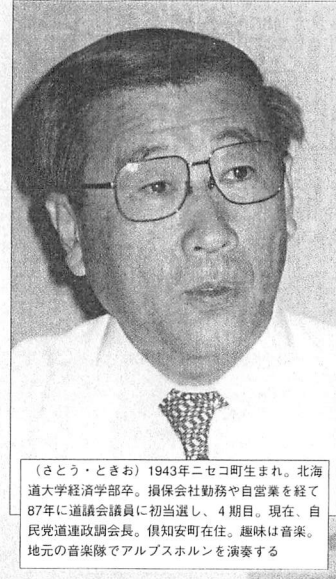




鈴木泰行道議 (民主党北海道幹事長)

(すずき・やすゆき) 1944年阿寒町生まれ。北海道大学卒。道庁出納局、労働部勤務を経て87年に道議会議員に初当選し、4期目。現在、民主党北海道幹事長。札幌市白石区在住。趣味は登山、釣りなどのアウトドアのほかカメラと油絵



(さとう・とさお) 1943年ニセコ町生まれ。北海道大学経済学部卒。損保会社勤務や自営業を経て87年に道議会議員に初当選し、4期目。現在、自民党道連政調会長。倶知安町在住。趣味は音楽。地元の音楽隊でアルプスホルンを演奏する

# これからの公共事業をどうする！

佐藤時雄道議 (自民党道連政調会長)

国と地方の財政赤字が六百兆円を超え、構造改革が急がれる中で、公共事業のあり方が根本から問われている。国は見直しに向けてようやく重い腰を上げ、道開発庁は二〇〇一年一月から国土交通省の内局となり、これまでの優遇措置は外される見込みだ。おりしも道や札幌市では公共事業の発注に絡む官製談合事件が相次いで発覚し、議会のチェック機能が問われている。この大転換の時に当たって、従来の北海道スタイルから脱却し、公共事業を別の形にシフトさせるには「政治」に何が必要なのか。道内自民・民主両党の論客に率直に語り合ってもらった。

◆国と地方の関係は？  
◆評価システムのあり方は？  
◆北海道新幹線の行方は？

司会・進行 滝川康治

▶来年から国土交通省の内局となる道開発局が入った合同庁舎。道の公共事業との一元化が今後の課題になってくる

## 論点① 公共事業の見直し 自民「単純な切り捨てに異論あり」

——与党三党は、公共事業の見直しで合意し、具体的に事業をリストアップして中止勧告をするなど、具体的に動きました。また民主党は今年一月、あらためて国会に「公共事業コントロール法案」を提案しました。この法案は、「官」に対して国会の権限を強めていくこととするものです。このような中央レベルの動きなどを北海道の政界人としてどう考えますか。

佐藤 「公共事業だから良くない」という考え方は、一般論すぎて誤解があります。私どもが政党として地域を歩き、どういうものが必要で何が問題なのかを聞くと、あらゆる要望があります。それは、地域なりの切実な要望と理解しています。道の場合は、町村から集まった要望が、縦割りのなかで農政や建設、水産林務など担当部が上がっていく。トータルとして道が掌握し、国に対し「これについては必要性があるので、何とか補助金をつけてほしい」ということで要望していく。

「どれをカットすべきだ」と、なかなか言いつらい。地域の大事な要望として扱わざるをえない。それをどう整理し、優先順位をつけてやっていくかが今後問われる。

確かに大きな数字であるけれど、地域の切実な要望のトータルである。結局、財政の範囲内において何を優先してやるか。その順位はどんな判断と評価基準で決めていくか。どの段階で誰がやるのか。我々が勝手にやっていいのか——それが肝心な部分だと思っております。

「時のアセス」は事業の途中における政策評価ですが、一番大事なのは事前の評価です。我々は、そういう評価を事前に行っていると思っていたが、違っていた。これが一番問題じゃないか。どういう事前評価の基準をつくるのか。担当者も政治家も入って事前評価をしていく、この作業が一番大事という気がしています。

——与党の見直しリストでは、すでに「休止」扱いのものなど、道内の十数事業が対象になりました。東京の議論は、党内の派閥の事情などがあると思えますが、北海道との温度差はありますか。

佐藤 リストに挙げたのは、非常に単純なルールに当てはめただけで、その事業をやめてしまうのではないんです。時間を経たが、もう少し待てば完成する事業や、地域にとって非常に大事な事業

もあるでしょう。そのへんは今後の問題で、地域での要請度合いもある。中央での単純なリストアップだけでは、そういう簡単にはいきません。

北海道では異論がある、と。佐藤 当然ある。党としてでなく、地域としてありますね。順調に進んでいる仕事があるから、党として「これまでも掛けた金はどうするんだ」「せつかく関連したものをやっている最中なのに、それをやめてしまえ」ということなのかとか、いろんな複雑な問題が絡んでますから、そう簡単にはいかない。ちゃんとした評価基準に基づいた議論の下でないと、機械的にリストアップしたもので判断されるのはまずいんじゃないか。

