

第五回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成14年7月17日(水) 10:00 ~ 12:10

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)

今井委員長 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5回会合を始めます。

本日は大宅委員が所用のため欠席となっております。

まず、事務局から報告事項があれば、どうぞ。

坂野事務局長 今日の会議からモニターテレビと音声両方を設置いたしまして、事務局の方の会議室にモニターの中継をいたしております。御了解をいただきたいと思います。

それから、本日、皆様方の左手に前回の公団からのヒアリング資料を念のために置いてございます。別にお持ち帰りいただく必要はなくて、今日参照する必要があるということとで前回の資料を置いてございます。

それから、今日、会議の資料ではございませんが、参考資料として2点席上に配付しております。資料の一番下の方についてございますが、1つは「特殊法人等改革推進本部参与会議」が設置されまして、その資料、メンバー表等をお付けしてございます。

それから、もう一つは、事務局宛にいろんな要望書が提出されておりますので、その要望書についても、件名一覧を付して皆様方にお届けをいたしております。

本日は、道路公団ヒアリング2回目ということでございますので、よろしく願いをいたします。

以上でございます。

今井委員長 それでは、議事に入ります前に、7月11日に行われました本委員会の現地視察につきまして、御協力をいただきました道路公団の皆様、委員長としてこの場をおかりいたしまして御礼申し上げます。どうもありがとうございました。

田中委員から参加者を代表して、視察の感想を述べていただければと思います。

田中委員長代理 11日は暑い中、公団の幹部の方、ありがとうございました。

この場には私と川本委員だったのですが、小笠原技師長に非常に行き帰りとも御懇切な御説明をいただき、また議論をさせていただいてお礼申し上げたいと思います。非常に率直な意見をいろいろおっしゃっていただきました。

感想は、石原大臣、熊代副大臣、川本委員とそれぞれ違うと思います。私のコメントは新聞には全然載りませんでした。余り当たり前すぎて多分採用されなかったのでしょうか

れども、大臣と川本委員のコメントは載っております。

その日は、内閣府からバスで出発しまして、首都高6号線、外環道、三郷の西インターで降りまして御説明受けたわけです。とにもかくにも大変な工事で、三郷～松戸、松戸～市川のお話をお伺いしたのですが、両方とも4車線、10kmなんですけれども、三郷～松戸は高架式で、松戸～市川の方は掘割、人家が非常に多くて、軟弱な地盤であるということから掘割になっておりますが、驚いたことに高架の方で10kmで3,070億円、松戸～市川の掘割の方が9,700億円、1兆円ですね。1m/1億円という金ですね。これで自動車いっぱい将来走らせても、とてもじゃないが、採算からいうと北海道の、それこそ車の通らない道路と同じぐらいな話になるということを知り、私は日本人の計画性のなさを改めて思いました。こうやって人家が密集してから通していく。こういうやり方は今後とも起こる問題なんですけれども、どうしたらいいか。

これから外環もそうですし圏央道もそうなんですけれども、大変な工事が控えている。我々としてはどう考えていったらいいかという思いを本当に深くいたしました。

簡単でございますが、以上であります。

今井委員長 ありがとうございます。

それでは、本日の議事に入りたいと思いますが、本日は前回の会議に引き続きまして、日本道路公団からのヒアリング及び意見交換を実施いたしたいと思っております。委員のお手元には、前回、日本道路公団から提出されたヒアリング資料とともに、本日公団から提出されました資料が配付されております。前回のヒアリングにおきまして、各委員から幾つかの指摘がございまして、日を改めて説明をいただくということになっておりました。また、公団からも前回のヒアリングを補足する形で説明したい事項があると聞いております。本日はそれらの事項につきまして、公団からまず追加説明をいただくことにいたしたいと思っております。

それでは、よろしく願いいたします。

藤井総裁 それでは、今回またこのような説明をする場を設けさせていただいたことを誠にもってありがたく存じます。前回は4人の専務を連れてまいりましたが、今日は副社長も1人追加させていただいて、6人まではいいいということなので、そういう意味で6人で御説明をさせていただきます。

まず2点だけ先に私から申し上げておきますと、外環、先生方が今回御視察いただいた外環あるいは首都圏中央連絡道路等は実は30年代の全部計画でございます。34～35年に計画を立てまして、30年代の後半には事業化したいというもくろみでやっていたのですけれ

ども、いろんな問題が地域あるいは世の中の情勢がございまして、それで延び延びになって昨今事業化できたと。この間に地価の高騰、その他周辺の開発状況とのバランス等、要するに道路計画、道路を整備する際に一番のネックは、計画から実施に至る間に非常に時間がかかることによるもろもろの問題点があった。これは事実でございますので、まずもって、その代表例が私は外環だと思っておりますが、御報告をさせていただきます。

2点目ですが、前回もちょっと申し上げましたが、私ども高速道路は、松田先生がいらっしゃる前で申すのは口幅ったいのですが、鉄道と対比いたしますと、ちょうどレールを敷設し、レールを管理する部分でございまして、いわゆるJRの場合には車両運行が主たる業務でございますが、私どもは車両運行は皆様方に自由に使っていただく空間を提供する。言ってみれば、レールを敷設しレールを安全に管理していく、そういう仕事をさせていただいている組織であるという点をまず前提として御議論いただきたいと思っております。

その際に、これも前回申し上げましたけれども、一般道路をつくる際にお金がないからということで、通る方の負担をガソリン税という形で一種の走る距離に応じた負担をいただくことでガソリン税という税制をつくりました。高速道路の場合にはそれだけではとても間に合いませんから、走る距離に応じて料金をいただく。言ってみれば、高速道路走行税というか走行負担というような形で御負担をいただけてきたわけでございます。

問題は、この高速道路を使う方に、その大半を偏重させてきて現在まで来たということが経営という視点から見ても、国策という視点から見ても、どういうふうにこれを今後考えればいいのかというのが、今の最大の問題だと私どもは認識しております。

3点目でございますが、高速道路のネットワークは、前回十分説明しなかった点で、全国、どの地域からも1時間では、その高速道路を利用できるということでネットワークの計画が成り立っております。したがって、そういう意味では、高速道路ミニマムというような発想でネットワークの計画がなされております。その計画をどのように整備していくかということから、A路線とかB路線とかA'路線とか、いろんなことを整備手法で云々しておりますが、いろんな工夫が整備の段階で出てきたと。そのときにこの高速道路のプール制との関係からいろんな問題がまた現在惹起している。この点を十分前提として御議論いただければありがたいと思っております。

なお、その際、さらに申し述べるとすれば、JRで言えばキヨスクであるとか、空港で言えば、空港ビルのいろんなサービス、あるいは駅サービス、これに相当するものが、道路公園で言えばサービスエリア、パーキングエリアのサービスでございます。

こういうものについて、私どもはきちんと、またいろいろな工夫や御指導いただきなが

ら対応する気持ちでございますけれども、そういうもろもろの問題点を含めながら、民営化というのは、国民の負担及びサービスに役立つことを目標にしながら、しかし国の体力のもとでどう捉えるべきかということがポイントだと思っております。

そういう意味で、前回の説明資料の最後に、ヨーロッパの例を例としてお示しいたしましたけれども、私どもはそういうようなものを重要な判断材料と考えながら、委員会の御指導、政府の方針に従って対応したいと思っております。

しかし、ポイントは、国民の負担とサービスというものをどのような形で受けながら、それをやっていくかというときに、ブロック的に見ますと、先生方から御指摘いただいておりますように、地域的に非常に負担の在り方が変わってまいります。例えば東京圏といいますが、関東圏と四国圏では数倍以上の負担能力が変わります。そうなりますと、そういうような負担の差を料金として取っても、これは高速道路のサービスとしては成り立ちません。そういうような国の政策という面と道路政策あるいは料金政策と併せて考えた結果が現状でございますので、そういうことも踏まえながら、これから私どもできるだけ効率的な経営の在り方を御指導いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは説明を、ページに従いながら、まず財務については妹尾理事から御説明をいただきたいと思います。

妹尾理事 お手元の道路関係四公団民営化推進委員会と書いてございます補足説明資料の財務につきまして、私から説明させていただきます。

資料の2ページでございますが、「行政コスト計算書」をつくる過程でございますが、この資料2ページ、3ページは、前回の会議でも参考資料としてお出した資料19ページ、20ページをもう一度ここに掲げさせていただいたものでございます。2ページの左側に現行の損益計算書がございます。前回申し上げましたとおり、JHは償還準備金制度を採用しております。この制度はJHの研究会に基づきまして、昭和62年から償還準備金制度を採用しておりますことは前回説明申し上げたところでございます。

この現行損益計算書から、右側の民間企業仮定損益計算書をつくる過程でございますが、大きくは黄色く塗りました償還準備金繰入、これを減価償却費、除却損、当期利益に分ける分け方がございますが、この民間企業仮定損益計算書のつくり方といいますのは、ちょうど1年ほど前ですが、財務省の財政審議会から、特殊法人等に係る「行政コスト計算書作成指針」というものが発表されております。その中に道路資産についての減価償却はどう行うかということをしめ細かく、その手順、計算の仕方が書いてございます。

私どもとしましては、その作成基準に厳密に従いまして、そのとおり計算したものでございますが、具体的に申し上げますと、減価償却費につきましては、投資額のうち用地費、これが通常投資額の2割程度でございますが、この用地費を除きまして、その他の施設費の相当額を償却対象と考えております。そして、残存価格を10%として定額償却する考え方で減価償却をしております。

さて、その際の耐用年数でございますが、これは路線毎、ただし高速道路はプール制でございますので、全体で一本でございますが、路線毎に事業許可等における全体事業費に占める盛土、橋梁につきましても、メタルの橋とかコンクリートの橋とかございますが、そういう構造物の事業費の割合で財務省令で占める耐用年数、盛土の場合には40年、メタル橋梁の場合には45年、コンクリートの橋梁の場合には60年、トンネルの場合には75年とございますものが財務省令で決められていますが、これをウエイトをかけて計算し耐用年数を算出しております。

その結果でございますが、高速道路につきましては52年となりました。それから一般有料道路は路線毎に計算しておりますが、44年から71年という範囲で耐用年数が計算されました。それから一般有料道路の中でも、主に事業費の主体が舗装費になります合併施工方式の一般有料道路、これは12年ということで耐用年数が計算されたわけでございます。その耐用年数に従いまして減価償却費を計算いたしますと、12年度の減価償却費は4,575億円と、このように計算されたわけでございます。

また、次の除却の考えでございますが、これは開通後の資本的支出でありますのが改良費ということでございますが、この改良費の中身をいろいろと分類してみますと、改良費の約37%が更新費という性格を持つと判断されました。その他の63%は機能アップということで更新的な要素はないというふうに計算されましたので、改良費のうちの37%と災害復旧事業費の全額、この両方の合計額を便宜的に取替更新経費とこのようにみなしました。そして一番古い投資額から順に除却してまいりました。当然除却でございますから、未償却残高を古い順から落としていくといった計算をしております。その結果、12年度の除却損は413億円という計算になりました。

