

今後の国土政策について



前参議院議員

脇 雅史 氏

1 はじめに

今日はお招きをいただきまして、大変ありがとうございます。ここから見てますと懐かしい顔ばかりで、どんな話を出来るか不安でございます。

本当に皆様方にはお世話になるばかりで、とりわけ、国会に出ていました18年間のご支援を賜りました。終わって1年少し経ち、本当にさっぱりした気分が毎日爽快感なのですが、不思議なことに、18年間というのは人生にとって長い期間なのに、終わってしまうとあまり印象がない。

何故かなと思うのですが、政治の世界というのは、その時は死に物狂い、本気でやっているわけですが、結局、今の政治は言葉自体を大事にしていない。騙し合いのような、その場で利根的に動くだけです。一生懸命やっても、後から考えると大した話じゃないということに忘れてしまうんですね。結局、政治の劣化なのだろうという気もして、顧みて恥ずかしいような気もします。辞めてしまうと、本当に政治家なんてやってたのかな、大変なことだな、と。昔の自分に戻ってしまって、馬鹿なことをやってるなって、昔感じていた感覚にそのまま戻ってしまいました。変な話ですけど、それが実感です。

2 インフラ（社会資本）とは

私は大学で専門課程に行く時、最初は航空関係がいいかなと思っていたのですが、黒四（くろよん）ダムのような大規模なプロジェクトが進行していたり、国土というものをどうやっていくのかという土木の世界の仕事を少しずつ知ることになって、いつのまにか興味を持って、土木に決めて以来すでに五十数年になります。今では、土木で良かったと思っています。特に我々、私の世代、昭和20年に生まれて今日に至るまで、まさに国土をどのように変えてくるかという大きな変

化の時に立ち会ってきました。江戸時代から見ても、ここまで大きな変化は多分なかったと思います。本当に大きな変貌を遂げる時に立ち会って色々な思いもありますが、どんな国土に整備していくのかという国土を見る目が、その当時も、いつの時代でも大事な課題だったのだらうと思います。

さて、国土に対してどう向き合うか。インフラ整備とも言いますね。インフラという言葉が出てきたのは、昭和50年頃ではないかと思います。「インフラの時代だ」「インフラって何だ?」「インフラストラクチャーだ」ということを言っていました。要は社会資本と同義ですが、インフラストラクチャー、下部構造のことです。意味が少し広くて、様々な意味でインフラという言葉が使われています。

例えば、「国家のインフラとは何だ?」という、言語や法律といったソフトなものもインフラと言えるので、社会資本とは少しニュアンスが違います。社会資本でいうインフラストラクチャー、構造物というのは、まさに硬いモノです。ですので、社会資本と言った方が通りが良いような気がするのですが、わざわざ「インフラ」と言い替える必要はないと思うのですが、以来ずっとインフラという言葉が流行っています。「インフラとはいったい何なのか」ということを言う人もいます。

話が少し本筋から外れますが、先日、中村英夫先生が本を書かれました。その中では、インフラの中でもプロジェクト関係を見て纏められているような気がします。

3 インフラ（社会資本）の歴史と現状

■ 江戸時代までの社会資本整備

いずれにしても、社会資本をどう考えるか。社会資本と言っても色々なものがあります。歴史的に見れば、わが国で言えば大和時代から奈良時代の頃に実施された水路整備や溜池整備。あれがインフラの走りみたいなもので、水道用水、生活用水、農業用水、そのあたりが最初のものだったのだらうと思います。

一方で、下水道は随分遅い。今でこそ上下水道と言いますが、パリのマリーアントワネットの時代などは、適当に用を足して窓から投げてしまうような、相当ひどいことをやっていた。さすがにそれではマズイということで、パリで一番下水道の整備が進んだという話があります。

道路も社会資本としては古い。昔の日本で言えば街道のような、荷物を運んだり、人が通れるようにと獣道に少し手を入れたようなものですね。

それから、相当昔から船も使われていたであろうということで、船着き場や水路も古い。社会資本の整備というのは、こういったことから始まっていたのだらうと思います。

ただその時、人間が新たに作り出すものだけではなく、自然の山河、平地も同様ですが、自然環境そのものも社会資本と言えないわけではないのです。立派な山や川があるということ自体が、使い方によっては資源的なものになります。とりわけ、山に生えている木はまさに資源として使います。薪や炭という形で、当時は恐らくエネルギー資源に木を使っていた。エネルギーとしての山林や、あるいは溜池を作るために川から水を引いた場合は、その川自体。その山や川そのものも、ある意味では社会資本と考えた方がいいのかもしれない。

そういう意味では、社会資本の整備は国土の整備ということになります。そして、それは「どういったものがいいのだろうか」ということを古くから考えてきました。江戸時代頃までは、ほとんどそれに毛が生えた程度ですが、大きく変わったのは、明治の御代になってから。黒船以降、世界が押しつけてきて、日本をどうするか、近代化をしなくてはいけない、という時までです。

近代化以前も、玉川上水や金沢の辰巳用水など、多くの用水と呼ばれるものがありました。これらの上水や用水を作るのに、物の本によると、松明を持たせた行列を作って、それを離れた場所から見て直線をとったりしていたようです。建物は多く作っていましたから、水平をとるのは相当の昔から可能だったのだと思います。高さはどうやっていたのか分かりませんが、水が高い方から低い方に流れるということは感覚的に知っていて、水路をきちんと水が流れるように非常に巧みに作っていました。大した知恵だと思います。それが江戸時代頃まで続きます。

私が本当にすごいと思うのが、例えば、お台場です。黒船来航をきっかけに、国を守るために石垣を築いて大砲を上に乗せようと考えて、あっという間に実行してしまった。予算もさることながら、ふんどしの人夫がいるぐらいで、当時は重機がありません。船も大した船じゃないと思います。それなのに、船に石を積んで行って、きちんと下から積んだ。潜水機具もなしです。どうやったのかは分かりませんが、大したものだな、と。恐らく、ずっと培ってきた築城の技術があって、そういったことが利用されたのでしょう。

恐らく、奈良時代頃から考えても、我々の頭は大して進歩をしていません。様々な手法が生み出されて、それを勉強できるから大きな顔をしています、昔の人の方が賢かったかもしれ

ないという思いもあります。いずれにせよ、様々な技術や経験が積み重なって明治までくるのです。

■ 国民性と社会資本整備

明治初期や江戸末期に外国から来た人が、「日本人は本当に楽しそうで素晴らしい国だ」と、色んな日記や紀行文に書いています。「貧しうさだけど飢えてもなく、こんな国は見たことない」といったような評判がずっと書かれています。その要因は恐らく、日本人は農耕民族だということで、ずっとそこに残って土着していく性質があるからだだと思います。あまり恨みを買ってそこに居られなくなってしまう。なので、武士同士の戦でも、相手を絶滅するようなことはあまりしてないです。

子供の頃に読んだ本に、源氏と平家の戦で「全滅してしまえ」と平家の人が命令したにもかかわらず、子供を一人残した結果、全員返り討ちに遭うというものがありません。「平家であらざるば、人にあらず」ということで、「全滅させてしまえ」というところまでは、いったらしいですが、実際は出来なかった。日本人というのは、こういった優しい心根を持った民族で、土着性というのが極めて大きな特徴なのだと思います。

それを上手く使って徳川幕府が人々を藩に押し込めた。それまでも色んなことがあったのでしょうけれども、結局このことが、自分の藩を良くしようと、各藩が競うことに繋がる。

