

第 52 回道路関係四公団民営化推進委員会議事録

平成 15 年 12 月 9 日（火）14:00 ~ 16:05

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 52 回会議を始めます。

本日は、今井委員、及び中村委員は所用のため御欠席です。

また、金子大臣、石原大臣には、御出席をお願いしておりましたが、公務の都合で御出席いただけないということであります。

本日は、国土交通省からの説明を踏まえ、当委員会としての対応を検討することといたします。なお、毎回申し上げているとおり、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きますよう、ルールを尊重していただくようお願いいたします。

それでは、まず事務局から資料の確認などをお願いいたします。

坂野事務局長 資料の点検を兼ねて確認をさせていただきます。

まず、お手元に輪ゴムでとじた資料がございますが、それを順次御紹介いたします。

議事次第、配布資料件名の一覧、本日の御出席者でございます。道路公団総裁、首都高・阪高理事長にお越しをいただいております。また、本四については副総裁にお越しをいただいております。

その下でございますが、国土交通省からの提出資料、資料 1 というものでございます。

その下、資料 2 というのがございます。これは前回の委員会で御要求がございましたものについて、関係公団などから御提出があったものでございます。

その下でございますが、これは本日のテーマではございませんが、前回御決定いただいた委員会の審議日程を御参考までにお渡しをするものでございます。

なお、今、事務的に用意しておりますが、猪瀬委員から提出資料がございまして、今、皆様方にお届けをいたしております。猪瀬委員からは、提出資料本体と別添資料がございます。

それから、皆様方のお手元に、分厚い平積みになった資料がございますが、これは国土交通省からの提出資料でございますが、道路の事業評価に関する基礎データなどがございます。ホームページなどに載っておりますが、念のために国土交通省から皆様方に提出があったものでございます。大部のものでございますので、もし必要がなければお帰りの際このまま残しておいていただいて結構でございます。

以上でございます。

田中委員長代理 議事に入る前に、前回国会出席のために当委員会への出席がかなわなかった、日本道路公団の近藤新総裁に御出席いただいておりますので、近藤総裁より一言ごあいさつをいただきたいと思います。

近藤総裁 ただいま御紹介賜りました、近藤剛でございます。初めて出席させていただきます。よろしく願いいたします。

前回お招きいただいておりますが、大変残念ではございましたが、参議院の国会の方の予定が入ってしまいまして、大変失礼をいたしました。

これから、いろいろと民営化に向けての具体的、最終的な議論が行われるわけでございます。それに向けまして、しっかりと公団、あるいは新会社の立場を御理解いただくために、それなりの役割を果たさせていただきたいと存じております。

加えまして、大変重要な任務の一つといたしまして、現在の公団の新会社に向けての体質改善といえますか、高コスト体質の是正に向けてのいろいろな取り組みが必要になってきておりますので、その面におきましても、また委員各位の御指摘もちょうだいをいたしておりますので、十分に参考にさせていただきながら、しっかりと取り組みさせていただきたいと存じております。

よろしく願いいたします。ありがとうございました。

田中委員長代理 それでは、委員の皆さんから、この際新総裁にお話しになりたいことがありましたら、どうぞ。

冒頭私から一言。本当に火中の栗を拾うというか、大変なお仕事に就かれたことに対して、心から敬意を表したいと思います。

私から一言だけお願いしたいのは、改革についての御決意だけ賜ればと存じます。今のごあいさつにもございましたけれども、改めて一言どうぞお願いしたいと思います。

近藤総裁 国土交通大臣から任命をいただきましてから、ちょうど20日経ったわけでございます。大臣からも、また御任命をいただきました翌日、小泉総理からも、民営化推進委員会の意見を基本的に尊重しながら、しっかりとした枠組みの中で改革を進めてほしいという御指示をいただいております。

その御指示を忠実に、私としては実行させていただきたいと思っております。ひとつよろしく願いいたします。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。松田委員、どうぞ。

松田委員 大変問題の多い時期に総裁をお引き受けになって、御苦労様だと思います。

しっかり頑張っていたきたいと思います。

近藤総裁は、民間会社の経営はもう十二分にお積みになって、私どもよりはるかに先輩の方でありますから、偉そうなことを申し上げる必要はありませんけれども、1年半道路公団の皆さんとお付き合いさせていただいた感想を一言だけ申し上げると、非常に中の風通しが悪いんじゃないかというのが私の感想であります。

総裁御存じのとおり、会社でも組織でも風通しが悪いと、社員は疑心暗鬼に陥って、将来の夢とか、希望とか、あるいは目的というのがあいまいになります。どうか風通しのいい組織をおつくりになって、そこに御注意いただいて頑張っていたいただければと思います。御支援できることは、我々は意見書に基づいて意見を出しておりますが、一生懸命支援させていただこうと思っております。

ありがとうございました。

田中委員長代理 猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 私は、後で猪瀬委員提出資料で幾つか問題提起させていただきますので、そのときに近藤総裁の意見を賜りたいと思います。

田中委員長代理 ほかに、川本委員、どうぞ。

川本委員 近藤総裁は、もう民間会社にずっといらっしゃったので、私から申し上げるまでもないと思いますけれども、民間におります者といたしましては、やはり財務諸表関係の基準を1日も早く正式につくっていただきたいとお願い申し上げたいと思います。

田中委員長代理 大宅委員、どうぞ。

大宅委員 松田さん、さっき風通しという言い方をおっしゃったんですけれども、ずっと公団とのやりとの中で、組織としてかなり問題があると。上の方は知らなかったとおっしゃる、現場はやっていたと。若い人が勝手に勉強したというようなおっしゃり方があって、それで調べてみたらこうこうだった、でも私は知らなかったんだから、それは正式のものではないとか、そういう外から見ると屁理屈としか思えないことが跋扈していたというふうに思います。

総裁お一人ではとても無理だと思いますので、これはまずいということはどんどん発信していただいて、勿論、石も矢ももう既に飛んできているように見えますけれども、是非めげずにおやりいただきたいと思います。

田中委員長代理 引き続きまして、国交省から提出資料の御紹介をいただきたいと思えます。各委員は、既に資料は見ておりますので、簡潔に御紹介ください。

金井国土交通省有料道路課長 資料1という資料で「道路関係四公団民営化に関する政

府・与党協議会資料について」、それを1枚外していただきますと、恐縮ですが、中にまた資料1、資料2、それから参考とございまして、資料1が基本的なスキームに関する代替案の資料でございます。

資料2と参考はもう御報告になると思いますが、高速自動車国道の評価結果についてということで、後ほど高速国道課長の方から簡単に御紹介をいたします。

資料1でございますが、時間の関係もありますので、もう要点だけ申し上げさせていただきたいと思います。

1ページでございます、上の方からまいりますと、例えば建設コスト、管理コストにつきまして、それぞれ約二十%、二十五%、更に5%ぐらい上積みする目標を立てておりますが、そういったコスト削減であるとか、その下にございますファミリー企業の関係、それからSA・PAの見直し、財団の見直し、それから民間企業経営者の登用であるとか、体制の整備、こういったところにつきましては、まだ不十分なところがございまして、民営化推進委員会の方の意見書に基づいて、現在、準備作業を進めておるところであるというふうに認識しておるところでございます。

2ページ目にまいらせていただきまして、15年度予算に関する事項ということで、これも既に御報告済みでございますが、特に本四につきましては1.34兆、5月12日に切り離しをさせていただきまして、従来とは違ってPLが少しでございますがプラスになる方向を目指しておるところでございます。

新直轄方式の導入につきましては、後ほど御説明いたしますが、できれば年内に国幹会議を開いて、新直轄に切り換える区間を選定させていただきたいというふうに考えておるところでございます。

3にまいりまして、今後検討すべき課題ということでございますが、保有・債務返済機構を設置するところまでは大体意見書に沿う方向でございますが、次の道路資産の帰属と債務返済の考え方、これにつきましては、例えばその後自民党の政務調査会の道路調査会、高速道路の在り方に関する検討委員会であるとか、高速道路建設推進議員連盟であるとか、いろんな場所でいろいろ御議論をいただきまして、決議をいただいております。

例えば、高速道路の在り方に関する検討委員会では、今の項目で申し上げますと、通行料金を独占企業の利潤追求の対象とすることや、独占私企業による道路資産の買い取りは到底認められないことというような決議もいろいろいただいておりますので、そういった決議も踏まえて、今回代替案として内容を整理させていただいておりますので、政府・与党協議会のお決めいただくのかなというのが、私どもの基本的なスタンスでございます。

案の書き方について、先日来不十分であるというお叱りをいただいておりますが、簡潔に書くとそういうことかなという、我々の整理として、例えばその道路資産のところであれば案 - 1 - A、基本的に案 - 1 - A は、道路資産を買い取る。永続的に有料道路として経営をしていくというようなパターンと、案 - 1 - B でございますが、機構をかまして、道路資産は機構が保有して、道路のいわゆる無料解放の原則、償還主義に基づいて運営をしていくということというような、代替案をセットさせていただいております、こういう格好で御議論をいただいて、政府・与党の場でお決めいただければということで、案を出させていただいております。

次の3ページでございますが、地域分割についても同じでございます、案 - 2 - A ということで、これは大体民営化推進委員会の意見書で出していた案でございますが、これについてもいろいろ御議論ございます。例えば、本四の債務切離法のために、随分反対もいただきまして、いわゆる1つの地域に関する債務をほかの地域で負担することに関しては、随分政治的に御議論があるようでございまして、こういったいわゆる債務をどこまで広げて負担するのかということについては、かなり政治的に、先ほどと同じで御議論をいただいておりますので、案 - 2 - B、案 - 2 - C につきましては、同じような趣旨で書かせていただいております。

