

次に、前原誠司君。

前原委員

民主党の前原でございます。長丁場でございますが、おつき合いをいただきますよう、よろしくお願ひいたします。

私は、この質問をする前提として、まず四公団の現状認識について、石原大臣を中心に議論をさせていただきたいと思ひます。そのまず一つの大きなポイント、議論をしたいポイントというのは、四公団の償還計画というのは順調なのかどうかということであります。

まず、日本道路公団から話を進めていきたいわけでありますけれども、日本道路公団から出ている「JH決算ファイル」というものを見ておりますと、収支率、つまりは百円もつけるのに幾らお金がかかっているかという意味の数字が平成十二年度においては五〇ということで、ここにも、「ここ十年間の高速道路の収支状況をみると、借入金等の返済は順調に進んでいます。」こういうふうに書かれています。

私は、これには幾つかのからくりがあつて、実際、道路公団の償還状況というものはここに書かれているものではないというふうに思つております。まず、それをいろいろな観点から明らかにしていきたいというふうに思つております。

まず、このJHもそうですし、本四、阪神、首都高、すべてでありますけれども、貸借対照表の持つ意味というのは一体何なんだということを思わざるを得ません。つまりは、固定資産というもののうち、今までお金のかかったもの、工事で積み上がつていったものを全部固定資産として計上していつているわけですね。つまりは、一遍引っぺがしたアスファルトや、あるいはだめになつた、あるいは変更した掲示板等々すべて、がらくた、産業廃棄物になつていながらもかわらず、今でも固定資産として計上され続けるような貸借対照表になつていります。

果たしてこれはどういう意味があるのかということでありますけれども、大臣は、今のこの道路公団の貸借対照表、これについてどういう意味があつて、これをとり続けることがいいのかどうか、その点についてまず御答弁ください。

石原国務大臣

今の部分は非常に、実に根元的な問題でございまして、特殊法人とは何なのか、いわゆるパブリックカンパニーの仕事というのは何なのかということ、決算あるいは貸借対照表の世界で言っているものが示されているものだと思います。

ですから、私どもの考えは、それですとやはり、民間企業であるならばどうかというようなところは正直言つてわかりません。というのは、減価償却費も計上されておられませんし、それは当然、パブリックカンパニーでありますから、そんなものを計上する必要は、ある意味ではないわけであります。

しかし、今初めてこれを廃止して民営化をしていこうということが議論の俎上にのつてきた結果、今委員が御指摘されましたような問題をどういうふうにとらえるのかということが重要なポイントになつてきていると思うわけでございます。例えば、貸借対照表の資産の部分に、減価償却や除却を行わない投資資金である資産を計上して借入金等総額を表現して、これを比較する、何というんでしょうか、償還額の累計を償還準備金として負債の部に計上しているということに、端的に私はその持つ意味があらわれているのではないかと。

ですから、財務省の方で仮定のPL、BSというようなものをつくつていただきましたけれども、これもあくまで仮に民間法人であればということございまして、必ずしもその数字も本当のところをあらわしていない。すなわち、特殊法人というものは、公益に資するというような観点から、我々の、民間企業とは違う概念で運営されてきたということをお話しているのではないかと認識しております。

前原委員

お答えがいまいちよくわからないんですが、一つは、確かにパブリックカンパニーという言い方をされました、されましたが、建前はこれは独立採算制ですよね。しかも、三公社五現業の三公社の一つであつた国鉄でさえ減価償却は計上していたんです。

今おっしゃつたところで二つ指摘をして御答弁をいただきたいんですが、パブリックカンパニーだから一般企業と同じような企業会計制度はとる必要はないとおっしゃいましたけれども、果たして、独立採算制、しかもこれは財投機関債で、市場に資金をゆだねる形で、市場に判断してもらつてお金を調達している。それが果たして、パブリックカンパニーだというエクスキューズで、このような貸借対照表でいいのかという理由にはなつていないと思ひます、今の御指摘は、それが一つ。

それから、償還準備金の中に減価償却が入っているというのはそのとおりですか。私の認識は違ひますよ。二つ答えてください。

石原国務大臣

前段の質問はちょっと誤解をされているんだと思ひまして、お答えいたしますが、実は、そういう考え、いわゆるパブリックカンパニーだからこれでいいんだと言つているところに問題があるということで、仮に民間企業であるならばということで、仮定計算ではありますけれども、PL、BSをつくらなきゃならないというふうに私も考えているというふうに申し述べたところでございまして。

減価償却の点についてでございますけれども、これは、有料道路は要するにお金を取つて営業しておりますけれども、もうけようとはしていないんですね、この企業は。営利目的じゃありません、パブリックカンパニーですから。ですから、当然法人税も納めていない。また、配当利益や課税所得を算出する、計算する必要性がありませんから減価償却費を計上していない。そういうふうに制度上なつていりますね。

ただ、私の問題意識としては、それでは実態がわからない。ですから、民間企業であったならどうであるのかということをお財務省にお願いしてつくっていただいた。しかし、それも、つくっていただいたものを私も、公認会計士の方に見せて分析していただいても、それでも、民間企業と完全に対比ができないから、実態というものは、私どもが持っているセグメント情報では本当はどうなっているのかということとはわからない。

ですから、きょう総裁もおいででございますので、総裁の方に十分聞いていただきたいと思います。

前原委員

要は、もっと赤裸々に言うと、この貸借対照表というのは、道路公団のいわゆるプール制も、それから償還主義もあわせてですけれども、隠ぺいの構図そのものなんです。つまりは、実態を明らかにしないことに意味がある。だから国民にわかりにくいような貸借対照表を使っている。そこをどう変えていくかということに問題意識を持っておられるというところは一緒だと思うんですけれども、しかしながら、民営化の議論が出てきたらそう変えましょうというのは、私は違うと思うんです。

つまりは、道路公団のままであったとしても、その貸借対照表がきちりと実態の経営状況を示すものでなければいけないのかかわらず、そうっていないところに大きな問題があるんじゃないかということをお申し上げしているわけです。私は、そのポイントをぜひまずは前提として押さえないとこの民営化の議論の組み立てにならないというふうに思います。

そこで、さらにフレームワークを明らかにするために申し上げますが、税金も納めてない、もちろん資本金もない、あるいは配当もない、そういうことですから減価償却は要らないかということになれば、私はそうじゃないと思うんですね。さっき国鉄の例でも申し上げました。要は、いろいろな工作物をつくっていくわけですから、通常の維持管理費だけで永遠に、半永久的にその工作物を使い続けるのかどうかといえば、そうじゃないと思うんですね。となれば、必ずその部分については、営利目的でなくても、減価償却を組み入れた形に会計制度をしておかないと、いつか朽ちたときかなり大きなお金をどっと使わなくてはならない、こういうことになると思います。

そうすると、今の償還期限というものも全く意味をなさない話になるわけですし、先ほど大臣のおっしゃったところというのは、私はその部分が大きく欠落していると思いますよ。したがって、この減価償却を計上していないことのエクスキューズに、税金を納めていない、あるいは資本金も配当金も入れていない、だから減価償却しないでもいいんだという議論はおかしいと思います。

石原国務大臣

確認をさせていただきたいんですが、私がこのような減価償却を計上しない会計制度で決算を出すということを決めている担当者ではございません。現状でこのようになっていて、こういう問題があるから、仮定ではありますけれども、PL、BSというものを新たにづくっていただいたと御理解をいただきたいと思います。

前原委員

その結果、この道路公団が出しているように、収支率が五〇、返済は順調に進んでいるということをお大臣はお認めになるんですか。

石原国務大臣

現在のところは支障を来していないと認識をしております。

前原委員

それだったら、実態をつかむために新たにお願いをされて調査をされた結果というものが全く生きてきていないと思うんですね。

つまりは、道路公団であろうと、民営化をしようが、問題意識として持つておかななくてはならないのは、工作物で営業をしている、事業を遂行している。工作物というのは未来永劫使えるものではない。その点についてのいわゆる取り組みというものがこの中に書かれていないというところに大きな問題があって、そこを含めて考えた場合、つまりは、もっと厳密に言うと、減価償却費と除却費を含めて考えないと本当の意味でのこの実態はわからないんじゃないですか。

それを踏まえた上で、本当に大臣ですら、大臣ですらという意味は、国土交通省に聞いたら、あるいは道路公団に聞いたらこの文言のとおりでしょう。聞いても仕方がないから聞きません。サンドバッグになれと小泉さんから言われた行革大臣ですら同じような答弁をされるんですかということをお聞いているんです。それだったら民営化する意味ないでしょう。

石原国務大臣

国交省あるいは公団側が何と御答弁されるか、ぜひ聞いていただきたいんですが、私はそれで、セグメント情報の不足から本当のところはわからないと明確に御答弁をさせていただいているところでございます。

前原委員

質問者は私が選定しますので、大臣からは指示をされないようにしてください。

私は、この道路公団が出している決算ファイルでは、明らかな情報というのは全く出てこない、そして、やはり減価償却、除却というものを踏まえた上で明らかにするというのが本来の姿であるべきだというふうに思います。問題意識として、まずこの点、明らかにしておかななくてはなりません。

一つ確認なんです、これは道路公団総裁にお伺いします。新たな道路建設というのは、ほぼ借金で賄われていると言ってもよろしいんですか。

藤井参考人

お答えします。

新たな建設というのは、今現在から新たにということでしょうか、今までの中の新たにということでしょうか。それによって、十四年度から国費の投入がなくなりますので、今までの新たなものでしたら国費は入っておりますし、十四年度からは入っておりません。そういうふうにお答えしたいと思います。

それから、まことに僭越でございますが、先生の先ほど……（前原委員「借金でつくったのかどうか、その点を教えてください」と呼ぶ）そのとおりでございます。借入金でつくっております。

前原委員

つまりは、この道路建設というのは、今道路公団総裁がお答えになったように、今までは国費も含めてでありますし、これからは国費を入れないということでは借金で賄う、それがいわゆる損益計算書に書かれているわけでありませぬ。つまりは、この新たな道路建設というのは、今までは国費プラス債券等による借金で賄ってきたし、これからも賄い続けるという前提になっていて、業務収入というものについては、今までの借金の返済、維持管理費に使うということになっているわけです。

そこで、先ほど申し上げたように、減価償却、除却の費用というものが計上されていない。その中身というものを突き詰めていった場合に、果たしてこのJHが出しているようなものになっているかということは大きな問題点として残るわけです。

総裁、お答えになりたいようですから、議論のためにどうぞ。私の理論にどういう御感想を持っておられるか、御答弁ください、減価償却、除却について。

藤井参考人

実は、高速道路を有料道路でつくると決めたときの考え方は、国費と地方費だけでなく、今先生がおっしゃった借入金でつくると。借りたからには返す。その借りた金を返す計画として、今決算ファイルにございますように、投下した資金をいわゆる償還準備金としてためてそして返していった、こういう仕組みになる。ですから、資金の事業として見た形でなっております。

