

通産省 澤野 弘行
(現 秋田県 商工労働部 次長)

1. 社会域という考え方について

これまでの伝統的な国土利用の考え方では東京都の物理的な移動を中心に軸という考え方がとられてきたが、次の二つの点からもはやこのかんがえかたは採りにくくなっているのではないか。

1. 人の移動についていえば航空機中心になっており国内では空港へのアクセスさえよければ所要時間については余り差がなくなってきた。たとえば秋田についていえば仙台の方が航空機の便のある東京よりいきにくい感じさえある。

2. 情報の移動についていえば、人の物理的移動よりもっと極端であり、マルチメディアの時代になれば大量の情報がどこに居ようとも瞬時に移転可能となるので軸という考え方はそもそも成立しない。

軸という考え方方が成り立つ分野があるとすれば陸路に頼らざる終えないある種の貨物の物流だけかもしれない。

それでは人の活動する場というものがなくなってしまうのか、ということになると物理的な制約だけではなく、むしろコストで制約されてしまうことになるのではないか。いいかえれば遠くのものに触れようとすればそれだけコストがかかるので、人の活動範囲に自ずから限界があるといわざるを得ないということである。

社会域とは、別の言い方をすれば人の社会活動の外延である。人は1. 住み、2. 日々のかとを得るために働き（その準備として教育を受け）、3. また最近では遊ぶことも重要となってきた。この3要素が人の社会活動の中で十分な形で充足されることが必要である。たとえば秋田市でいえば住環境は全国的に見て大変恵まれているが、働く場が不足しており、若い人が刺激を求めるようなにぎわいや新しい情報が得られるような場も不足している。そのためには住生活の面を犠牲にして東京に出てしまうのである。

2. 社会資本整備と社会域

社会資本の整備はこの社会域の3要素がどのくらい容易かつ十分に社会活動の範囲で得られるかと深くかかわっている。

人の移動を容易にするような社会資本が整備されれば、職、あるいは情報、刺激に満ちた大都市から物理的な距離が離れていても充足された社会域を持つことができ痛痒は感じられない。新幹線という社会資本が整備されたことにより、東京を範囲に入れた社会域を持つことができる地域は確実に拡大した。

マルチメディアの時代がくれば東京などの大都市の最新の情報が遠くからも利用でき、顔対

顔の情報交換もそれである程度代替できるようになるので、これまで人の集まる大都市でしか成立し得なかった事業もいろいろな場所で成り立つようになる。言い方をかえれば都市を一種の公共財なり社会的共通資本として広く利用できることとなる。ただ人の本能としてにぎわいのある騒がしいところにいってみたいというものが何か残っているとすれば都市に物理的にいけるということの重要性も残るところである。

このように社会資本は社会域の3要素への接近を容易にするものであるが、ここで注意したいのは物理的あるいは時間的障壁だけではなく、コスト面での障壁があるということである。社会資本の整備が進み物理的な障壁が低くなればなるほど、社会資本の利用コストの高さが障壁として強く意識されるようになる。

最近県内の企業と話しをする機会があり高速道路の開通によってメリットがあったかと質問してみた。その結果わかったのは、企業の多くは高速道路が開通してもコストの高さのゆえにそれを利用していないということであった。それでも万が一納期を遅れそうになったときに使えるという安心感は高く評価され、高速道路は保険のようなものとして機能している。

3. 社会資本の価格破壊

この国の社会資本の利用コストは著しく高い。これが社会域を形作る上の障害になっている。高速道路は米国では無料なのに対し我が国では秋田仙台間で現在開通しているところだけでも約5000円。航空料金はロス、ニューヨーク間が最も安いので往復5万円程度のものが東京秋田間で片道約2万円。電話代なども高い。

これにより地方で満足の行く社会域を組み立てようとすると著しくコストがかかる。それだけではなく観光などの分野では、東京から海外に行くのと国内例えば秋田に行くのを比べたときコストパフォーマンスを考えると海外に行くことを選択した方がよいといった逆転現象が起こっている。

そのようなコストを下げる方法はないのか。価格破壊は新しい技術と発想を背景にいろいろな分野で起こっている。規制緩和と競争の促進それに加えて若干の発送の転換で可能な部分はかなりあるような気がする。思い付くままいくつかの例をあげてみたいと思う。

1. 高速道路

先日北海道に行ったとき一面畑や原野が広がり交差する道もあまりないところに高速道路の立派な橋脚が並んでいるのを見た。果たしてこのようなところに都市の近郊と同じような構造の高速道路が必要なのか。むしろ一般道を少し整備して制限速度をあげた方がはるかに早いのではないか。北海道では一般道路も直線で幅の広いのが多いので主要な交差点を立体化するなどにより高速道路化すればはるかに安いコストで高速道路網が整備できるのではないか。米国でも高速道路いわゆるフリーウェイと一般道の違いはあまり極端なものではなく一般道が少し改良されあるいは郊外に出ていつのまにかフリーウェイ区間に入っているといったところもある。

規制の面では制限速度についても問題がある。直線で幅の広い道でも一般道路ということで60キロ以下の制限となっているが車の性能も道路の状況も60キロで走るようなものではなく、現実に80キロ程度で走っておりそれが合理的であるように見えるという現実を直視すべきではないか。

2. 鉄道

鉄道についても高速道路と同じ様なことがいえる。新幹線の最高速度が270キロであるのに対し在来線の最大速度は130キロである。しかし新幹線の車両が在来線に乗り入れるようになってこの原則は崩してもよい状況になっているのではないか。130キロの制限は車両の

高速性能からくるのではなく、規制からくるものであるからだ。安全上の理由で非常制動を掛けてから停車するまでの距離あるいは時間が在来線の場合新幹線よりはるかに厳しく設定されていることから130キロ以上が出せないことになっているのである。しかし在来線であっても長い直線区間で踏み切りのないところなどでは規制を緩和して最高速度をあげて波動だろうか。現に青函トンネルの中では最高速度は在来線ながら一部で160キロとなっている。ミニ新幹線はもとより在来線でも条件の整ったところではこのような扱いにすべきであり、金をかけて新幹線の最高速度をあげる研究よりはるかに効率的とも思うがどうか。

3. 航空路

これから社会域を形成して行く上で極めて重要なむしろ中核をなすといつてもよいものであるが、先程も述べたようにこすとが高い。それに加えてその重要な役割ともいべき国際線への接続という面で極めて不便である。地方から海外に出ようとする不幸にして東京経由であれば2時間以上の時間と追加的な交通費を強いられる。地方都市間の航空ネットワークも不便で高い。

この状態を解決するためには東京、大阪、札幌、福岡ぐらいは滑走路を2本以上持つハブ空港として整備、これらの空港との間の空路を運営する会社も大いに新規参入をみとめ航空運賃も自由化して、海外に負けない低コストを実現するより道はない。

4. 通信

通信の面では遠距離の料金を米国並みに下げる目標にするとともに料金メニューを多様化すべきである。例えば市内であればいくらかけても基本料金だけでよいような料金設定のしかたが認められれば、ローカルなネットワークの普及にもつながる可能性がある。

4. 結びに

人がいる場所に関係なく好きなとき好きなところと気ままにコミュニケーションを取る、気軽にいきたいところに行くというのはまだ夢なのだろうか。ただそれが可能になれば人は本当にすみたいところに住み、満足をえるに違いないと思う。

1994. 8. 11

洋介 沢口

知的コンテンツの高い国造りを目指した社会資本整備の必要性

根井 寿規

1. 社会資本の内容を問う

社会資本とは、「私的な動機による投資のみに委ねているときには、国民経済社会の必要性からみて、その存在量が不足するか、あるいは著しく不均衡になる等の望ましくない状態におかれないと考える性質を有する資本」とされている。

社会資本整備については、近年、民間セクターの発達等にともない、民活、国と地方の役割といった整備主体、整備手法の議論が盛んであった。

今日、冷戦の終焉に端を発する国際社会の変化、アジアの発展にみられる国際経済の重心の変化、そうした中における、わが国経済社会の構造変化等からみて「国民経済社会の必要性からみて、著しく望ましくない状態におかれる」資本の内容の吟味が求められている。

2. 国家目標を喪失した時代

国民経済社会の必要性とは、その時代の国民の要請の大宗を反映したものであることが必要であることは言うまでもない。

明治以降、近代国家の建設に向けた富國強兵、殖産興業のための鉄道整備から戦後の復興、欧米へのキャッチアップ等、わが国は国を豊にするための目標を掲げてそのための社会資本整備に邁進してきたともいえよう。

