

道路関係四公団民営化推進委員会委員 記者会見録

平成 16 年 6 月 2 日（水） 13:58～14:58

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）

会見者：大宅映子委員、猪瀬直樹委員

事務局 それでは、よろしければお願いいたします。

猪瀬委員 では、ただいまより「道路関係四公団民営化推進委員会懇談会」の記者会見を始めたいと思います。

本日、道路四公団民営化法案が参議院で可決されました。大宅委員並びに猪瀬委員が、今回可決成立について、この間、委員会活動を続けてきた結果、こういう新しく法律ができるということで、今日はお話をさせていただきたいと思っております。

そもそもなぜ道路公団が民営化する必要があったのかという原点を思い起こしていただきたいと思うのです。

まず、皆さん御承知のように、東名高速は最初、30 年でただになるといわれていました。それが今度は 40 年、次に 50 年と、引き延ばしされてきました。このままいくと 60 年になるだろうと、言われていました。

それから、首都高速道路は現行 700 円でしたが、2002 年に 800 円になる予定でしたが民営化委員会で待ったをかけたので、現在、700 円で維持されています。

我々が高速道路を利用する利用者、国民としてこのまま高速道路の値段がどんどん上がっていき、あるいは際限なく不採算道路がつくられていき、こういう状況があったわけでありまして、更に、道路公団の下にファミリー企業がたくさんあると。この道路公団本体は借金漬けにもかかわらず、ファミリー企業はみんな黒字であるという現実がありました。つまり、高速道路を我々国民の手に取り戻すと、これが道路公団民営化であります。

そういう流れの中で、2001 年 8 月に私は道路公団民営化のプランを小泉首相に提出しました。そのときは、石原行革担当大臣の行革断行評議会で、道路公団の民営化のプランをつくりました。

そして、2001 年の秋に道路公団に投入されていた 3,000 億円の税金をゼロにいたしました。それが翌年の予算から実施されました。

そして、2002 年 6 月、民営化委員会設置法が通過しまして、そして、今井敬委員長を始めとする 7 人の民営化委員が選任されました。半年間の集中審議の末、2002 年 12 月 6 日に意見書が提出されました。

さらに、2003 年に入りまして、藤井総裁の解任騒動とか、いろんな問題がありました。意見書の実施について、小泉さんが基本的に尊重すると、こういうふうに言い続けました。その中身について、道路族側、国会議員の側からたくさんの逆襲というか、国会議員が道路の民営化にあまり肯定的ではなかったという現実がありました。

また、国土交通省の法案作成作業が民営化委員会になかなか開示されなかった。。

そういう過程の中で、2003年12月22日に政府与党案が公表されました。そこで一部の委員が辞任しましたが、大宅委員と猪瀬委員は継続してこの法案の中身の詰めを政府与党案のいろんな問題点を指摘しながら、3月9日の閣議決定に至るというプロセスがありました。

ということで、この法案が今回国会で予定され、そして可決したと、こういう流れであります。一応、歴史を振り返りました。

ここではっきりさせておきたいのは、我々は、国民のための道路公団民営化ということを考えてきたということです。道路公団を独占企業体にして、そしてそこに税金8兆円を投入してやるという意見がありましたが、その意見は採用するところではありませんでした。

道路公団の民営化についてだいぶ誤解があります。国鉄は37兆円の借金がありました。3年前に道路四公団の分割民営化を提起したときも38兆円の借金でした。

したがって、この借金の額が非常に酷似しているということで、借金の返済について税金を投入しろという議論もありました。国鉄の場合は、37兆円のうち24兆円の税金が投入されました。

そして、道路関係四公団の民営化においては、本四公団に対して1.3兆円の債務処理の金額が投入されますが、しかし、四公団は自力で45年以内に40兆円の借金を返すことが法案化されたわけです。

ここで念頭に置いていただきたいのは、45年以内に返すことが、法律に明記されたということです。以前30年、40年、50年と引き延ばされていったのは、全部運用でした。45年以内に返済することが法律に明記されたということは大きな成果です。

国債の償還期限は60年です。したがって、建設国債、赤字国債の償還は60年ですので、民営化会社が45年で自力返済するということは、今回の法案の重要なポイントです。そして、料金を値下げし、分割し、そして競争原理を働かせて一生懸命公団職員が民間会社の社員になって働いてもらうということが今回の法案で、方向性がはっきり出たということでもあります。

あとは、政令、省令の問題、これを更に監視を続けていくということだと思います。

大宅さんいかがでしょうか。

大宅委員 今日の新聞辺りを見ても、随分今度の改革をだめだめだというメディアの論調が多いんですが、私たちも今度の法案が100点だと思っているわけでは全然ない。でも、道路族は徹底抗戦体制に入って、全部ぶっ壊れてゼロのまま今までの公団方式になった方がいいのかと、そんなばかなことはないはずで、こことここは評価するという形で、私と猪瀬さんは評価する部分があって、でもこの後はまだいろんな問題もあるし、いろんなことをやれる能力のある人たちなので、監視は続けたいといけないと思います。少しでも、1ミリでも国民のためにいいようにことに引っ張っていけるのであれば、残るというのが、猪瀬さんと私のスタンスでして、法律で決まっている任期内では監視をするということで