というのは、石原大臣がお話しになりましたように、収益がゼロだからでございます。収益がないという前提ですから、借りた金を返す。本来、借りなければ、国費と地方費でいただければそれでつくってきた。こういう事業面からの見方で、わかりやすいように、そういう形ですうっと今まで公表をさせていただきました。

現在、先生が御指摘になり、昨年から私もやりましたのは、企業会計。今度は、組織としてそういう資金をどう展開させながらやるかという、組織面に沿って事業というのを見たときの会計ということが今問題になっている。

そこで、ですからそこを分けておかないと、あくまでも道路公団はそういう事業の代行者、国にかわる代行者として存在しているものですから、先生に今御説明したように、事業費が、どう借りてきてどう返すかということが重要だという視点に立ってつくってまいった。これだけ御説明させていただきたい。

前原委員

それはそのとおりだと思います。道路公団は、いわゆる全総とか、あるいはさっき副大臣が前の方の質問に御答弁されたように、九千三百四十二キロメートル、あるいは一万一千五百二十キロメートル、これは法律で決まったことでもありますから、その計画をもとに道路公団としては、下請と言っては失礼かもしれませんが、そういう形でやっているという中でどういう形態をとるかという御説明はよくわかります。

ただ、私が申し上げているのは、道路公団の実態というものを正確に把握をするためには、極めてわかりにくい、隠ぺいをしようとしているとしか思えない。うがった見方かもしれませんよ。うがった見方かもしれないけれども、隠ぺいをしているようにしか見えないし、減価償却、除却というものを計上すれば五〇なんということにならないし、また償還準備金にしたって、良心的にこの決算ファイルにも書いてあるけれども、「工事中の道路の借入金残高が三兆九千八百九十五億円あります。」ということで、償還準備金が九兆四千二百億円。かなりまだ工事中の借入金残高がありますよね。これがどんどんふえていくわけですよ、これから。そうなると、償還準備金というものが果たして順調なペースでふえ続けるかどうかというのは、これは大きな疑問になるわけです。

私が先ほど総裁に御答弁をしてくださいと申し上げたのは、今の御説明でもわかりましたけれども、独立採算の組織として、本来ならば除却あるいは減価償却という概念を入れないと本当の経営実態というのは見えてこないんじゃないんですかということをおっしゃったんです。それについてはどう思われるかということをお答えいただきたいと思っております。

藤井参考人

今回の行革の精神が、組織論としてむだのない組織ということでございますから、先生が今御指摘のように、大臣からの御答弁にございますように、企業会計という視点から今の事業の運営の状態を表現していくということ、これから私も、去年試験的にやらせていただきましたけれども、今後やらせていただくと思っております。

そのときに、先生がどんどん借金がふえていくじゃないかとおっしゃいましたので、その一点だけ申し上げますと、この十四年度の予算の概算要求及び十二月の原案策定に当たっては、今後の借入金の残高を以後もうふやさないようにしていこうということを中心に、何で基本と言ったかといいますと、債務の事業がずっと、四年債務とかありますから、どうしても支払い高が後半に残ってまいります。そういう意味で、十四年度とか十五年度からびたりと一切ふやさないということではできませんが、基本的にはもうほとんどふえないようにしていけば、今まで借りてきたお金を借りかえながら、借りかえるという意味では借入金が必要ですが、新たな建設を行うには収入を前提としてやっていく、こういうふうな物の考え方がいわゆる企業会計からいってふさわしいじゃないかということで、私も、そういう主張をさせていただいて、今回の十四年度の予算はそのような物の考え方ででき上がっておるというふうな理解をいたしております。（前原委員「質問に答えてないんです」と呼ぶ）

大島委員長

前原さん、よくわかるように、再度質問してください。

前原委員

減価償却、除却というものを企業会計に基づくんだったら入れなきゃいけないんじゃないですかという答弁を、イエスかノーかでいいですから、答えてください。

藤井参考人

企業会計では、そのとおりでございます。

前原委員

だから、それが入っていないわけですよ。入っていないということは、このままで、この道路公団のやり方、今までのものも含めていうと、つまりは、どんどんつくった工作物が朽ちていっているわけです。朽ちていったものが、それは何十年か何年かはわかりませんが、その分のいわゆる減価償却というものが、実際には行われているんだけれども、今までの会計制度ではそれは含まれていなかったということになれば、その分のお金というものが、別の、隠れ借金のような形で存在をするんですよ。

だから、私は、この道路公団が出している決算ファイルというものは、事実あるいは道路公団の今後のあり方というものを明確にあらわしていないということをお願いしているわけです。それを認めるかどうかですよ。

藤井参考人

先生のお言葉でございますが、隠れ借金ではございません。いわゆる減価償却と除却というのは、現実にお金を借りているわけでございますから、それは償還準備金として必ず返すお金の中に入っているわけでございますから、隠れ借金ということではございません。

前原委員

償還準備金というのは、要は返していくお金のことでしょう。私の言っているのは、減価償却、除却というのは、つくった工作物についての価値が減っていっている、そして、つくりかえるときにそのお金が発生する。企業会計制度では、その部分について、毎年毎年積み立てるような形で、もちろんそれは使ってもいいけれども、そういうものを計上しているけれども、今まで計上してこなかったということだと、ある時期にどんと費用が発生をする隠れ借金的なものではないかと言っているわけですよ。

藤井参考人

それは、今までの仕分けの問題でございまして、借りたお金はどんな形にしても全部新たな負債になる。ですから、それを減価償却というところに置くか、あるいは除却費のところへ置くか、それは会計の仕組みとしてそのとおりでございますが、負債であることは変わりませんので、それを返すという意味では、先生、おわかりでおっしゃっていると思いますが、言ってみれば全部償還準備金の中に入っているということだけは御理解いただきたいと思うんです。

前原委員

わかりました。私も頭の整理が今できたんですけれども、今までのストックの話がされているんです。私は、収支率というのは、単年度ごとのフローの話をしているんです。フローの話の中で収支率が五〇というのは、実際問題違うんじゃないですか。そういうものも、借りた金は返さなきゃいけない、そのとおりですよ。だけれども、フローで考えた場合に五〇ということはないでしょうと。つまりは、減価償却、除却というものをフローの概念で企業会計制度で入れた場合、五〇なんというものじゃないでしょうということを言っているわけですよ。それをお認めになるかどうか。

藤井参考人

私も、言ってみれば、事業を五十年という期間でもって全額お返しするという形でございますから、全体事業の中でそれがどういうふうに進んでいるかということをお示しすることが一番大事だという視点に立って現行のやり方をしております。

ただ、先生が御指摘のように、フローにおいて毎年度のものもあわせて明確にする必要があるんじゃないかという御指摘については、十分私もこれから、会計上、専門家とも相談しなきゃいけないけれども、勉強すべき問題だと認識しております。

前原委員

いや、もう勉強してもらわなくていいんですよ、民営化するんですから。要らないんです。要らないし、これから、天下りで総裁を選ぶんじゃない、社長を選ぶじゃなくて、本当に民間人が企業感覚で物事をやっていかないと、論理はわかるけれども、国民には全然わからない。

つまりは、下請でやっていて、そして何とかうまくいっているということを見せなきゃいけないのはわかるけれども、先ほど申し上げたように、道路公団のフローの部分は収支率が五〇％じゃない、それは今お認めになったとおりですよ。つまりは、今後考えていかなきゃいけないことだということをおっしゃったということは、フローに減価償却や除却の概念を入れると収支率五〇ということじゃないということをお認めになったことなんですよ。

それで、別の観点からちょっと質問をしたいと思っております。

今は、公団の償還計画、現在の整備計画区間九三四二を全線建設した場合、二十年後には未償還残高が三十四兆円のピークに達し、その後減少に転じて、五十年後の二〇五一年に返済を終える予定、こういうことですね。しかし、先ほど石原大臣が答弁をされたように、国費投入約三千億というものがなくなりました。これがないという前提で償

還計画がどのように変更されますか、お答えください。いつが未償還残高のピークで、何年後に返済を終えるのか、国費投入がない場合。

藤井参考人

まだ現時点で正確な、五十年に当たる償還計画は今検討中でございますが、十四年度は、おかげさまで低金利であるということもございますので、今の事業の全体の償還計画は、今までお示しした償還計画ががらっと変わるということではございません。

前原委員

そんなわけないです。そんないいかげんな答弁してだまされると思ったら大きな間違いですよ。

つまりは、国費三千百億円というのは物すごく大きな額なんです。それがなくなって償還計画が変わらないということになったら、何のために国費を入れていたんですか。幾ら低金利だといって、三千百億円が利払いのいわゆる金利差で相殺されるなんということはありません。むちゃくちゃな答弁ですよ、そんな話は。つまりは、国費三千億円余りがなくなったということになれば、償還計画がごろっと変わるんです。皆さん方の前提に立ったとしてもですよ。

委員長、要望させてもらいますが、早急に、国費三千億がなくなったという前提のもとでの償還計画を、内閣委員会の理事会に提出をしてもらいたいと要望させてもらいます。

大島委員長

今の件については、理事会でお諮りします。

前原委員

国費がなくなれば相当変わるわけです。後でまた資金調達のところでもお話をしますけれども、道路公団の今のむちゃくちゃさというものを幾つかの点で私は申し上げたいと思うわけですが、まずは需要予測であります。これはどなたに御質問していいのかわかりませんが、まず実態から申し上げます。

八一年度以降に整備された六十六区間、交通量はいわゆる需要予測の七割程度しかない、予測の七〇・六三%にとどまっていたということが明らかになっています。つまりは、この償還計画というのは、極めて大事なものは何かといいますと、建設費用とそれから交通量予測、これというのは極めて重要であります。しかも、後で御質問しますけれども、交通量の伸び、これも極めて重要でありますけれども、八一年度以降の整備されたもので見ると、六十六区間、七〇・六三%にとどまっていた。これは償還計画、これだけでも狂うのじゃないですか。国費がなくなることもそうですし、この七〇・六三%にとどまってきたということで、大きくこれまた償還計画が狂うのじゃないですか。道路公団総裁、お答えください。

藤井参考人

先生、もう百も御承知でございますが、償還計画のまず第一のベースは、御指摘の交通量の推計、いわゆる収入の推計でございます。それから、それ以外にも、金利の動向であるとか、いろいろな条件がございます。そういうものの組み合わせの中で全体の償還計画というのができております。そういう意味では、現在の交通量、一番ベースになる交通量の推計は、私も、いわゆる二〇〇七年以降、人口が減少するということは当然あるわけでございますが、そういう中で国全体として推計をいたします。そして、それで自動車保有台数がどういうふうに変わっていくか、走行台キロがどう変わっていくか、こういったそれぞれのものを推計いたしまして、その結果、どういうふうな交通需要が生まれるか、これを推計するわけです。