案 - 2 - B は、JH 全国2社。案 - 2 - C は、全国3社ということで、分割を想定いたしておりますが、分割時期につきましては、民営化時点ということと、もう一つは基本的にはこの償還計画を作成いたしますと、どこまで投資するのかというデータがある程度確定してまいりますと、確実な償還計画がつかれないという点もございまして、そういった点から経営の安定時点。例えば、どこまで建設するかがおおむね決まった時点、もしくはある程度建設が進んだ時点ということもあり得るのではないかと代替案でつくらせていただいております。

なお、その案 - 2 - B、案 - 2 - C で③の書き方が異なっております。案 - 2 - B は、債務は機構で会社ごとにいわゆる区分経理をするということでございます。

それから、案 - 2 - C につきましては、これは何回か御説明いたしましたが、JH を全国3社に分割をいたしまして、名前はわかりませんが、中日本というふうな名前の会社を仮につくるといたしますと、もう東名の償還状況がいいもので、かなり償還が進んでおります。したがって、中日本という会社はほとんど債務を持ってないけれども、もし今後建設をすると、全国的に建設をして、その債務を再配分するというような、案 - 2 - A のケースでいってしまいますと、よその債務を数兆円、かなり10兆に近いオーダーのよそ

の債務を引き受けなければいけないということがありまして、それは当然だという御議論もいただいておりますが、やはり先ほど申し上げましたとおり、政治的に少し問題が起きるのではないかという懸念もあって、案 - 2 - C につきましては、JH系3社は一体としてそれぞれ残債務を管理というような案にとりあえずさせていただいております。

あと新規建設につきましては、建設に当たっての評価ということで、中村基準ということで。

田中委員長代理 金井さん、この前もヒアリングをしているから、この前と違う点とか、もう一回強調したい点だけやってください。

金井課長 わかりました。あと代替案のところだけ説明をさせていただきます。3ページの一番下でございますが、これは後ろの方に図も書いておりますので、詳細に御説明を申し上げませんが、案 - 3 - A、これは民営化推進委員会の基本的な御意見でございます。

案 - 3 - Bは、PFI方式、いわゆるBTO方式で、会社が自分で調達をして建設をするけれども、その後はPFI方式で機構が引き取るというような方式を想定して書かせていただいております。

案 - 3 - Cは、機構が支出金で負担するという方式でございますが、昨年の夏の間整理で出ている方式を基本的にベースにさせていただいております。

4ページに移りまして、もうあと残りございませんので、詳細に御説明を申し上げませんが、特に料金については利潤を含むか含まないか、利潤を含むという形で整理をさせていただくと、固定資産税、その他税制上の問題が懸念をされますので、そのような案を一応書かせていただいております。

あとは、余り大きな問題点がないと思いますので省略をいたしますが、基本的に今まで申し上げました代替案自体は、国土交通省原案作成ではございますが、先ほども申し上げましたとおり、自民党のあり方委員会であるとか、議員連盟であるとか、そういったところで提示をされた案が幾つかございます。民営化推進委員会の意見書とかなり食い違ったところもございますので、例えば議員連盟であるとか、あり方委員会であるとか、そういったところでいろいろ提示をされている案をベースに、私どもの方で簡略化をさせていただいて、代替案という形で提示をさせていただいておりますという形であることを御理解いただければと思います。

あと資料2については、引き続き簡単に御説明いたします。

横田課長 それでは、資料2で、高速自動車国道の評価結果について御報告させていた

だきます。1ページですけれども、当委員会での意見書でも御提案のありました、いわゆる新会社等でできない部分、そういったものについては新直轄方式という御提案があったわけですけれども、その法律を昨年通させていただいてございます。

昨年の政府・与党の申し合わせ、中段の下のところですが、対象とする路線は料金収入により管理費が賄えない路線など、新会社による整備、管理が難しいと見込まれる区間とすると。

こういったような判断基準で、「(2)新直轄方式で整備する区間選定の考え方」でございまして、必要性を厳格に評価して、それをオープンにするということで先般28日にオープンしたところでございます。

今後は、この関係都府県からこの整備方式、公表したデータに基づきまして、都府県から整備方式等に関する要望、あるいは御意見を出してもらい。これに基づいて国幹会議を経て、この新直轄区間の選定を行ってまいりたいというふうに思っております。

次のページでございまして、今、言いましたことを帯図で表わしてございまして、未供用、約二千百キロあるわけですが、これを当委員会での中村基準に基づき必要性を厳格に評価すると。

この中で、特に右側の吹き出しで書いておりますけれども、B/Cの小さい路線・区間等については、更に構造・規格の抜本的な見直し等、総合的に再検討していくというようなこととございます。

そして、右側の下のところですが、新直轄方式と赤く書いておりますけれども、構造・規格の見直しなど、さらなるコスト削減を行いながら、この国幹会議で1次の部分を決定させていただくということになるかと思っております。

3ページ目でございますけれども、それでは具体的にどういう評価手法を行ったかということですが、3ページの左側の図、これは基本的に中村基準に基づくフローに基づいてやっております。一番上で、基本的に事業としての必要性の評価、これはSTEP1で、基本的にかかった費用よりも社会的便益が大きいかどうかという判断基準、これをSTEP1に置いてございます。

基本的にこのB/Cについては、今回の結果は後で申しますけれども、1以下のところはなかったということとございます。

それで基本的な事業の必要性は検証さけるわけですが、それでは具体的に有料事業としてなじむかどうかというのが、STEP2以下でございまして。

まず第一に、STEP2としては、料金収入が管理費を賄えるかどうか。これは有料事

業としての最低限の条件と、これが賄えないようであれば、右側の有料方式は困難な区間ということで、別途の整備手法ということで新直轄になるわけでございます。

STEP3として、それでは管理費は賄えるけれども、ではどこまで元金が返せるのかという意味での採算性。それから、冒頭の一番上の社会的便益がどのくらいあるかと。それから、その他、ここでも議論のありました外部効果。この3つについての総合評価を今回行ったと。

右側の下のところの表ですけれども、重み付けいろいろございましたけれども、森地委員会での重み付け、公共団体からの重み付け、当委員会で御提案されました重み付け、この3つについて並列的に挙げさせていただきました。

次のページ、これは70区間を後ろに乗せてございますけれども、そのうちの8区間、ちょっと字が小さいものですから、大きく表わしてございます。

例えば、北海道縦貫、七飯～国縫というようなところから、8つ挙げてございます。全体の建設費、残事業費、進捗率、それから将来交通量につきましては、有料の場合と無料の場合、これは区間が幾つかインターを含んでおりますので、若干区間ごとに変動がございます。見ていただくとわかるとおり、有料と無料の場合で、4、5倍伸びる場合もあれば、余り変わらないと。例えば、姫取線ですと、7,400と7,600と。あるいは、日沿道の温海～鶴岡ですと、1,800と7,500と。路線・区間によって、あるいは下の道路の状況によって、無料の場合と有料の場合、交通量がかなり違う場合もございます。

費用対便益については、基本的には無料のケースがベースになるわけですが、これが判断のSTEP1と考えております。

採算性ということで、仮に4%の借入金利でやった場合には、元金がどれだけ返せるかという率で表わしてございます。

仮にということで、無利子貸付を受けた場合、どのくらいその無利子を返せるかということを表わした表も併せて入れさせていただいております。当然のことながら、4%に比べて元金が返せると。例えば、第二東海の吉原～引佐では、4%では42%ですけれども、無利子だと92%返せるという形になるわけでございます。

それから、有料の場合のB/C。

こういったものが基本データになります。これの算出については、お手元の先ほどの分厚いところにすべて入っております。

外部効果については、当委員会でも御説明させていただきました16項目について客観指標をつくり、それについて重み付けしてございます。その偏差値が、先ほど申しました、

評価手法委員会、それから地方公共団体、民営化委員会、それぞれについても点数を表わしてございます。

次のページでございます。先ほど言った3項目を更に重み付けしたもので、総合評価を入れてございます。基本的に有料ケースということで、こっち側が3項目、無料ケース、参考と書いておりますけれども、これは採算性の項目をゼロにして、ほかの2項目について重み付けした値を入れてございます。基本的に左側のところで、偏差値で55以上をA、50～55をB、45～50をC、45未満をDという形で判定させていただいております。

このA、B、C、Dというのは、先ほども申したとおり、有料事業としての適格性といえますか、有料事業によりどちらがなじむかという指標というふうに見ていただければと思います。Aの方が、どちらかという有料になじむ事業、それから、Dというのは、どちらかという新直轄方式になじむ事業。そういうふうに見ていただければというふうに思っております。

こういった指標が、次のページの70区間に分けてございます。基本的にはジャンクション区間で分けてございますけれども、施行命令期間が2年以上違うところですか、あるいは未施行命令区間ですか、そういったところは交通ネットワーク的には同じジャンクションの中に入るわけですが、そこを切り分けさせていただいております。

したがって、ジャンクション間では大体54ぐらいですけれども、それを更に細分化した70区間で評価をさせていただいております。

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、御意見ありましたら御発言いただきますけれども、その前に猪瀬さんから資料が提出されておりますので、猪瀬委員からごく簡潔にお願いいたします。

猪瀬委員 では、猪瀬委員提出資料をごらんになっていただきたいんですが、まず先日国土交通省がスキーム案ABCというふうに出しましたけれども、いずれも意見書を正確に反映してないと思います。これはメディアの方も注意していただきたいんですが、A案が意見書そのものであるというふうに、そしてC案は機構からの支出であると、それでB案は中間案であるというふうな表現をしていますけれども、いずれも意見書を正確に反映したものではないということをまず申し上げております。

