

第 47 回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成 15 年 9 月 16 日（火）14:00～17:27

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 47 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の御欠席となっております。

また、石原大臣及び根本副大臣は、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、前回に引き続き国交省及び関係公団からのヒアリング、質疑をお願いしたいと思っております。

お手元の資料、確認をかねて御紹介を申し上げます。

まず、議事次第、それから本日配布資料の件名一覧でございます。この件名一覧中、資料の 1 番、3 番、4 番、5 番は、前回の資料の再提出でございます。

次に、本日のヒアリング出席、国交省、関係四公団の方の一覧表でございますが、道路公団の藤井総裁、もともと本日御出席の御予定でございましたけれども、体調を崩されまして、急遽本日御欠席となっております。

その下でございますが、資料 1、いわゆる中村基準関係の資料でございます。

資料 2、これは民営化に向けた作業スケジュールの資料でございます。その A 3 で横長のものの下に、資料 2 の別添で A 4 縦長の資料がございます。これを併せて 1 つの資料としてお取り扱いをいただきたいと思っております。

その下に、この関係で川本委員から提出資料、A 4 横長でございます。

資料 3、これは前回資料の再提出でございますが、特に本日これは御説明する予定ではございません。もし必要があればいろいろ御参照いただくための資料でございます。

資料 4、これは道路公団の財務諸表に関する監査法人の検証結果、これも再提出でございます。

資料 5、これはいわゆる第二東名 140 キロ問題の資料、再提出でございます。

資料 6、これは一覧表とその下に各資料がございますが、前回からの各委員からの追加要求分に関する提出資料でございます。

一番下は、委員会のスケジュール表でございます。

以上でございます。

田中委員長代理 それでは、続いて予定の議事に入ります。本日は、前回残された課題について、引き続き審議を行います。

まず、いわゆる中村基準による評価試算や今後の民営化作業スケジュールについて議論し、これに関連し猪瀬委員から、高速道路の料金引き下げについて問題提起がなされておりますので、この問題についても併せて論議し、その後で道路公団の財務諸表問題、並びに第二東名、名神高速道路の設計速度、時速 140 キロ問題等についても審議を行いたいと存じます。

それでは、まず道路公団。

猪瀬委員 田中さん、済みません。今の基準の問題だけれども、それこそ藤井総裁がいらっしゃるときに、体

調不良の基準というのは何かはつきりさせておきたい。何で体調不良とぱつと言うとそれで済んでしまうのか、坂野さん、その辺の体調不良の基準について明らかにしてもらいたいんですけども。

田中委員長代理 しかし、これは言っているかどうかわからないけれども（笑）。

坂野事務局長 詳しくは私ども存じておりませんが、午前中執務をしておられて、それで体調を崩されて、今、医療施設の方に入っておられると聞いております。

田中委員長代理 基準といっても難しいんですけども、病院に行っておられるということは、1つの基準かなと。私もそれを一番に考えたんですけども、やむを得ないであろうと思います。

出席の理事の方には、全責任を持ってお答えさせていただくという以外にないと思います。よろしく願いいたします。

それでは、まず高速道路の建設に係る基準について議論を行います。いわゆる中村基準を踏まえた具体化の現状について、国土交通省より説明をお願いします。既にあらかじめ資料をお願いしますので、説明につきましては、わかりやすく、かつ簡潔にお願いいたします。それでは、どうぞ。

横田高速国道課長 それでは、私の方から高速道路の建設に関する基準の適用について、ケーススタディを中心御説明させていただきたいと思っております。

資料1を見ていただければと思っております。1ページはいただいて、1ページ目でございますけれども、ケーススタディの考え方ということで、今回の作業の中身を入れてございます。（2）のところでございますけれども、基本的には、当委員会で審議されました「建設中高速道路の取扱判断基準（イメージ）」いわゆる「中村基準」、13ページでございますけれども、ここのフローが13ページに出てございます。いわゆる対象路線につきまして、STEP1～STEP3まで、まず最初に社会的余剰があるかどうか、いわゆるB/Cが正かどうかといったことで、基本的には事業を継続するか否か、計画を見直すかということから始まります。

そして、STEP2の供給者余剰があるかどうか、いわゆる事業者としての利得があるかどうか、それがあれば当然事業主体が事業体としてやるわけですが、ない場合STEP3という形で、有料道路事業の整備が投資限度額比率を超えるかどうか、管理費が賄えるかどうかというようなことで、STEP4以降に入ってくると。

今回、当然STEP1～STEP3ということ想定してございまして、我々としてもこういう考え方に沿ってやっていこうということでございますけれども、今回のケーススタディにつきましては、ここでいうところのSTEP4、5のところを中心に書いてございます。いわゆる総合評価のところは今回のところに当たるわけでございます。

1ページに戻っていただきまして、この高速道路評価基準に関する作業状況でございますけれども、B/C並びに採算性等につきましては、基本的には猪瀬委員等から御指摘いただきました。全体の交通量、これについて現在算出しておりますけれども、そういったことを現在算出中でございまして、その結果を待つということになるわけですが、今回はある一定の仮定の下に、後でまた御説明させていただきますけれども計算をしております。

それから、外部効果等につきましては、前々回、以前この委員会でも御説明させていただきましたけれども、7月17日の道路事業評価手法検討委員会で、おおむねその作業方法といえますが、そういったものが集約されて

おりまして、いわゆる外部基準についての重み付け、こういったものも自治体等にやっていただいたと。

現在、これについては、いわゆる評価委員会の委員メンバーについて重み付けをやっていただいている最中でございます。こういったところでございます。

(3)でございますけれども、今回のSTEP4における評価及び重み付けの違いが、計算結果にどういうふうに跳ね返ってくるかという感度分析をするためということで、ケーススタディ、これは全国で整備計画区間約二千キロ強あるわけでございますけれども、各ブロックから2か所程度、19区間を対象に制度に一定の条件はあるものの、試算を行ったものでございます。具体的には、具体の数値等を使って御説明させていただきたいと思っております。

次の2ページのところで、このケーススタディについてのケース分けを行ってございます。大きく分けて大項目、いわゆるB/C、採算性、外部経済効果、この3つについて重み付けをどうするかという問題と。

それから、もう一つは外部経済効果、16項目あるわけですが、その16項目間の重み付けをどうするかという2通りの重み付けがございます。それをクロスにした表が、2ページの表でございます。

1つは、すべての都道府県知事及び政令指定都市市長の重み付けの平均を取ったものが、大項目の一番左側に書いてあるところでございます。

いわゆる、残る2,100キロ、約二千キロぐらいの整備計画区間の残事業のあるところ、対象地域の知事、市長の意見、重み付けの平均を取ったものが真ん中のところでございます。

当委員会での重み付け調査結果というものが、一番右のところでございます。

外部効果につきましては、それぞれ今いった同じ形で知事、市長の平均、それから残事業の知事、市長の平均、それから当委員会ではこの16項目についての重み付けについては、特段表示されていませんので、すべての項目を仮に16分の1ずつにした場合、この3つについて考えてございます。

したがって、ケースA-1、ケースA-3、ケースB-2、ケースB-3、ケースC-1、ケースC-2、ケースC-3、ここでは概念的には9あるわけですが、意味のあるという意味ではケースA-1、ケースB-2、ケースC-3、それがいわゆる整合性のあるといいますが、考え方に基づけば一定の考え方としては、意味のあるところかなというふうに思っております。

こういうようなケース分けを行って、試算を行ってございます。

具体的には、どういうふうな重み付けをやっているかということで、1ページ飛んで4ページのところを見ていただければと思います。具体的に、大項目の基礎点数を、4ページの表に入れてございます。B/Cが左側でございます。No.1~19、左側の縦軸でございますけれども、1~19が具体の整備計画区間でございます。

それに基づいて、B/C、例えばNo.1ですと1.8、No.2ですと2.9、これがB/Cの数値でございます。ただ、このB/Cにつきましては、ちょっと飛んでいただいて申し訳ないんですけど、6ページでございます。

「ケーススタディにおける試算方法」ということで、19区間、各ブロック大体2区間程度を選定しているわけですが、いわゆる以前この当委員会に出させていただいているB/Cを使って、若干修正計算をしてございます。

1つは、便益額につきましては、その後最近のデフレ経済の傾向で、時間単位価値で全車種に関して下がってございます。ということで、これの低減ということで、6ページの真ん中のB'のところの、Bに、 をかけて

ございますけれども、 $\alpha = 0.933$ 、これは国土交通省全体といいますが、道路事業評価手法検討委員会全体で御議論いただいて、そういうデフレ経済における最近の時間価値全体が下がっているということで、それを踏まえた形で修正ケースを入れてございます。

もう一点、 β 、これは将来交通需要推計の低減率 $= 0.920$ 、これは当委員会で御指摘いただきまして、全国マクロでは9,430だったものが8,680ということで、約一割ぐらい減っておりますけれども、こういったマクロのデータをとりあえずかけていると。実際には、個々の区間によって交通量が違って来るわけですが、そのところはまだ出ておりませんので、こういったマクロの数値としてかけてございます。

費用の項目でございますけれども、いわゆる建設コスト、管理コストの低減をというようなことで、それを受けて各公団でコスト削減について計画をつくってございます。そういったことを踏まえまして、建設コストについては6ページの下のところの $\gamma = 0.8$ 、それから管理コストにつきましては、7ページの上段のところでございますけれども、 δ ：管理コストについては0.75といったような形での修正を行った上で、B/Cを算出しているところ。

同じように採算性についても、投資限度額比率ということで、今、言いましたような修正率をかけて料金収入、管理費、建設費、こういったものを算出しているということでございます。

次に、そういった項目が先ほどの4ページのB/C、採算性の数値でございます。

それから、外部効果についてでございますけれども、それぞれの計算、具体的にどうやっているかということが、8ページでございます。8ページのところに、19区間を対象にしたケーススタディにおける、生の数値、小さい字で恐縮でございますけれども、①のところの評点、これが1~19までの生データといいますが、生の数値でございます。

例えば、指標1ですと0.09から幾つか入っていると。指標7なんかですと173とか、1万2,452とか、かなりデータにばらつきがございます。

こういった生データを、②の評点の偏差値ということで、それぞれ指標ごとに偏差値数値計算を行う。偏差値については、いわゆる標準化、正規化するというので、10ページのところに出てございますけれども、標準的な平均値が50になるように、平均値と分散を出して、ちょうど偏差値が50になるような形、それからいわゆる標準偏差10という形で、1シグマ離れたところは60、あるいは40というような形で偏差値を出してございます。

もう一つ、いわゆる5段階評価も併せて行ってございますけれども、これは基本的には偏差値を出した上で、10ページの下のところでございますけれども、偏差値の45~55、偏差値50を中心にして ± 5 のところを3、そこから1シグマずつ離れるごとに、偏差値で5段階評価の2、4。それから、65以上は5、35以下が1。こういったようなことで、仮に5段階評価を行ってございます。

8ページに戻っていただきまして、今、言ったような形での評点の偏差値を、②のところを出してございます。これについて、後でまた申しますけれども、幾つかの、先ほど言った知事の重み付け、あるいは残事業が残っているところの知事の重み付け、あるいは当委員会ではございませんので、16項目について16分の1ずつといったような形で、③のところそれぞれの偏差値に重みを付けまして、例えば指標1が何%とか、指標2が何%とか、そういった形出したのが、③のところでございます。

そうすると、このところで例えば重み付け1のところではNo. 2が42.8、No. 11が57.1というのが一番大き

な数値になります。これが1つの外部効果の点数になるわけですが、このような形を取りますと、いわゆる偏差値という形にはならないもので、これが1つの基準点になるわけでございます。No. 1ですと53.9、No. 2が42.8、これをもう一回正規化することによって、④の外部効果点数の偏差値が出てまいります。

いわゆるこういう形を取ると、大分真ん中に収斂してくるということで、③のところでは最大が57.1、最低が42.8となるのが、これを正規化することによって、④のところですが、11のところは66.1、No. 2の区間が33.9という形で、偏差値として50を平均としていわゆる正規化を行ったということでございます。

この④の数値が、戻っていただきまして、4ページの右側の外部効果のところの数値に当てはまっております。先ほど言いました重み付け1の項目ですと、No. 1が58.8、この④の数値がこの4ページの右側の外部効果のところ、偏差値の数値、並びに5段階評価の数値、こういったものが出てまいります。

5段階評価については、この次の9ページに同じような形で、標準偏差を出した上で、それについて先ほど言った基準化、偏差値がどこに当たるかということで、1～5までの評価をしてございます。同じような形で進めてございます。

その結果が、4ページのところで、大項目としてのNo. 1～No. 19までの基礎点数が出てまいります。

これに対しまして、5ページの上でございますけれども、それぞれの大項目間の重み付け、先ほど申しました知事全体の重み付けですと、B/Cが27.8%、採算性が22.7%、外部効果が49.5%、当委員会での御提案のあった形ですと、B/Cが36.1、採算性が35.7、外部効果が28.2、こういったような重み付けが出てまいります。

それから、参考でございますけれども、先ほど言った、残事業の知事さんたちの16項目の重み付けが、5ページの下のところに入れてございます。それぞれ若干違いがございますけれども、例えば指標16が11.4%、7を超えているのが指標3、高度医療施設ですとか、拠点都市施設の連絡、こういった項目が知事さん方の特に重み付けとして、非常にウェートをかけているところと、こういったような形が出てございます。

こういった重み付け数値を、先ほどの4ページの基礎点数にかけ合わせて、それぞれ重み付けをして足し合わせたのが3ページでございます。これが一つの試算結果という形になるわけでございます。ここでは、意味のある7ケースについて入れてございます。このうち、先ほど言いましたある一定の意味があるというのは、ケースA - 1、一番左側、その次のところではケースB - 2、この当委員会では特に重み付け16項目してございませんので、それぞれ仮に16分の1ずつとした場合ですとケースC - 3と、こういったところが中心になるのかなと、そういったところを中心に見ていただければと思っております。

例えば、ケースA - 1ですと、55を超えているのが例えばNo. 3、No. 7、No. 10、11、こういったところが50を超えてございます。これに対して、40の前半といいますが、45以下というのが、2番とか5番、6番、こういったところが相対的に点数が低くなってございます。

ケースB - 2でも、大体ケースA - 1と同じ傾向になってございます。

ケースC - 3ですと、傾向としては変わらないんですけれども、例えば区間の10番ですとか、17番、こういったものの偏差値が60を超えてくると。例えば、No. 10では66.7とか、17ですと61.9、こういったようなところが採算性なり、あるいはB/Cの高いところというような形で、よりティピカルに出てきているというようなことかなというふうには思っております。これが、いわゆる感度分析という形で行った結果でございます。

1ページ目に戻っていただきまして、今、言いましたように、この数値はあくまでもそういったある一定の仮

定に基づく、先ほど言いましたように交通量では全国マクロの数値での修正を行っている。ある一定の仮定を置いて出したものでございます。

今後、具体的な数値に置き換えてといいますが、それぞれの区間ごとに出していきたいというふうに思っております。

あと(4)のところでございますけれども、公共事業評価システム研究会での考え方等を(4)のところに載せさせていただいてございます。

この中で、いわゆる重み付けについての公共事業評価システム研究会なり、あるいは森地委員会等での意見等をここに入れさせていただいてございます。

以上、私からのケーススタディについての御説明にさせていただきたいと思います。また、御質問ございましたら、答えさせていただければと思います。

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。ただいまの説明について、質問、意見などがあれば御発言ください。

なお、国土交通省からの御答弁に当たりましては、問われた事項に簡潔に、かつ的確にお答え願います。

それでは、どうぞ。

猪瀬委員 民営化委員会で世論調査したときに、世論調査の結果やはり2巡目については少し低く見積るべきであるというのが出ましたけれども、それはどういうふうに活かされておりますか。

横田高速国道課長 前回もたしか同じようなお答えをさせていただいたと思うんですけども、基本的にこの外部効果の16項目の中に、例えばリダンダンシーなり、迂回路なり、基本的に1本、例えば東名があれば第二東名等については、その短縮という意味では時間短縮だとか、あるいは迂回路の短縮効果だとか、そういったところは現東名ありきという形で評価しておりますので、そういった項目についてはかなり数値が下がってくるということで、今回についてはあえてそのところの重み付けなり、そういったところでの点数の操作ということはないで、そのところについてはしておりません。

猪瀬委員 実際に、そういう第二東名の場合、外部効果で下がったんですか。

横田高速国道課長 具体の場所について特定するのは、ちょっと差し控えさせていただきますけれども、やはりそういった項目については全くないところに新たにつくる場合は、代替施設、迂回路の短縮性だとか、そういった意味での効果というのは、ほかのところと比べて落ちてまいります。そういう意味では、そのところの項目が外部効果項目で落ちてくるということはあろうかと思えます。

猪瀬委員 その外部効果の中の1か所だけに当たるわけですか、16のうちの。

横田高速国道課長 それは、例えば緊急医療施設へのアクセスだとか、それから現行のバス路線なり、あるいは空港ターミナルへのアクセスだとか、そういったことも現東名ありきで評価して、第二東名がない場合ですね。それから、ある場合はそのところの早くなる分での評価という形で、かなり東名があることによって下げられる項目というのは、外部効果の中では結構ございます。

松田委員 これは、全部で何区間やっているんですか、ここでは19ですね。

横田高速国道課長 ここでは19区間でですけども、全体残っているのは大体五十数区間、数え方によりますけ

れども五十数区間ございます。

松田委員 一応ここへ19出しておりますけれども、ほかの区間も一当りはやっているんですか。

横田高速国道課長 今やっている最中でございます。

松田委員 今やっている範囲で、例えば採算性が100を超えているところが出てきていますか。それともありませんか。

横田高速国道課長 今のところ、ないと思います。まだ、全部ではございませんけれども、基本的に100を超えるようなところ、要するにそこだけで、その区間の採算が取れるということは多分ないだろうと思っております。

松田委員 そうすると、あとはここに出ているもの、B/Cは勿論入れるにしても、採算性の点から見れば、合併方式を使うか、それとも直轄方式を使うか、どちらかだということですね。

