

# 地方の自立を阻害する グランドデザインなき道路改革

片山善博  
鳥取県知事

北川正恭  
三重県知事

木村良樹  
和歌山県知事

増田寛也  
岩手県知事

林良嗣  
名古屋大学大学院教授



かたやま・よしひろ

1951年生まれ。74年東京大学法学部卒業後、自治省に入省。自治大臣秘書官、自治省国際交流企画官、自治省府県税課長、鳥取県総務部長などを経て、99年現職。2000年10月の鳥取県西部地震では、全壊した建物を建て替える家庭に一律300万円を補助する制度を、国の反対を押し切って設けた。住民に対する情報公開や透明性の確保、現場主義を徹底し、「ズレのない県政」の実現に取り組んでいる。



きたがわ・まさやす

1944年生まれ。67年早稲田大学第一商学部卒業。三重県議会議員を経て、83年衆議院議員初当選。90年に文部政務次官を務める。95年より三重県知事。ゼロベースで事業を評価し改善を進める「事務事業評価システム」の導入や、2010年を目標とする総合計画「三重のくにつくり宣言」の策定・推進など、「生活者起点」をキーワードとして、「情報公開」をキーワードとして積極的に県政改革を推進している。



きむら・よしき

1952年生まれ。74年京都大学法学部卒業後、自治省入省。和歌山県総務部長、自治省財政局指導課長、大阪府副知事等を経て、2002年現職。森林整備による環境保全と雇用維持を目的とした「緑の雇用事業」を提唱。1ターナーが100人を超す等、過疎地の活性化に大きな成果を挙げている。さらに「地球温暖化防止に貢献する森林県連合」の結成や「地方の実情にあった公共事業」の推進等、和歌山モデルを積極的に全国に発信し、地方からの構造改革を推進している。



ますだ・ひろや

1951年生まれ。77年東京大学法学部卒業後、建設省入省。千葉県警察本部交通部交通指導課長、茨城県企画部交通産業立地課長、建設省河川局河川総務課企画官、同省建設経済局建設課紛争調整官等を経て、95年全国最年少の知事として現職に就く。「公共事業評価制度」の導入や、市町村への「権限、財源、人」の一括移譲による「市町村中心の行政」の推進、北東北三県の連携事業を進めての「地方の自立」、「がんばらない宣言」など、新しい視点に立った地方行政を提唱。



はやし・よしつぐ

1951年生まれ。名古屋大学工学部土木工学科卒業、東京大学院土木工学専攻博士課程修了。東京大学講師、名古屋大学助教授を経て、現職に至る。運輸政策審議会委員、世界交通学会理事兼ジャーナルエディター、シドニー大学交通研究所外部評価委員、JICAバンコクおよびハノイ都市交通計画等策定調査委員長等、国際的なリーダー役を務める。土木学会論文賞等、国内外6つの賞を受賞。主な著書は『The Environment and Transport』『地球環境と巨大都市』等。

小泉首相が発足させた道路関係4公団民営化推進委員会は、混乱の末に何とか最終報告をまとめた。しかし、その議論は道路公団の組織改革や高速道路の採算性、進捗率など経済的な側面しかみていないため、焦点のズレを感じずにはいられない。4知事と小林教授を迎えて、将来設計を踏まえた大きな視点と、今後の改革のあり方を議論してもらった。

## 民営化推進委の議論をどう見るか

工藤 小泉首相直属の第三者機関「道路関係四公団民営化推進委員会」（委員長＝今井敬新日鉄会長）で、高速道路建設の後始末と民営化を進めるための具体策が最終報告に向けて話し合われますが、ただ、そこでの議論に危惧を感じるのは、それが日本の将来設計を踏まえた形での道路問題と

いう大きな議論へ向かわず、下手をする  
と部分的な議論に終始しかねないということ  
です。

言論NPOでは先日この問題について、  
本日ご出席の林良嗣先生ほか5人の有識者  
の方々と議論を交わし、3点ほどが共通認  
識としてまとまりました。1つは、すでに  
公共投資、道路整備というものが、シビル  
ミニマムという視点から見れば80年代に達

成された。従って、今後は公共投資のシステム自体を見直し、ギアチェンジしていく必要があるのではないかという点です。2つ目は、ギアチェンジする場合、低成長や少子高齢化という時代・社会状況の変化から日本の将来のグランドデザインをにらんで、そのうえで道路問題を議論しなければならないという点。さらに3つ目には、道路建設におけるシステムの組み直しが必要であって、その組み直しの役割は地方分権の視点から地元自治体に任せようという点です。

本日ここにご出席くださった4県知事の皆さんは、道路計画を継続して進めたいと考えていると一般には見られています。むしろ道路計画に、賛成・反対というような単純な二項対立の議論は避けたいと思います。まずは民営化推進委の議論に対して、あるいは私が今言った3点に対して、どのような見方をしていますか。

**北川** 地方分権一括法案ができて2年になりますが、これは非常に大きな法律改正だったと思っています。自治体の中に、国に追随するだけという姿勢から、自己決定・自己責任による自主独立の機運が生まれ、私自身、大変喜んでます。そうした状況の中で、道路公団民営化推進委の皆さんがさまざまな考え方を発言され、政府がそれを最大限尊重してという話が出ていますが、やはり地方の声として、国土形成の一翼を担う責任者として私たちも、積極的に議論し発言をしていかななくてはなりません。そうして、先ほどの工藤さんのお話にあったように、この議論をこの国のグラン

ドデザイン、地方分権のあり方という視点にまで大きく発展させていく。現在はそういう大議論の絶好の機会ではないかと思っています。

**片山** 先ほどの工藤さんの「シビルミニマムの視点からすれば達成された」というお話を敷衍して述べますが、そういった見方には異論があると思うんです。それでは今のわれわれのように高速道路が必要だということは、どうとらえればいいのか。仮にシビルミニマムが終わったということであれば、今度は地方の判断だという話になるわけですね。国家としては、やるべきことはやったということになる。

たぶん今日ご出席の皆さんの地域でもそうだと思うのですが、今、議論されている高速道路というのは、実は優先順位がきわめて高い。道路公団が手がけて、やり玉に挙げられている高速道路には優先度合いの高いところがあるのに、それが何か一方的に民営化推進委の議論によって進捗率がどうか、パーツごとに区切った採算性がこうだなどという視点で切り捨てられようとしている。そこに議論のずれが見られる。仮にシビルミニマムが終わったという議論を是とした場合でも、それならば今までの国土形成のあり方、システムを大きく変えて、国がその優先順位を決めるのではなく、地方が決めるように変わらなければいけないと思うんですね。

「一般県道には何割の補助金があります」とか「農業基盤整備は何%の補助金があります」とか、それぞれ蛇口が国のほうにいっぱいあって、そこをひねると補助金が

流れてくるという今のやり方を変えなければならぬ。つまり地方に一括して財源を渡し、その地方が優先度の高いものから効率的にやっていくというシステムに変えたらどうか。民営化推進委の議論では、今までのシステムは全く変えず、国主導で細かいことまで決めて、しかもそれを国土のグランドデザインとか国家のあり方などから切り離して、単にパーツごとの採算性や進み具合によって決めてしまう非常に子供じみたやり方を考えているように見えます。

