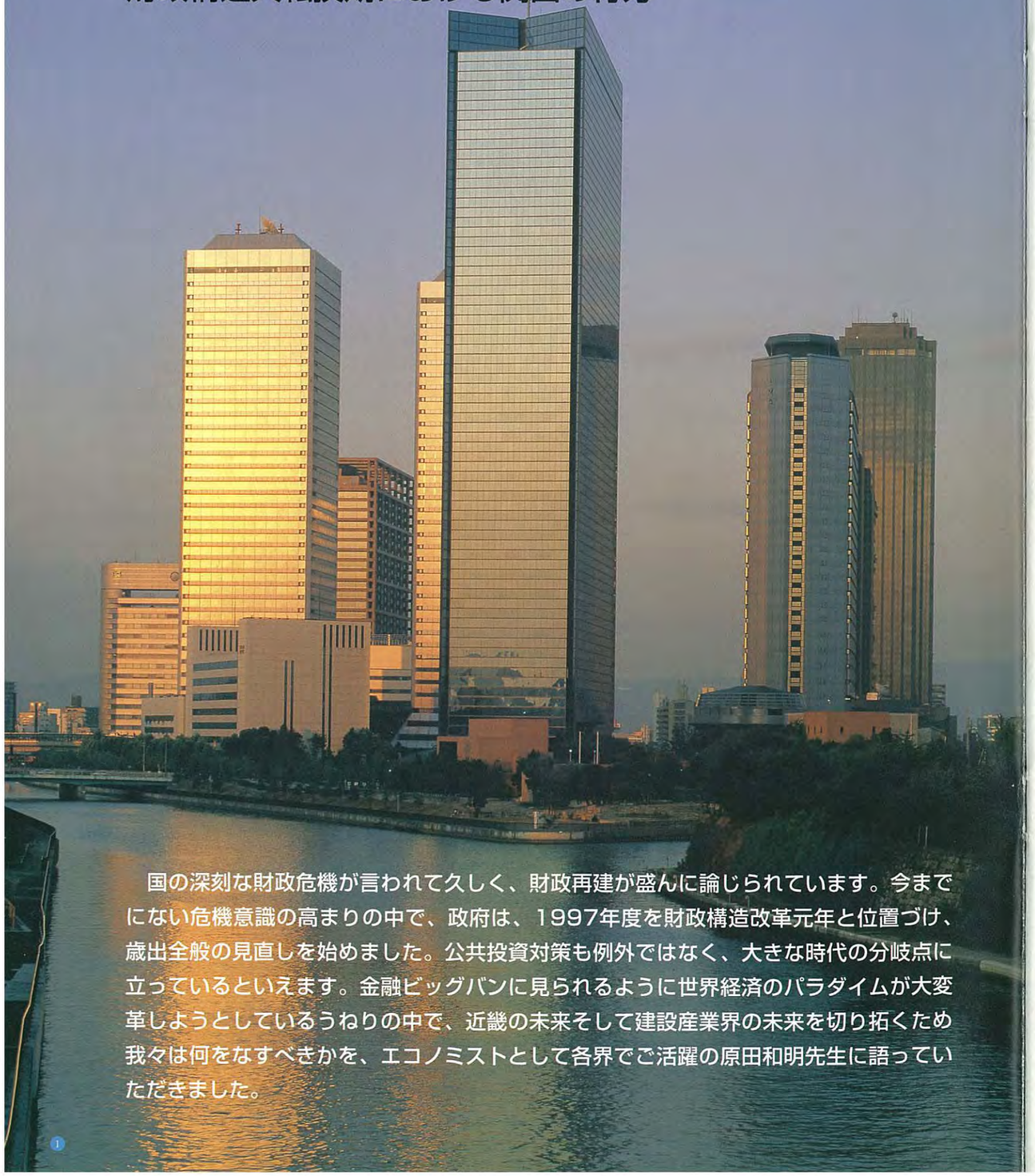
建設産業界の未来を語る

財政構造大転換期における関西の行方



国の深刻な財政危機が言われて久しく、財政再建が盛んに論じられています。今までにない危機意識の高まりの中で、政府は、1997年度を財政構造改革元年と位置づけ、歳出全般の見直しを始めました。公共投資対策も例外ではなく、大きな時代の分岐点に立っているといえます。金融ビッグバンに見られるように世界経済のパラダイムが大変革しようとしているうねりの中で、近畿の未来そして建設産業界の未来を切り拓くため我々は何をなすべきかを、エコノミストとして各界でご活躍の原田和明先生に語っていただきました。

