

# 公共工事の需要予測の外れ調査

## 1 調査の目的

政府は国が主導した大規模な公共事業による景気の浮揚を目指している。しかし、これまでも無駄な公共工事は枚挙にいとまがなく、これが莫大な財政赤字となっている。そもそも、公共工事がムダであることがわかっているならば、実施されることはない。事前に行われる需要予測がごとごとく外れた、いや、事業のムダを隠蔽するためになされたものとなっている。

元運輸省事務次官の住田正二氏は著書「役人につけるクスリ」のなかで、次のように述べている。「企業は、需要の動向について極めて慎重に判断する。臆病という言葉が適切かもしれない。需要が増えるという見込みがないのに、増えると決めつけて設備投資をすれば経営が破綻する。・・・しかし役所は需要は増加するとみる。なんととっても、需要が増えてくれなければ仕事がなくなって失業してしまう。」つまり、国の事業の予測は最初から過大になされているというのである。

この体質は今も変わっていないはずだ。過大な需要予測のもと、ムダな公共事業が行われることについて、監視しなければならない。

その監視のために、そういった過大な需要予測は誰によってなされ、その予測がどれほど外れているかを知ることが重要であると考えた。過大な予測はどこのコンサルタントによるものかを調べることで、今後のコンサルタント会社のデータの信用性に疑問を突きつけることが可能になる。また、当該コンサルタント会社はどのような手続きによって選定されたかを知ることによって、計画策定プロセスに巣くう問題点を指摘していく。そういった積み重ねがムダな公共事業をなくすための手段となり得るのではないだろうか。

## 2 調査対象

過去10年の間に供用を開始した工事のうち、国の事業として、コンテナ埠頭の岸壁整備事業を、地方公共団体の事業として、地方公共団体

もしくは地方公共団体出資の第三セクターによる鉄道事業を対象とした。ただし、新幹線開業によって第三セクターに事業が移管された JR の在来線は除いた。これらは経常収支が赤字であったとしても、沿線の足として存続することが必要とする慎重な判断のもとになされたものであって、他の第三セクターとは事情が異なるからである。

### 3 調査方法

コンテナ埠頭の岸壁整備事業については国交省の 8 つの地方整備局<sup>1</sup>と北海道開発局ならびに内閣府沖縄総合事務局にコンテナの取扱量（単位は TEU=20 フィートコンテナ換算）の予測と供用開始後初年度の実績、予測をした事業者、事業者との契約手続きを、鉄道事業については当該の事業主体に対して、計画段階での初年度の利用者数の予測値、予測を担当した事業者、事業者との契約手続き、供用（開業）初年度の実際の利用者実績を書面で問い合わせることによって行った。

### 4 調査結果

#### (1) コンテナ埠頭の岸壁整備事業

- i) 多くの事業についてデータを入手できなかった。国からは、5年の保存期間が終了したため、事業予測資料を破棄した、との説明であった。別表の「当初予測」欄に-で示した箇所が該当する<sup>2</sup>。しかし、事業予測は事業の問題性を検討するために必要不可欠だ。予測資料が説明責任を果たすために必要だ、という認識がないこと自体問題である。こういった無責任な姿勢がムダな公共事業の連鎖を生み出しているのではないだろうか。
- ii) 予測達成率を算定できた事業は 6 事業であった。長崎港小ヶ倉柳地区以外、いずれの実績も予測を上回ることはない。特に新潟港東港区西ふ頭地区については、実績が予測の 21% でしかない。

なお、予測をした業者については愛知県の名古屋港の 1 事業、三重県の四日市港の 1 事業の事業予想は中央復建コンサルタンツ(株)であることが判明している（新潟港については保存期間 10 年が過ぎ

---

<sup>1</sup> 東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州の各地方整備局

<sup>2</sup> 表の斜線は需要予測をしなかった事業を示す。

たので業者名は不明とのこと。長崎港については未着である。名古屋港飛鳥ふ頭南地区については需要予測を外部に発注せず）。

## (2) 鉄道事業

i) 対象は23工事22事業で、国交省のように、事業予測資料を破棄している自治体はなかった。免許申請時に行った一日あたりの利用者数のデータは、常磐新線以外は入手できた<sup>3</sup>ため、21事業を対象として評価した。受託業者名が非公開であった東京の13号線副都心線と大阪の中之島線のデータを除き、すべてに回答があった。

