

何のための民営化か

上記の見出しは12月23日の朝日新聞の社説のタイトルである。政府・与党は22日、道路4公団の民営化に関する協議会を開き、民営化の基本的な枠組みを決めた。日本道路公団など4公団は、2005年度に総額40兆円の債務と道路資産をもつ独立行政法人「保有・債務返済機構」と、6つの民営化会社に上下分離する。高速道路は建設コストを削減することで整備計画を維持するというものだ。

同日の日本経済新聞の「首相の責任問われる道路改革の挫折」と題した社説でも、政府案は現在の公団を厚化粧しただけと厳しく批判する。「借金を減らすために無駄な道路を造らない」という民営化委員会の主張を退け、「道路を造るために借金を続ける」という正反対の方式を採用した」と指摘している。

この政府案に対して、民営化推進委員会の田中一昭委員長代理と松田昌士委員が抗議の辞表を提出して、委員会は空中分解してしまう。小泉首相は「8割以上は民営化委の意見を聞いた」と慰留したが、田中氏は「残りの2割が重要だ」と強調したという。この間、委員会と国交省の「パイプ役」を果たしてきた猪瀬直樹氏は、「日本道路公団の分割、建設費削減、自主権などが無駄な道路の歯止めになる。良か可の線だ」と評価する。

小泉「構造改革」の看板政策として、マスコミを賑わしてきた公団民営化は、果たして何であったのか。「何のための民営化なのか」が最初から問われてきたが、結局は厚化粧した公団が借金依存で高速道路をつづけるというものだ。辞任した田中氏は「そもそも民営化とは、政治の関与による野放図な道路建設で過大な債務を積み上げた公団方式を清算し、債務の早期返済を優先し、……会社の自立性を最大限発揮させること」（朝日23日付）だと述べる。

「いつから国交省顧問に」と批判される猪瀬氏は、こうした指摘にどう答えるのであろうか。猪瀬氏については、信州大学時代の「思い出」とともに、民営化委員会での「活躍」ぶりからも、その言動を今後とも注目していきたい。

