

岡本の国会での質問

159-衆-国土交通委員会-16号 平成16年04月21日

○赤羽委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。岡本充功君。

○岡本(充)委員 民主党の岡本でございます。

本日は、道路公団の民営化に関連します法案、大変国民の皆様方の関心の高い法案でございますが、この法案の審議に先立ちまして、私ども、多くの国民の皆様方から御要請の高い日本歯科医師連盟の政府の閣僚等への政治資金收受の確認をしていきたいと思っております。

大変申しわけありませんが、それぞれ、大臣、副大臣、政務官の方に御答弁いただきたいと思っております。

日本歯科医師連盟、この連盟からの政治資金の提供、二〇〇〇年から二〇〇四年にかけて、各年の受領年月日そして金額等について、それぞれ、今おわかりでしたら御答弁願いたいと思いますが、よろしく申し上げます。

○石原国務大臣 手元に政治資金の報告書を持っておりませんので、詳細はわかりませんが、私は、政治資金、パーティー券購入等々ございまして、いずれも政治資金規正法にのっとり適正に処理をさせていただいているところでございます。

○林副大臣 私も、手元にはございませんが、全くないものと記憶しています。

○佐藤大臣政務官 私は、資金提供を受けるなどのかかわりは一切ございません。

○岡本(充)委員 今、御確認させていただきますと、大臣の方は資金提供が寄附やパーティーを含めてあったということでございますけれども、その金額と受領年月日について、今後、きっちりとしたデータをもとにお答えいただけるかどうかを御確認させていただきたいと思っております。

○石原国務大臣 この点につきましては、委員会は違いますけれども、予算委員会で、そのときは質問通告がございましたので、もう既に国会答弁をさせていただいております。

○岡本(充)委員 私もこの金額についてはそれぞれ伺っておりますが、そのほかの供与それから供与について、あるかないかについてはいかがでしょうか。

○石原国務大臣 政治資金等はすべて政治資金規正法にのっとり適正に処理をさせていただいております。

○岡本(充)委員 今、大臣の御答弁で、供与その他の、パーティー券、寄附以外の供与、供与はないということで、民主党として御理解させていただいてよろしいでしょうか。

○石原国務大臣 もう何度も申しておりますように、政治資金等は政治資金規正法にのっとり適正に処理をさせていただいているものと承知しております。

○岡本(充)委員 今の御答弁をもとに、私どももう一度確認をさせていただきます。

続きまして、この道路公団民営化関連法案に関しての質疑に移らせていただきたいと思います。まず最初に、今回の、テロの危険性が高いと言われている中で、多くの国民の皆様方が御心配されております、例えば高速道路におきますテロ対策、こういったものはどのようになっているの

か、御答弁願えますでしょうか。

○佐藤政府参考人 高速道路のテロ対策としてどのような取り組みを行っているのか、こういう御質問でございました。

具体的に申し上げますと、従来から実施しております、一日当たり、高速自動車国道の場合には六回から十回ぐらいパトロールをしております。これに加えて、テロ対策という観点からもう少し強化する必要があるだろう、こういう観点から、まず利用者が集まりまして不審物等が設置される可能性が高い、これはサービスエリアとかパーキングエリアが相当するわけでございますが、こういうところで、売店などが設置されております場合には、一日三回以上の徒歩による点検を実施しております。従来はやっておりませんでした。それから、トイレのみの場合、一日一回以上の徒歩による点検を実施している、こういうことであります。また、高速バスのバス停につきましては、一日一回以上の徒歩による点検を実施している。さらに、防衛関連施設に近接している区間等につきましては、低速による道路パトロールを実施している。こうした形でテロ対策をやっておるわけでございます。

また、利用者に対しましては、不審物や不審者の発見の通報を呼びかける、これはビラなどで利用者にそうした注意喚起をお願いしているわけでございます。テロ発生防止等の観点から、サービスエリア、パーキングエリアに設置されているごみ箱につきましては、利用者の皆様に多少御不便をおかけすることにもなるかもしれませんが、ゴールデンウィークより当面の間、ごみ箱の集約、撤去を行う、こういう予定にしております、詳細につきましては、JHにおいてただいま検討中でございます。

さらに、不審物等の発見情報などがあつた場合には、日本道路公団におきましては、直ちに緊急テロ対策本部を設置しまして、適切な情報収集と、その情報に応じて、また臨時点検、こうしたことを実施している、こういうことでございます。

○岡本(充)委員 今、サービスエリア、パーキングエリアについての対策はお聞かせいただきましたけれども、例えば構造物自体、例えば橋脚、トンネル等においては、その警備はどのようになっているのでしょうか。

○佐藤政府参考人 そういう意味では、橋梁であるとかトンネルであるとかの点検も大事なことで、こういうことでございまして、臨時点検でいろいろ点検させていただくその内容としましては、今申し上げましたような本線上のパトロールの強化、あるいは休憩施設の歩いての点検など以外に、橋梁の下回り点検ということで、橋梁の下部に何か不審物がないかとか、あるいはまた、トンネルにおきましては、坑口でございまして、そして不審物があるのかないか、こうした点検もやっているところでございます。

○岡本(充)委員 ぜひ、ゴールデンウィークになると人出も多くなりますので、渋滞している道路の上についても、サービスエリア、パーキングエリアと並んで警備の方を徹底していただきたいと思っております。

