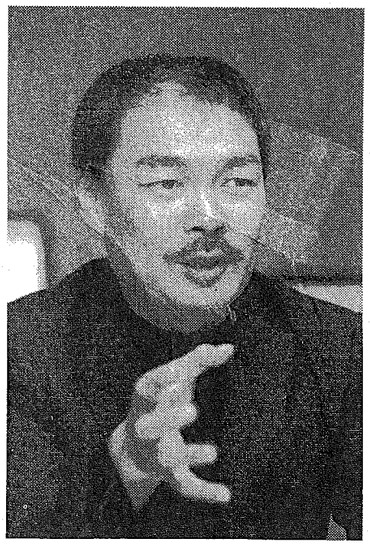
11月18日　土木の日

対談 Special talk



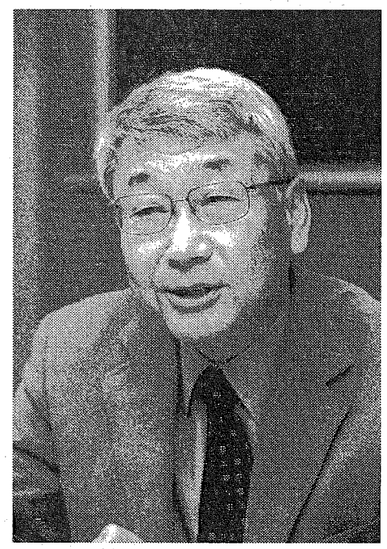
人口減少でも衰退しない国土づくり

ブロック単位で国際競争力促せ

あらゆる議論をかき消す コンクリートから人へ

京都大学教授
藤井　聡氏

政策研究大学院大学教授
運輸政策研究所所長
森地　茂氏



シビルエンジニアを目指す若者が活躍できる社会に

公共事業の逆風に市場優先主義
土木の向こうに見える社会改善
土木技術者は「物語」を作ろう

司会　土木の日が制定されて23年周年になりますが。

森地　日本の戦後を評価すると、まず地域格差の縮小と高度経済成長を同時に達成した点です。公共投資によるインフラ整備が民間投資を促して地方は活性化しました。ところが、ここ20年くらい公共投資が民間投資の呼び水となる相乗効果は薄くなっています。経済のグローバル化によって先進国も発展途上国も国内の地域格差の拡大傾向にあります。いま日本人の多くが格差社会は良くないと思っています。国土形成計画でも議論されましたが、市町村・県単位だけではなくブロック単位で、それぞれが特色ある国際競争力を付けていく。それによってアジアの繁栄を自分たちの中に取り込んでいくことが重要です。

次に人口減少期に入っても社会が衰退しない国土をどうつくるのか、が問われています。市町村単位で病院をつくっても医者はいないし、患者も来ない。人口20万人、クルマで1時間くらいの圏域で公共サービスを提供し、いかに雇用を生むかです。

国土の姿を国民意識として共有

ブロック単位で国際競争力を促すインフラや広域生活圏を支えるインフラは、どうあるべきか、が課題です。ただインフラだけ取り上げてもダメで、インフラ＋ソフトウェアあるいはインフラ＋地域の行動をうまく誘導し、あわせて環境問題を解決していく。さらに交通事故や防災上危険な箇所を少なくしたり、橋やライフラインといったインフラの高齢化など身近な問題を解決し、安心・安全を確保する。気候変動にともなう環境問題への対応でダムは必要ですし、リニアはブロック単位を超え、高速道路によって広域生活圏にある救急医療センターに1時間以内で行ける。そういう国土の姿を国民意識として共有できるか、どうかです。

司会　藤井先生は、いかがでしょうか。

藤井　第1回「土木の日」は23年前ということですが、私が高校生のころです。憶えているのは瀬戸大橋とか、青函トンネルとか、その当時、すでに『土木』は格好の良いものではなかったけれど、社会風潮としてまだまだ『リアリティ』のある存在でした。しかし、この間、道路公団の民営化や脱ダムがあり、土木に対する社会の否定的なニュアンスが徐々に増して今回の民主党中心の新政権による八ツ場ダムなど2ダムの中止問題になるわけです。