す。

今度の会社なんかにも役所のOBが天下るといふようなことがメディアなんかにも書いてありますけれども、社長は、その天下りはさせないという小泉さんのしっかりした言質も取りましたし、そういうやったことは一切、プラスのいい面は一切書かず、だめだめだということだけやっているというのは、国民に対しても不幸な情報なんではないかというふうに思います。

それと、審議会というのは、あくまでも審議会で、本来は国会議員が国会でみんなの目に見えるところでやる。国会議員というのは、選挙で国民から権限を付託されているわけですから、それがなかなかいろんな利権工作などいろいろなどがあるとすると、多分それを放って置いたら動かないだろうということで審議会というものが立ち上がって、今度の審議会みたいなものというのは、私は今までいろんな審議会をやりましたが、こんな審議会はない、本当に委員が主導してやった審議会です。

私は、今の本当の構造改革というのは、あらゆる決定権を官が持っていた、本当は国会議員ならまだいいんですけども、それが官に流れて、その官が全部日本人の富の決定権を官が持っているというのは、どうしてもおかしい。その決定権を我々一人ひとり、国民一人ひとり個人の手に取り戻すことが構造改革だというふうに思っております。

私たちが猪瀬さんとやっていることを何か反対する方たちは、何かまだ官に任せられた方がいいというような、どうもおかしい論調があるような気がしてならないんですけども、個人の人がおかしいんじゃないのと、これはおかしいとか、これはもっとこうなんじゃないかという声を上げていただかない限りは、今までの構造の中で利権を持っている、少数の既得権者の大声によってこの国が運営され続けることになってしまうと。それを阻止するためには、普通のばらばらの個人が声を上げるしかない。そのばらばらの個人に対してどういう情報を流せるかということ、本当に媒体であるメディアなわけです。ですから、メディアが冷静な、いいところはいい、でもここはだめという情報を流していただくことを本当に切にお願いいたしますし、これから先もまだいろんな紆余曲折があるはずですが、少しでも変な動きが出てきたら、これはおかしいという声を上げなければいけないわけで、今の状態がだめだだめだといっているのではなくて、本当に国民のために少しでもよくなる方法という立場をとっていただいて、それから見ると、これはおかしいぞと、この法律よりもっと悪くなるという可能性だってなくはないわけですから、是非ともメディアとしてそういう目を持ち続けていただきたいと思います。

猪瀬委員 少し付け加えさせていただきますが、本日、参議院を可決したときに、附帯決議というものが付いております。この附帯決議であります。今、大宅さんがメディアの在り方についてお話しされましたが、少しでもよくしていこうと、こういうことがメディアの側からもっともっと強く出ていいと思うんです。

なぜならば、衆議院における附帯決議というのは、いいですか、国会議員は自民党に限らず民主党も道路をつくりたいと、これが国会議員の本音でありますから、その場合、衆

議院の附帯決議について読みあげますと、「厳密な評価に基づき真に必要なものについて新たな高速道路の整備を行うこととし、高速道路事業に係わる予算の重点化及び効率化を図る」と。これは要するに、民主党議員も含めて道路をつくってほしいという本音が出ているんですね。

今回の参議院の附帯決議の方は、少しでも中身をよくしようという、そういう表われが見られるんですね。例えば、「45年以内のできるだけ早期に債務完済が図られるように努めること」と。45年よりできるだけ早くしましように、こういうふうに附帯決議が付いております。

それから、「機構及び会社の経営状況、財務状況及び債務返済状況等について、気候及び会社ごとに毎年度国民にわかりやすく公表する」。

それから、「日本道路公団については、会社間の競争性を高め、コスト意識の向上や地域の実情に即したサービスと充実を図るため3社に分割したものであることから、子会社の設立等を行う場合にも、こうした趣旨を踏まえること」。あるいは、「会社の株式市場については、できるだけ早期に行われるよう努めること」。

それから、「建設中、調査中路線に関わる社会資本整備審議会の具体的な判断基準については、国民の理解が得られるよう、客観的かつ明解なものとする」と。

それから、高速道路の建設費及び管理費のコスト削減については、会社の経営努力に対する適切なインセンティブの付与等を図るとともに、その成果が確実に利用者に還元されるよう努めること。

あと、まだ幾つかあるんですが、「ファミリー企業の剰余金については、利用者への早期還元の拡大を図られるよう努めること」。

法案に対して附帯決議というものが、ここで付けられたわけですが、この附帯決議は、政令、省令を縛る要素になるものなんですね。

つまり、あたり前ですけれども与党の法案があって野党は反対します。そのときに、附帯決議を付ける、附帯決議は全会一致です。したがって、この附帯決議というのは、政令、省令に影響を与えることができます。

そういうことで、より詰めていく作業、この附帯決議も重要です。我々民営化委員会としてもできるだけ法案のすき間に拡大解釈が生まれられないような形で政省令、政令、省令についての監視を続けていきたいと、思っております。

大宅さん、この点についていかがでしょうか。

大宅委員 同じことを申し上げたつもりなんですけれども、まだやろうと思えば、いろいろできますね。その可能性はいつもチェックして、悪いようにならないようにということが、私たちの与えられた役目だというふうに思っています。

