

## 国土政策研究所 講演会

# 「公共事業とメディア」



講演者

ジャーナリスト  
木戸 健介氏

開催日時 平成23年1月20日(木) 13:30~15:30  
開催場所 国土技術研究センター 第2・第3会議室

### プロフィール

東京大学文学部卒業。読売新聞東京本社編集局社会部・解説部を歴任され、2005年退社。新聞記者時代は、警視庁捜査2課、経済産業省、公正取引委員会、会計検査院、建設省、厚生省、東京都庁などを担当。退社後は、国土交通省の所管事業を中心に原稿執筆活動を展開。国土交通省の総合評価懇談会の委員などを務める。

### はじめに

【木戸】私は記者として26年間、読売新聞東京本社に勤務し、2005年に新聞社を辞めた後もフリーのジャーナリストとして、今日まで第一線で取材活動に携わってきました。マスコミの世界に身を置いて32年になります。その中で、この十数年間は国土交通行政、道路や河川を中心とする公共事業をテーマにしてきました。ちなみに、政府の行政刷新会議による事業仕分けが世間の話題を集めた昨年は、独立行政法人では最大規模の都市再生機構の事業、組織の見直し問題に取り組みました。

本日の講演会のタイトルの「公共事業とマスメディア」は、私のジャーナリスト人生とも深く関係していますが、このテーマで、私が人前でしゃべるのは初めての経験です。それだけに、自分自身が辿ってきた道を振り返り、整理してみる貴重な機会になると考えています。今回こうしたチャンスを与えていただいた国土政策研究所の関係者の皆様に感謝したいと思います。

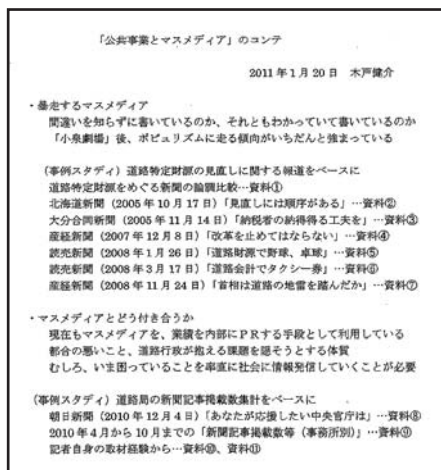
最初に、お手元にお配りしたペーパーを簡単に説明させていただきます。資料は、本日お話しする内容の概略をまとめ

たコンテが1枚と、①から⑩までの資料です。資料は新聞記事が大部分ですが、なかには、私が国土交通省などの取材を通じて入手したものも含まれています。かつて取材した際にスクラップしたり、整理したりしておいたものを、今回、改めてチェックした上、講演会のテーマに必要なものをリストアップし、配布させていただきました。(編集注：新聞記事については、著作権の都合により、解像度を落としてしています。ご了承ください。)

それではコンテの方から始めましょう。「公共事業とマスメディア」というタイトルのマスメディアとしては、新聞、テレビ、ラジオ、雑誌に代表されるように、情報を一方的に不特定多数の受け手

に発信する媒体、いわゆるマスコミを想定しています。講演では、まずマスメディアが近年、公共事業の問題をどのように取り上げ、報道してきたかを明らかにしていきます。その上で、マスメディアとどう付き合っていけばいいか、私なりの提案とといいますか、考え方を話しようと考えています。本日、会場に足を運んでいただいた中には国土交通省や土木・建設業界でマスコミと接触する立場の方もいらっしゃるかもしれませんが、みなさんのお仕事の一助になればと思います。

私が公共事業の問題を取材するようになったのは、右肩上がり伸びてきた公共事業予算が減少へ転じた1990年代後半のことです。公共事業の見直しということが言われるようになった、はしりの時期で、1997年に農林水産省の国営干拓事業では初めて「廃止」が決まった、熊本県の羊角湾干拓を取材したことがきっかけとなりました。その後、当時の建設省や運輸省、農林水産省は、公共事業の再評価の仕組みをつくった上、所管する直轄事業や補助事業の見直しを進めていくこととなります。私はそうした動きをフォローし、必要に応じて記事にしましたが、公共事業に絡む様々なト



## the Content of a Lecture

ピックの中でもとくに印象に残っているのは、2009年度に廃止された道路特定財源の問題です。

戦後半世紀以上にわたり日本の道路事業を支えてきた特定財源制度がなくなるという歴史的な出来事を巡るマスメディアの報道を検証してみることは、「公共事業とマスメディア」について考える上でも、大きな意味があるはずで、コンテには「暴走するメディア」というおどろおどろしい表題を書かせてもらいましたが、道路特定財源の見直し問題をケーススタディに、当時のマスメディアの報道を振り返りながら、そこにどんな問題があるかを検証してみたいと思います。

