

衆議院 第百五十九回国会 国土交通委員会 議 録 第十号

(一一〇)

平成十六年四月六日(火曜日)

午後二時三十分開議

出席委員

委員長 赤羽 一嘉君

理事 今村 雅弘君

理事 橋 康太郎君

理事 高木 陽介君

理事 石田 真敏君

理事 江崎 鐵磨君

理事 梶山 弘志君

理事 櫻田 義孝君

理事 高木 毅君

理事 中野 正志君

理事 葉梨 康弘君

理事 保坂 武君

理事 松野 博一君

理事 渡辺 博道君

理事 穀田 恵二君

内閣総理大臣

国土交通大臣

国土交通副大臣

国土交通大臣政務官

政府参考人

(国土交通省道路局長)

国土交通委員会専門員

委員の異動

四月五日

辞任

村田 吉隆君

補欠選任

葉梨 康弘君

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

第一類第十号

国土交通委員会議録第十号

平成十六年四月六日

高速道路株式会社法案(内閣提出第一二二号)
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
法案(内閣提出第一二三号)

日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の
整備等に関する法律案(内閣提出第一二四号)

日本道路公団等民営化関係法施行法案(内閣提
出第一一五号)

○赤羽委員長 これより会議を開きます。

開会に先立ち、民主党・無所属クラブ所属委員
に御出席を要請いたしました。御出席が得られ
ません。

再度理事をして御出席を要請いたさせますの
で、しばらくお待ちください。

速記をとめてください。

(速記中止)

○赤羽委員長 速記を起してください。

理事をして民主党・無所属クラブ所属委員に対
し御出席を要請いたさせましたが、いまだ御出席
が得られません。やむを得ず議事を進めます。

内閣提出、高速道路株式会社法案、独立行政法
人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道
路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に
関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法施
行法案の各案を一括して議題といたします。

この際、お諮りいたします。

各案審査のため、本日、政府参考人として国土
交通省道路局長佐藤信秋君の出席を求め、説明を
聴取いたしたいと存じますが、御異議ありません
か。

○赤羽委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

○赤羽委員長 これより内閣総理大臣出席のもと
質疑を行います。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し
ます。二階俊博君。

○二階委員 自由民主党の二階俊博でございます。

道路問題について私はいつも思うのですが、道
路問題というのは、歴史を振り返るまでもなく、
ヨーロッパあるいはアメリカの道路は馬車の走る
道というところから道路が発達した、日本はそれ
に比べて人と馬が歩く道からの出発だった、最初
のスタートの時点から、欧米に比べて道路建設に
ついてはかなりの差があったということを認識す
るものであります。

高速道路に至っては、ヨーロッパは、特にアメ
リカでは、一九五六年、アイゼンハワーが大統領
のころであります。その当時、連邦政府は無料
の道路整備への道を開いたわけであります。皮肉
にも、同じ年の昭和三十一年、一九五六年であ
ります。道路整備特別措置法が成立して、私たち
の国にも有料道路制度がスタートをした。その点
におきまして、これまでアメリカと日本との間
に大きな差があるわけであります。

しかし、その後、昭和三十八年の七月には、名
神高速道路、尼崎―栗東間のあの最初的高速道路
が開通したことは御承知のとおりであります。世
界銀行から金を借りて建設をするという苦難の時
代でありました。

また、それから四十年、高速道路は全国にネッ
トワークを形成し、国土開発、国際競争力のため
に重要な役割を果たしてまいりました。救急患者
の迅速な移送、また、やがて来る災害に備えての
着実な整備も重要であります。これもだんだん
と行われております。さらに、国民の皆さんの食
生活、食卓を飾る新鮮な農産物あるいは海産物

の運搬にも欠くことのできない高速道路は、国民
共有の貴重な財産であると言えるのであります。

今日まで道路建設に携わってこられた多くの関
係者の皆さんの御芳名に對し、私は、まず感謝を
申し上げたいと思います。

しかしながら、財政困難な状況が続く中で、こ
れ以上、このままの状態では道路をつくり続ける
というわけにはいかない。そこに小泉内閣の登場と
なり、道路四公団の民営化は、小泉改革の目玉の
一つとして、これまで関係者の御努力により、多
くの国民の皆さんの注視の中で、新たな方向を今
歩もうとしておるのであります。

