

第百五十九回国
会
参議院
国土交通委員会
會議録
第十七号

平成十六年五月二十日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月十九日

田名部匡省君
富樫 練三君

補欠選任
谷 博之君
宮本 岳志君

大臣政務官
国土交通大臣政務官

齊藤 滋宣君
鶴保 庸介君

佐藤 雄平君
谷 博之君
藤井 俊男君
宮本 岳志君

補欠選任
山根 隆治君
田名部匡省君
櫻井 充君
富樫 練三君

常任委員会専門員
伊原江太郎君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

奥石 東君

岩城 光英君
鈴木 政二君
池口 修次君
森本 晃司君

委員

杓掛 哲男君
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
谷 博之君
山下八洲夫君
山根 隆治君
弘友 和夫君
大沢 辰美君
宮本 岳志君

参考人

日本道路公団総裁
日本道路公団理事
日本道路公団理事
日本道路公団理事
本州四国連絡橋公団副総裁

近藤 剛君
奥山 裕司君
井上 啓一君
倉林 公夫君

本日の会議に付した案件

- 委員派遣承認要求に関する件
- 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施行法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(奥石東君) 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。
昨日、田名部匡省君及び富樫練三君が委員を辞任され、その補欠として谷博之君及び宮本岳志君が選任されました。

○委員長(奥石東君) 次に、委員派遣承認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について、来る二十四日、現地において意見聴取等を行うため、宮城県に委員派遣を行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(奥石東君) 御異議ないと認め、つきましては、派遣委員等の決定は、これを委員長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(奥石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(奥石東君) 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。

交通省道路局長佐藤信秋君及び国土交通省鉄道局長丸山博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(奥石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(奥石東君) 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、日本道路公団理事奥山裕司君、日本道路公団理事井上啓一君及び本州四国連絡橋公団副総裁倉林公夫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(奥石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

また、来る二十五日に参考人に出席を求め、その意見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(奥石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(奥石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(奥石東君) 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施行法案、以上四案を一括して議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○田村公平君 おはようございます。

私は、大体、何でもこういう道路関係四公団が民営化という話が起きたのか、いまだに納得のいかない部分を持っておりま。それはともかくといまして、我が国的高速道路が一般的に世間に知られるようになったのは、私の記憶が間違っていないければ、昭和四十四年五月五日に足柄サービスエリアで東名・名神全線開通式典が行われたのが高速道路のあけぼのだと思っております。

その当時、日本は正にお金がなく、アメリカが一番のスポンサーであります世界銀行から借金をして高速道路を建設しました。今でこそODAで一兆円近いお金を発展途上国に援助したりしておりますけれども、あの当時から日米貿易摩擦の中で日本の建設市場にアメリカの会社が入ってきたりとかいうこともあったわけですが、東名・名神ではアメリカの建設会社が、当たり前の話ですけれども、スポンサーとして参入し、もうけにならぬから撤退をしたということもありました。

そういう中で、それなりに公団が果たしてきた使命はあると思いますけれども、いわゆるファミリー企業の問題等を含めましていろんな問題が、確かに歴史を経た時間の系列というか、時間がたつにつれていろんな問題あるというふうには承知をしておりますけれども、これらの批判や疑念が今度の民営化により完全に払拭されるかどうか、道路局長にお伺いをいたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 今回の民営化で従来公団方式が持っておりますいろんな御批判を解消することができると、こういう御指摘でございます。

そういう意味では、ちょっと振り返って見ますと、従来の公団方式の下では、国からの一方的命令の仕組みの下で経営努力の有無が公団の業績に反映されない、そういう問題があったかと思えます。その結果、コストが高いあるいは硬直的な料金制度、画一的なサービスエリア、パーキングエリアなどの顧客サービスの不足、あるいはまた不採算路線について建設の歯止め策なるものがないのではないかと、あるいはまたファミリー企業との不透明な関係などを御指摘いただいたところがあります。

このため、これらの解決と、こういう方向に向けてまして、従来の国からの一方的命令の仕組みを改めまして、仕掛かり中路線に係りましては複数協議制、それから新規着手路線に係りましては申請方式、こういうことで会社の自主性尊重のための仕組みの導入を図る。それから、建設費や管理費の削減などの経営努力の程度が業績に反映される仕組み、これを導入する。それから、サービスエリア、パーキングエリアの事業につきましては、財団から新会社へ譲渡するとともに道路区域から除外するなど、関連事業の自由な展開を可能とする仕組みを導入したところであります。それから、公募要件の緩和など入札契約方式の見直しを行いますとともに、ファミリー企業に対しては公団OB社長の退任要請など天下り人事の見直しなど、ファミリー企業の抜本的な見直しを実施しているところであります。

これらの新たな措置によりまして、会社におきましてはコスト意識の向上と顧客本位のサービス水準の向上、こういうことが図られるものと期待して今回の法案をお願いしているところでございます。

○田村公平君 当然、道路関係四公団の民営化については、今は国土交通省でありますけれども、旧運輸、建設両省が一体となつてきた役所でありま。

国鉄改革という名の下にいろんなことが行われたいわけですが、特に国鉄改革では二十八兆円を超える債務を国民に言わばツケ回しをし、さらに民営化時に想定した金利を、今実際の金利が安いものですから、そういう中で本州三社は利払いが想定を下回ることにほとんどもうかっておると、経営安定基金、言わば手切れ金をもらつて、その安定基金の金利によつて会社の収支を安

定させようとしておつたJR四国等では、いわゆる三島会社では大変苦しい経営が続いておりまして、外形標準課税の導入によつて、もうその一億円を超える税も払えないようなことも起きております。

もう合理化に合理化を重ねてJR四国なんかは一生懸命やっておるけれども、そういうような国鉄の民営化のときの国鉄改革の経験が果たしてこの道路関係四公団を民営化することによって生かされておるのかどうか。私は実は生かされていまいやうな気がして、そういう意味での質問をさせていただいております。自分のところばかり言うわけじゃないですけれども、北海道にしても九州にしてもJRは大変苦しい経営を、そして料金の値上げもせざるを得ない。だから、おしいこと取りになる可能性。本来であれば、四全総で一万四千キロ体制ができたときにこの日本列島が非常にきれいな形で、縮図というんでしょうか、時間、距離で割るときれいな形になる予定であつたのが、現実問題、国鉄の民営化のときにはそれができていない。

石原大臣おられますけれども、東京都はロードプライシング、つまりよそから入ってくる車に都知事は一定のお金を掛けようとかいうアイデアも出しておられます。

私はなぜこんなことを言いたいのかといいますと、道路というのはあくまでもネットワークであり、林道や農道、市町村道、地方道、一般国道、それが毛細血管のようになるところから大動脈につながつてネットワークとして初めて機能すると思つております。その骨格を成すのが一万四千キロ体制だと信じて、先ほど申し上げましたように、東名、名神のような道が私たちの田舎にも来るんじゃないか。

もう一つ言わせていただきますと、私は逆に、地方と都市がけんかをする意味ではありません、一回東京に、一週間でもいいですから、トラック輸送を全部止めてみたらどうでしょう。百貨店、デパートの地下で大変快適な食材、一杯売られてい

ます。そこいらのコンビニエンスストアでも簡単にいろんな食材が買えます。一週間止めてみたら、決して都市と地方が対立するんではなくして、どういことが起きるかということはどうも御案内のとおりです。でき得れば、大臣、都知事と一緒に相談して閣議決定するなりなんかして、一週間全部物流を止めると。じゃ、我々、一億三千万人近い国民はどういう中で生きているかということがよく分かるような気がいたします。

そういうことはさておいて、国鉄改革の経験はこのたび生かされておるか、道路局長、お伺いたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 国鉄改革の経験が生かされた内容になつている法案かと、こういうお尋ねでございます。

そういう意味では、国鉄改革の場合、既に新しい民営化と、こういう形に入ります前に、毎年度多額の赤字が計上されていた。そして、昭和六十二年四月の清算事業団が承継した長期債務の額は二十五・五兆円でございましたが、これを平成十年十月に事業団の解散時には二十八・三兆円になつて、約二十四兆円が国の一般会計に承継されて国民負担となつた、こうした経緯があるわけでございます。

そういう意味では、一つその債務の返済といいますが、そういう面から申し上げますと、この今般の公団民営化におきましては、例えば高速自動車国道につきましては、これから平成十五年以降でございましたが、整備計画で決まつておつて未供用である、これに要する建設費約二十兆円が有料道路事業の対象として見込まれていたと。これを有料道路事業の対象といたしましてはほぼ半減する、こうした形で十・五兆円以内にするとというような形で徹底したコスト削減をまず実施しよう。そして、現行の四公団の債務、約四十兆円あるわけでございますが、これを民営化会社が行う建設に伴う債務を合わせましても料金収入で民営化後四十五年以内に確実に返済できる、こういう仕組みを構築しようということにしたと

ところでございます。

もう一点、四国、北海道、九州というお話がございました。そこを、大変そこだけで経営しているというところと厳しいというお話だったかと思ひます。そういう意味では、分割の在り方につきまして、東、中、西と、こういう形で三社で分割。あれ、余り小分けにしますと、今度は地域ごとの状況変化といひますが、それぞれの状況が反映し過ぎるとまたなかなか長期的には厳しい問題も出てくるかと。さりとて、全国一本、こういう形で従来のとおり的高速自動車国道の建設、管理、運営、こういう形で、余り過大で、十分なきめの細かいサービスがどうかと。

いろいろな観点を考えまして、これを三社で割るということにいたしました。各会社が責任を持って経営に当たる、そして高速国道に係る債務につきましても全体として機構において一体管理する、こうしたことによりまして、三社の間で交通量や金利等の変動リスクにもよりの確に対応できるという問題と、料金水準や債務の返済期間をそろえて利用者間の公平性や利便性を確保する、こうしたことに期待して今回の法案をお願いしているところでございます。

○田村公平君 東、中、西というふうに三社という話でございすが、機構は一つであるなら元の日本道路公団でよかったんじゃないかなという気もいたしますが、それは余り追及しないことにいたします。

すべての道はローマに通ずるということわざがありますけれども、アッピア街道に象徴されるように、馬車の時代、石とかれんがを敷き詰めた舗装道路が、舗装道路じゃない、道路はあったんですけれども、アメリカではフォードという自動車会社が、車が売れる、また車を売っていく上で、デトロイトで最初に、世界で最初に自動車のための舗装道路というのができました。今デトロイトは見る影もなく、「ロボコップ」の荒れすさんだ市街地のロケに使われたりするようになっておりますし、ゼネラル・モーターズは、アメリカの

鉄道会社を買収して、その鉄路をはぎ取ってその上を自動車道路にしてというやり方を取っていたり、ヒットラーだけのせいではありませんけれども、ドイツでは、一時間以内に機甲師団が国境に行けるということでアウトバーンという、これも高速道路の発想。諸外国では、それからゴアのお父さんがアメリカのフリーウエーの基を全部造った。つまり、隣の中国もそうですけれども、一つの国家経営というんでしょか、そういう戦略的なものに基いて高速道路のネットワークを形成してきたのが諸外国だと思ひます。

そういう意味で、我が国の、私、冒頭一万四千里口体制と申しましたが、その高速道路のネットワーク作りについてどのような観点から、海外ではそういう計画をして、今の、先ほど言いましたようにフォードがやったりかゼネラル・モーターズがやったりかヒットラーがやったりとかじゃなくして、今の状況をちよつとお教えしていただきたいと思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 諸外国の高速道路に関する計画、あるいはまたその現状、こういうお話であつたかと思ひます。

そういう意味では、米道をまず最初に申し上げますと、一九五六年、アイゼンハワー大統領のころでございすが、当初の計画で四万一千マイルでございすが六万六千キロの高速道路計画を作った。これを二十年間で整備を行い、必要に応じて新たな計画を制定しながら、平成十一年の末、現在の数字で申し上げますと八万九千二百三十二キロと伺つておりますが、を整備した。連邦法の第二十三編の道路関係部分では、インターステートハイウェイの要件といたしまして、主要拠点間の連絡あるいは国防の用に供するなどを規定している、こういうことであります。国家戦略の基本と、こういうような言い方も時々見掛けるところでございすが、高速道路の整備は国家戦略の基本と。

一方、ドイツでございすが、東西ドイツ統一後の一九九二年に制定されました連邦長距離道路

の計画延長、これが一万三千七百六十四キロでありますから、おおむねで申し上げますと一万四千里口であります。平成十一年の末までに一万一千五百五十五キロが整備済みと伺つております。二〇〇三年制定の連邦交通基盤計画では、持続可能な移動性の保障、雇用の創出と確保のためのドイツの世界経済における競争力の強化などを目的とした整備を規定していると聞いております。

それからフランスでございすが、これも一九九二年に制定されました道路網の整備基本計画におきまして、計画延長として一万二千二百二十キロが出されている。平成十二年末までに一万二千五百五十五キロが整備済みと。そして、一九九五年制定の国土整備開発基本法、ここにおきまして、国内のいかなる地域においても高速道路など又は高速鉄道の通る駅まで五十キロ若しくは車で四十五分を越えないようにするという考え方を規定しております。

日本の高速道路の整備状況と欧米諸国の整備状況を比べてみますと、そういう意味では、計画に對しての整備状況、整備率という面では申し上げますと、ドイツやフランスが約八四％の整備率、アメリカにつきましては、当初の計画延長に加えて必要な区間を整備している、こういう形になっておるわけでございすが、日本の整備率は、率で申し上げますと、目標とする延長に對しましては高速自動車国道で約六二％、こういうことでございします。

その他、こういう面でも申し上げますと、中国やアジア諸国で自動車交通の増大に對処するための高速道路網整備、これが近年大変急速に進んでおります。特に中国では、一九八二年には高速道路の供用延長ゼロでございましたが、約二十年の間に二万五千キロの整備がされている。平成十五年の現在で、確定した数字ではどうもないようでございますが、約三万キロに達しているというふうにも伺つております。あるいはまた、アジアハイウェイ、こういうような形で東南アジア諸国を結び日本まで来る、この一号线が一応東京起点と。

こういうような形で、この前条約を結ぶということとを前提にして計画が立てられたと承知しておりますが、そういう意味で、例えばそういうアジアハイウェイの一部、こういうような形で東南アジア諸国を結ぶ高速道路、これの整備も進んでおりまして、中国、雲南省とバンコクを結ぶ南北経済回廊であるとか、あるいはベトナムとミャンマーを結ぶ東西経済回廊、こういったようなことが現在整備中と、こんなふうにも伺つております。

○田村公平君 今、局長のお話の中に、中国、かつてゼロであつて、そしてこの二十年ちよつとの間にも二万五千キロを超える。私、かつて扇景大臣と一緒に北京に行ったときに、そのとき二万キロと言つたら、向こうの幹部の人はもつと一杯造つていふという話で、我が国はまだとてもそこまで行つていません。

先般、私、ロサンゼルス飛行場から車借りてパサデナまで走つたわけですが、確かに、ロサンゼルスダウンタウンに近づいてきますと車は渋滞します。しかし、一番左のレーン、ブルーレーンと言ふんですけれども、二人以上乗つていたらそこをばんばん飛ばしていいわけで、百マイルぐらいで、結局、一人で運転しているのは普通のレーンを走れ、二人以上だと一番左のレーン走つていいということで、そこはすいていふもので、L.A.の飛行場からパサデナまで三十分足らずで行けました。つまり、確かに高速道路、渋滞するとかなんとか言つても、それだけの余裕を持った道路設計をしています。

とはいひながら、我が国はこれはもう地政学的なものでどうしようもありませんが、例えば、高知県なんか森林面積八四％で、一本しかない海岸線走っている国道五十五号線、海岸段丘ありでしよつちゆう通行止めになります。そうするとどうやって行くかという、漁船チャーターして室戸岬へ行くのか、徳島をずっと回つて、一九五〇で事故があつても高度医療も受けられないというところで、一・五車線という、道路構造令を変え

ていただいて、一・五車線でもいいから早く災害にも強い道路が欲しい、そういうのが切なる願いでもありますし、特に、国道五十五号線の沿線にはハウス園芸が盛んでございまして、ナスやトマトやキュウリ、ほとんど東京の方に送っております。

そういう意味で、今、局長、諸外国の例お聞きをいたしましたけれども、やっぱり国家戦略を持って、よしんばこの法案が通って民営化されたとしても、いたずらに利益を追求する株式会社ではなくて、やっぱり世のため人のためになる道路造りを、私たちの夢はやっぱり一万四千キロ体制でありますから、そのことをお願いをいたしまして、ちょっと細かくなりますけれども、現行の整備計画に含まれていない二百八十キロメートルの件についてちょっとお尋ねします。

私、地元のことばかり言って申し訳ないんですが、やっと高知と松山と高松と徳島、エックスハイウェイと言っているんですけれども、四国をちょっと想像していただいて、決してこれバツという意味じゃないんです。エックスにつながりましてけれども、その空白部分で、八の字にしたい、そういうところが実は、東北や北海道もそうです、九州にも一杯空白区間がある。

このネットワーク形成、それから現行の整備計画に含まれていない区間あるいはその法定予定路線、現行整備計画含まれていないけれども、法定予定路線である二百八十キロメートルについての今後の整備の見通しについて伺いたいと思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 法定予定路線の中で整備計画が策定されていない区間についてこれからどんなふうにご考えていくのか、どう整備するのか、こういうお尋ねであったかと思えます。

高速自動車国道の整備につきましては、費用対効果とか採算性、それからこれだけではなくて、医療施設までの輸送、搬送時間の短縮などの外部効果、こうしたことを、三要因を総合的に評価する、こういうことを必要と考えておりますが、こ

うした評価を踏まえて、無駄な道路を造らずに地域にとって本当に必要な道路を整備すべき、こう考えているところでございます。

概要を申し上げますと、法定の予定路線一万一千五百二十キロのうち、既に整備計画が策定されている区間以外の約二千八百八十キロあるわけでございますが、これについて、いつ、だれが、どういうルートで、どんな手法で整備するか、これは未定であります。今後整備をする上では、先ほど申し上げましたような事業の評価をしっかりと行いながら、不断に見直しを行いながら、必要な事業を進める、こういうことかと思っております。

この二百八十キロの中で、実は国道のバイパスといいますが、既に着手されていたりしている区間、これが九百キロほどございます。おおむね九百四十キロでございます。これらにつきましては、一万一千五百二十キロの高速自動車国道の予定路線を昭和六十二年にお決めいただきましたときに、既に国道のバイパスとして事業が行われていたり、あるいはまた事業が計画中であつた、こういう区間がございまして、これらを、バイパスを造つた上に、なおかつ高速自動車国道を整備するというダブルした形というのはいかにももつたないではないか、こんな考え方もございまして、この九百四十キロにつきましては、せっかくバイパス造るんですから、いわゆる自動車専用道路というような形で規格を上げたものとして造れないか、こんな検討もして、可能であるものにつきましては、そういうした整備も進めさせてきていただいている、こういうことであります。

九百四十キロのうち供用済みのものが既に五百五十六キロございまして、現在事業中のものが三百八十七キロございまして、そういう意味では、二千八百八十キロのうちの一キロ弱、九百四十キロはバイパスを活用するというような形を、今後このまま活用するというようなことを考える必要があるかなというところでございまして、残りが千二百キロほどあるわけでございますが、これらにつきましては、そうした全体の状況を踏まえながら

更に調査を進めて、いろんな評価をきちっとしながら今後の整備の仕方を考えてまいりたいと思っております。

○田村公平君 これまで公団の民営化という組織のことについてもお尋ねをしてきましたが、しかし、私らエンドユーザーというんでしょうか、利用者からしてみると、実は、どんな形であれ、早いところ自分のところの県内に道ができればいいわけであって、そういう意味では、各整備局が行ってきた事業というのも大変重要でありますし、いわゆるAダッシュとかBでやってきたもの、あるいはそれが名前は新直轄方式とかいうことに変わつたにしても、地方整備局の役割というのはこれからはますます重要になってくると思えます。

私たち、田舎におりますと、やっぱり、昔は地建と言ったけれども、整備局に対する期待感というの、決して本省をないがしろにしておるわけじゃないですね。だけれども、身近に見える建物としては、役所というのは整備局であり、国道工事事務所とか河川国道事務所とか、パラボラテナが立っている、ああ、あれが国交省だと形が見えているものですから、是非そういう意味で、これは直接公団の民営化に関係もしてきますけれども、要するに会社は会社ですから、利益追求型になつて、好き勝手とは言いませんが、そういう形の中で整備局の役割というものを是非、局長、重要なものとして認識をしていただきたい。これは答弁要りません。

ともすれば、こういう議論の中で整備局や出先の工事事務所の話が余り出てきません。しかし、エンドユーザーとしては、くだいようですけれども、安全で安心、快適な利便性の高い道路さえあればいいわけであつて、そのことをちょっと、せっかくのあれですから、申し上げておきます。

それで、須崎新荘―窪川間、高知自動車道の、去年の十二月二十五日、昔は国幹審と言つていました国幹会議で新直轄方式ということで整備が行われることになりましたが、そこでお尋ねをちょっとさせていただきます。この区間の整備の

見通しについてちょっと教えてください。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生お尋ねの高知自動車道でございますが、須崎新荘と窪川の間、これにつきましては昨年の十二月二十五日に国幹会議におきまして新直轄方式で整備を行うべしと、こういう御提案をいただいたところでございます。

これにつきましては、全体延長が高知自動車道を含めて四国横断自動車道全体が約四百四十一キロあるわけでございますが、供用済みの区間は二百四十キロと、こういうことで残念ながらまだ半分行っていない。この中で須崎新荘―窪川間、二十キロでございますが、これからのこの二十キロの残事業費が約一千億円ぐらいは掛かるのかなと思っております。

したがしまして、重点的に、選択的にその中でも整備を進める必要があるだろうと、こういうことで須崎新荘と中土佐の間、二十二キロのうちの七キロでございますが、これにつきましては用地買収と一部工事に着手しているところでございまして、地元の御理解をいただながら、できるだけ早くその完成を目指して推進してまいりたいと思っております。

残ります中土佐と窪川の間、これが十五キロあるわけでございます。現在、地元と設計協議を行つておるところでございますが、地元の御理解をいただながら、早く用地買収なりに掛かり得るような態勢を作つてまいりたいと思っております。

いずれにいたしましても、先生先ほどの御指摘の国道五十五号が、並行する国道五十五号が非常に二車線の、地震があつたりしたら、地震と津波が大変問題で、海岸を走っている部分については、津波が来ますと、今度の西南海の起こり得るような地震、こういうものに対して交通止めになるといふようなことが十分考えられると、こういうことでもございまして、そういう意味では、そうした防災という面からもできるだけ早く地元の御理解をいただながら整備を進めようということ、それこそ整備局の方で一生懸命、今対応しているところでございます。

○田村公平君 質問通告していませんが、常日ごろ感じていることなども、局長から地震の話が出ましたからちよつと言わせていただきたいと思いますけれども、これはもう私しよつちゅう言っていますけれども、日本列島は地球の表面積のうちの三%で、発しておる地震エネルギーは何と一〇%。つまり、日本国じゅうどこで地震があつてもおかしくないわけ、災害に強い道路のネットワークというのは必要であります。けれども、それはもちろんブライオリティーを、何も私、高知県のことだけ言っているわけではなくて、チリで起きた津波がどんとしばらくたつて何でこんな津波が来たのかと。御案内のとおり、津波は世界の言葉になつておりますけれども。

ちよつとこれは国交省、総務省、関係する役所内閣府の防災担当もそうでしょうけれども、いわゆる三位一体の改革の中で地方の単独事業はほとんどゼロに近くなつてきております。情けない話ですけれども、私の大豊町、徳島県の県境ですけれども、百人ちよつとした役場の職員、この春に二十人辞めました。予算組めないし、人件費削るしかない。かといつて何の産業もないから転職する場所もない。非常に優秀な若い建設課長も辞めてしまいました。現実にはそういうことが起きています。それは小泉の改革、きれいな事で格好はいいかもしれませんが、私は納得いかなない部分があります。どんなに縮減しても、結局最後は、百人の職員のうちの二十人を、ほかに稼ぐ場所もないのに辞めざるを得ないというのが実態であります。

そこで、これはちよつと考えていただきたいんですけれども、そういう、日本が地震国である、じゃ、せめて生命線である道路をちよつと山際の方に造るとか、あるいは地震対策を兼ねた公共事業というものを総務省や内閣府や国交省が一体となつて、今の補助金制度じゃない別枠のことを、そしてそのことが新たな需要、景気対策になると思ひます。

