

# 社会資本整備の意義と 重要性を考える

平成21年11月

高橋定雄

# 講演のポイント

- ” どうしてこんなことになってしまったのか？  
どうしたらよいのか？
- ” 謂われ無き公共事業批判を糾せ！
- ” 新政権に望むこと
- ” 我々が今、成すべき事、考えてみたいこと
- ” 取り戻そう土木の誇り

# 第1章

---

どうしてこんなことになってしまったのか？

どうしたらよいのか？

# 1. どうしてこんなことになったか？ ～公共事業批判の背景～

- ” 政局争いの草刈り場にされた
- ” 全ての始まりは小泉・竹中構造改革
- ” 公共事業は批判をされやすい宿命の特性がある

# 政局争いの草刈り場にされた

- ” 自民党(小泉内閣)時代は、「構造改革」推進のためのスケープゴート(生け贄)
- ” 民主党になったら、「リベラル施策(社会福祉重視)推進のための財源捻出の生け贄

# 全ての始まりは小泉・竹中構造改革

- 〃 **規制緩和**                      アメリカ、市場原理主義者
- 〃 増税無き財政再建がキーワード
- 〃 歳入の増大                      規制緩和で経済活性化
- 〃 歳出の削減                      公共事業の削減
- 〃 規制緩和は弱者の痛み、公共事業削減は強者の痛み                      規制緩和のスケープゴート
- 〃 公共事業は天下の悪役 (敵役) にされてしまった

# 公共事業は批判をされやすい特性がある

- “ B／C(費用対効果)表現可能な数少ない政策分野 **無駄な公共事業**
- “ 商慣行 談合問題
- “ 税金と事業が直結している 汚職等
- “ マスコミに強い足場がない 製造業の様にコマーシャル等で大スポンサーの地位をもっていない

## 2. どうしたらよいのだろうか？

- 誤解を解き、悪玉論から脱却しない限り、公共事業に関するまともな議論は生まれない
- 悪人であれば同情されることはないし、ましてや、救いの手を差し伸べられることはない
- あらゆる機会をつうじて、誤解と悪意に満ちたプロパガンダに対して反論をする



## 第2章

---

謂われ無き公共事業批判を  
糾せ！

# 1. 謂われ無き公共事業批判

## □ 悪玉論総論

” 土建国家論

## □ 悪玉論各論

” 高コスト構造論

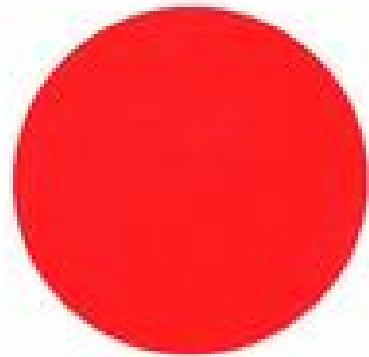
” 無駄な公共事業論

” 高速道路採算論

” 財政赤字元凶論

# 奪われる日本

関岡英之



いま、危機にさらされる  
日本人の心とからだ  
小馬鹿にされる  
礼節とおもいやり

世界に顔を見ない我が国固有の価値観

関岡社現代新書

# いわれなき 公共事業 批判を 糾す

間違った改革は  
公共事業をうぶし、  
地方をつぶした

高橋定雄

参議院議員

臨 雅史氏 推薦



「増収減支財政再建路線」は大きな間違いだった。そのために公共事業は無駄という間違った観念が広がってしまった。国産の価値観を認識し、理解し、変えていかなくては、我が国の将来に希望はない。

