

第39回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成15年2月28日(金)14:00～17:45

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39回会議を始めます。

本日は今井委員と中村委員が所用のため御欠席、石原大臣と根本副大臣は衆議院本会議出席のための御欠席となっております。

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 お手元に資料、かなりの点数がございますので、点検を兼ねて初めにさせていただきます。

まず、いつものように議事次第、配布資料一覧、それから本日日本道路公団からの御出席いただきました方の一覧、その後でございますが、道路公団からのヒアリングの提出資料、その下に猪瀬委員から、道路公団に対して本日質問書が出ておりますので、それが猪瀬委員提出資料、その下が田中委員から先般の視察に関連して資料要求が出ておりますので、その資料、その下でございますが、首都高、それから阪神高、本四連絡橋公団からの資料が提出されております。これは道路公団のヒアリングが済んだ後、簡単に事務局から内容の御紹介をさせていただきます。

その下が、昨年来、懸案となっております意見書参考資料についての確認のための資料でございますが、1つが分厚いもの、その下に1枚紙、その下にとじたもの、これが意見書参考資料で、この後御協議をいただくものでございます。その下にもう一枚、これも参考資料の関係でございます。その他に「委員限り」としてございますが、これも昨年来の作業でございますが、試算について事務局が作業いたしましたものを「委員限り」でお配りをいたしております。

その下に、関連して猪瀬委員から提出資料、及び猪瀬委員要求資料、これが試算の関係の資料でございます。

その下が、今後のスケジュールを御論議いただきますための資料4というのがございます。

その下に、2月18日に衆議院の予算委員会でこの委員会に関して質疑が行われまして、既にビデオテープ、一部お渡しをしている方もございますが、そのテープから関係部分を事務局の責任でテープ起こしをしたものでございます。正式な議事録はいずれ記録部で確定いたしますので、議事録ができれば、それもお渡しをしたいと思いますっております。

なお、これに関連して昨日の夕方、予算委員会の分科会で同じ永田議員から同様の問題の質疑がございまして、ほぼ同様のやり取りがございました。非常に短い時間でございましたが、ございました。これも今、テープ起こしをやっておりますので、でき次第皆様方にお届けはしたいと思っております。

一番下、2つございますが、これは要望書2点でございます。

以上でございます。

田中委員長代理 それでは、本日の議題に入る前に去る2月25日に行いました第二東名の現地視察について、私を含めて参加した3人の委員から感想を述べていただきたいと思います。本日は議題が多くありますので、ごく簡単に、お1人1分程度でお願いします。まず大宅委員からどうぞ。

大宅委員 行ってみてなかなか面白かったというか、猪瀬さんが前から言っていた100mに2つオーバーブリッジがあるというのも見ましたし、東名のオーバーブリッジはただの金網なんですけれども、この第二東名の場合はアルミでぴかぴかで、それは全部やるつもりはないとおっしゃっていらっしやいましたけれども、それは2つあるのも、交渉を重ねた結果、2本になさったということなんですけれども、これは勿論、地元のエゴみたいなものもあると思いますが、私がいつも言っているように、全部に付けばということではないと思いますけれども、上手なお金の使い方という発想が余りにも日本人全体に欠けているのではないかとということを目の当た

りにして思いました。

猪瀬委員 3地点行ったわけですが、今、大宅さん言われたように、長泉 - 沼津インター近くのオーバーブリッジを1つのケーススタディーとして見ておく必要があるだろうということで、前にあそこは見に行ったことがありましたものですから、これは道路公団の方と、我々委員ともう一回一緒に確認しておいた方がいいだろうということであの地点を提案したんですが、たった100 mの間隔でオーバーブリッジが2本あるということは、全くおかしな話で、無駄遣いの象徴的な風景として見られる事例として確認したということになります。それで当然ながら日本道路公団の方々は御存じのように、第二東名ではなくて普通の東名も、あれから帰ってくる途中で、裾野から御殿場くらいにかけて、100 m置きにオーバーブリッジが10個か20個くらい付いていましたけれども、そういう過去の大盤振舞いのようなオーバーブリッジの作り方をこれから変えていかなければいけない。そういう意味で、第二東名はそういう実績を反省して、踏まえてやっているようには思えないだろうと理解しました。

コスト削減という場合に、非常に大きな工事本体そのもののコスト削減もありますけれども、用地買収に絡めてかなり高いコストで用地を買収しているとか、オーバーブリッジを条件に用地を買収しているのか、これは非常に不明朗であり、そういうプロセスでの記録をきちんと本当は見せていただきたいなと思っています。

第2点は、秦野 - 伊勢原間のところは、測量で中心杭だけ打ってあるだけの場所ですから、あの区間だけで約5,000億円の総事業費が見込まれていますけれども、今、直ちにそこを凍結すれば5,000億円が浮くと理解できました。

次に、伊勢原 - 海老名間を見ましたが、幅杭の段階ですが、用地買収は20%くらい、面積的には11%とおっしゃっていましたが、その区間の総事業費も5,000億円近いので、ここも直ちに凍結するならば、5,000億円近い工事費が浮くだろうと。併せてその両区間で1兆円の工事費が浮く。その工事費を第一巡目の方で使えるものなら回した方がよろしいのではないかと思います。

同時にその区間の凍結ということだけではなくて、第二東名全体にコスト削減を2割徹底的にやっていくと、更に1兆円浮くのではないかと、概算で言いましたけれども、理解した次第です。

以上です。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。私自身の感想、お二方おっしゃったことはそのとおりで、そのほかに私は、現場というのは見るものだなと思ったのは、やはり基本的に時速140キロ問題があるんじゃないかなと。だから、今日資料要求でも別途しておりますけれども、そのことから来るコスト高というのが随分あるのではないかと。140キロで走ろうと思えば、すべての設計がそれが元になりますから、曲率半径にしても、勾配にしても、制約を受けるわけです。そのために大型施設にぶつかる。移転費だって相当、あるいは工事費、移転しない場合はその下を通らなきゃいけないわけですが、トンネルをつくるよりもお金がかかるらしい。それがどのくらいかかるか。資料を要求していますけれども、どうも基本は立派なものをつくるに越したことはありませんけれども、なぜ140キロなのかということに改めて疑問を持ちました。

また、一般的な問題として、交通需要の問題がありますね。今の東名の需要、それと第二東名との比較をしてみると、需要が過大に見積もられているのではないかと、あらかじめ勉強をいろいろしてみたんですが、そういう印象を持っております。

それから、地元の協議というのは非常に御苦労なさっているんですが、それも見せてもらったんですが、ああいうのが表に出ていない。もう少しああいう議論、行政との議論、地元との議論というのは透明にした方が皆さんの理解なり、悪乗りさせないためにもよろしいんじゃないかと思います。中にだけしまつてくのはいかげものかなという印象も持ちました。

それから、近いところは東名と第二東名1キロもないところもいっぱいあるんですが、ハザードマップ

との関係で言うと、果たしてこれは地震対策として有効なのかという、これもいろいろ教えてもらいたと思いますが、本当は中央道なり北陸道なりがその役割を果たしているんじゃないかと思えますから、地震対策としてということを表にいろいろおっしゃっているみたいですけども、どうもそれは理解し難いという印象を持っております。

以上であります。

本日の議題に入りたいと思えます。

本日はまず日本道路公団からのヒアリングを行い、続いて意見書、参考資料、意見書に準拠した試算、及び今後のスケジュールについて順次論議したいと存じます。

それでは、日本道路公団からのヒアリングを行いたいと存じます。質疑を含めてヒアリングは3時45分くらいまでに終わりたいと思えます。藤井総裁、説明をよろしくお願ひいたします。

猪瀬委員 日本道路公団ですが、ここに出ている資料が、首都高、阪高、本四も出ていますが、これはどういう扱いなんですか。

坂野事務局長 先ほどもちょっと申し上げましたが、日本道路公団のヒアリングが済んだ後、事務局が簡単に御紹介を申し上げまして、もし、御質問があればわかることはお答えしますし、公団の方に問い合わせが必要ならば問い合わせをいたします。

猪瀬委員 今日の出席は日本道路公団だけということですか。

坂野事務局長 はい。

猪瀬委員 それから田中委員長代理、道路公団のヒアリングをこれからいたしますが、一応それに絡めて、ここに「猪瀬直樹委員提出資料」というのがありまして、日本道路公団への質問書と書いてあるんです。めくると「日本道路公団への質問書」というふうになっています。このままで終わりまで行ってしまうと、わからなくなってしまうから、途中途中で何かうまく。

田中委員長代理 そうですね。この前の国交省のときもそうだったけれども、最後までやって質問するのか、区切り区切りで質問するか。最後までやると、初めの方で疑問に思ったことが、忘れることはないんだけど、ごちゃごちゃしますから、区切れるところで区切っていただいて、それから質問して、また、次というふうにやっていただきたいと思えますが、いかがでしょうか。お願いします。区切りのいいところでよろしく。

藤井日本道路公団総裁 座って説明させていただきます。日本道路公団総裁の藤井でございます。

委員会におかれまして、昨年12月6日に意見書を総理に出されまして、それに基づいて12月17日に閣議決定され、政府としてこれからの方針が示されたわけでございます。私どももその際、総理から国土交通大臣に指示が出たと聞いておりますので、私どもその指示に基づきながら、私どもとしてできる限りのことを早目早目に努力させていただくという基本的な姿勢で臨みたいと思えます。

本日の資料の説明でございますが、限られた時間であるということでございますので、お手元の資料を使わせていただきますが、私ども今一丸となってこの問題に対処させていただいておりますので、それぞれ各担当理事にそれぞれの部門を責任を持って説明させていただきたいと思っております。

問題は、昨年の御報告書を見ますと、新たな組織の在り方、通行料金、今後の道路建設、関連公益法人、ファミリー企業の改革、管理コストの削減、そして、改革のスケジュール等、こういう項目に分かれて意見書がまとめられております。

これらについて、公団の立場からあえて申し上げさせていただきますと、公団として自ら積極的に取り組んでいける課題といたしましては、関連公益法人、ファミリー企業の改革、建設管理コスト削減や民間経営ノウハウの導入などがございますので、これらの課題につきまして、本日国土交通省や関係機関と調整を図りながら、今日までにまとめてきたものを御説明させていただきます。

なお、3月、年度内にはこれから非常に密度の濃いいろいろなまとめ期間がもう1か月ございます。それから、15年度になりましたら、それに引き続いて、更に精度を高め、かつ内容を深めた努力をさせていただきたいと思っておりますので、本日はそういう姿勢でこれからの説明をさせていただきたいと思っております。

それでは、最初の課題は、先日お供させていただいた小笠原技師長の方から説明させていただきます。

小笠原日本道路公団技師長 それでは、ヒアリング資料の2ページから御説明いたします。「高速自動車国道建設の計画見直し」という課題でございます。

御承知のように、この委員会でいただいた意見書でとりまとめられた基準が示されておりますので、その後の政府の対応について、御承知のとおり閣議決定されたところでございます。道路公団といたしまして、これらの政府の方針の具体化を踏まえまして、国土交通省の御指導の下、適切に対処すると考えております。

なお、建設中路線の取り扱いの基準については、本委員会の審議を踏まえまして、国交省において別途学識経験者から成る委員会が設置され、検討がされているというふう聞いております。

それから、15年度事業予算案の関係でございますが、御承知のとおり、高速自動車国道は国土開発幹線自動車道建設法に基づきまして、予定路線が定められて、その後整備計画、施行命令というような法律上の手続を経て事業を実施しているところでございます。

平成15年度においても工事の進捗率、あるいは用地買収等の交渉状況を踏まえまして、特に幹線に向け事業が進捗している路線だとか、あるいは関連事業等の進捗に配慮いたしまして、重点的に行うこととしておりまして、予算といたしましては、高速道路建設費9,160億円を計上しているところでございます。

事業の実施に当たりましては、より一層償還の確率性を高め、必要なネットワークの整備を進めていくために、収入や金利の動向等を適切に反映しつつ、十分に見極めて有利子借入金残高を増加させないことを基本としております。厳格に採算性を確認しながらコスト縮減に最大限努力して事業を実施してまいりたいと思っております。

3ページ目に平成15年度供用予定区間を書いてございます。左側に書いてございますように、来年度は新規の供用予定143キロを予定しております。同時に、拡幅供用区間48キロを予定しております。

現在、平成14年度の新規供用したのは241キロでございます。年度末には7,200キロの供用になってございますので、平成15年、これに143キロを加えますと、整備計画間9,342の79%が供用するという勘定になるわけでございます。

なお、ここに書きました新規の供用区間はいずれの道路も平成5年の11月19日に施行命令を受けた17路線、約1,100キロの区間の一部でございます。この平成5年に受けました施行命令については、平成9年より順次供用しているところでございます。

したがって、残る区間は第二東名神、それに北海道・九州の一部の区間となっております。

内田日本道路公団理事 引き続きまして、一般有料道路の建設の計画でございますが、一般有料道路につきましては、高速道路と一体となってネットワークを形成する、いわゆるネットワーク型道路を中心に今、事業を進めているというのは前にも申し上げたことかと思っております。その中でも現在特に三大都市圏の環状道路、例えば関東でありますと首都圏中央連絡道路、東海環状道路、それから関西は第二京阪道路等、そういったものに重点を置きながら事業を実施しております。

これらの一般有料道路はいずれも国等との合併施行という形で事業が進められておりまして、それぞれの事業、個別の採算計算を行いまして、その採算の中で投資可能な範囲内で有料道路事業を実施しているというところでございます。その実施に当たりまして、平成15年度につきましては、高速道路と同じように、工事の進捗率だとか、用地費、交渉状況等、そういったものを踏まえて650億円を計上しているところでございます。

来年度、平成15年度に供用を目指している区間は、ここにありまして、先ほど申し上げました首都圏中央連絡自動車道の一部区間、鶴ヶ島から日の出までが開通しておるわけでございます。その先、あきる野までの開

通を目指しております。

それから、富津 - 館山道路、これも富津竹岡から鋸南富山まで開通しておりますが、その先、富浦までの開通を目指しております。

更に関西の方の奈良と大阪を結ぶ南阪奈道路、それから、山陰道の一部となります江津道路、こういった道路を来年度供用を目指して事業を進めているところでございます。

猪瀬委員 済みません。この意見書の20ページ、議事進行についてなんですけれども、9の改革の推進の手順及び移行時期等とありますね。今、その順番に即して説明していただいているわけなんです。したがって「新会社発足までの間的高速自動車国道の計画見直し」というのを今おやりになっていますね。その次に「民間企業経営者の登用等」ありますね。この順番に来ていますので、ひとつずつ質問していった方がよろしいかと思うんです。この意見書に即して、この①の部分、今2ページ御説明いただきましたけれども、それに即して進めていった方がごっちゃにならなくていいですね。

田中委員長代理 何か不都合ございますか。よろしいですか。

藤井総裁 先生方のおっしゃるとおりに。

田中委員長代理 では、やってください。

猪瀬委員 道路公団の提出された3ページ、4ページの件で質問させていただきますが、この4ページの方の一般有料道路ですが、今、合併施工とおっしゃっていましたが、例えばあきる野 - 日の出間というのは、合併施行で道路公団と国と直轄とのあれとがどういう比率のお金で行われているのでしょうか。

ついでに申し上げますと、このあきる野 - 日の出間というので八王子インターのすぐ近くまでくるわけですね。関越道の鶴ヶ島からあきる野までも同じようにどのような合併施行であったのか。そして、最後の2キロくらいの間がどのような合併施工であったのか。これは多分、私の記憶しているところでは、あきる野から高尾の山を通過して中央高速につながるはずなんです、それまでが圏央道の1つの区切りであると。その辺りをお尋ねしたいんです。

内田理事 合併施行の国との事業の単位でございますが、一つひとつのインターの区間ごとということではなくて、たとえ首都圏中央連絡道路で見ますと、今、事業全体として事業許可をいただいているのは、東北道の久喜白岡から海老名北まで、その全体の事業に対して国との合併施工ということで有料の投資規律を決めております。

猪瀬委員 東北道からぐっと回って海老名までずっと圏央道のトータルでおっしゃっていわけですね。そのトータルの総事業費はどういうことですか、私はそこまで聞いていない。

内田理事 今の有料道路で事業として取り組んでいる事業費が7,210億円でございます。

猪瀬委員 起点はどこでしたか。

内田理事 久喜白岡、東北道のジャンクションです。

猪瀬委員 そこからずっと回って、海老名まで考えているわけですね。第二東名に無理やり付けようしているわけですね。区間は何キロになりますか。それで7,210億円が総事業費ですか。

内田理事 総事業費というのは、国との合併施工ですから、国とトータルしますと、約1兆8,000億円になります。細かな数字はまとめてありますけれども。

猪瀬委員 トータルで1兆8,000億円です。

内田理事 その中で有料道路として取り組んでいる事業費というか、支出する予定のものが7,210億円でございます。

猪瀬委員 比率にしますと、6対4くらいですか。

内田理事 そうです、40%くらいです。

猪瀬委員 この区間全体は合併施行として道路公団4割、国6割という考え方の、料金的にはこれは通行料金は通常の40%くらいの通行料金が利用者に来るわけですか。

内田理事 投資部分が回収できる償還計算をして、ということを前提に料金は決められております。

猪瀬委員 今のところ、鶴ヶ島からあきる野まで開通しますが、その場合に、通行料金は幾らなんですか。

内田理事 通行料金は、今度開通する区間まで。

猪瀬委員 後で教えてください。

藤井総裁 そういう細かいことまでお尋ねされることを予定してなかったの。

田中委員長代理 考え方としては、今の久喜白岡から海老名まで、40%負担と。その区間の料金はキロで言うと皆同じであるという前提でいいんですね。

内田理事 キロ当たり料金は同じになるような考え方で設定しております。

田中委員長代理 一番上の圏央道の話でしたが、その下の方もキロは書いてあるけれども、当然そういうのをあらかじめ書いておいてもらいたい。今度の区間は幾ら、これはどこからどこまで、トータルで幾らということがわかっていると。

