

第40回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成15年3月25日(火)14:00～17:21

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40回会議を始めます。

なお、本日は、今井委員長と中村委員が所用のため御欠席、石原大臣と根本副大臣が国会出席のため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 本日は、既にお知らせをしておりますとおり、国土交通省から当面取り組むべき措置についてまとめて御説明をいただきます。

併せて、前回、日本道路公団から御説明いただきましたが、続いてその補足についても日本道路公団から御説明をいただく予定にしております。

なお、他の関係三公団の理事の方々も、メインテーブルの左側の後ろのところに、それぞれ理事の方に来ていただいております。御質問などあれば、お答えをすべく体制を整えていただいております。

それでは、まず、資料の確認を兼ねて資料の御紹介を申し上げます。

いつものように議事次第、それから配布資料一覧でございます。

その次に今日ヒアリングに御出席の方々のお名前でございます。

その下に資料番号を打っておりませんが、A4縦長で国交省から説明資料でございます。その下にA4横長で国交省からの参考資料でございます。

その下に日本道路公団からの資料でA4横長のものがございます。

その下に道路公団のコスト削減計画ということでA4の縦長のものと、別として写真入りのものがございます。

それから別として第2東名の現地視察に関する提出資料でございます。

その下でございますが、首都高速道路公団のA4横長のコスト削減計画の資料がございます。

それからとじていなくて、後で追加してお配りしているもので、A4縦長で阪神高速道路公団の資料が積んである資料の横に1つ置いてあると思いますが、こういうA4縦長で、下に阪神高速道路公団のコスト削減計画がございます。

それから積んである部分に戻りまして、本州四国連絡橋公団からのA4横長の資料でございます。

次に、A3の資料がございますが、これは前回ヒアリング以降、委員の方々からの追加質問、追加資料要求に答えて、各公団から御提出をいただいていたもので、既にあらかじめお届けしているものが大部分でございますが、本日提出されているものもございまして、重ねて本日提出をしているものでございます。これに関しても、もし必要な御質問があれば、今日のヒアリングの場でも御質問をいただければと思っております。

その下でございますが、A4縦長で猪瀬委員提出資料というのがございます。

その下でございますが、資料4というのがございますが、前回御決定いただきました試算について、その後、各委員から追加の修正意見がございますので、それを見え消しに入れておりまして、これも今日終わりの方で御審議をいただきたいと思っております。

その下の資料5でございますが、これは当面の委員会スケジュールでございます。これも最後に御説明をさせていただきます。と思っております。

一番下でございますが、A4横長の印刷物がございまして、これは前回の委員会で御決定いただきましたものを印刷したもので、御参考までに委員の方々にお渡しをすると、そういうものでございます。

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、本日の議事に入る前に、先ほど衆議院国土交通委員会の参考人質疑が行われて、川本委員と私が参

考人と呼ばれました。私どもから概要を報告してもいいんですが、事務局長が陪席しておられましたので、質疑の概要は事務局長の方からお願いしたいと思います。

もし追加的なこととか、感想があれば川本さんどうぞ。

坂野事務局長 本日、午前9時10分から衆議院の国土交通委員会で、本四公団関係の債務処理に関する法律案と、それからいわゆる新直轄と言っておりますが、高速自動車国道法などの改正案、この2法案の審議に関連して、田中委員長代理及び川本委員が参考人として招致されました。

9時10分から12時20分までの3時間10分行われまして、冒頭、参考人から意見陳述が10分ずつございましたが、参考人の方は、田中委員長代理、川本委員のほか、岡野創価大学教授、織方有料道路研究センターの代表と、計4名の方でございました。

各参考人から、それぞれ意見陳述が法案に関連して行われたわけですが、田中委員長代理からは、この委員会の審議経過なり、意見のポイントなり、政府の対応状況に対する評価などをお述べになった後、この2法案について、本四の関係の法案、これも委員会の意見に沿ったものであるけれども、なお地方団体の責任の追及等について課題を残しているのではないかとか、あるいは新直轄についても、国・地方の新たな費用負担の方式の1つとして受け止めるけれども、ただ今後、合併施行方式等の問題も含めて、なお全体的に整理が必要だと、そんなようなお話がございました。

また、川本委員からも御発言がございまして、この委員会の意見に沿っていろいろ意見陳述がございまして、特に現行方式の限界、あるいは巨額な債務について、なお今後現行方式によればかなり増大する可能性があるという中で、債務の早期処理を行う。また、新会社の主体的な経営の実現をする、そういう趣旨からこういう意見を出しているんだというお話がございまして、こういう2法案の評価についても、この2法案はまず第一弾だと思うけれども、なお全体の中の一部ということで、今後、更に全体的な詰めが必要ではないかというようなお話がございました。

また、岡野参考人あるいは織方参考人からも、それぞれのお立場からこの2法案についての賛否の意見表明がございました。

質疑は、その後、各党派7名の方からそれぞれ20分ずつの予定で行われました。松波議員、保守新党の先生でございまして、この方からは、例えば本四について2分の1程度の値下げをするという意見であるけれども、フェリー会社、あるいはフェリー会社に係る従業員、その他地域経済に与える影響をどう考えるとか、あるいは地域には高速道路整備に非常に強い要請がある、そういうものについてどう考えるとか、一日委員会は本当にまじめに聞いたのかとか、そんなようなお話がございました。

また、前原議員、この方は民主党の議員でございましたけれども、プール制償還主義というものが基本的に限界に来ておると、自分としてはこれは誤りだと思うという態度表明の後、そういうものに対する評価であるとか、あるいは本四の処理について1.3兆円では抜本処理とは言えないのではないかとか、そういうようなお話がございました。

それから、赤羽議員という公明党の議員からは、現行の公団方式でこれまで整備してきた成果についての評価をお尋ねになった後、独占の下の民営化というのは、かえって弊害があるのではないかという観点からの御指摘もございました。

それから、市川議員という自由党の議員でございまして、高速道路の整備というものについて基本的にどういうふうにするべきだと考えるか。それから公的な責任として高速道路整備を行っていく必要があるのではないかというようなお話がございました。

それから、瀬古議員という共産党の議員でございまして、本四の処理についてやはり今の1.3兆円では抜本処理とは言えないのではないかとか、それから整備計画の凍結・見直しをするべきではないかというようなお話がございました。

それから原議員という社民党の議員から、道路行政、道路政策について透明性の確保が重要ではないかという

ようなお話がありました。

高木議員という自民党の議員ですが、地元負担を新たに新直轄で導入するけれども、これまで公団方式でやってきたところは地元負担がなかったと、不公平ではないかというようなお話、あるいは個別路線の選定については、採算性のみならず、災害、国防、あるいはその他生活の安全を守る配慮から選定をするべきではないかというようなお話がございました。

それぞれについて各参考人がお答えをしておられるわけですが、詳細は、また議事録などで御確認をいただきたいと思いますが、なお、国会テレビというのがございまして、私どものモニターがありまして、ビデオを撮っております。今、ダビングしておりますから、もし必要ならばお帰りの際にお渡しができるようにしたいと思っております。

以上が御紹介でございます。

田中委員長代理 どうもありがとうございます。川本さん、何か御感想でもございますか、初出場だと思いますので。

川本委員 本日、議論の対象だった2法案については、民営化を進めていく上での最初の第一歩でございますけれども、今、局長からのコメントの中で紹介していただいたように、これは本当に一環でありまして、これからいろいろな法案が整備されていくというふうに理解をしております。そのところを各関係者におかれましては、早急に御議論いただき、法案の整備に向けていっていただきたく、重ねてお願い申し上げたいなとすみじみ思いました。

もう一点は、私どもがまとめました答申の内容が必ずしも広く理解されていないというようなことも感じますので、答申の内容をきちんと御理解いただくということを進めなければいけないのではないかと思います。

以上です。

田中委員長代理 どうもありがとうございます。私は、ちょうど5年ぶりに委員会に出席しまして、それまで政府委員としてだったんですけれども、参考人ということでは今日初めてで、国会に5年ぶりに行きました。

久しぶりに廊下等で懐しい先生方にお会いできたことはよかったと思いますが、答弁は政府委員とは違って、かなりありがたい立場だなというのが感想であります。

いろいろ答えにくい問題は、それ相応適当にお答えしても、めちゃくちゃに追及されることもありませんし、そこら辺は本来のアバウト性を発揮して、今日は3時間を過ごしてきた次第です。是非、またビデオを見て御批判いただければありがたいと思います。

以上です。

それでは、本日の議事に入ります。本日は、まず、コスト削減計画の策定等、当面の措置、その他について、国土交通省からのヒアリングを行い、日本道路公団から前回の補足説明をいただきます。

その後に、意見書に準拠した試算の修正、今後のスケジュールについて順次論議したいと思います。

それでは、国土交通省及び日本道路公団からのヒアリングを行いたいと存じます。

まず、国土交通省からの全体を通してからの説明をいただき、これに併せて日本道路公団から前回の補足説明をしていただきます。その後、これらに関する質疑を一括して行います。何回かの経験から考えて、時間を節約したいし、できるだけ質疑に充てたいと思いますので、御説明は是非簡潔にお願いしたいと思います。

ヒアリング及び質疑は、16時10分ごろまでに終えたいと思いますが、途中1時間半ぐらい経ったところで5分ぐらい休憩したいと思っております。

それでは、国土交通省と日本道路公団から説明をよろしくお願いいたします。

榊道路局次長 それでは、国土交通省の道路局次長の榊でございます。

私どもの局長は、今日は参議院の国土交通委員会がございまして、そちらの方で朝から張り付け状態になっておりますので、私の方から御説明をさせていただきます。

お配りしております「道路関係四公団民営化に関し直ちにに取り組む事項について」ということでございます。

コスト削減計画の策定ということで、各四公団からコスト削減計画を出させていただいておりますが、そのポイントは以下のとおりということでございます。まず、建設コストの縮減でございますけれども、当委員会に、昨年10月29日に建設中路線の残事業に関するコスト縮減額試算という資料を出ささせていただきましたが、それを踏まえまして、四公団総額4兆円を超えるコスト縮減、縮減率18%を図るということにいたしております。

その内容でございますけれども、この表のとおりでございます。日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本四連絡橋公団と、以下このような形になっておりまして、この内容につきましては、昨年10月末に当委員会に報告した内容となっております。

建設コストの縮減のメニュー例でございますが、インターチェンジ、ジャンクションのコンパクト化及び形式の変更。

暫定2車線・暫定4車線の整備。

非常電話、照明設備、料金徴収関係施設、トンネル設備等の仕様・基準の見直しや汎用品の活用等。

TBM等の新技術の活用による施工方法の見直しといったようなものになっております。

その後、更に検討を加えまして、民間会社になるということでございますので、いろんな契約の手法があり得るだろうということで、VE手法ですとか、デザイン・ビルド方式とか、入札後交渉方式といったようなものを活用いたしました契約手法の採用などにつきまして引き続き検討を進めまして、建設期間中を通じて約五千億円を目標にさらなるコスト縮減を図りたいというふうに思っております。

なお、入札後交渉方式と言いますのは、よく電力関係のダウンに使われておりますが、1番札を入札するわけですけれども、2番札、3番札の方に、例えば単価の安いものがあれば、1番札の方に、2番札、3番札の単価の安いのが採用できないかというようなことを入札後交渉いたしまして、総額の請負契約の金額を減額するという方式でございます。

次のページをめくっていただきまして、管理コストの縮減でございますけれども、基本的には安全性を確保しつつ、維持修繕、料金収受業務等の頻度、単価等について思い切った見直しを行うと同時に、各公団の組織、定員等について厳しく見直しを行うことによりまして、民営化する17年度までに四公団総額約二千百億円、縮減率といたしまして、対14年度24.5%のコスト縮減を図るということにいたしたいと思っております。

その内容は、以下の表のとおりでありまして、総額で申し上げますと、平成14年度8,537億円のを、平成17年度6,443億円ということで、縮減額は約2,100億円、率として24.5%というふうに思っております。

まず、維持管理費の縮減でございますけれども、安全性を確保するための一定の管理水準を保ちつつ、主に以下のメニューについて縮減を図るということで、料金収受業務の管理業務の人員費、間接費のカット。

路面や各種施設の清掃頻度の見直し。

事務経費、宿舍費、本社借上費のカットといったものを主な内容にしたいと思っております。

総額人員費の縮減でございますけれども、組織の一層のスリム化を図るとともに、業務の合理化、効率化等による定員の削減及び平成16年度の新規採用の見合わせを行いまして、平成17年度までに定員772名、人員費を約百億円削減するということにいたしたいと思っております。

更に、新たな契約方式の採用なり、新たな技術開発等によりまして、一層の業務の合理化、効率化等を図りまして、平成17年度までに合わせて、おおむね3割のコスト縮減を目指したいと思っております。

それから資産の売却でございますけれども、各公団で持っております事業用残地、宿舍、保養所等といったような売却可能な資産につきましては、早急に売却の手続きを進めまして、債務償還に充てると。簿価総額は約三百億円ということになっております。

次に関連法人の抜本的改革でございます。

ファミリー企業の抜本の見直しということでございますが、道路関係四公団の子会社・関連会社、以下「ファミリー企業」と申しますが、これが維持管理業務の大半を受注・実施し、利益を蓄積しているとともに、ファミリー企業の役員が多くが公団OBによって占められているという指摘に応えるために、公団と発注先との関係の

透明化、コスト縮減、利用者還元の充実を図る観点から、以下のような方策を講じるということにいたしております。

まず、入札・契約方式の見直しでございますけれども、参入障壁の撤廃ということの内容でございます。

維持管理業務につきまして、来年度の発注から下記のとおり公募要件を大幅に緩和し、新たな企業の参入を容易にし、競争を高めたいということでございます。

まず、道路公団の例でございますけれども、公募要件の見直しということでは、維持修繕につきましては、高速道路等における業務実績要件を撤廃いたしまして、一般道路における経験でもOKだというふうにいたしました。地域要件は以前からないということでございます。

保全点検でございますけれども、これも維持修繕と同様の改善をしたいということでございます。

料金收受でございますけれども、必要最小限の業務経験者を配置すれば、会社に求める業務実績要件は撤廃すると。これにつきましても地域要件を撤廃するということでございます。

交通管理でございますが、これは地域要件を撤廃するというので、必要最小限の業務経験者を置けば、会社に求める業務実績要件は以前からありません。

それから、企業結合関係に係る競争入札参加制限ということですが、ファミリー企業が株式を持ち合っているという関係がございますので、入札参加希望者間に、10%を超過する株式の所有関係、及び役員の兼任関係にある会社同士の競争入札参加は認めないということにいたしたいと思っております。

発注費の削減でございますけれども、前の方で管理費の3割削減を目標というふうに申し上げましたが、これも同様の内容でございますので、平成17年度までに委託費を約3割削減すると同時に、競争性の向上により、新規参入を促進するということでございます。これによりまして、ファミリー企業に対する発注額は大幅に削減されることになるのではないかと考えております。

単年度の発注額につきましては、14年度が2,200億円でございますので、17年度までに3割以上削減される見込みというふうに思っております。

なお、15、16、17といった3年度の削減累積額は1,400億円以上になるのではないかとこのように見込んでおります。

天下り人事の見直しでございますけれども、まず、公団の職員については、今後ファミリー企業役員に就任しないということでございます。

それからファミリー企業に対しまして、公団OBの方の社長への就任の自粛ということと、現在、就いておられる公団OBの社長については、企業に対して退任を要請をいたしたいと思っております。なお、ファミリー企業に対しては、既に公団OB役員の大規模削減を要請いたしているところでございます。

それからファミリー企業の剰余金の関係でございますけれども、これは可能な限り高速道路利用者に還元するために、ファミリー企業に対しまして、皆さんで協議会みたいなものをつくっていただきまして、その具体的な活用方策を検討するように要請をいたしたいと思っております。

その内容といたしましては、ETC車載器の普及促進ですとか、利用者サービス向上のための調査・研究ということで、路上作業の効率化とか、クレジットカードを持ってない方への新たな料金徴収システムはどうあるべきかとか、そういったような調査研究、それから災害等が起きたときの資機材を事前にこういった機能で確保しておいていただくというような事柄を通じまして、剰余金の還元をしていただけたらいいかということをお願いをいたしたいと思っております。