いよいよ民営化四法案の審議も、当委員会にお
きまして、総理に御出席を願って、山場を迎えて
いるという感じがするのであります。私は、せつ
かくの機会でありまして、小泉総理及び石原国
土交通大臣の考えをお尋ねし、今後の政府の方
針について確認をしておきたいと思うのでありま
す。

まず、総理にお尋ねをいたします。

総理の今次道路公団の民営化に対する基本的な
お考えを伺いたしたいのであります。

申すまでもなく、道路問題に限らず、郵政の問
題、年金の問題であれ、改革の果実というものは
常に国家や国民のためにあるべきものでありま
す。道路公団の民営化についても、国際競争力の
維持さらに発展、国民の負担の軽減、利用者の利
便を向上する、元氣な地方、元氣なふるさとをつ
くっていく等に重要な役割が期待されるわけであ
ります。私は、国民や道路利用者へのこの改革の成
果を還元していくということが最も意義の深いこ
とであると承知をいたしております。

ところが、最近の新聞、マスコミ等の風潮とい
いますか流れを見ておきますと、新たな道路建設
は一切しないことが民営化の本質だ、あるいは、

第一類第十号

国土交通委員会議録第十号

平成十六年四月六日

第一類第十号

国土交通委員会議録第十号

平成十六年四月六日

立派なびかびかの黒字の会社をつくるのが民営化の最も大事な点であると受け取られかねないような論調が目立つのであります。これは、民営化の目的と手段を少し取り違えておる主張ではないかと私は思っております。

一体だれのための民営化なのか、この点につきまして総理のお考えをお尋ねしたいのであります。

総理は、道路四公団の民営化のこのような最近の動きを受けて、民営化によって一体何を指すかとしておるのか、すなわち、民営化の究極的目的は何なのか、この点を総理からお聞かせを願いたいと思っております。

○小泉内閣総理大臣 基本的な目的は何かというふう問われるならば、必要な道路はできるだけ負担の少ない形でつくらなければならない、そして、今までの四十兆円に上る債務、これを後々ツケ回すのではなく確実に返済しなくてはならない、これが基本的な考え方でありまして。

○二階委員 それでは、国土交通大臣にお尋ねしますが、昨年末に政府・与党が基本的な枠組みをまとめた際、あるいはまた、先月政府提出の民営化法案が確定した際に、多くの報道において、民営化推進委員会の意見の趣旨が骨抜きになっておるのではないかと、政府が民営化に関し後退したなどの主張が乱れ飛んでおるのであります。

私は、一昨年末の委員会意見書が提出されたときにも、既に、率直に言えば、今回の法案に対しても、例えば、当初から道路公団の三分割など果たしてこれでもいいのかという疑問は今も残っております。

意見書と今回の枠組みの内容が明確に異なっている部分があるとすれば、それはどのような点なのか、また、異なる内容とせざるを得なかったという大臣のお考えにつきまして、明確にお答えを願いたいのであります。

○石原国務大臣 ただいま二階委員が御指摘されましたように、三分割の問題、この問題も議論があったということは私承知しておりますが、民営

化委員会の答申が三分割、また、民間会社として競争をさせていただくという上からも当初から三分割というふうな決めさせていただいたような点は、民営化委員会の答申というものをまさに尊重させていただいた点であると思っております。

その一方で、どうしても民営化委員会の考え方の中で、民営化委員会の議論の中でも主の議論ではなかったものが後半ばつと出てきたものがございまして。そのような二点につきましてのみ、今回の政府・与党で取りまとめました案では大きな相違点となつてきているわけでございまして。

その一つは、会社による道路資産の買い取りであります。

これは、もう委員が冒頭御陳述されましたように、道路というものは原則的には無料通行が原則でございまして、公共性が高く、個人のものの、私有にはなじまないものである。言ってみるならば、かたい言葉で言いますと、公共公物、国家国民のものである。そういうものを今回の公団民営化におきましては、この哲学ののっとりまして、道路を会社が所有するということにはしなかったわけでございまして。

この大きな理由は、総理が申しましたように、四十兆円に上る債務を返した後は国に帰属して無料開放する、ここが大きく民営化委員会の意見と違う点でございまして。民営化委員会は、道路も株式会社が所有して、半ば永久有料を念頭に置いた案をお取りまとめになられたんだと思っております。

