日本経済新聞 2009/4/20

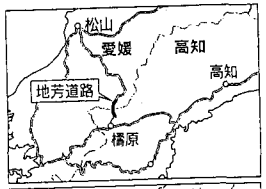
公共工事が 止まった

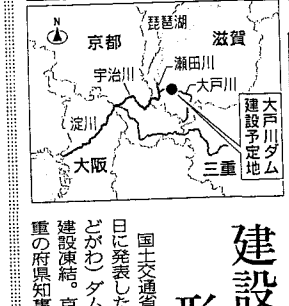
高知「命の道」あと150メートル

町の悲願「便益」と見なされず

坂本龍馬の土佐脱藩の足跡が残る高知県檮原（ゆすはら）町と愛媛県の県境で国が直轄事業として建設中の「地芳（じよし）道路」。全長八・九キロの工事は、トンネルをあと百五十メートル掘れば両県がつながる。ところが、四月に入り工事の音がぱったり消えた。国土交通省が「このまま建設を続けても十分な便益は見込めない」と凍結を決めた。道路の整備は数字で表せる社会的な「便益」（走行時間、走行経費、交通事故の短縮・減少）が、工事にかかる「費用」（建設費、維持管理費）を上回ることが前提。国交省が三月、最新データを基に交通量の推計値を見直した際、地芳は条件を満たさなかった。整備費が当初計画の三百十三億円から四百六十六億円に膨らんだのが原因だ。突然、毎分二十トンのわき水が噴出、難工事となった。幅約三・五メートルで、急斜面を蛇行する。救急車は町の中心の病院まで四十五分かかる。住民は「対向車とすれ違うのは下へ（転落）の危険がつきまとう」という。中越武義町長は地芳道路を「住民の生活と命がかかる『命の道』だ」と訴える。高知市から東の室戸市へ伸びる「高知南国道路」（十五キロ）も凍結対象となった。工事はほぼ半分が終了。盛り土や建設中の橋脚が並ぶ現場に人影はない。

今使っている道は幅 3.5㍍。救急車もほぼ 180度の急カーブを走らなければならない（高知県檮原町）





滋賀・大戸川ダムも「凍結」だが…

建設反対知事に 形だけの配慮？

国土交通省が三月三十一日に発表した大戸川（だいどがわ）ダム（大津市）の建設凍結。京都、大阪、三重の府県知事と共同で見直しを求めてきた滋賀県の嘉田由紀子知事は、「意見を取り入れてもらい評価した」と話した。ところが翌日、「国交省は不誠実」と批判に転じた。

国交省近畿地方整備局の発表資料には「凍結する」とあったが、ダムを含む河川整備計画の本文には「凍結」の二文字がなかったからだ。優先順位が低いとしてダムを計画に盛り込まないように求めてきた知事らの意見を、国は重く受け止めたと説明したが、実際は先送りにすぎない。

ダムの計画調査が始まったのは一九六八年。淀川の治水や利水が目的だった。交渉が長引き、建設予定地の住民が移転し終えたのは九八年。だが、その後、水は需要の減少で大阪府などが利水から撤退。国交省は〇五年に計画を中止した。

ところが〇七年、国交省は「淀川水系の上流で洪水の調節が必要」になったとし、治水目的で建設計画を復活させた。これに対し、整備局の諮問機関である淀川水系流域委員会は昨年九月、「洪水対策の効果は限定的で緊急性は低い」と意見書で指摘。環境への影響や財政負担の重さなどの理由に加えて、四知事の反対意見の裏付けとなった。

嘉田知事は整備局長に対し「凍結に向けた」確認を取りたい」と求めた。推進派の大津市の目片信市長は「今後も建設を訴えるとあきらめない。二度目の凍結がいつまで続くか。整備局は「将来、ダム本体工事に着手する場合は改めて知事等の意見を聞き、河川整備計画を変更する」とし ている。「知事が交代したら再び建設を提案するので九八年。だが、その後、水は」との憶測は消えない。

何を優先 選択権を地域に

変わる民意 変わらぬ政治

人も車も増える時代には不可欠だった道路が、市街地を分断し、にぎわいを損なう空間に変わったということだろう。

ダムも同じだ。治水や水の確保を絶対的に優先した時代は終わった。今や多くの住民が環境への影響を意識している。

時の流れは公共事業に対する民意を変えた。ならば、事業の効果を測る尺度も修正していい。医師不足が深刻な地域では救急病院への輸送時間なども考慮すべきだろう。ただし、「道路ができれば観光客が増える」などという話はまゆつばものだ。地域に魅力がなければ人など来ない。

国の直轄事業の地方負担金を巡って全国の知事と政府の綱引きが続いている。お土産持参で霞が関への陳情に走る知事が多数派だった時代からみれば隔世の感がある。これも民意の変化が後押ししている。

一方で、何も変わらない現実もある。国直轄整備の一部凍結などという事実をみてもわかる通り、主導権は今も国が握っている。政府が追加経済対策に盛り込んだ公共事業に充てる新交付金のばらまきも、総選挙をにらんで地方を優先する政治の常とう手段である。

