

平成22年1月1日発行

月刊 田中けん

第4期 vol.05 (通巻37号)



区議会「一人の会」無所属

田中けんは、タバコ1箱1,000円を支持します。

info@t-ken.jp

R100

古紙配合率100%の再生紙を使用しています

お名前、ご住所、電話番号をご記入の上、「月刊田中けん」への感想文を送ってください。原則、実名によりご紹介しますが、希望者のみ匿名の扱いにします。ただし、誌面の都合上、短文化したり、掲載できない場合がありますので、その点はご了承ください。多数のご意見をお待ちしています。

弁護士の無料相談を受付中

詳しくは、03-3248-0888 (平日:9時~16時)まで

目次

- 区民の皆様へお詫び 1
- 日本をダメにした「均衡ある発展」という幻想... 2
- 民主党による政権交代について 3
- 世論調査では、反対者が多いと言われる民主党
の高速道路無料化論を徹底して擁護します。... 3

区民の皆様へお詫び

私、田中けんは日常的な政治活動の一環として、この「月刊田中けん」を駅頭配布しています。

しかし、2009年は選挙が続いたことと、多忙を理由に「月刊」という目標が達成されず、半年以上の空白期間を作ってしまった。これからはタイトルにある以上、志高く「月刊」という目標に一步でも近づけるようがんばっていきます。

月刊につきましては、このように休んでおりましたが、「日刊田中けん」とも言うべき、日記の更新は、可能な限り、ほぼ毎日書き込みを続けています。

<http://www.t-ken.jp/diary>

閲覧にはインターネット環境が必要となりますが、日々の雑記帳となっていますので、是非ご覧ください。

皆様の声も、随時ホームページ上で公開していますので、気軽にご意見等の投稿をお願いします。



日本をダメにした「均衡ある発展」という幻想

高速道路行政や空港行政を見ると、日本を全体的に発展させようとした「悪しき平等主義」が、今の日本をダメにしてしまいました。

高速道路を見てください。東京と同様の生活を望む地方へ、採算度外視の高速道路建設を行ったことによって、借金は一時的に40兆円にもふくれ上がったのです。

それと同じ事が空港にも言えます。2009年6月4日に開港した静岡空港は国内98番目の空港になります。(ちなみに99番目は茨城空港)

この空港には総事業費1900億円もの税金が使われました。内訳は県や市町村が1655億円。残り245億円を国庫助成で補っています。

静岡県が1995年の最初に発表した利用者予測は、178万人でした。

この数字が変化します。

2000年の予測では121万人。

2005年の予測では106万人。

しかし、現状で就航が予定されている航空会社の乗客定員を単純合計しても一日2518人にしかありません。1年365日フル稼働したとしても、92万人弱です。こんな単純なかけ算によって利用者数を求めても、年間利用者が106万人になることは不可能です。ましてや、この計算はどの飛行機も満員であると仮定しての話です。これまたあり得ない話なのです。

通常、利用状況に置ける損益分岐点は60%とされています。92万人の60%は、約55万人です。これも赤字にならないギリギリの需要予測であって、飛ばしてみなければ赤字になるかならないかなどはわからず、60%という利用率についても期待値でしかないのです。

このように役所はいい加減に水増しした利用者予測を立て、まずは空港建設を実行させようとしてきました。その後、現実的な数字へと下方修正しますが、それでも利用者予測は、事実から導き出された値ではなく、実態を反映しない願望値となってしまったのです。

これは空港建設そのものを目的化して、空港利用の健全運営を全く考えていないことが原因です。土建国家日本における税金の無駄遣いの実例が、この静岡空港建設の縮図から見えてきます。

今回はたまたま開業間もない静岡空港を例にしましたが、このような空港は他にもたくさんあります。何せ静岡空港で98番目なのですから、90近い地方の小さな空港は、全てが赤字空港と言っても過言では無いでしょう。これらの赤字空港を維持していくためだけに、毎年多額の税金が垂れ流されているのです。