もう一点は、通行料金に利潤、すなわち通行料金で会社がもうけるのかもうけないのかという点にございまして。

道路料金に利潤を上乗せしますと、当然のことながら料金水準は上がります。会社の利益にこそなりますけれども、国民の皆さん方にはさらなる負担がふえる。利潤があるならば、債務の早期返済や料金の引き下げに充てるべきではないかと私どもは考えたわけでございまして。

くどいようですけれども、高速道路は典型的な国民の共有財産でございまして、債務完済後も

含めて、民間企業の利潤を獲得するための手段として使用するということは採用すべきではない、こんなふうな考えです。

以上、二点が大きく異なる点でございまして。

○二階委員 重ねて、国土交通大臣にお尋ねしたいと思いますが、高速道路は国内の経済の大きな動脈であるということだけではなくて、国際競争力という面からも極めて重要な要素でありますだけに、国土全体のバランスのとれた活用を図るという意味で、私は、大変重要な社会資本であるということに常に思うわけであります。

特に、住民の日常生活、地域の医療の高度化など、国民生活に与える影響が非常に大きいことを考えれば、私は、かつて東名高速道路というものが初めて開通したころ、沿線の住民の子弟がバスストップというものを活用して、高速バスに乗って東京等の大学あるいは専門学校等へ進学する率が非常に大きく伸びたということを鮮明に記憶しているものであります。

したがって、民営化に当たっては、政府以上に、また、地域住民に密着しております地方公共団体の声を十分お聞きになることが大事であるというふうにお聞きわけでありまして、それを法案にも反映させることが極めて重要だと思っております。

この点につきまして、地方の考え方、これをどの程度把握されて法案に反映しているかという点につきまして、大臣のお考えを伺いたいと思っております。

○石原国務大臣 ただいま二階委員が御指摘されました点は非常に重要でございまして、国家国民のものであるという以上は、そこでその道路を利用する人たちの考え方というものは十分にしっかりと聞いていかなければならない。すなわち、道路の存在に対して認識というものが地域地域によつて違うということにございまして。この点につきましては、関係方面の意見は十分に聞かせていただいたと考えております。

も、昨年の十一月二十八日の政府・与党協議会におきまして、民営化の基本的枠組みのたたき台を実は提示させていただきました。その同じ日に、六十の都道府県知事及び政令市長に對しまして、この意見、たたき台に對してどう考えるか、また、どこをどう変えたいという御希望があるか、こういうことを諮らせていただいております。

この結果を若干御紹介させていただきますと、先ほどお話ししました会社による道路資産の保有、いわゆる買い取り、上下一体論、永久有料を念頭に置いた考え方については、高速道路は国民共有の財産であり、私有財産化は認められない、あるいは、やはり約束どおり償還後は無料開放すべきであると、支持する意見はなく、四十三の自治体から明確に、この上下一体、会社の私有財産化ということに反対の意見が強く出されたところでございまして。

また、先ほどお話をさせていただきました、料金に利潤を含めるのか含めないのか、これにつきましては、高速道路は公共公物であり、利潤の対象とすべきではない、高速道路に生じた余剰は、利潤とするのではなく、新規建設や債務返済、料金引き下げに充当すべきであるという考えが主でございましてけれども、一つの自治体からやはり利潤を含んでもいいんじゃないかと、三十八の自治体からは明確に不支持との意見が表明されました。

この一つの自治体は、ある県でございましてけれども、お話を聞かせていただきましたところ、民間会社のあり方としては利潤を追求することが自然な姿である、こんなことを知事さんの哲学として持たれているということにございまして。

○二階委員 高速道路は国民の共有の財産である、こういうお互いの認識を共有しながら、私は、次の質問に入りたいと思っております。

この新しくできた会社の自主性を尊重する、私は、当然のことであると思っております。しかし、自主性もおのずから限界というものがあるのであつて、勝手に会社の判断によつて、あるい

は、言葉は適当でないかもしれませんが、怠慢というか、前になかなか進まない、そういう状況になった場合に、私は、今後、高速道路の整備や管理に重大な支障を来すのではないかと危惧するものであります。そういうことは絶対に大臣の指導力によって回避をしていただきたいと思っておりますが、その点に対して、大臣の御決意を伺っておきたいと思っております。