江戸時代はある程度自由に旅行が出来たそうですけれども、ある藩に生まれた人間は、町民といえども、余所に住むというのは簡単ではなかったでしょう。恐らく、そこで生まれたらそこで死ぬ。そういう人の集まりでは、「それなら、ここを良くしようよ」という意識が皆の共通の思いとして当然に育ちます。「良い場所に行って暮らそう」ではなく、「ここにいるのだから、ここを良くしよう」と考える。その土着性というのが良い方に働いて、日本各地で様々な工夫や開発がなされて、そして、明治を迎えます。

江戸時代までにこういった下地が出来ていたからこそ、明治の初めから数十年で日本全国に鉄道網を敷いてしまった。あれも本当にすごいことだと思います。それが国を近代化する最善だという思いで鉄道を作った。

恐らく文化的な水準も極めて高かったでしょう。江戸時代の寺子屋の数は、今の小学校より遥かに多かったそうです。百姓や町民も皆そろばんをしたり習字をしたり、そういうことをずっと国(郷)でやってきて、明治になって色んなことを考えたということです。

■ 社会資本と人口の関係

人口で見ると、江戸時代はずっと約3000万人です。奈良時代は数百万程度かもっと少なかったものが、3000万人程になりました。元河川局長竹村公太郎氏の説によれば、人口の制約条件は「水」「エネルギー」「食物」の3つです。

まず、食べ物ですね。稲、田んぼを作る。そのための灌漑をする。そうやって人を養う力を増やしていくわけですが、

江戸時代だとたいしたことが出来ない。3000万人程しか養えなかったというのが実態ではないかと。

彼が言うには、もう一つ、材木、木です。木がエネルギー源として使われていて、木がなくなるとエネルギーがなくなってしまう。小さな枝は薪として竈に焚べたりしてエネルギーとして使うし、材木は建物に使います。それが無くなると困る。

何故、奈良時代頃に遷都が多かったのか。地面の樹木が無くなった時、当時の交通事情からすると余所へ行って採ってくるのは大変だった。そんなことで都が次々と変わっていったのではないかということです。

そして、木だけではなくて水です。当時の状況の中で、そういったことも考えながら、最適な考え方として遷都があった。可能性としてはありそうな気もしますが、様々なことを国土整備としてやりながら進んできていたということのようです。

明治に入ってから何が変わったかというエネルギー。石炭が入ってきた。石炭は国内にもあって、石炭を使うことでエネルギー量が圧倒的に増えて、様々な分野に類を及ぼして農地の開発も進んでいく。

結果的には人口も増えて、太平洋戦争、1940年頃には7000万人程になりました。約100年で倍増です。それから40～50年で約1億2000万人にまで、また一気に伸びました。

日本の人口は今、1億2000万を少し超えたところです。「今後、どんどん減ってきますよ」と言われています。しかし、人口をその時々で見て、「何年頃には何人いますよ」ということにあまり意味がないことに、振り返ってみれば気が付きます。状況はものすごく変わってしまうし、変わることが出来るのです。なので、人口問題は大きな問題ではあるけれども、今のトレンドだけで考えるというのは態度として悪い。

聞けば、自分の子供は2～3人欲しいという人がほとんどです。現実の問題としては、子供なんか作る気もしないという人や、あるいは結婚出来ない、結婚しないという人がいて、人口が減っていくのですが、これが今度どう変わっていくかは分からない。国家としては「婚活をして、子供を産めよ、増やせよ」とは言わないでしょうけれど、時代の流れの中でガラッと変わることは十分にあり得る。

要は、将来に向けて「子供を作りたい」という希望がそのまま活かせるような世の中になっていくかどうかということ、それを作ることが大事なのであって、単にトレンドで「人が減るぞ」「日本は人がいなくなる」なんてことを心配しても仕方がない。心配をするよりも、「もっといい社会を作っていきますよ」ということを見せるということが大事だと思います。

■ 明治から終戦頃までの社会資本整備

明治時代から始めて戦後頃まで道路整備も色々行われてきましたが、江戸時代の街道筋から大きな変化はないです。枝道は出来たのですが、第二次大戦が終わるまでインフラとしては大々的な進化がなかった。港湾など、それなりに其々の整備はしてきましたけれども、大々的には進んでこなかったの

が、わが国の歴史であろうと思います。

どの時代にも、それぞれ時の政府があります。

昔、私が補佐だった頃に、某開発課長が、「君らはだいたいね、後追い行政だけでね、そんなことやっていては駄目なんだ。行政も先を見て、一步前に進むようなことを考えなくちゃダメなのだ」と言われました。しかし、私は後追い行政でいいじゃないかと思えます。皆の考えと違う方へ行って、「これが正しいのだ」と言ってみたら怪しい。色んな人達がいて、様々な思いを持っているはずで。

ですから、その時点ごとに、何が足りない、どうして欲しいのか、ということを引きちんと汲み上げて、それに基づいて実行する。つまり、その時々需要に適切に対応することの方が、行政の基本姿勢としては正しいのではないかと思えます。「後追い行政」という言い方は悪いけれども、「国民、住民の需要に的確に対応していく」という言い方をすれば、決して後ろ向きでもなければ、悪い話でもない。

国家というのは太古の昔から、「もう少し水田を作りたい」とか「水が欲しいぞ」といった様々なその時の需要に応じて手を入れてきた。そうやって第二次大戦頃まで来たと思えていいのではないかと考えていますし、必ずしも間違いではなかったと思えます。

■ 戦後の社会資本整備

それから戦後になるわけですが、第二次大戦で負けた時というのは日本中で、主な都市は軒並み空襲でやられてしまって、本当に大変な状況でした。そのあたりから、ごく一部ですが、実際に世の中の景色を自分の目で見る時代になっていきます。

当時私は杉並区西荻窪というところにおりまして、ちょうど善福寺川の河岸段丘の上の辺りにいました。北と東に落ち込んでいく一番眺めの良いところでした。

私の子供の頃の善福寺川というのは、4～5mの水面と兩岸の土、水深が20～30cm程度の何も無い川でした。武蔵野台地の水を集めた沼や湧水みたいな場所があちこちにあるような綺麗な川だったのですが、朝は水が綺麗なのに昼過ぎから徐々に濁ってくる。家庭用水が全部入ってくるからですね。また、大雨が降ると、溢れて洪水になる。堀込河道なので水がじわっと上がってきて、川沿いに何軒かあった安アパートなどはよく水に浸かっていました。



図 現在の善福寺川の様子 (出典 Wikimedia Commons)

それが改修を重ねてコンクリートの岸になり、深く掘ったおかげで今では5 m程下を流れています。昔の面影もない。石神井川でも善福寺川でも白子川でも、武蔵野台地の川では皆、同じような改修をしています。

あれを見ていると、こういう改修は仕方ないと思う一方で、昔の川を置いたまま、両側100 m程を武蔵野の樹が生えているような林にしておいた方が良かったのではないかと思います。大雨が降ってもそこは水がゆっくりと上がってくるだけで、大して被害は出ない。そうすると、今の東京23区に、両側に林がある水のネットワークができる。パリではありませんが、相当今とは違った景色があり得たかな、と。先見の明がある人がいて、もしそのようなことをやっていれば、遥かに違った都市になったはずですよ。

これは後から言っても仕方ない。しかし、まだ間に合うような場所もあるかもしれないという意味で、時折お話をしています。

こういった戦後の河川改修は身近なところでもありました。しかし、何と言っても当時はダムです。戦後の復興にエネルギーが必要だということで、水力発電をやらなくてはいけないうらうと。そして、佐久間ダムや黒部ダムなど、20年程の間に国が大規模に作っていく。山口県や宮崎県といった多くの県でも、県営のダムを作っていく。TVAの先例を見ながら、多目的ダムとしてエネルギーだけでなく治水にも利用するために大々的な河川整備がなされました。

