

谷村 隆三 氏 [長崎県建設業協会会長・九州建設業協会会長]

鳩山采配で失業150万人

鳩山政権が公共事業費の大幅カットに踏み切り、建設会社が大悲鳴。
九州では新幹線や高速道路など大型案件の存続が危ぶまれている。
地元の建設業界団体トップは「大量の失業者が発生する」と警告する。



谷村 隆三 (たにむらりゅうそう) 氏

1949年生まれ、60歳。72年に武蔵野美術大学造形学部を卒業し、73年に長崎市に本社を置く建設会社、星野組に入社。現在、同社副社長を務める。2005年に長崎県建設業協会の会長に就任。2008年からは九州建設業協会の会長を兼務する。

長崎県建設業協会の概要

長崎県の約400の建設事業者が加盟する業界団体。公共事業に関して行政に陳情したり、情報交換したりしている。選挙では支持政党を決めて、協会を挙げて応援する。九州・沖縄各県の建設業協会と九州建設業協会を組織している。九州では、新幹線や高速道路などの大型プロジェクトが自白押しだったが、その多くが見直しの対象となり、今後の動向に関心が集まっている。

私たちが汗水を流して造った建造物には温かな血液が流れていると思っています。それを「コンクリート」という無機的なイメージで捉えられるのは不本意です。

高速道やダム建設、次々凍結

鳩山由紀夫首相率いる民主党政権は、「コンクリートから人へ」という標語を掲げ、公共事業費を大胆に削っています(編集部注：鳩山政権は2010年度当初予算案で、公共工事費を前年度比18.3%減の5兆7731億円とし、1978年度以来32年ぶりの低水準に抑えた)。

新政権が2009年9月に誕生してから、ここ長崎でも様々な公共事業が見直されています。例えば2009年度の補正予算に盛り込まれていた、九州横断自動車道・長崎大分線の4車線化計画が凍結されました。400億円規模の公共事業でした。

県中部の諫早市では、本明川ダムの建設計画がいったんストップしました。諫早市と長崎市を結ぶ九州新幹線の長崎ルートについても、一時は着工を「白紙」に戻す方針が打ち出されました。九州の他県でも、例えば熊本の本川辺川ダムの建設中止が既定路線となるなど、様々な影響が出ています(編

集部注：一部の事業は2010年度予算案で復活の動きがある)。

このまま公共事業費が削られ続けると、多くの工事関係者が職場を追われることになるでしょう。建設業界の就労人口は、全国で500万～600万人とされています。そのうちの150万人の雇用が予算削減の影響で失われるという試算もあります。

これまでも、小泉純一郎政権が誕生した10年ほど前から公共事業費が徐々に減っていました。その影響で、長崎では建設会社の廃業、縮小が相次ぎました。5～7年前と比べると、現在、長崎県建設業協会の規模は3～4割も小さくなっています。

鳩山政権が2010年度に公共事業費を大きく減らせれば、過去5～7年間に受けたダメージと同等の衝撃が、一気に建設業界を襲うと覚悟しています。

長崎県では、戦後の経済成長とともに何十年もかけて公共インフラを充実させてきました。

1960年代頃まで、この辺り(長崎市)は中心地から少し離れると、砂利道が多かったのですが、70年代に舗装が進みました。舗装道路が整った後は、水はけをよくするために側溝がついたり、歩道を設けたり、車線を増やした

りというふうに、少しずつ立派な道路になっていきました。

ただし田舎に行けば、いまだに歩道がないなど、十分に道路が整備されていないところが残っています。そうした地域の住民は、「いつ歩道を取りつけてくれるのだろうか」と、首を長くして待っています。もしも国が「利用者が少ないから、歩道は整備しません」と言い出せば地元の人々は怒るに違いありません。