他方、マスメディアの報道に対して、公共事業に携わる多くのみなさんは「私たちの仕事を端から色眼鏡を通して見ている」「報道内容は一方的で、公共事業を叩こうという意図を感じる」というように、あまりいい印象を持っていないのではないのでしょうか。そのためなのか、国土交通省やゼネコン（総合建設会社）の担当者の間には、一種諦めにも似たムードが広がっているようで、マスコミに背を向け、役所の内側に閉じてもっている印象を受けます。しかし、本当にそれでいいのでしょうか。冷静な立場で、マスコミとの関係をいま一度考え直してみる必要があるのではないかと、コンテでは「マスメディアとどう付き合うか」という項目を立てさせていただきました。

### 道路特定財源の一般財源化をめぐる中央紙・地方紙の論調

では、資料に沿ってお話を申し上げたいと思います。

道路特定財源の一般財源化は、郵政民営化が争点となった2005年9月の総選挙後、当時の小泉内閣が行財政改革の一環として打ち出し、この年12月9日の政府・与党合意で、「2008年の歳出・

歳入一体改革の中で、具体案を得る」ととされました。これをきっかけに、年末の予算編成期に、「道路特定財源の見直しに関する具体策」（2006年）、「道路特定財源の見直しについて」（2007年）など閣議決定や政府・与党合意が成立し、見直しの方向や内容が少しずつ明らかになっていました。衝撃だったのは、翌2008年5月13日、当時の福田内閣が、「2009年度からの『全額』一般

道路特定財源をめぐる新聞の論調比較

主な論点	中央紙（読売、朝日、毎日、日経、産経の5紙を対象）	地方紙（全国32紙を対象）
1. 一般財源化について	○一般財源化すべき（読売、朝日、毎日、日経、産経）	○一般財源化には反対（27紙） 〔一般財源化すべき（4紙）〕
2. 道路整備の水準について	○道路の整備はかなりの程度進んだ（読売、朝日、日経、産経） ○これまでの整備計画は全面見直しを（毎日） ○不要な道路まで建設している（日経、産経）	○地方の道路整備は遅れている（22紙）  〔道路の整備はかなりの程度進んだ（6紙） これまでの整備計画は全面見直しを（1紙） 不要な道路まで建設している（1紙）〕
3. 道路特定財源の使途について	○（一般財源化して）財政再建・建設国債償還に充てるべき（読売、毎日、日経、産経） ○高速料金引き下げなど利用者へ還元する余裕ない（日経） ○交通関係や環境分野への使途拡大を進めるべき（朝日、日経） ○地方へ移譲は子供だまし（読売） ○環境税へ転用すべき（朝日、毎日、産経）	○納税者が理解できるよう、公共交通や環境分野等への使途拡大を進めるべき（12紙） ○地方への配分を増やすべき（7紙） ○環境税へ転用すべき（5紙）
4. 関係諸税の税率について	○財政再建・環境悪化防止のためにも現行維持（読売、朝日、日経、産経）	○（一般財源化するのあれば）税率を引き下げるべきというユーザーの主張（15紙） 〔税率を下げるべきでない（12紙）〕

道路特定財源に対する中央紙における議論	
I. 一般財源とすべき	①自動車は一般的に広く普及しており、一般財源として税を徴収することとは不公平でない ②一般財源化された方が他の分野と比較され、より厳しい査定となるので無駄が減る ③一般財源化しても、必要な道路予算を確保すれば問題ない
II. 一般財源化しても税率は維持すべき	①日本全体の財政事情を考えたとき税率を下げるような施策をとるべきではない ②自動車が出す環境面への影響を考えると負担は当然
III. （特定財源としても）使い方を改めるべき	①地方の道路整備は大きく遅れており、地方への財源を手厚くすべき ②東京など大都市においては、多くの税金を納めているにもかかわらず、それに見合った道路整備が行われていないのではないかと ③まず将来像と必要額を明示すべき
IV. 道路整備の必要性はなくなった	①道路整備はほぼ終了した ②特定財源があるから、無駄な道路整備が進められてきた

### 資料①-p1

財源化」、言い換えれば、「2009年度からの道路特定財源制度の『廃止』」を閣議決定したことです。

以上が道路特定財源の一般財源化に至る大まかな流れですが、最初にこの問題が浮上した2005年の総選挙後、国土交通省では、世論の動向を把握しようと、道路特定財源制度見直しに関する主要新聞の論調を調査したことがありました。資料①は、集計結果を分析したもので、作成の時期は、年末の政府・与党合意が成立する直前の11月下旬頃ではないかと思われます。

### 資料①-p2



それによると、中央紙（読売、朝日、毎日、日経、産経の5紙）と地方紙（全国32紙）の論調は、明確に分かれています。焦点の一般財源化について、中央紙はすべて「賛成」の立場ですが、地方紙で一般財源化に賛成しているのは4紙のみ、27紙は「反対」でした（残り1紙は不明）。中央各紙は、一般財源化を支持する理由に、「道路整備はかなり進んだ」「不要な道路まで建設している」ことなどを挙げ、道路財源の用途については、「（一般財源化して）財政再建・建設国債償還に充てるべき」としています。これに対し、中央紙の見方に同調する地方紙は8紙にすぎず、22紙は、道路整備の水準について、「地方の道路整備は遅れている」という認識が大勢を占めていました。