### ii) 予測達成率

開業一年目の実際の利用者数を免許申請時の予測利用者数で割って予測のどこまで達成されたかの値を、データ入手ができた21事業について割り出した。

その結果、21事業のうち、予想を実際の利用者数が上回ったのは東京地下鉄(株)が事業主体の13号線副都心線と富山ライトレール(株)が事業主体の富山港線の2事業だけであり、残りの19事業ではいずれも実際の利用者数が予想利用者数を下回っていた。

特に予測達成率が30%を下回る事業は5事業も存在した。

### iii) 委託業者選定プロセス

現時点では全てのデータはそろっていないが、東部丘陵線以外は委託業者選定に関して入札をしていない。また、受託業者のうち、事業主体の地方公共団体の職員が役員で天下りをしている例もある。大阪市から随意契約で大阪市交通局の8号線(今里筋線)についての需要予測を受託した(財)大阪市交通事業振興公社には、大阪市の職員が役員として天下っている。

天下りの例は福岡市交通局の3号線(七隈線)の需要予測をした

---

<sup>3</sup>事業主体である首都圏新都市鉄道株式会社が予測データ、受託業者名、契約方式を非公開とした。なお、受託業者名については他に京阪電気鉄道(株)が事業者の中之島線、東京地下鉄(株)が事業者の13号副都心線については非公開。

(財) 運輸政策研究機構についてもみられる。

## 5 需要予測のチェック

需要が予測の8割や7割にしか満たない、という事例は民間でもあり得る。しかし、予測を業務とする業者への委託にもかかわらず、予測達成率が50%を下回る、ということがあり得るだろうか。先の住田氏の著書の記載とあわせてみれば、こうした需要予測の委託は、最初から過大な需要を想定することを前提として、業者選定がなされたとみざるを得ない。事業を実施したい国や地方公共団体の主張を裏付ける数字を挙げることが、需要予測の目的となっており、そして随意契約による予測業務の委託契約がそれを支えているのではないだろうか。

いずれにしても、過大な事業予測に基づく公共事業を認めるわけにはいかない。そのために、私たちが公共事業を監視するうえで、予測業務の委託先がどのように選定されたのか、その委託先に天下りはどれだけおり、過去の公共工事の予測において予測的中率がどの程度か、についてのデータもあわせて調査することも検討したい。少なくとも鉄道事業について需要が予測値の50%を下回る調査をした業者については、注意が必要である。調査能力に問題があるか、あるいは公正さに疑問があるか、いずれかであろうと思われるからである。

## 6 文書の保管の徹底を

需要予測について鉄道事業についてある程度の考察が可能になったのも、需要予測の調査書が文書として残っていたからである。しかし国については需要予測の文書は5年しか保管していないという。これでは過去の需要予測がどれだけのずれ、また、どの事業者の予測に疑問があるかを知ることができない。しかし、ムダな公共事業が後に我が国の財政を圧迫し、長期にわたって環境破壊をもたらす以上、公共事業の開示を決定した際の資料を保管することは、市民に対する説明責任の観点から不可欠である。あらゆる公共事業の予測に関する文書が省庁内での保存期間の満了後も公文書館等で保管されることを求めたい。

(丁)

国土交通省  
による事業  
評価実施年

当初予測  
(TEU)