藤井総裁 最終的には成田の方から、アクアラインのところからぐるっと回って、金沢海岸まで、要するに浦賀のところまで、ぐるりと回るのが圏央道でございますから、その着工の順番が若干ずつ時期が違うので、区間名が出ていますけれども、最終的には首都圏中央連絡道路として事業をまとめて、そこでもって最終的なチェックをするということになります。

田中委員長代理 区間が供用される場合でも、そこは全体の料金の考え方でやるということでもいいですね。

猪瀬委員 細かい数字はいいです。要するに、鶴ヶ島からあきる野までできた場合に、その区間にかかったコストに対して料金が発生するのか、東北自動車道から金沢八景まで来るトータルで考えて、プールにして考えているんですか。

内田理事 おっしゃるとおり、先ほど申し上げましたが、東北道から東名まで今、事業化されている単位がございます。それに対して償還するような料金の設定をしているということです。

猪瀬委員 それが今、国の直轄事業と、道路公団側のお金の比率が今4対6として、そういう比率で例えばほかの高速道路の料金体系の絡みで言えば、出した分の比率で通行料金は発生すると考えていいわけですか。

藤井総裁 高速道路は全然別体系で、これは一般有料ですから、首都圏中央連絡道路として完結するだけです。高速道路とは全くそこは分離されております。圏央道だけでやっております。

猪瀬委員 これは2005年から民営化されるということですから、その場合に、民営化されたときに、これはもちろん、分割民営化会社になりますから、そのときに新しい料金体系というか、こういうものも含めてどこにこれが吸収されるかということをお前提にしながら見直していかなければいけないということになりますけれども、それでよろしいんですか。

藤井総裁 国と相談して、国が、では新しい会社でそのまま引き継いでやるか、というのは、一本一本の一般有料道路でございますので、プール制とは全く違いますので、それをどうして最後まで採算を取りながら完結するかという点で個別に国と相談しながら整理していくことになるかと思います。

したがって、圏央道はこれからの道路ですからいいんですが、既にできあがった道路で極めて赤字の道路が何本がございます。そういうのは御説明したと思いますけれども、大阪辺りとか、九州の八木山とかあるんですが、そういうのはなるべく早く無料開放して、要するに、国に引き取ってもらって、ただにして、言ってみれば不良債権の処理みたいなものです。そういうことも並行して国とはずっとお願いしながら調整をしている。なるべく負担を身軽にしたいという気持ちは私どもかねてから持っておりますので、ですから、そういういろんな調整の中で最終的にどういう形が一般有料道路の姿になるかが決まってくると理解しております。

田中委員長代理 ついでで申し訳ないけれども、江津 - 浜田というのは起点、終点、この区間だけですか。

内田理事 この事業の単位としては、このとおりでございます。

田中委員長代理 これの公団の負担はどれくらいですか。

内田理事 有料の全体事業費に占める有料事業比率でございますが、7%でございます。

田中委員長代理 93%国が負担しているんですか。

内田理事 はい。

猪瀬委員 今、意識して言われた質問と同じですから、そういうのは全部後で今、出ているものを出していただきます。

田中委員長代理 それでは、資料提出をお願いします。

小笠原技師長 第2回の集中審議のときに、各路線のはお渡ししていますから、それを見ていただければ全部出ています。今言われたもの。

猪瀬委員 事務局、あとでそろえてください。

川本委員 4ページまでのところで、2ページのところで御質問したいと思います。最終報告はとにかく40兆円の借金を早く返していただきたいということが精神であるということはわかっていただいていると思います。有利子借入金残高を増加させないことを基本と書いています。けれども、公団である間に、道路公団債などの起債を計画をなさっておられて、今後、新会社の発足まで債務額が増えてしまうという可能性があるわけです。15年度の資金計画というのはどういうふうになっているのか、教えていただけますか。

小笠原技師長 今、先生言われた40兆なんですけれども、この2ページの数字は高速自動車国道についてのことでございますので、高速自動車国道の融資は22兆強でございます。ですから、22兆円を、この残高を少なくとも増やさないように。と言いますのは、過去の事業がありますから、義務額で結構ございますから、それをできるだけ押さえて、有利子借入金残高はこれ以上増やさない。22兆より多くならないようにとりあえず持っていこうと思っております。

川本委員 そうしますと、これ以上有利子債務は増えないと。

小笠原技師長 増えないように、大きい船ですから、前年度発注したものが義務額として出てきますので、1,000億とか2,000億とか、そのくらいまだありますけれども、原則的には22兆、これ以上増やさないというふうには15年度の予算も組んでおります。

川本委員 16年度もそのおつもりでいらっしゃると。

小笠原技師長 その予定であります。

川本委員 当然のこのように資金繰りを考えられますね。それを委員会の方に御提出願えますでしょうか。

小笠原技師長 ヒアリングの早い段階で資料をお出ししていると思います。それはどういうのかと言いますと、これまで高速国道の整備の仕様について、国が定めた11年度でしたら、国幹審で定められたときに、考えられていた償還計画と償還のやり方というのは、これからも建設をしながら、債務残高を増やししながら、ある建設までは増えていって、それが建設が終われば債務返済に回して、債務が下がっていくという考え方であったけれども、14年度からできるだけ上がっていかないで、債務残高を横ばい近くに持っていきながら、できる範囲の建設をやっていこうという考え方に変えたという両方比べた資料をお出ししていると思いますので、それはまた再度お出しします。

川本委員 それを拝見すればわかります。考え方というか、数字と言いますか、資金繰りなんですけれども。

藤井総裁 15年度は、その資金繰りをベースに今、予算の審議をしていただいているわけですから、それはお出しできます。

川本委員 それを委員会に必ず出していただくことが、監視活動の一環だと思うんです。お願いします。

藤井総裁 わかりました。

猪瀬委員 それに絡めてということなのですが、今のところで、平成15年度については、工事の進捗率や用地買収等の交渉状況などを踏まえ、重点的に行うこととしておりという、委員会の議論の中でもなるべく重点的にやるべきで、余り関係のないところに手を付けない方がいいんじゃないという話をしたんですが、重点的に行うこととしておりという辺りの具体的なもので、ここを重点的に行って、ここはそうじゃないんだという証明が何かいただければありがたいんですけども。

小笠原技師長 各路線への配分は、3月年度末、現地の設計協議だとか用地交渉が非常に進捗している時期でございますから、それを見て各路線に配分する作業を現在進めているところでございます。

例えば万博だとか、いろんな国の関連事業がございますし、それからもうすぐに供用するような路線、15年度供用とか16年度供用とか、そういうところにもお金を回さなきゃならないし、それから義務論的に既に発注したものでどうしても過年度負担分として出さなければならぬものがございますので、それらを考慮しながら現在作業を実施しているところでございます。

猪瀬委員 今はわかりましたけれども、それこそこの間第二東名へ行って、杭を打っているところは余り重点的にやる必要はないなと思ったんで、そういう意味で重点的にということをもう少し明確に、今おっしゃられた趣旨はよくわかりましたけれども、実証的に出していただければと思います。

小笠原技師長 3月に予算が確定いたしましたして、作業が終わり次第各路線にどのくらいお金が配分されているかというのを出したいと思います。

田中委員長代理 また後戻りしてもいいですから、時間の関係もありますから先に進めてください。

妹尾日本道路公団理事 それでは、5ページ「民間企業の会計原則に基づく財務諸表の作成」であります。

現在の状況は民間企業の会計原則に基づく財務諸表、試算値を作成するために、昨年説明申し上げましたが、財務諸表検討委員会というのをつくりまして、委員名簿は下にございます。公団資産の償還方法等について検討を進め、現在、民間企業の会計原則に基づく財務諸表をつくるための作業、道路資産のたな卸し、評価を含むということを鋭意実施してございます。

この民間企業並み財務諸表を早期につくるというように要請がございましたので、担当部署への応援人員配置、すなわちこのような仕事を過去経験して、現在、別の部署にいる人間を一斉に併任をかけた上で、担当職員を大幅に増やし、また、一部の作業はアウトソーシングをするということでもございましたが、そのアウトソーシングの対象を拡大しまして、最大限の体制強化を図りまして、また、時期が前倒しになりましたので、公認会計士の認める範囲内で一部作業の簡便化と言いますか、簡便化をやらざるを得ませんので、そういうことを行いまして、15年9月末に公表するとしておりました従前の工程から3か月以上前倒ししまして、今通常国会中に財務諸表の試算値を公表したいと考えております。この財務諸表検討委員会の名簿でございますが、委員長は加古先生でございます。企業会計審議会の会長でございます。そのほか、政府の企業会計審議会の委員、金融審議会の委員と、固定資産会計を得意とする公認会計士会の第一人者の方々に集っていただいております。次の6ページでございますが、そして、この委員会の検討状況でございますが、現在までに4回開催しております。審議事項としましては、道路資産の内訳区分の在り方、これは現在、道路公団の資産は、道路管理台帳で把握しております。したがって、非常に細かい明細になっております。約数千でございます。これを企業会計上の項目にもう一回組み直して集計する。現段階では企業会計上の項目は約千くらいでございます。すなわち数千の項目を企業会計上の観点から千くらいに集約して、整理する。その千の項目をどうするかということ。

勿論、道路は連続的なものでございますので、これをどういうふうに分けて、台帳に載せるかという計上単位の問題が道路資産の内訳区分の在り方でございます。

次は内訳資産の評価方法、これが今回の作業の中で基本的に大事で、かつ大変なところでございますが、これ

は御案内のとおり、民営化いたしますと、開始貸借対照表をつくるわけでありまして、その開始貸借対照表は時価とする。民営化時点における時価とするというのが基本でございます。したがって、道路公団の場合、全国の土地、これをそれぞれに鑑定評価をし、かつ、それぞれの資産につきまして、民営化時点における再調達価格、これを計算する必要がございます。これは大変膨大な作業でございます。勿論、トンネル、橋梁、ガードレールに至るまで、再調達価格を膨大なものを計算するわけございまして、これは先ほど申し上げた検討委員会の先生方は気の遠くなる作業であることを第一回の委員会からおっしゃっておられました。

そういうようなことを、内訳資産について、再調達価格を基本とした評価額を付け方の御審議をいただいております。

それから、減価償却方法、単位、取換え法などはどうするかという問題、これは個別の資産について行うわけでありまして、

最終的に財務諸表の様式をどうするかということを議論をいただいております。

現在はスケジュールでございますが、この下の工程表でございますが、棚卸し作業は現在実施をしております。ただ、余りにも時間が短いものですから、最終的な開始貸借対照表で使えるような棚卸しは残念ながらこの短期間ではできません。したがって、サンプル的なものにならざるを得ないと考えております。

また、評価作業はこれと並行して大変数の多いものについて、先ほど申し上げました再調達価格を付けるという作業を行いたいと思います。

これもできるだけ正確というか、できるだけきちっとやりたいと思っておりますが、一部のものにつきましては、これはおおぐりな推計で数字を付けないということも考えられます。

その上で、財務諸表をつくりまして、今のところ15年6月の適宜の時点で公表したいと考えております。

藤井総裁 今は財表のお話でしたけれども、今度は民間企業経験者の登用の研究。

松田委員 1つだけ聞いておきたいんだけど、この委員会が4回開かれて専門家の先生方が1つずつについて基本方針というか、こういうふうに分けなさいというか、こう計上しなさいというのを決めているんだと思うんです。そのときに、概算でおやりになっているところもあるんだらうと思いますけれども、将来我々の委員会は5つに分割することを目途にして、考えてくださいねと言っておりますが、この委員会ではそのことは意識してやっているんですか。

つまり、総体を全部洗うということ全体としてやっている中で、分割をするという意識を持ってやっているかどうかというのは全然違うんです。そこはどうなっていますか。

妹尾理事 基本的には分割する場合、どういう分割の仕方をするかによりまして、オールジャパンの資産を区分けすることから、オールジャパンの資産がわからないことには、区分けできないと考えておりまして、まず、今のオールジャパンの資産を把握する。企業会計的にですね。そういう認識で作業をしております。

猪瀬委員 オールジャパンというのは、日本道路公団が一生命やっている。首都高、阪高、本四もある。これはちゃんと基準を統一したりして、オールジャパン的にやっていますか。お互いに連絡を取り合って。

妹尾理事 必要に応じて、国交省を中心としながら、意見交換をしております。

田中委員長代理 その問題に関して、こういう委員会を設けられるのはそれなりの意味があると思いますが、本当は四公団通じて同じ機関で分割などを前提にしたり、同じ基準でないといけないわけです。そういう調整は国交省の中に同じような委員会がありますか、まだ聞いていませんけれども、あればいいんですけれども、なければ国交省はどうするつもりですかね。国交省に聞いてみるかな。

松田委員 今の質問に補足すると、道路公団でまずやって、その基本の考え方をほかの三公団に適用するとおっしゃるのか、別々にやられると困るんです。

妹尾理事 それはまだ道路公団としても、これというぴしっと決まったマニュアルを今、作りつつあるわけで、できているわけではございませんが、何しろ今の段階からお互いに必要な意見交換はしております。

田中委員長代理 本四などは鉄道がありますね。一定のルールに基づいて旧運輸省系統の財務諸表にしても何にしても考え方があると思うので、そこら辺の調整がどうなっているのかということが頭にあったから聞いたんです。つまりJHにはないことを既にやっているところがありますから、こういうものの考え方を組み込まなければいけないだけでも、そこら辺も考えてやっておられるのかという、詳細は言いませんけれども。

松田委員 もう一つだけ、例の民間財務諸表を当てはめるときに、JH独特のものというのは出てきていますか。それとも全部はまっていますか。

妹尾理事 両方とも議論がされております。例えば道路資産の耐用年数、企業会計あるいは税務も、あの耐用年数でいいかと。過去民営化したJRとかNTTさんとか、これらはやはり特殊な施設とか設備がありましたので、技術的に専門家たちが一般の耐用年数表ではなくて、技術試験みたいなことをしまして、特別に耐用年数を設定して、それを税務当局に認めてもらっているということがあるようでございます。

そして、今の委員会の先生方からは、道路公団においても、道路資産の中で特別なものはあるみたいなんで、それは技術的にきちっとやってもいいんじゃないかという問題提起がなされております。

ただ、それは技術試験とかいろいろとございますので、この6月に発表させていただく暫定試算値にその数字まで決めてしまうというのはちょっと無理だろうと思います。

川本委員 今、検討方針ということで、オールジャパンでやるということをおっしゃったんですけれども、この委員会の検討方針を委員会の先生方にここに来ていただいて、御説明いただけたらと思います。

あるいは、今、その委員会の議事録は残っていますか。議事録または先生方の御方針などをこちらに教えていただくということが必要だと思います。

例えば金利の負荷の仕方一つ取っても、これだけ耳目を集めました項目でありますので、説明責任があると思いますし、それがどういうふう処理されるのかということ先生方が責任を持って御判断をなさるとしますので、ここに示していただけたからと思います。

妹尾理事 今、審議中でございまして、議論をやっているところでございます。ある程度議論がまとまりましたら、これは委員の先生方、何らの形で委員会にお知らせする。先生方の考え方をとりまとめて、そういうこともあろうと思います。

川本委員 それは具体的にいつでしょうか。6月に出されるということで、検討の方針がこの2月末の段階で出ていないというはずはないわけで、その検討の御方針くらいは示していただくことが必要だと思います。

妹尾理事 まだ議論していますが、わかりませんが、6月に発表させていただきますので、大体5月ころはある程度の。

川本委員 それは作業だと思いますので、作業をなさる上での検討方針というものをお持ちださるんです。今おっしゃったオールジャパンであるということが1つ目にあるでしょうし、いろんな項目をお決めにならないと作業に落ちないと思います。棚卸しをなさる上での方針というのが必ずあるはずで、何らかお決めになったことがあるのか、あるいは全く今の段階でないのか、まだ、何も決めていないということですか。

松田委員 要するに、普通こういうふうやれという方針が先生方から出て、だんだんブレイクダウンしていくんです。耐用年数をどうするかとか。それから、前にお聞きしたときに、道路公団ではそういう目で財産を把握しておられなかったから、既にデータがなくなって、今、物はあるけれども、あるいは借金は残っているけれども、データはないというものが随分あると聞きましたけれども、例えばそういうものはこういう基準で成形しなさいと。そういうのがたくさん先生の方針として出ているんだろうと想像するんですけれども、その主なところのものがあらかじめいただければ我々も勉強できて、数字が出たときにぱっと読みこなせる。こういう

ことなんです。

妹尾理事 まさにそういうのを今、議論しながらつくっているというか、それをつくっているんです。あらかじめ何かあって、これでやれというのが委員会のあれではなくて、例えばこういう財産はどうしましょうか。こういう考えもあり、こういう考えもあり、こういう考え方もある。それについてここはこうですな、ああですなと。これでいこうと。現時点において決まったというものはございません。これはこういうような見方だとうこうだと。最近の会計の流れとか、国際的な会計の流れからみて、今、日本ではこうだけれども、外国ではどうだとか、そういうようなことを議論して、どういう方針でやるかということ議論しているところでございます。

猪瀬委員 今のそれはわかったけれども、今、川本さんが言ったのは、5月ということはないよ。もうちょっと早い時期にそういうものが出てくるはずだから、それを教えてくださいと言っているんです。

