

第9回 FCC サロンの内容



土木学会認定
CPDプログラム

(社)土木学会 関西支部 FCC2004 FCCサロン

第9回 「公共事業ってほんまに必要なん？」 開催報告

日 時：平成16年10月 1日(金) 18:30~20:00

会 場：大阪府立女性総合センター(ドーンセンター) 定員：30名

参加者数：17名

話題提供者：鹿島建設(株) 関西支店 平峯 悠

コーディネータ：鹿島建設(株) 関西支店 岩住 知一(記)

今、公共工事不要論と必要論がいろいろな場所で言われております。特に土木業界に關係している人は必要論を唱えますが、本当に必要なのでしょうか？今回は道路建設の歴史について話題提供頂き、今までの公共事業はどうであったかを検証し、その上でこれからどうあるべきかについて討論しました。

1. 道路建設の歴史を振り返って検証する

1) 道路建設の方向を決定づけた人

日本の高速道路建設の歴史は「ワトキンスレポート」から始まった。

「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を無視してきた国は日本の他にない」(ラルフ・J・ワトキンス 他6名 1956年)

計画当初は貨物輸送を中心として考えており、個人の移動手段として発生する自動車交通のための高速道路建設という考えは日本には全く無かった。

1958年当時、国道は全く舗装されておらず、わだちだらけであった。

田中角栄の「列島改造論」(1972年)は、全ての人々が豊かで幸せな社会システムを求めた。しかし、実際には地元民・官僚・政治家・業者など特定の民の利益となった。

「郷里の中に不滅の源泉があった」「人・金・モノの流れを巨大都市から地方に逆流させる」「連帯と協調の地域社会を実現」と理念は高かったが、実際は癒着・利権となった。

2) 交通量予測の考えに誤りはなかったか？

高速道路営業延長は田中内閣以降急激に増加し、乗用車台数もそれに比例して増えた。
しかし、将来人口が減少する中で、人々がどのようなトリップをするのかわかっていない。特に高齢者が増えた時に交通量がどうなるかについて、はっきり意見を言える人はいない。

今まで国民総生産(GDP)と交通には関係があったが、今後については疑問がある。
阪神高速が98年に5~6万台の通行量が減少したが、GDPは減少していなかった実績もある。

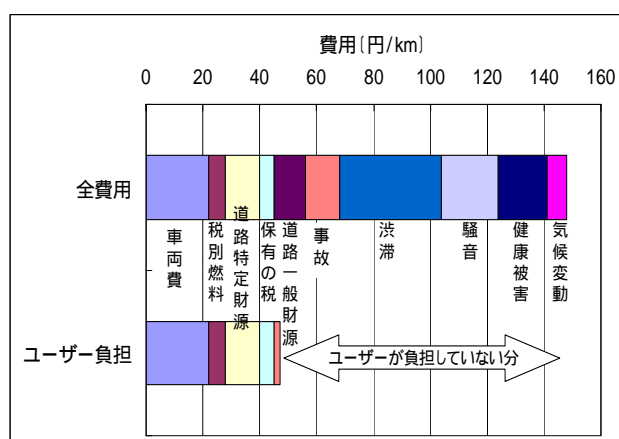
道路計画の根拠となる走行台キロも過去のトレンドでは増加するが、果たしてそうか？

3) 交通に関する重要な思想と考え方

ラドバーン方式(1928年)、
ブキャナンレポート(1963年)
宇沢弘文「自動車の社会的費用」
(1974年)、上田篤「車は弱者のもの」
(1979年)等日本でこれらの教訓はいかされたのか？

自動車走行にかかる費用の30%弱しかユーザーは負担していない。

自動車走行1kmあたりの費用



4) 道路事業の仕組みと問題点

田中角栄が導入した目的税(ガソリン税等)が全て道路整備に回る仕組み。
発注者と受注者の関係があるだけで、そこには利用者が不在。
戦略的な道路計画は成功している(阪神高速道路と十大放射線三環状、万博関連道路)
明石海峡大橋をそのように評価するか？国力として評価できるのではないか。

5) 今後の方向 - 土木技術者として求められること -

投げかけられた疑問には徹底的に答える。猪瀬委員に対して真剣に答えていたか？
組織の論理より技術者としての信念を優先する。
過去の歴史や経緯を知る。
産・官・学・民(住民)との協働・連帯を重視する。癒着とは違う。
豊かさとは何かの基準が必要

2. 公共事業費は多いのか？高いのか？

1) 自治体予算に見る建設費の割合

健康福祉費が増大している。

建設費はじり貧。

2) 15年平均利益率にみる企業の実態

建設業はほとんど0にしかになってない。

努力が足りないのか、仕組みが悪いのか？

研究開発費が少ない理由は？

3. 意見交換会

- ・ 高速道路を単に移動する場所としてでなく、景観として考えていない
本当に何が必要なのかという認識がない。
- ・ 公共の教育が足りないのではないか
オランダでは工費が高くても地下の道路を建設している。
- ・ 日本の建設費が高すぎるのも一因ではないか
何故諸外国と違うのかを見つめることも必要