

森信茂樹が問う

不定期連載

(原則年6回)

霞が関の核心

いま、公益資本主義の 理念をもとに日本の将 来を考えると

東京財団シニアオフィサー

森 信 茂 樹



日本のインフラはいま
大きな過渡期を迎えよう
としている。各地で老朽化が
進む一方、その整備にあた
る人材は不足し、安全・安
心はもろなるん経済活動にも
暗い影を落としていく。×
シテチンスに限らず、陸海
空のインフラとその関連産
業は国民生活の向上には欠
かせない。長年にわたり公
共・公益事業に関わってき
た水嶋智次官は、いまこそ
わが国の将来のために、公
益資本主義の観点から社会
システムの在り方を問うべ
きと指摘する。



◇ ゲスト
国土交通事務次官
水嶋 智

みずしま さとる

昭和38年6月28日生まれ、京都府出身。東京大学法学部卒業。61年運輸省入省、平成26年国土交通省大臣官房総務課長、27年大臣官房審議官（総合政策局、鉄道局担当）、28年鉄道局次長、29年観光庁次長、30年海事局長、令和元年鉄道局長、2年大臣官房長、3年（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構副理事長、4年国土交通審議官、7年7月より現職。

造船業が花形産業だった時代

森信 4月に、高市政権として初の予算が成立しました。その過程において、意思決定の在り方などに独自色が反映されていると思われませんが、そうした点について次官のご感想はいかがでしょう。

水嶋 ある意味での変化がみられるというのには霞が関においてほぼ共通した意見だと推察します。政権が打ち出した「17の戦略分野」のうち、われわれ国土

交通省は造船と港湾ロジスティクスを主に所管していますが、この造船の予算措置において高市政権のダイナミズムが反映された、と認識しています。貿易の圧倒的比重を占めているのは海運であり、今回の中東情勢にみられるように船舶が無ければエネルギーも輸送できません。そうした船舶建造の重要性を、今回の17戦略分野は再認識させてくれました。

森信 私が驚いたのは、造船が戦略分野として位置付けられたことです。このことの背景といますと？ 確かに昭和

の時代には、造船は日本の花形産業の一つでしたが。

水嶋 経緯を振り返ると、かつて太平洋戦争の時代に日本は船舶をほぼ失い、船をゼロから建造するところから復興をスタートさせました。島国で資源の乏しいわが国では、貿易で活路を開く必要があることから、海上輸送力の確保が急務だったのです。その背景の下、大手重工各社は戦後長らく造船を基盤とした事業を展開し、その結果昭和30〜40年代には、日本の造船業は世界シェアのトップを占めるに至ったのです。

しかしその後、韓国が国策として造船業の振興を図り、シェアトップになったと思ったら、今度は中国が大規模な造船所を建設するなど急速に生産力を拡大してきました。

森信 これら両国に対し、鉄鋼が行ったような日本企業からの技術支援はあったのでしょうか。

水嶋 韓国・中国が伸長した最大の要因は、造船が極めて労働集約型産業だったという点にあります。確かに一時期は、

日本と比べ人件費の差が大きく作用しました。ただ、現在は日本も円安、対して韓国の賃金も上昇しており、かつてほどの人件費の優位性は解消されつつあります。

と同時に、韓国や中国がふんだんに設備投資を行い、生産性を上げてきたことも認めざるを得ません。例えばLNG(液化天然ガス)船の造船はかつて日本の十八番でしたが、現在LNG船は日本では一隻も造られていません。韓国にLNG船建造の比較優位性を取られたままです。

森信 日本で造船業が縮小した理由はどのような？

水嶋 建造の主力だった重工各社において、労働集約型の造船から、時代が下るにつれてより付加価値の高い他分野産業へ資源をシフトさせ、その結果、造船は主力から一事業部門へ縮小していったのです。さらに近年は造船を分社化して、グループ内の一会社になるというケースが多数みられます。