そのときに、もうこれから一切ふえないよという、そのふえることのお考えがおかしいじゃないかという点の一点だけつけ加えさせていただきますと、我が国は、御承知のように、車は七千二百万台ほどございますが、乗用車は五千二百万台でございます。ヨーロッパはほとんど九対一で乗用車でございます。我が国は今までトラックが非常に多かった。したがって、まだまだ、乗用車の保有台数という意味では、ヨーロッパのいわゆる生活利用実態にまでは至っておりません。そういうようなもろもろのケースを考慮に入れて将来推計をして、それでそれを収入に置きかえて採算計算をする、こういう仕組みになっております。

前原委員

そんなことは百も承知なんです。百も承知だけれども、では、道路公団から出してもらった一つの資料をちょっとお示ししましょう。

取り上げられて嫌な道路ですけれども、東京湾アクアライン、これは平成九年の推定交通量、一日ですよ、二万五千四百六十八台。実際の交通量、一万一千八百七十六、つまりは推定交通量の四六・六%。平成十年、一日の推定交通量、今おっしゃったようにふえて二万八千七百二台。しかし、実際に通った交通量、九千九百九十六、三四・八%。それで平成十一年、また推定交通量はふえて三万一千五百八十一台。実際に通った数、九千六百四十七、三〇・五%ですよ。むちゃくちゃな需要予測でこれをつくっているということですよ。

これを一度質問したときに道路公団からどんな答えがあったか。これは、皆さんどぎもを抜かれると思うのですが、平成二十二年度には東京湾アクアラインの計画交通量が三万五千台にふえます、平成三十二年度には四万一千台通りますと。こんなむちゃくちゃな、つじつま合わせ、単に、そのころは自分たちが生きてないと思ったのかもしれないけれども、絶対に達成不可能な数字で、今はそうだけれども、将来これだけふえるんだから大丈夫だ、こんな話でつじつまを合わせようとしているわけですよ。すべてが、まあ、東京湾アクアラインは極端な例ではありますけれども、しかし先ほど申し上げたように、計画量の七〇・六三%しかないわけですよ、需要予測の。

石原大臣、今後の議論というのは後半の一時間でやりたいと思っていたのですが、実際問題、需要予測がこれほど大きく狂っている、しかもそれを問い詰めると実現不可能なような数字を出してくる、それによってトータルとしてカバーできている。こういうことを許しては、今回新たな民営化を議論する組織ができたとしても、こんな需要

予測に基づいてやっていたんじゃないかと思うんですね。

需要予測については、相当シビアに、日本の人口動向それから自動車保有の見込み、そして今申し上げたように交通量が需要予測よりも極端に少ない、こういうものを配慮して、本当にどのぐらいの車が通るのか、その前提でなければ私はむちゃくちゃな議論になると思うんですね。そのことについて大臣から御答弁をいただきたいと思います。

石原国務大臣

今、委員の御指摘されましたことは、私どものこの法律案をつくる時も同じ認識を持っておりますので、二条の中で、採算性の確保、具体的にはというと、今委員が御指摘されました将来交通量、あるいは金利が実はばかにならなくて、三・五にするのか一・五にするのか五にするのかによって全然償還計画というのは変わります。金利の動向、あるいは料金や償還期限の問題、これも試算をさせたのですけれども、三十年でいくと、現在予定されております二十兆円の残存事業、九四三二でしたっけ、計画道路の方の部分には全然できなくなる。そういうものも全部この民営化の推進委員会の方でシビアにやってもらう。そのためにやはり法律の中にわざわざ明記させていただいたのですけれども、第六条で、「関係行政機関及び日本道路公団等に対して、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。」とわざわざ書き込ませていただいたわけでございます。

前原委員

だって、道路公団から資料を出させたら、この資料が出てきますよ、むちゃくちゃな資料が。需要予測がむちゃくちゃな資料が出てきますよ。お答えください。

石原国務大臣

今申しましたように、採算性の確保の事項について調査審議するというので、今言ったように、具体的なポイントとなるのは金利動向であるし需要見通しでありますから、それを、過去のデータを見れば、道路公団がこれまでやってきた需要見通しというものが何%の率で適正であるのか適正でないのか。あるいは、専門家が調査をすれば、これからつくるであろう道路の人口動向と物流の量をはかれば、道路公団でなくても、第三者機関が需要見通しというものを自分でつくるわけです。それによって、より客観性、公正性を保たせようというのがこの法律の仕組みでございます。

前原委員

その中身については後半でやりますので、この需要予測というものを本当にしっかりしないと、金利の動向も大きな変動要因ではありますけれども、全く前提が異なってくるし、私は、今までの道路公団の予測がいかにもいいかげんだったかということについては指摘をしておきたいと思います。

それからもう一つ問題なのは、建設費なんですね。九四年度の計画時の建設予定費は十一兆五千四百八十億円、これに対して九九年度時点の建設費は十六兆三千四百四十六億円。つまりは、四兆七千九百六十六億円増加しているわけです。これは、計画の四一・五%の増加であります。

つまりは、二つの方向からずらしているわけです。つまりは、需要予測でずらすをする、高目に見積もっている。建設費を低目に見積もっている。二つの面ですらすをして、交通量で三割ずらすして、建設費で四割ずらすしているわけですよ。

調査に当たった政府関係者の言葉が載っておりますが、この五年間で建設コスト自体はほとんど変わっていない、四〇%の増加は意図的としか理解できない、計画にできるだけ多くの新規路線を取り込むため、わざと少ない建設費を盛り込んだのではないか、こういうことを政府関係者が述べているということなんですね。

これは、建設費も、とにかく道路をつくることありき。下請機関と、先ほど下請機関とは申し上げられませんでしたけれども、我々は実質的にはその国の計画に従ってやる実施機関ですということをおっしゃいましたけれども、まさにこの建設費もずらすをして計画が大きく狂っているわけです。この点についてもシビアに見ていかないと、全く議論の前提が崩れる。

この点についても大臣、しっかりと現実、計画を入れ込ませるために過小に見積もるのではなくて、実際はどれぐらいかかるかということでもしっかりと前提に立つということがなければいけないと思いますが、御答弁いただきたいと思います。

石原国務大臣

詳細は藤井総裁にお尋ね願いたいと思うんですが、建設費の計上の仕方に私は問題があるような気がいたします。すなわち、幾らかかるということを発注側に出させます。そうすると、幾らという公示で工事が始まります。しかし、その変動要因、景気の変動要因あるいは人件費の変動要因、資材の変動要因で、要するに、一年とか短い時間で道路というのはできませんから、かなりの期間がかかりますので、変動要因のバイアスがかかって、トータルというと、今委員御指摘されましたように、当初の見積もりより多くの工事費がかかるという例があるという話は、私は聞かせていただいたことがございます。

ですから、そういうものにそういう変動要因をしっかりと含んで、何年間で幾らになるんだというものも正式にもう一回洗い直していかないと、委員御指摘のような問題が発生するというのを私は否定するものではございません。

立ったついでに、恐縮でございますが、さっき九四三二と申しましたが、九三四二の誤りでございますので、訂正させていただきます。

前原委員

道路公団もど素人じゃないわけですから、しかも、この数年でできた組織じゃないわけですから、どのぐらい工事が長引くとかかるとか、そんなものは今までの経験でわかっているわけです。そういうものを取り込まないということ自体がおかしい話であって、しかも、それで四割も高くなるというのは、これは首ですよ、道路公団総裁。

これは、何でこんなに建設費が四割も計画よりも高いんですか。低目に見積もっているんじゃないですか。

藤井参考人

今、アクアラインを例にとって御指摘でございますが……（前原委員「建設費はアクアラインを例にとっていないです」と呼ぶ）失礼しました。今トータルとしておっしゃったわけですか、高速道路全体。

前原委員

道路公団が九四年度段階で計画した高速道の建設費用の話をしています。アクアラインではありません。

藤井参考人

取り違えて申しわけありません。

九四年時点では、その時点でのいろいろな計画がありますが、九四年といいますと、正直言いまして、今から八年前でございます。環境に対する問題等々、いろいろ新たな問題があります。それから、一番大きいのは、今、東海北陸自動車道で、例えば大きな、十一キロのトンネルを掘っておりますが、湧水で非常に四苦八苦をしております。調査の段階とは全然違ったものが出てまいります。といったような、できるだけ事前の調査をして精度を高める努力はいたすわけですが、十分な調査には至りません。そういうことのもの中に入っておりますし、それから、その他、地域住民との関係から、地域の利用計画とあわせて、高速道路を使いやすくするためのいろいろな新たな投資もあります。

というようなことで、私ども、先生御指摘のように、過小なものを出すなんという気持ちはさらさらございません。ただ、時代の要請と、せつかくつくるものでございますから、地域に喜ばれるように考えていきますとどうしてもそういう修正をせざるを得ないということから、結果として事業費がかかってくることは現実にございます。

前原委員

幾らでも理由はつけられる、余り意地悪な言い方はしたくないんですが、そういう気が聞いていたしました。

委員長、先ほどの要望でございますが、償還計画、国費を除いてとだけ申し上げましたけれども、需要予測というものが実際に七割しかない、しかも建設費用は四割アップだ、こういうものを含めて償還計画というものを是正したものをこの委員会の理事会に提出していただきたいということを改めて要望したいと思います。

大島委員長

理事会でお諮りいたします。

前原委員

それをどのような資料を道路公団が出してくるかということを見なければ、私は新たなこの組織の議論というのはいけません。しかも、東京湾アクアラインで私に示したような極めていいかげんな需要予測をするのではなくて、本当に議論にたえ得るようなものを出してもらわないと、本当に道路公団そのものが、今も信用されていないのかもしれませんが、とんでもないということをおし上げておきたいと思っておりますし、その総裁は、任期が近いと言われておりますけれども、本当にこれは首ものですよ、藤井さん。いや、本当に。

だって、建設予定も四割アップ、需要予測なんというのは七割しかない。そして、償還計画を立てて、堂々とこのJHの決算ファイルには、収支率は五〇%、償還計画は順調に進んでいきますと、国民にうそばちを言っていることになるんじゃないですか。そんなことを許しては絶対にいけないので、今委員長にお願いをしたように、ぜひ理事会に今申し上げたようなことを前提にした資料を出していただきたい。その資料が前提でないと私は議論ができないというふうに思っております。

さて、先ほど道路公団総裁から御答弁のあったところで改めて伺いたいと思うわけですが、この決算ファイルには、国費がもう入りませんので、新しい道路建設、高速道路、一般有料道路建設については借金で賄うということになっています。

平成十三年度、借金でどういうものがあるかということ、財投機関債それから政府保証外債、大まかに言ってこの二つがあるわけですが、財投機関債は予定が千五百億円、しかし、実際に調達できたのは六百五十億円。そして、政府保証外債千二百億円、これはゼロなんですね。しかも、平成十四年度の計画を見ると、財投機関債が四千億円、政府保証外債が七百億円。これは本当に調達できるんですか。調達した上で計画どおりの新規道路建設が本当にできるんですか。御答弁をください。

