

猪瀬直樹委員提出資料

平成15年10月17日

平成14年度決算に基づく地域毎の収入・管理費等の概略試算

(単位 億円)

		東	日	本	中	日	本	西	日	本	合	計
		東	日	本	中	日	本	西	日	本	合	計
収入	JH(高速)	6,300		0	6,100		500	5,400			18,300	
	JH(一般有料)	400		1,000	200		0	800			2,400	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		2,600	0		1,800	800			5,300	
	合計	6,700		3,600	6,300		2,300	7,000			26,000	
管理費	JH(高速)	1,400		0	1,000		100	1,100			3,600	
	JH(一般有料)	100		200	0		0	200			600	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		700	0		400	200			1,400	
	合計	1,500		1,000	1,100		500	1,500			5,600	
金利	JH(高速)	2,000		0	300		100	2,500			4,800	
	JH(一般有料)	200		500	100		0	300			1,200	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		1,000	0		800	1,100			2,900	
	合計	2,200		1,600	400		900	3,900			9,000	
+	JH(高速)	3,400		0	1,300		200	3,600			8,400	
	JH(一般有料)	400		800	200		0	500			1,800	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		1,700	0		1,300	1,300			4,300	
	合計	3,700		2,500	1,500		1,400	5,400			14,600	
金利を含んだ場合	JH(高速)	2,900		0	4,700		400	1,800			9,900	
	JH(一般有料)	100		200	0		0	300			500	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		900	0		500	-500			1,000	
	合計	3,000		1,100	4,800		900	1,600			11,400	
	収支率 / ×100	45		31	76		39	23			44	
	五社の収支差バランス	26.3%		9.6%	42.1%		7.9%	14.0%			100.0%	
	東・中・西の収支差 バランス	31.9%			51.1%			17.0%			100.0%	
金利を除いた場合	JH(高速)	4,900		0	5,100		400	4,300			14,700	
	JH(一般有料)	300		800	200		0	600			1,800	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		1,900	0		1,400	600			3,900	
	合計	5,200		2,700	5,300		1,800	5,500			20,400	
	収支率 % ×100	78		75	84		78	79			78	
	五社の収支差バランス	25.5%		13.2%	26.0%		8.8%	27.0%			100.0%	
東・中・西の収支差 バランス	32.5%			33.1%			34.4%			100.0%		
負債	JH(高速)	103,800		0	-8,900		2,800	127,900			225,600	
	JH(一般有料)	8,900		21,100	4,500		0	15,800			50,300	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		49,400	0		38,500	37,900			125,800	
	合計	112,700		70,400	-4,400		41,400	181,500			401,700	
	五社の負債バランス	28.1%		17.5%	-1.1%		10.3%	45.2%			100.0%	
	東・中・西の負債バ ランス	38.9%			-1.5%			62.6%			100.0%	
出資金	JH(高速)	7,900		0	5,400		400	7,800			21,600	
	JH(一般有料)	200		600	100		0	400			1,300	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		6,800	0		5,300	9,000			21,100	
	合計	8,100		7,400	5,500		5,700	17,200			44,000	
	五社の出資金バ ランス	18.4%		16.8%	12.5%		13.0%	39.1%			100.0%	
	東・中・西の出資金 バランス	26.3%			17.9%			55.8%			100.0%	
要償還額 +	JH(高速)	111,700		0	-3,500		3,300	135,700			247,100	
	JH(一般有料)	9,100		21,700	4,600		0	16,200			51,600	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		56,200	0		43,800	46,900			146,900	
	合計	120,900		77,900	1,100		47,100	198,800			445,700	
	五社の要償還額バ ランス	27.1%		17.5%	0.2%		10.6%	44.6%			100.0%	
	東・中・西の要償還 額バランス	37.7%			0.3%			62.0%			100.0%	

注)100億円単位で表示。四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

既着手残事業費	JH(高速)	42,000		0	80,000		1,000	36,000			159,000	
	JH(一般有料)	4,000		5,000	1,000		0	3,000			13,000	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		10,000	0		8,000	0			18,000	
	合計	46,000		15,000	81,000		8,000	39,000			189,000	
	五社の既着手残事業 費バランス	24.3%		7.9%	42.9%		4.2%	20.6%			100.0%	
	東・中・西の既着手 残事業費バランス	27.7%			48.8%			23.5%			100.0%	

注)1,000億円単位で表示。四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

平成14年度決算に基づく地域毎の収入・管理費等の概略試算
収支差(返済能力)に応じて債務を貼り付けたケース

(単位:億円)