横田高速国道課長 合併方式というか、いわゆるここでの採算性という意味では、投資限度のどこまで出るかと。例えば、4ページの数値でございますけれども、No.1ですと-2%ですから、管理費のある部分は出るけれども、管理費全部は出ないと。2ですと、投資限度額の9%ですから、9%ぐらいは返せると、91%は何らかのほかの。

松田委員 -2というのは、全部出ないということでしょう。

横田高速国道課長 投資した分は出ないと。ただ、管理費については、ある一定出るということでございます。全額は勿論出ません。

田中委員長代理 -2の説明を、もうちょっとわかりやすくしてください。

横田高速国道課長 ちょっと難しいんですけども。

松田委員 投資限度額比というところは、-2~37ありますね、これは大体100投資して、回収できるのはこの比率だと見ればいいわけでしょう。だから、マイナスは採算に合わないとして、要するに、0というのはあるけれども、17の区間は何かしかの回収は出きますよということですね。

横田高速国道課長 そうということです。一般有料のように個別路線の有料であれば、先ほど松田委員がおっしゃるように、合併だとか、そういった形でなければ、有料事業としては成り立たないと。

松田委員 そうするとあとは、採算性というところだけで見れば、例えば民間会社ベースで判断するとすれば、10%あるからその範囲ならどれだけ出せますかということになりますね。

その上で、残りのB/Cや何か合わせてみて、これつくらなければいけないという判断をするときは、民間会社の意向は別にしておいて、出すか、出さないかは、経営者の判断ですけれども、あとは国費でやるということになりますね。

佐藤道路局長 13ページのフローチャートに従えば、というよりは、そこでどんな整備手法を考えていくのかという点について、更に工夫すべしということだと思います。

松田委員 今の直轄方式とは、どこで分けることになるんですか。それはまだ決めてないんですか。

猪瀬委員 この投資限度額比率の説明をもうちょっと、今の松田さんの質問に絡んでくるけれども、-2とか、それを説明してください。

横田高速国道課長 ちょうど19というのが-0ですので、投資した分について全く回収できないで、管理費だ

けが何とか経常的になくなっていくというような状況でございます。要するに、何年間か終わった後、そのまま借金が残っているという形です。

それから、-2というのは、そこまで出ませんので、累積で逆に借金が少し増えるという形です。投資100に対して、2%分増えると、強いて言うともうそういうようなことです。

川本委員 100投資して、どうなるんですか。どんどん借金の方が増えていくということですね。

横田高速国道課長 最終的に2%分ぐらい増えるということです。40年間の計算をしておりますので。

松田委員 もう一つ、この19という路線を、どれかわからないわけですから、19というのを、以前当委員会の半ばぐらいでお出しいただいたB/Cに比べたときには、どんな変化をしているんですか。前に路線別にB/Cを出しましたね。それと比較すると、今度のB/Cというのは、さっきいった0.932ですか、その比率分だけ変化していると見るんですか。それともかなりでこぼこがあるんですか。

横田高速国道課長 きちっと比較してないので、それは比較してみたいと思いますが、先ほど言ったように建設費、管理費も下げております。

それから、いわれたような便益自体も下げておりますので、どちらの傾向が強く出ているのか、区間によって多少少し違って来るだろうと思えますけれども。

松田委員 違っているでしょうね。

もう一つ、最初のところで御説明がありましたように、採算性とかB/Cとかというのは、今、新しい輸送量というか、需要見通しに合わせて計算し直しているとの間から言っておりますね。それはいつできるんですか。

もう随分やっているんだから、そろそろ期限を切ってくれてもいいんじゃないかと思えますけれども。例えば、大体来月はできるとか、再来月ならできるとか、いつまでもやっているわけじゃないでしょう。

横田高速国道課長 おっしゃるとおりで、我々としても鋭意、精一杯頑張っているつもりですけれども、若干まだいろいろな点、プログラム上の問題だとかありますので、そのところ修正しながらやっています、一月なり一月半なり、そんなオーダーで何とかまとめたというふうに思っております。

猪瀬委員 全体で五十数区間あって、この19区間については、もうこれは結果としては正しい数字ということでもいいわけですね。

横田高速国道課長 先ほど言ったように、交通量全体の数値で、全国マクロでかけてしまっておりますので、前出した数値を。ですから、個々の区間配分をした交通量と若干相違がございます。

ということで、あくまでも一つの参考数値、感度分析の数値というふうに見ていただければということで、具体の区間名なんかはオープンにできないのはそういったことでございます。御理解いただければと思います。

猪瀬委員 今、松田委員の言われた、いつだということになるけれども、民営化委員会として世論調査して、それからすぐにやってくれというふうに言ったわけですが、これはコンピュータを普通に使えば、1週間や2週間でできる作業だというふうに思われるんです。

時間がかかるという意味がわかりにくいんですけども。

横田高速国道課長 大変恐縮なんですけれども、個々の54区間、例えばその区間があるか、ないかで、ウィズとウィズアウトで、例えばB/Cや何かを算出する。そのための配分交通量を出さないといけないわけでございます。そのところが、その区間ごとにあるかないかということで配分計算を回すとかいうことで、1回でぱっ

と出てしまうという形ではないもので、他の区間があるのか、ないのか、それによって当該区間の交通量が変わってくるというようなことで、かなり多くのケースを回しているということで、かなり時間がかかっているということで、大変申し訳ございませんけれども、ちょっと御理解いただければと思います。

1 ケースだけ回すなら、おっしゃるとおりぱっと出てくると思います。

猪瀬委員 時間をかせいでいるんじゃないかという意見もあるんですけども。

横田高速国道課長 そういうことではありません。

佐藤道路局長 できれば、来月中ぐらいには出したいということで御理解ください。できれば、10月中ぐらいには出したいと。

松田委員 10月中に出るなら、是非出してほしいと思いますし、私どもは何も佐藤さんのところに嫌がらせをしようとしているわけではなくて、13ページにあるシナリオが、そのまま具体的に本当に実用に耐えていけるところとして、確定できるかどうかというのを早く知りたいんです。

だから、例えばB/Cであれば、少なくともSTEP1のものは生のものはいずれ出るでしょうし、STEP2のものも、これはあるのかわかるでしょう、そういう形で問題を絞っていかないといけないと思っているわけです。

今のSTEP4というものも、比率をどうするかというのは大問題でしょうけれども、しかしこれも2つか3つのやり方で出せばいいだけの話であって、その前の段階というのは少なくとも交通量によってわかってくるわけですから、できるだけ早く明確な数字を出していただきたいと思います。

田中委員長代理 大宅さん。

大宅委員 基本的なところなんですけれども、1ページの「ケーススタディの考え方」というところなんですけれども、(4)のところの中村先生の委員会の「公共事業評価の基本的な考え方」というのが抜粋されて出ているわけなんですけれども、用語とかそういうものを十分共通認識しなければいけない。それはわかりますが、重み付け設定者は、大局的見地から総合的に各評価項目の重要性を評価できる者である必要がある。これもごもともなんですが、評価対象事業分野に精通した有識者、当該施設を計画・整備・管理する担当者がふさわしい。つまり、現場の人がいいというのが、その前の段落とは全然つながらないと思うんです。とされていると、これはお答えから引っ張ったことなんです。

その後、また学識経験者からはと、この学識経験者ってだれなのかよくわかりませんが、既に高速道路が整備された地域の、言わば高速サービスを十分享受している人の意見で決めることが公正といえるのかと。これからの高速道路の在り方の決定に当たり、直接の当事者でない地域の人が関与することが公正といえるのかという意見がある。とありますが、あたかも東京などは高速道路が整備された地域といわんばかりなんです、一昨日鹿児島から宮崎へ行きましたが、5分間で40台しか車に会いませんでした。東京の高速道路では、私は高速サービスを十分に享受できてないと思っています。ほとんど渋滞ですから。こういう立場でケーススタディをやるということ自体が、ものすごいバイアスだと思うんです。プライオリティーを決めるための基準をつくるということは、あくまでも客観的にやることであって、そこに住んでいる人だとか、その施設を使う人たちだけでやる。そういう情実のようなものを排してやるものであって、だからいかにそれを客観的に評価するかということが一番大事なのであって、妙にぬくもりがあってはいけないと私は思うのですけれども、あくまでもこれでやる

べきだとお考えですか。

川本委員 それに関連してなんですけれども、大宅さんは今、御意見をおっしゃったんですけれども、学識経験者の定義、これは審議会全部の問題だとは思いますが、国交省がお選びになる際の定義、土木のマスターを持ってらっしゃってありますとか、何らかのそういうようなものがあれば、ちょっと教えていただきたいと思います。

横田高速国道課長 ここで書かせていただいているのは、そういう意見があったということで紹介させていただいているわけですが、そういった意味で今、森地委員会の方で御議論をいただき、その森地委員会の中での重み付け、先ほど御説明させていただきましたけれども、その中での重み付けもやっていただいております。

森地委員会等では、何も土木マスターを持っているだけではなくて、経済学の先生方なり、そういった他分野のいわゆる学識経験者といいますが、そういう方も入っていただいております。

そういった意味では、さまざまな意見を踏まえて決めていきたいというようなことでございます。

先ほど言いましたように、大宅委員おっしゃるように、残っているところだけという意見も1つはありますし、逆に既に使っているところもということで、すべての都道府県の知事さんの重み、それから残っているところだけだとどうなるかというようなことで、それぞれ出させていただいているのもそういう観点を踏まえて、含めて、いろんな観点があるだろうということで、重み付けを入れさせていただいております。

大宅委員 これ、すべての知事ということと、残った事業を持っているところを見ると、異様にぴったり一緒ではありませんか。こんなことってあるんですか。

横田高速国道課長 結果的にそうなったということでございます。すべての地域は47都道府県プラス政令指定市13ですか、約六十ぐらい。それに対して、残っているのが大体32~32だったと思います。ということで、政令市が残っているものが少ないもので、40ぐらい、ちょっとサンプル数が、だから60と40幾つだったと思えますけれども。

田中委員長代理 今おっしゃる数字わかりますか、入れていきたいんですけども。

横田高速国道課長 5ページの左側と真ん中。

大宅委員 1%違うところはないんですね。これは異様だと思うけれども。

田中委員長代理 確認なんですけど、そうするといわゆる中村基準で出される場合に、今日お出しになったように、重み付けにしても何にしても、こういう幾つかを並べてお出しになるというふうに理解してよろしいですね。それが1点。

それから、もう一点は、今、大宅さんが聞いた話なんですけれども、この1ページの(4)を、私も読んでわからなかったのは、始めのかぎが付いているのは、システム研究会、委員長が中村先生ですね。において、かぎのようだとされているとなるんですけれども、その次の学識経験者というのは、この研究会とは関係のない学識経験者でしょうか、あるいはこの研究会の学識経験者でしょうか。それとも、一般的に学識経験者というふうに読むのでしょうか。

横田高速国道課長 研究会の学識者の中からの意見であります。

田中委員長代理 であれば、ちょっと文章がおかしいですね。上の方は、わざわざこの研究会においては、か

ぎ重み付けどうのこうとされている。また、学識経験者からはという、どこの学識経験者かわからないからそういう疑問がでる。この研究会の学識経験者という意味ですね。

横田高速国道課長 この公共事業評価システム研究会ではなくて、道路事業評価検討委員会ですか。先ほど申しました。

田中委員長代理 だから、この上のシステム研究会の学識経験者ではないんですね。

横田高速国道課長 はい。

川本委員 そうすると、その方たちは評価対象事業分野に精通した有識者とは限らないということになりますか。

下の学識経験者というのは、ほかのグループであるということは。

横田高速国道課長 ほかのグループというか、道路事業評価手法検討委員会、上の方の(1)の②のところに第6回云々と書いてありますけれども、道路事業評価手法検討委員会のメンバー等から出た御意見でございます。

田中委員長代理 であれば、よくわからなかったのは、その関係がわからなかったので、この道路事業評価手法検討委員会とこのシステム研究会の関係は、どうなっているんですか。独立しているんですね。

横田高速国道課長 一応独立という形で、公共事業評価の基本的考え方の研究会は、国土交通省全体のいろんな公共事業がございますけれども、それ全体に通じての評価委員会でございます。

それから、道路事業評価手法検討委員会は、それを道路事業に置き換えて、そここのところでアプライするためいろいろ基準なり考え方を整理していただいている委員会でございます。

田中委員長代理 そうしますと、この学識経験者には、両方兼ねておられる先生の学識経験者もいらっしゃる、全部ではないにしても、そういう理解でよろしいですか。

横田高速国道課長 はい。

田中委員長代理 ほかに。

大宅委員 学識経験者の中に政治家は入りますか。

横田高速国道課長 ここでいう学識経験者には、入ってございません。

田中委員長代理 ああしろ、こうしろとは言いませんけれども、私がこれを読んだときに、(4)の上の方のシステム研究会の方で、何か道路に精通した専門家でなければ、こんな重み付けだとか、どうとか、こうとか、逆に言えば我々が世論調査をしたような、あんなことでは困るんだと、こう言わんがためにお書きになったとしか受け取れなかったんだけど、それは間違いでしょうか。

横田高速国道課長 御指摘の点あるわけですが、例えば5ページの外部効果の指標、例えば高速バスから始まって、高度医療施設だとか、具体の指標等も後ろの方に付けてございますけれども、かなり細かく専門的なところがございまして、これらを高度医療施設がどのぐらいなのか、あるいは農林水産をどのぐらい重み付けるかというのは、やはり総合的観点、例えば総合行政を持っておられる。これは土木屋だけではとてもできない話で、ということで知事さんなり、市長さんなり、そういういわゆる行政について責任をお持ちになっている方が本来付けるような項目なのかなというようなことで、一般のそうじゃない方が付けるというのは、かなり専門的にしんどいだろうということで、そういう御意見が出たというふうに我々は理解してございます。

大宅委員 そもそも四国に何で3つ橋が架かってしまったかということから、入っているわけで、直接の当

事者と、地域の人々だけが関与していたからああいう公正じゃないものができたというふうに私は理解しているんですけども。違いますか。

横田高速国道課長 いろいろ経緯はあろうかと思えますけれども、やはり国全体で判断してということで、決めてきたというふうに理解してございますけれども、もちろん時期なり、整備手法なり、それぞれもちろん課題なり反省すべき点は多々あろうと思えますけれども。

川本委員 今、専門的なことが必要であるというふうにおっしゃったと思うんです。そうしまして拝見すると、5ページ目の知事さんたちが重み付けされた中だと、指標の16の地方の創意工夫というのが10%を超えて一番多いわけです。

指標の16の42ページを拝見すると、非常に定性的な判断ですね。技術的なことが大事だとおっしゃりながら、重み付けのところでは非常に定性的で、あまり技術的ではないようなことも入ったことが、結果として重み付けされるように見えるんですけども、そこについてはいかがお考えですか。

横田高速国道課長 本来、高速道路の計画とそういう地域の創意工夫といっても、それと例えば医療施設の計画を併せて考えると、いろいろ地方によっては高速が生きるといいますか、逆にほかの施設が生きるように高速の計画と連携しているとか、そういったようなところをできるだけ評価したかったわけですけども、ただそれを評価すると恣意的になるということで、ここではかなり委員会での御議論をいただいて、結果的にはかなりそれが延べ種類数だとか、かなりそういった意味では指標化する段階でこういう形になってございますけれども、もともとの趣旨はそういうようなことで、その創意工夫、地方のやる気といいますか、そういったことをできるだけ評価していきたいということでございます。

勿論、限界がございますので、こういったかなり定量的にとらえられる項目に置き換えておりますので、その趣旨が十分生きているかどうかという点、御批判はあろうかと思えますけれども、そういう趣旨でございます。

猪瀬委員 1ページの最後のところで、既に高速道路が整備されている地域と、そうじゃない地域で考え方が違うということが基になって、今の5ページの大項目の重み付けで、とりあえずすべての都道府県と残事業の都道府県と分けて見てはいるんですね。それで、3ページのケースA-1とケースB-2とあるわけですが、基本的にこれを見てみると、ケースA-1とケースB-2とほとんど変わらないですね。

それから、重み付けも大体四捨五入するとB/Cが28対28で、採算性が23対21で、外部効果が50対52で、ほとんど変わらないですね。だから、この残事業がどうであるかというふうな意味づけはあまりないと思われるんですけども、これは佐藤局長どうですか。こうなるとあまり意味ないんじゃないですか。

佐藤道路局長 さっきも田中委員長代理の方からも、1つを選んで出すのか、幾つかこういう考え方ならどうだよという形で出すのかというお問い合わせがありましたが、結論的なものを今、私が勝手に申し上げるということではありませんが、方向性としてはいろんな御意見があるということをおもも踏まえながら、この次にお出しさせていただけるような形で、まとまったときにはできるだけそんなふうな方向も考えていきたいと思っております。

猪瀬委員 これは経過の数字だということですね。だから、やってみたら同じだったじゃないかということでしょう。やってみたら違うかもしれないと思ったわけでしょう。

佐藤道路局長 残事業ある、なしで、もっと典型的に変わるかなと思いましたら、大宅委員御指摘のように、

似たようなもんじゃないかということですから、あえて2つ出してあるかなというようなことも、いろいろ勉強しながらまた御相談したいと思います。

猪瀬委員 民営化委員会の世論調査も、残事業ある、なしにかかわらずやったわけです。そうすると、民営化委員会の世論調査も残事業ある、なしにかかわらずやったことは、基本的には合っていたなと思うんです。どうですか。

佐藤道路局長 したがいまして、こうしたことをしっかり把握しながら、どんなふうな出し方をするか勉強したいと思っております。

猪瀬委員 これでいいんじゃないですか。

田中委員長代理 それでは、先に進みたいと思います。続いて民営化作業スケジュール及び検討状況について、国土交通省から説明をお願いします。

特に前回会議で各委員から指摘があった事項を中心に、要点を簡潔に御説明ください。また、猪瀬委員から問題提起のあった、高速道路の料金の引き下げについても併せて国土交通省から説明をお願いいたします。

それでは、お願いいたします。

金井有料道路課長 資料2でございます。大判の資料でございますが、一応御指摘もあり様式をつくり替えさせていただきました。内容について、前に御説明したときとそれほど変わっておりませんので、ポイントだけ御説明いたしますが、例えば上にありますとおり、本四の債務の切り離しであるとか、新直轄の導入、それからコスト削減、今の基準の話、こういったものについていろいろ検討させていただいておるといのは、逐次報告をさせていただいているとおりでございます。