これは質問通告をしておりませんので、局長が

地震の話してくれたんで、常日ごろ感じていることなども、局長から地震の話が出ましたからちよつと言わせていただきたいと思いますけれども、これはもう私しよつちゅう言っていますけれども、日本列島は地球の表面積のうちの三%で、発しておる地震エネルギーは何と一〇%。つまり、日本国じゅうどこで地震があつてもおかしくないわけ、災害に強い道路のネットワークというのは必要であります。けれども、それはもちろんブライオリティーを、何も私、高知県のことだけ言っているわけではなくて、チリで起きた津波がどんとしばらくたつて何でこんな津波が来たのかと。御案内のとおり、津波は世界の言葉になつておりますけれども。

ちよつとこれは国交省、総務省、関係する役所内閣府の防災担当もそうでしょうけれども、いわゆる三位一体の改革の中で地方の単独事業はほとんどゼロに近くなつてきております。情けない話ですけれども、私の大豊町、徳島県の県境ですけれども、百人ちよつとした役場の職員、この春に二十人辞めました。予算組めないし、人件費削るしかない。かといつて何の産業もないから転職する場所もない。非常に優秀な若い建設課長も辞めてしまいました。現実にはそういうことが起きています。それは小泉の改革、きれいな事で格好はいいかもしれませんが、私は納得いかなない部分があります。どんなに縮減しても、結局最後は、百人の職員のうちの二十人を、ほかに稼ぐ場所もないのに辞めざるを得ないというのが実態であります。

そこで、これはちよつと考えていただきたいんですけれども、そういう、日本が地震国である、じゃ、せめて生命線である道路をちよつと山際の方に造るとか、あるいは地震対策を兼ねた公共事業というものを総務省や内閣府や国交省が一体となつて、今の補助金制度じゃない別枠のことを、そしてそのことが新たな需要、景気対策になると思ひます。

これは質問通告をしておりませんので、局長が

これは質問通告をしておりませんので、局長が

特殊法人から民間会社になる、こういうことで、信用力が変わるということでは確かでございますし、今回の枠組みは今までにない、例のない、全く新しいものであるというところから、公団方式に比べましてある程度調達コストの上昇要因がある、こういうことも事実かと思ひます。

したがいまして、今回の民間化におきましては、公共性の高い高速道路、これを排他的に独占使用する株式会社として必要な信用力を確保して、経営の安定化を図るため、政府などによる会社の株式保有義務を法定いたしまして三分の一以上、ここで信用力をきちつと見ていただく。そして、市場に今回の制度が理解されて、会社の円滑な資金調達が可能となるような市場の安定的な評価を得るまでの間は、会社の調達資金のうち必要最低限のものに限って社債に対する政府保証を付与する、こういうことを今回の法案の中でお願ひを申し上げておるところでございます。

何分にも、最初に出発するときに、例えばいわゆる、何といひますか、信用力のランクみたいなのが結局のところは最初はないわけでございますので、そういう意味で、きちつとした必要最小限の担保をしながら資金調達をやつていってもらおうと、こう考えておるところでございます。

それから、先ほど須崎新荘と窪川の間の御議論の中で、私、整備局がと申し上げましたが、整備局が、今公団が一生懸命やつていられる地元との協議、これを整備局と県で、みんなで応援しながら、これがやつぱり一番大事なやり方として、これから公団が事業をやつていく場合には、会社を、またいろんな機関が整備局を中心として、県も含めていろんな機関が助けながらやつていっていただく、これもまた信用力にとって大事な問題かなと思つております。

○田村公平君 金融市場を含めまして、国民全体から尊敬とはいかなくても信頼されない会社であれば当然成り立たないわけですから、是非その点もよく留意していただきたいと思いますけれども、ただ、民間化会社、民間化すると会社という

のは、これは当たり前前の話ですけれども、採算性、利潤追求型にやつぱりならざるを得ないと思ひます。そういう場合に、自ら経営努力を行うのではなくして、例えば管理するためのコストを切つたり、やすきに流れて、維持管理の部分、これを切つたりしていくようなことが当然想定、ないにこしたことはないんですよ、なければ無駄な質問でいいんですけれども、そういうことが想定されると私は思つております。

しかし、道路は国民全体の大変大事な財産であつて、会社のものでないはずなんです。それはまたまいろんな組織が持つことにはなるにしても、これは国民共有の財産でありますから、国交省として今後その会社が行う維持管理についてどのように考えておられるのか、もう一回確認をさせていただきます。

○政府参考人(佐藤信秋君) 会社が行うにしても管理は大丈夫かと、こういう御指摘かと思ひます。民間化後におきましても道路施設の維持管理について万全を期す必要があるのは当然でございます。道路法の四十二条にも道路管理者が常時良好な状態に道路を保つように維持、修繕する、そして一般交通に支障を及ぼさないように努めるべしと、こういう規定があるわけでございます。そういう意味での良好な管理、当然のことながら会社になつても万全を期していただく、こういうことだと思ひます。

こういう意味で、各会社と機構の間で締結されます協定につきましては、管理の水準についても定める必要があると思つております。どのような管理レベルにするか、そして会社は機構との協定に基づいて業務を実施するわけでありまして、コストを縮減しながら一定の協定に基づく管理水準を確保する、こういう努力をしていただくことになるわけでありまして。

また、道路整備特別措置法案の四十八条におきまして、会社又は機構に対して、会社管理の高速道路の管理に必要の勧告、助言を国土交通大臣が行うことができると、こういう規定も入れ

させていただきます。

いずれにいたしましても、会社にとってもこの
高速道路は貴重な、大切な財産。資産、お借りす
る資産と、こういうことでありますので、その維
持管理につきましてもおのずと民間企業の経営セ
ンスを導入して効率化を図りながら適切に管理を
実施されるものと、こう期待しているわけござ
います。

○田村公平君 民営化された会社というのは屈出制、事前に届けることによって、つまり高速道路からの収益ははっきり言つて期待できないわけですから、いろいろな事業をやることになつております。こんなことを言つちやあれかもしれないですが、武士の商法じゃないけれども、名前だんけは、形の上では民営化で、しかし、それで、よその事業に手を出した場合に、それで損をして失敗したりしたときに、会社本体、高速本来の道路をちゃんと運営する会社というのがそういう形でもし損失した場合ということ、そういうことについてはどうに考えておりますでしょうか。損失が出たから管理費また下げるとかいうことも危惧されるので、お伺いします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 会社が関連事業で損失が出るというようなことがあつてはならぬのではないかと、それがまた道路の管理のレベルの方に反映しておかしくなつては困るのではないかと、こゝに御指摘かと思ひます。

そういう意味では、会社は、先ほどの管理という面で行きますと、一定の管理水準をしつかりと企業努力を行っていただくながら担保をしていただく、こういうことが一方でもちろんあるわけでございますが、一方で先生の御指摘の、ほかの事業を自由にやる、こういう形によつてそちらで損失が生じたりしないか、そしてそれが本事業業に反映しないかと。

こういう点につきましては、会社は届出で事業を自由にやっていただく、特にサービスエリア、パーキングエリアの事業につきましては本来の事業として届出も要らない、こういうことにさせて

いただいておつて、会社の幅広く事業を行う、こういうことを前提とさせていただいてゐるわけでありませうけれども、会社の発行します社債あるいは長期借入金、これにつきましては国土交通大臣の認可事項とするともに、特に必要がある、こういうふうに認められるときは監督上、必要な命令を出すことができるといった規定をこれは会社法の方で入れさせていただいてゐるわけですが、そういうことによりまして、損失が続いて高速道路事業に影響が出る、こういうような事態は未然に防ぐということにしたいと考えております。

もう一つ、常に、高速道路の事業運営の面とそれから関連事業のその収支、これは財務諸表でそれぞれいったんきちつと分けて、そして明確にそれぞれの事業収支がいかがなものかということをは、常に毎年毎年国民の皆様の前にも明らかにしながら、おかしなことになるようにということでも考えているところでもあります。

○田村公平君 今回の民営化で四十兆円の債務の
確実な返済ということが民営化の大きな柱、目的
の一つでもあるというふうに承知しておりますけれど
も、片っ方では必要な高速道路を造りながら、
維持管理やりながら、しかも四十五年間にわたつ
て四十兆円の金返すと言うけれども、四十五年と
いったら私、当然生きていないわけですから、そ
の間に、先ほどちよつと国鉄の例も、二十八兆、
結局、私、チェンスマーカーですけれども、こ
のたばこの中へほうり込まれていますし、それで
いてJRは禁煙車両ばかりでけしからぬと思つ
ていますが、本当に四十五年で、生きていない話
をしてもむなししい感じもしておりますけれども、
途中でちよつと事情が変わつたからつて、あるい
は政権が変わつたりしたらちよつと増税するぞみ
たいな、まさかそんなことはないでしょうね。

○政府参考人(佐藤信秋君) 四十五年以内に新しい建設もしながら、債務、四十兆円に上ります債務を確実に返済できるのかと、こういう御指摘がありました。

まず四十五年以内というふうになんて法定化させて
いただく。これは御批判がいろいろあるわけでござ
います。が、今まで新しく建設整備計画を立てて、
事業を加える都度、償還期間が延びていくではな
いかと、こうした御指摘に対しても、まず法律で
しっかりと四十五年以内と、こう定めていただい
て、そしてそれができるだけ可能なようにいつも
常にチェックし続ける、こういうことが大事なこ
とだとは思っております。

そういう意味を含めて現状を申し上げれば、これからこの有料道路事業の対象として考えておりました整備計画の未供用部分の二十兆円も、有料道路事業の対象としては十・五兆円。これはコストの縮減、それから新直轄の活用、こういった面もあるわけでございますが、いずれにいたしましても、十・五兆円以内ということでは半減する。そして、高速国道の債務の総額、高速自動車国道の債務の総額につきましては、これ以上、民営化した時点以上に債務を増やしていかない、こうしたような運用をしっかりとやっていくことによりまして、見通しとして四十五年以内に確実に返済できる、こういうことであるわけでございます。

ただし、資料として、採算のケースといえますが、試算のケースを十八日にお出しさせていたかどうか、というところでもございますが、一定の前提条件があるというのは当然でございますが、例えば今後の建設投資は、今申し上げましたような高速自動車国道については十・五兆円以内、高速道路全体の新規建設につきましては十五年度以降は十三兆円以内、そして管理費は平成十四年度に比べて三割削減、そして料金収入は、高速国道の料金は平均では一割引き、こうしたことも前提にはありますが、将来の交通量フレームの伸びをある程度設定している、そして将来の金利が四％という仮定を置いているという条件の下で、例えば一つの試算ケースとしてお出しさせていたのだと思います。

あるいはまた、これが多少変動した場合にどうなるかということもお出しさせていただいている

ところでございますが、そういう意味では常にしっかりと将来の採算が大丈夫かどうか、常にそうした監視といえますかを繰り返しながら、不斷の見直し、監視を繰り返しながら四十五年以内には確実に返済できるようにする。その枠組みとしては十分可能なものと、こういうふうに考えております。

○田村公平君 いわゆる道路公団関係というが日本道路公団のことばかりで、ちよつと自分のところはいつもおしかりをよその人から受けています、何で四国に三本も橋があるのかと。実は、高知県には橋架かっておりませんので、私は夢としてはアメリカへ向けて橋架けたいと思っていますが。

冗談はさておきまして、最大で四一%、去年からの新特別料金というか割引で、今、本四の通行料金、それで一年間やってみてこの七月にまた見直すという話も承知をしておりますし、それから行政監視委員会で本四公団、明石海峡大橋も視察に行かされてもらったんですが、総裁、役員、それから人員整理、世界に誇る長大橋でありながら、必要な管理費、物すごくぎりぎり削りに削っております。だから、どんどん通行、利用者も増えて通行料金が上がらないといけない、それでメンテナンスもせぬといかぬ。

しかし、その後において、今度は管理費は三割も縮減というかカットする。今までかなり切り詰めておる本四の長大橋を切り詰めた上にまた切り詰めるとなると、料金設定はともかくとして、せつかく百年、二百年もたさなければならぬ橋がやばい橋になったときに、四国の島内の道路網のネットワークすらできていない中で、これどういうふうになっていくのかなというのが非常に、元々あのときに、福田内閣のときに総需要抑制で、やらなきゃ一兆円で三本架かっていたんですよ。

たことはしょうがないんですが、ちょっと今、メンテナンスも含めて本四架橋についてお尋ねします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 本四の現状とこれからのメンテナンスは大丈夫かと、こういうお話、御指摘であったかと思ひます。

本四道路につきましては、昨年の七月から、従来の特別料金に比しまして、一般車につきましては約一〇%、ETC車につきましては一五%引き下げて、さらにETCの場合には前納割引もあるということで基本料金に比しますと最大四一%の割引、こういうことで実行してきたわけでございます。

この新特別料金の下では、例えば料金改定前の四月から六月では、この三ルートと県境断面が対前年比で一・四%減でございましたが、昨年の四月から六月でございますね、この料金改定後の七月から本年四月までは前年比で三・二%増えている、こういうことで、活用の方を進めていただいているというふうに考えております。

ただし、料金の弾性値、こういう形で申し上げますと、期待した料金弾性値が〇・五でございましたが、若干下回っている、〇・三程度でございますが、しかしながら、低金利による支払利息の減少であるとか、管理費の節減努力、こうしたことによりまして、平成十五年度につきましては、当初見込んでいた九億円を上回る十九億円程度の償還準備金への繰入れが可能になる、これが現状でございます。これから、またこの料金の割引の在り方等をどうするか、今検討を、本四公団の方でも検討していただいているところではございます。

そして、そういう中で、将来にわたって管理費大丈夫か、管理の方は大丈夫かと、こういうことでございました。そういう意味では随分と、本四架橋の場合には管理の技術的な検討と、それから管理費の節減、あるいはまた開発、努力していただいているところであります。平成十五年の十二月二十二日、政府・与党申合せにおきましては、

平成十七年度までに三割のコスト縮減を図る、対平成十四年度と、こうしているところでございますが、先生御指摘のように、本州四国連絡橋公団のこの長大橋につきましては、非常に海上橋梁で設置環境厳しい、こういうことから適切な維持管理をすべしということで、この中でも、政府・与党申合せの中でも長大橋の適切な保全に配慮する、こうした事項も御指摘をいただいているところでありました。

そういう面でも申し上げますと、長大橋技術の費用を予算化しながら、平成十一年度には公団の中に長大橋技術センターを設置しているところでございますし、こうした体制の充実を図りながら、つり橋ケーブルの防食のための送気乾燥システムとか、鋼ケーソンの電気防食や箱げたの機械塗装システム、こうした技術開発を進めてきて、できるだけ低いコストで適切な管理ができる、こういうような研究を進めてきているところでございます。

民営化になりましたら、こうした研究を一生懸命進めていただいて、適切な管理とコストの削減、これができるだけ両立した形でやっていただけたように期待しているところでございます。

○田村公平君 是非、せっかく貴重な橋でありますから、けちけちなしないように、掛けるべきところにはちゃんとした金を掛けてほしいと思ひます。

だんだん時間なくなってきましたので、よくニュース等で見ますけれども、右翼とか特定の暴力団みたいな人が通行料金踏み倒して払わないとか、そのほかに道路公団の在り方が気に食わないからという、思想的にそういう信念を持ってお金を払わない人が一杯いることも時たまニュースでやっておりますけれども、民営化したら、そういう総会屋的な人、指定暴力団みたいな者が行ったら、かえって弱くなつて、不正通行がどんどん増えるんじゃないかと思ひますが、そのような懸念に対して、つまり金を、運賃を払うのは、適正な運賃をちゃんと車の種別によって払うのは当たり

り前ですけれども、そういう得をするというのか、横紙破りの人がいた場合それは困るわけですから、これはどういうふうになるのか。もう時間ないので端的にお答えを願ひたい。

○政府参考人(佐藤信秋君) 不正通行に対してしっかりと対応ができるのかと、こういう御質問でございます。

今回の法案におきましては、抜本的な対策といひまして、料金所を通る際には車両は一時停止しなければならぬなど、料金の徴収を確実に行うために、有料道路事業者が定める通行方法に違反した者に対しては刑事罰、三十万円以下の罰金でございますが、を科す、こういうことでお願いをしております。これは従来にない刑法の面での刑事罰、こういうことでございまして、こうしたことによりまして不正通行が大幅に減少するというのを期待して、この法案をお願いしているところでございます。

○田村公平君 六年前に国道三十二号線、災害、大雨で一日に千ミリ雨が降つたものですから土砂崩れで通行止めになりました、そのときは高知インターから大豊インターまで高速道路が無料で開放されました。また、昨年は、徳島県の大歩危、小歩危の小歩危というところで三十二号がやっぱり土砂崩れで、そのときも高速道路、無料で通してくれました。

民営化した会社になったら、そんなのは知らないとかいつてほつたら困るんで、そういう災害時とか、一本しかない道がダウンしたときに、そのバイパスとして、これは不正通行ではないと思ひますので、そういうこともちゃんと担保されるかどうかを最後にお尋ねをして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○政府参考人(佐藤信秋君) 災害時におけます高速道路の通行の問題でございます。

現行の道路整備特別措置法におきましては、当該道路の通行又は利用が災害救助、水防活動その他特別の理由に基づくものであるため料金を徴収することが著しく不適当と認められる車両で、国

土交通大臣が定めるものにつきましては、通行料金を徴収しない、こうされているところでございます。

これと同様に、今般お願いしておりますこの道路整備特別措置法の改正、これも第二十四条におきまして同じ規定を置きまして、民営化後も、これまでと同様に、災害等で並行する国道が通れないというような状況の場合には無料通行措置を継続するというところとしていただいております。

○田村公平君 終わります。

○委員長(奥石東君) 委員の異動について御報告いたします。

本日、佐藤雄平君が委員を辞任され、その補欠として山根隆治君が選任されました。

○谷博之君 私は、今の田村先生から出ました暴力団、右翼の話で昨日、今日、大変お騒がせをいたしました栃木県宇都宮の選挙区から出ております谷博之でございます。

質問の機会をいただきましたので早速質問させていただきますと思ひますが、冒頭、もうこれは昨日、今日といういろいろ報道されておりますが、細田博之官房長官の日本道路公団に關係をする日本道路興運のいわゆる七年余にわたつて秘書、運轉手の給与を肩代わりしてもらつたという、こういうふうな報道がされておりますし、ほかに国会議員経験者あるいは現職の国会議員も、衆議院議員の方も大分そういう話は、關係があるということで報道されております。

この中身については、これは内閣委員会に關係することでございますから、この場では国土交通委員会に關係するといひますか、道路公団に關係する部分で若干お伺いをしておきたいと思ひます。

それは、実は民営化推進委員会の委員である猪瀬直樹氏も、二〇〇三年の五月のたしか二十九日だったと思ひますが、メールマガジンに、この日

本道路興運についての内容を紹介をしております。元々この会社は、その社名そのものが道路公団の運輸という、そういうイメージを位置付けたという社名、つまり日本道路興運という名前を付けたというふうに言われておまして、創業以来、道路公団と切れ目なく業務の関係が続いているということでもあります。

そして、道路公団のOBが現在六人天下りといえますか入っておりますし、そしてまた、私たちの調査では二百二十六人の運輸手が道路公団に勤務をしているということです。

そういういろんな関係で、いわゆるファミリー企業ではないけれども、事実上はそういうふうな関係にあるというふうに言われているわけであり、まずお伺いしたいわけでありませうけれども、こういうふうないわゆるファミリー企業としての日本道路サービス株式会社、あるいはまた今回の道路興運株式会社、こういうふうな企業と道路公団の関係、特に今後、民営化後、こういうふうな企業はどういう関係をこれから保っていくことになるのか。改めて、言うならば一から出直すといえますか、そういう関係として出発していくのかどうか、まずこの点についてお伺いしたいと思います。

〔委員長退席、理事池口修次君着席〕

○政府参考人(佐藤信秋君) いわゆるファミリー企業と言われる企業について民営化した後はどういう内容になるのか、公団が民営化された民営化会社とファミリー企業との関係、どうなるのかと、こういうお尋ねであろうかと思えます。

そういう意味では、これまでもこのファミリー企業との公団の関係、これは大いに改革すべしということで、昨年の三月に、道路関係四公団の民営化に關しまして直ちに取組むべき事項、こういう中で、公団と発注先との関係の透明化であるとかコストの削減、あるいはまた利用者に還元する、こういった観点から様々な方策を講じてきて、公団のOB社長、これにつきましては、九十七人おられましたものが四十三人、現在、五六%の減、

あるいはまたOB役員も四百七十四人が二百二十九人、五二%の減という形で整理してきていたにいてるということでありませうし、ファミリー企業に対する発注費の削減あるいはまた譲余金の還元ということ、身障者ドライバーにETC装着装置のための助成費へ十億円、ファミリー企業と言われる企業からそれぞれ提出していただいているというようなことをやってきたところであります。

これが民営化後どうなるかと、こういう問題でございます。従来のように、これは資本関係がない、こういうことでもありました。人的、取引的關係のみに基づく、こういう子会社との関係、これは清算すべしということ、三つに分かれようかと思っております。真に必要なものについて、これはその業務を新会社が自ら行う、こういうグループが一つあるかと思えます。それから、出資を行った上で連結経営の考え方に基いて経営の効率化を高めるもの、進めるもの、これがもう一つのグループかと思えます。さらに、人的、取引的關係を一通りして完全な競争市場の下でやっていただく、こういう業務内容、グループ、この三通りに分ける、これが重要なことであろうかと認識しております。

それから、衆議院の国土交通委員会におきまして、法案採決に当たって、附帯決議におきまして、情報公開法に準じまして、その経営状況、財務状況などについて積極的な情報の開示を行う、こういうことも附帯決議で付けて、決議していただいているところでございますので、これを十分に尊重する必要があると認識しております。

こういうような観点から、国土交通省としまして、新会社とファミリー企業との透明性の確保、こうしたことを努めるように指導してまいる所存であります。

○谷博之君 いろいろ御説明いただきましたが、要は、いわゆるこういう業者を有資格者ということとでリストにして、そしてその中で正に非公開で形の上だけ競争入札のような形を取っているとい

う、こういうことで、一回資格を取ると三年間は、その資格を維持することができ。さらに、その後も随意契約を結んでいくことができるという、一つの全体の流れの中である意味では非公開的な形で今までやられてきているということは、非常に私は形の上では問題があるというふうには思っております。

そういう中で、民営化をすることによって、それが改善できるのかどうか。そして、今回のこうした出来事が、今日の新聞にも元国土庁長官の伊藤公介衆議院議員の話も出ておりますけれども、こういう次から次へ出てくるこういう事件に対して、公団の総裁としてはどのような認識を持っておられて、そして今言った民営化によってこういうことが改善できるのかどうか、これらについての御見解をお伺いしたいと思います。

〔理事池口修次君退席、委員長着席〕

○参考人(近藤剛君) お答えいたします。

今、委員から御指摘ございました日本道路興運等の問題につきましていろいろと新聞報道されていることは承知をしております。また大変重大な関心を持ってそれら企業の経営の状況等につきまして、我々としてできる限りの事実関係の把握、事態の把握に努めてまいりたいと考えております。

また、一般論でございますが、今後、これら公団が発注している企業につきまして何らかの形で契約違反など指名停止等の措置要件に該当することが明らかとなった場合には、公正かつ厳正に対処してまいることは当然であると、そのように考えております。

また、民営化に向けて、先ほど道路局長が御答弁なさいましたように、基本的には三つの方向、要するに、一つは内部化をする、また子会社化していく、あるいは徹底した透明な状況の下での競争にさらしていく、このような分類に分けてしっかりと管理、あるいは、これはもう建設業務についても当然でございますが、実施をしまし

○谷博之君 今の総裁のその力強い決意を信じたいと思いますが、現実はかなりいろいろ問題があるということでございます。

これらに対して石原大臣はどのような御見解でしょうか。つまり、細田官房長官という同じ閣僚の一員の方が、こういうふうなさかのぼつての問題が起きているということ、しかもそれはこの道路公団を舞台にした、そういうところでの問題だということでありませうので関係ないというふうにはいかならないと思うんですが、どのような見解を持っておりますか。

○国務大臣(石原伸晃君) 私も、この日本道路興運でございますが、猪瀬委員が指摘されたこともあって、改めてどういふ株主構成になっているのか等々調べましたら、みずほ銀行とか、コーポレート銀行とかUFJ銀行、あるいは損害保険等々が主要な株主で、特に、本当の意味での公団のファミリーとかそういうことではない。

