

第 51 回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成 15 年 11 月 25 日（火）14:00 ~ 16:22

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 51 回会議を始めます。

本日は、今井委員及び中村委員が所用のため御欠席です。

また、金子、石原両大臣は、本日衆議院予算委員会が開催されているため、当委員会への御出席ができません。また、日本道路公団の近藤新総裁も同じく予算委員会に出席を求められておるため、当委員会を御欠席になります。

この点について、村瀬副総裁に近藤新総裁からの伝言があれば、最初に言っていただければありがたいのですが。

村瀬副総裁 本日、今、委員長代理からもお話がございましたように、衆議院の予算委員会で菅先生、山岡先生に呼ばれております。テレビの放映の予定もあるようでございまして、しかもこういう天候ですので、間に 1 時間あるんですけども、行ったり来たりしていると間に合わなくなる恐れもございしますので、本日は総裁は欠席をすることにさせていただきますと思います。

総裁からは、是非出席したいと思っておりましたが、今、申し上げましたような事情で、次回は是非出席させていただきたいというふうにお伝えするようという指示がございました。よろしく願いいたします。

田中委員長代理 ありがとうございます。

それでは、本日は国土交通省からの説明を踏まえ、各委員の自由な意見交換を行うことといたしますが、前回申し上げたとおり議事進行に当たりましては、指名を受けて順次御発言いただくルールを尊重していただくようお願いいたします。

最初に佐藤局長から大臣からの伝言もあるようでありますので、御発言を求めます。

佐藤国土交通省道路局長 恐れ入ります。予算委員会の方、私も駆け付けなければいけませんので、大変恐縮でございしますが、大臣からの伝言を申し上げた上で退席させていただきたいと存じます。

菅直人議員の御質問で、10 月 28 日付けの民営化推進委員会の勧告を受けて、総理からどのような指示があり、今後どのように対応するつもりかという御質問がございします。大臣と打ち合わせました。大臣からは、国会で答えるように、同じものを民営化委員会の皆様にも私からお伝えしておいてくれということでございしますので、お伝え申し上げたいと思います。

道路関係四公団民営化につきましては、今月の 13 日に総理から民営化推進委員会の意見を始め、与党、地方公共団体など、各方面の意見を十分に聞いた上で、具体的案をとりまとめるようにとの御指示をいただいたところでございします。

これは、民営化推進委員会の勧告も踏まえたものと理解しています。

今後は、民営化推進委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、平成 17 年度中の民営化に向けて、来年の通常国会に民営化関連法案を提出すべく、民営化推進委員会を始め各方面の意見を十分に伺った上で、年内に具体案をとりまとめるべく全力で取り組んでまいります。

以上でございます。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。それでは、まず事務局から資料の確認などをお願いします。

猪瀬委員 13日のそれというのは、勧告を受けたものということなんですか。

佐藤局長 勧告を受けた後に、総理とお会いしたときに、このような御指示があったということでありますので、勧告も踏まえて総理はこういうふうにおっしゃったと理解しておりますということであります。

猪瀬委員 勧告を踏まえてこういうことをおっしゃったということですか。

田中委員長代理 あとから申し上げようと思いましたが、私はその翌日の 14 日に金子大臣にお会いしました。その結果については委員の皆様にも送ってありますが、重ねて申し上げますけれども、今、佐藤局長の報告のとおりで、金子大臣からは最終決定が行われるまでに、十分なゆとりを持って御検討いただくということを、国土交通大臣に指示したと金子大臣も心得ておるということで、総理はその際、先ほど佐藤さんからも御発言がありました。私が聞いたのもほぼ同じですけれども、道路関係四公団民営化推進委員会及び関係各方面の意見を聞いてくれと、委員会の勧告もありますからと。こういう言い方を総理はされたというのが、金子大臣からの私の質問に対する説明です。私が総理に直接お会いしてもいいんですけども、担当大臣にまずお聞きしてということで申し上げるならば、そういう言い方をされておりました。

猪瀬委員 それは、新聞記事になっていますか。

田中委員長代理 私は存じません。私が言うことがいつも新聞に載るとは限らないので。

猪瀬委員 13日に行ったら、14日の新聞にそういうこと書いてありますか。知らないけれども。

佐藤局長 調べますが、たしかぶら下がりの記者に同趣旨のことを御説明しているはず。それが記事になっているかと思いますが、それはまた調べてお出しします。

(佐藤国土交通省道路局長退室)

田中委員長代理 それでは、事務局長、資料の御説明をお願いいたします。

坂野事務局長 それでは、慣例でございますが、資料の点検をかねて御紹介させていただきます。

まず、議事次第、その下に本日の御出席の説明者の一覧。

その下に A 4 の横長の資料がございますが、これはこれまでに国交省から提出された資料ではございますが、今日事務局から御参考のために一応お目にかけるものでございます。

従来と同じものでございます。

その下でございますが、猪瀬委員から、2つ資料が提出されております。

1つが、建設コストの削減関係①でございます。

②が、別納割引制度の関係でございます。

その下は、その別納割引に関わる会計検査院の指摘に関して報道がございまして、それに関して日本道路公団、本州四国連絡橋公団から提出されている資料でございます。

その下が、今日最後に御相談いただきますが、委員会のスケジュール関係の資料をホッチキスでとじたものでございます。

その下に、参考資料で1、2とございますが、これは前回委員会の勧告に関して、他の委員会の例などについて御質問があり、少し調べて資料をお出しすることを申し上げまして、今日は御説明申し上げませんが、御参考のためにお渡しをするものでございます。

その下に、写真の写しがございます。こういうものでございますが、これは猪瀬委員から提出資料に関連して御提出をされたものでございます。

一番下は、最近受領した要望書の件名でございます。

以上でございます。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。

私から去る11月14日金曜日に、金子行革担当大臣にお会いした結果を御説明しようと思いましたが、既に佐藤局長のお話に関連して申し上げたので、省略します。

ただ、その件について何か御質問ございましたらどうぞ。

ありませんようでしたら、引き続いて、国土交通省から前回委員会以降の状況を踏まえて、民営化に向けた今後の具体的なスケジュールの見通しなどについて、簡単に御報告をいただきたいと思えます。

それでは、国交省からどうぞ。

金井国土交通省有料道路課長 先ほどの委員長代理と私どもの道路局長の説明で尽きておりますので、特段余り付け加えることはございませんが、スケジュール表については、先ほどもございましたとおり、前回と内容は同じでございます。

それから、本日予算委員会で対総理、それから私どもの国土交通大臣に、道路公団民営化についての検討状況いかんという御質問をいただいておりますが、一応このとおり話されるかどうかわかりませんが、私どもの用意しておりますメモは、道路関係四公団の民営化につきましては、昨年12月の閣議決定に従い、民営化推進委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、新会社による高速道路等の整備の具体的な仕組み、国・機構・新会社の関係、新会社及び機構の具体的な組織・業務・税制・金融上の取り扱い等について、現在鋭意検討を進めておるところであります。

今後は、平成17年度中の民営化に向け、来年の通常国会に民営化関連法案を提出すべく、政府・与党協議会にも諮りながら全力で取り組んでまいりますと。

最後に、またその過程においては、民営化推進委員会を始め、与党、地方公共団体など、

各方面の意見を十分に聞いてまいる所存ですという答弁を用意しておりまして、このような方針で臨みたいというふうに考えております。

もう一点。今朝ほど大臣の記者会見がございまして、やはり同じように現在の検討状況を教えてください。各紙にいろいろ出ておりますがという質問であったと思いますが、このときの大臣の答えであります。どうあるべきかということを経営者さまざまなバリエーションの中で鋭意検討しているというのが現段階でございまして、各紙に出ていきますように、本命とか中核とか、現段階で絞り込んで物事を決定したという事実はございません。

このようにお答えを申し上げておるところでございます。

それから、若干ずれますが、先日来お話ししております、料金の関係につきましては、前回も若干触れさせていただきましたが、首都高速の夜間の割引の社会実験を、今月の28日から始めさせていただくということで、約三か月、ETCの前納割引を入れると、神奈川線ですと時間帯によっては最大半額になるような割引を、ETC限定であります。やらせていただくという発表をさせていただいたところでございます。

以上でございます。

田中委員長代理 以上の説明について、御質問があれば御発言ください。猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 今の新聞各紙に出たというのは、私が知っている範囲では11月23日日曜日付けの朝日新聞で。それから翌日の月曜日付けの日経新聞。それから今日の読売新聞かな、ほかにありますけれども、一面トップとか大きい扱いのものは、日曜日の朝日新聞と月曜日の日経新聞であります。こういう記事が出てくるということは、新聞記者もまったくのでたらめを書くわけではないでしょう。いろんな案があるとおっしゃっているんですが、朝日ではこれが本命案であると、与党に配慮と、いろいろ書いてあります。

こういうものがいろいろ複数あると言いましても、これがこれだけメインで出てくるといのは、民営化推進委員会の意見を全面的に否定することになると思うんです。そのところを、特にそもそもなぜ小泉内閣が、勿論我々民営化推進委員会もそうですが、道路公団民営化をやるとうとしたのかということの原点に戻って考えてみたいんですけれども、高速道路の料金が高いと。あるいは、40兆円も借金をしている。どうしてくれるんだと。この40兆円の借金がある限り、高速道路の料金の値段は下がらない。あるいは、新しい建設に投資する額が大き過ぎる。その結果、40兆円の借金が50兆円になる、60兆円になるかもしれない。なおさら我々の払う通行料金が上がっていくんじゃないか。こういう問題があつてスタートしたわけです。

結局、結論としては、借金をできるだけ早く返すということを最優先にし、そして国民に料金値下げという形で民営化の成果を返そうじゃないかと。こういう結論だと思うんです。

特に、そのやり方として分割民営化して競争させたり、保有・債務返済機構というのをつくって、これは借金を1日でも早く返すための有効な方法として考えられたということ

であります。

ところが、この朝日新聞や日経新聞の一面トップに出た、国土交通省の方針と言われるものは、そういう考え方を否定しているというふうに理解できるわけです。特に、保有・債務返済機構というのは、上下一体とか上下分離というふうな旧来の考え方ではなくて、とにかく借金を早く返すためにつくられたもので、一番最初に私自身が提案したときは、これはもう借金を返済するだけの機関ですから、極端に言えばコンピュータが1つあればいいので、マンションの一部屋でいいんだと、それだけの大きさのものですよと。そして、借金を返し終われば解散するようなものですよと。この程度のものでして保有・債務返済機構を考えたということです。

しかし、これで保有・債務返済機構を大きなものにして、そしてそこから建設できる仕組みをつくっていくと、今までの道路公団と変わらなくなってしまうのではないかと、建設の歯止めができなくなるのではないかとということが非常に問題になると思うんです。

