

公共事業

「コンクリートから人へ」を主要政策に掲げた鳩山政権は、2010年度政府予算で公共事業関係費を対前年比18%減とする大なたを振るった。前原誠司国土交通相は、膨大な財政赤字と本格的な少子高齢化時代を理

由に、「税金の使い道を変える」として八ツ場ダム(群馬県)の建設中止などを打ち上げた。一方で、道路やダム整備を望む地方自治体の声は根強く、事業縮小は地域経済への悪影響も指摘されている。財政問題や環境保全、経済振興など公共事業をめぐる論議は重層的な課題をはらむ。21世紀の国土整備のあり方が問われている。(聞き手・目黒重幸)

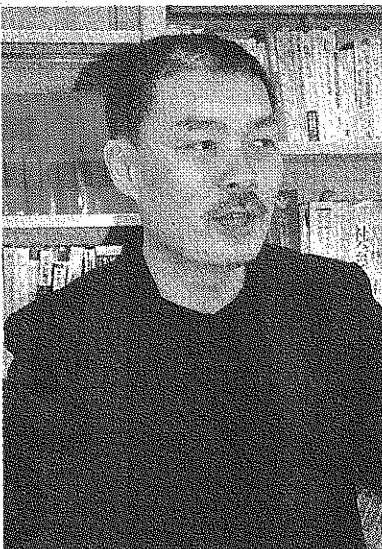
争点双論

2010参院選

積極投資

京都大工学研究科教授

ふじい さとし
藤井 聡氏



土木計画・交通計画。著書に「なぜ正直者は得をするのか」。2003年度土木学会論文賞。41歳。

補強、整備内需拡大導く

「もう日本に公共事業は不要だ」との意見をちまたでよく聞くが、国民は今の道路や生活環境に満足しているのだろうか。日本が「生活小国」といわれるのは、基本的なインフラの水準が低いからだ。

日本の道路は欧州先進国に比べて幅が狭く、踏切も多いので渋滞が頻発する。英国やドイツでは夕方仕事を終えてから100キロ離れた都市まで食事に行くということができるが、日本でアフターファイブに大阪から舞鶴、長浜まで

これは民主党も理解しているようだが、日本が国際競争に生き残るためには港湾整備が死活問題だ。大型船が入れるようにしないと韓国や中国の港に船を奪われ、膨大な港の使用料を支払わざるを得なくなる。

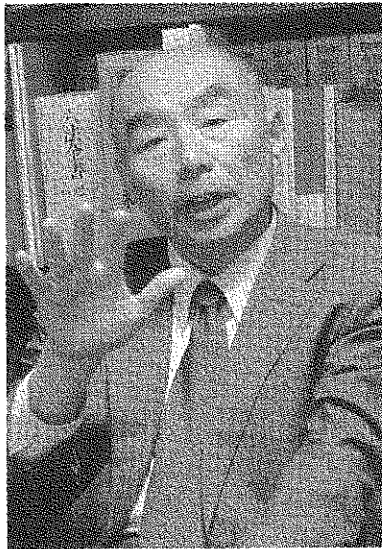
車で出かけようとは思わないだろう。都市再生にも投資がある。京都の市街地から車を排除し、例えばLRT(次世代型路面電車)を走らせれば、歩道は広くなり、オープンカフェもできて都市文化は豊かになる。そんな街にするには数千億円から1兆円規模の投資が必要だ。

誰も使わない道路を造ったり甘い汁を吸ってきた建設業者や役人が、中にはいたことは間違いないだろう。だからといって公共事業が要らないとは思えない。国民の命を守り、国家の生き残りを図るためにも、今こそ「人からコンクリートへ」と言いたい。

抑制継続

法政大法学部教授

いがらし たかよし
五十嵐 敬喜氏



公共事業論。著書「道路をどうするか」など。野党時代の民主党に公共事業改革を提言。66歳。

費用対効果で事業評価を

日本の社会資本整備は1990年代で必要最低限は完了した。2000年代に入ると逆にインフラは余り気味となり、近年建設された高速道路や飛行場はほとんどが赤字だ。赤字ということとは過剰ということ。すでに日本は人口減が始まっている。インフラは今後ますます余るのだ。

複数年で事業を進めるための特別会計や、技術者集団の公団、道路特定財源など目的税といった公共事業システムは、戦後の復興期から高度経済成長期にかけて急速に社会資本を整備する上では有効に機能した。一方で政治家の癒着や天下り、自治体の国従属などさまざまな問題を生んだ。

公共事業改革は民主党にとって党の存在理由といえる。野党時代に「公共事業基本法案」(緑のダム法案)を提出するなど、同党の政策の中で最も熱度が高いものだ。日本の公共事業費は対GDP(国民総生産)比で欧米を大きく上回っていたが、民主党政権による削減でようやく先進国並みになった。

「道路やダムが欲しいなら、その分福祉や教育は減りますよ」と示し、住民に選択してもらう時代なのだ。財政状況を考えると、「コンクリートも人」は無理だ。地元自治体は道路などインフラ整備を強く求めているが、道路やダム建設で地域が発展するというのは幻想だ。逆に道路を造ったばかりに人口や観光客が流出して衰退した地域もある。パイが限られる中、「道路やダムが欲しいなら、その分福祉や教育は減りますよ」と示し、住民に選択してもらう時代なのだ。