○石原国務大臣 ただいまの点も非常に重要なポイントであると思っております。すなわち、民間会社ではありますけれども、独占的に道路を管理し運営するという地位を得るわけでございまして、自分たちのわがままによって、管理をいかにげんにする、あるいは、補修等々にどんなにどんなコストを積み上げて、それを料金に転嫁するようなことがあつてはならないのであると思っております。

やはり、高速道路は料金収入を得るための大切な資産であり、その管理についても、民営化するわけでございまして、民間会社としての経営センスを導入して、効率化を適切に図っていただきたい、民間企業としてしっかりと仕事をしたい、民間企業として指導をさせていただきたいと考えております。

○二階委員 これから四十兆円の債務を確実に返済するという重要な使命を託しておられるわけでありまして、同時に、真に必要な道路の着実な整備に關しては、この法律の中では直接明記されていないわけでありまして、このことが大変心配であるという声が地方には多いのであります。

つまり、債務の返済と必要な道路の着実な整備に關して、直接明記されていくとも、これについては、大臣の指導によって、私は必ずその両方の目的を達成でき得るものと信じておるわけでありまして、これに対しての大臣の明確なお答えをいただきたいと思っております。

○石原国務大臣 ただいま二階委員が御指摘されましたのは、九千三百四十二キロの整備区間のうち、現在まだ整備されていない二千キロについて、どう考え、また、どのような形で着実な整備を図るのかという御質問だと理解をさせていただきます。

これは、もう当然、今回の改革の大きな目玉は、総理が申しましたように、できる限り国民の皆さん方の負担を少なくして必要な道路を整備していくということでございまして、コストを大幅に削減することとはもとより、残りの二千キロ七十区間につきまして、いわゆる費用対効果、Bパ

イCと言われるもの、そして採算性、そして委員が先ほど来御指摘されておりますように、拠点病院にこの道路があることによってどれだけ到達時間が短くなるのか、あるいは、災害等々が起ったときの代替道路はどうなっているのかといったような外部効果から構成される評価基準に基づいて、厳格かつ客観的に評価をしたわけでござい

ます。その上で、今後の高速道路の整備については、必要があり、料金収入で管理費が賄える、すなわち有料道路でもこれからやっていくというような道路と、そして、必要性はあるんですけども、有料道路のBパ

イC、費用対効果が一を切つてしまふ、あるいは料金収入で管理費も出ない、こういうものでも、先ほど来委員が御指摘されている外部効果で必要なもの、こういうものは新直轄方式という、二つの手法を組み合わせて着実に整備することとしたわけでござい

ます。しかしながら、五つの区間につきましては抜本的な見直し区間とさせていただきます。現行のままではつくりません。すなわち、必要性、あるいは代替国道がそこを通過することによって、代

替国道を使うことによって高速道路と同じような有効活用ができるような点、さらには、もう既にバイパスができてしまひまして、そこに新たな高速道路をつくることによって、当初予定しているような趣旨、すなわち交通量が見込まれない、こ

ういうものについては今のままではつくりません。抜本的に調査をして、そして、必要性が確認されない限りはつくりませんという区間が百四十三キロあるというところは御理解をいただきたいと思

