

道路関係四公団民営化に向けての大臣訓辞

1. 10月1日の道路関係四公団の民営化にあたっての訓辞をいたしたいと思います。

2. 道路関係四公団民営化は、小泉内閣が掲げている特殊法人改革の中でも最重要課題の一つとして位置づけられております。

この改革は、「民間にできることは民間に委ねる」との基本原則に基づき、

- (1) 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済、
- (2) 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設し、さらには、
- (3) 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供する

という目的を実現するものでなければなりません。まずは、各会社の経営に当たって、このことを念頭において頂きたいと考えております。

3. これまでも、この改革の中で、

- (1) ETCを活用した平均1割以上の料金引き下げ
- (2) 有料道路事業費の半減、管理費の3割縮減
- (3) 9,342kmの整備計画を前提とすることなく、厳格な評価を行った上で、「抜本的見直し区間」の設定

などを実施してきました。民営化後は、これらの改革を加速して実行して頂き、改革の成果が一日も早く国民や高速道路利用者に実感して頂けるように進めて頂きたいと考えております。

4. さらに、高速道路会社は、高速道路の建設、管理の他に、SA・PA（サービスエリア・パーキングエリア）をはじめとする収益事業を行うこととなっております。これら事業による収益の向上を図り、上場企業を目指して頂きたいと考えております。

5. 一方、民営化後に残された課題として、第一に取り組んで頂きたいことは、談合等不正行為の防止であります。入札談合等の不正行為はあってはならないことであり、これまで入札制度の改革等に努めてきたにもかかわらず、本年6月に鋼鉄製橋梁談合事件が発覚したことは、極めて遺憾であります。

日本道路公団をはじめ各公団においては、8月に不正行為防止策をとりまとめ、既に実施しているところであり、新会社においても継続して実施して頂くこととしております。また、特に日本道路公団の業務を承継する3つの高速道路株式会社においては、3社共同調査チームを組織し、継続して内部調査を行うとともに、本日、公正取引委員会から出された改善措置要求にも、厳正に対処して頂き、一日も早く国民の皆様の信頼を回復するよう、一層公正かつ効率的な経営に取り組んで頂きたいと考えております。

6. 第二に、ファミリー企業改革につきましては、入札・契約方式の見直し、発注費の削減、天下り人事の見直し等を実施してきましたが、剰余金の利用者への還元等、未だ十分な成果が上がっていないものもあります。民営化後のファミリー企業のあり方についても具体的な措置はこれから検討されるものと聞いておりますが、いずれにしましても、極めて公共性の高い業務を担う会社であることから、国民や高速道路利用者に理解を得られるよう、具体的かつ迅速に取り組んで頂きたいと考えております（別紙1参照）。

なお、関係財団の処理についても、事業譲渡、財団職員の雇用確保等について、新会社においても責任をもって取り組んで頂くようお願い致します（別紙2参照）。

7. また、民営化以降の高速道路の建設・管理に関する本「協定」の締結も残された大きな課題であります。このため、6つの高速道路株式会社、日本高速道路保有・債務返済機構及び国土交通省による連絡協議会を省内に設置し、社会資本整備審議会の委員の先生方など有識者の方々にも入って頂き、協議してまいりたいと考えておりますので、ご協力をお願いします。

8. 新会社の経営に当たっては、社員の方々一人一人の意識・姿勢そして意欲が大切です。各会社の会長・社長におかれては、社員の皆様が、高速道路を基盤としたサービスは高速道路利用者、ひいては国民の生活に直結しているサービスであることを念頭において、与えられた職務にしっかりと励んで頂けるような環境づくりに努め、指導して頂きたいと思います。
9. いよいよ10月1日には新しい会社がスタートします。会長を中心として、高速道路会社の役員、社員が一丸となって、高速道路サービスの向上、発展に全力を傾けて頂くとともに、これまで以上に情報公開に努め、しっかりと説明責任を果たすなど、国民、高速道路利用者から信頼を得た会社となることを祈念して、設立に当たっての訓辞といたします。

平成17年9月29日

国土交通大臣 北側一雄

ファミリー企業の剰余金の社会還元について

1. 基本的な考え方

H15.3 政府・与党協議会で決定された「(ファミリー企業の) 剰余金については、可能な限り高速道路利用者に還元するため、ファミリー企業に対し、協議会を設立するなどして具体的な活用方を検討するよう要請する。」に基づいて実施することを基本とする。

2. 具体的な進め方

- (1) ファミリー企業の再編は、①直営化、②グループ(子会社)化、③市場競争化に分けて行うこととし、具体的な企業との調整は東・中・西の3会社が新経営陣の方針に基づいてそれぞれ行うこととする。

例えば、会社が出資して子会社を設立するやり方、既存の入札参加企業の資産の一部買取・再編等が考えられる。

- (2) 剰余金の拠出については、日本道路公団に係わるファミリー企業に関しては、「高速道路関連社会貢献協議会」(事務局及び事業運営：道路サービス機構、統合財団設立後は統合財団)を通じて行うこととし、具体的には新会社の新経営陣の方針に基づいて、それぞれ可能な限り拠出を求めることとする。

- (3) この場合、各会社の傘下となるファミリー企業からの拠出については、各会社が責任をもって調整にあたることとし、全国を営業範囲とするファミリー企業からの拠出については、各会社共同して調整を行う。

国土交通省は当分の間新会社毎の拠出額の推移についてフォローする。

- (4) 拠出の方法としては、一括して拠出する方法や、毎事業年度毎に拠出する方法等が考えられる。

- (5) 日本道路公団以外のファミリー企業についても、上記に準じて剰余金の社会還元を行うよう要請する。

【参考】

		企業数	剰余金
旧 道 路 公 団 系	東日本会社	22社	約285億円
	中日本会社	12社	約170億円
	西日本会社	24社	約325億円
	そ の 他	16社	約205億円
	小 計	74社	約985億円
首都会社		8社	約 12億円
阪神会社		9社	約 54億円
合 計		91社	約1051億円

注1) H16行政コスト計算書を基にして算出による

注2) 各会社の営業範囲等から分類したものであり、現行の子会社・関連
会社の判定基準に基づいたものではない

注3) 「その他」は営業範囲で分類できない会社等である

関係財団の今後の進め方について

1. 基本的な考え方

H15.3 政府・与党協議会で決定された「SA・PA事業については、利用者サービスの向上を図るため、民営化（新会社と一体化）により、民間の経営ノウハウを最大限活用することとし、財団法人はSA・PA事業から撤退する。」に基づいて実施することを基本とする。

2. 具体的な進め方

- (1) 財団法人はSA・PA事業を新会社へ譲渡、SA・PA事業資産については適正な鑑定価格に基づき、新会社に有償譲渡する。
- (2) SA・PA事業の事業形態及びSA・PA事業資産の所有形態については、新会社の経営方針に委ねる（例えば、100%出資子会社を設立し、SA・PA事業の運営は当該子会社に委ねる方法もある）
- (3) 財団法人は事業譲渡までの間、SA・PAに係る事業費及び人件費の効率化・合理化を図ることとし、新会社は、上記効率化・合理化の状況を踏まえて、当該財団法人職員の雇用を確保するよう努める。