

土木事業は国民生活に密着し、その国の経済および社会活動の基盤をなすものであるから、政治の流れとはとくに密接不可分のものがある。戦後 30 年、わが国は廃墟の中から立ち上がり、今や自由世界第 2 位の経済力を持つに至った。わが国土木界もこれに対応して、民間設備投資や社会資本の充実に大きな役割を果たしつつ著しい発展を遂げたのである。しかしながら近年高度経済生成の前提である生産力拡大の可能性について、さまざまな限界が生じてきた。すなわち、公害や自然破壊の深刻化、石油輸入に端を発するエネルギーの制約、あるいは資源確保の不安定性等は、いずれもわが国経済、社会に対して歴史的転換を迫りつつある。この時機に対応して国家百年の計を誤らないようにすることは、もとより政治家の責務であるが、とくに土木技術者は長期的視野に立って、わが国の経済、社会の基盤を建設する立場にあるから、ここに私見を述べて皆様のご意見を喚起したいのである。

**高度経済成長から安定成長へ** 戦後最近まで世界の諸状況は、わが国の経済発展に対して、きわめて有利な条件下にあった。このことが、国民の努力とあいまって、過去、年率平均実質約 10% という驚くべき経済生成を遂げた。これは欧米先進諸国の成長率の総平均約 5% に対してちょうど 2 倍に当るのである。しかし、この狭小な国土において、これだけの高度経済成長をなしたとげた反面には、注目すべき代償を支払いつつあったことが近時明白になってきた。すなわち、過密、公害、物価、あるいは国土の荒廃等はもとより、心の豊かさまで犠牲にした感を深くする。したがって、今後の政治の基本は、その反省に立って、わが国土にふさわしい経済の安定成長(私の勘では 4~5%)の下に真の豊かさを創造するものでなければならない。わが国の土木界も当然その線に沿って転換されるものと思う。

**社会資本の充実とその内容の転換** このような観点に立つならば、わが国の土木事業は、当然、社会資本の充実に比重がおかれなければならない。もともとわが国の社会資本は欧米先進国に比べて著しく立ち遅れている上に、従来は生産力の拡大に追われて常に計画を下回ったのである。このことは、数次の長期経済計画の結果を見ても明らかである。したがって、今後は社会資本の充実に優先させ、これに応じて民間設備投資を行わせるよう

に経済の運営を切り替えなければならない。また、この際、政府は国民が社会資本の重要なことを認識して、個人消費を合理化してもその充実に協力できるような政策を実行する必要がある。

社会資本充実の内容においても、自動車偏重の道路政策を改め、都市改造や環境保全等の生活基盤の整備にその重点を指向すべきであろう。

**均衡のある国土の利用、総合交通政策** 現下のもろもろの問題点がこれまでの半ばあきらめ的な状況の下に進行した過密現象に起因している以上、その解消を図らなければならないことは当然である。政府もその促進のため幾多の法律をつくり、先般は国土庁や地域振興の公団を発足させるなど努力をはらっているが、その成果を発揮させるには第一に国民の理解と協力が必要であるとともに、政府も強力な誘導政策や規制措置を講ずる勇気を示さなければならない。次に国土を有効に利用するための基盤として、効率的な交通体系を整備しなければならない。総合交通政策とは、わが国のおかれた条件の下に海陸空各交通機関がそれぞれの特性を生かして有機的に最高の能率を発揮させることである。これに対し、現状は各関係機関がそれぞれ別個の認識の下に企画立案しているから一体的連携を欠くとともに、公害を始めもろもろの国損を招いているのである。私は数年前自民党の総合交通政策を立案したのであるが、その成果はあまりあがっていない。しかし、従来私がいただいている交通政策の基本的配慮を列記してみると、① わが国は狭小な島国であり、世界に類を見ない高密度社会を形成しているから、できるだけ土地空間を節約しうる交通機関を選ばねばならない。② 公共輸送機関を自家用輸送に優先させなければならない。現状は個人の利便のため、公共の利便を圧殺している。③ 公害、環境、自然破壊を最小限にとどめなければならない。④ 省エネルギー、とくに省石油の交通機関を優先させねばならない。⑤ 社会的必要の度合に応じて、税制および財政上の処置を講じ各交通機関の調和を図らねばならない。

以上を要約すると、個人的には便利であるかも知れないが、交通機関としては最も非能率であり、かつ多くの社会問題を起こしているわが国自動車総数約 2600 万台の 96% を占める自家用車をいかに効果的に規制するかということになる。

\* 正会員 工博 参議院議員