何を優先し、どれをやめるのか。地域が選択権を握るためには、権限と税財源を地方に移す分権改革を実現するしかない。

（編集委員 谷隆徳）

「地域力」再生機構

3セク、対象外に

あて外れた自治体は落胆

福井県敦賀市で中心部を走る国道8号の一部を四車線から二車線に「減幅」する全国でも珍しい構想が進んでいる。バイパスが完成して交通量が減ったため、両側一車線ずつを緑地やミニ公園として整備する計画だ。

木造の大鳥居で有名な気比神宮に続く道路なので、参道の雰囲気をつくり、周辺商店街を活性化する狙いがある。「道路は地域で最大の共有空間。車のためにだけあるのではない」と計画策定を主導した福井大学の川上洋司教授は話す。

国道建設を訴える地域からみればうらやましい話だろうが、地方の第三セクターと中堅企業再生のために政府が創設を目指していた「地域力再生機構」が大きく変わる。支援対象から三セクが除かれ、名称も「企業再生支援機構」に変更される見通しだ。民主党が三セクを含めることに反対し、自民党が法案修正を受け入れる方針に転じたためだ。

政府は昨年二月に同機構を設立する法案を国会へ提出したが、民主党は「三セクの処理は自治体が自己責任でやるべきだ」（増子輝彦参院議員）と主張。経済情勢の激変もあり、中小企業の再生を優先することになった。

三セクをあえて除外するのは、機構への出資を嫌う自治体の意向も背景にある。増子議員は「自治体に出資を求めるべきではない」と話す。

「期待は持っていたので残念。お手伝いしてほしかった」。青森県大鰐町の大川厚六総務課長は肩を落とす。

大鰐町でスキー場を運営する第三セクターの大鰐地域総合開発と大鰐町開発公社は、昨年三月末時点で税収の十倍近い七十六億円超の借金を抱えていた。町は金融機関に損失補償をしているため、毎年三億円ずつ、三十年かけて肩代わり返済している。

しかも、地方財政健全化法の施行に伴い導入された将来負担比率は、公社や三セクも含む連結ベースの債務で自治体の健全性を評価する。大鰐町はこの比率が二〇七年度で夕張市に次いで高かった。

〇八年度決算から同法が本格適用されると、イエローカードに相当する早期健全化団体への転落が避けられない。

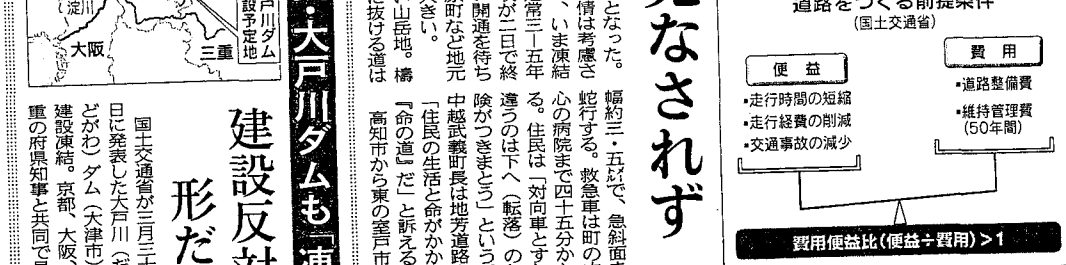
自治体にとって、経営難の三セク処理は待ったなし。地域力機構の研究会座長を務めていた高木新二郎弁護士が当初、自治体の損失補償があっても、金融機関に債務の返済繰り延べや債権放棄を求める可能性を示したことが、自治体の期待に輪をかけた。

三月に大阪ワールドトレードセンタービル（WTC）の法的処理に踏み切った大阪市も、一年前までは地域力機構の設立を待ち望んでいた。機構が市と金融機関の間に立てば、損失補償の履行で市が弁済する金額を減らせるのではないかと考えたからだ。神戸市も「赤字で処理しなければならない三セクがあり、（機構の）情報収集はしていた」（財政課）という。

だが、金融機関の反発に配慮し、地域力機構の準備室が債務調整に消極的な姿勢になったあたりから自治体の関心は薄れていった。大阪市も同機構には期待できないと判断し、見切りをつけた。

三セクが除かれても、総務省は「ほとんど影響がない」（自治財政局）とみる。三月には地方財政法を改正し、三セク処理で自治体が債務を肩代わりする場合に、地方債で資金調達できるようになったが、財源がないために先送りしてきた自治体にとって、目先の障害は取り除かれた。もはや地域力機構に関心を払う自治体は数少ないのが実情だろう。

（編集委員 磯道真）



磯道真（編集委員）

地方版再生機構のポイント

	政府案	修正の方向性
名称	地域力再生機構	企業再生支援機構
対象	第3セクター 中堅企業 （地方3公社は除外）	中小企業を追加 （第3セクターも除外）
出資者	国、都道府県、金融機関	都道府県には出資求めず
支援内容	専門家の派遣 債権者の調整 債権買い取り、資金貸し付け	中小企業再生支援協議会との連携を追加
支援企業数	100社程度	数百社