

# 「荒廃する日本」と財源制度

国土学アナリスト  
大石久和  
Hisakazu Ohishi

れたのが、パット・チオート氏の『America in Ruins』（邦訳：荒廃するアメリカ）だったのである。この背景には、高失業率のもとでのインフレというスタグフレーションに対処するため、当時のアメリカはインフレ抑制と不況対策に忙殺され、一九七〇年代の財政は、公共財を供給する「資源配分補完機能」が弱まり、代わって「所得再配分機能」が中心的機能となって財政規律が崩壊した時代だといわれている。（室山義正氏『米国の再生』）

これは、現在のわが国の状況とまったく変わらない。世界のどの国も、社会資本の整備を充実させているのに、わが国は公共事業費を半分にまで減少させ、そのことが結果としてGDPの伸びを抑えているため、税収が伸びずに苦しんでいるのである。一方、社会保障費は高齢化に伴って毎年大幅に伸びているから、当時のアメリカと同じく、わが国の財政はほとんど「所得再配分機能」しか果たしていないのである。

わが国も高度成長期に社会資本ストックを増大させ、それがやがて「五十歳」になろうとするのに、道路などの維持管理費を縮減し続けているのである。アメリカは、ストック増大に見合う予算の伸びがなかったことが荒廃を生んだのだが、なんとわが国は削減を続けているので

**わ**が国にもついに「荒廃する日本」の時代がやってきたのかと感じさせる事故が起こってしまった。昨年の十二月二日に発生した中央高速道路・笹子トンネルの天井板の落下事故である。偶然にも落下時刻に通行していた命を落としてしまった犠牲者の無念さには申し上げる言葉もなく、ひたすらご冥福をお祈りするしかない。事故の原因追及と今後の対策の充実によって、亡くなった方に報いることがわれわれの使命である。

また、これを契機にわが国も「荒廃する日本」時代に入りつつあることを自覚し、道路のみならず公共公物の維持管理や更新に今まで以上に関心を払わなければならない。

「荒廃する日本」と記したのは、もちろん一九八〇年代頃にアメリカで喧伝された「荒廃するアメリカ」という表現を模してのことである。アメリカの道路社会資本は一九三〇年代前後のニューディール政策により大量供給されたのだが、初期に建設されたものが一九八〇年頃には五〇年を経過し、経年劣化が著しくなり始めていたのである。

ところが、六〇年代にはベトナム戦争などのため、ストックの増大に見合う管理費増が追いついていなくなっていたのだ。一九六七年ある。これが、大きな荒廃をもたらさないと考えるのは幻想というものだ。

最近、直轄国道の維持管理が「事業仕分け」の対象となり、まるで根拠が不明確なまま、予算を一〇～二〇％削減することが決められた。仕分けの評価人には、すでにかなり削減してきた維持管理費のさらなる縮減がもたらす結果について、責任を負ってもらわなければならないが、その覚悟と用意があるのだろうか。

天井板の落下事故は、打音検査が十分でなかったり、ボルトが抜けることを想定したフェイェルセーフがなかったことによるものなのだろうか（詳細は調査・検討委員会の結論を待たなければならぬ）、やはり維持管理費の削減が背景にあるに違いない。

アメリカはさすがに合理主義の国である。荒廃する道路資産に対して、まず予算を充当するため連邦政府の道路財源となっている「連邦燃料税」を引き上げたのである。ガソリン課税は、特にアメリカでは低所得者への影響が大きいとして、創設以来、ガロンあたり四セントに三〇年弱も据え置かれていたのであるが、荒廃が問題となった一九八三年、これを一挙に九セントに引き上げ、一セントを公共交通整備に、八セントを道路整備に充当することとしたのである。

十二月、銀色に輝くシルバー橋が突然崩落し、四六名の命が失われたのが最初の現象だった。本橋は一九二八年に建設されたが、維持補修や点検が十分でなく金属疲労によるひび割れが拡大して落橋したのだ。

また当時、ニューヨークの道路には、一五〇万カ所もの穴ぼこ（ポットホール）があるといわれたし、ブルックリン橋では一九八二年、つり橋のケーブルが突然落下して日本人のカメラマンがその直撃にあって重体になった。また、マンハッタン島の東と西にあった高架道路は、コンクリート片の落下や路面陥没が頻発し閉鎖されてしまった。この道路は、自動車王国アメリカの象徴とまでいわれていた道路だったのである。

ウォール・ストリート・ジャーナルは、「全米の五、〇〇〇人から一万人の学童が、橋の手前でバスを降りて歩いて橋を渡り、全米で五〇万人の学童が危険な橋や閉鎖された橋を避け、二時間の迂回通学をしている」と報告した。

これらの状況はわが国でも報道され、読売新聞は「橋はグラグラ、鉄道は脱線、ハイウェイは穴だらけ、アメリカ経済を支える基本的な公共施設は今や、ほとんどガタガタ」と書くほどだった。

この状況を批判して、当時アメリカで発行された道路の整備・管理への財源手当を二倍に拡大したのである。

こうして、ピーク時から約四〇％も減少していたアメリカの道路投資は、一九八三年から大きく増加することとなった。これが可能になったのは、道路整備の受益者は道路利用者であることを根拠とする「道路特定財源制度」がアメリカにあったからである。わが国では、いつまでも道路を造り続ける悪い制度として最近廃止されてしまったが、アメリカでは現在でもこの制度は生きている。

道路特定財源制度がなくなったわが国は、荒廃する道路資産を改善するためという理由では、アメリカが行ったようなガソリンの課税強化は不可能になった。一般の財源となったガソリン税が、道路の維持更新に使われる保証がないからである。

アメリカでは、その後も道路整備を強化するため、中期計画をまとめるとともに、それに対応する連邦燃料税の増税を繰り返して、現在ではガロンあたり一八・四セント、道路への充当代一五・四四セントとなっていて、二〇一二年現在、アメリカの道路投資は史上最大規模となっている。これからの道路新設はできないなどというわが国とは大違いなのである。