

#### 第四回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成14年7月4日(木) 14:00～17:50

場所：道路関係四公団民営化推進委員会室(虎ノ門第10森ビル3階)

今井委員長 それでは、ただいまから「道路関係四公団民営化推進委員会」の第4回の会議を始めます。

本日は中村委員が所用のため欠席となっております。

それでは、まず、事務局から報告事項をお願いします。

坂野事務局長 大宅委員、ちょっと遅れておられますが、間もなく来られると思いますので、先に始めていただきたいと思います。

それから、既に各委員の方にお知らせしておりますとおり、今日から隣の部屋で音声モニターを設置をいたしまして、マスコミの方に音声でお聞き取りをいただけるような装置をつくっております。

また、映像付きのモニターについても、近く工事をいたしまして、できれば次々回くらいには間に合わせたいと思っております。

今、注意がありましたが、隣室のスピーカーに声が入るために、御発言の方は、前の席のマイクのボタンを押してから御発言をいただきたいということでございますので、よろしく願いいたします。

それから、今日の時間配分でございますが、既にお手元に議事次第の後ろの4枚目にグラフで、今日の時間は全体で3時間でございますが、四公団、それぞれ一応の時間配分の目安を立てております。とても今日1日では、質疑等の時間が足りないということになると思いますので、次回の委員会も引き続き公団関係、残る質疑なり、あるいは残る追加説明なりを予定をしたいと思っておりますので、今日は1回目ということで是非お願いをしたいと考えております。

それから、5枚目には、今日御説明に来ていただいております各公団の方々のお名前を表にいたしておりますので、それも併せてごらんをいただきたいと思っております。

以上でございます。

猪瀬委員 今の事務局の話にちょっと関連して、これで今日4つの公団で、とても全部はやり切れないということはわかりますので、その後のことなんですが、1つずつ公団をやるといふことがあるとしたら、例えば道路公団と本四公団をセットにして2回やって、首都高と阪高をセットにして2回やった方が、1個ずつやるよりも深まるんじゃないかと。

それぞれ性格の似ているものをセットにして、1個1回ずつよりも、合わせて2回やった方がいいんじゃないかなと思うんですが、その辺は事務局の方でどんなふうにお考えなんでしょうかね。

今井委員長 今日やった上で決めましょう。

坂野事務局長 そのように私もお願いしたいと思います。

今井委員長 今の御意見は1つの案だと思います。

熊代副大臣 記者クラブは1社1人は入っているんですか。

坂野事務局長 入っています。

今井委員長 よろしいですか。それでは、議事次第に沿って進めたいと思います。

本日は道路関係四公団からのヒアリングでございますが、会場の都合もあるので、ヒアリングは入れ替え制で行いたいと思います。

まず、道路公団から、その次に首都公団、阪神、本四という順でやらさせていただきます。委員のお手元には四公団からの資料が配布されております。

それでは、まず日本道路公団から公団事業の概要、仕組みと課題、償還見通し、民営化に際しての委員会審議への要望事項などについて、御説明を聴取したいと思います。

それでは、よろしく申し上げます。

藤井総裁 日本道路公団の藤井でございます。本日はこのような場をおつくりいただきまして、御説明を聞いていただくということで、まずもって御礼を申し上げます。

また、石原大臣、熊代副大臣におかれましても、御臨席を賜り、厚く御礼を申し上げる次第でございます。

私ども今日は、国会の質疑の場でも申し上げているんですが、私自身社長のつもりで臨んでおります。したがって、今日は4人の専務が同席しております。それぞれ責任を持って、給料をもらっておりますから、きちっと自分の給料分を働いてもらおうと思って同席をしていただいております。

特に私ども8,800人の社員がございます。そういう人たちが非常に固唾をのんで、自分たちはこれからどうなるんだろうということを気にしておりますから、私はそういう人たちの気持ちも十分踏まえながら、社長として御説明をさせていただこうと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、資料に移らせていただきます。

資料は1ページ目をお開けいただきますと、4つのカテゴリーに分かれてございます。このうち1番と2番と4番、これにつきましては、私が最初に簡単にスケルトンを時間と

の関係がございますので、申し述べます。そして3番を補足的に担当の専門の専務から説明をしていただこう、こういうふうに思っております。

そこでまず3ページをお開けいただきたいと思えます。道路局からも説明があったかと思えますが、この道路公団という組織を考える際に気を付けておかなければいけないのは、昭和20年代から30年代に、何で道路公団がわざわざできたのか、ここですべてが現在まで決まっております。そこをきちっと認識をしていただきたいということでございます。

というのは、当時国の地方の予算も含めて、国全体の投資額が約620億円くらいしかございませんでした。そのときに、東名、名神という事業を国が決めたわけでございます。その全体事業費は4,500億円。市町村から国からすべての道路投資が620億円くらいしかないときに、4,500億円の事業をやろうというふうに国が意思決定をいたしました。これは今から見ると、私ども非常に理解しにくいぐらいすごいことではございますが、その際、では、どうやってやるのかというときに、それまでの国の道路政策は全部国の直営でやっておりました。それを新しく法律をつくりまして、道路整備特別措置法という形で新しい組織をつくった。恐らく当時の認識として言えば、今で言うPFIに相当するような意味合いだったと思えます。

しかし、高速道路の性格が諸外国を含めてすべてパブリックな、基本的な施設であるということから、高速自動車国道法という法律をつくりました。この中で高速道路は全額国費でつくるというふうにわざわざ書いてあります。それにもかかわらず、そんな600億円しかない道路予算、投資額の中で、東名、名神の4,500億円をどうやってやっていくのかとなれば、当然料金収入ということが出てまいりますから、そこで道路整備特別措置法というものをつくったわけです。ですから、出発のときから国費がほとんどない状態で高速道路の事業を始めた。この点を十分申し上げておきたいと思っている次第でございます。

4ページ、そういう趣旨の下に道路公団は発足したわけではございますが、商品としては、一般有料道路と高速自動車国道と2つがございます。当初は御承知のとおり、箱根新道であるとか、日光いろは坂であるとかいったような観光道路を一般有料としてつくっておりました。しかし、これは60年代になってから皆無になりました。一切そういうものをつくらない。そして、高規格幹線道路に入るものしかやらないということで、一般有料道路の対象が変わりました。これは横に置いておきます。

高速自動車国道ですが、当時、議員立法で、例えば東海北陸自動車道建設法とかいう、個別に議員立法が国会でどんどん通りました。それを国がその個別の法律に基づいて整備するんではどうにもならないということから、昭和41年に国のグランドデザインとして、

4 ページの右側にございますが、国土開発幹線自動車道建設法というものをつくって、当時7,600キロになるもので整理をいたしました。更に、昭和62年に、1万1,520キロというものをオーソライズして現在に来ております。

何でこれを申し上げたかという、実はもう一つ、今回の道路公団の問題の背景がこの中に隠されているからです。それはこの右の図にございますように、予定路線、そして基本計画、整備計画、ここまでは国が自らつくるという仕組みを法律としてつくったわけがございます。したがって、道路公団はこの整備計画ができて、いよいよ施工してもいいな。環境問題等を含めて、大丈夫だなという確認が取れた段階で道路公団という1つの施行体に命令が下りる、こういう仕組みで仕事が進んできた。ここに実は経営の問題とか自主性の問題とか、現時点での大きな問題意識が出てくるわけがございます。

そして工事実施計画書というのを私ども道路公団が大臣、国に示して、認可を受ける。その認可を受けるときには、道路構造から何から全部国の認可の対象でございます。調べましたら、舗装の種類、コンクリート舗装にするか、アスファルト舗装にするか、これは道路公団で決められるようでございます。しかし、それ以外の構造は全部国の認可で決まるという仕組みで実は始まって現在に至っております。

延長については百もご承知でございますので、説明はわざとはずしておきます。

5 ページ、そういう形で事業を進めてきたわけでございますが、人員は20年前では8,300人、現在8,800人でございますが、延長で2倍に増えましたけれども、人員は増やしておりません。アウトソーシングを前提にいたしております。それは6ページをごらんになっていただければわかりますように、組織をどんどん改変いたしまして、左側のように統合いたしました。更に右側のように、工事事務所はその道路ができあがったら廃止をいたします。永続いたしません。工事事務所は全部その目的が終わったら、その時点で廃止する。こういうことで人間もその工事事務所で必要な人は現地採用いたしまして、工事事務所の事業が終わるとやめるという形でやってまいりました。そういうことが実は定員を抑え、かつ、アウトソーシングをしながら現在まで来られた1つの要因だろうと思います。

7 ページ、そういうことで現在事業資金が5兆円ほどございますが、これは自己資金、料金収入の2兆円、国費は今までは3,000億円ございました。それに対して債券等が3兆円。その次にありますように、政府出資金はゼロになりましたので、道路債券と長期借入金の借換えということをしなければならないということになっておりまして、14年度で言いますと、一番右側にありますように、財投機関債を4,000億円出すことを了解していただいております。そのうち、既に2,900億円は発行いたしました。昨年はいろいろとありましたけ

れども、今年4,000億円のうち約3,000億円近くを発行することができました。ということで、いわゆる自主調達の道がこれによって開けてきたということでございます。

8ページ、元金償還金のうち借換え分云々、返済1兆4,000億円とありますが、後ほど資金については、いろいろと新しい企業会計等もございまして、そこで御説明させていただきますけれども、支出のうち元金償還金、返済分と借換分がこういう形で存在するというところでございます。これは後ほど詳しく御説明します。

そこで、10ページに、延長がこういうふうになってきたという高速道路の経緯でございます。

11ページ、これが意外にいろんな意味を含んでおります。一番下の欄に料金というのがあります。最初はキロ当たり7円50銭を取っておりました。現在は24円60銭でございます。上のグラフのところ、料金会計というのがずっと出ております。実は道路事業には国費と地方費と料金負担という3つしかございせん。そこで、高速道路の場合、国が昭和30年時点から極めて料金負担に頼る形の仕組みを展開させました。そのために料金をどんどん上げなければ新しい事業ができないということになりまして、6回の値上げということで24円60銭まで上げてまいりましたが、国民、利用者の感覚から見て、もう限度だということで、この料金問題が非常に大きなポイントとして出てきております。この料金をどんどん上げるといふことに頼ることによって、国費というものを最小限にしようということで、平均いたしますと道路公団には建設費の10%しか国費は提供しておりません。しかも、その国費はいずれ最後は返すという仕組みになっております。

一般の国道事業は3分の2、67%国費を支出するわけですが、一番重要な高速道路は10%で料金に頼った。だけれども、これも可能だったからできたんで、ヨーロッパの道路やら、その他の道路は、大体最初のころは国費を6割くらい入れて、だんだん料金負担を増やしていったという経緯を取っておりますが、日本はその逆を取っております。そういう実態がある。

12ページ、一般有料道路につきましても、右側の下にございますように、観光道路が中心だったものも、現在はそういうものは一切やめようということにいたしまして、60年代からは、高速道路の一部に高規格幹線道路の一部として利用できる国道は、高速道路をつくらなくて、これでもって代えようという形で一般有料道路を利用してまいりました。

更に、大都市圏の、例えば首都圏中央連絡道路であるとか、東海環状道路とかいったような大都市圏の環状道路、これも本来は高速道路にすべきだったかとは思いますが、一般有料道路で採択をして現在に来ているというような状況でございます。

そこで、私どもこの現在の認識につきまして、13ページと37ページと併せて御説明をさせていただきますわけですが、平成6年から経営委員会というものをつくらせていただきました。諸井虔委員長をいただきまして、この経営改善委員会でいろいろと御指摘をいただきながら、一つひとつ直してきております。そこで13ページにありますように、昨年、私、桜井よしこさんが、有利子借入金をどんどん増やすのはおかしいじゃないのという御提言をいろいろなところでなさいました。それを私どもはいただきまして、それでは、今後、有利子借入金の残高を増加させないことを基本として予算要求しようじゃないか。道路公団の段階だってできることは何でもやろうじゃないかということで、概算要求からやり、現在、そういうふうになっております。そういうこともやらしていただきました。

更に、資金調達が多様化としては、この1月には民間資金の方が資金コストとしては有利でしたので、財投機関債に代わる民間資金を借りるということで資金調達をいたしたのも、この多様化のお陰でございます。

更に、整備計画の策定時において自主性を発揮するという事で平成8年から、国にいろいろと意見を言えるようにしました。今までの仕組みは一方通行です。先ほどの国土幹線建設法の仕組みでは、一方通行で道路公団は一切何にも言えないという状態でしたが、せめて意見ぐらいは言わしてもらおうということをして平成8年からやらしていただいております。

更に、次に外部監査として、外部の民間の監査法人に監査してもらおうということで、昨年から入れさせていただきました。

それから、事業評価システム、経営内容の公開、そして、今一番私どもがこの経営委員会でやっていただいているのは、子会社とか関連会社、これをどうしたらいいか。こういったものをどういうふうに、よりここの収益というものを高速道路に還元していくためにどういう仕組みにしたらいいかということをして、経営委員会の中に更にイトーヨーカ堂の佐藤先生などを中心にして、勉強会をつくっていただいております。これを早く結論を出して、やれるものから取り込もうと思っております。

14ページ、業務執行体制としては、先ほどのように、局は全廃して、小さくしたのと同時に、本社組織も減らしました。コスト縮減については、後ほどまた出てまいりますので、説明しませんが、できるだけのことをした。

それから、新事業への取り組み、これにつきましても、実は私ども高速道路が今まではロングラン、長距離のお客さんに対して整備してきたようだ。短い利用者もたくさんいるだろうということから、いろんな使い方をできるような形に変えよう。例えば非常に頻度

の高いバスストップなどは、簡易インターに変えてしまって、そこで自由に出入りできるようにしようとか、料金収入が上がるような、これは経営としては当たり前のことですから、そういうこともやってみたいと思っております。

それから、お客様サービスの向上としては、当然のことながら、専門店化とか複数テナントとか、いろんなことをやらしていただいておりますし、ETCは、今、590か所にするために準備を進めております。この7月19日からはETCの前払いによる本格的な割引き制度も展開いたします。

そのほか、ハイウェイチケット制度とか、いろんなこともやらしていただいております。そういうようなことで、今、民営化に向けてこの委員会で御議論いただくものを待つまでもなく、私どもの立場としても、できるものは何でも、やれるだけのものはやっておこう。こういうつもりで今、不十分ではあってもやらしていただいているというのが現状でございます。

その際に、資料の一番最後38ページ、39ページに、国土交通省がまとめられた諸井委員会の結論がございます。これを私ども受けまして、39ページにあるようないろいろな勉強をいたしました。

39ページは1つの例でございますが、今までの国幹道法のポイントは、一方通行だった。だから、双方向でいろいろとやることによって国費を少なく、しかも、利用者の負担も少なく、そして、地方の求めている人たちに対する整備も提供できる、そういう工夫がないだろうかと思って調べましたら、例えばイタリアとかフランスとか、そういうところにコンセッション方式というものが定着して、これはかなりの歴史を持ち、現在ではその株式も公開の段階に至っているという情報も得られました。

こういった諸外国の実例を私ども参考にしながら、こういういろんなケースが出たときに、我々はそれのどのケースにも柔軟に対応できるように、自ら準備はしよう。今日もこの委員会でいろいろと御議論いただき、政府として最終的な方針をお決めになるわけでございますが、その際に、私ども柔軟に、どんなものにもでも対応できるようにしておこうということをやっているのが現状でございます。

ちょっと長くなりましたが、そこで企業会計の方の説明に入らせてもらいます。

妹尾理事 経理関係につきまして、私の方から説明させていただきます。資料16ページをお開きいただきたいと思います。道路公団は御案内のとおり、会計としまして、償還準備金積立方式を取っております。これは昭和62年の研究会の提言に基づきまして、JHの経営状況、これが有料道路事業の借入金の返済状況を示すことが最も大事であるという

観点から、有料道路から生じる料金収入等から管理費、金利を差し引いた額を借入金の返済に充てておりまして、その累計額が償還準備金でございます。下のポンチ絵にございますが、一番左の建設中から一番右の償還完了まで、グリーンの借入金等が順次黄色い償還準備金に置き換えられて、償還が完了するということが一目でわかるような企業会計制度を取っております。

17ページが、平成12年度のP/L、B/Sでございます。まずP/L、損益計算書でございますが、黄色の収益の方でございますが、料金収入は高速道路、一般有料道路合計しまして、2兆962億円、収益全体の95%でございます。そして、料金収入をもちまして、左側の業務外費用、金利、それから管理費を賄っております、その収支残、残余9,246億円を12年度の借金の償還として償還準備金に繰り入れているわけでございます。

また、右側のB/Sを見ていただきますと、グリーンの方でございますが、道路公団の資産は全体で39兆円でございますが、その98%が高速道路、一般有料道路の道路資産でございます。また、右側の負債の方をごらんいただきますと、この下のブルーの償還準備金、9兆4,919億円というのがこれまでに借入金の返済に充てた累計額でございます。

なお、固定負債として、25兆6,641億円、割賦未払金等がございます。そのような現状になっております。

18ページをごらんいただきますと、ちょうど1年前、昨年9月に行政コスト計算書と言いますものを財務省の委員会の作成方針に従いまして、JHでつくっております。まず左側なんです、ただいま説明申し上げました現在の道路公団の使っております損益計算書でございます。

