

第 43 回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成 15 年 6 月 24 日（火）14:00～17:22

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、ただいまより「道路関係四公団民営化推進委員会」の第 43 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となっております。

石原大臣は国会出席のため遅れて、多分、4 時半過ぎめどになると思いますが、来られる予定になっております。根本副大臣は、公務多忙のため御欠席となっております。

また、日本道路公団の藤井総裁は、急な発熱のためやむを得ず御欠席と聞いております。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、前回既に御相談申し上げたとおり、四公団関係の財務諸表、それから、国交省におきますいわゆる中村基準関係、あるいは民営化に向けた作業のスケジュールなどについて御説明をいただき、御審議をいただきたいと思っております。

なお、扇国土交通大臣に対しても、御出席のお願いをしておりますが、公務多忙のため、御出席できないという御返事をいただいております。

それでは、恒例でございますが、資料の点検を兼ねた御紹介をさせていただきます。

いつものとおり上から順に申し上げます。配布資料 1 番、議事次第、その後、今日の国交省、四公団の説明者の御出席いただいている方々の表でございます。

その後が説明資料でございますが、まず資料番号が付いておりませんが、道路公団ほか三公団、四公団からのヒアリング資料がまず 4 つございます。いわゆる財務諸表等関係の資料でございます。

その下に資料 2 と右肩に番号の付いた資料がございます。これから国交省から本日説明をいただく資料でございます。

その下でございますが、A 3 で横長の表になっていまして、資料 3 - 1、3 - 2 がございます。これは前回会議までに提出がなかった資料及びその後御要求があった資料についての件名一覧と、本日までのこの会議での提出状況を整理した表がございます。この表の中ほど財務諸表公表追加分という項目が中ほどに並んでおりますが、これについては、財務諸表公表後、各委員から御提出いただいた質問書でございますが、各四公団の作業の関係上、本日は資料としては間に合っていないということでございます。なお、質疑の中で必要に応じ触れていただける部分はあるのではないかと考えております。

資料の 3 - 2 は、今ごらんいただきました表の中で、本日提出として を打ってあります資料が付けてございます。なお、資料 3 - 1 の A 3 の下に同じホッチキスでとじてございます A 4 の資料がございますが、これは、先ほど申し上げた財務諸表提出後の追加質問、その他の部分については、念のために各委員からいただいたものをとじ込んであるわけでございます。

その下でございますが、最後に今日御相談しますが、今後の委員会のスケジュールに関する御相談、それからその下でございますが、要望書等で受理したもの、これは参考までにお目にかかるものでございます。

間もなく、各委員の方に配布いたしますが、本日は、このほかに猪瀬委員、川本委員、田中委員から提出資料がございます。今印刷しておりますので、間もなく印刷が仕上がって、皆様方のお手元にお届けするものでございます。本日の審議に係るものなどがその中に入っているというふうに理解しております。刷り上がり次

第お届けしますので、ごらんをいただきたいと思います。

以上でございます。なお、本日の会議は予定では5時までとなっておりますわけでございますけれども、委員の方にお伺いしますと、若干所用のある方もいらっしゃると思いますので、できれば5時ごろまでこの委員会、うまく締めただけるとありがたいというふうに思っております。以上でございます。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。それでは、本日の議事に入ります。本日は、国土交通省と四公団からのヒアリングを行います。ヒアリングは四公団の平成14年度決算と民間企業並財務諸表関係のほか、今後の政府の取り組み方針などについて行いますが、今回残った議論については、次回の委員会で引き続いて行うこととし、今、事務局長も言いましたように、大体17時ごろ、定刻までをめどに委員会を開催したいと存じます。

ヒアリングはまず、四公団及び国交省から一括して説明していただき、質疑をその後で、問題ごとに分けて行うことといたします。

それでは、まず日本道路公団から平成14年度決算と民間企業並財務諸表について説明をお願いします。これらについては事前に委員にお届けをしておりますので、かねて猪瀬委員や川本委員、松田委員から質問があった問題点を中心に、ポイントについて説明をお願いします。これに関連して、ほかの三公団からも平成14年度決算と民間企業並財務諸表などについて、特にコメントがあれば、御発言をお願いします。なければ、特段される必要はございません。

続いて、国土交通省から、高速道路を対象とした評価指標、いわゆる中村基準の検討状況について、及び民営化に向けた検討スケジュールについて説明をお願いします。

それでは、まず日本道路公団から財務諸表、決算関係について説明をお願いしますが、各委員の関心事項は、既にお知らせしておりますので、それを中心に簡潔をお願いします。大体15分から20分程度でお願いいたします。詳細は質疑でお答えいただくこととしたらと存じます。

妹尾日本道路公団理事 それでは、お手元の「道路関係四公団民営化推進委員会ヒアリング資料 日本道路公団」ということで幾つか資料がございますが、その一番最初の資料1から説明させていただきます。

資料1は、平成14事業年度の法定決算の概況でございます。1ページ表紙をめくっていただきまして、B/Sがございますが、14年度末の資産合計は、この一番下でございますとおり、42兆6,819億でございます。固定資産が42兆2,169億でございます、道路資産が37兆、その内訳ですが、高速道路が31兆8,000億、一般有料道路が5兆2,000億ということになっております。

また、現在建設中の建設仮勘定が4兆7,124億ということになっております。

右側が、負債及び資本でございますが、固定負債は14年度末で27兆8,047億、うち道路債券が17兆411億、長期借入金で9兆5,119億というような感じになっております。

そして、特別法上の引当金としまして、償還準備金が11兆3,373億、14年度末で積み上がっております。

その上になります、一般有料道路の事業にかかる道路事業損失補てん引当金が3,760億ということで、これもまた積み上がっております。

それから、資本金や政府出資金2兆2,848億ということで、これは前年度末と変更はございません。

関連事業等の利益を積み立てました利益剰余金が371億ということでございます。

それで、このページの裏をごらんいただきますと、14年度のP/Lでございます。収益の部の右過度輪から説明させていただきますと、経常収益、業務収入、道路料金収入でございますが、14年度の道路料金収入は2兆5

48 億ということで、前年度と比べて 4.5 %の減でございます。ただ、前年、13 年度は、13 年度の決算のときに説明申し上げましたが、13 年度は会計処理基準の変更で、別納とか、クレジットカード収入が 13 か月分計上されております。そういうことから、それを平年度ベースに直しますと、その下段の括弧書きの数字に、13 年度が 2 兆 721 億という数字になりますので、そういう実力ベースといいますが、平年度ベースと比べますと、前年と比べて道路料金収入は 0.8 %の減ということで、この減少は景気の低迷による大型車等含めた通行車両の減少によるものと考えております。平年度ベース、各国ベースと比べていただきますと、高速道路、料金収入は前年に比べて 1.2 %の減。また、一般有料道路は、ネットワーク効果等もあり、前年と比べて 1.8 %の増となっております。

左側が費用でございますが、経常費用のその下の下の欄、道路管理費は、コスト削減によりまして、3,204 億ということで、前年に比べて減少しております。

それから、次の大項目「一般管理費」も 40 億、前年に比べたら減の 965 億でございます。その下の一般管理費が増えておりますのは、これは 14 年度が消費税の仕入控除が少なかったことによる消費税増額分でございます。

それから引当金等繰入は飛ばしていただきまして、下の方の業務外費用、いわゆる金利でございますが、金利は 14 年度は 6,113 億ということで、前年と比べて 970 億減少しております。

特別損失としまして、14 年度 1,578 億計上してございます。これは、14 年度におきまして、会計処理基準の変更ということで、13 年度は先ほど申し上げましたように、別納とクレジットカードの料金収入を現金主義から発生主義に直したのでございますが、その残りに当たりましたハイウェーカードの収入、經常基準を同じく現金主義から発生主義に 14 年度に直しました。したがって、13 年度に発売しましたハイウェーカードのうち、まだ使われていない、利用されていない分につきまして、これは 14 年度の期首におきまして、貸借対照表上の負債の前受金として計上いたします。その計上のために、特別損失を 1,300 億円ほど計上してございます。

あと残りは、債券発行費用の償却期間。これは従来は債券の償還機関としておりましたのを 3 年に短縮するとか、それから、調査費につきまして、これを 5 年償却としておりましたのをシステムの費用化に変更するというような会計処理の基準の変更を、監査法人から指摘されてことも含めまして、それを実施しましたことによる期首における特別損失の計上で、これは今年度限りでございます。

そして、この収入と費用の差額を中ほどにございます引当金等繰入の償還準備金繰入としまして、8,466 億、今年度高速と一般有料含めまして、8,466 億を償還準備金に繰り入れたわけでございます。

今年度の特殊要因であります特別損失、1,500 億、これは今年度限りでございますから、これは通念ベースだと償還準備金繰入になります。そうしますと約 1 兆円ということで、従来からの道路公団の非常にアバウトに申し上げれば、収入が 2 兆円、金利が 6,000 億円、それから管理費と一般管理、その他が 4,000 億円で 1 兆の費用、そして、残り 1 兆円が借金返済に回ると、このような損益収支の構造は変わっておりません。

以上が法定決算でございます。

次の資料 2 が、今回「試算値」としての民間企業並財務諸表の数値でございます。

まず 2 ページの一番下になりますが、トータルの総資産は 34 兆 3,111 億ということになります。

1 ページに戻っていただきまして、II の固定資産、これを道路事業固定資産と次のページの B 関連事業固定資産、それからその他の固定資産と大きく 3 つに分けますが、その道路事業固定資産、この道路の高速道路事業は、1 ページの中ほどよりちょっと下にございます 25 兆 1,273 億、それから、一般有料道路事業の道路資産が

この1ページの一番下にございます4兆472億でございます。合計した道路事業の固定資産は29兆2,000億であります。

それから、2ページに行ってくださいまして、Bが関連事業固定資産、これの合計額は79億ということで非常に少ない金額であります。

またCのその他の固定資産は下から4分の1ぐらいのところにあります、4,087億というような推移でございます。

3ページに行ってくださいまして負債の部でございますが、負債につきましては、負債合計28兆5,430億でございます、内固定負債が25兆1,186億、道路債券が14兆5,926億、長期借入金が9兆3,773億となっております。

資本の部、資本金は2兆2,848億で変わりはありません。

そしてその差額、要するに、負債資本から総資産から負債と資本金を引いた利益剰余金のところでございます。3兆4,833億ということになりました。

次の4ページが、民間企業並の損益計算書であります。道路料金収入は1兆9,570億で。前の法定決算より減っておりますが、これは税抜きであるということになります。

その他の営業費用は1兆1,351億ということで、また、関連事業営業利益が14億ということでございます。

それから、営業外収益が68億、それから営業外費用の金利等が6,544億ということで、経常利益が1,891億ということになります。

また、P/Lとしまして、特別措置としまして、無料開放損、一般有料道路の堺大橋の開放損の10億を計上しております。

5ページはキャッシュ・フロー計算書でございます、これは説明を省略させていただきます。

6ページ、7ページ、省略させていただきます。8ページから重要な会計方針の記載をしてございます。今回、収益及び費用の計上基準、これは法定決算におきましては、会計処理の変更の後、民間企業並み財務諸表につきましては、もうそのようなことが既に行われているとした経常になっております。

その他いろいろと財務諸表、作成上選択できることにつきましては、どういう方法を選択したかということの記載がございます。

次に資料3でございますが、これは言うならば、この民間企業並み財務諸表をつくる時の説明資料といえますか、再調達原価の算出方法として、わかりやすくつくったものでございます。3ページが償却資産、4ページが非償却資産でございます。

資料4は、この民間企業並み財務諸表をつくるに当たりまして、道路公団の中に財務諸表検討委員会というものを設置しまして、会計学者またオブザーバーとして、公認会計士の方に、民間企業並み財務諸表の取るべき会計処理基準というか、そういうものも御審議いただきました。その検討の取りまとめとして委員会からちょうだいした中間整理でございます。この中間整理は、内容のみならず「てにをは」に至るまで、委員の先生方がつくられたものでございまして、例えば、当該資産の評価基準は減価償却後、再調達原価にするという理由は3ページに記載してございます。

また、建設中金利の償却資産については、資産原価に算入するという事は6ページのその理由を書いております。

その他、今回の作業が短時間に行われる膨大な作業だったことから、一部簡略な方法をこの委員会の了解をい

ただいで使っております。どういうところにどういう簡略な方法を使ったかということは、この中間整理の中のところどころに、今回の作業において採用した簡便な方法として明記をしております。

それから資料5は、いろいろと御相談ございましたので、この民間企業並みの財務諸表の再調達原価方式による路線ごとの残高でございます。ただ、非常に申し訳ないことに、これもなかなか複雑な作業でございまして、実は、数字が中央自動車道も富士吉田線、それから西宮線のところで、起点・終点が間違っただけでございます。この数字、現在、全体にわたります、路線の起点・終点をもう一回再チェックしておりますので、ちょっと計数が変わることになると思います。そういうところで、これは昨日新聞発表いたしました資料をお出ししましたが、もう一回再チェックしているということで、御了解いただきたいと思っております。

それから資料6が、固定資産区分表ということで、約千五百に道路公団の固定資産を分けまして、それぞれインターチェンジ、それから、インターチェンジ時間を基本単位として、資産価格を付しておりますけれども、その一覧表といいますが、1,600にわたる固定資産の区分表の一覧表でございます。この分け方は当然、いろいろな財務上の科目、それから耐用年数の違い等を勘案しまして、この1,600に分けたものでございます。

それから資料7は、この固定資産の直接工事費の算出に当たりまして、中間整理に詳しく書いてございますが、標準的単金表というのをつくりまして、これに数量を乗じてその構築物の価格を算定して、直接工事費を算定しております。この標準単金が約1,200ぐらいだったのでございますが、その一覧表でございます。

例えば、1ページ目をごらんいただきますと、32分の1と書いてございますが、切土、盛土、これにつきまして道路掘削、捨土とか客土とかですが、それぞれによって単価が違っていて、これを最近の2年から3年、ものによっては5年の施工実績から算出して、これを単価として使っております。その単価の一覧表でございます。

それから資料8が土地の価格表でございます。道路公団の用地を再調達価格で計算するときの、大体今8,000ぐらいの単価を全国でつくりましたが、それをつくるに際しての基礎的なデータとしまして、市町村ごとにかつ用途としてこの7区分、住居系から隣地駅まで7区分、これを主に公示価格を使いましてつくります。そして道路公団の用地がこの区分のどこに当たるかというのを200メートル単位で切って、それを積み上げたものが今回の算定の基礎になった土地価格でございます。

ちょっと長くなりましたが、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、首都高速道路公団、何か御発言ございますか。

齋藤首都高速道路公団理事 時間の関係で簡単に御説明申し上げたいと思っておりますが、お手元のヒアリング資料の首都高速道路公団というのがございますので、ごらんをいただきたいと思っております。

基本的なことをまず申し上げたいと思っておりますが、首都高速道路公団では、再調達原価方式による民間企業並みの財務諸表の作成に当たりまして、そのプロセスとしてまず公団法に基づく法定の決算を基に取得原価方式による財務諸表をつくっております。これに所要の再評価で売れた後により再評価を加えるなど再調達原価方式による財務諸表を作成したということでございます。

それでは、資料のところをごらんいただきたいと思っておりますが、資料1は、まず法定の決算の内容でございます。

詳しく申し上げますと時間がかかりますので、簡単にポイントだけ申し上げたいと思っております。

まず、1枚目にありますように、今回、外部会計監査を実施をしております。

1ページでございますが、損益計算書をごらんいただきたいと思っておりますが、億円単位でまとめてございますけれども、料金収入が2,607億でございます。交通量が減っておりますけれども、料金改定の影響で、前年度決算

