

第42回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成15年5月20日(火)14:00～17:56

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42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、また石原大臣と根本副大臣は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、前回に引き続き、国土交通省及び関係四公団からのヒアリングをお願いしたいと思っております。

いつものことですが、資料の確認を兼ねて御紹介をいたします。

まず、最初に議事次第、それから配布資料一覧、その後、本日の国土交通省及び四公団からの御出席の方々でございます。

なお、佐藤道路局長と、藤井総裁は、2時20分ごろから1時間ぐらい所用で中座をされるということでございます。

それから、次の資料でございますが、その下にクリップで止めた、分厚いゴムで止めた、こういうものがございます。これは追加要求をいただいて、本日まで関係公団等から御提出をいただいた資料でございます。

なお、これと一体のものとして、一番下にゴムで止めた、こういうものがございます。これも一体のものでございます。この分厚いものは、顧問・参与等の調査結果として関係四公団から御提出をいただいたものでございます。

続きですが、資料2ということで、薄いA4縦長のものがございますが、これは前回事務局で調査をすることをお約束しました、青森の道路公社の業務発注の状況の資料がございます。

その下に、猪瀬委員から本日御提出をいただいたもので、①、②、③と3種類の猪瀬委員からの提出資料がございます。

その下でございますが、これは本日最後に御検討いただきますが、今後のスケジュール関係の1枚紙でございます。

その下の参考資料でございますが、5月16日に700人委員会から参考までにこちらに御提供がございましたので、本日お目にかけるものでございます。

その下に『選択』の写し、これは田中委員からの要請で参考資料としてお渡しをしておるものでございます。

なお、もう一つ、まだ皆様方にお配りしておりませんが、川本委員から本日提出資料がございます。間もなく皆様方のお手元にお配りをするものがございます。

以上が、本日の資料でございますが、既にあらかじめ提出されております追加予定資料については、お届けをしておりますが、そのときにもお知らせをしておりますが、財務関係の資料については、本日、道路公団から御提出がございませんでした、財務諸表の公表後に提出をするということで、一覧表を付けたものには、項目だけ載っておりますが、が付いていないものがございます。

それから、もう一つは、前回の会議までの追加資料で提出されたものが、このファイルに載せておりますので、もし必要があればそれをごらんいただきたいというふうに思います。

それから、扇大臣の御出席をお願いしておりましたが、本日、扇大臣は、国会有事法制の審議のために御欠席ということでございます。

最後でございますが、今回提出しております資料については、当然のことながらマスコミの方々にも御提供申

し上げておるといものがございますが、そのうち1つだけ御相談をさせていただきたいものがございます。

こういう顧問・参与等の実態調査の資料でございます。この資料は、あらかじめ示した調査票に基づいて提出をいただいておりますが、顧問・参与等の方々の氏名、待遇、業務内容、前職等のほかに、年収あるいは月収の報酬額を用紙として示しているわけでございます。対象企業によって、氏名を記号にして答えておられるところ、あるいは報酬額については記載のないところもございますが、企業によっては氏名も報酬額もきちんと書いて御提出になっておられる企業もあるわけでございます。

そこで一般に公表します際に、個人情報についての配慮を必要とする部分があるのではないかと考えるものでございます。役員等の名称については、当然商業登記等で閲覧可能な部分で、通常公表される情報でございますけれども、特に報酬額については、極めて個人的な情報であります。回答された企業の方は、委員の方には是非お答えしたいということで、委員の方には既にお渡ししておりますとおり、そういう記載をしておられるわけですが、マスコミの方々に対してまでも報酬月額をこのままの形で公表していいかどうか、これは少し御判断をいただくべきことかと思ひまして、ちょっと御相談を申し上げます。

猪瀬委員 これにちょっと絡めてなんだけれども、実は、顧問・参与で、今、坂野事務局長がおもんばかったようなことは、ほとんどなくて、無回答がほとんどではないですか。これでは全然我々が請求して回答を求めたということに対して誠意が全く見られなくて、確かに今言われたように、ごく一部の人が年収等書いてありますけれども、ほとんどそれは例外的なものであって、ゼロ回答がほとんどだということは、私は非常に問題だと思いますけれども。

どうですか、田中委員長代理。今、こういう要請があって、実は書いてある人もいるんだけれども、だけほとんど書いていない。話にならない。

田中委員長代理 私も事前に送っていただいて見ました。猪瀬委員が言われるように、ほとんど書いていないのが多いんですが、正直に書いておるところもある。

したがって、今の坂野事務局長のご心配は、正直に書いたところをそのまま個人情報として出すかどうかということで、猪瀬さんが今提起されている問題は別途もう一回議論すべき問題ではないかと考えます。

個人情報については、私個人の意見としては、やはり公務員なんかの場合でも控えていたと記憶しておりますので、公開というのはいかがなものかというふうに思っております。

ほかの委員の御意見をお聞きしたいんですけれども。

松田委員 公開しなくていいでしょう。

坂野事務局長 それでは、そのようにさせていただきます。

猪瀬委員 ちょっと待って。

田中委員長代理 猪瀬さんの提起した問題は、別途。

猪瀬委員 いやいや、公開しなくていいとは決める必要はないので、ちょっとこのテーマに移ったときに、もう一回それは決め直しましょうよ。だから、公開するかどうかは、このテーマを議論する中で、御意見はよくわかるけれども、今、ここでいきなり決めるのではなく、もう一回やりましょうよ。

田中委員長代理 今、決めなければいけないことでもない。それはそうだけれども、考え方としては、私は、今のその点に限って言えば、猪瀬さんが提起した、ほとんど書いていないとかどうという、そういう議論は当然やらなければいけないけれども、今の個人情報に関わるものは、それは出すべきではないと私は考えていると、その点だけははっきりしています。

猪瀬委員 これは、一般的な個人情報ではないから、精査した上で決めましょうと。だから私は今どっちでもないんですが、その議論をしたときに、どういう論理の展開になるかどうかという、そういうところの中でもう一回決めればよいということで、最初に事務的にピックアップして、これをやめましょうというのは、ちょっと

違うと思う。後で決めましょう。

田中委員長代理 事務局長、それは冒頭に決めておかなければ困りますか。

坂野事務局長 それでは、印刷をそれまで止めますので。

田中委員長代理 事務局長、それでよろしゅうございますか。

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。

今日は、国土交通省と四公団からの補足ヒアリングを行います。まず、国土交通省と四公団に対する追加資料要求と、その回答について質疑を行いたいと存じます。

提出資料は、できる限り事前にお届けしておりますけれども、今回の提出資料について、国土交通省と日本道路公団からコメント、特に財務関係資料が提出できない理由などをご説明願います。質疑は、その後で一括して行うことにいたします。

それでは、お願いします。

金井国土交通省道路局有料道路課長 国土交通省道路局でございます。

提出させていただきました資料のちょっと全般的なコメントだけ先にさせていただきます。

まず、最初に民間準拠の財務諸表の作成上のルールについてということでございますが、これにつきましては、整理番号47のところを書いてございますとおり、民間準拠の財務諸表を公表する際に、その作成上のルールについても公表したいと考えておりました、私ども大臣の方からも同様の強い指示をいただいておりますので、こういう格好でお願いできないかということでございます。

それから、少し飛び飛びになって恐縮でございますが、次に車両の関係でございますが、整理番号で行きますと51番、かなり後ろの方になっておりますが、真ん中からあとに51番というのがございます。そこに書いてございますとおり、車両管理業務について、これは別紙1でまずJHの関係の財団に関して、それから別紙2で、国土交通省の本省関東地方整備局について、JHと同様の形で車両管理の現状をまとめさせていただきました。

なお、大変手間がかかる内容でございます、とりあえず比較の対象ということかなと思ひまして、整備局については、とりあえず関東地方整備局を対象にまとめさせていただいた内容でございます。

引き続きまして、整理番号でいきますと、52と53になると思います。それより少し後ろになりますが、52のファミリー企業の顧問・参与等の調査の仮集計という格好で、それから53で公益法人における顧問・参与に関する調査ということで、私ども提出させていただいたのは53の方でございます、公益法人に関する顧問・参与に関する調査ということで、調査できる範囲で調査をさせていただきまして、そこに書いてあるとおり、まとめをさせていただいたところでございます。

なお、私ども聞いた範疇におきまして、各財団等のOB名簿、その他は各財団において作成されていないというふうに私どもは承っております。

引き続きまして、コストの関係でございますが、これもまた飛んで申し訳ないんですが、整理番号57になると思います。57ということで、幾つかコスト縮減の、いわゆる建設費、それから改良費、それから管理費についてのコスト縮減の簡単なコメント。

それから、前回、ベンチマーク比較というようなことも御指摘いただいておりますが、中身、内訳を見まして、その内容の削減率がそれぞれどうなっているかということについて、整理番号57の中でまとめさせていただいております。

なお、必要であれば、詳細に中身の御説明をいたしますが、ちょっと57の分は、事前にお配りしたものと若干様式を変えさせていただいたところがございます。ちょっと言葉足らずでございましたので、改良費の内訳の様式を若干変えさせていただいておりますので、その辺の事情につきましても、必要であれば後ほど御説明をさせ

ていただきます。

引き続きまして、整理番号 59 でございます。そのすぐ後でございますが、首都圏、阪神圏の分割会社が保有すべき路線、ネットワークについての考え方、その検討状況ということでございますが、その国土交通省のコメントの中に入れさせていただいておりますが、閣議決定、それから今後政府与党協議会その他で、組織形態、その他所要の検討が進められるということを知っておりまして、そういった中で地域分割についても、その効果や課題を整理しつつ、基本的方向が定められるのではないかと考えておりまして、そういった中で一貫で考えさせていただければというふうなことでお答えをさせていただいております。

それから、私どもの最後でございますが、整理番号 66 でございますが、一番後ろの方に付いております。これは、主として第二東名の設計速度とか、構造であるとか、その根拠でございますが、どういう議論をしてこういうことになったかということについて、整理番号 66 でまとめさせていただいておりますが、必要であれば、また後ほど御説明をさせていただきたいと思っております。

とりあえず、提出させていただいた分は以上でございます。

田中委員長代理 ありがとうございます。続いて公団の方からお願いします。

奥山日本道路公団理事 日本道路公団の方でございますが、多岐にわたりますので、私の方からまとめて、コメントと言うか、整理をさせていただいております。

資料 1 で整理番号が付されておりますが、私どもの提出したものと、この場でいちいち照合するのはなかなか大変でございますので、雑駁な御説明になるかと思いますが、民営化推進委員会からの資料要求につきましては、これまでも最大限の協力をさせていただいてきているところでございますが、今後とも国土交通省の御指導を得ながら、できる限りの対応をさせていただきたいと思っております。

ただ、最初に田中委員長代理の方からお話がございましたが、民間企業並み財務諸表に関連する資料につきましては、国土交通省の方からも御説明がございましたが、国土交通省の御指導の下で、財務諸表の公表後に提出したいと考えております。

また、提出いたしました資料関係、大変内容が多岐にわたりますので、細かい説明は私の方からは、ここでは省略させていただきますが、個々の質疑ということをお願いしたいと思っております。

田中委員長代理 他の公団等から特にございますか。

それでは、この提出された資料について、自由に御発言いただきたいと思いますが、まず、私から財務関係資料の提出がなぜできないのか、これだと財務諸表公表後に提出という、自分たちで決めてこうだから、もうそれで聞けど、こういうことなのか、我が委員会が何を言おうと、それとは関係ないんだと、こういう御趣旨でそういうおっしゃっているのかよくわからないんですが、そういうことも少し御説明いただきたいということ。

それから、『選択』の記事については、藤井総裁がお帰りになってからお聞きしようと思っております。

また、続いて猪瀬委員から今日提出された①、②、③の資料について、猪瀬委員から御発言をいただいて、その後、各委員から自由に御発言願ったらどうかと思っております。『選択』の話は総裁がお帰りになってからにしたいと思っております。

財務諸表の関係について、奥山さん何か、あらかじめおっしゃることはありますか。

猪瀬委員 今、何が出ているんですか。

田中委員長代理 何も出ていない、この表の表現が一体どういう意味なのかということなんです。

川本委員 私の資料を見ていただけますでしょうか。財務諸表に限定してというよりは、私はもう少し大きな視点から資料の提出状況を拝見して申し上げたいことがございますので、その点を御説明申し上げたいと思っておりますけれども、猪瀬委員の後でよろしゅうございます。

田中委員長代理 失礼しました。猪瀬さんの資料の下に川本さんの資料があります。

川本委員 皆さんお持ちでしょうか。

田中委員長代理 はい、いただいております。それで、全体にわたる話、提出資料についての話でありましょうから、冒頭にやってください。その後で猪瀬さんから説明していただいて、それぞれお答えいただきたいと思います。

ただ、私がさっき言った、資料1と書いてある整理番号のところに、財務諸表公表後に提出という、この意味だけは、川本さんの話と重複するかもしれませんので、川本さんがおっしゃった上で、それから一緒に答えてもらっていいと思います。

では、川本さん先にお願います。全体にわたる話なら、あなたが先にやってください。

川本委員 では、お手元にお配りしております資料に基づきまして、お願いと質問等をさせていただきたいと存じます。

川本裕子委員提出資料と書かせていただきましたけれども、今日、お尋ねしたい内容といたしましては、いろいろな資料の提出をいただきましたけれども、それを拝見して、現在の道路関係四公団の民営化に向けた準備作業の進捗について、非常に遅れているのではないかなというような問題意識を持っております。その点について、まず御質問を申し上げたいと思います。

それから、民営化準備作業のスケジュールを今後提出をしていただきたいという結論になるわけですが、それに即しまして、委員会への監視の作業を組み立てていく必要があるというふうに思います。

それから、今、御説明もありましたけれども、特に財務諸表関連の資料の提出状況を拝見いたしますと、私は4月18日に事務局を通じて御質問を申し上げました。また、各委員会の先生たちもそれぞれ御質問を申し上げているわけですが、それに対して何ら回答がないということが現状かというふうに思います。

それを添付資料1として、4月18日に御提出申し上げたものを付けまして、更に日本道路公団の方に追加質問事項として出させていただきます。

私どもの委員会に対しては、公団からの御回答がないために「道路公団民営化推進シャドウコミッティー」の財務諸表作成の検討に関する公開質問というものを事務局の方がくださいましたので、これをもとに追加質問はつくらせていただいています。

特に気になりますのは、財務諸表関係ですが、私どもが提出いたしました意見書のスキームに基づいて、きちんとつくられているのかということを確認させていただきたいという趣旨から、この御質問を申し上げるわけでございます。

3ページ目を開いていただきたいと思います。

12月の意見提出の後、作業について振り返らせていただきました。この表は、左側に民営化に向けた準備作業といたしまして、意見書に沿って項目を並べたものでございます。

上から、新規建設の仕組み、債務返済の仕組み、新組織の設置、現組織からの移行準備という形で分けまして、それぞれを小項目に分けております。

主な作業として、国土交通省の方でなさるお仕事と、各公団でなさるお仕事があり、各公団としてデータ提供という形で現在なされているものがある、あるいは実行されているものがあると思いますし、国土交通省の中でも計画、予算化などの作業が必要となつてまいりますけれども、結論を申し上げますと、進捗状況のところ、×、を付けさせていただきましたが、今までの段階でなされているのは、本州四国連絡橋公団の債務の切り離しに対して、法案が提出され成立した1項目だけというふうに拝見されます。

で付けさせていただきましたけれども、例えばコスト削減計画の策定と実施、あるいは新たな建設スキームの設定というようなものは、でありますし、3つ目の項目の財務諸表の作成なども作業中というふうにおっしゃっていただけますけれども、こちらからテクニカルな御質問を申し上げても御回答いただけないという状況なので、

ちょっと が甘いかなという感じもしているんですけども、そういうような状況でございます。

ですので、やはり民営化の大枠についての方針は示されたわけですけども、民営化までに必要と思われる準備作業は十分な進捗があるとは言いがたい状況にあると思います。ほとんどが×ということです。

4ページを開いていただきますけれども、ですから今後効果的にこの委員会を進める上でも、主な作業を担当なさる国土交通省、各公団は実施作業の準備スケジュールを以下のようにまとめて、早急に本委員会に対して御提出を願いたいと思います。

下に書きましたけれども、左の項目は、先ほどの評価表を付けました項目と同じ項目、それに対して作業のスケジュールがどうなっているのかということをお示しいただきたいと思います。多分民営化に向けた準備としては、10月ぐらいから法案化の準備にかからないといけないと思うんです。それに対して余りにも準備が遅いのではないかと思います。

それに対しまして、一番右に書きましたけれども、本委員会でも、どの項目に対してどのような審議をしていくかというようなきちんとしたプランづくりをしてまいりたいというのが、私の今日の御提案でございます。

特に、5ページ目を開いていただきまして、今まではお願いでございますけれども、財務諸表の関連の資料の提出につきましては、下のところに、各委員会からの質問事項として書かせていただいております。松田委員が4月15日に資産の分類状況について御質問なさったり、私の方から4月15日の委員会後、18日の時点で、財務諸表検討委員会の議論について、再調達価額の採用、減損価額を採用しないことについて、建中金利の資産額への算入について、資産の買い取りと評価方法の関連について、補償費の資産額への算入についてなどを聞かせていただいております。

また、田中委員長代理からも、JHの財務諸表作成に関連する質問事項が出され、猪瀬委員も建中金利フロー額と、費用化ルールについてお尋ねなさっていらっしゃるわけですけども、どういうわけか日本道路公団からの回答、また今、ヒアリングの最初にお尋ね申し上げますところによりますと、国土交通省の御指導の下というふうに公団の方はおっしゃってられて、それで公団の方も財務諸表の提出は公表の後であるという御説明がありました。

1つ目の質問といたしましては、前回の委員会から1か月以上が経っているわけで、とてもテクニカルな御質問を申し上げているわけです。そういうことで1か月以上の期間があったにもかかわらず、未回答だったことの原因をここでやはり教えていただきたいというふうに住じますし、先ほどヒアリングの最初に御説明がありましたけれども、これは財務諸表作成の方針に関わる問いであるわけですから、作成が終わってからではなくて、現段階での御回答をいただきたいなというふうをお願い申し上げる次第でございます。

これは、田中委員長代理が先ほどおっしゃったことでもあります。

添付の1-1は、私が4月18日に事務局を通して提出させていただいた項目ですので、これは参考にさせていただければと思います。

あと、追加資料としては、添付の2、後ろから2枚です。今、私たちとしては、シャドウコミティーからの財務諸表作成の検討に関する公開質問に対する回答のみが私たちの手がかりなわけです。それに基づきまして、御質問をさせていただきたいと思いますので、これについてお答えいただきたいと思います。

どのような会計手法を採用されるかについては、日本道路公団の経営判断事項であると考えますので、各質問に対する公団の御判断というもの、またはその理由も併せてお聞かせ願いたいと思います。

会計ルールについては、会計の先生方がおっしゃることに違いはないと思います。

ただ、意見書のスキームをきちんと議論の前提としているのかということが、やはりとても懸念としてありますので、そこについてお尋ね申し上げたいと思います。

私の方からは以上です。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。猪瀬委員、引き続き併せて聞いておいていただけますか。

猪瀬委員 わかりました。今に関連する話で、猪瀬委員提出資料③ですけれども、これは民営化委員会の意見書では、分割民営化をうたっております。分割民営化が一番競争原理を働かせるためには必要なことであり、経営の単位もある規模でやった方が効率的であろうと、あるいは地方の意見も入ってくるし、自己責任性も出てくると、当事者意識も出てくるということで分割民営化を我々は提起してあるわけですが、それについて、資料③の後ろの方に、11月8日に行われた意見集約がありまして、資料5-1ですけれども、後ろから5~6枚目のところですか。こういう意見集約がありますけれども、つまり分割に際してはキャッシュフローをベースにしてやっていくということを行っているわけです。

その後、当時の11月26日の猪瀬委員提出資料③というのがあります。そこで、地域分割について、このように申し上げております。「地域分割」と書いた小見出しがありまして、一段落抜いて、この意見集約について、こういうふう述べております。