## 民主「無駄を徹クするシステムを」

——「コントロール法案」を含めて、民主党のほうはどうですか。

鈴木 社会資本の充実や整備が基本ですから、公共事業は進めなければなりません。その場合、北海道から沖縄まで画一的な補助金行政のなかで進めることには無理が出てきている。公共事業の中心も大型の国家プロジェクトが中心で、長良川河口堰とか千歳川放水路もそうでしたが、何千億あるいは一兆円規模の税金

を使い、ばらまきの補助金によるやり方に問題がある、と私どもは指摘してきました。

国と地方で六百四十五兆円の財政赤字があり、これは公共事業などのために赤字国債や建設国債を発行してきたものです。赤字国債を返済するために税金を使うわけですから、その部分は新たな事業が狭められる状況だと思います。北海道も一年の道予算に匹敵するくらいの道債を抱えたわけですから、財政再建と併せて公共事業と社会資本の充実を並行して考えなければならぬ時代にきています。

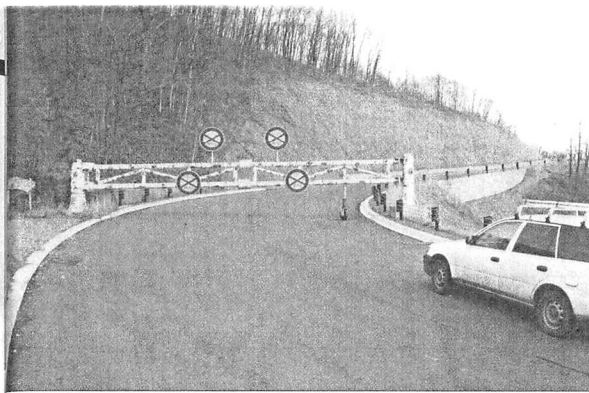
道開発庁が再編成されますが、昭和二十五年に不純な形で「北海道開発法」ができて開発庁や開発局が設置され、土木事業の二元行政になっているんです。道民から見れば、国、道どちらの事業でも整備されればいい。しかし、現実には空港やダム、港湾の整備など同じ仕事をやっている。二元行政は必要ないので、これは統合されてもいい。今まで開発庁がやっていた仕事は、基本的に道がやるべき仕事だと思います。

今年四月から国の機関委任事務が廃止されて、権限が自治体に移りましたが、財源の分権が進んでいない。佐藤さんからお話があった地域の要望を満たすための公共事業はこれだと思っております。より住民に近いところ、つまり地方自治

体の仕事に持つていかない限り、地域の要望を叶えることにはならない。

今は国の仕事が多く、住民の要望といっても、地域の首長や業界を含めた考え方が中心になっているわけですよ。「どういう仕事か本当に地域住民にとって必要なのか」を地域のなかで論議し、公共事業が決まっている状況ではありません。私どもは、国の事業から地方の事業としての公共事業に転換していくことが必要ではないか、と思っています。

民主党は結党して間もなく「公共事業コントロール法案」を提案していますが、可決されていません。この法案は、公共



道の「時のアセスメント」で中止が決まった土幌高原道路

いた事業選択がある。  
例えば、与党の見直し対象になった農業用の猿払ダムがあります。近隣の歌登ダムも同じです。建て前は農家が申請した形ですが、事実上、開発局が首頭をとって申請を出させた。時代が変わって農業情勢が厳しくなり、農家が受益者負担に耐えられず、開発局も「無理だろう」となった。そして、与党のリストに上がる、という経過をたどった。そうした事業は農業分野に多いし、大なり小なり、道路や河川事業のなかにもある。

佐藤 本当にそのとおりだよ。我々が迂闊だったのは、そうした仕組みで上がった事業と、本当に地元からの生の声として上がってきた事業との見分けがつかなかったことです。同じ「地域要望」という扱いになり、見分ける方法がなく、受けざるをえない。この仕組みに気がついてくると、それらしい事業は開発局のやらせたな」とだんだん分かって

事業の無駄を恒常的にチェックするシステムをつくるのが基本です。大型の事業について国会承認をすることや、道が提起した「時のアセス」的な考え方を法案の中に盛り込む。公共事業が完成して五年、十年たった段階で、「事業が本当に住民のためになったのか」「環境の問題を含め、どういう影響があったのか」を、行政レベルでなしに、市民の皆さん方も入っていたら再点検する。そうしたことも含めた法案なので、ぜひ可決をしていただくことが必要です。

## 論点② 国と自治体の役割 自民・民主「地方に権限を移して人材を育てよ」

開発局が統廃合されますが、公共事業を進める上で道と国の役割分担を、どうお考えですか。

佐藤 理想的な形は一元化するのが当然ですが、歴史的な経緯があるだけに今すぐは難しい。ある程度、棲み分けはできているから、簡単にやっつけてしまうと混乱が起きる。徐々に地方自治体ができるべきものに統合していくことは必要だし、国がやらなくていい仕事をやっている事例もあります。道が主体的に、道の自前の金と判断で、自治体の優先順位のなかで自由に決めていくべきです。