右側の民間企業仮定損益計算書と申しますのが、財務省の審議会が示した作成指示に従いまして、つくり直したP/Lでございます。大きくはこの償還準備金繰入9,246億円、これが減価償却費と除却損を、これは財務省の指示した方法に従いまして計算しますと、それぞれ4,575億円、413億円になりましたので、あとはこまごまな会計処理が多少ございまして、それは右側の下に、ちょっと小さい字でございますが、点線枠の中に書いてございます。そして、残余が3,844億円が当期利益金として整理されたところでございます。

もっとも減価償却費とか除却損は、計算しましたが、これはキャッシュフローとしては、借金の返済に充てられることは全く変わりございません。そういう意味で償還計画には全く影響はない、従来と変わることはないものでございます。

これをB/Sで整理しましたのが次の19ページでございます。

左側が現在のJHが使っておりますB/Sでございます、ここにおきます償還準備金、

これまでの償還額の累計額、9兆4,919億円、これが右側にいきますと、民間企業仮定B/Sでいきますと、これまでの減価償却累計額、4兆8,398億円、除却損9,178億円、この合計分が資産、負債から落ちまして、その分、総資産が33兆5,199億円と小さくなります。

そして、償還準備金との差額が剰余金、償還準備積立金として3兆7,449億円資本の部で整理されるということでした。

その結果、行政コストはどうかということが次の20ページでございまして、ただいま申し上げたように、平成12年度のJHの行政コストは、費用が1兆2,993億円、減価償却費と除却損で4,988億円、機会費用、これは印にございますが、政府出資等で、これを合計して1兆8,240億円でございます、これはJHの自己収入、料金収入の2兆1,181億円で賄っている金額でございます、そういう意味でJHは国民負担に帰すべきコストを生じせしめなかったと、このように理解しております。

21ページ、行政コスト計算書の発表のときに合わせまして、連結財務諸表が民間では導入されておりますので、JHも公認会計士協会の基準に基づきまして、子会社、関連会社等の整理をしております。

その結果でございますが、この表にございますが、子会社は63社ある。それから関連会社は19社ある。注1でございますが、JHが出資しているのは、上記82社のうちの関連会社4社でございますし、また、注2で子会社、関連会社の業務内訳はこのとおりでございます。

この各社ごとの個別の名称、内容につきましては、お手元のヒアリング参考資料というのがございます。ここの21ページから25ページに、1社ごとの名前等が書いてございます。また、この行政コスト計算書の新聞発表資料がお手元に、分厚い資料でございますが、このような資料としてございますが、ここには1社ごとの役員の状況なども細かく記載されてございます。

また、関連公益法人につきましては、5法人ということで整理いたしております。

以上でございます。

小笠原理事 それでは、引き続きまして、高速道路、並びに一般有料道路の収支状況等について御説明申し上げます。22ページでございます。

まず、高速道路事業の収支状況でございますが、右に円グラフで書きましたように、平成12年度収入が1兆8,738億円ございまして、そのうち金利が5,756億円、管理費が3,689億円で、その差額分9,293億円が償還準備金に繰り入れてございます。

右の円グラフでございますが、営業中の道路の資産状況、現在は28兆9,820億円ございま

すが、今までの償還の合計額は9兆4,200億円ということで、償還率にしまして33%になっております。なお、収支率につきましては、50ということで、計画どおり順調に借入金を返済しているということでございます。

23ページでございますが、この高速道路の公的負担についてでございますが、これは資金コスト制度を入れて、その一定限度を超える分、これを国費として道路特定財源から投入されてきたわけでございます。この資金コスト制度は計画的な事業の運営だとか、あるいは利用者が負担する金利の限度を定めるというようなことから、この右側の表にございますように、一定の資金コストを決めまして、それより下については利用者の料金負担の範囲、それをを超える分については、利子補給金ということで道路特会からお金を入れてきたわけでございます。たまたま平成13年度はこの低金利に支えられまして、この利子補給金はゼロ、この3,000億円去年入っておりましたのは、将来の高コストを予測しての出資金という形で入ってきております。

なお、資金コストでございますが、右下の表にございますように、昭和58年にこの4路線について導入されて以来、逐一拡大いたしまして、平成11年から23年では特例的に資金コストを3%に設定して、国費を充当することとされております。

24ページでございます、右側の表にございますように、道路公団ができてから45年間で投入された国費は3.7兆円、13年度末でございます。この3.7兆円のうち2.2兆円が先ほど言いました出資金、1.5兆円が補給金ということでございますので、出資金の2.2兆円は料金で返すということになっております。

それで3.7兆円の投入国費に対して、建設投資額は28兆円を投資いたしまして、13年度末、6,949キロの高速道路を開通させた。3.7兆円という非常に少ない国費で高速道路ネットワークを早期に整備をしてきたということでございます。

ちなみに、この3,000億円でございますが、13年度の道路特会5兆9,000億円のうち、約5%に相当いたしまして、高速道路の全道路に占める走行台キロ、これは現在約9%になっております。ネット完成時点には14%ございますので、この5.9兆円の9%は5,000億円をちょっと超えるということで、高速道路利用者にもう少し還元されてもいいのではないかという意見もございます。

25ページに、昭和31年、道路公団が発足してから13年度までの利子補給金、出資金、建設費の累計が書いてございます。一番右のところ緑が出資金、12年度は出資金が2,074億円、補給金が871億円、13年度は全部出資金に変わっているということでございます。

次に26ページでございますが、前回の第32回国土開発幹線自動車道建設審議会で決定さ

れた11年12月時点での償還見通し、これは現在の償還見通しでございますが、対象延長については9,342キロ、50年の料金徴収期間で、料金水準は将来値上げはしない。

将来交通量については、これはいろいろと今回も見直しがありますが、この時点では年平均0.7%の増加ということで、10年で約6～7%交通量が増えるというような将来予測の下に、毎年1.2兆円の建設投資、将来金利を5%と想定いたしまして、償還見通しをはじめしております。この表が右側でございます。すなわち、平成32年に建設が終わりまして、その後、利息と管理費を払い続けて、平成62年に償還する。右下のグラフが未償還残高の推移でございます。平成12年で23兆円弱でございますが、これが有利子負債が32年の約28兆円をピークに徐々に減っていく。国費につきましては、この3,000億円が建設終了後、漸次減少ということでございますが、3,000億円を想定してございました。

27ページに移りますが、このような前提でいったわけでございますが、今回、平成14年度以降国費は投入しないということで、我々はこの償還確実性に対する認識を変えなければならなくなったわけでございますが、仮に将来にわたり3%を下回る低金利での資金調達が可能であれば計画どおり償還は可能。また、先ほど申しました政策コスト分析によります財務省の将来金利でございますが、これが1.8%が平成15年から5.3%に増えるということでございますが、これをベースにしましても、国費なしで50年償還可能と。

こうは言いましても、調達金の金利、よく我々は5%を想定いたしましたが、そういたしますと、50年償還で全部つくるということは困難だと。したがって、毎年の建設投資ベースや、あるいは今後の建設投資規模の抑制が当然ながら必要になってくると考えております。

なお、一番下に書きましたが、例えば東京外かく環状道路などは、非常にたくさんの交通需要が見込まれますが、事業費が非常に高い。1キロメートル当たり1,000億円ということで、ちなみにいろいろと話題になっております北海道の清水～池田はキロ当たり19億円でございますが、その約50倍ということでございます。

このように極めて採算性の低い大都市の環状道路の整備につきましては、利用者だけの負担による整備ということではいろいろ問題があるのではないかと我々は考えております。

28ページに、それでは今後の事業執行、当面の措置としてどういうふうを考えているかということでございますが、これは先ほど総裁から御説明申しましたように、有利子借入金残高を増加させないということで、さらなるコスト縮減に努めまして、収入、金利の動向を反映しつつ、建設投資をやっていこうと考えております。

下にございましたように、今までは32年に28兆円の有利子負債が増えるという前提でこ

ございましたが、これからは約23兆円で大体フラットにいくというふうな考えでございます。これに基づいて、平成14年度は前年1兆2,000億円の建設費を9,000億円で縮小しております。次に29ページ、一般有料道路でございますが、平成12年の一般有料道路の収入は2,390億円、これに対して金利が1,469億円、管理費が603億円、一般有料の場合は損失補てん金の引当金がございます。これが365億円でございます。このようになっておまして、大体収入に対する費用の割合が100を超える路線が29路線、100未満が30路線となっております。

損失補てん金の積立ては右にありますように、順調に増えてございます。

次に30ページでございますが、一般有料道路に対する公的負担も、これも資金コスト制度になってございます。ちょっと字が小さくございますが、そこにありますように千葉ブルーとか圏央道、東海環状については、いずれも資金コストが4%以下になってございます。右の上にありますように、この4%以下の特定路線につきましては、全体が1.5兆円に対して1.1兆円ということで、今後はほとんどこのような道路に限られ、特に1万4,000キロの道路に一般有料についても限定されつつあるということでございます。

31ページでございますが、一般有料道路は個々の路線別採算を取ってございますので、多額の損失があるものもございまして、全体的には損失補てん金の積立てによって平成69年度に返済する見通しになってございます。右側の図でございます。

32ページでございますが、この資金コストがもし仮に具合が悪くなりますと、これは当然ながら道路整備の遅延や、あるいは公共事業からの支出増ということで、値上げ等、あるいは規模の縮小、いろいろ起こってくると思います。

例えば圏央道は資金コスト3.7%で今やっておりますが、仮にこの制度がなくなりますと、有料道路の投資可能額の減少分を補うために、一般道路による追加投資、あるいは結果として、国と地方の総支出額が増加するということになるわけでございます。

次に、33ページに話題になっております東京湾アクアラインでございますが、平成9年12月に開通いたしましたので、このとき2万5,000台の計画を考えておりました。実際は御承知のとおり、その半分以下の1万台でございまして、これは我々にとっては大きな反省をしなければならぬだろうと思っております。

しかしながら、当時といたしましては、最高のシンクタンクから、いろんな計量モデルを予測してやったわけでございますが、何分国のバブルによる指標、当時使った指標が全部狂いましたので、開発計画の遅れだとか、関連道路事業の未整備、このようなもので、このような結果になったわけでございます。

ただ一つ救われるのは、運んでいる人数は1日約4万人でございます。これはほとんど

計画どおりの人間は運んでいるということでございます。このような計画の違いによりまして、平成12年7月に償還計画の見直しをやりまして、4,000円を3,000円に下げた。あるいは京葉道路等との千葉プールを形成し、償還期間を50年に延長し、更に資金コスト3%を導入したわけでございます。

もちろん、関連道路のネットワークの整備がちゃんできるか、あるいは開発計画が今後できるかといういろいろ大きな問題点を抱えております。最近で言いますと、土日の交通量が2万台から約4万台、この3か月間で約1日1万5,000台で、対前年4%の伸びということで、実質的には平日の交通量と大型車の交通量の対策が大きな問題というふうに認識しております。

最後に34、35ページは、コスト縮減の取り組みでございますが、35ページを見ていただきたいと思いますが、工事関係と管理関係に分けて平成9年に行動計画を立てましたが、今まで平成6年から平成12年までの7年間で工事関係、管理関係合わせて5,750億円のコスト縮減が達成されております。

時間の関係で急ぎましたが、以上でございます。

今井委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、御質問、御意見等、時間があまりございませんが、15分くらいですね。

猪瀬委員 最後にアクアラインの話が出ましたので、たまたま前回は需要予測の問題でアクアラインの問題が出てまいりましたので、先についでということで質問させていただきます。

事務局の方で配った紙がありますでしょうか。全員にお配りになりましたでしょうか。これはたまたま総務庁の行政監察局で「高速道路に関する行政監察」という結果報告書を平成12年8月に出してございましたものですから、それがお手元に行っていますでしょうか。めくってみますと、グラフがありまして、このグラフを見ていくと、需要予測というものがどういうものなのかが見えてくるところでありまして、例えば一番下の平成12年のところで平らになって、そして、3,000円になったところでまたぐっと上がって、カーブの角度が非常に不思議なんです、あえて次のページ、私が今度線を引いて入れてみたんですが、同じ表に太い線が入っていますけれども、結局、この太い線を入れると、この需要見通しというのは、初めから全然変わってないんじゃないかなとなってくるわけです。1回変えて、平らになった。それでまた上がる。だけれども、平成15年のところを見ると、元から引っ張った線と一緒になるわけです。同じように、平成20年、2008年ですけれども、この

ところでちょっと減っていますけれども、それから平成22年、2010年のところで、線をまっすぐ引くと同じところに来るわけです。

平成25年、2013年ですけれども、料金を値上げしたので減ったということになりますが、これもまっすぐ引くと、2018年、平成30年でまた同じところに戻るようになっています。したがって、そもそも初めからあるグラフにちょっとへこましてやっているだけだと見えるんです。これについてどういうふうに思いますか。

小笠原理事 ジャンプしているところですね。平成14年から15年だとか、21年から22年、これは関連道路の整備の状況が入っております。特に14年から15年につきましては、あの周辺圏央道が今、木更津で止まっておりますけれども、それも1インター延びるとか、それから館山の方に行く道路が一部開通するとか、そういうことによる影響でたまたまジャンピングしているということでございます。

猪瀬委員 着地するところは同じなんですね。自然増、料金値下げ効果、関連道路の一部整備、開発効果、景気回復による増と書いてあるんですけれども、次の2020年のところに行くと、これまた減ることになっていますね。それでまた戻るようになっている。

城処理事 料金を上げていますので、その料金改定の影響を見ている。

猪瀬委員 じゃ、何で戻るんですか。

城処理事 また次に関連道路網の整備が進むと。今おっしゃっていますのは、ジャンプするのはまずなぜかということについては、参考資料の31ページにも、関東地方の関連道路網を挙げていますが、道路の前後のネットワークが整備されることによって、交通量が増えてくる、誘引してくるという影響と、先ほど問題点としても申し上げましたけれども、料金を改定して上げるという計画になっていますので、その上げたときには料金抵抗がかかって下がる。そここの兼ね合いを見ているわけです。料金抵抗で下がるんですけれども、将来また道路整備が進んでいきますと、交通量が増えてくる。そういうシナリオを書いている。

田中委員長代理 その点に関してですけれども、そうすると、12年から19年度と括弧に入れられていますが、3,000円に下げていますね。下げているのに2年間はフラットですね。下げたら上がるはずじゃないですか。どうしてフラットになっておって、後になって上がるのかという同じ質問になりますけれども。

城処理事 これは3,000円の前のところがグラフ上切れていますので、9,000台からジャンプして上がっているということが抜けていると思います。

今井委員長 時間がありませんので、1つ質問したいんですが、さっきの22ページで、

全体の収支率というのが50%というのはよくわかるんですが、路線によって違いますね。プール制を取っているから細かくはないのかもしれないけれども、道路公団でお出しになっている決算ファイルを見ると、路線別に出ていますね。収支率が14などという低いのもあれば、200くらいのももあります。そうしますと、大体昔つくったのは非常に収支率がよくて、最近着手しているのはなかなか難しいというのが出ているんだろうと思うんですが、さっきの総裁の御説明で、国から命令されるというのはよくわかるんですが、その辺、最近つくっているものはほとんど収支率が100を超えているんじゃないかと思うんですが、その辺はどうなんでしょうか。現状をちょっと教えていただきたいんですが。

小笠原理事 先に私の方からお答えします。

最近つくったものは、つくった直後といいますのは、周りのネットワークが整備されていませんので、どうしても収支率が悪くなります。それがだんだん周りができますとつながってきますと収支率が上がってまいりますので、先生おっしゃるとおり、昔のものは非常に整備されていますので、例えば東名などは非常に収支率が低うございます。最近のはおっしゃるとおり非常に悪うございます。ただ、我々としては、長い年月での収支計算をしておりますので、いずれそれも戻ってくるというふうに期待はしております。

藤井総裁 結局、鉄道と同じで、高速道路も同じなんですけれども、つながって、線として連続的になればお客さんも利用するんですけれども、部分的に、かなりのものができていても、肝心なところがつながっていないと、わざわざ乗らないで下の道を走ってしまうとか、別のルートを選ぶということがあって、そういう意味では線としてつくるべき路線というのは、きちっと完成させないと投資した分までが回収できないという面はございます。

猪瀬委員 そうであれば、何で第二東名は飛び飛びにつくるんですか。つまり、つくるならつなげるところからつくっていくのが普通のつくり方だと思うんです。そこまで供用できて、そこから料金回収ができる。にもかかわらず、飛び石みたいな感じで作っていきますね。そうすると、その間、全く料金が回収できないわけです。例えば第二東名のつくり方がそうなんです、それだけではなくて、あちこちそういうところがいっぱいあります。そういうつくり方をしているとつながっていきませんね。つながっていくことによって料金が回収できるのであれば、道路公団の現状のつくり方はかなり反省すべきではないですか。

田中委員長代理 その点は私も聞こうと思っていたんですが、お手元に加藤秀樹さんが書いたものの抜粋がございます。これは私が抜粋してきたんですが、ページがわかりやす

いようにコピーするときには細工をしたんでありますが、文書は全くこのとおりで変えておりません。これは要するに、平成6年度の当初計画では、これは7,944キロについて11兆5,480億円だと。お手元に配ってあるはずですが、それで新計画9,006キロメートルになったときには、19兆6,269億円。これは当初の7,944キロの計数を検証しようということで計算しているんですが、お読みになったと思いますけれども、この計算方式でいくと、要するに、当初の11兆5,480億円は、結論だけ先に言いますが、後で5兆7,719億円プラスになっているんで、本当は37%も増えているんだよと。わずか5年間で当初計画がそれほど物価も上がらないときにです。工事費がこの間そう上がっているとは私は思っておりません。そういうときに、これほどの価格が上がるということは一体どういうことであるか。これは何か意図的であるに違いないというふうに取り取っているわけですが、その辺を、今日、この場でどうということはありませんけれども、私はこの点はじっくり説明を伺いたい。つまり、初めは安くしておいて、後から高くなる。さっきの話もそうなんですけれども、猪瀬さんが示したこのペーパーですね。これも初めはそういうふうにしていて、あとで上げていくと。しかも、5年ごとぐらいに計算し直していくと、何かすべてが先送りになって、今日は後で話しするように本四のように終わってしまえば莫大なそれになってくるんですが、道路公団もつくり続けておれば、それがずっと可能であるというサジェスチョンをこの加藤ペーパーは言っておるわけでありまして。それについての総裁の御所見を伺いたいということ。

