

国土の発展を支えて半世紀、そして新時代へ 社会資本整備「再生」への視座を展望する

近畿地方建設局長：竹村公太郎氏
ジャーナリスト：近藤三津枝氏

未曾有の不況といわれ、混迷の時代を揺れ動く世紀末の日本。公共投資の在り方をはじめさまざまな社会システムの見直しが迫られる中で、解決すべき多くの課題の前に建設産業界もまた、試練の場に立たされているといえます。

戦後、焼け野原の中から、不死鳥のように建設プロジェクトを次々と実現し国際都市としてのバックボーンを創造してきた建設産業界。今、変革の時代のオピニオンリーダーとして、我々の役割は？新たな社会資本整備の方向性は？

21世紀への道標を探るために、今回は近畿地建の竹村局長に公共投資50年の分析をしていただくとともに「再生」への視座を展望していただきました。



竹村公太郎

1945年神奈川県生まれ。東北大学大学院工学部土木工学科修了、建設省入省。関東地建宮ヶ瀬ダム工事事務所長、中国地建河川調査官、中部地建河川部長などを経て、95年本省河川局開発課長、97年8月より近畿地建局長。

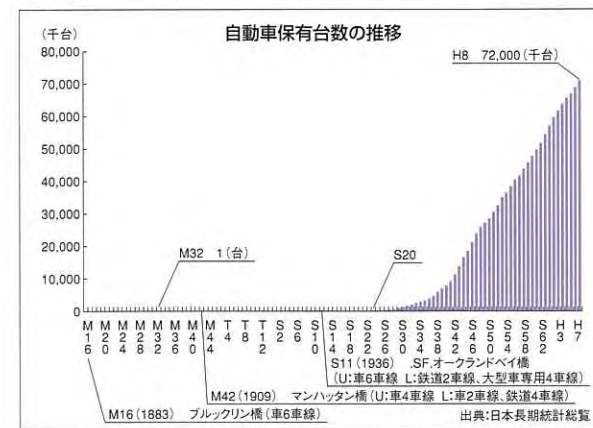
近藤三津枝

芦屋市生まれ。PANCOT代表取締役。武庫川女子大学講師。ジャーナリストとして世界各地を積極的に取材するとともに、テレビ番組のキャスターとして、また兵庫県21世紀の道路を考える委員会など街づくりの分野でも活躍中。

近代的社会資本整備をめざした50年

●近藤 たとえば道路や橋といったものができると、その上を物が運ばれ、人や情報が交流するようになるというように、社会資本の充実と人々のくらしは密接に結びついています。そこでまず、この50年を振り返りまして、諸外国と比べてわが国の社会資本の整備がどのようになされてきたのかをおうかがいしたいのですが。

●竹村 社会資本とは人々が生活している社会を支



える土台なんですね。わが国の社会資本の整備は戦後の50年でやっと近代的な整備をしつつあると思います。道路についていえば江戸時代のように、ゆっくり時間をかけて行き来する街道のよさと、現代社会を支える地域と地域を効率よく結ぶ道路の概念は違います。そういう意味で、近代的な道路整備はこの40年位の歴史しかないのですね。

自動車の台数でみればよくわかるのですが、日本に明治32年に初めて一台入ってきて、昭和20年の時点でも今からみれば「なし」に等しいレベルです。ところが明治16年にはアメリカではマンハッタン島に6車線長さ1kmのブルックリン橋をつくっているんですね。明治42年には自動車4車線、大型車専用2車線、鉄道4車線のマンハッタン橋ができています。ドイツでは戦前に社会資本としての道路網であるアウトバーンをつくっている。このように諸外国と日本の道路行政の歴史は歴然と違います。

●近藤 スタートが大きく違っていたのですね。



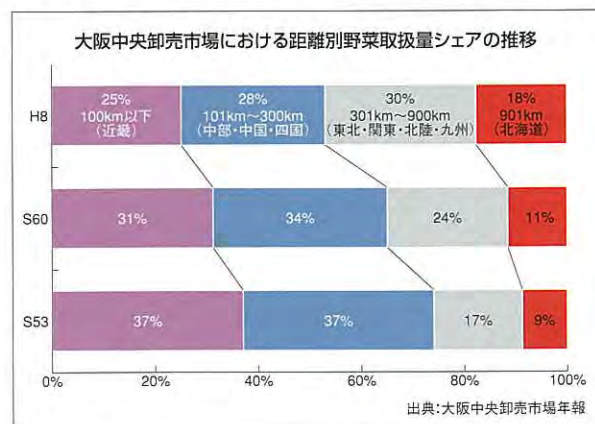
●竹村 日本の自動車保有台数は平成8年には7,200万台にもなりました。戦後ゼロからスタートして、いかに

