

視点論点



仲津 真治
東京電力(株)顧問

ヨーロッパとアメリカ、日本の無電柱化

ヨーロッパでは、かなりの小都市でも電線類が目立たず、電柱をほとんど見かけません。これは、送電線は原則として架空ですが、個々の顧客に電気を送る配電線が地中化されているか、建物の中に埋め込んで配線されているからなど、いろいろと工夫されているからです。これは電気も先発のガス灯と同じ条件にするなどの歴史的経過によるものといわれますが、後発の日本はそうではなく、電線類の被覆が良くなり安全になったので、むしろ架空の方が良いこととなり、結果として今や電線類が目立ち、町の景観はあまりよろしくなく、また、電柱が通行の妨げとなり、地震の際の倒壊や垂れ下がりなど防災の観点からも大きな問題を抱えるようになりました。実は、アメリカもそうでした。例えば、20世紀の初めのニューヨークを描いたエッチング画を見たことがあります。そこには空を蜘蛛の巣のごとく電線類が覆っている様子が描かれていました。しかし、いくら何でもこれはひどいと、ニューヨークなどアメリカの諸都市は、その後改善に向かい、無電柱化され、目立たなくなってきました。例えば、最近のニューヨークの地中化率は7割を少し超えた程度にまで来ています。ほぼ100%の町が多い西欧に比べ、まだまだの感がありますが、相当状況が良くなっ

たことは確かです。

では日本はといえば、大都会で最も無電柱化が進んでいる東京(23区)でやっと6%を上回っている程度で、大阪や名古屋は2%少しです。まさに道遠しの感があります。これは電力側に任せておけば進むかという、そういうものではありません。電気は現状の設備で十分供給されていますから、電力側には地中化しようとするインセンティブが働きにくいのです。それに、架空で外から見えていた方が監視し易く、管理に適しているという考え方も強く主張されています。同じようなことは、電気通信線についてもいえます。そして、放送線など他の線類もあります。

道路側の負担と道路財源の活用

かくて、電線類についていえば、その地中化を進め、道路側も電力側ともども一定の費用負担をして取り組むしかないということになり、そうした事業が進められるようになりました。まずはじめに、上下水道やガス等の管類と電線類などの線類を一緒に道路地下の大きな共同溝に収容する事業が始められました。昭和30年代のことです。ただ、これは規模が大きく、関係者が多く調整も大変で、少しずつの進展にとどまっています。そこで線類に絞った取り組みが新たに開始されました。昭和61年度(1986)からのことで、たかだか20年ほどの歩みです。こうした仕組みで計画が立てられ、初めて事が動き出したといっても過言ではないでしょう。

以来、営々と事業が進められ、まずは大規模な商業地域から取りかかり、次第に広がって、今や幹線道路を中心に、主要な非幹線道路も対象となりつつあります。これまでの累計で概算1万キロに達したでしょうか。もっとも、日本の道路の総延長が百万キロを遙かに超えている現実からすればわずかなものですが。

大事なことはこの元手です。そこには道路財源が大きなウェイトを占めます。道路の仕事として取り組んでいる範囲は広く、他にも、例えば鉄道踏切の連続立体交差化の仕事があります。これは鉄道側で行われている外観を呈しているものの、別に踏切をなくさずとも走行できる鉄道と違い、その主たる必要性は踏切待ちを解消して滑らかに車を走らせたい道路側にありますから、その費用負担はほとんど道路側で行われています。

まちづくり交付金制度という、地域づくりのための一括した国の支援の仕組みも、道路、再開発、区画整理、広場、歩行者デッキ、共同駐車場などさまざまな事業を組合せ、商店街を活性化し、都市を再生しようという総合的な取り込みが最近始まっています。モノレールや新交通システムのような交通手段も、この基盤部分を道路の一部として、道路の費用負担で作り、安価な公共交通を提供し、その円滑化に貢献しているのが実際です。

