

未定稿

道路関係四公団民営化推進委員会 3 委員合同記者会見記録
(未定稿につき修正の可能性あり)

平成 15 年 12 月 22 日 (月)
委 員 会 室
15:15 ~ 16:00

1. 冒頭発言

(田中委員長代理)

大変お待たせしました。今、私のメモをお配りします。皆さんごらん頂きたいと思えます。私の名前で用意したものです。手元に写しがありますので、先に私からざっと申し上げたいと思えますが、受け止め方なりご意見は後程願います。松田委員、川本委員からも話があると思えます。今日 9 時 15 分から、政府・与党の協議会が開催され、そこで決定されるということ、一昨日頃から聞いておったものですから、開かれれば委員会を開きたいと思っていて、例えば、日曜であっても皆様にお集まり頂きたいということ、事務局から連絡してもらっておりました。しかしながら、再三の要請にもかかわらず、私の手元に来たのは今朝の 9 時 29 分、事務局から八王子の大学に、今日頂いたのが 9 時 29 分でありました。事務局には来たらずぐに送るように言っていましたから、それほど事務局に来た時間とそう変わらないと思えます。10 月 28 日に総理に対し、私共勧告を出しました。最終決定の前に、十分ゆとりをもって我々が論議できるように民営化委員会に案を提示できるように総理から国交省に指示してくださいと勧告してあります。

(事務局員)

今コピーをとっておりますのですぐ。

(田中委員長代理)

ということで、皆さんに私のペーパーを差し上げる前に、申し上げたいこと、これまでの経過を説明しておきます。国交省の案が出れば、委員会を開くつもりでありました。昨日でもですね。さっき言いましたように、事務局も土曜日も日曜日も出勤してくれておりました。にもかかわらず、ついに出ないものですから、昨日は開かれなかった。そこで、今朝、協議会が開かれるとのことだったので、いずれにしても、事後的であっても午後には 3 時目途に委員会を開きたいと言っておりました。皆さんにそれぞれ、急な話でもあったこと、あるいは、他の事情もあったことと思えますが、委員会を開催するに至らない、つまり、4 人以上出席しないと委員会が成立いた

しませんので、松田委員と川本委員は出席できるということでありましたが、私の都合で午後3時過ぎからということをお願いしておったんですが、結局会議が成立いたしません。そこで急遽、分かったのは昨日午後8時過ぎでありましたが、それでは午後3時過ぎから記者会見をして、この政府・与党協議会のペーパーに対する意見を申し上げよう、ということにしたのであります。大勢お集まり頂いて、感謝しております。この私のペーパー、松田委員なり川本委員はまた違う意見があるのかも分かりません。大宅委員もペーパーを出しておりますので、お手元に行っているか分かりませんが、それはそれとして、この協議会のペーパー読んでの感想を申し上げます。実際、問題な点はたくさんございます。本当に直さなければならない点はいっぱいありますが、国土交通省は私共に説明さえもしてくれておりません。そういうことですが、ペーパーを見てから、まあ見ただけでも大概なことは分かるが、見た上での感想が今日のこのペーパーでございます。二枚あります。はじめのペーパー、私の名前で書いてあるもので、二枚目がその問題点となっております。

推進委員会はですね、一貫して基本的枠組みの最終案提示の前に、委員会の意見を聞くよう求めてきたが、提示されたのは政府・与党協議機会が開催される本日に至ってであり、委員会の議論を封殺するような国土交通省の対応は極めて遺憾である。しかもその内容は、意見の骨格を覆すものと考えざるを得ず、到底受け入れられるものではない。

そもそも民営化とは次のようなものである。で、と書いてあります。ひとつ、政治の関与のもと、野放図で非効率な道路の建設・管理を行った結果、40兆円を越す過大な債務を積み上げてきた公団方式を精算すること。ふたつ、既存債務の早期返済を最優先の課題としつつ、道路の建設・管理から政治の関与を遮断すること。三つ、道路の建設・管理を、直接利害関係を有する金融・株主の厳格な監視の下に置いて、会社の自立性を最大限発揮させるような制度、スキームを構築すること。

