

高速道路市場化のススメ

中条 潮 02.5.16

序 市場化・商業化のグローバル化
～世界はバス会社が空港を買う時代～

1. 21世紀の経済社会～オープン化の世紀～

- (1) 低成長・成熟化社会
- (2) 情報技術革新の加速度的進展
- (3) 規制改革の世界的流れ

2. 社会資本整備に分権的意思決定メカニズムの活用を

～空港や高速道路などの社会資本も分権化（市場メカニズムの活用と地方分権化）の時代に～

(1) 先行投資型から需要即応型・即戦力型へ

低成長・成熟化経済の下では、限られた資金のもとで、浪費的投資を回避しえる費用有効度の高い選択的な投資と運営が要求される。 需要即応型・即戦力型 「国土の均衡ある発展」思考からの脱却

(2) 集権的意思決定システムから分権的意思決定システムへ

選択的・効率的な投資・運営をすすめていくためには、資源を使う人にその代価を意識させることが必要。 社会資本整備についても受益と負担の一致を図っていく必要。

分権的な意思決定システム。 市場機構の活用。

市場機構の有効に機能しない分野では、なるべく小グループによる分権的意思決定が行い得るような制度を用意する。 地方分権化。

資金調達システムや融資保証といった点では「公」の役割は残るとしても、インフラ整備・運営を分権的意思決定に委ねることが有効な時期に

(3) 内部補助体系の是正

- ・ ネットワークが拡大すればするほど相互依存性は希薄となる。
- ・ 大都市部と地方部との間で、あるいは主要幹線部と閑散路線との間での負担の不公平。
- ・ 本来投資すべき地域で投資が遅れ、混雑を発生させ、大きな経済的損失。
- ・ 今後のハ・ド・インフラ整備がもたらす外部効果は小規模かつ局所的。全国ベ - スでの負担を正当化しなくなる。今後の整備財源に関して外部効果の還元をもとめるならば、それは地域が負担すべきもの。

(4) 周辺整備との経営一体化を

交通社会資本の整備・運営と周辺の施設整備・地域開発とを一体的に行う「経営体」が必要。これがなければ投資意欲が損なわれる。

さらに、交通利用者以外の人々も集まる地域の核・地域開発の拠点とすることも可能となる。

柔軟な発想が望まれ、またマ・ケティング努力と商業主義の強化が必要。

3. 市場機構の活用と民営化

(1) 経営の効率化

利用者ニーズに敏感に反応したマ・ケティングを展開し、かつコスト意識の高い経営を行うには、公共団体が運営するよりも、民間の手に委ねるのが望ましい。

- ・ 儲けることはよいことである
- ・ やる気があればさまざまなことができる。

(2) “going concern”としての民間会社の視点に立てば、多くの課題が解決可能

- ・ 維持管理有料制度は当然
- ・ 土地償却の是非

(3) 利用者意識・国民意識の改革～「ノー」と言える道路公団に～

民営化は、利用者側にも公団側にもみられる甘えの構造を打破する一つの有力な方法。

消費者も「公共性」を安易に解釈。利用者側にも、公共料金が特別なものではなく、競争と市場メカニズムによる価格設定が必要であることを理解する知識と、便益に応じた費用負担の責任意識が望まれる。

- ・ 和合氏のわがままを許す公営制度の甘さ
- ・ 渋滞を総て公団のせいにするのも利用者のわがまま

民営化は、消費者が公営であることによって持っている錯覚を是正するうえでも有効。さまざまな料金体系も可能に。

(4) 民営化の条件～民営化すればイイってもんじゃない

- ・ 徹底した規制緩和と経営の自由度の付与
- ・ エージェンシー化やPFIは無用
ただし、政府との契約概念は重要
- ・ 上下まとめた民営化必要

(5) 道路特定財源と一般道路の民営化

- ・ 「有料道路」という呼び方をやめよう

補論：プール制に関する誤解

- (1) 首都圏社会資本整備の重要性～「地方対大都市」の問題ではない～
- イ) 大規模な交通需要が存在する。
 - ロ) 首都圏と地方部の負担の不公平が大きくなり過ぎている。
 - ハ) 首都圏での改善がなければ地方振興もありえない。
 - a) 国際競争力の視点：「経済のハブ」としての地位を喪い、日本の経済力低下を招く。
 - b) 首都圏整備がなければ地方での改善便益が生かされない。
 - ニ) プール制画一料率は地方部にとってマイナスの面も
～親を助ける子と一生すねかじりの子～
- (2) 「先発の利益」の誤解～後発者を優先するのは妥当か？～
- ・建設コストが実質価格で上昇しているとすれば、経済的利益も高まっているから、価格が高くなっても問題はない。ペイするはず。
 - ・通常は、市場の独占などによって新規参入が困難な場合のみ。
ソニーがウオークマンの後発企業を補助するか？
 - ・消費者が選択できないという点が異なる。
移動のコスト。しかし、移動の自由はある。
 - ・選択が沿線住民自身の選択でなかったという点が異なる。
 - ・しかし、当時、つくったら、ペイしたのか？ 選択したか？
- (3) 「大都市と地方はお互いに便益を受けているから内部補助してよい」という誤解
- 市場をとおさないような場合には対応必要。
しかし、便益は市場で内部化される。
e.g., 地方の高速道路の整備 野菜で儲けた都市の事業者に
便益発生 高速道路料金を市場価格に設定すれば内部化可能。
- (4) 「不採算サービスを建設しないわけにはいかない」
- 現実的政治的理由か？論理的な理由か？
「一般財源に金がないから」は理由にならない。
所得再分配手段として不適切。