実績 予測  
(TEU) 達成率

都道府県	年度	地区	岸壁(水深)	当初予測 (TEU)	実績 (TEU)	予測 達成率
北海道	平成18年度	苫小牧港 東港区中央水路地区	岸壁(-12m)			
北海道	平成23年度	苫小牧港 東港区中央水路地区	岸壁(中央水深14m)、岸壁(中央水深12m)	71,000 65,000	133,000	97.8%
北海道	平成22年度	函館港 港町地区	岸壁(水深14m)、岸壁(水深12m)	当初想定せず	5,100	
青森県	平成18年度	八戸港八太郎地区	岸壁(-13m)	—	43,000	
宮城県	平成18年度	仙台塩釜港仙台港区向洋地区	岸壁(-14m)	—	89万フレート・トン※	
山形県	平成20年度	酒田港 外港地区	岸壁(-14m)	—	8,700	
東京都	平成18年度 平成23年度	東京港 中央防波堤外側地区	岸壁(-16m)	300,000	整備中	
東京都	平成18年度	東京港大井その1地区	岸壁(-15m)	—	2,210,000の内数	
東京都	平成24年度	京浜港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業	岸壁(水深16m)岸壁(水深18m)	580,000	整備中	
神奈川県	平成16年度	横浜港本牧地区	岸壁(-13m)	160,000	1,550,000の内数	
神奈川県	平成18年度 平成23年度	横浜港 南本牧ふ頭地区	岸壁(-16m)	360,000	整備中	
神奈川県	平成21年度	横浜港本牧ふ頭地区	岸壁(-15m))、岸壁(-15m)	—	1,550,000の内数	
神奈川県	平成24年度	横浜港南本牧地区	岸壁(-16m)	—	740,000	
神奈川県	平成25年度	横浜港本牧地区	岸壁(-16m)	368,000	1,550,000の内数	
新潟県	平成20年度	新潟港東港区西ふ頭地区	岸壁(-12m)	62,000	13,000	21.0%
石川県	平成16年度	金沢港大野地区	岸壁(-10m)	—	71.5万トン	
福井県	平成17年度 平成22年度 平成24年度	敦賀港 鞠山南地区	岸壁(-14m)	—	26.1万トン	
愛知県	平成16年度	名古屋港飛鳥ふ頭南地区	岸壁(-16m)	320,000	236,000	73.8%
愛知県	平成20年度	名古屋港鍋田ふ頭地区	岸壁(-12m)	220,000	192,000	87.3%
三重県	平成13年度	四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区	岸壁(-14m)	111,000	79,000	71.2%
静岡県	平成20年度	清水港新興津地区	岸壁(-15m)	230,000	整備中	
京都府	平成20年度 平成23年度	舞鶴港 和田地区	岸壁(-14m)	—	8.7千	
大阪府	平成16年度 平成22年度 平成25年度	大阪港北港南地区	岸壁(-16m)	35万	212万TEUの内数	
大阪府	平成20年度	大阪港 北港南地	岸壁(-15m)	—	212万TEUの内数	
大阪府	平成24年度	阪神港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業	岸壁(水深16m)岸壁(水深16m)	104万	整備中	
兵庫県	平成17年度 平成23年度	神戸港 ポートアイランド(第2期)地区	岸壁(水深16m)	26万	207万TEUの内数	
兵庫県	平成19年度 平成23年度	神戸港ポートアイランド(第2期)	岸壁(-15m)	—		
和歌山県	平成17年度 平成22年度 平成25年度	和歌山下津港 本港地区	岸壁(-13m)、岸壁(-12m)、岸壁(-10m)等 岸壁(水深13m)、岸壁(水深12m)・(耐震) 岸壁(水深13m)、	—	7.2千	
鳥取県	平成17年度 平成22年度 平成25年度	境港外港地区	岸壁(-14m)、岸壁(-13m) 岸壁(水深13m)、岸壁(水深10m)、岸壁(水深7.5m)	—	18,280の内数	
鳥取県	平成21年度	境港 外港地区	岸壁(水深14m)	—		
岡山県	平成17年度	水島港玉島地区	岸壁(-10m)	—	76,809の内数	
岡山県	平成19年度 平成23年度	水島港 玉島地区	岸壁(-12m)(耐震)岸壁(水深12m)	58,000	H24時点で未供用	
広島県	平成20年度	広島港出島地区	岸壁(-14m)	—	107,242の内数	
広島県	平成21年度	福山港 箕沖地区	岸壁(-10m)(耐震)	—	54,829の内数	
広島県	平成25年度	呉港阿賀地区	岸壁(-7.5m)(耐	—		