また、そうした事業は、農家の大きな負担になっています。

——他の事業をやっているの、自治体側も「国の顔を立てておけば、他もスムーズにいくだろう」となる。

佐藤 そうそう。どうしても町村長さんたちは国や道の機関に弱い。一般人から見たら「同じ役人じゃないか」と思ってくれど、上位の道、国という暗黙の威圧感、力関係があるもんだから、そうした要請を受けたら地域要望として上げざるをえない。(市町村が)運動し、各農家に声をかけて、一つの事業としてまとめて要請せざるをえない。そうした地域の問題があると分かってきました。反省すべき点ですね。

鈴木 地方自治体が分権化されても、仕事ができない、ノウハウがないんじゃないか、ということですか？

——格差があるということですね。  
鈴木 格差はあるし、中央集権型の行

これまでは、補助金事業なので国の判断が非常に大きなウエートを占めた。すべて使い道が決まっていますからね。こういう状況を変え、なるべく自治体の判断でやるシステムをつくるべきだと思います。それによって特色ある地方がつけれる。

短兵急に開発局をなくすことは、いろんな意味で問題があるし、手がけている案件がたくさんありますからね。道には開発局のような体制が全くありません。理想とするシステムを掲げながら、少しずつ変えていくしかないでしょう。

——手法や時期などの違いがあるにしても「将来的には開発行政や公共事業を一元化していくべきだ」というのは、お二人とも一緒だ、と。

佐藤 いろんな手法があると思います。開発局のようなシステムをすべて建設関連に統合して、地方公共団体の仕事を含めてやっつけてしまう方法もある。将来的には、どんなシステムかは別にしても、整合性を持たせた事業をやるために統合が望ましいでしょうね。

——鈴木さんのほうの一元化のイメージ、手法はどうなりますか。

鈴木 土木事業だけでなく公共事業全体を一元化すべきですね。森林行政はいま、国有林は林野庁、道有林は道、市町村林は市町村、民間は森林組合が管理し

政システムに慣らされてきているから、そうした発想になると思いますけれど、実際に自治体で何ができないのか。介護保険の関係も、自治体の職員が「どういう条例にするのか」「どんな介護保険の中身にするのか」を住民の皆さん方と議論して、それぞれの自治体で条例化をやったわけだ。逆に言うと、国のほうはできないんですよ。

## 論点③ 公共事業のチェック体制 自民「事前評価システム」こそ必要

自治体ができないのは、財源の問題なんだ。例えば、橋は開発局の人が造っているんじゃない。設計はコンサルタントとか設計屋さんがやっているわけだ。それが自治体でやれないことはない。財源がないからできないんだよ。

——もちろん財源の問題はありますが、

ている。住民にとっては、きちんとやっていたら、どこが管理しようといんですよ。国と地方、民間の任務分担をしなければいけません。同じような仕事をやる必要はない。そういう意味で一元化していく必要があるし、分権化のめざす方向ではないか。

私の住む札幌市白石区を流れる川は、J・Rを境にして下流は開発局、上流は道が管理している。支流のほうは市がやる行政の無駄なんですよ。分権の方向が打ち出されているんだから、河川や土木、森林にしても、一元化することが必要です。分権推進法が通ったのですから、国と都道府県、基礎自治体の仕事の整理をやっつけていかないと、同じことをやるのは無駄だ。そういうものを一元化するなかで分権が進んでいくんじゃないか。

——私は「地方分権をしても、果たしてそれを担える能力を自治体を持つていけるのだろうか」と皮肉混じりに言うことがあるんです。分権の基本理念はいいけれど、補助金メニューに沿って事業申請をしてきた自治体に権限を与えた場合、現実にごなせる能力があるのか、と。

また、佐藤さんは「要望に応じて事業をやっている」と言われましたが、全部がそうではありません。作られた要望がたくさんあって、鈴木さんが指摘されたように、首長や土木業界の意向が強く働

「地域にとって施設をどういうものにするのか」といった理念などを考える能力が、自治体のなかにどれほどあるんだろうか。すごく格差があると思う。二セコ町のような自治体もあります。鈴木 自治体間の競争があつて発展するわけだから、格差があつていいんだ。逆に画一的なやり方の方が問題になっているんだから、住民がどういう橋を造るのか。コンベでも何でもいっわけ、住民の皆さん方がやれるんだ。自治体でやれない仕事はないんだよ。

佐藤 町村に行く、非常に職員の数が少ないとか、なかには縁故採用で惰性でやっている人もいますね。小さな村に道がやっていった仕事が委譲されると大変です。そこは、町村合併のように広域的に取りくむシステムができないと無理だと思ふ。人材を広域的に集めて、その人たちが指導的な立場でやらざるをえないんじゃないか、という気がしますね。



鈴木 「時のアセス」

あるいは事業の再評価の基本は、税金の使い途の問題ですから、「どういう公共事業のあり方が必要なのか？」という契機だと思ふ。それに応えていかなければならない。「公共事業の方向はこれでいいの？」が問われているわけですから、今までのようなものでなく、もっと生活関連部門にシフトした公共事業が必要ですよ。

