

上徳不徳

## 公共事業論 ～就任の挨拶として～

一般社団法人 全日本建設技術協会 会長 おお いし ひさ かず  
大石 久和



表題の「上徳不徳」は、中国の古典である老子の言葉で、「上徳は徳とせず、是を以て徳あり」を省略したものである。諸橋轍次先生の中国古典名言事典によると、「わずかの徳を行って徳を行ったと思うのは、真の徳ではない。最上の徳は、徳を実行しても自身はそれを意識していない。そこが真の徳たる所以である。」という意味だと言う。

日常、公共公物の整備・管理を仕事としているわれわれは、人々の生活を支える徳を行っているのだが、それを意識しすぎると、「これだけやっているのに理解されない」との嘆きばかりになる可能性(=危険)がある。

主張すべきは主張するとしても、粛々と人々に「安全・効率・快適」を提供することが、建設技術者たる自己という存在の重みであることを認識したいとの願いを、この「上徳不徳」という言葉に込めコラムを始めることとした。

これには、会長に就任した小生からの「今後長いおつきあいになります、よろしく申し上げます」との気持ちも含意しているつもりである。

最初に会員のみならずと共有したい「事実」は、図に示したこの20年間の我が国と先進各国との公共事業費の推移についてである。一般政府公的固定資本形成とは、県などの地方政府と国土交通省などの中央政府を合わせた公共事業費から用地保障費を差し引いたもので、国土の上に社会を支えるインフラストラクチャーとして形成された道路、港湾、堤防などの「公共固定資本」を指している。

この図は、何度も国土交通省が公表している完全にオープンなデータなのに報道されたことが一度も

ないという不思議な図なのである。公共事業を考える際に最も基本的なデータとして知るべき情報なのに国民には知らされていないのである。

これを見ると公共事業費を削減し続けたのは日本だけで、それも2012年の1996年比で半減以下の0.47という激しい落ち込みを示している。比較した先進各国よりもインフラの整備水準が高いのなら理解もできるが、高速道路ネットワークを見ても先進各国とは著しく見劣りする現状では、この減少ぶりは大問題だと言わざるを得ない。

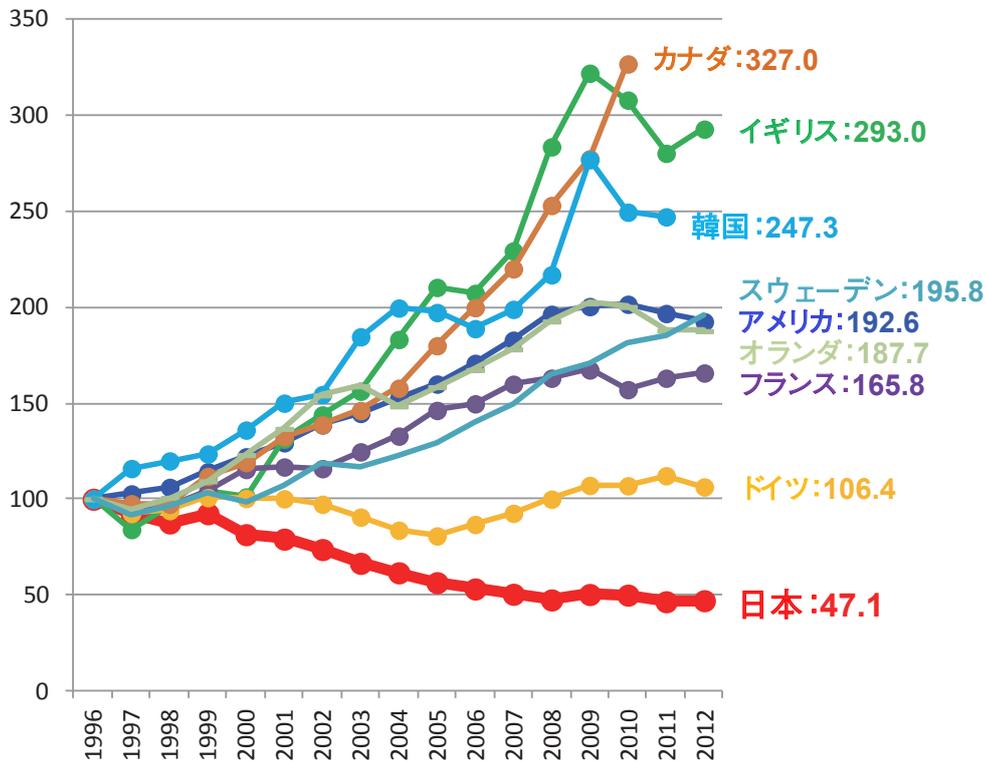
安倍政権になってからは、金融緩和に次ぐ第二の矢として財政出動(=公共事業の増額)として2012年に国費で2.4兆円、2013年には1兆円と積み増しされたが、2014年には0.4兆円と減少し、2015年には当初予算で国費5.4兆円が組み込まただけで補正もなかったのである。