森信 労働集約型という特性が、そもそもの原因のように思われます。

水嶋 鋼材を正確に切り抜き溶接して

組み立てる、その技術的巧拙が船舶の省エネ性や安全性を左右する以上、機械化、自動化を図ることは容易ではありませんでした。自動車のように機械が機械をつくるという方式に移行できておらず、設計段階も含め、熟練の職人による現場の暗黙知が品質を大きく左右しているのが造船の現状です。労働集約型の産業の場合、一般的には人件費の安い国に比較優位が移ってしまいます。

ただ現在、今治造船のように造船専門メーカーが生産性を向上させているのは、非常に明るい兆しです。今治造船は現在の日本で最も世界に伍して戦える造船企業の一つだと言えるでしょう。また端緒に付いたばかりですが、一部で溶接ロボットが導入されるなど、自動化への取り組みも徐々に始まっています。そして、米国から日本に造船に関する協力を求められていることも、造船が戦略分野として重要な産業であることを示しています。

経済安保の要と、米国の要請

森信 経済安保という観点から米国側

もりのぶ しげき

法学博士。昭和48年京都大学法学部卒業後大蔵省入省、主税局総務課長、大阪大学教授、東京大学客員教授、東京税関長、平成16年プリンストン大学で教鞭をとり、17年財務省財務総合政策研究所長、18年中央大学法科大学院教授。東京財団シニアオフィサー。著書に、『日本が生まれ変わる税制改革』(中公新書)、『日本の税制』(PHP新書)、『抜本的税制改革と消費税』(大蔵財務協会)、『給付つき税額控除 日本型児童税額控除の提言』(中央経済社)等。日本ペンクラブ会員。

が協力要請した背景は、どのようなものでしょう。

水嶋 率直に申せば、米国の造船業は低迷しており、外航用の商船はほとんど造れず艦船の生産力も著しく低下しています。北極の氷塊を砕いて進むような砕氷船は、米国は自前で造りません。他方で他国が建造能力を向上させているのを目にして、造船についても日本に技術の提供、あるいは投資を求むという形で要請してきたのです。

森信 しかし、要請はされても応諾可能なものでしょうか。

水嶋 現実的にはなかなか難しい面が

あると業界は考えています。米国に工場を建設しても、現場で働く現地の労働者の確保が難しく、一方で人件費は日本よりさらに高い、こうした諸要素を鑑みると、米政権の期待に答えられるかどうか課題が多いところだと思います。まずは技術協力や共同開発等を進める、という可能性も考えられます。

森信 経済安全保障上の観点はいかがですか。

水嶋 もともと経済安全保障推進法における特定重要物資に、スクリーンなど一部の舶用品は含まれていましたが、船舶そのものは入っていませんでした。そのためわれわれ国交省は、船舶自体を特定重要物資に位置付けるべきだとかねがね申し上げてきました。かつてはWTOの協定に基づいた自由貿易によって各国はサプライチェーンを効率化してきたわけですが、今般の国際政治情勢でサプライチェーンそのものの脆弱性が懸念されるようになり、半導体など自国での製造が重要になってきています。船舶もまた意味で同じように自国で造る重要性が再

認識されていると言えるでしょう。

森信 そうすると、造船において対米投資する話と国内建造を盛んにする話とは、別個ということですね。ともかくもその流れの中で、日本の造船業も再起を期すべきであると。

水嶋 ある意味では、米国からの要請を奇貨として、また経済安全保障面での高まりも鑑み、わが国造船復活に向けた契機にはなると思います。日本の造船が再び活況を呈せば、やや迂遠ですが米国の艦船建造にもプラスに作用するでしょう。

森信 米国以外への、造船の売り込みはいかがですか。

水嶋 豪州から護衛艦を受注しました。ただ、日本においても艦船を建造しているメーカーが事実上、三菱重工と他1社のみとなっております。製造能力に限界があるのも事実です。従って最終的には、豪州現地での建造が視野に入ってくると想定しています。

森信 お話を聞くと、高市政権が掲げる戦略分野で造船が選ばれた意義は非常

に大きいですね。

水嶋 おっしゃる通りです。従来からわれわれ国交省が抱いていた問題意識に光を当て、背中を押していただいたと認識しています。今後、造船復興へ向けて10年間で1兆円規模の官民投資の実現を目指し、そのうち2分の1は国費で賄うこととなっています。その中で、造船業再生基金において、10年間で3500億円の支援を行うべく、その第1期分として今回の補正予算では、造船分野に対しすでに1200億円を付けていただきました。これは財政投融资ではなく真水の注入となります。これまで旧運輸分野の中でも、海事関連はなかなか真水の予算を手当てされず窮乏していた分野です。で、海事の関係者は大いに喜び、かつ再興に向けて意気込んでいるところです。