また、下の方にございます、ファミリー企業であるとか、コスト削減計画、その他もろもろの話についても、逐次御報告をさせていただいているとおりでございます。

真ん中の「一体として検討」と書いてある部分でございますが、前回も局長の方から御説明をしましたとおり、基本的なスキーム、政府・与党の御指示をいただいて作業をするのかなと思っておりますが、これだということを決め込んで検討している状況ではございませんが、これは前回も口頭で御説明しましたとおり、細かいところでいろいろ気になるところがございますので、その「検討の例」と書いてございますが、幾つとかボツで書いてあって、ちょっとわかりにくいかもしれませんが、例えばこんなことを検討しているということでございます。

例えば、後で料金の話があるのかもしれませんが、料金設定を変えることによる影響と評価ということでございますが、特に料金を変えた場合に、弾性値といいますか、料金と交通量の関係がどうなるか、これは今、社会実験を予算300億をいただきましてやっておりますので、そういったものも踏まえて、料金と交通量の関係。

それから、特に2番目にあります、国・地方の役割の見直し、ちょっと表現がいいかどうかわかりませんが、都市高速道路、首都高・阪高につきましては、新線を建設する余裕が現在の料金ではございません。現在の体系で考えれば、余裕がございませんので、どういった方法でやるか。

例えば、高速については直轄方式を導入させていただいたわけですが、首都高・阪高については、これは意見書でもいただいておりますが、いろいろ出資率のかさ上げであるとか、事業区分の見直しとっておりますが、端的に言えば今やっている区間を一部もう公共事業でやるように振り替えてしまおうかということも踏まえて検討させていただいておりますが、粗々概算要求に出ささせていただいております。詳細は、まだスキームが決まら

ないと確定できませんが、粗々この辺については概算要求では出させていただいておるところでございます。

次のポツで、一般有料道路の取り扱いの具体化、これも報告でいただいておりますが、ネットワーク型とバイパス型に分けて、特にバイパス型については早期に処理しようということで、具体的なやり方を今、検討させていただいております。

次の2つのポツは、過去の事例調査でございますので省略いたしますが、税制、会計法上の取り扱い、他の改革事例の整理ということで、例えばリース料を損金参入するのはかなり難しい要件があるようでございますので、そういったこととか、固定資産税のかかり方、そういったことをいろいろ調査させていただいております。

下から3つ目、公団民営化により影響を受けるとされる法令の整理ということで、約40本ほど関係する法令があるようで、40本ほど法令を直さなければいけないようでありますので、そういったことでまだこれもスキームは確定しておりませんので、内容ということではなくて、いろいろ過去の議論であるとか、どういうところを直せばいいのかといったような、基本的な検討をさせていただいております。

分割に伴う収支見直し、これもこの間口頭で御説明しましたが、これは議論がありますので、詳細は省略いたします。例えば、拡大首都高といったときに、料金体系をどうするのか、今ですと道路公団と首都高という別の主体が管理しておりますので、別々に料金をいただいているんですが、均一料金設定をすべきなのか、例えば相互乗り入れしたときに、改めて料金をいただくのか、いただかないのか、その辺によっては随分料金収入が違ってまいります。2割や3割の差が出てまいりますので、それはどういう考え方がいいのかということを中心に整理をさせていただいております。

今、例えば首都高とかJHの均一区間ですと、平均的にトリップ長が20キロ未満、十数キロでありますので、均一という扱いをさせていただいております。例えば、横横（横浜横須賀道路）とか、そんなところまでいってそういう扱いができるのかどうかということも含めて、交通の性格も含めていろいろ検討をさせていただいております。

民間会社による道路事業のあり方、これは具体的には相当法令上難しくなるとは思いますが、具体的に管理をする会社にどこまでの権限を持たせれば一番有利といたしますか、やりやすい管理ができるのか。

今、例えば、一ころお騒がせしましたが、首都高でいろいろ構造物が痛んでいるというようなこともございまして、そういったものについて耐久性であるとか、今後どの程度のマネジメント、これは予算の中の重点事項でも、アセットマネジメントとして重点的に出させていただいておりますが、早めに欠陥を見つけて修理をして長くもたせるために、どういうことをやればいいのかという技術的な内容も含めまして、少し勉強させていただいております。この「一体として検討」というところ、ちょっと長くなりましたが、そういうことで少し基礎的なデータ収集を中心に、私どもの方では勉強させていただいております。

それから、先ほどの料金の話でございますが、2割程度下げられるのではないかと御指摘を事前にいただきました。現時点で、まだ試算ができておりませんので、料金値下げ、どこまで可能かというデータを今、持っているわけではございません。

1つには、社会実験、先ほど御説明申し上げました社会実験の結果を見る必要があるであろうというのが一つ。

もう一つ、別納を仮に廃止するにいたしましても、多分割引きゼロにはならず、別納カードというのはもうほとんどE T Cカードに切り換えておりますので、例えばE T Cの前払い割引き、13.8%ぐらいが適用になるのか、ならないのか、どういう制度設計をするのかということで、大分条件が違ってまいります。

最後に、当たり前であります、特にJ Hの投資余力、今後建設に回せる余力がどのぐらいあるのかということが、当然料金の値下げと密接に関連をします、この辺につきましては、やはり先ほどのスキームと同じ話で、一体として総合的に検討をしていくのかなということで、どういう条件で試算をするかということは今後検討したいというふうに考えております。

以上であります。

猪瀬委員 話が多岐にわたっているので、どういうふうに整理していくかということなんですが。

田中委員長代理 そうですね。スケジュールの話からいきましょうか。この前から宿題で延々にしてきましたから、料金の問題はちょっと、これをやり出すとまた終わらないという話にもなりかねないので、スケジュールの話から進めましょう。

川本さん、ペーパーを出しておられますから、どうぞ。

川本委員 スケジュールに関しまして、御質問申し上げたいことがありますので、提出させていただいている資料を開いていただきたいと思います。

まず、今、金井課長の方から一体として検討という中に、公団民営化による影響を受けると思われる法令の整理で、40本ほど基本的な検討をしているというふうにおっしゃられました。本来であれば、この40本の法律がどういうもので、今どういう検討状況であるのかというのをお出しいただきたいというのが、5月以来ずっと私どもが申し上げていることで、この段階でまでお出しただけないというのが、非常に残念に思っております。

最初に1ページを開いていただきまして、40本ほどというのは口頭で今、御説明がありましたけれども、私どもに法案リストとして提出されたものは、1ページ目に書きましたけれども、まず四公団の廃止。

2番目として、道路関係四公団を引用している法律等の関係法律の整備。

それから、3つ目に道路関係四公団に代わる新たな組織を設立し、当該組織が有料道路に係る業務等を行うための関係法律の整備という、道路整備特別措置法の改正等と書いてありまして、道路整備特別措置法以外の名前が一切挙がっていない状況にあります。

これに関しましては、民営化委員会の最終答申で出した債務返済とか、新会社の自主性の確保、分割、料金値下げなどの項目を、どの法律で担保さなるのがまずお聞き申し上げたい。

それから、整備法だけが出ているんですけども、鉄道などと同様に、事業法も制定すべきだというふうに思いますが、この点についてどういうことを考えていらっしゃるかお聞きしたいというふうに思います。

それから、40本というふうにおっしゃいましたけれども、その法案リストと、各法案の何をどういうふうに変更するのかという概要をお示しいただきたいと思います。

それで、出している資料2でも、12月の末に法案化と書いていますから、課長レベルとしては非常に、もし風向きが変わったりするとお忙しくなられるんじゃないかと思うんですけども、この辺も踏まえましてお答えをいただきたいと思います。

それに関しまして、その2ページ目ですけれども、新聞報道がございました。朝日新聞の2003年9月13日で

すけれども、道路関係公団改革関連法は、法案が計3つだというふうに報道されております。それで、報道によりますと、国土開発幹線自動車道建設法でありますとか、道路法とか、高速自動車国道法には、一切手を付けずに、今後の建設は会社ではなくて国の整備計画に基づいて決めるでありますとか、道路の保有は会社の買い取りを認めないとか、債務の返済は50年とか、償還主義とか、会社の監督部局が建設を所管する道路局を引き続き監督というふうな解釈になっておりまして、いじるのは私どもの民営委員会にも御回答いただいた、特別措置法。特別措置法の特別な措置というのは、どのようなものなのかということもお尋ねしたいと思います。

質問をまとめますと、右側に書きましたけれども、まず報道に該当する事実はあるのか。今の時期、どこの官庁の方たちも、内閣法制局にどういう法律をいじるのかお届けになってらっしゃるというふうに思いますので、財務省、あるいは内閣法制局法令担当部局とのやり取りの詳細が、どういうものなのかお示しいただきたい。

それから、この朝日新聞の報道が事実とすれば、現在の国交省の計画は委員会意見書と全く相入れないものだというふうに思われますけれども、その点についてどう思われるのか。

それから、先ほど申し上げた、特別措置とは何の特別措置かということなんですけれども、この点についてお尋ねしたいと思います。

金井有料道路課長 たくさんお尋ねなので、全部カバーできるかどうかわかりません。最初に特別措置というのは、私の理解では道路の無料公開原則というのがありますので、これは特措法の最初の条文を読んでいただくとおわかりになると思いますが、いわゆる料金を取る道路を導入して、無料原則ではない、有料の道路ではあるけど、促進をするんだと、特別に促進するんだという意味で、多分おっしゃるような、どういう御趣旨で聞かれたのかわかりません。そんなに深い意味はなくて、無料であるべき道路の中に有料道路を特別につくって、整備を促進するという意味であるというふうに理解をいたしております。それから、先に同じ話だと思しますので、新聞報道の関係で前半御説明をいたしますが、かなり憶測の記事ではないかと思っております、ちょっと事実関係だけ御説明をしますと、いつも同じ答えで恐縮ですが、私どもとしては政府・与党協議会において、スキームを御提示いただけたらと思っております、そういった御提示いただくスキームによって具体的内容を決めた後、法令化作業というのが当然行われると思っておりますので、現時点で一つの固まった内容を持っているわけではございません。

ただし、先ほどスケジュール表の中で申し上げましたとおり、いろいろ気になるポイントがありますので、細かいところではあります、そういったところの具体的な検討をさせていただいておるとい状況でございます。

川本委員 そうしますと、3本の法律を。

金井有料道路課長 これから御説明します。法律約40本ほどであると申しましたが、これは四公団を引用している法律でありまして、必ずしもスキーム規定ではありません。例えば、消費税法とか、飲酒税法とか、土地収用法とか、こんなものまで全部入りますので、それが40本という意味ですが、いずれにせよ40本程度はある程度の改正が必要だということでもあります。

それで、実はこれは9月上旬に内閣法制局、これは内閣法制局が今度の通常国会に出す法律がどうだということを、全般的に聞かれてきますので、次期通常国会における提出の予定法案として、高速道路株式会社等に関する法律であるとか、高速道路株式会社等による道路の整備に関する特別措置法、それから高速道路株式会社等による道路の整備に関する特別措置法の施行に伴う関連法律の整備に関する法律というのを仮称で3法案を登録さ

せていただいております、これは内閣法制局が今後の審査のスケジュールを決めるときに必要なという御指摘でありましたので、私も、そんなもの聞いてないと言われると大変でありますので、審査をしていただく枠として登録をさせていただいたわけでありまして。

田中委員長代理 金井さん、今の3つ、もう一回ゆっくり言ってみてください。

金井有料道路課長 すみません。資料に別添と手書きで書いた資料をお配りしているんじゃないかと思いますが、十何枚の資料で、この3本を仮称で登録をさせていただいております。

それから、同じ話ですが、関連で説明いたしますと、例えばその資料の5ページと書いたところがございます。次のページなんですけど、5ページになっていて恐縮です。これは、例えば組織の廃止、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団の廃止というよう要求は出させていただいております。これも「廃止を必要とする理由」のところを読んでいただきますとおわかりいただけると思うんですけども、全くさっきと同じ話でありまして、下の段落だけ見ていただければいいですね。この第三者機関として、民営化推進委員会が設置されて、意見書が提出されたところであると。

政府としては、昨年12月の閣議決定に従い、同委員会に意見を基本的に尊重するとの方針の下、改革の具体化に向けて所要の検討を進めることとしており、民営化を前提とした道路関係四公団に代わる新たな組織のあり方について現在検討を進めていると。したがって、まだ具体的な内容は決まっていなくても、枠として要求をさせていただくということで要求をさせていただいております。それが中身がずっと続きます。

それから、税制があると思うんですが、11ページというところがあるんですが、同じ資料をずっとめくっていただいて、11ページというところがあります。平成16年度税制改正要望事項、国土交通省、この要望理由のところを見ていただきますと、同じことが書いてありまして、下の段落ですが、これに従い平成17年度中の民営化に間に合うよう、平成16年通常国会への関連法案の提出を目指して、所要の検討を進めており、現時点において民営化の具体的な内容は未定であるが、今後の民営化に向けた検討、立案等の動向を踏まえ、道路関係四公団改革に伴う所要の税制上の措置について、必要に応じて要望することとしたいと。中身は空でありまして、今後要求をするぞということを法令上、それから税制上、組織上、要求をさせていただいたものでございまして、何回もくどく言って恐縮でございますが、具体的な中身を決め込んで、それぞれ中身を出したとか、協議をしているとか、そういうことではございません。

以上でございます。

川本委員 現段階では、中身が空で何もやってらっしゃらないという御答弁ですか。

金井有料道路課長 詳細は担当部局から説明した方がいいかもしれませんが、例えば法案でありますと、内閣法制局は過去の法律のいきさつすべて把握されていて、どういうことなら問題ある、どういうなら問題ないというような意見をいただけますので、ちょっと聞いてみた範囲でございますが、法令担当部局はいろんなケースについて、内閣法制局のいわゆる感触といたしますが、どういうことであればどういう問題が出るということをいろいろ議論はさせていただいておりますのでございますが、何回も申し上げますとおり、具体的な中身を決めて議論をさせていただいているという状況ではないということ聞いております。

川本委員 資料2で出してらっしゃる3本の法律は、要するに会社設置法と特別措置法と読み替え法の3本ですね。ということは、もう根本的な事業法の設立とか、道路法の改正とか、建設法の改正とか、そういうものに

ついては一切話もしてらっしゃらない段階であるということですか。

金井有料道路課長 何回も同じ答えて恐縮ですが、今のところどれと決め込んで議論をさせていただいている状態ではありませんが、何回も申し上げますとおり、仮登録でありますので、具体的にどういう法律体系にするかは、これからもしスキームが決まればいろんなところと御相談をして決めていく作業が必要かなと。おっしゃるとおり、大変スケジュールがなくて大変でございますが、そういったスケジュールかなと思っております。

川本委員 今、仮登録の話ではなく、内部的に40本の、40本というのはこの仮登録に関連しての法律ということですか。

金井有料道路課長 40本と申し上げましたのは、これは協議しているわけではなくて、道路関係四公団の中身の文章が法律の条文に出てくる法律の数でございます、これを全部協議とか調整しているとか、そういう状況ではございません。ただ、40本いずれにせよ改正は必要であろうと思っているという意味であります。

猪瀬委員 関連の質問になるんだけど、つまり民営化委員会の意見書を基本的に尊重するというふうに考えた上で、どういう法律を、その意見書から想定していったらいいかというのを説明してもらえないとわからないんです。つまり、この朝日新聞の記事はこういうのが3本だと、これは国交省が検討しているらしいと書いてある。それは意見書を反映しているものではないということになるんです。そうすると、意見書を反映するとしたら、あとどういう法律が必要になるんでしょうか。金井さん。

金井有料道路課長 その3本が別に意見書を反映していないとは思っておりません。前文にありましたとおり、基本的に尊重するというスタンスは変わってないというふうに考えております。

佐藤道路局長 3本のように見えるので、かえってまずいのかもしませんが、基本のスキームを、政府・与党協議会でいろんな形で御議論いただき、決めていただくと、その後どういうことをきちっと直さなければいかぬのかというのが出てくるんでしょうが、したがってこの件名登録の1、2、3みたいにせずに、検討中の1字だけでもよかったのかもしません。かえって誤解を招くのかもしませんけれども。

松田委員 佐藤さん、今の段階で、要するにいろんな形で新しい法律案の接触をなさったり、勉強するのは当然だと思うんです。もうしていると思います。ただ、この朝日新聞の記事だけではなくて、この間否定されたけれども、その前に読売の記事がありましたね。そういうのを連続して見ている中で、しかも今の金井さんの御答弁なんかを聞いていると。

例えば、すべて上げて新組織のスキームというのを、政府・与党協議会で決めてくれてから、自分たちは法案の作成をするというんだけど、基本スキームというのは意見書を出してあるんですね。それを、どの部分はちょっと難しいよとおっしゃるのか。あるいは、どの部分についてはこの意見書のとおり法案にしますよとおっしゃるのか。いずれにしても、それは佐藤さんのところでつくって与党協議会に出さなかったら、何もないところでどうしますかなんて言うわけないんですね。そうでしょう。

だから、御答弁がちょっと不安になるのは、すべて上げて政府・与党協議会というのにみんな下駄を預けて、そこで言われたら自分たちはやりますよというふうに聞こえてくるんです。そういう趣旨じゃないかもしませんけれども。だから、むしろ今の答申をどう具体化するか、それを具体化するのは法律ですから、法律上どういう表現をして、それをするとしたら何本ぐらいの法律をつくってどうするかということの御答弁がないと、これは答弁したことにならない。

ただ、40本ありますというものの大部分は読み替え規定でしょう。例えば、刑法の中のあれだとか、民法のものだとか、みんな関連法案の位置づけだと思うんです。だから、基本は40本もあるわけないので、波及するのが40本か50本、少ないなと思っているんですけども、もうちょっとあるかもしれない。だけど、本当のところは5本とか6本とか、基本のところの実現するための法律があるはずですよ。それをどの程度で議論をされているかをお聞きしたいと言っているのが、川本さんが言っている趣旨でもあるんであって、どうも全部でき上がってからは、できたからもう文句言うんじゃないよと我々の委員会に示されても、これは受け入れるわけにいかないということになりますから、その過程をきちっと説明してくださいと言っているんです。