続いて、同様に、テロ関連ということで、鉄道に対するテロの対策の現状について御報告願えればと思っております。

○丸山政府参考人 ただいま道路局長の方からもお話がございましたけれども、鉄道につきましても、一つは、自主警備の徹底を行っているということでございます。

自主警備と申しますのは、例えば車内や駅の構内を巡回する。それから、駅構内におきましては、防犯カメラをつけておりますので、それによりまして監視を強化するという形で、巡回警備を強化する。あるいは、駅だけではなくて、車両基地でございましてとか沿線につきまして管理を強化するというので、沿線につきましては、歩いてちゃんと見て回るとか、あるいは、車両基地につきまし

ては、不審な者が出入りしないようにちゃんとチェックするというようなことを徹底しております。

これにつきましては、平成十三年九月の米国におきます同時多発テロ以来、随時徹底を図ってきたところでございますけれども、三月十一日にスペインで列車テロ事件がございました。そのとき、三月十七日には、全国の鉄道事業者に対しまして、自主警備の一層の徹底、それから警察当局との協力を改めて指示いたしました。さらに、新幹線を運行する事業者それから大手の民鉄など主要な事業者につきましては、私どもの国土交通省に直接お越しいただきまして、その徹底を図ったところでございます。

また、人質事件を踏まえまして、四月九日には改めて徹底をお願いしたということでございます。

二つ目は、これも道路局長からもお話がございましたが、旅客への協力要請ということでございます。旅客へ、不審物を発見した場合には、速やかに車掌なりガードマンにお知らせください、それから、ポスターを掲示することによりまして、不審な荷物につきまして、旅客の方でも気をつけていただくということをやっております。特に、車内放送でございますとか駅の放送につきましては、サリン事件のときとほぼ同様の回数行うようにしております。また、ポスター、テロップなどにつきまして、旅客への協力もお願いをしておるところでございます。

今後とも、情勢の変化に合わせまして、警察御当局とも協力しながら、テロ対策について一層の徹底を図っていききたいというふうに思っております。

○岡本(充)委員 今の御説明、私もよく新幹線に乗るわけでありまして、車内での呼びかけや駅構内での呼びかけ等は確かにあるとは思いますが、線路の沿線を歩いて見て回っているという御報告がありましたけれども、私、新幹線が速いからということもあるかもしれませんが、点検している姿というのを見かけたことがないんですが、どのようになっているんですか。

○丸山政府参考人 営業施設的には、歩いて回るといことはできませんので、営業が終わった後見て回るといことでございます。

特に、車両基地につきましては、終夜点灯しておりまして、出入りにつきましては厳密にチェックをしておるところでございます。

○岡本(充)委員 もう一つ、道路と同じなんですけれども、橋脚やトンネルに対する警備というのはどのように行われているんでしょうか。

○丸山政府参考人 これも先ほど道路局長の方からお話ございましたけれども、警察の方とも協力いたしまして、車両基地などと同様に、橋梁でございますとか、そういう構造物につきましてもチェックをしておるところでございます。

○岡本(充)委員 本日は警察庁からも御出席賜っておりますので、警察庁としての取り組みもぜひお聞かせいただければと思っております。

○米村政府参考人 お尋ねの警戒警備につきましては、先ほど来御説明を申し上げておりますけれども、もともと、米国における同時多発テロ以降、重要施設等に対する警戒警備を警察としても継続して行っているところであります。

去る三月十一日に発生いたしましたマドリードでの列車爆破テロ、これにつきましては、私ども、これはイスラム過激派のテロの可能性が高いということで、当初からそういう認識のもとに鉄道事業者等の方に自主警備をお願いする。同時に、警察といたしましても、駅構内その他につきまして、警察官をさらに増強いたしまして、警備犬を使った警戒、あるいは積極的な職務質問、あるいは列車警乗等をやっております。

今お尋ねの沿線警戒ということで、トンネルとかあるいは橋梁とか、そういった箇所でございますけれども、私どもの方も、そういったテロが起これば重大な被害が生ずるとい箇所につきましては、

管轄する警察署が警察車両を適宜配置いたしまして、赤色灯を点灯して駐留警戒をする、いわば見せるという形で警備をやるというようなことをやっております。

また、道路につきましても、先ほど来御説明申し上げておりますけれども、管理者等と連携をとりながら、高速道路警察隊のパトロールを強化する等の措置をとっているということでございます。

他方、やはり国民の方から情報を得ることが極めて大切でありまして、この点について、事業者の方等とも連携しながら、呼びかけをしてやっている。

現実には大変不審物件があるといったような情報もいただいております、その都度現場でこれを検索して、結果としては全く問題がないという状態で推移をしておりますが、もう一方、これは極めて遺憾なことでありますけれども、極めて悪質と思われる爆破予告電話通報等もございまして、これにつきましては、場合によって、悪質なものにつきましては事件的に措置をするということも視野に入れて対応するというところでやっております。