しかしながら、主要な取引を見ますと、百六十四億ぐらいの売上げに対して、国土交通省が八十九億、道路公団が二十四億、合わせて百十三億円と大半を、公的な組織との取引が多いと。こういう企業である以上は、会社との関係においては国民の信頼というものの、誤解というものを受けないような十分な配慮というものがこれは改めて、名前からしてちょっとびくびくするような名前でございますが、その内容をよくよく精査してみますと更に十分な配慮が必要であると思っております。

しかし、紛らわしいんですけれども、道路公団改革とは直接的に今回のことが関係があるとは思えません。もちろん、その契約方式について、一般競争入札をした後の随意契約といったような問題点は、今、総裁からお話があったように、一般法に照らし合わせて契約違反等々のことがあれば厳正に対処するというお話でございますから、私もそれに期待するところでございます。

そして、官房長官の内容につきまして、私も報道ベースでしか存じておりませんで、ちょっと

詳細がよく分かりませんので、そのことについてどうのこのうのことは現在言えるだけの材料は持っております。

○谷博之君 この問題については、我が党の、これから池口議員を始め各委員が機会あるたびに質問すると思いますが、今日は私はこの辺で終わらせていただきますが、大変これは、小泉内閣のいろんな、年金の未納問題、未加入問題もいろいろ出ておりますが、そういうものの中のものやいろいろの問題として、いわゆる政治と、あるいは政治家とそういう業者、業界との癒着という、こういう構造が依然として断ち切れていないという、こういう大きな問題は問題の一つの具体的な表れだということに思っております、これはきれいな事ではない、本当の改革をするのであればこういうところから改革をやったり進めていかないと、私は、国民は、こういうマスコミから報道が出るたびにまたかということでもって政治に対する、政治家に対する信頼を失っていくことだと思えます。これは是非、これから機会あるたびに議論をさせていただきますと思います。

それから、続きまして、これは地元の問題ということになるわけですが、一般有料道路の中で、栃木県で一本だけ、いわゆる日光宇都宮道路というのが走っております。これは宇都宮と日光を結んでいて、一般有料道路ですが、これは平成十八年の十二月の二十四日、償還期限が来ます。

民営化推進委員会の中で、今後の、そういう具体的な全国で六十四本、道路公団が管理している一般有料道路があるわけですが、これをパイパス型とネットワーク型に平成十七年度に分けるということで、この日光宇都宮有料道路はいわゆるパイパス型というふうな事務局ではお考えになつておられるようですね、そして六十四本中四十一本がネットワーク型ということで、これを四十五年間償還期限を延ばすと、こういうふうな考え方を持っているというふうに我々は聞いております。

そうするならば、まず具体的にお伺いしたいん

ですが、この日光宇都宮道路というこの一般有料道路は、償還期限のとおり、平成十八年十二月二十四日で一応無料化されるということになるんでしょうか。お伺いします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 日光宇都宮道路につきましては、先生御指摘のように、民営化推進委員会の事務局作成資料においてもパイパス型と、こう分類されておまして、それをどういうふうな処理するかという観点から申し上げますと、パイパス型の道路につきましては、その負担について地方自治体と調整が付けば無料道路として本来道路管理者へ有償で譲渡する、あるいはまた、有料道路として利用しやすい料金設定をした上で地方道路公社へ有償で譲渡、こうした二つの方策が考えられているところでございます。

そういう意味で、しからば日光宇都宮道路、十八年十二月、償還期限が来るけれども、どちらの型に入るんだと、こういうお話かと思いますが、そういう意味では、この県管理の国道であるわけでございます。県の方もいろいろ今検討をさせていただいてるところであります。無料ということになりますと、今度は良好な維持管理をしていく上での県の負担なるものが大丈夫だろうか、あるいはまた、その譲渡価格等についてもお互いどういうふうにするか、あるいはまた、公社として引き続き有料という形で存続し得る可能性があるのかどうか、県もいろいろ観点から検討させていただいているところでございます。

私もよくよく御相談しながら、最終的には、民営化後、国土交通大臣の認可を受けて機構がどういうふうな処理するかというような形が考えられるところでございます。それまでよくよく相談しながら、利用される方にも御理解いただけるような、そういう処理を考えてまいりたいと思っております。

○谷博之君 地元と協議をしないと、地元自治体とということのような御答弁でございましたが、この日光宇都宮有料道路は非常に観光シーズンに交通量が多い道路ですが、時には地元の自転車の

ロードレースなんかにその道路を止めて利用するというようなことも、ここにもありましたが、これもこれは地元にとっては非常に利便性の高い道路でありまして、平成十八年の十二月二十四日の償還期限、これ以降無料化されるということについて、そういう声も強いものでありますから、是非御検討いただきたい。

それから、先ほど全国で六十四本の一般有料道路と言いましたけれども、その中にいわゆるネットワーク型、具体的に申し上げますと小田原厚木道路といった、こういうネットワーク型の道路が四十一本、しかもその中でも償還期限があと十年そこそこ、十数年で終わるような道路も入っているやに聞いております。こういう道路も含めて全部四十五年まで延長するということになれば、結局その償還期限を延ばすことによつて相当数の年数を更に道路の料金を取り続けるということになります。

そうしますと、そこを利用する自動車ユーザーの皆さん方は、結局その自動車の通行料金というものは当初の見込みよりもたくさんもろろん納めていくわけですから、料金の設定が非常に私は難しくなってくるというふうに思っています。

したがって、四十五年まですべて料金を取り続けるということであれば、料金額はこれまでより、その分も、余計取る部分も含めて大幅に引き下げるべきではないかというふうに思っております。つまり、償還期限以降更に取らなければならないので、そうしないといふ利用者の理解を得られないのではないかと今思っています。この点はどういうふうに考えておられますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) ネットワーク型の一般有料道路につきましては、高速国道と一体的な機能を確保する、こういうような観点と、それから平成十四年度決算におきましては四兆七千億円を超える債務を民営化後四十五年以内で確実に返済、償還する必要があると。こういう観点から、民営化推進委員会のこの意見書も踏まえまして、料金徴収期間を高速国道の料金徴収期間と合わせ

るとともに、債務をネットワーク全体で管理すると、こういうことでお願いを申し上げているところでございます。その場合に、先生御指摘のように、そういう意味では料金水準の引下げということとをこのネットワーク型の一般有料道路の場合には考慮する必要があるのではないかと、こういう御指摘でございます。

この民営化後の料金につきましては、新会社が国土交通大臣に申請しまして、国土交通大臣が許可して決定されるものであります。この現在の一般有料道路の非常に厳しい償還状況、返済状況、こういうことを考慮いたしますと、現行料金水準の大幅な一律引下げ、これは困難であろうかと考えております。

また逆に、一般有料道路の中には料金水準がかなり高速自動車国道の基本的料金水準と比べるとかなり低いところもある。そこを一律に今度は上げるとなると、これはまた問題である、こういうこともございまして、それぞれ個々に検討する必要がありますかと思っております。いずれにいたしましても、弾力的で利用しやすい料金設定、こういうことを、いろんな形の割引であるとか、あるいはまたETCを御利用いただいて、弾力的に時間帯、まあいろんなことを考えて社会実験しながら考えていこう、こういうことにしているところでございますので、できるだけ利用者に使っていただきやすいようなことを考えてまいりたいと思っております。

○谷博之君 重ねてお伺いいたしますが、既にいわゆる無料開放された路線、最近ですね。手元に平成十二年の十二月の姫路バイパスほか平成十四年の七月までの、これは境水道大橋というんですね、この五つの無料開放された道路がございしますが、こういう路線はもう民営化前に無料化されているわけですから、非常に意味ではラッキーというのか、そういう感じもするんですね、あるいは再度いわゆる料金徴収を再開する、あるいは再度いわゆる料金徴収を再開する、なんということはありませんか。

○政府参考人(佐藤信秋君) このいわゆるパイパス型の道路につきまして、これからの負担について公共団体と約束しながら、相談しながら無料にするもの、それから引き続き有料で公社等で引き継いでいただくべきもの、こう分けることにしておるわけでございますが、先生御指摘のように、既に無料開放された道路について改めて有料にする、こういうことはそれ自体の問題としては、ない、こうふうに考えております。何らか別の都合で、更なる投資しながらその部分をどう回収するかというような問題が出てきたときには、また別の観点からの検討が必要なもの、こういふふうに考えております。

○谷博之君 それじゃ角度を変えてお伺いしたいんですが、先ほど若干出しましたけれども、いわゆる上下分離による株式上場の問題です。

いわゆる建物の管理あるいは道路建設、こういうものは民営化された会社でこれから行っていくということになりますし、いわゆる資産と債務については、これは引き続き独立行政法人の保有・債務返済機構、これに上下分離をすることによって、十年をめどに会社が資産を買い取り、上下一体を目指す、こういうふうには実は考えられていたわけでありますけれども、この法案の提出の段階で、それを認めないで四十五年後には資産は国のものになると、こういうことになったやに私たちは理解しております。

そうしますと、これは一つJRの例を、過去にやった例を鉄道局長からお伺いしたいわけでありまして、JRの民営化のときには、新幹線も当初、上下分離によって出たわけですから、減価償却ができないというふうなことで、そういう声が、要望があつて、また東京証券取引所からは株主にとって将来財産が不確定なので上下分離上場はできないとの回答が出て、結果的にリース契約終了後に上下一体化して上場できたと、このように我々は聞いておりますが、その事実と間違い

ございませんか。

○政府参考人(丸山博君) ただいま先生御指摘になりましたように、JR発足いたしますときに新幹線保有機構が既設の新幹線の施設は全部保有して債務の償還を行うと、一方でJRに對しましてはそれぞれの収入に見合ったリース料ということでスタートをいたしました。それで、上場とどう折り合いを付けるかという問題になったわけでございまして、平成二年から本格的な株式の上場についての検討が始まりました。その過程でJR本州三社あるいは東京証券取引所から意見の聴取を行ったわけでございます。

JR東海の意見でございますが、ただいま先生御指摘ございましたように、リース制度の下では減価償却が不十分であると、それからもう一つの問題としては三十年後、新幹線施設を譲渡するわけでございますが、その譲渡価格がその時点で未確定であるということであると、これは非常に不安定な関係でありますので、新幹線の施設の買取りが必要というものでございました。

一方に、東京証券取引所からは、主として投資家を保護するという観点から意見があつたわけでございまして、リース制度に關しましては、JR本州三社の収益を保有機構が調整するわけでございまして、収益を第三者が調整するという問題があると、それからリース終了後の権利関係、どういう形でリースが終了した後に新幹線の資産と債務を償却するのか、そこら辺が非常に不安定であるという問題が指摘されて、したがって、上場するときにはこういう問題を解決した上で上場することが適当であるという意見が出されたという経過でございます。

○谷博之君 そういう過去のJRの例があるわけでありまして、道路局長は衆議院の答弁で、上下分離でも株式上場は可能だというふうなことの答弁をされておられますね。

これは各国の例を私もちよつと調べてみましたが、イタリアは上下を分離しないで一体で株式公開をした、そしてフランスの場合は上下分離で株

式非公開というふうにしたというふうなことを私たちは調べて聞いておるわけですが、他、他の国々のそうした例、それから鉄道の今のJRの例、こういうものを参考にしますと、今回の道路でも上下分離のままで株式公開、東証への上場はできないような気がするんですけれども、この辺はどういうふうな考え方をもちましてございましょうか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 株式の上場ができるかどうかという点につきまして、JRの例、あるいはまた外国の例とこういう形で尋ねがあつたわけでございます。

まず、JRとの関係から申し上げますと、二つ御指摘があつたかと思ひます。リース期間終了後の譲渡価格が不明確、こういう問題があつたではないか、これにつきましては今回の高速道路につきましては、この料金徴収期間終了後は無償で道路資産を国に帰属させ無料開放と、こういうこととございまして、価格が不安定ということはない、これが一点でございます。

それから、貸付料の見直しで会社間の業績、利益の調整が行われる、こういうことではないのかという御指摘がもう一つあつたということでありましたが、この場合、高速道路の料金には利潤を含めない、これは法律上明記させていただいてあるわけでございまして、そういう意味では投資家に不測の不利益という形にはならないといひますか、関連事業を含めてどういふふうにとだけ運営ができるかという方が主体でありまして、会社化の業績利益調整、この部分は今回の道路法改正の場合には当たらない、こういうことかと思つております。

そういう意味では、JRに比べますと、JRが当初上場しようとして指摘された事項については、今回の会社の方は大丈夫かなと思つております。

それから、外国の例のお話ございました。フランスとイタリアが典型的なものであるわけでござい

ませんが、フランスの場合には、道路の整備後、直ちに当該道路資産は国に帰属させる、こういう形になっておるわけでございまして、このフランスの場合の会社そのものが当初から一〇〇%民間資本によって設立されているということでありますので、上下分離と株式取得、保有する直接的な関係はこの間に關しては、ないものと考えております。

そういう意味で、全体といたしましては、仮に道路資産を持たない会社、本体の資産を持たない会社であるとしても、株式の上場ということは、その経営を一生懸命やっていたと、関連事業等で利益を上げていたと、そうした形で株式上場が可能になるといふふうに考えているところでございます。

○谷博之君 今の御答弁の内容は、これからいろいろ詰めていかなきゃならない部分がたくさんあるんだらうと思ひます。これらはまた機会を見て質問もさせていただきますと思つておりますが、最後に、時間が来ましたので一点だけ、これまで地元の問題をお伺いしたいと思ひますが、東北自動車道の、現在、西那須野塩原インターチェンジとそれから那須インターチェンジというインターチェンジがございまして、その中間に黒磯インターチェンジを設置したいということで地元からの要望も出て、そして去る四月二十八日に国土交通省は日本道路公団に施行命令を出したといふふうに聞いております。

この件について、実は仮称黒磯インターチェンジ計画に係る自然環境に関する検討会という団体が二〇〇三年一月に見解書というものを提出しております。これは、予定地周辺のほとんどのエリアがインターチェンジ建設地として不適当であつて、特にAエリアは希少な動植物が集中して生育、生息しているため最も不適当として、これは地元の自然保護団体も建設反対の要望を出している、ということでありまして、

これについて、いろいろ細かく聞きたかつたん

ですが、結論だけお聞きしたいと思いますが、今回、そういうことにもかかわらず、四月二十八日に施行命令が出たわけでありませうけれども、今申し上げたようなこういう見解書、それから自然保護団体の要望書、こういう意見をどのように検討してこの施行命令を出したのか。そして、大臣はこれらの意見書、要望書についてどのような考え方を持っておられたのか、この点についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 道路公団に対する施行命令と、こういう形ではございますが、実はこの黒磯インターチェンジの計画そのものは、地域活性化型として取付けの主体そのものは県の方でやりいたたく、道路公団の方はそこと接続してやりいすよと、こういう形で、そういう意味で施行命令を国土交通省から出させていたのだいて、実質は事業としては県の方でやりいたたく、こういう形になるわけでございます。そういう意味で、連結の許可を出したというのが一番正確なところでございます。

そこで、この周辺環境との保全計画との関係でございますが、栃木県が十五年の一月に見解書として取りまとめている、希少な動植物を避けるべしということ、県からは、避けることは可能でありますというんで、そのインターチェンジの計画も、大きな計画にすれば幅広くなっているから、そういう意味ではコンパクトな型を検討したりしております。そして、十分その希少な動植物等の保全が可能というように形で考えてまいりたいと、こういうふう聞いております。

いづれにいたしましても、自然保護を含めて、県の方で更に事業計画を詳細にまもって、地元の御理解もいただきながら事業を進められるものと、こういうふうな期待しているところでございます。

○谷博之君 最後に一点だけ要望させていただきまはす、この黒磯インターチェンジの設置につきましては、あの周辺にオオタカの生息の巣があったり、大変那須地方のいろんな動植物が生息した

りしているところがあります。

しかも、いわゆる二つのインターチェンジの間と申し上げましたけれども、大変、今回造られたインターチェンジというのはその狭い区間にまた一つ造るということで、非常にそういう点で、必要性もこれまた検討されている最中ですが、そういう意味では、県からのそういう今のお話もありませうけれども、限りなくそういうふうな、その地元の自然保護団体の皆さん方の要望とか、そういうものを十分やっぱり御理解いただいて、そして県にも、そういう形でいろいろな意味で国からもアドバイス、指導していただいて、そして、できるだけそういう自然保護団体の皆さん方の要望がそこに取り入れられるような、そういうふうな形というものをこれからもしっかり検討していただきたいて、このようなことを強く要望させていただきます。私の質問を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○池口修次君 民主党・新緑風会の池口でございます。

お昼を挟みまして約二時間、質問をさせていただきたいというふうに思っております。

まずは、今、谷さんの質問のところで通知をされましたので、まず、日本道路興運の関係についてちよつと最初にお聞きをしたいというふうに思っております。

日本道路興運と、道路公団なり、今、大臣の答弁の中で国土交通省とも相当関係が深いところだというお話がありましたので、その部分は改めてお聞きをしませんか、実はこの日本道路興運については、今回の問題だけではなくて、今年の一月に、実は東京国税局から指摘を受けておりまして、報道によりますと、その指摘の内容は、架空人件費を計上するという手口で二〇〇三年三学期までの七年間に約二億八千万の所得隠しをしていたというところで、これが事実ということになりますと、架空人件費を請求されたのは、先ほどの大臣のお答えですと、国土交通省若しくは道路公団という

ことになるわけで、これは大変貴重な税金なり貴重な高速道路のユーザーのお金が回ったという理屈になるわけですが、この東京国税局に指摘されたということを受けて何らかの事情聴取なり何らかの対策を行ったのかどうかということとをまず確認させていただきますというふうに思います。

○参考人(近藤剛君) お答えいたします。

今、委員御指摘のとおり、平成十六年一月十四日に、日本道路興運株式会社が東京国税局から運転手派遣で架空人件費を計上をし、所得隠しをしたとの新聞報道がなされております。また、公団との車両管理業務委託の契約にも関係があるように記載をされておりました。したがって、直ちに翌日、一月十五日でございますが、同社に対して事実確認を指示いたしました。

その結果、東京国税局に指摘された所得隠しの問題に關しまして、契約書どおり公団が委託している車両管理業務につきましては適正に履行されているというところを確認をしたということでございまして、また、現時点におきまして、公団との契約と東京国税局に指摘された所得隠しとは関連が見いだせないというところでございます。

したがって、公団が契約書に基づきまして、現時点では、取戻しの措置等を講じる事由は発生しないと考えているところでございますが、今後何らかの形で、同社が公団と締結しております車両管理業務委託契約に違反するような行為など、指名停止等の措置要件や競争参加資格の欠格要件に該当することが万が一明らかとなった場合には、先ほど答弁させていただきましたように、公正かつ厳正に対処してまいりたいと考えているところでございます。

○池口修次君 そうしますと、もう一回確認ですが、この報道自体が間違いだということなのか。東京国税局に指摘されたということは事実なんだけれども、これが架空人件費請求ではないということなのか。そのところ、今の答弁ですとちよつと私は理解できませんでしたので、もう一回ちよつと答弁をお願いします。

○参考人(近藤剛君) 確認をさせていただきますと、日本道路興運と日本道路公団との契約においては、契約書どおり適正に履行をされているということを我々として確認をしたということでございます。

○池口修次君 そういうお答えだったんですが、ということは、この報道が間違っていたということなのか、東京国税局の架空人件費というところが間違っていたのか、ちよつとその点をもう一回。今の答弁ですと、契約どおり、道路公団との日本道路興運との契約は間違っていないからということだけで、そうするとこの事実自体ももうこれは新聞社のでつち上げということなのか。ちよつとその点を確認したいんですが。

○参考人(近藤剛君) 我々が確認をいたしましたのは、日本道路公団との契約において報道にあるような事実関係があるのかないのかということでございます。

その結果、公団との契約におきましては、そのような事実関係は現在のところ認識されていないと、そういうことでございます。

○池口修次君 ちよつと今日は東京国税局の方に来ていただいているので確認ができませんですが、じゃ、道路公団はそういう見解だということ。

そうしますと、国土交通省も結構運転手を派遣されているということなんですが、じゃ、もし架空人件費を請求されたということがあれば、国土交通省はそういう事実はないのかどうかというのを答えられますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 運転手の派遣業務を受注した請負社に対しては契約書におきまして車両管理確認日誌などを提出する、こういうことを義務付けておりまして、この業務の完了を確認した上で業務委託料を支払う、こういうことでありますから、架空の人件費に対して委託料を支払う、こういうことはあり得ないわけでございます。車両管理確認日誌などに記載されている事項といたしましては、業務履行日におけます始業

時間、何時からいつまで、就業時間、それから行き先、運転時間、走行距離などをきちんと必ず出していただくことになっておりますので、そういう意味での架空の運転を基にした請求というものは契約上ないと、こういうふうに見ております。

○池口修次君 分かりました。

そうすると、道路公団も国土交通省も架空人件費を請求されたということはないということですから、そうすると、報道したところが間違えたのか、国税局が間違えたのかというこの理解をしましたので、これはまた事実が明確になった時点でお聞きをされるかもしれませんけれども、今日はこれ以上は追及できませんので、以上になります。本題に入らせていただきたいというふうに思います。

今回の道路四公団の民営化法案というものは、ある意味、小泉内閣の二大改革と言われた道路と郵政の改革というこの流れの中で、今年は道路公団改革、道路公団の民営化法案が出てきて、言われているところによりまして、来年郵政が出るんじゃないかというふうにお聞きを、私自身もそういう理解をしてはいるわけですが、ただ、最近のいろいろな国会を取り巻く情勢を考えると、本当に道路と郵政の改革が最優先だったのかというふうには私自身は感じております。やっぱり一番最初に取り組まなければいけなかったのは社会保険庁の改革をしなければいけなかったんじゃないかというふうには思っております。

石原大臣は前行草担当大臣でございますし、小泉改革が何を改革、優先して改革すべきかというときには、多分、石原大臣も参加をしているというふうには思いますので、今の情勢を踏まえての感想でも結構ですのでお聞きをしたいというふうに思います。

○国務大臣(石原伸晃君) 総理が道路公団改革を含みます特殊法人改革に抜本的に取り組まれようと考えました根底には、ただいま委員が御指摘の、この特殊法人というお金の流れの出口の川上にあります郵政三事業、特に郵貯、簡保の資金の運用、

こういうものを一連の改革の中で、国の予算は国会等々で十分な御審議、また決算も参議院を中心に御審議をいただいておりますが、この特別会計を含む金の流れというのについてはなかなか明らかになっておりませんし、特殊法人をめぐりましては昭和四十二年から与野党を問わず改革に取り組んできたわけでございますけれども、これまでは特殊法人の数を減らすということに集中してまいりましたけれども、時代の変遷とともに、これからは業務内容を見直して、やめられるものはやめて民間にできることは民間に、そういう流れの中でこの道路公団改革というものがあろうと思っております。

当然私も、委員御指摘のように、社会保障制度の改革というものの重要性は認識しておりますが、行革相は社会保障制度改革の担当ではございませんでした。しかし、年金資金運用基金、昔は年福事業団、あのグリーンピアに象徴されるような施設を造ったところでございます。あるいは雇用・能力開発機構、昔の名前で言いますと雇用促進事業団ですか、これは私の旧選挙区にありましたサンブラザとか、小田原で大変有名になりましたスパウザ小田原、こういうものを造って大きな損失を出した社会保障制度に関連して業務を行ってきた法人の改革には取り組ませていただきます。

これらの法人については世の中の変化というものの対応に後れて、あのスパウザ小田原というものも私見てまいりましたけれども、本当立派なものを造りましたが、必要性の低い事業が温存されて雇用保険に入っている方々の資金というものが果たして適正に利用されたのか、こういう疑問を多くの方々が感じる事態に至ったことは事実であると思っております。

そんな中で、今は社会保険庁と限定されてお話をされましたが、国民年金保険料の未納者が対象者の四割近くになるという状況を考えますと、社会保険庁が行っているその徴収方法というものは見直しや、あるいは制度の周知徹底というものは

なされていないような気がしてなりません。そして、納めることによってどういうことになるのだといったような国民の皆様方への説明というものは実は不十分で、紙つべらが一枚私の経験からもただ来るだけである。それを見落としてしまうと、もう何もその後はない。

こういうことを考え合わせますと、国会議員の皆様方も含めまして、国民年金保険料の徴収の在り方や納入の在り方について、今、院で議論が進んでいるとは思いますが、社会保障制度本体への国民の皆様方の信頼回復に当たりましては、これは与野党、野党を問わず制度にかかわる無駄を省く努力、これは広い意味での行革だとは思いますが、今後もしっかりとすることが重要なのではないかと思っております。