「なお十一月八日の意見集約に記されているとおり、分割はキャッシュフローから判断することが可能である。全債務は機構において一括で所有され、各路線・区間ごとのキャッシュフローに応じて、リース債務総額を再配分することになるため、正確な資産価額の把握を待たずして、地域分割の詳細はキャッシュフローをベースにして決定することができるのである」というふうに一応書いてあります。

キャッシュフローに則して債務を張り付けるということが当時意見集約されているわけですが、その後ろに分割図のイメージ図、あるいはキャッシュフローのイメージが書いてあります。

そういうことを踏まえて、あえて今道路公団側がやっている会計処理の在り方についてでありますけれども、この③の一番冒頭に戻りますけれども、皆さん方が行われている財務諸表整備というのは、分割民営化に向けた整備としてやっておられるのかどうかということが非常に疑問でありますので、民営化委員会の意見書を踏まえて、これをやるのであればキャッシュフローに基づいた収益還元法できちんと財務諸表を整備していただきたいということでもあります。

そのもろもろについては、ここに書いてありますが、簿価評価ということについては、採用されていないようなので、それはそれとしていいんですが、では時価評価でどのようにやっているかということになると、この幾つか書いてある問題点を見ていただきたいと、こういうふうに思います。

一番わかりやすく申し上げるならば、現在の検討委員会で行っているやり方であると、実態に即した資産というものが出てこないだろうというふうに思うわけです。適正な価格というのが、導き出されないというふうに思っております。これはきちんと確認していただければと、そういう意味で作業していただきたいというふうに思っております。

3ページ目の、今、検討委員会でやっていることというのは、コストの積み上げ方式で資産価額を決めていくと、資産の収益力と釣り合わない価額になってしまう可能性があるということです。具体的に東名高速のような収益力が高いところは、古く開通している道路ですから、減価償却後の再調達原価でやると資産価額は、収益力よりも低く算出される。一方で、収益力は低いですが、比較的新しく開通した道路は償却が進んでいないので、資産価額は収益力と見合わず高く出てくると。収益力に対して、あるものは高過ぎて、あるものは低過ぎるというアンバランスが生じてくると。

分割民営化を行う上で、このアンバランスは問題である。分割民営化した新しい会社は、自社の収益で債務と資産を取得する。収益力が取得能力なのだ。収益力に対応しない資産と債務の額を分割した民営化会社が引き受けることになると、収益力よりも高過ぎれば取得ができないし、収益力よりも低ければ不当な利益を得ることになってしまい、いずれも適切ではないということです。

新幹線保有機構の例を挙げておりますけれども、各社の引き継ぐ資産と債務を収益力に応じて再配分する収益

調整を行っていくということで、基本的にはキャッシュフローに則して収益還元法で考えていくというのが最も適切だろうと。今の積み上げ方式でやっても、実際の道路公団の実態を表現することはできないだろうということとであります。

これは、今、検討委員会の方々にこの資料を提出していただいて、道路公団は民営化して再生するわけですから、民営化会社が再生して、これからどうやって経営を成り立たせていくかという観点から検討していただきたいと、こういうふうに要望する次第です。

田中委員長代理 今の問題に関連して、ペーパーをお出しになっていないけれども、松田委員・大宅委員何かございましたら、関連で質問を出していただければ。

松田委員 川本さんの意見も、猪瀬さんの意見も、それから委員長代理の意見もほとんど同じなんですけれども、まず第一は、財務諸表を公表したのちにルールは勿論当然お出しになるでしょうけれども、それでは基本の部分についての配慮が入っているかどうかということのチェックができない。

したがって大事な質問については、きちんとやはり検討委員会を通じてでもいいですから答えてほしい。検討委員会の検討がそこまでいっていないというなら、まだいってなんだとはっきり今の時点で言ってほしいということが1つです。

勿論、道路公団には、財務諸表、はっきりした資産台帳もないわけです。ですから、どうしても推計値になってしまうわけです。その推計をしたものは、その中でもどれだけ恣意的なものではないかどうか、客観的なものであるかどうかということをお慮なされてあれだけの会計学者のメンバーがやっておられるんですから、その会計原則の中にはまっている限り決定は皆さんの方でやることであって、我々の口を出すことではないと私は思っています。

しかし、大事な問題について、説明を受け、意見を述べるということ、あるいは我々が検討委員会に要望するということはやらなければいけないことなので、ここに書いてあるような再調達の問題であるとか、建中金利の問題であるとか、既に御検討になっていることであれば、きちんとした回答をしていただきたいということとあります。

もう一つは、猪瀬さんが言った事柄とダブりますけれども、我々は分割をした民間会社を前提に頭を整理して、この意見書というのは出しているわけですから、今の資産の推計のやり方が、どういう形か知りませんが、分割した民間会社ということをお前提にして議論をされて、客観性を保つものとして結論を出されているのかどうかということをお考えなければいけない。

具体的に言えば、我々は5つにしたらいいでしょうと提言しましたが、5つの分割がしやすい形というか、したときに公平にいけるような単位になっているのかどうかということが1つであります。

それから推計をするときに、土地はかなり公示価額とか、いろいろありますから細分化して、東京あるいは地方等で分けていけるんなことができると思うんですが、償却資産について、全部一本の基準をつくってやるんでは、これはちょっと違うんじゃないかという感じがして、どういうグルーピングをしてやっているのかということもお聞きしたいこととあります。

それから、とりあえずは、インターチェンジ等を持った新会社と、それから保有機構等に分けるわけでありますから、とりあえずつくるインターチェンジ等の資産を持った会社、それに適するような資産の推計というやり方を当然お考えになっていると思いますけれども、そういうことができていくのかどうか。

それから、当然四公団共通でなければいけませんから、道路はそんなに違うわけがないわけですから、四公団共通とした資産の分類と評価の仕方をやらなければいけないと思いますけれども、私はこの質問の回答をいただいてみましたけれども、何か全然そういうことを考えていないということが書いてあるので驚いているんですけども、別に鉄道会社と道路会社と一緒にしてやれと言っているわけではないので、同じ道路の四公団というも

の共通の原理で、これは国土交通省がやることもできませんけれども、やらなければいけないというのは当たり前のことですから、それは考えていませんという回答では全然不十分なので、要するに今言ったようなことを踏まえて、意見書を具体化する上で、役立つ形というのを、そして客観性ができるだけ保たれている、これはどうしても恣意的になると思いますよ、推計値ですから、しかしそれでもできるだけ客観的な手法であるということを、この検討委員会の各先生方をお願いをして、こういうことだから大丈夫だと我々は考えましたという意見をきちんとはね返していただかないと、財務諸表の出た後では遅過ぎると思いますから、今、でき上がっているものについてどんどん順次回答いただきたい、こういうふうに思っております。

大宅委員 私は、細かい計算のことはよくわからないんですが、5月16日の読売新聞には、2003年3月期の財務諸表で、JHと首都高は資産超過になるという記事が出ております。

同じ日の朝日新聞に、朝日新聞が独自の調査で入手したところによると、これは年度が違いますけれども、2001年3月期の財務諸表を、実は私たちにはないないと言っていたけれども、去年の7月に作成していたと、そのやり方によると、公団は債務超過に陥っていると、ずっと財務諸表の存在を一貫して否定してきたんでけれども、実はやっていて、あっと驚く債務超過であると、こういうことが出るということは、今、松田がおっしゃったように、共通の原理というのが多分はっきりしていないからだろうと思うので、皆さんがおっしゃっているのと同じことなんですが、まず、この事実関係を伺いたいのが1つと、財務諸表を公表してから我々に説明されたのでは、その共通原理に私たちと同じ共通認識があるかということが大問題なので、そんなことは前に言っていたかなければいけないということは当たり前のことだというふうに思います。

田中委員長代理 それでは、国交省の方からでもいいし、各公団からでもようございますので、順不同で今の質問に対してお答えいただきたいと思います。

日原国土交通省道路局室長 全体を通じたお話を簡単に国土交通省から御説明させていただきたいと思います。

まず、今回の提出に関しての件でございますけれども、もともと中間整理、あるいは意見書の中で、本年9月までの財務諸表の作成というお話がございましたけれども、特に扇大臣の強い御指示に基づきまして、今国会中に提出をしようと、今国会中と言っても余り日がありませんので、言ってみれば、最後の追い込み作業中に入っている状況でございます。

そうした中で、全体がはっきりしない中で、部分的なところだけをお話ししていると、何となく話がかみ合わない部分が出てまいりますので、それにつきまして誤解を招くおそれがあるので、全体がまとまった段階でまとめて御報告しようということでございます。

ただ、先ほど来、お話に出ております全体的な細かな、例えばあるものを費用化するのか、資産に入れるのかとか、そういうのはかなりテクニカルな話でございますし、どちらかと言うと、経営判断の問題というよりは、学問的、会計学的な問題でございますので、それにつきましては、会計学者の方の御意見を踏まえて進めております。

ただ、猪瀬委員からも御指摘がありましたけれども、全体を時価でいくのか、簿価でいくのかとか、そういう点だけは、今の考え方を御説明させていただきたいと思います。

これまでの委員会におきます御議論を拝聴しております限り、どうも財務諸表の作成の趣旨というものが、私どもが受け止めている限りでは、大きく2通りあるのかなというふうに受け止めております。

1つは、現在の道路関係四公団が、まさにゴーイング・コンサーンという前提の下に、企業会計原則を当てはめてみたら、一体どんな姿になるのかということをも1つ言われているようでございます。

また、もう一方におきましては、ただいま猪瀬委員の御指摘でございますように、新組織というものを念頭に置いて、それをスタートラインとしたときに、どういう姿になるのかということをも求められているのかなと、そういう2つのことを求められているんだらうというふうに考えている次第であります。

そうしますと、それぞれに対応した財務諸表が必要になるというのが、会計学者、あるいは公認会計士の御意見でございまして、ゴーイング・コンサーンであれば、まさに取得原価をベースとした取得原価方式による財務諸表をつくるべきであるし、先ほどの新しい組織を念頭に置くのであれば、時価と言うんでしょうか、再調達価額をベースとした財務諸表をつくるべきであるというような御意見をいただいたところでございまして、基本的には2種類の財務諸表をそれぞれの四公団でつくっていくということを考えてございまして、ただ、先ほど来お話がありますように、JHにつきましては、関係書類の関係上、取得原価による財務諸表がつかれないということでございますので、それにつきましては、更に調達価額から簿価を推計するという方式を取ろうということにしております。

また、その他の三公団につきましても、それぞれ再調整価額の出し方、いろんな手法がございましてけれども、限られた時間の中、あるいは限られた材料の中でありまして、そこら辺は他の事例を参考にしながら進めていきたいというふうに思っている次第でございまして。

全体といたしましては、今申し上げた趣旨でございまして、委員会の意見書、あるいは今までの審議の過程等を踏まえた対応を取ってまいりたいというふうに思っております。ただ、具体的な細かい話になりますと、いちいちこの部分はこうやったという話を説明していかないと、恐らく中身の部分も出てまいりませんし、そういった部分につきましては、公表時に合わせて、細かな詳細について発表させていただくという形を取らせていただきたいと思います。

猪瀬委員 日原さん、先ほど11月8日の意見集約については、それを踏まえておやりになっているということによろしいですね。

日原室長 要は、意見集約を踏まえてと、意見集約は勿論頭に踏まえておりますけれども、財務諸表作成の際には、時価評価ということがスタートラインでは恐らく取り入れられるんだらうと、ただ、具体的にどういう評価をするかということにつきましては、それぞれ評価委員会がいずれつくられて、その中で正式な評価のやり方というものは決まってくると思っております、今の段階で評価委員会もございませぬし、そういった中では既存のやり方、過去の事例等を参考にしながら、それに見合ったやり方を進めていくしかないのかなというのが、監査法人とも相談した結果ということでございまして。

猪瀬委員 私が言ったのは、分割民営化を前提にした場合に、収益還元法以外のやり方はないでしょうと言っているわけです。

日原室長 おっしゃっている趣旨がディスカウント・キャッシュフローで財務諸表をつくるべきという御意見であるとすれば、それは今後の課題としては、そういう考えも勿論ないわけではないと思いますが、現段階におきましては、過去の事例、勿論先ほど例に引かれた新幹線の場合なんかも含めまして、一応ベースとしては、再調達価額をベースにスタートが始まっておりますので、やはり議論のベースとしては、再調達価額を出すというのがスタートラインかなというふうに思っております。

松田委員 日原さんね、財務諸表を急いで計算されているというのは、非常に御苦労なことで結構なことなんですけれども、先ほど大宅さんの質問があったように、これは後で御回答をいただくとして、いろんな数字が先にあって、債務超過であるか、ないかという一部の議論にってしまうというのは、結局数値を見てからいろんなことをやるからなのではないかと思えます。そうではなく、今JHにあった基本の考え方をどうするのかということを中心に決めて、その上で数値というのは出てくるんです。

ですから、財務諸表の計算に入っておられるということは、おおよそそうんと細かいところに接して、基本のことについてはきちんと方針をお決めになった上で、今、計算を始めているはずなので、その方針をまず教えてくださいと言っていることなんです。ですから、後で後でと言うのではなくて、今、示せるはずですね。

日原室長 基本の方針につきましては、一番の基本は、今、申し上げました簿価でいくのか、時価でいくのか

というのが一番の基本だと思っておりますし、それについては今お答えしたとおりだと。

松田委員 いや、簿価でいくか、時価でいくかと言ってもＪＨの場合はもともと簿価がほとんどないわけでしょう。

だから、例えば国鉄改革のときのように全部数値があって、それを簿価でいくか、それとも時価評価をするかというやり方と違って、いずれにしても相当部分ＪＨの場合には、基本方針を決めた上で、どういう区分をし、どういう推計をするかというのをきちんとお決めになって、それからやっているはずですね、三公団は別にして。

ＪＨの場合には、そういうやり方をしているはずなので、基本方針と言うか、基本的な考え方は既に決まっているんじゃないかと思うんですけども、それを今度は全体を含めた国土交通省で資産管理委員会が評価委員会が何かつくって認知すると、こういうのは後の話で、とりあえず、ＪＨとしてはそういう作業は既に終わっているはずだと私は認識しています。

そうでないと、もう国会が終わろうというのに、その計算に入れないでしょう。だから、当然その中の基本のやり方について、どういうふうにされたんですかと、このみんなが聞いているわけですから、決めたものは、こういう考え方と、こういう考え方があるんだけれども、こう決めましたという回答ができるはずなんです。と私は当然そう思うんですが、どうですか奥山さん、あなたのやっていることではないの。

奥山理事 私は担当しておりませんので、よくわかりません。

松田委員 どなたか。

妹尾理事 私の方から、本日の委員会に資料として出せないという事情につきましては、今、国交省の方から説明を申し上げたとおりでございます。

それから、今、松田委員からお尋ねのあった、もうそういった計算をやっているのであれば、もう方針が決まっているんじゃないかということは、基本的な方針は決まっております。

そして、方針は、前回の委員会で相当詳しく、資料を何ページも使って説明を申し上げたところでございます。

それで、私はただいま委員会の事務局から配布された資料を拝見したんですが、700人委員会からのＪＨの財務諸表検討委員会の委員の先生方が返事をされた内容と、私どもが1か月前の委員会でＪＨの民間並み財務諸表をつくる時の会計処理の考え方として、説明を申し上げた内容と一致しておると、このように理解しております。

また、大宅委員から先日の朝日新聞と読売新聞の記事についてお尋ねがございましたが、両方の記事とも事実ではございません。そういうことで両新聞社に事実と違うということを伝えてございます。

以上でございます。

大宅委員 事実と違うと言ったら、事実はこちらですというのが出てこない証明にならないんではありませんか、違うと言うだけでは不十分で、事実はこちらなので、この事実とここは違いますと。

妹尾理事 朝日新聞でそういうような数字があるということは、数字はありませんと、ないということで事実とは違うということでございます。そういう数字はございません。

田中委員長代理 途中ですが、プロジェクトチームをつくったこと自体も否定されるんですか、記事は全くでたらめだということですか。

川本委員 ちょっとお尋ねしますけれども、プロジェクトチームというのはあったんでしょうか、1つ目の質問です。

2つ目の質問といたしましては、朝日新聞の報道にあったような民間企業並み会計基準でつくられた2001年3月期の財務諸表は作成されていたのか、この2点についてお尋ね申し上げたいと思います。

奥山理事 プロジェクトチームの方は、組織のことですので、私の方からお答えします。民営化推進委員会が発足する法律が通って、事務局も設置されると、準備室だったと思いますが、これから民営化についての議論が

始まるということでございましたので、こちらの事務局もできるということもありましたので、内部での、それに対応する窓口ということで、特別に人員配置してプロジェクトチームというのを組織として立ち上げた。何々課というようなものではありませんけれども、あの関係者が集まった形でつくられたということでございます。

川本委員 2つ目の質問については、いかがですか、今、このような財務諸表を作成していたことがわかったといわれているのですが、財務諸表の存在というのはないというふうにおっしゃられますか。

奥山理事 担当者が違ってあれですが、プロジェクトチームの関係でいきますと、こういうものはないということでございます。

それは、事実と違うというのは、事実は真相はこうであって、発表されたものはここが違うということではなくて、存在しないということをお朝日新聞にお答えしたと。

川本委員 ということは、公団の御答弁としては、存在しないと御回答なさったということの事実であって、この財務諸表が存在するかどうかということについてお答えになっていらっしゃるということですか、それとも否定されるということですか。

奥山理事 正確な文言はちょっと忘れましたが、事実ではないというふうには。

川本委員 事実ではないというのは、存在しないというふうに解釈してよろしゅうございますか。

奥山理事 事実ではないというのは、報道の内容でそういうのは存在しないという言い方で回答したということでございます。

田中委員長代理 存在しないというのと、存在するけど事実と違うというのは違うんですね。

奥山理事 存在するという報道について違うと答えただけですから、存在しないということですよ。

川本委員 それは論理的にはジャンプがあると思うんですけども、では質問を変えます。この財務諸表は存在するのですかという御質問にはどうお答えになるのですか、もうこれで最後にしますけれども。

新聞に載っております2001年3月期の財務諸表を作成していたことがわかったという、この財務諸表は存在しますか。

奥山理事 後ろからの声も合同でお答えいたしますが、存在しないと。

松田委員 それでは、もう一回聞きましょう。今のものとはちょっと別に、いろいろな検討委員会でやったルールを提出するというのを、事前に基本的なことについてきちんと出していただくということはできますか。それに基づいて、今、作業をしているんでしょう。

黙ってしまうと困るんですけども。

田中委員長代理 いや、さっき日原さん答えられたけれども、答えがなかったと思うんですが、私も松田さんも川本さんも聞いたことなんです、ここに財務諸表公表後に提出と、さっきの基本的な方針とか、考え方であれば、基本的にはこうであるといえるはず。

逆に、こうやって公表後に提出ということをお勧めすると、それこそ基本方針を既に決めているのに、それに基づいて作業し、数字を全部出して、それから後に提出しますというふうにとれるんです。

松田委員が言ったように、考え方、基本的な方針であるならば、それはあと数字がどうなろうと、こうなろうと考え方を今時点で出せないのは一体どういうわけであるかと、こういう質問をしていることに対する答えがない。

日原室長 先ほども少し申しましたが、作成方針という政策に関わる部分というのは、ある意味ではどういう目的によって、どういう財務諸表をつくるかという部分でございまして、それについては、先ほど御説明したとおりでございます。

そのあと、細かい資産を資産化するか、費用化するかというような部分は、極めてテクニカルな問題であって、これは会計学者なり、公認会計士なりの客観的な御意見を踏まえて、進めているということでございます。

その進めている中身につきましては、既に前回までの委員会において、ＪＨから発表させていただいているというふうに理解しているということでもあります。

私どもとしましては、まさに今、最終段階に入っておりまして、かなり細かな中身に入るのであれば、それについては部分的な公表について誤解を招く恐れがあるので、全体として１点で公表したいということで、はっきり言って時間的に申しまして、数字を見てから何か方針を変えとか、そんな余裕は全くございませんので、現在もひたすら作業にかかっているという状況でございます。