宮崎県にも同じような状況があります。九州の中でも宮崎は、高速道路の整備が最も遅れている県です。

東国原英夫知事をはじめとする多くの宮崎県民は、鳩山政権が本当に整備してくれるのか心配しています。「費用対効果が小さいから」などという理

由で着工を後回しにされた揚げ句に、「財源がないから、諦めてください」と言われれば、宮崎県民は「冗談じゃない」と憤るでしょう。

私たちは、国に正当な要求をしているつもりです。

「長崎県の離島にリニアモーターカーを走らせてほしい」「県内全域の道路を4車線化して、高速走行を可能にすべきだ」などと、非現実的な注文を出しているわけではないのです。ただ、「観光客をよりスムーズに移動できるようにしてほしい」「農作物や水産物をより早く市場に届けられるようにしてほしい」「緊急時にもっと早く病院に到着できるようにしてほしい」「もっと大きな船舶が停留できるように港湾を整えてほしい」と願っているだけです。

ムダな公共事業などない

人と物がより便利に、安全に移動できるようになり、農業や水産業、観光業が活性化されることを私たちは望んでいます。公共事業には地元の期待がたくさん詰まっています。

地元の要望が強くても、公共事業を予算化するのは容易なことではありません。まず数ある要望の中から県でどれを優先的に整備し、どれを後回しにするのかを決めます。県の選考を通過した案件は、次に国土交通省で審査されます。そして国交省の立てた予算案を財務省が査定し、最後まで生き残った公共事業が国会で承認されます。

こうして地元の人々が熱心に県や国に働きかけ、ようやく念願かなって実現に動き出した公共事業を、鳩山政権はいとも簡単に「凍結する」「見直す」

などと言っているわけです。

そもそも「公共事業費を削減する」とは、どういう意味なのでしょう。「公共事業」という名前の工事はどこにも存在しません。いずれの工事も、それぞれに工事名があり、地元の要請があって計画されました。

それらをひとまとめに「公共事業」と呼んで、予算を削ろうとする鳩山政権の姿勢に違和感を覚えます。1件1件、もっと丁寧に工事の妥当性を精査すべきではないのでしょうか。

関係者の利害を調整しつつ、優先順位をつけて公共事業を進めるべきです。その際には、「こちらの工事を先に進めてほしい」「いやウチの方が先だ」という利害対立が生じます。

ところが鳩山政権は、「公共事業はムダだ」という大雑把な議論で次々と工事計画を凍結し、利害調整から逃れているように見えます。民主党は長らく野党だったわけですから、工事の必要性を判断する経験が足りないのかもしれない。

とはいえ責任ある与党という立場です。「公共事業はムダだ」と決めつけずに、個々の事業が予算化された経緯に配慮するとともに、地元の声に十分に耳を傾け、工事の是非を慎重に判断してもらいたいと思います。

ほとんど使われない道路など、極端な例を除き、私は基本的に公共事業がムダだとは思っていません。費用対効果だけでは、その意義を測ることができないからです。公共の施設を充実させることは、地域社会の財産を後世まで残す取り組みの一環であると私は信じています。

欧州の街並みを見ればよく分かります。何百年もかけて整えた歴史的な建物や橋、公園、道路、河川、下水などに圧倒されます。市役所1つを取って



鳩山政権は高速道路やダム建設などの公共事業を次々と凍結している
(写真はイメージ)

敗軍の将、兵を語る

も、長崎市役所と比べものにならないぐらい立派で、「これが市庁舎なのか」とビックリします。

欧州に倣い、私たちも後世に残る財産を造るんだという自負心で公共工事を引き受けてきました。ですから「公共事業はムダだ」と言われても、ピンときません。

公共工事は貧困から人々を救う

公共事業には、人々を失業から救うという、社会的に重要な役割もあります。かつて勢いのあった綿糸産業や炭鉱業、造船業が時代とともに衰退し、人々が職にあぶれても、建設業界が労働者の受け皿になってきました。

