考える要因が多くなり過ぎるものですから、基本的には無料で、合併施行ではなくてという形で制度的にはお願いしておくことがいいかなと思います。

猪瀬委員 そうすると、維持管理は、新会社が維持管理して料金は取らないということになるんですか、その辺りがわからないんですけども、つまり合併施行であれば、一定の維持管理費、同時に収入も含めて一定の負担をして新会社がもらうわけですが、この場合には、そこがよくわからないんですけども、あくまでも税金でつくるだけのものというふうに理解していいわけですか。

佐藤局長 基本はそうだというふうに制度的には考えております。こんがらがるようなことを申し上げるようですけども、有料分の区間と、有料分の区間の間に挟まれているけれども、新直轄でやる方がということで、お互いに調整しながら新たにやるとして、それをそのまま斑みみたいな形で置くのがいいのか、それとも管理も含めて、一連の一体的なものとして、基本的には新直轄ではあるが、猪瀬先生がおっしゃるように合併施行というようなことも考えるかという点については、応用動作としての可能性は私は否定いたしません、基本の考え方は無料でいくということだと理解しております。

猪瀬委員 今の斑模様の場合、維持管理としては、新会社がやった方が効率がいいということにもなりますね。そうすると、利用者の側で考えた場合も、その方がわかりやすいわけですね、いちいち料金所があったりして、ここから無料、ここから有料、ここから無料というふうにやっているのと、利用者の利便性が非常に落ちるわけですが、そうすると、新会社がそれを通してそれを管理するという方がいいわけですが、そうすると、いずれにしろ1キロ24.6円という料金体系が少し崩れていくことにはなりますが、それでよろしいですね。

佐藤局長 基本的には、仮に今のお話のように、合併施行でどうしてもという部分が出てくるとすれば、それは具体にはそういうものが出てきたときの話という部分もあると思いますが、料金の水準としては多少割安ということもあり得ていいと、

今の段階で、期間限定を別にしてはいるわけですが、あり得る議論とは考えられると思います。

猪瀬委員 繰り返しの質問になって大変恐縮なんですけれども、民営化会社が独自でつくる、その次に合併施行でつくる、そして最後は新直轄と普通考えられやすいですけれども、とにかくお金をできるだけ有効に使って、必要性のある道路を先につくるのであれば、やはり新直轄で今一番必要な道路をつくるべきだと思うんですが、その場合には、やはり合併施行が一番望ましいんですけれども、その辺の道路局長のお考えは、もう少し前向きに考えるという方向がいいんじゃないかと思うんですが、そうではないと、とにかくだめな道路、だめな道路を新直轄で先につくるということになってしまうと、改革の意味がなくなってくるんです。

もう一回その辺を確認したいんです。

佐藤局長 そういう考え方もあろうかと思います。さっきも申し上げましたが、なかなか地方の負担をいただきながら、しかも地方にも努力をしていただくという問題から申し上げますと、やはり簡潔にお互いがわかりやすい制度ということをまず仕組むのが1つの考え方だというふうにも思います。

そういう意味で、今回は、基本的には無料として、その代わりいろんな節減努力をする道路というもの、高速自動車国道というものをお願いして、地方と一緒につくっていこうということで考えるべきだというふうに思っております。

現実問題として、合併施行でやっている例というものも既にこれまでもございます。これはこれでそうした形でやってまいりたいと思いますが、新しく新直轄として編入すると言いますか、切り換えるものは、そういう形を基本原則にしてというふうに思っているところであります。

猪瀬委員 そうすると、一番わかりやすい話ですが、民営化会社が直接来ると、合併施行で民営化会社が負担するということは、既に言われている9,342は民営化会社の負担ではないということになりますね。だから、9,342は全部民営化会社の負担ではないということになるわけですね。ということで確認しておきますけれども、9,342以内が新直轄でということですから、つまり、自分でつくる道路がある、それから国、地方、民営化会社で合併施行でつくる道路があると、ここまで民営化会社の負担であるということですね。そうすると、9,342以内に新直轄があるわけですから、民営化会社のやるだろうと思われる道路は、かなり短くなるというふうに理解していいですね。

