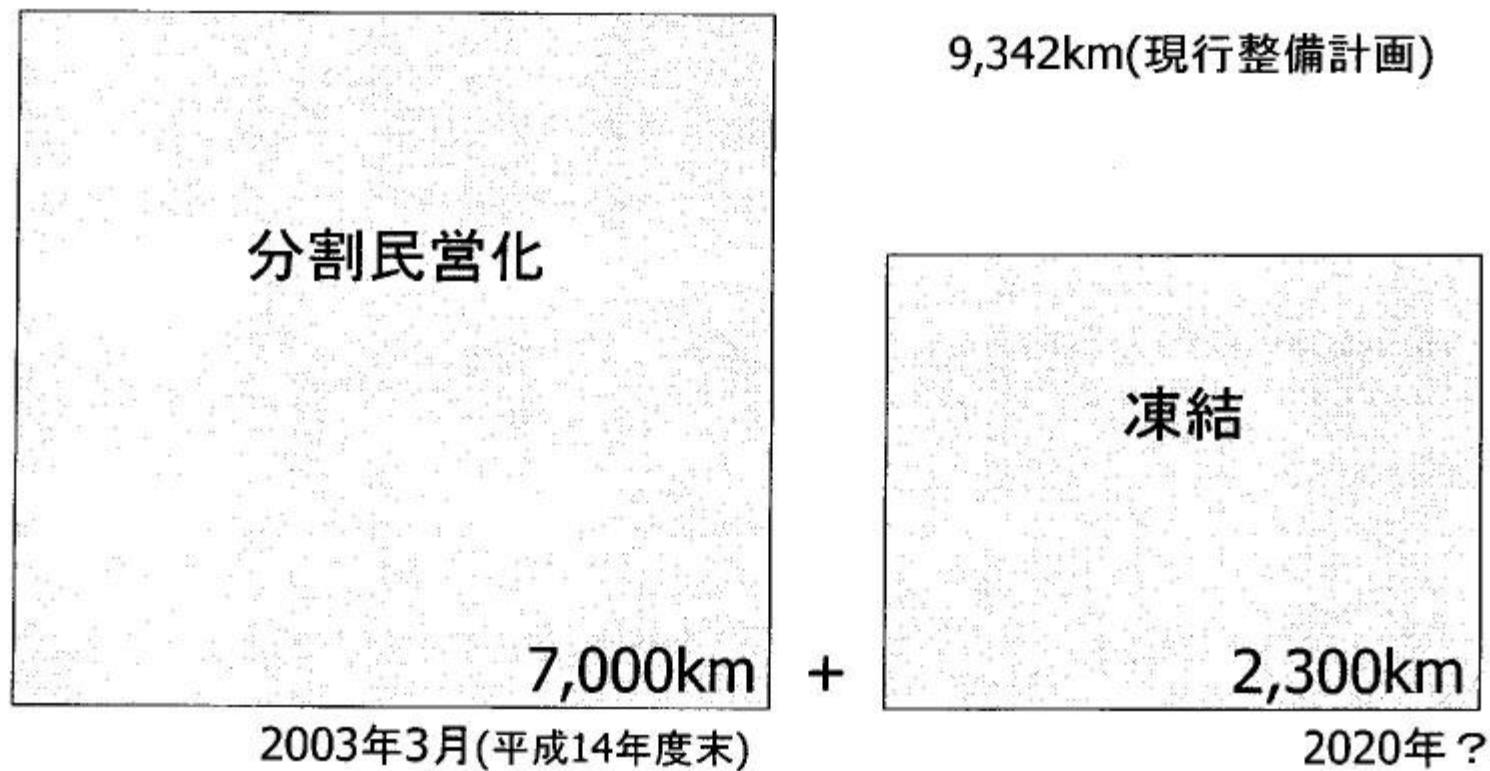
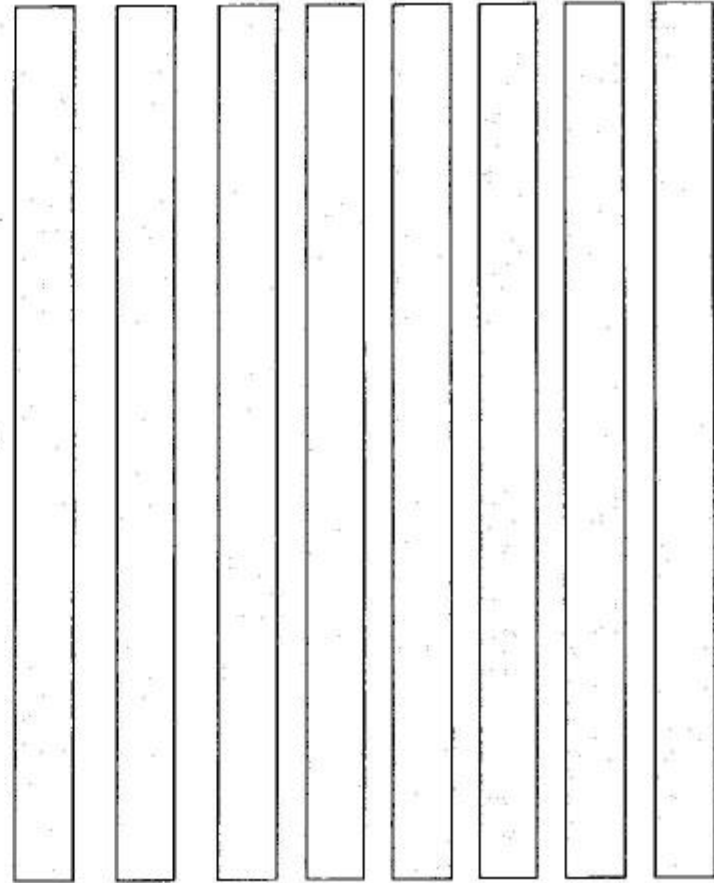