もう一つ、それと同じことなんです、これはその後の方に書いてありますけれども、これは私が今言ったことを、さっき猪瀬さんが示した行政監察局のペーパーも同じ例なんです、初めの2年や3年は、つまり、目標を低く設定しておいて、実績は上がりますから、プラスになっているよということで、これを悪く取ると、工事を拡大する手段になるんです。ところが済んでみれば、後になればがんと上がっておいて、済んでみればべらぼうな赤字になっているんじゃないかということが予見されるわけでありまして。このペーパーを読んで私は唖然としたんですが、なるほどそう思って読めばそう読めないこともないと。藤井さんがせっかくお見えになったので、この点を伺いたいということ。

それから、私長年これを勉強しているものだから、積もり積もった質問があるんですけども、特に今日、小笠原さんが説明なさったところで非常に簡単におやりになったんですが、例の国費の問題です。3,000億円はなくなったんですけども、国費投入の経緯と、一体どういう基準で、これは路線ごとにわかっているはずでありますから、どういう計算で3,000億円になるのか。なくなったら一体どういうことになるのか。その点の御説明がな

かったんですけれども、今後ずっとないとする一体どういうことに、償還計画が変わってくる話になるはずであります。そこら辺がゆっくり聞きたくないということです。

それから、これも小笠原さんの関係ですけれども、例の損失補てん引当金ですね。これは赤字路線からも取っていますね。例えばアクアラインからも15%取っているはずですよ。仮に全部が全部赤字路線だけだったとしましょう。そうすると、その赤字路線から全部出しますね。一見窓は閉まっていますから、最後は終わっていませんから、毎年積み上がって補てん金はあるように見えます。ところが、全部済んでみると、実際大赤字になっているという話ですね。

そこで、私はいつかどこかのペーパーで見たんですが、トータルで見ますと、今、無料にした道路、一般有料道路で。それを計算してみますと、御存じのとおりマイナスが出るんです。800億円か900億円の赤字になっているんです。一体それが今は閉まっていないから、最後まで行っていないから、後の方が全部赤字の路線だったとして、毎年出てくる間はプラスに見えますよ、それが閉まってみたら大赤字になる。どうも同じような発想が全体にあるんじゃないかと私は思って、非常に懸念をしております。

川本委員 それに関連して、35ページですけれども、読ませていただくと、突然左の上のところにコスト縮減で「標準的なコスト」という言葉が出てくるんです。これは計画額ということなんでしょうか。これは何に対比してコストを比べておられるのかというのを伺わせていただけたらと思います。

猪瀬委員 最初の質問に先に答えていただいて、そこから。

藤井総裁 田中先生の御質問、たくさんございますし、数字に絡むものもありますので、これは後ほどまた、書類というか、資料で御説明させていただきたいと思います。

まず、猪瀬先生の最初の何で第二東名をああいう形で作ったんだというのは、どなたもそういうふうな疑問を持たれる方がいると思います。ポイントは今、つくっているのは静岡断面と名古屋の断面が中心でございます。御承知のように、まず名古屋の断面は、ちょうど名古屋の東海環状という環状道路から桑名まで、言ってみれば名阪というのがございますが、名阪までを最重点区間にしております。これは大阪の松原から名阪で来たときに、大垣を通らないでも、大垣はよく雪で止まりますから、松原から来まして、第二東名の湾岸道路を使って分散できるという効果と、それから、名古屋には御存じの方多いと思いますが、名古屋二環、あるいは東海環状といったような都市の環状機能がございます。それが全部名古屋の湾岸道路で一括しております。

言ってみれば、名古屋の断面は東海環状と名古屋二環と第二東名・名神と3つの役割を

持った断面になっております。

したがって、今回の万博でも非常にポイントになっているところでございますが、こういったものは最優先で採択して仕事をしてきている。これがまず1点目でございます。

それから、静岡は何で急ぐんだということでございますが、御承知のように、あそこに由比の地滑り地帯というのが、歴史的に関東震災やら何かのときからございました。現在の国道1号も、東名も、それから残念ながら東海道新幹線も、すべてが由比の海側に全部存在しております。そうしますと、関西のあの大地震があったときに、東西の動脈が切れました。中国道が使えなくなったために、山陰道を回って、非常に大変な問題を起こしました。

そういうことから、静岡県が中心になって、静岡の断面が、もし東海地震が起きたときでも、東西の断面が途切れないようにしてほしいという要望があったわけでございます。そういうのをベースに、国が当然施行命令がなければ道路公団はできませんから、国がそういう政策判断をして、静岡断面は先につくろうよということで道路公団に指示が出たということでございます。

したがって、高速道路の場合に、ほかのもろもろの政策判断を加味してつくる場合があるわけです。そうすると、高速道路の収入と利用というだけの観点からいけば、あるいは一方からつなげていく方がいいという、そこにこの高速道路の事業化をするときの、国としての判断の難しさがあると私は思っております。

そういう意味で、私どもも、由比の断面というのは、やはり山側に今つくっておりますけれども、これは必要だとは思いますが、そこを急いでつくったという意味は、今、言った東海地震がなければ多分あそこは最初の断面にならなかつただろうと、こういうことだけは言えます。

今井委員長 ありがとうございます。時間的に今日は四公団で、道路公団の時間は7分過ぎていますので、先ほど御質問の建設費が5年間で40%上がったんじゃないか、もう一つは、損失引当金というのが、先に使っていくと最後はなくなってしまうんじゃないか、それから標準的コストからのコスト縮減、その3点だけ手短にお答えいただけますか。

小笠原理事 最初に計画に対する乖離の話でございますけれども、これは詳細に調べてからもう一回御報告したいと思いますけれども、この間、インターチェンジだとか、それから4車化が非常に出ました。これらはこの中に入っていません。

城処理事 暫定2車線でやったところを4車線に拡幅するという工事、それが非常に。

小笠原理事 てすから、それは後でもう一回ちゃんと調べてから、それで数値がぴった

り合うかお答えしたいと思います。

それから、損失補てんの話ですけれども、これは我々も一般有料、特に東京アクアラインなどは15%になると非常に額が大きくなりますので、実はアクアラインだけで損失補てん金をほかに出さないで、そういうふうになったらどうかという計算もしております。幾つかの問題点を含んでいることは重々承知の上でございますので、もう少しいろいろと御指導をお願いしたいと思います。

最後の標準的コストでございますけれども、これは平成8年度のいろいろな技術基準でございます。そのとき以降に得られたいろんな技術的な知見がございます。例えば今まで安全率がかなり高めだったのを、いろんな技術の蓄積によって、もうちょっとぎりぎりのところまで持っていてもいいだろうとか、そういういろんな検討をして、平成8年度から以降、それまで蓄えた技術基準を、それまでの知見によって変えて、厳しく持って行って、それでコストが縮減されたというのがほとんどでございます。

川本委員 今伺ったお話というのは、計画をした最初の計画額と標準的なコストというのはイコールではないということですか。

小笠原理事 平成8年度以前は決められた1つの技術基準でやっていたけれども、それで平成8年度から、いろいろと逐一技術的基準を更に厳しい基準に変えて行って、コスト縮減に変えていったと。それは今までの技術の蓄積に基づいたものです。

川本委員 そうすると、数字的には最初の計画額とイコールではない数字と比べるということですね。

城処理事 ここは平成8年度を基準として、それ以降、平成9年、10年とどういうふうにかコストが縮減されてきたかということをお述べておまして、平成8年度の標準的な、ここは平均的なと言ってもいいと思いますけれども、平成8年を基準としてというふうに見ていただいて、それに対してどう9年、10年と新しい技術を入れるなりして、コストを減らしてきたかということをお述べているわけです。

今井委員長 済みませんが四公団、今日お呼びしておりますので、あとで若干の時間で、また、御質問項目を書き出していただいて、次回のヒアリングでお答えいただくということに。

猪瀬委員 さっきの第二東名の話で、結局国の関与がなくて、つまり、道路公団は実質的に判断した方が経営的にやりやすいというふうにお考えですか。

藤井総裁 自主的に判断する場合と、それからそういうもろもろの地域の要望も当然ありますから、そういうものを入れるとすれば、それに合った仕組みを前提として着手する

と。

猪瀬委員 経営の観点から考えたらどうなんですか。

藤井総裁 経営の観点から考えるとすれば、また違った答えが出るかもしれません。

猪瀬委員 これから経営の観点から考えたいということはあるわけでしょう。

藤井総裁 考えたいというよりも、考えるかどうかというのは、もともと高速道路そのものが国全体のものでありますから、そういう経営だけで考えていいかどうかという、そこにもう一つ問題があるかと思っております。

今井委員長 今まではね。わかりました。

松田委員 今日は質問の時間はないんですか。

今井委員長 今日はあと40分ずつ3つありますので、次回にもう一回、皆さんまとめていただいて、だから、あまり一人の方がたくさんしゃべると私としては困るんですよ。どうぞ御協力願ひまして。

松田委員 私の要望は次回のときに、いろいろお聞きしたいことたくさんあって、特に財務関係のものをはっきり理解したいと思っておりますので、詳しく教えてほしいと思っております。

今井委員長 それでは、途中でございますが、誠に申し訳ないんですが、次回にもう一回お伺いすることとして、次に移りたいと思っております。場所の関係で交代していただきたいと思っておりますので、どうも今日はありがとうございました。

坂野事務局長 委員の方々に申し上げますが、今日、まだいろいろ質問事項が残っておりますので、私どもがいろいろ伺って、整理もして、次回には必ず事前に準備していただくような手配も取りますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

(日本道路公団出席者退室)

今井委員長 それでは、次に首都高速道路公団から、公団事業の概要、仕組みと課題、償還見通し、民営化に際しての委員会審議への要望事項などにつきまして、説明を聴取いたしたいと思っております。

それでは、瀬田理事長、よろしくお願ひします。

瀬田理事長 理事長の瀬田でございます。資料に従って御説明申し上げます。

1ページをお開きいただきたいと思っております。業務の内容でございます。公団法に定められておりますが、首都高速道路の建設管理をメインに駐車場、関連街路の建設、そして事務所等施設の建設管理を行っておりますが、この細かい線で書いてありますものは、法上、できるというものでございます。現在やっていないものでございます。

1 - 2として挿入しておりますが、川本委員から追加の質問がございましたので、挿入

をさせていただきました。首都高速道路事業の特徴でございますが、まず第一に高密度の市街地におきます大規模事業を遂行しているということでございます。高密度であるがゆえに、いろいろなノウハウを結集して事業を行っているというのが第一点でございます。

第2点は、高度な交通管制を行っているということでございます。大量の自動車交通をさばくために、世界最高水準の交通管制システムを構築し、運用しております。自動システムに加えまして、管制員が24時間常駐しまして、事故、故障車等への対応を行っております。

3番目に、極めて過酷に使われている道路の維持管理を行っているということでございます。総延長の9割が高架構造やトンネル構造でございます。また、20年以上経過した路線が半分を占めていると。そういう道路について、適切に管理するためのノウハウが非常に重要だと思っております。そのノウハウを活用して、道路機能を支えているところでございます。

2ページ「営業路線及び整備計画」でございますが、黒の実線が現在営業中の路線でございます。273.9Kmでございます。ブルーの点線が建設中の路線でございます。6路線でございます。39.2Kmでございます。①と②は中央環状線でございます。中央環状線は圏央道、外環道とともに、首都圏の三環状道路として整備の促進が求められているものでございます。全長46Kmのうち20Kmが開通しております。①の王子線は14年度、②の新宿線は18年度の完成を予定いたしております。

また、⑦の品川線でございますが、これは現在東京都におきまして、都市計画決定の手続を行っているものでございます。

また、中央環状線は④の横浜環状北線とともに、政府の都市再生本部におきまして、都市再生プロジェクトとして決定された路線でございます。

3ページ「(3)中央環状線の整備効果」でございますが、左が現在の都心環状線を中心とする渋滞が発生している状況をお示ししてございます。都心環状線の交通量6割が通過交通量でございますので、真ん中の新宿線が開通することによって、都心環状線の負荷が軽減されますことで渋滞が6割減少いたします。更に計画中の品川線が開通いたしますと、湾岸線に渋滞が残りますが、全体の渋滞は9割減少すると見込まれております。また、下に経済効果が示してございますが、多くの経済効果が生ずると同時に、環境改善にも寄与いたします路線でございます。

4ページ、組織図でございます。下に定員は役員を含めまして1,373名でございます。なお、パトロール、料金収受等の業務は外部に委託いたしております。

5 ページ、管理委員会の役割でございますが、公団の予算、事業計画等の御議決をいただくものでございます。7名の委員と理事長によって構成されております。その中には東京都知事を始め3知事が委員になっております。

出資団体でございますが、国と東京都を始めとする6地方公共団体からの出資を受けております。国と都の割合は50：50でございます。

6 ページ、14年度の収入支出予算でございます。収入9,433億円のうち、その大部分61.9%が債権及び借入金でございます。支出について見ますと、その債券及び借入金の償還が66.8%と、大宗を占めている予算になっております。

7 ページ、資金調達の内訳でございます。業務収入のほかに、国と地方公共団体からいただきます出資金と無利子借入金でございます。そのほかに財投資金、以下、有利子資金でございます。13年度末の残高でございますが、この表の一番右下にございますように、4兆8,605億円になります。これは有利子の債務だけを取り出しますと、外にございますように、4兆4,508億円で、その金利は加重平均で約3.0%になっております。

次に設立の経緯でございます。27年に有料道路制度が創設されまして、30年代に至りまして、街路交通の増加と走行速度の低下が著しくなりました。そういうことから首都高速道路の整備が決定されました。その整備を建設管理をする組織として、昭和34年に首都高速道路公団が設立されたという経緯でございます。

次に首都高速道路の整備に当たっての仕組みでございます。

まず、首都高速道路を整備するに当たりましては、国が首都圏整備計画を定めます。そして、それぞれの地方公共団体が都市計画の決定を行います。それらを受けまして、国土交通大臣が基本計画を策定するわけでございますが、基本計画を策定するに当たっては、地方公共団体の長と協議をすることになります。協議に当たりまして、国土交通省は公的負担の在り方などについて、参考資料を添付いたします。

併せて、首都高速道路公団もこの基本計画の事業を実施した場合に、料金がどうなるのか、料金の見通しを地方公共団体の方にお示しいたします。地方公共団体では、それらを合せまして、地方議会に付議し、議決をいただき、その上で同意をするという仕組みになっております。同意をいただいた後、協議が整った後、大臣から首都高速道路公団に対して基本計画の指示をいただくものでございます。それを受けて工事を実施するという仕組みになっております。

10ページ「現状」でございます。総延長273.9Kmでございます。1日平均115万台、約200万人の方々の御利用をいただいております。区部の日用品の6割、農産品の4割等、多

くの物資の輸送を分担しております。まさに社会経済活動を支える道路だと思っております。

現在、基本計画の指示を受けました313.1Kmのうち、273.9Kmが供用済みでございます。残りの39.2Kmについては、平成22年度までに完成する予定になっております。それを事業規模で見まいますと、総事業費は7兆1,000億円でございますが、供用路線に約4兆円投資しております。残りが3兆1,000億円でございますが、そのうち1兆7,000億円は既に投資済みで残りが1兆4,000億円ということになっております。

11ページ「道路料金収入の推移」でございますが、13年度の一日平均の収入は、7億800万円でございます。日平均台数が115万台でございますが、ここ数年横ばいの状態で推移をいたしております。

12ページ「渋滞状況の推移」でございます。この三角の折れ線が渋滞の状況を示しておりますが、ピークは平成2年になっております。その後、羽田トンネルの改良など、ボトルネック対策を行ったこと、湾岸線が開通したこと、工事を集約化したこと、所要時間表示などの情報処理を改善したことなどによりまして、渋滞は減少いたしまして、ピークから見ると、2分の1以下になっておりますが、なお、多くの渋滞を生じております。

の折れ線でございますが、薄い線で恐縮でございますが、総走行台キロでございます。四角の線が通行台数でございます。通行台数は横ばいでございますが、総走行台キロは増えております。ということは、平均トリップ長が増えているということでございます。

13ページ「料金決定の考え方」でございますが、償還主義と公正妥当主義という2つの原則に基づいております。都市高速道路は新たな路線の供用に際しまして、その建設に要した費用等を償還対象に算入して、償還計画を見直すというシステムを取っております。それに対しまして、日本道路公団がやっております高速自動車国道の場合は、未供用を含めまして、施行命令が出たものを料金の対象としているということで、首都高の場合はでき上がってから料金を改定するというシステムを取っております。

14ページ、料金制度の特徴でございます。首都高の料金は当初からネットワーク全体の総収入で、ネットワーク全体の総費用を賄うというプール制を採用しております。また、大量の交通を円滑に処理することから、対距離制料金ではなくて、均一料金制を採用しております。

