

国会での道路公団民営化法案の成立を前に、民営化推進委員会委員として推進役となつてきた作家の猪瀬直樹氏(写真)が「改革」の意義について寄稿した。政府案を不満として委員の一部が辞任する騒ぎになつたが、猪瀬氏は「国民負担を最小にする原則を貫いた」と強調する。

道路公団民営化の意義

年金未納・未加入問題の騒ぎは何だったのか、と読者は思っている。メディアは台風一過、しばしば意味づけを怠る。もちろんいま僕が述べようとしているのは六月初旬に法案が参議院で可決成立の見通しの道路公団民営化についてだ。薄っぺらな半年前の民営化委員辞任の空騒ぎの報じ方に異論がある。中身が掘り下げられていない。そもそもなぜ民営化が必要だったのか、もう一度説き起こしたい。不況の代名詞代わりと言われる駅前シャッター通りとは、じつは鉄道の時代の終焉(しゅうえん)を告げる風景なのである。いったん郊外に出れば、パイパスから高速道路のインターチェンジにかけてライトが煌々(くわんくわん)と輝く不夜城で、コンビニのみならずレストランにパチンコにシネマコンプレックスが軒を連ねる。地方では一家にクルマ三台があたりまえ、日本のライフスタイルは

この四十年で激変した。クルマ社会をもたらしたのはトヨタをはじめとする世界に冠たるわが日本の優秀な自動車メーカーであった。技術とコスト削減がわれわれをこらえた。にもかかわらず高速道路はどうか。クルマと両輪のはずなのにいびつな対応関係にあった。片やカイゼンのトヨタ、片や四十兆円もの借金を累積させた道路四公団。公団の高コスト体質を奪え、借金を返済し、料金を値下げできれば日本経済は持ち直すのである。



小泉首相に民営化を提案したのが三年前、平成十三年八月だった。それから三年、よくて「来て来た」が実感である。整備計画残の二千*(全体で九千三百四十二*)の建設費は二十兆円と見積もられていた。属国交相(当時)は「民営化には二十年かかる」と首を振った。日本道路公団に投入されていた税金三千億円(年間)をゼロにするところから戦いを始め、三年間の死闘の末、民営化会社が背負うのは一千三百*(最大で七・五兆円以内)というところまで攻め込めたのだ。建設の優先順位に客観的基準を設け、明らかに不採算と思われる路線七百*(分は年間一千億円から二千億円の税金を投入してつくるところ)にした。税金は単年度なので国会で予算をつけなければ、いつでも建設を止められる。

「国民負担 最小限に」の原則貫く

猪瀬直樹氏

高速道路料金は定期的に値上げされるものと国民はあきらめていた。三十年で多々になる、は四十年、五十年とずるずると引き延ばされ、このままなら六十年になるかも知れなかった。運用で勝手に変えられた。だが今回の法案には四十五年返済が明文化されている。これからは料金値上げでなく値下げが実践されるのである。すでにアクアラインはETC搭載車なら二千円にまで値下げされた。意見書は夜間半額を打ち出しているが、これを実現させるため委員として監視を続けなければいけない。

道路公団を三分割できたことも大きな成果だった。分割は国交省官僚が譲らない、それだけでなく立ちちはなかったのは公団官僚らであった。民営化を独占企業体への移行とすれば国民の利益と相反する。道路関係四公団民営化推進委員会の田中一昭委員長代理(辞任、拓殖大学教授)、川本裕子委員(早稲田大学教授)は上下一体、上下一分離と国民にわかりにくい議論を展開して税金八兆円を投入しろ、と主張した。一部のメディアやジャーナリストが踊らされた。公団官僚に乗せられたにすぎない。国鉄の債務は三十七兆円、三年前に民営化を提起したとき道路四公団で債務は三十八兆円、二つの数字は酷似していた。だから同じ処理をすればよい、と考えるのは短絡的すぎる。

すでに述べたが、斜陽の鉄道に対しクルマは違う。高速道路の建設を抑制し、健全なコスト意識を持ち、顧客サービスに徹すれば立て直しはできる。国鉄改革は結局のところ二十四兆円もの国民負担が求められる無残な結果に終わった。だが道路公団民営化では本四公団に一兆三千億円を注ぎ込むだけで、基本的には新会社の自力返済を可能とするスキームにした。特殊法人改革として国民負担の最小化原則を貫くことができたのである。(寄稿)

■道路公団民営化4法案骨子■

- 一、日本道路公団を三分割し、建設・管理・料金徴収を行う民営化会社六社を設立
- 一、政府は民営化会社の株式の三分の一以上を保有
- 一、新規建設のため発行する社債に政府保証を当分の間付与できる
- 一、会社は日本高速道路保有・債務返済機構と協定を結び、リース料を支払う
- 一、機構は四十五年後に債務を完済し、解散
- 一、政府は十年後に法見直しを検討