そのほか、細かいことでございますが、財務省の行政コスト計算書作成指針に従いまして、費用につきまして、無料開放に伴う損失分が554億円増えたり、あるいは年金費用引当金繰入ほかの関係で11億円ということで、費用が左側の現行損益計算書に比べて565億円増えたというふうに計算されてございます。

また、右側の収入でございますが、自己収入（料金収入等）は全く変わりませんが、そ

のほかの細かいことで政府補給金収入。政府補給金が毎年度が入りますが、12年度は受入超過ということでございましたので、その分、収益化して131億円。左側の政府補給金収入877億円の131億円のっかっているわけでございます。

それから資産見返戻入としまして、阪神・淡路大震災等のときに政府の補助金でストックした資産につきまして、この分の貸方を、資産見返勘定として整理してございますが、その償却資産に係る減価償却費の収益化として22億円ということで、このように収入合計としては、2兆2,211億円ということで整理されたわけでございます。

次のページが貸借対照表での計算でございますが、前のページと同じように、左側が現在のJHの貸借対照表でございまして、償還準備金として9兆4,919億円。すなわちこれがこれまでの借入で、道路公団が既に償還し終わった金額の合計が9兆4,919億円ということで黄色く塗ってある部分でございます。

これまでの各年のいろいろと減価償却等を計算して、その累計額が右側でございますが、黄色くなっております減価償却累計額4兆8,398億円、除却損累計額9,178億円で、この計算方法は、先ほど申し上げたとおり、その累計額でございます。

そして、この合計額5兆7,576億円が右側の貸借対照表では資産、負債から落ちるということで、総額が33兆5,199億円に圧縮されるわけでございます。

そういうわけで、細かく資産の方を見ていただきますと、左側の33兆9,581億円が減価償却、除却等の減がございまして、道路資産が28兆2,005億円となります。

その他、細かいことで、年金費用引当金の計上に伴う道路建設仮勘定の増が147億円、調査費、繰延資産等で整理したものの一括して償却するので、-16億円ということで、道路資産の額が若干微調整が行われております。

それから右側の負債でございますが、負債は左側の現行貸借対照表では、27兆4,259億円になっておりますが、それが右側の民間企業仮定貸借対照表では27兆4,109億円ということで150億円ほど減少しております。その理由がこの下に括弧で書いてございますが、年金費用引当金の計上が259億円負債増となり、賞与引当金の計上が26億円増となり、また政府補給金受入超過額の収益化による負債減が-131億円。

政府補助金等により取得した償却資産に係る減価償却累計額の収益化による負債減が-129億円。

政府補助金等により取得した用地費相当額、これは負債から資本剰余金に振り替わることによります。これによる負債の減が-175億円ということで、全体として負債が150億円減るわけでございます。

また、この一番下と申しますか、ここに「剰余金（その他）」というのがございますが、ここは503 億円ということで、左側と比べまして、175 億円増えておりますのは、負債の内訳の一番下にございます政府補助金により取得した用地相当額の剰余金振替による増ということで175 億円増えてございます。

このように、基本的には償還準備金を減価償却と除却損と利益に分けたということ。あとはいろいろと会計の細々とした処理、これを財務省の財政審議会の行政コストの作成基準に厳密に則りまして計算し直したのがこの表でございます。

以上で、財務の説明を終わらせていただきます。

小笠原技師長 それでは、引き続きまして4ページ以降を補足説明をさせていただきたいと思っております。前回、委員の質問で、若干答えたのですが、不十分な点がありましたので、今回まとめてまいりました。

まず4ページでございますが、加藤秀樹さんの著書の「道路公団解体プラン」の47ページのことでございます。左側にそのものズバリを書きました。平成6年に7,944 kmの事業費11兆5,480 億円が平成11年に15兆8,508 億円に膨らんでいるのではないかと。当初計画のずさんさ、あるいは当初計画がもともと過少に見積もられていたのではないかとというような記載でございます。

我々としては、内容について十分説明していなかった点もございまして。加藤さんに誤解を与えているのではないかと気がいたします。内容について精査してまいりました。右側にA、B、Cと書いてございますように、すなわち7,944km という延長に計上されない2車線区間の4車線化、これが670 km。それから追加インターチェンジ等、ジャンクションだとかサービスエリア、パーキングエリアの追加もございまして。そういうようなものが72カ所。それから、特殊区間の事業費の計上というのは、実はこの7,944 kmの中に、いわゆる測量試験費しか入ってなかったものがございまして。その事業費が93kmございまして。合わせますと、全体の4兆3,000 億円のその差の分の3兆6,600 億円が新たな事業の追加に伴う増加でございます。

それ以外に消費税の改定の問題。阪神大震災に伴う耐震の技術基準の見直しの問題、これが6,000 億円、5%でございます。

その他が、その後の調査の制度に基づいた変化でございまして、地質・地盤条件の変化、埋蔵文化財の面積の増減等で約400 億円、全体とすると1%未満でございます。

誤解を招いた点については、これから我々としても問題と思っております。

その次、5ページでございますが、高速道路の償還計画についてでございます。実績と

収入の比較でございます。2の表にございますように、昭和47年の認可から平成11年までの認可とその計画と実績をグラフに書いたわけでございます。これは当然ながら償還対象の延長が増える毎に認可を取り直してございますので、例えばこのグラフの一番下、昭和47年のところでは、最後に行きますと、当然1つの平行状態になってくるわけです。

その次の昭和50年になりますと、その時点でまた計画対象の延長が増えますので、収入も増えていくと。

逐一、その上が紫色で54年、57年、60年、平成元年、それと料金収入の対比がございます。

下の方にオイルショック、円高不況、平成不況ございますが、若干の凸凹がございますが、まあまあ概ね実績収入は償還計画どおりに推移していると我々は見ております。

次、6ページでございます。これも償還計画でございますが、平成11年の4月の料金認可、9,006 kmの認可時の収入の見込みと、その年の12月に第32回の国幹審が開催されております。9,342 km出たわけですが、その収入見込みの比較についてでございます。

グラフにございますように、9,006 kmの赤いグラフ、これが青い9,342 kmより上回って、将来は9,342 kmの方が上になっている。この辺は非常に作為的にやっているのではないかという誤解でございます。我々は何もそういうことではございませんで、この平成11年12月時点では、GDPの成長率が国幹審時に2.9から1.0に変更されておりますので、それに伴って交通量推計をした結果、このような乖離が出たわけでございます。

それと当然ながら、9,342 kmと9,006 km延長の差がございますので、その分、収入が増えてくると。これはグラフが0から一気に1.8になって非常に差があるように見えておりますが、実質的にはこの表がございましたように、9,006 kmの収入、平成33年で比較いたしますと、収入が2兆4,900億円、それと9,342 kmで2兆5,400億円ということで、その差は500億円ということになってございます。

これをkm当たり収入でいきますと、9,006 kmのときは2億7,700万円、これが2億7,200万円、9,342 kmでございますので、逆にkm当たり収入では、9,342 kmになったら500万円ほど落ちているということでございます。別に作為などではなく、単純に手順どおり比較したものでございます。

それから、高速道路の償還計画について - ネットワーク効果と交通量 - ということで、7ページに事例を2つ書きました。これは多い方と少ない方2つでございますが、まず左側の表でございます。東北縦貫道路の郡山ジャンクション、ブルーのところがございますが、平成2年に郡山ジャンクション～盤越自動車道として磐梯熱海まで1区間開通いたし

ました。そのときの交通量が2,000台/日だったわけですが、そのうち逐一これが伸びていきまして、新潟で北陸道と関越道とつながった平成12年には、この同じ区間の交通が1万4,100台/日ということで7.1倍になるわけですが、すなわちネットワークが形成していないと非常に交通量が少ない。下にその延長が増える毎に交通量が増えていくという図がございまして、2,000台が1万4,100台、7.1倍ではございまして、ネットワーク効果がここに出ているということでございまして。

それから右の方が、これはネットワーク効果というよりは、まだその発現が余りされていない。すなわち平成3年に飛地で横手～秋田南が開通したわけですが、そのときの交通量が3,200台/日でございまして、平成12年に飛地の横手～東北縦貫の北上ジャンクションまでつながりまして、この3,200台/日が7,000台/日に伸びております。これが約2.2倍になってございまして。

しかしながら、この左側の盤越道と違いまして、現在は秋田北まで延びてございまして、そこで行き止まりになってございまして、ネットワークが必ずしも形成されていない。この右側の表にございまして、秋田北からずっと大館を通して東北縦貫につながる。あるいは日本海沿岸で南に下りまして、酒田、新潟の方につながるようなネットワークが構成されれば、さらにネットワーク効果が発揮できるのではないかという事例でございまして。

それから、8ページでございまして、これは前に道路局の方で償還計画、幾つかの前提条件ではじいておりますが、道路公団といたしましてもはじいた試算を書いてございまして。この償還計画といえますのは、料金の取り方、期間、あるいは将来交通量、投資の規模、将来金利、この辺のとり方によってかなり大きく変わってまいります。

前提条件について、ここに書いてございまして、料金は現行どおり、国費は14年度以降なし。公租公課は考慮しない。建設当初は、これは平成14年度の建設9,160億円、これをそのまま続ける。償還期限は13年度から50年。このような条件。

それと将来交通量を伸びがある場合、これは0.7%でございまして、20年間で17%増える。10年間で1割弱の伸びという感じでございまして。このような伸びを仮定した場合と既に供用している区間でございまして、全く伸びないと2つのケースをやりました。

それから調達金利については、平成14年度が2.2%、逐一伸ばしていきまして、平成17年に5.0%になるというふうに仮定いたしました。

このような仮定のもとに試算結果をいたしますと、20.6兆円全額できるのが交通量が年0.7%伸びて、金利が最高4%で推移するという場合が20.6兆円全部できる。一番低い

が交通量が全然伸びないで、金利が4%の場合は11.2兆円。我々といたしましては、大体10兆円から20兆円の間にあるのではないかと。もちろん調達金利がこれ以上超えてきますといろいろと問題があります。今までの国費については、この金利が想定された3%あるいは6%の金利を超えた場合、前回、御説明いたしましたように国費が入るという条件で建設を進めていたわけでございます。

その次、9ページでございますが、損失補てん金制度のことでございます。

右に絵がございますように、A路線、B路線、C路線のうち、収入の、一般的には15%でございますが、15%分引当金繰入相当分を各々の道路から損失補てん引当金として持ってきます。これが右の上でございます。

