

❁ 緊急レポート ❁

❁ 公共工事コストの真相に迫る ❁

7月7日に閣議決定された、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（骨太方針2006）には、2011年度までに国と地方の基礎的財政収支を黒字化するための歳出・歳入一体改革の基本的方向が盛り込まれた。歳出改革で公共投資は、11年度までに5.6～3.9兆円を削減する目標が設定され、公共事業関係費、地方単独事業（投資的経費）とも、毎年1～3%の削減が迫られている。11月10日の経済財政会議では、07年度予算を前年度比3%削減する方針が打ち出され、民間議員からは11年度まで毎年3%の削減を継続するべきという強硬論も出された。歳出改革を追い風に、ますますの削減を迫られている公共事業だが、削減の影響は、地域経済やインフラ整備の遅れによる国際競争力の弱体化など広範囲に及ぶ。「民間や海外に比べコストが割高」「税金の無駄遣い」という、根拠のない批判をしばしば浴びる公共工事だが、さまざまなデータを見てみると、「実は高くない」という結論が浮かび上がってくる。公共工事のコストは本当に高いのか。確たる根拠もないイメージ先行型の批判を鵜呑みにするのは、幾多のデータが裏付ける、「高くない根拠」を知った後でも遅くないはずだ。

緊急レポート 公共工事コストの真相に迫る

おかべ あつみ
日刊建設通信新聞社 岡部 敦己

1. 公共工事のコストは高いのか

いわゆる落札率の高止まりや、予定価格を巡る官民癒着の構造、談合事件など、公共工事にはこれまで常に「悪玉」としてのイメージが付きまわってきた。歳出削減の検討過程でも、海外工事や民間工事との比較が取り上げられ、日本の公共工事がいかに高いかの「比較論」が数多く展開されてきた。ここではまず、これまでの議論で取り上げられてきた事項の中から、いくつかをピックアップして、公共工事のコストについて考えてみたい。

(1) 建設コストは米国とほぼ同じ

公共工事のコストを巡る議論で、しばしば登場するのが内外価格差だ。日本の公共工事は諸外国に比べて割高というイメージが浸透しているくらいがあるが、比較に当たっては自然条件や地震への対応など、日本固有の施工条件も考慮する必要がある。国土交通省がまとめた、建設コストに関する内外価格（土木）の2003年度の調査結果では、米国との価格差はほとんどみられ

ない。

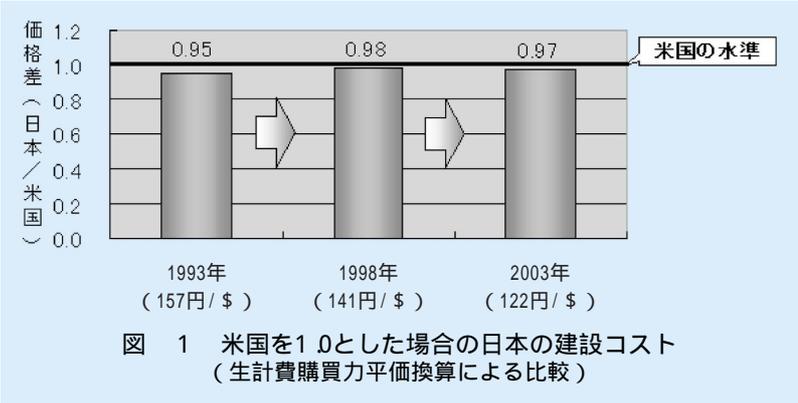
同省は、これまで、93年度、98年度、03年に米国を対象とした建設コスト（土木分野）の内外価格差調査を実施している。これまでの調査結果をみると、日米で同じものをつくった場合、生計費購買力平価換算¹で比較すると、建設コストの差はほとんどみられないことがわかる（図 1）。

米国の建設コストを1とした場合の日本のコストは、93年が0.95、98年が0.98、03年が0.97と、いずれも米国と差がないという結果が出ている。

1 生計費購買力平価換算 = 例えば、米国で購入できる財やサービスが、日本円でいくらを表すもの。生計費購買力平価とは、それを生計に必要な財やサービス（食品、被服、理髪など）の価値から求めたもの。

(2) 立場によって異なる主張

歳出・歳入一体改革の議論では、公共投資の国際比較などで使われている、一般政府総固定資本



形成額（一般政府 I_g）の GDP（国内総生産）に対する比率（以下、I_g 比率）が、日本は先進諸外国に比べて高いという議論が持ち出された。そもそも地形や災害、インフラ投資の歴史的な違いを無視して、比較を行うことに正当性があるのだろうか。

10月27日に開かれた、財政制度等審議会の財政制度分科会歳出合理化部会および財政構造改革部会合同部会の資料によると、04年の日本の I_g 比率は3.7%で、フランスの3.1%、米国の2.5%を上回っている。さらに、OECD（経済協力開発機構）の資本形成分類のうち、経済業務、環境保護、住宅・アメニティーに属する事業の三つを「公共事業に相当するもの」として計算した場合、04年の日本の I_g 比率は3.0%となり、フランス（03年）の1.3%、米国の1.1%とさらに格差が広がる。

