



中村英夫
武蔵工業大学・学長

土木事業の行くえ

我が国ではこの数十年來、実に多くの土木事業がなされてきた。昨今では90年代のピーク時に比べれば大きく減ったとはいえ、今後も多くの事業が必要であり、それが進められてゆくことは間違いない。しかしこれらの事業の中身をみれば、それは大きく変化してきたし、その趨勢は社会の要望ともあいまって、これからも続いてゆくであろう。私はこの土木事業をその内容に従って5つに分けて考える。

国民の基本的な生産・生活活動を支えるには絶対的に必要な基盤施設がある。それらは基礎的な道路であり、上水道であり、灌漑施設や河川堤防などである。これ無しでは暮らしは成り立たないし、安全も確保できない。これらはいわば“必需型”の施設であり、それをつくる事業は社会の成立上不可欠である。この需要追従型の事業はそれが必要か否かは自明であり、判断はどこのどの事業を先に進めるべきかという優先度の問題である。成熟の遅れた社会ではこの決定が科学的合理に基づくよりも、しばしば政治的に決定されるものであり、これが土木事業の政治との結びつきが世間から指弾されるものとなっているとも思われる。

ともかくこの必需型の事業は、我が国では永年にわたって進めてこられ、戦後でもこの種の事業が大きな部分を占めてきた期間が長かった。今日でも山間地の道路未整備が森林の荒廃や林業の衰退を惹起しているなどの例もあるが、しかし多くの必需形の基盤施設は一部の地域や事業を除いてほぼ充足に向かい、この種の事業は急激に減少しているのが昨今である。

第二の種類の事業として私が挙げるのは、地域開発を目的とする“戦略型”の事業である。これは雇用の創出、所得の向上、人口の安定、など地域の厚生水準の向上を目論んで行われる事業で、鹿島港開発はその成功した代表例ともいえるものである。これは事業が必然であった訳でなく、成果の波及効果を目論むもので、その総合性、企画性さらには地域を中心とする実行力が大きくものをいうものである。この種の事業はエネルギー施設など地域開発戦略として今後も各地で進められようが、かつてのような大規模でかつ絶大な効果をもたらすものは少なくなっているといえる。

3つ目の事業は効率改善や環境改善を目論むもので、高速道路や新幹線の建設、下水道や公園の整備など近年の土木工事の中心をなしたものであり、“効率化型”と呼んで

おく。しかし、最近ではこれらの施設もかなりの充足水準に達し、その整備のための事業も急激に減少しつつある。近頃の土木分野の衰退感をもたらす主な原因はこの種の事業の減少傾向にあるといえる。このような事業の必要性の判断は費用と効果、とくに非市場的価値をも考慮に入れた総合評価でそのプロジェクトの正当性を判断すべきであることは言うまでもない。

第四は、施設の質を一層良くするためのいわば“高質化”の事業である。環境整備、都市再開発、景観改善といった事業で、主たる機能は以前とは変わらないが美観や安全性など副次的機能が改善されるものである。電線の地中化や日本橋の高速道路の地下化などがその代表例である。これらの事業は今後大きく増加すると考えられるが、その事業の評価に際しての価値観は人々の間で必ずしも同じではなく、その実行には住民の合意形成が極めて大きな役割を果たす。しかも、この種の事業の多くは都市部であり、しかも公共と民間、土木と建築が共同で進めるべきものが多く、それらの間の連携が必要なのが一般である。

5つ目は、維持・補修や改修・改築の事業で“更新型”と呼んでおく。“必需型”、“効率化型”を問わず今後は過去に建設された施設の老朽化とともにその無数の施設の補修・改築が必要であり、それらの多くは技術的にも難しく、また事業も大規模なものになりかねない。

このような各類型の事業のシェアがどのように推移してきたかを概念的に示したのが下の図である。土木事業に関わる私たちが、どのような時代を過ごしてきたかをこの図の上で考えればこの推移は大方の納得は得られよう。また、成熟期を迎えた我が国において、今後どのような方向に土木事業が進むのかを示しているともいえるのではないだろうか。施設の蓄積と社会の要望を考えると、これは当然の趨勢であり、この動向に抵抗するのは極めて困難と思われる。行政や企業の計画、さらには研究や教育の重点方向を考える上で、マクロな視野を与えるものではないだろうか。

【図】事業類型別比率

