

衆議院 第一百五十九回国会 国土交通委員会 議 録 第十号

平成十六年四月二十日(火曜日)

午前九時一分開議

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 大谷 信盛君
- 理事 玉置 一弥君
- 理事 石田 真敏君
- 理事 江崎 鐵磨君
- 理事 梶山 弘志君
- 理事 島村 直伸君
- 理事 中馬 弘毅君
- 理事 二階 俊博君
- 理事 古屋 圭司君
- 理事 増田 敏男君
- 理事 宮下 一郎君
- 理事 渡辺 博道君
- 理事 岡本 充功君
- 理事 高井 美穂君
- 理事 長安 豊君
- 理事 松崎 哲久君
- 理事 三日月大造君
- 理事 山岡 賢次君
- 理事 佐藤 茂樹君

- 参考人 (財団法人道路サービスマシ 久保 博資君)
- 参考人 (秋田県知事) 寺田 典城君
- 参考人 (大分県知事) 広瀬 勝貞君
- 参考人 (社団法人全日本トラック協会理事長) 野間 耕二君
- 参考人 (シンクタンク山崎養世事務所代表) 山崎 養世君
- 参考人 (前ゴールドマン・サックス投信株式会社社長) 飯田 祐弘君
- 参考人 国土交通委員会専門員 飯田 祐弘君

委員の異動

四月十五日

- 辞任 山岡 賢次君 補欠選任 古賀 一成君
- 辞任 佐藤 茂樹君 補欠選任 山名 靖英君
- 同日 山岡 賢次君 補欠選任 古賀 一成君
- 同日 佐藤 茂樹君 補欠選任 山名 靖英君
- 同日 山岡 賢次君 補欠選任 古賀 一成君
- 同日 佐藤 茂樹君 補欠選任 山名 靖英君

- 同日 山岡 賢次君 補欠選任 古賀 一成君
- 同日 佐藤 茂樹君 補欠選任 山名 靖英君
- 同日 山岡 賢次君 補欠選任 古賀 一成君
- 同日 佐藤 茂樹君 補欠選任 山名 靖英君
- 同日 山岡 賢次君 補欠選任 古賀 一成君
- 同日 佐藤 茂樹君 補欠選任 山名 靖英君

- 同日 山岡 賢次君 補欠選任 古賀 一成君
- 同日 佐藤 茂樹君 補欠選任 山名 靖英君
- 同日 山岡 賢次君 補欠選任 古賀 一成君
- 同日 佐藤 茂樹君 補欠選任 山名 靖英君
- 同日 山岡 賢次君 補欠選任 古賀 一成君
- 同日 佐藤 茂樹君 補欠選任 山名 靖英君

四月二十日
 景観法案(内閣提出第三八号)
 景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案(内閣提出第三九号)
 都市緑地保全法等の一部を改正する法律案(内閣提出第四〇号)
 は本委員会に付託された。

四月十五日
 外国船舶の船主責任保険への加入を義務づける法制度の早期成立に関する意見書(神奈川県三浦市議会)(第三四一八号)
 公共工事における賃金等確保法(公契約法)の制定に関する意見書(北海道名寄市議会)(第三四一九号)

今後も、安心して住み続けられる公共(公団)住宅をめざし、独立行政法人都市再生機構法に対する附帯決議の実現などを要請することに關する意見書(埼玉県北本市議会)(第三四二〇号)
 公団住宅に安心して住み続けられるよう独立行政法人都市再生機構法附帯決議の全面実現に関する意見書(東京都昭島市議会)(第三四二二二号)
 公契約における公正な賃金・労働条件の確保に関する意見書(大阪府和泉市議会)(第三四二二二号)

書(大阪府和泉市議会)(第三四二三号)
 生活関連公共事業費の増額に関する意見書(埼玉県上尾市議会)(第三四二四号)
 第二号神高速道路(四日市・亀山間)の建設及び国道一号北勢バイパスの建設促進に関する意見書(三重県四日市市議会)(第三四二五号)
 地方鉄道の維持・確保に関する意見書(北海道名寄市議会)(第三四二六号)
 独立行政法人都市再生機構法に対する国会附帯決議の全面的実現に関する意見書(埼玉県上尾市議会)(第三四二七号)
 北陸新幹線の整備促進に関する意見書(福井県議会)(第三四二八号)
 マンション対策の充実強化に関する意見書(北海道名寄市議会)(第三四二九号)
 マンション管理の適正化等に関する意見書(東京都足立区議会)(第三四三〇号)
 マンション対策の充実強化に関する意見書(神奈川県議会)(第三四三二二号)
 マンション対策の充実強化に関する意見書(大阪府東大阪市議会)(第三四三三二号)
 は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件
 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(内閣提出第一二二二号)
 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)
 高速道路事業改革基本法案(岩國哲人君外四名提出、衆法第三六号)

○赤羽委員長 これより会議を開きます。

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、日本道路公団等民営化関係法律施行法案及び岩國哲人君外四名提出、高速道路事業改革基本法案の各案を一括して議題といたします。

本日は、各案審査のため、午前の参考人として、慶應義塾大学教授榊原英資君、社団法人日本土木工業協会会長梅田貞夫君、ニューヨーク大学大学院教授・東京大学大学院客員教授佐藤隆三君及び財団法人道路サービス機構理事長久保博資君、以上四名の方々に御出席をいただいております。

この際、当委員会を代表させていただきます、参考人の皆様方に一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、早朝より、大変御多用中にもかかわらず、まず当委員会に御参加をいただきまして、まことにありがとうございます。各案につきまして、それぞれ皆様のお立場からぜひとも忌憚のない御意見をお述べいただきたいと存じます。どうか最後までよろしく願います。

次に、議事の順序について申し上げます。まず、榊原参考人、梅田参考人、佐藤参考人、久保参考人の順で、それぞれ十分程度御意見を述べさせていただきます。その後、委員からの質疑にお答えいただきたいと存じます。

なお、念のため参考人の方々に申し上げますが、御発言の際にはその都度委員長の許可を得て御発言くださるようお願い申し上げます。また、参考人は委員に対し質疑をすることができないことになっておりますので、あらかじめ御了承願います。

なお、参考人及び質疑者におかれましては、御発言の際は着席のままご結構でございます。それでは、まず榊原参考人をお願いいたします。

○榊原参考人 参考意見を述べさせていただきます。

私は、法案の細部にわたるコメントというよりは、まず、民営化という方向自体が適切な方向なのかどうかという基本的な問題について意見を述べさせていただきますと思います。

昨日、二〇〇一年にノーベル経済学賞をとりましたジョセフ・スティグリッツという人が来日しておりますので、たまたま夕食をとって、あした道路公団民営化法案についての参考人の意見陳述に行くんだと言ったら、道路業務を民営化するというのはそれは冗談かというようなことを言います。いや、そうじゃなくて、これは真剣に民営化しようとしているんだというふうに申し上げます。欧米の専門家のごく常識的な反応でございます。

道路業務というのは、一番民営化にそぐわない政府の業務の一つというふうに考えられているわけでございます。

御承知のように、一部の観光道路を除いては、欧米で、道路建設なり道路の補修工事その他が民間企業によって行われているという例は、私の知る限り、ほとんど存在していないわけでございます。ですから、道路業務というのは基本的に税金あるいは国債の発行をもつて行うというのが、これが世界の常識でございます。

にもかかわらず民営化ということは一体どういうことなのかという点について、若干の意見を述べさせていただきます。

まず、どうして民営化にそぐわないかということでございますけれども、民営化の本来の目的といたしまして、短期的な競争にさらすことによる、短期的、中期的、長期的な効率化を促進するということでございます。道路業務というのは、基本的に、民間の競争にさらすことができないような構造になっている。例えば、この幾つかの公団を民営化したところで、新たな民間会社がそこに参加して、そこで競争が行われるということ

は、およそ期待できないわけでございます。

例えば電信電話業務の場合には、電電公社を民営化した後、KDDあるいはほかの民間会社がここに参入し、相当強い競争状況に入っていて、そのことによって効率化が達成され、実は大変なコストの削減が実現できているわけでございます。そのような状況は道路については基本的に期待できない。

それからもう一つは、これは経済学的に言う道路というのは公共財でございます。外部経済効果というのは非常に大きいわけでございます。ですから、道路は、道路を使用する人だけじゃなくて、例えばその地域全体に大きな経済効果をもたらすわけでございます。ですから、特定の道路建設が効果的かどうかということを客観的に測定することが非常に難しいわけですね。

例えば、北海道あるいは離島、そういうところへ道路を引いたとき、これは民間の採算ベースには乗らないわけでございますけれども、外部経済効果というのを考えた場合には、これは国としてやるべきだという判断もできるわけでございます。

そういう意味で、道路建設を民営化することは極めて難しいし、それを評価することは難しいし、また、私は不適切だというふうに考えるわけでございます。

国鉄の場合と電電の場合と若干比較させていただきます。

電電の場合、NTTの場合、先ほど申し上げたとおりでございます。電信電話というのは技術の塊のようなものでございますから、民営化することによって、技術開発を促進させる、あるいはマーケットでの競争も期待できるということですね。

国鉄の場合にも、もともと、私鉄もございまして、バスもございまして、飛行機もございまして、ある種の競争条件の中にあるわけでございます。また、国鉄の場合には、JRの場合には、実は車両に関する技術を持っているわけでございます。

す。ですから、道路に関して言えば、もともとは自動車とその運行計画を持っている組織だったわけでございますけれども、道路の場合には、自動車は全くほかの人が持っており、その運行計画もこちらがコントロールすることはできない。

そういう意味で、国鉄の民営化というのは、これはやはり国鉄の競争力を高めましたし、効率を高めたわけでございますけれども、道路の場合には全くこれは状況が違う。つまり、線路だけを持つている国鉄なわけでございます。道路の場合には、線路だけを持つている国鉄を民営化して、一体どうやって効率化が図られるかということはどうしても問われなければいけないということ。私は、まず、道路業務を民営化することと自体の方向が適切ではないというふうに考えております。

第二点、それでも民営化について、これは国会の中だけではなくて、日本の民間サイドからも相当強い支持があるわけでございます。

なぜかということでございますが、一つは誤解だと思えます。官は悪であり民は善だから、すべて民に持っていけばよくなるんだ、こういう誤解が実は民間サイドにも大変強く存在しております。その誤解に基づいて、何でも民営化すればよくなる、そういう発想があるのは事実でございます。

しかし、一つ非常に説得的な議論は、財務構造、つまり、民営化することによって公団の財務が金融市場の競争にさらされる。金融市場の競争にさらされることによって、債務の返済が進む、あるいはむだな道路の建設がなくなる。そのことによって公団の資産、負債の構造が実は改善するんです。この条件は、新たにつくられた組織が金融市場に純粋に民間会社として入っていく、その競争にさらされるということが条件になるんです。

ですから、いろいろ審議をなさった川本さんとか田中さんとか、そういう人たちが期待していたのは、これを民営化することによって財務状況を

健全化することです。その前提は、金融市場の競争に新たな組織をさらすということだと思います。これはそれなりの一定の効果があると思います。私は基本的には民営化に反対でございますけれども、金融市場の競争にさらすことによって財務構造を改善する効果が理論的にはあるということには反対いたしません。ただ、この点で、新たな法案は大変な問題を含んでおります。

まず、借入金について政府保証をするということとは、これは民間金融市場の競争にさらされないということだと思います。どんな民間企業でも、借入れをするときに政府保証をしてもらえばこれは民間企業ではないわけでございますから、その意味で、政府保証を当分の間でもつけるというのは大変な問題でございます。

それからもう一つ、民間の金融市場の競争にさらすということについては、投資についての決定がその組織においてなされなければいけません。しかし、今回の法案を見る限り、道路建設について、国土交通省の関与は極めて強いものになっています。これも、投資についても全く、全くという言い方はちょっと極端かもしれませんが、全くと投資についての自由度も余り持たない民間会社ということでございますから、実は、金融市場の競争にさらすことによって財務構造を改善するという目的に資するような法案にはなっておりません。その意味で、私は、今度の民営化法案については大変大きな問題が存在していると思っております。

結論から申し上げますけれども、最終的には、道路の建設というのは、国が税及び国債の発行をもって行うものであります。過去、年金の積立金、郵便貯金などを使ったことについてはそれなりの理由があったのかもしれませんが、これははできるだけ早いうちに解消し、債務を返済し、本来、国が道路をつくるという、税金でつくるといった通常の姿に戻すことが肝要だということに思っております。

以上、私の意見を述べさせていただきます。ありがとうございます。(拍手)

○赤羽委員長 ありがとうございます。

○梅田参考人 たいま御紹介いただきました梅田でございます。

本日は、社団法人日本土木工業協会の会長といたしまして、参考人の意見を述べさせていただきますと思っております。

今さら申し上げるまでもなく、高速道路は、国土の有効利用、一体化にとりまして不可欠な基幹的資本でございます。過去半世紀におきまして、我が国では七千キロメートルを超える高速道路のネットワークを営々と築き上げてまいりましたが、これが我が国の発展に多大な貢献をなしたことは、国民の多くが認めるところだと思っております。

高速道路ネットワークが構築されましたことによりまして、私たちはさまざまな面で恩恵を受けております。輸送時間の短縮や物流コストの削減といった物流効率化はもとより、産業立地の活性化や商圏の拡大による地域経済の活性化、各種サービスへのアクセスが容易になることで、国民生活の質的向上など、我々が自覚するか否かにかかわらず、高速道路ネットワークの構築がもたらす効果は極めて大きいと言いうことができます。

このような高速道路ネットワークがもたらす便益をすべての国民が享受できるようにするために、先進諸国の例を見るまでもなく、現代において必須の要諦であり、高速道路ネットワークの構築や維持は国家的課題でございます。したがって、高速道路ネットワークの構築や維持に当たりましては、直接、間接を問わず、国がこれに関与していくことが必要であると考えております。

我が国が本格的な道路整備をスタートさせましてから五十年以上経過いたしました今、幾つかの問題点も顕在化してまいりました。

我が国特有の地形と地質の脆弱性や、地震、台風など毎年のように発生いたします災害などの要

因によりまして、我が国の社会資本がコストの高い施設とならざるを得ず、かつ、地価の高さや土地の細分保有、権利関係の複雑さなどから、欧米先進国と比較して、同質、同量の整備を行う場合、コストや時間がかかることにあります。そうしたことから国民負担が増大し、今や四十兆を超える債務を抱えることになったわけでありました。また、地方分権や財政難などの理由から、整備の手法や整備レベル等につきまして、地方の意思尊重を求める声も増大してまいりました。

さらに、我が国の高速道路の整備水準は、いまだ欧米先進諸国に見劣りするとともに、中国や韓国などの新興工業国では驚異的な勢いで高速道路ネットワーク整備が進められており、国際競争力を維持していく上でも、これに劣らぬ整備水準を保つためには、何らかの制度改革、リニューアルが必要となってきたのが現状であろうと思っております。

既に申しましたように、高速道路は、強い公共性を有しておりますとともに、独立したネットワークを形成し、利用料金を課することが可能であるために、受益者負担の原則を踏まえた有料道路制度によりまして、各公団が、道路管理者にかわって高速道路の整備、管理を行う方式をとってまいりました。しかしながら、これまでの公団方式では、企業経営にとつて最も重要な組織や予算は国の査定があり、関連事業につきましても、法律によつて事業範囲が制限されておりました。

それに対して、民営化案は、代表取締役等や監査役の選任と事業計画についての許可は必要なもの、取締役の選任や資金計画についての制限はなく、また関連事業についても届け出のみで、経営判断に基づき進出できると思っています。自由度のない会社経営は停滞を招くものでありまして、新しい民営化会社は、その点、経営者や役員にとつて、新しい発想での会社運営を可能にするものと考えております。

ただし、民営化会社によつて事業運営が行われるにいたしましても、高速道路自体は国民共有の財産であり、一般の企業以上に、事業運営にかかわるさまざまな情報の開示、いわゆるアカウンタビリティーの向上が重要なポイントになると考えております。

また、地震や台風などによって大災害を受けやすい我が国の国土条件を考慮し、高速道路が被災した場合の公的支援措置について留意しておくことも重要ではないかと存じます。

次に、効率的な高速道路ネットワークの構築に向けて、私も建設業界として直接かわる点について申し上げます。

高速道路は、多くの国民が長期にわたつて利用する重要な社会資本でありますので、その整備と維持に当たりましては、ライフサイクルコストを重視するとともに、長期の利用に耐え得る品質の確保と維持管理計画が重要でございます。また、周辺環境や景観への十分な配慮も不可欠な課題であります。

これまで、私も建設業界は、長大トンネルや海底トンネル、長大架橋などの建設におきまして、我が国の厳しい国土条件を克服しつつ、周辺環境にも配慮いたしましたさまざまな施工方法を御提案してまいりました。例えばシールドトンネル工法では、開削することなくトンネルを掘り進むことに加え、さまざまな技術開発によつて大規模な地下空間の創出が可能となったことで、地上の周辺環境などの影響を極力低減させた高速道路の建設がたいま行われております。

私も建設企業は、このような絶え間のない技術開発によりまして、構造物に求められる必要な品質の確保、環境への十分な配慮、さらにはコスト削減を図ってまいりましたが、これらは建設企業の本業の重要な使命だ、そういう認識でおります。

コスト削減などのさまざまな要請にこたえるためには、すぐれた技術力と経営力を持つ企業が公正な競争を行える調達の仕組みが不可欠でございます。民営化会社におかれましては、単に価格のみの競争ではなくて、民間企業からの技術提案や、計画、設計、運営管理、維持補修を含めた多

様な分野におけるさまざまな提案を積極的に御採用いただきますように、総合評価落札方式など、新しい入札契約制度を一層導入すべきであるというように考えております。

最後に、高速道路ネットワークの有効活用について申し述べさせていただきます。

これまで高速道路は、目的地間を結ぶ線的な機能を有する道路インフラとして、さまざまな役割を果たしてまいりました。しかしながら、インターチェンジ整備には、広い用地の確保と多額の事業費を必要としたため、欧米諸国並みの十分な数のインターチェンジを、例えば日本は十キロに大体一カ所でございます、これは米国の約倍でございます、整備することは困難であったわけでありませぬ。

一方、自動料金徴収システム、ETCと申しますが、これは急速にその普及が進展をいたしました、三月末時点で約二百七十万台、利用率で約一六％になっていて聞いております。ETC専用のインターチェンジでありますスマートインターチェンジは、コンパクトかつ低コストで整備できるだけでなく、サービスエリアやパーキングエリアなど既存の施設をインターチェンジ化することが将来可能となりますため、その整備促進が期待されるわけでありませぬ。

今回の民営化によりまして、これまで容易でなかったインターチェンジやサービスエリア周辺の地域との一体開発、連携開発などが進むことによりまして、高速道路が、従来の線的な機能に加えて、沿線にわたって面的な機能を有するものになることが考えられ、物流施設との一体の開発、商業施設やレジャー施設などの直接のリンク、地域の観光資源の活用、これはサービスエリア周辺の観光地に最短で移動できるということでございます、など地域経済の発展に寄与することができると期待されます。

また、高速道路の出入り口の増加によりましても利便性が向上することはもちろんでありまして、道路ネットワークがより密なものになってい

くと思われませぬ。

また、昨今のIT技術の進展を背景に、高速道路の機能を高度化し、情報通信基盤として活用していくことも重要であろうと思ひます。

いずれにいたしましても、民営化後は、企業ならではの新しい事業展開を期待できると存じます。

以上で私の意見説明を終わらせていただきます。(拍手)

○赤羽委員長 ありがとうございます。

次に、佐藤参考人をお願いいたします。

○佐藤参考人 御紹介にあずかりました佐藤でございます。

ふだんアメリカの大学にいらしまして、ちょうど一年前から東京大学にいらしておりますので、公共経済学の立場から道路の民営化という問題について考える時間がありました。

結論から申し上げますと、アメリカで公共経済学という学問ができたのが約五十年前でございます。実は、私の恩師のハーバード大学教授のリチャード・マッスグレブという人が初めてつくった考え方で、これは先ほど榊原さんが言われましたが、公共財という概念ができました。

ですから、大学で一番最初に講義をする場合に、公共経済学の講義で出てくる例が二つあります、実際は三つですが。その一つは、公共財の例として公園でございます。それから、公共財の例として道路でございます。それから、公共財の例として防衛でございます。国を守る。この三つが、アメリカの大学では、要するに、大学の一年生から公共財の定義の一番、ですから、そういう公共財を使って民間企業のように利益を求めるといふことを聞いたとき、私は仰天しました。これは正直な感想でございます。

もう少し具体的に言いますと、アメリカの道路は通常フリーウエイと言っておりますが、あれはフリーではありませぬ。フリーと言っているのは、一般に二重の料金を取らないという意味でフリーなので、フリーではありませぬ。

たしか小泉首相が、多分民主党案だと思ひます、民主党の方がフリーウエイをつくるという提案をされたら、ただより高いものはないというふうに笑われましたけれども、実はそうじゃないんです。アメリカのフリーウエイというのは、税金、特にガソリン税その他税金を全部使つてつくった道路でございます。既にガソリンを買うときに税金で道路の建設代を払っているということ。ですから、その上に、もう一回道路を使うときに二重に税金を取らないという意味でフリーなんです。

フリーウエイの長さを言いますと、七万キロでございます。七万キロと言いますと、ちよつと私も初めはわからなかつたんですが、地球の赤道を回ったのが四万キロですから、約二倍、地球の周りを二倍の道路がフリーでございます。

もう一つは、道路の民営化をするむだがなくなくなるというふうに言っておりますが、私は、道路というものは、公共財というものは、むだと言つてはなんですが、余裕を持つて国民のために奉仕するのが公共財の本当の意味で、ですから、日比谷公園に人がもう入つて、ちよつと東京の首都高速みだいに渋滞が続くようなところは公共財の役目をしておりませぬ。

私は、若いときにアメリカ大陸を二回横断しました。例えばミネソタとかワイオミングという、ある意味では山岳地帯の州を通りますと、一時間一本、対向車と会うくらいです。日本では、たしか、クマが出る道路でむだだという話がありましたが、クマが出る道路というのは大体そういうものなんです。ですから、そういうふうな考え方は、ただかかないと、道路の民営化という考え方は、少なくとも、榊原さん言われたとおり、世界の常識にはなかなかアピールすることができないということでございます。

それから、もう一つ申し上げたいのは、公共財で、だれが金を払うかということ。つまり、道路をつくるとき、三つの考え方がございます。

一つは能力主義。これは英語でアビリティ・ツィ・ベイ・アプローチというのを、日本語で、残念ながら、私が言いましたように、アメリカの公共経済学を日本が踏襲しまして、日本で適当な訳をつけた能力主義。能力主義というのは、つまり、所得が多い人が多く税金を払うんだというお金を徴収する方法です。

もう一つはベネフィットアプローチ、受益者負担ということ。ですから、ガソリンを買うということは、何かほかの目的じゃなくて自動車を使うんだ、そのためにガソリン税というものがあつたということでございます。

それからもう一つは、これはちよつと難しいんですが、ポランタリーエクステンジといまして、要するに、今の日本の考え方からいいますと、ポランティア的な精神で、国のために少しお金を寄附してあげましょうということ。国にお金を払う。その三つが、道路その他、公共財をつくるときの主要な財源でございます。

そこで、もう一つここで申し上げたいのは、たしか日本では、民間でやると効率がよくなるという話がございますが、確かにそうです。しかし、公共財のもう一つの重要な点は、公共財は独占財でございます。ですから、新しく独占財を使つた企業をつくるということは、今、独占禁止法を改正しようというその一つのトレンドにも沿わないのではないかとこのように私は思ひます。

ただ、申し上げたいのは、公共企業体の理論によりまして、コストを必ず安くする、最低のコストを安くする。今までの日本の道路のつくり方は、必ずしも、ミニマムコストというか、最小のコストで物をつくるということに徹してはなかつたかもしれませぬ。ですから、それは公共の企業体であっても、あるいは公共経済学の立場から見ても、費用最小限、つまり、むだをしちやいかぬということでございます。

今度民間にしますと、その上に、利潤を最大にしようということ。利潤を最大にしようということとは、独占企業では競争がありませんので、価格

を適当に一番利益が上がるようにつくる、そういうことになりすので、国民の公正の立場からいって、これは私には一般的に受け入れられるようなものではないというふうに思います。

最後に、私は、こう言っても、実は今、日本で、ある意味ではハードに対して、つまり建物とかそういうものに対するパッシングが起ころておりますが、それは非常に誤解があると思います。これは短期的なもので、長期的には、日本で例えば高速道路それから首都高速等々の道路をもっともつとつくるべきだと思います。

最後に、皆さんにお配りしております一番最後の表を見ていただきたいんですが、これは、OECDが、過去五百年間に、イタリア、オランダ、イギリス、アメリカ、日本、フランス、ドイツの経済発展と、どういう原因によってこの経済発展が起ころったかということを書いたものでござい

ます。簡単に申し上げますと、ここでは、道路と、交通手段の充実と、それから金融市場の安定、これがその国の経済を進展させた、そういうテールから、私がここで皆様にご参考までに持ってきたものでございます。

ありがとうございます。(拍手)

○赤羽委員長 ありがとうございます。

次に、久保参考人をお願いいたします。

○久保参考人 財団法人道路サービス機構に勤めております久保でございます。

このたびは、参考人として国土交通委員会に出席する機会をいただきまして、ありがとうございます。

道路関係四公団民営化法案に關します私の意見でございますが、現在の公団方式より前進したものと考えております。

その理由としては、第一に、債務の返済について民営化後四十五年間という期限が設定されたこと、また、新規の建設については新会社が経済合理性と営業政策に基づいた判断ができることから、高速道路事業に対し、会社の自主性と責任

が明確になったこと。第二に、全国一律のサービスから、高速道路事業の三分割によりまして、地域の実情により着目した事業展開が可能となること。第三に、サービスエリア、パーキングエリア事業については道路区域から除外など、規制の緩和がなされ、現在よりもお客様に喜んでいただく多様なサービスの提供が可能となると思われ

ること。この三点から、前進と考えております。さて、私の財団法人での経験に基づきまして、これまでの財団法人の経緯を説明し、これからのあり方について私見を述べさせていただきます。

まず初めに、高速道路株式会社法案では、株式会社の事業の範囲に、有料道路事業のほか、サービスエリア等の関連事業が含まれております。これは、昨年の三月二十五日、政府・与党協議会において、財団法人はS A、P A事業から撤退することとされ、同じく十二月二十二日の同協議会において、S A、P Aの資産は基本的に会社が承継するとされたことに基づいたものと理解しております。したがって、私どもとしては、道路公団の民営化に合わせ、道路サービス施設を新会社に譲渡し、S A、P A事業から撤退することになると考えております。

ここで、財団法人がS A、P A事業に携わってきた経緯や役割について御説明いたします。当財団法人道路サービス機構の前身であります財団法人道路施設協会は、昭和四十年に、建設大臣の許可を得て設立されました。名神高速道路の開通を皮切りに、高速道路網の整備が推進されました。長距離を走行されるお客様に対し、休憩所や給油所等の道路サービス施設が必要となりました。当初、道路サービス施設は日本道路公団が直営で行っていましたが、当時の道路公団には予算上の制約があり、公団にかわって道路施設協会が、民間資金を積極的に活用して道路サービス施設を建設し、また、管理運営してまいりました。

道路施設協会は、お客様に御利用いただきお入として、この収益金を新たな道路サービス施設

の建設資金や維持管理費に充当するほか、駐車場を含むエリア全体やトイレの清掃、ごみ処理、道路案内や交通安全啓蒙などに充ててまいりました。また、交通量が少なく、テナントによる経営が厳しいエリアでは、直接財団が営業してまいりました。

さらには、社会福祉事業として、身障者の有料道路通行料金割引制度への協力、全国の福祉事務所へ割引証六十万冊の印刷と発送を行い、また、高速道路での交通事故で亡くなった方の遺児約二千名の高校生等に修学資金の援助を実施するなど、収益をお客様に還元してまいりました。

