

第 41 回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成 15 年 4 月 15 日（火）14:00 ~ 17:52

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 41 回会議を始めます。

なお、本日は今井委員と中村委員が所用のため御欠席。石原大臣と根本副大臣は国会出席等のため、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お願いいたします。

坂野事務局長 まず前回、扇国土交通大臣の御出席を求めるといってお話がございます、委員会の御指示に従い、田中委員長代理名で国土交通大臣に御出席のお願いを文書で差し上げております。

本日は、扇国土交通大臣は衆議院の国土交通委員会に御出席のため、本日、御欠席になります。

それから、国土交通省から道路局長も御出席をいただく予定でございますけれども、現在、参議院の環境委員会に出席をしております、3 時ごろに遅れて、この委員会に到着をされるという予定でございます。

それでは、資料の確認を兼ねて資料の紹介を申し上げます。

まず、積んである順に御確認いただきますが、議事次第、配付資料一覧、それから本日の国土交通省及び四公団からの説明のための御出席者の方でございます。メインテーブルにお座りの方のみ記述をしておりますが、なお関係の専門家の方々も後ろにおられますので、必要があればそのときに御質問に答えて御答弁をいただく手はずとなっております。その下でございますが、四公団からの提出資料でございます。

まず、冊子になっておりますものが日本道路公団。

それから、とじてありますものも日本道路公団。

その下が首都高速道路公団からの提出資料。

その下が阪神高速道路公団からの提出資料。

それから、本州四国連絡橋公団からの提出資料がまずございます。

その下にクリップでとじてございますが、前回委員会に提出をしておりますが、コスト削減計画の分だけ、四公団分だけ改めて再提出をいたしております。

次に A 3 横長で一覧表をつけたものでクリップでとじてございますが、これは前回委員会後の追加要求を各委員からいただいたものの資料一覧でございます。灰色のマスクをかけておりますものは、既に前回提出をさせていただいているもの、あるいは御説明しておるものでございます。白抜きになっておりますものが、その後の追加要求に対応して今回新たに御提出を申し上げますのでございます。

なお、事前に既にお届けしているものがございますが、一部本日初めてお目にかけるものもございます。その中でこの一覧表の下の方の財務諸表検討委員会の関係の議事録でございますが、これも本日届きましたけれども、非常に大部なものでございますので、追って各委員の方々にお送りをさせていただきたいと思っております。

その下でございますが、田中委員からの質問書、これが 2 点ございます。

それから、表紙がついておりますが、田中委員の提出資料というのがございます。

その下でございますが、猪瀬委員からの提出資料。やや分厚目なものでとじてございます。

その下でございますが、やや少し色が違うコピーでとじてあるもの 3 種類ございますが、これは猪瀬委員からの本日提出資料でございます。

一番下は参考のために参考資料としてお目にかけるものでございますが、700 人委員会からの提言について参考のために配って欲しいという御依頼がございましたのでお目にかけるものでございます。

以上でございます。

川本委員 済みません、今の資料なんですけれども、財務諸表のところの議事録を送っていただくというのは後日ということですか。

坂野事務局長 今日、現物はあるんですけども、分厚いものなので、すぐここで御使用になるのはいかがかと思って、必要なら今日の帰りにでもお渡ししますし、またあるいはお届けをしてもいいと思っているのですが。

川本委員 できましたら、今日の段階で配っていただきたいし、メディアの方にも今日の段階でということにしませんと議論がかみ合わないと思うんですね。見ていただいた方がよりわかりやすいと思いますので、その点、今お願いをします。

坂野事務局長 では今から作成をします。ちょっと時間がかかると思いますので、非常にこんな（厚い）ものがございますから。

川本委員 でしたら、1回目と2回目と5回目の分をとりあえず配っていただいたらいいのかと思います。

坂野事務局長 では、1回と2回と5回分ですね。

川本委員 はい。

田中委員長代理 他に今の件で何かございますか。事務局長、一応そういう要望です。

坂野事務局長 はい。

田中委員長代理 それでは、本日の議事に入ります。本日は四公団からのヒアリングを行います。

まず、各公団から資金計画、事業計画を含めた平成15年度認可予算の内容について御説明をいただきます。その際、首都公団と阪神公団からはコスト削減計画の内容についても合わせて説明をしていただきます。四公団からの説明は全体で1時間程度としていただき、その後、一括して質疑を行いたいと存じます。

また、質疑の後で四公団への追加要求資料に関し、前回の会議で残った課題などにつきまして、日本道路公団から説明をいただき、質疑を行いたいと存じます。

それでは、四公団から順次説明をお願いいたします。

奥山日本道路公団理事 日本道路公団でございます。事業計画の概要という印刷物ございますが、公団事業全般にわたる問題でございますので、総務担当の理事をしております私の方から御説明したいと思います。

開けていただきまして1ページ目ですが、「1.平成15年度事業計画の概要」のところの(1)に基本方針というものが記載されております。

前回の3月25日に道路公団でつくりました新たなコスト削減計画を御説明申し上げましたけれども、これにつきまして全社的に取り組み、より一層の事業効率化を進めるとともに、民営化に向けて政府の方針の具体化を踏まえて、国土交通省の御指導のもとに適切に対処していきたいと考えております。

重点基本方針の項目としまして4項目枠書きにしております。1つは「高規格幹線道路等のネットワークの効率的整備」ということでございます。コストの縮減を図りながら計画的かつ重点的に事業を推進し、一層のネットワーク化を図っていききたいと考えております。

それから、2番目の項目としましては「道路管理の充実」。管理の面におきましてコストの縮減を図りながら、特に年数が経ってまいりました老朽化の対策、あるいは交通安全対策、環境対策、環境改善等を実施する。併せてお客様サービスの向上により、利用促進を図って、道路の機能を最大限発揮できるように効率的・効果的な道路管理を行っていききたいと。

3番目の項目としましては「技術開発」ということでございます。更なるコスト縮減のためには質の高い道路の建設管理を実現するというために一層の新技术・新工法等の技術開発を進めていききたいと。

それから、最後の項目としまして「民営化に向けて」ですが、企業経営の合理化・効率化を一層推進するとともに引き続き情報公開を進めて、事業の透明性を向上するように努めていききたいというのが基本方針の4項目でございます。

次の2ページ目に15年度の予算額総括表というものを記載させていただいております。15年度の予算額と14年度の予算額を対比する形でAとBという形で記載させていただいております。15年度の予算総額は5兆715億円。前年度予算額に比べてマイナス2%という規模にしております。

まず、右の方の収入の部でございますが、特徴としまして政府出資金につきましては前年度と同様にゼロということで国費を投入しないという方針に従ったものになっております。

それから、数行下の財投資金の項目でございますが、これは14年度と15年度で出入りはございますけれども、全体的には引き続き資金の効率的、安定的な調達を図るというために財投資金としましては2兆2,130億。前年度1.04倍の確保をしております。ここで政府借入金は15年度についてはゼロと。代わりに政府引受債が皆増となっておりますし、政府保証国内債も増しております。

これは当公団の民営化という方針に従いまして、なるべく市場で資金を調達するというので、政府からの借入金を増して、政府保証付の債権に振り替えるという形にしております。市場からの資金調達を円滑に遂行するという措置としております。

しかしながら、全ては、この政府保証債という規模の点でできませんので一部を政府引受債ということで計上させていただいております。

それから、自主調達資金というのが中ほどから下にございますが、7,115億円。これは財投改革の趣旨を踏まえまして、財投機関債を前年度よりも1.28倍の5,100億円に増額しております。

また、民間借入金の方につきましては、近年の借入残高の累増と。市中の金融機関の道路公団に対する貸付金額の残高等が大分増えてまいっておりますので、残高急増を招かない範囲で調達するというので2,015億円ということでマイナス2,839億円減額ということにしております。

それから、その次の段の業務収入等でございますが、これは主に料金徴収収入でございますが、最近の収入実績、交通量の動向等、経済状況を見まして0.99倍、マイナス1%の2兆1,027億円を見込んでおります。かたみに見込んでおるとというこというところでございます。

それから、左の方の支出の部でございますけれども、建設費につきましては2段目の高速道路建設費につきましては14年度と同額を計上しております。工事の進捗状況、あるいは用地買収の交渉状況等も踏まえて、事業の重点化を図るということで同額を計上しております。

また、一般道路の有料道路につきましては、650億円ということでマイナス110億円になっておりますが、これは第二京阪道路とか京滋バイパスとか有料道路事業で大規模な道路が14年度末に開通したものですので、この事業状況を踏まえまして、この650億円、0.86倍という形にしております。

それから、次の段の維持改良費でございますが、維持改良費、それから、ちょっと数行飛ばしまして小計の下に業務管理費等というのがございますが、これは事業の重点化。それからコストの縮減を図るということによりまして、対前年度比のマイナスを計上しております。これは維持管理に関する管理部門の経費でございますので、開通の延長は約3%増えておりますけれども、その管理延長が増加する中で縮減を図るということで、前年度比0.95倍ということで計上しております。

それから、下から数行のところ業務外支出等とありますが、主に債券等の償還金と支払利息でございますが、低金利情勢に伴い、支払利息が減少するということによりまして、3兆2,943億円。マイナス0.98倍ということで減となっております。

予算の総括につきましては以上でございます。

次の3ページ目が15年度事業の主な内容でございます。先ほど四角囲いで御説明しました内容の若干ブレイクダウンしたものでございますが、まず、ネットワークの整備と機能向上というのが2項目ございます。

国家幹線道路等のネットワークの効率的整備としまして、今年度は国家幹線道路等を180.1キロを供用させた

いと。伊勢湾岸道等 14 区間。これによりまして、7,343 キロの高速道路ネットワークが形成されることになるということでございます。

それから、(2)としまして、ネットワークの機能向上ということございまして、既に開通しているところにつきましても拡幅事業の、これは 47.3 キロ拡幅事業することによって渋滞等の解消に努めたいと思います。ここにあります上信越道碓氷軽井沢～佐久平 PA 等 5 区間を予定しております。

それから、大都市周辺の交通渋滞対策ということで中央道の相模湖 B S 付近等 6 区間を引き続き渋滞対策を実施したい。

それからもう一つ、ETC のサービスが利用できる料金所。全国の約 880 か所で利用できるようにしたいということでございます。

それから、2 つ目の項目としまして、道路管理の面でございますが、道路管理の充実として「(3)安全性・信頼性の向上」としまして、老朽化対策。大分、開通してからの平均年数が経ってきているということで老朽化対策。

それから、震災対策につきましても順次やっておりますけれども、補強が必要な橋脚について約 9 割が 15 年度末には完成するというところでございます。

それから、高機能舗装ということで、排水性がよい、あるいは騒音が低いということでの機能を持った舗装整備について高速道路については約 6 割を完了させたい。防護さくの強化等を図っていききたいということでございます。

次は「(4)お客様サービスの充実」ということでここに掲げておりますようなバリアフリー化の推進等々進めてまいりたいと思っております。

それから「(5)環境の保全・向上」ということで、沿道環境対策の推進等を進めてまいりたいと思っております。

それから次の、技術開発の推進と事業執行への効率化ということで 2 項目ございまして「(6)技術開発の推進」で維持管理の効率化、低コスト化。あるいは施工の合理化、低コスト化等々、コスト縮減に役立つ技術開発を推進していくということでございます。

それから「(7)効率的な事業執行への取り組み」ということで、新たなコスト縮減計画へ具体的に取り組んでいく。あるいは対外的な情報公開等に対しまして、アカウントビリティを向上していきたい等々考えております。

次の 4 ページ以下、大変急いで御説明して申し訳ありませんが、これの具体的な内容を更にご覧いただけます。ちょっと飛ばしながら御説明させていただきたいと思いますが、「(1)高規格幹線道路等のネットワークの効率的整備」ということで先ほど申し上げましたが、全体計画の 63.7%に当たります 7,343 キロが 15 年度末にはネットワークを形成するというところでございます。

右の方の 5 ページ目に、15 年度の開通予定区間を一覧表にしてございますので、御参照いただければというふうに思います。

それから、次の 6 ページは「(2)ネットワークの機能向上」ということでございまして。これは、例えば暫定 2 車線で開通している路線のうちで渋滞が発生している区間等、あるいはネットワークの拡大によって交通量の増加が見込まれる区間等につきまして 4 車線化を進めていきたいということで、6 ページの上の段に 4 車線化完成予定区間 47.3 キロの一覧を掲げております。

また、下の方には大都市周辺での交通渋滞対策・緩和に向けた事業の推進ということで、これは付加車線の設置であるとか、あるいはインターチェンジのランプの改良をするというものでございまして、ここにございますような大都市圏における交通渋滞対策として進めていきたいというふうに思っております。

右の7ページ目は利便性の向上ということでE T Cの拡大ということでございます。累計880か所の料金所でE T Cが利用可能になるように整備を進めていきたいと思っております。

そのほか、E T C車載器のリース等の利用しやすい形の普及のための制度も創設したいというふうなことで考えておるところであります。

それから、次のページの、9ページでありますけれども「(3)安全性・信頼性の向上」につきましては、右の方に図の1としましてグラフがございまして、高速道路が開通してから相当年数が経過しております、黒い色で塗っているところ、平成15年におきましては経過年数20年以上のものが半数を占めるということになります。老朽化が見受けられるということで適切な点検・補修・更新等を行って、安全性・健全性の確保に努めていきたい。また、地震対策についても順次進めていきたいと考えております。

それから、下の方は交通安全対策ということで写真が載っておりますけれども、従来舗装に比べまして高機能舗装ということで、雨の場合等について水はねを少なくして事故防止に効果が高い高機能舗装を更に実施していきたいと考えております。

次の10ページでございますが「(4)お客様サービスの充実」ということで高齢者・身障者の方にも利用しやすい道路空間の創出ということで屋根付きの通路等、バリアフリー化等設置して進めていきたいと思っております。

それから、下の方は「②情報提供の充実」ということで、きめ細かい情報提供等していきたいということでございます。

それから、次の11ページにつきましては、インターチェンジ等の多機能化とインターチェンジ、休憩施設バスストップ周辺においても利便性向上、地域支援のための施設というものについて推進していきたい。例えば、中国道の千代田ICというところでやっていきたいというふうに思います。

それから、④は料金に関するさまざまな社会実験を国と調整を図りながら取り組むとともに、地元のお客様のニーズや利用実態を勘案した割引も積極的に導入して利用促進に努めていきたい。いろいろな割引チケットもやっていきたいと思っております。

それから、⑤は休憩施設におけるサービスの多様化ということで、S A・P Aにおきましてハイウェイオアシス、都市公園等との連結をする。あるいは複数のテナント等も入れて、営業形態の多様化とお客様のサービスの向上に努めていきたいと考えております。ちなみにこの11ページの一番下に「http: ~」と書いてありますが、こういう内容についてはインターネットでこういうことを御参照いただけるということで、御参考までに挙げさせていただいているものであります。

次の12ページは「(5)環境の保全・向上」であります。沿道環境対策、騒音対策が必要な区間について8割を完了させる。あるいは緑化の推進を全盛土のり面積の9割を樹林化していくということでございますし、エコロード整備の推進も進めていきたいと考えております。

次の13ページは建設副産物の発生抑制、あるいはリサイクルを推進するというので、建設の発生等、あるいはアスファルト塊等をリサイクルをしていくということでございますし、下の方に5番目には低公害車についても普及促進、天然ガスの供給施設等の設置もしていきたいと考えております。

それから、14ページについては技術開発ということで5項目ほど挙げられておりますが、質の高い低コストの高速道路を実現させるためにこういうものを進めていきたいと考えております。

次の15ページは「(7)効率的な事業執行への取り組み」ということで、建設費・管理費の節減。これは前回は御説明申し上げましたけれども、新たなコスト削減計画について全社的に取り組んでやっていきたいと考えております。これは前回御説明しましたので省略させていただきたいと思っております。

それから、16ページにつきましては「②民間企業の会計原則に基づく財務諸表の作成」についても先般来御説明しているとおりでございまして、本年6月を目途に公表するよう全社を挙げて取り組んでいるところでござい

ます。

それから「③事業評価の充実」ということで費用対効果分析などの定量的なデータを基に検証するというところによりまして、事業評価を更に充実を図っていききたい。

それから「④積極的な情報提供」ということで、いろいろな手法によりまして、現在も情報提供をやっておりますが、今後ともこれについて努力していききたいと考えております。次の17ページは「⑤構造物の効率的な管理手法の構築」ということで、アセットマネジメントシステムということ、全体的にトータルコストの縮減ということ、断面、断面ではなくて全体的に高トータルコストの縮減を効率的にやるために管理手法を構築していききたいと考えております。

それから「⑥競争性・透明性の確保」ということで、入札、あるいは契約の競争性・透明性・客観性の確保について、より一層努めていききたいということで、前回は御説明した応募要件の緩和等、あるいは随意契約回数の減少、企業結合関係に係る入札参加の制限等を実施したところでございます。

次に開通予定区間の地図が載っておりますが、これをごらんいただければと思います。以下、参考資料でございますので、大変急ぎ足で恐縮でしたけれども、事業計画の御説明を終わらせていただきたいと思います。

以上です。

田中委員長代理 続いてお願いします。

橋本首都高速道路公団理事長 首都高速道路公団でございます。資料はお手元のヒアリング資料、平成15年4月15日の首都高速道路公団というのがございます。

最初に目次でございます。

次のページの1ページが平成15年度の認可予算でございます。

表に出ておりますとおりでありまして、左側の欄、事業計画につきまして高速道路建設費、それから社会資本整備費、これがいわゆる新設でございます。上の文字に書いてありますようにこれを合わせまして1,393億円になっております。

そのほかに改築費等がございます。更に少し下でございますが維持修繕費等がございます。維持修繕費につきましては倍率を見ていただきますように0.93ということでマイナス7%になっております。

その下、業務管理費でございますが、これについても倍率0.93、対前年比0.93になっております。

それから、業務外支出。これが債券等の償還金、あるいは支払利息でございます。これが6,500億円程度ございます。

それから、右の欄でございますが、資金計画でございます。首都高の場合は出資金、政府と地方からそれぞれ出させていただいております。平成15年度は出資金合わせて388億円でございます。

社会資本整備事業収入、これは無利子の貸付金でございます。これも国、地方から1対1でいただいております。

それから、財投資金でございますが、道路公団と同じように政府借入金はなくなりまして、その代わりに政府引受債と政府保証債に肩代わりしております。

それから、自主調達資金の中では財投機関債、これが昨年300億が500億に増加しているところでございます。一番下の業務収入等、これが料金収入等でございます。合わせまして9,561億というのが事業認可予算でございます。

その内容でございますが、2ページ以降に出ております。

まず最初に建設費でございますが、そこに書いてありますように中央環状線のような都市再生、あるいは東京都市圏の渋滞緩和のために必要なものを実施しているということでございます。「<首都高速道路整備の位置付け>」と書いてありますように、①では東京都心部の交通渋滞緩和のため、あるいは都市再生プロジェクトの路

線を実施していると。それから、その他は、大宮、川崎、横浜につきましては業務核都市育成のための路線であると。そういうものを整備しているということでもあります。

予算の計上の仕方としては、その下に書いてありますように建設費関係 1,393 億の内訳は①にありますように、主として前年度までに契約した工事の必要額、こういうものが 73%に及んでおります。