よりプラスになっております。

下の費用の部に、償還準備金繰入、901 億円とございますが、前年度が 792 億円で 100 億ちょっと増えております。これは費用の部を相当努力をいたしまして、コスト縮減に努力をいたしまして、結果的に 100 億程度の償還準備金繰入が増えたということでございます。 2 ページでございますが、貸借対照表でございます。ここでは、細かいことは説明を略させていただきますが、ただいま申し上げました 901 億円を償還準備金として積立てて 1 兆 5,128 億円の償還準備金が積み上がったということでございます。

3 ページ以下は、ただいまの内容を詳しくわかりやすく説明した資料でございますので、説明は省かせていただきたいと思います。

それでは、早速民間企業並財務諸表の方の説明に入りたいと思います。資料の 2 をごらんいただきたいと思います。

まず、資料 - 2 の企業並財務諸表の 1 ページをごらんいただきたいと思います。一番上に書いてございますように、法定の財務諸表と民間企業財務諸表との最大の相違点は、有料道路事業についての減価償却及び除却を実施して、償還準備金を計上せず、当期利益や剰余金を計上しているということに尽きるであろうというふうに思っております。

具体的な法定の財務諸表と民間企業並財務諸表、取得原価の相違点は、その下の表に整理をして記載してございます。貸倒引当金以下、減価償却等々について法定の財務諸表の場合、それから取得原価の民間財務諸表の場合、それぞれこういう考え方で計上したということを説明してありますので、一々御説明は省かせていただきますが、ごらんいただければというふうに思っております。

2 ページでございます。民間企業並財務諸表、取得原価における道路資産の算定に当たって考慮した事項について整理をしてございます。

取得原価の確定に当たりましては、上の方に書いてございますように、道路資産を構成する構造物を用途、構造ごとに分けまして、例えば、コンクリートづくりの橋、金属づくりのガードレールなどのようにでございますが、次いでそれぞれの資産に対応する取得原価を、高速道路の当初の供用、37 年から平成 13 年度までの 40 年間に分けまして、公団の内部資料である工事完了検査調書などを用いて、年度ごと、路線ごとに整理をいたしました。最後に、14 年度内の道路資産の異動履歴を加えて、取得原価を確定しております。

その歳に考慮した事項が下に整理してございますが、例えば、資産区分につきましては、現行の財務省令の種類、用途、構造を準用して分類を決定しております。

また、耐用年数につきましても、財務省令による耐用年数、例えば、トンネルは 75 年、コンクリート橋は 60 年等々を採用しております。

それから、減価償却につきましては定額法を用いております。

補償費、建設期間中の借入金にかかる利息の取り扱い、これは日本道路公団と同じでございますけれども、まず、補償費につきましては、必要な付随費用であるということから、取得原価に算入をしております。

また、建設期間中の利息につきましては、2 つに分けまして、費用と収益が対応するという意味で、償却資産につきましては、取得原価に算入をし、非償却資産である土地については、その対応関係が取れないということから、取得原価には算入しておりません、そのような考え方で取得原価による道路資産額を算出しております。

それから 3 ページをごらんいただきたいと思います。次に取得原価から再調達原価を算出しておりますけれども、そのときの考え方でございますが、2 点ございまして、1 つは資産の評価方法でございますが、これは取得

原価を基に各年度のデフレーターをこれに乘じまして、現在価値を算定しております。

もう一つは消費税の扱いですが、取得原価では税込方式としておりますが、民間並財務諸表の再調達原価では、一般的な基準により税抜方式としております。用いたデフレーターは下欄にありますとおりでございます。

以上のような考え方で簡単に結果だけ申し上げたいと思いますが、4ページをごらんいただきたいと思いますが。

まず左側に法定の貸借対照表が載っております。右側が取得原価による民間企業並貸借対照表でございますけれども、この細かい調整項目がたくさんありまして、それぞれ金額が載っておりますけれども、一番大きいのは右側の下、減価償却累計額、これが控除されることによって資産全体が小さくなるということでございます。しかし、負債額、資本金を加えた残金が剰余金として618億計上できたということでございます。

次に5ページは、取得原価から再調達原価になった場合で、この場合は消費税を抜いたことと、デフレーターにより再評価をしたことによるものでございますが、一番右側の下、剰余金が4,067億計上できたということでございます。

損益計算書につきましては、6ページ、まず、取得原価でございますが、右側の一番下、これも減価償却の影響が大きいんですが、当期損失が183億出ております。

それから、再調達原価による損益計算書でも一番右側の下、当期損失が229億円出ております。

あと、9ページ、10ページに取得原価及び再調達原価によるキャッシュ・フロー計算書を乗せておりますが、説明は省かせていただきます。

以上で御説明させていただきました。

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、阪神高速道路公団、何か御発言、特になければ結構ですが、簡単にやってください。

小池阪神高速道路公団理事 伺った範囲では、首都高と取得原価の算定方式、デフレターの使い方同じでございますが、せっかくの機会でございますので、若干阪神高速道路の財務状況について御説明をさせていただきたいと思っております。

恐縮であります。配布の資料のいきなり14ページの民間企業並財務諸表のところをお開き願いたいと思っております。

一番左側にあるのが現行の貸借対照表でございます。字が小さいのでありますけれども、資産総額が5兆1,516億円でございますが、これを真ん中の取得原価方式に直しますと、減価償却の累計額等の評価差額が減、内訳が真ん中の一番下のところに書いてございますけれども、1兆3,476億円の減価となりまして、3兆8,040億円が資産となるわけでございます。

また、負債の方でございますが、これは御案内かどうかと思いますが、阪神大震災で倒壊した道路の復旧建設補助金等が2,800億円ばかりあって、これで負債は減になるわけでございますが、3兆8,702億円負債が残りました。そういうことで、負債総額が資産総額を超過したということで、662億円債務超過となっております。そういうことで、欠損金を5,926億円計上してあるというのが真ん中でございまして、これを今回の主たる目的である開始貸借対照表に引き直しますと、最初申し上げましたとおり、道路資産の評価方法につきましては、恐縮ですが、17ページをごらんいただきたいと思いますが、首都高の方で御説明いただいた内容と、伺った範囲では全く同一の評価方法を採用をしておると理解をしております。

続いて、繰延資産等の処理方法につきましては18ページでございますが、これも企業会計基準に準拠をしておると示してあるわけでございます。そういう基準で再調達価額方式で算定をいたしますと、そこにご

ざいますとおり 1,446 億円の評価差額の増と、取得原価方式に比較しましてなりまして、資本金の残が 785 億となりまして、債務超過の状況が解消されておるといふ姿が一番右の再調達価額方式ということでございます。

時間の関係がございますので、もう少し説明させていただいても結構ですが、これで。

田中委員長代理 ご協力いただきありがとうございます。

本州四国連絡橋公団の方から御発言があればお願いします。

小笠原本州四国連絡橋公団理事 本四公団でございます。資料で申し上げますと資料 - 2 の民間企業並財務諸表、真ん中よりちょっと下の 5 ページの図で簡単に御説明をさせていただきたいと思っております。

当公団も、首都高さん阪高さんと同じように、取得原価方式で作りまして、更に、デフレーターを乗じていわゆる再調達原価ベースのものをつくっております。私ども、幸い、契約書がほぼパーフェクトに残っております。これは技術を開発しながら次の手探りの技術を開発いたしまして、次の橋の建設に生かそうということで、鳴門の技術は瀬戸大橋へ、瀬戸大橋の技術は明石海峡大橋へ、そういったことでやってまいりました。

そこで、5 ページの図でございますけれども、これで現行と民間の対比がしてございます。ここに書いてございますように、現行貸借対象上の事業資産が変わるのがポイントでございますけれども、事業資産 3 兆 5,800 億円でございます。それに民間企業並貸借対照表は、主として道路の減価償却をいたしますので、資産が 2 兆 7,000 億円になっております。したがって、欠損金が 1 兆 1,000 億、これは 1 兆 9,000 億円になるということでございます。

次の 6 ページに再調達価額の表と現行貸借対照表の比較がしてございますけれども、これにつきましては、結果的にはほとんど変わっておりません。デフレーターの影響ということで、物価上昇で、資産価額は約 600 億円上昇いたしました。消費税抜きの計算をしておりますので、2 兆 8,000 億円ということでございます。

損益計算書等はほとんど減価償却の分でございます。

それから、お陰様で、5 月の 12 日に 1 兆 3,000 億円余の債務の切り離しができまして、これは 14 年度の決算を今御説明しておりますけれども、現在は、この 1 兆 3,000 億円の債務が切り離されたお陰で、非常に財務状況は抜本的に変わりました。お陰様で、公団の決算方式でも民間並みでも債務超過は解消されているのが現状でございます。

その関係で、ちょっと関連いたしますが、本四の縁故債の市場金利も大変スプレッドが縮小いたしまして、国会で参考人として御発言いただきまして、この場をお借りいたしまして、御礼申し上げます。

ただ、リスケの発言のときに、実は、ちょうど 11 月でございましたが、スプレッドが 50 ベーシスないし 80 ベーシス上昇いたしまして、その後、ずっとこの予算法律化を受けまして、スプレッドは縮小してまいりましたが、ちょうど調達いたしましたのが 14 年度末だったものですから、若干スプレッドの上昇を引きずってしまったのかなという感じを持っております。

例えば、去年、縁故債、約 450 億円調達したんですが、まあ、50 ベーシスポイント、金利で言いますと 0.5 %でございますけれども、そうしますと大体 2 億円ぐらい調達コストが高くなってしまったのすかなど。だんだん債券市場がよくなりましたので、なかなか計算するのが難しいんですけども、そういったことで、今は直近のをちょっと調べてみたら、0.3、30 ベーシスポイントぐらいで、ほとんど他公団さんと比較しても、同じぐらいのところまで信頼が回復してきたという状況でございます。

せっかくの機会ですので、川本委員がリスク発言をされたときに、こういった発言というのは債券市場にどういふ影響をもたらすことをお考えだったのか、今年もまた調達がございまして、もし時間があれば教えてい

ただければと思います。

田中委員長代理 ありがとうございます。

それでは、次に国土交通省から、いわゆる中村基準、及び民営化に向けた検討スケジュールについて御説明をお願いいたします。大体 15 分程度でお願いします。

横田国土交通省高速国道課長 それでは、私の方から中村基準、それから全体についてのスケジュールについて、2 点御説明させていただきたいと思います。

1 つは、道路事業評価手法検討委員会における検討事業、資料 2 国土交通省という資料でございます。御案内のように、先般民営化委員会の中で中村先生の方から提案のありましたいわゆる中村基準というのがあるわけでございますけれども、一方、国土交通省の方で今年の 1 月、道路事業評価手法検討委員会というのを立ち上げてございます。これはもともと道路事業については、事前評価、あるいは採択基準についてどういうふうなものを採択するかとか、あるいは途中で 5 年経ったもの、あるいは 10 年経ったものについて、途中で事業評価をする。更には、事後評価とか、そういった道路事業全般についての事業評価のいろいろやってきているわけでございますけれども、それについて、改めて現時点において、例えば、費用便益分析用いる原単位ですとか、そういったものを現時点で見直そう、デフレ等の影響を受けて、そういったようなことを含めて、道路事業評価そのものについて現時点で見直すという一貫案ということでこの 1 月に委員会を発足させたわけでございます。

この委員会の中で、先ほど言いました高速道路にかかわる中村基準といいますが、簡単に言いますとそういったことについても御検討いただいたということでございます。それで、これについての経緯でございますけれども、今言ったような形で 1 月 23 日、森地先生を委員長にする委員会が発足したということで、この中に、中村先生につきましても顧問という形でお入りいただきました。その 1 ページの 2 のところに構成を書いてございますけれども、こういったメンバーで委員会での検討が始まったということでございます。委員会は既に 5 回開かれてございまして、発会が 1 月 23 日、第 1 回、これについては費用便益分析そのものの原単位の改定案ですとか、あるいは客観的評価手法、これについては、公共事業全般については、国土交通省の全体としての評価指標というのがあるわけですが、それを道路事業に置き換えたときの改定方針案、そういったものについての検討も行われたということでございます。

この中で、第 2 回の委員会でございますけれども、3 月 3 日に、総合評価試行方針案についての検討が行われたということでございます。これについては従来からの B / C、いわゆるコスト・ベネフィットといったもので採択基準のときに 1.5 とか、そういったものの中でいろいろな総合的な評価手法をマル・ペケを付けたりしながら新しい採択をやってきたわけですが、そういったことについて、全般的に今の時点でもう少し総合的に評価できるのではないかということについて御検討いただいた。

この一環として、第 3 回委員会、その中で総合的評価試行方針が取りまとめられたわけでございますけれども、その 1 つの事例として、第 4 回委員会、5 月 1 日でございますけれども、高速道路を対象とした総合評価のケーススタディーについての検討案が出されたということでございます。

具体的には、後でもう少し説明したいと思っておりますけれども、11 ページのところに「高速道路の総合評価における評価項目・指標」というのが出されてございます。基本的には、ベースとしての案が、このとおりではないんですけれども、これは 1 回フィードバックした後、作り直された案でございますけれども、高速道路の総合評価における評価項目・指標ということで、大きな項目としては、費用対便益、いわゆる高速道路における直接的な便益、従来から行っております。走行時間短縮便益ですとか、走行経費、いわゆる運行経費、あるいはガソリ

ンが少なくなるとか、そういった走行経費減少便益、それから、交通事故の減少便益、いわゆる貨幣換算が簡単なものについての費用対便益項目、これが大きな項目としてございます。

それから、有料道路等として、要するに、有料事業者が、かかった経費が回収できるかどうかという観点からも採算性という項目。

それからもう一つは、こういった費用便益、あるいは採算性では十分とらえ切れない、いわゆる外部経済といえますか、あるいは波及的効果と申しましょうか、こういった項目について5項目。

それからもう一つ、その他、地方公共団体での取り組みというようなことを入れた6項目について更に細分化した項目を入れてございます。

この波及的効果の5項目については、これは国土交通省全体の中で、ちょっと戻っていただいても恐縮なんですけれども、6ページのところでございます。6ページの真ん中のところに、「中項目の設定」ということで、14年8月公共事業評価システム研究会、これが国土交通省全体におけるこういう公共事業評価の基本的考え方を取りまとめておりますけれども、この中で、住民生活ですとか地域社会、地域経済に与える影響、環境、安全、こういった項目について提案がなされている、こういった項目について検討しなさいということが提案されている。それに、その他地方公共団体の自主的な高速道路への取り組みといいますが、そういったものも付加しまして、この6項目を中項目に設定したということでございます。

そして、それぞれの項目につきましては、恐縮でございますけれども、11ページのところに戻っていただきまして、例えば、住民生活ですと、生活機会だとか交流人口の拡大、あるいは住民生活の安心の向上というようなことで、3項目、例えば、高速バス等長距離自動車交通の利便性が、高速道路ができることによって高まるですとか、新幹線・空港等へのアクセスが非常に便利になる、あるいは、三次高度医療施設、そういったところに対する搬送時間がどのぐらい短縮されるか、こういったような3項目を別途後ろに付けてございますけれども、それぞれを評価するというようなこと。

それから、地域社会で言いますと、拠点間の都市連絡ですとか、日常活動圏の中心都市へのアクセス、こういったようなそれぞれ項目によって違いますけれども、ほぼ中項目について3項目程度の小項目を入れた客観的な指標を数値化するというようなことを行ってございます。

