

猪瀬委員意見

2003年12月22日

政府が決定した道路4公団民営化の枠組みについて批判すべきところはたくさんあります。満足のいくものではありません。ではなぜ辞任しないのかと問われれば、理由はいくつもあります。僕はあの細川内閣のことを思い出してしまうのです。細川内閣は夢は売りましたがなにも残しませんでした。五五年体制が終わり、日本が変わるかもしれないという期待と幻想が消え去り停滞と混乱の「失われた十年」がはじまったのです。そして小泉内閣が誕生しました。人びとはまた夢を買ったのです。

僕が小泉首相に道路公団民営化を提起した〇一年夏、小泉首相は澆刺としていました。ヤルッと言ったときには、かなりの線まで改革が可能だと思えました。翌〇二年に民営化委員会がつくられ、審議は沸騰しました。十二月に多数決の混乱のなか意見書が提出され、小泉首相は「これからは政治の出番」と言いました。民営化委員会の手を離れた、ということです。法案は国交省に丸投げされました。われわれの任務はその法案づくりを監視することになります。

ところが国交省は法案づくりの経過を説明しません。また意見書に、現在の天下り総裁を更迭し民間人の経営者にせよ、とありますが、結局、藤井治芳氏が居直りつづけました。民営化委員会は焦りました。なぜならそうこうしているうちに話題は自民党総裁選、総選挙と立て続けの政治日程に翻弄されていく。その間、小泉首相は「民営化委員会の意見を基本的に尊重する」としか言わない。国交大臣にも具体的な指示を出さない。僕はその真意を幾度も幾度も確かめようとしたのです。総裁選の公約をつくる時にも協力することになり、意見書に沿った中身を入れるように努めましたが、短いものに削られました。

総選挙も終わり、いよいよ国交省案が出された。民営化委員会の意見書とはかけ離れたものでした。委員会で道路局の役人を厳しく追及しました。そのやりとりはまったく無駄であったわけではなく、意見書の一部は取り入れられました。十二月九日火曜日の委員会で新会社の経営自主権を法案に明記するよう、僕は参考資料を提出しながら主張しました。その後、与党案が現れた。これがまたひどい。日本道路公団を分割しないまま、これではペンキの塗り替えにすぎません。経営自主権については、自主性を尊重する、としか書いてありません。

つぎの委員会は十二月十九日金曜日に開催される予定で、政府案決定までの最後の機会でした。ところが十七日水曜日の午後田中委員長代理から、十九日金曜日の委員会は中止する、と伝えられました。まだ獲得していないものがいっぱいある、ここで委員会を開かなければ自主権は獲れない、と反対しましたが田中代理は「政府の結論がまだ出ていないから開催しても仕方な

い。松田委員も同じ意見だ」と言って、委員会を中止してしまいました。これは、重大な判断ミスです。委員会を開いて、与党案に対する反論の意見表明を行わなければ、与党案がそのまま最終案になってしまいかねないのです。政府の結論が出た後で委員会を開いて抗議をしても、時すでに遅し、なのです。批判や抗議はなんのためにするのかといえば、それによって問題点を修正し、よい結論を導くためです。本気で抗議し修正を求めるならば、結論が出る前に行わなければ、意味がありません。すべて決定した後でなにを言ったところで、結論に対して変更が効かないからです。

委員会は、できるだけ意見書に沿った最終決定を望むならば、決定前に委員会を開いて訴えるべきであり、そのチャンスはあったのです。12月19日の委員会がまさに、最終決定に対して委員会が抗議の意見表明を行い、決定に影響を及ぼしうる最後の機会でしたが、田中委員長代理の判断ミスから委員会を中止してしまい、そのチャンスを失ってしまいました。民営化委員会として与党案に反論する道をみずから閉ざしてしまったのです。