川本委員 日原さんに御質問を申し上げます。

今、盛んに大きな方針は発表できるけれども、細かなものについては発表できないというふうにおっしゃったわけですが、大きな方針と、細かいというふうにお分けになるところが、私にはとても裁量的に聞こえます。なぜ細かいというふうにおっしゃるのか。細かいと言いましても、例えば私が 18 日に御質問申し上げていることは、わずかページで 6 ページにすぎないわけでございます。

時価の問題を先ほどおっしゃいましたけれども、時価の問題を議論されるのであれば、減損会計の問題を議論するということは避けて通れないと思います。減損会計の問題は、これはとても大きな問題にくられると理解をいたしますけれども、この辺をなぜ細かいというふうにお分けになるのかということについてお答えいただきたいのと、やはり今一度我々に対しては、何故質問にお答えいただけないのかということについてお尋ね申し上げたいと思います。

先ほど妹尾さんの方から、700 人委員会の方にはお答えをなされたとおっしゃっていましたが、シャドウコミッティーの方にはお答えをなされて、この本委員会の方には、どうして私どもが質問を申し上げても、誠意のある回答が得られないのかについて、その点について日原さん、お答えいただけますか。

日原室長 私どもとしては、全体として国土交通省としての方針としての部分を御説明したわけでございます。細かな具体的なやり方については、ＪＨの方からお答えしているとおりというふうに思っております。

何をどうするというところまで私の方で関与してございませんので、それはお答えできません。

妹尾理事 私の方からお答えします。まず、減損会計の問題は、先生のおっしゃるとおり、細かい問題ではございません。ただ、これは基準機構の方でも現在検討している問題でございます。

したがって、その日本の中での会計基準としての扱いについて、一定の結論が得られた段階で、ＪＨも減損会計についてどのように取り入れるか検討したいと考えているところでございます。

それから、２番目の 700 人委員会への返事を各委員の先生はされているけれどもという話でございますが、700 人委員会と、それからＪＨの財務諸表検討委員会の委員の先生の対応の話でございます。ＪＨは一切関与しておりませんので、したがって、それはその話でございます。

それで、当方が今日の会議で、財務諸表に関する資料をお出しできないのは、これまた先ほど国交省の方から、事情につきましては説明を申し上げたとおりでございます。

川本委員 今の妹尾さんのことに対して、もう一度お尋ねします。減損会計というのは、非常に大きな問題であるので、日本の中での議論が終わってからＪＨでも議論をしたいという御方針でしたら、なぜ私の質問に対して、そういうふうにお答えくださらないのでしょうか。私は、採用しないことについて御方針をお聞きしているだけで、会計士のプロフェッショナルの先生たちのおっしゃることに違いはないわけですから、それをどう考えていらっしゃるのかということをお説明していただきたいというふうに申し上げているわけですね。

妹尾理事 川本委員のおっしゃったことは、私の記憶では、ただいま減損会計についてお答えを申し上げた同じ内容を、前回の委員会か、前々回の委員会で回答を申し上げていると思います。

川本委員 そうしますと、私の質問に対して、具体的にはどういうことかということに対しては、御説明はいただけないということですか、ページで添付資料 1 - 3 のところを見ていただきますと、減損会計について私が

質問を申し上げているんですけども、こういうことについてはお答えできなくて、なぜそちらで決められたことにだけお答えになるのか。こちらの質問に対して、素朴にお尋ね申し上げていることに対して、どうして誠意ある御回答がいただけないのかということをお尋ね申し上げているんですけども。

松田委員 今、回答しました減損会計について、私もそうだと思いますよ、そうだと思うから、そういう回答を一つずつすればいい話であって、前にまとめて言ったからいいとか、何とかだけではなくて、質問が出ているんですから、それに今言ったお答えのようなのをやればいいんですね。

もう一つ、私は特に聞きたいなど興味を持っているのは、どうしても原単位をどのように推計しているのかです。土地であるとか、償却資産であるとか。それをどのぐらいの区分けと、どのぐらいの理念でやるかによって、かなり単位が違って来るんですね。

例えば、土地であれば、東京と四国とでは違うでしょうし、償却資産だって違うはずですね。そうすると、どうせ1つずつ全然データがないわけですから、全然と言うか、最近2～3年のはあるかもしれないけれども、かなりの部分が、おたくは簿価とか何とかと言っても持っていないわけですから、したがって、グルーピングの仕方1つで、かなり原単位が違って来ると思うんですね、と勝手に思っているんですよ。

そうすると、そういう原単位をどのぐらいの幅で、どのぐらいのグルーピングをしてやっているかというのを説明することは当然できるんでしょう、それによって資産はどのぐらいになると数値化しているはずですから、だから、そういうのをきちんと答えてくれれば、それはその話なんです。

妹尾理事 お答え申し上げます。ただいま松田委員が減損会計についての、そういうことを答えてくれればいいんだということをおっしゃいました。

この内容につきましては、前回の委員会の直前にいただきました、このような表がございます。これで、減損会計のことはもとより、それから再調達原価を使う理由、それから、ただいまちょっとお尋ねがございましたが、標準単金、その他保障費、それから建中金金の扱いにつきまして、資料としてお出しして、そしてまた委員会の資料をお出しているところでございます。

そういうところで、私どもといたしましては、ただいま口頭で申し上げたことは、繰り返し申し上げていることでありまして、資料をきちんと読んでいただければ、既にJHとしては説明を申し上げたと、このように理解しております。

松田委員 わざわざ川本さんでも報告別にしてあるんだから、別に前に一括して質問したからいいんじゃないかと、おまえちゃんと読んでおけなんて言わないで、1つずつ質問しているんだから、1つずつ答えたらいいじゃないですか。別に、特別に手間がかかるわけでもなんでもなし。それをペーパーで出してくれば簡単な話ではないですか、と言っているんです。

妹尾理事 それから、松田委員の2番目の質問でございますが、原単位の話でございますが、これにつきまして、土地、構築物について、それぞれ必要な程度に原単位に細分化して、あと私どもは標準単金と呼んでおりますが、それをつくっているつもりでございます。

そして、そのつくり方、制度につきましては、財務諸表検討委員会の委員の先生も御意見も特記したところであると思っております。

松田委員 だから、聞きたいのは、適当に原単位をグルーピングしてつくっているというのはわかるんですけども、その適当にというのは、例えば具体的例としてどうやっているのを教えてくれたっていいでしょう。

妹尾理事 何回も繰り返して申し上げておりますが、これまで基本的な考え方につきましては、もう既に資料をお出ししているところだと思っておりますし、そして現在の状況としましては、国土交通省から先ほど申し上げましたが、当委員会の中間整理及び最終報告書に基づきまして、今年の9月までにつくるということが、昨年の12月に国土交通大臣から、今国会中に公表するよというふうな作成時期の前倒しの指示がなされました。

そして、大臣に現在の状況を報告しましたが、作業がとりまとめ段階に差しかかっていることもあり、今後は作業が完了次第、大臣に報告しなさいと、そして公表等の取り扱いにつきましては、大臣の指示を受けなさいと、このような御指示がございましたので、残念ながら本日はお出しできないということでございます。

松田委員 話を変えましょう。三公団の方はJHと違って、データは取得価額ベースか、簿価ベースできちんとお持ちなんでしょう。

高橋首都高速道路公団理事 首都公団を申し上げますと、委員会の要請に基づいて、商法基本会計原則に基づいた取得原価主義による道路資産の評価を行っております。そういった意味で、そういう帳簿がございますので、簿価で今評価作業をしておるとい状況でございます。

藤田阪神高速道路公団理事 阪神高速道路公団も首都高速道路と基本的に同じでございます。

土手本州四国連絡橋公団理事 本四公団は、創立後まだ33年でございますので、帳簿等が残っているので、取得原価でやっております。

松田委員 それと今のJHの推計の基本的なところというのは合っているんですか、合っていないんですか。当然こっちの方がデータが残っているから、民間型のものをつくれと言われてもできるわけですね。こっちの別の方は推計してやらないといけないわけでしょう、そうするとどうしてもいろんなことをやっても恣意的になるから、したがって客観性をどうやって担保するかということが必要になってくるわけですね。それは後で委員会をつくるにしても、基準の作業の段階で、こちらの方のやり方がきちんとできているとすれば、それと似た考え方をJHの方に徹底するというふうに委員の先生方はお考えになっていると思うから、このJHの検討委員会も、そのすり合わせをなさっているんですか。

日原室長 それが冒頭申し上げたことでございまして、今、御指摘の三公団がやっております簿価のベースというのは、ゴーイング・コンサーンの企業を前提とした企業会計原則の適用ということであろうというふうに考えております。

ただ、今回の委員会の趣旨、あるいは私どもの理解からすると、新しい組織がどのようになるかということを中心に念頭に置いてつくらざるを得ませんので、そういった観点からは、それぞれ取得時期がまちまちな資産をトータルして積み上げた形である簿価というものをベースに議論はできないだろうというふうに思っておりますので、そういった意味では再調達価額というものをベースに考えざるを得ないというふうに思っております。

再調達価額の出し方については、いろいろな手法があるようでございますので、それにつきましては、他の事例を参考にしながら時間的制約もある中で、最大限適切なものを出していきたいというふうに思っております。

ただ、いずれにしても、貸借対照表という形ででき上がるのは17年度の話でございますので、それまでにいろいろな知見等も深めていきたいというふうに思っております。

川本委員 今の分割について、猪瀬委員も最初に御指摘なさったとおり、とても大事なことだろうと思うんですけども、私が提出いたしました添付の1-3のところにも御質問申し上げて御回答いただけていないんですけども、上から3つ目なんですけれども、統合・分割の際は、方式の一体化が必要だが、日本道路公団のみ再調達原価を採用する場合、統合・分割の際に改めて方式を変えるのか、これについてはどういうふうにお答えになりますか。

日原室長 先ほど来、御説明しておりますとおり、すべての公団について再調達価額の財務諸表をつくるということで考えております。

ただ、再調達価額の出し方については、それぞれの公団の状況、あるいは時間的制約もございまして、監査法人とも相談をしながら適切な方法で取っていききたい。少なくとも皆様方の御議論が必要なオーダーではないものと考えております。

猪瀬委員 委員会意見書としては、収益還元法でいくというふうに、今までの積み重ねの意見の中では出てい

るわけでありまして、キャッシュフローに債務を張り付けるということになっているんです。そのところをやってもらわないと、分割の問題は前提として出てきませんよ。

ですから、私が非常に危ぶんでいるのは、再調達価額というときに、分割を前提としないかということころをきちんとしておかないと、あえて扇さんの発言もちらほらおありのようだし、それから各公団で個別にはいろんな利害があるようだから、そのところはきちんと意見書の趣旨に沿って、それから意見書の審議の過程で、委員会ですべて審議してきたときに、基本的にはそういう流れができていて、意見集約もされているわけでありまして、それを踏まえてやらないと、意見書を軽視したり、あるいはネグレクトしたりすることになるわけですよ。そこは一番ポイントですから、そのところはよろしいですか。

日原室長 猪瀬委員の御指摘でございますが、意見書は私どももさんざん読ませていただきましたけれども、財務諸表をつくる時にディスカウント・キャッシュフローで財務諸表をつくれという御指示はございませんでしたし、また昨年、JHを通じてでございますが、委員会の方に、事務局の方でございますけれども、どういう形の財務諸表をつくるかという御質問をした際には、自ら適切に判断してつくれという御指示をいただいております。

そうした中で、会計学者なり、公認会計士なりの御意見を伺いましたところ、時価会計でやるのであれば、再調達価額が最も基本であろうと言われたので、基本ということでそういう形を出すことにいたしましたということでございます。

勿論、ディスカウント・キャッシュフロー財務諸表ということが、今後最もそれが適切であるということになれば、要するにそういう形で貸借対照表をつくるということになれば、それはまた考えていきたいというふうに思っております。

猪瀬委員 ただ、それは民営化委員会の審議の過程で、既に財務諸表をつくれというのは、先につくっているということがそちらから言われていたもので、そういうのはつくっているんだろうということであったわけです。その後、委員会の中でそういう議論が深まっていった過程で、ほぼ結論は出てきたわけですから、したがって、とりあえず今、再調達価額で時価評価するとしても、結局それを切り換えていくことはできるわけです。基礎作業としては共有する部分があるわけでありまして、それを切り換えていくことはできるわけですね。

日原室長 お言葉でございますけれども、私どもが委員会で拝聴してる限り、先ほど委員会の御議論に2つの目的があるように受け止められたというふうに申し上げましたが、当初の委員会の御議論は、どちらかと言うと、ゴーイング・コンサーンの公団を前提とした、企業会計原則のそのままの適用という意味での財務諸表というふうに言われていたというふうに理解しております。

ただ、全体の趣旨を考えた場合に、それだけでは不十分であろうということから、私どもとしては、2種類の財務諸表をつくる必要があるのではないかとというふうに自主的に、先ほど自主的に考えるということでございますので、自主的に判断したということでございまして、そのようなディスカウント・キャッシュフローの財務諸表をつくるべきであるとか、つくるのが自明であるとか、そういうような御議論があったというふうには理解してございません。

猪瀬委員 それは、分割民営化を前提にした場合には、論理的に導き出されるものとして申し上げているわけですから、それはあなたがよく考えればわかることです。そういうふうな意味では、結局最終的にはそこに持っていかなければならないはずですね。

日原室長 ディスカウント・キャッシュフローの財務諸表をつくることを絶対につくらないとか、そういうことを申し上げたつもりは全くございません。それは誤解のないようお願いしたいんですが、ただ、委員会の議論の中で、そういう財務諸表をつくるのが自明であったと言われることについては、極めて心外であるということをお断りしているということなんです。

猪瀬委員 論理的に導き出されると言っているんですよ。基本的にはキャッシュフローに応じて負債は張り付けられるわけですから、当然でしょう。

日原室長 ただ、前回の委員会にも私は出席させていただきましたが。

猪瀬委員 前回の話じゃないですよ。

日原室長 そのときも、どちらかと言うと、簿価ベースと言うんでしょうか、取得原価で財務諸表をつくるべきではないかという御質問を多数いただいていたわけでごさいます、ディスカウント・キャッシュフローの財務諸表をつくるべきという話は、本日初めて伺ったということでごさいます。

猪瀬委員 だから、民営化委員会で去年の秋からずっと議論をして、分割が意見書に反映されているのは、そういうことだと言っているわけですよ。

松田委員 日原さんにだけ申し上げているわけではないけれども、非常に当委員会の各委員が心配しているのは、大臣の御発言にしても、いろんなところで発言するのは、分割について本当に勉強が必要だということ、やる体制を取っているのかどうかということにあるんです。というのは、御発言は分割はしないで通り過ぎてしまおうというような意見が、非常に我々のところの断片的に届いてきますから、だから委員会というのは、民営化をすると同時に、それは分割を前提にしているんですよということを強く意識してやられることについて配慮をしていただかなければいけないわけですね。

例えば、私どもが御質問したものの回答をいただいて読みましたけれども、例えば今後の建設の予定される部分の路線別の収支を出してくれとお願いしたんですが、これも分割とか、これからの投資をしていく上で実に大切なんですけれども、これも何か取って付けたように、全然そんなことはやる気がないなんていう話の回答をいただいて唖然としているんですけれども、これはJHの方ですけれども、そういうことだと分割なんかできないじゃないですか。それで全体として、川本さんが指摘しているように、全体が間に合うのかなという感じを持っていて、やはりスケジュールをきちんとしながら、しかも今の猪瀬さんの言ったキャッシュフローの話も当然委員会の中では議論をやられていて、それで5つにして色塗りをして債務をそれに張り付けるという方法を取ったらどうだという意見が出ているわけです。ですから昨日、今日の議論ではないので、分割を前提としての民営化であるということを強く意識して、資産のつくり方、あるいはカウムの仕方でも、すべてそれに合うような形で進めていただかなければいけないということを我々は強くお願いをしている、あるいは主張しているわけなんです。

猪瀬委員 そのとおりで、だからちょっと誤解してはいけないのは、シャドウコミティーは民営化委員会と関係ありませんから、あちらはあちらで勝手に質問しているわけであって、しかもシャドウコミティーなるものは、別に何か会議を開いて議事録があって、意思決定をして、そしてそういう手続を経て質問が提出されているわけではなくて、水野さんという人が勝手に質問を出しているだけです。そんなものについて時間を割いて答える必要は全くないのであって、それで基本的には民営化の意見書に則して、それから去年の夏から秋に行われた審議過程をちゃんと精査していただければわかると思いますが、分割を前提とした結論を、どうしたら分割ができるかということ前提にしたやり方をやってもらうということですから、とりあえず時価評価をしていく中で、再調達原価法というやり方もあるかもしれないけれども、それは作業のベースとしてはいいかもしれないけれども、基本的にはDCFでやっていくというのは当然です。そうじゃないとほかに分割できる論理展開はありませんから、そこところはよく踏まえてやっていただきたいということによろしいですね。

よろしいですね。

日原室長 今後どういう形で評価していくかということについては、よく勉強していきたいというふうに思っております。

猪瀬委員 日原さんは、分割を前提にしている我が意見書について認識されておられますねということをお言

ているんです。

日原室長 意見書の内容については、熟読させていただいております。

猪瀬委員 したがって、扇さんが分割がしたくないとか言うのは、我々の意見書と違ってはいますが、我々の意見書は尊重しなければいけないので、そのうちに扇さんの考え方も変わると私は思っています。

以上です。

松田委員 今日の段階で、財務諸表を数字をつくった後でなければ公表をしたらいかぬと大臣が言っているとおっしゃれば、皆さん方大臣の部下ですから、それを突破して、いやおれは大臣を無視して言うよとは言えないかもしれない。だけど大臣にははっきり言うておいてください。我々は財務諸表というか、数字が出たあと、こういう形でやったんですというのではなくて、事前に教えてほしいと言っているわけです。そのところは十分に伝えてほしいと思います。

田中委員長代理 今の発言に加えて、私はむしろ大臣がおっしゃるんだとすると、誤解を招きやすいということだけをお伝えください。つまり、誤解を招くということです。数字が出て、それから考え方を決めたとしか思えないような話になってくる恐れがあるということです。

総裁がお帰りになりましたので、あれですが、その前に川本さんが質問したことについて、まだ答えていない部分がありますから、国交省並びに公団の方、国交省の方だと思いますが、お答えいただきたいと思います。スケジュールの話です。

松田委員 これは、むしろ委員会としての要求にしましょうよ。

田中委員長代理 お答えがないならば、委員会としての要求になりますが、何か金井さんありますか。

金井有料道路課長 ちょっと即答できる状態にないので、また検討させていただきたいと思います。

川本委員 この2枚目の作業スケジュールと監視作業プランというものをつくるために、この項目とスケジュール表について御記入をいただいて御提出を願いたいと思います。

更に、私、法案策定には素人が書いてございますので、左の項目は、お役所の方たちであればご存じの、もっと法制化に必要な項目等たくさんあると思います。今日は、非常に簡略な形で書いてございますので、その点も含めて教えていただければと思います。

松田委員 そのことを委員会の要求にしましょう。

田中委員長代理 委員会の要求とすることで、猪瀬さん異論はありませんね。

猪瀬委員 何を要求するんですか。

田中委員長代理 スケジュールです。今のままだと先送りになっておるようでありますから。

金井有料道路課長 項目としては、当然検討項目であると思っております。スケジュール自体が、本当にこれどおり我々の検討が進むかどうか、それからまだいろいろ周辺の状況もありますので、スケジュールについて若干検討させていただくことがあるということは、是非お含みいただきたいと思います。

田中委員長代理 今日は、川本さんの提案でありますけれども、私個人としても、当然デッドラインが決まっているわけですから、通常の作業であれば、いつごろまでに何をしなければいけないということは想定できるわけです。そういうことを想定して作業していらっしゃると思うんです。国交省としては作業等を指示していらっしゃると思うんです。それは若干の狂いはあるにしても、それを確認するという、質問と言うよりも、むしろ確認と言った方がいいかもしれないと思っているんですけれども、5分休憩しましょうか。

総裁がせっかくお帰りになりましたが、ちょっと5分間お休みいただいて、質問を続けたいと思います。35分から始めます。

(休憩)