山口県	平成22年度	宇部港 芝中地区	岸壁(水深12m)	当初想定せず	12,029	
徳島県	平成17年度	徳島小松島港赤石地区	岸壁(-10m)	—	17,450	
愛媛	平成19年度	今治港富田地区	岸壁(-10m)、岸壁(-12m)	—	17,189	
愛媛	平成20年度 平成23年度	松山港外港地区	岸壁(-13m)、岸壁(-10m) 岸壁(水深10m)(耐震)、岸壁(水深13m)	—	25,567	
愛媛	平成22年度	三島川之江港 金子地区	岸壁(水深14m)	—	44,789TEUの内数	
高知	平成17年度 平成22年度 平成25年度	高知港 三里地区	岸壁(-12m)、岸壁(-8m) 岸壁(水深12m)、岸壁(水深8m) 岸壁(水深12m)2 バース、岸壁(水深11m)(耐震)、岸壁(水深8m)	—	7,353	
山口県	平成17年度 平成22年度 平成25年度	下関港新港地区	岸壁(-12m) 岸壁(水深12m) 岸壁(水深12m)	—	コンテナ貨物取扱なし(※2)	
福岡県	平成17年度 平成23年度	博多港IC地区	岸壁(-15m) 岸壁(水深15m)(耐震)	230,000	819,000の内数	
福岡県	平成17年度 平成18年度 平成25年度	北九州港 響灘地区	岸壁(-15m) 岸壁(-15m) 岸壁(水深15m)、岸壁(水深10m)、岸壁(水深5m)	—	434,000の内数	
福岡県	平成19年度	博多港アイランドシティ地区	岸壁(-11m)	—	819,000の内数	
福岡県	平成19年度	博多港アイランドシティ地区	岸壁(-14m)	—	819,000の内数	
福岡県	平成20年度 平成23年度	三池港 内港北地区	岸壁(-10m) 岸壁(水深10m)	—	18,000	
佐賀県	平成17年度 平成22年度 平成25年度	伊万里港七ツ島地区	岸壁(-13m) 岸壁(水深13m) 岸壁(水深13m)	—	H24時点で整備中	
佐賀県	平成25年度	伊万里港 七ツ島地区	岸壁(水深13m)	—	H24時点で整備中	
長崎県	平成18年度 平成23年度 平成25年度	長崎港 小ヶ倉柳地区	岸壁(-12m)(改良)、岸壁(-10m)(改良)、岸壁(-7.5m)(耐震改良)等 岸壁(水深12m)(改良)、岸壁(水深10m)(改良)、岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)	5,000	6,000	120%
熊本県	平成17年度 平成22年度 平成25年度	熊本港 夢咲島地区	岸壁(-7.5m) 岸壁(水深7.5m) 岸壁(水深7.5m)	—	5,000	
宮崎県	平成16年度	細島港白浜地区	岸壁(-13m)	—	27,000の内数	
鹿児島県	平成16年度 平成21年度 平成24年度	志布志港新若浜地区	岸壁(-14m) 岸壁(-14m) 岸壁(水深14m)	—	71,000	
沖縄県	平成23年度	国内物流ターミナル整備事業(那覇港 浦添ふ頭地区)			47,592個	
沖縄県	平成23年度	国際海上コンテナターミナル整備事業(那覇港 新港ふ頭地区)			85,560TEUの内数	

