

本誌新年号の巻頭には必ず建設大臣や建設省幹部の挨拶が載り、建設行政の所感とコーディネィ協への期待を述べる。これはコーディネィ協の業務そのものが建設省と密接な連携を必要とする以上当然のことだが、日本の行政システムそのものが今大きな曲がり角にある。中でも大蔵・通産と並んで戦後日本の骨格となる行政を担い、良く言えば戦後復興の実現と豊かなニッポンをつくりあげ、悪く言えば「土建国家ニッポン」を推進してきた建設省もその真っ只中にある。

95年9月発足した「橋本内閣」は、96年11月の総選挙後、中央省庁の統合再編成を軸とする行政改革を断行し、2001年には新しい行政体制をスタートさせると言明し、直ちに首相直属の「行政改革会議」を設置した。行革会議は97年8月の集中討議を経て9月3日中央省庁の再編案たる「中間報告」を提出した。中間報告は大蔵省の財政・金融行政の分離、郵政三事業の民営化等の大胆な構想と共に、建設省を二分割し、①建設省の河川局と農水省を一本化した国土保全省と、②建設省のその他の部門と国土庁、北海道・沖縄開発庁を一本化した国土開発省を新設する構想を示した。行政改革とは戦後52年を経た今日の日本の行政システムの「不全」状態を認識した上、不要な役所の廃止・公務員の削減等、当然の「痛み」を伴う大改革だから、中間報告の省庁再編だけの内容には多に不満がある。しかしこの中間報告ですらその後、縦割り行政のひずみ・族議員の「活躍」により、文字通り「タタキ台」とされ、骨抜きになりつつあることは衆知のとおりだ。中央官庁・官僚と族議員そしてこれに「利害」で結びついた日本のムラ社会システムの根強さや、明治維新において武士階級が自らの既得権を放棄し、消滅したようなダイナミックな「既得権益の放棄」がいかに困難かを実感する毎日だ。しかし、しかしである。この行革の「迷走」に対する国民の声は、有識者の指摘・新聞紙上への投書・橋本内閣の支持率の低下等の形で多少聞こえるものの、国民的大合唱となっていない。その原因は「シラケ」によるものは別として、国民が行政システムの複雑さの前にその改革の方向が見えない点にある。ところでコーディネィ協は現在最もホットなテーマである行政改革について如何に考えているのか。残念ながらその声を聞かない。建設省からの河川局分離という中間報告は、12月3日の最終報告では、建設省・運輸省・国土庁・北海道開発庁を統合する国土交通省なる巨大官庁に変貌したが、この議論には国民は不在のままだった。

昭和54年協議会が設立され、昭和60年社団法人となったコーディネィ協は、都市再開発を軸とする重要な街づくりを支えた全国的組織であり、建設省に対しては一定の発言力をもっている筈だ。コーディネィ協は92年度に開始した再開プランナー制度の定着、95年1月の阪神・淡路大震災後の復興まちづくりでの「これぞ専門家！」という力量の発揮等、本来の「業務領域」において大きな役割を果たしている。しかし日本の進路そのものが問われ、建設行政のあり方の根幹にメスを入れなければ「日本国の明日はない！」と考えられる今日、コーディネィ協はこのような「技術」的テーマだけではなく、もっと大局的立場から建設行政の改革について論じるべきではなからうか。コーディネィ協が行政改革とくに建設行政の「改革」について注目・検討し、国民への情報発信と啓蒙活動を展開することを期待したい。