それからもう1項目、一番下のところですが、その他、地方公共団体の取り組みということで、利用増進ですとか、あるいは関連計画、あるいはコスト縮減など、高速道路に対する、そのものに対するコスト縮減に対する努力ですとか、あるいは周辺の活用増進策といいますが、地域計画をどういうふうに高速道路と一体的に考えているか、あるいは病院を、例えば、高速道路ができることによって広域的に使うための集約化ですとか、そういったようないろいろな取り組みがなされているわけですが、そういったものをできるだけ客観的に評価しようというような項目も含めて、こういったような形で集約したわけでございます。

そして、これにつきまして、また戻っていただいても恐縮でございますけれども、1ページ目でございます。1ページに戻っていただきまして、こういったものについて、5月16日から23日までの間、地方公共団体にベースの案につきまして意見照会を行い、担当土木部局、知事までできれば御意見を伺ってというようなことで意見を伺ったわけでございます。これについて寄せられた意見が49自治体、171件の意見が寄せられたと。

もう一つは、こういった総合的、客観的な評価指標をどういうふうに組み合わせるか、重み付けするかということが重要になってまいります。重み付けについては、大きく言って2点ございまして、1つは先ほどの、たびたび飛んで恐縮でございますけれども、11ページの例でいきますと、大きな項目としての費用対便益、採算性それ

から波及的影響、この3項目をそれぞれどういうふうに重み付けするか。

それから、その中でも外部効果について、例えば、住民生活についての項目をよりウェイト付けるのか、あるいは環境について重みを付けるのか、この波及的效果、かなり項目があるわけでございますけれども、約16種あるわけですが、その間の重み付けをどうするかと、こういったことについても併せて自治体の方から意見を出していただいたということでございます。

それについてある程度整理した上で、更に、再度5月29日、第5回目の委員会で各自治体の重み付けを含めて意見を出しました。そのところで総合評価についてのケーススタディーについての検討が行われた。その結果を踏まえて、今回、とりまとめまして、更にこれを今度は自治体だけではなくて、2ページのところ、次のページからでございますけれども、そういった総合評価の仕方、並びに重み付けについて今までやってきたことを含めて、パブリックコメントということで、6月12日から今月いっぱい、約3週間でございますけれども、一般に対してパブリックコメントを募集するという形で、現在意見を求めているところでございます。今後は、こういったものを含めて、最終的なといいますか、これを踏まえて、森地委員会の方で更に検討を深めていくというような予定になってございます。

先ほど言った具体的な重み付けについてでございますけれども、前後して大変恐縮でございますけれども9ページ、先ほど申したように、地方公共団体への重み付けの調査票、これは出したものでございますけれども、例えば、9ページのところで、費用対便益、採算性、波及的影響、先ほど言った大項目の3項目について100点のうちどのくらい点数を付けるのか。それから住民生活からその他まで、6項目について100点満点を付けるとどうなるのか。それからもう一つは、小項目であります高速バス等、長距離自動車交通の利便性が高まるから、地方の創意工夫まで、この16項目について100点を付けるとどうなるか、こういったような形で公共団体の意見を再度フィードバックしながら聞いているということでございます。それと同時に、こういった重み付けについていかがかということでパブリックコメントをしているというのが現在の状況でございます。

具体的な評価項目等については既に資料をお配りしておりますので、また何かありましたら、質問にお答えさせていただければというふうに思っております。

それから引き続きまして、民営化に向けた作業スケジュールということで、30ページでございます。一番最後のページでございますけれども、前回、川本委員等から全体についてどういうふうに進めているのかという御質問でございます。これについて簡単に整理させていただきました。

既に、民営化に向けた作業スケジュールということで、先般といいますか、昨年12月に政府与党協議会で当面直ちに取り組むべき事項、それから、昭和15年度予算に関連して取り組む話、それから、今後検討していくべき課題、3つに大きな項目分かれているわけでございますけれども、国土交通省としまして、そういったものを踏まえて、直ちに取り組むべき項目、例えば、上の方でいきますと、本州四国連絡橋公団の債務処理、あるいは新しい組織等でできない部分を補完する新直轄方式の導入、これについてはそれぞれ本四連絡橋の債務処理についての法律、あるいは高速自動車国道法の一部改正、こういったものが今年の4月25日法律が通りました。先ほど本四公団から話がありましたとおり、1兆3,000億余の債務の切り離しですとか、あるいは高速自動車道法がいわゆる直轄高速というようなものが制度化できまして、既に施行が行われているというようなことでございます。

それから、コスト削減計画でございますけれども、これについても直ちに取り組むべき項目ということで、示されたわけでございますけれども、3月25日、ここの委員会でも御報告させていただきましたとおり、四公団で

建設コスト約4兆円、更には今後新会社等含めて発注方式等を含めて、更に約五千億発注方式で削減していくというようなこと、あるいは管理コストの削減といった計画についても今年の3月25日発表させていただいたところでございます。

また、関連法人の抜本的見直し、これについても入札契約制度の見直しですとか、あるいは天下り人事についての見直し等につきましても、既に措置をしてきたところでございます。

また、公団における民間経営ノウハウの導入につきましても、顧問あるいは本四公団等では、総裁に民間人の登用というようなことで、これについても順次行われている。

それから更に民間企業財務諸表の作成・公表についても今日御報告したとおりでございます。

今後残された課題として、新会社による高速道路等の整備の具体的な仕組み、更には、国・機構・新会社の関係ですとか、新会社機構の具体的な組織、業務あるいはそれに伴う税制金融上の取り扱い、こういったものについては10月から12月第3四半期にかけて現在検討中でございますけれども、取りまとめ以下、新組織の概要、政府与党協議会で決めた上で法案化作業を第4四半期に行うということで第4四半期、次期通常国会に法案を提出するような予定になってございます。

以上、簡単ですが、私からの説明とさせていただきます。

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、まず四公団の決算と財務諸表の関係について自由に御発言願います。

まず、川本さんから始めてください。

川本委員 御質問申し上げるに際しまして、資料をお配りしてございますので、見ていただきたく思います。

私が考えております問題意識といいますが、現状認識を簡単におさらいさせていただいて、それで質問させていただければと思います。

1ページをお開きいただきます。昨年からの議論の中で四公団の債務返済は現状でも非常に厳しく、これ以上借金での建設は無理であるとの認識が共有されてきたと思います。にもかかわらず、四公団は今年も返済額以上の借り入れを行って、債務残高を増加させているということが、左に示しました現金収支です。営業収支から投資キャッシュフローを引きましたフリーキャッシュフローはマスナス、財務キャッシュフローで1.6兆円ということになります。

2ページ目でございますけれども、これもおさらいになりますけれども、新規建設によって高速道路の供用延長は延びているにもかかわらず、各公団の料金収入は減少している。これは交通量の減少によるものであって、負債の返済の状況がより厳しくなっていることを示している、これは妹尾理事が御説明くださったとおりのことだと思います。こういう状況を踏まえすと、財務諸表に関しまして3ページを開けていただきますと、これは四公団の道路資産額をこれまでの数字を並べてみたものであります。行政コスト計算上の道路資産額と、それから昨年の10月に各公団から提出のあった固定資産税課税対象額の把握のための結果は、企業会計に非常に近い数字であったわけですが、その資産、それから、今回の取得原価での道路資産額、再調達原価への道路資産額を並べてございます。

今回の貸借対照表では、資産額は増加していますが、交通量の減少がございまして、今後、減損会計を民間企業になるのであれば導入されていらっしゃると思います。そのときに、資産をこれまでより減額しなければならない可能性があるのではないかと心配をしております。

これに際しまして、指の矢印で書いてありますけれども、データはいろいろお示しいただいていますが、2000

年度供用開始分の資産額や資産算入項目別ですね、金利でありますとか、補償費でありますとか、14年度に供用された分は幾らかとか、そういうような資産額が不明であります。厳密な比較ができないので、詳細なデータを出していただきたいとお願いをした次第であります。

4ページ目になりますけれども、資産の評価についていろいろな御議論や若干の主張の違いとかもあるかと思っておりますので、おさらいの意味でまとめてみました。

資産の評価方式には、普通はこの4つ並べましたように、取得原価方式と再調達原価方式と収益還元方式と売買方式が考えられるのではないかと思います。あるいはこの4つの組み合わせというのがあるでしょう。売買事例方式は右の下に書いてございますようにデータがないためにできないわけで、普通であれば一番左の取得原価方式を取って財務諸表を作成して、減損会計を適用する一方で、左から3つ目ですけれども、経営判断はキャッシュフローの見積りによる分析も加えて動的に行うのがオーソドックスなやり方だと私は思っておりました。

ただ、一番左の取得原価方式については、道路公団の方はそれはないというふうにおっしゃるので、次善の策である左から2番目の再調達原価方式を今回取られたと理解をしております。

ただ、四公団の財務状況を明らかにして、新会社とか機構への引き継ぎ方法の詳細を議論するという目的に照らして、今回採用された再調達原価方式のみの評価でいいのか、幾つかの手法を併用し、比較する必要はないのか、今後議論する必要があるのではないかなと思います。取得原価方式は、昨年10月のデータでどうして不十分であったのかという説明もございませんし、あと、今後の経営判断を行う上でのキャッシュフローの見積りの分析によって、収益還元方式によってつくってみて、3つのやり方を比べてみるというのは、実務的にはよく行われていることだと思うんですね。それを再調達原価だけで終わっていいのかという疑問が非常に強くあります。

そういうことがあって質問をさせていただきたいんですけれども、質問をまとめて言わせていただきます。

1つ目の質問は、減損会計については今後どういうふうな対応をされるおつもりであるかという1点。

2点目ですけれども、今回の財務諸表は、私の存じ上げる限りは、監査法人の監査は受けていないと思います。監査を受けていないということは、端的に申し上げれば、自己申告であるということでありまして、民間であれば強制監査を受けるわけですけれども、この監査についてはどういうふうにお考えなのか、それについてお尋ねしたいというふうに思います。

それから3つ目としては、今後、統合・分割を行っていくわけですけれども、そのときに、首都、阪神、本四の各公団は、取得原価方式と再調達原価方式の両方の財務諸表を提出なさっております。今後、統合・分割の議論を進めるに当たって、日本道路公団の財務諸表を再調達原価方式で新たに取得価格を算出したと考えて、三公団は取得原価方式のものを用いるのか、それとも、四公団とも再調達原価方式を用いるのか、その辺、整合性の問題等につきましてどうお考えかについてお尋ねを申し上げたいと思います。

それから、最後になりますけれども、あと、4つ目のポイントは細かいポイントなので、これは後で答えていただければと思います。

財務諸表からちょっとずれるんですけれども、委員長代理よろしいですか。

田中委員長代理 どうぞ。

川本委員 6ページの資料、先ほど国交省の方から、今後のスケジュールについて御説明をいただいたわけですけれども、委員会としてスケジュールについて教えてほしいというお願いを申し上げて、今日紙が出てきました。

ただ、拝見しても、検討というふうの上の項目については書いて、一言で済ませておられるわけですね。検討

と言いましても、今後、いつ、だれが何を検討して、どこで決定していくのか、やはり詳細なスケジュールを立てて確実に実施を推進する必要があると存じます。そういったときに、本年度の10月から12月には、政府与党協議会には、新組織のスキームの概要決定を行うというふうになっておりますので、今後、検討を出された項目については、その検討のスケジュールを今一度お教えいただきたいと思います。また「措置済み」ともう書いてしまわれて、何か済んでしまったように書いておられますが、より取り組みを強化する余地はないのか、例えば、民間企業経営ノウハウの導入が措置済みだと言われると、そんなに民間企業の経営ノウハウの導入がやさしいものとは思えませんので、その辺も考えまして、実務的な推進体制を整えていただきたいと思っております。

以上、質問3点とコメントです。

猪瀬委員 この「措置済み」というのは、コスト削減計画の策定と、関連法人の抜本的見直しの措置済みというの、字を小さいので書いてありますが、これはまだ自信がないからこういう小さい字で書いてあるのか。まだ途中という意味ですか、これは。そういうことですね。それでいいですね。

松田委員 今の川本さんの最後のスケジュールについてちょっと追加をして、同じことを言っておきますけれども、要するに、1月から3月、今年の暮れから来年の春にかけて法案化と書いてありますね。まさに法律の原案をつくらなければいけない。そのためにやるというのは、ここにあるということだけではなくて、かなりもっと突っ込んでやらなきゃいけない問題がたくさんあるような感じがしています。

例えば、ここに書いてありませんけれども、一体、どのような分割を考えるのかとか、それから、最初につくる新会社は一体どういうふうを考えるのかとか、もっともっと実務的にやらなきゃいけないのがたくさんあるような考えでして、どこかに入っているんでしょうけれども、もうちょっとブレイクダウンしていただきたいというふうに思っているんです。

田中委員長代理 ちょうど松田委員の質問書にも、今のことと関わる事が書いてあるから、ちょっと質問書を見てください。

松田委員 今答えられなければ後でもいいし、私の質問は、質問書を出してあるんですけども、極めて単純でありまして、まず第一に、川本さんの言ったのと非常に似ているんですが、各公団の資産分類とか勘定科目というのは統一されているのかどうかというのが一番知りたいことであります。話だけしますので、話だけ聞いてください。

先に出してありますから皆さんのところに行っていると思います。

田中委員長代理 あらかじめお渡ししてありますから。

松田委員 それで、今の資産区分のやり方というのがいいか悪いかではなくて、まず、その中で資産分類とか勘定科目は、四公団みんな統合できる形になっているのかどうかというのが非常に心配でありまして、それができないと、新しい形のものはできないわけですね。だから、川本さんが言った勘定科目のところと非常にダブります。それが1つ。

それから、意見書では最初につくる新会社は、例えば、イメージとしてパーキングエリアだとか、トラックターミナルとかインターチェンジだとか、管理施設とか、巡回用の車両とかを小計することになっていますが、そういうような形の資産をピックアップできるようになっているのか。というのも恐らく、この三公団の方はわかると思うんです、取得価格でありますから。道路公団のはそういう形のものでできるようになっているのかということも確認したい。要するに、川本さんの言ったものに、そうした問題意識も追加しておいてほしいなと、受け取る方は、追加しておいてほしいなというふうに思います。

それから、さっきの川本さんので、これも大切なんですけれども、標準的な単金の決め方とか資産評価の細部は、やはり第三者、監査法人が何かのきちとしたチェックを受けていただかないと、この数字をこれからなかなか使いにくいなと思いますから、それは用意されていると思いますけれども、お考えをいただきたいと思います。

あとは細かいものですから、それは後で、質問状であらかじめ出してありますから、資料で答えていただければいいと思います。

田中委員長代理 今のは財務の関係とかスケジュールについて、猪瀬さん何か。

猪瀬委員 これも関連することで、今、そういう議論の流れなので、猪瀬委員提出資料②の分割関係ということで、今、松田さんの言ったところの流れで申し上げますと、四公団一体としてキャッシュフローで収支均衡させて全国5分割、ということで。これは意見書で既に何度も出ていることなのですが、重要なことは、意見書で5分割というのをはっきり打ち出しているわけですが、猪瀬委員提出資料のここの真ん中より下の方に「今井委員長案」と書いてありますが、意見書参考資料の中にもあるように、5つに分割するというのを今井委員長もキャッシュフローベースにやるということを提案されています。意見書の段階で5対2で多数決になりましたけれども、その以前の段階で基本的には既に共有されているものであるということをやっと認識していただいて、一体化して5分割するというのでありますから、四公団から今回出された数字を共有するやり方をきちとしておいてもらわないと、特にJHと三公団とちょっと違う部分があるわけですから、共通する指標をきちんと統一してもらわないと困るということです。

