

委員長インタビュー

民営化の趣旨に立ち戻り 経営の自由度を

政府関係
法人改革
委員会

委員長
門脇 英晴

道路公団の分割民営化から6年が過ぎた。六つの高速道路会社が主体的に道路建設を行うという大義名分とは裏腹に、改革が進まない現状が浮き彫りとなっている。民営化後10年以内の見直しを想定し、今こそあらためて民営化の意義を再確認し、これまでの進捗状況を検証することが不可欠である。国の有識者委員会でも発言を行う門脇英晴委員長が、今後のあるべき道路制度改革について語った。（インタビューは12月26日に実施）

民営化後の諸制度が 道路建設の「抜け穴」となっている

高速道路民営化は小泉構造改革が発端となって大論争を呼び、05年の日本道路公団分割民営化に至りました。しかしその後の政権交代を経て、道路政策は頻繁に方針転換されています。約40兆円の有利子債務を早期返済するため、高速道路会社の自主的な判断の下、真に必要な道路建設のみを進めるといった民営化本来の趣旨が実践されているか否かは、現状疑わしいと言わざるを得ません。

得ません。

国土交通省が11年に設置した「高速道路のあり方検討有識者委員会」では、私自身も民間委員として、高速道路ネットワークのあり方ならびに今後の料金制度のあり方について具申しました。本意見書では、「新直轄方式や合併施行方式といった制度が、結果的に無駄な道路建設を容易にする『抜け穴』となっているのではないか」「高速道路無料化など、料金施策においてもなお国が主導権を握っているのではないか」など、いくつかの問題点を指摘しました。道路建設の優先順位付けや料金設定においては高速道路会社の主体的な経営判断がベースとなるべきであり、一層の経営自由度拡大が必要なのです。

経済合理性に根差した 民間原理こそが改革の突破口

国民の側にも、道路はそもそも国が整備してしかるべきインフラであるというイメージが強いところに、「道路」民営化の難しさがあります。東日本大震災を経て、こうした意識は一層強まったのではと思われます。また、地方の道路新設は、極めてリージョナルな色合いが強いのでもあります。国会議員にとっても票に直結しやすいため必要性ばかりが強調されやすく、結果、一地域の道路を国全体の税金で賄うと

いう構造が出来上がっているのです。

しかし、厳しい財政状況の中では、本当に必要な道路を造るため、どのように優先順位を付けるか、費用負担をどうするかといった議論をしなければなりません。経済同友会メンバーも道路会社のトップとなり尽力していますが、その手腕を十分に発揮できずにいます。旧態依然とした組織体制により、経営の自由度が阻害されているのです。

例えば、道路と債務を保有する法人（日本高速道路保有・債務返済機構、以下機構）から高速道路を「借りている」道路会社は、料金に利潤を含めることができません。維持管理費以外は債務の返済に充てなくてはならず、民営化といっても実質的には機構が主導権を握っているわけです。すると、道路会社の社員が業績を挙げても、それに報いるインセンティブを与えることができないのです。この上下分離方式の下、高速道路各社は自由な経営判断を行えないのが現状なのです。

料金の面でも、民間原理は働きにくくなっています。債務を40年で返済する計画から逆算して、料金が設定されるからです。なおかつ、新政権により高速道路無料化が進められていますが、結果、そのコストは税金で賄う構造となり、国民の負担増につながります。



門脇 英晴 委員長
日本総合研究所 特別顧問

1944年東京都生まれ。68年東京大学法学部卒業後、三井銀行入行。08年日本総合研究所特別顧問に就任。04年経済同友会入会。06～08年度社会保障改革委員会委員長、11年度政府関係法人改革委員会委員長。

年間2,000億円超の道路補修費も併せて考えれば、高速道路無料化は現実的ではありません。

大切なのは、道路サービスに掛かる費用は受益者である道路利用者に負担

してもらい、そして業績を挙げた社員に対してインセンティブを与え改革の機運を盛り上げる、つまり「経済合理性に根差した民間原理を導入することでサステナビリティを構築していくこ