日本は日本国内しか見ていません。東京と同じ生活を望む地方の人々の単純な夢が現実化した成れの

果てが、今の日本の高速道路と地方空港になっています。それによって、本来ならば一番需要がある羽田と成田の空港整備が遅れ、日本はアジアの中でも空港後進国になってしまいました。

世界の国際空港事情を紹介してみましょう。

韓国には3750メートル2本と4000メートルの滑走路を持つインチョン国際空港があります。計画では更に1本、4000メートルの滑走路を造ります。

シンガポールには4000メートル滑走路を2本持つチャンギ空港があります。

タイには4000メートルと3700メートル滑走路を持つスワンナプーム国際空港があります。計画ではあと2本の滑走路を造ります。

中国には4000メートルと3800メートル滑走路を持つ浦東(ふどん)国際空港が上海にあります。計画ではあと2本の4000メートル滑走路を造ります。

マレーシアには4000メートル滑走路を2本持つクアラルンプール国際空港があります。計画ではあと3本の滑走路を造ります。(ちなみにこの空港建設には黒川紀章が携わった)

成田空港には、4000メートルと2180メートルの2本の滑走路があります。計画では、2180メートルの滑走路が2500メートルに延長されます。

日本の空港が、アジアの代表的な各空港と比べて貧弱であることは、滑走路の格の違いからも明らかです。もう既に、日本は国際競争からの脱落者となってしまったのです。

今、日本がすべきことは、離島を除く、北海道、本州、四国、九州の赤字空港は地元自治体の判断で廃港とし、JALは破綻させ、限られた税金を、羽田空港の拡張に投資するのです。

地方空港を潰すとなると、「地方切り捨て」との批判もありましょう。私はその批判を甘んじて受け入れましょう。その一方で、地方の人は、首都東京が、日本そのものが世界の航空事情に比べて、大いに沈んでいることを再確認してください。これからの日本は、競争力の脚を引っ張り続けてきた、地方偏重の国土経営から一刻も早く脱却しなければならないのです。

今は東京に、羽田空港に税金を集中して投資すべきです。少なくとも空港行政に関しては、日本全体が一丸となって、羽田空港を、24時間運営できる国際空港へと脱皮させることが、世界競争における日本の生き残り策です。

(参考文献：森功「血税空港」幻冬舎新書)

民主党による政権交代について

歴史的政権交代が行われて、4ヶ月が経ちました。

私は、総選挙における民主党の大勝利を歓迎します。私自身は民主党躍進の一助にはなりませんでしたが、今までの自公連立政権に比べれば100倍いいということで大歓迎です。

特に高速道路の無料化については、必ず実行してください。私自身、自分が逮捕されてでも実現したか

った政策なのですから。

これからの民主党政権に対して、全く不安が無いわけではありませんが、まずは誕生まもない政権を批判することはほどほどにしておきましょう。

とにかく国民との約束（特に高速道路の無料化について）については、大いに注目をしていますので、まずはお手並み拝見させていただきます。

世論調査では、反対者が多いと言われる民主党の 高速道路無料化論を徹底して擁護します。

高速道路無料化についての批判が多々あります。この際、まとめて反論いたします。
高速道路無料化に対する批判の代表例です。

- ・ **受益者負担でなく、高速道路を利用しない人たちには負担増となる。**
- ・ **特に都心部では渋滞が酷くなり、CO₂やNO_xなどの有害ガスを撒き散らすという環境重視社会への逆行。**
- ・ **道路に負担をかける大重量のトラックも無料化されると不公平が生じる。**