**増田** 結局、何も高速道路の問題に限らず、その他さまざまな問題でも、やる自由もやらない自由も地方にないということですね。今回の議論でも、例えば地元負担論議が本格化すれば、もうやめようという話もどこかの県から出てくるかもしれません。いずれにしても、地方はやる・やらないの自由もなく、それなのに物事が決まっていくことの危うさというか、違和感は強く感じますね。

シビルミニマムが終わったという見方について言うと、高速道路をシビルミニマムの中でとらえるかどうか、そこは大いに議論があると思います。高速道路というのは、諸外国においては軍事的な意味合いからも国家の最も根幹的な構造の中に入れてあるものです。わが国においても新幹線や中核的な空港、特定重要港湾と同じクラスでしょう。いわば国の骨格となるもので、その骨格をどういうふうにするかというのは、下水道などの整備とは全く別の観点から決められるものです。やるべき時にはやっていかななくてはなりません。それを単

に経済的効率だけの観点から議論している国というのは、日本以外にあまりないのではないかと。そういうことから考えると、今の政府のやり方は、総体としての国の強さを議論する方法としてふさわしくないと思うんですね。

本来、高速道路というのは、国が最も英知を尽くして整備を考えるべきものだと思うのですが、今の議論にそういう見方がないということがわかってきました。それならば思い切って全部地方に任せて、高速道路といえども、ある程度ブロック単位というか、そのぐらいで任せる。そして、やる・やらないの自由を地方に与える。われわれの議論がそういう方向へ変わる契機にならないかと、そんなことを思っています。

**木村** 先ほどの工藤さんの「公共投資を見直し、ギアチェンジしていく必要がある」という点について言えば、これは私もそうだろうと思う。今までの公共事業には、例えば10万円投資したときに7万円ぐらいの成果しか出ないようなこともあった。それを見て国民がイライラしている面もありますね。今みたいな非常に厳しい時代、10万円の投資で15万円の効果が出るような公共事業のあり方を考えていくのも重要な視点だけれども、ではその中において、高速道路がどういう位置付けにあるのかと思うわけです。

私は知事になってから、例えば港湾の埋め立てを中止したり、「ふるさと林道」をやめたり、実際いろいろな形で見直しをしてきました。ただ、高速道路というのは1

つの国家の背骨、枠組みみたいなものだと私も思うので、いろいろ議論が分かれるんです。例えば、第2東名や第2名神と和歌山県の高速道路は、一緒の位置付けにあるのかどうか。これは厳密に考えていくと違いがあると思うのですが、しかし現在どんどん高速道路をつくっている中国などと伍してやっていくという視点も他方で必要ですから、ともかくわが国における高速道路の位置付けをどうするかを、まず決めるべきだと思う。

民営化推進委は、公団方式の全国料金プール制では借金が返せそうになく、路線の建設を一時凍結するなどとしている。これは手段が目的を決めている本末転倒の議論であって、むしろ「高速道路をどう位置付けるか」を国家的に議論し直す必要があると思う。10何年か昔に、こういう計画を決めたんだから絶対やらなきゃいかんという硬直的な発想も困るけれども、今のようにもあまりにもプリミティブな議論ではないか。道路というのは一番大事な公共財であって、本来は建設国債によって世代間に負担を分けながらやっていくべきものですよ。それが日本の場合はなかなか苦しいということで、道路特定財源と財投を活用した公団の借金で建設し、あとは利用料金で返していくという制度になったわけですから。それがまずいというなら、世代間負担をしながら効率的にやっていく新たな方法を考えるべきでしょう。

## 高速道路のプライオリティー

**工藤** 皆さんの県では今、高速道路の建設は公共事業のプライオリティーとして、高い位置付けになっているのでしょうか。

**北川** プライオリティーは確かに高いと言えますが、料金プール制で地元負担もほとんどなしという前提で考えたときに、1ヶタ国道と2ヶタ国道あるいは3ヶタ国道を比べれば1ヶタを優先するといった意味合いがあるでしょう。そういうことを、われわれは相談して、地域でも負担してやろうという区分けがしてあるわけです。だから、高速道路を一時凍結して一般財源化したらどうかという議論もありますが、高速道路はプライオリティーがかなり高く、それによって地域計画も立てられています。もしそうなったらどうなるか。三重県の場合、高速道路とともに優先度が高い地方道を含めた直轄道は100億もいかない単位でしか残らないから、できなくなる。そういう現実を、日常の業務を預かっている知事としては考えざるを得ない。「高速道路を凍結する、しかし絶対つくらないとは言っていない」というのは、現実の対応をしているわれわれにしてみれば、非常に荒唐無稽というか、現実を無視していると見えますね。

**増田** 非常に同感するところがありますね。結局、プライオリティーというのは、お互いの中での絶対的なものではなくて相対的なものですから、与えられた高速道路についての整備の条件が大きく変更されれば、それがおそらくプライオリティーにまで影響を及ぼすでしょう。



今の仕組みによる整備では、地元負担は必ずしもゼロではないけれども、かなりゼロに近いところで高速道路をつくることができる。それがもし「地元負担が出てきます」となれば、おそらくそれを与件としてプライオリティーがもう1回考え直され、変わってくるケースも出てくる。そのときは、今、北川さんがおっしゃったように、連動して全部が変わってくるから、いろいろとやらなければいけない。そこで非常に納得がいかないのは、結局、先行した地域——要するに、既に高速道路が整った地域は全くそのままにして、後に残された地域においては与件を変更して高速道路のプライオリティーを考え直せという議論があることです。その残されたグループについても、先行したグループの得たメリットを条件の中に入れて整理しないと、これは解を見出せないと思うんです。

**木村** 北川知事が言われた論点は非常に大事で、今の議論は「公団は民営化、道路建設は一時凍結する。しかし、まだちょっと残っているところは別の新しい枠組みでやっていく」と、ややこしいことになっている。「残っているところは別の枠組みでやるから、文句を言う者はおかしい」といった調子にさえなりつつある。けれども、例えば直轄事業に地方負担も入れてやるということになったら、世代間負担のパイがない中で、道路特定財源とか普通の公共事業の経費とか、そういう中から生み出せという話になるでしょう。そうすると、「あと残っている高速道路は端のほうばかり」とか「第2巡目のものばかりだから」など

という理屈で、つくる必要などないじゃないかという議論がきつと出てくる。大きな枠組みの変換が行われようとしているにもかかわらず、「長いスパンでやってあげますよ」というようなまやかしの言葉に、地方がだまされてしまいそうな気もするんです。

むろん、これまで和歌山県に全然問題がなかったかといえば、決してそうではなくて、用地買収に反対があったりしたために建設が遅れ、「そのうち国がやってくれるだろう」と高をくくっていた面もある。それが「ハイ、ここまでよ」ということになりかかっているので大慌てしているという現実もあるわけです。しかし、この問題はもう一度原点に戻って、大きな議論をしないといけない。正直、地域エゴ的な問題に矮小化されたりすると、私たちは非常に不愉快だし、そんなつもりで発言しているんじゃないのにと忸怩たる思いもある。

**増田** 実際、この道路はどうしても必要、というところが岩手県にもありますね。

**工藤** しかし高度成長をベースとして戦後の与件が変わったら、道路網のシステム設計をやり直す用意もあるということですか。

**増田** もう用意ができないぐらい追い詰められているケースはありますね。ちょうど今度延ばす高速道路の結節点のところに、地域公団が大規模な流通業務団地をつくる準備を進めているのですが、それは横断道が釜石まで整備されることを前提にしているわけです。与件が変わったら計画は滅茶苦茶になりますし、仮に今の議論の延

