

土木亡国の戒め

角本良平*



① 亡国の歴史

土木亡国は歴史の教訓である。土木事業ははなやかであり、自己の権威を誇ることができる。個人でも金が多ければ門をりっぱにする。ときの権力者がパリを世界一美しい街にしようと考へてもふしぎではない。

しかし、土木には大金がいる。運河を掘って舟を浮かべるにも、国民は多大のぎせいを払わなければならなかった。独裁君主の下においても国民のうらみが累積して王朝がひっくりかえった。悪いのは君主であって土木担当者は使われただけと言われるかもしれない。しかし、それを勧めた土木専門家もいたと思われるし、少なくともその負担の大きいことを明らかにすべきだった。いずれにせよ結果は国が滅びたのである。

② 現代の亡国

現代は大衆の社会だし、大土木工事が国民、住民のために要求される。しかし、注文主が代わっても土木に金のかかることに変わりはないのだし、利用者あるいは納税者がその負担分を支払わなければならない。しかも、独裁者の場合とは別の意味で、要求が無責任になっている。国が助成せよとか、国が実行すべきだとよくいわれる。自分は払わずにだれかが支払えという形で社会の合意ができ上がり、やがて物ができたときには、その赤字に苦しむことになる。

無責任な福祉行政は制度を変えれば失費を防止できる。一度つくった施設はそうはいかない。私が興味をもつひとつはヨーロッパの運河で、マイン川のパンベルクからニュルンベルクまで幅 100 m 近い運河をつくったのが、果たしてヨーロッパ運河の名に値するほどに利用されるかどうか。先日ドイツの行政官に聞いた話では「計算が間違っていた」という。間違っている、つけはまわってくる。つくった土木会社はもうかっても、納税者はやり切れない。

最近までのわが国は幸いであった。若戸大橋も東海道新幹線も東名・名神の高速道路もいっばいに利用さ

* 交通評論家

れている。国を傾けるほどの巨費でも効果が大きければ企業採算にのる。しかし、これは国の成長期における話であって、停滞期になれば警戒を要するし、地域的にも有望なものは少なくな

ってゆく。この段階では、よくよく気をつけなければならない。今、私に跡始末が心配なのは本四架橋や青函トンネルである。その採否は国民多数の賛成とあれば実行はやむを得ない。しかし、その経済負担をだれが、どんな形するかを決めておかないと困るのである。すでに東京一札幌間では航空機利用の比率が高い。国鉄の貨物は減少傾向にある。トンネルが完成するころに一体何本の列車を通そうとするのか。どう考えても巨額の赤字を生ずるのは間違いない。その赤字を国鉄に押しつける形で工事を進めるのは、今の収支の姿から見て明らかに無暴である。これからの日本はこの種の大失費で苦しんでゆきそうだ。

③ 土木時代の行く先

過去 30 年間、戦災復興、高度成長と土木事業が続いた。狭い国土に多数の人口が住む工夫に日本国民は成功した。しかし、その反発が来始めた。もうこれ以上の改変は嫌だというのである。その錦の御旗に「環境保全」がかかげられた。その内容は多分に精査を要するけれども、大土木工事をきらい始めた国民の気持を反映している。そうだからこそ環境基準が世間の支持を受けるのである。理屈ではこれだけの投資で、これだけの効果といわれるけれども、もはや理屈ではない。感情的に受け入れられなくなっているのである。

当分はこの気分が続くに違いない。しかも低成長で需要自体が小さい。明治以来 100 年間、土木重点であった国について曲がり角がきたのである。最後に、聞いた話だが、アメリカ合衆国の大鉄道の社長が優秀な土木人をかかえておくと、仕事をしたがって困るといったという。仕事をしても企業をつぶしたのでは元も子もない。国も社会も同じことである。

それでは世界全体としてどうだろうか。日本や合衆国とは違って、これから発展を迎える地域が多い。すでに地球の人口は 38.9 億人、2010 年には 80 億人近くになるという。その生存のためには、なすべきことが多いに違いない。わが国の土木界のエネルギーが向うべき分野のひとつはここであろう。それには、特に「国際人」としての能力が要求される。狭い日本から広い世界への発展を望みたい。

(1976.4.7・受付)