道路関係諸税の税率についても、財政再建・環境悪化のために「現状維持」を求める中央紙の主張と、「（一般財源化するのであれば）税率を引き下げるべき」として、税金を負担するユーザーの立場に理解を見せる地方紙の主張の間には、大きな開きがあることがわかります。

### 一般財源化に慎重な地方紙の論調

資料②の北海道新聞の社説（2005年10月17日）と資料③の大分合同新聞の論説（2005年11月14日）は、国土交通省が調査、分析を行った地方紙の一部を抜き出したものです。

記事のポイントを紹介すると、北海道新聞は、「使途を定めて徴収してきた目的税を、財政事情が厳しいからと、そのまま一般財源に移してしまう単純な発



資料②



資料③

想であってはいけない」と、受益者負担の考え方を支持する立場から、一般財源化に慎重な姿勢を示しています。大分合同新聞も、「地方に

はまだ道路整備に財源が必要という声が強いです。また納税者の理解が得られるかどうかは課題であり、工夫の必要がある」と“地方の声”を代弁し、「一般財源化に当たって大きな問題は、『受益と負担』の関係である」「税金を納めている（自動車の）所有者や運転者にとっては、一般財源化するとそれ以外の納税者に比べて二重の税金をとられることになる」とした上で、「道路に使わないなら暫定税率を廃止すべきだ」という『減税要求』が上がっているが、正論であると断言しています。

道路特定財源制度が廃止されたいまから読み直してみても、常識的な論調だと思います。

### 一般財源化ありきの論調

これに対し、中央紙の論調はどうか、少し詳しく見てみましょう。概略は上述しましたが、中央紙はどれも概ね同様の主張を展開しているため、ここでは、国土交通省が各紙の社説などの内容を分析した「道路特定財源に対する中央紙における議論」を紹介します。

資料①の2枚目を見てください。それによれば、各紙とも、「道路整備はほぼ終了したのに、特定財源があるから、無駄な道路整備が進められてきた」と特定財源制度の弊害を指摘する一方、「より厳しい査定となるので無駄が減る」と一般財源化した場合のメリットを強調した上で、特定財源制度の廃止を求めています。ただし、「日本全体の財政事情を考えたとき税率を下げるような施策をとるべきではない」として、暫定税率を

# the Content of a Lecture

維持したままでの一般財源化を、強く主張しています。

受益者負担の原則に基づく特定財源制度のメリットを否定する根拠が曖昧で、中央紙の論調は説得力に欠けるのではないかと。私のこの考えは現在でも変わりありませんが、当時からとくに気になっていたのは、中央紙が一般財源化を是とする理由の一つに、「自動車は一般的に広く普及しており、一般財源として税を徴収することは不公平ではない」という点を挙げていたことです。要するに、みんなが車を持っているということは、事実上、ほとんどの国民が道路特定財源を負担していることを意味します。そのため、一般財源化することになったとしても、受益者負担の原則を大きく崩すことにはならず、負担の公平について疑義を投げかけるような問題は起こらない、という理屈です。

しかし、本当にそうでしょうか。そこにはまやかしがあると、私は考えています。というのも、わが国のモータリゼーションは既にピークを過ぎ、みんなが車を持ちましょうという時代は終わっているからです。公共交通機関の発達が目覚ましい東京をはじめ大都市では、車を保有する世帯が年々減少しているのに対し、地方都市に行くと、車は住民の足として、生活に欠かせないものになっています。

こうした不均衡が次第に拡大してきた結果、かつて私たち日本人が素朴に信じ込んでいた、「車の所有者＝国民」という構図は、もはや成り立たなくなっています。従って、自動車が広く普及していることを、一般財源化を正当化する根拠にするのは、相当無理があります。

## 無駄遣い批判で一般財源化へ引導

資料④として、国土交通省が新聞各紙の論調を調査した2年後の2007年12月7日の政府・与党合意の翌日、12月8日の産経新聞の主張を紹介しましょう。



資料④

このときは景気対策の絡みで、高速道路料金の値下げが話題となり、政府・与党合意でも、10年間で2兆5000億円の道路特定財源を活用した高速料金値下げなどの既存ネットワークの有効活用・機能強化策が盛り込まれました。

この年の政府・与党合意の道路特定財源の見直しでは、道路歳出を上回る税収については環境対策などの政策課題への対応にも考慮して、納税者の理解の得られる範囲内で一般財源として活用することが決まりました。ところが、高速

