

道路関係四公団民営化推進委員会第41回議事要旨（速報版）

（平成15年4月15日）

1. 日時 平成15年4月15日（火）14:00 - 17:50
2. 場所 委員会室（虎ノ門第10森ビル3階）
3. 出席者

[委員]

田中一昭、松田昌士、大宅映子、猪瀬直樹、川本裕子の各委員

[国土交通省]

佐藤信秋道路局長、榊正剛道路局次長

[日本道路公団]

小笠原常資技師長、奥山裕司理事

[首都高速道路公団]

橋本鋼太郎理事長、小鷲茂副理事長

[阪神高速道路公団]

藤田真理事、松尾俊雄理事

[本州四国連絡橋公団]

土手基史理事、村田正信理事

[事務局]

坂野泰治事務局長、柴田高博事務局次長

4. 主な議題
道路関係四公団ヒアリング等

5. 議事経緯

(1) 道路関係四公団ヒアリング

日本道路公団より平成15年度認可予算について説明があり、他三公団より平成15年度認可予算及びコスト削減計画について説明があった。

委員からの主な意見は次のとおり。

意見書では、料金引き下げを要求。そのために、コスト削減及び新規事業の抑制（一時凍結）を行うべき（対首都高速、対阪神高速）

大和川線、横浜環状北線に多額の事業費を計上しているが、これら路線の供用後の料金引上げを前提としており、その引上げは国民の納得が得られるものではない。一時凍結または大幅な事業費削減を行うべき。

コスト削減の対象・手法については、四公団を比較し、共通する対象・手法に関しては、最も削減効果の大きい公団のものをベンチマークとして、他公団もこれに揃えるべき。

デフレが進む昨今の経済状況の中、用地単価、工事単価は大幅に下がっているはず。それを織り込んでコストを見ているのか。

投資の重点化を意見書では要求。前年度に比較した重点化の内容・効果を具体的に示すべき。

渋滞しないような道路を拡幅するのは問題。暫定 2 車線を 4 車線に拡幅を予定している道路の交通量の提出を求める。

改良防災費を管理コストに区分しているが、これは資本支出であり、建設コストに含めるべき。改良防災費を除く管理コストの削減率は、それを含めたものより低くなるはず。改めて削減率等を算出しなおすべき。

660 人、一人あたり月額 69 万円にもなる車両運転の業務委託は極めて無駄が多い。四公団に關係する資料の提出を求める。

運転の業務委託をしている企業は公団からの受注割合が高く、天下りも多いのにもかかわらず行政コスト計算書上で子会社・関連会社に該当しないのは問題である。ファミリー企業の再定義が必要である。

四公団の財務諸表の作成条件を比較するに、整合性が取れておらず、統合・分割の観点からの準備が足りない。財務諸表作成上の個々のルールは間違いがなくても、全体として問題ある実態を隠すような財務諸表が作成されるのではないか。

14 年度に何百キロも延長が伸びているにもかかわらず、H15 予算では H14 予算に比べて収入が減っているが、その根拠を明らかにすべき。

首都や阪神の分割会社が受け持つべき道路ネットワーク（現行より拡大）について、公団としての考えを示すべき。国交省も同様。

(2) 四公団關係のファミリー企業における公団 OB の参与・顧問等への就任状況について

行政コスト計算書上のファミリー企業の社長退陣要請をしても、顧問や参与という形で残るのであるのは問題である。その実態を明らかにするために、四公団から、公団 OB の参与・顧問等の就任状況について調査結果の提出を求めることとした。

(3) ファミリー企業の再定義について

四公団の子会社・関連会社について、現行の行政コスト計算書上の範囲のままでは、本委員会の意見書に沿わず、意見書に従い、この範囲を拡大する必要がある。このため、ファミリー企業の再定義を国土交通省の指導の下に行わせるよう国土交通大臣に要請する決議を行った。（別添）

この決議については、国土交通省に通知するとともに、四公団に対してもその旨を通知し、対処を求めるほか、会計基準を審議する財政制度等審議会にも参考送付することとされた。

(4) その他

追加質問、追加資料要求については、本日の議論・提出資料をもとに各委員が検討し、事務局に連絡の上、次回委員会までに關係機関に準備を要請することとされた。

国土交通大臣に次回委員会への出席を要請するとともに、石原大臣にも出席を要請することとされた。

(5) 次回は5月20日、本日に引き続き、国土交通省及び道路関係四公団からヒアリングを行うこととされた。

(文責 道路関係四公団民営化推進委員会事務局 速報のため事後修正の可能性あり)

(別添)

扇千景国土交通大臣 殿

「ファミリー企業」を再定義するよう求める

道路関係四公団民営化推進委員会

2003年4月15日

道路関係四公団の「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「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・関連会社等は合計121社(日本道路公団84社、首都高速道路公団12社、阪神高速道路公団25社、本州四国連絡橋公団0社)であった。当委員会では「ファミリー企業」について実態調査を実施し、その結果として「ファミリー企業」は「行政コスト計算書」で対象にされていた以上に広範囲に拡がっており、その数は少なくとも従来より91社多い212社に達すると委員会意見書において提示している(別添資料を参照)。

「行政コスト計算書」(以下、行コス)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なのではないか、という問題提起が委員会においてなされ、委員のあいだの認識も共有された。

すでに行コス対象とされている四公団のファミリー企業と四公団等からの発注割合が50%を超える企業との社員数を合計すると、47,000人以上の規模になることが今回の調査で明らかになった。ただし回答の得られなかった企業も多数あるため、実際の社員数はさらに増えることになる。

道路四公団本体の職員数は11,500人強である。公団本体を核として、惑星のようにとりまくファミリー企業までもを一体と考えれば、実に58,500人を超える巨大な道路公団グループが存在しているということになる。公団本体とファミリーの密接な関係性を思えば、まさに両者は一体として認識すべきものである。(「意見書」より)

現在、扇千景国土交通大臣のイニシアチブの下、国交省および四公団は「ファミリー企業」問題改革に取り組んでいる。しかし、国交省およ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」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は異なり狭くなってしまう。委員会調査で新たに判明した最新のデータにもとづいて、より正確な取組みが行われることが望ましい。当委員会は国交省および四公団において「ファミリー企業」の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、すでに実施している取組み、これから実施する取組みは、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および四公団へただちに指示が下されるよう求める。