佐藤道路局長 そういう意味では、むしろいろいろ勉強しながらという状況ではありますが、それこそ委員会の御意見の中で、こういうことはこう理解していいんでしょうかということも、いろいろやってくる中ではお伺いしなければいけないところがあるかなというようなことも考えておりますので、引き続きもうちょっと整理しながら、場合によっては御指導いただくということもあるんじゃないかと思っています。

松田委員 おっしゃるように、JRにするときの法律をつくるときにも、我々は四六時中自分たちで考えて、しかもそれは運輸省とも打ち合わせをし、疑義のあるところがあるんですね。これでいいでしょうか、あるいはこれはこういう解釈でいいんですね。それは再建委員会に四六時中お伺いを立て、そして一緒になって法律をつくったから、ほとんど変わらないものができたんです。

これから、そういう段階ではないかと思うんです。時期的には、だから、是非具体的に、でないともう12月に間に合いませんよ。国会審議とか通すなら、私は3か月もあれば十分だと思いますけれども、つくまでの段階、どの法律を消して、どの法律をつくるか、こういう内容でいいのかというようなイメージがある程度きちっと描かれていなければいけませんから、その作業に入るのには単に部局だけの問題ではないと思うんです。

だから、答申を最大限生かしていただいて、それをどう具体化するか、その上で疑義があるとか、あるいはこれはこういう選択ではどうなんだろうというのがあれば、それは委員会にも質問していただいて結構だし、その質問事項が出てこないということが、ちょっと今の段階でおかしいなと思っているぐらいですから、そういう過程をきちっと説明していただかないと、このスケジュールについて説明をしたことにならないと。誤解を招くだけです。恐らく朝日新聞についても、これは誤解だと佐藤さんはおっしゃるんでしょうけれども、あるいは誤解じゃないのかな。

佐藤道路局長 だれにも、何の取材もしてないというのは、事実でありますので、こういうやり取りをした形跡は全くありません。時々競争して、いろんな新聞が、いろんなことをお書きになるので、できるだけお控えいただきたいとは思っているんですが。

川本委員 先ほど、内閣法制局の方と内々にお話をされたというふうに、金井課長おっしゃっておりませんでしたか。それとどういう関連が今あるんでしょうか。

金井有料道路課長 内々に法案のスキームを御相談したのではなくて、さっきも申し上げたとおり、内閣法制局、過去の解釈事例をすべて持っておりますので、こういうケースならどういう問題が出るかというようなことについて、さっき何と申し上げたか忘れましたが、御意向を把握するということはいろいろやっております。

当然、法令の担当部局でございますので、どういうケースならどういう問題がある。どういうケースなら、どこを直さなければいけないということ、法制局に御指導いただくのは、当然であると思っております。

川本委員 でも、私どもにお示ししてくださった御回答でも、道路整備特別措置法の改正については触れてらっしゃるわけですから、その点については議論をしておられるということですね。

金井有料道路課長 さっきも申し上げましたとおり、法令のスキームについて御相談しているのではなくて、過去の事例に基づいて、それぞれどういうケースなら、どういう問題が出るということ、御意見を賜っているということでありまして、何回も申し上げますけれども、法令のスキームを何か決めて持ち込んだという状況ではないと聞いております。

田中委員長代理 私、最後に言おうと思っていたんですが、松田さんは非常にやわらかにおっしゃるけれども、本当に大改正なんですね。意見書どおりに実行しようと思えば、金井さんは、スキームは議論してないとおっしゃるけれども、法制局自体心配していると思うんです。短時間に審査しなければいけないんですから、これを意見書どおりやろうと思ったら、どういう法体系、全体の体系の下に改革していくことが、総理の言っている上場できる会社になるのか、あるいは直轄事業も含めて、今の道路法以下どういうふうに見直しが必要なのか、必要でないのかを含めて、法律のスキーム自体をどういうふうにとらえていくのかというのが、最大のまず入口の問題なんです。したがって、私も国鉄の再建監理委員会のときから、職を離れてはいても、ずっと相談を受けておりましたが、まずは、法律をどういうふう構成するかという話なんです。それは、ちょっとやそつとでできる話ではない。お話を伺っていると、極めてのきな、ということは逆に取ると、与党の方でお決めいただいて、それから動けばいいやというふうに、変に取れば受け止められる。そうではなく意見書自体についてまじめに考えておられると思うんですけれども、どういう形にしていけばいいか。金井さんはそうおっしゃるけれども、私は法制局と内々でもまともに取り組めば、歴史にいろいろ例はあるんですから、国鉄なんかの改革のときに、しかも分割していくということになったときに、幾つかの会社ができるわけですから、それについての事業法が要るのか、要らないのか、当然要ると思うんですけれども、そういう全体の改革に当たっての法律体系というものを、既に描いておられて当然です。法制担当や財務省と御相談なさらなければいけないと思います。

ですから、その前に私たちの意見書でも、当然なお細かく議論していけば、本当にどう考えるんだということもあるかもわからない。与党とおやりになって、その段階で我々の考え方と違うということになれば、我々はそれは違いますと言わざるを得ないけれども、それからだと間に合うのか、という問題もあるじゃないですか。そういう心配を実はしておるんです。

それは、まだこういう時期ですから、言えないけれども実は勉強していますということなら分らないでもない。私は役人上がりですから、善意に取りたいんですけれども、いやいや全く本当に金井さんの言うとおりで、スキームも何も考えてないということなら、これは大変なことだと私は思っています。

佐藤道路局長 考えてないというよりは、法制局と具体のこういうスキームでという形で御相談申し上げる時期ではないというか、状況ではないということだと思います。ただ、幅広く昨年の閣議決定に基づいて、私どももいろんなことを考えながら収斂を図っていかねばいけないということではあるので、さっきも申し上げましたように、委員会にこういうことはどうなんでしょうねとお聞きすることも、またこれありかという状況だと思っております。

松田委員 今、委員長代理がおっしゃったことに補足しますけれども、釈迦に説法ですけども、12月にこういうものの法律を出そうとなれば、少なくとも今の時点、10月までには主力何本の法律に、どの項目を入れて法

律化するかということは検討が終わってなければいけませんね。間に合いませんね。関連がどうだというのは、後で調べればいい話ですけれども、国鉄のときには200本ぐらいありましたか、関連はわっと調べましたけれども、ただ主力、どの項目を、どの法律にまとめて、主力何本にして出すかということの検討は少なくとも終わってなければいけないぐらいの段階だと思っております。

だから、その検討を全然やってないというんでは、間に合いませんよ。

猪瀬委員 今、検討している法律を全部出してもらえませんか。つまり意見書に即した法律は、これだけの数ではないはずですね。それを出してもらわないと、我々は検討できないんです。全部出してくれと要求はしているわけですが、それに答えている部分が非常に少ないんですね。

道路関係四公団を引用している法律等の関係法律の整備ということは、これは周辺のこと、もっと真ん中のことです。だから、分割もイメージとしてあるわけですから、それに基づいた場合に、どういうふうな法律になってくるのか、それをやはり完成形態でなくていいわけであって、たたき台ですから、たたき台を出してもらいたい。そこから初めて討議ができるわけですから。今、田中委員長代理や松田委員が言ったことに重ねて申し上げているのですが、これが今の時点で出てこない、結局国土交通省は小泉内閣の方針に逆らっているというふうに解釈するしかないんです。そのところをはっきりさせてください。

佐藤道路局長 ですからこそ、こういう案件登録、件名登録もしているわけではありますが、関係しそうな法律という意味でリストアップというのは、関係しそうなという意味でお出しさせていただこうかと思います。

猪瀬委員 引用している法律との関係で40本ぐらいで、そうではなくてメインのことを言っているんですよ。

ここで資料請求したときに出てきたのは、設置法の廃止というのが出てきているのと、引用関係法律の整備というのが出てきているのと、後は一番肝心の四公団に代わる新たな組織を設立して、民営化会社がいろいろ事業を行う、その関係の法律を含めた一番のメインの部分が出てきてない。

松田委員 局長さん、以前から何回も申し上げているけれども、例えば、阪高・首都高、本四の方はどういう形で廃止するかという問題もありますけれども、阪高・首都高は拡大にするのか、今のままだいいのか、どこを修正するかということをおお程度決めておかないと、こういうものはできないんですね。そのどれに決めたかということより、その議論はまさに国土交通省道路局が恐らく主体になって各公団とおやりになることだと思いますけれども、そういうことの作業というかお互いの腹合わせというか、どういうふうにしたらいいか、そういう作業は具体的には進んでいるんですか。

金井有料道路課長 前回も似たようなお答えをしたかと思いますが、例えば拡大首都高にしたときに、対象路線はざっとお示しいただいているんですが、さっき申し上げたとおり、料金体系をどうセットするかというのは、利用者から見れば結構重要な問題で、例えば均一、拡大首都高だからといって均一の料金にするのだろうか。それから、今であれば別ですけれども、それぞれ乗り入れたときにどうなるのかという、ちょっと料金の検討であるとか、さっきも申し上げましたが、どういう交通になっているのだろうか、均一料金でやっているのは、大体非常に短いトリップのものを対象にしておりますけれども、そういった例えば横横（横浜横須賀道路）とかアクア（東京湾アクアライン）とかが入ったときに、長トリップの交通が入って、均一になじまないかもしれない。そういったことを含めまして、幾つかの案は想定して、収入がどうなるのだろうか、採算がどうなるのだろうか、今その中で見た場合の採算ですね。というようなことは、基礎的なデータとしていろいろ相談をさせていただい

て、検討させていただいておるところでございます。

猪瀬委員 金井さんが今おっしゃったことは、データとしてこちらに出してくれないと、つまり東京湾アクアラインや横浜横須賀道路を入れたらどうなるか、どうならないかとか、その場合の料金をこう設定したら、どういうふうな収支状況になるかとか、そういうことをデータとして出してくれないと、検討しようがないですね。

それから、それに加えて言うならば、阪神高速公団の大和川線は5,000億円もかかるから一時凍結した方がいいんじゃないかと、阪高の返済が難しくなるからということだったわけです。そうしたら9月4日の日本経済新聞に阪高の大和川線は国でやるというふうに出ていますね。それだったら、そういうことも説明してくれないと、新聞に報じられていて、委員会に説明してないというのがよくわからない。

それから、同じ件で言えば、首都高速の中央環状品川線も国でやると、これも今言った9月4日付の日経新聞に出ていたわけですが、それはそういう方針が出てくるかもしれない、そういうことで考えるならば、では全体の拡大首都高・拡大阪高を含めた料金体系も含めて、どういう収支状況になるのか、試算を出してくれないと。

今、金井さんがトリップが短いのも、長いのもあると、では長い場合と短い場合のケースとか、均一にした場合とか、段差を付ける場合とか、そういうのも全部わかるようにして、幾つか試算を出してくれたらいいじゃないですか、そういうケースを。

松田委員 運賃の問題というのは、金井さん、非常に大切な問題ですね。会社を成り立たせるのに、しかしものすごく大切な問題だけれども、枠組みをどうつくるかという面から見ればマイナーな問題ですね。

ですから、委員会は1つの提案をしたわけです。拡大にして、こういうふうにしたらどうか、それに対してその路線はちょっとまずいですよというのか、今のように国で国費でつくってくれるんだから、それをもらってもいいですよというのか、いずれにしても各公団の意見と国交省の意見のすり合わせというのがある程度できてこない、枠組みができないと思うんです。

国交省だけで勝手に決めればよいというもんじゃないでしょう。それぞれの出資者もいるんだから、だからそのこの問題というのをどういうふうに詰めておられるのか、意見聴取をされて、あるいはもう両方で実際に議論が進んでいる段階に来てないと、この12月に法律原案提出というのは、なかなか、我々が考えたって大変難しいと思います。だから、進んでいるんだろうとは思いますが、そこのところをきちっと説明を、できる段階でいいから、もうそろそろ来ているんだからしてくださいと申し上げているんであって、みんなただひた隠しにされているのでは、我々だって決して信じたくないけれども、新聞には次々と佐藤さんの意に反したようなことが出ているわけですから、これが本当なのか、違うのかということも含めて、そういうような具体的な動きというのが見えないと、委員会としてはなかなか信頼できないことになりますから、こっちも一緒に疑心暗鬼の中に巻き込まれないようにするためには、具体論できちっと示してほしいということなんです。

猪瀬委員 私の言ったことに答えてほしいんです。

金井有料道路課長 すみません。どういう料金体系にしたら、どういうことになるかという試算、今、相当難しいんですがやっておりますので、でき上がり次第、ものすごい仮定が入るということは是非御理解いただきたいんですが。

猪瀬委員 これはモデルですね。

金井有料道路課長 また、でき次第お示ししたいと思います。それから、特に大和川線の話であります、こ

それは前回実は時間切れで御説明できなかったんですけども、資料3で16年度予算要求のいわゆる白版という資料を、前回は出ささせていただいております、その15ページを見ていただきますと、首都高・阪高について、出資率をかさ上げするとか、事業区分の見直しなどの公的支援により処置を実施し、環状道路の着実な整備を進めますということを書かせていただいております、これは何回も同じことを言って恐縮ですが、スキームが確定してないので、ぴしっと数字を決める状況にまでは至っておりませんが、大和川線、それから淀川左岸線につきましても、全部じゃないです、一部分を公共の整備でやったらどうかという概算要求を出させていただいております、年末までに確定をしたいということで、これはプレス発表もさせていただいておりますし、地元にも説明をさせていただいておりますという状況でございます。

田中委員長代理 皆様のご説明は、誠実に答えておられると思いません。なぜ心配するかというと、本当は今ごろ新聞をにぎわすとすれば、拡大阪高にしたときに、地元の反応はどうかということだ。関東で言えば、首都高はこれでいいのか、委員会は拡大首都高といっているけれども、どこまで広げたらいいのかということ、関係各県と公団とおやりになるのが当たり前のお話ですよ。地方公共団体との御相談が進んでいけるべきなんです。それが、新聞に一つも出ないということは、一つもやっておられない。ということは、意見書を無視しているという、こういう非常に単純な三段論法で、えらい横着を決めておられるなど。大体、地方公共団体と話していないと、拡大も何もできるわけがないんです。少しでもやっておられるんですか。

金井有料道路課長 自治体の方には、公団の方からそれぞれ民営化推進委員会で、どういう御意見をいただいていると当然説明をしておりますし、自治体の方では大変心配をされておられて、いつの時点か忘れましたが、例えば関西の方の経済圏では、きちっと整備の進むようなスキームにすべきであるとか、事前にちゃんと協議・調整をしてくれというような申し書までいただいております、地元の方では結構心配はされておる状況でございます、基本的にはさっき申し上げた、例えば大和川とか淀川左岸とか、首都高で言えば中央環状新宿とか品川線、今、都市計画中でありますが、そういったところの整備が進むのかなということ、大変御心配をされておるのでございますので、今回の予算で先ほどの合併施行のようなスキームを出したのは、そういったことに対する回答の一つであるというふうに、私どもとしては考えておるところであります。

大宅委員 さっきの料金のところなんですけれども、料金を下げると、長いところも均一にしてしまうと収入が減るといふ発想なんです、フランスの地下鉄ってかなり長くても同じなんです、均一料金。あれは使う側にとってはものすごく楽であると同時に、人手は少なく済むし、切符の販売機は一種類でいいわけですし、その分のコストってものすごく安く済むと思うんです。

例えば、四国の使われてないということで料金下げましたね。でも、何かちまちましていて2割か何かでしたね。あれを半額にしてしまうとかいえば、もうちょっと使われたかもしれない。そんなことしたら収入上がらないと多分おっしゃるのかもしれませんが、私は既にもうできてしまった、中村先生がいつもおっしゃっていた、国民の共有財産である道路を、より活用するという、

それから、国民にとっての使い勝手のよさというのは、それこそさっきから出ている外部効果のような話の数字が出てこないかもしれないけれども、本来国民にとって一番よりよい方法を考えるべきで、そういうことを考えたならば、このことを考えるというのは、ただ料金だけを見て、こうやったら上がらないと、償還に合わないということではないように是非お考えいただきたいと思っております。

金井有料道路課長 誠におっしゃるとおりだと私も思っております、ちょっと雑談になるかもしれませんが、例えば首都高でこの間王子線が開通いたしました、その効果を、もし必要なら今データをお出ししますが、どこに効果が出てくるかという、むしろ首都高に乗っているよりも、下の街路がすくと、非常に下が走りやすくなったという効果の方が大きいんです。

最近、効果をいろいろ調べてみますと、利用者が直接受けている効果よりも、むしろ関連して下の道路がすくとか、そちらの効果が大きいというような事例はかなり見受けられますので、では一体費用の負担をどうしたらいいのか、さっき申し上げた合併施行というのは、公共事業の事業で上の道路をやるという意味でありますので、その意味では正しい方向の費用負担かなというように勝手に思っておりますけれども、そういったことも含めまして、どういうあり方がいいのかというのは、常に検討していかなければいけないと思っておりますし、おっしゃるとおり料金の問題についても、少し大胆な案を、どうやったらできるのか。

今までのデータを見ますと、確かに料金弾性値というのは余り大きくなくて、料金を下げれば損をするというのは、たしかでありますけれども。

猪瀬委員 金井さん、今、料金の話とちょっと違うんです。その話をしているんじゃないで、拡大首都高・拡大大阪高の話をしているのです。要するにその枠組みをきちんと出さないと、分割の計算に入れないんです。法律にも入れない。そののところをどうしているんだという話ですよ。

首都高の高橋さんがいるから、高橋さんにも聞きたい。どうなっているんですか。その辺は話し合いしているんですか。

高橋理事 この委員会の報告書、それについてどういう考えかということについては、出資団体にも御報告しております。

あと、拡大首都高がどうかという問題については、JHがどうなるか、それに微妙に絡みます。

我々としては、拡大首都高がどうであれ、例えば資産の評価を四公団共通に進めるとか、そういう地道な努力はしておると。

それと先ほど、拡大した場合にどういう論点が出てくるかという話は、有料課長からお話がありましたように、現在首都高というのはゾーン制で均一料金。一方で、例えば神奈川の地区なんかを見ますと、第三京浜とか、横横道路、非常に安いわけです。そういう中で、今は事業主体が違いますから、それぞれ料金体系の基礎が違いますので、お客様もそれなりに納得されますが、仮に1つの事業主体になったときに、あれはあれ、これはこれというわけにはいかないねと。そういう際には、では料金をどうするのかとか、そういうことも非常に大きな問題になります。

