

平成十七年十月三十一日提出
質問第六九号

道路公団民営化に関する質問主意書

提出者 長妻 昭

道路公団民営化に関する質問主意書

平成十七年十月一日、四つの道路公団が民営化され政府一〇〇％出資の六つの株式会社が誕生した。民営化の重要な目的の一つに四十兆円にのぼる借金の確実な返済がある。そこでお尋ねする。

一 公団の役員から新会社の役員に就任された方は、日本道路公団から五人、首都高速道路公団から六人、阪神高速道路公団から三人、本州四国連絡橋公団から二人、合計十六人おられる。以下、これに関してお尋ねする。

1 年収が公団役員時代よりも増えた方は何人おられるのか。お名前と所属・役職もお示し願いたい。また、いくらからいくらに増加したか。実態を把握して、明らかにした上で、その是非に関して内閣の見解を問う。

2 前項が、公開できない場合はその理由。公開を検討する場合は、いつまでか時期を明確にして頂きたい。

道路公団民営化法案の附帯決議の六に、「新会社は、高い公共性を有する高速道路の建設・管理を行うことにかんがみ、独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律に準じ、国民に対して、その経

営状況、財務状況等について積極的に情報の開示を行う（略）。」（注）傍線は提出者による。）とある。公団当時は、役員年収を公表していた。

今回非公開であれば、この附帯決議との整合性を問う。政府は一〇〇%出資の株主であり、公開、非公開は政府の判断である。内閣の見解をお示し願いたい。

3 日本道路公団から誕生した三つの株式会社の創立総会で、各社それぞれ取締役五人の年収総額は、二億円以内と決定された。高額だと考えるが、何を基準にして二億円以内と規定したのか。参考にした法人名等を示し、具体的な金額決定の理由をお示し願いたい。

単純に二億円を五人で割れば、一人年収四千万円となり、公団時代の年収の二倍以上となる。これは、あり得ることなのか。

4 公団を退職する時にいったん退職金を受け取っている。それぞれの金額と在籍期間、氏名、所属をお示し願いたい。実質的には継続雇用にもかかわらず退職金が支給されることは問題無いと考えるのか。

二

1 東日本高速道路株式会社の八木重二郎・代表取締役会長は、かつて新日鉄エンジニアリング事業本部

長あるいは副本部長であったことはあるか。いつからいつまでか。

また、西日本高速道路株式会社の石田孝・代表取締役会長は、かつて神戸製鋼所都市環境カンパニー、あるいは同都市環境・エンジニアリングカンパニー執行副社長であったことはあるか。あるならばいつからいつまでか。

2 新日鉄エンジニアリング事業本部、神戸製鋼所都市環境カンパニー及び都市環境・エンジニアリングカンパニーは、日本道路公団発注の鋼橋を担当していた部署かどうか。また、当該部署と日本道路公団との契約は過去十年間、どのようなものがあるか、またそれぞれの件名と落札率と金額は。実態を把握して、明らかにした上で、その是非に関して内閣の見解を問う。

3 日本道路公団発注の鋼橋工事における談合事件で、公正取引委員会は、新日鉄、神戸製鋼所等に排除勧告を出した。排除勧告を受けた会社の幹部を道路新会社の会長に迎えることは適正とお考えか。

4 会長に就任した両氏は談合へのかかわりが全くないと政府が、確認した上で、会長に就任したのか。両氏は談合の監督責任も無かったのか。

以上、内閣の見解を問う。

右質問する。