色々批判もありますが、それは今だから言えることです。当時、手短かにエネルギーを開発するためには極めて良い方法で、それが戦後日本にどれだけ復興の役割を果たしたかというのは、フェアに評価しなくてははいけません。安易なダム不要論に騙されてはいけません。

昭和49年だったと思いますが、私は広島にいました。当時、太田川という川には上流に3つの発電用ダムがあって、中流域は軒並みバイパスで河道にほとんど水がありませんでした。水は全て横に持っていき、それで流れ込み式の発電をしていたのです。発電量は20何万キロワットだったと思います。当時の河川管理者の目から見るとやり過ぎでした。

なので、「少し川に水を返してくれよ」というようなことを、中電の人と話をしていました。ちょうど47年の大水害で、ダムの過放流について中国電力が色々訴えられていった時です。

当時、太田川の上流3ダムを計画していた人、後にどこかの市長になった人が「やっぱり少しやり過ぎだったかなという気がして。あのダムを作ったこと自体を間違えとは言わないけれども、これからの時代に、そのリカバーをしたい」というようなことをよく言われていました。

要は、昭和20～30年代にかけて、一気に国力を上げていく段階で、水に目を向けて開発を全国で実施したことは、決して間違いではないけれども、やり過ぎた面もあったのではないかと、ということです。後からでもいいから、どこまで良かったのかを考える。恐らく元には戻らないし、その時は最大限やった

方が良かったと思います。しかし、それを少しずつ戻していく、変えていくということも大事だろうと思います。

とにかく、戦後、もう一度立派な国にならうということで、第一次改良が始まった。用水路を作ったり、道路を作ったり。思えば、何の疑問もなく進むことが出来た、昭和20年代の終わりから昭和30年代ぐらいが一番良かったのでしょうかね。昭和20～30年代ぐらいの我々の先輩は非常に恵まれていた。

明治時代に出来た道路法や河川法などというふうなものも、みな、その頃に新しい姿に直しました。当時の建設省というのは様々な議論をして、公物を管理していく、何をしていくべきなのかというのを本当に皆で議論できる場所だった。

今の時代に河川法の生い立ちを、1人で逐条解説などを一生懸命読んで勉強してもなかなか身にならない。でも、その場所にいると、まさに門前の小僧で、色んな会議に参加しながら覚えるんです。だから知識もあるし、立派な方が多いように思います。

特に河川法の場合は、旧法から新法に変わる時に本当にすごい議論をしています。当時の河川局長なども相当に深く国会で答弁をしていますし、野党もしっかり勉強していたようで、今より少しマシかなと感じます。

色々な法律がある中で、河川法は特別面白いなと思います。河川というものは、法律がなくても存在しています。雨が降れば水が流れて河川がある。それを、「河川はここからここまで」なんて法律で区切る。川からみれば余計なお世話なのですが、歴史の中で「どういう考えのもとに決めるのだ」ということを、本当に議論しながら決めてきた。だから、ものすごく奥の深い法律になっています。「河川という自然公物は、暮らしていく中で、どういう法律にしていくと一番良くなるのか」と言うのは簡単なんですけど、色んな方向からいくと難しいのです。

■ これからの社会資本整備

先日、鬼怒川の堤防が溢れた時に少し思ったことがあります。河川保全区域というものがあります。河川保全区域というのは、川の堤防から何mかを指定することが出来るのですが、その理由は、河川堤防の周辺を無闇に掘り返されたり、勝手に掘られると、堤防が壊れてしまう。河川堤防を保全するためにあるのが河川保全区域なのです。河川や堤防などの河川構造物を守る。それを守ることが住民のためになる、ということです。

その上で、鬼怒川の洪水を見ていて思ったのが、「ああいう大河川の堤防の横に住むなよ」と。堤防が壊れるかもしれないのだから。壊れたら、堤防の縁っていうのは水の流れも早いし、危ない。逃げられない。だから「できれば100 mぐらい間を置いて住めよ」と思います。その100 mをどう確保するのかと言えば、保全区域に指定すればいい。堤防を守るのではなく、人間を守るための保全区域があってもいい。堤防が決壊したら危険だから住んではいけないという区域。

そういうことを言ったら、水管理・国土保全局が進めてくれるようになりましたが、当時はそれもなかった。やはり、

堤防のすぐ横に2階の屋根が並んでいるのは変です。

日本は狭いと言います。確かに世界地図から見れば狭いけれども、それは嘘です。例えば、人間よりも農業のために、農地区域に非常に平地のいいところを多く確保していて、その中には、あまり使わないところもある。なので、人間の家を狭く作る必要はない。これから先、人間があまり増えていかない中で上手い土地の使い方というのは、これまでの常識とは全く違うところにある。

今後は、「川のすぐ側に住まない」とか「崖の下に住まない」とか、色んな工夫をした方がいいと思います。

確かに、その時々状況の中で、何よりも食料確保が大事で、農業用地が必要という時代はありました。しかし、今の状況で、国土の使い方をどう考えたらいいのか。国土政策として、農業の分野からも少し考えた方がいいですよ。そうすると色んなやり方が見えてくる。今までの法体系も、原点から変えるという方向だってあっていいと思います。

■ 道路に見る国土政策の歴史

道路も同様です。道路も自然災害に対して様々な工夫をしています。私は余所から見ていて「道路も上手くやったな」と思いました。上手くというのは、どんどん作らないといけない時代に合わせて、ガソリン税や有料道路制度などを導入した。とにかく、「道路を一刻も早く作らないと、日本が先進国になれない」ということで大変な努力をして高速道路ができた。名神なんて東京オリンピックの頃には出来ていた。当時を思い返すと、高速道路の走り方をPRした映画があって、それを一生懸命観たことを思い出します。

有料道路制度は非常に合理的な制度なのですが、どこかに曲がり角がある。なので、全部ガソリン税で賄う道路と、全て有料料金で賄う道路とに分けたわけです。十分に採算が取れているうちは良かったのですが、徐々に予定の交通量が乗らず収入が思った通りに上がらない道路が始めました。

その時に思ったのが、全てガソリン税で賄う道路と全部通行料で賄う道路の2つしかないというのは変だろうと。真ん中がなくていいのではないかと。もともと国有地部分は国費で、残りの部分は料金でやればいいのか、など、様々なやり方が考えられます。

しかし、時代の流れでそういうことが上手くいかなくて、ついに高速道路全体が「大幅な赤字で、このままだととんでもないことになる」などと馬鹿なことを言われてしまいました。道路公団民営化なんて、とんでもないアホなことをしたと私は思います。現在もそのままなのですが、様々な工夫をした方がいいという部分はあったと思います。

そもそも、道路に多額の資金が入っているということをもって「公共事業を多くやっているから財政赤字になった」と言いますが、全然関係のない話です。それが白屋堂々言われて、皆が信じてしまうような馬鹿げた話になってしまった。河川も同様ですが、相手にあまり聞く気がないとしても、一般

国民に対しての説明を頻繁にしておかないと駄目だったのだらうと思います。

もう1つ、くだらないことを。

有料道路には料金徴収ブースがあって、そこで渋滞が発生します。それをもって、「もっと作れ」という人がいる。「そんなもの10も20も作ってどうするんだ」と何度か言ったことがあります。「駅見てみる。駅の改札で切符買っている馬鹿がいるか?」と。改札は切符を出すだけです。改札で行先を言って、そこで財布を開けて一人ひとり切符が買っていたら国鉄だって商売にならない。だから券売機というものがあり、事前に買って置くことをやるのです。