仮にD道路が無料開放いたしまして、自分で積み立てた償還準備金に足りない場合、この「未償還額」と茶色で書いてございますが、この未償還額を損失補てん引当金からそこに補充するというシステムがこの損失補てん引当金の制度でございます。

そのような制度のもとで10ページでございますが、現在どうなっているかということでございます。

右上にグラフがございますように、平成12年末残高損失補てん金の引当金残高が3,337億円でございます。その後、増えていって、また減ったりするのは、償還によって損失補てんの引当金を積み崩す道路が、平成31年とか47年に出てまいりまして、最終的に平成69年の償還時点に1.4兆円、残高が残るということでございます。

右下の囲みを棒グラフにしたわけございまして、既に今まで過去に1,700億円の額を取り崩して無料開放をしております。1,700億円に対して、その道路が損失補てん金として納入したのが900億円ということで、実質800億円ほどの欠損があったということでございます。

次、11ページでございますが、コスト縮減でございます。前回も御質問ありましたが、コスト縮減の前の資料は、ここにありますように、平成8年度時点における最新の技術基準や要領等による工事費・管理費、それとコスト縮減に資する新たな技術基準、要領を適用した工事・管理費との差、これを縮減額としております。

これについては、各々橋梁・トンネル等の個々の事例、料金収入、維持管理などもそうですが、個々の費用についての縮減額を算出したものでございまして、このやり方については、公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議のフォローアップ作業部会において統一的な算定方法になってございます。

このコスト縮減、この間五千数億円と出しましたけれども、計画に対してどうかという

ことでございます。何に対比していいかということで、1つの見方といたしまして、平成6年頃に出しました工事実施計画書と当初認可したものと、それが最終的にどうなったか、この実施計画そのものの額で比較してみました。内容に書いてございますように、平成6年度以降に実施計画認可を得て事業化された区間のうち、既に確定できる平成13年度あるいは14年度に開通もしくはこれから開通予定するもの、これはほとんど勘定ができておりますので、最終実施計画の額がわかる。この全路線11路線18区間、これは約400 kmぐらいになりますが、それを当初とその後、最終との比較をやってみますと、平均で9%下がっている。1つのコスト縮減の効果ではないかと考えております。

今のはどちらかというと建設費でございますが、13ページが管理費でございます。

管理費の内訳、維持管理、料金収受、交通管理、その他と4つに分けてございますが、平成8年～平成12年の内訳はこのとおりでございます。平成8年が3,010億円で少しずつ増えてまいりまして、平成12年で3,299億円。

しかしながら、この間、平成8年～平成12年の間、新規に路線が管理延長が延びておりますので、km当たりのコストの推移としてみますと、左下にありますような棒グラフになりまして、平成8年ではkm当たり4,500万円、これが逐一下がって行って、平成12年に4,300万円とこういうふうになります。

しかしながら、右の方に、例えば維持管理につきましては、経年の気象の状況、要するに雪氷対策費でございますが、そういうものがその年によってかなり違う。あるいは料金収受とか交通管理については、もともといわゆる直営でやっていたものを委託にやるというようなことで費目の増減がございますので、そういうものを除いてみると、平成8年を100にすると、平成12年に94ということで6%ほど減になっているのではないかとということでございます。

それから14、15、16、17ページと建設費のコスト縮減の事例、管理費のコスト縮減の事例を載せております。

14ページの左側は大断面、これは第二東名・名神でございますが、このような大断面のトンネル掘削にトンネルボーリングマシンを使って工費を縮減したという事例。これも平成13年1月に要領を制定いたしましたので、それから前あるいは事務連とか技術基準ということで既に実施して、コスト縮減額が平成9年～12年で約38億円というふうでございます。

14ページの右側が、下にございますが、桁の数が4つございますが、これが2つになる。これもPCコンクリート床板がいろいろな事例から可能になったということで、橋梁の工数が減ったので、これもかなりのコスト縮減になった事例でございます。

15ページが、これが盛土の例でございますが、今まで約30cm毎に締固めたものが、大型締固め機械の開発によりまして、これが倍の60cmになり、作業の効率化によって、これもコスト縮減に役立っている。

また、トンネルの中の換気のためのジェットファンでございますが、これも小型化したり、あるいは、そこに乱流が発生いたしますので、これを整流化するような新しい技術の開発によってコスト縮減が図れております。

16ページに行きますと、橋梁でございますが、橋梁の中のケーブルが、今まではコンクリートの中に入っていたわけですが、これを外に出して、「外ケーブル」と書いてございますが、外に出すことによってコンクリートそのもののボリュームが減る。維持管理が非常に容易になる等によってコスト縮減が図れている。

右側の方が、この間の外環もそうですが、RCの橋脚の上に支承でございますが、これをなくして桁と橋脚を剛結いたします。この剛結構造によりまして耐震性がより向上することとか、あるいは支承のメンテの手間、コストに関する費用がなくなったということでございます。

17ページは管理の事例でございます。

今まで凍結防止、これは雪でございますが、これは固形剤と溶液、2つを各々単独で散布していたわけでございますが、固形剤と溶液をミックスイたしました湿塩でございます。そういうような新しい防止剤の散布を開発したことによる縮減効果でございます。右側が塗膜、いわゆるペンキの塗替えでございますが、これを今まで目視にやったのを画像処理によりまして、塗替え時期を適正化いたしまして、コストの低減を図った事例でございます。

それから18ページが料金所の入口自動化及びクレジットカードの導入でございまして、皆さん高速道路の入口はほとんど今自動発券になってございます。これによりまして、料金収受員が大分削減できた。

あるいはクレジットカードシステムを導入することによりまして、サービスタイムが短縮され、これも料金収受員の削減可能になったということでございます。

最後に18ページの右側は、パトロールでございますが、今までの巡回回数の基準をよりきめ細かく交通量に応じてやることによりまして、交通量の区分を細分化することにより経費節減が図られたということでございます。

それから最後に参考といたしまして、ついこの間、新聞でも発表されました東京湾アクアラインの社会実験についてまとめてみました。これはあくまでも「ETC通行車」が対

処の社会実験でございます。真ん中の表でございますように、現行料金普通車は3,000 円でございますが、これをE T Cの実験で2,320 円。最終的には前払方式、今までE T Cというのはハイウェイカード的な割引がなかったわけでございますが、これを新たに導入いたしまして、右にちょっと書いてございますが、5万円前払割引と併用した場合、このE T C車は3,000 円が2,000 円になるということでございます。平成15年3月31日までの実験でございます。

なお、このE T Cの前払割引、これはハイウェイカードと同等の機能を持たせるということで、これは15年4月1日以降も継続する予定になっております。

なお、今回の実験につきましては、一番下に書いてございますように、学識経験者、関係自治体、道路公団で構成する「東京湾アクアライン利用促進社会実験実行委員会」でいろいろと分析して、今後の対応を図っていきたいと考えております。

以上でございます。

今井委員長 ありがとうございます。それでは、ただいまの説明につきまして、あるいはそのほかの問題につきまして、質問・御意見等があればどうぞ。猪瀬委員。

猪瀬委員 全体に御説ごもっともという感じになっているのですが、例えばコスト縮減でも、高速道路の非常電話が1個2,000万円もするという話がありまして、これは常識では考えられないですね。こういうことについて、これは1km毎に高速道路の非常電話がありますけれども、1km毎の光ファイバの敷設費も含めてでしょうけれども、1個2,000万円もするというのは普通考えられないですね。

小笠原技師長 よろしいですか。

今井委員長 はい。

小笠原技師長 たしか週刊誌に2,000万円というのが出まして、我々も非常に驚いたわけでございます。実際に調査してみますと、桁が1桁以上違っております。100万円ちょっとでございます。100万円でも確かに高いわけでございますが、それは普通の電話と違いまして、身障者用の機能を設けたり、いろんな機能がございまして、普通より高いのですが、2,000万円というのは桁が違う数字でございます。後ほどこれは週刊誌の方に。

猪瀬委員 それはどうでもいいです。データを出してください。それとE T Cも1個3万円もしますよね。普通諸外国では5分の1とか10分の1とかだと思えますけれども、これもどうしてこういう高いコストなのかということについてはどうなんですか。

小笠原技師長 数が少ないということではないかと思えます。これはつくる方のメーカーの価格でございますので、我々としては、3万円も高いなという気はいたします。これ

がもっと普及すれば落ちてくるのではないかというふうに我々は期待しております。ただ、なかなか道路公団でどうこう言える問題ではございませんので。

猪瀬委員 今の話はちょっとマクロなんですけれども、2,000 万円のことについてデータ出していただいて、きちんと確認したいと思います。それは確かな情報があったので2,000万円と言ったんですけれども、それは後日データを出していただくとして、それで問題は、この全体を通して、一番しっくりこないのは、結局このデータのもとになる高速道路の路線別の累積償還額とこれからの路線別の要償還額、これがわからないので、結局全体のものをいただいても、我々がこれを分析するに至らないわけですよ。つまり一般有料道路については路線別の、ここに一般有料道路については、損失補てん引当金制度ということで、こういう形で出ていますけれども、結局これも本当は引当金も路線別に積むべきなんです。一般有料道路はプール制でないで、個々に償還が終わるような構造になっていますけれども、個々の一般有料道路に対して引当金をきちんと積むとわかりやすいんですけれども、一般有料道路でありながら、この引当金の積み方はプール制的な引当金の積み方になっているということがまず1つあります。

それでさらに一番問題なのは、全国プール制でありますけれども、普通の高速道路も、この全国プール制でありながらも、結局は路線毎に償還額があるはずで、今まで幾ら償還して、これから幾ら払うのだらうということが路線別に出ているはずなんです。その路線別に出ていることによって、この全体が、そちらが今よこした説明資料の全体が成り立つわけです。その根本になるものが出ていない限りは、ここで議論しようがないんですね。それについていかがですか、総裁。

藤井総裁 プール制というのは、先生、御承知のように、全体の高速道路というのは、どれから、どういう順番で整備をしていくかというのは非常に難しゅうございますが、結果として東海道メガロポリスのラインが最初に整備してきたと。それから順次、東北道であるとか、山陽・九州道、こういうふうに整備してきたわけでございます。したがって、整備の後先の議論があると。そうすると後で整備、ずっとがまんして待っているところから見れば、早く整備されれば安いコストで早くできたのにといい思いも出てまいります。そういうようなことから、いわゆる負担の公平性ということを非常に重視いたしまして、私どもプール制ということを考えてやってきているのは御承知のとおりでございます。

もし、それをとらなかつたらどうなるかというのを1つの例として申し上げますと、例えばブロック別にも見たらどんなになるだらうかといいますと、関東地方、これは人口も多いし交通需要も多いですから問題ないわけですが、四国であるとか中国である