次に、サービスエリア・パーキングエリア事業と財団の見直しでございます。

サービスエリア・パーキングエリアの関係の事業につきましては、利用者サービスの向上を図るため、民営化新会社と一体化ということでございますけれども、それによりまして、民間の経営ノウハウを最大限活用することといたしまして、財団法人は、このサービスエリア・パーキングエリアの事業から撤退することにいたしたいと思っております。

財団法人は撤退するわけでございますけれども、現在までにたまっているもうけと言いますが、そういうのが資産という形になっておりますので、保有資産を活用いたしまして、E T Cを活用した社会実験、身障者の高速道路利用への支援等の公益事業を行うことによりまして、高速利用者に還元をいたしたいと。

E T Cを活用した社会実験というのは、1つは現在も道路公団の料金は距離数に応じて逡減をいたしておりますが、その更に割引を拡大するような実験をいたしたいと思ひまして、その割引の原資にするとか、身障者は全員ということではありませんが、重度の身障者に限ることになるとは思ひますが、例えばE T Cを活用した重度の身障者の方には、無料になるかどうかよくわかりませんが、レンタル事業と言ひますが、モニター事業と言ひますが、そういったような形を取りまして、支援をいたしたいというふうに思ひております。

なお、首都、阪神、本四につきましては、地方公共団体がえん団体というようなこともございまして、そういった地方公共団体と今後協議をする必要があるんたろうとは思ひております。

それから公団におけます民間経営のノウハウの導入でございます。

民間企業経験者の登用でございますけれども、将来の民営化に備えまして、各公団においてさまざまな検討を行うに当たりまして、民間企業経験者を登用し、検討への参画を図るということで、各公団の登用状況は以下のとおりということでございます。

道路公団の顧問等につきましては、現在調整中でございます。

総合情報推進役につきましては、もう既に3月1日付で発令をいたしてございまして、既に東京電力からの理事として道路公団の方に来ていただいております。

首都高速道路公団につきましては、4月1日付の予定でございますけれども、顧問と上席参事を発令する予定でございます。顧問につきましては、東急ハンズの社長とI I Jの社長、上席参事につきましては、三菱総研の主任研究員。

阪神公団、本四公団につきましても、同じく4月1日付の予定でございます。

阪神高速道路公団につきましては、関経連の元副会長ということで、具体的には田辺製菓の副会長にお願いをするということになっております。

本四公団につきましては、関西経済同友会元代表幹事ということで、住友信託銀行の元副会長の方をお願いをする予定でございます。

なお、当委員会では民間企業経験者の登用につきまして、役員の登用ということをおかれておりましたけれども、例えば本四公団につきましては、債務処理をするということもございまして、ありていに申し上げますと、年収を10%以上カットするということにいたしました結果、総裁の年収が2,000万を切る状態になっております。かつ、公団の総裁理事になりますと、法律上、職務専念義務が出てまいりまして、役員の併任ができません。したがって、各公団張り付きという形になります。

したがって、各公団それなりに相当、例えば料金徴収ですとか、事業量を相当なものを持ってございまして、そういったことを考えますと、なかなか適切な方が見つからなかったということもございまして、非常勤顧問をお迎えをいたしまして、週1回の役員会議に出席をいただいて、アドバイスをいただくといったような形式になっております。

それから、民間企業の会計原則に基づく財務諸表の作成・公表ということでございますけれども、担当職員的大幅増員及びアウトソーシングの拡大によります公団の最大限の体制強化、本決算の作業の前倒し、簡便な評価手法の採用等によりまして、民間企業の会計原則に基づく財務諸表を今通常国会会期内に作成・公表する予定でございます。

それから、民間企業経営ノウハウの導入のための体制整備ということで、民間企業の経営ノウハウを円滑かつ積極的に導入・活用するため、各公団におきまして民営化の準備のための組織体制を整備するというにいたしてございまして。

それから、参考資料でございますけれども、これは私どもの大臣が数日前に、コスト縮減の代表的な事例とい

うことで申し上げました内容でございましたので、当委員会の方に参考のためにお持ちしたものでございます。

1つは、非常電話のコスト縮減ということで、現行では非常電話、設備等につきまして108万8,000円でございますが、通信ネットワーク工事の構築費等も入れますと、平成13年度実績で257万1,000円になるということでございますけれども、これは汎用品に代えると同時に、中身を携帯電話の市販品を使うというようなことをやりますと、約31万7,000円になりまして、更に管制室の指令台設置費を加えますと、約41万7,000円ということに相なろうということでございますので、約200万以上安くなるということでございますので、積極的にこれを導入してはいかがかというふうに思っているところであります。

次のページは、規格変更によるコスト縮減ということで、インターチェンジのコンパクト化及び形式を変更するということが、通常インターチェンジはこのような形式になっておりますが、無人の料金収受を念頭に置きますと、下のような一種のダインダーマウンド様形式と申しておりますが、このような簡便な方式のインターチェンジに縮減することができると、これをやりますと約3割の10億円の縮減になるということでございます。

次のページが、規格変更によるコスト縮減で、施工形態の見直しという例でございますので、6車線区間を4車線トンネルに切り替えるということになりますと、km当たり約160億円が70億円ということで、90億円の縮減になりました。56%減ということになります。

更には、遮音壁といったようなものも、新たな技術開発ができてまいりましたので、現在、皆さんがよく見られる遮音壁は、左のような遮音壁になっておりますが、これを右のような遮音壁に代えますと、大きさも高さも値段も安くなるということでございますので、m当たり約12万8,000円が8万1,400円に下がるということでございますので、m当たり4万6,500円安くなるということで、36%の減になります。

それから、これは跨線橋でございますけれども、アルミ仕様でやっておりますと、m当たり11万円かかりますが、これを垂鉛メッキ仕様に代えますと2万円で済むということで、9万円の縮減ということで、82%減といったような内容になっております。

最後のページは、先ほど私が御説明申し上げました、民間企業経験者の実名入りの部分でございます。先ほど申し上げました方々につきましての業務内容についても、このような事柄で考えてお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 ありがとうございます。続いてやってください。

藤井日本道路公団総裁 次は道路公団から横書のヒアリング資料案で御説明させていただきます。

まず、財務諸表、続いて新たなコスト削減計画と、この順番で御説明させていただきます。

では、最初に妹尾理事からお願いします。

妹尾日本道路公団理事 それでは、お配りしてあります資料の2ページの財務諸表検討委員会における検討状況につきまして、説明を申し上げます。

2ページ目は、先日の委員会で説明申し上げた分とほぼ同じでございますが、民間企業の会計原則に基づく財務諸表を作成するために、昨年の10月に設置されました会計学者及び公認会計士から構成される委員会を、これまで5回開催しまして検討を進めております。そして今通常国会会期中に公表すべく取り組んでいるところであります。

「(1)検討項目」は、道路資産の内訳区分の在り方。各内訳資産の評価方法。減価償却の単位・方法。財務諸表の様式等でございます。

「(2)作業体制」としましては、財務諸表自体は決算を担当します当公団の経理部経理課において実施しますが、実際の道路資産等の棚卸しとか、それから個々に値づけする評価作業と言いますものは、全国でJHは膨大な量の資産を所有しておりますので、全社的な作業体制を構築して、現在、進めてきたところでございます。

それで、今通常国会会期内に試算値であっても公表するようにということでございますので、会計学者及び公認会計士の認める範囲内での比較的重要ではない事項についての一部作業の簡便化、それから担当部署への応援人員を配置しまして、この作業を担当する職員を大幅に増員すること、それから一部作業につきましてアウトソ

ーシングをするということになります、その範囲を拡大しまして、そういう方法によりまして最大限の体制強化を図っているところでございます。

「(3)作業スケジュール」でございますが、これはこの工程表のとおりでございます、棚卸し作業は4月いっぱい、そして個々に値づけする評価作業は5月上・中旬ぐらいまでと。それから財務諸表作成をその後に続いて6月までということ、今のところ工程表として考えております。

それでは、1ページめくっていただきまして3ページでございます。

以下が、現在のこれまでの財務諸表検討委員会におけます審議、検討状況の概要の御紹介でございます。

まだこの委員会は続行中でございます。そういうことで、内容は完全にということで決定されたとか、確定されたということではなく、現在、大筋こういふ方向で議論が進められているというようなところでございます。

まず「(1)道路資産の内訳区分のあり方」でございますが、これは道路資産の特性及び資産の償却、非償却性を踏まえた区分とすると。

土工、橋梁、トンネルといった構築物、それから照明設備、情報板といった機械及び装置など、個々の資産ごとに財務管理上の区分を行います。機能管理ごとの区分はもっと細かく、何千項目になっているということは先日申し上げましたが、それを財務管理上の区分で約千ぐらいにまとめるというようなことといたします。かつ所在別の資産管理把握のために、原価管理上の区分として、インターチェンジ及びインターチェンジ間の単位を設定しようと考えております。

それから「(2)各内訳資産の評価方法」でございます。まず「①評価方法の基本的な考え方」でございますが、基本的には道路資産の評価方法は減価償却後、再調達原価とするという考えでございます。

これは、に書いてございますが、将来の民営化時における開始貸借対照表は、フレッシュ・スタートという考え方によりまして、今回作成する民間企業並財務諸表は、それにつながる第一ステップとして再調達原価を用いて時価評価を行うものということで、これが基本的な考え方でございます。

もう1ページめくっていただきまして、4ページの一番上の「②償却資産の棚卸及び評価方法」でございますが、棚卸し方法は、現在、道路管理上使用しております図面、それからいろんな管理台帳がございます。それから資産数量を把握しまして、そしてそれを实地棚卸しをして確認するわけでございますが、今回、非常に時間が限られたということもございまして、抜き取りの照合により、交通に与える影響を考慮しまして、ビデオ映像、航空写真も使用しながら、延長の約一割程度を目途として实地棚卸しをしたいと、このように考えております。実際にきちんとした財務諸表をつくる際には、当然全部实地棚卸しを行うことになることにはなりますが、今回は残念ながら1割程度しかできないのではないかと考えております。

また、評価方法は、資産の構成要素ごとに近年の工事の施行実績を調査集計しまして、当時の直接費の算定に必要な標準的な単価、これを私どもは標準的な単価と読んでおりますが、この単価を設定いたしまして、それで確認できました資産数量を乗じまして価格を算定するというふうにしたいと思っております。

なお、当該額に、間接費等を加算して、再調達原価を算出するというようにしております。

それから土地につきましては、棚卸し方法は、現在道路管理上使用しております台帳と照合、確認しまして、土地の資産数量を把握し、实地棚卸しは償却資産と同様に抜き取り照合により確認したいと思っております。

具体的には、敷地管理用に作成されている、管理用図面記載の敷地境界分と現況を照合して図面の正確性を確認するというような作業になります。

それから、土地の評価方法でございますが、これにつきましては、道路敷地を市町村ごとに周辺の都市計画法上の用途地域、これは宅地、農地等でございますが、それを考慮しまして、9つの用途に区分しまして、当該区分ごとに周辺の公的土地価額指標、具体的には現在地価公示価額を用いようと思っておりますが、それを用いて価額を決定し、数量を乗じて価額を算定するというような作業をしたいと思っております。

そして当該額に間接費等を加算して再調達原価を算出するというところでございます。

このJHの道路が通過しております市町村は全部で1,000～1,300の市町村になりますので、この用途ごとに

このような計算をすることになります。

次の5ページですが「④付替道水路の取扱い」でございますが、まず、付け替えた道水路の構築物につきましては、付け替えの原因となる構築物の原価に算入すると考えております。

また、法定道水路は、交換手が完了したものとみなしまして、本線敷地以外の土地は、資産計上しないというふうに考えております。

それから、法定外道水路で側道敷地となる土地は費用処理しまして、本線敷地となる土地は資産計上しないという方法で扱おうと考えております。

それから「⑤原価に算入する間接費の範囲」でございますが、補償費につきましては、道路資産の取得の際の付随費用でございますから、企業会計原則に基づきまして、その支出の直接の原因となる資産に原価算入をしたいと考えております。

それから、建設中金利でございますが、建設期間中にかかる金利は、建設資金が借入金で賅われていること、通行料金設定におきましても、原価算入していることから、投下資本の回収を収益に対応させる、費用収益対応の原則に基づきまして、道路構築物、償却資産につきましては、建設中金利を原価算入したいと考えております。

ただし、土地につきましては、非償却資産であるため、費用回収ができませんことから、期間中も費用処理を伴いたいと考えております。

その他の間接費の取り扱いにつきましては、資産の取得に直接携わった職員すなわち、工事事務所の職員ですが、その人件費相当額のみ、取得原価に算入したいと考えております。

「⑥道路建設仮勘定の取扱い」でございますが、道路建設仮勘定は、取得途上にある資産に支出した総額の現時点での残高であることから、これをもって取得原価としたいと考えております。ただし、土地の取得に要した金利や、もちろん本社等の途上部門の労務費、経費などは原価算入することが適切ではございませんので、その分の費用は減額を伴いたいと考えております。

もう1ページめくっていただきまして「(3)減価償却の単位・方法」でございますが、「①減価償却方法」につきましては、道路資産は、時間の経過に伴い、急激に価値や機能が低下することが少ないために、定額法を採用したいと考えております。

また「②耐用年数」につきましては、類似業種の事例とか、土木工学など専門家の意見、それから必要に応じ実験などを行いまして検討したいと思っております。

先般の委員会でも御質問がございましたが、この財務諸表検討委員会では、道路公団が主体的に、そのデータを裏づけとする物理的な耐用年数を設定してもいいのではないかと、そして税務当局にそれを認めてもらうというふうな主体的な姿勢で望んでいいのではないかとというような御示唆をいただいております。

「(4)財務諸表の様式」につきまして「①作成する財務書類」は、貸借対照表、損益計算書、キャッシュフロー計算書及び利益処分計算書とします。

「②貸借対照表の配列及び表示方法」につきましては、流動性配列法としまして、表示方法は、報告式としたいと思っております。

「③損益計算書の表示方法」も報告式として計算したいと考えております。

以上で、今国会開会中に財務諸表の試算値と言いますか、それを作成するために作業をしておりますが、そういうところで時間の制約から、いろいろな前提というのが起きてきますので、それは発表の際にきちんと明示して、こういう点はこのようにしているというふうな注記をきちんと付けて、そして公表したいと考えております。

猪瀬委員 7ページ以降は、国交省ヒアリングと重複するので、ここだけ特徴が違うんだとか、強調するところだけでいいと思うんです。7ページ以降は、国交省ヒアリングとほとんど同じでしょう。

田中委員長代理 当然念頭に置きながら簡潔にお願いします。

城廼日本道路公団理事 それでは、コスト削減計画について説明させていただきますが、今日は、それぞれ4つの公団が作りしました削減計画というものをもちしております。説明資料はダブリますので、私どもの「新

たなコスト削減計画」は今、お手元にいらっしゃると思いますが、これを少しはしよりながら説明をさせていただきたいと思います。

それから、これも時間がありませんので、写真入りでコスト削減の事例という資料も付けさせていただいたので、この辺りも少し使って申し上げたいと思います。

1ページは経緯でございますので、これははしよりますが、この委員会において意見書が出されて、政府において閣議決定がなされたらと、コスト削減計画を一生懸命努力してつくって来ましたということです。

2ページは、前回もこの委員会で考え方については御説明したとおりでございます。建設コストにつきましては、ある仮定を置きますけれども、規格変更にまでさかのぼって、あるいは大胆な規格の変更等もやって積み上げてきましたと、そのお金については、そこに書いていますように、既に10月29日の委員会でも議論をいただきました3.9兆円というものを出示していますが、それをベースに積み上げ補足的な作業を一生懸命やってきました。それから、管理コストにつきましても、同等でございます。これまでもやってきたところですが、その延長線ということではなくて、発注コストの徹底的な見直しでありますとか、これも申し上げましたけれども、安全とか、サービスの水準というものに関わりますけれども、基準にさかのぼってでも見直すべきものは見直ししていくという姿勢でやってきました。