猪瀬委員 いいですか、この紙をちょっと配ってあるんですけれども、そちらに行っているのでしょうか。「民営化会社への政府の関与」という紙です。

JRやNTT、つまり電電公社や国鉄が民営化されて、もう15年も経っております。そ

のときの基本的な規定、いろいろなものがあるんですけども、そういう事実について余り御存じない方が多いんですが、今回、新会社の政府の関与というのをJRやNTTと比較してみると、基本的に同じような形になっています。

特に一番下の「関連業務の実施」については、JRやNTTは許可制を取っておりますが、新道路会社は届出制になっております。政府保有株式3分の1とか、そういうのはほとんど同じです。

政府保有株式3分の1、JRは規定なしですけども、これは清算事業団が借金を返すことになっており、実はJRは政府保有株式の売却を、借金返済にあてることになっていた。しかし、JR東日本、JR西日本は全株、そしてJR東海は一部ですが売却しましたが、三社で2兆円しか借金返済に回っていません。別に1.5兆円は自分たちの年金の方に回っています。

したがって、政府保有株式というのは、JRの場合は規定なしとなっておりますけれども、それは37兆円の借金の返済の一部に回すということだったんですね。

先ほどちょっと申し上げましたが、JRの場合は37兆円の借金のうち24兆円が国民負担、税金で払うことになっています。これは、98年にそうなったわけですけども、一般会計にツケが回り、60年償還で毎年元本4,000億円プラス6,000億円近い金利を支払っています。金利は変動しますから、5,000億円になったり、4,000億円になったり、6,000億円になったりしておりますけれども、元本は4,000億円であります。

これは、たばこが20円円値上げされて、2,300億円ぐらい金利の埋め合わせの方に使われておりますけれども、そういう状態ですので、JRは必ずしも成功例ではないのです。さらにJRと道路の違いということについて、きちんと御理解願いたいんですね。

辞めた委員の中に、JRと道路を混同している方がいらっしゃいました。道路に8兆円入れれば健全な会社になると勘違いしているんですけども、道路そのものはバブル企業なんです。ただ、めっちゃくちゃな建設の仕方をして40兆円の借金をためただけですから、これをきちんと建設を抑制し、コスト意識を持った建設をしていけば解決する。民営化会社の最大値7.5兆円以内というふうに減りましたので、残り2,000キロについて、20兆円かかると言われていたのが、民営化会社が引き受けるのは最大7.5兆円以内になっています。その部分を背負っていくとしても、現在の2兆6,000億円の収入があれば、45年以内に借金を返すことができるということです。

それで、4%の金利で試算しています。これは民営化委員会でそういう試算を出しています。国土交通省も今回の法案提出に当たって試算をやっているようですけれども、民営化委員会でそもそも試算を出しておりまして、そのときは46年返済と40年返済と2通りのケースを出しています。

平均金利4%に対して、金利が5%、8%になったらどうするんだという人がいますけれども、それならば、年金の運用利回りが3%で高過ぎると批判されているわけですね。3%運用なんかできるわけじゃないかと言っているのであれば、4%での返済は十分

にゆとりがあるということにもなるわけです。物差しを1つにして考えていただきたい。

私は、民間の個人年金に入っていますけれども、私の利回りは固定2%です。国の方は3%で利回りを計算すると言っています。道路の借金を4%で返すのは、妥当なところでしよう。物差しをはっきりさせていただきたいですね。

それで、日曜日の産経新聞に書いたものをお配りしておきます。今、地方で不況だ不況だというときに、鉄道の駅前を中心にシャッター通りだと言いますが、駅前がシャッター通りであるということと、不況ということは必ずしも結び付かない。郊外の方には24時間のコンビニから日曜大工や、安売りの家電店や、パチンコ屋や、レストランや、シネマ・コンプレックス、これはずっとバイパスの周辺にあって、そして高速道路のインターチェンジに流れ込んでいくわけですね。

地方では電車が1時間に1本ぐらいしか来ないので、駅前がシャッター通りになるわけですが、郊外には別の風景がある。地方の人は車を3台持っていて、車社会です。鉄道から車へ、ライフスタイルはこの30年、40年で変わりました。ライフスタイルが変わって、市場がそちらに移っているわけですね。そのときに、我々はトヨタのような世界に冠たる自動車メーカーがカイゼンによってコスト意識を持ってコスト削減し、そして技術的にも世界一であると。そういう車を持ちながら、一方で、世界最悪の高速道路会社を持っていた。この歪な関係が日本経済を悪くしていた部分があるわけで、少なくともこの道路公団が、普通の東京電力のような会社になれば、日本経済は変わってくると思うんです。

先ほど申し上げましたが、国鉄が37兆円借金があると。3年前に民营化を小泉首相に提案したとき道路も38兆円の借金だと。借金の額は酷似しているけれども意味は全く違う。国鉄は28万人の職員をリストラしながら民营化しなければならなかったのみならず、斜陽産業だったのです。道路の場合は、道路公団だけで8,500人。それから四公団合わせて1万1,000～1万2,000人ぐらいしかいないわけでありまして、なおかつ、非常に安定的な料金収入がある。この安定的な料金収入がある中で、借金を返済していくことは、十分に自力で可能であるということをごちゃと書いてあるので、確認しておいていただきたい。

私としては、3年でよくここまで来たなと思います。国会議員は、一人も道路公団を民营化したいと思っていなかった。自民党から民主党まで、あるいは実は共産党を含めて道路公団を民营化しようと思っていた国会議員はほとんどいません。