結論を言うならば、民営化会社は自らの自主的判断で建設すると、その場合には自分で借金をすると、それから建設は国土交通省と民営化会社が話し合いながら、自分のところはここまでしか出せない、それ以上はいろいろ考え方がありましよう、話し合いで決めていくという自主性を重んじるということであったと思うんです。そういう基本的な原点をちょっとこの朝日の一面トップ記事と、日経の一面トップ記事で報じている国交省の方針は、否定しているように見受けられるわけです。これでは、何のために道路公団を民営化するかということがわからなくなってしまうというふうに思いますので、これが本命案かどうか知りませんが、記事には本命案と出ているので、国土交通省側からなぜこういうものが出てくるのか御説明願いたいと思います。

結局、最終的に国民の支払いコストを少なくするというのが結論でありますから、これであれば国民負担は更に増えていくのではないかと思うわけです。

田中委員長代理 金井さん、どうぞ。

金井課長 先ほども大臣が朝申し上げておりますとおり、さまざまなバリエーションを鋭意検討しているということでございまして、場合によれば複数案の提示も視野に入れつついろいろ検討しておるわけでございまして、どれが本命とかいうことを決めるつもりもございませんし、そのような事実はないということをお大臣が申し上げておりますので、それとおりでございます。

ちなみに、新聞各社の報道内容、随分ばらばらであるかなと思っておりまして、例えば朝日ですと建設は機構が会社に委託と書いてありますが、毎日では料金収入の一部を原資に会社が建設と書いてありますし、東京新聞はリース料のうち建設分を何らかの形で会社に戻すとか、中身もばらばらでありますし、随分憶測があるのかなと私どもはっております。

猪瀬委員 それは、いろんな案があたりだと言うけれども、かなり詳しく書かれているわけでありまして、朝日でも、日経でも、一面にこれだけ大きく載せるわけですから、こ

うという方向に世論誘導したいのではないかというふうに受け取れるわけですが、いかがですか。

榊次長 実は正直申し上げて、困惑しているのが現状なんです。というのは、この各紙の中に書かれている案の中には、実は私どもが全く検討してない案まで入っておりまして、どなたがこういう案を書かれたのかという点に関して、非常に私ども奇異に思っております。

勿論、私どもが考えている案のエッセンスらしきものが入っているような案もあるのはあるんですが、それで決めたというわけでもないわけでごさいます、ただ猪瀬委員のおっしゃるように、借金を早く返して料金を引き下げるとか、自主性を尊重するとか、そういったような事柄は私どもも頭に入れておるつもりでございますし、言わば建設の歯止めをどうするのかとか、そういうことも念頭に置きながら現在、本当にいろんな案を検討しております、まだ絞り切っていないというのが正直な現状でございます。

田中委員長代理 その点、私からも質問をさせていただきますが、要するに複数案を検討していると、さっき金井さんがおっしゃいましたね。複数案を検討していらっしゃるんですね。イエス・ノーで答えてください。

金井課長 確定はしておりませんが、私どもとしては複数案をいろいろ検討させていただいております。

田中委員長代理 そうすると、どういう段階であろうと、私どもにこういうことを検討しておるといってお示しいただくのが筋ではないかと思えます。そうでなかったら、前藤井総裁と同じような話で、何でも明らかになった時点でないものを言わないということで、同じような対応なのかなという気がしております。

いろいろな案を、例えばこういう案を検討しておるといって御説明いただくべきではないかと思うんだけど、いかがですか。

金井課長 その辺につきましては、政府・与党を所管しております、官邸であるとか、内閣官房であるとか、いろいろ御相談をする必要があるとは思っておりますが、どういう案になるか私ども全くわかりませんが、これは総理から国土交通大臣への指示もありますので、一定の段階で御説明は必要というふうに考えておりますが、恐縮ですが現時点で先ほど次長が申し上げましたとおり、御説明する内容でまとまっているということはございません。

猪瀬委員 榊局長がいろんな案があって、どうしてこういうのが新聞に載ったのかわからないとおっしゃったのは、国土交通省道路局内で、例えばある特定の記者に情報をリークして、つまり道路局内でもいろんな意見が対立しているということなんですか、これがよくわからないんですけれども。

田中委員長代理 榊さん、指名してから発言してください。榊さん、どうぞ。

榊次長 道路局の中で案が対立しているということではありません。いろいろ案をつくるべく議論をしているというのが現状なんです。新聞で誘導しようとしているのかという

点ですけれども、逆に言うとちょっと正直過ぎて申し訳ないんですが、今日民営化委員会があるものですから、どちらかというところ、土、日、月辺りに、こういう案を出して、あなたたちは案を検討しているんだから、しゃべれしゃべれと言われることが嫌なので、本来こういうものは出てほしくないというのが私どもの素直な感情でございまして、本当に出てびっくりしているんです。

猪瀬委員 新聞の書き方がそれぞれ若干違っておっしゃっているんだけれども、これは勿論道路局の人に取材しないとこういうことは書けないわけだから、出たくないと思っても出るというのは、道路局の人も結構口が軽いということですね。

田中委員長代理 金井さん、どうぞ。

金井課長 道路局長の厳命でマスコミ対応はしておりません。来ても必ずお帰りいただいております。

猪瀬委員 道路局の中にいろんな意見があって、いろんな意見が勝手にぼろぼろ出るような役所なんですか。

田中委員長代理 榊次長から、どうぞ。

榊次長 むしろ中では議論をしているんです。別に意見が対立しているということではなくて、こうしたらこうなるかね、こうしたらああなるかねという議論をしておるわけですね。大抵局長室か次長室で議論しておりますので、その前のフロアに例えば記者さんがいると、漏れ聞こえたりして、そういうのを聞きかじって推測の上書されているのかなというふうに憶測しております。

ただ、それにしても全く議論もしていない案が入っているのは、奇妙だなとは思っております。

田中委員長代理 私からその点もうちょっとお聞きしたいと思っておりましたが、私どもの意見書から見れば、全く基本的に尊重どころか外れているようなことが書いてある、新聞、両方ともそうなんですけれども、そうすると基本的に我々の意見を尊重ではなくて無視したというふうにしかならないんですが、もし榊さんおっしゃるように、全然何も検討してないような、それが意見書から基本的に外れた話であるというなら、それはそれでわかるんだけれども、であればそういうことを書いている朝日だの日経だのそのほかの新聞に対して、何らかの対応をされたんでしょうか。

つまり、私どもの意見書から見れば、相当外れたことを書いてあるんです。本命だとか何とか言って、であればそれは我々の意見書の無視ではないかと、もし国交省がそういう議論をしておられるなら、と私は受け止めましたが、いかがですか。

榊次長 新聞報道に関して言えば、先ほど申し上げましたように、私どもは具体案を決めてない段階でございますので、どんなニュースが出たからといって、それを我が省が決めたということはないよということは、記者の方に申し上げてはおりますが、それ以上の反応はいたしておりません。

田中委員長代理 猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 議論の経過で、いろいろ道路局内で議論しているものが記者の耳に入ったということですが、これは議論の中心がそういうことだったから、こういうふうに記者の耳に入ったということになるんですか。そういうふうには受け止められませんけれども。

つまり、民営化委員会の方針を無視するような議論をしているから、これが新聞記者の耳に入ったというふうにとらえられてしまいますけれども、今の御答弁だと。

榊次長 複数案の提示も視野に入れつつというふうに、私どもの大臣も申し上げているとおり、複数案という案については、いろんなバリエーションを考えておりますので、決して委員長代理なり猪瀬委員が、私どもに対して言っているような案ばかりではないということでございます。議論の中身がですね。

田中委員長代理 川本さん、どうぞ。

川本委員 榊次長に御質問申し上げたいんですけれども、具体案は決めておられないけれども、議論をしておられるということは、今、ファクトとしておっしゃったわけですね。そうしますと、何案を議論されておられるのか、その案のバリエーションをつくっていくと、何案ぐらいのものを考えてらっしゃいますか。人間の議論の対象には、多分限界があると思いますので、効率的な議論を多分なさっておられると思いますので、何案議論されておられるのでしょうか。

田中委員長代理 榊次長、どうぞ。

榊次長 何案かということではできないと思います。本当にいろんなバリエーションを考えてやっておりますので。

川本委員 では、もう一つ、今、議論していない案も新聞に入っているという御答弁がございましたけれども、どの案は議論しておられない案というのは教えていただけますか。

榊次長 若干差し障りがあるので申し上げますが、間違いなくあることは事実です。

田中委員長代理 大宅委員、どうぞ。

大宅委員 差し障りって、どこに差し障りがあるんですか。

榊次長 私どもに関して言うとあれですが、某新聞の名誉に関わるかもしれないという意味でそう申し上げているだけで、私どもが検討していない案が入っているということだけは、事実でございます。

大宅委員 新聞の名誉をお考えになるんだったら、自分たちがやってないことも書かれたら困るという、国交省の名誉の方が大変なんじゃないですか。

田中委員長代理 榊さん、どうぞ。

榊次長 私どもが案を絞り切っているなら、堂々と申し上げるんですけれども、実際案を絞り切っていないという段階です。その点、私どもが考えてない案が出されましたので、それについても優位性があるかどうかというのを、実は昨日出勤いたしまして、議論をしたわけございまして、そういう意味ではそれも考えてみようと思っているところでございます。

大宅委員 こんなこと言ったらばかばかしいですけれども、川本さんが大体幾つぐらい

といったら、考えられないということはすごくたくさん、さまざまな案を考えていると。それにも入らないほどかなりユニークな、考えてもみなかった、とてつもないものが出てきたのにも関わらず、新聞の名誉のために黙るんですか。

榊次長 その案に優位性があるなら、それも検討材料だと思いますから。

猪瀬委員 バリエーションがいっぱいある割には、みんな建設をしたいというのばかりが出ているのが変ですね。そういう議論が多いということであれば、こういうことがすごく問題ですね。

話がちょっと横に飛びますけれども、村田さんがいらっしゃるから、本四公団はこれから先、ペンキ塗り替えるだけの会社でいいですか。それではつまらないですね。どうですか。

村田理事 何をもってつまらないと言われたのか、よくわかりませんが、本四の橋というのは、3本もという意見もございしますが、私どもとしましては、非常に地域にとって重要な構造物だというふうに思っております。

例えば、ちょっと考えていただければわかりますが、これを架け替えるということを考えてみますと、すごく大変なことになるわけです。

ですから、いいか悪いかは別としましても、大体できたものをどうやって後世に長生きさせていくかということは、非常に大切な仕事だと思っております。

塗装を健全に保つこともさることながら、ほかにも構造上きちっと保全していかなければいけないと思っております。

それをきちんと管理していくためには、地道で目立ちませんけれども、我々としては非常に大切な仕事だと思っております。

猪瀬委員 質問の意味を誤解されていますね。つまり建設が終わってしまって、この橋をいかに有効に国民に利用してもらうか、そういうことを考える改革をしたいと思うんです。

その場合に、本四が単体であるよりも、例えばJHを分割した後、西日本会社というのできたとして、そこで本四もそれと一体となって、それで観光政策をどんどん打ち出して、料金を半額にしたり、そうやってお客さんを増やして、そういう方が本四公団の人は今後やりがいがあるでしょうということを言いたかったわけです。