一般管理コスト、これは総人件費でございますが、これは先ほど国交省の方からお話がありましたのはしよりますが、今後とも政府の方針に従って措置していきたいということでもあります。

4ページに参りますが「3 新計画の概要」は今回まとめたものでございます。あとで表がありますので、これもはしよります。建設コストにつきましては、私どもの高速国道と一般道を足していますけれども、3.9兆円の削減をするということです。

これも重ねて恐縮ですけれども、先ほど榊次長からもお話がありました。建設の方につきましては、将来の新しい組織になったあとのことも入っておりますので、新しい契約方式を積極的に入れて、更に5,000億程度の削減を目指すということでございます。

管理コストにつきましても、前回も御説明いたしました。委託人件費について単価の変更等を行う、あるいは運営費の削減等を行うということで、ここに立ち至ってやるとか、それから委託人員の体制の見直しと言いますか、効率化をして簡素化するということも入れる、あるいはそこに書いてありますような、もろもろのことすべてについて見直しをしたということでもあります。

その結果、全体の削減率ですが、6,290億から4,700億ということで、1,570億程度削減して、25%程度を一応積み上げたと。

ただ、前回も申し上げましたが、言われていますように、削減はおおむね3割を目指すんだということでございますので、更にその点については、積み上げていくべく努力をしていきたいというふうに考えております。

なお、委託費について抜き出せば、そのような削減率になるということでございます。次のページで、むしろメニューの中身を少し見ていただくということでございますが、まず、これは建設コストでございます。それで、規格変更でどういったものかを考えているのかということで、字で書いてありますが、なかなかわかりにくいということで、先ほど申し上げました写真のようなものが付いていると思いますが、その1ページで、逐一は御説明も申し上げませんが、例えばトンネルとか橋梁の基準を見直すと、橋で言いますと、多くの橋で床を支えているわけです。その床を少なはして、床盤を強くして一体としてよく考えていくというような合理性を持たせて安くつくるといったことでもございますが、削減額は主なものしか書いていませんが、このくりでいきますと、この程度の削減を目指しているというふうに見ていただきたいということでございます。

もう一つ、次のページを見ていただきますと、施設でございますが、例えばトンネルに入りますと、排気ガスが出ますので、それを排気するのに外に風を出すわけですけれども、そういうのをジェットファンと呼んでいますが、それも非常に高効率で小さいものにしていくということで、非常に全体として安上がりになると、あるいはトンネルの照明設備の節減というふうなことも積み上げていくということもございます。

逐一そういうことで見ていただければ、インターチェンジのコンパクト化とか、これまで申し上げました6車線を4車線にと、先ほどもお話がございましたが、そういうものも含めて、代表的なものの例示をしております。

そういうことで、先ほどの削減計画の6ページでございますが、これは高速道路国道の全体のメニューをやるに3兆8,000億ぐらいの削減になると。それから一般有料併せて3.9兆円ほどの削減を目指すというものでございます。

それから8ページでございますが「2 管理コスト」で、包括的に人件費等を削減していくんだということを申し上げましたが、主な業務内容別にメニューを掲げてございまして、維持修繕、保全点検といったところで見ますと、一般有料と併せて390億ほど削減して26%ほどの削減を目指したいということです。

同様に改良防災と書いてありますけれども、いろいろ現地発生材の有効活用、要するにガードレールをもう一回使うというようなこと、あるいは先ほどありましたような新型遮音壁を更新するときに新型にするというようなことで削減を目指すということですが、28%程度削減をしたいと、そういうふうに見ていただきたい。

同様に料金収受等について、人件費等を削減して27%程度を目指したいと。

交通管理も同様でして、27%程度を目指したいということでございます。

そこまでは、いわゆる管理業務と言いましょか、おなじみのものですが、業務としてずっと額としては小さくなりますが、それも全体を網羅するという意味で、そこに掲げていますような、それぞれの削減率で目標値を定めたということになります。

最後のページに、人件費を掲げてございますが、これも先ほど国交省からもお話があったとおりのもの、我々の日本道路公団の分を掲げております。

そういうことで、少しでこぼこありますが、全体としては一応25%程度を積み上げて、更にこれで十分ということではなくて、より上積みするように、しっかりと努力をしていきたいということになります。

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。

藤井総裁 あとわずかでございますが、横書きのヒアリング資料の10ページからは、前回の宿題という形でいただいております。まず、15年度の資金計画、当然政府保証国内債、保証外債、財投機関債等の収入の部と支出の部合わせて5兆282億6,000万の計画案がこれでございます。

11ページには、15年度に開通する予定区間が高速と一般有料で載せてございます。

12ページには、特に15年度の開通予定区間の有料比率をこの表の中で載せてございます。13ページには、民間企業経営者の登用ということで、先ほど国土交通省の方から御説明がございましたが、公団としても今さらなる登用を考えておりまして、まだ調整が付いておりませんので、具体的な御報告には至っておりません。

14ページには、いわゆる入札資格要件の緩和で、先ほども一部御説明がございました。このようなことをさせていただきます。

15ページには、要請文書・要請会社にこういうのを道路公団として各関連会社に出しましたという一つの資料でございます。

16ページには、いわゆる協議会で負担する料金割引率30%の財源はどうなっているんだということの資料でございます。

最後に17ページに、SA・PAにおける広告の具体的な例の例示ということで、ここにありますようなところが事例としてございますということでございます。

今日、それ以外に幾つか資料を付けてございますけれども、これはまた御質問の中で適宜お使いいただければと思っております。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。せかして申し訳ございませんでしたが、できるだけ質疑の中で言い足りなかったことを御説明いただきたいと思っております。それでは、質疑に入りたいと思っております。猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 今日の政府与党連絡会議で、昼ごろヒアリングをしたようですけれども、やはりなぜ今までこんな高いコストでやっていたのかという質問が集中したようですが、藤井総裁にお伺いしたいのですが、この意見書で我々がコスト削減を提案しました。もちろんファミリー企業含めてですね。一応4兆円コスト削減するということを提案しましたが、今日はそういうお答えです。これについて、これまでの反省を踏まえて一言ご発言願いたいと思います。

藤井総裁 それでは、今さっき縦書きのコスト削減計画の資料のうち一番大きいのは6ページで、一番削減額の中で大きいのがこの2兆2,000億という高速道路の公団独自の実施メニューでございます。その中でもやはり一番大きいのは規格の変更、あるいは工法の見直し、こういったもの、その他もでございます。それから、地元住民との問題で1兆3,000億。これらは、今まで徐々に直しては来ていたものの、思い切って一斉に基準から何からやるものと、それからこれから準備をして直していくもの、例えば契約方法の見直しなどは、今までできなかったこともお願いして契約方法の弾力化ということも入れさせていただくということで、今回の民営化の一番大きな私どもにとってのプラスの点は、そういう今までなかなか知識として問題点としてはありましたが、そういうものをこういう機会に思い切って国と一緒にになって具体化のための行動に取り組めたと、これが私は今回の民営化の非常に大きな成果だというふうに思っております、私ども非常にありがたいと思っております。

そういう意味で、これからも、これは今日現在の、現時点で考えていることでございますから、更に今後技術の進展だとか、いろんなものがあれば、更にそれに応じてどんどん変えていきたいと思っております。

猪瀬委員 民営化委員会という括弧付きの外圧ですね。この外圧の成果だというふうにお考えですね。それを確認したいんですけれども。

藤井総裁 勿論、民営化の委員会がそういうきっかけをつくってくださったということは事実だと思います。ただ、私どもはその前に既にもうそれぞれいろいろと努力をして、いろんなものの見方の蓄積はあるわけです。その一つの例で言いますと、先ほど言いました地元住民や関係機関との連携というのは、これはやるにしても非常に努力を要します。地元住民の御協力を非常に要します。こういったことをこまめにやっていく、そういうことをこれからやっていくことが我々の国民に対する責務かなと感じている次第でございます。

猪瀬委員 同じことで、違う質問ですが、道路局長の榊さんに確認しますけれども、今回例えば非常電話一台250万円が40万円くらいになるということですが、これは当然ですけれども、道路局というか国土交通省としてもこういう数字があったのかというのは御存じだったんじゃないですか。どうでしょうか。

榊次長 むしろ非常電話に関して言いますと、やはり道路公団の方からは実は通常の電話機で出てまいりまして、道路公団と道路局と議論をして、ひょっとしたら携帯電話って使えないかねという議論をして、それだったら使えるかもしれないということで、むしろ道路局と公団の担当者が協議をして、いけるかもしれないということで詰めた結果が出て、やはりこれは結構なものだったねという経過です。

猪瀬委員 こんな非常に単純なこともやってこなかったということではあるんですけれども。

藤井総裁 先生、今の携帯電話で言いますと、まず盗難という問題に対して、それから今までの非常電話は身障者がポンと押せば、すぐにつながるような仕組みの特殊な電話になっているわけです。けれども、そういうことを今度の携帯電話でできるかどうかということが、まだ解決しておりませんが、それでもそれだけ安くなるんだから、もう解決してもらおうようにこれから努力しようよということで、実はまだ問題点、未解決の部分が若干ございます。しかし、道路局と一緒にいいものはどんどん取り入れていこうということで、今回国土交通省でまとめていただいたものを、私どもは全面的にフォローしていこうというふうに思っている次第でございます。

田中委員長代理 大宅委員、どうぞ。

大宅委員 関連なんですけれども、携帯のできるじゃんってだれでも普通に思うことで、そんな大層に集まって協議の結果できると思いましたが、そんなこと言われると、もうすごい話なんだなと思ってしまうんですが、この電話は笑われてしまうという感じなんですけれども、外は特注ステンレス製とかあって、私が気になったの

は諸経費等っていうのが、今までは35万2,000円で、今度変更したら4万6,000円で、諸経費の中にデラックスサービスとか何かそんなようなものがあるのでございましょうかというのが1つの疑問。それから、フェンスがアルミだって、この間見に行ったあそこの写真にも載っていました。落下物防止なんていうアルミのピカピカしたものの11万円、それを普通のアルミにすると2万円、それで80%縮減と書いてあるんですけども、これ逆さまでして、今まで2万円で済んでいたのを、わざわざ11万円かかるものにしたわけで、逆なんです。今まで2万円で済んでいたものを、11万円にしようとするその無神経さというか、コスト意識のなさというのはどこから出て、どこを押したらそんなことが出てくるのかということを知りたいんです。

田中委員長代理 この質問は、非常に基本的な話なので、総裁か榊さんのどちらかで。

榊次長 これちょっと事務的にはフォローしておりませんので、不確かなお答えになるかもしれませんが、基本的にはライフサイクルコストといいますが、例えばあるものを使うと、例えば10年後に全部やり直さなければいかぬとか、ただこっちの製品を使うと20年、30年、もっともつよといったときに、どちらの方が20年、30年に見たとき安いのかという目で見たときに、例えばアルミメッキ仕様とアルミ仕様ということであれば、ちょっと私はよくわかりませんが、多分ライフサイクルコストとしてはアルミ仕様の方が安いのではないかとこのように思います。

ただ、これは跨線橋で市町村道という形で、道路公団がつくったものを市町村道として寄付するものでございます。ひょっとすると市町村と協議しているときに、市町村の方からこの跨線橋を市町村道としてつくってくれるなら、先ほど申し上げましたようなライフサイクルコストの関係もあるので、こういうことにしてくれないかという要請があって、この協議の結果アルミ仕様ならアルミ仕様になったんじゃないかというふうに、私どもとしては推測をいたしております。

田中委員長代理 藤井総裁なり公団の御担当で、何か追加的な御説明はございますか。

城処理理事 今の非常電話の件でございませうけれども、確かにこれまでの基準と言いましょか、非常に東名、名神を相手にしてきたということだと思いますが、安全と言いましょか、できるだけ一番機能が高いものというのを目指してきたきらいがあるということはおっしゃるとおりだろうと思います。

ただ、今、私どもその諸経費云々のところは承知しておりませんので、また別途調べて御返答申し上げたいと思います。

大宅委員 身障者って言いますが、私は身障者を軽視しているつもりは全然ないんですけども、率からいってらすごく少ないですね。ですから、身障者の方に何か事故があったら、何かたいてもらうとか、そうしたら普通に運転している人が寄って行って、何かありましたかと言うというような人がやることを全部機械に任せて、ありとあらゆる人に全部正当なる、感嘆なる手が差し伸べられるという発想が、私は無理だと思うんです。

何しろ大体ETCもそうですけれども、機能を高くしようとし過ぎて、コストを無視して何でもできるようにしますというから、どんどん高くなってしまいうんで、これからお金の使い方をよく考えていただきたいというふうに思います。

藤井総裁 先生、おっしゃるとおり、非常に我々にとって今後考えていかなければいけない視点の御指摘があったんですが、やはりそういう弱者であるとか何かに対して、最大限の、一番いい技術を提供していきたいというか、やろうという気持ちがあるのは事実なんです。

ですから、それをどの程度で我慢するといったらおかしいですけども、いろんなほかの仕組みを加えて、手前の段階で御納得いただけるかという、ここら辺の合意形成というのが非常に、当然いろんな弱者の方々の団体もございまして、そういう方々と適宜いろいろと御相談なんかもしたりする場合がありますので、今後の非常に考えていかなければいけない大きな視点の一つというふうに受け取らせていただきたいと思います。

先ほど道路局の次長が言いましたように、やはりライフサイクルコストということで、一番いい例が海側の道路、例えば西湘バイパスを通過していただきますとよくわかりますが、もう真っ赤に海のところはサビます。すぐだめになってしまいます。そうすると、もうしょっちゅう取り替えざるを得なくなるわけです。そういうような

ことから、いろんな民間の産業界が開発して、これだったらサビないでいいものが提供できますよというようなことから、一緒になって技術開発しながらやってきたと、そういう面でまた全体の質の高い製品が生まれてきたということでございますが、問題はその質の高い製品をどの場所にも全部使っているのかどうか、私は多分そうになってないと思います。必要なところにやっているんだと思いますけれども、もし不必要なところ、そうじゃないものでも済むようなところだったら、当然それに済むもの出せばその分だけコスト縮減になりますから、そういうような視点をもっと今後とも入れながら、こういうコスト問題に対しては常に厳しく検討させていただきたいと思っております。

田中委員長代理 追加的にちょっといいですか。猪瀬さんが質問した問題の本質は、さっきの電話もそうなんですけど、これほどの問題が、今いろいろおっしゃったけれども、基本的に公団の体質、もう少し広く言うと特殊法人と言ってもいいんですけども、国の機関としての体質から来るものではないかということをおっしゃっている気がした。つまり皆さん努力しているとおっしゃりながら、外から言われないとそういうことにならないのはなぜなのかという、そういう基本のところ立ち返って議論してみる必要があるんじゃないかと思う。

だから、そういう意味で我々がお役に立っていることは、それはそれで結構なんだけれども、質問の趣旨はそういうことだったと私は理解しています。

藤井総裁 それは、公団だからそうしたというよりも、ユーザーのニーズがだんだんレベルアップしてきます。そして、そういうものがあるのにどうしてそれをやってくれないんだという要望があります。そういう要望がたくさん出てまいりますし、確かにそうすればその方が喜ばれるし便利になると。では、それを公団だからやらないんだと、パブリックの普通の一般道路ならやるんだというものでもないんです。そういう公的サービスに対する国民のニーズですから、それをどういうふうにつくっていく側が提供していくかというときに、公団のような採算性を一方で持っている組織体であれば、より一層普通のものよりも厳しく今後とも見ていく習慣を自ら戒めてやっていくということが必要だというふうに理解をしているわけです。

猪瀬委員 それは、今まで戒めてなかったから意見書が出てきたわけでありまして、ですから意見書が出てきてこういう結果になったんであって、自ら戒めていたならば、この委員会がある前にこういう問題は解決されているはずですね。

松田委員 一言追加をいたしますと、やはり民営化をしなければだめなんだという、私は強い信念を持ちました。なぜなら、国土交通省がいかに技術開発をやり、いかにコストダウンを考えたとしても、それは絶対に民間会社よりはスピードが遅くなり、積極的にそれを取り入れるということにはならないんです。なぜかと言えば、メリットがその会社にならぬからです。逆に民営化すれば、最高の技術改革をし、あるいは導入をし、そこで最も効率的な経営をする結果が、新たに社員の待遇なり、あるいはその再投資に使えるというような面で、会社に明らかなメリットが出るんです。