異分野の学問領域との連携

バブル経済崩壊以降、社会の流れは規制緩和と改革路線に向かいます。終身雇用と年功序列の日本型経営を否定し、流動性の高いアメリカ型経営が推奨され、マーケットについても外国企業も参入しやすいように規制が撤廃されて行きます。「公」の意志によるコントロールから個々人の気持ちでマーケットが動く。社会を形成するのに統治的なパワーと市場的なパワーの二つがあるとすると、すべて市場に任せよ、というのが、この4半世紀の動きだと思います。これもグローバリズムの一つの側面ですが、何が正義であるか、森地先生のおっしゃる国土形成の論理を国民意識としてどう共有できるか。すべてマーケットが決めるという日本国を覆っている風潮が、インフラ投資に対する逆風となっていると感じます。

森地　かつて昭和30年代にも土木工学科に学生が集まらなくなりました。電気とか、石油化学、工作機械、造船とか、急速に伸びていた時代です。50年代以降、産業のソフト化とか、脱工業化でサービス産業が伸びてくると、再び学生が集まらなくなり、大学人は次のキーワードとして都市や環境、人間、コミュニティへと土木工学科の名称を変えて行きました。単体の土木工学から人間が活動する舞台をつくる工学に移したものの、そのコンセプトは、しっかり整理できませんでした。

「国土」というイメージは自分たちの地域や国であったり、しかもインターナショナルでもあるわけです。それを何とか良くしよう。そこに照準を合わせるのは、ほぼ間違いはないです。この国は不幸なことに「公と私」あるいは「官と民」を混同し、統治よりも市場とか、集団よりも個人とか、また、その逆もしかりで二項対立に終始します。ボランティアに身を置いて何らかの形で公的な活動にコミットしたい、人のために役に立ちたい、というムーブメントは厳然とあり、それを国土形成計画では「新たな公」と名付けています。

藤井　統治と市場をバランス良くさせるという議論はとても大切です。ところが、過度な市場原理主義が台頭し、ここ20年くらいバランスある議論ができなくなってしまいました。ある意味で僕より年下の世代は、公的なリレーションが希薄となり、真空の中で生きているように感じます。かろうじて僕たちの世代は、森地先生の時代の空気を吸って分かり合えるところがあります。しかし、70年代に生まれた団塊ジュニアは、個人主義的な風潮に浸されて寂しくて仕方がないはずです。そういう世代の研究者はPI（プリック・インボルブメント）とか、モビリティ・マネジメント、まちづくり、地域居住とか、従来の土木から見ると、異分野の知＝学問領域との連携を図ろうとする人たちも現れています。

森地先生がおっしゃる「公」を求める人は、たくさんいると思います。そういう人たちを新たな「公」へ誘う在野の組織論が必要だと感じています。人は99％の感情と1％の理念で動きます。その1％こそコンセプトの整理なんです。感情的な側面が重要となる地域のまちづくりと、理念的な側面もあわせて重視される国土づくりを、どうリンクさせるのか、日本再生の重要な鍵を握っていると思います。

喜びが公と私を結びつける

森地　日本の再生に経済成長はいらないとか、成長は必要だとか、いろいろな意見があります。土木のアウトプットとは別に、いま土木技術者や土木に携わる集団は自信を喪失している状況をどう認識するか。モノづくりと、まちづくりは、どちらが好きですか、と問うと、やっている人は、どちらも好きと応えます。行政と市民が一緒になって我が町の点検という活動があり、危険な場所を発見し、直しています。「公」のお手伝いと創造や地域改善の喜びが「公」と「私」を結びつけています。

藤井　土木技術者の喜びは、巨大土木もあるでしょうが、その先に社会の『改善』の喜びがあるような気がします。例えば交通まちづくりは、交通という無機質な移動空間に、まちづくりという血を通わせます。映画「黒部の太陽」のラストシーンで、黒四ダムによって電力が供給される大阪の街が大画面に映し出されます。それはダム建設によって良くなる日本への眼差しです。土木技術者と国民は同じ喜びを共有していたと思います。

例えばアジア新興諸都市と互角に勝負するスーパー港湾や国際空港と高速交通ネットワークを強化することは日本の改善に寄与するはずです。それを見えるように紡ぎ出せば、土木は「黒部の太陽」が映画化された時代と同じように国民の共感を得るシナリオを描けると思います。自信を喪失したから語らないのではなく土木技術者は、どんどん物語をつくって発信すべきです。

森地　港のゲートでトラックは3時間待ちという物流の現状を多くの人たちは知らないし、日本橋川は大腸菌に汚染され、隅田川に合流して東京湾に注いでいる。6㎜／h程度の降雨で合流式下水道から河川に年間60日も汚水が溢水しているんです。JR王子駅でトイレの排水を川に流していたと大騒ぎになりましたが、年間60日も汚水を川に流す下水と河川管理については多くの人にちゃんと伝わっていません。