妹尾理事 そういうものがまとまれば御報告いたします。

田中委員長代理 この委員会は公開ではないわけです。加古さんの委員会は、議事録はつくっておられますか。

妹尾理事 はい。

田中委員長代理 議事録は非公開ですか。公開であれば、それを見ればわかる話ですから、あとで見せてもらえば、疑心暗鬼で言わないでもわかるわけです。私が最小限知りたいのは、公団の方からこれをどうしようかという、検討材料だけでも、今、こういうことをお願いしていますということまでを至急教えてもらいたい。これをどう扱ったらいいか。具体的に何をどうしたらいいかという、お願いしている問題がありますね。

妹尾理事 委員長代理がおっしゃっているのは、ここで審議事項として私が簡単に説明申し上げたこと、それを詳しく説明しろということですね。詳しくというか、もうちょっと。

猪瀬委員 議事録を見せてくださいということです。

藤井総裁 いずれにいたしましても、今の先生方の御発言の趣旨を委員長に報告しまして、要するに内容の把握に正確を期したいから、そういう情報を早目にくださいという委員の先生方からのお言葉があるから。

田中委員長代理 非常に強い関心を皆さんお持ちのようだということを伝えてください。

藤井総裁 私も今、内容については踏み込みませんので。

松田委員 いろんなことを考えているので、よくわからないけれども、例えばさっきの分割の話だけではないんですが、基本財産は我々は保有機構に全部一回持ってくださいと言っているけれども、最初からつくる会社に、例えばインターチェンジとか、一部のものは最初から会社をつくる資産にしましょうと言っていますね。その分類などはできるのできないかというのが、最初から引っかかってくるんですね。開始BSをつくるにしても、そういう意識をお持ちでやっておられるのかどうかということ聞いておかないと、全体のがばって出ても、それからまた再作業をやるんでは、まさに最初の9月くらいになってしまうんだと思うので、そういうところをどうしているのかなと聞きたい。

田中委員長代理 そういう趣旨で関心を持っておりますので、御理解の上、できるだけ早目に御回答をお願いしたいと思います。

奥山日本道路公団理事 それでは、7ページの「民間企業経験者の登用等」の件、御説明いたします。

猪瀬委員の提出資料の1ページに載っている議題でございますが、意見書をいただきまして、「直ちに、道路関係四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する」と書かれている部分でございます。

その後企業経営について、ここにありますように、文字どおり豊かな経験と知見を有する民間企業の経験者の登用について、幅広く検討の上、各方面との協議・調整を行ったところでありまして、この事項は最も重要な課題の1つだと考えております。

したがって、総裁自らトップマネジメントとして各関係方面に当たりまして、3月1日付でここにございま

すような総合情報推進役に現東京電力株式会社の理事であります平井憲を登用させていただき予定しております。

26日に発表させていただきましたが、これは通常は人事異動については1日異動でありますと、月末には投げ込みがありますけれども、東京電力さんの方の日程が26日に東京電力さんの方が発表されるということで26日にさせていただいた次第であります。ちょうど本日に間に合ったという次第でございます。

この総合情報推進役というのは、新たなポストの設置ではございませんで、この意見書にございますように、現首脳陣、幹部と呼び替えますと、現幹部の職員に代わって登場する第1号ということでございます。

ここの総合情報推進役というのは新聞報道等がございます、職員の中で最上級のランクの、内部でいきますと10等級と言っておりますが、数が多い方の上位ということで、職員としての最高ランクの10等級に位置するものでございます。

職員の中ではありますけれども、この総合情報推進役というものは、役員会に出席して経営についてのいろいろな意見を述べる。新聞には必要に応じと書いておりますが、常に出席して意見を述べて今後の経営に参画し、従来もそういうふうにしておりましたが、更にこれから業務の内容としまして、民間企業の経験を踏まえた参画ということが期待されております。

業務の内容につきましては、民営化に関する基本的な事項、全般についていろいろ意見をいただいて、進めていくという役割ですけれども、その中でも例えばI S Tなどの将来の関連事業に発展する可能性のある民営化も踏まえた道路の構造・情報化に関する事項であるとか、先ほどございましたけれども、民間財表作成、あるいは決算時期の早期化のために不可欠な情報システムの構築等に関する事項、これは例えば6月につくりましてから、つくったというので終わりにするわけにはいきませんで、どんどん設備ができていく。あるいは改良をやっていくということですから、それを常にリメイクしていかなくちゃいけない。情報システムを併せてやっていけないと常にできないということもありまして、こういうものも含めまして、幅広く担当していただきたいと考えております。

現在の東京電力株式会社では、理事、国際部担当となっております。私どもの役職と似たような名前になっておりますが、お聞きしますと、東京電力の中では取締役次に次ぐ地位というふうにお聞きしております。今回、総合情報推進役につきましても、職員としての最高ランク、役員に準ずる扱いということでございますので、御活躍いただけたらと思っております。今後とも幅広く有能な人材の登用については各方面に当たりまして、協議調整を行って、人材の登用についても更に検討していきたいと考えております。

以上です。

猪瀬委員 私の質問書なんですけれども読み上げます。

「日本道路公団（JH）は26日、東京電力理事（国際部担当）の平井憲氏（55）を3月1日付で総合情報推進役に迎える人事を発表した。政府の道路関係四公団民営化推進委員会の最終報告では、経営幹部に民間人を登用することを求めていたが、その第一号となる」（読売新聞2003年2月27日付）と昨日の新聞各紙が報じた。

民間企業経験者の登用は『意見書』でも直ちにに取り組むべき措置として掲げた重要項目で、今回の民間人登用は望ましい方向ではある。しかし『意見書』では『直ちに、道路関係四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する』と明記している。記事によると、『総合情報推進役は役員ではないが、同公団の主要幹部ポスト』（日経新聞2003年2月27日付）、「（総合情報推進役は）理事に続くポストで、支社長などと並ぶ『職員では最高位』」（朝日新聞2003年2月27日付）とのことであるから、直ちに現首脳陣に代わって複数の民間人を登用せよ、という意見書の主旨を満たすものとは言えない。

『意見書』で求めた、『現首脳陣に代わる複数の民間人登用』について、日本道路公団では現在、具体的にどのような取組みを実施し、どのような検討をしているのか。そして、いつまでに『現首脳陣に代わる複数の民間

人登用』を実現するのかについて伺いたい」という質問書ですが、それについてお答え願いたい。

藤井総裁 それについては私からお答えしたいと思います。

今回、3月1日になりましたけれども、私どもの気持ちとしては、年末くらいにはそうなりたいなということであるといろと交渉しておりましたけれども、民間の事情というのが意外に難しいということがわかってまいりました。結果、それでもこうやって御協力いただいて、本当に感謝申し上げているわけでございます。

更に、私どもは今1人でございますけれども、更に複数の、なるべく多岐にわたる専門家に参画していただきまして、そして、大いに、民営化についての、今日も御説明いたしておりますけれども、更に今後検討していかねばいけぬ断面、断面でこういう方々の指導力を発揮してもらわなければいけないし、逆に私どもが気がつかない点を、むしろ積極的にリードしていただかなければいけないということも含めて、検討中というか準備を進めている。年度内にもできれば間に合うべくと。ただ、相手様との関係があるものですから、なかなか最終的にいつというのを確定するのは相手との関係で時間がかかっておりますけれども、今、お願いをしております。

2点目の現首脳陣に代わる複数の民間人登用についてのお考えは、たまたま国会の予算委員会の総括、総理以下、全部閣僚お出になっているところで、総理、及び国土交通大臣、私も参考人招致で呼ばれまして、私と国土交通大臣に同様の質問が民主党の先生方からございました。そのときに私が答えましたのは、これは国会議事録を見ていただければ正確なものでございますけれども、道路公団の総裁というのは、道路公団そのものが政府機関の一機関でございます。したがって、その一機関として許可官庁である国土交通大臣の命による私は仕事をさせていただいております。少なくともその職にある限り、現在、政府の方針である民営化の方向に対して一生懸命努力をしていきますし、政府の方針が出るまでもなく、今、できることは、要するに政府の方針が最終的にまとまるのが、12月やに報道とか、いろんなところで出ておりますが、それを待つまでもなくやれることはどんどんやっていく。そういう気持ちで今取り組んでおりますという答弁を私はいたしました。大臣はまた大臣の立場で御発言があったようでございますが、大臣の答弁については私ではございませんので、後ほど国会議事録でも事務局からお配りいただければいいかと思っております。

猪瀬委員 年度内というのはいつのことをおっしゃっているんですか。この3月まで。

藤井総裁 なるべくそうしたいんですが、ということは、実はこの最初の人も、12月の末にはどうしても入れたいということで、ここでもちょっと年末までにはという気持ちを申し上げたいんです。それでやっていたんですけれども、現実の問題としては、道路公団の勉強をして、みんな会社の方の、いろんな人が出てくるんでしょうけれども、みんな逃げてしまうんです。そういう話もありますし、それから、処遇の問題等もありましょうし、いろんなことが組み合わさって、でも、強くお願いしたんで、今回、システム関係を中心とする専門家をいただいたわけでございます。この人には今の御専門の分野だけではなくて、幅広く民営化全般について気がついたことを言ってください。この前、内示を受けて私の部屋にいられたので、お願いをしながら、玄人にならないでください。道路公団に慣れないでください。一般の庶民の感覚で私ども道路公団の仕事の内容を批判して、いろいろと指導してくださいということをお願いしました。

1人では膨大な組織でございますので、これから複数の人を願って、今後のいろんな問題をやるのに、私ども役員会に出て指導的発言をしていただくような形で入っていただきたいと思うものですから、私の気持ちとしては年度内にもと思っておりますが、あるいは若干越えるかもしれませんけれども、それでもずっと越えるという意味ではなくて、なるべく急ぎたいということでございます。

猪瀬委員 いいんですが、現首脳陣に代わるということだから、これは代わっているわけじゃないから。

藤井総裁 これは私の立場で申し上げるのは差し控させていただきます。

猪瀬委員 複数ではないですね。単数ですね。この人だけ。

藤井総裁 ですから、今申し上げたように、複数、それが2になるか3になるかわかりませんが、なるべく可能な限りいろんなお立場の人に来ていただいて、幅広く御指導いただきたいと思っているわけでございます。

田中委員長代理 また議論があれば元へ戻ってもらうことにして、次、進めてください。

城廬日本道路公団理事 8ページになりますが、コスト削減計画につきまして、まとめて申し上げたいと思います。

現在、建設管理全般にわたりますコスト削減計画を一生懸命やっている最中です。本年3月を目途といたしまして、全社的に、現地と一体となって懸命に取り組んでいるところと御理解いただきたいと思います。

まず、建設コストの方でございますが、そこに掲げています表でございますが、これは10月29日にこの委員会で御議論いただいておりますし、前回の国土交通省の資料にも掲げられているものでございます。従来から建設コストにつきましても、縮減計画というものを一生懸命やってまいっておりますけれども、抜本的に見直してやるということで、規格の変更とか、さらなる契約工法の見直し、そういうものに立ちいって、もう少し根っこに戻って、大胆な仮定ではあるけれども、どのくらいになるかという試算を出したということです。それがいろいろ不確定要素も含めておりますけれども、3.8兆円の削減という試算値を出したというものでございます。子細の数値については、そこで見いただきたいと思いますが、公団独自でできるものもあるけれども、地元の方とか、関係機関との調整が当然必要になるものもあるということです。

例えば公団で自らやれると思っておりますのは、構造物等の技術基準等の見直し、あるいはインターチェンジをもっと簡素化して、コンパクトするとか、そういう形式に変更するとか、それから新技術、これは徹底的にやっていきたいということでございます。そういうものも積極的に取り上げていくということで今検討しております。

それから、地元の方々、あるいは関係機関というものにつきましても、例えば盛土構造になっておりますけれども、その高さを調整して、縦断線形をいじると我々言いますが、そういうことで可能なものはやれないかと、話題に出ましたようにオーバブリッジ等の横断構造物、これについての再検討はできないかと、大規模化になります6車線区間の暫定4車線のやり方、これを極力、初期投資を抑えるという施工形態はできないかと。そういうことを込めてこの試算値を出しているわけでございます。

現在、我々はそういうある仮定の下というか、机上のものでもありますので、現地に下ろして、現地に即してそれが可能かどうか。実際、実行可能なように積み上げていくという作業を懸命にやっているということでございます。

次のページですが、管理コストと書きました。管理運営コスト、維持管理、あるいは営業の管理、交通管理、こういうものでございます。管理コストの削減につきましても、コスト縮減計画、建設コストと同様、国の全体の行動計画に基づいてこれまでも一生懸命やってきたわけですが、それだけではなくもっと抜本的に考えてやっていこうということでございます。

そこに①②と書きましたが、維持管理業務全般の発注コストに戻ってこれを見直す。あるいは管理の基準と言いますか、その見直しということを網羅的にとにかく検討しよう。これは御理解いただけるとは思うんですが、利用いただく方の安全とか、サービスの水準ということにも当然絡みますので、そのことは念頭にしながら徹底的に削減メニューを検討するというところでございます。

これは管理でございますので、来年すぐどうなるのかということでございます。15年度の予算をお願いしている中身の一部ですが、前年と比較可能というのは、14年度に新しく供用するところが当然出てきますが、それを外して比較をしますと、約8%を削減しようということで積み上げております。新規に230キロ、これは14年度に供用がされております。これは御承知のとおり、5か年計画ということで道路はやってしまして、非常に多い年に当たっていますので、15年度は非常に延長が延びるということでございますので、全体としては、5%の

減ということで予算をお願いしているわけでございます。15年度にどういうことをやっているかということですが、とにかく人件費を削減するという観点を入れる。間接経費も削減するというところでやろうということでございます。

それから、次に書いていますのは、仕様とか基準の見直しであります。清掃の頻度を減らすという方向、それから樹木の管理のやり方とか、お金のかからないやり方を徹底的に見ようということです。

更には、交通量が少ないところもありますので、そういう収受の体制の見直し、交通単位の見直しということも含めて、きめ細かく網羅的にとにかくやろうということでもあります。

15年度はこういってございまして、それを含めて更にそれを拡大するということが考えられないとか、新しいメニューはないかということで、全体としての管理コストの計画をつくりたいと思っています。

それから、総額人件費の抑制でございますが、これは従来の政府の方針に基づきと書きましたように、特殊法人全体の問題としてかぶってきているものについては、これまでもやってきております。引き続き定員の削減計画については着実に実施するというところで人件費の抑制に努めていきたいと思っています。

いずれにしても、以上申し上げましたような事柄を3月までにまとめるということで今、懸命に努力中だということで御理解いただきたいと思っております。

以上です。

猪瀬委員 これも短いので簡単に読ませていただきます。

「『意見書』では、道路関係四公団に対してコスト削減計画を作成するよう要求した。そして、その提出期限を、『2002年度内』すなわち『2003年3月末』と定めている。コスト削減計画の作成にあたって、日本道路公団では現在、具体的にどのような取組みを実施し、どのような検討をしているのか。また、『意見書』で特記した『役員退職金の廃止・見直しを含む総額人件費削減計画』は、コスト削減計画の中では具体的にどのように盛り込まれる予定か伺いたい。

新会社発足までに3割の管理費を削減することが大目標であるが、2004年度は具体的に何パーセントの管理費削減を目標にする予定なのか、これを教えてください。

城処理事 今申し上げた中にも申し上げたつもりでありましたけれども、とにかくいつまでにつくるのかということにつきましては、2003年の3月を目指して懸命に努力したいと思っています。

具体的にどのようなというのは申し上げた中身から読み取っていただきたいと思っております。

猪瀬委員 一番最後のところを言ったのは、新会社を発足までに3割の管理費を削減することが大目標であるが、2004年度は何%と、こういうふうに見ていけるとわからないです。

城処理事 これは今申し上げたとおり2004年、平成16年になりますが、これは予算上は5%の減ということで今、予定をしております。ただ、おおむね3割を目指すということで課題があるということは十分念頭に置いて懸命に努力をしているということであります。

猪瀬委員 3割に届くようなあれはないんですか。

藤井総裁 先生方にも教えてほしいんですけども、今、景気が悪いですね。雇用が非常に厳しいですね。私どもとしては確かに人件費を思い切ってどんどん減らすのは、よく会社がリストラという方式を取ってやっておられますから、1つの経営手法だと思います。現在、道路公団は民営化しておりませんから、1つの政府機関なんです。国民的合意を得て、思い切った削減、要するに、採用を含めまして、取ることに対する、政府全体としての方針が私どもの方にも下りてきていけませんので、政府機関の一員なんで、その方針の中で最大限の削減の努力は勿論するわけです。そこら辺の見方、要するに、一方では雇用確保があるものですから、そこは非常につらいところがあります。余りどんどんやって、社会不安を投げかけるのも、だけれども、先生方がおっしゃるように採算とか無駄とか、いろんなことからこういう問題に強く着目しているのと作業していく。これは当然

必要なことだと私ども認識しておるんで、私は3月中にはそういうことが全部整理された上で計画が出せるものと理解をいたしております。

猪瀬委員 わかりましたけれども、ここに平成15年度の実施予定、削減メニュー案とありますけれども、そこに1個ずつ数字を付けていくとわかりやすいですね。どうですか。9ページの真ん中の下のところです。

城処理事 予算を今お願いしていますので、当然3月には決定しますので、その折には明らかにしたいと思えます。

松田委員 藤井さんのおっしゃることは私はよくわかるつもりです。政府機関の難しさというのはですね。人員管理についての権限をどこまで道路公団は持っているのかわからないんです。国鉄のときには全部持っているんですけど、道路公団さんはどこまでの自主権限を持っているか、ちょっとはつきりわかっていないんです。ただ、これからのものだと、例えばいろんなことをやっていくと、8,800人でも、余剰人員が出てくる可能性があります。できるだけ人員計画をつくって、それを政府にのませるということをやらないと、遅れていくと思うんです。それをやれば政府は、新規採用する人の数を減らす代わりにどうしても必要だったら契約社員制度を採用させてくれとか、いろんな形の民間でやっている手法を取り込んで、こういうやり方をしていけば総人件費が減りますよというやり方の提案をされれば、政府といえどもいやと言わないだろうと思うんです。そういうのをつくらないと、なかなか政府サイドからこれを幾らにしるとは言ってこないんじゃないかなという感じがします。

