

第百五十九回
国会

参議院国土交通委員会會議録第十六号

平成十六年五月十八日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月十四日

辞任

岩本 司君

山口那津男君

補欠選任

佐藤 雄平君

森本 晃司君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

興石 東君

岩城 光英君

鈴木 政二君

池口 修次君

大江 康弘君

森本 晃司君

佐藤 泰三君

齊藤 滋宣君

田村 公平君

鶴保 庸介君

藤野 公孝君

北澤 俊美君

佐藤 雄平君

藤井 俊男君

大沢 辰美君

富樫 練三君

洲上 貞雄君

国務大臣

国土交通大臣

副大臣

石原 伸見君

国土交通副大臣

林 幹雄君

国土交通副大臣

佐藤 泰三君

大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

内閣府道路関係四公団民営化推進委員会事務局

長

総務省自治税務局長

厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部長

国土交通省総合政策局長

国土交通省道路局長

国土交通省航空局長

参考人

日本道路公団総裁

裁

近藤 剛君

石川 裕己君

佐藤 信秋君

澤井 英一君

塩田 幸雄君

板倉 敏和君

坂野 泰治君

伊原江太郎君

齊藤 滋宣君

鶴保 庸介君

本日開会に付した案件

○理事補欠選任の件

○政府参考人の出席要求に関する件

○参考人の出席要求に関する件

○高速道路株式会社法案(内閣提出、衆議院送付)

○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、衆議院送付)

○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、衆議院送付)

○日本道路公団等民営化関係法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(興石東君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る十四日、岩本司君及び山口那津男君が委員を辞任され、その補欠として佐藤雄平君及び森本晃司君が選任されました。

○委員長(興石東君) 次に、理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(興石東君) 御異議ないと認め、さようでは、理事に森本晃司君を指名いたします。

○委員長(興石東君) 次に、政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

高速道路株式会社法案外三案の審査のため、本日の委員会に内閣府道路関係四公団民営化推進委員会事務局長坂野泰治君、総務省自治税務局長板倉敏和君、厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部長塩田幸雄君、国土交通省総合政策局長澤井英一君、国土交通省道路局長佐藤信秋君及び国土交通省航空局長石川裕己君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(興石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(興石東君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

高速道路株式会社法案外三案の審査のため、本日の委員会に日本道路公団総裁近藤剛君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(興石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(興石東君) 高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法律案、以上四案を一括して議題といたします。

四案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○斎掛哲男君 皆様、おはようございます。斎掛哲男でございます。よろしくお願いたします。

さて、道路関係四公団民営化法案の審議に先立ちまして、交通機関にとって一番大切な乗客の安全確保について、大変気になる事件が最近相次いで起こっておりますので、それについて質問したいと思っております。

第一ですが、四月三十日の読売新聞で、居眠り機長の見出しで、全日空の羽田―山口宇部便の機長が三月二十三日、飛行中に居眠りし、同乗の国交省の試験官から注意され、一度は目覚めたものの途中また居眠りをし、副操縦士に注意されて目覚める等々、他紙も報じております。もし本当だとしたら、これは大変なことだというふうに思います。

この件の実情、なぜ居眠りをしたのかの理由、

このような事件をなくするためにどのような措置を講じておられるのかについてお尋ねいたします。

○政府参考人(石川裕己君) お尋ねの件でございますが、今年の三月二十三日の十三時三十二分発羽田空港発山口宇部行きの全日空六九三便、乗員乗客約百八十名でございますが、ここにおきまして巡航中に機長が居眠りをしたわけでございます。業務検査のために国土交通省職員でございます航空従事者試験官というのが同乗しております、この試験官が副操縦士に機長を起こさせたとところでございますが、その後、数分後また機長が居眠りをしたということでございまして、再度副操縦士に機長を起こさせるといことがあったわけでございます。巡航中、自動操縦中ではございますが、二度にわたって航空従事者試験官が副操縦士をして機長を起こさせたということでござい

ます。この事案の発生を受けて、直ちに私も国土交通省から全日空に対して、当該機長に健康上何らかの問題があったかどうかということについて調査をし報告するように指示をしております。さらに、全日空におきましては、全運航乗務員に対して注意喚起の文書を出いたしましたし、再発防止に努めております。

この機長につきましては業務停止ということにしてございまして、単なる居眠りなのか、いわゆる睡眠時無呼吸症候群などの健康上何らかの問題があったかということについては、現在、詳細な調査をしているところでございます。

○斎掛哲男君 起こったのが三月二十三日ですから、もう二か月近くたつんですから、その辺を早くきちんと調査をして、厳格な措置を講じていただきたいというふうに思います。

次に、羽田空港で四月の二十八日夜、強奪した車で工事用フェンスを突破して制限区域に入り、車を次々奪ってC滑走路に向かって、午後七時二十九分から三十六分の間暴走し、この間、C滑走路には航空機数機が相次いで着陸しており、後か

らの検証によれば、このうちのある便は十秒単位で激突を免れたと報道されています。一歩間違えば大惨事となることなんです。

この事件の実情と、なぜ工事用フェンスが簡単に破られたのか、再発防止措置。それから特に、報道で、警察は強奪された車が空港の制限区域内に入るのを知りながら、そこは国交省の管轄だからと手を出さなかったと伝えています。国交省と警察との連携はどうなっているのかについてお尋ねします。

○政府参考人(石川裕己君) 現在、空港における保安体制の強化というものが求められている中で、四月二十八日のような事案が発生したことにしましては誠に遺憾でございます。事態を重く受け止めているところでございます。

羽田空港におきましては、周辺に強固なさくを設けまして、さくの上には有刺鉄線を設置するなどの侵入防止措置を講じております。モニターカメラあるいは赤外線センサーというふうなものによりまして、不法侵入が発生した場合でも事態を即時に把握できるようにしているところでございます。ゲートにおきましても、モニターカメラあるいは赤外線センサーによりまして不法侵入を即時に把握できるようにしております。さらには、通常使用するゲートにつきましては強固な扉を設置する、あるいは警備員を配置するというふうなことをやっているわけでございますが、今回の事件の発生した場所でございますが、仮設ゲートであったわけでございました。

これは国際ターミナルの増設工事というのをやっているわけでございますが、この国際ターミナルの増設工事に伴い、隣接する本来の第七ゲートというものが一時的に閉鎖されることに伴いまして、その代替として仮設をしたものでございまして、短期間で使用するというところでございまして、そのために通常のゲートと比べてやや簡素であったと。さらに、モニターカメラあるいはセンサーというものも設置されていなかった。さらには、このゲートは五月七日から、つまり事件

の後の日でございます。連休明けから使用するというものであったものでございますから、その時点では警備員が配置されていなかったというふうなことがございまして、結果として暴走車の侵入を許すことになってしまったわけでございます。

今回の事案の発生を踏まえまして、私も航空局といたしましては、直ちに羽田空港の仮設ゲートに警備員を二十四時間配置する等の措置を講じたほか、今後、同様の事案が発生することのないように、緊急事態の発生時の関係機関間の連絡体制の強化、不法侵入事案対応訓練の実施、それから防護フェンス、ゲートの構造を含めた空港施設の強化、巡回警備の強化などを進めていく方針でございます。

警察との関係におきましても、更に連携を強化したいというふうに考えておりまして、五月十三日には、警視庁との間でこれらの事項について共同で取り組むことを確認いたしました。警察庁、航空局、それぞれ各空港事務所、空港を所轄する警察に通達を發したところでございます。

○斎掛哲男君 事故、事件は小さいうちに根絶しなければなりません。大したことでないと甘く見ていと思わぬことが起きます。

一九八五年八月十二日、今から十九年前ですね、羽田から大阪に向かったJALが事故を起こして御巣鷹山に激突し、乗客五百二十人が死亡しました。その原因は、事故機はその事故の起きる七年前に大阪空港で着陸に失敗し、しりもち事故を起こし、当時新聞に写真が出たのをよく私は今も記憶しているんですが、それを修理して使っていたのです。一度曲がった金属を伸ばして使用すれば必ず早く破壊いたします。耐用年数を短くすべきを惜しんだからだというふうに思っています。しりもち事故を安易に考えた末の大惨事だと思います。交通機関を扱う皆さん方には特に肝に銘じて、このような大事故の起きないように事前

道路関係四公団民営化法案の審議に当たり、まず、一昨年以来本日に至るまで大変御苦労されました石原大臣始め国土交通省の皆様方に心からの敬意を表します。

正に青天のへきれきとも言うべき大改革をされようとしているわけですが、その審議を深めるためにも現在の高速道路計画がどのようにして決められたのか、その背景等について少しお話ししてみたいと思います。

昭和五十八年度から第九次道路整備五か年計画が発足することとなりましたので、その案が前年の昭和五十七年に作成、策定されることとなりました。当時私が建設省の道路局長で、次長が現在全国知事会会長をしております岐阜県の梶原知事でございました。このころの高速道路計画は、昭和四十一年にそれ以前にいろいろの手法で計画されていた高速道路、すなわち開法による国土開発縦貫自動車道法によるものや、あるいは議員立法による東海北陸自動車道などや、あるいは政令指定による東名高速道路などというものでした。それをまとめて国土開発幹線自動車道として七千六百キロを予定路線に法定化されたものでした。

ところが、その後十数年もたった昭和五十七年ごろには、延長七千六百キロの枠に入らなかった道路で高速道路並みの機能を持つ自動車専用道路として整備を始めるものがある場所が出てきました。例えば、北道路は北九州市と大分市を結ぶ一般国道十号で、これを自動車専用道路として道路公団の一般有料道路あるいは建設省の直轄事業などで進めるといふものでした。また、仙台市と石巻市を結ぶ道路も同じようにして自動車専用道路として整備され始めておりました。そのほかにも自動車専用道路での計画が各地で検討されておりました。

しかし、事業主体が違うと構造、規格も違いますし、またそれぞれの道路については合目的に計画されているものの、路線全体として使用する場合は乗り継ぎや料金徴収面等で不備のあるいわゆる合成の誤謬が起こつてきておりました。そこ

で、将来我が国において必要とされる自動車専用道路全体のネットワークを決めることと、その整備手法を決めることといたしました。道路の路線、インターの位置やその構造、規格が決まっておれば、だれが建設、管理しようとする者にとつてはかわりなく最適の交通利便が得られますし、将来はすべて国の道路になるのですから、弾力的に考えてもよいというふうに考えました。

そこで、第九次道路整備五か年計画では、期間中に、すなわち昭和五十八年度から昭和六十二年までには自動車専用道路、すなわち高規格道路のマスタープランを決めるとともに、その整備手法を決めることといたしました。そして、昭和六十二年に現行の高規格道路網一万四千キロメートルが決まりました。

その整備手法として、まず日本道路公団が従来の手法で整備できるものは高速自動車国道として整備し、残りは直轄事業として整備すること等とした結果、日本道路公団分が一万一千五百二十キロメートル、直轄分が二千三百キロメートル、そして本四公団分が八百八十キロメートルとなりました。

高規格幹線道路網としての一万四千キロメートルの決定にはいろいろな経緯がありました。その規模についてはどうかということについて全体的にマスター的に見た場合には、昭和二十年の終戦時の鉄道の総延長が約二万キロメートルであり、また当時の直轄道路の延長、今もほとんど変わっていないと思いますが、直轄道路の延長もほぼ二万キロメートルであり、その七〇％程度であること等から見て、個々にはいろいろな基準で造ったんですが、全体的に見てまあ七割というのは妥当ではないかなというふうに当時思っております。ただ、日本海側の路線が一部寸断しているのはちょっと残念な気がいたしました。その整備についてですが、現在、日本道路公団が管理している高速自動車国道の供用延長は七千キロをちょっと今超えているところでございます。

ここで中国や欧州の社会資本整備も少し考察してみたいと思います。

中国で高速自動車国道を造ろうということで日本に支援を求めたのは昭和五十九年でございます。その春の連休を使って、当時の水野建設大臣に随行して私も北京に行き、李鵬副首相、当時公共事業担当副首相でございました李鵬さんに種々説明しました。その直後、李鵬副首相は来日され、自分の目で日本の高速道路を確認されておられました。そして翌年には、私たちが説明した道路特定財源と有料道路制度を中国に適用して高速道路の整備をスタートさせました。今や中国では二万五千キロメートルの高速道路が供用されております。国の大きな制度等の違いがございすものの、日本では四十年余で七千キロメートル、中国ではその半分の二十年余で二万五千キロメートルの高速道路が造られております。そのとき道路造りを通じて日中間の交流を深める趣旨で日中道路交流会議を締結してまいりましたが、それが今も続いているということで、本当に良かったなというふうにも思っております。

中国は、今、日本等の技術先進国から猛烈な勢いで技術移転を行っております。あの揚子江の上流に建設していた三峡ダムも昨年から貯水を始めました。その貯水量は日本全国にあるダムの総貯水量の二倍です。水力発電量は千八百四十万キロワットという大きなものであります。

また、日本よりも社会資本整備の進んでいた欧州では、新しい時代に即応して、ロンドン、アムステルダム、パリ、フランクフルトの四つの空港をハブ空港とし、その機能を高めるため高速自動車国道の整備を進め、高速交通ネットワークを全欧州に広げています。今後とも、我が国経済産業の国際競争力を増していくためには、我が国が国際競争力のために必要な社会資本の整備は的確に行っていくかなければなりませんし、また国土交通省はその中心的な省庁でございすので、是非また皆さんの英知を尽くして頑張っていたきたいというふうに思います。

次に、本当は有料道路のいろいろな経緯のいろいろなことも話したいんですが、ちょっと時間があ

りませんから、質問の方に入らせていただきます。そこで、民営化推進委員会について質問してきたいと思っております。

道路関係四公団の民営化の方針が正式に決められたのは、平成十三年十二月十九日に閣議決定されたのは、平成十三年十二月十九日に閣議決定された特殊法人等整理合理化計画で、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡公団は廃止することとし、四公団に代わる新たな組織及びその採算性の確保については以下の基本方針の下、内閣に置く第三者機関において一体として検討し、その具体的内容を平成十四年中にまとめるとされ、平成十四年六月に道路関係四公団民営化推進委員会設置法が制定されました。そして、これに基づきまして設置される民営化委員会の七人のメンバーが決まりました。公共財中の公共財である高速道路を民営化することには、長年道路の建設・管理行政に携わってきた私にとつて一抹の懸念はありましたが、委員長に今井さんが、またその道路の学識経験者として現場もよく知っておられる中村先生が委員に入られるとのことでしたので、ほっといたしました。当時、行草担当大臣であった石原大臣のいろいろな御配慮もあつたことと思ひます。

しかし、平成十四年十二月の民営化委員会の最終答申の直前、松田、田中そして猪瀬委員の暴言によつて今井委員長と中村委員が実質お辞めになられるという残念なことが起こりました。そして、今井、中村両委員の不在のまま、残りの五人で道路関係公団民営化推進委員会の意見書を平成十四年十二月六日に提出されました。その後、この意見書を踏まえ道路関係四公団民営化の基本的枠組みとしての政府・与党申合せ事項がなされ、それに基づいて今回の提案されている四法案が策定されましたが、その際、田中、松田両委員と猪瀬委員との意見が対立し、田中、松田両委員が辞任されたと聞いております。

そこで、これを所管しておられました内閣府にお尋ねしたいんですが、民営化委員会で、

今申し上げましたように、一昨年の暮れの意見書をまとめる際に今井さん、中村さんが実質お辞めになり、またこの政府・与党申合せ事項を決めた際、そしてそれに基づいてこの法案が作られた際、その際に松田、田中両委員が辞任されるということとなり、残ったのは猪瀬、大宅の二委員となつております。

そこで、このような異例な事態がなぜ起こったのか、そしてその影響はどのようなものなのか、そして今後このような混乱を生じさせないためにはどんなことが必要なのかについて、内閣府にお尋ねいたします。

○政府参考人(坂野泰治君) ただいま委員から経過についてのお話がございました。そのとおり経過をたどつたわけでございますし、また二名の委員の辞任など、御指摘のような状況になっておりますこともそのとおりでございます。

このような状況になった基本的な理由は、やはり各委員の方々の間に基本的な考え方の相違があり、それが解けなかつたというところに原因があるのではないかと考えておるわけでございます。

また、今井委員長及び中村委員が意見書を決定後欠席を続けられるという事態になった原因の一つに、この委員会として意見書を多数決で決めるかどうかという問題があつたわけでございます。

運営の方法として、理論的には多数決以外にも、例えば両論併記でありますとかいろいろなやり方があり得るわけでございますけれども、現実に取り決めた方法は、御承知のとおり多数決ということでございます。合議制機関でございますので、いろいろ御批判はあろうかと思ひますが、最終的にはこの機関の責任として自ら意思決定の方法を決める、そういうことにならざるを得ないわけでございまして、このような方法を取つた結果は、やはり委員の方々それぞれが自らその責任を負われるものと私も考えておるわけでございます。

また、御指摘の田中、松田両委員が昨年十二月に辞任をされたわけでございますが、これも、先ほど申し上げましたように、各委員の間の基本的

な考え方それぞれに基づいた行動であったと私も考えておるわけでございまして、この田中、松田両委員は、昨年十二月に政府・与党が基本的枠組みを決定いたしました際に、この枠組みは意見書の骨格を覆すものであるという評価をこの二方が下されて、その結果として、もはや監視機能を果たすという状況にはない、そういう責任は負えない、そういう御判断で辞任をされたと私も承知をしておるわけでございます。

このような状況になったことは私も誠に残念なことであるというふうに考えておるわけでございまして、それぞれの委員が最終的にそれぞれの責任と判断の下にこのような行動をお取りになるといふ以上、事務局としても最終的にはやむを得ないものではないかと考えておるわけでございます。

なお、今後の件についてお尋ねがございました。

このような状況になって、しかし形式上なお五名の委員の方が在任をされておるわけでございまして、組織としてはまだこの委員会は委員会として存続をしておるといふことでございます。ただ、全員、五人の委員の方がそろって活動をしていただける、そういう状況にもまだなっていないということも事実でございますので、事務局としては、今後とも各委員に対して情報提供などに努めるとともに、様々な手段で各委員の方々がいろいろなお考えをお述べになるような機会も工夫をしたいと考えておるわけでございますが、例えば最近の例では、今御指摘の猪瀬、大宅、二人の委員の方が懇談形式でございまして、国交省などからもヒアリングをするというようにことで、そういう機会を通じて意見を表明をしておられます。

そんなようなことも含めて、これから事務局としては工夫をしていきたい、そのように考えておるわけでございます。

○斎藤哲男君 それでは、民営化推進委員会の意見書については総理も基本的に尊重すると言っておられますが、最終的に田中、松田両委員の辞任

の原因となった意見書と政府・与党の申合せ、すなわち、それに基づいて今回法案が作られ、提案されているわけでございまして、それとの相違点について、その内容と理由を簡単に説明していただきますと思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 昨年十二月の政府・与党申合せとこれに基づきます今回の道路関係四公団の民営化の法案におきまして民営化委員会の意見を基本的に尊重する、こういうことで、まず七点ほど尊重した部分を、主な部分、たくさんございまして、基本的なものでございまして、大きくございまして、整備計画区間のうちの未供用区間につきましては費用便益分析等を厳しく実施して抜本的に見直し区間を設定する。さらに、コスト削減などによりまして有料道路の事業費、対象となる事業費をおおむね半減する。さらに、債務は民営化時点の債務総額を上回らないようにいたしまして、民営化後四十五年以内に完済する。競争原理を導入するために、日本道路公団を三分割。また、一方的命令の枠組みを廃止しまして、会社の自主性を最大限尊重する。民営化までに平均一割を超える高速国道料金の引下げを図る。将来、株式上場を目指す。などなどございまして、民営化委員会の意見書のほとんどを実現した内容になっている、こういうことでございまして。

しかしながら、先生御指摘の、どこが基本的に違っているか、こういう面でも申し上げますと、二点大きな違いを申し上げたいと思いますが、一つは、会社による道路資産の保有、こういう問題でございまして。二つ目は、料金への利潤の上乗せでございまして。

会社による道路資産の保有という問題につきましては、これは意見書では十年後にこの機構を解散して、機構を作り会社を作るところは一緒でございますが、十年後に機構を解散して会社が資産を買い取ると、こういうことが言われておったわけでございまして、これにつきましては機構が所有を続けるということでございます。これは、国民の共有財産と、こういう公共的性格か

ら私有になじまないという問題と、それから私有化ということとは永久有料化と、こういうことでございまして、これについて地方公共団体にも支持する意見がない、あるいはまた、民営化先進国のイタリア、フランスを含めまして、完全に私有化して永久有料として高速国道を運営すると、こういう国はないと、こういうような点からでございます。

それからもう一つ、料金への利潤の上乗せ、これにつきましても、原則として料金に利潤は含まない、こういうことにしたわけでございまして、これは国民共有の財産でありますので、民間企業の利潤獲得の道具として高速国道を使うと、これはなじまないのではないかと、利用者の負担を抑えるべきでないかと、さらに、債務の早期返済を優先すべきであって、利潤に回すという余裕があるものであれば早期返済を図るんだと、あるいはまた、地方公共団体もこの点につきましては利潤の上乗せに否定的であると。

こうしたことを踏まえまして、この二点について、大きな問題としてはこの二点につきまして意見書と相違する内容になっておると、こういうことでございまして。

○斎藤哲男君 それでは、次に移ります。

高速道路は国民共通の財産であり、私有財産化、永久有料化は認められないというふうに思っています。今も説明がそういうふうになりました。先行して、民営化されているイタリア、フランスにおいても、高速道路を民有会社の私有財産として永久有料としているわけではございません。

私は、一昨年九月にイタリアのローマにあるアウトストラデーダ社の本社を訪ね、役員と有料道路事業関係のことについて懇談を、というより、事前にこちらの方から質問書を出しまして、その質問に答えてもらうというふうな、そういう形で懇談してまいりました。その少し前に、当時の石原行革大臣が来られたというお話をされておられました。

アウトストラデーダ社は、高速道路を有料道路と

して建設し、一定期間管理するコンセッション、すなわち日本流に言えば特許を国から受けている会社です。特許を受けた高速道路の延長は二千八百五十キロメートルで、既に全線完成して供用しております。アウトストラデーダ社はI R Iという国家資金を民間会社に出す機関の一〇〇%出資で一九五〇年に設立され、一九九八年から、六年前です、から株式を市場に上場し、二〇〇〇年に完全民有化した会社ですが、そのコンセッションの期間は二〇三八年までです。その後、高速道路を国に帰属させることになっております。フランスも、少し形は違いますが、ほぼ同様な形で

この法案での高速道路の帰属、あるいは有料道路の期間をどうするのかなどについてのお尋ねをいたします。

○副大臣(佐藤泰三君) 道路は無料自由走行が原則だと思います。

御案内のように、九千三百四十二キロですが、計画が、七千キロはできておりますが、極めてこれは公共性が高く、私有にはなじまない国民共有の財産であります。これは、現行法制におきまして基本的な哲学でもございます。このことは委員さんも御指摘のとおり、他の諸外国でも同様であります。我が国では、厳しい財政情勢の下、早期に道路を整備するための特別措置として有料道路制度を採用しておりますが、これは債務完了後の無料開放を前提とするものであり、いわゆる永久有料制とは全く異なるものでございます。

このため、今般の道路関係公団の民営化に当たります、次のような考え方を踏襲しております。高速道路は機構が保有し、債務完了後は国等の本来道路管理者に帰属させ無料化とするとしてとところでございまして。

なお、民営化委員会の意見書においては、高速道路の民営化会社の所有とすることは盛り込まれておりますが、これは永久有料制を前提とするものであり、上記の考え方は相入れないものでありますので、採用いたしておりません。

以上でございます。

○沓掛哲男君 どうもありがとうございます。では、まず今後の我が国の高速道路の整備はどのようにして行っていくのか、簡潔に答えたいと思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 二点申し上げたいと思います。

最初は、高速自動車国道につきまして既に整備計画が出ていた区間、これにつきまして未供用の区間が約二千キロあるわけですが、このうち抜本的に見直す区間、五区間、百四十三キロ、さらにそのほかの部分につきましては、いづれにいたしましても費用対効果、採算性その他の外部効果、こうしたことを評価基準として、いわゆる中村基準と申しておりますが、これをしっかりと適用し、そしてその必要性を厳しくかつ客観的に評価を行いました。

そこで、これからの整備の在り方と、こういう御議論で申し上げますと、これらの未供用区間ににつきましては、新しい直轄方式ということで、国と地方で税で行うという、税による負担で整備を行うという区間と、それから引き続き道路公団及び民営化会社が整備を続けるという区間と二つ、有料道路制度として整備を続ける、こういう区間の二つに分けると、こういうことになったわけでございます。

新直轄方式につきましては、昨年、この通常国会、昨年の通常国会でお通しいただきました、そういう意味では、十五年度から制度を発足、そして昨年の暮れに約七百キロの、二千キロのうち約七百キロの新しい直轄区間というものを国幹会議で御指定いただいたわけでございます。

この総額につきましては、おおむね大体二兆四千億円、こういうことでございますが、新しい直轄方式につきましては、おおむね三兆円程度を目安として、まあ十五年ぐらいで何とか完成にこぎ着けたらいい、こういうようなことも政府として考えておるところでございますので、そういう意味ではもう少し七百キロ以上に、もう少し選ばれるべ

き部分が出てようかと。これは地方公共団体と十分話し合いをしながら、今後、会社発足時前後までに詰めていくと、こういうことかと思っております。

残りの区間につきましては、有料道路としてしっかりと事業を行っていただく。総額で申し上げますと、この二千キロ、対象となっておりまして、約二十兆円、先ほど申し上げましたが、約二十兆円必要だと、こういう事業費について有料道路の事業の対象といたしましては十・五兆円以内でいろうなコスト縮減や今申し上げました新直轄による整備、こうしたことで整備していくと、こういうことを整理してまいりましたので、そういう意味では二十兆円のうちコストカットで四兆円、さらに新直轄、それから更なるコスト縮減、こうしたことを考えてまいりますと、約十・五兆円以内の有料道路事業としての整備、こうしたことをやっていくという二通りに分けさせていただきますと、こういう状況でございますので、更にこれから詰めるべき部分を詰めてまいりたいと思っております。