その他につきましても、②の下に書いてありますように、例えば大宮線は平成 16 年、晴海線は平成 17 年、あるいは新宿、あるいは川崎縦貫についても平成 18 年度供用でございます。供用が間近になっているものについて、必要な工事費等を計上したものでございます。用地費につきましては極めて限定的ではありますが、新宿線の中の大橋地区という再開発をやろうとしている地区の用地費と、それから横浜環状北線については用地費のみを計上しているというのが実態でございます。

次の 3 ページでございます。今申し上げました事業費を路線別に示したものでございます。最初の総事業費が全体で約 2 兆 9 千億。それから平成 14 年度までの実施額は 1 兆 8 千億。更に、平成 15 年度の予算、今御説明しましたように 1,393 億円でございます。

この内訳見ていただいておりますように、ほとんどと言いますか、過半は中央環状線の新宿線でございます。その他、大宮線、あるいは川崎縦貫線というものの供用を進めていくというのが予算の配付の基本的な方針でございます。

続きまして、4 ページ以降はコスト縮減計画の概要を取りまとめてございます。別途コスト縮減計画という冊子がございますが、主としてこれでほとんど内容を網羅しておりますので、この資料で御説明をさせていただきたいと思っております。

最初に「建設費の削減計画」であります。そこに書いてございますように、事業終了する平成 22 年度までに 870 億円、残事業に対しては 8%以上の削減を図るということでございます。更に、新たな契約方式の導入等により、残事業に対しておおむね 10%を新しい目標として掲げて、これのコスト縮減を目指すというふうにしておりますし、更に、引き続きコストの削減については、これ以上についても取り組んでいきたいというのが、今の取り組みでございます。

その結果、平成 15 年度は 51 億円の削減をしたということでございます。今御説明しましたこの 8%分、870 億円についての内訳はその表に書いてあるとおりでありまして、規格を変更したり、工法見直しをしたり、契約方法の見直し、あるいは用地の精査等によりまして 870 億円というものを計上しております。

先ほど申し上げましたように、これ以外に新たな契約方式というものを導入することによって 10%を目指したいと思っておりますし、更に、一層コスト縮減に取り組むという、その分につきましては今後、出入り口等が、事業区分を見直して街路事業で実施してもらおうとか、あるいは全体本線も含めて街路事業なんかと合併施工してもらおうというようなことも含めて、将来的には 15%とか 20%、そういうふうになるように目標を掲げて、これから努力をしていきたいと、そういう方針しております。

続きまして、5 ページでございますが、管理費の削減でございます。そこに書いてございますように 3 年間、平成 17 年度には平成 14 年度と比較しまして 20%以上、292 億円の削減を図ると。これは下の表の中ほどにございますように、20%以上というのは 23.4%。これを今目指しております。更にこれも今後更に努力をして競争性の高い契約方針の導入等により、おおむね 3 割に近づけるように今後努力をしていきたいということでございます。平成 15 年度はその中でも、その表にもございますとおり、14 年度に比べて 11.5%の削減を行うということにしております。

管理 4 業務につきましては 8.6%、37 億円の削減を行うと。これは次のページに出ておりますが、後ほど御説明したいと思います。

主な施策といたしましては、維持修繕費等につきましては、保守・点検の方法とか頻度、そういうものを見直

しをしたいと、そういうふうを考えております。こういうものによりまして、約31億円の削減を図ると。

あるいは改築費につきましては、パーキングエリアをつくる場所の選定をコストがかからないような地点に変えていくというようなことも含めて、そういう努力、あるいはジャンクションとか改良工事を安くやる。そういう計画自体の見直しということも含めて削減を考えております。

それから、業務管理費等につきましては、料金収受体制の見直し、あるいは発注規模の拡大。そういうことを検討しておりますし、特に料金収受体制の見直しの中では収受員の削減等についても取り組んでおるところでございます。

それから、一般管理費につきましては事務経費等の削減、あるいは総人件費の抑制。これは定員削減によるものでありますが、そういうものを考えております。

6ページでございますが、先ほど申し上げましたように、特にこの管理業務、この4業務につきましては17年度までに25.6%。更に15年度でも8.6%の削減を図るということになっております。

それから次の、総人件費の削減計画であります。先ほど申し上げましたが、人件費の削減には定員削減が必要でございます。17年度までの3年間に90人を削減すると。なおその中で平成15年度は30人の削減を行うということになっております。

主な施策のところの下の方に書いてございますように、これはこの3年間では終わりませんで、その後につきましても定員削減については引き続き努力をし、結果を出していきたいと思っております。この5年間では150人の削減をしたいと、そのように現在見込んでおるところでございます。

最後にコスト縮減のイメージが出ておりますが、都市内の高速道路は最近トンネル構造が大変多くなってきておりました。ほとんどがトンネル構造になってきております。

中央環状線の新宿線にいたしましても、横浜環状もこういう構造、あるいは川崎縦貫も、今、ほとんど地下構造が増えてきておりますが、そういう中で、まず断面を小さくすると、それからこのトンネルの覆工のセグメントと言っておりますが、この厚さを薄くするとか、あるいは耐火材をコンクリートの厚いものにするのではなく、薄い耐火材を開発していただいて、それを付けることによって、全体の断面を小さくしていくというのが一番コスト縮減に役立ちますので、そういうものを積極的に採用していきたいと思っておりますし、セグメントそのものもどこか遠いところの工場で作るのではなくて、現場で作るといような工夫もできるのではないかと。

あるいは、発注規模も拡大していきたいというようなことで、今後、コスト縮減には努めてまいりたいと思っておりますし、最初から全部やりますと、この程度のコスト縮減ができるということでございます。そういう意味では、先ほど20%を目標にしていきたいということは、十分これから努力のできる範囲ではないかと考えております。

以上でございます。

松尾阪神高速道路公団理事 阪神公団の計画担当理事の松尾でございます。

私の方から、平成15年度の認可予算について御説明申し上げます。

1ページをお開き願います。

平成15年度予算総額7,055億円をもちまして、債券などの償還、あるいは利息支払い及び阪神高速道路の建設、改築、管理を行います。

このうち、これまでの債券などの償還や利息支払い等に5,308億円を計上いたしております。

建設投資の費用といたしましては、高速道路建設事業費782億円、及び社会資本整備事業費84億円の計866億円をもちまして建設に当たることといたしております。

そのほか、改築事業といたしましては、183億円、維持修繕として237億円を計上しておるところでございます。

一覧表は、その下の欄に書いてありますとおり、先ほど来の御説明と変わりませんが、事業計画といたしまし

ては、先ほど申し上げました建設事業費 782 億円、社会資本整備事業費 83 億 9,100 万円、改築事業費 182 億円等々でございます。

業務管理費は、328 億円、前年比 5% の減でございます。

業務外支出費は、先ほど申し上げました債券等の償還及び利息支払いでございまして 5,308 億でございます。収入資金計画の方でございますが、これも先ほどの首都高速道路公団の御説明と同じでございまして、出資金、政府と国と地方と 1 対 1 の 129 億ずつでございます。

社会資本整備事業、これは N T T 資金でございますが、これも国と地方 1 対 1 の 33 億円余でございます。

財投資金は、これも同じく政府借入金がなくなりまして、その代わりといたしまして、政府引受債、政府保証債に代わっておるところでございます。

また、自主調達資金といたしましては、約 22% 増の 1,185 億、このうち財投機関債は 75% 増の 350 億ということ等々でございます。

2 ページ目に移らせていただきます。

路線別事業費、事業計画とその考え方でございます。

大阪地区の淀川左岸線、大和川線等の路線は、都市再生プロジェクトに位置づけられまして、都市再生や京阪神都市圏の渋滞緩和等に必要不可欠な路線でございます。建設コストの縮減を図りつつ、その整備を着実に進めることといたしております。

平成 15 年度予算におきましては、工事の進捗率が高い路線に重点化いたしますとともに、用地取得のみを進めております路線につきましては、他事業との事業調整や地権者との交渉事業を考慮して、必要な事業費を計上しておりますところでございます。

その下の欄に事業の方針といたしまして、先ほど申し上げました工事の進捗率が高い路線、これは平成 15 年度で供用開始をいたします路線につきましては、供用に伴う必要な工事費を計上しておりますところでございます。

神戸地区の北神戸線、これが有馬から西宮・山口 J C、これは中国道とつながるところでございますが、4 月 28 日に供用開始をいたします。これで北神戸線は全線供用ということになります。

また、神戸の山手線、全延長 9.5 キロのうち、長田から白川まで、白川は北神戸線との J C でございますが、この間 7.3 キロが、平成 15 年夏ごろに完成供用される予定でございます。

そのほか、工事が最盛期を迎えている路線につきましては、工事進捗を確保するべく必要な事業費を計上いたしております。

大阪の淀川左岸線、これは 1 期と申しておりますが、土留壁あるいは掘削工事、開削トンネル工事等を継続実施いたします。

京都の新十条通り、これはシールドトンネル工事が残っておるわけでございますが、この工事の継続、換気所等の設備工事の継続を実施いたします。

京都の南北線の油小路線につきましては、今、全面的に下部・上部工事の展開を行っておりまして、これの継続及び斜久世橋、新十条通りと油小路線を連結する斜の部分でございますが、この区間につきましては、用地の取得を継続いたします。

それから用地取得中の路線、これは用地取得のみ認可をいただいておりますが、街路事業や高規格堤防事業と関連いたします用地及び買取要望など地権者との交渉状況を考慮いたしました用地の取得に必要な最低限の用地費を計上いたしておりますところでございます。

淀川左岸線（2 期）、これは先ほど工事最盛期を迎えておると言いました、淀川左岸線（1 期）の延伸部でございますが、この部分につきましては、街路事業、大阪市の都市計画道路、淀川南岸線、これと一体的に整備をするための用地のうち、地権者との交渉状況を考慮いたしました非常に熟度の高い部分の用地取得を実施してい

きたい。

また、大和川線でございますが、これは高規格堤防事業、いわゆるスーパー堤防の事業でございますが、これと合併施工を行っております。

また、松原市の区域では、街路事業、府道の堺松原線でございますが、これと一体的に整備をいたしますための用地及びその他は地権者との交渉状況を考慮して、非常に熟度の高い契約寸前のもを実施するための費用を計上しているところでございます。

以上が、主な方針でございますが、3ページ目に各路線別の事業費を載せてございますが、北神戸線、神戸山手線、神戸山手線につきましては、夏に一部供用いたしますが、南部分の工事を継続いたすものが計上されております。

淀川左岸線、新十条通り、油小路線、これは工事の進捗でございます。大和川線につきましては、用地、その下の社会資本整備事業費と申しますのは、先ほどの大和川線の松原地域の街路事業との一体整備の区間の用地費でございます。

簡単でございますが、以上が事業計画でございます。

藤田阪神高速道路公団理事 それでは、引き続きまして、総務担当理事でございますが、コスト削減計画につきまして、御説明をさせていただきます。

5ページをお開きいただきますと、表紙が出てございますけれども、3月25日に発表いたしましたコスト削減計画そのものでございます。

続いて8ページをお開きいただきたいと思いますけれども、これまでの取り組みなどは割愛をさせていただきます、まず、建設費でございます。

先ほど予算の中で説明がございましたけれども、北神戸線が春に開通をいたしますので、平成15年度以降建設中の路線が、阪高の場合6路線ございます。その残事業費が全体で8,170億円残っております。

それぞれの路線につきまして、進捗状況がさまざまでございますので、その中ほどにありますような3つの視点で削減を積み上げております。

まず、工事の進捗率が高くて、完成間近の路線につきましては、設備関係を中心に見直す。また、工事がある程度進捗している路線につきましては、工事の施工方法についても見直す。

また、工事がまだ未着手の区間については、規格あるいは構造等の見直しや、発注規模の拡大など、契約方法の見直しも含めて行う。

このような3つの視点に基づきまして、それぞれ路線の削減額を積み上げたのが、表-1でございました。残事業費8,170億のうち650億、8%の削減を目標としたいというふうに考えております。

その下に更にの部分がございますけれども、例えば民間企業になった場合に、民間企業が採用している契約方法などの採用によりまして、更に加えて、全体として最終的には10%の努力目標を目指して削減を進めてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

また、ここの説明にございませんけれども、このコストの削減計画と併せまして、有料度対象事業の区分の見直し、例えばランプなどの事業区分の見直しなどによりまして、最終的には建設費全体として15%~20%の事業費の削減を目指したいというふうに考えております。

この650億の内訳につきましては、積み上げておまして、それが9ページ~10ページでございます。

表-2が阪神高速道路公団の主体的な取り組みにより実施可能な施策でございます。

1ページめくっていただきまして、10ページが地元住民や関係機関との連携を下に、その合意に基づいて実施をする部分ということでございます。

例えば、規格変更でございますと、J Cの整備手法の見直しなどについては、阪高独自で取り組むという部分

でございますが、それが65億でございますけれども、10ページの部分に同じ規格変更で、地元との調整が必要な部分がございます。例えば暫定化をする、あるいはランプの整備手法の見直しでも、端末のランプについて、その整備を見送るといようなことにつきましては、都市計画などの変更が必要になってまいります。

おおむね、この表-3に掲げておりますことについては、地元の公共団体とは調整を進めておるところでございますけれども、今後、都市計画などの変更の具体的な手続を踏まえて実施をするという部分でございます。

恐縮ですが、9ページに戻らせていただきまして、そのほか、工法の見直し、先ほど首都高の方からも御説明がございましたけれども、トンネル工事などの新技術の開発などによって176億円、それから契約方法の見直しに基づきまして140億、その他、用地費の精査に基づきまして59億、計650億という内容になってございます。

11ページをごらんいただきますと、管理費でございます。

管理費の削減でございますけれども、都市高速の性格といたしまして、非常に稠密なところに複雑な構造物ができ上がっておりということがございます。

また、全線基本的には高架構造物であるということもございまして、また、非常に稠密な形で、料金表、案内標識などの付属施設があるということもございまして、下が人口稠密地帯でございますので、落下物などがあると、それぞれ被害があるということで、その対策についても多額な費用がかかっておることがございますけれども、このような中におきまして、その中ほどの1、2にございまして、すなわち安全性でありますとか、サービスレベルを落とさないように配慮をいたしますとともに、2にございまして、いわゆるアウトソーシングをした業務でございますけれども、料金收受業務、あるいは交通管理、維持修繕、保全点検については諸経費、あるいは単価数量などきめ細かく見直しております。

その結果でございますけれども、表-4にございまして、平成14年～平成17年の比較でございますが、目標年次の平成17年度までに、管理費といたしましては、781億円から596億円、184億円、23.6%の削減を目指したいというふうに考えております。

なお、書いてございませんが、先ほどの15年度の認可予算におきまして、このうちの8.1%、約64億円の削減を予算として目指しております。

更に、先ほど御紹介いたしました、この料金收受等の業務につきましては、その中でも17年度まで30%の削減を目指したいというふうに考えております。

また、その下に書いてございますけれども、今後、技術開発の推進でありますとか、あるいは公募型指名競争入札の活用などによりまして、23.6%の目標を更に上回ります、最終的には30%のコストの削減を目指してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

具体的な内容につきましては、12ページをごらんいただきたいと思いますけれども、細かい内容につきましては、14ページから16ページにございまして、12ページに概要がございまして、それで御紹介をさせていただきますけれども、維持修繕につきましては、全体の発注規模の拡大によりまして、諸経費などの削減を図りますとともに、点検業務、あるいは保全補修工事、清掃業務などにつきましては、安全レベル、あるいはサービスのレベルを勘案しながら頻度など見直しを行ってまいります。

また、業務管理費につきましては、料金收受業務につきましては、例えばでございますけれども、収受員は、現在、1ブース当たり2名体制で行っておりますけれども、2ブース当たり3名体制を目指して試行的に実施をしていくといようなこと、あるいは交通管理業務における、交通巡回頻度の見直し、あるいは通行券の販売手数料の手数料率の見直しなどを行ってまいることとしております。

また、一般管理費でございますけれども、これは年間全体で15億程度でございますけれども、本社経費あるいは一般の庶務経費などについても削減をしてみたいと考えております。

また、給与関係経費でございますけれども、現在、865名の定員の体制でございますけれども、3か年で30

名の定員の削減を行ってまいりたいというふうを考えております。

13 ページが、今申し上げましたことのそれぞれの項目の予算の削減一覧表でございます。14、15、16 につきましては、その詳細でございます。

17 ページが総額の人件費の一覧表ということでございます。

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、最後に本四公団からお願いします。

村田本州四国連絡橋公団理事 事業担当の理事の村田でございます。

平成 15 事業年度の事業計画の方を私の方から説明させていただきまして、予算については経理担当の理事の方から説明させていただきます。

よろしく申し上げます。

平成 15 事業年度の事業計画及び予算でございますが、本州四国連絡橋公団では、13 年度末欠損が 1 兆 600 億に達しているということでございまして、皆さん御承知のように 1 兆 3,400 億の有利子負債の国への承継をさせていただくことになっております。

こういうことを踏まえまして、役職員一丸となって一層の経営改善のためのコスト縮減、事業促進を図っていききたいということでございます。

また、民営化に向けましては、政府の方針の具体化を踏まえまして、国土交通省の指導の下に適切に対応してまいりたいというふうを考えております。

15 年度におきましては、3 ルートにつきまして、以下の項目で事業を進めていく予定にしております。

まず、建設事業でございますが、この建設事業といえますのは、一番西の尾道・今治ルートの中で、2 島ほどまだ島の中で完成していない部分がございます。そこのところを今、国土交通省の方で工事をさせていただいておりますが、それに合わせまして料金所等の設置が必要になってまいります。その 2 島のうち大島工事でございますが、これは今治のすぐそばにある島でございますが、そこで料金所を、ハーフインターが 2 か所ございますが、それを設置することになっておりまして、その料金所、それから電気整備等の設計等を行うということで、約 3 億円でございます。

道路等管理事業でございますが、事業費といたしまして 203 億円ということになっております。これ対前年でいきますと、1.27 倍になって多いんですけども、実は ETC 関係のものが 50 数億ございまして、それを除きますと通常いう道路等管理事業でございますが、それだと 0.927 倍ということで、7.3%ほど削った状態と考えております。

道路等管理事業の中で、まず一番目に ETC の整備でございますが、これは全国において ETC のレーン整備を行っておられるということでございまして、本四道路でも全料金所において ETC レーンの整備を実施したいと考えております。

当面は、15 年度におきましては、フリーで通れる状況になりません。時間も相当かかりますので、カードリーダーで行うことにしておりまして、7 月を目途に実施し、本四公団特別でございますが、ETC 車の特別割引、それから一般的に行われております、ETC の前払割引ができるようにしたいと考えております。

防災対策等の継続ということでございますが、海峡路の非常に厳しいところに橋が架かっているということで、これらの将来にわたって安全で信頼性の高い通行を確保するためということで、構造物の点検を行うということ。それから、橋梁の橋脚補強等でございますが、これは耐震補強のことでございます。御承知のように南海地震はもういつ起こってもおかしくないと言われる状況でございますが、特に最も震源に近い大鳴門橋関連区間でございますが、そのところを最優先に補強を行っていききたいというふうを考えております。

