

第 48 回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成 15 年 10 月 17 日（金）14:00～16:38

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 48 回会議を始めます。本日は松田委員、今井委員、中村委員は所用のため御欠席です。まず、事務局から本日の予定について説明してください。

坂野事務局長 本日は議事に入ります前に、先般の内閣改造で行革担当大臣及び副大臣の交代がございましたので、新大臣・副大臣からのごあいさつをいただいて、短時間、御懇談いただきたいと思います。

新大臣・副大臣には 2 時半前には御退席になる予定でございます。

なお、石原前行革担当大臣におかれては、当初御出席をいただける予定でございましたところ、御承知のような状況で、国交省において現在聴聞が引き続き行われております。そのほか政務多忙ということで、残念ではあるけれども、欠席をさせていただくという御連絡が今日ございましたので、併せて申し上げます。

新大臣、新副大臣御退席のあと、国土交通省及び関係四公団の方に入室をしていただいて、前回に引き続きヒアリング等の御審議をお願いしたいと思っております。

以上でございます。

田中委員長代理 皆様既に御承知のことと思っておりますけれども、先般行われた内閣改造によりまして、石原伸晃行政改革担当大臣が御退任され、後任に金子一義大臣が御就任されました。

また、根本匠副大臣が御退任され、後任に佐藤剛男副大臣が御就任されました。本日は金子大臣、佐藤副大臣が公務御多忙の中、時間を割いていただき、御就任のごあいさつをいただくため御出席をいただいております。

まず私から簡単に新大臣・副大臣に対して一言ごあいさつ申し上げたいと存じます。

まず大臣、御就任、誠におめでとうございます。当委員会の意見書に沿った民営化の実現に当たり、今まさに正念場を迎えようとしております。小泉内閣の公約の眼目でもございますので、精一杯の御尽力を賜りますようお願い申し上げます。

私は大臣をよく存じ上げておりまして、委員各位も御承知のとおり、自民党の道路調査会、古賀先生の下で事務局長をおやりになっておりまして、非常に御苦労されたと思えます。高速道路問題には非常にお詳しいと承知しております。

一口に道路族と国民は言っていますが、私ども委員会がよく委員会の連中と言われるように、そうは言っても中にはいろいろございます。いろいろ御苦労もあり、いろんな御意見もあろうかと思えます。私たちもおいおいいろいろ御説明申し上げていきたいと思いますが、大臣の方からも率直に御経験に基づいて御意見を賜って、適切な推進に私どもとともに進めていただければありがたいと思っております。

続きまして、佐藤副大臣に申し上げます。

御就任おめでとうございます。今、大臣に申し上げたとおり、私どもの意見書に沿った民営化の実現に当たり、ひとつお骨折りいただきたいと思っております。意見書の実現自体がいろいろマスコミ情報では正念場を迎えておると言われ、私たちもそう思っております。道路と郵政問題は、これは内閣の公約の眼目でもございますので、御尽力賜りますようお願い申し上げます。

以上であります。ありがとうございました。

それでは、新大臣、副大臣より順次ごあいさつをいただきたいと存じます。最初に金子大臣からごあいさつをいただきます。

金子大臣 田中委員長代理、猪瀬先生、大宅先生、川本先生始め、道路民営化委員会の席に出席をさせていただきます。貴重な機会だと思っております。御紹介いただきました行革担当、併せて規制改革、構造改革特区、並びに産業再生機構を担当するという役割を今回仰せつかりました。非常に幅が広いんでありますけれども、今、田中委員長代理からお話がありました、まさに小泉構造改革の骨格を成すものであると思っております。その構造改革を促進していく役割の一人として、全力を傾注していきたいと思っております。

また民営化委員会の皆様方、昨年6月から大変精力的な御審議をいただき、御意見をいただき、昨年末には答申もいただいておりますけれども、道路の民営化も次の通常国会で法案化していくという方向で今、進められておりますけれども、大事なことは私の立場、行革担当大臣として皆様の委員会の成果を法案の中に必ず反映させていく。既に小泉総理も皆様の御意見は基本的に尊重するとはっきりおっしゃっておられます。その立場に立って、私もこれから参画していきたい。今、国土交通省、入口で戸惑っている事象が残念ながら起こっておりますけれども、作業が行われている。その作業、どういう案が出てくるのか、私の立場で少し見守る状況になっておりますけれども、いずれにしても、これからの進行の中で基本的に尊重していくという立場をきちっと貫いていきたいと思っておりますので、どうぞ今後とも民営化委員会の皆様の御活動、今、委員長代理からお話ございましたよ

うに、いろいろな機会にまた十分な意見交換をさせていただきながら進めさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

佐藤副大臣 ただいま田中委員長代理から御紹介を賜りました。このたび内閣府の副大臣を命じられました佐藤剛男でございます。なにとぞよろしくお願い申し上げます。

ただいま金子大臣の御挨拶がございましたが、まさしくこの民営化問題は小泉内閣の重要な課題でございます。そして、民営化法案の提出が残された非常に少ない時間の中で、政府として積極的に取り組まなければならない課題と存じております。

皆様方が昨年6月以来、誠に精力的に取り組まれて来られましたこと、私、拝察いたしておりまして、皆様方委員各位の御貢献に対しまして、心から感謝と敬意を表する次第でございます。

現在の委員会は、施策の実施状況の監視に重点が置かれているわけではありますが、国民の期待に応える民営化実現のために引き続き御努力をお願いし、私も先ほど委員長代理からお話がありましたが、事あるごとに御意見を申し上げさせていただける機会を与えていただき誠にありがたいことだと思います。

まさしく委員長代理がおっしゃられますように、正念場に来ておるのではないかと考えておりますので、金子大臣を補佐いたしまして、一生懸命汗をかかさせていただきますので、なにとぞ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。金子大臣、佐藤副大臣におかれましては、公務のため14時30分には退席されます。委員の皆さんからせっかくの機会でございますので、この際是非お話になりたいことがございましたら、どうぞ。

猪瀬委員 金子大臣、佐藤副大臣に是非お願いしたいことがあるんですが、「民営化委員会の意見書を基本的に尊重する」という公約を掲げて小泉総理は総裁選で再選したわけですけれども、国土交通省の法案化作業が現在のところ、非常に我々に見えにくくなっています。

例えばこういうことなんです。内閣法制局に法案を仮登録してあるということでこの間、佐藤道路局長が説明されているわけですけれども、仮登録されているのであれば、我々に法案の中身を見せてほしいんです。内閣法制局というのは、いわゆる空席の予約みたいな形で何か受け付けるというものではなくて、法案がほぼ100%に近い状態に完成されていないと登録を受け付けません。ですから、道路局長の言い方だと、一応仮予約と言うか、席の予約みたいなものだと言っているけれども、席の予約はある程度物がないと席の予約は取れないんです。しかも、それがかなり完成品に近いものであって初めて法制局の

予約が取れますので、そうであれば、その完成品に近いものはある程度この委員会の場に出して、我々委員が監視できるようにそのたたき台にさせていただかないと困るんです。現在のところ、それがそのように進んでいないということが問題でありまして、その辺を改革担当大臣の側からもきちんと国土交通省側に一緒に言っていただいて、委員会と協力して行っていただくというか、そういうことをお願いしたい。

金子大臣 今の猪瀬先生の仮登録という、ほぼ 100 %のものでないといけないのかどうか、私の乏しい経験で必ずしもそうでもない。例えば生保の予定利率などというのは、かなりおおざっぱなもので、原案みたいな話をやりましたね。だから、全然違うものが法案としては現実問題出てきたんですね。そこは坂野さん一度調べてください。

坂野事務局長 国土交通省は今日ヒアリングありますので、その際いろいろ国土交通省からお答えをいただければと思います。

猪瀬委員 坂野さんに確かめるんじゃなくて、金子大臣が御自ら確かめていただきたいということです。

佐藤副大臣 私も内閣法制局へ役人時代何回も通ったという経験をしているんですが、おっしゃるように、最終段階というのは固まらないと公表しないと何かとかという話がありますが、今おっしゃられている点は、早い段階でということは、ある程度国土交通省が上げていく前の段階の話になってくるんだらうと思うんで、今のお話は承らせていただきます。

猪瀬委員 これがある程度政府の方で枠組みが決まる前に既に国土交通省側で枠組みとしてこうだという法案をつくって出しているから、順序が違うでしょう。出すのであれば、民営化委員会にちゃんと見せてくださいよということですからね。

基本的に尊重するということは、非常に大事な言葉なんだけれども、今日の藤井総裁の聴聞じゃないけれども、いざというときに、解釈の幅を巡ってといろんなふうになってくる可能性がありますので、基本的に尊重するというのはどういうことかということを詰めていくのが我々の監視業務なんです。

改めてその上でお尋ねすると、所管大臣、副大臣として、何をどこまで民営化に御協力していただけるのか、その辺りを説明していただけるとありがたいんです。

金子大臣 これは基本的に尊重するという言葉を私も使わしていただきましたけれども、具体的に何をどこという幅は非常にあるのかもしれないし、案外近いのかもしれないし、そういう意味で一般論として、何が基本的という話は法案の姿、形、どこに一番のポイントがあるのかというのを一緒に御議論させていただかないと、一般論としては、多分それ

ぞれの思いが私と副大臣の中にもあるし、委員の先生方の中にもそれぞれお考えがあるの
かもしれませんし、そこは進める過程で御議論を詰めさせていただきたいと思います。

猪瀬委員 解釈の問題ではなくて、民営化委員会に対して担当大臣として、どういう権
限で協力していただけるのかということなんです。

金子大臣 勿論、基本的に尊重するという立場で、進め方としては、政府与党連絡協議
会、ここで進めていく。政府側として責任を持って進めていく。そのメンバーであります
ものですから、その場で民営化委員会の御意見というものを、先ほどの繰り返しになりま
すけれども、基本的に尊重するというのが私の立場で、権限というよりも、まさに立場だ
と思っております。

猪瀬委員 政府与党連絡協議会というのは、いつ、どのようにあれされるのかよくわか
らないんですけれども。

金子大臣 まだ聞いていません。

猪瀬委員 前に石原担当大臣が、行革担当大臣は余り権限がなくて、権限は国土交通大
臣にあるとおっしゃって、今度は国土交通大臣になっていますけれども、行革担当大臣は
権限がないというのはよくわからないんです。どういうことなのかなと思っているんです。

金子大臣 石原大臣、どこかでおいでになるでしょうから。

田中委員長代理 役人時代の経験からすると、発揮のさせ方だと思うんです。当然、今、
大臣のおっしゃる政府与党連絡協議会を通らないと、国土交通大臣の権限でもできないわ
けです。そういうところでしっかりとっていただく、はっきり言えば、閣議で行革担当
としてその法案はおかしいとおっしゃればそれでアウトなんです。そういうところまで権
限はあるんです。それを発揮されるかどうか、そこを私どもとしては是非お願いしたいと
いうことです。架空の話で仕方ありませんので、現実に法案が出てくるのですから。

猪瀬委員 政府与党連絡協議会というのは、いつ、どういう形で開かれるというふうに
想像されるわけですか。よくわからないんです。

坂野事務局長 まだ具体的な予定は聞いておりません。

猪瀬委員 金子大臣に聞いているんですけれども、これはいつ、どういうふうにするも
のなんですか。

金子大臣 タイミングとして総選挙が終わってからだと思いますが、今渦中に入りました
ら、政府与党はなかなか開けないでしょうから、1つは、総選挙が終わった後。それか
ら、法案が政府原案、国土交通省原案が出る前なのか、その前なのか、多分そこが問題な
んだと思います。これは実はまだわかりません。

