

次に、前原誠司君。

前原委員

民主党の前原でございます。

まず簡単に事実関係を石原大臣、国土交通省にお伺いをしたいと思いますので、簡単に結構でございますのでお答えをいただきたいと思っております。

まず、今の整備計画の九千三百四十二キロメートルについては、これは整備をするという前提に立って政府として考えておられるのかどうか、その点についてお答えください。両方、お二人から御答弁ください。どちら側が先でも結構ですよ。

石原国務大臣

結論から申しますと、やるかやらないか、本委員会、民営化推進委員会の意見を踏まえて政府として最終的に決定することになります。

大石政府参考人

整備計画九千三百四十二キロは平成十一年十二月の国幹審で定められたものでございまして、具体的な計画として地域に提示しておるものでございます。どういう方法かは別として、この九千三百四十二キロは地域との約束となっているというように理解してございまして、整備を進めていく必要があるのではないかと理解いたしております。

前原委員

それで、第二東名、第二名神について、これは整備をするのかしないのか、このことについても石原大臣そして道路局長、それぞれお答えください。

石原国務大臣

第二東名・名神を含めた高速自動車国道の個別路線の整備についても、今御議論をいただいて設立されます民営化推進委員会の意見を踏まえて政府として最終的に決定することになります。

大石政府参考人

今、石原大臣からお話ございましたように、第二東名・名神道路を日本道路公団を引き継ぐ民営会社が整備するのかどうかにつきましては、道路関係四公団民営化推進委員会の意見を踏まえて国土交通省において検討していくこととなると思っておりますが、第二東名・名神という路線そのものが我が国にとって必要かどうか、整備を必要とするかどうかという認識につきましては、現在の東名・名神の状況等を考えますと、私どもとしては整備をしていく必要があるというように考えています。

前原委員

九千三百四十二キロメートルの整備計画に、例えば第二東名の海老名 東京間は含まれていませんよね。ということになると、今国土交通省がお答えになったことを前提とするのであれば、九千三百四十二キロは当然のことながらさらに整備を進めていかななくてはいけない、一一五二〇というものの整備を進めていくということになるのかというふうに思いますけれども、このことについても、まあ石原大臣は同じ答弁ばかりになるかと思っておりますけれども、両者にお答えをいただきたいと思っております。

石原国務大臣

ただいま委員御指摘の第二東名の海老名 東京間は、用地の買収もまだ決まっていないという話は聞いております。そして、それが九三四二の中に入っていないということも承知しておりますが、個別路線の整備につきましては、この委員会の意見を踏まえて、政府で責任を持って最終的に決定をさせていただくと考えております。

大石政府参考人

今先生がお触れになりました予定路線一万一千五百二十キロメートルにつきましては国土開発幹線自動車道建設法に定められました法定路線でございまして、この路線につきましては、今後我が国が活力ある地域社会を形成していくために不可欠な根幹的施設であると理解いたしてございまして、その計画的な整備が必要だと考えてございます。

ただ、これをどのような方法で整備するかにつきましては、今石原大臣からお答えになりましたように、四公団の民営化推進委員会の意見を踏まえて、国土交通大臣が国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定することとなると考えております。

前原委員

先日の私の質問で道路公団総裁がお答えになったのは、今の高速道路建設は国費投入がなくなった今となつては借入金によって賅っている、新たな建設については借入金によって賅っているということでありました。

今回の日本道路公団の改革方針というものは、国費は二〇〇二年度以降投入しない、こういう前提になっているわけでありまして、今の延長線上でいきますと借金でこれをつくるということになるわけでございます。その方向性というものはもちろん委員会で議論をされるということになると思っておりますけれども、実現可能性も含めて、特に国土交通省にお答えをいただきたいんですが、では、先ほどおっしゃった九千三百四十二プラスアルファの問題について、現状で、つまりは借金で行うということが可能なのかどうか、あるいは、そうでなければどういう方法でそれを

やっていくということなのか。その点について、石原大臣そして国土交通省にお伺いをしたいと思います。

石原国務大臣

これはもう委員御承知のことだと思いますけれども、整理合理化計画の中にこのように書かせていただいております。「新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する。」そういう中で、この今御審議をいただいている委員会の意見を踏まえて、最終的には政府として決定すると御理解いただきたいと思います。

大石政府参考人

同じく、その整理合理化計画の中では、その他の路線の建設については、「例えば、直轄方式による建設は毎年度の予算編成で検討する。」このようにも書かれておりまして、これ以外の建設方法を予定しているといいますが、そのような文言のところがあわせてございます。

こういった手法でありますとか、あるいは建設のスピードを調節するだとかということによりまして、どの程度までこの新しい組織によって整備ができるのか、今後検討していくべき課題だと考えております。

前原委員

さて、今のようなお話があった中でいろいろちょっと詰めていきたいところがあるわけでありまして、一つは、石原大臣の御答弁は、基本的に行革担当大臣として、新たにつくるこの委員会において整備の進捗状況も決めていく、こういうことでありますけれども、国土交通省は、これらの整備計画というものはもう決められているものである、これについてはやっぴりいかなくてはいけないということで、おっしゃり方の内容については差異が生じているわけでありまして、また、その建設の手法にいたしましても、今は借金で日本道路公団が建設をしているということでありまして、今後は直轄事業等を含めて税金も入れる、国費も入れるという中でやっぴりこう、こういう話であります。