そういうような話は、そのままばんとこれで行こうと言われてもやはり困るので、その際にリース料をどうするとか、そういう収益調整がどうだとか、全体のスキームに絡んできますので、余り首都高として、できることはきっちりやりますが、今すぐに公団独自でJHの分割に絡む拡大首都高の話を、独自には進められないと。それは御理解いただきたいと思えます。

猪瀬委員 JH側とは話はしているんですか。

高橋理事 JHとは、いろいろ道路局を通していろんな意見交換は、国土交通省の御指導をいただきますが、個別に具体的にJHがどうなるかという話は、非常に、国土交通省なり、JHなりのお考えもいろいろあろうと

思いますので、我々としては拡大するにしても、しないにしても、出資団体については中央環状品川線、これがきちりどできるかどうかとか、そういう首都高速道路が持っている社会的使命。

ちょっと道路公団の地方部の道路と違って、都市内交通の渋滞緩和とか、あるいは都市のネットワークとか、そういう社会的使命がちゃんとできるように努力すると。その中で、いろいろ採算の問題が出てくれば、それは採算の取れるような形で、国なり地方公共団体の御負担もお願いしたいと。そういういろんなことを総合的に内部で検討しておりますし、また国土交通省、あるいは公共団体に対してもいろいろお話をしているという状況でございます。

猪瀬委員 そうすると、金井さん、拡大首都高も拡大阪高もそうだけれども、どの線をどこにくっ付けたらどうかという試算はしているんですか、してないんですか、どうなっているんですか。

金井有料道路課長 ケースがものすごい膨大になりますので、これがいいという案をもちろん持っているわけではありませんが、いろいろ仮定して、何回も申し上げますが、収入がどんな感じになるかという粗々の検討を今、各公団さんをお願いをして収集中であります。

猪瀬委員 それは試算のバリエーションを出せばいいだけでしょ。

金井有料道路課長 相当の数のバリエーションで、別に妥当な答えが出ればお出しするのやぶさかではございませんが、まだかなりいろいろケース設定で、相当皆さん悩んでおるとい状況ではあります。

猪瀬委員 何でこんなことをしつこく尋ねるかという、JHを分割するということが前提にあるんです。それで、意見書ではJHは大きく3つに分けると、本四をJHに吸収すると、それで拡大首都高・拡大阪高でいくというふうに意見書で大枠説明してあるんです。それで、例えば本四はどうするんだという場合に、どうも国土交通省の中では、それぞれ日本道路公団も首都高も阪高も本四も、みんな生立が違うから、現行の四公団のままペンキを塗り替えて民営化会社にするというふうな考え方が、あるような、ないような、そういうことが聞こえてくるわけでありまして、そうすると意見書を無視することになるので、そののところをはっきりさせたいというふうに思っているわけです。

それに付け加えて言うならば、本四の場合は縁故債という独特なものがあると、したがってそういうことを解決しにくいんだというふう利用しているようにも、漏れ伝わってくるわけですけども、その辺はどうなんですか。

金井有料道路課長 縁故債は特に普通の債券でありますので、向こう側が不利にならないような配慮をちゃんとして差し上げれば、そんなに大きな問題とは思っておりませんが、ただし、首都高・阪高は御承知のとおり株主は半分自治体でありますので、自治体が基本的にスキームに同意いただく必要があるだろうと。まだその段階にももちろん行っておりませんが、自治体の同意が得る必要があるだろうと。

それから、本来管理者は御承知のとおり現時点では自治体が本来管理者でございますので、無料開放したとき引き取る先は自治体ということで、それは自治体なりの意見なり、考え方があると思いますので、首都高・阪高、それから本四も3分の1自治体出資でありますので、そういった意味での自治体の意見とか、同意とかいうことは、基本的には必要なんだろうなというふうには考えておりますけれども、その辺先ほど御説明しましたとおり、まだ具体的な調整をする段階には至っておりません。

松田委員 道路公団の方は、分割の議論はどの程度まで進めているんですか。この金井さんのところと、どの

程度まで突っ込んでやっているんですか。

奥山理事 具体的な、先ほど金井課長が申し上げた、個別の部局からの協力要請とか、データ等の調整等はしておりますけれども、全体的には国土交通省の方の指導をお願いしているというふうになっております。

松田委員 あなたの方も随分無責任だね。まな板に乗ったコイだから、どうにでもしてくださいと言っているわけですか。

要するに、例えばそんな問題ではなくて、どういう形で分割をし、成りゆくようにするかというのは、自分の問題でもありますでしょう。私どもは、国鉄債権監理委員会、あるいは運輸省とやらせていただいたときでも、私だけでも13の分割案を勉強し、その中でどれがいいかという条件を変えながら、今の形に持って行って意見をお互いに合わせるということをやっているんで、あなたの方の方は3つでも4つでも勝手に佐藤さんに任せただけで切ってくださいと言っているんですか、そうじゃないんでしょう。自分の会社でしょう。ということは、やはりそれなりの意見というのをやって、こうしていただいた方がいいとか、やはり一何千人も社員がいるんだから、ちゃんとこういうふうにした方がいいとか、ちゃんとした意見のやり方をしなければ、法案を出すときにはいろんなそういうことが全部具体化されていて、そして質問におおよそのこと答えられますという形になってないと、これは法案にならぬのですよ。どうも聞いていると皆さん無責任というのか、ぼっとしているというのか、今年の夏は涼しかったんだから、そんなにぼっとすることはないと思うんだけど、本当にそれをおやりになってないというのでは、奥山さん、それはおかしいですよ。

奥山理事 お答えしてよろしいでしょうか。分割についてだけの御質問だったので、全体では道路公団と国土交通省との関係はどうなっているんだという御質問だというふうに置き替えて。

松田委員 その問題で結構です。

奥山理事 段階段階において、やはり8,700名の職員と200の事業所を抱えている、現地を抱えている組織でございますので、将来どういう会社になるのかというのは、非常に職員自身も関心を大変強く持っているわけです。

詰まっていく段階段階に応じて、形は公式・非公式いろんな形があるかと思います。国土交通省とも十分意見交換をし、意見を申し上げる、あるいは必要な資料等についても協力するということをしていきたいと考えております。

猪瀬委員 ちょっとわかりませんよ。今の話では何を言っているんだか。

奥山理事 現段階で具体的にどんな形で意見を申し上げる、あるいは意見交換をするというような場があるわけではないんですけれども、これから詰まっていく各段階でいろいろ意見は申し上げたいとは思っております。

猪瀬委員 JHは、3つに大きく分けるというふうに意見書で書いているわけですね。路線の一部を首都高・阪高にわたして、というふうなJHなりのきちんとした試算をもう一回正式に出してもらいたいと言っているわけです。つまり、JHと首都高との詰めがあるわけで、一般有料道路を首都高にわたした方がいいんじゃないとか、いろんなことがあるわけで、そういうのは外しながら、どういうふうに分割したらいいのか。一度、民営化委員会で事務局に大まかな試算はやってもらいましたけれども、その後JHとしてどういうふうになっているんですかと聞いているのです。

奥山理事 具体的に国土交通省との調整で、まだ現在具体的にお示しできるようなものはないんですけれども、例

えば一般有料道路のほかにも拡大阪高ですと名神高速道路とか、そういうものについても、高速道路についても阪神高速にわたるといふこともありますので。

猪瀬委員 名神は拡大阪高とはほんとうは関係ありませんよ。事務局が入れてしまったんですが、もう少し検討の余地がありますね。

奥山理事 入ってなかったですかね。

松田委員 ごく単純な話をしますと、奥山さんのところは、例えば村田さんのところを吸収合併するということになっていますね。吸収というのが、いかんどうか知らないけれども、合併すると。そうすると、本四の公団というのはあなたのところの一部が、我々の案では西と言っていますけれども、そこが引き受けるときの条件と、どういふふうにしてやっていくかということ、当然もう既にあなたのところと村田さんのところは話し合いをやって、こういふふうを考えているんですがどうでしょうというのは、金井さんのところに申告してないとおかしいと言っているんです。そういうのをやっているんですかと言っているんです。

四百何十人、五百人近く村田さんのところにいますね。その職員をどうするかということだ、これは大切な話なんですよ。もう既にそういうことがきちっとして、かなり両方の話が詰まっています、金井さんのところにもその話がいっているという話でないと、そんなに簡単にただ付けばいいんだからと言ったって、起点がどこで、何人の人間が、どういふ職種を持っているというまで、あなた方がきちっと調べて話をしなければ、後のメンテナンスはできないことになりますよ。

だから、そういうことまで詰めなければいけない時期がもう法案が12月なんだから、今、終わってなければいけないと思うぐらいのところに来ているのに、人事のように考えているというのは、私はあなたは無責任だと思いますよ。

奥山理事 言われるように、いろいろやっていかなければいけないことがたくさんあると思います。枠組みについて、国交省の方で大枠の枠組みを決められるという中で、併せて検討していかなければいけないと思っております。

名神高速道路の一部分も分割イメージには入っておりますので、そういうふうにも認識しておりますので、これも含めてこれから考えていかなければいけないと思っております。そういう意味で、先日改革本部というものも設置しまして、大枠の枠組みの方は国交省の方で検討されますけれども、その枠組みと並行して検討するものがあるということで、取りかかっているところでございます。

猪瀬委員 今の松田さんの質問は、本四とどれくらい話をしているかという質問なんです。

奥山理事 本四とは、具体的に直接やり取りは今のところまだしてありません。

田中委員長代理 今の本四とやってないということ、それから国土交通省の道路局の指示待ちのような御発言と受け止めたけれども、問題はまさに私どもが案を出して、それに従うよりも、ちょっとこうした方が全体にとってベターだとか、あるいはこうした方がベストだとかいふことが、積極的に公団の方から、あるいはどっちからでもいいんだけれども、既にあつてしかるべきなんです。

それはあるけれども、まだ言えないという話なのか、全く折衝もしてないと、交渉もしてないということなのか。本四の問題と道路公団の問題というのは、具体的にもう示してあるんですから、そのことについて議論がどう進んでいるかということについて、やはりもう一歩踏み込んで、道路局から言われなくても、こうした方が形

態としてはいいという話にならないとおかしいと思うんですが、そういう質問だと思うんです。そこまで当然いってあるべきだというふうに私は聞いておりましたが、それについて奥山さんの御説明は抽象的過ぎて、物事が全然運んでないというふうにしかな受け止められません。

奥山理事 ちょっと説明が十分ではなかったかと思いますが、基本的には大きく分けて大きな枠組みスキームについては、国交省の方に中心で主導をお願いすると。私どもは、それだけでなく、その形態、スキームにかかわらず民営化していくわけですので、私どもが民営化法人になるわけですので、どういうふうに17年度中の早期に、意見書ですと17年の4月1日に会社になるのか、4月1日から会社になるにはどういうふうにしていったらいいかという検討項目は、そのほかにもたくさんあると思うんです。私どもがやっていかなければいけないわけですので、そういう重心の置き方を組織形態と、それから組織形態にかかわらず準備しなければいけないことと分けて、重心は、主導はさっき申し上げました改革本部というところでも、中で検討していかなければいけないことをやっていこうというふうに思っております。

猪瀬委員 分割、3つに分けて本四を吸収する話をしているわけですが、もう一つ建設仮勘定の世界に住んでいる人たちがいますね。これは公団のかなりの技術者が建設仮勘定の中で給料をもらっていますね。この位置づけは、これから建設がある程度少しずつ減っていくわけですが、そういう建設分担みたいなものをどういうふうに分割の中で位置づけるとか、そういうことはどうなっているんですか。

奥山理事 こちら辺については、建設のスキーム、すなわち会社としてどのぐらい建設支出ができるかというようなスキームに、非常に関係してくるかと思えます。これから更に別の形で、例えばまだわかりませんが、建設工事の委託とか、そういうものがあればそれをまた受託するかどうかとか、それは何とも今は申し上げられませんが、今後のパターンによりまして、そういう人員をどうしていくかということも決まってくると思えます。

更に将来で言えば、土木工学の人たちが、どういうふうな就職先になっていくのかということにもつながっていくわけですので、全体のスキームの中で考えていかなければいけないと思っております。

松田委員 すべてこれから考えるというのは、今、考えてないということをおっしゃっているんだから、何で考えなかったかと言ってもしょうがないんだけど。

猪瀬委員 全体のスキームを出しているわけだから、それについての具体的な答えを聞きたいと言っているわけです。

大宅委員 これは、やはりやる気がなかったんだと私は思います。意見書は無視。しばらく待っていれば、こんなものなきものになるわいと思っていたとしか思えない。

松田委員 村田さんのところは、例えば新規採用をどうするのか知らないけれども、要するに、移行するまで今の人間で持ちこたえられるのか、あるいは何人かはちゃんと新規採用しないと、技術部門ですから、メンテナンスの部門ですから、欠かしちゃいけませんよというのか、いろんな問題あるでしょう。そういうのだってもう目の前の問題なんですね。来年どうするか、そういうのをちゃんと奥山さんのところと打ち合わせているのかどうかというのだって心配になりますね。

奥山理事 道路公団に関しては、来年度採用ゼロでございます。それで、3年間で500名の人員削減をする予定にしております。

松田委員 あなたの方はそれでいいけれども、こっちの方はそれでいいのよ。

村田理事 正直言って、非常に心配はしておりますけれども、何せ今、非常に多い人間を抱えておまして、定員削減もやらなければいけないという状況の中で、当分の間やむを得ない。将来、技術の継承という必要性が出てくるわけですが、そのところをどの辺でどうカバーしていくかというのが、今からの課題だというふうに思っておりますけれども、心配していることは本当に心配しております。もう10年から採用しておりませんので、非常に若い人がいなくなってしまったという状況です。

松田委員 佐藤さん、中心になるのはもう局長さんのところに決まっているわけだから。だけど考えを示すからお前黙っているというんじゃないで、いろんなところで総体を動かしてつくり上げなかったら間に合わないよ、私の経験からいくと思っております。心配しているんです。

そんな甘く、主力法案何本が簡単にできると、読み替え法案なんかあんなのは全然問題になりませんから、ただ単に1本読み替えると書けばいいだけですから、ですけれどもほかのものというのは大変な努力が要るんですね。だから、今、聞いているとあまり真剣に全く動いてこないし、今の段階では動いてないんです。スケジュールをいただいているけれども、その内容をよく聞くと。だから、この段階でももう既に半年ぐらい遅れているんじゃないかという感じがするぐらいですから、ひとつ真剣に取り組んでください。

田中委員長代理 ちょっと休憩したいと思いますが、その前にもし意見集約していただけるならお願いしたい。要するに我々が予測していることから考えた場合に、極めて今の進め方というのは、公団はもとより、国交省の御担当からの御説明だけでは、私どもは本意である、心配している。本当に心の底から心配している。

裏を取れば、さっき大宅さんが言ったように、意見書をまじめにやろうとしておられないのではないかという懸念ささ持っていますが、そういう現状についての対応が極めて遺憾であるということは、公式に申し上げる考えであります。

ちょっと申し訳ございませんが、4時でありますので、10分間ほど休憩しますが、引き続きこの問題は今のようにはっきりしてくださいという以外にない。

あるいは、猪瀬さんが言ったように、いろいろバラエティーがあってもいいし、それはやむを得ないんですけれども、こういうことをやっておると。それが最終的に違っても仕方がないんです。物事の発想というのはそんなものなので、上げたけれども関係なかったとか、しかしうっかりして落としたものがあるとか、それはあっても仕方がないけれども、少なくとも今こう考えていると。

それから、金井さんが言った関係の法律なんていうのは、国鉄改革の時代と違って、今は法令検索なんかでグーッと一遍にできますから、そんなものは、それでも落ちることが中にはないではないにしても、大体大丈夫なんです。それよりも何よりも、我々の意見書に言うスキームで言えば、こういう全体スキームになる。あるいは、しかし意見書から言ってもこういうのもあればこういうのもあると、まだ多様性があると思うんです。法律を実際につくるときには、一律じゃないと思うんです。だから、そういうことでも、猪瀬さんが言ったように、やっておられることを、変わってもいいからお見せいただきたい。それでないと我々も意見の言いようがないと思います。

10分休んで。

佐藤道路局長 一言だけ、少なくとも16年度通常国会に民営化に関する法案を出すと、これは私も何度も国会

でも申し上げておりますし、大臣も申し上げております。

それから、作業状況については、いろんなことをやっているのは事実でありまして、固めてこういう答えでみたいなどころまできてないのもたしかです。

精力的に、これから今の各公団も基礎的な勉強はしてくれているので、やり取りはできるだけ精力的にやりながら、さっき申し上げましたように、委員会に対してお伺いしなければいかぬこともいろいろ詰めてみるとあるなということでもありますから、精力的にやりたいと思っていますし、法案を出すと、これははっきりしていることだと私もはそういうつもりでやっております。よろしくお願いいたします。

ただ、我々は国会を通るような法案も出さなければいかぬと。したがいまして、いろいろな検討をしているのも事実であります。

田中委員長代理 それでは4時、10分まで休憩します。

(休憩)

田中委員長代理 10分になりました。続けて会議を開きたいと思います。

先ほどの件は、意見集約を事務局にペーパーにしてくれるように言っております。あとから案が回ってきたら見ましょう。

どうしても言っておきたいということ。川本さん、どうぞ。

川本委員 済みません。金井課長がおっしゃったことで、非常に気になることがありますので、お聞かせ願いたいんですけども、要するに、先ほど道路整備特別措置法のところの解釈は、無料にするんだというふうにおっしゃったと思います。無料開放するということが、民営化の根本的な概念ではないということ、ましてや民営化ではないということがロジカルには導き出されると思いますので、要するに、民営化委員会の答申を土台とするのであれば、特別措置法をつくるというのは、まったく反対の方向だと思いますけれども、そのところはというふうにお考えですか。

