

新春特別インタビュー 国土造りの現状と今後の展望

機関誌編集委員会

新春の企画として、インタビューをしたものである。我々が生活をし、全ての経済活動を行っていると言っても過言ではないこの国土について、国土政策研究所の大石所長に国土造りの現状と今後の展望と題して語っていただいた。

キーワード：国土、国土造り、自然災害、インフラ整備、地方創生、公共事業、経済成長、生産性向上

1. 日本人にとって国土、国土造りとは？

田中 大石様は国土と日本人の関係について、ご著書「国土が日本人の謎を解く」でその歴史的背景、他国との違い、あるいは「共」の発見など独自の視点で論じておられます。われわれが安全に生活して経済活動をより効果的に行うためにインフラ整備に取り組まなければならないと考えますが、日本人にとって国土とは、国土造りとはどういうことかをまず伺います。

大石 社会資本とかインフラ、つまり公共事業に、長い間携わってきて、そういう行為は一体何をしていることなのだろう、ということなのだろう。私は道路の整備や管理がメインで、それ以外にも国土計画や河川管理などにも従事させてもらったのですが、それはどういうことだったのだろうと考えてみると、結局、私たちの活動領域の確保のために、国土に何らかの行為を行うことによって恵みをいただくということなのではないか、という考えに至ったのです。それを「国土学」と呼ぼうと思ったのです。西洋の世界では「インフラストラクチャー」という言葉を既に持っていたが、われわれはインフラストラクチャーという言葉や概念を持っていなかったということが背景にあるのです。

そうしてみると、それこそ大和朝廷以前の時代から国土に働き掛けてきた、比較的最近の発見で言うと、三内丸山という縄文時代の中前期の遺構が発見されたときに、最大の驚きが栗を栽培していたこと。遺伝子系列が同じ栗が発見されたというので、これは栽培していたとしか考えられないことが分かった。つまりその時代から耕作をし、木を育てるという意味で国土に働き掛けていたわけです。その後、水田が始まり、大

和朝廷の時代には五畿七道と言われた道路整備をしていたように、その時代、時代のニーズに応じて国土に働き掛けてきて、その国土から恵みを得てきたという歴史があることが分かりました。

であれば日本人は世界の人々と同じことをしてきたのだろうかと思って調べてみました。大昔からパリは城壁で囲まれていて、古い城壁遺構がパリの中に残っています。もちろんウィーンもそうだし、ヨーロッパのほとんどすべての都市では城壁で囲んでいた。しかも、文明が始まった一番初めのシュメールの時代から城壁をつくるという国土への働き掛けをしていたのです。

ところが、われわれはそれを全くしていない。平城京、藤原京、平安京でも城壁をつくらうともしなかった。その違いにたどり着いたら、今度はなぜ彼らはそれを必要とし、われわれは必要としなかったのかとい



大石 久和（おおいし ひさかず）
一般財団法人 国土技術研究センター 国土政策研究所 所長。建設省道路局長、国土交通省技監、財団法人国土技術研究センター理事長などを歴任。主な著書：「国土と日本人」（中公新書）、「国土が日本人の謎を解く」（産経新聞出版）など。

う疑問が湧いたのです。結局、それは城壁を持たなければならぬ経験と城壁を持たなくても済んだ経験の違いなのではないか。つまり、ヨーロッパや中国では大量殺戮をくり返し経験してきたから城壁を必要としたわけですが、われわれにはその経験がなかった。国土の上での経験、国土の違いから来る経験が私たちをつくり上げ、彼らとの違いを生んできたのではないかと考えたわけです。そうすると次に今度は私たちの住まいの規模につながっていった。

私たちが住んでいるところは、三方が山に囲まれていて一方だけが海に開けている小さな扇状地か、山間部の盆地か、ほとんどこのどちらかです。さらに調べてみると、一番小さい集落では200戸、三内丸山では500戸ぐらいです。それくらいの大きさが私たちの集落単位でした。そして一生のほとんどすべての生活がその範囲で終わっていた。これが大平原に暮らさなければならぬ中国の人やヨーロッパの人とは違う経験をもたらした。

大平原に暮らすということは、食料が足らなくなったからと、突然攻めて来られる可能性がある。われわれはそういう経験をしないで済んだ。そういう小さな集落で長年暮らしていくことをうまく成り立たせるために育んできた考え方や知恵にたどり着いた。われわれは何事についても共に行動する、共に働く、共に作業をすることから、「共に仲よくあることを何より優先する」という民族に育ってきたのではないか。