一つ一つ反論します。

まず受益者負担ですが、現行の高速道路であっても受益者負担ではありません。前提が間違っています。東名高速道路などはとくに建設費を償還しているのにも関わらず、未だに有料制を続けています。果たしてこれが受益者負担でしょうか。現行における実態は、東名高速道路などの黒字で、赤字路線の補填をして運営をしています。受益者負担論を言うならば、これこそおかしな話です。高速道路が受益者負担によって運営されているという考え方は嘘なのです。厳密に受益者負担を実行すれば、建設費を回収した黒字路線は次々と無料化すべきですし、赤字路線は赤字に見合った高額の通行料を取るべきです。

でも、現実はその通りではありませんでした。黒字路線のあがりやを赤字路線に補填して、それでも足りない借金の累積が31兆円です。それに無料化策は、今まで高速道路を使ってこなかったユーザーを、潜在的な未来のユーザーとして想定できます。つまり今まで使ってこなかったけど、無料化すれば高速道路を使うという人々を増やせるのです。

人によっては、島など、地域に高速道路がないと言う人もいます。

では、そのような人たちが普段使う道路の建設費は、どこから出ているのでしょうか。一般道建設においては多額の財政を、国や県に依存しているのです。島の道路を一度も使わないような人たちの税金も使われて、道路はできています。高速道路だけは関係ないという立場は取れないはずですよ。

そもそも高速道路のような公共物を、運営上、採算性重視で考えることが間違っています。建設前の段階で、建設費と社会的有用性を考えて、建設するか、しないかを吟味することはとても大切です。しかし、一度建設されてしまえば、利用するしないに関わらず、建設費はそのままコストになります。これを埋没費用といいます。つまり事業の縮小・撤退をしたとしても、回収できない費用のことです。高速道路は一度建設されてしまえば、有料化、無料化に関係なく、その建設費そのものが、埋没費用となってしまうのです。

それに無料化ならばかからない運営費が、有料制を維持すればかかります。ETCや有料化を維持するために発生する人件費などです。有料化を維持するだけでなく発生する維持コストを有料化によって払い続けるなど、滑稽な話です。ほとんど利用されない高速道路を無料開放しようとする根拠はここにあります。

有料化によって利用者が少ない高速道路ならば、いっそ無料化してより多くの人たちに等しく利用してもらおう。これこそ公共物のあるべき姿です。無料化を推し進めることによって、年間2000万円ほどの報酬をもらっている天下り組の職員も、その地位にとどまることは許されなんでしょう。

都心部では渋滞が酷くなり、CO₂やNO_xなどの問題について。

現状でも既に充分渋滞は酷いわけですよ。それに民主党案では、首都高などは無料化しないと言っています。都心部の話を無料化論とリンクさせても、現状と変わらないわけですから、渋滞論とは別の話でしょう。

あと無料化によって、車が増えることで環境が悪化するという意見があります。確かに一理あります。

しかし、そういう人たちは、原理主義的に「車を無くせ」「(運転手となる)人を無くせ」と言いますか。徹底して環境を重視すると、このような反人間主義的にまです。つまりこの社会は、環境も重要ですが、当然平素の人間生活も重要なのです。排気ガスの問題は、科学の進歩によって、徐々に解決されるべき問題です。しかも最新のエンジンから排出される排気ガスは、マフラーによる触媒技術の向上もあって、下手な空気よりも綺麗だという専門家もいます。

少なくとも排気ガスの問題と高速道路無料化論とリンクさせて考えるべきではないでしょう。それに、同じ行程を移動するのに、ずっと一般道を通って移動するのと、高速道路を使って速やかに移動するのでは、どちらの方がより多くのガソリンを消費し、より多くの排気ガスを出すのでしょうか。当然、走ったり、止まったりが多い、一般道を走った方が燃費は悪くなります。運転時間が長くなることから、それは明らかです。

そう考えると、高速道路を使用して早く移動した方が、環境に優しいとはなりませんか。

今は税制誘導によって、ハイブリッド車がとても売れています。環境を重視することは大切ですが、環境重視の車を税制優遇するなど、車に関する環境対策は、高速道路の無料化論とは別の次元で進めてゆくべきでしょう。