だから、例えば国鉄とJRが全く違うように、あるいは世界の鉄道が今、民営化を目指してものすごく進み出しているように、それは明らかなんです。

それともう一つは、これは具体的に言いませんが、最近でも体質的に新技術を導入するということに非常に臆病なんです。この国土交通省もそうだし、公団もね。既存のものを変えるということに対して非常に臆病な体質になるのが公的な機関なんです。

だから、私は是非、我々は何も民営化をしると言われているからそれが一番いいと言っているんじゃないで、検討してその原理原則をどう生かすことがこれからの道路運営に一番いいかということで意見書を出したわけですから、是非いろんな面でそのコストダウンの意識を今から中に植え付けておいていただかないと、民営化したとしてもすぐにはその意識が変わりませんから、その努力をずっと各般にわたってしてほしいと思います。

藤井総裁 先生のおっしゃる御趣旨よくわかりますのであれですが、私が言いたいのは、パブリック・サービス、国民はどれもパブリックなものに対して、安心して最大のサービスを求める一般的な共通の考え方があると思います。それに対して安全性とか、そういうサービスという面で、常に可能な限り一番望ましいものを提供する

という視点がまず前提に入ってしまうと、そのときにもっと安いものでだめなんだろうとか、もっと粗末なもので我慢できないだろうかということに対しては、どちらかという相手のお客様、要するに国民やら住民から強く言われれば、それに対して我々の方がどうしても住民の声を聞くという立場でものを判断していくということはあると思うんです。

ですから、この民営化というものの問題の難しさは、そういう本質論は変わらないだろうと思うんです。お客様に対して常に最大のサービスを提供していくという基本的な姿勢は、そういう中でどうやってコストを縮減していくかという意味合いで我々は今回の作業を、言ってみれば清水寺から飛び降りたような気持ちで、一生懸命努力させていただいたというふうに思っております。この現在の努力がすべて内容が本当にこれでいいのかどうかは、これからチェックしていかなければいけない問題も技術的にあると思います。場合によって、安全性からそこまでしたらまずいものも出てくるかもしれない。また、もっとこれはやった方がいいというものも出てくるかもしれない。そういう絶えずチェックしながらやっていくということがこれから非常に重要ではないかというふうに私は思っております。

松田委員 誤解を招いては困りますから、一言だけまた付け加えておきますけれども、民間的な手法、あるいは民間会社になったらいかなるものでも安全性が損なわれるというのはうそなんです。それはもう統計や実績が示しています。

なぜって言えば、安全性を損なったら会社はつぶれるんです。要するに、国じゃないから。したがって、安全性を高め、サービスを高めるというのは、まさに民間会社の基本ですから、それをよりよくするために民間形態というものが必要だと私は思っています。

もう一つ申し上げておくのは、このコスト削減をいろいろやっておられるようですが、本当は道路公団にあるかどうか分からないんですが、基本はできるだけ同じ品質であり、同じ性能であれば、できるだけ汎用品を使うということが一番安くする基本ですね。昔、どの鉄道もそうなんですが、特殊なものを使い、なるべく汎用品を使わないためにコストが高くなって国鉄はつぶれた一面があるというのがありますから、道路の場合も恐らくその特殊なものってあると思うんですけれども、できるだけそれをまず網羅的に調べて、汎用品に置き替えられものは置き替えるという観点から一々調べてごらんになればまだ、あるいはいろんな面の切り口が出てくるかもしれないというふうに思いますが。

藤井総裁 それはもう常識でございまして、もう今やれるものは全部やっております。ただ、今後更にできるものが出てくるかどうかはまた別でございまして。それはその方が、質からいっても安定していますから、だから使いやすいし、それからいろんな意味でのコストも安いし、それは当然のことだと思います。それは当然道路公団だけではなくて、すべて公共事業ではそういうふうに行っていると思っております。

猪瀬委員 コスト削減について、2点確認したいことがあります。

1つは、先ほどの非常電話の件ですけれども、これまでの使用回数の実績、つまりコストに対して何回使ったのかということをお明らかにしてほしい。つまり250万円の非常電話が何回使われたのか、それは顧客のさまざまな要求があるとおっしゃるけれども、それはやはり非常電話と言えども、例えば1年に1回しか、あるいはもう何十年に1回しか使っていないような非常電話が250万円でもいいのかということになるわけで、そういう問題について後で答えを出してもらいたい。今日持っていないかもしれないけれども、今日持っていますか。

藤井総裁 ございません。

猪瀬委員 では、非常電話の1年あたり使用回数の実績を出してください。

田中委員長代理 経年的にいただいた方がいいね。私も、それはあとでお願いしようと思っておりました。

猪瀬委員 もう一点あるんですが、つまりコスト削減20%をやるということを我々は信じていたわけだけれども、そういう例えば今のような非常電話が何回使われたのかということをチェックした上で、そういう削減計画が出てくるべきであるということが1つと。

もう一つは、四公団への追加資料要求というのが、ここに資料3ででっかい紙がありますが、これは前にも要

求しているものが出てきてないのがありまして、これは一々全部やると大変なんで、2点ですが1点だけに絞りますが、コスト縮減関連で上から2つ目と3つ目の なんです、まず3つ目の を読み上げますと、高速道路の進捗状況のコスト縮減版。これは私が出したんですけれども、その1つ上は川本委員が出して同じ意味なんです。要するに、建設コスト縮減額についての残事業費との比較ということなんです。この2つはほぼ同じ意味合いなので、これについてきちんとしてもらいたいんですが、つまり残事業費、それから進捗状況に合わせた残事業費がありまして、では路線別・区間別にどの部分に対して幾ら縮減するのかというふうな、具体的なものを出していただかないと、これはスローガンを掲げているだけで、個別路線の具体的な部分を見せていくことによってしか、このコスト縮減計画の実現性というか、現実性というか、あるいは我々がそれを検証するに当たる、我々にとっての理解力というか、そういうものが必要になるわけですが、その当たりをきちんと。これは何で出してこないのかわからないんですけども、前回要求してあるわけですね。これはどういうことですか。

川本委員 今、猪瀬さんが言ってくださったことですが、やはり実額の削減が幾らかというのをきちんと見られない限り、コスト削減にならないわけです。ですから、路線別の予定事業費と削減計画と削減額をきちんと出していただきたいと思います。

猪瀬委員 川本委員、猪瀬委員で2人で出したのがあつたでしょう。

田中委員長代理 後ろに、他の三公団からも陪席いただいておりますので、三公団に対する御質問がもしあれば同時に、同じことについて言っていただいてもよろしいです。

猪瀬委員 今の答えについては確認してもらって。

城処理事 高速国道については、先ほど全体のメニューについて御説明しましたが、道路ごと、路線別に今の段階で整理をしたものを、どの程度になるのかということについては整理をしておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

田中委員長代理 今、配られたものですね。

猪瀬委員 何か今、出てきたけれども。

田中委員長代理 これは3月7日と書いてありますが、事務局どういうことですか、説明してください。

城処理事 これはミスだと思います。申し訳ないんですけども、私どもも全部門一体となつて、住み分けを非常に急いでやっております、どういうふう最終的に整理するのかということについては、多少時間を取らせていただいたということについては御理解をいただきたいと思います。

猪瀬委員 事務局は、3月7日のものを何で今出すんですか。

森田参事官 このコスト削減というものと、それと財務状況の委員会の議事録は、実は委員会が始まってから届きました。そういうものです。それで、資料が繰り返し、繰り返し追加でお配りするとかえつて混乱するかと思つて止めておつたということでもありますので、止めておつた部分は私の方の判断ですけども、我々がいただいたのも委員会が始まってからですから、別にずっと長い間放つておつたというわけではないということです。

猪瀬委員 この日付けは何ですか。

坂野事務局長 これは、事務局が公団に詳しくこういうことだという資料説明をした日だと思ひます。

猪瀬委員 ちょっと意味がわかりません。

坂野事務局長 事務局が具体的に公団に発注した日です。

猪瀬委員 それで、これが出てきた日はいつですか。

森田参事官 今日、委員会が始まってからです。

猪瀬委員 そうですか。何で早く出さないんですか、1日くらい早く出せばいいじゃないですか。これはどういうことですか、何で出さなかつたんですか。

森田参事官 そういうものがもう一種類あつて、財務検討委員会の議事概要もいただきましたので、それもこれからお配りいたします。繰り返しですが、追加の資料が何種類もあるとかえつて混乱するかと思つて止めておつたというだけです。

猪瀬委員 これは私も川本委員も要求したもので、それはやはり1日前によこさないで、今日は当然この話になるんだから。

田中委員長代理 できるだけ資料は前日までをお願いしたいと従来何回もそれは申し上げているんですが、途中ですけれども、5分間休憩したいと思います。それから、引き続きやりたいと思います。5分間休憩。

(休憩)

田中委員長代理 再開いたします。榊次長と藤井総裁にばかり質問が集中していますが、せっかく首都高、阪高、本四がおいでになっているのに寂しいかもわかりませんので、最初にメインに座っておられない方々にもし御質問があればどうぞ。何分か取りたいと思いますので、先に御質問ください。

川本さん。

川本委員 財務諸表について御質問したいと思います。この議事録とても大事なものだと思うんですけども、それが今、直前に配られましたので、まだ吟味が済んでおりません。委員長代理、済みせんがちょっと細かい御質問を幾つかさせていただきたいと思います。これは経済部の記者の方々もきちんと聞いていただきたい。非常に大事な問題だと思います。

まず、御説明いただきました資料に基づいて聞かせていただきたいと思いますが、3ページで道路資産は減価償却後再調達原価で評価することとなっている。これは委員の先生方は、皆さん御一致した御意見なんですか。と言いますのは、多分この道路公団の財務諸表の作成というのは非常に歴史的なできごとだと思うんです。それに対して、会計士の先生方は責任を持って御判断をされるわけで、そのプロフェッショナルの先生たちがどういうふうな御判断をされたのかということについて、この再調達原価については一致した意見かどうかというのをお聞かせ願いたいと思います。

たくさん質問させていただきますので、簡潔に。

田中委員長代理 質問をまとめて先にしてください。

川本委員 では、それから議事録の第1回目を拝見しますと、減損会計についてメンションされておりますけれども、それについては今の議論はどうなっておりますでしょうか。それから、標準的単金と資料の4ページにございますけれども、この標準的な単金というのはどういうふうに設定しているのか、どのぐらいの期間にわたって、どの程度のサンプル数をもって決定されるのか。

それから、標準的単金を設定する手法は、民営化開始時の貸借対照表の作成にも適用されるのでしょうか。

それから、2ページ目に、公認会計士等の認める範囲内で簡略な方法を取るというふうにされておりますけれども、どういうふうな簡略な方法を取るのか。

それから、一番大きな問題だと思いますけれども、5ページで、補償費は道路資産の原価に参入するとされておりますけれども、全額を参入することに問題はないのかということです。

もう一つの大きな問題、建中金利についてですけれども、今ざっと議事録を拝見したところによりますと、第2回目の御議論では建中金利について民間企業の会計では費用処理が一般的とされ、土地にかかる金利について費用処理とされているが、構築物にかかる金利については両論併記とされている。

あと4回目には、建設仮勘定の金利は資産に参入されるようだが、構築物の金利について両論併記、と第2回目の議論と矛盾しているように思うんです。

それから、5回目になりますと、今度構築物にかかる金利については、建設中金利を原価に参入というふうになりまして、両論併記だったところが原価に参入することになったわけですが、どのような御議論があったというような経緯になったのかということをお説明いただけたらと思います。

最後の1点ですけれども、この最後の5ページ目に、費用収益対応の原則が建中金利の原価参入の理由として挙げられているようなんですけれども、公団が通行料金を決めるときに金利を費用に計算しているかということ

でしょうか。

妹尾理事　そうです。

川本委員　そうであれば、料金設定の際に金利分を費用として計上していることと、金利を資産の原価に参入するということは、私は無関係のように思うんですけども、それについて御見解を伺いたいと思います。ちょっと細かい点で申し訳ないんですけども。もし今日御説明、全部ができなければ。

田中委員長代理　あとでペーパーでもらってもいいし、まずは簡単にお聞きしましょう。

妹尾理事　御質問いただきましたので、今お答えできる範囲でお答えいたします。

まず、再調達価格とすることについては、財務諸表検討委員会の委員さんの全員の一致でしょうかという御質問については、最終的には全員とも異論がございませんでした。

田中委員長代理　最終的には何ですか。

妹尾理事　最終的には異論はございませんでした。そういう意味で、こういう考え方もあるというような、再調達価格じゃない考え方もあるというような御意見はありましたが、最終的には異論がなくまとまったように記憶しております。

減損会計の話ですが、減損会計につきましては、これは当初から話題としてどのように扱うかと、減損会計の適用をどのようにするかという話は、話として何回か出ました。私の記憶では、それは今後の基本的な財務諸表をつくって、そしてあとは減損会計の取り扱いをどうするかというような議論をしてはどうかという当たりで、現在の議論はとどまっているように記憶しております。

3番目の標準的単金、この計算の期間、手法とかの御質問ですが、私は今、正確にはお答えできませんが、勿論標準的単金ですから原価、すなわち細かい契約の明細、それがあつた期間、すなわち通常では3年とか5年とか、道路公団ではそれぞれの文章につきまして保存期間がございますのが、それが過ぎますと文書整理しなければいけないわけですから、そういうわけで保存期間内で現在きちっと明細まで書類がある期間の工事から標準的単金を、どういうふうな手法で計算するかと。これは、1例で申し上げますと、私も正確ではないんですけど、同じトンネルにいたしましても、その岩質といいますが、勿論本口だけでなく避難口もあれば調査口もあれば、それは全部別にですね。それから、トンネルの岩盤の質とか、施工方法とか、そういうことをいろいろと含めて、必要なタイプに分けて、そういう意味では相当細分化して標準的単金を計算するというところで考えております。

次の公認会計士の簡略な方法というのは、これは代表的な例としましては、例えば資産、こういう例を申し上げるのがいいかどうかあれですが、例えば道路の脇の排水溝とか、そういうようなものについては、価格も比較的低いものですから、そういうものについては棚卸しは、今回の6月に公表するケースの中では棚卸しはしないで、管理用台帳に載っている数値をもって数量とするとか、そういうようなことが、公認会計士の先生からはそれも注記すると、先ほどの説明で申し上げましたが、簡便な方法を取ったものについては、細かくその発表ごとに注記することを前提に、それはしようがないだろうと、それは時間の制約があるからねというようなことで、代表例を申し上げればそのようなことでございます。

それから、補償費につきましては、先ほど資料で御説明申し上げましたけれども、これは今、財務諸表検討委員会の審議録でいろいろと議論があつたというか、これは委員会での議論というのは、一つひとつ会計の議論でございますから、全体の一般のいわゆるゴーイング・コンサーンの通常の企業会計の会計だけではございませんので、今回のように民営化とか、それから今までの公会的にはどうかとか、非常に会計全般の、通常使われているものではなく、会計学全般の観点からどういうふうに判断するかということで御議論いただきましたので、一回一回ここで結論づけるということではございません。それはこの審議録の一応上の頭にも点線で囲って書いてございますが、各回の議論はそれぞれ議論をして、ただそこでこの議論が例えば補償費とか建築費とか、たしか2回目で1回議論しましたけれども、それで終わりということではなくて、またほかの項目などをいろいろと議論している段階で、またそれを見直すことはあるという、何というかトータルな観点でいつも見て、それぞれの議論し直して議論を進めていると。

川本委員 そうしますと、結論は出ていないということですか。

妹尾理事 結論は今のところ出てございません。

川本委員 補償費についても、出ていないということですか。これは、書いてあることは結論としてお聞きしていたのですけれども、今おっしゃっていることとちょっと違うように。