森信 船を一隻つくるとなると、裾野はかなり広いのでしょうか。

水嶋 まずは鉄鋼を調達する必要があるため、私自身大手鉄鋼会社を訪れ鉄鋼の増産と供給を、また需給の均衡を取るためにも造船と鉄鋼、業界同士の連携も

密にするようお願いしてきました。この流れの下、鉄鋼連盟と造船工業会、中小型造船工業会、船主協会、船用工業会がトップレベルで意見交換する枠組みを立ち上げました。

担い手不足のインフラ メンテナンス

森信 国内における喫緊の課題として、各地で老朽化が進む各種インフラのメンテナンス問題があると思います。25年1月に発生した、地中の下水道管の腐食に伴う、埼玉県八潮市の道路陥没問題などはその代表的事実です。これは完全復旧まで実に5年の年数を要するとか。インフラ損壊への対応は大変な難事なのです。

水嶋 損壊部分を迂回するバイパスを通す作業が大変で、かつこの下水道管は人間で言えば大動脈にあたり、これほど大規模な下水道管は実は各地にそれほどありません。

森信 破損の原因は何でしょう？

水嶋 埼玉県の原因究明委員会の最終報告書によりますと、下水道管の硫化水素による腐食が原因とされています。

現在、高度経済成長期に整備した各種インフラが一齐に老朽化の時期を迎えており、このメンテナンスをどう行うかは非常に大きな命題です。一方、事業主体が地方自治体という場合が多く、対策へのプロセスを複雑にしています。

森信 道路なり下水道なり、県などが管理している場合ですね。

水嶋 インフラは、国が直轄している超大型インフラもあれば、住民の生活に近い部分のインフラは都道府県が事業主体という場合も数多あります。八潮の事故の場合、下水道は埼玉県が事業主体として管理責任を負っています。

そしてインフラ関連で最も悩ましい問題の一つはメンテナンスに従事する担い手の不足です。国が土木の職員を採用するのが難しくなっている昨今ですが、自治体においてはもっと深刻です。学生レベルの志願者も減少の一途です。

森信 採用難の背景は、少子化に加え労働環境や給与面ででしょうか。

水嶋 はい、まさにその点です。しかもこうした広い意味での公共事業は、時の政治状況や世論の風向きによって不要論の対象になる場合も多く、職業として

の魅力や将来展望を毀損する結果を招くこともあります。個別にみれば、効率化等の検証を要する事業はあるかもしれませんが、マクロでみれば社会や経済を支えるインフラへの更新投資は必要であり、それには国民の理解が不可欠です。そしてその一方で、老朽インフラへの補強・修繕の需要は高まるばかり、という悪循環に陥っています。

整備新幹線による利便 性向上に期待

森信 インフラ関連で他の政策についてはいかがですか。

水嶋 私見としては、インフラ整備にしても安全・安心の確保はむろんですが、同時に成長のためのインフラもまた、非常に大事だと思っています。その代表的なプロジェクトが、リニア、整備新幹線、成田空港の三つです。いずれも私自身、これまで深く関わった政策であり、何とか事務次官を務めている間に進捗を図れるよう意識してきました。

森信 リニアについては一時期の政治的膠着が解消されて、円滑に進むようになったようですね。

水嶋 本年1月、J R東海と静岡県との間で、大井川の水資源に関する補償確認書が締結されるとともに、本年3月には、両者の間で環境に配慮しながら進めていくことがようやく合意に至りました。静岡工区については、これから本格的な工事に着手する見通しが立ちました。