長で「地元負担で」などとなったら、つくるのはほとんど無理ですね。先ほど木村知事のお話にあった「長いスパンでやる道を残すんだよ」という言葉は、私から見ても、まやかしです。

**工藤** 片山さん、公共事業というのは完成されるまで長期のものですよね。経済的な状況を考慮しても、懸案の道路はどうしても必要だということなんでしょうか。

**片山** 例えば鳥取から兵庫の佐用というところまでの道路、これは中国縦貫道に接続するところで、たかだか60キロぐらいの区間を、今、道路公団が手がけているんです。しかし、それをやめられると致命的なわけです。鳥取の農産物や工業生産品は、大半が関西の大市場に送られる。今、ちょうど二十世紀梨の時期ですが、これをいかに新鮮なまま、短時間で送るかが非常に重要なんです。また、魚や、企業立地の条件もそうですね。さらに、地域イメージにもかかわってくる。鳥取にもっと関西圏から観光客を呼びたいのですが、片道4時間もかかる現状では、やはり二の足を踏む人が多い。魅力的な観光地はいっぱいあるのに、どうしても競争力が劣る。どこにも高速道路がなくて、大阪から城崎に行くのも鳥取に行くのも4時間かかるというならかまわないんですけど、ほかのところは高速道路があり、短時間で行ける。結局、鳥取は相対的にすごく劣悪な条件に置かれていて、そういう面を解消するためにも高速道路がないと致命的です。

## 先行道路との不公平問題

**工藤** 道路建設では先行したところと、残されたところの不公平の問題もあります。

**片山** これは重要な問題で、どこにも高速道路がなかったら、なくてもいいという側面もあるわけです。しかし周りはみんな高速道路ができていて、取り残されたところだけ相対的に重いハンディキャップを背負っている。その責任はどこにあるか。地元が手がけなかったから悪いんだと思われがちなんですが、それはそうじゃなくて、国土全体の高速道路のネットワークをつくる時に順番を付けた。一挙にはつくれませんから、先にやるところと、待たされたところとあるわけですね。待たされたところが今、少数の地域になって劣悪な条件を背負わされている。

道路公団を使って、わが国が高速道路のネットワークをつくったのは、一種の頼母子講みたいなものです。郵便貯金とかをみんなで持ち寄って、だれかがボンと落として、それで順番につくっていく。そういう方法でやってきて、最後、ようやく鳥取の番だと思ったら、「ハイ、講は破綻しただから終わりです」と。なぜ講が破綻したのか。実は先に講を使った人たちが破綻させたのに、ずっとお預けを食っていた、最後まで残った人たちが今、非難されているわけです。実に不公正です。

政治には、公正、信義、信頼というものを絶対欠かしてはいけないと思っています。民営化推進委の人たちは民主主義の産

物ではありません。国民の代表ではありませんから、採算性とか進捗度合いとか、そういう数字でもって割り切れる。これは役人がよくやる手なんですけどね。役人とか評論家ならそれで済みますけど、政治家が公正、信義を失えば、国はバラバラになるでしょう。そういう意味でも、講は歯を食いしばってでも最後まで続ける、それが必要と思うんです。でも、そう言うときに「40兆円はどうするのか」と質問されるわけで、ない袖は振れないから「返せない」となるんですけど、その時に私が先ほど言ったプライオリティーの問題が出てくる。私がプライオリティーと言うのは、地方が任されたときにどうするかという問題もありますが、それよりもまず、少なくとも1巡目までは歯を食いしばっても講を貫徹する。それが公正と信義の大本です。その際におカネがないというのであれば、港湾とか、空港とか、農道とか、農業基盤整備とか、いろんなハード事業の中で高速道路はどれぐらいの優先度合いなのかということを見極めなくてはならない。

少なくとも私のところの高速道路は、その中でもプライオリティーが非常に高いと思っています。今、国が蛇口から様々な補助金を出してるけど、そういうもの全部を一度、ガラガラポンして、優先度合いの低いものは国の予算を減らす。そして高速道路のほうに財源をシフトさせ、例えば今の道路公団なり道路公団の後継組織へ投入する。そういうことが予算編成の際のプライオリティーの付け方だと思う。それを一切やらないで、従来通りのシェアを守りなが

ら、高速道路だけまな板の上に乗せて「無駄だ」と言っているんですね。「進捗率の悪いやつは切り捨てる」と乱暴なことまで言う。プライオリティーを間違えているんです。進捗率で切られたところでも、実は国土のネットワークから見たら非常に重要な部分もあるわけですし、それならば他の公共事業の分野を削ってでもそちらへ投入する。そういうことを考えるべきだと思う。

それから、公共事業の中だけで考えるのではなくて、予算全体で考えたほうがいいと思います。例えば、国家公務員の給与を5%削ったら4000億円ほど出てきますから、そういう予算を本当に必要なところに投入していく。もちろん高速道路に限らず、文教とか、そういうところへ持っていてもいいわけです。

**工藤** それは鳥取の30人学級導入のときの考え方ですね。

**片山** ええ。5%カットで30人学級を導入したり、いろいろやっていますが、そのようなことを国もやるべきなんです。国は今、予算編成が硬直化してしまっている。「今年は2割増しまで予算要求を認める」とか自慢げに言っていますが、われわれから見たらおかしな話で、そもそも予算はいつもゼロベースでやるべきですよ。必要でないものは削り、必要なものところへ重点的にシフトする。国はそれをやらず、高速道路の狭い範囲内だけで、しかも公正とか信頼にあまり頓着のない人たちばかり集めて議論しているから、方向がずれていくんだと思うんです。

**北川** 公正と信義を守らなければいけな

いというのは当然なんです、どうしても守れないという時もありますね。乱暴な話ですが、国が破綻したとか、そういうことが仮に起きたら、意を尽くし、誠を尽くして話をしていけないといけないでしょう。同様に、市町村の皆さんや地権者の方々と県が議論してきた道路を、一方通行でやめることはいかなるものかと思う。もしやめるなら正式な協議の場を設けて真剣に話していけないといけない。単に高速道路とか公共事業だけの問題にとどまらず、政治行政不信が起きることを私は大変心配しているわけです。われわれは何かを始める勇気とやめる勇気を持ち合わせなくてはけません。とりわけ、やめる時はすごく勇気があるんです。私は、原発の白紙撤回をやりましたが、その時は賛成・反対どちらの意見にも37年間の重み、その日まで議論を積み重ねてきた地元の身体に染み付いたような、重みを感じられたものです。

これは国替えだと私は思います。片山さんがおっしゃったように、公共事業の中のアロケーションというか、シェア分けというだけでなしに、国の全体の予算のシェアも変えようということですね。その時に分権であるということです。今、地方にとって、こんないいチャンスはないと思っています。

## 国土の骨格とシステム設計の変更

**林** 今の議論はドイツと対比するとわかりやすいと思います。ドイツの場合、高速道路を均等に整備してきた。講にたとえた

お話がありましたが、ドイツはその講を60%のところをやめても、30%のところをやめても、道路輸送に関する競争条件は均等ということになるわけです。日本は、東京・名古屋・大阪から外に延ばす順序で整備してきました。延伸すると、アクセシビリティの高い地域がさらによくなって、最後に残ったところはいつまでたっても駄目ということになった。