佐藤局長 延長的にどのぐらいになるかというのは、私もまだまだこれからの議論かと思いますが、そういう意味で御指導いただいて、15年度以降に19.7兆円と申し上げればよろしいんでしょうか、9,342キロの残がある。これを2割、これを少なくともと言えばよろしいんでしょうか、3月いっぱい答えが出てくるわけです。

から、当面の2割ぐらいはコスト削減してと、そうすると16兆円程度に何とか収める。

その中で16兆円に対して3兆円は新直轄事業という形で、おおむね17～18年ぐらいただと思います。さっき申し上げましたように、財源的な手当としては、平年度ベースの2,000億円ぐらいですから、そういう意味で3兆円をやっていくとすれば、立ち上がり期間を17～18年ぐらいかかるかなと、ですけれども、着実な整備をそういった形でやっていただたらどうかということで、16兆円の中の3兆円を新直轄という形で地方にも頑張ってもらってやっていこうということでもあります。

これにつきましては、新会社の選択の問題も勿論あるわけですが、公団、新会社で建設をやっていただくというのが、私どもとしては是非そういう方向で制度設計をさせていただければということだと思っております。

猪瀬委員 新会社発足までに、あと公団として出すお金が2兆幾らになるから、いずれにしろ、そこからまた3兆ぐらい減りますね。そういうことですね。

佐藤局長 そうですね、そういう意味で、15年度高速道路自動車国道としては、14年度同額の9,160億円をお願いしてはいるところでもありますので、このまま続けさせていただくとすると、3年間で2.7兆円という形で、そのままであれば投資ができるかなというふうに思っております。

田中委員長代理 4時過ぎました。まだいろいろ御質問があろうかと思えます。今の問題は、非常に重要な問題、また難しい問題であります。これからもいろんな点で道路局の御意見を伺いたいことが出てくると思えます。また資料をお願いしたり、さっきの話とは別に、またひとつよろしくお願いしたいと思います。それでは、国土交通省の方は退室していただいて結構です。

猪瀬委員 済みません、ほんの一言だけ、あと道路公団の方に指導をよろしくお願いしたいんですが、料金を1割値下げということをおっしゃっているのですが、まずそれを考えていただくということですが、それだけではなくて、先ほど人件費等を含めた管理費のコスト削減を3割目指すと言っておりますので、これは数値目標ですから、公団の方にこういう指導を願いたいので、これからまた公団とヒアリングをやりますから。

それから、書いてありますが、比較発注方式の見直しとか、そういうことも含めて、削減計画を具体的に出してもらいたいと思っております。数字を出していただくということで、数値目標を意見書に出してあるので、それをやってもらいたいということでもあります。

入札資格要件の撤廃ということも、一応今回書いていただいておりますけれども、それをきちんと公団に指導していただいて、どういうふうに指導したかということも我々に後で示していただければと思っております。

田中委員長代理 何かございますか。

佐藤局長 どういうふうにという部分は、口頭でもよろしいですね。

猪瀬委員 やりなさい、はいわかりましたではわからないので、きちんと具体的なものを出してもらいたいです。

田中委員長代理 そういうことでお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

少し5分だけ休みますか、それでは20分まで休憩します。

( 休 憩 )

田中委員長代理 早速ですが、意見書参考資料の議論に入りたいと思います。今日は松田委員がおられませんので、試算の件は次回に回したいと思っております。

猪瀬委員 その前に、今の基準のことで、だから前にB/Cと、それから進捗率で、一回11月8日に両方混ぜたものを出してあるんですけども、あれでとりあえず出しておかないと、皆さん覚えていらっしゃるでしょう、B/Cと、外部効果というのは中村さんがくっつけたことだから、別になくたっていいってわけではないけれども、とりあえず中村先生のものはクッション効果みたいなものだから、11月8日に出してありますから、覚えていらっしゃるでしょう、あれをとりあえず仮基準で出しておかないと、やはり優先順位があれで見れるでしょう、要するにB/Cと進捗率の高い順になっているわけですから。

田中委員長代理 ただ、基準というのは、中村さんの社会的な効果を入れたものを基準として考えているから、猪瀬さんがおっしゃるそれを基準というわけにはいかないと思います。それ自体を議論しないと、参考資料として進捗率の入ったものを...