田中委員長代理 大宅さん何かありますか。

大宅委員 さっきから出ていますコスト削減のところなんですけれども、さっき数字が全部出てきて、値段が書いてありましたけれども、例の非常電話などのことを考えますと、どう考えてもこれがとは思えないし、採算を考えて本当に幾らかでも安くできるだろうかと考えた上で出てきた値段とはとても思えないので、それをどう第三者のだれかが調べるならいいんですけれども、そういうことをやらないと、この間出てきたのだけで、コスト削減、処置済みというわけにはとてもではないけれども行かないというふうになっております。

田中委員長代理 私からも追加的に関連質問の特段ペーパーは出しておりませんが、妹尾理事にお聞きしたい。むしろ国交省かもわからないんだけど、非常に高いウェートを占める工事費の土工の部分など、あれは今まで40年の償却が70年に変更されましたね。そうすると、首都、阪神、それから本四というのは、土工はJHに比べればウェートは低いにしてもあることはあるんですね。そちらは減価償却は従来40年だったと思いますが、今度は70年にされましたか。していないでしょう。そこら当り、国交省がおやりになっていることを見ていると分割しないおつもりではないかと。昨日の国会ではないけれども、どうもそういう前提で皆さん仕事を進めておられるのではないかと。私たちの委員会が、今井委員長の下で委員の皆さんの合意を得たあれは拡大首都高とか拡大阪高、それで5つに分けると。私は委員会ではさらに分けてもいいのではないかと、実は個人的にはまだ数多く分けるという気持ちでありますが、いずれにしても、今のままではなくて、分割民営化していこうというならば、そこら辺りは、財務諸表の上でも考え方を統一しておかないと進められないのではないかと。ですから、先ほどちょっと口は過ぎたかもわかりませんが、どうも分割はしないというふうな御方針で作業を進めておられるのではないかと。

例えば、今の、非常にウェートを占める土工などの問題について、ちぐはぐになっているんですね。そこら辺は一体どうお考えになっているのか、これは妹尾さんと言うよりも国交省にお聞きした方がいいかもわかりませ

ん。

妹尾理事 土工につきまして、70年の根拠と申しますか、これはまず財務諸表検討委員会で、耐用年数の決定に当たっては、安易に税法上の耐用年数に拠ることなく、実際に物理的な耐用年数とか。

田中委員長代理 お話の途中ですが時間の関係で切りますけれども、そのことは私も知っております。私が聞いているのは、40年を70年にした理由ではなくて、ちぐはぐになっていることについて、分割の話を今しているときに、国交省の方に、そこら辺の調整をなぜおやりにならないのかということ。妹尾さんのおっしゃることは、私、先刻いろいろな議論で議事録から承知しております。

金井有料道路課長 済みません、今の関係でございますが、これは御承知のとおりものすごいタイトなスケジュールの中で、各四公団で、本当に徹夜作業をしてやったものでありまして、私どもでその段階で横並びで調整するというのは実質不可能でございました。その点は是非御理解をいただければと思っております。

田中委員長代理 これからおやりになるんですか。

金井課長 必要であれば勿論やりたいと思いますし。

田中委員長代理 必要であればというのは、非常におかしいんじゃないですか。意見書は分割を言っているということですから、当然必要ではないんですか。違うということですか。

金井課長 それを否定しているわけでは全くありませんが、見ていただければ、今、40年と70年の話をされましたが、例えば、改良費の計上をどうしているとか、すさまじく違っている項目は幾らもございます。その辺はまず横並びをするという意味からは、これから精密にチェックをしなければいけませんし、それを今の段階が不整合であるからといって、分割する、しないの話に、もともとそういう議論を全くしたわけではございませんので、それは是非これからの議論であるというふうに御理解をいただきたいと思っておりますし、その横並びをしてみている統一を取ってどうなるか、それはそれからの議論だと思っております。

猪瀬委員 今の関連なんですけれども、昨日の国会質問で藤井総裁が突然午後2時に記者に発表するといった資料が私のところに夕方届きましたけれども、この固定資産の区分表等ありますけれども、これに耐用年数などは各四公団でそれぞれ細かいんですけれども、ものによって15年だったり30年だったり20年だったり細かく耐用年数を取っていますね、これは四公団で共通しているんですか。

田中委員長代理 今の金井さんのお話からすると、やっていないと思う。タイトなスケジュールの下でということでした。だから、これから。

金井課長 四公団で調整されたかどうかは私ども承知しておりませんが、私どもが全部見て、これをこうしろと言って細かく調整したものではないと、そういう意味でございます。

村田本州四国連絡橋公団理事 ちょっと私頭の中がごちゃごちゃ混乱しておりまして、教えていただきたいんですが、ブルックリン橋というのが120年前にできたんです。それで、もう、恐らく帳簿上の価格などはゼロだと思っておりますが、今もニューヨーク市の大インフラとして活躍しているわけです。そういう道路に、橋ですけれども、その資産はどう見ればいいのか、何を以て資産とするのかと。

それから、ずっと生きているわけです。機能的には十分資産としてあるわけです。だから、猪瀬さん言われるように、東名、名神なんというのは、帳簿上はものすごく小さいかもしれないけれども、ものすごい資産価値を持っているわけです。だから、そういうものに対して何で減価償却という行為をするんですかと。私はものすごく大きな疑問で、頭の中ごちゃごちゃなんです。是非教えていただきたい。

猪瀬委員 それは国土交通省で決めた耐用年数の基準があるんでしょう。だから、今おっしゃるのはよくわか

るんです。橋は何年、トンネルは何年、何とかは何年と全部決まっているわけで、それは国土交通省で決めているというか、税法上そういうふうになっているということだけど、そうですね。

村田理事 財務省です。

猪瀬委員 だから、それは私もそういうふうになっているんだなと思っていますけれども、皆さん家を買ったときに、木造だったら30年だとか。コンクリートだったら60年とか。

松田委員 実際どれだけでもつかというのと、今、民間会社が一応みんな比較してきちっと経営状態を見るために税法上のものを基準として使うと、そして特殊なもの、税法にないもの、あるいは判断の余地のあるものはほかのものを使う、こういうことでもいいんだと思うんです。そのことを言っているのではなくて、そういう形で勘定科目でも何でも、これから統廃合とか一部変更とかいうときに調合しなければいけませんねと、整合性を取らなければいけませんね、それをやってくださいね、ということ言ってやって、それは今できているのかできていないのかと聞いて、できてなさそうだから、それは国交省が中心になるかして、これからつくっていただければいい話です。

短い時間でよくやってくれたと思います。これは9月に出すというのを今出していただいているんだから、そのことは非常に各公団一生懸命やったということは多としますが、感謝もしますが、今度、それを一步、法案に進めるためには、今のようなことをまず最初に、皆さんと国交省はどうされるか打ち合わせて、整合性を取る必要がありますね。そうしないと、事実上てんでんばらばらではできませんねということです。

村田理事 済みません、もうひとつ。

資産が仮に負債が超過していても、キャッシュフローではしっかりしているんですね、道路公団は。それで償還できるんですよ。だから、資産が、これだけでは建中利息を入れるの入れないと議論しても、それで債務超過しているからアウトではないんですね。だから、どうして、その資産評価が現在においてそんなに重要な事項なんですか。

松田委員 これはさっきの川本さんの質問の中にもありましたけれども、要するに、今のものは道路公団だけは、かなり1,800億ぐらいの利益が出る形になっていますね。ところが、四公団合わせますと、これは100億ちょっとです。ということは、今ぎりぎりいっぱいのところにあるということですね。債務超過になるかならないかもぎりぎりいっぱいのところにある。だから、非常に厳しい状況にあるということをもっと前提に物を考えなければいけませんね。その四公団合わせてどうするかをこの委員会は考えているわけですから、1つのところだけではありませんから。

それからもう一つは、これは2年続いて道路収入が落ちてきていますね。交通量が落ちてきています。これの分析を本当はしっかりやっていたかしないと、計画値と非常に乖離を始めているのが、これからも乖離したままいくのか、それとも、本当に今だから、今の不況で落ちているのか、バブル後の不況というのはもうずっと10年も続いているんですから、だから、それが突然今年悪くなったというふうには見られないです。これがほんのちょっと悪くなったら全体が債務超過になります。

だから、今は、四公団足すとぎりぎりいっぱいのところにありますよという認識はこの表でもって、委員会で150何時間やった認識がある程度正しかったなど。だから今、民営化というか、そういう措置を取れば、40兆を返すことができるけれども、ちょっと条件が変わったら返せなくなる、そういうぎりぎりのところがありますねということだけは、これは4つ見せていただければはっきりしたんですね。その上で、どういう形の措置を取るかというのをこれから考えていく、こういうことになるんですね。

村田理事 それはだから、民間並みの企業会計原則で、評価して、負債が大きい小さいかではなくて、基本的にはキャッシュフローの問題ですよ。だから、そこがしっかりしていればいいわけです。

松田委員 キャッシュフローはもちろん重要です。しかし、民間会社としてつくったときには、これはその会社が成り立つかどうか個別の判断をしなければいけませんから、その開始B/S、開始P/Lをつくらなければいけませんね。だから、こういう資産評価が必要になるんですね。仮に、我々は5分割と言っているんですが、その際にはキャッシュフローベースで分け方を考えればよいと言っているんです。

田中委員長代理 まだ川本さんほかから、質問したことについて答えていただかなければいかぬので、ちょっとここで5分間休憩して40分から再開したいと思います。今の議論引き続きやりたいと思います。

猪瀬委員 村田さんのは、収益還元法できちんとやればよいという話をしているわけだけども、それはそれで大事なんです。

田中委員長代理 収益還元法についてもいろいろ議論はありますので、それはJRのときにも、国鉄改革のときにも大変な議論がありました。これは住田論文もありますし、議論してもらえばいいんですけども、なかなか容易ではありません。

5分間休んでそれからやりたいと思います。

(休憩)

田中委員長代理 それでは再開いたします。

先ほど来各委員からいろいろ御質問がありましたので、ポイントを御説明いただきたいと思います。それでは、どこからでも結構ですからどうぞ。

日原国土交通省公団管理室長 川本委員から四公団を通じて取得原価、再調達原価、どちらを使うかという御質問がございました。その関連で御説明したいと思います。川本委員の方から4ページに各資産評価方式の比較の表を出していただいております。私どもが検討の過程で考えておりますのを非常に整理していただいておりますという印象を受けたものですから、それを使って説明させていただきたいと思います。

四公団を民営化する上におきましては、先ほど松田委員もおっしゃられたように、新しい会社がどういうふうな形でスタートするかというのがやはり基本であろうというふうに考えておまして、そのためにはどういう資産評価方法がいいかということでございます。この報告書の中で、ちょうど再調達原価方式というところをごらんいただきますと、上から2段目、使用する場合というところで、会社が新たに発足する場合にはフレッシュ・スタートとしてこういうものを使うのが適当だというようなことが書かれてございます。

私どもも、会計学者さん、あるいは公認会計士さんにいろいろお聞きもいたしましても、新しい会社をつくるのであれば、こういう形ではないかというような御意見をいただいております。

それから、ほかの事例を調べますと、独立行政法人を発足させるときには、時価評価をして、その価格で新しい会社の開始貸借対照表を作成するという話もございましたし、先般発足いたしました、日本郵政公社さんにおきましても、同じような手法を取られておりますので、この手法が最も適当ではないかということで、とりあえずそうやらせていただきたいと思います。

ただ、先ほどの各公団からの説明のときにもございましたように、道路公団におきましては、標準的単金という方法を取って再調達価格を出しておりますし、ほかの公団はデフレーターを使って再調達価格を出しております。

すので、その辺につきましては、今後、よく勉強して、そごがないようにしていきたいというふうに思っております。

また、耐用年数につきましても、それぞれいろいろな、先ほど本四からもございましたけれども、本四の橋梁はメタル橋で45年耐用年数を使っておりますが、おかしいことはないかという意見はかなりいろいろな方面からございまして、そういう点につきましては、今後、税当局とよく相談していきたいというふうに思っております。

それから、収益還元方式につきましては、いろいろな御意見ございますし、私どもとしてもそういった考えもあるとは思っております。ただ、ここの「適用する場合の留意点」というのに書いてございますようないろいろな不確実性の問題でありますとか、あるいは資産分類が困難だとかいう問題もございまして、そういった面も考えながら、今後よく検討していきたいというふうに思っております。

以上でございます。

妹尾理事 国交省の方から今、若干説明がございましたが、私の方から、会計学者さんの見解、当方の財務諸表検討委員会の会計学者さんの考え方の整理を、ちょっと重複しますが、御紹介させていただきます。

川本委員 済みません、それはどの質問に対応してお答えいただいているのでしょうか。

妹尾理事 再調達原価方式を取る理由であります。

川本委員 その理由についてお尋ね申し上げたつもりはありません。それはもう読ませていただいています、私がお尋ね申し上げたのは、四公団でそろっていないという整合性の問題でありますから、わざわざもう再調達価格を取るということは、

妹尾理事 理由はよく御承知であると。

川本委員 はい。理由といたしますか、その理由が必ずしも的確とは思っておりませんが、そちらがおっしゃる理由は存じ上げております。

妹尾理事 そういう意味で川本委員の現在4ページの資料、これの再調達原価方式で、この大きな黒い三角があります。ここに会計学的には再調達原価方式は次善の方法と思われるがというふうに扱われておりますが、会計学者さんたちの見解は次善ということで再調達方式を取ったものではございません。中間整理に書いてございましており、新法人をつくるということを前提とした会計方式を考えると、これは時価、すなわち、再調達原価方式が最も適当であると、先ほど国交省が申し上げましたように、郵政公社も独立行政法人も時価を基本として開始貸借対照表をつくるというふうに決まっております。そういう点が一番大きな理由でございまして、資料がないとかいうことから、再調達原価方式を採用したものではありません。これは中間整理にはっきり書いてございます。再調達原価方式を採用する理由として、中間整理をお読みいただければ、そういう点ははっきり書いてあります。資料がないから、再調達原価方式を取ったわけではございません。

川本委員 なるほど、そうしますと、取得原価方式の財務諸表もできるということですか。

妹尾理事 それはできませんけれども、それがメインの理由ではありません。

松田委員 要するに、普通はちゃんと取得原価、簿価があって、それからやるんですよ。だけど、それがいないから、単金方式を取って、そして、サンプル調査をやって、恐らくこれは何%かのサンプルでしょう、やって、そしてこの再調達原価方式を使わざるを得なかった、そういうことで、これを次善と書いてあるだけで、別に会計学の理論とかではないわけですね。

その方式を取ったのがどうかというのではなくて、そのことで出た結果をきちんとした数値については、監査法人が何かに見てもらわないと、要するに、単金方式にはデータがないから、ある程度たくさん分けたにしても

推計なんです。少しサンプルを多くするか小さくするかで、これは変わってくる可能性があるんですね。したがって、そのことをやはりオーソライズしてもらって、先生方の言った、こういう方式でやりなさいよと言ったものと、出た数字というものが、なるほど、その方式に合っていて、これが民間方式の中で許される範囲ですから、この数字ならいいんですよということをどこかにきちんと認定してもらわないといけない話になるんですよ。そのことをおやりになるのかどうかと聞いていることなんです。

妹尾理事 お答えします。まず、現在、道路公団の法定決算につきましては、任意で外部監査法人の監査を受けております。そして、監査結果の意見をちょうだいしております。

田中委員長代理 妹尾さん、聞いていることにお答えください。現在の委員会が示された方針に基づいて計算されたでしょう、それについて自己評価というのは会計上評価ではないと、客観的な。これは、加古先生自身がおっしゃっている。だから、客観的な監査をおやりになった数字が、正当なものであるということの監査が要るのではないですかということを松田さんが聞いているので、そのことについてお答えください。