定価1800円・税別

# 民意と建設関係者の意識の乖離

以下の公共事業批判はその通りだと思いますか？



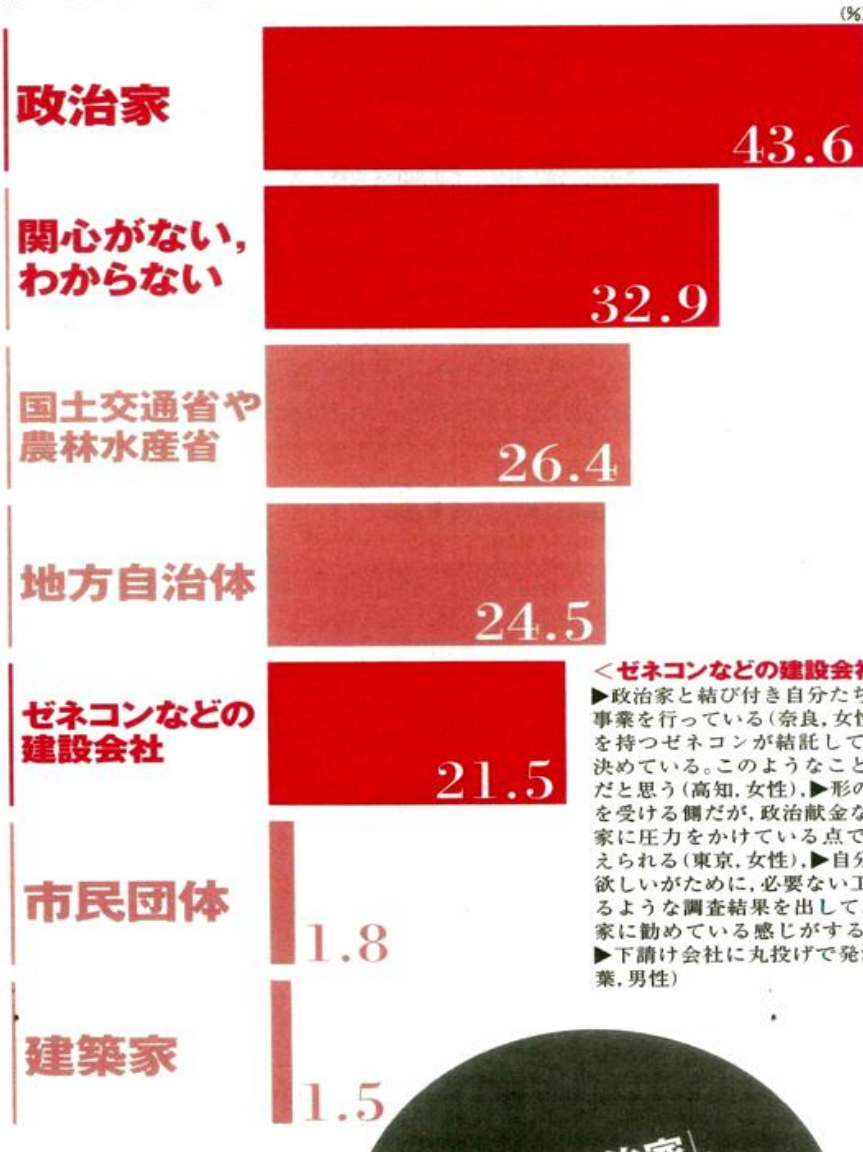
\*赤色は回答の多かった上位三つ

出展：日経コンストラクション(2006.9.22)

# 民意と建設関係者の意識の乖離

## 公共事業を発注しているのはだれ？

「道路や橋、ダムなどの公共事業を発注している」と市民が思っている人や団体を以下の選択肢の中から複数回答で選んでもらった。併せて「そう考える理由」も記入してもらった。グラフの数字は選んだ人の割合 (%)



### 公共事業を発注していると思う理由

#### <政治家>

▶よく演説でそのようなことを言っているから(東京, 男性)  
 ▶有力な政治家がいる地域に公共事業が多いイメージがある(神奈川, 男性)▶権限で口利きする(東京, 男性)▶公約に挙げているくらいだから(静岡, 女性)▶道路や橋を造ることを公約にして選挙活動をしている(神奈川, 男性)▶自宅近くにも政治家道路と呼ばれる、あまり交通量の多くない割に立派な道路がある(東京, 女性)▶公共事業を取ってきて地元へ利益誘導することが政治家の仕事の一部(沖縄, 男性)▶元々建設業と組んで政治家になっている人が多い(埼玉, 男性)▶自民党の政治家の出陣式に行くと「おれがダムを造った」「高速道路を造った」と言っている(千葉, 男性)▶発注そのものは地方自治体の長であろうが、彼らは地元政治家の意見を最も尊重している(福島, 男性)▶大物政治家の地元へ高速道路や新幹線が通る(兵庫, 女性)▶いまだに政治家の誰々さんのおかげでできた道路とか橋などと聞く(愛知, 女性)▶公共事業をどれだけ行えるかが政治家の手腕(広島, 男性)

#### <ゼネコンなどの建設会社>

▶政治家と結び付き自分たちのために公共事業を行っている(奈良, 女性)▶大きな力を持つゼネコンが結託して工事の発注を決めている。このようなことはなくすべきだと思う(高知, 女性)▶形のうえでは発注を受ける側だが、政治献金などをして政治家に圧力をかけている点では発注側と考えられる(東京, 女性)▶自分たちの仕事があるがために、必要ない工事もあるような調査結果を出して、自治体や政治家に勧めている感じがする(埼玉, 女性)▶下請け会社に丸投げで発注している(千葉, 男性)

# 日本の公共投資額は決して過大ではない

## 公共投資の対GDP比は主要先進国並みまで低下

- GDPに対する一般政府lgの割合は急速に低下。現在の水準は既に主要先進国並み。
- 防災関係投資が大きいこと、急峻な地形等に応じた構造物等のコスト増を勘案すれば、更に約1%低下し、主要先進国を下回る水準。〔平成17年度では約1%（うち防災関係投資約0.54%、工事コスト約0.42%）と試算〕