猪瀬委員 つまり、中村さんののは、いつ出てくるかわからない話だから、出てくるまでの押さえとして、基本的に矛盾していないわけだから、それでとりあえず出しておいて。

田中委員長代理 だけど、今の話だと、どうしても4月、5月までにはやらなければいかぬので、例の森地委員会に出すデータは、即こっちに事務局を通じてお示しますと言っているわけですから、彼らが議論するのは、中村さんの社会的なそれだと思っんです。あるいはウェートの問題だと思っんです。

猪瀬委員 そうというのは、いずれ来るとしても、それはそれでやって、完成するのはいつになるのかわからないから、とりあえず、絶対につくらないのは、わかるんだよ、まず進捗率とB/Cで、まず絶対につくらないのを確認した方がいいんです。

田中委員長代理 おっしゃる2つの既にわかっている数字を整理しておくことは

重要だと思っんですよ、だけどそれを基準というわけにはいかない。

川本委員 基準をつくるための2つの大きな要素ということですね。

田中委員長代理 そういうことで書いておくらばいいんです。

猪瀬委員 だから、基準と言うか、今、空白の時間があるわけでしょう、その間にどんどん決められてしまうわけです。箇所づけが始まってくるんだよ、絶対にできるわけないのが、下の方の順番ではっきりしているわけです。だから、これは絶対にできないということを見せておかないと、後で変な下の方に新直轄入れられてしまったらおしまいでしょう。

だから、私が言っているのは、実質的には、B/Cと進捗率というのはほぼできているんです。中村さんのものはそこに少し入れているだけですから、とりあえず正式な基準が中村さんのものだけけれども、それが本来あるべきものが手元がないんだから、代わりのものを置いておくということが必要なんです。

田中委員長代理 代わりのものを参考に置いておくのはいいんですが、それを基準というわけにはいかないというだけのことです。整理しておくのは結構ですよ。

猪瀬委員 つまり、委員会として、それまでの基準とするとか、正式なものが出てくるまでの基準とするとかしておかないと、ないと一緒になってしまうじゃないですか。

田中委員長代理 それは意見と違う話になってくるじゃないですか。

猪瀬委員 意見書と関係なく、今我々が決めておかないと。

田中委員長代理 いや、我々は意見書をフォローするんですから、それを意見と関係なくという議論は暴論です。

だからそれは松田さんがおられるところでもう一回やればいいじゃないですか。そうしないと、今ここでそういうことを決めることはできないと私は思います。

猪瀬委員 今なんのためにこれをやっているかです。つまり、空白になっているから、それを穴埋めをしておかないとしょうがないでしょう。

田中委員長代理 空白になっているから、意見書と違うことを決めるわけにはいかないと言っているんです。

猪瀬委員 意見書と違うことを決めると言っているのではなくて、今、この委員会で決めればいいことであって。

田中委員長代理 意見書の範囲内で我々がデータを。

猪瀬委員 だって、出てくるまで、出てきていないんだから、意見書どうりになっていないんだから。

田中委員長代理 だから、それを言っているんじゃないですか。この意見書の16ページで言う基準ではなくて、それが出てくるまでに我々が整理しておくというのは賛成です。

猪瀬委員 仮基準として出しておかないと。

田中委員長代理 それを基準というのはおかしいと言っているだけなんです。我々がそれを参考に示すことは結構だと。言っている意味わかりますか。

川本委員 テンタティブに、そういうような作業途中のものが、それに対して国土交通省が今後どういうふうな形のをはめてくるか、ということだと思います。今、4月か5月には出してくださるということをお約束をしてくださったので。

田中委員長代理 局長が約束されたことを、そう軽く私は受け止めておりませんが、猪瀬さんが心配されることはわかります。心配されているからこそ、我々も監視の仕事を一所懸命にしているわけです。森地委員会も1月から始めてあとは開かないというような話にはならないと思いますけれども、おっしゃる趣旨はわかりますから、そういうデータをつくって、ここでオープンにしておくことは、それはそれで結構ではないですか。