1987年に国土開発幹線自動車道建設法ができて、11520というのが全会一致で決まっております。その後、数年間間隔で整備計画が発表され、少しずつ増えて、99年に9342キロが決まりました。それ以降、9342キロ以上は整備計画が伸びておりませんが、国会議員は、これを国会で否定する議決をしておりません。

そういう中で民营化をするということと、無駄な建設をできるだけ少なくし、そしてファミリー企業の利益を国民に還元していく。こういうことを考えて民营化が始まったわけ

で、3年でよくここまで来たなというのが実感であります。

それで、皆さんの御質問を受けたいと思います。

事務局 それでは、いつものように社名と氏名を言ってから質問をお願いします。挙手をしてお願いします。

記者 東京新聞の川上です。今年に入ってから、リース料を5年ごとに見直す問題とか、全国料金プール制の事実上の温存状態とか、こういう状態について、猪瀬さんも大宅さんも問題提起はされていたんですが、結局、法案ではそのまま残りまして、全国料金プール制に関しては、残っているのは民営化委員会の意見を尊重したとは言えないとまで文章に残っているんですけども、今日、国交大臣はプール制ではなくて、全く別のものだというふうなおっしゃり方をしていましたけれども、どう見てもプール制と全く変わらない状況だと思います。

猪瀬委員 川上君、どこが変わらない。

記者 借金を中日本を多くして、西日本と東日本を結局少なくすると、外側から見るとそういう形になるわけですから、確かに東名のお金を直接的に北海道の建設費に回すわけではないんですけども、結局、事実上、プラスマイナスを考えれば、同じ状況になるわけですね。

これを大宅さんも猪瀬さんもお認めにはなりません、だれが見てもそういうふうな形になると思わざるを得ないんですけども、お二人ともお認めにならないので余り意味はないかもしれません。私もここで議論しようとは全く思いませんけれども、このような監視状況が1月から続いてきまして、皆様方の問題提起が一切反映されなかったと、このような具合で今後も民営化委員会が存続する意味があるのかどうか、この点についてお伺いしたいと思います。

猪瀬委員 川上君の前提が違っているだけけれども、東名のお金を北海道に持っていかなければ、全国料金プール制ではないわけですよ。だから、それを全国料金プール制だと言うなら、それは川上君の独特の考え方にすぎません。東日本、中日本、西日本と、それぞれ個別に借金を背負うわけですから、それぞれ借金を返していくわけです。それは大きな井ではなくて小さな茶わんで返していく。東名のお金を北海道に持っていくということ。

全国料金プール制というのは、一筆書きになっている状況を言うのです。東名から北海道からずっと一つの筆で書いてある一筆書きですね、それを全国料金プール制と言うのであって、東名のお金は中日本で東京のところで切れるわけですから、これは全国料金プール制とは言わないんですね。

ですから、言わないことを言うと言ってもしようがないので、その点について、あなたとこれ以上話しても堂々巡りですよ。

事務局 よろしいですか。では、ほかの方。

記者 朝日新聞の橋本と申しますが、先ほど猪瀬さんのおっしゃった附帯決議の件ですが、昨日の参議院の国土交通委員会で附帯決議が、おっしゃる内容でされているんですが、

1つ伺いたいのは、本四の債務処理が終わった後の道路財源の余りを使途拡大して、債務の返済に充当してもよいのではないかというふうな意味合いの決議内容も入っているようなのですが、最初おっしゃった税金を投入しないという点で2年前に成果はあったと思うんですけども、それをまた再び将来、借金返済に税金を入れるような決議がされているわけですけども、それについてはどのようにお考えですか。

猪瀬委員 本四公団は、10年後ぐらいに西日本の会社に吸収するということになっています。もともと私は、本四公団は西日本の会社に入れろという主張でした。しかし、地元の議会でそれができないということであれば、しょうがないということになったわけです。10年間800億円のお金のうち、267億円余りを10府県市で負担していくということで地元の責任を明確にしたのです。したがって、10年後に本四公団は西日本に合併、吸収されるわけであって、それまでは本四公団というのは1兆3,000億円の債務を入れて、何とか自力返済をしていくという形を取ってあるわけですね。ですから、別に大きな枠組みと、これは余り変わらないんじゃないですか。

記者 すみません、私の理解ですと、本四の債務処理が5年間で一定程度進んだ後に、道路財源はその分オーバーフローするわけなので、その分を使途拡大して、債務返済に充当することも検討するという内容かと思うんですが、幾らかわかりませんが、道路財源をまた債務返済に使うという形の決議なんではないかと思うんですけども。

猪瀬委員 これについては、民营化委員会の権限を超えていますので、私はあずかり知りません。ただ、道路特定財源がこれから増えていくとは限らない。というのは、これから環境税というのが出てきます。道路特定財源の一般財源化というのが、国会議員の既得権益でかなり厳しい状況にあるとしても、環境税という形でそこから吸い上げていくことは理論的には可能ですので、これからは道路をのべつ幕なしにつくっていくという状況ではないと思いますけれども。

記者 あと、もう一点なんですけども、コスト削減なんですけれども、去年の国幹会議で4兆円の削減分は国交省の方が出されているんですが、残りの2.5兆円、7.5兆円にするにはその分をまた減らさなければいけないんですが、それについてはまだ全然決まっていない状態で、どういうふうに削減するのか、国交省の中でもまだプランが出ていないようですが、こういった形でこれ以上削減すればいいのか、もし何かアイデアをお持ちでしたら伺いたいんですけども。