田中委員長代理 それでは、再開いたします。

松田委員 ちょっといいですか、佐藤局長がお見えになったから、先ほどまでの議論で、財務諸表を数値的なものを出してから基準を公表すると大臣がおっしゃっているというので、そうではなくて、数字は結果なので、逆に数字が出てから実はというのは誤解を招きますから、その前に基本的な事柄、一部は聞きましたけれども、いろんな質問が出ていますから、それについて先にこういう考え方でこうしましたというのを、先に考え方を最初に出しておいて財務諸表を出していただくというふうに、事前に出していただくように大臣をお願いをしてほしいということ、金井さんと日原さんに言っているの、誠に申し訳ないんで、局長がお見えになったから、ひとつ是非そういう扱いにしてください。

佐藤道路局長 どういうお答えになるかはわかりませんが、とにかくそういうお話があったというのは、お伝えします。

田中委員長代理 今、その点が非常に重要だということ、かえって誤解を招かないためにもいいではないかと、こういう方針でやりますということです。

もう一点は、要するに民営化ということのデッドラインが決まっているわけですから、スケジュールが当然あるはずだと、スケジュールにのっとっておやりになっておられるんでしょうけれども、川本委員の今日のペーパーにもございますが、それについて委員会としての要請として、法制化に向けて今後のスケジュール問題をお尋ねいたしますので、誠意を持ってお答え願いたいということでもあります。

佐藤道路局長 答えられる範囲でですね。

田中委員長代理 勿論、物事は答えられる範囲内です。

それから、藤井総裁がお戻りになりましたので、私から口火を切りたいと思いますが。

大宅委員 ちょっといいですか、総裁が見えたので、総裁の口から伺いたいんですが、朝日新聞の記事で、実は財務諸表というのがあったと、去年、1年3月の財務諸表を作成していて、それによると債務超過であるという記事について御質問申し上げましたところ、事実ではないと、財務諸表は存在しないというお答えをお二方の理事からいただいたんですが、総裁の口から。

藤井総裁 全くそのとおりでございます。財務諸表が計算できるのであれば、何も今回委員会をつくってやる必要はないわけで、要するにわからないから委員会をつくって、各先生を中心にお教えをいただいて作業委を開始しているところでございます。ですから、その前にあるということはありません。

大宅委員 はい、どうも済みません。

川本委員 そうしますと、総裁もう一度お尋ねしますと、2001年3月期の財務諸表を作成したことがあったという、この財務諸表は存在はないというふうに総裁がおっしゃると。

藤井総裁 私ども何だろかなと、不思議に思っております。

田中委員長代理 それでは、お手元に私の要請で『選択』の抜き刷りがございます。藤井総裁にお尋ねしたいんですけども、これはごらんになりましたでしょうか。『選択』の2003年5月号です。

藤井総裁 たくさん、いろんな関連の記事というのが、いろんな週刊誌や何かに、『選択』だけではなくて出ていますけれども、私は原則としてそういうものは余り読まないたちでございますけれども、そこにそういう記事が出たということは承知しております。

田中委員長代理 ほかにいろいろございますが、特にこの記事は総裁にとって無視できない内容だと思いますので、あえて私は、いろいろありますけれども、これについてお聞きしたいんです。

記事は、詳しくかどうかは別にして、ごらんになっていると、御発言になっていることがいろいろ書いてあるんですが、これは事実でしょうか。

藤井総裁 ちょうど2週間前ですか、3週間前ですか、決算行政監視委員会というのがございまして、そこで民主党の先生からそういう御質問が委員会にございました。そのときに私は公式に、国会の場ですから公式にな

るわけですが、この種のものについては、私は一切コメントいたしません。これは今までも、過去に1年前とか、2年前とかいうようなときに、そういう雑誌等々で扱われている記事について、私に御質問があったこともございます。それに対しても一切コメントいたしませんというふうにお答えしております。

田中委員長代理 コメントをされるされないは自由でございますけれども、ただこの中で、先ほどから財務諸表の話が白熱しておったんですが、財務諸表の公表に関して、総裁の御発言として、「調整や誘導」を行おうとしていらっしゃるわけですね。一体これはどういう意味であろうかと思ったわけです。そういう言葉が現にあるものですから。

藤井総裁 したがって、コメントするわけにはまいりません。

一般論として言えば、そういうような誘導とか、調整とか、そういうものをする性格のものではないと思います。一般論です。雑誌のコメントとして申し上げるわけではございません。一般論としては、そういうものではございませんね。

ただ、決定するのはいろんな計算を我々がするわけでして、計算した結果、いろいろな方々、委員の先生方やら、いろいろな方がごらんになっていただいて、御指導いただいて、その結果、最終的に私どもの計算が多少不十分なところがあれば、それを再度計算したりし直さなければいけない点があるかどうか、これはわかりません。私どもは、指導された方式に従って計算をして、その結果を出して、それを提供すると。そして、委員の先生方の御確認をいただいたら、国土大臣に御報告をすると、これまでが私に課せられた指示の内容でございます。

田中委員長代理 どうしてそういうことをお聞きするかと言うと、先ほども申し上げた話に関連するんですけども、財務諸表公表後に提出ということに関係するんですが、公表に関して、調整や誘導を行うということが余りにも平仄が合っておるものですから、確認をしたわけでありませう。

もう一点気になったことは、松田、川本、私が「私物化」の発想と書いてある。私物化、私のものにする化です。公物ではなくて私物です。私物化の発想だと、藤井総裁がおっしゃっているところに書いてあるんですが、それは先ほどと同じく、ノーコメントなのか、それは日ごろからこう思っているということなのか、私どもの発想は、私物化の発想であるというふうに断言していらっしゃるんですけども、その点については、一体これはどういう意味であるのか。

重ねて言えば、総裁が考えていらっしゃる民営化というものはどういうものなのかということにつながってくる話でありますので、もし『選択』がどうかということとは別でもようございますが、私どもが日ごろから1年近く、お付き合いしているんですが、考えも承知していらっしゃると思うんですけども、我々の考え方が私物化の発想であると、もしほかでもおっしゃっているのであれば、一体それはどういう意味なのか、総裁がお考えになっている民営化とはどういうものなのかということをお聞きしたいというのが、私が『選択』を読んで、是非ともお聞きしたいと思っていた点でございます。

松田委員 ちょっと付け加えさせてください。

田中委員長代理 松田さんどうぞ。

松田委員 総裁、ノーコメントは結構なんですけれども、あなたが発言をしたと、かぎ括弧の中でいろいろ書かれていることで、多くの人の名前が出ていて、それがあなたが中傷、誹謗したと言うんでしょうか、そういう発言をして、多くの人に迷惑をかけるというような記事が出たら当然『選択』に対して私はそういうことを言っていないとか、こんなばかなことを言うと、名誉毀損だとか、抗議をしたり、取り消しを求めたりするのが当然の行動だと思うんですけども、単にノーコメント、個人のあなた自身の問題に関わっているのなら別ですけども、そうではないのにノーコメントでございますということで、国会は別にしても、この委員会でもそれで押し通すというのは、藤井さん、いささか解せない。やはりきちんと対応していただかなければ、大体私は水野一派でもなければ、田中委員長代理に毒されたわけでもないですから、私は今まで百五十何時間、自分の意見を述

べて、自分の意見で一生懸命リードしてきているのに、そういう失礼なことを総裁が発言したと言っているんですから、やはりノーコメントでは済まないことだと思いますよ。やはりきちんと、そんなことはしないと、言っていないとか、抗議をするとか、したとか、ちゃんとした行動を取っていただかないと、いささか腹の虫がおさまらない。

藤井総裁 まず、国会でもそういうふうに御答弁いたしましたし、基本的な私の姿勢はノーコメントです。ただ、一般論として言いますと、私物化というのがどういう意味だか私はよくわかりません。どういう意味で委員長がおっしゃっているのか、そのイメージがわかりません。

田中委員長代理 いやいや、私が言っているのではなくて『選択』に書いてあるんです。

藤井総裁 松田先生がおっしゃった、いろんなことについても、そういうことを含めてノーコメントとさせていただきます。

猪瀬委員 奥山さん、藤井さんはここで公団の理事なんか信用しておらぬと言っているけれども、どうですか御心境はどうですか。

奥山理事 ノーコメントでございます。

猪瀬委員 では、ちょっと話は変わりますが、この前、読売新聞が道路公団総裁の接待の問題をやっていますけれども、特にこの中で、17回にわたる飲食接待の中で、藤井総裁に1つだけ不可解な行動がありまして、2001年の7月と12月と2回やったものが、後でそのお金を、10か月から1年4か月後の昨年11月中旬にお返しになっていると、これは1回決算をまたいでいるので、何でこんなふうにしたのかと、ちょうどこのときに読売新聞が情報公開請求を申請した時期と前後していると、こういうふうに書いてあるんですけれども、いかがですか。

藤井総裁 これについても、先ほどの行政監視委員会で御質問がございました。これについては、そういう場合に私は出て、これはいささかふさわしくないかなという感じがしたので、これは私が自分で払うということと一緒に同席した地域の責任者である支社長に言いまして、そして処理したわけです。

ただ、その私の指示が、国会議事録を見ていただければわかるんですけれども、いろいろな手違いがあったようでして、まず、現地で払ってしまったと、そのために払ったからそれを元に戻すというのは、これはお役所の経験をしている人は大体おわかりになるんですが、なかなか制度的に難しいところがあったわけですけれども、私はちゃんと払うんだから処理してくれと、強く言いまして、それで結果的にそういう場合の事務処理は経理的な処理は戻入という方式しかないということになりましたので、私の部屋に会計課長だったと思いますけれども、会計の責任者が2人来まして、立ち合いしたと、その場で私が払って、領収書を書いたものをもらったということを国会でも述べております。

猪瀬委員 時間が経っているのは何ですか、それはそう思ったらすぐやればいいわけで、1年4か月も経ってやる必要はないわけですね。それは異例ですね、ちょっとね。

藤井総裁 だから、それは私が言いたいことなんです。私はすぐ言ったんですけれども、もっと早く処理してもらいたかったということでございます。ですから、姿勢は当時からずっと変わらなかったわけですけれども、結果的にそういうふうになったというだけのことでございます。

猪瀬委員 普通にはちょっと理解できないことですが、それでもね。

それはともかく、田中さん、せっかく総裁がいらっしゃっているんだから、この1番のをやりたいんですけども、いいですか。

田中委員長代理 さっき冒頭で言いましたように、質問を改めてしてください。

猪瀬委員 猪瀬委員提出資料の①をごらんいただきたいんですけども、それからもう一つ、当局側提出資料で第二東名、名神高速道路計画の基本的な在り方についてという、平成2年のもの、これは資料ナンバーは何番

ですか、出ていますか。

とりあえず、猪瀬委員提出資料①でいきますが、これはかなりきちんと答えていただきたいんですけども、あえて東名高速のことをここでは第一東名と言います。第一東名があって、第二東名があると。

第一東名があって、第二東名がある場合に、第一東名の現在の交通量は、7万台なら7万台と考えられます。その第一東名の通行量に対して、第二東名ができれば、車の量がかなり増えると、1枚目のカラーの図がありませんね、カラーではない人もいるんだね、ごめんなさいね。現在、第一東名が2001年で6.6万台走っている。それで2022年に第二東名ができている状態のときに、第一東名の交通量が4.6万台になって、第二東名の交通量が5.3万台になると、5.3と4.6を足すと9.9万台で、これは非常にわかりやすいんですけども、第一東名が6.6で、第一東名と第二東名を併せた2022年が9.9ですから、ちょうど1.5倍になりますね、3.3が3つあると思ってください。そうすると、1.5倍になると。

この予測の根拠というのは、一体何なのかというのが非常に理解できない。つまり、このところ新聞等でも、あるいは今日提出された資料でも明らかですが、交通量は増えていない、増えていないけれども、道が2本になったら交通量が増えると、これはどういう説明によってこういうことが可能なのか、非常にわかりにくい。

それで、ちょっとめくっていただいて、ここに、本当は2枚色が付いた地図がありますけれども、これは引きはがしてセロテープで張るとわかりやすいんですけど、とりあえずこの絵がありますけれども、それぞれの区間ごとの交通量を示してあります。

それで、ピンクの線は第一東名ですけども、一番下に交通量が2つ書いてあって、2021年の交通量と、現在の交通量とピンクの方に2つ書いてあります。これは大体現在の交通量と、2021年の交通量で若干第一東名の交通量は減っております。

そして、上の方にある今度は第二東名の交通量は、5万台ぐらいですと推移しております。

ということで、もう一度最初の御殿場、沼津間のトータル交通量は20年後に1.5倍になる。これではまるで地面から車がわき出してくるようになってくるわけでありまして、非常に非科学的であるというふうに思います。

こういう根拠についてはあるのかなのか、明らかに私は間違った予測だと思います。間違った予測であるからには、間違ったということですけども、何を根拠にこういう予測を立てられたのか、そのきちんとした背景になるデータを出していただきたい。

恐らく、そのデータを見ると、かなり水増しした数字によってつくられた、鉛筆をなめた元データだと思います。

第二名神はあえて出しませんでした、同じように私はつくってみました。煩瑣になるので、今日は第二東名だけ出しましたが、第二名神も同じような図が作ることができました。

そこで、1.5倍になるということを前提に第二東名や第二名神がつけられているということであれば、第二東名及び第二名神について、これ以上建設しない方がよろしいのではないかと、余り根拠のないデータであれば、やめた方がいいのではないかと、今日藤井総裁にいろいろと御確認させていただきたいということがあります。

まず、藤井総裁、この6.6万台と9.9万台というのは、これは信じられますか。

城処理事 その前に、交通量は現在、どういうところからこれが出ているかということについて、この場でも資料を出したかと思いますが、御説明申し上げたいと思います。

これもちょっと我々が類推するしかないんですけど、我々の出した資料に基づいてつくられていると思うんですが、それは前回の平成11年の、いわゆる国幹審ですね、そのときに新しい整備計画等が定められて、そのときにフレームとして使われたものをつかっていると思います。

それは、どういうことを根拠にしてやるかと言うと、国の経済計画、要するに今我々が手に入る将来を見通す

予測のもの、我々自身ができるものというのは限られますので、ある材料を国の経済計画なり、全体の国土交通省の計画等に基づいて計画を立てるということでございます。

それで、これ自身ができしたのは、そういう時点のものでございますので、道路はどうしても長い時間をかけてやるということがございますので、例えば今でも5か年計画というものを5年ごとに見直してつくってきておりますけれども、長期の見通し等についても、その時点、時点で得られる最新の知見というものを見て、ある意味ではローリングしていくというようなことで立てていくということでございます。

なお、今、国土交通省の方でも見直しをされておりますので、我々もその指導を受けて対応していきたいというふうに思っております。

猪瀬委員 99年の国幹審と言いましたけれども、99年と言っても、今、2003年ですから、そんなに昔でもないので、4年ほど前ですが、いずれにしろ、1990年を過ぎて、失われた10年と言われて、そういう時期になおかつこれだけ楽観的だと言うか、過大な見積りをされたということについて、そのときに疑問を持たなかったんですか。

城処理事 当然、経済計画等が前提になるわけでございます。交通量だけで経済量が決まらないわけですが、当然、我々はある償還と言いましょか、そういうのを見るときに、交通量の見通し、次に大きいのが金利の見通しでございますので、11年度の国幹審のときには、0.7%毎年交通量が伸びるという前提を確かに置いています。その際に、金利も5%だということをやっております。

そういう中で、いろいろなパラメータ、お互いにヘッジしているという部分もございますから、そういうことも総合的に考えてやっていくと。

そういう意味で、ものすごく先を見通すというのは、それはなかなかできないことでございますので、なるべく道路の場合ですと、5か年計画をこれまで立てています。当然交通センサスということで、これも5年あるいは3年で現状を見直すという努力もしているわけですが、そういうものをベースに、そのときどきの得られる知見に基づいて、勿論、学識経験者の方の知見もいただいて、そのときそのときで得られる最善のものを出して、それを基に計画を立てていく、あるいは計画を実施していくと、そういうことでございます。

猪瀬委員 ちょっとご覧いただきたい。ファミリー企業、顧問・参与等の分厚いものがありますが、この一番最後のところに、整理番号66、第二東名、名神高速道路計画の基本的な在り方についてというのがあります。一番最後のファイルです。

平成2年8月3日というふうに日付があって、道路審議会基本政策部会というふうに書いております。

そこで、これをめくっていきますと、四全総の話があって、そして4ページ目ですけれども、顧問・参与というものの一番最後のところ、分厚いものの一番最後のところです。ここの整理番号66の4ページ、(1)十分な車線数の確保、読み上げます。

「第二東名・名神は、東名・名神と一体となって将来の交通需要に対応するために、標準車線数は基本的に6車線とすることが適当であるが、大都市圏及びその周辺部におけるピーク時、休日時などの交通需要への対応にも配慮することが必要である」と書いてありますが、これはピーク時、休日時の最大の、要するに断面交通量を前提にして6車線としているのかよくわかりませんが、いずれにしろ、平成2年に、つまり90年です。1990年、これはバブルの最後の絶頂期のときですけれども、そのときにこういうものを決めていたと。

そして、話は戻りますが、今、99年国幹審で、なおかつ1.5倍の交通量を見込んでいるということですが、先ほど言いましたように、失われた10年があって、なおかつそういうふうな見通しを持つということは、一体いかなる有識者に委嘱したのかさっぱりわかりませんが、有識者のせいではないでしょう。これは道路公団がいかに杜撰な将来計画を立てながら、コスト意識のない建設を計画していたかということの証拠であると思います。

これについて、今、いろいろと事務方の方から、余り的確ではない説明がありましたが、藤井総裁、これはこういう1.5倍の交通量を見込んで、第二東名が現在つくられつつあります。そして、つくっていないところと、つくってあるところがありますけれども、進捗率がゼロであったり、50であったりしますが、こういう数字を見た上で、どういう反省がありますか。

藤井総裁 まず、今、先生が御説明になった基本的な在り方について、これは当時は建設省でございますから、建設省の道路審議会でもって御議論なされて、後ろの方にメンバーも載っているようでございますけれども、ここでいろんな数字を事務局から出させて、そして御議論なされてお決めになったのが、この基本政策部会の1つの整理だと思います。

猪瀬委員 藤井さんは、そのときは道路局長か何かですか。

藤井総裁 なったばかりですね。

猪瀬委員 ならば、藤井さんも関わっていますね。

藤井総裁 基本政策部会ですから、ほとんど内容は終わってしまっていると思いますけれども、それは別にして、そういう性格のものだと思います。

それを基に、今度は道路局の、いわゆる交通需要とか、そういうものをいろいろと調査する担当の部局がございますから、そこで更に勉強をして、ちょうどこのころ第11次5か年計画をつくるころではなかったかと思えますけれども、その11次5か年計画をつくるに際しての外部的なフレーム、いろんなフレーム等を、当時は経済企画庁と言っていました、経済企画庁とか、いろんなところと情報交換をし、当時は大蔵省ですが、大蔵省ともそういう数字についての見通し等々を調整して、その上でそれを当時のいわゆるプログラムの中に入れて、そして以後の数字が交通量等々が出てきたと思うんです。

したがって、今、先生が御説明になった6.6と9.9という数字、私はそういう細かいことまではわかりませんが、そういうプロセスの中で決められた数字だと思っております。

猪瀬委員 この数字は、したがって、そういう理由であったとしても、現実には合わないということは、藤井総裁はお感じになっていませんか。

藤井総裁 したがって、この数字をお決めになる、前回の、何回前か知りませんが、

猪瀬委員 99年国幹審です。

藤井総裁 国土開発幹線自動車道審議会において御議論なされて、そして決めた1つのフレーム、それに基づいて、言い訳ではございませんが、私はおりませんが、当時の道路公団は、当時の建設省から整備計画がこうなったから、それに基づいて具体的な現場の調査をして、そしてアセスメントなどをして、それが実ったら施行命令を出すということで、しかし、その施行命令を出す際においても、あるいは前にも申し上げましたが、概算要求を要求する際にも、再度そういう将来の見通しを含めた採算性については、チェックをして、そして毎年の概算要求でも要求をしていると、そういう姿で、ずっと以後、現在にまで至ってきていると理解していると。