長大橋の耐久性向上に関する事業ということで、これは要するに、本四の橋というのは架け替えをするという

ことは極めて困難でございますし、超長期にわたって耐久性を確保する必要があるということでございます。瀬戸大橋の海中ケーソンと言いますが、これは基礎を囲ってある鉄板があるんですが、そのことをケーソンと言っておりますが、それを保護しないと、ここから錆が進行するとコンクリートがばらばらになってしまうということが起こり得るということで、これの防食を行うということを継続して行いたいというふうに思っております。

交通管制施設の充実、これは瀬戸中央自動車道が完成しまして15年経過しておりますが、いわゆる電気設備関係でございますが、もう15年経ちますと部品の補給、それから頻繁にトラブルが起こるということでございまして、安定した交通管理ができるようにということで、新たな施設に交替しようということでございまして、非常に最近の目覚ましいIT革命等がございます。その辺を活用しまして、基本的にはともかく汎用機械を使って安くしようということでございまして、15年前につくっていたものと比べますと、おおむね3割くらいのお金でできると。非常にびっくりしておりますが、非常にIT革命がよく進んでいるなという感じがいたしますが、それから面積ももう何十分の一くらいになるというくらい、大変技術が進歩しているということを実感しております。

3番でございますが、長大橋管理技術の高度化の推進ということでございまして、これは今から先ほど申しましたように、超長期にわたって長大橋を管理していく上で、合理的で経済的な方法を見付けようということでございまして、マスコンクリートの超寿命化だとか、けたをつけていますハンガーが、これも実は取り替えることができる部材であるんですが、これもなるべく超寿命化してお金を減らそうということで、そういうことができるための研究をしていこうということでございまして。

次のページを開いていただきまして、先ほど申し上げましたように、大変な国等からの御支援をいただいております。公団としましても、経営改善は非常に大事だということでございまして、お客様のサービス、維持管理水準を確保しながら、管理費の節減を図っていこうということでございまして、平成17年までに14年度予算の約22%の削減を図るとのこと。それから組織定員の削減を行う努力をしていきたいということでございまして。管理コストの削減につきましては、大まかに書きますとここに書いてございますように、現地状況を細やかにチェックして、清掃・点検等の効率化を図る。

地域の賃金レベルを考慮した委託労務単価を採用する。

それから、事務経費についてもゼロベースで見直すということでございまして、17年度までに22%の削減を図っていくということでございまして。

組織定員の削減でございますが、平成8年度から今まで14年度までに、250名減らしてきております。722から472ということで、250名減らしてきておりますが、更に17年度までの3か年で、14年度定員の1割を超えます定員52名を削減していこうということで考えております。

計画の方は以上でございまして、予算の方につきましては、経理担当の理事の方から御説明いたします。

土手本州四国連絡橋公団理事 経理担当理事の土手でございます。次のページの予算を中心に御説明を申し上げます。

左側が事業計画、右側が資金計画でございまして、事業計画につきましては、今、村田の方から建設費、調査費、道路管理費まで御説明いたしました。

次に業務外支出でございますが債務の切り離しをしていただく結果といたしまして、15年度の元金償還と支払利息は、ごらんのように14年度に比しまして大幅な減額ということになっております。

次の一般管理諸費でございますが、新しい科目を立てております。企業会計基準対応諸費ということで、現在作業を進めております企業会計原則に沿った作業でございます。手前ども鉄道事業につきましては、小さなソフトを持ってありますので、それを何とか自前で直しまして、あとマンパワーをかけてやるといったシステム開発とマンパワーの費用でございます。

事業計画、大きなところは以上でございまして。

次に右側の資金計画でございますが、手前ども出資金を800億円仰ぐということになっておりまして、政府が2に対しまして地方公共団体が1という割合でございます。

次に維持修繕費補助金、ちょっと金額は小そうございますが、これは手前どもの大鳴門橋といいますが、鉄道は実際走っておりませんけれども、道路と鉄道の併用橋になっておりまして、大鳴門橋は潮風と塩水を被る一番条件の悪いところにございまして、その一部の費用といたしまして、国の方から運輸施設整備事業としまして補助金をちょうだいしております。

次に借入金でございます。これも先ほど申しましたように、債務の切り離しに伴いまして、必要な借入額が大幅に減少いたしております。中身を申しますと、1,800億円ございました有料道路整備等資金借入金、これは手前どもの有利子負債を圧縮するというために、13年度国の道路特会の方から80億円、14年度1,800億円、無利子でお借りしていただいておりますが、債務の切り離しに伴いまして、この制度はなくなりました。

次に財投でございますが、これは他の三公団と同じでございますが、1,362億円の内訳は、政府引受債が862、政府保障債が500、これまで財投がローンでお借りしておりましたけれども、15年度はbondという形で調達をさせていただくことになっております。

以下の縁故債、民間借入金といいますが、手前どもの自主調達分ということになります。縁故債の特徴といたしましては、私どもの関係では関係府県知事、それから市長さん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くようにあっせんをしていただくという形式でやっております。以前は公募地方債と同一の条件で調達しておりましたが、昨今の金融商品の時価会計が導入されました以降は、手前どもの揮発債の支柱金利に沿って発行条件を決めるという意味での発行方式を取っております。

民間借入金は、通常の銀行から借り入れてございます。

業務収入は、手前どもの本業の道路通行業務収入と、鉄道からちょうだいいたします金額ということになっております。

以上が事業計画及び資金計画でございます。

田中委員長代理 どうもありがとうございます。それでは、ただいまの御説明について御質問・御意見などがあればよろしくお願いたします。なお、国土交通省からも前回に続いて榊道路局次長に出席していただいております。先ほど坂野事務局長が言いましたように、佐藤道路局長も後ほど御出席をいただくことになると思いますが、榊さんがお見えになっておりますので、必要に応じ御質問に対する回答をしていただければと思います。

どうぞ。

猪瀬委員 改めて確認しますが、結局四公団の各公団で、それぞれのコスト削減で、建設コスト削減が各公団で幾ら幾らになったのかももう一回確認したいんですが、この間と同じですか。

もう一回今、発言した問題で、整理してみますとどうということになりますか。

榊次長 前回御説明をいたしました削減計画がございますが、基本的にはそれにのっとっております。今日、首都公団と阪神公団の方から申し上げましたのは、5,000億円の積み増しの削減を目指すというふうに書いてございましたけれども、その内訳といたしまして、10%というお話がございましたけれども、その部分が5,000億円の削減ということになっております。

両公団の方から将来的に15%ないし20%の削減を目指すというふうに申し上げたと思っておりますが、その部分につきましては、言わばランプを例えば大阪府道でやってくるとか、そういう事業区分の見直しによりまして、公団としての事業費を縮減するといった内容でございます。

猪瀬委員 そうすると2割コスト削減には到底追いつかないわけですね。結局、今の話だと。JHの場合は20%になっているけれども。

つまり20%になるための、もう少し積極的な提案というのがないのかということになりますけれども。

榊次長 そういう意味では、既に昨年の10月に申し上げたところで、例の表の部分ですが、それが首都・阪神については8%になっていると。

それから、5,000億の上積みを目指すというところでの首都・阪神部分を入れると10%ということで、1割になっていますねと。

それから、ランプ等の見直しによりまして、15%程度になると。更に事業の負担区分を見直すことによって、公団としての事業費、これについては2割を目指すという形になっているということでございます。

猪瀬委員 ちょっとJHの方に戻る前に、もうちょっと首都高と阪高のことで少しお尋ねしたいんですが、結局大和川線とか横浜環状北線については、用地買収の方を一応予算として取っているわけですが、たしか大和川線の方は億単位が3桁台になっておりますね。横浜北線の方は2桁台ぐらいになっていると思いますが、こういうことは意図的に繰り延べして、とりあえずお預けしておくような形で引き延ばしていく、つまり私は一時凍結ということをあえて申し上げておきたいんですが、そういう形で繰り延べながら集中投資するという考え方が、ここに出ているのか出ていないのかわからないんです。阪高は3桁台で取っているし、首都高は2桁台で取っているし、これはできるだけ用地買収の限定的な部分でやっているというふうに見えなくもないんだけど、結局薄く広くやっていくと、将来最終的には料金を値上げしないとなくなってしまうわけで、そういう考え方を前提にしてやっているのかどうか。つまり意見書では料金を値下げするといっているわけでありまして、料金を値下げして、例えば首都高だったら晴海線がこれからできるとか、いろんなことでコストがかかるわけですが、優先順位があるでしょうというふうに申し上げているわけですが、そうであるならば、横浜北線や大和川線の用地買収の速度を、つまりどうしてもおやりになりたいなら、毎年1億円ぐらいずつ置いていくとかという、アリバイだけ出すぐらいの程度にしていくとか、そういう考え方をしない限り、こうやって薄く広く、全体にまんべんなく配っていたら、コスト削減が十分にできない。コスト削減と関係してくるんです。

結局、建設コストにかかるの技術的コストの削減のことだけをコスト削減といっているわけではなくて、全体に工事費を減らしていくということがコスト削減ですから、それについて首都高と阪高についてお答え願いたいんですが。

橋本理事長 首都高でございますが、例えば横浜環状の北線の部分であります、計上しているのは用地のほんの一部でございます。しかし、片や基本計画では既に平成22年度までに完成しろということも言われておりますが、何年も用地を塩漬けにしておくというわけにはまいりません。必要最小限の用地費として、たしか30億か、数十億ですが計上してあるものでございます。

先ほど申し上げましたように。

猪瀬委員 たしか次の予算で、66億ぐらい入れてありますね。

橋本理事長 それで、今の御提案があったように、これから横浜環状北線は、あと50円上げるというのが前提になっているわけです。もしこの50円を上げるのか上げないのか、それは先ほども道路局の次長からお話がありましたように、街路事業とか別の事業で分担してもらえれば、それはそういうことも可能なわけです。しかし、これについては現在の横浜市との協議の段階では、街路事業の負担というのは大変厳しいと、そういう意味では50円の値上げも含めて、今の方向で進めてほしいというのが、現段階で再確認したところの方針なんです。しかし、これが本当にいいのかどうかは、今後国土交通省あるいは市とよく議論して、方向性は出していきたいと思いますが、用地については極めて限定しております。

猪瀬委員 つまり50円の値上げというのは、多分国民に支持されないと思うんです。ただでさえ高いと言われていて、横浜は去年500円を600円にしたばかりですから、そういう意味で今年度、66億円の支出が予定されているわけですが、しかしながら今、22年度までにつくらなければいけないといっても、これはまた国幹審とかいろいろ含めて、あと7年も先ですから変更が十分にあり得るし、まだ先のことでわからないわけですが、

ただその 66 億円をもう少し少なくしていくとか、限定的に用地を買収すると。つまり一時凍結するべきだと私は思います。それで 66 億円というのが高いか安いかということになるわけですが、もう少し私は減らすべきだと思います。

それから、ついでに今、阪高で大和川線ですが、これは首都高の横浜環状北線より今年度の予算が 1 桁多いんですね。これもそれをやると多分阪高の値上げになると思いますが、そういうことを前提に今、国民は、世界一高い高速道路料金とされているときに、それほど利用頻度が、交通需要があるとは思えないような路線に、これから新しく取りかかっています。少しやっているわけですが、3 桁台の予算を組むというのは、ちょっと非常識だと思うんです。コスト削減というのはそういうことを含めてのコスト削減でないと、JH の場合には図体がでかいですからあれですけども、首都高・阪高の場合は、そこまできちんと踏み込んでやらないと、コスト削減の目標というのが小さくなってしまいます。

藤田理事 お答えになるかどうかわかりませんが、現在大和川線の用地の進捗は、全体で 38% もう既に進んでおります。先ほど申し上げた社会資本整備、街路事業といったようなところ、これは約八割の用地進捗でございます。そういう中で、街路事業といったようなところにつきましては、今年度でほぼ用地が完了するという状況の事態でございますので、これを引き延ばすメリットというのは余りないんじゃないかと。

もう一つ、堺市の方では、スーパー堤防、これが大きな国の河川の事業として、まちづくり一体を巻き込んだ地元期待の事業でもございます。これと合併施行してありまして、河川事業で用地買収、スーパー堤防の区域の補償費を按分しながらもっていただいております。その予算との整合性を図る計上もしております。

それと、その他のところでは、非常に去年、一昨年ぐらいから、買い取り要請が非常に強くて、物件調査などはほとんど九十数%終わっておりまして、契約交渉の熟度がすべて予算がないために 14 年度、15 年度まで待っていただいているというような状況の分を、最低限計上したという形で、額的には確かに多いんですが。

猪瀬委員 値上げは、どのぐらいの額を予想しているんですか。

藤田理事 これは基本計画の同意をいただきましたときには、大阪の淀川左岸線と大和川線、両方完成いたします、平成 21 年度に供用いたしますときに、100 円上げということを前提に御了承いただいております。

猪瀬委員 民営化委員会ができて以降、首都高は王子線を開通させても 100 円値上げしないことになりましたが、つまり今、国民には、これ以上の値上げは一切まかりならぬという世論がある。意見書では値下げをされているんですが、そういうことを前提にした、そういう予算書なり、そういうコスト削減計画なりを出してもらわないと、ただ何%減らしますということで、我々は規模が小さいのでせいぜいこのぐらいのコスト削減しかできませんということでは話にならないわけです。

つまり、意見書に沿って言うならば、値下げなんです。値下げということであれば、利用者にどのように還元するかという観点に立てば、これからつくる量というのが限定されてくることは当然なんです。そうしたら、そういう方向で、もちろんいろいろ御苦心があると思います。何年までにつくれと言われていたとか、だけれども当面何かそういう方向性を反映させるようなやり方が当然あっていいはずなんです。それをただ機械的に何年度につくらないといけないというから、こうだああだというような出し方をしていったら、そこには全然思想がないですよ。

川本委員 ちょっと御質問申し上げたいと思います。

猪瀬委員 ちょっと待って、今の件について、関連ですか。

川本委員 関連というか、思想ということをお話す前段階として、今日のコスト削減について、全体的な数字で確かめたいんですけども。それを聞かせていただいた後に、多分今の御質問にお答えいただいた方がわかりやすいのかなと思うのですけれども。

コスト削減は知恵の出し合いということがあると思います。民間企業が例えば統合して分割する場合には、ベ

ンチマークの手法を用いて、手法ごとに最も削減割合の多いところに合わせてほかの組織もコスト削減していくというやり方を取ると思います。四公団においては、皆さん相談はなさっていらっしゃるというふうに理解してよろしいでしょうか。コスト削減の一つひとつの項目について、相談をなさっていらっしゃるというふうに理解していいでしょうか。

橋本理事長 四公団それぞれで相談しているというよりは、国土交通省と相談して平仄が合うようにしていただいていると思います。

川本委員 そうですか。そうしますと、この間提出していただいたものを横並びで全部見せていただいたんですけども、比較をしてみますと、単純平均で建設費で17.5%の削減になっているわけです。これを一番いいところとずっと合わせていきますと、24.2%まで削減できます。ですから、今の建設のコストの削減が4兆200億円だと思ってしまうんですけども、それが5兆5,000億円までいけます。

それから、管理費も現在単純平均で四公団22.8%のコスト削減をなせる計画でいらっしゃるんですけども、これも横並びで一番いいところにすべての公団を合わせていくと、38.8%までコストの削減が可能という結果が出ます。

そうしますと、今、1,386億円のコストの削減を予定されているんですけども、四公団合わせて2,356億円になります。例を申し上げますと、例えば委託なんかですと、JHの削減割合5.8%というのは一番高いわけです。体制のところは、阪神で8.8%で一番高いですし、あと基準の更新の時期の延長のところ、一番いい数字が首都高だったりとか、あと本四のところはお掃除とかそういうところの頻度が3.8%、数字として出てきているわけです。ですから、数字だけを見せていただいても、もっと相談をして知恵を出していただければ、きっと削減の可能なところというのはたくさんあると思いますので、公団間で比較して削減率を増加させられるところはないのか、さらなる御検討をいただきたいと思います。

橋本理事長 相談して知恵が出せるものは、出していききたいと思います。

ただ、そういう言い方になりなすと、首都高の中でも、例えば新宿線と川崎線と横浜線では、建設費に対して、残事業に対してコスト縮減率は違うんです。これはなぜかということ、確かに残事業ではありますが、新宿線のように途中からトンネルの断面を小さくして一部区画だけトンネルの断面を小さくすることは非常に難しいし、意味が薄くなっていくというようなこともありますし、全部同じ数字にというのは、ある意味ではそれぞれ特徴があるわけですから難しい点があります。しかし、お互いの公団でいろいろ工夫しているわけですから、そういう情報を基にして、なるべく平仄を合わせて、できる限りのコスト縮減をしていきたいというのは全くそのとおりだと思います。

大宅委員 今、私は首都高の4ページを見ているんですけども、建設費の削減計画ということで、ここには規格の変更とか工法の見直しとかがあって、あとは契約方法の見直しとかがあるんですけども、いわゆる建設業者との契約というか、それ自体がこのバブルがはじけてからすごく下がっているはずだと思うんです。それは下げられないんですか。というのは、私、公団からの仕事を一つ受けると一生食えるという話を複数の人から聞いたことがあるんです。だから、今、世の中いろんなものが下がっている。ここには近年の地価動向を反映した、用地費の精査というものはあるんですけども、いわゆる発注する建設費そのものというのは下がらないんですか、その表の中には出てこないんですか。

橋本理事長 それは、工事費を積算するとき、その労務単価、あるいは資材費、これは勿論どんどん下がっていますから、そういう下がったもので積算しております。

併せて、競争が大変厳しいですから。

大宅委員 それで8%とか10%にしかないんですか。

橋本理事長 そういうことです。

田中委員長代理 川本さんが聞いたことについては、

村田理事 私の方からお話させていただきたいんですが、本四の橋というのは、一番古い橋が24年経っているんですけども、それから真ん中の瀬戸大橋というのが15年ぐらい経っています。明石とか来島とかというのが4、5年ということなんですが、長大橋の場合、管理をやっていくタームってものすごく長いんです。今まで全体的に見るとすごく若い状態にありまして、今から老朽化がどんどん進んでいくという状況にあります。ですから、そういう意味では今、全体的に言えば伸び盛りに入っていきという状況にありますので、全体が定常状態になるには、今から15年~20年ぐらい経ったときにその管理費が一定の水準で、それでもでこぼこはあると思いますけれども、大体そのときにやっと平行状態、定常状態に達するという状況なんです。

ですから、恐らく道路公団さん、さっき20年以上経った橋が半分ぐらいあると言われましたけれども、道路公団さんなんかでも、その辺は大体定常状態かもしれませんが、もっと若い橋、それなんかが増えていく状況にあるわけです。

ですから、恐らく管理費なんかで、今、言われたように、どこかいいところ取り全部やっていて、みんながそろっじゃないかというのは、そういうところもあるとは思いますが、恐らくいろいろ皆さん状況も違いますので、なかなか簡単ではないなというふうに思いますので、その辺は御理解いただきたいなと思います。