以上を実現するのは、独立した普通の民間会社を設立することに他なりません。この視点に立って意見書を取りまとめ、提言を行ったはずであります。基本的枠組みの最終案は、こうした意見書の内容を反映したのではなく、永久的な上下分離を前提として、事実上、既存の償還主義とプール制を維持しようとする公団方式の焼き直しにすぎない。本案が、そのまま法案化されるような事態となれば、委員会の意見を基本的に尊重するとした2002年12月17日の閣議決定にも反するものであり、委員会の一委員として重大な決意でこれに臨まざるを得ない。これは、去年の閣議決定のものでありますが、総裁選以後、総理ご自身が何度もですね、「委員会の意見を基本的に尊重する。」と言ってこられた。その基本の基本が守られていないのであります。

二枚目ご覧下さい。じゃあどこに問題点があるのか、これは私の視点からの問題点なんで松田委員、川本委員は他にいろいろあるかと思えます。大きく二点だけ申し上げます。一つ、新規建設・管理に対する政治の関与を遮断しえず、会社の自主性は絵に描いた餅になる。3点ほどあげています。読んでいきます。新規建設計画の決定主体は実質

上、国、機構にあります。まず、イ、有料道路事業のまま継続する道路の枠組みは、会社が関与しない形で決定。ロ、建設計画は、実態が伴わない経費節減、過小費用計上と書いております、節減計画が前提。机上計算で建設を続けた公団方式と同様に、過大な投資計画となりかねないと考えます。 、会社の拒否権は有名無実である。イ、会社の経営に拒否権を行使させる実質的担保がない。リースを受ける新会社が家主である機構に拒否権を行使することは困難である。機構が検証可能な超長期資金回収計画に基づき建設可能と主張した場合、新会社が拒否権を行使することは事実上不可能と考えます。ロ、新会社が拒否権を行使しても、最終的に国の機関である社会資本整備審議会がこれを認めないとすれば、実質的には施行命令となるではないかと考えます。 、会社は将来株式の上場を目指すとするが、永久的上下分離のもと、新会社の上場は実質的に不可能であると考えます。2、既存債務の返済が遅れることは必至であり、債務が増大する可能性が大きい。これも三つ分けて書いております。1、実質的には全国の高速度道路と一般有料道路を統合した、拡大プールの誕生。それから2、新規建設に係る資産・債務も機構に移管し、長期固定元利均等とすべき貸付料の設定方法も曖昧。10年後の見直しの内容も不明。従って、拡大プールのリース料を新規建設の債務返済に充当することにより、既存債務の返済が遅れることは必至である。 、新会社による既存の料金収入を担保とした資金調達は、結局、超長期わたる償還計画を根拠とした建設計画に他ならず、債務を拡大し続けた公団方式の再現である。こうした資金調達を政府保証付きで行うことにより、金融の規律を阻害し野放図な資金調達を可能とする結果、最終的には国民負担の増大を招く可能性が大きいのではないかと考えます。東京湾アクアラインの失敗の再現ではないかと考えております。

以上が大急ぎで整理したものであります。私の意見はこういうことですが、松田委員と川本委員にも、それぞれこのことにも触れながら、ご意見を聞かせてもらいたいと思っております。その後、お二方が済んだあとでご質問を受けたいと思います。どうぞ。

(松田委員)

私は田中委員長代理のお書きになったこの問題点というものに全面的に賛成でありませう。少し補足をさせて頂きます。確かに今朝お決めになった政府・与党の方針というのは、委員会の意見をいくつか採用しております。例えば、通行料金の一部値下げだとか、コストダウンをもっとするとか、いずれにしてもコストダウンをすることは良い事でありませう。しかしながら、そういう部分的にいくつかの文言を委員会の提言からお引きになったからといって、あるいは実現に乗せたからといって、私共が委員会で主張し、御提言申し上げた基本的な事が欠けたのでは、これは委員会の意見書を尊重したとか、それに基づいたとかという事はできないと思ひます。この委員長代理のこの文章にもござひますけれども、私、一番の所は、機構にあると思ひます。機構は債務を返すための一時的なものだと何回も意見書では書いてありませうし、我々も主張したところでありませう。