妹尾理事 それで今回の資産ということで作成に当たりましては、実地棚卸しの段階から適宜公認会計士の先生に参加していただいて、そして一番最後の財務諸表に組み上げに至るまでチェックを受けております。

ただ、このチェックが、おっしゃる意味での監査というものに該当するかと言われると、監査とはいえないものだと思います、それは。

川本委員 そこまではもうわかっております。

妹尾理事 今後更に、この15年度をつくり、いろいろとこれからまたこのような作業を行います。その段階で、チェックを深め、だんだんといわゆる監査と言い得るようなものに走っていきたいと、このように思っております。

松田委員 どこかを指定してちゃんとした監査法人に頼んだらいいだけの話ですよ。

日原室長 ちょっと補足させていただきます。私どもとしても監査法人、それぞれいろいろと御相談申し上げたんですが、監査法人として正式に監査をするためには、法定というのでしょうか、監査基準がちゃんとしなないといけないと。公団について言えば、監査基準そのものについては、現在の法定のというのでしょうか、従来の償還準備金方式しかないの、正式に監査と言われるとそれしかできないと。私どもの方で許すわけはないんですが、新しい民間の企業の会計基準を作成すれば当然それに基づいて監査しますので、早くつくってくださいという努力はしていきたいというふうに思っております。

ただ、それまでの間は、一応参考とは言っても、実態的にはかなり中身も見いただいていると私ども理解しております。そういった意味での違いだというふうに思っていたらと思います。

川本委員 ただ、今回簡便法でつくっておられると思うんですね。ですから、簡便法に対して、たとえ監査を受けても、記載された会計基準作成方法に従っているという意見は表明できても、簡便法の妥当性については言及できないのではないかという懸念があると思います。ですから、その辺についてはどう思われますか。正式の複式簿記による正規の財務諸表をおつくりになるおつもりはないのでしょうか。

妹尾理事 簡便法を一部使っております。これは今回の短い期間での作業でありましたから、これは会計士さんたちなどに相談して、この程度の重要性の原則とか、簡便法を使っておりますが、いずれまた15年度分の作成とか逐次、これを例えば、実施棚卸しで言えば、全数の棚卸しをしないといけないわけでありまして、そういうことできちとした土地についても、鑑定的手法を用いるとか、そういうことで、いわゆる監査に耐え得るような評価にしていきたいと思っております。

猪瀬委員 基本的には先ほど分割の問題にふれましたけれども、収益還元法で5分割するということになっていたわけですから。ここで私が面白いと思ったのは、固定資産の区分を見ていたら、水泳プールというのがあるんですね、野球場とか。私は資産の評価をきちんとやるんなら、こういうものが資産として売却したら幾らになるんだろうなと。つまり、要らないものはどんどん捨てていきながら、日産ではないけれども、どこかの工場を全部売却しちゃうみたいな話で言えば、道路を売却することはできないけれども、こういう日本道路公団がいろいろ抱えているものを整理するには、この固定資産区分表というのは少し役に立つかなと、そのくらいですね。

だから、これは要求しておきたいんだけど、今後、民営会社として再出発するに当たって、資産リストはきちんとした表をつくっていただきたいと思っているんですけども。いかがですか。

要するに、あなた方、プールとか、野球場とか、いくらでも処分できるものはあるでしょうという話をしているわけですよ。

妹尾理事 それはもう当然、現在でも資産を並べた表はありますし、これは民営化までにはそれにそれぞれの価格を付けた資産台帳を整備することは勿論であります。

猪瀬委員 だから、それをちょっと民営化までというか、来月の委員会か再来月の委員会ぐらいまでに、どのぐらいイラストができるのか、ちょっと出してみただけませんか。せっかくこういうのをつくったんだから、ほかの目的には余り意味がないと思うので、資産台帳をつくったら、それやっただけませんか。

妹尾理事 どの程度のものをつくるかあれですが、検討します。

猪瀬委員 話が抽象的になるから具体的にこういうものが幾らで売却できるのかとやればいいですよ。

田中さん、先ほどのところでやはり今、昨日の国会質問もありましたけれども、意見書としてはキャッシュフローベースで5分割するということになっているわけですから、それまでに、幾らそれぞれ債務があるのかとか、分けて、きちんとした5分割に即したものを国交省にある程度出してもらわなければしょうがないでしょう。ここまで一応四公団のものが出たんですから。民営化委員会では具体的にキャッシュフローで5分割した表を付けてあります。これ出してありますから、事務局で計算してもらいましたけれども、こういうのを出してありますから、これはちゃんと国交省でも正式にやってもらいたいですね。

それから、次に行ってよろしいですか。

田中委員長代理 ちょっと待ってください。聞いていること全部答えているかどうか。

川本委員 もう一つだけ、減損については、もう民間企業は18年3月から導入いたしますが、検討の一部で済んでいるんですけども、そこについてはどういうお考えですか。

妹尾理事 検討します。これは中間整理でもそのように先生方から御指摘を受けております。

田中委員長代理 松田さん、よろしいですか。

松田委員 さっき民間の金利の話がされましたね。あれはどういう意味ですか。金利について当委員会は極めて慎重に配慮をして、デリケートなものとして扱って、みんな発言しているんですが、何にも言わないというわけにはいかないし、その結果がえらい変動するというのが、当委員会の発言の結果であるようなことを言われると迷惑なんですけどね。

田中委員長代理 さっきおっしゃったのは、非常に良好な状況になったという経緯を説明なさったんですが。

小笠原理事 縁故債というのは無記名債券でございます。無記名債券というのは動産でございますが、一般に流通いたします。物と一緒にわけです。その売り買いのときに金利が生じるわけです。この民営化委員会の御議論の中で債権放棄を求めないという御発言をいただいたときには、非常にマーケットは好感いたしまして、下

がりました。

ところが、11月5日、リスクは柔軟に行くと。非常にいろんなことでコストも削減するし、金利も下げたらどうかということで、この委員会は善意でおっしゃったと思いますが、現実にはマーケットは瞬時に0.5%、ないし0.8%金利が上がって、なおかつ金融機関は、こういう懸念があるのであれば、今年の縁故債の引き受けについては非常に慎重にならざるを得ないということがあったわけでございます。

したがって、私ども事務局等を通じまして、これについてはむしろ発言していただかない方が私どもとしてはありがたいと。

つまり、言わばこの民営化委員会というのは国の機関でございます。国の機関がマーケットにメッセージを発したわけでございます。そういった意味で、前の藤川総裁以下、いろんなところに、こういうことは善意でおっしゃったんですよ。むしろ信頼を回復する意味で、是非縁故債についてはマーケットの中でお引き受けいただきたい。国の機関でございますから、国の信用とキャッシュフロー、いろんな意味での無利子融資とかいただいておりますので、キャッシュは非常によろございましたので、そういったことを説明に回しまして、おかげで今年の調達ができたとということでございますけれども、残念ながら若干引きずったところもあるんじゃないかということも申し上げたわけでございます。

松田委員 ありがとうございます。よくわかりました。

猪瀬委員 財務諸表関連の質問については、これは出しておきますので、回答を後でいただければと思うんですけども、松田委員の出した紙の後ろの方の表などがいっぱいいつている次に財務諸表関連の質問事項というのが書いてありましたが、これは後で詳細に回答をいただきたいなと思っております。

松田委員の質問の後の5、6枚とばしてめくって行って、その後に質問を付けてありますので、このようにしてください。

田中委員長代理 これもあらかじめお渡ししてあるから、この際逆に。

猪瀬委員 これは後で文書で回答していただければ。

田中委員長代理 回答してくださいとお願いしていますが、それでよろございますね。

猪瀬委員 田中さん済みません、次に。

田中委員長代理 もし、それについて何もなければ次に進みたいと思います。中村基準の問題に入りたいんですけども。

猪瀬委員 「猪瀬委員提出資料①」、先ほどの国交省ヒアリング資料と一緒に見ていただきたいんですけども、①の委員会基準関係ということで、国交省の出している資料では、まずポイントは、国交省のヒアリングの対象というのは、先ほどの国交省ヒアリング資料2で、森地委員会がずっと検討されてきたという経緯は非常によくわかりますが、結局、資料2の1ページ目の下の方ですけども、平成15年5月16日～23日まで意見照会を

田中委員長代理 石原大臣がお見えになりました。時間の制約があるので、久しぶりに大臣お見えになったこともあり、ごあいさつ方々、連日御苦労なさっているんで、お話しいただければありがたいと思います。

石原大臣 それでは、早く済ませさせていただきたいと思います。

猪瀬先生の話の前まで御議論いただいていた財務諸表の問題は、大変総理も御関心を持っておりまして、昨日も委員会でこの財務諸表をしっかりと分析して、その結果を分割の基礎に置いていきたい。こんなことを総理は話されておりました。ですから、今日御質問がありました点については、委員の皆様方に是非、四公団の皆様方、

適宜十分に御説明を今後ともお願いしたいと申しておきます。

これは全然別件なのですが、今日藤井総裁おいででないで恐縮なのですが、昨日若干委員会の中で議事録等々が、まあ本物ではないと私は思いたいんですけども、いろいろお話が、特に道路公団は出てまいりました。そこには実名で民間人の方の名前等々も出てきておりますので、こういうところについては十分に道路公団の皆さんにおかれては検証していただいて、どういうことであったのか。全国中継の中で出た話でございますので、これについては記憶にないでは私は済まない、そんな印象を持っておりました。

特にこういう改革途中でああいう話が出てくるとは承知しておりますけれども、NHKの全国中継の中での話でございますので、白黒をはっきり付けていただきたい。サイドストーリーですが、お願い申し上げたいと思います。

それでは、引き続いて御議論を賜れば幸いです。今後ともよろしくお願い申し上げます。

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、猪瀬さん、続けてください。

猪瀬委員 今回の国交省資料の1ページ目の下の方に、平成15年5月16日～23日まで、「『高速道路を対象とした総合評価（案）』に関する地方公共団体からの意見照会に対する回答及び高速道路の総合評価における重み付けについて（協力依頼）」、「寄せられた意見：171件（49自治体）」、こういうふうに重み付けについてのいろんな調査をされているわけですが、この重み付けというものが地方公共団体の道路関係の計画担当の部や課に意見を求めるという形になってしまっている。それはそれで1つのやり方ですが、そういう人たちの意見を求めていくというのは、本当の意味での国民の声を聞いたのかどうかということになるとちょっと違ってくる。

そこで「猪瀬委員提出資料①」をめくっていただいて、「『委員会基準』について、ひろく国民に意見を求める『世論調査』の実施を」という提案をさせていただきたい。

「国民が必要性を判断するのが、今後の道路建設のあり方」であるということでもありますので、既に中村基準で言われている採算性、事業効率、これはB/C。その他外部効果、これは波及的影響、この3つ指標を用いて客観的に計測するということではありますが、指標間の重み付けの決定について、なるべく国民の意見を広く聞いた客観的なものとすべきではないかと考えております。

一番最後の4行だけ見ていただくと、道路計画担当者というところに聞くわけですから、どうしても当事者の声になってしまって、地元住民の声とは必ずしもイコールではない。そこで、世論調査をする場合には、大体ごく一般的には100か所20サンプルで2,000サンプルくらい取ると、割と公平な意見が出るだろうということで、そういうものをやる。委員会としてやりたいと思っています。それを国交省は参考にしていってほしいということですが。

もう一つ、めくっていただきまして、「『二巡目道路』にはハンディをつけるよう提案する」。これはたまたま今、田中一昭さんの提出資料がありますけれども、第二東名のような140キロで走行可能な高速道路をつくと非常にコストがかかってくるという資料になると思います。2巡目の第二東名のような全国くまなく高速道路網があった方がいいという意見もあるんですが、その場合にも、くまなくと言っても、全く採算性の取れない場所はつくれないだろうということでもあります。同時に第二東名、第二名神のコストはすごい高いわけですから、両方合わせると10兆円近いコストがかかっている。こういう意味で二巡目というものを、外部効果にも絡んでくるんですけども、これは当然、総合病院に行くというのでも、高速道路が1本あれば行けるわけですが、2本目というのは、そういう意味ではややハンディを付ける必要があるだろうと。ここで言っているのは、B/Cが

例えば6だったら3にするとか、そういうハンディを付けて比較した方がよろしいのではないかとということで、これは提案しておきたいんです。後ろの方に付いている資料は中村基準についての委員会で出された資料ですから、これは参考にさせていただければと思います。

ずっとめくって行って、一番最後をめくってください。後ろから7枚か8枚目からまた1となっておりますが、これが国交省の森地委員会基準に関するアンケート（案）ですけれども、こういうアンケートをした方がいいのではないかと。前のページを見ると、これは森地委員会というか、国交省が出しているアンケートなんですけど、5、6と見ると、費用対便益、採算性、波及的効果と、合計100点になるように書いてあります。この波及的効果のところは何点か入れて、そしてトータルでこの3つの対比が出来るようになっているわけです。それに対して私の提出資料の1をめくって行って、8のところと同じように書いてありますけれども、費用対便益、採算性、波及的影響、これを回答例で書いてありますが、やはり重み付けで同じような結果が出るようにつくってあります。

問題は、この重み付けのところ国交省の調査であると、外部効果、つまり波及的影響の欄が非常に大きいものですから、質問がえらく誘導される可能性があるとは私は見えています。できるだけ客観的にこの三者を比べていただきたいなと思って、8ページの回答例を見せてあるわけです。

質問の4ページのところに採算性ということで、あえて説明を入れてあります。採算性についての説明は、例えば文書の1で、これから建設する予定のA高速道路は建設費がかさんでしまったために、将来採算が合いません。しかし、高速道路の規格を下げ、建設費を浮かせたり、維持管理コストを削減するなどの工夫をすれば採算が合うことがわかりました。これについてどうですかと。

あるいはQ2で、B高速道路について、高速道路の規格を下げ建設費を浮かせたり、維持管理コストを削減することなどの工夫をしたとしても、採算が合う見込みがありません。これについてはどうするんですかと。こういうふうに具体的に質問をすることにしたらわかりやすいのではないかと。そう思っています。

こうしたアンケートをきちんと出して、3つの重み付けがなるべく正確に回答者に伝わるようにしたいということです。

進捗状況というものなかなか普通の人には理解できないので、6ページ目にQ3で、こういう質問を付けてありますが、ここで示している進捗率の区分は、かつて国土交通省がつくった進捗率の段階区分です。施工調査中から始まって、工事全面展開中、そして、舗装工事施工中と、この段階について、例えば進捗状況によっていろんなQを付けてあります。今までのB/Cの中には、進捗率が組み込まれてはいるんですが、よくわからないのです。だから、こういう形で新たに国民の皆さんにお尋ねしたらよろしいのではないかとこのものを入れながら、基本的には国交省と切り口というか、やや角度は違いますけれども、基本的には同じような調査を国民に対してしてみたいと思っているんですけれども、いかがでしょうか。

つまり、県庁とか市町村の担当者だけに聞いてもしょうがないんだらうということです。

横田課長 先ほども若干御説明しましたがけれども、5月の時点で、5月16日～23日、一応担当土木部局等に聞いてございます。ただ、そのときに知事まで含めて、こういった項目について意見を上げてほしいということで聞いてございます。

更に今回まとめ直しました、そういった皆様方の各都道府県からの意見を含めて、11ページに再構成した上で、今回も再度県の方に、知事まで含めて話を上げていただいて意見を聞くと。