実際、例えばバイエルン州などは、ミュンヘン五輪までは辺境の地でしたが、その後、高速道路によって一挙に伸びましたね。当時のドイツにとっては、入り口の物流を含めた輸送条件というのは非常に重要だった。バイエルン州はミュンヘンの北部にただで土地を提供し、BMWの工場を誘致した。周辺にはハイテク企業が張りついて、その結果南部ドイツは、中部ドイツや北部ドイツの所得を凌ぐようになった。

その意味で、私は地方側に味方をしすぎる可能性もあるのですが、ただ、公正ということを考えるなら、日本の場合、現在の高速道路でストップさせるなら、ストップさせなかった場合に注ぎ込んだであろう予算を、後発の、待たせた地域にあげたらどうなるでしょうか。ただし、今度はその予算で高速道路をつくらなくちゃいけないという縛りはかけない。予算が高速道路のためという縦割りで供給される、そういう形では市民の満足を得られる時代でなくなっています。そんなことをしていたら地域も国も倒れるから、そういう条件を緩めた形でやってみる。一般財源あるいは道路財源でやったらよろしいというんだったら、そ



こからきちんとこの分だけは道路のために先取りしてもらいたいということを地方が主張しても、これは1つのロジックとしてあり得るのではないのでしょうか。

**北川** あり得ると思います。われわれは県民を代表していますから、例えば山陽と山陰の違いはどういうことかというのを、山陰の立場で議論できる。地域のロケーションの問題で、地域エゴじゃなしに、そういったことに対してきちっとした話をどういうふうにするかということがないと、結局は矮小化された議論になってしまうこともあると思うんですよね。

**林** もう1つ重要なのは、日本は本当にこれできていなくて危ないと思うのですが、「通路は後、核が先」ということです。どういう見方をするかにもよりますが、高速道路をつくってきた日本の歴史の中で、大きいところと結ばれて幸せになった小さなところがあったら挙げてほしいと思えるぐらい、不幸になったところが多いのではと思うんです。

**工藤** いわゆるストロー効果の問題ですね。

**林** ええ。そういう意味で、借金でやるのではない時にどう優先順位をつけるかといったら、地域がその「核」となる固有のもの——「通路」ができた時に、繋がった相手の都市と交換する価値を優先的に準備していて、観光や商取引に来訪する地域に対して通路をつくる。それぐらいしないと、国全体あるいは地域全体がどんどん縮小生産に陥っていくのではないかと思う。

**増田** 本来なら総理が国土開発幹線自動

車道建設会議の会長になっているのだから、今のようなことを計画論できちっと議論して、そのうえで各省が持っている予算を整合をとって配分していくべきでしょう。それが政治力による取り合いみたいな格好で路線を張りつけてきたというか、いびつな部分があったために、結局、日本の高速道路は東京に物が全て集まってくる骨格になっている。ドイツ的な国土の骨格を今のやり方でつくるのは難しいが、そこは本当に何とかしなくちゃいけない。

**工藤** その場合は、これまでのシステム設計を全部変えなきゃいけない。

**林** 所得が上がってくると固有のものを求めるようになるんです。今まで日本は発展途上国だったから、大きなものはいいものだとマスにあこがれ、それで満足していた。でも、東京のマスの中に住んでも、人は決して幸せになれない。全国違ったものがあるから幸せなのであって、そういう時代が来ていることに、もっと早く気が付かなければということだと思います。

**北川** そういうことが語られずに、採算性、合理性だけで一気に流されるということになったら困ります。私どもは地方を預かる責任者として、政府にもはっきり意見を述べ、さまざまな議論をしていかななくてはならない。そして共通の場で議論して決めていくということは、地方分権を進めていく一括法ができたときに、これは一番譲れない線だと思ってるんです。それが封鎖されるようなことがあったら、それこそますます中央集権です。

**木村** 1億2500万人がみんなそこそこ楽し

く暮らしていこうと思ったら、やはり国家の設計を政治家が真剣に考えて、その中において高速道路は地域の発展にどう資するかを考えないといけなんでしょう。

今、地方分権が進んでいこうとしているのは確かだけど、地方に対してみんな勝手に「自立しなさい」と言っているようにも思われる。例えば「交付税は減らします」「補助金も減らします」「財源は国から地方へ移転します」と3点セットのようにして言われるわけですが、実際、和歌山県をみても、大きな税源なんてないんです。交付税が減る、補助金も減る、しかし税源はない。死ねと言うのと一緒じゃないですか。だから、こういうふうな国土の基盤みたいなものぐらひは整えてくれないと困る。

例えば、先ほどの片山知事の話とダブるかも知れないけど、大阪から海水浴へ行くというときに、昔は京都の天の橋立の辺りはすごく遠かったんです。その頃は和歌山の白浜へ来ていたわけ。それが今は天の橋立までは高速道路が通り、ひるがえって、白浜は「42号線（シニゴウセン）」と呼ばれるような道路のままというアンバランスが現にある。だから、こちらも同じレベルまで基盤を整えて、競争できるようにしてもらわなければいけない。

100円入ってくるから100円使いましょう、ちょうど収支が償えましたなんていうレベルの低い話じゃなくて、大きな経済のダイナミックスの中で日本をどうしていくのかという議論を、これをきっかけにやればいいんです。公社、公団の見直しだって徹底的にやったらいい。それから、発注の

仕方とか、途中で工事変更があって工事費が増大することなど、これらも透明性を高めてやり直したらいいと思うんですよ。

北川 実はその時の変え方も、私は地方分権の絶好のチャンスだと思うんです。地方も反省しなきゃいけないところがありますよ、それは「タダならできるだけください」というようなことですね。だから本当にモラルハザードであって、自己決定、自己責任という国家システムをやらないといけない。知事が何かしたら意地悪の限りを尽くす哀れな中央官僚もいるけれども、そこでわれわれが堂々と発言するということをしなければダメですよ。ここまで言うと、今までの知事なら殺されているかもしれませんが。

例えば構造令の問題でも、補助金で首根っこを押さえられているから、県の土木技術者などは、みんな知事を見てなくて国土交通省を見ているわけです。それで15車線で十分なのに補助金交付によって無駄な4車線にしたりする。そうしないと国に意地悪をされるといいますね。こんな情けないことも、われわれは発言していかなくてはならないんです。道路公団の問題だって整備すべきは当たり前。合理化はやらなきゃいけないのに、それより先にわれわれのところへ来ててというのは、順序が逆じゃないかと言いたいですね。国土全体のグランドデザインを考えて、ともに変えていくということまで議論を拡大しないと、今の閉塞感は払えないと思います。

## 道路建設と構想力

**工藤** 先ほどの片山知事の、先行した地域とそうでない地域の公平にかかわるお話は、ある意味では非常にすっきりしている。残っている道路はつくってもらわなくては、ということだったと思いますが、これは他の知事さんも同じでしょうか。

**増田** 私も自分のところはやるべきだと思っていますよ。しかし全国であと残っているところをという話になると、すぐに思い浮かぶのは北海道の高速道路だと思います。その議論をやり出すと、結局、全部やるのは無駄ではないかということになるでしょう。私自身、北海道の道路についてどうのこうのと言う立場にないし、詳しくはわかりません。しかし最後までやるべきかどうか、11520キロあるいは9342キロまでやるべきかどうかという議論は、今の段階ではしてもしょうがないのではないかという気がする。少なくとも私は、今の自分の県内の高速道路は最後までやるべきだと思っていますから、他の地域も、そういうものとして全部やるべきだと。その時に、どのようなやり方で整備すべきかという問題を考えるべきだと思っています。

