

「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」について

2003年12月22日

田中一昭

道路関係四公団民営化推進委員会委員長代理

道路関係四公団民営化推進委員会は、一貫して基本的枠組みの最終案提示の前に委員会の意見を聞くよう求めてきたが、提示されたのは政府・与党協議会が開催される本日に至ってであり、事実上、委員会の議論を封殺するような国土交通省の対応は、極めて遺憾である。

しかもその内容は、意見書の骨格を覆すものと考えざるを得ず、到底受け入れられるものではない。

そもそも民営化とは、次のようなものである。

- ① 政治の関与のもと、野放図で非効率な道路の建設・管理を行った結果、40兆円を超す過大な債務を積み上げてきた公団方式を清算すること
- ② 既存債務の早期返済を最優先の課題としつつ、道路の建設・管理から政治の関与を遮断すること
- ③ 道路の建設・管理を、直接利害関係を有する金融・株主の厳格な監視の下に置いて、会社の自律性を最大限発揮させるような制度（スキーム）を構築すること

以上を実現するのは、独立した普通の民間会社を設立することに他ならない。委員会は、この視点に立って意見書を取りまとめ、提言を行った。

基本的枠組みの最終案は、こうした意見書の内容を反映したものではなく、永久的な上下分離を前提として、事実上、既存の「償還主義」と「プール制」を維持しようとする「公団方式の焼き直し」にすぎない。

本案が、そのまま法案化されるような事態となれば、「委員会の意見を基本的に尊重する」とした2002年12月17日の閣議決定にも反するものであり、委員会の一委員として重大な決意でこれに望まざるを得ない。

「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」の問題点

1 道路の建設・管理に対する政治の関与を遮断しえず、会社の自律性は絵に描いた餅。

- ① 新規建設計画の決定主体は、実質上、国（機構）。
 - イ) 有料道路事業のまま継続する道路の枠組みは、会社が関与しない形で決定。
 - ロ) 建設計画は、実態が伴わない経費節減（過小費用計上）計画が前提。
→ 机上計算で建設を続けた公団方式と同様に、過大な投資計画となりかねない。
- ② 会社の拒否権は、有名無実。
 - イ) 会社の経営に拒否権を行使させる実質的担保がない。
 - ・ リースを受ける新会社が、家主である機構に拒否権を行使することは困難。
→ 機構が検証困難な「超長期資金回収計画」に基づき建設可能と主張した場合、新会社が拒否権を行使することは事実上不可能。
 - ロ) 新会社が拒否権を行使しても、最終的に国の機関である「社会資本整備審議会」がこれを認めないとすれば、実質的には施行命令となるのではないか。
- ③ 「会社は将来、株式の上場を目指す」とするが、永久的上下分離のもと、新会社の上場は実質的に不可能。

2 既存債務の返済が遅れることは必至であり、債務が増大する可能性が大きい。

- ① 実質的には、全国の高速道路と一般有料道路を統合した、拡大プールの誕生。
- ② 新規建設に係る資産・債務も機構に移管し、長期固定元利均等とすべき貸付料の設定方法も曖昧。10年後の見直しの内容も不明。
→ 拡大プールのリース料を新規建設の債務返済に充当することにより、既存債務の返済が遅れることは必至。
- ③ 新会社による既存の料金収入を担保とした資金調達は、結局、超長期にわたる償還計画を根拠とした建設計画に他ならず、債務を拡大しつづけた公団方式の再現。
→ こうした資金調達を政府保証付きで行うことにより、金融の規律を阻害し野放図な資金調達を可能とする結果、最終的には国民負担の増大を招く可能性が大きい。（東京湾アクアラインの失敗の再現）