料金値下げなどの景気対策が実行されると、その分、一般財源に回る財源が目減りする計算になります。この点を取り上げた産経新聞は、高速道路料金引き下げなどを「筋違いの財源活用」と決め付けた上、それによって、「一般財源化は事実上、有名無実化した」と強く批判しています。ここから透けて見えるのは、道路特定財源は、それがドライバーの利便向上につながる道路の施策であったとしても、1円たりとも支出することは罷りならぬ。できるだけ多くの財源を一般財源として確保するようにしなさいという考え方です。

とにかく「一般財源化ありき」という産経の主張は、その2年前に国土交通省が調査した中央紙の論調を基本的に踏襲するだけでなく、さらにバージョンアップした内容になっています。

道路特定財源の見直しは、この後、揮発油税の暫定税率延長が与野党の争点となった2008年の通常国会に舞台を移し、特定財源の使途が厳しい批判に晒されることになります。ここでは、当時、マスコミがこぞって、「無駄遣いの象徴」として槍玉に上げた案件を扱った記事を見ましょう。

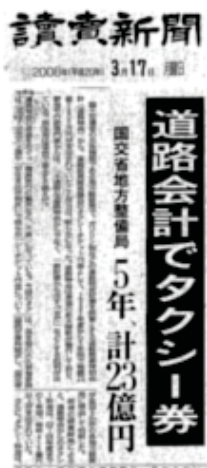
資料⑤は、2008年1月26日の読売新聞朝刊の記事で、道路特定財源が、野球や卓球の用具購入など職員のレクリエーション経費や職員宿舎の建設費に充てられていたという内容。2007年度の支出金額は、レクリエーション費約547万円、職員宿舎建設費25億円弱。これに対し、当時の国土交通事務次官は、「法律上問題はないが、不適切だった」として、レクリエーション費は今後、道路

特定財源から支出しないことを、職員宿舍の新規建設も「厳に抑制する」ことを約束しました。

資料⑥は、2008年3月17日の同じく読売新聞朝刊の記事。それ以前から問題になっていた道路特定財源を使った職員のタクシーチケット購入の実態が、国交省調査で判明したという内容です。支出額は、2002年度から2006年度までの5年間で総額23億7800万円に上りました。省側の見解は、「道路整備特別会計法が認める道路整備に要する費用であり、支出は適法」という



資料⑤



資料⑥

ものでした。

この問題は新聞もテレビも連日、センセーショナルに取り上げていたのを記憶されている方も多いのではないのでしょうか。本日お配りした資料には入っていませんが、当時の報道の中には、全国の国道事務所が1989年から2001年にかけて、マッサージチェア23台を約450万円で、2004年にはアロマセラピーの器具2台を約4万6000円で、それぞれ購入していたと、無駄遣いの内容を詳細に伝える記事もあり、世間は、国交省の「無駄遣い」を糾弾する大合唱に席卷された観がありました。

確かに、個々の支出は法律に抵触していなかったとしても、それが妥当かどうかは、別途議論する必要はあると思います。しかし、あのと時のマスメディアの報道は、そういう建設的な議論ができる冷静なものではありませんでした。というのも、「道路特定財源を職員の福利厚生のために使うのは許されないことだ」という価値観が、すべての出発点になっていると思わせるものがあったからです。そんな雰囲気は、自分自身で取材しながら絶えず感じていました。いずれもマスコミの勝手な思い込みで、関連する制度を少し勉強してみればだれでも誤りだと気付くはずなのですが。

それで思い浮かぶのは、年金問題を巡る報道です。そこでも、道路特定財源の場合と同様に、「社会保険庁の職員の給与を、年金の財源から支出するのはおかしい」という不思議な議論が、新聞紙上やテレビ画面を、当たり前のように闊歩していたのはまだ記憶に新しいと思います。

道路特定財源に話を戻しましょう。報道で指摘された事案は不適切な支出としても、金額は国費分だけでも3兆円を優に超える道路特定財源全体のごく一部にすぎません。また、問題とされた支出の大部分は、世の中の批判を受け、1年前には既に中止したものが少なくありませんでした。もちろん、だからといって、この問題に目をつぶれというつもりはありませんし、むしろ、国民にいささかも疑念を抱かれることのないよう、支出のあり方をいま一度、しっかりと吟味しなければならないと思います。「無駄な道路をつくっている」と批判される道路整備に関しても、効果と費用を的確に評価した上、事業を速やかに執行する仕組みを早急に構築することが必要でしょう。

ところが、その後の経緯を振り返ってみると、道路特定財源絡みの一連の不祥事が“途中の議論”をすべて置き去りにする形で、一足飛びに、制度自体の廃止に突き進むという、随分、乱暴な展開になってしまいました。実際、道路特定財源制度を廃止する閣議決定が行われたのは、道路財源の無駄遣いが国会で取り上げられ、与野党から袋叩きにあった直後の2008年5月13日のことでした。