**北川** これは、時系列で議論しなければいけないところがあるんですね。先ほど林先生が言われた、通路と地域政策の絡みで、地域政策のほう弱過ぎるというのは、われわれは本当に議論したほうが良いと思う。しかし今の状況の中では、われわれはつくるべしという話にしておかないと、これが部分的な議論に入るといけない。われ

われは対等に議論しようということで通して、経済のことも考え、地域政策も当然考え、真剣な議論をしよう。部分的な経済効率と言いますか、それだけで全部を切っ、地方の声を1つも聞かずに決められることがあってはならないから、そこにはどうしても釘を刺しておかないといけない。

**林** では、1つ質問させてください。今、高速道路をつくるべきおカネがあるとして、それを各県でどうぞ自由に使ってくださいと言われてたら、やはり高速道路をつくれますか。それとも、もっと必要な他の施策に回すことを考えられるのかどうか疑問に思うのですが、その辺りはどうでしょう。

**片山** 例えば道路公団でやっている60キロの鳥取道を、今までのスキームではつくりたくない、その代わりおカネをあげるから自由にしていと言われてたとしても、その60キロは完成させますね。というのは、60キロ区間のうちの20キロほどは、実はわれわれがやっているからです。60キロ全部を道路公団にプレゼントしてくださいなんて言ってないんですよ。一番時間のかかる難工事のトンネルの部分は、実は県が相当カネを出してやっている。それは完成させるので、その残りの部分を約束通りやってくださいと言っているだけなんです。

**増田** そういう形で自由に使えるおカネがきたら、私もたぶん、高速道路をやりますね。他に福祉だとか、教育だとか、30人学級だとかいろいろありますけれども、そっちはそっちで既存の予算がありますから、それはそれとして工夫します。私のと

ころも間に直轄部分がずいぶん長く入っていますけれども、県内の横断道は1本もありません。四国と同じぐらいの面積のところには縦貫道1本しかないのです。横軸の高速道路をもう1本通しておいて、それで今の地域計画を実現しようと住民には提案します。それで今度は県民がどう判断するかという問題になりますよね。そういうふうには私が提案して、県民は違う知事を選んで、違うことをやってもらおうというふうには選択が変わるかもしれない。でも私は、今の産業政策などは横断道を前提に組み立てていますから、そう提案はしますね。

**北川** 私どもは、今、インターチェンジができるからというので、港で700億円ぐらい投資していて、そうしたこともあってやらざるを得ないと言っていることもある。議論と現実の立場が2つあるということをご理解願いたいです。

**木村** そういう形でおカネがきたらどうするか、正直、よくわからないところもあります。しかし今、どうすれば和歌山県は発展していけるのかを考えなければならぬわけですね。例えば「緑の雇用事業」というのを提唱していますが、これからは工業用地を造成して、企業に来てもらってというのはなかなか難しい。そういう状況の中で、どうしていくかと考えたときに、人の移動の中から価値を生み出していくということをもっとにしよう。地域の物産をインターネットで売るにしても、最後は物が動くわけですね。となれば、道路が要る。県民の中には道路なんて要らないと言う人もいますが、僕の中では、道路が一番

とは言わないまでも、非常に高いプライオリティーの事業だということですね。

**林** 勝手な意見かもしれませんが、私だったら市街地を縮小するためにおカネを注ぎ込みます。というのは今、どこも中心市街地がめちゃくちゃになっていて、そのために、地域を維持するおカネがパンクしていると思う。

100年後には人口が半減して昭和5年の規模になると予測されていますから、1人当たりの市街地維持費を抑えておかないと、とんでもないことになるんですね。今、市街地を100年間で半分には撤退させる方策のシミュレーションをやっている、つまり昭和5年のレベルに収めれば、維持費は2分の1で済むわけです。

人口10万人のある都市で、旧建設省のやっている道路があると200~300メートルできれば農道と結ばれて、素晴らしい道路が郊外にさっと延びるところがあるんです。だけどそれをやらないのは、縦割り行政で全然話し合いがつかないからですね。しかし完成すればますます中心市街地は崩壊し、商店や人は外へ出るばかり、残るは市街地維持コストばかりでしょう。同様のことが、おそらく皆さんのところでもあるだろうと思います。そういう意味で、地区ごとに将来プランを立てて、100年とか200年、建て替えなくていいような配置を考えた地区計画をつくるのが、大事だと思っているんです。

名古屋市でシミュレーションすると、名古屋駅から栄までの中心地域の夜間人口は7万人、全人口215万人の3%しかいない。



インフラがしっかりしているのに、非常にもったいない。これをせめて10%にしたらどうなるか。そのシミュレーションをすると、車の総走行台キロが40%減るという結果になる。これは何を意味するか。道路が4割要らなくなるということなんです。都心部だと半分ぐらい要らなくなる。郊外から撤退して不要となるインフラ維持のおカネというのはすごいし、2本に1本は緑道のプロムナードにできるということなんです。今、都市再生やら何やら言って都心に戻りましょうとけしかけたって、住む環境がないわけですからね。これは中小都市にも当てはまる。郊外化を促す道路に投資せずに、中心市街地の街区内の民地を美しく再生するほうに投資すれば、固有文化も復活し、また、郊外への長期的拡大維持投資が防げる。

**増田** 私は林先生の考えに大賛成で、「撤退のための哲学」というのを整理してみようと思っています。だれもいない山奥まで道路を延ばしたって意味がないし、ある程度集約化したり、あるいは撤退させるところは撤退させたり、その上でつなぐところはつないでいかないと、これからはそれぞれの地域が生きていきません。

先ほど高速道路をやると言いましたが、現道の国道改良とうまくつなぎながらやっていくとか、やり方はいろいろあると思います。岩手は四国ほどの大きさがあるって、移動にはものすごい時間がかかりますが、例えば沿岸は沿岸でまとめて、都市のしっかりとしたまとまりをつかった上で、内陸とつなぐようなものを1本持っていないと

私は駄目だと思う。高速道路を軸として1本つくっておいて、その上で都市を集約化していこうかと思っています。

**林** 撤退すれば、効果が出るかと思いません。

**増田** ドイツの都市なんか、まさしくそうですね。

**北川** 構想力の問題ですよ。だから、国家の大構想があり、つくり替えをやって1000年持続する町をつくらうという形になれば、われわれはそれに乗りましょうということなんです。そうして初めて高速道路をどうしようかという議論になるはずなのに、部分だけの議論をしているから、地域を代表する県知事の立場として、そこは議論を広げてという対応が要る。林先生の議論は当然頭にあって、私なども「地域を完全にエクセレントゾーンにして」などと考えている。そういった持続可能な町づくりに切り替えていかないと、もたないと私も思いますよ。

しかし、先ほどの林先生のお話、国土交通省と農林水産省で数100メートルの道路もくっつけられないというのは縦割り行政の本当に哀れなところで、それは政府が先にやるべきなんです。そういうことも全部整理することを、私は提案したい。

