

岩見隆夫でございます。どうぞよろしく申し上げます。

きょうはお招きをいただいたわけですが、私はこういう場所でお話をする資格があるのかどうか大変疑わしいわけでありまして、全く一介の政治記者であります。永田町の道筋なら多少わかるのでありますけれども、ほんとうの道路については全くの門外漢であります。ただ、道ということについては割合関心は持っております、最近の状況を眺めておりますと、いろいろと加熱ぎみかなという感じでありまして、道というのは、本来悠久なものであって、そういう問題を、はずみとか、時流の中で処理をしてしまうのはまずいだろうということをもまず感じるわけであります。

道ということについての私の感想を最初に少しお話ししたいわけですが、失礼でありますけれども、お手元に本を1冊お届けしました。これは、私が2年半ばかりかけて全国あちこちの道を歩いたわけであります。足で歩いたのでありますから、高速道路ではもちろんないわけでありますけれども、普通の道であります、最後は日光街道を約10日かけて歩きました、ご承知のように、今年は街道ちょうど400年に当たるということで、そういう意味も込めて日光街道を歩いてみたわけですが、そういう道を足で歩いて感じたことは、400年前の東海道以下5街道というのは、当時の高速道路でありまして、歩いてみると初めてわかるのであります、今に脈々と息づいているという感じでありまして、道を中心に、時代を越えたさまざまな文化が形成をされているということ、随所で改めて思うわけでありまして、これは歩いてみなければなかなかわからない。何となく道は空気みたいなものだと思いがちでありますけれども、そうではないんだということが実感できるわけでありまして、私は、道というのは、この国と国民のつまり歴史的な遺産であると、基本的にはそう思います。その性格は今後もちろん変わることはないだろうということでありまして、つまり、財産であるところの道をつくって、それで借金ができるという、この思想がよく理解できない。つまり、本来は、道というのは税金でつくるべきものだろうと思うんですね。

今の高速道路は財投から借りてつくって、料金収入で返済するという、そういうシステ

ムになっているわけでありませけれども、その是非はともかくとして、本来、道というのはそういうものだろうと。ただ、料金収入で返済するという事になっていること、そこから採算性という考え方が出てくるわけでありませ、これについても、全くの素人考えでありませけれども、疑問があると思ひませ。採算は全く度外視してむだな道をつくれと、そういうことではもちろんないわけでありませけれども、目先の採算とか、あるいは当面の交通量がどうかというようなことだけで道路建設の是非を考へるべきではないんじゃないかと思ひませ。やはり長期的な国土の効率的な活用と、それだけではなくて、過密とか過疎という分け隔てなく、国民生活をいかに豊かにするかという観点から、やはり計画を立てるべきなのであつて、計画を立てた以上は、これは苦しくても実現をしていくという、そういう決意が必要だろうと。道というのは本来そういう性格のものだろうと思ひませのでありませ、やはり骨格をしっかりとつくること肝心であつて、採算性でその骨格の一部を間引きするというようなことは、あつてはならないと思ひませ。

そこで、今、非常ににぎやかにやられてる議論でありませ、これは非常に込み入つてありませ、私も新聞その他で知るほかないのでありませけれども、非常に紛らわしく理解しにくい、率直に言つてそういう感じでありませ。

1つ疑問点として、まず最初に民営化があるということに疑問がありませね。つまり、官主導から民主導の社会の仕組みをそういうふう切り替へていくんだという小泉総理の号令、これは私は全く共感を持つてるわけでありませ、ただ、特殊法人について廃止か民営化かだということを一括して処理するという事果たしていいのかどうかということでありませ、何のための民営化かということがこの場合は一番肝心ではないか。競争原理を導入するんだと、あるいはむだを省くと、税金を極力使わないようにすると、あるいは道路公団の一部に見られるある種の放漫経営、この欠陥を除くと、いずれも全く当然のことでありませ。

ただ、今申し上げたようなことが、じゃ、民営化をしなければできないのかと。この目的が果たせるならば、別にほかの方法でもいいんじゃないかということも、そういう、つまり、柔軟な考え方というのが当然あつていいわけでありませ、先にまず民営化があるということに違和感があるということでありませ。

その次は、いわゆる凍結論がありませ、この凍結というのはどういう意味なのか、つまり、フリーズしてこれでやめてしまおうということなのか、いずれかの時期に解凍することなのか、凍結という言葉の意味がもう一つはつきりしないわけでありませ。私

は、必要な高速道路なら、これは、さっき申し上げたとおり頑張ってつくらなければならないわけでありまして、この際、凍結とか何とかそれに類することをやるとするならば、これは一時延期と、正確な日本語にするとそういうことになるんだろうと。凍結ということの行き着く先が残念ながら見えてこない。そういうあいまいな処理でも困るんじゃないということを感じます。

それからもう一つ、国鉄民営化が成功をみたわけでありまして、この国鉄との対比が今回もあちこちで論議をされておりますが、私は、これはあまり意味がない。これは皆さんよくご承知のことでありまして、事業体の性格があらゆる面で違うということでありまして、あるいは違い過ぎる。国鉄でああやったから今回もこうしろという議論は、あまり意味がないのではないかと。この3つぐらいが、今展開されている議論についての疑問点であります。