意見書を正確に反映した民営化スキーム案を出してほしいということですが、国交省が用意したABC案の枠組みにとらわれることなく、民営化委員会の「意見書」を正確に反映したスキーム案をつくり上げることが課題である。

国交省提示の3案は、どれも国交省フィルターを通したカテゴリーであり、ABC案のいずれかの案をそのまま採用するのは問題である。「意見書」とどこがどう違っているのか点検し、過不足を修正することが求められる。

あえて国交省ABC案の枠組みに乗って議論を進めるとすれば、もっとも「意見書」に近いA案をベースに、A案の欠陥を補い、より正確に「意見書」を反映した民営化スキーム案につくり直す必要がある。

つまり、A案は意見書に沿っているように見せているということですが、この問題点は、実現不可能というイメージを脚色されているのではないかということです。まず、国交省の提出資料A案について「個別路線・区間毎の個別採算では、有料投資額は極めて小さく、真に必要な道路の早期整備は困難」とあるが、意見書では一切建設できないとは書いていない。

国交省が提示した民営化法案の内容は、民営化委員会の意見書を更に厳格なものとして政治的反発をねらう案だと思えます。意見書どおりでは建設が一切できないというロジックは、国交省の意見書つづしの常套句で、これまで再三繰り返された典型的なネガティブキャンペーンである。

こうしたネガティブキャンペーンが昨年12月の「意見書」とりまとめの時期から激化し、それによって「意見書」に対する誤った認識が政府・与党に浸透し、いまだに植え付けられたままになっている。メディアや有識者の間からも、こうした歪んだレッテル貼りを牽制する提言がなされているが、事実誤認が払拭されないまま民営化スキーム案の議論が行われるのは危険である。

つまり、一切建設できないぞというのがA案だということにして、民営化委員会は観念論だというふうに脚色しているということです。

「<『意見書』では建設できない>は『意見書』潰しのレトリック」。

政治家の利益誘導を招きやすい公団方式で不採算の高速道路をつくり続ければ、借金は際限なくふくらむ。手に負えない状態になってから国民に押し付ける。そうした危険が大きい公団方式による建設にストップをかけなければならない。

これは朝日新聞の当時の社説ですが、「松田案でも今後高速道路は一切つくらないとは言っていない。投資余力ができれば採算性の範囲内で建設する。必要な路線を早くつくりたいなら国と地方が税金を出し合うべきだと提案している。」

次に、村上龍のメルマガを読みます。「高速道路の民営化についてマスメディアは高速道路建設慎重派と高速道路建設推進派という対立の図式で報道し続けました。しかし多数

決で決まった最終報告には、高速道路を建設しないとも、高速道路の建設は慎重に行うとも書いてありません。問題になっているのは借金の返済と採算性、それにファミリー企業です。問題は、高速道路をつくるかつくらないかではなく、これまでのやり方を変えるか、またはこれまでの基本的にこれまでのやり方を続けるかということではないでしょうか。メディアは、道路族の議員や地方の首長に『高速道路はやはり必要ですか？』ではなく『これまで通りのやり方でいいのですか？』と質問するべきです。」

以下、省略します。

つまりつくるかつくらないかということではなくて、道路公団方式でないやり方をいたしましょうということが意見書の趣旨であるということ、村上龍はメルマガで言っているわけです。

「民営化後の道路建設は、新会社の経営判断事項」。

そもそも、民営化後の建設は新会社の経営判断事項である。これだけ建設せよとか、また逆にこれしか建設してはいけないなど、アプリアリに決めてしまうのは、新会社の経営自主権を縛ることになる。

意見書では、新会社の自主権確保が最も重要であるとの考えから、民営化後の道路建設に関しては以下のように、新会社の自主的判断とはっきりうたっている。

これは改めて読みます。

「今後の道路建設に関し、新会社は、公益性にも配慮しつつ、採算性の範囲の中で当該自動車道事業（路線又は区間ごと）に参画する。その場合、新会社は、当該事業への参画について自社の経営状況、投資採算性等に基づき判断し、自主的に決定する。なお、工事により形成された資産は、新会社に帰属する。」

つまり、このところで特に太字にしたところですが、当該事業への参画について自社の経営状況、投資採算性等に基づき判断し、自主的に決定する。これが一番重要なところだ。

どの道路を建設するかは、新会社の経営判断である。したがって、国交省A案において、さも意見書からの引用かのように解説された「個別路線・区間の採算に基づき建設する方式」という記述は意見書には存在しない。建設は、あくまで会社全体の経営戦略の一環として総合的に判断するという原則を通すべきと意見書でははっきり明言している。

「個別路線・区間の採算に基づき建設する」と会社が判断する場合もあるし、会社の中長期経営計画に合致するという判断から建設を行う場合もあり得る。そこで、新会社の選択肢を狭めるべきではなく、経営者の判断に委ねるべきなのである。

つまり、新会社が自分で判断して、つくりたい道路、つくりたくない道路というものは考えるのであって、いきなり個別路線の採算に基づいて建設するなんていうことは言っておりません。

次に「『意見書』に記された建設原則を守るよう求める」。

意見書では、建設よりもまず債務返済、料金値下げを優先すべき、と強く提案している。今後は、従来のように大量に建設を推進すべきでないという立場も鮮明だ。しかし、仮に建設する場合について具体的に提案している。採算性を重視し、客観的な優先順位にもとづき、なるべく市場規律を働かせた合理的な効率的な投資が望ましいとして、3つの建設の在り方を提示してある。

通行料金収入を活用した建設についても一切否定しているわけではなく、新会社の採算性の範囲内で、内部留保及び新会社が自ら行う資金調達によって自己リスクを負える枠組みできちんと歯止めをかけて建設を行うという新しいスキームを提案している。新会社、国と地方、またはその他の会社が、今後何らかの道路建設を行うことになった場合にも、意見書が提案する建設スキームの原則に沿って実施されるよう求める。

今後の道路建設の在り方のひとつとして2002年11月15日の民営化委員会で、「新会社の自己資金によることを原則とし、債務の確実な返済を確保した上での高速道路収入の一部を利用した建設」を、全委員の意見集約としてとりまとめている。

これは田中委員長代理の発言ですが、「今までずっと1兆円建設していたから、1兆円ずっと投資はできないけれども、減らすという枠の中で建設しながら減っていくわけです。だから、特殊会社になっても野放図に借りるといった問題は起こりえず、おっしゃるように歯止めがかかっているわけです。」

次は松田委員の発言ですが、「その前でも私は建設資金は十分出てくると思っています。今のように何千億出てくるかということにはならないと思いますけれども、要するに、会社の収益が高まっていくことは、徐々に高まっていくわけですから、それは何というか、建設資金が40年後にならないとできないということにはならない。それから、ある程度の資金というのが明確な過程で減っていくということは、だれの目にもはっきりするわけですから、その後まるまる浮いてくるという部分を引き当てにして資金調達をするということは、十分今の時点でできると思っています。」

次は川本委員の発言ですが、「高速道路収入のうち、債務返済を優先し、値下げを行い、その残額を利用した建設と言葉としてはなると思っています。」

次に、11月15日の意見集約をもう一度思い起こしていただいて、確認したいと思って

いるんですけども、まず第一優先は借金返済です。

2番目は、弾力的な料金設定等、これは値下げです。

3番目は、個別路線の優先順位の決定。

4番目は、国と地方による建設ということで、採算性の範囲内において新会社も参画すると。

5番目は、新会社の自主的判断による建設であると。その場合には、厳格な歯止め。それから、債務は総額を減少させつつ、かつ一定の期限内に削減する。新会社の自己資金によることを原則とし、債務の確実な返済を確保した上での高速道路収入の一部を利用した建設。個別路線の採算性の透明化。

こういうふうに、11月15日に意見集約されております。

急いで読みましたが、次に図ですから、ちょっとゆっくり見ていただきたいんですけども、これまでの高速道路建設は、国が整備計画を決定していますから、道路公団に施行命令でやりなさいというふうになっていました。

次をめぐっていただきまして、民営化後の高速道路建設は、国が整備計画を持っていますけれども、民営化会社と対等な協議をして、民営化会社がイエスと、建設しますと同意した場合は建設するわけですが、ちょっと待ってくださいと、ノーと言った場合には建設しないと。

それは、次の図で示しますけれども、1つの絵にしたわけですが、上の方の計画策定が国です。これは国幹審、国幹会議で整備計画を決めてあります。その整備計画の中にも一部凍結区間というのが出てくるはずですが、その整備計画を実施するのは現在は道路公団であったわけですが、これからは民営化会社がそれを実施するわけですが、その場合に計画に同意するものが建設主体となると。民営化会社が1つやると、あるいは民営化会社、国と地方、その他の会社の合併施行。あるいは、これは新直轄と言われているところですが、国と地方がお金を出し合って税金でやる。あるいは、その他の会社が存在し、ここに参入するというか、同意が経営的に合うのであれば、その他の会社も、仮にこれが大成建設であってもいいわけですが、そういうことがあり得るということでもあります。

下の方に書きましたけれども、建設のバリエーションというのは、完全に民営化会社が建設するというのを同意する。あるいは、民営化会社が建設しない。不同意である、拒否権ですね。そういうものがあっていいんだろうと。

あるいは、合併施行でここからここまで自分は幾ら負担すると。したがって、長野新幹線の例にもありましたけれども、8,000億円ぐらいかかるんだけれども、JR東日本は、