従って、如何なる形でもそこから道路建設の費用が出るということがあってはならないということ強く主張し、意見書もそうになっている訳であります。ところが今回の政府の御意見を見ますと、道路料金を引き当てにして会社が資金を調達して道路を作るという筋書きとしか読めません。民間会社が、機構に支払うリース料、つまりは料金収入を引き当てにして、担保にしてその資金を他から借り、道路を作るということですから、単に財投を焼き直したに過ぎないというふうには私は思うわけでありまして。これが一番基本的なところであります。機構というのは、前々からの議論でですね、これは国が管理することになりますから、ここが自分で判断し、あるいは、政治が介入し政策的にいろいろ動くということ絶対排除しなければならないということで、私共は強い縛りをかけて意見書を出したつもりであります。このたがが外れてしまうということは、フレーム自体が基本的フレームが全く違ったものになると考えざるを得ないと私は思います。そこが一番大きなところであります。それから、民間会社の自主性についても、たとえば拒否権を持たせるとかって言ってますけれども、意見書と全く違うものとなったと言わざるを得ない。45年経ったら機構は解体して全部国のものになるんですね、そして無料化する。民間会社はですね、作ろうと作るまいと判断をしなくても、お金は貸してくれる。作ったものは機構のものになる。つまり、全部国のものになってしまうわけですから、私は作るか作らないかの判断をする意味が全くこの会社にはありえないと思っている。したがって、基本的に違う、全く似て非なるものと思うしかないと思っています。そういう大事なことを欠落した政府・与党案というのは意見書を尊重したということには全くなりません。私は評価いたしません。と同時にですね、そのことをもうちょっと皆さん方に考えて頂きたいのでありますが、借金は膨れ上がる可能性があるんですね。というのは、機構の債務返済を遅らせてでも作るっていうことですから、どこから借りてこようと借金の額は増えるわけでありましてね。国と県のお金で作るわけではないんですから。その部分はですね、いまでも私共の計算で、新しい意見書に基づく会社を作ったとしても、50年以内に返すというのがぎりぎりいっぱいだという厳しい認識をお示したつもりではありますが、この上に借金が上乗せになっていって、どうして45年で返せるのか。しかも、金利が少しずつ上がっている現状では、絵に描いた餅ではないか、という疑いを私は強く持っております。そういう形のなかで、政府・与党のお決めになった方針でやろうということは、結局45年たっても借金が膨れ上がって返せない可能性があり、道路は形を変えた財投でもってどんどん作っていくということで、歯止めがかからない。私共は、民間会社の判断というものを通じて、不要なもの、極端に採算性のないものはお考えになったほうが良いですよといっているにもかかわらず、それが守れないという結果になると、私は思っています。言ってみれば、例えば、私のクレジットカードを子供に渡して、お前何を買ってもいいぞといっているのと同じことのような感じがいたします。従って、私これ非常に無責任だと思うんです。如何にですね、いろいろな事柄で、部分部分でこの委員会の意見書の部分を引用したとかいっても基本

的なフレームが違う以上、全く違うものになったと言う以外にないと思います。そういうことで、私は、意見書にサインしたものとして、私はあの意見書は、今、国のためあるいは国民の将来のためだというのは疑いの余地もなく、そのためであると確信を持っています。したがって、意見書と異なる方針は変わらないでしょうから、これ以上当委員会の委員を続けるということは意味のないと考えますので、ただ今をもって私は委員を辞任する決意でございます。この委員会が終わりましたら、直ちに事務局長に辞表を渡し、総理大臣に届けて頂くということにしたいと思っております。あと補足すること2、3ありますが、川本さんもいらっしゃいますから、川本さんの意見を聞いてから、また補足させていただきます。

(田中委員長代理)

どうもありがとうございました。川本さん。

(川本委員)

はい。今回出されました政府・与党案の評価でございますけども、今田中さん、それから松田さんがおっしゃったのと基本的に同じような評価をしています。それでただ、若干補足あるいは御説明申し上げたいことがありますので、聞いていただければと思います。今回の政府・与党案の評価といたしましては、昨年12月の民営化推進委員会の報告書とは大きくかけ離れたものであり、この案を民営化というふうに呼ぶことは、私は金融が専門でございますけども、金融論とか、経営論の専門的な見地からは、非常に難しいと思っております。一般の方から御覧になると、結局新しい特殊法人が増えただけというお話になっているのではないかと思っております。今、田中委員長代理、松田委員おっしゃいましたように、道路公団の最大の問題はとにかく返せないかもしれない莫大な借金をすでに今抱えてしまっていることで、政府保証による新たな借金を追加することになって、最終的には国民負担が増え、ただでさえ苦しい国の財政にとって、大きな重荷になると思います。松田委員も今おっしゃいましたけども、50年で完済という計画を今おたてになってらっしゃるようなんですけども、民営化委員会でも何度も試算をいたしまして、とても新規算入分も含めて50年で完済するというのは、私は、その数字がでてくるといえるのは信じられないところであります。それから、新会社が建設を拒否できるという御議論もあるようですけども、もともと新会社は国、機構、株主で民営化推進委員会の報告書のように資産を最終的に取得するわけではないので、建設を拒否するインセンティブを持たないということは、経営論的にはガバナンスが効かないという風に思います。今の民間投資家による経営のコントロールというのは一切効かないということになります。今のが大体の評価ですけども、これまでも何度も申し上げてきましたけども、高速道整備計画を完成するのが国策であれば、これからの新規建設は全て国の直轄方式でなされればいい話なのではないかなというふうに思っております。