猪瀬委員 これは、調達なんかでも幾らでも下げられますし、勿論、官公需法が改正されれば一番いいです。これが改正されれば、分割発注などの非効率率が改善されて全然変わってきますけれどもね。

基本的には、前に高速道路の非常電話が250万円が40万円になるというふうに試算が出ましたけれども、工事コストというのは、私は幾らでも削れると思いますよ。2.5兆円ぐらい、私は簡単だと思っています。今までのやり方さえ変えていけば、規格を変更していけばいいわけですから。

例えば、道路構造令に、半径がどのくらいでなければいけないとか書いてあるんですね、道路のカーブしていくときの半径がね、それをもっと緩くすればいいわけで、このくらい大きい半径でずっと回らないといけないとか、それをこのくらいで回ってもいいとか、そういうふうにすれば、全然値段とかが違ってきますから、それから山があったら、山にぶつからないでよけて回ってもいいわけですね。

そういう形で、規格変更とか、路線の細かいところでの変更とかというのを、十分に民営化会社が当局と協議する中でやっていけることだと思いますよ。今まで何の工夫もしてこなかったわけですから。

大宅委員 高速道路を走っていると、こちらの崖をカバーするのに、何か落石とかというので、何かコンクリでやってあるぐらいのはいいんだけども、どこだったか、まるでお城の外壁のようにつくってあって、中にぽつと電気なんかが付いていたり、そんなことまですることないというのはありますし、私も委員会で、この前もちょっと申し上げましたけれども、電気をあんなに付ける必要はどう考えてもない。安全のためといってたくさんつくったんだと思いますが、ヨーロッパを走ってごらんになればわかるように、ほとんど電灯なんてないわけです。車が電気つけているんだからという話ですね。あれも、あの感覚で電灯を付ける必要は全然ないと思いますけれども、その気になって見直す気になったら本当に幾らでも絞るところはあると思います。

猪瀬委員 今日の毎日新聞の社説を書いた人、この場にいるか、いないか知りませんが、全然でたらめ書いていますね。つまり、アクアラインと同じになるみたいなことを書いていますよ。

例えば、仮に道路を 100 億円で作る予定の道路を 90 億円で作ったら 10 億円はインセンティブ規定が法案にありますから、その何%かは新会社に返ってくるはずで。逆に 110 億円で作ったら、その分借金が、リース料が増えてしまいますから、そうすると、基本的に自己責任ですからやはり安くつくろうというインセンティブが働いてくると思います。

アクアラインの場合には、別の会社がぼんつくった借金を道路公団が引き受けるという形だったので、これは今回のと全然スキームが違います。今日の毎日新聞の社説は、よくあんなに不勉強なことが書けると思うんですけども、間違った社説というか、なんか意見を言うことは自由だけれども、根拠が間違っていたら誤報ですから、それは気をつけていただきたい。

つまり、リース料の場合はつくった分についてのみ発生するわけであって、高い値段でつくったら自分が損してしまいますから、できるだけ安くつくろうという、そういうインセンティブが働く。先ほど 2 兆 5,000 億円と言ったけれども、私は 5 兆円ぐらい安くできると思っていたんですけども、最終的には 2.5 兆円プラス になりましたけれども。

あと、第 2 名神の一部区間で抜本の見直しというのが 1 兆円あるんですね。だから、民営化会社が背負うのは 7.5 兆円だけど、抜本の見直しのところで 1 兆円分あります。なぜ

そこが1兆円分あるかということ、京滋バイパスが完成するので、第一名神、第二名神と3本は要らないですね。彼らの理屈ではバックアップの1本が必要、だから2本必要だという理屈だったわけだけれども、京滋バイパスができてしまうので、第2名神の平行する区間は3本になるので要らないということになった。そこから1兆円減りますから、民営化会社が実際に背負うのは6.5兆円以内ということになります。これは、法案が通りましたから、やはり抜本的見直し区間とは凍結の意味だねと。参議院選挙でも終われば、そういう話になると思いますよ。

事務局 よろしいでしょうか。ほかの方は、この機会に是非。

猪瀬委員 私はまだちょっと言いたいことがあるので言いますけれども、政府与党の案というのは、勿論、民営化委員会の案とイコールではないけれども、60点は取れているんですね。60点取れているのを0点だ0点だと言っても何も始まらないんですね。0点だ0点だと言った人は責任を取ってもらいたいですね。つまり、前より悪くなったのかと、全然違いますね。私はよく60点まで来たと思います。

なぜならば、先ほども言いましたけれども、国会議員でだれも道路公団民営化をしたいと思っていた人はいなかった。それから、国会議員のほとんど、多分100%に近いんですけども、地元で道路をつくってほしいと思っています。そういう中で、私はよくここまで来たなと思います。

先ほど言いましたが、残り2,000キロを20兆円だと言っていたわけですが、扇さんだけではなくて、国交省はみんなそう言っていました。そういう見積りでした。扇さんは当時、民営化までにあと20年かかると言いました。