		東	日	本	本	中	日	本	本	西	日	本	合	計
		東	日	本	本	中	日	本	本	西	日	本	合	計
収入	JH(高速)	6,300	0	6,100	500	5,400	18,300							
	JH(一般有料)	400	1,000	200	0	800	2,400							
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0	2,600	0	1,800	800	5,300							
	合計	6,700	3,600	6,300	2,300	7,000	26,000							
管理費	JH(高速)	1,400	0	1,000	100	1,100	3,600							
	JH(一般有料)	100	200	0	0	200	600							
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0	700	0	400	200	1,400							
	合計	1,500	1,000	1,100	500	1,500	5,600							
金利		2,294	1,191	2,338	794	2,426	9,000							
費用合計 +		3,794	2,191	3,438	1,294	3,926	14,600							
収支差 -		2,906	1,409	2,862	1,006	3,074	11,400							
	五社の収支差バランス	25.5%	12.4%	25.1%	8.8%	27.0%	100.0%							
	東・中・西の 収支差バランス	32.9%		32.4%		34.8%	100.0%							
収支率 / ×100		43	39	45	44	44	44							
収支差(金利除く) -		5,200	2,600	5,200	1,800	5,500	20,400							
収支率 / ×100		78	72	83	78	79	78							
負債		102,394	53,166	104,363	35,444	108,301	401,700							
出資金	JH(高速)	7,900	0	5,400	400	7,800	21,600							
	JH(一般有料)	200	600	100	0	400	1,300							
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0	6,800	0	5,300	9,000	21,100							
	合計	8,100	7,400	5,500	5,700	17,200	44,000							
要償還額 +		110,494	60,566	109,863	41,144	125,501	445,700							
	五社の要償還額バランス	24.8%	13.6%	24.6%	9.2%	28.2%	100.0%							
	東・中・西の 要償還額バランス	31.9%		31.8%		36.3%	100.0%							

注)100億円単位で表示。四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

既着手残事業費	JH(高速)	42,000	0	80,000	1,000	36,000	159,000							
	JH(一般有料)	4,000	5,000	1,000	0	3,000	13,000							
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0	10,000	0	8,000	0	18,000							
	合計	46,000	15,000	81,000	8,000	39,000	189,000							
	五社の既着手残事業費 バランス	24.3%	7.9%	42.9%	4.2%	20.6%	100.0%							
	東・中・西の既着手 残事業費バランス	27.7%		48.8%		23.5%	100.0%							

注)1,000億円単位で表示。四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

[各社の債務負担比率]

(単位:億円)

		東	日	本	本	中	日	本	本	西	日	本	合	計	
		東	日	本	本	中	日	本	本	西	日	本	合	計	
金利を除いた 場合	収支差 = -	JH(高速)	4,900	0	5,100	400	4,300	14,700							
		JH(一般有料)	300	800	200	0	600	1,800							
		首都高速・ 阪神高速・本四道路	0	1,900	0	1,400	600	3,900							
		合計	5,200	2,700	5,300	1,800	5,500	20,400							
		収支率 / ×100	78	75	84	78	79	78							
		五社の収支差バランス	25.5%	13.2%	26.0%	8.8%	27.0%	100.0%							
		東・中・西の 収支差バランス	32.5%		33.1%		34.4%	100.0%							

二重の考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

●民営化三段跳びで小泉内閣は真価を問われる

自民党総裁選が終わり、内閣改造を済ませ、いよいよ道路四公団の民営化が最後の仕上げ段階に突入する。

二年半前、石原行革相の下に行革断行評議会がつけられた。小泉首相が百

六十三ある特殊法人認可法人の廃止、民営化を打ち出したので、官僚側の内閣官房行革推進事務局とは別個に官邸主導で具体的なプランづくりをはじめたのである。

そして二〇〇一年夏、僕は初めて道

路四公団分割民営化プランを公表した。日本道路公団へ投入されていた三千億円の税金をゼロにして、新規建設を凍結すれば四十兆円の借金は三十年以内に返済することが可能である、というものだった。実際には新規建設ゼロはあり得ないが、この試算を明示したことで、では九三三二キロを全部つくった場合の残事業費(残り二二〇〇キロ相当)がおよそ二十兆円である、と国交省が試算を出すことになった。

こうして、今後の高速道路の適切な投資額はどのくらいか、国民の前で議論することができたのである。

国民経済的な観点からの適切な投資額は、交通需要予測から導き出される。その予測がどの程度に信頼できるのか、厳しく吟味されなければいけない。日本の道路予算は道路特定財源と一般財源と財政投融資の総計で十一兆円にもなる。国土が二十五倍のアメリカの道路予算に匹敵するのだから、日本の産業構造が似か政策的に歪められてきたか明らかであろう。