しかし、もちろん村の掟もつくったのですが、それは「みんな仲よく暮らすこと」というような漠然としたもので、ディテールに及ぶような約定は決めていない。これに違反したらいけないけれど、守らない人がいても、「まあ、まあ、そこところは仲よくやろうじゃないか」というのでまとめてきたような暮らし方です。

いい・悪いではなく、そういう暮らし方で私たちは今日まで来たということだと思います。そのことをよくよくわきまえておくことが大事。それこそTPPが基本合意できたというのが最近の報道にあります。人や物の行き来でますます国の壁が低くなるような環境になってきたときに、私たちはどういう物の考えをし、どういう感じ方をする人間で、ヨーロッパ人や中国人はどうなのかということを分かっているかないと、少数派のわれわれが損をするのに決まっているからです。

この辺はある意味で私の思想遍歴が今日につながっていて、そのキーワードは「国土」です。国土の上での民族の経験です。この国土の特徴を知らなければ、私たちは私たち日本人のことが分からない。私は今、

地理的条件だけの話をしましたが、気象的条件もそうです。台風が来るとか、梅雨があるとかいうことも絡んでいる。つまり、すべて国土です。

2. 日本の誇るべき「共」の精神

田中 ヨーロッパでは「個」、日本では「共」が生まれたという話をしていただいたと思いますが、もうひとつ「日本人の強みは集団力」というのがありますね。

大石 これは今の小集落で全員が顔見知りの世界でほとんど一生を暮らしてきたというような生活ぶりをしてくると、その中でもめ事があることが組織を保っていく上での一番のマイナスになります。そうすると毎日顔を合わせるような顔見知りの仲間がいさかいのない状態をずっとつくり上げておくことが極めて大事で、それを単位としてわれわれは物事を行っている。ほとんどすべての生活をその単位で行ってきた。水を引いてくるにしても、田んぼをつくるにしても、田植え、稲刈りもそうだし、屋根葺きもそうだし道普請もそうだし家屋の普請もみんなでやったのでしょうか。とにかくみんなで仲間のために働くことに特別な生きがいを見いだす人間になったのです。

その結果、今回の私の総括で言うと、共にやること、共に喜び合うこと、共に働き合うこと、共に語り合うことを何よりも価値として感ずるような人間にわれわれは育ったのだと思います。その端的な証明が、今回の本にも書いたように、江戸時代まではほとんど個人所有という概念がなかった。信じ難いのですが、もちろん個人所有はあるのだけれども、それは極めて限定された世界。私が耕している田んぼは私のものだというような観念はものすごく少なくて、私が耕すことを任されている田んぼだという概念。これは村の財産だという感じの方が強かった。それは税である年貢が村請制といって納める責任単位が村だったということも極めて大きく効いていると思いますが、「私のもの」というよりは「みんなのもの」という暮らし方です。権利・義務の世界で育ってきたヨーロッパの人々とは大きな違いです。

そういうことで私たちは秩序観を磨いてきて、江戸



田中 康順（たなか やすゆき）
鹿島道路㈱ 常務執行役員。福岡北九州高速道路公社 理事長、独立行政法人土木研究所 理事、国土交通省総合政策局建設施工企画課長などを歴任。

時代の終わりに多くの外国人が日本に来たときに、「日本人は貧しいけれども、日本人の暮らしぶりは凜としている」という極めて高い尊敬を受けました。彼らは、中国とか朝鮮半島を見ていて、その比較で日本を高く礼賛しているのです。彼らから尊敬される秩序観とか倫理観をその中で育んできたことは誇るべきことです。これはまさしく「共」という思想だというのが私の総括です。

3. 危機想定 of 甘さはどこから？

田中 東日本大震災の経験はわれわれ日本人に多くの教訓を与えてくれましたが、残念ながら「未曾有」とか「想定外」という言葉を乱発しなければならないほどの危機想定 of 甘さがあったのではないかとわれています。なぜ非常時モードが日本人に欠落しているのでしょうか。

大石 人間が一番物を考えるのはどういうときだろう、人間が最も感動したり感じたりするときはどういうときだろうと考えてみると、自分の愛する者が死んでいくのに直面したときです。こんなことがもう二度と起きないためにはどうすればよいかと考えますし、心が一番揺れ動かされるときも愛する者の死に出合うときだと思います。この時に思考にしても感覚にしても一番研ぎ澄まされるのです。私たち日本人は過去から現在まで自然災害でそれを経験している。自然災害によってある日突然川が暴れだしたり、海が盛り上がったたり、地震で割れ目ができて、愛する者を失ってしまう。こんなことが二度とあってはならないと考えるのですが、相手が自然ですから防ぎようもなく仕方がないと受け入れるしかない。