藤井総裁 ありがとうございます。そういうことも含めて、正直言います、昔の国鉄時代の国との力関係と全く今は違います。給料から何からほとんど全部国家公務員とイコールでございます。全部ルールが、国家公務員がこうなったらそのとおり踏襲するというのが現実でございます。いい悪いはわかりません。

そういう中で、だけれども、民営化に向けて少しでも経費を減らしていくというのは全く正しい方向だと思いますし、そのために我々が準備をしていくということも当然やるべきことなんですが、たまたま現時点が余にもいろんな情勢が暗いものですから、どこまでそれを我々が外向きに手がけられるかということになると、道路公団一体だけではできない部分があることはひとつ御承知置きください。その中で最大限の努力をして、3月中にはいろんな努力を、例えばいろんな新規の技術を入れて、少しでも人間を減らすようにした方がコストが少なく済むからいいんですが、そうすると、そういう先端技術を知っている人は今の若者の方が多いですから、そういう人を採りたいです。だけれども、それは取れない。中の40、50の人を再教育したって、現実につらい状況を常に見ながら、少しでも先生方から御指摘を受けた趣旨は私どもよく理解しているつもりでございますので、努力をさせていただいた結果を3月末に何とかまとめてお出ししたいと思っております。

田中委員長代理 それはお願いしたいと思いますが、さっきの話で、公務員と全く同じだということは、定員削減とか、みんながやらない中でこれをやれというのは、全く横並びなんだけれども、民営化を確実に期待されて、日を切ってやる中で、いろいろ工夫の余地は、これは総裁の権限として十分あるわけなんで、国鉄も同じだと思えますけれども、その工夫はどんどんやっていただきたいという趣旨だと思います。

私もそうだと思いますので、それはお願いしたい。

時間が押しておりますので、次、お願いします。入札。

山本日本道路公団理事 それでは、10ページの入札資格要件の撤廃と新規参入についてでございますが、これにつきましては、入札資格要件につきまして、この委員会でも御指摘をいただき、あるいはまた私どもの大臣からも強い指示がございまして、全面的に見直しをさせていただき、改善をさせていただいているというところでございます。

維持管理業務の入札参加資格の要件につきまして、高速道路利用者の安全と信頼を確保できることを前提として、平成15年度業務に係る手続から応募要件の緩和を行うということにしたところでございます。安全等にかかる業務を適正に行うためには、不適格業者の排除等々が必要でございますので、最低限の要件等々は残さざるを

得ないということですが、応募要件の緩和を行うということでございます。

更に、競争入札後の随意契約回数を従来の最大2回から1回とする見直し等を導入することによりまして、より一層の競争性、透明性の高い競争入札環境の整備を図るべく改正を行ったということでございます。

随意契約回数、維持管理業務につきましては、従来一度公募型競争入札の落札が行われますと、業務評価をした後、2回までは随意契約が可能ということであったわけですが、随意契約によりまして、業績を評価をすることにより、より一層迅速かつ確に熟練した企業、業者が維持管理業務を行えるといったことではございましたが、他方、新規業者の参入、あるいはそういったような競争性を高めるといったような観点から1回限り認めるといった改正を行ったところでございます。

それから、新規参入につきまして、新規業者の参入を促すということで、今のような応募要件の緩和とか、随意契約回数の見直し等を行ったわけですが、そういう施策について、ホームページ等で公表するほか、発注後においても、概要を付して公表して、広く周知をしているところでございます。制度改正等を広く周知したりして、新規参入を促してあるということでございます。

なお、ここには書いてございませんが、もう一つ御指摘をいただきました今般の公取からの御指摘も踏まえまして、こういったような維持管理業務等々の競争入札等におきまして、株式の出資比率が10%を超過したり、あるいはまた役員の兼任関係がある会社等につきましては、競争を阻害しているのではないか。こういう御指摘をいただいたところでございますので、そういったようなところについては、10%を超過し、または役員の兼任の関係のある会社等については、こういった競争入札に参加することがないようにという手続、制度を新たに導入したところでございます。

次のページが具体的に入札参加要件の緩和の状況でございます。維持管理業務、大きな業務として4つございます。保守、雪氷等の維持、修繕業務等につきましては、従来は高速道路、自動車専用道路等の実績がなければいけないと言っていたわけですが、業務実績について、こういった自動車専用道路以外でも国道、県道等の一般の道路での実績を認めるということでございます。

したがって、道路公団、阪神公団、首都公団等々の道路以外でやっておいた企業も、保険とか公社とか、そういったところでやっておいた企業も一般道路の実績でも十分入り得るということでございます。

保全点検につきましても、一般道路での実績も認めるという措置を取ったところでございます。

それから、料金収受につきましては、従来は各ブロックで業務を発注しておるということもございまして、地域要件を各ブロックに本社、支社等があるという会社であることといったような地域要件をかけておいたわけですが、そういう地域要件については廃止をさせていただき、全国どこでもかかるべきところに料金収受の企業に名乗りを上げることができるといったような改正。

更には、会社に経験を求めておいたわけですが、会社自身に経験がなくても、一定数の実務経験者、3分の1程度の実務経験者を常時配置できれば、新しくつくった会社等々であっても、応募可能とするという改正を考えたところでございます。

最後の通行止めとか、危険物の処理等の交通管理等につきましても、地域要件を廃止したということでございます。こういったような資格要件を緩和することによりまして、例えば維持修繕業務につきましては、現在、対象になりますのは500社くらいでございますが、これが730社くらいに増える。あるいは保全点検につきましても、1,200社くらいが対象になっておいたわけですが、それが2,200社程度に増えるという格好になってございます。料金収受、交通管理等につきましても、地域要件を廃止いたしますので、全国に登録をしておる業者が参加できる。

また、新しくつくった会社についても参加できるといったようなことで緩和をするということでございます。資格要件については以上でございます。

猪瀬委員 私の質問書は長いので省略いたしますが、3ページ目の真ん中辺りですか、「たとえば『料金収受』の場合」という部分がありますね。私の提出資料から後ろから3枚目に表がありますね。この表に書いてあることを申し上げるんで、先ほどの3枚目の真ん中に戻ってください。

「たとえば『料金収受』の場合、『出入交通量による区分を緩和するとともに、発注案件毎に一定数以上の経験者及び管理監督経験者を確保、配置すれば、いずれの区分にも応募可能とする』とある。つまり、料金収受業務の経験が『過去5年間に通算して2年以上』ある会社、あるいは料金収受業務の管理・監督経験者1名以上及び実務経験者3名以上を有している会社であれば入札に参加できるというのであるが、現実には、料金収受業務を『過去5年間に通算して2年以上』経験している会社はファミリー企業しかなく、料金収受業務の管理・監督経験者や実務経験者はファミリー企業の職員でしかないだろう。

委員会が『意見書』で求めたのは、入札参加資格要件の撤廃である。結果的にファミリー企業しか入札に参加できなくなるような資格要件は、直ちに撤廃すべきであると考えているが、いかがか」ということです。

山本理事 今の委員の御指摘でございますけれども、今、申し上げたように、例えば料金収受業務につきましては、企業が直営でやっておった。それが委託になっていったということで、おっしゃるとおり、そういう企業につきましては、関連企業が多いということは事実でございます。しかしながら、これは要件の中で、例えば公社のやっている料金収受でありますとか、あるいは駐車場とかフェリーとか、そういうものについても、類似の業務ということで認めておりますので、必ずしもそういうファミリー企業だけということでは勿論ないわけでございます。

もう一つは、今、申し上げたように、料金収受員が必ずJHの業務をやっていたという実績がなければいけないということではないわけございまして、料金収受員が一定数、例えば1日3交替、3回転、24時間体制でやっているわけございまして、その3人のうちの1人は実務経験があつて、それ以外の2人について、実務経験がなくても、どんどん慣れることによってそういうことができるということございまして、収受員そのものについても、全員が、要するにJHの経験がなければいけないということではないということでございます。

猪瀬委員 私が言っている後ろから3枚目の表のところの二ですね。結局、過去5年間通算して2年以上とか、こういう経験はやはり新規参入業者ではあり得ないことですよ。

奥山理事 いずれか1つですから、2番ではなくて、3番に該当する場合はかまわないです。

猪瀬委員 でも、これはやったことのない人はやれないということでしょう。

山本理事 一ないし二ないし三のいずれの要件に該当すれば入れるということでございます。

猪瀬委員 いずれも該当しなければ、だって新規というのは、やったことのない人を新規業者と言うわけだから、こういうことをやったら、これはいじわる規定でしょう。いずれかと言ったって、どれ選んだって経験がなければだめじゃないですか。

奥山理事 3番ですと、駐車場とかフェリーですから。

山本理事 料金収受と言いますか、類似のものをやっていない方というのは、やはり経験も積んでいただく必要があるわけですが、駐車場とかフェリーというようなものでもいいということでございます。

大宅委員 料金収受というのはそんな特殊技能なんですか。

山本理事 料金収受につきましては、非常にいろんなケースがあると思います。一般的に均一区間の場合には、例えば車種区分が2種類しかないとか、非常に簡単な料金収受の場合から、あるいは高速道路の非常に大きなブースの場合には、場合によってはいろんな交通の推理までしなきゃいけないとか、あるいはまた料金の保守点検等の機械の関係もやらなければいけない、またトラブルについてのお客様との対応についてもやらなければいけない。料金の非常に細かい対応をしなければいけないということで、いろんなケースがあるかと思っておりますけれども、料金収受については、ある程度の収受の経験がなければいけない。少なくとも3人に1人はそういう格好

での収受の経験を必要としているということでございます。

大宅委員 料金を上げたりする問題と全く別な話で、それは個人的にそういう能力があるかないか全然別な話だと思えますけれども。

藤井総裁 猪瀬委員がおっしゃったのは一と二ですから、三だったらいいわけです。一と二がだめでも入れますから、経験5年、2年というのは消えてしまいます。それが1点。要するに、この料金収受というのは、現金を扱う会社なんです。ですから、非常に信用性が重要でございます。物すごくいろんなトラブルが、表に出ていないことで収受員が疲労困憊するようなことが多々ございます。ですから、非常に管理が大変な企業であることは事実でございます。例えば不法に通行していく車もありましょうし、いろんなトラブルが、具体的にこういう委員会ですので申しにくいんで言いませんけれども、そういうのを踏まえて、しかも、親切に、丁寧に、夜中など一人でいて、怖い時でも、親切な言葉を使わないと、あとでものすごいパッシングの通知が私どもの方にも来ますけれども、そういういろんなことがあるので、やはり社会的にそういう訓練を社員にしっかりできて、そういう社員を抱えてやれる。しかも、金銭を預かる会社でございますから、そういう意味ではかなり信用度の高い企業でなければならないことは事実なんです。ただし、そうは言うけれども、猪瀬先生がおっしゃったように、5年で2年とかいうのではなくて、ほかの経験でもいいよというのが三番目の項目でございますから、ただし、フェリーであるとか、駐車場であるとか、いずれにしても金銭を扱って授受をした経験を持つ。そこでいろんないやな思いを経験している企業であることだけはひとつお願いしますよというのがこの条件です。とりあえずそこまで整理して今回やってみましょうと。これでまた何か問題が起きれば、絶対これですと行くというものではなくて、絶えずチェック・アンド・バランスですから、また反省していけばいいわけですが、今回の改正はそういうことをさせていただいて、これからやってみたいと思っていますという報告です。

猪瀬委員 そうであれば、一番、二番は書く必要はないんだけど、それはそれとして、過去に右翼が大きな街宣車で来たのに乗用車分しか払わなかったとか、そういうことがあったわけで、それはむしろ道路公団側の姿勢の問題とか、管理の問題であって、現場そのものの問題、必ずしもそうではないところもありますね。

それは置きまして、時間がないので次に進みます。

川本委員 料金収受に非常に信用のある人を置かなければいけないという観念は20年くらい前に銀行でもあったと思うんです。今はコンビニでも、一部銀行業務をやるようになっていまして、日本の中でも現金収受に対する考え方というのはかなり変わっていると思うので、その点も少し御考慮いただきたいと思います。現金を扱うのも、今、コンビニでアルバイトしたら現金の収受はできますから、余りにも御発言が時代錯誤的だと思いますので、御考慮を願いたいと思います。

藤井総裁 例えばハイカの機械を根っこごと、すごく大きい鉄棒で固定しているものを壊して持って行ってしまふ。そういった事故も現実起きています。そういういろんな問題が起きるので、いろんな問題に対応できるような経験を持ってほしいんです。

大宅委員 経験で防げるわけではない。

松田委員 契約期間というのは何年でしたか。

山本理事 3年です。

松田委員 そうすると、今年は一斉にこの基準で、3年にかかわらずやるんですか。問題は御存じのとおり、ファミリー企業に偏り過ぎているので、新規参入ができないようにしているから、結局はコスト高になっているというところがあるわけですから、実際に入札してもファミリー企業同士で談合されたら終わりになってしまう。そういうことがあるかどうかは別にして、だから、新規参入をできるだけやれば、道路公団の支出が減ることがこういうものの一つのポイントですから。

藤井総裁 間違うといけませんので、御説明しておきますと、今は現行のシステムとしてはここまでしますけ

れども、こういう形の企業に今後とも料金収受をお願いしていくようなシステムで、会社になってからやるかというはまた別です。私どもが中間報告書として既にこの委員会にも出しましたけれども、その中には、そういうものを一旦直営として、公団として自ら吸い上げて、そして二重に管理職がいるようなシステムを改めて、そしてどういうやり方をするのがいいかを検討した方がいいよというコメントも、あのレポートの中に書いてあります。そういういろんな、民営化における仕組みとしては、今、御説明して改善した仕組みが何も改善されな
いま行くということではありません。これも含めて検討していく対象でございます。

猪瀬委員 それでは、一、二、三で、結果的に一、二が99%で、三が1%しかなかったとか、こういう結果になればこれはまずいわけですから、それは検証させていただくとして、3ページの一番下ですけれども、「株式持合いによる馴れ合いの状況が談合を生みやすい環境をつくっているのは明らかだ。『意見書』においてもファミリー企業同士の株式持合いをただちに解消するよう指摘している。まずは、日本道路公団自身が定めた『企業結合関係に係る入札参加制限』を確実に実行することを求めたい。さらに、この制限どおりに入札が行われているかどうかの検証を可能にするため、全ての入札結果について、参加企業の株式保有状況をホームページ上で公開していただきたい」。

結局、公取の勧告で10%にしますと今おっしゃいましたけれども、それであれば、それを我々が検証できないとだめですから、それを検証させていただく。先ほどの一、二、三の三も本当にこれからあるのかどうか検証させていただく。そここのところを確認していただきたいんですが、どうですか。

山本理事 株式保有状況、今、私どもとして企業結合の審査のために資料を見るわけでございますも、企業結合関係の審査の目的以外に、使用しないということを条件に、各企業に提出を依頼しているという状況でございます。そういったような株式会社の株式名簿というのは一般に公開するということにはなっていないわけございまして、そういうことになるとすれば、各企業の了解が一般的には必要だと思っております。

各企業によっては、株式保有状況を公開することによって、情報が企業買収目的とか、投機目的とか、いろんなところに利用されるといったようなことで、非常にそういうことを警戒する企業もあるわけでございますので、そういう点についてのいろんな検討が必要だと思っております。

猪瀬委員 意見書では持ち合い状況を証明していますから、とにかく10%を検証できなくてはいけないんで、少なくとも我々委員会に対して検証できるようにしてもらいたい。

山本理事 10%以上の持ち合いがあった企業は、どういう契約についてどういう格好であったかということについての結果についての公表をさせていただくということにさせていただきたいと思っております。

猪瀬委員 とにかくファミリー企業問題は、我々が検証していく重要な課題ですから、それについてはきちんと全部資料を出していただきたい。

田中委員長代理 総裁、もう予定の時間をオーバーして申し訳ございません。私どもの関心が深いという表れかもしれませんが、若干延長させていただいてよろしゅうございますか。

それでは、続けてください。

山本理事 それでは、時間の関係もございまして、簡単に要点を中心に御説明させていただきます。

12ページの「民営化の成果としての通行料金の引き下げ」ということでございます。通行料金の1割引下げを民営化と同時に実施するというような御提言についてでございますが、私ども国交省の社会資本整備審議会におきまして、沿道環境の改善とか渋滞解消とか、そういういろんな課題を解決するといったことと同時に、有料道路の有効活用を図るといったような、少ない交通量ではなくて、できるだけ有料道路の交通量を多くして、有効に活用するといったような点から、多様で弾力的な料金施策の導入が提言されております。国交省と私どもの方で調整を図りながら、そういう格好での料金施策について検討していきたいということでございます。

具体の施策といたしまして、15年度予算において、国においてETCを活用した長距離割引、また、地方から

の提案型社会実験等が予定されているところでございます。

あるいは、夜間割引等についても、阪神公団、首都公団さん等についての対象として予定されているということをお願いしております。

私どもとしましては、公団において従前から弾力的な料金施策という1つの大きな柱としても、各種の割引制度を実施してきておりますが、その中でも特にハイウェイチケットとか、あるいは地元協力型の回数券割引を導入し実施してきたところでございます。

この例として、次の13ページ、14ページに挙げさせていただいております。ハイウェイチケット等については、平成8年から実施してきておりますが、今年度は12種類のスーパー割引チケットを発売をいたしております。下に書いてございますように、関西から岡山に高速を使って旅行をする場合に、3日間、岡山県内の高速道路について乗り降り自由といったようなスーパー割引3DAYチケットといったような面、あるいは信州等の割引チケット等々について、現在までに65種類、43万札について御利用いただいております。