田中委員長代理 村田さん、どうぞ。

村田理事 私どもは、言ってみますとまな板の上のコイでございまして、我々がどうのこうのという意見を申し上げる立場ではございません。民営化委員会の意見が昨年出まして、それから政府・与党等で御議論をなさってくるということでございますので、その結果がどうなるかということ、私どもは注目して待つておるといってございまして、私もわかりませんが、どうということになっても、猪瀬さんのおっしゃったように、私どもの橋が地域のために将来役立って、皆さんに喜んでもらえるように利用されるということは、もうどんな形であれ私どもは必要だと思っております。

田中委員長代理 猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 本四の橋の通行料金を、民営化委員会の意見書では半額にしたいと言っているわけですが、本四単独では半額にすることはなかなか不可能だと思うんです。国民に利用していただくためにはですね。

それで先ほど言いましたように、お客さんにたくさん来てもらうというPRも含めて、本四単体でいるよりは、JHと一緒にしながら分割した分割会社としてやった方が、国民のためになりますよということです。国民のためになると、村田さんも自分で生きがいが出てくるようになるわけですね。順序としては、そういうことをお尋ねしているんですけれども、そういうまな板の上のコイという話ではなくて、民営化会社にこれからはなるとしたら、どういうものが望ましいかということ、やはり本四の方がちゃんとおっしゃった方がいいと思います。

村田理事 同じようなことを申し上げることになると思いますが、いずれにしてもそういう地域のためになるような形になってほしいと思いますが、今年の5月に債務の切り離しが決まりまして、7月から10%、大幅ではございませんけれども、10%料金を下げて運営しているわけでございます。

その債務の切り離しのスキームの中で、国の方でお決めになったスキームというものが、今後の料金の在り方については1年後にもう一回見直しましょうと。それから、料金問題等につきましては、関連する地方が対応していきますと、こういう基本的なスキームができておるということでございますので、今の状況等を踏まえながら、今後対応していかざるを得ないのではないかとこのように私は思っております。

田中委員長代理 まだ、この数日間の新聞の関係で御質問、あるいは今のような本四についての御質問があるかと思いますが、また話が帰ってもいいと思いますので、猪瀬委員が御提出の建設中路線及び別納割引制度について御説明いただいて、その後またもしあればということで。

その前に、松田委員、どうぞ。

松田委員 1つだけ追加して聞いておきたいと思います。1つは、年内にとりまとめる。当然だろうと思います。要するに、法案の提出期限からいって、年内に骨格をとりまとめる。それは、恐らく政府・与党協議会というのが中心になるんでしょうが、あと35日ですね。心覚えとしては、何日と言わなくていいけれども、どのぐらいのところまでまとめる予定ですか。本当はもう普通の法案なら、骨格はできてないと間に合わないでしょう。

田中委員長代理 榊さん、どうぞ。

榊次長 一応年内にとりまとめるというふうに私も言われておりますので、ただ私も予算時期に入ると思いますので、予算時期がいつぐらいになるのかよくわかりませんが、基本的にはその前後かなというようなイメージで今はおります。

田中委員長代理 今の松田さんの御質問に関連して、今までは17年4月に民営化という説明をいろいろ受けてきた記憶があるんですけれども、先ほどの御説明では平成17年度中

というふうにおっしゃったと思うんだけど、言い方が微妙に変わってきたように思いましたが、何かやはり今、松田委員が質問したことと関連しますか。

当初、私たちは17年4月に新しい体制にというふう聞いておったはずですが、それが17年度中というふうになったんですが。確かに、整理合理化計画にはそう書いてありますが、原点に帰ったということですか。

榊次長 私どもは閣議決定がたしか17年度中になっていましたので、それだということと、あとは本当に局として決めてないことでありますので、個人的な解釈でよければ申し上げたいと思いますが、財務諸表問題でもいろいろ議論がありました。法案が通ってから、この機構、会社に通じる会計規則もつくらなければいかぬ。それから、資産評価も分けなければいかぬということになります。法律が通りますのが、うまくいって今年の6月末だと思います。今年の6月末から始めて、4月冒頭というのはほとんど不可能に近いのではないかと。やはり1年はかかるだろうとっております。

それが、大変申し訳ございませんが、上司にも諮らず私の個人的な感覚でございますけれども、特に分割とかいろいろ御議論がありますれば、どういう試算にするとか、人の行き先も含めまして、いろんなことを考えれば、とてもそれでは間に合わないだろうという感じがいたしております。

田中委員長代理 さっきおっしゃったことは、それはそれなりに私も理解できます。これだけ押し迫ってきましたからね。しかしながら、審議録のチェックを事務局にしてもらいたいんだけど、国交省並びに公団の方、藤井総裁だったと思いますけれども、そういう御発言があったと私は記憶しておりますが、私の記憶間違いであればいいんだけど、そうではなかったですか。平成17年4月という。

榊次長 私どもから4月と言ったような、私は余りこの場に出ておりませんのであれですが、私の頭の中では年度中ということになっております。

猪瀬委員 我々は、17年4月1日と言っているわけですね。それが、17年度中となると、18年の3月になってしまうから、幾らでも延ばせるということになってしまうわけですね。

田中委員長代理 我々の意見書はそうになっているけれども、意見書だけではなくて、そうであったと私は記憶しております。ですから、チェックしてもらえばわかると思います。だから、微妙に変わったのかなということだったんですが、初めからそういうことであれば、それはそれで国交省のお立場として分かります。

榊次長 微妙に変わったということではなくて、むしろ私の考えでは物理的にそういう非常な難点があるということでございます。

田中委員長代理 了承したわけではありませんが、事情そうであるということを受けました。

猪瀬委員 ただ、物理的に間に合わないことはないと思うんです。それは意見の違いでしょうけれども。

田中委員長代理 松田委員、よろしゅうございますか。

松田委員 1つだけ、皆さんが言ったことの補足というか、確認になりますけれども、今までの御答弁の中でまだ複数の案を検討している状態だということから、それはそれ以上言ってもしょうがないと思います。

ただ、新聞に出ている複数の案というのは、私どもから見ても意見書を尊重したものではないという認識を私どもは持っているということ、きちっとお伝えをしておきたいと思います。

田中委員長代理 それでは、猪瀬さん、提出資料について御説明ください。

猪瀬委員 提出資料の前に、非常にわかりやすい、フライデーの雑誌記事があります。これをまずイメージで見ておいていただいてから、提出資料は提出資料として説明させていただきます。これはもうこの写真だけで一目瞭然だと思いますが、当然ながら収支率がとても合わない、100円稼ぐのに1,000円かかるような道路がここに書いてあるわけですが、こういうものをこれから日本がどんどんつくっていった方がいいのかということです。

ちなみに、この清水草一というジャーナリストは、自動車専門のジャーナリストですが、つまり全国の高速道路をくまなく走り抜いている人で、そういう本も出しておりますが、非常にまめによく調べていると思います。

こういう写真に現われるようなものを、勿論こういう映像というのはしばしばテレビにも出てくるわけですが、これを見ながら、果たして我々は地方にこういう高規格の道路が本当に必要なのか、改めてこれを考えた方がいいだろうと思います。何度も何度も話されていることですが、そこで猪瀬委員提出資料というのを出したいんです。

9,342という距離をつくることだけを話されていますけれども、勿論その建設コストの2割削減ということで、20兆円が16兆円になったわけですが、実際に本当に地方に高規格の道路が必要なのかどうか、もっと安い道路をつくれればいいんじゃないかと、そういうためには、そもそも50%くらい建設コストをカットしたような道路をつくったらいかがでしょうか。こういう提案なんです。管理費すら自前の収入でまかなえなかった路線でも、収支が改善してくれる路線が増える。そうすると幾らか距離が延びるでしょうと。

ただし、この左側ですけれども、建設コスト50%カットしても採算が合わない。つまり収支率100を超えてしまう路線が左側にこんなにあるんです。そして、右側の方の下で、建設コストを5割カットしたらこれだけ敗者復活できますと。一番下の緑色っぽい絵は、収支率が一応合うだろうというもともとのものですが、つまりこの真ん中の建設コスト削減ゼロの場合の黄色いずっと長いものが全国の路線ですが、割と優等生的なものは真ん中の一番下の緑っぽいもので、それではコスト5割カットしたら、右の方の下にこれだけ復活しましたというふうに言えるわけです。

いずれにしても、9,342の旅には遠過ぎるということになるんですけれども、こういう考え方をして、投資額をできるだけ減らしていくという考え方も必要であろうと、これは出してみたわけです。

それでも、いずれにしても50%カットしても、左上の方にこれだけ残ってしまう。これが

現実なわけです。

つまり B / C でいうと C の部分が減るから、ある程度採算が合うということになるわけですが、それでもこのくらいなんです。これについてちょっとお尋ねしたいのは、9,342 という距離の問題だけが金科玉条のごとく言われているけれども、コスト削減という観点をもう少し取り入れたらいかがですかと。つまり、20%カットで終わりじゃないでしょうと。この間、ある建設会社の人といろいろ話していたら、やはり 50% ぐらいはカットできますよということを言っていました。だから、50% 削減して、少し薄っぺらな細い道をつくるならば、収支の少ない地方の道路もできる率が高まっていくということですね。

つまり、今、道路局の皆さんに伺いたいんですけども、コスト削減 50% という考え方もできるんじゃないですかと。いかがですか。つまり 2 割のコストカットで終わりというのは、余りにも少な過ぎるんじゃないですかということですか。

田中委員長代理 横田さん、どうぞ。

横田課長 今、猪瀬委員から 50% というお話があったわけですがけれども、我々としても当委員会での御指摘、あるいは御指導をいただいて、20% を超える形での建設コストの削減、あるいはこれからも民営化した後、発注方式等を民間並みということで、更に予備費として 5,000 億というような形での削減努力も課して、こういう形で努力していきたいと思っておりますけれども、50% というのはどういう方にお聞きになったのかわかりませんが、用地もあれば、あるいは建設だけでここまで下げるといのは、多分構造的に全くつくり方を変えてしまうとか、そういうことをやらない限り、基本的には今の延長線上ではほとんど無理だろうというふうに思っております。

コスト削減なり努力はしていきますけれども、少し 50% というのは、我々としてはちょっと、はいわかりましたというような話ではないだろうと思っております。

田中委員長代理 猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 つくり方を変えていけばとおっしゃったでしょう。だから、つくり方を変えていけばいいのではないかと提議しているんです。

横田課長 例えば、北海道なんかで、いつも言われているところでいくと、キロ当たりトータルでは第二東名等 200 億かかるところから、あるいは外環なんかでは数百億、北海道なんかで最近開通したところは、キロ 18 億で、縦断なんかでも上り線と下り線を変えたりとか、切り土を減らす、盛り土を少なくする。そういった努力はしておりますで、かなり構造物も減らしてキロ 18 億という形で北海道縦貫、この間開通したところでございますけれども、そういった努力もしてございます。