世界的にみても豊かな社会を得た今日、我々は、国民経済社会の必要性を語るための国家目標をどこにおくのかについて国を挙げた議論をする時代を向かえているのではないか。

3. 知的コンテンツの高い国造り

ゆとりと豊かさを実感できる社会、人にやさしい社会、環境調和型の社会など新たな経済社会の構築に向けた概念が提起されているが、ここで、私見として「知的コンテンツの高い国造り」に対する社会資本整備の重要性を指摘したい。

(1) 知的人材育成の重要性

言い古された議論ではあるが、資源小国日本にとって、最も豊かな資源は人材である。わが国が国際社会に対して、今後とも貢献しうる国家であるためには、経済のみならず、文化、芸術を含めた多様な分野で世界に通じる人材を育成していくことが重要であることはいうまでもない。

わが国の人材育成の中核を担う学校教育の分野において、各分野で修士課程までの進学率の高さと博士課程の進学率の低さは常に指摘されるところである。こうした一芸を極める人材養成のための環境整備が強くもとめられている。

(2) 人類共通の財産としての科学的知見の集積に対する投資

米国ハワイにおけるCO₂濃度測定をはじめ、人類社会をよりよくするためにわが国が米国等の他国に依存している知見とその集積のための社会資本は枚挙に暇がない。

(3) 社会システムのニューフロンティアの開拓

科学技術の発展は、自動的には新技術の実用化、新産業の形成といった社会システムの革新をもたらさない

技術の発展は、革新的な技術の芽の誕生、関連分野での研究開発の活性化、技術の成熟化という軌跡をたどる。このような技術発展があった上で、ある条件が満たされたとき、あらたな社会的革新が導かれる。

上記の条件として重要なのは、明確な需要創造、適当な社会経済環境の整備、及び実用化段階の技術開発やP.A.等を支える技術基盤などである。

知的人材の育成、科学的知見の蓄積、ニューフロンティアの開拓による知的コンテンツの高い国造りに対する投資は、円高の進展等により国際的にみて人的コストが極めて高くなってしまった我が国が、世界の中はもちろん、アジアにおいても引き続きパフォーマンスの良好な国として存在し続けるために必要不可欠なものである。

4. 従来の対応と今後の課題例

①目標実現型からの脱却

これまで日本が行ってきた知的投資は、海外で生まれた独創的な新たな知見の芽をヒントとし、その知見の社会的評価や普及のための基盤（安全性・信頼性の評価等）も海外に依存するような、キャッチアップ型のものであった。

②いわゆるターゲッティングの難しさ

今後、新たな分野を切り拓いて行く際、有望な分野は自明ではないことが多いなると考えられ、従来の特定分野に重点を置いた対応から、独創的な活動が促進されるような環境、条件整備が重要になる。

③人的資源の有効活用の必要性

他の先進諸国と比較すれば、研究者／技術者数（単位人口あたり）は最高水準にあり、その量的な拡大ではなく、質的な改善が求められている。そのためには、人的資源の過剰の除去が不可欠であり、人材の流動化の促進、知的ストックの形成とアクセスの効率化、創造的活動に向けて資金配分の見直し等を行うことが必要である。

いずれにせよ、日本からオリジナルな成果を発信すること、日本からオリジナルな社会システムを興していくこと、人、モノ、情報の流通・交流を促進し知見の相互利用を促進することが重要であり、これらを達成する観点で主要な柱は以下の通りである。

- ①人材の育成と流動性の確保（貴重な資源の有効活用）
- ②科学研究の充実と基盤の整備
- ③安全性等の制度の合理化
- ④科学研究、基盤構築等を支える適切なツールの整備
- ⑤政策の国際協調（ルールづくり）

94, 5, 16

「農業振興の観点からの社会資本整備」

キリンビール株式会社

三宅 修

唐津先生の“はじめに”で「10年又は20年の日本の望ましい姿を画」という基軸は、今回の新社会資本の発想を拡大させるひとつのファクターとなった。従来の社会資本の発想がハード面を指している面が多くたが、ハードとソフトはうらはらな思想が介在しているのである事を気付かせてくれた。

当初課題として「農業振興の観点からの社会資本整備」を考えていたが、更に“何のために?”“誰のために?”新しい豊かさを求めるのかを考えて、ここに新しいコンセプトを提案したい。

環境と生物の調和

この地球環境の中で、人間が作り上げた環境は確かに豊かな便利な社会を作りあげている。21世紀になって、更なる豊かさ、利便性を追求する事は、従来の手法と同等の方法で構築できるが、『誰のために』を考えた時に、どうしても人間社会は生物の一部であるという発想が失われ、『人のために』という発想から物を考えてしまう。

人も生物である。生きる行為が自然に行われ、あらゆる生物との調和をもって成り立っているのだが、ここで環境が人によって破壊され、人の生きる基礎までがそそのかされつつある現状を認識する必要がある。

健康であること

先般、日本の医療の実態の一部を見ることが出来た。いかに多くの人が病気になっているのか。平均寿命が長寿国日本の80才から、20年後は60才に低下するかも知れないという発表まである。

昨年農林水産省は、野菜に有機栽培、無農薬などという内容で健康であるための野菜の指標を提示した。これは、日本の農業の将来を“”んだ第一歩と考えても良いと思える。有機で育成した野菜が何故身体によいのか、別に昔はこのような提示をする必要がなかったが、最近は土壤の改良や、化学肥料の大量使用によって、野菜が正常でない異常な野菜になってしまっている。又、これらの野菜を食する事により人間までがバランスを崩し、病気になりかねない事に農林水産省が気付いたからである。

日本の農業の手法は現在世界中で行われている化学肥料中心の農法であることは明確である。これらの農法の全てが悪いとは云えないが、身体に害の出るような環境が進行していることは明らかで、10年、20年先、東南アジアでも日本と同じ環境に陥る事は目に見えている。

農業と健康の関連について

すべての生物が健康であるためのキーファクターの一つが、海水、土壤、生物の体液である。これらが共有化しているミネラル（微量元素）が生命の機能を司っていると考え事が最近の化学で分かりはじめた。

このような環境を、人間の健康と生物環境で比較してみると、いかにバランスの崩れた環境を作り出しているかがわかる。

襟裳漁協が山を買った。

昨年、12月日経に”漁協が山を買う”というタイトルで記事が出た事を記憶している人も居るだろう。何故漁協が山を買ったのか。川から流れ出る水が海と合流する所が漁場に最も良いとされていた。ところが最近この漁場も漁量が少なくなってきた。この理由を調査していくと、山のぶな・なら等の落葉樹が川にとって豊富な養分を育む要であることがわかり山林を育成しているのである。

日本の行政は縦割行政であることから各省庁、更には林、漁、農といったところまでの横軸は少なく、漁協の山作りが目新しく感じるのである。

農業振興の観点からの社会资本整備を考える場合、人が住み良い環境を作ったり、海の資源確保の為の山の植林などを行ったり、日本の国土から健康であることなどが生まれて来る環境作りを提案したい。

このような発想の中で『人が健康である為に』をキーワードに、どのようなシステムを構築すれば『新しい豊かさ』を求められるのか、従来の基軸とは異なった軸で考えられるのではないだろうか。

伊藤 洋子

「コンセプト・エンジニアリング」への基本方向

系ネットワーク 代表

戦後50年、いまや21世紀を前にした、次代への備えを課題とするようになった。復旧から生産拡張・消費拡大へ、ひたすら経済成長と即物的豊かさを追い求め、工業化、都市化へと前向き一方の都市中心に進めてきたのが、これまでの社会資本整備であった。それは、工業技術優先から経済技術へという流れであった。が、80年代のハイテク技術革命と情報化の波は、社会技術としてのとらえなおしが必要となってきた。さらに、バブルの繁栄を体験し、経済すなわちモノ指向の豊かさは、ゆとりと環境アメニティ、「私」回復の豊かさ、いわゆる心の豊かさへと志向を転換して、次代への備えを課題とする社会資本整備の見直となっている。それは社会技術から「文化技術」へと、これまでの流れとは全く異なる取り組みを要しているのではないだろうか。

したがって、新社会資本に取り組むには、まず、「文化」を優先しつつこの土壤においてその基本方針と枠組みがなされなければならない。そのうえで、経済、社会の繁栄と秩序がもたらされるという基本的方向性がきっちりと認識されなければならない。