金井有料道路課長 済みません。ちょっと説明が悪かったのかもしれませんが、私が申し上げるのは、その意味では質問の答えになっていなかったのかもしれませんが、今ある道路整備特別措置法の特別という意味は、有料道路を使って整備を促進するという意味であるということをお知らせただけでありまして、別にさっき言いましたとおり、登録している3件の法律名は全く仮称で、今になってあの名前ではなかった方がよかったかなと思っているぐらいでありますので、特に今、出している3本の仮称の法律の意味づけを云々するという議論で申し上げたものではありませんので、そういう意味でちょっと正確ではないかもしれませんが、正確でなかったら訂正させていただきます。

川本委員 そうしますと、無料開放を原則とするということではないということですね。

金井有料道路課長 それは今度のスキームで決められることであると思っておりますので、そこはまだいろいろな案があると思っております。

川本委員 いろいろな案だと、それは真っ向から民営化委員会の答申にぶつかるということ、ここで整理をさせていただきたいというふうに思います。おっしゃってらっしゃることは、民営化委員会の答申に対してロジ

カルには真っ向から反抗することですから、そういうふうにご発言をなさっているんだということを、確認したかったんですけども。

金井有料道路課長 何回も申し上げますとおり、左から右まで、まだいろんな考え方、いろんな案があると思っておりますので、こうしたらいいという案を今の段階で持っているわけではございません。

田中委員長代理 その右から左までとおっしゃるのがおかしいんです。つまり、意見書に基づいてつくるとすれば、もう無料ということにはならないということなんだけれども、では無料も含めて検討しているというふうにご発言は理解していいんですか。ロジカルに聞いておるんです。

金井有料道路課長 当然、検討の対象としてはいろいろあると思っております。ただ、何回も申し上げますとおり、私どもの方でこれに1本絞ってということではございません。

猪瀬委員 その意見集約の紙というのは、今、検討している検討対象となる法律、あるいは新しくつくる法律について全部示せというふうなことが入っているわけですか。

田中委員長代理 先ほどの議論を集約してくださいとっております。

猪瀬委員 それが入ってないと。

松田委員 後で見せてください。

田中委員長代理 川本さん、次に進ませていただいてもいいですか。

それでは、猪瀬さん、料金の問題について御提案の話をさせていただいて、それから御説明を受けましょう。

猪瀬委員 まず、一番わかりやすいところから入りたいと思いますが、今、話題の自民党総裁選がありますけれども、亀井静香議員が夜間の高速道路無料化というのを公約に掲げています。全体の関連性はともかく、亀井静香さんが言っているということではなくてもいいんですが、つまり夜間を無料化するといった場合には、これは例えばタクシーの夜間割増料金の時間帯だと、夜の11時から朝の5時までですけども、これで減収額をどのくらいだと見積っているのでしょうか。これについてお答え願いたいんですけども。

金井有料道路課長 今、確たる減収額を持っているわけではないんですが、理由は夜間無料、時間帯の問題もありますのと、例えば首都高・阪高なら入った時間で判断すればいいんだと思うんですけども、例えば高速ですとかかなり長距離の車が走っておりますので、入った時間なのか、出た時間なのか、あるいは両方クリヤーしてなきゃいけないのか、場合によるとそれはETCでないとチェックできないような可能性もありますし、その辺の条件が確定すれば至急出したいと思いますが、今ちょっと手持ちに亀井先生の案で幾らという案を持っているわけではございません。

猪瀬委員 確かにETCだと計れるけれども、それはともかくこれはざくっとした話です。要するに、夜間どのくらいの通行量があるかということですから、それで夜間無料化といった場合にどのくらい減収になるか、首都高の場合はわかりやすいですけども、ただどのくらい夜間走っているかというのは把握しているはずですね。

金井有料道路課長 それは、時間帯の通行量であれば、おおむねであれば把握できると思います。

猪瀬委員 先週それについて減収額どのくらいか計算しておいてくれと言ってあるんですけども。

金井有料道路課長 先ほど申し上げましたとおり、いろいろ条件でよくわからないところが、ですから条件を確定していただければ、対応した試算は至急やるようにいたします。

猪瀬委員 というのは、亀井静香さんが無料化と言っているけれども、亀井さんはそれほど深い考えで言って

いるわけではないんでしょうけれども。アピールをねらっているだけだと思うんですが、それはいいんです。要するに、民営化委員化でも夜間半額とか、いろんな提案をしているわけですから、夜間の通行料収入がどのくらいなのかということがある程度見えてこないと困るんです。

山本理事 ちょっと私の方から、目の子の数字で恐縮でございますけれども、夜間の台数、台キロぐらいの程度しかまだ正式にはわかりません。今、有料道路課長が申し上げたような。

猪瀬委員 台キロで目の子が出ますね。

山本理事 台キロで申し上げますと、5時から23時までの台数比で大体6%ぐらいだというふうに。

猪瀬委員 午後11時から午前5時ですね。

山本理事 そうです。これは全くの目の子でございますので、また全体の台数比だとか、車種間比率だとか、全然全く。

猪瀬委員 6%ぐらいですか。

山本理事 というふうな、一応の数字としてはそんな感じだと思います。

猪瀬委員 それってすごく大事な数字です。6%ぐらいだったら半額に値下げできると考えられますから。

横田高速国道課長 ちょっとそここのところの数値は、取り方によりますけれども、2割ぐらい台キロであるんじゃないかと。ただ、そここのところは前提条件有料課長が言いましたように、例えばどういうふうに、両方とも足が発到着がその時間帯にあるとか、片方だけあればいいのかとか、そういうような形になりますので、今は台キロベースで、ただ台キロベースにしても、もう少し多いんじゃないかと、2割ぐらいになるんじゃないかと。

猪瀬委員 台キロベースだから、別に足がどこで入ったか、入らないかは問題じゃないです。

山本理事 もう一回きちっと精査させていただきませうけれども、今のあれでいきますと、夜は7時から朝7時までということでありまして、約三対一ぐらい、二十数%という格好になるかと思えます。ただ、亀井さんがおっしゃっておられるのは、もう少し夜というのは非常に狭い時間でおっしゃっておられるというふうにも情報は聞いておりますので、そうなりますと非常に少なくなるという格好だというふうに理解しております。

失礼しました。今は台数でいくとそういうことであったということでありまして。

猪瀬委員 要するに、昼間対夜の比が7時対7時で考えると3対1だということですか。

山本理事 今は、台数ベースでいけば、大体そんな数字だと。

猪瀬委員 昼間3に対して夜が1と、そうすると3対1だから夜は4分の1ですね。更に夜の11時から朝の5時までだと、6%ということですか。

これは非常に重要なデータで、というのはそれに引っかければ大体減収額というのは想像できるわけですから、亀井さんの無料化というのは全体を考えた上でおっしゃっているんじゃないだろうけれども、とりあえず民営化委員会は夜間半額と言っているわけですから、そうするとその6%だったらその5割でも2、3%ぐらいになる。それほどの減収額にはならないというふうに考えることができますね。

横田高速国道課長 ただ、かなり長距離だとか、価格がもし仮に半額だとか無料みたいな形になると、昼間のが夜間に移るとか、転換がかなり、相当大幅にあるだろうというふうに考えられますので、ただそこを今、通っているのだけが減収というわけには、多分いかないだろうというふうに思います。

猪瀬委員 それはそうですよ。だからこそ昼間渋滞が減っていいわけですから、減収額が多少増してもですね。

そういう意味では、ユーザーのためにものを考えるということで、委員会の意見書は書かれているわけでありまして、今、初めてそういう数字が出てきたんですけれども、そういうことであれば、亀井さんの公約はともかく、民営化委員会の意見書で出しているのは半額ですから、それほど大した減収額ではないというふうに考えていいわけですね。

横田高速国道課長 そのところは、数%ということ自体私もきちっと確認しておりませんので、そのところは台キ口なら幾らかというのはもう少し精査してみたいと思います。したがって、そんな数%ではないというふう思っております。

猪瀬委員 今、台キ口で6%ぐらいと言ったわけでしょう。

山本理事 失礼しました。台数ベースです。

猪瀬委員 台キ口ではなくて、台数ベースですか。台数ベースだと、トラックはちょっと多いかもしれませんね。

山本理事 トラックもありますし、入ったところとトリップの関係もございますので、収入の関係からいうとこの数字かどうかというのは、また精査しなければいけないということになります。

猪瀬委員 でも、基本的には我々としてはいい意見書を出したと思っているんですがね。それで、本題に入っていきますが、料金別納割引制度の問題についてさまざまな問題点をこの委員会で指摘しました。

これは、本来であるならば、国土交通省の道路局が各公団に対してこの問題点を指摘しなければいけなかったはずですね。それから、もちろん公団自身が、こういう問題点を抱えながら長い間これを放置し、更に矛盾を拡大させてきたということは非常に責任上大きな問題だというふうに思っております。

そこで、基本的に御承知のように高速道路料金収入の1割を上回る年間2,200億円の割引が別納割引で行われており、更にそのうちの半分、1,100億円ぐらいが異業種組合であると、更にその異業種組合は30%で割引を受けながら、15%ぐらいで販売しているから、恐らく500億円ぐらいは非常に不可解なお金として動いているのではないかと推察されますが、まずそこで別納割引制度を結局はどうするのかという問題が1つと。

それから、この別納割引制度を解体ないしは改正する方向で考えるならば、年間2,200億円の割引があるわけですから、収入の1割に達すると、これで料金1割値下げが可能であると同時に、民営化委員会の意見書では更に料金1割値下げについていっておりますので、合わせると料金は2割値下げになるわけですね。料金をできるだけ均一化するということを含めて、料金体系を変えることを含めて、料金2割値下げできるんじゃないかと。

これ残念ながら、民営化意見書を出したときには、別納割引制度については問題になっていなかったもので、新しく問題になってきた部分を付け加えておきたいということですが、佐藤局長、これについてどうですか。

佐藤道路局長 いろんな精査をしなければいかぬと思っております。平均で1割というのも、非常に厳しい条件ではあります。もともとがですね。それはどういう形でいろんな努力をするか、これが1つの問題と。

もう一つ、追加的に猪瀬委員おっしゃるように、2,200億の、全体で1割の別納割引制度かもしれませんが、問題はどのような制度設計がし得るか。それで、大口多頻度の利用者に対して、物流のコストもこれ問題あるよというような観点の中で、歴史的にいろいろ割引がされてきたと。

今、利用量の大体平均29%、30%近いんでしょうか、おおむねですね。これはいかななものかと、確かにありますと。そこで適正な利用の仕方をしておられるところと、そうでないところという部分を、どんなふうに適正

にきちっとやっていただくか。

それから、制度そのものをどんなふうに組み替えていこうとするのかと。

例えば、E T Cでいきますと前納13.8%、こういう形でお使いをお願い申し上げていると。そうだとすると、今、猪瀬委員おっしゃるように、もうちょっとで実際に別納で割り引かれている人たちの、実際の割引率にかなり近いんです。15%なのか、20%なのか、実際はですよ。あるいは、それは組合によって大分ばらつきがあるようではありますが、という制度設計をどうするかという問題がありますと。

ところで、2,200億丸々使えるかという、今、申し上げましたような観点からいけば、少なくとも約半分の14%がE T Cをお使いになると、どっちみちその割引は残るので。更にどういう制度設計をするか、やはり大口割引といいますが、大口多頻度の利用者に何らかの、よりよくお使いいただくような観点も必要なのかもしれない。

したがって、どういう制度設計をしようとするか、その在り方によるとは思いますが、丸々使えるというのはどうも難しいんだろうなと。

したがって、その制度設計とのバランスで、どのくらいまでやるかという点について、今、急いでいろんな観点から整理をしてもらっているところであります。

猪瀬委員 この前も言いましたけれども、今のお答えの中にもありますが、E T Cが13.8%ですから、いずれにしる30%の割引ですから半分は浮くわけです。新しく割引してやったとしても、ですから、2,200億円ありますから1,000億円以上は軽く出ますよ。それから、長距離逓減は更に別に入っていますから、長距離逓減とか入れるともっといきますから。それから、5万円券を廃止しましたね。これが割引率13.8%で、E T Cに対応している部分でしょうけれども、これも600億円ありましたから、そうするとトータルでたしか4,000億円ぐらいになっていましたね。この別納制度プラス、長距離逓減も入れると。

その料金体系もきちんと変えるべきだと思います。つまり、例えば温泉旅館の建て増しみたいにいるんなものをくっ付けていくと、わけがわからなくなるわけです。これをすっきりさせて、そして長距離逓減は長距離逓減としてもいいですが、基本料金をまずすっきりさせるということが大事ですね。

ですから、お得意さんというか、大口利用者というの、多少前提になるでしょうけれども、基本的にはそれをやっていくよりも、きちんと平等に還元していくということが筋だと思います。

佐藤道路局長 いろんなオプションはあると思いますので、そんな整理をしながら、どこまで、余り減収ならずにできるか。あるいは、先ほどのもとの1割の平均割引というのが、どうやったらできるかいろいろ検討しているところですから、そこはまた御相談するというか、ある程度いろんなオプションを出させていただければというふうには思います。

猪瀬委員 これはJ Hの投資余力の問題にも関わってくるわけですがけれども、一番最初の問題に戻ると、20兆円が16兆円になって、しかしその建設コスト2割の削減というのはおかしいんじゃないかと。もっとできるはずだろうと、まず技術コストだけでも、そういう問題もありますね。通常よく言われているのは4分の1だと言われていています。実際の工事価格は、それは佐藤さん御存じないんで、末端の方の本当の動いている金額というのが、それはともかく2割ということはないでしょう。

つまり、投資余力というものについて考えるならば、極端に言えば技術コストをまだ半減できるんじゃないか

と。あるいは、更にそれに近いぐらいの努力ができるんじゃないかと、そういうところからも値下げは考えられるというふうに思います。

それはともかく、それで別納割引組合の問題は期限を切ってください。山本さん、これではわかりません。

山本理事 別納割引組合の関係につきましては、今いろんな社会的な指摘もされておるところでもございますし、そういう意味で全体として料金体系、料金水準のあり方にも最終的にかかってくる問題でもございますので、最終的に私どもとしては、別納制度の緊急的な対応策と。それから、今年中、あるいは民営化に向けて水準の体系の在り方を検討していくという2つの政策の段階に分けて、今、最終的に検討しようということで、国交省とも相談をさせていただいているところであります。

緊急対策としては、個別に具体的に指摘を受けました組合等に対しては、全部についてのヒアリングをやるとか、あるいは勧誘についての実態を把握するとか、そういう調査を今やっておって、それを集計、分析中でございます。

あるいは、また具体的に今、指摘を受けました個別の案件については、ここでも出させていただいておりますように、9月中とかできるだけ早く、ヒアリング等々を行いまして、それについての対処方針を出したい。

また、方針として、いろんな対応について、緊急対策を今年中にでも詰めていきたいというふうに考えておるところでございます。

いずれにしても、最終的に局長から話がありましたように、料金割引制度全体、料金水準全体の問題、割引率29%ぐらいになっておるわけですけれども、それとほかの割引とのアンバランスといったような点もございますので、基本的な問題もございますので、それは民営化まで最終的に方針を出して、民営化に当たってそういう方向で検討していきたいと考えております。

猪瀬委員 緊急というのは、ヒアリングだけなんですか。つまり、別納制度そのものの改革ということが緊急ではないんですか。事情聴取をしたり、ヒアリングをしたりしているのが緊急なんですか。

山本理事 失礼をしました。今、直ちに実施すべきだということで、利益隠してありますとか、あるいは差益をいろいろ不正に使っているんじゃないかといったような点がございまして。その点については、早速そういう体制を整えまして、監督官庁と連携してそういう対応策を講じていきたいというのが1点であります。

それから、組合運営の悪用の防止と予防対策ということで、組合の運営を具体的にチェックしていくということでもあります。必要があれば、中小企業事業共同組合法で立入調査等が、監督官庁としてできるわけですので、そちらの方にもお願いをし、私どもとしても調査をしていきたいと。

もう一つは、員外利用とか、そういったような点等もございますので、組合員の名簿をきちっと出させるとか、あるいは抜き打ちのチェックをするとか、できるだけ情報をいろいろ私どもの方にもらうといったような点について、今の取り得る、現在の段階で別納について厳しくチェックしていく体制を、早急につくりたいということでございます。

猪瀬委員 監督官庁というのは、基本的には共管ですから、結局権限が分散してしまうというか、監督がうまくできないということがあって、したがってやはり道路公団できちっとしたチェック体制をつくるしかないだろうと思うわけですが、その場合にどのぐらいの人員で、どういう体制をつくるんですか。

山本理事 私どもとしては、前回もお話ございましたように、私ども営業部、あるいは各支社等で営業担当

をやっておるわけでございますけれども、そういうようなものについてフルに使いましてやっていきたいというふうに思っております。

私どもと監督官庁ということで、国土交通省、あるいは中小企業庁、いろんな省庁、場合によっては11省庁あるわけでございますけれども、その中でも私ども中小企業庁が中小企業法の窓口でございますので、とりあえずそこと国交省と私どもで中心になって体制を強化していきたいというふうに考えております。

猪瀬委員 あとそのついでに申し上げますけれども、道路公団OBが異業種組合にいるんな形で、顧問だの、何だのかんだのに入っていったって、つまり監督する側が逆に利益を得ているというふうな例もあるのではないかとと思うのですが、いかがですか。

山本理事 資料で出させていただいていると思いますが、建設省関係のOBが組合に入っているというのは1件ございました。

猪瀬委員 それは現時点で判明した段階でという意味ですね。

山本理事 現在、私ども御依頼がありました調査に基づいた結果でございます。

猪瀬委員 道路公団の人が調査しているからあまり当てにならないんですね。

山本理事 大変失礼でございますけれども、この調査については民営化委員会から調査の依頼があったということをし添えて、向こうに調査をさせていただいているということでございます。