猪瀬委員 政府与党連絡協議会というのは、どういう面々が出るものなんですか。

坂野事務局長 政府与党連絡協議会というのは、昨年12月に申し合わせを基に開かれることになっていまして、与党3党の幹事長、政調会長、政府側は官房長官、行革担当大臣、国土交通大臣、財務大臣、総務大臣、こういう方々がメンバーになって協議をされると聞いております。

金子大臣 これは推測ですけれども、タイミング、スケジュールは座長が官房長官になると思います。官邸でやると思います。

猪瀬委員 去年決まっているというのは、いつ決まったんですか。

坂野事務局長 去年の12月10日過ぎの申し合わせだったと思います。

猪瀬委員 メンバーも今の与党3党の幹事長、政調会長、政府側は官房長官、行革担当大臣、国土交通大臣、財務大臣、総務大臣で、どのくらいの時間開かれるものなんですか。それはわからないですか。

坂野事務局長 わかりません。

猪瀬委員 それは今、金子大臣がおっしゃられた国土交通省原案が出る前なのか、後なのかはまだわからないと。

坂野事務局長 わかりません。

田中委員長代理 時間も迫っておりますが、ほかの委員何かございますか。

大宅委員 結局今のやりとりとかをあれしていても、はっきりしないわけです。全部拳がってしまっていて、それこそ藤井さんの更迭1つがこれだけ手間取るという形の中で、私たちは時間の問題で、しゃんしゃんに行くと思っていたわけで、年内に法律も出なきゃいけないはずなのにやっていないと。本当にやっていないのか、いつも藤井総裁がおっしゃるような言い方でちゃんとしたものでないから途中は教えないということなのか、よくわからないんですけれども、結局、一番損するのは、これだけ騒いでいても、何も動かないという不満というのは国民にどんどん高じてくると思うんです。だから、私たちがやらなきゃいけないことはちゃんとやりたいわけです。それを是非サポートしていただきたいと思います。

川本委員 今皆さんおっしゃったとおりで、法案化作業についてヒアリングさせていただくと、非常に遅れているという懸念を持っております。法案化されてこそ実行されるわけですけれども、その影も形も10か月経った段階で何も見えないというのは、6か月間で基本答申を出した我々としては非常に遺憾なことでありますので、そのところを御理解いただきたい。

それから、やはり構造として、我々は内閣府の下の委員会であるわけですが、法案化作業が国土交通省にある。あと作業部会、こちらとしてはきちんとした財務諸表をつくっていただきたいということで会計ルールを検討する委員会であるとか、道路の優先順位を決めるような委員会もすべて国土交通省の下にあるわけで、我々の作業とかなり切り離されたものになってしまっているという現実がございますので、その辺の齟齬をただしていく形にサポートを是非いただきたいと思います。

よろしく願いいたします。

田中委員長代理 大臣、副大臣、一言ずつおっしゃっていただいて、お時間でございますので。

猪瀬委員 すみません。今日の聴聞についての感想を金子大臣。

金子大臣 結論からいきますと、藤井総裁というのは、個人的には私は尊敬申し上げていた方なんです。ただ、組織の長としてこういう法案化を前に立往生させてしまったということに対しては大変残念に思っているんです。こういうことになる前に、自ら身を処していただきたいということは私も申し上げておりましたし、その気持ちは今でも変わりません。

佐藤副大臣 特にございませぬ。

田中委員長代理 ありがとうございます。大臣、副大臣、時間ぎりぎりまでありがとうございます。

それでは、金子大臣、佐藤副大臣、御退席になります。

(金子大臣、佐藤副大臣御退席)

田中委員長代理 それでは、席の配置替えのため一旦休憩を入れた上で、引き続き本日の予定である国土交通省、四公団のヒアリングを行います。

(休憩)

田中委員長代理 それでは、議事を再開します。まず、事務局から資料の確認などをお願いします。

坂野事務局長 いつもとおり資料の確認をさせていただきたいと思います。

今日は前回に引き続き国土交通省、道路関係四公団ヒアリング、質疑をお願いしたいと思います。

資料を上から順に確認をさせていただきます。

まず議事次第、配付資料一覧、本日のヒアリング説明者一覧でございます。なお、道路公団藤井総裁は御承知のような状況でございます、本日出席できないということでございます。

その下でございますが、資料番号がなくて、ただ「資料」と右に書いてダブルクリップで止めたものがございます。これが前回以降御要求があって本日提出された資料でございます。

その下でございますが、猪瀬委員から本日御提出をいただきました資料が2つございます。猪瀬委員提出資料①とその下に②というものがございます。

その下にはこの委員会の当面のスケジュール表を参考のために置いてございます。

なお、その下に冊子とございますが、これは去る10月10日に閣議決定をされました社会資本整備重点計画、及び事業量に関する閣議決定がでございます。これはもう参考のためにお渡しをするものでございます。一番下には最近受理した要望書等、これも参考のためにお渡しをするものでございます。

以上でございます。

田中委員長代理 それでは、続きまして、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。

まず国土交通省から今回提出された資料について、ごく簡単に御説明いただき、その後質疑に入りたいと存じます。

御説明は次の3点についてお願いします。

1つ目は、まず森地委員会の意見集約。

2つ目に、夜間無料化に関する試算。これに関連し去る10月10日に石原大臣から指示された料金1割下げの前倒しについても御説明ください。

3つ目は、別納割引制度の廃止についてであります。

以上3点について、ごくかいつまんでお願いします。

猪瀬委員 ちょっと待ってください。佐藤局長に、本日の藤井総裁の聴聞について、現状を説明していただきながら、どうあるべきかという御意見をいただきたいと思っております。

佐藤国土交通省道路局長 済みません。そういう事情でございますので、私途中で退席をさせていただきたいと思っておりますが、それに当たりまして、今の猪瀬先生の質問の経緯を申し上げますと、10月5日に石原大臣と藤井総裁と、主として財務諸表問題等を中心にいるいろいろ打ち合わせをいたしました。約5時間にも及ぶということでありました。お互いに理解し合うためということでありましたが、なかなか見解の相違があったように聞いてお

ります。

そこで、基本的には3点、1つは、今年の5月の中旬に朝日新聞に幻と言われる財務諸表でございますが、そういう報道があったではないかという、昨年の7月にできているわけではないかという報道がなされて、その後国会等、あるいはまたこの委員会においても御質問いただいたりもしているわけでございますが、最終的に途中段階の作業等であったということではありますが、最終的にそうしたデータが見つかったというものが8月8日に至ったということございまして、この間、性格的には別に公団が作成した財務諸表という扱いのものではないかと、新聞、国会、委員会、調査すべしという点について、時間がかかり過ぎているという問題は1つあるのではなからうか。

2つ目に、4月の中旬にある会合をされたということがあり、そういう中で総裁がこういう御発言をなさっているということも載っておるわけでございますが、それにつきましても、国会等で御発言なされている内容が、最初は記憶にないということであったと。質問があればその後、だれが出たかという点についても、中に入っているの、報道の中に入っているの、記憶になくても調べればわかるであろうと。その辺の調べがちょっと時間がかかり過ぎているのではないかと世の中からも見られ、公団の内部において、公団の中でいろんな方々に対するコメントみたいなものも報道されていまして、そういうことに対する御説明というものもやってしかるべきだったとは思いますが、そういう点について十分な説明がなかったということで、公団の中の組織における信頼関係というものが問題が生じているという状況もあるのではないかと。

それから、勤務の実態として、秘書を経由すれば勿論連絡はとれるんですが、普段のスケジュール等、役員もなかなか事前には知らないという場合が多いんで、そういう勤務実態というのは、管理運営上、問題なしとは言えないんじゃないかということを経営的に判断して、公団法13条の規定によって、総裁としては適していないと。特にこれから民営化の作業を本格的に行うべき時期を迎えているので、そういう意味で総裁として適性はいかなものかということで、解任をするために聴聞というプロセスを通じて、御反論をいただきながら、主宰者の下でそうしたプロセスをきちっと踏んでやっている状態だというのが本日の聴聞の状況でございます。

以上でございます。

猪瀬委員 今、佐藤局長の御説明は御説明としてわかりましたが、それに絡めてちょっとおさらいをしておきたいんで、時間は取らせませんので、猪瀬委員提出資料①なんですけれども、藤井総裁がいかに民営化委員会に対して非協力的であったとか。

田中委員長代理 佐藤さん、時間は大丈夫ですね。あなたが御発言になるのとか、おらないとだめだということがあれば別ですけれども、ちょっとの間なら大丈夫ですか。

佐藤局長 はい。

猪瀬委員 藤井総裁絡みの資料として①の方は出しました。これは手短に済ませますが、全部これをお読みする時間はないと思いますので、ポイントだけ述べさせていただきます。

まず、藤井総裁がこの委員会で、藤井総裁の問題点として指摘しましたのは、第二東名の建設計画が、藤井総裁が道路局長時代に、道路構造令を無視して一片の通達だけで時速140キロ走行を可能にしたということで、道路局長時代の藤井さんが、道路局長通達で第二東名を決めた結果、現在、第二東名、第二名神のコストが、今後の民営化にとってものすごく負担になっているということ。民営化にふさわしくない総裁という意味であえてもう一度ここで確認しておきたいと思います。

残事業費が当初10兆円で今は8兆幾らということになっていきますけれども、そもそも道路局長通達で、仮に第二東名をつくるというアイデアがあったとしても、中央高速は結構曲がったりしていますよね。ああいうふうにつくればいいわけであって、第二東名、第二名神を無理やりに道路局長通達でまっすぐ谷を越え、山を貫き、非常に高いコストの弾丸道路にしたという藤井総裁の罪がありますよということを、この委員会の場で指摘しました。

更にこの委員会の場で指摘したのは、一般有料道路の有利子負債が5兆円になるだろうということが予測されているわけですが、この経営責任についてもこの委員会で指摘しました。

すなわち普通の高速道路をつくる場合には施行命令に基づいてやるから、藤井総裁の責任ではないという言い方があるかもしれないけれども、一般有料道路については、道路公団総裁が申請して国土交通省の許可を得るということですから、そういう意味ではこれは藤井総裁の責任は明確であると問題を提起しました。

勿論、藤井総裁が有料道路課長時代にアクアラインを無理やりに決めたこともよく知られています。そのアクアラインの非常に高いコストが高い通行料としてはね返ってきている。これもまた藤井総裁が民営化会社の総裁としてふさわしいかというか、民営化に向けての現在の総裁としてふさわしいかどうかということについて問われなければならないと思います。

つまり、藤井さんの言ってきたことがあらゆる形で国民負担を我々に押し付けるという結果になってきた。計画するのは藤井さんだけれども、金を払うのは国民であるという、

こういう高コスト体質の高速道路事業を進めてきた責任が藤井さんにあるんだということ
を明らかにしておきたい。

更にこの委員会で料金別納割引制度について問題提起をして、その結果、料金別納割引
制度は廃止されることになりました。上位 50 の異業種組合、異業種組合だけで 1,100 億
円もの割引を受けているんですけれども、その上位 50 の異業種組合のうち、20 組合は藤
井さんの道路局長時代に設立されている。その因果関係が非常に見えにくいかもしれない
けれども、特異な現象であるということはこの委員会でも指摘しました。