料金決定の手続きでございますが、新たな路線を供用する際に、モニター会議や料金問題調査会の審議なども参考として料金の見直しを行いますが、新しい料金は、地方公共団体の同意を得て、公団の申請の下に、国土交通大臣の認可を受けて決定されます。

15ページ、現状に対する課題認識でございます。

従来から事業実施の効率化と透明性の向上に努めてきたところでございます。具体例を幾つか掲げてございますが、更に民営化を控えまして、新たな視点に立った公団運営の改革を行うべく、以下の課題につきまして、検討を行ってまいりました。今後これに基づきまして、具体的な改革を行っていくことといたしております。

まず「経営の効率化・透明化」でございますが、さらなるコスト削減とコスト意識の徹底、組織のスリム化、定員のスリム化等を現在掲げてその内容を詰め、実施するものを実施いたしております。

次に「お客様サービスの充実強化」でございますが、何よりも安全対策が必要でございます。

2番目に、ETCを普及させることによってサービスを向上させ、さらには新たな料金体系を構築したいと考えております。お客様サービスについては、顧客満足度を定期的に調査をいたしまして、そのニーズをとらえてサービスの強化に努めてまいりたいと考えております。

「事業実施方法の改善」でございますが、ネットワークの整備に際しましては、厳密な採算性を確認した上で行う。更に効率的なボトルネック対策を行うことによって、事業の拡大にもつなげたいと考えております。

川本委員から追加の御質問で、民営化後の事業展開についてということがございますが、上記の課題をやるほかに、高架下を利用した事業、あるいは公団の通信ケーブルを利用した事業等について検討してまいりたいと考えております。

16ページ、財務状況でございますが、現行方式による決算でございます。損益計算書で見ますと、償還準備金の繰り入れが715億2,200万円ございます。右側に損失が8,700万円計上されておりますが、これは駐車場の赤字でございます。13年度には黒字に転換いたします。

下が貸借対照表でございます。特別法上の引当金累計が1兆3,434億2,500万円ということになっております。

17ページ「収支率・償還率の推移」でございます。収益2,626億円でございますが、管理費が30.2%、営業中の道路に係る利息等が42.6%でございます。それらを収益で割りますと、収支率は72.8%でございます。その推移は右にございますように、70%を超えるところで推移をいたしております。下が償還金の積立状況でございます。1兆3,434億円を積み立てておりますが、要償還額に対して28.9%になっております。

18ページ、現行基本計画、13年3月に改定した基本計画でございますが、それに基づく償還見込みでございます。基本計画指示路線、313.1Kmにつきまして、コスト縮減の努力や安定的継続的な国費、地方費の充当、最低限の料金改定等によりまして、50年で償還が可能と見ております。

総事業費7.1兆円。

料金水準は神奈川線、東京線、埼玉線とも、新しく供用時にそれぞれ100円改定することとでございます。神奈川線につきましては、湾岸線が昨年10月に供用いたしました。料金の改定は本年7月1日からの改定ということで、10月時点で認可をいただき、1日に改定をいたしました。王子線の供用は14年度供用を予定いたしております。

金利は4.3%と見ております。

出資金は建設費の25%、これは国と地方が半分半分でございます。横浜環状北線につきましては、環境等の関係で35%の出資をいただくことになっております。

将来交通量でございますが、この下の方に書いてございますように、16年度までは伸び率ゼロ、17から22年度までは0.9%、23から32年度まで0.5%、それ以降は伸びないという見込みを取っております。それに新規路線の供用による増加交通量を加えて算出いたしております。それによりまして、50年以内の償還が可能というふうに考えております。

19ページ、現行計画に基づく償還見通しの概念図でございます。青い山型が建設費でございます。この建設費は、建設事業が22年で終了、現計画では22年まででございます。それ以降は利息が減少するということになっております。

下が未償還額残高の推移でございます。ピークは19年当初で6.4兆円でございます。有利子のピークは22年当初でございます。4.9兆円ということになります。

20ページ、「行政コスト計算書」でございます。現行損益計算書では715億円の償還準備金繰り入れがございますが、民間仮定損益計算書では、右にございますように、当期損失が80億円生ずるという計算でございます。減価償却を行った場合でございます。

21ページ、貸借対照表でございます。民間仮定貸借対照表では減価償却を行うことによって、道路資産が圧縮されまして、剰余金につきましては、3,972億円剰余金を持つということに貸借対照表上なります。

22ページ、キャッシュフローの計算でございますが、業務活動によるキャッシュフローは859億円でございます。以下、投資活動、財務活動によるものでございます。

23ページ「行政コスト計算書」でございます。民間企業の損益計算書の費用から自己収入を控除して、機会費用を加算して行政コストを算出することになっておりますが、行政

コストとしては、221億円でございます。この下の囲みでございますように、首都高のネットワークのもたらす直接的経済効果は年間約2兆円と推計されます。また、環境改善にも寄与いたしているところでございます。

24ページ「コスト縮減の取組状況」でございます。

平成9年に縮減計画を策定し、建設費10%以上、管理費5%以上の目標を掲げてやってまいりました。12年には新しい行動計画を策定して取り組んでいるところでございます。実績でございますが、13年度建設コストは12%、管理コストは15.7%の削減を実現したところでございます。

25ページ、子会社等の概要でございます。

当公団が議決権を所有している企業はございませんが、行政コスト計算書作成指針に従って分類いたしますと、子会社は4社、関連会社は9社、関連公益法人は4団体ということになっております。それぞれの基準については、下に掲げてございます。

最後26ページ、国の公的助成等に対する公団の考え方と要望事項でございます。

まず第1点の、民営化の形態についてでございますが、新会社は、特殊な構造を持ちます都市内の自動車専用道路ネットワークを一元的に建設管理する独立した組織とすることが望ましいと考えております。ネットワークを都県ごとに分割するということは取るべきではないと考えております。

要望事項といたしましては、4点ここに掲げさせていただいております。

1点は、国・地方の役割分担の下で、適切な費用負担をお願いすることと、資金調達等に対する支援でございます。建設がまだ続きます。更に大きな借換えが当分続きますので、それらがスムーズに行われるような措置がいかにも必要であると考えております。更に資金の質でございます。金利が経営に大きな影響を及ぼしますので、低利資金の確保のための支援措置をお願いしたいと考えております。

2番目は、固定資産税、法人税等の税制について、特別な措置をお願いしたいということでございます。多額の資産があるということから、固定資産税が課せられますと、経営に大きな影響が出ることとなります。加えて、道路管理権限の付与、職員の新会社への移行等について、措置をお願いしたいと思っております。

それから、関係地方公共団体の理解がどうしても必要だと考えております。公団の民営化につきましては、首都高速道路の本来管理者であり、また、公団への出資者でございます東京都を始めとする関係地方公共団体、1都3県2政令市でございますが、その理解がどうしても必要だと考えております。

最後に大都市圏の都市再生に必要な路線の整備についてでございますが、大都市圏の都市再生を図るためには、環状道路体系の整備が必要とされております。これらの整備計画と新会社の関係について十分な御検討をお願い申し上げたいと思います。

例えば中央環状品川線、現在都市計画決定中でございますが、渋滞対策にとりましても、効率的なネットワークの形成ということからも必要性の高い路線でありますし、これは都市再生プロジェクトとしても決定された路線でございます。

これを現在のシステムによる出資率で採算を確保することは非常に難しいと思っております。こういう重要な路線について、どのような形で実行するのか、この点について御議論、御検討を賜りたいと思います。

私の方から、とりあえずの御報告は以上でございます。

今井委員長 ありがとうございます。最長15分ですね。よろしく申し上げます。

松田委員 50年で全部償還ができるという計画を今、御説明されましたね。それはこの18ページにあります輸送量を前提としてその計画ができていると見ていいわけですか。

瀬田理事長 はい。現計画では、18ページの輸送量に基づいて算出しております。

松田委員 もう一つ、新たに付け加える30何キロもその中に入っているんですね。

瀬田理事長 これは313キロ、残りのものを入れてでございます。

松田委員 わかりました。

猪瀬委員 最近話題のことがちょっと入っていると思うんです。首都高速の橋脚に亀裂が見つかったということがありましたね。それは95年に阪神の震災があって、その後3年くらいかけて鉄板を巻いたりして、それで工事をやりましたね。その前、92年、93年にも震災対策の工事をやりましたね。なぜ、いまこの時点で急に亀裂が見つかったという発表があったのが非常にわかりにくいんです。つまり、95年、96年、97年の工事において、92年、93年の欠陥工事が見つかりましたね。そうすると、95年～97年の工事においては、現在の亀裂も見つかると思うんです。ですから、この時点では亀裂が見つかったというふうに大きく報じられましたが、私は100円値上げするためにそういうことをキャンペーンしているんじゃないかと見ているんですが、なぜ今の時点で急に見つかったのか。原因は過積載車だと書いてありました。過積載車については、首都高自身の責任ですから、首都高自身が常に過積載についてどのようにチェックしてこられたのかという辺りを聞きたい。

大塚理事 理事の大塚でございます。ただいまの御質問にお答えしたいと思います。

今回ののは、我々疲労クラックと呼んでおりますけれども、このクラックというのは発生するところが極めて限定されているところでございます。いわゆる板と板をつないだ溶接の

ところに発生いたします。この疲労クラックというのは柱の中も厚い塗装をしておりますので、非常に発見がしにくいということでございます。何ミリのオーダーでございます。ところが、耐震補強のときには中にある部材を取り付けますので、そのときの溶接の仕方が悪くていろいろ物議を醸したということではございます。ただ、その柱の中で今のような非常に0コンマ何ミリ、あるいは1ミリ、2ミリという欠陥を見出すということは、ある目的を持ってきちんと検査をしないことには非常に発見は困難ではなかったかと私は考えております。

以上でございます。

瀬田理事長 最初に発見したのは最近ではございませんで、最初発見をして、それについて更に調査を重ねていたわけでございます。更に必要な場所に全量調査をするということで調査が終わったのがつい最近でございます。それが表に出たということで、決して隠していたとか、料金値上げ直前になって発表したとか、そういうものとは一切関係ありません。私どもとしては、施設の適切管理のために努力してやっているものと御理解いただきたいと思っております。

猪瀬委員 ついでに申し上げますと、そのときに八重州の地下から突然タイルが崩れましたね。あのタイルは2月に太陽道路という会社が接着したというか、補強したところが崩れましたね。その太陽道路という会社は、首都高のファミリー企業のはずですが、この中にあるファミリー企業の中には入っていませんが、つまり行政コスト計算書では連結の子会社、関連会社だけを対象にしていますが、他にも天下り先がたくさんあって、ファミリー企業だと思うんですけれども、そういうファミリー企業についてもこの連結以外にこの表に載せてほしいんですけれども、それについてはいかがですか。

瀬田理事長 ただいまファミリー企業の定義がどうなのかちょっとはっきりいたしません。まず、タイルにつきましては、補修をしたところをその施工ミスがございまして、あの時期に剥落したということでございます。

それと、ファミリー企業は、今回これに載せておりますのは、あくまでも指示に基づいて行政コスト計算書、子会社はどうするんだという基準に基づいて載せるものでございますので、そのほかの企業について、どういうものがファミリー企業と言うのか定義が定かたございませんので、どうしたらいいのか、今、ここでお答え申し上げるわけにはなかなかいかないわけでございます。

猪瀬委員 私の方から申し上げますと、ファミリー企業は天下りを行っているところが全部ファミリー企業だと思います。天下りを行っていて、随意契約で、たくさんの受注をし

ているところがファミリー企業だというふうに我々は認識しています。それについても、今度全部出してほしいんです。

瀬田理事長 随意契約でやっているところということでございますか。

猪瀬委員 天下りのあるところ。

瀬田理事長 なおかつそれに随意契約をしているという。

猪瀬委員 随意契約を含めた受注が多いということで、それを今度載せてください。全部ここに出してください。

菊池経理部長 この行政コスト計算書を統一的にやっておりますのは、財務省からの指示に基づきまして、財務省から公企業会計ワーキンググループという報告に基づきまして、このままでは子会社、関連会社をどういう形にするかというのが、平成10年12月8日の日本公認会計士協会、監査委員会報告60号というのに基づきまして、こういう定義、株を持っているかとか、そういう定義を出せと言われておりますので、誠に申し訳ございません。そこら辺は。

猪瀬委員 新たに要求しているわけだから。そちらの定義と違う定義で幾つか今申し上げているのは今度出してください。今日は持っていないからいいですから。

田中委員長代理 次の質問をしたいと思います。今日の御説明ではなく、参考資料で貸借対象表、損益計算書のところなんですけど、21ページに減価償却費とありますが、首都高や阪神だと、さっきもおっしゃったように9割以上が高架になっている。当然にすべてが減価償却の対象になるとは思いますが、そう理解してよろしいですか。つまり、路線敷全部が減価償却の対象になっていますか。

瀬田理事長 21ページの事業資産。

田中委員長代理 そうだとすると、非常に額が少ないんです。

瀬田理事長 基本的に道路については減価償却は行っておりません。これは日本道路公団と同じでございます。

田中委員長代理 同じですね。そうすると、何十年かすれば、どういう計算になっているか知りませんが、当然に今の崩落の話もございませぬけれども、やり替えというのは当然起こり得るんですね。それは何によって担保されておるんですか。

これはむしろ公団の考えというよりも、国土交通省に聞かなければいけない話かもわかりませぬ。

瀬田理事長 基本的に資産の取得に当たりましては、借入金をもってやっています。ですから、料金収入でその借入金を返すというようなシステムでやっておりますので、大き

な改造をする場合には、新たな借入金を起こして、それでまたそれを償却していくというやり方しか財源の獲得手段はないとっております。これはこの会計の宿命だと思っております。

田中委員長代理 賛成するかどうかは別にして、私たちの検討の重要な実態の1つだと思っております。

大宅委員 私、昭和34年から車に乗っているんですが、その実感として、首都高、昔より時間を読めるようになったというのはものすごくよかったと思っております。例えば羽田に行くのに、昔は本当に時間が読めないで、1時間も前に着いたり、はらはらするときとかあったわけです。今はお陰で時間が読める。

費用、値段よりも、時間どおりに自分の思ったとおりに行けるということはものすごく大きなことだと思いますので、それはすごくいいと思っております。ただ、今でも経常的に混んでいる。例えば浜崎橋みたいなものがありますね。ああいうのをどうにかするという事は思っていらっしゃると思うんですが、何かできないネックというのは何なんでしょうかというのが1つ。

それから、E T Cなんですが、私も付けているんですけども、「E T C / 一般」というものは、あれは中途半端なんですよ。E T Cを付けている人にとっては一般が並んでいたら全然入れない。あれはE T Cを普及させたいんだったら、やっぱりE T Cを付けたら得だと思わせるような、ずらっと混んでいるところをすいすいに行くのを見せれば、行くけれども、3万幾らも取られて、車も1日やらされて、あれじゃ、今度、割引も出るそうですけれども、それなら回数券の方がいいよとなったらば、効果が上がらないです。職員も減らないから人件費コストも下がらないということだとすごく中途半端、どっちにしたいのか明確に見えてこないと思うんです。もし私が民間の経営者だったらば、もっと早く効果が出る方法というのを考えるんじゃないかと思うんですけれども、その2つだけ。

瀬田理事長 第1点の渋滞の件でございますが、最初のヒアリング資料の3ページをござらんいただきたいと思っております。3ページの都心環状線を中心とする渋滞が浜崎橋の渋滞ということになるわけでございますが、これが新宿線ができますと、真ん中の図のように相当改善するということになります。みんな通過交通量が都心環状線を経由してほかの方面に行くというネットワークの欠陥がこういうことになっているわけでございます。そのために早く中央環状線を完成したいということで現在努力しているところでございます。

最終的に品川線が開通しますと、浜崎橋のところは赤がなくなるとなっておりますので、

私どもはこの環状線は首都圏の3環状の1つでございますし、一番早く完成するものと見ておりますので、この完成に努力をしていきたいと思っております。

ただ、まだ品川線については、先ほど申しましたように都市計画の決定手続をしておるところでございます。まだ、私どもでやるということになっておりませんので、やる場合には、何らかの新しい措置が考えられなければならないと思っております。

2点目のE T Cの関係でございますが、基本的にE T Cは専用レーンを設けると考えております。しかしながら、まだその過程でございまして、E T Cの専用レーンを設けることによって、渋滞が延びてしまって、E T C車もその料金所に到達するのがトータルとして長くなってしまうという場合がございます。特に大井などの場合は、長くなってトンネルの方にまで行くという場合もございますので、災害対策、防災上も危険防止のためにも、そういう状態が来るようなときには混在にするとか、今、非常に微妙な中で運用しております。しかしながら、このE T Cの普及が更に進んでいきますと、当然1レーンを専用レーンにしても十分ですし、そうことによって更に需要が拡大できると思えます。そのために、料金制度について今はインセンティブがございませんので、前納割引等をやり、将来的には更なる割引制度を導入して、どうにかしてE T Cの需要を多くするかという努力をしていきたいと思っております。

川本委員 ヒアリングに際しまして、四公団のみなさまに、各公団がお持ちの強みと自立後の事業運営についての打ち手の内容についてお聞かせ願いたいとリクエストさせて頂きました。今後民営化して自立していくためには、これまで蓄積されたスキルやノウハウというのが非常に大事だと思っております。前向きに建設的な議論を進めていけばと思ひまして、おたずねしました。御丁寧にお答えいただきまして、ありがとうございます。