森信 一方、整備新幹線は函館から札幌までの延伸予定が後倒しになっていきます。こちらについては。

水嶋 主因としては、技術的にこの区間の工事難度が高い点にあります。距離としても約210キロメートルに及ぶ大工事ですが、雪害を回避するためトンネル区間がその8割に及び、また火山帯特有の岩石の多い地質でもあります。さらに、既に市街化された札幌に、新たに大規模な新幹線駅を建築するのもなかなか容易ではありません。もともと概ね2035年度末頃の工事完成を掲げていたところ、政治サイドからは前倒しの要請があり、他方で現場は難工事に苦しんでおり、その結果、現時点では概ね38年

度末頃の開業を想定しています。現場では日本の土木技術の最高水準を結集していますが、それでも苦勞しているのが実情です。

森信 これらプロジェクトの予算内訳はどうなっているのでしょうか。一般会計の支出などは？

水嶋 リニアには、一般会計からの支出はなく、財政投融资で3兆円が投じられました。整備新幹線には、一般会計から当初予算で年間804億円が入っています。私はこの点も指摘しているのですが、当初予算で見ると、道路が年間約2兆円、河川整備が同約1兆円であるのに対し、鉄道は年間約1000億円しかありません。そのうちの概ね8割が整備新幹線に充てられているのですが、大まかに言えば整備新幹線は公共事業全体の予算のうち、わずか1%程度しかありません。整備新幹線が大型公共事業の代表のようにイメージされることも多いですが、国の予算全体からすると微々たるものなのです。

整備新幹線の仕組みは、(独)鉄道建設・

運輸施設整備支援機構(J R T T)が新幹線施設を整備・保有し、J Rに貸し付けるといふものですが、J Rは受益の範囲内で貸付料をJ R T Tに支払っています。整備新幹線の整備財源については、この貸付料とそれを除いた額を国と地方公共団体が2・1の割合で負担することが法令で定められています。この国の負担分となる804億円が毎年度当初予算で確保されています。

森信 需要見通し、すなわち運行するJ Rにとって採算の問題はどうなのでしょう。

水嶋 国が整備新幹線の整備といったプロジェクトを進めています。この整備新幹線の着工の条件の一つとして、営業主体であるJ Rの同意があり、それを確認した上で、着工するという仕組みになっています。J Rは採算性も考慮して同意するかどうかを判断することになります。つまり東京から札幌までつなぐれば、受益の見込みがあるという想定で成り立っているわけです。

札幌まで開業すれば、現在4時間かか

る函館〜札幌間が約1時間に短縮されます。東京〜札幌間も5時間を切る可能性があり、さらに言えば大宮や北関東の利用户が羽田空港へ出て空路を介さず札幌までダイレクトに行ける、この需要は少なくないと思われます。空路の場合、新千歳空港から札幌市街までもそれなりに距離がありますので、北関東の人々が4時間+αほどで札幌に行けるのは、大きな競争力になるのではないのでしょうか。

フィジカルAIで生産性向上を

森信 国交省では主に建設分野においてフィジカルAIの活用を推進しておりますが、私はこのフィジカルAIこそ、日本の強みだと捉えています。製品の質感など、日本ならではの繊細なモノづくりの微妙な勘どころ、いわゆる暗黙知をAIに学習させれば大変な競争力になるのではないかと。私は在官当時ソ連大使館に赴任していたことがあるのですが、車のタイヤを交換するとき、日本人はボルトに少し遊びを残して締めるのですが、ロシア人はどうしても目いっぱい

締めてしまい、結局は不具合を招きやすくなる、彼らには「遊びを持たせる」とこの意味がなかなか伝わらないのです。これはまさに暗黙知そのもので、それをデータ化してフィジカルAIに搭載できれば、今般のデジタル赤字解消に役立つのではないかと期待しています。

水嶋 そのエピソードを前述の造船に應用すると、造船の行程では撓鉄（ぎょうてつ）という作業が非常に重要で、この技術をいかに継承していくかが大きな問題となっております。撓鉄とは、船首部分特有の曲線や丸みをもたせる工程で、船舶の省エネ製造等に大きく作用する要の技術です。しかし設計図面通りに鉄板を加工し流体力学に適う形状に仕上げるのが非常に難しく、私が造船現場を見学した時は、職人が片手で冷却用の水をかけながら片手で溶接をするという、まさに熟練した職能の世界でした。そしてこの技術は日本がナンバーワンです。こういう部分が機械化できれば、作業負担が軽減されるでしょう。森信先生ご指摘のように、日本が有する知恵がDX化され、一つの知財として活用されると、