猪瀬委員 藤井さん、そのプロセスはわかっていますよ。現在どうかと。

藤井総裁 ですから、現在これがより妥当か、より妥当でないかというのは、現在のいろいろな外部情報等々と、将来の見込みというものを現時点においても一度見ながら、そして、それを長期的に見れば、何も交通量だけではなくて、先ほど言いましたように、交通量という収入と、それから返さなければいけないお金の金利とか、いろんなものが絡んでくるわけですから、そのトータルの条件を全部一緒にして検討して、やはり今のようないいんだなという判断を、我々事業をする側は事業をしている断面について、それからこれから施工命令を出したり、整備計画を出すところは、現在は国土省ですが、国土省がチェックをして、再度それに基づいて、今は国幹会議ですが、今後国幹会議において、それを再度オーソライズして、新たな施工命令を出すのかどうするのかを決めていくということになると思います。

この数字だけ云々ではだめなんです。

猪瀬委員 藤井さん、そうじゃなくて、藤井さんのお話はおかしいですよ、金利の問題を今おっしゃいましたけれども、交通需要の6.6 から9.9 になるのには、金利の問題とか、どう建設するかというのは、別の話ですから、このデータ自身に誤りがあるのではないですかと申し上げているのです。99年の国幹審は12月の下旬に開かれましたが、30分だけで終わりですから、実際にはそこではきちんとやっておりますので、この数字についてどうお考えですかと。

藤井総裁 当時の推計としては、間違っていないと思います。当時としてはです。それが現在の段階でどうかというのは、それは現在の段階で再度チェックをしなければいけないと、これは当然のことです。でも、当時そういう検討をしたときには、これが正しかったと思います。

金井課長 1点だけ補強させていただきます。1.5倍というのは、これは先生御承知のとおり、東京と大阪の車が1.5倍になると言っているわけではなく、ちょうど先生に資料を出していただいていますけれども、東名の平均トリップ長は50キロぐらいなんです。東京 - 大阪を走っている車がたくさんありますから、ほとんどの車は平均トリップ長30キロだったり、40キロだったり、非常に足の短い車が東名を使っているというのが現況です。

結局、第二東名で、勿論基本的な役割は東京と名古屋大阪を結ぶんですけれども、これはかなり海から離れた交通不便地帯でありますで、交通需要推計をすると、昔のこの辺の交通計画を担当してやったことがあるんですが、結構隣町へ行くような車が新たに乘っていくケースがかなりあると。結局、そういうことを考えると、30キロとか40キロとか、足の短い車を新たに拾った上での1.5倍でありますので、これは別に正しいと主張するつもりはありませんけれども、東京 - 大阪の車が単純に1.5倍になってそれがおかしいじゃないかという話ではなくて、この1.5倍の内訳を細かく見てみないとわからない。だから、その辺はきちっと分析する必要はあると思っております。

猪瀬委員 それを分析した上で言っていますけれども、なぜならば、私の提出資料の一番最後に、県別発生集中交通量の分布というのを示してありますけれども、つまり私が分割民営化の提案をした、去年の10月ぐらいのときですけれども、私が東名高速と中央高速を路線別に競争させたいという提案をしました。そうしたら、逆にそちらから出てきたのは、県別発生集中交通量の分布があると。したがって、それは東京から名古屋まで到達する車が少ないうことでこの図を出された。だからこそ私が今、申し上げているのは、第二東名をつくるということは、東京から名古屋までの弾丸道路をつくるということであって、つまり集中交通量そのものについての対策ではなくて、集中交通量では第一東名があれば十分なわけですから、なぜ140キロの超高規格道路をつくるかといえ、東京から名古屋に到達するための道路をつくるための目的があるからではないでしょうか。

それから、更に今、金井有料道路課長の発言に則して言っても構わないんですが、このあとずっとあえて図を付けたのは、ずっと基本的には1.5倍、あるいは1.3倍ぐらいになるところもありますけれども、1.5倍以上のところもずっとあります。区間別に全部チェックしてみました。したがって、金井さんの論理は成り立たないと思います。

金井課長 成り立たないことはないと思っていて、そこはこれ平行して見えるからといって、ものすごい近いところで同じ機能を持っている道路をつくっているわけではなくて、かなり地域開発の要素をも含んでつくっているわけでありまして、現に第二東名の交通を分析しても、そんなにトリップ長は長くありません。非常に短い車が大半走っております。

だから、そういう機能と。

猪瀬委員 だけど、それにしても1.5倍に近いものがほとんどですよ。

金井課長 だから、そういう機能と併せて、では全体の内訳を分析してみないといけなくて、その1.5が東京

- 大阪が1.5倍になるからおかしいじゃないかという論理ではないのではないかと、私どもは思っております。  
猪瀬委員 短いトリップ長というのは、むしろ第二東名になじまないんです。この山の中ですから。

金井課長 どこを見ていただくかですけれども、静岡の、例えば静岡市周辺なんか見ていただければわかるとおり、もうほとんど市街地域で、通勤でこれを使いたいという人は山ほどおります。これは現地で聞きました。

猪瀬委員 静岡のところはいつも写真が流布されて知っていますよ、平地が狭くなったところに新幹線まで重なっている。地震があったらどうすると、それはもう公団の得意のところ、静岡のところは必ず写真があるんです。そういう話はともかく置いて、基本的にはあなたがどう言おうと、1.5倍というのが基本的に流れているんです。1.3倍になるところもあるけれども。

したがって、これは今たまたま御殿場 - 沼津間を取りましたけれども、これはどこを取ってもそんな変わりません。御殿場 - 沼津間がインターとインターの間が一番接近してわかりやすいから、出しやすいから出しましたけれども、このままの流れでいくと、更にこの引佐から豊田の方に行く、あるいは第二名神の方に行くというところで、こういう1.5倍の流れがずっと大きく流れていくわけです。そこで申し上げたいのは、これはもう藤井総裁は、一番上のところから見下ろして判断なさるわけだから、こういう第二東名を、進捗率かなり高くできてしまったところとはともかく、まだ手付けてないところ、用地買収を始めてないところ、あるいは杭を打っただけのところいっぱいあるわけですけれども、これは藤井総裁がきちんとした考え方を持って、民営化につなぐ意思がおりなのか、つまり民営化会社はこれだけの投資に対してリターンが見込めないということを、民営化会社が背負い切れないということをもうおわかりだと思えます。

したがって、99年の話じゃないし、90年の話でもない、現在の2003年時点の話としても2005年で民営化するわけですから、こここのところできないものはできない、できるものはできるという判断をしなければいけないわけです。いかがですか。

藤井総裁 民営化の話と、この道路をつくっていく話は、イコールの部分もありますけれども、ちょっと違う部分もあるわけです。つくる側、そしてそれを管理していく側からいいますと、全体の採算性が取れるということが前提になるのは当然のことでございます。したがって、そういう意味のチェックはしていくわけですが、その際にこの道路の必要性から、この道路をつくっていくという判断をするのは、これは国全体でお決めになることです。そうすると、それをどういう条件ならば新生道路公団がそれに協力できるかというときに、今、そういう視点から、例えば交通量が今後一切伸びなければとか、0.7%だからとか、いろんな意味で重要なのは、交通量が増える、増えないというよりも、トータルとして採算が取れるかどうか、要するに赤字になってはしませんかと。ここが民営化のポイントでございます。

それから、もう一つ民営化のポイントは、今までは役所だから、なかなかできない事業があるわけです。それをJRがお手本だと思いますけれども、いろんなことができるようになります。そういうことによって、更にお客さんもまた増やすこともできるだろうし、会社自身の自己資金も増やすことができる。そういうようなもろもろの内容を含めて、トータルとして努力していくというのが民営化のイメージだろうと思います。

ですから、この交通量が云々というのは、もちろんこの内容については十分、今の時点でチェックしていく必要があります。ちなみに、御説明があったかどうかわかりませんが、この連休、私もびっくりしたんですが、連休は高速道路も交通量が1を切りました。高速道路だけかなと、私は1を超えて思っていたんです。外国に行く人たちが少なくなるからと思ったら、失礼ですけれどもJRも1を切っておりました。更に驚いたのは、飛行機もかなりの分がぎりぎり1になっているぐらいのことで、本来全体的に国民の移動需要が現在落ちています。そのことが、将来ともずっとその状態で進んでいくのかどうか、これは今後見通しをしていかなければならないわけです。

そういう意味では、これからの推計の際に厳しめにいろいろと条件を取りながら見て、そしてトータルとして

採算が取れるかどうかということを決めるということになるかと思えます。

ですから、そのためにコストの縮減も、支出の方を減らす。収入が増えないなら、支出を減らすということの、すべてが相対関係でやっていく。こういうのをもっと自由度を高くして、新しい会社は事業が進展できるようにすると。

しかし、その前提にあるのは高速道路というのはやはりは必要なんだという国の意思決定でございます。したがって、その国の意思決定に道路公団がどのような努力をし、どのような工夫をし、どのような手法を、さっき言った新事業などもそれでしょうけれども、入れながら協力していくかということがこれからの重要な検討ポイントになるんだろうと思っております。

猪瀬委員 余り質問にお答えになってないようなので、では今は国の命令でやっているんだということで、藤井さんの責任ではないという言い方に何だかなってくるような感じですけれども、それでは猪瀬委員提出資料②にいきましょう。

これは、藤井総裁の経営責任を問いたいわけですが、一般有料道路の赤字経営について、これは当局側が提出した資料ですが、それをわかりやすく説明しなしたのですが、一般有料道路の赤字経営は、将来抱える損失が1.5兆円というふうに出ています。一般有料道路というのは、公団が独自で判断しておやりになっている。つまり、この第二東名も非常におかしな道路であると思っておりますが、国の施行命令だと、国幹審と、いろいろおっしゃる。そうであれば、一般有料道路が将来5.1兆円もの有利子負債を抱えることになると、無料開放するという時点で、それはだれがどう埋めるのかという問題がありますが、少なくとも首都高、阪高でも、大体抱えている借金が4兆円ぐらいだったと思います。本四も、それよりも、首都高、阪高、本四よりも多いような、5兆円を超えるような借金は、この一般有料道路にたまっていくということが予想されている。これは総裁が、独自の判断で、総裁の責任においてこの一般有料道路を経営してきた。つくってきたということでありますから、ここに私は総裁の経営責任があるというふうに思うわけです。これについて、どのように責任をお取りになるのかということをお答え願いたい。

内田理事 その前に、一言だけ申し上げます。御指摘のとおり、一般有料道路というものは、私どもで申請して、事業許可をいただいておりますが、当然この道路も私ども単独で勝手に計画し、勝手に申請しているわけではなくて、国の道路計画の一環として、いろいろ国土交通省と相談、あるいは調整しながら計画というものを進め、事業化を進めておるものでございます。

猪瀬委員 しかし、当然それについての当事者性はあるわけです。つまり、施行命令で命令されてやらされたんじゃないで、当事者性があって交渉して決めて、自己責任において決めたわけですね。

内田理事 高速道路とは、若干手続が違うことはたしかでございます。私どもが申請している形を取っているのは事実でございます。

もう一つ、一般有料全体で5.1兆円の欠損が生じるというお話でございますが、私どもこの一般有料道路を計画するときには、一定の前提条件を設けておるわけでございます。特に道路によっては、一定の金利を超えるもの、例えば資金コストを3%を超えるような場合には、国の御負担をいただくとか、そういった前提条件、あるいは交通量の前提条件、そういったものによって事業計画というのは成り立っておるわけでございます。

ここで猪瀬委員の方から御指摘のありました、5.1兆円の欠損が生じるというのは、少なくともそういった国の資金コスト制度に基づく負担、あるいは交通量が全く平成13年度から伸びないという、大変厳しい前提条件のもとの一つの試算として出てきた数字ではないかと思っております。

猪瀬委員 これは事務局が出した数字でありまして、客観性があると私は思っていますが、先ほど言いましたけれども、それは国と話し合ったり、地方といろいろ話し合ったりしてやると言ったけれども、当事者性はあるわけであって、当然自己責任でこれは決めたということですから、やはり藤井さんの経営責任は問われるんです。

よ。5.1兆円を国民が埋めるんですか。

藤井総裁 一般有料道路、御承知のようにこれを御説明したときに申し上げましたけれども、一般有料道路制度そのものが、随分この10年、20年、30年の間に、制度そのものが変わってきております。

ですから、この一般有料道路制度のそのものは、国の1つのルールとして制度化されております。それも変わってきております。だけど、その前提になるのは資金コスト制度で、今は例えば資金コストは随分下がってきております。昔は、6.049という高い金利の資金コストを前提に一般有料道路をやる時代がございます。これは40年代です。それが徐々に変わってまいりまして、当時の一般有料道路は御承知のように国道のバイパスというようなものを中心にやってまいりました。

しかし、50年代、60年代、ほとんど60年代になりましたら、そのころから問われるのは、どうせつくるならば高速道路に平行する一般国道を、この一般有料道路の手法で、合併施工という形態を取って事業化しようという国の施策が政策として出てまいりました。しかし、有料道路制度の中では、手法としては一般有料道路という手法がありますが、それを活用してずっとやってきた。こういう経年的な姿があります。

そういうことで、積み重なったのが現在でございますが、決して先生がおっしゃっている5.1兆円云々について申し上げるわけではございませんけれども、その5.1兆円を事務局が計算されたのは、やはり一定の条件がございます。私も、その条件に対して、私どもがそれを許可して、道路公団がまず路線についても国土交通省と路線の調整をして、ここを一般有料道路でやろうということが出てまいります。

そこで、今度はそれを概算要求という形で要求をするわけですが、要求をする前に当然採算性の議論をします。それはその当時の一般有料道路制度に基づく概算償還計画を計算します。そして、例えば償還年限が昔は30年だった時代もありました。それから40年だった時代もありました。最近は更に長くなって、50年のものもあります。ですから、一般有料道路といってもいろんなものがあります。

それで、今度はそういう状態の中で、金利がございますから、それを今度は将来つくっていく、過去のものももう収入とかかった費用がわかっております。そして、現在の収支差も現実に出てきますからわかります。

今後、更にこれをどうやっていくのかという、将来の伸びを見たときに、金利5%で、現行の許可料金で、資金コスト制度、いわゆる一般有料道路の制度がそのまま続くんだと。ということは、料金もそこで決められるわけですから変えられません。高速道路のように変えるという制度ではありません。そういう中で計算をいたしますと、平成66年の最終損益が1.4兆円のプラスであるという計算も見通しとして出てまいります。

したがって、どれが正しいかということではなくて、そういういろいろなケースを見ながら、今後一般有料道路制度に基づく、今の一般有料道路群が全体において、道路公団という企業体として足かせにならないようにしていくために、どういう施策を取るかと言えば、将来少なくとも黒字の方向でずっといく路線と、将来どんどん赤字でいく路線というのがございます。大体将来とも赤字でいく路線というのは、昭和30年代の後半から40年代に採択した路線が非常に多ございます。前にもここで申し上げましたが、九州の八木有料道路であるとか、大阪の湖西有料道路というような、琵琶湖畔の道路とか、あるいは東京の方で言えば、日光宇都宮道路というような。

猪瀬委員 藤井さん、御説明中ですがけれども

藤井総裁 そういうものは、国の政策として。

猪瀬委員 それは、自分で決めたわけであって。

藤井総裁 そうじゃないんです。個人が決めているわけじゃないんです。組織として決めているんです。

猪瀬委員 JRだって国と地方と話し合っ、ある一定の金額を負担してつくるわけで、その一定の金額の交渉において、なぜ道路公団側がある主体性を持って決めなかったかということを言っているわけです。

藤井総裁 制度としてそういう形態になっておりません。いわゆる申請許可を出します。これの事業化のため

の許可申請を出すわけですが、出した場合に、それを当然のことながら、こういう条件のもとで、こういう料金でこれはやりますと。それも当然概算要求時点でも出します。それを今度は国がチェックをいたします。チェックをして、それならば大丈夫だなということで事業許可を下ろすわけです。ですから、これがその時点で危ないと思えば許可は出しません。私も、有料道路課長というのを、金井課長と同じ課長をやっておりましたからわかりますけれども、そういうことで出さなかった路線もあります。もう一回再検討しろと行って、再検討させた路線も当時ございます。というふうに。

猪瀬委員 まさにそこですよ。だから、つまり国の施行命令ではなくて、公団が整備路線を選定できるわけです。だめだったらだめだと言えるわけです。

藤井総裁 公団がじゃないんです。有料道路課長として言っているんです。有料道路課長という道路局の課長として、申請が出てきたものが、これはちょっと無理じゃないかと、ですから。

猪瀬委員 それは公団側も無理なものを出さなければいいわけですよ。

藤井総裁 公団側の一方的なもので、これをやりたいから許可を得られるという性格のものではないんです。この一般有料道路制度は。

田中委員長代理 途中でですけども、藤井さん、やはり申請許可ということになっているということは、申請は自発的なものでしょう。命令ではないでしょう。だから、申請についての責任があるでしょうということを言っているんです。そのトップは、やはり総裁ではないかということ猪瀬さんは言っているんで、いろいろおっしゃるのは、それはそれぞれいろいろあるでしょうけれども、このポイントは申請というのは自主性があるでしょうということを言っているんです。裁量があるでしょうと。それが何でもかんでも建設省が悪いというわけではない。建設省の判断に任せているわけじゃないでしょうと。

藤井総裁 そこで申し上げますけれども、申請という言葉で理解していただかない方がいいと思います。主義としては、プール制のように全体の群でずっとやっていくものと、一本一本でやっていくものと2種類有料道路制度があるというふうにお考えをいただきたいと思います。一本一本でやるものについては、一本一本について国の許可を得てやるという形になるわけです。

田中委員長代理 それは承知しているんです。だから、申請というのは自主的でしょうと、命令じゃないでしょうということを言っているんです。

藤井総裁 そのときに、この一般有料道路制度というのは。

猪瀬委員 藤井さん、その言い方は苦しいね。

藤井総裁 許可の料金なんか変えられませんか。

猪瀬委員 申請は申請なんですよ。自ら申請しない限りは、国が許可を下ろすか下ろさないかは別の問題でありまして、たまたまこれは下ろさないということもある、下ろすときもある。だけど、公団側から申請してくるというのは当然ですよ。今までの一般有料道路は。

藤井総裁 それで、私どもの現在に判断は、最終損益がプラスになるという見通しのもとに、一般有料道路を。

猪瀬委員 平成66年だと言っているけれども、引当金が3,000億円しかなくて、ふつうに考えればそれはとても無理だと。そのときに委員会が去年、平成48年、つまり2036年で5.1兆円になってしまっているということで、これはどう考えても30年なら30年みておいた方がいいよという話になっている話になった。

平成66年はだれも生きていませんよ。

藤井総裁 更にもう一つ申し上げますと、そうではあっても、プラスになるということではあっても、どんどん赤字になるような路線は、国と早めに相談して、過去にも幾つもあります、そうやってただにしていた道路、早く無料開放して、赤字の発散を処理するというような、これは国の道路政策としても、道路公団の一般有料道路政策としても、意図するところは一生懸命ですから、そういうことで無料化を早めます。そうすることによっ

赤字のマイナス分が減っていくということも、一方では政策として入れながら、より安全に一般有料道路の、今、私どもの見通しとしては、最終損益はプラスの1.4兆であっても、またいろんな条件が変わるかもしれませんが、少しでもより安全に、安定するようにマイナス要因をどんどん減らすような努力をしている。先ほども言いましたように、40年代に申請をして、事業化した一般有料道路がマイナス要因の一番大きい要因を占めているものでございます。それから、だんだん。というのは、当時資金コストが6%という、一定したものです。