それと同時に、猪瀬委員の方から積極的な御意見をいただいてありがたいと思っておりますけれども、一般の

国民全体についても、これについて重み付けなり、評価項目そのものについても意見を伺うようにしてまいります。

ただ、こういった重み付けについては、16項目かなり専門的な部分に入っております。そういった意味で、それぞれの項目についてかなり熟知していないと、なかなかそのところの重み付けというのがしづらいのかなと。

例えば公共事業評価の基本的考え方という、これは先ほど紹介しました国土交通省全体についての評価の考え方についての研究会、これは委員長を中村英夫教授がやっております。この中で、例えば重みについての算出方法として、そういった幾つかの評価項目を総合的に評価する場合、やはり重み付け設定者というのは、評価項目の体系的な内容だとか、意味、用法、そこの中身について十分熟知している必要があるだろうと。

そういった意味で大局的見地から総合的に評価項目を、重要性を評価できるものである必要があり、評価対象事業分野にかなり精通した有識者だとか、計画整備管理する担当者がふさわしいのではないかというような提言も出てございまして、やはり重み付けそのものについて、一般国民からきちっと何点を入れてもらうというのはなかなかしづらいのかなと。ただ、項目だとか、こういう項目が落ちているとか、こういったところを重要視すべきだという個々の項目はできるだけ聞いた上で反映できるような形で委員会の中で御議論いただければ、森地委員会の方でもまた御議論いただきたいなと思っております。

猪瀬委員 回答者が基本的には県とか市の担当者ということになるわけですから。やはり国民にできるだけわかりやすい質問項目。今、例としてつくってありますけれども、国民の理解度もピンからキリまであるわけですから、平均的なものが出るわけではありません。ただそれは各種世論調査が今までやってきたことであって、小泉首相を何となく支持するというのも支持率のうちですから。そういうものを含めて、国民の意識の反映ですから、それは一番最後に世論調査の例というふうに出してありますが、大体こういうふう今まで内閣府でやってきているわけですから、そうした調査をきちんとやれば、それで1つの世論の反映というものがこういう調査の中で出るんだというふうに理解しています。

委員会がつくった委員会基準でありますので、その委員会の基準に基づいてできるだけかみくだいた質問項目を、普通の人理解できるようにして出していただきたい、こういうふうに思っています。

つまり、基本的には高速道路を利用するのは国民ですから、お金を払うのは国民ですから、お金を払う人に聞くというのは一番妥当だと思うわけです。

国土交通省が県庁や市の担当者に聞くのは、それはそれでやりになればいいことですが、しかし、委員会としては、広く国民にできるだけわかりやすく説明しながら意見を求めたい。本来の基準というものを、これによって50本くらいある高速道路の順番が、できるだけ客観的に導き出されるようにすればいいのではないかと考えております。

松田委員 猪瀬さんが言うように、市とか県の道路担当者はほとんどつくりたいという方向にいる人たちに聞くというのは、少し偏り過ぎるんじゃないかという感じがします。そうじゃなくて、地元の方に一体どうなのかというのを聞いて、その意見も併せて参考にの方がいいんだろうと思いますけれども、こういう調査をやったらどうですか。

猪瀬委員 委員会としては、そういう方向でいきたいということですが、よろしいですか。

川本委員 国民の方に聞く調査というのは私も大事だと思います。

横田課長にお尋ねしたいんですけども、専門家の方でないといけないというふうにおっしゃっておられ

る質問というのは12ページということですか。

横田課長 それぞれの項目についての趣旨が、例えば県に送るときは、それぞれの評価指標だとか、そここの考え方だとか、そういったものをきちっと何十ページも送って調査をやっているわけでございます。そここのところまでの裏付けがないと、どういう項目なのか、あるいはできてどういうふうな影響があるのかということが評価しづらいんじゃないかということで、例えば大項目で言えば採算性と、例えばB / Cと言っても、勿論、猪瀬委員のところでもある程度は説明はしていただいておりますけれども、そここのところは一般の国民が聞いたときに採算性とB / Cが本当に理解できるのかどうかとか、そういったところに若干懸念があるんじゃないか。むしろ、一般的な、例えば高速道路の料金がどうかとか、今後整備すべきかどうかという、割と簡単な指標では、例えば猪瀬委員の一番後ろに付いているところの世論調査、こういったところでは、例えば近年では13年1月に道路に関する世論調査というのが、2,000 ないし3,000 くらいのサンプル数で、内閣府の方で行われております。その中では高速道路の拡充の必要性だとか、料金設定、通行料金、あるいはプール制についてどう思うかといったような、いわゆる一般的ではありますが、そういった項目についての世論調査などがかなりやられておりますので、そういったところを参考にしながら、個々のこれについての意見というのは、機関の意見についてパブリック・コメントという形で出していただく。そこで反映できるものは反映させたいなというふうに思っております。

猪瀬委員 森地委員会が、いろいろな政治的な配慮から、何となく審議が止まっているというのを受けて委員会としてはこういう調査をしたいと思っております。

ちょっとお尋ねしたいんですけれども、道路局長、二巡目の重み付けについてはどういうふうにお考えですか。

横田課長 二巡目というか、先ほどの項目の中に、例えば新幹線、空港への利便性の高まりだとか、医療施設へのアクセス、こういったのは先ほど細かいところは説明しなかったんですけれども、具体的な評価指標のところでは、そこに対するメッシュデータとしてアクセスがどれだけ短縮されるかというこの総短縮時間みたいな形で評価されます。

したがって、現在、東名があるということで、あることを前提に、例えば第二東名ができて、どれだけ差分として評価しますので、当然、既設の東名があることを前提に評価しますので、一般道路しかないところに比べれば、当然そのでの評価指標というのは相対的に下がるといった意味で、一巡目、二巡目という部分はある程度外部効果なり、当然B / Cでもそういった意味が入ってまいりますけれども、そここのところに反映されるだろうと思っております。

猪瀬委員 この間、第二東名の交通量について、一応そちらの資料に基づいて調べてみましたが、第二東名ができると、第一東名と第二東名の交通量が合わせて1.5 倍になる。国道の交通量も減少して、第二東名に国道から乗るのかと思うと、ところが国道の交通量が増えているという変な数字になっているわけです。

したがって、国道の交通量が増え、第一東名、第二東名の交通量が増えるというのは、これはどう考えてもおかしい。そういうところから導き出されるB / Cというのは何なのかということも疑問としてはあるわけです。

つまり、今、組み込まれていると言いましたけれども、波及的效果みたいなもので、空港への距離とかアクセスとか、病院へのアクセスとかが組み込まれていると言いますが、しかし、そういうふうな組み込まれているものが、例えば2本ある場合に、きちっとそれが出ているかどうかという疑問なんです。なぜかという、今みたいに予想交通量の増加でも1.5 倍になってしまうわけですから。

そういうことを考えると、やはりきちんとした明確な言い方をしていけないとわかりなと思います。

横田課長 今の猪瀬委員の方から、前回も話があました第二東名、東名の話でございます。追加資料の資料3 - 2「国土交通省・四公団への追加資料要求（質問）及び回答」の「整理番号 82」というのがございます。ここで 81 が 2 ページありますけれども、2 ページ目に東名及び並行する一般道路の区間別交通量という形で配らしていただいております。先般猪瀬委員の方から、東名と第二東名、これは将来交通量として約 8 万が約 11 万、5 割くらい伸びるといふところでの、従来出ささせていただいている推計、新しいフレームではないもので、見直しを今行っておりますけれども、そのところでお話しされたわけですが、その並行する例えば一般道路の交通状況も含めて、ここでは整理してございます。区間の取り方がありますが、例えば整理番号の 81 で、清水・静岡断面、東名が約 4 万 8,700 第、第二東名の将来交通量として 5 万 2,000、5 万 3,000、合わせて 10 万 8,000。現在の東名が 7 万 452 台ということで、大体 1.5 倍くらいになってございます。大体 4 割から 5 割くらい増になっています。ただ、現在の東名自体、ここに書いてありますとおり、区間年間で約 180 回、2 日に 1 回渋滞している。ピーク時の旅行速度、80 キロになっておりますけれども、これはセンサデータですので、実際には本当に混んだときにはもっと落ちると。

それに並行する、例えば国道 1 号の交通量、これは 4 万 7,000 ということで、これは現況でございますけれども、混雑度 1.3、更に並行するところを含めて一般道路の交通量は 11 万 2,000、混雑度では 1.5 ということで、一般道路そのものも非常に混んでございまして、第二東名ができることによって、一般道路と東名と第二東名の交通量の再分配がなされる。すなわち足の長い交通が第二東名。

それから、高速の中でも比較的足の短いものが東名に残るといふ再分配が行われるということございまして、例えば 2 ページ後の方が分かりやすいのですが、このところが一般交通量が 1.2 割くらいですけれども、再分配ということで、一般道路自体も 15 万 7,000 から 17 万、8% くらい増える。ただ、混雑しているもので、東名、第二東名の方に 4 割増になっているということでございます。

猪瀬委員 総計が約 24 万から約 29 万になるわけです。そうすると、第一東名が減って第二東名が増えて、第一東名と第二東名を合わせると 3 万 5,000 ~ 3 万 6,000 台増えて、しかも一般道路が増えて、15 万 ~ 17 万に増えるわけで、一般道路のものを第二東名が食っているかというところではなくて、全体の合計として増えるわけで、これはどう考えても地面から車が湧いてくるとしか考えられないんですね。

ですから、こういうふうなもので B / C をつくっていると、どうも第二東名をつくらぬがための B / C のような気がするから、これを基準にやったらちょっとまずいんじゃないかと思ひながら、第二東名の二巡目の重み付けについて問題提起したわけです。

横田課長 そのところは一般道路の状況というのが、この交通量だけだとわかりづらいんで、先ほどの、ちょっと細かいんですけども、混雑度だとか平均走行速度が、何も東名だけが混んでいるんじゃなくて、下の道路もかなり混んでいるという状況をラインホールで御認識いただくためにこういうのを配らせていただいたわけでございます。

次のページに「東名高速の高速利用延長台数」のところですが、全体の半分くらいが 100 キロ以下のところにあり、これは東名全線ですので、例えば横浜とか東名川崎、この辺のところの利用も非常に多いので、短い足もかなりありますけれども、200 キロから 400 キロくらいのところもかなりございます。

そういった足の長いのが、どちらかというところ、200 から 400 くらいに若干ピークが出てございます。こういったところが第二東名なりというところに回っていくということでの機能分担がなされる。

ただ、全体の 2 割という。

猪瀬委員 1.5 倍近くに伸びることの意味は。

横田課長 全体の2割のところについては、今、交通量全体見直しでやっておりますので、そのところは今、見直しをかけております。

猪瀬委員 基本的には足が短いトリップというのが前提だということは、前にも出ているわけですから。第二東名が「こだま型」ではなくて「のぞみ型」であるなら、本来だったら振り分けられるはずだけれども、これを見るとどうもそうではないんです。

それはともかく、道路局長、二巡目の重み付けをこれから考えるということはどうですか。

佐藤局長 ア・プリアリに二巡目はランクを下げるよというのは問題があるんだと思うんです。ただ、いろんな分析はきちとしながら、土俵は一緒だけれども、どういうふうな解釈をするかという点につきましては、十分な分析を加えながら考えていきたいとは思いますが、外しますというようなのは難しいと思います。

猪瀬委員 いずれにしろ、そもそも中村基準というのは民営化委員会で出たものですから、独自にきちんと世論調査をしたいということなんです。これからいろいろ話し合っ決めていきたいと思っておりますが、もう一つ、道路局長にお尋ねしたいんですが、料金値下げの社会実験について、これは猪瀬提出資料③ですが、社会実験が全部 ETC 絡みになっているんです。ETC 絡みでしか社会実験をしないのであれば、本当の意味での民営化されたときの正しいデータを把握できないんじゃないかと思うわけです。

現在行われていたり、行われようとしている社会実験というのは、大体1割値引きとか2割値引きとか、そういうものであって、ETC を活用したときだけ大幅な値引きとなるんです。最初のところを見ていただきたいんですが、社会実験の積極的な活用をしていただきたいということですが、特にこの意見書を尊重していただくことを前提に考えますが、意見書では、最初の黒丸の項目の一番最後の3行ですが、「とくに、『夜間料金の半額割引や通行台数1万台以下の道路は通行料金の3割引き下げ、ターミナルチャージの撤廃、実情に応じた弾力的な引き下げ策』」というのを提起しているわけでありまして。そうであれば、値下げの実験をする場合に、ある程度これに即した実験をしないと意味がないんです。

次の黒丸の項目にいけますが、「値下げ効果のある大幅割引を」していただく。価格弾性値を測るにも、1割、2割の値下げでは測り切れないということで、ETC だけを優先しないでいただきたい。

次のページで、ETC でやっていると言いますが、もうちょっと大胆にやっていただきたい。次の黒丸にいけますが、首都高速道路の夜間値下げの社会実験は、700 円区間を半額でやるというふうにやったらどうか。こういうことを提案したいんです。確かにETC のメリットとして、距離を把握できるということはあると思うんです。したがって、ETC を使わないと実験ができないということをおっしゃりたいようですが、首都高の場合は入り口でお金を払ってしまうと距離は関係ありませんので、十分に首都高で半額の実験はできます。それをやらないと、本当の価格弾性値というのは測れないんじゃないか。そういうことで、特にこれを進めたい。

700 円のもの半額になると350 円になるわけです。トラックの場合は別料金で違いますが、一般は350 円になりますね。350 円と言ってもそこで利用者が増えれば、600 円、あるいは700 円に近い数字が出てくるだろうというふう考えるわけで、そのくらい大胆にやる。もしこれで欠損金が生じて、一定期間ですから、そこほど大きな金額ではないと思うわけですがどうですか。

金井課長 たしか前前回くらいにも申し上げたんですけれども、社会実験自体は高速の長距離割引きであるとか、経路を確実に把握するものはETC でないといけないと思っております、大きいものはETC でやらしていただいております。例えば今回の本四の料金みたいに、明らかに経路を把握する必要がある場合はそういうも

のでやらしていただいておりますが、現在募集中の、いわゆる公募型の社会実験、よほど変なものが出てこない自治体の提案どおりやらしていただいておりますので、それが全部E T Cでないとできないという仕組みになっておりません。

ただし、これは前にも申し上げましたが、社会実験自体、地方負担もいただいてやる制度でありますので、地方に提案していただいて、必要な負担はお願いをするというやり方をやらしていただいておりますので、地方の同意がないとできない。それが条件でございますので、その線で今、各自治体に御相談を申し上げて、各自相当面白いことも考えていただいているようございまして、例えば定期券を発行したらどうかとか、相当変わった施策も提案をいただいているところでございますので、地方の創意工夫を生かして、自由にやりたいと思っております。

これも議論させていただいたと思うんですが、値下げの場合は減収は通常出ます。今まで弾性値が1を超えたのは1.0 が一度新潟の時間帯を限った実験で1.0、この1.0 という意味は、値下げをしても料金収入は減らないという意味であります。そういうケースは今まで1か所しかありませんで、今までいろいろデータを調べましたが、30か所か40か所、たしかあったと思いますが、平均的にはコンマ3くらいしか出ない。ということは100円値引きすれば。

猪瀬委員 それは1割2割とか、そういうのだから本当の価格弾性値が出ないんであって、半額にする実験をやっていないでしょう。

金井課長 それはこの間、マクドナルドとかユニクロの弾性値の論文が出ていますので、是非ごらんいただきたいと思うんですけれども、ああいうものでも、例えばマクドナルドのこの間のハンバーガーみたいなものも、1か月くらいはすさまじい効果がある。ところが、飽きられてしまって、すぐできなくなって、弾性値ががっと元に戻ってしまって、したがってハンバーガーも再値上げしたはずでありますけれども、そこら辺は一時的な話と、本質的にどうなのかという話をきちっと分けないといけませんので、その辺について社会実験をやること自体はやぶさかではありませんけれども、例えば1か月のデータでぽかっと弾性値が出たからといって、そういうものではない。この間アクアラインも。