なお、財団の利益は、すべてを、借入金と合わせて、道路サービス施設の建設、改良に充当してきたところであります。

しかしながら、道路施設協会が高速道路の道路サービス施設を独占的に運営してきたことについて、見直しの議論が高まりました。平成九年十二月二十六日、特殊法人等の整理合理化に関する閣議において、協会については、業務の独占を排除するため、分割の上、相互に競争を行わせること等が決定されました。これを受けまして、平成十年十月に、二つの財団法人に分割いたしました。

この二つの財団は、地域の特色を生かし、より個性的なエリアとなるよう、例えばレストランでは、地元特産品を使った名物メニューを開発し、お客様に提供してまいります。また、ハンバーガーや牛丼など専門店の導入を積極的に行うとともに、お客様のニーズを満たすための品ぞろえにこたえるよう努め、コンビニエンスストアを展開するなど、お客様からは、最近のエリアは変わったなどの声もいただいております。両財団で切磋琢磨しながら相互に工夫を積み重ね、現在、五百十六カ所のエリアにおいて道路サービス施設を管理運営してまいります。

一方、私どもは、昭和四十年から三十九年にわたり培ってきた道路サービス施設の建設、管理、運営面での経験やノウハウを蓄積し、その経験のもと、平成十四年にはISO14001の認証を

取得しました。また、お客様に安心してお食事をとっていただけるよう、食品の安全性を確保するため、財団独自の衛生管理手法、J-IsaPa HACCPシステムを平成十一年から導入しております。そしてまた、約二割の職員が販売士の資格を取得しており、S A、P A事業の専門家集団として全職員が資格を取得することを目指すなど、積極的に意識改革にも取り組んでおります。

最後に、S A、P A事業から撤退する財団法人としての取り組み状況について御説明させていただきます。

私どもとしては、両財団の職員が長年にわたって培ってきたさまざまな経験、ノウハウ、資格をこれからのサービスエリア等の関連事業において活用していただけるよう、国土交通省の指導のもと、日本道路公団など関係機関と調整を図り、最大限の努力をしたいと思います。

一方、S A、P A事業から撤退する二つの財団については、一つの公益法人に統合し、その事業内容についても、国土交通省を初めとする関係機関と調整作業を行い、現在実施しております交通遺児への修学資金援助等、身障者への支援のほか、公益法人として適切かつ有効な事業を行えるよう検討しているところであります。

また、政府・与党協議会において、財団法人は、保有資産を活用し、E T Cを活用した社会実験、身障者の高速道路利用への支援等の公益事業を行うことにより、高速道路利用者へ還元するとされました。両財団では、有料道路の料金に係る社会実験として、国土交通省と日本道路公団により実施されましたE T C長距離割引社会実験に対し、十五億円の協力をさせていただきました。

また、当財団は、E T Cによる割引を身障者が受けることができるようになりまして、これを費用の一部を助成することとしました。昨年の十二月から、日本道路公団の関係会社からの協力をいただき、十五万人の方を対象に総額十五億円を用意し、三月末までに、既に五万人弱の方へ助成を

いたしました。

このように、道路公団民営化に向けての取り組みの一つとして、幅広くお客様に還元できるような努めているところであります。

国土交通委員会の先生方には、今後とも御指導と御理解を賜りたく、よろしく御願ひ申し上げます。

甚だ簡単ではございますが、私の意見陳述とさせていただきます。(拍手)

○赤羽委員長 ありがとうございます。

以上で参考人の意見の開陳は終わりました。

○赤羽委員長 これより参考人に対する質疑に入ります。

なお、榊原参考人は、所用のため午前十一時五十分以降は、その旨、御了承ください。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。森田一君。

○森田委員 自由民主党の森田一でございます。さて、ただいまお話を伺いました。榊原参考人及び佐藤参考人の御意見、大変明確で、これに対する道路に関する質問は後ほどいたしますが、その根底にある問題、特に榊原先生に対して前から質問したいなと思っておった問題につきまして、まず最初に御質問させていただきます。

まず、我が国は、戦後、我が国の復興に当たりまして、国土づくりということが大変重要な問題であったわけでございます。その基本としまして、これはだれが考え出したのか私もよく存じませんが、終始一貫言われてまいりましたことは、国土の均衡ある発展という概念でございます。

そして、国土の均衡ある発展ということで、全国民一致協力して我が国の国土づくりをしようというところで一生懸命やってきたわけでございます。それはそれなりに大変重要な概念でございます。大きな働きをなしたと私自身は思っております。

今日におきましても、五全総におきましても、この国土の均衡ある発展という概念は、やはり看板として掲げられておるわけでございます。ただし、一般的にいろいろ考えられるように、我が国が今日のような低成長時代に入って、そして社会資本の整備その他についてもいろいろ配慮が必要になってくるわけでございます。他方、財政

は、御存じのように七百兆円を超える国及び地方の債務があるという状況の中で、この国土の均衡ある発展、これは我々、私など地方の国会議員といたしまして、ぜひとも守っていただきたい概念だと思っております。また同時に、このような新しい時代におきまして、これを従来と全く同じような形で守ることはなかなか難しい点もあるという気がするわけでございます。

そこで、国土の均衡ある発展ということを守りながら、しかし、新しい時代に即応したような新しい国土の均衡ある発展ということが意義づけられないかどうか、定義づけられないかどうか。それとも、先ほど道路について明確に言われましたように、国土の均衡ある発展というのはまだ五全総で唱えられておるけれども、これそのものが古臭い、だめだというような御意見なのか、榊原参考人にお伺いしたいと思います。

○榊原参考人 森田先生の言われたように、一九五〇年代から六〇年代、七〇年代にかけて、国土の均衡ある発展、列島改造論ということで日本のインフラを大きく整備していったことは、まさに日本の高度成長を可能にした非常に大きなバックボーンで、その意味で、過去の、公共事業を中心とする国土の均衡ある発展の政策というのは正しかったんだというふうに思っております。

ただ、問題は、今後、まさに森田先生も御指摘になったように、国土の均衡ある発展を、公共事業に極度に依存する形で継続するのか、継続することができるとかという問題であろうというふうに思っております。私自身は、農業土木に使っているような予算の

かなりの部分を、例えば農林水産業の振興そのものに充てる、あるいは観光業の振興そのものに充てるということ、今までの土木事業中心の国土の均衡ある発展から、むしろ地方の産業の振興、地方経済の振興ということに向けてかじを切っていく時期に来ているのではないかとこのように思っております。

その意味で、先ほど申し上げましたように、やはり道路建設あるいはほかの公共事業を特別扱いしないで、最終的に税金で行うという体制に返ることが、税金を財源としたほかの施策との比較を可能にするわけでございます。今までは、道路の場合には、有料道路代金は取っている、郵便貯金あるいは年金の積立金は使う、特定財源があるというようなことで、道路の建設だけは極めて優遇されていた。それは理由はあったことだと思っております。過去には理由があったことだと思えますけれども、今は、それは、ほかの財政における歳出と同じようなレベルに立って、一体どちらが国民経済的に望ましいのか、どちらが地方経済の振興あるいは国土の均衡ある発展のために望ましいのかということ、まさに先生方が国会で議論していただいていた決めたことだ。

そのために道路の特別扱いということはやめた、ほかの歳出と同じレベルに立って選択をしていただくということが極めて重要で、それをしないことと今後の、国土の均衡ある発展と今森田先生はおっしゃいましたけれども、それが確保できない時代に入ったのではないかとこのように考えております。

○森田委員 ありがとうございます。それでは、道路の問題の有料道路制度につきましては私は若干違った考え方を持っておりますが、それは後ほど申し上げることにしまして、総論的な話を続けさせていただきます。

もう一つ、私が非常に関心を持っておるのは、いわゆる一九四〇年体制ということでございます。これは、昭和十三年の国家総動員法を初めてする四十本になんとなるとする法律によりまして、

国の関与というのが大変に強化されたわけでございます。これは当時としてはまことにやむを得ないというか、合理的な考え方ではないかと、戦争をいかにして効率的に遂行するかということに全力投球をしたわけでございます。したがって、物資の統制を初め、雇用、賃金に至るまで統制する。今我々が通常使っております特級、一級、二級という等級づけがなされたのもこのときでございます。

しかし、戦後、いろいろな改革がなされまして、例えば財閥解体、農地解放そして労働組合の結成等がなされたわけでございますけれども、この一九四〇年体制につきましては、内務省の解体のほかは大きな改正は加えられなかったという状況でございます。

そういう意味におきまして、今日は、工業国家から情報化の時代に新しく踏み込んできておりまして、いわゆる価値観が多様化しておいて、例えば、昔は通産省がいろいろな産業の動向等を考え、こちらの方に行こうやということをやることが合理的でもあるし、また、我が国の高度成長を可能にした一つの要因でもあったわけでございます。私、私の認識では、今日では新しい時代に入っておりますが、私の認識では、今日では新しい時代に入っております。価値観が多様化し、そしてマーケットの作用なしにはなかなか、官がいろいろなことを考えて一定の方向に引っ張っていくということには向かない新しい時代に入っているのではないかとこのように思っております。

そういう意味で、どこまでそういう点から発想されたか私にはよくわかりませんが、小泉内閣の官から民へという意味におきましての方向性としては正しいと思っております。私は、道路についても、官から民への一環としてこれは評価したいということでございますが、恐らく先生の方は、その最後の点は評価しないということかもしれません。前段の方の一九四〇年体制そのものについて御感想をお伺いしたいと思います。

そのものについて御感想をお伺いしたいと思います。

○榊原参考人 私、一九四〇年体制を今や大きく変えるべき時期に来ている。いや、実はもう二十年前から変えなさいいけなかったことだといふふうに思っておりますけれども、それがほとんどなされてない。唯一なされたのは、森田先生と私が属していた大蔵省を解体することです。さういいますね。それ以外についてはほとんど一九四〇年体制の解体はなされてないといふことではあります。この意味で、大きく言つて、官から民へ、規制の緩和という方向性は、私は正しいと思います。森田先生のおっしゃったとおりだと思います。

ただ、官から民だけではなくて、一つつけ加えておきたいのは、一九四〇年体制というのは大変な中央集権体制でもあるわけですね。ですから、これを地方分権する。私はよく地方の知事の方とお話をするのでございますけれども、どうして三重県、山奥で二車線なさいいけなないんだ、一・五車線でもいいじゃないか、その方がコストも安くつくし、そういうニーズもない、それを一律に国土交通省が規制をかけて、全国同じようなものをつくらなさいいけなないといふのはどうも理屈に合わないんじゃないかといふことを大変多くの知事さんが言っております。

その意味で、かなり公共事業についても地方分権をするということが、やはり一九四〇年体制を大きく変えていく意味で重要なことだと思えます。特に公共事業について地方分権ということに相当やっとなさなさいいけなないかといふことについて思っております。

ただ、私がここで申し上げたいのは、先ほど佐藤先生もおっしゃいましたけれども、官から民にそくわなない事業といふのが幾つかありますから、道路事業といふのはまさにそれでございまして、道路事業といふのはまさに公共財の典型でございますから、これは効率を上げなければいけない。あるいは民間に一部委託するといふようなことがあつてもいいかもしれない。しかし、これは、国が防衛と同様にきちつとした財政をつけてやつて

いくということが極めて重要だと思ひますので、その最後の点だけ、森田先生と私は意見を異にしております。

○森田委員 ほかの参考人の皆様方に対しては後ほどよつと質問させていただきますが、引き続き榊原参考人にお伺いするわけでございます。

さらに大きな話をしますと、アルビン・トフラーが二十年前に「第三の波」で唱えたように、五千年前の農業革命あるいは三百年前の産業革命に次いで、現在は情報革命の時代であるということが当時言われておつて、これがインテリゲンチヤであるかどうかといふことは広く議論をされたわけでございますが、私は当時から、このアルビン・トフラーといふのは本格的な学者ではありませんが、しかし、言つておつたことは間違いないんじゃないかなといふ気がしておつたわけでございます。

そして、今日、情報革命といふのは、いろいろな意味で、コンピュータの発達等によつてこれが可能になつてきたわけでございますが、もう一つ、先ほどの一九四〇年体制とは別に、こういう時代であるといふことを認識すれば、やはりこれまた、官がいろいろなことを考へてやる時代ではない。総合的な、国の総合力を生かして、マーケットも含めて、これらを活用して国の方向づけを決めなさいいけなないかといふふうな思つておるわけでございますが、この点について榊原参考人の御意見をお伺いしたいと思います。

○榊原参考人 まさにおっしゃるとおりでございます。たまたま私、アルビン・トフラーに六カ月前ぐらい前に、ある国際会議で会ひまして、彼がああいう本を出したのはもう二十数年前でございますけれども、やはり私が言つたのは正しかったらうといふことを申し上げました。

まさに、大きな第三の革命が世界を大きく変革して入つてきた。情報通信だけではなくて、いろいろな意味で十八世紀の末の産業革命に匹敵する、あるいはそれ以上の変化が起つておるといふことだと思ひます。ですから、日本が

一九四〇年体制を変えらうといふことだけではなくて、実は西歐近代が、ポストモダンを目指して大きく今変わつていっている時代だといふふうには思ひます。

この中で、やはり民間セクターの果たす役割、これは単に企業だけではなくて、NPO、NGOの果たす役割、あるいは個人の果たす役割が非常に大きくなつてきていると思ひます。その意味で、今までの国家の機能の中枢にあつた公共事業のあり方といふのも大きく変えなければいけないといふようなところに来ておると私は思ひます。

例えば、PFIのようなことをもつと活用して、民間の活力を活用して公共事業の効率化を図るといふようなことをぜひやらなければならぬ。一部ではもうPFIを使つていろいろな試みがなされているわけでございますから、やはりこの国土交通省関連の問題についても、時代が大きく変わったんだといふ認識のもとに、民間を活用する、NGOを活用する、あるいは個人の活力を利用する、そういう方向で大きな政策転換を図つていただきたい。

また、今の規制については、やはり地方分権を含めて、大きく規制の緩和をしていただきたいといふふうには思つております。

○森田委員 それでは、各参考人にお伺いするわけでございます。

先ほどよつと申し上げましたが、私は、戦後、我が国の復興に当たつて、そしてまた、さらなる成長を目指して、いわゆる税金だけで道路をつくるのではなくて、有料道路制度で料金を取つてそれを償還していくという制度をとつたことは正しいし、また、これはある意味では大いなる発明であつたといふふうには評価しておるわけでございますが、この有料道路制度をとつたことについて、榊原参考人、梅田参考人、佐藤参考人、久保参考人、それぞれ御意見をいただきたいと思ひます。

○榊原参考人 私は、たしか道路公団ができたのが一九五七年かと思ひますけれども、一九五〇年

代に公団方式を導入して有料道路をつくり、有料道路代金を使つて日本のまさに均衡ある国土の発展、あるいはインフラストラクチャーの整備を図つたといふこと自体は、これは間違つていたとは思つておりません。その意味で、私は森田先生と意見を一にいたします。

ただ、これはどこかの段階で解消しなければいけない。つまり、どこかでこの債務を返済して、これは郵便貯金と年金の積立金でございますから、年金の積立金を公共事業に使うといふような例はほとんどないですね。今まで歴史的に例があつたのは、アウトバーンをつくるのにヒトラーが年金積立金を使つたといふことはございましてけれども、それ以外には、私の知る限りではほとんどありませんから、これは極めて異例な、極めて例外的な措置であつた。ただ、そのときは適切だつたと思ひます。ただ、これはどこかで解消しなければいけない。もう少し早い時期に解消すべきだつたといふふうには私は思つております。

その意味で、過去には正しかつたんですけれども、やはり大きく時代が変わり、あるいは、既にある程度のインフラができた段階では、この制度を解消して、本来の制度に戻るべきだつたといふふうには思つております。

○梅田参考人 今の御質問でございましてけれども、私は、日本の歴史を見たときに、高速道路が計画されてから五十年なんです。先進諸外国では道路の整備がはるかに進んでおられて、これから五十年の間に七千キロの日本における高速道路をつくるためには、どうしても受益者に負担してもらつて有料道路化をするといふことだからこそ今の高速道路の総延長が実現したんだ、こう思つております。

高速道路は確かにネットワークで構成されておりますし、非常に有料化しやすいといふこともありまして、日本の投資資金の問題から有料化せざるを得なかつた。しかし、それが今の状況をつくつておるといふことは言えると思つておるんです。

○佐藤参考人 一九五七年でしたか、日本の道路公団ができたのは。実は、アメリカの高速道路法案が通ったのは一九五六年でございます。ですから、アメリカは既に、日本が道路公団ができたときに全く別の方向に行ったということですね。それが一つの点。

私は一九五七年にアメリカへ行きましたが、感覚的に、当時のアメリカと日本の生活水準は、今の状態でございますと、国をべつ視した意味では全くございませんが、日本とベトナムとの差ぐらいありました。ですから、そういうときに日本で税金を使って高速道路をつくるというのは現実的じゃなかったかもしれません。

ただ、ここで申し上げたいのは、アメリカでは一九五六年前に、税金を使って道路をつくるという法案ができる前に、リンカーン・ハイウェイ協会という民間の団体が高速道路をつくっていたんです。日本は公というか国から民間に移る。アメリカは逆に民間から国に公共財として移った。そういう、歴史がちよと反対に動いております。

これはアイゼンハワー大統領がリンカーン・ハイウェイに、リンカーン・ハイウェイというのは今でもございますが、民間でつくったハイウェイですが、若いときに軍事目的のためにそこを通って、もうこれは道路になつていないということ、国でつくらなさいかぬということ、初めは、日本と同じように国債あるいはその他の、税金以外の方法でアメリカのいわゆるフリーウェイをつくらうとしましたが、上院、下院で否決されて、要するに今のような状態になつたということです。

ですから、森田先生の御質問に対しての第一の答えは、当時としてはやむを得ないし、ある意味では、たしか阪神がどこかで世銀からお金を借りたという事実もございまして、そういう意味では、今は今の制度をずるずる続けていくというのには全く合理性がないというふうに思います。

○久保参考人 私は日本道路公団に長く勤めておりましたので、その経験に基づいて言いますと、やはり一九六〇年代の初めぐらいはかなり道路の整備がおこなわれている。それで、その当時からモータリゼーションが非常に進展してきた。早く道路をつくらうというふうな制度で、財源問題と道路整備を急ぐという観点から有料道路制度が導入されたと理解しております。

道路公団はその実施部隊で、技術力を高めながら割合率的に今まで高速道路を建設してきて、管理をうまくやってきたというふうに思っております。

○森田委員 それでは次に、今回の法案になる前の段階で世論は二種類ありまして、一つは、自身が陳情の中で道路の陳情が一番多いわけでございます。野党の先生方は別かもしれませんが、私の場合はその中でございまして、そういう意味からいくと道路建設に対する要請が大変強いということがあります。他方、マスコミ、新聞その他を中心にして、むだな高速道路をつくるのは全く非合理的だということがございまして、

そもそも、この辺で道路というものがほほ一段落をしてきておるのか。まだまだ、先ほど佐藤参考人は、やはり国の発展の基盤であるから十分に整備すべきであるという御意見を述べられました。道路そのものについてどのようにお考えかということについて、四人の参考人の先生方によるしくお願いたします。

○榎原参考人 私は道路問題の専門家ではございませんけれども、少なくとも一般の日本国民の感情からいいますと、道路整備は相当程度進んできたという感じを持っています。ただ、一部の地方においてはまだまだ道路整備が必要だという声があるという事は十分理解できるところでございまして、やはり今まで、道路整備あるいはそれに類似した公共事業に向けてきた財政資金をほかの項目に向けてほしいというふうな要望が非常に強くなってきた。恐らく森田先生のおられる選挙区等でも、必ずしも公共事業

だけではなくて、ほかの方法で地域経済を活性化してくれというふうな声もあるのではないかと、いうふうに理解しておりますので、専門家ではございませんけれども、私の理解では、道路に係る公共事業は、成熟したという言葉を使うのがいいかどうか知りませんが、一つの成熟した段階にきているのではないかと、いうふうに私は理解しております。

○梅田参考人 私は、やはり道路整備というのは、今後必要となる必要道路整備を続けていくべきだということに考えております。ただ、規格を高速道路としてすべて統一しないで、需要予測によって規格を変えていく、構造を変えていく、そういう必要はあると思うんですが、今言われている九千三百四十二ですか、それはもちろんのこと、必要な道路を構築していくということはこれからも必要だということに思っております。

○佐藤参考人 私も、やはりアメリカにおける経験から申し上げたいと思っております。私は、二十年間、ニューヨーク大学とハーバード大学の兼任教授をやっておりました。九月十一日の例の事件以来、ちよとハーバードに行くのは恐ろしくなつて、今やめておりますが、その行き方にはいろいろ方法がありますが、時間の関係で、自動車で行った方が非常に効率的です。四時間半から五時間かかります。ニューヨークとボストンの距離は約二百マイル、ちよと東京と名古屋の距離でございますが、行く方法は四つのフリーウェイがございまして、全体のコストは五ドルでございます。五ドルは大体六百円ぐらいです。橋を渡つたときの、トールと言いますが、その料金等々を含めて五ドルでございます。

ですから、一番最初の答えとしては、道路はもつと必要だというふうに私は思っております。ただ、道路をつくるだけではないで、それをどう使うか、今道路を使わないう一つの理由は、料金が安いからです。料金が安いから、宝の持ちぐされでして、全然使っていない。

アメリカの場合は四つの道路があつて、それを全部使っている。ですから、交通渋滞が原則的にないということですね。それからもう一つは、道路を多くつくることによって発展、つまり、ニューヨークとボストンの間には大きな都市がいっぱいございまして、昔は余り使われなかつたハートフォードというコネティカットの町がありますが、大きなハイウェイが通ることによって保険の中心になりました。そういう意味で、日本の場合、東京と名古屋の場合、今、第二東名をつくるかどうかということに盛んに議論がありますが、私はつくつていただきたいというふうに思っております。ですから、それを使う方法をもうちよと合理的に考えていただいた方がいいんじゃないかというふうに思っております。

○久保参考人 私も、必要な道路はこれからも整備すべきだと考えております。特に道路の場合は、個々の道路の区間で全体の経済効果が出るんじゃないかと、やはり基幹道路と日常生活道路が上手にネットワークされたことによつて経済効果も大きくなるわけでございます。そういう観点から、例えば高速道路につきましても、九千三百四十二キロ、これは少なくともネットワークとして必要な道路ではないかというふうな考えをしております。

○森田委員 それではさらに、基本的なことに戻るわけでございまして、私は、二〇〇六年から我が国の総人口が減るといふことは、これは大変大きな出来事であるといふふうに考えておるわけでございます。したがって、その点を私よりもつと強く考える方は、特に名前は申し上げませんが、ある評論家の方は、今後人口が減るといふ事態に対処するためには、公共事業等をうんと削減して、それで特殊出生率の向上のために使うべきであるという御意見でございまして、

ただし、この御意見につきましても、私は、少々財源を投入しても、とても出生率の向上といふふうには結びつかないと思っております。それ

また、

また、

また、

よりはやはりちゃんと社会資本の整備をやつていった方が、財政には、いわゆる適切な資源配分という問題とそれぞれの所得分配という問題それから景気対策という問題、三つの機能があるわけでございますから、三つの機能を考えれば、そのような考え方はどうかという気がしておるわけでございますが、こういう意見について一言ずつ、何か御感想があればよろしく願います。

○榊原参考人 今の御質問にお答えする前に、先ほど、道路建設のニーズがあるという意見がたくさんございますけれども、ニーズはこれは間違いなくあると思うんですね。問題は、財源が限られた中で、どのニーズにどう対応するかということでございます。道路建設のニーズがあるのは当たり前でございます。無料でつくつてくれるわけでございますから。ですから、ニーズがあるということと建設すべきだということは必ずしも両立しない命題だということを考えております。

それから、今の、出生率が向上しないんだ、いか、若干の補助金を出しても向上しないんだ、ないかという森田先生の意見には全く同感でございます。私も娘がおりますけれども、私の娘が、それでは補助金をもらつて三人子供を産むかという、とてもそんなことはあり得ないだろうというふうに思うわけですね。

実は、これはちよつと問題がそれまますけれども、この問題で重要なことは、これから外国人の移民をどう考えるかということだろうと思ひます。一方で非常に問題もありますけれども、そのことを真剣に考えなければいけない時期ではないかというふうに思っております。

そういう意味で、出生率は向上しないんだから社会資本の整備を進めていくべきだということは別に反対ではございませんけれども、やはり社会資本の内容ではないかというふうに思っております。

今までのようなタイプの道路建設あるいは農業土木、そういう社会資本に関しては相当飽和状態にきているのではないかとというのが私の主張

でございます。本当に必要な社会資本は何かというところについては、大いにこういう委員会で議論をした上で先生方にお決めいただきたいというふうに思っております。

○梅田参考人 これから高齢化社会に入るわけでございますが、高齢化社会に入りますと運転免許を持つている人が高齢化していく。そして、一般道路でもそうです、高速道路は、そういう人たちがスピードを出す車と競合して運転するということは危なくて仕方がないということで、運転免許を持つていくけれども、もう高齢化して運転をしないという人がふえてくると思うんです。

そういう人たちのために、何か高速道路の方でIT化した情報の提供とか、それからサービスイリアの車庫入れなんかを自動化するとか、そういうふうな試みを私どもは国交省と一緒に今考えているところであります。そういうものに対する対応もこれから必要になってくると思ひます。

それから、道路は皆必要だと思つていて、だけれども、今の経済状況をもつてして、どうしても必要な道路、皆に要求される道路をつくっていくかということが、私は今回の一つの議題であると思ひます。

四十兆を超える債務がある、高速道路についてそれだけの債務がある。その中で、新しく要請を受けている道路をいかにしてつくっていくかという一つの一つの考え方が、やはりここで言う民営化の考え方がいかにあるか。民営化が先にあるか議論しているわけじゃなくて、そういう債務をどう処理していくか、しかし、必要な道路をどうつくっていくか、こういうことに対する解決策の一つとして今の民営化が提案されている、私はそう受けております。

これが完全な解ではないと思ひます、今の民営化案は、だけれども、非常に一つの進歩した考え方であるんじゃないかというふうに思つて、私はこの案に賛成の立場をとつております。

○佐藤参考人 子供が少なくなつたということの問題ですが、実は、これもやはりちゃんと経済学

者が考えているんですが、所得水準が非常に低い国では、子供というのは、親から見ると生産財なんです。ですから、子供を働かせて、子供が手伝つて所得の補助にすることです。それがだんだん所得が上がるに従つて、子供はぜいたく財になる。早く言えば、耐久消費財という言葉、これはシカゴ大学のノーベル賞のゲリー・ベッカーの言葉ですが、耐久消費財ですから、冷蔵庫や自動車と同じなんですね。裕福な家庭は冷蔵庫を一つ、それからだんだん二つと要りますが、十は要らないんです、冷蔵庫は。ですから、子供は親の勝手な消費財としてつくられたもの、生産には全く役に立たない。

ですから、そういう状態でいかに子供を多くふやすかというのは、一つは、長期的には所得をもつともつとふやすことです。

その例として、アメリカで、例えばロックフェラー家それからケネディ家等々のお金持ちの人たちはぜいたく財を多く持つていて、つまり子供を多く持つていくんです。しかし、いわゆる中流階級の人たちは、日本もイタリアもアメリカも大体少ないですね。

私は田舎が秋田県の湯沢市というところですが、そこへ行きますと、やはり過疎の問題で非常に困つていて、どうすればいいだろうという話で、私は答えは知りませんが、皆さんが、田舎でも同じですが、今、一人子供をつくらうと思つていてる人が二人、二人つくらうと思つていてる人が三人と、一人ずつ多くすることに過疎の問題は解決しますよというふうには、人のことですから勝手に言つては行けません。