株式会社 三和総合研究所 取締役理事長
原田和明氏

VS

社団法人日本土木工業協会関西支部 支部長
小笹太郎氏

公共投資と社会資本整備

●小笹　建設産業界を取り巻く環境が大変厳しい状況ですが、我々もこれは氷河期に入っていくのではないかという危機感をつのらせております。

1998年度から公共事業費が７％の削減、３年間で15%の縮減。さらに建設費の10%縮減という我々建設産業界にとっては非常に厳しい数字になっていますが、これらの数字は建設産業界のみの問題ではなく、社会的な問題である雇用や国民経済にどう影響するのか、倒産する企業が増えるのではないか、さらに社会資本整備が遅れるのではないのか、と多くの問題について懸念されています。

社会資本整備に関しては、来るべき高齢化社会に備えて、投資余力のある内に社会資本整備をある程度終わらせるというのが、社会的合意であったと理解していたのですが、先生のお考えはいかがでしょうか。

●原田　建設産業界が氷河期に入っていくのではという言葉が出てきましたが、その危機感はよく分かります。財政構造改革が軌道に乗るまでのここ２、３年は厳しく推移せざるをえないと私も考えております。

社会資本整備については、日本はストックの面で欧米にかなり遅れている、というのも事実です。雇用問題については建設業関係全体で55万社、670万人の雇用の内、90～96年の間に建設業関係で約82万人も増えている。自動車産業全体でも90万人ちょっとですから、いかにたくさんの雇用が建設業関係で増えたのかがわかります。その過程において、建設関係の民間工事は同期間に９兆5000億円減っているのですが、公共投資は11兆円増えているんですね。公共投資への業界の依存度が増えているということで、その意味では私は公共投資の重要性を認識していますし、できればもっと充実しなければならないと考えています。

しかし、物事を出来るだけ広い視野で捉えなければならないエコノミストの立場からいうと、今の日本の財政はただならぬ状況にある、ということも認識しています。

それだけに、今後の公共投資をどう考えるかは非常に難しい問題だと思います。

痛みを伴う財政改革

●**小笹**　国の財政を家庭に置き換えると、借金がたくさんあるので、出費を減らして家計を健全なものにしなくてはいけない、ということなのでしょうが、財政赤字の削減方法というものが、果たして

遠い将来まで見据えた国全体のビジョンに基づいたものであるのだろうか、と疑問を感じるところなのですが、この点はいかがですか。

●**原田**　将来についての目標が明確ではないという意見も確かにありますが、今回の財政改革についていえば、日本の財政は急速に悪化してきているという現状認識がなによりも重要です。先進７カ国の中で、日本はイタリアに次いでブービーと言ってもいいくらい深刻な状況です。その意味で、私はこの３年間の重点期間に財政改革を軌道に乗せなければ、21世紀の日本の将来はバラ色のシナリオを描けないと認識しています。

98年度公共投資７％減ということですが、これは固定費を除いた事業費部分で、おそらく10数％減くらいに見込まなければならない。さらに「公共投資基本計画」の10年間で630兆円についても３年間延長するということで、実質的には年度予算を減らすということになる。

また、97、８年度の２年間で我が国の全就業者数の１％強、つまり65万人くらいの雇用減を覚悟しなくてはならないと、こういう事態になってきているんですね。このように、従来考えられなかったような大変厳しい政策が出てきている。我々が考えても、ここまでやるのかというくらいに厳しい内容になっています。

●**小笹**　政府の意向としては、今回の改革は相当な痛みを伴うものであるというスタンスですね。

●**原田**　今度の場合には予算を増やすということでは新しい技術開発関係予算を５％増やすということ以外は軒並み大幅なカットをするということなので、かならずしも建設産業関係だけに厳しいというわけではないのです。橋本内閣における現状のスタンスは財政改革を徹底的にやろうということですね。