いずれにいたしましても、国民の方からの協力を得ながら、事業者等の方と連携をとりながら、警戒警備を徹底して継続してまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○岡本(充)委員 確かに今おっしゃられましたとおり、住民の皆様方、また国民の皆様方からの情報提供も大変重要だと思っております。そういった中で、ぜひパトロールというのをしっかり行っていただいて、私も、先ほどもちょっとお話しさせていただいたとおり、ずっと見ているわけではありませんけれども、確かに、木が茂ったような、橋脚が川沿いなんかは木が茂っている、正直言って、あそこをパトカーで通るだけでは恐らく見えないんじゃないかと思うんですね。それから、橋が長くて、堤防から見ているんじゃないか何か付着しているかわからないというようなこともあると思います。双眼鏡を使って見るとか、実際におりてチェックをするなどといった、きめ細かなテロ対策をぜひお願いしたいと思います。

続いて、私、質問が幾つかあるんですが、大臣が御退席されるということですので、ちょっと順番がいろいろおかしくなるかもしれませんが、質問させていただきます。

高速道路の民営会社が新設または改築を行うべき高速道路をどのように指定していくか、こういったことが日本道路公団等民営化関係法施行法案の三十条というところに載っておるわけですが、この中で、結局、事業会社と協議が調わなかったとき、改築もしくは新築をするというときに、事業会社から断られた場合は、国土交通大臣はこの問題について社会資本整備審議会というところに意見を聞くということになっております。

この社会資本整備審議会というのは、一体どのくらいの頻度で開かれて、大体どのくらいの会議時間をこれまで費やしている、そういった会議なんでしょうか。

○佐藤政府参考人 社会資本整備審議会自体は、年に二回程度、重要な案件が、御説明すべき案件がある都度開かせていただいております。

特に、国土交通省一体になりまして三年でございまして、この間に、例えば社会資本整備重点計画とかを国会にも昨年お願い申し上げたりしたわけでございますが、そういう機会に社会資本整備審議会に御説明申し上げて、御意見を伺っている、重要なポイントに応じて、こういう形でございまして。

特にどういふときに開催しなければいけないとか、してはいけないとか、こういう規定があるわけじゃございませんので、その必要に応じて、会長と御相談申し上げながら、適宜開かせていただいている、こういう実態でございまして。

○岡本(充)委員 大体それはどのくらいの時間の会議が多いんでしょうか、平均すると。

○佐藤政府参考人 問題の内容によるわけではございますが、たくさんお忙しい有識者の皆様がお集まりいただく、こういうこともございますので、一時間半から二時間、場合によりましては二時間

半、こんなふうな形で開いていただいているのが実態でございます。

○岡本(充)委員 事業会社との協議が調わなかった場合に、社会資本整備審議会に諮るということになっておるわけですが、年に二回、それからその会議時間が二時間ということでは、とてもこれについての真剣な、十分な討論ができるとは私には思い得ないんですけれども、そういった意味で、この場合には、適宜開く回数をふやす、もしくは審議時間を長くするといったような対応をとる予定なんでしょうか。

○佐藤政府参考人 この場合、この件でといいますか、高速道路の事業の継続についてお諮り申し上げる、こういう状況が本当に必要かどうか、そういう事態が来るかどうか、こういう問題ももちろんあるわけでございます。そういう意味では、会社発足後六カ月内外に基本的なそういう振り分けはきちっと決めていただく、こういうことになるわけでありますので、何度も何度も開くという必要もまたなかろうかとは思っております。

状況に応じてではございますが、社会資本整備審議会の中にそうした専門的に御審議いただくという場も必要になるかもしれません。そこは状況に応じて運用させていただく、こういうことだと思いますが、もちろん、先生御指摘のように、形だけやればいい、こういうことではないと思いますので、状況に応じては、しっかりと専門的にお諮り申し上げる、こういうこともまたあろうかと思っております。そこは、あらかじめ予定行動として決めるのではなくて、状況に応じて考えさせていただくというのが大事なことだと思っております。

○岡本(充)委員 今図らずも局長の方から形だけにならないようにと言われましたけれども、私もそれを大変心配しておりまして、委員の選任は、国土交通大臣が選任し、指名して、なおかつ今回の審議会に諮った内容を聞いた上で、決定をするのも大臣だということなんですね。

高速道路の整備に関して、事業会社との意見が調わなかったときの最終決定権は、そういった意味で、大臣にあると考えてよろしいのでしょうか。

○佐藤政府参考人 社会資本整備審議会の御意見を拝聴した上で、大臣が、指定するしないを決めさせていただく、こういうことであるわけであります。

○岡本(充)委員 最終決定をするのは、そういった意味では、審議会の意見を聞いた上で、大臣が決定する。そういった枠組みであるとする、大変多くの国民の皆さんが心配されている、政治の恣意的な関与が排除し切れないんじゃないかという指摘もまた当たるのではないかと思うんですけれども、大臣、それについてはどのようにお考えでしょうか。

○石原国務大臣 ただいま政府参考人が答弁いたしましたように、それをやらない正当な理由があるときには、国土交通大臣は、その会社に対して仕掛かり品の建設をやれということとはできないんです。完全にそこは縛ってあるんです。できないんです。

さらに、今委員の御指摘されましたようなこと、建設拒否の理由や審議会の意見というものは、これはいずれも公表いたします。また、どういう審議があったのか、前段で委員が御議論されました審議会の充実度みたいなもの、プロセスというものも、公にすることによりまして、委員の御懸念というものを払拭するような枠組みになっております。