私は何を申し上げたいのかというと、ここで民営化をどのような形でスタートさせるかという委員会の設置を議論しているわけでありまして、この委員会というのはもう既にかなり手足が縛られている委員会であって、例えば私が委員に選ばれても、相当予断を持ってこの委員会の議論をしないといけない、つまりは、白紙からこの議論ができない部分が非常に多いのではないかと気がしてならないわけです。そのことの一つの大きな問題点の、この間質問をさせていただいた最後に私が指摘をした償還主義というものについて、もう一度議論をしたいと思っております。

償還主義というのは、何度もこの間からお話をしておりますけれども、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原則というのが償還主義であります。償還主義を前提とするとどういった副作用が出てくるかということ、先ほど同僚の藤村委員から質問のありましたように、高速道路料金というのは高いまま、世界でも飛び抜けて高いというものを是正できないわけです。

なぜかということ、いろいろ先ほどお話のありましたような建設費、地震が多い国であるということは、それはそのとおりでありますけれども、用地の買収費、工事費、修繕費、災害復旧、維持管理費、あるいは社債や借入金利息の返還、こういうものをすべて一定の期間内に返しますよということを前提にして料金を設定することになるわけです。

これは、本当に民間会社にするのであれば、いかに鉄道、船、飛行機との競争性を高めるかという観点から議論をさせなければいけないのに、償還主義をとっているということ自体が、後で償還主義の別の問題点は指摘をいたしませんけれども、料金が設定をされてしまって、民間会社としての裁量、つまりは競争性をいかに担保するかという視点が全く欠ける議論になってしまうわけです。

だから、この間私が申し上げたように、この道路公団の民営化の方針の一つで極めて浮いた文言があるのが償還という言葉なんです。今申し上げた、あるいは先ほどの藤村委員とのやりとりを聞かせていただいている、民間会社にするなら、競争は船それからほかの輸送、飛行機、鉄道、こういったものになるわけですよ。だから、そこで料金の高い水準というものが決まってしまうような償還主義をとること自体が私はおかしいと思うわけでありまして、大臣、もう一度この議論をさせていただきたいと思っております。

石原国務大臣

この点は、前回の委員会で前原委員とかなり長時間にわたりまして御議論をさせていただきました。

基本に戻って恐縮なんですけれども、道路というのは本当は無料で一般に、すなわち国民に開放され利用されるのがベストだと思うし、そうすべきであると思っております。しかし、これも先日の議論で議論になったわけですが、委員も肯定されたわけですが、国にお金がなかった。それで、今委員が御説明された、有料道路収入を借入金の返済に充てて限られた期間内にはできるという高速道路方式で日本の場合は高速道路を供給してきた。この償還主義の年限の過ぎた後は無料開放されるということが大原則に実はなっている。そして、初めて道路の本当のあるべき姿、無料で一般にだれでも通行できるという姿に戻る。

そういう意味では、この償還主義は、委員は償還主義を否定されておりますけれども、この償還主義というものを前提に議論していかないと、そもそも、じゃ、借入金で道路をつくるものにどういった問題があったのかということまでいってしまう、私はそういう問題をはらんでいるんだと思っております。

しかし、もうこれもこの委員会の中でずっと議論になってきますけれども、いわゆる需要見通しですね。過大な交通量の予測をもとに償還計画が立てられているのではないかとといったような問題点が指摘されてきたわけでありまして、

ですから、なおそういうことが今後起こらないために、言葉をかえまして、むだな投資に歯どめをかけた、採算性を確保する観点から、整理合理化計画で、現行の借入金と今後の投資を含めた債務について、償還期限を初めて五十年を上限としてその短縮を図る。これまでは要するに三十年であったものを、これも委員がこの間御指摘されましたけれども、延ばしてきた。それは縛りがないからですけれども、初めて閣議決定として、五十年を上限としてその短縮を図ると縛りかけたわけでありまして、これによって、無制限に採算性を度外視して、あるいは交通需要を度外視

してつくるということに歯どめがかかった。ですから、民営化の推進委員会においても一定期間内の債務償還を前提として議論がなされるものと考えております。

もちろん、委員が御指摘されたような、もう少し広がった意見の交換というものを否定するものではございませんが、前提がそういう形で日本の道路行政が行われてきたということを私たちは是認して、ただ、今起こっている問題点や指摘に対してこたえていくべく仕組みを仕組ませていただいたところでございます。

前原委員

幾つか矛盾、問題点が今の大臣の答弁にはあります。需要見通しの話は後でさせていただきたいと思いますが、まず、償還主義のコインの裏表に、償還が終わった後の無料開放というのはそのとおりです。でも、これは道路公団方式ということでやっていく中で無料開放ということでありますよね。となれば、民営化をした後に無料開放するというのは、これは民営化の自己矛盾になるわけです。

確かに、償還が終わって、しかし維持管理費がかかります。じゃ、その部分だけを有料道路としてやるということはありませんよ。あり得ますけれども、先ほどおっしゃった、無料化するということが大前提になったということは、今後、日本道路公団方式でやっていたものを民営化という違う形でやるということになるから、その点を大前提で話をするのはおかしいわけで、そして、おかしいということは、コインの逆の裏表である償還主義を前提とすることもおかしいわけですよ。これが、まず私が申し上げたい一つ。

それから二つ目には、むだな投資を抑えるために償還主義だということでありまして、今までむだな投資はいっぱい行われてきたじゃないですか。むだな投資だらけが行われてきた。

これは会計検査院が出している資料でありますけれども、昭和五十六年を境に、昭和五十六年より以前につくられた道路は、減価償却とか除却とかそういうものを含まない道路公団方式でのいわゆる甘い収支率を例にとっても、昭和五十六年までは大体の道路が一〇〇以下。しかし、昭和五十六年以降は一〇〇以上のものがずっとつくられている。昭和五十六年といたらもう大分前ですよ。