猪瀬委員 別に意見書の意見は決まっているんだから、だから今ここでこの間を出しておきましょうと言っているわけです。とりあえず、これですよと、メディアの人たちに、もう忘れていると思うから。

田中委員長代理 そういう意味でおっしゃるならわかりますよ。

猪瀬委員 当然です。

田中委員長代理 さっき基準と言われたから、私はそうではないと。

大宅委員 さんざんB/Cと進捗率という乱暴な数字だけで物事を決めていいものかと言われたので、外部効果というのを入れることにはしておりますが、まだそれが出てこないの、とりあえず、すごく客観的な数字だけだと、こういうことになりますということをとりにあえず皆さん覚えておいてくださいと言いつつ。

田中委員長代理 そういう理解にしましょう。はい、わかりました。

猪瀬委員 当然だよ、そんなの。

田中委員長代理 当然だけれども、事柄をはっきりとしておかないと。

猪瀬委員 委員会を出しておかないと、それは出しておいてください。

柴田次長 出したというのは、ちょっと私の記憶にないんですが。

猪瀬委員 11月8日ぐらいのものです。それで今日改めて、こういうのが当時出してありましたから、これがありますよということを示しておるということです。

田中委員長代理 森田さん、わかるはずですよ、よろしいですね。

森田参事官 委員会資料の中で、御趣旨に合うのは選べるとは思います。普通の範囲内ですけれども。

ただ、データがたしか、平成三十何年とか、すごく限定的な一次元だけのデータだったと思いますが。

猪瀬委員 11月8日に出したんです。それを今また改めて、そういうのがありませんから、こういうのがありますと出しておきたいと言っているわけです。

森田参事官 それは次回の委員会資料ということですか。

猪瀬委員 いや、今回、最終的に配って下さいということです。家に帰ったら引き出しにある人もいるかもしれないけれども、つまりそこで見れば、これはとてもできないということがいっぱいあるということがわかるということが大事なので。

田中委員長代理 さて、続いて意見参考資料について、さっき申し上げたように、松田さんがおられないので、試算についての議論は予定しておりましたけれども、次回に回したいと思います。

猪瀬委員 試算について事務局に頼んであったのは、出してもらえばいいじゃないですか。

田中委員長代理 だけど、松田さんが今までの内々のいろいろな事務局とのあれで、公表するか否かということを含めて意見を言っておるので、それは私は待つ方がいいと思いますが、いかがですか。

猪瀬委員 試算は、今回の委員会に事務局が出すことになっているんでしょう。出して下さいよ。

田中委員長代理 試算の話をするときに松田委員の意見は、会議自体を非公開でやりたいとかいうような意見さえも言っておられたので、私はどうしても今日やらなければいけないかどうか、松田委員のおられるところで、もう一回議論した方がいいと思いますけれども、皆さんの意見を聞きたい。

事務局、松田さんからのものはどうなっていますか。

坂野事務局長 松田委員からの御意見は、既に皆様方に事前にお届けをいたしておりますけれども、資料の扱いについては、非公表、委員限りの扱いにしてはどうかという御意見を事前にいただいておるということでございます。

猪瀬委員 それは、松田委員の意見でしょう。

田中委員長代理 松田委員の意見だけでも、私なんか、松田さんのいる前で議論したいと思っていましたが、おられないので、この数少ない委員の中で、そういう重要な発言をしておられる方がおられないときに、どうしても今日議論しなければいけないかどうかと考えて、それは次回回しにするか、どうしても必要ならば、もう一回日程調整をして、松田さんがおられるときにやった方がいいのではないかという私の判断なんですけど、そうではないということがあれば、どうぞおっしゃってください。

猪瀬委員 この間、一応試算をつくることになって、それで基本的には何回も何回も試算はやっているわけだから、別にその試算が何か問題があるかどうかなんていうことはないわけだから。

田中委員長代理 それは猪瀬さんの判断であって、松田さんが別の判断をしておるわけだから、ほかの人も別の判断をしておるかもわからないので、だから今、意見を聞いているわけです。

