

安全・安心な社会づくりと国際競争力の強化

――国土交通省における梶山政務官の所掌担務からお願いします。

「安全・危機管理関係施策及び交通関係施策、特に航空関係事務」ということで、大臣より担務されております。危機管理には、事故発生後の被害減免措置など様々な意味が含まれますが、まずは何より予防のための危機管理が必要とされるところでしょう。

――特に航空関係事務というのは？

やはり、羽田空港や成田空港など拠点空港の件など懸案が多く、大臣、副大臣のカバーが求められているのだと思います。

――安全・安心を社会資本整備の観点から見ると、新規道路の敷設もさることながら、既存道路の補修・管理がいまクローズアップされています。こうした点については？

昭和三十年代、車社会の到来にあわせて道路や橋を建設して以来、いまや敷設してから半世紀を越える箇所が少なくありません。これをそのまま放置しておくと、大惨事を招きかねないので、きちんとしたメンテナンスが必要です。確かにそれなりの費用を要しますが、一方で国には管理主体としての責任もあるため、常に安全確保とのバランスのなかで優先度を考えていかねばなりません。

――政務官は企業経営者としての経歴もお持ちですが、今回、国土交通行政に身を置く中で、企業経営の経験をどのような視点で活かされておりますか？

経営者時代に私が自戒していたのは、自己満足に陥らないこと、常にユーザーのニーズを意識することが大切であると。転じて国土交通行政に係わる現在、何より重要なのは国民の声、ニーズに対応することです。しかもニーズは変化する、従来の仕事が未来永劫現在のまま続くと思わずに、その時代々々の声にしたがって仕事の内容も柔軟に変化・対応することが重要です。

――難しいのはやはり、コスト面から見た公共事業の要・不要に対する都市と地方の温度差ですね。

公共事業関係予算については、ピーク時に比して国費ベースで半分以下、というのが現状です。こうした厳しい財政状況の中ではありますが、安全・安心を確保し、国際競争力の強化を図っていかなければなりません。そのためには、十九年度予算でも示されているとおりのメリハリのある予算編成が不可欠です。必要な事業には重点投資を行う必要があります。一方で、予算が減る事業があるのも現実としてやむを得ません。しかし

それは取りも直さず、必要性・優先度の観点から選択と集中を適切に行っていることの表れだと言えるでしょう。

”子ども”に伝えたい社会資本整備

――国土交通省という官庁についての所感、または国土交通行政に携わった感想などお願いします。

私自身、政界に入ってから長らく経済産業分野に取り励み、また若い時分には原子力関係の企業に勤務した経験も手伝って、エネルギー政策にも強い関心を持っています。と同時に私は、港湾の若手議連の事務局長、道路の若手議連の事務局長も務めてきました。ですので、国土交通行政も従前から非常に興味を有する対象だったのです。

改めて思うのは、経済産業分野と国土交通分野は接点が非常に密接であるということです。街おこしをするにも通じる道は必要だし、安全な街づくりも一つの地域ブランドになりえます。人・物の移動と産業の活性化との深い係わりなど、この国土交通省に来てから考え方の幅が広がりました。

――政務官として活動する中で何か変化に気づいた点などは？

就任前から一議員として参列していた各種社会資本の起工式・竣工式、これらは就任後さらに参列の機会が増えましたが、式典の進め方に変化が生じたように思います。くす玉割りやテープカットなど、式のメインとなる場面で前面に出るのは政治家でも役人でもありません、地元の子どものさんが行うようになりました。なぜか。これはまさに公共事業の発想と同じく、未来への投資なのです。子どものころ自分が起工式に参加した道路や港湾が将来どう活用されるようになるか、自分達の住んでいる地域がどう発展していくのか等々、社会資本整備の恩恵を浴する将来の当事者は、まさにいまの子ども連なのです。ですので、私は、式典に参加した子どもさんに、「今日、鍬入れやテープカットをしたことを大人になったら思い出して欲しい」と一言添えています。もっとも忘れてしまうこともあるとは思いますが（笑）。

――地域社会のあり方も大きく変化している現在ですが、政務官の地元も含め、変化を実感している点などは？

地域格差の問題が指摘される昨今…私は“格差”という表現があまり適していると思えないのですが…地域差があるのは当然のこと、しかしそれぞれ性格の異なる地域が独自に生産活動などを展開していけるかどうかと考えると、現実として街・集落の基礎体力が低下している地域があるのも事実です。しかしそれらの地域のなかには、手法次第で再活性化する潜在能力を秘めている場合も少なくないはず。では、どのような手法を講ずるか、例えば、潜在能力のある地域にいかに社会資本整備を戦略的に進めるかが、国の視点だけではなく地域の視点も含めて必要なのだと思います。そういう意味

では地方自治体の首長にもっと声を挙げて主張してほしい。

景気が右肩上がり的时候は一律の社会資本整備で日本があまねく潤うことも可能でしたが、いまや各地域ごとの特性やニーズに応じた政策、社会基盤整備の展開が求められるでしょう。

――政務官としての典型的な“ある日”のスケジュールをお願いします。

例えば、朝八時から始まる各種の部会に出席、それから国土交通委員会に出席したり、役所でレクを受けたりします。そして午後一時からは本会議、そうした合間に各地域からの陳情を受け、もちろん国交省を代表して説明も行う、夕刻からは再びレクや会議への出席、という毎日です。確かに、議員会館のときと本省勤務とはかなり一日のリズムが異なりますね。

――健康管理、平素のモットーなどは。

朝か夕、時間があるときに一時間ほど歩きます。一人でいろいろなことを考えながら歩くのは貴重な時間です。

モットーと言えば月並みですが、マクロの政策をミクロの視点から精査する、ということでしょうか。国政は主に、マクロの政策を遂行するわけですが、適合せずに機能不全に陥るケースもあります。それを正しく修正できるのはミクロの視点ではないかと。特定の分野に対しては政策が機能しない場合、ひずみを生じている地域などもあり、ミクロの視点があつてこそ、ニーズに対応した政策づくりや政策の遂行ができると考えます。

――最後に職員に対するメッセージをお願いします。

自信をもって国土交通行政を進めて欲しい。現在、公共事業それ自体が問題の対象であるかのような風潮があります。一方で、自身が利用する身近な道路を整備してもらいたいという思いは各地域の皆さんはお持ちのはずです。様々な批判や指摘は其撃に受け止めつつ、こうした地域の声に応えるためにも自信をもって臨んでほしいですね。

(2007. 5 時評)