先ほどの大石道路局長の話にあったように、九千三百四十二、あるいはプラスアルファ、国費を投入してでもやりますということを行っているわけですよ。ということは、償還主義をとるからむだな投資を抑えるという効果が生まれませんということとは絶対あり得ないわけですよ、その話は。

つまりは、今まで道路公団というのは、基本的に国費と借金で道路をつくり続けるということによってやってきたわけです。そして、償還もいわゆるプール制と償還主義ということ、しかも、償還期限を三十年、四十年、五十年と延ばすという中でごまかしてきたわけですよ、言ってみれば。そのごまかしがもう通用しないということになってきたときに、例えば薄皮道路なんと言われているような、九割国費、上だけ道路公団というようなこそくな手段も使い始めた。そして、いよいよ民営化の議論だということで、逆に国土交通省は、税金を使ってやるんじゃないかということで堂々と言うような話になり始めているわけですよ。さっき、答弁聞かれてわかるでしょう、大臣。

だから、償還主義がむだな投資を抑止するということは、今までの道路公団を見てもうそ。つまり、プール制と償還主義の引き延ばし、そして後で言う過大需要予測の見通しの中で、全然虚構の構図で来たわけです。それで、これからは、先ほど道路局長が御答弁をされたように、国費投入して九千三百にプラスアルファやるということですよ。となると、民営化された道路公団にむだな投資が行われなくなるということにはならないんじゃないですか。

今の答弁、二つの点で矛盾していますよ。無料化の話と、それからむだな投資の話。

石原国務大臣

後段の方から議論をさせていただきたいと思うんですけれども、道路はどうあるべきか。国にお金があれば、無料で有料道路を間違いなくこの国はつくったと思います。ですから、償還主義の後に無料開放というものがくっついてるんだと思います。そこを確認させていただきたい。

ということは、私は償還主義が歯どめになると言っているんじゃないんです。償還主義の年数を五十年に限って、その短縮を目指すということを初めて閣議決定したわけでありまして。委員が再三再四御指摘されておりますように、これまで三十年、四十年、五十年と延ばしてきた。これは、償還期間というものを何年にしてもいい。ですから、こういう議論がその一方にあるわけですね。償還期限を例えば百年、百二十年にしよう、そうすれば現行の倍ですから、料金が半額になるじゃないか、世代間の負担になるじゃないか。

しかし、そうすると、今言ったように、むだなものもつくってしまうんじゃないかといって、償還主義を前提に、償還主義の年限で五十年から短縮を目指す。今までは上に延びていったものを下に延ばすということで、歯どめをかけた意味で、採算性を確保する観点からここに意義があるということをお願いしたのであって、償還主義が私は絶対であるということではなくて、その仕組みにキャップをかぶせたところに一つのポイントがあるということをお願いするのが第一点。

第二点目は、多分委員のお考えは、株式会社であるならば、何年かたったらその物がとられちゃう、すなわち道路がとられちゃう、無料開放ですから、ツールがとられちゃう、それはおかしいんじゃないかというお話だと思うんですね、委員の御指摘というものは。

でも、考えてみていただきたいんですけれども、株式会社というのは永遠じゃないんですよ。リスクを絶えず持っている。十年でつぶれちゃう株式会社もあるし、五年でつぶれちゃう会社もあるし、百年、二百年、未来永劫続いている株式会社もある。

ですから、各国の道路の民営化の事例を見ますと、コンセッション契約あるいはリース契約といったような、年限を区切って、その後は国にあるいは地方団体に戻すという形で民営化を行っているものがあります。ですから、その五十年という期限で、しかも上限としてできるだけ短縮を目差すんですけれども、その五十年マイナスアルファの年限株式会社であるということは、株式マーケットにおいてその株式が売れるということですから、私は矛盾しないんじゃないかと考えております。

前原委員

二つの点とも論理的にはお答えになっておりません。

一つは、今まで三十年、四十年、五十年という償還期限を延ばしてきた、プール制と償還主義で要はごまかし、そしてわからないような仕組みでやってきて、それが破綻をしかけている、こういうことで、しかし、五十年というキャップを決めて、今度は五十年をさらに短縮する方向で延ばすんじゃないかという話がありますけれども、それは全く違う議論なんですよ。

なぜならば、先ほど国土交通省の道路局長がお答えになったように、国費投入してでも九千三百四十二はやると言っているんですよ。ということになれば、償還主義で、つまりは通行料金というものを大前提にしてきた。そしてまた借金で新たなものをつくって、借金も返すこともやってきた。その仕組みというものに大きな穴があくんですよ、国費という穴が。そうしたら、償還期限なんというのは何ぼでも短縮できますよ、税金投入するんだったら。だから、今までと違う仕組みにしないと九千三百四十二キロにならないんです。

もっと言えば、国費がどれだけ投入されるかどうかによってこの民間会社というもののあり方が全く変わってくるわけですよ。だから、私の感覚で言えば、国費投入を前提にした民営化議論ならやめなさいという話ですよ。そんなもの民間会社じゃない、国費の額によって民間会社の行動基準が変わるんだから。上下分離方式の大きな問題点はまさしくそこなんです。だから、その穴があく話で、今までとの償還主義の形が変わるわけですから、だったら、償還主義をとるといというのはおかしいじゃないですか。それが指摘したい一つ。