妹尾理事 この議事録はそういう性格のもので、1回ごとの議事録は、ここで2回目に建中金利についてこうではないかと、それで終わりではございません。まだその後も議論されておりますということで、建中金利について申し上げましたらば、一番最後の5回目に先ほど資料で説明したような内容でいいだろうということで、全委員の依存なく先ほど資料で御説明申し上げた内容、建中金利については費用収益対応の原則に基づいて原価参入するというので自然だねということで御了解をいただいております。

川本委員 そうすると、会計の先生方全員がこれについて御納得なされたということですか。

妹尾理事 はい、今のところそういうことでございます。

川本委員 わかりました。

妹尾理事 補償費についても、左様でございます。

猪瀬委員 これ大事なんだけど、もっと詳しい議事録と、それからさっきのコスト縮減のときに、例えばインターチェンジがぐるっと回っているのを菱形にするとか、それと同じようにポンチ絵を幾つかつくってもらいながら、これはどうですか、これはどうですかとやった方がいいと思うので、次回にその用意をしてもらった方がいいんじゃないですか。

田中委員長代理 今そういう要求が出ましたけれども、それに対してお答え。

妹尾理事 今、各委員の先生にチェックしていただいた議事録は今お手元にお配りしたものがございません。そういう御要望があれば、また委員長ほか各委員の先生等に御相談申し上げたいと思います。

川本委員 もう一つお願いを、そうしましたら議論の経過がわかるものですね。これですと結論とか、どなたがこういうふうにおっしゃったのかわかりませんので。

妹尾理事 私どもとしては、これは1回ごとにまとめましたので、議論の経過がわかるものだと。

川本委員 今、猪瀬さんがおっしゃったのは、もっと詳しい議事録を委員会として御提出をお願いしたいということで、今、委員長代理もそうおっしゃったと思いますのですが。

妹尾理事 はい。

田中委員長代理 なお、今の財務の関係について、今の御議論のほかに見落とししたところがあれば、次回のために早く資料要求を事務局の方にしてください。追加的な御質問があると思います、急いでごらんになっているから、ゆっくり見ればまだこういうことが聞きたいということもあるかもわからないので、その点は妹尾さん、お願いいたします。

妹尾理事 はい。

田中委員長代理 それでは、質問を続けてください。

猪瀬委員 時間がないので少し急ぎたいんですが、コスト縮減計画で、猪瀬直樹委員提出資料というのがあるんですけど、ちょっとお手元に出していただきたいんですが、藤井総裁が顧客に対するサービスが最大であるというふうにおっしゃいましたけれども、顧客に対する最大のサービスというのは、高い非常電話をつくって、体の不自由な人にまですべて提供するという、もちろん体の不自由な人にいるんなら提供をしなければいけないんですが、それが最大のサービスではなくて、やはり通行料金を下げていくということが最大のサービスでありまして、それがコスト縮減と結び付いてきて、お客さんはできるだけ安い通行料で高速道路を利用したいと、これがお客さんの気持ちです。

それで、猪瀬直樹委員提出資料(参考資料)をごらんいただきたいんですが、つまりせっかく顧客に対する最大のサービスということであれば、このトラック協会の広告の写真がありますけれども、高速道路にお客さんが乗っていない。一般道は非常に混雑している。これを、つまり道路公団のアイデンティティーは何かといえば、

できるだけ車に乗ってもらいたいということですね。これがそうじゃない現状を写している写真ですが、次にめくっていただきまして、ETC、これも後で問題提起しますが、ETCも顧客に対してのサービスという意味で、これは別の問題提起でして、これはETCにこだわり過ぎて、料金とETCを結び付け過ぎるんです。

それはちょっと置きまして、次に『輸送経済新聞』のところの見出しだけでいいです。一番上の見出し、「夜間半額値下げは可能」の右側に「使われない高速道とはなんぞや」という見出しがあります。

更にめくりましょう。これは『山陽新聞』ですけれども、下の方に地図がありますね。これは淡路島の地図なんですけれども、下から3段目の段の一番後ろから2行目、ルート全線の大型車の片道通行料は現在1万円、トラックですけれどもね。淡路 - 淡路島南インター間を一般道に変更すれば7,250円、3,000円近く浮く、業界では「中抜き」と呼ばれる手法だと、つまり橋は渡らなきゃならないけれども、淡路島のところは節約するために一般道を走ると、ということであれば何のため淡路島に高速道路があるかさっぱりわからないになってしまうわけです。これは最初のトラック協会の絵と同じですが、せっかく高速道路がありながら一般道を走っている。この現状を何とかしなければいけないということで、コスト削減と非常に関係があるから今日提出するんですが、はっきりした御回答をいただきたいんですけども、猪瀬直樹委員提出資料を読むので見ていただきたい。

質問事項。

料金値下げに向けた取り組みについて。

料金値下げに対する国交省の考え方、もちろんこれは道路公団も含めてですが、取り組みについて説明いただきたい。

当委員会意見書では「国民にとって大きな負担となっている高額な通行料金は、採算性を無視した野放図な建設が原因である。非効率で無制限な建設のあり方が改められ、その結果として高止まりしている通行料金が引き下げられることこそ、国民が今回の改革に期待している成果」として「実情に応じた弾力的な引き下げ策を講じて、平均で一割の通行料金引き下げを民営化と同時に実現する」ことを提起している。

ということで、平均一割ということは、意見書の中でも本四は半額であったり、アクアラインが半額であったり、あるいは夜間が半額であったり、あるいは北海道の宗男さんがつくった道路があるんですけども、その道東自動車道とか、そういうところの、一度石原伸晃大臣が車より熊が多いと、多いと言ったら失言ですが、多いように見えてしまうほど走ってない道路があると、その横を一般国道が制限速度60キロでどんどんみんな走っていると、そして高速道路の方は暫定2車線ですから制限速度70キロ、みんな乗らないということで、質問書の一番後ろの横書きの紙を見ていただきます。一番下の通行台数1万台以下の高速道路・一般有料道路の例というふうに挙げてありますが、一番下ですけれども、これは北海道の道東自動車道ですが、千歳恵庭JCT～夕張までの区間が2,100円取られる。それから、道東自動車道、十勝清水～池田までが1,600円取られる。これは平行する一般道の方にみんな逃げてしまっているというのが実情ですが、ほかにも幾つかこの上に事例を挙げてありますけれども、そういうことであれば国土交通省と日本道路公団はETCについての実験だけやったりとか、いろいろしています。こういうところにきちんと値段をかなり下げた実験をしていただきたいと、そうしたら交通量がどれくらい増えるか増えないか、これをやっていただきたいというのが意見書の趣旨に沿った話ですから。

次のページめくりますが、本四の1割値下げというのも意見書では5割値下げと言っているんですが、今、地元出資の問題で、意見書では15年延長ですが、国交省は10年延長とおっしゃっていますが、地元出資の延長だけ言われていて、地元の自治体が反発していますが、これは意見書としては半額にするから地元出資を延長してくれと言っているわけですが、1割値下げとか、2割値下げで地元出資延長というのはいやだということにもなってくるわけでありまして、この場合にも、その料金の在り方についてのきちんとした実験をしてほしいんです。

この本四の1割値下げについて、もう一つはっきりしておきたいのは、この前、ETCを使うと、四十数%の値下げだと言っていましたけれども、そもそもそれは実際には使われていない基本料金を前提にしているわけですから、現在の料金から41%値下げではないんですね。それも含めてはっきりわからないので、きちんとした料金の引き下げに伴う交通量の変化というものをきちんと観察できるような実験をしていただきたい。値下げによ

る交通量の変化というのは、例えば、半額にするなら競合するフェリー料金と同額以下に設定するなりして、そして、その交通量の伸び率がどのくらいなのかとか、それをきちんと確認していただきたいということです。これはアクアラインも同じです。

アクアラインの値下げについても、4,000 円ということが3,000 円にとりあえずなっていて、また、いずれ4,000 円に上がるという話がありますけれども、これも社会実験をきちんとしていただきたい。

昨年、7月19日から現在までの間の社会実験の結果を説明をしていただきたいわけですが、やっているというんですが、どういうふうになったのか、通行量の変化、収入の変化、価格弾性値はどうであったか、これをきちんと出していただきたい。

それから、一番下の方に書いてある夜間料金の値下げ、これも意見書では半額値下げと言っていますが、これもきちんとした実験をしていただきたい。

次のページめくります、3ページ目です。上から2行目だけちょっと読みます。

「・夜間割引の効果を測るために何力所か路線区間を選ぶとしたら、どのような路線区間が適切か国交省の考え方を示してほしい。その際、適切な路線区間の選定条件を具体的に列挙してほしい。その際の参考資料として、全路線区間ごとの夜間通行量」、夜間の定義というのを23時から朝の5時までとしたりするとして、その時間帯の1日平均通行台数、路線区間は道路公団の年報で記載しているレベルでよい、そういうものをきちんと出して、料金収入のリストを提示していただきたいと、夜間通行量と料金収入のリストを提出していただきたい。ここに幾つか書いてありますけれども、具体的なものを出してもらいたい。

更に、次の見出しで、「通行量の少ない路線の値下げについて」、これは先ほど言った鈴木宗男さんのつくったというと語弊がありますが、言われているところのそういう道路なら道路の具体的な通行料金を3割下げると、1万台以下では、こういうことを意見書では言っておりますので、そういう実験をやっていただきたい。そういうことで、今急いで申し上げましたが、まず、それについての確認をしていただきたい。

それから、ついでに4枚目の紙だけで一言だけ言わせていただきますが、扇大臣の民間企業経験者の登用ということ先ほど1人とか2人とか、それから非常勤であるとかという御説明がありましたが、これは意見書では、そうではないということをお願いしているわけですが、それについてどうするのか。

それから、ファミリー企業の改革チームの取り組みというのを具体的にもう少しわかるようにしていただきたい。特に、一番最後のまるポツで、二財団の資産は1,119 億円であると、そのうち300 億円を「通行者に還元」と云々かんぬんというふうな扇大臣の発言がありましたけれども、1,119 億円という資産はどのような形で計算されたものなのか、その計算根拠も明らかにしていただきたいということです。

ここにあと幾つか書きましたが、話はまた元に戻りますけれども、今、道路局次長と、道路公団総裁がいらっしゃる、あるいは各公団の担当の方がいらっしゃる、本四の方もいらっしゃるので、この辺りをもう少し明らかにしていただきたいんですが、要するに、コスト縮減というのは何のためにやるか、コスト縮減というのはできるだけ利用者に、つまり、通行料金を安く還元するためにやるわけでありまして、もちろん、一定の建設が必要であると、いずれにしるだけでも、お客さんの最大のサービスだというふうに総裁はおっしゃったので、最大のサービスというのは、できるだけお客さんが安い料金で高速道路を利用できることです。

しかも、同時に、使われていない高速道路、せっかくつくったのに、何のためにつくったのかもったいない。つくったもの、投資したのものについてはちゃんと回収できるような最大限の努力をする、これについて今、藤井総裁と榊次長にお訊ねしたいと思います。

田中委員長代理 ちょっとお答えになる前に、今の猪瀬さんの関連で、追加的なことがあれば併せて質問してください。

大宅委員 ファミリー企業のところなんですけど、お金がたまっていると、利益を蓄積していると書いてありますけれども、その剰余金を利用者への還元と書いてあるんですけども、この筋が違っていると私は思うんです。要するにやり過ぎというか、不当にたまっているわけ、猪瀬さんがどうしてその千億何億たまったかという話は同じ

ことだと思っただけでも、そのお金をどう見ても無理やりE T C車載器の普及促進とか、クレジットカードを持っていない人のためのシステムをつくるか、無理やり何か使い方を考えているみたいな、それはやはり本末転倒だというふうに思います。

田中委員長代理 ほかに何かございますか、もしなければ榊さんから。

榊次長 まず、道路料金の割引という観点でございますけれども、私どもの方としては、平成15年度の予算の政府原案におきまして、料金割引の社会実験の予算を盛り込んでおります。基本的には、高速自動車国道におきます長距離割引につきまして、先ほども遠距離の低減をやっていると申し上げましたけれども、それを更に少し立てるといいですか、カーブをきつくするといったような長距離割引の社会実験をやりたいと思っております。それから、夜間割引については、首都高、阪高について、これも社会実験という形で実施をしてみたいと思っております。

それから、猪瀬委員の御指摘のような、地方におけるところについては、地方公共団体から提案をいただいて、地方からの提案型の社会実験という形で、それぞれの地域における環境改善なり渋滞緩和といったようなニーズに対応した形の社会実験をやりたいというふうに思っております。

基本的には、採算性の確保も図りながらやるということでございますので、例えば、地方については、地方公共団体からの負担もいただきながらやるということになるということで、これについては、予算が成立次第、公募を行いまして、具体の路線を選定するという形でやっていきたいと思っておりますので、猪瀬委員の先ほどの、何かありましたけれども、どのような路線の選定要件で決めていくかというよりも、むしろ地方の方からの具体の提案という形を受けてやっていきたいというふうに思っているところであります。

それから、本四の方についてお話がございましたけれども、一応、地方の追加出資10年間延長ということで私どもは考えておまして、実は、何の手当もなければ、今年の4月1日からは、現在の料金よりも高い基本料金に戻るということでもございました。それを引き下げるということで、今の料金というのは、基本料金の2割引きということでもございましたので、更に1割引きをいたしまして、基本料金から見ますと72%、要するに、28%引きということにしたいと思っております。

E T C車については、更に現行の特別料金の15%引きを割引くということでもございますので、基本料金をベースにいたしますと、0.68でございます。それから、E T Cの前払い割引きを併用いたしますと、基本料金の0.59ということでもございますので、41%引きになるのではないかと思います。

猪瀬委員 ちょっとお話し中、大変恐縮ですが、基本料金というのは、今まで実施されましたか。基本料金というのは、現行特別料金が実質基本料金であって、公団の言う基本料金なんというのは本当はないんですよ。つまり、本四の方がいらっしゃるからちょっとはつきりさせていただきますが、基本料金、基本料金と、今E T Cを使うと、まるで半分になってしまうような話に聞こえるんですけども、基本料金というのは、実施されたんですか。

金井課長 5年前までは基本料金になります。

猪瀬委員 どれぐらいだか。全く基本料金を実施されていない橋もありますよね。

金井課長 往復割引はいろいろありました。

猪瀬委員 そうではなくて、基本料金というのは、勝手に名前を付けた料金であって、実際に実施されている料金は、現行特別料金とかいう変な名前のもが実際にはずっと実質的な基本の料金になっていたわけですね。

村田本四公団理事 瀬戸大橋と因島とか、大鳴門の部分供用の時期でございますが、そのときは、基本料金ということでやっております。

猪瀬委員 部分供用でしょう。

村田理事 瀬戸大橋は全体でございます。昭和63年でございますので。

猪瀬委員 だけど、結局それは高過ぎて。

村田理事 ですから、基本料金の使われ方はどうかということに対しましては、使われたことがあるというこ

とです。

猪瀬委員 ちょっとだけ使われたことがあるんですか。

村田理事 ちょっとといいますか、63年から平成9年までですから、まあまあ。

猪瀬委員 橋が大体みんな出そろったときには、出そろった時点では、基本料金というのはなかったんです。

村田理事 明石海峡大橋が供用しましたときから基本料金ははずれております。

猪瀬委員 ということは、基本料金という言い方でごまかさないでほしいんですよ、これは。現行特別料金なんという名前を付けているけれども、これが実質的な基本料金でしょう。基本料金で過去にうんと高い値段のものがあったというのも基本料金、基本料金と言っているから、それに対して何%割引、何%割引というと、あたかもETC使ったら半額になるような幻想を与えるわけでありまして、もともとこの特別料金が実質的な料金であったわけでありまして。

榊次長 それは、猪瀬委員の見解でございます。私どもとしては、料金認可する以上、基本料金は基本料金だというふうには思っておるところであります。更に、今回、猪瀬委員の言う、現行料金の1割引きの料金でやりますよと言ったところ、旅客船協会とか、そういうところから、料金引き下げをやると、私どもの会社の経営が苦しくなるので、何らかの補償措置をしろという話まで出ておりまして、そういう意味では、私どもとしては、きちとした形での割引、要するに、採算が取れる範囲内というのと、説明がつく範囲内でやっていくということにいたしましたところでございます。