では 150 億ぐらいずつ毎年 30 年間負担しましょうと。それだと、うちの方も採算性が合うので、それだったら同意しましょうと。こういう話し合いにおいて行われるということがあっていいだろうということです。

次をめくります。「建設について国と民営化会社は対等な立場で協議し、国は会社の同意を得なければならない（会社の拒否権利）」、これは新幹線の例で、松田さんの方がお詳しいでしょうけれども、一応、全国新幹線鉄道整備法というものを引いてみまして、その引用をしてあります。第六条で、まず線を引っ張ってあるところですが、六条の 4 のところで、「国土交通大臣が営業主体を指名しようとするときに、指名しようとする法人に協議し、その同意を得なければならない」ということが書いてあります。

あるいは、5 項のところに、「指名しようとする法人以外の同項の規定による営業主体の指名をしようとする法人に協議し、それぞれの同意を得なければならない。」

要するに、前例としてこういう全国新幹線鉄道整備法があるので、これは後で松田さんからもお話を聞きたいと思っておりますが、こういうものがあるべきであろうというふうに思うわけでありませう。

次のページをめくると「凍結ラインを示さなければならない」というところですが、国幹会議でいろいろと討議するんでしょうけれども、いずれにしろ小泉首相は、9,342 全部はつくらないと言っているわけです。ここで示したのは民営化委員会の有料ケース、森地委員会の有料ケース、地方公共団体の有料ケースのみ一応出しましたけれども、これはサンプルとして出しましたが、C、D の路線というのは、優先順位が非常に低い、この優先順位の非常に低いところを凍結すれば、このブルーとか薄いグリーンのような部分は、凍結可能性として出てくるし、それだけコストというか、建設費用が減るであろうということで国土交通省側もここに新直轄を入れるとか入れないといういろいろな問題があるんでしょうけれども、やはり無理なものは無理なんだというものを示すべきであろうというふうに思います。

次をめくりますが、「『必要でない道路』は、少なくとも 2 兆～4 兆円分ある」ということですが、少なくともということですが、左側の黄色い方ですが、有料道路で整備すると、通行台数が 1 万台未満の道路が、大体 5.8 兆円～5.6 兆円の幅であるということです。

無料道路で整備しても、通行台数が 1 万台未満の道路は、大体 4.3 兆円～1.9 兆円あるだろうということです。

特にこの右側の方にも文章を入れてあるんですけれども、小泉首相が再三にわたって強

調している必要でない道路に相当すると考えられるので、財源の有無にかかわらず凍結するのは妥当。

2003年11月28日、この間ですけれども、第四回道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会で国交省が提出した資料には、「建設の意義が見いだせなければ、整備計画区間といえども凍結」というふうに明記されている。これは国交省はそういうふうに、政府・与党協議会に出しているわけですから、これはすごく興味深い表現だというふうに思っています。

まさに無料にしても、通行台数が1万台に満たない道路こそ、国交省のいう「建設の意義が見出せない」道路に該当すると思います。

こういうことはやはりはっきりした方がいいんじゃないかと、無駄な道路はあるんですよということを、きちんと確定していきたいと思います。

次のページにいきます。これは前から言われていることですが、現行の通行料金25円というのは、そもそもが元利返済で15円、それから建設費に5円回す、管理費に5円回っているというふうになっているわけですから、次をめくります。

「コスト削減計画の実現によって、債務返済を遅らせることなくただちに通行料金の1割値下げが可能」である。この括弧の中で更に言っているのは、皆さん御存じのように、料金別納割引制度が廃止されましたので、2,200億円相当のお金が戻ってくる。これは更に1割値下げの原資になって、合計2割が値下げ可能だというふうに既に我々は提言しておりますけれども、さてこの円グラフの右側の5円、5円の部分ですけれども、管理費が3割カットであれば、これは1.5円浮きますと。あるいは、建設費が2割カットであれば、この5円分の1円が浮きますということで、これで2.5円浮くわけですから、1割値下げの通行料金の原資になるということです。

次めくります。これは、繰り返しになりますが、新規建設分5円、債務返済分15円、管理費分5円となっているわけですから、では新会社がどういうビジネスをしていくのかというと、関連ビジネスをしていくということがあります。そういう収入はこれから25円と別に出てくるわけで、これは丸々会社の利益で配当原資になるだろうということになります。

それぞれあとはコスト削減した分が会社の利益に回ってくるということを示しているわけですから、つまり25円プラス がありますよということを申し上げております。

次に新会社の株式価値というのはどういうものかということ、今、繰り返しになりますが、建設コストを削減した額、管理コストを削減した額、それから関連ビジネス収入、この合

計が会社のトータルの内部留保であり、配当原資となりますね。

新会社の株式価値というのは、この総和から求められる。つまり、どれだけ管理費や建設費をコストカットして収益をかせいだか。どれだけ関連ビジネスによって収益を稼いだか。それが会社の株式価値というふうに考えていいと思います。

更に次のページにいきます。左側の方で先ほどと同じですが、建設費 5 円、管理費 5 円、元利返済 15 円。緑色のところは 2 割カットしたから 4 円、ブルーのところは 3 割カットしたから 3.5 円。このカットした 1.5 円と 1 円の合計 2.5 円で 1 割値下げ。

更に民営化がどういうふうになっていくのかということですが、更にこの 4 円の緑の部分でコスト削減努力をしていく。あるいは、ブルーの部分から更にコスト削減努力をしていくと。返済原資の 15 円の部分は減らさないで、債務返済は遅れない。

更に一番右の方の配当原資という、新会社の株式価値の問題ですけれども、建設コストの削減努力分、それから管理コストの削減努力分、それから関連ビジネス収入、こういうことによって新会社の株式価値というのが出るだろうというふうに思われます。

次のページに更にしつこいようですが、これを見ていただきますが、そこで会社が建設する場合どうしたらいいのかということ提起してあるんですが、一応 5 円の建設費分を先取りしているわけですから、コストカットして 1 円値下げして、更に 4 円、プラス 3 割コストカット、つまり私は 5 割コストカットと提案していますので、その意味で 2 割と 3 割を足して 5 割ですが、5 割コストカット分をやると、1.5 円が会社の利益になると。建設費の実費分は 2.5 円という形で残っていくということで、一定の建設はできますよということを申し上げております。

次に会社の建設がゼロの場合という下の場合ですけれども、ブルーの方ですが、建設費分を 5 円、そして 2 割カットして 4 円、それで 1 割値下げと。それから民営化後に行くと、結局では新会社はお金が、建設費分、今の 25 円のうち 5 円取っていけば、ここで 4 円分が余って、これを全部国民に返しなさいと。建設がゼロだったらもっと大幅な値下げになるわけです。したがって、上の図に戻りますが、会社が建設する場合は会社は 2.5 円の建設費の前取り部分はきちんと実行していくということになると思います。つまりゼロか 100 かの議論ではありませんということをお願いしているわけです。

次のページにいきます。将来、上場できる会社を最終的に目指すということが歯止めになるということを言いたいのですが、「将来、上場できる会社を目指す」の一文を盛り込むことが総論で歯止めになる。

建設中であっても、道路の底地の所有権がないとしても、実質資産（30 年間以上の超長

期固定リース債権を対価とする独占的使用権という償却資産)を所有し、契約の中で国と新会社との権利義務関係がきちんと規定されていれば、上場は可能である。イタリアのアウトストラーデやフランスのコフィルートなどいわゆる欧米型コンセッションに相当する。

そういうことがあるということで、対等な関係が結ばれていれば、新会社の経営自主権が確立できるということ、民営化の大きな合格ラインである。このような、対等な権利義務関係を具体的にどう規定するか。関係法令等や契約文書等の文言において、ディテールまで抜け穴がないように詰めなくてはならない。

そこで、「将来、上場できるような会社になることを目指す」という一文を「道路公団改革基本法(仮称)」に盛り込めば、逐条で詰め切れなくてもいわば性能標準的に「対等な権利義務関係」を整える規定として機能するということであります。

最後に、おまけに1枚紙が付いていますけれども、これはメディアの人に言っておきたいんですけれども、ゼロか100かという議論はやめていただきたいんです。建設推進派、建設抑制派と言っているけれども、建設ゼロ派というのはいないんです。そもそも民営化委員会では、一定の建設をするということは言っているわけでありまして、やらないとは言っていない。つまり先ほどの国土交通省の話に戻りますけれども、結局A案というのは建設があたかもゼロであるかのように偽装して、そして道路族の格好の標的にA案を持ってくるといふような仕組みになっているということをメディアの人たちはもっとよくわかっていただきたい。そのABCのカテゴリーに乗らないで考えていくということが大事で、そもそもの意見書の趣旨に戻っていただいて、我々は極めて合理的なことを申し上げてきたんだというふうに御理解いただきたい。

つまり、これはそれぞれどのぐらいつくるかということは、基本的にはないのですけれども、当時NHKの『クローズアップ現代』がちょうど去年の今ごろですけれども、民営化委員会の人たちってどのぐらいつくりたいんですかと訪ねています。今井委員長はどうも12兆円ぐらいつくりたいようですねと。民営化委員会の人たちは5兆円とか、そのぐらいのようですねというふうな解説をしていました。あくまでもそういうふうに解説をされていたわけですが、我々は何もゼロだと言っていないわけです。いまA案を強調することであたかも民営化委員会が建設をゼロであると、一個も建設する気ないんだというふうな表現で道路族にたたかせるという構図になってきやすいということを、メディアの方々はよく理解していただきたいということであります。