# 公共工事のコストは高くない

## 国土交通省の内外価格差調査結果

米国を1としたときの日本の建設コスト

1993年:0.95

1998年:0.98

2003年:0.97

\* 高速道路建設コスト、日本は米国の2.4倍

用地費 米国の3.9倍

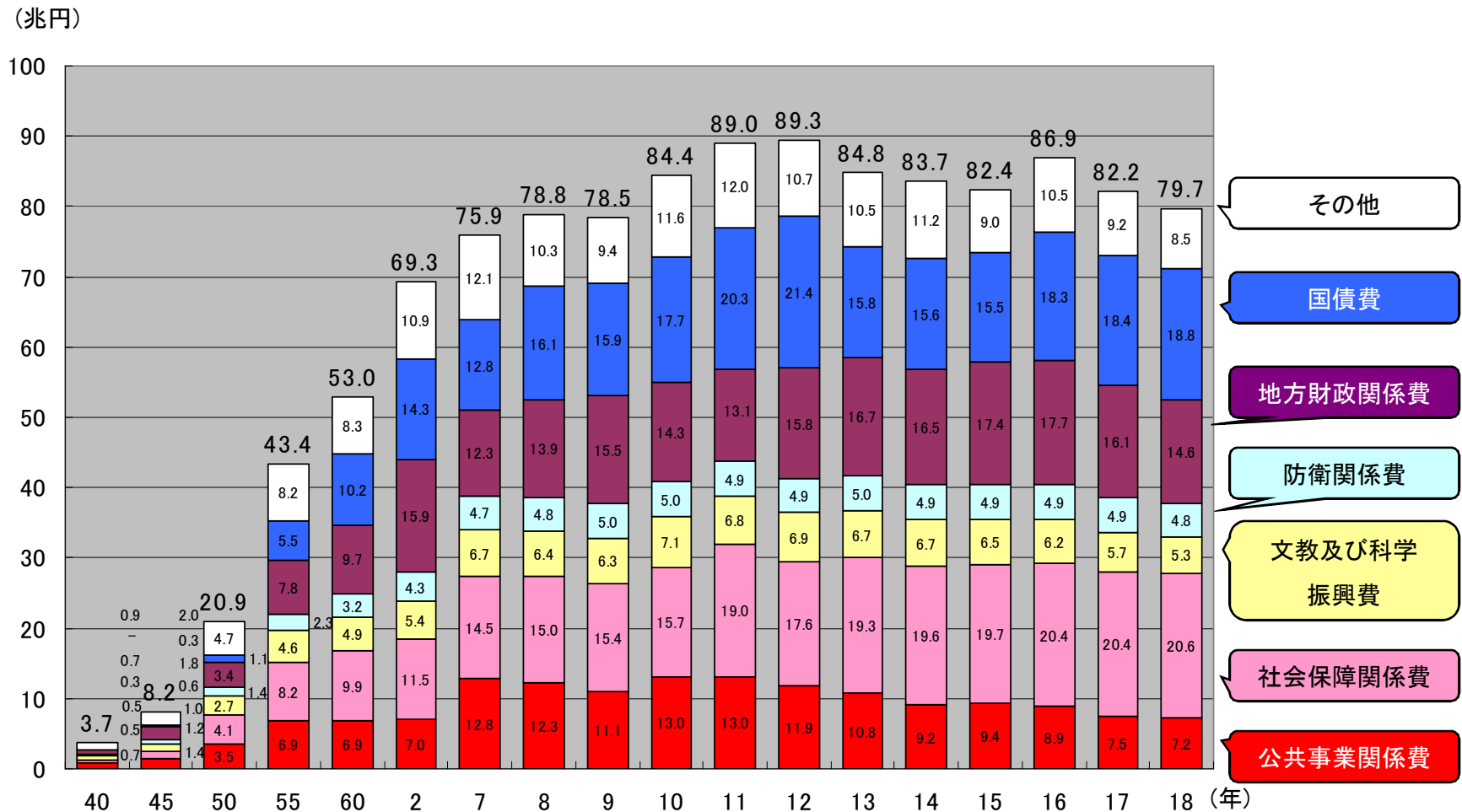
工事費 米国の2.2倍

耐震設計 米国の6.5倍

構造物比率 米国の3.5倍

# 公共事業が財政赤字の原因ではない

## 一般会計歳出額の推移



注1) S40年度の住宅対策費はその他に含む

注2) H15年度までは決算、H16年度は補正後予算、H17・18年度は予算

出典) 財務省「財政統計 (H16年度)」 (S40年度~H14年度) 、財務省HP (H15年度~H18年度)



# 第3章

---

## 新政権に望むこと

# 新政権への要望

- “ 公共投資は世代間の資源配分。将来世代へ欧米並のインフラを贈るべき投資努力を
- “ 地方経済のこれ以上の疲弊を救うために適切な公共投資を  
(景気対策の優れたツール)
- “ **国の方針**でパイを激減させるなら、それに見合う支援策を  
(EX. 90%以上の失格基準、合法的なワークシェアリング等  
思い切った業行政の見直しを含めた支援措置)
- “ 「コンクリートから人へ」というが、コンクリートの陰に**550万人**  
の建設就業者とその家族、公共事業に関連した地方の  
人々がいることを忘れないでほしい。みんな日本人なのである

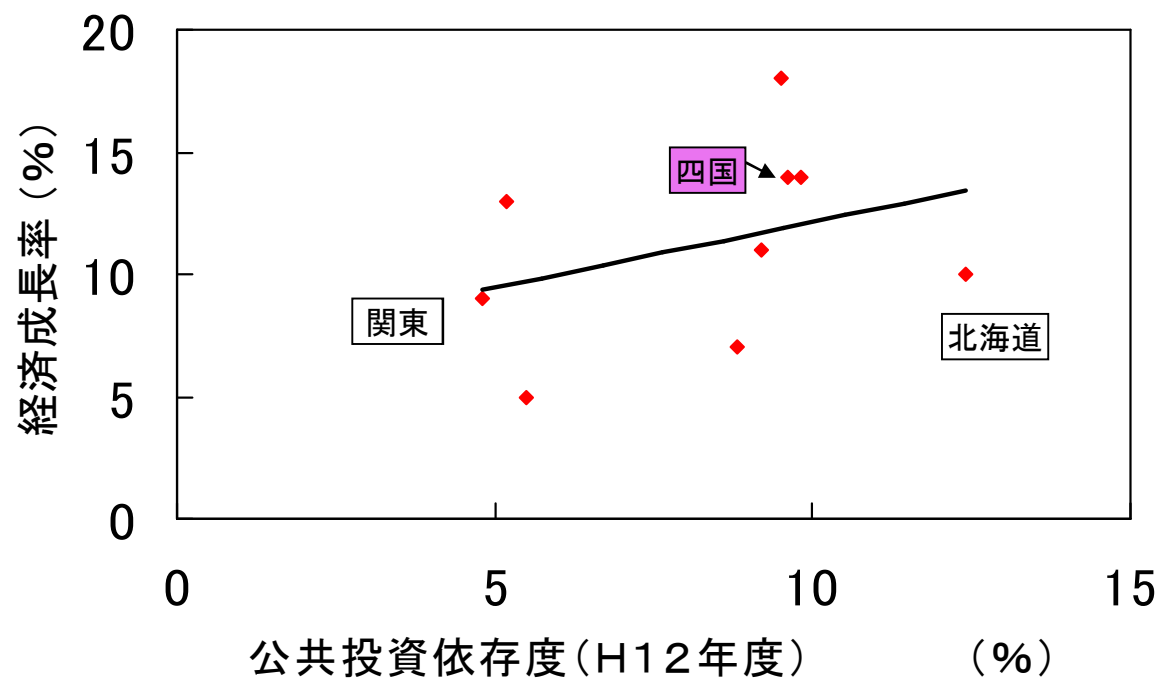
# 社会資本整備水準の国際比較

国土交通省資料より作成

事業 国名	高速道路の 整備水準 (1万台当たりの整備延長)	首都圏環状道 路の整備状況 (供用延長/計画延長)	大河川の整備状 況 (整備済/計画)	下水道の整 備状況 (処理人口普及率)
日本	0.96 Km/1万台	35 % (首都圏)	65 % (1/40年計画)	68 %
アメリカ	4.51 Km/1万台	—	79 % (1/500年計画)	71 %
フランス	3.01 Km/1万台	84 % (パリ)	100 % (1/100年計画)	78 %
ドイツ	2.64 Km/1万台	97 % (ベルリン)	93 % (1/500年計画)	95 %
イギリス	1.38 Km/1万台	100 % (ロンドン)	100 % (1/1000年計画)	97 %

