

公共事業への無理解とその反論

栢原 英郎

論説委員

日本港湾協会会長、土木学会次期会長

公共事業、土木事業への批判が続いている。土木学会のメンバーも学、民、官それぞれの立場から反論を試みているが一向に収まる兆しもなく、むしろ事態は深刻化しているともいえる。このような状況は今から 13、4 年前に私の属している港湾の分野が置かれていた状況に酷似している。

きっかけは様々なものがあつた。福井港では後発の臨海工業地帯造成計画が破綻し「百億円の釣堀」として非難を浴びたⁱ。港湾と漁港の区別の付かない人々が漁に出て空っぽの漁港の写真を撮り、各地に「釣堀」があるかのように宣伝した。自社のターミナルのある主要港への貨物の集中を願う大手船社の幹部が、「地方の港にコンテナターミナルを作るのは非効率」と繰り返し語ることも不必要な投資をしているという誤解を助長した。

最大の打撃は、平成 5 (1993) 年 11 月、財政制度審議会の公共事業に関する小委員会が出した報告書であつた。港湾整備事業は農業基盤や漁港漁場とともに C グループ産業基盤に分類され、整備が行き渡っており今後投資は抑制すべきであるとされた。エネルギー、食料の大半を海外に依存し、港湾機能なしに国民の生活が成り立たない我が国で、港湾を「産業基盤」と位置付けるのは乱暴としか言いようがないが、ヒヤリングもなく一方的に出された結論には反論の機会もなかつたⁱⁱ。

港湾局は、我が国の主要港が釜山など近隣諸国の港に遅れを取り始めているといった港湾の状況を正しく理解してもらおうと、有識者 1,000 人を目標に幹部職員が説明に回るなど、総力を挙げることにした。そうした日々を送っているうちにあることに気がついた。

まず、予算の使い方である。港湾法は主として地方公共団体が個別の港湾の管理運営の責任者となるよう定めている。横浜港は横浜市、大阪港は大阪市であり、青森港、仙台港などは青森県、宮城県といった具合で、国営港湾はない。施設の整備は港湾管理者が整備したいと考えて国に要求し、国の港湾局は必要性を判断して大蔵省に予算要求する。長くこのような状態が続いていた。予算の厳しかった昔は別にして、バブル期以降「なぜこの岸壁を整備するのか」「港湾管理者の要請です」、このような、主体性のない、不思議なやり取りがいつのまにか普通になっていた。主権在民の国であるから、国民が必要としているということは一つの重要な要件であるが、要請があるから整備するというのでは、国の責任を果たしていない。国は、国として必要とするものを直轄事業として予算要求すべきではないか。そう気がついて、1 億 2 千万人余の国民の生活と経済活動を守るために必要な施設を、国が判断して計画し、整備する、そのように考え方を 180 度変えることにした。国の意志が見える形で国の予算を使うことにした。

今ひとつは、説明に関してである。人は何に耳を傾けてくれるのか。最も重要な一つだけに限れば、自分に関係のあることである。

当時は必死に「我が国における港湾事業（あるいは港湾整備）の重要性」を訴えて

いた。ある時この愚かさに気づいた。事業や整備は、国民から見れば「それはあなたの仕事、私には関係がありません」ということだ。国民が少しでも関心を持ってもらえることがあるとすれば、それは「日本にとっての港湾の重要性」や「あなたの生活と港湾のかかわり」ではないか。そう気がついて資料から「事業」と「整備」の文字を外すこととした。また、早く完成し、早く利用できることを目標として予算を集中し、事業実施港数を3年間で130港余削減することもやった。時間はかかったが、評論家やマスコミが少しずつ耳を傾けてくれるようになった。

我々は、知事や市町村長が必要と云っているもの、すなわち国民が求めるものを整備しているのになぜ批判されるのかと思っている。しかしマスコミは、自分達こそ国民なのだと思っているのではないか。だから、土木技術者として国土全体を考え、我が国土にとって必要なのだという説明に力点を置いてはどうか。また、事業や整備の重要性を訴えるのを止めて、施設や機能そのものの国民にとっての重要性、もしそれがなければ一体何が困るのかを具体的に示してはどうか。

13、4年前は港湾だけが攻撃され、独りで反論に歩いた。今は総力戦が可能である。皆で知恵を出し合い、過去の延長線上ではなく、新しい発想で反論することが求められている。

ⁱ福井港は関係者の努力などにより、現在は外国貿易の船で溢れている。

ⁱⁱ財政審の報告書については、評論家の森田実氏が事実関係を詳しく調査し、ホームページで厳しく論じておられるのを最近知った。