つまり、今ずっと説明申し上げたように、我々がというか、私が特に言いたいのは、対等な権利をきちんと持ってれば、建設は経営者の裁量に任せられるんだということが一

番大事ですね。

以上です。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。

それでは、各委員から意見、質問があれば、国交省の御説明と併せて逐次行っていきたいと思います。

松田委員、どうぞ。

松田委員 今、猪瀬さんが言われたことの最後の推計とか、それは別にして、前半の方はこの委員会の意見書の大事なところを要約しているわけですから、それを是非守った案をおつくりいただきたいということが一つであります。

特に、先ほど新幹線の例を引かれましたけれども、国と新しい民間会社が対等で議論をする場合に、何かの保証がなければ強烈な権限を持った国と民間会社が対等になるということがなかなか難しいわけですから、したがって新幹線の場合には、例えばJRは営業主体であると。そして同意がなければできないということを、はっきりと法律上明記している。

そういう前例に従って、どうやって民間会社の自主的な判断を担保するかということが必要だということは、この間12月2日に総理の前でも申し上げてきましたから、近藤さんも佐藤さんもおわかりだと思います。これは大事な点です。

もう一つは、たしかこの資料の中にありましたけれども、これも総理の前で申し上げましたけれども、要するに、設立委員というのをつくるわけです。設立委員というのは、これからつくる新しい会社をどういう組織にし、どういう財産を持たせ、どのような目標を持たせるかということを書くわけですが、この間総理の前でも、これは非常に危険な要素を含んでいますと申し上げました。というのは、そこで九千何百キロでも一万何千キロでもつくと決めてしまえば、民間経営者の判断の入る余地がなくなります。したがって、それは絶対にそこまではやらせてはいけませんと。例えば5人の社長が発令をされて、政府との間で対等に協議できる場をつくり、契約ベースできちっと判断をするということで、初めてその結果が何キロであるかということが決まるんであって、あらかじめ枠をかけて何ぼつくるというのを決めてしまったら、どんなに民間会社の経営者の自主性を尊ぶといったところで、これは意味がない話になります。そういうことを申し上げておきました。

佐藤局長もお聞きになったと思います。総理は、それはそうだなとはっきりおっしゃいましたから、そのところも御理解をいただきたいと思います。

あと私どもが申し上げたいのは、猪瀬さんから詳しい説明がありましたけれども、もう一回意見書の大事なところを思い出していただいて、この意見書を総理は基本的に尊重し、そして私を信頼してほしいとまでおっしゃっていますから、その上できちっとした判断が出ることをお願いしておきたいと思います。

もう一度、今、猪瀬さんが言ったことの繰り返しになりますけれども、大きな点5つだけ申し上げます。

田中委員長代理 配布してもらえませんか。

松田委員 あとで配っていただきますから、5つ頭に入れておいてください。

1つ目は、必要性に乏しい道路建設に歯止めをかけて、将来国民の負担となりかねない40兆円に上る債務を長期固定で確実に返済していく。これが猪瀬さんも言いましたが、第一のこの委員会の優先順序であります。

2つ目は、保有・債務返済機構というのは、債務返済をできるだけ早期に行わせるための経過的な機関であります。したがって、新会社は経営基盤等が確立し次第、この機構から高速道路の資産と債務を承継して、そのとき機構は解散するというのがもう一つの基本の考えであります。

3つ目は、全国一体の巨大なプール制を廃止して、過度な内部補填を抑制するとともに、競争を通じてサービス水準を向上させる。そのために5社程度に地域分割をするんだということを言っています。この分割も実はこの意見書の非常に基本的な部分であるということを、御理解をいただきたいと思います。

4つ目です。設備投資の決定についての判断、これは経営の重要な要素でありますから、新会社の自主的判断と責任の下に行われるものであると。こうした新会社の自主性を確保するため、新会社の経営に介入して、新規建設を強要するようないかなる仕組みも採用してはいけません。

5つ目は、料金は現行償還主義を改め、民間企業として適正な利潤を含む新しい制度を構築するとともに、民営化の目に見える成果として、通行料金の平均1割引き下げを民営化と同時に実施するということでもあります。

更にその後議論の中で、先ほど猪瀬さんが詳しく言われましたように、例の何とか組合とかいろんなものがありますけれども、別納制度ですか。そういうものをいろいろとやれば、もっと1割よりは2割ぐらいいけるんじゃないかということを、我々は議論しております。しておりますが、意見書の中では平均1割値下げを民営化と同時に実施するということを言っておりますから、この5つの点はもう一回繰り返しておきますが、なかなか意

見書を全部お読みにならぬでしょうから、きちっと守っていただきたいということであり
ます。

ちょっと焼いたのを配ってください。

田中委員長代理 コピーを取ってもらう間、ほかの委員から御意見を。大宅さんどうぞ。

大宅委員 大体猪瀬さんがおっしゃったんですけれども、私もメディアにお願いがある
んですけれども、この国交省が出して基本的に枠組みについてというので、ほとんど建設
のABCしか取り上げられてなくて、ほかの意見書に沿ってやるということも、余りに書
かれてないんです。私は、さっきから猪瀬さんも言っているように、我々は道路をつくら
ないというふうに言っているつもりではなくて、私は現実主義者なので、これを全部守ら
なかったらもう辞めるとか、そういうふうにするつもりはないし、あちら側でもぎりぎり
最後まではつくるつくと言いたいだろうというのもよくわかりますから、歩み寄った分
は歩み寄ったじゃないかというふうにちゃんと評価をしないと、努力した人がこれだけや
ったというのが評価されないというのは、気の毒だろうなというふうに、別に私、国交省
におもねるわけではないけれども、凍結なんていう言葉が出てきたことに、私びっくり仰
天したわけです。

だから、そういう言葉まで使うところまで歩み寄っている部分は、ちゃんとしないと。
これは国民に対しても、あれだけ頑張っていた民営化委員会が、全然ないがしろにされる
らしいわねというのがほとんどばっと広がっているんです。それは国民にとってよくない
ことだと思うんです。別に私たちのメンツとか労力とかという問題ではなくて、少しは明
るい未来があるかなと思っていたのに、何だ全然だめなわけというふうになってしまうと
いうのが、私はすごくよくないことだと思うので、別にこれが百点満点というわけではな
いですが、いつでも悪いところを見つけては減点、減点とやっている、いつまで
たっても日本が元気にならないので、いいところはいいと。でも、やっとこのぐらいだか
ら、もうちょっと頑張ってこういうふうにしようよというふうに、ポジティブに持って行
く姿勢というのを、是非報道姿勢の中に取り入れていただきたいと思います。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。川本委員、どうぞ。

川本委員 猪瀬委員から提出をなさった資料の前半の部分は、意見書の確認だと思いま
す。私は、松田さんが5つにまとめてくださったポイントを守っていただくというのが、
原則だというふうに思っております。

松田委員もおっしゃいましたけれども、猪瀬委員の推計のところ、凍結ラインを示さな
ければいけないというページ以下は、これは猪瀬委員のご個人の御意見だというふうに私

は理解いたします。

特に気になりますのは、イメージで書いてらっしゃるとは思いますが、新会社の株式価値というところを、コストの削減と関連ビジネス収入の合計と書いてらっしゃるんですけれども、新会社は10年を目途に資産を買い戻すということを意見書には書いてございますので、このところは私はファイナンス理論的には違うと申し上げたいと思います。意見書には資産を承継するということが書いてありますので。

あともう一点、今、歩み寄るとか、そういうお話が出ましたけれども、私は意見書提出後の委員会の任務は、施策の実施状況を監視することだと認識をしておりますので、意見書と元々相容れないことが法制化された場合には、委員会というものが活動を続けるということが、論理的に破綻するのではないかと。これは総理にも申し上げたとおりでございます。委員会は別に政治の場ではないので、意見書のとおりをやっていただくことをお願い申し上げる場だというふうに思っております。

以上です。

田中委員長代理 どうもありがとうございました。

大宅さん、どうぞ。

大宅委員 私はこの委員会は、あなたたちの言うとおりにしますよと言って諮問を受けたものではないというふうに思っていますけれども、違いますか。

川本委員 委員会の任務が、意見書の提出と施策の実施状況を監視することと書いてありますから、昨年我々は任務を遂行するために意見書を提出をしたわけですね。現在はそれがきちんと実施されるかどうかというのを監視するのが任務なわけです。ですから、今のところ意見書に沿って施策をつくってくださいとお願い申し上げている段階でありますから、その任務を遂行しているということだと思います。

ただ、意見書と非常に相容れない意見が、法制化された場合には、委員会の機能は論理破綻を起こすのではないかと思います。

田中委員長代理 私からも一言申し上げておきます。猪瀬さんが意見書を、なおわかりやすく、前半部分であります。整理してくださったことに御礼申し上げます。ただ、これは松田さんも言いましたように、御意見にわたる部分は必ずしも賛成しない部分がありますので、それはそれで留保しておきたいと思っております。

12月2日に私が総理にお会いしたことについて、大人げないとかいうことも私の耳に入っております。私は何も辞める美学を申し上げておるんじゃない。総理が、「基本的に委員会の意見を尊重する」と、去年の12月17日の閣議決定のわけのわからない言い方を

数歩前進させて、総裁選挙のときから「基本的に尊重する」とおっしゃっていただいたことは、非常に私はありがたいとまず申し上げた上で、ところで基本的にとは何であるか。これは委員会の意見の、今日、猪瀬さんが整理してくれた点、あるいは松田さんが5点に絞って言ってくれた点なんです、そういう骨格のところを遵守していただくことであると。