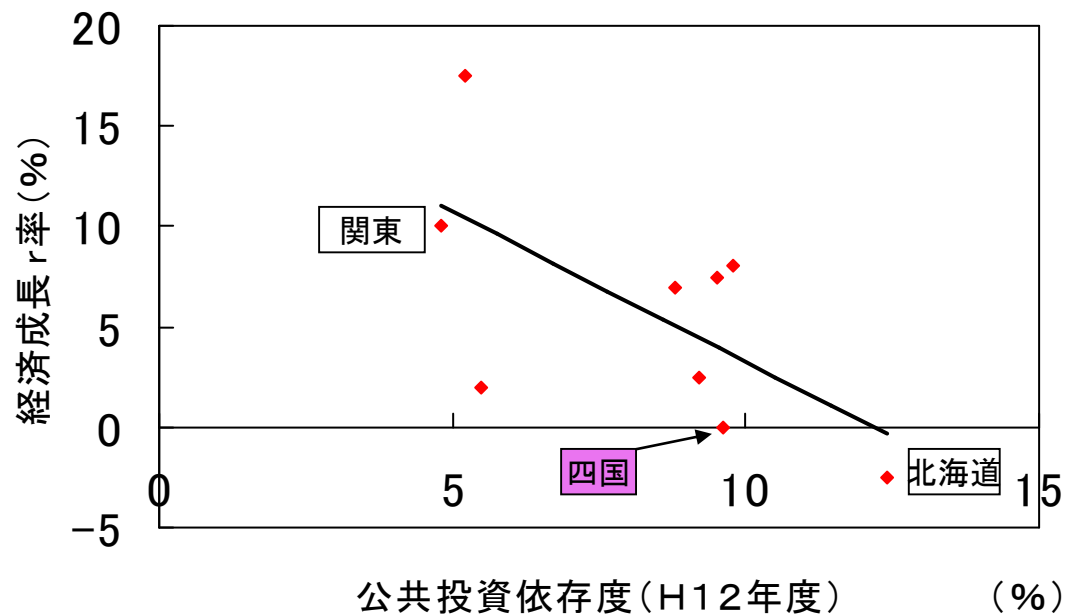
# 地方の疲弊は目を覆うばかり

経済成長率と公共投資依存度の関係  
(H3～H12年度)



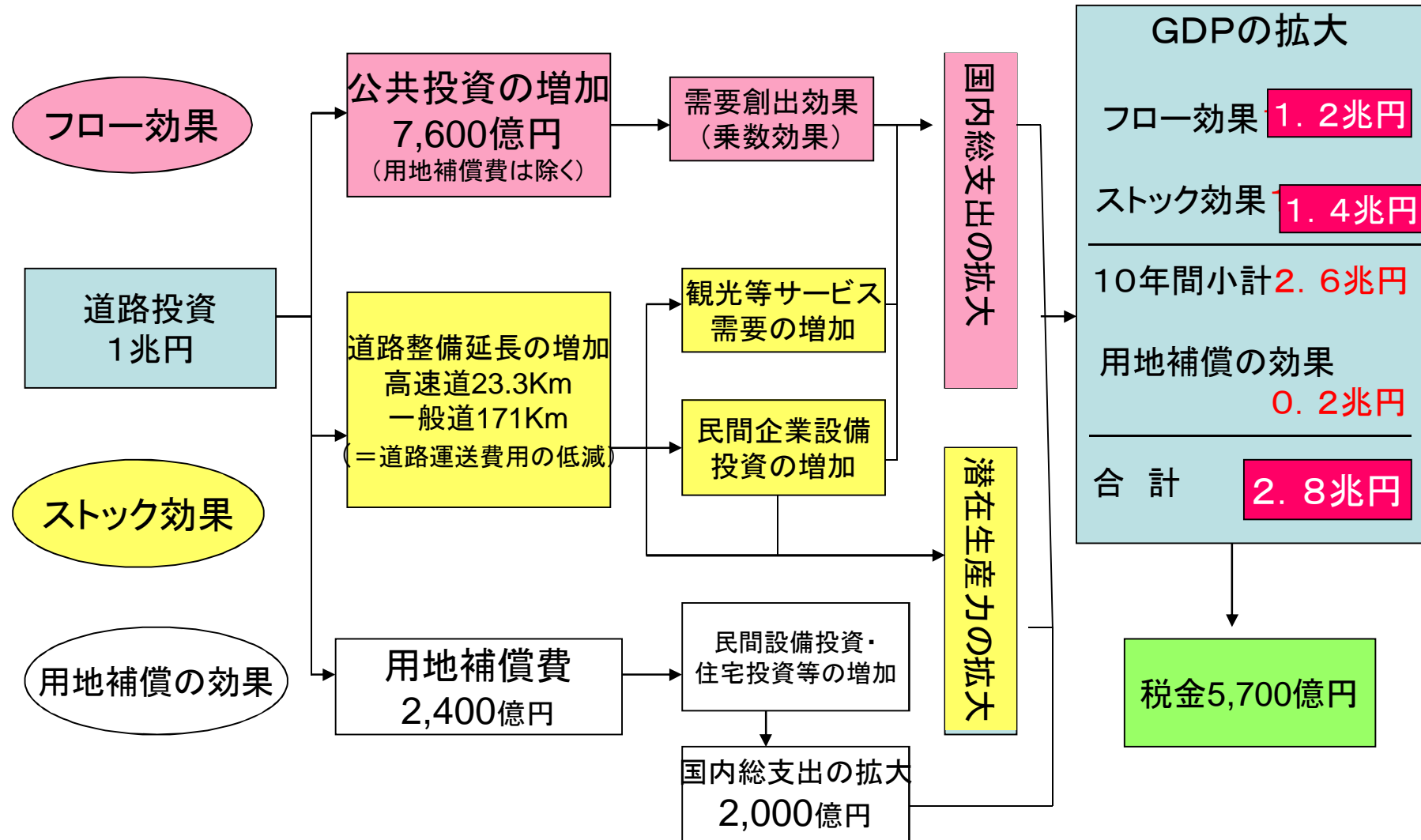
# 地方の疲弊は目を覆うばかり

経済成長率と公共投資依存度の関係  
(H8～H18年度)