閣議決定の1丁目1番地、すなわち、最初に書いてあるのは、「道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する」という一文です。これを受ける格好で、閣議決定は、道路特定財源制度は2008年の税制抜本改革時に廃止し、2009年度から一般財源化することを明言しています。そういうわけで、道路特定財源の「無駄

# the Content of a Lecture

遣い] 批判が、結果的に、特定財源制度を廃止し、一般財源化への引導を渡す直接の引き金になったということができるといえるでしょう。

なお、5月13日の閣議決定でもう一つ留意したいポイントは、従来の閣議決定や政府・与党合意の際は必ず盛り込まれていた「納税者の理解」の6文字が消えたことです。もちろん、この時点で突然、一般財源化に対する納税者の理解が得られたという事実はありません。なぜなら、私自身、機会を見つけて国交省の責任者や担当者に質問を繰り返し、その都度、「納税者の理解を得るため、特別に努力していることはない」という答えを聞いていたからです。そういうわけですから、「納税者の理解」が政府・与党合意の文面からなくなった事実は、道路特定財源の一般財源化が、納税者を蚊帳の外に置く形で、なし崩し的に強行されたことを象徴するのではないかと、私はいまもそう考えています。

## 「間違い」を気付かず書いているのか、 わかった上で書いているのか

2005年秋の総選挙を受け、道路特定財源の一般財源化が議論の俎上に乗り始めた頃の新聞報道は、中央紙と地方紙

で違いがあり、地方紙の場合、一般財源化に慎重な論調が大部分だったことは既にお話ししました。ところが、それから3年が経過した2008年5月の閣議決定で一般財源化の方針が明確になった後の新聞報道は、私が記憶する限り、中央紙はもちろん地方紙も、一般財源化を「当然」と受け止める論調が大勢を占めるようになりました。一般財源化のための課題は、基本的に3年前と変わっていないにもかかわらず、論調が180度転換したのは、新聞報道もまた、道路特定財源の用途を巡る不祥事に引きずられる形で、「路線変更」した結果だといえるのではないのでしょうか。

ここで、当時からずっと気になっていた新聞のコラムを紹介します。資料⑦がそれで、2008年11月24日の産経新聞に論説副委員長が執筆した記事です。それを取り上げる理由は、このコラムに事実誤認があるのではないだろうかということ、いまでも強く印象に残っているからです。

このコラムは、5月13日の閣議決定が、道路特定財源の一般財源化に際し、地域の基盤整備を着実に進めるため、従来の地方道路整備臨時交付金に代えて、道路を中心とするインフラ整備を、地方

の実情に応じて使用できるようにする1兆円規模の「地域活力基盤創造交付金(仮称)」を2009年度予算で創設し、その財源を道路特定財源の中から捻出することを約束したのを受けて書いたものです。

資料④で紹介した産経

新聞の主張が、道路特定財源を高速料金値下げに充てることを問題視したのと同じように、今回のコラムは、交付金の形で地方への財源移譲を、「国の財政が収減の上に『1兆円』減ったらどうなるかをまったく考えていない」と非難する内容になっています。

その点はさておき、理解に苦しむのは、「(揮発油税などの)暫定税率の維持はこれら(『環境税』への一部組み替えや社会保障財源)への用途を前提に何とか(納税者の)理解が得られたのだ」というくだりです。要するに、自動車業界やドライバーが暫定税率を容認するのは、環境税や社会保障の用途に充当する目的があるからだ、というわけです。しかし、道路特定財源の納税者は、「負担に見合った受益がある」ということで暫定税率を我慢していたのではなかったのでしょうか。それがいつ、環境や社会保障に用途を変更することに同意したのでしょうか。まったく理解できません。

実際、日本自動車連盟(JAF)などでつくる自動車税制改革フォーラムは当時、5月13日の閣議決定後、再三、一般財源化によって課税根拠を失う自動車関係諸税については、本則税率を含めて直ちに廃止するよう求めています。受益者負担がなくなるのであれば、暫定税率は当然のこと本則税率まで廃止せよと言っているわけですから、コラムは事実誤認と言わざるを得ないでしょう。

新聞を開くと訂正記事を見掛けますが、なぜ記事の間違いが起こるのでしょうか。理屈の上では、記者が無知なために間違いがあっても気付かず、見逃してしまうケースもあれば、反対に、間違い