本州と四国に三本も橋をつくっ

たのは、ミクロの交通需要予測の誤りもたらした結果である。たとえば一九七九年の予測では瀬戸大橋を走る一日の通行台数は二〇〇三年現在で四万五千台に迫っているはずだったが、実績は三分の一、一万五千台そこそこなのである。こうして本四公団は利用者に片道平均五千万円の高額な通行料金を課しても債務を返済する見通しがなく、破綻状態に陥った。

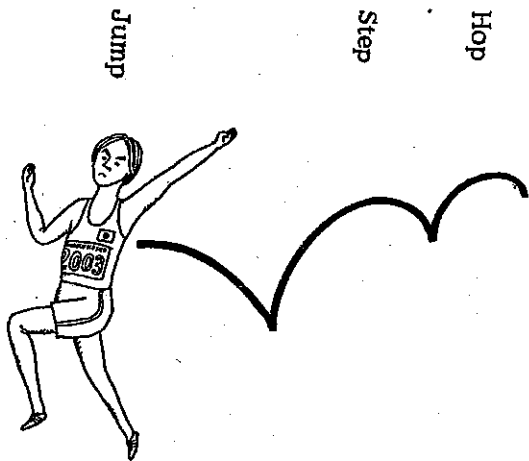
日本道路公団は稼ぎ頭の東名高速、名神高速に支えられ全国フル制を敷くことで九三三二キロの建設を続行しているが、現行方式ならば通行料金の大幅値上げという事態を迎えるだろう。民営化委員会が僕が手掛けたのは、国土交通省のマクロレヴェルでの交通需要推計のチェックであった。人口が二〇〇六年にピークに達するにもかかわらず、交通需要のピークは二〇三〇年とされている。グラフに表すと人口のピークと交通需要のピークとの二十四年もの隔たりは異常に映る。日本の国内総生産(GDP)が横這いしないしは低成長かマイナスイナス成長が予想されて

ガボロンすることにならない。ファミリ企業も民営化による競争原理の導入で、新規参入障壁を撤廃させてコネのない会社でも受注できるようにすれば淘汰されるだろう。

石原行革相は二年半前、道路族など抵抗勢力からサンドバッグにされる覚悟でやれ、と小泉首相に叱咤激励された。国交相になる際には、これからはポ・サップに打たれても大丈夫なようにやれ、とハッパをかけられた。僕は朝日新聞(9月23日付)に「さしずめサンドバッグを後ろで支え、押し返す役割でしようか」とコメントした。

行革断行評議会のとくに民営化プランを発表し、民営化委員会で小泉首相に正式に意見書を提出し、そしていよいよ国交省による法案化作業がはじまる。いわばホップ、ステップ、ジャンプの道筋を辿ってきたわけだが、最後のジャンプで飛距離が出るかどうかにかんしては、

真価を



おり、また失業率の増大と高齢化などで就業人口も減少すると見られている

とき、ひとり交通需要だけ伸びつつあるわけがない。国土交通省に統計のバックデータを要求し、精査してわかったのは二十五歳から二十九歳の免許保有率の最大値を九五パーセントと恣意的に設定していたことで、実績値の八八パーセントと大きく乖離していた。

適切な投資額、そもそもその根本が崩れていたのだ。全国五十五万社、六百二十万人の雇用は、ガソリン税など道路特定財源の増収効果で、衰退する農業から土建業への産業間移動がもたらした結果だった。土建業はバブル以降、衰退へ転じ、政府の財政出動というカンフル注射で無理な打ちで延命させられてきたが、今後は就業者を二十一世紀型の産業へ移動させるしかない。

コストの削減で四兆円減って十六兆円となった。第二東名の六車線を四車線にしないしは三車線化、ほかに地方の路線で四車線の計画を対面交通の暫定二車線にする、インターチェンジは用地を多く必要とするトランペット(円環)方式から狭いダイヤモンド(菱形)方式に規格を変更する。だが徹底した競争入札が実現すれば建設コストは半減でき、さらに四兆円は削れるだろう。整備計画九三三二キロのうち施行命令が降りている区間は九〇六四キロであり、こまめに留めるときらに二兆円の削減が可能だ。第二東名と第二名神で用地買収が進んでいない部分を凍結すれば三〜四兆円が削減できる。

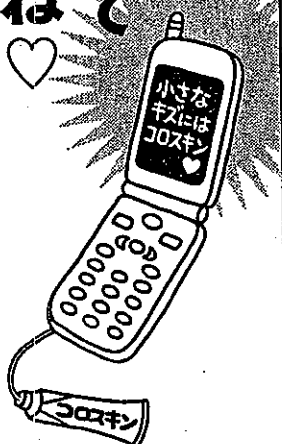
○ジャンプの飛距離だ

四公団は五つの分割民営化会社に脱皮させる。日本道路公団を東日本、中日本、西日本に三分割し、西日本に本四公団を吸収させ、首都高速は周辺の



サップ!