○久保参考人 私は森田先生のおっしゃるとおりだと思つております。

特に、少子化と同時に高齢化が進むわけですから、少なくとも、まちづくりの一環として、高齢者に配慮したようなまちづくりあるいはインフラの整備をもつともつと進めるべきだと考えております。

○森田委員 それから、私がちよつと理解が不能なことに、我が国が年間百六十キロの道路整備率であるのに対して中国が年間四千キロということ、中国はまだ開発途上にありますからわからぬでもないし、広大な面積ですからわからぬんですが、しかし同時に、そういう数字を見ておきますと、きのう大津でやはり参考人の方から御意見をお伺いしたんですが、その中の一人の方が非常に強調されたのは、我が国の国際競争力と道路ということについて強調されたのでござい

中国のそういう道路整備なども含めまして、総合的に国際競争力と道路という点について何か御意見があればお伺いしたいと思います。

○榊原参考人 私は国際競争力というのは非常に重要な観点だと思ひまして、むしろ日本が国際競争力をロジスティックスの面で失つていっているのは、高速道路代金が高過ぎるからだと思います。その意味で私は民主党の無料化案に賛成でございますけれども、宝の持ちぐされを今やっております、実は、これほど高速道路代金が高い国はないわけでございます。それに加えて、空港使用料が高い、あるいは港湾のいろいろなコストが高い。ですから、日本は、ロジスティックスに関するコストはもう圧倒的に高いわけでございます。

そうすると、このままですと、先生御心配のように、ハブ空港、ハブの港はみんな中国や韓国に行つてしまふということ、日本はアジアのハブという役割を放棄せざるを得なくなると思ひます。その意味で、私は、やはり高速道路代金は無料化し、空港使用料は下げ、あるいは港湾のコストを下げるという努力を国土交通省がもつと力を入れてやるべきだと思ひます。

これは極めて深刻な問題だと思ひます。恐らく、中国の内陸から九州まで物を運ぶコストと、九州から東京に物を運ぶコストでは、後者の方が高い可能性があると思ひます。その意味で、国際競争力という点でもつと日本のロジスティックスのコストを考へるべきだというふうには私は

思っております。

○梅田参考人 日本の高速道路の料金が高いという事は、私もそのように思っております。しかしながら、これを無料化することになるとどうなるか。これは税金で対応をしていかなきゃならぬということですが、これには私は反対なんです。

やはり受益した受益者がこれを負担してつくっていくという基本は守っていかねばならない、こういうことでありまして、それを税金で負担することになりますと、高速道路の受益に關係していない方にも税金で負担していただくということになるので、私はこれは反対でございます。

では、しからばどうするんだということになります。これが今議論しているところでありまして、その一つが、先ほども申しましたように、民営化をすればいろいろな規制が変わる、その規制が変わったことによって、償還資金もそこで料金から出てくるし、しかも新しい投資もできるということではないか、これが一つの案だということでご考えております。

○佐藤参考人 基本的には榊原さんの意見と非常に近いと思えます。やはり道路は国の基幹産業のまたそのベースにあるものでございますので、そこで非常にコストがかかるということは、日本経済の競争力をなくすということではもうこれは明らかでございます。それから、卑近な例でございますが、ニューヨークに來られますと、皆さん、タクシは初乗りが二百円でございます。日本は六百六十円ぐらいですか。ですから、もうそこから違っているんですね。タクシが汚いとか運転手がどうだとかという問題はありますけれども、結局五分ぐらいの間にAからBというところに行くのには十分でございます。

それからもう一つは、中国の問題があります。私は、今の話とはちょっと關係ないんですが、最終的には中国の為替レート、中国元です

が、これが切り上がりますとそれほどの差はなくなるかもしれないという長期の見方です。ですが、国際競争力の点からいって、道路をやはり、フリーじゃありません、一回だけ払うという、税金でも何でもいいんですが、一回払う。それからもう一つは、受益者という立場からいいますと、ガソリン税それから自動車重量税ですか、そういうものをもう既に払うということは自動車運搬するわけですから、一般の消費税とかそういうものとは違う性質の目的税を自動車の高速道路に充てるという方法を考えられた方がいいんじゃないかというふうに思います。

○久保参考人 輸送に係るロジスティックの競争力ということになろうかと思うんですが、一つは、空港、港それぞれを基幹の道路で効率的にネットワーク化する、そういうことが競争力が高まる一つの要素だと思っております。

また、榊原先生がおっしゃったように、特に高速道路は日本の場合は非常に後発部隊でございます。しかも有料をとったために、それと、国費の投入がヨーロッパの有料の高速道路に比べて非常に比率が低いといった関係で、フランスとかイタリーの通行料に比較しますと三倍ぐらい高くなっております。これを、民営化会社になつて、できれば、効率的に経営して少しでも下げていただく努力をしていただきたいというふうに思っております。

○森田委員 ありがとうございます。以上で終わります。

○赤羽委員長 奥村展三君。
きょうは、四先生方、大変お忙しいところ、こうして参考人として御出席をいただきまして、ありがとうございます。

先ほど来、十分間の基調のお話をお聞かせいただいたわけですが、まだまだもつというふうなお考えをお持ちであろうと思えます。質問させていただいた流れの中でまたお話をいただきたいというふうに思えます。

私はやはり、先ほどお話がございましたように、道路は国民共有の財産であるというふうに思っております。そうした流れを考えていきますと、今回のこの民営化法は、どうも民営化ありきが先行しているのではないかなという思いをいたしております。郵政の民営化等も最近またやかましく言われておりますし、JRの、改革されて民営化されたのちよつと違うのではないか。

JRは、民営化されて、それぞれの旅客会社が競争して、サービス合戦なんですね。服装も違うなら、いろいろなことをやって旅を楽させてくれる。そういう意味では、私は確かにこれはよかつたというふうに思いますが、どうも道路という、先ほどいろいろお話をいただいた流れの中に、それと一緒にして、道路も民営化したいにんだというふうな単純な話ではないというふうに私はずつと思つてもきましたし、我が党も、後ほどのような御意見を賜りますけれども、無料化案を今提出させていただいていろいろ議論しているという流れでございます。

特に榊原先生の方にお伺いしたいのは、四十兆円の債務があるわけなんです、我々が試算いたしますと四十四・七兆円ぐらいあるんですけども、これを四十五年間かかって返していく。こんな返し方が本当に正当化されていけばとんでもないことであり、そして民営化されていくということとは、企業、一民営会社ですから、これはやはり利潤を求めていかなければならないんです。利潤は求めないとも言われておりますし、ちよつと矛盾したことが非常に多いというふうに思っています。

そういうような流れで考えますと、先ほど、税や国債をもつて、責任を持って国が進めるべきだと先生はおっしゃいました。この四十兆円の借金をどういうように返したらいいという、何かいい方法はありませんか。一遍お伺いしたいと思っております。

〔委員長退席、望月委員長代理着席〕

○榊原参考人 実は、いろいろ道路公団のバランスシートの問題が大分去年あたり話題になりましたけれども、民間的な企業会計の原則を道路公団に当てはめれば、これは事実上の債務超過だということと言えるんだらうと思えます。

事実上の債務超過に陥っている公団の債務をどうするかということでございますけれども、これは、例えば公的資金の投入をして国有化をするということになるわけでございます。ですから、まさにこの債務に対する対応としては公的資金の投入ということが考えられるわけですが、これは民間ではございませんけれども、公団でございます。

公的資金の投入というのは一体どういうことかというのと、国債による借りがえということだと思えます。今までも政府の保証がついていたわけですから、ある意味では政府がギャランティーしていたわけですね、それは。ですから、そのギャランティーに基づいて国債によって一気に借りがえしてしまうという案が一つあると思えます。これは、どちらかという民主案はそれに近いと思えます。

それで、一気に公的資金を投入しないで少しずつ投入しながら、有料道路代金を徴収し続けて、それで債務を返済するという方法ももちろんあるんだらうと思えます。

ですけれども、今の政府案の問題は、実は過去の債務の返済プランはあるようでございますけれども、借入金に政府保証がついていますから、新たな債務がさらに大きく膨らむ可能性があるわけでございます。そうすると、事実上、債務超過に陥っている企業がさらに政府保証で借入金をしてさらに債務をふやしていくというのはこれはどういふことなんだという事は、私には全く理解できないですね。しかも、民営化した企業がそれをやるということではございませんから。

ですから、少なくとも新規の借入金ということはやらないという前提に立って、一気に公的資金

を投入して国債で借りかえてしまうのか、あるいは、これを漸進的に行って、その間は有料道路代金を取り続けて、それで債務の返済もするのか、その辺の話が非常に重要だと思えます。

一気に借りかえるかどうかの判断というのは、これは有料道路代金を無料にすることによってだけだけの経済効果があるかということですね。この経済効果が圧倒的に大きければ、一気に公的資金を投入して国債で借りかえて無料にするという案が望ましいと思えます。無料化による経済効果がそれほど大きくないのであれば、これは漸進的に有料道路代金はしばらくは取って債務の返済をする。

いずれにせよ、債務超過に陥った公団を民営化しようというわけですから、まず債務の返済というのを最重要視して、そのプランをどうするかということとをきつとしないといけないので、その点でも、私は、今の政府案に借入金に対する政府保証がついているということは、事実上、債務の返済に対する無責任体制を維持するということではないかということで、強い批判を持っております。

それから、先ほどお話がありましたけれども、民営化まずありきで、民営化したんですけれども、実は出てきた法案を見ると、これは民間会社じゃないですよ。民営化と言いますが、実は民営化でない案を国土交通省がお出しになった、私はそういう気が非常にしております、これからつくられる民間会社なるものは一体何なんだろうということは、私には余り理解できないんです。ちょっと激しい言葉になりましたけれども、お許しください。

○奥村委員 ありがとうございます。確かに、普通に考えますと、今先生がおっしゃったように、民営化の会社をつくってあげていくわけですから、やはり利益も求めていき、従業員のいろいろな福祉向上も考えていかなければならない、借入金あるいはまた出資金等のいろいろなバランスも考えていかなければならないんです。

すが、今おっしゃったように、私も確かに、いろいろ党内で議論させていただき、お伺いしている流れの中で、何かこれは不思議なことだな、冒頭に申し上げたように、民営化ありきばかり走って、借金の、債務の話ばかり先行しておるなというように思っています。

佐藤先生、大変申しわけないんですが、今榊原先生からも御意見をいただきましたが、先生はどのように思われますか。

○佐藤参考人 一つには、借金が四十四・七兆ですか、あるんですが、これを建設国債というふうな考え方のように見ると、すぐ償還する必要があるのかどうか。つまり、道路というのは、これから恐らく三十年、四十年は、適当な管理、補修も必要だと思えますけれども、使うわけですから、私の立場からいいますと、世代間の公平という立場、つまり、我々のジェネレーションで借金をしたわけですが、それを子供に残すということとは悪いことではございません、場合によっては、ちゃんと道路という、あるものをつけて、ただ遊んで、ギャンブルやって借金残したとは違います。

そういう意味で、例えば、アメリカのニューヨークにジョージ・ワシントン・ブリッジという大きな橋がございますが、ニュージャージーとニューヨークを結んでいる、これはいまだにちゃんとお金を取る。これは何かというと、昔つくった橋ですが、実際今使っているんじゃないかと。そういう意味で、その道路が使える限り、ある程度の借金を一つの形として残しておくというのは、そんなに悪いことではないというふうに思っています。

ただ、何か日本の場合には、国の財政と民間の財政を全く同じように考えている。これはいわゆる主婦感覚と言うそうですが、主婦にそう説明すると一番わかるということだそうですが、そういうロジックでいいたら借金はいい方がいいんですけれども、ただ、それに見合うような、実物というか、今の道路がちゃんと機能している場合に

は、そんなに急いで借金を返すというか、ゼロにする必要がないんじゃないかというふうに思っています。

ただ、それをどういう形で、国債のような形にするのか、あるいは永久国債とかいろいろなやり方がありますが、私は民主党の方に、フリー、ただで、料金なしでということじゃなくて、二重払いをやめるというふうには、道路をつくるのは税金でつくっているんですから、それ以上はもう払わないでいいというふうには非常に誤解を生むと思えますので、その点をちょっとお考えくださった方がいいんじゃないかというふうに思っています。

○奥村委員 ありがとうございます。確かに、先ほどからもいろいろお話が出ておりましたように、受益者負担の問題とかいろいろなことがありますが、考えてみますと、我が国が道路に使っているお金は税収の四分の一を使っているわけですよ、今日まで道路財源としていろいろな形で。大変巨額な費用が道路にかかっている。そういうことを考えますと、公共財産という視点からいけば、やはり国がしっかりと税金で事を進めていくということが基本であろうというふうに私も思います。

ただ、民営化ということは、今、榊原先生、いみじくも我々が思っている無料化のお話をいただきましたが、民営化する、しかし、これは四十五年まで有料で取り続けるわけですから、その流れを考えますと、やはり受益者負担の原則、いろいろなことになるかもわかりませんが、私は、路線ごとの利用者がその路線の建設費を払ったら無料にしますよというの、これはもう基本であったというふうに思うんです、高速道路をいろいろつくっていく上に、それなのに、まだ続けている。

きのうも滋賀で、私の地元で公聴会をやっていたいたんですが、三十八年に高速道路を栗東から西宮におつくりをいただいたおかげで、経済的な分野で内陸工業団地がたくさんでき、今はその

おかげで滋賀県は第二次工業県になっておりまして、けれども、そういう経済効果がおかげでありました。

しかし、先ほど森田先生もおっしゃいましたが、経済界の方が、きのう、この高速道路、時間のコストだとかいろいろなことを考えると、やはりこれからの東アジアを考えたときに、日本の国土の中で、いかに低コストで、そして東アジアの経済圏との競争に打ちかかっていくか、ここにやはり大きなウエートが今後かかってくるんだというお話をされておりました。

確かにそのとおりだと思うんですが、特に名神、東名、あるいはそういうことを考えますと、約四千六百億円ぐらいでしょうか、そのぐらいの建設費を使ってやってきたにもかかわらず、料金を取り続けてずっとやっていきますから、プール制ですから、七兆円以上のお金を取っているわけですね。そして受益者負担だと。

先ほどだれかが受益者負担ですよと言われまして、けれども、そんなことがあっていいんだらうか。先ほどクマの話も出ておりましたけれども、むだな道路は今度はつくらないということも大義名分にされておるんです。

そこで、梅田参考人にちょっとお伺いをいたしたいというふうに思うんですけれども、皆さんの工業協会からは賛成だということがあるんですが、民営化になったときのメリット、どのように思っておられますか。

○梅田参考人 民営化のメリットといいますが、まず、規制が大幅に改善されるということですね。やはり今の公団方式でやっておりますと、国からの非常な規制があるわけです。だから、それが、今回の案にも示されているように大幅に緩和されるということ、それが今度、民営化会社にとつては、自由な事業、関連事業が選択できるということのメリットが大きいと思うんです。いや、そんなことはないだろう、国がそんなにすべてを許すわけではないとおっしゃれば、それ

はそういうことになるわけですが、今はそういうようなお話は出ておりませんから、国がこれだけ緩和するんだということですから、それが実行されるということになれば、ある程度主体性のある民営会社がつくれるんじゃないか、こういうように私は思っております。

○奥村委員 先ほど榊原先生の方からPFIの話がありましたね、そういうことも考えるべきだというお話がありました。

イギリスのサッチャーさんが、国全体の財政難で、いろいろなところでPFIをやられて、ある意味では成功なされてきて、日本もこれからどんなこの制度を、方式を取り入れていこうと。今の形でいけば有料でやるわけですから、一部分、民営化会社が、東日本なら東日本の会社が皆さんの協会に対して、会長さんの会社で、御社で、よし、この区間はおれのところで一遍PFIでやってみようという意気込みというか、そういうものを今後醸し出せるような雰囲気ですか。何かお持ちになりますか、これから民営化になっていけば。

○梅田参考人 路線によっては、絶対利益が上がるという路線はありますよ。だけれども、PFIでは、これは赤字になるような路線はやるというわけにはまいりませんよ。

ですから、どこの路線、例えば橋梁部分でもないんです、橋梁を通らないとその路線が貫通しないというなら橋梁部分だけ有料にしてもらう、PFIにやってみよう。そういうのは可能ですよ。

○奥村委員 確かにイギリスでも、橋梁の部分はPFIでやっておられるところがありますね。ですから、確かにそれはそうなんですけれども、先ほど言われた民間の皆さんの、土木工業協会なんかの皆さんのノウハウ、日本は、アメリカのは先ほど佐藤先生が七万キロというお話をされていましたけれども、山があり谷があり、そういうところですから、工事的にも大変なところがあると思うんです。そういうノウハウは、確かに日本は世界

のいろいろなノウハウをお持ちですから、それをどどん提案も今までもいただいたと思うんです。そのためにいろいろな道路もいろいろな施設もつくられてきたと思うんです。

だから、そういうことを考えますと、もつともつと国がしっかり公共財産として、先ほど榊原先生、佐藤先生がおっしゃっているようなことを考えますと、借越さない方ですが、皆さんの協会としては、国の関与によってしっかりとした国民の財産をつくり上げていくという大きな夢がある。

確かに、民間会社だから、今までと違った形分野が出てくるかも知れない。しかし、根幹をなすような事業、道路とか河川とか、そういうものはやはり国の方向づけがなされた上で皆さんがおやりいただいて、そこに大きなノウハウを出してもらった方が私はいかなというふうに思っています。

それと、お言葉を返すようなことを申し上げてあれなんです、先ほど言われた受益者負担、通る者だけのとお話がありましたけれども、考えてみますと、北海道からトウモロコシやビートやいろいろなものが本土へ送られてくる。それも、コストが下がって無料化になれば皆さん受益者ですから、東京で食事をされる方々みんな受益者ですから、その人もやはり安い野菜なり安い食糧をいただける。これ、受益者なんです。ただ高速道路を輪っばを持って走っているその人だけが受益者だということじゃないかと思いませんか。もつとグロバルに物を考えていかなければ、受益者の云々ということ、私はちょっと論点が違うのではないかな。

だから、今、少子化の話も出ておりましたけれども、やはり医療の問題でもそうなんです。無料で高速道路を、インターチェンジで料金のカードをとって、そのわずかな時間でもあれなんです。あの料金所がなければ、すぐそれで高速に乗って次の病院、救急車に乗っていてもその人命を取りとめるさちとしたあれにしている。

ある意味ではそういうプラス面も出てくるわけですね。

ですから、そういう思いをいたしますと、やはり無料化して、今、千二百十三、インターチェンジがあるわけなんですけれども、それを取っ払ってしまえば、まさにフリーに往来ができる。

○梅田参考人 議員のおっしゃることはよくわかります。しかし、これは無料化しますと、今度は高速道路が非常に混雑すると思うんです。それに、環境問題が新たに発生してくると思います。それが、無料化するということは、そういう意味ではやはり問題点もあると思いますので、よく考えてこれは進めていかなければ。

今おっしゃったように、受益者は、東京に住んでいる者も高速道路に乗らない者も受益者じゃないか、北海道の食物を新鮮な食物として提供してそれを食べられる、そういう意味からすると受益者じゃないか、こういう先生のお話ですけれども、そういうように日本の国民が全部思ってくれるかということなんです。

東京の人は、道路はもう要らないと言っていますよ。だけれども、東京周辺を見ますと、問題は、圏央道とか、そういう今まだ開通していないところで東京の混雑が惹起されていますから、そういうところはやってくれ、こう言うんです。ところが、地方へ行けば、まだまだ要求している人たちが多くいます。費用対効果で、今度は費用対効果一以上の道路、ということは、これはやはり何か考えなきゃいけない。

それから、先ほどおっしゃいますように、急病がかかって、こうおっしゃいますが、確かにそういうこともありまして、無料化することとは別に、やはりそういう高速道路の利便性が享受

できない国民というのが結構いるわけであります。だから、そういう人たちのことも考えますと、私は、やはりそういう道路はつくっていかないと、私には見えないか。たとえ、便益と投資上から見ればそういうところには高速道路は要らないという結論が出て、何としても、要る道路についてはやはりつくっていかなくちゃいけない。

○奥村委員 ありがとうございます。

榊原先生、今、受益者負担の話をやっとお聞きしたんですけれども、受益者というのは国民全体のことで、そういって観点からいいますと、アメリカやイギリス、ドイツの話やいろいろありましたが、そういうことについては、やはり物流コストの低減とか、あるいはライフスタイルも大きく変わってくると思うんです。日本もそういうふうな無料化していけば。

先ほど無料化のお話もいただいたわけですが、もう少し先生のお考えをお聞かせいただければと思います。

○榊原参考人 よく、日本の常識は世界の非常識だというような言葉がありますけれども、まさにこの問題は、日本で常識化されていることは、日本の外から見ると極めて非常識なことなんです。

梅田会長のお話でも受益者負担というところをおっしゃいますけれども、実は道路というのは、先ほど佐藤先生がおっしゃったように公共財なんです。公共財ということは、その便益はほとんどすべての国民が受けるということなんです。道路を通る人だけが便益を受けるということじゃないんです。公園とか、あるいは防衛とか、そういうものと並ぶように、その便益を全国民が受けるから、これを経済学の世界では公共財と呼んでいるわけですね。これはもう経済学の世界では確立した概念なんです。

ですから、道路というのは、公共財であれば、これは当然のことながら、原則としては無料で提供するというのが公共財の原則であります。ですから、その原則にやはりどこかで立ち戻らなければいけないということでございます。

例えば、公害の問題とか混雑するというようなことをおっしゃいますけれども、別に自動車の数が変わるわけじゃありませんから、通るルートがどう変わるかという世界の話でございますから。自動車の生産を倍にするというなら、これは公害の問題は出るでしょうけれども、しかし、原則は道路は公共財なんだという原則に戻って考えることが極めて重要だと思います。

直ちに無料化するのか、無料化の期間をさらに先に延ばすのか、これはいろいろな技術的な問題はあります。技術的な問題はあります。あるいは経済学的基本的な物の考え方からすれば、道路は公共財であって、道路の提供は無料ですべきだ、それに対しては税金をもつて充てるべきだ。

ただ、目的税でそれをやるという考え方は、これはアメリカにもあるわけですね。フリーウエーをつくる時にはガソリン税でやったわけですから。要するに、そういう意味では、受益者負担という考え方は目的税というところで貫かれていて、ということはあるわけでございます。日本でも、まさに自動車取得税とかガソリン税とかあるわけでございますから、それで道路をつくることによつて受益者負担のある部分はカバーできる。

それ以上に有料道路代金を取る方がいいかどうかということでありまして、これは取るようになったのは、郵便貯金とか厚生年金の積立金を使ったから、これは返済しなきゃいけないわけですね。先ほど佐藤先生が、建設国債ならそれはまた違うじゃないかというふうにおっしゃいましたけれども、これは建設国債じゃないんです。年金積立金なんです。積み立てた人に返さなきゃいけないお金なんです。郵便貯金も、せいぜい長くても十年で貯金している人たちには返さなきゃいけないわけですね。

ないわけですね。

ですから、当面、そういう有償の資金を使つて有料道路をつくつて、それで有料道路代金を取つたんですけれども、これは、いずれその債務を返済して有料道路代金を無料にするというのが原則です。やはりこういう原則論というのは私は極めて重要だと思いますので、その原則というのを見誤ることなく議論していただきたいというふうに思います。

○奥村委員 ありがとうございます。

確かに、ガソリン、自動車に係る諸税は大変たくさんあります。諸外国を見ても一番多いわけですね。それで目的税化されてきたわけですから、もう一般財源化されておりますし、本来の姿を失つております。そこはしっかりとしよう少し議論もして、考え直していかなければならないというふうに思います。

先ほどもお話しさせていただきましたが、受益者負担という制度は、私はちよつと、今いろいろなお話が出てきた流れの中で考えますと、やはり消費税なんかよりも逆進的なあれかなというように思いますが、それはちよつとです。受益者負担、受益者負担とおっしゃられますが、これはおかしな言い方というふうな思いをすつとしてみました。それはともかくとして、佐藤先生、道路をつくるのではない、国をつくるんだよということ常々いろいろなところでもおっしゃっています、ちよつとその基本的なお考えをもう一度聞かせていただきたいと思います。

○佐藤参考人 これは、ハーバード大学のジョセフ・ナイという人が、常識的なんです、初めて言ったんですが、国は三つの力があると。その一つの力は、彼の言葉で、エコノミックパワー、経済力、それからもう一つはハードパワー、これは防衛力、それからもう一つ重要なのはソフトパワー、つまり、アメリカ的に考えますと民主主義とか自由主義とか資本主義とか市場主義とか、そういうことだと思います。

これは企業にも当てはまると思うんですが、エコノミックパワーというのは、特に民間企業の場合にはお金をどれくらいうまくもうけられるか、収益力ですね。それからハードパワーというのは、恐らく工場とか建物とか、そういうものだと思います。それからソフトパワーというのは経営戦略。その三つのパワーのバランスが国を豊かにすると思う、これはジョセフ・ナイ的な考え方ですが、私は、ある程度これはいい要約だと思っております。

そういう意味で、道路というのはハードパワーなんです。ですから、道路は国家なりというふうな、これはアメリカで時々そういう言葉を使うんですが、道路なしでハードパワーはつくれない。これはまさに、何といいますが、道路が、見えるハードなものである以外に、国防の安全というのアメリカにとっては非常に大きなことなんです。例えば、冷戦時代に、ボストンとニューヨークそれからワシントン、東部の大動脈があるんですが、あそこの一つにいわゆる原爆が何かが落ちたらどうするかという問題があった。

ですから、次の三つ、四つをつくつておかなきゃならない。そういう意味で、このハードパワーとして、一つのハードパワーとしての道路というものを考えて、採算性というのは一番最後に考えるべきなんです。日本の場合には、特にこれは政治家の先生方に対して申し上げるのはちよつと心苦しいんですが、道路関連に関するいろいろなスキヤンダルがあったわけですね。そのために、国民は、道路をつくること自体が悪いという感覚を持つてしまった。

これが、日本の国家建設、道路建設のためには非常にマイナスになったというふうには私は思います。私が道路をもつとつくりなさいと言っている意味は、そういうことを許してもいいということ、これを国家戦略として、ハードパワーとして道路が必要だと言っていることであるので、多分誤

解はないと思いますが、そういう観点から物事を考えていただきたいという意味でございます。

○奥村委員 ありがとうございます。

久保参考人にお伺いをいたしたいというふうに思います。

私、ちよつと聞き漏らしたんですけれども、道路公団御出身ですか。(久保参考人)はい、そうです。(と呼ぶ)そうですか。

いろいろ御苦労があったと思っております。今、民営化の法律をいろいろ議論しております。道路公団でいろいろ御苦労してこられた流れから考えて、もしも久保参考人に、社長をやれ、東日本の社長をやれと御指名があったとして、日本の全体のいろいろなことを考えまして、一力所じゃないですけれども、四十兆円の借金があるんです。これに意欲を持って、よし、わかった、おれも道路公団の出身だ、社長をやつてやろうというふうな、そんな意欲は出てきますか。

○久保参考人 もう私は年でございますからそういうことではないと確信しているわけですが、少なくとも、道路公団方式のときには、高速道路については、施行命令方式といいますが、道路公団側の意思がそれほど強く出ない方式であったんでは、民営化会社の法案を見ますと新規の建設については申請方式になっていきますから、基本的には、自己責任のもとに会社が判断をしていかないとはいけません。

それともう一つは、民営化後四十五年で無料開放すると、料金徴収期間が固定されてしまっています。そうすると、その中で果たして償還できるかどうかということも厳密に今度はやらぬといけません。そういう意味では、少なくとも、そういう面を厳密に検討しないといけないという点から、やはり会社になったことによつて一歩前進している法律案だということに理解しております。○奥村委員 私はそういうふうな理解ができないので、ちよつと生意気なことをお聞きいたしました。

