

## 【巻頭インタビュー】

## 辻元清美・元国土交通副大臣に聞く

政権交代で公共事業はどう変わり、今後公共事業はどうあるべきなのか。元国土交通副大臣の辻元清美氏に聞いた。(聞き手 川口史帆)

——政権交代後、「コンクリートから人へ」のスローガンのもと、二〇一〇年度予算では公共事業関係費が過去最大の約一八%の削減となりました。かつての公共事業の問題点も含め、その経緯や背景についてお聞かせください。

「私は実は、『コンクリートから人へ』というスローガンはあまり好きではなかったんです。というのは、コンクリート業界の人も社会の大事な構成員ですし、そういうレッテル張りほしくないな、と思っていました。それはさておき、無駄な公共事業を削減して、医療や教育に予算をできるだけ回したいという趣旨で新政权は活動を始めました。そして、その『総本山』は国土交通省では、ということで、前原大臣をはじめとする私達政務三役(大臣・副大臣二名・

政務官三名)が政権のスローガンの『切り込み隊長』として送り込まれていったわけです。まず就任直後から、政務三役で分担して自公政権時代に作られた予算書を一から点検しました。そのうえで、政

務三役で時間をかけて、国土交通行政の仕事の進め方と実現していきたい政策について議論しました。それで政策転換するべきことを洗い出し、八ッ場ダムの中に象徴されるような公共事業の見直しに果敢にチャレンジしようとしたんですね。」

「前原大臣から副大臣の話があった時、最初は断ったんです。当時私は社民党の国会対策委員長をやっている、政党の仕事と行政の仕事の両方はできなかったからです。それに公共事業を斬るとか、大転換をするには、勇気もいるし、責任も重い。それくらい公共事業は、インフラというだけじゃなくて、日本の社会の構造そのもの、政治そのものだったんです。いわゆる政治家の癒着の温床と言われてきたような構造がこびりついているのではないかと。公共事業にメスを入れるということは、戦後の日本の社会のあり方そのものに切り込まなくちゃいけない。ということで非常に覚悟がいました。それで、

いざ就任してみると、理想と現実のはざままで苦闘するわけです。何事も一挙にうまくはいかないし、利害関係が絡み合ってますから、その糸を解きほぐしていくということで、すごく苦労するんですね。」

——実際、理想と現実のはざまでの苦闘というのはどのようなものだったのですか。

「例えば、特殊法人。公共事業と天下りがくっついているところが多い。そこで、特殊法人や公益法人も全部点検し、特殊法人の役員を一般公募にしました。また、ダム作るうとか、道路作るうとかいう会合がいっぱいあるんですよ。そういうところに局長クラスが行って、一緒に『エイエイオー』とかやってたわけやね(笑)。そこで、そういう幹部が行ってる会合を点検して、道路等を作ることなどありきの会合は行くべきではないということにしたんです。これは、無駄な公共事業はしないという自分達の理想を実現するために具体的にやっていったことですね。予算の執行を止めるだけじゃなくて、そういうメカニズムを変えなきゃいけない。」

「そして、空港や八ッ場ダムの問題。空港の問題で申し上げたら、空整特会(社会資本整備事業特別会計空港整備勘定、旧空港整備特別会計)というのがあるんですね。公共事業を考え

るときには、特別会計の問題が出てきます。空  
 整特会に入るお金は、医療や教育に回すことが  
 できず、空港をやることなどに自動的に回る仕  
 組みになってたわけですよ。だから、これで空  
 港をどんどん作れたわけです。ですから、この  
 空整特会のあり方の見直しは、これ以上空港を  
 作らない、また、空港の整備についてもきちん  
 と点検していくことにつながる。ところが、こ  
 の空整特会の見直しは財務省や他の省庁にもま  
 たがる案件で、本格的な見直しは一省だけでは  
 できていないんですよ。八ッ場ダムの問題につ  
 いては、中止と言いました。しかし、地元の皆  
 さんの立場から見れば、政治に翻弄されてきた  
 という歴史がある。やっぱり誰が見てもこれな  
 ら中止してもおかしくないという客観的な  
 基準を作ることが必要でした。基準作りをせず  
 に、『八ッ場はあかん』とだけ言うのでは、説得  
 力がない。そこで、『できるだけダムに頼らない  
 治水のあり方』を考える検討委員会を立ち上げ  
 ました。そして、自由な討議をしてもらって、  
 基準を作りました。今、その基準で一斉に全国  
 のダムの見直しに入っています。しかし、無駄  
 の象徴という形で、八ッ場など一つ、二つのダ  
 ムをターゲットにして、いきなり中止と言った  
 ことは、混乱を招いた側面もあると思っていま  
 す。」

——公共事業の改革を進めるうえで、官僚の  
 根強い反発などもあったかと思うのですが、そ  
 のあたりはいかがでしょうか。

「確かに、初登庁の時、『ソーリ、ソーリ』の  
 あのうるさい女が来たときと警戒されてるんやろな  
 と思いました。でも私は、大阪の商売人の子な  
 んで、どんな人でも仕事をしていこうという  
 根性で育ってきてるんですよ。ですから私は、  
 まず、国交省の人達が一番の仲間だと思って、  
 全員を信じきろうと腹を決めました。人間って  
 いうのは、自分を信頼してもらおうと思ったら、  
 相手を信じないと信頼してもらえないと思うん  
 です。それで、訓示の時に、『脱官僚という言  
 葉は嫌いです。皆さんは仲間です』と自分の率  
 直な思いを伝えたんですね。したら、わりあ  
 い、溶け込んでくれたんですよ。」