もう一つの問題は、私が一番初めに申し上げたように、償還主義ということは通行料金が高コストになるということですよ。借金の返済、建設費、あるいは維持管理費、修繕費、災害復旧費、そういうものをトータルにまとめて償還期限を決めて通行料金を設定するということでしょうか。もちろん、これは国費をどれだけ入れるかという話によってまた変わってくるけれども、結局、国民負担ということになると、広く薄く国民が負担するか、あるいは利用する人だけがその負担をするかという違いであって、国民負担については全然変わらない。つまりは、償還主義をとる以上、通行料金が高くなって、民間会社として極めて必要な競争力という観点で欠落をするんじゃないですか、こういう話をしているわけです。

その二つ、もう一度御答弁ください。

石原国務大臣

先ほど私、ちょっと冒頭確認させていただいたのは、道路は本来無料で一般に供用されるものであるけれども、日本に財力がなくて有料道路のこの方式ができた。そこは委員も前回の議論の中でお認めになっていると思います。

そうしますと、委員の言っていることに矛盾が出るのは、必要な道路を国費でつくるといことは否定できないんですね、高速道路も含めて、必要であるならば。仮の話ですけども、交通量は少ないけれども、山脈を隔てて南北を貫いて、緊急事態にそこをバイパスにしてそちらに避難するというような場所が仮にあったとしたら、それを交通量が少ないという名のもとに有料道路をつくらないという議論はないのではないかとこのことをまず御指摘させていただきたいです。先ほど大石局長が答弁いたしましたように、新たな組織によって建設する道路というものは、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行って優先順位を決める。その一方で、その他の直轄方式とかA'とか新しい方法が今もうできているわけです。それは国交省で決めることであって、毎年度の予算の中で編成して、それがむだであるかむだでないかということの与党のチェックは予算でチェックをいたしますし、行革の総キャップのところでもチェックをする。二重三重にチェックができるようになっていて、それはもちろん、今までのおり幾らでも道路をつくらうという予算を幾ら国交省が出しても、国の予算を見ていただいて、五十兆円の税収で八十五兆円の歳出をやっているわけですから、そんなことがいつまでも通らないし、いつまでもそんな要望が国交省から出てくるとは私は思いません。

それと、もう一つ御質問があったのは、償還主義を使う限り、料金設定が高くなるというんじゃないで、料金設定に枠がかかるということは私は認めます。もちろん、償還主義がなければ、例えば、さっき言いましたように、期限がなくなれば、借りた金を百年で返す、二百年で返すと言えば料金は下げられる。そういう意味での料金の自由度というものは高まりますけれども、今回の原点は、延ばしてきた償還主義に歯どめをかけて限られた年限で返すことによってむだな投資を行わないというような切り口で整理をされていると御理解をいただきたいと思えます。

前原委員

極めて矛盾が多いんです。これはしつこくこれから質問しますが、今の大臣の御答弁を聞いていると、そうしたら道路公団は民営化しなくていいじゃないですか。何で民営化しなきゃいけないんですか。その議論に突き当たるんですよ。国費でやりゃいいじゃないか、税金で。そんなことになったら何で民営化の議論をするんですか。どこにそのメリットがあるのかわからなくなるんですよ、今の答弁だったら。

確かに、採算が合わないけれども絶対につくるという国家意思があっていい、あるいは地域の要望があっていい。地方分権が進んで、地域がそれは絶対につくるという前提に立っても、それは構いませんけれども、それを一たん認め出して、そしてどんどん投資が国費で行われるということになれば、この民営化された道路公団というのはどういう国との関係になり得るわけですか。

つまりは、民営化と言いつつも、違うところではどんどん国が予算で道路予算をつけてつくるんだということを言い続けるならば、それは償還主義とかそういう問題とは別個にして、この道路公団を民営化する組織の意味がなくなるんじゃないですか。そこは、この民営化する議論のインセンティブは私は全く生まれませんよ。それがお答えをいただきたい一つ。

それから、償還主義の話です。

石原国務大臣

済みません。議論が集約しないで拡散しちゃいますので、一つ一つ、いいですか。（前原委員「どうぞ」と呼ぶ）委員の議論を突き詰めていくと、これからの道路は国でつくって、道路公団は廃止しろということですよ。両方をつくる必要がないというわけだから、予算でつくれという話をされているわけですから、それは一つの考えだと思っております。ただ、道路公団という組織があって、道路公団がつくっている事業もあって、それを新たな組織によって徹底的な費用対効果分析と需要見通しをもう一回やって優先順位をやり直していく。これは民営化されなかつたら

できないわけですよ。ですから、そこに大きな意味があるんじゃないでしょうか。(前原委員「そんなことないじゃない。今までもやっていたよ。昔、むちゃくちゃな需要見通しやっていたじゃない」と呼ぶ)いやいや、それをおっしゃるならば、その需要見通しが悪いという批判があるから、第三者機関がやるということで組織を改革していくわけでございます。

前原委員

十分御理解をして答弁をいただきたいと思いますが、つまりは、民営化の議論をする、そして、民営化というのはコストパフォーマンスをどのようにしていくかということ求めていく、そして、先ほどおっしゃったようにむだな投資をなくしていく、こういう話だったわけです。しかし、今までは曲がりなりにも道路公団でやってきたのは、藤井総裁、国費、補助金とそれからいわゆる借入金、それで新線建設をやってきたということですよ。その中で償還主義というものをとって、しかし、それがつじつまが合わなくなってきたからどんどん償還期限を延ばし、そしてプール制で、ごまかしてきたと言ったら異論があるかもしれませんが、私からするとごまかしてきたわけですよ。