これに対し、国土交通省ではインフラ整備の歴史に加え、地形・気象や災害の発生状況が全く違う欧米とわが国を比較して I_g 比率の高低を論じることが不合理としながらも06年の I_g 比率の国際比較（推計）について、日本は3.3%で米国の3.3%、フランスの3.2%とほぼ同水準となり、大きな格差はみられず、これまでの公共投資の削減により I_g 比率は既に欧米並みと主張している。

果たしてどちらの数値が正しいのか。数値のばらつきが出た背景には、財務、国土交通両省の公共事業削減をめぐる綱引きが垣間見られるが、この差は計算方法の違いから生じている。

国土交通省によると、ともに数値の算出に当たっては、OECD の資本形成分類をベースに計算しているものの、国交省が一般公共サービスや防衛、教育など10項目全てを積み上げているのに対し、財務省は経済業務、環境保護、住宅・地域アメニティーの3項目だけを公共事業相当分と定義しているため、両者の数値に差が生じる結果になったという。

このケースをとってみれば、他国との比較は各省の思惑によって変わるといことがわかる。どの数値が本当に正しいのかという見極めが必要で

あり、一方の主張を鵜呑みにするのは拙速と言えるのではないだろうか。

(3) 異なる自然・社会条件

さらに、外国の公共工事と比較する場合に、前提としなければならないのが自然条件や社会条件の違いだ。

国際建設技術協会が05年に実施した調査によると、日本の高速道路建設コストは米国の2.4倍と、その格差は大きいですが、同一条件で比較した場合はほぼ同額となるという結果が出ている。日本のコストを大きく膨らませているのが、用地費、工事費であり、それぞれ米国の3.9倍、2.2倍かかっている（図 2）。用地費については、日本の地価が米国に比べて割高であることが大きな差として表れている（00～04年に供用した路線の平均値が日本は1km 当たり11.3億円なのに対し、米国は2.9億円（05年調査）でほぼ1/4）。

一方、工事費については、地震への対応による構造の違いや橋梁、トンネル部分の多さにより、米国よりもコストがかさむという結果が出ている。

高速道路の構造物比率²をみると、厳しい地形

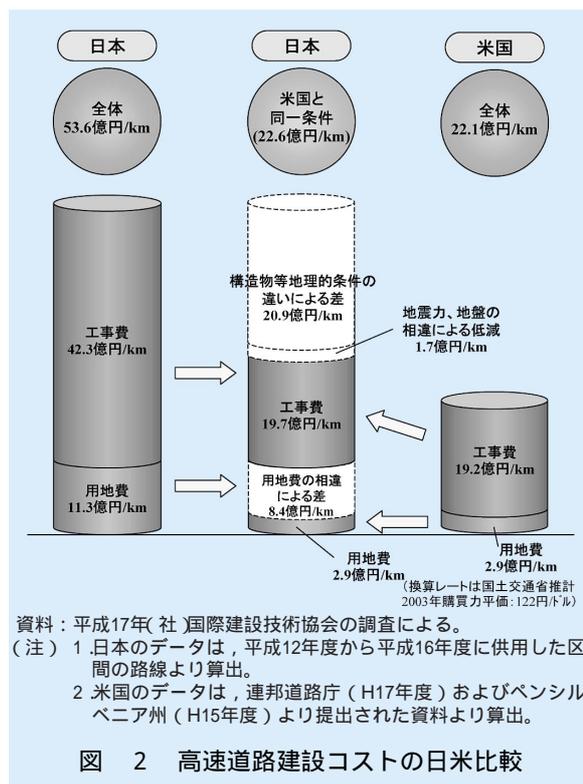
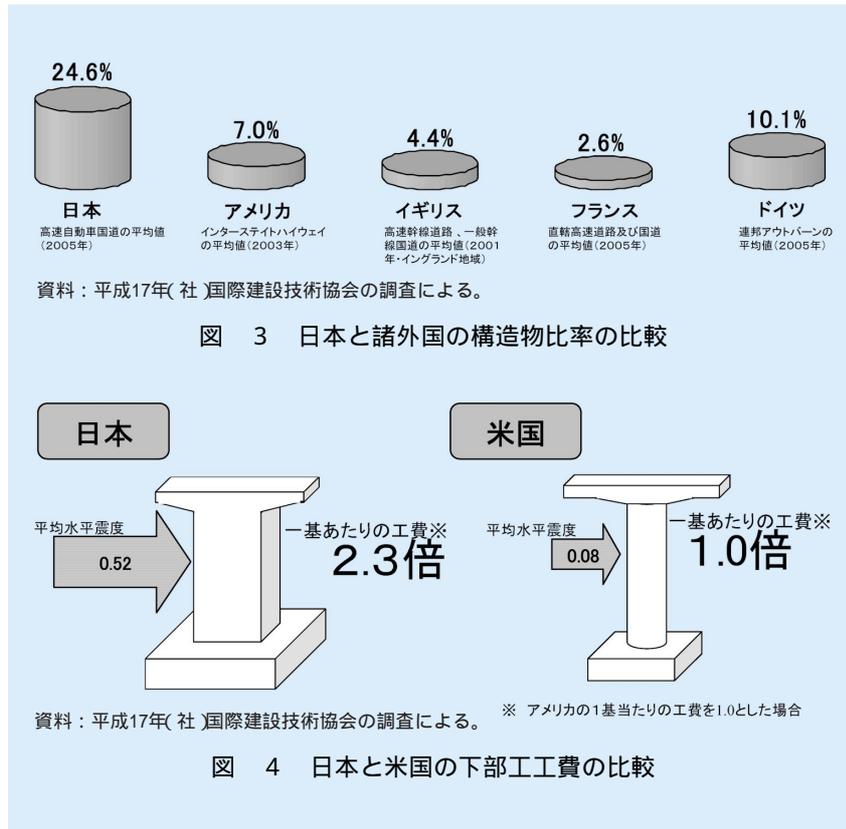