なのに、なぜ道路はその場で財布を開くのだと。手前の広場にでも券売機をたくさん置いておく、あるいは事前にガソリンスタンドで券を買っておく。料金徴収ブースでは、その券を出すだけでいいじゃないですか。でもそれでは駄目だと言う。結局、ETCが普及したからいいですけど、つくづくそう思いました。旅行の大部分は刹那的に行くわけではなく、予め行き先を決めて行くわけですから、先に券を買えると思います。

また、首都高の料金制度である一律料金。有料化する頃に値上げの話がありました。「なぜ値上げをするのだ?」と聞くと、「要するに、これまでより走れる距離が増える。今まで四畳半を借りていたのが六畳間になるような話だ。だから料金上がってもいいのだ」と言われました。上手いこと言うなと思いましたね。

余談ですが、有料道路の料金改定をするときには、その所管大臣である運輸大臣と建設大臣がまとめて認めなくてはいけません。運輸関係と建設関係の両側から様々な関係者のOKをもらわないといけないのですが、運輸省の担当課長は何にもしなかった。建設省側は国会に行ったり、了解を得るために飛び回っているにもかかわらず、です。

運輸省側の言い分としては、「そんなもの首都高にやらせればいいじゃないか」と。一方の建設省側は、我が事だと思って行動をします。自分たちできちんと議論して決めて実行する。首都高のことだけでも一緒に骨を折るのは当たり前だという意識があるのです。本来の役人には、そんな意識がありません。決めたら「お前やれ」と言うのが正しい役人の姿です。

要するに、建設省の役人は、様々な場面で全部自分の事として行動するので、通常の役人よりレベルが高い。ダムの説明でも何でも、色んな人が色んな苦勞をされてきました。運輸省の人は、役人になるためには苦勞したのでしょうか、やり方が少し違うのでは?というような気もあって。私の経験からして、最も許認可官庁として役人らしい対応をとるのが運輸省、最も反対の態度を取るのが建設省。そんな役所同士を一緒にしてどうするのだから言っていたら一緒になりました。その後、上手くやっているようではありますが。

要するに、建設省の役人文化というようなものは、実際に国土整備を実施する立場で、我が事として考えて実行してきたことだと思います。

■ 公共事業不要論の経緯

道路であれ河川であれ、様々な分野で必死になって国土整備・インフラ整備を進めてきた結果、我が国は相当程度立派になりました。

ところが、昭和40年代の終わり、50年代頃になって財政事情が悪くなります。これから先、社会福祉関係にも金が必要になる。しかし、減らすことが出来る支出はなかなかないので、公共事業をなんとかしようという方向へ進みました。

財務省主導で、財政を健全化するためには公共事業を減らしたい、なんとか公共事業を減らそうという方向へ舵を切った。同じ公共事業を減らすにしても、少しずつ進度を遅らせようと言えば十分調整が可能だったと思うのですが、それはなかなか政治家が言うこと聞かないだろうと、メディアを使って、学者を使って、日経新聞、朝日新聞、毎日新聞なんて媒体を主体に「無駄なものを作っている」と言って公共事業不要論がどんどん発展していった。

これが、我が国にとっては大変な間違いだったと思います。2～3割の人は、いらぬ公共事業を行っているとお気で信じ込んでいる。これは世界中で日本だけ。経済不況があるとき、アメリカでもヨーロッパでも中国でも財政出動を増やすのですが、日本だけがそれをできない。そんな状況が何十年も続いています。

デフレの原因はこれだという説も相当程度当たっているといます。デフレがこれだけひどくなってきていても、公共事業の実施は借金だからといって躊躇する。これは完全な間違いだと様々なところで皆さんに言っていただいておりますが、「仲間内で良いことをしたいのだろう」というぐらいにしか世間の人は見てくれない。間違った議論がまかり通ってしまって、皆で色んなことを言っても直せない。本当に我が国としては大きな損失でした。今でもそうなのであります。

そもそも、新幹線でも「青森から札幌へ20年かけて作ります」なんて本当に馬鹿じゃないかと思えます。あつという間に作ってしまって、早く使った方がいいに決まっている。最近では「一生懸命作っても15年はかかるのです」などと言っていますけれど、やり方によってはいくらでも早く出来る。心底、きちんとお金を使えない国になったと思えます。

過去の様々なプロジェクト、インフラを見ても、利根川や大和川の付け替えだって2年ぐらいでやっている。尾張大橋や伊勢大橋などの国道1号に架かる橋も、昭和の一桁から11～12年の頃に架けた。一方で、私が三重に居た時に伊勢大橋を掛け替える都市計画決定をしたのだけれども、あれは未だに出来ていない。

要するに、インフラに金をかけることが悪いことだという意識が、政府の一部や国民にある。それをなぜ政治が突破出来ないかという、政治家はある種の人気商売だからです。選挙ですから。今の選挙を見ても分かりますが、当選することが最大の目的になっています。とりわけ衆議院は。とにかく、自分が次の選挙で受かることしか考えていない。すると、憲

法改正や公共事業なんて言ったらマイナスになって票にならないからやめておこうとなる。国会議員を減らせ、公務員を減らせ、公共事業を減らせ。そういう人気取りになることしか言えない。無理もないことではあるものの、中には「自分の身を捨ててでもやる」という人が居てもらわないと困ります。

■ 公共事業不要論を如何になくすか

公共事業不要論が蔓延して、一度天下まで取って、民主党政権ができた。民主党の前原さんが公共事業を三割程減らして7兆円が5兆円程になって、今はぎりぎり6兆円ぐらい。ほとんど増えていない。民主党政権が公共事業不要論を言って政権をとった。その馬鹿さ加減をどうやって壊すかを考えて死に物狂いで倒した。

私は当時、財務省の幹部や財務大臣に「民主党を倒してあなたが今大臣になっているけれど、あの時より悪いだろ。まだ減らす気か。民主党政権が馬鹿だから倒したのに、その馬鹿よりもっと悪いぞ。何やっているのだ、絶対に減らすことはまかりならん」と言いました。すると「分かりました」と言って減らしませんでした。20億程プラスしたと。それが今3～4年続いている。でも、「絶対に減らすことはまかりならん。計画的に増やせ」と言ったところで出来ない。

安倍一強と呼ばれる安倍政権でも、建設国債を発行することにすら躊躇いがある。それをやったら「バラマキだ」「いらぬものを作る」という大批判がくる。一強といえども、またどうなるかわからない。安倍政権ですら当初予算で、例えば「10%増やします」なんてことが出来ないのです。なので、計画的に実行する下地として強硬化法は作ったけれども、その法律に基づいた施行計画なんかどうせ出来ないと思います。

本当に必要なことを、正々堂々と胸を張って出来ない。悪くもないのに悪いことにされてしまう。

例えば、「医療や福祉などの金を減らせ。老人医療にお金をかけすぎだ。80歳以上の高額医療費は自己負担にしろ。金の無いやつは諦めろ。いいじゃないか、それが普通だ」と言いたいのだけれど、誰も言えない。100万円以上の高額医療の一覧表が発表されていますが、1ヶ月に1億円以上というのが2件ある。誰の命なのでしょう。

いずれにせよ、「医療費を減らせ」というのも出来ない。皆、お酒の席などでは「俺も本当はそう思っているんだ」と言う



けれども、選挙では言えない。もう言っていていいと思うのだけれど、言えない状況が続いている。

有効だか分からない薬を保険適用にすると買った、1錠8万円というオプジーボという薬の件も少しおかしい。「薬を開発するには大変な期間と労力とお金がかかる。だから8万円という原価になった」とおっしゃる。それは結構ですが、「だったら、その8万円の根拠をあなたは見えていますか」と言いたい。「年俸いくらの研究者が何人で何年かかってこの開発が出来たのか」と。すると「この開発だけではない。いくつも研究して、成功するのは何個だ」と言う。それなら「それを掛けてもいいですよ。その上で、何年で元を取る気か、どれだけの需要をみていますか」と。

