

道路公団など4公団は民営化を！

民主党道路関係特殊法人ワーキングチーム（WT）では、昨年7月より約1年間関係者からのヒアリングや議論・検証を重ねてきました。私もそのコア・メンバーの1人として参加する中で、「高速道路の建設は事業中を含めすべて一旦停止」して「民営化」の方向性を6月打ち出しました（但し、本四連絡橋公団については既に破綻状態にありますので一定程度の長期負債を国が継承した上で、民営化するか、日本道路公団（JH）と統合する）。

JHなどの採算が悪化（JHは収益に対する固定債務が約13倍で、旧国鉄は約6倍）した理由は、料金プール制の採用 予定路線の延長 にあります。

昭和31年道路整備特別措置法制定時、「借金が返し終われば高速道路はタダになる」との説明が、昭和47年の政令改正により「プール制」が導入され、黒字路線の収入も赤字路線の収入と合算することになりました。各路線の採算が見えにくくなり、無料化が遠のいたのはもちろん、採算を度外視した新規路線の拡大を招きました（例：アクアラインが3000円に値下げできたのは黒字路線の千葉東金道路とのプール制にある）。

右グラフのように昭和41年国土開発幹線自動車道建設法制定で7600kmの予定路線を昭和62年の法改正で3920kmを追加して11520kmにしたことです。その理由は、第4次全国総合開発計画(4全総)の「交流ネットワーク構想」で国内隅々に高速交通を張り巡らそうという計画があったからです。

JHでは今後、25.5兆円の事業が行われますが、ア、1日平均交通量5000台以下といった低採算路線が多い イ、第2東名、第2名神といった既存のドル箱路線と競合する路線をキロ当たり150億円以上という膨大な費用を投入して建設する ウ、総人口が2007年以降減少が予想される中で予測交通量がきわめて甘い推計を根拠としている エ、反面、収益2.1兆円は債務関係費用さえ軽減できれば高収益企業になる

首都高速、阪神高速ともに ア、今後は迂回路線の建設による交通円滑化の色合いが強まる（これは都市基盤整備として必要）ため収入の増大は見込めない イ、JHの平均建設単価の4倍から5倍の両公団の建設投資負担は大きい

本四公団は10年で債務が1兆円増加するなど大変厳しい経営で地元自治体の意向も聞きながらJHとの統合も視野に進める

以上の理由で、民主党としての方向性を既に打ち出したところです。

8月22日、石原行革担当大臣の諮問機関「行革断行評議会試案」が出され(右表)、検討を進める第3者機関もつくる予定のもと、臨時国会で更なる議論の充実を目指してゆきたいと考えます。特に、道路整備特別会計(道路特定財源による)のチェックを進めます。