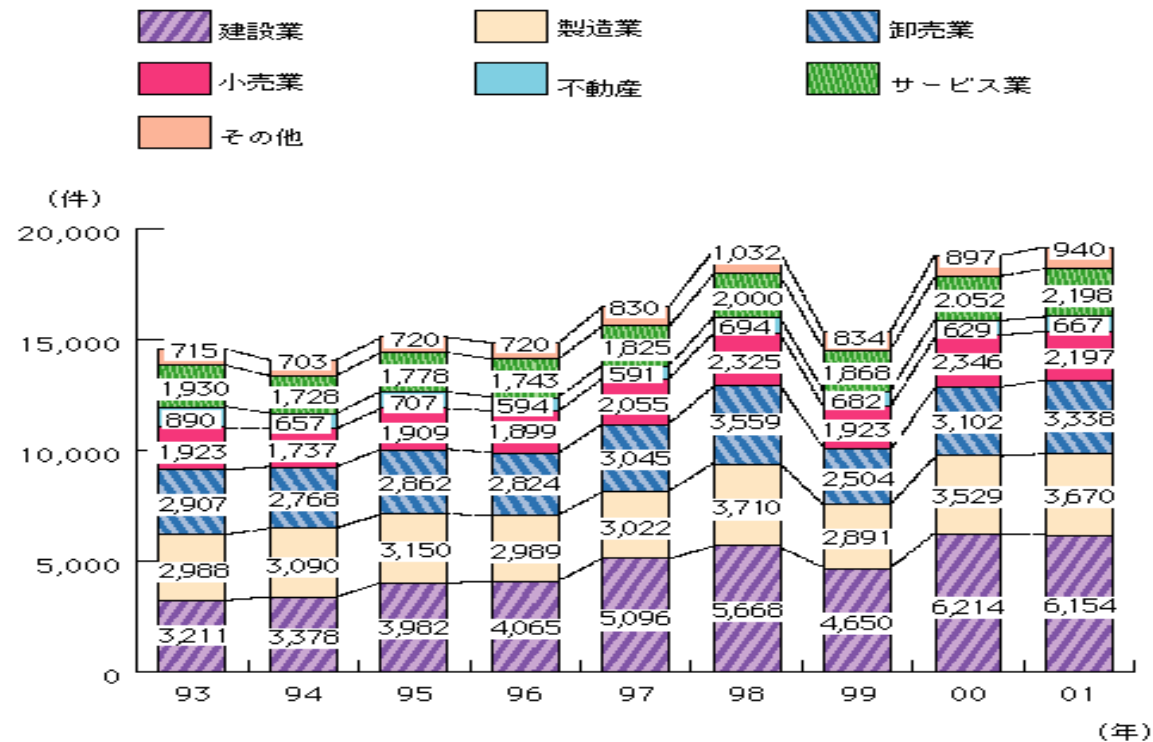


# 1兆円の道路整備の効果

2.8兆円



# 業種別倒産件数の推移

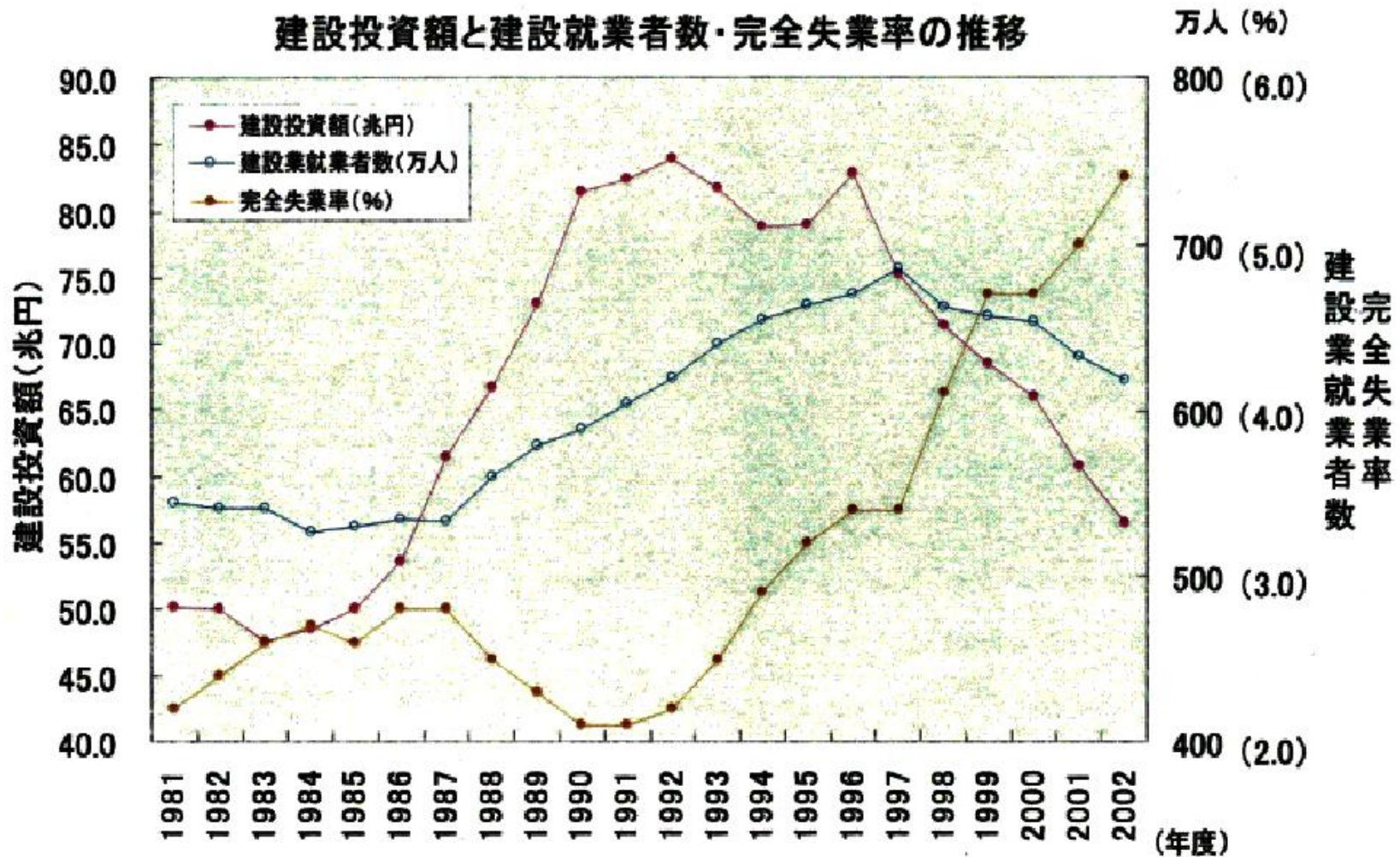


資料：(株)東京商工リサーチ「全国企業倒産白書」

(注) 倒産件数は負債金額1,000万円以上のものを集計。

# 雇用を支える公共事業

建設投資額と建設就業者数・完全失業率の推移



出典)建設投資額は、国土交通省HP掲載、建設業就業者数は、総務省「労働力調査年報」より作成

完全失業率は、厚生労働省HP掲載の失業率データより作成

注)建設投資額は名目値、完全失業率(%)=(失業者数/労働人口)\*100



# 第4章

---

我々が今、成すべき事は？  
考えて見たいこと！

# 我々が今、なすべきこと

---

- 政治主導でシーリングがはずれる
- B/C等で評価されることのない社会福祉政策と事業優先度を競いあわなければならない
- しかも、長期的課題は、短期的課題の劣後にされやすい
- 国土凍結省の広報活動に期待はできない
- 公共事業に理解を持っている政治家の支援も得られない

- .....
- **今まで以上に公共事業の必要性に理解を求める努力が必要**
  - **建設業界全体が広報センターになるより方法がない**  