あなたは、もう、持って、いますよね



ホータイのいらない 液状バンソウ膏



- さっと乾いて水にも強い
- どこにでもつけ易い液状タイプ
- 透明だから目立たない
- 小さくてケイタイに便利

小切り傷・すり傷・さかむけ・あかざれ

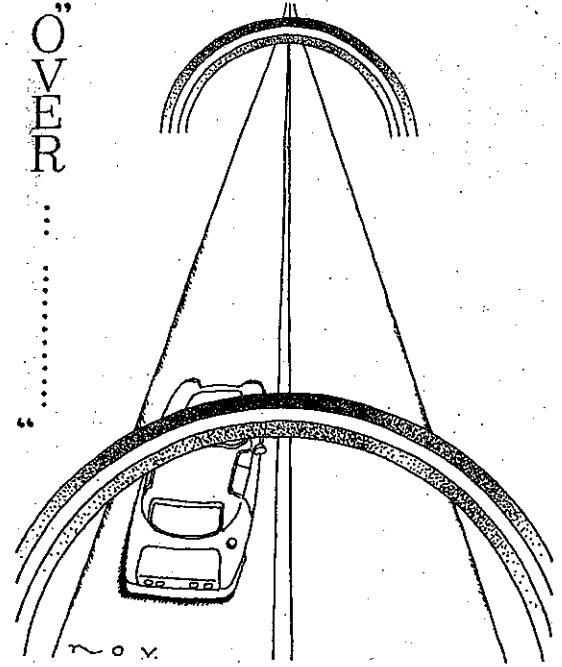
トコスキン
株式会社東京甲子社 東京都千代田区東船場1-10-9
http://www.tokoskin.co.jp/

ニューズの考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

見上げれば陸橋ばかり……

ふだん見慣れた風景も、ちょっと視点を変えるだけで新しい発見につながる。高速道路の上を横切るオーヴァーブリッジに気づいていますか。
東名高速を厚木方向へ向かう途中、百メートル間隔で陸橋がいくつも架か



っている一帯がある。御殿場から沼津にかけてもそうだ。中央高速でも八王子や塩尻のあたりも陸橋だらけである。「国民が望む国民のための高速道路とは、安い通行料金、顧客に対するサービスの向上、低いコストと採算性に見

合った建設である」と、小泉首相に対する委員会答申（意見書）の前文に記しておいた。

無駄遣いについて具体的に教えてほしい、という声もあるようなのでその象徴的光景としてオーヴァーブリッジの存在を説明することにした。民営化委員会は報道陣とともに二月二十五日に東名高速沼津インターへ向かった。

沼津インターを出て十分ほど北上すると、第二東名の長泉沼津インターの工事現場に到着する。
この工事現場は、民営化委員会の委員に任命される一カ月ほど前に自分の足で調べておいたものだ。公開原則を決めた官邸で開かれた第一回の委員会の席上、僕はこう発言している。
「第二東名だと片側三車線の六車線構造ですから、オーヴァーブリッジはまるまる大井川を渡るようなものです。一個つくるのにいくらかかるのか、地元の建設業者に訊いたら、五億円とか八億円ぐらい、と言いました。特別養護老人ホームができますよ。いままであ

った道路が分断されたのなら繋ぐのは仕方ないとして、そこからすぐ百メートルぐらいのところには、またブリッジがある。両側に道がない。畑なんです。そこにもうひとつブリッジをつくりかけていた。それが道路公団のやり方なんです。これでいいのかどうかと考えるのが民営化議論で、無駄遣いについて国民に明らかにしていくのがいちばん大事ですね。さらに道路行政全体に意識改革が波及するようなことがいま望ましいんだと思います」

昨年の十二月に答申を提出するまで委員会発足から半年間しかなかったのに、委員や報道陣にこうした実情を見ていただく時間がなかった。いまようやくその機会が実現した。

視察の場面はニュースステーションなどで放映されたので記憶している読者もいると思う。長泉町の町道は幅六メートルだが、オーヴァーブリッジの手前で拡張されて幅十二メートルになり、中央に真っ白なセンターラインが引かれていた。フェンスは錆びないアルミ合金で銀色に輝いている。

