

京急蒲田の踏切撤去は道路事業

国土学アナリスト
大石久和
Hisakazu Ohishi

数年前の「道路国会」と称された国会において、マツサージチェアなどを購入したといわれた特別会計は、「いまやムダな道路を造り続ける元凶だ」といわれたが、その道路会計で処理された事業だったのである。

つまり、この事業は施工主は京急であっても鉄道事業などではなく、東京都が事業主である「道路整備事業」なのであって、京浜急行は改良分にあたる一部の資金しか負担していないのである。

この事業の結果、箱根駅伝の名所踏切撤去となったのはもちろん、第一京浜の最大八〇〇キロもあった交通渋滞は解消したし、この道路の自動車走行速度は時速約二五キロも伸びて、速度が約三割も改善され、経済活動の活性化に寄与しているのである。

さらに二〇一三年三月には、小田急電鉄の下北沢周辺が地下化し、ここでも連続立体交差事業が完成した。メデアは、「鉄道が地下にもぐり、シモキタの街は盛り上がる」と地元の喜びを伝えた。九カ所の踏切が廃止され、ピーク時間帯には一時間にたった二分しか開かなかった踏切もなくなった。

この事業ももちろん、東京都が事業主体となった国土交通省からの資金支援による「連続立

一〇一二年十月末に、京浜急行の蒲田付近の踏切群が除去され、踏切を起因とする自動車交通渋滞が解消されることになった。メデア各紙は、「渋滞緩和へ」「箱根駅伝の名所撤去」「箱根駅伝の鬼門さらば」と大きな見出しで報道した。

京浜急行本線と空港線の合計六キロに及ぶ区間が「連続立体交差事業」として高架化され、その結果、二八もの踏切を一举に撤去することが出来たのである。このなかには、一時間中四〇分以上も道路交通の遮断が続く、いわゆる「開かずの踏切」も一カ所あったが、それも完全になくなった。東京都はこの結果、消防や救急活動にも大きな貢献があると期待しているとの発表を行った。

これにより地元の大田区では、地上部のレールが取り除かれて沿線開発が進められるとして、地域開発への期待が高まっているとの記事もあった。

これらの報道はそれでその通りなのだが、肝心なこの事業そのものの正確な説明がほとんどないのである。誰が、何の費用で行ったのか、まったくといっていいほど説明がない。毎日新聞だけが、「都が主体となって一、八九二億円をかけた都市計画事業で、うち二三〇億円を大田

体交差事業」という、道路事業、公共事業であったのである。

この事業も多くのメデアが報道したが、この事業が「公共事業」であったことを示したのは、調べた限りでは日経新聞の囲み記事しかなかったのである。しかし、この同じ日経が、「アベノミクスを考える」を「やさしい経済学」というコラムで連載し、そこに「公共事業は一時的に景気を向上させるものの、国の財政を悪化させるとの見方がいまは定説です」と根拠も示さずに書く始末なのだ。

将来にわたって交通渋滞を解消するこの事業は、いままで述べてきたように「公共事業」なのだが、これを一律に「一時的」効果しかないと言っておかしいと思わないのか、不思議な話である。連続立体交差事業が、地域の土地利用のあり方も変え、商売や生産を活発にするという恒久的な効果を持ち、また、そのことで将来にわたって税収増をもたらすのに、「国の財政を悪化させる」としか記さないのはどういうことなのか。

さらに言えば「いまは定説です」というのなら、いつから、なぜ、定説といえるほどに定着したのか明らかにして欲しいものだ。

このコラムに限らないのだが、「公共事業」

区が負担した」と紹介した。他紙に比べると丁寧な報道であったが、しかし、これでは残念だがまだ不十分なのだ。

この毎日新聞の報道があったということは、発表では事業方法の説明があったに違いない。しかし、他紙は「箱根駅伝の名所撤去」とは書くけれども、事業の性格・種別などを含め、この事業が「公共事業」であることになんとも触れていないのである。これは問題ある報道姿勢だと言わざるを得ない。

なぜ問題かと言えば、「公共事業はバラマキであり、ムダばかりだ」という記事を書く一方で、この多くの人に喜ばれて経済効果も大きい連続立体交差事業が、公共事業であることをきちんと説明しないのは、公平さや公正さを欠くと考えるからである。

この事業は、東京都が事業主体である都市計画事業で、その資金の多くが国土交通省の都市局・街路交通施設課からの補助金（現在は交付金化された）なのである。東京都といえども、二、〇〇〇億円もの事業費を要するうえに、集中投資が必要なこの事業を単独でやりきることは難しい。この資金は道路特別会計から支出されたものであり、廃止以前は「道路特定財源」を原資としていたものなのである。

建設国債「財政悪化主犯論」はよく記事に登場している。しかし、この執筆姿勢が大問題だと考えるのは、建設公債による成果は次世代にも使える資産としてわが国土に蓄積されているから批判は当たらないということだけではなく、この国の財政問題は「伸びない税収と、福祉のために急増する赤字国債」に集約されるのだが、真の問題への本質的アプローチを外しているということなのだ。建設国債悪玉論をやっているようでは、問題の本質に切り込む解に到達し得ないからなのだ。

繰り返し述べているように、経済学者やマスメデアからの公共事業論や公共投資論は「フロー」の視点からまったく脱し得ておらず、「ストック」と見ることができていない。「公共事業」という表現は、社会資本ストック形成のための「手段の言葉」でしかない。

「公共投資は、デフレ不況下の現在においては需要不足を解消するものとなるが、デフレから脱却した数年後においては、生産性を高めて供給量を増加させるものとして機能し、経済成長を促進する」（中野剛志・文藝春秋六月号）ものであるのだ。

思考停止的な言論風景しかないことが、この国の劣化を生んでいるのである。