

中

国の新幹線は2005年には700キロメートルの路線しかなかったが、今年には8358キロメートル（中国鉄道省発表、国際鉄道連盟の発表では4175キロメートル）となっている。一方、日本の新幹線は、1964年に515キロメートルの東海道新幹線が開業してから、現在の2388キロメートルになるまで47年かかっている。「そんなに急いで建設するから、中国は事故を起こすのだ」と言う日本人は多いが、日本の新幹線建設が遅すぎるようにも見える。土地買収に時間がかかるからだと言う人が多いが、本当にそうだろうか。

新幹線を何とか通してほしいと地元がこぞって希望しているのだから、地元は土地買収に協力的なはずだ。迷惑施設の建設をするわけではない。北海道新幹線（新青森―新函館、15年度開業予定）と北陸新幹線（長野―金沢、14年開業予定）の場合、着工が決まったのは共に05年であるから、開業までにはほぼ10年かかることになる。それ以前の紆余曲折を入れると何十年にもなる。北海道新幹線は149キロメートル、北陸新幹線は228キロメートルだから、換算すると年に15〜23キロメートルしか建設することができないわけだ。

早く工事を終えたくはない

これに対して、第2次大戦中、日本陸軍は、タイとビルマを結ぶ鉄道、415キロメートルの泰緬鉄道を42年6月から43年10月までわずか1年4カ月で完成させた。年

に311キロメートルも建設したわけだ。もちろん、映画『戦場に架ける橋』のように、捕虜を酷使して建設したから、そんなに早くできたに違いないが、現在は巨大なパワーショベルもカッターを回しながら大口径のトンネルを掘るシールドマシンも何でもある。人間を酷使するより、ずっと早く工事が終わらせるはずだ。

工事が遅い理由は、おそらく早く工事を終えたくはないからだ。人々は新幹線が来れば地元が発展すると思っている。確かに、停車駅はそれ以前より発展するだろうが、在来線しか止まらないところは発展しない。日本の人口は減っていくのだから、ある都市の人口が増えるのは、別の都市の人口が減ることと同じだ。群馬県の県庁所在地である前橋市の人口は高崎市より1万少ないだけだったが、新幹線が高崎に来てからはその差が開き、2010年には3万となっている。

新幹線が実際に開通すれば、停車する都市と停車しない都市との差が開くことになるが、工事をしているだけでは、差が開くことはない。地域の建設業者には平等に仕事が落ちる。しかし、新幹線が開通すれば、発展する地域とそれ以外の地域という現実が目覚める。しかも、発展しなかった地域はこれまでの政治に恨みを抱き、自立的に発展が始まった地域では人々は政治に頼らなくなる。

斎藤淳・イェール大学助教授は、その独創的にして厳密な分析において、新幹

線や高速道路などのインフラが完成した途端、地域住民は中央政府の言うことに従う動機を失ってしまうと指摘する。少し長くなるが、同氏の著書『自民党長期政権の政治経済学』（勁草書房、2010年）から引用してみる。

「皮肉なことに与党の政治家は、後援会や業界団体の要求に応じない場合には支援を受けられないが、早期に要求を実現してしまうと、その後の支援体制が弱体化する。高速道路を例に取るなら、着工までは地元の利害団体や自治体を巻き込んで建設期同盟会を組織し、集票活動の運動体として機能させることが出来る」。おそらく新幹線も同じだろう。

さらに斎藤氏はこう続けている。「しかし、一旦高速道路が開通してしまえば、誰がどの政党を支援したとしても、

高速道路による経済効果は消えてなくなることはない。一方で票田を維持することが可能な利益誘導政策は、土地改良、ダム、干拓など、経済効果を伴わない、事業予算の消化を自己目的化した土木事業が中心であった。つまり、自民党による利益誘導政策を長期的な視点で見ると、経済効果の高いインフラ事業を促進した場合には支持基盤が弱体化する」。

スピードが失われる

東日本大震災からの復興においても、政府は時間をかけることに熱心である。岩手県「東日本大震災津波復興計画」では第1期（基盤復興期間11〜13年度）、第2期（本格復興期間14〜16年度）、第3期（更なる展開への連結期間17〜18年度）と8年間かけることになっている。

しかし、復興で大事なものはスピードではないか。重要部品のサプライチェーンを毀損された自動車、電子関連の民間企業は、一刻も早い復興を目指して、本年夏にはすべて対応を終えたといわれている。早く復旧しなければ、顧客を失ってしまうからだ。農業、漁業、観光業などの地場産業に携わる人々にとっても、スピードは大事なはずである。そもそも、家を失った人々にとっては、まず恒久的に住める家が欲しいはずだ。

だが「住宅再建に向けた各種支援制度の創設及び充実」「新たな住宅及び宅地の供給」「雇用創出への支援」「水揚げ状

THE COMPASS

【コンパス】

巨大インフラ事業の不可思議

新幹線建設と復興のスピードが遅い理由

●大和総研顧問・東京財団上席研究員

原田 泰



はらだ・ゆたか ●1950年生まれ。東京大学農学部卒。経済企画庁国民生活調査課長、海外調査課長などを歴任。

況、漁船の安全確保等の必要とされる機能に応じた漁港・漁場の復旧・整備」は復興計画第1期の終わりからやつと始めることになっている。仕事がない、家がない、早く漁業を始めたいと思っている人をすぐに助ければよいではないか。マスコミは、政府の震災対応が遅いと非難していたが、そもそも国の計画も、各県の計画のいずれも、極めて遅い、時間を取る計画なのである。こんなに時間をかけていけば、東北の港に他地域からの漁船は来ない。やる気と能力のある人が県外に流出してしまうだろう。実際、仙台市で売れ残っていた住宅地のほとんどは被災地からの人々によって買われてしまったといわれている。

結局のところ、震災復興策は票田を維持するための利益誘導政策として、経済効果の低い、予算の消化を自己目的化した事業になるだろう。多くの国民が、震災復興のためには増税もやむをえないと考えているようだが、私は復興のためにもならない増税は御免被りたい。

THE COMPASS