そういう意味では、全くそういう専用道ではなくて、先ほど言ったのは一般道の国道の改築だとか、現道拡幅のような形であれば、それはまた別ですけれども、そういう趣旨でございませう。

猪瀬委員 そこでちょっとお願いがあるんですが、いろんなつくり方の規制がありますね。盛り土はこれぐらいにしなければいけないとか、坂の勾配がこうだと厚さがこうだと

か、細かい技術的な問題は知りませんが。あるいは、橋をつくるのにこういう規格品のボルトを使わなければいけないとか。例えば、そういういろんな規制があると思うんです。そういう規制というのは、一つひとつわかるように出していただければと思うんです。

つまり、そういう規制を取り外してみたら、コストは下がるんじゃないかと。つまり、簡単に言えばトヨタのけちけち商法と言われますが、カイゼンというのがありますけれども、そういう民間におけるカイゼンというのをやっていく。カイゼンというのはカタカナになって世界で使われておりますけれども、中部空港が1,000億だか2,000億安くなりましたが、そういうふうな建設もカイゼンをやっていくと、恐らく5割、実はもっと低いんじゃないかと思っているぐらいなんです。そういうさまざまな規制についてどんなものがあるか教えてください。いちいちこれを使わなければいけない、あれを使わなければいけないとか、こういうときはこの長さにしなればいけないとか、そういったものを今度情報公開してほしいんです。

田中委員長代理 横田さん、どうぞ。

横田課長 基本的に、規制というか、ある意味では道路で、例えばこういう、2通りあると思うんですけれども、1つはそういう線形だとか構造、先ほど言われた勾配だとか、あるいは曲線半径のようなものは、これはある意味で車との関係で安全を守るために一定に決めているということでございます。

もう一つ、つくり方の中で、例えばできるだけ大量に、あるいは大量生産するための基準というような形で、例えばガードレールですとか、基準化することによって、例えば県でも使える、国道でも使えるという形で、基準化して大量生産することによって単価を下げるという意味で決めている部分が1つございます。

ただ、そののところか余り厳しくなり過ぎると、かえっておっしゃるとおり創意工夫というのが出てこなくなるということで、逆に言うと最近では性能発注といいまして、ある基準なり、ある機能を満たせばいいよというような形も最近は取り入れるような形で入れ始めてございます。

そういった意味では、両面あると思いますけれども、そういったことは我々としても取り入れようとしております。

ただ、最近、阪神・淡路大震災等以降、やはり橋脚の安全だとか、そういう知見でむしろそれ以降、例えば橋脚の中の耐鉄筋というものが入っているわけですが、例えば壊れなくてもある程度粘りがあるというような形で、終局的な破壊を避けるために粘りのような形を入れる。そのために耐鉄筋だとか、そういう鉄筋量がむしろ増えてしまっているとか、増やさざるを得ないという意味で、安全基準が上がっているためにむしろ高コスト構造になってきているという部分もあるかと思います。

だから、そういったところは、できるだけ性能発注、先ほど言ったある一定の性能さえ満たせば構わないというようなところを。できるだけ増やしていくと、そういうような形で単価を下げていくという努力もしていきたいと思っております。

田中委員長代理 猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 9,342 の話がありますが、小泉さんはこの間選挙のときに『ニュースステーション』に出演して、小泉さんの横に公明党と保守新党党首がいて、9,342 全部やりますかと聞いたら、小泉さんは を付けまして、公明党と保守新党の人は を付けたんです。つまり、小泉さんの中に 9,342 は全部できないんじゃないかという気持ちがあるんです。

それを考えながら、私はこういう提案をしたんですけれども、これでも 9,342 にはなかなか届かないんですが、投資余力の少ない中でつくろうとするのであれば、そういう 5 割カットなり何なりを工夫するとかいう提案、ほかにそちらではないんですか。

田中委員長代理 横田さん、どうぞ。

横田課長 5 割かともかくとして、おっしゃるようにできるだけコストを下げつつ、ある程度一定機能を持った高速道路のネットワークをつくっていくということが重要です。そういった意味での努力は、コスト削減もそうですし、あるいは構造、例えばこれはまだどこを新直轄にするか決まっていざいませぬけれども、新直轄ということになれば無料ですから、インターチェンジの構造なりも、料金所をつくる必要がありませんので、非常に簡易になるとか。

あるいは、それに伴って場合によってはかなり抜本的なといいますか、かなり大幅な見直しと、構造なり規格なりの見直しということもあり得ると。そういったことも含めて、検討していく必要があるだろうというふうに思っております。

大宅委員 コストを下げるというのは、私も猪瀬さんがおっしゃったように、5 割以上できるんじゃないかと思ったのは、例の非常電話のときなんですけれども、あれは半分どころか 6 分の 1 ぐらいになりましたね。あの中にも、私が質問した諸経費というのがあって、35 万幾らが 4 万幾らになると。つまり全部松仕様でやって、安全といえ、なるべく絶対いいものにすれば、国民は文句言わないだろうという発想ではなくて、何度もおっしゃったように、一番必要な基準をクリアーしていれば、それでいいんだと。

フェンスの話もありましたね。これもたしか 5 分の 1 ぐらいになるというのが出てきた。何かそういうふうになり過ぎという部分があるのではないかというふうに思うんです。それが安全という名前の下になると、日本人はすごく安全志向が強いので、安全のためにはやはりお金がかかっても仕方がないというふうに思いがちなので、その部分でちょっとやり過ぎのことが多かったのではないかというふうに思うんです。

私は、9,342 キロ、本当に道路が欲しいのであれば、本来ならばどうにかして道路をつくらうと思ったら、いろんなコストを削減してつくことに全力を挙げるのであろうと、それがやはり道路工事が欲しいとなればやり方が違う、本当に使う側、国民の側に立って、道路をつくりたいというんだったら、本質的にはそういう発想が出てくるはずだろうと思うんです。

私、先週ニュージーランドに行っていたんですが、ここ 10 年ぐらい行っているんですが、今度のことがあったので、実は視聴者を 70 人も連れて行ったんですけれども、飛行機に乗

らないで随分バスで道を走ったんです。あれは一般道路で、有料の高速道路はないわけで、山の中の一車線なんです。制限速度は時速 100 キロなんです。交通量もそこそこあります。私が思ったよりは随分あって、バスもいっぱい走っているわけですが、電灯もほとんどない、看板もほとんどない、ガードレールもないです。私いつも思っているんですが、あの看板、安全を考えたらもっと必要なことがなければいけない看板に、よけいなことがいっぱいあるし、電気も付け過ぎだと思うんです。看板が多ければ安全とか、電気が付いていれば安全というのは大きな間違いで、その辺もさっき猪瀬さんおっしゃったように、安全基準というものの見直しですね。規制とか。この間ちょっと見たら、ガードレールも何か色まで決めておられた話が出ておりまして、それはやっと規制緩和になったということが出ておりまして、私はガードレールが大嫌いなので、この汚さというのは、どうにもならないと思っているんですけれども、本当にコストを削減するという発想が、本当に道をつくりたい、使う人に使ってもらえる道をつくるのが大事だという発想が根っこにあるのであれば、それこそ道は開けるはずなのではないか。

それを、どういう規制があって、本当にそれが最低限必要な程度の規制で、コストをもっと下げられるのではないかということ、みんなで検討したいので、それを是非公開していただきたいと思います。

田中委員長代理 川本さん、どうぞ。

川本委員 今に関連してです。コストカットについていろいろな資料を多分出してくださると思うのに当たりまして、昨年中村先生が教えてくださったんですけれども、やはり官公需法の影響が非常に大きいというふうに中村先生おっしゃっておられました。官公需法の方は、規制改革会議でも3か年計画にずっと載ってきている話だと思います。この辺の影響もどのくらいあるのかということをお教えいただけたらと思います。

田中委員長代理 金井さん、どうぞ。

金井課長 全体の話でございますが、大宅先生おっしゃるとおり、付属品みたいな世界について、かなり努力が足らなかったところは大きいと思いますし、本当にいろいろ知恵を出して考えなければいけないところがあると思っております。

ただ、一方、本体の安全性といいますか、例えば橋を鉄半分でできるか、それはすぐ落ちてしまいますから、そういうことはなかなかできないわけですから、本体の安全性は一定確保しつつ、付属品のようなところでユーザーに御不便をおかけしない範囲で、どうコスト縮減するかということが重要だと思っておりますので、それは目一杯努力をしたいと思っております。

なお、先ほどから基準の公開という話が出ておりますが、基準自体は御承知のとおり道路構造令というものが基にありまして、それからその先に行きますと、例えば橋梁であれば道路橋の示方書というもので、基本的な基準を決めて、それで全部設計をいたしております。

したがって、それは全部公表資料でありまして、ただ全部積みといたしますと、一体

何十冊あるか私どももよくわかりませんが、ものすごい量でございます。それぞれ専門家をお願いをして、基準をつくっておりますので、これは公表されてないということはありません。全部市販の資料で、すべて公表されているものでございます。

それから、例えば製品の規格のようなものも、例えば橋で自ら基準を決めているというのはほとんどなくて、例えば鋼材であればJISであるとか、そういう汎用基準で設定をさせていただいて、だからこういう場合はこういう鋼材を使えという指定はございません。例えば、溶接するとき溶接できない鋼材を使えという指定はできないと思いますけれども、基本的にそういう基準自体は汎用基準の適用を定めているだけであって、新たな基準をつくっているケースはほとんど思い当たりませんので、そういう意味で基本的な情報は公開されておまして、かなりほとんど根本的な安全性に関わるところでありますが、そういった外の世界でたくさん努力しなければいけないところはあると思っております。その辺はまたいろいろ検討させていただければと思っております。

猪瀬委員 関連質問で、大宅さんがニュージーランドの話をしたけれども、私、最近中国から帰ってきた人の話と、フランスから帰ってきた人の話を聞いているんですけども、中国は日本より高速道路延長が延びたとテレビで自慢しているんですけども、ところが、走ってもみたらぼこぼこの道だったというんです。フランスの高速道路もものすごくぼこぼこの道なんです。つまり、自己責任の世界なんですね。自分で100キロで走って自分でひっくり返ったら自分の責任だと、自分が運転が上手なら大丈夫だと、基本はこういう考え方なんですね。

ところが、日本人は、もうやたらにお世話をし過ぎなんです。レインボーブリッジも風が吹いたら止めちゃうでしょう。あんなのはゆっくり走ればいいんですから、自分で考えて走ればいいのに、風吹いたら止めてしまって、止めたら迷惑なんですね。だから、時速30キロで走ればいいわけですから、つまり自己責任の考え方がないんです。お世話するというか、よけいなお世話ができてしまうんですね。だから、ものすごく丈夫で頑丈なものをつくるという発想、それは日本人のものづくりのある種のまじめさでもあるんですけども、それは本四の橋なんかもそうです。ある意味ではまじめさなんですけど、ただそれをやってしまうと、ものすごく高く付くんです。