猪瀬委員 委員会の途中でもいろんな質問が出てきたでしょう、それで意見書が出て、それで今までのいろんな試算と変わるわけではないんだから、それが何が問題なのかよくわからないんだけど、今、大事なことは、意見書に対して、抵抗勢力がこれでは一本もつけれないのではないのかと、あるいはこれは実際に試算を見なければ何も言えないのではないかということを行っているわけですから、別に試算を出せばいいだけの話で、何かそこに難しい問題があるんですか、私はわからないんですけども。

田中委員長代理 それは、猪瀬さんのところにも松田さんからの意見がちゃんと行っているはずなんですけれども、松田意見だと、私も事務局からいただいておりますが、猪瀬さんとは違う判断をしておられるものだから、4人、5人の会議で、それは確かにおっしゃることは私もわかりますけれども、どうしても今日決めなければいけない話ではないのではないかというふうに思っております。

ただ、それは私の意見ですから、大宅さんなり、川本さん、御意見をどうぞおっしゃってください。

猪瀬委員 今日の産経新聞に出ていたけれども、今、自民党と公団といろんなワーキンググループをつくってやっていて、先にそういう数字がどんどん変なふうに出てきてしまったら、こっちは立つ瀬がないです。だからきちんと出しておかないとまずいです。今が一番大事な時期ですから、予算の話をしているときですから、試算を出さなければ、我々の委員会が無視されていくだけですよ。

田中委員長代理 意見ありますか。

大宅委員 不幸にも松田さんは、お風邪でお休みなんだし、川本さんも出なければいけないということで、我々が5人で論議できないまま出すというのは危険な判断かなという気がするんです。

猪瀬委員 そうしたら、川本さんは4時20分と言っているんで、時間がないんですが。

田中委員長代理 時間がありません。それで、猪瀬さんが。

大宅委員 見るだけ見せてもらったら。

猪瀬委員 試算を見せてくださいよ。

田中委員長代理 ちょっと待ってください。松田さんの事務局を通じてからの意見によると、そのことを公開の場でやるか、非公開の議論にしてもらいたいという要望さえも松田さんは言っておられるので、ここで出せば、皆さんにもオープンしなければいけない。それは松田委員が言っていることを無視して我々は議論するこ

とになるので、松田さんの意見を無視して今回やって、あとそういうことで審議会がもつかどうかということをおは懸念します。

私はそういう議論をしたいとは思いません。

川本委員 私も松田さんがいらっしゃるところで議論をさせていただいた方がいいと思います。

申し訳ございません、最後に1つだけ、資産の買い取りをするとか、しないとかの議論で若干混乱が見られると思うんですけども、資産の買い取りができるのか、できないのかということ、柴田次長もこの間御指摘をしておられたんですけども、残債務と資産と一緒に新会社に移動させるということが意見書に書かれた手法でありますから、この案に従えば、買い取り時に資金の授受というのは起こらないわけです。ですから、資産の買い取りというのは、理論的にできるということになります。私は議論が若干混乱しているのかなと思います。

あと、いつ買い取りを行うかは、新会社の意思決定であるし、買い取りをするとか、しないことも全部新会社の意思決定だと書いてあると思います。

資産の買い取りにかかわらず、債務返済の義務があることに変わりはないということです。そのところだけちょっと。

田中委員長代理 おっしゃることはわかりますが、御発言は御発言として、今整理しておきたいことは、もう時間がないものですから、あなたも20分までとおっしゃっているので、松田さんがおられないことについて。

川本委員 一部メディア報道とかに、混乱が見られるというふうなことをお聞きしたので、あえて申し上げたということです。

田中委員長代理 ただ、松田さんのいないところで、今日の試算のことをオープンにするかどうか、猪瀬さんの御発言がありましたけれども、それこそ私は反対ですが、それこそ多数決で言うならば、大宅さんと、川本さんはどういう御判断ですか。

川本委員 議論については、松田委員を含めてさせていただいた方がいいと思います。

田中委員長代理 では猪瀬さんは、そういうふうに御理解ください、いろいろあるんだろうけれども。

猪瀬委員 今、試算を頼んだのが出てきたから。

(川本委員退室)

坂野事務局長 恐縮ですが、定足数を割ることになります。

田中委員長代理 松田さんは、そのことを含めて議論をしたいと言っているのです、ちょっと勘弁してもらいたいと思います。

それから定足数を既に割っております。