猪瀬委員 もう一度同じことを聞きますが、期限を別納制度の廃止、ないしは料金体系の改革というのを、いつまでにおやりになりますか。

山本理事 先ほど申し上げましたように、別納制度そのもの、全体を廃止するかどうかといったような点につきましては、今、別納制度自体が大量の利用のための制度、あるいは中小企業対策等々も含めた対応という格好で制定されておるわけでございますので、ほかの割引制度との関係、バランスもございまして。あるいは、また全体として料金水準、先ほどもお話ございましたように、別納制度を廃止すれば、どの程度の増収、あるいはまた弾性値等もございましてけれども、どの程度のものになるかといったような点についても、検討も必要だというふうに思っております。

したがって、別納制度全体という格好につきましては、民営化の中で料金水準全体を検討する中で、早急に検討する必要があるというふうに思っているわけでございますが、先ほど申し上げましたように、別納の組合がいろいろ利益隠したとか、さや抜きだとか、いろんな問題が社会的批判を浴びておりますので、その点についての緊急対策という格好で、先ほど申し上げましたような点については、早急にできるものは9月いっぱい、あるいはまた今年中にそういう対応策を講じていきたいというふうに考えております。

猪瀬委員 よくわからないことが1つあって、何で別納カードにETCって付けるんですか。別納ETC何とかとカードに書いてあるでしょう。ETCと別納は別の問題でしょう。

横田高速国道課長 基本的には、今の別納のカードそのものは、後納のものであるわけですがけれども、ETC化できれば我々していきたいということで、1回交付すると4年間かかりますので、それをETCが使えるようなカードに4年間、今年度で終わりますけれども、ETC化をしていくと。できれば、それで更に車載器を入れてもらえれば、きちっとそれが全部ETCと兼業になるわけですがけれども。

猪瀬委員 車載器がないのに何でETC別納カードというわけですか。

横田高速国道課長 ETCが使えるようにということで、将来的にはそういう方向に持っていきたいと。

猪瀬委員 それがよくわからないのは、車載器がなくてETC別納カードという名前になっていて、それでもETCはこれから進めていくわけだけれども、別納はやめていくわけですね。何でそれが進めていくものとやめていくものが一緒の名前になっているのかわからないから。

横田高速国道課長 やめる方向といいますが、そういう方向で先ほど局長もお話しましたけれども、今、検討中でございまして、全体の料金体系の中で考えていくと。やはり多頻度、大量というものについての、例えば運輸業界や何かを含めて、それなりのそういった考え方は必要だろうと思っておりますので、その制度の見直しということこれからどういうふうに全体の中で考えていくかということでございます。

猪瀬委員 先ほど大口利用者という話が出ましたけれども、お得意さんでしょうと、それからそれなり的大口に利用しているんだから、コストがかかるだろうということですが、大体大口利用者というのは基本的にはトラックですね。その大口利用者の料金がかかなり高いですね。初めからその料金を下げれば大口利用者は自動的に下がるので、別納制度なんて要らなくなるんじゃないですか。それはどうですか。

横田高速国道課長 そうような御批判等ありまして、今回の社会実験の中で長距離割引とか、そういう形で更に割引を充実させるとか。

猪瀬委員 そういうことを言っているんじゃないかと、つまり大型車とか特大車というのは、2倍以上普通車より高いわけです。大型車が1.65倍で、特大車が2.75倍ですか。つまりそれだけの料金を取るのが大口利用者であるならば、初めから別納なんかやめて、1.65倍じゃない1.3倍にするとか、2.75倍じゃなくて1.8倍にするとか、そうすれば済むことでしょう。だから、ややこしい制度をつくらなくても、基本料金をきちんと変えていけば、大口利用者に対してのサービスにはあるわけであって、ややこしい制度をつくることによって、そこで不正が発生するわけですね。ですから、そういう意味での料金体系と別納制度の改革というのを絡めて考えないと、大口利用者のサービスという建前で実はさまざまばい菌が発生したわけですね。そこをちゃんと考えていただきたいと思うんだけど、それについてきちんとお答え願いたい。

横田高速国道課長 基本的に料率につきましては、例えば大型車の道路の損傷なり、そういったものに与える影響ですとか、それから占有面積や何かも含めて、道路を使っている与える影響ですとか、そういったようなことを含めて今の料率が決まっております。だから、ベースは今の基本的のときにはそういった考え方ですけれども、ただし多量、多頻度、そういったようなことで今の別納が出てきているということでございます。

おっしゃるようにそのところの制度の中で、不平なり不公平の部分が出てきているということに関しては、これからきちっと見直しをしていきたいというふうに思っております。

猪瀬委員 大型車の料金の普通車に対する格差というのは、うんと昔できたものであって、それから今の別納も発生は古いわけですね。だから、それは基本的には変えていけば済むことでしょう。

それで、問題は大型車は道路を痛めるからその分割り増しを取るんだということであるんだけど、それでまた別に別納で割り引いているわけだから、結局余り意味ないわけです。そういうことでしょう。

横田高速国道課長 むしろ大型車とか中型車をつくったときに、料率については損傷に与える影響ということで、むしろ引き上げた経緯がございます。

猪瀬委員 だから、それを引き上げておいて別納で割り引いてやれば同じことでしょう。

横田高速国道課長 全部がそうなればもちろん同じことになりますけれども。

猪瀬委員 長距離トラックの場合は、長距離通減をきちっと位置づければいいわけであって、つまり長距離通減というものは位置づけはあるわけであって、これがきちんとあればあとは、大型車ってほとんど長距離なんですよ。基本的にはね。ですから、大口利用者で大型車というのは、パターンですから、それを整理すればいいだけでしょう。

横田高速国道課長 必ずしも大型車も地域関係で100キロ以下の利用というのも結構ございまして、もちろん長距離については全体の中での大型車の比率は高いですけれども、大型車全体の需要の中では勿論100キロ以下というのは結構多ございます。

猪瀬委員 いずれにしる、高い料金体系の代わりに別納割引を付けるという複雑な体系はやめた方がいいんじゃないですか。佐藤さん、どうですか。

佐藤道路局長 道路に当たる損傷の影響という面でいくと、重さの3乗で効くというのが大体のデータなんです。そうすると、それでまともにとるというわけにも勿論いかないし、いろんな効用を含めて、どのぐらいのバランスがいいかということやってきたのもたしかではありますと。

猪瀬委員 見直しとか改めるということをしなくて来たということは事実でしょう。

佐藤道路局長 その3乗という意味では、むしろちょっと軽過ぎるんじゃないかと、それから2輪車の皆様は今度逆に2輪車の負担がでか過ぎると。そういうような御議論もいろいろありますので、どこまでがららぼんができるかというのは、難しいところがあるんだと思います。ただ、せっかくの機会ですから、勉強は勿論しているわけですが、もう少し勉強してということかなと思ってはいます。

にわかにかう直したらいいというのはなかなか、それぞれのいろんな合意形成という面で今まで来ているものですから、その辺も苦労の基ではあります、勉強はするということだと思います。

猪瀬委員 もともとの出発点は、料金を値下げしたいということですよ。そして、一部の人たちが値下げを享受しているのはおかしいじゃないかと、だからそういう不公正、不公平をなくすという意味を含めて、料金をきちっと下げましょうということがこの問題を提起した理由ですから、そこをきちんと考えていただきたい。もう一度繰り返しますけれども、意見書で料金1割値下げを提案しています。更に意見書の後この別納問題が出てきましたので、この別納問題を整理整頓してもらえれば、更に1割値下げできるのではないかとこのことを申し上げているわけです。その点をきちんと考えていただきたいということです。以上。

田中委員長代理 これは議論するとなかなか時間がかかると思いますし、また御検討いただく問題なので、問題点を我々も指摘しておりますから十分御検討下さい。要はいろいろ考え方はあると思います。何が国民にとって一番合理的かということでしょうね。

猪瀬委員 佐藤さん、がららぼんが必要だと言ったけれども、期限を言ってもらいたいんですね。

だから、今、山本さんにもそうなんだけれども、結局いつまでに、つまり早急にということだけれども、それが今年中なのか、そういう目途を見せてくれないとね。

佐藤道路局長 私が申し上げましたのは、がららぼんというのは非常に難しい問題ではあります。したがって、別納の制度をどう変えるかという点について、いろいろ検討はしていますので、いずれにしましても、いつまでと言えいつまでなんでしょう。方向性はできるだけ早めに出すと。

田中委員長代理 当然民営化が現実化するときには、民営化会社の料金制度はどういうことになるか。

猪瀬委員 法案の作業も絡んでいきますね。

田中委員長代理 ということと基本的に関係しますね。それまでにやるのか、民営化までに例えば2、3か月以内にやるとすれば、民営化のときには料金はどうなるのかという、二段構えの話になるか、そういう話でもありますね。

佐藤道路局長 したがいまして、民営化会社が発足するまでにはもちろん何らかの別納見直しということは出すんでしょうが、その前の段階のいつごろという点について、せっかくのお話ですので見通しをちょっと付けて、次回にでも目途を付けさせていただくということだと思います。

田中委員長代理 今、非常に重要なことをおっしゃった。次回は10月でございますので、御検討の結果を伺いたいと思います。

時間が押していますので、毎回毎回次回まわしになると困りますから、続いて道路公団の財務諸表に関する問題について、日本道路公団から御説明をお願いします。

1つは、前回の会議でお願いした質問に対する回答。それから、もう一つは民間企業並み財務諸表の監査法人に関する監査結果について、簡潔に御説明願います。

簡潔と言いましたのは、既にあらかじめ各委員見ておりますので、ごく簡潔にと申し上げたわけでありまして。残余は議論の中で補足していただきたいと思います。

それでは、よろしくどうぞ。

佐藤道路局長 委員長代理、一言、私が次回と申し上げましたのは、答えじゃなくて、いつまでにはちゃんとという意味ですから、次回にその答えと、1か月でというのは御容赦いただいて、いつまでに方向性を出すといういつまでにという部分を。

田中委員長代理 次回というのは、料金改定なんかの次回という意味ですか。

佐藤道路局長 今の別納割引いつまでかという点については、できるだけ次回にはいつごろにはと。

田中委員長代理 逆に言うとその次回というのはいつごろをねらっているわけですか。

佐藤道路局長 次回というのは10月のこの委員会で、いつごろまでにはきちっと目途を出したいということです。

田中委員長代理 そういう意味ですか。わかりました。

奥山理事 それでは、資料6というのに分厚いA3の下に整理番号151からずっと付いておりますけれども、一番上が整理番号151であります。田中委員長代理からの質問状への回答ということで4項目ございます。

最初の1番は、これは関連資料等についてというのがありますが、これはいわゆるプロジェクトチームが財務諸表作成にどう関与したかという御質問でありまして、これについてはプロジェクトチームの設置経緯等書いてありますが、一番下にありますようにPTとしては財務諸表の作成作業は行ってないということが結論であります。

次のページは、固定資産税の評価額算出について、昨年の9月に民営化委員会の方から御依頼があって試算したわけですが、そのときの内部での説明がどうだったのかということですが、これはやはりここに「再掲」として書いてありますが、これの4行目にありますように、事務局指示に基づいた方法で作業を行ったというような

内部での説明でありましたので、何をういたのかと、これは事務的には事務局の方と十分詰めさせていただいてやったわけですが、こういうことでございます。

次のページ、3番のデータの引き継ぎに関しては、これはデータが途中で紛失しているのではないかという御質問だったと思いますが、これは8月8日に追加調査結果で財務諸表に関するものがパソコンの中に出てきたということですが、これは当時財務諸表の作成に携わった経理課の元職員が本社へ戻ってきてまして、自分でパソコンを操作した結果出たということで、引き継ぎという形で組織として後任者に引き継ぎをされていたものではなかったということでございます。

次のページは、4番目ですが、作業方針、財務諸表関係の作業方針決定の経緯、どこで、いつ中止の判断をしたのかというような御質問だったと思いますが、7月25日に公表しました調査結果にもありますように、当初は資産の再評価の勉強を行う必要があるということで、PT内での監督者、あるいは実務担当者で共通認識を持っておりましたが、その後ずっと書いてございますけれども、下の方の段落の方にPT内の監督者として中断されたような状況で、そのまま中断の指示をすることなく中断したままで来た。

それから、委員会とのやり取りが多忙になったというような説明も申し上げたんですが、これは委員会の直接の対応ということではございませんで、準備室からの準備の対応が今年の春先からずっと続いていたというような御説明をしたということ整理させていただきました。

次の整理番号152番、工事計画書と実績の違いについては、ここに書いてあるとおりでございます、実施計画書を用いた再評価については、大変大ざっぱなもので、実績を反映できないものであるというのが4点ほど書いてございます。細かい説明は省略いたしますけれども、全体の工事計画書上の金額、大きくりな全体の金額で出されているということで、具体の試算区分ごとの価格が出てこないというところがあるかと思えます。

大変はしょって申し訳ありませんが、以上でございます。

妹尾理事 それでは、続きまして、財務諸表の監査法人による検証結果について、資料4、この資料自体は再提出でございますので、構成だけ御紹介して説明に代えさせていただきますが、この資料4の1枚めくっていただきました左側からすべて終わりまでの資料が、先月の29日に公団が発表した検証結果の概要であります。

一番最初のページの右側の四角に入っていることが、ポイントといいますが、結果のポイントであります。

そして、次のめくったページからが、新日本監査法人の検証業務の報告書でございます、次の署名があるものがIの報告書の前提条件、及び制限事項であります。

そして、次のページが、左上に合意された検証手続及び検証結果に基づく検証結果であります。

それがずらずらといきまして、一番最後について付いております1枚紙、この直前までが監査法人による報告書でございます、いろいろと転記・入力エラー等があったということが、延々と報告書に書いてありますので、その要点がわかるように一番最後の1枚紙を添付してございます。主な内容ごとに課題計上、過小計上の内訳を書いてございます。内容は既に委員の皆様方御承知だと思いますので、説明は省略させていただきます。

以上です。

田中委員長代理 ただいまの御説明に対して、御質問ございますか。川本さん。

川本委員 奥山理事に2つ御質問申し上げたいと思いますけれども、財務諸表関係で、普通の組織ですと年末、あるいは年度末に電算関係のバックアップを取るとは思いますけれども、道路公団に関しては、バックアップは取

ってらっしゃいますでしょうか。

奥山理事 システムの管理上、おっしゃるようにデータのバックアップは取っております。定期的に一応取っております。

これは、8月8日に追加の調査結果を公表しましたけれども、これと相前後してファイルサーバーにバックアップデータの存在がわかりました。これは、具体的に申しますと14年末、14年の12月28日時点で年末時点でのバックアップデータがあるということが確認されました。これが8日の相前後してわかったものですから、この中について現在どんなものがあるかどうかというものは、大変たくさんのもがありますので、現在確認中というところでございます。

川本委員 そうしますと、今月号の文芸春秋にデータが確認されているというような手記が載っていると思いますが、それは事実だということですね。

奥山理事 若干正確に申し上げますと、メインコンピュータにバックアップデータがあったというふうに、たしか記載があったと思いますが、それで不定期に行われているというふうにあったかと思いますが、メインコンピュータではなくてファイルサーバーに保存されているということと、定期的に行っているというところは違いますが、存在は確認しておるということでございます。

田中委員長代理 その点について、私も同じような質問をしようと思ったんですが、手元に文芸春秋のコピーを持っているんですけども、148ページに、今、川本さんが言っていることが書いてあって、このバックアップデータを確認した職員の証言では云々と書いてありますね。フォルダー名まで書いてあって、是非このフォルダーを調べていただきたいと。ただし、抹消されないよう第三者の手でやっていただきたい、なんていうようなことまで書いてある。これは恐らくこう書いたのは、こう書いておけば消去されないだろうとの前提だろうと思うんだけど、これは一応も二応も事実と考えるとよろしいですね。文芸春秋の最近号、ごらんになりましたね。その148ページの第2段目に、まさに今、川本さんが聞いたバックアップデータの話が載っているんです。この記述は事実でしょうかと。ここにずっと隠蔽している、抹消しているという、抹消しているんですよ。平井さんのところの局は、その心配をして、ここにあって書いておるのは、このペーパーだとそう取れるんです。そうすると、第三者の手で抹消されないように、第三者の手で確認してもらいたいと書いてあるんだけど、こう書いておけば抹消されないだろうと、多分書いた者は考えて書いたのかなと思ったわけですが、事実なんですね。

奥山理事 ちょっと御説明しますと、先ほどの所在のメインコンピュータで定期で行っているということは、そういうことですが、これはなぜそうしているかということで申し上げますと、バックアップデータとしては随時だんだん上書きをしていくことになっておりますので、上書きをすると古いものが容量として消えていくということでもありますので、随時定期的バックアップデータを取っていると。例えば、年末時点では、どういうものが入っているかということがかわるシステムになっております。

隠蔽していた、抹消していたかどうかというのは、その辺はそういうふうには認識しておりませんが、少なくとも昨年12月28日時点でのバックアップデータは存在しているということを確認しているということでございます。

田中委員長代理 川本さん、どうぞ。

川本委員 財務諸表の検証について、妹尾理事にお尋ね申し上げたいと思います。資料で出させていただいています3ページ目に、質問を書かせていただきましたけれども、そちらからいただいた資料4の別添1のところに、検証結果の概要として御説明いただいたとおり、誤差は0.2%であって、試算値としては許容できる差異だというふうに、私どもから見ますと若干お手盛りのなコメントがございますけれども、道路資産の各項目については、ランダムサンプリングを行った上で、数量とか金額の検証を実施してらっしゃると思います。

監査法人の報告書では、サンプリング数の妥当性については言及されていません。サンプリング数が全体を評価するものとして、十分妥当なものであるかについて、どのようなお考えに基づいて、どなたが判断をされたのかというのが1つ目の質問でございます。

2つ目は、まとめとして、来年度、次年度民間企業並み財務諸表において、今回の検証結果の指摘事項を反映させ、制度の向上を図ることとするというふうに書いておられます。もう次年度決算は試算値ではなくて、民営化に向けた開始BSの作成が必須のものというふうに思われます。会計規則の策定、まだ加古委員会のもの中間整理だと思えますけれども、それに基づく会計規則の策定と監査の実施のスケジュールについてお教えいただきたいと思います。