川本委員 ただ、もうデフレ経済の中で、横を見てベンチマークして一番削減率が多いところに合わせるというのは、普通の民間企業では当たり前のことなわけです。ですから、出していただいた資料でも、各公団が挙げてくださった削減手法の内訳が統一されていないということだけでも、私は見せていただいて正直申し上げて非常に驚きました。

例えばJHですと規格変更の各手法について、対象施設別の内訳額がありません。ですから、これは提出していただきたいと思ったり、首都と阪神は規格変更の各対象の見直しについて適応する手法別の内訳額が出ていないと思ったり。ですから、そういうことに関しまして、事情は勿論重々ご承知申し上げておるつもりですけども、やはりそういうところを今一度見直していただきたいことを、もう一度申し上げたいと思います。

榊次長 道路公団とそれ以外のところの建設コストの縮減は、えらい差があるというような御指摘があるかと思いますが、基本的に道路公団の場合は6車線を4車線にするとか、4車線を2車線にするというようなことで、非常に大幅なコスト削減が可能であったと。だけど、例えば首都公団のトンネルを暫定2車線で供用するということは私はあり得ないと思うんです。そうすると、やはり上り・下り2車線ずつということになると、おのずから削減の幅が、度合いが小さくなってしまいう部分がありまして、それで昨年10月にも当委員会に出している部分が、首都高・阪高については8%。それから、道路公団などの高速道路については、20%近い数字という形になっているわけございまして、基本的に道路の性格、構造が違う部分もあるということをお理解いただきたいと思ったり。

田中委員長代理 だから、今、聞いていることは、榊さんがおっしゃったように、条件が同じものについては同じコスト削減ができるはずですね。違うものは、こういう事情で違うからこれほど削減率が高いとか低いとか、そういうふうに区分して、基準を合わせてやれば川本委員が言ったことも一理も二理もあると思うんですけども、そういう整理の調整があらかじめ図られてないということがまずあって、それで猪瀬さんがさっきから聞いている話に行くわけです。だから、その関連について続けて御発言ください。

藤田理事 今のお話でございますけれども、先ほど私どものコスト縮減計画のときに、表でごらんをいただきましたけれども、都市高速の場合には都市計画決定がなされておりまして、阪神高速道路公団が作りたいたいということだけではなくて、都市構造全体の中でその住民の方々、あるいは地方公共団体がその都市計画としてオーソライズして、その上で阪神高速道路公団が事業をしているということございまして、阪神高速道路公団が主体的に自分だけでできるコスト削減と、地元の納得をいただいた上で、更に都市計画決定を変更するというよ

うなことが必要なものもごさいます。

先ほどごらんいただいたものは、基本的にこの650億の内訳でございますけれども、公共団体とは調整がついておりますけれども、今後地元住民との間で更に調整が必要だというものもごさいます。

公共団体がなかなか難しいと言っているものは、なかなかここには挙げられないというものもあるわけでございまして、民間の場合は自分ですべてコスト削減は自ら決定ができるということであると思っておりますけれども、都市高速の場合はそういう公的な機関として、他の地元自治体などとの調整があるということも特殊要因としてあるということをお理解いただきたいと思っております。

猪瀬委員 だから、1つは先ほど言ったように、一時凍結的な要素を加味しながら、その中でも優先順位を考えながら重点的に投資するということが、実質的なコスト削減を図るべきだということを申し上げたわけですが、もう一つは今、川本さんの言ったことに即して言えば、まだまだ日本の工事コストは諸外国に比べて3割高いと言われております。したがって、それは首都高・阪高の常識でこれだけ削減したと、自分たちはかなり削減した気持ちでいるかもしれないけれども、まだやればもっともっと下がるのではないかとというのは、みんなそう思っているわけではございません。

したがって、それはJHの方が6車を4車にするとか、4車を2車にするというような、いわゆる改良的な部分でのコスト削減がしやすいということがあるかもしれないけれども、基本的にはそのJHの改良的な要素のコスト自体が本当にコスト削減と言えるかどうかかわからないわけですが、本来それは一種の一時凍結的な要素も持っているわけではございません。投資部分ですから。したがって、技術コストとして更にまだ下げることができるというものが、ある種世界の常識ですから、日本の公共事業コストの価格としてね。ですから、もっとやれるんじゃないかと、こう思うのは当然で、用地買収コストにしる、やはりかなり高かったわけでありまして、今、土地が余っているときに、用地なんていうのはたたき売りの時代です。別に買わなくてもいいんですけれども、要するにそういう形でやればもっともっとコスト削減できるだろうというふうに、基本的に要求しているわけではございません。

松田委員 今の御説明とちょっと離れるかもしれないけれども、ごく単純に伺ってJH、二公団、要するに意見書では重点的に予算を使ってほしいと、そういう意識を強く持ってほしいというふうに申し上げますね。今度の15年予算の中で、14年に対して重点化しましたよと、何%くらい上の方からいってそこへ充てたんだと、後ろの方は対外的なこともあるからゼロにはできないけれども、要するに用地費はできるだけ少なくしたんだとか、そういうのを示していただければわかりやすいと思っております。

パーセントでもいいんだけれども、何%くらい、この重点化という意識をどういう形で表わしたのかということと、猪瀬さんは路線別に詳しいからああ言っておられるんだけれども、言っていることは同じなんで、全体的に見てそういう意識をどういうふうに表現されたのかということのをまずお聞きしたいと思います。

小笠原技師長 道路公団ですけれども、先ほど御説明がありましたように、高速道路の15年度予算、建設費9,160億でございますが、それを工事の進捗率や用地買収等の交渉状況などを踏まえ、重点的に行うという文言をどういうふうの実現していくかということでございますけれども、まず近く完成、もう2～3年のうちに完成する区間だとか、非常に工事の進捗率が高いというような区間について、9,160億円のうち、約74%。

それから、用地買収が開始して、残る用地買収の継続、もうほとんどできて残すわけにはいかないというような用地買収の状況等、これを加えますと、これに約12%でございますので、合わせて86%が重点的というふうに言えるのではないかと考えております。

その残りの区間はどうかと申しますと、設計協議がある程度完了して、用地買収が交渉継続中の区間で、どうしても用地を買収しなければならないだとか。あるいは、地域開発計画、それから関連の事業のために先行的に工事を発注しなければならない、それが残りの5区間、10%ちょっとでございます。

松田委員 小笠原さん、それは14年の予算執行に対して、ウェイトは高まっているんですか、つまり86%で

すか、74%ですとか、そのウェイトは例えば14年度では幾らで、それに対して今度は何%そこへ重点化しましたよという数字はお持ちですか。

小笠原技師長 今、特に用意してございませんけれども、それは意識の上でやっております。もし数字があれば、14年度でどうなっているか見てみたいと思います。

松田委員 後で教えてもらいたいと思います。

田中委員長代理 今、JHの方からお話でしたが、ほかの公団では今の点についてはどういうふうに御説明になりますか。

小鷲副理事長 首都高の場合ですと、14年度までで50%以上投資がもう進んでいるということは、先ほどもちょっと御説明しましたように、大宮線と新宿線と川崎縦貫であります。これに対する平成15年度の予算をざっと言いますと、約1200億円ですから、相当重点化していると思います。

しかし、昨年と比べるとという数字がありませんので、計算してお出ししたいと思います。よろしく願いいたします。

松尾理事 阪神公団でございますが、先ほどの事業計画で概略御説明申し上げたように、今年度完成する路線、これは必要なものはすべてまずという、しかし額的に去年と比べてどうだと言われると、額的には少ないということにはなっております。

それと、工事が最盛期を迎えた、いわゆる進捗率が50以上の路線、これは京都の2路線及び大阪の左岸1期という、川を埋め立てているところでございますが、こういうところにつきましてもやはり工事の進捗を図ることで、できるだけ早く開通させることが、金利負担が少なくなるということもございまして、支障のない範囲の工事費を積み上げております。

あと、先ほど一時凍結どうかと言われました用地だけの路線でございますが、これにつきましては、先ほども御説明申し上げましたように、他の事業と合併しておるところの最低限の要求と、それとやはり用地の交渉がまとまってきて、相手の方から買い取り請求を非常に待たれておるといものを最低限精査した上で、非常に額は大きいんですが最低限の積み方をしておるところでございます。

猪瀬委員 今の松田委員の発言と、私の言っていることは重なってきているわけですが、基本的に何のためにコスト削減をするかという考え方に戻ってほしいんです。つまりお客さんに安い料金で高速道路を利用してもらうためにコスト削減するんですね、違いますか。つまりコスト削減をするといっても建設費がどんどん増えていくような流れの中で、ただコスト削減といっても非常に虚しいわけですから、したがって今、重点的な投資ということを行ったわけで、大和川線でも今年度150億円か200億円ですね。これで「ぎりぎり」のという御説明は、どこがぎりぎりなのかさっぱりわからないわけです。

つまり、このまま上げれば値上げ確定であるというふうな工事をこれから進めていくということ自体がおかしいです。だから、確かにいろいろと何年までにつくらなければいけないとかという大枠はあると、しかしそれは先のことだから、当面はやはり民営化までにできるだけ収入が増えながら、無駄な支出がないという工事に限定していくというか、重点化していくというのは当然なんだけれども、この平成15年度の大和川線を見れば、150億ぐらいいっていますか。

幾らですか。

松尾理事 170億円ですかね。

猪瀬委員 だから、200億円近いわけです。今、民営化が行われて値下げをしましょうといっているときに、そういう200億円近い投資を改めてそこでして、将来いつ回収されるかわからない投資をするということ自体が、そういう感覚がよくわからないわけです。こちらから見れば、

コスト削減って本来何だったのかと。コスト削減というのは、もともと大枠で言えば20兆円か、21兆円か、2

2兆円が知りませんが、20兆円のを4兆円減らしますとかというふうな大きな枠があったんですけども、しかしそれはできるだけ国民負担を少なくする。つまり交通料金は安くし、税金は投入しないでできるだけやるということで考えられる、しかも会社として経営的に立ち行くと、値下げをしながらなおかつ経営ができるんだという観点からコスト削減があるんですよ。

したがって、民営化の議論が沸き上がっているときに、もう少しそれにふさわしい結論を出してみないと、これは前向きな姿勢というふうには見受けられないんです。つまり一定の技術コスト削減を8%やりましたとかというふうなものではないんだということを御理解願いたいと思います。

それから、ここで道路局長いらっしゃいましたから、今のお話をつづけますが、意見書には値下げということをやっているわけです。基本的に、つまり、国民経済的観点から考えて、世界一高い通行料金をいかに安くしながら高速道路を利用していただけるかという観点で、今回コスト削減というものが問題提起されているわけです。あとで管理費の削減もやりますけれども、とりあえず今は建設コストの削減をいっているわけですが、そういうところについて、今回の四公団の出してきているものというのは、必ずしも今、具体的に首都高・阪高の、当面すぐやらなくていいようなところに、100億円も200億円もかけてしまっているから、これは何なのかということをやっているわけです。その辺りは、どういうふうに道路局長お考えですか。

つまり全体の計画というのが確かにある、予定の、だけど予定の計画というのはまた将来変更されるかもしれないので、ですから将来変更される可能性のあるところは余手を付けないと、付けても最低限にしていくということが今やはり迫られている改革の一番のテーマだと思うんです。どうですか。

佐藤国土交通省道路局長 それぞれ事業計画といいますが、都市計画を定め、地方公共団体とも一緒になって渋滞の解消なり環境の改善なりという形で整備を進めるということで事業をやっていると。そういう意味では、利用していただく皆様の便益という面から言えば、それはそれで十分なものはあるということを前提に申し上げたいと思うんですが、そういう中で利用者の受益というものをできるだけ早くお取りいただくということも大事なことだろうと。

結局、バランスの問題になるわけでありますが、そういう意味で建設コストなり管理コストなり、できるだけ削減しながら、それをどう利用者の皆様の受益に跳ね返らせていただいているのかということがまた問われることであると思いますし、そこはまたいろいろ検討しながら、どういう形がいいかということを引き続き考えていくことだと思います。

猪瀬委員 つまり値下げということを意見書ではきちんと提起しているし、これは一番国民の支持が大きいわけですね。その部分について、値下げができる方向での重点投資ということをきちんとお考えいただけるかどうかということなんです。

佐藤局長 昨年来の御議論から申し上げますと、首都公団も阪神公団も、供用に伴う採算をどうするか、昨年、今年の供用に伴う議論という形で申し上げますと、それぞれ採算的にある程度の値上げを、料金改定をお願いせざるを得ないという状況ではあるということだと思いますので、そこもコストの削減と合わせてどういう形でお願いしていくのかというようなことを検討する必要があるんだと思っております。

猪瀬委員 それに絡めてなんですけれども、JHの出した事業計画の6ページ目ですけれども、いろいろ疑義があるんですけれども、つまり本当にコスト削減する気なのかどうかと、JHの方は非常にコスト削減が一見しやすいように見えるんですけれども、例えば6ページ目のネットワーク機能の向上と書いてあるんですが、これで暫定2車線で開通している路線のうち、渋滞が発生している区間、及びネットワーク拡大等により、交通量の増加が見込まれる区間などの4車線化を進め、交通の円滑化、物流の効率化を図りますと書いてあるんですが、これはここに書いてある北海道縦貫自動車道、ここに松田さんいらっしゃいますけれども、東北横断自動車道釜石秋田線、これって渋滞しますか、これ渋滞しないでしょう。渋滞しないところを4車線にして、何でこんな無

駄な工事をする必要があるんですか。

つまり、すかすかの道路のところの車線を増やそうとしているわけです。それは首都高はいつも混んでいますよ、しかし今ここに挙げている暫定2車線を4車線にしますと言っている路線はそうじゃない。これはコストの削減と逆じゃないですか。どこがコストの削減ですかこれ。

小笠原技師長 6ページの、今、委員が言われた北海道縦貫自動車道の旭川鷹栖でございますけれども、これは前々から地元でいろいろ問題になっていたところなんですけれども、とにかく旭川まではいわゆるちゃんとした高速道路、4車線の高速道路をつくらうということで、これは旭川の玄関口といいますか、そういう意味でとりあえず大分時間をかけながら少しずつやっていった最後のところがこの6.4キロというふうに理解しております。

秋田自動車道の大曲～協和ですけれども、ここも通常は少ないかもしれませんが、一定の年平均日交通量の約一万台とか、そういうオーダーを超えたところについて、4車化を逐一図っているところでございますので、これにつきましても前後を見ながら、少しずつやっているというのが実情でございます。

ただ、先生おっしゃるように、このコスト削減を更に設定していく上で、この4車化、今まで以上に多少渋滞しても少し我慢してもらおうということは、これから考えていかなければ、費用対効果でいいますと、やはりかかる費用に対して料金収入がそれだけ多いというのは、非常に少のうございますので、若干その辺はこれから考えていかなければならないというふうに、問題としては認識しております。

猪瀬委員 では、具体的に、この後の関越自動車道も上信越自動車道もそうですが、碓氷軽井沢～佐久平PAまで、このところだって暫定2車でも、追い越し車線ありますから、暫定2車でも、私はここ走っていますから。それではっきりさせてもらいたいのは、暫定2車というのは4車線にしないで追い越し車線なり、登坂車線なりをつくれれば済むことなんです。それでこの1日平均交通量、そして平行する国道の交通量の実績値を出してください。

つまり、そういうふうに緻密に一つひとつ見ていかないと、こういうコスト削減、コスト削減と言っていて、コスト削減の逆をするようなプランがどんどん入ってきているということは、まだ幾らでも余裕があるんだということだと思います。コスト削減って、本当言うと2割などでは利かないぐらい、もっともっとできるはずだと私は見えていて、こういうふうに余裕があるのはおのずから見えてくるわけです。これは出してください。1日の平均交通量どのぐらいあるんですか。つまり、渋滞するような道路かどうか、十分これは検証できますから。

小笠原技師長 年平均日交通量1万台以上あると思いますが、そのほかに非常に時間ピークだとか、季節ピークが高く渋滞するような路線もございますので、今、言われたとおり、交通量については調べて提出をいたします。

猪瀬委員 季節ピークっておっしゃるけれども、連休のときはどこだって混みますよ。それはもうしょうがないです。連休のときに混まない道路はありませんから、それ以外の普段のことを言っているわけですからね。もちろん、この四国縦貫自動車道も同じですけれども。

それで問題は、この4車化というのは、建設費なんですか、改良費なんですか、それで更に後で申し上げますけれども、管理コストの方に改良費が入っていますね。管理コストの方は後でもう一回やりますけれども、この場合にどういうことになっていますか。

小笠原技師長 今ここでいう4車化は、すべて建設費でございます。先生言われたように、例えば登坂車線をつくる、いわゆる付加車線の設置、短いものですね。そういうような場合は、改良費でございますけれども、インター間とか、そういうものは建設費の支出でやっております。ここでいう路線については、全部建設費でございます。

猪瀬委員 そうすると、改良費はどこで使っているんですか。いわゆる交通標識のようなもの以外の、暫定2

車の改良コストというのはたしかありました。改良費は資本支出ですから。

小笠原技師長 同じページの下の方に、「三大都市圏の主な交通渋滞対策事業」と書いてございますが、中央自動車道の相模バスストップ付近の付加車線。それとか、大泉JCTのランプの改良、以下ここに書いてあるようなものが改良費の事業でございます。

猪瀬委員 付加車線というのは、追い越し車線とか、登坂車線のようなものなんですか。付加車線というのはどういう意味なんですか。

小笠原技師長 おっしゃるとおりでございますして、登坂車線だとか、追い越し車線だとか、それから加速車線のランプを少し伸ばすだとか、そういうようなことでございます。

猪瀬委員 管理費の方に後で移りたいけれども、何で改良費を管理コストの方に入れたんですか。つまり管理費の削減というから、JHがたくさん削減しているように一瞬見えるんだけど、管理のところにも改良費を入れて、そして全体で管理コストの削減といっているのは、これはどういうふうな考え方ですか。我々の意見書で、試算でもそうですけれども、改良費は資本支出として我々は考えておりまして、そのコスト削減というのはどっちに入るのかははっきりさせないといけません。

小笠原技師長 いわゆるコスト削減、建設費のコスト削減というのは、昨年来から9,342といわれる、19兆7,000億でございますが、その対象は改良費が入ってございませぬので、建設費に属さないものという形で改良費についても管理の方に入れたことでございます。

猪瀬委員 そうすると、改良費を建設費にとりあえず戻したコスト削減の数字を出し直さないと、管理費は管理費でコスト削減をしないと、それはちょっと数字が違ってくるんじゃないですか。

小笠原技師長 そういう意味で言いますと、改良費というのは非常に微妙でございますして、例えば非常に部分的な路面の改良なんかは完全に改良費でございますけれども、ある1つのところだけを舗装を変えるなんていうのは、建設費になりますので、改良費をもう少し分類しなければならぬと思います。

猪瀬委員 基本的に管理費は3割のコスト削減を目標とせよといっているんで、改良費を管理費の方に突っ込むと、管理費のコスト削減率を上げられるということになりますね。そうすると、一種のごまかしが入ると思うんです。

内田理事 平成17年度を目標にした管理費の削減の中には、確かに改良費も入れてございます。ただ、いわゆる維持管理費というのが、管理義務というか、維持修繕だとか、料金収受とか、改良費とか、そういった投資的な経費に入っているものになるわけですが、そういうものを合わせて平成17年度に25%を目標としておるわけでございます。

猪瀬委員 私がぱっと計算してみたら、道路公団は管理費25%減といっていますけれども、改良費を抜いてみたら23%ぐらいになりますよ。そうすると、ここでもう2%ごまかしが出てくるですね。そもそも30%減が望ましいけれども。

田中委員長代理 改良費、管理費の問題、それは引き続き整理して説明してもらっただけでも、管理費の話は休憩して、JHの方から継続的に御説明いただくのがあるので、合わせてJHの方から説明していただいて、ほかの公団の方もおられるので引き続き管理の...