もう一つは、地元協力型の回数券でございます。これにつきましては、地元の振興を図るといった点と同時に、地元での高速道路の利活用を促進するといった点で地元と一緒にやっていこうということでございまして、JHが15%の割引回数券を出すと。普通は高速道路については、対距離制のときには出せませんが、15%割引券を発行いたしますけれども、それを地元の自治体が合わせて15%の割引を付加して販売するというので、トータルで30%の割引をするということでございます。現在、山形自動車道と山陰自動車道について、こういう格好の回数券を発行させていただいております。大変好評でございますが、こういったようなことによって、地元と一体となった弾力的な料金施策を推進していこうということでございます。

15ページでございますが、現在、偽造ハイウェイカード、特に高額なハイウェイカードの偽造問題が社会問題化しておりますということでございまして、新聞、国会等で取り上げられているわけでございますので、そういう点にかんがみまして、3万円、5万円の高額ハイウェイカードの廃止、それとETCへの集約化ということを現在進めているところでございます。こういう点につきましては、国の審議会の答申もございまして、また、国交省からの指示もございまして、以下のようなことを実施させていただいております。高額ハイウェイカードにつきましては、今月、2月末をもって販売を終了し、それから1年間の猶予期間をもって利用を停止させていただくということでございます。この利用の停止につきましては、ハイウェイカードの残額を現在の1万円以下のハイウェイカード、再発行券に代えさせていただくといったようなことをやらしていただくということでございます。

なお、現在、3,000円、5,000円、1万円等のハイウェイカード等を発行させていただいておりますが、そういう1万円券以下のハイウェイカードにつきましては、当分の間、販売を継続させていただくということでございます。

一方、こういう高額ハイウェイカードの廃止をさせていただく一方、ETCへのスムーズな集約のために、ETCについて前払い割引制度をスタートさせていただいておりますし、また、ETCの利用者に、皆さん方のできるだけ利用していただくために、ETCの整備を15年中にできるだけ早い機会に全国を整備することを目標に整備を進めたいということでございます。

あるいはまた、ETCが整備されますと、時間帯区分、あるいは利用日ごと、あるいはいろんな区間、短区間等々についてのいろんな料金体系が取れるわけでございますので、そういったような面からもETCの促進を図られることが必要でございますが、それと同時に、併せて、現在、そういうようなことができるように先ほども申し上げたように、長距離割引の社会実験でありますとか、アクアラインにおける社会実験でありますとか、そういったようなETCを活用した社会実験等を現在行っているというところでございます。なお、ETCの集

約に当たった課題として幾つかございますが、紹介者割引の対応をできるだけ早くするといったようなこと、あるいは二輪車等についての技術的な課題、あるいは二輪車の車載器の価格の対応の課題等々についてもできるだけ早く対応していきたくということでございます。

また、一般の皆さん方からも、ETC車載器が非常に高いといったような御指摘をいただいているわけございまして、これの低廉化に向けて、私どもリース制と言いますか、あるいはモニター制度といったようなことで、国がいろいろ支援をしていくといったようなこと。あるいは車載器メーカーに対する協力要請等々を図っていきたくということでございます。

いずれにいたしましても、料金政策については、料金の水準の問題、料金体系の問題、あるいは割引の問題等々について、総合的に検討していく必要があるということで、公団の中でも専門家の諸先生方に研究会をつくっていただいて、勉強しているところでございます。早急に対応していきたくと考えているところでございます。

田中委員長代理 それぞれまだ、ご質問、ご意見があると思いますが、パーキング・エリアの問題と、その次の改革の推進体制、ファミリーの前までで。

山本理事 それでは、16ページのパーキング・エリアの建物の移管の関係の問題について、簡単に御説明させていただきます。

財団が所有いたしておりますパーキングエリア等における建物等については、新会社が実質的に保有するということができるように所要の手續等を進めるということでございますが、現在、建設管理を担当いたしておりますサービス機構、ハイウェイ交流センター、2つの財団の今後の在り方等につきましては、先ほどからも話がございましたように、JHの民営化後の新たな組織形態、どういう格好になるのか。更にJH後の新たな組織形態でインハウスの業務として整理するのかどうかといったようなことも含めまして、サービスエリア、パーキングエリアの物品販売、飲食等の収益業務部門、あるいは公益事業部門についてのそれぞれについて検討しているところでございます。

とりわけサービスエリア、パーキングエリアの収益事業部門につきましては、①②と書いてございますように、収益の向上確保の最大化を図る。できるだけ収益上げるといったような観点。

それから、現在、財団がっておりますノウハウ、いろんな経験をできるだけ、どういう形にしろ生かしていくという観点、この2つの観点からサービスエリア、パーキングエリアの管理運営を新会社に移管するために、監督官庁であります国土交通省、あるいはサービスエリア、パーキングエリアは私どもの業務を担当しております道路公団、それから当事者であります両財団、この三者において検討しているところでございます。これも鋭意検討が必要である今やっているところでございます。

また、現在、両公団がっております公益事業部門、エリア清掃でありますとか、道路案内、あるいは交通遺児の就学資金の援助でありますとか、障害者の引率でありますとか、そういったような公益事業部門の運営の在り方、これにつきましても、公益事業として残すのか、あるいはどこで、どういう格好での所管をするのかという点についても検討することが必要であるということでございます。

JH民営化の在り方、新会社の業務内容、業務形態等の検討を勘案しながら、このパーキングエリア等の建物移管についての具体的な点について、三者で更に検討を進めていこうということでございます。

奥山理事 続けて17ページでございますが、改革の推進体制でありますけれども、政府の方針の具体化を踏まえつつ、国土交通省の御指導の下に民営化のために検討の必要な諸課題について、全社を挙げて検討を行っているところでございます。検討課題が大変多岐にわたっておりますので、各担当部署、部署間が連携を図りながら国交省とも連絡を取りながら、検討を進め、要所要所では役員による判断、意思決定等も行いながら進めているというところでございます。

それから、18ページの「『ファミリー企業』の改革についての検討状況、スケジュール」でございます。これ

までの取り組みの最初の でございますが、昨年10月23日に、経営改善委員会から関連法人の問題につきまして中間取りまとめ、提言をいただきました。11月5日の第28回のこの委員会にも御報告させていただいたところですが、これを受けまして、職員に対しては、子会社等の社長への再就職の自粛の指導。

それから、11月には子会社等に対しまして、ここにあります①から③までの内容、特に②につきまして、OB役員の半減、そのシェアを5割以下にする。それから新規採用の停止の要請、こういうものを行ったところでございます。

また、維持管理業務にかかる入札参加資格要件につきましては、先ほど御説明したとおりであります。

これらの取り組みにつきましても、今のままでいいということではなくて、さらなる改革を進める必要があるという認識の下に、経営改善委員会の御指導をいただきながら、徹底したコスト削減計画の作成、あるいは子会社、関連会社の改革などにつきまして、将来を見据えながら検討しているということで、引き続き取り組んでいきたいと考えておるところでございます。

田中委員長代理 最後の「参考」のところ、どなたか御説明になりますか。

山本理事 それでは、最後のページ、「SA・PAにおける広告関連」でございますけれども、道路空間のゆとり活用のために広告物の掲出をもっとやって収入を得る必要があるんじゃないかといったような御指摘、御示唆をいただいたところでございますが、私ども公団では、現在、広告物条例が緩和されたエリアにおいて、掲出も既に行っているところでございます。平成11年からSA・PAの4か所、常磐道の守谷サービスエリア等々の4か所で広告物の掲出を行っておるところでございます。これはサービスエリアで広告物を掲出するためには、原則として、各地方自治体の現在の条例、禁止になっておりますので、その現在の条例を改正して、サービスエリアを禁止区間から許可区間に変えていただく必要がある。条例改正が必要だと。許可区間に変えていただいて、それから知事の許可を受けて、区域の許可を受ける。こういう手続が必要でございます。こういう点がございまして、これまで地方自治体に対して条例改正等を働きかけてまいったところございまして、現在、14自治体において条例が改正されているところでございます。

今後とも条例改正を働きかけるということで、事業の収益性を勘案しながら、美観風致とか、交通安全上の問題点等にも配慮しながら、屋外広告の拡大を図っていきたいということでございます。

現在、最近では景気低迷で広告主の需要は減っておるということ。また、1つの例として、JRの例もあるじゃないかという御指摘をいただいたところでございますけれども、JR等に比べて対象者、例えば新宿で言えば1日の乗降客が150万、私どもが一番大きいと思われるような海老名でも約2万5,000しかないといったような点で、どの程度、どういう格好で収入を図るか、あるいはまたクライアントが付くかといった点もございまして、いずれにしても、サービスエリア、パーキングエリアの利活用についての示唆という格好で、いろんな点について考えていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

田中委員長代理 そこまでまとめて順不同で御質問ください。

松田委員 ETCですか、これはよくわからないんですけども、15年に全部の料金所に付けて、どのくらい利用者がそれに行くかと計画しているんですか。半分くらいそこに行くかと計画しているんですか。

山本理事 現在ETCを付けておりますのが、63万台くらいの方が付けております。その利用者が約17万人毎日あると、4.2~4.3%でございます。これをできるだけ50%くらいまで早目にもっていきたいと考えております。50%の方々が利用されますと、全体として料金徴収所での渋滞がほぼ解消されるということが言われておりますので、そういう点についてできるだけ早くそういったところまで持っていきたいと考えているところでございます。

猪瀬委員 料金の問題とETCの問題をセットにしている。ETCはETC、料金は料金で考える。ETCが

料金に関わってくるのはわかりますけれども、そういう問題が1つ。それから、前から言っていたけれども、機械化というのはイコールE T Cではないということで、例えばE T Cのカードでチップを埋め込んであるから偽造されにくい。今のハイウェイカードだってチップを埋め込めば偽造されにくいわけですから、そういう意味の機械化についてのバリエーションのある提案が全然ないですね。

山本理事 今回のハイウェイカードは磁気テープでチップを埋め込んである。あるいはそういう格好でございますけれども、E T Cの場合はI Cでございますので。

猪瀬委員 だから、ハイカにもI Cチップを埋め込めばいいわけですよ。

山本理事 ハイウェイカードにそういう格好でのごことがすべてできるかどうかということだと思いますが、私どもとしては、E T Cを自動でそういう格好でのノンストップで通るということを推進しようということ、将来の方向を考えておるといってございまして、E T CカードでE T Cを利用したことのシステムを促進を今図ろうということ、特にそういう格好になりますと、今、委員御指摘のような点になりますと、ハイウェイカードと両方でダブルで使っていくか、システムを2つにするかということでございますので、私どもとしては最終的にはE T Cの方に集約していきたいと考えているところでございます。

猪瀬委員 E T Cの問題に余り時間を費したくないので、言われていることだけちょっと言っておくと、レンタルがあるとか、今言ったハイカでもI Cチップを埋め込めば使えとか、両方フレキシブルにできるとか、これは別の機会にきちんとやりたいんです。ただ、料金値下げがイコールE T Cの話にすり替えられているというのは、この項目の詐術ですから、それは私は問題だと思っています。あくまでも料金値下げは料金値下げでどう考えるかという問題がある。

大宅委員 E T Cに関しては、使う側の立場に全然立っていないで、導入が計画されて実施されたと思うんです。まずお金がかかり過ぎるし、最初などは割引もなかったわけですよ。それで設置に時間は掛かるし、カードは要るしと。

これは一つ確かめたいんですが、この間記事を読んだら初めっからもしリースで2,000円などという話であったら、もっとみんな使ったと思うんです。何万円かかると言われたら、元を取ろうと思ったら、よっぽど高速道路を使わなきゃいけないという話になるし、現時点では首都高に乗るとき私も使えないわけですから、そういう使う側に立っていない。世界30か国で利用されていますと。みんなそれはリースでやっているから2,000円~3,000円の形でやれるから普及した。そのリースというものは導入の際に検討しなかったと書いてあった記事があったんですが、それは本当ですか。もし、それだったらすごい話だと私は思う。

山本理事 E T Cの導入に当たって、いろんなケースを検討した経緯がございます。今も言われていましたように、シンガポールでありますとか、いろんな国のE T Cというのは非常に簡単なカード、簡単なシステムでやられている。私どものE T Cについては、将来、E T Cカードで、勿論、料金収受の関係もやりますし、また、いろんな道路の案内情報だとか、いろんな情報をE T Cカードの中に入れていろんな利用の仕方を考えていると。そういうことが可能なようなシステムをつくったということがございまして、将来を見据えているという意味で若干、現在の段階ではコスト面で高いという感じがあるということだと思います。最終的に私どもとしては、E T C、そういう意味でリースの制度も、あるいはモニター制度という格好で国の支援もいただきながら低廉化を図っていくということも考えていきたいと思っております。

猪瀬委員 山本さん、E T Cは一回別に分けて、機械化と打ち出しているわけですよ。E T Cも含むんだけれども、別に一回やった方がいいような気がするんです。

田中委員長代理 それは今後のスケジュールの中で公団の方と御相談しましょう。

川本委員 いつも御説明でわからないのは、E T Cと料金の問題をセットで議論される点です。機械化は公団のコスト問題とセットで議論されなければいけないと思うんです。そこがいつもE T C化を50%図ればという話

になる。さっきも藤井総裁がいろいろおっしゃった人件費問題へ切り込んでいかなければいけないわけで、そのところをきちんと説明をいただかないといけないと思います。

山本理事 ETCの普及促進ということは、コスト削減にもつながりますし、先ほどから申し上げたように、渋滞対策とか、CO2の環境問題でありますとか、そういう点の問題にもつながってまいりますし、また、ETCの普及そのものがいろんな割引制度、弾力的な料金施策も可能になるといった点で非常にプラスになる面があります。

先ほど御指摘が出ましたように、現在、説明申し上げたのは、料金と引き続いて御説明申し上げたので、そういうふうにならざるを得ないかと。

川本委員 この間の国土交通省の方の御説明も、いつもETCと料金とセットなんです。それはロジックが違うことで、ETCの話はコストの話と一緒に考えていただきたいというのをお願いをしているわけです。

山本理事 今申し上げたとおり、ETCとコストの問題が一番つながりが大きいということだと私どもも理解しております。

松田委員 ETCではなくて、本業というか、料金の方ですね。一般的にこれ地元協力型回数券とか、いろいろ出しておられというのはわかるんだけど、委員会では言っているのは、需要があるにもかかわらず、料金が高いので、トラックなど乗っていないところがたくさんあるんじゃないですか。それを営業割引的に、例えば夜間だとかそういうのをやれば、もっと料金収入が上がるんじゃないかと思っているわけです。

だから、個別路線ごとにいろんな対応を検討されないとまずいと思うんです。一般論的には、それは各社に命令されているのか、例えば鉄道の場合、上物を持っていますけれども、一律ではなく、いろんな営業割引を行っています。お客さんの少ないところとか。

同じように、営業割引的な、要するに増収策の1つだと考えて、いろんなことをそれぞれのところで地域に合わせてやらないと、一律論ではいかならないかと思っているんです。その検討は今なされているんですか。

藤井総裁 松田委員がおっしゃったように、一律の料金レベルというのは、どういうふうにあるべきなのかという議論と、それに加えてサービスするのがどうなのか。変な話ですが、先ほど言ったETCが仮に全部に及んだとすると、結果的に今のシステムだとすれば、14%の料金を下げたのとイコールになるんです。そういうような形で下げていくという仕組みもあるかと思うんです。ただ、そうじゃなくて、それまで待てないよ。もっと政策的に、そういう割引制度と言いますが、料金の弾力制度を考えるべきだという議論もあると思います。今、それを過去から国費を入れて高速道路の償還計画を立ててきた時代の料金という概念と、国費がなくなって、料金収入だけでこれからの高速道路の経営を考えるという段階では、料金に対する考え方が少し変わってきていると思うんです。それを今踏まえて、学者の先生方を中心に、一回整理してください。いろんな意見が、アイデアはたくさん出ている。それを一回整理した上で、これはここの部分だと。これはこういうふうにしましょう。割引については、これは政策判断だから、いろんなのがあっていいでしょうというような勉強会をもう1月からつくって今やってもらってます。

実は私は出ておりません。要するに、いろんなことを言わない方がいいだろう。自由にやってもらう方がいいだろうと思って出ておりませんので、結果も聞いておりません。今の段階では何も聞いておりませんが、それを踏まえて、国が結果的に料金の認可権を持ってあります。そうすると、国の認可というものをどういうふうに関後位置づけていくのか。今までと同じようにするのか。それとも、ちょっと違ってもらわない方がいいのか。あるいはもっとということも関係してくるものですから、これは当然道路公団だけではできません。国、国土交通省と一緒にあって、ある段階に来たら議論させてもらおうと思っているんですが、その前段の情報が余りにもアイデアが続出して、ばらばらなものなら、その整理を学者先生にお願いしてやっているというのが現状でございます。

猪瀬委員 もう時間がないので、1つは、非常にわかりやすい話ですが、ファミリー企業の定義ですが、今まで行政コスト計算書でファミリー企業というのはこういうものだ。しかし、我が方の意見書ではファミリー企業の定義を拡大しましたね。そのファミリー企業に対して、これからいろいろな改革を当てはめていくわけです。その場合に、ファミリー企業というのは意見書で定義したファミリー企業ということでよろしいですね。

藤井総裁 あれはあくまでも84社でしたか。計算書に基づく、あの定義での会社でございますから、やはり独占的に仕事をしている状態の企業がほかにあるんだとすれば、それは別だよと言って考えないというのは片手落ちだと思います。