公共工事に従事させ、貧困に陥るのを食い止めることで、犯罪率の増加など治安の悪化を防いできました。公共事業を通じて社会の安定化を図るという発想は、まさに「政治の知恵」から生まれました。ところが、これから建設業界で多くの労働者が職に困ることになりそうです。この景気では彼ら、彼女らを受け入れる産業は容易には見つかりません。

よく介護産業で人手が足りないと言われますが、十分な給料が得られないので、現実的に受け皿となり得ると思えません。農業はどうでしょうか。労働集約型の産業だと思われがちですが、実際には機械化が進んでおり、受け皿としては小さいでしょう。

林業も産業規模が小さすぎます。規模を大きくするには、山林に労働者を運んだり、木々を運び出したりするための林道を新たに整備しなければなりません。このままでは、労働者を十分に受け入れる規模の産業には成長しません。

「建設会社は、海外に新市場を求めべきだ」という論調も耳にします。

しかし海外進出したところで、現場の労働者の多くは外国人であり、日本人の雇用が増えるわけではありません。建設業界の失業対策は、一筋縄ではないのです。

10年間耐え、自民党政治に嫌気

小泉政権以降、公共事業費が削られても、九州地方の建設業界は一丸となって自民党を支持してきました。この間、自民党からは「民主党政権になったら、公共事業費はもっと減る。私たちのほうが、みなさんのことを考えている」と言われ続けてきました。

しかし10年近くも苦境が続くと、「みなさんのことを考えている」と言われても、心は離れていきます。最近では民主党に好意を抱くようになった建設会社も少なくありません。

九州地方では選挙になれば、各県の建設業協会が自民党支持で意思を統一してきました。しかし2009年8月の衆院選では、福岡県や沖縄県の建設業協会が加盟社の足並みが揃わず、自主投票に踏み切りました。

自民党が必ず政権与党の座に就くという時代は終わりました。本格的な政権交代が実現し、建設業協会と政党の関係も見直さないといけないかもしれません。

これまで、予算が減少傾向にあったのは公共事業費だけではありません。防衛費なども減り続けていました。もっとも、公共事業費の削減幅と比べたら小さなものです。建設業界は、公共事業費のカットによく耐え、国の歳出削減に最も貢献してきた業界だと言ってよいでしょう。

公共事業をはじめ、様々な予算がカットされる一方で、増え続けたのが社会保障費です。社会の高齢化が進んでいますから、仕方のないことです。

ただし、社会保障を充実させるよりも、公共事業に予算を投入した方が、経済は活性化されると考えています。建設だけでなく、資材、運送など関連業界が潤い、多くの雇用を生み出します。しかも後世まで公共施設という財産を残せます。

それでも、公共事業費などは削られ続け、一方でそれを相殺するように社会保障費は膨らみ続けました。その結果、十分な歳出削減ができていません。

歳出が歳入を上回れば、国の借金が増えるだけです。鳩山政権は、公共事業費を「財政を圧迫する悪者」として扱い、大幅にカットするだけでなく、消費税率の引き上げを検討するなどして、歳入の拡大にも努めるべきです。ところが、世論を気にしてか、消費税率の引き上げ議論から逃げてばかりで、根本的な財政再建を避けているように見えます。

今後も公共事業費は減少傾向が続くと覚悟しておいた方がよいでしょう。長崎では被害を最小限にとどめつつも、業界の整理縮小を図っていく必要があると考えています。

そんな厳しい情勢を建設会社は、どう生き残っていけばよいのか。

公共事業には、いくら予算を削られても、絶対になくならない事業があります。例えば、道路陥没の修理です。道路に穴が見つければ、建設会社に自治体から連絡が入り、昼夜問わず修繕に向かいます。放置すると、とても危険ですからね。あるいは路面にトラックから漏れた油が見つければ、オートバイが転倒しないように、すぐに洗浄に向かいます。

こうした暮らしの安全を守る公共工事を安心して任せられる建設会社になれるかどうか。生き残りの分かれ道が目の前に迫っています。