○岡本(充)委員 ただ、今回の道路公団の民営化推進委員会の答申、意見も、実際に政治に反映されたかどうかということについては、それぞれの委員の御意見もあるでしょうけれども、実際に十分反映されていない部分があったということはこの前の参考人聴取でもあったわけでありまして、審議会の意見が公表され、なおかつ、その過程も公表されても、最終的に決定権が国土交通相、大臣にある、会社にはないというところは、恣意的な関与を排除し切れないというふうには私は思っ

ているわけなんですけれども、もう一度、大臣、その点を確認させてください。

○石原国務大臣 そもそも論で恐縮なんですけれども、これまでの道路の建設というものは、一方的な命令のもとに道路公団が、施行命令を大臣が出したら、嫌だろうが嫌じゃなかろうが、コストがかかろうがかかるまいが、つくらなきゃいけなかった。こういう枠組みを壊すということが今回のこの民営化法案の基本でございますので、その基本をいかに担保するかということについては、会社の実質的拒否権という形で、私どももかなり考えてこういう仕組みをつくらせていただいたところでございます。

○岡本(充)委員 実質的拒否権と言われますけれども、法案の案文上、最終的な決定は審議会の意見を聞いた上で大臣というふうになっているということだけは事実だと思います。

ちょっと順番がいろいろ行き来して申しわけありませんが、私、今回のこの道路民営化法案の中で非常に重要なポイントの一つが、債務の返済が確実にできるのかどうか、この問題だと思っております。

この一つの大きな先例となるのが、先般私どもの三日月委員も指摘されておりましたけれども、国鉄の民営化、このスキームがどのようにワークして、それで実際に国民の負担がどれだけ軽減されたのか、この部分をやはり参考にせざるを得ないと私は思っておるんですけれども、国鉄の民営化、借金が昭和六十二年の段階でどれだけあったものが最終的に国民負担が幾らになったのか、御答弁いただけますか。数字で結構です。

○丸山政府参考人 昭和六十二年の国鉄の改革時、長期債務は三十七・一兆円でございます。このうち清算事業団が二十五・五兆円を承継いたしまして、残りの十一・六兆円につきましては、JRなど新事業体が継承したところでございます。

当時、清算事業団が承継いたしました二十五・五兆円につきましては、あくまでも試算でございますが、土地の売却収入七・七兆円、株式売却収入一・二兆円、それから新幹線保有機構からの債権収入二・九兆円を除きました十三・八兆円が国民負担だという試算でございました。

しかし、その後、実際上は、地価高騰問題などが起こりまして、土地処分が思うように進まなかった、見合わせざるを得なかったということ、それから、売ろうと思ったときにはバブルが崩壊いたしました、土地需要が低迷し、地価が下落した、それから株式市場も低迷いたしまして、株式上場のおくれ等がございまして、結果的に、清算事業団の土地や株式の処分が思いどおりにいかなかったということで、平成十年に事業団の債務の総額は二十八・三兆円になりまして、このうち二十四兆円を国の一般会計で承継をする、国民負担となったということでございます。

○岡本(充)委員 今御指摘ありましたように、むしろ予定より国民負担がふえてしまったというような結末に終わったのが国鉄の民営化の事業だった。確かに、おっしゃるとおり、幾つかの推測が難しかった要因があったのかもしれませんが、今回の道路民営化法案も、国鉄は十五年先のことを見通すのがこれほど難しかった中で、実際に、今回は四十五年というのが債務返済の予定になっております。

この間にはいろいろ経済の動向も含めて紆余曲折が予想される中で、債務返済がうまくいかない、こういった可能性は否定できないと私は思っておるわけでございますけれども、もし、債務返済が四十五年でうまくいかなかった場合にはどういうふうにする御予定なんですか。

○佐藤政府参考人 そういう意味では、あらかじめ会社と機構と協定を結んで、貸付料で債務を返済しながら建設もやっていく、こういうスキームで、仕組みであるわけですが、まず大事なことは、その最初の段階でお互いにしっかりと十分な、あえて申し上げれば、常識的などいいますか、妥当であろうなというふうに国民的にも思っただけのような範囲の協定をきちっと結んで、そしてそこを出発点にする。それは可能であるということ、私どもといたしましては、委員会にもケース

としてお示ししてはいるわけでありませう。

そこで行われた協定に基づいてしっかりとした企業努力、経営努力をやっていただく、こういうこととありますが、また恐らく御指摘は、そうはいっても、四十五年という長い間、いろいろな変動があり得るのではないかとということかと思ひます。

大規模な地震が起きたり、あるいはまた経済の状況変化といったこともある可能性はあるわけとございまして、絶対あり得ないとこれは否定できないわけとありますから、そうした点についての弾力的な、適時適切な見直しと申ひますか、お互いの努力といったものがその途中途中においても続けられる必要があるであらう。

この部分につきましては、国も、大きな枠組みについては国がしっかりと責任を持ちながら、両方の、機構と会社のそれぞれの運営が十分努力がなされているかどうか、こうした点も見ながら、三者それぞれの役割分担でそうした変動にも弾力的に対応できる、こんなことが大事なことかと思ひております。

