

企画  
対談  
近畿の  
未来

建設省近畿地方建設局長

藤芳素生

VS

評論家

竹村健一



# 建設産業再生へのシナリオを描く

20世紀から21世紀へ。

この世紀の大きな橋渡しの瞬間にあって、建設産業界は依然、大変な試練に直面しています。景気は上向きの状態にあるといわれるものの、社会や暮らしのあらゆる場面における先行き不透明感に満ちた昏迷の状況、政治・経済に対する行き場のない不信感など。そんな中で聞こえてくるのが公共事業への厳しい批判です。いわく、不要論や大幅削減論など。欧米諸国に比べ、まだまだ遅れているといわれる社会資本整備の必要性を、正しく理解してもらうためには、どのような視点が必要なのでしょう。人々が求める豊かさの質が変化の中で、次世代に引き継ぐ公共事業への指針をどうとらえるべきでしょうか。常に時代の潮流を鋭敏に分析される評論家、竹村健一氏と近畿地方建設局長の藤芳局長に、建設産業界再生へのご提言をうかがいました。

## PROFILE

### 藤芳 素生

昭和21年東京都生まれ。昭和48年東京都立大学院 工学研究科土木工学専攻を修了、当年4月に建設省入省、昭和50年より奈良県、国土庁、外務省の出身を経て、昭和62年北陸地方建設局千曲川川事事務所長、平成7年九州地方建設局 企画部長、平成9年河川局 防災・海岸課長、平成11年近畿地方建設局長に就任。

### 竹村 健一

昭和5年大阪府生まれ。京都大学英文科を卒業後、第1回フルブライト留学生としてエール大学・シラキュース大学に学ぶ。英文毎日記者、山陽特殊製鋼調査部長を経て40～46年追手門大学英文科助教授。記者時代よりテレビ・ラジオ・執筆・講演などを通じ幅広い評論活動を行ない現在に至る。著書多数。

## 建設産業に共感を得る 情報発信の方法を考える

●藤芳 最近のように公共事業に対する風当たりが厳しくなると、情報発信の難しさということを痛感します。また、こうした風向きの中で、我々行政側や建設業界が情報発信に対して二の足を踏んでいるところがあると思います。マスコミに対するアプローチの仕方について、是非専門のお立場からアドバイス願いたいのですが。

●竹村 アカウンタビリティ、つまり説明責任とか透明性ということがよく言われますが、人々にどう解らせようかということです。これはマスコミが協力してくれないとできないのだけれども、マスコミというのは正・悪両方の側面を客観的に正確に書くという使命があるにもかかわらず、悪いニュースの方をセンセーショナ

ルに取り上げる傾向があるんです。そのためには次の2点を提案したいですね。

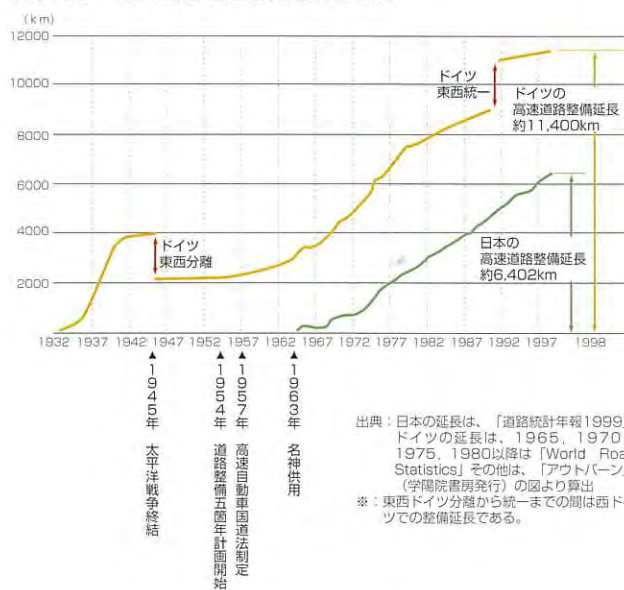
まず、政府なり建設省がマスコミに負けない情報発信をするということ。それには国民が楽しんで読めるものを作らなくてははいけない。