では文化を優先する、その確認事項ともいうべきポイントを挙げてみる。

- ・文化とは中央集権的な一律なものではない
- ・文化とは上位下達で生じるものではない
- ・文化とはそれぞれの地域の気候、風土に根ざしたものである
- ・文化とは人々の生活の歴史において培われてきたものである
- ・文化とはそれぞれの地域の人々の風俗、習慣、様式として根付いている
- ・生活とは文化である
- ・人々の「夢」は経済の豊かさと文明の進化に貢献してきたが、心の豊かさを志向することによって、文化の深耕を促し始める。
- ・私探しの時代と言われる、これは私という人間存在の土壤を確認し、私の内なる文化志向に他ならない。

社会資本の見直し、いや、新社会資本とは「文化資本」として取り組み直すことから、次代に生きる社会資本としての意義があるものとなる。ここにおいて、コンセプト・エンジニアリングはキー・コンセプトとして成立すると考えるべき

ではなかろうか。

~~文化技術を資源とする~~

文化技術を資源とするというのは、「人間」を「生活」をその基本とすることである。さらに言えば、これまでの産業優先もしくは行政主導型の技術・開発指向を、個々の生活者や生活者が営む地域社会優先・主導へと転換することである。

地域活性化とは、地域に住む人々が活性化することであり、これは人々に自信と安心、誇りと確信をもたらすことであり、これらをベースとして、地域の魅力と求心力をつけることである。

具体的には、人々の内部にこもる文化、もしくは文化的不変の価値や要求、言い替えれば夢を発掘することであり、かつ、これらの人々が形成する地域の文化を見直し、基本に据えることである。伝統・風土によって培われた文化の見直しとは、決して懐古的なものではなく、環境、ゆとり、人間らしさが求められるなかで、むしろ新たな価値の発見と次代への資本形成の礎となる文化技術、コンセプト・エンジニアリングのスタートラインがみつかるはずである。

人と自然、自国と他国、都市と地方、生活者と生産者、さまざまな「共生」が指向される今日、社会資本の整備における”競争”をあえて言えば、それはいかに人間らしい環境と自然との関係において豊かな空間を形成しえるかという文化的なアメニティ競争であり、競争そのものの概念を大きく転換させなくてはならない。また、常に先進国との追いつけ追い越せで”上向き”に走ってきたものから、アジアや他の第三世界との共存や、役割を踏まえた広い視野でとらえた社会資本としては、よりいつそう個人の、地域の、そして日本という国の文化、アイデンティティの確立は不可欠のものとなる。

まして、いまや「情報ハイウェイ」が新たな社会資本の課題となってきた。情報ハイウェイとは、情報化社会におけるメディアのインフラストラクチャーである。「メディア」とは、人と人のコミュニケーションの基本であり、これこそはまさに、次代の文化状況をいかに見据えるかが、社会資本としての命運を握るものとなる。が、とかく産業と経済の物差しでその整備が進行しつつあるところに、真に入間社会の豊かな発展に寄与する社会資本として機能するもとなるのかといった疑問が禁じ得ない。

国民的コンセンサスの持てる「夢」をいかに導き出すか。それは人々の生活や希望のなかに無意識にしまわれているはずである。新社会資本とはまずその人々のなかから発掘し、人々を目覚めさせ、自覚して次代への夢を紡ぐことから始まることと思う。

「新しい豊かさ」を求めて

- ・近年、「消費者重視」を言われるが、生産者が今日の不況下で全く活力を失っている状況は、日本の将来にとって危機的である。
何か新しい産業を興す種につながるような社会資本を、まず考えることが必要ではないか。
- ・これまでの豊かさ（アメリカウェイ・オブ・ライフ）の終焉。
 ↓ 自動車・家電の普及により、便利・快適を満喫。
 欲しいものがない、モノが売れない状況。
 その流れを超える「新しい豊かさ」が必要。
 それが今回のミッション（目標）につながるものかもしれない。

平岩研究会成果についての考察

（資料：日経新聞 H5.12.22 楽観室 掲載原稿）

- ・発足以降、頻繁に取り沙汰されてきた平岩研究会だが、12月半ばの最終報告以降、全く話題になっていない。その中味は全く迫力不足であった。
- ・問題は「前川リポート」（1986.4）にさかのぼると考える。
これ以来の経緯、コンセプトが間違っていたのではないか。

前川リポートは一般論、抽象論のみで、数値は明記されていない。
当時の新聞は「前川氏は数値を書き込みたかったが、省庁が抑え込んだのではないか」と分析したが、そうではないと思う。
当時日本の貿易黒字は500億ドル。
これを内需拡大により1年で解消するためには、名目成長率33%を必要としたが、実質は5%成長。既に不可能な話だった。
前川リポートは、できもしないことを約束し、日本自らの首を絞めた。

その延長上にある平岩研究会では、何も書くことがなくて当然である。
間違った迫力が付くよりも、迫力不足でむしろ良かったかもしれない。

ケインズ発想の公共投資はもう効かない

- ・公共投資基本計画の430兆円にしても、こうした日米問題からの圧力と景気低迷を背景に打ち出されたもので、数字だけがひとり歩きしている。
その中味のあり方こそ、議論されなければならない。
- ・減税、公共投資の拡充を含め、景気対策のあり方には疑問を感じる。
平成4年8月、平成5年4月、9月と過去3回の総合経済対策により計30兆円が計上されたが、効果は上がっていない。
景気対策で我が国際日本文化研究センターにも予算が付いたが、敷地に木を植えるための予算として数億円とのことである。
- ・アメリカ型の生活を追い求めてきた日本は、豊かさの行き詰まりを迎えている。車や家電にかかる、本当に買いたいものがない状況。
そのような中で、ケインズ型の景気療法はもう効かない。
今までの公共投資のあり方ではダメなのではないか。

「新しい豊かさ」につながる鍵は何か？ ——技術がもたらす新需要創出の可能性への考察

①高度情報通信（マルチメディア）

重要と思われるが、具体的によく分からぬ。

10年前のニューメディア騒ぎと同じではないかという懸念もある。

既に自動車とエレクトロニクスでは日本経済を牽引できないのは確か。

この他、ハイテクが鍵になるか？

バブルまでの時期、新しいものが多少出ている。

②地球環境関連

全地球的規模で、環境問題は相当深刻化している。

例) メキシコシティにおける自動車排気による大気汚染問題

盆地のため、大気が循環しない。

山を削って大気を入れ替える、山の上に巨大な扇風機を設置して汚染大気を吹き飛ばすなど、大胆な構想が浮上。

いずれにせよ、環境問題への対応は大きなビジネスチャンスの創出につながる。

環境面で日本の果たすべき役割は大きいだろう。

ただし、パラダイムの変換が必要。時間がかかる。

採算性・メンテナンスへの意識の重要性

・日本はアジア諸国に対して各種の技術協力をやってきているが、例えばかつてのインドネシアは国土開発・街開発において、採算性やメンテナンスの概念が欠落していた。

市場経済というものを考えると、採算性、メンテナンスという概念のない国は発展の見込がないものと思われる。

意外にも近年インドネシアは急速に発展しているが、国民性や概念の上で採算性やメンテナンスへの意識のあり方がどのように変化したのかが興味深い。

我が国の社会资本についても、新しい効率性、採算性への考え方が必要ではないか。

三菱総合研究所 相談役
牧野 昇

経済効果が見えにくくなつた公共投資

- ・公共投資の投資効果が非常に分かりにくくなっている。
既に、総合経済対策等で20兆から30兆の公共投資が投下されているのに、景気対策としての効果は全く見えてこない。
 - ・車の通らない道路、漁業をしない漁港などに、硬直的な投資投下が続けられている。
道路、河川、港湾など、従来からの社会資本も確かに大切だが、ここでは21世紀をにらんだ新しい社会資本投資として、新産業創出につながるような、新たな波及効果の期待できるものを検討・提案すべきではないか。
- 公共投資の予算配分を見直すためには、何か別の名目を付けなければならぬのかもしれない。

社会資本整備のミッション 及び マネジメントへの提案

- ・新しい社会資本整備を考える上では、「何をやるか」というミッションもしくはコンセプトの部分が最も大切。
従来のままの公共投資では景気刺激にならない状況を踏まえ、例えば、モノを運ぶことについて、道路（建設）のみでなく、運輸、科学技術庁へのシフト化を含め、社会資本整備コンセプトを再構築することが必要。
- ・そのためにどのような手法をとるかという部分で、社会資本整備にNASAのマネジメント手法を取り入れるというのは、新しい提案として有効。
例) PBD (Package Break Down) システム
FAME (of management evaiuation) 等。