猪瀬委員 この改良費と管理費の問題だけはきちんとね。

田中委員長代理 ちょっと休憩して、まずそれをやって、それからにしましょう。できるだけ予定どおり進めたいと思いますので、それでは5分間、休憩しましょう。4時5分から始めます。

(休憩)

田中委員長代理 再開します。それでは、さっきの猪瀬委員がお尋ねした、改良費と管理費の関係を、ＪＨの方から御説明いただくとともに、合わせて次の段階で継続説明、前回に続いて説明していただいて、その上で今回の追加資料要求については、事前にお届けしていただいたものを委員の皆さんに配ってありますから、特に各委員からコメントすることがあればコメントしていただくといたしまして、更に前回時間がなくて議論できなかった事項、特にファミリー企業の統合や委託業務の発注等の関係について御説明いただきたいと思っております。

説明は、時間も大分押していますから簡潔にお願いしたいと思いますが、更に御説明のあったすぐ後で、既に今日冒頭に質問が出た、川本さんから財務関係についての御質問があるようですから、続けてずっとやっていただいて、それから討議していただければと思います。

それでは、ＪＨの方からお願いします。

小笠原技師長 それでは、管理費について御説明いたします。今日、皆様方にお配りいたしております、資料 1 - 2、「四公団のコスト削減計画」でございますが、その 8 ページを開いていただきたいと思っております。

ここに、道路公団の管理コストを費目ごとに代表的なメニューが書いてございます。まず、維持修繕、保全点検等が削減率が 26.4、お話がございました改良防災でございますが、これが 28.7、料金収受が 27.7、以降 9 ページにずっときまして、10 ページまで続いております各項目にあります。ここをごらんになられるとおわかりのように、例えば 10 ページの人件費が 9.0 というふうにございますので、こういうところで下げまして、管理コストの合計が 25.0 になっているということでございます。改良防災費の代表的なメニューは、8 ページに書いてあるとおりでございます、先ほどの付加車線の設置等は、道路改良工事の重点的に施行による削減の部分でございます。

猪瀬委員 結局、改良費は千数百億円あるから、これが今、言った削減率 25.0% が改良費の部分だけを別にしたら、純粋な管理費のコスト削減率は 23% ぐらいに落ちると、そうするとやはりこれはコスト削減の数字が変わってきてしまうということで、非常に問題であるというには私思うんですけども。

これはほかの公団でも同じことが言えると思うんですけども、ＪＨだけじゃなくて他の三公団もやはり改良費を突っ込んでしまっている、これだと本当の意味での管理コストの削減というのは出てこない。しかも、改良費の部分というのは一見一番圧縮しやすいところだから、本当の意味の管理コストの削減努力に数字的につながってこない、なお目標が達成できにくくなるということで、きちんと分けて考えていただきたいんです。

ですから、この改良費の 28.8% 部分は別計算にして混ぜないでいただきたい。その上で管理費の削減 30% の目標に向かってやってもらわないと困りますということです。

田中委員長代理 今の意見について、何かございますか。あとでお答えいただいても結構です。

内田理事 補繕を担当しております、理事の内田でございますが、この改良費というのは、必ずしも投資的な経費という仕分けになっているわけではなくて、例えば舗装の改良だとか、施設の老朽化に伴う補修だとか、橋梁の補強だとか、そういうかなり標準的な経費が含まれておまして、そういったこともありまして、全体の仕分けの中で建設費が入っているということで管理費の中に入っております。

猪瀬委員 前にＪＨで改良費は資本支出だということを言っていたので、それは矛盾するんじゃないですか。

小笠原技師長 おっしゃるとおり、この改良費は補給対象でございますので、財産になりますので、もし統計的に改良費が入ると、いわゆる管理コストが歪められるという御指摘ならば、その分を削減して計算いたします。

猪瀬委員 わかりました。では、そういうふうにしてください。

田中委員長代理 奥山さん。

奥山理事 事務局の方からも資料の 2 ということで、追加資料要求に対する回答の表が出ておりますし、ＪＨからもＪＨの説明資料の下に資料提出要求に関する一覧表ということで提出させていただいております。前回 3 月 25 日、その前の 2 月 28 日にヒアリング等で委員会から資料要求があったものについて整理をさせていただ

ております。

見ていただきますと。

田中委員長代理 整理番号で説明してください。

奥山理事 38件ということでございまして、これは一通りずっと説明をした方がよろしいでしょうか。

田中委員長代理 管理コストについて、今のお話で猪瀬さん、追加的にあなたがおっしゃったことで、先ほどのように整理すると言われたんだけど、そのほかに何かございますか。

猪瀬委員 この猪瀬委員提出資料の7ページ、これは管理コストの削減というのは、数字で出してくるだけではわからないということで、1つの具体的な例を出しておきたいと思うんです。これについてもお答え願いたいんですが、例えばこの間、250万円の非常電話が40万円になるじゃないかとなったわけで、具体的にそういう問題として管理コストの問題を出していかないと、抽象的な数字でごまかされてしまう可能性があるのでここで問題提起しています。

1枚開けたところで見ていただきたいんですけども、日本道路サービスと日本道路興運の2つのファミリー企業が運転手を派遣していると。日本道路サービスというファミリー企業の売上高は102億円だけれども、料金収受やサービスエリアの売店のほかに、道路公団に運転手を派遣する業務で28億円稼いでいる。

それから、日本道路興運というファミリー企業は、これは行政コスト計算書に入っていないファミリー企業ですけれども、売上高167億円で、運転手派遣業務で19億円の収入を得ていると。

道路公団では、こうした運転手を車両管理員と呼んでいる。車両は道路公団が購入し提供している。ファミリー企業から派遣された運転手は道路公団の車両を管理して、運転手になっている。

この車を道路公団は683台所有していて、車両管理業務の委託費総額は55億円に上る。日本道路サービスの28億円、日本道路興運の19億円、その他数億円含めてその他のファミリー企業が若干あると。

道路公団に派遣されている車両管理員が660人で、これを55億円で1人当たり月額で割ってみると69万円になる。

道路公団が別に雇用している運転手が40人いるので、道路公団には700人専属運転手がいる。つまり道路公団は8,800人ですから、約十人に一人に運転手が付いているという勘定になると。

この派遣される専属運転手、つまりファミリー企業が派遣している700人、正確には660人の車両管理員、これが道路公団の高コスト体質の1つの象徴であろうというふうに思うわけです。

ここに日本道路興運と道路サービスの会社概要を付けておきました。配られていると思いますが。

次の8ページ目をめくっていただきたいんですが、ここで数字を見るとわかりやすいんですけども、日本道路興運に対して委託費19億円、日本道路サービスには28億円、それからその他の4社に対して8億円と、こういうふうに表が出ております。

そして右の方に、各支社ごとにどのぐらいそれを使っているかということを書いております。

次のページをめくっていただいて、同じように各支社ごとの委託費総額、これは道路公団に対しての情報公開請求によって得たものですが、こういうものが例えば管理費削減の中に具体的に入ってくるのかどうか、これをはっきりさせていただきたい。

そして、日本道路公団だけではなくて、首都高・阪高・本四も同じようにこういうデータを提出してほしい。

このごろ道路公団の藤井総裁もいろいろと雑誌のスキャンダルに追われて、慌てて道路公団の建物から逃げていくときにバンを使っているというのはよく言われておりますけれども、ワンボックスカーに乗っている。このワンボックスカーが700台、とにかくこれは道路公団が全部買っているわけですが、運転手を派遣して、その派遣される運転手というのはファミリーから来ていて、かなり高い料金で、つまり月額69万円もする。普通は、こういう場合の派遣運転手はもっと安いんですけども、しかも車代がなくてただ運転するだけ、しかも私がある

道路公団の工事事務所の風景を見ましたら、そういう運転手さんは朝8時とか9時ごろ来るんですが、なかなか仕事がない。それで、道路公団の職員が工事現場に11時ごろ出かけていくときに、2人ぐらい乗っけていって、それでまたしばらくして帰ってくる。それで一日の仕事は終わりというふうなことがあるわけです。

こういうふうなことは、とても民間企業では考えられない。工事現場に行くんなら自分で運転していけばいいじゃないですか、何でそんな派遣運転士というものを使うのか、しかもそこに55億円もかけている。管理コストの削減だとか、何とか言っている、こういうコスト削減の具体的なものを出してくれないと、この実態について、奥山さんどうですか。

奥山理事 猪瀬委員の方からせっかく資料が出ておりますから、10ページを見ていただければと思います。まず、全体像のお話をしたいと思います。

これは、日本道路公団の資料提供3-2とありますが、民営化委員会に出ささせていただきました13事業年度の決算の車両・運搬具の明細表の部分でありまして、一番右の合計の下から2段目が5,599とありますが、道路公団で13年度末で所有している車の関係は5,599であります。

一番左のところは常用自動車というのが1,536台あります。バンとか、いろんな分類によるとその他に入るものもあるかと思いますが、全体の台数というのは、公団としてはこういう台数を持っておりますというところでございます。

先ほど猪瀬委員の方から600台と言われましたけれども、その中で、いわゆる車両管理委託と申しておりますが、これで委託をしておりますのが、さっきお話のありました683台、660人、人数と台数が違いますのは、1人が2台運転するというのも時間によってはあるということでございます。

経緯から申し上げますと、アウトソーシングすべてですけれども、40年前に名神が初めて開通いたしましたけれども、そのころは全部直営でやっております、運転手もたくさんいました。料金徴収も勿論直営でやっておりますし、メンテナンスも直営でやっております。関ヶ原で雪が降りますと、トラックに石を積んで職員がスコップで石をまいていたという時代でございます。

昭和40年代になりまして、東名、中央道などの建設工事が急激に事業量が増えてまいりまして、自動車運転手を職員として雇うということは、人員の増にもなるということで、人員の効率的、弾力的運営を図るということから、運転業務のアウトソーシング化を始めた。昭和40年に試行を始めまして、昭和41年から本格実施をやってきたというところでございます。

御指摘のように、平成14年度の実績としては、全国で196か所の事業所がありますけれども、支社等、あるいは工事事務所とか管理事務所というところで600人、54億7,000万の契約としております。

仕事の内容は、車両の運転、車両の保守点検、燃料の補給等と車両の管理に関わる一切の業務となっておりますが、特に配置に当たりましては、すなわち1,500台と先ほど申し上げましたけれども、そのうちの600台が委託車両というふうになっているというところでございまして、特に工事事務所のお話がございましたけれども、用地交渉をする場合に、いわゆるナイターと申しておりますけれども、夜のチェックはあれしておりませんけれども、夜討ち朝駆けで用地交渉に当たる、あるいは道なき道を工事現場に向かわなければいけない、道もよく知っていなければいけないということで、建設現場周辺の道路事情とか、現場の事情に精通する車両の配置ということが必要であります。

職員が運転すればいいんじゃないかということの御指摘がございましたけれども、その負担の軽減ということもございまして、運転手の職員増を避けるということでやっております。断続的な業務と、時間が非常に不規則ということもありまして、工事現場に入るといっても踏まえまして、適切な数の車両を配置するというところでやってまいりました。

もう一つ説明いたします。これは管理費というふうにお話がありましたけれども、建設工事に従事する車両管

理業務委託費の費用については建設費に入っておりますし、管理に従事する委託業務費については、維持管理費、業務管理費に入っております。あるいはどちらにもつかないものについては、一般管理諸費に入っているということで、管理費全般ではございません。そういうことを申し上げておきたいと思います。

猪瀬委員 待ってください。今の説明はよくわからない。この660台は管理費でしょう。

奥山理事 建設に関わるものについては建設費であります。

猪瀬委員 どうやって区別しているんですか。

奥山理事 工事事務所に関わるものは建設費に計上しております。

猪瀬委員 工事事務所で、この660台を使っていて、これはフルに使っていないんですよ。工事事務所から現場までいくのに、何で自分で運転できないんですか。

奥山理事 内容によりまして。

猪瀬委員 私は見たんですよ、どういうふうに運転しているか。別に山の中に行っただけではないですよ。運転手さんは暇でぶらぶらしていましたよ、工事事務所の前で職員が出てくるまでたばこをずっと吸ったり、屈伸したり、伸びをしたりしていましたよ。若い職員が2人出てきたましかれども、若い職員が自分で運転すればいいでしょう、高速道路好きなんだから。

奥山理事 申し上げますと、それはどこでござらんになったかわかりませんが、工事現場においては、割と都市部に近いところもあるかと思いますが、僻地手当というのを支給されるようなところがございます。開通すると僻地手当が出ません。高速道路が開通すれば僻地ではなくなるということでもあります。したがって、道路事情等を見まして配置しているというところでございます。

もう一つ、御説明続けていいでしょうか。日本道路サービスと日本道路航運とございましたが、日本道路サービスは、いわゆる子会社でございますけれども、日本道路航運につきましては、猪瀬委員の御提出されました、3ページ、4ページの表、5ページ、6ページの表には載っていないので、何でもファミリーという部分があるかと思いますが、該当はしておらないというふうに申し上げておきたいと思います。

猪瀬委員 道路サービスと、道路興運にこれを委託した経緯について、後できちん報告を出していただきたいんです。

それから、この価格が適正であるかということ、それからもしこれを任せるんだったら、何で全部の車両をこちらで提供する必要があるんですか。普通はハイヤーの会社は、自分でハイヤーを持って出てきますよ。

奥山理事 契約の状況については、後ほど御説明したいと思いますが、指名競争入札によって実施しております。単価について適正かどうかという点については、何とも申し上げられませんけれども、車両を提供して、運転、保守点検等をやる業務ということで委託をしているということでございます。ハイヤーの場合は、車両を提供して、車両ごとやる契約というもので、契約の種類が違う。あるいはタクシー等は、タクシーの業務を持っているところを使用するというところでございますので、車両管理業務委託については、車両を提供して運転をしていただくという委託です。

猪瀬委員 では、お伺いしますが、何で今の表にあったように、1,536台も乗用車があるんですか、つまり5人に1台の車があるわけですね、それにも関わらず660人を新しくファミリー企業から提供してもらって、それに高いお金を払って、車も買ってあげて、そして運転してもらわなければならないんですか。

つまり、1,536台乗用車があれば、もう十分に乗用車の数は足りていて、5人に1台行き渡っているわけですね。そうであれば、あえて660人の派遣サービスを受ける必要は全くないわけですね。これは大変なスキャンダルですよ、こういうことを平気で放置していてコスト削減だなんて、はっきり言っておかましいですよ。コスト削減というのは、こういう普通の民間会社では考えられないことをやめることがコスト削減ですよ。

今のお話の仕方では、全然反省がないし、民間企業になろうとしている気持ちがないですよ。これは全く必要

ないんですよ。何で自分のところで5人に1台分もある車を用意してあるわけですか。

奥山理事 1,500台のうち、600台が委託車両ですので、900台は運転手が付いている、あるいは自分で運転するというものであります。

特に高速道路が開通しますと、交通事情あるいは打ち合わせ等に行くのにも、そこを利用して、あるいはその途中において事故車両等があれば、自分で道路管理者として、いろいろな措置をしながらやるということですから。

猪瀬委員 660人の派遣運転手がいるワンボックスカーというのは、あくまでも工事現場を行ったり来たりするだけの車ですよ。これについてこれからどうするのかをはっきりさせていただきたいということです。

日本道路サービスは、行コス対象のファミリー企業ですけどもね。道路興運の方も、行コス対象のファミリー企業ではないけれども、実質ファミリー企業ですから。

これは普通の価格よりも高いんです。道路興運に聞きましたら、今は月額40万円台でお安くサービスしますと言っていましたよ、それを69万円で作っているわけでしょう。この単価もきちんと正確に出していただきたいんですけども、それから1日どのぐらいの走行距離があるのかははっきり出してください。つまり、派遣運転手が1日何キロ走っているんですかと、これも出してください。それが無駄であるという認識に達すれば、つまり1日の派遣運転士の走行距離数が例えば50キロしかなかったとしたら、これは要らないわけですよ、そういうことを全部チェックするのがコスト削減ですよ。

奥山理事 運行実績についてはお出ししたいと思います。単価についてもどういう発注をしているかということで資料を出したいと思います。

田中委員長代理 今の御質問で、私ども詳しいことを存じ上げなかったんですが、猪瀬さんが出された10ページから見ると、随分たくさんいろいろな種類の車を持っていて、しかも今のようなお話であれば、乗用車だけでも1,500台あるでしょう、その他の車はどんな車かは知りませんが、特殊な車であるにしても、8,000人ばかりの職員の中でこんなにあるんですね。その説明を伺っているだけでは、イメージがわからないので、一体どういうことなのかというのを、わかるように一度資料で御説明ください。このペーパーではなくて、それをお願いして一応猪瀬さんがおっしゃることはもっともな話だと思いますけれども。

猪瀬委員 あと、JH以外の三公団もね。

田中委員長代理 今、2社のことをお話になりましたが、そういう形で同じようにアウトソーシングしているかどうか。これは情報公開法に基づいて求められたそうですが、他の三公団もアウトソーシングの車についてどういうふうにお出しになっているのか、車を買って運転してもらっているのかどうかです。その資料をJHがお出しになるのと同じスタイルで御相談して出させていただきたいと思います。よろしいですか。

猪瀬委員 つまり、30%のコスト削減を目標にしているわけであって、こういうことが今の20数%コスト削減の中に入っているか、いないかということなんです。入っていますが、どうですか本四の方、入っておりますか。

村田理事 ちょっと数字を覚えていませんが、車両関連委託を減らすようなことは考えています。

小笠原理事 本四公団の小笠原ですが、数字は入っています。減らす方向でやっています。

猪瀬委員 今どのくらいですか、本四はそういう委託派遣運転士は何人いるんですか。

小笠原理事 数字は後でお出しいたします。

猪瀬委員 そうというのが頭に入っていないと、何十人が何十人になるというふうにはぱっと言えないと、コスト削減するという気持ちになっていませんよ。

小笠原理事 約40人でございます。この3年間で減らそうと思っております。

猪瀬委員 どのくらい減らすんですか。

小笠原理事 まだ、具体的な数字は、これからです。

猪瀬委員 40人で幾らですか。

小笠原理事 概数ですから、改めてお持ちいたします。

猪瀬委員 これは道路局長にお願いしたいんですが、財団法人は国土交通省の所管でありますから、道路施設協会が2つに分かれた財団法人がありますね。それと同じような派遣の運転手の数と、車両台数をきちんと指導して出すようにしていただきたいんですけども。