料金別納割引制度については、藤井さんは自分のせいではないということを述べていま
す。これは藤井さんがこの問題について責任を取る気は全くなかったと考えていいかと思
います。

藤井さんは料金別納制度について、自分のせいではないという発言を何度も繰り返して
いますので、議事録を見ていただければわかると思います。

更に、道路局長時代に料金別納制度があるのを知らなかったという言い方もしておられ
たと思います。具体的に言うと、私がそれを言いましたら、先生の御指摘で始めて知りま
したというふうにしらばっくれています、別納利権を隅から隅まで熟知していることか
ら出た発言ではないかと思います。

更に、この委員会の場で、お抱え運転手が 660 人いるというふうなことも指摘しました。
これは年間 55 億円も無駄使いしているんですが、それだけ指摘しても藤井総裁はこの問題、
御自分もファミリー企業が派遣している車にお乗りになっているようですが、結局、この
ファミリー企業の運転手というか、ファミリー企業から派遣されている 660 人、公団職員
がやっている 40 人の運転手を入れると 700 人の運転手がいるんだけれども、それについ
て結局何の手も打っていない。そういうことなんです。

また、この委員会で指摘しましたが、ファミリー企業への天下り、これは既に意見書に
書いてありますが、更にその職員の中に天下りの顧問とか参与というものがかなりある。
それも数字を挙げて問題提起をしましたが、それを減らしたという報告はありません。
ということで、藤井総裁について国土交通省がきちんと問題点を指摘するのであれば、そ
ういうところまで踏み込んで話をすべきであったと思いますが、佐藤局長、一応ここに詳
しい資料を付けてありますけれども、おさらいのために猪瀬委員提出資料①をもう一度後
で目を通していただきたいけれども、佐藤局長はずっとここに出席されておられて、途中
でごほんごほんとかいって帰るわけではなかったもので、これは大体基本的に全部覚えてい
らっしゃると思うんです。これについて御意見を聞きたいと思います。

佐藤局長 聴聞というのも解任手続の中の重要なプロセスであります。今、その段階に入っております。いろんなことを私が申し上げるわけにはいきません。大事なことは、聴聞の理由として挙げさせていただいておりますのは、先ほど申し上げました3点、これを総合的に今の状況に照らして判断してということでありませぬ。

したがって、そのほかの問題につきましては、解任ということとは一切関係がないということでありませぬ。現在のやりとりの中ではです。

したがって、これ以上のコメントを私がするわけにもまいりませぬ。

猪瀬委員 聴聞というのは何時までやるんですか。

佐藤局長 そこはあらかじめの予定を立ててやるものではないと伺っております。

猪瀬委員 あらかじめの予定を立てていないのはわかるけれども、これから先、普通の常識的な時間というのがあるでしょう。夕方5時になったら終わるとか、何かあるんですか。

佐藤局長 そこは主宰者の状況判断ということだと思っております。

猪瀬委員 主宰者というのは国土交通省ですね。

佐藤局長 用語として今主宰者というのが聴聞手続上きちっと用意されておって、そこは政策統括官の山本統括官が担当している。彼が全面的な権限を持って、議事の差配の権限を持ってやっているという状態だと理解しております。

猪瀬委員 これは今までこういうスタイルの聴聞というのは、もっと簡単なものはいっぱいありましたけれども、こういう藤井総裁みたいな大物の聴聞というのは初めての例だから、前例がないんでしょう。

佐藤局長 それは私よりも田中委員長代理がよく御存じだと思います。

田中委員長代理 詳しいのは総務省に聞いてみなければわかりませぬけれども。

猪瀬委員 前例ないですよ。別に田中委員長代理に聞かなくたって、これだけメディアが押し寄せるようなことは私の記憶にないですから。

田中委員長代理 これほど騒がしたということはないですね。

猪瀬委員 騒がせたというか、大物だから騒がせているわけでしょう。ですから、そういうのではないと思うんだけど、前例がないから、聴聞というのは、終わらなかつたら、また続くんですか。

佐藤局長 そこも主宰者の判断であると。これ以上のことは言えないと思っております。

猪瀬委員 主宰者と言ったって別に政策統括官がやるわけだけれども、本人が一人で決めるわけじゃないでしょう。国土交通省が後ろにいて、佐藤さんなども指示なさってやる

わけでしょう。

佐藤局長 指示というよりは、私も一方の当事者側に立っているわけですから、状況をいろいろ判断する必要が私自身もあると思います。ただ、それは主宰者の側ではなくて、主宰はきちっと手続を進めるために差配されるということに理解しています。

猪瀬委員 こういう騒ぎの中で、法案化作業がどのように行われているか非常にわかりにくいわけですけれども、今日はその話は後でもう少しさせていただきたいけれども、これは政策統括官だけの問題なんですか。

佐藤局長 政策統括官という職分よりは、聴聞会の主宰者、この位置づけですから、彼の役割というものがかくかくしかじかということで決まっておると思います。

猪瀬委員 政策統括官というのは、藤井さんが事務次官くらい的时候には、せいぜい課長さんになったかどうかくらいの人ですね。そうすると、何でそんな貫禄のない人を出したんですか。

何かなめられているみたいじゃないですか。

佐藤局長 コメントできません。なめられているかどうかという問題については、いろいろ受け取りようの問題ですから。

猪瀬委員 藤井さんは解任理由がよくわからないと開き直っているわけでしょう。先ほど佐藤局長が説明した解任理由でわからないんですかね。どうなんですか。

佐藤局長 そこも今手続論の中でやっているわけですから、私があればこれという話ではないと思っています。

猪瀬委員 もう手短にやるけれども、ただ、その解任理由じゃ自分は首にならないというふうに言っているわけですよ。そうしたら、今私がいろいろ挙げましたでしょう。あえて挙げたのは、解任理由をもうちょっときちんと、この委員会の場でいるんなことがあったから、藤井さんの解任理由はよく知っているんです。今挙げことなんですよ。

そういうことを何で前面に打ち出して解任していかないのかよくわからないんですよ。藤井さんの今の開き直りだと、解任理由が弱いんだというふうに思っているんでしょうね。

つまり、政策統括官が挙げた、あるいは国土交通省側が用意して解任理由ではなかなか首にしにくいようですね。どうですか。

佐藤局長 今私が申し上げられるのはその3点を総合判断して、今の状況の下に解任するという今やっておるということしか私は答えられません。

猪瀬委員 佐藤さん、自分で困るだけですから。これでどうするんですかね。また、聴聞を何回もやるんですかね。

佐藤局長 それはさっきお答えしたとおりです。

田中委員長代理 ほかの方、大宅さん、川本さん何かございますか。佐藤さんは席を外されますので、おられる間に是非聞いておきたいことがあれば。よろしゅうございますか。

大宅委員 はい。

田中委員長代理 佐藤さんどうもありがとうございました。

それでは、国土交通省に対して私が冒頭申し挙げた質問について御説明をお願いします。

(佐藤国土交通省道路局長退室)

横田国土交通省高速道路課長 それでは、私の方から2点先に御説明させていただきます。

1つは、森地委員会での重み付けが先般まとまりましたので、お手元にお配りしている資料の整理番号176という、真ん中より少し後ろの方、ページ数でいくと36ページ以下でございます。

ここで実は今まで森地委員会いろいろやってまいったわけでございますけれども、37ページを見ていただければと思います。10月7日の第7回道路事業評価検討委員会の資料を付けておりますけれども、そこで学識者の重み付けが出ました。当日の資料でございますけれども、37ページ、上のところに出ておりますけれども、まず「1.基本的な考え方」「(1)重み付けの位置づけ」ということで、重み付け結果については、「当委員会の中で議論を行ってきている当委員会の学識経験者、地域の代表として地域の実情・課題を把握している知事、その他の道路の利用者などの国民等、様々な方々から重み付けについて意見をきく」ということを考えております。

その中で「『当委員会の学識経験者』による重み付けとして扱う」部分が今回出てきた。既にその他の道路利用者などの国民による重み付けについては、当道路関係四公団民営化推進委員会による世論調査の結果を活用させていただくということで、森地委員会の方でも世論調査の結果を使わせていただくということが位置づけとして入れております。

それでは、学識者の重み付けをどうするかということで、「二重み付けの手順」ということでSTEP1から4まで入れてございます。

この中でSTEP1で、既に今までにここでも御報告させていただきましたけれども、知事さん、あるいは政令市の市長さんからの重み付けの傾向、それから当委員会でやっていただきました世論調査の結果、そういったようなことを踏まえて1回目、これは学識者の方で1回目の重み付けをしていただく。

2番目として、更に各委員に、それぞれの委員の重み付けというものをフィードバック

して2回目の重み付けを行う。

それから、STEP3として、委員が集まり、各委員の重み付けの考え方についてそれぞれ説明する。

それから、委員会として1本にまとめるときの、委員会というのは森地委員会の学識経験者としての重み付けでございますけれども、委員会での重み付けの設定方法についてどういうやり方をするかということで、委員会の中での意見交換の結果、最大と最小を除いた平均値とすることが決まったということで、こういう方法を踏まえて、更に3回目の重み付けを学識者の方でやっていただくということで、STEP4までで最終的に学識者としての意見というか、重み付けが決まったということでございます。

39ページに1回目、2回目の重み付け作業の結果、このプロセスも含めて公開することが森地委員会の中で決まりましたので、1回目の作業、2回目の作業、それぞれの意見交換を踏まえて、若干動いているところがございますけれども、1回目、2回目の作業で大項目、それから中項目、小項目と。大項目については、有料の場合は「費用対便益」「採算性」「波及的影響」3つの項目の重み付けになってございます。

それから、無料ということを前提に考えるところについては「費用対便益」と「波及的影響」、こういった重み付けの比率になるということで2通り入れていただいております。

その2つの重み付けを踏まえて、先ほど言ったSTEP4という形で、第3回目の重み付けがその前のページ、38ページで最終的な意見が出ている。それを含めてそれぞれの項目について、最大値・最小値を除いて平均値を取ったものが一番右側の赤で書いてある委員会の重み付けの数値でございます。大項目でいきますと「費用対便益」が39.5%、「採算性」が24.7%、「波及的影響」が35.8%、以下、そういった中項目、小項目の数値になってございます。

こういったような形で一応学識者としての重み付けが出ましたので、今までに知事さん方の重み付け、それから当委員会での世論調査の重み付け、そして学識者の重み付けというものが出てきたわけです。

今後こういった3つの重み付けというのは、それぞれの立場の意見が集約されていると思っておりますけれども、道路事業評価検討委員会の重み付けというのは、既に先行していた知事さん、あるいはこのアンケート調査の重み付けの結果を踏まえて、設定されているということから見ると、ちょうど中位くらいに来ているということがございまして、ある程度バランスが取れているという気がしております。

猪瀬委員 この太田和博という人はどういう人ですか。この人だけ「採算性」が5になっていて、ものすごい極端で、よくオリンピックで採点するときに、1人だけロシアの委員が低いのを付けたりするときがあるけれども、この人おかしいんじゃないの。採算性のところを見ると、太田和博さんというのは、ただの5だよ。

横田課長 3回目では20に上がっています。

猪瀬委員 そうなんだけれども、これはどういう人ですか。

横田課長 専修大学の商学部の先生でございます。経済の先生です。

猪瀬委員 選ぶときに偏った人を選ぶのは問題なんじゃないですか。

横田課長 そういったことで、今後こういったものを踏まえて、前回もお話ししましたけれども、各区間の外部効果等の数値をこれから計算していくというか、数値を出していく作業を行っているということでございます。