しかも、財政改革の推進を訴えれば訴えるほど、厳しい方針を打ち出せば打ち出すほど内閣の支持率が上がるというように、財政改革は国民の支持を受けている。国民も大きな負担を抱えることを十分覚悟しているわけです。

世論からしてもこれほどのフォローの風が吹いているわけですから、こういう時にやらなければやる時がないということになります。

●**小笹**　この3年くらいは厳しい氷河期を自分たちの努力で乗り切っていくしかないということでしょうか。

公共工事のコスト

●**小笹**　財政赤字の話になると、財政逼迫の責任は建設投資にあるというような、いかにも場当たり的な思考が一人歩きしているようにも思われますが、このあたりはどうでしょうか。

我々にとっては、戦後の社会資本整備に貢献し、経済の活性化や生活水準の向上、また文化の醸成などに力を尽くしてきたという思いがあるだけに、こうした短絡的とも思われる議論のされ方は非常に残念なことなのですが。

●**原田**　一般の人たちの間にも財政改善が緊急の課題である、徹底的に構造改革を行なうべきだというムードが高まってきていて、公共投資がどうもターゲットにされているのではないか、というご心配ですね。確かに戦後の社会資本整備に対する建設産業界の貢献は忘れてはならないと思います。ただ、かならずしも今回の構造改革は建設産業関係だけに厳しいというわけではないのですが、いくつか数字をあげて説明してみましょう。

いろいろな計算方法がありますが、建設省の調査によると土木工事では公共投資のコストが米国より１.１～１.45倍くらいコストが高いんですね。もちろんいろいろな要因がからんでいますが。また92年から95年にかけて、民間建築単価は３割強下落している、ところが国の方の入札価格は４％程度しか低下していない。こう見ますと、やはり公共投資は業界にとって利益率の高いものなんだ、ということは全く根拠がないとは言えないわけですし、そういうところから国民の批判も出てきているのですね。逆の言い方をすれば、重点化とか効率化の遅れということもあるでしょうし、これらを前提とした業界の皆様の努力が進めば世論の理解も

得られるのではないかと思います。

●**小笹**　公共工事の高コストの件につきましては、その要因にはいろいろあると思います。日本の流通など経済構造によるもの、技術基準などの相違によるもの、多岐にわたる規制などがありますが、特に日本では土地代が高いですね。たとえば西ドイツなどと比べますと、数倍から10倍だともいわれます。これが人件費や材料費にはねかえって高コストの大きな要因となっています。さらに、今は多少の赤字でも注文を受けてやっているということがありまして、先ほどの民間建築単価３割強下落という数字は瞬間的な数字だと理解しています。

また、物価が変動しているなかでは単価の見直しが追いつかず、遅れていくという側面がありまして、これはいずれ追いついて修正されていくものなのですが…。

●**原田**　たしかに景気の上昇局面においては、価格が硬直的な公共投資は民間に遅れるということはあります。また米国に比べ高コストの要因には土地代の高

価格体質があるだろう、とはいってもこれからさらなる効率化への対応が求められているということは否定できないでしょう。

欧米流の競争原理の働く社会へ

●**小笹**　財政改革の考え方には、海外資本を射程距離に入れて体質改善を急がなくてはいけない、ということもあるのでしょうね。

●**原田**　今回の構造改革の基本にあるのは、日本を海外と同じシステムに変えなければ21世紀に日本は生き残っていけないということなんですね。グローバルスタンダード＝国際標準と言っていますが、公共投資についても政府の頭の中にはこうしたグローバルスタンダードを前提とした枠組みの中で考えていくということがあるのでしょう。その場合、市場経済原理を背景とした需給バランスにのっとった公正な競争＝フェアコンペティションが基本にならざるをえない。つまり、グローバルスタンダードの原点になるのは、欧米流の競争原理の働く社会ですね。このシステムに変えていくしか日本が生き残る道はない。そこまで厳しい事態に直面しているということです。

この動きは建設産業界だけでなくあらゆる業界に問題を生じさせています。

たとえば、多くのガソリンスタンドでは今、転廃業が相次いでいます。国内競争がし烈で経営が難しくなってきているんですね。

また、タクシー業界では今まで何度値下げ申請をしてもダメだったのが、運輸省が姿勢を変えて需給調整はやらないという方針を出しました。安さで有名だった京都のタクシー会社は10％安く東京・大阪に参入してくることが決まったと聞いています。