妹尾理事 まず、最初の御質問ですが、私が先月28日の記者会見でも申し上げましたが、今回の検証作業は当方が法定監査を受けている正式決算、その期末監査は大体162日ぐらいで行っていただいておりますが、それよりも多くの労力、公認会計士さん等の労力をかけるということで、約二百日の作業量でお願いするというので、かつ扇大臣から8月中旬にその結果を公表するという御指示を受けての作業でありましたので、ランダムサンプリングを前提としまして、ここの合意事項に書いてありますようなサンプリング数で公団でお願いして、入札を行ったということでございます。

川本委員 質問は、そこはもう存じ上げているわけで、どなたがこのランダムサンプリング数の妥当性について判断されたのかということをお聞き申し上げているので、そこについてお尋ねしたいというふうに思います。

妹尾理事 今、申し上げましたように、1か月間で約二百日の作業で行うときには、このサンプリング数でしようがないということでもあります。現に。

川本委員 しようがないというのは、どなたがおっしゃったのかということをお尋ね申し上げているわけで、ランダムサンプリング数が妥当性があるというふうには、この報告書には言及されてないわけですね。ですので、どなたがこのサンプリング数で妥当だというふうに判断されたのかというのを質問しているわけです。

妹尾理事 妥当だということではなくて、この期間の間において、現に新日本監査法人からこの検証結果の報告をいただいたのは、28日のたしか朝ぐらいかと思います。そこまでぎりぎりまでかかっているんでございます。

田中委員長代理 幾らかかったかどうかではなくて、妥当性をどなたが判断されたかということをお聞きしているんです。

川本委員 客観的なことをお尋ね申し上げているんです。

田中委員長代理 作業がやむを得なかったかどうか聞いていないのではない。

妹尾理事 公団として、公団としてこういうような、妥当というか、この期間も含めて、あと労力をかけたこと、総合的に判断してこれでいいだろうと、これでしようがないといいますが、やむを得ないということでもあります。

田中委員長代理 先ほどの説明で妥当だとおっしゃったから聞いたわけであって、きちんと言葉をお使いいただきたいと思います。

川本委員 事実として会計士協会の奥山会長が、非常に遺憾の意を表明されておられるわけですから、今の回答としては非常にこちらとしても納得がいかないわけです。ですから、妥当性についてどなたが判断されたのかというのをお尋ね申し上げているわけですから、それは公団が組織として判断されているということですね。

妹尾理事 そういうことです。

川本委員 2つ目の質問はいかがですか。

松田委員 これは、皆さんがやったサンプリング調査の計算ミスがどれだけあったかというのを調べただけのことでしょう。

妹尾理事 違います。

松田委員 例えば、これをやった方針がよかったか、悪かったかというのを検証しているんですか。

妹尾理事 やっております。報告書がございます、これは記者会見でも申し上げたんですけども、この報告書の2ページ「1.全般」とございます、この判子の押してあるのは、前提条件及び制約条件でございます。前提条件は結果ではございません。そして、今おっしゃった判子の押してある次の次のページの「1.全般」というのがございます。そこを読ませさせていただきますと、この四角の下でありますけれども、上記に基づく道路事業、固定資産、計上額を算出するための計算方法についての検証手続及び検証結果は以下のとおりであると。

①としまして、JHから文章で示された計算方法の記載と同様の記載が「中間整理」、資料及び議事録にあるかどうか、計算方法ごとに確認。

②としまして、①につき中間整理等に同様の記載がない場合、中間整理等において同様の記載がないまでも、当該計算方法の根拠になる得る記述があるかどうかを、計算方法ごとに確認。

③としまして、②につき中間整理等の該当部分を財務諸表検討委員会の委員の方々に提示し、当該計算方法が、中間整理等の考え方から逸脱していないかどうか意見聴取したと。そして、一番下の2行でございますが、上記の手続を実施した結果JHから文章で示された計算方法は、いずれも中間整理等の考え方から逸脱していないことを確認したということが書いてございます。

すなわち、当方といたしましては、単に計算だけではなく、当方がやった計算の仕方が、中間整理から逸脱していないかどうかということ第三者からの監査を受けるということも今回の検証の大きな内容だと考えております。

ちなみに、新聞で。

松田委員 そんなこと言ったって、この監査法人の報告書というものの2に、あなたが今、言ったことと違って、当監査法人は中間整理に記載された会計処理方法の妥当性について意見を述べることは要求されておらず、また意見を述べる立場にないと書いてあります。だから、別に基本的な妥当性とか、そういうのは全然関係ないんじゃないですか。

妹尾理事 中間整理に示された考え方から逸脱していないと、中間整理についてそれがどうだということは、当方は監査法人にはそのような作業はお願いしておりません。

松田委員 だから、これは普通ならば、民営化するときにちゃんとしたものを作って、この方法が妥当である

かどうかという検証を本当はしなければいけないんですね。確認をね。どこでも。

JRになる場合でも、ちゃんと委員会をつくって、それで旧運輸省を中心にして、これは妥当であるかどうかということを決めたんだけど、そういう基本的に妥当性については全然触れてないんだから、要するに皆さんが加古委員会という私的な委員会で決めて、こういうとりあえず計算をしましたと、その計算方法から別に逸脱して、とんでもない計算をしているわけではなくて、その方法でやっていますというだけのことであって、それは公的に認知したものでなければ、何でもないと、しかももともとやったのがサンプリング調査ですから。

妹尾理事 それは、法定監査でもサンプリングで行うのが通常であるということはもう御承知であると思います。

松田委員 そんなことはありませんよ。資産を移行する場合は。

妹尾理事 いや、普通の法定監査の場合です。

松田委員 いえ、普通の法定監査の場合でも、まさに小計をするときには、電話機1本と言えども財産ですから、絵1つと言えどもきちっと全数を調べるのが当たり前であって、それをどういうふうに会社を持たせるかということをやるのが大変難しい作業なんですけれども、だからどうせ私は会計基準に基づいて、新たにおつくりいただいて、そして全数調査を急いでくださいと申し上げているのはそのことであって、それをやらなければ移行できませんということを言っているんです。

妹尾理事 それは当然でございます。

松田委員 だから、今、出したのは、およそどんなものかという質問に対して、要するに、サンプリング中心にしてやるとこういうことになりますというのが出て、その計算ミスがありませんでしたということを行っているだけのことでしょ。

妹尾理事 私は、松田委員が、計算ミスがなかっただけの検証ではないかというようなことをおっしゃいましたので、いやそうではありませんと、中間整理の考え方からも逸脱していないという確認も入っていますということを上げたわけです。

松田委員 あなたの言っているのは、その中間整理から逸脱していないというけれども、本来は中間整理の考え方がいかどうかということ公的に認証しなければ、あなたも専門家ならよくわかるでしょう。それは検証したものにならない。それはやってないでしょう。

妹尾理事 それは、今後スキームが決まり、また制度としては国土交通省において、JHと同じように評価委員会をつくらして、そういうふうにして行われるので、その前の段階であるんです。それは今やりようがないわけです。

松田委員 だから、そういう程度のものだと思っていただければいいですね。

田中委員長代理 妹尾さんの話は、いつもやりようがないということと、妥当性だとかが同居するからおかしいんです。

妹尾理事 しかし、これはだれであってもできないんです。今の段階では、やりようがない中で、できるだけやりましたということでもあります。

田中委員長代理 やりようがないから、中間整理のルールに従って、しかも抽出してやったのがこういうことでございますということですね。

妹尾理事 できるだけのことをやりましたと。

田中委員長代理 松田さん、川本さんが言うように、正規の監査法人が検証としてやったものとは当然違いますと。

妹尾理事 それは今後国交省において会計基準をつくったり、それから資産評価委員会をつくったり、そういうことが行われて行われる話なんです。

田中委員長代理 公団の御説明をいただいた私の質問に対するものを始め、皆さんの質問に対して御説明がありました。中身はまだ私自身のところは不十分だと思う点がいっぱいあります。引き続きまた重ねて聞きますけれども。

それから、私の要求した資料だけ作業中というのがなおトンネルの問題です。これはなぜ遅れているのか、下から4つ目、第二東名トンネル単価に関する資料要求、何か永遠に委員会が何年か後、終わるまで作業中と書くんじゃないかと思って心配しておりますが、そんなに難儀な話ではありませんから出してもらいたい。ということだけ言っておいて、これは終わりにしたいと思います。

それから、そのほかの問題等、第二東名も大分佐藤さんを待たせておりますので、その140キ口問題の話を簡単に御説明願います。私も公務員を長年しておりましたから、説明は聞かなくても大体わかっております。わかっておりますが、何かあれば一言言っておいてもらって、その言葉で重ねて聞くことがあればどうか考えます。

横田高速国道課長 それでは、基本的には資料5でお配りしてございます。構造令は御案内のとおり、道路管理者間で全国的な統一を行うということで、県、あるいは市町村、国、一定の基準を決めてございます。

もともと構造令は33年にできて、45年に大改正しています。それまでの間、高速道路に関する基準、いわゆる東名、名神ができたころ、そういったものについてはいわゆる高速自動車については構造令がなかったわけです。30年代、40年代。そのときは、高速自動車国道等の構造基準という形で、道路局長通達でやはり同じように動かしていたというのがございます。それが、ある一定の全国に広げるに当たって、基準化した段階で構造令45年の改正のときに、高速道路についての基本的な考え方を入れたということでございます。これについては、今、申しましたように、一般的な基準ということで、全国流布するものについてはそういう形で決めていくということでございます。

まだ幾つか言いたいことあるわけでございますけれども、設計速度と具体的な規制速度というのは、2ページのところに入れてございますけれども、基本的には若干差がございます。設計どおり、例えば80の設計速度でも実際に100の運用をしているところがございます。それは設計速度というのは一定の考え方で決めますので、実際に平面線形は80の最小のところになるわけではなくて、まっすぐ通せるところはまっすぐ通すわけでございます。

その場合は、当然80の規制ではなくて、まっすぐ通しているところについては、100とか120というのも理論的にはあり得ると。具体的に、例えば2ページに入れておりますけれども、設計速度具体的に80でも100のところは50キロぐらいでございます。具体的にそのところは線形がよければ、そういう規制になってくるということでございます。

今回、東名、名神では120という設計速度で、そのゆとりのある形で実際にはつくってございます。

3ページ目のところに入れてございますけれども、具体的にどういう線形を取るかということで、事故率という

のは5割ほど変わってまいります。ゆとりがあれば、全事故率、あるいは重大な事故率、そういったものが減ってまいります。

田中委員長代理 それはゆとりがあれば、設計を200キロにして100キロで走らせれば当たり前じゃないですか。

横田高速国道課長 実際に、第二東名だけではなく、実際には今までの設計速度、例えば120は最小曲線半径710ですけれども、実際には7割から8割については1,500以上、あるいは3,000以上の曲率を取っているところもあるわけでございます。そういった意味で、第二東名についてはそういった将来のことを含めて、先行的に少しゆとりを持ってつくった部分は確かにございます。

今回、そういったところを含めて、構造改革等を含めてコスト改革もやっておりますけれども、基本的にそういったゆとりがあるところがむだということではなくて、事故だとか、そういった意味で決してむだになるものではないというふうに考えてございます。

それから、諸外国、6ページに入れてございますけれども、実際には西ドイツ、フランス、あるいはイタリア等でも設計速度120なり140なり、そういったところで設計しているところが通例でございます。

やはり30年代、40年代、東名をつくったころの車両の能力と、現在かなり能力も上がってまいっております。やはり21世紀にふさわしいものとして、やはりゆとりを持つ、あるいは少し先を見越すという視点も大事だろうと。ただ、それと経済との関係というところは、兼ね合いを十分考えていく必要があるとは思いますが、やはりそういう視点を持ちながら、両方バランスを取ることが必要だろうと思っております。

以上でございます。

田中委員長代理 必ずしも満足しませんが、引き続き説明を求めていきます。

そのほかの問題で、いろいろあると思いますから、どうぞ。

大宅委員 これは意見です。絶対そんなことはないとおっしゃられると思うので、それを聞くとまたむかづくから何も言ったださるなくて結構ですが、どうも今日一日の議論を聞いていて、多分皆様たちには始めに自分たちに都合のいい結論がある、だから途中経過、自分たちにいいのが出るかわからないときは、何も公表できないのではないかという気がつくづくしてまいりました。

これはこの間の1日に配布された、道路資産の再評価作業についてという中の建設仮勘定で、JHとして資産を多めに計上したいか、少なめに計上したいか、方針はあるのか、それをはっきりさせた上で会計手法をどう適応していくかという議論になっていくと。ここなんです。

つまり、あなたたちは資産が多いというふうに結論が出た方がいいんですか、少ないというふうに出た方がいいんですか、ということ的前提にこの会計士の方たちの監査法人との打ち合わせということで書いてある。

つまり、我々はアクアラインをつくって。これは前原議員から出ているものです。アクアラインも1日3万台通るというのは、需要予測ではなくて、何万台通ると言えればくれるかという発想から出てきた話だろうというふうに思います。さっき私がケーススタディのところ、いわゆる知事と、まだ残っている方の知事とで、その16の指標がほとんど同じというのは不気味ですねと言ったのは、そしてしかも地方の創意工夫というところが一番重いというのは、ここを一番大きくしておく一番操作がしやすいというふうに思ったのではないかというふうにかんぐってしまうようなのが多々あると。

皆さん、もう山のように反論なさると思うから、聞きたくありませんので結構です。私の気持ちだけお伝えしておきます。

田中委員長代理 相当時間を超過してしまいました。いろいろまだあると思いますが、本日の審議はこれで終わりたいと思いますけれども。

猪瀬委員 最初に坂野さんに言ったことだけれども、藤井総裁が体調不良の場合の基準を明確にしてもらいたいんです。私も体調不良で今日あまり調子よくないんだけど来ています。しょっちゅう体調不良でお休みということになると、やはり体調不良の基準というのを文書で出してもらいたいと思ってしまいます。公団の人がいるときに言うておかないと、それお願いします（笑）。

田中委員長代理 公団の奥山総務理事、是非記憶しておいてください。

以上であります。本日の審議を踏まえ、各委員から追加質問、追加資料要求があれば、速やかに事務局へ御提出ください。

それでは、国交省及び四公団の方々・・・。

その前に、この意見集約を皆さんのおられる前で読み上げてみましょうか。佐藤さん聞いておいてください。佐藤さんに申し上げる言葉を、我々全員一致でこういうふうに理解したということでもあります。

意見書に基づく民営化に向けた政府の検討作業について（意見集約）

現在までの政府の取組状況を見ると、我われの意見書に基づいて民営化を進めているようには到底受け取れず、また、これまでの他の民営化の経験に照らしてもあまりにも遅れているとの危惧を抱く。当委員会としては真に不本意であり、極めて遺憾である。

国土交通省にあっては、現在までの作業結果に基づき、具体的な試算結果、必要となる法律案の詳細（リストと変更の概要）などについて、早急に、当委員会に示すべきである。

こういうふうに我々は今日1日の議論で感じましたので、これを意見集約といたします。

それでは、国土交通省及び四公団の方々退室いただいて結構でございます。本日は、遅くまでどうもありがとうございました。

（国土交通省・道路関係四公団関係者退室）

田中委員長代理 最後に次回以降の委員会の開催予定について、事務局から説明させます。

坂野事務局長 前回お語りいたしましたように、今回は10月17日、金曜日、午後2時から5時までの予定でこの会場で開催をしたいということでございます。

それ以後は、今日お手元にお配りしておりますとおり、10月28日、11月11日、11月25日、12月9日、12月19日を予定しておりますので、よろしくお願いたします。

次回の審議テーマについては、特に今回御指示がなければ、また皆様方からあらかじめ御意見もお聞きし、委員長代理と御相談もして、審議テーマを設定したいと思います。何か御意見等ございましたらあらかじめ。

猪瀬委員 基本的に法案のことでしょ。今の意見集約に絡めた法案の中身を全部出してもらわないと、だから委員会が始まるより前の段階で資料を出してもらわないと困りますね。

松田委員 坂野さん、あなた御存じのとおり、あなたの方がプロだから御存じでしょうけれども、もうこれからは法案をどうつくるかということがすべてになりますから、だから相手は国交省ですから、したがって法案の内容がどうつくられているのか、どこまで進んでいるかというのを詳細に見なければ、この委員会は役目を果たしたということにならないんです。ほかの細かい点はどうでもいいけれども、その法案全体をどういうふうにして基本の考え方を、どの法律案に溶し込もうとしているのかというところだけを、事前に詳細にチェックしないと、ここにいつも書いてあるように与党連絡会によって決められる。つまりつくって出してしまって、出してから委員会がぶつぶつ言ってもしょうがないよというやり方を取ってくるに違いないと思いますから、事前にどうやって抑えるか、それが勝負だということで、全力を挙げて要求と、それから情報収集をしてください。法制局がどうしゃべるかは別にして。

川本委員 スタディが要りますので、10月の17日が委員会ですと、遅くとも14日、15日までにはいただかないと。では、10日の1週間前に提出をいただくということで。

坂野事務局長 事務局としては、大体毎回1週間前をお願いをしてくれておまして、現実もこういう形になってきておることですから、今のお話のように1週間前には是非。

猪瀬委員 1週間前というと2、3日前になるから、10日前とかにすると1週間前になりますね。

松田委員 特に、今日別に書いてないけれども、全体をやっているから聞かなかつたけれども、保有機構について絶対に変な支出をさせないというところが、彼らを書くか書かないかが勝負ですから、もし変なことになれば、我々はまとめて辞表をたたき付けて、意思が違うということを認めさせなければいけないですから、覚悟していきましょう。

田中委員長代理 本当に提出が遅れ、それが我々の意図と全く違うものであるとすると……。基本的な点、今、松田委員が言ったことを含め、分割の話もそうですね。それから、資産、負債をいつを目途に新会社に移すかという点は基本的な話。そういう法律はみんな必要でしょう。保有会社は当然保有会社の法律ができるはずなんで、そのことの言及が一つもないんだけど、そういう基本的な点で意見書と違えば開き直らざるを得なくなってしまうですね。だから、事務局でもできるだけ、事情はわかっていると思いますけれども、情報収集をお願いします。

松田委員 事務局の総力を挙げて情報収集をお願いします。これは民間ではできないんです。

田中委員長代理 それでは、本日も大幅に時間延長いたしました。これで本日の会合を終わります。皆さん、御多用中ありがとうございました。