猪瀬委員 もう同じ話ですから、その話はやめましょう。

藤井総裁 いや、ここが大事なんです。ここが先生方が十分理解してないんです。というのは、その後。

猪瀬委員 それは、借り換えて再建計画をつくれればいいだけの話ですよ。

藤井総裁 当時は、資金コストを下げようと思っても下げられないんです。これは国の政策として、財務省含めて、当時は大蔵省含めてそういうことは許可されませんでした。ところが、今は道路を一番国費を少なくして、なるべく一般有料道路の手法を使って、少しでも一般自動車専用道路をつくるという、道路政策を事業化するために、資金コストを下げてやるという道路政策が入ってきたわけです。したがって、非常に弾力化しました。そういう中でやったきたものと、それからそうじゃないものと、おのずから違ってくるわけです。過去に、40年代、50年代に事業化したものはもうどうしようもありませんから、我々はそれを公団総裁としても、そういう赤字の分、赤字がどんどん増えそうな分については、増えないように今、国交省と一緒に早く解消していこうということを今やっております。

ただ、そういうことも全部含めて、現在では私どもの理解は最終損益はプラスになる。しかし、それに甘んずることなく、マイナス要因を減らしていこうというのが私どもの見解です。

ですから、発散だからどうのこうのという性格のものではないということをおわかりいただきたいと思います。

猪瀬委員 だから、今、基本的な問題で、どういう再建計画を、この民営化の話と別につくられたかと、就任されて3年経っているわけですけども、そういう一有の再建計画については、ここのところ1つもそういう資料が提出されておられませんし、いずれにしろ過去に藤井さんが道路局の有料道路課長をおやりになったり、道路局長をおやりになっていたとしても、少なくとも3年間は道路公団の総裁でありまして、道路公団の総裁として一般有料道路の経営責任については藤井さんのもとにあるということは厳然たる事実ですね。よろしいですね。

松田委員 ちょっと猪瀬さんの質問に対して、よく回答がわからないのは、要するに、この赤字のこういうのをつくる場合には、金井さんに言われて道路公団はやむを得ないから申請をしたので、5.1兆の責任とか、赤字とかの責任はすべてあげて金井さんにあるというふうにおっしゃっているのでしょうか。

それとも、申請という行為は、一番最初この委員会にこられたとき、藤井さんは民間会社の社長のつもりかと言ってましたが、民間会社の社長であれば自分でやったことの責任は当然経営陣が負うんであって、結果と違ったら責任を負うんであって、そういう意味での自主的な決定権を持っておられるということなのか。でも、あげてそうじゃないので、私はただ言われたからつくるんで、あげて責任は取るべきとすれば金井さんであると主張しているのか、単純な話を余り昔のルールとかいろいろなことを言っているからわからないので、単純明快にお答えになっていただければ簡単な話だと思います。

藤井総裁 個人名はどうでもいいんです。要するに、今、事業化しているのは、今の仕組みの中でやってきたと。昔の仕組みの中でやったものもあると。その仕組みそのものは、国がつくった仕組みなんです。ところが、それが時代の変化とともに、非常に苦しくなってきたと。だから、私は今の段階の最終損益の計算をしましたけれども、それは黒ではあるけれども、現実に個別路線を見たときにマイナス路線もあるから、それをどうやって早くなくしていくか、こういう意味では道路公団に当事者能力はありません。これは、国と一緒にない限り、このマイナス要因は減らせませんから。

猪瀬委員 一有に関してはあるんですよ。

田中委員長代理 藤井さん、観点を变えて、先ほどからおっしゃっていることは、藤井さんのことはわかりま  
すけれども、どうにもわからないのは、では申請主義ではないんですね。

藤井総裁 形態としては申請主義です。

田中委員長代理 形態としての申請主義ですか。どうぞ。

佐藤局長 私が答える方がいいかもしれませんね。基本的には、勿論言葉の上では申請主義ですが、ネットワ  
ークの整備でありますから、有料道路をいかに、この有料道路制度なるものをいかに活用するかという点につい  
ては、限られた国費、予算の中でどれだけの緊急な需要に対応するか、これは基本的なものの考え方は、当時建  
設省、今は国土交通省道路局が責任を持つべき範囲だと思っています。基本的なものの考え方は。

したがって、その中でどのぐらい一般の有料道路として国道なり何なりの、ある区間なりある路線を整備  
できるかという点については、有料道路として活用できそうなものについては、事業をする前に道路公団と相談  
をさせていただくと。そこで、ではどちらの責任かとなれば、結果としては申請はさせていただきますが、お互い  
に話し合った上で、有料道路として成立しそうかしそうでないか、この点は相互に責任が、言ってみれば実態的  
には責任があるんだろうと思っています。これが1つ。

それから、長い経過の中ですから、実は石油ショックの前とか、あるいはその後も、非常に経済が右肩上がり  
で走っていきけるなという予測の段階のもとでは、割と一つひとつの有料道路に対する資金的な手当といいますが、  
採算を上げるための国からの手当というものは、薄いぎみであったと。この分についてはですね。6%コストと  
総裁は申し上げましたが、借入金利が平均8%ぐらいのときに、6%ぐらいまでは薄めようではないかと、大体  
6%ぐらいで成立しているものもあったと。ずっとそういう形で来たりしていますから、それがこの右肩上がり  
ではないという状況のもとでは、十分な手当だったかどうかということ、現状では十分ではないということも結  
構多い、しかしながらその前につくってしまったような、京葉道路とか、横浜新道とか、これは非常に安い費用  
でできて、大変稼いでいると。

ですから、そういう意味では優等生と、なかなか稼げない、あるいは赤字になるところと、これはどうしても  
出てきますと。これが2つ目で、そういうアンバラはありますね。時間的な経過の中での手当の仕方というのも  
違ってきました。

3つ目は、という中で、歳計計画、一般有料なかなか厳しいねということで歳計計画をお立てになっていただ  
くと、これは公団独自にいろいろ考えてもらわないといけないわけですけども、それに対して、国としてどう  
いう助成ができるか、この点も道路行政の1つの大事な問題ではあるということではありますから、道路だけ  
ではなくて、国土交通省だけではなくて、これは財政当局も一緒になって考えてもらうべき部分があるわけすけ  
れども、そういう制度の在り方、あるいは助成のしかたという点について、お互いにまた話し合いをしながら、  
より健全な経営ができるように。

具体的には、例えば非常に厳しいところは国道としてもとつくるべきだったものを、部分的に有料道路で  
どうだろうということでお互いにやっただと。しかし、それでは非常にきついで、あとで多少の部分国道とし  
て買い取るというようなことも、わずかではあるがやってはきています。それはどのぐらいそういうことが必要  
かというのは、またこれからいろいろ考えながらいくことだと思いますけれども、そういう形で責任を全部公団  
ですよというわけにいかないというのが、私どもの立場ではあります。

猪瀬委員 佐藤さん、道路行政の立場からの説明としてはわかります。だけれども、あくまでも申請するのは  
道路公団であると。こういう部分をぐちゃぐちゃにしたら、まるで中国とかそういう世界と一緒にしてしま  
いますよ。そういうことですから、やはり制度というのは一本線が引かれているわけです。そんなこと言ったら、  
銀行にいつでも税金をどんどん入れて、自由に入れて立て直す。銀行はもともと半分官営企業みたいなところ  
がありますから、そうやってずるずる入れていくことと同じになってしまいますから、やはり経営責任は経営責任

で一線を画すべきことなんです。

実際に、日産のゴーンさんが、有利子負債2兆円を4年で全部帳消しにしましたね。そのような経営努力をされたのか、されてないのかということは、はっきり言ってされてないと思うんです。なぜならば、この間民営化委員会が、建設コストの技術的コストを2割削減とか3割削減とか、あるいは管理コスト3割削減とか言っている。それから、建設全体のコストの削減も主張しておりますが、そういう努力をしたということは、少なくともこの民営化委員会の中で、道路公団側はそういう説明をしていません。そして、そういう努力をしたという形跡もありませんでした。

したがって、私がここで言っているのは、道路行政の実態としての説明は、それはそれとしてわかるけれども、しかしやはり厳然と道路局と公団というのは区別されて存在して別の世界なわけですね、経営責任もすべて。

ですから、あえてあくまでも藤井さんに責任があるということは、これは外しようがないことなんです。佐藤さんがどのように説明されても、だから、私は藤井さんはそろそろお辞めになってはいかががでしようかと思っっているわけです。これは、民営化が遅々として進まない、藤井さんがいらっしゃる限り、はっきり申し上げて、何かよくわからないような、参与だの顧問だのいろんな人を連れてきて、『選択』に出ているような会議を開いたか知らないけれども、そういうふうなことをおやりになっている。しかし、国民は一刻も早く民営化の果実を味わいたい。道路料金1割値下げとか、あるいはもっと安くとか、融通の利くようなサービスを受けられるとか、そういうことを望んでいるときに、どうも藤井さんがいる限りなかなか進まないんじゃないか。藤井さんの過去の3年間において、どういう経営努力をしたかということが、実証的に説明されていないわけです。あえて言うけれども、道路局、国の命令でやってきたところは、自分の責任ではないというならば、有料道路のところは自分の責任でしょう。ここははっきりさせていきたいと思うんです。

そのところで、先ほど藤井さんの答弁で、金利が9のときもあった、8のときもあったとか、6のときもあったとか、そういう話に終始していて、そんなんこと言ったら日産だってどこだって、みんな金利が8のときも6のときもありましたから、そんなものは理由にならないですよ。

ですから、やはり藤井さん御自身がもうそろそろ、いろいろと民営化で衣替えするに当たって、そろそろお辞めになる御決断をなさったらいかががですかというふうに、民営化委員会は実はみんなそう思っているんですけれども、あえてこの責任問題をはっきりさせた方がいいと、りそなだって、やはり責任をはっきりさせて経営者が代わったわけです。道路公団のこれまでの40兆円の借金がたまつたと、すべては自分の責任じゃないと言うかもしれないけれども、やはり今も1.5倍の交通量みたいなものを平気で出してあって、これすら、例えば実際の数字を変えて出しておくんだったら、まだ経営努力をするということはわかるけれども、こういうのを平気でいまだに出してきているということが、藤井さんには今のこの状態を何か少しでもよくしようとしている気持ちがなしいということです。

大体1.5倍の車がどこから湧いてきますか。実際に、今の第一東名が、厚木を越えて2車線2車線で4車線になって、ふくらんでいったらまたもとに戻るところありますでしょう。あそこで増えませんか。道が2本に分かれて、また1本に合流しますね。2本に分かれたから車が増えるなんていう理屈は、どこの世界でありますかね。そんなのありませんよ。

私は、やはりこの委員会で藤井さんの更迭をきちんと、皆さんほとんど同意しているんですけれども、更迭がもう結論だなというふうに思っておるんですけれども、ほかの委員の方いかがでしょうか。

つまり一有の経営責任にしろ、『選択』でいろいろ出たことにしろ、それからこういうとても無理なものをいまだに放置して、これで本気でやる気であるということ自体が信じられないことだし、それから交通需要の見直しだつて、去年やりましたよね。交通需要の見直しをしたら、これだつてこういうのはやり直せばいいじゃない

ですか。そういうことも全然おやりになってないわけで、一体民営化の準備をどこまでやっているんですか。

佐藤局長 交通量の見直しの問題で申し上げますと、昨年フレームそのものを変えたという点からそれに基づく見直しを今やっている最中だということでもあります。

猪瀬委員 見直しは当然されていいはずですよ。

佐藤局長 ですから、それに相当するものとして、去年全体のフレームを変えたという、その部分からくる新しい交通量の推計というものを今出そうとして努力しているところだということでもあります。

松田委員 佐藤さん、先ほどおいでになったときに、これからのスケジュールを提出してほしいと、そのとおりやっていきましょう。できるだけ合理的にスケジュール化して、17年までしか時間が無いわけですから、そう申し上げたのは、今までのお話、あるいは今までの質問に対する御回答を聞いていて、民営化に向けて非常に作業が遅れているというのがまず第一です。

もう一つは、非常にお役人としての皆さんの答弁は、それなりにちゃんと根拠がありますけれども、修飾語が多過ぎて時間ばかりかかっているんですね。端的にきちっと答えてくれればいいんですけども、全然そういうことにならない。ということは、本当に意見書を具体化しようという意思、決意が、佐藤さんも藤井さんもあるのかということ、我々は疑わざるを得ないと、今の段階では、だから是非そのところをきちっと内部を固めて進めてほしいと。

特に、私はJHからの御説明というのは、その場しのぎが非常に多いような感じがして、藤井さんの御発言も非常に無責任だなという感じがいたします。ですから、一回、何年何月までにどうやるんだということをみんなで個別になって、これは大臣にも申し上げてほしいと思うんです。今日お会いできたら本当はよかったんですけども、ですから大臣にも御出席を賜りたいと、何回も当委員会で言っているんですけども、是非次回は大臣にも御出席いただくようお願いをして、国会も終わるわけですから、いろいろ御多忙とは思いますが、我々の生の意見を、あるいは本音の意見を一回大臣にぶつけるという機会を至急つくっていただきたいというふうに思います。

田中委員長代理 議論はまだいろいろあると思いますが、時間が押しています。

猪瀬委員 だから、さっきの藤井総裁の一有の経営責任がはっきりしていると思うんです。先ほど藤井さんの発言の中で、個人で決めたんじゃなくて組織で決めたんだとおっしゃったんです。そうであれば、組織で決めた組織の長は、総裁である藤井さんですから、これは藤井さんの経営責任でしょう。そのところをはっきりしてください。

藤井総裁 今、民営化に当たって一番最初の委員会のときから申し上げている、これは監視委員会ですから、ちょっと去年の12月までは性格は違うとは思いますが、申し上げているのは、国としての方針としてお決めいただかなければ、道路公団としてはどうにもならない部分がございますが、それはその方針が出たことに沿ってきちっと対応しますというのが道路公団の基本的な姿勢ですということはずっと申し上げています。

しかし、その間においても、道路公団自体としてできることがあるということで、コストの問題から、関連法人の問題から、その他の問題を含めて、道路公団自体として独自の立場でできるものは、私は何でもやりますということで今やってきております。これからもそういう問題は対応していくつもりでございます。

ですから、2つあると。それに対して、ちょうど国と道路公団との境目の議論の部分もあるかと思いますが、きれいに分けられない。しかし、それについては何も国に責任を押し付けるとかいうんじゃなくて、実態的にその方針が決まらない限り道路公団としてはどうにもならないわけです。そういうことで、それは出てきたらそれに対して、もう基本は民営化という方向が出ているわけですから、民営化に当たって道路公団としてここはそういうふうに決まったとしても、ここはこうしてほしいという方向が出されれば申し上げますと、こういうことは今後出てくるんだと思います。

佐藤局長 1つだけ、松田先生から、局長も民営化に向けてちゃんとやっているのかというお話がありました。私どもは、プロジェクトチームをつくり、それからやれることからとにかく大急ぎでやっていくということで、こうした委員会への対応も含めて、多分みんな土日もあるぐらいにしております。私自身も、16年の民営の制度設計を法律として国会でお願いしなければならぬわけですから、しゃかりきになっておるということだけが事実でございますので、そこはおわかりいただきたいと思えます。

猪瀬委員 ここにこないっぱい厚い資料があるんですね。前に参与や顧問について出してくれと、各ファミリー企業に要請してね。給料とかいろんなことを出してくれと言ったわけですけども、ほとんど出してない。みんな空欄。

先ほど、坂野局長が出した人の名前を伏せるかどうかと言ったけれども、出した人はほんのわずかで、正直者がばかを見るようになっていく話であって、こういうきちんとした参与や顧問の給料を全部出せと言ったわけけれども、全然協力してないですよ。しらっとこういうものを出してくる神経がわからない。

つまり、道路公団改革というのは行政改革であって、そして民営化であるわけですから、ファミリー企業問題を含めてさまざまな不正が、地下にもぐっている不正がいっぱいある。だから、具体的に参与や顧問を出してくれというふうに言っているわけであって、具体的な年収レベルも全部出すべきなんです。そういうことを全部透明化することによって、初めて改革ができるわけで、そういう部分が不透明なままになっていって、そして実際にコスト削減といっても、これは絵に描いたもちなんです。具体的にここここを、こういうふうに削減していくんだと。抽象的な数字は出ましたけれども、それだけでは納得しないというのが前回の我々委員会の趣旨ですよ。ですから、それに対して誠実にお答えになってないじゃないですか。こういうことで、やりますとか、一生懸命努力していますと言っても、それは全然おかしな話ですよ。

川本委員 佐藤局長と藤井総裁がお見えになる前に、私の方から散々申し上げたんですけども、今日資料を提出させていただきまして、やはり作業状況を客観的に判断させていただいて、とても早いとは言えない。本当にこれでは間に合わないという懸念を持ちました。勿論、現場のレベルのお役所の方たちが土日も出てらっしゃるかもしれない。でも、それは作業の内容が本当に正しいものなのかというようなこともあると思えますし、私が出しました財務諸表の質問に対して、たった6ページの質問に対してもお答えくださる誠意はお持ちでない。これに対して、やはり民営化というものを本当になされるおつもりがあるのかということを知りたいと思えます。

藤井総裁は、先ほど民営化と道路をつくることは、イコールなところもあるし、ないところもあるとおっしゃいましたけれども、民営化と道路をつくることイコールだというふうに思います。それでなければ、民営化会社の社長にはなれない。採算性というものをきちんと考えて投資を行わなければ、民営会社というのは成り立たないですから、その点はやはりお話を伺っていて、非常に奇異に感じました。

藤井総裁 その点だけ申し上げます。今のは、川本先生の勘違いだと思います。民営化する新しい組織体は、少なくとも経営として採算が成り立つという見通しを持つという、これは当然のことです。ですから、そういう意味では、どの道路を今後やっていくかという際に、今までの仕組みですと施行命令という形で出てきて、それを受けるといふ形ですけども、多分今後はそれをどういう形でやるのか、当然新しい会社の方のチェックをするわけです。それをやって大丈夫だとか、大丈夫じゃないと。それは当然のことながら、命令をする方もチェックされますし、命令を受ける側も、命令というか今度は依頼になるんでしょうか、どういう仕組みか知りませんが、少なくとも国側と会社側とでそれぞれがチェックをして、それで大丈夫だということが確認されないと、トータルの採算計画というものは成り立たないわけです。

ですから、そういう意味で採算性を確保していきながら、新しい会社というのは経営をやっていくと、建設をし、かつ管理をしていくということは前提でございます。

松田委員 藤井さん、もういいです。抽象論はいいんですよ。我々の気持ちは十分わかったと思えます。申し

上げたいのは、具体的にどこまで進めているかということなんです。例えば、今、一生懸命おっしゃっていたことは、それはそのとおりなだけけれども、例えば私の質問に対する回答も、これからつくるものの収支計算なんかは、今はもう全然できないんだという回答になっているんですね。だって、それがなかったらこれからの判断はできないでしょう。更に言えば、そのほかの例の先生の書いた基準のものも、ほかの社会的な要素も入れてずっと並べろというの、いまだに御提出になってない。要するに、抽象的にはお答えになっているけれども、具体的には何も、我々が見たい、欲しいというものが全然出てないんです。ですから、勿論これからお考えでしょうが予算が付いて、採算が取れないところを、これから千何百億かでするわけですね。それだって順番がきちっと採算性その他で付いてなければ、どういうふうにして選ぶのか、あるいはどういうふうにして配分するつもりなのかと思っていますけれども、結局あれももう去年のうちからこれを出してくれということを書いて、結局我々は本当によく進み出したなと思うようなデータというのは、ほとんど出されていないんですね。

ですから、例えば今のコスト削減計画を入れた、今つくりつつある、あるいはこれからつくっていく路線の収支計画だけでも計算して出してほしいと思います。できないなんていう回答一本で、私がああそうですかなんて言うわけないでしょう。

田中委員長代理 全体時間が押しております。猪瀬さんの顧問、参与の問題、さっきの一有の責任問題、あるいは川本さんのお話、今の松田さんのお話、今すぐやろうと本当に考えたらできることは幾らでもある。それが具体的にどうなっているかということが知りたいということなんですが、その一つとして、例えばの話、これは事務局に調べてもらったんですけども、青森県の道路公社の入札参加資格の緩和で、これは猪瀬さんがいつか問題提起して、道路の工事等々についての入札参加資格の問題、これはもう既にやっているところもある。こういうことはもうやろうと思ったらすぐできる話なんだけれども、我々事務局に調べてもらったので、これは道路局長、総裁もおられる前で説明していただいた方がいいと思います。