つまり、日本型システムであったお役所に規制してもらって、同業者同士がそこそこあうんの呼吸で協調し合っていた社会もグローバル化の流れの中で競争相手が海外になってくると今までのようなやり方では、やっていけないということです。

金融構造改革はもろ刃の剣

●**小笹**　98年の4月から外為法が自由化され金融ビッグバンが起こるということで、これはいよいよ大変な時代になってきたなと感じますが…。

●**原田**　金融構造改革はもろ刃の剣であると私は言っているんですよ。

ロンドンのように、東京金融市場が外資中心に動いてしまうという事態も考えられます。つまり成功すれば日本の活性化につながるし、失敗すれば1200兆円というお金が海外に流れてしまいます。

これは日本にとっては大変な事態で、橋本内閣は明治維新の何倍にも匹敵するような大変なことをやり始めてしまった。でももうルビコン川は渡ってしまって引き返せないんですね。それでも自由化をやらなければ生き残れないと、今、日本全体が大改革をやっているんだという認識が必要ですね。

●**小笹**　世界相場でものを考えなければ将来はない、ということですね。

グローバルな視点
地方への視点

●**原田**　日本の国内にいるとあまり感じないのですが、日本のまわりに大きな城壁があって、その中で和の路線でやってきた。ところが金融グローバリゼーションはその城壁が取り払われ裸で海外との競争にさらされる状態であると。それに対する体制を速やかに整えねばならないということです。

●**小笹**　日本型システムと海外諸国のシステムがどう整合していくのかということも難しい問題ですね。フランクフルトで橋を架ける仕事がありまして、いろいろな案が出てきた中で、地元の方々から少し費用がかかるがこの案がいいという意見が出て、結局その考えに基づいてプロジェクトを推進したということがありました。日本ではこういうやり方ができにくい状況にありますね。

●**原田**　地方の時代といわれますが、これも今回の改革のひとつのテーマです。つまり、国全体のことは国でするけれども、地方に影響のある社会資本整備は住民の意志でやる。リスク、負担も含めて地方自治体が自分の力でやっていく、という方向になっていかなければならないのでしょうね。

●**小笹**　グローバルな視点で発想しながら、同時に自分たちの地域について責任ある視点を持つということでしょうか。

新しい社会、システム再構築のために

●**小笹**　これからの社会システムについてどう変わるべきか、先生のお考えをお聞かせください。

●**原田**　まず、これまでの公共投資のあり方について直すべきところは政府にもあるし、業界にもあるのだろうと考えます。

バブルの影響もありましたが、これからは民間需要を高めなければいけないと思います。95年秋の14兆円経済対策以来公共投資にウェイトがかかりすぎていたという傾向がありました。つまり、公共投資については従来の考え方を抜本的に変えるということが大前提になります。国の公共投資は我が国全体に波及効果のあるものに限定し、それ以外については地方自治体の自らの選択と負担で行なうという枠組みに変えなければいけないという前提です。

その上で、公共投資の減少による経済へのマイナス面を補完する対策として、土地の流動化や有効利用といった改善策を強力に打ち出す。それによって景気の回復だけでなく土地についても新しい方向づけができるようにしていくことが重要です。

第２に、個々の企業のリストラを推進しなくてはならないということです。つまり労働市場のミスマッチで職を失った者が再就職しやすくなるように、雇用調整助成金等の施策を講じることで、失業者が雇用吸収力の高い情報関連分野などにスムーズに就職できるようにしていくことが必要です。