○岡本(充)委員 今局長が言われた弾力的な運用ということは、この年限を変更することもあり得ると申ひふうにとらえてよろしいのでしょうか。

○佐藤政府参考人 返済の期間につきましては、四十五年以内、こういうふうに規定をしていただくということになっておるわけとございまして、できるだけ十分な努力をして、余剰が出るような状態と申ひますか、十分な余裕が出るような状態であれば、それは料金の水準の引き下げに回すのか、返済する期間を短くするのか、あるいはまた、その他いろいろな使い道を考えるのか、余裕が出た場合のいろいろな今後の考え方というのとはあると思ひれますし、いずれにしても、その時点時点で適切な対応を図っていくということが大事なことだと思ひております。

○岡本(充)委員 そう申ひいういい方向での誤算が起これば、それは確かに、料金の引き下げだ、返済期間の短縮だという非常にハッピーな、ハッピーエンドが待っているわけとありますけれども、その逆の場合、予期せぬ経済変動、もしくは今おっしゃられたように、自然災害等で大きな損害が起きて債務が膨らんだということと想定すれば、返済年限は延びると申ひうのでしょうか。

○佐藤政府参考人 四十五年以内、こういうふうにお願ひを申ひ上げておるわけとありますから、どう申ひいう大規模な変動があるのか、現時点であれこれと予測しがたい部分があるわけとありますけれども、いずれにしても、そのときに適時適切な対応を図ることによって、この四十五年以内という点については守って申ひいていただく。

多分、二十年後、三十年後となりますと、そのときの社会経済情勢、あるいはまたいろいろな、執行状況がどう申ひいうふうになっているか、今の段階であれこれと確定的なことを申ひ上げるわけにいかないわけとありますけれども、ただし、大事なことは、四十五年以内に返済をする、これを大前提にして必要な手だてをその途中段階で行っていく、国民の御理解をいただきながらいろいろな手だてを行っていく、こういうことが大事なことだと思ひております。

○岡本(充)委員 今の答弁にありましたいろいろな手だての中に、恐らく申ひいう返済のスキームの変更というのもあり得るのかなと申ひうふうに理解させて申ひいてよろしいですね。

○佐藤政府参考人 先生御指摘の返済スキームというのが、期間の問題、申ひいうお話でありましたら、四十五年以内ということを目指すわけとありますので、それを変えたら今の段階で申ひ上げるのは不適当だと思ひております。四十五年以内に返済できる、するということと前提にしてさまざまな手だてを講ずると申ひうことだと思ひております。

○岡本(充)委員 今の御説明、大変、いつまで申ひいても平行線をたどると申ひいますので、申ひうい

た意味で、ちょっと幾つか債務返済の問題について伺いたいのですけれども、今回、債務を返済するためにいろいろ工夫をされている。例えば、新規の建設コストを下げるだとか、管理費を下げるだとか、こういったことを挙げていらっしゃるわけです。例えば、管理費のコストを三割削減するんだ、こういったお話を伺っておりますけれども、三割というこの数字については、どういった根拠から三割というのが出てきたんでしょうか。

○佐藤政府参考人 昨年三月二十五日に政府・与党申し合わせを行っていただいて、その中で管理費の削減努力、そういう意味では、当時、十四年度に比べて十七年度二四・五%、こういうことをお出しさせていただいたところであるわけでありまして。二四・五%、二四%強、さらにこれをもう一層の努力で、技術開発も含めて、あと五、六%でございますから、公団の職員一同勉強しながら、その後三割まではとにかく何とかして下げるんだ、こういうふうに決意し、またそうした目標に向かって現在営々と努力をしている、こういう状態であるということをお願いいたします。

○岡本(充)委員 同様に、政府・与党の申し合わせで、例えば建設コストも六・五兆円の削減というふうになっているんですけれども、さらに目標を高めて、先ほどの三割も四割に、この六・五兆円の建設事業費の削減も七兆円を目指して、こういうような方向性というのは検討をされる余地はないんでしょうか。

○佐藤政府参考人 管理費につきましては、今申し上げましたように昨年の三月時点でおおむねこの四公団二四%強の削減、さらにそれをもう一步踏み込んで、いろいろな技術開発もするんだ、こういう大前提で三割を目指すということにしたわけでございます。

一方で、建設費の方も、同じ昨年三月二十五日に、おおむね二割の削減を目指す。これを具体的に路線や区間に張りつけて、約半年後、九カ月後でございますが十二月二十二日に、具体的に積み上げたものを路線別に、これで実行しますと出させていただいたわけでございます。

次に、先生御指摘の、さらに建設費の方は二・五兆円の有料道路事業対象から外すといいますが、削減、コスト縮減を含めて、そして管理費の方もさらにできないか、こういう御議論で申し上げれば、管理費の方はとにかく血のにじむような努力をしていただくということが大前提でございますので、とにかく三割は達成していただきたいということを、私どもとしては公団及び会社が発足すれば会社に要請する、こういう形になろうかと思っております。これは努力してください、こういう意味です。

それから、建設費の方は、いずれにしても、有料道路の事業の対象としては、公団と会社合わせて今まで二十兆円だったものが、高速自動車国道の場合二十兆円だったものを十・五兆円までが有料道路事業の対象とする、以内、これが限度といえますか、逆に言うとそれ以上にはしませんよということでありまして、またこの二・五兆円の縮減については現在営々といろいろな点を検討させていただいている、こういう状態であります。