第2に横綱級の大マスコミとも堂々と渡り合うような取っ組み合いの論争をするくらいの気構えが必要です。今、インターネットのホームページは6000万ページほどあるといわれていますが、この非常に多くの人が見る手軽な媒体を見逃す手はない。たとえばネット上でのおもしろい発信や刺激的な論争にはたちまちアクセスが何十万にもなりますよ。

●藤芳 記者発表などをしますが、どうしても関係者だけに対する情報発信になっているかもしれません。また業界からの情報発信というと、どうもうさんくさく見られるということもあるようで。



■ドイツ・日本の高速道路供用推移状況



■TENs(トランス・ヨーロッパ・ネットワーク)



●竹村 そんなに弱気にならないでください(笑)。1960年代、石原裕次郎が『黒部の太陽』という映画を作った時代には、ダムを造るというような苦しい仕事に対して好意的な見方があったんですね。それを裕次郎が映画にしヒットした。それに比べ現在では、科学技術や土木技術の進歩で建設産業には「あまりつらくない仕事」「ただ金だけ使っている」というイメージができて、それが一般の人々の共感を呼ばなくなったのかもしれないね。

●藤芳 高度経済成長の時に、一定品質のものを大量生産するとコストが下がりますから、そういうやり方でよいものをどんどん作っていくことをめざしてきました。そうすると、職人の世界で「となりの現場よりはよいものを作るんだ」というような競争意識がなくなってきたんですね。職人から日本の技術力が発達してきたといえますが、今の時代になると、たとえば銘板のひとつひとつにコンクリートを打った人の名前を残すというようなことをして、仕事をした人間に自分の作品に対する誇りを持たせるような仕組みが必要だと思えますね。

●竹村 技術発達についても、「おお、こんなすごい技術があるのか」ということをどんどん発信していくことですね。いつの時代でも苦勞には共感を覚えるという人間性がありますから、技術開発や最前線の現場の話はどんどんTVやドラマにしまわうのもいいですよ。

## マイナスをプラスに転化する「スピンする技術」

●藤芳 たとえば公共投資はこれだけ必要ですよ、ということを真正面から情報発信してもなかなか伝わらないことがありますね。

●竹村 スピンドクターという言葉があります。スピンというのはボールを投げた時に回転がかかるスピンです。マスコミにどうひねって広報するかを考える人ですね。これをもっとも有効に使い生き延びたのがク

リントン大統領だといわれています。1993年から彼の政権が発足して最初の2年間は評判が悪かった。そこで呼ばれたディック・モリスがスピンドクターぶりを発揮し、後半2年で彼はイメージを変え、再選されるわけです。またスキャンダルなどにまみれ辞任の危機になりながらも最後には人気を勝ち取っていき、結局8年間大統領をやりました。こうした成功はスピンドクターの功績が大きい。現代のような先の見えない昏迷の時代には、スピンする技術が非常に大きな力になるんですよ。

●藤芳 市民の共感をどんどん膨らましてゆくという発信の仕方でしょうか。

## 欧米に比べ今だ遅れている社会資本整備

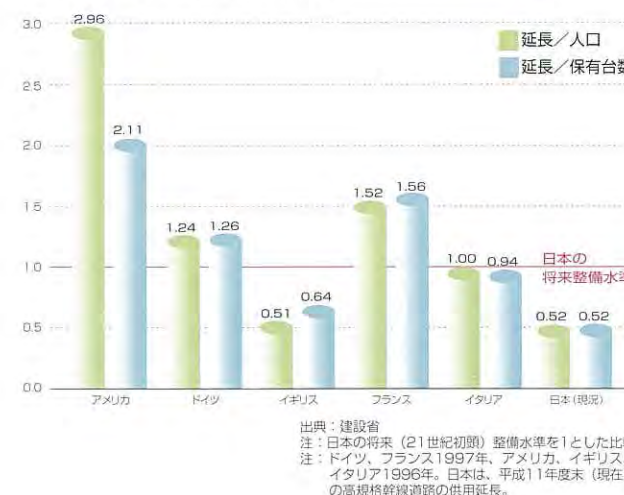
●藤芳 都市と地方をどうつなぐかという問題が公共事業にはあります。地域を超えてネットワークしていこうという時代にきていて、ヨーロッパでは国単位ではなくユーロとしてどうネットワークしようかということまで考えられています。その意味では日本は諸外国に比べ、まだまだ遅れています。たとえばドイツ・日本の高速道路供用推移状況のデータによると、日本全体と国土面積がほぼ同じであるドイツの高速道路整備延長距離が11,400kmであるのに対し、日本は6,402kmなんですよ。しかも、日本ではインターチェンジから空港や都心部へのアクセスを考えると決して便利とはいえないなどの課題もあります。

