

## 小説のような論説

国文学アナリスト  
大石久和  
Hisakazu Ohishi

定義のない言葉を使って主張を行う愚かしさについて述べたことがある。「無駄」の定義を示さずして、「無駄な公共事業をやめろ」という主張は成り立たない。しかし、わが国の論説と称するものは、この類いのものがきわめて多い。今回紹介したいのは、事実の裏付けがなく空想的であつたりする「小説のような論説や主張」である。このため、わが国でのあらゆる施策についての議論が実に空疎なものとなつている。しかし、きわめて嘆かわしいことに紛れもなくこれがわが国の実態である。

## 首都高速道路撤去論・東京新聞の場合

以下は二〇一三年六月十四日付けの東京新聞の論説委員の文章である。

「欧州で印象的だったのはクルマから鉄道などへの明確なシフトである。環境対策や住みよい街づくりからだ。カラフルなトラムが滑るように走り、ベルリンやパリはレンタル自転車システムが市民のクルマ離れを後押しする。世界の主要都市で都心部にまで高速道路が乗り入れているのは東京ぐらいだ。渋滞に騒音、排ガス、景観面……。首都高の老朽化対策は、『撤去』こそが最善の策と確信した。」

ずいぶん簡単に「確信」できるものだと感心

する。確信に至るためには、いろいろな情報をしっかりと把握し認識していなければならぬが、どのようなデータを取得したことで確信に至ったのか実に不思議なのだ。

## ①交通機関別分担率

トラムと自転車システムを見てきての感想のようだが、「人流」は統計値としてどうなっているかを確かめているのだろうか。

移動が社会に与える影響を考えると、移動主体の数と移動距離をかけた指標を使うことがある。たとえば、自動車の走行が環境に与える影響を考えると、一台が一〇キロ走るのと同じ台が一キロ走るのは等価であると思ふことができるが、そういった指標である。人の移動の場合、それを「人キロ」という。

「人キロ」をどの交通手段が分担しているのかを示すものを交通機関別分担率というが、近年の主要各国の自動車分担している人キロは、フランス八二%、ドイツ八三%、イギリス八六%、アメリカ八六%となっており、これらの国では「車による人の移動」が、きわめて高い比率で行われている。欧米では「人はほとんど車で移動している」のである。

それに対して、わが国の自動車の分担率は五

九%であり、日本人の移動に占める車の分担率はかなり低い。それは、わが国では通勤や通学といった通勤・通学交通を相当な高率で鉄道が担っているからである。世界のなかで、わが国は人流に関しては「鉄道王国」といって過言ではなく、昔からすでに「クルマ離れ」をしているのである。

## ②ヨーロッパ主要国の道路整備

ヨーロッパでは、鉄道へのシフトを敷いたから道路整備を止めたかという点、実はわが国以上に整備を行っているのである。高速道路でいえば、最近の一〇年間にフランスは一、三五〇キロを整備して一一、四〇〇キロになったし、ドイツは一、〇六〇キロを整備して二二、八〇〇キロとなった。

わが国の高速道路もこの間一、〇六〇キロを整備したが、いまだ八、〇二〇キロしかない。この整備の進捗状況からは、ヨーロッパの主要国で道路からのシフトが起こったと言えるはずもない。

何を指して「明確なシフト」というのか確かな論拠が必要だ。また、東京線だけでも一日八六万台以上の交通を分担している首都高速道路の基幹部分を撤廃しても、東京や日本の物流や

経済は大丈夫だと考える根拠を示して欲しい。

## 竹内啓・東大名誉教授・二〇一三年九月エコノミスト(毎日新聞)の場合

竹内氏は「旧来の公共事業はいわゆる乗数効果が小さく、需要も雇用も創出する力が弱くなっていることが検証されている。公共事業によって、有効需要を創出する余地はほとんどないはずだ。金融超緩和に乗じて国債を大量に発行して公共事業を行うというのは、財政破綻を早め、超インフレを引き起こす危険がきわめて大きい。」と書いた。

「はずだ」という用語を用いるなど、ほとんど学者の文章とも思えない加減な論説である。公共事業による乗数効果をきわめて小さく計算しているのは内閣府だけなのだ。雇用創出力が弱まっていることは検証済みだというのが本当なら、オバマ米大統領などがことあるごとに「雇用増大のためにインフラ整備が必要だ」と叫ぶのはなぜなのだろう。

また、特例公債が毎年二〇〇〜三〇兆円も増発されているときに、五〜六兆円の建設国債が財政破綻を早める根拠を是非示して欲しい。なぜ特例公債の心配をしないのかも、その理由をご教授願いたい。教授は建設国債の何倍も発行し

ている特例公債の急増をまず心配すべきなのだ。また、公共事業によって圏外道が整備され、ここに大規模な工場や物流施設が進出して雇用や民間投資を生み出しているが、これはどういうことなのかを説明して欲しい。

自国通貨建てで国債を発行し、かつ通貨発行権を持つ中央銀行がある国で、財政破綻とは何を想定しているのかを示す責任もある。財務省の見解でも、日本のような国での財政破綻は歴史的にも例がないというのである。

超インフレというのも、どういう事態を指しているのか明確ではない。年数兆円の建設国債の発行が、デフレに沈み続けるこの国で、どういうメカニズムで超と称せられるほどのインフレを引き起こす危険が「きわめて」大きいのか、教えていただきたいのである。

公共事業は、本コラムで何度も述べているようにインフラストックの形成手段の用語であるのに、単年度のフロー概念からこの名誉教授は一步も出ていない。つまり公共事業の本質がまったく理解できていない。

公共事業は、今年いくらやるから意味があるというよりも、一連のストックが形成されて有意義なものとなるインフラストラクチャーをつくるために行われるものなのである。