しかし、やはり本当に、この施設協会、二つに割れて、今後は第三セクターになっていくようですが、施設協会はただ分かれただけで、施設協会からサービス機構だと二つに分かれませんでしたよ。正直言って、中身は変わっていないんですよ。そのように感じておられると思います。分かれてその副理事長をなさっておるわけなんですけれども。

我々消費者、サービスエリアへ寄って、おうどん一杯食べる。あるところでは二〇%以上のピンはねがやられているんですよ。私はこれは現実的に調べてきたんですよ。そういう実態。

そして、私は、あるパーキングエリアへ行きまして。それで、冗談で、ありがとう、おいしそやな、いつも食べてはると言って、こんな高いもの食べませんわ、家帰って食べてますわと、そこのおばちゃんに私に言いました。ということ、原価はもつと安いんですよ。

だから、そういうものでも、結局、無料化になつてどんどんどん車が入つてきて、渋滞の話だとかありますよ。しかし、そういうサービス機構だとかいろいろなことをもう少しチェックしながら頑張っていけば、もつと効率よく、サービス業として、民間のノウハウ、そういうものをどんどんどん入れば利用者がふえる。

サービスエリアは、今、機構だとかファミリー企業のいろいろな形でやっておられて業者を入れておられる。しかし、パーキングエリアはもうかからないから直轄でやっておられますね。ですから、そういうことを考えると、やはり親方日の丸の流れがずっと抜けないで来ている。だから民営化すればいいんだいんだと、小泉総理もそんな思いから発想されたのかなというように思っています。いるんですよ、そんな簡単なものじゃない。

我々受益者といいますが、消費者、通行する者、産業やいろいろなことを考えてみても、結局のそのシステムが間違つてあつて、だから、そういうシステムの中に久保さんもおられたら

うし、自分のいろいろな考えを持つておられたけれども、なかなか変えていけない日本のこの官の仕組み。個人でいろいろな人とお話ししても、すばらしいお考えを持つておられる。しかし、その組織の中におられるから思い切った改革ができなかったということ、残念がっておられた方もおられます。

そういうことを考えますと、私は実態的にずつとサービスエリアに寄せてもらつていろいろな話をしていたんですが、あるところへ行きましたら、こんなお話をされることによつて、どうですか、品を出しておられることによつて、どうですか、もうかりますかと。僕はすぐもうかりますかの話をするんですが、いや、ここは陳列しているだけです、ここでもうかりません、きついでです、ここでもうかりません、きついでです。ここで管理料を取られたり設置料を取られたら、それはきついでですわ、だから、ここでPRしてパンフレットを渡して、また来ていただきたいんですよというような話をされたところがあつて、それですけれども、結局、そういうような仕組み、そういうようなシステムでずつとやつてきか、だからファミリー企業が、今、八十六ですか、前は百二十近くありましたけれども、みんな黒字なんですよな。

やはりそこらをおもうんですけれども、久保参考人に再度お伺いいたしますけれども、私は、無料化をした方がサービスエリアとかパーキングエリアはもつともつと繁盛するのではないかなというように思っていますけれども、いかがですか。

○久保参考人 確かに、サービスエリア、もう一つパーキングエリアというのがございまして、先生のおっしゃるとおり、いろいろな批判がありまして、また一方では、道路施設協会が道路サービス機構とハイウェイ交流センターに分割されたことによつて若干競争意識が働いておりましたので、お客様からは、少しよくなったという声も実は聞かれることがあるんです。着々というわけにはいかないかもしれませんが、まあそれなりにいろいろ改善の方策を取り入れながら努力しているつ

もりでございます。確かに、高速道路が無料になりますと、交通量がかなり激増すると思えます。したがって、エリアの売れ行きは相当上がる。それは先生の御主張のとおりだと思えますが、やはり今の高速道路は他の道路に比べて便益がより高い。どの道路も便益がありますが、高速道路は、特に交通安全の面とか走行性の面で一般の道路に比べて高いわけでございますし、もう既に利用者特定できるような施設もありますから、今回のように四十五年かけて償還していくという方が、少なくとも料金はその範囲の中で、そういう超過便益を目安にしながら、あるいは基準に置きながら料金を定めておられますので、まだ利用があるわけですから、四十五年かけてやつていいんじゃないか、その方が負担の公平という面からもすぐれているんじゃないかなという気が私にはいたします。

最後に、榊原先生、もう一度お聞きをしたいんですが、私は、どうも我が国は国家的な戦略が余りでもないのではないかな、あらゆる分野です。ですから、高速道路もいろいろ今議論を、民営化だとか、我々は無料化の話もしていますけれども、つくり方ばかりの話で、使い方を考えていく、こういうことが大事ではないかというように思っています。私の個人的な考えなんです、先生はどのように思われるか、締めくくりでお願いをしておきたいというように思います。

○榊原参考人 先ほど佐藤先生がアメリカのお話もなされて、道路は国家であるというふうにおっしゃられました。まさにそのとおりだと思えます。ですから、もちろん道路というのは、一つは軍事防衛的な役割を担うわけでございます。それと同時に、民間ということであれば、やはり物流ですね、ロジスティックス。物流をどうしていくのかということでございます。

そこで、私、先ほど言いましたけれども、日本の経済の圧倒的な弱みの一つは、物流コストが高過ぎることなんです。これは、これから中国が

進出し、韓国が大きく変わり、あるいは東南アジアが進出していく中で、これだけ高い物流コストを維持していたら、日本経済の競争力は全体として極めて弱いものになってしまうんですね。ですから、この物流コストをどうして下げるか。ニーズがあるからたたくるんだということ、それほど戦略的でなく、ここに空港をつくるんだ、この港湾を整備するんだ、ここに道路をつくるんだということでは、全体としての国家戦略というのは成立しないと僕は思うんですね。

防衛的な話というのは一方でありまして、物流をどうするんだ。これから大競争時代に入っていくわけですね、中国あるいはアジアとの大変な競争関係になる。その中で、特に物流コストをどうするんだということを真剣に考えていただきたいというふうに思います。

○奥村委員 先生方、どうもありがとうございます。以上で終わります。

○望月委員長代理 高木陽介君。

○高木(陽)委員 公明党の高木陽介でございます。参考人の皆様方には、貴重な御意見を述べていただきまして、本当にありがとうございます。三十分間の質問でございますので、すべて聞くことができないのかもしれないけれども、よろしくお願ひ申し上げたいと思ひます。

今回の道路公団の民営化の法案についてですけれども、まず、この二年間、特殊法人改革からスタートをして、小泉内閣になつてから特にこの道路公団の民営化というのが一つの大きな目玉みたいな形になりまして、そして一昨年の暮れに民営化推進委員会がスタートいたしました。メディアの方でもかなり道路公団の民営化という問題をクローズアップしながらさまざまな報道をなされてきましたけれども、論点がいろいろと拡散をしまし、何が本質なのか、こちら辺がどうもわからないような形になつてしまつたのではな

いか。その中で特に言われていたのは、むだな道路はつくらないですとか、何か、むだな道路というフレーズが結構躍っていたかな、こんな感じがいました。

昨日、当委員会の地方公聴会ということで、大分と滋賀県で二班に分かれてやりました。けれども、私は大分の方に参加をさせていただきまして、四人の公述人の方々からさまざまな御意見を伺ったときに、九州の方では、特に東九州、いわゆる高速道路がないということでもさまざまな不便を感じている、特に物流の面においてはかなりマイナスの要素がある、こんな意見が次々と出てまいりました。

その上で四人の皆様方にちよっとお伺いをしたいのは、むだな高速道路ということが果たしてあるのか。先ほど佐藤参考人はその点について少しお述べになられておられましたけれども、例えば、規格、構造が過大であったりとか、また、有料道路にした結果、費用対効果という部分で需要が低迷する。そういった部分ではむだというような表現もあるのかもしれないけれども、そもそも、むだな道路というのがあるのか。

実は、先週の参考人質疑のときに、猪瀬参考人が、本四の三本の橋はむだだった、こういうような表現もされましたけれども、実際問題、今使っている方々もいらつしやるわけで、果たしてどうなのかな、こういうふうな思ったんですけれども、この点について御意見を伺えればと思います。

〔望月委員長代理退席、委員長着席〕

○榊原参考人 まず、むだの定義で、ございますけれども、民間企業的なむだの概念とこののをこれに適用するのは当たっていないということであろうと思います。つまり、特定の路線が利益を上げられるかどうかでむだかどうかということを判断するのは、これは明らかに間違いでございます。先ほどから言っておりますように、道路は公共財でございますから、そういう意味で、採算ということだけで、むだ、むだでないということ判断

するのは間違いだと思います。

ただ、国民の間にそういうむだという議論が広がった中には、やはり必要以上にコストが高過ぎるんじゃないかとか、先ほど佐藤先生からお話がありましたように、相当の汚職があるんじゃないか、そういう意味でむだという概念が広がったことは、これは理解しなければいけないと思うんです。

ただ、先ほど申し上げましたように、民間と同じ基準で道路というものを判断する、ですから、私は民間に反対なんです。つまり、これは民間化するような業種じゃありませんよということなんですけれども、民間と同じような判断で、むだか、むだでないかと。むだか、むだでないかということを決めるのは政治家の皆さんです。これは政治決定なんです。

ですから、国民の総意を反映した政治決定で道路の建設を決めるというのが本来のあり方でありまして、ただ、そのときは、どういうコストかということ、あるいはその建設のプロセス、そういうプロセスを透明にして、すべて国民がわかるようにしなきゃいけないという義務はあると思いますけれども、民間的な基準を適用してむだということとは、道路の際には言うべきではないというふうな思っています。

○梅田参考人 私も、今榊原さんがおっしゃいましたのと同じ意見でございます。

ただ、むだな道路というのは何かということなんです、使用されていない道路という意味だと思っております。ほかの道路は、使用されているならば全部必要な道路なんです。それが、今議員がおっしゃいますように、むだという表現をそこで使えば、やはり、規格、仕様、そういうものが需要に対してむだであったということは言える道路があります。

本四の問題はちよっと私も言及はできませんけれども、ただ申し上げたいのは、三つ橋がかかりました。一橋目、二橋目、三橋目と確実に進歩しております、設計も施工も、手前みそでございます

すけれども、我が国の土木技術も、ごらんいただきますとわかりますが、非常に進歩しました。それで、長大橋がその後全然ないということに、日本としては、これはもう、以後、長大橋という技術がここで途絶えるんじゃないかという心配を私はいたしております。

○佐藤参考人 このむだという概念は、恐らく、民間の概念をそのまま公共財に当てはめた概念だということふうに思います。つまり、需要と供給のバランスがどうなっているかということだと思えます。

そこで重要なのは、私は、公共財の場合に必要なかどうかというのは、これは本質的には、パーゲニングといまして、取引ですね、つまり、例えば公園をつくる場合に、この公園をつくる必要があるかどうかということを経済学で、皆さんの意見を聞くわけです。

ただ、そこで、自分の意見を言う人と言わない人が出てきます。なぜそういうことが起こるかと思えますが、例えば公園の場合、一番いい例だと思いますが、大金持ちの人はもう大きな庭があるから公園は要らないわけです。それから、子供がいっぱいいて小さな庭しかない人は公園が必要なんです。ですから、そういう人は公園が必要だと高い声を出します。大金持ちの人は、いや、公園は必要じゃないというふうな言うわけです。

そこでどういうふうにして決まるかという、いわゆるパーゲン、取引で、いや、大金持ちはあなたはお金持ちなんだから、先ほど言ったように、能力主義でお金を払いなさいという理論がちゃんとあるんです、経済学で。ですから、お金持ちは、使う、使わないは別として、お金を払わなきゃいかぬよという理論があるんです。それで、片っ方の、小さな庭で、実際に子供が多くて公園を使う人たちは、実際公園を使うからあなた方もお金を払え、これは受益者負担の原理です。ですから、そういうことから本質的に公共財の

需要と供給が決まるので、道路が実際むだかどうかという問題は、今の議論では、今の議論というか、少なくとも日本のジャーナリズム、メディアの議論では、私はナンセンスだということに思います。

ただ、むだかどうかを試す一番いい方法は、料金をただにしてください、今、それでも実際に使わない道路があったらこれはむだという、一番いい判断ではないかということに思います。

○久保参考人 今まで、むだな道路という議論は、大体、有料道路に限定して特に使われていたような気がいたします。だから、それはまさに、採算がとれないとか、計画よりも交通量が少ないとか、そういったことについて言われていますが、榊原先生や佐藤先生がおっしゃったように、やはり公共事業、有料道路といっても公共事業でございますから、必ずしも経済的採算というだけで、むだな道路と言えないんじゃないか。むしろ、有料道路でつくるのか、ただの道路でつくるのかという正しい判断をすべきだということふうな考えを持っております。

○高木委員 ありがとうございます。

今、四人の方の御意見、それぞれ、むだというような概念をしっかりと述べていたで、参考にもなりましたけれども、その中で佐藤先生が、いろいろな意見を集約していくみたいな、公園のある方々の話をされましたけれども、世論調査等々で、高速道路はこれでもういいのかわるか、特に九千三百四十二キロというのが一つの象徴になっておりました、まさに高速道路というのはネットワークなんだろうなと。

さっき本四のお話をちよっと例に出したんですけれども、問題は、本四の橋ができて、では四国のネットワークがしつかりできてきているかどうか、ここが大きな問題であろう。もしこれがネットワークとしてつながっていれば、これはこれでもっと利用者も多いのではないかと、こんな気が私自身はしているんです。

州というのは高速道路がない、こんな中で、有料か無料かという話題が出たときに、ナンセンスだ、高速道路がそもそもないんだから、有料も無料も、そんな判断もできませんみたいな、こういう御意見もあつたんです。

そんな中で、やはり九千三百四十二キロというのをつくるかつからないか。民営化委員会の方は、これは何かつからないという意見がかなりクローズアップされていまして、ただし、最後の段階では会社の判断というふうな、または、その後、もし会社がつくらないと言った場合に国が関与をしていく、こういう判断もございました。

これについて、この九千三百四十二キロをつくることによってネットワークが完成していくのか、もしくは、それでは足りないのか、また、その必要がないのか。こういったことについてどうお考えか、四人の方にお伺いしたいと思います。

○榊原参考人 私は、道路は公共財だと申し上げましたけれども、ニーズがあればつくるとは申し上げていないつもりであります。

道路に関してニーズがあるのは当たり前のことでございます。ただで国が何かやってくれることのニーズを問えば、これは必ずやってくるべきことと言ったあたり前の話でございますから、道路に關しての地方のヒアリングをして、ニーズが非常に高かったからつくらなきゃいけないというのは、これはちよつと議論としてはいただけないなという感じがいたします。

実は、日本の財政は事実上の破綻状態にあるわけでございますね。この間、S&Pが、二〇一〇年の日本の財政赤字のGDP比は七・一八%だという計算をしているんですね。七・一八%というのは、もう国が破綻するということです。これは少子高齢化の影響が多いんですけれども、事実上の破綻状態にあるわけです。

破綻状態にあつて、歳出の需要というのは道路以外にも山ほどあるわけでございます。ですから、他の歳出の需要あるいは債務の状況、そういうものに比べて、道路を建設しろ、さらに建設し

ろというニーズが高いかどうかということの、これはもちろん政治判断でございます。政治判断だと思ひますけれども、そういう判断をしていくということであつて、私が非常に問題視しているのは、今まで道路が特別視されてきたということ。特定財源はある、有料道路代金は使う、そういうことで特別視されてきたんですけれども、そういう必要はもう私はなくなつたと思うんです。

ですから、私は、九千三百四十二キロを今のままの形でつくるということには反対でございます。というのは、ほかの歳出に關するニーズが恐らく相当高いだらうと思はれること、それから、債務の状況が極めて危機的な状況に達している、その二点で、私は、今のまま道路建設を進めるべきではないというふうに思っています。

○梅田参考人 私も、しゃにむにつくるべきだとは思っておりません。

よく議論をして、透明性を高めて、その必要性を議論して、必要だという結論が出されるならば、それは今の予定されたキロメートルはつくっていくべきだ、そういうふうに思っております。

○佐藤参考人 私は、基本的にはつくるべきだというふうに思っております。

それは、榊原さんとかは経済学者者ですので、我々、同意することもあるし、デイスアグリーすることもありますので。

というのは、日本の財政危機は、私は誇張されたものだというふうに思っております。その一つの理由は、大体現在ではGDPの一四〇%ということになつておりますけれども、あれは計算の仕方非常に違ふんです。なぜかといふと、世界のGDPとの比較は、国が持っている債権はGDPの負債の中に入っていないんです。ですから、日本の場合には、郵貯とかその他の、国が持っているのを引き算するとちよつとGDPと同じぐらい、一〇〇%ぐらい。これは、イタリアとか大体カナダぐらいの国の状態と同じでございます。主にこれはバブルの後遺症でございます。

今度バブルから回復しまして景気がよくなつたら、必ずこの比率は下がります。

むしろ、私は、むだに使つたことはいっぱいあると思ひますが、民主主義というのはいっぱいあると思ひますが、ある程度仕方がない。だから、すべてがむだでいいということではありませぬけれども、そういう意味で国の財政という観点から見たら、特に今の道路財源がありますが、そういうものをうまく活用して、やはり道路はつくつた方がいいんじゃないかというふうに考えております。

○久保参考人 私も、基本的には九三二は建設すべきだと思つておりますが、これは全部有料でなくて、無料の区間も入っておりますので、あるいは見直しの区間も入っておりますが、そういったところを上手に、建設投資の優先度を決めながら、どういう時期に着工していくかとか、そういうことに配慮しながらやっていただきたいと思います。

○高木(陽)委員 榊原参考人にまたお伺いしたいんですが、先ほどの質疑の中で、四十兆の債務返済をどうするかというところで、どこかで解消しなければならぬ、こういうふうにおっしゃられて、その具体策として、公的資金の投入である、国債の借りがえを一気にやる、こういうような御意見もありましたけれども、借金四十兆の部分、これを借りがえをするとなると、では、ある意味で言うと、新しい、残る二十キロもあるわけですから、これについて、さあどうするか。ここら辺のところはどういうふうにお考えですか。

○榊原参考人 今回の法案ですと、長期借入金金を政府保証でできることになっておりますから、恐らく、新規の着工を借金でやるということはある程度念頭に置いた法案であらうというふうに思っております。

私は、新規の着工は借入金で行うべきではないというふうに思っております。もし新規着工がどうしても必要だということであれば、これは税金

あるいは建設国債でやるということが原則であります。もちろん、有料道路代金をしばらく取り続けるという判断をするのであれば、その有料道路代金を政府保証のついた借入金でやるということであつては、これは何のための民営化だ、何のための法案の提出だというふうな感じが非常に強いです。

○高木(陽)委員 そうなりますと、有料の料金、これを無料化にするとした場合に、その建設国債の返済というのはどういうふうにしてやっていくのか、それをお伺いします。

○榊原参考人 ですから、これは今でも、実は、昔の財投というところでこれを入れたわけですね。私は実は本四架橋なんかを査定した課長の一人でございますけれども、それは国保の保証がないんじゃない。しかも、それは国の保証がついているわけですから、債務の形が変わるだけでございます。

ですから、もし今の形でやるとすれば、財投債というふうなものを新たに発行して、それを市中から調達するか、あるいは、場合によると、一定の国の機関とか民間の金融機関に持つてもらつたということでございますから、直ちに、財投債なんか発行して国債市場が混乱するとは思いません。ただ、新規に国債を発行し、公的資金を投入するということでございますけれども、国債を発行する場合には、国債市場に混乱が生じないようにさまざまな配慮をしなければいけないということは確かだと思ひます。

○高木(陽)委員 そうしますと、揚げ足をとる意味ではないんですけども、先ほど榊原参考人は、日本の財政というのはもう破綻している、こういうふうなニュアンスで言われました。プライマリバランスのことを考えた場合に、四十兆も債務の借りがえを一気にやった場合に、まずは、どこがこれを引き受けていけるんだらうか、市中で、もう一つは金利の関係です。一気にこの四十兆を借りがえした場合は金利上昇というか、そ

こちら辺のぐあいというのは、専門家でございますから、どう考えておられるのか。

○榊原参考人 これは、実は、隠れた債務を表に出すということだけでございます。先ほど佐藤先生が、日本の債務は債権を差し引くと今より小さいんだとおっしゃいましたけれども、僕は全く逆の意見を持っておりまして、過去の財投なんかで積み上げた債務ということを考えますと、郵貯、年金積立金の債務を考えますと、実は、既にGDPの三〇〇%近くまで債務が来ているわけでございます。

ですから、今、道路に係る債務を国債で借りかえるというのは、実は、隠れた債務を表に出すということだけでございまして、その混乱をさせないためには、厚生労働省あるいは総務省が今そういうものを債権として持っているわけでございます。それから、彼らに財投債を当面引き受けてもらえば、これは金融市場の形としては全く変わらないわけですね。それを次第に市中消化していく。

これは、いずれにせよ、隠れた借金というのは最終的には表に出さざるを得ないわけでございます。それから、その出し方の問題でございまして、今それを国債で借りかえるから直ちに借金がふえるというところでは全くありませんで、隠れた債務が表に出る。私は、隠れた債務はできるだけ表に出した方がいいと思っております。

○高木(團)委員 続いて、佐藤参考人によつとお伺いしたいんですが、公共財をだれが払うのか、こういう問題で、現在の財政状況で、そもそもこの公団方式、昭和三十年代に道路をつくるときに、日本の財政的な部分、いわゆる税金でつくることはできなかった。ですから、料金方式で、公団方式でやっていった。これはこれで、あの当時の状況を考えた場合には、私はそれは正解だったと思うんです。

ただし、これだけ債務が膨らんできまして、それでどうやって返すんだ、こういう問題がクローズアップされる中で、佐藤参考人の方は、能力主義、受益者負担、またボランティアの精神と

いうか、こういう三つを例に挙げられました。受益者負担で、ガソリン税を含めた道路特定財源の部分で指摘されておりますけれども、正直、高速道路に乗る、これは、データとして、車に乗っている中で十分の一しかない。

こういう現実の中でもう一つ問題となるのは、一般道路、それぞれの地域の都道府県道または市町村道、これも完璧にまでできていない部分、正直、国道を含めて一般の道路もまだまだ完璧になっていないという部分、またはその維持管理をしていかなければいけないということで特定財源を使っているんですが、果たして、この借金も含めて、または新規建設も含めて、この特定財源ですべてやっていけるかどうか。どのように考えているか、お伺いしたいと思います。

○佐藤参考人 詳しい計算はわかりませんが、基本的には、道路の特定財源、これは一番わかりやすい受益者負担ですね。自動車を持っていくというところは、その自動車を使って、道路を使うために運転するというふうなことから、それを使うのが一番いいというふうな思っています。

それから、場合によっては、ある程度の能力主義というか、例えばお金持ちの人はひよつとすると二台、三台持っているかもしれないということもありませんで、能力主義的な負担も考えざるを得ないのではないかとこのように思っています。

ただ、特定財源を一般道路だけに使うという制度をやめて、やはり高速道路等に全部使うというふうに戻すことが、経済の理屈からいって正しく、というふうな思っています。

○高木(團)委員 実は、これもきのうの地方公聴会の大分で、宮崎の知事ですとか大分の経済界の代表の方とか、または大分の中津市長さん、それぞれ、地域に根差した方々がお話をされたので、すけれども、もちろん高速道路、これはこれで必要である、早くつくってもらいたい、こういう意見があったわけですね。それとともに、道路特定財源、これは補助金等々でも各地方道に振り分け

られている中で、まだ本当に、国道でありながら片側一車線、もつと言いますと片側一車線も無い、本当に一車線しかない、すれ違いもできない、こういう道路がまだまだあるんです。

それで、やはりここはここで生活道路としてしっかりやっていただかなければいけないので、この特定財源を削る、今三位一体の改革で補助金もほとんど削られる流れの中で、これはこれで維持してもらいたい、こういう御意見もあつたんですね。

どうしても、私たち、私自身も東京なんですけれども、東京にいますと、ある程度の道路はできていながら、一般道路がかなり厳しいのかな、こういう思いもしていただんです。

やはり先生は、それでも特定財源を高速道路にシフトしていった方がいい、こういう御意見でよろしいでしょうか。

○佐藤参考人 実際の運用を私は余りよく知りませんが、どちらがいいかどうか知りませんが、概念的には、やはり一般道路で、今言われたような一車線しかないようなところをつくるべき、それと、片っ方の高速道路、どちらからつくるかというのは、これはやはり政治的な判断だと思えます。ですから、実際にどちらでつくった方がもうかるか云々ということじゃありませんで、政治的な判断で決めていただきたいというふうな思っています。それは、経済的な合理性と全く矛盾しません。

○高木(團)委員 では、最後に皆さんにお伺いしたいんですが、今回の政府案というのは、通行料金に利潤は含まない、収益というのは関連の事業でやっていく、こういうふうな基本にしていると思うんです。また、コストを縮減し、需要拡大等々、そういう努力に応じたインセンティブを別途措置するとしていますけれども、民営化という言葉、株式会社になりますから、これは利潤を通行料金に含むべきであるかどうか。こちら辺のところの御意見、どういうふうにお考えか、四人の方

それぞれにお伺いをしたいと思います。

○榊原参考人 私が当初から言っている意見に戻りますけれども、道路は公共財であつて、しかも、道路の場合、競争が見込めないわけですね。競争が見込めないというのは、これは独占事業なんなんです。独占事業で利潤を見込んで料金を設定するんなんというところは、これはあり得ないことではないまして、利潤を設定するかどうかじゃなく、民営化すること自体が間違っているという私の意見をもう一回繰り返させていただきます。

○梅田参考人 私は、交通料金に利潤を見込むということは、今でも料金が非常に高いという批判があるのに、それに利潤を見込むということは難しいと思えます。

しからば、新しい会社はどういうインセンティブを与えるかということなんです。これは、今回の民営案の中に含まれている規制緩和の問題、それを活用するというところ、それから、私もちよつと申し上げましたが、関連事業をやる自由度がかなり高まっていますから、その関連事業で利潤を上げて、それを会社のインセンティブとして活用するというのが私はできるんじゃないかと思っております。具体的なことは今申し上げられませんが、これは可能じゃないかというふうに思っています。料金を上乗せするというところは、これは不可能だと思えます。

○佐藤参考人 これは、実は経済学では一九二八年にもう解決している問題です。イギリスの経済学者でラムゼーという人がいます。ラムゼーの公共企業体価格設定論というのがあります。具体的にどんなことかといいますが、公共企業体、恐らく当時は電力の料金をどういふふうな設定するかという話でございまして、電力会社は利潤を設けてはいけない、コストをカバーするだけの利潤を設けてもいい、これがラムゼー方式という方式なんです。ですから、そういうふうな方式で今やっているのかなというふうな思いましたけれども、実際にそれができるかどうか。

このことはちよつと関係ありませんが、実は日本の電力会社はその方針を使わないで、世界でもちよつと、物笑いと云つては失礼ですが、恐るべき利益を上げています。つまり、いつも利益の上から三番目、四番目というのは電力会社でございませぬ。ですから、ラムゼー方式は使っておりませんが、そういうふうになつたら困るというふうには思っておりませぬ。

○久保参考人 私、通行料金の中に利潤は見込むべきでないと考えております。

理由としては、やはり今料金が高いわけですから、これをむしろ引き下げる努力をすべきであつて、そこに利潤を上乘せするのはおかしいと考えております。

ただ、有料道路事業を行う会社にどういうインセンティブを与えていくか。つまり、合理化等をやれば、保有機構に払う貸付料よりもっと合理化すればそれがインセンティブとして新会社に返ってくるようなシステムを何かしていただければいいかなというふうに考えております。