**工藤** そこまでやるのは民営化推進委では無理ですね。むしろ、ここだけで議論を進めることに限界がある。

**片山** 民営化推進委は道路公団の組織改革が役目ですからね。それを徹底してやられたらいい。道路公団はいろいろ問題を抱えていますよ。何より透明性がない。あら

ゆる組織は透明性を持たなきゃいけないし、そこから初めて説明責任が出てくるでしょう。そういうことを徹底的に改革してもらいたい。

けれども民営化推進委の方々は、先ほどの公正さなどについては全く頓着がないし、地域の幅広いさまざまな問題を議論しましょうということにも不向きですよね。だから高速道路の必要性とか体系をどうするかというのは、別の土俵で考えなくてはいけないし、本来なら政府がきちっと健全なリーダーシップを持って考えなきゃいけないと思う。9342キロが本当に正しいかどうか、見識があって説得力のある政府なら、私は見直したらいいと思う。だって計画してから何10年もたっていますから、ひょっとして9342キロの中に要らないものがあるかもしれないし、場合によっては国土構造の変化によって必要なものが新たに出てきているかもしれない。そういう点を考えながら、どこにあとどれぐらい必要なかを整理する。その上で、スリム化した、立ち直った道路公団がどこまで担えるかということです。担えるところはやるし、担えないとなれば、必要に応じて公的資金を注ぎ込んだらいい。その公的資金は、予算の今のやり方を変え、プライオリティーの低いところから必要なところへシフトさせるという原則の下にやったらいいと思う。

今、私が言ったような議論は、政府の中では一切ありません。それから、先ほど林先生の言われたことは、これからの重要課題だと思うんです。それは、その人口10万人のある都市だけではなくて、われわれ

のところもそうだし、みんな考えなければいけないことです。しかし、そのことと、今つくりかけている高速道路を最後までつくるのかということとは、その優先順位を決めなさいと言っても、ちょっと次元が違います。つくり続けて、あと少し投資すればできるということはやったほうがいい。だけど、林先生の言われたことも重要だから、それは別途考えるべきことだろうと思います。

### 中央集権の無責任体質

**北川** 都市再生の問題でも、最近では中央から見て判断するという議論が多過ぎるのではないかと思います。

**片山** ええ。最近の国土政策、都市再生もそうですが、全体を見る視野がなくなっていると思いますね。このごろ、東京にビルがいっぱい建っているでしょう。汐留とか、江東区の工場が撤退した跡地など、不良債権処理で土地が出てくると、ビル業者、マンション業者が開発する。数年後、東京は大量の貸ビルスペースができ、そうすると賃料が下がって、さらにどんどん集中すると思うんです。国土のあり方としてそれで本当にいいのかどうか。

**工藤** マンションのミニ・バブルがまた起きただけです。

**片山** 国土政策がそれを目指しているならいいのですが、このまま放っておくと、首都がすごく脆弱になると思うんです。われわれにとっても重要な首都ですから、きちっと自立する首都であってほしい

のですが、本当に乱開発ですよ。汐留というのは、人があそこに住まない、集わないことを前提にしているはずで、その上で新橋とか周辺の都市計画が立てられている。それがあの日突然、あそこが大都市になって、大丈夫なのかどうか。江東区など、今、小学校が足りないというので、マンションの開発を禁止したり、トラブルが起きている。そういうことを本当は国土交通省なんかが考えなきゃいけないのに、結局、規制緩和でその土地を有効に使うにはどうするかという、非常に小さな視点から今の政策が行われている。その結果は、乱開発とバブルですよ。

**増田** 土地利用を収益還元的に考えることが、ずっと続いているんですよ。まもなく建て替えの時に出る建設廃材はどうするかなどということが大問題になるでしょうが、そういう負の部分は都市再生の中でほとんど議論されていません。新しいものをどうするか、そのところだけを議論している。

**工藤** そういった議論を内閣府の幹部としたことがあるのですが、今の国の経済政策のプライオリティーは都市再生ではなく、経済の立て直しなわけですよ。一番は経済再生であって、ここまで経済がへたっていると、何でも特区をやって、そこで容積率も上げてという形をつくらないと駄目だということにまで追い詰められている。以前なら、中曽根民活時には都市計画をどうするかなど、激しい議論がありました。今は全くない。それほど日本政府は、経済で追い詰められています。

**林** しかも自分の世代だけ見えていますね。次の世代はもっと困るわけです。

**工藤** 国のグランドビジョン、それから地方分権——今後の日本をどういったイメージでとらえたらいいのでしょうか。

**北川** 地域の特性に応じたことを地域が決定して、責任を持つということにしない限り、今のままの中央集権ではみんな無責任体質です。まずマネジメント部門から分権にすべきで、権限と責任を明確にし、情報公開をしなくてはなりません。透明な組織で透明な運営ができるようにする。そうすると、その町をどう考えるか、住民の参画意識を生み、投票率が上がる。自分の取めた負担に対してどれだけの受益があったか、それをわかりやすくするために、権限をできるだけ基礎的自治体へ持って行く。そういう仕組みから考えていかないと駄目で、経済効率だけとか現世代だけの視点で見たいけない。

**増田** 何をするにしても、負担を自らはっきりと認識できるような形にしないと駄目だと思う。その時に他者に全部決められているのでは、いつまでたっても「自立」も「自律」もできない。そういう意味では基礎的自治体を非常に大事にしたいし、それは今の日本で言うと市町村であり、場合によっては県であるかもしれません。とにかく負担とか自立が意識できるようなまとまり、単位で地方をつくっていくことが大事ではないでしょうか。

私は地方の自立を考えている知事であればあるほど、高速道路の問題に反対してこだわると思います。あまりそういうことを

考えずに、「国が決めた範囲でそこそこやっぺいこう」というような知事は、高速道路があつたらいいなと言いながらも、こんなものかと思つて、あきらめてしまうのではないでしようかね。

**木村** 本当にその通りだと思います。本気で自分のところを良くしようと思つていたら、何がインディスペンサブル（必要不可欠）か、一番よくわかるんです。それに、「公共事業」という言葉はやめたほうがいいと思う。その言葉の中に、物をつくることだけを自己目的化するような響きがあるんですよ。本当は公共事業だって地域づくりにすごく役に立つわけです。例えば公共事業の中に間伐材を使うとか、このあいだ岩手へ行って見せてもらいましたが、小学校を県産材で建てるとか、そういったことは公共事業というよりも地域活性化であり、高齢者対策でもあり、全てなんですよね。

事業官庁などという考え方も変えたらいいと思うんです。人間が生きていくために何が必要か、ということの中でいろいろやっているわけだから、こっちは事業官庁だ、あつちは物を考える官庁で、向こうは福祉をやる官庁だという発想自体、1つの仕分けではあるけれども、やはりおかしい。農林水産省のやる土木と、国土交通省のやる土木を一緒に考えたかどうかという程度にとどまるんじゃなくて、もっと大きく、公共事業という考え方の枠を外していかないと、いろいろなことの柔軟性が出てこないように思う。

**北川** 雇用の問題での地方自治体の反省

ですが、地方事務官制度というのがあって、それにまるっきり任せて地域で雇用政策をしてこなかったんです。でも現在、高等学校への求人がすごく悪くなつていて、これなどはまさに地域政策ですから、地方自治体として敢然と取り組んでいかなければならない。