→ 国土の安全・安心・快適を支える者の社会的責務であり、使命
  - **政治力も必要 そのための行動も不可避**
  - 協会活動も、新時代に合わせて、大きく変わることに期待した
-

## B/C(費用対便益)からの政策転換の研究

---

- B/Cは採算を表す指標 → 公的施策になじまない
  - 他の政策にB/Cはない → 公平な施策評価不可
  - 施策評価は経済効果で競え
  - 経済効果なら他の政策と効果比較が可能
  - 高速道路無料化も経済効果で妥当性を説明している
  - Cはフロー効果であり、乗数効果は1.2(道路)
  - Bはストック効果であり、乗数効果は1.4(道路)
  - 経済効果は $B + C = 2.6$ (道路事業(用地除き))
  - 他の施策を遙かにしのぐ経済効果
-

# 合法的なワークシェアリングの研究

---

- 国の施策転換で公共事業のパイが激減
  - 支援措置としてワークシェアリングには正当性がある
  - ガラス張りで受注調整をおこなう等の方法論の研究  
(利権のための談合を排除)
  - 仮にそのために調達コストが上がっても、産業行政としての必要コスト(エコカー減税、エコポイント、JALの公的資金支出と同じ事)
  - 業界の活力を下げる心配はない(我が国の世界一の土木技術は、従来の日本的建設生産システムでの成果)
-