飛躍的に生産性が向上すると思います。建設現場におけるフィジカルAIはまさに、いわゆる「3K」とされる職場環境を何とか改善できないかという方向の下に進めており、例えば施工プロセスの最適化やデータの標準化、熟練作業のデータ化などを考えています。また、i-Construction2.0で取り組んでいる建設機械の遠隔操作などはだいぶ進展しています。

森信 その点は企業においても、技術進化が著しいそうですね。

水嶋 例えば難所での作業において施工者が離れた場所から建設機械を操作するのはもちろん、さらには例えば千葉県在住のオペレーターが自宅から能登半島の復興作業を遠隔操作することなども技術的に可能となりつつあります。こうした技術を進化させ、建設現場や先ほどのインフラメンテナンスにおいても安全性の確保や担い手不足解消を図りたいと思います。

森信 米国などでは、デジタル技術やAIではまだまだ及ばないインフラの人的作業、例えば水道管の配管工などが需

要の高まりによって労賃が急上昇し、ブルーカラービリオネアなどと呼ばれる現象も起きているとか。日本でも現場の技術者の給与が上昇基調になれば、職業としての見直しや再認識も進むのでしようけれど。

水嶋 日本で再開発事業などを例に取ると、デベロッパがゼネコンに発注し、ゼネコンは配管や空調など、分野ごとの事業者それぞれ二次・三次発注します。しかし現在、下請けにおいて職人が不足し、その結果ゼネコンと下請けの地位が逆転、同時にゼネコンはデベロッパに対して強気の交渉に出る、それが事業費の高騰等を招いて再開発が停滞している、というプロジェクトが全国各地で見受けられます。

しかし、近い将来の再開発を予定して、用地取得や営業の一時中断等に応じた周辺の店舗や近隣住民は、事業の停滞により多大な影響を被っています。先生ご指摘のように、現場の方々の労賃が上がるトレンドは出てきているのですが、

その上昇分をどう転嫁し誰が負担するのか、社会的に十分確立していない点が問題で、結果として土地開発や市街地の不活性化を招いています。

森信 単に労賃の上昇を促すのではなく、全体的なシステムのありようを再構築していく必要があるわけですね。

水嶋 国交省の所管としては建設分野だけでなく、物流分野も同様に運転手不足に悩んでいます。労働時間規制でドライバーさんの稼働率が低下し、相対的にコストが上昇します。その上昇分は荷主さんの負担となりますが、しかし荷主さんは最終的に購買者である消費者に必分負担を求めていく必要があります。

このようにサプライチェーンの特定箇所では価格を負担している状況では、いずれ全体が機能しなくなります。こうしたマクロの視点から、お金の流れを整えていかねばなりません。まずは一般消費者が必分負担に耐え得るような購買力を保持すること、つまり所得をどうするかという問題に、最終的には行き当たります。

このような問題に関連して、最近では公益をより重視した資本主義の在り方に關する議論が問題提起されています。

公益事業の使命、事業所管官庁の役割

森信 ご指摘の公益資本主義には私もかねがね問題意識を有していました。次官のお考えとしては。

水嶋 2024年時点で、非上場企業を含む日本全体の雇用者報酬は、約320兆円。一方、上場企業の自社株買いと株主配当は合計約40兆円にのぼり、雇用者報酬の約12%に相当します。仮にこの半分が労働者の所得に充たされれば、労働者の給与が額面で約6%アップする計算になります。現状、株主配当といても約3割は外国法人等です。そして日本の個人株主は概して高齢者が多く、配当収入が消費に回りにくい。やはり30〜40代の消費意欲が旺盛な、社会を支える働き盛りの世代にもっと労働報酬を還元するようにしないと、日本の経済

自体が回っていかないとあります。

森信 その点は他省庁の幹部もまさに同意見を呈していました。やはりROE（自己資本利益率）やPBR（株価純資産倍率）という数値への固執などが本末転倒を引き起こしていますね。

