

このコラムでもEU発足時のインフラの評価方法の研究成果を紹介したことがある。それは、わが国のインフラ整備の新規採択時の可否判断がB／Cという指標でしかなく、それはコストに比して便益が大きいかがすべてであるのに比して、EUでは、はるかに広範な価値観に基づく可否基準になっているとの紹介だった。

インフラの可否判断は如何にあるべきなのか

EUの発足であるからずいぶん昔の話になるが、EUでは多くの国々が連合国家形態にまるとときに、今後のインフラ整備をどのように評価すればいいのかについて、多くの分野の研究者を交えて議論し、それを「21世紀ヨーロッパ国土づくりへの選択（筆者の記憶）」という名称で取りまとめたのだった。

東京大学の中村英夫先生から「これを翻訳してはどうか」と言われて、当時の建設省の若手たちが分担して翻訳に挑んで出版したのだ。

だったことから、両者のコスト比較がなされて日本は高コストだと非難されたこともあった。オーレスリンクは地震を考慮する必要もなく地盤も岩盤だったのに、こちらは超が付くほどの軟弱地盤で、さらに最大級の地震力を考えなければならなかったのだが、海上の構造だけを見ると「両者はほとんど同じなのに、なぜこんなにコストが違うのか」との不勉強な批判を浴びたのだった。（オーレスリンクでは地震力の考慮が必要なく、海底トンネルは岩盤上に置いた地上製作の沈埋函だった）

FUNCTIONへの気付き

この構想はEU時代になって初めて実現したのだが、もしこれが日本流のB／C評価にかかったのであれば、まず実現は不可能だったと考える。国境を挟んでいたのだから橋やトンネルが構想もされていなかったのは当然で、国境の交通需要など推計のしようもなく、コストに見合う

レベル=FUNCTION

国土学アナリスト 大石 久和 Hisakazu Ohishi

下言上用

Kagen
Jouyo

判断の知能レ

その中のインフラ整備の評価方法が、日本のB／Cなどという狭い便益判断などではなかったことに衝撃を受けるほどの驚きを筆者たちに与えたのだった。それは、すでに紹介したこともあるが、「そのインフラ整備が、①EU全体の経済成長に資するものなのか、②EU全体の環境改善に役立つものなのか、③EU市民全体の公平性の向上につながるものなのか」という三つの軸で評価しようというものだったのだ。例えば、道路でいえばバイパスの整備可否をわが国では「旧道に比して大きな時間短縮になるとして、それから生まれる便益が建設費用を上回るかどうか」で行っているのに比して、もうこれは思想レベルで負けていると感じたのだった。

環状化されたことで名古屋中心部の交通渋滞が緩和されたりしたが、これは着手区間のB／Cカウソントの外であったから、整備可否判断のための便益には計上されていないのである。

EUの「EU全体への影響から判断する」というのとは大違いなのだ、長くわが国のインフラ整備の可否判断とEUの違いとして紹介もしてきたのだが、最近、これは認知レベルの差ではないかと考えるようになったのだ。

EUになってから整備を進めてきたリンクに、スカンジナビア半島とデンマークのコペンハーゲンのあるシェラン島を経てドイツに結ぶオーレスリンクと呼ばれる新規路線が整備された。これは、それぞれが国境で閉じられていた時代には、考えられもしないプロジェクトであったが、EU時代となるといわば新しい国土軸といった感じで整備されたのだった。

しかし、この大環状道路は広範囲に便益をもたらし、これが整備され

これが、わが国の東京湾横断道路・アクアラインとまったく同じような海底トンネルと橋梁の延長

交通量を計算することなど不可能だからである。

長い間、日本とEUのインフラ整備への評価方法について、このように考えていたのだ。ところが、最近になってこれだけの反省では、インフラ評価の総括にはならないことに気づいたのだ。それがFUNCTION（＝機能、作用、効用、役目、役割）の気付きと発見だった。

筆者はよく東北の三陸縦貫道路の意義について評価ができず、結局は三陸を襲った東日本大震災を経て、供用していた三陸道路が国道よりも山岳側にあったことから津波被害にあわず、地域から「命の道」と評価されて、その後政治的に全党派からの一致した整備促進運動によって、やっと北東北から関東までつながったと説明してきた。

つまり、日本では区間ごとの交通量から生まれる便益と建設費の比較以外の評価手法がなく、きわめて地域限定的な、それも便益のみの評価に終始してきたのだった。地震後の三陸道の整備においても、「東北全体での経済成長からの視点」「日

本全体での環境改善の視点」「日本経済への三陸地方の貢献」などまったく議論すらなく、超党派が動いたのは地震の犠牲者への鎮魂的感覚だったのだと考える。

これをFUNCTIONの欠如だというのである。三陸縦貫道路が東北の全国的な意味をどう変えるのかという視点などまるで皆無だったのだが、これはわが国のすべてのインフラ評価に共通しているのである。

つまり、この国はインフラが達成すべき上位目的を持たなかったし、それは今も同じことなのだ。EUが誕生した時に盛り込まれた「成長、環境、公平性」の視点は学んだのだが、長い間、長期的な広範な観点からの評価手法だと考えていたのだ。

これは思考や知能の差とでもいうべきトンデモない差異だったのだ。インフラ整備に局所的視点しか持てず、日本全体や日本の長い将来、他国との比較による日本国の主として経済的将来など、インフラ評価の重要な視点であるはずのものが、この国にはないのだ。