今答えを出すべきは国民負担となる国の借金をこれ以上増やすかどうかという問題であって、高速道路を作るか作らないかという議論ではないはずで、ここがつまりごちゃごちゃになっているように思います。国の直轄方式で建設すれば、国家予算案の審議という透明なプロセスで検討されますから、ここ大事なことだと思いますけれども、借金をするのでも、プライマリーバランスの黒字化という財政全体の目標と整合的に決定されますので、国民に対しては、透明感がある話です。いまの案は非常に不透明な形の借金を増やすという案だと思っております。ですので、民営化の話というのは、道路という狭い世界の話だけではなくて、財政を通じて国民負担に直結いたしますので、その意味で、政府案決定に向けて財務省がどのような御意見をお持ちなのか、そこについては今後見せて頂けたらなと思っております。それから最後のポイントとして、コスト削減を強化するようなお話も出ていて、確かにコスト削減は大事な話だと思いますけれども、現在全体的に効率化が図られている公共事業の合理化と同じ話であって、これも新規建設を前提とした話で、借金を増やすことには変わりはないので、本質的な問題ではないという風に思います。私の意見は以上です。

(田中委員長代理)

どうもありがとうございました。松田委員どうぞ続けてください。

(松田委員)

もう1年前ですから、新聞記者の方も、居られた方もおられるし、居られなかった方もいると思います。昨年末に、意見書をまとめるに当たって、ずいぶん議論がなされて、ああいう多数決の形で、5対2ということで意見書をまとめたわけでありまして。そのときも、当時20兆と言われたこれから作る道路財源を、どこまで減らすかという議論がありました。コストダウンをして、16兆にした、その後もっと何兆かできないか、要するに、造るお金を減らせばそれでいいじゃないかという意見が一方にあったわけでありまして。私どもはその意見は採りませんでした。なぜならば、コストダウンは確かに川本さんがおっしゃるように、私もそう思いますが、大事なテーマです。いつも大事なテーマです。しかし、コストダウンをして、使うお金を下げたからいいというのが意見書ではありません。意見書は、そうではなくて、今までの40兆を、40兆はもっと超えるでしょうが、それを着実に、税金を使わないで返して、そうして、新しく作る道路は原則として国と県が作る。民間会社は自分の判断でもって、採算の範囲で、出せると判断したらそれを出す。資金調達も、道路収入をいったん払ったリース料から引き戻すのではなくて、自分の判断で調達をするということを前提にしているのであります。したがって、よくありますように、最近でもちょっと出てますが、建設コストを20兆から何兆に減らしたからいいだろうという意見は、それはそれとして、そのことだけとらえれば正しいことですが、全体の構図から見たら、今、我々が意見書で示した考え方と、引き換えにできる論理ではない。何兆であろうと、その

ことは関係ないということ、私はもう 1 回補足して強く言っておきたいと思います。それからもう一つは、資産を民間会社に持たせるかどうかについて、直近の委員会でも、道路局長から御質問があって、公物だから国が持つべきではないのかという古めかしい議論が起こってまいりました。この間、私は道路局長に、お答えを申し上げたように、例えば、成田空港だって民営化されます。鉄道も、我々もしましたし、営団もするわけですね。道路の場合もそうですが、公物というのは、最初、経済の発展の過程において、国が投資して作る。しかし、公物が営造物かというのは、行政法上の概念であって、それは、今そうだから将来そのままいかなくてもいけないという歴史的必然性を示した法概念ではありません。それを道路についてだけ公物だから永久に国が持つべしという議論は、法律論として成り立たない。経済論としても成り立たないと思います。ただし、政策判断として、これは国が持つべきだ、これは民営化すべきだということはあるわけです。政策判断としては、私どもは、そうではなくて、民営化してやるべきだということ、意見書で強く主張したわけでありまして、ですから、45 年後に無料にしてという、それだけでも、今 6000 億か 7000 億ある維持費を税金で賄うということになるわけですから、私どもは、これからの世の中の流れと全く違った流れだと考えているということ、合わせてお伝えしておきたい。