# 第5章

---

## 取り戻そう土木の誇り

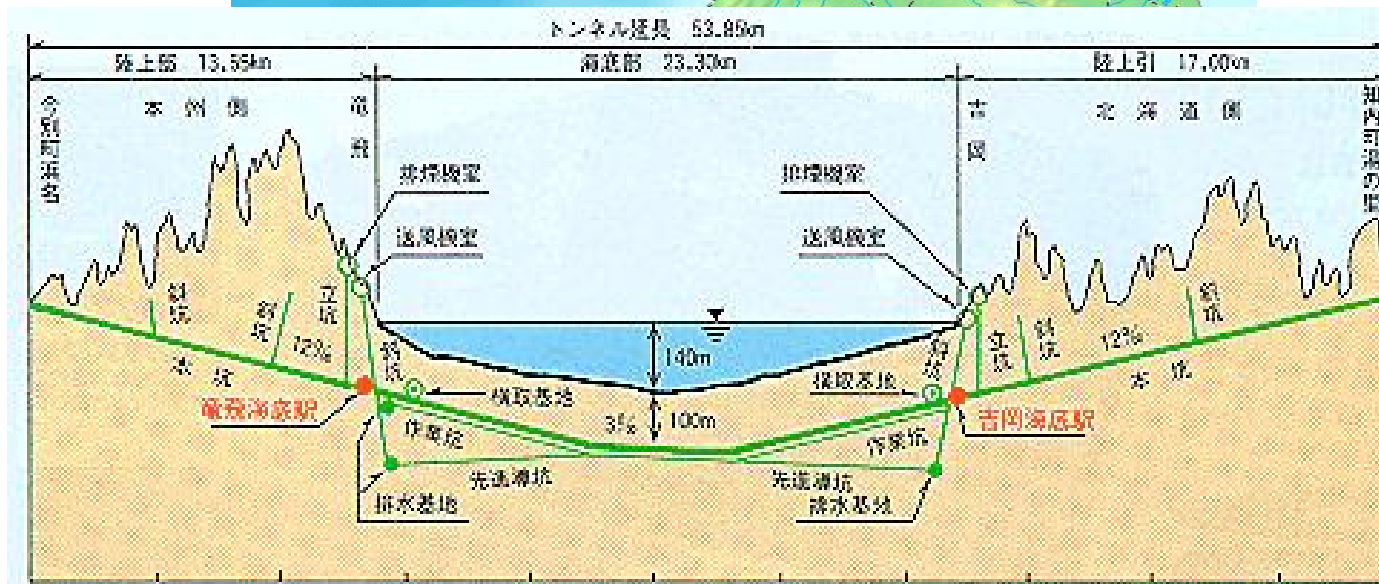
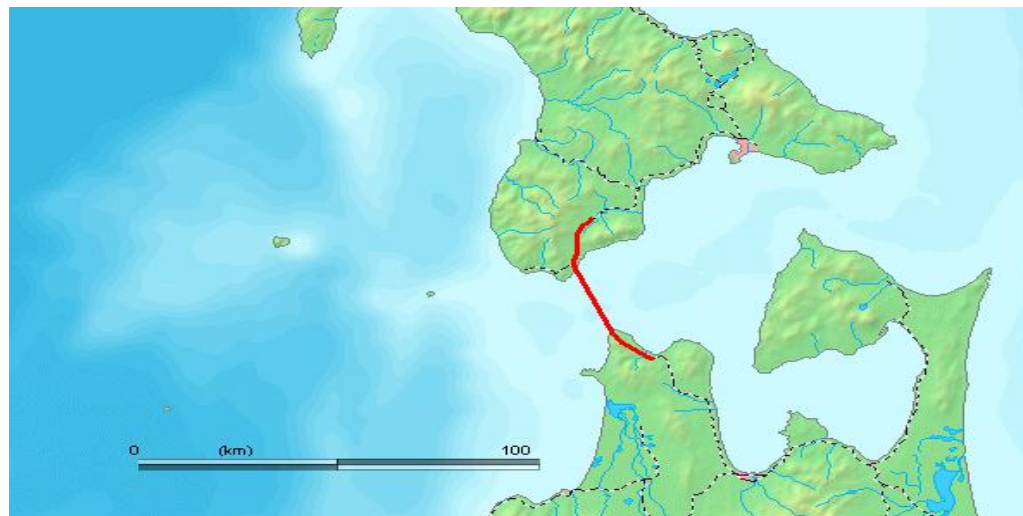
# 取り戻そう土木の誇り

- ” 世界一が目白押しの**日本の土木技術**
- ” 世界一の土木技術を生み出した建設生産システムに自信をもとう
- ” 「**世界の三大バカ査定**」の言葉を見返そう
- ” ものを作る喜びと世の中への貢献が土木の誇り
- ” 人の悪口で高額所得を得ている人を軽蔑しよう
- ” この際、**土木の無名の美学**を心の奥に仕舞っておこう

# 明石海峡大橋(支間長1991m)



# 関門トンネル(53.89Km)





# 世界一の土木技術

世界最長・最高の橋梁	明石海峡大橋
世界長の斜張橋	多々羅大橋
世界最長のトラス橋	関西国際空港連絡橋
世界最長の道路鉄道併用橋	瀬戸大橋
世界最大支間の3経間連続 PCエクスとロード橋	徳之山八徳橋
世界最長のトンネル	青函トンネル
海底部世界最長トンネル	ユーロトンネル
世界一の海底道路トンネル	東京湾アクアトンネル
世界最長の複線の道路トンネル	八甲田トンネル