日本が効率の良い社会をめざして駆け抜けてきたのか。ようやく日本は近代的な道路整備をしつつあり、今もその途上にあるのだと思います。

国土を有効に使い、各地が有機的にネットワークするために

●竹村 日本という国はカリフォルニア州より狭い土地に、大きな山脈がいくつもあり、各地域が山と海で分断されていたんです。この孤立し分断していた各地が連携し合うには有機的にネットワークすることが必要です。これが高速道路の伸展により可能になったといえるでしょう。

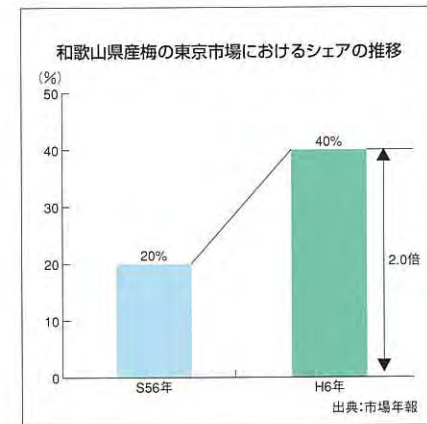
これは大阪中央卸売市場における距離別野菜取扱量シェアの推移なんですが、昭和53年から平成8年までの18年間の変化をごらんください。



●近藤 北海道からのシェアが倍になっていますね。東北からも増えていますが、逆に近畿からは減っていますね。

●竹村 かつて大阪は単独で、あるいは関西近隣の地域内の生産物で生活していたのが、今は遠く北海道の方々と有機的につながって生きてきている、ということの事例なんです。

●近藤 こちらは和歌山県の梅の東京市場におけるシェアですね。



●竹村 私は理系人間なので、データばかりで恐縮ですが…。昭和56年から平成6年の間に2倍にな

っています。同時期の18年の間に高速道路供用状況は約3倍に伸びています。

高速道路の伸展によって、全国の産物や新鮮なものが速く確実に東京市場、大阪市場に入ってきています。大阪のマーケットが日本国内に向けてどんどん広がっているんですね。近畿は狭く土地が貴重ですから、たとえばジャガイモなどの野菜は北海道に任せてもっと別のことに力を注ごうと、いわば国土の役割分担が可能になったということです。日本は非常に狭い国ですから、この限られた国土を有効に使わないのは、日本人としては損失が大きいと思います。孤立していた各地が効率的にネットワークされ、有機的に交流し連携しながら社会を支えてゆくために、高速道路は重要な役割を果たしているのです。

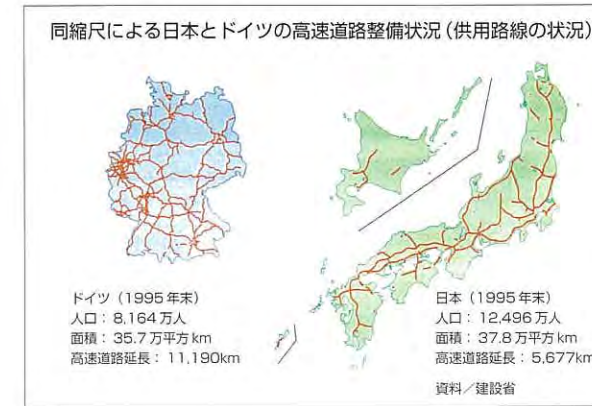
高度成長期に切り捨ててきた地方
その自立と連携のために
2030年に向けての道路づくり