この5.4兆円という規模は、「コンクリートから人へ」と言っていた民主党政権下の5.5兆円と変わらない規模なのだ。残念なことに、世界のなかでわが国だけが公共事業費を下げ続けているという状況はまったく変わっていないのである。

これが大問題だというのは、交通インフラでの説明がわかりやすいが、一国の経済成長と国際競争力を規定する力を持っているからである。具体的に高速道路の例で見てみよう。

時速130kmを推奨速度としているアウトバーン(ほとんどの区間で無制限の速度で走ることができる)を12,000km持つドイツと、最近供用した高速道路・高規格道路のほとんどが対向2車線で、それが供用延長11,000kmの1/3にも達しており70kmでしか走ることができないのであるから、両国の物流

## 一般政府公的固定資本形成費の推移 (1996年を100とした割合)



(注)1 全て名目値を用いている。

2 2005年の英国については、英国原子燃料会社 (BNFL) の資産・債務の中央政府への承継 (約15,600百万ポンド) の影響を除いている。

3 アメリカについては、2013年7月より採用された08SNAによるデータ、その他の国については、93SNAによるデータである。

資料) 日本以外の国については、OECD Stat.Extracts 「National Accounts」、日本については、内閣府 「2013年度国民経済計算 (2005年基準・93SNA) (確報) より国土交通省作成。

条件の差は著しいと言わざるを得ない。

これが両国の経済競争力を決定する基礎となるが、近年の日本の国際競争力の低下はインフラ環境の劣悪さに起因するところが大きいと考える。同じことは港湾についても言え、世界最大級のコンテナ船が接岸できるコンテナバースは太平洋側にたった一つあるだけで、日本海側には一つもないのである。

また、公共事業費の削減が続いた結果、洪水や土砂崩壊などの災害防止能力も向上してこなかったのは、最近の鬼怒川堤防の破堤を見ても明らかである。

大問題だという理由のもう一つは、この20年間我が国はずっとデフレ経済下にあり内需不足に悩んできたというのに、内需を下げ続ける愚を犯したということである。内需の大きな要素であり、GDPの消費側から見たときの重要項目である「公的固定資本形成費」を減少させ続けた結果も大きく効いて、いまだにデフレから脱却できないでいるのだ。

デフレ経済では企業は設備投資もせず、国民の所得も減り続けてきた。最近でも企業の内部留保は増大しているし、家計消費も減って貯蓄ばかりが増えており、誰もお金を使わない状況が生まれている。このようなときにこそ、大きな財政出動が必要なのである。

つまり、大きく劣後してきたインフラの整備状況を改善するというインフラのストック改善のためにも、さらに、誰もお金を使わないゆえに政府支出を増やさなければならないというフロー効果のためにも、公共事業費の拡大が必要なのである。

我々は、こうした公共事業の持つ経済的背景をよく学び、自己の業務の持つ意味や意義を理解し自覚することで、建設技術職員としての矜持としたいのである。