可能であればさらに縮減というものを目指す、これは当たり前のことではございますが、そもそも大変厳しいミッションをあえて言えば出させていただいている、こういうことではありますので、まずはその第一歩といえますか、第二歩目、三歩目になるわけでございますが、の達成を何よりもまず優先して実施してほしい、こう思っております。

○岡本(充)委員 さらに縮減を目指すという決意だけお聞かせいただければありがたかったわけでありまして、その決意はしっかり承りました。

そういった中で、岩國委員から提出されております高速道路の今回の債務返済に関するスキーム、こちらの方に関して、債務返済に向けての決意、そしてまたそれができるんだということをぜひこの場で御表明いただければと思っております。特に、どういったところをポイントとしてこのたび債務返済を可能としたのか、その点についてお答えいただければと思っております。よろしくお願ひします。

○岩國議員 ただいま民主党の高速道路事業改革基本法案について御質問いただきましたけれども、無料化した場合の債務返済は、今までの債務は国が承継することになっていきますから、基本的には税で返済するという点を基本点に考えております。

しかし、そういった債務返済のほかに、管理費用、補修費用というものもありますから、そういった出ていくものをカバーするためには税金以外に二つの方法。

一つは、パーキングエリア、サービスエリア、こういったものをもっと積極的に活用する。今以上に、三倍、四倍の活用は十分可能だと思いますから、その事業を拡大することによる収益増加というものをそれに充当することがまずできます。

それからもう一つは、一定期間、一部の路線については通行料金を徴収するという点を考えております。これは、不要な混雑状態というものを十分解消できるめどがつくまでは、例えば東京あるいは大阪のようなことを想定しているわけですが、一定期間、一部路線の通行料金の収入、それも返済あるいは道路の管理、補修費用に充てるということはできます。

いずれにしても、民主党の基本法案では、内閣総理大臣を本部長といたします事業改革推進本部というところで返済計画を十分に練って、金利も含めたいろいろなパターンを考えております。

政府の提出しました試算表というのを見ましたけれども、政府のものは、景気の変動を受ける通行量、通行量というのは当然景気の変動を受けるわけですから。民主党の場合には、景気変動のリスクゼロ、通行料金がゼロですから。そういった点では試算表の作り方ははるかに易しい、そのように思っております。

○岡本(充)委員 まさに今おっしゃられたとおり、景気の変動というのが大きなファクターになってくる、債務返済の大きなかぎの一つだと私も考えております。

そういった意味で、今回の無料にしてなおかつ一部通行料をいただく中ではありますけれども、債務を返済していこう、より国民の負担を少しでも少なくする方向を目指そう、こういった案になっていると私は理解しております、この法案についてさらにこの委員会でも討議がなされることを希望させていただきます。

その中で、今言われました通行量の需要予測、この中で一つ私取り上げたいのが、本四公団の問題でございます。

実際に、本四公団の債務返済の見通しというのは、政府案では、やはり通行量を一つ大きなポイントにして試算をしております。今、全体の景気予想を踏まえ、通行量予想を踏まえた試算というのは政府からいただいておりますけれども、本四公団、本四橋にかかわる、今度は新しい会社ができる後の通行量についての予測、これについてはどのように考えていらっしゃるのでしょうか。

○佐藤政府参考人 とりあえず、その前提となります四国の全体の交通量の予測についてまず申し上げたいと思います。全国的にはもう既にお出ししてあるわけですが、四国地方全体、これがどうなるかということもまず申し上げたいと思います。

これは、現状からのトレンドで申し上げても、傾向としてはこういうことかなということで予測しております。

例えば、平成三十二年、二〇二〇年ごろでございますが、乗用車についてはこれまでも増加傾向が続いております。したがって、そのトレンドあるいは人口等をベースにして予測しておるわけですが、全体としては乗用車は現状より一六%程度ふえるであろう。それで、四国の場合、貨物の方は多少漸減傾向にあります、減少傾向にあります。したがって、その辺も考えますと、大体一〇%弱、九・八%ぐらいというような予測をしております、合計で申し上げますと、現状に比べて、例えば二〇二〇年で申し上げれば大体七%程度の増加になるのではないかと。これをベースに本四の場合の交通量予測もやっておるわけでございます。

○岡本(充)委員 自家用車の通行がふえる要因というのは、四国の人口が増加する、こういうこと

なのか、観光が振興するという事なのか、その点が一点伺いたいのと、今の話ですと、自家用車が一六%ふえて貨物が九%ということは、今自家用と貨物は半々で本四橋を利用している、こういう認識でしょうか。

○佐藤政府参考人 ただいま申し上げましたのは、二〇二〇年ごろをピークにして全体の交通量が推移するであろう、こういう前提で二〇二〇年ごろのそれぞれの伸びを申し上げたわけでございます。

その中で申し上げますと、乗用、貨物の別でございますが、これにつきましては、おおむね二〇二〇年ごろの推計値、こういう観点で申し上げますと、乗用の方が大体二百四億台キロ、貨物の方は八十九億台キロ、こういう形でございますので、おおむね二対一ぐらいで乗用の方が多い、こういうような予測をしておるわけでありまして。