と」が改革の基本路線であると本委員会では考えています。経済同友会メンバーにも、経済合理性の観点から道路問題を見つめ直し、積極的に発言していただきたいと切に願います。

意見書 概要

高速道路の整備・運営は民間活力の発揮で

～国土交通省「高速道路のあり方検討有識者委員会」への意見～ (12月1日発表)

I. ネットワークのあり方について

問題点

- ① 「必要性」のみで、厳しい財政状況を考慮していない議論
- ② 「新直轄方式」「合併施行方式」など道路建設を容易にする仕組みが存在
- ③ 道路建設にどれくらいの予算が使われているかが不透明
- ④ 無料開放後の維持管理費が不明であり、国民負担増の懸念がある

提言1 道路建設における予算の透明化と優先順位付けを行う場を

新直轄方式や合併施行方式によって税金を投入して建設する高速道路の予算については、路線ごとの建設費や整備費を国民の目から見て分かりやすい形で示し、情報公開を徹底すべきである。また、国土交通省「あり方委員会」においては、高速道路整備の基本理念や必要性の議論に加え、どのように建設の優先順位付けをしていくか、その方法論も議論して提示すべきである。

優先順位付けにおいては、「費用便益分析(B/C)」が使われているが、現行の手法(走行時間の短縮、走行費用の減少、

交通事故の減少の三便益を考慮)には問題点も指摘されている。諸外国では、料金収入、税収増、環境負荷削減といった多様な項目が考慮されている例もあり、こうした事例を参考に、厳しい財政状況の中で合理的な優先順位付けが行われるような見直しを検討すべきである。

また、合併施行方式を適用する場合、事業者が国・自治体、高速道路会社と複数にまたがるため、効率的な執行が妨げられる恐れもある。その際には、高速道路会社が一体的に整備・管理をすることで効率化を図るべきである。

II. 今後の料金制度のあり方について

問題点

- ① 料金施策は実質的に「国」が主導権を握っている
- ② 料金には利潤が含まれない
- ③ コスト削減のインセンティブが働きにくい

提言2 高速道路会社の経営自由度拡大を

高速道路料金の設定は、民営化の目的である「民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定」を基本とし、各高速道路会社が主体的な経営判断によって申請すべきである。例えば、地域あるいは路線や区間による差のある料金設定や、繁閑期に応じた料金設定を行うこと等が考えられる。

また、国の介入はできるだけ避けるべきである。国が実施した「高速道路利便増進事業」に基づく料金割引や「高速道路無料化実験」は、結局は税金を投入するものであり、国民負担の増大につながりかねない。仮に景気対策や復興支援のた

めに国が関与する必要性が生じた場合でも、各社の経営陣と密に協議すべきである。

経営自由度拡大に向けて、関連法令を改正し、①高速道路料金に適正な利潤を含めることを認める、②高速道路事業と関連事業間の区分会計を撤廃する、ことが望ましい。

高速道路事業と関連事業との区分会計の撤廃により、各事業からの収入を各社の経営判断に基づいて、設備投資や債務返済に柔軟に振り向けることができるようにすべきである。

提言3 上下分離方式の見直しを

各社の経営自由度を高め、真に「民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や各種サービスの提供」を可能にすることを考えると、各高速道路会社が発足後10年をめどに、

日本高速道路保有・債務返済機構が保有する道路資産を買い取り、上下一体方式にすることによって、普通の民間企業として存続させることが望ましい選択である。

提言4 「償還主義」「無料開放原則」の見直しで有料道路制の継続を

「債務の償還後に道路は無料開放する」という原則を改め、「高速に移動する」という便益を享受する利用者から料金を徴

収する「有料道路制」を継続し、将来の補修・改修の財源を確保すべきである。