せっかく皆さんに配布してあるから、説明してもらえますか。

森田参事官 それでは、御説明させていただきたいと思います。田中代理、1点だけ、資料の1に戻って御説明したい点があるんですけども、よろしいですか。

田中委員長代理 どうぞ。

森田参事官 今日、事前にお配りしてある資料に、A4縦長の資料2というものと、それとA3で横づかいの資料1というのがあります。この資料1は、事務局でつくったものです。資料の提出状況を、各委員にわかりやすくわかっていたらこうと思ってつくったものですが、今日の議論の中で、この資料1の一番右側に書いてある、財務諸表公表後に提出という文言があって、「後に」というのが随分話題になったので、念のためお話をしますけれども、この表現は事務局でつくったものです。国交省からいただいた。

田中委員長代理 そういうのは始めに言わないとだめじゃないですか。

森田参事官 失礼いたしました。国交省からいただいた資料は、整理番号47というふうにありますけれども、この内容です。読み上げると、民間準拠財務諸表を公表する際に、その作成上のルールについても公表したいと考えているといただいているので、数字を出して、タイムラグを持って、その後そのルールを公表するんだということではありませんので、その点だけを是非御説明させていただきたいと思いましたので、ちょっとお時間をいただきました。

田中委員長代理 確認だけれども、そうすると基本的な考え方だとか、松田さんが何回も言っていた同じ土地でも、時価で評価するか簿価ですか大いに違いますね。そういう区分、基本的な考え方、出せるところまでは出していただけるといことは、このことと別に提出してもらえますね。

森田参事官 回答は、財務諸表を公表する際に、その作成上のルールについても公表したいというふうにお返事いただいておりますので。

大宅委員 同時に公表する際にですから、同じですよ。

坂野事務局長 だから、同じことです。今の説明は誤解を招きましたけれども、今までの議論には誤解はありません。

松田委員 それより、青森のものをやってください。

田中委員長代理 青森の説明をしてください。

森田参事官 それでは、資料2にいきます。資料の2は、A4縦づかいですけども、前回の委員会で青森の例をお調べして報告をするようにということでありましたので、その内容をまとめたものであります。

青森県の道路公社の入札参加資格の緩和事例ということですが、行っている分野は料金収受業務でございます。1番目の1)に、「入札参加資格の緩和」というふうに入れてあります。①～⑦までありますけれども、青森県の道路公社でも入札制度については、繰り返し改革が行われておりまして、最初は平成11年の3月に指名の業者数を増やした。続いて、次の12年には、そこにあるように公募型指名競争入札に移行したということが逐次進められております。

そういう中で、③にあります。平成14年の9月、昨年の9月に贈収賄事件が発覚をして、それで改めて今年の1月に、その④にあるような改善、新しい取り組みを行ったということでございます。

私どもが理解するところのエッセンスは2つあって、1つは入札参加資格を見直しをしたということと、公募の方法を随分強化したということとあります。結果として、従前は3社しか応募がなかったということでありましたけれども、説明会には40社を超える参加があったということとあります。

⑤ですが、今年の2月に入札を行ったところ、そこにあるように各案件ごとに20社を超えるような参加があって、そこにあるような落札率になったということとございます。なお、落札をした業者のうち1社が、また後で御説明しますが、結果的にできないということで辞退をしておるということとあります。したがって、その辞退分については別な会社と契約いたしましたので、最終的な落札率としてはそこにあるように55～69の中で落ちたということとございます。それで、今年の4月から新規参入会社でもって収受がスタートしておるというのが全体の大きな流れでございます。

2番目のところで、事案を理解するための前提として、青森県の公社が管理している道路がどのようなものかということをお簡単にまとめておりますけれども、路線でいうと4路線あります。それぞれ料金体系としては1区間でありますので、乗るときにお金を払って、出るときには勝手に出てくださいという仕組みでございます。

それから、車種区分はそこにあるように、基本的には4車種、交通量も大体4,000台弱から8,000台ぐらいまでの間の交通量ということとあります。

更に参考として①に書いてありますが、そこにある交通量というのは、料金所でお金を払った台数でありますので、ちなみにJHの高速でいくと、1つのインターチェンジ、1日当たり約一万台ちょっとの利用があるということとありますが、この利用は出と入りの合計でありますので、お金を払ったということで見れば、この出入同数だと思えば、1日5,000台ぐらいの車がお金を払ってインターから出ているという数字であります。

それから、車種区分はそこにあるように4車種ですが、人力判別。それから、特にJHの高速とは中型車という区分が公社の方にはないというような特徴がございます。

支払手段は、現金と回数券。

第2みちのくは、公社とは言いながら、JHの東北道の料金も併せて徴収をしている業務でございます。このようなこととございます。

以上が、全体を理解する上での基本的な情報のようなものですが、2番目で、今年の1月にあった改善策をもう少し具体的に書いております。

最初に、まず入札参加資格の見直しですが、次のページにお願いいたします。従前は左側の欄にあるように、

有料道路の料金徴収上の実績、あるいは類似の業務の実績が必要であるということで行ってあったところを、今回右側にいきまして、依然としてそういう資格を求めている部分もありますが、そのほかに公社が適当と認めるものについても構いませんというということを新しく追加したということでもあります。有料道路の実績、あるいは駐車場の実績、あるいは公社が適当と認めるもの、これが入札参加資格になったということでもあります。

その公社が適当と認めるものということの解釈ですけれども、できる限り広範囲に参加者を募るということが重要であるということから、今回はそこにあるように、5人以上の役職員がいるとか、2年以上継続して営業しているとか、一定額の売上額があるとか、そのようなことで運用して、特段の経験を求めなかったというようなことでもございました。公募の方法でありますけれども、従前は同じく左にあるように、掲示をすとか、ファックスで建設業界紙に送るとか、こういうような措置を取っておったということでもあります、今回は右側にあるように更に幾つかの取り組みをしております。

3つ目の黒ポツのところ、地元紙に広告文を掲載して周知に努めた。それから、駐車場組合とか警備業組合、それからメンテナンス組合などには直接こういう入札案件がありますよということをPRしたというようなことがあったということでもあります。

②にいまして、この駐車場とか、警備業とか、ビルメンテナンス協会などになぜ直接声をかけたのかということについて聞くと、ア、イ、ウと3つあります。いずれも勤務形態が24時間勤務で、カレンダーどおりの休みがなかなかとれない業務であろうと。あるいは、現金の扱いに慣れているのではないかと。それから、従業員を見たときに高齢者の方が多くて、そういう高齢者雇用についてもやはりノウハウが共通しているのではないかと、このようなことから特にこの3社には事前にアナウンスをしたという御説明がありました。そういうようなことが、取り組み事例の内容であります。

3)はその成果ですけれども、入札に参加した会社が合計すると34社でございます。説明会に集まったのは40社を超えたわけですが、入札に参加をしたのは34社、建設とか、運輸業界、労働者派遣の会社からも参加があったということでもあります。

4)で、更に公社からヒアリングをした内容の中で、幾つかを書かさせていただいております。①は、公社の料金收受業務については、会社とか、あるいは従業員の皆さんなどに、特段の経験は必要ないというふうな考えたけれども、やはりすぐできる仕事でもないの、研修は必要であるというふうな考えをいたしました。したがって、入札日程もその落札会社が約二か月間の研究期間を確保できる契約日程としたというふうなことがございます。それから、研修については、会社の責任ではあるけれども、公社もできる限り努力をするということで、OJHの段取りなども用意するような予定をしておったということでもあります。

ただ、結果から言うと、会社は全部変わったわけですが、現場で働いておられる収受員さんは、再雇用する方向で推移をしたということになりましたので、結果として研修は実施をしなかったというふうなことであります。

次のページにいて、先ほど落札をして辞退をした会社が出たというお話をしましたが、その辞退をした会社の主な事由というものを聞くと、そこにあるような2つかなというふうな理解をしました。

1つは、社内教育の進捗状況から判断して、4月からの労務提供が困難であったということと、配置人員等について積算のミスがあったということ会社としては述べておったというふうな理解をしております。

5番目、説明会には40社を超える会社が集まったけれども、これは予想以上であったと。感想などはどうですかという質問に対しては、公社がやっているんだろうと思ってたというふうなことを言う会社が結構多かったというふうな聞いております。

⑥であります、今後の課題ということで、比較の入札参加資格のハードルが低いものですから、不良業者の参入排除ということは実際には大きな課題であるということをおっしゃっておられました。今回は、そういう意味ではある意味で結果オーライのところがあるということでもございました。

以上が、青森県の事例でありますけれども、なお参考までに青森県の事例が示す含意ということで幾つかまとめてみました。3つほどまとめておりますけれども、1つは、相当数の参入希望者があったというようなことは1つの情報かと思えます。いずれE T Cの普及を考えれば、人手による収受というのは業務量が減少する方向にいくわけでありまして、やはり大きな費用項目であるのも事実でありますから、引き続きそういう業務の特徴のようなことを考えたときに、継続して入札参加資格を見直すことで競争性、効率性を高めていく必要があるのかなというのが、①の内容でございます。

②は、そういうことと併せて、入札手続もできる限りやりやすく、それから興味ある人にはちゃんと伝わる方法で、それから余裕のある日程で行うことが重要なことなんです。

③については、参加資格とは直接関係ない話になりますけれども、やはりコスト縮減計画について公団からも、3割を超えるような提案をしていただいているわけですから、そういったことについては、引き続き着実にやっていただくことが重要なかなということをもとめさせていただきました。

以下、参考資料として幾つか挙げておりますが、時間の都合もありますので、省略させていただきます。

以上です。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。何か御質問ございますか。

猪瀬委員 今の森田さんの説明の続きで、今、青森の公社の話をしましたけれども、これは1枚紙を配りましたけれども、これはフォーマットで事務局と相談してつくってもらったんですけれども、四公団と財団がこれをつくってウェブサイトに公開していくというのはどうかしらというふうに思っているんです。だから、これを委員会として、こういう形でやるということで、これを四公団がウェブサイトで公開したらすごくすっきりしますね。どうですか。こういうのはいいんじゃないかというふうに、田中委員長代理の方にそういう話行ったでしょう。こういう感じがいいと思うんです。

田中委員長代理 これは、関係者一応見ていますか。

猪瀬委員 今、配っています。

田中委員長代理 何か御意見・御質問あれば。

猪瀬委員 ウェブサイトに公開していくということが一番国民の知る権利に奉仕することになると思うんですが、それぞれみんな今の青森のようにいるんなことをやっていくと、結局こういう形になっていくんだろうというふうに思うんです。ですから、これを委員会としては四公団並びに四公団の財団に要求して、これをつくってもらって、ついでに入札情報が明らかになるというふうにしたらよろしいかと思っておりますけれども、ほかの委員の方いかがですか。すっきりしていていいですよ。だから、委員会としてはこういうことで、これを今、四公団に。

松田委員 むしろ四公団に検討してもらったらいいでしょうね。

猪瀬委員 これをつくってもらうということで、いいんじゃないですか。委員会の結論としては。

田中委員長代理 要請はしますが、特にこの席でごらんになって。奥山さん、どうぞ。

奥山理事 このフォーマットのお話は、前にもちょっとお話あったかと思えます。情報公開の関係では、今まで御承知のように各支社と現地で公共工事の入札契約適正化促進法の趣旨に従って閲覧という形でやっております。相当件数がありますので、どのぐらい時間とか労力の点、この前もそういうお答えをしたらお叱りを受けましたが、その辺はどういう方向でこの御趣旨を生かせばいいのかというのはちょっと検討が要るかと思っておりますので、感想風で申し上げました。

猪瀬委員 だから、すぐリスト化するわけではなくて、余っている人いっぱいいると思いますから、そういう意味でできるだけマンパワーを動かしていただければと思うし、今日、明日の問題じゃないですから、これはきちんとこういうフォーマットをつくっておいた方が、今後の民営化に向けての管理コストの削減につながっていく

と思いますので、早急に検討していただきたいと思います。

田中委員長代理 目的に照らして検討していただいて、充実したものができればいいと思いますので、委員会として御検討を要請します。

どうぞ。

佐藤局長 先ほど松田先生からお話がありましたけれども、評価基準は委員会で具体的なものは今やっております、ウェートづけなんかですね。それで、国会の議論の中で、公共団体の意見をよく聞いてくれという御意向が、何人かの先生から私に対しての質問がありました。それは十分に伺わなければいけないということで、ウェートづけ等についても地方公共団体の意見も聴取している最中です。この一件の経過は、私はいつもお答えしているものだと思っていました。出してなければ、ずっと出させていただきます。猪瀬先生からも、前にデータが集まったら出すようにというお話もありましたから。

田中委員長代理 優先の順位ですか。

佐藤局長 優先順位を出すためのウェートづけ段階で、地方公共団体から結構意見があります。そういうものについて、国会で。

田中委員長代理 どんな意見が出ているか、一回説明してもらえませんか。

佐藤局長 そうですね。まとめたものもありますし、提出していると私は思っているので、出してなければ出してない分はまたお出しさせていただきます。

それから、採算状況については、出さないということではなくて、今、計算をやっている最中ですから、そこは我々も大急ぎでやらなければいかぬということをやっている最中ですから、誤解をしていただかない方がよろしいかと思います。

猪瀬委員 各公団、国土交通省もそうだけれども、入札情報というのは、閲覧はさせてくれるけれども、1年分しかやらせてくれなくて、コピーもとらせてくれませんよ、そういうのが実態ですから、ですからウェブできちんと出さないと、非常に遅れていますよ。コピーはだめだとか、1、2年前のものしか閲覧できないとか、考えられないよ。

田中委員長代理 今まではそのつもりがないんだから、仕方がないよ。

猪瀬委員 そういう世界だから、とんでもない話ですよ。ですから、この紙をきちんとやっておいた方がいいんです。

大宅委員 ちょっと逆の話なんですけれども、このファミリー企業の顧問、参与の調査、これね、ものすごい量来てしまったなと思って、これ全部見ていいたら見る時間がすごくかかるわけです。でも、結局のところ顧問が在席したことがあるのは、回答した会社が112で、そのうち25しかないわけです。つまり5分の1しかないわけです。必要な情報は、あとは会社の名前もずらっと書いて、この会社は在席したことありませんでしたと、なしと書けば済む話なんです。それはすごく私の時間も盗まれたと思うし、これをコピーしている人、紙代、人件費に代えたら、本当に納税者として許し難いですよ。これを記者団にもし印刷して配るとしたら、私は本当に委員を辞めます。こういうばかばかしいことはやめてください。

田中委員長代理 それで、猪瀬委員が今日言っていた、顧問、参与のことにに関して、今、大宅さんがおっしゃいましたけれども、ほかに何かありますか。それと、事務局長が冒頭に言った、猪瀬さんの指摘のとおり書くべきことを書いてくださらない会社がほとんどであると、その中で何社かが給与まで書いてくれたと。それをそのまま出せば、1つは正直者がばかを見るということになりますし、もう一つは基本的にプライバシー、個人情報の問題になると。

猪瀬委員 固有名詞さえなければいいと思います。

田中委員長代理 どうぞ。

坂野事務局長 そこは、2つ問題が今、出た。

1つは、大宅委員から、この原票を、委員には原票をお配りしているんですけども、その原票そのものをお配りするのはむだじゃないかと、ほとんどないんだから、だからこの集計表をまず記者の方にお配りしたらどうかというお話です。これは当然この集計表自体は記者の方にもう渡っていると思いますが、お配りはしてごさいます。問題は、この原票を欲しいとマスコミの方から言われたときですね。

田中委員長代理 その場合は、情報公開法に基づくわけでしょう。それは事務局として情報公開で許せることと、許せないことがあると。

坂野事務局長 情報公開法の前に、この委員会は基本的に委員会提出資料は公開ということになっているわけですね。ですから、委員の方にお渡ししたこの原票、原票はほとんど回答がないので、それはむだじゃないかとおっしゃるんですけども、それでもくれとおっしゃる方がマスコミの中にあつたときに。

大宅委員 だから、この原票そのものがむだだと私は言っているんです。私たちにくださるときにも、回答があつた分だけくれればよくて、それ以外の会社は何もなしですといたら、1枚で済むじゃないですか。

坂野事務局長 それはですね。

大宅委員 わかりますよ。お役所って全部均等しなければいけないと、回答なしの書き方もいろいろあるから。

坂野事務局長 いや、役所だからというわけではないんです。

大宅委員 普通の民間会社だったら、こういう意味のない紙を何百枚もコピーするということはあり得ないです。

坂野事務局長 回答が来たそのもの、そのものを。

大宅委員 だって集計すればいいじゃない。

坂野事務局長 集計といっても、どの会社がどうだったかということが知りたいという方がいらっしゃるわけですから。

大宅委員 だから、会社と何もなしというのは、1枚に入ればいいでしょう。

坂野事務局長 それは加工すればいいんですけども、もし我々が加工したとしても、原票確認したいとおっしゃれば。

大宅委員 だってこの中から回答があるのは25だけですよ。しかも、お金が書いてあるのは15社だけですよ。

坂野事務局長 わかりました。できるだけ、そういう時間とマンパワーがあれば、そういうこともやってもいいですが。

大宅委員 いや、この方が時間がかかるでしょう。

坂野事務局長 今、私がお尋ねしているのは、しかし原票がここにあると、この原票を欲しいと言われた方に対して原票を出すときに、これは一応委員会に提出をされた資料なんです。そのときに、プライバシーの問題で氏名の給与の問題がある。しかし、氏名については会社によっては、役員は当然普通オープンにする情報なんですけれども、参与、顧問までオープンにされている会社もあると。それは、会社によって違うけれども。

猪瀬委員 坂野さん、氏名を出さなければいいでしょう。

坂野事務局長 氏名はまだいいと思っているんです。ただ、問題は給与です。年収、あるいは月収、給与の額それ自体は、特に氏名と給与が書いてあるケースが多いんです。

猪瀬委員 だから、氏名だけ外せばいいじゃないですか。何とか会社の参与は幾らだいう値段がわかればいいんで、個人を追及する気はありませんから。

田中委員長代理 猪瀬さんは個人を追及するつもりがなくても、問題はマスコミなり何なり外部の人が、原票を要求したときに、氏名は知りたいという人がいるんですよ。

坂野事務局長 猪瀬委員は、給与は残して氏名を伏せろという御提案。それでよろしければそういたします

が、ただちょっと恐れるのは、前職、前々職の掲示がありますので、容易に個人の特定が可能になる情報が、氏名ではないけれども付随をしているわけです。

田中委員長代理 ちょっと待ってください。前職とか前々職は、私は書いていいと思うんです。事柄は事柄で、顧問、参与ですから、氏名も私はいいと思っている。ただ、給与のところだけはクローズにして出せばいいではないかと。情報公開法に基づいてやればいいじゃないですか。考え方については、私はそう思います。

川本委員 ちょっと教えてください。その情報公開法とか、プライバシー関係の法律で、これを何らか規制する、あるいはガイドラインになるものというのではないんですか。

坂野事務局長 情報公開法は、原則個人を特定できる情報はだめということになっております。

川本委員 では、個人が特定できるということに何が入るかというのが今、議論の内容なわけですか。

坂野事務局長 そうです。

田中委員長代理 それで、事柄の性格上、猪瀬委員が言ったように、参与、顧問の名前とか、前職が何であるかというのは、私は事柄の性格上よろしいと思っているんです。ただ、年収だとか月収だとかということだけ外せば問題がないと思っているんです。

猪瀬委員 すみません。ちょっと違うんです。顧問、参与がなぜ存在するかというのは、専務取締役とか常務取締役というのをに入れる代わりに顧問、参与を入れているので、そうしたら顧問、参与という人は幾らもらっているんだと、それが知りたいわけで、この中に1,500万円だってありましたよ、これがわかることが大事であって、したがってそれがだれだということは必要ない。

