

土木学会 平成 25 年度全国大会 太田大臣基調講演

【はじめに】

太田でございます。土木学会でまさかお話しをするとは、夢にも思いませんでした。私は昭和 39 年、京都大学の土木工学科に入学しました。43 年学部卒-45 年大学院卒というはずですが、43 年学部卒-46 年大学院卒と変則的に卒業いたしました。その後、私は政界に入るといふことで、我が党の機関誌局に入り、土木とは距離を置いていましたが、今、国土交通大臣ということになりました。私と同じ 39 年入学は、大石、太田、大西と名簿が並んでいましたが、大石さんや大西さんをはじめ土木関係の方にも大変応援をいただいて、私の政治活動の中で一番の軸になっており、人間関係を本当にありがたく思っています。

ちょうど昭和 39 年という年は、東京オリンピックの開会式が 10 月 10 日、それに合わせて 10 月 1 日から新幹線が走りました。新幹線は、昭和 34 年に着工して 6 年で出来上がる。また、高速道路が出来上がる。私は愛知県出身ですから、佐久間ダムの映画を学校終えて見に行ったりして、土木の仕事というのは非常に大事だと思ってきたのですが、今振り返ると昭和 39 年の 6 月に新潟で大地震がありまして、初めて液状化という言葉が出て、それが私が耐震工学を専攻することになった一つの機縁になりました。土木学会とは関係ありませんが、同じ 39 年 11 月に公明党が立党しました。そういう意味では、もう間もなく 50 年。同じように、あと 3 日後に、2020 年の東京オリンピック開催が決定しますと、日本全体が大きく上がってくるのではないかと思っています。

GDP はこの 20 年全く横ばいで、全くのデフレ状況です。その中で、公共事業は特にやり玉に挙がり、「公共事業は悪玉であり、ダムは無駄である。公共事業は無駄であり、コンクリートから人へ」ということがスローガンになって、私たちが誇りに燃えてきた土木という世界が、この脆弱国土に働きかけて命を守るという一番大事な仕事でありながら、破壊されてしまったと思うのです。私は今年何回か演説させていただいた中で、単に日本の経済的なデフレというよりも、心の中にまでデフレが忍び込んでいる。「もうそれは無理じゃないか」とか、「無駄じゃないか」とか、「やってもしょうがない」という意味で「しょうがない症候群」とも言うべき心のデフレに苛まれているのが今の日本の現状で

はないかと思うのです。私の後輩でもある京大教授で内閣官房参与を務められている藤井聡さんが、最近「新幹線とナショナリズム」という本を書いています。日本を盛り立てようという心の統合がナショナリズムであるということが書かれているわけです。富士山があって、その前を新幹線が走るとというのが日本の象徴的な図になった時に、日本はいわゆる戦後から脱皮して復興したことを実感する。東北の復興についても、この4月に南三陸鉄道が通った時に、大勢の人が小旗を振ってそれを喜んでいる光景を見まして、私は鉄道というのは、単にものができるというのとは違うんだなという印象を持ちました。土木の仕事というのはシビルエンジニアリング——。一人一人の技術者が、自分が作ったという誇りは胸の中に納めて、世のため人のために、国土に働きかけ人に働きかけて喜びを得るといふこと、それが私たちの誇るべき土木工学ではなかったかと私は思うのです。

私は、今が経済的にも政治的にも日本再建の最後のチャンスだと思っています。デフレも、そして心のデフレも打ち破って、次の日本を安全・安心な国に、そして勢いのある国にしていかななくてはならない、その最後のチャンスが今訪れている。今から数年間、特にこの1年、2年、3年間で舵取りを失敗すれば、日本再建のチャンスは失われてしまう。このような状況の中で、公共事業、そして土木工学の果たす役割はとても大きいと思うのです。安倍内閣は「経済の再建」、「東北の復興」、そして「防災・減災等の危機管理」という3つの柱を立てています。この三本の柱を考えてみますと、公共事業、あるいは土木工学というものがいかに重要であるか。「東北の復興」についても我々の働きは大事であるし、「経済の再建」という面でも私たちは大事な任務がある。そして、「防災・減災等の危機管理」という点にも我々の果たす役割は大きく、土木に携わった人間が日本の柱になって切り開いていかななくてはならない。その時がまさに今なのです。なんとか2020年の東京オリンピックが実現して、再びそうした機運のもとでこれからの数年を送ることができれば、日本は必ず再建するし、また再建させなくてはならない。それが、我々の課題だと思うのです。

