



ハイウェイ九条を考える会



№5 2008・4・1

連絡先 〒334-0001

鳩ヶ谷市桜町 6-13-16

森 克彦 048-283-3183

清水 昇 043-291-7293

ハイウェイ九条の会ホームページ <http://hw9jo.sakura.ne.jp>

戦争をしない日本が
ずっと続くように、

憲法九条を変えると
どうなるの??

久しぶりに旧友に会
えるかな、

九条を考えるつどい

憲法9条を活かすために

- ・ ここ数年、なぜ改憲の動きが大きくなったのか?
- ・ 自民党の「新憲法草案」は憲法クーデターですよ!
- ・ 21世紀の世界と日本国憲法9条

講演 : 小森陽一氏

東京大学大学院総合文化研究科教授

「九条の会」事務局長

開会挨拶 : 呼びかけ人・持永龍一郎氏

意見交換会 : 久しぶりに再会したハイウェイの仲間どうし、日ごろ思っていることなど、
意見を出し合える時間も設けています

意見交換きっかけ発言 : 呼びかけ人・織方弘道氏

(有料道路研究センター代表)

2008年5月25日(日) 13:30開場 14:00開会 16:30閉会 入場無料

会場 ちよだパークサイドプラザ(4ページ地図参照)

道路公団民営化のカタクリ

水谷 陽一

1. はじめに

道路公団民営化から2年余が経過し、エリア事業、高架下事業を担っていた道路サービス機構とハイウェイ交流センター（旧両財団）から、道路会社及びその子会社への事業譲渡並びに職員の転籍から、1年半余が過ぎた。昨年までの数年間のけたたましいばかりの、道路関係公団民営化を巡る国会、行政、世論（マスコミ）での議論は、いつのまにか消えてしまい、きちんとした総括がなされないまま、過去の出来事に追いやられている。熱に浮かされたように、民営化を推進した小泉政権も幕を閉じ、また、猪瀬のパフォーマンスに過ぎなかった民営化推進委員会も無くなった今、そのツケは、否応なしにスタートさせられた道路3会社とエリア子会社の、経営陣及び社員達に回された。始末の悪いことに、小泉が鳴り物入りで招請した3会社の会長は、道路事業はもとより、エリア事業にも何の見識も持ち合わせておらず、その他の経営者は、中央省庁の縄張り人事などで、公団プロパーの役員は、とんと影が薄い。2～3年後には、とんでもない破綻が訪れるような気がするの、小生だけだろうか。今後の行方を心配する前に、当事者として、この民営化のごく一部を経験した立場から、若干の総括を試みたい。

2. 民営化のカタクリ

第一に、なぜ道路公団を民営化しなければならなかったのか。それは、直接的には、2001年の小泉内閣の「構造改革」の一環であった。「官から民へ」「無駄な高速道路は造らない」と、国民受けするワンフレーズ・ポリティクスでスタートしたが、後は、猪瀬の「民営化推進委員会」と国交省に丸投げした。その結果、採算の取れない新規整備区間は、今後国費で整備することとし、民営会社は、経営合理性の働かない、資産・運営分離のいわゆる「上下分離型」、全国3分割の、最も非効率かつ線の一貫性を要求される道路の公共性を無視した形態となった。国民は、TVで取り上げられる、公団の保養所や宿舎に憤慨したり、ファミリー企業の問題に呆れたりしているうち、民営化の本質の議論が忘れられ、「公団潰し」の大合唱となったのである。

これは、小生の勝手な推測であるが、この民営化のシナリオは、国交省が書いたものだ。後でも触れるが、小泉登場前から、国交省の技官と道路公団の技術系幹部との間に、大きな確執があった。それは、高速道路の基本計画11.520Kmの内、整備計画策定済み9,342kmを除く区間の整備主体についてであった。先に動いたのは、道路公団だった。道路族の議員、有力知事に働きかけて、この先も公団が建設し続けられるよう応援を頼

んだのだ。将来の採算の事もあり、無料の直轄整備を視野に入れていた建設官僚の怒りは大きかったらしい。大きく成り過ぎ、云う事をなかなか聞かなくなってきた道路公団に業を煮やし、「口先改革政治家」小泉の登場で、高速道路の建設続行だけは確保し公団を解体し、出来た会社の重要ポストは、民間、財務省と分け合ったのである。この先も、道路の建設と償還については、(独)債務返済機構と各社の協定を通じ、さらに、単独株主という立場から、道路会社を以前よりも確実に支配できるのである。

3. もっと違った民営化

小生は、もっと違った民営化を描いていた。公団内の良識的なリーダーもそうだったと思う。その時点で考えていた、特殊法人である道路公団の限界と、民営化のメリットとは、何であったのか。