しかし、今、言いましたように、民営化会社が最大で7.5兆円以内、実質は6.5兆円以内だと思っていますが、しかもそれについて協議するということです。それで、大体2,000キロのうち1,300キロです。残り700キロは不採算路線だと言われている部分は税金でということになりましたが、まず、1,300キロと700キロを分けたということが非常に大きいんです。なぜならば、2001年に3,000億円の税金が井で道路公団に入っていたんですよ。それを抜いたんですからね。抜いて外側にして、そして税金でやる部分は700キロだと、こういうふうに分けたわけです。

この税金でやる部分について、あとは有権者である国民の民度と国会議員の問題なんです。なぜかということ、毎年1,000億円から2,000億円、新直轄で税金でやる部分ですが、日本が大不況に陥って、そんな金はないと言ったら、予算は単年度ですから、今年やめましたといったら終わりなんです。あるいは、高速道路をたくさんつくりたくないという政党が政権を取ったら、それで終わりなんです。残念ながら民主党もたくさんつくりたいと思っているので、そこが問題なんです。

だから、これは国会議員と国民の民度の問題ですけども、いずれにしろ、いつでも論理的には、来年でも再来年でもこの700キロは国会が予算を承認しなければ、単年度ですからストップできる。そういうふうには論理的には明解な仕組みに持ってきたわけです。あ

とは国会議員の問題なんです。あるいは国民の問題なんです。

新聞社の方にも言うておきますけれども、東京では反対だ反対だというけれども、地方版を見ると道路をつくれつくれと書いています。要するに総論賛成、各論反対みたいな話になっているわけですよ。

700 キロを分離したのは最大の成果の1つです。分けて、そして外側に置いて、とにかく単年度で処理できるんだと、やめようと思えばいつでもやめられるんだという枠組みを民営化委員会がつくったんです。

それから、料金値下げですけども、これは是非皆さんに御協力願いたいんです。民営化委員会の意見書では、平均1割と書きました。それから料金別納割引制度廃止で、これは収入が2,200億円も吹っ飛んでいました。それがもうひとつの1割ですね。道路公団は収入が2兆円ですから、2,200億円で1割です。両方合わせると2割です。2割利用者に還元される、つまり皆さんに還元されるということですね。

2割といっても単純に平均ということではありませんので、意見書では夜間半額と書きました。夜間半額だと、大体収入減はせいぜい10%ぐらいです。青森から築地までトラックが夜間半額で魚を運べば非常にいいと思うんです。

そういうことが、これから可能になれば非常に国民経済的にいいわけです。是非皆さんと一緒に監視してほしい。というのは、当然新しい会社ができるけば、新しい会社は、新しい会社の利益を追求するということになりますから、国民にちゃんと還元してくれるかどうかと、ごまかされる可能性があるんです。

新しい会社はちゃんと下げると約束したじゃないかということを見つめていく。実際、アクアラインが4,000円だったんですけども、途中で3,000円になりましたが、今はETCを付けると2,000円まで来ました。青森から東京まで半額で夜走れば、国道をがたびし、がたびし走らなくて、ちゃんと高速道路を利用するようになります。つまり死んでいる資産を使ってもらおうということにもつながります。料金値下げということ、これは国民にとって一番重要なことですので、是非その辺は新聞も一緒に監視していただきたいと思います。

この間、新聞記事で「東京メトロ、向こう5年間値上げせず」という見出しがありましたよ。営団地下鉄です。とんでもないことですよ、はっきり言って、何を考えているんですか。1兆円しか借金がない営団地下鉄が何で向こう5年間値上げせずなんです。直ちに値下げせよ、でしょう、1兆円しか借金がないんですから、しかも山手線みたいに収益のいいところを持っているんですから。

つまり、民営化委員会があるから初めて値下げの話になったんですよ。そうしたら成田公団でも、今度は民営化されますが、東京メトロでも民営化されたら、当然値下げをしろと、あなた方のコスト削減をしろと、東京メトロは1兆円しか借金がないんですよ。それで5年間値上げせずなんて、ちゃんちゃらおかしいんです。値下げするのが当たり前だという世論をつくるのが新聞でしょう。それが民営化ですよ。

ですから、料金値下げ、分割、45年以内借金返済、この3つができたということは画期的なことなんです。大宅さんも言うように、100点満点じゃないけれども60点は取れたんです。めざしの土光さんも行政改革は60点を目指すんだと言っているんですよ。よく3年で60点まで来れたと、そう思っていたきたいんです。

むしろ、これから政令、省令で、この60点が70点、80点にしていくのが民営化委員会の委員の使命です。そしてメディアの使命だと思います。逆に、この60点が50点、40点と政省令で骨抜きにされていかないように、是非ともに監視していただきたい。

それから、先日の毎日新聞の記事ですが、大宅さんと私が民営化委員会の委員を、これから国会が終わったらやりますと報じていましたけれども、民営化委員会の委員の仕事は、委員会を開くことではないんです。委員会を開くのは定期的に月に1回とか2回でも、日常的に委員一人ひとりが毎日毎日活動しているんです。いろんな資料請求して分析してやっているんです。今度の細田官房長官の日本道路興運秘書給与肩がわり問題も、「車料管理員」という派遣運転手は、この民営化委員会で明らかにしたんですけれども、委員会を開いてやったわけではないんです。普段から資料請求して情報公開請求して、それで道路興運の問題は、去年の3月に資料を入手しているんです。それが国税庁に行って、そして査察になって、それで細田官房長官の名前が出てきたわけです。