●近藤 たとえば非常に人口の少ない村に1日数台しか自動車を通らないりっぱな道路があつて、

これが本当に必要なんだろうかと思う場合があります。公共投資のあり方を少し考え直そうという議論もありますが、いかがですか。

●竹村 日本人はいつも混んでいなければ道路と思わないところがあります。これは社会資本的には貧しい発想です。

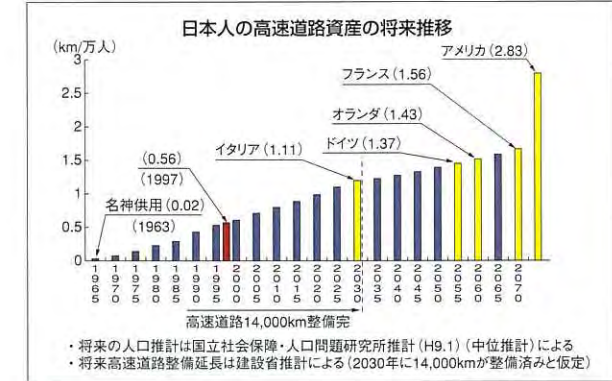
外国との比較で本当は議論したくないのですが、ドイツと日本の高速道路の整備状況を見ると、日本の高速道路はあちこちでブツブツ切れている。現在1万人あたり500メートル余りの資産というところですが、当面の目標である総延長14,000キロメートルはあと30年くらいで整備が完了します。2030年頃ですが、その時には現在のイタリアと1万人当たり的高速道路整備ストックは同水準ですね。2055年でドイツと、2060年でオランダと、2070年でフランスと同じ水準になります。人口が減っていきますから、70年後80年後の我々の子孫は豊かな社会



資本を享受することができます。

●近藤 その頃には高速道路が一人あたり今の3倍。うらやましいですね。

●竹村 人口が減っていくことについて恐わがっている評論が多いのですが、逆の発想をすれば、人口が少なくなるということは一人あたりの社会資本がとても豊かになるということなんです。子孫が本当に豊かな国土を使えるようなかたちにして残すために、今、きちんと整備してやろうということなんです。



●近藤 社会資本を整備することにより、豊かさを得てきた訳ですが、一方失ったものもあるのではないかと思います。その辺はどうですか。

●竹村 社会資本整備のいい面とマイナス面、ダメージを与えた面を検証することは大事なことです。紙の表裏ですね。

過去50年間、日本は東京に力を集中し、まさに一極集中によって世界と経済分野で戦ってきました。経済戦争に勝ち抜くために東京や大阪など大都会に人とお金と資源を集中せざるをえなかった。そこで得たのは経済的な豊かさ、失ったものは「安全」と「ゆとり」と「地方」でした。地方を切

り捨てて、その結果都市の過密、地方の過疎という非常にバランスの悪い国土をつくってしまった。

日本の多くの地域が未だ山岳地帯で孤立しています。自立とは孤立することではありません。自立するには連携することが必要です。地方が地方として自立して生きていけるように、また都市も地方と連携して生きていけるような社会資本整備をこれからまだやらなくてはいけないと思っています。

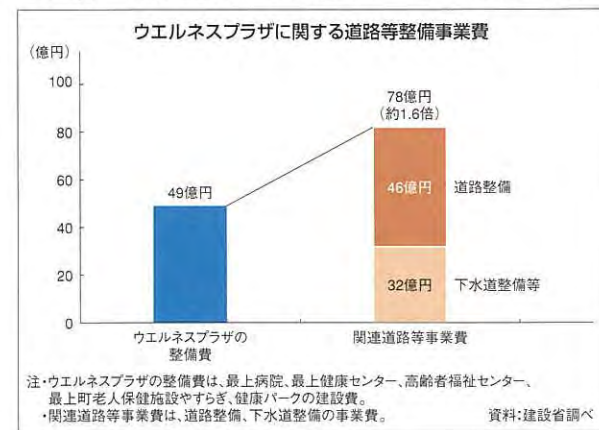
平均寿命と上下水道の関係 ～社会資本整備と福祉

●近藤 高度経済成長を成し遂げた今、社会資本整備のあり方も変わっていくのではないのでしょうか。

●竹村 今までは社会資本の整備においては経済発展や生活向上の面が強調されてきましたが、高齢社会に向かい、社会資本に福祉という概念が必要になると思います。たとえば「道は福祉」だ、といえるんです。道路が整備されていないと、地域の福祉にも大きな影響を与えます。

ある地方都市で49億円を投じて病院、健康センター、高齢者福祉センター、老人保健施設などの複合施設であるウエルネスプラザを整備し、就労の場も増え地域の活性化にも寄与していますが、この施設の周辺整備として、下水道整備などに32億円、道路整備に42億円かかったんです。