●竹村 (各国別の「高速道路整備水準グラフ」を見ながら)こういうグラフを見たら、日本が遅れているというのはよくわかりますね。

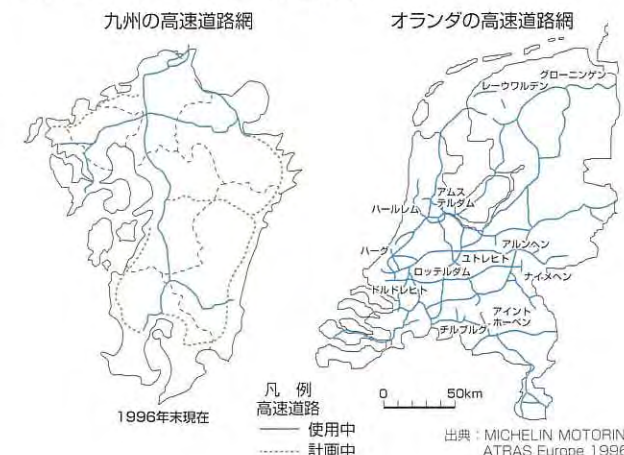
私がよくあげる例なのですが、オランダと九州は面積や人口、経済規模などがよく似ているんです。ところが96年現在で両者の高速道路総延長距離を比べると、オランダが2,140kmに対し、九州は683km。しかもオランダでは国内に網の目のように走った高速道路が国際空港や国際港湾と有機的に結びついている。



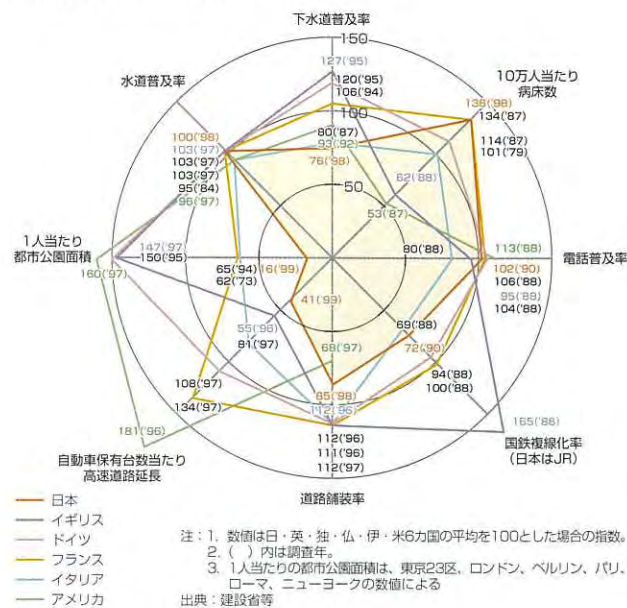
■高速道路の整備水準の国際比較



■九州とオランダの高速道路網比較



■社会資本整備状況の国際比較



しかし、九州では南北、東西に一本ずつというお粗末さです。

●藤芳 こうしたインフラ整備の遅れを取り戻すことが急がれています。

●竹村 港湾についても、かつて貨物取扱量が世界一を誇った港湾大国日本も、今では香港やシンガポールに遠く及ばないほどになってしまった。いくら情報化社会とはいえ物流は必要です。モノは電波では飛んできませんからね。5万トン以上の港湾や巨大ハブ空港が必要ではないでしょうか。また、これらを有機的に結びつける道路も大切です。世界第2の経済大国というのにこんなに遅れているというのも問題ですよ。