以上が森地委員会の結果でございます。

引き続き、若干委員長代理が言っていた順番とは前後しますが、先に整理番号166、1ページに戻っていただきます。

「別納割引制度の抜本的な見直しスケジュールと検討課題」ということで御説明させていただきます。

この別納制度については、既に9月19日に大臣の方から別納割引制度について現行の別納割引制度については廃止すると。ただし「大口、多頻度利用者の利便を図るサービスとして、新年度を目途にETC利用を前提とした新しい制度を創設する」。

それから、現行制度の既契約者については、基本的には2年契約になってございます。現在の有効期間まで契約を継続する。ただし、現行制度における不正利用については厳重に審査の上、契約の取消し、あるいは必要があれば損害賠償の請求を行う。

現行制度の有効期間を超えた場合でも、新しい制度が創設されるまでの間は、その間に限り、契約期間の延長を認める。これはその期間、例えば途中の段階で更に2年延ばすということではなくて、次の制度が創設されるまでの間、暫定的に期間延長を認めようということでございます。

というようなことで、具体的な取り扱いについては、道路公団の方で9月25日に、2.のところでございますけれども、発表してございます。

今言った方針に基づきまして、新規加入の受付の中止、それから契約中の事業協同組合から新規組合員の利用申し込みがあった場合も、同様に停止する。

それから、既契約者へのカードの追加発行の受け付け等については、別納利用約款の改

正が必要になりますので、10月を目途にこの利用約款の改正と言いますか、相互に契約手続をやっておりますので、その改正を行った上で、中止を行うという経過措置を取っております。

こういったようなことで、別納制度については打ち切るということを行ったわけでございます。

猪瀬委員 さっきの問題で、1人だけ採算性5というのを付けていたでしょう。つまり、何をもって採算性が5なのかさっぱりわからないような意見を聞いたというのは、民営化委員会の世論調査は、そういう極端な人がいても、数を2,000サンプル取ったから全体をならすことができたわけです。5人、6人の委員の中で極端に採算性が5などというのがある、これは統計というか、意見の調整の在り方としては非常に問題が多いと思います。採算性5ということを行っているこの人は一体何者で、さっき専修大学教授というのは聞いたけれども、ちょっとこれは変じゃないの。

横田課長 逆に言うと、重み付けの手順についても森地委員会で議論をして、1回目、2回目、更にそれぞれがどういう考え方で付けたかという意見交換を行った上で3回目のあれを、お互いにどういう考えだということでも共感する部分もあるでしょうし、それぞれの御事情があるということで、多分5から20になっているんだろうと思います。

猪瀬委員 5から20に変えたとき、この人はどうして5だと主張していて、20に変えたときには、何で20に変えたのか、それを明らかにしてくださいよ。人に言われると簡単に変わってしまうわけですか。

横田課長 そういうプロセスも含めて公開するというのは、そういう透明性なりということ担保する形で、個人がどういうふうに付けたかということも含めて公開をしている。

猪瀬委員 議事録は公開している？

横田課長 これは公開しております。

猪瀬委員 太田和博さんという教授が、5から20に変わったプロセスはきちんと議事録で表現されていますか。

横田課長 というか、これ自体を出しております。第1回目、2回目の重み付け作業自体を出しております。

川本委員 「これ」というのは何ですか。これを出しているの「これ」は何ですか。この1枚紙ですか。

横田課長 こういう紙、1回目、2回目の重み付け作業でどういう点数を付けたかというプロセスを公開している。

川本委員 理由は出していますかという御質問をされているので、それはどうですか。

横田課長 そのこのところの意見のやりとりについては、10月7日の意見のやりとりについては、勿論公開しております。

田中委員長代理 あなたが疑問にした点、通常はこの6人くらいの委員会であれば、太田さんのように採算性で5点というのを付けていると、ほかの人から質問が出たりしますね。どうしてあなたはそうなんですかと。それを巡って当然議論があるはずなんです、あったんですか。

横田課長 委員同士だけでやったもので、その場には私立ち会わなかったので、途中段階で、委員会とは別に数名の委員に集っていただいて、意見調整を行ったと。そのとき私は同席しておりません。

だから、そういうプロセスを踏んで、若干自分の考え方を少しずつあれした。

もう一つは、先ほど言ったようにそういう極端な方について最大・最小は外すことによって、なおかつ上と下、体操のあれと同じように、上下を外して中の平均値を取ることによって、ある程度そういった意味で中立性、公平性みたいなものは担保されているのではないかと考えております。

前川国土交通省道路経済調査室長 国土交通省道路経済調査室の前川でございますが、1点だけ補足させていただいてよろしいでしょうか。

先ほど横田から説明申し上げました37ページをお開きいただければと思います。説明で省略しましたが、基本的な考え方の「(2)重み付け過程の情報公開について」の②でございますけれども、「重み付け手順(案)のSTEP3における議論は、意見交換記録を公表する」となっておりまして、STEP3の議論は約1時間半くらい、6人の方で意見交換をしていただきました。その議事録は10月7日のこの委員会で公表しておりますので、その議事録で確認いただければと思っております。

猪瀬委員 それは配ってください。

前川室長 ホームページにも既にupしておりますけれども、配らせていただきます。

猪瀬委員 次に移りますけれども、整理番号166の後半の説明、これが事情聴取した結果ですか。一応聞いているだけだね。これは何のためにやったんですかね。例えば整理番号167でもいいです。組合に対して聞いているでしょう。聞いていても、ただ、相手側の言い分を聞いて帰ってきただけじゃない。これで聞いたことになるんですか。これでは藤井さんに聴聞したってだめだね。相手側の言い分を聞いているだけじゃない。

山本日本道路公団理事 今のお話でございますけれども、猪瀬委員から御指摘いただき

ました約款違反の理事会に書いてあった点についての事情聴取ということで、私ども公団から直接面談するなり、電話で何度かやらしていただきました。理事会で書いてあることが必ずしも詳細な理事会の議事録に載っていないということがございましたものですから、私どもの方に来ていただくなり、あるいは私どもの担当者が電話でやらしていただきましたけれども、向こうの方の責任者が不在の場合も若干ございましたし、また、具体的に来て説明したときにも、若干そういう点についての他人から聞いた話であるといったようなことでありますとか、若干不明確なところもございました。私どもとしては、可能な限りこういう不誠実なことがあってはいかぬということで、私どもの責任者がそういう意味での時間をかけて聞かしていただきました。ここで書いてあるものにつきましては、面談した概要でございますけれども、そういう観点から聞かしていただいた結果、非常に難しい判断のところもございまして、更に調査をしなければいかぬということも2か所ほどございますけれども、全体としては、約款違反というところまではなかなか事実関係が確認できなかったということでございます。

おっしゃるように強制的な調査とかをやる必要があるかどうかということがありますけれども、約款でございますので、強制調査権といったものもございませんので、私どもとしては、そういう意味での約款の当事者として、ぎりぎりのところまで聞かしていただいたということでございます。

猪瀬委員 この聞き方は、何とかについて記憶があるか、いえ、何とかについて記憶がありませんとか、そんなつまらない質問をして、そんな答えをもらったってしょうがない。これは本当に子どもの使いみたいな聞き方じゃないですか。こんな質問ではしょうがないでしょう。こんなもの聞いて何のためになるんですか。時間の無駄じゃないですか。

山本理事 私どもの支社、あるいは場合によっては私どもの本社での聞き取り調査等もやらしていただいたところがございます。おっしゃるように、こんなのは聞いてもしょうがないという御意見があるかもしれませんが、私どもとしては、今までこういうこともやったことがなかったということもございます。私どもとしては、今回初めてこういう格好で議事録を取って、議事録に基づいて問題のあるものについて、聴取させていただいたということもございます。

猪瀬委員 これではお灸をすえたことにならないから、なめられてしまうだけです。民間企業だったらこういうのをやったら、営業成績と関係してきますから、どれだけ成果をあげたかと問われるわけだけれども、これはアリバイをつくっただけです。これはしょうがない。

先ほどの話にもう一回戻ると、別納組合は廃止ということで、2年契約だから、自動的に2年後になれば消えるということでいいわけですね。

横田課長 基本的にそういうことでございます。大体4月が多いんで、少なくとも1年ごとですから、来年4月に切れるのと、その次の4月に切れるのが大部分ということだと思います。

猪瀬委員 2年以内には全部収まるということですね。

横田課長 はい。

猪瀬委員 そうすると、あと問題は、先日、石原大臣ともちょっと話したけれども、民営化前とにかく1割下げたいということを言っています。現在、これから1割下げっていくという、料金別納の代わりをつくらなくてはいけないわけですから、代わりという実質的に料金別納で食っていた部分は、利用者に公平に還元するということになるよね。

それから、民営化委員会の意見書で民営化までに1割値下げするとありますから、合計実質で2割値下げになる。その辺は横田さんおわかりですね。

横田課長 料金そのものについては、いろいろ社会実験等も今やっているところでございますし、今後、こういう別納に代わる新しい制度の創設を先ほど申したとおり、これから公団を含めて検討していく形になるわけですが、その中で、併せて考えていきたいと思っております。

猪瀬委員 これはE T Cだけじゃないね。

横田課長 基本的には別納に代わる新しい制度については、多頻度、非常に使ってもらえる方を考えますので、基本的にはE T Cを前提に考えていきたいと思っております。

金井国土交通省有料道路課長 私どもへ下りております大臣の御指示の内容でございますが、いろいろ口頭の記者会見のメモがはっきりしないところもありますが、私どもで理解しておりますのは、大臣が話されたのは、E T Cの前倒し整備が大分出てきた。ここままで言われていませんが、解説しますと、首都高で出口E T Cみたいなものがかなり付けてきましたので、弾力的な料金と言いますか、例えば時間帯で料金を割引けとか、短距離なら割引けという、弾力的な料金をやる施策の環境が整ったと。したがって、民営化推進委員会でも民営化と同時に平均1割値下げという御指摘をいただいておりますけれども、それを待たずに可能なものから前倒しで実施できるものは実施せよという御指示をいただいておりますというふうに理解をいたしております。

なお、これは正確でなかったら後ほど修正させていただきます。特に議論があったのは、例えば主都高の夜間割引、これは今いろいろ準備中でございます。それから、首都高で短

区間割引と言いまして、例えば今東京線なら一律 700 円ではありますが、例えば端末であれば 300 円から 500 円の間で短い区間の利用について上下割引いたらどうかという案も今、最終調整中ございまして、そのようなことは出口 ETC を付けてすぐできるんだから、すぐやれという御指示であると理解をしておりますのが、こういう状況下でございますので、正確にはまだ確認させていただきます。

猪瀬委員 基本的に細かいところはこれから具体化していくと思われませんが、問題は、まず認識として共有しておきたいのは、料金別納割引制度によって、収入が 1 割食われていたものが、利用者にその部分は還元するというのと、民営化委員会の意見書における 1 割値下げということは別の問題でありまして、民営化委員会はそのとき別納割引制度の問題を取り上げていなかったもので、別に 1 割あって、そしてこの別納制度の結果が明らかになって、廃止という新しい事態を迎えたときに、その部分について 1 割別にあると、こういうふうに理解しなければいけないはずですね。いいですね。

田中委員長代理 金井さんからせっかく説明いただいたけれども、さっき申し上げたように、3 点私が説明してくださいと言ったその 2 つ目で、石原大臣から御指示のあった料金 1 割下げの前倒しについて、その他資料も夜間交通量なども出しておられますから、せっかく出しているものの説明をしていただいて、その上で大臣の御発言に対する対応状況を猪瀬さんの今の御質問も含めて御説明ください。