●近藤 周辺整備に74億円ということは本体の



ウエルネスプラザの約1.6倍かかっていることになりすね。福祉を充実しようとすると、インフラ整備が大変だということがわかります。

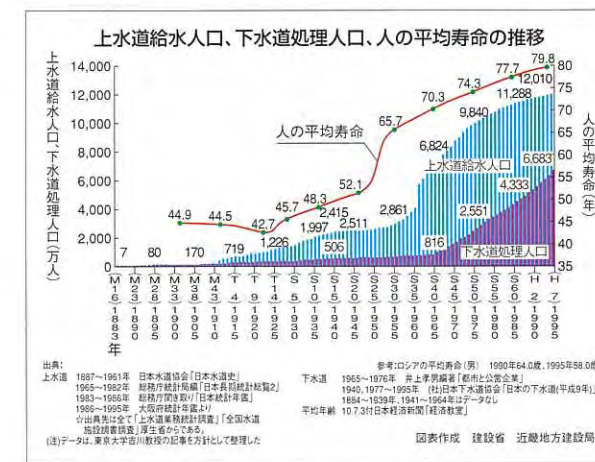
●竹村 これからの社会は高齢社会であるということをはっきりしています。高齢・少子化社会に向かい福祉行政がクローズアップされる時代には、この新しい社会を支えるための基礎的な社会資本整備が必要です。

インフラストラクチャー (InfraStructure) とは通訳すれば“下部構造”で世の中を支える基礎です。

社会資本の整備が福祉と密接に結びついているという興味深いデータがあります。この50年間で、日本人の平均寿命はおよそ50歳から80歳となっていますが、平均寿命がこれ程著しく伸びているのは世界中で日本だけではないのでしょうか。これは上・下水道の整備と密接な関係がある。つまり平均寿命の伸びが上・下水道整備のカーブと見事に一致しているんですね。かつては水溜まりが汚物だらけであったり…。この様な環境の中で

乳児の死亡率が高かったと思われます。今は子供たちは元気に育つことができる環境が整備されています。つまり、社会資本の整備が日本人の基礎的な生存そのものを支えているんだということです。

今、ロシアでは平均寿命が落ちてきているんですよ。男性の平均寿命が1990年に64歳、95年に58歳というように。モスクワ以外の水道はみんな茶色の水が出るといっても過言ではない、社会資本整備のメンテナンスができていないということなんです。



●近藤 平均寿命と上下水道の関係にはびっくりしました。

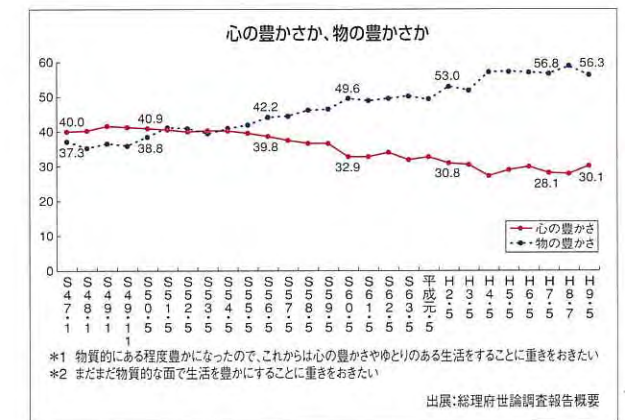
文化集積の地、近畿で 心の豊かさをみつめた在り方を

●近藤 日本が経済大国といわれる国になった今、人々の豊かさに対する解釈が変わってきていますね。

●竹村 豊かになったからこそ、豊かさについて議論できる時代になったんだと思います。貧しかったらそんな議論はできないですからね。世論調査においても「物質的豊かさ」よりも「心の豊かさやゆとり」に重きをおく人が多くなっています。過去50年間はただ「豊かになる」というゴールに向かって遮二無二走るだけで考えなくてよかった。明確な目的があったからそれはそれで楽だったともいえるんですね。しかし、豊かさというゴールにたどり着いた今、社会は今までの豊か