ところが、今までは農業土木とかハードをつくるのが地方自治体の仕事だと思われていたから、そういうことを言うと余計な仕事になってしまうわけです。そういうことを本当にやっぺいこうとするならば、われわれが自立するというのをまず持たなければいけない。町の構成はどうするか、人口構成はどうするかという地域政策も生まれてこなければなりませんから、木村知事がおっしゃったように産業別の省庁というのは、既に終わっている、古い考え方だと思う。だから、地方分権による自立、自己決定して自己責任をとる、ということにならなければという議論になる。320万人の地方公務員、この人たちが国の下請け機関として、唯々諾々としていること自体が問題なんですよ。

### 政府の治癒と地方の自立

**工藤** 地方分権を考える時に、そのイメージを皆さんはどのように考えているのでしょうか。

**増田** 「地方」のとらえ方はいろいろありますが、私は、例えば東北なら東北のブロック単位の話として、とらえています。国の地方支部の予算編成は何から何まで全



く縦割りなので、むしろ害悪が大きいし、まずはそういうことをなくして各県がブロック単位でまとまったほうがいいのではないか。その時に、中央省庁の職員がブロック単位で牛耳るとか、いろいろな動きがあれば全部排して、身分も全部地方に移していく。私は今、財源と一緒に、県の職員を市町村にどんどん出していますけれども、そういうことを国が地方に対してやるべきでしょうね。

**片山** 私は、今の政府、中央省庁の持っている病理現象というものを治癒するのが本筋だと思う。地方分権は進めなくてはいけないけれども、進められないものもあります。例えば国防とか外交とか、民営化すらできないし、そういうのは相変わらず国に残るわけです。本当は政府がきちんと自立する、それだけの健全な政治のリーダーシップが必要だと思う。そこが欠けているんですね。

今、何が問題かという、縦割りの中で自給自足的な人事をやっていることです。そうすると天下り先も全部、自腹で確保しなきゃいけない。だから権限は手放さない、補助金を持って影響力を行使する。ここが全ての諸悪の根源なんですね。国民のためよりも、自分たちの人事がうまく回るように天下り先を確保する。BSE（狂牛病）の問題だって、消費者や生産者のことよりも、天下り先の業界団体のことを考えるから、あんなことになる。そこを変えて、政府をきちんと自浄作用を持つものにする。その上で地方に移したほうがいいものはどんどん移してもらおう。それが地方分権だろ

うと思う。国土のグランドデザインとか高速交通ネットワークなどは政府が考えるべきだと思いますが、機能麻痺が直らないならば、増田さんが言われるように、東北地方だとか中国地方ぐらいのブロック単位で移譲してもらったらい。だけど、それはあくまで次善の方策だろうと思います。

**増田** 私は絶望感でもないんだけど、その病理現象をどこまで治癒する能力があるか、それはほとんど期待できないと思う。その重要性に気付いている人もたくさんいると思うのですが、しょせん小さな歯車になっていて、がんじがらめで動けないような気がします。

**片山** 例えば増田さんのところも、中央政府ほど大きな組織じゃないけれども、できるでしょう。私のところも、昔あった土木や農林の縦割りは全部やめているんですよ。だから、中央政府でも健全なリーダーシップを持った人がトップになれば、それはできますよ。

**増田** 公共事業を景気対策の道具としてとらえすぎましたね。それで10年、15年、そのような公共事業を目的化し、ただ量的に拡大するだけで、結局、生活を豊かにするというのを考えてこなかった。だから、やめるものはどんどんやめて、公共事業で食べているような人たちについても厳しく反省を求めなければ駄目だと思うんです。それは官民、ともにですね。そういう意味でも、今まで政府のやってきたことに対する責任は大きいと思います。

**片山** 今の議論を敷衍しますと、私は「がんばらない宣言」を「文化を中心にし

た地域づくりをやる」という違う言葉で言っているんですね。今までは物づくりを中心に、いろんなシステムができています。補助金のシステムも、国の予算もそうです。実はわれわれの地方交付税もハード中心、物をつくるのはすごく有利です、当面は起債でやりなさい、後で交付税で返してあげますよと。ところが、文化とか生活に密着したものについては、現ナマでないと仕事ができない。これを転換するためには、文化中心に大胆に仕組みを変えていったらどうだろうかということです。

文化というのは、われわれの生活を豊かにします。しかも、地域に根差した文化によってその地域の魅力は増し、地域に自信がつけます。それから、自足という考え方も出てきます。非常に重厚な地域になると思うんですよ。従って、私は10年後を目指して文化立県にしようと、予算なんかも文化中心のものを考えようとしているんです。交付税の改革も、そういう視点でやったらいい。今までのハード中心でやってきたのを、ハードもソフトもイーブン、もしくはソフトも文化に重点を置くようにする。ところが、今、行われているのは、市町村は合併しなさい、合併特例債でハード事業ができるというので、何とかの一つ覚えみたいなことです。私は文化というのを1本の柱にしたい。増田さんの「がんばらない宣言」も同じことだと思います。

**北川** 同じように、私も2年後に松尾芭蕉の360年祭をやるなどと考えているのですが、それは「経済に資するための行政」から「文化に資するための行政」へ、とい

う方向転換が頭にあるからです。

私は、今の地方政府と中央は権限と責任を明確にしなければと思います。国はサブシディアリティー（小政府主義）になり、補完性の原則に基づいて何をすべきかを決め、みんながはっきり見える形になれば変わっていくと思いますが、今はその制度設計ができてない。そういうことが重要だと、中央の病理現象に対してわれわれも発言して直していかなければいけないし、直らないのなら、この国は終わりだと思います。

**片山** 道路公団を直すためには、公団をこんなふうにしてしまった政府機構を直さなければいけないんですよ。公団と同様、国立大学は自主性がないと言われますが、その大きな責任は文部科学省、ないしは文部科学省の背後にいた、旧大蔵省にあるんですよ。だから、国立大学に自主性を付けようと思ったら、文部科学省が自己改革しなきゃいけない。ところが文部科学省はそれをしないで、国立大学に対して居丈高に「あなたが自主性を付けるように私たちが指導してやる」という発想ですから、何も変わらないですよ。まず霞が関を改革しなきゃいけない。

**北川** 中央の官僚は言うことを聞かせようと、財源を握り、「予算付けないぞ」などと平気で言う。局長クラスでもそうです。これで日本は法治国家かと思いますが、この哀れさを彼らに気付かせないと駄目です。裁判に訴えますよとか、制度をつくってやっていくべきでしょう。

しかし、われわれだって自立が足りなかった。私は地方分権のこととは別に平成

9年と平成10年、市町村への基礎的自治体の権限移譲を先駆けてやろうと思ったんです。そうしたら、やっぱり駄目でした。それは「権限移譲だけやる」と言うからできなかったのも、そもそもこの国のありよう、分権とは何かという大議論をした上で、部分最適じゃなしに全体最適なパラダイム・シフトをしないと、おりにいかない。だから、今回の道路公団の問題も、民営推進委で議論することに対してはどうぞとと思っているけれど、それに対して政府がどう応えるかということについて、われわれも議論していかないといけないのではないかと、こういうことですよ。

**片山** 私は最近、われわれの実践によって、国に多少なりとも変化の影響を与えていると思います。北川さんが最初に始められた積極的な情報公開は、地方に浸透してきました。地方団体が情報公開することによって、政府も公開せざるを得ない。引きずられる面があるんですよ。だんだん国のほうも情報公開を迫られ、説明責任を求められる。ところが中央政府は天下りを機軸にして動いていますから、そのことを国民に対してきちっと説明する責任を果たせなくなってきているわけです。