普通、道路整備というと、よくイメージされるのはほとんど交通量のない田舎道を作っているから無駄だというものですが、これはかなり偏った見方といえるのではないのでしょうか。確かに地域の生活や防災医療などを考えれば、シビル・ミニマムの社会資本としての道路の必要性は否定できませんが、要は限られた道路財源の必要な箇所への配分の課題です。無電柱化、踏切の解消、まちづくり、新交通など道路整備の広がりや関連分野への投資の成果と更なる必要性がよく理解されてよいものと思われれます。

道路財源の仕組みと地方団体の心配

典型的な道路財源の揮発油税は、それを道路財源とする特例法によって道路財源とされています。この点、地方税である軽油引取税（ディーゼル油に課税）や自動車取得税が初めから道路目的税であるのと異なります。揮発油税は現在1キロリットル当たり48,600円となっていますが、このうち約半分が揮発油税法の税率分で、いわゆる本則税率といわれています。これを租税特別措置法で前述の税率に改め、この上乘せ分を暫定税率と呼んでいます。今回内閣が提出している租税特別措置法の改正案が仮に成立しなくなったとしますと、揮発油税の税収は約半分になり、かつ、道路特定財源でもなくなるわけで、大変なことが起きることが予想されます。この歳入の欠陥は、国で約2.6兆円、地方で約1.6兆円に達するといわれていますが、揮発油税の本則税率分も道路特定財源としての法的根拠が失われますから、本当はもっと大きい歳入不足となり、総計4.9兆円に達することになると見られています。

道路特定財源は地方の独自分もありますが、交付金や補助によって国から地方公共団体に財政移転することにより賄われているところが大きく、それらがなくなることもあり、地方の心配は大変

深刻なものとなっています。

税収の確保はとても大切なこと

自動車が負担している税金は、受益者負担型の燃料税タイプのものから、自動車重量税のような損傷者負担タイプのものに至るまで、多岐多様にわたり、自動車とは本当に金食い虫だと実感させられます。それでも自動車の保有台数は8千万台に達し、広範囲かつ多様に利用され、税を負担しているという重い事実があります。今後の年金や社会保障の出費の増加に備えるため、消費税の引き上げが時折話題になりますが、現に担税力のある税源をなくしたり減らすということは賢明な為政者のなすべきこととは思えません。

環境対策

日本のガソリンの値段は、アメリカに比べれば高いものの、ヨーロッパに比べれば相当低いレベルにあります。ヨーロッパでは日本の1.5倍ほどの価格です。温暖化対策の新たな枠組みが議論され始め、洞爺湖サミットでも一大焦点になろうとしているとき、揮発油税を下げ、ガソリン代を安くし、その消費を増やすことが国際的に認容されることでしょうか。むしろ、更なる引き上げすら、テーマになることが予想されるように思われます。

他方、揮発油税収を道路整備に充てるのは環境対策に合わず、矛盾するのではないかとの議論が出ていますが、車がドアからドアへという交通の基本原則に最も合致した輸送手段であることを考慮すれば、良い道をしっかり整備して、踏切・交差点・都心・業務拠点・商業核・観光地などでいつも繰り返される渋滞等を解消し、円滑に交通を流すことこそ、環境対策であり、省エネであり、時間価値の創造や活用に資するものと考えます。そして、道路や関連インフラを活用する自動車の側にも次第に革新が起き、環境負荷の少ないものや、それを生じないものに発展していく時代に既に入りつつあると考えます。

profile

仲津 真治 なかつまさはる

1944年生まれ。京大法科卒、建設省（現国土交通省）に入省。ハーバード大学に2年間留学・修士号取得。茨城県課長、東京工大講師、埼玉大学客員教授、大阪府総括参事を経て、建設省、国土庁、北海道開発庁等で下水道、防災分野、総務などの課長を歴任、'96年国土庁審議官で退官。㈱ゼンリン常務取締役の後、東京電力㈱顧問。茨城県取手市を中心に多くの勉強会や交流会、合唱団などの文化活動を主宰、参画。ドイツとの音楽交流は17年に及ぶ。また、防災やまちづくりなどの地域活動を推進。いばらき大使。主な著作に『ハイブリッド国家日本の創造』（共著）『世を動かすツボはこれだ！』