新しい社会資本への絞り込み与件

- ・本研究会では、以下のポイントに絞り込みをしてはどうか。
 - ① 新展望に向けた社会資本整備における、公共・民間の分担化
民間整備によるものも含めて将来展望を考えるべき。
 - ② 全国ネットワーク型の資本整備
全国区もしくは県際のプロジェクトの方が提言しやすいのでは？
 - ③ 中長期展望に立ったプロジェクト
短期的なものよりも、10年先を見据えて今から着手すべきものを検討化。
- ・規制緩和が特効薬のように言われているが、規制が全くない状態が必ずしも良いわけではない。

「元気の出る社会資本」としての
具体的なプロジェクト提案

- ・今の時代は、あらゆる面で「気」が弱くなっている。
「元気の出る社会資本」を是非期待したい。

情報通信基盤（情報ハイウェイ、マガジニア）

－日本の場合、光ファイバーネットは基幹部分は既にできている。
あとは個々の家庭に引っ張るかどうか。（電話帳の代わりに端末を各戸に無料配布。）併せて、データベースの構築も必要。

※ただし、有料の映像や情報が本当に普及するかどうかは疑問。
将来123兆円産業と言われるが、一人当たり123万円／人も
情報通信に使う程のニーズがあるとは思えない。
情報によるマイナス面への検討も必要。（ストレス、プライバシー等）

リニア新幹線 及び 公共による住宅整備

－公共で住宅を提供、借家を増やし、モビリティを上げる。
(首都移転を含めた検討可能性。)

スーパーハブ空港

ジンセン
－韓国・仁川でのハブ空港計画は滑走路4本。
日本の空港は離発着料が高過ぎて、国際競争力なし。

天然ガスパイプライン

－太陽熱は実用性が低い。石油のみに依存しないために必要。

地方視点からの事業投資

－「ふるさと創生」のような地方独自の予算の拡大。

国際的な技術移転センター

－日本の技能者を集め、アジア等 海外からの研修者を育成。

大型実験研究設備への投資

－ノーベル賞等、第一線の研究は既に設備競争になっている状況。

宇宙開発（通信・観測）

－国家の先端プロジェクトとして、社会資本のフロンティアとして
考えられる。

櫻西友 会長
高丘 季昭

「個」と「公共」が対立する時代へ

- ・昭和30年代の三井三池炭鉱争議に代表されるような階級の対決（総労働 対 総資本）という政治課題を持った、いわゆる55年体制は終わった。これからの時代には、「個」と「公共」（自治体を含む都市・国土政策的立場）の対立ということが浮かび上がってくるだろう。
- ・今までの経済政策の基本は全て役所主導。
「個人」や「個」というものが主体的に動いて方向付けをした例は少ない。今、それが限界に来ているのではないか。
- ・「55年体制」とは、政治のみでなく、行政・経済・生活社会・文化をも含めたものであり、政治は選挙で大きく変わるが、後者は意識的に変えようとしなければ変わらない。

目標・理念の見えない政策では 国民的コンセンサスを得られない

- ・今日、理念や目標の見えない政策が多い。（何のために？という疑問）
ex. 公共投資政策 - 430兆円→600兆円 何のために増額するのか。
福祉政策（ゴールドプラン） - 高福祉高負担か、低福祉低負担か。
- ・税制についても、減税の後、増税が必要だが（国民福祉税 等）、これが7%になったとき、大蔵省の説明では、消費税分1兆2千億円、国民福祉財源は8千億円、国民負担率は50%以下とのことだが、これでは国民のコンセンサスを得られない。
今の日本の経済状況から、将来の法人税・個人税の見通しは立たない。
- ・公共投資では、一般財源の他、財政投融資、隠れ国債が増大している。
各地域の大規模開発（東京ウォーターフロント、横浜の臨海開発、宮崎や長崎の大型レジャーパーク 等）はこれからどうなっていくのか。

一国ナショナリズム経済の壁を越える 国際自由経済の波

- ・海外での商品調達・生産により、少なくとも50%のコスト削減が可能な中、アパレル、食品等の消費財に至るまで、商品調達・生産を海外に求めている。今まで内外価格差の大きいまま、国内価格で高く売ってきたが、これからは国際価格との競争となる。
- それは、既成の一国ナショナリズム経済が崩壊しつつあるということであり、それによって非常に大きな変動が起りつつある。

「個」「地域」の発想を注視した
新たな政策形成システムへの検討を

- こうした大きな転換期にあって、「個」と「公共」をどういう仕組みで調整し、最も望ましい社会资本整備を実現するのか、どうすればそのような望ましい都市政策が自治体の中で実行可能なのかを考えなければならない。
- 国際化・自由化の流れとともに、中央からの発想のみでは限界に来ている。個々の地域からの発想を取り入れていくことが必要ではないか。

社会资本整備・公共投資における事業性
= 新しい「採算性」概念の必要性

- 公共事業における「採算性」「資本投下効率」といった概念はあるのかどうか。
(民間であれば事業性の確保は最大の問題であるが。)
- 官における産業政策への理解の欠如。
ex. NHKのプロダクション事業や衛星放送事業
—収益性が望めないにも関らず、民間資本投資を募り、NHK自身はリスクを回避できるよう郵政省が指導している状況。
- 「情報ハイウェイ」構築には30兆円必要と言われるが、事業性がなく公社でなければできないだろう。
技術的な問題以外に、投資財源、完成後の民間による使い方、メンテナンス等への検討が必要。

長谷川 逸子

「グランドデザイン」を担うのは誰か

- ・本当の意味での「都市」とは何だろうか。建物が多く並び、人が多く集住すれば都市であるという錯覚があるのではないか。
- ・建築家が「グランドデザイン」から縁遠くなったのは、真に1970年代以降。今や、「都市」や「都市計画」の概念が大きく変わりつつある。
- ・公共建築に携わると、いつもその企画書に疑問を抱く。
誰が公共のグランドデザインをつくっているのか。社会の動き、市民感覚に全く追いついていない。
新しい社会資本をいったい誰が担っていくのか。

人の生きていく場所を創り出す「真のディベロップメント手法」が求められている

- ・真のディベロップメント（=人の生きていく場所を創り出すこと）のための手法を考えるべき時に来ている。
- ・生活者（利用者）のニーズレヴェルは高く、それをどう読み取るかが問われる。
対話的プログラムを組立てたくても、行政の無協力や戸惑う市民との断絶などの問題がある。
専門家を全て良しとしてきた組立て方の中に、いかに拡がりのある文化を取り込んでいくかが大きな課題である。

言い訳的な「住民参加」を卓越した 新しい手法が必要

- ・「住民参加」は、ねじれた官僚主義の延長ではないだろうか。
市民主体、地域主体と言っても、表現もオペレーションもできない事実があまりにも多い。
新しい時代の企画の担い手がいないために「住民参加」の方向に行っているのではないか。
- ・ハード中心は70年代まで。
これからは企画・マネジメント・ディベロップメントを担う人が大切になってくる時代。こうした人が見えるようなシステムが必要。

経済企画庁総合計画局長

吉川 淳

社会资本整備をめぐる政府・経済企画庁の動き

- 平成6年3月、前内閣の対外経済政策の一環として「公共投資基本計画」の見直し作業を命じられ、5月現在、これにかかり切っている状況。
(→平成6年6月、経済企画庁が公共投資600兆円の拡大新計画を発表。)

また、昨年末には「経済改革研究会（平岩研究会）」の報告が出され、「新しい未来のための社会资本整備」という項目も盛り込まれた。

いずれも事務局として具体的な詰めとフォローアップに当たってきたが、そうした立場から、本研究会との接点について述べたい。

- 旧来の社会资本に捕らわれず、スコープを拡げて考えるべき。
現在の社会资本は全くフィジカルだが、これも知的資本、環境資本へと拡がりつつある。

こうした会合で新しいコンセプトを出し、民間に貽笑するの
カイシャ
5~10年後でも良いのではないか。
多いに新しいコンセプトを出していただきたい。
は広く話題に上がって、検討されること

「資本」の捉え直しからの新たな社会资本整備

- 「資本」というものをどう捉えるかを考えたい。
例えば、環境資本、あるいは目に見えない資本（知識資本、制度資本）などをも含めて捉えていくことにより、新しい切り口が見つかるのではないか。
- 量の充足を考えていればよい社会资本整備の時代を終え、日本は今後の社会のニーズに添った、新たな時代の社会资本整備を考えいかなければならないだろう。
- その上で、「日本社会の特性を鑑みたマスタープラン」を作り上げていくことが必要。