つまり、30%削減というのは、本当にやる気があるかどうかというのは、具体的なそういう数字とか、細かい例を挙げながらやってもらわないと、この間の非常電話みたいに、言われて初めてこうですというふうに出てくるのではなくて、具体的に身を削るということはどういうことかということを理解していただいた上で出していないと、これは話にならないと思うんです。

佐藤局長 委員長よろしいですか、ただいまの件につきましては、財団の方には、私どもからも依頼しようと思えます。

それから、せっかく振っていただきましたので一言、先ほどの防災改良費みたいな問題ですけれども、恒常的にある年月が出てきたら防災みたいな形で、ある程度の確率を持ってと言いますが、恒常的にある程度対応せざるを得ないというようなものは、多分管理系統で考えるべきなんだと思います。

それから、改良の中でも建設的なものである程度量が限定できることがあるのかもしれません。共通に、先ほどのお話の、抜いてみたらどうなるかというのはすぐ計算できますから、丸々抜くのはです。ですから、そういう形で、ある程度事柄で、それこそ今の猪瀬先生のように、しっかりと一つひとつ把握しながらコスト削減はどこができるという観点で申し上げれば、この改良防災の中身もある程度そういうふうな仕訳ができるかどうかということも含めて、各公団にはやってもらった方がいいんじゃないかと思えます。

そうでないと、そういうことがどこにも出てこなくなって、しかしながら、本当は費用が必要になるということがありますので、そこは先ほど抜いてみたらというのはすぐ計算できる、そうだとすると、計算とは別に、どれだけの中身で、恒常的に出てくるものと、それからこれだけやればいいんだということを分けられるかどうかというのを各公団でやってみてもらいます。

田中委員長代理 それはお願いいたします。それで、実はこれは以前にも議論して、なかなか分けにくいとか、つまり資本的支出と、今の言葉で言えば、恒常的にやっている管理費的なものとなかなか分けにくいという、そのこと自体が問題だと思うんですけども、私は資本的なものと、恒常的なものと一緒くたに計算していること自体が問題だと思うんですが、今、佐藤局長がおっしゃる線で、各公団作業をお願いいたします。それと今の車の話もです。

それで先に進みたいと思いますが、いいですか、まだありますか。

猪瀬委員 今、できるだけかためて終わりにしてしまうからあれなんです、今、道路興運と日本道路サービスが出てきましたけれども、ファミリー企業の定義をちゃんとした方がいいだろうというふうにひとつ思いまして、12ページの方に進んでいただきたいんですが、実はこの間、扇さんがファミリー企業の社長はみんな辞めさせるんだとおっしゃっていました。だけど結局は顧問とか参与になってしまうんじゃないのかという疑いがあるわけです。

そのことを含めて、あとめくって行って17ページから少し見てほしいんですけども、そう思いまして、私もファミリー企業の社長とか専務とか、そういう役員以外の肩書きを全部調べてみましたら、参与と顧問だけで、これだけの膨大な数があることがわかったんです。

17ページのところから見ていただきたいんですが、参与、顧問だけでこんなたくさんあって、私も自分で集計しながらこんなにあるとは思わなかったんですが、ずっと見ていくと、めくって行ってください、1/11~9/11までずっといきまして、最後に11/11のここまで来ます。571人も参与や顧問がいるということがわかり

ました。

その次をめぐりまして、今度は首都高です。首都高もめぐっていきますと、108 人の参与や顧問がいると。次に阪高ですが、43 人いると。それから本四は、本四の方が阪高よりも小さいのに 81 人もいるんです。

参与とか顧問というのが、これだけ膨大な数がいるということがわかってきて、なるほどファミリー企業というのは、社長とか専務というふうな形の天下りもあるけれども、その天下りの数をごまかすために参与とか顧問とかをやっているんだということが実証的にわかってきましたので、そうすると扇さんの社長はみんな退陣させるんだという発言が怪しくなってくるわけです。そうすると、参与とか顧問とかやっていけば、そこそこの給料をもらえるわけだから、そういうごまかしがないようにした方がいいだろうというふうに思いまして、もう一度 12 ページの方に戻っていただきまして「四公団およびファミリー企業における『顧問・参与等』実態調査の実施について」というのをやりたいと思っているんですが、大事なことから、短いので読み上げます。

「顧問・参与等」などの「役員でも職員でもない」位置づけの曖昧なポストが、四公団およびファミリー企業において数多くみられる。四公団において進められている民間企業経験者の登用は、「役員」への登用ではなく「顧問、参与等」への登用のみが検討されている。意見書の趣旨である「役員人事の刷新」になっておらず問題であることについては、前回委員会において正式に指摘したところである。

ついては、そもそも「顧問・参与等」などの「役員でも職員でもない」職の位置づけは何か。職務、待遇、任命権者などについて国土交通省および四公団から解説を求めたい。

これら「顧問・参与等」の曖昧なポストには、四公団からの天下りが多くみられる。これまでに確認できた範囲だけでも「顧問・参与等」への天下り人数は道路公団 571 人、首都高速道路公団 108 人、阪神高速道路公団 43 人、本州四国連絡橋公団 81 人、四公団トータルで 803 人にのぼる(別添資料を参照)。「顧問・参与等」職を一人が複数社でかけもちしているケースも少なくないとみられる。

これほどまでに天下りが多いポストでありながら、「役員」ではないため情報公開の対象から逃れてしまっており、実態がみえなくなっている。「行政コスト計算書」ではいわゆるファミリー企業(子会社・関連会社等)の役員人事を、公団時代の最終ポストを併記のうえ実名公開している。公益法人の場合でも、指導監督基準により役員名簿は公開義務を課せられている。いっぽう「顧問・参与等」は情報公開ルールの対象外になっている。「顧問・参与等」のポストは、現在の情報公開ルールの抜け穴をうまくついた、巧妙な天下りの隠れ蓑になっているのだ。

当委員会ではこうした問題点を明らかにし天下り問題に起因するファミリー企業改革をより着実に推進するため、「顧問・参与等」の実態調査を行う。調査は別紙の調査表にしたがって、国交省および四公団による指導のもと、ファミリー企業において 4 月 30 日までに完了し委員会へ提出するよう求める。

次のページに、やり方というか、大体つくりやすい見本をつくっておきましたので、こういうふうにご覧いただければわかりやすいんじゃないかというふうに思うんですが、道路局長、いかがですか。

佐藤局長 この 13 ページの表の方は、プライバシー的な問題もあり、それから会社の方でどう判断されるかという問題も勿論あるんだと思いますけれども、そういう意味では、なかなかかくに厳しい部分があるかなと思います。

猪瀬委員 ただ、扇大臣が社長を辞めさせるとおっしゃっていたわけです。社長を辞めても顧問や参与として残るんじゃないかと、こういうふうな疑いがあるわけですから、そこはきちんとやらないと、これは大臣発言と矛盾することになりますし。

佐藤局長 その関係で申し上げますと、やはり大臣も権限外の事項ではあるんだがと、したがって要請という形でやらざるを得ないだろうと、指示とか命令という形では無理だろうと、それぞれ公団からそういう要請をしてほしいと、結果はまた会社のそれぞれの自主性、株主も皆さんおられることではありますので、そういう形でお願いをするという形で、今のところいっているということではあります。

猪瀬委員 株主もこれは知りたいはずなんです。顧問とか参与というのは、どういう給料をもらっているのかわからないからね。

それで、四公団の方々よろしいですね、これについての資料を出していただきたいということです。

田中委員長代理 今の猪瀬さんの要請では、4月30日となっておりますが、今、佐藤局長がおっしゃったようにプライバシーの問題で、氏名のところだけが関係してくるんだけれども、それを御検討の上、4月30日までに13ページにあるようなものをお出しいただけるかどうか。奥山さんお願いします。

奥山理事 確認をさせていただきますが、12ページの資料の下から4行目ですけれども、当委員会では、こうした問題点を明らかにし、天下り問題に起因するファミリー企業改革をより着実に推進するため、顧問、参与等の実態調査を行う。当委員会では行うとなっておりますが、やる主体は委員会で行われるのか、それとも各公団でやれと言われるのか確認したいと思います。

猪瀬委員 我々が行うので、請求をしますから出してくださいということです。それで公団ごとにまとめて、公団が指導して出してくださいということです。

奥山理事 委員会から各企業に依頼をされるということでもよろしいでしょうか。

猪瀬委員 委員会から各企業に依頼するんですけれども、公団の指導の下に提出してくださいということです。

奥山理事 昨年調査がありましたが、これと同様の扱いということでもよろしゅうございますか。

田中委員長代理 ファミリーの調査ですか。

奥山理事 はい。

田中委員長代理 あれは、直接我々の委員会の事務局がやったので、それとは違う、委員会として調査するんだけれども、具体的に13ページにあるようなペーパーをおつくりいただきたいというのが、このペーパーだと私は理解しております。ですから、昨年の11月ごろでしたか、我が委員会の事務局が直接に調査したもので、それに対して御協力いただいた公団とは形は違うと読んでおりますが、一言で言えば、要するに公団から調べて4月30日までにお出しいただけますかということについてお答え願いたいと思います。

猪瀬委員 要するに委員会が発注元だけれど、公団から依頼してやってくださいと。人足もいませんので、それで我々があなた方から依頼しますから、我々があなた方に発注しますから、あなた方が依頼して作成して出してくださいということです。

奥山理事 委員会からの依頼に基づき公団がやるということで。

田中委員長代理 それが、佐藤局長がおっしゃったように、中身として可能であるのか、時間的にも可能であるのかということについて御検討いただかなければいけないと思います。

猪瀬委員 道路局長は、同じように財団法人についてもきちんした天下り名簿を、つまり財団法人の方に対して、所管ですから、きちんとした名簿をもう一回出してほしい、普通の役員まで、顧問まで名前をずらっと並べたものを出してください。

榊次長 委員長代理がおっしゃるように、プライバシーの問題が1つあるというのと、調査対象が一体どこまであるのかと、例えば行コスとか、三菱重工とか、そういうところも入っているわけです。川崎重工とかもです。そういうところまで及ぼすのかどうかという点なんですけれども。

我々は、どちらかと言いますと、そもそも行政コスト計算書があって初めて資本関係がないけれども子会社だと認定されているわけですし、そういうところに対して、一応手がかりがあるということで、調査をすることが

できると思いますけれども、言わば本当に企業活動をしていると言ったらおかしいですが、石川島とか、そういうところの会社に対して。

猪瀬委員 まことにいい質問なんです、あえてそれは申し上げますが、先ほど日本道路興運はファミリーではないとおっしゃったんですが、ただ日本道路興運は顧問が3人行っています。それから日本道路サービスは行コストのファミリーで顧問が5人行っています。それでちょうどいいので、猪瀬直樹委員提出資料の1ページ目にいきますけれども、今の御質問に重ねていきますが、道路公団関係のファミリー企業は何社あるのか、政府において認識が共有される必要がある。これまで財政制度等審議会監修の行政コスト計算書が対象にした道路関係四公団のいわゆるファミリー企業である子会社・関連会社は合計121社。これは日本道路公団84社、首都高12社、阪高25社、本四は入っていません。

当委員会でファミリー企業について実態調査をした結果、ファミリー企業というのは、行コスト対象以上にずっと広がっているんだということで、少なくとも意見書に提出したファミリーでは121社より多い212社というのが入っているわけです。

ということで、少なくとも今、三菱何とかがあるとかというのは、確かにこれはファミリーには入らないけれども、現在の行コストファミリーは、必ずしも正しい定義ではない、実態としてです。

したがって、このかぎ括弧で囲んでるのは、意見書で提起した問題ですけれども、行コストにおける子会社・関連会社の定義では捕捉されなかった企業であっても、公団等からの発注割合が50%を超えるものについては、実質的なファミリー企業と認識すべきではないかというふうなことです。

それで、例えば、道路公団本体から発注している比率が多少低くても、横のファミリーから更に丸投げして受注している比率が高いと、こういう場合は結局道路公団から発注しているのと同じですから、そういう意味で概念を少し広げていきたいと思っているわけです。

最後に大きな四角の括弧の下ですけれども、現在、扇国交大臣のイニシアチブの下に、国交省及び四公団はファミリー企業問題改革に取り組んでいる。しかし、国交省及び四公団が改革の対象とするファミリー企業はいまだに行政コスト計算書定義の121社のままになっている。これでは改革の対象が実態と異なり狭くなってしまふ。委員会調査で新たに判明した最新のデータに基づいて、より正確な取り組みが行われることが望ましい。当委員会は国交省及び四公団においてファミリー企業概念を委員会意見書定義の212社以上に改めることを求める。同時に、既に実施している取り組み、これから実施する取り組みは、この212社すべてを対象に行われるよう、扇国交大臣により国交省及び四公団へ直ちに指示がくだされるよう求めると、これは後で委員会で決議したいと思っている案ですけれども、実際には、あのときのファミリー企業実態調査のときに、非協力で協力を拒否したりした企業も更にたくさんありまして、212社以上なんですけれども、とりあえず212社については確認されているということでありませう。

したがって、いずれにしろ、先ほど私が顧問だの参与だのがあれだけずらずらあるというのは、OB名簿からチェックしましたけれども、これだけあるということは、とにかく我々は顧問とか参与という名前を、民間企業では普通はそう頻繁に使っていないと思うんです。多少ニュアンスの近いものはあるかもしれないが、こんなに大量に使っているものはまずあり得ない。

ですから、顧問とか参与ということでは役員なのか普通の部長や課長なのかわからない。こういうふうなあいまいな形で、こういう人たちが存在することによって、ファミリー企業のずぶずぶの体質ができ上がり、なおかつ今回民間企業の経営者を登用すると言っても、結局は顧問とか参与というわけのわからない名前で入れているにすぎない。だから、顧問とか参与というのは一体何をしている人なのか、どういう給料をもらっている人なのか、そういうことはきちんとわからないと位置づけができないんです。

コスト削減の話の流れの中でこれを申し上げているわけですが、こういうことをきちんと定義したり、整理し

たりしていかないと、コスト削減30%という言葉は非常にむなしいわけでありまして、具体的に実態に即した答えがほしいということです。それで国民が納得できるような答えがほしい。

以上です。

奥山理事 さっき4月30日までで大丈夫かという御質問があったんですが、精査したいと思いますけれども、いずれにしても対象企業に対して調査を行わなければいけないということもありますし、対象範囲ということでも、今、こういう議論がありましたので、事務局とも御相談して御返事を差し上げたいと思いますが、若干もう少し時間をいただければというふうに思います。

猪瀬委員 このOB名簿の顧問、参与のものは簡単につくられたんです。すぐつくれましたから、前に意見書をつくるときに天下りリストを全部つくりましたから、そこから単に参与と顧問をマーキングして抜いただけですから、簡単なんです。あとは具体的なものを付けばいいだけです。

佐藤局長 内容について、さっき申し上げましたプライバシー的な問題であるということもありますし、範囲という問題で言うと、私どもは行косのいわゆる子会社・関連会社対象という形で考えざるを得ないかなと。

ただし、先ほどのお話で、委員会として調査を行われるということでもありますから、それぞれお手伝いはさせていただくという形で明確にしておかないといかぬのではないかと思いますので、そこはよろしいですね。

猪瀬委員 田中委員長代理が、いみじくも言いましたように、委員会として我々は、これを委員会の決議とするわけですから、この委員会の決議に即してやってほしいということで、これは委員会の意思決定ですから、それに即してそちらでまとめてくださいということです。

佐藤局長 お手伝いはするということですね。

猪瀬委員 お手伝いというのは、我々の要求に応えてくださいということで、結果的にそれがお手伝いということになるかもしれないし、お手伝いという表現がよくわからない。

佐藤局長 会社のそれぞれの自主性というようなものもあると思いますので、私どもが強制するという形ではなかなか難しいかと思えます。それぞれ自主的にどこまで御協力をいただけるか、こういう問題があるかと思えます。

猪瀬委員 本気で、本当にお手伝いしてほしいです。奥山さん、先ほど日本道路興運はファミリー企業に入っていないとおっしゃったでしょう、我々は去年の秋にファミリー企業の実態調査を一生懸命やったんです。そのときに回答をよこさないところがあった。日本道路興運は、212社にも入っていないんです。なぜかと言うと、回答をよこさなかったからです。それでよこした回答がJHの取引額が4億円だと言ってよこしたんです。ところが車両管理費だけで19億円もあるんです。しかも4億円というのは、料金收受だけの売上高なんです。

ですから、そういうごまかしがあってはならないので、きちんとしたファミリー企業を再定義したいんです。わかりますか、つまりあなた自身が認識していなかったりするわけですよ、それはおかしいでしょう、ファミリー企業ではないとおっしゃったでしょう、料金收受4億円しかやっていないと言ったんですよ。

奥山理事 私が申し上げたのは、猪瀬委員提出資料の3ページ、4ページ、5ページ、6ページの表に載っていないということを申し上げただけです。

猪瀬委員 では、これは4億円しか料金收受をやっていなくて、車両管理業務で19億円も委託費で受けているということを日本道路興運は、調査ではごまかして出さなかったんですね。こういうのもきちんとした協力というか、道路公団の厳しい指導の下に自分のところで仕事を出しているわけですから、仕事を出すという意味では権限を持っているわけですから、それに即した回答を出させていたいただきたいと、それがお手伝いするという意味です。

奥山理事 ただ、発注者としての権利の濫用というのは、公取法上、独禁法上問題があるということですので、協力依頼、協力要請、お願いするということではできかと思えますので、最大限それはさせていただきたいと思

いますが、契約上、来年は契約しないぞとか、契約上の権限を行使するわけにはいかないと思いますので、限度があるかと思います。

猪瀬委員 そんなこと言わなくたって十分に重みはありますから、来年契約しないぞなんて言わなくたっていいですよ、そんなこと。

奥山理事 したがって委員会の調査であるということを確認させていただいた次第です。

猪瀬委員 田中委員長代理、4月30日の締切りでは無理だと言っているから、5月10日の連休明けぐらいにせいぜい伸ばしてあげるといのはいかがですか。

田中委員長代理 今日、猪瀬さんのこのペーパーは初めて見るんだけれども、委員会としてもこれをどう扱うか、また文言もこれでいいのか、行コスの範囲121、我々はファミリーと言っていますけれども、行コスの定義の中で本当に121なのか、あいまいな関連会社なんていうのは、かなり幅広い解釈ができると思うんですけども、これは公団が行コスの範囲として、まだ弾力的に解釈できる余地もあるんじゃないかと個人的には思っておりますが、そういうことは委員会として議論してみなければいけないと思っております。

その上で、事務局から正式に、佐藤さんの言葉を借りれば協力依頼ということだけでも、実際は我々が自らするわけにはいかないから、その意を体してお調べ願うと。ただ調べられる内容も、プライバシーも関係してくると思いますから、そこは事務局と、私どもが、皆さんが退室された後で、我々自体の議論もありますから、議論をした上で御連絡するという事で差し当たりよろこびますか。

猪瀬委員 どうせそんなに大きな修正はないわけですから。

田中委員長代理 そうかどうかというのは、我々で議論してみなければいけないと思います。

それで、奥山さんの話の続きがあるんですけども、この提出資料を一つひとつやりますかということでしたが、これはあらかじめいただいたものについては、各委員が見ておるはずですよ。はずですよ、それからあらかじめ昨日までにお出しいただいたものについて、私の方で質問を出しておりますが、その中で今日答えられるものを、むしろこれを見ている前提で答えていただくこと。