田中委員長代理 猪瀬さんの関心はそうだけれども、そうすると全部名前を消して、それで給与のところだけ出すと、それはそれで1つあり得る話ですね。

松田委員 個人と給料がリンクしなければいいんでしょう。あるいは、それが読めるような形にならなければいいんでしょう。

坂野事務局長 そういうことです。氏名を消したところで、前職などの経歴があるときは、容易に個人の特定が可能になる恐れがあるわけです。

松田委員 じゃそれを消せばいいじゃないですか。

田中委員長代理 いや、前職とか前々職は知りたいわけですよ。

猪瀬委員 それはあっていいわけですよ。別に特定できませんよ。

田中委員長代理 いや、できますね。

猪瀬委員 それは普通の人にとってはね。それは特定しても、大して意味ないから。

田中委員長代理 それは、意味がないというのは猪瀬さんが意味がないと思っているんで、これは追求する人がわかれば具合が悪いわけです。

松田委員 一番欲しいのは、そこに行っている顧問と名乗る人が、実際にはどの程度の、役員と同じぐらいのお金をもらっているのかということが知りたいんでしょう。

坂野事務局長 この調査は待遇が役員待遇かどうかとか。

松田委員 我々はもらっているんだから、名前と前職を消して。

猪瀬委員 前職はあった方がいいです、天下りだから。

松田委員 それは天下りだと言っておけばいいんです。

猪瀬委員 別に、全然問題ないですよ。その人が何か別の悪いことをしていれば問題になるけれども、別にその人の名前がわからないだけであって、天下りでどこどこどこをやって、そして幾らだというのは、別にこれは今までやってきたことで、意見書の後ろにも書いてありますよ。何を言っているんですか。

意見書の後ろに、天下り先が全部書いてありますよ。だから、全然問題ないですよ。特定しようと思えばでき

ますよ。それは意味がないからしてないだけです。それが1,500万もらったようが、その人が別に犯罪を起こしてない限りはそれを特定しても何の意味もないわけであって、どういうケーススタディがあるかということをやっているわけですから、それがなければ何の情報価値もありませんよ。

したがって、どういうところを天下ってきた人が最後に参与になって1,500万もらっていると、それでいいわけ。それ以上の情報は必要ないです。

坂野事務局長 ここは皆様方の良識の御判断だと思います。

川本委員 良識というよりも、私は法的に解釈の判例なり、事例なり、何かそういうことはないのですか。

坂野事務局長 これは、法的に問題になるわけじゃないです。情報公開請求を受けてどうするかということを考えているわけじゃないんです。法律上申請があって、それを認めるか、認めないかという議論をしているわけじゃなくて、この委員会として委員会が使用する資料をどういう情報で公開するかという委員会としての判断をお願いしているわけです。

田中委員長代理 委員会としては、従来委員に配布されたものはオープンにするということを原則にしておるわけです。その中での話なんです。

猪瀬委員 今までテレビでも雑誌でもやってきたけれども、何とか公団総裁年収2,500万とか出ているわけで、これは個人名は出さないと、それと同じですから、何とか何とかの参与幾らと、これでいいわけです。もともと建設省の何とか局長から天下りしたという話ですから、ごく当たり前にある情報ですから、固有名詞を出さなければいいわけです。それがジャーナリズムの常識です。

以上。

田中委員長代理 ジャーナリズムの常識わかりませんが、私は猪瀬さんがいみじくも言ったように、出しているのがわずかであると、正直者がまさにそこだけが出されるというのはいかかかなという気がします。それはあくまでも私のこういうことに対する解釈ですから。

猪瀬委員 これは固有名詞を出さなければいいですよ。ジャーナリズムの水準でやってもらわないと困りますから。

田中委員長代理 その前に会社の名前も消すわけですか。

猪瀬委員 だって今までの意見書の後ろでも天下りのケースで、どここの会社とか全部書いてあるじゃないですか。例えば、テレビでも車のナンバーがあるときそこをぼかすでしょう。それと同じですよ。車は映すんですよ。そこは当たり前のことですから、ジャーナリズムの水準でやらないと。

田中委員長代理 しかし、ここは委員会の判断でやっていただきたい。

大宅委員 ジャーナリズムに関しての話だからじゃないですか、ジャーナリズムに対してどこまで公開するかという話だから、私は猪瀬さんの言い方でいいと思いますけれども、そんなに×を書いたり、該当なしと書いた紙まで欲しいという酔狂なジャーナリストがいるとは私は思えない。もし欲しいと言われても、有用なる情報がある部分だけでよろしくて、それは25枚なんです。それで、基本的には名前を消して、金額が入っているところは15枚しかないんですから、と私は思います。

田中委員長代理 皆さんがそれでいいとおっしゃれば、私はあえて。

坂野事務局長 それでは、名前については、この調査表は、顧問、参与の部分と、それから現在の役員、取締役、監査役の部分の両方の表が答えになっているわけです。それで、役員にも氏名と年収が書いてある部分があります。したがって、役員も名前は消すということでもよろしゅうございますね。

猪瀬委員 役員は名前を消す必要はないんです。役員は、法務局で見れますから。

坂野事務局長 年収も名前も出すと。

猪瀬委員 そんなこと当たり前でしょう。

坂野事務局長 年収は通常は明らかにはならないと思うんですが。

松田委員 会社のコメントを出してきているんですか。

坂野事務局長 いや、特段扱いについてコメントを求めているわけじゃないんです。つまり委員会に貸してくださいということ。

田中委員長代理 私が恐れるのは、せっかく一生懸命書いてくれた企業は、子会社にしろファミリーにしろ、そうやっておっしゃるような状況になり、横着した企業が、今後何かやろうとしたときにも同じ行動をとるだろう。

猪瀬委員 だから、これから出してないところは出してもらおうということ。

田中委員長代理 今後といっても、もう既に出るものについて言っているんだから。

猪瀬委員 これから残りの人たちに出してもらおうということですよ。

田中委員長代理 今後やってもそれが有利だということになれば、もう全然協力しなくなりますよ。

猪瀬委員 これはささいなことだから、余り時間を取る必要ないです。

松田委員 会社は、個人年俸を出している会社と、出してない会社とあるんですね。それはどっちでも会社の決めますから、だから取締役について書いてきているところは、当然そう決めていると思いますよ。

田中委員長代理 こういう解釈もあるんです。そうやって詳細に書いてきたところは、堂々と自信を持って出しておられるというふうに解釈すれば、それはそれで。

松田委員 むしろ25%しか出してないということが問題なんですね。

猪瀬委員 そっちの方をこれから、坂野さん自身も事務局として、これでは資料がそろわないという言い方をしてください。

田中委員長代理 私は分析してないんだけど、公団によってか、あるいは地域によってか、何か傾向がありますか。

坂野事務局長 一切分析は入っておりません。

田中委員長代理 そうですか。

坂野事務局長 それでは、顧問、参与等について氏名にマスクをするということで、田中委員長代理は御反対のようでございますが、ほかの方は大体それでよろしゅうございますか。

川本委員 私も意見としては賛成ではないんですが。情報公開法に個人を特定できないことという判断があるわけですね。それに反していることをわざわざあえて言うのについては、私は個人的には、それを今の段階で、しかも25%しか出してないし。

田中委員長代理 面白おかしくする、ジャーナリストとしてそういう御判断なら、私は言われたことに従わないわけではありませんが、私は反対です。だけど、多数がそうであれば。

坂野事務局長 川本委員も御反対と。

田中委員長代理 でも3対2で負けですから。

川本委員 ただ、全く出さないんじゃないかと、個人を特定できないような工夫なりが何らかあるのか、そういうことというのはこれまで日本の政府の中では、なかったのかとか、その辺も知らないうちに情報だけ行ってしまおうというのは、個人的にはそんなにいいことではないという感じがします。

坂野事務局長 相当加工して、わからないようにするとか、いろいろやり方はあるかもしれせんけれども、そもそもこの企業の役員なり顧問の方で、かつ役員待遇の方で、前職なり前々職がこういう方という部分を1つでも書いて、つまりマスクをすることに意味があるかどうかという問題もあるものですから、私は最後の御判断をお願いします。

猪瀬委員 もうそれでいいです。天下りなんだから、つまらないことを言わない方がいいよ。

田中委員長代理 それでは、この問題はいずれにしても3人の方が、さっきの結論で賛成なんですから、そう決めましょう。

坂野事務局長 それでは、顧問、参与等について個人名をマスクするということにさせていただきます、御要望のあるマスコミの方にお渡しをいたします。

田中委員長代理 それでは、本当に長時間恐縮でした。国交省及び四公団の方々、退室していただいて結構です。本日は、どうもありがとうございました。

(国土交通省関係者・四公団関係者退室)

田中委員長代理 続いて、次回以降の委員会の開催予定について、事務局から説明をお願いします。

坂野事務局長 お手元に1枚紙、どこかにまぎれているかもしれませんが、今後の日程表。

猪瀬委員 坂野さん、この日程表だけ、これを出した趣旨はなんですか。一応これは前に出されて、必死でこれを我々は埋めたわけでしょう。

坂野事務局長 状況の報告をしなければいけないことが出てきましたので、日程を変えようと思っているんじゃないんです。

前から申し上げておるように、6月は24日で、これは多分財務諸表等の結果が出てくるのではないかと思いますので、そういうことについてヒアリング等を行っていただくということと、それから、今日お話がございませうような、路線採択の評価基準についても、結果が出てくればヒアリングなどもお願いをしたいというのが6月の見通しでございます。7月は、予備日の8日、22日、8月の26日、9月が9日と16日ということをお願いを前にして、手帳に書き込んでいただくようお願いもしたわけですが、現在のところの見通しを申し上げますと、7月の8日は、結局出席可能な委員は今日御出席の方で言えば4名になる、1人御都合の悪い方がいらっしやる。7月の22日は5名が可能になっておると。

それから、8月の26日は、現時点で最大4名ですから、3名になる可能性がある。

猪瀬委員 だって前にみんな取れるから取ったんじゃないんですか。

坂野事務局長 そうなんですが、やはりいろいろと御都合があって、情報をメンテしてみますとそういう状況が出てきたと。

それから、9月の9日は、現時点では4名。9月の16日が、今の時点で4名ですが3名になる可能性がある。そんな状況に今なっております。したがって、これから逐次毎回次回で詰めていきますけれども、できるだけ定例日は皆様方お願いをしたいというふうに考えておりますので、よろしくをお願いをしたいというのが私のお願いでございます。

猪瀬委員 いろいろ御都合がある方がいらっしやるというのはあれなんだけれども、一応かなり先まで取って、5人出席という前提でやってきて、それは冠婚葬祭とは違うだろうけれども、突然4名とか3名とか言われても困りますね。そうじゃないと委員会成り立たないじゃないですか、それは何で坂野さんの方で受け入れたわけですか。だれが知らないけれども、それは決めたことでしょうか、決めたことを変えていたらしょうがないじゃないですか。

坂野事務局長 4名になっても、やはり定例日でできるだけやっていきたいというのが、私の気持ちなんです。

猪瀬委員 だから、予備のところだれか1人足りないというのはあったけれども、普通の定例日は全員そろっていたんじゃないんですか。

坂野事務局長 ですから、定例日は今の状態でいくと、7月は定例日の22日は5名ですし、8月がどうしても5名確保できないと。

田中委員長代理 今、言われたのは、7月22日は5人そろうんですね。それから、8月26日が4名になってしまうと、3名かもしれないと。

大宅委員 3名で成立するんですか。

坂野事務局長 3名は成立しません。4名です。

猪瀬委員 よくわからないんだけど、決めたものを何で変えるわけですか。これは予定でしょう。予定を決めて変えたら、予定にならないじゃないですか。何でそろわないわけですか。私だって必死でスケジュールをやりくりして入れたわけでしょう。苦労して5人入れたわけじゃないですか。

大宅委員 猪瀬さん、私と猪瀬さんは自分で決断できるけれども、組織に属している方は、どうしてもだめとというのが出てくる可能性はあるんじゃないんですか。

猪瀬委員 でも、それを勘案して、どっちが重要なのかということ、それは全然可能かどうかということはあるけれども、それは何を優先するかという問題なんじゃないですか。それは民営化委員会の使命感の問題じゃないですか。

田中委員長代理 使命感と言われれば使命感だけれども、しかしだれかわかりませんが、私自身で言えば、1つはちょっと年寄りが倒れて、この対応があることはあります。それは事情が変わったということで、今は決まった抗議もあり無理ですけども、その他に若干問題が生じているという事態があり、計算できないけれども。

川本委員 それから、私は9月9日は、いろんな状況の変化とかで、出られなくなってしまいました。使命感というふうにおっしゃるのであれば、使命感がないからではなくて、そういう状況というのはあるわけで、もしできたら9月はまだ先のだからもう一回スケジューリングをやっていただきたいと思います。

松田委員 いいじゃないですか。

猪瀬委員 例えば、委任状があれば、いいわけでしょう。

川本委員 4人だったら成立するんですね。

坂野事務局長 します。

川本委員 成立はしても、みんな出たい気持ちは山々だと思うんですけども。

猪瀬委員 さっき3とかいうのがなかったですか。

坂野事務局長 8月26日は3になると思います。

猪瀬委員 これは委任状を出してくださいよ。そうしたら成立するでしょう。

坂野事務局長 出席をもってです。

猪瀬委員 だったら、3人だったら成立しなくなってしまうんでしょう。

松田委員 26日がだめなら、いつがいいんですか。

田中委員長代理 だから、8月でみんなが都合がつく日はいつかを逆に探した方がいいということですね。

猪瀬委員 そうしたら、その前後を見付けてくださいよ。とにかく、4人だったらまだしも3人の場合は新しいのをつくらないとだめでしょう。

坂野事務局長 いずれにしろ、もう一度お尋ねをするのはお尋ねをして、次回また調整結果をお知らせします。

猪瀬委員 とにかく、3人になるのは8月26日だけですか。

坂野事務局長 はい、3人になる可能性があるのは、8月26日と9月16日がまだ決まってないけれども危ない。

猪瀬委員 いずれにしろ、8月26日は成り立たないなら変えるしかないですね。

松田委員 では、事務局をお願いします。

坂野事務局長 もう一度調整をさせていただきます。

猪瀬委員 あと、今日の一番メインの議題で、一有に関して藤井総裁に責任があるということについて、皆さんそういう意見でよろしいですね。

松田委員 それはいいよ。

田中委員長代理 一有のみならず、あなたがいみじくも言ったけれども、一有じゃ話が細かいんだよ。一有じゃなくて改革全体に対する動きが、藤井さんで抑えられているということなら、私はわかる。

猪瀬委員 そうしたら更迭だよ。だから、田中さんが言いたいことはわかるけれども、とりあえず私が今日思ったのは、『選択』を持ち出したり、読売新聞のスキャンダルもいろいろあるよ、だけどそれは国会でノーコメントだとか何とか言っていたわけだから。

田中委員長代理 ノーコメントの話じゃないんだよな。

猪瀬委員 そうなただけでも、結局一次資料として我々が獲得しているものではないので、気持ちはわかるんで、今の話は私もやれやれと思っていたけれども、だけど今回ここではっきりしているのは、施行命令を受けてやらざるを得なくなった仕事と、それから自己責任においてやって赤字を出している仕事と別ですよということを今日は突き付けたわけであって、したがって一有は小さい、小さいというけれども、首都高や阪高の借金よりでっかいんですね。だから、この一有については自己責任があるんだということで、藤井さんの経営責任を問うというのはいいいでしょう。

つまり、田中さんの改革全体では更迭までいきたいんだけど、私もそこまでいきたいけれども、でもそれにはちょっと根拠が薄いので、一有の経営責任を問うと、まあ更迭と言ってもいいですけどもね。

田中委員長代理 一有の問題は、特殊法人というものがああいうものであるということはいみじくも今日証明してくれたわけですよ。責任があいまいだということ、それに乗っかっていると。しかも、民営会社になっておるといって人が、この1年近くに何ら目に見えるリーダーシップを発揮してないということが一番。

それから、『選択』の問題でも松田委員が言ったように、むしろそれが事実でないなら、自分の身の証しをするために損害賠償請求をすとか、それぐらいのことをやられてしかるべきであって、これノーコメントということ自体もう答えになっていないんですね。そういうことも非常に問題だということをお願い。提起された問題はそのとおりだと思うけれども。

猪瀬委員 私は今の言い方で賛成なんです、だから藤井さんの経営責任を問うということですね。基本的にはいろんな問題含めて。このまま藤井さんの体制で民営化していくのはおかしいということで、これまでの経営責任を問うというような意見集約しておいた方がいいんじゃないですか。

田中委員長代理 これは、昔の話をすると。国鉄のときに。

松田委員 問うというのは、実質的には更迭しろということだから、更迭という文字を使わなくても、使うにはちょっとノーコメントなんて言われてしまって、逃げられてしまうとあれだから、やはり経営責任を問います。

田中委員長代理 逃げたことにならないと思いますよ。今日のノーコメントだったら。

猪瀬委員 今日しゃべれなかったでしょう。だから、一有の経営責任は、藤井さんはあるんだということをはっきりさせましょう。

以上です

大宅委員 ただ、ちょっとラジオで言ったんだけど、『選択』の記事というのが、署名じゃないんですね。そこがちょっと引っかかる、もうちょっと何か。この記事自身も責任がないわけです。

松田委員 だけど、朝日も読売もみんな誤報だというんだから。

田中委員長代理 『選択』自体今までに告発されたことがあるわけで、何も書いた人じゃなくて『選択』という雑誌自体を告発することもできるわけです。それもやっていないわけです。

大宅委員 いや、我々があの『選択』の記事をよりどころにするというところに内心じくじたるものがあるという意味です。

猪瀬委員 だから、それは今、問題にしてないでしょう。『選択』と読売の記事は1つの追及する前段にあっ

た玉であって、基本的には一有の経営の責任は藤井さんにあるんだと、したがって。

松田委員 だから、あなたが文章を書いて出したら。今までの公団の進め方とか、民営化の具体化の進め方とか、データの出し方とか、今の一有の問題とか、いろんなものを見ると、現時点で当委員会は藤井総裁の責任を問うと。そういうのを発表したらいいじゃないですか。

猪瀬委員 坂野さん、ちょっとまとめてください。

坂野事務局長 まず、一有に関しては、猪瀬委員がお出しになったペーパーがありますが、もしそれでよければこのまま委員会の意見集約にしていれば、一有の部分はこれで済みます。今、松田委員がおっしゃった、その他の問題ですね。民営化に向けた取り組み、及び当委員会に対する協力、その他関連。

松田委員 すべて不十分でしょう。

坂野事務局長 はい、協力などについて不十分だと、これも含めて藤井総裁の責任を問うと。そういうことであれば、今、私が申し上げたことを議事録にそのまま載せておきまして、必要があればその部分だけ抜いて皆さん方にお渡しいたします。

松田委員 それで結構です。

川本委員 あと紙に残すのであれば、もう一つ財務諸表の話も、やはり財務諸表公表後ではなくて、その前に委員会にきちんと提出いただきたいと思います。

田中委員長代理 その話は当然あるんだけど、問題を藤井さんに絞って。

川本委員 勿論、藤井さんの問題は出すわけですが。

松田委員 はっきりと国交大臣が止めていると言ったでしょう。だから、これはちゃんと国交大臣にちゃんと話してほしいと言ってあるわけだから、ちょっと別にしないとまずいと思いますよ。

川本委員 国交大臣にはそれをお願いしているということが一番。

松田委員 だけど、責任を問うというのに余りごちゃごちゃ書かない方がいいですよ。

田中委員長代理 これは別問題ですよ。

猪瀬委員 一有だけでいってしまっていると思います。どうせいろんな文句を言うことは、また次回でもやるから、たまっているのを全部吐き出して。

田中委員長代理 私は、さっき坂野さんが言った発言でいいと思う。一有にプラスの資料の提出状況とか何とかで、さっき御発言なさったでしょう。それでいいと思います。

坂野事務局長 それは議事録に残しておくということが基本ですが、必要があればその部分を抜いてお渡しをすることにいたします。ペーパーとしては、この一有のものは意見集約ペーパーとしてこのまま使うと。

田中委員長代理 それでは、もう特段ございませんね。次回の日程でございますが、次回の委員会は6月24日、火曜日、14時～17時まで開催いたします。ただいま御相談したとおり、平成14年度決算、財務諸表等について関係公団のヒアリングを行います。

それでは、これで第42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。