

れ、平成一七年一〇月に民営化がなされた。民営化は、道路資産保有・債務返済の業務と道路建設・管理・料金徴収の業務が分離される上下分離方式で行われた。道路資産保有・債務返済の業務は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（機構）が行い、道路建設・管理・料金徴収は旧日本道路公団が東日本高速、中日本高速、西日本高速へそれぞれ地域分割され、日本州四国連絡橋公団は本州四国連絡高速朗路株式会社へ、旧首都高速道路公団は首都高速道路株式会社へ、旧阪神高速道路公団は阪神高速道路株式会社へと民営化された。

四 民営化と安全管理

民営化とその安全管理が必ずしもうまくいかない事例として取り上げられるのは、英国のレールトラック社の問題である。レールトラック社は、イギリスの国有鉄道ブリティッシュ・レールの民営化の際に、線路などのインフラを保有・管理し、列車運行会社に対し

て貸し出して、リース料を受け取る業務を行う会社として設立された。しかし、レールトラック社は、株式上場をしていたが、その利益優先を狙うあまり管理費を大幅に削減したが、それが仇となって平成一二年一〇月にハットフィールド脱線事故が発生した。ハットフィールド脱線事故とは、ハットフィールド駅南部で、メンテナンス不足からレールが疲労を起して亀裂が入りポロポロになり、その上を通過した列車が脱線し、乗客四名が死亡し、七〇名が負傷した鉄道事故であった。この事故を契機に全国的に行われた調査では、一八五〇か所に路線の破損があることが判明し、その補修費用が巨額に上ることからレールトラック社は、結局、事故から一年後に破綻してしまったのであった。こうした民営化の失敗事例が「小さい政府」の先駆けとして行政改革を行っていた英国で発生したため、旧道路関係四公団の民営化によって、一機構と六会社に分割されるような組織改編が高速道路の安全管理についてどのような

影響をもたらすことになるのかについて、政府や国会でも問題意識が持たれなかった訳ではない。平成一五年三月に「道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会」で「道路関係四公団民営化に関し直ちに組み込む事項について」がとりまとめられ、その中で、管理費についても安全性を確保するための一定の管理水準を保ちつつ、主に次のメニューについて削減を図るとしている。

- ① 料金收受業務等の管理業務の人員費、間接費のカット
- ② 路面や各種施設の清掃頻度の見直し
- ③ 事務経費、宿舍費、本社借上費のカット

確かにこれらのメニューには、一見するとトンネルの定期点検の見直しなどは入っていないように思われる。

定められている道路管理者による道路の保全・修繕の義務の趣旨を踏まえ、各会社と機構の間で締結される協定において管理水準が定められ、これに基づいて会社はコストを削減しつつ一定の管理水準を確保し、また、道路整備特別措置法第四八条には、国土交通大臣が、会社又は機構に対して高速道路の管理に関する必要な勧告、助言を行うことができることから、会社自らその維持管理についておのずと民間企業の経営センスを導入することにより、効率化を図りながら適切に管理を実施していくものと期待されると答弁している（平成一六年六月一日、参議院国土交通委員会会議録）。

そして、北側一雄国交大臣（当時）も、高速道路は公共の資産であり、しっかりと管理していくのは当然であり、利用者の安全確保を図ることは、民営化されても利用者サービス最大の役割、使命であると考えており、今回の民営化以降も安全対策がおろそかになることがないよう厳しく監視をしていく（平成一七年一〇月四日、参

議院予算委員会）、また、建設管理に関する本協定の締結などの課題については、各高速道路会社間の連携を密にするとともに、外部の有識者の意見等も取り入れながら、国民や利用者の理解が得られるよう積極的かつ迅速に取り組む（平成一七年一〇月七日、衆議院国土交通委員会）と答弁している。

さらに、旧道路関係四公団民営化関係法案に対する参議院国土交通委員会の附帯決議（平成一六年六月一日）においても高速道路の保全について「道路資産が本来道路管理者に良好な状態で移管されるよう、道路の適時適切な修繕等に努め、その安全性及び耐久性を確保すること」との内容のものが可決されており、こうした政治レベルのやりとりでは、万全の体制が敷かれてきたと思われる。

しかし、この筐子トンネルの事故を垣間見ると天井板の吊り金具の詳細な点検がどうして一二年もの間行われてこなかったのが大きな疑問として残らざるを得ない。いずれにしても、この問題は、事件として取り扱われてもおり、

司法当局の捜査や国土交通省も事故原因説明のための事故調査・検討委員会の今後の議論を待たなければ、この大いなる疑問に対する答えは見つからないであろう。

五 今後の課題

今後の高速道路の維持管理体制について、民営化から四五年以内に実施するとした高速道路の無料開放の時期を、現行の平成六二年から一〇二〇年程度引き延ばして、新たに高速道路の維持管理費として約三兆円を捻出する方向で検討に入ったとする新聞記事が掲載された（日経新聞24・12・25付）。国土交通省のホームページにはないので、検討の事実を確認する術はないが、筐子トンネルの事故で明らかになったように、もし、現行の民営化会社の高速道路の安全管理態勢に問題があつて、それをより強化しなくてはならないのであれば、米国ミネアポリス橋脚崩壊事故に見られるようなインフラ老朽化問題の教訓などを踏まえると、より多くのコストが掛かって

くることについて同意しないものではない。

しかしながら、今回の事故を契機に大幅見直しをするのであれば、これまで高速道路の維持管理について、安全性を確保するための一定の管理水準を保ちつつコスト削減を行ってきたという国土交通省や高速道路会社の説明はどのように受け止めたらよいのであるか。もし、そのような検討を行うとしたら、安全性を確保するための一定の管理水準は保たれていなかったということにならないだろうか。その上で、新たに管理費を捻出し、高速道路料金的大幅見直しにつなげるということなのであるか。もし、筐子トンネルの事故が、これまで行われてきたコスト削減の在り方の間違いであったのなら、結局、利用者は安全性を犠牲にした安い料金で高速道路サービスを提供されてきたということにならないのであろうか。

それとも、筐子トンネルについて固有の原因としか思われないうような管理上の瑕疵があつて今回の事故が起きたというのであれば、

そこまで大がかりな管理態勢の見直しが必要になるのであろうか。

筐子トンネル事故後の緊急点検の結果は、事故のあった上り線で一〇〇箇所以上、下り線でも六〇〇箇所以上の不具合が発見され、その結果、天井板は完全撤去されることとなった。その他のトンネルについては不具合があつても補修工事を実施して、既に安全上問題がないといわれている。

高速道路の料金については、現在、高速道路利便増進事業という公費で行われている割引制度が平成二五年度末で切れ、その後の料金制度について早急に検討する必要があるが、大幅に料金見直しを行うのであれば、筐子トンネル事故が固有の理由によるものか高速道路全体の管理態勢の問題によるものかが十分に検証できてからでも遅くないのではないかと思われるものである。しかし、もし、全体の問題ということが明らかになるならば、民営化の意義も含めつつ問われてゆくべきであろう。

（公共事業関係研究者）