とか北陸であるとか、あるいは北海道などは、最低3倍から4倍ぐらいの料金が高くなければ採算とれません。しかし、逆に3倍も4倍も料金を高く取ったら、それだけの利用者がいるのかというと、これはとっても考えられません。

一番最初に私が申し上げましたが、現在の高速道路の考え方というのは、全国のどの地区の日本人も、高速道路の恩恵を1時間以内で得られるようにネットワークというものを国策として計画を、言ってみれば、ビジョンとしてつくって、これを四全総の段階でオーソライズしたわけでございます。

猪瀬委員 総裁、プール制の説明については、私知っていますし、皆さんも既に御存じなんですよ。プール制ということは、どんぶり勘定であるということについても。しかし、全体が出るということは、個々の路線別のものの積み上げがなければ全体が出ないわけですよ。

それで、日本道路公団が出しています『JH決算ファイル2001年』というのがあるので、この中の14ページに「営業中高速道路の収支状況」というのがあります。そこに「路線別の収支状況」というふうな見出しがありまして、そして「高速道路は全国料金プール制を採用しており、収支は全体で把握していますが、収入は各路線の走行台キロ、金利は路線毎の要償還額に相当する額に応じて配分し」と書いてありますね。

藤井総裁 はい。

猪瀬委員 「金利は路線毎の要償還額に相当する額に応じて配分し」ということは、もとなければ、この文章は出てこないわけですね。「金利は路線毎の要償還額に相当する額に応じて配分し」とちゃんと書いてあるわけです。ということはもとデータがあるわけで、路線毎の要償還額がなければこういう文章は出てきませんよ。

藤井総裁 先生、整備計画がどうやって出されているかということは御承知だと思いますが、国幹審で整備計画をつくる際は、全体のネットワークを、この部分は今度高速道路として整備しましょうよということでマクロ的に決めまして、そしてそれは、今の計画の中で、今の料金レベルでのみみ込めるかどうかこういうチェックをします。その段階では、各路線毎の細かいチェックではなくて、要するにプール制でございますから、全体のマクロとして入れます。

しかし、整備の施行命令が出て、個別の路線がいよいよ具体化いたしますと、当然のことながら、営業中で整備をされ、そして収入が出るような供用区間が出てまいりますと、今の14ページとか15ページにあるような表をつくることができるようになるということでございますから、そういうところで、本来、私ども実は営業中の高速道路の収支状況とい

うものも昔は出しておりませんでした。それはなぜかという、今言ったようなマクロ的なとらえ方で整備が決められてきたという経緯があるからです。

しかし、多くの利用者の立場・国民の立場から、そんなのではおかしいではないか。たとえ結果が悪くても、現実の今の姿はどうなるかというのを出示するよというお言葉もございますし、御要請もありましたので、今、14とか15にあるような表をつくったわけでございます。これは当然のことながら、先ほどの整備効果でネットワークが増えてまいりますとがらっと交通量が変わってまいります。そういうのがこの表でがらっと変わってくるわけでございます。

ですから断面だけで、その路線が意味がないとか、意味があるとかということ判断するのは極めて注意をしなければいけないという性格は持ってはおりますけれども、私どもとしては、さはさりながらこの路線別の各段階での収支状況はお出ししましょうということで、14、15を出したと、こういう経緯がございます。したがって、収支率というのも、そういう性格の収支率であるというふうに御理解いただければありがたいと思います。

猪瀬委員 本委員会においては、この問題が明らかにならない限りは、いいですか、この問題が明らかにならない限りはこの委員会は機能しなくなるんですよ。そのところをきちんと、どういうおつもりでいらっしゃるか知りませんが、この金利が路線毎の要償還額に応じてははっきり出ているというふうに書いてあるわけですから、ここに、その資料を出さない限りは、一般的な説明では、この委員会は機能しません。

奥山理事 補足させていただきます。各委員からの資料要求の中に、12年度決算についての資料要求もございます。この12年度決算に関する添付書類の中に路線別の要償還額もお出ししておりますので、それをご覧いただければと思います。

田中委員長代理 私の要求資料で満足されるかどうか別にして既に出ているはずであります。今の話は、それをご覧になって、それからもう一回おやりになった方が。

猪瀬委員 もう一回後で。

川本委員 今、頂いているものは区分経理されていません。

田中委員長代理 そこまで行くかどうかというのは、それならその話で今度改めて要求しなくてははいけない。路線別に。

猪瀬委員 一番そこが問題だから、そのところが。これがなければ始まらないんです、ここが要するに。

田中委員長代理 それはそのとおり。だから資料を要求しているのですが、それが満足いくような区分経理がちゃんとされているか、今、川本さんのおっしゃったようになって

おるかどうかというのを見た上でもう一回聞きましょう。

今井委員長 これは非常に重要な問題ですから、今おっしゃったように、一部委員に配られているようですが、全体に配っていただいて、そしてその中で、さらに不足の区分経理等について要求をして認識を揃える。

猪瀬委員 今あるものであれば、それを確認してくださいよ。

今井委員長 認識を揃えるということに。

猪瀬委員 今確認してくださいよ。

川本委員 区分経理された資料を出していただくということをご約束していただきたいと思います。といいますのは、今まで、これまでいただいた資料ですと、実態がわからないというのが正直なところでありまして、これから民営化・自立化されるのであれば、今後説明をされる相手は、お役所ではなくて、出資をしてくれる投資家とか、あるいは消費者に向けてであります。我々委員会も正しい判断をするためには、企業価値の計算をしないといけないと思うんですね。そこから判断をしないといけないのですが、そのためのディスクロージャーを今後ご協力いただくということをご確認していただければと思います。

田中委員長代理 川本さんのおっしゃるとおりなんですけれども、今出されているものを具体的に、私が膨大な資料をお願いしていますが、その中で大部分出てきました。つい最近出たものもあります。したがって、それを例えば全部でなくてもいいから、今の議論にかかわる部分について、例えばこういうものが今、田中委員に出されましたと例示してほしい。私に出されたものは、ほかの委員には、こういうものは田中に出されて、要る人はどうぞ言ってくださいという格好で事務局の方から言うておるはずであります。

したがって、私のリストの中に、今、お二人のおっしゃる話は一応項目としては挙がっております。しかし、それが満足いくものであるのかどうなのかということは見た上で。今事務局の方が持ってきますか。

猪瀬委員 今あるのでしょうか。ちょっと出してくださいよ。

田中委員長代理 あるはずですから、持ってきてもらってやりましょう。

猪瀬委員 今出してみても、それが満足いくものかどうかを今確認して、満足いかなければ、さらにきちんと要求しないと、路線毎に出ないと話にならないです。

田中委員長代理 同じこと言っているんです。

今井委員長 出ているんですから、それを配ってもらって。

田中委員長代理 私が今分析中なんですけど……。

今井委員長 ちょっと田中委員にお願いしたいんだけど、あんまり膨大な資料だから、みんなに配られないのですが、中身、必要なものは、みんなが共通認識しないといけないんですよ。

田中委員長代理 ですから事務局からこういう言い方してあるんです。膨大、膨大って大したことないんですけども、リストは全部皆さんにお渡しして、これが出ましたよと。したがって、この中で要るものはコピー取って差し上げるから、おっしゃってくださいという言い方で、全部皆さんに差し上げてあります。私の関心のあるものとそうでないものと違いますから、ですから、そういう格好で言うてありますので、事務局に要求していただければそれは出てきます。

ただ、その出てきておるものが、繰り返しますが、満足いくものであるのかどうかという確認は、今モデルを出してもらえばわかる話でありますから、そうしてもらいたいと思います。

それはそれで今事務局が用意していますから待つとして、その次、今井委員長から、是非ここは勉強しておけということで、私も触発されて見てみたのですが、たまたま猪瀬さんが言ったJH決算ファイル、これの17ページに、一般有料道路の営業中の道路別収支状況があります。一番右側の欄をご覧になると償還準備金欄にマイナスがついておるものがあります。全体が59か60路線ありますが、そのうちの36にマイナスがついています、私の計算では。それをトータルすると、ざっと5,000億円近く、4,864億円強になります。これは何かと言えば営業中の路線の含み損なんですね。

その左を見ていただくと、下の方の円グラフに3,337億円と。はるかにこれを超えるわけでありまして。理屈からいえば当然の話であって、将来よほど伸びますよというお話にすればつつま合うんですけども、今現在でいっても、とても積立状況等から見て、あるいは過去の実績でも、さっきお話ありましたが、800億円のマイナス出ています。無料開放したものについての、私の入手した別途の資料によりますと、プラスマイナス補てん結果で見ると、800億円ぐらいのマイナスが出ております。

そういうことから考えると、今の一番右の欄だけから見ても、5,000億円近い含み損があるわけで、3,300億円の損失補てん引当金では足りないというふうに私は理解しておりますが、その点はいかがですか。

今井委員長 これ説明していただけますか。そのとおりですか。

田中委員長代理 どこか誤解がありますか。

小笠原技師長 今、先生言われた17ページの一般有料というのは、おっしゃるとおり、

各路線毎に全部収支状況計算していますので、前の資料にもつけましたとおり、約半分がプラスで半分がマイナスでございます。ただ、プラスの方にかなり大きな数字がございますので、結果的に損失補てん金の制度を導入することによってできるという計画になっているわけでございます。もちろんその推計の仕方が甘いと言われれば、これはまた相当議論をしなければならないと思いますが、計算上は少なくとも最終的にこの路線が全部1兆4,000億円ほどが余ってできると。

それで前回の先生から御指摘ございましたように、例えば、今損失補てん引当金は料金収入の一律15%とかというふうになっていますので、非常に大きい、例えば千葉プールでございますね。千葉プールが非常に潤っているのではないかというような御指摘ございましたが、もし先ほどの表の中から千葉プールを引いても、ほかの道路が要償還準備金がマイナスになるようなことはございません。これはもし必要ならば、また御説明したいと思います。

田中委員長代理 将来の見込みはいろいろあるにしても、少なくとも無料開放した路線について、先ほどまさに御説明があったように、補てんしても、なお、800億円ぐらいのマイナスというのが実態。一般有料道路というのは、幸いなことに一本一本よくわかるわけです。しかも最近になればますますマイナスになるような道路が非常に多いと。そういうことから考えると、どうも公団の運営の実態、プール制になって隠れておられるけれども、これを象徴しているのではないかと私は懸念しておるということだけ申し上げておきたいと思います。

藤井総裁 1点だけ補足させていただきますと、今の一般有料の中にはかなり高速道路・高規格幹線道路の部分を形成しているものですがけれども、一応マイナスがついているものもかなりございます。それから、こういうものはネットワーク化すると変わってまいります。