原価を決める時、初めから保険適用になることが織り込み済みなわけがない。保険適用になったということは、売上が飛躍的に伸びるでしょう。すると、当初の単価がそのままいいわけがない。公共事業の単価は全部見て「予定価を変えた方がいい」「8～9割以上がおかしい」などと言っているが、そっちはどうなっているんだ。

そもそも保険のお金と言っても、国民からすれば税金と一緒に。なぜ薬価を見る時には、その原価計算を見ない。「保険適用にしたら変わるはずだからやれ」と言ったらやっとなんか下げました。

要するに同じお金の使い方でも、公共事業の場合は税金だから1円たりとも見逃さないけど、医療費の場合には保険なのできちんと見ないということです。

本当にとんでもないことが世の中では起こっています。3.11の後、地震で生産ラインが止まって、自動車工場も部品供給が出来ない状態になった。そういった生産ライン等を最低限維持するということは、民間会社だけに任せては駄目です。国が補助金を出して、きちんと機能を維持できるようなものにしないとイケない。

そこで、当時は民主党政権でしたけれど、一定規模以上のところに一定規模の投資をして、きちんと生産ラインを確保しようということで、4000億円程の投資を補助金でやると言いました。しかし、「その4000億円の補助金を出す法的根拠はなんだ」と聞いたら「ありません。法律なんか無い」と言う。「法律枠ではなく予算補助なので、予算を認めて貰えばいい」と。なので「100万や200万なら予算補助でいいけれども、4000億円は規模が違う。予算補助だときちんと説明する機会がない。本来なら法律でやるべきだろう。どうなっているのだ」と予算委員会で行うと思ったら、その前に自民党になってしまったのでやりませんでした。

要するに、大企業に補助金を出す場合、「こういう敷地があって、こういう生産ラインを作ります」という申請があって、それが本当に産業としての機能を維持するために必要だと見たら、法律も何もなくても出してしまおう。経産省の人は民間の人に喜んでもらえるよ。「産業の機能を維持しないと国が成り立ちません」と言えれば補助金が出るのだから。

では、建設業はどうするのだ。建設業が駄目になったら皆

困るのは同じ。なので、「建設業にも補助金を出してみよう」と言いたいけれど、補助金どころか公共事業予定価の9割以上の落札はおかしいだろうと言われてしまう。

つまり、同じ国の予算を使うのに、政府すらフェアな目では見ていないし、公共事業だけが馬鹿扱いされて悪者扱いされている。こんな馬鹿な話はないのですが、公共事業不要論という分かりやすい論評が広がってしまったのは誠に残念な話です。

色んな不祥事がありますが、建設産業は特に目立ちやすいですね。皆であげつらうところがありますから。裾野の大きな産業なので、どこかで必ず不祥事はあるし、お金のあるところには必ず利権屋も出てくる。最近、建設業における不祥事が減ってきたのは、金が減ってきたからであって、皆がまともになったからではありません。福祉にしる、とにかく金があれば、そこで儲けようという人が必ずいる。10人いたら1人は変な悪いやつだと思った方がいい。なかなか冷静には見てくれないので、こんな言い方は通じませんけれどね。

いずれにせよ、公共事業不要論をいかになくしていくかというのは、これからの最大の課題でしょう。

■ 公共事業における適切な役割分担

私は、公共事業には「より安全に、より便利に、より快適に」が必要だと思っています。

まず、今よりもっと安全なものにしよう。それは砂防であれ水害であれ、地震であれ火山であれ。もっと安全にするためにはどうしたらいいか、ということ。

次に、もっと便利にしましょう。これは、「もっと早く」にも繋がりますが、道路の整備や空港といった様々なものを通じて、もっと便利にしよう。

そして、もっと快適に。自然環境もひっくるめて、今より暮らしやすい環境にしていこうということです。この3つを満たすのが公共事業です。それぞれの人の価値観の中で、「いらない」という人がいてもいい。基本的には、皆が欲しいものをやる。いらぬものはやめる。もしこの3つを満たさないものがあれば、それは公共事業と呼ぶに相応しくない仕事だとみて良いのではないのでしょうか。こういうことをきちんと皆で世の中に言っていくということが、どこまで経っても必要なのだろうと思います。でも政治の世界では、なかなかそれが言えない。

本当に必要なものが必要だと言えない。これは小泉さんの構造改革も同じです。民で出来ることは民で行い、国を出来るだけ小さくする。新自由主義の考え方ですが、それがまかり通ってしまう。「民で出来ることは民で」ということなら、警察でも軍隊でも民間で出来ます。現実には、軍隊も随分民間化していて、欧米ではあちこちで金だけ出して、金貰って、軍隊を出しています。「本当に民間が良いのか」というのは別の議論であって、「出来るから」ではないのです。民間の方がより良いものなら民間で、国や政府関係・公共団体がやった方が良いものなら、民間以外が実施する。「どっちでやった方がいい」であり、「出来るから」ではありません。

例えば道路公団。「道路は民間がやった方が良いですか、国や公的なセクターがやった方が良いですか」ということが問われる。中間があっていい。それが道路公団。道路公団も様々な問題がありました。それなら、直せばいい話です。民営化することが答えですか。

あの当時、東大の元経済学部の学者が、公共道路を私物化するなというなかなか立派な論文を書いていました。本来公的なものを、私的なものとしてはならないと。例えば、道路公団で儲けが出れば、それは道路利用者に還元されるべきだし、当然、料金を安くすればいい。道路公団でやれなかった、例えば、サービスエリアの様々なサービスは民営化してずっと良くなったと思います。しかしそれは、そういう道を選べば良かったという話であり、公団だったら出来ないかというところでもない。確かに、変えるというのは難しいです。1つの組織でやってきたことを変えるのは難しいけれども、それを恐れてはいけないのであって、出来ないから一切を辞めて民営化すればいい、というのはすごく乱暴です。

「しがらみのない改革」と言っている方がいますが、「しがらみ」というのは人間社会には必ずあります。人が複数いて、複数の日にちが経てば必ず何かしらの「しがらみ」が生まれます。世の中はどこまで行っても「しがらみ」だらけ。初めての時、全くの部外者が来れば「しがらみはありません」と言えますけれど、そこで何かをやり始めたら「しがらみ」の中に身を投じることになる。なので、「しがらみのない世界」というのは初めての人の世界。「初めての人に全て任せたら良い」というのは、極めて乱暴であって、一番関係し、知っている人を無視して実施したことのどこが正しいのかという話です。

本来政治というのは、「しがらみ」があるものを、いかに多くの人の了解を得るような調整ができるか、というものです。「しがらみ」があるのは当たり前。「しがらみがないことを目指す」などというのは、本来馬鹿な話です。ところが、それをまた、良い事のように何となくマスコミが言っている。小泉さんもそうだけど、訳の分からないことを言って騒げばいいという馬鹿げた世界になっています。それも大きな間違いだと思っています。

構造改革ということ自体も、改革することは大事だけれども、本当に民間にするか、政府にするかというのは、必ず中間があっていい。なのに今は、中間にいるのは悪いやつだと。

■ 産学官の力を集結する国土技術研究センターの特徴

私が建設省に入って6年ぐらいたったでしょうか。JICEという組織が出来上がった。来てみて、本当に素晴らしい組織だと本気で思っていました。何と言っても組織のあり方が非常に柔軟で。

やってきたことは、今でもそうだと思いますが、行政と学会と業界の総力を発揮して、直面している様々な課題について議論をしながら答えを出していく。役人の現役出向もいました。今もそうだと思います。