今後その点については、引き続き考えていただきたいと思っております。

1点質問なんですけれども、23ページに、財務の話なんですけれども、非常にシンプルに考えさせていただいて、公会計は難しいので、これからもう一回企業会計に直さないといけないという作業があると思ひますが、これは単純に考えて、事業体としては221億円の赤字であるということでしょうか。それで19ページを見させていただくと、そのために有利子負債が今後もどんどん増えていく。22年まで増えていく。それがどうして減ってくるかという、18ページの将来交通量のところで、17年からの交通予測を0.9%伸びるとして、いるからこのグラフが右下がりになっていくので、ここをもし交通量のバリエーションを変えれば、ここが右に下がっていかない可能性もあると理解させていただいてよろしいのでしょうか。

もう一つ、23ページの前提として、田中先生もおっしゃったように、減価償却費、このところ次第ではキャッシュフローというのはもっと変わってくるので、その事態がもっと悪化するという可能性というのも否めないのでしょうかということです。

瀬田理事長 今の221億円の行政コストというのは、赤字ということではなくて、ここに書いてございますように、損益計算書による収入を控除して、更に地方団体等からの出資金をいただいております。その出資金の利息等が行政コストとしてカウントされますので、そういうものを足したものが行政コストになっていくわけです。

単年度の赤字かどうかということに関しましては、20ページをお開きいただきたいと思いますのですが、民間企業仮定損益計算書がございまして、左側が現行の減価償却を行わない損益計算書でございまして、その場合には、償還準備金が715億円ございまして、それに対して右側の民間仮定損益計算書は、当期損失が80億円、減価償却を行うということになっておりまして、これによって80億円の道路事業の赤字が出ます。これがいわゆる欠損金というふうになっております。ですから、221億円とこの80億円は性格の違うものでございまして。

料金収入の見込みの関係でございまして、交通需要は確かにここに掲げたもので交通需要を見込んでおります。いろいろとこれから見直しの議論が出てまいりますので、それはそれとしてチェックをしなければならないと思っております。

トータルとして、それぞれの時期、それぞれの状況に応じてチェックを重ねながら、計画は修正をしなければならないとは思っております。

今井委員長 いずれにしても、首都高、阪神高の場合は、料金収入だけではとても維持できないわけですね。料金収入だけでは今後の建設ができない。したがって、国、地方の応分の負担がないと、今、建設中のものも当然できない。品川線というのは全くできない。こういうことで理解してよろしいですね。こういう構造になっているわけですね。

瀬田理事長 現在も25%の出資をいただいておりますが、これは国と地方が50：50でいただいております。事業をする場合でも、本来道路管理者は地方公共団体でございまして、その同意を得ると申しますか、それとの合意の上で私どもは事業をやっているわけですので、日本道路公団との違いはそういうところがございます。

今井委員長 ありがとうございます。

それでは、時間が限られてございますので、また必要ならば、さっきの猪瀬さんの質問書等にも御回答願って、必要があればもう一回来ていただくと、こういうことにしたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

ありがとうございます。

( 首都高速道路公団出席者退室 )

今井委員長 2、3分休憩しますか。

( 休 憩 )

今井委員長 それでは、再開します。

お待たせいたしました。阪神高速道路公団から、公団事業の概要、仕組みと課題、償還見通し、民営化に際しての委員会審議への要望事項につきまして、説明をお伺いしたいと思います。

佐藤理事長、よろしく願いいたします

佐藤理事長 理事長の佐藤です。私の方から説明させていただきます。

お手元に「ヒアリング資料」というのがお届けしてありますが、その「目次」の後から始めさせていただきます。一応指示されたとおりに大体目次に挙がっておりますが、その後の1ページでございます。

阪神高速の現状と役割でございますが、関西都市圏自体が、京都、大阪、神戸といった、個性のある自立した大都市が、相互に連携を密にするといった形で、この3地域が発展していくというのが中核になっている構造を有しております。

その中で、阪神高速が昭和30年代にモータリゼーションの急激な中で、道路事情の悪化を解決するために、関西経済界並びに地方自治体の強い働き掛け等がございまして、当公団が昭和37年に発足させていただいております。

その後、順調に道路の整備等が進められてきたわけでございますが、御存じのように平成7年1月に、阪神・淡路大震災が起こったわけでございますが、ここには書いてございませんが、その阪神・淡路大震災の影響について補足させていただきたいと思っております。

この大震災によりまして、阪神地域はもちろんでございますが、私どもの公団につきましても、大変大きな被害を受けまして、それに伴います復旧に全力を注いできたところでございます。特に、大阪と神戸を結びます、私ども3号線と言っておりますが、大幹線、ドル箱路線でございますが、これが結果としまして約2年ほど、復旧に急いだわけでございますが、1年8か月ぐらい不通になったということで、それまで順調に累積の償還準備金を積んできたわけでございますが、これを取り崩して償還率が低くなったり、あるいは被災部分の復旧に全力を注いできたがゆえに、結果として湾岸道路などの整備が遅れ、ネットワークとしてもまだ十分につながっていないといったところもあるかと思っております。

そういった中で、その後整備を行ってきておりまして、特に震災後、国及び自治体の支援の下に公団一丸となりまして取り組んだ結果で、これもあとから説明させていただきますが、現在では単年度の収支もよくなりまして、年々償還準備金も増えてきているといった状況でございます。

今後、おそらくネットワークの遅れたところ、ネットワークの欠落部分についての採算性を上げるためにも、早期につないでいくといった必要性があるといったこと。また、地元の皆さんからは、都市再生の観点からもネットワークを早く整備してほしいといった要望が出てきているところがございます。そういったことが経緯でございます。

その次に、営業中の路線の現状でございますが、現在供用延長は221.2キロでございます。1日の平均交通量、90万台。140万人の人が利用しているところがございます。

その利用状況を見ますと、大阪市と神戸市を連絡します自動車交通量の8割を分担しておりまして、貨物交通につきましても、阪神都市圏の47%の量を阪神高速が担っているといったことで、関西都市圏におきましては、基幹的な交通施設になっているといった状況でございます。

2ページに「供用路線の拡がり」がございます。時期によってでございますが、黄色いところが昭和45年まで、万博の時代を含めまして、大阪の中心部の環状線ができていったということでございます。

46年～60年までが緑色の区間でございます。ちょっと見にくい色でございますが、これによりまして神戸とつながり、阪神とのネットワークができつつあるといった状況です。61年以降は、関西におけます関西空港とか、そういった大プロジェクトが出てきておりまして、それに対応をするために、湾岸道路、ピンクの路線でございますが、これの整備をやっていたといったという状況でございます。

結果といたしまして、下の図にございますように、阪神都市圏におきます阪神高速の利用をみますと、域内で使われておりますのが、4分の3の74.7%。どちらかの内外に出ておりますのが23.9%。関係ない交通が1.4%といったことで、99%が阪神に関係ある交通といったことでございます。

3ページ、これは1日の平均交通量が、設立以来どういうふうに伸びてきたか。それと、供用延長がどうかということでございますが、特に平成7年には阪神大震災の関係で落ち込んで、その後景気の動向等も加わりまして、伸びるべきところが横ばいになっているといった状況でございます。

4ページ、阪神高速の整備の現状でございますが、高速道路としましては、一般道路の

渋滞緩和とか都市環境の改善といったことに資するために、都市間の連絡並びに重要施設との連絡強化を図って、都市の再生、活性化のための施設をつくっていくといったことが、地元から期待されているところでございます。

一方、この都市圏におきまして、大阪地区の環状道路が未整備、湾岸道路もまだ十分でない。京都におきましても、未供用の部分といったことで、まだ整備は十分にはされていないといったことでございます。

5 ページにネットワークの図面がございまして。大阪、神戸、京都といった3地域の路線の色でございまして、黒が現在供用している路線でございまして、ちょっと青味を帯びております。

空色の路線が、現在建設事業中の区間でございまして。

その他の調査等、検討している路線が、その他の線でございます。

大阪でございまして、現在再生環状線、放射上の路線が大阪の場合には大体できてきているわけでございますが、環状線が真ん中のループしかないといったことで、すべての交通が都心に突入するといったこともございまして、環状線を取り上げております。既存のものと合わせてつくるといったことで、黄色で書いてありますのが、再生環状と言っております。近畿自動車道と湾岸線との間を北側に淀川左岸線、南側に大和川線という道路の整備を現在行っているわけでございますが、これと合わさって再生環状、大阪の環状線として活用させようといったことで、現在事業を進めているところでございます。

神戸の方でございまして、湾岸道路がずっと西の方に伸びておりまして、ちょうど神戸の中心部分のところはまだできておりません。西の方から事業はされておりますが、その真ん中がまだできていないといったことで、首都圏ですと湾岸線の横浜の部分に当たる部分かと思っておりますが、こういった中心部分がまだ整備されていないといった状況でございます。

京都方面でございまして、京都方面も事業が遅れておりまして、山科の方から都心部、都心部から大阪の方へという、逆L型の形で今、事業が進んでおります。計画としては、都市内に入るルート等が都市計画決定されているところでございます。

そういったことで、その3か所にわたって事業が展開されているといった状況でございます。

今井委員長 恐れ入りますが、少しスピードアップしていただけないでしょうか。

佐藤理事長 わかりました。

6 ページ、阪神高速の渋滞状況を挙げております。特に、私どもの方でいろいろアンケ

ートなんかをしても、渋滞解消が一番大事だということでございまして、ここに挙がっておりますように、阪神・淡路大震災のときに減っておりますが、その後渋滞は増えましたが、いろいろな対応、ランプの設置、道路の拡幅で、渋滞は解決させていただいてきております。

7ページ、「阪神高速道路公団の事業の仕組みと課題」でございます。国と自治体、それから公団とか協力して事業を進めていくといった、都市高速の事業はそういう事業でございますので、国が地方の意思も聞きながら基本計画をまとめる。都市計画については、地方公共団体が中心となっていく。相互に出資金を出して行っていくという仕組みを書いております。

一番下にございますが、管理委員会は自治体の方が3人、学識経験者が2人、財界の方が2人といった、7人の委員の先生方になっていただいて、予算とか事業計画の進行について御指導いただいているところでございます。

9ページ、「資金調達、償還等の方法」でございます。資金調達につきましては、ここに書いてありますように、出資金と債券等、出資金は国と地方が1対1で出させていただいているところでございます。

債券につきましては、特に財投機関債を昨年度以来、今年度も確保していくといったことで進められております。その中で、資金運用部の借り入れといったものが、債券の中でも8割を占めるといった状況でございます。

自己資金が、料金収入等ということでございます。

10ページ、これは結果として自治体、国、こういった資金の内容になっております。

償還のための料金の設定でございますが、これも料金圏を幾つかに分けておりまして、大阪では現在700円、神戸では500円といった地域ごとに、その料金を決める形で行っております。

償還のための料金については、新規供用時に、当該路線に含まれます均一料金圏の料金改定を行いまして、それを建設資金を償還するシステムということになっておりますので、JHの高速道路とこういったところに大分違いがございます。

11ページ、組織の図がございます。ここで最初に書いてございますように、私どもの公団としては、872名のコンパクトな組織で事業をしているといったことでございます。

12ページ「事業の課題認識」でございますが、始めが高度な管理、都市内でございますので、非常に管理的にいろいろな問題がございます。そういったことで、ネットワークの中全体を効率的に管理するといったことで進めておりますが、特に課題としましては、

(2)の渋滞対策とか、地震防災対策、環境対策等々、いろいろなことを現在行っているところがございます。

ちなみに、その次の13ページに、震災対策始め各種の対策が挙げられております。特に阪神大震災におきまして、震災復旧費としましては、2,638億円を必要としたわけですが、その後のほかの路線につきましても、改築で補強工事を行ってきております。それが、1,960億円ほどかかっております。

14ページ、環境対策でございます。大阪には環境の問題が結構多いもので、阪高では環境対策に、これまでの間3,850億円ほど使ってきているところがございます。

15ページ、都市高速道路の整備の課題でございます。先ほども申しましたように、都市再生のための環状道路とか、そういったネットワーク整備が必要だということが1つでございます。

阪神高速の場合には、都市内でビルの中を縫うように道路をつくっておりますので、他施設との立体的な空間を確保するといった立体道路といったものも行ってきております。今まで、8か所ほどそういうことを行ってきて、公団の中では非常にそういう特色を持った事業を行ってきております。

2番目に、最近地下道路になりますので、その上を使ってのまちづくり、特に河川沿いにつきましましては、そういったものもやっております。

問題があるのは3番目でございますが、特に用地取得に際しまして、公団の混乱とか、そういったところが多いところがございますが、そういうところについて結構時間を要しているといったことでございます。

16ページ、償還の見通しでございます。一応12年度の経営状況、収益、料金収入と費用、管理費、借入金利息を除きまして、償還準備金繰入が237億円計上されています。その結果、収支率としては87%といった状況でございます。

17ページ、その貸借対照表が出ております。道路資産、仮勘定の資産、それから負債及び資本も右側の方に出させていただいております。

その下に、その中で償還率が準備金の関係が積み上がってどのぐらいになっているかというのが出ております。営業中の資産総額で、償還準備金を割ったものでございますが、8.7%でございます。これが毎年、前の年から0.5ポイントぐらい上がっておりますし、更に13年度にはまた上がるといった状況で、近年は伸びてきているところがございます。

18ページ、「行政コスト計算書」。現行の財務諸表と民間企業仮定財務諸表の比較が挙がっております。償還準備金の繰り入れが237億円で、それを減価償却費にすると624億円、

そういう形で整理しますと、当期の損失金が369億円というふうになるということでございます。

19ページ、キャッシュフローがどのくらいかということでございますが、これも業務活動によりますキャッシュフローの中の債券利息の支払い及び借入金利息の支払い額の中に、建設中路線の利息204億円も入れておりますので、結果としては65億円になるといった状況でございます。

20ページ、「償還計画」でございます。これも、40回の基本計画、平成13年に行いました中身をここに挙げております。償還の見通しの前提条件としましては、将来交通量を基準交通量に交通量の伸びを考慮して、新線供用に伴う増加交通量を加えるといったことで、平成32年に、阪神圏については131万台、京都圏については7万台を予測して行っております。

金利につきましても、平成13年が2.4%。平成18年以降が4%ということで考えております。

各料金圏につきます料金値上げを、3か所にわたって一応予定するといったことで、償還期間は、50年以内に入るといったことでございます。

21ページ、先ほども出てきておりましたが、平成12年度末の償還率としては8.7%でございますが、この8%台と言いますのが、阪神高速におきまして、湾岸線の直近のときの新規供用路線の部分が占める割合が高いといったこともございますが、更に阪神大震災におきます減収などがあってこういう結果になっているということでございます。

12年度は8.7%、これは決算がまだ確定ではございませんが、13年には9.5%という形で伸びております。

コスト縮減もここに書いてございますが、平成9年から3か年にわたって、建設費、管理費についても節減を行ってきているところでございます。13年度末には、建設費で9.6%、管理費で14.8%といったものが見込みとして挙げられてきております。

24ページ、4の項目と5の項目を一部重なるところがございますので併せて挙げております。民営化に際しての要望事項でございますが、経営の適切な努力によりまして、経営可能な形態であることということが1つ考えられます。それには、もちろん幾つかの要望がございます。そこに挙がっておりますのが、Aとしまして公租公課、固定資産税、法人税といったものとか、配当に対する、そういったコストについての特別措置等をお願いできないかといったこと。

借替を含めました長期低利資金の安定的な調達。

金利の変動リスク等への対応。

長期間にわたりますので、こういったものに対する対応をどうしていくかといったことかと思えます。

供用時には、料金改定への対応といったものでございます。

②に書いてありますのは、特に阪高の場合にはまちづくりの根幹的な施設として、いろいろ地元との結び付きも強いところでございますので、関西圏での主体的な意思決定ができるような組織にさせていただけたらというふうに思っております。

建設・管理の事業でございますが、国、地方と新組織の役割分担を明確にした上で、国・地方の適切な費用負担をしていくという組織。

管理の実施に当たっては、道路管理権限の付与とネットワークとしての一元管理。

災害、環境対策、ETC推進等。こういったものは採算性の難しい事業でございますが、こういったものについての対応も考えていかなければいけないのではないかというふうに思っております。

3番目に職員の問題でございますが、職員の創意工夫を生かせるような体制であるとともに、不安を抱かすことのないような措置がいただけたらというふうに思っております。地方自治体につきましても、出資しております自治体でございますので、その意見も聞いていただけたらというふうに思っております。

その後は資料でございますので、省略させていただきます。

今井委員長 ありがとうございます。時間の関係もございませうが、御質問をどうぞ。

猪瀬委員 参考資料のところの31～32ページですが、これは首都高にも質問したもんですから一応質問しますけれども、ファミリー企業について、子会社、関連会社について、首都高より細かく定義を付けているところは評価したいんですが、これについて数字を全部入れていただきたいと思えます。

なぜならば、民営化する場合に非常に重要な経営資源になると思えますので、それについて明確にしてもらいたいと思っております。例えば、売上高、人数、そういうことを全部書いてもらう、それだけではなくて阪高との関係性を示す数字を、固有名詞を含めてできるだけ入れてほしいということでもあります。

その数字が十分に明らかになってくるのが大事だというのは、道路公団の場合は、9,000人、約一万人弱が社員ですけれども、関連企業に勤めている人は3万人ぐらいいますから、阪高の場合はどういう比率になっているのかということ、明らかにしてもらいたいということです。

今井委員長 今日ではなくて結構です。資料を後で出してもらおうということで、よろしくお願いいたします。

ほかに御質問どうぞ。

田中委員長代理 私から1つだけ、23ページの「コスト縮減の取り組み」なんですが、これは何を基準に、一体どこをベースにして幾ら節減したとか、道路公団の場合標準コストというようなことを言っていましたけれども、この場合は一体何をベースにして何%縮減したという話になっているのか、それがよくわからないということが1点です。