○高木(陽)委員 どうもありがとうございます。

○赤羽委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 私は、日本共産党の穀田恵二です。

参考人の皆さんには、本当にいろいろな貴重な御意見をありがとうございます。

その上で、二、三点、それぞれの参考人にお聞きしたいと思います。

まず、榊原参考人にお聞きしたいと思います。参考人もお話がありましたように、私は、今の日本の財政が大変な状況にあるということは認識を同じくしています。そこで、今の日本の公共事業のあり方自体の見直しを問われているという時期に本当に來ているんだと思つて、私は、土建国家の見直しがどうしても必要だ、特に、民営化が議論された背景には、従来型の公共事業の破綻があると思つて、

高速度道路など道路行政のあり方を根本的に見直し

ざるを得ない事態に來ているんじゃないか。その辺の状況認識についてまずお聞きしたいと思います。

○榊原参考人 私も先生と全く意見を一にしておりまして、やはり、公共事業中心の日本の財政のあり方あるいは日本の政治のあり方が、もう二十年ほど前から破綻に瀕しているということではないかと思つています。まさに、土建国家日本を変えていかなければいけない局面に入つてきていると思つています。

もちろん、財政破綻の最も重要な要因というのは、実は公共事業ではなくて、年金とか医療なんですけれども、しかし、公共事業も財政の悪化ということには相当の負の貢献をしているわけだと思つています。その意味で、今の日本の公共事業のシステム全体を見直す時期に入つてきている。

先ほど森田先生が四〇年体制をええなるといふうにおつしやうございましたけれども、まさにこれも同じことだと思つています。四〇年体制の政治のあり方あるいは財政のあり方を変えなければいけないというふうに入つておられます。

○穀田委員 四〇年体制かどうかというのは私は余りよくわからないんですが、戦後の政治といひますか、長く続いた自民党政治のもとで行われたという点ではそうなんではないかと。

そこで二つ目に、先ほど参考人おつしやういたしましたように、政府が政府保証を債務につけてあげるといふ仕組みをつくつたこと、実は、四十五年間ということも相まって、実際は道路をつくり続けるという宣言だと私は思つておられます。

そこで、借金は四十五年で本当に返せるのか。私は、下手したら返せない事態が来る、国民にツケが事実上さらにふえるということだけは確かだ、そういうふうに入つておられるわけですが、御意見を伺いたいと思つています。

○榊原参考人 政府の予定どおり、借金が四十五年で返せるかどうか。

なるわけだと思つていますから、それについてどういふ借入金状況になつていこうかというのを、少なくとも法案を見る限りではわからないというところだと思つています。

それからもう一つ、四十五年間ということになりますと、金利の状況が大きく変わるわけだと思つています。今は低金利時代でございませぬけれども、恐らく、四十五年を考えると、超インフレにはならないと思つていますけれども、今よりも金利が上がる状況というのは十分考えられるわけだと思つています。ですから、金利が今よりも例えば平均して二%、三%上がるということであれば、今の債務の返済計画は実現不可能という計画になりますから、四十五年で返済できるという計画は、私が法案で見る限りは非常に不確実性の高いものだと思つています。

○穀田委員 私もそこは質疑で指摘しているのですが、同時に、先ほど榊原参考人の御意見で、特に財政の問題は何度も指摘されておりましたけれども、例えば、道路無料化にするという案も一方あります。しかも、債務返済に道路特定財源を充てるということにもなつておられます。したがつて、通行料金を無料化しても、二兆円規模の国民の税金で処理するということにはつながるおそれがある。

そうしますと、やはりいづれにしても、今の税の使い方を考えなければならぬ時代に來ているということ、先ほどお話をあつた。私は、その意味で優先順位が、まあ、こういう使い方もあることはあるんだと思つておられます。ただし、先ほどあつたように、一方では、そういう税金を、道路をつくり続けるということに對してのむだ、むだといひますか、そういう点での指摘をされる榊原参考人が、一方ではこういう形で税金を使うことに対していかかその辺の整合性はお考えなんですか。

○榊原参考人 今重要なことは、既に相当の有料道路がつくられておられるわけだと思つています。料金が高いために利用されていない有料道路、これは本四架橋なんかはその典型でございませぬけれども、あるいは東京湾横断道路等もありますね、これは、実は宝の持ちぐさなんですね。あれだけの費用を投入して、それで使われていないということは、先ほど佐藤先生が、全部ただにして、それでも使わなかつたらこれはむだだとおつしやうございましたけれども、あれだけ高い料金であれば、これは使われないのは経済合理性にもとるということになりますから、実は、既に持っている道路、有料道路、しかも技術的には極めて高いものですね、そういうものを使えるように無料化する、無料化するために道路特定財源を使うというところは、これは国益にかなつておられるのではないかとお聞きしております。

○穀田委員 わかりました。国益ということなのか、それとも、お金の今の使ひ方のシフトの仕方という問題について聞いたつもりだったので、まあその辺はわかりました。次に、榊原参考人にお聞きします。率直にお聞きします。

土木工業協会加盟のほとんどの企業が道路公団OBを営業担当などに受け入れておられます。私は、実は去る予算委員会でも指摘したのですが、未供用の七十路線の三百六十一件の公団の工事の受注のうち、公団OBを受け入れていなかったケースはたった一件しかありませんでした。

公団のファミリー企業については、天下りなどが随分批判されておりました。なぜ公団OBを受け入れておられるのか、その辺の率直なお話を聞かせていただきたい。

○榊原参考人 他社のことは私は存じませぬ。自社のことについては申し上げます。私どもは、例えば道路公団OBを採用するに對して、これは技術系が多いのです。技術系の者は、道路公団において技術を習得してきた、そういう土木技術者として非常に重要な人材であるという人々を採用しております。そういう趣旨で、何も、道路公団と営業的なつながりを利用しようとか、そういうことで官庁O

Bを採用していることは一切ございません。

○**穀田委員** わかりました。なるほど。ちまたでは、もちろん御承知のように、営業担当と言われる話も出ておられることもこれまた事実だということも指摘しておきたいと思うのです。

そこで、参考人はきよの陳述の中で、情報開示が一般企業以上に極めて重要だとお話しされておりましたし、レジメにもそう書いておりました。私もそのとおりだと思うのです。しかし、道路公団が民営化された場合、客観的な問題として、例えば情報公開法などが適用される事態は少なからずあります。

どのようにして情報開示を、法的にも、そして機構的にもつくるのかということについてはどうお考えでしょうか。

○**梅田参考人** それは、私がどういふふうにするべきだと申し上げるよりは、国会でお決めいただく問題ではないかと思えます。

○**穀田委員** いや、重要だとおっしゃっていたから、民営化したら進むのかな、こう思っています。私は余り進まぬのじゃないかと思つたのですから。

次に、それでは佐藤参考人にお聞きします。

参考人は、きょうお配りされた文章だけじゃなく、いろいろところで、初めに民営化の結論ありきとすることを指摘なすつています。私も、その点ではそのとおりだと思つています。別の文章のところでは、民営化しさえすれば公正、効率を達成できるとするのは幻想にすぎない、こう述べておられます。私もそのとおりだと思うのです。その辺をできれば詳述していただいて、どの辺の改革が必要かというあたりをお聞かせいただければと思つています。

○**佐藤参考人** 日本の一般的なムードは、先ほども申し上げましたけれども、何か、官でやることはよくないし、民でやることだけがいいという風潮がありますので、そういうところから公正に、今までは、ある意味では官のやり方が不正だつたという印象があると思つています。

先ほどから言われておりますようないわゆる天下一の問題だとか、それから政治家の金銭的な問題だとか等々があつて、国民は、政府あるいは官のやること、それから、政治に対する不信が起つておられるというふうに思つておられます。ですから、民間にやらせるとその点がなくなつてうまくいくんじゃないかという、私は、場合によっては幻想だと思つておられます。

経済学でもう一つ使っている言葉がプライベートグッズ、これは日本では私的財というふうに訳しております。もちろん、私的財は民間でつくるのが当たり前で、今まで政府がもつてつくるたすればこれは間違いでございまして、それがいわゆるアイルギューレーション、規制緩和の問題だと思つておられます。ですから、私的財を政府でつくるようなことをやっていたとすれば大きな間違いです。それから、今の御質問に直接答えになるかどうか知りませんが、私は、先ほどきよと申し上げましたが、いわゆるハードパワーとソフトパワーのバランスが必要だということに言つておられます。

例えば、今の御質問のバックグラウンドには、多分、日本の医療制度とかそういうような、もつと我々の肌に近いようなところにお金を使つた方がいいという、これはいわゆるソフトパワーをもつと強くしなさいということだと思つておられます。まさにそのとおりで、大賛成であります。

ただ、歴史的に見ますと、西洋も、恐らくイスラム社会もそうだと思いますが、日本も、ソフトがあつてハードがあるんですね。例えば、京都がなぜ有名かという、京都には歴史があつて、それを実際に見ることができるとか神社仏閣があるから京都が有名なんです。これは日本だけじゃありません。ヨーロッパも全く同じです。アメリカも全く同じです。ちよつと卑近な例かもしれませんが、アメリカの大学では寄附をいただいています。例えば一千万ドルの寄附をするという申し出があつたら、我々

教授は、我々の給料が上がるかもしれないと喜びますが、そんなところへ行きません。その寄附を申し出るほとんどの方が、自分の名前を建物にくつつけてくださいというふうに言います。

ですから、これは人類のある意味ではハードに対する願望というか、そういうものがあります。ただ、それだけじゃなくて、日本の問題はハードとソフトのバランスがよくないということをおし上げたつもりでございまして。

○**穀田委員** 京都が出ましたので、私、京都に住んでおいて、ふと思いをいたしました。歴史やすぐれた景観があります。今、参考人は世界的な角度から物を見ておっしゃつていましたが、私なんかは、都市の内部に、インナーシティーのところ、例えば京都などというところに高速道路を持つてくるのはいかげんものかというふうにお思つておられます。その辺は、世界的なレベルで見ると、そういう古都、歴史都市、そういうところの例なんかはどうでしょうか。

○**佐藤参考人** 私は、京都にハイウエーを持つてくるといふのは賛成じゃありません。この間、京都大学にちよつと講演を頼まれて行きましたけれども、あそこに、駅に大きなビルがあつて驚きました。非常に便利にはなつたんですが、アメリカの文化になつていのかどうか知りませんが、やはり、何でもかんでも近代的というか、そういうことをすることがいいというふうには思つておられないので、やはり京都はあのままにしておいていただきたいという気持ちがあります。

○**穀田委員** ありがとうございます。では、最後に久保参考人、実は先ほど少し述べたんですが、ファミリー企業に対する批判というのはさまざまございまして。これはもう言うまでもありません。

問題は、天下りや公団発注事業の独占などが批判されてきたわけですが、民営化されて、こういうものがどのように変わるといふふうにお聞かせ願つてお考えですか。その辺、御意見をお聞かせ願

えればと思つています。

○**久保参考人** 新しい会社ができ考えるべきことだとは思いますが、私の個人的な見解で申し上げます。

そういうファミリーと言われるような企業が次第にできてきた発端は、ちよつと一九六五年ごろからです。そのころに、道路公団の組織が余りに肥大化するのにはよくないなというふうな考えがありまして、そういう仕事を、特に維持管理業務をアウトソーシングしようということになつて、その時代は道路公団の外側にそういう会社がないものでした。実は卒業したOBに頼んでそういう会社をつくつてもらつて、それが次第に肥大化してきた、そして批判を生むようになったという流れでございまして。

今後のことですが、恐らく、今度は民営化会社が今の道路公団の仕事をもつと効率的にやつていく、あるいはもつと経費を削減していくという視点に立てば、今の仕事をもう一度見直して、自分たちの内部あるいはグループでやる方がいいのか、あるいは全く外に出す部分があるんじゃないかとか、そういうことを今後検討されていくんじゃないかというふうには私は考えておられます。

○**穀田委員** 先ほど梅田参考人にもお聞きしたんですが、先ほど述べた七十路線の三百六十一区間という話をしたときに、道路公団でいいますと、これは資料を請求して出していたんですね。また、ファミリー企業の問題でも、出せと言つたら出さず、ところが、民間企業になりますとそれは我々の仕事だというわけですが、実はそういうことによつて遮断されるということが結果としてあり得るんですね。だから、私は、今言つた経費の節減やそれから効率という問題もささるが、一番大事な問題は、先ほど梅田参考人もおっしゃつたように情報開示が一般企業以上に極めて重要だ、そのシステムをどう残すかということも大切だと思つておられます。その辺だけ最後に御意見を聞かせ

してそれを処分してしまうということ、それから、道路をつくるには、道路特定財源をそちらの高速道路に、自動車専用道路に入れるということ、もちろん一般道路の方が少なくなるということも覚悟の上でお話をさせていただいているということをお理解賜りたいと思います。

あとは、皆さんの御質問の上で、基本的なことを、いろいろなことを答弁させていただきたいと思っております。

以上でございます。(拍手)

○赤羽委員長 ありがとうございます。

次に、広瀬参考人をお願いいたします。

○広瀬参考人 大分県知事の広瀬でございます。

昨日は、当委員会の公聴会を大分で開催していただきまして、まことにありがとうございます。

そしてまた、きょう、こうしてお話をさせていただく機会をいただきました、大変光栄に存じております。

私は、地方自治体の立場から意見を述べさせていただきます。申すまでもありませんけれども、高速道路は、

沿線住民の安全で快適な生活を確保して、また、地域の開発や発展を図っていくという意味で、まことに基礎的な社会基盤であります。だからこそ、国が国土のグランドデザインを描いて着実に整備してもらいたいというふうに考えているところであります。

特に、これからは地域間の競争の時代だと言われております。高速道路というのが基礎的な社会基盤である以上、やはり地域間の競争にとつても大事な競争条件であります。基礎的な競争条件の整備という意味でも、ぜひ高速道路の整備を進めていってほしいというふうに思っているところであります。

私は、東九州四県、鹿児島、宮崎、大分、福岡、そして北九州市、四県一市で構成します東九州自動車道建設促進協議会の会長を務めさせていただいておりますけれども、大分県のみならず、

東九州地域全住民の悲願となっております東九州自動車道を例にとりましてお話を申し上げさせていただきます。こういうふうに思います。

ここにちよつとパネルを示させていただきます。お示ししたものでございます。

西九州の方は九州縦貫道がしっかりと走っております。さらに西に行きますと長崎まで高速道路が走っているということでございますけれども、東の方をこらういただきますと、ほとんど白紙になつております。これが今の九州の高速道路の整備状況でございます。

私も、この東側に全長四百三十六キロの東九州自動車道の整備をお願いしたいというふうに考えておりました。その中で、今、現に供用になつているのがわずか八十一キロ、ぼつぼつと黒い線がありますけれども、これだけでございます。全体の一九％ということでございます。東九州地域の住民にとりまして、九州全体で取り残された感、不安感、不満感が充満しているというのが現状でございます。

なぜ東九州自動車道かということについて、少し詳しくお話をさせていただきます。このように思います。

まずは、安全、安心な住民生活の確保というためでございます。

大分と、大分の南の方に津久見というところがあります。ここはおかげさまで、この大分・津久見間は平成十三年の暮れに高速道路が開通いたしました。おかげで、それまで大分と津久見の間が一時間かかっておりましたのが三十分、半分になりました。

したがって、この津久見、二万二千人の小さな町でございますけれども、年間百件ぐらいの緊急医療輸送があるわけでございますが、そのすべてが今度新しくできました高速道路を通して大分まで運ばれるということでございまして、大変津久見の市民にとっては安心ができたわけでございます。この安心というのをやはり東九州地域全体に

広げていきたいというふうに思っているところでございます。

これはこれからお願いをしたいところでございますが、宮崎県に接するところに蒲江町という小さな町があります。ここに平成十三年に台風が参りまして、町の外に出る道が全部遮断されました。三日間この地域が陸の孤島となりまして、大変住民に不安を与えた。三日間どうして陸の孤島になつたかといえますと、高速道路が全くありませんから、そこまで物を運んで復旧作業をやる手だてがなかったということでございまして、やはり住民の安全、安心のためにどうしても高速道路が欲しいというところでございます。

第二に、やはり地域開発にとつて高速道路は不可欠のものでございます。

大分市というのは、おかげさまで鉄鋼業、化学工業の最先端工場があります。東芝の半導体工場もあります。キャノンがデジタルカメラ工場をつくるというような計画もございまして。大分市は、おかげさまで有効求人倍率は、十六年の二月でございますが、〇・九〇というところまでいっているわけでございます。

ところが、大分市から南の方に佐伯という町がありますけれども、ここは昔連合艦隊がハワイを襲撃するときに極秘裏に集結した港でございまして、天然の良港があります。したがって、昔は工業も盛んに行われていたんですが、モーターゼーションの中でこの工業もうまくいなくなつたというところで、大変今疲弊をしております。有効求人倍率が、すぐ近くの大分が〇・九〇なのかかわからず、この地域は〇・五六という大変低い状況になつております。せつかつの、高速道路さえできれば大分まで働きに行く、あるいはここに工業が来るといってもかわからず、そういう状況になつておられるわけでございます。

また、この地域は、ヒラメとかブリとかいった魚の養殖でも日本で一、二を競う地域でございます。高速道路ができてもしっかりと搬送が速くなれば、もっともって開発される可能性があるというよう

な地域でございます。大変地域の開発にとつても重要な高速道路の要望があるわけでございます。

また、大分県は県土の二八％が国立公園などの自然公園の地域に指定をされておる、二八％でございます。年間に五千万人の観光客が参りま

すけれども、この観光客をさらに誘致していくためにも高速道路が非常に大事、地域の開発にとつても不可欠のものであります。そういった意味で、ぜひこれをやっていきたい。

また、高速道路は、東九州自動車道は、ひとり東九州沿線の問題だけではありませんで、九州の、先ほどごらんいただきました九州縦貫自動車道あるいは九州横断自動車道と一体となりまして、ようやく循環型の高速交通ネットワークが九州に完成するわけでございます。そうなりますと利便性も確実に高くなりますし、また道路全体としての信頼性も非常に高くなるということでございまして、そういった九州全体の循環型高速交通ネットワークの整備という上からもぜひ必要であるというふうに考えております。

今、そういう意味で、この東九州自動車道は地域の住民の悲願でございますけれども、非常に住民生活にも密着している。ここに産業が開発されれば住民の若者がここに定着できる、あるいはここに高速道路ができれば安全、安心の生活ができるということ、大変、男性だけではなくて女性にも非常に今この誘致熱が高まっております。女性のグループが非常に立ち上がつておられるという状況も、まさにこの東九州自動車道の待望の気持ちをおわっているのではないかとこのように思っているところでございます。

高速道路の整備というのは、計画的に着々とやっていただくということが全国民に対する約束だつたらんらう、こう思っています。計画をつくつて着々とやっていく、我々はそれを待っていたわけでございますけれども、ぜひお約束どおり着実に実施していただきたいと思つておるところでございます。

このような観点から考えますと、今回御議論を
いただいたりましては、私は、当面有料制を維持して料
金収入を最大限活用して長期債務を返済していく
ということ、そしてまた同時に、効率的、機能的
に高速道路を整備していくということで、大変評
価をしているところであります。

ぜひとも早期に成立を期して、九州の高速交通
ネットワーク体系の早期完成を図っていただきた
いというふうに思う次第でございます。

私からは以上であります。ありがとうございます。
（拍手）

○赤羽委員長 ありがとうございます。
次に、野間参考人をお願いいたします。

○野間参考人 全日本トラック協会理事長の野間
でございます。

本日は、日本道路公団等の民営化に関連する五
法案の審査に当たりまして、参考人として意見を
述べさせていただきます。

まず、トラック輸送は、我が国物流の基幹的輸
送機関として、トンキロ数において国内貨物
輸送の五割以上を担っております。高度化、多様
化する利用者ニーズに的確に対応しながら、産業
の発展と国民生活の向上に大きく貢献していま
す。

比較的短距離の貨物輸送に適していると考えら
れるトラック輸送が、トンキロ数において、昭和
三十五年度の二六％から、昭和六十二年以降一
貫して五〇％以上を担うこととなった背景には、
その間、高速道路が着々と整備されたという事実
があります。また、その年間売上高は十一兆円か
ら十二兆円という巨大産業であります。

しかしながら、平成二年の貨物自動車運送事業
法の施行により大幅な規制の見直しを機に、
毎年約二千社程度の新規参入、同じく約五百社程
度の撤退があり、平成一年には約四万社であった
ものが十四年度末には約五万八千社に達するな
ど、非常に激しい競争下にございます。そのうち
九九・九％が中小企業であり、資本金三億円以

上、従業員三百人以上のいわゆる大企業は六十
社にすぎません。
これだけ激しい競争下にあるための運賃低下、
荷主のコスト削減要請の強化の状況下において、
トラック運送事業者は、高速道路を利用して
もそれだけの運賃はもたない。したがって、高
速道路は利用できないという声、景気低迷下に
あって、近年特に強まっております。

我々の実施したアンケート調査によりまして
も、利用控えの指導をしているとした事業者が八
六％を占めています。これは、現在の高速道路料
金の水準が既にトラック運送業者に大きな負荷
を与えていることを示していると思えます。

高速道路は貨物輸送に最も適した施設であり、
それを利用して急速にシェアを伸ばしてきたト
ラック運送事業者が、それをいかに使わないで輸
送するかに頭を使うというのは、まことにもった
いない話であり、ばかばかしい状況であると思
います。

そのような状況下で、高速道路利用者は料金に
対して非常に敏感であり、これも我々が実施した
アンケート調査の結果によりますと、基本料金を
引き下げた場合、一割程度の引き下げでは七三％
の事業者が利用の増加はしないと答えているの
に、三割程度の引き下げでは三割程度以上利用
をふやすと答えた者が四二％に達し、五割程度
引き下げでは三割以上利用を増加する者が八四
％、五割以上利用を増加すると答えた事業者も四
七％に及んでいます。

高速道路の整備に伴い発展してきたトラック運
送業界にとっては、利用が少ない路線でも、それ
を利用する者にとっては貴重であり、不必要な路
線というものはありません。しかしながら、現状
の料金プール制のもと、新規路線の建設が他の路
線の料金収入によって賄われる結果、他の道路料
金の上昇圧力になることには反対であります。

新規路線の中には、国としての危機対応能力の
強化、災害に強い国土づくり等を目的としたわ
ゆるバックアップ型のものや、国土の均衡ある発
展、地域振興、地域交流圏の拡充等を目的とした
地域振興型のものがあり、これらを既存の高速道
路利用者に負担させるのは適当でないと考えま
す。

高速道路は、建設そのものの経済波及効果を生
み出すほか、これからの新規路線については、費
用対効果を十分評価して建設が進められること
になっており、国や地方自治体に税収増加を生み出
します。また、高速道路を走行する車両の燃料消
費も揮発油税、軽油引取税等として国や地方自治
体に大きな収入増となっているにもかかわらず、高
速道路の建設には還元されておられません。これら
の事実や建設目的を十分勘案して、新規道路の建
設に当たっては、国費または地方費を投入すべ
きであると考えます。

また、我々は、必ずしも多くの需要が期待でき
ず、有効活用がなされないとともに、収支の悪化
が懸念される路線も含め、需要喚起方策として、
割引制度の拡充等による料金体系の弾力化は非常
に効果的であり、路線の収支の改善にも大きく寄
与するものと考えております。

需要喚起方策としての適切な料金体系を設定す
るためには、日本道路公団が各種ごとの高速道路
利用動向を的確に把握することが不可欠であり、
その内容を十分に踏まえ、おのおのの利用者に
とって魅力的な料金設定を行うことが必要であり
ます。特にETC前払い割引制度、料金別納割引
制度等の既存制度は、高速道路利用促進に大きく
寄与しています。今後とも、これら既存制度を充
実に、高速道路全般の利用効率を向上させること
に加え、平成十五年度において実験的に実施され
た長距離需要を喚起するための長距離通減制度の
強化等、弾力的な料金設定の拡充が強く望まれま
す。

高額な料金により高速道路利用を敬遠しかねな
い利用者的高速道路利用を促進し、高速道路全体
の需要の活性化、ひいては採算性の向上を図るた
めには、割引制度の拡充等による料金体系の弾力
化が不可欠と考えられます。

したがって、民営化推進委員会が、新しくでき
る五つの新会社は、夜間料金の半額割引や通行台
数一万台以下の道路の通行料金三割引き下げ等
により、平均で一割の通行料金引き下げを民営化
と同時に実現すると言われ、国土交通省が民営化
以前にもそれを実現し、さらに、現行の別納制度
は廃止するもの、それにかわる割引制度によ
り、さらなる料金の引き下げを実現されようとし
ている御努力に大いに期待しております。

また、公団民営化後についても、民営化の目的
の一つである民間の経営センスを生かした弾力的
な料金設定が図られ、さらに利用料金が低下する
ことを期待いたします。

以上でございます。（拍手）

○赤羽委員長 ありがとうございます。
次に、山崎参考人をお願いいたします。

○山崎参考人 本日はお招きをいただきまして、
大変ありがとうございます。

それでは、ちよつと議論に入る前に一つ、ある
本の一節を、最初のところを読ませていただき
たいです。

明治百年を一つの節目にして、都市集中のメ
リットは、今明らかにデメリットへ変わった。国
民が今何よりも求めているのは、過密と過疎の弊
害の同時解消である。高速自動車道の建設など
をこにして、都市と農村、表日本と裏日本の格差
は必ずなくすことができる。昭和四十七年六月、
田中角栄、「日本列島改造論」。

私、今回訴えたいのは、私はこの趣旨に大変賛
成です。国土の均衡ある発展を目指して、そし
て、田中角栄先生を初めとしたいろいろな方がつ
くられた制度。しかし、結果どうなっているの
か。三％の国土に八千二百万人が住むような国に
なってしまうている。新規上場企業の四分の三が
東京からしか生まれない。明らかにこの田中角栄
さんの目標は破綻しております。

三十年前には非常に有効であった制度、今も同
じような形で継続して続けているのか、そのあた
りから、しかし、きょうは天下国家論を語りに来

たわけでは必ずしもございません。

ただ、具体的に、実現可能性として、もともとこの高速道路の建設、戦前のドイツのアウトバーン、戦後のアメリカのインターステート、いずれも国運を左右し、それによって国力が大発展して地方分散になった。単に道路公団という組織の経理問題、会計問題を越えた国の形そのものの議論じゃないか、そういうふうな思っております。

もともと想定していた制度は何であったのか、どうしてこうなったのか、そのあたりからきちんと議論した上で、しかも将来何が起きるか、これを検証したい。

もともと、先生方御存じだと思いますが、道路公団ができたときは、道路財源はわずか二百億しかない。名神、東名をつくるのに四百六十六億、つまり二十三年分もかかるから、アメリカから技術も、そして世界銀行からのお金を三分の一導入し、そして、財投で名神、東名をいわば担保つき金融として、特別措置として料金を取り出した。

世銀にしてみれば、お金をちゃんと返してもらわなきゃいけないから、料金を取ることを認めましょう。借金を返せばただにします。だから、道路整備特別措置法であって、朝、佐藤先生からもあったように、道路はまさしく公物であり、無料で提供する、これは日本の今も厳然とある制度であり、すべて成り立っているものだと思います。

ですから、では、借金を返したのはいつか、一九九〇年に返しております。ところが、名神、東名で取っている料金というのは、これは七兆円を超えております。四千六百億円のなせ十五倍も取るようになってしまったのかということをお考えいただきたいと思えます。

お手元に資料がございますので、詳しいお話は質問のところでまたごらんいただきたい、こちらの方でございます。

かいつまんで政府の民営化案についてお話をさせていただきます、また、選択肢として今般岩國先生外の先生方が出しておられる無料化案、これは、

私にここに書いておりますのはあくまでも私の考えのところが反映しておりますが、その比較をいたしております。

まず、政府の民営化案につきまして、さまざまな問題をばらんでおります。

一つは、まず、道路公団という組織は完全に民営化とは言えない。いわばサービスの独占企業、鉄道でいえばキオスクの上場、民営化であって、機構というのはそのまま残る。しかも、機構というのは国そのものですから、機構が借金を返さなければ、これは国民負担になるわけですね。