新しい社会资本への切り口

- 何をやるか（What）の部分について——
中長期ビジョンとして近未来（10年先くらい）を目標にすると、
「現在より活力があり、より創造的であり、より知的な社会に向けての
社会资本整備」が必要。
- 手段（How to）の部分について——
今後の社会资本整備では、より「効率性の重視」が必要。
より効率的なやり方に向けての民活導入や規制緩和を検討する必要がある。

- ・消費者視点の重視に関しては、そのキーワードとして「地域」というものがあり、
都市づくりに関連した資本財というものがひとつ挙げられるだろう。
近年、地方で独自性を発揮した都市・地域づくりへの試みが起きており、それら
が新しい資本の切り口としてあるかもしれない。
- ・近年の経済対策においては地方単独事業が半分近くを占めている。
マクロ的に見た地方単独事業の経済効果がどのように変化しているのかが、
近年の公共投資の構造変化としての一つのポイントではないか。
- ・「社会軸」について――
近未来についても幾つかの柱が立つ。
社会軸とは、近未来を重ね合わせたもの？
インターフューチャーのようなもの？

公共投資と社会資本の違いについて

前者は、概念的には経済企画庁で毎年集計する「公的資本形成」——国連の定義に基づく資本の捉え方——から用地費、保障費を差し引いたもの。

N T T、J R の投資は、以前は公共投資に含めていたが、民営化以降はその投資は各社の責任によるため民間投資であり、公共投資に含めない。広義には、電気通信、鉄道網などは公共資本的性格を有しているが、経済学的な伝統的定義では含めない。

平成6年9月

日本の新たな発展を目指して

21世紀に向けての転換のプログラム

事務局一時会議室

前文

現在の日本は明らかに行き詰まっている。それは戦後50年間にわたり日本が目標にしてきた課題がほぼ達成されたにもかかわらず、次の目標がまだ定まっていないからである。過去の日本を発展させてきたエネルギーが燃え尽きているのに、新しい熱源がまだ発見されていないのである。

この提案は、そのような閉塞状況にある日本の新たな発展の道を探り出すための一つの試論である。この提案は、猶予期間と思われる次の10年間を、21世紀における日本の発展を期する準備期間と位置づけ、日本の政治・行政、経済、社会全般にわたる基礎構造を次の世代のために再構築することを目的としている。

民主主義社会での改革は、長い時間と手続き、そしてそのなかでの共通の利益の追求とコンセンサスの形成を伴って始めて実現する。しかし、改革にはまず長期的な目標の設定と、それにいたる中期的な課題、そしてその課題を達成するための当面の政策を示し、それを実行してゆく道程を検討する必要がある。

経験則によれば、明治以来の日本社会はほぼ半世紀のサイクルで一巡してきた。戦後についても、その始まりを1951年のサンフランシスコ条約の調印とすれば、現在は44年目にあたる。一つの時代が終わろうとし、新しい時代が始まる過渡期である。現在を21世紀への準備期であるというのは、その意味からである。

日本が制度疲労を起こし、社会の在り方を全面的に改革しなければならないということは、すでに数多く指摘されている。すでに新しい豊かさを求めてとか、社会資本の新しい在り方も模索されている。国家の運営の概念を、これまでの国土軸から社会軸に、地域という概念よりは広域で必要性を中心とした社会域に見直すといった発想が主張されている。

この改革案は、まず今日の日本の現状を前提とし、そこに生じているボトルネックである供給と消費のギャップ、農業や流通、医療、教育、行政などに見られる低生産性、将来の高齢社会、エネルギーの総合的な需給関係、環境問題、そして高教育社会の到来とともに進行する多様化時代といった課題を念頭に入れ、日本の将来についての、総合化で具体的な政策体系を提示したものである。

1 限界にきた日本

日本が限界に達したことの第一の問題点は、戦後の日本政府の基本政策であった企業の発展を基礎とした国家の運営方針が根本的な修正を迫られていることである。

戦後日本の基本政策は、税制、関税政策、産業基盤整備、各種の産業保護政策を通じて徹底的に企業活動を活性化することに置かれた。企業はその期待に答え発展し、アメリカの経済雑誌での世界企業ランキングに数でも規模の上でも上位を占めるにいたった。

企業の発展を通じて日本は世界にも希な完全雇用社会が成立し、労働力の需給関係も売り手市場で賃金も上昇した。そして国内市場は耐久消費財生産を中心とする日本の企業の広い市場となり、この市場をめぐる企業競争が、日本の低価格で品質の高い製品の基礎をつくり、それが世界市場での日本製品の進出を促した。むろんこの低価格で品質の高い製品を作り出す経営者や技術人の努力や政府の政策的支援も大きかった。

日本人の生活の向上も、企業の発達のもたらした結果であった。政府が推進したインフラストラクチャー整備計画も、基本的には生産活動をいかに活性化させるかという発想にもとづいていた。数次にわたる全国総合開発計画の骨子も、財政投融資、公共投資政策も最初は生産基盤の拡充と、輸出産業の育成といった目的に沿って集中的に展開された。経済活動をスムーズに発展されるための金融や税制もその一つである。

問題は、この戦後の成功した日本の路線が全体として行き詰まっていることである。それは、現在日本の高度成長の基盤であった生産と技術の成果が、現在の日本人が求めるものと微妙にずれはじめ、新技術を取り入れた新製品への関心が少なくなったのである。

むろん日本には現在六〇〇〇万台の自動車があり、買い替えだけでも年間六〇〇万台程度の需要がある。しかし、生産能力は一三〇〇万台に達している。それはもう一つの成長産業であった各種の電化器具についても同様である。

国内市場が飽和点に達すれば、企業は輸出ドライブをかけ、それが貿易黒字を増やし、円高をもたらし企業経営を圧迫する。この戦後の成功した路線は現在、完全に悪循環におちいっている。もはや日本はこの成長のパターンを継続するのではなく、新しい経済社会構造への転換を計らねばならなくなっている。

約15年間枠組みが変わらなかった公共投資もその方向を変更する必要に迫られている。一方で投資効果と効率が減少し、他方で新たに投資を必要としている分野が山積されているからである。

日本は経済と社会の在り方の原則をどう変えるか。これまで経済政策の価値観を一八〇度転回させ、国民生活の量と質の向上が国家と企業の発展をもたらす方向に転換させることである。また公共投資や福祉といった政府の政策もその目的に合わせて変更しなければならない。

過去の企業中心の経済成長社会は、行き詰まっているだけではなく、むしろ多くの弊害を発生させている。その最大の問題は都市の破壊である。企業社会は都市を人の住まない廃墟にした。バブル崩壊で一休みしたことで救われた面はあるが、現在もその後遺症は残っている。また農村も破壊した。と同時にそれは日本の自然の破壊を伴もなった。さらに

生産拠点を海外に移行させ日本経済を空洞化させている。生活の場と自然と生産を破壊させているのである。日本が国家の理念を転換させなければならない理由はそこにある。

日本の企業が現在実施しているリストラクティングは、個々の企業にとっては必要不可欠な取組であっても、国家経済全体から見れば、産業を空洞化させ、雇用を削減し、人々の消費意欲を殺ぐといった面で、マクロ経済を停滞させる方向に向かっている。これは、これまで一致していた国家と企業の利益共同体が崩れている何よりの証拠である。

経済の発展は社会のすべての活力の源泉である。したがってこの経済の低迷を開拓することができなければ日本は再生できない。その意味でいま必要としているのは、日本のつぎの発展のための理念と骨組みの大転換である。それは、戦後の日本の理念と発展の基礎であった企業を軸とした発展の形態を、個人と公共という軸に移行させることによって、日本の新しい発展の基盤を構築することにある。

2 アメリカン・ライフ・スタイルからの脱却

日本が限界に達したことを物語っているのは、日本人が戦後一貫して求めてきたアメリカン・ウェイ・オブ・ライフといわれる物質中心の生活様式がほぼ行き渡た利、日本人の消費形態を変えていることである。消費が飽和点に達しただけではなく、日本の企業が高度の技術を駆使した生産するものと、現代の日本人が求める需要とのギャップも生じている。

現在の不況の背景にはこの日本人の消費性向の変化がある。日本の国民総支出に占める民間最終消費の比重は57%、輸出は10%である。したがって、国内市場の変化に対して日本の産業が適切に対応しない限り経済の新たな発展はないし、また21世紀を目指す国民の新しい豊かな生活様式も実現できない。