(田中委員長代理)

今、松田委員がおっしゃった公物論に関して、ちょっと補足と言うか関連のことを申し上げておくと、私は、一貫して、初めから、とにかく機構など設けないでやると言う主張を、当初からしていたのですが、そうであれば、政府は、同じ国土交通省の中で、新東京国際空港、これも中部の国際空港と関空と 3 つ一緒にして、オペレーションする空港会社だけを別の会社にし、所有は一体の独立行政法人のようなものがやるのだという案が、実は、ずっと国土交通省の中にありました。それが潰れて、実は上下一体ものになっております。国土交通省の中で、そういう意思決定がされている。つまり、東京国際空港は、株式会社として、下の空港の土地も会社のものとして観念されている。国鉄から JR になるときも、その議論は一時ありました。英国のように上をオペレーションする会社と、下の鉄道を持っている会社ということだったのですが、それを排除して、結局御覧のとおり仕組みになっております。当初、新幹線だけは、4 年半だけ保有機構が持っておりましたが、ここが重要なのですね、これは松田さんにちょっと補足してもらいたいのですが、東証が上場するときに不確実なことがあっては困ると、株主に対してそこを明確にしておかないと駄目だということで、そこで、保有機構はやめになった経緯がございます。ここら辺は、非常に重要な問題であろうかと思っております。それが、今、公物論についての一点。もう一つは、今井委員長が昨年 12 月 6 日に委員長を辞任された、まさにその理由は、いろいろ皆さん新しい方が多いと思いますが、何かと言えば、この建設をめぐる話なのです。つまり、彼は、まさに今の国土交通省が主張してい

る、今日の協議会で出たのと同じ主張をずっとしておられたわけでありませう。それに対して、これは私たち5人、今日、大宅さんは御都合で、1年前から計画しておられたことで外国に行っておられますが、それから、猪瀬さん、この5人がこの基本的な考え方に同意しておられるわけだ。それでもって、今井委員長は、自分の考えが通らなかった、中村委員も通らなかったということで、出席されないということになっているということだけを、念のために、新しい人も多いと思いますので申し上げておきます。これは一見すると、松田さんがさっき言いましたけれども、意見書に書いてあることをいろいろ取り上げて書いてあるから、意見書で言っていることの7割も8割もこのたびの決定で実現しているんじゃないの、だから、2割ぐらいのことで何を言うんですかと、意見書を1から10までやるのであれば政治いらぬのではないかと、そういうことを識者の方でもよくおっしゃいます。総理も、実は、そういうことをおっしゃって、私に同意を求められましたが、私は駄目ですとっておきました。2割であっても、この2割が全体を支配する2割であるということ、皆さんに申し上げておきたいと思ひます。

2. 質疑応答

(記者)

田中委員長代理と川本委員は委員を辞任されるのか。

(田中委員長代理)

私は、総理から任命されているので、今日、夕刻、総理にお会いするつもりです。それだけ言えばわかるでしょう。

(川本委員)

私は、この件については、一貫して申し上げてきたことを、もう一度繰り返させていただけます。今後、政府の最終的決定となるかどうかについて、なお、注視したいと思ひます。ただ、推進委員会設置法には、我々の任務は、民営化委員会の意見を受けて講ぜられる施策の実施状況を監視するとあります。政府の施策が、委員会報告書と異なる内容となった場合に、委員会の監視機能も事実上果たし得なくなるというのが論理的な帰結です。ですから、委員会の機能が停止するという結果になるということがポイントだと思ひます。私の進退については、決めておりません。

(田中委員長代理)

なぜ、私が今ここで松田委員ほど明確に辞めますと云わなかったかというと、今日のこの決定が、総理も心の底から自分が意見書を基本的に尊重した結果であると明確に私におっしゃれば、それはもう、やむを得ない話ですが、それを確認し、なお、まだ法律案ができるまでに、そこを正す何らかのものがあるかどうか、それを確認したいと思ひま

す。おそらく、今日、協議会で決定したということは、総理もお入りになっておりますから、変わらないと思いますが、それを、敢えて、確認したいというだけの話です。

(記者)