この町道の陸橋（野台大橋）はたまた自動車が通過するので建設するのは仕方ないだろう。百メートルも離れていない位置に架かるもうひとつの陸橋（野台橋）は幅五メートルでセンターラインはない。こちらはぼつんと離れている脇道。畦道程度のもので理解していただきたい。車は一台も走っていない。人の気配もない。十二メートルの陸橋は四億円、道路の拡張に二億二千万。五メートルの陸橋は一億九千万円、取り付け部分の整備に一千万円もかかる。僕が昨年五月に見たときには、農道は未舗装で雑草が生い茂り畑の境界との区別がつかなくなった。今回は舗装された道が陸橋に繋がっていた。日本道路公団静岡建設局沼津工務事務所の説明では、用地買収の際に地元と話し合いを繰り返して、こうした条件を呑むほかはなかったという。一種のゴネ得であろう。そのゴネ得を許してしまう甘さがこれまでの公団経営であり、だからこそ、運転していて見上げると陸橋だらけという現象が放置されてきた。

撤退する勇気を

視察したオーヴァーブリッジより手前、東京寄りの御殿場から、山間の谷とトンネルを貫いて静岡県の愛知県境の引佐までの百四十七キロの工事費は二兆九千億円である。この区間は制限速度百四十キロを前提としてつくられた。だが六車線を四車線にするなどのコスト削減努力により二兆四千億円になる見通しである。

第二東名の総事業費（一部共用区間除く）は五兆三千億円である。ただし民営化委員会が決めた二割のコスト削減で、四兆二千億円に減るだろう。これで一兆一千億円の節減だ。

引佐から愛知県の豊田東ジャンクションまでの五十四キロは、未だ用地買収が二パーセント程度であり、撤退するならいまがチャンスである。この区

間は一兆円、コスト削減を二割として八千億円が浮く勘定になる。

御殿場から東京側の秦野までは現在まだ施工調査中である。秦野からさらに東京へ向かうと伊勢原。秦野と伊勢原間は、赤と白の斑模様の杭がぼつんと畑に立っているだけ。これを中心杭と呼ぶ。用地買収はこれからだ。この区間の事業費は約五千億円。さらに伊勢原から海老名。用地買収は二〇パーセント、四百七十億円近く使った。買

取済みのところは道路の幅を示す幅杭が打ち込まれている。この区間の事業費も約五千億円。

秦野と伊勢原間約五千億円、伊勢原と海老名間約五千億円、ふたつで一兆円。二割のコスト削減を見込むとしても、ただちに中止すれば四百七十億円は無駄になるが八千億円が節約できる。

結局、いま指摘した愛知県側と神奈川県側の双方を止めると一兆六千億円の節約となり、全体での二割削減効果が一兆一千億円なので、計二兆七千億円が浮く勘定になる。

第二名神の場合は、用地買収が未着手の区間がさらに多いので、撤退時期を見誤らなければ、第二東名以上の節減効果が見込まれる。

撤退前？

二巡目の第二東名や第二名神よりも、一巡目でそれほど事業費のかららない区間で交通需要が見込まれる路線を優先したほうがよい、というのがあらためて今回の視察で感じたことである。

だんご 売り出し ました!

「NHKおがさんとといっしょ」の人気アニメコーナー「だんご3兄弟」
「あつという間劇場」がビデオとDVDになった!

日頃お疲れのお父さん! これを見て「ホッ」とひといき?

VIDEO **こしあん党** PCVK.10228 ¥2,800(税別) 49巻入り 33分

VIDEO **やっぱ! つぶあん党** PCVK.10229 ¥2,800(税別) 49巻入り 33分

DVD **全員集合! だんご** PCBK.50008 ¥3,800(税別) 53分+特典4分
DVD特典特典: 杉田あさひるさん、つのだりょうこさん「あつという間劇場」を語るの巻を収録

VIDEO&DVD **好評発売中**

監: 杉田あさひる、つのだりょうこ
制作・作曲: 佐藤謙雄、内野真直、編曲: 建江由樹
DVD特典特典: 杉田あさひるさん、つのだりょうこさん「あつという間劇場」を語るの巻を収録
©Copyright © NHK & PONY CANYON INC.