○沓掛哲男君 次に、今般の道路関係四公団民営化の目的について、また公団方式の下での改革、ファミリー企業であるとかコストダウンであるとか、そのほかいろいろなことがなされたわけでございますが、公団の方式の下での改革ではなないけなかったのか。一番基本的なことなので、大臣にお答えをお願いいたします。

○国務大臣(石原伸晃君) 大変基本的なことでございますので説明をさせていただきますと思うんですが、民営化の目的というのは、私は、大まかに申しまして三つあるんだと思います。

一番目はやはり、およそ四十兆円に上る有利子債務を確実にどうやって返済するかということがあり、二番目はと申しますと、必要な道路というものはあると思いますので、真に必要な道路を民間会社であります民間会社の自主性を尊重しつつ、できるだけ早く、できるだけ少ないコスト、国民負担の下でどうやって造っていくの

か。三番目は、これは民間ノウハウの發揮によりまして、多様で弾力的な運賃、マイルレージ制度、エアラインで使っております、あるいは早朝割引、通勤割引、こういうような運賃や料金設定や、サービスエリア、パーキングエリアの運営や道路資産を活用した情報通信事業等々、関連事業についてできる限り自由な事業展開ができるような会社でなければならぬ、こんなことではないかと考えております。

そこで、委員の御質問でございますが、公団ではなぜできないのか。それはやはり、裏を返しますと、これまで寄せられていた公団に対する批判というものはどんなものがあるのかということ整理していかねばならないんだと思います。

私は、一番最初に御指摘をさせていただいたのは、やはり建設費の償還期限を順次先送りして、採算の取れないような路線もブルーを拡大すること、建設していくといつたような、いわゆる既存路線の利用者の負担による建設、道路建設に歯止めが掛かってこなかった。これは東名高速等々がいい例ではあると思うんですけども、開通から三十年後には無料にするという約束をさせていただきまして無料にしろ、東名の料金で全国の道路を整備していった。もちろん、それによりまして必要な道路を整備されたところはありますけれども、必要ではないところにもお金が回ったという批判があるわけでございます。

それともう一つは、公団という企業体の抱える高コスト体質、すなわち道路の建設や管理のコストを削減しようというインセンティブ、動機付けが乏しいことがあるんだと思います。さらには、ただいま沓掛委員が御指摘されましたような、天引きやファミリー企業との関係が不明朗、不透明であること、そういう指摘があるわけでございます。

これらの批判については、これまでも実は改革を行ってきたところでございますけれども、公団組織を維持したままでは十分な成果が上げられなかったということは歴史が物語っているのではな

いかと思っております。このため、民間にできることは民間にという構造改革の方針の下、道路公団改革を特殊法人改革の最重要課題と位置付けさせていただきます。公団の民営化という荒療治を行うことによって積年の課題を根底から見直すこととしたことでございます。

具体的にはどんなことをさせていただいているかと申しますと、債務の返済期限を民営化後四十五年以内と法定したこと、株式会社でありますところの会社自主的拒否権を付与いたしまして会社自主性を最大限尊重する仕組みにさせていただきましたこと、また会社が建設資金の市場からの自己調達により市場規律を導入したことなど、建設の厳格な歯止めというものを組み合わせていたわけでございます。

さらに、これは政府参考人からも御答弁させていただきましたが、徹底したコストの削減、新直轄方式の導入で有料道路事業費をほぼ半分、二十兆円掛かると言われていたところを十兆五千億にいたしましたことでございます。また、ファミリー企業につきましても、業務を会社の内部化する等の抜本的見直しなど、抜本的な改革は公団民営化という組織の大改革を通じて初めて実現可能になったのではないかと考えているところでございます。

○沓掛哲男君 どうもありがとうございます。では、次に移ります。

会社法の「会社の目的」で、新会社は高速道路の建設、維持、修繕その他の管理を効率的に行うとありますが、効率とはどのような意味なのか。民営化することによって効率性だけが追求され、今も大臣のお話にありましたように、真に必要な道路の整備やあるいは環境対策や、あるいはまた交通量が少なく、したがって料金収入の少ない区間の維持管理などがおろそかになるなどということはないのでしょうか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生御指摘の会社法の第一条の「会社の目的」にあります効率的に行うと。これにつきましては、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に關しまして、無駄

を排除して低コストで適切な品質や管理水準を確保する、こういう趣旨でございます。

同じことをやるのであれば、同じ管理をするのであれば、よりコストを削減できる、こういうようなことを目指していただく、こういうことかと思っております。そういう意味で、利潤を生み出す事業に経営資源を集中して採算を良くするとか、それを最大の目的にするとか、そういう意味ではない、こういうことでございまして、そういう意味での経営の効率、こういう問題とは全く異なるものと、こういうふうと考えております。真に必要な道路を早期にできるだけ少ない国民負担の下で建設すること、これも今回の民営化の目的の一つでございます。

それから、高速道路は料金収入を得るための大切な資産でありますので、その維持管理についても、民間企業の経営センスを導入することによりまして、効率化を図りながら適切に実施される、これを期待しているものであります。会社がその業務の実施に当たりましてこうした効率性を追求するということは、真に必要な道路の整備や維持管理などを行うための余力も生まれてくる、そういうことも期待しているところでございます。

○沓掛哲男君 この法案の中に外資規制が見当たらないように思いますが、これについて少し質問したいと思えます。

一昨年九月、先ほど申し上げましたようにイタリアのアウトストラーデ社を訪問したときは、その株式の所有はベネトン社が三〇％、銀行等の大企業が四〇％、中小企業のグループで三〇％でしたが、昨年ベネトングループが株式五四％を追加取得し、ベネトングループで合計八四％の株式を保有しているとのことでした。

その理由は、外国企業、例えばフランスのパンシ等がアウトストラーデ社の株式の公開買い付けを行おうとしたため防衛的に取られた措置だと言われています。イタリア政府もいろいろ関与したということも裏では言われていますが、真実は分

かりません。

欧州では、TOB、いわゆるテークオーバービッド、すなわち株式を公開するとそれを買い付けてその会社を支配し、その事業を支配することが行われています。アウトストラーデ社役員との懇談中、ベネトン社系の役員が、日本道路公団が民営化され株式が公開されるならばその購入に参加したいという、そういう強い意欲も示しておりました。そういう必ずしも、株の取得は利益というだけではないこともっと広い意味での、そういうTOBのような、そういうようなことになる、これはなかなか大変だということに思います。それに対して、確かにそれほど利潤が上がるわけでもないし配当もないということですが、この時点ではアウトストラーデ社も配当はしていませんでした。配当もしていないものを何でそんな買入のかといえ、今のTOBのこういう話をいろいろあつたわけですけども、そういうことを考えてみて、この外資規制について何かそういう方策があるんでしょうか、お尋ねします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 多少の相違点みたいなものを最初に申し上げたいと思うんですが、イタリアのアウトストラーデの場合、先生の方がお詳しいかもしれませんが、現時点では資産そのものはアウトストラーデが持っている、一定期間終了後国に帰属と、こういう形になっておりますが、今回のお願いしております法案につきましては、資産そのものは機構が保有し、会社の方はその運営管理をする、こういう形になっているということでございます。

そういう意味で、民営化後の道路資産、これは機構が一元的に保有するということと、この徴収期間の満了後は国に帰属し無料開放、さらに、もう一つ申し上げますと、会社の毎年度の事業計画や重要財産の処分につきましては国の監督が及ぶこと、こういうことが規定されておりますので、この場合、道路資産そのものとしては本体は会社からどこか第三者に譲渡しようはないと、元々会社のものではありませんので、この関連の部分で

そういうようなことがあるか、こういう点で申し上げれば、重要な財産の処分に至るようなものであれば国の監督が及んで必要な処置をする、こういうことになりますので、そういう意味ではほかの用途への転用、こういうおそれがないと、こういうこともありまして外資規制を設けていないということでもあります。

会社そのものの経営につきましては、自主性を尊重しながら、こうしたこれらの規定によりまして適切に対応してまいることができるのではないかと、そういうふうと考えております。

○沓掛哲男君 それでは、次に総務省にお尋ねいたします。

確定な債務の返済のため、高速道路にかかわる固定資産税は是非、非課税にすべきであると思いますが、法案ではどのように担保されているのでしょうか。

昨年の四月二十二日、ちょうど今ごろですね、当委員会で総務省の若松副大臣に民営化後の高速道路に対する固定資産税についてお尋ねいたしました。仮定を設けての質問でしたから、若松副大臣は、一般論として答えられ、最後に民営化後の組織形態、料金徴収の考え方、また市町村からの受益と負担等の議論を踏まえて検討しなければならぬというふうにご答弁されておられました。

今回は、法案がちゃんと出てきておるわけでございまして、これに即して、高速道路の料金に利潤が含まれないこと、償還後無料開放することの関係なども含めて説明いただきたいと思えます。

○政府参考人(板倉敏和君) 固定資産税の関係についてお尋ねがございました。

道路関係四公団が所有をいたしております有料道路に対する固定資産税につきましては、第一に、料金徴収の期間が定められ、その期間が過ぎれば無料になるものである。第二に、徴収する料金の水準が建設費等から見て適正な水準であり、収益事業ではない。こういうことにかんがみまして、従来から固定資産税の一般的非課税規定で

ございます公共の用に供する道路に該当するということで非課税というふうに解釈をまいりました。

今回、民営化に当たりまして種々議論がございましたが、民営化後の有料道路は、一つには、今おっしゃいましたように、四十五年以内に無料開放をされること、二つには料金設定に利潤を含めないなど、全体として道路事業からほとんど所得は上がらないと考えられる等の性格を有しているところでございます。

こういう点にかんがみまして、日本道路公団等民営化関係法施行法案におきまして、地方税法を一部改正いたしまして、民営化後の有料道路につきまして固定資産税の非課税措置を講じることとさせていただきますところでございます。

○沓掛哲男君 じゃ、よろしくお願いいたします。

次に、民間会社が行う関連事業は届出だけで自由に行うことになっていきますが、万一、ホテルやアウトレットモールなどでの大規模な投資で失敗し、倒産したら、高速道路の維持管理はだれが責任を持つて行うんでしょうか。一日たりとも通行不能にならないよう措置できるのでしょうか。

よもやと思うことが実際にはいろいろ起こっております。三年前に倒産した英国のレールトラック社の例などは肝に銘じておかなければならないというふうに思います。その内容は時間の関係でちょっとできませんけれども、ひとつ、そういう問題については私はアウトストラーデ社でこのレールトラック社のことも尋ねました。彼らが言うには、我々にはANAS、いわゆる日本と言う道路庁ですね、が付いているから倒産することはないと言っております。何か非常に意味深長な話だなというふうに、国それぞれにまたいろんな関係があるんだなという思いもいたしましたけれども、まあ本当に大幅な投資をして、失敗して会社がつぶれたというふうなとき一体どうなるのか。そうならないことが一番大切なんではないでしょうか。

も、それについてお答え願います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 今回の民営化の目的の一つに、民間ノウハウの發揮でサービスエリアやパーキングエリアや関連情報を活用した多様なサービスを提供することとして会社が幅広く事業を行うことを認めることとしたところでございますが、先生御指摘の、関連事業が道路事業に悪影響を与える、こういうことがあつてならないのは当然でございますし、会社法上も有料道路事業に支障のない範囲内で関連事業を展開すると、こういう形になっております。

問題は、一つは情報をしっかりと世の中にも公開しながら、そういう意味でのチェックもいまだと、こういうことも必要かと思っております。そういう意味では、道路の本体の収入、本体事業からの収入支出、これと関連事業、これが会社の経理の公開上はきちつと分けて、それぞれがどうなっているか、こういうふうにしていただくということにしております。

また、今回の法案におきまして監督規定を設けておりまして、倒産するような事態、これは未然に防ぐこととしております。つまり、会社の発行する社債と長期借入金につきましては国土交通大臣の認可事項としている、特に必要があると認めますときには監督上必要な命令をすることができると。こうした観点からも、しっかりと世の中に常に明らかにしながら、倒産というような事態が生じないように運営していただくと、こういうふうな考えでおります。

○香掛哲男君 高速道路に関する会計基準を国民に納得できる形で策定する必要があると思ひますが、この問題にどのように取り組んでおられるのか、簡単に説明してください。

○政府参考人(佐藤信秋君) 会社と機構に適用されます会計基準につきましては、企業会計原則などに準拠しつつ、具体的には高速道路株式会社法案等におきまして省令等によって定めると、こういうことになってございます。このために、本年の

一月に、黒川行治慶応義塾大学教授を委員長といまして、学識経験者や公認会計士等から成ります道路資産評価・会計基準検討会を設置して、いろいろ検討していただいております。

これまで六回の検討会を開催いたしまして、民営化時の資産評価の在り方や、民営化組織の会計基準の在り方などの検討を行つていただいております。この検討会は、会議自体を報道関係者へ公開するとともに、国土交通省のホームページに各回終了後速やかに会議資料と議事録を掲載しております。

今後、八月末を目途といたしまして、会計基準の骨子を取りまとめ、その後、この骨子を更にパブリックコメントを予定しております。多くの御意見いただきながらまとめてまいりたいと思っております。

○香掛哲男君 採算性の面から、本四を結ぶ三本の道路や、川崎―木更津線を結ぶアクアラインに批判はありますが、これらを利用したいのだけれども、高い料金抵抗によつて他の輸送機関、船です、ね、やあるいは代替道路を利用せざるを得ない。需要が多いのですから、せっかく整備した高速道路について利用促進のための方策をこれから大いに検討して進めていただきたいと思います。が、これについて何かお答えいただけますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 二つの面から申し上げます。一つは、使いやすい料金といいますが、弾力的な料金という形で割引制度をいろんな形で運営してまいると、こういうことが大事なところかと思っております。

そういう意味で、平成十六年度におきましても、高速自動車国道の夜間の長距離割引、あるいはまた首都高速道路の夜間割引、こうしたことをETC活用と併せまして、四月の二十七日から実施しているところでありまして、また全国各地で通勤割引、通勤時間帯の割引、こういう形で朝夕の一般道路の渋滞などの課題を解決するための地方課題型の社会実験、これも十五年度からやって

おるところでございまして、十六年度引き続き本格的にいろんな形でやってみようと思っております。

高速国道の料金につきましては、民営化までに平均一割程度の引下げに加えまして、別納割引の廃止を踏まえた更なる引下げ、これもやることとしておりますので、具体的にはマイルージ割引であるとか、あるいは先ほど申し上げました夜間割引や通勤割引の社会実験の結果も踏まえながら実行してまいりたいと思っております。

もう一つの問題として、スマートインターチェンジといいますが、インターチェンジの増設、こういう問題がございまして。大臣からはインターチェンジを、現行の高速国道で申し上げれば、二倍程度に広げるように、増やすように、そうした努力をなささいと、こういう御指摘もいただいております。ところでございまして、そういう意味で、スマートインターチェンジ、こういう形でサービスエリアやパーキングエリアを活用いたしまして、ここにETCの設備を付けて出入りできる、こんなふうな実験をしようということで、十六年度に社会実験を実施すべく候補箇所を公募しているところでございますが、既に三十数か所から応募いただいている、こういう状況でございます。

こうしたことを通じて、使いやすい高速国道、こういう形でのインターチェンジの増設等にも力を入れてまいりたいと思っております。

○香掛哲男君 今回の四公団の民営化によつて料金政策はどのようになるんですか。身体障害者割引など必要な配慮は引き続き継続されるんでしょうか。

この身体障害者割引は昭和五十四年度からスタートしたものでした。当時、私、担当の有料道路課長でございましたので、大変苦労をして導入いたしました。もう当時、今からもちろん四半世紀前ですから、この割引の話のいろいろしたら、上の方から建設省は福祉政策をやる場所ではないというところでございましたので、交通政策上是非この制度が必要だという理論を作つて、そして

スタートさせました。

ですから、最初のスタートというのは下肢不自由者で、その人が自ら車を運転する、そうすることによつて交通政策上非常に良くなる、いいんだという、そういう論理でスタートしたんですが、その後どんどん広げて、今は本当に立派な制度を作つていただいているんですが、これは今度民営化になるとそれがどうなるのかについて御質問いたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 料金政策全般につきましては、これから会社発足と機構の発足と、こういう形の中でいろいろ検討を重ねてまいると、こういう問題であらうかと思っております。ただし、その大前提としましては、多様で弾力的な料金設定、こういうことでございまして、先ほど申し上げましたように、夜間割引とか長距離割引とかマイルージ割引とか、こうしたことを活用しながら、できるだけお使いいただきやすいということをしつかりと取り決めてまいりたいと思っております。

先生御指摘の障害者の割引でございしますが、これにつきましては、現状をまず申し上げますと、本年からETCのノンストップ通行時の五割引の割引適用、こうしたことを開始ができるようにいたしました。五割引の継続、こういう形を取らせていただいたということでございまして、また障害者の方のETC利用を促進する観点からは、この五割引ETCが使えるだけではなかなか難しいかと。逆に、ETCをお付けいただくといいますが、設置していただくという面でも御支援を申し上げる必要があるだろうと。こういうことで、障害者の皆様に対しては、ETC車載器購入代金等に関しましてお一人一万円の助成も実施している、こういうことでございまして。

そういう意味では、障害者割引制度等の割引につきましては適切な対応がなされるように、今後とも関係機関とも調整しながら必要な措置を講じていく、こういう所存でございまして。

○香掛哲男君 もう時間的にあと二分ですから、

もう一問だけにします。

高速道路が大災害を受けたときの復旧は、公団の場合に比べて不利にならないのか。民間の災害保険に加入するようなことも考えられるのか。道路公団等でも災害を受けたとき大蔵省と予算折衝しましたけれど、もう料金でおえたちはやれやれということ、なかなか苦労いたしました。でも、まだ公団ですから、いろんなことでいろいろな支援もしていただいたんですが、今度株式会社になるとその辺がどうなるのか大変危惧しますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 災害も二通りあるのかと思います。

大規模な災害復旧、どの程度が大規模かと、これもケース・バイ・ケースで考えを整理していく必要があるかと思いますが、大規模な災害復旧の場合には災害復旧の補助を投入できるというように、法律上、災害復旧補助の手当てを今回の法案に入れていただいているところでございます。

それ以外の場合に、通常の管理費から支弁することを基本とするということでございます。ちよつとした崩落であるとか、そういうものについては、この通常の管理費から支弁。ただし、この場合にも幾つかの考え方があろうかと思ひます。

管理費の平準化と、こういう観点からは、先生御指摘の民間の災害保険の加入、これも選択肢の一つであると思ひております。ただし、いろんなやり方がありますので、会社に対して機構から貸付料を設定いたしますが、この場合に、通常の災害復旧に必要な額の平均額といったことを貸付料に設定して、毎年の変動はあと会社が対応するとか、あるいはまた保険でやっていくとか、そんなやり方が幾つかあろうかと思ひます。

いずれにいたしましても、大規模な災害と、日常、通常、毎年起きるであろうような災害、これらに両方に備えるべく規定上は入れているということではあります。

公団の時代に比べて有利か不利かと、これにつきましては運用の問題でもございますので、できるだけ適切な管理ができるような運用に努めてまいりたいと思ひております。

○斎藤哲男君 以上をもつて終わります。

○北澤俊美君 民主党の北澤俊美でございます。

小泉内閣の改革の目玉であります道路公団の改革の法案がいよいよ参議院へ入ってきたわけでございますが、この質疑に入ります前に、まず大臣の政治献金の問題について少しお聞きをいたしたいと思ひます。

このたぐいの質問は質問する方もなかなか気の重い話でありまして、大臣も、それよりもおれの方がもっと気が重いと云うかもしれません。三月の当参議院の予算委員会でも質疑がありまして、また一昨日、我が党の池口議員からも質問がございました。

自民党の中では小泉さんの、まあお気に入りという言葉が世俗的で良くないと思はれ、まあなかなか期待をされておる一員として行革大臣もなさり、また、この重要法案を抱えたときに国土交通大臣に御就任になったと、こういうことで、国民的にも期待をされておる一人だと思ふに思ふわけですが、それだけに、新聞報道を見れば、もう迂回献金だ。しかも、我が国を代表するような新聞の一面のトップに書かれたということになれば、政治家として自らこれをはっきり明らかにする責任はもう避け難いんじゃないかというふうに思ふわけでありまして。

そういう中で、過日、衆議院と参議院の委員会に大臣の方から書類が提出されました。これは、改めて出していたらいいけれども、報道や通信社の配信を見れば既に明らかになっていることでありまして、今更という感があるわけでありまして、もう少し積極的にこの件について真実を御開陳にしようという意思はございますか。

○国務大臣(石原伸晃君) お尋ねの件につきましては、先日の衆議院の国交委員会の理事会での決定に基づきまして資料として提出させていただきます。

たものでございます。詳細はもうお手元に届いておりますので割愛させていただきますけれども、自由民主党本部より私が代表を務めております自由民主党東京第八選挙区支部への交付金の額につきまして御提示をさせていただいたところでございます。

これは、御同僚の池口委員との御議論の中でもお話をさせていただいたわけですが、小選挙区制の導入に伴いまして、政治家個人ではなく、政治家がそれまでは政治資金管理団体を国、地方、二つ持っていたわけですが、政党を主体として政治資金を積み重ねた政治改革の趣旨にのっとり、自由民主党の本部あるいは支部に政治活動を、政治資金を集めると、そういうふうに変えたというふうなことでございまして、自由民主党から第八選挙区支部に交付された交付金は支部に対するものでございまして、政治家石原に対するものではございません。

○北澤俊美君 そういうお話であれば、まず当面一般論としてちよつと見解を聞きたいと思ひます。政治家個人に献金ができないと、こういうことであれば政党を通じて、こういうことになりまして、それはそれでいいです。しかし、特定の団体なり特定の個人が政治に対して自ら利益を得ようとして働き掛けをしたということで、個人の政治家と折衝をしてその利益を享受するために政治団体に献金をしたと、その献金が最終的に迂回をして個人のところへ来た、こういうことになれば、それはあつせん利得であるとかあるいは贈収賄であるとか、そういうところに発展していくはずであります。

今、大臣がおっしゃったようなことは一般論でそういう形を取っておられるけれども、それが個人に特定された場合はたゞいま私が申し上げたようなことにならざるを得ない。そういうケースというのは、大臣はどういうふうにお考えになつていますか。

○国務大臣(石原伸晃君) 請託がなされたときには、これは犯罪であると考えております。

○北澤俊美君 そこで、三月の十日のこの新聞によりまして、私もいろいろお聞きをしましたが、総体で四千万の献金について、この当時は、三月十日では大臣の名前は特定されていないんですよ。しかし、その衆議院議員の事務所経緯を尋ねた、しかし、尋ねたけれども回答が、お願いをした期日までに回答がなかったと、こういう記事が載っております。

このときには、大臣は、事務所からその経緯について御報告をしておりますか。

○国務大臣(石原伸晃君) 申し訳ないんですが、その三月十日にどこでこのだれが何を問い合わせたかということがちよつと分からないんでございます。

○北澤俊美君 これでも国民に選ばれて政治家としてやっていて、自らの政治資金、しかもそれが一万や二万じゃない、四千万に上る政治資金が、あなたのところはもうなつてますかと、こういうふうな、それも日本を代表するような新聞社です、そこから問い合わせがあつて、余り承知をしていないとか、そういうことですか。三月十日の新聞は、あなた、手元にきつとあるはずですよ、東京新聞。

○国務大臣(石原伸晃君) 今、済みません、手元になんてありません。

○北澤俊美君 いやしかし、それは、その新聞も見たり、それから事務所からもこういう経緯がありましたということの説明も、それから相談もなかったんですか、事務所の職員から。

○国務大臣(石原伸晃君) 申し訳ございませんが、私、新聞の記事、私に關すること等々でもう全部は覚えていてるわけではございませんで、三月十日にどういふ記事があるかということが、今新聞記事の切り抜きもないので、ちよつと分からないでございまして。

○北澤俊美君 まあそこまで言うんなら、私も気が重いと思つたが少し聞かせてもらいますわ。こんなものは、普通の人間なら、自らの政治献金について、しかも四千万だよ、それを新聞報道

されていることを余りよく知りませんという話はないでしょう。誠実じゃないよ。それは、委員会に対して誠実じゃないというだけじゃなくて、国民に対してだってそうですよ。もつと自らのところへ掛かってきた嫌疑について、それはぬれぎぬもあるかもしれない、ぬれぎぬだったとしても積極的に自らそれを払うという努力はしなきゃならぬ。知らぬ存ぜぬで、形式的な流れの下に身を隠してやるということは、それはひきょうな話ですよ。私は、もつとあなたは誠実に積極的に解明に協力すべきだと、する人だと思って冒頭質問したんです。

それじゃ聞きますよ。二〇〇〇年の八月に、その前にちよつと、厚生労働省から来ていますから、この問題の核心に触れるところですから、厚生労働省、どなたか。

この問題の一番の発端になったのは、我が党の櫻井議員がかなり前からこの歯科医の診療について、診断書について努力をしておった。そのことについて、やがて与党の議員諸君もこれに積極的に参加するようになってきた。そういうことについて、運動と、それからその成果が時系列的にどんなふうになってきたかということを中心と教えてください。

○政府参考人(塩田幸雄君) そしゃく機能障害と申しますのは食べ物をかみ砕く機能の障害ということでございまして、昭和五十九年の身体障害者福祉法の改正によりまして、身体障害者の範囲に入るということが明確にされました。それで、身体障害者として認定されるためには、身体障害者福祉法では、医師の診断書に基づいて都道府県知事が身体障害者手帳を交付するという仕組みになってございます。

昭和五十九年の法改正当時、そしゃく機能障害というのは医師のみならず歯科医師に非常にかかわりの深い分野であるということから、その当時、与野党を問わず活発な議論がなされまして、医師の診断書だけでなく歯科医師の診断書も添付してもらうべきじゃないかという議論がなされ

ました。これは法律事項であります、最終的には、その国会では法律改正はせずに、運用通知によって歯科医師の診断書の添付を求めるということと決着が付いたところでございます。運用通知という結論になりましたが、将来は法律改正も含めて検討すべきだというやり取りが当時の大臣からもなされているところでございます。