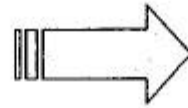
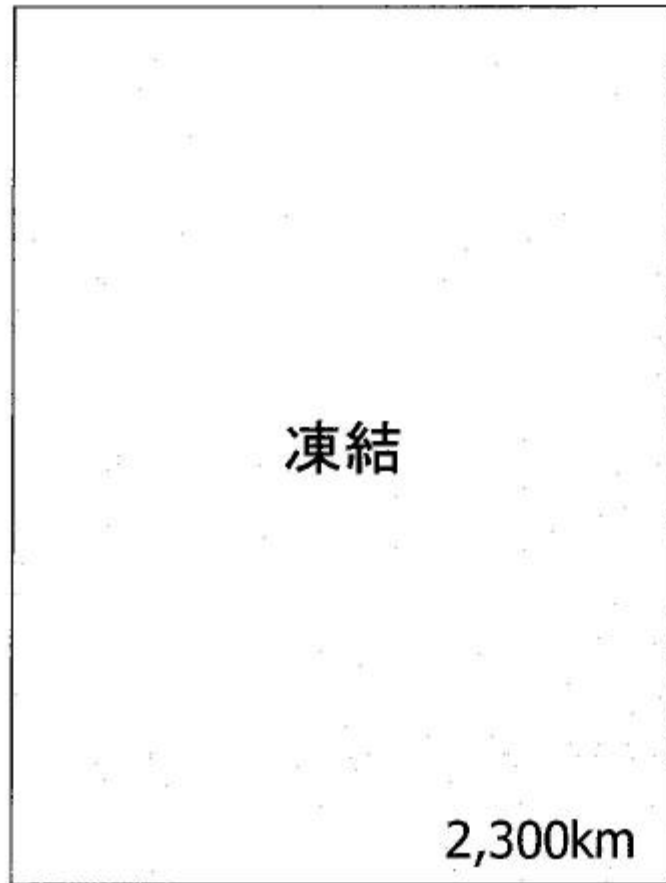