ところがその中で代表的な例を幾つか言いますと、例えば日光～宇都宮であるとか、この前、開放しましたけど、新利根川橋だとか、例えば西富士道路であるとか、湖西道路、要するに単独で、それだけでも有料道路で、いずれにしても、最初私が説明しましたように、昭和60年代前に採択してやった、いわゆるネットワークというよりも、国道のバイパスという形で有料化してきたものに八木山バイパスであるとか、幾つか非常に問題の路線がございます。これについては、今、私ども国土交通省と相談して、こういうものはこのままほうっておいたときにどうなるかということをチェックしながら、早めに、要するに全体として言ってみれば負担が少なくて処理できるような方策を具体的に個別路線でやる

うということで、一本一本具体的な今検討に入らせていただいているということでございまして、しかしネットワーク、例えば延岡西道路なんていうのが下の方にございますけれども、これなどはまさしく東九州自動車道の一部を、延岡南道路ですか、これなんかマイナスですけれども、全く一部ですが、前後がありませんから、ネットワークとして効果しないわけでございます。

こういったネットワークとして、でき上がると解決できるものもありますし、そうではない、古典的な時代につくって、しかも今でもマイナスで抱えているもの、これはトータルとしてマイナスが累積、どんどん増えないようにするための個別対策を今、この1～2年かけて今やってきておりますし、さらにそれを、私どもだけではできません、はっきり言いまして、できませんから、買取りを直轄事業の方で、言ってみれば無料化するためのいろんな努力もしていただかなければいけませんので、そういう個別の対策を講じているということだけ御報告しておきます。

今井委員長 これは道路公団としてネットワークと関係のない、いわゆる今までのような、無料化してきた路線と、ネットワークと関係があって、特に圏央道なんかは一番なんですけど、これをやるためにはとても単独では採算が合わないというようなものと仕分けできますか。

藤井総裁 はい、できます。

今井委員長 できれば、そういう仕分けをして、一般道については考えたいと思うのですが、その仕分けを是非お願いしたいと思います。

藤井総裁 かしこまりました。

田中委員長代理 私が一般有料道路がわかりやすいし、問題にしておるのは、1つずつ実は営業中の路線について、償還計画と実績の乖離状況というのですか、見てみますと、10年ぐらいの間は比較的計画どおりいっているんですよ。ところが10年超えると本当はネットワークに組み込まれてうまくいくはずなのが、逆にさっきお話した新利根川橋だとか西富士だとか八木山バイパス等々を見ますと、逆に乖離が、利益とか何とかではないですよ、計画との乖離がひどくなっている。マイナス200%以上になっているとか、そういうことがあるものですから、小笠原理事の御発言に関わらず、私は先について懸念しておるということを申し上げたわけでありませう。

藤井総裁 私どもの方がもっと懸念しておりまして、そういうものを早めに手を打って、言ってみれば不良債権ですね。

田中委員長代理 そうです。

藤井総裁 言ってみれば、不良債権を早めに処理しちゃおうと。要するに大きくならないうちに処理しようということで、今やってきておりますし、これはなるべく早いうちに見通しを立てたい。ただし、私どもだけでは、これを引き受ける一般管理者、無料化するとすれば、一般の管理者の同意を得なければいけませんから、そういうことも含めて、今個別にやらせていただいております。

今井委員長 ちょっと済みません。さっき土地は約2割ぐらいというお話で、これは償却対象から外れているということなのですが、ただ、一応全部土地の手当てまで含めてお金を借りて、そして返さなければいけないということになっているのですが、土地の分と国費でもって資本金を入れた分と見合うのでしょうか。それとも大分乖離があるのでしょうか。

妹尾理事 それは用地代と国費を入れたものとは直接考え方としてリンクしておりません。いずれにしましても、現在の道路公団として、最終的に国に償還する対象は用地費はもとより、用地費も料金収入で償還することになっております。

それから、おっしゃった資本金部分、これも国に償還することになっております。

今井委員長 将来、民営化というときに、一般の会社と同じようなやり方をやりますと、土地の償却をしなければ、その分は返せないわけですよ。だから、その辺をどう考えていったらいいかという意味で、用地費と資本金とが見合っているかという御質問したのですが。

妹尾理事 委員長おっしゃるように、国に借金を償還するという考え方であれば、用地費も償却対象とすべきではないか。そうでないと利益が多く出てくるわけですから、その分問題ではないかということはおっしゃるとおりだと思います。その点から見ますれば。ただ、今回の民間企業仮定計算書が、あくまでも通常の民間企業としての経理基準で計算をするとどうなるかということで……。

今井委員長 いや、わかるので、土地代が大体どのぐらいかということだけ教えてもらいたいんです。

奥山理事 補足します。説明資料の3ページを見ていただくと大体概要がおわかりになると思います。民間企業仮定貸借対照表というのが3ページでございます。右側に道路資産が28兆円、民間仮定の。それから資本金が1兆9,800億円、約2兆円です。したがって、1割より少ないということになっていきますので、金額、正式にはちょっとあれですけども、用地費よりは資本金の方が少ないと。

今井委員長 用地費は2割ということは大体間違いはないんですか。

奥山理事 はい。平均するとそういうことになります。ここから用地費を落としていきますから、もちろんこの28兆円と比較するわけにはいきませんが、

藤井総裁 マクロ的に言うと約2割と見ていただいて結構です。ただ、これから大都市圏になりますと、これが4割、5割に用地費分の重みが出てくるわけです。ですから地方になると、2割より安く土地が買えると、この差が非常にありますので、ただ、これを全部含めて平均すると大体2割ぐらいに今までのところはなっていると。

猪瀬委員 だから、私がさっきから言っているのは、それは路線別にきちんと、この路線は用地費が幾らで、建設費が幾らでというふうに路線毎に出さないと、概算で2割といっても、今、総裁は大都会では3割、4割になるかもしれないと。地方は1割、2割だと、例えばですよ。それを全部路線別に出さない限りは、これはマクロ的にマクロ的にとおっしゃるけれども、路線別に資料が出なければ、正確に分析できないですよ。これは一番重要なポイントですから。

今回の、私は外環の視察には行きませんでした、1兆3,000億円かかって、そして用地費が3,000億円ぐらいだと聞いていますが、それまた、あの外環のたった20 km、20 kmですね、あれは。それでアクアラインとほぼ同じだけ金がかかるなんていうのは信じられないですよ、これは。こんなことをやっていたら、外環なんかいつまでもできませんよ。

松田委員 途中でですけど、路線別にどこまでのデータをお持ちなのかというのをはっきりさせてほしいのは、例えば、これから民間型でどうかということを考えるときに、ここに出ているものは、減価償却でも除却費でも一定の財政審の方向に向いた推計計算なんですね。それを、なければ信用する以外にないんですけども、あくまでも推計なんですね。お宅もその1つの組織である以上、財産というのはどこにどれだけのものがあるかという台帳があるのだと思うんですよ。そういうものが路線別に固定資産なり何なりが、道路なり、舗装なり、建物なりがどこにちゃんとあるのか、どのくらいの価値持っているのかというのがなければ組織にはなっていないはずなんですね。だから、少なくともそういうのをはっきりさせていただかないとわからない。

例えば国鉄が民営化できたときだって、そういうのは財産台帳というのは明快にありますから、コンピュータ1つはじけば路線別にも全部出てくるわけですよ。そういうふうになっていると私は信じているのですが、その辺をきちんとしていただきたい。区分経理もやっているに違いないと思っていますが、だから、そういうのを是非協力をしていただきたいなというふうに思うんですね。

猪瀬委員 問題は、今日いらっしゃった意味というのは何かということなんですよ。

田中委員長代理 今、妹尾さんに今の関連で聞きたいんですが、これは財務省のガイドラインで、2ページ、3ページのことを言っているのですけれども、民間企業仮定損益計算書をおつくりになった。これは指示に従ってつくってみたというだけの話ですよ。

今、今井委員長がおっしゃったように、要するに民間企業であるならば、財務省のこれは別にして、財務諸表つくるとしたらどうなのか。これは松田委員が要求したことと同じことなんです。財務省のガイドによるものでなくて、民間企業並みの財務諸表をつくってもらいたいと思います。

私が懸念しているのは、一研究者だから出してくれなかったかもわかりませんが、ここに「除却損」と書いてあって、さっき除却損は37%ぐらいだというようなことをおっしゃっていましたけれども、実際は松田委員が言う国鉄のように、財産管理は、私はきちんとされてないと思います。というのは、借りた金は返せばいいという主義に立っていますから、およそそういう観念がなかったのではないかと、善意にとれば、資料を出されないということなら話は別ですが、除却といっても、例えばアスファルト敷き替えると資産がその分積み上がります。本当はアスファルトを剥げば、これは除却損になるはずなんですけど、今まで除却してないでしょう。どれほどやったかというのを、今から追っかけると、大体37%ぐらいだろうという話であって、1つずつ追かけられる状況になっていないのではないかと私は思います。そうではなくて、ちゃんと財産台帳を作っているのだと。例えば側道とか歩道橋みたいな、市町村にやっちゃうような話も除却損になるはずなんですけれども、自分の経費になっておるだけであって、そういうものは除却損にされてないというふうに、私は従来聞いておりますが、それは本当か、でたらめか教えてもらいたい。

妹尾理事 まず現在の道路公団の会計経理基準、これは冒頭申し上げましたが、62年の会計専門家が集まった研究会の答申に基づきまして、減価償却はしないけれども、借入れ、これまでの既往の借入額の総額、それからそのうち幾ら返済したかと、そういうことが一番きちんとわかるようにと、そういう方法として、すなわち今おっしゃったように、途中で舗装を除却した。それは財産としてなくなっただろうと。しかしながら借金としては残っているわけです。ですから除却して借金も落としていいかというのと、そんなことはないわけです。借金としては残るわけです。

ですから既往の借入総額と、それから幾ら償還したかと、この償還累計額、これが償還準備金でございますが、それがはっきりとわかるような制度としては、減価償却はしないが、償還準備金制度、一番いいという、そういう報告に基づきましてやったものでございまして、それから、またついでに最近のことを報告いたしますと、道路公団の会計につき

まして、13年度（昨年度）から外部の監査法人の会計監査を受けております。そして詳細に13年度決算につきまして外部監査をしていただきました。その結果、道路公団の会計は、道路公団法に基づきます施行規則とか……。

今井委員長 今までやったことはよろしいのですが、これから民営化を検討するに当たっては、民間会社としての基準が必要なんですね。そうするとどうしても路線別にどういうふうになっているか。減価償却、土地代も含めて、そういうのが必要なんです。そういうデータがあるかという質問を松田委員がしておられるわけで、あるのかないのか、まずお答えしてください。

妹尾理事 現在は政令とか会計基準に基づきましてやっておりますので、そういう意味での個別の道路資産として整理したものはございませんが、民間企業になる場合には当然必要でございますから、そういうのは逐一整理して、これまでの民営化した……。