その後、歯科医学などの進歩もありまして、先ほど先生から御指摘がございましたように、平成十二年になりました、更に歯科医師の関与を高めたらどうかという御意見が各方面から出たわけでございます。例えば、この参議院におきましても、そういう歯科医師の診断書によるべきだという法律の提案もございましたし、質問主意書もありましたし、国会での議論もございました。そういった国会の議論のみならず、歯科医学に関する専門の方々からも歯科医師の関与を更に強めるべきだという御意見が出されたところでございます。

こうした一連の動きを得まして、厚生労働省で実務のかつ専門の見地から検討した結果、法律改正はまだまだ関係者の意見が一致しないということと、それならば運用通知によりましてもう少し歯科医師の関与を明らかにしたいということと、歯科医師の意見、この方が障害に該当するかどうかを具体的に書く欄を設けるという通知の改正をしたところでございます。

いろんな国会の先生、与野党を問わず、いろんな御意見とか御助言を當時いただいたと思えますけれども、具体的にどういう先生からどういうような御意見とか御助言をいただいたかにつきましては記録も残されていないということでございます。

○北澤俊美君 今御説明をいただいたとおりであります、そこで、法改正でなくて通知ということですから、政治側からの強い要請があったことを受けたと。まあ通常ですと、与野党の議員が同じことを要望しているということになれば、それは法律改正で対応するのが一番理想的ですよ。し

かし、それを更にその手続を踏まずに急いだということがい知れるし、私もいろいろお聞きをしますとそういう経過があったようですが。

取りあえず、新聞報道によれば、二〇〇〇年の八月に、この問題をめぐり、議員会館で同じ政策集団のメンバーらと厚生省幹部、日歯幹部が協議した場に大臣は同席をしていたと。そこで、日歯の要望書を受けた厚生省は、一年九月に先ほど御説明のあったことを盛り込んだ通知を出したと。

ここで成果は上がっておるわけですね。それで、日歯連は政策集団の同僚議員二人に対して二〇〇〇年六月と一年九月に各一千万を提供したと帳簿に記載していたことが既に明らかになっておると、こういうことですね。その政策集団というのは四人、これは大臣、私が申し上げなくてもいいです、分かりますね。そのうちの三人にそういう政治献金が行われているということでもあります。

これは、先ほど申し上げた、特定の団体が自らの利益のために政策要望をして、それが実現をした、それに対して政治献金が多額なものと。ここから先は、大臣のおっしゃる通りに、確かに国民政治協会へお金が入り、それが自由民主党へ行つて、自由民主党から東京第八総支部へ入ったと。

こういうことで、報道はこれを迂回献金だと、こういうふうに言っていますが、ただいま私が申し上げた新聞記事も含めて、八月に議員会館の会議室で協議はしたと、そういうことについてはお認めになりますか。

○国務大臣(石原伸晃君) この点につきましては、衆議院の予算委員会、参議院の予算委員会等で民主党の皆様方から御質問を受けました点でございますが、私どもの政策勉強会は様々な分野の勉強をしております。特に、年金、医療、介護といったものがクローズアップされておりますのでそのような問題、あるいは金融の問題あるいは高速道路の問題、あるいは行政改革の問題、個々の活動について、いつ、だれと会ったかということ、記録もございませんし、私、覚えておりません。

そして、委員がおっしゃるように、私がですよ、特定の方から特定の金品を享受して、そして働き掛けを行ったということがあれば何らかの問題を問われることがあるかもしれませんが、私は、今、委員がおっしゃられた問題、さらには政府参考人から御答弁をさせていただいた問題について、厚生労働省に対して働きをかけたという事実は一度もございません。

○北澤俊美君 私が聞いていたのは、八月に議員会館で日歯の幹部と厚生省の幹部とあなた方四人が会合を開いて、そこでお話し合いをしましたかというのを聞いていただけです。

○国務大臣(石原伸晃君) これは、冒頭申し上げておきましたように、各界各層の皆さん方と与党の議員というのはいろんな分野で勉強会をしております。そして、四年前の特定の日にだれと会ったという資料はございませんので、確認のしようがないということをお答えさせていただきます。

○北澤俊美君 私も長いこと議員をやっています、重要な課題について、特定の、しかも日本歯科医師政治連盟の幹部と厚生省の幹部と特定の政策について、このことの善しあしを私は言っているわけじゃありませんよ。これが成功したことは国民にとつてもいいことでありますからね。それはいいんですよ。だけれども、このことを協議したことを、そんなに若いあなたが簡単に忘れま

すか。それとまた、こうやって新聞に出たことについて、ああ、あのときこうだったのかなということぐらいは思い出せないですか。

○国務大臣(石原伸晃君) 特定の日付を限定されてだれと会ったというのが御質問でございましたので、特定のだれと会ったか、それは当然厚生省の方、当時は厚生省でございます、厚生省の役人の方、あるいは他の行革であるならば行革担当、金融であるならば金融担当の役人の方とお会いしていると思いますけれども、だれと会ったかというようなことまでは覚えておりません。

ら、いよいよこの十六年度で本格的な予算編成に入ったわけです。この予算編成に入った中で、結果を見れば、分権社会を構築していくという、そしてまたそれによって日本を再生するというような理念という理想というか、そういうものが完全に崩壊した。

私は去年の暮れから正月にかけて長野県内を、いろんな会合へ出ていきますと、市町村長さんたちの怒りたるや、これはただ事じゃなかった。ただ事じゃなかった。政府にだまされた、小泉にだまされた、こういう声です。これは、多分自民党の皆さん方も同じことをみんな聞いていると思うんだ。これは、ある意味でだまし討ちですよ。だまし討ち。国庫補助金を一兆三百億削減した。しかし、普通ならば当然その七、八割方は一般財源として来るものだと、こう期待をしているわけですよ。ところが、全く、全くというほど財源が措置のないままカットされちゃった。これは完全に自治体側の期待を裏切ったのです。それから、あろうことか地方交付税、それと臨時財政対策債を合わせて二兆八千億強削っちゃった。これ、合算すると三兆四千億に上る削減ですよ。

私の長野県だけでも百十六市町村があるんですけど、そこでも三百七十八億が減っちゃっている。どこの市町村へ聞いたって、それはとても予算編成できない。来るべき時代というところで財政調整積立金を積んでおいた。それを取りあえず崩したり、やりくりをした。長野県知事なんかは給料を削ったりいろんなことをして、そうでなくともなかなか評判の行った来たりしている知事が総スカンを食って、えらい目に遭っておりました。市町村だけでも三百七十八億ですよ、これだけ削られている。これは、今回は切り切ったとみんな言っているんですよ、何とか。何とか乗り切った、来年はもう駄目ですよと、こう言っているんですよ。

これはどういうことかという、先ほどもちよつと申し上げたけれども、地方のやる気を完全になくしているんですね。分権社会だと地方

自治という理念や、次なる国への形が吹き飛んでしまったと、市町村の失望の拡大と、こういうことだと私は思うんです。

それで、まあそんなことを言っちゃなんだが、片山さんが大臣やってたときは何とか、私も見ていて、財務省と互角に闘っていましたよ。なぜか今回の改造で彼は、ちょうど仕事半ばですよ、一番大事なところで替わったんですね。途端に、次の人がどうこう言うつもりはないが、途端に一気にやられちゃった。

それは確かに、二〇〇三年度の骨太方針の中をよく読めば、こんなことをやっているようにちゃんと全部下地ができていたんだ。だから、これに気付かなかつた方もおかしいけれども、しかしやり方が余りにも急激だった。これに至る理屈付けが、なおけしからぬと僕は思っているんですよ。地方財政計画というのがありますね。地方財政計画で、確かに投資的経費は計画よりも実績は六兆も減っているんですよ、六兆もね。だから、そのことを財務省は種にして今度削っているんだけれども、これはなぜかという、その反対側にある投資的経費や何かのほかにある経費については、これ十兆増えているんですよ。それは、投資的経費を節約して、要するにナショナルミニマムの水準が極めて低い分野、分かりやすく、まあまあ私がここでえらく講釈言うつもりはないが、私は、地方の社会資本整備、とりわけ国土交通省が責任を持たなきゃならない道路整備や災害に強い地域作りをするためのものが危なくなっているという観点から今このことを一生懸命言っているんですが、要するに、例えば保育所の、公設の保育所の保育士の給料なんというのは、二年ぐらい勤めたところの給料を平均にしているから、三年、四年とたてば、これはもう地方自治体が持ち出しになるんですよ。それをこの投資的経費の方から節約して、そっちへ持ち出していつて補てんしているんですよ。そういう努力をした結果としてこち側で十兆も増えている。この十兆増え

た方を全く見て見ぬふりをして、六兆減った方

けでもつてばんと切ってくるというのは、これは不屈きだ。

これに対して、こういう経過、あなたはまたまたまた行革大臣もおやりになって、二度にわたって小泉内閣におりますが、当然、閣議でもこういう議論があったというふうに思いますけれども、あなたはこのことについて、国土交通省を所管する大臣として、地方の財政を痛めつけて地方が再生できるか、地方のやる気をなくして地方が自立できるか、そういうような議論に加わったことはあります。

○国務大臣(石原伸晃君) この点につきまして、前内閣のときにこの三位一体論の議論をまずさせていただきました。そして、昨年の十一月だったと思いますけれども、十六年度予算で一兆円の補助金の削減という指示が出され、国土交通省として三千億円何とか補助金を削減しろと、こういう指示が来ました。そして、一週間の回答期限をもつて三千億円の削減すべき補助金等々を決定しろという、当時、覚えておりますが、大変きつい御指示だったと思っております。

それに加えて、委員御指摘のとおり、交付税の大幅な削減というものが行われ、国土交通省という役所の特性上、多くの市町村長さん等々、県知事さん等々が陳情にいらっしゃるわけですけども、地方公共団体で十六年度の予算編成というものが本当に大変だったという話を聞いております。

そこで一番御要望の多い、また北澤委員が御指摘されました道路整備に関してでございますけれども、やはり各地域によつてのニーズや緊急性の度合いというものは異なっているんだと思います。あるいは、高速道路を始めまして、都市と地方を通じて道路の必要性を客観的にどこがどういう順番で必要なんだ、どこが緊急性があるのかというふうなことの物差しというものが国、地方、中心部、私の言う意味は、都会、地方に共通の物差しというものが無いということも行革大臣のころから感じておりました。

地方の実情、今、委員が御指摘されましたものを踏まえ、既に整備された道路の延長や面積、あるいはそこに住んで暮らしている方の住民の数など、機械的に資金を配分すると実際の道路整備と地域のニーズというものがミスマッチが起こつてしまふ。どうも方向としては機械的にというふうなことも感じずには得なくて、そうしますと大都会に偏重してしまふ。しかし、日本全国の道路整備というものを考えますと、それでは私は悪いのではないかと。そして、委員が御指摘されましたように、意欲をなくすということではなくて、意欲のある地方が頑張れる仕組みにすることが私は大事だと思っております。

そんな中で、大きな金額ではございませんけれども、十六年度より地方道路整備臨時交付金、この個別事業の事業配分を地方が自由に行えるといったような運用改善を行わせていただきますが、こういう地方の皆さんの要望が通るようなものをやっておりますが、全体の削減額がかなり大きいということもあつて、地方の皆様方に不満があるということは重々承知しているところでございます。

○北澤俊美君 とにかく親切じゃないんですよ。要するに、地方交付税が減少したのは、御案内のことだと思つて、一九九三年に一・六％減ったことはあるんですよ。しかし、今回は一・二％ですよ、ね、一・二％。そうすると、それも本当に突然で起きたことなんだ。これで、結果的に地方の人たちから見れば、国の財政再建だけが先行していつて地方の自立した裁量が全くできていない。これは一緒に進まなきゃ駄目なんです。国の財政再建も大事だけれども、地方も、総額は減るけれども、自由裁量が広がればその中で何とかやっつけようという気持ちになるんですよ。その車の両輪がかみ合わない。かみ合わないどころか、片方の車輪を置いて走り出したら駄目だから、駄目だ。しかも、交付税を突然減らすということは、元々交付税の根幹にある財源保障機能とかそれから財政調整機能、この二つは交付税の一番の柱で

すよ。これについて全く明確な方針が打ち出されていない。自治省も出してないし財務省ももちろん。それで、ただ切るだけです。こんなことで地方が希望を持って何かやろう、そんな気はない。そこへ合わせて、さあ合併しろ合併しろといつて責め上げてくるわけでしょう。それはもう不信感たるや沸騰しています。そういう中で、泣き泣き今年は予算を組んだが来年は予算組めませんよと、こういうことですが、七月の参議院選挙も控えているからまたいろんなことは言ってくるんだらうと思いますが、これとても焼け石に水、地方は大変なことになります。

そこで、今、大臣の答弁もお聞きをさせていたいただきましたが、道路局長、今のようなことを、多分いろんな陳情や要請に於て地方の市町村長はいろいろ言っていると思いますが、道路行政をつかさどるあなたとして、今の状況で一体将来どうなるのかというようにについて懸念を持っておられたら、ちょっと披露してください。

○政府参考人(佐藤信秋君) 市町村長たちのお考えも踏まえながら、将来の道路整備に於て大丈夫かと、こういう御質問かと思えます。

幾つかの市町村長にお話を伺いますと、やはり高速道路はもうございまして、身の回りの道路、こうしたものでございまして、手を付けるべきであるが、なかなか単独事業でやれと言われても、事柄そのものとして難しいんですという、例えば路切を立体にするとか、そうした幾つかの問題をお伺いすることがしつちゅうございます。そういう意味では、日本の場合、まだまだ道路の整備あるいは地域作り、まちづくりがまだまだこれから、こういう問題かと思っております。

そこで、大事なことは選択と集中、それから事業を効率的に行う、こういうことかということもございまして、先ほど大臣からもお話しいただきましたけれども、地方道路整備の例えば交付金事業で申し上げれば、計画そのものをバックにいたしまして自由度を増して、とにかく大急ぎでやるべき部分というものに着目して、地方ができるだ

け弾力的に行い得るというようなことも十六年度から措置させていただいた、こういうことでございしますが、なおこれから一層、使い方の工夫も含めて、公共団体、地方の首長の意見をよくよく伺いながら、道作り、まちづくりがきちっと進め得る、そんなふうな努めてまいりたいと思っております。

○北澤俊美君 大臣、この結果どうなっていくかという、幾ら国土交通省が財源を持っても、それを今のシステムの中で補助金として出している事業を地方にやらせようと思っても、それから直轄事業だつてそうですよ、みんな。みんな裏負担もあるんだから。そうすると、地方がこれだけに痛め付けられたら受け入れられないんですよ。そうすると、結果として国土交通省の施策が行き届かなくなるんですよ。それは目に見えている、もう。来年からそうですよ。これは大変なことなんです。

是非、閣僚の一員として、自分の所管する国土交通省の社会インフラの整備に責任を持つ者として、私は何も予算を上げてどうしろと言っているわけじゃないんですよ。少なくとも、地方と中央が一緒に、少ないものなら少ないもので協力し合つてやっていけるようなシステムのために是非御発言をいただきたいというふうに思います。

この制度について長野県の田中知事は議会で何を言つたかという、まあ長野県のことを言つてもしょうがないような気がするが、なかなかあの人は皮肉なことを言うから。自民党の県議団へ行つて、皆さんが、私は公共事業を削るとこう言っていますけれども、好きで削っているわけじゃないんで、ここまで痛め付けられたらやりやうがないから、政府へ一緒に自民党の県議団の皆さん、私と一緒に陳情に行きましょうと言つたら、自民党は、おまえと行くんじゃないと誤解されるから嫌だと言つて断つたようでありまして、それはお互いにもう気持ちは一緒ですよ、それは。だけれども、自民党の県議団の諸君に僕がその話を聞いたから、それは一番責任にあるのはあんたたち

だよと、こう言つたんですが、こんなことが続けばこれはもう行き詰まるに決まっています。

この元はどこから来たかという、地方に自由裁量させるために、新しい地方自治を作るために、民主党は二十兆ある補助金のうち十八兆を地方へ渡しましょうと、こう言つて問題提起をしたんだ。そうしたら知事会、いやいや、取りあえず九兆円やりましょうと、こう言つたんですよ。だから、半分ではあるけれども同じ方向なんです。ね。そうしたら市町村会、いや七兆円でいきましよう、こう言つた。ここまで来れば政府も黙つていられないから、四兆円を取りあえず三年間でやりましよう、こう言つてスタートしたんですよ。

だから、補助金を地方へ自由裁量として渡すという流れは国民的な合意になったんだ。合意になったから十六年度予算でどうするかということ思つたら、話は元へ戻るが、一兆三百億やって、半分も、しかも何の裁量もないものをただ渡しただけで、実質は全く自由裁量はゼロになつちやうた。こんなまやかしかはない。

だから、このことを強く申し上げておきますが、これは国土交通省の将来というよりも明日にかつた問題ですから、大臣のきちんとした見識を閣内で示していただきたいというふうに思います。

ちよつと前段が長くなりましたけれども、道路公団の問題に入らせていただきます。

私は、この道路公団の民営化については自分の考え方からすると少しやりにくい部分もあるんです。私は、基本的に道路は国がきちんと整備すべきだというふうに思っております。しかし、それは番掛先生が先ほどもお話しになったように、歴史の証人みたいな方でありまして、戦後財源がない中で、ワトキンス報告書にもあつたように、とにかく早期に整備、そして財源不足をどうするかという中で、道路公団を作つて、財投を投入してこの制度を作つた。それはそれでいいんだ。それはそれでいいんだが、それが放漫経営の中で行

き詰まつた。行き詰まつたら、今度はそれは民営化だ。それは違うんじゃないかと私は思う。まず、国が国の責任の中においてやってきたものがつまづいたんだから、国の責任できちんとしてからやるべきだ。

このことはこの前も質問のときに申し上げたが、私は再度ちよつと道路局長にお尋ねをしたいが、道路公団が行き詰まつたら民営会社にすぐして、はいそれで何とかしますと、これはちよつと国とすれば無責任じゃないかと思うんですよ。細かいことはこれから聞いていきますが、まず基本的にその辺はどうですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生御指摘の、道路公団と申しますか、有料道路制度と道路の特定財源制度が、戦後、昭和三十年以来本格的に道路整備を進めてきた二つの柱とよく言われております。

この中で、有料道路につきましては、一昨年の八月でございまして、道路審議会、現在では社会資本審議会の道路分科会の御指摘でも、有料道路制度を活用することは大変重要なことである、しかしながら、現状においてこの有料道路制度で料金のみで、借入金と料金のみで整備を進めてき過ぎるという点について御指摘いただいて、現状のままでは有料道路制度の活用について限界があるから、もつと根本的に考えるべきではないかと、こういうような御指摘もいただいたところでござい

ます。

そういう意味では、活用することは、有料道路制度、並べまして道路公団ですね、活用することは大事なことでありますが、その中で借金が、借入金が増加をし続ける、あるいはまたこのコストが高いという体質がいかがなものか、ファミリー企業なるものとの関係は世の中からの御批判もいただいている、そうした中で解決しよう、有料道路制度を本来の十分な活用がし得るような形にして、更に道路の整備とそれからたまりましている借入金の返済なども考える、これを見直すべき時期ということ、そういう意味ではいろんな方

面からの御指摘が固まってきたといいますが、集まってきたという状態であったかなというふうには、実は二年前の社会資本審議会の御提言もいただいたが思ったところではないです。

そういう意味では、にわかに道路公団をどうするかという以前に、有料道路制度をもっと効率的に、なおかつ、引き続きある程度活用しなければ今の日本の現状、これからの道路整備を考えますとまだ厳しい。そういう中で、節度を持ってきつちりと借金の返済、借入金の返済を考えながら、なおかつまた、料金に頼り過ぎない、料金を上げるというふうなことに頼り過ぎない、こういうふうな形でやっていこうというふうないろいろ考えますと、現在の公団制度というままで本当にやれるか、こういう点からいろいろ検討いたしますと、この民営化という荒療治が必要と、こういう経緯をたどったというところでございます。

○北澤俊美君 佐藤局長はなかなか誠実な方で信頼もしていますが、最近、この委員会に出る回数が多くて弁舌さわやかになってきたら、余り楽しい回答をしてくれなくて残念なんですがね。

私から申し上げるまでもなく、道路は本来国が責任を持つんだということを私はあなたの口からもつと期待しているんですよ。これは大臣も同じですけれどもね。本来、国が責任を持って国民に無料で提供すべきものと、私はそう思っている。世界の歴史を見たら、私はずう思っている。世界に於いて道路を造ってきた。それを基にして、人の交流によって宗教や文化が伝わって多様な社会が作られてきたわけですから、道路整備と我々の生活は一心同体である、高速道路は日本の発展の大きな牽引車であったと、これは佐藤道路局長の論文にあった、ちょっと抜粋をした、ね。

だから、これだけの自負を持っておるわけですね。

今回の改革に当たって、道路についての基本的な認識をきちんと国土交通省として整理をしてから臨むべきであったというふうに思うんですよ。

ところが、民営化というのが前へ来たもんだから、多分国土交通省とすれば、考えは持っていたけれども、後追いになったんではないかなという感じがします。

そこで、申し上げますが、小泉総理が道路公団の民営化を打ち上げれば、当然国民は、高速道路は民間会社が経営して、四十兆の債務も会社が返済するものと思うんですよ。これは当然のことだ、当然のこと。しかし、少し物の分かった人は、国鉄のこともあるから、そうは言わなかったら、そううまくいかないだろうと、一部は税金で返すのかなと、こういうふうにも思うわけだ。国交省は、道路は公共物であるから民間に任せることはできないという、これ一種の縄張り争い、そう言ううちよつと言葉が悪いから、ある意味では哲学かもしれないが、そういうものはずっと持っているはずなんですよ。

一方、国鉄の場合は、民鉄の存在があったんで、民間所有に反対しにくかった。しかし、たまたま運輸省と建設省が一緒になったから、かつての運輸省のJRの民営化で砂をかんだ思いはきつと共有していると思うんですね。石川さんはもういないか。だから、どれほど民営化してしまおうと自分たちの手の届かないところへ行ってしまうかというところ、これまた悪い例は別にして、感じていたことだというふうに思います。

そういうことを全部含めた上で、国土交通省として、この破綻した道路公団を立ち直らせるために自分たちはどういう責任を負うべきかということをしつかりした上で、この民営化議論に僕らは入るべきであったというふうに思うんですが、その認識が足らなかつたんではないかというふうに思います。

それで、今のような議論を踏まえ、考え方を踏まえて、大臣は、当時行車担当の大臣だった。今は国交省の大臣。この民営化推進委員会がスタートするに当たって、そういう問題について、まずどんな考え方をもちの上でこれに臨んだか、ちよつとお話をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(石原伸晃君) これは御同僚の香掛委員への御答弁でお話をさせていただきましたように、なぜ民営化しなければならなかつたのか、なぜ公団のまま改革ができないのかという基本が原点にございました。

しかし、先ほど公団の抱える問題については、償還主義の問題、プール制の問題、あるいはファミリー企業の問題等々述べさせていただきましたが、どれも指摘はされていて、分かつていながらなかなか解決することができなかった。そこで、特殊法人の整理合理化計画、特殊法人は原則廃止が民営化だ。そんな中で、この道路公団を民営化という荒療治を行うことによってそれらの問題を克服していく道はないのか、こういうことを行革の観点から考えたわけでありました。

そして、先ほど御答弁させていただきましたように、この大都会と地方との必要な道路競争、こういうものにもやはり国民共通のコンセンサス、すなわち評価基準を統一していかないと、いつまでたつても、地方は高速道路がないんだから高速道路をもつと造つてくれ、都会で言いますとそんな地方の高速道路は無駄だから要らない、こういう不毛な議論がなされてきた。それに対しての共通の物差しというものを作つていかなければならない。

そして、目指すべき方向は、やはり公団のままでは四十兆円に上るといふこの債務が本当に返済できるのだろうかという疑問を感じるような状態をどうやって改正していくか。すなわち、四十兆円の長期債務、有利子債務というものを法律でしっかりと返済する、そして債務の返済の引き延ばしや、あるいは全国プール制といったような、東名の料金で北海道の道路や九州の道路を造るということや、あるいは全国に改めしていくのか、こんなことを考えて議論をさせていただいてきたつもりでございます。

そして、国土交通大臣に就任をさせていただきました地方を多く訪ねる機会が増えたわけですが、これも、正に委員が御指摘、佐藤論文を引用され

て御指摘されましたように、高速道路というものは地域の社会、経済、文化の発展の基盤となる社会資本の一つであるということも認識させていただきました。そして、まだまだ整備が足りていない。

例えば、大都会の環状道路でも、整備率を見れば、ロンドンは一〇〇ですけれども、日本は二三で、お隣の中国の北京は、ついこの間五〇％だと思つていたら一年で八二％までになる。あるいは、週末に長崎をタウンミーティングで訪ねたんですけれども、この三月の二十六日にできたと言われるながさき出島道路という、ただトンネルだけの、多分あれは地域高規格だと思ふんですけれども、料金百円で高速道路にジョイントする道ができたことによって、市内から空港へのアクセスというものが二十分ぐらい短縮される。地域作りを支える道路ネットワークの整備の重要性ということも、実際に通つてみると初めて実感をしたところでもございます。

これからは、やはり客観的な指標に合わせて、その指標の点数のいいものから、真に必要な道路としてコスト削減を図りつつ、限られた財源ではございますが、やっぱり選択と集中で早く整備をしないと役が立たない、スピードアップにも努めていかなければならないと感じているところでございます。

○北澤俊美君 各論へ入る前に結論じみたことを言うのもどうかと思うんですが、さつき局長の論文をちよつと引用させてもらったが、その中に更にこういうことが書いてある、結びの方にね。高速道路の公共財としての性格と有料道路としての採算性への配慮を両立させる画期的な仕組みですと、今回のこの法案をそういうふうな自画自賛した。ただ、私から見ると、推進委員会の意見をうまく外して、道路局の思惑を十分に取入れた仕組みとしか思えない。ここがちよつと二人の意見の違いで、これからそこそこへ、各論へ入らず、一番の関心事は債務が返せるのかという