しかし、それを国費投入をするということになれば、大きな穴があくことは事実なわけです。国費で絶対つくるなということを言っているわけではありません。ありませんけれども、国費投入の一定の約束というか、一定の規則というものをつくらなければ、今までは、国費も投入されないということだから借金だけにします、借金と通行料金で何とか、しかし通行料金は借金の返済に充てていたわけですから、これからの道路建設、国費が入ることになれば、先ほどの償還主義のところでは答えられたむだな投資が抑えられるということにならないんですよ。そのことを私は言っているわけです。

石原国務大臣

道路公団並びにこれから新しくできる組織には国費を投入しないんです。

前原委員

組織には投入しないのはわかります。高速道路建設について話をしているんです。

石原国務大臣

もう既に高速道路を、さっき言いましたけれども、A'というような方法でつくっているわけですね、国費が入って。それは国交省の所管であって、今回の道路公団を民営化するという議論とは一つ離れているということをおっしゃるから申しているわけでございます。

前原委員

A'方式というものがもしこの議論の突破口になっているんだとしたら、国土交通省は極悪人だと思いますよ。つまりは、税金を使って高速道路をつくるという風穴をあけたから、今後も高速道路は、今までのものは別個に切り離して、今までのものはいわゆる民営化するところで管理維持しなさい、しかしつくるものについては税金でやりますよ、こういう話になれば、国全体の問題として、なぜ道路公団を今民営化しなきゃいけないのか。それは、まさしくさっき大臣がおっしゃったように、むだな高速道路が作り続けられているということに歯どめをかけることにならないじゃないですか。

昭和五十六年を境に、道路公団の収支でさえ、減価償却、除却が計上されていない収支率でさえ、昭和五十六年以降につくられたものは大体一〇〇をオーバーしているわけですよ。作り続けたらどうなるか。どんどん累積借金が膨らんでいくわけですよ。その問題意識で民営化するんじゃないんですか。それを切り離してしまったら、全く民営化する意味がないんじゃないんですか。今までの道路公団でも十分やれますよ。それはちょっと大臣の後に答えてください。切り離すんだとしたら簡単に今の道路公団でできる。何で民営化しなきゃいけないのか。

石原国務大臣

今の道路公団でどうしてもむだな道路をつくる方向にあるから、採算性、コスト、国民の皆さん方の目が行き届く、経営者の責任が明確化される民営化という手法をとるということで一つの歯どめをかけます。

それと、先ほど来話しております直轄方式で、すなわち、本来、国にお金があれば、高速道路は道路公団なんかつくらないで税金でつくったわけですから、税金でこれからどれだけの道路をつくるかということは、国会という大きな監視機関があるわけで、予算という形で直接ここにどれだけの道路予算がつくかということで審議できるわけです。

しかし、道路公団のこれまでどれだけの道路をどういうふうにつくるのかというような議論は、旧建設委員会等々でそんなに、私も議事録すべてを読んだわけではございませんけれども、どこの道路がけしからぬとかどこがむだだとかいう議論がなかなか行えなかった。やはりアウトソーシングされていて、一応独立した特殊法人がつくっていただけに目が行き届かなかった。それが、予算の中に入ってくる、あるいは、民間会社とあって、経営者、株主が出て株主責任というものがあがる中で、これからむだなものがつくられなくなるというのが今回のそもそもの改革の基本でございます。

藤井参考人

恐縮でございますけれども、ちょっと道路公団の経緯のところの一点だけ言わせてください。そうしないと、後を言えませんので。

それは、高速道路を有料道路でつくったときに何で現在の矛盾が出たかといえば、国費の投入を今の高速道路の整備のときに極力抑えよう、それは国費負担を抑えよう。そうすると、料金で全部カバーしていた。ところが、料金も限界がきた。そこで、償還期間を延ばしてやってきた。その結果が、それでも無理がきたからA'手法というものが生まれてきた。これが簡単に言えば現在までの経緯なんでございます。

そこで、道路公団、そういう中で、いわゆる供用の路線、ストックというのが七千キロできました。このストック

というのは、これから投資しませんから、これからはどんどん収入を生む、言ってみれば原資になります。

この既存の、もちろんその償還のための期間はありますけれども、それが小さい間は、例えば、百キロとか千キロの間の道路公団の経営の問題と七千キロまで来たときの経営の問題は、おのずから違って来たんです。七千キロのストックを持ちながら、さらにこれからどういう路線をやっていくか、この問題は国全体としてお決めいただくわけですが、私どもとしての公団の立場で物を考えるとすれば、この前、石井先生に怒られましたけれども、ネットワークを結んだ結果、料金収入がふえる、黒字になってふえる、こういうような路線は、私どもから見れば、むしろやった方が経営という意味では得するんです。

ところが、そうじゃなくて、やっても、プール制の中で、むしろプール制を利用しないとなかなかできないものもあるんです。そういうものについては、これをどうするかは国全体でお決めいただく。そういう中にこの民営化の一つのものがあります。これが一点。

二点目は、最後に、関連事業と……（前原委員「質問に教えてください」と呼ぶ）はい。そういう意味で……（前原委員「新線建設をしないんだったら公団でもできるでしょう、今おっしゃったようにストックがあるんだったら」と呼ぶ）新線建設につきましては、これの考え方は二つあります。今、仕掛かり品があります。九千三百四十二キロというのは、言ってみれば、熟度はありますけれども、仕掛かり品です。この仕掛かり品をどうするかという問題が一つあります。やめるというのも。したがって、建設をやめると先生がおっしゃる意味合いは、仕掛かり品までもやめるという概念と、仕掛かり品は工夫してでもやるというので考え方が変わってくるんです。その点だけ、ちょっと御理解いただきたいと思えます。

