

猪瀬直樹委員提出資料 (別納制度関係)

平成15年8月5日委員会の再提出

平成15年9月1日

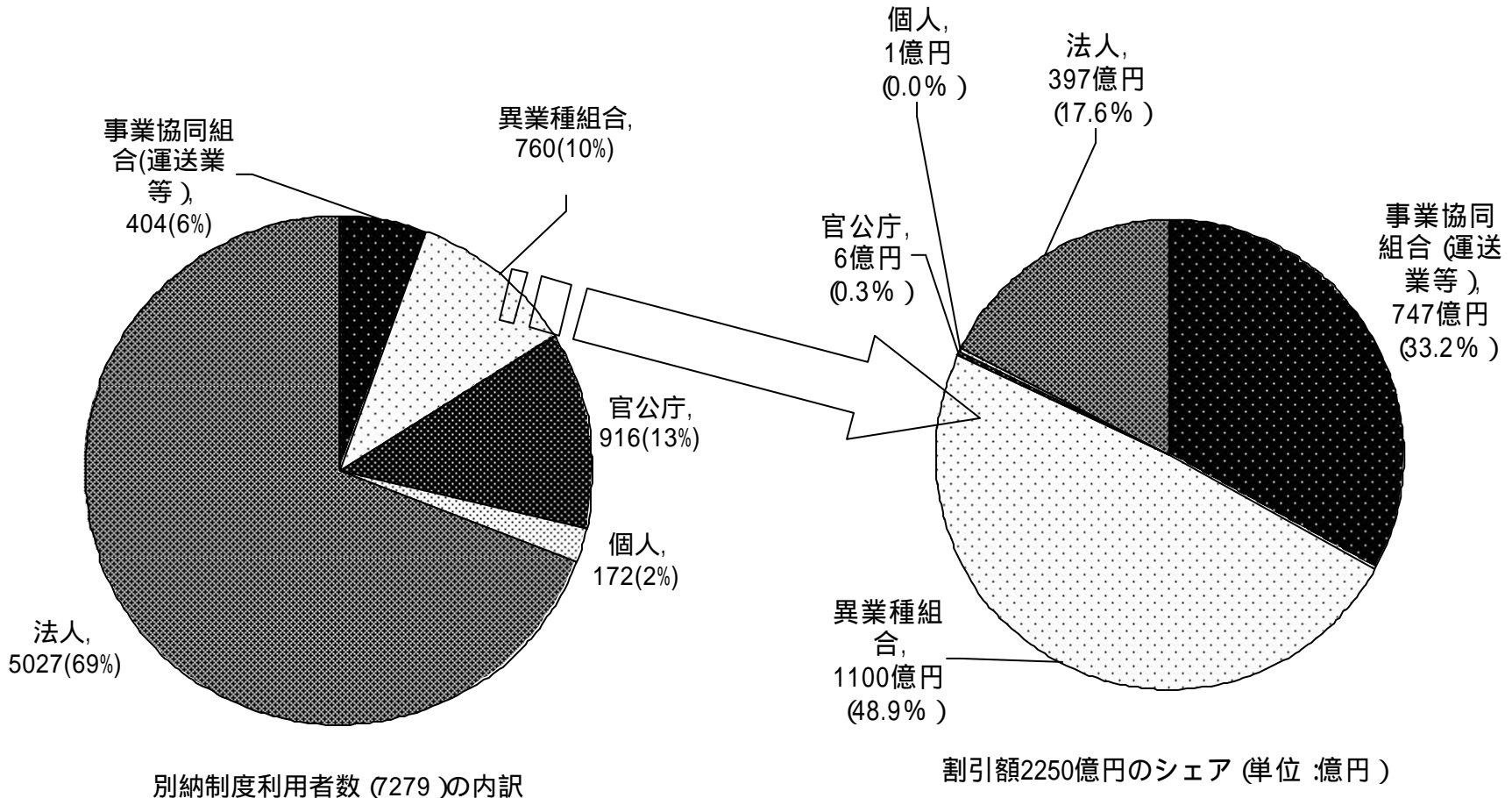
別納組合の生態分析

猪瀬直樹
2003年8月5日

760の別納組合が1100億円の別納割引を享受

- 別納割引制度を悪用する異業種協同組合の問題点については、すでに当委員会及びメディアにおいて大きく取り上げられてきた通りである(別添資料 を参照)。そうした別納利用の異業種組合が、日本道路公団における年間別納割引額およそ2250億円のじつに半分に及ぶ1100億円を享受していた事実が判明した。7月22日の道路関係四公団民営化委員会へ提出された日本道路公団の資料から分析した。
- 別納割引制度を利用するのは事業協同組合の他に大口利用する運送会社などの法人、個人、官公庁など全体で7279ある。うち団体利用する事業協同組合は1164あることがわかっていた。事業協同組合の中にも、小規模な運送会社が集まった単一事業者の協同組合など本来の趣旨に沿った組合も混ざっており、別納割引を悪用していると目される異業種の事業協同組合を特定する必要があった。今回の調査で、こうした別納目的の異業種事業協同組合(別納組合)が760組合あることが分かった。別納を利用する事業協同組合全体の7割を占める。
- 日本道路公団の別納割引は年間2250億円で、高速道路料金収入1兆8000億円の1割に相当する。2200億円は7279の利用者が受けた別納割引の総額だが、数にしてみれば利用者全体の10パーセントに過ぎない760の別納組合が、割引額の50パーセントを得ている実態が明らかになった。