具体的に言えばということで、5点ほど大体ここに書いてあるようなことを申し上げたわけです。

しかるに、我々の基本、骨格と全然違うような提案が、国交省から行われた。特にBとかC、Aについても私この間ヒアリングのときにも申し上げましたが、我々の意見に沿ったというが、どこが沿っているんですかと言いたいぐらいなんですけれども、それはさて置き、BとかCとかというのは、基本的に私たちのそれとは違うと。委員会で既に昨年否定した考え方である。そういうものを改めてお出しになるのか。いかに与党の意見がそうであろうとも。私はこのことに非常にあきれたわけでありませう。

したがって、この設置法の附則に、我々の存続期間は、意見を受けて講じられる施策に係る法律が施行されるときに終わると書いてあるんですけれども、問題は、意見を受けて講じられる施策であると。しかも、監視というのは意見を受けて講じられる施策、これは第2条の第2項に書いてありますが、前項の意見を受けて講じられる施策の実施状況を監視すると設置法には書いてあります。

したがって、意見を受けて講じられたものではない、全くB案とかC案とか別の決定が政府・与党によってなされるのであれば、大宅さんの御意見ではありますけれども、我々は実施を監視する意味がないわけです。監視できないわけです。全然違うものでありますから。したがって、私は総理に対して意味がなくなりますから、そのときには私は辞めさせていただきますと。これは口で言ったのではわからないので、紙に書いて記者にもあげたし、総理、秘書官等にも差し上げたわけです。

そういうことであって、大人げないと言えれば大人げないかも知れませんが、私のポジションを明確にしたということです。正直申し上げて、総理が私の記憶では、皆さんの前で5回ほど意見書を基本的に尊重するとおっしゃったので、国土交通省は総理のおっしゃったことに従って案をつくれれば済むわけなんです。我々が代案をつくることはない。我々は意見書で言っている。言っているんだから、それに基づいた修正案を、B案なりC案なりA案なり、我々BCは捨て去ってくださいと言っているんですが、A案についてこちら辺までは基本に沿っておるんじゃないですかというふうな案を国土交通省がおつくりにな

るべきであって、我々の方がそっちにすり寄る必要はひとつもないという姿勢で私は臨んでおるということを申し上げておきます。

以上です。

そこで、いろいろ分割の話もございましたが、前回は猪瀬委員から本四について質問がありました。今日のどこかの新聞にもありましたけれども、本四は総裁が今日は御都合が付かないようですが、各公団から一言ずつ、あまり長々とは結構でありますけれども、我々の意見書の分割の考え方についてご意見があれば。今日、理事長、総裁においでいただいているのは、その辺りを簡潔にお聞きするためです。

初めにくぎを差しておきますが、国交省にお任せ、役所が決めることであると、我々はまな板の上のコイですというお答えはしないでください。

どうぞ。

倉林副総裁 本四公団の副総裁の倉林でございます。今、組織形態のことでございますけれども、組織形態につきましては、今、田中委員長代理もおっしゃいましたように、意見書を基本的に尊重して、そして政府・与党において判断されると認識しております。そういう総合的に判断されるものと思いますので、そういう意味では前回は村田理事の方からも申し上げましたけれども、我々としてはまな板のコイということでございますが、申し上げたいのはいずれの組織形態を取る場合におきましても、我々としてはこの本四連絡橋の17の長大橋梁群を、100年、200年、300年、そういう長期にわたって国民に利用されるように、適切に保全管理していくということが重要であるというふうに考えております。

更に加えさせていただければ、国・地方の協調体制の下で、債務の計画的な償還を図ること。あるいは、管理のためにも必要な長大橋技術の継承、高度化を図ることも非常に重要であるというふうに考えております。

田中委員長代理 どうぞ。

猪瀬委員 民営化委員会の意見書では、本四の橋を半額にしましょうというふうに書いているんです。現状のままでは多分本四単体では半額にすることは不可能だと思うんです。したがって、民営化委員会で提案したのは、JHを大きく3つに分けたら、一番西の会社に本四を入れると。そうすれば半額にすることも可能ではないかということの提案だったわけでありまして、この現状の金額で利用者に過度な負担を強いているということについて、いくら橋が立派でも、渡れなければしょうがないんであって、そういうところについて提案したわけです。

ですから、橋を渡ればまたJHですから、橋だけが本四なわけですから、そのところで西の会社に入れてやるということ、本四のためにわざわざ言っているようなところもあるわけなんですけれども、その問題についてもうちょっと御自分の意思を出したらいかがですか。

田中委員長代理 倉林さん。

倉林副総裁 今回の点につきましても、まさに組織形態そのものに関わるわけでございませぬけれども、この資料1におきましても、民営化委員会の今、言ったようなA案というものと併せて、いろいろ検討のポイントとしてそういった場合に、従来の受益と負担の関係を崩すことになり理解を得られるかとか、あるいは特に出資団体の出資継続が困難とならないか、そういう検討ポイントが出されているわけなんですけれども、そういったこと全体を考えながら検討されていくと考えております。

猪瀬委員 検討ポイントがあって、困難を乗り越えていくということはあるわけなんですけれども、意思がなければ困難は乗り越えられない。だから、意思を聞いているわけです。

田中委員長代理 もしあれば。今のは猪瀬さんの御意見ですから、またしばらく経ってからでもいいからお返事ください。

それでは、首都・阪神の方は理事長がお見えになっています。これは拡大阪高とか拡大首都高と言っておりますが、それについての御意見がもしあれば、どうぞ。

佐藤理事長 阪神公団ですが、拡大阪高というお話で、非常にありがたいお話でございます。ただ、先ほど有料道路課長の方からも話がありましたように、有料道路は40年、50年、今まで利用者、受益者、そういう方々をつくる方のいろいろなつくり方、これはもう続いてきているわけです。

ですから、そのところの公団でも全く道路公団と私どもと性格の違う公団。性格の違う道路。それから、それがまた全国ネットでどういう形で行われているかといったことがひとつあるわけでございます。

ですから、そういうところも十分に調整しないと、ただ単に採算性がいいからどうという形で進められる問題ではないというふうに思っております。そういったことで、むしろ私どもが勝手にああだこうだという議論ではなくて、これは関係する公団もそうですし、勿論国の立場もあるでしょうし、自治体もそうですし、そういった問題を含めての問題かと思っております。

田中委員長代理 猪瀬さん、どうぞ。

猪瀬委員 このまま阪神高速が一部路線を凍結しないまま進みますと、料金値上げにな

りますね。それは前に委員会で計算しましたけれども、そういうことについてあなたは料金値上げになるんだということを明言なさるんですか。そうではなく、新しい一部凍結路線を入れると料金を現状維持、あるいは値下げになるわけですが、そのことについて意見を述べながら、では拡大阪高にした方がいいんだろうというふうにお答えいただかないと、お答えにはならないですね。

佐藤理事長 料金の問題は、やはり地元の住民の方々の御理解とか、そういうことやっていかなければならないといったことかと思います。

ですから、それであるから管理の形態を全部変えてしまっただけということは、いささか難しい点もあると思います。ですから、そこら辺のところはむしろ今後の問題とっております。

田中委員長代理 橋本さん、どうぞ。

橋本理事長 首都高速道路の理事長でございます。自治体の方からも、いろんな意見が出始めております。従来はまだ正式に意見を聞いておりませんでしたけれども、最近出てきておりまして、一番大きな意見は東京都を始め、自治体としては本来の管理者として、あるいは出資もしているので、是非意見を十分言わせていただきたいということで、既にいろんな意見が出てきております。

国土交通省のまとめによります A 案、B 案、C 案、それぞれについていろんな意見が出てきているのが現状であります。いずれにしても、三環状を始め、必要な道路は是非整備できるような仕組みにしてほしいと。その際、財政負担が過度にならないことを是非お願いしたいという意見がございます。

更に拡大首都高につきましては、これについても各自治体で意見がまだまとまっておりません。それぞれの意見を言っております。しかし、数としては現在の首都高の範囲でやる方が望ましいのではないかという意見が数としては多い。しかし、もうちょっと拡大した方がいいのではないかという意見もございまして、このエリアについては、本来はその利用者の立場からどういうふうにしたらいいかという議論もすべきだとは思いますが、そういうふうに議論をしていきますと大変な問題になってきますので、そういう意味では現状のままというのが一番現実的という感じが個人的にはしております。

以上でございます。

田中委員長代理 まだこの問題、ほかに A B C、あるいは今日出された、松田委員、猪瀬委員の御意見、あるいは各委員が表明されたことについて、各公団からも、あるいは国交省からもご意見があるかと思いますが、3時半まで休憩を取りたいと思います。もう

余りないと思いますから。

猪瀬委員 トイレタイムの後、近藤新総裁にこれをお聞きしないと。

田中委員長代理 それは聞かなければいかんのですけれども、そうするとまた恐らく休憩時間が取れなくて、4時過ぎてしまう話になると思うので。私は先ほど申し上げたいことは申し上げた。何も我々がいろいろ言う必要はない。意見書のとおりやってくださいというだけと理解しておりますので、一応3時半まで休憩を取って、それからあといろいろ御意見あろうと思いますのでやりたいと思います。

(休 憩)

田中委員長代理 それでは、時間になりましたので再開します。近藤総裁、今までの御意見を言きながら、何か御所感ございましたらどうぞ。

近藤総裁 ありがとうございます。2点ほど申し上げたいと思いますが、まず第一点が分割についてでございます。各公団から御意見がございましたが、この分割の問題につきましては、私が理解する限り、民営化推進委員会におかれて、大きな議論は特になされていない。皆さん共通の認識が打ち出されたという理解をさせていただいております。

