

## ■大規模国家プロジェクトの「無謀な」実態を解明

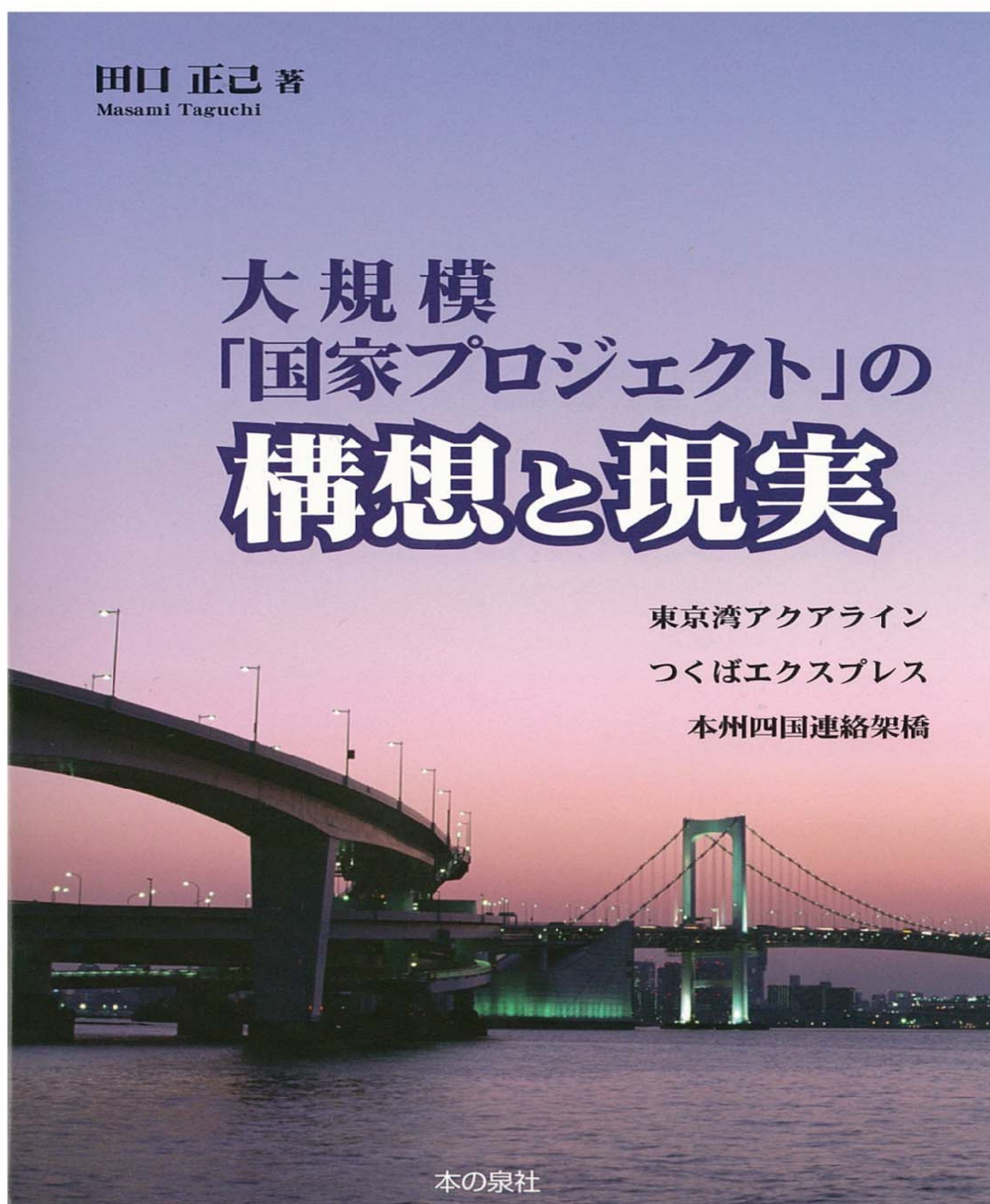
大規模「国家プロジェクト」の構想と現実

～「東京湾アクアライン」・「つくばエクスプレス」・「本州四国連絡橋」～

(田口正巳著・本の泉社)

千葉県自治体問題研究所

県政問題プロジェクトチーム



1. ガソリン税の暫定税率が08年3月31日で失効になった。暫定税率がつくられたのは、オイルショック後の1974年だから、最初は2年間の特別措置が、「暫定」の名で30年以上も続いてきたことになる。特定財源があり、本来の税率に上乗せした暫定税率があるから、総額先にありきの「道路中期計画」があり、むだな道路を作り続けてきたといえる。今でも1万4千キロの高速道路建設計画、7千キロの地域高規格道路計画、東京湾口道路など六大長橋道路計画など「無謀な」計画がある。これらは言うまでもなく大規模国家プロジェクトであるが、本書は、こうした国家プロジェクトがどのような歴史と構想もち、なぜそうした計画が必要であったかを明らかにしている。