藤井参考人

昨年末では非常に見通しが暗うございましたけれども、一月になりましてこの合理化計画が出て、直後に機関投資家に御説明会もさせていただきました。その結果、六百五十億円というのを一月二十四日に出ささせていただいたわけでございます。残り八百五十億円を年度内に出そうというつもりで、いろいろな市場の関係者といろいろと当たってまいりました。

その間、スプレッドといいまして、財投機関債の金利動向が、非常に高い金利で発行する機関も出てまいりました。そういうことから、私ども、規模が百億とか五十億とか少ないのじゃなくて、八百五十と非常に大きいですから、ちょっとした金利の差が後で大きな利息として払わざるを得ませんので、私どもとしては、一番有利な条件を市場関係者と御相談しておりました。その中で、社債のマーケットが非常に各民間企業が集中いたしまして厳しくなりました。そういうことから、私ども、結果として民間借入金、これは十年債でございますが、比較的財投機関債と同程度の、ほとんど変わらない程度の金利で確保する見通しが立ちましたので、財投機関債八百五十億を民間借入金に切りかえて十三年度発行いたしました。

ただ、十四年度になりましたら、マーケットにおける金利の動向が、社債マーケットの金利の動向と一般の銀行における借入金の金利の動向というのがまだ不透明でございますので、今後ともそういう関係者と連絡を密にしながら

ら、私どもとしては、一番金利が安く、そして量的に確保できることを確保するべく、今から市場関係者とも打ち合わせを始めている最中でございます。

前原委員

私も何人かお話を伺いましたけれども、十年の機関債では非常に心もとない、五年あるいは三年という言葉さえ出てきているという話を聞きました。それぐらい、道路公団、もちろん、先ほどスプレッドとおっしゃった。阪神高速道路公団なんかのスプレッドは大きくなっているというのを私も伺っておりますが、私は、この財投機関債四千億、政府保証外債七百億円、新たに調達するというのは、市場関係者から話を伺ってもどう見ても厳しい、そういう思いを持っています。

そこで、大臣にお答えをいただきたいわけではありますが、民営化をどのような形にするかという議論を行う組織をつくって、そして平成十四年の十二月三十一日までに一つの結論を得るということでありませぬけれども、結果的に、この一年間の資金の調達というものは道路公団が行うということになるわけではありますが、この四千億、七百億、四千七百億、本当に調達できると思われませんか。また、その前提に立って、さっき九三四二とおっしゃいましたけれども、そういうものがこれからできるのかどうなのかというところの見通しを大臣にお答えいただきたいと思っております。

石原国務大臣

四千億円の十四年度中の起債を検討されているということは承知しております。そして、それが売れるか売れないのかというのは、金利を幾らに設定するのかとあって、スプレッドを乗けたものを出せば買う人は私にはいると思っておりますが、財投プラスこれまでのような金利でいうならば買う人は少ないというのは間違いのない事実だと思っております。

ただ、一方で、総裁が御答弁されましたように、大変今貸出金利が低いわけですね。起債を起こさなくても、ダイレクトに貸してくれる民間金融機関があれば、かなり低い金利で、今の金利動向が続けば、資金をある程度調達することは可能だと考えております。

前原委員

この財投機関債と政府保証外債を合わせた四千七百億円というのは、私はもう正直言って無理だと思っております。違う方法での借り入れということをおっしゃっておりますけれども、それにしてもかなり頼み込んでの話だということをお私には伺っています。

つまりは、それを前提にした場合、本当にこの道路というものがつくり続けられるかどうかといたしたところ、私はかなり大きな疑問に思っております。ことし一年ではなくて、借金で道路をつくり続ける。しかも、まずは整備計画だ、その次は一一五二〇だ、こういう話でありますけれども、今の形でいうと資金調達は完全に無理だと思うのです。しかも、民営化をしていくということになれば、逆に金利リスクというものは上がらざるを得ない。スプレッドは大きくなって、その分乗せざるを得ないと私は思っております。そうなったときに、私は資金調達自体ができないと思っておりますけれども、借金返済に振り回されるということになるかと思うのです。

つまりは、先ほど委員長に、償還計画というものについてもいろいろな要件を出してほしいということをお願いしましたけれども、私は、そこはなかなか見通しがないので、そのことについてはお願いはいたしません、金利というものも、日本経済の金利の動向も含めてでありますけれども、相当金利を乗せなければ資金調達は難しい。したがって、とてもじゃないけれども、これは小泉さんもおっしゃっていましたが、九千三百四十二キロなんて無理でしょう、私はそのように思っております。

もう一度石原大臣にお尋ねいたしますが、今も私が申し上げた今後の民営化の議論、あるいは先ほどの道路公団の経営実態、そして実績交通量と推定交通量のギャップ、建設費用の落差、そういうものが出ている中で、本当に、民営化をされた後でも資金調達できて、九千三百四十二、その前提で、国費を入れるというのは別ですよ、借金で道路をつくり続けられるとお思いになるかどうか、その点について御答弁をいただきたいと思っております。

石原国務大臣

国に財政的な余裕があって、すべてを一般会計予算で高速道路等を整備していくことができれば、これは無料の高速道路ができるということはアメリカでもドイツでも事実だと思っております。

そんな中においても、やはりこれから到来するであろうモータリゼーションの発達を前に、要するに借入金で道路をつくって、当時はいわゆる財投でございますけれども、財投を使って道路をつくって高速道路を整備するというこの方法は、これまで、これまでというのはいつまでということは明確には申しませんが、私は総じてそう間違った政策ではなかったと思っておりますし、それによって多くの高速道路が整備できたんだと思っております。

しかし、これから先、これまでと同じように、さっき申しましたように、債券が売れなければ金利を上げていくしかないわけでございます。すなわち、スプレッドを乗せていくと買う人は出るでしょうけれども、それによって調達コストが上がることによって事業量が減ってしまうという負の面。

また、先ほど佐藤副大臣が御答弁されましたように、これから、道路のつくり方、すなわち、今四車線、フル規格、平らなところも盛り土をしてつくっておりますけれども、これを平面に落としかえるだけで建設コストというものは下がります。すなわち、工事費を削減する努力をすることによって、限られた財源で道路を整備するという可能性も私は否定できないと思っております。

そのようなもろもろのことを考え合わせて、これからの高速道路網、一体、どれだけ、どこのところにこれから必要なのか。再三再四委員が御議論をされておりますいわゆる採算性の問題を本当にシビアにこの第三者機関に見ていただいて、第三者でございますので客観的に物を見るのが仕事でございますので、委員が道路公団に対して抱いたような疑念というものを払拭していくような需要見通し、そして金利動向見通しによってこれからの高速道路建設というものが邁進していくように私は期待するものであります。

前原委員

その議論は後でやりましょう。つまりは、公平な第三者になるかという議論は後でしたいと思っております。

道路公団総裁にもう一度御答弁いただきたいのですが、平成十四年度財投機関債、計画四千億、政府保証外債七百億、違う資金調達も含めて、あるいはその可能性ももちろん責任あるお立場として模索はされるんでしょうが、四千七百億確保して道路整備計画というものをやっていくというふうにお考えですか。

藤井参考人

私どもは、今回の予算としてそれが認められた以上、それをきちっとそれぞれのマーケットで確保するように最大限の努力をするということが、今現在私が申し上げる姿勢でございます。

ただし、資金にはいろいろな組み合わせがございますから、単に硬直化した考え方じゃなくて、マーケットの動向を見ながら、いろいろな組み合わせというものは今後とも考えていかざるを得ないかもしれません。

前原委員

厳密に言えば、予算書には財投機関債四千億円、政府保証外債七百億円と出して、それが認められたわけですから、今から組み合わせというまぜたあるいはごまかした議論をするのではなくて、それで調達をするというのがまず筋じゃないですか。

私は、申し上げたいのは、さっき国費の話で、国費がなくても償還計画は変わらないんだというんでもない答弁をされましたけれども、道路公団総裁の言葉の重みというものをもう少し委員会でかみしめてもらいたいと思うんですね。そういう意味で、自分自身は社長なんですよ、道路公団の。社長の大きな役割の一つは資金調達なんです。それができなければ、六月にかわるかわからないかわかりませんが、自分の職を賭してでも政府の予算計画書で認められたこの資金調達をやるんだということをここで御宣言をいただきたいと思います。

藤井参考人

今先生が御指摘のように、当然、予算としてお認めいただいた内容で私どもやってまいりますが、利息の高い債券というのはなるべく後半で出したいと思っております、少しでもそれだけ金利の差が得しますから。

したがって、年度の上半期は、その中でも私ども、資金としては、政府借入金、民間借入金、財投機関債、政府保証外債、およそこの四項目の組み合わせで資金を確保するように予算で認められましたが、結果として利息負担が最小限になるには、こういう中から、私どもの努力のもう一つの努力としては、金利の安いものは早く、年度の初めにはいただいて、金利の高いものは後半で確保していくということで、年度を通じてトータルとしての利息が可能な限り安くなるように考えながら、また、それぞれのお認めいただいた枠を確保するべく最大限の努力をするというのが私どもの務めだと思っております。(前原委員「責任を持ってやるかどうかということを知っているわけですか」と呼ぶ)今最大限にやるのが私の務めであるというふうに思っております。

前原委員

やはり、こういうものは自分自身逃げ場をつくっちゃいけないと思うんですよ、総裁。平成十三年度でも予算計画書にもうそくわな形になったわけですよ。それだけでも、あなたはみずから辞表を提出して、予算計画書で認められたことをできませんでしたということをおっしゃるべきなんです。

それなのに、まだ、平成十四年度できるのかどうかということで、最大限を尽くすということでみずから逃げ場をつくっている。私は、トップの姿勢としては甚だ疑わしいし、何度も申し上げるけれども、余りにもあなたの答弁は今までいいかげん過ぎる。国費投入の問題も、需要予測の問題も、問題先送りの典型のような答弁ばかり繰り返されている。若築の問題もあったけれども、私は、即刻あなたは辞任をされるべきだと思うし、これから道路公団民営化の議論をされていく中で、トップは絶対に天下りの人がなっちゃいかぬ、私はそう思います。

民間会社のお話は後ですと申し上げましたが、理念の問題として、石原大臣、トップは、もちろん第三者機関で議論されることだと思いますが、私は、絶対に天下りではいけない、企業経営感覚のある民間の人、一般の方、そういう方になってもらいたいと思いますが、その辺について御意見ください。

石原国務大臣

個別の民営化される事業体についてどの方が適切かという発言は慎ませていただきたいのですが、私は、民間の方々が民間企業の新たなトップになれるのがベストだと考えております。

