

わが国では民主党政権発足の直前からインフラ整備や道路財源をめぐって混乱した議論が続き、政権交代の高揚した雰囲気の中、海峽横断プロジェクト計画がストップされ、道路財源も一般財源となり、インフラ整備の具体プロジェクトを明記した長期計画も消滅した。

## オーレスンリンクと リオン・アンティリオン橋

一方、EUでは集合体が一つの国家であるような動きがいくつも生まれ、インフラ・プロジェクトの執行や評価について多くの工夫が模索されてきた。オーレスンリンクはデンマークとスウェーデンを結ぶ海峽プロジェクトだが、EUの経済成長などに資するものとして企画されたEUプロジェクト初期の事業であった。

それまでの一国主義では、「EU圏域全体を考えると、大いに効果があるプロジェクトだとしても、それぞれの国の利害に閉じた考えでは実現できないプロジェクト」があっ

としてユーロ資金によりフランスの企業が設計施工した事業であった。

本四連絡橋を越える地震力を考えなければならぬ地域だったが、橋脚の固定法が画的で海面から六五以下の軟弱地盤上に砂利層を置き、地震時にはそこで橋脚を滑動させてしるゝという日本では不可能と思える革命的な耐震法を採用したのだ。この橋はアテネオリピックの一週間前というギリギリのタイミングではあったが無事に完成した。

この他にも、イギリス・フランス間のユーロトンネルもEUプロジェクトであった。いま、日本の海峽プロジェクトはほぼ全部ストップしているが、広範な国土の有効利用を図る東京湾口架橋などの日本プロジェクトがなくていいかと思うのだ。

## プロジェクト評価の方法

このようなEUプロジェクトを見てみると、こうした事業の評価が「効用÷費用」という箇所限定的な事業評価では、是非の判断が難しい

# EUのプロジェクトと評価方法

国土学アナリスト 大石 久和 Hisakazu Ohishi

だが、それをEU全体の利益、利便のために考えて企画しようというものである。

イギリスなどの例外はあったが、通貨まで統合し通貨にかかると国家主権を放棄するところまで行くくらいの高揚感のもとでは十分であり得る話だったのだ。

ところで本論から外れるのだが、ユーロという通貨統合はこれを採用する国の通貨主権の放棄であったことは理解しておく必要がある。

したがって、経済危機の際にギリシャ国債が売られても自国で対抗できないために暴落し、危機に陥ったのだ。通貨発行権を持つ中央銀行を捨てているからである。ユーロは加盟国通貨であり、それを管理するユーロ銀行はギリシャ政府の意向で動くギリシャの銀行ではない。

日本、アメリカ、イギリスなどは、通貨発行権を持つ中央銀行を持ち、国債は自国通貨で発行されている。さらに、これらの国の為替は変動相場制の下にあり、他国通貨に固定されてはいないからなおさらなのである。このコラムの読者が是

ことは容易に推察できる。安全保障上の観点もあるし、隣国との外交や経済関係強化という視点もある。

EU発足時に、彼らが考えたプロジェクト評価の方法は、日本的な部分解のみを評価するB/Cではなく、当該プロジェクトがEU全体の経済成長に貢献するのかが、環境の改善に役立つのか、住民の公平性の拡大に資するのかが、完全に独立した三つの観点から評価しようというものであった。

視点が当該プロジェクトの周辺地域の利益に限定はされておらず、全体への影響・効果で可否を判断しようというのである。道路網のネットワーク効果も判定できないようなリンクごとのB/C評価などとは異なり、広範でかつ全体的な評価方法であるといえる。

交通インフラで考えても、道路は区間ごとというよりはネットワークとして機能しているし、そのネットワークは港湾や鉄道などとの連結効果によって効用が左右されるものである。このように考えてみると道路インフラは道路の中だけを見てい

非理解しなければならぬことは、「国債についてギリシャで起こったことは、日本では絶対起こらない」という事実である。

さて、ユーロプロジェクトに戻らなければならない。このオーレスンリンクのような国際プロジェクトやEU全体としても欲しいプロジェクトだが一国ではなかなか手に負えないようなプロジェクトをユーロプロジェクトとしていくつも事業化していくこととしたのである。

オーレスンリンクは東京湾アクアラインと同様・同規模の構造で海底トンネルと橋梁からできているが、日本との自然条件の違いは大きく、ここには地震がないうえに地盤が岩盤なのだ。東京湾の海底をシールドで抜いた日本と岩盤の上にコンクリート沈埋函を置くだけでトンネルができたという自然条件の違いは、彼我の工費に大きな差を生んだのだ。

リオン・アンティリオン橋はギリシャ国内での事業だが、ペロポネソス半島の先端部で海峽を渡る四連の斜張橋であり、EUプロジェクト

では、各種道路のネットワークにまで広がったとしても、不十分であることに気付くのである。

それが、いまも道路で言えば「区間の評価手法でしかないB/Cだけでの評価」で整備の是非が決まっているというわれわれの思考の狭さを嘆かなければならない。B/Cは整備の必要が明確であるプロジェクトについての「優先順位の判定」程度の評価手法でしかないことを理解しなければならぬのだ。

活力ある日本、経済成長できる日本をインフラ整備で支援しようとするときに、その肝心かなめの採択可否が当該区間のB/Cでしかないという「部分解」ぶりを嘆きたいのである。

韓国では片側一車線の高速道路など解消して二車線以上になっているのに、対面二車線の高速道路がまだに完成延長の三〇%以上にもなるという日本のインフラの後進ぶりに加えて、その評価方法もEUなどにはるかに劣後するレベルにとどまっているのである。

下言上用

Kagen  
Jouyo