先ほど榊さんが性能標準だとおっしゃったでしょう。性能標準で考えて、今たまたま機械的に50%建設費カットとやってみただけですけども、つまり性能標準で考えて、半額の予算でどのくらい延長キロを延ばすことができるのか、そういう計算をしてみたらいかがですかというふうに逆に提案したいわけです。

つまり、50%カットで性能標準だけで攻めていったら、かなり距離を延ばせるんじゃないですかと。そういうことをやったらいかがでしょうか。

それから、先ほどの金井課長の道路構造令の問題は知っていますけれども、この道路構造令を無視して藤井さんは通達だけで第二東名の計画を立ててしまったわけですけども、その通達のレベルでの規制というのもあると思うんです。ですから、基本的に性能標準に

置き換えながら、同時に中部空港のようにこれで一生懸命つくったら、これだけ得したと、それはやった人が得したんだというふうにすればよい。中部空港はそれで着陸料の問題で成田と関空と競争しているわけですから、安くつくって着陸料が安くなれば、中部空港にお客が来ると、こういう命がけの競争なんですね。

そういうことを、これから民営化される場合に、やはり民営化会社と国とでいろいろ話し合いをしていく場合に、どれだけ安くしたら民営化会社がもうかるとか、そういうインセンティブが必要だと思うんですが、いずれにしても現在の予想される投資額と延長距離については、かなり無理があるだろうと、これはもうメディアもみんな思っているし、実は自民党の国会議員も結構思っているんですね。性能標準で考えていった場合に、半分のコストで2倍ぐらいの距離をつくれるんじゃないですかと、こういうことを申し上げているわけで、国土交通省側でもやはりそういうところを考えて出してもらわないと、このまま非常に中途半端な状態で結論が近づいていくというのは、私は余りよくないと思っているんです。いかがでしょうか。

田中委員長代理　どなたがお答えになるか、榊さん、どうぞ。

榊次長　性能標準かどうかは別にしまして、頭から50%削減ということが、フィージビリティがあるかどうかという点だと思います。私どもに言わせれば、頭から50%という話は、ほとんどフィージビリティがないと言わざるを得ないのではないかと思います。

ただ、金井課長が言いましたように、一部例えば付属品のレベルとか、そういうところで、非常に無駄な部分があって、そういうのを本当に抜本的に改善できるという部分はあると思うんですけれども、道路本体という点で見ると、なかなか難しいのではないかと思います。

そういう意味では、ちょっと本体構造として半分というのは、なかなか難しいのかなという、感想でございますけれども。

猪瀬委員　あるいは、先ほどのフライデーの写真にありましたように、その必要な道路かどうかという場合に、国道を拡幅するなどその道路をつくらなくてもいい方法があるのではないということも含めて御検討したらいかがですか。つまり、9,342の内側でできないものは国道化する、国道化するとか、現状の国道の改善とか、そういう方向で考えられるんじゃないかと思うんですけれども、いかがですか。

田中委員長代理　金井さん、どうぞ。

金井課長　全く物理的とか理論的にできないということではないと思っておりますけれども、やはり地域の方にとってみると、高速道路と一般国道では随分機能が違くと。さっきおっしゃられましたけれども、確かに海外へ行くと高速道路と一般道路の速度差というのは、ほとんどない例がかなりありますので、海外で見ますと高速道路と一般道路のそもそも区別が付かないところがたくさんありますので、それはおっしゃるとおりであると思っておりますけれども、我が国は残念ながら現状では一般道路は速度が40キロが多いですし、信号がべたべたという状況でありまして、そういう中でやはり高速道路を地域の発展

のためにつくってほしいという声があることも事実でございますので、先生おっしゃるとおり、一般国道と機能を重複できないかということは、理論的には可能であると思えますけれども、その辺はやはり自治体の意見であるとか、地域の意見も踏まえて総合的に判断すべきものなのかなと考えております。

9,342の内側というか、9,342を既に決めた区間については、これは前も御説明しましたが、平行する国道があればその整備はかなり抑制しているという現状でございます、その辺は少なくとも国道の改築計画みたいなものを立てるときは、今まで高速道路の計画があれば抑制するという原則でやってきたのも事実でありますので、その辺はやはり地域との最終的な調整がどうしても必要になるのかなというふうには考えております。

田中委員長代理 猪瀬さん、まだ議論あると思いますが、また戻ってもいいですから、次の提出資料をやっていただけませんか。

それでもう一回。

猪瀬委員 これで最後です。それで、この表を出したのは、50%をカットしながら、先ほど言った性能標準でやっていったら、もうちょっと延びるんじゃないかという話と。もう一つは、国道と高速道路ということだけでも、バイパスでほとんど高速道路っぽいものがあるので、そういうものを高速道路と名乗ってしまえばいいわけであって、そういうふうにならばちょっと機転を利かせれば済むようなことがいっぱいあるので、つまり私が言いたいのは、この朝日新聞や日経新聞に出ているような、真正面からこういう民営化委員会を否定するような提案をされても、これは自分たちのものではないと言うけれども、そういう議論が多いからこれが出てくるわけで、民営化委員会としては、とにかく国民が支払うコスト、つまり通行料として支払うコストと税金として支払うコストを、できるだけ少なくしたいと、それが民営化委員会の基本的な立場ですね。そして、借金を返していくと。

そのところをきちんと踏まえて、複数案を考えなければいけないのです。余りにもこの朝日新聞や日経新聞の1面トップ記事の内容のようだと、これではこのまま政府・与党協に持っていったら、どうしようもないんじゃないかということを思うわけです。

田中委員長代理 ちょっとここで10分ほど休憩して、それから猪瀬さんの次の問題に入っていただきたいと思えます。

25分から始めます。

(休 憩)

田中委員長代理 それでは、おそろいですので、1分ばかり早いですが、始めます。猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 次の提出資料にいく前に、一言だけ言わせていただきたいんですが、そもそもコストカットが2割というときに、当初もう絶対できないといていたのに2割できた。

それから、公団の側もいわゆる管理費の削減が全然できないとっていて2割～3割で

きるようになってきたということですから、それはやはり頑張っただけでやればできるんじゃないかというふうに思うんです。それをもう少し真剣に考えた方がよろしいんじゃないかということの一つ申し上げておきたいと思います。

それから、次の話に行く前に、一言だけ首都高の高橋さんがせっかく来ているから、首都高のやはり役所だなどと思うのは、電話サービス、私は大体自分の乗るところから出口まであと何分かかりますかと聞くと、すごく正確に答えてくれるんです。それで大体合っているんです。ここから羽田まで何分とか、ぱっと正確に答えて大体合っているんですけども、何でそれが土日にやらないんですか、夜8時に終わってしまうんですか、セブンイレブンだってみなやっているときに、土日にそういうサービスがないというのは信じられないです。それと、サービスというのは当然24時間ですよ。それは、私は民営化を踏まえて直ちに実行してほしいとユーザーとして思います。

高橋理事 それぞれの執行体制の問題もあろうかと思いますが、今、御指摘のように、将来のお客サービスサービスの充実という面で、今後検討していきたいと思います。

猪瀬委員 土日に行楽に出る人たちがいっぱいいて、そのサービスがないというのは、信じられないです。

もう一つは、出口だけでもすぐ増やせますね。まだ増やすところがあれば。入口も増やした方がいいんだけど、お金を取ってしまっているんだから、出口ぐらい増やしてくださいよ。逃げられないんですから。

高橋理事 渋滞対策の一環として、そういった出口の整備が、こういったところが可能かどうか、そういったことも幅広く検討していきたいと思います。

猪瀬委員 もう一つだけ、細かいことだけれども、これはJHと国交省に関係あるんだけど、私がこの間圏央道を走ってあきる野インターを見たら、余りに大きくてびっくりしたわけです。東名の青葉インターぐらい大きいんです。あれは、どういう神経でつくっているのかわからない。あのまま45度で下りてくればいいんです。人がいないんですから。あれは、今、地元の住民ともめていますね。そのことはよく知らないけれども、ああいう感覚でこれからまだ圏央道をつくり続けるとしたら、大変な問題だと思います。いかがですか。

金井課長 インターチェンジ、おっしゃるとおり、過去かなり余裕を持ってつくった経緯が一時期ありますので、過去都市計画したものについて、今の基準で比べれば少し大きめになっている場合がございます。

今後、したがって、なるべくETC化を考えておりますので、インターについては極力コンパクトに、基本的にダイヤモンドのような形でコンパクトにしていこうということは、もう既定方針でありますので、インターについては今後かなりコンパクトにするという計画で全部見直しをかけているところでございます。

なお、例えば圏央道とか、その他すべてアクセス道路の関係で個別の事情はあると思いますので、あきる野インターの詳細は今、手元にありませんので、どういう経緯でどうな

ったかは、調べて御報告をさせていただければと思います。

猪瀬委員 だから、ダイヤモンド型になることは知っているけれども、将来というのではなくて、今やっているものからすぐ手を付けていくべきだと思います。

それから、そのあきる野インターの前のところからオーバブリッジが、また 100 メーターごとにあるんです。もう信じられませんね。やはりそのエリアの何かがあるんですね。それ以外の人との関係がね。それはともかく置きまして、次の資料に入ります。

別納割引制度の問題で提出した資料について申し上げたいことがあります。「料金別納割引制度の廃止、不正利用への損害賠償、新制度の内容等に関する質問」、これはこの間会計検査院のこともありましたので、また改めてやりたいと思いますが、まず最初ですが「『別納制度にかかる会計検査院の指摘に関する資料』について」、公団から提出された資料では、不正利用のあった異業種組合に対して「約款上の措置として文書による警告や割引停止の通知を行っているところ」とある。

1、「文書による警告」を送付した組合数は幾つか？ 今回指摘された 71 組合で送付されなかった組合はあるか？

2、「割引程度の通知」をした組合数は 71 組合中幾つか？ 通知がある組合と無い組合がある場合は、どのような基準で区分したか示してほしい。

3、71 組合それぞれについて、割引停止の通知の有無、割引停止機関、平均利用月額を回答してほしい（記入フォーマットを送付する予定）。

きちんと「基本料金を民営化前に二割値下げ」を行って、利用者に還元してもらいたい。

そもそも別納割引制度の利用を主たる目的とする事業共同組合は、本来の趣旨から逸脱した存在である。いわゆる異業種組合の大半があてはまるが、「別納割引の利用だけが主な活動ではない。その他のさまざまな組合活動を行っており、存在理由がある」という異業種組合の建前を公団が容認してしまったことで、本来の趣旨から逸脱する組合に対して野放図に別納割引利用の既得権をばらまかれ、年間 2,200 億円という巨額の損失を抱える事態を招いた。その問題点について、再三にわたり指摘してきた。

・「ETC 限定」ではなく、「すべての利用者を対象」に安くしろということです。

「ETC 利用者に限る割引」ではなく、すべての利用者が使える基本料金の値下げを。

・大口利用者への特典は、マイレージ方式で還元なら不公正にならない。

トラック、バス、タクシーなど業務の性質から多頻度大口となる利用者にとっては、頻繁には利用しない一般利用者と比べて料金支払いの負担が重い。多頻度大口利用者に対する特典には、利用者ごとの利用距離に応じた割引がもっとも不公正が生じない方式ではないか。エアラインのマイレージ方式などを参考にしたらどうか。