今井委員長 どのくらい時間かかります、それをやるのは。

妹尾理事 そこは膨大な時間かかります。

今井委員長 膨大な時間、だけど、大体の路線別のが出せるでしょう、大体のところは。

妹尾理事 私の今のところの理解では、そのような路線別に財産台帳を、やれ、あれはある、あれはない、情報板とか非常電話、そういうものはもちろん個別としてはありますけれども、それを財産台帳の形で整理するのはちょっと数カ月でできるという作業ではないように思いますけれど。

松田委員 ちょっとないというのは、私は信じがたいんですけれども、そんな膨大な時間がかかったら、こっちの時間が間に合いませんから、これはあるんでしょう。それなら類推するとすれば、一般有料道路は個別にやっていますね。一般有料道路については、今まで30年かけて開放するというで既に開放したのもあるわけですから、それについては詳細な個別なやつがあると私は思うのですね。そこから推計する以外ないかもしれせんね。一般有料道路の個別のやつを出してくれますか。百なんぼありますね、道路が150くらいありますか。それならあるんでしょう。

妹尾理事 一本ずつ、それは道路資産として整理した価格表はあります。先ほど申し上げたように、個別のいろいろなものに至るまで計上した意味での財産台帳というのは、現在それをつくるということになっておりませんので。

猪瀬委員 それは意味がわからない。あと、幾らかかるとか計算しているわけだから。

妹尾理事 もちろん。

猪瀬委員 それは当然、あと舗装はどのくらい、除却費はどのくらいかかるとかと計算

するわけでしょう。

妹尾理事 計算しております。

猪瀬委員 だったらあるじゃないですか。

妹尾委員 そういう意味での財政審の、道路公団会計に基づく道路資産の台帳とかそういうものはございます。それから一般有料道路について一本ずつ耐用年数を計算して、それに一本ずつ充てられた改良費から除却の金額計算したそういうものはございます。

川本委員 ただ、14ページの表をつくるのに路線毎の区分をされなくて、これだけの表をつくるということは実務的には不可能だというふうに思うのですけれども、それについては、どういう形でこれをつくっておられるのかというところを御説明いただきたいと思います。だいたいの数字を目の子でかけてとかそういうやり方なんでしょうか。非常にずさんなようにも見えますが、その辺のマクロとミクロの数字のつなぎ方について、御説明いただきたいと思います。

奥山理事 補足的に、ここの要償還額というのは、簡単に言いますと全部かかった費用ということですので、猪瀬委員からも御質問がありましたけれども、企業会計でやる場合の資産の把握は、例えば地方公共団体に移した側道だとか用地を買うときに、用地代はもちろん資産になりますけれども、補償費、例えば建物を移転させなければいけないとか、そういうものについては資産にはならないのではないかと、不勉強ながら思っております。

そうすると用地費の中の補償費は幾らなのか、あるいは側道の代金は幾らだったのかと、そういうものは区分しておりませんので、全部かかった費用ということで要償還額に入っているということで、全部かかった費用については各路線毎に把握しておりますが、その内訳として、例えば民間企業であれば、仮に民間企業ですと資産としてならないようなものになる……。

今井委員長 わかりました。それではわかるものだけでも路線別に出していただけますか。それでないと、これは検討できないんですよ、今後。

田中委員長代理 私に今まで出されたものも改めて配布がありましたけれども、全く役に立たないものです、これは全体ですから。ですから猪瀬さんと松田さんがおっしゃったことを全く充足してないということですから、路線別にお願いしたいと思います。

猪瀬委員 路線別の話で、今、松田委員が一般有料道路だったらわかりやすく出さずだということをおっしゃいましたよね。それから今までのプール制の方の普通の高速道路の問題でも、これは出ないはずはないのだということと、先ほど台帳がありますかと松田委員が言いましたよね、過去のずっと。これはあるはずなんですよ。例えば民間会社で

なくてお宅はお役所だから5年で焼却しましたとか、そういう弁明をされるかもしれないけど、ではこの5年間のやつを出してくださいよ。いいですか、その除却費も含めて、5年間のやつはあるはずでしょう。

中村委員 よろしいですか。

今井委員長 どうぞ。

中村委員 今の話、私も極めて常識的に考えて路線別にそういうふうなのがつくれないとは余り考えられない。それがいいことには、例えば民営化に際して、どういうふうな分割をするのかなんていう議論しようとするときだって、それはやりようもないわけで、是非それはやっていただかないといけないのではないかと思います。

ただ、それを短期間にやるというのは、これは膨大な仕事で、それが可能かどうかよくわかりません。だから、例えば全部の路線のをもらってもとてもわからないので、代表的な路線、例えばよく使われているのと、地方での閑散な路線とか、幾つか代表的なのをピックアップしていただくだけでもいいので、そういうふうなのを委員の方々が見られるようなものを出していただくことが必要なのではないのでしょうか。それをしないとなかなか前へ進まない。

今井委員長 私は路線別に、今までかかった費用と今挙がっている収入と、それはまだネットワークが形成されてないから赤字のところもあるでしょう。だけど、今挙がっている収入と今かかっているコスト、これの比較。それからどれだけ償還されているか。そのぐらいのことはないと、例えばどこの地域が、分割をするか、しないか別として考えるときに考えようがないんですね。ですから北海道のこの路線、この路線、この路線、東北のこの路線、この路線、この路線というふうに全部で幾つかあるわけでしょう、路線別に。そういうかかったコストと収支率と償還率ぐらいは出していただかないと検討のしようないんです。マクロでいいですから。

猪瀬委員 例えば道路公団の組織の中で、それをちゃんと把握している部署というのは何なんですか。つまり日本道路公団という名前の中にいろんな局とか部とかがありますよね。それはどこですか。

妹尾理事 財産的にはそれは本社で言いますと経理部でありまして、全体で言えば経理会計部門であります。

猪瀬委員 そうすると、それは会計部門に、日本道路公団始まって以来、ずっとそれは資料として残っているわけですね。

妹尾理事 各路線毎にどのような事業費といいますか、それが要償還額として必要なの

かということは挙げてございます。

猪瀬委員 償還の終わっている高速道路は1つもないわけですから、全部残っているわけですね。

妹尾理事 それはきちんと要償還額、それから現在かかっているコストとか、そういうものはございます。

松田委員 理事さん、やりようは幾つもあるんですよ。我々の言っていることがおわかりになってないのかと思いますけれども、例えば毎年あなたのところだって、財産を管理しているから、どこは舗装を直せとか、どこはガードレールを取り替えろとか、具体的な予算の執行を当然やっているはずですね。そのやった結果というのは、借金額だけにトータルで消えちゃうのではなくて、実際のものとしてきちんと記録をし本社にやった結果というものを知らせるはずですね、当然財務は。

それに対して計画あるいは計画予算、お宅はお役所だから計画予算に対して実績がどのくらいであったかというチェックを毎年やっているはずですよ。その資料は、例えば10年前のやつは捨てちゃったと言うかもしれないけど、少なくとも数年間はお持ちのはずでしょう。それを、ことはどこのところをどのくらいやったかというのを、5年なら5年、平均値を出してやってくれたって、今の簡単な財務のいう推計よりは実態に近いものが出るんですよ。だから方法だと思うんですね。全然ないというのは、私はあくまでも信用できませんね。そんなに道路公団はでたらめの組織だったのかと言わざるを得ない。

それともう一つ、田中委員が指摘をされた損失補てん引当金、これも私は引当金制度というのは実際合わなくなっているというふうには実は理解しだしているんですね。というのは、現実に開放したやつで1,700億円も引当金から引き出さなければいけない実態であったということを見れば、それが六十何線であるということを見れば、その次の50線についても同じであろうと見えますね。今、3,300億円を既に4,860億円でマイナスが上回っているとすれば、突然これから収益がよくなるはずがないので、今と同じように引当金も積み上がるかもしれないけれども、赤字額も積み上がっていく。そうするとこの制度は全く機能しなくなっているのではないのかという疑いを極めて濃厚に持っていますので、これは納得できるように後で資料でも何でもいいですから、我々を納得させるようにひとつ説明を願いたいと思います。

今井委員長 さっきちょっと整理したのですが、一般有料道路については、本当に単線でバイパス的なやつは、これは無料にするということでやっていたのでしょから、そういうものと、圏央道みたいな、そういうものはネットワーク形成のためにやっているの

で、しかも恐らく首都高と同じように都会地ですから、とても料金だけでは償還できないでしょう。ですからそういったものと分けて出していただきたい。それを見ることによって我々の判断がつくと。

それから、高速道路については、さっき申し上げたように、路線別のかかったお金と収支率と償還率、こういったことがわかるような路線別のデータを是非出していただきたい。それによって、しかし、これは今赤字だけれども、つながるとかいろいろ説明があるでしょう。だから、それはそれでまたお話を聞くことにして、そういうものがないと何も検討できないということになりますので、是非ひとつそういうことをお願いしたい。

松田委員 もう一つ、どうせ、これから我々が民間の形を考えるとときには範囲を考えなければいけない時期がまいります。是非、今有料道路で建設中の部分、6,000 kmかなんかでき上がったのは別にして、今建設中の9千何百kmの範囲、千何百km、今おつくりになっているわけですね。その計画地、計画建設費とか、どのくらいのキロであるとかということだけではなくて、今時点で一体何%まででき上がっているのか、そういうのを出してくれませんか、路線別に。これは路線別の工事だから出ますでしょう。要するに80%でき上がっているとか、あるいは10%だとか、まだ全然施工認可はおりているけど、手をつけてませんとか、これは出るだろうと思いますから、いつでもいいですが、出していただきたい、こういうふうに思います。

猪瀬委員 今の松田さんの補足ですけれども、そうするとつながるまでに、あと幾らかかるのかということを含めてですよ。つまり、ここからここまであとつなげるところがあると。100 あるとしたら、20今つくってあると。あと80%つくるのに、あと幾らかかるつもりでいるのかということを含めての松田さんの質問だというふうに理解していただきたいんです。

中村委員 委員長。

今井委員長 はい。

中村委員 今の話はそれでよろしいわけですね。ちょっと違う話をさせてもらいます。この間あたりからのこの委員会の場でもそうでしたし、新聞等でも、国土交通省が最近出した将来交通量の予測の件についていろんな意見が出ております。私自身、道路分科会基本政策部会の座長ということもしておりますので、その立場もあってちょっとお話しさせていただきたいと思います。

この予測について御意見があったので、私ももう一回見直しました。その結果から言いますと、例えば1つの話は人口が2006年で頭打ちになる。にもかかわらず20、30年前後ま