「コントロール法案」制定に向けての議論のなかで、民主党は環境保全型の公共事業を提唱している。高齢・少子化社会や情報化社会に対応できる

公共事業——そういうソフトの方向へ税金の使い途を考えていく時代に入っています。

佐藤 「時のアセス」も一躍有名になりましたが、事業の中間地点での再評価です。「この事業はなぜ必要なのか」「どういう投資効果があるのか」といった、事前評価はなかったらどうか。あとでやっても何の意味もない。事業がスター

トしているなかで、途中でやめることはお金の無駄です。ならば、事前のしっかりした評価が必要で、そうやってスタートしている、と私は思っていた。しかし、違っていた。「何なんだ」という気持ちが強いですね。

——気持ちとして分かりますが、行政をチェックする道議会などは何をしていたんですか？

佐藤 そのへんまで議会が関わるのはなかなか難しいんですよ。綿密に投資効果について作り上げて、事業をスタートすべきだと思う。そのときに役人だけで考えず、できるだけ情報公開をして、地域住民など関わりを持つ人たちの声を聞いて、環境にも配慮したシステムを作ったうえでスタートすることが大事です。「時のアセス」で再評価をやることを決して否定するものではありませんが、一番大事なのはきちんとした事前の評価システムを作ることですね。

### 民主「議会で前論議に制度の壁」

——本来は、議会人として事前の評価をやらなければいけないのでは？

鈴木 やれない仕組みになっていて、「コントロール法案」は「やろう」という提起なんです。国会の議案集を見て分

かるように「土木費」「港湾費」「河川費」とあるけれど、どの事業にいくらつくのか分からない。「五億円以上の事業は、どの業者に決まりました」という結果報告しかないんだ。大きい事業はある程度、議会で論議しているようにしていないとね。二月から三月にかけて予算議会が開かれるけれど、どこにどういう橋やダムが造られるか全く分からない。予算がつき、個別に入札をして「この業者に決まりました」と報告があるわけだから、事前に論議できない仕組みになっている。そこに問題がある。

——道の事業の場合、国よりは予算の段階でチェックしやすいんじゃないか。有権者からすると、どこまでチェックしているのか、見えてこない。

佐藤 数限りない事業がありますから、物理的に不可能ですね。ただ、鈴木さんが言ったように、大きな事業はいくつか費用や効果などについて、ちゃんとした議論をしたほうがいい。

鈴木 入札制度と関わるので、どういう設計で造り、どれだけの事業費になるか、明らかにできないわけですね。だから初めから、「五十億円の橋を造ろう」という形で設計してもらおうとか、「こういう事業にはいくらかかる」「どこの企業がこれだけのことをやる」というふう

### 論点④ 北海道新幹線の是非 自民「札幌まで結ぶことに大きな意味」

——ここで個別事業に移りますが、北海道新幹線の建設について、共産党も含めて道内の主要政党は「つけれ」と言っているんですが、私はとても疑問に思います。航空路線との関係があるし、片方で高速道路網を整備しているなかで、総合的な経済効果と国の財政との絡みが十分議論されていません。これまでの時代を引きずったまま、皆さん一緒に推して推進の旗を振っているように見えます。政策の違いが分からないのですが、なぜ新幹線をよしとするのか。

佐藤 なぜ、そうおっしゃるか理解できない。一つは「将来の交通体系はどうあるべきか」という姿で、航空路線があって頻りに飛び立っているけれど、これが将来にわたって続くのかどうか。五十年、百年先どうなのか。一番大きいのは環境の問題ですよ。排気ガスを空にまき散らして、本当に環境面でいいんだらうか。一番負荷を与えないのは鉄道であり、将来の交通にとって大事な役割を果たす

し、そうした姿でないと地球環境が維持できないんじゃないか。

新幹線は高額な建設費がかかりますが、これも人がある程度乗れば費用対効果がある。例えば、「新青森から函館まで造りますよ」と言っても、函館まで乗る人はほとんどいないだろう。札幌までだと完全に航空路の代替ルートになります。

そして、札幌から各地域に行く交通機関があれば、札幌を起点に行ける。本州との間が、航空路のように点と点じゃなく、線で結ばれることで、さらに人が移動する際の相乗効果が出てくる。

北海道は道路にしても新幹線にしても、重要な幹線から取り残されています。四国であれば橋を三本、九州は一本も新幹線を作っています。幹線で結んで一体感のあるなかで、日本全体の産業振興や人の交流をつくり上げることは、将来の国家のあるべき姿として当然です。多少お

### 民主「既存のJR路線の扱いも含め全体論議を」

鈴木 新幹線問題は「正面きって反対すべきでない」という環境があると思う。青函トンネルも新幹線が走れる仕組みになっっているわけですから、函館までは道民あけてやる必要がある。

ただ、函館から札幌に向けての建設については、総合的な交通アクセス状況をもう一度検討しなければいけないんじゃないか。「JRの既存の線路をどうする

のか」の問題があり、それが廃止されるならば、かえって不便になる面も多々ある。また、地元負担が大きく出てくる場合、自治体が赤字なのに負担できるのか。それらを含めて議論する必要があります。

さらに、函館空港の整備をして、HAC（北海道エアシステム）のように、稚内や女満別、釧路などへの便数を新幹線の時間帯に合わせて導入するとかを含めて、もっと検討しなければなりません。函館までの建設はいいと思いますが、それ以降はもう一度議論すべきじゃないか。