○池口修次君 私は、道路公団と郵政と社会保険庁と、その三つのうちで、じゃ、どこが要りませんかという、国民にアンケートをすれば社会保険庁が要らないという答えが多分一番強いんだというふうには思っております。道路についても確かにいろいろファミリー会社のお金の不透明な問題とかいろいろありますけれども、いろいろ各地方自治体の首長さん等は、これは道路公団を含めて道路の必要性というのは盛んに強調をしておりますし、一部やっぱり問題もあるという人もいます。私も、一部やっぱり問題もあるという人、社会保険庁、今の社会保険庁は何をやっているのかと。少なくとも社会保険庁がやるべきことは私は三つあって、一つは公平にお金を、保険料を集めるということ、二番目には確実に給付をすること、三番目は安全で有利な運用をすること、これが私は三つの問題だと思えますが、少なくとも、今いろいろなことで明らかにしたのは、社会保険庁は公平に集める努力を全くしていないかというところだ、今のお話にもありましたように、全く運用について勝手にやっていた、安全有利な運用をしていたというふうには思いません。今はまだ明確になっていませんけれども、本当に給付は大

丈夫なのかということすら考えざるを得ないというふうには思っております。

是非、石原大臣は行革担当の方から外れたわけですが、ただ、内閣の一員でございますので、どちらかというと今、この年金の問題というのは少し違った議論に私自身もなっているんじゃないかと、本当に社会保険庁がしっかりしてらなければならぬ問題というのは防げたわけですから、このところが議論が実は私ははされてないというふうには思っておりますので、閣議の場で問題提起をしていただければ、今回の法案が通ったとしても社会保険庁は残って、更に場合によっては大きな権限を持つ可能性もありますので、この社会保険庁、今のままでの仕事のやり方でのいいのかどうかということは、引き続き積極的に大臣にお願いをしたいというふうに思っております。

次に、現実の法案について御質問をさせていただきますというふうには思っております。

まずお聞きをしたいのは、民営化、今回の民営化法案を提出された目的というか、道路公団を民営化する目的。これは何回か大臣お答えになっておりますので、重ねての質問で大変申し訳ないというふうには思いますが、ちょっとこれをまず聞いておかないと次の質問になかなかつながりませんので、申し訳ないですが目的を確認させていただきますというふうに思います。

○国務大臣(石原伸晃君) この点は重要なポイントでございますので、少し視点を変えてお話をさせていただきます。

と申しますのは、先ほど御同僚の田村委員の御指摘の中にもありましたように、公団という組織でやっていて何が悪いのか、これ絶対あると思うんです。国民の方々がどう思っているかという点も含めて、池口委員は、社会保険庁の方は要らないけれども、公団よりも社会保険庁の方が要らないと思われている方が多いんじゃないかというように御感想を申し述べられましたけれども、私もそのようなことを国民の多くの方が思っているんじゃないかというようにも推測できるわけ

でございます。

そうしますと、やっぱり歴史的な経緯というのが、今度の改革でどうとらえるかということもちょっとお話をさせていただきたいんですが、高速道路、昭和二十年代になって三十年代の終わりにできましたけれども、三十一年に道路整備特別措置法が成立して道路公団が発足した。当時の財政力というのは日本の国家にないわけですから、利用者であるユーザーからお金を集める有料道路方式を活用して整備をしていこう。生まれたときは画期的な方法であつたということは、今、七千キロを超える高速道路が全国に整備されたことからも明らかだと思います。

その後、高度成長の昭和四十七年に高速道路が相互に連係して全国的な交通網を形成する、いわゆるネットワークというものができてまいりました。そうしますと、昭和三十年代から四十七年までの時間が掛かったこと、そして物価、当時の経済成長を考えますと、物価も上がっていったことを考えますと、建設時期の違いによって掛かった費用が当然違いますから、料金水準にそのままですと差が出てしまいます。でも、ネットワークなんだから、後から造ったところが高くて最初からできたところが安いというのじゃということで、全国プール制というものが採用されたと聞いております。

この制度の下で、昭和四十七年当時は延長およそ四千キロについて三十年以内に整備しよう、という計画が行われ、実際には順次対象路線というものが追加されて、平成十一年の最新の計画では、今御議論いただいているいわゆるおおよそ九千キロを対象に、料金の徴収期間が、平成でいいますとあと四十年後まで掛かる、平成五十六年まで掛かるというような整理がなされたわけです。しかし、おおいとおい。もう一回冷静に社会構造の変化や日本の少子高齢化をにらんだときに、今、有利子負債等々が、四十兆円近くに膨らんだ債務が本当に返済できるのか、論理的には数字は当てはまらずけれども、交通量の見通しが

下がると駄目になる。そういう例がアクアラインとか先ほど御議論のあった本四の橋等々で、現実に表面化してきた。そこで、さらに不採算路線、有料道路の不採算路線の建設に何も止むが掛からないわけですから、今は、計画ですとあと四十年、平成五十六年には返すということですから、平成五十六年には返すということですから、最後は帳じりが合わなくなつて延ばされるんじゃないかという懸念が強まってきたということは事実としてあるんだと思います。

このことが、先ほどの特殊法人改革の中で、官から民へということと道路公団の民営化議論、官でやっていくということになるんじゃないか、これを食い止めるにはということで、総理は荒療治という言葉を使われておりますけれども、戦後初の抜本的な改革、荒療治を行うことになつた。

必然的にその改革の目的は、これはもう再三再四申し述べさせていただいておりますように、四十兆円の債務を必ず返す、そして必要な道路を民間会社ですから自主性を尊重して早期にできるだけ少ないコストで造つていこうと、三つ目は民営化するわけですから民間ノウハウというものを活用していただいて、弾力的な通行料金、マイルレージもいでしょう、通勤割引もいでしょう、夜間割引もいでしょう、利用者が良くなったなと思われようサービス享受できるような体制、さらに会社側からいいますと自由な事業展開ができるようなことにする。

歴史的なことを言わせていただいておりますけれども、積年の問題を根底から見直すというのが今回の改革の目的であるというふうな位置付けてさせていただいていこうとでございます。○池口修次君 今、大臣から、経過はちょっと別にして、目的というのは三点、四十兆円の債務を確実に返すんだということ、必要な道路を造るということ、民間のノウハウを入れていこうこと、言われました。

この後、いろいろ質疑はさせていただきますが、

私はこの三つが、道路公団が株式会社にならないとこの三つが改善されないというふうには現時点、理解をしております。

まず、四十兆円の問題でいえば、私は、なぜここまで借金が増えちゃったのかというの、一番大きなのはやっぱり金利の問題であるというふうに考えております。過去の金利、最近は一、二%とかありますが、ほとんどの期間七%とか八%で借りております。四十兆円の七%といふと、四、七の二十八ですから二兆八千億、料金収入が二兆六千億ですから、料金収入だけではとても返せるわけがないんですね。

そういうことで雪だるま式に借金が膨れてしまったということですし、今回、四十五年で返せるといふことをかなり強い意思で言えるという理由は何かということであると、金利が安いんで、将来見通して四%であれば返せるということ、ですから、かつての借金が膨らんだ時代に比べれば格段に低い金利だからこの四十兆円を返せるといふふうに言い切れるということ、とても民営化したから返せるといふことは私は違うんだらうというふうな理解をしておりますし、必要な道路は造る、これは当然のことです、この必要性をどう理解するかということ、これはいろいろ議論がありますが、じゃ、今まで道路公団というのには不必要な道路を造ってきたんですか。そんなことは絶対あり得ないし、ただ、人によつては必要な道路の基準は違ふ可能性はありますが、必要な道路は造ってきたし、これからは株式会社においても多分必要な道路を造るし、それは基準が、必要性の基準が大きく変わるんですかということ、この法案の中でいうと、確かに株式会社の自主性というふうなことを入つてはおりますが、最終的には社会資本整備審議会等で判断をするというふうな仕組みになっておりますので、本当にその必要な道路の判断基準が変わるのかどうかということ、私は大変疑問を持っております。

三点目の民間ノウハウを入れるということです

が、これも一か月ぐらい前の審議の中で、道路公団総裁に今道路公団がどういふことをやっているのかということをお聞きをしまして、道路公団でもかなり民間ノウハウを入れているということが発言をいただきましたから、それじゃ、民営化されれば更に良くなるというふうな期待感、私自身は実は持っております。

そういう意味で、今言われた三つの点が民営化の必要な理屈だということであると、私は若干疑問を持っております。四十兆円をお話をさせていただきまして、これだけでと一方向的議論ですので、これから具体的な議論をさせていただきたいというふうに思っております。

その前に、ちょっともう一つ大きな点を大臣にお聞きをしておきたいということで、趣旨説明の中で、今回の法案については「民間にできることは民間にゆだねる」との原則に基づき、ということ、これは小泉総理も民間にできることは民間でというスローガン、前回の衆議院選挙でもかなりこれを新聞に発表しておりましたので、これ自体はそういうストーリーでやっております。これについて限ったときに、民間にできること、ということについて大臣は、じゃ、すべての高速道路事業、これは民間にできること、ということをお考えなのかどうかということをお聞きをしたいというふうに思っております。

○国務大臣(石原伸晃君) 先ほどネットワークの整備の話、どこにどういふ線を引いていくのか。これは実は、民間がやることではなくて、国土形成、有料道路ですとどうしても採算性に目が行きがちですけれども、そうではない、先ほど田村委員がお話しいただいた、代替道路がなく、現に通行止めになると高速道路を無料開放して使う、こういうふうな社会的な要因や、政府参考人からも御答弁させていただきましたような拠点病院への到達時間の問題、さらには原発が存在して、原発は安全でありますけれども、そこからの移動の問題に対する代替道路の話とか、そういうことの

御議論というものは、やっぱり国会議員あるいは有識者、学者さんから成る国幹会議の議を経て行っていく。その意味では、国が責任を持つということだと私は思っております。

先ほど若干触れさせていただきました恐縮なんです、特殊法人改革、今回は事業を見直すという初めての手法を取らせていただきました。

今、時代が変わって、さっき言ったグリーンピアとかスパウザ小田原とか、そういうものを官がやる必要はない。官がやる必要のない事業はほとんどどんどん切っていく。そして、法人形態も原則必要がない法人は廃止、あるいは民間にできるということなら民営化、それでもやはり官の関与というものがどうしても必要な事業というものはあります、そういうものはより透明性が高まり、中期目標で自分のしている仕事の到達度が低いものは法人の存続自体をも変えることができる独立行政法人、こういう整理をさせていただいたわけでありまして。

その中で、高速道路の整備についてお話をさせていただきまして、道路の建設や管理には、料金の多様化、弾力化、あるいはコストの削減、またサービスエリア、パーキングエリアのサービスの向上などによって、私は、まだまだもっと一層効率化や利便性の向上を図る上で民間のノウハウが入る余地というものはあると考えております。

その一方で、高速道路は典型的な国民共有の財産、これはひとしく国民のものでございますので、民間会社がその資産まで保有して民営化をしていくということとは、なかなか、そういうお考えをお持ちの方がいることは十分承知しておりますけれども、コンセンサスを至る事態には至っていない。やはりネットワークの観点からは国が責任を持つて整備しろというのが、実は地方を回らせていただいております感覚では、八割九割の方はそういうお考えなのではないかと思っております。

このように整理をさせていただいて、すべて仕事を行政の側が投げ出したということではなくて、やはり民間にできる部分は民間にやっていただく。

そしてこれは、本質的な御議論でこれから議論をさせていただくことになると思いますけれども、じゃ何で、公団でも民間ノウハウを活用してやればいいじゃないかと、そういうお話になるわけですけれども、今日も先ほど近藤総裁が御答弁されておりましたけれども、近藤総裁は、昭和三十一年の誕生以来、二人目の民間の出身の方である。なかなか、行政に近くなればなるほど行政とのつながりが強くなつて民間的な発想というものができない。必然的に、コストを切り詰めたり無駄をなかなか排除できないという事実があり、民営化という、先ほど申しました荒療治の手法を使うことによって様々なことが画期的に動き出したと考えております。

○池口修次君 私は、やっぱり高速道路というのは国の基本的な社会資本、大変重要な資本であるというふうに思っております。ですから、これにかかわるものについては責任はやっぱり国が持つべきだろうというふうには基本的には思っております。

ただ、今言われた、じゃ、工事をだれがやるのかと。若しくはサービスエリアで、店で働いている人は、あれも国の人間だからいけないのか。これは当然民間の人がやるんですが、やっぱり責任は国が責任を負うべきものがほとんどではないかなというふうには実は思っております。

そういう意味で、この民営化、先ほど前段の議論でもありましたけれども、じゃ、民営化することで特段の大きなメリットが出てくるのであれば別ですけれども、やっぱり国が本来責任を負うべき高速道路事業を民営化しなきゃいけない理由は、私自身は余り感じていないということでございます。

それと、これはもう少し具体的に議論をした上で、大臣のお考え、もしありましたらお聞きをさせていただきます。

せていただきたいというふうに思っております。まず、四十兆円の借金をまず確実に返すということが今回の民営化の目的だということでは言われております。じゃ、四十兆円の借金をどういう形で返すのかという点について何点かお聞きをしたいというふうに思っておりますが、事前に、衆議院での議論の中で提出されました返済イメージの試算例というのを配りいただきました。これは、改めて要請をしますとまた時間が掛かるので、大変審議の促進を図る上でいいことをしていただきたいというふうに思っておりますが、これは試算というところで、何を聞いても試算というふうには逃げられちゃうとちょっと困るので、確実な点をまずお聞きをしたいというふうに思いますが。

まず、法律案にも書かれておりますが、この四十五年という数字が出ておりますが、これは、四十五年、まあ表現は、法案も含めて、四十五年までということが多いわけですから、遅くとも四十五年までには借金を返済をして、これを機構に返し、ユーザにとつてみれば、遅くとも四十五年後以降は、どこまでの対象区間かとお聞きをしたわけですが、高速道路は無料で走れるということとでよろしいのかどうかというのを確認させていただきたいと思っております。

○政府参考人(佐藤信秋君) 四十五年で確実に返済し、それ以内で確実に返済し、それ以降は無料で走れるのかと、こういうお尋ねでございました。そういう意味では、まさしくこの法案の中に債務の返済期限は民営化後四十五年以内と、こういうこととさせていただいておるわけでございまして、これ以上の先送りは認めないということでありまして。

それからもう一つ、それから以降は本当に無料にするのかと。どこまでの範囲かというお話がございましたが、いずれにいたしましても、今回のお願い申し上げております高速道路、現在で申し上げれば四つの公団が管理している道路の中で、会社が引き継ぎまして、そして有料道路として運営、管理していくという対象のものにつきまして

は、四十五年以内の返済が完了しましたら無料で開放すると、こういうことだと認識しております。○池口修次君 再確認ですが、そうすると、今の答弁ですと、四公団がいろいろな形で有料道路を保有をしているというのか、有料、お金を徴収をしているというふうに言った方が正しいと思います。が、その中では、途中段階で償還が終わって無料になるものもあるし、一番遅いのでも、すべて現在の四公団の持っている有料道路という有料制度の対象の道路については四十五年後には一般の国道になるという理解でよろしいんですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 基本的には、先ほどちょっと道路公団の、日本道路公団の管理している道路の中で一般有料道路につきましては、高速自動車国道と一体として機能するネットワーク型の一般有料道路と、それからバイパス型として個別一つ一つをどうするかということを考えるべき道路、一般有料道路と、この二種類があります。これは、民営化推進委員会でもそういう御提言をいただき、私も、そういう考え方に従つて、これから具体的な詳細なバイパス型の一つ一つの詰めというものはこれからまたやってまいるわけでございますが、概念としてはそういうふうな二種類に分け得る、こういうふうな考えたところであるわけでありまして。

そういう意味で、会社が、六つの会社が発足するわけでございますが、その段階において管理している道路、それからさらに、新規建設、以降新規建設して更に追加される道路が当然あるわけでございますが、これらにつきまして四十五年以内に、会社が管理している道路は四十五年以内に無料化すると、こういうことであるということでございます。

○池口修次君 もう一点、この点に関連して確認させていただきますと、そうしますと、今回の債務返済試算の中でも、管理費と、まあ消費税相当額というものは必ずしも私、理解は不足をしているんですが、これを合わせますと七千億から八千億、四十四、五年まではずっと生じておりまして、こ

れも料金の中から払うという計算がされております。

そうすると、その四十五年、遅くとも四十五年たつた段階では無料になるわけですから、そうすると、そうはいっても管理が要らないということはありません。管理費の、四十四年後でいうと管理費が七千億で、消費税相当額というのはいくつになるのか、ちよつとこは具体的に言つていただく必要はないんですが、七千億か八千億の管理というのはいくつで費用が捻出されるのかというのを確認しておきたいと思ひます。

○政府参考人(佐藤信秋君) 試算ケースにおきまして、返済イメージの試算例におきまして、管理費と消費税相当額、四十五年間計上させていただいて、これらのうちの特に管理費についてというお尋ねかと思ひます。この管理費は、しからば四十五年以降、以内に無料化したらという形でその管理に要する費用をそれから先は出していくのか、こういうお尋ねかと思ひます。そういう意味では、二つ申し上げるべきかなと。

一つは、いわゆる管理費として必要なものは、その時点におきまして、現状でいえば、国道にしろ、あるいは新直轄型の高速自動車国道と、こういう形になれば、一般国道もそうでございますが、国と地方で応分の税によって負担し合いながら管理していく、こういう形であるわけでございますから、四十五年以内以降無料に、有料道路としてではなくて無料の道路と、こういう形になった場合には税によって御負担していただく、こういうことが大前提にならうということかと思ひます。

それから、消費税の話は、これは、料金徴収をする料金に対して掛かるということでございまして、から、そういうことでございます。

○池口修次君 そうすると、償還が終わつた段階では料金が当然徴収できないんで、それは税で対応するしかないというお答えかなというふうに理解をしました。

もう一点確認をしておきたいんですが、もう一

つのこの民営化の大きな方針の中で、必要な道路は造るんだということが大臣からも説明がされておりました。新規建設費用というのはいまのイメージ、試算によりまして、トータルをしますと十・五兆円ということになるわけですが、これは、この十・五兆円、今までの中でも、できるだけもう少し新規建設は減らす努力はして十・五兆円以内というふうな発言もあるわけですが、この新規建設は、例えば標準ケースの四十五年という、金利四％の時代においても新規建設費用は冒頭の十五年の十・五兆円ということだけでよろしいということなのかどうかというのを確認したいと思ひます。

○政府参考人(佐藤信秋君) この返済イメージの中の試算例で仮定しておりますのは、高速自動車国道の新規建設費用につきましては十・五兆円以内という前提を置きまして、十・五兆円を計上しながらトータルとしてその他の路線部分、十五年以降で申し上げますと一般の有料道路、あるいは首都高速、阪神高速これら合計いたしましておおむね十三兆円を計上して、全体では、十五年度以降であります。そしてそれに必要な計算をしていく、こういうことでございます。

そういう意味では、先生御指摘の、計上している部分としては、高速自動車国道については十・五兆円を計上させていただいていくということでありまして、

○池口修次君 ちよつとその点を念押しで聞いています。試算がこうだということではないと。

一応、新会社が六社での建設費が、これはどの金利の場合でもトータルすると十・五兆円で、平成三十三年以降は計上がされていないということ、は、どういう状況になつてもこれは建設費は計上しないという理解でいいのかわるか、その点を確認したいんです。

○政府参考人(佐藤信秋君) そういう意味では、法律でお願いしております各会社の新規建設に対する考え方は、例えば高速自動車国道を例に取りますと、九千三百四十二キロの中の未供用の二千

キロのうちの、応分に会社が、言わば建設中、調査中の区間で会社の方で更に有料道路事業として事業を継続すると。これは会社が発足した段階で協定を結ぶわけですが、機構と、それは建設中、調査中路線ですから、十・五兆円の中で、高速自動車国道で申し上げれば十・五兆円以内の建設をしていただく、そのために十・五兆円は試算例の中では計上させていただいていくと。

そこで、本則に基づくといひますか、この会社は、それぞれ民営化された会社は、現在仕掛かり中以外の部分については自主的に申請する、こういう形になつておるわけでありまして、そういう意味ではその部分が、じゃ絶対未来永劫出てこないかという、ここはそれぞれの、仕掛かり中以外の部分については自主的に申請が出てくれば、その段階でその取扱いについてどうしていくかということを考えていくべき問題だろうと思ひます。

現在、この試算例としてお出しさせていただいてますのは、そういう意味では今正に仕掛かり中の部分をこういうふうに出させていただいていくということだということでありまして、

○池口修次君 再度お聞きという、私の何を言っているかというのちよつと聞かせていただきますと、新会社が本営に営業、自分のところの利益を考えて、ここを造つた方がいかにどうかというのを考えてやるのは、ちよつと別の話です。

ある意味、国として国幹線等確認しながら造る、この十・五兆円というの九三三二を前提として、これは新直轄の分と、あとは株式会社が生造る分ということとを精査しながら出てきた数字がこの十・五兆円で、この中で十五年ということに計上されているのも、去年の新直轄方式でやるときにもこれは十五年という話がありましたので、九三三二の建設についてはある程度十五年というめどを置いておるんだらうというふうに思ひます。

そうすると、計画どおりいけば十五年で九三三二は、すべきかどうかというのはちよつとまた議論をさせていただきますが、おおむねできると。

ただ、最終的には無料化はこの四十五年ですやね。そうすると、三十年間これはあるわけですが、三十年間は、それは株式会社が生手にやるのは全然私はいかぬということではないんですが、そうすると、この資料で言うところの二五〇については株式会社が生造らないという理解になるんですが、それでよろしいんですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 多少ニュアンスが、ちよつと取り違えているかもしれませんが、高速に限定して申し上げることにして、九千三百四十二キロについては新直轄と公団会社で行う有料道路事業、その、その余の一万一千五百二十、間の部分について実質的には九百キロ余り、国道のバイパスが機能代替という部分はありますが、そうすると千キロ強が残っている。これについて有料道路としてやることはあり得ないのかと、こういう御質問だと理解してよろしいでしょうかと

いうことを、逆に今度私がそう理解させていただいた上で申し上げるとしますと、どういう形で整備手法を考えるかというのはいくつ考えられるべき問題としてあるわけですが、それが会社が対象とする、会社が勝手にやれということにはやっぱり必ずしもならないだろうと。仮にそれが有料道路であるとするれば、結局、四十五年以内の無料開放というのと本来一緒になるべき問題でありますし、そういう意味では、この試算イメージ、返済イメージの中に、将来の問題としては返済が十分できるという範囲内で一部分あるいは区間的な問題かもしれないんですが、区間あるいは区間の一部かもしれないんですが、入ってくることはあり得る、あり得ないとは言えない、こういう問題だと思つております。

その部分だけが今度は新しく会社が、この有料道路をやりますと、こつちは四十五年以内じゃなくて、会社発足後四十五年以内じゃなくて長く取りまします、こういうのもやはり論理的にはおかしいということだと思ひますので、その時点時点での十分な検証が必要かと思ひますが、将来の問題としてこの中に、こういう返済イメージの中に

入ってくるものがないと今断言することはできないし、必ず入ってくるということも断言できないんで、しっかり事業の内容を見定めながら今後検討すべき課題というふうを考えております。

○池口修次君 ちよつと質問の仕方を変えてお聞きをしたいと思ひます。

今回の資料ですと、現在はほぼ二%の金利で、将来的に、将来金利が四%、そのときには確かに四十四年で返済ができると、その中には十・五兆円の新規建設も、やつても四十四年で返済ができるという資料で、その説明が基になつていろいろ法案が組み立てられていてというふうに理解をします。ただ、現実に本当に四%でいいのかどうかと、四%で四十五年間を推計をするということが妥当なのかどうかというの、これは四十五年間のことを確実に言える人は私はいないというふうに思ひます。

その場合に、二つのケースがあつて、平均すると四%よりも下であつたというケース、この場合は単純に言えば返済が早く終わるわけですね。そうすると、返済が早く終わって無料になる時期が早くなるという理解でいいのかどうかということと、逆に、四%以上の場合には四十五年では返済がし終わらないということが考えられますが、法律では四十五年たつたら金利がどう、これは金利がどうあるとかそういう法律ではありませんから、四十五年たつたらこれは料金徴収しないということですから、その場合はどうなつてゐるのかと。四%以下の場合にはどうなつて、四%以上の場合はどうなるかという、ちよつとこのケーススタディーをお答えいただきたいというふうに思ひます。

○政府参考人(佐藤信秋君) 単純に計算いたしました債務返済イメージの、今、先生御指摘の、三%になつた場合であるとか、あるいはまた五%程度の場合というのは資料としてお出しさせていたというよりは、先生お尋ねは、これ金利水準四%を前提として考えているということであれば、こ