○岡本(充)委員 そうすると、先ほどの一六%ふえて九%減って、差し引き七%ふえる、こういう計算は台数的には成り立たないことになるんじゃないかと思えますけれども、ちょっと質問がまだ続くんでその部分をおいておいて、この自家用車の増加という四国においてふえるという予測、日本全体の車もふえるから四国もふえるのではないか。例えば東京の増と四国の増を同じパーセントで見ているとすると、それは大きな誤算につながると私は思っている。都市部とそれからいわゆる四国のような地方、都市また地方においての増減は違う試算があるべきだと思えるんですけども、同じ二〇二〇年をピークと言うのはいかがなものでしょうか。

○佐藤政府参考人 そういう意味では、全国及び各ブロック、それぞれ地域の特徴をできるだけ反映しながら予測をさせていただいているということでありまして、全国で申し上げますと、今の伸び率というような観点から申し上げますと、二〇二〇年で申し上げますと、乗用の場合には……(岡本(充)委員「四国を聞いているんです」と呼ぶ)全国に対しての四国、こういう形になるわけでありまして、乗用の場合には、一九九九年を一〇〇としますと、二〇二〇年ごろは全国は二二%増ぐらい、これは中位推計でございますが、二二%増ぐらい。これに対しまして、先生御指摘の四国という面で申し上げますと一六・六%、約一七%ということでございますので、残念ながら若干全国の伸びよりは四国の場合には少ないか。

それぞれ地域に応じてこうした……(岡本(充)委員「ピークも一緒なんですね」と呼ぶ)二〇二〇年、二〇三〇年、十年単位で申し上げますと、それぞれ、四国はこのケースで申し上げますと二〇二〇年がピーク、そして、全国はもう少し、乗用の方はもうちょっと下げどまって、それほど下がらないか、二〇三〇年も一二二が一二三ぐらい、こういう予測をしておりますので、四国の場合、若干全国より下がっていくか。そういう意味で、乗用の場合、二〇二〇年が四国はピーク、全国は二〇三〇年がピーク、そんなふうな予測を現在ではしているところでございます。

○岡本(充)委員 では、もう一つ、貨物の話をさせていただくと、今モーダルシフトを進めていく中で、貨物の減が七%というのは、これはモーダルシフトの目標ということを平成十三年七月の閣議決定したときの新総合物流施策大綱で、平成二十二年までに五〇%を超えるものを目標としているわけなんですけれども、これと照らし合わせても、この七%減で十分達成が可能ということになるんでしょうか。

○佐藤政府参考人 先ほど申し上げましたのは、二〇二〇年には、乗用車は一九九九年に比べて、四国の場合一六・六%、一六・六。それで、貨物の方は九〇・二。全部合計いたしますと一〇七・一だ、こういうことでありますので、四国の場合、貨物の大型化の影響あるいはまた集約配送の影響、そうした点もあろうかと思えますが、一九九九年に比べて二〇二〇年は約一割減少する、そういう予測をさせていただいているところであります。

○岡本(充)委員 二〇二〇年はわかりましたけれども、この政府の閣議決定の目標と整合性がとれる、その数値となっているのでしょうか。

○佐藤政府参考人 そういう意味では、できるだけそうした目標に近づける。個別に考えた場合、四国でどれだけとかブロックでどれだけ、こういうことではございませんので、そこはまた努力目標としてできるだけ整合性を図るということを常に心がける必要があろうかとは思っております。

○岡本(充)委員 目標は達成したが、貨物の量が激減して収入が大きく減っていた、こういったことが起こるのではないかと私は懸念しているわけなんです。

大臣、今の私の指摘、誤っているのでしょうか。ちょっと御意見をお聞かせください。

○石原国務大臣 モーダルシフトは地域というよりも全国での目標を設定しているんだと思うんですね。そんな中で、四国の特性というのは、多分フェリーみたいなものの依存度がきつとモーダルシフトですと高まるんだと思うんですけれども、そういうもので、委員の言われるように、そういうところで減少したら、それをこの需要見通しに、交通の需要推計にもう一回当てはめていく、こういうことをやはり小まめにやっていかないと、委員の御懸念にお答えすることにはならないんだと思います。そこはやろうと思っています。

○岡本(充)委員 今大臣の御指摘がありましたとおり、見直しをやはりしていかなければいけない。それで、場合によっては下方修正があり得ると思うんですね。

現状の数値でも少し指摘させていただきますと、今有利子債務の残高が、今回債務切り離しが行われた関係上、二・二兆円残っているという御報告を受けております。それで、今現在の金利が、先般委員会に御提出いただいた試算表では、今現在が二%を若干切る、おおよそ二%の金利設定になっている中で、本州四国連絡道路、平成十四年の収益が八百五十三億円、管理費が二百十六億円、そして、そうすると二・二兆円に対する金利が二%、一・九六か一・九七%でしたので、二%とあらあら推計させていただくと四百四十億円、これだけのお金がかかってくるわけでありまして、実際に八百五十三億円の収益でこの債務を返済していくのは難しい。

そういった中で、今回、国と地方とで出資金という形でこの有利子債務を少しずつ無利子の債務に置きかえていこう、こういった枠組みが実は用意されているわけでありましてけれども、この今のスキームの認識で正しいのでしょうか、数字として。