前原委員

本四架橋公団の総裁にも来ていただいております。一つ簡単に質問したいと思っております。

今五兆円近い要償還額がございますけれども、私どもの試算によりますと、これをチャラにしても、民営化して、そして減価償却、除却というものを計上していけば、それでも、つまりは借金を棒引きにしても本四架橋は今の交通量それからいわゆる通行料金体系では賄えないということを我々として試算を出しています。減価償却、除却というものを概念として入れた場合、企業会計ですね、道路公団もこれからそれを入れて考えるとおっしゃいましたけれども、それを入れた場合、それでももうからないというのが我々の今の見方でありまして、総裁、どのように見ておられますか、御自身のその三本の線。

藤川参考人

減価償却については、橋の資産がどういう形で評価されるかというのでかなり額が変わってくるわけでございますけれども、私どもが現在試算しております資産の額を前提にして考えますと、収入が平成十二年度で八百六十九億あるんですけれども、いわゆる管理費が二百四十八億ですから、これに減価償却、今の試算でやると五百四十億ぐらいだと思っておりますけれども、とんとんというような感じじゃないかと思っております。

ですから、当然、収入の増というのをこれから努力していかなきゃいけませんし、それから管理費等の節減等もやっていかなきゃいけません。そういうものをやっていけば、債務をチャラにすればぎりぎり何とかいけるんじゃないかなというところではないかと考えております。

前原委員

かなり正直なお答えだと思っんですね。我々の試算でも、もちろん、民営化された場合にはいろいろなコスト削減努力がされるんだと思っんです。それでもとんとん。減価償却、除却というものをいれていけばとんとん。私のいろいろ聞いた中では、それでも借金が累積をしていくということでありまして、それほど本四架橋の経営状況は私は厳しいというふうに思っっています。これを後の議論の前提にさせていただきたいというふうに思っっています。

さて、いよいよ、では民営化された場合の議論に移らせていただきたいと思っつうわけでございませうけれども、まず、この民営化の議論がなぜ出てきたのかというそもそもの議論をしたいと思っつうんです。

私は、先ほど石原大臣がお答えになったように、時代の要請もあって、償還主義というものあるいはプール制というものがうまくいった時代もなかったとは言いません。しかし、これからはそれは違っつうだと思っつうと思います。もっと極端な意見を言うつうと、国民の理解が得られれば、一〇〇%国費で高速道路をつくるという選択肢があつてもいいわけです。

では、そういう道筋を選ばずに、この道路四公団を民営化するということになって、そしてその前提であり方を議論する組織をつくるという法律がここに出されている。なぜ民営化するのか。民営化する理由、あるいは民営化する際の哲学、それが明確でなければこの議論はできないと思っつうと思いますが、その理由また哲学について御答弁をいただきたいと思っつうと思います。

石原国務大臣

これは総理がかねがね申されていることとございませうけれども、先ほど私パブリックカンパニーと申しましたけれども、もちろん、時代の要請があつてこの特殊法人というものができたことは確かだと思っつうと思います。しかし、時代の変遷とともに、民間企業として成り立つことが可能なものは民間にゆだねるという一つの哲学に基づいて、昨年十二月に取りまとめた整理合理化計画というものを閣議決定したわけでありませう。

では、なぜ民営化なのか。一言で言えば、先ほど来決算書あるいは貸借対照表の議論の中にありますように、コスト意識という感覚は官の側にはありません。前例踏襲主義という言葉にも見られるように、採算性を重視した経営が行われてきたかというつうと、私は、委員が再三再四御指摘されたように、採算性というものは実は度外視されていた。また、それが度外視されて道路をつくるのが仕事であつたということも否めない事実だと思っつうと思います。

こういうものを変更していかない限り、借金ばかり残つて、先ほど来議論のある償還計画自体に疑義が生じてくる。償還計画に疑義が生じた場合、その負担をだれがするのかというつうと、パブリックカンパニーでありますから、国、すなわち国民に負担がかかってくる。そのような事態を回避していかなければならないというのが第一点。

そして第二点は、やはり、国鉄の民営化に見られますように、民営化することによって利用者の利便が向上する、すなわち、ユーザーである国民の皆さん方に利益が還元される、これを二つ目の大きな理由に定めたところとございませう。

私が申したいのは、民営化というものは目的ではない、一つ的手段だ、この手段によってより利便性、採算性が向上する、そういう組織体にこれからの時代、変更していくというのが今回の哲学であると認識をしております。

前原委員

その議論は少し後でしたいと思っつうと思います。少し、私がどうしても聞きたいことについて、二点ばかり伺いたいと思っつうと思います。

きょうの新聞に、この七名の第三者機関の人選というのには、総理は道路族に、人選は事前調整する、こういう約束をされているということとありますが、こういうことになれば、何のための客観性を持たせた第三者機関なのかというつうことが、全く空文化、形骸化するわけです。

しかも、本来、総理が国会の同意人事にしないとおっしゃつたのは、道路族の介入を排して、本当に、今おっしゃつたような理念というものを実現するためにしっかりと議論をしてくれる人を選ぼうというのが総理の考え方であつたはずであります。それならばというつうことで、国会同意人事でなくてもいいという考え方を持った識者の方も多くおられた。

しかし、この新聞によると、道路族と妥協し、人選は事前調整だと。これは国民をばかにした話だし、こんなことがあるんであれば、小泉改革は全くのにせものだというふうに思っつうざるを得ませう。

このことについて石原大臣はお聞きになつていませうか、人選について。

石原国務大臣

紙面は私もきょう読みましたけれども、このような事実は承知しておりませうし、総理大臣は、この法律案をつくるときに、すぐれた識見を有し、改革意欲に富んだ方を任命すると昨日も本会議場で明言されておりますので、この法律にのつとつて、第四条の内閣総理大臣が任命するという形で、この法律案が可決いただいた暁には、すぐれた識見を持った方々が、今前原委員が疑念を持たれたようなことのないような形で人事がなされるものと確信をしております。

前原委員

これからこの委員会でも少し議論になるうかと思っつうと思いますが、総理大臣が出てこられるケースがあるかどうかわかりませうが、総理大臣に石原大臣の方からこの報道についての真偽を聞いていただいて、そして、ぜひこの委員会、我が党の同僚議員の質問のときにお答えをいただきたいと思っつうと思います。お約束をいただけますか。

石原国務大臣

善処させていただきたいと思っつうと思います。

前原委員

その前提でありますけれども、国会同意がない理由、なぜ国会同意人事じゃないのかということについて、仮に総理のお考えが性善説に立ったといういい解釈をしたとしても、やはりこの問題というのは避けて通れないと思います。

なぜ国会同意人事でないのか。きのうの本会議でもいろいろ議論されましたが、もう一度、この点についてお答えをいただきたいと思います。

石原国務大臣

先ほど、御同僚の二人の委員の方にもお答えいたしましたので、重複することはお許しいただきたいと思うんですが、当委員会は八条委員会でございます。そして、委員の任命について両議院の同意を得ることとされているその他の八条委員会を拾ってみますと、政治基盤に関するもの、あるいは国民の権利義務に影響を及ぼすもの、あるいは原子力、専門的な、技術的な知識に基づく検査、調査と、非常に実は限定的でございます。

そして、申しましたように、もう整理合理化計画で今回は廃止、民営化というような方向性を示してはいます。そのプロセスを御議論いただく、そして客観的な採算性の基準というものをおつくりいただくということでございますので、今回は国会同意人事ではなくてよろしいんじゃないかというふうに今回の法律案をつくる過程で取りまとめさせていただいたと御理解をいただきたいと思います。

前原委員

御説明では私は理解できないわけですが、水かけ論になると思いますので、違う観点から質問したいと思えます。

事務局を置くことができるとされていますが、この事務局はだれを置くんですか。どういう人を事務局として置くんですか。

坂野政府参考人

内閣府に事務局を置くことといたしておりますので、内閣府の職員にふさわしい職員を人選して事務局の職員とするという形で、現在申し上げられるのはそこまでだと思っております。

前原委員

私が聞きたいのは、国土交通省の役人、そういう人が内閣府に出向して事務局を構成することがあるかどうかということが一番聞きたいわけですか。その点、いかがですか。

坂野政府参考人

事務局職員の人選については、この法律案が成立した上で内閣府において行われるということでございますので、具体的なことを今私から申し上げるわけにはいかないということでございます。

前原委員

大臣、私、この第三者機関、七名の人選も非常に重要ですが、事務局の選定というものはもっと重要だと実は思っています。事務局の選び方でこの方向性が決まると言っても過言ではない。つまりは、道路局が全員事務局を構成する、そんなことはあり得ないと思いますけれども、そんなことになれば、全く、この委員会というものは初めから方向性が決まって、七人も言いたいことは言えないということになってしまうと私は思います。

諸井委員会の文章の変更があったこと、これはまた同僚の五十嵐議員が多分再度質問されると思いますので言いませんけれども、この事務局に道路関係の、少なくとも国土交通省から出向させて入れるなんということは絶対にしてはいかぬ、あるいは道路公団初め四公団から出向させて入れるということが決してあってはいけないというふうに私は思いますが、大臣、御見解をお聞かせください。

石原国務大臣

まだ委員会が設立するためのこの法律案が通っておりませんので、予断を持ってお話しすることはできませんが、国鉄再建監理委員会も、すべて国鉄の方あるいは運輸省の方が事務局を務めたことではございませんでした。こういうものを十分参考にして、ただいま委員の御懸念に当たらないような形で人選がなされるものと今は申すところにとどめさせていただきたいと思えます。

前原委員

方向性を聞いているんです。つまりは、委員会が、小泉さんの言葉どおり七名の委員も客観的に選ばれて、本当にあるべき民営化、さっきおっしゃったように、採算性を含めて、今後の、三つ四つを統合するかどうかはまた議論の過程に入ってくるんでありましようが、そういう人選もされることは当然でありますけれども、それ以上に、事務局がどういう人になるかというのは極めて重要で、そこが支配をされると絶対にまともな議論にはならない。

そこを私は大臣に、もう一度、恐縮でありますけれども、御自身の思いとして結構でございますし、客観性を国民に見られるという観点からも私はそうあるべきだと思いますが、大臣のお考え、もう一度お聞かせください。

石原国務大臣

御理解いただきたいのは、本来であるならば、建設会議というものが国交省にありまして、そこで議論をするということが本来のことだと思いますが、総理が廃止、民営化ということ強いリーダーシップを持って、そしてまた、委員が御懸念を再三再四償還のところでお示しになられたと同じような認識を持って内閣府に事務局を置くということ。そしてまた、国鉄再建監理委員会ときは、私、実は記者で取材をしておりました。そのときのヘッドの事務局長は運輸省からおいでになっておりましたけれども、今回どなたが事務局長になれるかわかりませんが、少なくとも現在、準備室の室長は旧総務庁の坂野さんをお願いしているということで御理解をいただきたいと思えます。