阪神・淡路大震災を少なくとも人の命が助かるというレベルで予測できた人はいません。東日本大震災も今回の鬼怒川の常総での破堤もそうです。事業費を減らしてきて鬼怒川には危険なところがあることは分かっていたけれども、今回の雨で必ず破堤すると予測できた人はいません。たまたまあそこが破堤してしまったが故に多くの人が亡くなったわけです。現在のように科学技術が発達しても予測ができないのですから、江戸時代以前には無理もない。つまり、起こってから被害を最少にするということしかできない。これはわれわれの考え方をくり上げていく根本になっています。

ところがヨーロッパ人はそうではありません。彼らが死んでいったのはほとんどが紛争で、自然災害より圧倒的に大勢の人が死んでいます。紛争前は、どうも



あの国の動きがおかしい、軍備を強化しているらしい、新しい武器をどさっと買ったらしい、あるいは国境でござそした動きがある。侵略してくるかもしれないと予兆を捉えることができます。敵の動きを見ていてあらかじめ備えることができた。われわれはあらかじめ備えることができなかったが故に、いざというときにどうすればいいかという非常時モードをほとんど持たない希有な国民になってしまったのです。そのことが随分悪く作用した面があると思います。

例えば民有地のがれきがいっぱい出たとすると、がれきを排除してでも啓開道路をつくらなければいけない場合もあり得る。しかし民有地のがれきは、一部には財産価値のあるものが含まれていますから、勝手に触ることはできない。あるいは、民有地ですから必ず地権者がいるわけで、地権者の了解なくがれきを除いて車を通すことはできない。これは極めて平常時の論理です。

しかし、いざというときにはどんなことをしても救わなければならない命がある、届けなければならない薬や食料がある。従って、まずその空間を使うことが優先なのですが、そういう非常時モードの制度が今日できていない。これが今回の東日本大震災の最大の反省のひとつです。非常時法制、非常時モードをこの国は持つべきです。また持たなければならないほどの災害が起こり得る国だということをわれわれに教えてくれたと思います。復旧が遅いとかいろいろ言われていますが、なさなければならないことのひとつです。

4. 今後の国土造りの方向性と課題

田中 地方創生が政策の重要な課題になるほど東京一極集中とともに地方が衰退しつつありますが、人口減少時代における国土造りの方向性、課題についてどう

お考えですか。

大石 総人口が減少し、生産年齢人口が減少していくというのは厳然たる事実で、それにわれわれは備えなければならないからといって、もうこの国は経済成長しないとか、だからもうこの国はインフラをつくっていく時代ではないという誤った議論をする人がいますけれども、これは全く逆です。少ない人数で多くの人を支えなければならないのですから、当然のことながら1人当たりの労働生産性が上がらなければいけません。

例えば今回端的にその効用が分かりましたが、首都高速の品川線の大橋ジャンクションと大井ジャンクションがつながったら、交通量的にはせいぜい5%ぐらいしか減っていないのに、あれだけ多かった交通渋滞が5割も減った。その結果、下の街路を走っていた大型車が首都高に乗れるようになって、一般道路の安全性も高まったというように極めて大きな効用を発揮しました。そして新宿から羽田に行くのに、40分掛かったところ15～16分で行けるようになった。これは明らかに生産性アップ。このような環境づくりをしなければいけません。

そういうことが今この国に求められているのだというのは当たり前の話です。だからミッシングは早くつなげなければならないし、1987年に提案した1万4000キロというネットワークが本当にそれで十分なのかどうかをよく点検しなければならないと思います。

ヨーロッパにも人口が増えている国はまずありません。フランスが合計特殊出生率2.02を達成しているぐらいのもので、そんなには増えていない。ヨーロッパがEUになってもう20何年になりますが、何年かおきにEUにおける交通路計画を出しています。これは高速道路とか鉄道、空港などを今後どう整備してい

くかという方針を発表していますが、EUも新しい計画をつくるごとに道路の延長をしているし、鉄道の延長をしています。それだけのネットワークがなければ競争力のあるEUにならないという考え方を持っている。われわれの国はまだ1万4000キロに達していない。早く達成することによって国民の間のモビリティを豊かなものにする必要があります。