前原委員

ちょっと、しっかり質問を聞いておいてくださいよ、時間の浪費ですから。

私は九千三百四十二キロの話をしているわけじゃないんですよ。九千三百四十二キロを前提に今まで道路公団はやってきた。それで、おっしゃるように、なかなか難しくなってきたので、A'方式もあった、我々からいうと薄皮方式というものもやってきた。

それで、私は何を言っているかという、九千三百四十二まで、道路公団、やれと言っていない。今、大臣の話だと、本来は道路というのは国でつくらなければならないから税金でやったらいいですよという話をしているわけですよ。そういうことであれば、じゃ今までつくったものを一遍切り離して、その管理だけ。新たな建設は要りませんと。借金して、今お金は集まらないでしょう、財投機関債も。金融機関に頭を下げてようやく五年間で借りたそうじゃないですか、足りない部分を。そういうことをしなくても、新たなものをつくらなくて、そして今までのものを維持管理するんだったら、道路公団方式でできるでしょう。民営化する必要はあると思われませんか。それだけを教えてください、その質問をしているんですから。

藤井参考人

国費がないという形でのこれからの運営については……（前原委員「いや、新線建設がない」と呼ぶ）もう一回言います。収入が約二兆円あります。それで、返すお金を引きますと約八千億ぐらいの余剰金が生まれます、言ってみれば余裕が。これでもって建設をしても採算がとれて償還できるという前提で物を考えていますので、そのときにもし新線建設をしないという判断をすると、この八千億という、償還を、残した後の料金収入の余裕、これの用途をどういうふうに使っていくのかという議論になります。これについては、私どもは、今まではそういう建設に充てますよということをおし上げてきたわけです。

この八千億の余裕というものをどうするかというのは、これは国全体で最終的に決められる問題だと思えます。それも今度の第三者機関の議論だと思えます。

先生は、もう一切建設をやめるということは、その八千億は余裕として出てくるわけです。それを全部返す方に回すというのがあります。そこら辺の思想が統一されておりませんから、私どもはそれを建設費に充てるということで、むだなことはやりません。むだなことは一切しません。しかし、それだけの余力、八千億という建設費に回す余力については、私どもは今現在こう考えていますという御説明をただけです。

前原委員

答弁内容がわかりませんので、資料を要求したいと思います。

つまりは、私の質問したかったのは、新たな新線建設をやっていく、その前提が国費ということであれば、今までのつくったものの借金の返済、そして通行料収入、そういったもので、道路公団方式で十分やっていけるんじゃないかということなんです。その質問の答えを今総裁はされていません。

つまりは、新線建設がなくなった場合の道路公団の、減価償却とかそういうものが入っていないいわゆる貸借対照表でいいですよ、それを御提出いただきたいと思えます。

大島委員長

この要求については、理事会で諮らせていただきます。

前原委員

大臣、先ほどから話がかみ合っていない。別の観点から質問したいと思えますが、小泉総理大臣が予算委員会で、九千三百四十二キロメートルなんてできっこない、こうおっしゃいました。あなたはどう思われますか。

石原国務大臣

これは前回の委員会でも御答弁させていただいたんですが、要するに、採算性の部分にやはりどうしてもかなり問題があるんじゃないかという指摘が数多く出されているんですね。採算性がとれるというような数字、すなわち、需要見通しが甘くて、現実になれば計画どおりできますけれども、その計画どおりにもできないんだろう。そしてまた、つくったら赤字、すなわち償還ですから、借りたお金でつくって、赤字になって返せなくなるんじゃないかと

いうおそれがあるから、初めてこの道路公団の民営化という議論が出てきたと御理解をいただきたいと思います。

前原委員

私の質問に答弁していない。できると思いますかという……（石原国務大臣「できると思うからこういうことになったという今お話をしているんです」と呼ぶ）
では、もう一度答弁してください。いや、イエスかノーでいいのですよ。九千三百四十二キロはできるんですね。

石原国務大臣

今のままではできるかどうかわかりませんが、私は、今のままのやり方ではできないと思います。

前原委員

民営化がどういう形になるのかわかりませんが、五十年償還期間、そちらの土俵に乗って話をして、それでできると思いますか。

石原国務大臣

先ほども議論をしておりますように、現行の道路公団がそのまま存続して、償還主義をとって、つくことはできるかもしれませんが、お金を返すことができなくなると思います。

前原委員

この問題が明らかになったのは、要は、国費を投入して作り続けようというところが見え見えなんですよ。となると、民営化するという一つの大きな意味のむだな投資、これは石原大臣がおっしゃった言葉をそのまま使いますが、むだな投資が抑制されるという当初の目的とは乖離した話になるわけです。

つまりは、国費を投入して仕組みを変える。そして、片や民営化という形は整えるけれども、結果的には、この間もお話ししましたが、五年間で七十八兆円の道路五カ年計画、道路特定財源、そして九千三百四十二、一万一千五百二十、その上の一萬四千、そういうものが前提としてある以上、先ほど、五十兆の税収で八十五兆を歳出して、こんな国で道路が作り続けられますかということでありまして、道路局の人たちは、そんなことは知ったことじゃない、そういう法律、整備計画がある以上は道路をつくり続けるんだ、こういう話になるわけですよ。

結局、民営化の議論というのは、その前提が崩されない以上、国費で幾らでも道路をつくり続ける、当初目的であったむだな投資を抑止するというにはならないのですよ。この議論は水かけになりますけれども、私の議論をどう思われますか。その点についてお答えください。