金井課長 前後しまして恐縮です。

まず最初に料金の収入に関しまして、いろいろ分割に絡んで試算データをお出しいたしました、収入の計算の誤りがありまして、昨日の夜中まで差し替えたり何なり大変御迷惑をおかけいたしました。おわび申し上げたいと思います。

それから、資料の 32 ページでございますが「高速道路夜間無料化に関する試算結果」というところございまして、これは前回も御指摘いただきまして、大変難しい問題で若干悩んでいるところはございますが、一番難しいのは、無料化に伴う交通のシフトの問題でございまして、また、必要に応じてデータは出させていただきますが、東海 4 バイパスで夜間無料化したとき、普通車はそんなに変わっていないんですけども、大型車は非常に料金に敏感でございまして、従来走っている車の 2 倍から 5 倍走ってしまったという実績もあります。これは大型車だけで、普通車はそんなに動きません。そういう問題がありますので、料金に対して特に敏感な大型車の動向に関しましては、慎重に分析をしなければいけないなと思っておりますが、それは考慮の外であるという前提の下で、そこに書いてありますとおり、例えば 23 時～5 時でありますと、高速道路で見ますと、約 1 割、19 時

～7時ということだと、約3割が走行台キロに占めるシェアでございますので、それを単純に計算いたしますと、そこに書いてありますとおり、①の場合ですと、1,800億くらい、②でありますと、5,500億くらいの料金収入のシェアに該当するという試算ができるかと思いますが、非常に難しいところがございます。

なお、首都高でどうかと言いますと、首都高で言いますと、23時～5時の間は、普通車は10%くらいなんです、大型車は15%くらい走ってしまいます。これはやはり御承知のとおり首都高は夜間随分大きいのが走っておりますが、したがって、首都高の減収で見ると400億くらい。

それから、17時～7時で見ますと、これは数%多くて33～34%になるんじゃないかと思いますが、首都高の減収で見ると900億くらい。

例えば都会型でありますと、もうちょっと大きくなりますし、地方の路線でどうかという、もうちょっと小さくなるかもしれない。大体そんなところが、単純な時間帯のシェアで見たときの比率でありまして、あと詳細にどうなるかということは、もうちょっと詳細に分析しないとわからないという気がいたしております。

先ほど大臣の指示に関しましては、先ほど御説明をしたとおりでございます、これは猪瀬委員御指摘のとおり、10%引き下げのような御意見を賜っているというのは十分承知をしておるところでございます、大臣指示もございますので、可能なものから実施していくというような見方で進めていきたいと考えております。最終的に幾つの水準になるかということについては、少し時間をいただいて検討しなければできないと考えておるところでございます。

なお、先ほども御説明しましたが、できることの対象としては、例えば首都高の夜間の割引であるとか、短区間の特定区間の割引、そういったものを含めて幾つか新しいメニューを今、最終的に検討させていただいておるところであるということでございます。

猪瀬委員　メニューの検討といたらこっちにも出してくれて、我々の意見も聞いてもらいたいんです。

それから、夜間無料化というのは、亀井静香さんが言ったんで、もともと民営化委員会は夜間5割という線で言っていますから、減収が23時～5時のタクシー割増料金の時間で1割であれば、減収は5%にとどまるんであって、かなりいろんな形でこういうサービスを提供できるんじゃないかと思えます。

山本理事　今の話で2つお話をさせていただきたいと思えます。

前回私が夜間の交通量につきまして、6%ということをお申し上げしました。今回は約1割

と書いてあります。これにつきましては、私どもの方で持っているデータと言いますのは、夜 11 時～朝 5 時までの高速道路の入口、インターチェンジに入った車の数というのが 6 % であるということございまして、その間に 11 時前に入っている車も相当ございますので、そういう点で今、課長が申し上げたように、全体としては 1 割、あるいはこれを超えるんじゃないかということでございます。

ただ、収入の面につきましては、先ほど首都高の話もございましたように、夜間では大型車の混入率が高いとか、あるいは全体の走行距離が長いといったことございまして、減収についてはその交通量よりも更に少し増えるのかと。

猪瀬委員 それは基本的にわかっています。走行台数と台キ口の違いはわかっています。

山本理事 もう一点、先ほどの別納の関係でございますけれども、私ども別納については、減収額が 2,200 億くらいの減収になっておるということは事実でございますが、これが全部別納が廃止されるということになりますと、別納事業者が全くの現金に変わるかという、E T C なりハイカなり、別の割引制度に移行するということがございます。例えば E T C に移行するとすれば、現在、別納制度が 28%～29% の平均割引率になっておるといことになりますと、E T C に全部移行すると、13.8% でございますので、そういう意味では約半分くらいの減収にとどまる。

しかも、また高くなるわけでございますので、車が高速道路に乗らないということがございます。これがいわゆる弾性値ということでございますけれども、その弾性値をどう見るかということでございますけれども、料金が上がった分の弾性値を加味いたしますと、それもまた増収の額にかなりストップがかかるということがございます。

そういう点も含めまして、今回新たな変わる制度を検討しなければいけないということでございます。新たな制度をどういう格好で検討するかということでございますが、その新たな割引制度と言いますか、それによりまして、また全体の減収額と言いますか、それが全体として道路の利用率と言いますか、道路の交通量が上がれば増収の部分もあるわけでございますけれども、全体として、そういうことの中で考えなければいけないということで、2,200 億全体が 1 割下げられるかどうかについては、私ども更に検討が必要だと思っています。

猪瀬委員 それはバリエーションを出せばいいんであって、何通りか出せばそれは見えてくるものであって、シミュレーションできちっとできますよ。

山本理事 今おっしゃったような意味で、いろいろ今後検討しなければいけないということだろうと思います。ただ、2,200 億減収になったものをやめたら、そのまま増収にな

るということではないということだけは御理解いただければということでございます。

猪瀬委員 それは理解していますけれども、ただ、ハイカだって減収が600億円あって、それを実質やめているわけですから、1万円券なんて実質おまげがないわけです。私も5万円券を持っているんですよ。この間しようがないから取り替えましたよ、5万8,000円分の1万円券。そういう600億円分もあるんですよ。そういうことを言いながら600億円があって、別納は2,200億円なんだと言わないと、公平感を欠きますね。

山本理事 今の高額ハイカについても、約600億くらいの減収額になっておるわけですが、今、分析をしているところでございます。まだ切り替えている最中でございますので、だれがどういう格好でいっているか。今おっしゃったように1万円の方にシフトしているのか、ETCの方にシフトしているのか、いろんなことを分析中でございます。

猪瀬委員 基本的にはシフトしたくなくて腹がたっているだけです。

田中委員長代理 御意見ございますか。

猪瀬委員 いずれにしる、今のシミュレーションをきちんと出さないと、コンピュータをちょちょっとやればできるんですよ。おたくの優秀な職員が5、6人いたら、そんなの1週間、2週間で全部できますよ。難しいことでは全くないです。

とにかく、ETC、ETCと余りETCに傾かないように、ETCは1つの流れとして、趨勢としては理解しています。ただ、それはいきなり5万円券をやめて、我慢しろとか、ETCの車載器を買えとか、私も買ってほしいと思っているけれども、余り乗らないから買わないんですよ。たまに乗るからカードでいいと思ったわけです。

いずれにしる、押し付けてはだめですよ。現在享受しているサービスをきちんと切り替えていって値下げら結び付けていかないと、自分たちの都合だけ考えてはだめです。2,200億円とか600億円とか数字は出ているんですから、長距離遞減もあるけれども、長距離遞減などはETCなどがあればマイレージで切り替えることができるでしょう。いろんなことができますけれども、とにかくお客さんが先にあるということを考えてくださいね。

時間があれですから、猪瀬委員提出資料②に移っていいですかね。

田中委員長代理 資料②を御説明ください。

猪瀬委員 今日になって国交省提出資料の数字があわてて変わって、それはあえて追及しませんが、そちらで出したものは全然民営化委員会の意見書に基づいて分割のやり方をしていないということなんです。

民営化委員会の意見書では、保有・債務返済機構に負債を預けていくということになるわけですが、これだと全部それぞれが一体になっているんです。一つひとつが、40

兆円を保有・債務返済機構に預けるんじゃないかと、一つひとつに付けていくわけです。色付けをところを見ましたか。色を付けて違うぞとやってあるんですけども、そちらで出したものはどこにあるんですか。

田中委員長代理 29 ページですね。

猪瀬委員 国土交通省側のものは、負債と金利を込みにしているでしょう。一応前に委員会として出したのがありますね。それで収支がそれぞれうまく均衡するように考えてあるわけだけども、これは全部負債と金利と一緒にしているでしょう。金利を除くと委員会の5分割案は収支率が均衡するようになっているわけですけども、負債は各社の収支差と言うか、返済能力に応じて再配分をすると前にやってあるわけです。それは全然考えないでそちらの方はつくっているでしょう。何でこんなことやったんですか。

猪瀬委員 提出資料ではそちらのものを組み込んでというか、色の付いていないところは入れてありますから、併せて見られるようにしてあるわけです。

金井課長 29 ページのデータ自体は、御議論あると思いますが、一応前段階の基礎データだけ、収入管理費、金利、これを路線ごとに割りまして、負債収支金、要償還額についても割りまして、それを例えば走行台キロ案分にするか、延長案分にするか、その辺が作業が滞りまして、御迷惑をおかけいたしました。これは基礎的なデータということで29ページをお出しをいたしております。この先の、例えば分割したときのそれぞれの、例えば組織にどういう配分をするか、それについてはまだこれから相当の議論があると思っております。勿論、御提示いただいたのも1つでございますが、我々としては、そこに書いてある⑨、既着手でまだ処理しなければいけない事業をどうするのか。これを全然載せないで配分をしてしまっても、ごらんいただければわかりますとおり、中日本は今では成績がいいんですが、既着手の残事業、これであれば物すごいたくさんを背負ってしまうわけでありまして、その辺をどうするか。ある程度スキームがはっきりしてないと、最終的な最後の背負わせ方はわからないのかと。そういうこともありまして、今回は⑧プラス⑨に書いてある今後の事業ということで、基礎的なデータだけをお出ししたということで、これを例えば地域分割するときの答えにするという意味ではなくて、今後御議論いただくときの基礎的資料として途中段階でございますが、お出ししたということでございます。

川本委員 基礎的資料ということは、今、猪瀬さんおっしゃったように、現行の償還主義とプール制に基づいて管理された数字を案分しているわけで、収益力に基づいた案分をしているわけではないということをおっしゃったわけですね。

金井課長　そもそも案分はほとんどしておりませんで、例えば現況で、民営化推進委員会の絵で描かれた図面どおりに切ったときに、負債、出資金、要償還額が幾らになるかの、いずれ配分するにしてもこのデータは要りますから、そのための第一段階のデータとしてお出しをしたという意味であります。

川本委員　ということは、現在の償還主義、プール制に基づいたデータを分けてみた。

金井課長　そうも読めますが、民営化推進委員会の資料のキャッシュフローで案分をしようと思っても、このデータは要ります。

川本委員　案分する前ですね。

金井課長　そうです。

猪瀬委員　⑤のところ、東日本が3,000で中日本が4,800で西日本は1,600というふうになぞろいになっているでしょう。私の方で出している⑤'のところを見てもらえば、基本的には大体そろうようになっているんです。