ことですね。返せないと言う人の言い分、ちょっと強烈なのがありますから。

「高速道路 何が問題か」という、宮川公男さんという偉い学者さんですが、

私は本書で、償還主義のいう償還完了の時はこないであろうし、償還完了後の無料開放という期待はいつまでも裏切られ続けるであろうという事を明らかにしたい。償還完了があるとすればそれは自動車交通が消滅し、高速自動車道路自体が無用の長物になるときである。と、こういうふうに言っている。

過去五〇年間放置されてきた矛盾が根本的に再考されなければ、国民はまた次の四五年あるいは五〇年間、無料開放の幻想を抱き続けさせられ（賢明な国民はそんな幻想を抱かないかもしれない）、結局はその約束は裏切られることになる。しかしその時には、今日の改革に関わった、自己の権益しか頭にない無責任で、かつ制度の明白な基本的矛盾に気づかないほど愚かな政治家や官僚たちは、もはやほとんど誰も生きてはいないのである。

なかなか痛烈なことを書いておりますが、この人はどういう人だったかな。この文章は、私本文は読みましたが、なかなかしつかりした文章で、変に反対のためにするような論文ではなかったんです。この人は、一橋大学の教授を経て、今何か財団法人統計研究会の理事で一橋大学の名誉教授をおやりになっている方でありますが。

まず、冒頭、今これ申し上げましたが、この計画は駄目だろうと、こう言う人が多いんですよ。ね、多いの。償還できないだろうと、こう言う。私も本当にそうなのかなと思って一生懸命に勉強してみたが、結局分らないんだね。それはそうだよ、四十五年まで生きている人はここに数人いるぐらいですからね。

しかも、過去の歴史を見れば、二十五年で返します、二十八年で返します、三十年で返します、四十五年で返します、五十年で返します、そのた

びに変わってきたんだ。ただ、一つ変わって、大きく変わったのは、公団から今度は民営になると、こう言うんですね。だから、そのところで希望が持てるかというところ、これがまたとてもじゃないがなかなか希望の持てない。総裁もおいでになったから、後ほどいろいろお聞きします。

まず、今申し上げたように、二十七年に道路整備特別措置法、三十一年の特措法で日本道路公団ができたんですが、四十七年の料金プール制、それから昭和六十二年の国土開発幹線自動車道建設法改正による予定路線一万一千五百二十キロ、うち整備計画が有名な九三四二、それから供用、建設中九千六百四十キロ。この中で初めて二十五年とされた料金徴収期間の約束は全く守れなくて、無料開放は次々に先延ばしされてきたわけですね。昭和四十七年認可の三千八百九十五キロによって償還計画は二十八年になった、二十八年。次に、平成十一年認可の九千六百キロでは四十五年間にわたった。さらに、同じ年の十一年の国幹審で先ほど申し上げた九千三百四十二キロで、平成十三年から五十年と、こうした。

これは全部、自動車に乗っている人たちはだまされ続けてきた歴史なんですね。だまされてきた。しかし、この間ずっと日本の経済は右肩上がりで成長を遂げてきたから文句も言わずにきたし、しかも、そうはいっても全国に高速道路整備が進んだから利便性も高まってきたということ、国民は文句を言わないできた。こうした償還主義とプール制の下で無料開放が先延ばしされた歴史は、高速道路の料金制度に対する不信感を植え付けたことだけは間違いない。間違いない。

この上で、今度の法改正によって四十五年で今度は返しますよと、こう言うが、にわかに国民は信じないだろうというふうに思います。道路局長、何か小泉さんのようにワンフレーズで国民をぱっと納得させるようなうまい答弁はありますか。

○政府参考人（佐藤信秋君） 簡潔にというお話で

ございますので一言だけ申し上げたいと思います。先生御指摘のように、これまで新しく整備計画を練り入れる都度、全体としての、償還という言葉を使っておりましたが、償還期限を延ばしてきた。これは法律に記述してあるわけではございません。運用でそういう意味ではやらせていただいている、道路審議会のこの答申に基づいてやらせていただいている。そういう意味では、今回法律に明確に四十五年以内と、こういうふうに規定させていただくということは大変な違いを一つはもたらすものではなからうかと思えます。

もう一つ、幾つか申し上げるべきことがあるかもしれませんが、そこはまた御質問にいろいろ応じていただくといたしまして、もう一つ大事なことは、コスト削減という形での十・五兆円と申し上げている内容であるわけでございます。

一つは、四十五年以内に返すんですよということと、もう一つは、これまで未供用区間の二キロで申し上げれば、高速自動車国道の場合、ほかの場合、取りあえず簡潔に申し上げるためにほかの場合は別にいたしまして、高速自動車国道二キロ未供用がある。この中で二十兆円これから建設費を要する。これを、要は有料道路の事業費の対象として、言ってみれば借入金で建設するという部分を十・五兆円以内に限定する。以内に限定する。これが、今までのように更にいろんな費用が掛かりましたからしょうがないんですよ。事業費上がりました、それをまた繰り込んで全体の償還がどうなるかというように計算をし直したら、四十五年が四十八年になりましたということとを私ども自身が、ここはもう今引きつちりとやりませんと、こういうことで、そういう意味での四十五年以内という法律の明定と、それから高速自動車国道の新規の建設費で申し上げれば、現在、未供用部分の整備計画二キロに対して十・五兆円、これも以内で建設するんだと、こういうことを明確にお約束しながらきつちりとした、この法律を成立させていただきましたらきつちりと

した運用でそうしたことを実現したい、こういうことでございます。

○北澤俊美君 お話を聞けば、佐藤局長にはずっと長生きでもしていてもいいなと、そう思いますよ。

しかし、国民は、今申し上げたようにずっとだまされてきてね、だました人はどっちかというのを忘れやすいけれども、だまされた方というのは割かし覚えてるんだよね。これ、この議論はできませんというときではないというので、じゃやってみないと分からないところが大半でありますから、なかなか議論がかみ合わないというふうに思います。佐藤局長に長生きしていただくことは結構だが、太平洋戦争の生き証人みたいな人たちのことをよく出ますね。あの人たちが、大体みんなあの戦争は反対だ、まずかったとか反対だった、おれは本当は反対だったと言う。それだったらそのときに言ってくれよと言いたくなるんだが、まあその話は、人間なんて愚かなものだからそんなことでしょ。

そこで、上下一体があるいは分離かという議論は民営化委員会の大きな柱でした。委員が辞任をしたりいろいろしたの、もうすべてこの点。そこで、この件についてちょっとお伺いしますが、民営化の本質論を超えて課税か非課税かというところをかなり議論の道具に使うことによって物事が決まったんではないかという私は邪推をしているんですよ、邪推を。推進委員会は上下一体論が多意見だった。ところが、課税問題によって十年間の上下分離ということになったんです。まあそれはしょうがないやと、税金で取られて成り立たないならしょうがないというんで、取りあえず十年間は非課税でいこうというところで意見書は決まった。しかし、政府・与党合意は十年論を無視してしまう。その裏には、分離によって機構に資産、いわゆる道路を所有して会社とコントロールできるスキームにしたんだ。これは、道路局と与党のいわゆる道路族という人たちが、どんな人か

よく分かりませんが、そういう人たちの協議の中で。したがって、委員会が勧告まで出して、案ができたなら政府・与党の合意、合意を取る前に私たちに教えてくださいますか。しかし、それを無視したんですね。これ、何でもそのポイントを見を無視したのかということを一聞きしたい。まあいいや、取りあえずそれを聞かせてください。

○政府参考人(佐藤信秋君) 民営化委員会の御意見をいただいた上で、これを基本的に尊重しながら政府・与党でこの法、基本的な骨組みをお決めいただく。これは政府・与党として責任を持って法律を出さなければならぬ。当然のことといいますが、一番大事な部分、こういうふうにかえていただいているものと思います。

昨年の十二月の十二日でしたが、そういうことで基本的な骨組みをお決めいただいたわけですが、いろいろな御意見を伺う、こういう意味で、公共団体の御意見も含めて、選択肢として考え得るものについて幾つかのポイントを、対案、複数の案をお出しさせていただいた上で、地方公共団体の意見も伺い、またそういう意味では民営化委員会に、そういう幾つかの対案の中でいろいろな御意見いただきながら政府・与党にお決めいただきますと、これも明確に手順として申し上げながら、また御説明も申し上げながら詰めていただいたと、こういう経緯がございますので、あなたがたに委員会を無視してお決めいただいたということでもまた、これまたないかなと。

そういう意味では、四つの選択肢を大きくお出しさせていただいたわけですが、お出ししていただいたわけですが、そういう意味であえて申し上げれば、P1といいますが、広く国民の皆様にもその経過も御存じいただきながらお決めいただいたというふうに理解しているところでございます。

○北澤俊美君 しかし、あれだけ鳴り物入りで委員会が紛糾しながら意見をまとめたんですね。もうあののを見てみると、どんなに偉い人が集まっても国会と似たようなことをやるんだな

と。密室で話し合ったり、委員長が辞めてどこかへ行っちゃったり、いろんなことがあつてなるほどなと思つたけれども、しかし何とかまとめた。

そのまとめた人たちが、政府との間で、与党との間で、政府・与党が合意をするということは、我々からとつたら残念なことだが、それは法案が国会を通るとのことです。そのときに当然、自分たちが出した意見がどんな形で法律として成立するかということを開きたいというのは、これは当然のことだし、彼らにとつては義務なんだ。義務なんだ。それを無視するということは、それは道路官庁としては傲慢だ、不誠実だよ。どうですか、改めて。

○政府参考人(佐藤信秋君) ただいま申し上げましたように、無視したということでは全くございません。基本的に尊重しながら、しかしながら国民的にたくさん御意見があるかなという点については、複数の選択肢を明確にお出した上でいろいろな御議論いただいております。その間には、当然委員会の皆様の御意見も更にまたいろいろいただきながらということであつたわけでございますので、無視したというよりは、基本的にはできるだけ尊重しながら、どうしてもという部分についてはより多くの国民の皆様が御理解いただけるような形で提案をまとめていただいた、政府・与党としてまとめていただいた、そんなふうにかえておるところでございます。

○北澤俊美君 申し上げておきますが、これは幾ら言っても水掛け論だ。しかし、一生懸命になつて作つたものを、それはあなたたちはそういう意見だろうと、あとはおれに任せろと、こういう話でしょう。そうはいつたつて、自分の育てたかわい

い娘が嫁に行くときにどんな衣装で披露宴へ出るかと思えば、おやじとすればこれ見たいわな。いやお父さん、あんたの育てたのになかなうような支度して出るから安心してなさいといつてどんな形が見せないで、披露宴へ行つたらんでもない格好をしていたと、こういう話じゃ、これは親と

しては泣いても泣けないね。そういうことですよ、これは。

さあそれで、この課税問題というのは、要するに意見書を無視するために私はかなり有力な道具だったというふうな思ふんですよ。上下一体の民営化であつても、固定資産税は非課税にすることは本当に不可能だったのか、このことについて改めて、課税当局に今日は来ていただいておられます、見解を聞かせてください。

○政府参考人(板倉敏和君) 固定資産税の關係に於いてのお尋ねでございます。上下一体か一体でないか等によりまして、結果的に固定資産税の課税關係が変わつたかどうかというお尋ねかと思つます。

私どもの考えは、先ほど御答弁をさせていただきましたけれども、その有料道路の性格なりなんなりに基づきまして課税、非課税ということをお考えしていただいておりますので、その所有の形態というものはこの道路公団の改革問題に關しましては影響はなかつたのではないかとこのように思つております。

○北澤俊美君 あなたが影響あつたかないかまではあなたに聞く必要はないんで。本当にこの国の根幹にかかわる高速道路の再生を圖っていくという国家プロジェクトの中で、税務当局として上下一体で非課税にできる方途はなかつたかということだけ聞きたかつたんだ。

○政府参考人(板倉敏和君) 固定資産税、それもここで申し上げるのもどうかと思つますけれども、いわゆる非課税用途であつても、貸付資産で、その貸付けに対して賃料を払つてい

う場合にはその所有者に対して固定資産税は課税しますよというのがある。その固定資産税の原則的な考え方でございます。この場合に、上下分離といふまいか、所有が分かれた場合に課税されるのではないかという議論は以前からございましたけれども、私どももいたしましては、今回の物事の性質なり重要性を考へまして、今回について貸したか貸していない

かということによつて課税關係が分かれるというふうなことは適當ではないんではないかというふうに思つておりましたので、そういう意味で、先ほど申し上げましたのは、結果は同じであるということをお知らせさせていただきます。もう結構でございますから。

それから、大臣にちよつとお聞きをしますが、新しくできる民営会社は国が〇〇%の株を持つわけで、上下分離で道路を持たない、社長もまた大臣が決めると、こういうことですね。自主性も自立性もない新しい機構のファミリー企業であるというふうな批判が盛んにされておりますが、これに対する大臣の反論があれば反論を。

それから、新道路会社は国が株を持つて三つに分割されたが、機構は一つですね。要するに、道路公団はそのまま、新規に子会社を三つ作つたことになるんだが、その上にいる機構の長というのは、機構の親方はどんな人になるんですか。この二つをちよつとお答えいただきたい。

○国務大臣(石原伸晃君) 政府の関与が大きくて、機構が会社を支配するのではないかとこの一点目の御質問の趣旨だと思つます。高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理は、委員の御自説のとおり、本来は国、地方公共団体が実施すべき公共性の高い事業であるんだと思つます。ですから、特殊会社であるところの道路公団が実施をしてきたわけでございます。

一方、政府の関与について調べてみますと、民営化したN T TやJ R、これを参考にさせていただいたわけですが、新会社の自主性を尊重すると、それがすなわち政府の関与から自立するということになるわけですが、具体的には、道路が国民の共有財産で、極めて公共性が高いことから、政府等の株式の保有割合を三分の一とさせていただきます。そして、法律施行後十年以内の見直しの対象とさせていただきます。三分の一というのは大体N T Tと同じでございます。

そして、より自主性が高まっているということはどういうところに表れているかと申しますと、関連事業については許可ではなく届出にさせていたこととございます。JRでキヨスク等々のビジネスを行うときは許可でございますけれども、駅ビル等々については許可でございますけれども、サービスエリア、パーキングエリアに至っては届出も要らないと、これだけ自主性を高めているわけでございます。

そして、委員御指摘のとおり、代表取締役、社長は大臣認可でございますが、その他の役員は全部社長さんの人事でございます。NTTと比べてみますと、役員すべてが大臣認可であることから、会社の自主性というものは担保されていると思っております。

さらに、もう一点だけ、今日は第一回目でございますのでお話をさせていただきますと、拒否権を会社は、三分割された会社は持つております。それは、仕掛かり品の道路について、その自分の分割された地域の、三分割された地域にあるものについてまず機構は造りますか、この道路を造りませんかということを聞くわけですが、何らかの事情で造りたくない、そういう拒否権を持たせる。さらに、九千三百四十二キロの外の新規建設については会社の申請主義を取る、すなわち手を挙げない限りは押し付けるといことがない。こういうように機構と株式会社の間は遮断をされておりますし、NTT、JRと比べまして、今度できます民間会社というものはかなり自主性の高い機関であると認識しております。

二番目の御質問は、機構の長、どういう方になるのか。これはまだ政府として決めているわけではございませんが、この機構というものは独立行政法人でございますし、その役目というものはリース料の決定等々、債務がリース料によって着実に返すことがなっていくかやるといのが主たる仕事でございますので、その機構の規模というものが百人に満たないものでも私は十分だと思っております。

その長についてはこれから選任させていただきますが、機構の性格上、そういう分野に精通された方が望ましいと考えております。

○北澤俊美君 この会社の自主性については、これは見解の分かれるところなんです、実際に運営してみればすぐ明らかになることですから、この問題はまああと続けてさせていただきますが、今お話の機構の長については、今のお話を聞いておりますと、大体事情に精通をした人というようなことになる、これはやっぱり国土交通省の行政の経験者ということになりますか。

道路公団では仲間意識が働き過ぎるというふうなふうに思いますが、国土交通省も同じのような気がするが、大体、道路局を経験したような人ということに理解していいんですか。

○国務大臣(石原伸晃君) 機構の長については、先ほど申しましたように、資産の管理と債務を四十五年以内で返すためのリース料の設定等々が主管理業務になるわけでございますので、財務あるいは金融に詳しい方であるならば、その長たる資格はあるわけでございます。国土交通省のOBであるという必然性は特にはないと思っております。総理も機構の長は民間人が望ましいという既に御答弁をさせていただいてるところでございます。

○北澤俊美君 そうすると、機構の長は民間から起用をするというふうに理解をしておいていいわけですか。いいですか。

○国務大臣(石原伸晃君) これは望ましいんであつて、どなたも手を挙げてくれなかったらまたいろいろ人を探さなきゃいけないということで、望ましいと私も思っております。

○北澤俊美君 次に、先ほど香掛先生も質問をされましたが、推進委員会の現状を少しお聞きをしたいと思います。

先ほど、ちょっと茶化したように御無礼でありましたが、民営化委員会の現状は法的な成立要件を今満たしているのかどうかということですね。今井委員長は十四年の十二月にまず委員長を辞

任をされておるわけですが、その後全く姿を見えないところを見ると、委員も辞任したのかどうかということですね。それから、中村委員もそのとき以来欠席を続けておるといふことのようにあります。それから、田中委員と松田委員は、一年後の十五年十二月に辞表を提出して、これは正式にはお辞めになっているかどうかということですね。それから、川本委員は、何か聞きますと、この田中、松田委員に同調をして、委員は辞任しないけれども欠席をしているということでありまして、今何となく残っているのは猪瀬さんと大宅さんと、こういうことのようにありますが。

まず、今の事態を正確に把握するために事実関係を教えてください。

○政府参考人(坂野泰治君) お尋ねの順に申し上げますが、まず、今井委員長は委員長職を辞任をされたわけですが、委員としての身分はなお現在保有をしておられます。それから、中村委員もなお現在委員の地位にとどまっておられます。それから、田中、松田両委員は委員の地位を辞任をしておられる。それから、川本委員は委員の地位はなお保っておられるということでございます。したがって、現在、委員として残っておられる方の数は五名ということになります。

それで、委員会設置法では、委員会は七人以上の委員によって組織すると、こうなっておりますので、現在、五名の委員で組織としては存続をしているということでございます。

○北澤俊美君 今の状況は、学校だと学級崩壊といふのがあるが、正にそういうことだね。委員ではおるけれども、委員長は辞めた。しかし、委員長を辞めてまたぐるっと回って末席でもって議論をするというのは今井敬委員の経歴や見識からすればなかなか耐え難いことだから、出てこないというのは何となく分かりますね。しかし、そのまんまではいはいはいね、そのまんま。それから、川本さんについても、意見があるとは申せ、全く出てこないということ。

これを、もう仕事は終わっちゃったからまあ取

りあえずこのまんまではとけやと、こういう話ですか。それとも何か再建するために努力をしているのか。それから、あるいは辞めた委員の補充をするとか。要するに、このまんまではいいのか、それとも何か手を打っているのかということはどういうふうになつていきますか。

○政府参考人(坂野泰治君) 御指摘のとおり、現在、三名の委員の方が委員会の会議に出席をなさらないという状況が続いているということになるわけでございますが、本来、委員の地位にあられる方が五名なわけでございますから、五名そろって活動をしていただけたことが一番望ましい、これは明らかなことだと思っております。

ただ、しかし、最終的にそれぞれの委員の方がそれぞれのお考えで現在の行動を取っておられるということであれば、事務局としてはそれ以上のことをどうこうするというまた手だてもないと考えておるわけでございます。ただ、組織としてこの委員会が存続をしておる。フォロアアップをするという役割を持つて存続をしておるわけでございますし、かつ委員の地位にとどまっておられるわけでございますから、事務局としては、現在の状況を踏まえれば、個別に委員の方々に対して逐一様々な情報提供や資料を提供して、各委員がそれぞれの立場でいろいろな御意見をお述べになつたりする機会をお作りいただくような、言わば側面支援と申しますか、そういうことを私どもしているというのが実際のところでございます。

委員の地位にとどまっておられる方の委員の身分をどうこうするか、あるいは委員の地位から離れた方々の後を補充するか、これは委員の任命権者たる総理の御判断にゆだねられる問題でございます。ただ、補充については、これはもう国会等々では総理の御答へになつておりませんけれども、当時の、辞任された当時の記者会見では、補充する考えは今のところないんだということはおっしゃつておられたように聞いております。

○北澤俊美君 ちょっと細かいことを聞きますが、あなたの立場からすればもうどうしようもな

いと。ここからはちょっと大臣に聞きますが、これは報酬はどういうふうになっているんですか。

○政府参考人(坂野泰治君) 委員は非常勤の公務員でございます。いわゆる会議出席日当を、それぞれの審議会で格付がございすけれども、その格付に従ってお支払をします。したがって、会議に出席されなければ報酬は支払われないうことになるわけでございます。

○北澤俊美君 そうすると、委員懇談会と称して猪瀬さんと大宅さんが二人で会合を開いているが、この役割というか、これは意味があるのかどうかということ、それからそういう場合は報酬はないんですか。

○政府参考人(坂野泰治君) 今年になりまして、御指摘のように猪瀬委員、大宅委員が二人で懇談会形式で国土交通省などからヒアリングを既に五回程度しておられます。これはもう御承知のとおりだと思えますが、この委員会というのは委員の過半数が出席しなければ会議を開けないということとでございますので、過半数は現在五名の委員のところ三名になります。したがって、二名では正式な委員会の会議にはならない、事実上の会合ということになるわけでございます。したがって、委員会としての組織としての活動あるいは組織としての見解表明をするというためには、繰り返しですが三名以上の委員の会議になる、でなければできないものだということを御理解をいただきたいと思います。

それから、そういう二名の懇談会の形式でありまして、ヒアリング等をされるというときに、委員会の会議室にお越しになって委員会の会議に準じた扱いでヒアリングをされるわけでございますが、そのときの出席日当、これはお支払をいたします。

○北澤俊美君 それはおかしいんじゃないの。あなた、今、前段で成立しないと、こう言っているんだよね。成立しないものところへ何で報酬を払うんですか。

○政府参考人(坂野泰治君) 委員として日当をお支払するのは、先ほど私は、会議に出席した場合日当をお支払するというところでございますが、ただ、そのほかに委員として活動をされるケースがございす。例えば、これまでもございすのは、現地視察などがございす。現地視察に行かれました場合は当然その旅費、日当はお支払をするということになります。

また、事実上の会合でございまして、委員としての身分を持ち、委員の任務を果たすためにヒアリングをしておられるということとございまして、正式な会議まで至らないにしても、いずれ仮に組織としての活動を開始するという場合にあっては、その言わば下準備、そういう意味もあるわけでございますので、委員としての活動としてお越しいただく場合に日当はお支払をします。それは現地視察等の場合と同じ考えでやっておるわけでございます。

○北澤俊美君 それは、視察とか、そういうことはいいや、それはね。だけれども、それは視察に至るまでは、正式に成立した委員会の中で視察というのとは決まるわけでしよう。それが視察に行けと言ったんですか。任命権者がいるんですか。

それは駄目ですよ、それはね。会として成立しないところで勝手に二人が動いたものに報酬を払うというのは、これは間違いだよ。しかも、やっていることはどういうこと。日本の道路政策を抜本的に変えるという大きな改革の責任をしようとしたところでやっている話でしよう。そんなない加減な話はないでしよう。これは間違いだと思うが、どうですか。

○政府参考人(坂野泰治君) 視察の場合も、委員会の活動として視察をしようということとございす。その視察の活動自体、委員会の会議そのものとしてやっているということではございませんで、それぞれの委員が委員会の活動を十全なものにするためにいろんな視察をする、そういうことでやっておるわけでございます。

また、このヒアリング、猪瀬委員、大宅委員、

お二人の方がヒアリングをされるのも、この委員会の任務を果たしていく上で必要ないろんな作業としてヒアリングをしておられる、そういうことであると私も考えておるわけでございます。

この非常勤の日当というものは、会議、正式な会議だけにのみ支払うべきもの、それ以外は一切支払ってはならないという性質のものではなくて、その委員が委員たる活動をする、そういうために必要な日当は支払う、その範囲に含まれると思っておるわけでございます。

○北澤俊美君 あなたもまあこの世界は専門家だからね、もしこれが行政訴訟で不当な支払を返還しろという訴訟を起こされたら堪えられますか。

○政府参考人(坂野泰治君) 仮定のお話でございますのでお答えするのはいかがかと思いますが、私も、正当な手続の下に支給をしておるものと考えております。

○北澤俊美君 あなた、それはただならぬことを言ったぞ。正当な。あなた、その前段で成立してないと言っていたんじゃないか。成立してないところで何で正当なんだよ。これはおかしいよ。正当じゃないよ。不正当だけれども、二人の熱心な何とかにかんがみてどうか、そういう話なら分かるが。だって、だれがそんなことを、開くということを決めたの、会を。会を開く開催権というのは委員長にあるんでしよう。で、委員長が辞めて、代理が辞めて、その後を補充する会は成立しないから補充できないんでしよう。だって、それは正常じゃないじゃないか、正当じゃないじゃないか。おかしいよ、それは。

○政府参考人(坂野泰治君) 先ほど私は、正当な手続の下にお支払をしておると、私どもが支払っている手続が正当なものであると、そういう意味を申し上げたわけでございます。

確かに、正式な委員会の会議は定足数を満たす必要がある、したがって定足数を満たすことができない場合は正式な委員会の会議にはならない、そういうことは当然のことでございます。

○北澤俊美君 あなたも局長だよな。それは、あ

なた、ちょっと言葉が悪いが、そういう小役人的な答弁はいただけないよ、それは。私たちは目の前の話をしていくわけじゃないんだ、目の前の。だって、これ、成立してないんでしよう、会が。

あなたの今言ったのは、本当の、一番の事務の支払をする人が言うんだからいいよ。請求が来たから、書類が調っていたから払いましたという話ならいいや。あなたは局長でしよう。一番の責任を持つ人だ。それが、成立をしていない会で勝手な行動をしたら、どうするんだよ。あの二人が外国行ってもいいの、視察に。たまたま都内で会合を開いているから、大した額じゃないから払ったという、そんな程度の話かい。外国、何か国も私たちはちょっと見てきますよと言ったら、どうするの。