石原国務大臣

前原委員の議論は、政府のつくる予算を否定しているところに始まっているからそのような議論になると思います。

すなわち、国費で道路をつくる場合は、予算で厳正な審査というものがある、チェックがあるわけですね。しかも、先ほど言いましたように税収が五十兆円弱と限られたものであるならば、赤字国債を出さない限りはどんどんむだな道路が作られるわけではないとお考えにはならないでしょうか。

前原委員

ということは、新たな仕組みになったとしても、今の日本の財政状況を考えれば、九千三百四十二キロは、どんな枠組みをつくってもできるかできないか、どう思われますか。

石原国務大臣

千年かかれば理論的にはできるんじゃないでしょうか。

前原委員

今まで議論したので一番いい答弁だ。だから、要はできないということなんですよ。できないということ、では、さっきの話だと、国土交通省は九千三百四十二キロをやる、第二東名、第二名神は必要だ、第二東名、海老名東京間は九千三百四十二キロにも入っていない。全く矛盾しているじゃないですか、議論が。これは、国の中で行革担当大臣と国土交通省の道路の局長との答弁が食い違っていることになります。その点が精査されない限り、これ以上議論しても、この民営化の議論というのはできないのじゃないですか。委員長の御判断をいただきたいと思いません。

大島委員長

前原委員の質問のこれまでの経過等々を見ますと、政府といいますが、大臣の答弁の内容と前原委員が基本的に考えているものが非常に食い違っていることは、私自身もそう思います。

したがって、そのところなんですけれども、委員長としては、その食い違っているものをより明らかにするように、前原委員がちょっとさらに内容を吟味して質疑を続けていただきたいと判断します。

前原委員

それでは、委員長の御発言でございますので、重く受けとめて、合同審査があるそうですので、国土交通大臣と行革担当大臣の発言が食い違えばその議論は前提として成り立たないということを留保した上で、質問を続行させていただきます。

しつこいようですが、もう一度償還主義。これは償還主義である限りだめなんですよ、本当に。これは多分内容をわかってもらえると思う。償還主義でやる限りは、つまりは、民営化すれば何年で金を返すかどうかという話じゃない

くて、とにかく、どうして競争力を保って、そしてどうして民間会社としてやるかという議論に立つわけですよ。償還主義に立てば、さっき申し上げたように、いろいろなコストを平準化する中で料金設定しなきゃいけないのです。私は、償還主義というのは民営化の議論と哲学として絶対に合わない。そう思われませんか。

石原国務大臣

前原委員の議論は、昭和三十一年、公団ができる前、このような場所があって議論をすれば、私もそちら側で、いろいろ償還主義の問題点、先ほど私の方からも問題点を指摘しましたがけれども、議論になると思うのですが、もう現に公団という形で四十年動いてきて、そして償還期限をどんどん上にしていくような形で償還計画に矛盾が生じているというような指摘を受けるようになって、ですから今この改革に着手したということはぜひ御理解をいただきたいのですね。

それとあわせて、この償還主義をやめるんだということになりますと、整理合理化計画で、実はそこに至る段階で今委員としたような議論は党の中でもなされたわけですがけれども、償還主義を前提として、償還主義を一つのキャップにしてむだな道路をつくらない方法ということで対応してきたという経緯も、実は御理解いただきたいと思っております。

前原委員

今まで償還主義で来て、そして借金があるから償還主義を続けなきゃいけないという議論は、それはあり得ないのです、そういう議論は。

では、実例を申し上げます。国鉄からJRになって、国鉄だって三十数兆円の借金があった。それをJR各社が持ったわけですがけれども、JR各社は償還主義をとっていますか。償還主義をとっていないでしょう。つまりは、いつ借金を返すかじゃなくて、いかに民間会社として私鉄との競争に勝つか、あるいは高速道路との競争に勝つか、飛行機との競争に勝つか、船との競争に勝つか、そういうことにおいていろいろな料金設定や、あるいは投資をしたり、不採算分野をカットしたり、まさに民間会社としてやるべきことをやっているんじゃないですか。いつまでに借金を返すという前提に立ったときに、そういう競争力、本当に民間会社として生き残っていくための経営ができないじゃないですか。

石原国務大臣

委員の議論は、グッドとバッドにストックの資産を分けて、バッドの部分を書き上げて税で負担をすれば、償還主義はなくても自由な裁量で料金を設定するということができると思いますけれども、すべて借りたお金は償還主義の枠組みで返そう、そういうところにこの改革の原点がございますので、意見が食い違うんだと今理解いたしました。

前原委員

原点に置いていることが大きな間違いだと言っているわけですよ。

今のJRの例を聞いておられて、償還主義をとらなきゃいけないと本当に思われますか。つまりは、民営化、民間会社にするということは、何年で借金を返すという前提ではなくて、ひょっとしたらうまくいったら早く返せるかもしれない、競争力をつけるまでは、借金を返すじゃなくて利息だけ返すということに一生懸命で、そして何とかやりくりをしていこうということで経営資源を集中投資することもやるかもしれない。それがまさに民間会社としての創意工夫であり、いかに生き残っていくかという競争の話じゃないですか。その民間会社を前提としたときに、何で償還主義というものの足かせをかけてやるんですか。それを私は言っているんですよ。償還主義を原点だということ自体が間違っているということをおっしゃっているんです。

石原国務大臣

そもそも国鉄と道路公団が違うところは、先ほど総裁から御答弁がありましたように、二兆円からのキャッシュフローが入って、新路線をつくらなければ、八千億ですか六千億ですか、余剰金が発生する。国鉄の場合は走るたびに赤字ができていた。そこに大きな違いがございますので、償還主義という概念で物を返していこう、借りたお金は返していこうというのが原点でございます。