第３に、赤字決算会社は入札について不利な現状にありますが、こうしたハンディをなくすように政府の姿勢を変えていくことが重要と思います。

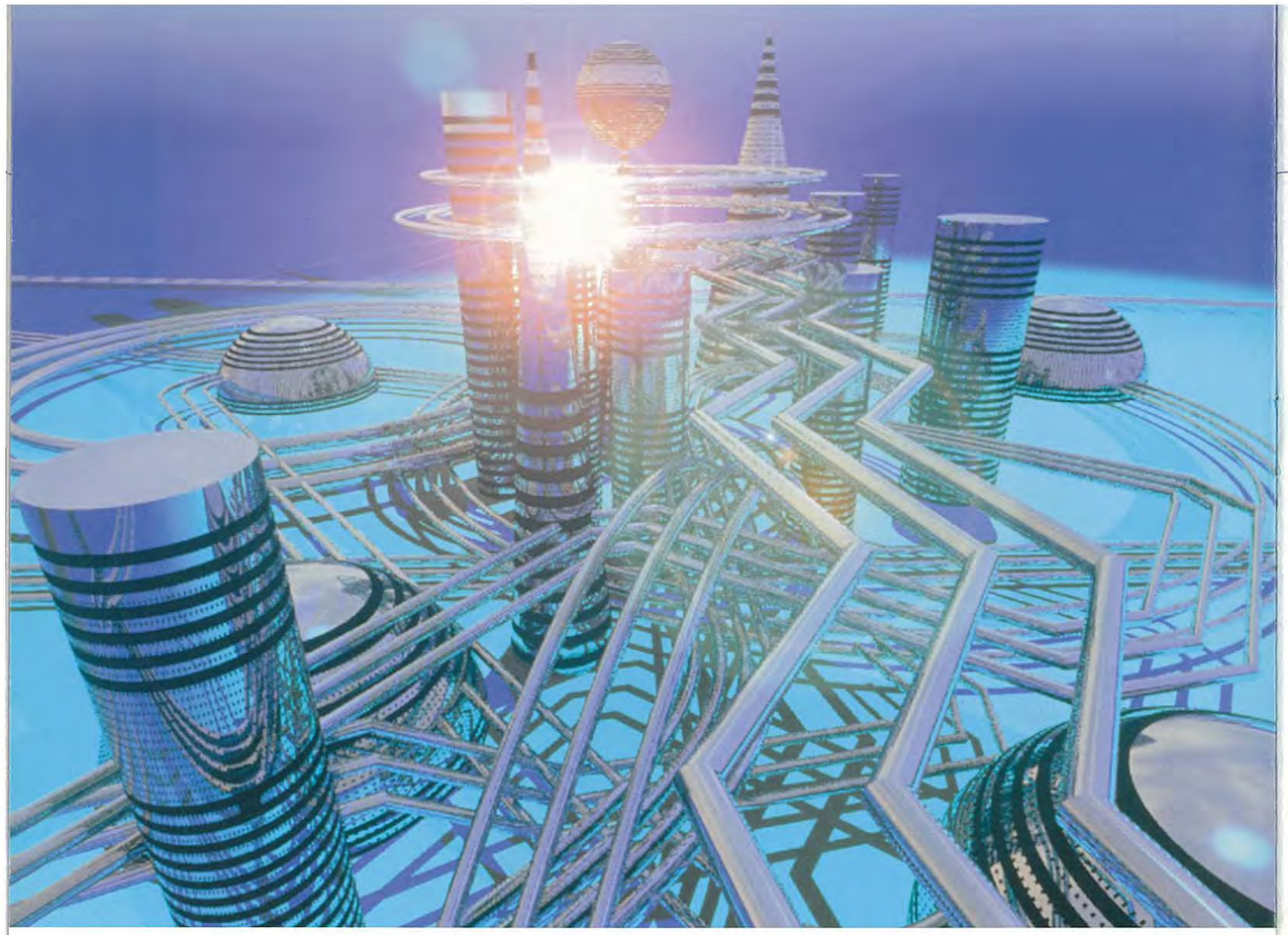
第４に、規制緩和を徹底的に進めることです。たとえば今、ディベロッパーがひとつのプロジェクトを推進するために120くらいの省庁許認可が必要なんですね。大変なコストと時間がかかるということでこれを集約すれば、もっとコストダウンを図りながらプロジェクトを推進できるであろうということです。

第５に国土の再構築という点から公共投資の内容を変える必要があるということ。道路・港湾・河川などかなりの水準のところまで整備が進んできていますので、今後は新しい社会資本の整備の方向に変えていく必要があると思います。

まず、空港を国際的物流のコストダウンを図るという視点から、充実させるということ。次に、情報インフラの整備に関わるプロジェクトを推進すること。たとえば建設省の計画である情報通信ネットワーク30万 km 構想は、衛星通信や光ファイバー網などの多様な情報通信手段を組み合わせ、日本列島を情報化列島にしようということです。