○政府参考人(坂野泰治君) 繰り返し申し上げますが、非常勤職員としての手当は、正式な委員会の会議の出席以外に、委員が委員たる、委員として行う活動、これに対して支給することについては当然可能なことである、これはもう繰り返し申し上げておることでございます。

外国出張、これから行くとしたらどうするかというお話でございますが、そのようなお話もございませし、一般論として申し上げれば、この委員会が監視機能を発揮する上で必要な活動、そういう範囲に入るかどうかということであろうと思っております。

○北澤俊美君 あなたね、そんな答弁ここでやって、そこから帰れるの。駄目だよ、そんなの。成立していない委員会が勝手なことをやった人に日当を払ってさ、一応それでも仕組みの中で可能なものとして、外国行っても、じゃ、そのあなたの処置は堪えられるのかということだ。それは、そんな要求もないからという話じゃないんだ。あなたが今処置している、仕組みの中で処置している手法が拡大しても堪えられるものであれば、それはいいよ。堪えられないよ、それは。いい加減な答弁しちゃ駄目だよ。

わずかな金額といえども税金だ。しかも、それはきちんとした制度にのっとってやっていなきゃ。それだったら、こんないい加減な実態を改善しようとする努力さえできない。あなたが一番大変なところにいると思うんだよ、あなたが。そのあなたがこんないい加減なことをやっていたら、任命権者の総理だって、まあ、あそこで坂野君が適当にやっておるから、おれはなるべく見て見ぬふりすると、こういう話になっちゃうじゃないの。それが意見書を無視される体質になつてい

るんだよ。

もう一度答えてくださいよ。

○政府参考人(坂野泰治君) 繰り返しの答弁で恐縮でございますけれども、この手当てというものは、定足数を満たした正式な会議の出席以外一切支払ってほしくない、そういう性質のものでなくて、この委員会の委員が委員たる資格として必要な活動を行う、そういう場合においてもその手当を支払うことは可能である、そういうふうにも考えておるわけでございます。

○北澤俊美君 あなたね、じゃ、自分の職員が勝手にどこか出張に行つてきますよと言つて行つてきて、出張旅費が払われていて、おれは聞いていないよと、何のために行つたんだと、こう言つて怒るケースというのは間々あるでしょう。それと同じだよ。会議を開く開催権がどこにもなくて、だれも開催権を行使することができない中で、会議開いた人に、あなた、日当を払うというのはどういうことだよ。

大臣、どう思いますか、今の。彼は、かたくなに自分の、もう払っちゃったんだから必死になつて守ろうと思つて同じことの繰り返しをしておるけれども、こんな話はないよ。大臣、どう思いますか。

○国務大臣(石原伸晃君) 所管大臣ではございませんで、一般論と過去の経験からお話をさせていただきますと、政府参考人から答弁されましたように、視察等々は、私の発議で私がどこを見に行くというときに、委員の方々が任意で二名付いていらつしやうたことがあります。これは委員会の議決等々関係なく、私が視察に行くということに御同行されたわけでございます。そのときも、委員会の定例日ではございませんでしたが、日当等々は支払われていたと承知しております。

そして、現在、正式な委員会が開くことができない、委員会の招集権は委員長又は代理が持つてゐるわけで、その三名の過半をもって委員長等々を決めておりませんので開かれていないという現実がございします。

○北澤俊美君 これはもう、彼が自分で実行しちゃつたことに對して必死になつて守ろうとしているのは、これは許し難いことだけれども、これ以上時間つぶすわけにいかないが、今、大臣が前向きなお話をされました。あなたが今の金子さんの前任者でありますからね、是非、金子さんと会談をして、このことに對する処置をしていただきたい。

局長にまた伺いますが、先ほど話のありました意見書、与党協議に付する前に当委員会に示して了解を得る必要があるとの意見が出されて、これを国交省が事実上拒否をして見せなかつた。勧告も出されたようであります。十五年十一月の民営化委員会に提示することなく、複数のスキーム案が政府・与党協議会に提出された。これは、勧告まで出したんだけれども、この法的な効力というのとはどこまで拘束力があるのか。それからまた、これを無視したことに対する違法性というの

はきちんと指摘できるのかどうか。

○政府参考人(坂野泰治君) 勧告は政府に対して尊重義務を課するものであると。これは法律で、明文の規定で尊重すべきだという規定はないわけではございますが、当然の解釈として尊重義務があるというふうに考えられております。それ以上の強制力と申しますか、そういう拘束力はこの勧告に

はございません。

したがって、最終的にこの勧告を受けた政府がどういう行動を取った、あるいはその取った結果の責任をどう取るかということには言わば政治的あるいは行政的な責任にゆだねられる、そういうことではないかと思つております。

○北澤俊美君 二時間は長いと思つておりましたが、まだたくさん質問があつて、お待ちいただきたい方は誠に申し訳ないんですが、

じゃ次に、高速道路の建設、管理、料金徴収と言つてゐるが、これは局長、料金に利潤を含めてはいけなかつたの縛りがあるわけですね。しかし、リース料があらかじめ固定されていれば、効率的な管理で利益が生ずることは、これは当然です。赤字は論外でありますけれども、この利益処分は一体どうなるのか。

利益がリース料値上げで吸い上げられたら全くインセンティブは働かない、そういう矛盾はありますね。また、各社の努力格差もあるし、今やろうとしていることは、これは横並びなんです。横並び。だから、むしろ判断を、この努力によつて出た利潤は、その処置をどうするかということとは会社任せにするべきではないかと思ふんですよ。しかも、あれは五年ごとにリース契約は変更していくんですよ、固定はするけれども、そうじゃなかつたかな。そうすれば、そのぐらいのところは各社に任せなかつたら私はインセンティブは働かないというふうに思ふんだが、どうですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) まず前提を申し上げますと、会社は料金収入から管理費を差し引いて貸付料を支払う。あらかじめ会社と機構の間で、一応概念的には四十五年間以内になるわけでありますが、毎年それぞれの額を計算した上で約定をする、取決めをする、協定をする、こういうことになるわけでありまして。その場合に、問題は、管理費を削減する努力をしたら実際に管理費が協定よりも下がつた。これはそういう努力をするということが大事なことでありますから、この部

分については基本的に会社のインセンティブ、経営努力を促す、こういう形で会社の利益にしてい

ただし、ここは難しいところの部分でもありますが、料金そのものに利潤を設けないわけでありまして、現状から類推して、ある程度の管理費というのとはかなりの見込みが、経年的にもある程度お互いに計算はし得るであろうと。しかしながら、新しい技術開発等もあつて、常に恒常的に管理費が大幅に今までより安くなる、こういうことが明確になつたときに、この部分をそのまま会社に利益でどうぞという形にするかどうか。

こういう問題がございしますので、五年置きに、五年程度でいろんな数字が変わります、これは収入も変わりますが、要は、人口にしろ交通量調査にしろ、大体五年でベーシックな調査が行われる、こういうこともございします。諸数字は洗ひ直して見て、実際にその協定を変更するかどうかは別の問題でございします。五年たつたとしても大きな何かの変動があれば、その協定は常にお互い信義原則に基づいて会社と機構の間でお話し合いをしていただく、こういうことが大事なことだと思ひますが。

いづれにしても、先生御指摘のように上がる、仮に管理費が削減ができて利益が上れば、そのインセンティブという形では会社のものになる。しかしながら、恒常的に大幅に利潤が上がる、これはお互いにとつて正常な状態ではないというところもあり得る議論として、常に互いに会社と機構の間でそのやり取りを世の中にも常に明らかにしながらしっかりと運営をやつていただく、こういうことが大事だと思つております。

○北澤俊美君 時間になりました、誠に申し訳ありません。

最後に一問だけお許しをいただいて近藤総裁にお聞きをしますが、結局は民営会社はサービスエリアとパーキングエリアの売上げでやっていく、それは三千五百億ある、こういうことで日本の代表的なデパートと同じぐらいの売上げだと、こう

言うんですが、あなたはそれを更に一兆円にする
と言う。これはほんのなにか気宇壮大な計画なのか
知らぬが、表明しておりますが、元々三千五百億
というのはこれはテナントの売上げであって、財
団の収入はそのテナント料の六百億ほどのこと
じゃないんですか。だから、三千五百をベースに
新会社のことを言う前に、六百億のテナント料が
ベースであるということに基づいて計画をスター
トさせなきゃいけないと思うんだが、そのことを
一つ。

それからもう一つ、今これは法案を審議してお
るんですよ。法案を審議しておるんだが、あなた
はもうこの一兆円の計画に突き進んでおるんす
ね。SA・PA事業の拡大及び多機能化検討業務
についてということで入札告示までしておる。こ
の計画書によりまして、プレゼンテーションも実
施をして、これはもうやっちゃったのかな、五月
十五日に。法案が成立しないのに、法案を前提に
して入札告示までしているということはどういう
ことですか。いや、これははしやぎ過ぎというこ
とで済む話じゃないんだ。こんなことをやって、
じゃ国会はこれはどうするんですか。皆さん方今
審議しているんですよ。法案が通るか通らないか
分からないんだ。しかし、それを前提にして入札
告示までして、白昼堂々と法案審議中にプレゼン
テーションまでやるというような話はどういうこ
とですか。

その二つ、答えてください。

○参考人(近藤剛君) 北澤委員にお答えをいたし
ます。

まず、サービスエリア、パーキングエリアの商
業施設からの収入のお話でございますが、これは
売上げそのものよりも実際の収入がどのようにな
るのか、これはいろいろな方面からの検討が必要
だと、そのように承知をしております。

そして、ただいま御質問ございました一兆円と
いう言葉は正式には私申し上げておりませんが、
いすれにいたしましても、飛躍的に売上げあるい
は活動を活性化させるためにどのような方式があ

るのか、これは現体制であっても我々としては関
心がございます。また、財団、両財団としても今
までも常に検討をしてきたところでございます。
そういう意味で、今法案を御審議いただいてお
りますが、この法案が成立した後、時間をでき
るだけ置かずいろいろな施策が実行できるよう
に、我々としても実際の準備だけはさせていただ
かなければいけないと、そのように考えておりま
す。

公団の内部におきましても、民営化に向けての
準備委員会等も設立をさせていろいろな議論はさ
せていただいております。実際に手を付けて実行
をさせていただくのは法案成立後でございます
が、できるだけ法案成立後、民営化の期限が平成
十七年度内ということになっております。した
がつて時間的な余裕もないということでもござい
ますので、我々ではできる限りの準備だけはさせ
ていただきたいと、そのように考えているところで
ございます。

○北澤俊美君 法案審議中ですよ。時間がないか
らというのはどういうことだ。そうすると、法案
の提出が悪かったんだと。大臣、道路局長、道路
公団の総裁は、あなたたちの法案の提出の段取り
が悪いから法案成立する前にやりますよと、こう
言っているんだよ。今日はもう時間ないから。

あなたは、それから技術系部門を再編して一つ
の会社にしたいと、こう言っているんですね、新
聞で。あなたはさっき一兆円とは正式には言っ
ていないと言っただけでも、至る所で言っておる
んだ。軽く前言を翻さないでほしい。

それから、技術系部門を統一するということは
どういうことだ。三分割をするということに対し
て、根つこのところは私のところでまとめまし
うなんて、こんなことはあなたの立場で言えるは
ずじゃないでしょう。

道路局長、こんな話で、この法案の中身と違う
ことを道路公団の総裁がどんどん進めておる。し
かも、今のこの入札告示までして事を進めている
ということについてどう思いますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 法案につきまして
は、とにかくきつちりと国会の御審議いただきな
がら私どもも是非早期に成立をと、こうお願い申
し上げているところでございますが、ただいまの
お話の、総裁の方でいろいろ勉強しておられる、
この部分につきましては、どこまで、具体的なお
話ではないというふうに私、今伺ったところによ
れば、いろんなアイデアを勉強してみようと、こ
ういう御趣旨かと思っておりますので、その勉強自体
は、速やかな法案成立がいただけましたら、いろ
んな検討も更にする必要があると、こういうこと
でございますので、勉強として伺ったところでご
ざいます。

○北澤俊美君 じゃ、これでやめます。

質問は半分ぐらいしかできなくて誠に残念だ
が、また私は時間をちょうだいをして、選挙で忙
しいけれども、もう一回やりますが、今のこ
は、あなたの答弁で私が了承したと思つたら大間
違いだ。場合によれば、この審議そのものが意味
なさなくなる。内部でやるのはいいよ。入札告示
を天下に告示してまで平気でやるというのはどう
いうことだ。議会は要らないよ、そんなこと言っ
たら。ふざけるにもほどがある。

周りにいる、それはあなた、近藤さんはこの間
までこの辺にいた人でよく分からぬかもしれぬ
が、周りにいる人間だってそうじゃないか、そん
なもの。道路局長の責任だって大きいよ。相談
を受けてやっていったのかどうか知りませんが、そ
のことはまた後ほどしっかりと聞かせてもらいま
すから、今日は終わります。

○委員長(奥石東君) 午前の質疑はこの程度にと
どめ、午後一時五十分まで休憩いたします。

午後一時二分休憩

午後一時五十二分開会

○委員長(奥石東君) ただいまから国土交通委員
会を再開いたします。
休憩前に引き続き、高速道路株式会社法案、独

立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法
案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律
の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営
化関係法施行法案、以上四案を一括して議題と
し、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○北澤俊美君 お許しをいただいております。統
一質問をさせていただきますが、どうも納得ができ
ないのは、道路公団の総裁、さつき白昼堂々と申
し上げたが、正に委員会の開催、しかも冒頭の日
にこういうものを議題にするということとは甚だし
く議会が軽視されたということですよ。あなたも
ついこの間まで我々と同じ議人だった。しか
し、答弁を聞いていると何ら反省の色がないが、
改めて聞きますが、これは内部で勉強するのはい
いですよ、外に入札告示までして堂々とやるとい
うのは一体どういう魂胆なのか。もう一度お考え
をお聞かせください。

○参考人(近藤剛君) 北澤委員に改めてお答えを
申し上げます。

このたびのこのサービスエリア、パーキングエ
リアの商業活動についての準備活動でございます
が、従来から財団及び公団におきましてはこの
サービスエリア、パーキングエリアの活動につ
いてより効率化し、かつサービスの向上の方法はな
いかということ議論をしてきたところでござい
ます。また、最近に至りましては各方面からいろ
いろなアイデアもちょうだいをいたしておられ
まして、その議論をもっとしっかりと部内で勉強をす
べきであると、そのような意見もあつたわけでご
ざいます。

そういう声も踏まえまして、このたび外部の意
見をしっかりと形であらうだいをしようじゃ
ないか、そういうことで我々の、先生先ほどおつ
しゃいましたように我々の部内の公団及び両財団
の勉強の一環といたしましてそのような作業をや
ろうということを決め、実行をさせていただいた
ということでございます。

この法案審議を軽視しているというような考え

方は全くございません。私も昨年十一月末まで先生おっしゃるとおり議事人でもございました。その点、十分踏まえて勉強をさせていただきたいと思っております。

○北澤俊美君 これ、繰り返しなんです。要するに、事はこの議会の側にもむしろ判断があるというふうに思っています。今日は初日ですよ。初日にこういう事態を招いて、しかも議会に対する考え方が一向に表明されないということであれば、私はこの法案そのものを審議することができなくなる。これは委員長、しかるべく協議をしていただきたいと思います。

○委員長(奥石東君) 今、北澤委員の方からこれ以上法案を審議するわけにはいかない、しかも議会側の判断だということになりますと、私も委員会での判断だということにとらえます。

ここで休憩をしたいと思います。

午後一時五十六分休憩

午後二時六分開会
○委員長(奥石東君) 委員会を再開いたします。私の方でただいま理事会で協議をした結果について御報告をしたいと思います。

二つありまして、もう退席をされていますけれども、道路公団の坂野事務局長の手当支給にかかわる問題もやはりもう少し精査をし、手当支給の基準という点でも明確にすべきであるというの一点であります。それは後日でもいいからきちつとさせてもらいたい、これが理事会での確認であります。

もう一つ、近藤総裁の答弁ですが、先ほど国会の議論を軽視したのでは決まないと、こういう御答弁がありましたけれども、質問者は、いや、そういう疑いが持たれるようなことをすべきではないという意味だったと思いますので、再度、近藤総裁から御答弁をいただき、今回提案をされています四法案と総裁がやられた勉強会と称する今までの一つの活動が本当にかかわっている

のかどうか、法案を軽視するということにはなっていないのかということを含めてもう一度御答弁をいただき、質疑者にもひとつお願いをしておきたいと思いますが、答弁を受けて十分納得されない場合でも、後日、参考人や公聴会というような質疑の場もありますので、そこへも継続して引き続き検討していくというようなことで、今日のこの委員会は継続をしていただきたいと思います、これが理事会の確認ですので、まず近藤総裁の再度の答弁を求めます。

○委員長(奥石東君) 休憩前に引き続き、高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法施行法案、以上四案を一括議題とし、質疑を再開いたします。

近藤総裁。
○参考人(近藤剛君) 皆様の御配慮によりまして、改めて答弁させていただきますことを御礼を申し上げます。

先ほど申し上げましたように、これは、今回のこのプロジェクトは、我が国が従来からやっておられますサービスエリア、パーキングエリアの商業施設の機能強化あるいはサービス向上を目指した勉強の一環でございます。決して法案審議に先立っていろいろなことをやろうと意図したものではありません。この点につきまして、改めて、先ほどの私の答弁が誤解を招くものであったといたしましたら、大変申し訳なく存じております。

現在、このプロジェクトに基づきまして、委員先ほど御発言なさいましたように、我々といったしましては各関係先から提案を受け付けている状況でございます。この提案の取扱い、そして最終的な発注先の選定、あるいはその特定につきましては、本法案の御審議が終わりまして法案が成立した場合に改めさせていただきますと、そのように考えております。

す。よろしく願いをいたします。

○北澤俊美君 今の答弁では全く納得はいきませんが、委員長、理事の皆さん方の御配慮もございまして、またの機会をとらえたいというふうに思います。

近藤総裁は私の言っていることが分かっているんだ。法案が成立すると、道路公団は三つに分かれるんですよ。そして、しかもこれは競争関係に入るわけだ。それを、今わずかの間にまとめ、同じものを研究しようとか。あなたのは、さつきもちょっと言ったが、技術関係のところも一社にして別会社を作るといふ構想をしておるが、あなた、自分がこの後、何か月かしたら、もしこの法案が成立したらどういふ立場になるかというところが分かっていないんだ。道路公団の総裁で居続けることはできないんだ、道路公団はないんだから。そういうことをきっちり考えたら、どんなようなことをやって、しかもそれは後々のためなんというところは言えるはずはない。これは、三社が今度は個別に自立して生きる道を探していくかなきゃいかぬ。しかも、まあいいや、そういうこと、またの機会をとらえて言いますが、

ちよつと具体的な細かいことを局長、いろいろお聞きをしますが、これ三分割して、要するに地域分割をしますか。これは、会社の組織の在り方は、もう日にちが、これが、法案が成立したとすれば、いつまでに、だれが、どのようにして検討をしてこの三分割をするのか。おおよそのイメージ図は我々も見せていただいているが、例えば私がいる長野県なんかは、これは歴史的にそうなんだが、いつでも、国鉄でも河川でも三つか四つに分かれる。そういうようなことをいつまでに、だれが、どのようにして決めるのかということをお聞きをしたいと思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 日本道路公団の三分割につきましては、それぞれの会社の範囲は会社法におきまして所管する都道府県名を明記しておりますが、一部につきましては重複している、これから精査しながらその境目を決めていく、こう

いう作業が必要なわけでございまして、大きくは東と中と西ではございますが、そのうちの路線ごとには、ジャンクション単位あるいはインターチェンジ単位で十分な整合性を持って考えていく必要があるだろう、こういうふうにご考えております。

具体的には、経済とか生活圏域、交通特性、こうした利用者の利便性を踏まえること、あるいはまた非常時におきます代替路の確保と、こういう問題、さらには収支の状況であるとか組織の規模とか、あるいは現行の道路管理体制としてどういふ形になっておるかというようなことをそれぞれ検討しながら定めていくことになるうかと思ひます。

基本的には、今後の手順でございますが、高速道路の建設、管理の現況を熟知しております日本道路公団におきまして十分に、今申し上げましたような現行の道路管理体制とか収支状況とかいうことも十分必要なわけでございまして、円滑な組織の立ち上げに当たっては、十分に道路公団の方でまず検討をしていただいて、その検討も踏まえて、最終的には民営化までに、民営化までにございまして、国土交通大臣が指定する、こういうことになるわけでございます。

また、分割民営化後の会社の組織や人事配置の在り方、こうした問題につきましては、これも重要な問題でございますので、一義的には公団がまず、この今までの組織、職員について詳細を把握しておりますから、主体的に、積極的に検討していただく、こういうことが必要だと思ひますが、最終的にはこの問題につきましては、組織の在り方については会社の設立事務を行う設立委員が定めることと承知しております。この設立委員につきましては、またしかるべき、法案成立後、しかるべき時期に国土交通大臣の方から任命すると、こういう形になっておるわけであります。

○北澤俊美君 分かりました。それじゃ、次に、先ほどから申し上げておる、

総裁、これは建設通信という新聞の二月の六日号ですが、三社の共同の子会社を設けると、こう言っているんですが、この記事を見ますと、「関連事業では、分割三社で合併会社を設立する考えも示した。」と、こういうことですが、要するに、「三社に分割するからといって、バラバラに事業を進めるのは効率的でない。統一的な事業を進める必要がある」と三社統一的な合併会社の設立も考えている。」と。

これはどうやら技術系のノウハウを集約しようという、これは一つの考えかもしれませんし、クロスライセンスの問題もある。しかし、あなたに与えられている今の仕事は、国を挙げて、この道路公団を三分割して、競争関係の中でコストを削減していくと、こういうことで事が進んでいるのに、あなたが総裁になった途端に、あつちも一緒、こつちも効率的でないからと。それだったら、道路公団へ乗り込んでいって、おれが一人で道路公団をこのままで改革してやるということを言っているようなものなんです。

時の流れと国土交通省が進めている流れ、それから小泉総理が進めようとしている道路公団の民営化、このことについて私は、私の考え方はまた少し違っておりまして、何度か言っているが、しかし事はそういう形で進んでいる、その中の中心的存在のあなたがそういうことをこういう新聞で言ったりするということはどういうことか、真意を聞かせてください。

○参考人近藤剛君 三分割、これはいろいろなメリットがあるわけでございます。競争、切磋琢磨して競争力を付けていく、その努力を行う、あるいは地域密着型の道路運営をする、サービス強化に努める、こういうメリットがあるわけでございますが、一方でデメリットも生ずる可能性がございます。

まず、一つのを三つに分ける、こうなりますと、経費の面で、ほうっておきますと増大する可能性が出てまいるわけでございます。そういったしますと、これは民営化の趣旨とはいささか異

なつたことになるのではないかと、そのような懸念もあるということでございます。そしてまた、委員御指摘の技術面につきましても、三社分割になりますと、現在まで積み重ねてまいりました技術的なノウハウが分散してしまふ、技術開発にこれからおきましても、投資が分散化をするというような懸念もあるわけでございます。

そのような懸念を最小化するための方策もひとつ勉強をしておく必要があるのではないかと、そのように感じているわけでございます。その一環として、いろいろ今部内で勉強させていただいていることを例示的に申し上げたものが記事になったものと、そのように承知しております。

○北澤俊美君 何度も審議が止まることは必ずしも私の望むところじゃないが、今の聞いていて、どうですか、大臣、それから道路局長。この法案を審議しているのに、あなた方が我々に提案していることと全く違うことを言っているんだ。統一してくださいよ。お願いします。

駄目だ、これじゃ。(発言する者あり) いやいや、それは統一して、そんなあなた、指さしたら、あなた、統一見解が出るのかい。じゃ、道路公団の総裁を首切つてから答弁に立ってくださいよ。駄目だ、そんなのは。

○国務大臣(石原伸晃君) 少々お時間をちようだいしたいと思います。

○委員長(奥石東君) いったん休憩いたします。

午後二時二十分休憩

午後二時四十一分開会
○委員長(奥石東君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係施行法案、以上四案を一括して議題とし、引き続き質疑を行います。

石原大臣。

○国務大臣(石原伸晃君) 大変、政府部内の答弁が混乱していると思われても致し方ないような状況に至りまして恐縮に存じますが、ただいま国土交通省並びに道路公団等々と打合せをさせていただきまして、近藤総裁より御答弁をさせていただきます機会をちょうだいしたいと申し上げます。

○参考人(近藤剛君) ありがとうございます。

二点について改めて発言をさせていただきたいと存じます。

まず第一点、先ほど委員から御指摘ございましたサービスエリア、パーキングエリアの商業施設の多機能化等に関する入札の問題でございます。先ほど申し上げましたが、誤解を生じないように、法案が成立するまでこの作業は凍結させていただきますことをここに改めて申し上げておきたいと存じます。

第二点は、先ほどの私の答弁でございます。三分割のメリット、デメリットにつきまして私が発言をいたしました、これは道路公団総裁として現在このような場でコメントすべき事柄ではないと存じておりますので、前言をここに撤回させていただきます。ありがとうございます。

○北澤俊美君 ただいまの御答弁で、御苦勞をお掛けしましたが、大臣の裁量で正常に戻りましたので、私は、今のお言葉がなければこれ以上入口のところで議論が進まない、こういうふうに思いましたが、適切な処置をしていただきましたので質疑を続けさせていただきますが、もう時間がありませんから、たくさん通告をしてありますが、最後にプール制について局長に質問をいたします。

機構によると、新会社の債務の一体管理がプール制の再来ではないかという批判があるわけですが、このところのところがなかなかつきりしていません。大臣は衆議院の答弁等で、自分の会社の中で自己完結するという点で全くプール制ではないと、そういうふうにご説明をしております。

がつて、東名の上がりやで北海道の道路を造らないというようにお答えになっておりますが、しかし、機構で債務を一体として管理するが、その収支は会社ごとで計算されることになっているというところであるけれども、しかしこれは、北海道や九州を持つ会社に対してはリース料を低額に設定する一方で、東名高速などを事業対象とする会社のリース料を高額に設定するという考え方に基づいているのではないかと。四十五年以内のリース料設定の基準を具体的にどのよう設定するのか、そのプロセスを明らかにしなければならぬ、そういうふうに思います。それが明らかでない限り、東名の上がりやで九州や北海道の道路を造ることはできないと切り切ることはできないと私は思っております。