猪瀬委員 それは意見書できちんと拡大して、ファミリー企業を定義していますから、よろしいですね。

藤井総裁 言ってみれば、この意見書の定義そのものが絶対変えないでそのままやるかどうか。私がやるのではなくて、今度来た民間の人たちなど、そういう人たちにいろいろと自由に検討してもらいますので、私がここで明確にこうするとかではなくて、意見書はあくまでも尊重させていただきますけれども、どういう検討の結果、どんなふうになるのか、これは当然御報告はいたしますけれども、一步も変わらないという前提ではなくて、尊重するという前提で理解をさせていただきたいと思います。

猪瀬委員 行政コスト計算書は84社しかないから、意見書ではたくさん明らかにしまして、持ち合いも全部見えてわかりだと思いますので、よろしいですね。

それから、私の出した方の3ページの後ろから11行目、12行目くらいの4行分ですが、「『J』Hの維持管理業務における応募要件の緩和等について」では、『競争入札により、契約を締結した維持管理業務について、翌年度以降の随意契約回数を、従来の最大2回から1回限りとします』とうたっている。本来の改革の趣旨からすれば、随意契約は廃止し、契約終了時点で再度、競争入札を行うべきではないか、これを藤井総裁の見解を伺いたい。

山本理事 先ほどちょっと御説明申し上げたかと思いますが、そもそもこういう維持管理業務等につきまして、雪氷でありますとか、維持管理業務について、できるだけ熟成、熟練度を高めながらそういう業務をやるということが一方で望まれている。

一方、新規参入の業者はできるだけ多くの人にそういう機会を与えるということも必要だということでございますので、そもそも毎年毎年、契約をやるのが原則はどうか、基本だというよりも、むしろそういうようなことも、いわゆる維持管理業務の性格から考えて、今までは3年にわたってできるだけ熟練度を上げて、管理を十全を期していこうという格好になっていたわけです。

猪瀬委員 それを実施しないと競争入札と言えないから。

山本理事 2回を1回に縮減したと。だから、新規業者の参入と、熟練した業務を行うということの接点の中で、折り合いの中で2回を1回にしたということでございます。

猪瀬委員 これはいずれゼロにしていく方向は考えていますか。

山本理事 熟練の程度等にもよろうかと思ひますし、私ども今回の改正でできるだけことはやらしていただいたと考えております。また、実際にやってみて。

猪瀬委員 藤井総裁、どうですか。

内田理事 これは今の3回を2年でやるという形でやったわけですが、やはり新しい会社が変わっていきますと、必ず管理事務所は相当管理監督を強化しなければいけないとか、いろんな問題もありまして、今回、こういう形でやりましたけれども、この形をもう一回実績を見ながら今後検討していきたいと思っております。

猪瀬委員 民営化までに1回をゼロにする可能性はあるということですね。

藤井総裁 猪瀬先生、ざっくりばらんに言って、会社になったときに、会社の経営者がどういうふうに関後考えていくんだらうか。それを公的な団体である道路公団の段階で、道路公団として無駄がないようにすることは当

然ですから、どんどんやるわけです。そこで、決めたものを全部守るような形で、これからの新しい民営化された会社が運営することになるのかどうか。そこら辺が私はよくわからないんです。多分、もっと自由度のあるね。

そうすると、この2年間の間、公団が続く間、我々は身を正すために努力することはやるんですが、そこら辺のところ、1つまだ私ども100%理解できないものですから、努力はいたします。

猪瀬委員 努力するという事で確認します。

最後の1点です。私の質問書の一番最後のページですが、前の12月20日の委員会で、これは坂野局長にも確認しているんですが、今後のヒアリングのときに答えてもらうということなんですけれども、インターネット上での契約情報の公開です。具体的にどのセクションで、いつ、どのような形で実現していくのか。契約情報のデータベースを構築するにあたって、少なくともそういうことを確実に盛り込んでいただくようお願いしているわけなんですけれども、これについて確認したい。

山本理事 インターネットでの情報公開という御指摘でございますが、私ども情報公開については、公団としても、勿論、情報公開法が施行されておりますし、また、情報公開は可能な限り、従来から情報公開に努めてきたところでございます。財団等でもこうしたことに努めておるということでございますが、そういう公団の契約情報については、現在、その結果、あるいは事前の等々については、閲覧をさせていただいているわけございまして、発注見通しとか、発注予告についてはインターネット上でも公表している。一部インターネット上で公表していることもあるということでございます。

今後、こういう経営情報について、どこまでインターネットを活用していくかということについては、システムの容量の問題とか、あるいは入力のためのマンパワーの問題とか、経費の問題とか、いろんな問題が考えられるということでございますので、今後、私どもとしても検討させていただきたいと考えているところでございます。

猪瀬委員 いつまでにやるという、感じだけでいいですが。

山本理事 今申し上げたようにシステム上の容量の問題もございまして、マンパワーの経費の問題も。

猪瀬委員 その話はいいから。マンパワー、マンパワーって、どこだってマンパワーは足りないんですよ。

山本理事 勿論、私どもとしても、ぎりぎりの人員でやっているわけでございますので、そういった分も含めて今後検討させていただきたいということでございます。

猪瀬委員 今後検討って、もっとはっきり言ってくださいよ。今後検討というのでは、いつのことだかわからないです。

山本理事 今やろうとすれば、システムの容量をどういう格好でアップするかと言った問題もございまして、また、その予算等々も必要でございます。予算についても、年度の予算の要求等々も必要だということです。

猪瀬委員 細かい話はいいですよ。マンパワーはどうの、何とか予算はどうのと。これをおやりになりますねということを確認してもらえばいいんです。

藤井総裁 これも必要なもの、可能なものはやるのは当たり前のことなんでやっていくわけですが、先生が思って、イメージを描いている1つの絵と全く同じものかどうかというのはこれはステップ・バイ・ステップで詰めていくことになるんだろうと思うんです。そのときに、先ほども申し上げたのは、公的な機関としての道路公団という組織体での努力と、それから民営化された段階での姿は違うんだろうと思うんで、私がお約束できるのは、道路公団の段階でできるだけ今先生方からおっしゃられた視点というのは、世の中からいろいろと言われていることを右代表でこうやって御指摘いただいているんだと思いますから、一生懸命、できるできないではなくて、どうやったら少しでもそうやって満足いただけるように努めていかとうことしか申し上げにくいと思うんです。

猪瀬委員 道路公団の段階と言っても、総裁は道路公団の総裁なんですから、道路公団総裁に道路公団の話を

聞いているわけです。ですから、できる限りやるということですね。よろしいですね。

藤井総裁 現状の下でできるだけ努力しますということしか、ちょっと私も細かいことはわかりませんので、余り私が踏み来んで言って、結果的にうそになるといけませんから、そういう答弁にさせてください。

先生、これ今日いただいたんですもの。今日のお昼にいただいたんだから。

猪瀬委員 今日皆さんいろんな質問をして、時間もなくて、私もちょっとしゃべり過ぎているけれども、時間ぎりぎりです。これについては今質問、ここでできなかった人がいっぱいいるんですけども、あとで質問の回答をいただきたいです。今日答えられなかったところは。

川本委員 お約束いただいたこともあると思いますので、それもきちんと紙ベースで確認をさせていただきたいと思います。

藤井総裁 事務局と十分相談して対応させていただきます。

猪瀬委員 確認されたこと、未確認のこと、これから回答すること、全部わかりやすくしてください。

田中委員長代理 今言われたように、追加質問もあると思います。質問が十分できなくてね。

また、お答えの中ではっきり言われたこと、あるいは御説明が必ずしも明確ではない、そういう点についての確認のこともございます。それはペーパーでまたお願いしますので、誠実にご回答願いたいということと、ETCの問題等々、事務局と相談して、別途、お願いする機会があるかもわかりません。ひとつよろしく願います。

日本道路公団の方、今日はありがとうございました。退室していただいて結構でございます。

何が何でもちょっと長過ぎたもので、お疲れになったと思います。5分間くらい休憩しましょう。

(日本道路公団関係者退室)

(休憩)

田中委員長代理 それでは、再開します。予定では、他の三公団から提出された資料について、事務局から紹介していただくつもりでございましたが、見ておいていただいて、質問があれば事務局に提出していただく、あるいはどうしてもここに呼びたいということであれば、別途その要求をするという御判断をさせていただいて、今日は各人見ていただくだけで。

猪瀬委員 別途呼ぶしかないんじゃないですか。

田中委員長代理 だから、その判断もあわせて、どうしても呼ばなければいけないか。そのためには、皆さんが集まる日をスケジュールの検討のときに決めなければいけませんから、説明は省略していただいて、今日は先に進みたいと思います。

今の猪瀬委員からの提案も含めて、後でスケジュールのところで議論しましょう。

次に意見参考資料について、前々回の委員会で御審議いただき、その後の各委員からの御意見を踏まえて、事務局で修正・追加したものを事前に各委員にお届けしております。今日は、資料3として改めて配っております。これについて、まず事務局から説明をさせます。

坂野事務局長 資料3という分厚いものでクリップ止めのものを既にお届けをしてございますが、12月20日の委員会でいろいろ御審議をいただいて、修正の御意見を入れたものでございます。

それから、その資料の下に1枚紙で「組織形態の考え方と有利子債務残高の推移比較」というものと、縦長で少し厚いものですが「国土交通省が『交通需要推計』の誤りを修正するに至った経緯」、この2つがございます。

まず1枚紙の方は、私どもがあらかじめ資料3としておわたししていたものに、田中委員が更にこれを追加し

たらどうかという御提案でございます。

縦長の分厚いものは、猪瀬委員から、これもこの参考資料に追加したらどうかという御提案でございます。もしよろしければこれも合わせて参考資料として確定をして、印刷に回したいと思いますが、御審議をお願いいたします。

田中委員長代理 御意見ございますか。特段なければ、先へ進みたいと思いますが、どうぞ。

川本委員 私が多分申し上げなかったのかもしれないんですが、入れていただきたい資料がまだあります。「四公団の固定資産税の税額に係る試算」という25ページのところに、そのときに同時に事務局の渡辺さんが御説明になった資料があると思いますので、それも入れていただくと、よりわかりやすいと思いますので、入れていただきたいと思います。

田中委員長代理 事務局、特定できますか。

坂野事務局長 今すぐは出ませんが、もうイメージは十分わかりますので、もしよろしければそれも足して、よろしゅうございますか。

田中委員長代理 特段御意見がないようでしたら、そういうふうにしたしたいと思います。

猪瀬委員 いいと思いますけれども、見るだけ見せていただけますか。

松田委員 今まで出した資料でしょう。

田中委員長代理 今まで出した資料であれば。

坂野事務局長 はい、委員会に出しております。固定資産税を特定したときに出しております。

田中委員長代理 それでは、若干せっかちで申し訳ございませんが、意見書参考資料については、これで確定ということで印刷に回させることにいたします。事務局、ようございますか。

坂野事務局長 はい。

田中委員長代理 続いて、意見書に準拠した試算について議論を行いたいと思います。資料、大丈夫ですか、各委員には既に事前にお届けしておりますが、事務局作成資料については現段階ではとりあえず委員限りとしております。本日は、この内容とともにその取り扱いについても御論議いただきたいと存じます。

それでは、試算結果について事務局から御説明をお願いします。

森田参事官 A案と書いてある資料でございます。簡単に御説明いたします。一番最後に参考として表の形で入れおりますので、これで何をやっているか確認をさせていただきたいと思います。

いずれも、そこにあるような資産の買い取りの有無、金利と交通量の関係、当初スタートラインの債務残高は39兆6,000億、新規投資については行わない、公租公課、管理費、改良費とも当初から30%、収入について平均1割下げということですが、組織としての収入は5%減と、こういうような仮定で行ったときにどうなるかという試算を、委員会で今まで御議論いただきました。

A案、B案というふうでございますのは、A案で計算をしまして、何がしら会社に每期剰余金が残ります、その剰余金を計算上次の年に回して、更にそれから例えばその剰余金が4%の金利を生むだろうかと、そういうような仮定に立つか立たないかでもって、A案、B案の差が出てまいります。

A案は、想定金利で運用は行わないケースでございます。

B案では、余剰資金を4%あるいは5%というの、調達金利と同じ金利でもって運用して、その運用益も会社の損益、それからBSの中にどんどん足し込んでおくというような計算法でやったケースでございます。

そういう2つの案について、戻りまして、資料を用意しております。A案とB案、大部分の前提条件は同じですので、最初の2ページはその前提条件を書いたものです。

それから、3ページ、4ページはその結果を書いたものです。ここでA案とB案の内容が変わってまいりますので、3ページ、4ページはA案そのもので、次の5ページ、6ページは、その差し替えバージョン、B案のと

きはこのページはこういうふうに変わりますというような内容でございます。

資料としては以上でございますが。

田中委員長代理 それでは、御意見・御質問があればお願いします。

松田委員 前回、熱出して欠席して誠に申し訳なかったので、私からしゃべらせていただきます。

今のA案の条件というのは、私どもがこういうことでやってほしいと言ったものですから、A案については今までの意見書をつくる上でいろんな形の試算が出ましたね。事務局でやっていただいた基本の川本さんに整理していただいたものとか、私どものものとか、猪瀬さんの試算とか、いろんな各委員のさまざまな試算が出て、その幅の中で概括的に大体40兆という債務が50年以内にできるだけ早く返すことができるという判断で、この意見書はできている。そのことと、今のこのA案というのは、極めてその集大成として出ておりますから、私はそれには賛成であるし、それは委員会として公表することにも私は賛成でありますし、それを基本にいろんなところでお答えいただくことはいいと思います。

ただ、そのとき幾つか注意せねばならぬことがたくさんあると思います。

1つは、これは借金の返し方という面ではいいんですけども、会社の経理をどうするかというのはあくまでも、1つは民間会社の、今の形の試算であるとか、新しい民間会計原則にのっとったデータをいただかないと、非常に大ざっぱな試算にすぎませんから、それをいただいたときにきちっと精査をいたしますということを前提にしなければいけないということが1つであります。

もう一つは、私はA案でいいと言っているのは、金利を4%で回していくというのも、理論としてはあり得ると思います。しかし、現実の日本経済とこれからの経済の行方ということ考えたときに、現実には4%で金利運用するということが、どの企業も不可能といった方がいいと思います。だから、現実から離れてしまうということが1つあります。もう一つは、投資をしていく場合に、民間の経営者というのは、それを通行料金の引き下げに使うのか、どの程度道路の建設に使うのかということを経営者が判断して、採算性の範囲で考えるわけですから、従って全部が全部道路の建設に再投資されるということにもならないと思います。

もう一つは、40年、50年というものの計算をすると、計算上は間違いではないんですけども、かえって誤解を招くことになるということにもなります。だから、その辺のところを冷静に考えて出さないと間違いの基だというコメントをしておきたいと思います。

それから、国鉄からJRになったときも、あれだけ精緻に会計に基づいて5年間の予測をしていただきましたけれども、これはもう初年度から実績は完全に違っているわけでありまして、そのぐらいい生懸命やっても予測はあくまでも予測の範囲ですよということでもありますから、そのとおりやっていたら結果がそのとおり出るものではないということをよく教え込んで使わないと、もう一度最初の原則に戻りますけれども、幅がある中でのフレームのつくり方、およその見当としてこうでありますということが言える範囲で試算というものを使うべきだと思っております。

そういうコメントを加えた上で、私はA案については、これを今までの集大成として使うことは賛成ですが、B案はちょっと誤解を招くなと思いますので、4%でぐるぐる回していくやり方はちょっとまずいなと。

それから、累積資金余剰というのは、これも数字上は出てきますけれども、いかにもこれが全部建設費に使えるような形に誤解されるんでは、これは非常に間違いだと、誤解を生むなというふうに思います。しかも40年、50年後の資金余剰を基にして金を貸してくれるなんていうところは世界中どこにもないわけですから、知らない人に、特に国会議員なんかに誤解を与えるとえらいことになりますから、個人の案としては今までも出ていますからどれを出してもいいんですけども、今までの集大成でいくならこのA案にしてほしいと思います。

それから、もう一つ、前から気になっているんですが、どうしてもいろいろな議事録を見せていただくと、資産を買い取るという言葉にこだわって、資産の買い取りに膨大な資金が必要だという人がいまだにいらっしゃる。

国鉄改革も、NTTの改革も、そんなことじゃないので、これは資産に見合った債務を引き継ぐということにすぎないわけですから、現金の移動はありませんから、そのことは誤解のないように、もしそういう質問をする人がいたら、前に石原大臣が突然言い出しましたね。何兆円積み立てたらしいんだと。そういうことではないんですよということを、実例がちゃんと2つも3つも三公社でありますから、伝えておいてほしいと思います。

以上です。

田中委員長代理 ほかにございますか。猪瀬委員、どうぞ。

猪瀬委員 大体松田委員の御意見で、基本的に妥当なところはかなりあったと思うんですが、A案、B案と2つ出した方がいいと思うんです。なぜならば、今、松田委員がおっしゃったように、金利4%、あるいは5%で借金をしているんだけど、それが0で置いておくことはまずありませんので、あくまでも試算ですから、実際金利4%も5%も高いんですね。ですから、更に金利が5%というのはかなり景気がいい状態です。とにかく調達金利が高い状態というのは、逆に言えば運用利率も高くなるわけですから、基本的には両方出してあげば、2種類の前提条件で、ほかのところの違いはほとんどないので、これは出していいんじゃないかというふうに思います。考え方の幅ですから、出していいと思います。特に意見書において、会社による資産買い取りまでの間は資産余剰が発生する場合には、機構に対して貸付料に上乘せして、繰り上げ返済することも可能だということになっていますから、機構の債務を繰り上げ返済することによって削減される金利も考えることができるわけですから、それが買い取り価格に反映されるので、結果として会社が得る利益と等しくなることから、こういう設定をすることも妥当性があるわけです。だから、買い取りのことも考えたら両方やってあげばいいんじゃないですか。