佐藤 いや、札幌までやらないんだったら、やめたほうがいい。全く採算が取れないから大赤字で終わってしまうね。それでは「札幌まで延ばす必要がない」となってしまふ。

——青函トンネルの維持費だって巨額です。トンネルを水没させたほうがいい」と過激なことを言う人もいますが、どちらの議論もお金の試算を絡めてやらないと深まっらないんじゃないか。

佐藤 道が野村総研に委託して採算性を試算してもらったところ、「札幌までなら採算が取れる」となった。ただ、既存のJRをどうするか、議論として残っている。難しい問題を抱えていますから、そうした面でも議論が必要でしょうね。



鈴木泰行道議 (民主党北海道幹事長)

(すずき・やすゆき) 1944年阿寒町生まれ。北海道大学卒。道庁出納局、労働部勤務を経て87年に道議会議員に初当選し、4期目。現在、民主党北海道幹事長。札幌市白石区在住。趣味は登山、釣りなどのアウトドアのほかカメラと油絵



(さとう・ときお) 1943年ニセコ町生まれ。北海道大学経済学部卒。損保会社勤務や自営業を経て87年に道議会議員に初当選し、4期目。現在、自民党道連政調会長。倶知安町在住。趣味は音楽。地元の音楽隊でアルプスホルンを演奏する

# これからの公共事業をどうする！

佐藤時雄道議 (自民党道連政調会長)

従来の北海道スタイルから脱却し、公共事業を別の形にシフトさせるには「政治」に何が必要なのか？ 道内自民・民主両党の論客が率直に意見をぶつけあう「転換期の公共事業―政治対談」の後篇をお届けする。

- ◆ 土幌高原道路の扱いなど
- ◆ 農業支援をどうするか
- ◆ 「公共事業の未来形」とは

司会・進行 滝川康治



先月号に掲載した前編では、公共事業における国と自治体の役割、チェック体制、北海道新幹線の是非などをテーマに論議が交わされた。後編は北海道特有の交通問題をめぐるやり取りからである。

## 「交通網整備は生活者の立場で」

交通網の問題では、高速道路の投資効果も危惧しています。例えば、道央自動車道の旭川―札幌間を見て、走っているのは自家用車や営業用のライトバ

ン、バスが中心で、輸送コストに跳ね返るので大型トラックはさっぱり使いません。部分開通ですが、十勝のほうもガラガラですよ。冬場の問題もある。高速道路網の投資効果についても、早晚、何らかの議論の場が必要じゃないか。「骨格となる道路だから、何としてもやるべし」

鈴木 必要性は皆さん感じているわけで、財源との絡みで徐々に整備していくのはいい。ただ将来、全道を高速道路で結んで、例えば稚内から函館まで車で移動することが本当にいいのか、ということもあるわけです。整備は必要と思いますが、稚内から函館まで高速道路に乗ると、相当の金がかかります。

函館周辺は国道が一本で、大雨で橋が落ちて大きく迂回したこともありましたが。そうした既存の路線を整備することが大事じゃないですか。

鈴木 積雪寒冷地ということもあり、高速道路網の整備も必要でしょうが、北海道は空港を整備して飛行機時代を考えたほうがいい。空港の使用料をもっと下げて、飛行機の利・活用をできるようにする、ということを含めてやったほうがいいのではないかと。並行してやる必要はありますが、いま、道央中心に高速道路

路がありますが、根室や稚内に高速道路が当たり前の要求として「なぜ道央だけが」

というのがあると思います。

私は道北に住んでいて、「一般の人にとって、高速道路網の整備がそれほど切実なのか？」と思うのです。一般道路をもっと充実させて、ほどほどのところで我慢するとか。これからは、それも必要じゃないか。

鈴木 根室なら根室に飛行場を造って、札幌に出てくるときに便利だし、高速に乗るよりも安く、というものを提起しないと、住民は納得しないんじゃないか。先ほどの新幹線と同じように総合交通体系の問題だと思います。日高だって飛行場があるべきですよ。

佐藤 確かに、おっしゃる通りに、北海道の経済情勢や産業の状態からいって、それほど緊急に必要というわけではない。しかし、北海道は「観光立国」として観光を産業の大きな柱にしようとしており、我々もそれを第一に考えて取りくんではいる。そのとき、高速道路のネットワークがないと、観光客がなかなか来てくれないという面はありますね。

どこかでフツンと切れたり、飛行場とアクセスが途切れたり、全体の交通ネットワークがきちんとしていないと、エージェンツだって観光客を引っ張ってこれない。そうした事情がある中で、北海道が将来、観光を大きな柱として打ち立てていくためには、短時間で移動でき

ることは大事ですからね。

ただ、費用対効果などの面はあって、確かに金はかかります。本州へ行くだけかかるとは、交通ネットワークができていると動きやすいですね。そうしたネットワークを整備することは、大きな柱だと思いますね。