トラックの無料化について。

今現在、有料化によって、その通行料金が払えないトラックが、深夜の国道をばく進していることをどれだけの方がご存じでしょうか。この事実は、高速道路が無料化された時点で、相当無くなるはずで、改めて言うまでもなく、あれだけ大きなトラックが、一般道を走り続けることと、高速道路を走ることでは、どちらの方がより安全ですか。スムーズに運転できる高速道路を通っていただいた方が、どれだけ安全なことか。少なくとも、トラックなどの車両と歩行者を分離することにおいては、高速道路を優先的に使ってもらう方が、より交通安全の面から言っても有効なのです。交通事故の7割は交差点で起こると言われています。さて、高速道路のどこにその交差点があるのでしょうか。

高速道路の無料化は、直接高速道路を使わない人たちにも、物流コストの削減として還元されます。負担増ではなく負担減です。一部、流通業界関係者からは、高速道路を無料化されると、渋滞が酷くなって、積み荷が時間通りに届かなくなり、逆に損害を受けるとの指摘もあります。果たしてそうでしょうか。先ず高速道路は、物流業界の為だけにあるわけではありません。それに渋滞はこれまでも数多く発生していました。彼らはそのような場合、どうしてきたのでしょうか。甘んじて渋滞に飲み込まれていたのでしょうか。それとも、現象としては好ましくはありませんが、今までのように深夜の一般道をばく進するという方法もあります。これまでは、どんなに空いていても、通行料金の存在により高速道路を通れないトラックなどはありましたが、これからは、渋滞などの極限られた場合のみ、一般道も併用して使って行く工夫が必要かと思えます。

もっと言えば、トラック中心の物流体制の善し悪しにも議論は及びますが、ここでは止めておきましょう。

さて、「トラックだけは有料化論」について検証します。確かに大重量のトラックの通行は道路に多大な負担をかけます。でもそれは高速道路に限った話ではありません。一般道においても道路に多大な負担を与えるのです。それに自家用車ならば、「高速道路が有料だから高速道路を使わずに行こう」とか、そもそも車による移動をやめるという選択もありますが、トラック運転手に、トラックの運転をやめるという選択は無いでしょう。せいぜい、高速道路を使うのか、それとも一般道を使うのか、このどちらかの選択肢しか無いのです。

もしトラックの負担が軽すぎると言うことが議題になれば、それはガソリン並の税金を軽油にも課すとか、重量税のありかたをもっと累進率を高くして、より重い車両には税金を高く、より軽い車両には税金を軽くなど、別の方法による対応がいくらでもあるはずで、トラックのためだけに高速道路の有料制を維持する理由にはなりません。たとえ一部でも、トラックのように有料化を認めてしまえば、そのためだけにETCのような有料化のための施設は維持されるのです。その方が全体的に見て非効率です。トラックを運転しない私から見ても、仮にこのままトラックも無料化したとして、不公平だとは考えません。

無料化のメリットは、国民全体が等しく、経済的かつ時間的的利益を享受しようじゃありませんか。

高速道路の無料化

禁煙の徹底

人口過密の解消



江戸川区
議会議員

田中けん

自宅事務所

〒132-0021 江戸川区中央4-25-14
☎ 03-3248-0888(平日:9時~16時)
E-mail info@t-ken.jp

プロフィール

- 1966年 江戸川区生/松江三中卒 墨田川高校卒 千葉大学教育学部卒
- 1995年4月 江戸川区議会議員選挙 (2789票・41位)当選
 - 1999年4月 同選挙 (4282票・16位)当選
 - 2001年6月 東京都議会議員選挙 (12394票・8位)落選
 - 2003年4月 江戸川区議会議員選挙 (4103票・15位)当選
 - 2007年4月 同選挙 (3883票・25位)当選

江戸川トライアスロン連合会長、ホームヘルパー2級、スペイン語を勉強中

www.t-ken.jp