猪瀬委員 それは、船の会社のことが大事なのか、国民が大事なのかどっちなんですか。

榊次長 私が申し上げているのは、そういうどちらが大事ということではなくて、現行料金の1割引きをすると、一般車について1割引きをするというですら、そういう問題が出てきているということで、大変な調整が要するような話であるということをお願いしておきます。

猪瀬委員 調整はともかく、それではコスト削減を30%管理費についてやると、それから技術的なコストでは20%やると、これはいろいろな調整の結果できるわけです。ですから、これは実現できるのであれば、実はもっと私は削減すべきだと思うけれども、とりあえず、そういうコスト削減をきちんとやるということであれば、料金の問題も意見書を反映させていただきたいんです。

つまり、意見書を反映してコスト削減が決まった、そうであれば、料金についてもきちんと意見書を反映していなければしょうがないわけです。これは、つまり意見書というのは連続性のある一体の考え方でありまして、ここだけわかりました。ここはだめですというものではないわけです。

榊次長 基本は、有料道路ですので、採算は取れるということが原則だと私どもとしては思っております。

猪瀬委員 社会的実験ですからね。つまり、今、北海道の車がほとんど走っていない高速道路があると、そこに一定の金額を下げたら、どれだけお客さんが帰ってくるか、その場合の収入と今まで放置しているときの収入とどちらが得するのか損するのか、そういう実験をしてもらいたいと言っているわけです。

榊次長 それは、15年度予算で予算を対応しているもので、これから公募型ではありますが、やっていきたいというふうには思っております。なお、申し上げますと、本四公団については、1年後にその実績を踏まえたというふうには思っておりまして、その見直しを行った上でどうなるかということ踏まえた上で改めて検討したいというふうには思っているところであります。

猪瀬委員 全部路線についてやれと言っているわけではないんですね。

榊次長 本四についてはそういうことだということです。

猪瀬委員 だから、日本中の路線を変えろと言っているわけではないから、民営化までの間に、重点的にわかりやすい1つの事例をつくってみたらどうですかと言っているわけです。

榊次長 したがって、それは少なくとも、私どもの思う範囲内では、料金を下げると減収になる可能性が非常に高いものですから、その減収負担をだれがするかということも踏まえた上でないとはだめだということでございますので、それは公共団体と国とで、その部分、減収負担をするというようなスタンスでの社会実験をや

りたいということを申し上げているわけです。

したがって、おっしゃるような形で、そういう意味では社会実験という実験がなされるということですよ。

猪瀬委員 それはちょっとおかしいんじゃないですか。つまり、税金でやれなんて言っていないわけですから、現在の道路公団の収入の中で、それこそそちら道路公団はプール制なわけですから、北海道の一部の収入が減っても、どこかの東名でカバーするわけですから、それは全然意味が違いますよね。つまり、本四の場合には、地元出資の問題が絡んできますから、いろいろな問題が出てくるけれども、例えば、北海道のその一部の路線について、実験をするときに、道路公団はプール制ですね。その部分がちょっと減ったと言っても全然関係ないですし、今の御答弁は、御答弁になっていないです。

では、総裁に聞きます。総裁いかがですか。

藤井総裁 今、道路局次長から15年度の社会実験を含めて、御説明がありました。この割引という料金の問題と割引きという問題、これはやはり先生方が御指摘なさったのは、我々も前からそういう意識でもっておりましたから、今の高速道路が安いなんてだれも思っておりません。勿論、もう限界に来ている。では、これをどうしたら安くしていけるかなということを日ごろから考えているところで、今回の国費をなくして、自前で考えていったらどうなるんだという1つの大きな変革が出てきたわけです。

その中で、私どもが今、内部でも検討しておりますのは、今、我々の収入のうち約2割、本来全部何もなければ取れるんだけれども、2割分の収入は全部割引きとして安くしております。それは別の制度と長距離割引、それからハイウェイ・カードというよう形の割引方式を取ってそういうことが出ているわけです。

別ですと、3割も安い状態で御利用いただいているお客さんもいるわけです。しかし、これから民営化する中で、本当に今までのそういう割引の仕組みだけでいいのかと、不満が出るぞと。では、どういう割引を考えていったらいいかと、今回、夜間という時間帯での割引というものの考え方、それから、交通量が少ないところにおける割引の在り方、今までは、車種という車のグループ、利用の形態から来る割引の在り方で今までの別の制度などが出てきたわけですが、長距離という議論で15年度、1つの社会実験をいけます。そういったいろいろな割引の考え方を今整理をして、私ども研究委員会というのをつくって、内部に料金問題、あるいは交通経済問題の専門家の藤井弥太郎先生とか、その他の方々集まって、基本論からもう一回整理してみてくださいと、今までの割引が正しいのではなくて、今までの割引に加えているいろいろな要望が出ているのをどうやって満足させながら全体の採算という、収入をできるだけ減らさないようにしていく割引のやり方はどうするのがいいか。

そのときに、例えば、ポイント制度とか、飛行機などでやっているいろいろなそういうやり方も提案されております。だから、そういったものを全部横並びにして、我々は今後考えていきたいと思っておりますが、その際に、まず先ほど榊次長がおっしゃったように、そうは言うけれども、例えばアクアラインは2割に下げた。何がということは、実験がどんどん増えていきますと、トータル収入が減ってまいります。そうすると、非常につらうございますから、国と一緒に、その目減り分をどうやって目減りしないようにしながら、どういうものが一番割引のやり方として国民にフィットするか。ロードプライシングという大都市周辺の利用者に対する値下げの在り方というのは、これから議論していく1つのテーマなんです。いろいろな問題が全部ばらばらで入ってきているのを、全部やっていきたいと思っております。

猪瀬委員 藤井総裁、ちょっと御発言中あれですが、今おっしゃったことであれば、例えばアクアラインの4,000円を3,000円にしたときの実験結果のデータがどうなっているのか、それをきちんと出していただきたい。それから、今、夜間とかいろんな割引がある、その実験結果のきちんとしたデータを出してください。そして、おっしゃるようなことについて確認させていただきたいということ。

それから、本当に道路公団の方が高速道路を愛しているならば、本当に好きでこの仕事をやっているのなら、自分がつくったものにお客さんが乗っていないというのは、心が痛むはずなんです。先ほどトラック協会でそういう絵がありましたけれども、ああいう状態が各地で起きているわけです。本当に地方の通行量が少ない高速道路はほとんど走っていない、一般道を走っている、これはものすごく心が痛いはずなんです。自分でつくった作品ですから、その作品が利用されていないということは、ものすごく痛むはずなんです。ですから、私は当たり前のことを問題提起しているわけだし、意見書でそれがきちんと提起されているわけだから、それを確認しているわけで、コスト縮減の問題も、結局は意見書が出てきてから、初めて取り組んでくれたわけです、ファミリー企業問題もです。これもきちんと取り組んでもらいたいです。

つまり、全体の総収入は減るとおっしゃるけれども、これも本当に通行量が少ないところを割引して、半額なら半額、3割なら3割にして引いてもそんなに大きな収入の変化はないと思いますから、そういうことを申し上げているんです。そこのところはきちんと大胆にやらないと、要するに、どうやったら民営化でたくさんお金が取れるようになるか、安い通行料金でより収入を増やすことができるようになるかということができませんよ、今、そういうものをやっていかないと。

これについてはもう一度お答え願いたい。

藤井総裁 いずれにいたしましても、そういう幾つかの社会実験をやらせていただいておりますし、国土省と一緒にやらせていただいておりますし、その成果がまだ短い区間でしか出ていないのもあれば、1年ぐらい出てきたものもありますので、それは整理して御説明はしたいと思っておりますし、そういう中で、要はいろんな割引に対するポイントがあると、それをどういうふうにしていくかというもう一つ根っこの議論を私どもとしてはしながら最終的に国土省と一緒にやって、ユーザーに対して少しでも負担がかからないようなネットワークづくりをしていくかということになるんじゃないかと思っております。

田中委員長代理 御説明中ですが、時間が相当押しておりますので、猪瀬さんが先ほど質問した中で、どうしても間に合わないものは、資料として御提出いただくこととなりますが、今言っておきたいこと、前の席におられることもさることながら、今日、御出席の後ろに座っている方で言っておきたいことがあれば是非おっしゃってください。

いずれにしても、まだ追加質問だとか、追加資料の要求はあると思っておりますので、それはまた別途お願いすると、差し当たりこれだけは言っておきたいということはございますか。

村田理事 一言済みません。

田中委員長代理 どうぞ。

村田理事 猪瀬委員から。

田中委員長代理 どなたかということをおっしゃってください。

村田理事 本州四国連絡橋公団の理事の村田でございます。

山陽新聞の淡路島の中抜きという話が出たんですが、現在、直通で四国側があるいは本州側から直通で完全に渡っている車というのはとらえられます。大体今のところ1万700～1万800台という大台になっておりますが、確かに中抜きはあるんです。私どもも存在を認識しておりますが、

猪瀬委員 これは悲しいことですね。

村田理事 その数は、直通でいっているのが1万700～1万800あるんですが、中抜きしている車は大体1,000～1,500ぐらいです。ですから、大半が中抜きしているという誤解だけはしないでいただきたい。そういうことでございます。よろしく申し上げます。

猪瀬委員 中抜きということがありますが、そちら側でも恥かしいと思わないと、民間のトラックの会社はみんなぎりぎりのコストでやっているわですから、わざわざ目の前に高速道路があるのに降りて走る、その運転手のせつなさを感じないと。

田中委員長代理 榊さんどうぞ。

榊次長 アクアラインですけれども、昨年7月から始めて今年3月いっぱいという時系になっていまして、1年間という形になっていないので、7月まで伸ばしまして、1年間の社会実験をするということにしたいと思っております。

猪瀬委員 それはそれで1年間のデータを取るのも必要ですが、現時点でも比較はできると思いますが。

金井課長 済みません、アクアラインですが、ETCを2線にした当初は交通量が10%ぐらい増えましたが、その後減り続けまして、現時点、ここ数か月は1年前よりも交通量が減ってしまっているという状況になっておりまして、当初は非常に下げたことで人気が出ただけけれども、リピーターが少ないとか、景気が悪いとか、いろんな状況があると思いますので、その辺を含めて今詳細に分析をさせていただいておりますので、途中経過でまた御報告できると思います。

もう一点、トラック協の写真でございますが、若干不本意でありまして、圏央道は2万~2万5,000台走っております。隣の229号は約三万台走っております。ほぼ対等の交通量で走っておりますが、たまたま信号で止まったとか、そういうときに写真を撮ればこういうこともあるかなと思っております。

猪瀬委員 大体それは対等であってはいけなわけだよ。

今、ETCと言ったけれども、つまり料金の引き下げの問題を全部ETCに引っかけてくるわけであって、このETC問題は、委員会の意見書ではETCに料金を引っかけるようには書いていないんです。ETCはワン・オブ・ゼムの選択の1つでありまして、料金値下げというものでETCを全部引っかけてくるというやり方は、明らかにおかしいです。

金井課長 今回の公募型の社会実験は、すべて地域のニーズに応じて、地域からの提案というスキームでやらせていただいております。

大宅委員 ETCも問題あるんですが、ハイウェイカードがなくなりましたね、5万が5万8,000分でしたか、それが今度それと同じように前払いすれば安くなると。

ところが、領収書が出ないんです。だから、私の友人は運送屋なんです、領収書が出せないわけです。領収書は8,000円引いた分しか出ないわけです。8,000円でも浮かせるという形で経営をしていて、領収書がないと、一斉に全部ETCを付けようかと、ゴーと言った途端にそれがだめだということがわかってみんなやめたという話なんです。

だから、もともと割引のない値段の領収書というのは今の段階では出ないわけです。

田中委員長代理 その点だけについて、どなたか答えてください。

山本理事 今の御質問でございますけれども、大きなトラック業者とか、そういうようなものは会社の中には、当然領収書を発行するものがあります。したがって、1台1台の車に対して領収書が出ないという格好になっておるところでございます。

大宅委員 ETCで、もし領収書が要るんだったら、ETC/一般というところに行って、止めてもらうんだと、それだと何のためにETCを付けたのか意味が全然ないわけです。

山本理事 通行した実績につきましては、インターネットあるいはいろんなホームページなんかでも出しておるところでございます。

大宅委員 だから、そうすると割引された金額の領収書しか出ないわけです。実際に払った金額だけなんです。今までのハイカだったら5万8,000円分の、わかりますか、そのぐらいのことを考えて運送屋さんはやっているんです。

山本理事 一般の人は、そこまで考えてと。

大宅委員 みんな利用者の懐ということは一切考えないで運営していらっしゃる。

山本理事 その辺はまた検討させていただきます。

猪瀬委員 先ほどの資料で、日本のETCはだめだという記事がありますが、日本では、例えばスイカとか、パスネットとか非常にうまくいっているわけです。やっているところは民営化しているところですから。

ところが、何で日本のETCは、つまりアメリカよりもスイカとかパスネットは進んでいるのに、ETCはアメリカより後れているわけです。後れているというのは、中身的にレベルがです。

田中委員長代理 猪瀬さんね、その問題は、来月の15日やりましょう。皆さん読んでおいてください。

それで、時間が相当押してきましたので、是非今日聞いておきたいということが追加的にあればおっしゃってください。

川本さん、どうぞ。

川本委員 1つだけ、藤井総裁にお尋ねしたいと思います。

資料の3でいただいております、分割に向けての対応の13ページでございますけれども、開いていただけましたか。資料の大きい方の資料要求についての答えです。分割に対しての事務的な準備状況をお尋ね申し上げたんですけれども「公団としては、政府の方針の具体化を踏まえて、国土交通省の指導のもと、適切に対処していきたいと考えている」というふうにお書きになっておられる。お役所の言葉で、これは全く何も考えていないというふうに解釈できるのかなと思いますけれども、これについて今後の御予定とか、御見解とか、何らかについて御意見をいただければと思います。

藤井総裁 道路公団は、いい悪いではなくて、現実に国の政府の機関の一員でございます。したがって、政府の機関の一員である道路公団という組織をどうしていくかということ、そこで働いている人間が、いろんなことを考えながら準備したり、努力したりすることはあり得るわけですが、基本的な考え方としては、やはり国の方針がまず前提にあって、それに基づいて国土交通省として、今、道路公団の監督権限を持っているのは国土交通省ですから、その指導の下に我々是对処していくと、その根っこが、まだ決まっていないと言うか、これから議論されていくことでございますので、そのためにいろんな採算の状況がどうだとか、収入がどうだとか、割引がどうだとか、あるいは現在でき上がっているところにあとどのぐらい金がかかるかとか、そういった議論するときのベースになるデータと言うか、資料は我々は常に用意するべく努力をしておりますけれども、その判断はこの2行の中に私どもの思いが入っているというふうに御理解いただきたいと思います。

大宅委員 そうしますと、御方針は国で決められるということですが、実務レベルでの準備作業は進められるという理解でよろしゅうございますでしょうか。

藤井総裁 いえ、方針が決まらなければ、実務レベルとしてどういう議論をしていいかわかりません。

ただ問題は、採算から言って、今、ネットワーク、プール制でやっているわけですから、そのプール制がもしつぶれたらだれがその責任をとるかと言えば、今の段階では国しかありません。しかも、その前提には高い高速料金をお払いいただきながらどうにもならなくなると、こういうことでございますから、前にも申し上げましたが、四国などは今の料金よりか、3倍とか4倍の料金をいただかなければ四国だけの単独ではできないというのが現実です。そんなことは全くあり得ないことです。

ですから、そういうのを考えて、基本的なデータをまず用意して、それを整理し、常に一番新しいものにしなから、どういうことをやるかという、我々はまず収入を増やすと、要するに高速道路をやる会社の収入を増やす、これが関連法人の問題であり、あるいはコストの問題であり、そういうことでまず収入を増やす、無駄をなくす、そういうことに真っ先に手がけて私どもはやらせていただいていると。