私自身とても驚いたことがあります。2013年の12月にドイツのメルケル首相が選挙には勝ったものの単独政権になれず連立政権を組んだ。そのとき、連立政権の政党間の合意文書の中に「モビリティは重要だ、それは国民の自由を保障するものだ、そしてそれはドイツの競争力を保障するものになる」とある。ドイツはこれだけ競争力があるのに、まだ競争力と言っている。それは質の高い交通インフラが実現することであることを言っているわけです。日本は1億2700万人いるのに8200万人しかいないドイツが日本以上の高速道路、しかも日本の高速道路よりはるかに質のいい高速道路を持っているのに、まだまだ足りないという議論をしているのです。その議論の在り方と日本で今起こっている議論の在り方を比較してみたら、メルケルが正しいか日本が正しいか。

そのようなことを言うのは、メルケルだけではない。キャメロンも言っているし、オバマも言っているし、この間日本に来たイタリアの首相のレンツィも同じように言っている。日本だけが逆の議論をしているのだということをよくよく認識しないと、円が安くなったにもかかわらず輸出が伸びない、わが国の競争力が上がらない、従って経済成長しなくなってきているというこの20年間の反省を何も踏まえていないことになると思います。

この20年間、世界の中で日本だけが公共事業費を下げ続けてきて、日本だけが経済成長しなかったという事実は、重く受け止める必要があると思います。公共事業費と経済成長は、それだけの因果関係だとは言いませんが、インフラへの投資量の低下と整備の後れが大きく経済成長を阻害してきたことは間違いない。先進国の中で1996年と2010年を比べて0.5以下にした国は日本だけで、イギリスは3倍、アメリカは2倍、韓国は2.5倍にしています。カナダも3倍、フランスも1.7倍に上げている。しかし、日本は0.5以下に下げている。

ドイツは直近の数字で1.06ですが、一時期、今から10年ほど前には0.75ぐらいまで下げましたので、メルケル首相は「わが国は過小投資が続いた」と言った。では0.5以下に下げているこの国は一体何と言え



ばいいのかと思うのですが、残念ながら公共事業がインフラをつくる手段だと、インフラストックをつくる手段だと見てくれる政治家がいない、経済学者もいない。やっと太田昭宏国交相前大臣が「インフラストック」という言葉を使ってくれたのですが、海外の首脳は全部「インフラストラクチャー」という言葉を使っている。オバマさんもパブリックワークスという言葉を使ったことはなく、必ず「インフラストラクチャー」と言っています。

メルケル首相が言うように、国土の上のインフラは国家の競争力のツールです。わが国は自然災害に備えなくてはならない。ドイツやフランスは真ん中の平原地帯に住んでいるだけだからいいのですが、日本は広島土砂災害で明らかなように山に非常に近いところにも暮らなければいけないわけですから、当然のことながら砂防という仕事も私たちの人家の身近なところでやらざるを得ない。そういう事業費だけでもフランスやドイツよりも余分にとらなければいけないのに、公共事業費を下げてきているのはおかしいという認識が必要だと思います。

5. 土木、建築、建設、メーカーなどにおける民間サイドの課題は？

田中 生産性の向上とか、インフラの老朽化とかの課題に対して、土木、建築、建設業者、メーカーなど民間サイドは、それらの課題にどう取り組んでいけばいいのでしょうか。民における課題についてお聞かせいただければと思います。

大石 インフラストラクチャーをつくる作業は「建設」あるいは「施工」という言い方をしたいと思います。公共事業というフローの概念も重要ですが、特に民間が設備投資をしないときは公共事業の乗数効果は大きくなる、雇用誘発効果も大きくなる。けれども、われわれはフロー効果を主に狙っているのではなくて、先ほど品川線の話をしたように、ストックになって効用を発揮するという効果を目指しているわけです。

ですが、施工のことに限定して言えば、日本の建設の生産性はアメリカの約8割だと言われています。製造業はアメリカを超えています。第3次産業はアメリカよりかなり低い、0.5以下という状況ですが、建設は比較的頑張っていて0.8ぐらい。建設産業においては、情報化施工にしろ、ありとあらゆる手段を用いて、10年ぐらいかけてアメリカの生産性を上回るという目標を掲げて推進していく必要があるのではないかと思います。アメリカの生産性を上回るような産業界に