「補助金をやらないぞ」と言う中央政府の官僚の話がありました。私はBSEの時に「国の政策はずれている」ときちっと言ったんですよ。そうしたらうちの担当の課長に「鳥取県には畜産関係の補助金をやらない」と言ってきましたよ。

**北川** 私のところにも言ってきました。中央省庁はまだまだ情報非公開の世界にい

るんですよ。亀山市のテレビ工場立地について、シャープに対して上限90億円の支援を決めました。良いか悪いかは別として、もしも情報非公開だったら、そういうインセンティブ、思考回路は働かないでしょうけど、オープンにしたら出しましたよ。これで1万2000人の雇用が見込めますよ、国策に対してインセンティブを与えますよと言った。情報非公開のままだったら、私は逮捕されていたかもしれない。結局、道路公団の問題でも、透明性の問題に帰着するんです。

**木村** 中央と地方の関係も徐々に変ってきており、今が一番大事な時期だと思っています。BSEの政策のことで厳しいことがあったという話ですが、その一方で、例えば和歌山県でやっている「緑の雇用事業」には非常に協力的で、一緒にやっていきましょうなんて言うてくる。一昔前なら、そもそもこういった話自体がなかったでしょう。「地方の言うことなんか問題外」という形でやっていたのが、だいぶ変わってきいている。地方基準の公共事業のやり方についても、国土交通省はやっていこうという感じになっている。むろん、全然変わってないと感じる時もまだあるのですが、今が大事なところだから、この火を消さないように地方の側から言うことを言っていきますとね。

**北川** 中央と地方が対等に、協力していくという原則が非常にいいんです。そのとき対立があっても歓迎なんですよ。これまでは対立した時に議論がなかった。補助金の話を持ち出されて、きゅっと締められた

りしてね。だから、これからは対立したら堂々とオープンで議論しましょうということ。当然、われわれも自立しなければいけません。この際、そういうふうに変えましょうという視点がないと、道路問題その他、何事も語れないと思う。

### 大転換時に欠如する政府の構想力

**片山** 今の地方財源の議論1つとっても、実に視野が狭い。要するに来年度の予算編成をするために、どこまで交付税が削れるかとか、つじつま合わせのところから出発するんです。地方税源、地方財源の問題というのは、地方分権をさらに進めるために、どういう財源の割り振りであつたら、より分権の実が上がるだろうかということから考えること、それこそが構造改革なのです。しかし、そういうことは一切ない。地方分権という思想が今の政府にないからです。

道路公団の問題も同じ。去年は、国費を3000億円投入しているのを、どうやって召し上げるかという、その議論だけ。それが終わると、今度は本州四国連絡橋公団の破綻処理に国費を投入しないで済むにはどうすればいいかという、そこから議論が始まる。

今、単年度の予算編成からすべて議論が始まっているんですよ。だから、非常に近視眼的な視野の狭い議論になって、政府全体がそういう中で流されてしまっている。われわれ地方から見ていると、すごく危惧しますね。来年度の予算をどう編成するか、

これはわれわれにも政府にも重要ですが、それとは別に、わが国のこれからのあり方を考えて、問題を構造的にどう解決していくかを考える視野と力量が欲しい。

**北川** 地方自治の6団体が、総務省の下請けをやっているようでは駄目ですよ。知事会議で発言したんです。「本当に自立をしていかないと」と。われわれ自身も自立をするという明確なメッセージを出して実際にやっていかないと、何も国に言えません。私はそう思いますよ。

**工藤** 議論には時間軸の問題があるので聞きにくいのですが、もう一度高速道路の問題、カネがなければ他のカネを回してでもやるべきだと、本当にそういうふうには思っていますか。

**木村** 起債を起こさない、借金をしないで道路をつくるという仕組みの中で、この問題を解決していこうとしたら、どうしてもパイの取り合いみたいな形になって変になってくる。しかし、国土の骨格としての高速道路をある程度のスピードでつくりたいといけないわけだし、そういう時には借金してでも早めにつくるという仕組みがいるのではないかと。今までの料金プール制を御破算にするというなら、もう1回、建設国債みたいなものを特別に道路のところに、現在の金利も低い時に、長い後年度負担の中でつくってしまうという発想も必要だろうということ。私はそう思います。

**北川** 二者択一、二項対立の話ではなく、同じテーブルで議論しようということですね。林先生が言われたような地域政策論も含めて議論しないと、結果はまとまらない



のではないのでしょうか。

**工藤** ただ、現実として国の借金は厳しいでしょう。今の国の予算を見ても、回せるところがそんなにありません。

**片山** それについては、こういうことが言えると思います。非効率な団体とか非効率な仕事をしているところへ補助金を出すことが今までの政治行政の仕事で、そういうサプライサイドの議論があって、それで族議員ができた。族議員ができたということは、省庁も共同正犯ですよ。そして、お互いが力をそこで発揮して、不透明な中で動いてきた。結局、非効率なところへ補助金を出そうと思うと、何かの政治力が働かなければいけない。それが族議員の役割であって、無理があるんですね。だから透明性を確保して、その部分を思い切ってカットして、新しい地域政策とか雇用の政策へ回す、その付け替えが大きな要素になると思うんです。

**工藤** 今までの高度成長の時につくった計画、それを見直そうということですか。

**北川** 全部、見直せばいいじゃないですか。それは当たり前の話ですよ。

**工藤** そういう議論がきちんとできればということですね。

**片山** ただ、見直しといっても、その分野だけで見直したらダメですよ。港湾計画は港湾計画だけで見直す、農業基盤整備は農業基盤整備だけで見直すとか、今の日本の政府は、すぐそれをやりますね。そうではなく全部を見渡した上で、これはやめよう、こっちはぐっと伸ばそうということをやらないといけません。それが今、できてい

ない。

結局、それをやらないまま、たまたま高速道路というタコつぼの1つを見て、これは不要だ、あれは不採算だなどとやっているものだから非常にずれてきて、今回のような議論になるわけです。地方から見たら、他の事業に比べて高速道路が一番優先なのに、何でそれほどたたかれるのか。高速道路に使うカネがないなら、別の事業を削って持ってきてくれたらいいのにと疑問があるわけです。高速道路から農業基盤整備、港湾、治山、治水、林道まで全部見渡して、その結果、国民的合意で「高速道路の優先順位は低い」となれば、みんなあきらめると思う。だけど、今の実感はそうじゃない。いろいろなものに比べて優先順位が高い。だから私には、ものすごい違和感があります。

**林** 国全体として目標というのが全くはっきりしないから、ジャッジできないのでしょうか。30年代から40年代にかけては成長極理論みたいなものがあって、いろんなところをやってきたから、非常に強くなれたという面もある。いずれにしても、その時代、国は何をやるのかということを示していましたね。今は、そういうジャッジをする柱がない。

**片山** そういう意味では今、予算編成のつじつまさえ合えば何でもいいということになっている。高速道路もそうでしょう。何が必要かは言わない。採算が合っていればいい。進捗率が早い方がいい。哲学も理念もない話です。

**北川** 全体の国としての構想力がないん

ですね。いわゆるパラダイムシフトで目指すべき方向というのが戦後はあったと思いますよ。それをギアチェンジして、政府はどのような大構想でいくのかということを見せる。今はそこがないから、この議論も煮詰まらない。

**工藤** 今日の議論を契機に、更にいろいろな議論を試みます。ありがとうございました。

(司会は工藤泰志・言論NPO代表)