「政治主導って言っても、一人でなんでもや  
 るのは無理。公共事業の問題も河川とかいろいろ  
 あるけど、一つ一つずつとやってきたエキス  
 パートがいるわけですよ。彼らの知恵とか経験  
 の蓄積というのは、私は大事にしようと思って  
 いました。もったいないじゃない、そういう能  
 力を活かさないよ。」

——公共事業を大幅削減したことで、そのし

わ寄せが地方に来るんじゃないかという批判も  
 ありますが、それについてはどうお考えですか。

「やっぱりね、予算削る時には人の顔が浮かん  
 でくるんですよ。これしたら倒産する会社がた  
 くさん出るんじゃないかと。実際、地方に行  
 って講演すると、切々と訴えられるんですよ、  
 苦しいよ。公共事業というのは、インフラ整備  
 をするところがありますからね。ただ、やはり構  
 造を転換しなくちゃいけない。公共事業予算の  
 GDPに占める割合の推移を他国と比較すると、  
 日本は大幅に減らしてきて、やつと他の先進国  
 並みになっていきますけど、もともとが異常に多  
 かったんですよ。その一方で、教育費や子供に  
 かける費用のGDPに占める割合は先進国のな  
 かで最下位レベルでしたから、公共事業の削減  
 は仕方のない作業であると思います。ただ、  
 もう一つ特徴があって、例えば、港湾という  
 日本は最近主流になりつつある大型船に対応し  
 た港湾整備が全然進んでいない。一方で、釜山  
 とか上海は、大型船にも対応できるように戦略  
 的に港湾を作っていたわけです。日本は公共  
 事業費のGDPに占める割合は確かに多かった  
 んですけど、結局、みんな『俺の地元は、私の  
 地元』的な使われ方をして、国として日本  
 のブランドデザインをどうしていくのかという



のを考えてこなかったわけです。ですから私達は、血も流れるし非常に苦しい作業なんです。今、選択と集中をしていく方向に公共投資のあり方を変えていかないといけないという危機感から公共事業の転換をしたんですね。」

——これからの公共事業のあり方についての  
お考えをお聞かせください。

「私は、『強さとやさしさ』と言ってるんです。『強さ』というのは、港や空港など、日本の国際的な産業の窓口になるようなところは、きちっと競争力を持たせるという選択と集中。例えば、羽田空港に四本目の滑走路ができたときに、

欧米便を含めて長距離便も飛ばしました。これも、成田とか各方面から抵抗があったのをエイヤツと飛ばしたんですね。また、作りすぎた空港については、放つといたら本当にどんさんびれちゃうので、利用者を増やすということで、

中国人のビザの緩和などを通して海外からの観光客の誘致もセットでやってきたんですね。空港のような大型建造物を活用していくことは、ソフトの政策とセットなんです。観光ということに着目すると、来てもらって面白いまちづくりをしなくてはいけない。最近では、観光型建築物と違って、道路を作るにしても石畳にするとか、人がたくさん来てもらえるような、そういう公共事業が増えてきています。それは『やさしさ』の部分です。」

「もう一つ申し上げると、例えば、山形県には、空港が二つあって、新幹線も高速道路も引いています。山形に行った時、それで栄えたか、便利になったかって聞いたら、みんな首を横に振るんですよ。結局、空港が二つあっても、新幹線あったら飛行機乗らない人が増える。だから、空港は赤字になる。高速道路ができて、いくらでも家からビューって行けるとなると、今度は新幹線や在来線が苦しくなる。ですから、空港もくれ、新幹線もくれ、高速道路もくれってやっても、全部赤字の山。一方で、過疎化で経営が立ちいかなくなって、多くのバスが廃線になっています。そうすると、ちよつと買い物や病院行くっていうのが不便になる。いくら空港や新幹線がついても、日常生活が不便だと人生何も楽しくないじゃない。そんなところに

観光客も来ないですよ。それでこれからはやっぱり生活密着型の公共事業。例えば道路にしても、日本中に自転車道をつけようって言うてるんですよ。自転車道をつけるっていうのは、環境への配慮にもなるし、地域の仕事づくりにもつながります。そういう生活密着でみんなに喜ばれる公共事業を推進していくことがとても大事。そういう『やさしさ』の部分と『強さ』の部分と両方考えて、これから取り組んでいくのがいいんじゃないかと思えます。」

——ありがとうございました。

※二〇一一年三月一日収録。

**辻元 清美**

つじもと きよみ

1960年奈良県生まれ、大阪育ち。早稲田大学教育学部卒業。学生時代にNGO『ピースボート』を創設。1996年、衆議院選挙に社民党から立候補し、初当選。現在4期目。2009年、国土交通副大臣に就任。2010年、社民党の政権離脱に伴い、国土交通副大臣を辞任。その後、社民党離党。現在、衆議院国土交通委員会与党筆頭理事。※3月13日、内閣総理大臣補佐官（災害ボランティア担当）に就任。