猪瀬委員 マクドナルドの話は全然関係ないよ。

金井課長 関係ありますよ。

猪瀬委員 そんな100円、200円の例は全然話にならないよ。そうじゃなくて、3,000円もしたりするわけでしょう、アクアラインは。四国の橋が6,000円もしたりするわけでしょう。だから、価格弾性値を取ろうと言っているわけであって、マクドナルドの200円が100円になろうが、そんなものを前提にした話ではないですよ。

金井課長 アクアラインで申し上げますと、この間4,000円を3,000円にしたときには弾性値は0.7出ました。ところが、3,000円を2,000円のこの間社会実験をしたときには全く出ていません。最初がものすごい出ました。

猪瀬委員 それはE T Cでしょう。

金井課長 E T Cで従来から使っている人がどのくらい弾性値が出たか。

猪瀬委員 E T Cを前提にした実験ではなくて、アクアラインは入り口と出口がはっきりしていますから、E T Cでなくても実験ができるんです。長距離で福岡まで行くんだったらE T Cが必要かもしれないけれども、四国の橋にしる、例えば徳島から明石に行く橋にしる、そういうものはE T Cがなくても実験できるわけです。何でE T Cでばかり実験するのですか。長距離のものはE T CはE T Cでおやりになって結構です。だけれども、

実験というのは実際にもしこのデータが有効であれば、将来の民営化にとって非常に意味があるわけです。意見書でも半額と言っているわけですから、その実験をしないでどうやってそれを決められるわけですか。

金井課長 とりあえず正しく弾性値を把握するというのが実験の最大の目的であって。

猪瀬委員 だから、やってみなければ弾性値が正しく把握できないじゃないですか。

金井課長 済みません。ETCでも当然弾性値は把握できます。アクアラインの弾性値はどうやって出しているかということ、ETCを従来から付けている人の利用頻度がどう上がったかということを学識経験者の方をお願いをして、把握しただけでありますので、ETCだから弾性値は把握できないということはない。

ただし、先生おっしゃるとおり、広くやった方が細かいデータはたくさん取れるだろう、それはおっしゃとおりでありますので、今後、例えば首都公団の夜間であるとか、短区間の、例えば首都高でも端末ですいている区間がありますね。そういったところで大々的にやろうということは今検討させていただいておりますけれども、最初に申し上げたとおり負担の問題がありますので、自治体と協議させていただかないといけないので、そう一発でできる問題ではない。

猪瀬委員 自治体の負担を前提にしているからおかしいんであって、社会的実験で長い時間を取るわけではないですから、何で自治体にそこで負担を求めるんですか。

金井課長 それは減収が生じますので、減収について国と地方で1対1の負担であるということは現在の制度がそうになっております。できるだけ国の負担でやるように努力はしたいと思っておりますけれども、現在の制度自体がそうになっているということだけは御理解いただきたいと思います。

猪瀬委員 これはあえて言えば道路特定財源はいっぱい余っているわけであって、そんなものはいざとなればやれるわけです。これで今は予算の時期だから、実験の予算を取ればいいじゃないですか。道路局長どうなんですか。

佐藤局長 予算が余っているわけでは全然ないんですけれどもね。

猪瀬委員 道路局に余っていないだけで、余っているんですよ。

佐藤局長 余っていないからこういう有料という制度を世界中で一番走ってきて、これはなかなか厳しいわねという状況になっているのも確かです。

猪瀬委員 短い期間で行うだけですから、実験ですからね。

佐藤局長 その部分で言えば、さっき有料課長言いましたけれども、いろんな提案を今、いただいているところありますから、中には5割引きという実験も、多分、時間を区切ってとか、期間を区切ってになりますが、やってみて次なる展開をしていく。できるだけその部分の幅は広げながら考えていくということが必要だろうと思います。

それから、予算的な問題で言うと、それぞれ欠損が出てきて、今まではこんなに減りましたよと。公団にしてみても、それなりの経営努力をしているという状態の中ですから、実験だからお前かぶってくれと、これもなかなか厳しいのは厳しいですね。そのバランスを取りながらやらしていただくがざるを得ないだろうと。

猪瀬委員 予算措置をすればいいんじゃないですか。

佐藤局長 その予算措置なるものが、そんなに予算がないから、こうやって有料でがりがりとやってきたというのも事実ですから、そういう意味では、できるだけ広々とした実験はやりたいと思いますが、そこはみんな力を合わせてということなんだと思います。国だけが、どんなにでもやりますよと言ったって原資に限りがありますから、すぐに今度は実験をやらした、あとは公団の負担になるよと、これでもなかなか公団も大変だと思

ますので、バランスを取らしていただきながらやってみてということだと思います。

猪瀬委員 負担になるかどうかわからないわけですよ、これはやってみないと。マクドナルドの例などを挙げたってしょうがないですよ。

もう一つ大事なことは、ETCはETCとしてのやり方があるでしょう、長距離のもの。だけれども、ETCの母数は数%ですよ。こんなもので社会的実験にならないですから、高速道路の利用者というのは普通の人ですから、ETCの数%を前提にしたら、これは実験にならないですよ。ですから、ETCはETCの実験をおやりになればいいことであって、首都高の夜間の半額とか、そういうものを具体的にやってみたときの効果です。これはわからないです。マクドナルドの値下げでは1か月経ったら客の増加が戻ったというけれども、それはマクドナルドの話であって、毎日ハンバーガーを食べたらいやになってしまいますけれども、首都高速は仕事で使うわけですから、おなががいっぱいになるわけじゃないんです。

したがって、実験もしていないのに赤字になる。欠損金が生じるということがおかしい。一定の期間を区切っているわけですから、欠損の額も知れてくるわけです。

佐藤局長 そこは組み立て方の問題で、必ずしもすぐに首都高なり何なり、夜間半額にしてみても、しばらくの間見てみようというには、そうした慎重な配慮も我々は必要だと思うんです。

というのは、いいことだとなるんで、そうだとすると、欠損とは別に続けるべしというお話も当然出てきて、そういう中で現実可能なことを探していかなければいけないので、必ずしもわかりにそこで行きましょうというわけには、なかなかいかないと。広々とした検討はしながら、そういう御意見があるということは、私どもよくわかります。

猪瀬委員 そういう御意見があるなんておっしゃいますが、一般的に御意見があるんじゃないで、意見書で言っているわけです。意見書に即した実験を直ちにやるというのは当然でしょうと言っているわけです。

佐藤局長 結局、国の金をどんどん出していいじゃないかという前提があるかもしれませんが、一方でそれはそれで、狭い歩道でどうのこうというようなことも抑えながらいかなければいけないということでもありますので、そこはおのずからバランスはある程度あるんだと思います。

猪瀬委員 国の金をどんどん使えと言っているわけじゃないんです。実験してみないとわからないでしょう。期間限定でやればいいわけですから。例えばどのくらいの欠損金の予想ができるかどうかは、やってみないとわからないです。それをやらないというのであれば、実際に意見書を現実化しないんですか。これはやらないとわからないでしょう。

佐藤局長 したがって、どういう仕組み方でできるかということは慎重に考えさせてくださいと。

田中委員長代理 佐藤局長、猪瀬さんの御主張は、答えられる方は現状から、どうしても言われるからかみ合わないんだけど、今日で終わりじゃないわけですから、ちょっと検討してもらえませんか。

佐藤局長 したがって、いろんな角度から私ども公募しているわけです。東京都も、そういうことで私どもも運営しますからということを書いてくれれば、また、多少範囲が出てくる。そこら辺はいろいろ検討したいと思いますが、1つ申し上げたいのは、実験です。期間を切りますと。しかしながら、今までの経験で行きますと、実は夜間半額というのはやることがあるんです。東海4バイパスというのがありまして、これは一般の有料道路なんですけれども、国道1号の静岡のバイパスです。ここで半額、これは実験というよりは、半年だけ試行してみますということをやったんですけれども、結局は元には戻せませんでした。

勿論、今度は実験期間を区切って、あらかじめこうですよと言ってやるということですから、その部分の組

み立て方はどういうふうにできるか。そこはいろいろな応募がありますから、それを並べながら、委員長代理のおっしゃるように検討したいとは思いますが。

田中委員長代理 実験なら実験ということを実際に周知してやらないと、今、戻らないとか、そういうことを心配すれば実験も何もあったものじゃないという話になるわけなので、そこは明示しながらおやりになる。

佐藤局長 したがって、いろんな角度から検討したということです。

猪瀬委員 これはあえて言いますけれども、役人のよくあるパターンで、太平洋戦争のガタルカナルの戦力の逐次投入みたいなことをやって、最後は戦争に負けてしまうわけです。1,000人ずつ出すんだったら、1万出せということでしょう、要は。そういうことをやらないと、無難に無難にやっていって、結局何の成果も上がらなかったということになってはいけないということを言いたいです。

田中委員長代理 猪瀬さんの御主張は検討してくれるそうですから、至急やってもらえるように。

松田委員 さっきの森地委員会のことについて、2つだけ確かめておきたいんですが、1つは、国交省でお出しになった1月から5月にかけてのものを見ると、費用便益分析についてはおやりになったような感じですね。新たにおつくりになったような。改定についてとか、改定案についての検討とかやっていますから、もし数値が新しいのがあるなら、それをお出しいただきたい。私ども古いものしか持っていないんです。だから、お出しいただきたいと思っているのが1つであります。

もう一つは、確かめておきたいのは、中村先生がメンバーに入っておられるというから、間違えることはないんでしょうけれども、中村案、それを当委員会の案にしましたね。それは費用便益でもって、まず全体の建設中のものは見直して、だめなものはそこで捨ててしまうと。

それから、収支分析をきちっとして、採算性の評価をやっていただいて、それを更に付け加えると。収支分析をやってある程度やれるというものは民間会社でやっても構わないけれども、そうじゃないものは合併方式などでやるんだと。そのほかに、その中の順位づけとして、その他のいろんな要素を考えるというのが中村案であり、それを「建設中高速道路の取扱判断基準(イメージ)」で示してあるとおりSTEP1からずっと書いてあるんです。今、御説明いただいたものを聞いていると、STEP4だけやっておられるような感じがしきりにして懸念しております。前から私どもは、今の建設中の路線の新しいデータを入れた収支見直し、それから要投資額をきちっと区間別に出して欲しいという要求をしているんですが、その検討は全然やっておられないとすれば、これは片手落ちになってしまうんです。

ですから、そういうことはないと思うんですが、私どもの委員会は道路をつくるなどは言っていませんけれども、1万1,500キロを無条件にこれまでどおり、みんなつくると言っているわけじゃなくて、そこはきちんと検討した結果でどうなるかというのは見た方がよい。そのうえで民間会社でできる範囲をつかむためにさっき言った収支見直し、あるいは要投資額というのでも検討しておられるなら出していただきたい。この2つです。

横田課長 先ほどは総合評価のところを主体に説明申しましたので、そのところを松田委員の御懸念だろうと思いますけれども、基本的には中村基準と言いますか、いわゆるB-C'と言いますか、残事業をBを超えるかどうか。あるいはB/Cが1を超えるかどうか。基本的な部分があるわけでございます。その上で採算が取れるかどうかとか、そういった当然やらなければいけない話だと思っております。

まだ交通量全体が見直しフレームに基づいて今精査と言いますか、やっている途上でございますので、出すときには、当然そういったことも含めて、外部に出していくという中で、当然そういったことも含めて、外にオープンにしていくということになるうかと思うんです。

田中委員長代理 ちょっと整理しておきたいんですが、さっき猪瀬さんから、世論調査をしたいと。これは皆さん賛成しておられるんで、その際、横田課長が内閣府か総理府が知らないけれども、道路についての調査の話を出されましたが、ということは、猪瀬さんが提案しているこれと類似のことを既にやっておるという御趣旨でしょうか。そうでないとその話をされても役に立たないわけで、もし全く同じようなことを既にやっちらっしゃるならば、それを至急見せてもらって、もし、我々の要求するところがもし足りないところがあれば、私は皆さん賛成で、世論調査されることは結構だと思うんです。その中身について、みんなで検討しないといけないと思います。やるということは私は結構だと思いますが、調査項目とか、どういうことをクエスチョンで出すかということは、御相談しながらやらなければいけないと思います。

その前に、横田さんがおっしゃった、内閣府かどこかでやっているという話なら、いつ、どういう結果であったかというのを至急見せていただきたい。

横田課長 それはありますので、また、事務局の方に出させていただきます。一般的には高速道路について、かなり一般的な、例えば料金だとか、そういったことについて聞いてるということです。

松田委員 わからないけれども、高速道路はつくるべきですか、つくらないべきかという質問をしたんじゃ意味ないですよ。

田中委員長代理 しかも、大事なことは、私ども昨年12月6日に意見書を出しているわけです。その意見書の意見をもう一回問うようなことはアンケートにしてもおかしいんです。去年の今ごろ調査するなら話はわかるんですけども、そうじゃなくて、意見書で言っていることは既に言ってることですから、調査項目は私どももう一回精査したいと思います。

それから、私がここへ出したのは、田中一昭委員提出資料とありますが、猪瀬さんから先ほど御紹介いただいたように、第二東名の設計が140Km / h走行を前提としていることについてと書いてありますが、要するに、高くつくというのはなぜかということ、私は現地視察をして以来、御存じのとおり、資料をオープンにして、重ねて何回も質問いたしました。その結果をまとめたのがこのペーパーです。

要するに、高くつくということを調べてみると、交通警察との話が見つからない、つまり、本当は道路構造令を変えなければ、政令を変えなければ基本的にいけない問題だと思うんです。私も交通局長をやった人たちとも大分議論してみました。そうすると、何か勉強会もかつておやりになったみたいですが、それでまとまらなかった。だったら、政令がまとまるはずがないもので、当時の建設省と道路公団が御相談なさって、通達でおやりになった。これは重大な法律上の瑕疵があるんじゃないかと私は思いますが、それについてこれは言ってるんで、確かに高くつくということと、手続上非常に問題じゃないかということ。それは道路はいいに決まっている。だったら、200キロにしたっていいんですよ。だけれども、現在は120キロと構造令に書いてあるわけです。いちいち説明しませんが、これは詳しく書いてありますから、非常に行政上の手続としては、おかしいというのが私の結論であります。

猪瀬委員 田中さんに追加して、昨日も高速道路で物すごい事故がありましたね。国土交通省の自動車交通局は、大型トラックは90キロ以上出せないようにするというふうにしたんですね。これは矛盾しますね。道路局と自動車交通局の主張が矛盾しているわけです。

田中委員長代理 このペーパーは、通達は資料で全部オープンにしておりますから、皆さん御存じだと思います。マスコミの人も十分御存じだと思います。

とにかく140キロにすればどうなるかということ、勾配は緩くしなければいけないし、曲率半径だって大きく取

らなければいけない。そうすると、直進しなければいけない。するといろんな施設にぶつかります。高くつのは当然。トンネルつくるよりも、施設の下を掘っていくのは、お金がかかるのは当たり前なんです。

ですから、第二東名が非常に高くついているのには、そういうことがある。しかも、法令上の瑕疵があるというふうに私は考えておりますので、このペーパーはじっくりお読みいただきたいと思います。