また、見方を変えれば、法案のスキームでは、建設中、調査中路線については、複数協議制の結果、事業エリア外の道路の建設ができることとなっているわけですね。また、申請方式による新規路線の建設においても、大臣認可で事業エリア外の道路の建設ができることとなっている。高速道路について会社ごとのネットワークで協定が結ばれた場合、一つの会社について見れば収支バランスが黒字の路線も赤字の路線も抱き合わせるようになるが、これは内部補助として行われると考えていいかどうか。会社ごとの内部補助が行われるということであれば、それはいわゆる地域プール制ということになると思います。

債務返済期間を四十五年以内ですべての会社を統一するためには、リース料金を調節して、結局は、既に当初計画では債務の返済が終了している高速道路の通行料収入をもつて新規路線のリース返済を可能とするようにする仕組みに今回の法案スキームがなっていないか。会社ごと内部補助が行えて、事業範囲外の高速道路が建設できるのであれば、正にそれが透明であろうがなからうが、法案のスキームとしては東名の上がりやで九州や北海道の高速道路を造ることにならないか。

以上、たくさん申し上げましたけれども、最後に御答弁をいただいて、次なるまた機会の質疑の参考させていただきたいと思ひます。

長い時間、ありがとうございました。これをもって終わります。

○政府参考人(佐藤信秋君) まず、東名の料金収入で北海道の高速道路を造る、こういうことではないという点について申し上げたいと思ひます。

基本的なこれからの会社と機構の間の協定の太前提としてしまして、その部分を一つ申し上げたいと思ひますが、まず管理する路線区間は、先ほど御質問がありました、東、中、西でどの範囲で分けるか、ここでもって詳細、細部について決めて、大臣が指定し、協定もそれに基づいて結ぶ、こういうことになるわけであります。

その中で、その所管する範囲の区域は、東なら東の所管する区域の路線区間については、その当該会社が建設するかどうか、これは複数協議制、こういうことを申し上げておきたいと思ひます。

それを造るか造らないかということまで固めない、実は次に総料金収入、当該所管する会社の全体の料金収入から管理費を引いて、毎年貸付料を払うか、これが決まっていらないわけでありまして、先に、まず現在供用している路線区間の管理をどこまでするか、この区域分けと、次に、その区域の中で新規建設を引き続き実行する部分、これが今建設中あるいは調査中の区間について複数協議制の下に決まってくる。この決まりました場合に、それぞれの会社は当該収益見通し、収入見通しを毎年の管理費を引いていつて、その貸付料として払い得る範囲で債務をそれぞれが負担する、こういう構造になるわけであります。

これは民間化委員会の意見書においても、基本的な考え方としてはこうすべきである、こういうふうにご意見いただいているところではあるわけであります。

したがって、そういう意味では、地域の全体のプールといひますか、という委員会の意見ではありましたが、この部分は高速道路から高速

道路が、高速自動車国道が、現在申し上げましたような新規建設をどこまでやるかという点を固めてしまひますと、高速自動車国道として、総額、既存の債務分とそれから新規に建設し得る分、これがそれぞれの収益に定めて決まってくる、収益能力に応じて、貸付料を返済できる額に応じて決まってくる、こういう問題にならうかと思ひます。

ここまではよろしいでしょうか。

つまり、それぞれの地域ごとに分けますが、区域と、それから新たに新規建設する部分も分けてしまひますと、新規建設も含めて分けてしまひますと、四十五年間、あるいは料金の徴収期間で徴収し得る料金収入の見通しが決まりますので、そこで管理費を引いて、貸付料としてお返しする額が決まり、その三つの会社のトータルが、これまでの既存の債務プラス新規建設総額をそれぞれ貸付料として返していただくことによつて総額が返し得ると、こういうふうな、言つてみれば出発に当たつての調整が行われる。

会社の出発に当たつての調整、こういう形になるわけでありまして、したがって、新規建設分につきましてもそれぞれの所管する区域の会社が新規建設し、なおかつそれに伴つて必要となる将来の貸付料による返済ということもその会社が責任を持ち得る範囲で返します、貸付料を返済していきます。こういう形になるわけであります。

そこでもう一つ、法律的には、高速自動車国道全体といたしましては、それに伴ひますネットワークの、ネットワーク型の一般の有料道路につきましてもこれを全体の料金を徴収する期間としてきておきますので、常にごこの部分についても、会社ごとの料金収入、貸付料、管理費、これを常に明らかにしながら、これも高速自動車国道と一般の有料道路のネットワーク型のものと、これも常に明確にしながら世の中にきちっとした御説明を申し上げるべきである。これがまた大事な部分として申し上げるべきかと思ひます。

そういう意味では、手続としては、独立行政法人の通則法に基づきまして国土交通大臣が定めます機構の中期目標にこうした方針を明記します。そして、国土交通大臣から機構に指示して公表をいたしますので、これに基づいて、この指示に基づいて機構が作成する中期計画にもこの内容が盛り込まれる。そして、国土交通大臣がこれを確認の上、認可する、こういう形で常にフォローしていくということを実行してまいらるわけであります。

それと、会社ごとに機構と締結する協定及びこれを踏まえて機構が作成する業務実施計画におきまして、今申し上げましたような会社ごとの貸付料総額、新規建設費、これを常に明示する。今申し上げたようなことをきちつとこうした手順で手続をきちつと明確にしていくことを決めておるわけであります。

これによりまして、新規建設費が当該会社の支払う貸付料の範囲に収まっているかどうか、これが明確になりまして、この業務実施計画を国土交通大臣が認可する仕組み、これを法律で定めることとしていただいておりますので、そういう意味で常に透明性を持ってそれぞれの所管の区域のこのからの新規建設分は当該会社の料金収入を元にした貸付料の返済で、貸付料で賄つていく、こういうことが明確にしてお分かりいただければかと思ひます。

したがって、現行のプール制で全国一本でという形でやっておりますのは趣を異にいたしまして、最初から会社ごとにそれぞれの新規建設を行い、そしてそれぞれの貸付料を返済していくか、既存の債務の分も含めましてそれを常に明らかにしながら会社ごとに堅実に適切に運営していただくと、こういうことにしているわけであります。

次に、もう一点、先生のお話の、しからは新規路線は、今新規建設する路線は既存の成績のいい道路の力で応援してもらふのじゃないか、内部補助と、こういう問題がございました。

この部分につきましては、現時点で東、中、西と、それぞれ分割した会社ごとにその収益見出しを出す、こういう面から申し上げますと、既存のそういう料金収入の力を使わせていただく、こういうことではあります。この時点ですべて、これからの債務の返済も新規の建設の貸付料の返済も明確にする、こういう意味で今までの既存プールを、全体を一度に大きなふりということとは別に、明確にそこをさせていただくことが、常世の中に御説明できるような形でやっていくと、こういう面が今より大幅に違つてまいらうかと思ひます。

○北澤俊美君 ありがとうございます。

○森本晃司君 公明党の森本でございます。

今日から参議院の方で高速道路四公団民営化の法案が審議されているところでございまして、先ほど来北澤先生からもいろいろ指摘されるところも多々あるようでございます。

ただ、私はここで道路に対する考え方、以前から申し上げておるわけでございまして、高速道路に対する考え方、これは、私は一日も早く高速道路を国が責任を持ってネットワーク化すべきだということではあります。高速道路についていふことは言われるようでありまして、高速道路と云ふのはつながつてこそ生きてくるものであります。また同時に、地方の方々にも、高速道路が通ることによつて均等ある国土の発展がなされるものである。そういうことを考えると、あるいはこれからの国際経済社会の中で日本が頑張つていくためには、高速道路が必要であるということを感じます。

衆議院通過し、参議院にやっております。真剣な議論を我々は大いにしながら、一日も早くこの法律が成立して、そして十七年度中、十八年三月三十一日までに民営化をしなければならぬ。この問題に国として責任を持って取り組むべきものである、私はそのように考えておるところでございます。そういう考え方の上から立つて、私は今日数点質問をさせていただきたいと思つ

ております。

過去、高速道路を推進する上で現行の公団が果たしてきた役割は、私はそれなりに大きなものがあると思っております。また、国幹審等々でも、この道路の長さ、九千三百四十二については議論をし、進めていくことになった。また、高速道路が不要だとおっしゃる方も、自分の地元の道については、ここを何とか一日も早くという御議論が、与野党問わず、私もその責にあつたときに現実に聞いているわけでございますので、私はそれはそれなりに果たしてきた役割は大きなものだったと思っております。

しかし、その高速道路もいつの間にか制度疲労し、多くの問題点が浮かび上がってきたことも事実でありまして、この様々な問題点にどう対処していかなければならないかということもまた我々の責任でもあると思っております。

そこで、この民営化という問題になりましたが、総論の話、改めて話になりますが、担当される国土交通大臣にお伺いしたいわけでございますが、なぜ公団を改革しなければならなかったのか、また民営化によって現在の持っているような問題が解決されようとしているのか、また今後の道路公団改革とは一体何であったのか、総論ではございますが、各論に入る前に大臣にお尋ねしたいと思ひます。

○国務大臣(石原伸晃君) 森本委員にお答え申し上げます。

道路公団、道路四公団の民営化の目的は、大きく申しまして三つあると存じております。一つは、四十兆円に上る有利子債務を確実に返済していくところ。二番目は、ただいま委員が御開陳されましたように、私も予算委員会あるいは分科会、さらに当委員会等々で与野党の皆様方を通じて御意見がなされたことは、真に必要な道路を、できるだけ少ない国民負担のものに、しかも早く造る。三番目は、民営化でございますので、民間ノウハウの發揮によりまして、多様で弾力的な料金

の運営や、道路資産を活用した情報通信事業など、関連事業についてできる限りJ RやN T Yよりもっと自由にその民間会社が事業展開をできるようにする。この三つが大きくあると思っております。

それでは、なぜ現行の公団方式、委員御指摘のとおり、財政力のなかつた日本が有料道路方式という方式を採用することによって、名神高速の整備に始まり、現在七千有余の高速道路網を整備したということは、この有料道路方式の成し得た業ではないかと思っておりますが、それを推進してまいりました道路公団等々、公団方式におきましては、先ほど政府参考人と北澤委員との間で議論がございました全国プール制の下に、不採算路線の安易な建設や、さらに安易な料金の引上げ、あるいは料金徴収期間の延長、すなわち償還主義の先送り等々、公団自体としてコストを減らす、あるいはそういう意欲が欠如している、言葉を裏から申しますと、そういう動機付けが働かなかつたなど、問題があつたわけでございます。

これらの問題を今回の改革ではどういうふうに改めていくかと申しますと、それはやはり、これも御議論のあつたところでございまして、大都會、地方にとりまして、必要な道路というものの感覚が違ふわけでございまして、厳格な事業評価を行つて、それを公表いたしまして、さらに徹底したコスト削減、また新直轄方式の導入によりまして、有料道路事業費二十兆円掛かると言われたものを十兆五千億と半減する。さらには、冒頭申しました債務の償還というものを民営化後四十五年間にしっかりと法定し、その後は無料開放する。さらに、競争原理を導入して、地域に密着したきめ細かい事業展開を促進するために、道路公団を三分割する。また、施行命令という名の国の一方的な命令の枠組みを廃止いたしまして、会社の自主性を最大限尊重する仕組みを採用させていただいたところでもあります。

さらには、国民の皆様方にとりまして、良くなつたと言われる一つの要素といたしましては

料金というものがあると思ひますけれども、この民営化までに、平均一割を超える料金引下げや、サービスエリア、パーキングエリア等々でのサービスの向上など、利用者の視点に立つた事業運営を行つてまい。さらに付言させていただきますと、これも大変批判の強かつた、いわゆる不透明なファミリー企業の抜本的改革によりまして、事業の効率や透明性というものを確保していく。公団民営化という組織の大改革を通じて初めてこれらのことが可能となつたものであり、戦後の有料道路制度の初の抜本改革と、このように位置付けさせていただいております。

○森本晃司君 我が党に、高速道路整備に関する我が党で基本指針をまとめました。党内に道路四公団民営化等検討プロジェクトチームを作りまして、私がその座長で、意見を十四年の十二月十日にまとめて発表させていただきます。またそれが政府の案の中に持ち込まれるようにというふうな主張をしてまいりましたところでございます。

繰り返しますが、その中で基本的に、今後の高速道路の在り方で主張いたしましたことは、九千三百四十二は確実にやるとのこと、それから、料金収入、これを最大に活用して建設投資を確保して、そして早期にネットワークを整備するということ、さらにまた、新組織が整備しないところ

は新たな直轄方式で整備すべき等々を在り方として申し入れ、主張し、さらに大事なことは利用者にとつてメリットのあるものにしなければならぬということを大きく一つの項目として掲げさせていただきました。

そのメリットは何かというと、一番分かりやすいのは、申すまでもなく、コスト削減であります。このコスト削減については、いろいろと工事の在り方、あるいは四車線でもいいのか、それとも二車線でもいいのか、そういうことも含めて検討するということ、それからもう一つは、ファミリー企業をより活性化が必要であるということも含めて、コスト削減を主張しました。

キングエリアのことが議論になりました。総裁が北澤委員の意見に対して凍結するというお答えをされました。それはそれで私はよしと思うんですが、考え方、物を考えることまでは是非凍結しないでいただきたい。今のサービスエリアもパーキングエリアも、改善すべきところは今からでも改善すればいいんです。この法律、決して私はそれはこの委員会の中の議論を無視したという問題ではありません。入札の問題は別です。凍結の問題は凍結でやってください。

しかし、例えば、私は今サービスエリアもよく利用しますし、それから道の駅もよく利用するんです。全国各地回れば必ず私は道の駅に立ち寄ります。道の駅、随分すばらしい、楽しい、夢のある道になつている、道の駅が。ただ物を売るだけじゃなしに、そこに、この間行つたところは温泉もあり、休憩するところもある。本当に道路を運転する人がそこで、道路を利用する人が安らぎの場、あるいはそこが地域の活性化の場にもなつて

いる。

どうぞ総裁、そういうことも分割するしないその以前の問題として、サービスエリアやパーキングエリアの問題、私はよく思うんです。サービスエリアにしたってパーキングエリアにしたって、高速道路を利用する人しかこれ利用できないように今はなつています。そうじゃない。その地域の人たちがそこへやつてきて、買物もできるように、あるいは楽しめるようになっていいんじゃないかと。そういう考え方がむしろこれから考えた方がいい。インターチェンジ一つにしたって、そこに新しいインターチェンジというすばらしいいろんな人たちが利用するところができる。そこを利用して、私はそれぞれの地域の経済発展に、地域に貢献できるようなものにすればいいと思う。

どうぞそういったことについては、頭の考え方を凍結せずに、大いに議論しながら、将来分割したときにその議論したことがどう生きていくか、民営化になつたときにその議論が生かされて、一日も早く利用者の皆さんにメリットのある

考え方を今から私は準備する必要があるんじゃないかというふうなことも申し述べさせていただきます

それから、ETCを大いに利用することも主張いたしました。ほかいろいろと償還の部分、あるいは災害が起きたときは国が責任を持って行うべきである、民営化されようとも、というふうなことも我が党として主張させていただきましたが、今の私のことも踏まえまして、こういったコストの縮減、サービス向上、必要な高速道路の整備を行うということについて、私は今度のスキームは我が党の考え方を大いに取り入れていただいたんだと思っておりますが、大臣の考え方を伺いたします。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいまの森本委員が御指摘されました平成十四年十二月の基本指針というものは私も読ませていただきましたが、高速ネットワークの整備というものは国が責任を持ってやるべきであるという基本認識の下に、ただいま委員が御指摘されましたファミリー企業の問題、コスト削減の問題、あるいは利用者にとつてのメリットのある民営化の実現等々、様々な御提言がなされていただくと承知しております。

私も国土交通大臣に就任をさせていただきました。全国を歩かせていただき、我が国の高速ネットワークにつきましましては、限られた財政事情でございますので、やはり選択と集中の原則の下に、国際競争力の確保や、あるいは都市環境の向上、また地方に参りますと、今日の午前中の審議では、せんだつて通つてまいりました長崎の出島なごき道路、大変すばらしい道でございましたけれども、この地域作りを支える道路ネットワークの整備の重要性というものが改めて感じさせていただきましたところでございます。

また、高速国道というものは全国的な自動車交通網の主要な部分を構成する社会資本であるということでは申すまでもございませぬけれども、ネットワークの在り方につきましては、これも委員御承知のことだと思いますが、引き続きまして、国

会議員の皆様方、有識者の皆様方、あるいは地方の知事さん等地方公共団体を始めとする各方面の意見というものを最大限取り入れた上で、国幹会議の議を経て国土交通大臣の責任において決定をいたすと、こういうスキームを取らせていただいております。国幹会議の議を経て定められた計画を前提として、これから民営化されまけれども、新会社は採算性等の観点から整備を行うか否かを自分の会社のオウニリスクとして決めていくことになるわけでございます。

したがしまして、今回の民営化スキームにおきまして、国が高速ネットワークの整備に對して引き続き必要な責任は果たしていくということになるんだと思っております。

公明党の基本指針で目指すものを実現していくことができればと確信をしております。○森本晃司君 次に、民営化委員会の意見書との相違について伺いたいと思うんですが、私は、政府案というのは、意見書を尊重し、そして作成されたものだと思つていられるわけでございますけれども、マスコミ等々の、法案では、今般のスキーム、意見書と大きく異なると、こういうふうな報道されたりしておりますが、具体的に相違点は一体何であつたのか、また何が意見書とおりになつたのか、そういった点について伺いたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 今回の民営化の、お願いしております法案につきましては、民営化委員会の意見を基本的に尊重してお願い申し上げておる、こういうことではございますが、昨年の十一月の二十八日でございますが、政府・与党におきまして、幾つか、民営化するに当たつて複数の案で考えるべきものがあるではないかと、こういう御提示をいただいたところでございました。

これにつきましては四つでございますが、道路資産の帰属と債務返済の考え方、それから地域分割の在り方、それから新会社による建設の範囲とその仕組み、料金の性格と民間企業としての収益

確保と、この四つにつきまして幾つかの代替案を、複数の代替案を用意させていただいて、そしていろいろ御議論をいただいた、こういうことではございました。

その中で、この民営化委員会の意見と、国民全体といふか、多くの御意見がちよつと異なるのではないかと、最終的に十二月の二十二日の政府・与党協議会では、お決めた内容として、民営化委員会の意見と基本的に大きく異なる部分というのが二点だけ残つたと、こういうふうな理解しております。

そういう意味では、その二点につきましては、まず会社による道路資産の保有の問題と、もう一つが料金への利潤の上乗せ、こういう問題でございました。これにつきましては民営化委員会の意見の採用を見送つたと、こういうことであります。

会社による道路資産の保有、これは今回の法案につきましては機構が所有するというところでございます。これは、国民の共有財産という公共的性格から私になじまないのではないかということと、会社が保有する、こういう形で申し上げると、完全私有化、永久有料化と、こういう方向が委員会の御意見の帰結というふうに考えられるわけでございますが、これにつきましては地方公共団体にも支持する意見がない。さらに、民営化先進国、イタリア、フランスを含めまして、完全私有化で永久有料化、高速道路につきましてこうした方式を取つておられる国もない。

こういうことから、会社による道路資産の保有、永久有料化、この点につきましては、政府案といたしましては、機構が所有して四十五年以内に返済する、会社は、これを貸付けを受けて運営管理すると、こういう方式でお願いを申し上げることになつたと、こういう経緯でございます。

それから、料金への利潤の上乗せ、こういう問題につきましては、原則として料金を含むべきではない、こういうふうなことでございました。先ほど申し上げました四つの主要なポイントに

つきまして、これにつきましてもそのうちの一つであつたわけでございますが、これも、地方公共団体の意見も利潤の上乗せにほとんど否定的であるということと、国民共有の財産と、こういうことで民間企業の利潤獲得の道具としてなじまないではないか。そして、なおかつ単純に申し上げますと、現在既にいろいろ供用しながら利用料金をいただいておりますが、ここに利潤を乗せると、こういうことになりまして、利潤の分だけは論理的には料金が上がると、こういうことにもなりかねない、こういう問題もあるわけでございます。

そういう意味で、利用者の負担を抑える、それから債務の早期返済を優先すべきではないか、こういう点から、以上二点、主なものについては民営化委員会の意見と内容が異なる法案を提出させていただいて、こういうことではございます。

○森本晃司君 無料化という議論があります。これは、衆議院の方では無料化案については否決されたものであります。この無料化というのは、否決はされたものの直ちに無料化してどうかという意見もあることも事実であります。

私は、この無料化問題について少々触れさせていただきたいと思うんですが、これ実現性は一体どうあるんだろうかという問題、それから無料化ということは一見非常に国民受けはしますが、果たして公平なんだろうか、私は逆に無料化というのは不公平を呼ぶんじゃないだろうか。それは、高速道路を利用しない人も負担をしなければならぬという問題、もう一つは、阪神高速とかあるいは首都圏高速を利用する人は、これは二重の負担をしなければならぬ、こういった、言うならば双子の負担というものも無料化することによって起きてくるんじゃないだろうかという問題、こういった問題、様々ありますが、政府としてこの無料化案に対してどのような考え方になっているのか。

衆議院で議論されたことは私は承知しておりますが、改めてこの参議院の場でも、否定はされ、

否決はされたものの、そのことについてお伺いをしたいと思っております。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生御質問のように、衆議院におかれましては民主党から無料化の案というものもお出しただいたわけでございます。内容的に十分私も自身がそしやくできていない部分もあるかと思いますが、お出しただきました無料化案につきまして、衆議院の御審議、御質疑等を見ながらといいますか、経過いたしました、多少のコメントを出させていだきしたいと思います。

お出しただきました無料化案につきましては、具体的にどう債務を返済するか、財源をどのぐらいどこに求めるかというような問題が明確ではないと、こういう問題もございました。それから、そういう意味では、債務の負担を税金で求める、こういうのがベースであるということになりますと、先ほど先生の御指摘の不公平な部分が出てくる。あるいは大都市の高速道路は引き続き無料と、有料と、こういう形で申し上げれば不公平さといったような問題が出てくるのかなと。あるいはまた、大都市周辺が有料だと、こういう形で申し上げれば、高速道路から降りた車によって一般道路の渋滞あるいは環境問題、そうした点も含めてどういうふう具体的に実現を図りになるのか、こういうような問題があったという、問題があったといえますか御質疑があったという経緯は御報告申し上げておきたいと思えます。

政府案につきましても、将来的にといえますか、無料化する、この基本的な考え方は一緒でございますが、政府提案の場合には、債務を受益者負担と、こういうことで確実に四十五年以内に返済しようとする。そして、真に必要な道路につきましては、会社の自主性を尊重しながら、できるだけ少ない国民負担の下で造る、こうしたことをこの目的として、民間企業の経営センス、会社の自主性、市場規律が生かされる仕組み、こうしたことを構築したいということで、今までにない提案をお願いを申し上げているというふうに考えてお

ります。

○森本晃司君 高速道路利用者にとつての意義という点で私は二点から質問をさせていただきたいと思えますが、まず第一点は高速道路の料金、これは利用者にとって非常に大きな関心事であります。また、これは国民の生活にも直結する問題であると言ったことができます。

政府・与党合弁では高速道路の料金を一割引き下げることをしておりますが、これはいつまで、どのようにして実現することになるのか、また民営化後の料金はどのように設定されていくのか、このことも併せてお伺いいたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 民間のノウハウの發揮によりまして多様な弾力的な料金設定を行い、そしてできるだけ高速道路の利用の促進もお願い申し上げると、これが民営化の目的の一つというふうに考えております。

そういう意味で、民営化までの間にも、ETCの活用などによりまして各種割引によりまして料金を引き下げる、特に高速国道の料金につきましては、民営化までに平均一割程度の引下げに加えては、別納割引の廃止を踏まえた更なる引下げを図ると、こういうふう考えております。

具体的にはマイレージ割引、夜間割引、通勤割引などが実施可能なものと考えておりますが、詳細については、今後、十五年度から十六年度にかけていろいろな社会実験を行っていると、こういう状況の下で、それを評価しながら今後詳細に検討するということになるわけでございますが、多様な、弾力的な料金設定、こういう問題に向けては、この料金水準の違いによって一般の道路から有料道路への転換割合、弾力性と申していますが、の変化などを把握して一層の、同じ割引でも一層利用の促進につながる、こんな形が大事なことだろうということで、この十六年度におきましても、高速自動車国道の夜間で長距離の割引あるいはまた首都高速道路の夜間の割引、これはETCを活用しながら四月二十七日から始めているところでございますし、また通勤の時間帯の割引

ということ、朝夕の一般道路の渋滞等の課題を解決するための地方提案型の社会実験を全国各地で実施する予定にしております。

この十五年度の結果で申し上げますと、例えば朝の通勤時間、朝夕の一番込む通勤時間帯に五割引きした。そうしますと、平均的には七割、八割の交通量の増加がある、こういうことでございすので、まあ料金収入としては多少落ちて、平均的に、しかしながら利用の促進が大変図られる、こんな傾向も実績として出ているわけでございまして、さらにそういうことを一層勉強してまいるといふことになっております。

そうしたことを積み重ねながら、新会社が徴収することとなります料金は、民営化までにそうして引き下げられた、割引された料金、これを引き継ぎながら、貸付料に支障を与えない範囲で自主的な判断で決定をいただくと、こういうことになろうかと思えます。特に民間の経営センスを生かして、一層の利用促進、こうしたことにつながるような弾力的な料金設定を期待するものでございす。