水嶋 短期志向のアクティビストの影響が増大していると言われていますが、われわれが所管する事業分野には公益性の高いエッセンシャルサービスが多く、事業の公益性と短期的な利益追求の関係をどう整理するかが課題です。例えば、日本の鉄道会社は沿線に不動産を有している場合が多いのですが、その回転効率が良くないとして、短期志向のアクティビストからは不動産の売却を求められることがあります。売ったキャッシュで自社株を買い、株価が上昇したところでアクティビストは売り抜ける、こういう構図です。しかしながら、そうした不動産は、鉄道会社のグループ内の貴重な収益源として、公益事業である鉄道を支えているという側面も持っています。経済性・社会性を両立するため、幅広い主体が議論する必要があるのではないかと

考えています。

森信 そうですね、国交省としてそうした問題意識を社会に発信することは非常に重要だと思います。

水嶋 前述のインフラメンテナンスなどはその好例ですが、将来の安全を担保するための更新投資に、経営者が資本を投下できるようにしなければなりません。鉄道会社は何のために社会に存在しているのか。少なくとも秒速で売買を繰り返す短期志向の投資家の利益のためではありません。鉄道がそこを通ることによって沿線地域が賑わい、人々の暮らしが豊かになる等々、株価には直接反映されないものの、地域の経済社会を支える重要な外部経済効果をもたらす点に鉄道会社の存在意義があると考えています。鉄道会社自身、不動産を含めた沿線開発を行い、駅前にスーパーをつくるなど、外部経済効果による利益を自ら享受する側面もありますが、鉄道による外部経済効果は、鉄道会社が吸収できる以上の恩恵を地域社会にもたらしますから、そこそが鉄道会社が存在する社会的理由だと言えるでしょう。

短期的な利益追求のために公益事業

の経営基盤がおろそかになるようでは、まったく本末転倒です。所管の事業者に関するこうした問題提起が、これからの事業所管官庁の役割ではないかと考えるこの頃です。

森信 ご指摘通り、ROEなど指標の向上だけに血道をあげ、企業本来の存在意義や経営基盤が揺らぐことは許されません。霞が関からのその種の発信は、これまでほぼありませんでした。

水嶋 株式会社という事業形態がサステナブルであるためには、こうした社会的意義も重要であるはずなのに、現状は

これまでの登場者

2024年			
3月号	藤原 章夫	文部科学事務次官	
6月号	内藤 尚志	総務事務次官	
2025年			
5月号	飯田 祐二	経済産業事務次官	
6月号	新川 浩嗣	財務事務次官	
10月号	井上 裕之	内閣府事務次官	
11月号	伊藤 豊	金融庁長官	
2026年			
2月号	伊原 和人	厚生労働事務次官	
5月号	藤木 俊光	経済産業事務次官	

株式市場における経済的評価ばかりが尊重されがちな気がしてなりません。

森信 大きな流れとしては、ひと頃の新自由主義が終焉し国家資本主義へ移行したのだから、公益重視の方向へ行くはずなのに、むしろ現実としては新自由主義が跋扈しているということですね。現政権にはこうした現状を認識し、改善に努めてもらうことを期待したいところです。

水嶋 かつて標榜されていた「新しい資本主義」は本来、そうした姿ではなかつ



短期的な利益追求のために公益事業の経営基盤がおろそかになるようでは、まったく本末転倒です。所管の事業者に関するこうした問題提起が、これからの事業所管官庁の役割ではないかと考えるこの頃です。

たかと思えますし、現内閣でも同じような問題意識が共有されていると感じています。昨年末に経団連から「持続的な成長に向けたコーポレートガバナンスのあり方」という意見書が提出されました。この意見書では、企業利益が株主への分配に過度に偏り、成長投資や従業員・取引先等への還元が十分でなく、「稼ぐ力」の強化につながっていない、といった指摘がなされており、現在、こうした意見も踏まえて、金融庁においてコーポレートガバナンスコードの改定に向けて検討が行われていると聞いています。

森信 その通りです。安倍政権当時の株主資本主義から、ステークホルダーを中心とした「新しい資本主義」を、岸田政権の側近各位は議論していました。しかし、前後して岸田総理が金融所得についてコメントした内容を大手新聞等が報道したことから、「岸田シヨック」ともいわれる株価の低下を招きました。そのこともあって政策に対する世論の風向きが変わり、「新しい資本主義」の意義が、