今、道路公団は借金を返さなければ国民負担になるという構成になっていないにもかかわらず、今回これによって国民負担が発生する構造が初めてできる。平たく言えば、借金の飛ばしでございます。

四十兆円の借金を持つている企業は日本国に一つもありません。日本の冠絶するような大きな借金を抱えた、今はこれが国の特殊法人の債券を、果たして民間企業が持てるんですか。すべての民間企業が一年間に出す社債、これは年間七兆円です、すべての会社を含めて。どうやって四十兆円の借金を、国債が出せないとおっしゃるんですか、一体民間企業債を出せるんですかということ。政府保証をとるんであったら、これはリスクとして、国民負担としては国債と全く同じです。事業債が出せないんだしたら、これは民営化と言えないということ。

ただ、それよりもっと大きいのは、この四十五年の借金はいかなる性格を持っているのかということ。今、財投からお金を借りております。十年ごとの借りがえ、事業債も十年未満です。ということはいけない。金利が上がったときどうなるんですか、この試算は示されておられません。今の超低金利の時代において成り立つような四十五年間、四％、こういうシナリオに基づいた数字が出されて

私の資料の五ページをごらんいただければ、いかにこの仮定がかなり非現実的か、五十年、四十年というところをとっていただきますと、日本でも、ついこの間、パブルの崩壊前は何と金利は八％です。しかも、これから少子高齢化が言われ、日本は双子の赤字になると言われています。かつてアメリカが双子の赤字になったとき金利は幾らになったか、一六％です。

この四十五年間の金利が仮に政府想定の一四％であったとしても、これは借金の返済総額は八十四兆円です。八％になれば百三十四兆円、この増加額だけで年間の国家予算、一般税収を突破します。さらに、これが一四％に上がったといたしますと二百二十五兆円、公的年金の積立金はすべて吹き飛びます。これを全く考えていない。政府保証するということは、金利上昇したときのリスクに等しいわけです。

しかも、この道路公団の組織、私が先ほど申し上げたような、例えば名神、東名の四千五百七十億、こういつたこともわからないと言っている。そういう組織が果たして上場できるのか、債券を出せるのか。私は、限りなく無理である、株式の上場、これは不可能であろう、どうやってこれを民営化するのか、そちらの方がわからないということ。

そして、もっと大事なことは、これによって世界一高い有料の高速道路制度がこれからさらに五十年存続する、今まで五十年、百年そういうことをやっていて、この過密と過疎の構造は永久化されるのではないかとということ。

それに比較をいたしまして、私は、本来、田中角栄さんも想定をしていた、なぜそう言えるか、田中角栄さんと非常に親しい方がおっしゃったんです、角栄さんが今生きていたらあなたの言うとおりに無料にするんですよ、それで表日本と裏日本の格差をなくするんですよとおっしゃるわけですから、それができるのかということをお申し上

げますと、二つあります。

まず、国債での借りがえ、今も国が実質的に貸しております。財投です。財投債を発行しておるんです。日本国、年間国債が幾ら出ているか、百六十二兆円です。よく三十兆円の枠とか言っていますが、あれは新規財源債だけのお話、借りがえ債券と財投債を合わせれば年間百六十二兆も出ておつて、四十兆の借金というのは四分の一にすぎない。しかも、財投債で借りているものが一般国債にかわるだけの話であつて、先ほどの、民営化すれば七兆円しかないマーケットに行く。百六十二兆ですから、どちらが借金の借りがえができるかということは明白であります。

しかも、それによって今の低金利で固定金利で発行ができる。つまり、今の政府案は、四十五年の変動金利の住宅ローンを借りているようなものです。これを固定で固めてしましましょう、一番金利が低い今の時期に。しかも、日本国で一番安い金利で出せるのは政府なんです、それで固めてしまえば幾らぐらいいなるのかというのが十三ページの試算でございます。

注意をいただきたいのは、確かに発行するときの金利が上がればこれはコストは上がりますが、年限が短いですから、どの想定で見ても、政府の今の想定の一四％、八十四兆円を大きく下回るといふことですね。将来に金利が上がろうと、これは影響を受けないということですから、むしろむしろ高速道路を無料にしていく手段はないと申し上げられます。

政府は、四十五年で必ず機構は解散すると言いましたが、ではそのときに、二百兆円、仮に、料金は今二・五兆円です、四十五年間で百二十五兆円、百兆円だれが返すんですかということの答えがなくて、どうして機構を解散できるのか、どうしてその借金をなくせるのか、何の答えもないわけでありまして。無料化案は、それに対する答えです。

そして、では、これから道路建設はできないのか、そんなことはありません。受益者負担でただ

で、要するに、高速道路をただにしてやるというのに税金を使うというのは受益者負担に反する、そんなお話があったんですが、日本の今の自動車関連財源は大体九兆二千億あります。これは、特定財源と一般財源に入っている消費税それから保有税、こういうものもあるんですね。何と九兆円以上の税金を自動車ユーザーが払っておるんです。

そのうち、高速道路で使っている税金は、例えばトラック、四五%が人口でいえば高速道路を使っています。税額で計算すると、大体三割は高速道路を使っている自動車ユーザーの税金なんです。

普通の国は、このお金も使って高速道路をつくらせます。つまり、年間三兆円近いお金を高速道路ユーザーから既に取っておるわけですね。それがどこに行っているか。基本的にすべて一般道路に行つて高速道路に使われていないから、さらに二・六兆円も料金を取らなきゃいけない。つまり、今の制度が高速道路ユーザーから二重取りをしているだけのお話でございます。

先ほどの国債の発行、これは二十二年間二兆円、後の十年間は一兆円を使えば、これでいいにこの国債はなくなってしまう。そうしますと、今大体九兆円から十兆円の自動車関連財源がある。つまり、七兆か八兆、国債を全部返してしまつても、借金四十兆円きれいになくしてしまつてもお金は残るわけです。

私の提案は、これをすべて知事さんに配つたらどうだと思つております。

国は執行の監視をし、そして計画を立てる、実行は知事がする、つまり、経営をよく言う執行とそれから監視の分離、この二つを実行していくこと、そして、お金が余ればその県が自由に使う、こういうことで三位一体の実行というのでもできるのではないかと思います。

短い時間でございますが、以上でございます。ありがとうございます。(拍手)

○赤羽委員長 ありがとうございます。以上で参考人の意見の開陳は終わりました。

○赤羽委員長 これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。中馬弘毅君。

○中馬委員 きょうは、それぞれお忙しい中をこうして我が委員会に御出席くださりまして、貴重な御意見を陳述いただきました。心からお礼を申し上げる次第でございます。

午前にも参考人から意見を聴取いたしました。が、これまた、今皆様方からの御開陳と同じで、道路というものは国の基本的なインフラであり、そして、これはやはり無料で、天下の公道じゃございませぬが、自由に往来するのが当然だといったのがほとんどの御意見でございます。

しかし、御承知のような経緯で、民営化推進委員会が発足し、これがこうした株式会社案といったものまでも出まっています。それもいろいろな意見があったわけで、推進委員会そのものが一つの意見になったわけじゃございませぬが、その中で、多くの国民にも誤解も含めたいろいろな意見が吹聴されてしまった点があることは残念に思っております。

そうじゃなくて、やはり民営化することが一番いいんだ、あるいはその方が効率的になるんだ、こういったようなことまでが吹聴される中で、また我々は、国会としまして政府を叱咤し、そしてまた、私たちが国民の声を聞いた上で今回の案にまたまつたわけでございます。

ともあれ、私の立場を少し申し上げておきますと、私は、はっきりと言ひまして道路は民営化すべきでないという立場でございます。

やはり、国家統治の一つの基本的な手段が道路でございますし、先ほど言ひましたように、天下の公道という言葉があるように、自由往来がこれは当然でございます。

しかし、戦後のあの急激なモータリゼーション

の中で、どうしても整備しなければいけない、世銀からも金を借りてこれを整備したときに、返済の方法すら浮かび上がらない中で、道路特定財源を取っておりますものの、それじゃ到底足らないので、こうして料金を取つてというこの制度がで上がったことは、もう委員御承知のとおりでございます。

そういう中で、今回、公団がずっと運営してまわりましたが、それについて我々国会議員の方も若干心配をしておりましたけれども、結果的に四十兆という大きな債務を残してしまつた。これをどう処理するかということが、一つは今回の民営化推進委員会なんかの議論であつたと思ひます。

道路をどうするかという話よりも、四十兆をどうするかという話になつてしまつた。そこにすりかわつてしまつたことも、私は国の道路政策の国家基本を語るにはちよつと残念であつたと思ひます。

ともかく、その中で、今回出した法案は、道路公団民営化と書いてございますが、道路そのものを民営化するんじゃないかと、これはあくまで管理と補修といましようか、そうしたものを民営化するだけであつて、やはり道路は国のものだ、国を曲げていないんだと私は理解しております。

そういうことをもう少し国民の方々も御理解いただきまして、運営そのものを民間的な手法で、あるいは民間会社ができることは、私はこれは全然おかしくないと思つております。御承知のとおり、空港その他も、オランダにおきましてもスキポール空港なんというのは大変な民間会社でございます。

ともかくそうした民間的な経営手法で、つくつてしまつた道路公団の民間的な運営をして、そしてそこから利益を上げて、そこからまた、それは株式会社的な形でやり、料金はあくまで返済に充てるという今後のスキームは、私はその意味で評価しているわけでもございます。

ともあれ、まず参考人の方々にお聞きします

が、こうした民営化推進委員会が決めたこと、今回私たちがといましようか政府が提示しているこの案とは若干異なっている点があるかと思ひます。これについてのそれぞれの参考人の御評価なり御意見をちよつといたしたいと思ひます。

○寺田参考人 私も理解するのに苦労してありますが、民営化が果たしてだめであつたか、だめであつても、また賛成であるという、いろいろ意見はありますけれども、道路というのは公物であるという基本的なことから申しますと、私は民営化論については反対でございます。

なぜこのようなことをしなければならぬのかということをもう少しシンプルに、私は、高速道路というものは、どちらかというと自動車専用道路ということ、必ずしも有料化についてはなじまない、一つのバイパス的な道路であるという考え方を持っていますので、いろいろな面で、管理的な株式会社であるという形だつたら、今でも秋田県は秋田県の道路を管理しておりますし、国は国の道路を管理していますから、それをより合理化すれば、要するにより安く維持できるはずであります。また、サービスエリアとかパーキングエリアとか、そういう営業を伴うものについては別途に進める必要があると思うわけで、根本的に違つたわけではございませんから、そういう点では、この法律については基本的に理解しかねる、思つております。

以上でございます。

○広瀬参考人 今度の法律で我々が特に関心があるのは、債務の返済のところと、それから新たな整備をどうするかということだと思ひます。

政府の案は、そのところは、債務の返済をやつていくだけけれども、それは四十五年以内にやるということで整備の方にも回せるように考えられているところが一つ。

もう一つは、新たな整備につきまして、会社が自主的に判断するのではなくて、むしろ国も入つ

判断をするということに、会社の判断もあるし国の判断もあるということ、そこは対等に議論をして最終的に政府のやり方を決めていくという両方がある、そして新直轄方式といったようなものも組み合わせられているわけでございます。

そういった意味では、整備の方も進んでいく手段が講じられているという意味で、私は今度の政府の案というのは、非常に限られた手段の中では一番いい方法を選んでくれたんではないかというふうに思っております。整備の面、それから債務の返済の面、両面がよかつた、こう思っております。

○野間参考人 私どもも、公団の民営化がいいのかどうかということについては判断をできないのでありますが、先ほども言いましたとおり、トラック業界として新しい、新規の高速道路が必要だということは確かでございますが、そこにやはり、例えばオーバードローしている道路特会から国費を投入するというようなやり方がとられるような整備の仕方というものに進んでいただきたいというふうに考えております。

○山崎参考人 私は、まず、民営化というそもそもの、これからの建設コストをせいでい削つていこう、十兆円を七兆円にしようとか、その程度の話。お金の面でいけば、まず四十兆円ある借金をどうするかの方が一番大事なはずで、また道路でいけば、今ある高速道路が使われていない、宝の持ちぐされ状態であるということをどうやってすぐに解消するのかがということが優先順位ではないのかなというふうに思っております。

したがって、民営化、今回のような案であっても、あるいは上下分離でないような民営化であっても、例えばこの四十兆円の借金の問題については、ここでもまた触れますが、これは国鉄清算事業団が残したのよりはるかに大きな借金が、しかも最初から国民負担というのではないという前提で始まっています。収益を上げないということ、この四％の金利を少しでも超えたら途端に国民負担が発生するということを逆になんて言ってお

るわけですね、収益といういわばクッションがないわけですから。それが上がっていくとどれほど大きなものになるのか。

しかも、その間じゅう、ずっと高速道路、世界一高い、門司から鹿児島まで行くだけで七千三百円ですよ。十五キロのアクアラインを渡るだけで三千万円。こんな高速料金を取っている国、これであと五十年やって中国に勝てるんですか。そちらの問題の方が大きいんじゃないかというふうに思っています。

○中馬委員 ありがとうございました。まず、これから、こうして九千三百四十二キロと言われました計画道路を達成することの一つの実現のめどは大体できるわけでございます。そのかわり、新直轄方式といった形で、かなり地方にも負担をさせていただく路線部分が出てくるわけでございますが、これが多い方がいいというお気持ちの地方からの声も聞いております。

そういうことではあります、しかしまた、一方で地方の負担もふえるわけでございますが、その点につきましては、両知事はどうお考えでございますでしょうか。

○寺田参考人 負担の問題……(中馬委員「新直轄方式では地方も負担することになりますので」と呼ぶ)私の方は、当初から、約三割近いのは、Aダッシュと申しますか国の直轄事業で、県費が約三分の一、交付税算入になりますけれども、そのような形で、実質負担は二割ぐらいだったですけれども、秋田県の道路の三割はそのような形です。つららせている。

ですから、今度はまた新直轄になるわけでございますので、約一〇％ぐらい予定していますが、大いに賛成でございます、もちろん負担もさせて。ただ、このことによつて、通行料金がなくなる、高速料金がなくなる可能性が強いわけですから、そういう点でも、県民は、納税者は大いに理解しているんじゃないかなと思っております。

○広瀬参考人 先ほど東九州自動車道のお話をさせていただきましたけれども、今度、大分と宮崎の間の大変難所のところでございますけれども、そこが新直轄方式でやるということに決めていただいたいでございます。二十六キロで一千億円ぐらいの試算があるわけでございますけれども、大分県分を考へまして、さらに後進地域のかさ上げ等を考へますと、この一千億円のうち、四十億円強が大分県の負担になってくるわけでございます。これを十五年間で負担していくということになるわけでございます。

今、大変財政再建で厳しい時代でございますけれども、しかし、先ほど申し上げましたように、やはり、この道路の開発によつて得られるメリットを考へますと、この程度の負担は耐えていかなきゃならないし、むしろそこから出てくるものの方が大きいのではないかとこのように考えております。

したがって、私どもは、それについてはもう喜んで受け入れたところであります。

○中馬委員 私も郷里が九州の宮崎でございます、東九州自動車道につきましては、現地も視察いたしました。本当に道路というのは、一つに繋がつてこそ初めて、ネットワークになつてこそ初めて機能するわけでございます、途中で凍結をしたりすることはまさに邪道だと思つています。これをつなげることによつて九州全体の発展にもつながると思つておりますし、そういう意味では、私も促進をすべきだという主張をいたしている次第でございます。

今、地方もそれなりの関心を持って、また、自分たちも経営にも参画していくといったことまでも含めて、私は、今後の新会社には、いろいろな意味で協力とか、あるいはまた言つていただきましたと思います。これは、やり方としましては、道路関連事業といひましようか、道路料金は借金返済に充てるわけでございますから、そうすると、株式会社とはいいながら、利益を出してるところは関連事業

しかありません。サービスステーションとか、あるいはまた、ホテルをするとか、リゾート開発をするとか、そういったことが主になってくるんだと思ひますが、これは、かなり地域の御理解とまた御協力がなかつたら、私はできないと思ひます。

それには、道路も、最近では、道の駅といったような形で、地域の産物を道路の近辺で売らせたとしても、大変地域からも評価されておりますが、こういったことも含めて、どのような形で地域の方としては新会社のそうした事業展開に御協力されるおつもりなのか、それぞれのお立場で御発言いただきたいと思ひます。

○寺田参考人 新会社に対する協力という形なんです、新しい高速道路株式会社、また、それを所有する会社に対して地方がどのように協力できるかというところ、今のは想定はできないでおります。

高速道路ネットワークをつくつていただくことについては、私たちはふだん、道路につきましては、使用できるものという想定のもとで考へさせていただきます。東北地方はほとんど雪寒地帯、北海道もそうなんです、基本的には、一時間の生活圏というのは三十キロから四十キロぐらい、高速道路でいけますと六十キロから八十キロの方が一時間以内の便益を受けるわけでございますので、そうすると仕事とかいろいろな可能性が出てくるわけです。そういう面でも、もしあり得るとすれば、いろいろな面でその新会社に対して協力するようなこともできるでしょうけれども、四十五年後の無料ということについては、余りにも速過ぎるし、現実的ではない、私たちはそのように思つております。

以上でございます。○広瀬参考人 東九州自動車道を考へてみますと、この沿線は本当に、先ほどちよつと申し上げましたように、観光資源の宝庫であります。また、海産物を初め、いろいろな地場の産品の宝庫でもあると思つております。

いましようか新紙幣を発行してでも、これをひとつ社会インフラの整備に充てていくべきだということでも私は言っているわけでございます。

ともあれ、そういうことも将来はやることではないかと、無料化の方向としまして、これは四十五年先がいいのか、あるいはすぐがいいのかという民主党案もありましようけれども、しかし、四十兆というこの大きな債務残高をどう消していくかということにつきまして、山崎さんはそういう御専門の立場でございますから、ただ返せないぞ、返せないぞということだけじゃなくて、どうしたらこれを本当に消していけるのか。

いや、もつと言え、七百兆という国のこの大きな借金をどうすれば消していけるのか。そして、それよりもっと大事な、四十五年先の話じゃなくて、私たちの今の生活、これをもつと豊かなものにするのにはどうしたらいいか、そういったことの御見識がありましたら、お聞かせ願いたいと思います。

○山崎参考人 大変ありがとうございます。私は、非常に重要な質問だと思います。

今、地方、中央政府を合わせて、およそ七百兆円の表借金があつて、しかも、財投三機関の五百兆円、これは私もいろいろ調べたら、およそ二百兆円の穴があいておると言われております。ということは九百兆円です。千四百兆の個人金融資産ですが、個人は借金を三百兆やっております。ということは千兆しかないんです。実は、のりしろはあと二百しかないんです。そして、ここで私が御指摘を申し上げたような、今回、この借金の処理を先送りしてしまつたときにどんなことが起きるんだらうか。

というのは、今まで日本国は四十年間、いわば外から借金をしない国でやつてきた。貿易黒字、当たり前だった。これはずっと当たり前ですか。それがそうでなくなつた国の例、アメリカ、イギリスの例でどんなことが起きたかということなんです。四十年前、アメリカも金利は四%であつたんです。それが、何と二十年間で一六%になり、

いかに悲惨であつたか。

アメリカは軍力があるから、ドイツ、日本からお金を、国債を無理やり買わすことができた。十年後、二十年後、日本に対して貿易黒字を持つのはどこか。中国ですよ。我々にそんな軍力がありますか。

そのときに何が起きるか。中国は、日本の国債を買うのを拒否する、いろいろな要求をする、金利は上がる。そうなる前にこの問題を片づけておく。今、日本はまだ、親が余力があるときに、どら息子の借金を返しちやうおやないか、しかも今一番金利が低いときに。その方が、後で、我々は子孫に大きなツケを残さないんじゃないかなというのが無料化の場合の一番大きな思いでございます。

○中馬委員 今、中国の話が出ましたが、私はこの間も中国へ行つてまいりました。

沿海部だけの発展じゃありません。相当奥地にまで私は足を運んでおりますが、どの町や村も活気があります。そして、道路が有料道路じゃなくて無料も含めて自動車道路でございますが、これはたかだか十数年前に向こうは始めましたけれども、日本が七千キロぐらいのところでございますが、今や向こうはもう二万キロを超えております。大変な交通です。

しかも、その道路自身が、日本のようにガードレールでやつて、また遮音壁、防音壁で、せつかくの田園風景を壊してしまうようなことじゃなくて、きれいな、土地の国有化の国ですからできることでしようけれども、街路樹がずっと、幼木でございますけれども、五本、七本両わきに並んでおります。これがあと三十年、五十年すれば、大きな林の中、森の中を高速道路が通つていく形になる、これもはつきりしておりますね。

そういったところまで、お隣の中国が基礎的なインフラをそういう形でやつていけるのに、日本の国が何かこうして四十兆の借金のくびきに振り回されてこのような形になつていけることを私は少し情けなく思います。

当面のことといたしまして、先ほど言いました、一つの、今までの少しルーズでありました道路公団、これの運営の仕方において大きなメスが入つたということを私は評価したいと思います。

こうしたからこそ、初めて、ファミリー企業の問題や、かなり高い料金でそれぞれの関連会社に発注されておつた道路標識や、あるいはまた緊急電話といったようなこと、これは総理も指摘しておりますが、こういったものまでがほとんど効率的な形で運営されてくる、これは道路そのものじゃなくて、管理、補修の話でございますが、こういったことにつきまして、私は、今回の道路公団の民営化といましようか、公団の解体、民営化の方向で、まずはこれを発足させることが必要ではないかと思ひますし、長期的には、もちろん皆様方がおっしゃつていられるような、なるべく早く、四十五年じゃなくて、これを早く自由に往來できる無料の国のインフラだという形に持っていきたい。

そのことでまだまだ議論は尽きないと私は思ひますが、当面、道路公団をこういう形で民間株式会社にしてみても、これを効率的な運営にしていける。そして、今まで二十兆と言われておつたものが十兆でできるわけでございますから、こういったことも含めてのこれを私は評価したいと思つておりますが、それぞれの立場で、私の言つたことも含めて、ちよつとコメントいただけたらと思ひます。

○寺田参考人 道路公団に対してのやはり国民的なある面での不信というのは、透明性がないとか、それから子会社をつくる、また、要するに身内会社的なことであるとか、いろいろ、ある面での高速道路の会社の私物化につながつてきているというのは、そういう点でメスが入つたというのは、これは評価できると思ひます。

ただ、新しい法律につきましては、ある面では、今までの道路を有料化でもつてどのような手続でその会社を運営すべきかという会社の内容の法律でございますので、そういう点では、私は抜

本的な物の考え方として、例えば、先ほどお話しさせていただきました、地方では交通機関の分担率というのは、東北地方で九四・七%が自動車であるということですね。ですから、すべてが無料化と私は言いません。

例えば、三大都市圏とか、そういう点は、ある面では有料化にしていかなければ、とてもじゃないけれども道路がパンクしてやつていけないというところは、これは事実です。公害の問題から含めてそうすべきだと思ひますが、東北地方の場合においては、大体公共投資のインフラ整備というのは、人口密度によつて道路をつくつておりますので、これは基本的にございまして、東北地方に道路が、要するに自動車専用道路が一本バイパスみたいな形でできたからといって、それは安全性につながるかと、利便性につながるかと、それから、ごく普通に考えていただくことが私は道路の可能性を見出すことができるかということをお私に訴えたいと思ひます。

ですから、できますれば、秋田県でもいいし、どこでもいいんですけれども、青森県でも北海道でもいいんです。夏三日、冬三日間住んでいただいて道路事情を朝夕見ていただければ、これは理解していただけると思ひます。それをなく、こういう法律をつくつて、東京と三大都市圏、そういうことの中でのあくまでも返済という道路のつくり方、これはいかなるものか。

今、一千四百兆円の中で七百兆円借金があります。これは、私たち地方も行政コストを三割ぐらい落とさなきゃならぬと思つていますし、これだけ借金がついたのは地方も責任があるということ、市町村合併も含めて、県は人員も三割カット、削減というような目標を十年、十五年でかけています。みんなこの市町村もそのようになつていきます。ですから、市町村と県を合わせて十人ぐらいで自治体行政は、地方自治はできるんじゃないか、今十三、四人おられますけれども、そこまですんでいきます、考えています。

ですから、今七百兆円、これにまた、二、三千兆円の例えば有料道路分でお返しする分、その他の分、特に便益のある、交通機関の分担率の自動車が多い部分については無料にしたいだければ、その分は今国債発行なり何にするなりして一発で返すべきだと思ふんですね。そして大いに活用させることが私は地方の発展につながると思ふんです。私は、そういう意見を御理解賜りたいと思ひます。

○広瀬参考人 私は、今回の民営化法案、政府の法案については、先ほどもちよつと申し上げましたけれども、料金収入を活用して長期的に借金を返済していく、それであわせて効率的、機動的に道路の整備をやっていくという、この二つがポイントだろうと思ひます。その意味で、非常に考えられたものではないかと評価をしたいと思ひます。

なお、有料制につきましては、もちろん無料になれば一番いいわけですが、負担なしに無料になるといふわけにはいかないというところは、もう住民もよくわかっていることだと思ふんです。したがって、そつちはそつちで借金を返していただいて、整備の方は今までのような道路財源でやっていたとことと、とにかく、道路のない、高速道路のない地域にとつてみますと、有料とか無料とかいう前に道路を早く整備してくれという気持ちでございまして、そういう意味で、私は、有料制については考へて、今のやり方でいいのではないかと今思つておられます。

○野間参考人 今、日本の高速道路がずば抜けて世界一高いという状況にありますけれども、これは、受益者負担といながら、結局その受益者といふのは車の利用者、トラックも含めまして車の利用者だけに限定されているという状況だと思ひます。

者以外にもあるはずだと思ひます。それを的確に高速道路の建設の方に還元させるべきだと思ひます。国及び地方自治体にも税の増収という形ではね返つてははずです。そういうものを的確に配分すべきだと思ひます。

また、建設コストも今大いに見直しをしていただいておりますけれども、十年前と比べますと、用地費、人件費、資金コスト、それから物件費等、すべての分野で大幅な値下げになっております。これも的確に道路建設の費用の見直しに反映していただきたいというふうに考へます。

○山崎参考人 お手元の資料の九ページをちよつとお開きいただきたいんですが、各国の道路の投資額というものでございまして、

今回私は、道路公団、つまり高速道路の問題だけが議論されて、なぜ道路建設全体が議論されないのか、非常に疑問でございまして、

実は、高速道路を無料化する全体のこのプランを先行していき、今より早く、安く、あと二千キロもすくできると私は思ひます。

日本は、世銀を通じて中国に金を貸してしまつて、もう二万キロを超えて三万キロつくろうとしている。何と日本の四倍です。しかも彼らは、厚かましいことに、金を借りているのに一部どんどん無料にしているんです。いいかげん、もう五十年もそんなことをやつて、これから五十年やつて、日本国が残つていきますか。そこをもう一度ぜひお考へいただきたい。

そして、道路が足りないとおっしゃるんですが、少なくとも、距離を見てください。日本とドイツ、大体国土は同じなのに、ドイツのほば倍、道路はもうあります。

そして、今もおつしやられたように、トラックそのほか高速道路の利用者から、高速道路の上でもう税金を取つておるんですね。

下の表を見てください。ほかの国は、高速で取つてはいるガソリン税その他九つの税金、消費税もありまして、一般道路を走つた税金、消費税として、高速も一般道路もつくつて早く整備をして

いくわけですね。ところが、これを全部一般道路へ回しているから、また料金を取る。しかも、料金は、今回計算していただきますと、政府案で建設費の倍、それ以上の金額は何と金利なんですね。