その前に、当然、今日のこのペーパーに対する質問を私は出してありますが、ほかの人も質問があるかもしれませんし。

坂野事務局長 ちょっと議事進行に関わることなので、少し申し上げますが追加提出をした資料に関わる問題は、川本委員が前から言っている財務関係の問題の大きな塊がまだあるし、そのほかにも多分各委員、追加提出に関わるいろんな御質問がある。今日、田中委員長代理からお出しになった質問も当然その中にある。かなり時間も押しておりますから、もし可能ならば、5月の次回の委員会で、財務関係あるいは。

田中委員長代理 財務関係は、せっかく言いかけておられたので、質問をしてもらおう。膨大な資料だけれども、川本さんはプロだからポイントだけ見れば。

川本委員 質問にそんなに時間はとりません。

坂野事務局長 質問は、まず財務関係、あるいはそれ以外も、是非今言っておきたいという御質問があれば、御質問だけ出しておいていただいて、それで次回にそういうことについて少し深掘りした議論をやっていただいた方が、特に財務関係などは、かなり重要な問題だと思いますので、よろしいんじゃないかというのが私の御提案でございます。

田中委員長代理 ありがとうございます、私に関心を持ち過ぎて時間が長引いたことは申し訳ないと思いますが、事務局長が言ったように、財務の関係等々、もう既に出している質問のほかに、川本さんから質問していただいて、そのほかにも今日の御議論、あるいは資料から、なお重ねて質問があると思います。それはまた事務局に出しておいて、次回までにお答えいただくという形にしたいと思います。

それでは川本さんお願いします。

川本委員 済みません、少しお時間をいただきます。

この財務諸表検討委員会の議事録につきましては、委員会としてお願いをずっとしてきたわけであります。

ところが、着いたのは今日、しかも私はずっとこれを見せてほしいとお願い申し上げておりましたが、2時間ぐらい前にやっと見せていただけました。どうしてそんなにこれを隠さなければいけないのかというような疑問が、やはり浮かんできてしまいます。こういうものに関しては速やかにお出しいただきたいということが1点目としてお願いしたい点であります。

質問は3つぐらいにしますけれども、あえてお時間をいただいて、どうしてこういう質問をさせていただくかと言いますと、これらの作業が統合して分割をするための準備になっているのかということが一番大きな問題としてあるんです。分割に対して否定的な意見のようなものも関係者の方たちから出ていますけれども、分割に対する考え方にも関わるので、あえて申し上げます。

それから、一つひとつのルールについては間違いはないのかもしれませんが、こういうようなルールを重ねていきますと、全体として問題ある、実態を正確に表していないような財務諸表ができてしまうのではないかと懸念します。今、民間企業で問題になっています不良債権問題がこのようなルールを適用すれば明日にも全部なくなってしまうかもしれないというぐらいマグニチュードの大きい話です。官に近い企業であれば、民間企業になると言ってもなぜいんなことが許されるのかという問題意識から3つほど質問させていただきたいと思います。

1番目は、再調達原価の採用というのをお取りになるわけですが、これが特に統合、分割の準備になっていないのではないかという問題意識があります。

と言いますのは、JHの委員会では再調達原価を採用して、フレッシュスタートだと考えて、基本は時価、つまり再調達原価、ただし近年取得したものは、取得価額と考えているわけですね。

これに対して、委員会内でもたくさんの疑問が、今から申し上げる委員会というのは、すべて財務諸表検討委員会の委員会ですけれども、そこで提示されているわけです。第1会の議事録の29ページとか、31ページとかです。

ところが、ほかの公団は企業会計原則の第3の5の資産の評価原則、整理番号34の本四公団の提出資料を参照していただくよくわかるんですけれども、取得原価主義に基づいて基本は取得価額としているわけです。そうしますと、これらの整合性を今後どうやって取っていくのか、統合して分割するのであれば、どうやって取っていくのかというのが一番目の疑問として浮かび上がってきます。

2つ目としては、民間企業でこれから減損会計に対応していくわけですが、今の方式を取っていくと、減損会計を導入したときに、資産額が大幅に減少するという危険性があるのではないかとこのように委員会の委員の先生たちがことごとくおっしゃっているんです。路線別に減損会計を適用すると、収益力のない路線の価額が大幅に下がってしまうとか、第1回の議事録の38ページ、39ページ、第2回の議事録17ページ、それから減損会計を適用すべき単位について議論がまとまっていないということが、第2回の議事録の17ページ、18ページとかに出ます。

ですから、このような減損会計との関係をどういうふうに今後整理していくのか、せっかくつくっても、18年3月に減損会計を入れていくのが普通の民間企業とすると、一気にせっかくつくった財務諸表が違うものになってしまうのではないかと、委員会の先生たちも心配をしておられるわけです。この問題に対して、きちんと答えていけるのかということが2つ目としてあります。

減損会計を導入しないということであれば、国民としてどのぐらい含み損を抱えるかが透明でないので、脚注で入れるような工夫というのを考えていくのかというようなことがあります。

3つ目としては、数字として大きいんですけれども、建中金利の資産額算入ですね。建設中のものに対する金

利をどういうふうに算入するかということなんですけれども、これらについても委員会の先生たちがさまざまに疑問を呈しておられるわけです。委員会でも「通常は費用化」というふうに指摘を、加古委員長が第2回の議事論の38ページ、39ページでなさっているんですけれども、5回目に金利を払わないと道路も取得できなかったとして、償却資産も取得できなかったというようなことで、加古先生のお考えが一気に変わっているんです。これは5回の議事論の5ページを見ていただくとわかっていただけます。ですからここをどうして2回目と5回目で、非常に議論があったにもかかわらず変わってしまったのかということが疑問です。ほかの先生たちも借入で建設した場合と、自己資本で建設した場合の資産額が違うのはおかしいというふうに、第2回の40ページでも指摘されていたりします。

あともう一つ大きな問題はひも付きという問題なんですけれども、資産化できる金利はひも付き、つまり一本一本の道路に対応する借入金がかかるようなプロジェクトファイナンスでなくてはならないという指摘に対して、JHは十分な説明をなさったのかということです。今、プロジェクトファイナンスになっていないにもかかわらず、プロジェクトファイナンスでなくてはならないということに対してきちんと回答していないと思います。

それから第5回の議事録の9ページに、建中金利を資産化して、将来の料金収入で減価償却費用を回収しようとするのは、世代間の負担移転、先送りであるという御指摘があるんですけれども、こういうものに対して、きちんとJHは応えているのかというのがあります。

最後の点として、建中金利の計算方法について、過去の建中金利をどの資産も一律に建設に10年間かかったとして、最近の金利を用いて計算することに決めていらっしゃいます。

ただ、JHの建設中金利は、施工命令から開通まで、おおむね10年の標準的な投資パターンに対応した借入金残高の平均利率を用いて算出されているけれども、本当それが正しいのかということがあると思うんです。一気に一律に10年にしてしまっているのかということ。

これらの問題は何に関わってくるかと言いますと、結局最近の金利を用いて過去の金利を計算するのはなぜかという問題で、この場合、取得原価を採用しているほかの公団と整合性が取れなくなってくるという問題があるわけです。ですから、個々に財務諸表をおつくりになっても、結局四公団は四公団のままということが思想の下にあるのではないかというふうに拝見して思いました。今、3点ほど述べさせていただきましたけれども、更に議事録を拝見して質問表を出させていたいただきたいと思います。

ありがとうございます。

田中委員長代理 今回の質問は、今、簡単に答えられるものではないと思いますし、ペーパーでいただいた方が明確になると思いますので、今の3点についてペーパーにお書きいただくということと、皆さん、もう時間がオーバーしておりますので、追加質問が、先ほども申し上げたように、今日のヒアリング、あるいは今日のペーパーについて、なおあるかと思えます。あるいは今までのものについてもあるかもしれません。それは事務局に委員はお出しいただいて、それから各公団に発注するという手順を取らせていただきたいと思えます。

さっきの猪瀬さんがおっしゃったファミリーの関係の問題については、提出期限も含め、またお願いの仕方も含め、我々がこれから少し議論した上でお願いしたいと思えます。

松田委員 委員長代理いいですか。

田中委員長代理 はい、松田委員どうぞ。

松田委員 これは一回読んでみないとよくわからないので、問題点は大体似ていますけれども、よく川本さんはお読みになったなと思うんですけれども、今日の議題について、関係があるのと、関係がないのとあるんですが、単純な質問を2つだけさせていただきます。1つは、15年度予算と、14年度予算を比較して今出していただきましたけれども、料金収入は、いずれも14年に対して15年は各公団下がっています。ということは、例えばJHは少なくとも何百キロか新しい路線が14年から15年にできているはずですが、それを入れても道路収入は下

がとみているということでしょうか。前の交通需要では、もう少し伸びると言っていたんだけど、実際はもう伸びなくなったというふうに判断しているんですか。

つまり、予算だから余り収入は水増ししない方がいいよというのは普通のつくり方です。そのとおりです。ですけれども、前年に対して、各公団とも全部下がるということは、基本の交通量が下がるという見通しを持っておられるというふうに判断しているんでしょうか、どうなんでしょう、佐藤さんどうですか。

佐藤局長 これは私の方からお答えすべきかもしれませんが、かなり物流の量自体が経済成長と関連していることは御存じのとおりで、そういう意味では、鉱工業生産指数とか、そうした関係からいっても、大所である東名や名神といったものとの関連性が強いので、日本の経済自体が下がり続けるということかどうかというお話は、かなり近くなってくるのではないかと思います。中期、長期的にはお出ししている予測の範囲の幅というものは実行可能だと思っていますし、こここのところの経済の落ち込みを、日本がこれから先もずっと続くということではどうもないのではないかと私自身は思っています。またそうであれば、そうでなければならぬのではないかと思います。

松田委員 先のことだからわからないというのは、そのとおりなんですけれども。

佐藤局長 こうした現象は、石油ショックのころに一度経験いたしました。

妹尾理事 JHですが、財務を担当しております妹尾でございますが、今、川本委員が、議事録を隠すことのないようにというような御発言がありました。これにつきましては、この委員会の議事録をどうするんだということを一言申し上げておきます。

この議事録につきましては、

松田委員 ちょっと待って、それは後でやりましょう。

妹尾理事 各委員のチェックは、先週の金曜日にそろいました。したがって、本日提出したのは、できるだけ早くやったものでありまして、決して隠すような意図は毛頭ございません。できるだけ早く議事録をお出ししたものです。

川本委員 御努力をいただいたと思うんですけれども、金曜日にチェックが済んでいて、どうして火曜日になるのでしょうか。今日は火曜日ですよ、だからそここのところが何か。

妹尾理事 全部の委員がそろったのは金曜の夜ですから。

猪瀬委員 そうしたら月曜日の朝に間に合ったでしょう。

妹尾理事 いや、月曜日には直すわけです。

猪瀬委員 直して、月曜日の夜にできるでしょう。1日前にできるじゃないですか。

田中委員長代理 今、佐藤局長がお答えになっていることについての議論ですから、その話は別途。済みません。

奥山理事 予算の関連で収入のお話がありました。見通しについては道路局長がお答えしたとおりだと思います。

単年度で予算で見ると非常に短期なものですので、なるべく収入はかために見ると、そうしないと収入欠陥が多くて、借入金が増えるということになりますと、利払いも増えるということにもなりますので、一応かために見たということはあるかと思えます。ただ、最近の傾向としては、そういうことだと思います。

松田委員 数百キロ新しく路線ができて減るといのは、かなり大きな変動要素だなと思ったものですから御質問したんです。

猪瀬委員 今、松田さんが言ったのは、300キロ増えるんなら、7,000キロに300キロ増えたら増える率は5%じゃないですか、そうであれば、例えば収入も5%は増えなくても、少し増える感じになるはずだけれども減らしている、だから変だなと言っているわけです。それと中長期のことを言っていましたから、中長期の見通し

では、この前に私が修正しましたけれども、2030年ピークだなんて言っていたわけだからずっと増え続ける、しかも道路が延長している、供用を開始しているにもかかわらず減るという見通しを出すというのは、よくわからないじゃないかというのが松田さんの趣旨です。私もそう思いますよ、今のお答えは、それについて余りお答えになっていないんじゃないかと思います。

田中委員長代理 猪瀬さん、今までと違って非常に正直になられたんだよ。

松田委員 それはいいんだけど、何かちょっと変な違和感を持っているといことだけ言っておきます。

田中委員長代理 さっきの御回答で、引き続き何かあればペーパーでお出しください。

松田委員 最後に1つ、本四と阪神なんですが、我々は委員会の中で、あの5つの分割を例示としてお示したときに、拡大をした方がいいのかどうかということを考えてわけです。今のエリアの規模でいいのかどうか。

これは一度首都高と阪神からお聞きしなければいけないと思っていたことなんですが、お考えの中で議論を是非していただきたい。要するに今のままのものがいいのか、東京湾を全部カバーする等の形がいいのか。つまり将来を考えたときのエリアとして、どういうことを考えた方がいいのかということの中で勉強いただいて、いずれの機会か知りませんが、ひとつ御意見を教えてほしいなと思っています。

田中委員長代理 松田委員、それは単に阪高と首都高だけではなくて、佐藤局長のところのお考えもお聞きしないといけないと思っております。

松田委員 もちろんそうです。

田中委員長代理 四公団はみんな関係してくるんです。だからそこら辺は四公団のトップとともに道路局長にもお考えをいただきたいということで、まだいろいろ御説明も心残りであるかと思いますが、四公団への追加要求資料あるいは国交省に対する要求もあるかもしれません。そういう質問、意見があれば事務局にできるだけ早く御連絡いただきたいと思っております。

国土交通省及び四公団の方々、本日はどうも長時間にわたってありがとうございました。

(国土交通省・道路四公団退室)

田中委員長代理 続いて、次回以降の委員会開催予定、その他。

坂野事務局長 その前にですね、調査の件と、決議案の。

田中委員長代理 さっきの話があるから、猪瀬さんが提案された話を先にやりましょう。やった上で、事務局も勉強してくれていると思いますから、猪瀬さんがせっかくお出しになったペーパーに基づいて、さっき私が整理したことでいいと思いますが、猪瀬さん、これを委員会として。

猪瀬委員 先に猪瀬委員提出資料の1と2、これは同じ文面が書いてあるんですが、1は扇大臣に出すわけです。2は財政制度等審議会で行コストをきちんと定義したところに出さないはずなので、行政コスト計算書のところですよ。

田中委員長代理 私もぱっと見て、財制審にもお出しになっていると、いろいろ事実も確かめなければいかぬと思いますので、事務局でも予めペーパーをいただいて勉強しておられると思いますが、今までの勉強の成果というか、これについての勉強結果を教えてください。

坂野事務局長 国土交通大臣に向けた案については、当然私どもはコメントすることはございませんけれども、財制審の関係は、事実関係がございますので。

田中委員長代理 財制審に行く前に、扇さんに出すペーパーも、財制審は2行目の「監修」する権限があるのかですよ。

坂野事務局長 財制審あてのことについてコメントをしました。

財制審がどういう役割を果たしているかということ、まず確認しなければいけないんですけども、財制審は確かに特殊法人の会計基準について答申を財務大臣にして、それで財務省から各公団に対して、こういう基準

でやってくださいという依頼をしているわけです。

それで、財制審自体が各公団、あるいは特殊法人のコスト計算書、そのものを財制審がチェックをして、この基準に合っているかどうかということをやっているわけではないわけです。ましてや、財制審が各公団のコスト計算書を作成しているということはないわけです。

したがって、監修責任があるとか、作成責任があるという立場ではない。つまり会計基準をつくったという立場であるということもございませぬ、かつつくった意味は、財務大臣に答申をしたということで、財務省の責任として、各公団に示している、そういう性質のものだということ、まず御理解いただきたい。

それから、財制審がつくっております、この会計基準の中で子会社及び関連会社の範囲の決定に関する基準がございませぬ。まさに猪瀬委員は、その問題を言っておられると思うんですが、この基準は、財制審が今つくっている基準では、公認会計士協会の監査委員会報告というのが、その前提にありまして。

田中委員長代理 坂野さん、口頭で言うのもいいけれども、そのペーパーがあれば、坂野事務局長 ありません。

公認会計士協会の基準を使ってくださいと、こういう基準になっておるといってございませぬ。

それで公認会計士協会の基準というのは、議決権が50%かどうかということだけではなくて、50%より下であっても重要な関係を持っている、そういうものは関連会社にしてくださいとか、そういう基準になっておりまして、かなり幅広い基準になっております。

したがって、具体的な決算書類の作成の中で、子会社は何を入れるか、関連会社は何を入れるかというのは、まさに本来作成をする主体、各法人が責任を持って決めるべき部分になっているというのが現在の事実関係でございませぬ。したがって、そういうことを踏まえて御審議をいただきたい。

それから、もし財制審あてにお出しになるとすれば、猪瀬委員の案で、公企業会計部会の部会長を水口さんがしておられましたが、現在は立石さんが部会長で水口さんが小委員長でございませぬ。

それから、部会の名前は公企業会計ではなくて、公会計部会という名前がございませぬ。これは念のために申し上げたということございませぬ。

以上でございませぬ。

松田委員 以上はいいんだけど、言っていることがよくわからない、名前が変わるわけでしょう。要するにこれは何て言うか、行政コスト計算書というのは、適用範囲は、例えばこの場合には国交大臣が全権限を持っていると考えるのか、道路公団が自分でやればいいと考えるのか。

坂野事務局長 道路公団の責任です。

松田委員 そうすると、何も企業会計とか、財務省とかに言わなくても当然自主権限を持っているということですね、自分で広げなければ。

坂野事務局長 最終的な判断責任を持っている、まさに権限を持っているわけです。ただ、国土交通大臣は、各公団に対する一般監督権がありますので、一般監督の範囲の中で、財務諸表の作成について指導をすることはできるわけです。ですから、国交大臣が全く関係ないということはないと思います。

繰り返しますが、財制審は基準をつくるだけ、あとは一切関与していないというスタンスです。

松田委員 事務局長、さっき皆さんは、これは行政コスト計算書で決まったもので我々はやっているんだと、所与のものという感じで言っていましたね、だから自分たちで決めれるんだという意識は全然ないわけですね、そうでしょう、まずそこを確認しないとだめなんではないですか。

田中委員長代理 だから、今の坂野事務局長の御説明だと、公会計になるんですか、子会社だとか、関連会社というのは定義があつて、しかし、その定義自体は、非常に弾力的で、特に関連会社というのは弾力的なんです。

ところが、彼らの今日の説明を聞いておると、行コスト計算書というのは、松田さんの言葉を使うと所与のもの、

どれとどれが当たるんだということのように受け取っていると。ところが一方では非常に弾力的に解釈できるという、そのずれというのは、どうして出るかということなんですけれども、各公団が主体的に決めることなんだと、しかし、それは彼らが責任を持って決めることだと。だから、与えられた所与ではないはずなんです。