れよりも金利が低い場合あるいは高過ぎる場合、その場合の両ケースについての取扱いの問題だと理解しております。

そういう意味では、まず、大変いい状況といひますか、低金利がこのまま続いて、現在の平残金利と申しますか、今抱えている四十兆円の全体の有利子債務、四十兆円近い有利子債務の全体の平均としては、金利が発生している分は大体、有利子だけで申し上げますと二・八%前後かと思ひます、四公団全体ですね。ただし、こうしたことで推移するというものであれば、そうすると、四%と仮定した場合に比べますと早く、無料開放の時期を早めるのかと、こういう御指摘でござい

ま。ここはまた国会等いろいろな御審議いただきながらということだと思ひますが、その場合には、無料開放の時期を早めるという選択肢や、それから料金水準をもつと、いろいろ弾力的な割引を、割引の仕方はいろいろあるかもしれないが、これ自体を、料金の平均的な水準を引き下げていくと、そしてつと使つていただくようにする。そういうような選択肢が考えられるわけでありまして、そうした状況が明確、確実になつたときに、また国民にとつて何が一番メリットかと、こういうような形で総合的に判断されるべき問題だと思つております。

それから、高くなつたときですね、金利が、非常に高いときはどうかと。そういう意味では、今四%程度というのは、この過去十五年間程度の平均的な調達金利の平均が約三・七%でござい

ます。先生御指摘のように、昭和四十年代初めとか大変金利の高い時期がありました。したがひまして、その場合に本当に返し得るのかと。単純に五%で計算した場合にはお出しさせていたでいてゐるわけですが、しかしながらこの場合は、七%とか八%とか金利が上がつていくという場合には、この場合、経済全体がかなり今と違つたものにはなつてゐるんだらうと、経済の動きがですね。今、名目消費物価とかそう

したのもすべてかなり変わるであらうと。そういう中でどう考えるかということ、実は大幅な金利上昇、あるいは交通量の大幅な減少や大災害の発生、こういう場合には、四十五年以内の、民営化後四十五年以内の債務返済が可能となるように事業計画の見直しを行うなど適時適切に対処する、これを常に考えていくことが必要だと思つております。

具体的には、合併施行を導入するなどの支援措置の強化であるとか、大規模な災害につきましては災害復旧補助等の助成措置も必要でありまして、それから更なるコストの削減も必要であらうと、総合的に力をそこに集めると、こういうことかと思ひます。

衆議院の附帯決議には、財政的な支援措置等も含めてそういう大規模な変動には考え、対応すべしと、こんな決議もお付けにあられたところでござい

ます。

○委員長(奥石東君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時三十分まで休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時三十分開会

○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。

委員の異動について御報告いたします。

本日、谷博之君が委員を辞任され、その補欠として田名部匡省君が選任されました。

○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律施行法案、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ひます。

○池口修次君 引き続き質問をさせていただきますというふうに思ひます。

午前の中で、四十五年で金利四%でぎりぎり償還が成り立つということを確認をさせていただきまして、金利は当然変動をするものですから、四%以下の場合にはどうするのかということ、局長の方からは必ずしもその場合は早く無料化するという答えではなかつた、いろいろなケースがあるということなんですが、私は、やはりできるだけ早くユーザの負担を少なくするという観点で考えるべきだというふうに思ひますし、早く終わつて、また四十五年までもう少し時間があるし、せっかく料金もらつてゐるんだから、また何かこれ使うかとか、そういう知恵はできるだけ働かせないようをお願いをしたいということ。

四%以上の場合にはどうなるのか。これは、このまゝいつたらこの法案では成り立たないわけですから、どうするのかというの、明確な感じでは言わなかつたんですが、私は、やつぱりこのときには当然税負担にしないと四十五年にならないし、四十五年がまた五十年になるというようなことは、私は、これだけはつきり明言したわけですから、そういうのも当然私はないだらうというふう

に思つております。

そういう観点で説明はつたんですが、私は、四十五年とかそういうことではなくて、できるだけ早く借金を返済して、ユーザに無料で使つてもらふということが本来の私は高速道路に携わる者の役目であらうというふうに私自身は思つております。

民主党は、衆議院段階で、高速道路の三年後の無料化を提案をしました。いろいろな質疑をいただきながら、最終的には廃案になつたわけですが、この精神は、やつぱり貴重な高速道路、これを、聞くところによると、自動車ユーザの十人に一人ぐらいしか使つてゐないという、だから無駄な道路だというような論理をなさつてゐるんですが、やつぱりこの貴重な高速道路で、本当は高速道路を皆さん使いたいというふう

というふうを考えるのが、私は、政治家なりお役所の皆さんの考えることではないかなというふうに私自身は思っております。

再度党の無料化案をここで述べるつもりはありませんが、やっぱり四十五年ということではありませんが、これもいろいろ、試算ですからどうなるかというふうには分かりませんが、私は、やっぱりユーザーの望んでいるのは、確かにこれから必要な道路は造ってもらいたいという声と、今ある道路を安く若しくは無料で使わせてくれたら私たちの生活は本当に充実するという声が私自身は大半だと思っているんですが、それに対して、国土交通省道路局長というのはこの元締ですから、どういふ高速道路をどういふ形でユーザーの方に若しくは国民に使ってもらいたいというふうに考えているのか、お聞きをしたいというふうに思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) どういう形でユーザーの皆様は高速道路を使っていたかという点で考えているかと、こういう御指摘でございました。そういう点では、まさしく先生がおっしゃるような、安い料金で、あるいは無料というのというのは一つの考え方かと思えます。

もう一方で、戦後の日本の中で、前からこの委員会の中でも御議論いただいていますように、高速道路の整備を緊急にするために有料道路制度というものを活用し、なおかつ、現状で申し上げますと、高速自動車国道といたしましては七千キロ余り、こういう整備水準の中で、まだまだ多くの地域で高速自動車国道を待ち望んでいる、そして努力をいろいろさせていただいている。こういう状況の下では、やはり新しく建設するという部分も着実な整備、これもまた大事な課題であろうということだと思っております。

そういう意味で、四十五年以内という形で明確に規定していただき、なおかつその中で努力はして、早くその無料開放という努力もその中でしながら、なおかつ、逆に申し上げますと、ユーザーの皆様ができるだけ抵抗感なく利用を促進してい

ただくべしと、こういう考え方もありまして、彈力的な割引の料金制度というものも大いに検討しようというようにしておりますわけでありまして、よくお使いいただくということと、それから新しく待ち望んでいる部分について整備をし、ネットワークがつながってこそ意味がある、こういうことでもありますので、その両立というものが私どもにとりましては今大事な課題だと思っております。

○池口修次君 私、必要な道路を造るといふことと、できるだけユーザーの皆さんが使いやすいような制度にするというこの両立が必要だといふことを決して否定しているつもりではありませんが、民主党的無料化案というのにも別にそこを根底から否定してやっていると見えて、既に道路特定財源というところで自動車ユーザーからは毎年六兆円、これは国は六兆円ももらっていないといふこともありませんけれども、いただいているわけですから、そこら辺の使い方も見直ししながら何とか無料化を図りたいというのが民主党的無料化案の趣旨でございまして、なおかつ無料化をすればたくさんの方が使って、それは生活が便利になるといふのが趣旨でございまして、実は、まとめるに当たって私も大分力を入れたんですが、参議院で提出ができませんで非常に残念ではあります、そう思っております。

その中で、ちよつと議論としてどうかというふうについて確認しておきたいのは、高速道路には税金若しくは道路特定財源を使っちゃいかぬといふような議論があたかもあるような感じがしてはいるんですが、ただ現実問題、今の償還計画、先ほど確認させてもらいました。四十五年後には管理費として必要なお金、これは六千億になるか七千億になるか分かりません。ただ、四十五年後には料金ないわけですから、じゃ、それへはやらないというわけにはいかないんで、これは一般道と同じように道路特定財源が多分使われるんだらうというふうに思います。さらに、金利が四%以上で四十年で償還をするためには、途中で多分これは

税金を入れるしかないんですね。

そうすると、本当にこれからは、小泉さんは道路公団に三兆円入れるのはけしからぬといつてやめました。まああれ以降、何か高速道路に税金を入れるということがあつたか悪のような感じが言う人がおりますが、道路局長はまさかそうは思っていないだろうなというふうには私は思っているんですが、この点、いかがですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 平成十三年の十二月だったかと思いますが、特殊法人改革の閣議決定の中で、日本道路公団については国費を入れず、償還期間は五十年以内を目指してすべしといふことをお決めいただいたわけでありまして、基本的な考え方といたしましてそこを前提に組み立てさせていただいてきたと、こういうことであります。やはり国から幾らでも助成ができる、という大前提を置きながら物を考えますと、やはりそこにおのずからしつかりした規律が本当に働き得る、建設に歯止めといふようなことが働き得るものか、この点についてが大事な一つのポイントであらうと思つておるわけでありまして。

そういう意味で、国から国費を入れず、民営化という形態の中で、おのずから規律を持つてしつかりと建設に歯止めを掛け、だけれども必要なものは、必要な道路は建設し、そして管理にも効率的、こういうようなことを大前提として今回の法案をお願いした。そういう意味では、いろいろなそういう要請の中では、国費を入れないといふ考え方が大事な骨の一つとして全体を組み立てさせていただいたと、こういうことだと思つてはいます。

長期的な問題としてというお話かと思つてはいます。衆議院の附帯決議には、大規模な変動、経済的な変動とか大規模な災害があつたようなときに、やはり財政支出といふようなことも含めて考えるべきではないかと、こういう御指摘もいただいているところでもあります。そういう意味では、四十五年以内、こういう中で、それぞれの状況に応じて、いろいろな支援策といふものの中に国からの助成といふことも否定するなど、こういう附帯決議をお

付けいただいたものと、私ども受け取る立場としてそういうことでありますねというふうな受け取りをしていただいているところでもあります。

それで、もう一つ申し上げますと、いろんな変動の中に、例えば金利が七%、八%に上がるというときには、これは昭和四十年代初め以来はしばらくの間そういう時期もあつたわけでございますが、そういう意味では、いろんなケースを出させていただいている。例えば五%のケースの中には、当面、平均的な割引を一概以上は高速自動車国道の場合にはやっていますという中で、金利変動が例えば五%というケース、試算ケースの中では、その平均的な割引を一概やりますと、こういう部分を元に戻すと計算上は四十年に収まるといふような計算も、試算も出させていただいているところでありまして、そういう意味では、いろんな変動の中では様々な対応策をその時点その時点でしつかりと立てていく、引き続き、そういうことが一番大事なことだといふふうに認識しております。

○池口修次君 言葉じりをとらえるわけじゃないんですが、いや、五%になったら、また割り引いたやつを元に戻すといふことですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) ということではございませんで、先生の御指摘の、国費を入れたらどうかと、こういう御指摘に対して申し上げましたのは、五とは言いません、八でも一〇でもあるかもしれないんですが、いろんな変動、今想定し得る以外のいろんな変動、大変動、こういうものに関しましては、できるだけ多様な方策をその時点その時点で考えながら最も望ましい選択をしていくべき、こういう問題かと、何か一つと決めずといふことかと思っております。

○池口修次君 何でもそこまで税金を、高速道路に税金を使うといふことにはこだわりがあるのかというの私はよく分からないんです、実は。高速道路だつて道路で、高速道路が多分要らないという人は私は現実にはいないと思うんですよ。そこまで認められているものを、じゃ、その税金使つ

ちやいかぬのかと。私は、衆議院の議論の中で、民主党の案をやったときに、じゃ、地方の道路ができなくなっちゃうんじゃないかと。

だから、それは現実、精査をしてみないと本当にできないかどうかというのは分からないというふうには実は思うんですが、いや、私は地方の道路の整備するよりも高速道路造れなと言つつもりは実はないんです。そこは全体の中でどこを優先すればいいかということだと思つて、一般道というのがある、高速道路は総理の言い方からすると特定の便益を受けられる人が使う道路で、それ以外の国民の大多数は使わない道路だという分け方は私はいかにもおかしいし、道路の専門家の道路局長はまさかそうは思っていないだろうなという確認をさせてもらっただけで、道路局長が、何か、その場合でも、いや、税金を入れる代わりに、料金を一割下げたやつをまた元に戻すという方がいいんですなとやられると、ちよつとこの人も自動車ユーザーなり道路について余り考えてくれない人かなということ、今まで期待していただけにちよつとがっかりしちゃったんですね。

そういうことで、私は必ずしも、じゃ道路特定財源の使い方を、今六兆円あるわけですけれども、それを地方分も吸い上げて高速道路に使えなというふうに言うつもりは現時点ではありません。ということで、今道路特定財源六兆円ですが、どういうふうに使われているのか、お聞きをしたいというふうに思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 道路特定財源、約平成十六年度で申し上げますと六兆円、まあ五・六兆円と、こういうことだと思つて。このうち地方に二・二兆円、そして国費として三・四兆円でありま。

地方の方はどういうふう、道路に充てるという、これは決まっているわけですが、地方単独事業とそれから補助事業や直轄事業の負担金と、こういう形もありまして、おおむね申し

上げますと補助事業と、補助事業の地方の負担分と国道の直轄の地方の負担分、これでおおむね合っている。そして、国の方はこのうち約平成十六年度で申し上げますと三兆円が本四公団の債務の返済に、今、回さしていただいている。借入の都合で多少数字が合いませんが、三・二兆円については、約三・二兆円についてはいわゆる道路の整備に充てられている。このうち約七千億円は地方道路の交付金事業と、こういう形で都道府県道、市町村道に充てられ、残りにつきましては、主として、一番大きなのは直轄事業でございますが、それと国道の補助事業というように形ですが、あと都道府県道、街路事業関係、こういう形で公共事業として使わしていただいている。内訳としてはそういうことでございます。

○池口修次君 使ひ道の細かいところまでここで議論するつもりはありませんけれども、ちよつと非常に分かりやすい例として二つお話をさせていただきます。第一、昨年度ですかね法改正をして、本四の借金を分離をして五年間でそれを返済するというところで、たしか年間三千億ずつ五年間で道路特定財源を使うというのを、これは法改正をしました。これはいつ終わるんですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 昨年お願い申し上げました十五年度から始めていただきました本四公団の債務処理、これそのものにつきましては、債務の総額が一・三兆円でございますが、期間中の金利も考えますと、もう少し、一・四兆円ぐらいになるかもしれません。

この債務そのものの一つ一つの債務の最終的な償還満了の日、これは平成二十三年の三月十八日になっております、言わば今借りている債権なんかの、債務の償還期日をそのまま、そのままで申し上げますと、これを国の道路特定財源によって早期に処理すると、こういうことでお願いもし、また昨年の本四連絡橋の平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律、これを成立させていただいて、これを前倒してお支払い申し

上げる、返済すると、こういうことをお決めいただいたわけでございます。

そういう意味では、これに早期に処理する、こういうことでございますので、先生今御指摘のよう、毎年約三千億円と、こういうふうにしたしますと、おおむね五年間で債務が返済が終了する、こういうことで考えているところでございます。

○池口修次君 私の方で言わさしてもらいますと、五年間というのは平成十九年まで終わるはずなんです。それから、今、道路特定財源、五兆六千億ですか、そのうちの三千億は本四に入つておつて、これは平成十九年までは使うというところで、これも法改正もされました。ただ、じゃ平成二十年になるとその三千億を、まあ余るといふ言い方は、またいろいろあるのかもしれませんが、使ひ道が決まっていらないと。

私は、私の言わんとしているのは、やっぱりその三千億は、やっぱり四十兆円確実に返さなきゃいけないということもこの法案の趣旨の中で言っているわけですから、私はそれに使えばいいじゃないかと。何で使つちやいけないのかということなんです。

四十兆円を確実に減らすためには、金利の安いときにいかに返すかなんです。今は確かに金利は安いです。二十年、三十年たつた先にはどういふ金利になるか分からないです。だから、金利が二％か三％のときにいかに元金を減らすかが、確実に返済できるかどうかというの私は決め手だというふうに思っています。そのためには、やっぱり平成十九年までは三千億、道路特定財源のうち三千億を本四の借金返済にさきやいかぬというのは、これは法律で決めた話です。ただ、二十年以降は、その分の三千億は新たな使ひ道を探すという言い方になるわけ、道路特定財源はそんなに減るもんじゃありません。保有台数というのはそんなに急激に減るもんじゃありませんから必ず入ってくるお金で、この三千億をどう使うかということ、やっぱりそれは私は私は高速

道路の返済に充てるべきだというふうに思いますし、私の試算によると約三十五年ぐらいで、平成二十年から三千億ずつ入れていくと三十五年ぐらいで返済ができちゃうんですよ。

やっぱり私は、こういう形でユーザーの通行料金の負担というのを軽くすべきだというのが私の考えですが、道路局長は賛同いただけるかどうか、お答えいただきたいと思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先ほど来の御質問のお話になるわけでありま。

高速自動車国道にその国費を、道路特定財源を投入すべきではないか。これも平成十九年度までは本四の債務にまきしく回っている、これを二十年以降は、逆に申し上げると、その分をまた高速国道の返済の方に回したらもっと早く返済できるではないか、こういう御指摘かと思つて。

そういう意味では、平成十五年度から十九年度まで五年間に、ただいまお願い申し上げております特定財源の暫定税率、これが五年間で暫定としてお願い申し上げている。そういう意味では、二十年以降どうするかという点について、またしばらくは基本的には私どもの現在の考えで申し上げれば延ばしていただけるのかなと思つていますが、いざにいたしましても、今お決めいただいている範囲は十九年度まででございますので、そこから先にどういふ使ひ道を考えてながら暫定税率を延ばしていただけるかどうか、またその時点でいろいろ御議論いただくといいことになるかと。

したがって、現時点で、今この民営化の法案をお願いしながら、五年後以降も、これから五年以降もこのようにしていただきたいというふうな私の方から現時点で申し上げるのは多少僭越かと思つて、控えるべきかと思つて。

○池口修次君 今の答弁を私なりに解釈すると、場合によっては暫定税率を下げるかもしれぬ、だからそのときは三千億回せませんと。それは確かにそうだと思います。というふうな理解をしました。

ちよつと今の議論を補足しておきますと、新規建設の十・五兆円は全くいじっていません。ですから、新規建設ができないとか、地方の道路を造れないとかいう話は、今の政府が説明しているものに対して私は全く手を付けないで、本四の三千億分を平成二十年度以降借金返済に回せば十年短縮できるということです、是非前向きに検討をお願いしておきたいというふうに思っております。答弁はいただかなくて結構です、それ以上は。

もう一つ、この民営化法案の大事な点を確認させていただきたいんですが、株式会社になつてかなり自主的な判断ができるんだということで説明がされております。

この株式会社の自主性というのは、どういう形で法案の中では担保がされているのか、この点を確認したいと思ひます。

○政府参考人(佐藤信秋君) 新会社の、株式会社の自主性、株式会社としての自主性、これをどう担保しているかというお話でございましたが、この民営化の法案の中では、できるだけ自主性を最大限に尊重させていただくと、こういう考え方で入れさせていただいています。

つまり、まず新しい建設の着手、これは従来の国からの一方的命令、この枠組みを廃止して、会社の自主性に基づく申請方式としたところであるわけでありま。

それから、現在事業中の区間、これにつきましては建設中、調査中の区間があるわけでございしますが、これは、当該区間を所管する会社が国と協議して、会社と協議が調わなければ複数協議制、こういうことではあります。この会社と協議が調わなければ社会資本審議会が御意見をいただく。そして、正当な理由がある場合には、当該区間の整備をこの会社も行わないということも予定しているわけでありま。

そして、政府の関与、こういう面から申し上げますと、その他の政府の関与、こういう面から申し上げますと、政府等の株式保有割合は三分の一

以上ということと設定しております、なおかつ代表取締役のみを大臣の認可とする。

この場合、例えばNTTの場合には、役員すべてについて大臣認可が必要である、政府保有の株式の割合も三分の一以上である、こういうこととあります。それから、そういう意味では、この場合、この会社の場合には代表取締役のみ大臣認可、その他の役員は認可の対象外、こういうことであるわけでありま。それから関連事業につきましても、認可ではなくて届出、事前に届出すれば足りる。そして、本来事業として、サービスエリア、パーキングエリア事業はやりたいたく、こういう観点から届出も不要である。これも他と比較いたしますと、JRの場合には大臣の認可が必要でありま。駅ビルの場合、駅ビルなんかにつきましてもJRの場合には認可が必要であつた、こういうこととありま。たわけでありま。サービスエリア、パーキングエリア、認可も届出も要らない、こういうふうにしたわけでありま。

そういう意味では、そういう過去の事例、ほかの事例、こう比較してみますと、今回の民営化につきましても、高速道路事業の公共性にも留意しながら、しかしながら政府の関与を非常に小さくしている、最小化している。こういうことで、自主性が十分に担保されている、こういうふうにかえていく次第であります。

○池口修次君 いろんな面で自主性というのは意味合いはあるというふうに思ふんですが、民営化推進委員会での一番のポイント、この新規建設についての自主的判断ができるのかできないのかというところが、委員によつてはそこが一番のポイントで、そこがある程度玉虫色になつたんで辞任をしたというふうな人もいるんじゃないかというふうに思つております。

その点を確認したいんですが、申請方式というのは、本会議でも質問をさせてもらひましたが、若しくは衆議院の中でも大臣が答弁してありますように九三二の外の話で、九三二については国

幹会議である程度もう整理がされておりますので、国幹会議で決められたものをどが、どの株式会社が造るのか造らないかというのを、法律ができてから四か月以内ですか、四か月以内に株式会社が決めて、これは造ります、これはこうこう理由で造りませんということ、それを社会資本審議会が、まあもつともだということであれば、それは株式会社が造るようになって、多分、新直轄になるんだらうというふうに勝手に解釈しておりますが、そういうことでよろしいのか、確認します。

○政府参考人(佐藤信秋君) 新しく、現在建設中、事業中、調査中の部分について新しくできる会社が、できた会社がどこも受けない、こういうことがあつた場合に新直轄になるのか、こういう御指摘かと思ひます。

○池口修次君 前段の、私の解釈も間違つてないかどうかというのを聞いています。

○政府参考人(佐藤信秋君) そこで、主として高速自動車国道の場合を申し上げますと、東、中、西と分かれた会社の中で、当該区域を所管する、地域を所管する会社が、建設中、調査中の区間について建設引き継ぎやりま。と、こういうことをお尋ね申し上げるわけでありま。そのときにその会社が、うちはこれ以上建設継続し難い、す、こういうことになりましたら、ほかの会社にやる考えはありませんかと、こう伺うわけでありま。どこも受けられないというときは受けられないという理由を明確にさせていただいて、社会資本審議会の方で審議していただく。そして、御意見として、それが正当なものであるかどうかという点について見解を出していただく。そして、それを今度は最終的に大臣が受け取つていただいて、そして最終的な判断としてどうするかを決める。

ただし、この場合に、すべてプロセスが、全部公開してやる、こういうことになるわけでありま。すので、常識的な線でお願ひしたり、あるいはいはずれにしても決定はそういう明快、明確な透明性の中で決めたいということになる。そうす

ると、そこでどうしても建設ができませんという区間が残つた場合にどうするかということになりましたら、その場合には新しい直轄方式ということが主として考えられるわけでもありませんが、あと、地方公共団体の意見というののも大事なことでありま。ので、公共団体とも相談しながらその取扱いについては決めていくということになるかと思ひます。

パリエーションがいろいろあるわけではないとは思ひますが、基本は新直轄にするということになるかとは思ひますが、しかしながら公共団体とも相談しながら取扱いを決めるということになるかと思ひます。

○池口修次君 そうしますと、四か月の中で、国幹会議で決めたところは地域別に決まっていますから、単純に言うと、三分割される地域ごとに、ここはおたつの会社が造れるか造れないかということをお尋ねする。それで、その四か月以内に、もし造らないということをお尋ねしたら、造れない理由を明確に出して、それを社会資本整備審議会が認めた場合にのみ造らなくてもいいということになるんですが、これは確かに、四か月じゃ短いじゃないかと本会議で言つたら、まあそれは四か月じゃなくて場合によつては少し延ばしてもいいというふうな話がありました。が、本場に四か月、若しくはもう少し延びたところで、一応、国幹会議なり、中でも、民営化委員会の中の中村先生が作ったBパイクですか、を使いながら決めたものに反するようなことを、出てくるという想定でそれを言っているのかどうか、この点をちよつと確認したいと思ひます。