役人は、やりたいことがなかなか出来ない。それが、この

組織だと上手く出来る。「現役の役人としてやればいい」と言われても、一人で勉強して出来るものではないし、人の面と金の面でなかなか難しい。そんな時に、「では、あの学者とあの学者を呼んできましょう」「あの業界にも詳しい人がいますから、これとこれも連れて来ましょう」という話になる。さらに、土木の世界では議論だけをしていても駄目だということで、現場で実験もしてみる。現場を見つけてそこでお金をもらって、そこへ行って侃々諤々議論しながら、様々な実験もする。現場レベルで相当のお金をかけて技術を開発、様々な工夫が出来ていました。

私も、JICEにはいましたが、あまり技術的な素養はありませんでした。「ルジオンテストって何」という何も知らない状態にもかかわらず、『ルジオンテスト技術指針・同解説』（2006/7年）というのを作った記憶があります。来て、JICEにいる間にそういうことをやる。門前の小僧習わぬ経を読むではありませんが、当時私は、特にダム関係に携わっていました。すると、ダムの関係の一番の経験者を呼んでくる。学者も呼んでくる、当然研究所も来てもらう、現場で実際に施工してみて様々な研究をする。本当に有効に動くので、「こんなに上手い組織があったのか」と思いました。本当に柔軟でいい組織だなと。しかも、民間からも多くの人に来てくれる。なので、民間のためにもなる。皆が良くなるような、いい仕掛けです。それを無駄金だと言ってしまっただけは身も蓋もないと思うのですが、そういう良い組織というのは、最近徐々に活動がしにくくなっていると思います。



図 JICE で発行している手引き (例示)

■ 公共事業の市場特性に適合した契約方式の必要性

何が問題かという、随契ができないということです。随契は悪いことだと。1円でも安ければ良いという考えしかない人が随契を見ると、「悪いことをしている」と思うらしい。公共事業不要論の原点にはそこもあります。本当に公共事業に関する契約問題には不信感がある。様々なことが重なった結果が現状なのですが、本当に必要なことまで出来なくなっているというのは、大いに国力を削いでいます。

契約問題については、会計法で全て処理をするという部分が基本的に間違っていると思います。契約の中身が難しくてよく分からないから、競争原理を持ち出すしかないというこ

となのですが、ある程度技術的な状況をヒアリングして、適正な会社と協議して値段を決めればいいことです。契約当初からみれば状況が変わるので、本当の最後にそれなりの利潤を見て必要な経費は払うべきです。きちんと査定して、最後に「これだけの金額を払います」とやれば別に何の問題もない。

民間の人が家を建てる時だって、最後に業者が「これだけの額がかかりました」と言えば「そう？」ということで払う。そこで悪いことをされては困るので、きちんとチェックをする仕掛けは必要ですが、「くじ引きで決まったことであれば、それが正しい競争だ」などという馬鹿げたことを本気でやっている国は日本ぐらいだと思います。

あるものを売買する時、売り手としては出来るだけ高い値段で売りたい。その時に、より高い値段で売ろうと思えば、多くの人に売買に参加してもらうのが一番良い。多ければ多いほど。多数の人に入札に参加してもらう。そして、一番高く値段をつけた人と契約をする。これは間違いなく正しいですね。要するに、会計法の論理というのはこの論理なのです。

逆に、買う場合はどうするのか。一番安い人に頼めばいい。単純にそういうことです。売り手と買い手の違い、これが一緒にになってしまっている。ずっとそうです。

私も現役の時、意識としては自分の方に権限があるので、売り手だと思っていました。ところが実は、公共事業の発注者は買い手です。道路やダムを発注するということは、お金を出す。お金を出してモノをもらうのだから、公共事業の発注者は買い手。それが何故逆に思っていたかということ、なんとなく売り手的な性質の状況に置かれていたからです。

例えば、自由経済の中でモノを売る場合、売り手にはモノを売る自由が当然ある。どんなモノを売るかを選ぶ自由がある。自動車産業の場合なら、どんな車が売れるか、色は何色がいいか、値段はどの程度にしようか。普通は全部売り手が決められます。売り手の権利です。そして、売り手と買い手の間に市場があり、市場調査などを経てどんなモノを売るかを売り手が決めた結果、上手くいけば大儲け。馬鹿な開発ばかりをしている会社は潰れる。それが市場です。

一方で、公共事業の売り手である建設業には、「いつ、どんなモノを、いくらで売る」ということを決める権限がない。売値は、誰かが決めた予算で決まる。しかも、「誰もやらない」という選択肢はない。売り手の事情は無関係。もちろん、モノによっては売り手と買い手の関係が少し通常の小売と違うこともあり得るし、色んな部分があります。でも、基本的に公共事業を手がける建設業という業種は、同じ売り手でありながら、自分のアイデアを出して良いモノを売るという行為ができない。しかも、営業努力をしてはいけません。金を使うどころか、名刺を渡すのも駄目。業者の決め方はくじ引き。ほとんど真つ当な市場ではないわけです。それが当たり前だと思って、普通の契約と同じだと思っている。

経済学者というのは、建設業のこういった変な話は全然知らないふりをする。言っても何の得にもならないし、「建設業は悪

いことをしている」と言った方が面白いから。

では、建設業界のこの異質な関係性を上手く動かすにはどうすればいいか。建設産業全体として上手く機能させるためには、単なる市場原理で「安ければいい」という意識で良い訳がない。そこで、品確法（公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成 17 年法律第 18 号））の話になります。

■ 品確法における総合評価のあり方

品確法とは、要するに「総合評価で決めましょう」ということです。国交省の場合は、「市場全体を上手く動かしていく」という発想が頭の中になくはいけません。

なので、例えば、1つの会社にばかり同じ仕事を取らせるようなことは避けないといけない。これが総合評価です。

先日聞いた事例ですが、1つのトンネル工事を三工区に分け、其々の工区について総合評価で業者を決めるというものでした。結果は、全て同じ会社が一等賞でした。馬鹿かと。1つ通ったら次は遠慮させる。総合評価の中で外せばいい。「点数をつけたらそうなったので、これでいい」というのは変でしょう。皆に上手く仕事してもらう。

つまり、ある会社だけに仕事をしてもらっても、業界全体としては困るわけです。受注できなかった会社に「今年ももう寝ている」と言っても、言われた方は困る。そういう調整は悪いことだと一般の人は思っています。しかし、業界全体を上手く動かしていくためには必要なことです。

仮に調整をせず、会社が潰れてもいいならいいです。でもそうすると、どれだけ会社を残すかという問題が出てきます。

つまり、「仕事量全体との業者とのバランスをどう見るか」という視点が常に必要で、単に値段だけ、あるいは総合評価における点数が良い場合でも、点数の付け方をきちんとチェックしないと上手くいかない。総合評価をするということは、あらゆる要素を入れていいということ。現在の手持ちの仕事量などというものも、もっと重く捉えていい。そういうことを実施するのが総合評価だと言っても、なかなか上手くいかない。なので、それをさらにもう一回改定をしましたけれども、まだ同じようなことが起こっている。

結局、発注者はどこまでいっても、皆に仕事が行き渡るよう上手く回すことが大事なのです。この業界では、そのことを悪いことだと思っただけは駄目です。そして、難しいことですが、業界の適正規模を常に上手く考えていかないといい。どんな配慮をすれば絶対に上手くいくのかは分かりませんが、上手く回そうという思いが発注者になれば、絶対に全体としては上手くいきません。

好都合なことに、例えば所長は2～3年で変わります。1人が10年もやっていたら弊害が出てくる。その人なりのバランス感覚を持った人が次から次と来るというのは、それなりにいいことがあるということです。