さという目標を失って浮遊している。その意味で時代のターニングポイントにいるわけです。

この転換期にこそしっかりと、日本人の発展とは何かを考えなくてははいけない。

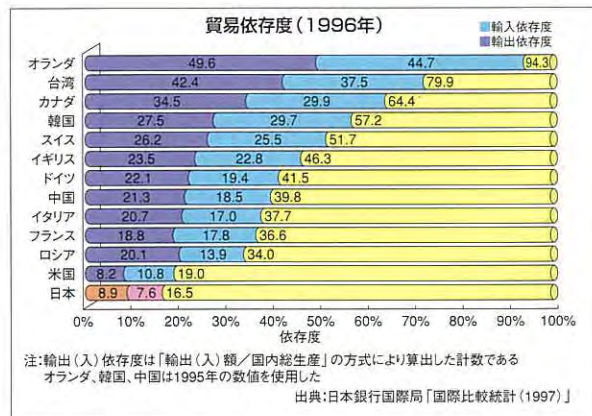


●近藤 明石海峡大橋は夜ライトアップされますよね。あれは早く淡路に行くには必要のないことですよね。道づくりも変わってきている…。

●竹村 最小のコストで最大の効果を発揮するものをつくらうというのが経済です。これまでは効率的な経済がベースだった。今は100年200年後の子孫たちが喜んでくれるものをつくらうじゃないかと、我々の共通の意識として広がってきたと思います。しかしこれはムダだから電気を消そうという時代がくるかもしれない。要は一般の方が喜んでくれる形の社会資本整備を、その時代時代で判断して考えていかねばならないということなんです。日本の経済が苦しいので節約しましょう、というのは一般の人の家計では当然ですね。

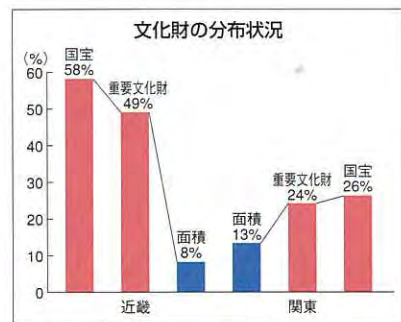
各国の貿易依存度を見ると、オランダが94.3%で最も多く、日本はアメリカより少なく、約16%なんですね。日本は世界で最も内需王国なんです。しかも民間の力が強い。日本は景気が悪いので節約しようというのは違うのじゃないか。逆に少しお金を投資しても今のうちにグレードの高い次世代への遺産をつくっておく必要があるのではないかと、という気持ちです。

●近藤 新しい豊かさを考えるキーワードとして



「文化を生かす」という視点も今後必要ではないでしょうか。

●竹村 近畿には国土の8%の狭い土地に日本の重要文化財と国宝の約50%が集まっている。山が迫り、海がひかえ決して広くはない土地です。そこに近代的な都市文明と2千年の歴史をもつ伝統



文化が混在してきたという世界でも貴重な地域だと思います。これからはお金ではなく、歴史

と文化とそれらを生かす技術が新しい豊かさのパラメーターとなってきます。近畿には豊かな自然も数多く残っています。皮肉なことに紀伊半島や日本海側など、この50年間で社会資本整備が遅れた地域は自然環境が残され、将来へ大きな可能性を秘めています。最先端の近代文化の地と環境豊かな地と空間を越えてどうネットワークし、共にどう心豊かな発展をするのか。次の時代の価値観をもった社会資本整備を考えるのは非常にワクワクする楽しいデザイン作業ではないでしょうか。

民間活力とビジネスをどう構築するかが大事

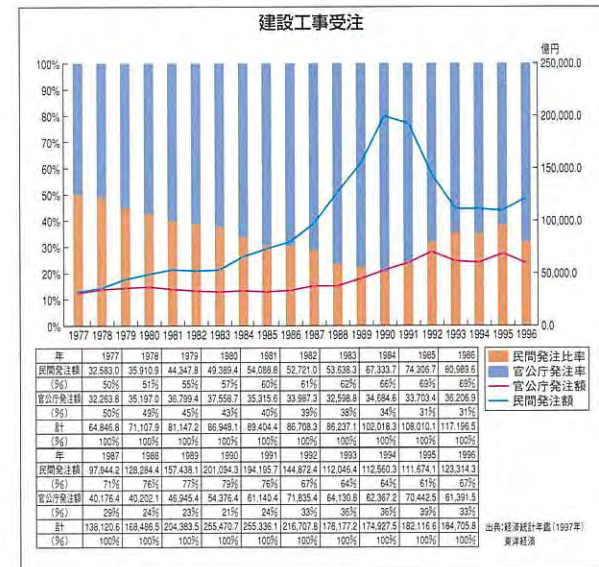
●近藤 近畿の活力として建設業界も元気になら

なくては、と思いますが、今、何をなすべきでしょうか。

●竹村 公共事業というのは、税金を使って国民のための社会資産を建設するというやりがいのある仕事をしている。パブリックマインドの強い分野です。それを意識してもっともっとすばらしい分野になるために、自分たちのいい方向を一生懸命模索していくことが必要なのかなと思います。また、製造業と違い、クライアントからの注文がなければできない分野であり、厳しい宿命を負った世界だなと思います。