これから議論を煮詰めていращやるわけでしょうが、その前提となることは、小泉総理の、いわゆる小泉改革の精神は、これはやっぱり尊重し、生かしていくべきなのであって、小泉改革の基本は、非常に多岐にわたっているわけでありまして、やはり財政構造の改革ということであって、つまり、道路との絡みでいうと、来年度の特設法人の税金投入を1兆円減らすということでありまして、この目標は、当然これは尊重すべきであって、実現に向けてあらゆる努力を払うべきは当たり前であります。この1兆円減らすということに向けて民営化ということが役に立つならば、それは民営化を考えざるを得ないだろうということでありまして、道路の場合は、廃止ということはこれはないわけでありまして、民営化であります。民営化の中身をどうするかというのは、これは専門家の方々のご検討になればいいのでありますけれども、小泉さんが財政改革の号令をかけると、1兆円減らすんだということ自体は、私どもはそれに沿うような措置を講ずるべきだろうと思っております。

そういうところから導き出される結論というのは、この辺から私は非常に困ってしまうわけでありまして、これは委員の皆さんがご専門でありますから、私の意見などは大したことじゃないのでありますけれども、結論的に私の感じていることを申し上げますと、民営化は構いません。構わないと思うのでありますので、完全純粋な私企業にするわけには、これはいかないわけでありまして、なぜならば、高速道路を含めた道路というのは、家をつくって、それを売って何十年間かで償却するというような性格のものではない、全く異質の建造物でありまして、何百年という永続性がある、公共性がある、そういう国民の財産

を残すわけでありますから、厳密な意味での採算というのは、これは成り立たないのが当たり前であります。そこをひとつお考えいただきたいということであります。

したがって、日本道路公団を中心とした今のシステムを変える、将来の形態としては、これは皆さんの議論の中で今まで出ているわけでありますけれども、やはり国が関与した特殊な会社ということなんだろうと思いますね。これは3公団一体でやるんだと。本四架橋の場合は切り離すということがリーズナブルではないか。いわゆる上下論というのは、これは効率の上からもほとんどナンセンスではないかと思っております。

今、騒動の焦点になっている高速道路の整備の問題であります。未完成の2,400キロの問題については、これはさっきも申し上げたとおり、凍結という言葉を使うことには私は反対でありまして、やはり第三者機関でこの2,400キロについての必要性、緊急性、これを精査して、やはりそこで税金の節約をするという観点から、一時延期という措置は考えざるを得ないのではないかと思います。

最後に、高速道路ということについて、ちょっと一言お聞き取りいただきたいのでありますが、高速道路の路線というのは、不思議なことに、古代の道路とコースが非常に似ているんだと。古代の道路というのは、これは千数百年前からの奈良・平安時代の道のことでありまして、今はほとんど影も形もないわけでありまして、これは、建設OBの武部健一さんという方が、『道のはなし』という、これは名著ですね。私の愛読書なんでありますけれども、武部さんは高速道路づくりをしたのでありますけれども、この道路づくりの過程で、奈良時代に全国的に建てられた国分寺の近くを必ず日本の高速道路は通るという事実を発見してびっくりしたんだということをこの本で書いていらっしゃるわけでありまして、武部さんに言わせると、高速道路の古代回帰であると。というだけの話でありますけれども、私は非常に感銘をもってそれを読んだのであります。つまり、それほど道路というのは奥が深いわけでありまして、ほかの建造物とは、いろいろな意味合いにおいて、歴史的にも日本の国土における位置づけについても違うものだというのを、奥が深いという言葉が適当じゃないかと思うのであります。ということだと思っておりますね。

ですから、これは国家として取り組む絶えざる事業だろうと。何かの都合で中断をするとか、一部切りとるとか、そういうことがあつてはならない事業なんだろうということを痛感するわけでありまして。

もう一つは、これは余計なことかもしれませんが、1933年にヒットラーが建設に着手したドイツのダイシュツアウトバーンでありまして、これは帝国自動車道と訳されてお

りますが、3,870キロであります。このアウトバーンは、この道路の両側100メートルはほとんど森林でありまして、建造物は一切建ててはならないということになっているわけでありまして、これは風致の問題であり、美観の問題であります、要するに環境を保全するということでありまして、このアウトバーンは、山がないところでもトンネルを潜ったりしているんですね。なぜそういうことをするかというと、表土を保存するため、つまり環境保全という観点から道路づくりをドイツはやっているわけでありまして、ドイツは進んでいるなということをおもうんですね。これは、日本という国は環境問題で相当せっぱ詰まった状況に今来ているということは皆さんご承知のとおりでありまして、高速道路の問題をご議論するに当たって、お金の問題、償還率はどうかとか、そういうことも非常に大事なものでありましようけれども、そういうお金の問題だけじゃなくて、こうした環境といった面も同時にあわせて議論していただきたい。そういうことをしなければならぬ時期になっているんじゃないかと思うわけでありまして。

以上、簡単であります、終わります。