では国民は何を求めているか、それは住宅と快適で合理的な住環境であり、安定した雇用と人間が生涯尊厳をもって生きてゆける福祉システム、健康、それに自然との共存、家族を中心とした豊かで心地よい人間関係や遊びである。

今になって考えると、企業本位の経済成長は、その最初の段階で公害による環境破壊を、最終段階で土地や物価のバブル的な上昇をもたらした。利益は投機に回わされ、なかでも本来は公共の財産であるべき土地に集中した。またアーバン・ルネッサンスとかリゾート法により実施されてきた民間活力による地域開発計画は、都市の構造と農村の自然環境に破壊的な打撃を与えた。これが国民の住宅建設への意欲や、国際競争力をもった農業の創設への意欲を減退させた。各種の公共事業の多くが土地代金に奪われ、その資金がさらに土地への投機に回り、消費面でのバブル効果を生み出したのである。

高度成長はこの投機の加熱によって終焉した。バブルが弾け、買収された土地は不良資産として銀行に凍結され企業経営を圧迫している。国民総支出の5%を占める住宅需要と、その新設や改築がもたらす各種製品の新規需要も伸び悩んでいる。

そして以上の政策を推進してきた行政も限界にたっしている。日本の行政は世界のなかでも戦後もっとも成功した業績を残した。傾斜生産方式に始まる基礎産業の育成策とその関税保護、産業発展のための金融財政政策、税制の導入、そして高度経済成長の指導と産業基盤整備のための大規模公共投資、石炭から石油へのエネルギー転換、省エネルギー政策。それらは各種の規制措置をともないながら、ともかく日本経済を今日まで発展させる原動力になった。

その成功を支えた政府の財政政策にも限界が見える。順当な経済成長とともに伸びてきた歳入が景気の低迷で壁に直面し、また将来の高齢化社会に向けての財源確保を検討しなければならない時期がきた。これまで都市住民と企業から徴収する税金を、地方交付税と公共投資を通じて地方に配分することによって、都市と地方とのバランスを取り、また不況対策としての意味を持たせるという財政政策の原則である、財政支出の硬直化によってその効果が弱まった。シーリング枠を決定的に見直さなければならない時期がきたのである。

要するに過去の日本経済を発展させてきた政策と規制の効果は弱まり、むしろ新たな経済活動の展開を制約する要因になっている。さらに日本経済を外国産業との競争から保護する目的でつくられた各種の規制は、IMFやGATT、また二国間協議において閉鎖的な日本のシステムとして批判されている。すでに多くの規制は取り除かれたとはいえ、これまでのプラスがもはやマイナスに転じている明白な証拠である。日本はこの規制を取り除き、むしろ完全なオープンシステムを採用することを迫られている。それが21世紀の日本の発展を切り開く条件になるからである。

公共投資政策も問題の一つである。戦後の日本経済と社会の発展に公共投資政策は大きく寄与してきた。また不況克服のための有効な政策手段でもあった。しかし、現在の不況にあたって、巨額りの追加投資がなされにもかかわらず、景気浮揚の効果はきわめて弱かった。また公共投資の枠組みが固定し、もはやこのままの形で継続してみ日本の発展に役立たないことも明らかになった。この15年間変化しなかった公共投資の枠組みこそが、動脈硬化した日本の行政システムの問題点といわれるようになった。新しい政策課題が山積しているにもかかわらず、行政はそれに対応することができなくなっている。その意味で公共投資の枠組みの変更は、同時に行政の在り方を改革することなのである。

日本の国民所得は額面だけでは世界有数の水準に達しているが、その内容がまだ欧米先進諸国に及んでいないことは良く知られた事実である。まず物価高、都市の住環境面のインフラストラクチャーの立ち遅れ、高く小さく遠い住宅、福祉施設やレジャーや遊びの場の貧困などである。問題は、これまでも指摘されていたこのような諸側面を、総合的な政策の軸としてとらえ直し、その軸に沿って政策体系を構築し、日本の新しい時代への発展の基盤をつくることにある。

国際環境も変化した。日本は国際活動の転換を求められている。日本は戦後の米ソ冷戦構造のなかでアメリカとの同盟関係を形成し、西側の一員としてソ連と対峙してきた。し

かし、そのソ連が崩壊し、国際社会の枠組みが変化した。そのため、これまでの自由体制と共産体制との競合のなかで問題にされなかった日本の外向姿勢がにわかに注目されるようになった。ソ連崩壊によって、アメリカや東南アジアとの協力強化といつてもその内容は冷戦時代異なったものになっている。それについても日本は回答をしなければならない。

3 改革の諸課題

日本の過去50年間の成功が大きかっただけに、その成功を積み上げてきたシステム、あるいは既得権益は強固なものであり、それを変革するには大胆な発想の転換と大きな努力が必要である。それだけに、この改革には十分な準備と時間、国民のコンセンサスが必要である。これから約10年間を改革の準備期間とする理由はそこにある。

国民のコンセンサスを得るためにには、日本の目標と課題を明示しなければならない。また改革を進めるにあたっては、交錯している各種の利害関係を理解し、それを調整するとともに、そこにいたる道筋を具体的に示すことが大切である。総論賛成・各論反対という言葉があるが、この改革を進めるためには総論だけではなく各論についての賛成を取り付けなければならない。

このプログラムの目標は、日本の21世紀前半を射程にいれ、その社会をイメージしつつ、日本の現実をその方向に改造するための政策体系を示すことにある。その最も重要な政策課題は、新しい豊かさとは何であるのかという問題の解明である。それが何かというコンセンサスが成立すれば、その方向に日本を変えるには何が必要かも明らかになるからである。

① 新しい豊かさを求めて

個人を単位とする新しい豊かさを実現するためには、先に見た、日本のボトル・ネックになっている諸問題を企業本位から個人本位に転換しなければならない。供給と消費のギャップを埋めるためには、供給する側が、消費の新しいニーズに答えられる製品を生産しなければならない。それは用途と価格においてである。

また住宅需要を満たすために、個々の住宅群を建設するだけではなく、それを都市や土地政策の大改革という課題と結び付け、また勤住の接近、高齢化や小産化社会への対応といった課題と結び付けた総合政策として展開しなければならない。

また戦後日本の高度経済成長は、日本の伝統的な家族関係と都市と農村の共同体を崩壊させた。家族は分断され、後継者を失った農村は、いまやその存在そのものが危うくなっている。社会の基盤ともいえる家族や生活の場での共同体をどう再編するかということも、いまや重大な課題になっているのである。

豊かさは単一のものではない。現在の世界を例にとっても、ゆとりのある個人生活や共

同体を基礎とするヨーロッパ的な豊かさや、東洋的な精神文化の豊かさがある。ヨーロッパ的な豊かさは、伝統的な都市や田園の生活や、個を尊重するもので、自然環境の保全、都市の美観、伝統文化の愛好と保存などによる静かな豊かさである。アメリカとヨーロッパの相違はその都市文化を比較すれば明白である。

それは地方についてもいえることである。日本の地方はますます個性を失っているように見える。それは生活と文化の場、生産の場としての総合的な地域の存在が喪失していることと、地域開発が地方の個性を無視した中央行財政の影響を受けて実施されているからである。地方の特色を復活させることも、日本の新しい豊かさの指標になるだろう。

物質が普通に整っていれば豊かな生活はできる。豊かな自然が保存されているとともに豊かさの象徴であるし、精神社会に豊かさを求めることはできるからである。人々が助け合う共同生活も、雨読晴耕の生活をおくることも豊かさの一つなのである。未来の日本が求める豊かさは、まずヨーロッパ的な意味での豊かさであり、そして東洋の豊かな精神の再興ではないだろうか。

戦後のヨーロッパは個人の豊かさに最大の価値をおいた。個人所得、個人住宅、休暇、そして年金を中心とする福祉、安定した老後の保証である。人々が生活する共同体の存在や空間や環境にも配慮した。森や河川の保護、都市には例外なく人々が居住し生活する空間の確保が義務つけられた。搖籃から墓場までという福祉社会の合い言葉は、徹底して個人を重視するヨーロッパの政治哲学であった。

それに比べて日本は企業社会であり、経済利益だけを重視する、競争社会の人間関係、金本位の、物欲本位のいかにも貧しい文化的風土をつくりあげた。成金の世界である。日本人が豊かな物質生活を享受しているにもかかわらず、その豊かさに実感を抱いていないのは、世界一の土地の高さや物価高もあるが、この精神的貧困が物質的な豊かさと平行して進んだからである。