もう一つ、その次のページの24ページに、1の②のところに関高がまちづくりの根幹施設であるということはそのとおりであります、関西圏での主体的な意思決定が行える組織、民間会社にするならば当然の話なんですけれども、これは一体どういう中身のことをおっしゃっているのか、意味を説明していただきたいと思います。

藤田理事 それでは、最初にコストの方から御説明させていただきたいと思いますが、23ページにございます、建設費、管理費、それぞれ平成8年度のコストを基準にいたしまして、それに比べて平成9年度は例えば管理費では4.1%の節減をしておるということでございます。

建設費は、平成8年度における標準的な、それぞれ工法がございましてけれども、そのときの仕様と言いますか、それに比べて同じような建設が行われた場合に、それに比べてどれだけ節減しているかという考え方でございます。

猪瀬委員 詳しいのを出してもらわないとわからないですね。

松田委員 これは一番簡単なのは、つくるときに計画を立てますね。実施計画書とかそれに類するものがありますね。そのときの想定に対して、例えば平米当たり幾らでつくるとか、それに対してどのくらい減ったかというのを知らせてくれる方がありがたいんです。これで見ると、平成9年4%がずっといくと、コストが節減額でなくなってしまうですね。そういうものではなくて、最初皆さんが計画をされた、これをいきましょうと言ったものに対して、平米当たり幾らの単価になっていますという実額を出してもらおう方がわかりやすいですね。

木下副理事長 それでは、いずれにせよもう少し詳しいのをお答えしたいと思いますが、基本的には今、理事からもお答えしたように、同じ仕事を平成8年度を基準にしてやった場合に、いろいろ工法上の工夫をしたことによってやりますから、これはおそらくこれから更に、今、松田委員おっしゃったように、幾らでもどんどん安くなるというところまでいかないで、かなり限界に近づいておりますが、それなりに15%程度の工法上の工夫はし

たというふうな数字としてお目通しいただければいいと思いますが、もう少し実態に即した形で御説明の資料を追加させていただきます。

猪瀬委員 ケーススタディーがないとわかりませんね。

田中委員長代理 それから、工法上のと言えれば当然のこととして、私は濡れぞうきをどんどん絞って行って努力されたなら、それはそれでわかるんですが、松田委員がおっしゃったように、計画を立てたときに対して幾らという方がわかりやすいんですね。路線ごとに認可してもらいますね、そのときに幾らだったけれども、それが幾らで済んだというふうにやってもらえれば、確かにコスト縮減というのはわかりやすいじゃないですか。

木下副理事長 同じ工事成果が上がったらということイメージしておりますので、多少そこは違っているかもしれませんが、わかりやすく御説明した方がいいと思いますので、資料を追加させていただきたいと思います。

松田委員 もう一つだけ、この資料だと例の償還が、これも首都高と同じで22ページの表で見ますと50年でできるということになっているんですか。21ページ、22ページで、償還がきちっと上回って書いてありますと書いてありますね。これからも計画が上回っていくんでしょう、22ページで57年までの表がありますから。これの想定交通量、台数量はどれぐらいに見ていますか。人数は要りません、何%ぐらい伸びると見えていますか。

藤田理事 お手元の資料20ページに、償還計画の前提がございまして「償還見通しの前提条件」の「将来交通量」でございまして、平成32年まで増加をいたしまして、それから平成32年以降については伸び率を見込まないという前提でございまして、平成32年の交通量が阪神圏で131万台ということでございます。

松田委員 これは何%ぐらい伸びる計画ですか、三十何万台と言われども、ちょっとびんと来ないんですけれども。

藤田理事 約1.5%でございます。32年まででございます。

松田委員 何年に対してですか。

藤田理事 平成13年に対してということでございます。

松田委員 90万台が131万台になると想定したと見ればいいんですね。

藤田理事 はい、おおまかに言うとそういうことでございます。

猪瀬委員 先ほどの田中さんの質問に答えてないんです。つまり関西圏での主体的意思決定で行われる組織であるということも含めて、民営化のメリットというのをどういうふう考えているのか、何か全然消極的な要望なんです。要望というか、おねだりしているだけで自分たちが民営化したらどういうメリットがあって、どれだけうれしいんだという

発想がここには全然ないんですね。

佐藤理事長 先ほどの関西圏での主体的な意思決定が行われる組織というのは、どういうことかという御質問がございました。有料道路の場合、どうしても受託を受けるところと、それを負担するところというのが違ってくると非常にうまくいかないというケースが出てきております。

先ほどのまちづくりの話もでございます。そういった意味では、現在のところ阪神高速なんかの場合には、その地域でそういったものがうまくいっているといったことで、そういうところで対応も十分できるような組織だという意味で挙げさせていただきました。

田中委員長代理 ちょっとよくわからないんですが、民間会社になれば普通の会社になるわけですから、主体的に阪神高速の場合には関西圏で、自分の意思によっておやりになればいいということなんで、心配されることは何もないんじゃないかという気がしたということ。

それから、上の①の方を見ますと、大体普通の会社であれば公租公課、配当のコストは当たり前の話であって、税金払うのはハッピーな話ではないですか、そういう会社になりたいと、上場して配当も払えと、税金も払うと、当たり前のことを逆に軽減していただきたいということをおっしゃるので、一体何を考えてらっしゃるのかと思うんですが。

木下副理事長 それでは、手短かに申し上げますが、後の方の税金の問題、これはこれからの民営化の姿はまだ議論なさるのであれですが、我が方からしますと今までの推計の中には、もちろん見通しについて甘いというところがありますが、逆に金利なんかは私どもからすると、現在の低金利がいつまで続くかわかりませんが、先ほど御説明のあった4%といった数字もございますので、これからの50年というタームで考えると、いささか推計のところはお互いに水掛け論になるかもしれませんが、その中で税金の話は、現在の推計の中には税金をお払いしていませんから、税金を払うのであれば料金を上げるということだけではありませんけれども、我々のコスト縮減を含めてやらなければいけません、相当な負担があるので、そのところは一度御検討、御配慮いただきたいということで、払いませんよということをおっしゃっているわけではないんですが、税金を払うとなると当然それだけの出費があります。

ですから、そういうような経営体になっていくとすると、逆に言えば何かほかのものを工夫しなければいけないということも我々考えていきたいと思っております。

田中委員長代理 我々で議論するときには、そういうことを当然考えないといけないと思っております。むやみやたらに何も考えないで民営化しろというわけにはいきませんか

ら、今までのこともね。

今井委員長 先ほど御説明あったように、やはり大震災があつたりして、首都高に比べると非常に財務状況が悪いんですね。営業キャッシュフローが65億円しかないわけですから、それで3兆5,000億円借りているわけで、これは普通の民営化では無理だと思うんです。ですから、そういう意味を込めておっしゃったんだろうと理解しております。我々の中でいろいろ検討します。

木下副理事長 もう一点、くどいんですが関西圏の件につきましては、やはり大都市圏としての一つのまとまりというものを是非尊重していただく中で組織を御検討いただきたい。今は、理事長から申しあげましたように、大変地元の出資も含めて地域的なまとまりがうまくいっておりますので、新会社になったとき、関西圏の1つの使い勝手のいい大都市圏道路をつくるにはどうしたらいいかということ、我々は一生懸命考えたいと思っております。その中の工夫はまた後日の中でも御議論があると思います。

田中委員長代理 当然それは私たちも議論の重要な課題だと思っています。

もう一つ、今、50年償還になってはいますが、当初はそうではなかったはずですね。その経緯、また別途で今でなくてもいいんですけども、当初から変わっていった要因と、そのときの説明を是非お願いしたいと思っております。

今井委員長 それでは、多分もう一回ヒアリングをお願いすることになると思いますが、今日出ました質問につきまして、書面でできるだけ早くお答えいただければと思います。どうもありがとうございました。

( 阪神高速道路公団関係者退室 )

( 本州四国連絡橋公団関係者入室 )

今井委員長 大変お待たせしました。これから、本州四国連絡橋公団の方に御説明を願いたいと思います。

公団事業の概要、仕組みと課題、償還の見通し、債務処理に関する取り組み状況、民営化に際しての委員会審議への要望事項等々につきまして、ひとつ御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

藤川総裁 本四公団の総裁の藤川でございます。よろしく願いいたします。

それでは、お手元のヒアリング資料に基づきまして、御説明させていただきたいと思っております。

まず最初に1ページでございますけれども、本四架橋の建設の経緯ということで説明してございますが、最初にこの架橋の構想を提唱したのは明治22年でございます、安全に、

いつでも好きなときに対岸と行き来したいという要望は、昔からあったということでございます。

実際に、架橋の大きな契機になったのは、昭和30年に宇高連絡船の「紫雲丸」の事故がございまして、これが契機になって架橋運動というのが大変大きな形で盛り上がってまいりまして、その後誘致運動がかなりなされましたが、最終的には昭和44年に政府として本四3ルートを建設するという方針が決まりまして、昭和45年に建設・管理する主体ということで当公団が設立されたという経緯がございます。

その後建設が逐次進んでまいりまして、最終的には平成11年に本四3ルートが概成したということになっております。

2ページ、本四連絡橋の概要ということでございますけれども、一番東側のルートと一番西側のルートは大体200Kmぐらい離れております。ですから、100Km前後ずつ離れたところに3ルートがあるという形になっていまして、それぞれのルートの性格が少しずつ違っておりまして、一番東側の神戸・鳴門ルートにつきましては、阪神圏と四国を直結するようなルートだということでございます。

真ん中の児島・坂出ルートにつきましては、道路と鉄道の併用橋という特色がございます。

一番西側の尾道・今治ルートでございますが、このルートにつきましては、島伝いに橋を架けていって、本州と四国を結ぶと、大きな島が6つございますが、人口が大体10万人ぐらいの人が住んでおりますけれども、島伝いに本州と四国をつなぐという、どちらかというと地域開発橋的な性格もあるということでございます。

道路の部分につきましては、下の表にございますようにそれぞれ国道でございまして、鉄道につきましては、もう既に鉄道の債務は国鉄の清算事業団、現鉄建公団でございまして、その負担において債務は、平成13年度までに償還済みでございます。ですから、その後は主に道路の部分を中心に説明させていただきたいと思っております。

4ページでございますけれども、本四道路の事業の手続がどういうふうになっているかということですが、まず大臣から基本計画の指示がございまして、その後当公団で実施計画というのをつくって、大臣の認可を受けて工事がスタートするという形になります。

毎年の建設予算、あるいは資金の調達についても毎年認可を受けるような形になっておりまして、実際に建設が完了して供用するときに料金を決めなければいけないんですが、その料金についても所管大臣の認可を取るといったような流れになっております。

最終的に償還いたしますと国へ移管する。ただ非常に維持管理にコストがかかりますの

で、維持管理に要する費用だけ料金を取るということも可能な形になっております。

5 ページ、料金でございますけれども、償還主義というのは有料道路に共通でございますが、一定期間で総費用を償うように料金を決めるということと、便益の範囲内で料金が決められるということになっております。

それから、3ルートがそれぞれ代替性がございますので、3ルートをプールするという形で料金が決められておりまして、現在の料金というのは平成9年の12月に認可を受けたものでございます。この基本料金と特別料金というのが表に書いてございますが、本来の料金というのは基本料金なんですけど、結構高うございますので、5年間2割引きの特別料金を設定しようということで、平成15年3月まで特別料金という形になっておりまして、非常に料金が高いわけです。

例えば、垂水から鳴門ですと、特別料金でも5,800円。これは東名ですと、東京から浜松の先ぐらい、三ヶ日ぐらいまでの料金に相当いたします。非常に料金が高いものですから、もっと利用しやすい料金に下げるという要請が非常に強いというのが現在の状況でございます。

15年3月で特別料金を基本料金に戻さなければいけないということになっておりますので、この料金の問題についてもこれから更に検討していく必要があるというふうに考えております。

6 ページ、「建設資金の構成」でございますけれども、出資金、債券、借入金から成っております。出資金につきましては政府と直接関係いたします関係地方公共団体、10府県市から出資をいただいております。国と地方の割合を2対1という割合で負担していただいております。

当公団の特色といたしまして、地方公共団体があっせんする縁故債という形での資金調達がございます。これは、関係する10府県市のあっせんによりまして、地元の金融機関に引き受けていただいている債券でございますが、この縁故債の残高というのは結構大きい、1兆5,463億円、これは12年度末ですけれども、非常に大きいというのが特色でございます。

それ以外に財投からの借入金、民間からの借入金があるということでございます。

本四架橋というのは、18の長大橋の建設をしたわけでございますが、大変技術的にも難しいということございまして、吊橋で世界一の橋というのが明石海峡大橋、斜張橋の世界一の多々羅大橋、瀬戸大橋は道鉄併用橋で建設当時は世界一でございました。そういう海の中の、非常に技術的に難しい架橋工事だったということもございまして、世界的にはこの技術というのは非常に高く評価されているところでございます。

例えば、次の8ページでございますが、これまで経験したことの無いようなところに橋を架けるといってございまして、いろんな技術開発をやったんですが、風の問題です。日本の場合台風がしょっちゅう来ますので、風対策ということでいろいろ設計しているんですが、例えばこの明石海峡大橋ですと、風速80メートルの風に耐えられるようにしております。ここに書いてございますように、このとき橋の中央では横方向に30メートルぐらいたわむわけですけれども、そのぐらいたわんでも大丈夫だというような設計になっております。

橋ができたことによる、地域にプラスのインパクトを結構与えているわけです。架橋効果ということで御説明させていただきますが、今まで船の時代というのは大変危険を伴っていたんですが、橋ができることによって非常に安全になったということ。

いつでも好きなときに利用できるという随意性というのが高まっています。

安心感というか、要するに、病気になったときに大きな病院に搬送するにしても、橋ができたことによって短時間で病院に搬送できるという安心感が非常に向上しております。しかし、何と言っても大きなインパクトとしては、時間短縮効果というのがあるわけですが、本四間の移動時間というのが、船と比べると3分の1に縮まっております。それだけ広域的な交流が可能になったということでございます。

その結果、10ページでございますけれども、これは本四間の自動車交通量の推移でございますけれども、架橋前と比べますと、フェリーも含めて2.5倍に増えています。これは全国平均が1.5倍でございますので、橋ができたことによって飛躍的に本四間の自動車交通量は増えたということでございます。特に瀬戸大橋が開通した後、フェリーも含めて年間3.2%というような増加を見ております。

11ページ、交流人口につきましても、大幅な増加を見ておりまして、平成11年度のデータを見ていただきますと、大鳴門橋、瀬戸大橋、多々羅大橋というのが、本四架橋を利用した交流でございますが、橋を利用した交流というのが飛躍的に最近増えてきているということでございます。

12ページ、そういうことで人や物の動きというものが非常に活発になったわけございまして、その結果としてこれは四国の1人当たり県民所得の全国平均に対する割合でございますけれども、真ん中に「瀬戸大橋開通」とございまして、橋ができる前というのは四国の1人当たり県民所得というのは全国平均に対する格差がどんどん広がっていったんです。ですから、橋ができるころというのは80%を切るようなところまで格差が広がっていたんですが、橋ができてからはこれから反転してまいりまして、現在では格差が5%

ぐらい縮まるというような形になっております。四国のGDPというのが14兆円でございますので、5%押し上げるということは7,000億円ぐらい押し上げたというような形になります。これは全部橋の影響というふうに言うことはできないんですけども、橋のプラスの影響というのはかなり大きいだろうというふうに考えております。

一方、経営の方でございますが、大変厳しい状況になっておりまして、13ページが現行の償還計画でございます。現行の償還計画というのは、平成9年12月に認可を受けたものでございますが、真ん中に前提条件というのがございますけれども、特に特色があるのは、この償還計画では公的助成の投入を前提にしているということです。公的助成を平成10年度以降毎年800億円、平成24年度まで入れていただくということが前提になっております。それを入れていただくということで償還計画をつくっておりますが、実際には平成18年までは赤字ということです。平成18年度にやっと黒字に転換いたしまして、その後償還が進んでいくというような償還計画になっておりまして、50年間で償還しようという計画でございました。

ただ、14ページにございますように、実際には当初予測しておりました交通量と実績の交通量との間にかなりな差が出てきております。これは当初計画をつくった時点では、2.75%の経済成長率というのを前提にしてあったんですけども、そういう前提条件がかなり変わってきている、景気がかなり低迷しているということと、フェリーなどの他の交通機関からの転換ということを見込んでいたんですが、それが思ったように進んでいないというようなことがありまして、計画交通量に対する実際の交通量というのはかなり下回っております。

実際に経営状況はどうかということでございますが、15ページが平成12年度の決算でございます。左側が損益計算書でございますが、収入が869億円ぐらいございまして、実際の消費税も入れた管理費が250億円ぐらいですから、いわゆる営業利益というのは600億円ぐらいあるんですけども、何せ利息の支払いが大変重荷になっていて赤字になっているということでございます。有利子の借入金が右の方にございますように、財投と縁故債等を含めまして、大体3兆8,400億円ぐらい有利子の借入金があります。これの利払いが大変な重荷になっているということでございます。

実際に今の償還計画はどういうふうになっているかというのが、16ページ、17ページでございますが、16ページはいわゆる要償還額が計画とどういうふうに乖離しているかということで、左側が計画、右側が実績でございますが、この要償還額につきましてはコスト削減等の努力をいたしまして、平成12年度末では償還計画とそれほど狂ってないという形