平成20年11月24日(月) 産経新聞

ひいぞい

首相は道路の地雷を踏んだか





## the Content of a Lecture

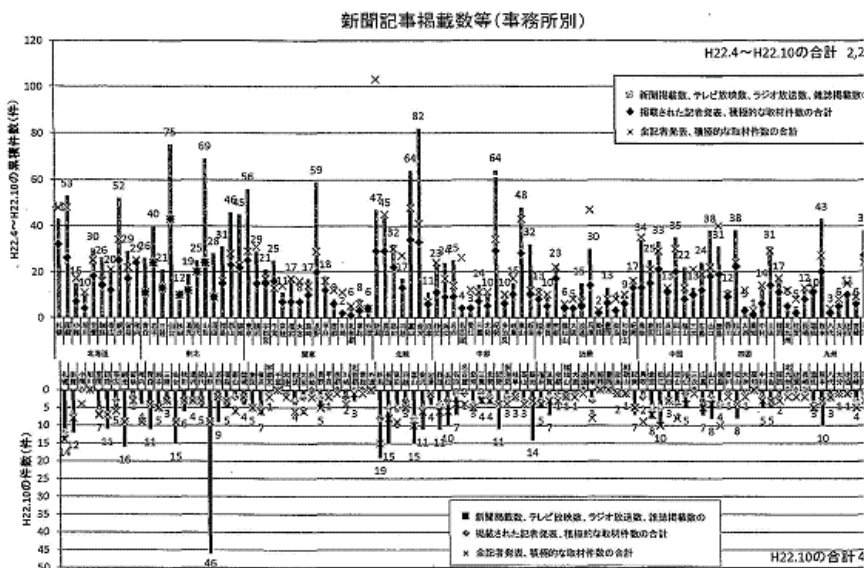
266票を獲得し、7位に入りました。

面白いのは厚生労働省で、「評価できない官庁」では3位なのに「応援したい官庁」ではすべて官庁のトップにあたる2位に入りました。これについて、記事では「年金の行方に不安を感じている人々からの切実な思いが伝わってくる」と分析しています。

厚労省と同じ傾向が出たのは外務省です。尖閣諸島の問題、ロシア大統領による北方四島の電撃訪問など、日本外交を取り巻く最近の情勢を挙げた上で、記事は「あまりにふがいない。しっかりしてくれの気持ちを込めて」一票を投じた67歳の男性の声を紹介しています。言い換えれば、どちらも、力不足で頼りないので、みんなでもっと盛り立ててあげましょうという国民の期待の表れと見ることができそうです。

両省と対照的なのは財務省です。予算編成などで強大な権限を持つこの官庁に対し、判官鼻頂の日本人は「何かしからんことをやっているのではないか」というイメージを持っているのではないのでしょうか。「評価できない官庁」の4位になったのも、そのためだと思われませんが、厚労省と大きく違うのは、「強い役所」であるがゆえに、「応援したい官庁」と考えている国民がそれほどいないことでしょう。

問題は、国土交通省が財務省と同じような目で見られていることです。果たしてその見方は的を射ているのでしょうか。こんな質問を投げ掛けると、省の実情を熟知している人たちからは一様に、「そんなことはないはずだ」という答えが返ってくるでしょう。なぜなら、公共



資料⑨

事業費が年々下降の一途を辿り、ピークだった1997年度の半分程度の水準まで落ち込んだ現在の国土交通省には、もはやかつての「強い役所」の面影をうかがうことはできないからです。財務省と同列視されることに関係者が違和感を覚えるのも、必ずしも見当外れではないといえるでしょう。

その意味で、朝日新聞の記事は、国土交通省の実態と見掛けの間にかかなりのギャップがあることを教えてくれます。関係者はこの事実を重く受け止めないといけません。というのも、こうした事態を招いた最大の理由は、国土交通省の努力が不足していたからです。実像とイメージの間のギャップを解消するため、国土交通省には情報を正しく国民に伝えることが求められているといえるでしょう。

### 体制のいい情報ばかりでは 道路行政の本当の姿が伝わらない

マスコミとの付き合い方を、資料⑨をもとに考えてみましょう。

資料は、全国の国道事務所が発表した道路行政に関する情報が、それぞれの地域の新聞、テレビ、ラジオ、雑誌に取り上げられた回数を集計した「新聞記事掲載数等」と、集計調査の対象や調査方法を説明する「調査に当たっての留意点」の二種類のペーパーで構成されています。資料⑨を見ると、2010年4月から10月までの掲載数の累計が棒グラフで表示してあります。

それによると、累計の掲載数トップは、金沢河川国道事務所の82件。その後、仙台河川国道75件、山形河川国道69件、富山河川国道、紀勢国道が各64件で続きます。逆に掲載数が最も少ないのは、大隈河川国道の0。以下、少ない方から、高知河川国道1件、川崎国道、姫路河川国道各2件、愛知国道、八代河川国道、鹿児島国道の各3件でした。事務

所を管轄する地方整備局の違いによってバラツキがあり、北陸地方整備局の管内は多いのに対し、関東地方整備局は少ないのがわかります。

このグラフを初めて見たとき、マスメディアの世界に身を置いたことのある者として興味を掻き立てられました。どういう基準に従って掲載数をカウントしているのか知りたいと思い、先ほどの「留意点」を読んでみると、正直、疑問を感じざるを得ませんでした。なぜなら、ここで集計されるのは、各事務所がマスメディアに取り上げてもらう意図を持って、主体的に記者発表したり、情報提供したりしたものに限られるからです。裏返せば、事務所側に記事を掲載してもらおうという意図がなく、いわば受け身の形で取材を受けた結果、新聞に掲載されたり、テレビ画面に映像が流れたりしたものはカウントされません。ちなみに、広告記事や批判的な記事も対象外です。