います。○二階委員 今回の民営化に至る経過におきましても、またこれからの課題としても、四十五年以内の債務返済ということは極めて重要なことであると

思っております。しかし、これを将来のことだということで無責任に放置しておいていいわけではありま

せんから、これは国民全体でこの償還についての努力をしなければならぬわけであり

ます。しかし、今度の民営化へのメリットということを考えますと、これまで国民の皆さんの期待は、いわゆる高い料金、高速道路の料金は正直安くないです

ね、これに対して、少しでも引き下げを願うという声に対してどうしたえるかということ

が、これからの改革を推進し、その実を上げていくために重要なポイントであると思

います。この点を大臣からお答えを願いたいと思

います。○石原国務大臣 ただいまの委員の御指摘は、民営化する以上は、利用者である国民にとって目に見え

る形でメリットを享受できる、そういうものをしっかりとしろ、その中で大切なのは料金ではないか、こ

ういう御指摘ではなかったかと思

います。もう既に、近藤総裁ともいろいろお話を

させていただいておりますけれども、民間企業である以上は、民間のノウハウというものを発揮

させていただいて、多様で弾力的な料金設定を

させていただきたい、近藤総裁も申しておりますし、民営化までの間にも、ETCを利用いたしまして各種割引などの弾力化にももう既に努めて

いるところでもござい

ます。高速国道の料金は、民営化委員会の答申ですと、民営化時に一割下げろ、こ

ういう御指摘でござい

ましたけれども、政府・与党の申し合わせでは、私どもは、民営化までに平均一割程度の引き下げに加

えて、別納割引制度を廃止して、さらなる引き下げを行うということ

を明確にさせていただきます

いただいております。

では、具体的にどんなものがあるのか。考えら

れますのは、航空運賃等々で利用されているようなマイレージ割引、夜間割引、あるいは通勤時間

帯の通勤割引などの実施が可能と考えております。もう既に、社会実験という形で、これらのものは取り

組まさせていただきます。

委員の御指摘のように、国民や利用者にとりま

してメリットのある民営化案にしていかなければ

なりませんし、この法案はそれになつてい

と思

っております。民間企業としての経営センスに

より、委員の御指摘どおり、さらなる弾力的な料

金設定というものを強く私も期待しているところ

でござ

○石原国務大臣 ただいま委員が御指摘されました高速道路のあり方に関する検討委員会、分割は方向としては正しいが、やはり経営が安定するまでは少し様子を見るべきではないか、そういう意見が大勢を占められたということは私どもも承知しております。

民営化時点におきまして、一方で、会社間の競争を高め、コスト意識の向上や地域の実情に即したサービス、地域によってやはり道路のニーズというものはかなりきめ細かく違つてまいりますので、そういうものを図るために、地域ごとに三社に分割するとさせていただいたところでございます。

その一方で、委員がただいまの御質問をされた根底には、三つに分けたけれども、これは東名のところばかりもうかるんじゃないか。その一方で、ほかのところは本当に債務を返せるのか、こんな御懸念からただいまの御質問をしようとしたんだと思うんですけれども、やはり金利や交通量の変動リスクに対して的確に対応して、その一方で、利用者の先ほどの利便性の向上を図る。高速国道に係る基本的料金水準というものは全国一律にさせていただいて、債務の返済期間を、片方の会社は東名のところだけ返すということになりますとかなり短い期間で返してしまいが、やはり三社でそろえるために、機構において高速国道に係る債務を一体として管理するところでもございます。

また、分割された三社との協議の結果、仮に、いずれの会社も建設を行わない区間が生じた場合には、これが先ほど委員の御懸念にございいます、会社の方針によって、Bパイルも一以上であり、さらに必要性もあるのにつくらないというようなどが出ないという御指摘でございいますので、こういう場合が生じたときには、国は構造、規格の見直しを行い、さらなる効率化に向けた努力を行うということは言うまでもございませぬ。

その上で、関係地方公共団体の意見、どういう

形でどういうふうな整備したらいいのか、それが地域の住民の皆さん方にどういうふうな役立つのかということをしつかりと聞かせていただいた上で、新直轄方式による整備も含めまして、今後の整備のあり方について検討するようになると思っております。そういう形で、必要な道路はできる限りコストを下げてつくつていく、こういうふうな形でございまして、必要に応じて、このようにして佐藤道路局長にお尋ねをしたいと思います。

○二階委員 今管理という問題が出ましたので、これに関連して佐藤道路局長にお尋ねをしたいと思います。

高速道路のすべての橋梁等は、当初に建設されたものは、当時は東京オリンピックのころでありまして、それから相当の年数を経過しておりますので、あと十年ないし二十年たちますと、補修やかけかえの必要が生じてくることは御承知のとおりであります。特に、トンネルなどの道路構造物、これも同じであります。

これらについて、通行量がどうだとか採算性がどうかとかということを書いて引き延ばしておられない状況、これは安全性の問題であるからであり、したがって、待たなしで対応しなければいけません。恐らく、膨大な予算を必要とするのであります。今から調査をして計画的に改修はどのような方針でやるのかということも明らかにしておく必要があります。民営化委員会でもこういうことに対して御議論があったのかどうかは存じませんが、特に、私はこの点は重要だと思っております。

そこで、道路局長として、あるいは公団等におきまして、どのようにこの現況を把握しておられるのかということをお伺いしておきたいと思っております。

また、この際、道路の管理に必要な技術者といえますか職員等についてはどうなっておるか。つまり、橋梁あるいは塗装、さらに、インターチェンジや中央分離帯等には最近は大変緑が多く植栽されておるわけですが、これらについても、あれだけ多くの緑を抱えた場合には、専門