競争力のある株式会社をどうやってつくるのかという原点よりも、今ある借金をどうやって返し終えるのか、本当に返し終えることが可能なのかということに改革の原点があると御理解をいただきたいと思っております。

前原委員

キャッシュフローは国鉄にもあったんですよ。しかも、この間お話ししたように、あの国鉄でさえ減価償却はしていたわけですよ、会計制度で。こっちはしていないわけですよ。だから、そういう前提に立つと、今までの答弁は私に言わせると全く無味乾燥、全然答弁になっていない。償還主義というものの前提がなぜあるのかということのお答えになっていない。

委員長にお願いをしたいと思っておりますが、なぜ民間会社化するこの道路公団の一つの前提として償還主義をとるのかという政府の統一見解をおまとめいただいて、出していただきたいと思っております。お願いいたします。

大島委員長

理事会でお諮りいたします。

前原委員

時間が少なくなってきて、私がこの間質問をして理事会に出していただいた資料の質問ができなくなりましたが、ある程度の質問はさせていただきたいというふうに思っております。

委員会の資料、十日と、そしてきょうの朝の理事会で提出をしていただいたということでございますが、幾つかそれに対して私の意見並びに問題点を指摘させていただきたいと思っております。

まずは、全国の交通需要が現在と同一、あるいは少しふえる、一・二倍ですか、という二つ、されておりますけれども、私が聞いていたのは、今需要予測の七割でしかないじゃないですかということを知っているわけです。まず、そのいわゆる需要予測というものがなぜ間違っていたのかという一つの総括なしに、こういうもの、今の需要がこうだから一・二倍、現状でやりましたということでは私は納得できないわけです。つまりは、なぜ需要予測が間違っていたのかというところの理由を示していただかなければいけない、これがまず一点であります。

また、この表で幾つか問題点があるなと思いますのは、この予想というのは、対象延長が現行整備計画の九千三百四十二キロですから、新たに道路ができていくわけですね。できていくにもかかわらず、交通量の増加が一・二倍ということ、二〇%しかふえないということになれば、この新線建設をしたメリットを道路公団自身が否定をされていることになりはしないかというところの問題点を私は指摘をさせていただきたいというふうに思います。

さらに、ここの問題点の一つとしては、建設費、管理費というものが「コスト縮減計画の実績を反映」というふうに書かれております。その下の「参考」というところに何が書かれているかということ、「平成八年度の標準的なコストと比較した平成十二年度の実績縮減率 建設コストで一・四%、管理コストで二・〇%」ということによって書かれているけれども、実際、建設費が五年で、まさに平成八年からこの後の段階で実際に四割ふえているわけですよ。つまりは、コスト縮減計画の実績を反映してふえることはありませんという前提に立つということが資料としておかしいわけでありませぬ。

つまりは、私が要求していた資料は、少なくとも二つの点で不十分だと言わざるを得ません。つまりは、新しい道路がさらに延びるはずであるにもかかわらず、その需要予測というものの細かな精査をしていない。それで、逃げで、現在の交通量が不変、そして一・二倍にふえたということをやっている。それだったら、今までの各線ごとの需要予測というのはまさにどんぶりで行っていたのか、そういうことにほかなりませぬので、精緻な各路線の需要予測というもののトータルで将来交通量を積算してやり直してもらいたいのが一つ。

それから、建設費、管理費というものがこの五年間で四割増になっているのは、これは周知の事実であるわけで、コスト縮減計画の実績を反映して大丈夫だという話は、これは現実と理念、理想と乖離していますので、この点というものも過小評価をし過ぎている。

したがって、委員長にお願いしたいわけでありませぬが、私が求めていた償還計画の正しい分析になっていないという判断をしますので、少なくとも今の二点を、私がお願いしたような観点をしっかりと取り入れていただいての償還計画をもう一度出していただきたいと思いますというふうに思います。

大島委員長

委員にちょっと質問しますが、今のは質問じゃなくて資料要求ということで受けとめてよろしいですか。

前原委員

はい。

大島委員長

このことについては理事会でお諮りしたいと思います。

なお、お手元に、前回の提出要求に対する回答ということで資料を理事会で決めましたので、それを委員に配付して、この際、ちょっと質問時間が来ておりますが、この資料に対する説明をさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

前原委員

私は結構ですよ。

大島委員長

それでは、大石道路局長。

大石政府参考人

提出させていただきました資料について、若干御説明を申し上げます。

交通需要の予測と実績につきましてでございますが、これは、提出いたしました資料というよりは先生の御質問にお答えする部分になるんですが、交通需要の実績は、償還計画に用いた予測と同程度の実績を示しております。

それから、環境影響評価で使いました交通量が七割じゃないかという新聞報道があったのは存じておりますが、環境影響評価における条件は、高規格幹線道路一万四千キロがフルネットで完成した条件のもとに、完成車線数で交通が最大に流れるという状態で、最も環境にとって危険な側で評価をいたしておりますが、償還計画におきます条件は一万四千キロじゃございませぬで、整備計画九千三百四十二キロのネットワークであり、かつ暫定車線等が含まれております。したがって、需要を七割としたケースは、本日御提出いたしましたデータで申しますと、交通量の伸びなしケースにほぼ類似いたしております。

建設費につきましてでございますが、提出資料は、交通需要、金利等の条件を変化させ、今後の建設投資可能額を試算したものでございまして、もし建設費が増加した場合には建設可能延長でアジャストする、このような考え方になるのではないかと考えております。

以上が説明でございます。

大島委員長

それでは、よろしいですね。

前原委員

それでは、質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。

大島委員長

これにて前原君の質疑は終了いたしました。