

変動の激しい中で公共財を運営する上で考えていかなければならないこと



井上啓一
 論説委員
 東日本高速道路株式会社
 代表取締役社長

前回(2007年11月版)「道路公団民営化がもたらしたものの」の中で、東日本高速道路(株)が高速道路という公共性の強いインフラの運営主体として脱皮する取組みを紹介したが、今回は、世界的な金融危機が国家財政や企業活動、更には家計まで直撃している状況の中で、公共財の運営を担う我々が、どう対処していくべきかを考えてみたい。

世界的な金融危機は米国のサブプライムローンの破綻に端を発し、諸資源の高騰、更には実態経済の落ち込みによる需要の減退とそれに伴う資材価格の下落と、非常に短い期間に、経済状況の目まぐるしい変化と悪化が世界中で進行している。

原油価格は1999年以降一時的な横這いや落ち込みの時期を除けば、1バレル10\$/年近いペースで値上がりしていたものが、投機マネーが流入しだした2007年秋頃から急激に高騰し2008年7月には140\$/バレルを越える水準まで行き、それが最近では先物で40\$/バレル近くまでになっている。日本のガソリン価格は2008年8月には過去最高の185円/ℓにまでなったが、現状では安いところでは110円/ℓを切る水準にまで下がり、ガソリン税の暫定税率が適用されなかった2008年4月の価格130円/ℓよりも大きく低下してきている。

このような経済状態の中で、2007年秋頃までは、自動車の走行台^{※1}は、日本全体では全自動車で2005年4月以降、減少傾向が続いているが、高速道路走行台^{※2}は、順調に伸びを示していた。2007年秋以降は、景気の減速傾向とガソリン価格の高騰などの影響を受け、高速道路の利用交通量の伸びもマイナスに転じてはいるが、それまでは、一般道の全体の交通量が鈍化する中で、高速道路の利用率は高まってきた。

参議院で過半数を占める野党が、高速道路の料金無料化をマニフェストの重点項目に挙げたことから、高速道路の料金に対する議論が与野党含めて最重要政策課題の一つになっているが、これも高速道路の利用のしやすさが国民生活に大きなウェイトを占めていることに他ならない。

少子高齢化が進行し、国家財政が投資から社会福祉に向かわざるを得ない状況の中で、高速道路のサービスコストについて、受益者の利用に応じた負担をしていただくことは、私は必要なことだと考えている。

高速道路を時速100キロメートルで走行する車は、道路の状態がそれを安全に走行できる環境を季節・昼夜を問わず保持していなければ、走る凶器と化し人命が失われる危険性が非常に高い。そのため一般道と高速道路の維持管理コストに大きな差が生じるのは必然であろう。

このことを一般の方々に理解いただくには、お客様第一の経営、お客様のニーズに的確に応えることが第一であり、また損益等の財務情報の開示も必要であろう。高速道路会社の民営化のスキームはこれを課している。

昨今、食の安全の問題をはじめ、多くの企業が厳しい経営状況の中、自らの利益のみを考え、顧客の利益を無視して、コンプライアンスに反することにより、企業の存続を危うくするような事例が多く見受けられる。

多数の競争相手が存在する企業では、そのようなことが生じれば、その製品の消費者と従業員や取引相手などその企業に直接関係する者に影響を与えることになるが、我々土木技術者が担う公共財の管理運営主体が、万が一、不祥事により破綻するようなことになれば、更に広範に渡って社会全体に迷惑を及ぼすことになり、そのようなことは決して起こしてはならない。

公共物の管理運営を担うことの多い土木技術者は、一般の社会人以上に自らの役割を認識する必要があり、充分自覚して行動していかなければならない。