○森本晃司君 次に、コスト削減について伺いたんですが、道路公団でも今までコスト削減には努めてきたと私は思っておりますが、しかし今回のこの、今まで、だけれども、それは必ずしも十分ではなかったのかと思えますし、今回の民営化の基本的枠組みにおいて、有料道路事業費を約二十兆から最大で十・五兆に削減させると大胆な方針が出されておりますが、具体的な内訳はどうなっているのか、その点についてお伺いします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 高速自動車国道の現在整備計画が出ておりますうちの未供用区間、約二千キロあるわけでございます。これが平成十五年度以降、日本道路公団が約二十兆円で建設すると、こういうことにしていたわけでございす。が、昨年の、平成十五年の三月二十五日に公表いたしましたコスト削減計画で約四兆円のコスト削減をする、そして国と地方の負担によって整備を行う新直轄方式、これにおおむね、目安でござい

ますが約三兆円を切り替える、それから昨年末に、十二月の二十二日でございす、基本的枠組みにおいて決定いたしました二・五兆円の更なるコスト削減、こういう形で、この二十兆円掛かるといふふうに考えておりました高速自動車国道の建設費を、有料道路の事業費の対象としてはほぼ半減するということで十・五兆円という、以内にすると、こういうふうに取り決めたところでございす。

最初のこの四兆円のコスト削減、これにつきましては、インターチェンジやジャンクションをコンパクト化するなど規格変更する、あるいはトンネル掘削に關しての施工方法の見直しであるとか、あるいは六車線のトンネル部を四車線にする、こうしたことによつて実現するということ、三月二十五日に出させていたいただいて以来、その後の検討を重ねて、十二月の、昨年のことでございす、いずれも、十二月二十五日の国幹会議で具体的に個々の路線に張り付けまして、この四兆円のコスト削減、これを整備計画を変更した、こういうことでございす。

さらに、約三兆円、目安三兆円は新直轄方式という形で、これは、昨年同じく十二月二十五日の国幹会議では約七千キロ、二兆四千億円をお決めたいたいたわけでございす、民営化に向かいまして更にこれを詰めるながら、地方公共団体とも詰めるながら、最終的にどのぐらいになるか、これからの課題の部分であるわけでございす。

そうしてもう一つ、二・五兆円の追加的な削減、これもこの十二月二十二日に出させていただいてるわけでございす、これは民営化によつて実現可能となりますサービスエリア、パーキングエリア、これは負担区分の見直しあるいは契約方式の見直し、こういう形で今度は、道路公団が整備計画の中で用意するというよりは、それこそ地方公共団体あるいは民間会社もサービスエリア等をこれから新規建設する部分について積極的な展開があり得る、接統協議ができればそういうこともあり得る、こういう議論でもありま

で、ここにつきまして負担区分あるいは契約方式の見直し、こういうことが考えられると。

それから、大胆な、大規模な改築事業、これにつきましては、例えば第二東名を整備する、こういうことと、現在の東名を大幅な改築事業を行う、車線の増幅を行う、こういうこととの言ってみればトレードオフ、補完関係を整理して、必要な部分を削減、最小限にしていこう。そうして、構造規格を見直す、あるいはジャンクションの事業の区分、これにつきましても、新直轄が入ってくることもございますので、そういう意味では、その接合部分といいますか、等についてどういふふうな事業区分にするか、こうしたこともこれらの検討課題として検討をしながら、二・五兆円の追加的な縮減、これを必ず実施する、こういうことによって達成してまいる、こういうことであるります。

いずれにいたしましても、そういう意味では、道路公団と、それから道路公団が民営化されて三つの会社に分割されるわけでございますが、いずれにしても、従来二兆円掛かるであろうというふうに見込んでおりました有料道路としての整備計画の未供用部分二千キロについては、十・五兆円以内で、事業費の対象として十・五兆円以内でこれを整備を進めていく、こういうことになったところであるわけでございます。

○森本晃司君 あとコスト削減というのは、これは今度の民営化の大きな目的の一つでもあります。私はそのように認識しておりますが、今般の民営化の基本的枠組みでは、建設費の削減だけではなしに管理費も三割削減するんだと、こういうふうな、これを目指しているということでありま。また、同時に料金にはその利潤を認めないという枠がございます。こういった中で、果たしてこのコスト削減が絵にかいたもちにならないのかどうか、今度の新会社にとのようコスト削減へのインセンティブが働いていくのか、こういったことについて伺いたいします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 今度の、今回お願い

申し上げております公団の民営化におきまして、会社の経営努力の程度が、努力の程度でございすが、業績に反映される、これが大事なことだというところで、二点申し上げたいと思います。

建設費に関しては、この協定に従いまして削減分の一部、会社と機構で協定をするわけでございますので、その削減分の一部を、建設費の削減分の一部を機構から会社に還元する、これが一つ考えられることだということだろうと思ひます。協定で定めた限度額を超えた増加分、これは一方で会社の負担とすると、こういう協定を十分会社と機構の間でしっかりと結んでいただく、こういうことが一つでございます。

それから、管理費につきましては、この管理費の構造といたしましては、料金の収入から管理費を引いて毎年の貸付料を支払います、これが大前提でございますので、この管理費についても、協定においてあらかじめ収入と貸付料、これを固定した上で、管理費は、会社が企業努力によって管理費が減ればこの利益は損失としてその減った分、あるいは逆に増えたと会社の損失にもなるわけでございますが、これを業績に反映される仕組み、こうすることが大事だろうということで、これは協定の問題でもございますが、いずれにしても、基本的にはそういうことが反映されるということを前提にして、現在その具体的内容を検討している最中でございます。

こうした企業努力が、程度が会社の業績に反映される、こうした仕組みによって十分会社が経営のコストを削減すると。建設費にしろ管理にしろ、コストを削減する、こうした努力をしていただけるような運用になることが可能というふうに考えております。

○森本晃司君 公団の入札あるいは工事発注についてはいろいろ意見が出ておまして、ファミリー企業ががちりとやっていると新規参入は非常にやりにくいとか、そういった問題が多々あるようでございます。改善はされているものの、まだまだあると思います。

ファミリー企業関係について質問をしようと思っておりますが、時間の関係上、これはあきつてにまた私は質問をさせていただきたいと、このように思うところであります。

そこで、透明性の確保ということ、情報公開について、これは今後民営化になったらどう守られていくんだろうかということに危惧するものであります。民営化になっても大事な、私は、国民の財産でもございしますので、この点について最後にお尋ねをさせていただきたいと思うんですが、情報公開については、これまで路線別収支や交通量等について公表されたとともに、情報公開法に基づいて様々な情報が公開されてきています。しかしながら、情報公開法というのは民営化に伴い適用除外になると。今後は、これまで公開されてきた多くの情報が公にならないのではないかと危惧しているところでございます。

今般の法律では、国、地方公共団体による会社の株式保有は三分の一以上とされておりますが、官製談合防止法及び入札契約適正化法は国の出資割合が二分の一以下になると適用にならなくなるということになっております。このように、法制上、入札等に関する情報公開義務が課せられなくなりまして、民営化の透明性確保について従来よりも悪化するんじゃないかと危惧するものであります。が、民営化後どのようなのか、御答弁願います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 高速道路という高い公共性を有する社会資本の建設、管理を行う、こういう観点から、関係法令を遵守することはもちろんであります。先生御指摘のように、国民の疑惑を招くことのないような、十分な透明性を保持して配慮して業務に当たらなければならない、こういう問題かと思ひます。

衆議院の国土交通委員会におきましても、附帯決議におきまして、情報公開法に準じて、その経営状況とか財務状況等について積極的に情報の開示を行うべしということ、入札契約適正化法の適切な運用を通じて経営内容の透明性の確保に努

めることと、こうした附帯決議も付いているところでございまして、これを十分に尊重する必要があります。あろうかと思っております。

そういう意味では、機構については情報公開法が適用される、こういうことから、的確な運用を図るというように指導するとともに、会社につきましても、協定あるいは事業許可申請書や毎年度の事業計画及び財務諸表など、国や機構に提出される資料等をできる限り公表する、これが客観性、透明性を確保するために必要なことと思っております。

それから、各論で申し上げますと、会社につきまして商法や証券取引法などによって情報の開示義務が、これはこれでその範囲であるわけでございますが、さらに国が株式の二分の一以上を保有している間は入札契約の適正化法が適用される。あるいはまた、国又は地方公共団体が株式の二分の一以上を保有している間は官製談合防止法が適用されると、こういうことになっておるわけでございます。

この民営化会社の原点ということも考慮いたしまして、会社において自ら積極的な情報開示を行う、こういうことを期待しているものでございす。

○森本晃司君 総裁の御意見を聞かせていただいて、質問を終わります。

○参考人(近藤剛君) 森本委員にお答えをいたします。

公団といたしまして、これまでも高速道路ネットワークなどの整備管理を行う国の機関といたしまして情報公開の徹底を進めてまいりました。ほか、従来から入札契約情報の公表拡大などによりまして透明性の確保に努めてきたところでございますが、これからも引き続き適正に対応してまいります。

新会社につきましては、民営化に伴いまして情報公開法は適用除外となりますが、商法等に基づきまして経営状況や財務状況等について積極的に情報の開示を行っていくべきものと考えております。

す。将来は完全民営化、上場を最終的に想定しておりますので、設立の段階から上場する際に必要な情報は徹底して公開し開示していくことにより、最大限の透明性の確保に努めてまいらねばならないと思っております。

入札契約に關しましては、新会社は、決定される関係法令を遵守するとともに、業務の合理化、効率化も踏まえながら、透明性の最大限の確保など、国民の理解を得られますように事業を執行していくべきであると考えております。

○森本晃司君 終わります。

○富樫練三君 日本共産党の富樫練三でございます。

公団の民営化問題について伺いたいと思ひます。最初に、冒頭ですけれども、大臣に一言伺っておきたいと思ひます。

先日の提案理由の説明の中で、真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、できるだけ少ない国民負担の下で建設することを目的として民営化を実施すると、こういうふうにおっしゃいました。この言葉は、今日、午前中からの答弁の中でも何度かおっしゃっておりますけれども、この中で、真に必要な道路を造るといふことは、無駄な道路は造らないということですか。

○国務大臣(石原伸晃君) 言葉の上ではそういうことなんです、これも今日の午前中の議論の中でお話をさせていただいたんですが、必要な道路というものの対する概念が大会と地方によって大きく違うと。そして、今回の改革では、今後の高速道路の整備について何が必要かというものを三つの指標で判断していこうと。一つは、費用対効果、いわゆるBバイCでございます。さらに、有料道路である以上は採算性。しかし、それだけではない。地方の方々が必要な道路、代替道路がない、災害に弱い、一般道しかない、あるいは原子力発電所が存在している、また幹線病院へ到達するまでの時間が非常に掛かってしまうなどなど、外部効果から構成される評価基準に基づきま

して、厳格かつ客観的な事業評価を実施することが、今回の改革の真に必要な道路とは何かということを決める上で重要なポイントでございます。

この評価を踏まえまして、選択と集中という基本的な考え方の下、優先順位の高いものから原則的に必要な道路を整備していくという、そういう意味で使わせていただいたところでございます。

○富樫練三君 局長に伺います。

今、三つ、何が必要要素かという大臣からの答弁がございました。そこで、無駄な道路は造らないという場合の歯止めはありますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) いろんな考え方はあり得る議論だとは思ひます。しかしながら、今回の高速自動車国道のこの検討に当たりまして、厳格な事業評価を行う、その中で、民営化推進委員会の中で委員のお一人である中村先生が、中村委員が御提案なさり、そして委員会としてもこれはいくべきである、こういうふうにお決めいただいた物の考え方、民営化委員会としてこうすべきであるという物の考え方を申し上げますと、基本的には、まずBバイCが、便益を費用で割って、これが一を超える、これが無駄が無駄でないか、一つの条件である。

そして、これを超える場合に、なおかつ私どもが、今回の検討に当たりまして、もう一つこうした評価基準に基づきまして分類いたしましたのが、さらにその費用と便益がどうか、それから採算性がどうか、それからその他の外部効果がどうか、この三つの指標を総合的に評価した上でそれぞれの路線区間の評価をする。

ただし、その場合に、実は一つ申し上げるべきことは、有料道路としてはこの利用交通量というものが料金の抵抗等もあつて厳しい、少ないということ、BバイCが一を割る、こういうものが中であつたのも、計算上あつたのも事実であります。これは、無料道路であつたらどうかという点で再計算をしますと、一をはるかに超える、あるいはまたぎりぎりのところもある、こういうことでもございました。しかしながら、基本的にはそ

れぞれBバイCが一を超えると、結果としてそういう評価を出させていたということでございます。

そういう意味では、民営化委員会に基づくこの中村先生の御意見というののも一つの明快な考え方だと思ひますし、BバイCが一を超えるのが最小要件というふうに私どもも考えております。

○富樫練三君 BバイCで計算をして費用対便益で考えると、すなわち、今まで何度か答弁もされておりますけれども、評価を厳密にやるということ、厳格な評価をする、こういう意味なんだろうというふうに思ひます。

そこで、その厳格な評価についてちょっと伺っておきたいんですけれども、四月二十八日、本会議で、私どもの大沢議員が質問したことに対して、総理はこういうふうにご答弁しました。この評価結果、厳格な評価ですね、に基づいて、「抜本的見直し区間を五区間百四十三キロを設定し、これらについては事業を一時中断し、計画を抜本的に見直すこととしており、現在の計画のままで整備を進めることはありません。」と答弁してあります。これは、百四十三キロ五区間についてでありますけれども。

そこで、伺いますけれども、この百四十三キロのうち、北海道縦貫道の二つの区間、二区間と、中国横断自動車道の一区間、合計しますと百八キロになりますけれども、この抜本見直しのうちの百八キロについては、国が建設するいわゆる新直轄、その中に含まれておりますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 御指摘のとおり、新直轄区間にこの三区間で、新直轄に移行しましたのは、北海道の士別―名寄、それから同じく北海道、これは縦貫道、横断の方の足寄―北見、それから中国横断の米子―米子、こういうことで、三区間百八キロが新直轄区間に含まれております。

○富樫練三君 そうしますと、今問題になっているのは、いわゆる九三二キロが問題になっているわけですが、その中の未供用部分約二千

キロ、正確に言うと千九百九十九キロぐらいになりますかね。その中の百四十三キロは抜本見直し区間だから、ここについてはこのとおり進めることではないんだよというのがこの間、総理の本会議の答弁でした。

しかし、そのうち百八キロは既に新直轄の方で税金で造るんだと、そちらの方に入れていますから、今の答弁だとね。そうすると、どうするかということ、造るか造らないかも含めて改めて更に厳密な検討を加えるというのか、それは残るところの三十五キロということになるんじゃないですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 新直轄に移行をいたすことになりました百八キロ、三区間百八キロ、これにつきまして、先ほど申し上げましたように、無料道路としてはBバイCが一を超える。そして、なおかつ、やはりできるだけ大きく超えていただくのが大事なことも思ひますし、そういう意味では、このこれまでの計画を見直して、場合によりましてはルートも、今までのルートではなくて、もっと簡易なといいますか費用の掛からないような、あるいはまた逐次効果を発揮し得るような、現在の国道なり既存の道路の一部分をバイパスするような形で、そうすると、シャクトリムシで、いきなり七十九キロとか、でさうがなければ効果を発揮しないということではなくて、短い区間でも効果を発揮し、最終的にそれをつなげていくと新しい道路がでさうすると、こういうやり方もあるかと思ひます。

したがいまして、そういう検討をしようということ、で抜本的な見直し区間と、こういうことになつておるわけでございますので、おのずから、必ず造ると、今まで計画どおりと、こういうことではなくて、計画をそれこそ抜本的に見直して、見直さない限りは、逆に申し上げますと、事業に取り掛かることはできないと、こういうことだと理解しております。

○富樫練三君 結論から言うと、バイパスを利用したり、あるいはそのルート変更したり、した

がつて距離が変わるかもしれないし、道路の構造も多少変わるかもしれない。そういう見直しはするんだけれども、百八キロについては新直轄でやるということは、これは間違いのないことだろうと思うんですね。やめるとはどこにも言っていないですね。残る三十五キロについてもこれも、抜本的な見直しなんだけれども、しかしこれもやめるとは言っていないと。

ただこれは、事業主体というのか、どこが建設するか、民営会社が造るのかそれとも国が造るのか、ここはまあ決めていないというのが三十五キロ。あとは全部、だれが造るかというのは計画としては決まっていると、こういう中身です。

そうすると、その約二千キロぐらいの中でいえばわずか三十五キロですよ、残っているのは。だから、これを仮に廃止したとしても、たった三十五キロ。ですから、これで、この厳格な評価をやつてその歯止めを掛けたんだというふうには私はとても言えないと。約二千キロのうちの三十五キロですよ。

ですから、無駄な道路は造らない、真に必要なものを造るという角度からいっても、これは余りにも見直しとしては徹底的なものというふうには私は思うんですね、大臣は、この点についてはどういうふうに思いますか。

○国務大臣(石原伸晃君) 百八キロの部分につきましても、政府参考人から御答弁をさせていたいただきましたように、当面は一般国道を活用した段階的な整備が可能じゃないか。

すなわち、一般国道と他の幹線道路が交わるところでブリッジを造る、そういうものによつては高速道路と、交通量が少ないところでございまして、同等の機能を有する道路というもので整備をしていくということも念頭にあるわけでございます。そうしますと、それは名称としては何という名前になるかははっきりいたしませんけれども、これまで考えていたいわゆる片側二車の自動車専用道路、こういうものとは明らかに違うわけ

でございます。

さらに、そういう見直しを行わない限りは造らないわけでございます。そういう見直しを行つて、必要であるならば造る。その必要である、必要でないという客観的基準というものは一つのもう物差しを作らせていただきましたように、政府参考人から御答弁をさせていただきまして、公共事業である以上は、いわゆる費用対便益というのが一を上回れば、これは公共事業として社会資本を整備していくという原則というものはやはり私はあるんだと思います。

○富樫三君 そういうことで、一般国道を利用するんだということであれば、その百八キロについては私は新直轄の中から外すべきだろうというふうに思ふんですね。もう新直轄で、税金で百八キロ造るんだという計画の中に含めておいて、それで一方で、一般道路で造るんだから見直すんだと、こういうやり方というのは余り理解、納得は得られないのではないかとこのように思います。次に、やはり提案の説明の中で、「できるだけ少ない国民負担の下で」というふうには、こう言っているわけなんですけれども、これは、できるだけ少ない国民負担というのとはどういう意味ですか。大臣でも局長でも結構ですよ。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先ほどの新直轄のお話もございまして。

新直轄につきましては百八キロ、例えば足寄―北見七十九キロ分が一つの路線として今は、整備計画が七十九キロ分、もうこれは地元にもルートを出している、こういう形で提示しているわけでございます。既に提示までしている。しかし、それに対して、造り方の工夫をしていこう、こういうことでございまして、それを一般の国道で必ず造るんだと、こういうことを決めているわけでもなくて、計画を抜本的に見直すということでありまして、七十九キロ区間を、今の計画を離れて根本的にどういう構造がいいかということをよく検討するまで事業を始めない、こういう趣旨でございますので、多少の誤解があるかもしれ

ませんので申し上げます。

それから、できるだけ少ない国民負担、これは真に必要な道路はできるだけ少ない国民負担の下で建設する、こういうことが重要であるわけでございます。先ほど申し上げましたように、必要な道路、こういう観点で申し上げますと、BバイCがやはり一を超える、こういうことかというのとだと思ひます。そういう意味では、今、未供用の部分二千キロにつきましてはBバイCが一を超えると、これも事実であるわけでございますから、必要な道路であるということでありまして、しかしながら、すべて有料道路方式により整備をする、こういうことになりまして、債務の増大、こういう観点と、それから返済の確実性に支障を来す、こういう問題があるかと、そういうことでありますので、この有料道路方式では料金収入で管理費も賄えない。こういうような道路につきまして、新直轄方式を導入して、そういう意味での全体としての国民負担を少なくする、最小にするということでもあります。

大前提は、必要な高速道路、これはBバイC一を超える。そうしたら、それをどういうふうに造っていくかと。そのために、国民負担を最小にするにはどうするか、という観点で考えているところでございます。

○富樫三君 国民負担をできるだけ少なくするといつて、新直轄の事業は、先ほどの答弁でも三兆円と、こう言っていましたよね。それで、既に計画しているのが約七百キロで、七百キロに対応する部分が二兆四千億ですか、ということですよ。

これは、元々公団でやっているときはこういうのはなかったわけですから、前回からこれが、こういう方式が取り入れられましたけれども、公団でやる場合はこういうのは、新直轄というのはいわけて、そのときは、ただ公団に対する出資金であるとか利子補給とか、そういうのがあつたと。出資金は後から返済するとしても、利子補給といつても年間大体三千億ぐらい。今度は、国民

の負担を少なくするからいいながら、実は三兆円税金を負担するんだと、税金で負担するんだと、こういうふうになつてきたわけですよ。ですから、こういう膨大な税金をつぎ込んで、際限なくいつても、もちろん何キロつて、最高で今一万四千キロとかというのは出ているんだけれども、どんどん税金で高速道路を造っていくという仕組みを作るのが今度の民営化の中身になつていまして、ですから、これでどうして国民負担を少なくしたんだと、こういうふうに見えるのか、大臣、ここはどういうふうに考えていますか。

○国務大臣(石原伸晃君) 今の御議論を聞かせていただいております感じがします。それは、それならば我々の示しました客観基準をクリアしているものも造る、そういうことを、何か客観的な指標として事実としてあるならば、今、富樫委員が御指摘されましたように、我々の基準では造らない、すなわち必要な道路という客観基準を満たしていますけれども、造らないというところがあればそういう御議論が成り立つと思うんですが。私どものやつぱり整理としては、いわゆるBバイC一を超えていても、一に限りなく少ないものも実はあつたわけでございます。一・〇二なんという道路がありました。しかし、これを無料のBバイCで測ると三ぐらいになる。すなわち、有料道路ではなくて無料の高速道路であるならば、その社会的必要性というものは格段に上がるという道路がやつぱりあるわけですね。そういうものをどうするかという考えの中でこの新直轄方式を念頭に考えてきたわけでございます。

○富樫三君 今、BバイCのことを盛んに言っています。だけれども、この道路計画を作ったときはネットワークを作ろうというふうな、それが大前提であつたわけでしょう。ですから、BバイCで計算すれば、個々の路線で計算すれば、これは一以下というのはもうたくさんあると、現在だつて一以下というのはたくさんありますよ。一定のプールしたところで見れば、それは

プラスになるかもしれませんよ。だけれども、個々で見れば、これはマイナスのところというのは一以下というところは一杯あるわけで。だから、私は、そういう意味で国の方の基準、いわゆるクリアしている基準があるんだと、こう言うんだけれども、それ自身に大いに問題があるというふうに思っているわけです。

その上で、午前中の大臣の答弁の中でも言っておりましたけれども、これも一つの歯止めというか、民営化された会社の自主性を尊重というか、拒否権を与えたんだと、こういうふうに言っておりました。

これは、これも提案理由の説明の中で、「会社の自主性を尊重しつつ」と、こういうふうに言っているわけなんです。これは衆議院の委員会では局長は、「建設に關しまして、会社と国の対等な立場で協議手続を入れる。これは、会社に、現在建設中のものも含めて、自主的な言ってみれば拒否権の付与、」こういうふうにも言えるわけでございますというふうに言っています。

率直に伺いますけれども、この会社に、民営会社に拒否権を付与した最大の理由は何かですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 従来の公団方式による事業と、こういう形でやってきましたものについていろいろな御批判がございました。特に、今の御質問との関連で申し上げますと、国から一方的に命令が出ると、こういうことで、採算の取れない路線も含めて既存路線の利用者の負担によって道路建設する、これに歯止めがない、そして債務がこの結果で際限なく拡大するのではないかと、こうした御批判があったということもしっかりと踏まえるべきであろうというふうなことだと思います。

こうした指摘に कांगがみまして、今回の民営化に当たりまして、民間の経営判断も反映させる、これが一つ大事なことです。そして、会社による有料道路事業として妥当性を検証する、この仕組みを導入したわけでございます。

そういう意味では、まず事業地区間につきまし

て、この当該区間を所管する会社が当該区間の建設費、管理費、会社の料金収入等を基に事業性に ついて十分に検討して、この検討結果に基づきまして国と会社が協議して、この東、中、西と、こう分けるわけでございますが、当該区域を所管する会社が、これはなかなか難しいという区間がありまして、これは建設中、事業中、調査中の路線のことでございます。区間のことでございますから、そういう、今やっているけれども会社としてなかなか難しい、こういうお申出があれば他の会社とも協議し、どこも調わない、こういうこととでございます。それから社会資本審議会でも、会社がなぜ無理かという点についても申し出ていただいで、社会資本審議会の意見を聴取する。世の中ですべてこれを明らかにしながらの手順で実行すると、こういうことでございますので、そういう意味では実質的に拒否権があると、こういうことを申し上げたわけでございます。

○富樫三君 今の説明だと、新会社が造る、新しく造る部分、いわゆる未供用部分二千キロのうち約二千二百キロぐらいですか、新会社が造る二千二百六十キロぐらいですか、それについて、新規の建設にはこの拒否権は適用されないで、現在建設中、途中になっているものについてはこれは拒否権があるんだと、こういうふうに限定されたものという理解でよろしいんですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 恐縮でございます。

高速自動車国道の予定路線として法定されておりますのが一万一千五百二十キロでございます。この中で九千三百四十二キロが整備計画が既に出ている。そこで、ここであつと線引いて、そして九千三百四十二キロの中で未供用の部分が二千二百キロあります。先ほど先生御質問の新直轄に約七百キロいておりますから、現時点では千三百キロが有料道路事業の対象として、未供用部分として残っている。これについては既に建設中あるいは調査中であるわけでございますが、この千三百キロについて、建設中、調査中でありすが、引き続き、民営化した会社が、その区域を所管す

る会社、あるいは他の会社でもいいわけでございますが、引き続き建設を続けるという判断をするかどうかという点については、それぞれ会社が判断した上で申し出る。

それで、この九千三百四十二の外側、一万一千五百二十キロの中、こういう二千キロ、約二千キロが残っているわけでございますが、これについては申請主義、こういうことでございますので、むしろ会社が是非やりたい、こういうことでない限りは会社が実行することにはならないということになります。

○富樫三君 そうすると、未供用部分の約二千キロのうち民営会社が新しく造ろうとしている千三百キロというのは、これはいわゆる調査中、建設中の中に含まれるということですね。したがって、これらについては拒否権があるということですね。