## 論点⑤ 土幌高原道路の扱い 民主「出発点で丁寧な論議を」

「時のアクセス」との関連ですが、道民の目からは土幌高原道路問題で自民党と民主党の違いが見えませんでした。地元レベルでは双方とも一緒になって推進の旗振りをやっていた。片方では「時のアクセスの流れは良し」として、総論賛成、各論反対の状況があった。地元の要望を踏まえて活動しなければならぬ政党としては、そうした矛盾はあっても仕方がない、ということですか。

鈴木 佐藤さんが言われたように、出発点でもう少し吟味して論議していかないと、こういうふうになるんだよね。「途中でやめる」というのは、出発点での誤りがあると思う。地元の高い要望で私どものところにもずいぶん陳情がありました。土幌高原道路が中止になって、そうした人たちの意見を無視した形になっ



道内各地に建ち始める幹線道路の工事現場。投資効果などをめぐる議論は難しい問題

▶当初の建設目的が薄れても山の中で続く大規模林道の工事（96年、白滝村内で）



「山火事などに対応できるための林道」という目的なら、それに沿う形の林道であればいい。林道らしからぬ林道は、いま必要ないんじゃないか。

佐藤 日高の林道にしても、以前に大雨が降って土砂崩れして国道が不通になってしまった。その代替道路として何とか造ってもらいたいという話で、結局は「林道予算があるから、それでやろうか」となった。たまたま金があるからそれを使うということじゃなくて、代替道路が必要なかどうかです。どうしても必要であれば、議論をしたうえで、きちんとした手続きに則ってやったらいいと思いますね。

鈴木 僕は山登りが趣味だから、アポイなんて林道事業で金かけて、すごい登山道はああいふふうに整備されると困るんだ。黒岳もそうですが、林道事業でやる。そういう金があるならば、もっと別なところに使っていんじゃないか。「金があるから林道を造らざるをえない」という発想のところもあるから、事業の内容はもっと吟味しないとイケない時代にしてると思う。

——もう一つ具体例ですが、農業・農村整備事業では猿払ダムのような話がいっぱいある。農家が使わないのに畑の真ん中や山の中に立派な農道が走ったり、農道空港を造ったりしたけれど、抜本的

フレキシブルに対応できない。

鈴木 その事業がいつの時代にもふさわしくない、という判断になる場合はあると思う。「中止」とすることが勇気ある決断につながっていく、と。やっぱり出発点を大切にしないと、そういうことになると思うんですよ。いままでは安易な形で開発の方向を重視する、という視点のほうが強かったけれど、最近は環境に配慮することや、地域の産業の活性化に向けてどうするかを重視しようとする意識が出てきている。そうした意識を最初から予測した形で議論すべきではなかったか、と思う。公共事業は出発点が重要になってきていると受け止めないと、教訓を活かせないんじゃないか。

——確かにかけたお金はもったいないけれど、逆にこれから投資するお金や維持するお金、それによつて失われるものの価値とを両天秤にかけてみれば、案外安い授業料だった、という発想も必要じゃないか。その具体例として、日高中央横断道路の問題があります。二十年前の出発点で賛否両論があつて始まり、未だ工事途上で、事業主体の開発局や道もいつ開通できるか見通しが立たない状況です。大規模林道も似たような問題がある。開通させるとなると何百億のお金が必要になるわけで、これを単に「地域の要望がある」ということだけで進めて

に転換しなければいけない。特に北海道は、農業土木の談合問題があつて、道議会の両方の政党のなかにも口利きをやつた、スネに傷のある人がいます。

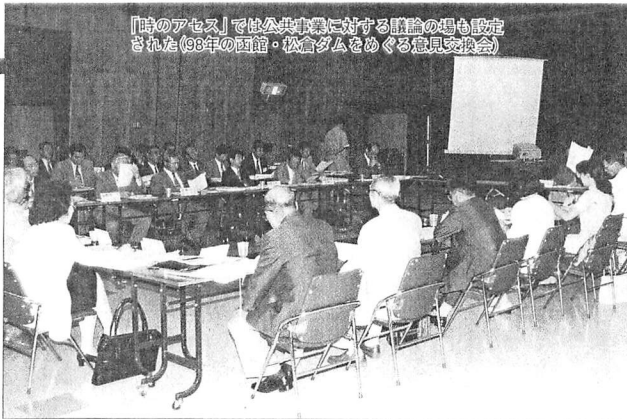
ハード中心の事業の弊害はそういうところにも表れている。今後は、もっと身近な受益者たる人が喜ぶものが必要で、中山間地の直接補償を充実させたり、グリーンツーリズムの取りくみに積極的に支援する、酪農家の糞尿対策の運用の自由度を高める、といった施策について、政治の側からも注文をつけるべきですよ。

論点⑥ 農業支援をどうする

佐藤 おっしゃるとおり、農家が使いやすい制度をきちんとつくるのが必要です。建物にしても基礎整備にしても、役所が造って、その枠に当てはまらなければダメというんじゃないで、柔軟な形で農家が使いやすい制度に仕向けていかないとイケない。これからは、負担の問題や高齢化などもあつて、そうした事業に乗っかる人が少なくなっています。

なるべく農家自身の判断でやれるような、安い資材があれば自分で発注できる、フレキシブルな制度にしていかなないと無駄金になってしまふ。どんどん、そうや

『時のアセス』では公共事業に対する議論の場も設定された(98年の四館・松倉ダムをめぐる意見交換会)