○政府参考人(佐藤信秋君) そういう意味ではもう一回全体の構造をひとつ御説明せにやいかぬのだと思ひますが、この整備計画が出ておりますが未供用の部分二千キロについて、昨年の国幹会議ではおおむね三百キロと七百キロに分けて、有料道路として、これは元々有料道路事業として道路公団ということで整備計画出されていたものを有料道路としてそのままやっていきましよう

というふうに千三百キロ、それから七百キロが新直轄、こういうことになったわけでありまして、さらにということでもあります。民営化会社が発足し、それから、その会社で検討して、どこの区間は更に事業を、建設を継続するか、こういう検討をしていただくわけでありまして、見直しとして、新直轄につきましても、おおむね七百キロは既に新直轄で整備しよう、こうお決めたのだいたわけでありまして、これが二・四兆円でありまして、事業費としましては、目安としては三兆円ぐらいを新直轄に取り組む。そして、全体の事業運営として、これから先の事業運営として、有料道路事業と新直轄事業とで大体同じような時期を概成を目指してやっていくのではないかと、この見通しを大体三兆円ぐらいと立てさせていただいているところでもあります。

そういう意味では、これからまた、事業費ペースで申し上げるのもなんですが、約六千億円前後の新直轄というものを、これから地方公共団体とも相談しながら、あるいはまた公団、会社と相談しながら選んでいく、そして、国幹会議にお諮りする、こういうことになるかと思ひます。

そういう作業の中で、今、先生お話しのように、本間に会社としては非常に厳しいですよという部分についてはあらかじめ、さらに新直轄ということもあり得るわけでございますし、それから、場合によりましては、多少残っておりますのが、全体の構造としては、二十兆円をコスト削減で十六兆円にし、三兆円ぐらいを新直轄で目安としては整備を行い、二・五兆円程度は、これから更にコストカットを含めて、要するに大規模な改築なんか外したりしながら、あるいはジャンクションなんかの事業区分、あるいはサービスエリア、パーキングエリアの事業区分、負担の見直し、こんなことも考えながら、二・五兆円ぐらいはカットする、こういう形でこれから詰めていくんだということにしておるわけでございますので、そういう意味では、先生御指摘の全体の収まり方という点

について、新直轄に行くものも含め、なおかつ、サービスエリアなんかの事業をどうするかという部分も含めて、全体として詰めるながら、これは、したがって、会社が発足してそこから先でという以前に、公団の時代におきましても見直しをできるだけ付けながら、いろんな仕分けをしなから、全体としてのセットが問題なくできるようにという方向でみんな努力していく、こういうことだと思っております。

○池口修次君 私は、九三二が必要だとも不必要だとも全く何にも言っていないんです。ただ、今回の法案の説明のときに、新規建設についても株式会社の自主的な判断でできますよというように言い方をしているんで、そうではないんじゃないですかというのを確かめているんです。

少なくとも、九三二については一応、去年の末ですか、年末に国幹審で整理がされて、それは民営化委員会の中村先生が作ったBパイクに基づいて整理をしたということにされています。それを株式会社が生造らないという判断は、それは株式会社が証明しなさいいけないんですから、できないというのは、そんなことは四月まではできない。だから、少なくとも九三二については、株式会社が自主的な判断で造るとか造れないとかいうことはもうないという前提で、いや多少出来レースであるかもしれない、二・六兆円しか使っていないんだから、あと四千億あるんだから、そこは出来レースであるのかもしれないが、ほとんど私は株式会社の自主的な判断というのはいらない。

だから、今回の法案で、いかにも改革で、株式会社化するんで、これは経営効率等で考えて無駄な道路は造らないようにしているんですよという説明は、私はほとんど間違ひの説明だということに思っております。

それで、重ねて聞きますが、判断基準、それは国幹審のBパイクはBパイクでいいです。ただ、株式会社ですから、ある意味、これは株式会社というのには利益を追求するのが役目だし、それを追

求しないようなことは、株式会社の場合によつては株主を、発行するんであれば株主の方から訴訟を受けられる、受ける話なんです。そのときに、私は、反社会的なことは、それは株式会社はやつちやいかにというふうに思います。ただ、Bパイクの中にはかなり社会性を重んじているはずですよ。

そこが、私は、株式会社の判断というのは必ずしも社会性を重視するべきかどうか、反社会的なことはやつちやいけないんですが、私は、株式会社からいうからには効率性を優先して本当はいいはずなんです。このところはどうか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生御指摘のように、株式会社でありますから、効率性といえますか採算性、大事なことであるということの一つ大きな要因として会社の方は考えるのが一つあると私も思います。

それからもう一つは、要は、料金収入の四十五年間の見直しから、料金収入の見直しから管理費を差し引いて貸付料を出していただく、こういう構造で機構と協定を結ぶということでありまして、この場合に機構が、機構の側から見ますと貸付料は、これをもって現在の借入金とそれからこれから建設する分も含めて、全体としては返済ができるということをもたこれは大事な問題として検討するわけですね。

そういうときに、今御説明申し上げております二十兆円を、とにかく高速でいえば十・五兆円以内に新規投資は抑えるんだ、しかもこれ以上高速については債務の、累積債務を増やさないんだ、民営化後は、会社が、成立して以降は、こういうような形でまいりますと、逆に申し上げますと、十・五兆円以内、返済もし、新規建設もするということが可能範囲内ではあるであろうと、それが先ほどの四割ぐらいの金利であれば、こういうようなことにもなるわけでありまして、という前提条件の中で、そうすると、この十・五兆円以内の建設について、新規建設についてそれぞれの会社がその所管する区域の中で考えたときに、そう

はいってもこの貸付料で、この貸付料が出せるかどうかということが一つのポイントになるわけでありまして。

料金収入から管理費を引いて、そして貸付料を返す、それがポイントになるわけでありまして、可能性としては、今申し上げましたように、可能性としては十分可能なものではあるだろうと。企業努力をできるだけしていただくながら、可能性としては十分あるだろうと。総額が高速自動車国道の場合で申し上げれば、十・五兆円以内の有料道路の事業対象として取り組んでいただけるのであれば、全体としては可能になるであろうと、こういうふうに申し上げているわけでありまして。

この場合に、会社としては、しかしながら、その貸付料がこの新規建設を取り組むとすると高過ぎるということになるかどうかとか、それが個別の、今度はマクロには、トータルでは何とか採算が取り得る返済ができる範囲、こういうふうにご考えておるわけでございますが、一つ一つの会社にとりましては、収入見直しと管理費、この差額が問題でありますから、したがって、この部分については、会社としての十分な検討を加えた上で、どこの区間は厳しいとかいうようなことが出てくることもあり得る、こういう問題かと思っております。

つまり、貸付料を返済する、それぞれの会社が貸付料でもって新規建設を含めて返済する、その部分について、会社は真剣に検討しながら、本当にできるかどうかということ自主的に判断しながら対応する、こういうことだ。構造的には、そういうことを前提とした法案であるわけであり

ます。

○池口修次君 ちょっと今の答弁で、ちょっと私は、私が勘違いしたのかと思つたんですが、その新規路線を造るか造らないかというところは、路線ごとに新会社が、これはいろいろ効率性だとか、いろいろ考えて造るか造らないかという判断をするんではなくて、その新会社の全体的な経営状態を考へて受けるか受けないかということを決する

るんだというような答弁でしたが、そういうこと
なんですか。

路線ごとに、うちは、この路線はちよつとどう
考えても利益が出ない、だからちよつと断ります、
この路線は利益が十分出るのを受けますと、そう
いう判断は駄目なんですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 多少舌足らずだった
かも知れませんが、基本的には、今、先生御指摘
のように、この路線のこの区間は建設中であるけ
れども引き続き継続するかどうか、あるいはこっ
ちはどうだということを一つ一つ判断することに
なるうかと思ひます。

トータルとして、現在その継続している事業そ
れぞれの、例えばある会社の所管範囲は十五区間
あったと、トータルが何兆円かだったと、こうし
ますと、その一つ一つについては吟味をそれぞれ
会社がするんだと思ひます、することになります。

そして、この区間については、建設費と、この建
設費を引き取って、この建設費で建設完了します
というのはなかなか難しいので、ここは事業継続
対象にはできませんと、こういうような個別のお
申出にならうかと思ひます。

そういう意味では、それを全体として、その会
社が全体として、建設した場合、建設しない場合、
建設しない場合は別に、建設する部分を入れて
料金収入を計算し、管理費を引いて貸付料がこ
のぐらゐというのを今度また機構と協定でやり
取りするわけでございますので、会社の方の検討
のベースは、個別区間、路線をどうするか。だけ
れども、会社の経営全体としては、その引き受け
ることになる事業継続区間の部分を合計したとき
に会社としてその貸付料を毎年毎年払っているけ
らどうかと、こういう判断にならうかということ
を申し上げておるわけでありませう。

○池口修次君 まあ株式会社は自主性はあるとい
うふうに局長は言わざるを得ないんで、多分そう
いう説明になると思ひますが、私は、今のことを
株式会社と言ったときに、社会資本審議会が、あ
あ、そうですかということには絶対にならないと

いうふうに思ひます。

ということ、この自主性がある、あると言っ
ていますが、少なくとも九三三二で去年の国幹審
で決まった中身については、株式会社これを拒
否するということは、私は、ほゞできない仕組み
にこの法律はなっている。いや、それが私はい
とか悪いとか言ふんではないんです。私は、ど
うかといへば、それは必要性の云々は、その個人
の判断によつて、おれは北海道の道はよく分
からないからという人はありますが、私はある程
度必要な道は造るべきだという立場であることは
事実なんです、ただ、これを、あたかもこの株
式会社化が株式会社の自主的な判断がある、ある
というふうな宣伝をするのは私は間違っている
ということをお知らせして、今日は時間が来
ましたので終わりにさせていただきますと思ひま
す。

○森本晃司君 公明党の森本でございます。
一昨日の質問、基本的な問題をいろいろと御質
問をさせていただきました。その質問にまた引き
続いて、今日は基本的な問題二問ほどと、それか
ら、少々各論になりましたけれども、この民営化に
とつて、この議論をしていく上にとつて欠くこと
のできない問題をさせていただきますので、そのよ
うに思ひております。

まず最初に、今、池口委員の最後の質問で、九
千三百四十二のうちの民営化になった分野で、ど
の路線はどこの引き受けてやるかという議論が
今、道路局長とされていたところでございませうが、
私は、この九千三百四十二、おとつともその点に
ついて申し上げさせていたいただきましたが、きちん
とやるべきであるという考え方に立っております。

全体計画一万一千五百二十キロのうちの整備計
画、これは平成十一年の国幹審で国民の皆さんに
お約束をした、やるということを決めたものでは
から、これは私は推し進めていっていただきたい

と思ひます。九千三百四十二以外に、一万一千五
百二十の中には、損益とかいふようなこと、計算を
別にしてもやらなきゃならない道もあるかと思
うんです。例えば東京のこの外環、こういふところ
ろは、外環道はこれはもう何があつても私はもう
やらなきゃならない道ではないだらうかと、その
ようにも考えております。

まず、九千三百四十二でございませうが、これは
公団の有料道路方式で民営化になつてもやつてい
くというやり方と、もう一つは、新直轄を活用し
てやると。既に新直轄でやる地域等々も決まつて
いるわけでございませうけれども、そういつたこと
も進めていかなければならない。新直轄が大体六
百九十九キロ、約七百キロに及ぶ新直轄が今度は
行われるわけでございませうけれども、それも推し
進めていかなければならない。

そこで大事なことは、やはりこれはスピードを
ある程度要するものであります。やるのはやるけ
れども、ずうつと長引いたんじや、経済効果やあ
るいは国土の均等ある発展という角度から考える
と、私は駄目だと思ひます。今、こういう九千三
百四十二をやるといふ流れの中で、いつまで、ど
のようにして、どの程度の整備を行つていくのか、
この点について、大臣にお答えいただきたいと思
ひます。

外環に対する考え方もお願いいたします。外環
に対する考え方。
○国務大臣(石原伸晃君) 新たなスキームでは有
料道路方式と新直轄方式と分けさせていただきます
したが、有料道路方式の区間については、御承知
のように、一方面的な施行命令で道路公団が造ると
いうものをやめさせていただいて、会社と国が協
議をして、協議ですから、相調つたものを会社が
整備して、協議です。仮に協議が調わなかったときは、
新直轄方式による整備も含めて今後の在り方につ
いて検討すると、こういう基本的な整理をさせて
いただきます。

そして、新直轄方式につきましても、政府参考
人から御答弁させていただいてありますが、およ

そ三兆円程度を見込んでおります。さらに、不断
の見直しということを行つてコストをできる限り
下げていく。十六年度予算で見ますと、千七百億
円計上させていただきましたが、平年度でまいり
ますと、毎年およそ二千億円を確保して、委員の
御指摘のとおり、二十年も三十年も掛けてやるの
ではなくて、およそ十五年程度で整備を終えるよ
うにしなければならぬと私も認識しております。

民間会社が整備を行う区間についても、あるい
は新直轄方式による区間の整備に要する期間を勘
案してスピードアップ、委員の御指摘のとおり、
ここでもやつぱりスピードアップというものが重
要になつてくるんだと思ひます。

そして、その九三三二のほかに、昭和六十二年
に衆議院の本会議で異議なし、同じく参議院本会
議で総員起立で決めたというゆるい予定路線の一
万一千、一五二〇と言われるものがございませう
が、この、要するに九三三二の外については、
いつ、だれがどんな方法でどんなルートで整備す
るかというものは今は決まつておりませんで、現
行の検討過程を前提とすることなく、見直せるも
のは見直してやつていくべきだと思ひておりま
す。

そうはでもないにしても、委員御指摘のとおり、
外環など、そのほかにも名古屋の環状西線とか、
都市の機能を考えたなら造らないという理由はない
ようなものが多く含まれていることも事実だと思
つております。これもやはりどのポジションか
ら見るかによつて必要が必要じゃないかというこ
とにまたなつてしまひますが、そういうことにな
いように、ちゃんとした評価基準に照らし合わせ
てその評価を行つた後、それを見て判断をする
というのが整備の順である。ですから、それで同
じような評価をして、成績の高いところから整備
をしていくと、こういうことになるんだと思ひて
おります。

○森本晃司君 次に、これまた先ほど来、池口委
員と相当細かなやり取りもあつたことではござい

ますが、私の方からも再度確認をさせていただきたいんですが、償還期間の問題でございいます。

公団問題がいろいろ言われる中に、今まで言われてきたのは、償還期間がはつきりしないということがいろいろと批判の対象にもなってきたのではないだろうかと思っております。我が党の、私がプロジェクトの座長をやっております。我が党の考え方は、当初五十年という考え方をしております。政府でいろいろ御検討いただいて、それよりも五年早く四十五年、民営化になって四十四年という、民営化後四十四年でございいますが、改めてここで確認をさせていただきます。

先ほど来話があったことと重なりますが、金利が四％、それから高速道路の料金を一割コストダウンする、そして四公団の持っている十三・二兆円の残事業を行っていくと、こういう問題。それから、その中では果たしてきちんと行けるんだらうか。それから、これも先ほど来話があった金利変動あるいは今度、工事のコスト高になっていったときはどうなるんだらうか。こういったことを考えたとき、もう一度お伺いいたしますが、四十五年できちんとできるものなのか、必要な道路を建設しながら確実に返済することができののか、もう一度お尋ねいたします。大臣にお願いします。

○国務大臣(石原伸晃君) 森本委員の御指摘のポイントは、四十兆円に上回る債務を確実に返済する目的としても、再三再四御答弁させていただいております。重要なおポイントだと思っております。

それにはどういった歯止めを掛けているかという話になると思うんですが、四十五年以内に返すということを法定して、先送りを認めない。あるいは、会社の協議によって造る造らないを決めるといったような自主性の尊重。あわせて、その有料道路事業費を新直轄方式等々あるいはコストの削減等々で二十兆円掛かるといふものをおよそ半分の十兆五千億にする。さらに、会社が建設を行う資金というものはマーケットから調達してくる、市場規律の導入。あるいは、債務総額につ

いては上限を設定する。また、今、委員がおっしゃられましたように、じゃ建設費が多く掛かってしまったらどうするかという話でございいますけれども、その会社の料金収入からの返済を基本として、多く掛かってしまったら会社の側のオーナーにスクにするとような措置を講じて、この四十五年以内で確実に返済できるというような仕組みを作らせていただきます。

そして、想定金利は四％でございます。そして、これが先ほど来、御同僚の池田委員との議論の中でも政府参考人とありましたように、高振れ、下振れ両方の変動というものは金利である以上否定することはできませんが、上に振れたときはやはり経済状況が大きく違うわけでございいますので、発展なく金利が上がるというところは、もうハイパーインフレという経済が破綻しているような状態でありまして、そういうものをなかなか想定することは想定しづらい。もし仮にそういうことがありまして、不断の見直しを行ってその状況に対処する。また、下振れにした場合には、先ほど政府参考人がお話しさせていただきましてように、償還期限を短くするというような方法、あるいは料金を安くするといったような方法を検討していくと、そういうことでこの四十五年というものを確実に返済するということが今回の法案の基本であるということでございいます。

○森本晃司君 次に、ファミリー企業の問題についてお尋ねをいたします。

これは民営化にとって、民営化するに当たって避けて通れない議論だと思います。というのは、四公団のファミリー企業及びその四公団が発注する仕事を五〇％以上請け負っている会社、そういった会社を全部調べますと、大体四万七千人あるというところであります。ですから、公団の職員の皆さんと合わせますと、約六万人近い一大グループになるわけでございます。

そこで、このファミリー企業のことが意見書でもいろいろと、民営化推進委員会の意見書でも取り上げられました。

一つは、公団OBがファミリー企業に天下りして、そしてそのファミリー企業が公団から外注業務を独占しているという不透明な関係にあるということが指摘されています。また、そういったところ、公団がコスト高になるのはそういったところにもあるんだということでございます。

それからまた、公団本体が巨額の債務を抱えている一方で、維持補修等の外注業務を独占しているファミリー企業は利益を蓄積しているんじゃないか、そういったことがまたいろんなコスト高にもなっているんだと、そういうものをもっと還元してはどうかと。こういう指摘が意見書の中にあったわけでございます。

今までも天下り人事の見直しをされて、公団OBの社長が九十七人から四十三人、公団OBの役員が四百七十四人から二百二十九人に削減したという経緯はございますけれども、やはりこの問題についてはしっかりと取組をしていかなければならないと思っております。

今日までのどういう取組をなさってきたのか、またどうしようとしてされているのか、その点についてお尋ねいたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) いわゆるファミリー企業と公団との関係、これを不透明であるというように御批判をいただいている部分をきちんと直すべきではないかと、これまで何をしてきたか、それから今後どうするか、こういう御指摘かと思っております。

先生の御質問の中にもございました。一つは、ファミリー企業の役員、ここをできるだけ天下りをなくす、こういうことで新しくファミリー企業の社長、役員に就任しない、こういうこともお願いし、なおかつそれをできるだけ現在就いておられる社長、役員を少なくする、こういうことで、先生御指摘のように、既に九十七人の公団OB社長が四十三人、OB役員は四百七十四人が二百二十九人、五月の十九日現時点でございしますが、という形で削減をいただいている。

十五年度末には前年度の予算額比で約三百四十八億円、約一六％の減の見込みということでございまして、これは競争性を高め、できるだけ公開で入札したりしながら、こういうことでファミリー企業への発注額をそういう意味では競争によって減らしてきている、こういう点がもう一つでございます。

それから、三番目に剰余金の還元のお話もございました。剰余金の還元につきましては、昨年の七月の森本先生のそれこそ御提案があつて、例えば身障者ドライバーのETC装着促進のための助成と、こういったような形にも使えないかと、こんな御指摘もあつたところでございしますが、これにつきましては十億円をファミリー企業全体として拠出していただいて、現在、約六万四千人に余る身障者ドライバーからのお申込みをいただいている、こういう状態であります。さらに、これからの剰余金の更なる利用者への還元、これについて検討をしております。

そして、民営化後においてこれからどうなるかと、こういう御質問もあつたかと思ひます。民営化後におきましては、このファミリー企業が今まで以上に透明性を確保しながら効率的な経営を図る必要がある、こういうことでありまして、これからの民営化された会社と現在のファミリー企業と言われる会社との関係、これにつきましては三つのタイプに分類されようかと。そして、三つの方向性でしっかりと各公団、あるいは会社になつたら会社として御検討いただくといいことだと思っております。

真に必要なもの、真に必要な事業、これで新会社が自ら行うことが効率的であるもの、これについては新会社が自らの事業として行っていく、これが一つのグループでありますし、また出資を行った上で連結経営の考え方に基いて経営の効率化を進めるもの、これはグループ会社として効率的にやっていく方がよろしいという判断ができる事業の内容あるいは会社に対しては、そ

いう意味での子会社化、連結対象にする。もう一つ、三番目に、人的あるいは取引的關係、これを掃いて厳しく完全な競争市場の中で最も、競争していただく、完全に競争していただく、こういうことで最も安くいいところが仕事をしたい、ただ、こんなふうなグループと、三つに分かれるわけでごいますが、民営化会社発足に対してはこうしたことで分けていっていただく、こういうことが大事なことだと思っております、国土交通省といいたしましても、六つの会社に分かれるわけでごいますが、それぞれ会社とファミリー企業との關係は、今申し上げましたようなきちっとした世の中に十分説明しやすいといえますか、できるといようなこの整理を是非していただくように指導してまいりたいと思っております。

○森本晃司君 今日総裁にお見えただいておりますので、お伺いさせていただきますが、サードエリア、パークエリア、パークエリアのところ、そういったところは、道路サービス機構とハイウェイ交流センター、この二つの財団で大体行われておりまして、職員の皆さんが九百人近い人がいらつしやいます。

いろいろと、コストダウンを図っていく上でいろいろ技術を取り入れなければならぬ、無駄をなくしていかなければならぬ、一方、この職員の皆さんをどうするかという問題が、やっぱりあるんじゃないかと思うんです。総裁が就任のときに、民営化に当たっては職員の解雇は行わないという発言をされたと同つていますが、今後この新会社サードエリアあるいはパークエリアにおける事業を引き継ぐことになった場合に、これらの財団で働いておられる職員の皆さんについても道路公団職員と同様に解雇することなく引き継がれることになるのか、この点一つ。

もう一つは、我々が高速道路を通るときに必ずお世話になりますあの収集の職員の方々がございす。料金収集やついでいらつしやる方です。

もう非常に環境の悪い中で頑張ってくださいといふんですね。我々にも笑顔でお氣を付けてとかおっしゃってください。その条件は、もう暑い中、あるいは冬は寒い中で、それからあの排気ガスのある中で、それから最近では、ETCになってから、あの方々の中であそこを通行するときに亡くなられるという事故が、ETCが進むと同時に非常に多くなっている、危険な状況にもある。あるいはまた、このごろ料金所を襲うというやつも出てきて、そういう危険にもさらされておられるわけでごいますが、あの方々は、公団職員という形じやなしに、むしろ新聞等々で募集されてあの任務に就いてくださっている人たちなんです。その人たちが三割カットあるいは二五％カットだと言われることになる、自分たちが解雇されるか、あるいは自分たちの給料が引き下げられるのではないだろうか、こういう不安を抱いて今のお仕事に就いてくださっている方々がいらつしやるんです。そういった方々に対してどのような取組になつていくのか、その点についてお尋ねいたします。

○参考人(近藤剛君) 森本委員にお答えをいたします。まず、財団職員の雇用に関する問題でございますが、財団及びその監督官庁でございます国土交通省の判断を踏まえまして、新会社におきまして適切に対応されるべきものと認識をいたしております。

一般論であえて申し上げるといたしますと、新会社におきましては、サードエリアあるいはパークエリアの事業を始めいたします関連事業を積極的に新会社において展開させるためには、現在の公団にはないいろいろなノウハウを持つ人材の確保が重要であると考えております、そうした観点を踏まえまして、繰り返しになりますが、財団職員の引き継ぎにつきまして新会社におきまして適切に対応されるものと考えております。それから、大変重要な料金収受の業務に関する

森本委員の御指摘がございました。本当に料金収受の皆様方には、大変な御苦勞をいただきますながら本当に公団のお客様に接するその接点の役割をしつかりと果たしていただいているわけでございます。そういう意味で、昨年、私、着任いたしましたから、料金所の皆様方の業務の実態もいろいろと現場に参りまして勉強をさせていただきまして、大変に御苦勞されているということが実感として分かりまして、年末におきまして料金収受の皆様方に対して私からお手紙を、お礼のお手紙を差し上げさせていただいたということもございます。