したがって、この分割するものについては、我々としては重く受け取めるべきであろうかと思いますが、しかしその実際の分割の在り方につきましては、実際の設立委員会、あるいはそれに類似した組織が将来的に設立されると思いますので、そこにおきましてしっかりとしたFSを実施した上で、具体的に決定をされることが適切であろうかと思っております。

したがって、今回のスキーム決定に当たりましては、できるだけ柔軟な形でお決めいただくのがよろしいのではないかと考えております。

このようなことも含めまして、国土交通省におかれましては、いろいろと御検討いただいていると思っております。

それから、先ほど猪瀬委員、松田委員からお話ございましたこと、大変重要な幾つかの点を含んでいると思います。中でも公団、あるいは新しくできる民間会社の立場から申し上げますと、自主判断権の確立が大変重要なことだろうと思います。この自主判断権の確立ができるのか否かということが、この公団改革の成否を分ける重要な基準になると私自身考えております。

この自主判断権ともうしますのは、私は2つほどの意味を持って申し上げております。

1つが設備投資に関する判断権でございます。これは猪瀬委員がお話しされたとおり、事実上の拒否権のようなもの、松田委員もそのようにおっしゃっていただいているわけですが、それは勿論でございますが、それとまた違った意味で、前向きな意味での枠組みもかけないでいただきたいということでもあります。

例えば、ある路線の採算が確立されない場合には、建設はしてはならないというような枠組みをかけられることも経営自主判断権の侵害に当たると思っております。具体的に申し上げますと、その1路線の採算、あるいは経済合理性がそこで立ち得ない場合であっても、全社的な政策判断というものもあり得るわけでございます。ネットワーク全体の価値がそれで増大すると。あるいは、地域社会とのほかのビジネスチャンスがそれで生まれるというような可能性が将来にあると思われた場合には、その路線の単純な採算判断だけで経営判断はしないものでございます。

その両方の意味で、判断権の確立は重要だということでもあります。それが設備投資に関する判断権の問題。

もう一つが、周辺事業に関する、関連事業に関する、あるいは新規分野に関する、分野に関する判断権の自由を最大限確立していただきたいということもございます。もう既に私はほかの場でも申し上げているわけですが、料金収入だけで多大な利益を上げ、それによって配当の原資を得るという経営の在り方というものは必ずしも高速道路の、民間会社としては適切な考え方ではないと私は思っております。

主な収益源は、高速道路のネットワークを活用したサービス、あるいは周辺の事業によって上げるべきだろうと考えておまして、そういう意味でその新規分野に進出をする自主的な判断権、これが大きく制限をされるということになりますと、民間化する趣旨に反するだろうと思っております。

したがって、その設備投資に関する判断権、それから新規分野進出に関する判断権を、最大限確立していただきたいと存じております。

よろしく願いいたします。

田中委員長代理 そのほか御意見ございましょうか。今までのこと全体についてでいいです。

猪瀬委員 今の近藤さんのおっしゃったことは、極めて正確な表現だと思います。つまり先ほど私も提案しましたが、ネットワークにおける収入というものを規制すると、例えば御殿場にアウトレットモールがありますが、道路公団というのはそういう発想がなかった。御殿場のアウトレットモールは自分で経営すればよかったんですね。そういう発想が

道路公団というところにはなかったわけで、あれはすごいですよ。土日なんかいっぱいですから、駐車場に入れにくいぐらいです。そういうビジネスチャンスを目の前に置きながら、道路公団というのはそういうことでもうけようという発想はなかった。

あるいは、広告なんかでもいろんな展開ができるわけでありまして、そういうことを含めたネットワーク収入というのは、非常に大きいわけです。

私は、前にJR東日本の例を松田さんに聞いたことがありますけれども、運輸収入以外のネットワーク収入が3割近くあるというふうに聞いております。つまり運輸収入以外の収入です。いろんなことをやって得る収入がそれだけあるんだと。したがって、そういうところが民営化の重要な収入の柱になるだろうということと、同時に大事なことは、料金収入で過大な利潤を上げないということです。これはある一定の公益性があるわけですから、必要なところは必要な道路として作りながら、しかし赤字にならないようにしていく。借金を優先して返すのは当たり前ですから、ただそれでもうけて、国民の皆さんから高い料金を取ってもうけようということではないと。このインフラを効率よく利用させてもらいたいんだということは、近藤さんがおっしゃっていることで、非常に的確だと思います。

それから、その前に言われた設備投資の問題も、これは先ほどの国土交通省のA案の中にある、個別路線の採算性が取れない限り建設できないというふうなニュアンスの文言がありまして、これはメディアの諸君はよく聴いてほしいんだけど、ここで引っかかってしまっているんです。個別路線の採算性が取れるか取れないかという問題ではなくて、5つなら5つに分かれた会社が、その会社の経営の中で採算の取れる路線、採算の取れない路線を含めて、そしてそのネットワーク収入をどうやって増やしていくかという方向の中で解決を見出していくということですから、国交省の作り上げたA案というのはおかしいと私は言っているわけです。そうしたら新聞は猪瀬はB案かと書くわけであって、そういう書き方はしないでほしいんです。

そういうことを言っているんじゃないんです。つまり、ネットワーク収入をどうやって得ていくかということを中心に考えないといけない。その場合に、分割された会社が、経営の自主権を持って判断して、これが経営的にいいかどうかということを考えるのは、その会社の判断ですから、そこを忘れないでいただきたいと思います。

以上です。

田中委員長代理 ほかにございますか。私は、せっかくのこういう機会ですから、佐藤さんの方から11月28日に出された御提案もあり、一言でも集約しておいた方がいいと思

うんです。私が既に先ほど申し上げたんですが、政府は我々の道路関係四公団民営化推進委員会の意見の根幹というか、基本というか、ポイントというか、事務局長に的確な言葉を考えてもらいたいんだけど、根幹を守った、あるいは維持した、盛り込んだ民営化改革案をつくっていただきたいという趣旨で。猪瀬さん何かいい言葉があったら言ってください。あなたが今日初めからブレイクダウンした話を、やはり一言でもそれでつくってくれと申し上げた方がいいんじゃないかと思いますが、御意見いかがですか。

それでは、坂野事務局長、こういった趣旨の言葉を意見集約としてつくってくれませんか。

坂野事務局長 メモでよろしいですか。

田中委員長代理 はい。

どうぞ。

川本委員 空いた時間を利用して申し上げます。猪瀬委員がA案でもちゃんと書いてないとおっしゃってくださいましたけれども、B案とC案は民営化委員会の最終答申と根本的に相入れない意見だと思っております。あともう一つだけ強調させていただきたいのは、私は金融をずっと専門にしておりますけれども、金融をやっている人にとっては、B案とC案の図は全く同じ図だというふうに見えますので、その点だけここに申し上げたいと思います。B案は中間案ということではなくて、C'といいますか、Cの変形で、ファイナンス的には全く同じ図に見えるというふうに申し上げたいと思います。

田中委員長代理 せっかくの機会でございます。各公団の総裁、副総裁、理事長がお見えになっておりますので、道路局長、忘れていたわけではありませんが、あなたから積極的に御発言があったのに、今まで何もないというのは、私は非常に不満に思っております。どうぞ御発言ください。

佐藤局長 いろんな御意見を幅広く整理させていただきながら、いろんなところでいろんなことを言われている部分をまとめて、そしていろいろ材料を提供するというのが私の立場ですから、むしろちょっと一点伺いたいんですが、松田委員御主張の、これは意見書に対しても何うことなんですが、40兆円に上る債務を長期固定で確実に返済していくと。これと2番目の、資産と債務を承継した会社が、例えば10年で買い取るとしますと、会社が買い取って以降は会社の判断となると、債務の返済というのはその部分はどういう関係になるのかなというのがわからないところです。

松田委員 基本的な議論のところを今ごろおっしゃるのはおかしいんですが、要するに、最初にインターチェンジや何かを承継する会社をつくっておきます。それ

以外の資産は保有機構に持ってきます。そして、固定資産の減免措置等をもつて、債務をできるだけ早急に返していく。それは元利均等で返しなさいと言っているのが意見書の中にあることでもあります。そして、10年目途と書いてありますが、10年であるか11年であるかは別ですけれども、そこまでいくとかなり債務の部分が下がってまいります。

前に債務超過かどうかという話がありましたね。それは絶対起こり得ないんです。最初つくる民間会社は債務超過ではありませんし、債務返済を進めますから債務額がぐっと減ってきます。そこで資産を既につくってある会社に承継いたします。前に議論していたときに、ある人がそんな金を別に積み立てるのかと言いましたけれども、そんなことはないで、N T Tでも我が社でも全部承継をいたします。それは債務ごとに承継をいたします。あとは会社がその債務を払っていきます。

佐藤局長 その場合も40年元利均等ということですか。

松田委員 そうです。というのは、私どもは本当はもっと早くと思っているんですが、なかなか今の道路収入を前提にすれば、それでもぎりぎりだと思えます。

それから、金利が4分を越えますと、50年でも返せない危険性が出てまいります。ですから今、金利が低いうちに、その計画を組んで、返済を前倒ししていくというやり方をしなければ、40兆円は焦付く可能性が出てまいります。そののところに頭に置いて40年ぐらいで返しませうということはこの委員会としては議論したわけです。

ですから、50年まで持っていけばいいという議論は、金利の問題を頭に置かない人の議論。しかも今年の春と今の12月時点では金利は上がっているんですから、金利の問題を頭に置いておかないと大変なことになります。