契約問題については、当事者がある程度恣意的に、しかし決して後ろ指を刺されることがないように、きちんと配慮し

ていくという工夫がいる。

では実際にどうすればいいか。業界と発注者が頻繁に様々な議論をすること。今、都道府県や市町村といった様々な発注団体が一緒になって協議をしたりしています。そういう場を通じて、本当に困っている会社があれば、きちんとどこかが助けてあげる。そんな配慮があるだろうと思います。

4 働き方改革

■ 労働者の特性を考慮した働き方改革の必要性

最近の「働き方改革」も大きな問題です。働き方改革の話題になると、真っ先に「適正に休暇がとれる」ということが挙げられます。この言葉の裏には、「働くことは悪いこと、休むことがいいこと」という短絡さがあります。しかし、それは違うだろうと。

本当に仕事が面白いときは、「もっとやらせてくれよ」「毎日でもやりたい」となる。スポーツ選手でも、トレーニングや練習を「将来のために、もっとやりたい」という人だっている。スポーツ選手のトレーニングと労働者の仕事とは一緒ではないけれども、時によっては面白くて仕方がないこともある。

また、特に建設業界の現場は自然環境の中にあります。なので、「晴れているのに日曜日だからといって皆が休むより、今日働いて雨の日に休む方がいい」という考え方だってある。要は、年間を通じて適正な勤務時間と適正な賃金が与えられるのであればいい。

通常の給与労働者の場合、労働時間を短くすると一時間あたりの単価が上がります。私が覚えているのは、ちょうど完全週休二日制になった時。勤務時間が減るけど給与は変わらないから、超勤単価が上がるんです。働かないと上がるのかと思いました。ところが日給月給の人はそうはいかない。なので、建設関係の働き方改革は、そこのところを考えてやらないといけません。正社員が多い会社はいいけれども、そうではない労働者を見ないと、本当の意味での改革になりません。

■ 非正規職員を取り巻く状況

そういう非正規の職員というのは、常に悪い方悪い方へといっています。平成の御代に入ってから何年か、労働改革と言って非正規労働の幅を広げていきました。確かに「働きたい時だけ働きたい」という人が世の中にはいます。そこで、幾つか業種を決めてそれを認める。例えば、弁護士は働きたい時だけ働けばいいですよという具合です。そして、その特殊な能力を持ったグループというのが、「正規雇用でなくても働く道を作ってやれ」「自由に働けるというメリットがありますよ」という綺麗事を言っています。それで喜ぶ人はごく一部であって、非正規雇用が広がるにつれ、正規雇用をどんどん落とされ、さらに非正規雇用が増えてくる。

色んな見方がありますが、今や「本当は正規雇用になりた

いのに、現状は非正規雇用である」という人が300万人だという統計もあります。そのぐらいに増えてきています。

結局、20年程続くデフレの中で、安くないと売れない、物の価格を下げようと思えばコストを下げるしかない、最も簡単なコストカットは人件費だ、でも単純に給与を下げるわけにいかないから非正規雇用で安い労働力を使おう、ということです。労働者が余っているので、非正規雇用でいくらでも雇える。そして、「よく見れば非正規雇用なのに正規雇用と変わらない能力があるぞ。ならば正規雇用を非正規雇用に変えて、賃金下げればいい」と考える。当然ですよ。同じ仕事ができるのであれば、わざわざ高い方に合わせる経営者はいません。現実にはそういう会社がある。それまで正規雇用で行っていた会社が、非正規雇用にとって変わられて、結局会社が潰れるというような会社も出ています。

確かに、「いつでも働きたい時にだけ働けるような、自由な労働環境つくりましょう」という綺麗事は一理あります。しかし、現実の経営者はそうはいかない。特に、デフレの中で生き残りをかけていけば、賃金の安い非正規雇用へと流れていきます。益々コストを下げられたら、世の中が上手くいくはずがありません。

この働き方改革に対しては、皆が賛成して「土日さえきちんと休めばいい」と言いますが、要するに金をきちんと貰えないと出来ない話なんです。今、日建連や各業界団体も誰も、何も後ろ向きになる必要がないので反対とは言いません。しかし、やるなら、それが出来るだけの金をよこせよ、ということです。同じ仕事量でも、今までより多くの金があるんです。そういうことをきちんと言うべきだと思います。

それからもう一つ、それぞれの働き場所によって「単に土日だけ休めばいいというのは違う」ということはきちんと言えよ、と思います。漁師だって魚捕りに行くのに土日休めばいいってものではない。天気良ければ漁に出るに決まっているのであって、嵐の時に出る馬鹿はいない。要するに実態にあった働き方というのを、建設関係は特に言わないと誰も見てくれません。

内装業者などというのは、どの現場も期日が決まっているので「最後の2日ぐらいで全部仕上げろ」となることもある。そうすると本当に24時間働かないといけません。様々な業務の工程の中で最後に来る業種は、「最初にやらせてくれ」と言ってもそうはいかないですから。なので、いつも酷い目に遭うけれども、金が上がるかと言えば上がらない。むしろ逆に、「金が無くなったからこれでやってくれ」と言われる。それが業界の実態です。

■ 建設業界における働き方改革（キャリアシステム）

では、業界の専門知識がある人をいかに上手く遇していくか。これからの若い人が業界に来てくれて、きちんと働けるよう上手くやらないといけません。

そこで今、キャリアシステムで「今までどんな資格、どんな仕事をしてきたかを登録して見えるようにしましょう」というものを進めている。しかし、それなりに金がかかるので、

皆に「金を出せ」と言う。しかし、地方の会社にしてみれば、そんなもの「俺の雇っている従業員、こいつは死ぬまで雇うから、余所のキャリアは関係ない。何故そんなことに金を払わないといけないのか」という話になって、地元の業界は必ずしも賛成とは言わない。

とはいえ、トータルの長い目で見れば、労働者の個人的な経験能力というのはきちんと評価して、それなりの給料を出せる仕掛けにしないと行けない。そういった適正なユニオンのような組織も今の日本にはあまりないですから。専門業でも仕事が増えている間は、正社員にはしないけれども自分の会社で働いてもらうことで上手く動いていましたけれど、それが駄目になった。今はまた、少し持ち直して働いてもらいが始まっているけれども、それとは別に、どういう仕掛けをしたら労働者が各個の能力に見合った適切な賃金が貰えるようになるかというのは、この業界の特性を見てアイデアを出していかないと行けない。余所の業界と全く違うから難しい。そもそもの発注量の変動が激しくすね。

それでも、今、発注者もそれを本気でやろうと言ってきているわけだから、日建連も言っているように、こんなチャンスはない。だからこそ、特性を活かしてやるということ、業界として言っていないと駄目です。

とはいえ、社長にしてみれば、自分の会社の利益を守るために矛盾に満ちたこの建設産業で散々な工夫をしながら、ある種、死に物狂いで頑張っているわけです。なので、当然「お前らに言われたくない」という気持ちもある。その苦勞をきちんと認めた上で、でも一方で、個別の会社である以上、他の会社は死んでも自分が生き残ればいいという部分もあるので、会社だけに任せては駄目です。



だから業界団体が、皆の会社が上手くいくように考える。非正規の人も多いので、労働者という立場からも少し離れて見てやらないと行けない。そうやって、どうやって業界全体を上手く機能させるのかを、それなりの人がそれなりに考えていかなければ、改革は出来ません。

では、どう変えたらいいか。建設業界というのは、初めからあったわけではありません。業界の歴史はずっとあって、いくつかの大会社も存在したけれども、昭和 20～30 年代の始め