・「割引」と「基本料金の値下げ」は同じではない。

「割引」は一定条件に合致する場合のみ適用される。「基本料金の値下げ」はすべての利用者は無条件に適用される。「基本料金の値下げ」を「割引」でごまかさないう、国交省と公団には誠実な対応を求める。

・「E T C 割引率の現行 13.8%を 20%に拡大」では、公団のもうけが増えるだけ。

別納廃止によって公団には逸失利益約二千二百億円が戻っていく計算だ。これを基本料金の 2 割値下げではなく、「E T C 割引率の現行 13.8%を 20%に拡大」で代替するとしたら、対象が全利用者のわずか数%に絞られるため、公団が取り戻した 2,200 億円が利用者に還元されきれずに、公団に利益増として残ることになる。別納廃止は公団のもうけを増やす目的ではなく、料金値下げによって利用者に還元するためであることを忘れないでほしい。

E T C プラザと新しい制度との関係について。

E T C プラザとは何か。任意団体ということだが、四公団及び国交省との取引高、職員数など概要を説明してほしい。

以上です。

特に申し上げたいのは、別納制度の廃止で 2,200 億円が浮いたあと、複雑な新しい制度をつくるのではなくて、まず基本料金値下げと、それから大口利用者はマイレージなど、そういう形で還元すると、つまりリーズナブルに考えれば、ここで言ったように利用距離が多いわけですから、たくさん使う人は距離に応じて安くなるということを考えればいいんであって、とにかく変な制度をつくらないでもらいたいと。別納組合みたいな制度をですね。そういうことを申し上げたいわけです。これについて、J H 側と国交省側で、それぞれ回答をお願いしたいと思います。

田中委員長代理 金井さん、どうぞ。

金井課長 全体、ざっとお答えをさせていただきます。別納制度自体、また公団の方から詳細に説明をすると思いますが、私どもが把握している範疇で警告が、ちょっと重複しますが 9 件。

それから、割引停止が 1 件という、ちょっと重複していたり、まだ処分が済んでないものがありますので、詳細は各公団の方から御説明をしたいと思います。

料金の話でございますが、御指摘は承りましたが、料金のレベル自体につきましては、スキームが決まって、確実な償還ということから、どういう料金レベルがふさわしいか、それから別納に代わる新たな制度をどうするかということも含めて、総合的に検討しなければいけないと思っております。私ども現時点で大臣から指示を受けておりますので、とりあえずできることからすぐにやりなさいと、弾力的な料金をすぐにやりなさいということでもありますので、現在大臣から指示をいただいている、弾力的な料金という観点から、例えばさっき申し上げました首都高の夜間割引みたいなものを中心にやらせていただいております。御指摘のとおり本格的な検討は今後でございますので、御指摘を踏まえどこまでできるのかということ、スキームを踏まえて全般的に検討しなければいけないかなというふうに考えております。

E T C プラザ自体は公団の内部の組織のようでございますので、公団の方からお答えを申し上げます。

田中委員長代理 JHの山本さん。

山本理事 それでは、JHの方から先にお答えをさせていただきます。2つあると思いますが、最初の方の会計検査院の指摘に関する資料ということで、私どもから回答させていただきました資料にも書かせていただいておりますけれども、今年度会計検査院が組合による別納制度の利用についての検査を行ったわけでございます。

その結果、御案内のとおり一部の事業協同組合において、組合員以外のものが別納制度を利用していたことが判明したということで、これは先日新聞等にも報道されたところでございます。

ただ、会計検査院としては、最終報告を今、詰めて、ごく近々に総理大臣の方にその結果が手渡され、正式に指摘がされるという状況でございますので、私どもとしてはその指摘を待って、直ちに私どもの指摘を受けた資料について委員会の方に提出させていただきたいということで、現在の時点ではまだ最終的に私どもいただいておりますので、その点は御了承いただきたいと思います。

ただ、今、猪瀬委員からもお話がございましたように、私ども会計検査院が今年の夏からいろいろ検査をされまして、それに合わせて私どもも協力してこの一部員外利用があったということを把握をいたしております。これにつきまして、順次これらの組合が判明し次第、文書の警告、あるいは割引停止等の措置等々について、取りつつあるという状況でございます。

具体的には、この御質問で幾つあるのかという御指摘でございますが、先週の11月21日の時点の最新のものの、今、国交省の方からお話ございましたが、最新の時点では全体として文書警告をさせていただいたものが54件でございます。それから、割引停止をさせていただいたのが、12件ということでございまして、全体で70件ないし71件あるというふうに御指摘をいただくような格好になっておりますが、ほぼわかったものについて現在やらせていただいているという状況でございますが、まだ多少残っておるものもあるという状況でございます。

したがって、全体の組合についての割引停止、あるいは文書警告等々についての具体的な処分の関係、あるいはまた利用月額等々については、後ほど出させていただきたいと思っております。

ただ、具体的な組合の名称等については、また御相談をさせていただきたいと思っております。

それから、2つ目の問題でありますけれども、別納制度の関係でございます。現在、御案内のとおり9月19日に国交大臣から廃止についての御指示をいただき、それから29日には受付の中止をさせていただいたということで、新しい制度の創設に向けて今、鋭意詰めさせていただいているということでございます。私ども道路公団の改革本部に料金関係検討委員会等も設けて、学者の先生方を中心に検討させていただいている、内部でも検討させていただいているという状況でございます。

9月19日の大臣の指示では、大口多頻度利用者の利便を図るサービスとして、ETCの利用を前提にして、新しい制度をつくるんだというのが、大臣から指示をいただいた内容でございますので、その指示を踏まえて現在それぞれについて止めさせていただいているという状況でございます。

今日、猪瀬委員から御意見を賜りました点について、それぞれ今、詰めさせていただいているという状況でございます。

一つひとつ詳しいことについては、特に時間もございますので詳しいことは申しませんが、1つは基本料金を民営化前に2割値下げをするべきだという御指摘でございます。先日もお話し申し上げましたように、別納制度2,200億円余という割引額になっておりますけれども、別納制度全体を廃止することによって、別の割引手段に転換するとか、あるいはまた弾性値、いわゆる料金が高くなることについて乗らないといったような点がございまして、全体として2,200億全部が浮いてくるということではないということ、もう猪瀬委員も十分御理解をいただいたところでございますが、それと同時に新しい制度で割引額がどの程度になるのかといったような点についても、その基本のフレームによって変わってまいりますので、これについても鋭意検討させていただこうということでございます。いずれにいたしましても、料金につきましては、民営化委員会の報告にも書いてございますし、私どもとしても収入をできるだけ上げる、コストをできるだけ下げるという努力をいたしまして、できるだけのことをやってまいりたいというふうに考えているところでございます。

ETC限定ではなく、すべての利用者を対象にしたかどうかということでございます。これにつきましては、先ほど申し上げましたように、大臣の指示にもございましたように、ETCの利用を前提にした新しい制度を検討しろという御指示でございます。

御案内のとおり、ETC、今、全体で12%ぐらいの利用率になってございます。それにつきまして、アクアライン等々について30%を超えているわけでございますけれども、ETCは順次普及をしてきているということでございます。

また、新しい制度ということになりますと、現在ございました別納制度の弊害を除去するべく、その全体の利用者が集まって、トータルとしてどうするかといったような議論ではなくて、車1台、利用者個人、個別個別の人ごとに割引率を考えていく必要があるのではないかと、それも1つの考え方ではないかというようなことがございますので、そういう意味ではETCを前提にした制度にすることが適切でないかといった点について、現在検討中でございます。最終的に、まだ決めたわけではございませんけれども、そういったような方向で今、検討中でございます。

多頻度大口利用者への特典は、マイレージ方式で還元するのがいいではないかという御指摘でございます。エアラインのマイレージ方式など、いろいろございますので、そういうことも含めて今、参考にさせていただきながら、マイレージ方式ということもかなり優良な1つの方向ではないかということで、今、検討させていただいているところでござい

ます。

あと割引と基本料金の値下げとは、同じではないといったような点、あるいはE T C割引率の現行の制度を20%に拡大といったような点では、というようなことだけではだめだといったようなことの御指摘でございます。今回の民営化委員会の報告の御指摘が、夜間料金の半額等々によって、弾力的な料金政策を取ることによって、全体として料金を1割値下げを行うんだというような提言がなされているところでございます。

基本料金の値下げという格好でいくのか、あるいはまた個別の割引制度でいくのかというのは、特別の方に割引ということについては割引制度、基本料金20円60銭全体のそのものを値下げするというのが、基本料金の値下げという御趣旨で書いておられるのかと思いますけれども、そういう格好で全体としていくのか、基本料金も合わせて下げて、全体としてやっていくのかという点については、今後また全体としての国交省さんの御指導も得なければいけませんし、私どもとして割引制度が全体として均衡の取れた公平のある割引制度でなければいかぬということでもございますので、料金水準全体として検討していく必要があるのかなというふうに思っております。

最後のE T Cプラザにつきましては、先ほど国交省さんの方からもお話がございましたように、財団とか法人といったようなものではございませんで、E T Cの前払い制度の登録受付、あるいはE T Cの前払い割引についてのお問い合わせにお答えをするというものとして、現在道路三公団が共同して設置しておるものでございまして、一つの箇所でも共同してそういうお答えをしているというものでございます。担当者が5名でやっております。毎日1日1,000件以上の問い合わせがあり、それらについてお答えをさせていただいているということでございます。

担当者だけでは、勿論十分ではございませんので、業者に委託をさせていただき、業者の人にいろいろE T Cについての識見を十分得ていただいて、担当者と併せてプラザという名前で共同運営させていただいている窓口であるということでございます。

概要以上でございます。

田中委員長代理 猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 今の最後のところからいきますが、E T Cプラザのこちらの要求は、取引高、職員数など、数字を求めているんです。その数字について、お答え願いたいと思います。

田中委員長代理 山本さん、どうぞ。

山本理事 先ほどいただいたものでございますので、今、具体的に数字を手元に持ち合わせておりませんが、今、申し上げましたように、E T Cプラザそのものは三公団が職員を出し合って共同運営する窓口でございまして、ある派遣職員に委託をしてやらせていただいているところでございまして、具体的な数字は後ほど出させていたいただきたいと思っております。

猪瀬委員 場所はどこにあるんですか。

山本理事 新横浜駅のすぐ近くのビルの一角ということでございます。今、数字を私も

確認しておりませんが、委託の額が約六千五百万円ということでございます。

金井課長 1点補足させていただきます。ETCプラザ自体、私どもと直接取引は、国交省とは取引ございません。

それから、JHが御説明がありましたが、もともとこれは前納割引を始めるときに、JH、首都公団、阪神公団、三公団共同でやるということで設立をしているというふうに承っておりますので、念のための補足を申し上げます。

