

# 公共事業・インフラ整備の論理

国土学アナリスト  
大石久和  
Hisakazu Ohishi

## 公共事業の効果・バスタ新宿

JR新宿駅周辺に分散していた高速バス乗り場と南口のタクシー乗り場を集約した「バスタ新宿」が開業して、「駅から近くて本場に便利」だとか、「以前は乗り場までの道に迷う人が多く、問い合わせも頻繁だったが、それがなくなつた」「客待ちタクシーがなくなり渋滞が緩和した」など、利用者にきわめて好評であるとの報道が盛んになされている。

しかしメディアでは、このバスタは線路上に造つた人工地盤に立っているという工法的な説明はあるものの、「誰が、どういう事業で」これを整備したのかという説明がまるでない。

このバスタ新宿の整備は、「主として国道二〇号の道路事業で、国土交通省関東地方整備局がJRなどと一緒に進めてきた《公共事業を中心とした事業》である」のだが、この説明がないのである。人工地盤とは国道二〇号として整備されたものなのだ。

公共事業という言葉に「無駄」と「バラマキ」という衣を付けすぎたから、いまさら利便性向上効果が著しい事業を公共事業とは言えなくなつたのだろうか。

しかし、このことを積極的に伝えない状況下

では、G20以降「先進各国は財政出動（ほとんど公共事業費の増額と同義である）をためらうな」という議論がなされているというのに、日本国民はG20や最近のサミットの議論の本質を理解できないことになる。

これが理解できないままだと、「バスタ新宿のように、誰もが便利になり移動の効率が上がる公共事業を行って内需を拡大し、デフレからの脱却と経済成長を図ろうではないか」というアイディアが人々の間に生まれてこない。しかし、このような一つ一つの事業の積み重ねこそが経済を成長させ一国の経済競争力を向上させるのである。

## 京急蒲田付近踏切群除却

二〇一二年の京浜急行の蒲田付近の踏切群除却の事業についての報道よりも同様だった。二八カ所もの踏切が一挙になくなり、その中のいわゆる開かずの踏切（一時間に四〇分以上も道路交通の遮断が続く踏切）が一カ所も消えてなくなった。

「箱根駅伝の名所踏切撤去」などと大きく報道されたが、ここでもこの事業が「京浜急行は施工主ではあるが、電鉄会社の事業なのではなく、事業主体は東京都であり国土交通省の交付

金による連続立体交差事業という公共事業」であつたことは、まったくと言っていいほど報道されなかつた。

フロー経済しか見えていない経済学者などは、「公共事業の効果は一時的に経済を刺激するだけだ」と繰り返し珍説を吐いているが、この蒲田付近における踏切除却という公共事業も、渋滞を解消して移動効率を上げ、沿線開発をうながすという意味で、今後長きにわたって経済効果を発揮するし、現にできているのである。

太田昭宏前国土交通大臣以降、国土交通省は公共事業をインフラストック効果でとらえようとしている。公共事業は一時的なフロー効果である乗数効果を狙って行うものではない。国民の良好な資産を形成し、よりよい国土を次世代に残していくために行うものなのだ。フローの乗数効果などはいわばその副産物なのだ。

## 基礎的・基幹的インフラの重要性

サミットが終り、先進国が経済回復のためには手段を選ばないことを申し合わせてから、わが国での経済議論も活発化してきた。前回、新自由主義経済学に席巻されているわが国の経済学は、世界から周回遅れで走っていると記した

が、一日も早く追いつく必要がある。

わが国だけが世界の先進国のなかで唯一二〇年にもわたって公共事業費を下げ続けてきた国であることは繰り返し説明してきたが、この事実が正当性を持つためには、いくつかの事実が立証されなければならない。

まず第一は、「インフラの整備度が先進各国のどこよりも高い水準にある」ことである。もしそうならわが国だけが事業費を下げ続けてもいいだろう。しかし高速道路の1/3が対向二車線で時速七〇キロでしか走れない日本なのに、アウトバーンの1/3が六車線で少なくとも時速一三〇キロで走れるドイツと、どちらも移動効率が高いか比較するまでもあるまい。

第二には、他の先進国よりも「安い費用で道路や鉄道、河川や港湾の整備ができる」ことである。もしそうなら、他国よりも公共事業に充てる予算が少なくても、「同じものができるのだからいいのだ」と言えるだろう。

しかし、実際は逆なのだ。まずわが国では用地費が先進国のどの国よりも高い。さらにヨーロッパの主要部は平坦で地震もないし軟弱地盤も少ないから工事費そのものも安くなり、フランスの高速道路のキロ単価はわが国の1/3

1/4位にすぎないのだが、それはちょうどわが国の高速道路の用地補償費分程度なのである。さらに大きな違いは、わが国では土地所有が細分化されていることもあり高速道路や新幹線には高架構造が多いことである。フランスはTGV整備の初期にパリとリヨンを結んだが、この両都市の直線距離は四〇〇キロもあるのに一つのトンネルもないし、多くの区間が低盛土で施工され高架構造もきわめて少ない。

こうした事情から、わが国の道路や鉄道をはじめとする土木事業はヨーロッパなどに比して相当に高価とならざるを得ないのである。つまり、二〇年もの間一方的に公共事業費を削減し続けてきたことに正当性はないのである。

いまわが国がやらなければならないことは、経済成長と競争力を確保し一般税収を伸ばすための道路や港湾などの基礎的・基幹的インフラへの思い切った投資なのである。先進各国も、わが国のメディアが言うところの「道路などの従来型」インフラの整備に精を出している。それが、社会を支える最も基礎的なインフラであるからである。

現下の経済情勢では、フローの意味でもストックの意味でもインフラ投資が必要である。