

自治体学校分科会と「北陸新幹線」

自治体学校 2 日目は福井大学で分科会が行われた。大学は前日降りた田原町駅近くにあるが、ホテルから町並みや商店街を見ながら歩いて行った。

午前の分科会で『『生活密着型』公共事業への転換』と題して報告した(次頁の報告要旨を参照)。永山利和報告「公契約条例(法)はなぜ必要か」は、条例制定の背景や動向を知るうえで参考になった。

この分科会のテーマは「地域経済の再生にむけて」であるが、公共事業よりも公契約条例に注目が集まった。昨年 9 月に全国初の条例を制定した千葉県野田市の報告に質問が集中した。公契約条例は公共事業や地域経済にも大きな影響をあたえるもので、その動向に注目していきたい。

分科会を終えて福井駅に着くと、昨日からのお祭りが続いていた。駅舎に隣接する新幹線の高架の下に、多くの若者がたむろしていた。大音響を響かせて「よさこい踊り」などが繰り広げられていた。その近くに北陸新幹線の大きな案内板が設置されていた。「福井を元気にする北陸新幹線」というが、果たしてどうか。福井と東京間の所要時間が 50 分短縮され、地域間交流が拡大し地域経済が活性化するという。例により国家プ

ロジェクトへの過度の期待であるが、高速道路や新幹線ダイヤ・料金、在来線の影響など多くの問題を抱えている。新幹線高架橋下で若者たちの踊りを見ながら、北陸新幹線の行く末を考えていた。



(2010 年 8 月 17 日 記)

「生活密着型」公共事業への転換

山田明（名古屋市立大学）

1 公共事業「改革」をめぐる

わが国では高度成長期以降、毎年巨額の予算が公共事業に投入され、道路をはじめとした産業基盤が整備されてきた。「土建国家」「道路国家」などと呼ばれるように、公共事業は日本の経済社会に深く根を張り、政・官・業・(学)の鉄のトライアングル＝「公共事業複合体」が大きな力を発揮してきた。

1990年代半ばになると、公共事業に対する国民の批判が高まってくる。批判はとりわけバブル崩壊後のばらまき型の予算拡大、事業の必要性や採算性、国と地方の財政危機、環境破壊に向けられた。公共事業見直しは橋本内閣の「財政構造改革」、それに続く小泉内閣の「構造改革」の焦点となる。小泉内閣は2001年6月の骨太の方針において、公共事業と社会保障分野を中心に徹底した歳出削減を提起した。公共事業予算は「構造改革」のもとで大幅削減され、公共事業の制度や計画面でも見直しが進められる。

公共事業は縮小再編されるとともに、道路公団民営化に象徴されるように、公共事業の主体や制度は変わってきた。だが「構造改革」が推進される中で、日本最大の徳山ダムや関西空港2期事業が完成した。道路公団は民営化されたが、高速道路は当初の計画通りに造られ続けている。相変わらず過大需要予測にもとづく空港やダム建設にストップがかからない。全国総合開発計画に代わって策定された国土形成計画は、道州制を前提として高速道路などの大規模プロジェクトを掲げる。格差拡大など「構造改革」の検証が進められているが、公共事業の分野でも「改革」の意味が問われている。

2 政権交代と公共事業

2009年8月30日、50年ぶりの本格的な政権交代が実現した。「コンクリートから人へ」のスローガンのもとに、新政権は発足直後から公共事業を改革のターゲットにする。前原国土交通相は政権公約通り、八ッ場ダムと川辺川ダムの建設中止を宣言し、全国143ダムの全面見直しを提起した。なかでも八ッ場ダムは首都圏の多くの自治体に関わり、長年にわたる「攻防」をメディアが大きくとりあげ、国民の関心も高かった。ダム

だけでなく、道路の新規着工や拡幅の中止、公共事業予算の大幅削減などの措置がとられてきた。

2010年度予算で公共事業費は18.3%、1兆2970億円の減となった。一般会計で過去最大の削減であり、内訳は道路25%、空港20%、ダム12%などである。その一方で、削った公共事業費をひそかに取り戻す「アイデア」も見られる。高速道路料金の割引見直しにより、1.1兆円の実質値上げ分を高速道路建設の財源に回す。「選挙モード」のもとで方針転換が目立っており、「脱コンクリート」の虚実をシビアに把握していく必要がある。

航空・空港政策も前政権からの懸案事項であるが、日本航空（JAL）の経営破たんによりクローズアップされてくる。日本航空は東京地裁に会社更生法適用を申請した。グループ3社の負債総額は2兆3221億円で、事業会社として最大である。JALショックは、空港経営や空港行財政システムにも大きな影響を及ぼし、空港整備という公共事業のひずみが表面化した。野放図な空港拡大のツケが一気に噴出している。

3 「生活密着型」公共事業に向けて

公共事業は「構造改革」以降、歳出削減のターゲットにされてきたが、その影響を多面的・地域的に検証していく必要がある。人口減少時代に入り、中山間地帯では究極の過疎化により地域社会を維持できなくなっている。大規模災害の多発に見られるように、国土と生活の基盤がますます脆弱化し「ライフライン」を脅かしている。

公共事業は本来、国土や生活ないし産業の基盤を構築するための公共土木事業であり、維持可能な社会に欠かせない。財政制約下で事業の必要性和採算性を明確にして、分権と参加、公共性を担保した事業が求められる。社会資本の蓄積を踏まえ、新規投資より更新投資、維持管理をまずは優先すべきで、そのための財政システム構築が課題となる。全国各地で生活ないし地域密着型で住民主体の環境再生や地域づくり、景観やアメニティ重視のまちづくり、小規模ながらも手づくり型の「もう一つの公共事業」の取り組みも散見される。公共工事などの「公契約条例」制定をめぐる動きも注目される。新自由主義にもとづく効率優先の公共事業「改革」ではなく、足もとから維持可能な社会を見

据えた本格的な改革、公共事業のパラダイム転換が求められている。

「生活密着型」公共事業に向けた課題として、さしあたり次の2点をあげておこう。

第1に大規模プロジェクト「願望」からの脱却である。空港が来れば何とかなるといふ安易な考えのもとに、多くの自治体が空港誘致を進めてきた。空港誘致のために過大需要予測をたて、路線誘致に向けて過剰といえるようなセールスを展開してきた。実際には需要予測と大幅にかけ離れた乗客しか確保できず、航空会社の路線撤退により空港廃港も現実味を帯びてくる。関連公共事業を含め地元負担膨張の構図であり、自治体の財政危機に拍車をかける。新幹線や高速道路なども同様の問題点が指摘できる。

第2に、政権交代後の公共事業・地方財政改革の動きである。空港などの特別会計改革とともに、「地域主権改革」が注目される。

政府は6月21日に地域主権戦略会議を開き、「ひも付き補助金」を段階的に「一括交付金化」することなどを盛り込んだ地域主権戦略大綱を決定した。公共事業など投資的な補助金・交付金の「一括交付金化」は来年度から実施する。公共事業については、2010年度予算から社会資本整備総合交付金が導入されている。予算額は2.2兆円であり、まちづくり交付金の枠組みを参考にして、既存の交付金や補助金を大幅に統合するものである。これまで問題視されてきた縦割りでのひも付きの補助金を改善するものだが、維持管理費に使えないなどの問題点もある。「一括交付金化」の制度設計は、地方交付税をはじめ国と地方の財政関係にも関わる問題であり、その動向を注視していく必要がある。地域主権戦略大綱では国の出先機関の「原則廃止」も明記しており、公共事業の担い手、国と地方のあり方が問われることになる。