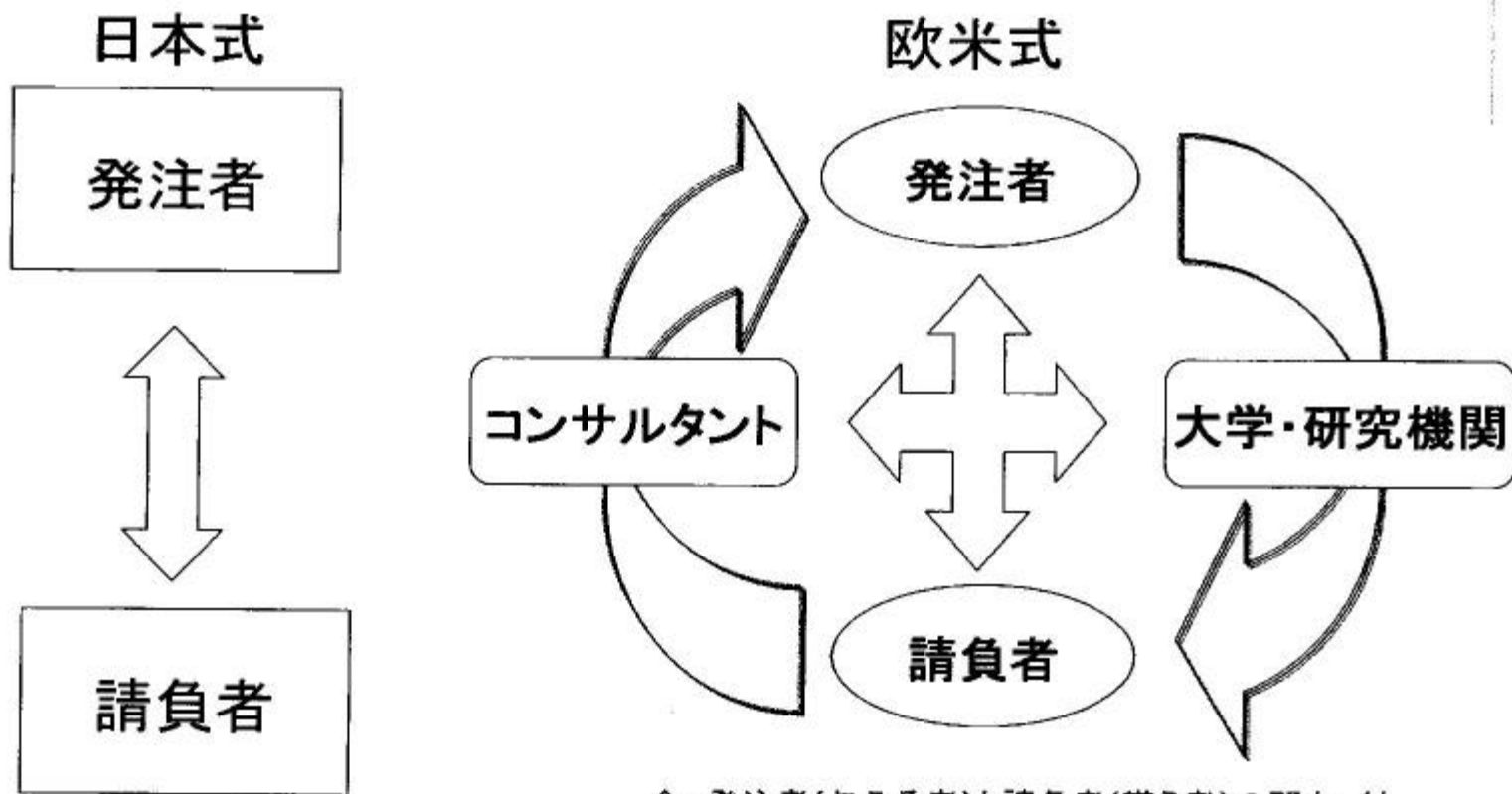
凍結した高速道路を再び建設する場合の手順



第三者機関で一本ずつチェックする



☆ 第三者機関とは日本式の縦軸ではなく 欧米式の横軸に位置する



◇ 二者構造のプロジェクト執行形態のまま、
“透明性”が維持できるのか

◇ 発注者(与える者)と請負者(貰う者)の間を、納
税者、あるいは資金提供者に代わって監視する
機能を持つ者が必要

造りかけの道路の債務も返済可能

建設中の道路に係る債務は「建設仮勘定」として計上され、日本道路公団で4兆4000億円、四公団合計で約7兆円ある。

行革断行評議会案では、この「建設仮勘定」7兆円の債務についても、日本道路保有機構が負担する全債務38兆円の中に含んでおり、その7兆円を考慮しても30年以内での全債務償還が十分に可能なスキームになっている。

「建設仮勘定」は売却可能な資産でもある

「建設仮勘定」とは、資産サイドで見ると、未完成の道路や橋やトンネルであり、負債サイドでとらえれば、それらの建設に要したコストである。

負債については前述のように全体の返済計画に含まれている。

資産は、売却も可能である。まだ供用されていない2,300kmのうち、これから建設される可能性のある別会計の道路に対して売却が見込まれる。

◆ 日本のアクアライン(東京湾横断道路)は一兆五千億円近くかかった。デンマークとスウェーデンを結ぶ、橋脚とトンネルを組み合わせた同じ規模の工事は三千億円であった。五分の一ならば、アクアラインを五本つくれるし、通行料は一千円程度に抑えられる。

日本のゼネコンは、三千万円の家を建築するのに一億五千万円を請求しているようなものなのだ。発注側の道路公団も身銭を切っているわけではなく、ツケは何も知らぬ国民に回せばよいとばかりに、つぎつぎと売れるか売れないかわからぬ家を新築しつづけている、と解釈するよりない。

◆ 地方の有権者に、高速道路を造る、と公約してしまった国会議員らに言いたい。ここから先はコストの問題だ、と。五分の一のコストならば可能性は充分にあるのだから。現行の道路公団方式では、コスト縮減は百パーセント不可能なのだ。したがってさらに言いたい。九千三百四十二キロの整備計画にあなたの選挙区が入っていたとしても、現行のやり方では実現はいつになるかわかりませんよ、と。

都会と地方を対立させているのではない。ゼネコンのために高速道路をつくるのか、不便をがまんしている地方の人のために高速道路をつくるのか、対立はそちらにあるとわかってほしい。

都会 対 地方、ではなく、公団 & ゼネコン 対 地方なのである。敵を間違えてはいけない。

◆ 強度はどうか、と発注者が請負者に言えば、請負者はより頑丈なものをつくります、と応じる。強度は二倍でも三倍でも、きりが無い。どんどん鉄骨を太くしコンクリートを流し込む。コストを度外視すればいくらでも応じられる。平気で五倍になってしまう。

正しいあり方は二者執行形態でなく、設計とコストをチェックするコンサルタント企業が間に入る三者執行形態なのである。欧米ではテロによる爆破を想定して、その際のダイナマイト量で強度の基準をつくったりしている。あえて物差しを探すのだ。第三者とは、そこまでの冷徹な客観性の意味合いを含まされたもので、なあなあの馴れ合い空間ではない。