2. 本書は、第1章「大規模『国家プロジェクト』研究の課題と視点」、第2章「大規模『国家プロジェクト』の構想と現実」、第3章「『東京湾アクアライン』建設の構想と現実」、第4章「『つくばエクスプレス』建設の構想と現実」、第5章「大規模『国家プロジェクト』と『本州四国連絡橋』の建設と現実」、第6章「『瀬戸大橋』の建設・開通と香川県」、第7章「『明石大橋』の建設・開通と徳島県」、第8章「『本州四国連絡橋』開通後の香川県」、の章からなる。

第1章と2章で「国家プロジェクト」のそもそも論を解明し、その上に立って、第3章～8章で、東京湾アクアライン、つくばエクスプレス、など具体的な国家プロジェクトについて検討している。

大規模国家プロジェクトをすすめる側が、計画策定時において必ず持ち出す論理は、国家プロジェクトから過大な「建設効果」や「開発効果」が期待できるとする、いわゆる「開発効果論」や「建設効果」論である。地域経済の活性化に結びつき、都道府県や市町村は税収増・歳入増に結びつけることができる、雇用の創出や拡大に寄与し、地域全体の所得水準の上昇に結びつき、生活基盤整備や社会政策を通じて住民福祉の向上に結びつけることができる、とする。

本書は、こうした「建設効果」、「開発効果」論を、建設推進側が提出した影響調査や効果分析等を通じて検討する。建設の効果や建設・開通後の実績・実態を具体的に調査・分析した上で、検証、確認している。

3. 筆者は、1974年に神奈川県川崎市から千葉県野田市に移住、現在は柏市に居住する。その点で、千葉県が関わる大規模国家プロジェクトである東京湾横断道路とつくばエクスプレスについて、詳細かつ全面的に分析と検証を行っている。「移住先の野田市や千葉県でどのような暮らしができ、活動ができるのか、暮らしや活動を可能にし、保証するような生活資源や環境資源があるのか、などについて把握する必要がある」、との問題認識である。したがってその視点は、県民の生活、県民の目線からの分析検証である。

「地方や遠隔地で展開されてきた大規模開発など国家プロジェクトが、地域や自治体や地域住民の期待に答えてきたか、結果を残してきたか。地場産業など地域産業の振興を促し、新たな雇用を長期的・安定的に創出し拡大してきたか、所得水準を押し上げ、投資額を上回る税収増・歳入増を自治体に安定的にもたらしたか、住民福祉の向上に結びついてきたかどうか」、などである。

4. 本書は、そうした詳細な分析と検証の上に立って、国家プロジェクトの「結果」と「現実」について明らかにする。それは、推進する側が持ち出した論拠をもとに、検証し、結

論づけたものであるがゆえに、説得力がある。

『横断道』建設には、莫大な建設費が必要であるが、これを建設効果を持ち出すことで正当化・合理化する一方、建設費等の債務の償還は開通後の料金収入によって十分に履行可能である旨の経営計画や事業計画を策定すべく、根拠希薄で非科学的な虚構の利用予測をもとに料金収入を算出し、『横断道』の建設を思惑通りに強行突破してきている。これこそが、『東京湾横断道（東京湾アクアライン）』建設の構図であり、実像・実態である」。

『夢の架け橋』といわれ、鳴り物入りで出発した『東京湾横断道路』は1兆4830億円を投じて完成し、1997年12月に開通・開業し、現在開業11年目を迎えている。開通後の利用実績は当初予定した利用予測の3分の1～2分の1程度の低飛行に終始し、利用予測に近づく等の回復の兆しを示していない。利用実績を上げるため、通行料金を大幅に値下げするなどの措置を講じているが、利用予測に近い数値を残すことは、現状では絶望的である。料金収入は伸びず、このため、建設費等の債務が累積的に増加し、債務返済も履行できない状況にある。開通後の『横断道』は確実に経営的破綻の軌跡をたどっている。このままでは巨大かつ豪華華麗な『横断道』が不良債権化しかねない。景気回復のめどが立たない瀕死の日本経済に大きな荷物としてのしかかることは間違いない」。

5. 「つくばエクスプレス」、常磐新線建設計画も同様である。本書は、常磐新線建設計画の優先順位は千葉県政にとって決して高くなかったし、緊急かつ重要な行政課題では決してなかったことは「横断道」建設の場合とまったく同じであった、としている。にも関わらず建設に突き進んでいるのはなぜか。「…実態は、千葉県や沿線地域の内発的な必要性以上に省庁や経済界・産業界の思惑や必要によって計画が浮上し、建設に突き進んでいる。『日米構造問題協議最終報告』で確約した約束を実現する措置としての公共投資基本計画に凝縮される政治的・経済的な思惑や要請が常磐新線を国家プロジェクトに格上げさせ、政治的な事業、国家的な事業として短期間内の工事着工に掻き立てたのである。くわえて、経済界や産業界の思惑も無視できない。オイルショックの後遺症を長年ひきずった重厚長大型・素材供給過多業種のわが国有数の大企業、高度経済成長期の末期に社運をかけて千葉県臨海地域に進出した新日鉄などに代表される鉄鋼・セメント・建設などの大企業の強い要請が、『横断道』建設を国家プロジェクトとして計画させ、建設にこぎつけたと同じように、常磐新線建設と沿線開発もこの構図と論理を基本的に引き継いでいる」。

結局、「大規模国家プロジェクト」とは、県民や国民にとっては「むだ遣い」としか言いようのない計画なのである。