正しく国民に伝わらずに終わった感があります。もともと岸田さんが目指した所得倍増が、金融所得倍増へと変容してしまいました。今考えても惜しまれるところです。

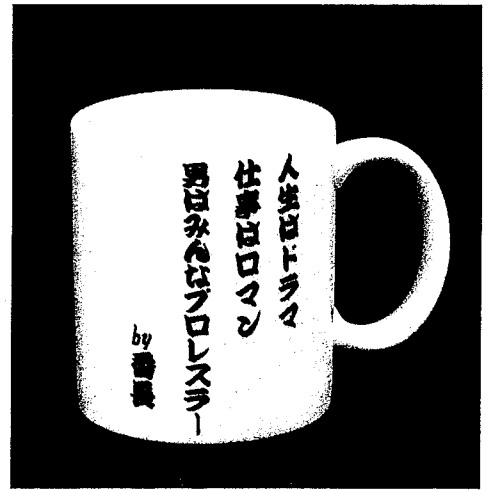
水嶋 どのような標榜であれ、目指すところは結局、国民生活を豊かにすることですからね。

森信 おっしゃる通りですね、金融もマーケットもつまるところ手段であり、国民生活に影響が出てしまつては本来求める姿ではありません。

先ほどのフィジカルAIのように、日本の社会課題を解決し生産性を上げていく方策に注力すれば、それがすなわち現政権の捉える「強い経済」の実現につながると思われれます。

プロレスの本質は予算折衝に通ず

森信 次官は大のプロレスファンとお聞きしました。卓上にも、ご自身のその熱い思いを文字化したマグカップが置か



れていますね。プロレスの、どのような点に魅力を感じておられるのでしょうか。

水嶋 私は、プロレスと霞が関の仕事、例えば予算折衝は、最終的な決着に至る過程において、非常に似ていると感じています。どう似ているのか。いわゆる総合格闘技は相手の技を受けるのではなく、攻撃においては相手が鍛えていない部分をいかに攻めるかが要諦となります。しかしプロレスは基本、相手の攻撃や技を受け止め、そして相手の鍛えた肉体に渾身の技を仕掛ける、両者ともその攻防を前提として試合が成立しています。当然、双方どのような技を受けてもケガをしないよう、常人とはかけ離れた

トレーニングを積んでおり、われわれ観客は、そうした鍛え抜かれた選手同士の攻防に対して声援を送る、という構図なのです。

そういう意味では、プロレスラーは目の前の相手と闘っているのではない、その背後と周囲にいる観客と闘っているのだ、と私は平素より指摘しています。いわば観客を納得させるための闘いであると。そしてこの構図は、予算要求とまったく同じです。

森信 実にその通りですね、次官の指摘よくわかります(笑)。

水嶋 担当省庁と主計局とは予算をめぐり、お互いが憎くて論戦しているのはありません。所管の事業省庁にはプロレスにおけるファンとも言うべき応援団がいて、攻防を有利に進めるよう省庁に期待しています。他方、主計局側も歳出抑制を求める世論を背景に、自身の本分に則って厳しく査定します。つまり担当省庁も主計局も、自身を取り巻く関係者や世論を念頭に、入念に理論武装して議論を戦わせる必要があります。

その結果どのような形で決着するとし

ても、過程においてこれら立場の異なる者同士、全力で議論を尽くさないと周囲の人々は納得しません。それ故に私は、鍛え上げた選手が神聖なリングに上がる気持ちで予算要求に臨むよう、職員に声をかけています(笑)。

森信 逆に、主税局は税制を扱うので相手は与党だけでなく国民もです。プロレスより総合格闘技に近いかもしれませんね(笑)。本日はありがとうございました。

インタビューを終えて

大変興味深いインタビューであった。次官の「人生はドラマ、仕事はロマン、男はみんなプロレスラー」という表現は、長い役人としての経験からにじみ出た名言だと納得がいった。大変視野の広いお話で、霞が関官僚の深さを感じることができた。今後の幅広いご活躍を期待したい。