家がこれに対してどう対応するかということが必要だと思っております。国交省や現在の日本道路公団等にそうした専門家が配置されておられるのか、おられればそれで結構であります。その点は今後どうなっておるかということも簡潔にお答え願いたいと思っております。

○佐藤政府参考人 まず、数量的な面から申し上げます。

高速国道の供用延長、十五年四月一日現在の数字で申し上げますと七千二百キロでございます。現在では約百キロふえておるわけでございまして、アータ的に七千二百キロ。この中でトンネル、橋梁、幾らあるかと集計をしてみますと、千七百五十六キロでございます。つまり、延長ベースで申し上げますと、高速自動車国道の大体四分の一はトンネル、橋梁である。

これがどのぐらい年数を経過しているか、こういう議論になるわけでございしますが、昭和三十八年の供用以来約四十年、三十年から四十年たつてはいる橋梁あるいはトンネル、これが大体二割程度であろうかということでございまして、全体七千二百キロのうちの千七百キロの橋梁、トンネルに対して、その二割程度、三百キロ余りは三十年から四十年経過してきている、こういう状況でございします。

そうしますと、あと二十年たちますと五十年から六十年たつ、こういうことでございしますので、構造物の耐久年数自体は、何年と決まっているわけではもちろんございせんが、橋梁で申し上げますと、良好な管理をさせていただければ恐らく百年ぐらいいはもつてであろう。ただし、これは良好な管理をするということが前提であるということと、先生御指摘の交通量あるいは大型車、これが昭和三十八年から四十八年といいますが、そのころに比べて、予測したよりはるかに重いものが多く通つていて、これも実態でございまして、そういう意味では、五十年経過というような形の中では、更新を必要とする、あるいは大規模な修繕を必要とする、こういうものが出てまいらうかと

思っております。

そこで大事なことは、技術的にどうか、それと予算的な面がどうか、こういうお話になるわけでございます。

技術的には、非破壊検査という形で壊さなくても内部の構造がわかる、これは公団、国土交通省、力を合わせて非破壊検査の技術開発をこの五年来進めてきておるところでございまして、そういう意味では、早目に構造物の変状を察知して、そしてあらかじめ十分な手当てをする、これが大事なところかと思っております。

しかしながら、予算的な面も考えますと、主な構造物が五十年たつ、これがあと十年以降ふえてくるわけでございまして、そうした面の計画的な維持管理、これがまた大きな問題にならうかと思ひます。

アメリカでは、この辺がうまくいかなくて、一九七〇年代から八〇年代にかけて、荒廃するアメリカというところで、なかなか橋が、供用をとめたり、あるいは舗装がでこばこになりまして自動車が行けない、こういう状態が頻発した、こういう経験もございまして、私どもも、そうした経験を参考にしながら、大規模な補修なりあるいは更新の計画といったものを、今申し上げました非破壊検査などの技術開発の成果も使いながら、効率的にやつてまいりたい、そう考えております。

技術者がどうか、こういう御議論でございまして、少なくとも現在の道路公団の職員、道路関係四公団職員一万一千人ほどございまして、また国土交通省関係、地方整備局に二万人ほどの職員がいる、この中で、技術サイドとして十分な研さんを積みながらやつておるところでございします。公団関係が会社になりましたら、そうした面をおろそかにしないように、十分な打ち合わせをしながらちゃんとした管理ができるように努力してまいりたいと思っております。

たり、また民営化されていったり、こういうような流れの中で今回の道路関係四公団、これの民営化問題というのクロージアップされたと思いますし、さらに、総理が就任されてからも三年たちまして、総理の構造改革という考え方の中で、この道路公団の民営化問題というのがやはり目玉として論議を尽くされてきたと思います。

しかしながら、この三年の間に、道路公団民営化問題というのがどうも何か表面的な論議だけメディアで躍っておりまして、その本質というのがなかなか一般の利用者、有権者、納税者、国民にわかりづらい部分もあったのではないかなと思います。

そういった点を踏まえまして、まず、行政改革推進事務局の論点整理というのが平成十三年四月三日に発表されました、特殊法人改革は、一、経営責任の不明確性、二、事業運営の非効率性、不透明性、三、組織、業務の自己増殖性、四、経営の自律性の欠如などの解消が課題とされている、このようにも書かれております。