今回、結局、民営化委員会の報告書に沿わない決定を最終的にしたのが、小泉総理になるわけですが、その小泉総理の決断についてどう思うか伺いたい。

(田中委員長代理)

総理は、一貫して、委員会意見を基本的に尊重するとおっしゃってこられました。これは、特に、総裁選の時から明確に言っておられます。それまでは、去年の12月17日の閣議決定では、基本的に尊重する方向で、委員会意見を精査し、必要があれば与党の意見を聞きつつとか、いっぱいフリルのついた閣議決定だったのですが、総裁選の時から、非常に明確に、何回も基本的に尊重するとおっしゃって、そういうフリルはとられました。しかも、この12月2日に私がお会いした時には、夕刻の6時43分ぐらいから7時過ぎまで20分近くお会いしたのですが、その時も、私は揺れていないと、こういう事を断言しておられました。それを受けて、国土交通省がどういうふうにするのかなあと、非常に私は関心を持って見ておりました。石原大臣は、私どもの設置法をお作りになった、この委員会は民営化を前提に、採算も十分念頭に置きながら論議する、ということが仕事であります。法律に書いてあります。そのことを一番良く知っておられる国土交通大臣が、総理がそうおっしゃることを受けて、しかも、基本的に尊重するということになるというのを、この今日のペーパーのように受け止めておられるとすれば、一体、彼は、半年間、何が基本なのかということが、全くわからなかったのではないか。この2割というのは、非常に重みを持つ2割、つまり、誰かが8割ぐらい実現できているのではないかと行ったので私は2割と言っているのですが、事項の数としてはそうであっても、この私のペーパーで言っていること、この基本が守られなければ、全体が砂上の楼閣のような話になる、そのことを総理が知ってか知らずか、もし知っておやりになるなら、私たちは騙された、それを国土交通省があれ程一所懸命いろいろやったんだから基本を尊重しているのだろうと、総理が思われたのなら、これは、石原大臣が総理を騙したということになるのでしょうか。どちらなのか、私は、そのことも含めて、総理に夕方確認したいと思っております。

(松田委員)

この委員会が、去年の6月に開かれて以来、ずいぶん私自身も大変勉強させていただきましたし、こういう委員会を通じて、行政というものは、どういう改革をこれからしていかなければならないかについても、幅広く勉強させていただいた、これは有り難い点です。したがって、かなり期待感を持っておりまして、先般12月2日に、官邸で総理

とお会いした時も、基本的に尊重すると、何回も私どもも、基本的ということが問題なのですと、前回の委員会で配った 5 項目、これを守っていただくということが、基本的という意味なのですよということを申し上げた。それと、道路が総理のおっしゃる機構改革というものの一番手でありますから、これを見習ってみんながやるという意味なのですよ、ということを強く申し上げて、総理が頷いておられて、最後に、私に任せてくれとおっしゃった結果が、全然違うものであったということに私は非常に大きなショックを覚えております。政治ですから、いろいろなことがあるという、いわゆる大人の見解があるかもしれません。しかし、私は、これだけ精魂込めてこの意見書をまとめ、それを監視・実行しようとして努力してきただけに、非常にショックであります。行政改革がいかなる政党であろうとも、いかなる議会であろうとも、実現しないと日本の前途は開けないということは、皆さん十分お分かりのことと思います。その意味では、こういう形で、意見書を無にするということでは、日本の前途が危うくなるということ、非常に強く危惧しているということでもあります。

(川本委員)

一言で申し上げれば、この案をもって民営化とお呼びになるのは、金融論と経営論の立場からは非常に難しい、ということです。

(記者)

木曜日から金曜日にかけて、一部の委員が首相と会って、あと、近藤新総裁や道路局と文言の修正まで行っているのですが、これは、委員会を代弁した、代表したものと考えてよろしいのでしょうか。金曜日に委員会が開かれなかったのは、国土交通省からボールが返されなかったからだとということだと思のですが、国土交通省から最終案が提示されたのはいつなのでしょう。

(田中委員長代理)