もともとはそろうようにしてあったはずなんで、それをあえてでこぼこにしたのはどういう意図ですか。

金井課長　そろうようにしたのをでこぼこにしたのではなくて、現状のデータだけ足し込むと⑤になる。多分、委員御指摘の話は、この収支差。

猪瀬委員　⑤'の方は収支差は30くらいでずっとそろっているでしょう。そっちはそろっていないでしょう。

金井課長　これは意見書の参考資料の後ろの方に付いている66ページ、キャッシュフローで、これは金利が入っていないのがなぜかというのは我々よくわからないところがあるんですけども、金利が入っていないキャッシュフローで配分されているデータを出されていますが、これは勿論、今の私どもの29ページの数字をこれから金利を除いたキャッシュフローが出ますので、それで配分すればこういうデータになりますが、まず実態をアップデートした。14年度の決算に出した。それから、首都高、阪高、本四分も含めて、それから高速のは地域分割を一応延長費で割って、収入も走行第キロ比で割ったバックデータとして29ページをお出しをさせていただいているんで、結論が出ていないんじゃないかと言われれば、おっしゃるとおりであります。前段階の基礎データとしてお出しを申し上げたということでもあります。

逆に猪瀬委員に1つだけお聞きしてよろしいですか。

意見書のときのキャッシュフローの案分の仕方は、金利を入れられていませんですね。我々の感覚でいくと、例えばアクアとか。

猪瀬委員 保有・債務返済機構にぼんとやるわけですから。

金井課長 1回目の配分をするときにはどうしても最初の数値を使いますので、配分のときのベースのデータにはどうしても現状のデータは入りますね。繰り返し計算をすれば別です。繰り返し計算をしろという御趣旨なのかなと思うんですが。

猪瀬委員 現状で金利を含めて保有・債務返済機構に預けてあるわけですね。

金井課長 おっしゃるとおり全部機構に上げて、最新のデータで繰り返し計算し直せば、多分同じ条件になると思います。ただ、一発目だけこの方程式を解くと最初の条件が入ってしまうので、金利を入れた方が近いデータが出るような気もするんですけども、いろいろやってみたいと思いますが、必ずしもやり方は1つだけではなくて、幾つかのやり方があるのかなと思っております。

猪瀬委員 西日本に本四の債務カットが入っていない。

金井課長 これは14年度決算値でありますので、入っておりません

猪瀬委員 先ほど言っていたのは、負債というのは金利を抱え込んでいる負債ということですね。だから、負債を保有機構に全部預けたわけですから、要するにこれから幾ら稼ぐかということを前提に考えていくということですね。

金井課長 おっしゃるとおりです。

猪瀬委員 それで⑨のところの話になっていくわけで、これから幾ら稼ぐのに、幾ら道路を建設しないといけないかということが見えてこないわけだけども。

金井課長 ちょっと御議論があるのは承知なんですけれども、私どもが例えば5分割を計算するとして、考慮したいのは、1つは、さっき申し上げたとおり一番下にある既着手でも抱え込んでいる。これは仮勘定も債務の中に入っておりますので、仮勘定をどうするかということも含めて既着手の事業をどう処理していくのか。それを上の債務に入れないと、配分のときに、これから幾らやらなければいけないですよということがもし決まるのであれば、それが入っていないとなかなかアンバランスが生じるのかなということが1点。

さっきちょっと舌足らずで申し上げましたが、キャッシュフローとして考えるのであれば、ここに書いてある⑤みたいのでもいいんじゃないかなと。要するに、収入から管理費と金利を引いたもので一義的には、これで収まると思わないんですけれども、仮の金利計算としてはこれで割り振ればいいんじゃないかなという感じがしているという、感覚だけ申し上げたんで、余り詰めた話ではないんで恐縮でございます。

猪瀬委員 考え方として、これから幾ら上載せしていくかというか、それがわからない。つまり、あと13兆円やることを前提に⑨は考えるんですか。

金井課長 前提ではございません。既着手を仮に数値化してここに書けばこうなるという意味で、例えば右端下から4段目15兆と書いてございますが、これは新直轄の分は入っておりますので、再度配分するときには取らなきゃいけないので、そういうところはたくさんございます。それは承知で申し上げているんです。

猪瀬委員 だから、全部やることを前提になっているんじゃないのか。

金井課長 やると言っているのではなくて、今、既着手になっているという、色の塗っている事業を勘定すればこうなっているという意味でございまして、誤解があれば表現を修正いたします。

川本委員 今後計算を詰めていかれると思います。今、営業利益、収入引く管理費は各社とも黒が出ていると思うんですけども、10年後の買取りとか、改良投資を考慮したときに、改良費を賄えるのかとか、試算の買取り後の減価償却費を賄えるのかとか、そういうことも今の段階では計算していらっやらないということですか。

金井課長 うちでは、先ほどもちょっと申し上げたとおり、私どもで言う⑨の部分、これをどこまでやるのかによって数値が随分変わるんで、全体のスキームと一緒に検討する必要はあるのかなど。勿論、全く建設しないという仮定で数字だけ出せと言われれば試算できるかもしれませんが、我々としては、どこまで今後の既着手、仮勘定ですね。仮勘定でも持っている分が高速で4兆くらいあるわけでありまして、そういうものをどう処理するかということを含めて、少しこの表を詰めていかないと、試算は勿論できますけれども、一定の方向を持った答えにならないのかという気がしてまして、その辺、ちょっと悩んでおるといいう状況でございます。

川本委員 では、今後悩んでいただくときに、今私がお聞きしたことも考慮に入れていただければと思います。

猪瀬委員 もう少しわかりやすいのを出してほしいんですけども、既着手残事業費というのは、結局全部前提にするわけですか。これだとそれがわからない。

田中委員長代理 金井さんの説明は、やるかやらないかは別にして、計算すればこうなっていますよと。やるやらないは別の話です。計算すれば、今の状況ではこうなっていますよと、こういうことを言いたいんでしょう。

猪瀬委員 今、私が言いたのは、言い替えると、もう第二東名のやらなくてもいいような区間というのは何となく見えているわけですね。

結局、委員会基準でなくても、森地基準でも、それを総合しても、それで新直轄を含めて考えても、いずれにしる筈にも棒にもかからないところというのは出てくるんです。そ

ういうのをあらかじめある一定のパーセンテージで組み込んでこれをつくりなさいよと言っているわけです。これだけおざなりなんですよ。

皆さんもある程度おわかりになっていると思うんです。9,342 キロという建前はともかくとして、第二東名だったら引佐から豊田の間をやめると1兆円減るわけだよね。御殿場から手前のところをいじれば1兆円減るとか、第二名神の大津から西の方のある部分を取れば2兆円くらい減るんだよね。それから、今言ったどう転んでも箸にも棒にもかからないところがあるんですよ。これは多分過疎地の道路だから安いとは思いますが、数千億円くらいの規模にはなると思うんです。

だから、一定のパーセンテージをここにかみ合わせたらどうかと。森地委員会の結論にしる、民営化委員会の結論にしる、ある程度の見え方が基本的にあるんですよ。20兆円掛ける0.8で16兆円という考え方があるんなら、更にそこに分割の地域ごとに一定のパーセンテージを掛ければいいんですよ。そうしたらより現実感が出てくるんですよ。そのくらいは事務方で踏み込んでいかないと、たたき台にならないですよ。

横田課長 個別路線の話については遅れておりますけれども、先ほど言った森地委員会等のデータ、あるいは重み付けが出ましたので、それに基づいて今評価をやっているところでございまして、それについては出次第また出させていただきたいと。その中で十分また厳正な評価をしながら、慎重かつ新制度と言いますか、新しい会社ができるかどうか、これまたスキームに関わるわけですが、そのところで我々としてはできるだけ、含めてできるようなと言いますか、御議論いただけるような素材を出していきたく思います。

猪瀬委員 ここはそういう言い方にとどまっていると、いつまでたってもこの分割のデータはできないんで、ある種の概算値というものを前提にしないと分割の作業というのは進まないんですよ。そうおっしゃるならデータとして、路線別の分割のきちっとしたバックデータを見せてくださいよ。そうじゃないかとわからない。多分この辺は要らないだろうとか、森地委員会でもこの辺は民営化委員会と共有するだろうなというところは見えますからね。それでなおかつ大物の第二東名とかの中で、ここは取れるだろうなというところを取ると、そういうのを前提にしないと、東とか中日本とか西日本とやっても、これはわからない。

それともう一つは、今の本四公団には、1兆2,000億円くらいでしたか、向こう5年間で債務処理に入るのは。

田中委員長代理 1.34兆円。

猪瀬委員 そこに自治体分とか国分とかあるわけでしょう。それを組み込んで、西日本というのはそれを統合するわけですから、それを組み込んだ上で、将来の債務が見えるわけです。そのくらい入れていかないと、これは何のためにつくっているのか、一応今日何か用意しましたとつくっているだけでは私は話は進まないと思うんです。

田中委員長代理 今、猪瀬さんが言ったことをやろうと思ったら、森地委員会でいろいろパターン、19についておやりになりましたね。あれについて全体をおやりになって、一体新直轄はどこから適用するんだという議論はもうしておられると思うんですけれども、新直轄との関係はどうなるんですか。

つまり、猪瀬さんがおっしゃるように、5つの分割会社に行くのと、つまり、新会社が継続的に残事業をやるのと、やらないのとありますね。やらないものについて猪瀬さんがおっしゃるように、中止するのか、新直轄でやるなら、一体どこから新直轄でやるのか。そのずっと先には新直轄でやった道路は管理が必要なんですけれども、委託でやるのか、新会社に委託するのか、また別のものを考えるのか、大体法案をつくられるならそこら辺は全部計算済みで仕事を進めておられるんじゃないかと私は思っていたんですけども、そこら辺は一体どういう関係になっているんですか。

つまり、その枠組みをつくるために、大臣がおられるときに今日話したんですけども、政府与党だとか、与党とだけでも話をしないと手がつけられないとおっしゃるのか、どういう事態に今なっているのかというのか説明がないと、我々は期待するんですけども、状況を判断するととてもじゃないが聞き置くしかないように思います。

金井課長 新直轄については、前回御説明させていただきましたけれども、STEP1からSTEP4まで含めて、例のもので、例えば管理費が出ないとか、あるいは採算が悪いけれども、社会的に必要なところを取ると。トータルとしては、3兆くらいがマキシマムとしては念頭にあるわけですけれども、それが地域で仮にこういう地域分割するときどこに出てくるのかというのは、そこが出てくるまでですね。

田中委員長代理 それは森地委員会のそれなり、我が世論調査に基づいたりして優先度をつけたものが幾つかできると思います。それに合わせて一応考えることができると思うんです。問題は、そうすると、管理費も払えないパターンから新直轄でやり、優先度のより高いものが後回しになる可能性もありますね。新直轄も15年度からやりますね。局長がこの前おっしゃったように、後から適用してもいいから構わないけれども。そうせざるを得ないんだろうな。

新たな会社は採算も考えて自主的にやるわけですから、どこまでやるかわからないんで

す。管理費が賄えるから必ずやるというわけでもない。

そうすると、新会社ができる前に非常に程度の悪い管理費も賄えないようなものが新直轄できて、一方で、より優先度の高いものについては、今の道路公団もなかなか手をつけないと。新直轄でやる対象よりレベルが若干高いとしてですね。そういうことになると優先度がアンバランスになっていくような気がしてしょうがないんですけれども、どういうふうに考えているのか。