前原委員

この点も私は非常に重要な部分だと思いますし、厳しくその点については国民の目がある、本気かどうか問われているということについては指摘をしておきたいと思います。

次に、民営化のあり方について、もちろん第三者機関で議論をされるということになるのでありますが、一つの重要なポイントについて、大臣の御意見、それから藤井総裁の御意見をお伺いしたいと思います。

いわゆる上下一体か上下分離かという議論がなされております。ここは極めて重要な話だと私は思うんですね。私は、上下一体でない限りはこの民営化計画は必ずとんざをするというふうに思っています。

幾つかの例を申し上げたいので、ぜひ聞いておいていただきたいわけではありますが、国鉄の民営化のときの記事も含めて資料として入手をいたしました。国鉄の民営化のときの議論も、当時の小坂運輸大臣は、下を日本鉄道保有公団、そして上を日本鉄道運営会社ということで上下分離をして下を公団として残そう、こういう考え方をなさいました。しかし、当時の臨調が地域分割案というものを出して、六地域プラス貨物ということで七つの会社に分ける、こういう話になりました。

また、戦後のいわゆる日本発送電社という、つまりは、戦時の電力国家管理法、国家総動員法による会社から電力の民営化というものが議論をされておりましたけれども、これも大きく二つの議論があったと聞いております。一つは上下分離方式で、下を日本発送電社を温存して、上を分割した配電会社にするということでありましたけれども、電力の鬼と言われた松永安左衛門さんが九分割案というものを出して、地域に分割した会社にするという形になったというふうに聞いております。

そこで、この上下分離と上下一体のそれぞれメリット、デメリットがあると思うんですね。それと、大臣と道路公団総裁の、どちらが望ましいのかという意見をそれぞれお伺いしたいと思います。上下分離それから上下一体のメリット、デメリットについては石原大臣、そして、御自身としてどういう形態がいいと思っておられるかはお二人にお伺いをします。

石原国務大臣

これは本当に両方ともメリット、デメリットがあります。私はずっと税を専門にやってきましたので、税の観点からいうと、一体論は固定資産税等々の租税負担がかなりの大きなボリュームになってくると思います。その一方で、上下分離であるならばそういうものはない。しかしその一方で、では、経営という観点から見たら、上下一体の方が民間主体、すなわち、先ほど私も民間の社長がベストであるという話をいたしましたけれども、民間主体がリスクをとって、責任を持って経営する、ここはすばらしいことになると思います。そういうものをどう判断するかということに結論が出てくると思います。

もう一点、先ほど委員の議論の中で資金調達の話がございました。これは、これまでの道路公団がつくってきた道路の償還計画の話が先ほど議論に出たように、有償でお金を借りておりますので、かなりのボリュームがあります。これを民間会社、一体で返す、分割、どうなるかわかりませんが、返すということを考えると、新たな資金調達は上下一体の方が難しくなる、こういうふうにいる整理ができると思います。

私は、海外の例をいろいろ見てまいりまして、日本の道路事情に合っているのはやはりコンセッション契約あるいはリース方式の方がいいと思いますけれども、いずれにいたしましても、第三者機関で予断なく御議論をいただきたい、こんなふうに考えております。

藤井参考人

基本的には今石原大臣がおっしゃるとおりだと思いますが、私どもが今まで道路公団として高速道路をつくらせていただいたということは、高速道路が国の所有物であるということをつくってきた、こういうふうに思います。そういう意味では、高速道路の性格は、今後とも財産としては国のものだという前提に立ちますと、公租公課とかいろいろな問題がありますが、それなりのいろいろな考え方が出てくると思います。

そういう意味で、せっかく新しい方式を今後つくる、生み出すということでは、経営判断が広くて効率性や創意工夫が最大限に発揮できる形態が一番望ましいということをお願いしたいと思います。（前原委員「その形態というのはどういう形態ですか」と呼ぶ）あえてここで上下分離とか一体とかいうことを言いませんけれども、収入から支出まで至るトータルとして、経営判断の範囲が広くて効率的であり、最大限のいろいろな工夫ができるような形態が望ましい、こういうふうに申し上げたいと思います。

前原委員

要は、一体ということですね、望ましいのは。そこでうなずいてもらって結構ですよ。今の言葉でいったら、一体しかないじゃないですか。分離じゃないでしょう。そこまで言うておいてちょうちょしないでください。さっきはけなしましたけれども、もうけなしませんから。一体ですね。しっかり答えてください。

藤井参考人

これから第三者機関が始まりますので、私は国の機関の一担当でございますので、あえて先生に、そういう御質問を受けて申すべき立場ではありませんけれども、御容赦いただきまして、そういうつらい立場だということによろしくお願ひします。

前原委員

いや、答えてもらっていいんですよ。だから、総裁が悪いんじゃないくて、聞いた私が悪いということにすればいいわけです、これから議論するのに。

しかし、今の文章をとらえて考えれば、一体としかとらえられないでしょう。答えたら楽になりますから。しつこく聞きますよ。どっちですか。

藤井参考人

国土省でいろいろと研究されたいわゆる諸井委員会という委員会の結論が一つの提案として出されております。そういうものは極めて傾聴に値する、私もはそういうふうに思っております。

前原委員

道路局が削除する前の諸井委員会の答申と考えてよろしいんですね。イエス、ノー、どちらですか。

藤井参考人

今申し上げたとおりで、ひとつ今までの答弁で御理解いただきたいと思います。

前原委員

質問時間がなくなるので、では、もうやめておきましょう。

要は、一体ということですね。知っているんですよ。総裁が一体論者だということを私は知っているんです。ちゃんと私の調査網ではそういうふうに色分けはしておりますので、御答弁いただいたとおりのお考えを持っておられるというのはわかっております。

石原大臣がおっしゃったことで、私は幾つか反論したいと思います。

税の話がされましたが、一体でもいろいろな民営化の仕方があると思うんですね。私、先ほど本四架橋公団総裁に申し上げましたけれども、試算をしていただきました。道路公団だけを民営化する際の試算、それから四公団すべてをまとめて民営化する際の試算、これをやらせてもらいました。それには、減価償却、除却も入れる、そして資本金、配当金というものも考える。その際に、どうしてもやはり二つの特例がなければいけないという結論に落ちつきました。

一つは固定資産税の減免なんですね。これは、固定資産税、そのままかけちゃ、とてもじゃないけれども民営化できません、上下一体の場合。それが一つ。

あとは金利の安定化の問題です。つまりは、金利負担を、いわば金利リスクをヘッジしてやる。つまりは、ある一定以上の金利になった場合においては、その分は国が負担をするという前提に立ってやらなければ、とてもじゃないけれども民営化を一体ですることはできないと思います。

したがって、税の問題があるから上下分離だということにはならない。もちろん、その一つの例だけで揚げ足をとるつもりはありませんが、税についてはいろいろ知恵が絞れるんじゃないですか。特に、初めはJRのように一〇〇%国が株を持たないと、初めから上場するのは無理ですよ。となれば、国の優遇措置というものは経過措置をとることができる。その場合に、私は税というものを考えられると思います。そういう部分を含めて、上下分離でなければいけないというのはなぜですか。

石原国務大臣

私、微妙な言い方を実はさせていただいたのは、これから第三者機関をつくっていただくという法律の審議案で、できた委員会に対して、担当大臣がどう考えているというようなことを、バイアスがかかるのは好ましくないということで、個人的に海外を見てきた事例から参照して、リース契約あるいはコンセッション契約というものが民営化の一つの手法で、私は、その手法は非常に参考になるし、よいものであるというような趣旨で御答弁をさせていただいたと御理解をいただきたいと思っております。

前原委員

海外の例とおっしゃいましたけれども、日本でも上下分離をして失敗した例があるのを大臣は御存じですか。これは新幹線保有機構なんですよ。新幹線保有機構というのは、これは、新幹線保有機構という別組織に東海、山陽、東北、上越の四新幹線を保有させて、そしてJR東海、西日本、東日本というのは保有機構から設備のリースを受ける形で使用するという形をやったんです。この結論についてはもう御存じですよ。失敗した。したがって、新幹線保有機構は四年半後に解体をされたんです。そして、JR東海、西、東が買い取る形にして再スタートをした。日本でもこういう失敗例があります。

イギリスの例は御存じですか。私、この間、四日間、ある国際会議に行かせていただきまして、日本というものもまんざら悪い国じゃないなということを感じてきたわけでありまして。例えば、ナショナル・ヘルス・サービス、これはただなんですね、向こうは。ただ、ただでも受けたくない。質が悪い、待ち時間が長い。だから、金を払ってでも、質のいい、そしてしっかり受けられるところに流れていって、ナショナル・ヘルス・サービスが実態的に破綻をしている。

それから、警察、検挙率一〇%。おもしろい話を聞いたのは、泥棒が入った、泥棒が入って警察にその捜査を頼んだ、盗まれたものがあるのかと聞かれて、ないと答えたら、ではよかったじゃないかということで捜査してもらえなかった。検挙率一〇%。非常にひどい状況。

ほかにもいろいろ国内問題はありましたが、驚いたのは鉄道なんですよ。時間どおりにまず来ない。向こうの人から話を聞いたのは、時間どおりにまず列車が来るためしがない。始発から終電まで、時間どおりに到着する比率というのを折れ線グラフで見せてもらったんですけれども、非常に悲惨な状況。つまりは、ラッシュアワーじゃないときでも七、八割なんです。ラッシュアワーだったらもう一〇%、そんなぐらい。ひどい状況なんですよ。

それで、イギリスの状況というのは多分御存じだと思いますけれども、イギリスというのは、旧英国鉄道、これを民営化していわゆる上下分離方式をやったわけです。そして、下の部門、つまりは線路など鉄道施設を管理するレールトラックというものと、実際に列車を運行させる会社二十五社とに分割をしたわけです。それで、非常に大きな事故が起きました。

上下分離方式でも二つの種類があるわけです。つまりは、下を全くの国が持つ形にするか、あるいは下の方もかなり民間に任せるような形にするか、両方あると思うんですけれども、イギリスの場合は後者でした。後者にしたと言った方が適切であります。後者にして、そして採算性を追求するために補修、点検に力を入れずに大事故を起こし

た、そして下の保有会社、いわゆるレールトラックが破綻をした、こういう話なんですね。つまり、上下分離方式で失敗をしたイギリスの例というのがあります。

幾つも例を挙げていますと切りがありませんが、ドイツも、どうするかという議論をしていたときに、日本のJRの例を見て、上下分離でなくて上下一体でやろう、地域分割方式でやろうということでドイツはスタートをしているという話を聞きました。

私は、こういういろいろな例をひもとして考えた場合も、民営化は、私はもし大臣の立場だったら、そういう組織の七人に怒られるかもしれないけれども、自分は絶対に上下一体が適切であると思うということを断言すると思いません。