までは直営でロクな業界はなかった。そこから本当に変化してきた業界です。その変わり方をしっかりと理解した上で改革を進めていく。発注者は特に、その思いが大事です。現場の実態がどうなっているかを知る機会が今は少ないですから。

ここにいらっしゃるような方には、そういうことに気をつけていただいて、トータルとして、発注者と受注者全体が上手くいくような工夫をする必要があるでしょう。

5 地方創生

国土政策には、地方創生、地域を上手くやっていくことが大切です。安倍内閣はそれを真っ先に挙げています。それぞれの地域をどうするか、本当に大事なことですが、東京から「お前の地域はこうしろ」などと司令がくるわけがない。

ではどうするかというと、そこにいる人が考えるしかない。「うちはこうしたい」「これまでの歴史や自然条件といった様々なことを考えた上で、うちの地域はこうしようよ」と。それは高校生ぐらいから始まって、若い人、職場の人、地域の人。皆で頻りに議論する場を作って、なんとなく皆の合意が形成されるようにもっていく。そして、地域全体で「こういう風にする」という意思を持つこと。

一方で、様々な人が様々な動きをしながら、それぞれに思いを持っているので、「俺はこんなことができるぞ」「じゃ、来年までにあんたそれやれば」「来年までに私たちはこんなことやるよ」となりますよね。そうした中でも、この地域で生まれた人や希望する人がこの地域で暮らせるような職の仕掛けを作らないと行けないし、人が来やすい環境も作らないと行けない。なので、今あるものの中で何をどうしたらいいのかを、市町村なども一緒になって、そこにいる人は考える。冒頭で定住性の話をしましたように、そこにずっと住むという人がいないと、そのアイデアは出ません。

戦後はどちらかというと「そこに住まなくてもいい」「長男が家を継がなくてもいい」「皆、自分の好きなところへ行って一番いいと思うところで、個性を発揮して頑張りなさい」と言って自由でした。そうすると、「地域を良くするって人はどこにいるんだ」となる。多くの人々が「生まれたところをどうしたらいいか」「どうしようか」ということを時折思うことはあっても、何もしていません。皆、それぞれの地域で生まれたものの「この地域を良くしよう」「こんなこともあるぞ」とは、ほとんど思わない。会社のこと、自分の人生のことは考えるけれども、地域のことはあまりにも考えなさすぎたというのが戦後 70 年の歴史です。

しかし、それぞれの地域で「自分の地元をどうしよう」という意識を持たなくて、どうして良くなりますか。皆が好きなおところへ行って暮せばいいと思えば、もぬけの殻になるに決まっています。今の過疎問題は、その結果として起こっています。

本当に「ここに暮らすぞ」「ここで暮らして、ここで死ぬ

と思えば、「良くしよう」という意識が芽生える。そんなこと言ったところで、皆が勝手に動くとうとうにもなりません。でも、「やっぱり、そういう場所が欲しいよな」と思っている人は多くいます。現実にもそういう方向で動いている人も沢山いて、色んな工夫をしています。

例えば、先日、ペンギンが高層ビルの上を飛んでいるサンシャイン池袋や溪流を再現した広島の水族館を手掛けた人がテレビに出ていました。その水族館が人気で、広島の水族館では、6月頃にオープンして、すでに20万だか30万だかの人が集まったそうです。水族館の親父でも、地域を良くしようと思えば相当なことができるということです。

色んな人が色んな思いを持っていて、それは統一されてなくていい。「皆でこの地域を良くしようよ」「出来ることはやりますよ」という人が増えてくれば良くなるのです。色んなアイデアが、その地域のために役立つ。私が言うまでもなく、今、色んなところで色んなことがすでに始まっています。

これからの日本を良くしようと思えば、「それぞれの地域をもう一回元気のあるところにする」という方向に向かって皆で努力する以外にない。全部が全部良くはならないし、あまり山奥まで良くすることもない。色んなことを考えながら、色んな工夫をしていけばいいと思っています。皆様方もそれぞれの場所で頑張っていただければと思います。ありがとうございました。

6 聴講者との意見交換

【質問者】

先程先生の方から、折角国土強靱化を作ったのに今の政治の形態ではあの予算化をするのは非常に難しいという、非常に寂しい話を伺いました。これは変えない限りはどうしようもない。今でも色んなプロジェクトがあるし、これだけ災害の多い日本をもっと良くするには、また経済力を良くするには、やはりインフラが一番大事だと。その中で、いかに福祉が大事だとは言え、1兆円を生むために公共事業が1兆円ずつ消されていった格好で。今、漸く6兆円で下げ止まりになっていますけれども、何か上手い考え方はありませんでしょうか。我々も色々アピールするというのは1つあると思いますが、働き掛け方について、もし先生にお考えがあれば、教えていただければと思います。

【脇氏】

私は、とにかく、インフラ整備、社会資本整備を計画的に「5年先までにこれをやる」「10年先までにこれをやる」という昔あったようなきちんとした計画論に基づいてやらないと駄目だと思います。財務省には、きちんとした長期計画を持たないところには予算をつけない、本来の査定をしろと言ってきます。ゼロ予算、マイナスシーリングになってから、財務

書は実質的な査定をしなくなりました。全く、毎年毎年の勝負になっている。

これも不思議な話ですが、もともとインフラについては、インフラだけの長期計画というのが日本にはありました。本来は変なのです。河川整備5カ年10カ年、道路整備5カ年計画等と言っていますが、「それ何のため？」となる。インフラの上に、スープラというのか、上に乗っているものがある。そのインフラを支えるべきものが、国民生活であり、産業活動ですね。

ですから、「この地域のこういうことのために、これがいります」というのが必要であり、もっと言えば、「この地域全体をこうしたいから、これだけのものは国の予算でやってくださいよ」あるいは「県の予算でやりますよ」という計画がなくてはいけないのですね。

軍事費で全然お金が使えなかったから、戦後の日本というのは全く道路もないし、河川整備もしていなかったの、インフラをやること自体が100%正しい時代だった。「何のために」なんて言う必要がなかった。あの時代、昭和20年～40年代に「それ、何のためにやるの」と言ったら「馬鹿か」という話で。とにかく、必要だからやるんだ。道路整備であれ河川整備であれ、やればやるほど善だった。なので、「あらゆる予算を持って来い」というぐらいのことでやれる、不思議なインフラ計画の時代だったのです。それはあの時代の特殊事情であり、今になって漸く「何のために長良川河口堰が必要なのか」や「何のために青函トンネルが必要なのか」「何のために本州-四国に3本も橋が必要なのか」という、「なんのために」ということが問われる時代が来たということです。

あの当時、私たちは「真面目にそんなことを答える必要はない」「馬鹿かお前は」と思いながら、それなりの屁理屈を言っていました。そこから変わったのです。今の時代は、「地域を良くするためにはこういう整備がいりますよ」と、地域が意思として言わなくてはいけない。

だから、国土強靱化でも、地方の計画が一番大事であり、地方から意思を出すことが大事なのです。空港であれ、港湾であれ、高速道路であれ、国として必要なモノはインフラだけの計画でもいいかもしれません。しかし、それ以外の分野の基本を支えるモノとして、地方それぞれの計画論がないと、地方の意思がないと上手くいかないでしょう。その意思の代わりに役人が上から言って良いというものではない。

だから、「それぞれの場所で本気で考えろよ」「考えないと、これは死ぬぞ」「きちんと考えたところは発展しますよ」「そういう競争の時代ですよ」ということを言うしかないかなと思っています。その計画論が必要だということは賛成だけれど、原点はそんなことかなと。

本内容は2017年10月2日に開催した、国土政策研究所講演会における講演によるものです。