# 雄物川流域ランドサット映像



男鹿半島

# 雄物川流域ため池の分布図

※ 2ha以上のため池776箇所

田沢湖

秋田市

日本海

本荘市

奥羽本線

横手市

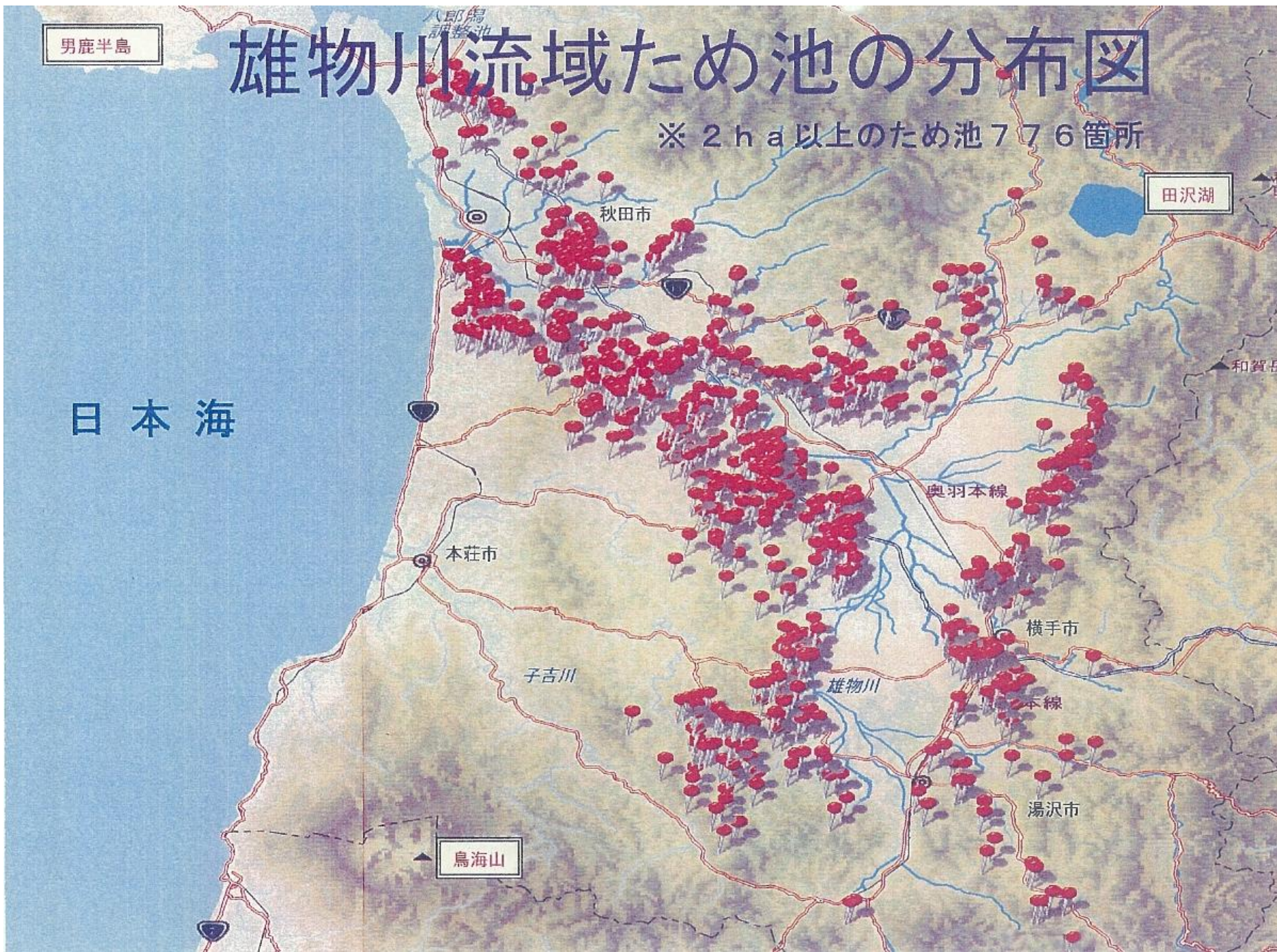
子吉川

雄物川

湯沢市

鳥海山

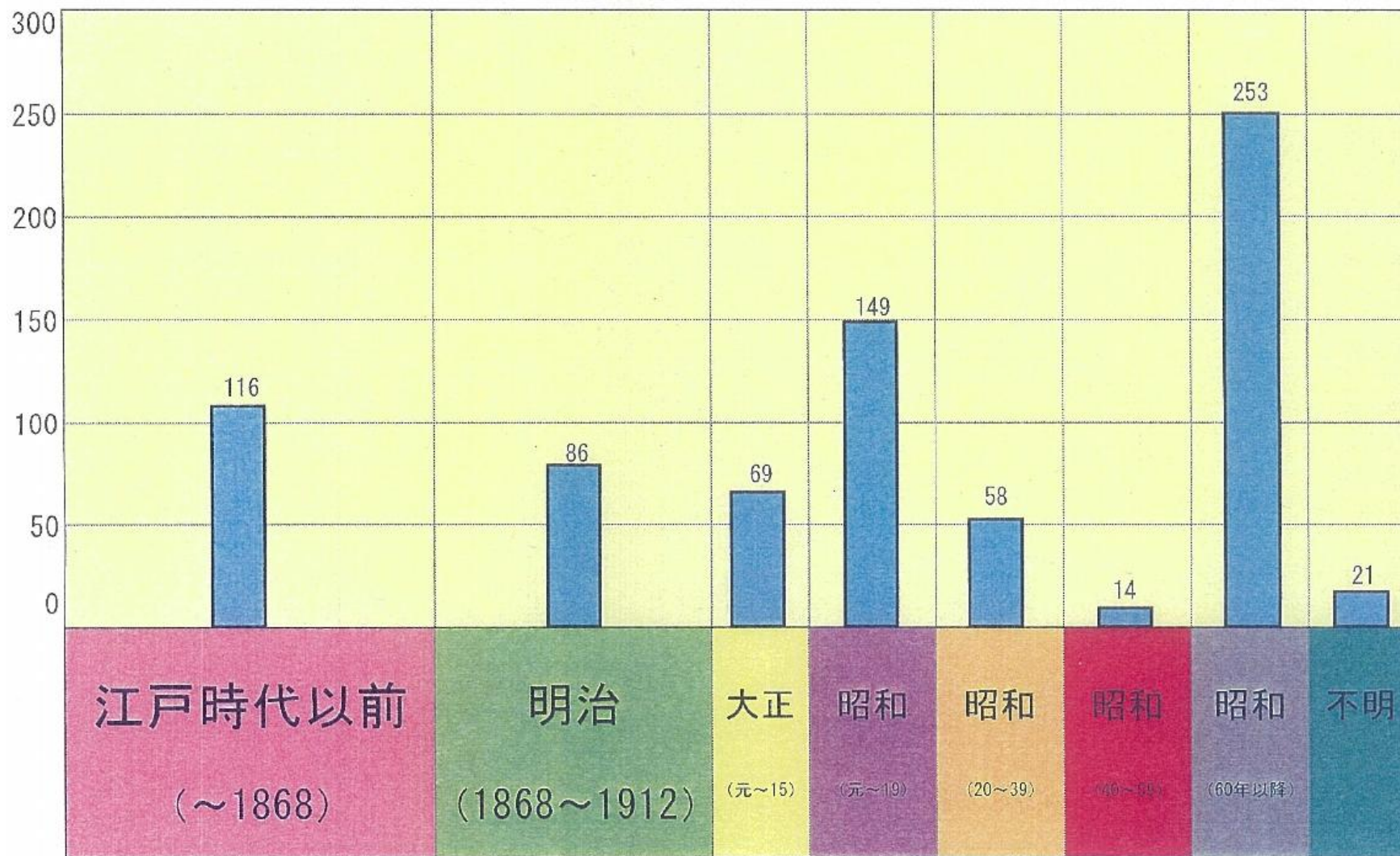
和賀岳



# 雄物川流域ため池の築造年代

(箇所)

総数1,179箇所のうち受益面積2ha以上776箇所の年代別内訳



築造年代

※ 成瀬ダムの有効貯水量 : 7,520万 $m^3$   
ため池776個の有効貯水量 : 4,118万 $m^3$