

道路関係四公団民営化推進委員会第44回議事要旨（速報版）

（平成15年7月22日）

1．日時 平成15年7月22日（火）14:00 - 17:30

2．場所 委員会室（虎ノ門第10森ビル3階）

3．出席者

[委員]

田中一昭、松田昌士、大宅映子（17:00 退席）、猪瀬直樹、川本裕子の各委員

[国土交通省]

佐藤信秋道路局長、横田耕治高速国道課長、金井道夫有料道路課長

[日本道路公団]

藤井治芳総裁（途中退席）、奥山裕理事、妹尾喜三郎理事、山本正堯理事

[首都高速道路公団]

高橋健文理事、渡辺勝理事

[阪神高速道路公団]

小池登一理事、松尾俊雄理事

[本州四国連絡橋公団]

小笠原憲一理事、村田正信理事

[事務局]

坂野泰治事務局長、鎌田英幸事務局次長、田島正興事務局次長

4．主な議題

国土交通省・道路関係四公団ヒアリング等

5．議事経緯

（1）事務局幹部の交替報告

議事に先立ち、事務局長から、事務局次長等の人事異動について報告がなされた。

（2）藤井日本道路公団（JH）総裁等からの発言

藤井総裁より特に発言を求められ、国土交通大臣から民間企業並財務諸表について監査法人による監査を受けるようにとの指示を受け、早急に着手し、その結果を公表する、報道にある昨年7月時点での財務諸表について、JHとして作成した事実はないが、国土交通大臣より経緯を調べるようにとの指示を受け、監査室において調査を実施中であり、その結果は公表する、との説明がなされ、JH理事からの補足説明が行われた。

委員からの主な意見は次のとおり。

民営化委員会において、昨年、再三、資料提出を依頼した際には、一切資料はないということであったが、その前に全国的に調査をしていた。そういった経緯を含めてなぜ委員会で説明しなかったのか。

補佐クラスの部下が業務としてやったことを、非公式扱いし、責任転嫁している。これでは、JHの職員の士気にも関わらないか。

昨年設置したPTの内容、作業経過、結果の判断など、一連の事実について、いつ、誰が、どのようにしたのかを具体的に明らかにすべき。

PTのリーダーである2名の調査役は、担当の理事に随時報告をしていたはずではないか。まったく関知していないとの回答は容認し得ない。

次回の委員会にPTリーダーの出席を求めたい。

これらの意見を踏まえて、委員会として、別紙 1 のとおり意見集約が行われた。

(3) 第二東名高速道路の設計速度 140 km 問題関係

委員から本件について説明が行われ、この問題について質疑等が行われた。委員からの主な意見はつぎのとおり。

道路構造令の改正という法的手続を踏むことなく、通達で 140 km 走行を前提とする設計を可能としたことは極めて不適當である。

藤井 JH 総裁が道路局長であったときに最終決裁をして通達を出したので、責任は藤井総裁にあるのではないか。

これらの意見を踏まえて、委員会として、別紙 2 のとおり意見集約が行われた。

(4) 高速道路の建設に関する基準等世論調査の集計結果関係

委員会事務局及び委員から本件関係資料の説明が行われ、これに関連して質疑等が行われた。委員から主な意見は次のとおり。

民営化委員会の意見書を受けて、具体化の作業を国土交通省にしてもらっているという関係であり、委員会基準の具体化は委員会の任務である。

重み付けについては、民営化委員会で行った世論調査の結果が委員会公認のものである。

国土交通省は次回の委員会に間に合うよう、7 月末までに優先順位の結果を示すべき。

これに対して、国交省より、重み付けも含めて、基準の具体化及びその適用については国交省の責任で行うものであるとの発言があった。

これらの意見を踏まえて、委員会として、別紙 3 のとおり意見集約が行われた。

(5) 事業者割引制度関係

公団からの提出資料を踏まえ、委員から関係資料の説明が行われ、これに関連して質疑等が行われた。委員からの主な意見は次のとおり。

公団はどのように適格性を審査しているのか。

組合の役員・事業・財務関係の資料を公団に要求したが、組合の監督官庁に情報公開請求すれば出てくる資料が出ていない。資料は全て出すべきである。

割引を受けた組合が、さやを抜き、その差額がどこに流れているかわからないといった、不透明な状況である。別納割引制度がなければ、本来、収入が 2 千億円以上増えるはずである。

組合に対する公団チェックの状況や内容について明確に説明する資料を提出すべきである。

別納割引制度の効果について、資料を提出すべきである。

(6) 次回委員会は 8 月 5 日 (火) 15 時から 17 時まで開催することとし、本日審議された事項について、引き続き、ヒアリング及び質疑等を行うこととされた。

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

日本道路公団 藤井治芳総裁の責任を問う（意見集約）

2003年7月22日

道路関係四公団民営化推進委員会

道路公団改革は、小泉内閣が推し進める構造改革の象徴であり、その原点である。当委員会は、小泉改革の実現に向け、後世に痛みを先送りせず、今こそ改革を断行しなければならないという強い思いのもと、「意見書」を提出した。