二重の考古学 猪瀬直樹

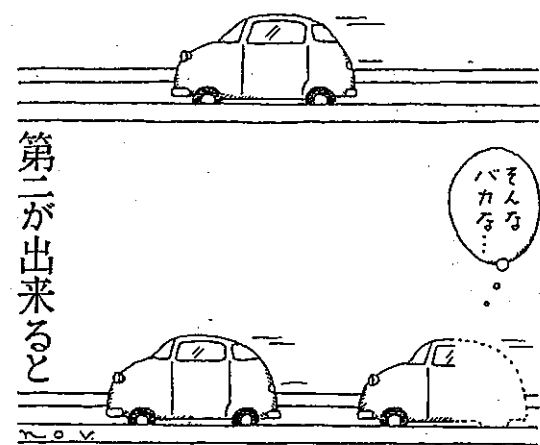
イラストレーション 矢吹申彦

国土省は奇術師——地面から車が湧いてくる？

前回、日本道路公団の藤井治芳総裁に退任を勧めたが、無計画に一般有料道路をつくりつづけ有利子負債が雪だるま式に増えた、その構造を放置してきた責任を理由のひとつとして挙げた。高速道路は「国からの施行命令」

でつくるが、一般有料道路は公団側が国に対して「事業許可申請をする」ので、ここでは総裁が当事者でありその責任はより明白に問われるのだ。

五月二十日の道路関係四公団民営化推進委員会で、僕はこう質した。



第一東名

第二が出来るよ

猪瀬 一般有料道路については公団の総裁に当事者性があります。藤井さん、あなたが自分で決めたんですから。藤井総裁 違います！ 個人が決めたんじゃない。組織が決めたんです。こういう料金でこういう条件の下でやると公団が事業許可申請を出すけれども、国土省がチェックをし事業許可を出さず。これは危ない、とすれば許可を出さない。私も建設省の有料道路課長時代、許可を出さなかった路線があります。猪瀬 公団側も無理だと思っような路線をわざわざ申請しなければいい。藤井 公団側の一方的な申請ではないんです。命令ではありませんが……。田中（委員長代理） 申請には自主性がありますね。その申請の責任のトップは藤井さんじゃないか、ということ。猪瀬さんは言っているのです。藤井 申請とは字義通りに理解しないほうがよい。一本、一本の路線はそれぞれ国の許可を得てやっている。田中 申請は自分でやるわけでしょう。猪瀬 藤井さん、苦しいよ、その言い

方は。その後、国の計画があつて公団はその分担をしているにすぎない、と藤井総裁の弁明がえんえんとつづく。

猪瀬 藤井さんは総裁を三年間も務めているが、その間に一般有料道路についてどんな再建計画を提出したのですか。出していないですね。だから経営責任が藤井さんにある。

松田 ここに国土省の有料道路課長の金井さんがいるが、金井さんに言われて申請させられたんですかねえ。するとすべて金井さんに責任があるということなんですか。昨年この委員会に初めて出席した際、私は民間企業の社長のつもりでやって来ましたが、と言いましたね。民間企業の社長なら自分の会社の経営責任をとるのが当然でしょう。猪瀬 日産のゴーンさんは二兆円の債務を四年で返した。ところが藤井さんは一般有料道路の負債を減らす具体的な努力をしなかった。そして組織で決めたという。組織ならばトップが責任を取る。はっきりしていただきたいよ。民営化委員会は、藤井総裁の経営責

任を問うことで一致、扇国交相に申し入れた。

○なんとなく・五倍

せっかく藤井総裁が出席しているのに、どうしても第二東名に関する明確な矛盾を衝いておきたかった。

東名高速（東京（名古屋・小牧）の一日当りの断面交通量の平均は七万七千台である。区間毎に分けると数字は少しずつ違ってくる。では第二東名が開通したらこの交通量はどうか。ごくふつうに考えれば、一本の道が二本に分岐すると、一本当りの交通量は二分の一になる。総量は同じである。

ところが道路公団の需要予測によれば、九三二四キロが全部できた時点で、二〇二一年度の第一東名と第二東名の交通量の総量は一・五倍に増加しているのである。ある区間を例に取ろう。第一東名の御殿場～沼津は四万六千台、第二東名の御殿場～長泉沼津は五万三千台。第一東名と第二東名の合計

は九万九千台。ちなみに現在（〇一年度の実績値）は六万六千台だから、びつたり一・五倍になる。この五、六年、高速道路の交通量は横這いであったり、微減であつたりしている。

猪瀬 急に一・五倍に増えるのはまるで車が突然、地面から湧き出て来るかのようです。第二東名の建設根拠とされている一・五倍という予測に反省はありませんか。

藤井 建設省がいろいろな基礎データを道路審議会に出してお決めたになったんだらうと思えます。猪瀬 藤井さんはそのとき建設省道路局長でしたね。藤井 交通需要を調査する部局があります。第十一次五箇年計画をつくらるときだと思えますが、経企庁や大蔵省などいろいろなところと情報交換し、数字についての見直しなどを調整し、プログラムのなかに入れてこの数字が出てきたと思えます。猪瀬 それで現実には合わないという