しかも、それを今後考えていくときに、やはりそうは言うけれども、今までの私を含めて公団の職員、国の国家公務員等の視点からのものの考え方だけではなくて、民間の感覚を入れて、いろいろと指導してもらおうと、これが民間から経営者として来ていただくということでございますから、できることから今やらせていただいていると、こういうふうに御理解いただければと思います。

田中委員長代理 まだまだ、御説明したい方も、質問する方もいろいろあるうかと思いますが、もう既に20分超過しております。

猪瀬委員 田中さん、一言だけ、メインテーマについて。

田中委員長代理 あなたの言っていることで答えていないのがあるから。

猪瀬委員 つまり、民営化委員会の意見書としては、できるだけコストを削減しろと言いました。そして、今日、国土交通省が発表したことによれば、日本道路公団は19.2%のコスト削減をすると、そういうことでありますが、しかしながら一般有料道路は5.8%であり、首都高速道路公団は8%、阪神高速道路8%、本四は12.2%と、トータルで言うと17.5%になって後退してしまうんです。ですから、あのときに4兆円ぐらい削減できると、これは当時の委員会の議論で、日本道路公団だけで4兆円ぐらい削減できるという話でしたから、これだとまだまだコスト削減が足りないというふうに思われるわけです。

つまり、あのときに田中さんは覚えていると思うんですけども2割だと、日本道路公団だけで4兆だという話でした。これが全体で4兆になっていまして、少しごまかしがあるなと思っているんです。ここのところは委員会としてより一層のコスト削減を求めるということを国交省並びに各公団にもう一度要請したいということを確認するのはどうでしょうか。

田中委員長代理 それについて我々はいいいと思いますけれども、皆さん、それに対して何か御説明があった上で判断すればいいんじゃないですか。

金井課長 本四はもう事業がありませんので難しいところがあります。首都高、阪高につきましては、御承知のとおり都市内の非常に厳しい状況で、ほとんど今は地下しかやっております。ですから、JHのように地元の協力を得て、構造をずばっと変えてしまうとか、そういうことは今までの地元説明の状況であるとか、そういったものを考えると非常に困難なところがありますので、JHの高速で出しているほどの数値を出すのは、物理的にも地元の対策上も難しいと思いますが、例えば、日本のシールドの単価が高いのではないかとか、いろんなことが今まで言われていることがございます。そういったところを踏まえて、またいろいろ勉強はさせていただきたいと思っておりますが、すぐに答えが出るかどうかはわからないところもございますが、努力はさせていただきたいと思っております。

猪瀬委員 ただ、我々としてはあくまでも要請するということで。

田中委員長代理 猪瀬さんの提案に対して、松田さん何か。

松田委員 いいと思いますけれども、特に今日申し訳なかったのは、本四は別にして2つの公団からいろいろな内容を時間がなくて聞かせてもらえなかったんです。これはこちらの責任ですけども、だから同じレベルでおやりになっているのか、それともレベルが全く違うのか、あるいは質がさっきのようにトンネルにあるから全然違うんだとおっしゃるのか、そこのところだけは次回にでもはっきりさせておいた方がいいと思います。

田中委員長代理 今の猪瀬さんの提案の話は、皆さん賛成のようです。

それで本当言うと、財務の問題なんかについても、特に本四なんかは、いろいろと道路公団とはまた違うこともあろうかと思えます。榊次長の国土交通省の方でいろいろ調整なさることになるかもしれませんが、そういう問題もいろいろあるわけでありまして、時間が参りました。国土交通省並びに四公団の幹部の皆さん本当にありがとうございました。

それで、本日のヒアリングで残った課題、現にファミリー企業改革への国交省改革チームの問題なんかについては、猪瀬さんがいろいろと言っていましたけれども、その時間がございましたので、そういう残った課題については、次回の委員で国土交通省及び関係公団から補足ヒアリングを行うこととしたいと考えております。

本日の審議を踏まえ、追加質問、追加資料要求があれば、速やかに事務局に御連絡ください。

それでは、国土交通省及び四公団の方々、本当に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あります。

どうもありがとうございました。

(ヒアリング説明者退室)

田中委員長代理 続けますが、今日川本さんが提起された財務の問題は非常に大事な問題だと思っているし、もう一回ちゃんとメモにして、今日はかなりアバウトな御説明だったから、もう一回ペーパーでもらうことにしたい。それから、議事録もいただけるものはできるだけいただく。

猪瀬さんが質問のペーパーで出したことで、答えていないものも随分ありますし、特に扇大臣のいろいろな御発言について、いろいろ問題があろうかと思っております。

それはそれとして、追加的に質問事項をきちんと書いて事務局におわたしいただくということが第1点。

2つ目は、先ほど猪瀬さんが提案された、今日は今日なりに1つの意見があろうかと思えます。どういう形でどうしたらいいか、ちょっと猪瀬さんの方からもう一回整理して言ってください。

猪瀬委員 委員会としては、国土交通省の削減計画は、まだ不十分であると、さらなるコスト削減を求めるといふ意見集約をしておきたいんです。先ほど言いましたように、JHのところは20%近くになっていて、我々はそのときに、うんそうだなと思っていたんだけど、よく見てみたらずっとみんな、首都高・阪高8%になっているので、これは各公団事情があろうと、管理費削減は30%するのは当然だし、それから建設コストもやはり安くなることは当然なんで、計画路線についての凍結というのは別にあるんですけども、現在の計画についての削減は同じはずですからコスト削減できるはずなんです。

ですから、さらなるコスト削減、建設費カットがまだ不十分であるというような意見集約を1つしておきたいんです。

田中委員長代理 松田委員、大宅委員、川本委員、何か御意見ございますか。

松田委員 それで結構ですよ。更にコスト削減の努力をしていただきたいというのは、いいんじゃないですか。

猪瀬委員 意見書としては、管理費30%カットを民営化までにやれというのを言いましたね。それが一步前進したということでありながら、だけど建設費の削減額はまだまだ不十分であると。20%ってないということで一層のコスト削減を強く求めたいということですか。

田中委員長代理 それでは柴田さんにメモをつくってもらいましょう。スケジュール等を議論している間に整理してもらおう。皆さん御意見があれば。

猪瀬委員 扇国土交通大臣に対して、この前、要求しましたね。民営化したら天下りが増えてしまうと。これについて本委員会に扇大臣に来ていただきたいと。そしてきちんとした説明をしていただきたいというのを出したいんです。一応事務局を通して非公式には出してあるんですか。

田中委員長代理 それは猪瀬さんが以前、何か言っておられましたね。

猪瀬委員 そういうふうにした方がいいという提案だけをしたままで、委員会は開かれていないんで、委員会で今、そういうことを決めた方がいいんじゃないかしらと。

田中委員長代理 決める前に、まず事務局にどういう対応をしていただいたのか。その次に、猪瀬さんの提案ではありますが、扇大臣も予算委員会が終わって、今度は恐らく所管の委員会に縛られる、あるいはいろいろ忙しいとは思いますが、ほかの委員の御意見、そのことの是非について御意見を聞いた上で決めたいと思っております。まず、提案に対する対応をどうされたか。その後の状況を聞かしてください。

坂野事務局長 猪瀬委員から今日の委員会に扇大臣に出てきてもらえないかという御要請がございましたので、私の方から道路局に対してそれをお伝えしまして、大臣にも御相談いただくようお願いをいたしました。御返事はこの3月25日の委員会には出席しないという御返事でございました。いずれにしても、先ほどお話ししたように非公式と言いますか、委員会からの正式な要請ではなくて、委員の方々からそういう御要請があるので、お伝えをして御返事を伺ったということでございますので、その後の取り扱い、本日、皆様方でまた御協議をいただきたいと思えます。

猪瀬委員 予算委員会があるから無理だと思っていたんだけど、今度はいいんじゃないかなと。

田中委員長代理 予算委員会は終わりました。

猪瀬委員 だから、これからはいいんじゃないかと。

田中委員長代理 特に民営化そのもの、分割そのものに対する御発言が理解できない。

松田委員 一度あれだけ委員会の意見書に対して大臣の御発言がかなり腰を引いているというか、後向きの部分も含めて伝えられているわけです。我々は御自身から聞いたことはないけれども、したがって、一度きちっと分割の問題であろうと、何であろうと、大臣に質問をして、お答えいただきたいということは言っておいたいただきたいですね。そうすれば幸いだと、こういうことは申し入れた方がいいんじゃないですか。

田中委員長代理 その前に私自身は報道でしか知らないわけです。本当に扇大臣がどうおっしゃっているのか、どういう頭の構造になっているのか、よくわからない点があるんです。ですから、まずは委員会として一緒にたにしないで、別に次回でも時間が取れば是非お越し願えないかと言った上で、どうしても出られないとなれば、出ていただきたいんですけども、お考えを私としては聞きたいと思っておりますが、要請した上でどうするかを改めて考える。

猪瀬委員 是非とも出てきていただきたいという言い方を、今度は少しお暇になったと思うんで、だから是非とも来ていただきたいというように。

田中委員長代理 以前党首をされていたでしょう。今は下りておられるけれども、4月は地方選挙ですよ。そうすると、政治家にとっては私懸念するのは選挙が一番大事なことです。特に自分たちの選挙もだけれども、地方の選挙は自分たちを支えてくれる人たちの選挙でありますから。したがって、いろいろ御都合はあると思うけれども、打診するだけしていただくという要請をしていただくことで差し当たりはいかがでしょう。

猪瀬委員 そうなのですが、大体選挙の応援というのは土日なんです。これは普通日ですから、できなくはないんです。選挙の場合に応援に回る人たちは大体土日に回るんです。もう一つは、扇大臣の発言で非常に重要な問題があるのは、先ほど本四の値下げの問題でも、みんな国土交通省を含めて、扇大臣を含めてですが、本四単体でしか物を考えないんです。これは我々の意見書では西日本会社になっているわけですから、西日本会社全体で考えたら本四の値下げはできるわけです。

ですから、現在の公団を前提とした話し方を今日の答弁でも皆さんしていらっしゃるんです。ですから、扇大臣に意見書は、分割民営化ですよという一言を確認してもらえれば、大分これからの展開が変わってくると思います。

もちろん、お忙しいことは重々承知だけれども、是非来ていただきたいというふうに要請したらいかがでしょうか。

田中委員長代理 そういう委員会の要請ですが、事務局何かございますか。

坂野事務局長 今日の委員会でそういう出席要請をするという御決定をしておられるということでございますから、それを受けて、今日付けで委員長代理発の出席要請を文書でさせていただきたいと思えます。

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、ここで予定では10分間休憩ですが、引き続きやってよろしいですか。

それでは、続いて意見書に準拠した試算について、前回の委員会での審議の後、各委員に内容の確認をいただいておりますが、その結果を踏まえた修正案を本日お配りしております。その内容について事務局から簡単に御紹介をお願いします。

森田参事官 お配りした資料の4で、試算についての各委員の御意見をまとめましたので、これで御説明したいと思えます。

表紙をめくっていただきますと、ページの付いていない部分が出てまいります。趣旨及び留意点でございますけれども、このページにつきましては、御意見がございませんでした。

続いて1ページに、見え消しで付けている部分が御意見としていただいているところがございます。「新規建設のための資金等（会社のみ）」については、機構は新規建設のための資金を調達しないということだから、それをもっと明確にした方がいいのではないかという御意見がありました。

貸付料の計算のところ、試算の単位で、5社合計でやっておるということですが、この理由について意見をいただいております。

2ページは、「改良費・管理費」の減価償却の考え方、試算を通しての減価償却の考え方であり、これは内容的にはよろしいと思う御意見だと読みいただきました。

それから、交通量についても、補足のコメントの修正をいただいております。これも試算担当として、内容が間違っているものではないと思いました。

3ページ、資金余剰の運用を見込むか見込まないかということでもっている数字は変わってまいりますけれども、運用益を見込まないというふうに書くのか、利率はゼロだとするのかということであり、これはお考えよろうかと思えます。

以降で、各ページ、数字が微妙に違っております。これについて、一番最後に付けました。資料4の一番最後に付けました。

川本委員から御意見をいただきました。40年目で全部債務が返せるようになっておるのだから、40年目の債務残高がゼロになってしかるべきじゃないのかということで、改めてチェックをしてくれということでした。

理由として、①から③までございます。その中に我が方のミスもございましたので、それは訂正させていただきますと思います。

いずれにしても、計算上、数字をまるめた計算をしているものですから、きれいな数字にはなっておりませんが、御指摘を受けて修正をした数字を先ほどのページの方で表記させていただいております。

概要は以上でございます。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。意見があれば言ってください。

猪瀬委員 大きな意見ではないんですが、1ページ目のところの分割の具体案が未定のためという言い方は、扇さんみたいなんで、言い方を変えていただけませんか。

田中委員長代理 案を言ってください。これは私が直したんですが。

猪瀬委員 挙げ足を取られてしまうような感じがするんです。別に要らないんじゃないか。なくてもいいんじゃないか。「会社ごとの投資等が未定のため」というのも消して、これも消してしまえば別に。

田中委員長代理 理由を書いたからややこしくなると、書かなければいいという。

事務局何か御意見ございますか。

森田参事官 特にありません。

田中委員長代理 では、消しましょう。

猪瀬委員 あと一番最後のところで、両試算の比較のところがありますが、これはやり取りをしている間にこんがらがったりしたことがあったんだけど、一番下の表記方法は、期末表示で統一していいんじゃないですか。つまり、違いは運用を0%とするか調達金利と同率にするかという違いだけがあればいいんで、あとは別に一番下の表記方法はどっちとも期末表示でよろしいんじゃないですか。あえて別にすることは無いと思います。これは初めは、全体で期首になっていたところがあって、それで期末に変えた方がいいんで、ここは統一すればいいんじゃないでしょうか。

田中委員長代理 川本さん、何かありますか。

川本委員 期末で結構です。

猪瀬委員 だから、違いは運用利率がゼロか調達金利かということです。それだけでいいと思います。

田中委員長代理 そうですね。

猪瀬委員 それから、このゼロと4%の違いは2種類あるということで、意味はある程度言っておいた方がわかりやすいかなと思って、私はこう考えたんです。

本試算においては、会社の余剰資金の運用利率をゼロ%とする試算Aと、運用利率を調達利率と同率の4%と

する試算Bを行っているが、これは余剰資金の運用を4%で行うことは難しいと考えたものをA、繰上げ返済をすれば4%で運用することと同じ意味であると考えたのがBであるというふうに言っておくとわかりやすいんじゃないですか。どうでしょうか。

田中委員長代理 猪瀬さんがずっとゼロと4の間であると言ったことを文章にしておこうということですね。

猪瀬委員 わかりやすさから言えばね。

松田委員 別にいいです。

田中委員長代理 それはどこに書いておくんですか。

猪瀬委員 「本試算の趣旨及び留意点」という頭のところのボツが4つあるでしょう。5つ目のボツにすればいいんじゃないですか。わかりやすいという意味で入れただけですけれども、あると何で2つあるのとなるから、突っ込まれないようにした方がいいと思って。

川本委員 それを入れるというのは、ずっとそれを読んでいけば、普通はわかるはずのことなので、若干リダントなのではないかなという感じもいたします。

田中委員長代理 ただ、上の方とのレベルの問題もある。そこに既にわかると。上の方で書いてある。

松田委員 いいんじゃない。間違いじゃない。

田中委員長代理 入れておくと川本さん何か問題がありますか。

松田委員 問題はないでしょう。繰り返して言うことはないというくらいのことでしょう。だから、いいと。

田中委員長代理 オーケストラのように何回もリフレインするかな。

松田委員 しょせん試算の実態は変わらないから。

田中委員長代理 森田さん、文章を考えてくれますか。

松田委員 いや、今言ったもので変えておけばいいです。

猪瀬委員 今言ったものはわかりましたか。そんなに難しい話ではないんで、本試算においては会社の余剰資金の運用利益をゼロ%とする試算Aと、運用利率を調達利率と同率の4%とする試算Bを行っているが、これは余剰資金の運用を4%で行うことは難しいと考えたものが(A)。