しかも、これが上がつていけばどうなるのか。例えば、八%になれば、今の借金、それは何もつくらなくてすよ、四十兆円の元本に対して九十兆円、金利だけ払う、それが例えば中国に行つてしまふわけですね。だれも日本人は得をしな

い、これはそろそろやめた方が、そして無料にして一般道路とも結びつけた方が、今ある道路システムが血液さらさらになつて、もつとみんな使えるじゃないですかと、私はそう思ひます。

○中馬委員 いろいろ御示唆に富んだ御意見の陳述ありがとうございます。私はこれで終わります。

どうもありがとうございました。

○赤羽委員 岩国哲人君。

○岩国委員 民主党を代表して質問させていただきます。岩国哲人です。

まず最初に、秋田県知事さん、それから大分県知事さん、地方を代表して、きょうは大変貴重な御意見、いろいろとお聞かせいただきまして、本当にありがとうございます。私も、ある時期、地方自治に携わつた人間として、本当に胸を打たれる、お気持ちはよくわかりました。

先ほど秋田県寺田知事さんがおつしやいました、県庁の職員の人件費三割カットしていかんきやならぬ。道路公団が民営化しても四十五年間に一割しかカットしないというののんなきなシナリオを出しておられますけれども、そんなことは地方は待つておれないということでしょう。四十五年間に高速道路の料金をわずかに一割下げてくれる、こんな民営化案を、とてもこれとはつき合つていけない、だから、秋田県としてはもう人件費に手をつけざるを得ない。大分県も同じ事情だと

私思ひます。そういう火がついたような情勢の中で、まず寺田知事さんにお伺いしたいと思ひますけれども、先ほどから二度も三度も、国費を一挙に投じてでも、そういう大変せつぱ詰まつた整備への願ひというものを御開陳されましたけれども、そこでお伺ひいたします。

このいただきました資料の二枚目真ん中に、秋田県の人口と自動車保有台数の推移というのがあります。これは、とてもおもしろい分析だと思ふんです。

車の台数はほとんどふえる、人は減る。人はふえると車が減るのか、人は減ると車がふえるのか、この相関関係について、まず県民人口がどんどん減つていけば車がふえてきたんですね。車を減らしたら人口はふえるかということにはならないと思ふんです。

では、車がふえている割には、県民所得の方は、この間どれぐらいふえてきたんでしょうか。

○寺田参考人 まことに恐れ入ります、そこまでは調べておりませんが、恐らく二十年は、それこそ微増にとまつております。ここ二、三年は、秋田県全体の所得の総額は二、三%の減額傾向です。

ただ、行政的には、役所関係のそういう給料でございまして、昭和六十三年というところと七、八年前ですか、その当時は三十二、三万円です、四十歳で。今現在四十一万円ぐらいです。そして、十年前は三十七、八万で、今四十一万ですから、民間は逆に落ちていく傾向というふうに御理解いただければいいんじゃないでしょうか、十年間ですけれども。

○岩国委員 ありがとうございます。

秋田県も、私が育ちました島根県も、両方とも裏日本と呼ばれてうら寂しいところにおられるわけですが、この統計によりますと、秋田県の県民所得は東京に比べて七割しかない、島根県は六割しかない。

それで、秋田県へ行きますと、大体東京の一割高いガソリンを買つていらつしやいます。七割の所得で十一割のガソリンを買うという

ういうことだから、日本の行政サービスがよくならないんじゃないですか。最大のユーザーである以上は、はっきりと、民営化がいいのか、あるいは官のサービスがいいのか、どうすれば安心してあの道路を使うことができるのか、率直な意見を私は言っていたきたいと思います。

○野間参考人 私は、民営化そのものがどうかというのに対しては、トラック協会としては民営化がいいんだ、官製がいいんだということは直接の意見はありませんと申しました。

民営化することによって、あるいは官製のままではできないサービスの提供、それは、先ほども言いましたが、きめの細かい料金設定、それによって利用者の負担を軽くして、利用者が高速道路を使うようになる。

私は、先ほどこれも申しましたけれども、高速道路というのは物流のためにつくったものでもあり、非常にいい施設だと思います。それを使わないうで走りたい、それはコストだけの理由です。利用料金がかかるから、高い料金がかかるから、それを使わないで運ぼうとしているのでありますから、それを引き下げていただいて、自由に使えるということになれば大変ありがたいことだと思います。

○岩園委員 私も、今横浜に住んで、そばを高速道路が走り、そばを二四六という一般道も走っておりまして、ところが、この二四六というのは一般の人が使うわけですけれども、最近はずつしりと朝から晩までトラックが占領しているんです。

したがって、一般の人がなかなか走れないという意味で迷惑をかけている、排気ガスは住宅街に拡散する、交通事故はふえる、騒音はふえる、渋滞は増す、この五悪が、トラック協会の皆さんには大変きつい言い方ですけれども、高速道路を皆

さんがお使いになればこういう五悪はかなり解消できるものが実際に現象としては起きていくわけですから、ぜひとも皆さんの方からも、民営化でいくべきなのか、あるいは国営化でいくべきなのか、さらには有料化か無料化か、そこまで踏み込んだ、最大のユーザーとして、一般国民、一般ドライバーに迷惑をかけないで快適に仕事ができる、そのためにはもともと私はずいぶん発言をしていただきたいと思います。

この場に限らず、これからもぜひそういう方向でお願いをして、次の質問に移らせていただきたいと思います。

今二人の知事さんおいでですから、寺田知事さんは民間から知事になられ、そして広瀬知事さんは官僚としての経歴をお持ちになつて、官と民とそれぞれについての御意見を伺いたいと思うんです。

民営化について、けさも四人の参考人の方から聞いたばかりですけれども、公共財を使って公共サービスを公務員がやるのは当然ではないか、これは外国の常識として佐藤隆三教授はそういうふうにお話しになったわけです。ところが、日本では、あきれたことに日本の方ではこれは民営化でやろうとしている、大変驚いたという御意見がありました。まるで、日本の公務員はそういう公共財を使って公共サービスをきちんとやる仕事さえないできないのかと言わなければならない御意見だったんです。

そこでお伺いしますけれども、広瀬知事さんは、公団の民営化、やはり役人はだめですか。今までのずっと長い御経歴の中で、こういう大切な公共財、大切な公共サービスをやるのには公務員というのには適していない、民間の経営者、民間のサラリーマンに任せたい方が多いという御意見でしようか、お願いいたします。

○広瀬参考人 道路公団、長い歴史の中で、いろいろな議論が、問題があつて、そうして、もともと効率的に、あるいは機動的に仕事をやるべきではないかということから、民間のそういう効

率性、機動性を導入したらどうかということまできた制度だろう、考えられた制度だろう、こういうふうな思いです。

したがって、道路公団について言えば、これまでの歴史を踏まれば、今度は新しいそういう手法を取り入れてやるということについては、先ほどからお話のあります料金の弾力化とか、そういったより民間感覚で仕事をするという意味で、また新しい展望が開けてくるのではないかとこのふいに私は期待をしております。

○岩園委員 先ほど野間参考人もそういう御意見がありましたけれども、民間だったらきめ細かい料金設定をしてくれるだろう、それは一つの例かもしれませんが。

しかし、その程度のことはと言つては失礼ですけれども、私はお役人の方にもできることだと思ふんです。弾力的な料金設定ということ、何のも大げさに組織そのものを民間会社にして、そして国の責任であるべきものを民間に押しつけて、そして四十五年間に借金を返済させる。今まで三十年間かかって国が結果的に、実質的に国家としての約束は守れなかったことが、民間会社に任せたら、四十五年とさらに延ばしてありますけれども、国ができなかったことを民間だったらできるというぐあいに、官よりも民というのは頼りになるものなんではないでしょうか。もう一度お願いいたします。

○広瀬参考人 私は、やはり道路公団の問題というのは、これまでの議論を踏まえて考えてみなきゃならないことなのではないかというふうな思つております。そういう意味で、これまで長い間官でやってきたけれども、うまくいかなかった、今度は何かひとつ民営化という方向で、手法を変えて新しい活路を開いてみようというところでやられたらどうかというふうに考えております。

○岩園委員 広瀬知事さんらしく慎重に言葉を選んで御発言いただいておりますけれども、はっきり言って、要するに今までがお粗末過ぎたから、少しは変えてみたらよくなるんじゃないかという御意見でしようか。

御意見でしようか。

○広瀬参考人 これから変えたらよくなるのではないかと、こう思います。

○岩園委員 私は、官の経験というのはごくわずか、六年間ぐらいしかありません。しかし、地方の市役所の職員ですけれども、本当に責任感を持って公務員というのは仕事をしていると私は思ふんです。民間の会社に私は三十年おりましたけれども、その三十年で見てきたいろいろな会社もありません、外国の会社も。しかし、そういう会社の社員よりも、公務員の方がもっと責任感を持って仕事をしておつた。だからこそ、公共財を使う仕事というのは、民間の会社じゃなくて、私は、率直に言つて、公務員にこそこれをお願いしたいというぐあいの気持ちを持っています。

最小のコストで最大のサービス、これが官の仕事。民の仕事は、最大のリスクで最大の利益。何も民間会社が利益ばかりに熱中しているわけじゃないけれども、こういう利潤性を追求しない公益、公的サービスというのは、これこそが公務員の仕事に一番ふさわしい仕事じゃないか。郵政の民営化についても、私は同じような意見を持っております。

この点について、寺田知事さんはどういうお考えをお持ちになつていますか。

○寺田参考人 私は、民で五十歳まで、平成三年から行政と述べさせていただきました。お役所の、官のよさというの、企画とか管理とか指導とか、これはすぐれています。ただ、営業的な育て方は役所はしていませんで、採算性の問題とか、それにはある面では弱いんじゃないかな、率直にそう思います。ですから、官のよさと民のよさを兼ね備えたシステムをしっかりとつくるべきだ、そのように思います。

ということ、官というんですか、行政というのは絶対的な透明性とかそういうものが求められるわけですから、私は、民営化の場合は、どのよう透明性だとか、そういうものを求めることが

できるかというの、ある面では懸念をしております。ですから、公団が民営化になった場合、これはそのシステムを、官のよさと民のよさをしっかりとしたもの構築する必要があるかと思っております。

ただ、道路に関しては、今でも国道でも県道でも官が担っていますし、それによってサービスが悪いというものは出ていません。官が指導して監督して、ある面では民に委託するというような形の方が一般的じゃないのかな、それが一番いい手法じゃないのかな、私はそのように思っています。

ただ、営業につながるものに関しては、要は、それなりのサービス会社というんですか、それを委託するとか、そういう形になり得るでしょうけれども、それはそれとしてのシステムをつくっていくば物すごい効率的なシステムでやっていけるんじゃないのかな、そのように理解しております。

○岩園委員 ありがとうございます。

繰り返すようですが、こういう国家的なサービスというものを、なぜ国土交通省のお役人が、道路局長を先頭に、私たちに任せてくれ、責任を持って民間会社なんかに負けないようなことをやってみせようと言っているのか、私は非常に心外に思っているくらいなんです。

例えば、今寺田知事さんがおっしゃいました。そういう利益に対する感覚はやはりない、これはそのとおりだと思います。公共サービス、行政サービスというのは利益を追求するものではありませんから。税金を何に変えるか。税金を幸せに変える、税金を便利さに変える、税金を生きがいに変える、これがお役所のやる仕事ですから、民間会社のようにお金を利益に変える、お金を税金に変えるとは全然違う畑だと思わなければ、ですから、けさの参考人の方の御意見の中にも、道路を民営化するというのはいまはないという御意見もございました。

例えば、今議題になっております公団の民営

化、この民営化が本当に利益を追求しながらサービスをよくしなさい、この利益追求というモチベーション、動機づけがあるならば、民間感覚というのにはそこはフルに出てくると思うんです。ところが、この会社は、利益を追求してはならない会社。どこで利益追求するか。車を走らせることで利益追求するんじゃないかと、車を走らせてサービスエリア、そこで飲み食いさせて、つまり、飲食業で稼ごうということなんです。法案は道路株式会社と書いていますけれども、これは社名詐称なんです、道路で利益を上げてはいけませんから、道路を使わない人から利益を上げなさいという。

そこで、山崎さんにお伺いしたいんですけれども、この会社は東京証券取引所に上場すると小泉総理は再三再四おっしゃっています。つまり、上場ということが一つの大きな前提となつてこの民営化法案はここで審議されていますけれども、これは上場できる会社ですか。

東証、そのほか取引所の基準、幾つかあります。まず大前提は、収益性の追求、それから継続性ですね。四十五年たつて事業の大半の収入を失う、しかも収益性を追求しないというのは、まずこの第一基準に合致をしない。それから二番目は、独立性の基準というのがございます。親会社からの特に独立が求められる、あるいは民間企業としての自由な業務展開ができる、これも非常に大前提ですが、こちらも守られておられない。これは、実質的にほとんどコントロールがない。

そして、この事業の形態が何もわからない。私、一番いい例えは、新幹線といいますが、中の車内販売みたいなものだ。つまり、外に出しゃやいかぬよ。民間民間、民営とおっしゃいますが、一番の民間は、ただにそれだでもその道路を使うことが本当に、例えばレストランでも温泉でも何でも、そこに寄るみんなが自由に使えるわけ

すから、それが本当の競争です。それを全部独占企業体として取り込むというのは、もう一つ、これは独禁法上の問題が必ず出てくるんじゃないか。つまり、公物としての道路をなぜ一民間企業が独占することができているのかという非常に重大な問題が出てくるわけであつて、それは当然一般競争入札に付すべきであらう。

それからもう一つは、経理に極めて疑問がある。名神、東名の最終費用だった四千五百七十三億円、これは道路公団監修の二つの資料についています。後ろにつけています、平成十二年発行です。それが道路公団はわからないと言つて、三兆数百億という数字を出しています。これは原価計算の基本ですね。かかっている建設費用に基づいて料金が算定されている最もこの企業としての基本になる数字をわからないという、この日本最大の資産、債権債務を持つ企業、こういう企業は上場であつても上場廃止に適している企業じゃないか。

さらに、先ほど申し上げましたように、一体どうやって四十兆円の借金を民間企業債務にかえていくんですか。年間すべての上場企業、企業、合わせて七兆円しか出ていないものを、どうやってこの四十兆を吸収していくのですか。あらゆる点から見ても、この民営化というのは、上場を含めれば全く成り立たないと私は思っています。

○岩園委員 ありがとうございます。道路の収入は売上利益に実態として反映されない、結果的に、道路株式会社について誤解を招くような社名になっているわけですね。ですから、法案内容の修正どころか、私は、これは法案の名前そのものを変えないと成り立たないんじゃないかと思つてます。

山崎さんは新幹線の車内販売という例えをおっしゃいましたけれども、別の例えで言えば、ちょっと灯油を運ぶポリタンク、そのポリタンクを売っている会社が日本エネルギー会社と称しているようなものであつて、ただ入れ物だけを売って

収益を上げるような会社になつていくわけですね。ですから、そういった社名と実体が違う。私も、東京証券取引所の上場審査課というところと意見を打ち合わせました。これは、人を運ぶ高速道路だから運輸の部分に業種として分類されるんですかと。ここはならないんです。ですから、実体が、飲んだり食べたり、飲食、あちらの方かもしれないし、ただのサービス業かもしれないし、道路をつくらないから建設業でもないし。だから、会社の社名そのものが非常に疑惑を招くし、経理は不明だし、この上場でできない会社を上場できるかのごとく、我々はここで今審査をしている途中でありまして、上場でできない場合には、資金調達の問題が出てくるんじゃないんですか。いかがですか。

○山崎参考人 まず、企業が成立するには、やはり資本と負債の構成の適切さ、自己資本比率というのがあるわけがございます。借金が四十兆円で、これは日本のすべての上場企業のどこよりも大きいわけなんです。ということは、通常であれば、自己資本比率五〇％とすれば、同じ四十兆円の自己資本がなきゃいけない。仮に三分の一であつたとしても、数十兆円上場して、それを国民から集めるわけですね。しかし、売り上げが将来なくなる、つまり、紙くずになる株式をだれが買うんですかという非常に大きな問題が私は出てくると思つてます。

○岩園委員 この収支状況、いろいろな試算が出ております。金利四％というところも確かに大きな問題であつて、あの金利そのものが狂えば、四十五年ということも非常に赤ランプがともつてきますし、また、四十五年の間にわずかに一割しか、民間、民営化と言いつつながら、大きな幻想を持たせて、そして、値下げ率はわずか一割。金利が上がれば、もうそれで債務の返済もできない。こういう民営化については非常に問題があるということ、けさの参考人の皆さんからも伺つております。

先ほど四十五年間のデータをお示しいただきま

したけれども、私も計算してみましたら、この高速道路事業が始まってから、高速道路の料金収入は四十兆円。そして、そのうち三十兆円が金利の支払いに払われているんですね。四十兆円入って三十兆円払った。そして、これからの四十五年間で同じような構図が続くとすれば、四十兆入って四十兆利子に払ってしまう、あるいは逆転するかもしれない。ですから、収支はまさに火の車。だから、高速道路に自動車に乗せようと思つたら、火の車が走っているようなものだ。火の車ならまだいいんです。入つたものが出ていくということは、自転車操業です。高速道路に自転車が行きかきやいけない。

こういうふうな収支見直しになっているんですけれども、この収支見直しでは、ますます上場の可能性というのはないんじゃないかと思つてますけれども、御意見を聞かせてください。

○山崎参考人 収支見直しにつきましては、現在の料金収入でいって、四十五年間で単純計算すると、百十七兆円。しかし、今の金利水準で合わせると、借金返済だけでそのうち何と八十四兆円が消えていくということです。しかも、この五ページにお示しをしているように、過去五十年間、日本の金利というのは大体六%から八%の間。しかも、これから少子高齢化、双子の赤字国家になることが高いですから、どちらかというところ、そういう経験をしたアメリカやイギリスの例を見なきゃいけない。

これは、金融マンとして、財務部長だったらず見なきゃいけないわけのシナリオ分析。悪いことが起きたときにどう対処するのか、それに耐え得るシナリオをつくっておかない限りは、これは企業を始めてはいけないわけですし、もちろん一般国民に株式を売るようなことは大変な背信行為。これは、金融当局、引受証券会社、証券取引所あわせて、こういう企業を上場することについてはすべて責任がかかってくるという御認識を持ってやられた方がいいと思うんです。アメリカの金利で見ましても、昔はアメリカも

資産大国です。金利は四%しかなかったです。それが、双子の赤字になつたら一〇%を超えていって、国債が売れなくて、金利が上がって、アメリカが日本とドイツに頭を下げてやると予算を組んだ。そういう経験を我々は逆の方から見つておたわけです。

これがわずか二十年前の話ですから、これから五十年間で日本と同じことが起きないのか、そこを真剣に考えていただいたら、これは、この一企業体の問題を越えて、国家財政がこれ一つで、よくラクダに最後のわらを載せたらラクダの腰が折れるという話があります。さつきも言いましたように、この国の借金が、表借金が七百兆、裏借金合算すると九百兆もあつて、国民の資産も、千四百兆あるといつても、借金を引けば千兆しかない。のりしろ二百兆しかないのに、この一個でこの二百兆が消えて、それでいいんですかという問題です。

ですので、もちろんこの企業は余りにも危険過ぎます。資産規模が大き過ぎるにもかかわらず、とても株式を売れるような体制ではない。しかも、これを放置していつて、このままの方式でやつて、大変大きなリスクを国家の経済全体に及ぼすと私は思います。

○岩園委員 ありがとうございます。それでは、野間理事長さんにもう一問お伺いたします。

アメリカもドイツもイギリスも、トラックの運転手さんは、税金払つたら、あとは無料で乗り放題ですね。日本では、税金払つただけでは動かしもらえなくて、使うと料金を払う。その上、自動車、ガソリン等にはまた別な道路特定財源という形で税金を払う。ですから、税金だけの一度払いではなくて、料金も払つて、特別税も払つて、三度払いになっているんです。

これでは、外国とのそういった競争力という面からいっても、仕事の快適さからいっても、経営の面からいっても、非常に国際的にハンディキャップが多過ぎるんじゃないんですか。どのよ

うにお考えになっていますか。

○野間参考人 私ども、日本の場合、トラック事業をやるについて、車を買う段階、それからそれを保有している段階、走らせる段階というそれぞれに税金がかかっています。取得するときには自動車取得税と消費税が二重払いの形になっています。全体で九種類というわけでありまして。

それで、税の重さ、車が負担している重さを比較するために、各国の税制と比較対照してみました。ところが、個別の税金は、高いところもあれば安いところもあるという形で、どう比較してもばらばらの状況であります。それから、高速道路料金は極めて高いわけでありまして、そういう前提で、それでは、個別の比較ではなくて、トラックが一生の間といつても、十年間使用した場合に、一体そういう公租公課、どのくらい負担をするかというふうな全体で比較してみました。

そうしましたら、例えばトラックでいいますと、日本で十年間で、消費税から自動車取得税、自動車税、重量税、軽油引取税その他の税、それから道路料金、この道路料金は、十年間、代表的な東京と大阪を高速道路を使って走行するという前提にいたしまして計算いたします。外国でも似たような道路を選んで、同じように走らせたというところで計算しました。

そうしますと、個別の税制は先ほど言いましたように各国で非常にばらつきがあつて、どれが高いとか安いとか言うことはできませんが、全体で、道路料金も含めて比較いたしますと、例えば、その当時の数字では、日本が、十年間で一台のトラックが三千五百九十七万円の負担をする。それに比べて、最も多いフランスでも二千四百十六万、アメリカなどは七百万少しいという感じがであります。極端な違いが出てきました。

その極端な違いが出てきた大きな理由は、道路料金でありました。道路料金は、日本の場合、全体で三千五百九十七万を負担するうちの二千六百五十八万が道路料金という形でありまして、その道路料金は、アメ

リカではほとんどのものが無料でありまして。それからイギリスも無料でありまして。フランスがいささか高くございまして、それでも日本の二千六百五十八万に比べる数字は一千五百三十三万ということで、非常な格差がございまして。

これだけの差が道路料金で出てきているということで、当然のことながら、各国に比べて日本のトラック運送事業者は非常に厳しい状況にあると思ひます。

○岩園委員 ありがとうございます。大変興味あるデータを提供していただきました。

要するに、アメリカのトラックに比べると、日本のトラックは五倍の税金を運んで走っているということですね。最近では、その税金を運ぶのが嫌だから、下の方を走らうと。脱税とは言いませんけれども、節税として、あるいは、料金という負担は避けていらつしやるということだと思ひます。

私は、この有料制というのは既にもう破綻しているということは何度かこの委員会でも申し上げましたけれども、有料制が導入されたのは、これは先週、自民党の二階委員も説明されました。一九五六年に有料制が導入されて、そのころは個人金融資産といふのは二十六兆円しかありません。さつき、同じく自民党の中馬委員が、今、個人金融資産千四百兆円。もう今五十倍になっているんですね、日本のお金は。当時は外国から金を借りた。今は外国に金を貸している。これだけ、四十年間、一九五六年から有料制が始まって、一九六三年に初めて高速道路がオープンされて、ちようどもう四十年になりますけれども、その四十年の間に金借り国から金貸し国になっているのに、道路財政だけ、道路をつくるという枠組みだけが全然変わらなかつた。

先ほど中馬委員もおっしゃいましたけれども、政府紙幣でも発行して、思い切つて債務四十兆円、四十四兆円というのを消してしまふべきじゃないかと私は思つてますね、それだけの裏づけの資産があるわけですから。

そういった議論を私は小泉総理としてもしてみましたけれど、要するに、小泉総理は、お金ではなくて国債の方が好きで、国債はほとんどどんどん印刷して、日銀を持っていて、日銀のお金にかえて、それをありがたく受け取って、いただきたい、それを使う、この方式で、結局、今まで三十兆円の国民の税金が、むだに三十兆円、銀行への利子として支払われてしまったんです。

山崎さん、そちらの方の御専門ですけれども、先ほど、国債でリファイナンスするという手法もおっしゃいました。確かに、それは目に見えた現実的な選択肢の一つだろうと思いますけれども、もう一つの選択肢としては、国債という回り道を使わないで、政府は直接紙幣を発行して、そして、金利コストのない形でこういう高速道路の無料化というのを実現し、高速道路の整備をし、競争力をつけて、地方と中央との格差の解消も図るべきじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○山崎参考人 ある意味では、確かに究極の解決策であろうと思います。というのは、借金をいっそ返さない、経済が非常に活性化すると思いますから、それで税収が、アメリカの場合もそうですけれども、高速道路ができることで、大体、経済成長、高度成長期の三分の一が来たといえますから、これは考えられると思います。

ただ、幾つか考えなくてはいけないのは、この手法をどこで使うかということですね。ここでは、ある種、非常に有効だと思えます。ただ、ほかの財投機関の借金で同じようにそれをなくしてしまつて、それで効果があるもの、ないものがある。効果のないものについては、やはりこれは借金をきちんと返させることも必要じゃないか。

それから、私は、二番目のポイントとしては、日本の道路予算は、二十五倍の国土のアメリカと並ぶ規模で、ドイツ、イギリス、フランス、イタリア、四カ国の合計の二倍もあつて、しかも、高速道路利用者からその三割ぐらいの税金、つまり三兆円ぐらいを徴収していて、それを高速道路に

使わない。このいびつな制度を放置してはいけな

○岩間委員 時間が参りましたので、終わらせていただきます。

四人の参考人の皆さん、どうもありがとうございます。

○赤羽委員長 高木陽介君。

○高木陽介委員 公明党の高木陽介でございます。参考人の皆様方には、長時間どうもありがとうございます。貴重な御意見をずっと聞かせていただきました。

まず最初にお伺いしたいのは、これは四人の参考人の皆さんにお伺いしたいんです、ちよつと重複する部分もあるかなと思うんですけれども、これまで公団方式で高速道路というのはつづられてきた。有料道路方式ですね。これは本当に、昭和三十年代、日本の財政が苦しい中で、でも、高速道路のネットワークをつくらなければいけないということ、阪神高速のときからスタートをして、それはそれで、九千三百四十二キロ今つづろうとする中で、約七千キロまでこうやって整備されてきた。

これは、もしこういう方式をとらなかつたらここまで来なかつたのではないかな、そういうふうにも思うんですけれども、この点について、今までやってきたこの方式について、これは今行き詰まっている部分があるのは確かだと思つてます。ですから、今回、民営化法案、また、民主党の方は無料化にしようという法律案を提案してきていると思うんですけれども、これまでのあり方というところの評価、これを四人の参考人の方にお伺いをしたいと思います。

○寺田参考人 出発点での有料の道路公団方式で受益者負担の原則は、それは、太平洋ベルト地帯、東京から大阪までとかは、ある面では相当機能したと思つてます。

ただ、それがそのまま肥大化したことについては大きな問題があつたのではないかなと思つてます。ある時点で日本の税もふえて預金もふえるという状況の中で、道路特定財源が六兆円とか九兆円とかという話も出ていて、そういう中で、数え方の問題もあるんでしようけれども、こういう時点では、ある面では考え直さなければならぬのではないかな。

また、私は、高速道路というのは、パイパスの、要するに普通の自動車専用道路という考え方はいかがですかというのが持論ですので、そういう点も受け入れなかつたということ、それが最終的に行き着いたところは、四十兆円の借金の会社を国の力でつくる。そして、二兆円ぐらいしか収入がないというのは、これは常識では、一般的には民間の企業ではこんなことはやれないでしょうということなんです。

そうすると、先ほど岩間議員さんからも、破綻している。私も全くそのとおり、破綻の状況の中だつたら、これだつたら別の形で、全く別の視点で物を進めるべきであらうと思つてますし、例えば無料にしますと、要するに道路がパンクする。確かにパンクするでしょう。だけれども、例えば、ある面では、シンガポールとか、交通渋滞の対策としては、御承知のとおり、課金制度というんですか、ということでも取つていますし、いろいろな面では、私は、今の日本の道路公団とか新しい株式会社をつくり方というのは、四十五年を見据えたというの、今はもうそれは成り立たないというかやつていけない、こういう国の状況も含めて、それを考えるべきじゃないかなと率直にそう思つてます。