ことはお認めになりますか。藤井 当時の推計としてはまちがっていない。推計をしていた時点では正しい。このあと金井有料道路課長が助け船を出すか、かえって矛盾を拡大する。

金井課長は、東京から大阪へ直行する車の交通量が一・五倍になったわけではない、第一東名の利用者は地域で出たり入ったりする距離の短い利用者が多く、そのあたりを精査すれば正しいことがわかる、と抗弁した。だが第二



東名の建設は地域内の移動ではなく、大都市間の移動のためというロジックだったはずだ。だから制限速度百四十キロの、コストを度外視して山を貫き谷を跨ぐ弾丸道路をつくりはじめた。ところが金井課長は、第二東名も通勤で使う人が多くなる、との調査があり地域内移動が多い、と主張したのである。しかし山間地を走る第二東名はどうか。第一東名は「こだま」型であり、第二東名は「のぞみ」型と位置付けで計画を進めようがない、通行量が一・五倍になるはずがない、と指摘される。と、あわてて地域内移動が多いので、とこれまでの理屈をひるがえした。「こだま」型が二本ならば、第一東名のところどころにバイパスをつくれれば安くあがる。だが実際には第二東名・第二名神合わせて十兆円などというめちゃくちゃなプロジェクトになった。第一東名がいかに矛盾だらけの存在か、読者におわかりいただけたと思う。

地域内移動



髪いきいき！ヘアケア最前線
必ず見つかる！あなたのピツタリ靴
再発しない！水虫撃退法
痛風・尿酸血症
胆石・胆のう炎の薬

2003.6.5
週刊文春

NHKテキスト
2003

わかりやすく、誰かへ情報
きょうの健康

国民病とも言える糖尿病の、これだけは知っておきたい情報が満載。
患者・予備軍1400万人
あなたを狙う
糖尿病はなぜ怖い？
○食事と運動のコントロール
○薬が効かなくなった場合
○合併症にならないために

あなたの肺大丈夫ですか？

保存版病氣別 胆石・胆のう炎の薬
ヘルスエックカレンダー

NHK出版
〒150-8081
03-3780-3339
FAX03-3780-3396
http://www.nhk-book.co.jp

ニュースの考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

⑨「第二東名」だけでなく「第二名神」も不要

前回、第二東名高速について疑問点を示した。今回は第二名神高速について指摘しよう。なにしろ第二東名が五兆三千億円、第二名神は三兆八千億円もかかる。これらを全部つくるとトータルで九兆一千億円(二割コスト削減ならば七兆三千億円)になるが、その投資

にはいかに合理的根拠がないか、明らかにしておきたい。

第二東名では引佐・豊田ジャンクションまで一兆円、養野・伊勢原と伊勢原・海老名まで合わせて一兆円、それぞれ用地買収段階なので凍結可能な区

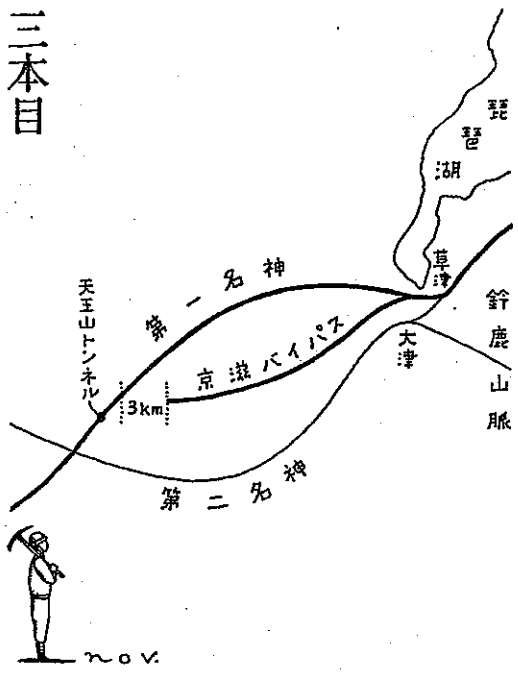
間、と以前このコラムで書いた。第二東名はいまからでも二兆円分を浮かせることができる。

第二名神の場合は、三重県の亀山から滋賀県の大津を結ぶ区間は第一名神とまったく別のルートで、しかも近道になるから建設すればそれなりに便益が発生する。第一名神が東海道新幹線に沿っているのに対し、第二名神の亀山・大津は鈴鹿山脈をくぐり抜けているからだ。