たわけですからね。環境を守るのは出発点で分かっていることだから、「下幌高原道路を造ろう」という議論のときに、もう少しやらなければならぬ問題であつて、半分まで造つておいて中止するといろんな問題点が出てくるわけですよ。出発点で丁寧な議論をやるのが、これからの公共事業には必要です。そういう意味では、土幌高原道路はじめ「時のアセス」の事業は、公

### 自民「無駄なお金を使ったことは反省材料」

——自民党の一部議員が「時のアセス」の対象事業に土幌高原道路を入れることに反対して、ごり押しした経緯がありましたが。

佐藤 その地域の関係者の思い入れがずいぶんあつて、我々よその人間が口を出せない問題なんだけれど、鈴木さんが言ったように、無駄な金を使つてしまったことを大いに反省しなければいけないし、最初の段階でしっかり議論したうえで始めて、スタートしたらきちんと完成させる、と。それが行政のあり方だと思ふ。途中で大きな問題が見つかったときは、そのときの再評価でいいけれど、途中で終わってしまうことは大変な無駄な金ですからね。

——これだけ価値観や物差しが急速に変わっている時代は、近年経験しなかつたと思う。当時正解だつたことが、五年後に間違ひになってしまうことは、いたるところで起きている。もちろん、お二人が言われる前提を押さえての話ですが、動きが急な時代のなかにあつて、引き返す勇氣も必要ではないか。それがないと

いいの。オープンな議論が必要と思ひますが、どうですか。

佐藤 「時のアセス」などもありますから、途中での再評価を厳密にやつたうえで、今後継続すべきか、中止すべきか、結論を出したほうがいい。地元の思い入れ、考え方があつて、時々く言いえない面があります。

——現状では、再評価は行政の側がやつていくわけで、一部、学者先生たちにもちよつと意見を聞くという程度です。そういう再評価でいいの、という議論もあるのですが、どう考えますか。

佐藤 どうやってるか中身が分かりませんが、ちゃんとした再評価システムがあるのであれば、それに基づいた結論に従わざるをえないのではないかな。単純に「やるべきだ」とか「やめたほうがいい」とは言えないですね。

鈴木 (日高横断道路の) 現地を見ていませんのでね、何とも。おっしゃるように、再評価システムは大切だし、幅広い形で、多くの方々が「公共事業をどうすべきか」という議論をできるようにするのが基本だと思ふ。

大規模林道的なものは、もう必要ないのではないかな。林道を造る目的は何なのか、ですよ。「森林を活性化させるための機械の導入などに林道が必要だ」というのなら、それに見合う形の林道であれ

### 民主「農家の収入源になる方向で」

佐藤 具体的にどんな手法で、何を基準に支払っていくか、難しい問題はありません。そこを研究したうえでやっていくかないと、非常に不公平なものになる。「何が隣がもたらして、うちがもらえないんだ

とか「自分は金をかけて基盤整備をしたのに、隣は金が下りた」といった、不公平なものが出てくる可能性がある。今回は草地に重点的に金が入っていますが、不可解な問題がありますね。時間をかけてしっかりと制度にしないと、無駄金になる可能性があります。



とか、農村の皆さんの収入の安定化を図ることを基本にした農業政策でなければいけない。都市と農村の交流ができるような景観を整えて、都会の人たちを泊めれるような部屋があるとか、合併浄化槽にして水洗化にするとか、農村景観を良くするための総合補助金のような形を取らないと、いまの与えられた事業の枠のなかでの農村整備ではいけない時代になっている。もっと総合的な形で農村景観を良くし、農家の収入源になるような支援が必要ではないか。

### 論点⑦ 公共事業の未来形 民主「官の垣根を超え 使う側の立場で立案せよ」

最後に「これからの北海道の公共事業はこうあるべきだ」という話を聞きたいのですが。

鈴木 公共事業の中身を変えなければいけないですね。例えば、道営住宅や札幌の市営住宅は五階建てが多いんですが、建築基準法ではエレベーターを設置しなくてもいいようになっていて。初めから障害者やお年寄りに「入るな」と言っているのと同じなんです。この四月から分権一括法案が通ったわけで、各省間の縦割り行政が取っ払われた状況です。保育所は厚生省、幼稚園は文部省の所管で、

併設できなかったが、今度は置れるわけです。道営住宅もバリアフリー化して独居老人も住めるようにしなければいけないし、道営住宅のなかに保育所や幼稚園があってもいい。

道や国は、耐用年数がこないと改修できないということですが、時代に合ったバリアフリー化の総合的な施設を造る。そういう公共事業に振り向けていかなければならない。

建築の公共事業は、設計屋さんから建築屋さんからサッシ屋さんまで、いろんな企業が参入できるわけです。大型の土木公共事業から建築部門にシフトした公共事業が必要だ。自分たちの税金の使い途の問題ですから、道民の皆さんの意見を聴きながら、我々自身もそうした考え方を踏襲するような公共事業を真剣に考える時代になっている。