一部の委員がおやりになったこと、それは、委員ではありますが、委員としての行動では全くないと私は理解しております。というのは、基本的に、委員会の意見書というのは、昨年の 12 月 6 日のものが法律に基づく意見であって、総理が基本的に尊重するというのはまさにそのことであって、個々の委員がいろいろな意見を持っているという、例えば、今井委員だとか中村委員がいろいろな意見を持っておられる、というその意見とは違うのです。どこかの新聞が間違えて意見にもいろいろあるよという、これは大間違いで、我々の意見というのは、法律に基づく意見は 12 月 6 日の意見です。そのことと違うことを、ある委員がおっしゃることは、それは自由ですが、それは意見に沿ったそれではないということが一点。もう一つは、そういうのは委員の役割ではないのです。フィクサーの仕事は委員の仕事ではない、それは個人がおやりになることである。それは

国土交通省に成り代わってやっておられるのかどうか知りませんが、要するに、委員会としての委員の活動ではないと私は理解しております。

(松田委員)

私は、そういうことがあったということすら知りません。しかも、委員会の意見ではございません。委員会の意見は、今、委員長代理が申し上げましたけども、昨年12月6日にまとめて出した意見、これだけが意見です。したがって、それをみんなで実現するために努力をすることはあっても、他の考えとで妥協案を作るとか、妥協するとかいう動きが委員であっては、それは委員の資格を疑われるだけであります。委員会というものは、そういうものではない。しかも、そこに所属する委員が、少なくともあの意見書にサインした人が、そんなことはまさかしていないと思います。

(記者)

一部の委員は、経営の自主権があるから改革が進んだと言っているのですが、資産の買い取りについては、抜け落ちていると思うのですが、そこが抜け落ちると、経営の自主権も砂上の楼閣になると考えてよろしいのか。

(松田委員)

あの時の議論をまとめるに当たって、3つ考え方があったわけです。一つは、今出ている政府案に近いのですが、今井委員長と中村委員が言っているように、機構を作って、そこから、債務の返済をできるだけ長く50年まで引き延ばして、その鞘で道路を建設する費用に充てたらどうかという案、これは私どもは多数決で否決した。この否決した案が、今回の政府の決定になった案に非常に近い。もう一つは、委員長代理のおっしゃった、一気に税金を入れて、最初から機構なんて作らないで、新しい会社を作ってやらせようという案であります。これは委員長代理だけではなくて、かなりの人がそう考えたのですが、ただ、あまりにも借金の額が大きく、そこに税金の額も非常に大きい。それに対し、ただただ債務返済を行う機構を作って、10年くらいで債務を落としていって、その資産・債務を会社に承継させ、本当の民間会社がそこに成立するという形にもっていかうという意見があった。この3つ目の案が、委員会の案となったわけでありまして。したがって、債務をできるだけ返しつつ、承継させてちゃんとした民間会社を作り、自主判断で、経営を効率的にやらせるという、第3の案でいかなければ、民営化は成し得ないと判断した。しかし、今度の政府のお考えでは、45年後に機構が解散してそれが国のものになる。ということは、漫画的に言えば、今よりかえって悪いのではないかと思うのですが、今の道路公団がファミリー企業になって、道路公団のあったところに旧建設省が座るといっただけの話なのです。それだったら、まだ今のまま、国が潰れるかもしれませんよと言っても、借金がどうなるかは目をつぶって、今の方式を

続けたほうが、まだ早く国民が気がつくかもしれない。要するに、まやかしのレトリックを使っても問題の解決には何も到達しないと私は思います。

(記者)

今回、報告書の趣旨が受け入れられなかった一番の理由は何か。

(田中委員長代理)

一番の理由は、皆さん一番御存知じゃないですか。前提在りきですよ。今までのスピードで建設をするという与党の先生方の意見が、そのまま通ったとしか私は思えません。

(松田委員)

今度の原案を昨日新聞を見ていたら、道路族の幹部の方は、何の問題もない、自分たちが言ったとおりである、こう言ってますね。それが実態をよく示していると思っています。それを改革しようと思ってやった我々の努力は、まあ仕方がないという感じが、まことに残念であります。しかし必ず、歴史が示しますよ。結果を。

(田中委員長代理)

その言葉を聞いたから言わなくてもよいかもしれないが、あなた方のこの1年半に渡る努力が無になりましたねということを記者の方、あるいはジャーナリストの方からよく言われますが、私はそうは思いません。この1年半に、たとえこういう結果になっても、まだ、何年か後に巻き返せるかわかりませんが、このまいた種は、それこそ総理がおっしゃるまいた種よりも早く大きくなるのではないかと、そう思っております。

(道路関係四公団民営化推進委員会事務局作成)