細田官房長官は、日本道路興運というのは、行政コスト計算書上のファミリー企業の84社に入っていないから大丈夫だと思っていたんです。行政コスト計算書の84社に、同じ運転手派遣の道路サービスが入っていても、道路興運は入っていなかったんですよ。だからこそ、一昨年秋に徹底的にファミリー企業を調べた。それでも出てこなかった。去年の3月さらに車両関係の情報公開請求を改めて私が出して、それで出てきたのが道路興運ですよ。

ですから、行政コスト計算書のファミリー企業が84社があって、その周りにまだ100社、200社あって、更にその周りに300社ぐらいあるわけです。その中に道路興運があったので、細田官房長官はたかをくくっていたわけですよ、こんなの出てこないと思っていたわけですよ。そういうのがまだまだ出てくるんです。

どんな国会議員でも、はっきり言って与党だけではなくて、みんなどこかの地方の道路サービス関係のファミリー企業とつながっています。あるいは建設会社と、どこかでつながっています。政治献金を全部チェックしていけば、それは必ず見つかります。いずれにしろ、私が去年の3月に情報公開で道路公団に請求して驚いたのは、5,500台も道路公団は車を所有しているということなんです。8,500人の職員で、5,500台も車を所有していて、そうすると1人1台までいかないけれども、2人に1台より多いんですよ。そんなに車が必要ですかと。それで、その車の値段を計算してみたら、値段というのは、そこに出てくる総台数と総価格が出てきますから、そうしたら、1台2,300万円もするんですよ。ロールスロイスではあるまいし、それは一体どういうことになっているんだということなんです。

つまり、道路公団は、まだ民間並みの財務諸表なんてところまで行ってないんですよ、中身が。それで、表向きの数字なんか出てきたって、そんなものみんな仮計算ですから全部。

大宅委員 これは車両管理員と言うんですね。普通の公団の職員が運転していけばいいじゃないかと。いや、道路の主要の構想をするときには、道なき道を行かなければいけないかもしれないし、夜中に走らなければいけないかもしれない、特殊技能だみたいなことを言いましたね。そういう論理でやっている人たちなんです。だから、それは幾らでも監視しなければいけないことは山のようにあると思います。

猪瀬委員 東京新聞で昨日書いていましたね。あれはうちで資料を提供したんですよ。幾らでもやろうと思えば調べられたはずですよ、そんなもの。民営化委員会は公開してたくさん資料を出しましたよ。新聞記者の務めというのは調査報道じゃないですか、政局報道ではないはずですよ。幾らでも資料はありますよ。これは国民のための利益であって、国土交通省官僚や道路公団官僚やJR官僚の利益のためにやっているわけではないからね。はっきり言って、JR官僚は値下げを反対した。道路公団官僚は分割を反対した。国土交通官僚はすべてに反対したんですから、いいですか。それを忘れないでほしいんです。

私ははっきり言いますけれども、今井さんを初めとして辞任した委員も含め各委員は、みんな組織の思惑で動いていました。大宅映子と猪瀬直樹だけは個人でした。そこは忘れないでほしいんです。

以上です。

事務局 それでは、記者の方、今、いろいろと御発言がありましたけれども、あれを受けてどうでしょうか。

どうぞ。

記者 読売新聞の飯田と申しますけれども、ちょっとわかりにくいので教えてほしいんですけれども、猪瀬さん、委員会をやっていたころは、すんなり通るような法案では意味がないと、侃々諤々やるような法案じゃないと意味がないということだったんですけども、結局、国会を見ている限り、何となく余り議論が盛り上がりずすんなり進んでしまったような感じがするんですけれども、例えば今のお話で、各政治家は地元のいろんな利権と結び付いているということであれば、当然、工事業者なんかと結び付いていると思うんですけれども、先ほどおっしゃったようなコスト縮減とか、すごい厳しいものをやれば、当然業者とかも干上がってくるわけで、ものすごい、いろんなところで反対があると思うんですけれども、それは自民党の方からも、結局、国会ではそういうあれがなかったように思うんですけれども、その辺のところはどういうふうに見ていらっしゃるのでしょうか。

猪瀬委員 テレビのパターンというのは非常に単純で、古賀さんが笑っている映像を映すわけですよ。古賀さんが笑っていると、これはワンパターンなんですね。それはどういうふうに笑っているか、そんなものはわからないんです。簡単に言えば、古賀さんが笑っているから、これは道路族の言うとおりになると、そういう映像の作り方が多いんで

すね。これは分析ですか、分析ではないでしょう。つまり、古賀さんはぎりぎり小泉さんと権力闘争の中で、ぎりぎりやっと、何とか自分の地位を維持できたというふうな笑いでしょう。つまり、勝った笑いではないでしょう。それを古賀さんが笑ったら、道路公団の民営化は全部古賀さんの言うとおりになると、そうじゃないでしょう。それを間違えてもらっては困るということです。

もう一つは、土建業者は60万社、雇用600万人と言われてますね。この土建業者の雇用の問題をどうするかということです。これは、自民党も民主党も、今、必死で考えていますね。つまり、道路というのが、本来国民にとっての利便性を追及するためにあるのか、雇用対策、社会保障政策としてやっているのか、この点は、これから自民党と民主党でほぼ同じ意見のようですから、考えてもらいたい。地元の選挙区で雇用対策が必要だということで、高速道路をつくれということになるのでは困るのです。