問題はそこから先である。大津から神戸までの区間で二兆六千億円の投資額になるが、中止するなりして節約したほうがよい。この部分は進捗率が低いという理由だけでなく、そもそも建設の必要性が乏しい。なぜなら、大津から西へ向かうルートには途中まで進行する高速道路があるからだ。

大津以西から大阪の手前あたり(京都府と大阪府の境、天王山トンネルの近く)まで、一般有料道路の京滋バイパスがある。あと三キロほどの継ぎ足しの工事を終れば、いずれ第一名神に合流する。第一名神と京滋バイパスは

三本目



予測なのだ。交通量が多く見込まれる道路は、結局は、B/Cの数値が高くなる傾向がある。

前回にも第二東名ができると、なぜか現在の1.5倍に交通量が増えるという予測は不可解だ、と記した。ごくふつうに考えると一本の道が二本に分岐しても、一本当りの交通量は二分の一になるのであって、総量に変わりはない。周辺道路とのネットワークが整備されて多少増える可能性があったとしても1.5倍にはなりにくい。

第二名神でも同じ数字の誤魔化しがある。第一名神の現在の断面交通量は、いま記した京滋バイパスと並行する部分では一日当り約九万台の実績、京滋バイパスは二万台である。両方合わせて十一万台ということになる。それに対して第二名神が開通したのちの二〇二二年度の並行部分は五万台七千台と予測している。同じ二〇二二年

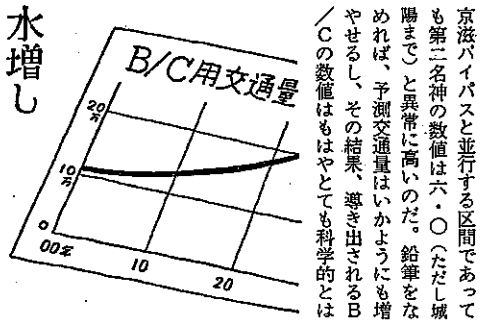
度の第一名神は六万五千台、京滋バイパスは六万七千台。三本の合計は十八万九千台となる。

現状の十一万台に対して十八万九千台。約二十年後に交通量は一・七倍に増える! にわかに信じられない数字である。こんな数字をもとにして建設が進められてはかかない。国土交通省の需要予測はかかない加減なのである。だから、地面から車が急に湧いてくる? と前回に疑問符をつけた。

OB/Cはやり直せ

水増しされた交通量を根拠につくられたB/Cの数値は嵩上げされたもの、と理解するしかない。三重県の亀山から大津までの第二名神のB/Cの数値は六・九、なるほどここは高い。整備計画九三四二キロのなかにはB/Cが三・〇以下の路線がごろごろ転がっている。たいがい過疎地の道路で

ある。はつきり言って、三・〇以下というのは絶対につくらないほうがよい。では数値が大きければいいかというところ。大津から西の、第一名神と京滋バイパスと並行する区間であって第二名神の数値は六・〇(ただし城陽まで)と異常に高いのだ。鉛筆を握めれば、予測交通量はいかようにも増やせるし、その結果、導き出されるB/Cの数値はもはやとても科学的とは



いえないのだ。建設着工が凍結か、どの路線・区間から優先的に建設していくか、その順番を決める目安としてB/Cの数値は有力な判断材料とされてきた。しかし数値に信頼が必要ないとなれば、ほんのらにやり直さなければいけない。民間化委員会の意見書は客観的な基準にしたがえ、というものだった。採算性、B/C、外部効果、その三つを勘案した基準である。だがどの一つをとっても交通量が水増しされていれば客観的な基準は足り得ない。客観的基準を作成すべき国交省も、その御用審議会も機能不全に陥っているのだ。今度の国幹審(国幹会議)がこれまで通りのやり方で形式的に開催されるだけだとしたら、そこに参加する政治家に対する国民の不信は拭いきれないものになるだろう。

個人情報 注意報!



個人データ保護マーク

DMダイレクトメールは生活を豊かにする情報を数多く伝えてくれます。しかし、日本にはDMを発送するにあたっての明確なルールがありません。そのため多くの人が個人情報に不安を感じているのが現状です。私たちは個人情報及びプライバシーを保護し、個人データの適切な管理と優良なDMの普及と育成を目的として設立しました。基本的なルールといえるMPS(不要申出受付)と開示が適切に対応できるDMに対してはこのマークを付与し、その内容も自主的に管理しています。個人データに関するご意見は下記までご連絡ください。

特定非営利活動法人
日本個人データ保護協会
 〒124-0006 東京都葛飾区堀切3-32-13
 TEL. 03-5671-2155
 ☎0120-874050
 平日9:00~5:00(土・日・祝日を除く)
<http://www.npo-jpd.jp>