で交通需要が増加していくのは非常におかしいのではないかと、恣意的にシフトさせているのではないかといった疑問が出されたのでございます。これは次のようなこととさせていただきます。2006年に人口がピークに達するというのは、今の予測ではそういうようなことであるとして、我々免許証を取るのは18歳になってからでございますので、少なくとも18年は後ろへシフトする。これは間違いのないわけです。したがって、そのままの状態であったとしても、18年ですから、2024年までですか、人口とほぼ平行にシフトしていく。

さらに今の趨勢でいきますと、あのデータにも出ていましたが、免許証の保有率というのはまだ上がっているんですね。特に女性の免許証保有率は上がっている。そういうふうなことから類推しますと、2024年で伸びが終わると思えないというわけとさせていただきます。その辺を細かく数字を入れて計算しますと、ああいうふうなことになる。ただ、2030年前後とあれにも書いていますが、伸びようが、減ろうが、あのあたりは山がなだらかになった頂点に近いところの話でございますから、後ろへ2～3年行こうが、前に2～3年早まろうが、絶対量としては余り大差がないということとさせていただきます。

ただし、これはあそこに仮定した条件のもとでありまして、30年という長期予測というのは、これは何が起こるかよくわかりません。例えば、この前、私言いましたように、日本の人口が2006年以降減るかどうかというのも実はわからない。増えれば交通量はもちろん増えるわけでありまして、あるいはどこかで、例えば石油の高騰といったことが起こればぐっと下がるわけでありまして、確実に実現するかどうかということは誰もわからない。だけど、現在は、あの想定をベースに、この委員会が議論して、まず間違いのないのではないかと私は思っております。

もう一つ、つけ加えさせていただきますと、私自身は自動車交通がこれ以上増えるというのは決していいことだとは思ってないのです。前回の委員会は欠席させていただきましたが、それはフランスのリヨンで今後の環境問題を考えたとき、自動車交通はどうすべきかという国際的な会議、これは私がリーダーをしています、に出席するためにでした。そこではどういうふうにするか道路交通量を減らすことができるかといった政策についていろんな議論を各国の方々やってきたわけとさせていただきます。

そういうような立場なのですが、それから見ても、まだあと20年ぐらいの間というのは、よほどのことがない限り、道路交通量というのは伸びていくというふうを考えるのが妥当であると考えます。したがって、さっきも言いましたように、この委員会としては、ああいうふうな予測をもとのベースにして議論すればいいのではないかと考えています。ただ、あそこでの議論は、もちろん日本全体の小さな街路に至るまでの道路交通量でありまして、

ここでの議論の高速道路、要するに120万kmのうちの1万kmの話ではないということをございます。そこはまた細かく見ていかないといけないというふうに思います。

猪瀬委員 中村委員に1つだけ申し上げたいのですけれども、今最後におっしゃったように、免許人口が増えていくことはある程度ずれてありますけれども、それは近所のジャスコに行ったり、ダイエーに行ったりするような、そういう交通事情の伸び方であって、高齢化していくと必ずしも高速道路に乗るわけではないというふうなことで、高速道路全体の需要の問題は別だということによろしいですね。

もう一つ、中村委員は国土交通省に対してアドバイスする立場として道路分科会の委員長とかいろいろおやりになっていますから、申し上げたいのですけれども、結局この間、バックデータを出してほしいというふうに国土交通省に言ったら、こんなにいっぱいずらっと数字を持ってきたのですけれども、計算式を持ってこないんですよ。こういうやはり不誠実な態度については、中村委員の方からきちんと言っていたいただきたいと思います。

中村委員 わかりました。基本政策部会というのは今度の金曜日にやります。これは第10回でこれで終わりにしたいと思っています。第1回から第9回まですべて全面公開でやってまいりまして、そこでみんなでいろんな意見をたたかわせてまいりました。大変何ていいますか、広がった意見で1つにまとめるのは大変だったのですが、とにかくそれが19日に出ますので、内容については詳しくはそれを是非ご覧になっていただきたい。今もホームページですっと流しております。

今、もしおっしゃるようなデータというのが出てきてないとなれば、私が言っ出るかどうか余り自信ないのですが、とにかく伝えることはいたします。

猪瀬委員 ただ、こんな、10cm、20cmのデータを持ってきて計算式をよこさないという、そういう態度がそもそも問題なのですよ。

松田委員 中村さん……。

中村委員 私、国土交通省の代弁する立場にはないですよ。

松田委員 もちろん。

猪瀬委員 影響力があるから。

中村委員 いやいや。

松田委員 ただ、座長としてやっておられますから、一言だけ私の感じを申し上げておくと、ああいう形で超長期ですから、言ってみれば、どういう変化があるかというのはわからないというのは当然それ前提ですね。ただ、しかし、非常に常識と納得性を持たないなというふうに私は思っているんです。というのは人口だけではなくて、既に労働力人口

は減りつつある、15歳から65歳は。しかも、例えば高齢化が今時点で17%、どんどんと上がっていきだけ。これのときの対応がどうなるかということがどういう議論なされていたかというのが非常に疑問ですね。

それからもう一つは、あれを逆計算すると、1人当たりの1日のキロがどんどん伸びていくのですね。私はどんどん高齢化して、免許保有率が増えても、私も免許は持っているけれども、もう10年も運転していませんけど、そういう実際の運転してないゴールドドライバーの比率が上がっているということも事実でして、要するにいろんな面から見ると、私はあれは非常に形式的な伸ばし方をしておられるのではないかと。もうちょっと要素の中身に入るべきではないのかという感じがします。

例えば通勤、通学が50%がずっと自動車でこれからもやれるなんていうのは我々はちょっと、鉄道屋だから言うわけではないんですよ、考えられないし、そんな高齢者で、私と同じような年のおじいさん、おばあさんが高速道路をぶっ飛ばして、過去よりも平均キロも伸びていくななんていうのも常識と合わないと思うし、いろんなデータから見ると、あれはものすごい疑問だなという認識を持って私は今いるということだけをお伝えしておきます。

中村委員 私、松田さんとちょっと意見違うのです。免許証の保有率が上がるということは、これは松田さんも納得されると思うんです。我々から10年前の世代というのは免許証をほとんど持ってない。だけど、我々の世代というのはたくさんの方が免許証を持っていて、それで会社やめた後、また車を運転して奥さんとどこかへ旅行するというのもしますし、いろんなことに車を使う。私、社会全体として好ましいこととは思ってないのですが、世の中はそういうふうはまだ車利用が増える傾向にあるのです。

それがモータリゼーションの先進国であるアメリカ、西ヨーロッパ諸国など全部で起きているんですね。その辺がみんな増えているんです。日本は大体あの辺の国を何年か遅れてフォローしているものですから、日本だけが下がるというのは非常に考えにくいと思っております。

そういうことで、ずっと私はもう一回その予測を見ましたが、コホートと言っていますが、年齢階層毎に、その年齢階層が毎年どういうふうに変わって行って、それがどのくらい車を使うのかということを変え丹念にフォローしております。その辺のやり方等をもう少し詳しいのが必要だということなので出してもらおうようお願いを私もしようと思っております。

今井委員長 この問題は、別途またやりましょう。

私、道路公団の方に1つお願いしたいのですが、今日出していただいた8ページがあるのですが、今までの計画をずっとやっていくと、20兆6,000億円でしょうか、だけど、交通量の伸びがなかったり、調達金利が変動すると、この表では11.2兆円まで下がるというリスクがあると、こうなっているのですが、この辺は優先順位というのは道路公団としてお考えになっているのでしょうか。下がった場合、どうするのか、その辺の御計画はあるのか、ないのか、それだけお伺いしたい。

藤井総裁 基本的には一番最初に仕組みを申し上げましたように、現時点の立場だけで申し上げますと、施行命令を受けている立場では、施行命令を受け、かつ仕事も相当順調にといえますか、進んでいるものはやはりそれを完成させて、ということは、地域のいろんな事情もございますから、そして使っていただけるようにした方がトータルの需要から見てもいいだろうというのがあります。

ただ、そういうものを含めて、全体の意思決定は国幹会議というのが国土交通省の方にございます。そこで最終的に意思決定をしていただくというのを受けるとというのが現時点で言える。

今井委員長 さっき松田さんから御質問があったように、現在仕掛かり中のものでどの程度進行しているか。それは完成までに幾らかかるかというようなのは路線別に出していただけますか。

藤井総裁 はい、出せます。

今井委員長 それ是非お願いします。

川本委員 委員長済みません。

今井委員長 どうぞ。

川本委員 質問なんですけど、13ページでコスト縮減について書いておられて、今後仕事の仕方を変えていかれるのに際しましてコストの内容というのは非常に大事だと思います。平成12年度のところで、合計額約3,299億円で、料金収受のところが1,000億円なわけですね。これは予算書等を拝見いたしまして、ここの内訳がないんですね。

今後、ETCの普及によってコストはどうなるのかとか、人件費と物件費の分けとか、足し込んでおられるからには内訳をお持ちだと思いますので、ここのところを教えてくださいましたらと思います。

田中委員長代理 時間がないので確認なのですが、先ほど妹尾さんをお願いしたように、猪瀬さんや松田さんが言った個別路線の収支は、これは全員が期待しておりますので、是非お願いしたいということが1点。

それから財務諸表を、これは財務省のガイドによってつくられたのだけれども、そうではなくて民間企業並みにやったらおよそどうなるというものをお願いしたいということと、3番目に、これは小笠原さんがお答えになったんだけど、4ページの理由が、確かに4割近く上がっていると。上がっている事実はお認めいただいたわけでありますが、その理由がA、B、Cと書いてあります。私はB、Cはそういうことはあり得ると思うんですけども、Aの理由については、これほど大きな話が計画のときに全くなって、途中から出てくるというのはやや理解できないということだけ申し上げておきます。今説明は結構です。

松田委員 時間がありませんから、全然違うお願いと説明をお願いしたいと思います。それはお宅の関連企業についてでありまして、何というんですか、ドライブインの中にあるあるのだけれども、結局レストハウスですか、あの中で、食事をするというものと大分けに分けると、物を売るというのと2つやっておられますね。その2つのセグメントについて平米当たりでも坪単価でもいいのですが、どのくらいの売上と利益率を持っているかというのを教えていただきたいなと。これはすぐに出ると思うんです。

というのは、私どもそれがどのくらいの効率性を持っているのかというのをちょっと見たいなと思うものですからお願いをしたいというのが1つです。

それから、関連企業見てますと、お宅の関連企業は随分豊かでありましてうらやましいのでありますが、大体いただいたデータで見ますと、800億円を超えて、900億円近くの剰余金を持っておられますね。ところが仕事はほとんど全部公団からの委託費で行っているはずなんです。公団から100%だろうと思うんですけど、委託で行っていて、八百数十億円の剰余金を内部留保をとれるというのは、これはお宅の委託の仕方が甘いのか、あるいはコストの委託費というのが、毎年でやっているのか、3年置きにやっているのかわかりませんが、どこでそういうのをどういう形で計算して委託費を見ておられるのか。連結決算をやれば八百数十億円はみんな道路公団の収入になるのでいいんですけど、今の段階でそういう関連企業にどんどん毎年剰余金が増えていくというのは、決してさっきのコスト節減をしているということにはならないのではないかと思います。