【これからの公共事業のあり方】

そうした中で、公共事業の課題は大きく二つあると思います。まず第一に、「命を守る公共事業」といふこと。そして第二として、「成長に寄与する公共事

業」ということです。

今まで公共事業と言えば、バラマキだと言われ続けてきたのですが、これからは、何が公共事業なのか、どういう公共事業が必要なのかという思想・哲学を、国土交通省はもとより私たちが共有して進んで行かなくてはならないと思うのです。私はこの8か月間、国土交通省の中で、公共事業とはいったい何であるのか、経済の中でどういう位置づけにあるのか、安倍内閣の方針の中で公共事業はどのような位置づけにあるのか、財政制約の中で公共事業はどうあるべきなのか。こういった点についての思想・哲学というものを考えてきました。これを共有しながら進めていこうというのが、私の大きな課題の一つです。

公共事業について、昭和30年頃は、戦後の復興ということで産業基盤整備としての公共事業の時代だったと思います。昭和50年ぐらいになりますと、住宅や下水道など生活基盤インフラ整備の時代になりました。そして今は、今年から明確に、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化が公共事業のメインストリームになります。これが第一点目の「命を守る公共事業」ということです。今年成立した補正予算では、防災・減災、老朽化対策等の予算規模が、全体の65%くらいになっています。今年の本予算は47%。そして概算要求で我々が今出しているのが53%です。いろいろな新聞などをみると、防災・減災とか老朽化対策ということには異論がないがバラマキの公共事業は許せないという論調なのですが、公共事業のメインストリームはこうだということを私たちはしっかり訴えていかなければならない。命を守るのが公共事業であり、命を守る公共事業でなくてはならないという主張を、しっかりと予算や数字の中でも表していくことが大事だと思っています。

次に、第二点目の「我が国の成長に寄与する公共事業」という点です。B/C、あるいは乗数効果がどれだけであるかということだけではなくて、次の時代の成長を促す、我が国の成長に寄与する公共事業として、都市の再生、コンパクトシティ、あるいはスマートシティというものを展開していく。都市間競争という世界の潮流の中で、勝ち抜いていける新しい質を獲得することに留意して、公共事業を展開するということが大事です。

私はそういう意味で「命を守る公共事業」、そして「我が国の成長に寄与する公共事業」という2点を柱にしながら、これからの行政を担当していきたいと強く思っているところです。

【命を守る公共事業の展開】

それでは、まず第一の「命を守る公共事業への展開」について、もう少し詳しく内容を説明いたします。

日本は言わずと知れた脆弱国土です。脆弱国土をいかに守るかということ、何度国政の中で使ったか分かりません。脆弱国土という理由は、山が真ん中を通っているとか、川は2泊3日で海に流れるなどいろいろな要素があり、改めてここで述べる必要はないと思います。そしてその上に地震が切迫してきている。首都直下地震、そして南海トラフの地震。これらは私たち日本に、本当に想像を絶するような壊滅的打撃を与えるものになるであろうし、また、絶対にそうさせてはならないというのが私たちの戦いではないかと思うのです。1755年、リスボンが大地震と大津波によって破壊されて、ポルトガルの時代がある意味では終焉していったということが歴史的にありますが、そのような事態を起こしてはならないという危機感が、まだまだ日本の多くのリーダーたちに足りないと思っています。公共事業は無駄だというようなことを言っている論調では、その人が昔ながらの思考形態を打ち破ってもらわないと、この危機には対応できないと私は本当に感じています。その上、今年は本当に異常気象が続いて、同じ日に、東の方では竜巻、西の方では水害、利根川では濁水が起こっているというような事態が起きています。さらに、その脆弱国土の上に構造物や様々なものを整備して進めてきた近代化が、実は脆弱性をさらに深刻なものにしている面があるということがあります。例えば、近代化の名の下につくってきた地下鉄とか地下街というものをみれば、去年10月のアメリカのハリケーン・サンディでも明らかになったように、脆弱国土にプラスして新たな危機への備えをしていかないと、命を守る公共事業ができないということだと思えます。

私は、メンテナンス元年と呼んでいます、社会資本の総点検をしっかりと行うよう指示しているところです。お手元の資料にあるように、1965年くらいから70年代、80年代に至るところまで、例えば橋一つをとっても、毎年1万

くらい新規の橋ができていたのが、最近はずっと減っていて、現在は毎年建設される橋梁は大体1千くらいの単位になってきている。このことからいくと、荒廃するアメリカの現象ではありませんが、老朽化対策費用、メンテナンス費用の山が再び起きてくる。これを、土木の技術力によって山そのものを圧縮し、低くしながら、そして、早くメンテナンスを始めて長寿命化するという作業に今から取り組んでいかななくてはならない。ここに、新しい土木工学の大きな役割があると思っているところです。