いずれにいたしましても、ETCの普及に伴いまして、また料金収受のその業務の中において危険性も増しているという委員の御指摘もございす。もうそのとおりでございます。そういう意味で、料金収受の皆様方の安全の確保につきましてはいろいろな対策が必要であらうと私も認識をいたしております、関連の受注企業の皆様方にそれぞれ機会をとらえてお願いをしているところでございます。

具体的には、事故の未然防止のためには横断警告パリの設置を行う、あるいは横断のこれはもう訓練もしていただかなければいけないのではないかなと、そのように思っておりますし、また訓練と同時に並行的にETC車の体験乗車もしていただかないと、ETCをお使いのお客様のまた状況も十分に把握できないということでもあらうかと思ひます。そしてまた、毎朝朝礼をおきましてお願いをしておりますが、その朝礼におきましても安全性確保についての注意の喚起を毎朝やっています、それから、そのレーンを横断する必要がある場合には横断するための注意事項、それらのマニュアル等もしつかりとそれぞれの企業において整備をしていただくというようなことも必要であらうかと考えているところでございます。

○森本晃司君 どうぞ料金収受に就いておられる皆さんへな一層の安全とそれから励ましをお願いします。

いしたいと同時に、もう一番心配されているのは、ある道路公団のファミリー企業では公団のコスト削減計画により入札額が三五％減にされることになったと、今後は料金収受員の給料を順次減額しないと経営は成り立つていかない、こういうことを言つた社長もいらつしやるようでございます、そういった発言が、そういったことがその収受の人たちの希望をなくし、あるいは不安にしているということが言えるんじゃないかと思ひます。

どうぞ、そういった方々が大変な仕事を一生懸命頑張っているように、その点については是非、民営化に向かつて、あるいは今からもよくよく御検討いただきたいと、そのように思ひます。次に、コスト削減、大胆なコスト削減をすることは非常にすばらしいことでございますが、この今の財政状況を踏まえて、どう品質を確保しながらコスト削減に持つて、削減に持つていくかということは極めて大事な問題であります。

そのために新技術を導入するということが非常に大事である。道路公団、殊に本四に至りますと、本四公団にはもうすばらしい世界に冠たる技術があります。道路公団もいろいろな技術、これは世界に冠たるものを持つていらっしゃるわけですが、こういう技術を活用して削減に図ると同時に、新技術がいろいろとこれからもまた開発されていくと思うんです。あるいは民間で、こういうことであれば我々も大いに知恵を出そう、橋梁一つするにしても、すべて現場で橋梁を組み立てるんじゃない、それらをプレハブのようなもので先に組んで、それから持つていってやればコストは削減できるんじゃないだろうか、いろいろな新技術が提案されます。しかし、その場合、どうしてもその技術がなかなか生かされない原因は何かというと、今まで使つたことないからちよつとこれはお持ちくださらないという話がよくある。新技術だから使つたことがないのは当たり前であつて、そういったことはなしに、そういうことを積極的に前向いて使つ、

その場合にどういう弊害があり、どういふところを改善しなければならぬのか、こういったことをよく見定めてやっぱり新しい技術を生かしていく必要があるのではないかと私は思っております。

また、もう一つ、新技術にも含まれますが、違う角度でこれから公団の在り方も考えてもらいたいんですが、環境という問題、この辺について、単に技術だけじゃなしに、やはり日本の環境を守るといふことをやっていかなければならないと思っております。

私の奈良県の御杖村というのは山林を持っておりますところ。ここが間伐材、山はほうっておくと、今はもう山はほとんど荒れていきましますから、間伐材利用をどのようにしたらいいのかということを考え、取り組みました。そして、今、まだいろんなことの検証もしなければなりませんので、今年夏ぐらいには林野庁から、これはいいものだからといういろんなことが決まってくるわけでございますけれども、それは何考えたかという、防音壁を木で使う、木の防音壁を使うと、こういうことを考えていく。これは、音を吸収するだけではないし山をも守っていく、間伐材の利用にもなる。こういった点についても、これからコスト減という、その面だけではなしに、新技術採用してコスト減をやること、あるいは環境を守るといふことも大いに生かしていかなければならないと思いますが、これについて政府参考人の方から。

○政府参考人(門松武君) まず、新技術の活用にかかわります基本的な考え方を述べさせていただきます。

国土交通省では、コスト削減や品質、安全の確保、それから、今、先生言われました環境の保全など、公共事業を取り巻く諸課題を解決することはもとより、技術力の優れた企業が伸びる環境作りや民間分野の新技術開発の促進を図ることを目的にいたしまして、公共工事における新技術の活用を積極的に進めているところでございます。

具体的な施策でございますが、まず平成十年度に新技術情報の収集、共有を図ることを目的にいたしまして、新技術情報データベース、NETISといいますが、このシステムを構築いたしました。現在、約三千三百件の新技術情報が登録されているところでございまして、これらすべてインターネットで公開されておまして、いろんな、国土交通省を始めとした公団、公企あるいは都道府県、市町村、民間の工事発注者、すべての発注者にこれを見ることができるようになっておまして、だれでも、いつでも新技術情報を閲覧することができるようになっています。

またさらに、平成十三年から、直轄工事でございますが、このNETISを利用して、当該工事に適した新技術の抽出、選定、現場での試行、それからその試行の終わった後の効果の調査まで一連の取組を体系的に進めているところでございまして、その実績を見ますと、新技術を活用した工事件数は、平成十三年で九百件、十四年度で千三百件、十五年度で千七百件と、毎年三割から四割の増加を見ているところでございまして、新技術活用促進に向けた取組の成果が着実に現れていると考えております。

今後更なる拡大を目指して、試行件数の目標の設定や試行結果の評価を行って、優れた新技術については更に積極的に活用するための仕組み作り、新たな取組に着手し、新技術の更なる活用促進に努めてまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○森本晃司君 コスト削減にこれから新技術を使って取り組んでいただくわけでございますが、コスト削減はこれは大事なことでございます。同時に、じゃ、コストを削減したから品質が悪くなったということがあってしまいますと、この高速道路の持つ性格上、コストは削減し、より良き品質のものにしていかなければ、人の命と、経済の動脈でもありますし、いろんな問題が起きてくるわけでございます。

そこで、極めて大事な基幹的資本でございますから、良質な品質が損なわれて耐久性が低下してはならないと。民営化に伴う、道路構造物等の品質確保についてはどのように考えておられるのか、これについて伺いをしたいと思っております。

あわせて、非常に重要な構造物の品質管理については、例えば道路公団が直接、最先端の非破壊検査をするのか、あるいは、そういう非破壊試験等々、公団自らやる方法、一つあります。品質を高めるといふ。また一方、そういったことをきちんと外部で、そういう検査機関があるわけでございます。そういうところにそういう発注をされて、そして絶えず品質管理を客観的な立場から見ていくということとは私は極めて必要なことではないだろうか。こういう意味の客観性の確保というのはどういう形でやっていくのか、その点についてお尋ねいたします。

○参考人(井上啓一君) 今、先生の御質問、一つは、コスト削減の中で品質管理、品質確保をどうやって保っていくのかという点、それからもう一つは、客観性をどうやって保つような取組をしていくのかという御質問だと思います。

まず、最初の方の御質問でございますが、日本道路公団では、先ほど先生も御指摘ございましたように、高速道路の非常に大きい、重い使命というのを考えまして、品質を工事施工の段階からしっかりと管理していくこと、そういうことによつて安全性や耐久性を確保するように努めてまいってきたところでございます。また、現在、全社を挙げてコスト削減に取り組んでいるところでございますが、コスト削減によって本来備えるべき機能や品質が損なわれるようなことがあってはならないというふうに考えておまして、その辺を念頭に置きながら取り組んでまいろうという所存でございます。

また、二つ目の施工についての品質確保策、向策、それから客観性の確保策でございますけれども、一般には、施工段階での試験は工事施工者

が実施しまして、日本道路公団職員が一定の頻度で立ち会って品質を管理するというやり方をしておりますが、今後は、先生の御指摘も踏まえまして、特に重要性の高い構造物につきましては、安全性や耐久性の向上のため、最新の検査方法を取り入れることや、より効率的で客観性の高い品質管理方法により、一層品質管理の向上を図れるよう種々の方策を検討してまいり所存でございます。

○森本晃司君 品質管理とそれからコスト削減、相違うようではありますけれども、しっかりとやっていただきたいし、殊に安全性という問題の品質については、公団はコスト削減に取り組むだけにしっかりとお願いをしたいと思っております。

あと、総裁にもいろいろとサービスエリアの問題等々質問させていただく予定だったんですが、私の持ち時間が参りました。それから、厚生省も来ていただいておりますが、ちよつと今日は時間がこういう状況になりましたので、今度しっかりと、厚生省ともいろいろと議論をさせていただく時間を十分に取った上でやりたいと思っております。今日はせっかく来ていただいているので、恐縮でございます。

私の質問を終わります。

○宮本岳志君 日本共産党の宮本岳志です。

前回の富樫議員に引き続いて、この間、議論となつてきた抜本的見直し区間、五区間百四十三キロについてお聞きしたい。

まず、大臣に確認したいと思うんですが、大臣は四月九日、衆議院国土交通委員会が我が党の穀田議員が、結局整備計画路線九三四二というのには全部造るんだらうと質問したのに対して、この中には抜本的見直し区間が入っていると、五区間百四十三キロ、この部分については事業を一時中断して必要な調査を行う、今のままでは造らないと明言をいたしました。これは間違いではないですね、大臣。

〔委員長退席、理事池口修次君着席〕

○国務大臣(石原伸晃) 衆議院でもそのように御答弁させていただきましたが、おとといも御同僚の富樫委員の御質問でも同趣旨の発言を、現行の計画のままで整備を進めることはないというふうにお話をさせていただいたと覚えております。

○宮本岳志君 大臣は、この五区間百四十三キロの抜本的見直しによって九三二キロというキロ数に差異が生じることは明白だとも繰り返し言明しております。しかし前回、富樫議員が、五区間百四十三キロといつても三区間百八キロは既に新直轄でやることになっていると、それならわずか三十五キロではないかと、こう聞いたのに対して、政府の側は、いやいや百八キロだって見直すんですという答弁でありました。これはいいんです。

このことは今日は聞きます。そうすると、残る二区間三十五キロ、これをやめなきゃもう何も変わらないということになると思うんですね。そこで大臣、さすがに、このだれがいつどう整備するかまだ決まっていないう二区間三十五キロというのは、もうこれはおやめになるということだと私は思うんですが、いかがですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 二区間三十五キロのお話でございますので、事実の関係だけ私の方から申し上げたいと思います。

第二区間の大津―城陽の二十五キロと、それから八幡―高槻の十キロ、二区間三十五キロでございますが、これは抜本的見直し区間ということですが、昨年の十二月二十五日の国幹会議におきましても御説明申し上げて、先ほどお話しの新直轄に移行しました三区間と合わせまして五区間の百四十三キロの抜本的見直し区間を設定したわけでございます。

この第二区間のこの二区間の場合には、有料道路のネットワークとして京滋バイパスが昨年完成した、こういうこともございまして、これからの需要見直し等を考える上で全く新たな考えで見直してみようではないかということ、この有料道路ネットワークのこの周辺区間における在り

方、これを見直すというところが大前提でありますから、そこで絶対やめるのか、絶対やるのか、これは見直しをした上でこれからの在り方を考える、整備の在り方を考える、こういうことでございますので、これは既に都市計画はもうらん決まっておりますけれども、そういう意味で抜本的にまず見直してみようというふうに挙げさせていただきます。

○宮本岳志君 その国幹会議が、近年、同等機能を持つ複数の道路が完成したということで指摘しているのは、今お話しがあった京滋バイパスということでもあります。

今日はその京滋バイパスというものを地図をお持ちをいたしました。(資料提示)この地図を見ていただきたいんですが、この破線、タイガース模様になっている、この破線が第二区間の今抜本的見直しになっている区間なんです。同じように、この赤い実線で示したものが京滋バイパス、これは昨年八月の十日に供用を開始した。これは全くほぼ同じ機能を持つ道が二重に、もう既に京滋バイパスができて上がっているわけです。

それで、この京滋バイパスというのはどういう道かと。そんな小さな道じゃないんです。自動車専用道路、これが京滋バイパスですが、四車線の自動車専用道路が開通しております。これですね、お分かりですね。(資料提示)

この京滋バイパスが開通したときの道路公団の資料を私は今日ここに持ちをいたしました。それで、ここでは道路公団自身が、一名神高速道路との二ルート化の完成により、名神高速道路の渋滞の緩和を図るだけでなく、第二京阪道路と一体となって沿線地域からの高速道路利用の利便性が飛躍的に向上するほか、事故災害時等の補完機能の向上、周辺地域における経済効率の向上など多くの整備効果が期待されると、得々と公団自身が述べておられます。

なるほど、一方では第二京阪ですね、先ほどの、京滋バイパスだけでなく、これだけでなく第二

二京阪、この青いところは既にもうでき上がっておりますし、この破線は既に今工事が進行中になっていると。

そこで、確認するんですけれども、この京滋バイパスの開通によって既にこの区間の二ルート化、つまりダブルネットワークというのは完成した。これは道路公団の説明に間違いはないということでしょうか。

○政府参考人(佐藤信秋君) そういう意味では先生御指摘のように、京滋バイパスそのものは名神の三キロの改築と一体となりまして、この名神高速道路の瀬田東のジャンクションで分岐して大崎ジャンクションまで、こういうルートでありまして、その区間についてですね……

○宮本岳志君 これね。

○政府参考人(佐藤信秋君) ええ、について名神が、名神とこの京滋でダブルネットワークという形になっていると、これは事実でございます。

○宮本岳志君 そもそもこの第二区間の計画というのは第四次全国総合開発計画、四全総で位置付けられたものであります。四全総では交通体系の具体的な整備目標というのを定めてあるわけですが、これも、交通網の安全性の確保のために大都市相互など国土の中枢部において複数ルート、複数機能による多重系交通網を形成し、施設容量の不足による交通機能の低下や大規模な災害等の発生による交通途絶の防止というふうに挙げられております。

そうなりますと、この区間については京滋バイパスの供用により複数ルートの確保がされていると。少なくとも、四全総に言う施設容量の不足による交通機能の低下、つまり渋滞の緩和ですね、それから大規模災害等の発生による交通途絶の防止、つまり災害時のワンルート確保と、こういう目的は基本的に達成されたと言わざるを得ないと思うんですけれども、いかがでしょうか、道路局長。

○政府参考人(佐藤信秋君) そこで今の京滋バイ

パスを活用してみたときにダブルネットワーク、こういう形の下で考えますと、事実の関係をいたしましては、実は大崎ジャンクションと高槻ジャンクションの間、この部分は現状弱点として残っております。既に京滋バイパス供用後も毎月の中で渋滞が、例えば京滋バイパス供用後の回数で申し上げますと、四か月の間に四十八回渋滞が発生するというところでありますので、随分と頻繁に渋滞そのものは発生していると、こういう状態であるのも事実であります。

それから、私もこれまでの交通量を見直した、こういうことで実は今回の事業評価の中にこれからの見直しを、必要の見直しをかなり厳しめに見ている、こういう面もございまして、そういう意味での抜本的見直しをすべき、こういうふうな考えでございまして、元々はそういう意味ではダブルネットワークでは足りなくて三重ネットワークでなければいけない、今申し上げました弱点の存在、それからさらに、見直した交通量の下でどういう効率率のネットワークを考えるべきかというように、な点についても見直しているということでもあります。

○宮本岳志君 じゃ、この京滋バイパスの開通のときに大々的に配られたこの公団の説明ですね、渋滞の緩和を図るだけでなくこの高速道路利用の利便性が飛躍的に向上するというのは、これはうそだということですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先ほど申し上げましたように、ダブルネットワークというのはダブルネットワークであると。瀬田東から大崎ジャンクションはですね。

それで、今申し上げましたように、大崎と高槻の間の渋滞という問題は引き続き解消しておりませんし、それから、これからこの関西圏、近畿圏のネットワークとしての在り方として抜本的に見直しをしながら、本当にどういうネットワークがいいかというところを考えた上で、今、抜本的見直し区間として第二区間のその区間を取り上げ

て、大いにみんなで検討しよう、こういうことにしているというわけであります。

○宮本岳志君 もう駄目ですな。九三二二というのは結局全部造るんだらう、幾ら改革とかいつたってそんな見直しなんてしないんだらうと指摘したら、いやいや、抜本的見直し区間があるんですよ。百八キロは新直轄に入っているじゃないかと云ったら、そっちの中でもまだ見直しところがあるんですよ。

しかし、現実には、二区間三十五キロの議論をやってみたって、そして道路公団自身が既にダブルネットワークができて渋滞の緩和も画期的に進んだんだと言っている、このわずかな区間が渋滞するからトリプルネットワークが理想的なんだと。そんなことで道路公団の改革なんかできるわけがない。全くまゆつばものだと言わざるを得ないと思うんですね。

それで、私は、この区間というのは莫大な建設費用が掛かるんですよ。一体これは、じゃ、この第三名神、この区間、総事業費幾らですか。総事業費ですよ。

○政府参考人(佐藤信秋君) 二区間の総事業費と、こういうお尋ねかと思えます。

二区間で三十五キロ、大津―城陽、それから八幡―高槻、合計で三十五キロあるわけでございますが、合計でこれまでに計上、積算されております事業費は約一兆六千億円であります。三十五キロで一兆六千億円。

○宮本岳志君 平均的な高速道路の建設コストはざっと一キロ当たり幾らですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 置かれた状況によりまして随分といろいろ出入りがあると、こういうことではございしますが、全くそういうのを抜きにして統計的な数字と、こういうことで申し上げますと、例えば過去五年間、平成十年から平成十四年度までに供用した高速自動車国道の平均の建設コストは一キロ当たり約五十億円、こういうことになっております。

○宮本岳志君 これは平均の六倍なんですね。一

兆六千億、三十五キロですから三百十四億ですよ。普通は一キロ当たり五十億円できると今大体平均値が出たけれども、六倍の金を掛けて造る道路なんですよ。このわずかの、ダブルネットはできたといえども、このわずかなところがまだ渋滞するから、決して取りやめると決まったわけではなく、あなたがおっしゃった、この渋滞を解決するために六倍の金を掛けてこれを造らうという話をまだどうやってやっておられるわけですよ。私は、こんなものは構造を見直したり規格を見直したぐらいで六分の一にかなりよくなるが。

私はこの枚方市内の建設予定地を視察してきたんです。この道路が通る予定地というのはどんなものかと。全くの住宅密集地ですよ。マンションもある、府営住宅もある、家がずつと建ち並んでいるところを、その家全部立ち退かせてこの道を通そうというのがこれ元々の計画なんです。立ち退きの費用、補償、もう見るからに、膨大な費用が掛かることはもう目で見て一目瞭然なんです、現場を見れば、これだけ高速道路の無駄ということが大議論になってきた。これ以上の無駄はないと私は思います。

これは局長、幾ら局長に聞いたって、それは見直しは見直しであって、やめるなんていうことをあなたがここで言うとか具合が悪いんですよ。

大臣ね、大臣、これは幾ら何でも、この計画は、この区間については、抜本的見直しということだけれども、これはもうきつぱり中止すると、僕はそうすべきだと思うんですよ。大臣、いかがですか。

○国務大臣(石原伸晃君) 宮本委員の御見識は御見識として拝聴させていただいておりますが、政府参考人から御答弁をさせていただきましますように、事業の着手区間は抜本的見直しを行う、そんな中で、先ほども御同僚の森本委員の御議論の中で出ておりましたように、九三二二と言われる整備区間の外にも全国で必要な道路がある。また、そういうところは全く高速道路がないような地域

も含まれているわけでございます。

基本的な外部評価の一つの要素として、ダブルネットワークになっているところは外部評価が低くなると、そういう特性がございますんで、ここはトリプルネットワークにできるとなりますし、しかも一兆円という巨額のお金が掛かりますので、抜本的見直しの中ではそういうような点も評価の中心になってくるものと承知をしております。

○宮本岳志君 大臣ね、この二区間三十五キロさえ中止しないということになれば、残りの三区間百八キロというのは、もちろん新直轄に入っているけれども、見直しはするんだと言っているけれども、まあ新直轄で基本的には造っていくということになっております。つまり、そういうふうと考えてみたら、結局九三二二キロというキロ数に差異が生まれることは明瞭だと繰り返し大臣がおっしゃっているその差異というのは、生まれてきやうがないわけですね。

私は、少なくともこの区間については、先ほど大臣、抜本的見直しというのはそういう意味でやっているとおっしゃったわけですが、要するに抜本的見直しを行った結果、必要なという判断に至った場合、その場合には中止もあり得ると。今の時点でもう中止なんだと、こうはならないにしても、中止というのは選択肢の中にきちっと入っている。この点については、大臣、よろしいでしょうか。

○国務大臣(石原伸晃君) 抜本的見直しするということは、一時中断しても一回洗直すというところでございしますから、造る、造らない、すべての選択肢が入っているものと認識をしております。

○宮本岳志君 済みません。造らないという選択肢は入っているんですね。

○国務大臣(石原伸晃君) 造らない、造るという選択肢は入っていると思えます。

○宮本岳志君 今日、私、委員の皆さんにもこの

二区間三十五キロというのがいかに過剰投資となるか、そしていかに莫大な費用が掛かるかということも明示をいたしました。

私は、こういうところを本に見直さなければ、経営形態を変えるだけで決してこの公団の問題というのは解決しないというふうに思っています。この二区間三十五キロについては一刻も早く中止することを私求めまして、私の質問を終わりたいと思います。

○大沢辰美君 引き続き、私、大沢の方から質問をさせていただきます。

私は、四月二十八日、本会議でこの道路公団の四法案の基本点については小泉総理に質問いたしました。今日は、本四公団の問題を中心に質問をしたいと思えます。

本四公団については、政府が昨年の通常国会で債務処理の法案を成立させ、そして三兆八千億円の債務のうち一兆三千億円を切り離して一般会計に繰入れをいたしました。我が党は、民営化の枠組みがまだ決まっていけない下でのこの国民の血税で債務を処理することだけは駄目だということで、国民は納得できないということで、そういう立場を貫いて反対をいたしました。そして、いまだに約二兆五千億円の債務を返済しなければならぬわけですが、九千億円の出資金の方も、期間を十年間延長して返済期限を二〇二二年までとしました。

そこで、まず最初に、この民営化法案によってこの三兆四千億円の債務はどことが受け継ぐのか、債務の返済はどのようなのか、まず伺います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生御指摘の、一般会計によって債務を切り離した後の本四公団の債務、約二兆五千億円あるわけでございますが、これと出資金約九千億円、合計いたしますと約三兆四千億円につきましては民営化後は機構が継承する、こういう形になろうかと思えます。このうち二兆五千億円の債務につきましては、本四会社が機構に支払う貸付料、国、地方の出資金を財源として返済すると、こういう形になろうかと思

ます。

○大沢辰美君 本四公団についても、基本的には全体の同じスキームの中で扱われていることとだと思います。

〔理事池口修次君退席、委員長着席〕

そこで、高速などの整備と地域経済の振興、影響などについて、限られた時間ですけれども議論をしたいと思います。

私、兵庫県ですけれども、地元の淡路島を一つの例に挙げたいと思うんですけれども、今、淡路島は人口十五万人です。一市十町の自治体があるわけですが、ここは神戸淡路鳴門自動車道というのが正式名称ですけれども、いわゆる夢の架け橋という名で橋が架けられて、明石海峡を渡って、淡路島を横断して、鳴門海峡を抜けて四国まで通じています。一九九八年に全区間が開通をいたしました。本四公団の三本のうちの一本になるわけですが、この神戸淡路鳴門自動車道を建設した理由ですね、そもその理由について教えていただきたいと思いますが、大臣に。

○政府参考人(佐藤信秋君) 事実経緯もござい

ますので、私の方から申し上げたいと思います。そもそも、昭和三十年の五月十一日に国鉄の宇高連絡線の紫雲丸が瀬戸内海で第三宇高丸と衝突して沈没しまして、小中学生を含めて百六十八人が死亡する、こういう痛ましい事故が発生いたしました、これを受けまして、地元自治体で架橋推進協議会が発足するなど、架橋構想の実現に向けた運動が全国的に活発化したわけでございます。

さらに、昭和四十四年の五月三十日に閣議決定されました新全国総合開発計画におきまして本州四国連絡道路の建設が盛り込まれ、昭和四十五年には本州四国連絡橋公団が設立された、こういうことでございます。こういう中で、神戸淡路鳴門自動車道は、四国、淡路島と関西圏の間の物流や交流の動脈として大きな役割を担う道路として位置付けられてきたと、こういう経緯でございます。○大沢辰美君 いわゆる、特に四国と本州の物流、経済効果、そのま本線となっているというこ