わずか1割の異業種組合によって、 割引額の半分 (1100億円) が占められている



藤井治芳総裁が有料道路課長就任以降に 別納組合上位50組合のうち40組合が設立されている。 殊に道路局長時代の三年間には、うち20組合が設立。

| 利用額上位50の別納組合の設立時期の変遷 | | | |
|----------------------|-------|-------|------------|
| | 新規設立数 | 累積組合数 | 藤井治芳総裁の経歴 |
| 1985以前 | | 10 | |
| 1985 | 1 | 11 | 有料道路課長就任 |
| 1986 | 0 | 11 | |
| 1987 | 3 | 14 | 企画課長就任 |
| 1988 | 3 | 17 | |
| 1989 | 5 | 22 | 中部地方建設局長就任 |
| 1990 | 6 | 28 | 7月 道路局長就任 |
| 1991 | 12 | 40 | |
| 1992 | 2 | 42 | |
| 1993 | 4 | 46 | 7月 建設技監就任 |
| 1994 | 1 | 47 | |
| 1995 | 1 | 48 | 6月 事務次官就任 |
| 1996 | 1 | 49 | 7月 退官 |
| 1997 | 1 | 50 | |
| 1998 | 0 | 50 | |
| 1999 | 0 | 50 | |
| 2000 | 0 | 50 | |

有力別納組合が乱立されていた時期は1990年の前後10年間に集中している。藤井総裁が有料道路課長に就任した1985年から建設事務次官を退官する1996年までの10年間とちょうど重なっている。

別納組合の利用額上位50組合のリストが7月22日の民営化委員会に日本道路公団から提出されたが、このうち40組合が藤井総裁が有料道路課長に就任した以降に設立されており、とくに道路局長に就任していた1990年から93年の三年間でうち半分の20組合が設立されていた。

次官退官後は1組合の設立しかなく、藤井総裁の就任期間と大手別納組合の設立時期に顕著な相関がみられた。

別納組合の発展パターン

- 第一段階 都道府県に認可を受けて設立
- 第二段階 設立数年で近隣県に活動範囲を拡大
- 最終段階 事業地区を全国規模に変更

別納組合発展拡大の典型例

1990年9月
香川ハイウェイサービス協同組合」設立

91年 別納プレートの発行

1993年11月
協同組合四国ハイウェイシステム」に名称変更

- ・1993年 事業地区を四国四県に拡大
- ・1994年 ガソリン等の共同購買事業を開始
- ・1998年 携帯電話の通話料団体割引を開始

2002年9月
協同組合ハイウェイシステム」に名称変更
事業地区を「全国」に拡大

? 香川県内をテリトリーとして出発した「協同組合ハイウェイシステム」は、90年9月に「香川ハイウェイサービス協同組合」として設立された。半年後の91年4月には翌年には道路公団から別納プレートを発行されている。

? さらに93年には事業地区を香川県より四国四県に拡大するのにあわせて、名称を「協同組合四国ハイウェイシステム」に変更申請をし、四国財務局や旧建設省などから定款変更の認可を受ける。その後、首都高や阪神高の回数券販売や電話の団体割引など事業種も増やしていった。

? 2002年9月には、定款の事業地区を「全国」に変更、名称を現在の「協同組合ハイウェイシステム」に変更。

【国会議員へ献金していることが報じられた別納組合】

別添

| 組合名 | 本拠地 | 政治家との関係 | 選挙区 | 不透明なポイント | 備考 | 報道日 | |
|------------------|-----|-----------|-------------|---|---|--|---------------------|
| 情報ハイウェイ協同組合 | 岡山 | 片山虎之助総務大臣 | 参院岡山 | グループ3組合で、95年に片山総務大臣の資金管理団体「片山政経懇話会」に各30万円を献金。 | 00年、同組合と関連会社が、自民党岡山県参院選挙区第二支部(代表・片山大臣)にそれぞれ50万円を献金。 | 片山総務大臣の妻が97年～03年5月まで監事に就任。11万～13万/月の役員報酬、総額は少なくとも790万。 | 03年7月12日 (土)朝日新聞 |
| 情報ベンチャー | 神戸 | | | | | | // |
| エスケイハイウェーセンター | 鳥取 | | | | | | // |
| 瀬戸内高速道路利用協同組合 | 岡山 | 橋本龍太郎 | 衆院岡山 4区 | 95年～02年で合計96万円を、橋本龍太郎に献金。 | | // | |
| 西日本流通サービス協同組合 | 岡山 | | | 96年～02年で合計82万円を、橋本龍太郎に献金。 | | // | |
| 東洋ハイウェイ協同組合の関連会社 | 広島 | 中川秀直 | 衆院広島 4区 | 95年～03年で、合計388万円を中川秀直に献金。 | | // | |
| 企業管理協同組合と関連会社二社 | 兵庫 | 渡海紀三郎 | 衆院兵庫 10区 | 00年～02年に、合計80万円を渡海紀三郎に献金。 | | // | |
| 埼玉県高速道路利用センター | 埼玉 | 亀井静香 | 衆院広島 6区 | 97年、99年～01年で、合計40万円を亀井静香に献金。 | | // | |
| 企業情報センター | 東京 | 亀井郁夫 | 参院広島 | 99年に、亀井郁夫のパーティー券38万円分を購入。 | | // | |
| 長野県中小企業経友会 | 長野 | 村井仁 | 衆院長野 2区 | 00年に、村井仁元国家公安委員長へ10万円を献金。 | | // | |