そして、生活環境整備については、住民のニーズを取り込みやすい地方自治体の発想によって方向づけを決めていくということですね。

第６に、これは政府への要望ですが、縦割り行政を是正することです。たとえばまったく似たような道路や農道ができてしまうというような事態にならないよう、効率的な政策を打ち出せる体制づく



りが重要です。

●小笹　個々の企業にとっても、変化の時代を直視し、新しい時代に適応した経営戦略を立てる必要がありますね。

関西の未来は明るい

●小笹　関西に話題を移していただいて、今後大阪オリンピックなどいろいろな計画がありますが、関西における社会資本整備の方向について先生のお考えはいかがですか。

●原田　関西は全国ベースよりも事態は明るいと思いますよ。統計でこれまでの流れを振り返ってみると、国内総生産に占める公的固定資本形成のシェアは全国ベースより関西は低く推移してきたんですね。これは民間需要のウェイトが高いというのと表裏の関係にあるのですが。ところが90年の初め頃から差がなくなってきている。阪神大震災で、赤字受注かもしれないけれども形の上では官公需のウェイトが非常に高くなったということです。

また、関空、学研都市、明石海峡大橋の３大プロジェクトなどが関西の動きにプラスの影響をもたらしてきたといえます。

今後を見ますと、関空投資は民間がやったことになっているので、統計的には民間に計上されていますが、２期工事で１兆6000億円、99年完成予定の神戸空港で約3000億円、琵琶湖空港が約6000億円。そして決定するかどうかわかりませんがもし大阪オリンピックが実現すれば数千億円の期待がもてるでしょう。また１兆円近いプロジェクトである紀州と淡路を結ぶ紀淡海峡大橋などと大型プロジェクトがかなり具体化している関西の先行きは明るいといえますね。

●小笹　大阪ベイエリア開発と合わせて紀州と淡路がつながれば非常に経済効果がありますね。

●原田　厳しい情勢の中でも優先順位が非常に高いものとして進めていく価値があると思います。

●小笹　氷河期とは言っても、相対的に関西には明るい見込みがあるということですね。

アジアには無限の市場がある
関西をアジアの中心に

●小笹　我が国のアジア戦略ということに関してですが、特に国際化社会に対応するという点ではポイントはどの辺にあるのでしょうか。

●原田　本当の意味で国際交流の効率化を図るということでは、空港と大型の港湾を中心にした新しい公共投資を推進することがポイントではないでしょうか。

関空は今のままではアジアのハブ空港にはなれないかもしれません。３期工事まで進めて３本の滑走路にして、また新しい計画にのっとって推進していけば、周辺にニュータウンなども整備できるのではないかと思います。

そして関空をアジアのハブ空港にするだけではなく、関西エリア自体をアジアの中心として位置づけるべきだと思いますね。

●小笹　今アジアはめざましい成長を遂げていますね。

●原田　中国をはじめとしてアジアは６～７％の高成長を持続しています。この所、少々タイをはじめ各国の金融市場が不安定ですが、長い目でみれば引続きアジアは世界の成長センターです。住宅やその他社会全体の整備は大変な規模になっています。日本の優れた建設関係の技術力は国際競争において非常に強い条件であるので、この技術力をフルに生かして、日本にとどまらずアジアを活動拠点と考えた対応が必要になってくるのではないでしょうか。

トレンドとしてアジアには無限の市場があります。社会資本整備には非常に期待できるターゲットになるのではないかと思います。

関西の経営者には革新的気風がある

●小笹　世界経済を踏まえて、今後は我々はどうあるべきかという個々の取り組みの姿勢が問われていく時代になっていく気がしますね。

●原田　関西の経営者は革新的な意識を持っておられるし、中央に依存しない独立独歩の精神を持っておられます。新しい情報化の中で、産業構造の転換が今までは関東に遅れをとったことは否定できないけれども、社会資本の充実も情報関連にウェイトをシフトさせながら、今話題に出たようなプロジェクトを軌道に乗せていけば関西地区が期待のできるエリアであるというのは事実だと思います。

●小笹　今日は非常に有意義なお話をお聞かせいただいて、ありがとうございました。

＊この対談は平成9年9月8日に行われたものです。