とだと思えます。

そこで、私は、それはもう当然、今日の実態、経緯を見ても明らかなんですけれども、この橋ができたことによって、いわゆる淡路島という、その島民の人たちの生活がどういふふうになったとかいふことが、一つの問題点として提起をしたいと思うんですが。

少し客観的なデータを紹介したいと思います。が、今、皆さんのところにお配りをさせていただいたと思うんですけれども、ちょっと資料を見ていただきたいと思います。

一つは、人口の推移ですね。これが非常に、橋が開通するまでも下がっていたけれども、開通した以後も非常に人口が減って、減り続けているという実態ですね。表の二は就業数の推移なんです。これも開通までは一定の就業数、高位を占めていたけれども、やはり開通後は非常に就業数は減ってしまつたという。三は、三枚目は、淡路の一市十町ですね、総生産、一人当たりの所得の推移なんです。少し分かりにくいかもしれないんですが、兵庫の実態と淡路島の実態、それを出してみましたが、やはり一九九八年の明石大橋の開通からだと生産額が減っているという実態がここにあります。

こういうことで、橋が建設された後でどのように変化したかというのは明らかにできていくわけですが、少なくともプラスには作用していないということが明らかだと思えます。

特に、私は、大型トラックなどは、四国と本州の間をすべて有料道路を使つたのでは採算が合わないということ、ほとんど島の中の一般道を通つてトラックは走っているという実態、狭い道路のために非常に交通事故も頻発しているという実態も統計上出ています。本州から全国展開している大型店なんかの進出もありますので、地元商店街に打撃を与えていると。四国側からは四国資本という形で、私も見てきたんですけれども、やっぱり企業の進出もあると。それはまあ自由だといえ自由だけれども、言わば淡路島というのは草

刈り場のようななつてしまつていくというのが、私は、一つの推測なんです。この統計を見ても明らかではないかと思うんです。

こういう実態を見ますと、確かに便利にはなりました。だけれど、こういう高速道路、ここはまあ一般道路の車両の専用道路ということになるわけですが、地元経済にとつてプラスになるという考え方が必ずしも万能ではないかというのを示しているのではないかと思うんですが、高速道路によつて物流、そして経済効果があるという建前からこういうどんどんと橋などが造られていったその結果、その認識についてどういふようにお考えになつていらつしやるか、まあ大臣、局長、どちらでも結構です。

○国務大臣(石原伸晃君) 今、大沢委員が御指摘された数字をちょっと見まして、ちょっとびっくりも、外に出ていくわけですから、一人当たりの生産性とか所得額というのは多分上がつていんだと思うんですが、それが下がっているというのがちょっと理由が分からないという率直な印象を持ちました。

同じようなお話をいろんなところで聞くんですが、徳島に参りましたら、やはり橋が架かったことによって神戸まで非常に簡単になつて、地元の人には神戸に行くようになって、ある新聞社の講演で行つたんですが、その部長さんに乗せてもらつたら、週末ごとにかみさんの運転で片道六千円払わされて、自分の出費は増えたけれども喜んでいてはかみさんだけとか、そんなお話を聞かせていただいたり、週末に長崎でタウンミーティングがありまして、伺つたところ、新幹線造つてくれという話と、逆に、今、大沢委員が御指摘されましたように、新幹線ができることによって、今でも一時間四十分で福岡まで行けるのに、この地元の町が疲弊してしまふんじゃないかというような意見、こういう、今、大沢委員が御指摘されたのと同じような御意見を聞きまして、便利になるということと地域の再生、活性化ということの

難しさというものを痛感しているところでございます。

○大沢辰美君 そういう現象が起つていくという立場に立つて、どう私は対策を講じるかということも大事ではないかと思うんです。本当に、分らないという表現をされましたけれども、事実としてこういう数字で、実態で表れていますので、もう少し私は道路、特にあそこ本四と、まあ淡路島、四国というのは橋という形で付けられて、いわゆる一般道路はほかになくつて、橋を通らないと通れないという事態の中でこのいふ現象が起つていくことに注目をしていたいただきたいと思ひます。

そこで、私は、この大橋というのは生活道路的な性格が強いと思つていふんですね、今も言ったように、橋を通らなければ淡路島に行けない、橋を通らなければ本州に行けないという実態の中で、そこには通勤の人もおれば通学の子供たちもいるし、それから農産物もどうしても大橋を渡らなければ持つていけないという実態がある。だから、私は、生活道路という認識を、すばらしい橋なんだけれども、一般生活道路なんだという、生活に密着した道路なんだ、そして橋なんだという認識を私は今持つていふんですが、そういう認識を持つて今の状態を見て、お思ひになりませんか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 明石海峡大橋といひますか、この本四の神戸―淡路―鳴門ルート、生活道路というふうな形で使ひ方といひますか使ひ方といひますか、そういう性格があるんじゃないかと、こういう御指摘でありました。

そういう意味では、先ほどのいふ効果を持つていふかという点に絡みまして多少付随して申し上げたいんですが、神戸市と、それから淡路島、特に明石海峡ルートの、その明石海峡大橋の足下といひますか五町との、就業者と通学者、これが、架橋が架かる前、いずれもそれぞれと行つたり来たり、この分が、神戸から行くあるいは神戸に来る、この両方が二倍以上の交流が

出るようになった、こういう点を一つ申し上げたいと思います。やっぱり、そういう意味では、先生お話しのように、就業、通学と、こういう面からいくと、その機能は随分大きなものが出てきているんじゃないかと、こういうことかと思えます。

それから、経済効果みたいな全体の議論でいいですと、人口の議論を多少ひとつ申し上げたいんですが、結局、就業も人口も比較して、ある場合、ない場合の比較ができれば一番いいんですが、なかなか難しいものですから、明石海峡大橋のそういう意味での生活道路的な面、こういう面からいまして、人口がどうなったかと、こういうこととでございますが、国勢調査データで一九九五年と二〇〇〇年比ですと、実は淡路島では〇・九八でございますが、ほかの架橋のない瀬戸内海の島々、小豆島とか大崎上島とか、やはりそういうところの方が人口の減少率が大きくて、淡路島は〇・九八でございますが、小豆島等は〇・九三と

こういう形で、架橋の影響ということで考えますと、そういう人口定着効果という部分もやはり多少はあるんじゃないか、こういうふうにも思うところがあります。

いずれにいたしましても、明石海峡そのものにつきましても、生活を支える、こういう効果ももちろんあるわけですが、四国と中国の広域的な人、物の移動の円滑化、連携の促進、あるいはまた生活的な面での、通勤、通学面も含めた周辺地域の生活を支える効果、こういうことも大変期待されもし、これからもそういう機能も十分果たすべき、こういう問題だと認識しております。

○大沢辰美君 全国の離島も含めて、私は今比較する考えはございません。今、現実には本四公団の問題が焦点になって、道路公団の問題が焦点になつて、そこに正にすばらしい技術も託した明石大橋が建つて、その明石大橋のふもと、淡路島がこうなんだよという私は皆様に説明をしながら、認識を改めていただきたいという立場でお聞きしたわけです。

そこで、本四公団の通行料金の問題なんですけれども、これはもう本当に、もちろん淡路島の人だけじゃなくて、地元住民の大変な関心事なんです。これは昨年七月から新たな値引きの措置が取られています。そのときに当時の大臣も道路局長も説明をされていましたが、これは一年間限りとするといいことを言われておりましたので、その間の効果、まだ一年たつていませんが、効果はどうだったのか教えていただいて、そしてこの七月からどういうふうになるのかという点を教えていただきたいと思えます。

○政府参考人(佐藤信秋君) 御指摘の本四の料金につきましては、昨年の七月から、従来の特別料金と比べまして、一般車につきましては一〇％、ETC車につきましては約一五％引き下げた新特別料金、こういうことを適用させていただいたところであるわけでありまして、

これによりまして、その効果という面から申し上げますと、三ノ川の県境の断面の平均交通量、大鳴門橋、瀬戸大橋、多々羅大橋と、こういう形で県境の断面の平均交通量、これが料金改定前の四月から六月までは対前年度比で一・四％減、こういうことでありましたが、料金改定後の七月から本年の四月までは対前年度比で三・二％増、こういうことでございました。

したがって、昨年七月に実行いたしましたときには、料金弾性値としては〇・五ぐらいを期待した、〇・五ぐらい、と、ところでありまして、これよりは若干下回った〇・三ぐらいということでありまして、低金利による支払利息の減少等で償還準備金の繰入れの方は十九億程度繰入れが可能になったと、平成十五年度分につきましては、ただし、こうした状況を踏まえて、〇・三ぐらいの料金弾性値、こういう形でございまして、こうした形を踏まえまして、七月以降どういうふうな料金の在り方にするかという点について、公団、国土交通省ともに一生懸命今検討しておるところでございます。

○大沢辰美君 建設当時は二〇％軽減で一〇％の量が増えたという成果があったと思うので、今回

の場合は非常に目標に至っていないという数字が出ています。七月からの新たなまた考え方というのはまだ決まっていらないでしょうか。

○政府参考人(佐藤信秋君) したがって、今、今までの分析も含めながら、この七月以降どうするかという点について、本四公団それから私ども一緒になって在り方を検討している最中でございます。

○大沢辰美君 現在のところはどうか分らないということのようでございますけれども、民営化のことが今話されている中で、一割程度の料金値下げとか、そして弾力的なやり方で検討を進める。夜間料金の問題とか、いろいろと提案をされているわけですが、その問題について、この本四についてはそこに当てはまるような考え方に入っていくわけですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 高速自動車国道につきましては、平均的な一割下げというようなことを今いろんな割引をどうするかという形で検討している。そして、それぞれの、本四公団も含めましてそれぞれの、本四、首都、阪神、こうしたそれぞれの料金の在り方についてはそれぞれまた個別に検討しているところでございますが、そういう意味では、本四公団につきましては、今の実験の結果を踏まえながら、当面この七月からどうするか、それから会社になったときにどうするか、全体の経営採算の見直しなども踏まえながら検討をして、詰めてまいりたいと思っております。

○大沢辰美君 非常に歯切れが悪いわけですが、明らかに島民の皆さん、この料金問題については非常に関心を持っているという点を強く申し上げて、そして一市十町の皆さんが具体的に皆さん、公団の方にお願いしたいと思うんですが、公団の方に要請書が届いているようでございます。

その内容については、お渡しをさせていただいておりますので御存じだと思ふんですが、明石から四国へ渡る大型トラックが一日に三千二百台、この自動車専用道、高速ですね、利用して

いると、現在。一方で、一般道ですね、二十八号線がございまして、そこに迂回する大型トラックが千二百台走っているという実態がある、このことは本当に考えもしなかったことだと一市十町の方がおっしゃっているんですね。当然、高速道路ができるんだから、そういう大型道路は、四国へ渡る車両は皆、上に上がってくれるんだと、だから二十八号線という自らの生活道路というのは静かになって、交通の安全というのは守れる、そういうふうにご皆さん思っていたというんです。

ところが、予期しなかった事態が生じていますというのを訴えておられます。夜間にもそのうちに六百台走っているというんですね。そして、夜間の騒音調査もされたようですが、約七十二デシベルから七十三デシベル、高くなって、騒音が発している。そういう点で非常に大変だということも訴えて、この一市十町の皆さんが有効な対策を講じていただきたいという要請が出されていますが、公団はどういうふうな検討を今されていますでしょうか。

○参考人(倉林公夫君) 淡路島内の大型車の問題、今、先生が言われた実態でございますけれども、それを料金政策によつて本四の方へ転換していくということに関しては、転換を促す場合に、今、本四を走っている大型車もあるわけですね。そういうものの値下げということになりますと、それは一種の減収になるわけでございます。それがどういうふうな転換してくるか、そういうことを十分検討しながら、私どもは債務の着実な返済という問題も大きく抱えておりますので、それを踏まえながら、どれぐらいの効果になっていくのか、そういったことを関係機関とも調整しながら検討していきたいというふうに考えます。

○大沢辰美君 公団の方からの、副総裁からの答弁はその範囲にしか発言できないと思ふんですが、大臣、本当にすばらしい最高の橋を造つて、道路を造つて、そして皆さん通つてくださいというところで造られた。これで六年目になるんです

が、実態は大型トラックを一例に挙げましたけれども、こういう事態になつてゐるんですね。

やはり、ここは政治的に、政策的に、社会的に国土交通省として判断をしなければ、環境基準までオーバーしているような事態を淡路島に負わせているわけですから、その点について大臣の見解を。

○国務大臣(石原伸晃君) 客観的な事実等々については政府参考人の方から御答弁をさせていただくといたしまして、率直な感想、印象を申し述べておきたいとしますと、予期せぬ出来事が起こっているという事実は委員が御指摘されたとおりなんだと思います。これは、実は淡路に限らず、夜間交通量が少ない並行国道を持つ地域で同じような問題が発生しております。そのことによりまして、当初は迂回道路として高速道路が、市街地を通らないという高速道路の役目というものが十分に果たされてない、こういう地域が全国にもあるということも今回いろいろ明らかになつてまいりました。

そこから先のお話は、四十兆円に上る債務というものを確実に返済しつつ、この予期せぬ出来事にどう対応しているかということに尽きるところでございしますが、やはり造つたものを使つてもらわないというのがやはり一番もつたない。

そこで、これも社会実験でございしますけれども、この地域ではやっておりますが、他の地域では夜間の通行割引等々、シフトを、物流の車をシフトをするような実験も行わせていただいております。また、本四におかれましては、淡路からの要望書等々も出ておりますので、こういうものを本四公団並びに行政の方で社会実験というように形等々使つてみて、どうすれば夜間の通行を高速の方にシフトすることができなのか、かつ債務の返済に支障を来さないのか、こういうものを考えてまいらなければならないと思います。

詳細につきましては政府参考人から答弁させていただきます。

以上で終わります。

○委員長(興石東君) 委員の異動について御報告いたします。

本日、宮本岳志君が委員を辞任され、その補欠として富樫三君が選任されました。

○洲上貞雄君 社民党の洲上です。

民営化委員会の意見書と政府案の相違点について伺いをいたします。

本法案の提出までの経過についてはもう触れませんが、民営化推進委員会がまとめた意見書が提出されておまして、四法案、必ずしも一致していることはいないと、一致しているものではないことはもう明らかであります。あえてそこでお伺いをしたいのであります。意見書と四法案の相違点はどこにあり、政府案となつた理由について教えていただきたいと思ひます。

○副大臣(林幹雄君) 委員会の意見書と政府案の相違点は何かとお尋ねでありますけれども、今般の公団民営化におきましては、民営化委員会の意見書の主要項目の大半を実現しております。この意見を基本的に尊重したものでございします。

その中で、会社による道路資産の保有と、料金に利潤を含めること、この二点につきましては不採用としたところでございします。

その理由でありますけれども、まず、会社による道路資産の保有、いわゆる買取り案でありますけれども、これにつきましては、道路は元々、自由通行をして無料というのが原則でありまして、極めて公共性が高い上に私有になじまない国民の共有財産であるところから、債務返済後も道路は国に帰属して無料開放にするということにしておりますから、そういう理由であります。

また、料金に利潤を含めることに関しましては、まず第一点、利潤を上乗せすれば料金の引上げにつながつて、それが会社の利益になることはあり

ますけれども、逆に国民の不利益になるということ。二点目といたしまして、利潤が上げられるだけの料金設定をすれば、料金収入があるならば、それは債務の早期返済あるいは料金引下げに充てるべきであるということ。三番目として、高速道路は国民共有の財産でありまして、民間企業の利潤獲得の手段とすべきではないということ。そして四点目に、地方公共団体の意見等々も道路料金の利潤を上乗せする考え方には否定的であつたということなどから、公団民営化においてはこの二点、採用しなかつたところでございします。

○洲上貞雄君 次に、新規建設の借金について伺いをいたしますが、新規道路を建設する資金調達は政府保証が付きまします。借金の返済は新設の機構の裁量にゆだねる、これでは政府が借金して建設するのと実態は同じではないかと考えられますが、見解はいかがですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 今回の法案の中で、新会社が新しく建設する場合にこの債務に保証が付き、これは、それをさらに機構に持つていくというのでは今までと変わりがありません。これは、御質問かと思ひます。

まず、政府保証の問題でございしますが、この枠組みそのものは今までと異なつて全く新しいものでありまして、会社が貸付したときに、ランク付け、いわゆる格付けといいますか、ランク付けが、信用力のランク付けがない、当分の間は、こういうことでございします。そういう意味では、貸手側もいかなる信用を与えて貸すかというような点についてはいろいろ戸惑うところがあるのではないかな、こういうような問題もあつた。

そういう意味では、政府保証を付けることができる、可能であるということにいたしました。これも付ける、こういうわけではございせんが、最小限の範囲で可能であるというふうにいたしました。借入れの金利がひどく上がった場合には国民負担が増加する、こういうような形になつても困りますので、そういう意味でのフェールセーフといひますか、を入れておく、こういうこと

とにさせていただきます。

この政府保証の付与によつて、市場規律が働きにくくなつて無駄な道路を造らないための歯止めが掛からないのではないか、こういう御趣旨が裏にあるかと思ひますが、そういう意味では、やはりなかなか、この新会社は努力して資金調達をしないと、安いコストではなかなか調達できない、こういうことにもなりかねないので、そういう意味で企業としての努力を必要としながらも、なおかつ大幅なコスト増にも結び付かないようにということ、保証が可能であるというふうに入れたせていただいたわけでありまします。そういう意味で、市場の原理というものがやはり働いてくるものと、こう認識しております。

また、新規道路を、新規建設した道路を会社から機構に渡す、こういうことであれば今までと変わらぬんじゃないかと、こういうことであります。が、会社の方は、この新規建設した部分を自らまた貸付料として機構にお支払いする、こういう形で四十五年以内に返済するような枠組みの中で自らが努力しなければいけない、こういうことになつておりますので、そういう意味では、今までのやり方と大分異なりまして、新しい枠組みの中で実行可能なようなことを模索してきまして、こういうことであります。

○洲上貞雄君 次に、債務の増大の要因についてお伺いいたしますが、公団が四十兆という膨大な債務を抱えるに至つた要因は何であつたかと。なぜこれほどまでに膨らんだかと考えているのか、お尋ねをいたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) この四十兆円の債務がなぜこれだけ膨らんだかと、こういうお尋ねでございします。

そういう意味では、現在、四つの公団を合計いたしますと約四十兆円、有利子債務と無利子の債務、合計いたしますと四十兆円を超えると、こういうことであります。が、今までの道路整備のまず歴史といひますか、をひもときますと、昭和二十九年以来、一般道路事業と有料道路事業とで、こ

これは一般道路事業は国が何らかの形で関与する直轄事業、補助事業、こういうことでございますが、全体で二百二兆円の投資を平成十五年度までに昭和二十九年度からやってございます。このうち三五、二百二兆円のうちの三五、七十兆円が有料道路事業を活用してやってきた、こういうことでございます。これは建設費も管理費も含まれるわけでございますが、そういう意味で、緊急に整備をするために、やむを得ずといいますが、有料道路制度を活用しながらやってきた。そして七十兆円の投資をしてまいったところではあります。そういう意味では、逆に料金収入もかなりいたでいて、債務として四つの公団で残っておりますのは四十兆円、こういうことでございますので、借金も返し、管理費も返しながら建設を続けてきた、こういうことであります。

そういう意味で、なぜしからば四十兆円の債務が累積したかということでも申し上げますと、今申し上げましたように、返済は着実にやってきてはいるわけでございますが、管理費と返済、更にここに新規建設も加えて、四十兆円を超える債務が形成されてきた、こういうことであります。

そこで、これからということで、コストを徹底して縮減して、有料道路事業の対象としては、高速道路の建設費は二十兆円を見込まれていたものを十・五兆円以内にすると、管理コストを三割削減すると、高速道路について、高速自動車国道については債務を、民営化時点でこれ以上債務を、累積債務を増やさない、こういうような形でまいりますと、これ以上の債務の累積もなく返済も返す、確実に返す、こういう形で今回組み立てさせていただいたということでございます。

○洲上貞雄君 次に、返済期間の根拠について伺いをいたしますが、機構によると債務の返済期間を四十五年としておりますけれども、その根拠をまずは一つ示していただきたいと。また、経済だとか金融状況の変化によって返済の根拠が崩れた場合はどのようにしているのか、お考えをお伺いいたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 確実に返済期間が四十五年以内に返せるかと、こういうお話でございますが、一点目は、そういう意味では、十八日に、道路関係四公団の債務返済イメージの試算例を出していただきました。

その中で、基本ケースということで、将来金利の四割を前提しながら、今後の建設投資を約十三兆円、平成十五年度以降でございますが、建設投資を行う、管理費は三割削減する、そして料金収入は、将来交通量フレームの伸びをある程度考慮しながら、高速自動車国道の料金につきましては平均一割引き下げる。そうした前提の下で計算いたしてみますと、一応計算上は、四公団の合計の計算上は民営化後四十四年ということで返済することが可能であろうと、こういうことでございました。

先生御指摘のように、いろいろ金利上昇、あるいは交通量の減少、あるいは大災害の発生と、こうした状況の変化ということが考えられ得るが、それにはどう対応するのか、次にそういう御議論でございます。そういう意味では、四十五年以内の債務返済、あるいは新規建設を確実にやっていく、こうした両方を満足させる、両立させる、そういうためには、事業計画を常に監視しながら適時適切にいろんな状況下に対応する、これが必要なことかと考えております。

例えば、災害復旧の補助、大規模な災害については災害復旧の補助等を、助成措置を入れておるところでございますが、あるいはまた、状況によって更なるコストの削減であるとか、あるいは合併施行の導入であるとか、支援措置の強化、こうしたことを常に検討しながら、良好な、確実な債務返済ができると、こういうことを追求していくべき問題というふうに考えております。

○洲上貞雄君 次に、技術水準の維持について伺いをいたしますが、公団を民営化することによってこれまで維持、蓄積をまいりました保守や管理を始めとするノウハウが低下するのはないかと恐れられるんですが、民営化して

もこれまでどおり技術水準を維持し、向上をさせることが大事だと考えられます。何か新しいことを検討されているのかどうか、お尋ねをいたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 保守管理の水準について、民営化しても技術水準を維持し、更に向上させていく、これが大事なことでないかということ、何か検討しているか、こういうお話でございます。

そういう意味では、二点申し上げたいと思います。一つは、これからの民営化後の管理につきましては、機構と会社が協定を結ぶ、そしてその場合に管理の水準をやはり落ちないようにする、なおかつコストも従前、平成十四年度に比べて三割削減というようなことを前提にして協定を結んでいただく、こういうことでありますから、これから、技術開発、今まで進めてきた点を更に技術開発を進めながら、この両立を図るという形が大事な点だろうと思っております。

そういう意味では、今度は個別に一つ申し上げますと、特に本四のように長大橋の建設・管理技術、こういうことは大変重要ですが、管理費を削減する中で本当に大丈夫かと、こういうような御指摘もあつたところであります。そういう意味では、国、自治体も一緒になりたいといいますが、適切な支援をしながら、例えば本四のような長大橋の技術の承継、あるいはまたその維持管理のための効率化、こういう点については、単に、公団の時代もそうでございますが、公団が会社になりましてお任せという形ではなくて、そうした関係機関がしっかりと支援しながら、技術開発の支援もしながら良好な管理をやっていく、あるいはまたそのための技術開発をしていく、これが大事なことだろうと思っております。

○洲上貞雄君 次に、無料開放後の維持と管理費用について伺いをいたします。これはかなり先のことを聞きますけれども、料金徴収期間満了後は道路資産等の道路管理者への帰属により高速道路は無料開放されることになり

ますが、その後の高速道路の改善や維持修繕などの管理については道路管理者が行うことになるのでしようが、その費用はどのように賄われるのかどうか、お尋ねをしておきたいと思っております。

○政府参考人(佐藤信秋君) 四十五年以内に借入金を返済いたしまして無料開放する、こういうことを申し上げておるわけでございます。その場合には、じゃ管理がどうなるか。この点につきましては、本来のそれぞれの管理者、例えば高速国道でございますと国になるわけでございますが、それから首都高速道路等の場合には都道であつたり市道であつたりするわけでありますので、それぞれの本来管理者に返却されると。そうすると、その場合には、その本来の管理者である国及び地方公共団体がその管理の費用を負担する、こういう形になろうかと思っております。

○洲上貞雄君 終わります。

○委員長(興石東君) 本日の質疑はこの程度にとどめます。

次回の委員会は来る二十五日午前十時に開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後三時五十七分散会

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

F