【すでに報道で明らかになっている事実】

別添

| 組合名 | 本拠地 | 設立年度 | 組合数 | 組合員の高速利用 | 組合の売上高(あるいは事業収入) | 組合に入る差益 | JHから受ける割引率 | 組合員への割引率 | 組合に入る差益率 | 代表理事の報酬 | 不透明なポイント | 政治家との関係 | 報道日 |
|---------------|-----|----------|-------------|----------------------|------------------|---------------------|------------|----------|-------------------|--|--------------------------------|--|---------------------|
| 平成高速協同組合 | 広島 | 1989年12月 | 4000事業所 | 36億5,000万円(2002年9月期) | | 3億7,000万円(2002年9月期) | 29%割引 | 10数%割引 | 10%~19% 記事より推定 | 2,280万/年(2002年9月期) | 代表理事の親族の会社へ差益を流用。 | 岸田文雄衆院議員(前・文部科学副大臣)と同議員の政策秘書が理事に名を連ね、それぞれ360万/年の報酬を得ている。 | 03年6月30日(月) 朝日新聞 |
| 九州ベック | 福岡 | 1981年9月 | 800事業所(異業種) | | 1億円(2002年5月期) | 9,500万円(2002年5月期) | 29%割引 | 10数%割引 | 10%~19% 記事より推定 | | 元専務理事の妻が経営する会社に差益を委託費として横流し。 | | 03年7月2日(水) 朝日新聞 |
| 瀬戸内高速道路利用協同組合 | 岡山 | 1984年12月 | 230社 | | | 1億5,000万円(2001年度) | 30%割引 | | | 150万/月(この他、代表理事が社長をつとめる有限会社で11万~30万/月) | 代表理事が社長をつとめる有限会社に委託費として差益を横流し。 | | 03年7月5日(土) 朝日新聞 |

別納割引制度の廃止と抜本的な料金制度改革を

猪瀬直樹

2003年7月22日

別納割引制度を悪用した異業種組合のスキャンダルが報じられているが、別納割引制度により年額一兆八千億円の高速道路収入の一割にあたる二千二百億円の通行料収入が失われてきた（詳細は参考資料）。この制度の問題点はかねてより公団自身が認識していたものでありながら、無責任に放置してきたのである。

別納割引制度では利用月額が七百万円を超えた部分について最大三〇パーセントの割引がある。一般利用者がこれまでに受けられた最大の割引はハイカ五万円券の一三・八パーセントだから、別納割引制度による割引率は二倍以上にもなる。料金体系は不公正・不公平に歪められてきたのである。したがって料金体系を抜本的に見直し、通行料金の引下げにつなげていかななくてはならない。

別納割引制度とは別に、ハイカ割引で六百億円、長距離逓減割引で一千六百億円と、割引制度による損失額は合計で年額四千四百億円にのぼる。国土交通省は高額ハイカを廃止させ、ETC利用に伴う割引制度を拡げているが、こうした措置は割引制度をさらに複雑化させているだけである。

別納割引制度については、制度そのものを廃止することが望ましい。ただし民営化への移行期間は経過措置として二千二百億円分と、さらにハイカ割引分や長距離逓減割引分を含め各車種の割引実績値に応じて値下げするなど、基本料金を改定すればよい。その場合、当然だが大型車は一・六五倍、特大車は二・七五倍という高額料金への配慮が求められる。現行では五つの車種区分があり五通りの通行料金があるが、民営化に際してはこれを三通り程度に簡素化する必要があるだろう。同時に一キロメートル当り二十四・六円で高止まりしたままの基本料金の一割値下げも実現させなくてはならない（詳細は参考資料）。

公団の責任は明らかである。基本料金の引下げや車種区分を見直せばよいのに、別納割引制度や長距離逓減割引など条件付きのわかりにくい料金制度で代替させたことで、異業種組合のような不明朗な闇の世界を呼び込んでしまったのだ。そしてなにも知らないふうの利用者だけが損をしてきたのである。