これは、なぜそういうふうに言うかと申し上げると、分離方式は問題が幾つかあるわけです。必要な投資がされない。その一方で、いわゆる我田引鉄じゃありませんし、我田引道じゃありませんが、むだな投資がなされる上に、上の会社にもうける気が起きない、したがって負債の返済も進まない。すべての道路を公的機関から借りなければ経営できないので、会社に自主性がない。要はやる気が起こらないわけですよ。

道路公団総裁は、自分自身が今道路公団におられるからそのお気持ちがよくわかっておられるわけです。だから、ああいう言い回しながら、一体の方がいいということをおっしゃっているわけです。つまりは、この上下分離方式というのはいろいろ問題があるというふうには私は思います。

お立場では言えないということでありましょうけれども、今私が申し上げた新幹線保有機構の失敗、そしてイギリスの失敗、ドイツの選択、こういうものも例に挙げながら、参考事例にしながらしっかりと議論をするということをしてぜひお約束いただきたいと思えます。御答弁ください。

石原国務大臣

これからどのような場があるかは存じませんが、今言ったような事例は私も参考になる一つの事例であると思っておりますが、一言つけ加えさせていただきますと、イギリスのヒースローと市内を結ぶ鉄道もナショナルレールウエーで、その後分割されてうまくいっていなかったそうなのですが、そこを借り受けた会社が運営し出したらもうかるようになったと。

ですから、上下分離のリース契約というものも、成功しているものもあるし失敗しているものもある、そういうふうにご存じですので、予断なく、委員の意見を参考とさせていただきますながら、いろいろな場で議論をしていきたいと考えております。

前原委員

とにかくここは非常に大きなポイントで、私は、このポイントが小泉内閣のいわゆる本気さのバロメーター、リトマス試験紙と言っても過言ではない。ここで上下分離方式をとって、そして下を今までどおりつくり続けられるような方式をとるのであれば、全くのにせものだということがわかると私は思います。しっかりとその辺は見させてもらいたいし、国土交通省、あるいはさき佐藤副大臣の答弁を聞いていけば、まさしくそれをやりたくて仕方がない、こういう御答弁でありましたけれども、そうすれば、国の債務の話、先ほど、JHの報告では償還は順調に進んでいるということでありましたけれども、除却、減価償却、先ほど申し上げた需要予測、そして建設費等々、あるいは将来の金利リスク、こういうものを考えた場合には、もし上下分離で下をつくり続けるようなことがあれば、私は、この国は破綻をしてしまう、道路によって国が滅ぶということをはっきりと申し上げさせていただきますと思えます。

その流れの中で、もう一点、大臣にお答えをさせていただきたいと思うわけでありまして。

今回の小泉内閣の目玉の一つが、いわゆる道路特定財源の一般財源化ということでありました。かけ声はよかった、総論はよかったけれども、各論になるとかなり骨抜きになってきている。今でも一部しか一般財源化をされていません。

日本が道路をつくり続けるという悪弊から逃れるためには、私は、この上下分離の問題と同時に、その前提となる部分というものを変えなくてはいけないと思えます。

その一つは、一万一千五百二十、九千三百四十二キロ、法律で決めたこと、このこと、それから道路五カ年計画、五年間で七十八兆円、これを使うという目安、そして残された多くの道路特定財源、これの一般財源化、こういうものをしっかりと今後取り組んでいかなければ本当の改革とは言えないし、行革担当大臣としてサンドバッグになれと言われた総理の気持ちはそういうところにあったと私は思うのでありますが、今申し上げたところについての大臣の今後の取り組みの姿勢、意欲について御答弁をいただきたいと思えます。

石原国務大臣

先ほど御答弁させていただきましたが、私は、この十二年間の政治キャリアの中で税制に力点を置いて取り組んでまいりました。その中で現在言えますことは、目的税というものは財政を非常に硬直化させるという一点でございます。

今委員御指摘の目的税、特に道路特定財源につきましては、経済財政諮問会議そして税制調査会で今年度潤達な御議論がされ、十五年度予算に反映されるものと理解をしているところでございます。

前原委員

特定財源についてはそういう御見解、つまりはもっと一般財源化した方がいい、そういうことですね。

石原国務大臣

道路特定財源については、先ほど申しましたように、経済財政諮問会議あるいは税制調査会で今年度積極的な御議論がなされ、十五年度にその答申が反映されるというふうには理解しておりますし、私は、道路特定財源に限らず、さまざまな目的税、その他にもございますけれども、目的税の比率が税収の中でウエートを占めてくると、財政の硬直化、すなわち、一つのものだけはうまくいくけれども、あとのものがだめになるといったような弊害があるという

ことを申し述べさせていただいたところでございます。

前原委員

私は幾つか質問したわけです。一つは、国幹審で決めた一一五二〇、そして九三四二、これについてどう考えるのかということ、これをお答えいただきたいのと、もう一つは、道路の五カ年計画、五年間で七十八兆円、これはもちろん特定財源に極めて密接に結びついている話であります、これはあった方がいいのか、見直した方がいいのか、簡単にお答えください。

石原国務大臣

まず、冒頭の九三四二の方からお話をさせていただこうと思いますが、九三四二という計画は生きております。しかし、道路四公団の廃止、民営化を行うことによりましてこの九三四二が変化をする可能性は、私は今否定するものではありません。

後段の道路五計についてでございますが、国土をどういうふうに整備していこうかという観点で五カ年計画というものは必要だと思います。しかし、五カ年計画の計画当初と、経済状況の変化によって大きな変化が起こる。ちょうど五カ年計画は十四年度で切れて、新五カ年計画がセットされるわけでございますので、そのとき、これからの国土整備はどうあるべきかということも議論していくのが私はベストだと思っております。

そしてもう一言、先ほどちょっと言い足りなかつたのでお話をさせていただきますと、私は実は、市道とか県道とか国道とか都道とかと道路が、実施主体が、管理主体というのですか、分かれているのはいかかなものかという意見を持っている者の一人でございますので、先ほどのようなリースあるいはコンセッション契約がいいのではないかといいところになっていると御理解をいただきたいと思っております。

前原委員

さっき大臣が御答弁されたことは矛盾があるんです。つまりは、今後第三者機関で議論をされることで、担当大臣である自分が主観的な意見を申し上げて、そしてその議論に影響を及ぼすのはいかなものかとおっしゃいましたけれども、リース方式、コンセッション方式ということになれば、自分自身の意見を言われているわけじゃないですか。そのことは、今、聞いてもないことをまたすぐおっしゃったわけでしょう。ということは、自分自身の意見を色濃くおっしゃっているということじゃないですか。さっきおっしゃったことと違うじゃないですか。

石原国務大臣

政治家のやりとりでございますので、そのこのところをお含み取りいただきたいと思っております。（前原委員「意味わかりません」と呼ぶ）

実は、正確に申しまして、もう一度繰り返すのは大変恐縮なんでしょうございますが、当委員会は、民営化推進の検討委員会を設立するための委員会で御審議をいただいているところでございます。この委員会が完成したわけではございません。この委員会にどういう方が人選されるかということも決まっております。そんな中で、担当大臣として、上下分離方式がいいのか、あるいは上下一体方式がいいのかという意見は申し述べる立場には今の段階ではないというふうな趣旨で先ほど御発言をさせていただきましたけれども、私が海外を見てきた事例、また、今付言させていただきましたように、道路がかねがね、国道、県道、都道、市道と分かれていることに対する基本的な疑問、こういうものを兼ね合わせて、コンセッション契約あるいはリース契約という、見てきたものは大変すばらしいものではないかというふうな意見を申し述べたので、何ら矛盾はしていないと御理解をいただきたいと思っております。

前原委員

矛盾していると思えますよ。もしその組織をつくって客観的議論をされるんなら、私ども委員が質問しても、そういうことも含めて答弁されない方がいい、それだったら。あるいは、今まで長い間議論してきたことについて、民営化のあり方について、何も、第三者機関ですることだからということで答弁差し控えますと言ったらいいんじゃないですか。だから、矛盾していると言っているんです。取り消してください。

石原国務大臣

前原委員の貴重なアドバイスに敬意を表する次第でございます。（前原委員「ふざけている。どういう意味ですか」と呼ぶ）

大島委員長

前原君、もう一回質問してください。

前原委員

どういう意味ですか、それ。茶化さないでください。

石原国務大臣

前原委員のただいまの御発言はアドバイスとして聞かせていただいたというふうに御理解をいただきたいと思っております。

前原委員

残念な議論はしたくないんです。本当に政治家としてお互い、この国のあり方、またこの問題についてどういうあり方がいいのかということも真剣に議論しているわけですから、茶化さないでしっかり答えてもらいたいと思っております。茶化しているでしょう、答弁が。そのことについて私は言っているんだ。アドバイスを聞くというんだったら、初めからそう言えばいい。真剣にやらなきゃだめだよ、あなた。だから、魂を売ったと言われるんだ、道路族に。

次の質問に行きます。

私がこの民営化の議論で一つ大きく解せないのは、民営化の議論をするのであれば、予断を与えずに組織にそのあり方の議論をゆだねたらいいのに、この議論の一つの中身で極めて矛盾をしている文言が入っています。

それはなぜかという、現行料金を前提とする償還期間は五十年を上限に短縮を目指す。現行料金を前提とする償還期間、つまりは償還主義を温存させるのかということと、五十年というのは、なぜあらかじめ数字として与えなくてはいけないのか。このことについては極めて浮いた言葉になっています。

つまりは、償還主義でいくのかどうかということも、本来、民営化されるその組織、あるべき組織で議論すべきじゃないですか。それと同時に、五十年というものについても、民間会社ができれば、どれだけ借金を返そうかどうかというのはそこに任せるべきじゃないですか。それなのに、償還主義と五十年上限と入っているのはおかしいし、これだったら、先ほどの話じゃないけれども、予断を持ってこの組織に議論をさせるという前提に立っているんじゃないですか。

石原国務大臣

冒頭、前原委員に申したいんですが、私は、委員会を茶化すようなことは一度もございませんし、ぜひ発言を訂正していただきたいんですけども、私がいつ道路族に魂を売ったというようなことを、この委員会で個人を侮辱するようなことを言われるのか、私は理解に苦しむ。信頼関係を持って議論をしている者に対してそのようなことを言われるのならば、私はこれからは何もお答えすることができませんと答弁する、それで意見ができるのかできないのか、御議論をいただきたいと思います。

前原委員

子供のけんかじゃないんだから。まともに答えてくれと言っているわけで、それに答えないから、私の客観的な意見、あるいは報道されている、あなたは道路族に魂を売ったと言って何が悪いんだ。それが気に入らなくて答弁しないなら答弁しないでいいよ。帰ったらいいよ。そのかわり、この委員会、この法律の審議、あなたが担当大臣でしょう。やめるんだったら帰ったらいいよ。