●藤芳 日本の基盤整備は遅れているということをもっと国民に知らせるべきですね。

●竹村 オランダと九州の例などをテレビCMすると効果があると思いますよ。

暮らしに貢献する  
公共事業

●藤芳 公共事業の効果という点では、たとえば明石海峡大橋と淡路花博の効果で、徳島への観光客が約30%の伸び、淡路島へは約3倍となっています。本州・明石側の交通量も計画より増えています。交通の結末点ということで明石側に物流の基地がひとつできたのですが、そこでも売上高が非常に大きな伸びを示しています。

また、こうした直接の経済効果だけではなく、周辺地域の医療効果なども含めどのような効果があったかを見ていくべきだと考えますが、その例として、明石海峡大橋の開通により、淡路の住民が神戸市の高度医療施設に搬送されるケースが急増しました。

●竹村 その点についてはちょっとしたエピソードがあります。大分と鹿児島間は約300kmで、大体名古屋と東京の距離と等しい。しかし後者は2時間足らずで行けるが、今の道路事情では大分、鹿児島間は

7時間かかると。これじゃあ親の死に目にも会えない、だから高速道路があるんです、ということなんですね。

政治の目的とは橋を造ることではなく、橋ができた結果、楽しいレジャーができるとか年老いた親に会いに行ける、ということが目的なんです。そういうことをもっと考えねばならないでしょうね。

●藤芳 多角的な視点から国民生活全体にどれだけ貢献があるのか、ということで公共事業を判断すべきですね。

日本のGNPを支える建設業界  
そして、世界に広がる技術力

●藤芳 建設業界の現状を少し申しますと、建設業への就業者数は約660万人と、全産業の約10%を占めていますが、20歳代と50歳代の雇用が多いという特徴があります。これは失業に対する下支えをしているという現実だと考えられます。また、最近では25tのショベルカーを扱うなど重機のオペレーターに女性も増えていますね。

公共事業が出ることにより、他産業にも相当貢献しています。建設材料として化学・金属・鉄・窯業など多方面の業界に波及効果があるのですね。

●竹村 GNPを上げようと思えば住宅を作ればよいということによく言われますね。ただ、それを民間が建てやすいような施策を考える必要があるでしょう。

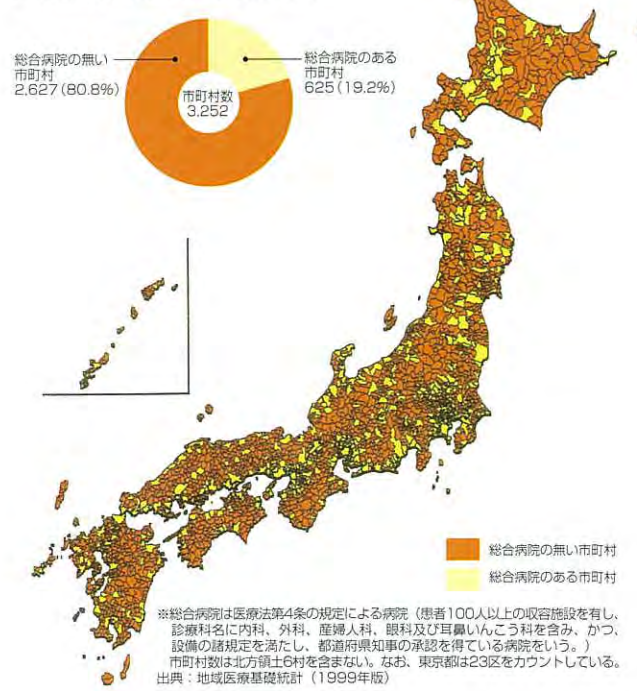
●藤芳 また日本の建設技術は、たゆまぬ努力と研究・開発の結果、現在では世界に誇れる水準です。さらにこれらの建設技術は、工事のスピードアップ、コストダウンといった分野を含めて、ワールドワイドな観点から、諸外国への技術貢献という形で結実しています。クアラルンプール新空港や香港新空港、タイのエンパイアータワーズなど。ドーパートンネルも日本の技術です。

●竹村 これだけ海外に技術提供をしているのに、あまり知られていないのではないですか。欧米の政府は「こんなことまでするか」というくらい民間を支援するのが常識ですが、日本では政府のバックアップが