猪瀬委員 松田委員、私、それ資料請求しているんですよ。今、松田委員がおっしゃったとおり、私、資料請求してまして、これは実は総裁のリーダーシップできちんとやっていただきたいのですけれども、なぜならば、今の松田委員がおっしゃったようなことを含めて、ファミリー企業の発注先リスト等について、前回の7月4日の委員会の翌日に事務局に詳しく提出依頼しているんですよ。7月17日の水曜日の委員会までに提出するというふうに提出期限を約束していたんです。しかし、今日それが来てないんです。前日、き

のうになって、夕方6時ぎりぎりになって、公団の側から、提出に1カ月かかるというふうに事務局に連絡があったんですね。これはおかしいので、ちゃんと誠実に協力してもらいたいんですよ。

つまり、もう少し言いますと、行政コスト計算書で各公団のファミリー企業リストが公表されているのですけれども、これはすべてのファミリー企業を網羅してないんですよ。それで一番大事なことなんですけれども、発注総額1億円以上の発注先リスト一覧を提示してもらおうということを行っているのです。

それから、各社から、各発注先に対しての発注総額の過去5年間の推移も同時に示してもらいたいということも言っています。また、発注先の基本データとして、売上や売上額に占める公団又はファミリー企業からの発注額の割合。それから役職員の数とか公団又はファミリー企業のOBの人数、役職員の平均年齢、平均報酬、平均給与、これ全部資料を添付してほしいと言っているのです。こんなのは簡単なことですから。

例えば一例を挙げますと、いろいろあるのですけれども、70、80社あるのだけれども、奥羽道路サービス株式会社というのがある。それに例えば営業収入30億円とか営業費用26億円幾らとか、営業総利益が4億円幾らとか、一般管理費2億円幾らとか、営業利益1億円幾らとか書いてある。でも、これでは会社の経営実態はわからないんですよ。つまり営業費用がどんな内容で、一般管理費のうち人件費や家賃や減価償却費が幾らだったのか、そういうものがきちんとないんです。だから改めて各ファミリー企業の付属明細書というか、営業費用の中の細目、資産の明細も全部含めて出してもらわないと、今、松田さんの言ったような質問に答えられないんですよ。

それでいいですか。本日出ているはずだったんですよ。これが出てない。これはだから、本当に藤井総裁のリーダーシップのもとに、約束ですから、これを出してもらわないと、あした委員会ありますけれども、これは出るはずなんですよ。こういうのも出ないと、今の松田さんの質問が出てくるときに話が進展しないのですよ。時間がないですから、最後ですけれども、これだけ申し上げておきたいと思います。

藤井総裁 1点だけ言い訳ではなくて、わかりました。早速検討させますが、本来、関連企業ということで、今回明確に82法人整理されたんですけど、実態的に言いますと、それはいわゆる今回の企業会計方式に沿ってそういうふうな定義をされたのです。ですから我々の権限的に関与できるところが4法人しかないんです。これは出資をしてたりしていますから、規制力をかけていろいろなデータをとることができるんです。今までのものは、人間が行っているとか、仕事を余計やっているとかというような形で事実上の関連法人と

いう形で整理されております。

したがって、本来これが連結決算できるような形の関連法人ならば、今、猪瀬先生がおっしゃったことをぱっと指示できるのですが、どこまでできるかわかりませんが、先生の御指示に対して、できるだけ努力させていただきます。

猪瀬委員 道路公団の下に、前に道路施設協会がありました。今分割されて2つに分かれていますけれども、その2つの財団法人がファミリー企業を管理していますね。さらに道路公団そのものがファミリー企業とさらに今1億円以上と言いましたけれども、発注しているわけですから、発注先のデータを持っているはずなんです、道路公団自身が。

それで、私が6年前に『日本国の研究』で書きましたけれども、道路公団のその下にある、当時の財団法人道路施設協会、これは道路公団の直接支配下にならないような、つまり互助会というワンクッション置いて、そして道路施設協会をつくっていくという、そういう非常に巧妙なごまかしがあったわけです。現在も続いています、その構造は。

資本関係がなくても、この間、ファミリー企業の資本関係を解消するような形で銀行とか生保とかに株式を分けましたよね。だけど、実質的なつながりは実態としてファミリー企業であり、しかも行政コスト計算書での連結レベルのものは天下りが現在判明しただけで400人以上行っていますけれども、天下りが行われている限りは相手側の経理内容を含めた企業実態が全部明白になっているはずですよ。

ですから、これは直接4社だとおっしゃいましたけれども、実質は80社以上ありますから、それを全部出してほしいと。80社か100社か120社か知りません。全部出していただきたいということです。

藤井総裁 いずれにいたしましても、私ども関連法人については、何とかしなければいかんという気持ちにおいては、先生方と同じでございますから、そういう意味で、今経営委員会でも御指導いただきながら、具体的にどういうふうにしていったらいいかということは、なるべく早くその結論を出そうと思って努力しております。それだけ申し上げます。

今井委員長 いいですか、締めて。

田中委員長代理 一言。膨大な資料を要求して申し訳ないと思うんですが、議論に必要だと思うから要求しておるので、今1つ1つチェックしておりますけれども、非常に不満足なものもあります。今日の個別の路線について見られるようにですね。そこで総裁に誠実に対応していただくということを是非ここでお願いします。一方では本省の方からのちよっかいも出ているということのを漏れ承っておりますが、それは第一回会議の際、総理がおられる前で私申し上げたので、直接提出して頂きたい。公団を何とか民営化の方向に、

よくしようという議論をしているわけでありますので、是非御協力を賜りたいと思っております。

石原行政改革担当大臣 先ほど今井委員長が御質問された点と重複するのですが、確認なんです、きょういただいた8ページの資料、先ほど小笠原さんが御説明いただきましたけれども、残存事業20兆6,000億円が、交通量が伸びて、調達金利が4%だと達成可能という数字が初めて出てきたのですが、これまでいただいた72通りのところでは、調達金利が3%、5%の2種類だったと思うのですけれども、それでも絶対できないと。先ほどの御説明を聞いていると、もう10兆円程度しか金利、交通需要見ても10兆円ぐらいしか、あと国費投入はなくなったことによってできないというふうに技師長は言われたのですが、ここの数字だけがなぜかできると書いてあるのですけど、それは公団としてはできないと。それで今井委員長の質問なんです、そうすると10兆円ぐらいを、どこをどういうふうにつくるのかということをお考えになっているという理解でいいのかだけ最後にお聞きしたいと思えます。

藤井総裁 今のこの表は、建設投資9,160億円、ここが一番効いております。今まで出てきた多分数字は1兆1,000億円とか1兆2,000億円とか、1兆1,000億円ぐらいでしょうか、とういうような非常に投資の規模が前倒しのまま大きい額、これが非常に効いているということだけはまず申し上げておきます。

それから、そういう場合にここにあるような路線については、私どもは私どもなりに勉強はいたしておりますけれども、先ほど御報告申し上げたように、立場というのがございますので、今の現時点だけの立場で申し上げれば、国幹会議を持っている国土交通省が最終的には判断する部分になってしまうと。これは施行命令で受けているということですから、しかし勉強はいたしております。

今井委員長 それではよろしゅうございますか。

それでは、本日、議論の出ました追加資料要求につきましては、できるだけ速やかに対応していただきたいと存じます。道路公団の皆様方、今日は大変ありがとうございました。御苦労さまでございました。それでは、どうぞ御退室いただいて結構でございます。

(日本道路公団退室)

今井委員長 最後に今後の審議の進め方、並びに集中審議の進め方、これにつきまして、事務局からの説明をお願いいたします。

坂野事務局長 明日の委員会で諸井委員長からヒアリングをしていただきますが、これはそんなに時間がかからないと思っております。前回の委員会でのお約束のとおり、明日

の委員会では、今後の審議の進め方などについて十分な御議論をいただきたいと思っております。その18日の御議論を踏まえて、22日以降審議を進めてまいりたい、そんなふうに考えていることをまず申し上げさせていただきます。

また、前回の委員会で、委員長から事務局でもいろんな資料の準備をしろという御指示もございまして、これについても、また18日（明日）の皆様方の御議論も踏まえて委員の方々の御要望に応えられるような事務局資料も作成をしたい、そんなふうに考えているということをまず申し上げるものでございます。

それから、今お配りした資料の2枚目は集中審議で何時からやるのかというお話が前回ございまして、私どもの腹づもりは、8月6日、7日のペースは、6日は午後からというお約束でございましたので、午後1時からお願いをしたい。大体夕方6時ぐらいまでは会議をお願いをすることになるであろう。7日は一日コースでございますから、9時半ぐらいから始めて6時ぐらいまでやっていただくことになるだろう。

第2回目の集中審議は22、23日、これは全日コース2日間でございますので、やはり9時半から6時ぐらいまではかかるだろう。それぐらいの時間のつもりはお願いしたいということでございます。

また、会場については、都心のホテルを今探しておりまして、できるだけ同じホテルで2回ともやれるように、そんな準備をしておるということでございます。いずれにしても、明日いろんな進め方について御議論をいただきたいということでございます。

以上でございます。

今井委員長 ヒアリングはあしたで終わるのでしたか、それとも首都圏とやるのでしたか。

坂野事務局長 ヒアリングについては、明日、諸井委員会、26日に首都圏の知事、30日に阪神の知事及び全国知事会、ここまでがセット済みでございます。残り首都、阪神、本四等については、18日の御議論も踏まえて、また、必要があれば、逐次という前回の御了解でございました。

今井委員長 そうすると、あと3回ですね、あした含めてヒアリングは。

坂野事務局長 セット済み3回。

今井委員長 わかりました。よろしゅうございませうか。何か御質問ございますか。よろしいですか。

それでは次回以降は、ただいまのお話のように進めていくことにいたします。次回の委員会は明日18日、14時から16時30分まで、この委員会室で開催いたします。諸井委員会か

らのヒアリング、その後、委員会における検討課題改革の方向に関する討議、これを行いたいと思います。

それでは、これで第5回の民営化推進委員会を閉会いたします。

田中委員長代理 1つ事務局にお願いしておきます。きょうはいろいろな要求資料が、皆さんから出ました。あれをちゃんとリストアップしておいてくださって落ちがないように。まだ、あれこれ落ちているということがあると思いますので、何らかの方法で各先生に確認しておいてもらいたい。

坂野事務局長 わかりました。明日の委員会に整理したものをお出しします。