しかしながら、道路公団改革の現状は当委員会の期待に背き、遅々として進んでいない。国土交通省、道路関係四公団は「意見書」を無視しているかのようである。

今般、国会審議においても日本道路公団の内部で見られる混乱について質疑が行われた。日本道路公団の企業会計原則に基づく財務諸表をめぐる、藤井治芳総裁が国会質疑において事実と異なる答弁を行った問題である。

藤井総裁は、日本道路公団の企業会計原則に基づく財務諸表は今年6月に公開されたものが初めて作成されたものであり、過去には存在しなかったとこれまで一貫して主張してきた。国会審議の過程で何度もこの件で事実確認を求められているが、そのたび「そのようなものを作った事実はない」（7月14日衆議院決算行政監視委員会）として、財務諸表の存在、及び財務諸表を組織的に作成するよう指示を出し担当部署としてプロジェクトチーム（PT）を設立していた事実をすべて否認する答弁を行っている。

ところが7月18日金曜日の衆議院予算委員会の質疑では、藤井総裁は一転、「平成14年2月12日に、理事も出席した用地部長会議で、財務諸表の基になるデータを提出するよう協力を要請した」旨発言し、これまで「課長補佐クラスの勉強会で検討していたにすぎない」としてきた立場を改め、これまでと異なる答弁を行った。

日本道路公団の、そして藤井総裁の行為は、単に隠蔽であるだけでなく、小泉改革に対する明らかなサボタージュであり、抵抗である。当該財務諸表あるいはその作成過程が明らかにされていたのであれば、民営化へ向けた諸準備はより円滑に進んだはずである。一日も早く実効ある改革を実現しようとした当委員会の、そして国民の思いは裏切られた。

さらに問題なのは、この間の藤井総裁の姿勢である。藤井総裁はさまざまな答弁で自らの関与だけは明確に否定しつつ、その答弁から生じた嫌疑の責任は部下へあるいは部署へと転嫁する姿勢をとり続けている。

いかなる状況にあっても、公団の業務を総理するのは他ならぬ藤井総裁自身である。今回の問題で国民が藤井総裁に問うていたのは、困難な問題に直面した際に、その問題の本質を明らかにして、きちんと世に問う姿勢であり、部下あるいは部署を率いて自ら解決する資質である。この点に関し、藤井総裁は明らかに落第点であったと言わざるを得ない。

小泉総理大臣は、「民営化推進委員会の意見を基本的に尊重して民営化しろと指示している。これをきちんと誠実に履行するか、藤井総裁の言動を十分見極めたい」と7月18日、あらためて述べている。小泉総理大臣のこうした指示を重く受け止め、誠実に遵守すべき立場でありながら、民営化に対する背信ととれる一連の行為を行った罪は深い。藤井総裁はもとより、それに協力した経営陣もその責任を取るべきである。

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

国土交通省道路局長及び日本道路公団総裁の責任を問う

(意見集約)

平成 15 年 7 月 22 日

道路関係四公団民営化推進委員会

第二東名は 140km/h 走行を前提に設計されているが、道路構造の一般的技術基準を定める道路構造令にはその規定は無い。

このことに関し国土交通省及び日本道路公団は、「第二東名は、道路局長通達による道路構造令の運用により、設計速度 120km/h のまま 140km/h 走行が可能な構造としている。」と説明するが、こうした手法が可能であるとすれば、道路構造令を改正することなく、例えば 200km/h 走行を前提とする設計すらできることとなり、これは明らかに、道路局長通達という方法を濫用した道路構造令の事実上の改正である。

要約すれば、第二東名は、正規の法的手続きを踏むことなく、かつ実際の走行実現性が見通しが無いままに、「140km/h 走行を前提とする設計」とされたのであり、国土交通省及び日本道路公団の最高幹部には重大な責任があるといわなければならない。

(参考)

上記通達を発した当時の建設省道路局長は、現日本道路公団総裁の藤井治芳氏その人である。藤井総裁は、道路局長として自ら発した違法な通達をよりどころとして、施行主体として高コストとなる第二東名の建設を続けてきたといえることができる。

委員会基準にもとづく「優先順位」算出作業を国土交通省に要求する（意見集約）

2003年7月22日
道路関係四公団民営化推進委員会

当委員会が実施した「世論調査」の結果が明らかになった。当委員会は調査結果の内容について討議を行い、ここで示された「重み付け」の数値を、当委員会として正式に承認することとする。したがってこの「重み付け」数値が、委員会が公認する「重み付け」数値となる。

すでに当委員会が取りまとめた今後の高速道路建設に関する客観的な基準に、この委員会公認「重み付け」数値を組み入れることで、委員会基準はすぐに計算作業が行える段階となる。

当委員会は、国土交通省に対し、委員会基準に必要な路線別データを入力し「優先順位」算出の作業を速やかに行い、「優先順位」結果を7月末までに委員会へ提出するよう求める。