われわれが育っていけば、そこに予算を使うことを無駄だと言う人はいない、その世界に予算が付くことも不合理だと言う人はいない。第3次産業がアメリカに追いつくのは簡単ではないですが、建設は0.8まで来ているわけですから、そういう方向を目指すべきだと思います。

情報化施工にしても、普及させることが目的なのではなくて、情報化施工によって生産性を向上させ、建設投資を効率的なものに変える。これが国民の理解を得ることになると思います。ドボジョの世界、女性の参画もダイバーシティーを向上させるという意味なのです。男性とは違う女性の感覚や価値観をわれわれの世界に持ち込んでもらって、やはり生産性の向上を目指すのです。建設、施工における労働生産性の向上を掲げると国民の皆さん方に非常に分かりやすい目標になるのではないかと思います。

情報化施工そのものが目的ではなく、労働生産性を上げるために当然発注者側もロットの取り方とか、工期の設定とかいうものをどんどん変えなければなりません。二次製品の使い方も当然入ってきます。ありとあらゆる施策を動員して生産性を向上させるには、本当にいろいろな取り組みが必要になると思います。「それをいろいろ組み合わせるとアメリカの生産性を上回る」と言えば、国民はみんな拍手するはずです。

田中 確かに、情報化施工も現時点では普及に重点を置いていますね。

大石 情報化施工に見合った、例えば土量のカウントの仕方をすればいいんです。コンピューター付き、頭脳付きのブルドーザーで計算した土量で積算すればいい。これは発注者側が変わらないと変わりません。

人数がそんなに増える国ではないのだから生産性を上げざるを得ない。日本人の底力を発揮しないといけなのだけど、今1人当たりの名目GDPは世界で27

番目です。小泉さんが首相になったときは世界第3位だったのに、首相を辞めたときは21位に落ちている。公共事業費を止めて、財政支出を削減してデフレ政策ばかりやった。それで構造改革。構造改革というのは供給側の論理です。この国の問題は需要がないことです。わが国は世界の輸出大国だと思っている人が多いでしょうが、ドイツが輸出額をGDPで割った数字（輸出依存度）は40%を超えています。日本は直感で何%ぐらいでしょうか？

多くの人がドイツ並みだと思っていますが、日本は2012年の数字で12%、その次の年が13%ぐらい。戦後、1960年から見ても20%を超えたことは一度もありません。

田中 ピークのときは40%ぐらいいっているのかなと思っていましたけど。

大石 韓国は45%ぐらい。アメリカは10%を切るぐらいで一番の内需国です。ギリシャとか日本は内需国です。フランスとかイギリスにしても20%を超えている。日本は貿易大国だとメディアは報道するけれど

も、私が言ったこの数字を知らせることはありません。TPPを結んでもTPPが貢献できる分野はたったそれだけ。

田中 インフラ整備による効果についてストック効果に焦点が当てられていますが、一時的なフロー効果より効果が持続するという点で分かりやすいですね。

大石 本来なら英語で言うインフラという言葉があればいいのだけれども、この国にはないということは、概念が欠けているのです。一時期、社会資本という言葉が無理やりつくったのですが、社会資本ではインフラストラクチャーが持っている社会を支える基礎構造というニュアンスが出てこないのです。アイデンティティーという言葉もそうです。日本語にない。個人主義の国ではアイデンティティーがない人間は認められないけれど、私たちは「共」の世界ですから、私は〇〇集落の大石で通るわけです。

田中 本日は大変ありがとうございました。

JCMA

平成 27 年度版 建設機械等損料表 発売中

■平成 26 年度版に対する変更点

- ・損料算定表の諸元記載要領も変更し読み易さを改善
- ・「機械運転単価表」の作成例を、現行歩掛に合わせて見直し
- ・関連通達・告示に「東日本大震災の被災地で使用する建設機械の機械損料の補正」を追加

■B5 判 モノクロ 本編 592 ページ

■一般価格

7,920 円（本体 7,334 円）

■会員価格

6,787 円（本体 6,285 円）

■送料（単価） 600 円（但し沖縄県を除く日本国内）

注 1）沖縄県の方は一般社団法人沖縄しまたて協会（電話：098-879-2097）にお申し込み下さい。

■発刊 平成 27 年 5 月 9 日

一般社団法人 日本建設機械施工協会

〒105-0011 東京都港区芝公園 3-5-8（機械振興会館）

Tel. 03 (3433) 1501 Fax. 03 (3432) 0289 <http://www.jcmanet.or.jp>