○佐藤政府参考人 そういう意味では、有利子債務一・三四兆円を十五年度に一般会計の方につけかえさせていただいて、そして、残り分についても毎年八百億円を二十年間国と地方で出資して置きかえさせていただいて、こういうことにしたわけでございます。

先生御指摘の収入と支出の関係につきましては、おおむねそういうことかと思えます。今、正確にデータを見た上で申し上げたいと思います。

○岡本(充)委員 今回のこのスキームは、それぞれの会社ごとに機構の経理を区分して、各会社の経営努力が明確化されているものではないように私はちょっと認識しておるわけでありましてけれども、とはいっても、この本四の会社における収支の状況は、今お話しさせていただいたとおり、大変厳しいものがあって、この通行量予測が少しでも下回ると、つまり料金を下げて弾性値を〇・三と試算されている政府の案で、とおりにいけば結構でございますけれども、料金収入を一割下げる、そうするとおおよそ収入が八百五十三億円から八十五億円減る、こういったこととなりますと、七百七十億円弱になる可能性がある。

この七百七十億円になった上に、今の管理費、若干は圧縮できたとしても、この二百十六億円、それに今回の有利子債務の利息、これを合わせるとほとんどもう返済ができないのが実情で、実質は平成三十四年までかけて有利子債務を無利子債務に切りかえていく、こういった形をとって

いくというスキームに見えるわけなんですね。

先ほど、ちょっと国鉄のときにも伺いましたが、国鉄も最終的には有利子負債を無利子に借りかえて、最後は税金で、チャラにしたと言ったら言葉は悪いですが、税金でその出資金はなかったものにしてしまったというスキームだったと私は認識しています。

今回も無利子にしていて、最後は、返済できないから、この債務については国民負担ということが起こらないということをはっきり、私が懸念していることはあり得ないということをはっきりお約束いただきたいと思います。

○佐藤政府参考人 そういう意味では、二、三点申し上げるべきかとは思いますが。

先生御指摘のように、本四公団の場合には、有利子の負債、十四年度末で二・二兆円、これを、毎年八百億円の国と地方による出資を引き続き継続させていただきながら、できるだけ無利子の出資金に切りかえさせていただき、これによりまして経営の安定を図る、こういうことでもあります。

もう一点は、先ほど来のお話の平均一割引き下げというのは、とにかく、何はともあれ、高速自動車国道については平均一割の引き下げ。これは、平均をどういう形でやるかというのはいろいろ工夫をする必要があると思いますが、例えば夜間の割引とか通勤時間帯の割引とかいろいろな形の、ちゃんと国民にわかりやすいようなもの、こういうことが必要かなと思って、今いろいろ検討をしているところであります。

そういう意味では、本四公団、本四架橋の場合は昨年七月から、これまでの割引、基本料金に対する割引がそれまで二割引きであったものをさらに一割引き下げて、基本料金を三割引きにして、これはETCをお使いいただくともた割引の割合がもう少し大きくなる。基本的にはそういうことでもありますけれども、これを一年間試験してきているわけでもあります。今これは試験してきている最中でもあります。できれば、そうした場合の弾性値が一・〇に近ければ私ども大変ありがたいのでございますが、結果的には、今のところそこまで来ていない。

したがって、そういうことをもろもろ考えながら、最終的に機構の解散、これは四十五年以内に機構は解散するわけですのでございますから、その時点で、本四の場合には出資等について、現状では必ずしも全部返し得るという予測になってはおりません、私ども自身も。そこは解散に至る時点でどうした処理をするか、これを十分検討する必要があるとは思っております。

○岡本(充)委員 今、私の懸念どおり、その出資金、返ってこない可能性は十分ある。国民の新たな負担になる可能性がある、私は大変懸念をしておる。

そういった中で、ぜひ、もう一度確認をしておきたい。

今回の、今のスキームの中で、きっちりとした、本四橋にかかわる私の指摘した数値が正しいかどうかを再度御確認の上御提示いただきたいということをお願いするのと、そして、もう一度確認をしておきたいんですけど、今回のスキームを通じて、政府の関与というのが少しでも少なくなると大臣おっしゃいましたけれども、最終的に国民の負担が、四十五年たったところで、借金が返せませんでしたから、もう一度その部分、出資金を例えばなくしてくださいとか、それから、残った借金をまた何かにつけかえる、もしくは今回の国鉄のスキームのように、理財局の方で今処理してみえるとは思いますが、こういった形にならないということ、最後に、しっかりとした決意を大臣からお述べいただいて、私の質問を終わりたいと思っております。

○石原国務大臣 本四に関してだけございましょうか。(岡本(充)委員「はい」と呼ぶ)

本四については、弾性値がそれこそ一・〇になれば、料金を下げた分交通量で賄えるわけですが、そうではないという事実はございます。ただ、弾性値が当初予定したものよりは小さくなっていて、今のところ、県境の横断面での交通量の比率で見ると、順調に返している。

しかしながら、将来それが今のまま推移するかどうかということは、だれも断定的なことは言えない。そんなときに、委員が御指摘のとおり、新たな負担が発生しないようにさまざまな適切な処理というものを、交通量の変化をやはりビビッドにとらえて見ていくということは忘れてはならない点だと

思っております。

○岡本(充)委員 質問を終わります。ありがとうございました。