恐縮です。先ほどの私の説明で、1点数字が違っていたんですが、別納に関する措置状況、認証組合がJH、本四、それぞれありまして、利用道路がJH、本四それぞれありまして、それぞれマトリックスになっておりますので、私ちょっと本四の関連の数字を申し上げました。後ほどマトリックスになっておりますので、整理して再提出させていただきたいと思えます。

田中委員長代理 猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 今の住所とか、今、6,500万円と聞いたけれども、職員数は後で回答してください。

次に移ります。別納というのは、新制度というのはカテゴリーを持った制度ということではないと私は理解するんですが、つまりこれまでと同じように結局特別な制度をつくることによって、温泉旅館の建て増しのように変な制度がふくらんでいってしまうということはないようにした方がいいので、新制度という言い方自体がもう制度なんですね。ですから、シンプルな基本料金の値下げとして考えたいわけです。それとは別に大口利用者については、マイレージ方式によって制度というよりも一つの割引の在り方として提案しているわけです。変なカテゴリーをつくった制度をつくらないでもらいたいということなんです。

田中委員長代理 榊さん、どうぞ。

榊次長 そういう意味では、マイレージ方式というのは、非常に有力な案ではないかと私どもも考えておりまして、個別の企業と契約するという感じよりも、むしろたくさん何遍も乗っていただいた方には、ある一定の割引があるというような仕組みの方がいいのではないかというのが、基本的な趣旨でございます。

猪瀬委員 すべての車種に適用されるというか、つまり特定の団体ではないということがわかっていただければいいと思えます。

それから、1割値下げという民営化委員会の意見書のことですが、別納組合は意見書の後に指摘したものですから、意見書で1割で、意見書のあとに提案した別納組合の廃止で戻ってくる2,200億円でもう一割というふうに言っているわけです。

ですから、これは民営化委員会の意見書とそごはないわけでありまして、そのところは先ほどの山本さんの御答弁だと、民営化委員会1割と言っているじゃないかと、そういうふうに関心したんですが、その後に出てきた問題だから追加しているわけです。

山本理事 今、そういうことよりも、民営化委員会の報告では、1割と言っておられる

と、まだまさにこの委員会でも別納についての廃止と、私どもとしても別納の廃止ということが、新たなものとして出てきたわけであります。

それと同時に、新たな制度としてまた、今お話ありましたマイレージ等の新たな制度も創設する必要があるということも言われておるわけでございますが、そういう点を踏まえて、全体として料金をできるだけ引き下げていくという点についての努力はする必要があるということをお願いしているところでございます。

猪瀬委員 それから、会計検査院の方の話で、そちらの資料の3ページの「別添」「事業協同組合各位」というもので、「別納カードの適正利用について」、これの1段落目、2段落目、3段落目の、「しかしながら、今回、別納カードを利用している組合員の調査をしたところ、一部の組合において、法律に定める組合員でない者がいることが判明しました」と。今回の調査というのは、どのような調査をしたのかということなんですけれども、今回の調査というのがよくわからない。つまり公団は別納制度を利用できるものを約款で組合員と取り決めているからには、当然毎年利用者が組合員であるかどうかを調査しているというふうに思うのが普通ですね。なぜ今までわからなかったのかと。

もう既に実は毎年調査しているんじゃないですか。そういうことで、調査している問題であるのは知っていたけれども、隠していたんじゃないですか。そこはどうか。

田中委員長代理 山本さん、どうぞ。

山本理事 今のお話でございますけれども、別納組合については2年ごとに協同組合の約款についての登録をきちっとやり直すという格好になっておるわけでございますが、そういう際にカードを利用する組合員名簿を取っておるわけでございます。

そのときに、私どもとしては当然のことながら当該公団、私どもの公団でも、別納の制度を利用するに当たっては、約款をきちっと守りなさいと、約款に基づいて出していきなさいと言っているわけですから、約款の3条においても組合員の利用申込みを組合内において一括して組合が行うということになっておるので、組合員であるということをきちっと約款にも書いておるわけです。あるいは、また8条でも別納カードを利用できるものが組合員に限定しているということを書いてあるんです。ただ、事業協同組合法では出資をした者が組合員なんです、事業協同組合法に基づいて、例えば協同利用、協同研修、協同購入をするような場合には、要するに組合員でなくても20%までの人は賛助会員等々といったような格好で、中小企業協同組合法の事業ができるという法律になっておるんです。

そういう状況の下で、私どもとしては当然事業協同組合の事務局の方々としては、賛助組合員と本来の組合員というのは、当然認識があって、その組合員の方についての申請を上げてきてもらっているというふうに私ども理解をしておったわけであります。

したがって、組合員以外の方からの、組合員名簿をきちっと取っておって、それについて本当にそこにおられるかどうかということは、確認をしておったわけですが、今この関係から言うと組合員資格の厳密な確認という点については若干私どもとしては周知が

徹底されてなかったということがあるわけでございます。

したがって、今、申し上げましたような、毎年毎年調査しているということではなくて、約款に基づいて登録を変えるときには組合員名簿を取ってきちっとやっているわけでございますけれども、そういったような調査の点について、若干の私どもとして不十分であったという点がございまして、また組合の方でもそういう別納割引制度自体が、約款をきちっと読んでいただければ十分わかるわけですが、そういう点で賛助会員等々についてもある程度認められるんじゃないかといったような誤解があって、こういう員外利用という格好で調査した結果出てきたということで、今回会計検査院等で今年度調査が始まりまして、私どもとしてもある一部の支社でそういう指摘が行われまして、私どもとしてはそういうのが全国的にあるのかどうかということについて、私どもとしても調査を全国千八百八十幾つの組合についてやりまして、その結果今、申し上げたような点についての員外利用をしている組合が出てきたということでございまして、文書警告なり割引停止の措置を取りつつあるということでもあります。

猪瀬委員 ということは毎年行ってなくて、今回初めてやったということであれば、非常に無責任だと思えます。我々の通行料金がそういう形で不正に回っているのと同じですから、数千億円、数百億円のお金がどこかに流れていってしまっているとしたら、実質的に公団の逸失利益として、非常に反省してもらわないといけませんね。

それから、会計検査院も夏に入ったと言っていますけれども、こういう問題を民营化委員会が指摘しないと動かないということもまた会計検査院もしようがないと思えますけれども、今回やったからいいけれども、ただこれは特に山本さんなんかはもともと別納制度の担当者としておかしいと思っていたということは、経営改善委員会での山本さんの発言にもあるわけだから、これはとにかく取り組みが遅過ぎるし、非常におかしなことですよ。とにかく今回初めてわかったということは、信じられないことです。

山本理事 員外利用については、その都度全国的に厳密な意味での調査をかけたのが、御指摘のとおり今回初めてということでございしますが、員外利用がわかった段階ではそれぞれの組合に対して、割引停止、警告等々の措置は取らせていただいたわけでもあります。

しかしながら、今、猪瀬委員がおっしゃるように、こういう点についてももう少し承知徹底きちっとやるべきであった。あるいは、また私どもとしても本社から支社に対して、担当のところに対して、きちっとした指導を実施要領等々をつくってやるべきではないかということがございました。

そういう点で、今回大変遅まきながらではございますけれども、各支社に対して実施要領をきちっとつくれと、それからまたそういう点についての審査を厳格にしろという通達も部長名で出させていただいたところでございます。

別納制度そのものが廃止になり、まだ若干来年度いっぱい経過的に残っておる組合もございまして、そういう点について私ども更に厳格にきちっとやれということを指導させていただいたところでございます。

今までの点について、十分であったかということについては、私どもとしても大いに反省をしなければいかぬというふうに思っております。

猪瀬委員 では、最後に一言、つまり一般利用者というのは弱い立場にいるんです。こういう別納の中で異業種で、特に政治家が絡んでいたり、あるいはマル暴が絡んでいたり、こういうものが絡んでいると、公団はそういう強いものに対してはそういう調査をきちっとしなかったというか、そういうふうに私は思うんです。つまり、一般利用者というのは結局数年ごとに料金を値上げされていくということに、ただ耐えていくだけであって、だからこういうことは実は政治家、あるいは怪しい人たちが絡んで、そういう圧力があったんじゃないかと思うんです。

山本理事 私ども、個別具体的にどういう格好で今おっしゃったような事態があったのか、あるいはなかったのかということについては、十分承知をしているわけではございませんけれども、そういったようなことは私どもとしてはなかったというふうに信じたいと思っておりますし、またそういうことがあってはならないというふうにも思っております。

今、申し上げましたように、別納制度、大変大きな、30%、28%ぐらいの割引ということで、2,000 億を超える割引をさせていただいておたわけでございますが、そういう点について更に厳正に審査をする必要があるということについては、私どもも今のお考えで対応していかなければいかぬというふうに思っております。

田中委員長代理 その前に、今の関連で、この山本さんの方でお出しになった資料の3ページに「別添」とありますね。2ページで文書を送付したというのが非常に不親切で、いつ送付したのかわからない。

それから、指示のペーパーは添付してないんですね。こういう様式で、各支社長が組合に通達しているので、その前に、JHとして本社から支社にどういう文書を出されたかというのは、通常こういうペーパーを出すときには、いつ付けでどういう通知をしたということが出ておるものなんでしょうけれども、これは珍しい話だと思って見ていたんでしょうけれども、それは何ですか。

山本理事 大変失礼しました。今、こちらで3ページ目に出させていたおいておるのは、各支社から事業協同組合に対して出した。

田中委員長代理 それはわかっています。だけど、これを各支社から出すのに、いつからいつまでに出しなさいとか。本社からの指示があったはずでしょうということを言っているんです。

山本理事 別納カードそのものについての私どもの実施要領をつくってきちっとやりなさいということについては、本社から支社に対して部長名で出させていただきました。今、ここには資料を添付させておりませんので、後ほどすぐ出させていたおきたいと思っております。もう一つは。

田中委員長代理 通常、こういう資料を出されるときには、そういうものは当然添付してあるべきではないかということをお願いしているだけなんです。

山本理事 大変それは失礼いたしました。

それから、支社から事業協同組合の登録の権限等々は、支社長でございますので、それぞれの支社長が10月の末から11月にかけて、それぞれの時間に応じて出ささせていただいたものですから、一つの日にはなくて、日という格好で出ささせていただいたということでございます。

失礼しました。

田中委員長代理 猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 別納制度について、もうちょいだけ、会計検査院のことですが、会計検査院が夏に入って、JHとしては一緒に内部調査を並行してやるわけですね。だから、資料を出す側ですから、会計検査院がやってくれといってもJH側で協力しないとできないわけですから、それをやって、そうしたら別に会計検査院の発表は発表であって、JHはJHとして、どここの組合は割引停止1か月で、利用額は30億円であったとか、そういう個別に名前を出さなくてもいいけれども、1つの一覧表のようなものは出すことはできるはずですね。