そんな大きな差はないですね。

松田委員 基本は同じなんです。ただ、未払いのぐるぐる回しはかなり誤解を生むと思うんです。それで現実性がないとか、委員会の意見書のときにはこういう考え方を持たないでやっていますから、だからどっちかという。

猪瀬委員 いや、繰り上げ返済は入っています。

松田委員 繰り上げ返済は入っているけれども、どっちかというA案の方が委員会の基本の考え方の集大成としては忠実だと思います。

だから、もしB案をというんだったら、参考として出すならいいかもしれないけれども。

猪瀬委員 これはいろんな違いを少しずつ詰めていって、もうここだけしかなくなったんです。だから、私は両方でいいと思っているんです。結構同じようにしてきたんですね。別に大した差じゃないですから。

松田委員 でも大きいよ。

川本委員 私は、意見書はあくまでもそれまでの委員会に提出された、各委員のさまざまな試算の積み重ねによって作成されたもので、現実性のチェックをしながらつくられたものでありますので、本来であれば意見書提出後に試算を行う必要があるかどうかというのは非常に疑問に思っています。試算によって、償還主義的な発想を残す可能性もありますし、そこが一番懸念をしておりますところ。

ただ、なおもいろいろな誤解を生んだりということを避けるために試算を行うのであれば、意見書の内容に誤解がないための数値情報を提供するというので、A案のようなものを出すというのは方向性としてあるというふうに思っています。

ただ、十分御留意をいただきたい点は、何度も何度もこの委員会で申し上げておりますけれども、会社の経営の意思決定を決して妨げるものではないということで、その試算が会社を縛るものではなくて、意見書の文言が常に優先するというを確認させていただけたらと思っています。

A案、B案についても、やはり一番近いものとしてはA案だと思います。4%で資金を運用するというのを

参考として付記するのはいいかもしれないんですけども、余り現実的ではないという感じがいたしますので、A案を基にして参考資料のような形でB案を付けるといぐらいの感じなのかなというふうに思いますが、いかがでしょうか。

猪瀬委員 これは、どちらが正しいということではないんです。

川本委員 前提が全部同じで、4%で回すか回さないかというだけの話ですね。

猪瀬委員 そうです。

川本委員 だから、A案、B案と分けること自体が私としては疑問なのです。

猪瀬委員 繰り上げ返済のときに、結局同じあれで返すわけですから、同じ金利で入ってくるわけですから、当然でしょう。

松田委員 まず、1つだけ。単に試算として出さないで、今、言ったように意見書というのはあくまでも、今まで委員会に出ている各委員のさまざまな試算というものを前提にして、そしてその方向性を決めるに足るといって書いてあるわけですから、このことがそれをティピカルに表現した試算であるということ、最初に付け加えておかないとね。もう一つは、さっき川本委員がおっしゃったように、だからといってこの試算のとおりになるわけではないわけですから、会社をつくったときにその経営者の自主判断をあくまでも制限する要素ではないんだということ、基本は意見書ですから、そのことをやはり付記しておいてほしいという感じはしますね。

猪瀬委員 この間、国会質問で何とかという議員から、坂野さんにいろいろ質問して、今、ビデオテープを起こした資料を見たけれども、坂野さんがいろいろ答えているわけです、何度も何度も試算をしているじゃないかと。だけど、こういう試算を何度も何度もしているんだとしたら、その試算を出してくれと言うから、では出せばいいでしょうといぐらいの話だから、それは今までも各個人が何度も出しているし、もともと各委員の試算もいろいろバリエーションがありましたからね。私はこのところで、余剰資金の運用のところ以外は同じだから、別にここまで統一されているんだからいいじゃないのと思っていますよ。だから、私は当然繰り上げ返済はやっていった方が買い取りのときにいいと思いますから、当然それはこの意見書の流れとして出てくるものだから、その2つの話は両方出てくる話だから、当然ないのはおかしい。これは否定する根拠はぜんぜんないと思いますよ。

ですから、そうでないケースと、そうであるケースと出ているわけですから、それはそれで、あとは全く同じですからこれでいいと思います。

つまり意見書の実現可能性というのを実証的に行うわけですから、繰り上げ返済のときにどういうふうに考えられるかということを示さないと、これは逆に、では余剰資金を全部建設費に充てるんですかとなくなってしまいますよ。だから、ちゃんと繰り上げ返済していかれるんですよという方向性を示さないとしょうがないでしょう。

大宅委員 国会の論議なんかを見ていて、どういうことなのかなというふうに思うんですけども、基本的には私たちの意見書を欠陥商品にしたいという1つの動きがあって、委員長も辞めてしまった委員会だし、はっきりした前提条件の下で、こうこうこういう試算でもってこうなりましたと言っていないじゃないかというのが1つの論拠になっているわけですね。

でも、さっきから皆さんおっしゃっているように、40年も50年も先のことをだれも責任取れないし、では1つつくって、ほとんどアクアラインと同じような鉛筆なめたものを出した方が皆さん心地がいいのかいという気が私にはするんです。だから、その辺のところをちゃんと言えればいいのではないかというふうに思っていますけれども。

田中委員長代理 松田さんや猪瀬さんが言ったことを、恐らくわかりやすく言えば、大宅さんが言った話になるわけですよ。

猪瀬委員 簡単な話ですよ。4%で借りるときは4%で貸すというのは、イコールじゃないですよ。それから、4%で借金をするのを0%で貸すというのも、これまたおかしな話で、ですから0と4というのを出しておくと、これは当たり前でしょう。

だから、4だったら本当は3とか2.5とかで貸せるのかという話になるけれども、だから0か4か両方出しておけば間違いないんです。幅ですから、幅が出るということですよ。

松田委員 幅だから、そここだわらなくてもいいのかもしれないけれども、要するに4で金利運用するということは現実論ではないよ。

猪瀬委員 0で金利運用するのをもっと現実論じゃないでしょう。だから、0が出ているんだから4も出ていれば、その幅の中に入るという意味です。

松田委員 3.44のものが4になるというのは、これは固定金利だからあるけれども、運用金利というのはそれより高くなるということはないんです。

猪瀬委員 0もない。

松田委員 0もない。

猪瀬委員 だから、0もないから、0と4の幅の中にある。

松田委員 でも、今は0に近いけれどもね。

猪瀬委員 そうだけれども、そうしたら4も成り立たないじゃないですか。一応、この話は4を前提にして返すわけだから、4を前提に返すときに0で運用するということはあり得ないわけです。だから、4で運用することもあり得ないから、0から4の幅だから、0と4で2つ出るのは当たり前ですよ。論理的にそれ以上のものはないですよ。

松田委員 繰り上げ返済をすれば、それはそうだけれども、そういうのをきちっと書いておかないと、これいろんなところで使われてしまいますよ。

猪瀬委員 それは、繰り上げ返済をするということを、きちっと答弁すればいいんじゃないですか。

松田委員 坂野さん答弁のとき。あなただけ引っ張り出されて申し訳ないけれども。

坂野事務局長 この試算が公表されれば、今日の議論の答弁をすることになります。

田中委員長代理 今、言っていることは、さっきからいろいろ前提を置きながら、川本さんの話、こちらの松田さん、猪瀬さんの話、いろいろ置きながら、運用する、しない。A案、B案、それだけの違いだと。あと期首、期末の違いもあるけれども、前提を変えて問題はA案とB案と両方委員会の、幅のある試算として出すのか、冒頭松田さんと川本さんが言ったように、A案を主としておいてB案というのを参考で添付するかという違いのように私は受け止めましたけれども、違いますか。

猪瀬委員 これは普通に考えたら。

田中委員長代理 待ってください。私が言っているのは、皆さんの言っている話はそういうふうな受け止めたということで。

猪瀬委員 参考じゃなくて、同じ、並列に。

田中委員長代理 参考という話がありますということです。それで猪瀬さんが両方並列に並べる話があると主張しておられるということです。

猪瀬委員 だって、これは0と4の幅しかないんだから、論理とはこれ以上あり得ないでしょう。

松田委員 私はどっちかと言えば、今、委員長代理の整理された考えに近いんです。なぜかと言えば、意見書を作成した基になるものは、いずれにしてもいろんな幅はあるんだけれども、この金利4%として約四十兆を回して行って、そして借金をどの程度で払えるか、40年ぐらいで払えるかどうかということに焦点を置いてやったわけですから、どっちかというA案が大勢として、意見書のバックにある近い理論であるということはいえ

と思うんです。

勿論おっしゃるように金利に幅はありますよ。

猪瀬委員 これは普通に考えればわかることですよ。0から4の幅しかないんだから。

川本委員 猪瀬さん、私はその運用金利を、0から4の幅でというのはわかります。だから、A案のものを4%で運用したらB案になるということは理論的に正しいと思いますけれども、繰り上げ返済を想定するということが、今の公団方式の延長のような感じがして、全額利益を返済に充てなければならない償還主義になってしまうわけですね。

猪瀬委員 それは違います。それは経営判断です。経営の判断の選択肢を残さなければしょうがないでしょう。

田中委員長代理 どなり声はやめましょう。せっかく5人でやっているんだから、少しおだやかに。

猪瀬委員 0ということも100%あり得ないし、4ということも100%あり得ないんですよ。だから、0と4というのが出ているのは妥当だと言っているわけです。

川本委員 だから、それで運用するという考え方は、理論的にあります。私は、それよりも繰り上げ返済を想定することの方が問題があるのではないかと申し上げているわけです。

ほかの条件が一緒だったら、わざわざたくさんケースを付ける必要があるのかと思って、今、意見を述べているわけですが。

猪瀬委員 余剰資金が生じた場合に、0であるはずがないんですよ。だから、0という極限がどうだという言い方はあっていいと思うんです。だから、4という極限がどうだという言い方があるのは当然です。基本的には4から0の間に決まっているわけです。ですから、0と4が両方あればその間かということです、単純な話です。いい加減にしてほしい。

田中委員長代理 そういう説明と、いずれにしても仮にどちらを取るにしても、説明を十分しておかなければいかぬということですね。

猪瀬委員 それは坂野さんが説明できますよ。

田中委員長代理 事務局長、何か意見ございますか。

坂野事務局長 今までの御議論ですと、これにある程度説明を付けて、趣旨のペーパーを付けて、それで世間に出さないと誤解があるということは皆さん一致したかと思しますので、それをこの今日の委員会が終わった後、一遍事務局で議事録を起こしながら整理をして、こういうものでよろしいかというものをつくって、皆様方にもう一度お返しをしまして、それを直していただいた上で、趣旨のペーパーがよければその趣旨のペーパーを付けて表に出すと。

問題は、B案の取り扱いについてはここで決めておいていただきたいと思います。

田中委員長代理 それについて何か。コメントが付けば、松田さんもこだわってない、川本さんこだわってないみたいだけれども、そのコメント次第でしょう。

松田委員 コメントを今つくってみてください。

猪瀬委員 私は意見を言っているんじゃないで、論理的必然性を言っているだけです。だから、0から4の間しかないんだという。

田中委員長代理 その論理はそのとおりだと私も思います。ただ、今の世の中で4%で回すということが余り非現実的だと受け止められて、変に言われぬようなものを。

猪瀬委員 それは0%で回すのも非現実的です。だから、論理的必然性として0から4の間しかないでしょう。だから、0と4を出すのは当たり前じゃないですか。

田中委員長代理 だから、あえてこの幅で取りましたということでもいいじゃないですか。絶対0で回すこともあり得なければ、4で回すこともあり得ませんから。

松田委員 1回コメントを見せてください。

猪瀬委員 その一言で十分ですよ。

田中委員長代理 その幅でやりましたということさえわかれば良いと思います。

坂野事務局長 それでは、今の田中委員長代理の整理に従って、事務局がコメントの案を作成して、皆さん方にお送りいたします。

田中委員長代理 というのは、冒頭から川本さんも松田さんも言ったように、あえて今まで示さなかったのは、今までの議論、資料等々で一応やってあるんだけれども、あえてここでこういうことでやりますということ、さっき松田さんがいろいろ説明していたけれども、あるいは猪瀬さんに事前にいただいたペーパーでも、そういう前提がたくさん書いてあります。冒頭の全体のコメントはね。それも参考にしながらつくっていただければいいんじゃないかと思いますが、いかがですか。

猪瀬委員 数行あれば済んでしまうような話だと思います。

田中委員長代理 猪瀬さんのペーパーにもそういう趣旨のことが書いてあるから。

要は、世間に誤解を与えないようにということで、基本は猪瀬さんのペーパーにも、松田さんの発言にもあったし、繰り返し意見が出ましたが、新会社の経営は新会社の経営判断に関わるということが非常に大きいということを言っておいていただかないといけません。

猪瀬委員 一言だけ付け加えさせていただきたいんですけども、30年後、40年後のことはだれにもわからないから試算を出すのはどうかと、もし言ってしまったら何をすればいいのですか。意見書というのは何を根拠にして可能だと言ったのかということになってしまいますよ。基本的には、あえて30年後、40年後の、確かに未来はわからないけれども、だから試算という形で出すんであって、それを否定したら根拠がなくなってしまいますよ。

田中委員長代理 だから、それもコメントですね。

猪瀬委員 それはもうだれもが共有していることですよ。当たり前のことですよ。

松田委員 1つの数値を出すと、それだけに。

田中委員長代理 私はそれは当たり前じゃないと思います。当たり前なら、この道路公団の問題をここまで引っ張っていませんよ。

松田委員 では、そうしましょう。

猪瀬委員 坂野さん、数行で今とまる話ですから、後で数行でまとめてみたらいいと思います。

坂野事務局長 いずれにしましても、今日は委員限りですので、委員限りのままにしておいて。

猪瀬委員 つまり私が言うのは、今、国会で坂野さんなり石原大臣なりが答弁しなければならぬわけでしょう。だから、1日の猶予もならないと思って、この間の民主党のとんちんかんな質問が出てきたりするので、はっきり申し上げて余りよくおわかりになっていない議員の質問だと思いましたが、ただそのときにごく普通にすらすらと坂野さんなり、石原大臣なりがしゃべれば良いわけですから、そんな難しい話ではないと私は思っています。

だから、急がないと。5人の連絡を取っていたら大変ですから、今ここで整理してしまえばいいと思います。

それで、実は今のそのことに関係あるんですけども、私が一応提出資料として出しておりますので、これは個人で提出資料を出しましたが、事務局に私なりの、A案、B案は、あれでどっちも面白いと思っているんです。それ以外に、いろんな前提条件があるでしょうということで、まず提出資料として2枚紙の方が先にありますが、試算をするに当たっての意図というのを、私なりの説明をしました。

本試算を事務局に要求した意図。

本試算を事務局に要求した背景

当委員会の意見書は、坂野泰治委員会事務局長の国会答弁の通り、これまで委員会で行った何通りもの試算の積み重ねのうえで取りまとめられたものである。意見書はこれら試算で確認された数字に基づいている。

ところが意見書に準拠した試算という形式で公表していないため、委員会意見書の根拠となる数字（試算）が出ていないという誤解が生じているようだ。こうした誤解に適切に対処するために、意見書で示した方針を数字的に検証する意味で、このたびの試算を行うよう要求した。

これは私がもう一回要求してみましたと、前にも何度も出していますけれどもね。

買取りなし、および、10年後に買取りありの試算について

買取りは会社の経営判断事項である。会社が買取り時期を判断する際に参考となるものとして買取り時期を特定しない試算を行うよう要求した。他方、意見書では10年を目途に買取り、を提案している。経営判断の一助となるよう、10年後買取りケースの試算も要求した。

だから、会社が判断するんだから10年とは限らないから、とりあえずそうじゃないのもやったと。それから、意見書で一応10年後と言っているのは、10年後の場合はどうなのかと、これを経営判断の一助となるようにという意味で試算をすると。

建設ありの試算について

意見書では、債務の確実な返済に優先して建設を行うことは容認し得ないとしているが、会社が経営判断として建設を行うことを否定するものではない。

「意見書のスキームでは建設ができない」との誤解にもとづく批判に答えるために、会社の経営判断として建設を行った場合の経営状況の試算を要求した。試算はあくまでも一定の前提条件下での計算結果であって、「建設を行う」ことを会社に求めるものではない。（なお「一定の建設を前提とする試算」を行うことが会社の経営判断事項を含むからこういった試算を行うべきでない、との意見もあったが、同じ意味で「建設を行わない試算」も経営判断事項を含んでいる。）

ということで次のページです。

試算結果の評価

- ・買取りをしない場合は、平均一割の料金引き下げを行い、40年元利均等返済の貸付料設定としても、会社は10年目には累積資金余剰が1兆円を超える。大幅な料金引き下げを行うことで利用者に還元する、もしくは、新規路線の建設など投資に充てる、などを行わない場合には、40年目以降は10兆円余の余剰資金が生じる。
- ・10年後に買取りを行う場合には当初、買取りをしない場合と比べて利益の幅がかなり小さくなるものの黒字を維持する。利益が小さくなるのは資産買取りに伴い当初9,000億円近い減価償却費がたつためであり、キャッシュフローは7,000億円を超え、買取りを行うことは可能である。
- ・買取りを行う場合であっても、買取り後30年目（民営化後40年目）には会社は承継した債務を完済することができ、かつフリーキャッシュフロー、累積資金余剰ともに1兆円を超える。さらに買取り後36年目（民営化後46年目）には9兆円の余剰資金が会社に残る。
- ・買取りを行う場合であっても、買取りを行わない場合であっても、会社は潤沢なキャッシュフローを有することになるので、さらなる料金引き下げ、もしくは、一定程度の建設を行うことが財務試算上は可能である。会社は、平均一割の料金引き下げを行い、債務返済を完了し、一定程度の建設をしても、財務状況は健全であり、余剰資金も潤沢である。