それは、一言で表せば「経営の自立」であり、自律であった。造らんが為の、甘い推定交通量に基づく償還計画によって、野放図に整備計画を拡大し、償還期間もなし崩し的に、30年から40年、45年に延ばすなど、当時の公団の経営陣に自立的な経営判断が出来たとは思えない。建設にかかる実施計画の改訂も、後年は慎重になったが、予算主義の宿命、コスト管理意識が上から末端まで希薄だった。3%路線の拡大、施工区分による直轄負担など国費投入を増やしてきても、バブリーな第2東名神事業に着手する頃から、有料制度の将来に対する不安が増大した。さらに、平成不況脱出に向け、政府は、何度も補正予算を組み、公団に建設費増を押し付けてきたが、国交省の支配下にある公団の経営者がこれを拒否できるはずが無く、さらに、採算を悪化させたのである。

こうした状況下では、政治家や国交省の締め付け、支配から脱するには、民営化しかないのではと考えた。既に、イタリアのアウトストラデー社や、フランスのコフィルト社など、世界にも民間の高速道路事業者がいることも、応援となった。コンセッション方式について色々勉強もした。しかし、この段階でもついに最後まで、公団自らの民営化像を持ち得なかった。この点が悔しいが、国鉄がJRに転換する時の国鉄内部の運動と根本的に違ったのである。公団最後の解体まで、従順な政府機関の一員として、猪瀬委員会の軍門に下ったのである。

猪瀬の民営化推進委員会は、所詮、小泉構造改革のシンボルとして、世論受けする、公団のファミリー問題、職員の福利厚生施設問題などに矮小化し、本質議論は、巧みに避けた。即ち、高速道路計画1万4千キロが妥当だったのか、それを有料方式で整備する事が正しかったのか、23兆円（道路公団分のみ）の借金は、返す見通しが立たなくなったのか、これからも、この方式で建設を続けていくのか、残念ながら、これらは、国民の前で何も明らかにされなかった。国民は、負債と赤字を区別することも無く、国鉄、電電公社以後最大の政府機関である道路公団が解体されることに、閉塞感を破る妙な興奮を覚えただけである。

4. 民営化の問題点

今回の民営化の第一の問題点は、従って、今後の高速道路の建設計画に歯止めが掛けられなかったことである。相変わらず、道路特定財源を巡り、自民党の道路族を中心に、「我田引道」の利権的思惑が飛び交っている。サービスレベルの低下に直結する、管理費を1000億円節減するより、これからの不採算道路の建設を止めて、5000億円を談合ゼネコンにばらまくのを断念する方が、国民経済的に遙かに効果があることは、中学生にだって解る。

第二の問題点は、全国の高速道路を3分割し、独立した会社で運営させるようにしたことである。線的に一貫している高速道路を、県毎の面的エリアで分断して管理する非効率性、地震や豪雪のような災害時に問題が先鋭化するであろう。名神高速道路は、県単位どころか滋賀県の八日市を境に中会社と西会社に分かれた。県行政や県警はさぞ迷惑だろう。

第三の問題点は、社員の家族の生活の分断である。3分割によって、西や中の幹部社員の多くは、東京に家族を置く単身族がほとんどである。取締役等役員は、中央省庁で配分され、公団プロパーは、各社1人ずつになった。本業は公団時代と全く変わらないのに、意識改革と称して、目標管理、業績評価制度、定昇廃止など人事制度をアメリカ流にいじっている。社員一人ひとりがバラバラにされ、嘘か真か、中日本会社では、電話やメールの監視までであるという。とてもチーム全体での「活力満々、和気藹々」どころではない。

第四の問題点は、利益第一主義によるサービスの切り下げである。民営化前から続いている管理4業務のコスト3割削減は、末端の収受員、交通管理隊員作業員等の賃金にしわ寄せが行き、地域によっては、生活保護費並みまで下がって、収受員の補充採用が出来ない事態も生まれた。また、オーバーレーやのり面の除草・剪定の頻度を落とし、安全性、快適性を犠牲にした。エリア事業においては、さらにエスカレートし、不採算エリアでは、GSも売店も撤退インフォメーションも削減、給茶サービスも廃止など、コスト削減の御旗で、お客様サービスが切り下げられている。結局、今回の民営化は、何のために、誰のために断行されたのか、国民の前には明らかにされない。繰り返しになるが、政治的には、小泉政権の改革派イメージを打ち出すため、道路族と道路官僚を叩くポーズをとりつつ、最終的な利害を一致させ、無駄な高速道路を造り続ける筋道を作ることが、事の本質であろう。

