

道路公団「民営化」の現実

4月23日に放映されたNHKスペシャル「全線建設はこうして決まった」は、小泉「改革」の現実を知るうえで興味深いものがあった。

番組は民営化会社の一つ「中日本高速道路」に焦点をあて、不採算路線である中部横断道と舞鶴若狭道建設をめぐる攻防をドキュメントする。会社としては採算にあわない高速道路は造らない方針であったが、舞鶴若狭道は「原発」という特殊事情により建設することになる。中部横断道についても、税金で造る「新直轄方式」との抱き合わせでの着工となる。いずれも地元市町村と県が国＝国土交通省に強力に働きかけ、建設着工が決まった。政・官・財の「鉄のトライアングル」といわれる公共事業複合体が、道路公団「民営化」後にもはっきりと見ることができた。

昨年10月に日本道路公団は東日本・中日本・西日本の3会社に分割民営化された。公団最後の総裁が伊藤忠商事出身で中日本会社社長に就任した近藤剛氏である。国土交通相の諮問機関である国土開発幹線自動車道路建設会議（国幹会議）が今年2月7日に「民営化」後初めて開かれた。国の整備計画9342^{キロメートル}のうち、事業主体が未定だった19路線・49区間についての整備方法が決まった。民営化会社が建設する有料道路1153^{キロメートル}、国と地方自治体が税金で造り無料となる「新直轄方式」123^{キロメートル}である。こうして高速道路の全計画路線の建設にゴーサインが出た。先の番組で取り上げられた舞鶴若狭道は民営化会社による有料道路、中部横断道は有料道路と「新直轄方式」による無料の高速道路の抱き合わせの「ツギハギ道路」となる。

5月3日付の毎日新聞は、道路公団民営化を次のように総括する。「分割・民営化された新会社は、採算性に依じて有料道路を造り、採算割れの恐れがある路線は国と地方が税金で原則無料の高速道路を造る仕組み。道路公団民営化とは、不採算路線を国と地方が税金3兆円を使って救済する新しいシステムの創設に他ならなかった。『新直轄』という巨額の『つかみ金』に自治体が群がり、03年12月の国幹会議では計27区間699^{キロメートル}が指定された」そして今回、「国幹会議は、新直轄のうち68^{キロメートル}を『当面着工しない』としただけで、計画中止路線は1^{キロメートル}もない。……小泉「改革」は、それまで一部でこっそりやっていた高速道路への税金投入を、規模を広げ公然とばらまくやり方に変えた」と厳しく指摘する。

確かに小泉「改革」のもとで公共事業は規模が縮小されるなど、大きく再編されつつある。だが、道路公団「民営化」の現実にも如実にみられるように、「改革」の中身をしっかりと吟味し、その光と影を検証していかなければならない。（2006年5月21日 記）