日本はもう物質本位で、騒々しく雑然としたアメリカ文化の影響から抜け出す時期ではなかろうか。日本はヨーロッパ的な個人と生活環境と自然を重視した豊かさと、東洋の伝統である心の豊かさ、静寂な精神の復活を考える時代にはいっている。

新しい豊かさには、環境保全が重要な柱になる。経済効率を高め、同時に省エネルギー、省資源、環境にやさしいエネルギーへの転換もその意味でこれからの日本を考える政策になる。とりあえずは天然ガスや燃料電池の利用などへのエネルギー転換、そのための設備や装置、エネルギー供給先との新しい国際関係の樹立、そして最終的には液化水素などの新しいエネルギーの研究開発もその一環になる。

② 新しい豊かさの指標としての都市大改造

新しい豊かさを実現する場は、人間の生活環境の改善と、その物的な保証としての福祉の充実である。具体的には人間の生活環境改善の最大の課題は公共という立場からの都市

の大改造である。

現代の都市には国家の全機能が集中している。全国の面積の11%に過ぎない東京、大阪、名古屋から50km以内の三大都市圏に、全国の人口の47%が居住している。そこはすべての行政と企業活動の中心が存在する。日本のセンターである都市を日本の新しい豊かさを実現するポイントとして造り直してゆくことが、日本全体の改造につながる意味はそこにある。都市の分散ではなく、その集中効果を高めるために都市を改造し、人間生活にとって機能的にも高く快適な都市空間を創造するのである。

これは、戦後日本の財政の基本であった。都市から得た歳入を地方に配分するという原則を変更し、都市からの歳入を都市のために用いるという財政の組み直しでもある。地方中心に配分されていた一般財源と公共投資をこれからは大都市圏の改造に集中するのである。これは21世紀を目指して日本がすべてを挙げて取り組むべきテーマである。

都市改造は基本モチーフは、都心部での人間生活の復活である。そのため土地の公的取得を進め、まず高層住宅を大量に建設し、それに合わせて道路、公園、その他のインフラを計画的に配置することである。公的住宅だけでなく、民間活力で高層住宅を建設するのである。人間が快適に住む都市とは、道路が自動車ではなく人間の歩く道路であり、人口密度が高く、そして単機能をもたない都市をさしている。日本の都市計画はまさにこの逆の方向に進められてきた。

現在都心部には人間がほとんど住まなくなり、夜は無人のビルだけの街になっている。まさに都市機能の崩壊である。この死の街に、人間を復帰させ、街を復元するのである。そうすれば学校も商店も各種のサービス業などの都市の機能も自ずと再生する。問題は現在銀行に担保として眠っている土地を、土地国債を発行して国が取得し有効に活用することである。要するに民間主導で展開しバブルを生み出した過去を反省し、徹底的に公共主導の都市再開発を推進するのである。

この新しい都市計画には、周辺道路や公園の再開発だけではなく、将来の老齢化社会と少産社会からの脱出をはかるために、老人ホームや育児所など各種の福祉施設、病院などを有機的に併設した、新しい日本人の生活様式全体を配慮したものにする。住宅も複合家族用のものをつくり、三世代家族の居住をはかる。子供の数が減少するという国にとって不幸な現象を解決するためにも、何よりも親の負担を減らすとともに、子供を家族全員で育てるという雰囲気を造り出すことが必要で、そのためには三世代住居、育児所の充実とさらに職住近接という条件が不可欠なのである。都市の改造は将来の日本の人口問題を解決する決め手になる。

都心部の新住宅群の建設は、例えば情報化社会の前提になる光ケーブルの敷設によって情報社会の受け皿をつくる。ビルや焼却廃熱の利用による省エネルギー化などを容易にする。集合冷暖房の設置による省エネルギーも進む。技術革新、現在すすめられているサンシャイン計画などと関連して、とくに将来のエネルギー革命や素材革命を予測した内部装置の入れ替えが容易な設計をあらかじめ組み込んでおくことも可能である。それらは建築

や建設投資を促すだけではなく、関連設備、生活用具への大きな需要を発生させ、景気浮揚の要因にもなる。

都市の新開発は必然的に土地の多角的で重層的な利用を促す、現在でも公共機関または準公共機関が所有し管理している土地面積は広い。例えば現在JR各社が管理している旧国鉄用地である。その線路用地は日本にパイプ・ライン敷設を行うのに利用できる。地下の利用を含め道路用地を複合・重層利用することができる。むろん都心部の公用地を事務所との並立て住宅地に転用することはすぐにできることである。都や府県の土地も総合利用地が可能である。

人々が満足し、そこで子供を生み育て、老後もその地域に併設された老人ホームで孫と遊びながら暮らせる都市を、日本の新しい技術を活用し、外国の好例を参考にして建設するのである。都市の発展は、交通システムの改造にもつながる。現在大都市周辺に居住する多くの人々は、長距離通勤、それよって失われる時間と通勤の苦痛に苦しんでいる。それを解決するのである。すでに高い土地を購入して郊外に住宅をつくった人は、老後は郊外でという人との交換するシステムをつくり都心部に移住することを検討すればよい。

都市の再生は、一つのプロジェクトというには余りにも巨大で未来性のある大事業である。それはこれまで都市にかかわるすべての規制を見直し、新しい規制を必要とするだろう。日本はこれまで北海道と沖縄を特別に開発するための庁を設けてきた。それにかわって「都市計画省」を置き、以下に述べる「海外経済協力省」と共に副首相が主宰する総省的な機能をもたせて、関連各省庁から人を割いてはどうだろう。それだけの価値はある。と思われる。

③ 農村の改造

都市の改造と平行して進めなければならないテーマとして農村の改造がある。日本の農村は高度経済成長の過程で大きな打撃を被った。リゾート法と食料管理法による減反政策が農業を破壊したのである。そうして産業としての農業が成立しなくなった農村をリゾート法が、ゴルフ場つくりという名のもとに破壊したのである。ウルグワイ・ラウンドが成立した今日、日本の米作農業が国際競争の場に参入することは既成の事実である。

とすれば、日本の農業が自立し、この競争を乗り切る方策として、産業としての農業を考えることは21世紀への残された課題である。これは国家の厚い保護のもとにあったヨーロッパ諸国も直面している問題で日本も例外ではないのである。それはまず食料管理法を撤廃し、農地法を改正し経営規模の拡大による効率性の向上と、山村や都市近郊などそれに適していない農民には手厚い保障を行うとともに、農地をレジャーまたは趣味の農業用地として人々に解放することである。

日本で最大の趣味は釣りであるが、農作も多くの愛好家を集めることができる。日本人はもともと農耕民族であり、しかも趣味の農業ならコストは問わない。すでに過疎化している地域は自然に帰すのも良いだろう。現在食料管理法に維持のための財源を、日本農業の生産基盤の開発のために転用すれば、それは十分に可能なのである。

④ 経済構造の転換

第二の課題は経済構造の改革である。すでに指摘したように、日本の経済成長を支えてきた耐久消費財の量産システムは、現在、国内市場の変化と東南アジア諸国からの追い上げにあって行き詰まっている。東南アジア諸国の生産能力の向上と低賃金、それに円高という三重苦に直面する日本企業が、生産に関する生産拠点をこれらの国々に移動させることは必然である。

日本の産業はアメリカ経済のように、従来型の生産を外部に移して国内を空洞化させつつ、経済の中心をソフト、レジャー、情報の分野に移行させる道を選択するか否かの岐路にある。現在のアメリカが生産しているものは兵器とそれと深く関連する航空機を除けば絶対的な国際競争力をもった産業がない。しかし、レジャーと文化、スポーツ関連グッズ、コンピュータ・ソフト、サービスなどは盛況である。もちろんアメリカの科学技術についての蓄積と潜在力は高い、それがコンピュータ・ソフトのさらなる発展を促していることも事実である。しかし、知恵と知識はあっても物を生産する能力を喪失しつつある。

日本がこのアメリカの道をたどることは日本経済の特性を放棄することである。日本は日本独自の道を歩むことが必要で、それは生産基盤を新たな方向で確保することである。それは、省エネルギーを基本理念とした物作りに徹するというスタンスの確立である。

21世紀の最大の経済課題は省エネルギーである。これから世界の開発途上国が生産を増強し、またアメリカン・ライフ・スタイルを追及すれば、エネルギーの消費量は飛躍的に高まることが予測される。それは第一にエネルギーの需給バランスを崩し、エネルギー価格を上昇させる要因になり、世界経済に大きな負担をもたらす。また第二に公害を撒き散らし、地球環境に堪え難いダメージを与えることになる。