以上です。

○広瀬参考人 これまでの道路公団の評価ということだろうと思つてますが、とにかく、あの方式で高速道路の整備を進めてきたということは一定の成果があつたんだろう、こう思つてます。ただ、もつともつとコストを切り詰めることだとか、あるいは、費用対効果を考へて選択をしていくことだとかいふことも工夫の余地があつたのかもしれない。また、料金の弾力化といったような知恵もあつたのかもしれないということ、最近はかなり硬直的にやられたのかな、こう思つております。

○野間参考人 今の高速道路の建設に当たつて、こういう方式を取り入れた、当初の段階では極めて正しいやり方だつたと思つてます。ただ、それは初期のころ、言うならば、骨格に当たる縦貫道を整備する段階では非常に適したやり方だと思つてますけれども、だんだんそれと並行した道路を整備する、いわゆる災害時のバックアップ道路というようなものを整備する、あるいは、あばら骨に当たる地域振興型の道路、こういうものをつくるのに同じやり方でやるというのは適当でないし、無理があるのではなからうかというふうに思つてます。それにはそれに適した、プール計算を離れた何らかのお金を国または地方で投ずるというよう

なやり方でやつていかなければ無理であらうと思つてます。

○山崎参考人 非常に簡単なお答えとしては、今の状況は、この有料制度があるがゆゑに高速道路整備が進まなくなつてきている。私は、二千キロぐらい、もつと前からできていたものだと思います。維持すればますますできなくなる。

当初はどうだつたか。それ以外に方法がなかつたということだと思つてます。何しろ、道路財源が年間二百億円しかないときに四千六百億をつくらうというわけですから、外から、世銀から借金をし、財投から借りました。しかし、借金を返したら順次無料にしていきますよ、ある意味で非常に整合性のとれた、担保つき金融としてのプロジェクトファイナンスをやつたという話ですね。

それが、七二年に角栄さんが総理になつたときに道路財源は幾らになつていたか。二兆円ですよ。百倍になつていまして、本来の制度であれば、借金を返せばいい。二十三年分かかるわけ

だったですね、かつては。ところが今は、角栄さんが総理のときは三カ月分の予算を配分すれば、名神、東名はそこで無料にできていたんですよ。それから先は、その非常に多い予算で高速道路、東北道だろうが何だろうが、みんな税金で一般道と一元的につくっていけば、とっくにでき終わっている。

非常に簡単な計算なんです。先ほど若國先生もおっしゃいましたが、今払っている料金の中身は半分以上が金利なんです。これが上がっていけば、三分の二、四分の三が金利、つまり建設に使えるお金はその逆数の三分の一か四分の一にしかならないよ、借金をし続けていけば真水で使える金が減るわけですから、建設は非常におくれる。無料化をして、これから税金を、しかもきちっと執行と実際の監視を分離して、地方に財源配分を全部してしまつて、知事さんに使ってもらつて、情報公開をやつて、余つたお金はその県のものになるようにすれば、早く、安くつくつていく。とっくに、あつという間にあと二キロの完成というの、四十五年どころでなく、十年、二十年たてば、私は、無料化と同時に、先に道路ができる、必要なところは早く恐らく完成するだろう。そして今ある高速道路、全部ただですから、出入り口もいっぱいつくればいいわけですから、自由にみんな商売をされれば、どんどん観光だつて何だつて豊かになっていくことが起きる、その県がすべて豊かになっていくということになると思います。

○高木(陽)委員 さらに続きまして、今、これまでの参考人の質疑、午前中もやりましたし、先週もやりまして、また、きのうは地方公聴会ということで公述人の方に御意見を伺つたんですけれども、いずれの方でも、道路というのは公共財であるという主張をだれもがなされてきた。その中で、さあ、問題は、今国の方で計画している九千三百四十二キロ、残る二千キロについて、これをつくつていくかどうか。それぞれ、こういう形でつくればいいじゃないかという御意見

もあると思いますし、これは必要かどうかということでもまずお伺いしたいのと、そこに一気に、来年全部残り二千キロがつくれるか、そういう問題じゃなくて、やはり優先順位のつけ方というのが重要であろう。

この優先順位のつけ方について、今回、政府案で見ますと、必要性に関する判断基準ということ、採算性、費用対効果、あと外部経済効果、料金収入を取る場合に、それだけで判断しちゃうじゃないんじゃないか。また、整備手法、これは有料方式か新直轄かということで判断をしていくわけですから、そういう点は今回の政府の方は考えているようでありませぬけれども、さあ、皆さんの方としてみれば、その九三四二は必要かどうか、さらに、つくるとしたらその優先順位をつけるときの判断基準はどうしていくかということをお伺いしたいと思います。

○寺田参考人 私は、高速道路というのは近代国家の一つのツールであつて、優先順位というよりも、地域的にどこでもつくつていくべきだということから、そしてネットワークをつくるべきだ。例えば明治時代、稚内まで、四十年間ぐらいです。すべてレールが通つたのと同じで、秋田県は明治三十八年ですからちよつと百年になりましたけれども、それと同じような考えで、やはり今の国家的な事業として、ネットワークをつくる、これは一つの国家の使命、私は純粋にそう考えております。

○広瀬参考人 私は、限られた資源の中で、やはり優先順位をつけていかざるを得ないのかな、この思います。

そのときに、今度はコスト・ベネフィットとか採算性とかいうようなことで、一つの基準が議論されてきたというのは非常にいいことじゃないかな。その基準に沿つて我々も道をつくつてもらいたい、というときに説明をしなければいけないし、立証しなきゃいけない。それができれば優先的に取り上げられるということで、議論が非常にわかりやすくなつてきたんじゃないかなというふう

うに思います。

○野間参考人 新しく整備する道路について、その必要性について、私どもがここは必要だ、こつちは必要ないということをはちよつと言えませぬ。すべて、利用者がいる以上、必要だというふうに思います。

ただ、新しい道路のつくり方として、今までは既存の道路のユーザーが受益者である、受益者負担だということ、ユーザーだけが負担してきたというやり方はもう破綻するのではなからうか。やはり、先ほど先生もおっしゃいましたけれども、経済波及効果というものがあつて、必ずほかにも受益者がいるはずだと思います。そういう人たちから、受益する範囲で何らかの形で負担をさせる。新直轄方式というのはその一つのあらわれ方かも知れませぬけれども、そういう形で持つていかざるを得ないのではなからうかと思つております。

○山崎参考人 私は、ネットワーク効果というのは自動車の場合不可欠ですから、人がいない地方に道路をつくつていけません、そういう考え方です。やつていたらいつまでもこの国の過密過疎の問題は終わらないというふうに思つてます。ですから、ネットワークは一日も早く完成させるべき。

ただ、十七年前のこの九三四二キロ、今でもそれが現実的なのかどうかということは見直しをしていただきたいんですが、私は、ここでの一番大事問題は、地方の本音を引き出して、早くつくる、安くつくる、節約する、合理的にやる、それを引き出すシステムをつくらない限り、これは中央も含めて、これが早くできるということではないんじゃないか。

つまり、無料にして例えば出入り口をいっぱいつくれば、並行してつくるバイパスなんか要らなくなるわけですね。あるいは、あるところは三セクの鉄道にお金を上げた方がいいかもしれない。そういう本音は、お金を定額を知事さんなりに上げて、その範囲でつくりなさい、余つたらあなたのものですよとやつてあげたら初めてオー

ケー。

そして、もう一つ大事なことは、ほかの国では、いわばデイベロツパー、ゼネコンのような仕事は民間がやつていくわけですから、ちよつと大蔵省も銀行行政を、金融とそれから財政で分けた、それでやつとまともになつてきたのと同じように、国がやるのは執行の監視、情報公開、実行するのは知事さんというふうな形にしていけば、しかも余つたお金は自分の県で使いなさい、そうやつてやれば初めて、どんどん早く、安く、余るようになり、農業に使うように、賢い知事さんにはどうも、それを一から四十七まで知事さんをランキングすればいいじゃないですか、知事の格付をやればいいじゃないですか、私はそう思つております。

○高木(陽)委員 山崎参考人のお話を聞いてみると、どんどん勢いがあるという感じもいたしますし、だれもがやはり道路は無料であればいいと思つていますし、無料の方がいろいろ効果としてはある、これはだれもが思つていられると思つております。

今回の政府案の民営化法案というのは、やはりどうしても、現実の問題としての四十兆の借金と、今現在、道路特定財源を抱えている中で、これは高速道路だけつくつていけば問題はないと思つておられます。一般の道路また地方道、これもいろいろ、それぞれの負担を割合を持ちながらやつてきている、こういう現状があると思つております。

そこで、まず山崎参考人にもちよつとお伺いしたのは、これは素料疑問として、無料化した場合には、ここ数年間特になつとふえてきているETCの問題ですね。ETC、それぞれの料金所というところはこの設備をつくりながら、または各ユーザーの方も導入しながらやつてきている。無料化をして料金所は要らなくなるわけですから、その場合には、ETCは、今まで投資した分はこれはなしにするのかどうか、この点についてどうでしょうか。

○山崎参考人 ETC全体に国民あるいは政府がかけているお金、ちよつと私幾らなのかはわかりませんが、無料化のメリットとそれをやはり比較考量すべきではないかと思ひます。

やはり、先ほど、アメリカの例でいまして、高度成長の、経済成長の三割です。例えば、私が住んだカリフォルニア、鉄道なんかありませんね。それが今フランスと同じGDPになった。

例えば木更津で考えていただきたい。アクアラインがただになったら、一坪五万円の木更津の地価は、多分浦安と同じ一坪百万ぐらいになるでしょう。そこから例えば固定資産税で回収できるだけでも、これは全国でこういうことが起きるわけですから、税収としても十分。ということは、買ったETCを買い取ってあげても、国家にとつても個人にとつても十分おつりが戻るであろう。

ただし私は、あとは意見としては、首都高速なんかは当面、特に入ってくる方は、流入車両については、ETCを使ったロンドンなんかでやっているいわゆるロードプライシング、込んでいくときとかあるいは排気ガスの多い車には多く課金をするというところに、限定的に、ちよつとニューヨークでもマンハッタンに入るところだけは取る、ほかは全部原則無料なんです、そういう首都圏の混雑緩和のために短期的に使うのには非常にいい道具になるのではないかなと思つております。

○高木(副)委員 またさらにちよつと山崎参考人にお伺いしたいのは、先ほどからのお話で、特定財源を返済もしくは高速道路の新規建設に充てなければいいというような御意見だと思ふんですけども、正直、現在約六兆弱の特定財源のうち国が使えるのは三兆、地方の方は二兆六千億ですか、という形で、きのうの大方の地方公聴会でも、一般道路、いわゆる市町村道または県道、県道なんかでも片側一車線、いわゆる都合二車線だったらまだいいんだけれど、すれ違えない、一車線のところもまだあるんです。そういった部分では地方の道路というのはまだまだやらなければ

いけないので、この道路特定財源、これを削られると困る、こういう言い方をされる意見もございました。

実際問題、地方に行けば行くほどそういった現実の問題というのはあるんだろう。そういう中にあって、それぞれの地方道の建設、または維持補修をやっていくかなければいけないという現実で、では国が今使える特定財源の三兆円、このうち、国道の方も直轄でそれぞれ事業としてやっていると、例えば直轄事業一兆五千億円、それ以外にも補助金として渡しているものもございまして、純粋に国が使えるのは、二兆円のうち、直轄事業一兆五千億円、それ以外に、例えば今波滞解消のための踏切の解消ですとか、そういうものにも四千億円投入している。

そうなつてきますと、果たしてどこからそれを借金に返していくのか、どれだけ新しい新規高速道路建設に使っていくのか、どこかが痛みを伴わなければいけないでしょう、こういうふうにお考へておられます。その点についてどういふふうにお考へるか。

○山崎参考人 私の配付させていただきました資料二十六ページをごらんいただきましたが、日本道路特定財源六兆円という言葉がよく言われるんですが、果たして自動車ユーザーが払っている税金は六兆円だけですかということなんです。

ここでごらんいただきましたのは、普通税というので例えば自動車重量税、何か特定財源のように聞こえるんですが、自動車税、実は、これは一般財源に組み入れられて、しかし、ほとんどが道路に使われている、実質道路財源なんです。自動車を買ったときの消費税もそうなんです。ですから、これは年間九兆円もあるということですから、押さえていただきたいということ、先ほど言いましたように、このお金が、高速道路ユーザー、特にトラックなんか払っているのは非常に大きいんですが、三兆円近くあるのが高速道路に使われておらないところ、この国の制

度はほかの先進国の制度と非常に異なっている。だから、高速道路で税金を払っていないのいわばただにしろと言つたら、それは虫がいいねという話になります。何と三兆円近いお金は全然使ってもらえなくて、そのほかに二・六兆円とかを払わされているわけですから、これは明らかに二重取りですよというお話をまず第一点は押さえておきたい。

それから二番目、世界の各国と比べて、二十五倍の国土があるアメリカと同じぐらいの道路予算をとつていて、これで足りないと言ふんです。ドイツ、フランス、イタリア、イギリス、欧米の四大国の予算の合計の二倍を使つていてそれでお金が足りない、なぜだろうかということから考えていただきたい、我々納税者としては。

例えば一般競争入札。なぜ地方の方が三十三億円以上でいいの、国が六億円なのに。セメント袋一つから競争入札にしていたら、すべて情報公開することで三割ぐらい減るだろう。私は、ゼネコンの友達から聞いた発言なんです、実際にかかっている金の倍ぐらいチャージするよ、それでも十分金をくれるから。そこを直していただきたい。

ただ、直すには善意を期待してもしょうがないんです。道路予算を減らして出世できる道路官はなかなか霞が関にはおらないと思ひます。なぜ地方に回した方がいいのかという話なんです。

地方で、そのお金をいけば交付金に近い形にして、鉄道にも使える、あるいは余つたらその県でほかの目的に使えるようにしたら、これによって要はその県知事さんは人気が出てくればまた当選される、そういう政治メカニズムの中で初めてきちつとしたお金の使い方がされるんじゃないだろうか。そのために情報公開を徹底することを国がやる。この税金は、すべて国が決めている法定の税金でございます、条例ではありませんから、これ

は先生方がお決めいただける問題だと私は思つております。

○高木(副)委員 今の御指摘で、入札の問題、またコスト削減の問題、これはまさにそのとおりだと思ふんです。これはしつかりとメスを入れなければいけないです。二年間の道路公団民営化論議の中で、コスト削減というのをかなり強烈に言われる中、また民営化委員会自体が公開される中で、いろいろな、例えば二百五十万円の電話だとかが明らかになってきて、そういうものにメスがどんどん入つてきて、今回、新規建設について当初二十兆円つくとおつていたのが十兆五千億で、こういう話にまでなつてきました。やはりそれはやらなければいけないと思ふんです。

ただし、その前段の、第一項目の三兆円のお金です。これも実際問題、今むだに使われているのではなくて、道路について、軒下の道路ですとかそういうものに使われているわけですね。さあ、問題は、ここで、そういう今使われている部分、これももちろんコスト削減はしなければいけないと思ひますけれども、そういう地方で使われている部分も含めて、限られたお金の中でやるとなると、どこかしらやはり痛みが出てくる、削られてくるということに関してお二人の知事にはちよつとお伺いしたいんです。

新規建設、高速道路、自動車専用道路、これはこれで必要である、これはもうだれもが言っている。その一方で、今の山崎参考人の御意見、また民主党の案等々見えますと、どうしても今ある枠の中で使わざるを得ないといったときの、地方がどれだけ痛みを耐えられるのか、こういう部分についてどうお考へか。知事お二人にお伺いしたいと思ひます。

○広瀬参考人 大分県の場合、今度、社会資本としての道路の整備というのは大変おつていて、思ひますけれども、それでも道路関係の予算は、大変財政が厳しいものですからやはり七割ぐらい全体として削らざるを得なかつたというふうな状況であります。したがつて、相当効率的にやらな

きやいけないということで、路線の選択それからコストについても相当切り詰めているつもりです。それでもそっちの方、着実に一般道路の方はやっつけなきゃいけない。そういう中で高速道路の整備ということについても思いをいたさなきゃいかぬ。

高速道路については二つ問題があつて、一つは、これまでの四十兆の借金を返していくということ、それからもう一つは、新規に道路を整備していくということが必要になるわけです。したがつて私は、無料化ということができればそれにこしたことはないけれども、無料化をしてこれまでのベース以上に借金を早く返し、そして新規の整備を着実にやっていくことができるものかどうか。むしろ、それができないからこそ、有料化も維持しながら、それ以上に、その借金を返すようなお金があるのなら、ぜひそれをまた新規の計画的な造成に使ってもらいたいというような気持ちであります。

そこところが、無料化をして借金の返済とそれから新規の整備というのがよりスピーディーにできるということがよく理解できないんです。むしろ私は、有料化プラスこれまでもどおり税金を投入してもらいたいというふうに考えております。

○寺田参考人 これからの時代は、このとおり財政的にもタイトであるというのは国民もよく承知しております。あれもこれもという時代じゃなく、それが優先度があるかという形になつてくると思います。そういうことで、私は高速道路に道路特定財源を割り当てるべきであるというのは、率直にそう思います。

現在、秋田県の例をとりますと供用率六〇%なんです、その六〇%よりも、大変危険な、安全性の問題で一つお話しさせていただきます。

あちらに日道通という、七号線ですか、ありません。この道路が冬期間でも、例えば凍って車がスピンした場合は何時間とか、何かのことで土砂災害とかがあつた場合は、あとはこれは全部、この

辺は動きがとれない。

ですから、先ほどから何回も申しましたように、パイパス的な、要するに自動車専用道路だということですから、恐らく地方は、東北地方の横断関係はほとんどそのような形が多うございまして、私は、ですから、優先的に進めるべきだ、そう思っています。

また、無料化とかそういう問題で話になりまして、今度の四十兆円を新しい会社が進めて、将来国民負担をさらに増すというような形が懸念されるじゃないか、私は懸念します。だったら先送りせずに今解決すべきで、この案を自民党が出していたら、無料化を自民党が出していたら話が決まっただけでしょうけれども、どうも野党の方から出たんでいろいろ苦労しているようなんですが、それは恐らく、そんなことを考えるより国益を考えてやはりやっていただきたい、率直にそう思います。

○高木(陽)委員 高速道路の問題というのはどうしても、大きな話ですから、金額も大きいですし、本当に、山崎参考人も国家百年の大計、こう言われて、まさに国の重要な問題なんですけれども、どうしても特定財源だとかそういう問題で、これも触れていかなければいけない問題で、けれども、どうしても一人一人、もつと言つたら地域ごとの道路というのが、いわゆる生活道路または災害における避難をするための道路というのが重要になつてくると思うんです。

特に、私は東京なんですけれども、東京というのは道路があるようじゃんとした道路がない。私の住んでいる多摩地域というのは、いわゆる片側二車線の南北の道路というのが環状八号線から十六号線までの間、いわゆる三十キロ、四十キロぐらいですかの間に一本もないんです。これがもし震災が起きたときにどうなるんだらう、こういう問題があります。

また、私の地元である八王子というところも、五十三万の都市でありながら、駅に出るまで、いろいろな東京都道が放射線であるんですけれども、

も、そのちよつと奥の方、片側一車線の道路でバスがもう渋滞というかとまっちゃつて、これは笑える話なんですけれども、通学の高校生がバスが全然動かないんで、おられるんですね。ずつと歩いていて、前のバスにまた乗るんです。これができるような、駅に出るまでが一時間かかつてしまつて、駅から電車に乗って二十分だとか、こういう実態が東京都内でもある。

そういう道路のことを考えると、まさに本当に道路特定財源の使われ方というのは、高速道路はもちろんな視野に入れなければいけないと思うんです。今回の政府案では新直轄方式という考え方を持っていますが、一般の道路等含めてしっかりと議論をしていかないと、どうしても、高速道路だけできたはいいですけれども、その地域の道路が、いや、これは地方だけではなくて、あらゆる町で同じような問題があるのではないかなと思つていて、こちら辺も含めてしっかりと議論を尽くしていかなければいけないというのをきょうは実感しながら、質問を終わらせていただきたいと思つています。

ありがとうございます。

○赤羽委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 日本共産党の穀田です。

四人の参考人、本当にきょうはありがとうございます。貴重な御意見をお聞かせいただきまして。

そこで、今の日本の中で道路という問題を考える際に、無料であるか無料でないかという問題が随分かまびすしくやられましたけれども、私は、公共事業のあり方全体が問われている問題としてあるだろうと考えています。そして、総合的な交通体系系自体が望まれている、この中でどういふふうにあるべきかという問題もある。また、公共事業が道路としてやられる場合、地域経済にいろいろな影響を及ぼすが、こういう問題も含めていろいろ考えなくちゃならぬ問題は多岐にわたつており、縦系、横系いろいろな問題あると私も考えています。

そこで、きょうは四人の方々に端的にお聞きしたいんですけども、実は、民営化推進委員会の議論が始まった際の最初の問題は何だったかというところ、不採算、これはまずいという意見でした。つまり、この間猪瀬さんもお見えになりましたが、その際に、本四だと東京都の近くの第二名神だとか、まさにむだだ、こう言っていました。ですから、高木さんなんか得意なんですけれども、むだを省けというふうな話をするのが一つの要素となりました。

それと二つ目に、四十兆という莫大な借金をどないするかという問題が出た。三つ目に、ファミリー企業それから建設を請け負っている受注業者の中における腐敗、政官財の癒着、これをなくせ。

大きく言つてこの三つが、大体多くの国民の意見であり、世論ではなかつたかと思つています。ただ、私は、そのことの議論の結論がいつの間にか民営化という問題になりましたが、大きく言つて、この民営化が少なくともそれらの三つの問題の解決になるのかということについて疑問だと感じています。

ですから、大枠の話、基本の話、まずその点で四人の参考人にお聞きしたいと思つています。

○寺田参考人 道路公団の歴史は、昭和三十年からですか、道路公団も含めていろいろな形の公社公団、道路に関する公団がこのとおりできていくわけなんです、その中で、私言えることは、昭和三十年から今までかかって四十兆円の借金をつづけて、いろいろなファミリー企業つづけて、いろいろな問題が起きた、これは余りにも長期にわたる制度改正しない疲労だと思つています。そして、要するに、働きが二兆円しかないという会社であるということなんです。

これを無理して民営化して、将来これを解決するということの形が果たして成功するかというところ、今の制度を引き継いでこのような会社をつくるわけですから、これをすべて打ち切つて会社をつくるんじゃないかと、これを残してつくるという

転手さんも、できれば迂回をして当然湾岸線を通りたいのだが、単価切り下げのもとでは少しでも経費を削減したいということで、なかなか効果が上がらなかったように私は見受けま

協会の方から見ると、こういったものなんかにしては、どんなふうな形が望ましいとお考えですか、環境問題と関係して。

○野間参考人 国道四十三号線の件で、暫定的に料金を引き下げて実験的にやってみたということだと思えますけれども、私ども、それで余り、迂回した者が少なかつたということはやはり値下げしても経済的な負担が多い。今は、少しでも下げたいという要望が強いですから、それでこちらに移らなかった、四十三号線、ただのそこを走るということだったということもあると思えます。

もう一方で、非常に実験期間が短くて、会社としてシステムのそちらに移るといふようなことができなかった。たまたまそこに行ったら安かつたというだけで、ルートを確認するだけの時間的余裕がなかつたということもあると思えます。

○穀田委員 最後に、お二人の知事に二つだけ。例えば、大分県の広瀬知事は、豊予海峡ルートの問題なんかもお話しになっている模様です。

今の道路建設という問題について、それぞれの必要性、それぞれの地域における必要性、これはさまざまな御意見があります。ただ、グランドデザインとして五全総に言うああいう六つの海峡横断というような道路が本当に必要なのかという点について、私は疑問に思っています。その点についての御意見。

もう一つ、この間議論になってきたんですが、私は京都に住まいをしています、いつも大体皆さんに聞いているんですけども、地域、地方におけるネットというのはわからないでもないし、それは当然の必要性はあると思うんです。

ただ、市内の、京都のど真ん中、ど真ん中、まさに北と南そして東西、真ん中のところにどんと道路を入れるという高速道路乗り入れ方式を今考えています、ニューヨーク大学の教授で

ある佐藤さんなんかは冗談じゃないという話をしておりましたけれども、そういう問題についてのお考え。

二点だけお二人にお伺いしたいと思います。

○広瀬参考人 一点目の豊予海峡ルートの問題でございませうけれども、国の計画で長期計画の中に位置づけられてはいたわけですが、これは、やはり今優先的に物事を進めていかなきゃならぬという時期でございませうから、私は、むしろそれよりも東九州自動車道だということ意味で、豊予海峡ルートはしばらく凍結というか、特に力を入れて運動するテーマではないというふうにお考えしているところでありませう。また、そういうことで方向転換をいたしました。

第二国土軸構想というものがあられるわけでございますけれども、それ自体は私は一つの国土形成のグランドデザインとしてあつてもいいんではないか、こう思っていますけれども、それに今血眼になつて運動をするようなテーマではないというふうにお考えしております。

それからもう一つ、京都の件でございますけれども、私、不勉強で余りよく知りませんが、けれども、とにかく何とか、大きなトラックとかなんかが京都の町中を走るのはどうかということと考へた構想と、それが京都の町全体の環境ということとどうかということの御議論だろうと思っております。十分に御議論をいただければ、こう思っておりますところでありませう。

○寺田参考人 私たちのものの計画というのは、行政の計画というのは、経済成長率何%だ、二%だ、三%だ、それからインフレ率がある程度だとか、そういう状況の中で、いろいろなビッグプロジェクトを含めて計画してきたのは事実でございますが、現在、このとおり、経済成長率も要するに低成長、マイナス成長も含めた展開があるというところ、それからデフレ経済、こういうインフレにならないという社会の中では、やはりそういうビッグプロジェクト、投資等については、過去のものについても過大投資というものが反省しな

きやならぬということは事実でしょうし、これからの投資のあり方についても、そういう視点であれば、今後はそういう投資自体が過大なものというのにはあり得ないだろう。

もうそれは私たち、ここ十年間でいろいろな知恵が、バブルが崩壊してからは、経験している、知恵がついているはずだ、私はそう思っています、ですから、今、いろいろなデータを書きかえる、行政機関でもそういう勇氣を持つてもらいたいと思うのです。そして、真実を、しっかりと実際を見きわめた上で、いろいろ出発していただくことがこれから私一番大事なことだと思っております。

ですから、そういう点を含めて、これからのいろいろな道路投資とかそういうあり方については考へていただきたい。もちろんこれは高速道路ばかりじゃなくて、空港から何からすべて含めて、行政はそれを書きかえることを嫌がるのを、書きかえる勇氣を持った新たな出発点にしてくださいと思ひます。

以上でございます。

○穀田委員 終わります。ありがとうございました。

○赤羽委員長 これにて本日の参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人の皆様方に、本委員会を代表し、一言御礼のごあいさつを申し上げます。この際、参考人の皆様方に、本委員会を代表し、一言御礼のごあいさつを申し上げます。

本日は、参考人の皆様方におかれましては、大変御多用の中、また、大変遅くまで御参加いただきました。心から御礼申し上げます。意見陳述の時間が大変短い時間でございますが、申しわけなく思っておりますが、それぞれのお立場から実に貴重な御意見を賜りましたことを心から御礼申し上げます。本日は、誠にありがとうございました。本日の議論の参考といたしまして、より一層深まった議論を展開してまいります。本日は、本日にあります所存でございます。

次回は、明二十一日水曜日午前八時五十分理事會、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。午後五時二十八分散會

平成十六年五月十二日印刷

平成十六年五月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

E