金井課長 程度が悪いと言ってしまふとあれなんですけれども、管理費しか出ないというのは、ある意味では有料としてやれば例えばそういう感じしか出ないという形があるわけなんですけれども、無料にするとある程度2倍とか3倍とか交通量が増えてくる。

したがって、有料であればB/Cが低いけれども、無料だとB/Cは高くなる。あるいはコストもかなりカットできる。料金所なども、ダイヤモンドだとか、かなり節約したタイプができる。そういったようなことで無料にすることによってB/Cが大きくなる。あるいは社会的な便益が増えるというのは当然あるわけございまして、そのところは新直轄の方に移す。

そのところは森地委員会でのデータを整理した上で国幹会議で決めていただくという形になりますので、その段階までぎりぎりまで出てこない。そのところが控除された上で、新会社にお願いするマキシマムが決まってくる。そこもどこまで行くのかというのは議論があるわけなんですけれども、そういった意味で両方が密接にスキームと絡んでくるということはおっしゃるとおりでございます。

田中委員長代理 確認なんです、新会社にお願いするというのはわかるんですけども。

金井課長 そこはマキシマムであって、そこが全部できるかどうかというのは別の議論です。

田中委員長代理 新会社に今の公団のように命令するわけにいかないですね。また、形式的に契約ということであっても、だれが見ても押し付けであれば、それもまた具合が悪いですね。そこら辺の検討は大分進んでいるんですか。

金井課長 それはこれからのことでございます。

猪瀬委員 私はよくわからないのは、民営化委員会の前の意見書で、要するに、負債を収益力に応じて張り付けるといった形をやったんです。収益力を見るには、負債と金利に対して見るわけですから、めくった方のもので、東日本は金利が2,200億円で、中日本は2,300億円で、西日本は2,400億円で、⑦の負債のところが大体10兆円、10兆円、10兆円となるわけです。そうすると、一番下の欄の東・中・西の収支差バランスが大体30・30・

30 でうまくバランスが取れる。そういうふうに考えて、1つ前提があって、もう一つは、これからどの会社が負担を押し付けられるかということも同時にあるわけです。

ですから、両側からきちんと見ていかないと、これを勘繰るのは、あえて東日本と中日本、西日本が、こんなに収支差が別々だからというのをつくろうとしたんじゃないですかと勘繰るわけです。

一方でちゃんと民営化委員会は収益力に応じて東・中・西と分けたんですよということを前提として認めてもらわないと困るんです。それから、残事業、概算値でどのくらいか、20兆に0.8掛けたように、残事業費にどのくらいの一定の比率をかけたらいいのだろうかということをやってもらわないと、結論に近づくための作業になりにくいということをやっているんです。わかりますか。

金井課長 先ほどから同じ説明をして恐縮です。もし建設なしのケースであれば、猪瀬先生おっしゃるとおり、整理番号173の⑨ページまでのケースで終わりでありますので、いろいろバランスするように、債務を再配分するということは十分可能であると思っております。それは誠におっしゃるとおりであります。私ども心配しておるのは、最後の既着手であるけれども、これからやるかもしれない路線について非常にアンバランスもあるし、第二東名の一部の区間はいろいろ御批判をいただいているようでありますが、例えば中日本のこれからやらなければいけない事業が多いのは、これだけ見れば事実であって、幾ら差し引くかの議論はあると思えますけれども、それに対してほかよりも随分事業が多いわけありますので、それを含めて、各会社どういうバランスをするのかと計算していくと、まだ、いろいろ悩みが多い問題があるんで困ったなということで、一応今回は基礎的なデータをお出ししたということでありまして、私どものお出しした基礎データがばらついているのは、事実としてお出しただけであって、何らかの意図を持ってやっているわけではございません。

猪瀬委員 今は金井さんの心の中に思っていることをちょっと出せばいいんですよ。この辺は要らないだろうな、この辺は要るだろうなというのをやれば、そうすると、この民営化委員会の試算に近いものになってくると思うんです。現実問題をやっているわけですから、森地さんのところも、こっちの委員会も、森地さんのところは若干問題があるけれども、そんなに極端にぶれているわけではないと私は見えています。

あるリーズナブルな線というのは、金井さんの心の中にあるものと余り変わらないですよ。ある程度の常識というものがあるんです。その常識という線で、今言ったようなものとか、箸にも棒にもかからないものを大体想定すればほぼ見えるんですよ。そういうのと

というのは、勿論仮定ですけれども、仮定で物事を進めていかないと、前にいきません。言っていることわかりますね。仕事というのはそういうものでしょう。

川本委員 恣意的になさらなくても、客観的なデータを入れれば試算はできるわけだから、その段階になぜお進みにならないのかというのはすごく不思議な感じがするんです。建設をするのは民間会社の経営陣ですから、国交省とは関係ない話で、極端に申し上げれば、そのために試算をして上げているわけです。その試算というのは、第三者的に幾らでもできる話であって、今、猪瀬さんおっしゃっているように、そのところにはいつごろお進むになる予定ですか。次回までにそれを出してくださるのか、その辺はどうでしょうか。

金井課長 先ほど金子大臣のお話もそういう趣旨かなと思っております。幾ら建設をするということ自体は、ずっと御議論いただいておりますけれども、私どもというよりは、政府与党で一度仕切っていただくのかという気がいたしております、これは何回も同じことを言っていて、恐縮なんです。

猪瀬委員 言っていることはわかります。金井さんの言いたいことはわかる。問題は20兆掛ける0.8で16兆で、新直轄が3兆あって、民営化までに3兆やって、残り10兆で、簡単に言えば、民営化委員会、私は7兆という試算を出しましたけれども、あと3兆くらい減らさないと小泉内閣は恰好がつかないと私は言いたいだけの話です。それは本当は最低ですよ。そうじゃないと、何のために改革をやったかわからないじゃないですか。そういうことでしょうか。だから、あと3兆くらいどこかで削れるという本音を持っているわけじゃないですか。そういう持っている本音をきちっと生かさないよと言っているだけです。政府与党協議会など、どうせ同じことやるんです。もうそんなことはわかっているんです。もう具体的なことをやりましょうと言っているわけです。あと3兆くらい削らないと、改革したことになることくらいわかっているでしょう。それでいてやろうと思えばまだ結構できるわけです。コスト削減もできます。だから、この時点に及んでそのくらいの本音のところをかちっと書き分けていかないと、そろそろそういうふうなところに来ているんだよ。いつまでもいつまでもだれかが決めてくれないと決まらないみたいなことではなくて、作業というのはそうやって進めていくものなんです。

せっかく出したんなら平成15年度のものも出してくださいよ。新予算バージョンでもう一つ同じようなものですね。

それから、分割のバックデータを路線別にきちんともう一回出してください。

いずれにしろそういうところまで踏み込まないと、何のために民営化委員会を開いてい

るのかわからなくなってくる。そもそも国民は料金の値下げを待っているんです。

それと、もう無駄な道路は要らないと思っているわけです。でも、ある程度はしょうがないなとも思っている。だけれども、要らないものは要らないと思っているんです。そういうところに話が落ち着かなきゃだめなんですよ。

それにもかかわらず、他人頼みみたいなことをやっていたら、何のために仕事をやっているかと、むなしいでしょう。自分たちが主体性を持ってやったらどうですか。

以上です。

田中委員長代理 私も全くそうだと思いますが、もう一つ勘繰れば、皆さんこの前まで、前大臣の下で分割などおおよそ考えてない。それから、藤井総裁が諸井さんを民営化の本部長にもってきましたね。諸井さんは、分割論者ではないですね。ということから、要するに、分割などしないという、我々の意見を無視した御判断で、あるいは御決意で今まで進んで来ておられたに違いない。そんなことではない。幸いに担当大臣も国土交通大臣も代わられた。意見書を基本的に尊重すると言っているんだから、いろいろ意見はあるだろうけれども、試算をどんどん進めていくべきだと思います。そうしないと、それこそ間に合わない。意図的に構造改革を国土交通省は遅らせているという判断をせざるを得ないと私は思っています。

この問題は引き続きまた議論するとして、ほかの資料で回答をもらっているのもありますが、何かありますか。

川本委員 2点お尋ねを申し上げます。

整理番号171、26ページ、国土交通省から質問させていただいた事項に対して御回答をいただいています。

B Sの作成が必須で、会計規則の策定と、それに基づく監査の実施のスケジュールをお尋ね申し上げたんですけれども、項目の2のところに、「17年度の民営化組織の発足時に開始貸借対象表が適切に作成されるよう」と書いておられます。ところが、4番目に、「関係法案の成立・施行をされていない段階では、国土交通省として、新組織に適用される会計規則を定めることはできない」と書いていらっしゃるんですけれども、17年度の発足時には、完成しているということであれ、それまでの時間的スケジュールで、いつの段階で法案ができて、会計規則はそれに沿って、いつの段階でできるのかということをお教えいただきたいと思いますが、いかがでしょう。

3番目のところに、「国鉄改革、郵政改革、独立行政法人化等の先行事例を踏まえれば」と、別に先行事例を踏まえていただくこともないし、特に国鉄と比べて、道路関係四公団

の財務諸表の状況というのは、余り適当なものがないという現状がありますから、その辺も踏まえまして、おしりが切れているとおっしゃっているわけだから、その中のスケジュールはどうなっていますでしょうか。

林部国土交通省道路局路政課長 資料の34ページをごらんいただきたいと存じます。法案を来年の通常国会に提出をいたしまして、来年のしかるべき時期には、法案が成立すると思います。ですから、それ以降この4番で言っている会計規則をつくって、それが17年度の民営化組織発足までには適用されるという状況になってこようかと思います。

川本委員 そうすると、16年度の段階で会計規則を新しくつくってみないといけなくなりますね。それに対してチェックをかけたという時間的な余裕があるのでしょうか。17年度に完成版をつくるということは、チェックと監査をかけていかないといけないと思うんです。そういうような作業日程も十分お考えになった上で今の御回答になっていますか。

林部課長 当然そういうことをしないと新組織自体が、釈迦に説法のような話で恐縮ですけれども、できませんので、それに間に合うように前提となる会計規則みたいなものを定めていかなければいけないと認識しております。

川本委員 そうすると、しかるべき時期にできるしかるべき時期は、参考までに教えていただきたいんですけれども、いつごろがしかるべき時期というふうに理解すればよろしいのでしょうか。

林部課長 法律がいつ成立するかということによるんですけれども、法律が成立して、そういった規定は施行になりますので、それから下位法令をつくるということになるんです。ですから、来年のいつの時点で法律ができるかということによりますけれども、来年度中のできるだけ早くにそれを準備して、それに基づいて開始財務諸表の準備もしていくということになるかと思います。

川本委員 もう一点、28ページで法案化に向けての作業ですけれども、2番で「整備のための法律ではなくて、鉄道などと同様な事業法を制定すべきではないか」ということの御回答に、「事業法の制定ということが、鉄道などと同様の私企業による永久の営利事業とすべきということであれば」と書いてあります。別に民営化会社のための事業法であって、そこに規定として私企業による永久の営利事業というのは私は必ずしも条件に入らないと思うので、以下の御回答が必ずしも適切な答えではないというふうに思います。民営化会社を運営するための事業法の制定というものが必要ではないかとお尋ね申し上げたんですけれども、あえて事業法の制定を私企業による永久の営利事業というふうに縮小して解釈しておられると思うんですけれども、その理由はなぜですか。