言い換えると、災害や事件・事故、不祥事の類はすべて対象外になります。例えば、2010年の暮れから2011年の新年に向け、日本列島は記録的な大雪に見舞われ、福島県や鳥取県では国道の一部が通行止めとなり、多数の車が雪の中で長時間立ち往生するなど、国民生活に大きな影響が出ました。そのニュースは連日、新聞やテレビに取り上げられ、世間の耳目を集めました。国土交通省の集計上は0です。その意味では、「何もなかった」と同じ扱いになるというわけです。

しかし、事務所にとって都合のいい情報ばかりを相手にする、こうしたやり方

の背後に浮かび上がるのは、どうすれば自分たちの仕事を体裁よく見せることができるかということに心を砕く職員の姿です。そこでは、マスメディアは、事務所の業績を地方整備局や霞ヶ関の本省に対してアピールするための、単なるツールの役割しか持たなくなってしまう。

根底には、公共事業の報道を巡るマスコミ不信があるのかもしれませんが、これでは、道路行政の本当の姿はなかなか国民に理解してもらえないのではないのでしょうか。先ほどの朝日新聞の記事にもつながりますが、国土交通省の実像を伝えるには、行政にとってマイナス評価になる情報でも、それに蓋をするのではなく、きちんと情報発信していくことが何よりも重要だと思います。

厳しい財政状況の中でも、2011年度の政府予算は、国民の安全・安心に関する社会資本を着実に整備を進めていくことをポイントに掲げています。例えば、建設から長い歳月が経過した道路やダムのメンテナンスも、これから大きなテーマになっていきます。社会資本の劣化の問題を国民に正しく理解してもらう意味でも、いま一度、情報提供のあり方については検討が必要でしょう。

道路特定財源の一般財源化問題の決着がつき、近年、厳しい公共事業批判に晒されてきた国土交通省はようやく平穏を取り戻しつつあるように見えます。しかし、マスメディアとどう付き合っていくかという問題を含め、後遺症も少なくありません。内向きのマインドを切り替え、役所の殻の中から外に目を向けるようにしましょう。しっかりした広報戦

略を持ち、ときにはマスコミを味方に付けていくような、したたかさをもっとあっていいのではないのでしょうか。

「公共事業とマスメディア」の表題で考えていた本日の講演は、一応、ここで終わります。



## 自身のETCへの取材経験からの反省

残りの二つの資料は、いずれも私が読売新聞の解説部時代に執筆した署名記事です。

資料②の2002年7月9日の記事は、当時国土交通省が導入をスタートさせたETC（ノンストップ自動料金収受システム）を取り上げた見開き特集「利用進めETCを追う」です。

「割高な車載器 及び腰の行政」や「専用ブース増やす余裕なし/割引もメリット小」という文中の見出しからわかるように、ETCの将来について、記事は課題が山積していることを理由に挙げ、懐疑的なスタンスをとっています。

しかし、その後の展開は、みなさんが既にご存知の通り、ETCは多くのドライバーの支持を受け、車載器の価格低下を追い風に急速に普及が進みました。その効果も、高速料金のスムーズな課金による料金所渋滞の解消に止まらず、料金割引を使った交通需要マネジメントの

## the Content of a Lecture

手法など、当初は考えてもいなかった可能性が広がっています。

この記事を本日の講演の資料にしたのは、自分自身に対する戒めの意味があります。

なぜなら、私の取材に対し、当時の有料道路課の担当者は一貫して、「ETC利用率は今のところ3%に届いていないが、利便性の高い機器。VICS（道路交通情報通信システム）と同様、最初のうちはパツとしないかもしれないが、そのうち爆発的に普及するはず」と主張していたにもかかわらず、私は、その話を無視する形で記事をまとめ、掲載した経緯があったからです。

有料道路課の担当者の話に十分耳を傾けなかったのはなぜか。いま振り返ってみると、恥ずかしい話ですが、「利用率2.6%」という数字に引きずられ、それとは矛盾する情報を冷静に分析する余裕がなかったためだと言わざるを得ないでしょう。もちろん、官庁が提供する情報が100%正しいとは限りません

し、役所の利益になるように記者を誘導することもないとはいえません。

そのため、多くの制約がある中、締め切り時間に追われながら記者が作成する記事に、舌足らずな個所や見通しははっきりしない部分が残るのはやむを得ない面もあります。事実、掲載した記事に事実誤認があったわけではありませんし、取材上、大きな手落ちがあったわけでもありません。結局のところ、ETCの普及見通しをどうとらえるか、見解の相違という見方もできます。しかし、思い込みを排除し、物事を可能な限り相対的に見ることを取材の基本と心掛けてきた私にとっては、悔いの残る経験として今日まで記憶に刻み込んでいます。