ということで、次の要求資料（事務局作成）で、基本的に前提条件は、先ほどのA案、B案と同じですが、一部だけ違うところを下線にしました。線を引っ張ったところだけ言うと、資産の買取りあり（10年後）及び、資産買取りなし（買取り時期は新会社の判断によるため、試算上は見込まない）。要するに、買取りあり、なしケースをやりましたということは、A案、B案と違うということです。

新規投資の考え方、後ろの方に表も載っておりますが、1、2、5、3、4、6、7。それぞれ分けておきました。つまり1、2、5は、新規建設を一切見込まないというふうにして、3、4、6、7は、民営化後10年間について当初10年だけ5,000ないしは7,000の投資をした場合にどうかと、ただしこの場合に凍結ということで横浜環状北線と大和川線はそれぞれ5,000億円ずつ、あれは絶対無駄だと思うから、ほかにもいっぱい無駄なところあるんだけど、とりあえずここをばしとやめておくということで計算しました。次のページで線を引いたところですけども、一応全ケース交通量伸びありにしてありますが、例の国土交通省が統計を誤っていたので、その誤った統計で委員会が需要予測を下方修正した数値での伸びありです。ですから、国土交通省の伸びありとは違う、かなり低めの伸びありということになります。

試算ケース、これは先ほどと同じでここに条件だけざっと付けただけです。

それから、一番下のところの余剰資金の運用利率は調達金利と同率とする。これは先ほどのB案と一緒に。あとは表です。

ですから、委員会のA案、B案で、基本的に委員会が提出すると。それから、ほかのバリエーションなんかもいろいろ考える場合には、試算としてはこれぐらいの幅がありますよということです。この試算は私が要求して事務局が作成したということで、計算間違いはないだろうというふうに思います。

以上です。

田中委員長代理 ありがとうございます。せっかく御説明いただいたので、前提のところなどは、さっき事務局長にお願いしたことも利用できるかもしれませんが、前提についてまず御意見・御質問があるかどうか、あれば質問してください。

松田委員 計算自体は、A案、B案にメモを付け使っていただくということでいいと思います。1つのバリエーションとしてこういうのもあるというのは、今までも個人の試算というのは出ていますから、それはそれでいいと思います。

猪瀬委員 これは事務局にちゃんと計算をしてもらったということで、事務局の計算で、私の計算間違いはないということです。

川本委員 そうすると、A案、B案を、今日一緒に出した方がいいんじゃないですか。

坂野事務局長 今のお話で、もしA案、B案を並列でということで、あと枕紙を付けるということであれば、枕紙については大体以下の4点ぐらいでどうかと思いますので、今夜でもできればすぐ送って、あるいは翌日でも送って確認していただけますが。

1つ目は、まず意見書が、あくまでこれまでの委員会に提出された各委員のさまざまな試算の積み重ねによって決定されたものだということは、まず最初に書くべきことだと思っております。

2つ目は、この今回行った試算にあっては、新会社の経営判断を拘束する、あるいは制約する、そういう性質のものではないということ、2つ目に書く必要があると思います。

3つ目は、30年、40年という極めて長期にわたる将来についての試算であり、かつ一定の前提条件を置いたものであるため、この試算結果については幅を持って受け止められるべきである。というのが3つ目。

猪瀬委員 当然ながら幅を持ってという言い方が。

坂野事務局長 当然ながら幅を持って受け止められるものであると。

4つ目は、これは最後ですが、現在関係公団において民間の企業会計原則に準拠した財務諸表、あるいは試算評価等を行っているところであり、その結果を得られた段階で、改めて精査を行う必要がある。

この4つを書いたらどうでしょうか。

田中委員長代理 皆さん、せっかく事務局長が整理してくれましたが、いかがですか。

松田委員 その4つでいいと思います。

田中委員長代理 大宅さん、川本さんは。

大宅委員 いいように思います。

川本委員 新会社の経営判断を縛るものではなくというところが、とても強調されていれば。

田中委員長代理 私は皆さんがよければいいんですけども、特段ございません。非常によく整理していただいたなと思っています。

もし何かあればもう一回戻るとして、先に進みたいと思いますが。

坂野事務局長 今、申し上げたことを整理をして、皆様方にお届けをして、了解が得られれば明日にでもそれを付けてオープンにするということによろしゅうございますか。

猪瀬委員 今、読み上げでみんな了解しているんだから、皆さん待っているわけですから。

坂野事務局長 それでは、それを打って、それを付けオープンにするということによろしゅうございますね。

田中委員長代理 まだ時間がありますから、やりましょう。

猪瀬委員 5分ぐらいでできる話です。

それから、一応私が要求して事務局でやっていただいたものを参考資料としてくっ付けていただきたいと思います。

田中委員長代理 何をですか。

猪瀬委員 参考です。

田中委員長代理 それは新しい提案だけれども、委員会の参考にするのか、私の理解では猪瀬さんの御意見としていろいろなケースを出すのは自由だけれども。

猪瀬委員 名前付いていいんです。私の名前が付いて、猪瀬直樹が要求した試算というのがあるというだけの話で、参考としてくっ付けていただければ。

田中委員長代理 意味がわかりました。いかがですか。

坂野事務局長 それは、皆様の御指示に従いますが。

川本委員 坂野さんが持って歩かれるときにそれを付けてということですか。

田中委員長代理 そういうことではなくて。

猪瀬委員 意見書だって意見書に今井さんのものが参考についていたんですから。

坂野事務局長 そうすると、これを今後とじるときに、今の整理したコメントを付けて、それで言わば意見書に準拠した試算というタイトルでも付けますね。それで、先ほどのA、Bが並ぶと。その下に、参考で今日お配りしている「猪瀬委員提出資料及び要求資料」というものを付けて編綴をするんですか。

猪瀬委員 そうです。

松田委員 それは付けなくてもいいんじゃないですか。参考としてだから、一緒にしないで。

猪瀬委員 参考ですよ。

松田委員 というのは、いろんな試算が今までもあるんだから。

猪瀬委員 割と今回の前提にほぼ基づいてやっていますから、だから参考にしていただければいいんです。

川本委員 それはちょっと。委員会としてはA、Bというのを出して、それで猪瀬さんののは猪瀬さんの御個人の資料という方が筋は通っていると思います。それを必ず親切にメンションすることをお約束いただいて。

松田委員 別冊にしたらいいでしょう。

猪瀬委員 ただ、後ろの方にあったというだけの話ですね。

田中委員長代理 そうするときには、相当議論しないといけないと思いますよ。

猪瀬委員 色を変えればいいです。

松田委員 では、別にしておきましょう。

坂野事務局長 はい。別に編綴すると。

猪瀬委員 だから、参考として、別にしながら一緒にすればいいんです。

松田委員 それはそのときそのときでいいんです。

田中委員長代理 どうも多数意見はそのようでありますので。

大分時間が押しておりますが、事務局長、当面のスケジュールに移りますがよろしいですか。

猪瀬委員 田中さん、済みません。例の扇さんの、これ1枚紙なので先に見ていただいて。

田中委員長代理 案と書いてあるものですね。猪瀬委員、どうぞ。

猪瀬委員 扇さんが、分割すると役員が増えるとかと言っているの、これはちょっとおかしいので、一応1枚紙だけつくりましたので読ませさせていただきます。

扇千景国土交通大臣の「分割で天下り役員増加」発言の訂正を求める

委員会意見書は、道路関係四公団を五つの新会社へと再編することを提案している。道路関係四公団の民営化において地域分割は最も重要なテーマのひとつである。地域分割は、競争を通じたコスト意識や増収意識の醸成、利用者へのサービスの向上を図る観点から、また、地方分権の観点からも必須である。しかし、地域分割に対して誤解にもとづいた批判が出ている。「地域分割をすると会社の数が増えるので天下り役員の数が増える」という扇千景国土交通大臣の発言は、委員会意見書を尊重し民営化を推進すべき立場にある所管大臣としていかなるものか。また、一部に「地域分割すると全国ネットワークの整備が行われぬ」との誤解が横行しているのは遺憾である。

本委員会で地域分割を提言した理由

・競争の確保

分割することで競争性の向上が図られる。現在のJHは独占企業体であり、他の三公団と較べ圧倒的に経営規模が大きく、会社間比較による経営効率の評価など市場の評価を通じた競争が働かない。したがってある程度の地域的まとまりをもち、会社ごとの規模が近い分割が競争確保のために必要である。

・事業の効率化

会社数が増え過ぎることで間接部門が肥大化しないように、競争が確保される範囲内で会社数を抑えることが好ましい。このため委員会では現行の四公団体制から、五社体制への再編を提案した。規模がまちまちである四つの組織を、料金収入が均衡する五つの組織に再編することで、相互の競争が活性化し事業の効率化が図られる。

・地方分権

九州から北海道まで一つの組織でカバーしている現状から、地域ブロックに組織を分けることで、その地域ごとのニーズを反映させた経営が可能である。

誤解の訂正

誤解①：「分割して組織の数が増えると、天下り役員が増える」

現状四つの組織を五つの会社に再編するので、組織の数は一つしか増えていない。また、民間会社の役員数は会社の経営上最も効率性が増すよう会社（株主）の経営判断で行われるのであり、役員数が増加することで非効率になることはない。まして、民営化された会社では天下りが増加するという批判には根拠がない。JRの役員に天下り役員が増えたわけではない。

誤解②：「全国ネットワークの整備が行われなくなる」

全国プール制に依存して必要性の乏しい道路を造りつづけることがそもそもの問題である。どうしても必要な路線の整備は合併施行方式（整備新幹線方式）などを活用することで、会社の経営エリアにかかわらず進めることは可能である。

以上です。これは出しておいた方がいいと思います。

田中委員長代理 ありがとうございます。訂正を求める。これは委員会として出すとすると、どういう形になりますか。

坂野事務局長 委員会からのアピールということになります。

田中委員長代理 そうですか。

猪瀬委員 本当は勧告した方がいいと思っているんだけど、勧告の一步手前ぐらいにしておこうという意味で。

田中委員長代理 ちょっと皆さんよく読んでみてください。

松田委員 国土交通大臣に対して、明確なあれはやらないといけませんね。

猪瀬委員 これは勧告ではなくて一步手前のものですから、勧告は伝家の宝刀だから、一番大事なときに抜こうと思うので、とりあえずこれは一応こういうのを要求してわたすと。それから、メディアにも。

松田委員 しかし、猪瀬さんにしてはやわらかいな。所管大臣としていかがなものか。遺憾であると言った方がいいんじゃないですか。

田中委員長代理 もし今日の日付けで出すとすると、ちょっと文章を練らないといかぬと思いますが、御意見ございますか。

松田委員 基本はいいと思います。もうそろそろ棍棒を振り上げるか。

猪瀬委員 予告編です。

松田委員 いいと思います。委員長代理の方で「てにをは」を見てください。

猪瀬委員 これは、扇さんに対して、どンドンひどい発言にエスカレートしていく前に、ちょっとつかえ棒を1回出しておいた方がいいと思っています。

それと、分割の意味をまだよく理解していない人たちがいるので、分割の意味を説明することもここに込められています。

田中委員長代理 猪瀬さん、ありがとうございます。これは私はむしろ意味のわかっている人が、分割は困るから扇さんにそういうことを言わせておると取っておりますけれども、わからない人はそのままにおっしゃっていると。それが問題なので。

松田委員 もし入れるとすれば、この競争の確保というところで、分割することで競争性の向上が図られるのはそのとおりなんだけれども、例えば技術・サービスとかを入れておいた方がいいかもしれません。

猪瀬委員 一番上の方に、意見書の文章を引用していますから。

松田委員 そうですか。

猪瀬委員 それから、今、田中委員長代理がおっしゃった、ほかにも言っている人がいるというのは、この「また一部に」というのが、これが抵抗勢力の言っていることなので、それをだれだと特定できないから、そういうふうになっています。

田中委員長代理 それはそれでいいと思います。「てにをは」なんだけれども、今、「冒頭の委員会意見書では」じゃなくて、もう「委員会意見書は」と、もっと文章を強くしましょう。いかがですか。意見書はこう提案していると。

それから、「また」の後は点ね。

非常によくできていると思うんですけどもね。

松田委員 では、これ出しましょう。

田中委員長代理 事務局で文書審査して、何かそれこそ誤解を与えとか、あいまいだというのがあったら指摘してください。どうせ役人が読むんですから、一般の人が見てわかって、お役人だとまた違って受け止める恐れがある場合には、直してほしいと思います。

大宅さん、特段ございませんか。よく文章を直していただけますが。

それでは、皆さんよろしいようですから。私もまた後で気が付けば申し上げます。日付けは今日の日付けで出すんですか。今日委員会をやりましたので、今日の日付けですね。

猪瀬委員 委員会やってすぐ出すということがいいんです。

田中委員長代理 それから、さっきの試算の紙について、もしできておれば。

坂野事務局長 まだ、確認がありますので、それは何しろ至急つくって、とりあえず暫定版というものをお出ししまして、また直れば最終的に確定版にして、コメントだけですから、あと中身は変わりませんから。

猪瀬委員 暫定版で配ってしまった方がいいです。

田中委員長代理 できれば早い方がいいと思います。

坂野事務局長 はい。

それから、次回からのスケジュールを、3月は前に既に情報として皆様方にお示ししましたように、予備日もともとあったんですけども、皆様方ほとんどおそろいにならないということでございますので、もう予備日は使わないで、3月の25日に開催をさせていただくことにしたいと思います。

今日の説明、前回国交省の説明にもありましたとおり、3月末までにいろんなことを決めますということをおっしゃっていただきましたので、この時点までで決まったことを、決めた人からきちんと御報告を受けるということが一番大切なことではないかと思っておりますので、そのようなヒアリングの手配をさせていただきたいと思っております。

松田委員 それから、さっきの藤井さんのお話でも、道路公団だけではできないのがありますね。役員の問題だとか、いろんなものは、これは道路局長が何かどこかで呼ぶんですか。

坂野事務局長 今のお話は、会計処理の基準の統一とか、そういうことでございますね。

松田委員 はい。

坂野事務局長 それは、財務諸表をつくるまでに統一した基準をつくるということ、前の国交省のお話のときに、そういうものを国交省の中で検討委員会をつくって、各公団の基準を統一しますというお話もありましたので、財務諸表をつくるまでにそういうことをやっていくと思いますが、とりあえず3月25日はまだ財務諸表は出ておりませんので、私が申し上げるのはコスト削減計画であるとか、そういうものを3月末までに決めると言っていますので、そういうものをきちんと3月の25日に間に合えば聞き取っていただくのが適当ではないかということをおっしゃっているわけです。

田中委員長代理 それはそれでいいと思います。ただ、今日も質問しましたけれども、例の会計の委員会、財務諸表検討委員会にJHはこれはどうですか、これはどうですかと問題を投げかけているはずなんです。私は議事録まではよろしいんだけど、どんな課題を検討してもらっているかという課題だけ、つまり検討課題だけでも早く教えてもらいたいと思います。

坂野事務局長 それは、今日の方たちへの資料要求及びまた御案内しますが追加質問、そういうものを出して、3月25日までに当然返してもらおうものだと思っておりますから。

田中委員長代理 わかりました。

坂野事務局長 したがって、3月25日はそういうものをやると。それから、このヒアリングの材料の量によりますけれども、もし時間が取れるようならば、今日のETCを別にしたらというお話がございましたら、時間的に余裕があるなら入れ込むことも検討してみたいと思います。ただ、ヒアリングの材料が非常にたくさんあるときは、ちょっと3時間の中で別にとというのは難しいかもしれませんので、そこは材料を見た上で皆様方に事前に御案内・御相談をさせていただきたいと思っております。

それから、4月ですが、4月も既に皆様方に御案内しておりますように、皆様方非常にお忙しいので、4月の

定例日がそろいません。そこでお伺いしましたらば、4月の15日が5名おそろいいただけるということなものですから、1週間早いんですけれども15日午後2時から委員会を開催することにさせていただけないかと思っております。

猪瀬委員 4月15日は全員そろっているわけですね。

坂野事務局長 全員じゃなくて、5名はそろっております。

それから、4月3日も予備日でどうかと思って皆様方に御案内していたんですが、その後都合の悪い委員の方が出てこられて、結局3日はつぶれてしまいます。したがって、4月はもう15日しか取れないということになりました。したがって、この4月15日は3月25日でどこまでいろんなヒアリングなり議論ができるかによって、残ったものを4月15日にやっていただきたい。そんなことでよろしゅうございますでしょうか。

大宅委員 8日も消していいますか。

坂野事務局長 はい。4月はもう15日だけです。

田中委員長代理 ようございますか。

川本委員 5月は。

坂野事務局長 5月以降は定例日です。

川本委員 第4火曜日ですね。

坂野事務局長 はい。5月の第4火曜日は27日ですね。6月が24日。

猪瀬委員 では、早く集計取るようにしてください。

坂野事務局長 わかりました。ただ、定例日はできるだけ皆さん空けておいてください。7月は22日になります。

猪瀬委員 済みません。坂野さん、5月の26日、27日だめなので、ちょっと調整してください。

坂野事務局長 では、5月は皆様方にもう一度お伺いします。

大宅委員 9月はどうするんですか。

坂野事務局長 9月も一応定例日は第4火曜日に。

大宅委員 休日ですよ。

坂野事務局長 これはまた調整します。

松田委員 年内全部早めに調整してください。

坂野事務局長 はい、では年内全部お聞きします。

猪瀬委員 とりあえず、4、6、7は決まったわけで、あと5だけお願いします。

坂野事務局長 はい。

以上でございます。

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、次回の委員会は3月25日、14時~17時まで、この委員会室で開催することとし、国土交通省と四公団からのヒアリングを行うことといたします。

それでは、これで第39回の民営化推進委員会を閉会します。本日は御多用中のところ、ありがとうございました。