道路予算

無駄は減るか ㊦

甘い公益法人改革

既得権残り効果未知数

六月十四日に開業予定の東京メトロの副都心線。東京・渋谷と埼玉県和光市間（二十・二キロメートル）を結び将来は横浜市へもつながる。二〇〇一年に着工し総工費は約二千五百億円。実はこのうち約四百七十億円は道路特定財源から出ている。

拡大解釈4000億円

なぜ地下鉄整備に使えるのか。国土交通省は「道路の下に地下鉄ができれば公共交通機関を利用する人が増え渋滞緩和につながる」（道路局）と説明する。古くは路面電車、最近ではモノレールや地下鉄の建設費用に道路特定財源を充てた国交省の理屈だ。

国の〇八年度当初予算では約三兆二千億円の道路特定財源のうち、約四千億円を本来の道路整備以外の公共事業などに回している。

「道路整備以外にも使える」。この〝拡大解釈〟が本省、そして道路関係の公益法人の無駄遣いを後押しした。マッサージチェア、魚群探知機、ゴルフボール、コーヒーメーカー、ミュージカルの上演、公益法人の職員旅行――。「民間企業にある福利厚生費が我々にあってもおかしくない」。道路特定財源は国民の税金だという意識が希薄な道路関係職員は少なくない。

国交省職員が道路などの特別会計から使ったタクシー代は〇六年度に約十五億円。「道路関係の仕事で残業したのだから道路特別会計からタクシー代を出すのは当然」。幹部は悪びれず言い切る。

主な道路関係の公益法人と「埋蔵金」

法人名	埋蔵金	国交省出身者
【解散・廃止】…3法人		
駐車場整備推進機構	17億5000万円	26人
道路開発振興センター	8億2100万円	12人
道路経済研究所	1億9300万円	7人
【統合】…4法人		
道路保全技術センター	59億6900万円	46人
海洋架橋・橋梁調査会	20億1600万円	18人
【道路特別会計からの支出取りやめ】…15法人		
河川情報センター	35億5200万円	45人
都市緑化基金	12億7100万円	6人
【非公益法人化、一般法人化】…14法人		
北陸建設弘済会	70億6700万円	54人
先端建設技術センター	35億4200万円	31人

（注）民主党資料から作成。埋蔵金は資産から負債を引いた金額、【 】内の方針は国交省の改革本部の最終報告書から

一人で年間千万円以上のタクシー代を使った職員は「仕事帰りに新しい道路を通過し確認していた」と釈明した。業務外の寄り道で民間企業なら処罰の対象だが、国交省内からは「仕事熱心な職員」と称賛の声すら上がった。この感覚を変える必要がある。

公益法人は本業でも無駄遣いが発覚した。国交省や駐車場整備推進機構が約千億円の道路特定財源で国道の地下に整備した全国十四カ所の駐車場は利用が低迷しガラガラ。海洋架橋・橋梁（きょうりょう）調査会は大規模な橋やトンネル工事を伴う道路計画「海峡横断プロジェクト」に六十八億円の調査費を投じ、批判を集めた。

多額の「埋蔵金」

国交省は四月、無駄遣いを検証する改革本部の最終報告書を発表。「行き過ぎた支出や無駄があった」と道路関係の公益法人五十のうち駐車場整備推進機構など三法人を解散、十五法人には道路特会からの支出を取りやめると表明した。

しかし、理事長などは七十歳定年制とする、地方事務所長に千七百万円未満の広報費の決裁権限を認める、職員旅行に年間一人一万円補助する――など踏み込み不足が目立つ。「総額でどの程度、道路特定財源を圧縮できるか分かりません」。記者会見した平井卓也副大臣は詰めの甘さを認めざるを得なかった。

民主党は公益法人には多額の「埋蔵金」が眠っていると指摘する。出資金や剰余金などで、民主党の資料によると、国交省が解散・統合を決めた七法人で約百三十億円。道路特別会計からの支出を取りやめる十五法人では約千七百億円ある。

「解散すれば国からの出資金は戻してもらうことになる」（道路局）。公益法人改革を徹底すれば、相当な金額を社会福祉などに回す可能性が出てくる。

20年 5月 24日
日本経済新聞（朝刊）