今回の道路関係四公団の改革、これは特殊法人改革の一環として行われるものでありますけれども、そもそも、この道路四公団というのはどこに問題があったのか、何がいけなかったのか、この点、まず総理にお伺いをしたいと思います。

○小泉内閣総理大臣 さまざまな御批判があったことは事実であります、主要な点をいえば、従来の公団方式に対しては次のような批判が主なものだったと思います。

まず、厳格な事業評価を行う仕組みがなくて、楽観的な需要予測やプール制のもとに、返済期限が順次先送りされている、これが一つですね。いわば不採算路線の建設に歯どめがないということ。第二に、一方的命令の仕組みのもとに、経営努力の有無が公団の業績に反映されない、建設・管理コストの削減努力が不十分で高コスト体質であること、これが二つ。三つ目には、天下りなどファミリー企業との関係が不明朗、不透明であることという批判や指摘が主なものであると思つて

おります。

こういう批判や指摘がありましたから、道路関係四公団改革を、行政の構造改革の一環として行う特殊法人改革の中で、最も重要な課題と位置づけまして、民間にできることは民間にゆだねるという方針に基づいて民営化する、そのための改革案を民営化委員会の意見を基本的に尊重して作成したのが今回の民営化法案であると御理解いただきたいと思います。

○高木(勲)委員 今、総理から、道路公団の問題点ということで三点ほど指摘がございました。まさにそのとおりであると思ひますし、多くの国民がそのことも実感はしていると思ひます。

そういった中で今回の改革であると思ひますけれども、それと、道路をつくるという話、これがいつもごっちゃになって、何というんですか、道路をつくることは何か悪いことだみたいな風潮というのが多々あったのではないかなというふうにも思われます。

今回は時間も限られておりますので、道路をつくる、つくらないという話はちよつとおいておいて、今の総理の指摘のあった問題点、それを改革するために今回の民営化法案というのを提案されたと思ひます。

具体的に、この民営化によりまして、現行の公団方式、今、公団方式で高速道路をつくるておりますけれども、それに比べまして、それを利用する国民にとつて具体的にどのようなメリットがあるのか。メリットがなければ意味がないわけですから、こういうことがしっかりと国民にプラスになつていまして、なりますという部分は何かというところを総理にお伺いしたいと思います。

○小泉内閣総理大臣 まず、道路があつた方がいいか、ない方がいいか。どこの地方に行つても道路がつくつてくれ、つくつてくれという要求ですよ。選挙区に帰れば、皆さんもそうだと思いますよ。この地域、渋滞しちゃう、もう一本道路つくつてくれ。山がある、トンネルつくつて短くしてくれ。それを地方の負担なくやつてくれれば、

反対する人はいませんね。みんな、つくつてくれ、つくつてくれ。

だから、今回、整備計画、二千キロぐらい、九三四二の中で未供用の部分、必要かどうか、四十七都道府県のうち全部必要だと言っているんですよ。それは、民間の会社で利益だけを考えたらず、不採算のところはとてつくりたくないということでありまして、必要な道路についてはどのような負担でつくつていくかという視点も大事じゃないか。

国民の負担というものを考えなきゃいかぬ、また地域の利便性も考えなきゃいかぬという観点から、今までの道路公団であります、やはり必要となるところをつくれという、債務の返済にも滞りが出てくるから先延ばししていくということもありましたし、今回それではいけないということでも、もうはつきりと債務の返済の道筋もつけました。

それと、今までの公団方式ですと、高コスト構造。ほんの一例ですけれども、これは高速道路の非常電話、今までの公団方式だと一台二百五十万円かかつていた。民営化の議論が出てきたら、本当にあの非常電話は二百五十万円かかるのか、調べてみたら四十万円でするんでしよう。この高コスト構造。

これはやはり、民営化の議論が出てきたからこそ、こういう同じ非常電話でも、よく利用されるように、利用されやすいようにつけられたいんじゃないか。余計な機能をつけたり、頑丈にするということもない。その機能はいかに発揮されたいかということ、二百五十万円ではなくても、四十万円、低いコストでできるというのがわかつた。こういう、やはり民営化の議論が出てきた中で、高コスト体質が出てきた。