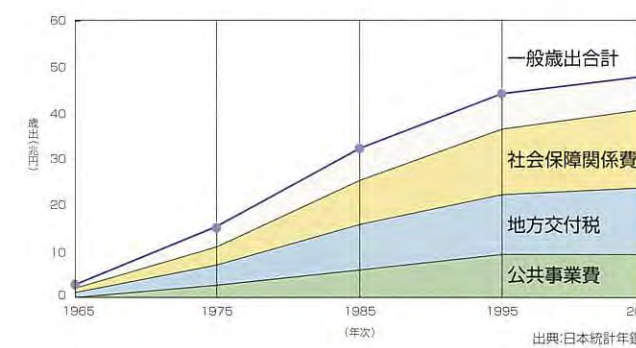
■明石海峡を通行した救急医療件数(1ヶ月あたりの搬送件数)



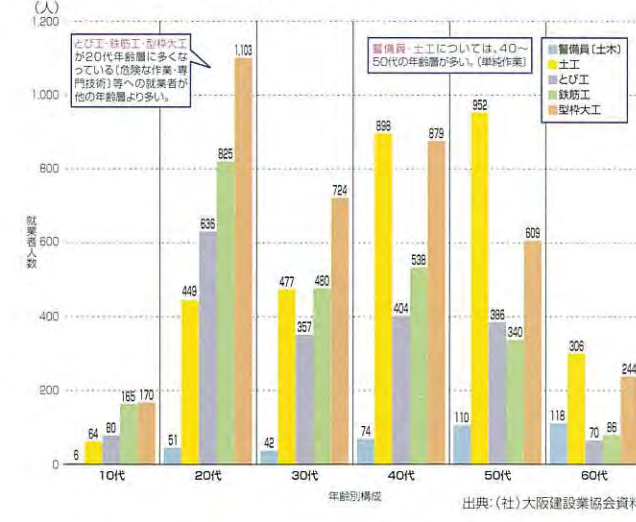
■総合病院の無い市町村(全国)



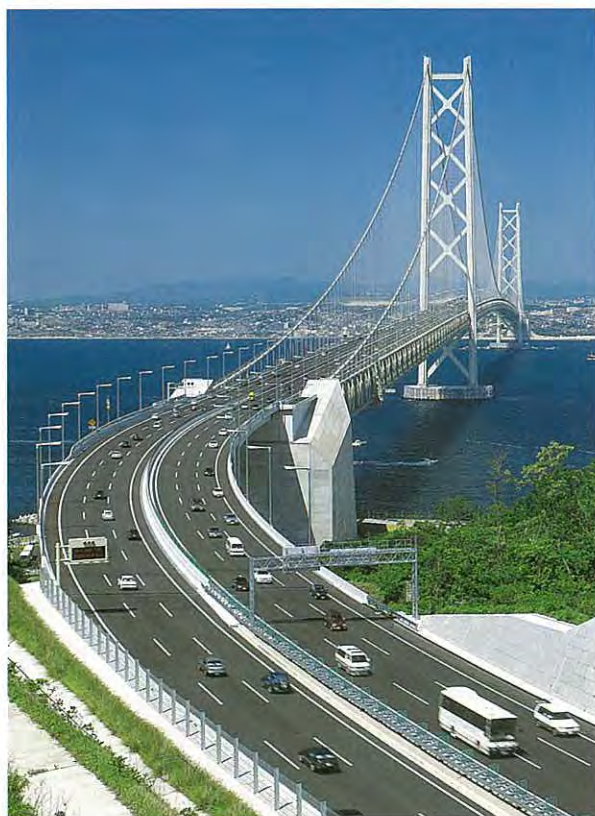
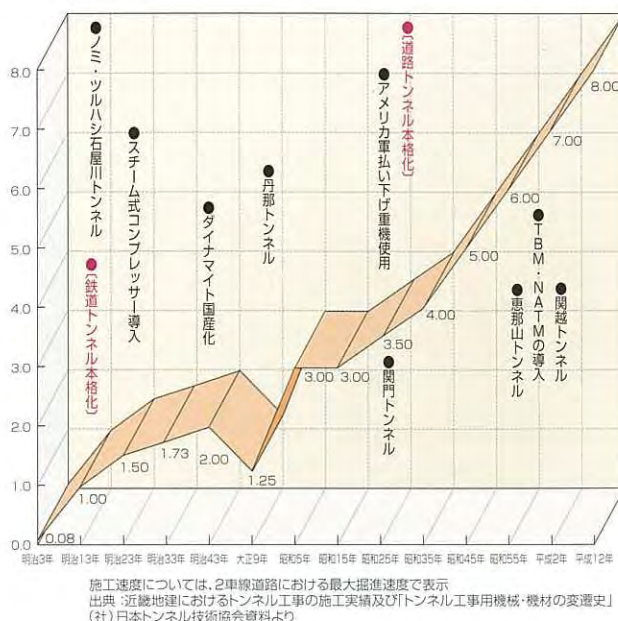
■主要経費別の一般歳出