繰上返済すれば4%で運用することと同じ意味であるとの考えが(B)によるものである。

川本委員 どうしてもその繰上弁済という言葉は使わないといけないといけないんでしょうか。償還主義が前提となっているような気がいたしますので、繰上弁済を入れなくても、4%で運用すればと書けると思うので、繰上弁済という言葉をあえて入れる必要はないんじゃないかと私は思います。

猪瀬委員 別に借金返すのは償還主義ではないでしょう。普通の住宅ローンでも繰上返済をしますから。

川本委員 では、違う言葉にしますか。繰上弁済ではなくて。

猪瀬委員 これはちゃんとニュアンスを出している。ちゃんと余剰資金の運用を4%で行うことは難しいと考えたもの(A)。繰上返済をすれば4%で運用することと同じ意味であるとの考えが(B)だから。

川本委員 4%で運用すると考えればというのではいけないんですか。意味としては同じだと思います。

猪瀬委員 繰上返済すればというのは、なるべく借金を返したいから。両方の意味は入っていますから、余剰資金を4%で運用することは難しいと考えるということと繰上返済すれば4%と同じだと言っていることと、そんな議論するような話じゃない。

今のいいですね。

川本委員 償還主義を前提としているような繰上弁済ということばに私はこだわっているんですが。

猪瀬委員 だって住宅ローンだって繰上返済と言います。何で無意味なことを言いつづけるのですか。

川本委員 理論的には4%で運用するということですよ。

猪瀬委員 だから、両方のニュアンスを単に入れていただけですよ。余剰資金の運用を4%で行うことは難しいと考えたものがA、繰り上げて返済すれば4%で運用することと同じ意味であると考えたのがB。住宅ローンでも繰上返済と言うんで、これは償還主義とは関係ないです。

川本委員 じゃ、前倒し返済とかいう言葉にしますか。

猪瀬委員 普通に一般的に使われているのは住宅ローンの繰上返済です。つまらないことにこだわらない方がいいですよ。

川本委員 そんなもめるつもりはないんですが、それをどうしても入れなきゃいけないんですか。逆にそれを御説明申し上げなければいけない理由。繰上返済をすればという言葉をあえて入れなければいけない理由は何ですか。

猪瀬委員 入れていけない理由がわからない。運用してもいいし、繰上返済してもいいしということですから、入れてはいけないという意味がわからない。

川本委員 それは議論は平行線だと思うんです。

田中委員長代理 川本さん、いろいろあろうけれども、要するにゼロと4というのは何の説明もなかったらば、わかる者はわかるけれども、議論をしてのせっかくの試算でありますから、わかるようにしておきましょうという言葉であれば、どう書いたって私はかまわないと思いますけれどもね。森田さん、そういうふうに書いていただけますか。

坂野事務局長 細かいこととおっしゃいますが、意見は1点では明確に分かれているんです。ここはどうでもいいというわけにはいかない。

松田委員 ニュアンスは多少違うけれども、前倒しと言っても、繰り上げと言っても、一般用語はほとんど変わらないですよ。

川本委員 では、私がこれについて非常にこだわったということを議事録に残していただくということで。

田中委員長代理 こだわる、こだわらない前に、坂野さん、ちょっと説明してください。

坂野事務局長 それで意見の対立はなくなったから、それならそれですということですよ。

田中委員長代理 わかりました。

坂野事務局長 それで、今、ほぼ御意見が出ましたので、修正して完成版にいたしますが、作業に時間がかかるのが2つある。

1つは、Bの期首を期末にそろえる。ちょっと時間をいただきたい。

それから、最後の留意点に足す文章、これは議事録をテープで確認をして、きれいな文章にして皆様方にお戻しをする必要がある。ですから、今日の時点では、これは既にマスコミの方にもお配りしておりますから、このままでお配りしておいて、確定版は、場合によれば事務的連絡をしてOKが出れば、その上で確定版として公表をするということにさせていただければと思っております。作業の時間、数日はいただきたい。

田中委員長代理 作業の時間ということであれば、皆さんよろしゅうございますね。

大宅委員 細かいことなんですけど、AとBは左の上にページを持ってきた方がわかりがいい。

松田委員 なるほど。

大宅委員 何だろうと思う。

田中委員長代理 それでは、今、事務局から「四公団のさらなるコスト削減について意見集約」を作ってもらいました。「本日、国土交通省及び四公団から説明されたコスト削減案については、意見書の趣旨に照らし不十分である。委員会として、さらなるコスト削減の取り組みを求める。」意見ございますか。

猪瀬委員 基本的にはいいんですけども、もうちょっと厳しい表現が、例えば一有などはたった5%でしょう。おかしいんですね。もうちょっと厳しくいきたいなということ。

田中委員長代理 私は言葉の厳しさよりも、もうちょっと中身の厳しさの方が。

猪瀬委員 これを見たときに、一瞬、あっ、しまった、忘れたと思ったのが、役員の交代もないんだよ。一人顧問とか入れただけでしょ。だから、複数の民間人を登用するのを現首脳陣の交代と我々は言っているわけです。これは単に民間人をちょっと入れただけというのはおかしいんじゃないかというの一言入れた方がいいかなと今ちょっと思ったんです。

田中委員長代理 猪瀬さんが、さっき国交省並びに四公団がいるときに質問書で問題点を言っていましたね。それに対して本当はもう少し議論をあのときにしなければいけなかった。だから、私もそれは気になったけれども、何も今日でなくても、それは後回しでもいいんじゃないかという気はします。もうちょっと突っ込んだ上で、4月になれば事情がはっきりわかりますから、何をやってんだということがよりはっきり言えるんじゃないかと私は思っています。ほかにありますか。

松田委員 申し訳なかったのは、首都高と阪高などは全部違うでしょう。事務コストなどは同じはずなんだよ。

田中委員長代理 はずなんだよね。

松田委員 だから、内容を聞くのを時間がなくて失礼したんだよ。

田中委員長代理 これらも何回もあるんで、だれを呼ぶかということはあらかじめわかっているわけですから、ちゃんと失礼のないように、あらかじめ質問を用意してください。猪瀬さん提案の役員の問題は、次回回し。

猪瀬委員 役員交代は不十分であると。役員交代というか。

松田委員 意見書の趣旨と違うということでしょう。

田中委員長代理 今日までのところだね。

猪瀬委員 我々は現首脳陣の交代と言っているのだけれども、一部民間人を登用するだけというのは、意見書の趣旨に沿っていないということを一言入れたらどうですかね。

松田委員 いいと思うよ。

猪瀬委員 あと1.5 行くらいですけどもね。

田中委員長代理 表題を変えなくていいですかね。

川本委員 あと、コスト削減なんですけれども、私はどうしても気になりますのは、具体策なんです。どうしても目の子の議論になっているんじゃないかと思ひまして、新たなコスト削減計画を出していただいているんですけども、合計額で6,000 億とかになっているわけです。その中で必ず内訳があると思うんです。なければ非常に大きくりの数字になってしまうので、やはり具体的なメニューというか、さらなるというところを具体案を示してほしいです。

田中委員長代理 この表現は言葉だけで言っているくらいがあるので、本当に厳しさというなら、もう一步踏み込んで表現できないのかというのが私の感じなんですけれども、いかがですか。何か知恵がありますか。せっかく文章を直すんで。猪瀬さん、もし松田さんもおっしゃったような役員の問題を言うならば、表題を変えて、1、2、と書かなくちゃいけないと思います。

猪瀬委員 やはり役員のことであれだけ新聞に出ているのに、何も言わないというのはまずいと思うんです。1とか2をうまく付けてやればいい。1は、できるだけ具体的なニュアンスが欲しいなとは思っています。

柴田次長 コスト縮減と書いてしまいましたけれども、建設に係るコスト縮減のことですか。

猪瀬委員 建設に係るコスト縮減が20%で、いわゆるコスト削減が30%でしょう。そういうことだから、今、柴田さんが言われたようなことを入れた方がいいですね。

田中委員長代理 建設に係るコスト縮減ですか。

柴田次長 猪瀬委員がおっしゃったのはそうですね。

猪瀬委員 両方入れた方がいいですね。意見書では管理費30%をカットしろと言っています。そして、それについては取り入れたものの、建設費の削減額は20%にっていないということです。

田中委員長代理 であれば、柴田さんがさっき言ったように、問題にするのは建設コストだけであるならば、さっきの松田委員のお話のように、公団ごとに見ていないから今日は言えないでしょう。最低限、今日言えることだけ言うべきなんです。

猪瀬委員 8%と5%だから、建設コストの縮減か、削減か、どっちでしたか。建設ときちっと入れた方がいいですね。

柴田次長 建設コストの削減ですね。

猪瀬委員 それから、2番目として、公団への民間企業経験者を登用するという事は、本来意見書では首脳陣の交代を主張しているのであって、弥縫策というか、そういうのではあってはならないと、そういう感じです。

松田委員 表題は今日の説明についての削減だから、今日の説明についての意見。

田中委員長代理 ちょっと弱いな、はっきり書いたらどうですか。

猪瀬委員 建設コストですよ。

田中委員長代理 今の役員の話も表題の中に両方入れる。

猪瀬委員 2にして役員の方を入れる。

田中委員長代理 2にするからには、表題の中に2つ書いておいて。

猪瀬委員 及び現首脳陣交代についてというかね。

田中委員長代理 何かいい知恵ありませんか。

松田委員 今までの民間人の採用の段階では、意見書の主張している趣旨と異なっているということ。そう書いたらいいじゃない。だって意見書は読んでいるはずだから。意見書は経営陣に入れろと言っているんであって、顧問を発令しろと言っているわけじゃない。

田中委員長代理 意見文書は現首脳陣に代わり、複数の民間企業経験者を登用することとしておるけれども、そうならないと。

猪瀬委員 意見書の20ページの一番下のところで「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」と言っているんです。ここの趣旨に即してないんですね。現首脳陣に代わりというところがないわけで、それから。

坂野事務局長 それでは、タイトルが、まず四公団のコスト削減及び民間企業経験者の登用についてというタイトルになります。

まず、1として今の文章ですが、本日説明された建設コスト削減案については云々と。2で、民間企業経験者の登用については、意見書において、それで今のところですね、「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」としており、その趣旨に沿った実現を図るべきである。

猪瀬委員 そうですね。それでいいと思いますが、最後のところだけ提起しているということで、非常勤顧問や職員という現首脳陣に加えて補充することを目指していないということを一言入れた方がいいんじゃないですか。

田中委員長代理 としているが、本日までのところその趣旨に沿った登用は行われていないと。だから、坂野事務局長のそれに続いて、意見書ではそれとしているが、本日までのところ4月人事にもその趣旨は実現されていないと。

猪瀬委員 坂野さん、私の質問事項の4ページを参考にさせていただければわかりやすいと思うんですが、私の質問事項の4ページの扇大臣に質問というところの、公団への民間企業経験者の登用条件についてとありますね。その3行目でこう書いているんです。

意見書では「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」よう提起している。「現首脳陣に代わり」とは、位置づけの不明な「非常勤顧問」や「職員」を「現首脳陣に加えて補充する」ことを指しておらず、「複数の役員」を「現首脳陣」と交替して登用する「役員人事の刷新」を求めていると。

一応これをうまく使えばできますけれども。

坂野事務局長 このままの文章で、最後の「複数の役員」を「現首脳陣」と交替して登用する「役員人事の刷新」を求める。でよろしいですか。

猪瀬委員 はい。

坂野事務局長 では、起草をいたします。

田中委員長代理 それでは、それで作業を進めてください。

最後に、当面の委員会スケジュールについて事務局から資料が提出されておりますので、その説明をお願いします。

坂野事務局長 今日お配りしてある資料で、積み上げてあったものの一番下ですが、資料5という1枚紙がございます。これでごらんをいただきたいと思いますが、3月25日、今日までで点線が入っております。既に、皆様方に御予定を伺うと同時にその結果に基づいて、この日とこの日にしてくださいということをお願いを差し上げておりますが、4月は15日が少なくとも今日御出席の委員の方は御出席いただけるということでございます。

その後は5月20日、6月24日、7月は22日が定例日になりますが、予備日を使うとすれば8日もお願いできないか。

8月は26日がそろう可能性がございますが、夏休みにしてはどうか。

9月は9日、16日、これはまだ皆さん方予定が先のことでおわかりになりませんが、私どの希望としてはこんなことになるということでございます。

そこで、1つお願いは、7月の22日まではもうきちんと皆様方の手帳に入れていただきたいということでございます。4月15日、5月20日、6月24日、7月22日、まず毎月一回のペースはきちんと手帳に入れていただきたいということでございます。

猪瀬委員 8月26日も、概算要求の手前だし、クエスチョンだけ前向きに考えた方がよからうかと思いますが、お盆はお盆で外してありますから。

田中委員長代理 ほかの方々はいかがですか。猪瀬さんから、8月もやろうと。

坂野事務局長 概算要求は、8月31日締めになりまして。

猪瀬委員 中間整理と同じ時期だから、1回やっておいた方がいいでしょうと。

田中委員長代理 それは概算要求とは違う意味でね。

坂野事務局長 その要求の検討状況の説明になるわけです。その要求した中身、きちとした説明は9月にならないとできないということです。したがって、9月9日ぐらいにしたらどうかというのが私の、9月はですね。

猪瀬委員 9月は9日か16日のどちらかにして、8月はみんな夏休み終わっているころですから、一応入れておいた方がいいんじゃないですか。

坂野事務局長 それはもう皆様方のお気持ち次第です。

田中委員長代理 特に大宅さん、川本さん、いかがですか。私は皆さんの意見に従います。

猪瀬委員 入れるだけ入れておきましょう。

田中委員長代理 何が起こるかかわからないから、一応予定に入れておいてください。

坂野事務局長 では、8月26日も手帳をお願いをするということにいたします。

今回は、4月15日でございますが、先ほど田中委員長代理から整理していただいたように、今日のヒアリングの第2次ヒアリングということになります。そこで、先ほども委員長代理から御整理いただいておりますが、既に今日の会議で追加資料、追加質問出ております。それも私ども改めて整理もして、国土交通省、四公団にぶつけますが、なお今日いろいろ口頭でお話になった質問について改めて川本委員にも文章で整理していただくようお願いをしておりましたが、そのほかにも追加の質問があれば、次は4月15日で余り時間がございませんので、できるだけ早く私どもの方に委員の方から御提出をいただきたいと思います。今日が25日で火曜日ですから、少なくとも今週中には国土交通省、四公団にわたさないといけないと思いますので、是非それをお願いします。

それから、資料の要求として、先ほど川本委員からございましたが、コスト削減の詳細な内訳を出して欲しいというお話がございましたが、そういうものも含めてなおこういう資料が欲しいというお話があれば、これも合わせて今週中に事務局の方にお知らせをいただきたいと思います。

それから、国土交通省及び四公団から提出される資料は、できるだけ委員会の開催より前に提出をいただくように、これまでもお願いをしておりますが、来たものはすべて皆様にお届けをしておりますが、これについても

改めて私どもから要請はさせていただいて、できるだけ早めにいただくようにしたいと考えております。

以上が申し上げることでございますが、今、意見集約の打ち直しをやっておりますので、このまましばらくお待ちください。

田中委員長代理 それでは、しばらく休憩してください。

(休憩)

坂野事務局長 今お配りをいたしました。これでよろしゅうございますか。

田中委員長代理 それでは、私語をやめて読んでください。

四公団のコスト削減及び民間企業経験者の登用についての意見集約。

1. 本日、国土交通省及び四公団から説明された建設コスト削減案については、意見書の趣旨に照らし不十分であり、委員会としてさらなるコスト削減の取り組みを求める。

2. 民間企業経験者の登用については、意見書では現首脳陣に代わり、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よう提起している。現首脳陣に代わりとは、位置づけの不明な非常勤顧問や職員を現首脳陣に加えて補充することを指しておらず、複数の役員を現首脳陣と交替して登用する役員人事の刷新を求める。

よろしいですか。

松田委員 これでよろしいんじゃないですか。

猪瀬委員 はい。

大宅委員 長いから、下の方が重いと。

猪瀬委員 いいです、こういう具体的な方がいいから。

田中委員長代理 それでは、これで結構です。

これで、第40回の民営化推進委員会を閉会します。本日は、御多用の中誠にありがとうございました。