になっています。ただ、中身ではかなり狂ってきておりまして、17ページでございますが、これは収支状況でございますけれども、特に左側が計画で、右側が実績ですが、料金収入が計画と大きく狂っております。計画よりも440億円減っているような形になっています。ただ、費用の方も金利が安くなってきたということもございまして、収支差の乖離は今度はいい方に140億円の差が出ておりまして、いわゆる収支差としては300億円計画と狂ってきているということでございます。

特にこの料金収入が減ってきているというのは、これから先の償還計画に大変大きな影響を与えるということで、平成13年度には私どもの経営の大変大きな負担になっております、利子の支払いをとにかく前倒しして減らすように何とかお願いしたいということで、18ページでございますように、無利子融資をお願いいたしました。平成13年度の予算では、800億円の無利子融資を付けていただくことになりまして、おおむね10年間この800億円の無利子融資をやるということになりました。平成13年度につきましては、約900億円の有利子負債を返済することが可能になったということでございます。

ただ、今回民営化という方向が出てまいりましたので、その有利子負債を更に前倒ししようということになりまして、19ページでございますが、平成14年度の予算では無利子融資を更に1,000億円上積みしていただきまして、1,800億円の無利子融資を付けていただきまして、真ん中でございますように、14年度では有利子負債を2,070億円減らしていこうという計画になっております。

20ページをごらんいただきますと、この有利子負債が平成14年度末には、ピークのとくと比べますと3,000億円減るといような形になります。

21ページでございますけれども、この1,800億円の無利子融資を平成17年度まで続けていただきますと、ピークに比べると約9,000億円の有利子負債を減らすことができるという形になっています。私どもとしては、やはりできるだけ早い時期に単年度で黒字に転換させる必要があるということで、有利子負債を前倒しして減らせますと、単年度の黒字転換の可能性がかなり高まっていくというふうに考えているところでございます。

22ページ、今後の主要課題ということでございますけれども、1つは適切な管理というふうに書いてございますが、この橋というのは大変な建設費を投じてつくった橋でございます。非常に貴重な国民的な資産だというふうに考えておりまして、この橋を架け換えるというのは非常に大変でございますから、200年、300年というようなオーダーで、きちっと将来に引き継いでいく必要があるというふうに考えております。そういうきちとした保全を的確にやっていくことが必要だと考えております。

今も説明させていただきましたが、償還というのはかなり厳しい状況になっておりますので、償還が進むようにいろいろな努力をしていかなければいけないということです。私どもとしても経費節減等の努力をやってあります。

26ページ「道路等管理費」。いわゆる管理に要する費用につきましても、償還計画で考えておりました費用をできるだけ節減しようということで努力しております、ここにございますように、償還計画と比べるとかなり金額が減るような努力をしております。

27ページ、公団の定員につきましても削減を進めておりまして、平成13年度末までにピークのときから240名減らしまして、現在480名体制ということになっております。更にできる限りの削減努力というのはやっていかないといけないというふうに考えております。

22ページに戻っていただきまして、長大橋の技術につきまして、高い評価をしていただいておりますので、これを継承・高度化しながら、この技術を活用していくということを考えていく必要があるというふうに考えております。

23ページ「当面の直面する課題」ということで書いてございますけれども、1つは一応民営化ということで移行していくわけでございますけれども、その移行期間中の資金調達がかかり厳しい状況になっております。昨年度の、特に縁故債の借り換え、資金調達でございますけれども、大変苦勞いたしまして難航いたしました。しかもコストが1.3%もスプレッドを乗せないと引き受けてくれないというようなことになりまして、コスト面でも大変高いコストの資金調達をせざるを得なかった。それは、やはり先行きが不透明だということを金融機関が申しまして、特に民営化に際しての債務の継承等が明らかになっていないので、不透明だからということでなかなか貸してくれないということがございました。特に資金調達というのは、私どものコストの面で大変重要なところがございまして、3兆8,000億円ぐらいの有利子の借入金がございますが、例えば資金調達コストが0.1%高くなっても、利息の支払いが40億円近く増えるという勘定になるわけです。ですから、40億円の利息の支払いが増えるということは、収入でカバーしようと思うと5%ぐらいの増がないとカバーできないということです。それだけ低コストの資金調達というものが、どうしても必要だというふうに考えておりまして、特に今年も難航が予想されておりますので、どうしても国の支援、政府保証とか財投を貸していただくとか、そういう形のものを是非お願いしたいというふうに考えております。

料金の問題、これについても来年3月末で基本料金に戻さないといけないものですから、その辺の料金についても更に検討が必要だと思っております。

28ページ「国の関与や公的助成措置及び債務処理に関する公団としての考え方」という

ことですが、まず国の関与につきましては、できる限り少なくするように、要するに、自主性・主体性が発揮できるような形でやっていただきたいということでございます。ただ、この料金の問題につきましては、国民生活とか経済産業活動に料金がどうなるかというのは大変大きな影響を与えますので、これについては一定限度の関与が必要ではないかというふうに思っております。

先ほども申し上げましたように、貴重な資産でございますので、これをできる限り長持ちさせるという視点というのは欠かせないと思います。そういう意味でも、管理水準に対する考え方につきましても、やはり一定限度の国の関与というものが必要だと思っておりますが、しかし国の関与というのはできるだけ少なくしてほしいということでございます。

29ページ「公的助成措置及び債務処理について」ということで書いてございますが、現在国と地方公共団体から出資、無利子融資という形で助成をいただいております。民営化に当たっての債務処理につきましては、整理合理化計画で一応考え方が出されているわけですが、その負担スキームの検討に当たりまして関係地方公共団体が結構ございます。それから、出資者という形で費用負担していただいておりますので、あらかじめ地方公共団体との調整が必要だというふうに考えております。

先ほども申し上げましたが、債権者に負担を求めないということをおあらかじめ明確に出していただきたい。これは資金調達の際にいろいろな形で影響が出てきているということでございます。その辺をよろしくお願ひしたいというふうに考えております。

30ページ「民営化に際しての要望事項」でございますが、先ほどから申し上げておりますように、適切な維持管理というのは、短期的な収支に左右されないでやっていく必要があるだろうということでございます。

道路管理を迅速にやらなければいけないところがございます。例えば、災害とか事故が起こったときの通行止めであるとか、車両の排除とか、そういうものを迅速にやれるような管理の権限を付与していただきたいというふうに考えております。

債務の計画的な償還と健全経営ということですが、どうしても民間企業として健全経営するためには、やはり現在の債務をしょってというのはなかなか難しいと思います。ですから、大幅な債務の切り離しというのがどうしても必要だというふうに考えております。公租公課とか資金調達コストなんかも、民間になりますとどうしてもコスト増になる可能性がございますので、その辺をできるだけ小さくするような配慮を是非お願ひしたい。特に、固定資産税というのが大きな負担になる可能性がございますので、この辺の取り扱いについてはひとつよろしくお願ひしたいということでございます。

あと31ページでございますが、台風が来るとか、地震が起こるとか、そういう大きな災害が起こったときに、大変な被害を受ける可能性がございます。そういうリスク管理のやり方についても、あらかじめきちっと決めておく必要があるのではないかとこのように考えております。

自主性・主体性の確保というのは、先ほども申し上げましたが、関連事業の実施というのも、できるだけ自主性に任せていただきたい。ほかの今までやっていなかったような事業もやっていかなければいけないというふうに考えておりますので、そういうものについては自主性・主体性を持ったような形でやらせていただきたいということです。

「長大橋技術の継承・高度化」というのが書いてございますが、この維持管理をやっていくにしても、初めて経験するような橋の管理でございますので、橋のことをよくわかっている人が管理していかなければいけないというふうに考えております。そういう意味では、今の公団のノウハウをうまく引き継ぐような形で持っていくことが必要ではないかと考えております。

技術力、私どもの公団に培われております技術力というのは、大変高く評価されておりますので、これを今後の展開として活用していくということも必要だというふうに考えております。これは積極的に手掛けていかなければいけないと思っております。

32ページ「民営化移行に際して」ということで、これは先ほどとダブりますが、移行期間中の資金調達を円滑にできるような措置を是非やっていただきたいということと、地方公共団体との調整というのでもあらかじめやってほしいということと、今私どもの中で働いております職員の雇用についても、雇用の安定については十分な配慮をお願いしたいということでございます。

以上でございます。

今井委員長 全体で予定時間を随分超過いたしました。したがって、時間があまりございませんが、資料の要求、あるいはここで御質問がございましたらどうぞ。

田中委員長代理 私が長年気になっていることを、1点か2点聞かせてください。あの橋というのは、通常の管理をしてどのくらいもつものですか。

藤川総裁 技術的には、200年、300年もつのではないかとこのように考えています。現にニューヨークのブルックリン橋というのがございますが、あれは1883年にできた橋でございます。アメリカは、あまり保全をきちりやっていたような時代もあったんですけども、今でも使われておりますから、保全さえきちりやっていたら200年、300年もつのではないかとこのように考えています。

星野企画担当理事 それから、イギリスにはアイアンブリッジという橋がございます。これは鑄鉄の220年くらい経つ古い橋でございますけれども、馬車交通に使っていたんですけれども、今でも歩道橋で十分使われている状況でございますので、100年、200年は十分もつのではないかと思います。

田中委員長代理 技術の継承というのは、具体的にまだ本四が橋をおつくりになるのかというふうに取ったんですが、最後のお話を聞いたら必ずもそうではないみたいですが、この技術をどうやって継承し、高度化するのか。外国はとにかくとしてですね。

藤川総裁 架橋技術というのは、建設だけの技術ではないと思っています。管理のときにもいい形で管理できるものでなければいけない。ですから、技術というのは管理の段階でいろんな問題点が出てきますから、そういうものも建設の段階にフィードバックしていくようなことをやっていかなければいけないというふうに考えています。

そういう意味で、私ども管理をしながら、建設のときのことも考えながら技術を継承していく、それからよりよいものにしていくということをやっていかなければいけないというふうに思っています。

猪瀬委員 技術のことは、もう「プロジェクトX」で見えていますから、よくわかっています。先ほどおっしゃったことで、債権者に負担を求めないというふうにおっしゃったんですけれども、これは四国の人たちとか地元の人たちのいろんな要望で、かなり無理してつくったわけですね。四国の橋は、ヨーロッパのユーロトンネル1個つくる費用の3倍かかっていますから、これは政治路線の典型ですけれども、地元にある程度負担を求めるのは当然だと思うんです。

地方公共団体とか、いろいろお金を出した部分の債権放棄とか、ダイエーだって再建するのにいろんな銀行が債権放棄するわけですが、そういうことについてはどういうふうにお考えなのかということと、現在こういう会社でありますから役員の報酬が2,600万円もありますけれども、そういうことも節減していくということも含めてお答え願いたいですけれども。

藤川総裁 債権放棄をしなければいけないというのは、特に民間の金融機関の方が恐れておられるということでございます。先ほど申し上げましたような、当公団の資金調達というのは、もちろん財投も入っているのですが、かなり大きなシェアを縁故債という形で、これは政府保証が付いてないんです。これは、特に地方の金融機関が地方公共団体のあっせんを受けているという形になっています。その部分について、債権放棄を求めないというところをきっちり打ち出してくれという要請を非常に強く受けているというのが今

の実態なんです。

地方の負担という形では、地方公共団体がかなり出資金という形で出しています。

猪瀬委員 だからそれは。

藤川総裁 それは、一応償還するという計画になっているんですけども、この償還時期は有利子の債券を先に償還して、それが終わってから国の出資金も地方の出資金も合わせて償還するという計画に、今の計画ではなっています。

猪瀬委員 償還を待たずに放棄してもらうということですね。

藤川総裁 それは、今までのお約束というのがそういう形で償還しますということになっていますから、償還を待たずに放棄してくれということになりますと、これはもう一度きちっと地方公共団体と調整しなければだめだと思います。

猪瀬委員 役員報酬については。

藤川総裁 役員報酬につきましては、一応国の特殊法人横並びで決まっております、あれの考え方に基づいてかなり削減してきております。

猪瀬委員 総裁の報酬は大体みんな同じでしょう。

藤川総裁 はい。ですから、方針に従って従来から決まっているものがございますので、国として方向が出されておりますので、あれに基づいて私どもも削減していっているということです。

猪瀬委員 削減していないんじゃないですか。

藤川総裁 いえ、4月からやっております。

猪瀬委員 幾ら減りましたか。

耕総務部長 数字はちょっとあれですけども。

猪瀬委員 つまり、ここは倒産寸前の公団なわけですから、倒産寸前の会社だったら役員報酬なんかほとんど出ないですけども、そういうことについて聞いているわけです。

藤川総裁 ですから、私どもは今のところはほかの特殊法人と横並びで削減をやっているということなんですけれども。

猪瀬委員 削減を特別にやってないですね。経費節減しなければいけないと言っているわけですから、役員の報酬カットとかということを明確に打ち出すべきではないですか。

藤川総裁 今のところは打ち出しておりません。

猪瀬委員 打ち出した方がいいですね。どうですか。

藤川総裁 その辺はまたいろいろと御相談させていただきたいと思います。

川本委員 21ページに、有利子負債削減の見通しと書いてありますけれども、シンプル

には有利子ではなくて無利子の負債が増えていって、負債残高は変わらず金利分を国が負担しているという理解でよろしゅうございますね。

もう一つ、12ページですが、御説明いただきました架橋効果のうち安心感とか時間短縮効果とか交流人口というのは説得力がありました。しかし、12ページを拝見しますと、この元データは「県民経済計算年報」ですね。そうしますと、全国の100に対して四国の県民所得がどうかを比較したものだから、ちょうどバブルのときに落ち込んでいるというだけの表で、都市部では資産効果、キャピタルゲインなどがあつたけれども、四国はそうではなかったというふうに読めます。これをもってGDP掛ける伸び分の5%の効果があつたというのは、若干科学的に言えないんじゃないかという気がいたしますが、いかがでしょうか。

藤川総裁 確かにおっしゃるようなところもあると思うんです。ですから、これが全部架橋効果というふうには考えていないんですけれども、ただ先ほどから申し上げますように、ヒトとかモノの動きというのは、橋ができることによってものすごく活発に行われるようになってきておりますから、活発に行われることによってGDPというのはある程度押し上げられているんだろうと考えております。ただ、それがどの程度かというのは、なかなか出しづらいところがございます。こういう1人当たりの県民所得の推移というのは簡単にいえますので、橋ができてからかなり反転しているというところがございます。それを御説明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 私は、これほど話題になっている事柄でありますから、公団としては本当にもう少し科学的にこの橋ができたことによって、経年的に一体どういう事態に現実になっているかということは十分調査・研究すべきだと思うんです。

それを、ただ一般的に県民の所得がどうなっているという程度の話ではなくて、せっかくこれほど、おそらく将来どれほどの負担になるかわからない話なのに、その原因がただ通俗的な御説明ではいかなものかという感じがしておりますが。

藤川総裁 おっしゃるところよくわかるんですが、私どももいろいろ勉強はしておるんですが、特にこういう間接的な効果というのは、なかなか出すのが難しいというところがございます。いろいろモデルをつくって推計していかなければいけないようなところがございます。私どもも私どもなりに試算をしたものは、あるのはあります。もしあれでしたらまた御説明させていただきたいと思っております。

猪瀬委員 今の昭和54年のときの瀬戸大橋の需要予測が、平成13年時点で4万3,800台ですね。だけど、実績値は1万4,000台ですね。だから、需要予測を10回も変えて3倍も違う

わけです。だから、こういうものを出されても、本当に信用できるかどうかというのわからない。

藤川総裁 ですけども、今おっしゃられたような、橋を架ける前の時点での推計、これは非常に難しいところがあるんです。どうしても橋は架かっておりませんから、やはりモデルを使って推計せざるを得なかったという限界があったんです。

ただ、現実には橋ができることによって実際にどういう利用がなされているかというのがつかめましたので、これから先の推計については今までと違ってかなり精度よく推計することが可能にはなってきているというふうに思っています。ですから、これから先の推計です。

田中委員長代理 もう一点、平成9年に認可してもらっていますが、申請されるいろいろなデータというのは一体どういう結果を基準にして認可申請されているのか、つまりどういう事態を、ここまでのことをしたいということで認可申請されるわけですね。どういう事態を目的にして認可申請をされたのか。

逆に言えば、国交省は何を基準にそれをOKだと言ったのかという両方に質問しなければいけない話なんですけれども、申請する側からどういう事態をねらって申請されているのか。

藤川総裁 13ページでございますように、真ん中に前提条件というふうに書いてございますが、将来金利につきましては、11年度以降5%。交通量につきましては、22年まで4%、23年以降伸び率1%、更に0.7%に減っていくというようなことを前提にして、それから800億円の助成も平成24年までやっていただくということを前提に申請をしているわけでございます。

ですから、今もう非常に狂っているではないかという御指摘もございましたが、やはりどうしても私どもが前提にした条件というのが変わってまいりますので、償還計画というものどうしても狂ってくる可能性がございます。やはりきちっとフォローアップしながら、リスク管理というのを適切にやっていかなければどうしようもないのではないかとございまして。

もう一つ、今、反省するとすれば、事業をやるときにあらかじめリスクというのを想定しておかなければいけないのではないかと、それは今、反省しております。

熊代副大臣 香川とか岡山で、24円60銭、道路公団と同じ料金にしてくれという話があります。そうすると、600円ぐらいになると。だから、ドラスティックに料金を下げたときに、どれだけ交通量が増えるかという予測というのは、可能なのか可能でないのか、やる