僕は愕然としました。前回開催の12月9日の委員会では「委員全員で、官邸に乗り込んで、意見書を実現しよう訴えよう」と全員一致で決定していました。委員会を中止してしまった以上、もうそれしか手がありません。田中代理、松田委員らに連絡し、最終決定が出てしまう前に抗議活動を行う必要性を、必死になって訴えました。しかし両委員からは反応がありません。なんどもなんども電話をかけ、そのたびに不在なので留守番電話に「委員会として与党案に反論しなくてはならない。このままでは骨抜き結論になってしまう。意見書に沿った結論を出してもらおうよう、官邸に直訴しなくては取り返しがつかなくなります」という趣旨の伝言を残しましたが、折り返しの電話すら一度もありませんでした。大宅映子委員だけは連絡が取れたので状況を説明し、なんとか委員全員で集まって事態打開に努めましょうと伝えました。大宅委員も同じように考えており、心配していたようでした。そこで手分けをして他の委員に呼びかけましょうと、大宅委員のほうからも川本委員と松田委員に連絡してもらおうことにしました。ところが大宅委員からの繰り返しの連絡に対しても、川本委員からは返答がありませんでした。松田委員からは、かなり待ったあとによりやく連絡がつながりましたが「与党案にいちいち反応する必要はない」旨を告げられ、大宅委員の必死の説得は聞き入れられませんでした。

僕は信じられない気持ちでいました。こんなに酷い与党案が出ているのに、どうしてきちんと抗議の意思表示をしないのだろうか。政府の最終決定はもう二日後の土曜日にも決まってしまう情勢なのに、なぜ何もせずに事態を放置しておくのだろうか。本気で意見書に沿った最終決定を望んでいるのだろうか。ほんとうにもう時間が無いのです。

いつまで待っても、田中代理、松田委員、川本委員からはまったく返事が戻ってきません。ただ無為に時間が損なわれていくばかりなのです。これ以上、ただ待っていたのではほんとうに取り返

しが見つからないことになってしまう。僕は決意を固め、翌日の十八日木曜日、官邸を訪れました。ほんとうなら、僕だけではなく委員全員で訪れるはずでしたが、それはなりませんでした。ひとりで訪れたのではパワー不足だとは思いましたが、もう他に手はありません。僕は、辞表を懐にして小泉首相に意見書の中身を反映するよう迫ったのです。

小泉首相から、日本道路公団を民営化と同時に三分割する、料金値下げ（夜間半額など平均2割）、経営自主権の確立、40年長期固定元利均等の返済などの指示が国交省へ下ろされました。だが、国交省は必ずしも指示通りに動かなかった。小泉政治の限界です。

僕は民間人で、地位も権限もありません。猪瀬は国交省と妥協した」と言われましたが、僕は妥協できる立場にはいないのです。妥協とは対等な権限を持つもの同士の関係で使うもので、権限は小泉首相にあるのです。首相が自ら強く、具体的な指示を出さないかぎり進まない。僕にできるのは妥協ではなく、データと論理による粘り強い説得でしかない。

国が新会社に求める投資総額は20兆円から6・5兆円になりました（2割コスト削減で4兆円、国と地方の税金による新直轄3兆円、民営化までに3兆円、新しく加えたコストカット2・5兆円、第二名神の一部凍結区間1兆円）。これからは、新会社は自主的な経営判断によって、そのうち幾らを建設するか国と対等に協議し決めます。新会社が建設を拒否した場合には、社会資本整備審議会の判断を仰ぐこととなります。この審議会は公開で行われるので、そこでの審議の中身はメディアを通じて国民が監視することができる。必要性の乏しい道路をなくし、無駄の多い建設方法には改善を加えていくという選択、決定権を国交省から国民の手に取り戻したのです。ここが施行命令で無駄な道路の建設を無条件に押しつけられた道路公団方式と違う点です。必要性の乏しい道路建設にいかに歯止めをかけるかは、メディアがどう報じるか、国民がどれだけ関心を持ちつづけるかにかかっているのです。

二十二日月曜日に政府案が発表されると、田中代理と松田委員が辞表を提出しました。なぜ猪瀬は辞表を出さないのかと言われましたが、理想よりはほど遠いとはいえ獲得したものも少なくないからです。この獲得したものが法案化されるときに監視して世論に訴えないと骨抜きにあったら、元の道路公団に戻ってしまう。だから踏みとどまったのです。民営化委員会がはじまったとき、首都高速が百円値上げされようとしていました。それがこれからは値下げなのです。細川内閣は夢だけで終わりました。小泉内閣もこのままなら同じになってしまう。成果をあげたものはあげたものとして確実に後世に残しておかなければなりません。委員を辞任するのは瞬間の美学であって、細川さんと同じでただ夢とともに消えるのみではないでしょうか。