

目的と手段の階層的構造

国土学アナリスト

大石久和

Hisakazu Obishi

インフラストラクチャー（社会を下から支える基礎構造）を整備するという公共事業が景気刺激策として増額されたり、その反対に歳出削減のための施策として削減されたりすることが、わが国では長年にわたり続いてきた。

それは昨年の補正予算策定においてもその考えが反映されているが、政治やメディアからは、この公共事業の「手段性」について本質的な疑問が提出されていない。

公共事業は手段か目的か 「目的の階層構造」

公共事業はインフラ形成のための手段であることはすぐに理解できるのだが、ではインフラ形成は公共事業の終着の目的なのかというところではないところが、なかなか理解されない難儀なところなのだ。道路を例に説明すれば、新東名・新名神高速道路に今年度何億円の金を入れて整備をするのかというのは、「公共事業」の世界である。

東京・名古屋・大阪を在来の高速道路よりも速く安全に走れる新しい高速道路で結ぶのを何億円分か促進するというところで、これはフロー効果として経済的には「乗数効果や生産誘発効果」を生じさせる。

わが国は世界的にも珍しいくらいの内需経済たらず豊かなリダンダンシーの向上」は、災害大国日本では見逃せないきわめて重要な道路の効用なのである。

東北の三陸海岸は東日本大震災で壊滅的な被害を受けた地域だが、何十年も前からここを縦断する三陸縦貫道路という高規格の道路計画があった。ところがこの地域は人口が少なく大きな交通量が見込めないことから、道路整備が遅々として進まなかった。

それが先の地震で事情が一変したのである。この道路は在来国道よりも速度を重視した自動車専用道路規格であったから、海岸から離れた山間地をトンネルや橋を多用して貫く線形重視の設計となっていた。そのため、すでに完成していた部分でも津波の被害がまったくなかったうえに被災者の避難道路ともなり、「命の道」とも呼ばれたのであった。

現在では仙台から八戸までの連結を目指して全面的に工事が行われているが、朝日新聞は「八戸まで結ぶ必要があるのか」と批判した。この三陸縦貫道の整備や日本海沿岸道路などの整備が完了し東北の高規格道路が整備されると、青森と東京の連結多様性（＝リダンダンシー・代替路の選択可能性）は現在の五二通りが一四、二〇〇通りにまで増加する。

こうなると、どのような災害や大事故があつ

国家であるうえに、二〇年以上にわたってデフレが続いているから、これらの効果は今のわが国には貴重な経済効果であり、これも公共事業の目的だと言っても何の問題もないのだが、もっと上位の目的がある。

上記の三都市を高速で安全に結ぶことで「物流・人流の効率化」が図れるというファーストステージのストック効果である。日本各地がそれぞれにその地域の気候・風土・歴史・技術などの特徴を活かしながら、日本全体の経済や発展に相互に貢献している。

だから三都市だけが日本に経済的繁栄をもたらしているということはないのだが、かつて東海道ベルト地帯といわれたこの地域は産業・金融・研究機関・大学などの集積が高く、日本経済の牽引車であることは疑いようがない。そのため三都市連絡の時間を短縮し、移動の効率化と三都市連携を可能とすることは、わが国の経済成長には不可欠であり、これこそ新東名・新名神高速道路整備の目的だと言ってよいものである。

では、ここで整備目的は終了かというところではなくまだ続くのだ。この移動の効率化が三都市およびその中間地域の「土地利用の高度化」をもたらすのである。つまりこれらの地域にこの道路整備を契機としてさらなる産業・物

でも、首都圏と東北北部の連絡がまず途切れることがない。これは災害頻発国において、最も重視すべき「道路の価値」であるにもかかわらず、需要追従を優先してきたため追求してこなかった価値なのである。

この一四、二〇〇という数字は、「八戸まで結ばれているからこそ」実現できた数字なのであって、たとえば釜石〜八戸間の整備をここでの交通量で判断してストップさせたのでは生まれようのない効用なのだ。朝日新聞はこれが理解できていないのである。

この道路も物流の効率化・安全化を生む。土地利用の高度化を生んで雇用や企業立地をうながす。それが企業の業績を向上させて、国と地方の税収を増加させる効用を持つことは東海地方の道路と変わらない。東北や九州といった地方ほど代替道路が少ない分、こうした効果も大きいもの（増分として）が見込めるのである。

これに、リダンダンシーの向上というきわめて重要な価値が加わるのだ。

以上に示してきたように、公共事業の効果、換言すると目的は体系をなして重層的・階層的である。この追求を二〇年間も怠り続けてきたわが国は、必然の結果として世界で唯一経済成長できない国となり、同時に国民の貧困化が進行しているのである。

流センター・研究機関などの立地が進み、従来の土地利用からより付加価値の高い土地利用の仕方に変化させるのである。

こうして、企業投資が活発化し企業収益が向上するという効果が生まれる。これはつまり経済を成長させているということであり、このことが必ず税収を増加させ財政運営の好転に寄与するのである。

また、このことがこの地域に雇用を生み出すとともに、所得税、法人税や固定資産税などを増加させて国はもちろん地方財政も潤す。そして、これらの積分が政治の究極の目的である「国民生活の向上・経済の成長・経済競争力の増大」をもたらすのだ。

ネットワーク・リダンダンシーという価値

新東名・新名神高速道路が整備される東海地方は、各種の高規格道路が整備・計画されているため、新たに加わることになる道路がネットワーク全体を強化するメリット、つまりネットワーク・リダンダンシーの向上効果は地方部よりは限定的である。

ところが、ネットワークが十分ではない東北地方や九州地方などでは、この効果・効用が大きいのである。実は、「ネットワークの強化がも