このために省エネルギー技術を取り入れた生産システムや設備と製品についての需要が高まり、同時に省エネルギー化を推進することが世界経済を安定させると共に、地球を救うことになる。世界でもっともエネルギーを浪費しているアメリカとロシアの省エネルギー化に協力し成功すれば、それは日本の重要な国際貢献策になる。

日本はこの省エネルギー社会の創設と、省エネルギー技術の開発を通じて日本を改造し同時に世界に貢献する。そのために省エネルギーという一点に絞った技術と製品開発を進めるのである。新エネルギー開発もそこに含まれる。このために必要なことは、その新産業開発の基礎を確立することである。研究のシステム化と総合化、必要性が予想される従来技術の保存、生産性向上の条件を徹底的に整備することである。

省エネルギー技術の世界への普及のためにはまず、国内での普及をはからなければならない。再生、リサイクル、省資源などとともに産業廃棄物を可能な限り少なくする技術の開発、それらを社会的費用に組み込んだシステムの創造に努め、その方向に日本の企業を誘導し、必要な研究経費を負担し、将来に供えることがここ10年間の日本政府の課題である。

⑤ 交通運輸システムの改革

省エネルギー化の一環として、日本の交通輸送システムを改造することも重要である。現在日本の輸送の中軸は自動車である。自動車はすでにキロトン単位で日本の貨物輸送の50.6%を、旅客では65.6%を運んでいる。鉄道輸送は旅客分野では3割を保っているが貨物では5%切っている。問題は、この輸送の主力である自動車貨物輸送が、貨物輸送に要するエネルギー使用の約90%を独占していることである。

自動車の走行に必要なガソリンや重油は保有カロリーの約10%に過ぎず、あとの90%のカロリーは捨てられ、大気汚染の大きな発生源となっている。むろん自動車が日本の交通の主役になったのは、その便利さと迅速制からである。しかし国鉄がその対抗策を怠ったこともこの無駄を生み出す理由の一つであった。

日本が将来、省エネルギー社会を目指すなら、交通体系の改革に着手しなければならない。これも21世紀に向かっての目標を設定し、からの交通システムとして、個人の交通手段としては電気、液化ガス使用の自動車とそのエネルギー使用システムの開発、長距離、低公害交通機関としては鉄道の有効性を見直し、自動車輸送と、鉄道輸送との長所を取り入れて両者の結合をはかるのである。

スイスではすでに、国内通過のトラックをビギー方式で貨車に積み、国境から国境まで鉄道輸送するシステムが採用されている。スイスの自然環境を自動車の排気ガスから守るためにある。液体と気体の大量輸送のための全国縦断パイプラインの導入も交通の効率化と省エネルギーという観点から検討して良いテーマである。低公害エネルギーである天然ガスの普及をはかれば、エネルギーをもとに発生する環境汚染の多くを解決できる。これも21世紀への残された課題である。

電気自動車の開発も技術的にはもう一步の段階に達している。これを21世紀に向かって誘導的に発展させるのである。日本で高成績を上げた電気自動車は、自家用車の所有が認められた中国で今後予測される著しい車社会の到来と、そのエネルギー消費がもたらすであろう環境破壊を大幅に減少し、エネルギー浪費を回避する決め手になるだろう。

交通の情報機能としての重要性を考えれば、国際ハブ航空を開設することも日本にとって重要である。これからは国際化はますます進展するその交通手段が航空機であることは明らかであり、しかも国際と地方への乗り継ぎをスムーズに行える拠点（ハブ）空港が必要である。現在すでに韓国、中国、シンガポールなどがそれに着手しており、このままで日本は世界のローカルになる。これを国費で建設し空港使用料を安くすることも必要である。このような日本が必要としている分野への公共投資の活用こそ、これから国家事業の主体になるべきものであり、21世紀への日本の基礎つくりになるのである。

⑥ 公共投資の新しい方向

公共投資についての発想を、これまでの国土利用という観点から、社会軸、すなわち社会が必要としている課題に応じた、しかも日本の未来を想定した総合的な観点からの投資に移行してゆくことが望まれている。道路とか港湾とか空港とかの個々の問題への対応ではなく、社会的必要性を面としてとらえ、社会資本を投入してそれを未来につなげるかを考えなければならないのである。

これは、公共投資の問題だけのことではない。科学技術政策などの面でも再検討をする問題が続出している。まず原子力依存からの脱却がある。日本は1970年代の石油ショックを経て原子力への依存を進めてきた。最終的にはプルトニュームによる核燃料サイクルの完成を目指してきた。すでに巨額の先行投資を行っている。

しかし、核燃料サイクルに取り組んでいる国はいまや日本だけであり、他の国は巨額の経費負担に耐えかねて、また技術的な諸問題を抱えて撤退した。続けるにしても撤退するにしても理由はある。しかし、長期的な視点に立てばエネルギー原子力に依存することへの懸念は世界的に高まっている。当事者は一端決定したプロジェクトについて自ら判断し、その存続の成否を決定することは難しい。これも国家的な観点にたち存続を決断し、研究開発の方向を転換させることを考えることである。

リニア新幹線、宇宙開発なども再検討すべきテーマである。宇宙開発などの分野はむし

る他国との住み分けを考え、国際分業に委ねることが有効かも知れない。また情報ハイウェイ構想については、長期的視点にたった日本の将来構想のなかで本格的に推進する必要がある。また液化水素などの新エネルギー、燃料電池、ロボット、光通信、医学と薬学などへの科学技術対策の方向転換を考慮すべき段階にさしかかっている。

⑦ 国際関係の転換

日本はまた新しい時代に見合う国際関係を構築して行かなければならぬ。さしづめ東南アジア諸国との新しい関係の樹立が必要である。日本は、これまで国際政治と軍事についての判断をアメリカに委ねてそれに従い、対外経済関係については企業が中心になり利益の確保というスタンスで活動を展開していた。利益本位の活動である限りその評価は好悪半ばし、一般的には望まればするが嫌われた。

また日本の対外経済活動がとくに南の地域の自然環境を破壊したことでも事実であった。もとっともそれは北の先進工業国のすべてについていえることであるが、これまでの北の南への援助が、さらなる追加の援助を必要とするものであり、援助が地域格差や不平等をもたらし、新たな紛争をもたらしたことでも事実である。

日本の対外経済活動のスタンスを、先進国とは製品や技術の住み分け、NIESなどの中進工業国には、省エネルギー、省資源のための工業技術支援、開発途上国には、追加的に支援を必要としない援助、いいかえれば、それぞれの地域の特色を生かし、その援助によってそれぞれの地域が自活できる経済をつくりだすといった、協力の在り方を考えねばならない時期にさしかかっている。これから国際活動は、ほとんどが経済問題に帰着することを考えれば、そのスタンスの確立はますます重要になる。

4 政治と行政の改革

行政改革とは、行政を現在社会が必要としている新しい業務を推進できる方向に変革することである。それを能率的に実施するためには、不必要になったシステムや部分を大胆に整理して、新しい方向に機能や人材を振り向けなければならない。それが行政改革の趣旨である。しかし、現在の行政改革や規制緩和についての意見は、整理対象だけに向けられ、必要な行政や規制について十分な討議がなされていない。

行政改革については、まず未来の日本にとって、どのような行政システムが必要かという逆の発想からスタートすることが必要と思われる。行政を一挙に全面的に改革することなどできないし、すべきことでもない。まず現在の日本にとってもっとも大切と思われる課題に沿って、新しい行政組織を創設し、それを起点として全体の改革を10年の月日をかけて推進することを検討すべきである。むろんそれには、現在の行政が保持している数々の権益の継続も含まれる。

このような角度から見て、現在もっとも必要と思われる新しい行政機構は、第一に「対外経済協力省」である。外交交渉、そのプロトコール以外の経済関係の交渉と実施を一元的に掌握する新しい行政機関の創造である。第二はさきにのべた「都市計画省」である。例えば内閣制度も改革し、首相のもとに、①総務・財政、②対外経済、③都市計画を担当する副首相格の総括大臣と、必要に応じ複数の担当大臣を設け、日本の未来への足がかりをつくるのである。新しい省には各省庁から人材を供給する。日本の新しい必要事項を検討し、それを推進するのである。行政が変われば日本は変わる。新しい構想が提示されれば日本の企業も国民も変わる。日本人は変化への対応に傑出した国民なのである。価値観を変え、新しい豊かさを求め、これまでの成金的な意識から抜け出す。アメリカの粗雑な文化と訣別する。それが21世紀の日本を造り出す道であることを確認してこのまとめにしたい。