

北海道の整備新幹線について、「財務省がB／Cを再試算したところ、札幌延伸は事業中止レベルである」として財政制度等審議会が意見をとりまとめて、大臣に提言する予定であると報道された。

北海道新幹線の事業評価

二〇二三年三月時点での評価では、残事業の評価で便益が上回っていたので継続することとしたものの、財務省は「事業内容の見直しを行う」こととして延伸工事は継続することとした経緯がある。

その後、掘削するトンネルの地盤に問題が生じたりして工事が遅れ、事業全体のB／Cも残事業のB／Cも一・〇を下回る状況が生まれたことから、基本的に中止という状況が生まれているというのである。

札幌に繋がらない北海道新幹線などほとんど意味を持たないから想像もできないのだが、いま財政制度等審議会にこれを言わせるのは、財務省はJRに更なる支出を求め

日本の高規格の高速道路は、繋がるはずの区間がつかないミッシングリンクだらけだが、ドイツのアウトバーンにも、アメリカのインターステートハイウェイにもミッシングリンクなどまったく存在しない。高速道路は国家間の経済競争力の基本であるにもかかわらず、なのである。これは、わが国の事業評価の遅れの証明でもある。

ここで、EUの事業評価の紹介をしたい。小国の連合体である「連合国家」発足時に今後の連合としてのEUのインフラ評価の在り方について、広範な研究者が喧々諤々の議論をした。小生の推測では、この時すでにEU全体を効率的に活用するための、国境をまたぐ道路などの具体のインフラをどう評価するかというB／Cを超える考えが念頭にあったに違いない。

日本で報道されることは皆無だが、いまEUのプロジェクトとして、スウェーデン・デンマーク・ドイツの国境地帯に橋梁群などを整備して「スカンジナビア地中海回廊」をTEN-Tという名称で整備してい

部分解でしかない日本の事業評価

国土学アナリスト 大石 久和 Hisakazu Ohishi

たり、自治体の支援を要求する腹積もりがあるからではないかと推測する。

各地の整備新幹線の進捗が難儀しているのは、B／Cという建設費に拘泥した評価方法と、整備への国の責任・関与が足りないことに起因しているのではないか。整備新幹線の整備は、JRの採算性の問題なのか、高速鉄道の整備による国民への円滑な移動機会の付与という政治の問題なのか、という最も基礎的な問題をおろそかにしてきたことにあると考える。

そもそも、こうしたB／C議論には、「北海道という地域は、日本にとってどういう意味を持つ地域なのか」という議論がまるで欠けているのだ。もう大昔のことになるが全国総合開発計画（全総）というものがあり、ここでは「北海道はわが国の食糧供給の基地である」から、そのためのインフラの充実を図る、道路、港湾、空港の整備を進めるといった議論の場を提供したのだった。

それを、「全総などを作るから、全国からインフラ誘致合戦が起こ

る。（こうした海外の動向が日本に紹介されなくて、いいのだろうか）

当然、EU化されるまでは閉じていた国境であるから、整備したとしても大きな交通量が見込まれるわけではなく、日本的なB／Cといった考え方は事業評価は不可能だ。そこでEU発足にあたって、今後のEUプロジェクトの評価方法として革新的な三軸を考えたのだった。

それは、そのプロジェクトが、

- ①EU全体の経済成長に資するの
- ②EU全体の環境改善に役立つの
- ③EU全体の公平性の拡大につながるのか、というものだ。

これは、箇所ごと、区間ごとの費用対便益の評価方法に比して決定的に異なる画期的手法といわなければならぬほど、次元の異なる評価である。

日本では、北海道の新幹線整備が日本全体の発展にどう寄与するのかなどという視点は皆無なのだ。区間ごとの評価手法であるB／Cなどでは、全体評価は不可能だ。

それを感じたのは、東北の三陸縦貫道の整備の遅れだった。東北全体

るのだ」という財務的視点からの指摘があり、結局、一例を言えば「何のために、その港湾を整備するのか」が非常に説明しにくい状況が生まれて、インフラ投資は近年削減に削減を続け、日本はG7の国々とは違って、唯一反対の方向を走るランナーとなってしまったのだ。

EUのインフラ計画と事業評価の考え方

そこで、改めてEUとアメリカのインフラ投資の過去経緯を日本と比較してみよう。

1996年から2022年までの 公的固定資本形成費 （公共事業費から 用地補償費を控除）	
1996年を100とした 2022年値	
イギリス	516
カナダ	427
アメリカ	244
ドイツ	216
フランス	207
イタリア	188
日本	60

インフラ投資の動向に関心の深い本誌の読者でも、「こんなことになっていたのか」と驚くに違いない数字である。陸上競技でいえば日本だけが反対の方向に走ってきたのだ。

を眺めて、東京から青森までを、東北縦貫道路（真ん中の背骨）、日本海沿岸道路、そして三陸縦貫道路で結べば東北全体の活性化や沿道地域の振興が図れるとして、随分昔に「高規格道路構想」としてまとめたのだが、多くの交通量が見込めないことから遅々として進んでこなかったのだ。

三陸道路は、東日本大震災時には建設開始後三〇年にもなるのに半分も出来ていない状態だったが、完成していた区間は地震時の避難場所となったりして「命の道」とも言われた。そこで、復興対策も兼ねて三陸道路の全線早期完成が全政党の国会議員の合言葉となつて、最近になって暫定二車線ではあるがやつと完成したのだ。

この整備の遅れは、三陸道路そのものの評価（大災害時での東北縦貫道の補完とか、東北地方の日本全体への貢献など）がまるでなされず、区間ごとの、たとえば「八戸―釜石」間のB／C評価などに終始してきたからなのだ。この評価の仕組みこそが問題なのだ。

下言上用

Kagen
Jouyo