### 自民「不可欠なのは ソフト面での投資」

佐藤 これからの大きな課題は、高齢・少子化対策や生きがいづくりの問題です。ハード的なものにお金をほとんどかけるのではなく、ソフト的な文化や伝統的なもの、趣味などに対する投資を重点的にやっていくか、と、「自分は何のために生きているんだろうか」ということ

になる。思い切ったシフトの切り換えが必要になってきている。

これからの社会は、環境に対して負荷をかけない太陽光や天然ガス利用などの研究機関に対する投資も必要です。水素エネルギーなども活用していかないと環境は維持できないわけで、燃料電池の開発も進んでいますから、産業や生活のなかにどうとり入れていくか。そうした発想に基づいた研究開発が大事です。

もう一つは、教育に対する投資です。ただ学校を造るのではなく、日本の現状への反省に基づいて、日本人としての生き方や地域社会に自分の存在をどう活かすかなど、原点に立ち返った教育に投資しても惜しくないですね。

公共事業に関わる経済構造は、朝夕で変わらぬ。仮に開発予算がほとんど減った場合に地域は崩壊すると思います。そのなかから生まれてくるのは自分たちの知恵です。「あとがない」という思いに多くの人がなつたときに初めて、知恵が生まれてくる。

「自分に合った仕事は何なのか」「どんな経済・文化的行為をするのか」などについて意識をレベルアップし、一人ひとりが判断して方向を決める。それが原点で、思想や哲学をどうつくりあげていくかだと思います。

長時間 ありがとうございます。

### 対談を終えて 滝川康治

#### 物足りぬ現場に即した提言

「論戦」と銘打つてみたものの、実際には二人の主張には共通点も多く、議論の火花が散るといった場面はほとんどなかった。大胆な発言や提案もいまま一つ。事前に自民党連合へ送付していた討論事項のペーパーが佐藤氏に渡っておらず、準備不足で掘り下げた議論ができなかった面もある。具体的かつ深みのある座談会にできなかったのが残念だ。

政党内の主張の隔たりというよりも、農村出身の佐藤氏と、都市住民の視点で物事を考える鈴木氏の肌合いの違いが興味深い。農業・農村整備事業をめぐる発言では、佐藤氏のほうが地方の現実を踏まえていた。地方分権に活路を見いだそうとする鈴木氏の話は、総論とその方向性では正しいと感じるものの、もっと具体的に現場に即した提言がほしかった。

巨額の財政赤字を抱えるなかでの公共事業のあり方をめぐる議論では、具体的な北海道の将来像を描き出すまでには至らなかった。道開発庁の統廃合をめぐる話は、「国と道の開発行政を二元化すべき」で二人の意見は一致している。が、社会党道政から公共事業を取り上げるために、五十年前に「不問な形で設置された」（鈴木氏）開発局をどういう組織に作り替えていくのか。「地域の要望の集

大成」（佐藤氏）とは言いがたい、公共事業に対する依存からどう脱却するのか——これらについて、まだまだ詰め甘い話が多い、という印象を受けた。

「利害調整型政治」に決別を  
公共事業について、その投資効果や福祉・環境・安全などに対する貢献度をチェックするのが議会人の責任でもある。

が、道政与党に身を置く二人からは、責任転嫁とも受けとれる発言が相次いだ。道の事業に対するチェックについて、「数限りない事業があり、物理的に不可能」（佐藤氏）、「入札制度を変えないと価格が分らないので、中身の話ができない」（鈴木氏）などと、言い訳めいた話が多い。

本当にそうだろうか。少なくとも、自治体や報道機関などから疑問視されている事業の現場に足を運べば、どこに問題があるのかは把握できるはずだ。役人だけでなく、住民からも話を聴けば、投資効果や地域に対する貢献度もよく分かるだろう。そうした取りくみが必要なのではないか。

「事前評価システム」の重要性について、佐藤氏はくり返し語った。鈴木氏も「出発点での丁寧な議論」の必要性を力説しており、これは、総論において「お説のとおり」ではあるが、待てよ、と言いたい。「事前の評

価」に先鞭をつけたのは、政治の側ではなく、官のほうだった。「時のアセス」も然り。政治の側とはいえ、地元自治体や経済界支持団体などの意を受けた「利害調整型」に終始してきた。その典型例が士幌高原道路問題でなかったか。「道路推進」の旗を振った両党の幹部が「事前の評価」を口にしても、白々しく感じる。過去を真摯に検証し、「勇気ある撤退も選択肢」というスタンスを持って行政に迫っていくかどうか——そこが問われているのではないか。

#### 将来に向けたヒントも

苦言ばかりではさみしい。これからの公共事業を考えるうえで、ヒントになる発言もあったことを記しておく。

「議論の場が必要」という意見では両者は一致している。「巨額の財政赤字を増やして建設するだけの投資効果はあるか?」「少子・高齢化社会が進むなかで、地元負担に耐えられるか?」などをめぐって、ぜひ議論の場をつくり、道民の関心を高める努力をしていってほしい。

また、温度差はあるが、公共事業の中身を従来型のハード中心のものから、生活者重視のソフト事業に転換していくことでも、両者の意見は一致した。