※宮城県が発表している施設別貨物取扱量はフレート・トンのみ

### 鉄道需要予測調査

運輸開始 実施 年月日	路線名	供用区間		種	事業主体	免許申請時予測 (人/日)	完成後実際 (人/日) 開業初年度	基準時	予測 達成率	委託業者	契約方式	役員の 天下りの 有無
H20.10.19	中之島線	中之島	～	天満橋	2 京阪電気鉄道(株)	123000	25000	国土交通省 資料H20年度	20.3%	非公開	非公開	非公開
H16.10.6	西名古屋港線	名古屋	～	金城ふ頭	1 名古屋臨海高速鉄道 (株)	83000	18226	実績H16年度	22.0%	(株)日本能率協会総合研究所	随意契約	不明
H18.12.24	8号線(今里筋線)	井高野	～	今里	1 大阪市(交通局)	164000	37000	国土交通省 資料	22.6%	(財)大阪市交通事業振興公社	随意契約	有
H20.1.16	東西線	二条	～	太秦天神川	1 京都市(交通局)	36,000	9026	実績H20年度	25.1%	社団法人 システム科学研究所	随意契約(予測は駅乗車数)	不明
H17.2.3	3号線(七隈線)	橋本	～	天神南	1 福岡市(交通局)	150000	44000	アンケート	29.3%	(財)運輸政策研究機構	随意契約	有
H23.3.27	6号線(桜通線)	野並	～	徳重	1 名古屋市(交通局)	87000	38000	アンケート	43.7%	(株)日本能率協会総合研究所	随意契約	不明
H17.3.6	東部丘陵線	藤が丘	～	八草	1 愛知高速鉄道(株)	31,016	13700	実績H18年度	44.2%	株式会社トーニチコンサルタント	指名競争入札	不明
H20.3.31	4号線	日吉	～	中山	1 横浜市(交通局)	161,746	71,864	実績H21年度	44.4%	(財)運輸経済研究センター 現 (財)運輸政策研究機構	資料が残っていないが、たぶん随意 契約	有
H16.10.6	4号線(名城線)	名古屋大学	～	新瑞橋	1 名古屋市(交通局)	144000	67000	アンケート	46.5%	(株)日本能率協会総合研究所	随意契約	不明
H21.12.13	富山都心線	丸の内	～	西町	1 富山地方鉄道(株)	1390	800	アンケート	57.6%	公益社団法人日本交通計画協会	随意契約	不明
H19.3.19	国際文化公園都市モノ レール線	阪大病院前	～	彩都西	1 大阪高速鉄道(株)	2858	1982	アンケート H19年度	69.3%	(株)地域未来研究所	随意契約	不明
H18.3.27	東京臨海新交通臨海線	有明	～	豊洲	1 (株)ゆりかもめ	120,295	92,214	実績H18年度	76.7%	(社)日本交通計画協会	特命随意契約	不明
H17.7.1	南港ポートタウン線	トレードセンター	～	中ふ頭	1 大阪市(交通局)	31687	25333	H19年度 交通調査	79.9%	(株)大阪港トランスポートシステム	入札なし	有
H20.3.30	日暮里・舎人ライナー	日暮里	～	見沼台親水公園	1 東京都交通局	61000	48942	実績H20年度	80.2%	委託せず	なし	
H18.2.2	ポートアイランド線	中公園	～	神戸空港	1 神戸新交通(株)	19439	17195	2014/9/5訂 正回答 H17年度	88.5%	中央復建コンサルタンツ(株)	資料が残っていないため不明	不明
H17.7.1	南港ポートタウン線	コスモスクエア	～	トレードセンター 前	2 大阪市(交通局)	34529	31197	H19年度 交通調査	90.4%	(株)大阪港トランスポートシステム	入札なし	有
H17.7.1	4号線(中央線)	大阪港	～	コスモスクエア	1 大阪市(交通局)	50240	46693	H19年度 交通調査	92.9%	(株)大阪港トランスポートシステム	入札なし	有
H19.3.18	仙台空港線	名取	～	仙台空港	1 仙台空港鉄道(株)	9354	8800	アンケート H18年度	94.1%	(株)企画開発 現 社会システム(株)	随意契約	不明
H16.2.1	みなとみらい21線	横浜	～	元町・中華街	1 横浜高速鉄道(株)	136,300	132,155	実績H17年度	97.0%	株式会社ライテック	資料が残っていないため不明 (予測は平成13年3月時)	不明
H18.4.29	富山港線	奥田中学校前	～	岩瀬浜	1 富山ライトレール(株)	4460	5240	アンケート	117.5%	公益社団法人日本交通計画協会	随意契約	不明
H18.4.29	富山港線	富山駅北	～	奥田中学校前	1 富山ライトレール(株)							
H20.6.14	13号線副都心線	池袋	～	渋谷	1 東京地下鉄(株)	284,716	406,596	アンケート H25年度	142.8%	非公開	非公開	非公開
H17.8.24	常磐新線	秋葉原	～	つくば	1 首都圏新都市鉄道(株)	非公開	不明		-	非公開	非公開	非公開

第1種鉄道事業 …… 自らの鉄道施設を使用して鉄道運送を行う事業。余裕があれば第2種に使用させる。  
 第2種鉄道事業 …… 他の鉄道施設を使用して鉄道運送を行う事業。  
 第3種鉄道事業 …… 第1種鉄道事業者に譲渡する目的で鉄道施設を建設する事業及びもっぱら第2種  
 したがって、第2種と第3種とは単独事業はありえない。第1種は単独・複数両方があり得る。