時間が大分押しておりますので、まだいろいろ質問は追加させていただきますが、何かあれば、国交省及び四公団の方々、退席していただいて結構であります。

どうもありがとうございました。

(国土交通省・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長から御説明願います。

坂野事務局長 1枚紙で皆様方のところにスケジュール表をお出しをしております。探していただきたいと思いますが、前回の委員会でも申し上げたので、重複をいたしますが、その後の調整状況、既に皆様方にはあらかじめお知らせをしておりますが、改めて申し上げます。

本日6月24日の線があるわけですが、その後については、この前の会合で粗上に上っていた日付が7月8日、7月22日、それから8月については、そのときに申し上げましたが、8月26日を考えておりましたけれども、既にもう3名しかないということで、8月は難しいんじゃないか。その代わりを考えるべきだというお話がございまして、その後調整をしまして9月1日、5名そろそろ日ができました。

それから、9月9日、9月16日というふうに調整をしまいたんですが、結果的に申し上げますと、7月8日は3名しか出席がない。9月9日も3名しか出席がございません。したがって、括弧のところは定足数割れということになりますので、実際に開催ができるのは、7月22日、9月1日、9月16日、10月は14日、10月28日、11月11日、11月25日とその他もお願いしてございまして、そういう形で今後日程をセットしていきたいと思っておるわけでございます。その点について御了解をまずいただきたいと思います。

松田委員 7月22日はやるんですね。

坂野事務局長 7月22日はやります。

松田委員 7月22日はやりましょう。それから9月もやりましょう。

猪瀬委員 未定というのは議題が未定で開催は決定ですね。わかりました。これでいきましょう。

坂野事務局長 したがって、今回は7月22日です。

猪瀬委員 ちょっと日付けに絡んでくるんだけれども、アンケート調査を私は下調べしてみたんですけども、前の帝国データバンクでファミリー企業をやるとき物すごく大変だったけれども、この場合は一気にできますから、7月22日には発表できる。今決めれば間に合う。1か月あるからね。後でそれは説明します。

坂野事務局長 それで、次回7月22日の議題をどうするかということでございます。今日は財務諸表と中村基準、今後のスケジュールについても御議論いただきましたし、それから料金引き下げの実験、あるいは140キ問題などについても、御議論がございました。今回の継続ということで、この7月22日までに改めて皆様方から御質問なり資料要求をいただいて、そういうものをぶつけておいて、国交省・四公団からの継続ヒアリングということにはいかがかと思っておりますが、それでいかがでございましょうか。

田中委員長代理 その間、またいろいろ問題も起きますよ。

猪瀬委員 今言ったのは？

田中委員長代理 猪瀬さんがおっしゃったのは、委員会がやるか、委員会の要請でいろいろつくって、内閣府

にやってもらおうか。手続が要ると思うんです。

坂野事務局長 22日は当面それを議題にして、残る問題はアンケートの話です。それでアンケートをするについては、アンケートの質問書そのものを固める必要がございます。今日いただいた御意見では、なお、空欄の部分と申しますか、その部分がございますので、それをどう埋めていただくかというのが1点目。

それから、2点目は、埋めたものについて、各委員がアンケートの問い、及び選択肢について合意をされるということが2点目。

そういうことがあれば、私ども事務的に直ちに手続に入るということは可能だと思います。その場合は、この委員会の予算でどこに発注するというところに多分ならざるを得ないんじゃないかと思います。内閣府の広報室に頼むわけにはいかない。委員会の予算で委託をする。その場合は、統計報告調整法による届出をしまして、総務省に届出をするんですが、届出をして、その上で入札、あるいは随契の手続を取るということになります。これは会計課の方にどれくらいのお金がかかるか。どういう経路の方がいいかということ相談をして、その上で発注することになります。御指摘のように、手慣れたところに発注するというに当然なるだろうと思います。

猪瀬委員 大体どのくらいかかるか聞いてみたんです。幾つかに問い合わせてみた。我々委員の中で、下案はつくってありますね。下案でまだ空欄ありますね。これをなるべく整備して、そして委員に回して、こんなところだろうということで1週間。その間に募集というか、公募をやっておいてもらえばいいわけですね。そして、世論調査会社に頼めば、割と1、2週間です。

田中委員長代理 それは知っているけれども、役所がやる場合には、必ず総務省の了解を取らなければいけないんです。統計報告調整法に基づく、やはり国民に迷惑をかけることなんで、必ず了解を取らなければいけない。それはすぐにできると思いますが。

坂野事務局長 1週間くらいです。

田中委員長代理 そうですね。だから、できるだけ1週間以内くらいに私たちが固めるということは非常に重要です。私たちの意見書を念頭に起きながらつくる。事務局が主体的にクエスチョン、説明文なども考えてもらいたい。私たちも当然考えますが、それは坂野局長、よろしゅうございますか。

猪瀬委員 同時並行で進められます。つまり、下案を私がつくってありますが、これをもうちょっと詳しくして委員の方皆さんの意見を取り入れて、そして事務局で確認してもらって、とやればできますね。

坂野事務局長 いずれにしても、22日に検討しまして、まずきちんと問いの中身が固まるというのが大切なものですから、これは是非皆様方、よく見ていただきたい。どういう選択肢、猪瀬委員の資料に付いていますね。

田中委員長代理 誘導的な質問だと言われぬように。

坂野事務局長 世論調査というものは、問いが大切でございますから、問いはきちんと皆さん重きを置いていただいて、その上で確定していただければ、私どもとしては事務的には役人であるけれども、役人を越えたようなスピードで一先懸命準備はさせていただきたい。

猪瀬委員 今週中にきちんとしたものをつくって、委員に回して、赤を入れてもらって、というのはどうですか。

松田委員 いいですよ。

川本委員 これはもう既にプロの方がつくっておられる案ですか。

猪瀬委員 世論調査の会社にちょっと相談して、大体どんな感じでいいのかというのは見て取りました。だから、ある程度プロのやり方を取り入れています。

田中委員長代理 いろんなシンクタンクなどでしょっちゅうこういう調査がありますから、大体。

猪瀬委員 それをもうちょっと整備して、委員全員に回して、委員の意見を集約して、そして訂正をもう一回確認し直してというふうにしたらどうでしょうか。

坂野事務局長 まず、猪瀬委員へのお願いは、この「……」とか「・・・」で埋めたものをいただけないかと思えます。

猪瀬委員 今週中に「……」を埋めますから。

柴田次長 この位置づけはどのような位置づけになるんですか。

猪瀬委員 内閣府でやった世論調査というのが。これはすごくシンプルなものだから、もうちょっとまじなものをつくるつもりです。

柴田次長 ちょっとお伺いしますけれども、今回の調査というのは、基準をつくるときの基準づくりのためにやろうということなんですか。

田中委員長代理 だから、目的を明瞭にしなければいけないです。今の話からすればそういうことです。信用できないから。

柴田次長 信用できないというのは勿論あるんでしょうけれども、意見書というか、我々の意見の中では、中村先生のをベースに、更に国交省で細かくやってもらって、それに基づいて結論を出せということで国交省に投げていますね。それをもう一回、意見書と違うことをやるということになるんですか。その位置づけが私もよくわからないと思ったんです。

猪瀬委員 委員会で基準をつくったんだから、委員会でアンケート調査をするのは当然のことだから、まず1つ。

2つ目は、国交省の外部効果についての質問は、県庁や市役所の土木担当者しか対象にしていない。

3つ目は、国交省のサンプル数が余り多くないだろうというふうに思っている。2,000 くらいのサンプルを使った方がいいだろうと。

それから、質問項目では、基本的には採算制とB / Cと外部効果というところは共通しているわけです。共通しているというのは、それは意見書に書いてあるからです。それに従ってやるわけです。

田中委員長代理 役人的というか、行政的に説明を彼は求めているわけです。猪瀬さんのおっしゃったとおりですが、こういうふうに理解すればどうですか。意見書で国交省にその基準に基づいてやりなさい。我々は監視という仕事をしているわけです。そうすると、国交省が我々の指示に基づいてやっていることについて、監視のプロセスの中で、どうも納得いかないということがあるとすれば、我々が調査して、アンケートの結果こういうことだから、それを参考にやりなさいということならできるでしょう。

柴田次長 そうかもしれませんが、意見書で国交省がやる、意見書というか、我々の委員会でもやっていますね。

猪瀬委員 柴田さん、基本認識で、意見書は国交省にやりなさいなどと書いてないんです。

柴田次長 勿論、書いてませんけれども、中村先生の基準で国交省の中で更にこれを詰めてやっていこうということだったんですね。

松田委員 国交省につくれということを行いましたね。それはそれでいいんですが。

猪瀬委員 意見書には、国交省がやれとは書いていなくて、委員会であくまでも基準をつくるということだった。だから、委員会で作った基準について、委員会が調査するのは全然おかしくない。

柴田次長 意見書には書いていませんけれども、我々の委員会の中では国交省が細かく詰めていくとやっているわけです。うちの委員会と国交省がやっているのが、必ずしも同じような結論になるとは私も、たまたまなるかもしれませんけれども、ならない可能性もありますね。

猪瀬委員 市役所の担当者に聞くのと国民に聞くのと違う結果になるかもしれないのは当たり前じゃないですか。

松田委員 一番懸念するのは、今、話を聞いていて、県とか市とかの道路関係者はつくりたい人が多いのではないかということです。その人たちからだけ意見を聞くというのは、フェアじゃないと思うんです。だから、別の一般の世論調査をやって、それを補足にして、考えなさいというのは何にも国交省がやっていることに別に抵触することでも何でもないと思います。

柴田次長 基準はつくりたい、つくりたいではだめなんです。1～100までの偏差値ですから、できるところ、できないところがあるわけです。

猪瀬委員 今回重み付けの調査をしているわけです。

柴田次長 そのある部分について、いろんなものを決めていくわけですから、全部ができるということは絶対にあり得ません。それは偏差値なんですから、それは国交省のやっているものと。

猪瀬委員 私が出したものを見ればわかるじゃない。重み付けの調査をしているわけですから、重み付けを採算性とB/Cと外部効果とどういう重み付けにするんですかとやっているから、その重み付けのことをやろうとしているわけです。

柴田次長 それはわかっていますよ。わかっていますけれども、そこはうちの委員会で決めずに国交省でやるということを行っているわけでしょう。また、何か違ったような結論になる可能性が大いにあると思うんです。

猪瀬委員 重み付けを、別に国交省が独占する必要は全くないわけであって、そもそも委員会の意見書には国交省がやれとは書いていないんです。

柴田次長 意見書には書いていませんけれども、この議論の中ではそうだったでしょうということを今、松田委員もおっしゃっていますし、当然そうじゃないですか。

松田委員 ただフェアじゃなければ、補強的にやりましょうというのは間違いではないでしょう。多少事務は大変かもしれませんが。

田中委員長代理 どう言ったら合理的な解釈になるかというのは、柴田さんはまさに考えなきゃいけない。私は意見書の15ページに、我々は中村基準とは名前を書いていないけれども、一応抽象的でも基準を決めているわけです。それに基づいて国交省は作業をしているわけです。優先順位の作業をしているわけです。その優先順位の作業について、今お二人が説明するように、いろいろ瑕疵というか問題がある。我々はそれを助けるために、アンケート調査をします。だから、こういうことを考えて参考にしてやりなさいよというだけの話ですから、ひとつもおかしくないんじゃないですか。

松田委員 おかしくないということでしょう。

猪瀬委員 坂野さん、1つは世論調査をやりますということです。

もう一つは、さっきの値下げの実験をちゃんと5割なら5割でやりなさいよと。

もう一つは、分割をちゃんとしなさいよと、5分割なら5分割。この3つは。

田中委員長代理 5分割を前提に作業を至急やりなさいということです。どうもそう思えない。私はちょっと言葉が過ぎたかもわからないけれども、そう見えないということをおし上げた。

猪瀬委員 この3つの意見集約をして終わりにしたい。

田中委員長代理 私は140キロの問題にこだわっているんだけど、これは藤井さんの責任でもあるし、国土交通大臣の責任でもあるんです。今の大臣じゃないけれども。しかしながら、こういうことに如実に表れているわけです。それはそれで結構なんですけど、今のような議論で、整理したいんですけども、よろございますか。

坂野事務局長 意見集約とおっしゃったのは、猪瀬委員が提出されたこのペーパーをもって意見集約とするという意味ですか。

田中委員長代理 趣旨。

坂野事務局長 趣旨として意見集約をするということですか。

田中委員長代理 私は趣旨と受け止めましたが。

猪瀬委員 いいですよ。それで。

坂野事務局長 では、趣旨として。

田中委員長代理 局長も言っていたように、それは幅広く検討させていただくと言っているわけですから。

坂野事務局長 そこは議事概要できちっと整理をしておきます。意見集約をですね。

猪瀬委員 今決めてしまわないと、ややこしくなるから坂野さん、提出資料から何行か拾ってくださいよ。私が出した資料には社会的実験をきちっとやれと書いてあるわけで、文章をつくるのにもその資料に即してやった方が早いでしょう。その中からいいところを拾って。

坂野事務局長 それでやってしまうということですか。

猪瀬委員 一番最後に首都高の半額とあるでしょう。

坂野事務局長 短い文章にするなら今申し上げますか。社会実験の積極的な活用を図るべきであり、これに際しては値下げ効果のある大幅な割引を行うべきである。例えば首都高速道路の夜間値下げの社会的実験は、700円区間を半額で行う必要がある。これでよろしいですか。

猪瀬委員 5割というのはちゃんと入れたいんだよね。

坂野事務局長 5割というのは700円の半額でしょう。今言いました。

猪瀬委員 そのままでどうですか。

坂野事務局長 5割、半額で行うべきであるということを入れたらどうですか。

猪瀬委員 それから、今言った5分割を前提にして、財務諸表等を確認せよということです。作業を至急しると。

坂野事務局長 今おっしゃるようなことでいたします。

猪瀬委員 それと中村基準というか、委員会基準についての世論調査を行う。

坂野事務局長 そのようにいたします。以上3点の整理は、これは議事概要にきちっと書いておきますから。

猪瀬委員 それを委員会として決議したと。

坂野事務局長 委員会として意見集約として決議したということですね。

田中委員長代理 それでは、140キロは無駄であるということは集約してもらえないんですか。

坂野事務局長 140キロは次回に正式に文書として答えを出させたいと思います。

田中委員長代理 では22日にしよう。

それでは、どうも御苦勞様でした。

大宅委員 引っくり返すみたいで申し訳ないんだけど、夜間の半額というのは、私は普通に走っていて使

う人も少ないんだから半額というのはいいんだけど、実験として価格弾力性を見るために夜間は半額にすると、それがちゃんと正当に出るだろうかというのがすごく疑問なんです。昼間走る人と夜走る人と違うしね。それこそ暴走族が安くなったとばんばん走り回ってしまうとか、夜中じゅううるさくて困るとか、ということが出てきやしないかどうか。昼間も半額にしてくれるなら壮大なる実験になるんだけど、その辺はどうですか。

猪瀬委員 電力と同じで夜間料金があるわけです。使っていないときに使わないとインフラがもったいなということ。昼間は渋滞していますが、夜はがらがらで通り抜けのトラックが多いわけです。通り抜けのトラックが半額で、環七とか、一般道をがたがた通るよりは、半額にしてずっと上を通ってもらった方がいいだろうという考え方で言っているわけです。

田中委員長代理 暴走族の話は別の問題だと思いますが、取り締まらなければしょうがない。

どうもありがとうございました。次回の委員会は7月22日火曜日、14時から17時まで開催し、本日に引き続き国土交通省及び関係公団からのヒアリング、及び質疑を行うことといたします。先ほどの140キ口問題も次回行いたいと思います。

それでは、これで第43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。