大島委員長

委員長から申し上げますが、質問者並びに答弁者の方に、この委員会は法律案について審議しているわけでありまして、感情論は少し抑えていただいて、ひとつ冷静に委員会の審議を進めていただきたいと、委員長の方から両者に要請いたします。

前原委員

じゃ、前の発言を撤回してください、答弁しないと申したんだから。

委員長、私のありのままの感想を言って、それが侮辱で、それに答えられないというなら帰ったらいいと言ったんです。別にそれは感情で言っているんじゃない。担当者として責任のない発言をしたから、それを撤回してもらわなければ私質問しませんよ、さらに。

大島委員長

ちょっととめていただいて。

〔速記中止〕

大島委員長

速記を起こしてください。

今の前原委員と大臣のやりとりの状況については、後ほど議事録を理事会でよく精査しまして、理事会として整理をし、委員長として後日また質問者の方にも大臣の方にも申し上げますが、そういうことで、その件については委員長に預らせていただきたいと思います。

したがって、あと残り時間五分ほどございますので、委員におきましては、その残りの時間を使ってこの法律案に関連する質疑を続けていただきたい。

これを質問者と大臣の方、両者に要請いたしますので、よろしく願いいたします。

前原君。

前原委員

必要であれば、今までの大臣の発言、道路公団の民営化、改革についての発言、全部時系列的にどういう発言をされてきたのかということを見て、先ほどの私の発言が侮辱するものかどうなのか、幾らでも証明しろと言われれば証明をさせていただきます。

私の質問に答えてください。なぜ償還という言葉が入って、償還主義というものを前提にして予断を与えているのか。また、なぜ五十年という上限を入れているのか。この文章だけ突出して浮いているんですよ。本来なら、そういうものを入れずに、民営化を議論する組織に議論させるべきじゃないんですか。

石原国務大臣

冒頭、前原委員に、感情的になりましたことを心からおわび申し上げたいと思います。また、委員長にも御迷惑をおかけいたしました。委員の皆様にも大変御迷惑をおかけいたしました。

質問に答えさせていただきたいと思います。

償還主義については、もうこれも御存じのことだと思いますが、特殊法人整理合理化計画に示された基本方針において、現行料金を前提とする償還期限は、五十年を上限としてコスト引き下げ効果などを反映させ、その短縮を目指すことと明記させていただいたわけでございます。一定期間内に債務を償還することを前提として議論がなされることと

考えておりますので、このような言葉を整理合理化計画の中に入れてさせていただいたわけでございます。
それともう一点、なぜ五十年かということでございますが、現行が五十年となっているからでございます。

前原委員

そんな子供だましみたいな答弁をしないでもらいたい。つまり、償還主義というのはどういう定義かということ、決められた期限までに借入金を返済するということなんですよ。これは、だから償還主義というんです。では、民営化された例えばJRとかそういうものが償還主義をとっていますか。とっていないでしょう。どういう料金体系、あるいはどういうサービスを提供すればお客さんが喜んでくれるのか、また、どうすればもうかるような仕組みなのか、それを考えることであって、償還主義を前提とするということはおかしいじゃないですか。

しかも、三十年、五十年という議論があったのはわかっていますよ。そのぐらいわかっている。今のものが五十年だから五十年というような、そんな子供だましな答弁はやめてください。特に、昔は三十年だったのを三十年、四十年、五十年と延ばしてきた経緯があるわけでしょう。それだったら、年数をここに書くのもおかしいじゃないですか。

石原国務大臣 お言葉でございますが、ただいま委員が申されましたように、この償還期限というのは長くなってまいりましたが、先ほども議論の中でお示ししましたように、いろいろな試算をさせました。交通量の見通し、あるいは金利の動向、それによって三十年、四十年、五十年と三つのケースでどれだけの高速道路を建設することができるのか。その結果、三十年の償還ということではこれから二十兆六千億の道路計画ができない。

全く道路をつくらなくていいということになるわけには実はいかないわけでありまして。建設工事中のものもございまして。あと数キロでネットワークが完成するものもございまして。そういうことを考え合わせてこの五十年という数字が出てきたと御理解をいただきたいと思っておりますし、決して子供だましの答弁をしているわけじゃなくて、事実を客観的に申し述べさせていただいているところでございます。

前原委員

それでしたら、五十年と決めた、今おっしゃった交通量、金利の動向、そういうものを調査の上とおっしゃったんだったら、そういう資料、もとなる資料を委員会に提出していただきたいということを委員長にお願いをしたいと思っております。理事会に提出をしてください。

大島委員長

理事会でお諮りいたします。

前原委員

そういうものが本当になかったら、今の話というのは子供だましになるんですよ、大臣。聞いていますか。ですから、償還主義というのは、私は、民営化の考え方にはそぐわないというふうに思っています。

つまりは、決められた期限までに借入金を返済するように料金水準を決めるということなんです。したがって、その料金水準を決めて、しかも五十年を上限ということになれば、民間会社のいわゆる裁量権というものの手足を縛る話になるじゃないですか、償還主義をとるということは。違いますか。

石原国務大臣

真っさらのところから新しいものをつくるのであるならば委員の議論というもの成り立つと思っておりますけれども、現行のシステムは、償還主義のもとに道路公団が運営され、また高速道路ができてきたと御理解をいただきたいと思っております。

前原委員

そんなことは百も承知なわけですよ。しかし、形態を変えるんでしょう。道路公団の今までの運営が償還主義だったわけでしょう。プール制、償還主義一体でやってきたわけでしょう。それが、いわゆる事実の隠ぺい、そして借金の先延ばし、そういう問題になって、さっき私も言ったし、大臣も答弁されたけれども、初めは三十年だったものが四十年、五十年と延びていって、本当に返せるかどうかわからない。

しかも、もし自分自身が交通量の見通しをしたということであれば、先ほどの道路公団の交通量の見通しとどれだけ乖離があるか示してくださいよ。そういうものが調査結果としてあるのであれば、どれだけ乖離しているか。それが道路公団と同じだったならお笑いものですよ。

大島委員長

今のは大臣に対する質問ですね。もうちょっと大臣がよく理解して答弁できるように質問してください。

前原委員

つまりは、形態を変えるわけでしょう。だから、今までは償還主義だったのはよくわかっています、その議論でずっと今まで議論してきたんですから。民間会社になっても償還主義を続けるというのは理論的におかしいじゃないですか。違う形態にしようというのに償還主義をとるという前提を決めることが、民間会社の手足を縛り、しかも、五十年を上限とするということを決めていることについてもおかしいんじゃないですかということをおっしゃっているわけですよ。

石原国務大臣

今ある有利子負債をすべて切り離せば、償還主義はなくなると思っております。

前原委員

その議論はおかしいと思いますよ。国鉄からJRになって、JR各社が償還主義をとっていますか。とっていないでしょう。しかも、債務は引き継いでいますよ。債務をすべてほかのところに引き継いでいくなら償還主義から解放されるというのは、事実関係からしてもおかしいじゃないですか。だから、私はそれを言っているわけですよ。

石原国務大臣

国鉄改革のときを思い出していただきたいのですが、旧国鉄は、新しい路線は、整備新幹線を除いて建設はございません。そして、整備新幹線の計画は凍結されました。一方で、赤字ローカル線、採算性の悪い路線を廃止していく、そういう議論がなされておりました。

一方の道路は、先ほども申しましたように、あと数キロ工事をすることによってネットワークが完成するもの、あるいは工事途中のものがありますので、ここで工事をすべてゼロにするということは、物理的にも、地元の要望あるいはネットワーク形成の上からも不可能であるということで、償還主義という文言が入っていると御理解をいただきたいと思います。

前原委員

今までの言葉と最後の償還主義が、言葉ではつながっていても内容では全然つながっていないわけです。償還主義を本当に理解されているんですか。

つまりは、新たな道路をつくらなきゃいけないというのは、わかりますよ、理解しますよ。それは、でも、国費でやるか何でやるかわからないじゃないですか。まさにそこは第三者機関で議論するという話で、償還主義を継続するかどうかということとは全く別個じゃないですか。言葉はつながっていても、意味としてはつながっていないんですよ。なぜ償還ということがここに書かれているかという答弁になっていません。答弁をいただきたいと思います。

石原国務大臣

非常に私頭が悪いので理解できないんですが、償還主義であるということ否定されているというふうに聞けるんですが、償還主義であつたらいけないと言っているのに、そこにこれが書いてあるのはなぜかということでございますか。

前原委員

償還主義は、つまりは終わる期限を決めるわけですよ。決めた期限までに返すということを前提とするわけです。そして、料金体系なんかをすべて決めるわけですよ。民営化する会社がそういうものに手足を縛られるのであればおかしいじゃないですかという話をしているわけです。

つまりは、そういうことも含めて、決められた民間会社が償還主義をとるかもしれませんよ、それがいいというのであれば。しかし、そうじゃなくて、とにかく初めは、借金を返すスピードは遅くても、顧客の理解を得て、しっかりと民間会社として根づく、定着するというののために償還主義を放棄したいという会社があるかもしれない。そういうふうに考えるかもしれないのに、なぜここには償還主義という足かせをかませて五十年としているのかということを知っているわけです。答弁になっていないんですよ。

大島委員長

石原大臣、質疑時間がオーバーし始めていますので、答弁もそれなりに考えて答弁してください。

石原国務大臣 再三再四申しますように、委員も実は仮定を置いていらっしゃるんですよ、こういうふうになった会社がそれをとらないかもしれないじゃないかと。分割するかしないかも実はまだ議論がなされていません。さまざまな議論がなされてきたことは承知しておりますし、プール制の問題あるいは償還主義についての是非というものも議論されていることは、私は否定するものじゃございません。

今委員会では、特殊法人の整理合理化計画に、「現行料金を前提とする償還期間は、五十年を上限としてコスト引下げ効果などを反映させ、その短縮を目指す。」と実は明記をしておりますので、この特殊法人整理合理化計画にのっとってこの償還主義ということ前提に議論がされると考えているのであって、償還主義のありようあるいはプール制の是非、こういうものが検討委員会で議論されるということ私を全く否定しているものではございません。

前原委員

時間が来ましたのでこれで終わりますけれども、償還主義というのはそもそも、何度も言いますが、支払う期限を決めて、そして料金体系を設定するというのが償還主義なんですよ。そんなものは、初めから足かせを決めるのではなくて、しっかりと民間会社に、償還主義をとるかどうするかも含めて決めさせるのが筋であるのに、なぜ、ここに償還というものを前提として組み込ませて、そして五十年というものを設けているかということを知っているわけです。

これは、私の後の同僚に質問を譲りたいと思いますけれども、結論は、道路をつくり続けたい、それだけの妥協の産物で償還主義、五十年というものを入れているだけなんです。それをお答えになっていない。そこを指摘して、私の質問を終わります。

大島委員長

これにて前原君の質疑は終了いたしました。