こうして、いつか民営化の仕組みが破綻し、そのつけが国民に回っても、政治家も役人も誰も責任を取らないことは、火を見るより明らかである。

5. 国鉄民営化の教訓

丁度今年は、国鉄分割民営化から20年である。1980年代後半の時代も、レーガン、サッチャー、中曽根

と新自由主義経済の信奉者が政権を握り、「規制緩和」、「小さな政府」の掛け声の下、公共輸送の柱である旧国鉄を6分割し、民営化した。大義名分は、23兆円にも及ぶ膨大な負債の解消と民営化による相次ぐ運賃値上げ阻止及び乗客サービスの向上であった。それから20年、新聞、放送などメディアは、きちんとした検証、国民の立場に立った総括をするのだろうか。基本的に大勢順応型日本人の多くは、スト権ストや、相次ぐ値上げに対する嫌気から、当時のマスコミも含め、民営化に賛成した。今一部の反体制的ジャーナリスト、知識人が民営化批判を展開しているが（「金曜日」、「世界」）全くといっていいほど世論に響かない。

幾つかの情報を基に自分なりに総括すると、まず、莫大な借金は、清算事業団の下でさらに膨らみ、事業団の清算と同時に、国の一般会計上の負債になった。つまり、つけは国民に回った。本州3会社は、上場し完全民営化となったが、三島会社は、経営安定基金からの補助を受け、100%政府株式保有の特殊会社のままである。サービスの面は、華やかな駅ナカ商売がマスコミを賑わすが、民営化と同時進行で、地方赤字路線の廃止、3セク化など国鉄だけが住民の足として頼っていた地域で、サービスの切捨てが行われた。廃止されないまでも、駅、改札の無人化など高齢者には冷たい施設と映るのではないか。改札は機械化で省力化を図るのはある程度やむを得ないが、最近ホーム上も駅員がすっかり減っている。ホームからの転落事故など人身事故が以前より増えたと思うのは気のせいだろうか。もともと効率性と安全性は両立させる価値では無いが、JR西日本の福知山線の痛ましい事故は、効率性をとことん追求した結果、安全性がおろそかにされたものである。安全性の鍵でもある保線についても、効率性から下請け、孫受けに任せられ、大事故につながらないか大変心配である。

結局、国民にとっては、喜ぶべきことはほとんど無い。むしろ、民営化後中曽根が誇らしげに語ったように、国鉄民営化の本質は、総評の中核である国鉄労働組合の抹殺だったのだろう。国労を潰すことによって、総評を弱体化させ、総資本対総労働の力関係を徹底的に変化させたといっても過言でない。

今や、総評も、それが支持した社会党も無くなり、生活レベルの不平等に拘わらず、国民総保守化、右傾化社会になってしまった。組合運動の弱体化と格差社会の原因である労働者の分断は、実は、この国鉄分割民営化から始まったとも云われている。

この戦後日本の一大事件であった国鉄民営化を、きちんと国民全体の議論として総括もせず、バブル崩壊後長いデフレ不況の中から亡霊のように甦った新自由主義と新保守主義の信奉者、小泉の「構造改革」について、全国的規模で、批判的に総括することなしに、真に国民の立場に立った、高速道路の建設管理・運営のあり方は、永久に描き得ないだろう。

以上



小森陽一先生のプロフィール

1953年、東京生まれ。北海道大学大学院文学研究科博士課程終了。
成城大学助教授を経て、

- 現在、東京大学大学院総合文化研究科教授
- 井上ひさし氏、大江健三郎氏などがアピールを発表し発足した「九条の会」事務局長
- 主な著書 漱石を読みなおす（ちくま新書）、天皇の玉音放送（五月書房）、村上春樹論（平凡社新書）、戦後日本は戦争をしてきた（角川書店）、理不尽な社会に言葉の力を（新日本出版社）など多数。



会場：ちよだパークサイドプラザ(6F 多目的ホール)
和泉小の6F。入口は小学校とは別にあります

ちよだパークサイドプラザ
千代田区神田和泉町1
TEL 03-3864-8931

〔東京方面〕

【アクセス】JR 秋葉原駅昭和通り出口又は地下鉄日比谷線秋葉原駅1番出口から点線の方向に進んで下さい。曲がり角のコンビニストア（デイリーヤマザキ）から約400m、徒歩でおよそ5~6分です

九条を考えるつどいの案内チラシを同封しました。知人・ご友人等のお誘い合わせにご利用願います。皆様のご来場をお待ちしています。

呼びかけ人一同

水谷陽一氏より、「道路公団民営化のカラクリ」と題した投稿が届けられ、今号に投稿全文を一挙掲載いたしました。

ご意見、ご感想等を標記の連絡先までお寄せ下さい。

編集委員会

この会の活動費の大部分は、「会報」の発行・送料に使われています。金額の大小を問わず協賛金にご協力をお願いします。

協賛金振込口座 ちば興業銀行 佐原（さわら）支店・（店番号820）

口座名義 西岡幸雄（ニシオカユキオ） 口座番号 普通預金 1016510