同時に、例えば、今までだと、四車線、六車線でつくらなきゃいかぬと考えていたけれども、本当に必要な道たらば、二車線でもつくつてくれということだったら、あえて六車線、四車線にする必要はないじゃないかという点もある。やはり、今までのそういうやり方というものを

見直していくというのは、民営化の議論が出てきたからこそなんです。私は、こういう点も今後よく検証して、できるだけ国民の負担の少ない形で必要な道路をつくる。そして、今まで四十兆円の債務、これをどんどん膨らませないで、期限を区切つてこの返済をして、後々の負担、先送りしないということが必要だな。やはり不断の監視なり、点検が必要ではないかということだと思つております。

○高木(勲)委員 今、総理のお話の出した二百五十万円の非常電話の件、これは本当にこの論議の中で象徴的に出てきた一つの話だと思います。そういった問題も、今回の民営化論議を通じて、さらにこの民営化という現実の会社改革を通じて、そういった問題をしっかりとさらに推し進めていただきたいと思います。

もう一つ、先ほど一番目の質問で、総理が道路公団のどこに問題があつたのかということ、ファミリー企業のお話が出てまいりました。その中で、ファミリー企業に關していろいろな指摘もございましたし、特に、維持管理業務について、いわゆるファミリー企業が独占して受注している、公団から必要以上に高い外注費が支払われていることでファミリー企業には過大な利益が蓄積されている、こんな指摘が今までもございました。これは、民営化推進委員会の意見書においても、自動車道事業にかかる維持補修、料金收受、交通管理、保全点検などに要する管理費は徹底した合理化を行い最小限にとどめることが求められていると記載されております。

今回のこの民営化に伴いまして、このようなファミリー企業、これに対する公団の高コスト体質、どのように変わっていくのか。独占でずっとまた受注していると、この体質というのはなかなか変わらないだろうな、このようにも思ひます。が、この点について総理はどのようにお考えか、お伺いしたいと思います。

○小泉内閣総理大臣 このファミリー企業の問題につきましては、今までのいろいろな問題があるとい

うことを指摘されておりました。

どのように今改善していくべきかということにつきましては、まず、維持管理業務の大半を受注、実施して、利益を蓄積していることや、ファミリー企業の役員が多くが公団OBによつて占められていくということについて批判がありましたので、昨年三月に決定した道路関係四公団民営化に関し直ちに取り組む事項に基づいて、公団職員については、今後、ファミリー企業の役員に就任しない、ファミリー企業に対する発注額を平成十七年度までに三割以上削減する等のファミリー企業の抜本的見直しに取り組んできたところであります。

また、民営化後には、これに加えて、民間企業としての経営効率の観点から、一層のコスト縮減やファミリー企業が行っている業務の再編が図られていくと考えております。

このように、民営化に伴いまして、公団とファミリー企業との間の不透明な関係や高コスト体質の解消が一層図られねばならないと考えております。

○高木(副)委員 ファミリー企業に對しましてはかなりの批判もございましたので、さまざまな改善点というのが指摘されながら、そして、今回の民営化法案、これが成立いたしましたして、いよいよ民営化されたときに、しっかりと目に見える形でこのファミリー企業に対する改革も行つていただきたい、このようにも思います。

さて、今度は石原大臣の方にもお伺いしたいと思うんですが、今回、民営化、民間になるわけですから、会社が民間企業として経営を行つていくためには、一番重要なのは企業会計であると思うんです。この企業会計原則のつとめた財務諸表の作成が不可欠でありますし、道路というものは、そもそも公物としての経緯から、会計基準が明確には定まっていないう状況であつたと思ひます。

そういった状況の中にありまして、道路に関する会計基準を国民に納得できる形で策定する、こ

ういった必要があると考えておりますけれども、石原大臣はどのようにお考えか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○石原(国務)大臣 ただいまの高木委員が御指摘されました点、私も非常に重要な点であると認識しております。

すなわち、公会計というものは、専門家の会計士の人が見ても、自分たちが日ごろ見ている企業会計と違う、すなわち借入金や資産に入つていたり、我々の常識とはまた違う

のではなくて、さらなるコスト縮減、またはむだを省いていく、こういう発想を持ちながらしっかりと取り組んでいただきたいということを申し上げまして、質問を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○赤羽委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十八分散会