さて問題の記事の後日談をお話ししましょう。記事の掲載後、くだんの担当者からは、「あれだけ丁寧に説明したのに、こちらの主張はひと言も入っていない。お前の顔は二度と見たくない」と“出入り禁止”を通告されてしまいます。ところが、このときのやりとりがきっかけ

合ったのがうそのように、ざっくばらんに話し合える関係を築くことができました。この担当者との親交は、取材する方と取材される方という立場にとらわれず、現在も続いています。

### 取材とのかかわりも 人間と人間の関係

余談になりますが、記者の仕事について少しお話ししてみようと思います。最近では、新聞社やテレビ局が記者やアナウンサーを目指す学生向けに塾を開催しているようですが、私が新聞社に入社した頃は、そんなものはありませんでした。入社後、東京本社で1カ月の新人研修を終えると、地方支局に配属となり、赴任したその日からいきなり現場に出て、一人前の記者として取材に走り回る毎日が始まりました。取材の方法や記事の書き方を指導してくれる親切な先輩のいる支局もありますが、だれも教えてくれる人がいないため、自分なりのやり方で習得していく場合も珍しくありません。

言い換えれば、それぞれの持ち味を活かし、試行錯誤を繰り返しながら自分で覚えていくしかないわけです。そのため、記者の仕事を一括りにして説明するのは難しいことですが、私は、すべての記者に共通するのは、「何でも見てやろう」という好奇心だと思います。元々は素人にすぎませんが、取材対象に興味を持ち、自分が納得できるまでとことん調べた上、何がニュースか自分の頭で考え、記事にする。これが記者の仕事の面白さ、醍醐味ではないでしょうか。

その意味では、文字通り、人が基本の職業ですし、先ほど申し上げたように、





取材先との関わりも、突き詰めると、人と人の関係に置き換えることができるでしょう。みなさんも仕事柄、様々なタイプの記者と出会う機会があると思いますが、そのときに、どの記者も、多かれ少なかれ、いま私がお話したような体験を持ち、日々、記者としてのトレーニングを積んでいるという事実を頭の片隅に置いていただければ、いままでとは少し違った形の対応ができるかもしれませんね。

### 通常の常識を持った人達に訴えかける必要がある

最後になりましたが、2004年12月22日に読売新聞に掲載された私の記事（資料①）は、タイトルにあるように、ダム事業の見直しが進む中で、「利水」から「治水」へ、多目的ダムの目的を変更する動きが出ていることを取り上げたものです。

当時、国と地方の税財政のあり方を見直す「三位一体改革」が政治課題となり、その過程で、全国知事会が、河川や砂防の補助事業の「廃止」を政府に要求するなど、霞が関と都道府県の間では対立が深まっていました。ところが、記事にも書いてありますが、この年、各地で台風や豪雨災害が続出したことから、被災地の11人の知事は、知事会の要求を棚上げする形で、補助事業廃止「反対」の緊急提言を発表する事態になりました。

署名記事を本日の講演の資料に取り上げたのも、知事会の要求に反旗を翻すようにも見える一部の知事たちの動きに注目したからです。11人のうちの一人は、補助事業の「廃止」から補助事業

廃止「反対」に態度を変えた理由を、「今回被災して初めて防災の大切さを認識した」としています。

知事たちの胸の内を推測すると、補助事業の廃止を要求したときには、恐らく、「いつやって来るのかわからない災害のために、多額の税金を投入して対策を講じるのは無駄ではないか。できれば先送りしたい」という判断が働いていたのでしょうか。ところが、実際に災害が起きると、住民から厳しい批判を浴びたため、前言を撤回せざるを得なかったというのが事の顛末といえそうです。

これでは、住民の命と財産を守る責任を持つ地方行政のトップとしてはお粗末すぎますが、11人の知事を糾弾することが、ここでの目的ではありません。



資料①

先ほどの「小泉劇場」を引き合いに出せば、私たち日本人は年々、心の余裕を失い、目先の利益を求めて右往左往する傾向が顕著になっています。それだけに、国会議員にしても、首長や地方議員しても、有権者の顔色をうかがうことばかりに汲々とし、身替わりが早いというか、いとも簡単に主義主張を変えるようになっていきます。

従来、公共事業に関する情報を発信する場合に、みなさんが主に念頭に置いていたのは、国会議員や首長、地方議員だったはずですが、しかし、「頼みの綱」にしてきた面々がこういう状況では、何とも心もとない限りです。むしろ、本当に抛り所にすべきは、健全な良識と判断力を兼ね備えた国民ではないでしょうか。これからは首長や議員ばかりに目を向けるのではなく、それと合わせて、国民一人一人に向かって訴え掛ける、新たな発想を身に付けてもらいたいと思います。

これで私の話は終わります。ご清聴ありがとうございました。



本内容は、2011年1月20日に開催された、国土政策研究所講演会によるものです。