■職種・年齢別の就業者数の分布(大阪府主要業者23社)



■トンネル掘進施工速度の変遷



明石海峡大橋

あまりにも少ないのが問題ですね。

●藤芳 実績に対し、経済界の中でも、もっと評価を高めていく——それが建設産業界を育てることになるのでしょね。

## ハードからソフトへの発想転換 がんばる大阪が伸びる近畿をつくる

●藤芳 これからの道づくりを考えた場合、人々の価値観が「もの」「お金」「便利さ」よりも「心の豊かさ」や「余暇・自由時間」「自然とのふれあい」の方を大切にしたいというように変化する中で、市民サイドから道路を見つめ直すことが必要な時代になっていますね。

●竹村 ハードからソフトへとはよく言われますが、僕が言っているのは、たとえば道路をつくる場合、今までならセメントがいくら、労賃がいくらという考え方で予算がついた。そういうものが少なかった戦争直後ならそれでよかったのだけれども、今はその道路ができた結果、どれだけ住民が豊かになるか、というソフト方面にも予算配分を考えるべきだということです。堤防なら、コンクリートではなく石造りにして花を植えるとか、さらに夏には納涼できるスペースを考えるとか。ビルを作る時には1階をコンサートホールや画廊にするとか、ですね。今だとビルが建つと住民が日陰になるから反対というのが多いけれども、そうではなく、ビルが建ったおかげで生活が文化的になる、というようなことを計画の段階で出そうということです。

●藤芳 歩道についても、市街地の中では歩道もまた賑わいのある街の一部ということで、そのスペースを見直そうという傾向が出て来ています。

●竹村 設計する人は道路工事のことだけではなく、周辺のことも考え、さらに何のために道路をつくるのか、という根本的な所を考えたお金の使い方をしてほしいですね。

さらに社会資本整備と経済効果について、従来の固定的な発想からの転換が必要です。たとえば四国に行く橋の通行料が1万円もするからあまり行かな

いのであって、これを100円にすると100倍どころか1000倍は行きますよ。その結果、道路公団の収入は減っても、観光収入が100倍になり、ガソリンスタンドの収入は100倍になるという考え方です。またインターネットをつけばなしにしてもNTTの接続料が今の100分の1になるならば、使う人が増え、ビジネスがもっと円滑にいく。はるかに経済増加が見込めるだろうということです。同様なことが飛行機の着陸料にもいえますよ。思い切ったコストダウンは新たな顧客を開発します。建設費用にいくらかかったから料金をいくらにしなければならない、という固定的な考えから抜け、何が国民生活のためになるかという、もっと広い視野をもちたいですね。

●藤芳 複合的に民間の活力を生み、生活の豊かさを視野にいれた公共事業のあり方を考えるということですね。最後に私が関わっている近畿の未来について、どのような印象をお持ちでしょうか。

●竹村 関東圏で言うと東京都民の所得が増えると、茨城や栃木などの県民所得の伸びがすごいんですよ。近畿では大阪が元気になると周辺もまたよくなるという構造です。大阪は独立志向が強いお国柄ですが、近畿を牽引するという心構えでがんばってほしいですね。(この対談は2000年8月1日に行われたものです。)



関西国際空港