坂野事務局長 私は今、極めて整理して申し上げているんですが、既にこれまでのヒアリングでも財務の関係のときに各委員の方から御質問があって、各公団を通じて統一的な扱いをする必要があるときは、国交省が調整をするんですねと言っていますね、それで国土交通省も調整しますと言っているわけです。

したがって、行コスを最初に作成するときに、四公団のそれぞれの横の相談と同時に、国交省の調整もあった可能性があるわけです。それで私は国交省については一般監督権がありますと申し上げたのは、国交省にいろいろお話になる分には、そういうことがあった可能性もあるので、かつ権限上、全く国交省は知らぬ存ぜぬという世界ではないということも言えるので、その点は私がとやかく申し上げる話ではないなと思ったから、国交省のことについては私はコメントしませんと申し上げたわけです。

私は財制審のことだけ申し上げたわけです。

川本委員 そうするとあて先は、本来では、ファミリー企業を再定義するように求めるのであれば、あて先は各公団で、写し国交省というあて先になるんですか。

坂野事務局長 そうでもいいですし、両方に出してもいいですね。

猪瀬委員 今の坂野さんの財制審の話ですけれども、これは四公団が個別の四公団であることを前提に個別の行政コスト計算書をつくるということだったわけですが、現在はちょうど民営化との過渡期でありまして、したがって、四公団一体の40兆円の債務をどうするかということを中心に我々は分割民営化を考えているわけです。

したがって、四公団一体になることで、該当する対象が少し違ってきますので、改めて再定義することは、論理的には十分に可能だということになりますね。

したがって、ファミリー企業を再定義するということ、ある意味では求めるというよりも、再定義するということ、伝えるというか、通知するというか、そうしますということ、きちんと言えればいいのかもしれない、財制審の方はです。結局、再定義になるだけけれども、そういう意味で、少し概念が変わったところで、もう一度論理展開しますよということで、どうなんですか、対象が広がりますね。

つまり、例えば日本道路公団の仕事は40%しかやっていなかったと、ところが首都高がそこに10%入れていたと、四公団では50%になっていますというふうなことにもなったりもするから。

田中委員長代理 今の猪瀬さんのおっしゃる解釈が、財制審が言っている基準の関連会社に当たるのかどうかということなんです。

坂野事務局長 財制審は、この四公団だけをやっているわけではないですね、財制審の取る基準というのは、全部の特殊法人に適用されるわけです。ですから、財制審に見直してくれという意味は、全部の特殊法人について当てはまる基準を見直せということなんです。もし、その事柄がそうであるなら、そうであるし、ただ四公団だけだということなら全部を見直せという必要はない。まさに国交省の中の世界です。

田中委員長代理 全部という場合には、我々はほかの事業団なり公団なり調べた上でないと全部のことなんて言えないんです。

だから、問題はこういうふうに整理できると思うんです。今の行コスの基準を国交省所管に係る四公団が的確に適用しているのかどうか。つまり、我々が言う212以上というものを、今の財制審の示している基準の中に吸収できるのかどうか、わかりますか、つまり財制審の示している子会社、関連会社という行コスの対象に、121ではなくて、212以上入れようと思ったら入れられる基準なのであるのかどうかということなんです。

猪瀬委員 今の田中一昭さんが言ったことを踏まえれば、結局、そういうことの検討を始めてもらうというこ

とにすれば、つまり彼らは行コス、行コスと言って、行コスを足場にしてしゃべるから、今、行コスは検討中ですというふうにしてもらえばいいわけですね、だから検討作業に入ってくださいと、それで入りましたということであれば、これまでの行コスはこれから変わるかもしれませんがということだけでも十分に意味を持ちますね、財制審の方は。

江島参事官補佐 参事官補佐の江島でございますが、若干補足させていただきますと、今の話ですけれども、結局行コス自体の何社というものと、我々が追加で調べようとしている何社というのは、明らかに後者の方が広くなります。つまり行コスの方が狭いことになりますので。

田中委員長代理 いや、行コスが狭いではなくて、行コスの定義を間違えて適用しておれば、本来 121 でなくて行コスの基準に従っても 212 以上、どこまでか知らぬけれども、吸収できるんだということであるのか、今の行コスの基準でいけば、121 ががちり定義にはまっているのはそれだけであって、その他の 212 とのすき間は、行コスの基準から外れるものであるのかと、そういうことを言っているわけです。私もは外れないのではないかと、私は坂野局長の説明を聞いておって、どうもまだ幅広い話ではないかと。

ただ、財務省としては、国交省が調整するかわかりませんが、各公団が出してきたものを自分でもう一回それ以外のものを調べるわけにはいきませんから、ああそうですかと言うだけで財務省は受け取っているということかどうかということです。

江島参事官補佐 各公団が、もう少し厳格に適用すれば、今の行コスの対象企業よりも数が増える可能性というのはないわけではないと思います。

田中委員長代理 事務局もそう思っているんですか。

江島参事官補佐 それは、例えば子会社の定義というのは、議決権が 50%以下であっても、高い比率の議決権を保有しており云々と、この高い比率というのが定義されておりませんで、例えばこれを 40%と解釈すれば、そこから下のものは入ってこないということが考えられます。

ただ、この高いというのをどのように解釈するかというのは、これは財制審の関与するところではございませんので、各公団が適切に判断しているということであって、まずそれをどう考えるのかということで、財制審に言うというのは、やや財制審としても困ってしまうということになるかと思えます。

話を戻しまして、財制審あてに基準を、いわゆる私どもの委員会で議論している行コス企業ではなくファミリー企業という新たなものに、ある意味で拡大できるように、基準自体を考え直してくれというような話をすることになりますと、これは先ほどもお話がありましたとおり、四公団以外の全国の特種法人について、新たな基準をつかってやっていけということを財制審に音頭をとってくれということを要請していくことになるかと思えます。

田中委員長代理 ありがとうございます。

猪瀬委員 今で、1つは一昭さんが言っていることは正しくて、江島さんが言っていることも正しいんだよ。

だから結局、行コスを正しく適用していない、逃げているものがいっぱいあって、今の道路興運もそうですよ、だから行コスを正しく適用せよという一昭さんの発言は正しいと思うんだよ、それが正しく適用されていないのがいっぱいあるんじゃないかと。

それと、今、江島さんがおっしゃったようなことは、今後検討しておいてくださいと、時間は 163 ある特殊法人をやるのに時間がかかるかもしれないけれども、それはそれでやってくださいというふうに出せばいいんじゃないですか。つまり、再定義の方もやっておいてくださいと。

それから正しい行コス定義で適用していないものがいっぱいあるんだということを扇さんに当てているわけですから、再定義しながら正しく当てはまっていないものがいっぱいあるということを扇さんに対して主張するわけですから。だからどちらも正しいので、いずれにしろ行コスが正しく適用されていないのがいっぱいあるんだ

ということは、我々の認識として共通であるから扇さんにはそれを言いながら、なおかつ財制審にも行コストの定義を変えるように検討に入ってくださいと、結論は今日、明日の問題ではないから、今後の長いスパンの中で考えてくださいということでもいいんじゃないですか。

田中委員長代理 猪瀬さんが言うのはわかるんですけども、今、参事官補佐が御説明になったことを私はこういうふうに受け止めているんです。

私は、国交大臣に出すというのは、一般監督権に基づいて、坂野局長が言ったように、国交省の中での調整というか、見直しというのは、これは行コストの基準に合っているかどうか、もう少し幅広い解釈が可能ではないかと、212 以上いけるんじゃないかという検討をして、国交大臣にやってもらうのは、私は今すぐでも可能だと思います。

ただ、財制審にこの段階で言うかどうかというのは、皆さんに意見を聞かなければいけません、私はそれは国交省の四公団だけ見ても言えないことはないにしても、いかにかなという気持ちを持ってあるので、ほかの委員の意見を聞きたいんですが、まず抽象論をやっていしょうがないから、国交大臣にあてるペーパーとして、これでいいかどうかという話を先にやったらいかがでしょうか。

事務局長、そういう進め方でよろしいですか。

坂野事務局長 はい。

田中委員長代理 そこで、私はこの国交大臣に対するものを読ませていただいて、2行目の財政制度審議会監修のとありますが、あれは監修なんですか。

坂野事務局長 監修はありません。

田中委員長代理 何て言えばいいんですか。

坂野事務局長 だから財政制度審議会監修のという、この字は別になくてもいいんじゃないですかね。

田中委員長代理 これは行コスト計算書と、それでわかるね。ほかは余り気になることは。

松田委員 だけど、これは国交大臣だけではだめなんでしょう、四公団にも出さなければならぬ。

田中委員長代理 だから、国交大臣にまず出す、それでさっきどなたがおっしゃったように、両方に対して出すというのは、それはそれでいいんじゃないですか。この言葉を代えればいいわけですから。

気になるのは、枠の下3行目のところに、いまだに行政コスト計算書の定義の121社となっているんですけども、行コスト計算書の定義を履き違えて適用しているのではないかと我々は思っているわけですから、ここの表現は変えてもらわないと。これが行コストの基準どおりにやって121と、そうではないということですから、そのところだけ修正すれば私はわかると思うんですけども。

坂野事務局長 この定義の字だけ取ればいいんじゃないですか。行政コスト計算書の。

田中委員長代理 本当は、正直に言えば、行コスト計算書と称して適用しているということですね。

坂野事務局長 いやいや、実際に既に作成したものに書いてあるわけですから、それが作成されている行政コスト計算書という意味です。

田中委員長代理 私はその2点だけ気になったけれども、事務局の方で、このページについて、文章をリファインするとか思いますけれども、何か問題ありますか。

坂野事務局長 ありません。

田中委員長代理 なかったら、どうですか、これを国交大臣に出すということで。ところで各公団に出すときは、文言を若干変えればいい話だから、212 以上だとかいうものを。

猪瀬委員 文言を変えなくてもいいんじゃないですか、そのままです。

田中委員長代理 写してもいいと。212 というのは、四公団合わせた話でしょう。

猪瀬委員 これを各公団に同じように出せばいいんじゃないですか。

田中委員長代理 だから国交大臣に正式に出して、各公団には写しでもいいんだな。

坂野事務局長 それでもいいです。

田中委員長代理 その方が文章を考えなくていいから楽でいいね。では、そうすることについて御意見ございますか。もう時間が40分もオーバーしてしまいました。

坂野事務局長 次に財制審はどうしますか。

田中委員長代理 財制審は、私が初めに意見を言っただけでいいですね。皆さんどう思われますか。

松田委員 国交大臣に出した写しを、財制審に出せばいいんじゃないですか。つまり、ほかのものはわからないけれども、道路を見たら違うと。

猪瀬委員 財制審には、こういうふう到我々は国交大臣に出しているんだということを渡して、検討してくださいということでもいいんじゃないですか。

坂野事務局長 それでは、財制審の会長あてに写しを参考送付すると。

田中委員長代理 結構だと思います。そのほかで言えば、これはもう時間がないから。

坂野事務局長 実態調査の件を。

田中委員長代理 今回のに基づくものですね、そうすると依頼書をつくらないといかぬけれども、さっきお願いをしたんですけども、4月30日というのは、やや私は無理があると思うし、これはほかの省の、実は厚生労働省の関係で、私がほかのことで関与した問題で、同じようにあちこち渡り歩いた人について、みんな参与とか顧問になっているんです。それについていろいろ調べたいということだけれども、断固としてこれは調べられなかった、それは本人のプライバシーに関わることであるということ、だめだったことがあるんですけども、猪瀬さんのもので、何ページだったか。

大宅委員 これは全部プライバシーになるんですか。

田中委員長代理 正しいかどうか知りませんが、猪瀬さんが示された表をそのままに、とにかく我が方として協力を依頼して、その権限の範囲内で向こうに努力させると。そうすると、猪瀬さんが今日指摘したように、いくら努力しても、また知らぬふりをするものはするという結果になりますね。こちらは当然入ってくる法人だと思っておっても、回答をよこさないファミリーというのは必ず出てくると思うんです。無理はできない、さっき奥山さんが言っていたように、それはやむを得ないという皆さんの認識であれば、それはそれでいいんじゃないという。

松田委員 無理押しはできないでしょう。

猪瀬委員 あのと看は、簡単に言えば、事務局の人間がよけいなことしたからいけないんですよ、×とか変なのを付けるからいけないんだよ、はっきり言ってあのやり方は犯罪もんだよ。

それで、普通にやれば来ますよ、私はあんなのを隠して付けるなんて思わなかったから、回答しなくていいなんていうのに、を付けるなんていうのは考えられないことです。

だからこれは、先ほど圧力をかけるといけないんだと公団の人が言っていましたけれども、公団が言うだけで圧力がかかりますから、きちんと出してもらえばいいんですよ。

田中委員長代理 本当を言うと独禁法上は、具体的に明示するというようなことの有無にかかわらず、圧力と受け止められるような行動はしてはならないんですけども、それはそうなんだけれども、依頼することによって、松田さんが言ったように、結果的にだめならだめで仕方がないという前提で御努力を願うということでもよろしいですか。

事務局長何かありますか。

坂野事務局長 いえ、御判断のままに。

猪瀬委員 事務局で、簡単な文章だからつくれますね。

坂野事務局長 これは事務局から公団に出すわけですね、だから別に考えなくても、今日の委員会で、この調査をお願いすることになりましたので、資料を提出してくださいと、それでいいんじゃないですか。

田中委員長代理 それで、私は次回の会議までにはできるだけ早くと、つまりできれば連休明けを目途にお出しいただきたいという話で。

猪瀬委員 4月30日と言ったのは、そのぐらい言わないと、それで連休明けと。

坂野事務局長 では連休明け目途でいいですか。

猪瀬委員 ええ、次回の委員会目途なんて言ったら、前の日にまたばたばたになってしまうから。

あともう一つ、扇さんと呼ぶというのを、この間私はちょっと思っていたんですが、田中委員長代理という名前だけで出していたんだけど、これだと何か一人で言っているみたいに見えるんだよ。

坂野事務局長 その誤解はありません、私が説明に行っていますから。

猪瀬委員 扇さんにですか。

坂野事務局長 扇さんに会ってです。

猪瀬委員 だけど委員会でいいんだよ。

坂野事務局長 だけど委員会でいいんだけども、公文書は委員会で、普通は委員長だれだれと、つまり発出人というのは自然人なんです。

田中委員長代理 役所はそうなっているんですよ。

猪瀬委員 だれかの名前を書かないといけないんですか。

坂野事務局長 別にいいですよ。

猪瀬委員 つまり、何か一人で言っているように誤解されてしまうんだよ。

坂野事務局長 では、委員会でもう一遍出しましょうか。

田中委員長代理 委員会では、むしろ弱いんじゃないですか。

坂野事務局長 公文書で委員長の名前がないのは見たことないですよ。

猪瀬委員 今井委員長がいないから、何だ委員長代理しかいないんじゃないかと見られてしまうわけですが、だから委員会でいいんですよ。

田中委員長代理 皆さんがそれでいいなら、私は名前を入れない方がありがたい。

坂野事務局長 別にいいですよ、そういう文章でやってみましょうか。

大宅委員 ついでに石原大臣にも来ていただきたいんですけども。

猪瀬委員 今度は扇さんに是非来ていただきたいんですよ。

田中委員長代理 扇さんもそうだけれども、私は石原大臣に来ていただきたいと思いますね。それはまさに猪瀬委員個人でおっしゃってもしようがないので、それも委員会として要請しましょうよ。

坂野事務局長 これは、今日、皆さんが御要請になったので、私がお伝えすればよろしいですね、これは公文書は要りませんね。

田中委員長代理 公文書を出す話ではないな。でも公文書を出そうかという話が出ましたけれども。

それで、今のその話に関連して、これを読んでおいて後で意見を聞かせていただきたいのですが、時間がもうないので、私の縦の紙がありますが、これがまさに資産の買い取りは可能なのかという石原さんのそれに対して、私は十分可能であるという説明のペーパーです。読んでおいて意見があったら、私に聞かせてください。読めばわかるように書いております。時間がもう1時間近くもオーバーしておりますので、私はいちいち説明しませんが、した方がいいですか。

坂野事務局長 いえ、もしあれでしたら次回にまた論議をと。

田中委員長代理 これを読んでおいてください。時間が皆さん押している感じだから、残念ですけども、説

明は省略いたします。

それでは日程です。次回以降の委員会開催予定について事務局から説明をお願いいたします。

坂野事務局長 次回は、5月20日、午後2時からでございます。次回は、先ほど申し上げましたが、今日残った問題がございます。

実は、日本道路公団から補足説明してもらおうと思った問題がございます。ファミリー企業、財団法人も含めた統合問題でどの程度の資産があるかとか、その資産をどうしていくかとか、あるいは発注のロットの拡大とか、いろんな問題があって、そういうことについて少し説明していただこうと思っていたんですが、今日はその問題が残っております。それで、その問題も説明を受けて御議論をしていただきたいと思いますと思いますが、その前に、やはり先ほど申し上げましたが、財務諸表のいろんな作成方針に関わる問題、川本委員から既にこれまでも何項目かの質問があり、かつ本日も3項目の質問があった、そういうものについてもきちんとか公団から回答の資料を出していただいて、しっかり御議論もいただきたいと思います、そんなふうに思っております。

それから、今日、田中委員から提出資料してお出しになったペーパーについても御論議をいただきたい、そんなふうに思っております。

なお、そのほかに、これまでの議論からいくと、ETCの問題も別にやったらどうかというお話もありましたけれども、ETCをわざわざ取り上げるかどうか、今、私が申し上げた財務の問題、それからファミリー企業の統合あるいは発注のいろんな改革の問題、それから合併に対していろんな反論があるけれども、こうだというような議論、その程度でまず次回からかと思いますが、どんなものでございましょうか。

松田委員 いいでしょう、財務だけでも十分だよ。

坂野事務局長 それで、田中委員長代理から始まる前におっしゃっていたんですが、発注の関係で少し注文があるとおっしゃっていたんですけれども、委託企業への発注の関係で、始まる前です。

田中委員長代理 ありましたね、時間が押していたので、私もうっかりしていましたが、あれは青森でしたか、非常に契約するに当たって、べらぼうに成果を上げているという話を聞いたんです、県道路公社関係ですけれども、それは一体どういうことなのか、ちょっと事務局で調べていただいて、それを次回に御報告を、森田さんでできるかな。

坂野事務局長 私が始まる前に言ったのは、青森県の県道路公社というのがありまして。

田中委員長代理 青森で成果を上げていたという話を聞いていたんですか。

坂野事務局長 県の公社が料金収受の入札発注をやっていたんです。それで大分成果が上がったといううわさなので、もしというような話をしていましたら、では調べてもらおうなかとおっしゃっていたので、もしよろしいければ、資料として簡単なものでも、少し調べましてつくって、御説明をさせていただきます。

田中委員長代理 私もうっかりしていて、初め皆さんにお図りしなければと思って、夢中になってしまって頼むことを忘れまして。それから今日も四公団にいろんなことをお願いしましたが、あれは大事な話ですから、よろしく願います。

それでは、次回の委員会は5月20日、14時から17時まで開催し、ただいま御相談したとおりの課題についてヒアリング等々を行うことにいたします。

それでは、第41回の民営化推進委員会を閉会します。

本日は、御多用中、誠にありがとうございました。