そこで伺うわけですが、この約千三百キロの民営会社が担当するであろう区間というのは、これは厳密な評価に基づいて国の方が、これはBやCが一年以上であつて、外部効果、そういうものもいろいろある点を見て、結論としても採算上も大丈夫、したがって有料道路でいい、したがって民営会社で建設しよう、それができないものについてはこれは新直轄でやりましょう、約七百キロは新直轄でやりましょう、こういうことですよ。

そうすると、民営会社がこれから造ろうとしている千三百キロというのは、これは採算上は大丈夫だというふうな国の方が太鼓判を押したものです。それに対して民営会社が、仮に、いや、私のところではとてもできませんというふうに言つて、申請されて、資料も出てきて、正当な裏付けがあるということで大臣が認めれば、これは拒否権が認められたことになる、こうなりますよね。制度としてはそういうことですよ。

国が太鼓判を押したものが何で民営会社は私にできません、こういうふうになるのか。そこを、それを認めるから拒否権というのが成り立つ

わけなんです。国のBやCの計算や採算の計算というのはそんなに信用がなくて、そんなに、何というか、民営会社を説得することができないような厳密な評価なんです。どうなんですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) ただいまのお尋ねにお答えするには、全体の構造をもう一回、大変恐縮ですが、簡単に申し上げたいと思うんですが、二千キロの中で七百キロは新直轄、こういうことにはなつたわけでございますが、さらに、これから民営化会社が発足していろいろな協議しながら半年以内にいろいろ固めると、こういうことになつてございまして、現時点で申し上げますと、この新直轄に移した七百キロは更にもう少し増えようかと、こういうふうにも思っているわけでございます。これが先ほど申し上げました、事業費で申し上げますと、現在の七百キロが二・四兆円でございますから、おおよそ目安三兆円ぐらいはあえて申し上げます。むしろこれからの事業を新直轄事業と、こういう観点で見たときに、逆に申し上げると一定の期間で重点的投資が可能な範囲としてそのぐらゐまではあるかなと、こういうこととございますので、更にこれからもう少し詰めるという部分があるわけでございます。

いづれにいたしましても、そうした中で、次にもう一つ申し上げるべきことは、二十兆円を、有料道路事業対象二十兆円を十・五兆円と申し上げました。そういう意味では、次にもう一つ、トータルの縛りとして四十五年以内に全体の高速道路の借入金返済していくと、こういう点から申し上げて、高速自動車国道の場合には、公団、会社で合計で十・五兆円、こういうこともお約束を申し上げているわけでございますので、この両面、新直轄をどこまで、これは地方公共団体も御意見があるところでありまして、よくよく今後相談しながら、新直轄で更にどこをやるべき部分があるかと、これはもう一つ検討する。もう一つは、つまり二点というのはもう一つは、今度はトータルが公団、会社で十・五兆円と、こういうことを

超えない範囲で有料道路事業を実行していくと。この両方から今後詰めるべき問題と、こういうふうと考えております。

○富樫三君 聞いたことに局長は全然答えてないんだ。

その約千三百キロの民営会社が造るべき、造る予定になっているところというのは、先ほどの大臣の説明でも、BバイCも厳密に計算をして、採算はどうなんだと、そういうことを全部やって、大丈夫だ、採算は取れますから民営会社でやりましょう、採算の取れる、取れないところ、困難なところは新直轄で国がやりましょうと、こういうふうに分けたわけでしょう。約二千キロを七百キロと千三百キロに分けたわけでしょう。ここの民営会社が造る千三百キロは、これは採算上大丈夫なんだと。にもかかわらず、民営会社がうちの方はできませんというふうに言ってきたときに、大臣がそうかと認めれば、正当な理由があつて認めれば、それは拒否権が生じるというか、それはやらなくてもいいということになるわけですよ。

国の方が厳密に評価した結果でもそういうものが出てくるというのはいさかいでしょう。そんなことは本来あるはずがないだけども、あえて拒否権をそこに設定をしたというのは、国の方のBバイCの計算も含めて、厳密な評価というのは実は自信のない評価なんだと、こういうことを示しているんじゃないかと、こう言っているわけ、イエスノーかで答えてくださいよ。

○政府参考人(佐藤信秋君) そういう意味では、恐縮でございます。多少繰り返すことになるかもしれませんが、全体の構造としては、新直轄はおおむね三兆円目安と、こう申し上げているわけでありまして、七百キロよりも更に超える、これが一つでございます。七百キロよりも超える。

それからもう一つは、そういう意味では、厳密にここまで採算取れるというふうには計算した結果、今七百キロと千三百キロと分けていって、こういうことではありません。そういう意味では、

私どもは、あえて申し上げれば、有料道路事業の対象として高速道路で新規に投資する部分は会社と公団で十・五兆と、こう申し上げておりますから、その範囲でまた今後の調整を図ると、これが大事なことだと思っておりますので、そういう意味では、先生御指摘の、もう明確に今七百キロと千三百キロで分けて、この千三百キロは採算が取れる部分だからそれに違反、できないと言っているのはおかしいだろうということにはそういう意味でもならないわけではあります。

○富樫三君 今のは全然答えになっていないんだけれども、まあ先へ進みます。

要するに、民営会社はうちの会社では造れませんがというふうな言うことは前提としてあるということ、今、局長は言っているわけですよ。要するに、新直轄の枠というのは三兆円あるんだ、そのうち二兆四千は一応計画しているけれども、したがって一千三百キロの民営会社が造る予定のところから新直轄の方に移ってくる部分、すなわち拒否権が認められた部分、これは三兆円の枠の中でできますよと、こういうことを局長は言っているんだと思います。

そこで、三兆円という約六千億円です、あと残りは、残り枠は。聞いてみたところ、大体一口ぐらゐ造るのに高速道路というのは五十億円ぐらゐだそうなんです。そうすると、六千億円だと百二十キロなんだよね。大体平均すればの話ですよ。今、千三百キロのうち百二十キロ分を新直轄に持つてきても、これは何とか対応できると、三兆円の枠の中で。

ところが、これが仮に五百キロとか六百キロ、半分ぐらゐはともできませんというふうになつた場合には、これは三兆円の枠を増やすしかない。あるいは、そういうところについては道路を造らないというふうにするか。造らないことにするか、新直轄で税金で造るか、どちらしかないか、大臣、そういう場合はどういうふうにしますか。

○国務大臣(石原伸晃君) これは仮定の話でございますので、これも仮定のお答えになるかと思うんですけれども、そういうときはそういう地域があるわけでございますから、どちらかというと農山地域、過疎地域だと思います。そういうときは、その地方公共団体の意見も聞かせていただいて、委員が御指摘のとおり、新直轄方式による整備も含めて、今後の整備の在り方というものを国と地方と決めていくことになると思います。

○富樫三君 いわゆる新直轄でやるということのようですから、そうなれば税金の負担というのはますます増えるということになるわけで、なるべく少ない国民負担でというのは、これはどうも言っていることとやることは違ってくるというふうな指摘をせざるを得ません。

これらの関係でまだ若干ありますけれども、次の問題に移りたいと思います、ちよつと時間がなくなつてまいりましたので。

一つは、先ほど質問がございましたけれども、この構造、これは今までも何度も指摘をされてきたものであります。国民が求めている公団の改革、道路行政の改革の中の大きな一つに、この癒着の構造を断ち切るべきだと、こういうのがございます。

そこで、先ほど情報公開の問題が出されました。民間になれば情報公開の対象にならないわけですが、私は、今日はここに、現在の公団が情報公開で出した資料を、このぐらゐの分厚いものですけれども、これが情報公開で出された資料です。これはどういう資料かというと、実は接待のために飲み食いした領収書です、ここにあるのが。これは全部領収書ですよ。それで、ここに青い附せんが付いていますけれども、この附せんが付いているところというのは大体国會議員が招待されたやつなんです。全体でこのぐらゐあるうち、これが国會議員が招待されたところ、名前も、ここに具体的に個人名も書いてありますけれども、一々読み上げると時間がなくなります。

で、伺いたいのは、公団が民営化、民営会社になつた場合に、先ほどはなるべく公開して、オープンでというふうには言っておりましたけれども、こういう資料は出すことはできますか、法律上。

○政府参考人(佐藤信秋君) 公団が民営化会社になりましてからは、いわゆる情報公開法、独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律、こういうことでありますので、民営化に伴ひまして適用除外にはなりません。

○富樫三君 適用除外になればこういう資料はもう出てこない、というふうになるわけですから、ますます不透明になると。

次に、局長が衆議院の方で答弁されているんですけれども、その中で、例の入札契約適正化法、この件についてこう言っているんですね。「基本的にはこの入札契約適正化法の対象になるかな」、「かな」と言っているんですね。「かな」というのは、なりそうでないのか、ならぬやうでなると、これはよく分からないんですよ。極めてあいまいな答弁をしています。

そこで、この適正化法の対象になる場合は二つの条件があつて、資本金の二分の一以上の国からの出資、あるいは事業の運営のために必要な経費の主たる財源を国からの交付金若しくは補助金によつて法人、もう一つの条件は、他の建設工事の発注を計画的かつ継続的に行う、この二つの条件に当てはまれば、これは法律の適用の対象になるといふことで、先ほどちよつと答弁ありましたけれども、ここで確認しておきます。

今度の民営会社というのは、三分の一以上国が出資をするというふうになっていきます。すなわち、二分の一以下であります。当面は一〇〇%出資かもしれません。だけれども、それは一日も早く、なるべく早く三分の一に近づけよう、という努力をします。そうすると、ずつと減つていって、二分の一のところを超えた、二分の一以下になつた瞬間にこの適正化法の対象から外れます。この点はいかがですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 法律の厳密な適用、こういう意味で申し上げれば、官製談合防止法も入札契約適正化法も、法的には国、地方公共団体の株式の保有割合が二分の一を下回りました場合には法的には義務付けられなくなると、こういうことだと認識しております。

○富樫練三君 そうなれば、ますます情報公開法も適用されなくなる。そして、官製談合防止法も、二分の一以下になれば、これはその瞬間に適用されなくなる。あわせて、入札契約適正化法も二分の一以下になった瞬間に適用されなくなる。そうすると、民営化になればどんどんどんどん国民の目からはほとんど隠れていってしまう。そういう中で、先ほど示したようなこういう接待を含めて、こういうところにお金が使われていくということになるわけで、無駄をなくすということであれば、まずこういうことをきちんと処理できるようにならなければならないと思うんですね。

そこで、今度のこの政官業の癒着の問題、これについては天下りの防止の問題や、あるいはファミリー企業との関係の透明化の問題、そして何よりも道路建設行政、今までは公団中心だったわけですから、これに対する政治家の介入、こういうものを断ち切ることがどうしても必要だということふうに思います。

そういう点で、これはちょっと委員長にひとつお願いをしたいわけですが、今まで既に問題になっているところで、道路問題をめぐる癒着や疑惑の解明のために、例えば自民党の青木参議院幹事長とか、飯島総理秘書ですね、秘書官、あるいは、この今までの政治家からの圧力について一番当事者としても詳しく状況を知る、知り得る立場にいたったのではないかとと思われる藤井前道路公団総裁、こういう方々について、当委員会にお呼びをして、参考人として質疑ができるように、そういう場を作っていただきたいということを委員長にちょっとお願いなんですけれども、いかがでしょうか。

○委員長(奥石東君) はい。これは理事会で協議

をさせていただきます。

○富樫練三君 是非そういうことで、今日が実質審議のスタートでありますので、これらについても全面的にきちんと説明するというのをやっていきたいということを申し上げて、私の質問を終わります。

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございます。

道路四公団を民営化する理由について大臣にお伺いいたします。まず初めに、今回提案をされております道路四公団を民営化する理由について、改めてお尋ねをいたします。

なぜこれまでどおり公団ではないのか、道路四公団のどこに問題があったと考えられているのか、お伺いいたします。

○国務大臣(石原伸晃君) これは大変基本的な問題なんです。振返って見ますと、平成十三年に特殊法人改革を小泉内閣でやっていくこと、こういうことを決めたわけでございます。これまでの特殊法人改革は、特殊法人の数を減らす、こういうことに着眼していたわけでございますが、今回の改革は初めて、全法人の事業を徹底的に見直す、そしてその事業見直しの結果を踏まえて原則的に廃止、民営化する、そしてどうしても必要なものは中期目標等々、透明度が非常に高まる独立行政法人に組織形態を見直す、こういうふう

に整理をさせていただいたわけでございます。そして、道路公団につきましては、企業の経営による方が事業をより効率的に継続できる法人と、そういうふうな位置付けさせていただきまして、民営化をするということを決めたのが経緯でございます。

そして、この経緯に至る途中経過といたしまして、これも基本論でございますけれども、公団のまま公団改革をすればいいんじゃないか、こういう議論が確かにございました。しかし、これも当たり前前のことではございますけれども、建設費の償還期限の順送り、採算性の伴わない路線もプールを拡大することによって建設していくといったような既存路線の利用者の負担による建設に残念

ながら歯止めが掛かってまいりませんでした。さらに、高コスト体質、すなわち道路の建設や管理のコストを公団自体が削減しようとする動機付けがなかったわけでございます。

さらに、当委員会でももう再三再四問題になっております天下りやファミリー企業の不明朗、不透明な関係、こういう指摘をクリアしていくために、公団組織を維持したままでは十分な成果が上げられない。この際、大胆なコスト削減を行い、コスト削減を受けた整備計画の変更、さらには抜本的な改革として、公団から民間会社になるという荒療治を行う中で今言ったような問題に解決策を見いだそう、そういうふうな問題に解決策をいいたところでございます。

○洲上貞雄君 今、問題点について、様々な問題が出されましたけれども、ただいま答弁された問題点が民営化することによって解消することができるといってございすけれども、現在の公団であっても、組織や運営等、抜本的に見直していくことができれば解消できた問題ではないかと思うんでありますが、見解はいかがでございすでしょうか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 従来の公団による事業に對しまして、今、大臣からも申し上げましたが、コストが高いんじゃないかと、あるいはまた際限もなく、道路建設に歯止めが利かないんじゃないか、あるいはまたファミリー企業との関係、こういうような様々な御批判や御指摘があったのは事実でございます。

これは、歴史的にもいいますか、経緯も長い時間がたっております。既に昭和五十年代になる前と、こう申し上げてもよろしいのかもしれないが、結局のところはそうしたことを何とかいえるやうなところまで思いついたことが何となく議論が一つあるわけであります。

それから、何ゆえに民間にできることは民間にと、こういうことで何とか抜本的な改革ができるようになるのかと、こういう問題でございす

が、そういう意味では、経営の形態まで変える、そこまで踏み込んで初めて、民営化後四十五年以内には法律で定めて債務の返済期限も決めるとか、あるいはまた高速国道の事業費の対象としては二十兆円掛かるとされていたものを十・五兆円以内にすると、これは恐らく公団という方式のままでこれまでも努力してきたように一層努力しようという形で種々検討を申し上げても、そこまでの踏み切りというものが、これは政府部内だけではなくてよく地方公共団体の御議論もあるわけでございす。地方公共団体にとりましても、公団が高速道路の整備を進めてくれれば地方の負担もないうでございすし、そういう意味ではできるだけ努力してほしい、こういう全体の雰囲気。

あるいは、整備促進団体あるいはまた愛用者団体と申しますか、そういう面から申し上げても、なかなか今までの形態のままでこまごまの抜本的な改革をお願い申し上げるという形の雰囲気形成といえます。そういう意味では世論の形成、こういうことが今までのままでは難しかったかな、そんなふうな思っております。ございす。

○洲上貞雄君 今の答弁ではすっきりと落ちてこないですね。ところが、やっぱり道路公団民営化に対する国民の批判というものが私は出てきているんじゃないかというふうな思っているわけでございす。それはそれといたします。

次の問題として、自主経営権の問題についてお伺いをいたしますが、法案では、国は新会社発足時に全株式を保有をして、上場後も三分の一を持ち続けるようになっております。しかも、役員人事や認可する権限を国が持っているために、経営者としての自由な発想など生まれてこないのではないかとこのように思っています。

さらに、新会社が新規建設を不要と判断をした場合に、国土交通省の諮問機関である社会資本整備審議会の判断にゆだねるようになっております。これでは、新会社の自主経営権はどこにあるかというふうな疑わざるを得ないし、疑問

に思います。したがって、見解についてお伺いをいたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 今般の民営化で新会社の自主的な経営権、これがどこにあると言えるのかと、こういうお尋ねでございました。

そういう意味では、一つは他との比較、こういう面を一つ申し上げたいと思いますが、政府等の株式保有割合は三分の一以上、こういうふうに出したわけではございますが、その中で、例えば代表取締役のみは大臣認可ですと、こういうふうにしたわけではございます。例えばNTTと比べますと、政府保有株式の割合は同じく三分の一以上でありまして、NTTでは役員すべて大臣認可が必要、こういう形ではございまして、そういう意味では、そういう他との比較、こういう面から申し上げても、政府の関与が今回の法案におきましては最小限にさせていただいているということが御理解いただろうかと思っております。

それからもう一つ、今度、事業の内容、こういう面から申し上げますと、高速道路の整備につきまして、従来の国からの一方的な命令の枠組み、これは廃止したわけではございますし、先ほど拒否権があるかないかと、こういう御議論があるわけではございますが、世の中にそのプロセスも明確にして、例えば三つに分かれた会社で、東、例えばどこでもいいですが、この建設中の区間については自分の会社では建設これ以上できませんよという申出があったときに、その細部について、その理由も含めて、申出のあった段階から既に明確に世の中に公表しながら、どちらに無理があるか、こういう形でやり取りをする、そして社会資本審議会にまで出して御議論もいただく、こういうことでございますから、どちらに無理があるかという点については、多分おのずから常識の範囲で落ち着く問題ではなからうかと思うわけであり

ます。

しかも、複数協議でございまして、一つの会社だけでなく、三つの会社ともに自分ではできませんよ、自分たちはできませんよとこうなるわけではございませんから、そういう中で国土交通省がどうしてもやりなさいというようにはならぬだろうと。これは常識の問題としても明らかだと思えますし、密室でやるわけではございません、そうしたプロセスの公開ということもきちっとやっていくということにしているわけでありまして。

さらに、政府の関与の最小化という意味では、関連事業につきましても認可ではなくて事前の届出制、こういうことでございまして、サービスエリアとパーキングエリアの事業については、実はこの会社は届出も不要だと。それで、JRの場合には駅舎等の活用の方について、これは一応認可が必要、こういう形になっておるわけではござい

ますし、あつたわけではございまして、会社の自主性の最大限尊重というのはできるだけ配慮を申し上げながらお願いしている、こういうことでござい

ます。

○洲上貞雄君 結果的には、じゃ最終的には大臣が決めるというふうな考えておつていいの、そういうふうな考えて。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生の御指摘は新規建設の方でございましょうか。

そういう意味では、プロセスとしては複数協議でございまして、それを社会資本審議会にお出しさせていただいて、そして社会資本審議会の御意見をいただく、最終的には大臣が決める、こういうことではござい

ますが、そこは常識に従って落ち着くものと思っております。

○洲上貞雄君 先ほど道路公団総裁のいろんな御意見を聞いておりました、ちょっと、少し私の聞き違ひがあるかもしれない、勘違ひがあるかもしれないと思いますが、大臣、雇用問題についてお伺いをしたいと思

います。

ただいま、道路四公団では大体一万人を超える人が現在働いておるわけですが、今後は三つに分割されるということになります。先ほど議論を聞いていますと、何か新たに技術の集団を一つ作るような、一本化していくようなお話がございました。しかし、法案の中では、雇用関係については

一切触れられておりません。しかし、答弁によりますと、公団検討委員会の中で設立委員会が定数問題について決まると、こういうふうな言われたというふうな思ひます。ひよつとしたら、人事配置というふうな言われたかもしれない。人事配置をするということをやれまして、そこで当然問題になってきますのは、やはり定数と雇用との関係という問題が出てくるわけではござい

ます。

関係という問題が出てくるわけではござい

ます。

関係という問題が出てくるわけではござい

ます。

関係という問題が出てくるわけではござい

ます。

関係という問題が出てくるわけではござい

ます。

関係という問題が出てくるわけではござい

のがござい

ます。

また、三つに分割されますから、どこに職員の配置がなされるかという点につきまして、これは各会社の事業展開がどうなるかということが分

かりませんので何とも言えませんし、各会社の経営者の判断によつてどうい

う人を配置するのかがということが決まつてまいると、こういうふうな考えております。

○洲上貞雄君 その再配置をしていくときに、それぞれ会社が判断をして余剰人員が例えば出る

としますね。その場合の扱いはどのようになるんですか。

たに入る方も、今、財団の職員としてもその二つに振り分けられるかもしれません。

そういう意味では、逆に、今現在公団の職員は、いずれにしても本体の会社であるか、あるいは機構であるか、あるいはまた子会社、関連会社という形であるか、いずれにしても、雇用は保障をしていただきながらいろいろ考えていただくというのが原則とっております。

○洲上貞雄君 恐らく各労働組合もあると思いますから、理事者側と労働組合の側できつとそういうところの問題について話し合いをして決めていただいて、雇用不安のないようにひとつうか努めていただくようお願いを申し上げて、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○委員長(奥石東君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後四時三十六分散会

五月十四日本委員会に左の案件が付託された。

- 一、気象事業の整備拡充に関する請願(第二三四〇号)(第二三四一号)(第二三四二号)(第二三四三号)(第二三四四号)(第二三四五号)(第二三四六号)(第二三四七号)(第二三四八号)(第二三四九号)(第二三五一〇号)(第二三五一一号)(第二三五一二号)(第二三五一三六号)(第二三三六六号)(第二三三八一号)(第二三八三三〇号)

第二三四〇号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 北海道小樽市桜五ノ七ノ一五 本間敬宣 外二千四百九十九号

紹介議員 紙 智子君

近年、我が国では、台風や集中豪雨、地震や火山噴火による災害が頻発している。気象庁の重要な業務の一つに、このような自然災害の脅威から国民の生命と財産を守るための注意報・警報を含む

む防災情報の発表がある。また、気象、地震、火山などの災害に対する国民の知識や防災意識の向上を果たす啓発活動も大切な仕事である。さらに、日々の天気予報や季節予報を始め、暮らしや地域産業と密接に結び付いた気象情報の発表も気象庁の業務として欠かせない。現在、気象庁には、防災情報等を市町村や住民に直接伝える仕組みはなく、都道府県や報道機関を経由していることから防災情報等の内容が市町村や国民に十分伝え切れていないことや、市町村への情報が迅速に伝達されないことが危惧される。また、啓発活動についても限られた体制の下では限界があり、きめ細かな活動が実施できていない。一方、二〇〇〇年の気象事業に関するアンケートによると、農林業、水産業、観光・レジャー産業を中心に、「天気や気象現象が業務に影響する」という回答が多く、地域の産業や気候風土に即した情報、観光・レジャーやイベントに適応したきめ細かな情報の提供は、暮らしや地域経済の進展に必要不可欠である。ところが、国の厳しい財政事情を理由に測候所の廃止が進められており、地域密着型の気象情報の発表が困難になりつつある。この分野は民間気象会社による情報提供に依存してきたが、採算性が低いところが多く、受益者負担が強まるとともに、都市部と地方との情報格差が広がる懸念がある。

ついては、自然災害の脅威から国民の生命と財産を守り、国民の期待とニーズにこたえるため、次の事項について実現を図りたい。

一、国の直接の責任で、より精度の高いきめ細かな防災情報、暮らしや地域産業に密接にかかわる気象情報の提供体制を充実させること。

第二三四一号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 福島県郡山市湖南町中野字町頭 三三

二、八一五 高橋源一 外百九十九号

紹介議員 佐藤 雄平君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三四二号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 沖縄県那覇市首里石嶺町一ノ一四 四ノ一〇 具志堅ゆみ子 外二百四十九号

紹介議員 大田 昌秀君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三四三号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 沖縄市胡屋四ノ二五ノ一四 金城 幸治 外二百四十九号

紹介議員 島袋 宗康君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三四四号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 高知県南国市緑ヶ丘二ノ二、七 倉橋真理子 外九百三十六号

紹介議員 森下 博之君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三四五号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 東京都世田谷区桜丘五ノ二五ノ一 松浦美智代 外千五百九十九号

紹介議員 大門実紀史君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三四六号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 兵庫県三田市友が丘一ノ三ノ八 亀田秀夫 外七百七十五号

紹介議員 大沢 辰美君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三四七号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 福岡市東区千早一ノ四五ノ一ノ四 〇三 井上誠治 外二千九百九十九号

紹介議員 洲上 貞雄君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三四八号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 埼玉県羽生市中央三ノ三ノ三〇 入江国夫 外千二百七十四号

紹介議員 富樫 練三君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三四九号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 和歌山市毛見一、二四四 松下寛 外千四百四十六号

紹介議員 大江 康弘君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三五〇号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 新潟市太平四ノ一ノ一六 小見貴 宏 外五百二名

紹介議員 大淵 絹子君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三五一号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 長崎市星取二ノ三ノ一 山田常男 外四千三百十五号

紹介議員 松谷蒼一郎君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三五二号 平成十六年四月二十八日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 北海道千歳市桜木二ノ五ノ七 駒

紹介議員 沢節子 外四千九百九十九名
小川 勝也君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三六四号 平成十六年四月二十八日受理

気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 熊本市飛田一ノ八ノ二六 木村隆
外七百九十九名

紹介議員 本田 良一君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三六五号 平成十六年四月二十八日受理

気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 長崎市南山手町一ノ四一 野崎
太 外四千三百十五名

紹介議員 田浦 直君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三六六号 平成十六年四月二十八日受理

気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 北海道帯広市西八条南三四ノ三四
ノ五 山崎真由美 外五千五百十
九名

紹介議員 中川 義雄君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三八一号 平成十六年五月六日受理

気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 熊本県下益城郡松橋町豊福一、七
八六 園田大志 外七百九十九名

紹介議員 木村 仁君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二三八三号 平成十六年五月六日受理

気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 青森県八戸市城下四ノ一〇ノ三二
ノCノ二〇一 橋本和典 外千二
百九十名

紹介議員 田名部匡省君

この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

平成十六年五月二十七日印刷

平成十六年五月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

D