林部課長 これの事業法という意味がよくわからなかったものですから、こういうふうにお答え申し上げているんですが、一般的に事業法というと、御存じかと思えますけれども、鉄道事業法とか道路運送法の中にある道路について言えば、自動車道事業みたいな私有財産制とか、私企業の規範法だろうと思えますので、それはすなわち営利企業ということのかなと思って、このような御回答を申し上げているということでございます。

いずれにしても、民営化会社がどういう規範で事業を行うかというための法律はつくる必要はあると思っています。

川本委員 御回答をお聞きすると、あえて民営化しないみたいに読めますけれども、そうしますと、今おっしゃった事業法というものではなくて、整備法に必ずなるわけですか。

林部課長 事業法ということの定義があるわけではないので、余りかみ合っていないんじゃないかと思うんですが、いずれにしても、民営化するわけですから、民営化会社を設立するための根拠法というのは必要になると考えています。

その会社がどういう仕組みで事業を行うかということについては、そのための規範となる法律が必要になると考えておるわけです。

川本委員 その規範となる根拠法にどういうものをお考えなのか、あるいは、今お考えで多分リストをつくっていらっしゃると思うんですが、どのようなものなのかというのを、別に今でなくても構わないんですが、お出しいただければと思います。これは5月ごろからずっとお願いしていることなんです。

田中委員長代理 もう既にできておるはずなんだよね。法律化の作業を是非とも早急に、これは委員全員そう思っております。

今の点に関して私は個人的にこう思うんだけど、今までいろんな法律をつくったり、横から見ていたりして、こういう行革の大問題の場合には、委員会の意見書をそのまま一種のプログラム法みたいに基本法にして、これはもう時間がなくてもできるんです。大体そのまま書いてしまうんですから、中央省庁改革のときの基本法みたいに書いておいて、逐次必要な法律をつくっていくというようなことも考えられるんだけど、そういうやり方は全く考えていないんですか。

林部課長 逐次という意味では、例の本四の債務処理とか、高速道路の新直轄というのは法律にして、お陰様で成立して施行になっているわけです。あとは民営化本体の法律ということで、これはくどいようですが、やはりスキーム自体がかたまりませんと、法案化というのは、御存じのように、そのスキームを実現させていく。

田中委員長代理 スキームは意見書で既に言っているじゃないですか。

林部課長 そうなんですけれども、そこはやはりいろいろ基本的に尊重するという前提で、今ちょっと幅広く、先ほど来の議論にあるように悩んでいるところがございますので、それが決まればそれに沿って法案化作業をするということでもあります。

田中委員長代理 この議論をし出すとまたいろいろありますが、大宅さん猪瀬さん、今日のところは局長もおられないし、いろいろ疑問はあると思いますけれども、質疑はこの程度にして、次回以降引き続いて審議をしたいと考えています。

大宅委員 1つだけいいですか。ETCの話なんですけれども、さっきから割引きの場合に、ETC設置がセットになるような話が出てきました。だんだん付けなきゃいけないという羽目になりつつあるようなんですが、本当にこれはだれのメリットなんだろうかというのが私にはよくわからないんです。

私は付けておりますが、例えば羽田から首都高に入ろうとして、羽田に入口が8つくらいあるんです。それが全部「ETC/一般」、つまり共用なわけです。というと、渋滞をしないとか、すっと通れるというメリットがないわけです。付けていない人からしたら、何なんだよと思うし、だれのメリットにもならないです。結局並ばなきゃいけないという話、お金を払う人と通れる人が同じ口使うわけです。

ここに管理費の総括表というのがあって、ETCを付けるとお金がかなりかかると書いてあるわけですが、出口ETCというのがちょっと引かかるんですけれども、首都高で入口でETCがないと全然意味がないですね。回数券なりお金なりを使わなきゃいけないし、ETCを付けても乗るときにETCがなかったら、せっかくETCを付けたメリットがないわけです。

それから、ETCを付けたお陰で変な看板がまたいっぱいできたわけです。ETCを付けた人はこっち側ですよとか、あっち側ですよというし、あの看板に1個幾らかかるのかしりませんけれども、例えばETCの車は一番右側だけとかというふうに決めればあの看板は要らないんです。そういうことを全部考えているのかどうかというのは私にはわからない。

だれもハッピーじゃなくて、「ETC/一般」ということは、おじさんたちの人手は減らないわけです。同じですね。ということは、何もコスト削減にならない。今の私の状態で見ると、機器をつくっているところだけがもうかるということで、我々何にもうれしいことがないように見えるんですが、そういうことを全部考えられた上で、これからもETCというものを推進するという前提で考えていくというのはちょっとおかしいじゃないか

と思っているんですが、何か駐車場も払えるとか、そういうこともお考えのようだけれども、そんなことは私たちは望んでいないんです。

金井課長 ETCは常々御批判をいただいているところでございますが、まず専用運用の話でございますが、JHの料金所は、例えば本線であればほとんど専用でしか運用できない料金所はたくさんございます。御指摘は多分首都高だと思っておりますけれども、首都高の本線料金所で、例えばブースが5つか6つしかなくて、非常に込むところですね。例えば大井とか、ああいうところで従来専用運用できてなかったのは確かでございますが、御批判はたびたびいただきました。去年からそういうところは、ダブルブースと言うんですけれども、キャッシュで払う人は前後2か所で払えるようにして、料金所の容量を上げて、ETC専用を確保しようというものをずっとやってきておりまして、多分年内くらい、ちょっと年度内に引っかかるかもしれません。年内くらいにはほとんど首都高の本線料金所はよほど構造的に問題がなければ専用運用ができるような体制を整えるべく、今、準備をしております、その辺ちょっと時間がかかったので大変申し訳ないと思っておりますが、もうすぐ専用運用ができるようにしたいと考えております。

それから、料金につきまして、これは御指摘ごもっともなところがありまして、ETCで前納だと13.8%引き、回数券は18.4%で回数券の方が安いんです。バッタ屋へ行くともっと安いというのがありまして、私どももこれは直さないといけないという最大の課題であると思っております、回数券には偽造が出ていることもありますので、回数券制度の見直しを含めて、ETCについてもっと割引をするように、具体的には多分、前納という制度はそろそろ限界かなと思っております。さっき猪瀬先生がおっしゃったマイレージに切り替えて、多頻度利用は大幅に引けるように今、検討中でありまして、なるべく早く実現できるように努力をしたいと思っております。

それから、出口ETCでございますが、御説明が悪かったのかもしれませんが、首都高ですと、今入口で払ってしまいますと、どこへ行ってしまうかわかりません。ですから、その方が3キロ走ったのか、30キロ走ったのかわかりません。これですと、均一料金しかできませんので、さっき申し上げし上げましたとおり、短距離なら安くすると。例えば5キロ以下なら何百円にする。今の700円より安くするとか、そういう料金を導入しようと思しますと、どこへ出たか確認をしなければいけないので、出口に簡単なチェックの機械を付けまして、それで各車が何キロ走ったかわかるようにしよう。短い距離を走ったならそれを安くカウントしよう。そのために出口ETCというものを付けさせていただいております、かなり付いてまいりましたので、もうすぐ首都高では端末というか、高速

につながるようなところで首都高を短く利用したら料金を安くするような制度をもうすぐ導入するように、今検討の最終段階でございますが、そういったことも含めて、E T Cできちっとメリットが出るようにする道具として出口E T Cを活用させていただければということで、まだ途中段階で御迷惑をおかけしてはいますが、料金とか専用運用で御納得がいただけるように努力をしていきたいと考えております。

大宅委員 私が言いたいのは、最初は割引もなければ何もなかったわけですね。どうしてそういう発想で物事がスタートできるのかということなんです。問題が出てきたらこっち直し、あっちで直して、みんなから文句を言われたら直しましょうという、初めから利用者の立場に足って何も考えていないんじゃないかということをお願いしたい。

川本委員 今のE T Cに関連してなんですけれども、日本のE T Cは、通信が双方向なので、非常に機械が高くなっていて、海外のどこに行っても、一方方向でしか通信ができないという話を聞きます。その話で、割安な機械への乗り替え、今もう付けられたものを全部捨てても新しいものにした方が安いというくらいの試算もあるというふうにお聞きしているんですけれども、今後、割安な機械への更新というのは計画しておられるのでしょうか。

金井課長 当初、E T Cは機械が高かったのは事実でございますが、今は御承知のとおり9,800円であるとか、そういう機械が出ておりまして、高い機械の差は、そういう問題というより、むしろ音声とか画像が出るとか、そういう問題ではないかと思っておりますので、画像というのはナビにつなげるという意味で、ナビにつないでするとかいろんなシステムがありますので、そういったことでいろいろ価格の点では改善がされてきたかなと思っております。

海外より随分高いセキュリティーを付けております。余り言っておりませんが、仮に電波を盗んで偽造する者がいたら、一遍に退治できるようなシステムも入れております。現在、非常に簡易なシステムですと非常に偽造がしやすいというのは、ハイカとか回数券でこりておりますので、そういった一定のセキュリティーの高いシステムはどうしても必要なかと思っております。

なお簡略化しようと思うと、プリペイドは考えられるのかなと思っております。

田中委員長代理 まだいろいろあるかと思いますが、本日は以上で質疑は終わりたいと思います。今日の審議を踏まえ、各委員からの追加資料要求があれば速やかに事務局に御連絡ください。

それでは、国土交通省及び公団の方々、退席していただいて結構でございます。本日は

どうもありがとうございました。

猪瀬委員　そろそろ小泉内閣の顔を立てて、落としどころをつくらないと、いつまでもやっていたらしようがないと思います。

公団の方も藤井さんもいなくなるんだし、早いところ分割に向けての人員配置を考えないと間に合わないですよ。

(国土交通省、道路関係四公団関係者退室)

田中委員長代理　以上で本日の予定の議論は終了しますが、最後に次回委員会の開催予定日は10月28日における委員会の開催について、各委員に御相談申し上げます。

御承知のとおり、10月10日に衆議院が解散され、10月28日には総選挙の告示がなされ、選挙が開始されます。国政選挙の間中は国の行政機関は資料の提出や意見の開陳に慎重にならざるを得ず、また、当委員会としてもその活動に配慮を要することになります。

以上を踏まえまして、10月28日の次回委員会の開催の是非を含めて、御協議をいただきたいと存じます。各委員、御自由に御発言ください。

猪瀬委員　普通にやればいいんじゃないですか。いずれにしろ席は確保しておかないと、ぎりぎりになって何か起きるかもしれないけれども、とりあえずやる予定でないと。

田中委員長代理　やめようと思えばいつでも連絡してやめられますからという前提で、そうしましょう。何が起るかわからない状況でありますから、猪瀬委員がおっしゃるとおり開くということにしておいて、何かあればまた連絡を事務局からしていただく。事務局とも、また松田委員とも相談して皆さんに御連絡したいと思います。

事務局何かありますか。

猪瀬委員　今配ったものは何ですか。

坂野事務局長　これは聴聞会場でマスコミの方にお配りしたものでございますので、御参考のために。

田中委員長代理　これは冒頭にですか。

坂野事務局長　そうです。

猪瀬委員　佐藤局長のものですか。

坂野事務局長　佐藤局長から、どうぞと。

田中委員長代理　それでは、当初の予定どおり10月28日火曜日、14時から17時まで開催することといたします。

それでは、これで第48回の「道路関係四公団民営化推進委員会」を閉会いたします。本日は御多用の中、誠にありがとうございました。