それは、出さないと、別に会計検査院がやってくれましたということではないわけだから、そこはどうですか。

山本理事 会計検査院が最初にそういう格好で、一部支社について指摘をし、全国的に調査をするようにということがございまして、私どもとしても協力して両方でやったということでございます。

したがって、最終的に私どもの判断としても、組合が員外利用をしていたという組合がどここの組合で、どの程度の支社が員外利用をしていたといったような点については、私どもとしても最終的に把握をしているところでございまして、それに基づいて今、申し上げたように、割引停止だとか警告をさせていただいているところでございます。

したがって、今、最終的にということでお出しすることは可能かと思えます。ただ、今、申し上げましたように、全体の具体の名前だとかについては、いずれにしても控えさせていただきたいと思えますし、また会計検査院が最終的にごく近々報告すると言っておりますので、それも併せて私どもとしては出させていただくのがいいのかなというふうに判断をさせていただいているところでございます。

猪瀬委員 民営化委員会に出せばいいんですよ。だから、会計検査院は会計検査院でやればいいんですが、それだけ資料をそろえたんなら、今、言ったように、個別具体の名前ではなくても、A組合、B組合でもいいですよ。とりあえずまず整理したものを出してください。

山本理事 今のような方向での検討をさせていただきたいと思えます。

田中委員長代理 まだいろいろあるかと思えますが、本日の質疑はこの程度にして、次回以降更に引き続き審議をしたいと考えております。

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、速やかに事務局に

御連絡ください。

それでは、国土交通省及び四公団の方々、退室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 次回は、新総裁は今度は国会じゃないですから、それを確認してください。

田中委員長代理 それは私の方から要求します。

(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、最後に来年以降の本委員会の開催スケジュールについて、各委員に御相談申し上げます。

それでは、各委員のスケジュールの状況について、事務局から御説明願います。

坂野事務局長 申し上げます。お手元にホッチキスで止めた、「当面の委員会スケジュール」「平成16年スケジュール(イメージ)」という縦長の資料がございます。

それをごらんいただきたいと思いますが、年内はあと12月9日、それから12月19日を予定いたしております。そこで、来年の予定でございますが、各委員の方々に予備定例日、及び定例日についての御都合、及びその日以外の日程について御都合を照会させていただきます。

その結果は、この1月、2月、3月に予備定例日、定例日と2回ございますが、このうち1月については、13日は少なくとも5名、27日が4名。2月は、10日、24日とも少なくとも5名は出席可能。3月は、9日は5名、23日が4名というような状況になっております。

それ以外の日は、5名が確実に御出席いただける日というのはございませんし、むしろ4名が3名になったり2名になったり、そういう感じでございます。この予備定例日、及び定例日以外の日は、現在のところは出席できる方の数はなお減るとい見通しの状況でございました。

4月から6月については、まだ予定が未定の方がいらっしゃいますので、まだはっきりいたしません。5名がそろわない日が出る可能性がそれぞれあるという状況でございます。

猪瀬委員 途中で済みせん。この4月から6月ですけれども、法案が国会に出されているいろいろやっているときですから、今からだとこれを第一優先に考えれば確保できるので、是非確保してほしいんです。勿論いろいろ御都合あるかもしれませんが。1月から3月まで、4人の日が2個あるだけで、基本的にそろってはいますけれども、この予備定例日という言い方はやめてほしいんです。この前から言っているように、月2回にすると決めたんですから、予備ではないです。定例日なんです。

今、一番大事なときですから答申前までは結構時間を皆さん必死で取ってやったわけですが、特にこの夏以降いろいろと情勢が緊迫しているわけですから、この「予備」というのは取っていただきたいんです。

それから、大分前から予定していたものですから、3人になってしまうはずなどないんですね。そのこのところをもうちょっと事務局で積極的に定例日の扱いを個別にちゃんとや

ってもらいたいんです。とにかく「予備」というのはなくしてください。

田中委員長代理 今の提案に対して、何かございますか。

松田委員 予定が決まっているのが、私は5月、国際会議でまだわからないですね。あとはいいです。

猪瀬委員 松田さんが国際会議と言ったけれども、そういうときはしょうがないんです。国内にいるときは第一優先ですよ。

川本委員 私は、4月に異動があるかもしれないので、4月以降の予定については、現在の段階では確定できません。

あともう一つお願いなんですけれども、2時から5時というふうに決めてらっしゃって、午前中の可能性とか、あるいは時間をずらすとか、そういうことはできないんでしょうか。

松田委員 それはできるでしょう。

田中委員長代理 私だけの都合を言わせていただければ、今年度も来年度も火曜日の午前中はアウトです。

松田委員 だから、それを事務局で聞いてくれればいいですよ。

猪瀬委員 午前とか午後とかというけれども、午後2時から午後5時になっているということが前提でやらないと、なかなか決まらないわけです。今のように、一昭さんが午前はだめだとかなくなってしまいますから。それとこの間、川本さんが3時半にどうしても退出しなければダメだというときに開始を1時にしたんですが、そういう微調整は可能なわけであって、基本的には2時 - 5時という線をつくっておかないとごちゃごちゃになってしまいますよ。

松田委員 ただ、なるべく5人出た方がいいんですね。だから、時間調整で出られるのであれば調整したらいいでしょう。

田中委員長代理 それは4人よりも5人であった方がよい。

猪瀬委員 だから、ベーシックがあってオプションがあるとやらないと、初めからオプションでやっていたらだめですから、基本は基本で取っておかないと。

そもそも割と火曜日の午後というのが取りやすかったというのが、今までの実績だったからこうなっているわけであって、初めからこれがいいとやったわけではなくて実績から決まっていたわけですよ。

大宅委員 5人というのに関連してなんですけれども、今井さんと中村さんには、何か出てくれというアプローチはしないままでいいんですか。してはもらっちゃいませんね。せめて中村先生にお越しいただけると、大分いいんですけども。

坂野事務局長 毎回開催通知は差し上げて、出欠を確認しております。

大宅委員 それで欠席と書いていらっしゃるわけですか。

坂野事務局長 御返事をいただいております。

猪瀬委員 坂野さん通知だけでしょう。もうちょっと愛がある言葉か何かがないと、やはり事務局長として「出てください」とお願いしないと。官邸で食事会することになって

いるようですが、中村先生はどうなんですか。

坂野事務局長 今の件は公にまだなっていないと思いますので、今は差し支えがございません。

松田委員 私は、1年間出ない人は出なくていいと思います。

猪瀬委員 中村さんの方は出る可能性あるでしょう。

松田委員 出ない人を誘う必要はない。

猪瀬委員 今井さんはともかく、中村さんは出る気があるんじゃないですか。

松田委員 ないでしょう。1回も出てないもの。

田中委員長代理 何回もお会いして誘いもしましたけれども、その気はないですね。

坂野事務局長 確認ですが、予備定例日の予備を取るということは、今回の合意でよろしゅうございますか。

田中委員長代理 皆さん何か御異論のある方いらっしゃいますか。オーケーです。

よろしいですか、ちょっと一言。問題になるのは、総理がああいうふうに国交大臣に御指示されたんで、恐らくゆとりを持って我々に案をお示しになるそうですから、どういう形か知りませんが、それが次の定例というのは、私たちは12月9日と19日ですね。それまでの、恐らく9日までの話だと思うんです。この委員会を開くのか、もう個別に説明を承るのか、そこら辺何か御意見ありますか。

あるいは、事務局はそういうことがほうり込まれたときに、どういう対応の仕方があるかということを考えておられますか。

坂野事務局長 国交省がいつどういう形で委員の方々にお示しになるのかよくわかりませんが、もし12月9日までの間に案を委員の方々にお示しをするということになれば、私どもとして国交省に対しては事前に各委員の方が説明が欲しいという御要望があったときには、まず対応をしてほしいということをお願いをしたいと思います。

もう一つは、この委員会室なり事務局に会議室がございますので、場所提供など、委員の方から御要望があれば、何時何分にだれだれ委員がここでお聞きになりますけれども、ほかの委員の方ももしお聞きになるならば御一緒にどうですかとか、そういうことは御案内しようとは思っております。

田中委員長代理 さっきのような話だから、5人はとても無理ですね。定例日でもそろわないぐらいですから、ですからそこら辺はまた出る直前か何かに御相談しながら決めましょう。

それと、先ほど猪瀬さんがおっしゃった来年の、恐らく法案が早くできても3月以降だと思いますが、恐らく皆さんの中で参考人として国会に呼ばれるということで、法案が出てしまえば我々の委員会は、そんなに忙しくなるということは余り考えられない。法律を提出した以降、どういうことが考えられるか、事務局長何かありますか。

私は法案出すまではいろいろあるかもわからないけれども、出てしまうと、この前は川本さんと私が参考人で出ましたけれども、そういう形で呼ばれることは何回かあるとは思

うんです。猪瀬委員、松田委員、大宅委員、川本委員、大いにあると思います。だけでも、それ以外にそんなに委員会でどうのこうの議論するようなことは、そんなにあるのかなという気がするんですが、報告を受けるぐらいのものじゃないかと思うんですけれども、事務局長どう考えておられますか。

坂野事務局長 今、田中委員長代理がおっしゃったのが普通の想定だろうと思います。3月に法案が出れば、通常4月になってから所管の委員会で審議が始まる。その間、衆参両院がございますので、それぞれの時間がかかるわけがございます。その間は政府側としては国会審議対応に全力を尽くすということになりまして、法案を通すことの作業で手いっぱいになると。したがって、法案が通ってからまたいろんな作業が始まると思いますけれども、法案が通るまではなかなか新しい動きその他が出てこない可能性が高いというふうには思っております。

松田委員 今から先のことを考えてもしょうがないんです。そのときそのときでやっていきましょう。

田中委員長代理 さっきそういう話があったので、念のために何かあるか聞いてみたんです。今、来年のスケジュールまでありましたが、川本さんがおっしゃったように、4月以降異動があったりするかもしれませんし、私ども大学の教師もカリキュラムが変わる可能性はあるんですが、私なんかのように年をくってしまうと、マイペースで自分のいいように頑張りますけれども、恐らく人によってはなかなかそうはいかない場合があるかもわからない。

しかし、大体スケジュールについては今お話のとおりであります。

猪瀬委員 さっきいった9日がいいのかというのが、9日は9日がいいんですが、12月5日ぐらいのところ短い会合でもあった方がいいんじゃないですか。それこそ予備定例日じゃないけれども。

田中委員長代理 だから、さっき坂野さんが言うように、説明を聞いている夜にでも集まるか、本当に勧告でもするなら、そういう方法しかないんじゃないですか。急げば夜でもいいんじゃないですか。そのときに考えましょう。新聞にあれほど出ると、意外に早いかもしれない。

それでは、いろいろあるうかと思いますが、予定の議事も尽きましたので、本日はこの程度とし、次回委員会は12月9日火曜日午後2時から開催することにいたします。

その他、緊急なことが起これば、それはそのとき御連絡いただいて、調整いたしたいと思っております。

それでは、本日の委員会はこれをもちまして閉会といたします。ありがとうございました。