そして同時に、単なる更新や修繕にとどまらないで、新しい技術力を磨き上げて、よくぞこの脆弱国土でこれだけ安全な国土を築き上げたものだと言われるような技術を磨き上げて、そして輸出するというのが、私はきわめて重要なことだと思っています。そのような意味では、インフラに関わる技術開発から起こるイノベーション戦略が大事になります。このイノベーションとして、例えばインターネットやGPSなどは、昔は全部軍事技術から始まりました。今後は軍事技術からではなく、日本の脆弱国土との戦いの中で、日本が一番最先端の技術を作り上げるという大きな課題があると思います。資料の2ページにお示ししているとおり、防災・減災、老朽化対策、メンテナンスに関するICTの技術開発、そして、土木分野が世界をリードするイノベーションということです。そうした技術を駆使しながら、インフラに関する情報化施工、ロボット技術、三次元電子国土地図データと施工の融合など、取り組みを進めていくことが大事だと考えます。そして、新しい次世代のインフラマネジメントシステムを構築していく。資料の3ページ目にあるように、調査、設計、施工、そうしたものをより密に連携していくことをやらなくてははいけない。

同時に、メンテナンスエンジニアリングの確立が大事だと私は思っています。シビルエンジニアリングとして老朽化するインフラをどのように点検していくかということを考える必要がありますし、また海外に行きますと、日本の技術はいいけれどもスペックと価格が高いと言われることもあります。こうしたことから、ハイテクに関して先ほどは申し上げたとおりですが、一方でローテクの中にも、もっと磨いていくべき部分が課題として存在しているのではないかと。

そしてもう一点、このメンテナンス元年で大事なことは、人材の育成です。

社会資本の点検、診断、修繕の分野はまだまだ発展途上であるとともに、工業高校が減っていき、機械科も減り、日本の現場で働く若者たちがどんどん減少していき、さらに土木の勉強をしても違う分野に就職してしまう。誇りもなければ予算もないという公共事業悪玉論の中で、どんどん仕事が無くなって、そして、建設業界の人たちは見通しがきかなくて人を雇うことができないということを知ります。我々は、ずっと静かにちょっとずつ上昇するという、安定した予算組みの中で公共事業を進めていくということが大事だと思いますし、その見通しの上で、若い人が入ってこられるような環境をどう作るかという、人材の育成が極めて重要な課題だと思っています。

【成長に寄与する公共事業】

次に、第二の「成長に寄与する公共事業」について、説明します。

私は最近、メンテナンスをしたら同じものを仕上げるのではなくて、デザインを重視することが大事だと考えています。観光客が大勢来て、「ああ、こういうものをつくり上げるか」と感じてもらうことも大事だと思います。土木というのは、誰が作った建物というようなことはなく、名称も何も付きません。立派なものをつくっても、あれは俺がつくったんだということを死ぬまで自分の胸の中だけに抱きしめているという、男の美学のようなものがあると私は思います。これからは、もっとデザインとか、そして大勢の観光客が来るんだとか、あるいはまた、東日本大震災の復興についても、なるほど東北はよみがえったな、復興したなということを見せることができるモニュメントとなる構造物などを、我々をつくることができるかどうかです。このように、復旧とか老朽化対策という中にも、新しいデザイン、あるいは機能戦略、デザインアセスメントというものが、私は大事であるし、土木工学と建築工学、そして美学というものが融合するということが大事なことだと思っています。例として資料の4ページに、隅田川の美しいデザイン、5ページには、先日宮崎に行った際に、新燃岳の火山灰を材料としたレンガによる遊歩道の整備を見してきましたが、そのような視覚に訴えかけるようなものを作っていく例を載せています。資料6ページは横浜港と高松港の例ですが、景観、デザイン、観光等にも配慮した整備が大事だと思っています。

同時にまた、官民一体となって魅力ある都市再生を行う官民連携戦略がきわ

めて重要だと思っています。今までのものを直して強くするのではなく、今の時代の世界の中で、「おっ」と思わせるようなものをつくっていくという、抜本的かつ大胆に街を変える都市再生を行うことが大事です。先日、虎ノ門ヒルズと首都高速道路を視察しました。東京オリンピックに間に合わせようとしたものですから、築地川の辺りを用地買収しなくてよいように、川の流れのままに高速道路が走っていて、道路の真ん中に橋脚が未だに残っているというところもあります。また、以前の川に対してビルが背を向けていますが、それを表道路にした上で、空中権を活用して都市再生と安全を組み合わせながら、大きな狙いを定めた都市再生を行うことが、私はものすごく大事なことだと思っています。

【結び】

以上、「命を守る公共事業」と「成長に資する公共事業」という考え方と哲学に関して、私たちが今取り組んでいることについて、今日は、土木学会の皆様方に国土交通行政の方向性を報告させていただいたところです。メンテナンスエンジニアリングの確立や人材育成など、土木学会と連携して実現する課題は多いと思います。どうぞ一層の連携、協力をお願いいたします。ありがとうございました。

(平成 25 年 9 月 6 日 会場：日本大学生産工学部)