したがって、この間、中川経済産業大臣が、日本の農業は輸出産業になり得るんだということを、3月のサンデープロジェクトで言っていました。日本の農業の構造的な見直しというのが今行われつつあるようです。減反政策でペンペン草が生えている畑も減反政策をやめるということになって、新しい政策に切り替え輸出に強い農業をつくっていくと。そういうことによって雇用構造を、つまり田舎の土建屋さんに依存する雇用構造を変えていこうと、こういうことが一方で考えられつつあるんだね。

そういう流れの中で、道路が社会保障政策としての、つまり雇用対策としての道路という考え方を外していけば、恐らくオール与党体制の道路づくりというのはなくなってくるでしょう。

記者 大体、各政治家なんかもその辺のところはわかって、今回の国会の審議に臨んでいるということでしょうか。

猪瀬委員 民主党の無料化論というのは、社会主義政策ですから、道路の管理コストというのは、道路四公団だけで6,000億円もかかっていますね。国道の管理コストというのは膨大な無駄がありますからね。

つまり、管理コストの削減というのは、今回の民営化では大きな1つのテーマでした。民営化会社になれば当然管理コストを削減しますから。ですから、45年後に無料化といっても管理有料というのはあり得るわけですね。管理コスト分だけ取るということはあるわけですが、それでも。

したがって、民主党の無料化論というのは、どんどん道路をつくっていくための抑止力が全然ないというふうな、そういうことになってしまうと思いますよ。ですから、基本的にどうやって道路を抑制するかということについて、さまざまな意見があってもいいわけですが、そのさまざまな意見が民主党の場合は、初め民営化委員会の意見書どおりに従うとあって、次に菅さんが無料化で選挙を戦うとあって混乱している状態で一人ひとりばらばらでしょう。そういうばらばらの中で、結局、今回の政府与党案は、60点になっているので、民主党としては突っ込めなかった。突っ込みようがなかったわけです。

そういうことで、国会を通過していった。それから民主党が年金の方にシフトしていったということがある。国会が通過したから古賀さんの言うとおりになったということではない。誤解しないでほしいですね。

記者 民主党というより、むしろ自民党の方に強い反発がなかった、こんな厳しいあれじゃたまらぬというようなあれが余りなかったように見えるんですけども。

猪瀬委員 あったでしょう、国交委員会で野次が飛んでいたでしょう、こんなんではだめだと言って。

それと、小泉さんがやったことだから、小泉さんで選挙を戦うんだから文句が言えないというふうなことがあったわけでしょう。ものすごい抵抗でしたよ。

基本的に、今の御意見は、古賀さんが笑ったところに集約されるけれども、古賀さんの立場になってごらん下さいよ、古賀さんは面子を保つぎりぎりのところにいたわけでしょう、古賀さんは干されるところだったんだよ、今回の権力闘争ですと、野中さん辞めて以降は、メディアは物事を か×かで単純にとらえ過ぎですね。では、そもそも法案が国会を通らなかつたらどうなるんですか。総理大臣が提案したものが国会を通らないというのはおかしなわけでしょう。

そのためには、ほかの自民党の与党の議員が、総理大臣の言うことをある程度言うことを聞かざるを得なかったということでしょう。それとオール与野党で、国土開発幹線自動車道建設法が1987年に通っているのだから、それをベースにしながらか一定部分は削られるのは話として当然でしょう。当たり前じゃないですか。

事務局 予定の時間は、大体1時間ぐらいということだったんですけども、まだ時間がありますので、質問等ありましたらどうぞ。

よろしいでしょうか。それでは、委員の方から最後に。

大宅委員 さっきから何度も同じことを申し上げているようなんですけども、国民に冷静な情報を与えて、国民に正しい判断ができるように、一緒に少しでもよりよくなるような方向に監視する役を担っていただきたいと思います。

猪瀬委員 私からも一言お願いします。ゼロから始めて積み上げてきたわけですよ。積み上げてきて60点まで来た。初めから100点のものが存在して削られていったんではないんです。今までの行政改革の歴史でもゼロから3年でここまで来たというのは、非常に希有な事例で、これは小泉さんじゃなければあり得なかった。確かに丸投げの小泉さんに問題はいっぱいあるんですけども、やはり小泉さんが総理大臣になったということは大きかったと思います。

その当時、電電公社は分割できなかつたんです。分割に10年以上かかりました。これは電電公社が成績がよかったからです。国鉄はめっためったでしたから分割できました。だけど24兆円も税金を入れなければならなくなつた。

道路は、借金は多いけれどもバブル企業なので分割しづらかつたんです。でもここまで何とか3分割にできた。これは画期的なことだと思います。なおかつ料金値下げ、JRも

料金値下げじゃなかったですから、料金値下げというのは行政改革で恐らく初めてだと思
います。これも御理解いただきたいと思っています。

それから、国の関与について3社の比較表を出しましたけれども、みんな基本的には変
わらないということです。道路だけ特別悪い言い方をしている新聞記事がありますけれど
も、むしろ道路の方がいいぐらいですね。国鉄や電電公社より。

以上です。正しく理解していただければと思います。よろしくお願いします。

事務局 それでは、これで終了します。どうもありがとうございました。