

大規模公共事業の問題点

尾之内 由紀夫*

Present Problems of Large-scale Public Works

Yukio ONOUCHI*

昭和53年度の国の一般会計予算において、公共事業関係費は5兆4,501億円で、対前年比1.27という伸び率を示した。これはいうまでもなく、公共事業を中心にして景気へのテコ入れを図ろうとする、政府の意欲的な姿勢を表したものである。これまでも公共事業は、その直接的効果のほかに、失業対策の効果あるいは景気対策の効果もあって、しばしばそれらの目的のための運用が図られてきた。また、こうした公共事業の全体的規模の増大に伴って、いろいろな新しい問題が提起されている。公共事業の全体規模の増大は、事業個所の増大と種類の多様化をもたらし、これまでにない大規模な事業が行なわれるようになってきた。特に、この大規模事業においては、事業の実施に伴って予期せざる反対効果が目立つようになり、環境問題あるいは住民問題として、社会的対応を迫られるようになってきた。今日の公共事業についての諸問題は、その多くがこのような大規模事業に係るものであり、新幹線、高速自動車道路の建設、ダム建設、あるいは臨海施設、住宅団地の造成などにおいて、一般的かつ即地的な問題として、各種のコンフリクトを起こしている。これらの大規模公共事業は、いずれもわが国のインフラストラクチャの最も基幹的なものであり、狭い限られた国土を今日並びに将来にわたって、最も有効に利用するために欠くことのできないものである。中小規模の各種公共事業は、それぞれの地域において、国民の日常生活の上に直接に役立つものであるが、それらの事業も今や大規模事業による基幹施設なくしては、その機能を果たすことができなくなってきた。それらを総合した有機的な関係について、企業者と関係住民との間に十分な理解を深めることが、これからの公共事業実施に当たっての重要な課題であろう。

瀬戸内海に橋を架け、本州と四国を結ぼうとする事業は、構想としては古く、国の調査が開始されたのが昭和30年であるという、いわば関係住民にとっては悲願ともいべき大事業である。この事業を実施するための公団が設立されて8年になるが、現在、事業は神戸・鳴門ルートにおいて鳴門海峡を渡る大鳴門橋を建設中であり、また、尾道・今治ルートにおいては因島大島と大三島橋の2橋をそれぞれ建設中である。児島・坂出ルートについては、技術的調査をほぼ終え、環境影響評価についての所要の手続あるいは架橋に伴う旅客船事業等に対する措置について検討が行なわれており、近く南北備讃瀬戸大橋よりの着工が予定されている。

このような事業は、ひとり規模の大きいことのみならず、技術的には耐震性、耐風性を考慮した道路、鉄道併用の構造物の建設という世界にも類のない難しいものであり、更に加えて、海洋開発の技術革新を必要とするものであって、正にロングプランの大プロジェクトである。従って、この事業の実施に関連する社会的問題も、他の事業に例を見ない新たなものが多く、一つ一つを時間をかけて解決していかなければならないが、問題によっては高度の政治的判断を必要とするものも少なくない。技術的には可能であるにしても、それぞれが自然条件に対する挑戦であり、公共事業という性質上、わずかな失敗も許されないという厳しい条件の下にある。本州四国連絡橋の建設という大規模公共事業は、これに関連する多くの公共事業と相まって完成されることにより、初めてその大きな架橋の目的を果たすものであろう。しかしながら、その道は決して容易なものではない。

* 本州四国連絡橋公団総裁 President, Honshu Shikoku Bridge Authority
原稿受理 昭和53年7月4日