つもりがないのか、その辺を教えてほしいと思います。ちょっと下げたのと、ドラスティックに下げたのと、全然人の流れが違いますね。

藤川総裁 確かに推計することは可能であると考えておりますが、今のようにドラスティックに下げたとき、それから今の料金というのも昔の料金から比べるとかなり下げました。

熊代副大臣 普通の所得から比べれば高過ぎますけれどもね。

藤川総裁 ちょっと高いんですけれどもね。ですから、今の料金を下げたときの弾性値というのは0.5 ぐらいなんです。ですから、やはり料金は引き下げたんですけれども、料金収入はかなり減ったという形になっているんですが、今おっしゃられたような、ドラスティックに高速道路と同じ料金にしたときというのは、いろんな仮定を入れないと推計できないと思います。その辺はまたいろいろと勉強してみたいと思います。

今井委員長 増えるけれども、料金収入が減ることは間違いないんです。

藤川総裁 収入が減るのではないかというふうには思っています。

星野企画担当理事 私どもの実績では、2 割引き下げたときに交通量が1 割しか増えなかったという経験がございますので、2 割引き下げて1 割ということは、0.88にしかならなかったと、収入的には減少であるという実績がございます。

松田委員 この想定だと、私から見ればかなり交通量の予測が高いなという感じがしていますけれども、皆さんのところは例えば神戸ルートというのは、高松ルート並みくらいまで上がっていくというふうに考えているんですか。

藤川総裁 この平成9年の償還計画ではかなり高かったんですけれども。

松田委員 だから、実績から見て。

藤川総裁 ですから、今、実績が出ましたので、先ほども申し上げましたが実績をベースにしてもう一度下方修正しようというふうに考えております。

松田委員 要するに、これを民間ベースに置き換えたときに、実質的な運営赤字が出ているだろうと思うんです。今のこの計算では利息をどんどん無利子の債券に置き換えていって、利息分だけ減らせば何となく欠損金が減っていくという感じですがけれども、人員も減らしてきているし、確かに経費も減らしているけれども、この程度の減らし方だと実際の運営費というのは赤字のまま累積するのではないかということがあるんですね。だから、その方法が何かあるのかないかとか、利息の問題と切り離して、いろんなことを考えていただかないとうまくいかないのではないかと思います。

藤川総裁 実際はさっきも申し上げましたように、うちの経営でものすごい負担になっ

ているのは利息の支払いなんです。

松田委員 それはわかります。

藤川総裁 だから、無利子に換えることによって利息の支払いをとにかくどんどん減らしていこうということで今、努力しております、いわゆる欠損金というのは毎年かなり減っていくという形になって、今の我々は収入の増を努力しなければいけないんですけれども、平成17年には1兆円ぐらいまでに減る勘定になるんですが、そのぐらい減りまして、ある程度収入を増やすことができれば、単年度で黒字になる可能性というのはないわけではないと思っています。

耕総務部長 データで御説明させていただきたいんですが。

松田委員 いいです。後でまた質問します。これを見ていると、国鉄の改革前にやったことと同じことをやっているんですね。要するに、無利子のものに5兆円を置き換えて、次々にやっていって国鉄はつぶれたわけです。結局、そのやり方というのは、一時しのぎにはなるけれども、基本的な政策には結び付かないと思います。

今井委員長 それは私たちが考えることなんです。それをこちらへ言ったって無理だから、それはやめましょう。

松田委員 どこまでやれるか、例えば今のメンテナンスというのは、どのぐらいのコストと人間でやれるかとか、それは教えてもらわないと。

藤川総裁 それは先ほど申し上げましたが。

小笠原総務担当理事 15ページですけれども、料金収入が869億円でございまして、管理費は消費税が32億円ございますけれどもそれを除きますと216億円でございます。したがって、いわゆる営業で黒字と言いますのは650億円ということでございます。したがって、金利が減れば、私どもは十分やっていけると思っております。

藤川総裁 ですから、要するに有利子負債が増えるような形になると破産していくということですから、それを今、増えないような形で抑えているということでございます。

今井委員長 どうもありがとうございました。それでは、時間でございますので、本四公団のヒアリングはこれで終了いたします。どうもありがとうございました。

猪瀬委員 坂野さん、ファミリー企業の件、同じように資料を請求してください。お願いします。

坂野事務局長 承知しました。

(本州四国連絡橋公団関係者退室)

今井委員長 それでは、もう討議の時間はございませんが、事務局から今後のスケジュ

ールとかヒアリング予定を言って、それについてお話し合いをしましょう。

坂野事務局長 今、お配りしたのは、日にちは全部決まっておりますが、各日にちの中で何をやるかということについて御相談するためのものがございます。冒頭申し上げましたように、今日のヒアリングの続きは次回是非お願いをしたいと思います。その次回のやり方として、先ほど猪瀬委員からは2つずつまとめて、あと2回ずつ追加してやったらどうかというお話がございました。その点どうするかについての御判断をお願いしたい。

なお、今後のヒアリング予定でございますが、18日、諸井委員会の諸井委員長に1時間お時間をいただいております。

26日に、首都高速道路公団関係の地方自治体の首長の方にお越しいただけるように、既に御了解をいただいております。

また30日には、阪神高速道路公団関係の地方自治体の首長さん及び全国知事会からヒアリングをしていただけるという予約をいただいております。

以上が当面のヒアリングについて決まった状況でございます。

そのほか、このヒアリングを行いつつ、これからは前の委員会で例えば中村委員、猪瀬委員など詳しい方から、少しまとまった形の御説明をいただいたらどうかという御提案も、委員の方からあったわけでございまして、そういうものも含めて、委員の方からもいろいろ意見の御開陳をしていただくような場面もつくったらどうかということを考えておまして、このようなことでどうだろうかということをお諮りするものでございます。

まず、道路関係四公団のヒアリングを2回目及び3回目と重ねるかどうか、この点だけは今日方向を出していただければ、あとは事務的に手配をしたいと思っております。

以上でございます。

今井委員長 どうぞ。

猪瀬委員 続けてやりたいですね。この諸井委員会のヒアリングとかを入れるよりも先に道路公団をせっかくやっているときに、皆さんの頭がそういう方向になっているときに諸井委員会のヒアリングを入れる必要は全くなくて、本当は四公団を1つずつやりたいんですけども、先ほど言いましたけれども効率よくという意味で、道路公団と本四をセットにして1回すぐやって、首都高と阪高をセットにして1回すぐやってというのがまず順番だと思うんです。

このところで、17日に道路公団2回目と書いてありますね。ここはいいです。そうしたら、18日に首都高と阪高も本四も入れてやるのが先ですね。諸井委員会は、今ここで入れる必要は全くないですね。つまり道路四公団を民営化するわけですから、四公団がまず

先ですよ。

あと個人的な要望を言いますと、委員の意見開陳という30日に、行革断行評議会の榎谷公認会計士を呼んでいただきたいんです。時間は取れるということだったので。それは後でいいんですが。

まず、先に17、18、22日ぐらいまで、とにかく道路四公団に徹底したいんですが、諸井委員会の意見とか、東京都とか、大阪府とか、全国知事会とか、これはちょっとやっている暇はないんじゃないですかね。

今井委員長 私の意見は、今、みんなの頭の中ばらばらなんですね。ヒアリングよりも、我々の意見をそろえる必要があるんですね。例えば、道路公団と首都高、また阪高と本四架橋の問題は全然違うんですね。我々が諮問を受けている内容も、道路公団は国のお金を入れない民営化を考えるとということなんですが、それ以外は国のお金を入れないとできないんです。ですから、民営化の形態がみんな違うんです。それはそういうふうに私たちも諮問を受けているわけですから、その辺のことの認識をそろえないと、みんな同じように考えていたんではできないと思います。

松田委員 とりあえず、道路公団について徹底的に勉強するのを先にやってほしいですね。道路公団をやれば、共通の項目というのはほかへかなり使えますから、まず集中的に道路公団を次にやってほしいと思います。

今井委員長 だから、今回は道路公団だけにしましょう。どうでしょうか。

松田委員 いいですよ。

猪瀬委員 だから、あと残りの公団も先にやりましょう。つまりほかのヒアリングをしている余裕は、18日、22日の段階ではまだないんじゃないですか。

今井委員長 ただ、集中討議する前には聞いておかないと具合悪いんです。

田中委員長代理 委員長、特に事務局の御都合もあるかと思いますが、諸井先生もお忙しい人で、もうセットしておるなら失礼ですね。

坂野事務局長 ちょっと事務局から申し上げさせていただきたいんですが、事務局が勝手にこのヒアリング先を設定してお願いしているわけでは全くない。これは前の委員会で、ヒアリングをどこにするかお諮りして、この委員会としてこことここは聞くという御決定があって、私どもが依頼をしておるということでございますから、その決定を受けて私どもが依頼したものを、また決定し直すということがあれば、決定し直しをしていただく必要があるということでございます。

それから、今、追加のヒアリングの有識者の御提案もございましたが、それも前々回に

御相談申し上げたときに、その他の有識者の方のヒアリングもどうでしょうということも事務局が御提案申し上げて、時間がないので、とりあえず今セットしたと申し上げたところだけしようという決定がありましたので、私どもはほかに依頼をしておりませんし、皆様方にも御意見は聞いていないということでございます。そこは御了解いただきたいと思います。

今井委員長 私の意見を申し上げたいんだけど、17日は道路公団だけに絞りまして、2時間しかないこともありますし、そこでひとつ徹底的に。

18日は、諸井さんをお願いしているんだったら、2時間半ですから30分ないし40分伺って、その後我々の中で4つの進め方等について認識を1回そろえましょう。

22日以降については、18日の結論を受けてもう一回やりましょう。おそらく、この阪神と首都高というのは、東京都、大阪の出資だとかそういうものがなければ、全然進まないわけですから、料金収入は20何%しかないわけですから、道路公団と全く違うわけです。したがって、ヒアリングは必要だと思うんです。これは首都高とか阪神との話し合いをどこに入れるかわかりませんが、あるいはこことここをくっ付けてやることになるかもしれませんが、そういう討議の仕方にしたらどうかと思います。

坂野事務局長 今の首都高云々のお話は、東京都、大阪府の知事さんをお願いするという御決定だったのでお願いをしております、日程をとりあえず押さえているんですが、その日程については今日は決めない方がいいということですか。

今井委員長 猪瀬さんいかがですか、私はやはりやるべきだと思うんです。

松田委員 やって構いませんけれども、知事会だってそんなに長い時間ではないでしょう。30分か40分の話ではないんですか。

坂野事務局長 そうです。ではこの日程でお願いをいたしてよろしゅうございますね。

猪瀬委員 それでわかりましたけれども、22日はどうするかなと、今、今井委員長が18日は諸井さんで、それから認識をそろえるということで、22日は道路公団あるいは首都高、阪高、本四、要するに公団をやった方がいいですね。

公団の場合に、道路公団は17日1回で終わらないかなという感じですね。そうすると、22日にもう一回道路公団かなという感じがしませんか。

今井委員長 あり得ますね。

猪瀬委員 そうすると予約しておかないといけませんね。

今井委員長 それは大丈夫ですよ。だって、全部ずらっとそろえなくたっていいわけですからね。

猪瀬委員 22日は、道路公団と本四。道路公団は17日にやりますから、もちろん22日も道路公団メインだけれども本四もそこにちょっと入れて、そうして26日に東京都知事が来るんだったら首都高、阪高を入れてしまうとうろかなと思います。

今井委員長 26日と30日と分かれてやってもいいんじゃないですか。

坂野事務局長 今のお話でございますが、公団関係の追加は、17日やった上で今の御提案で18日に委員の方で1度整理をしていただいて、その上で改めて要となれば、公団の方は割合柔軟に対応していただけたらと思いますから、またそのときの御判断で追加依頼をさせていただこうと思います。

今井委員長 大宅さん、川本さん、御意見ございませんか。

大宅委員 結構です。

猪瀬委員 1つお願いしたいのは、30日の委員の意見開陳を含むところに、行革断行評議会をずっと去年やってきましたので、田中さんも私も当時のメンバーですが、榎谷公認会計士という人がいますから、それをちょっとやってもらいたいなというふうに思っています。

田中委員長代理 会計の話はもうちょっと先の方がいいんじゃないでしょうか。

今井委員長 あまり賛成できないですね。時間が早いんじゃないかと思います。

田中委員長代理 もう少ししてからでも十分間に合う話ではないですか。

猪瀬委員 集中審議が8月6日でしょう。

今井委員長 いろんな案が出ていますから、まだ一人に絞って意見を聞くということは、ちょっと早いと思います。

これは今、配っていただいたんだけど、この決算ファイルの14ページに、あまりはっきりしないんだけど、大体路線別の収支率が出て、どこが非常に収益が上がっていて、どこがだめかというのが出ています。

それから、その次の17ページに、一般有料道路の収支率が出ていますから、この辺道路公団をやるときに、非常にプールでわからない。今日は収支率50と全体の平均を言われたんだけど、中身は非常に違っているということで、我々が今後基準をつくる場合の非常に重要な参考になると思っていますので、そのところを。

田中委員長代理 後で資料を要求しようと思いますが、国費の投入も具体的にはよくわからないんですね。

今井委員長 どこに対してのですか。

田中委員長代理 公団に今まで3,000億円出していましたでしょう。

今井委員長 去年やめてしまったわけですから。

田中委員長代理 14年度でやめたんだけど、やめたら償還計画が変わるはずなんです。今までの理解を十分におかないと、国費は政治的にやめたんですけども、一体どういう中身でやっていたかということを理解したいと思います。

今井委員長 それは、道路公団ではなくて国土交通省の方なんです。これから、21兆投入できるか、6兆投入しかできないか、この前やったところに関係するわけです。

田中委員長代理 個別の路線が実はベースになっているんです。

今井委員長 だけど、お金が全部できた上で、どの路線は公団でできるか、どの路線はとも公団ではできないから、もしつくりたいなら国でしかできないではないかということになるわけです。

田中委員長代理 実は、私が言っているのはそれ以前の問題です。技術的な問題ですから、後で御説明いたします。

川本委員 済みません。資料でお願いをしている数字は、やはり自分でも計算をしたいので、正しいビューを持つためになるべく早く、財務諸表の数字に関してお願いをしたいというふうに思います。あまりお手を煩わせるのであれば、ローデータでも構いませんので、なるべく早急にいただければと思います。

田中委員長代理 私も膨大な資料を要求していますが、あの中で実績の話、それを早くしていただきたいと思います。

坂野事務局長 これも後で御報告しようと思っていた一つですが、かなりの資料要求をいただいております、そのうちとりあえず対応可能なものについては、今日時点までお出しできるものは、まず御要求された委員の方には今日の午前中ぐらいいろいろやっていた部分で、お渡ししたのもちょっとございます。明日かなり出てきますので、明日出てきた分をいろんな方のものをまとめて、皆様方に全部お渡しをしたいと思います、明日何時に出てくるかによってお届けする時間が変わってくるということがございますが、かなり私どもでスケジュール管理をしております、何日までに出るか出ないかということ、毎日チェックしながら集めております。

なお、いろいろ要求された方の真意をお尋ねするという形で、いろいろお伺いもしております、そういう部分についてはわかり次第対応するという事で鋭意やっておりますので、御理解をいただきたいと思います。

それから、9月～11月までの日程、火曜日、金曜日を全部押さえるという御指示があって、皆様方のものを全部お聞きしました。基本的に火曜日、金曜日、すべて定例日として

押さえさせていただきたいということをお願いしておりますが、場合によっては1人が2人欠席される日が出てもらせていただきたいと思います。なお、後ほど申し上げますが、10月に1回どうしてもできない日ができそうな感じもしますが、それもまた追ってお知らせをしたいと思っております。

一日委員会等の日程が、その定例日にプラスになるということは是非頭に置いていただきたいと思えます。

なお、今日追加でお配りしたものの中に、11日の視察のスケジュールを入れておきましたので、御参考までにお持ちいただきたいと思えます。それから、御出席の委員の方は是非このスケジュールに従って集合していただきますように、よろしくをお願いをしたいと思います。

事務局からは以上でございます。

大宅委員 8月22日は朝何時からですか。

坂野事務局長 これはまだはっきりイメージしておりませんが、9時か9時半ぐらいから始めたらどうかというふうにぼんやり思っておるスケジュールでございますが、これもまた皆様方にきちんとお伺いして決めなければいけないと思っております。

今井委員長 集中審議は、どういう形式でどこでやるか、次回までに委員の方も考えていただいて、最大公約数を選びましょう。

坂野事務局長 基本的にはホテルを取って、朝から夕方までずっとその会場でという形でやっておりますので、あとは開始を何時にするか、終了を何時にするかということイメージしていただければいいんじゃないかと思っております。

今井委員長 事務局の人は30人もいるんだから、少し資料をつくってもらおうということも可能でしょう。何もなしで始めてもしょうがないので、だからヒアリングをずっとしまして、資料がこんなになってしまうわけですから。

田中委員長代理 委員長のおっしゃるのは、膨大な資料をもらって、論点を整理していただいて、議論しやすいようなたたき台的なものを事務的にですね。

坂野事務局長 論点ペーパーみたいなものですね。

田中委員長代理 我々が議論していて、向こうから資料が出る前でも、大体事務局の皆さん、何か月も勉強しておられるんですからできると思うんです。それは仮の話で結構でございますから、用意していただくと議論しやすいという趣旨です。

坂野事務局長 御趣旨はよくわかりました。

今井委員長 それでは、今日はどうもありがとうございました。

坂野事務局長 次回は17日、午前10時から一応2時間の予定でございます。11日は、午後2時から視察を行いますので、よろしくお願いいたします。