●近藤 前向きに動けるものは何かないでしょうか。

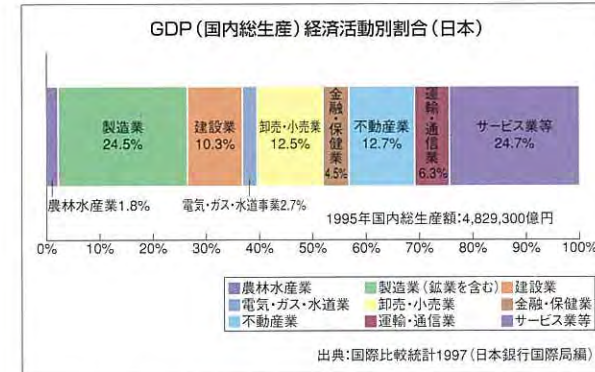
●竹村 施主がやるという判断をしないかぎり動けない。これは1500年変わっていません。大阪に



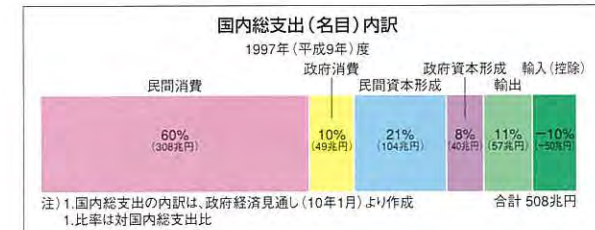
1000年以上続いている金剛組という日本一古い建設業があります。その家に伝わる文書を見せてもらう機会がありました。やはり大昔も仕事は役所から見積を出せと言うところから始まっている。このように、建設業界というのは厳しい宿命をもった分野なんだなと思います。

●近藤 我が身を磨く時期と考えるしかないですかね。

●竹村 そうですね…。日本が土建国家であると言われるときに私はこれを見るんですよ。GDP



に占める建設分野のシェアなのですが、日本は10.3%です。しかも6:4で民間工事が多い。40%の公共事業のうちたった6%が近畿地建の仕事です。建設省はひとつのクライアントであって、むしろ民間活力の分野や地方自治体の比率が大きい。60%を占める民間部門の例を言うと、住宅着工



数はしばらく160万戸の水準できていたのが、今は130万戸になってしまった。この民間の住宅建設分野が大きく日本の建設業界のみならず、日本社会の景気を左右するものとなっています。日本人の気持ちが萎縮し落ち込んでいるので、大変危惧しています。住宅建設のための金利も低い今こそ人々は、子孫に引継ぐ住宅整備のチャンスだと思うのです。しかし4000万世帯があるとして、その家がレベルの低い家だとすると、20年間で作りかえなくてはならない。そうすると年に200万戸の建築になる。また逆に40年もつ家をつくれれば100万戸です。住宅着工数が減ったというのは住宅のグレードが上がり、ロングスパンになってきたという面もあります。

アゲインストの風の中で21世紀の社会資本整備を考える

●近藤 日本は今、非常に厳しい経済環境の中にありますが、こういう時にこそ、建設業界も我が身を磨き、知恵と技術を発揮せねばならないと思います。近畿の活力を生みだすために建設業界が果たすべき役割をお聞かせください。

●竹村 次の世代が豊かで生き生きとした暮らしをするために、最低限「安全でゆとりを感じられる町、かつ各地方が連携できる」社会資本整備をすることが私たちの使命だと思います。

皆さんががんばって来てくれたから日本は世界でナンバーワンの長寿社会を実現できた。日本は土建国家などとマスコミに揶揄されて、たしかに今は厳しい環境の中にいますが、アゲインストの風が吹いているというのはむしろいい時期だと思います。これは決してくやしませぬではなくて、逆風の中でこそはっきり見えてくるものがあるからです。

国民やクライアントの夢や思いを受けて、その貴重なお金を使って安全ですばらしい価値あるものをつくるために、どの方向に発展してゆくか、人類の遺産として誇れるかたちの社会資本整備をどうつくるかを、今こそ考えていただきたいと思っています。

●近藤 きょうは大変貴重なお話をどうもありがとうございました。

※この対談は、平成10年8月27日に行なわれたものです。