田中委員長代理 佐藤局長、どうぞ。

佐藤局長 その場合に、買い取った会社は、経営の自主判断という面からいくと、40年元利均等で縛られるんですか、縛られないんですか。

松田委員 それは縛られなくて結構です。民間会社になったらそこで組み立てればいいです。

佐藤局長 したがって、その場合には40年で返すというのが、次にどういう意味を持つかというのが。

松田委員 今は40年で返すという計画で走ることが重要ですが、民間会社になったらまた民間会社ごとに経営の状態が違ってまいります。それを頭に置いて修正してくれることは結構だと思います。

佐藤局長 そういう意味で、永続的な会社といえますか、会社が所有して永久有料だと

理解してよろしいということですか。

松田委員 そうですね。会社は資産を持たなければだめです。よく資産を持たなくてもいいという議論がありますが、そうではない。やはり自分の資産の活用ということ、近藤さん今おっしゃいましたけれども、経営というのはそれをフル活動させて、収益を高めることが必要ですから、そのところは一番民間会社として大事な点とお考えいただいていいと思います。

田中委員長代理 佐藤局長、どうぞ。

佐藤局長 その辺が、いろいろ世界的に見てもあるかなということで、私どももほかの整理の仕方というのをご提案させていただくべきかと。

松田委員 もう一つ佐藤さんに申し上げておくと、委員会の中でもやりましたけれども、俗に公物論というのをいまだに主張している建設サイドの方がいらっしゃいます。それは全く意味のないことだと思います。相手が特定化できて、しかも特別なハイスピードのサービスを与えているものについては、何も一般国道と同じように、公物であるという主張する根拠はないと私は考えています。

ということは、それがなければこそ私ども鉄道も民営化することができたし、NTTもできたし、今、空港も公物の典型であります。ちゃんと民営化しようということで動いているし、営団地下鉄もそうなっているわけです。

ですから、単なる公物論だとか営造物論だとかいう行政法の分類の概念を当てはめて、それが未来永劫、不磨の大典のように変えてはいけなから考えるべきではないと思います。

田中委員長代理 佐藤さん、どうぞ。

佐藤局長 そういう意味では、ただ世界的にも極めてレアケースになるといいますが、余り前例を知りませんが、民営で運営するということと、基本的にそれがだれのものであるか、そして最終的な帰属がどこに行くかと、これはイタリアもフランスも国に帰属することかなと思っております。そのところが考え方としてはあり得ると思いますが、議論の必要なところだと思います。

猪瀬委員 それは、結局自主権をどこまで確保できるかということによるということであって、バリエーションはいろいろあるでしょう。だから、所有という観念が、日本と外国と違ったりとかありますから、要は自主権を確保できる経営権があるかないかという問題に尽きるわけで、所有の形態はいろいろあるでしょう。

松田委員 あります。

猪瀬委員 だから、そのことはそんなにこだわってないと思います。

松田委員 例えば、長野の新幹線は、鉄道建設公団が所有権を持っています。しかし、全利用権を我々は引き継いでいます。だから、いろんなやり方がバラエティーがあります。ただ、公物だからとかそういう概念から哲学のように、不磨の大典のように、国が所有しなければいけないというのは考え直すべきだと思います。

田中委員長代理 そのほか、せっかくお見えになっていますから、各公団御意見ございますか。

松田委員 1つだけ、橋本さんも佐藤さんも近藤総裁のところと一緒に、あるいは国交省とやるんでしょうが、どういう形で分割するかというのは、確におっしゃるようないろんな利害関係が輻輳するし、今までの問題をどう処理するか、大変難しい問題です。私どもが6つの会社と貨物の7つに割当てたときも、随分苦労しました。

これは、実務的にはかなり時間がかかる問題ですから、法律と同時に併行していかないと、とつても間に合わないと思います。私はこれと道路公団の資産の全数調査、会計基準を早くつくって、民間型の会計基準を入れるということは急がないと、実務はもう間に合わなくなっているんじゃないかという心配をしております。だから、釈迦に説法ではありませんけれども、できるだけ早くいろんな案を素案からつくってコンクリートにしていくという努力をなさって、御準備は怠りなくおやりになっていると思いますが、急がれた方がいいだろうと老婆心から申し上げておきます。

猪瀬委員 佐藤さん、自主権の問題は、結局経営の自主権ということですね。だから、所有の形態はいろんな形態があると思います。何を所有とするかということですね。だけど、それは余り観念論をやってもしょうがないと思うんです。ですから、やはり現実的に、この前官邸で申し上げましたけれども、現実的に形で示すというか、国交省に総裁を呼び付けるとか、そういう形ではなくて、まず今度は道路局長が公団に行くとか、まずそういう形で対等であるという気持ちになっていくことが必要なんじゃないですか。

佐藤局長 そんな気持ちは全く持っておりませんので、呼び付けるとかですね。いろいろ御指導、御教授をいただきたいと思っております。

それから、さっきの観念論ではなくて実態論でというのは、勿論私どもそういう基本的な整理の仕方というのはいいと思うんですが、そのところで変わってきますのは、永久有料かどうかというような議論でいくと、かなり実態的に変わってくると。この部分は、行政云々という議論ではなくて、税の問題も含めてかなり違いは出てきますと。ものの考え方をどちらを取るかは別にして、議論するつもりは勿論ありませんが、違いが出てきますということだけは申し上げておきたいと思えます。

松田委員 これもまた釈迦に説法ですから、ここにも書いてあるけれども、世界は今ほとんど有料化の勉強をしています。ドイツのアウトバーンは大型のトラックについて有料化の動きがあります。イタリアも今はもう有料の方に向かいましたね。アメリカですら州によって有料になる。つまり税収が少なくなってくるときに、その税金をどこに使うのか、それとも利用者負担で賄えるものは賄わせるというふうの世界が今、動き出している。だから、それを逆に今までは全部世界は無料でありましたということだけを金科玉条のごとく言うべきではない。

田中委員長代理 まだいろいろ御意見あると思いますが、国土交通省道路局長並びに各公団のトップの方がお見えになった前で意見集約をしておきたいと思います。私どもの今日の委員会の結論。

「政府は、当委員会意見（平成 14 年 12 月 6 日）に沿って、その根幹を確実にまもった改革案を決定し、実現すべきである」。というふうに意見集約したいと思います。

それでは、本日の審議はこの程度にいたします。ところで、政府の決定は、佐藤さん、いつになりますか。大体的見込みを教えてください。

佐藤局長 年内にはということで、いろんな御意見をいただいているところでありますし、いろんな地方公共団体の意見も、勿論民営化委員会の意見も、それからいろいろ学識経験者、政治の方も幅広く意見を聞きながらまとめなさいというのが総理の指示でもありますから、年内に何とかお願いしたいと思っています。

田中委員長代理 我々の委員会は、次回が 19 日なものですから、もしそれまでにということがあれば、また別途の対応を考えたいと思います。

猪瀬委員 今の意見集約紙ですが、これは、とにかく今、割とシンプルに道路族と委員会が対立しているという、対立しているんですけども、どうやって我々がこの意見書を実現していくかということが一番大事ですから、この紙を 5 人なら 5 人の委員が持って官邸に行くとか、そういうふうな前向きなことも考えた方がいいんじゃないですかというふうに私は思います。

田中委員長代理 松田さん、大宅さん、川本さん、今の猪瀬さんの御提案いかがですか。

大宅委員 手遅れになってしまうのは困るので、もしそういうことが可能かどうか私もよくわからないんですけども、お役所の。

田中委員長代理 今日届けることは届けますが、今の猪瀬さんの提案は、がん首そろえて行くかと、総理の日程とか何とかは。

猪瀬委員 今、イラクの問題で閣議決定でわあわあしているかもしれないけれども、が

ん首そろえて行くなら行くで。

田中委員長代理 5分間の時間が取れないかですね。

猪瀬委員 そういうことも考えたらどうですかと。

それから、何度も言うけれども、メディアは0か100かみたいな扱い方をし過ぎなんです。はっきり言いますと、半年やそこらで新聞記者の任務がみんな変わってしまうんですね。この2年半の歴史をきちっと踏まえて、更地からやってここまで来て、どこまでできたのかということきちん認識し、なおかつ我々は最後の部分を今、迫っているんだというふうにきちん理解していただきたいということと。

そして、田中一昭さんどうでしょうか、もう一度ここでもうちよいですよと言った方がいいんじゃないですか。

田中委員長代理 皆さんまだ御意見あると思いますが、今の松田さん、猪瀬さんのそういう提案については、事務局と相談して決めたいと思います。

坂野事務局長 おっしゃっているのは、今日、今からでもという意味ですか。官邸に今からでも取れるかどうか聞いてみましょうか。その返事を見て、また御案内いたします。

田中委員長代理 はい。それは事務的にやっていただければいいんですけども、まだ各委員から今日の審議の状況を踏まえて追加質問とか、またいろいろ要求もあろうかと思えます。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。

(国土交通省・道路関係四公団関係者退室)

田中委員長代理 それでは、予定の審議は尽きましたので、本日はこの程度とし、次回委員会は12月19日金曜日、午後2時から開催することといたします。それまでに何かあれば、先ほど申し上げたとおり、緊急にお集まりいただくことがあると思えます。

そのほかに、政府が決めるまでに緊急に集まる必要が出てくるかもわかりません。それは相談しながら決めたいと思います。いろいろ御都合あろうかと思えますが、よろしくお願いたします。

事務局長、何かございますか。

坂野事務局長 委員はこれで閉会していただいて結構ですが、今、官邸に電話でスケジュールを問い合わせしておりますので、このままお待ちください。

(官邸に照会した結果、本日は総理は多忙で日程が詰まっており、会見は無理となった。)