図 2 高速道路建設コストの日米比較



条件下で平地に道路をつくるよりも工事コストの大きい橋梁やトンネルを多く必要とする日本は24.6%とその割合が高く、米国は7.0%にとどまっている。平地の多い欧州でもこの比率は低く、主要国では4.4~10.1%の範囲にとどまる(図3)。

地震への対応としての構造物の仕様の違いから生じるコストの差も大きい。日本では橋梁下部工事で平均水平震度が0.52と米国の6.5倍に設定されており、この仕様を満たすために、コストは米国の2.3倍必要になる(図4)。

これらの条件の違いを差し引いて、米国と同じ条件で日本のコストを算出すると、工事費、用地費とも米国と大きな差はみられない。

主要先進国に比べ、日本の国民経済に占める公共事業費の割合は決して低いとは言いきれないが、地形・気象条件や災害発生状況が全く違うという前提で、コストの比較を論じること自体、意味をなさないのではないだろうか。

$$2 \text{ 高速道路の構造物比率} = \frac{\text{橋梁延長} + \text{トンネル延長}}{\text{全体延長}}$$

(4) 公共の建築工事は決して高くない

一方、民間工事との格差はどうか。建築工事の官民格差については、内閣府がまとめた地域経済レポート(01年11月)で、建築着工統計のデータを用いた公共と民間の単価の乖離が指摘されている(図5)。ただ、このレポートは、用途や構造の違いを考慮しておらず、両方の条件を揃えて比較した場合、官民の間で大きな格差はみられなくなるばかりか、バブル期には民間の方がむしろコスト高という結果が出ている。

国土交通省は、「建築工事のm²単価は仕様や材質でかなりのばらつきがあり、そもそも建築着工統計のデータを年平均値で表し、官民単価の高低を議論することは不合理」とした上で、内閣府のレポートについて、民間工事は単価の低い鉄骨造の店舗、工場、倉庫の割合が高いと指摘。また、公共工事は耐震対策や環境負荷低減対策、高度なバリアフリー対策などの政策的な要因により、1m²当たりの単価が民間に比べて割高になることを主張している(図6)。

同省は内閣府のレポートをベースに、官民の条件を同じにして比較した結果、88年から92年のい

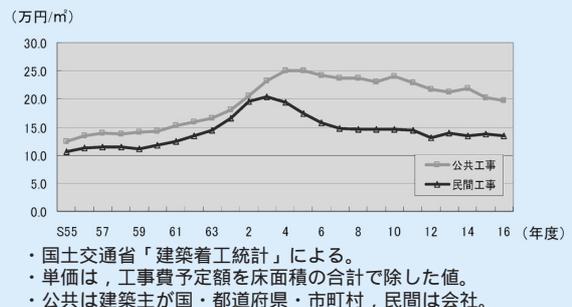
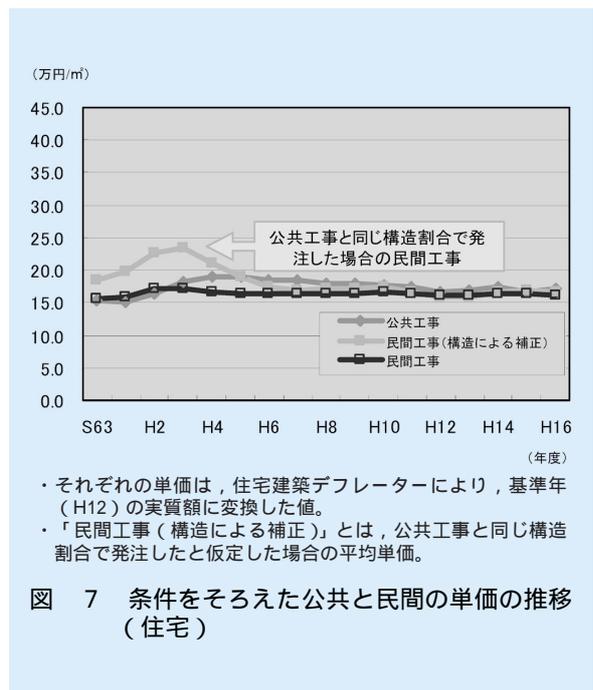
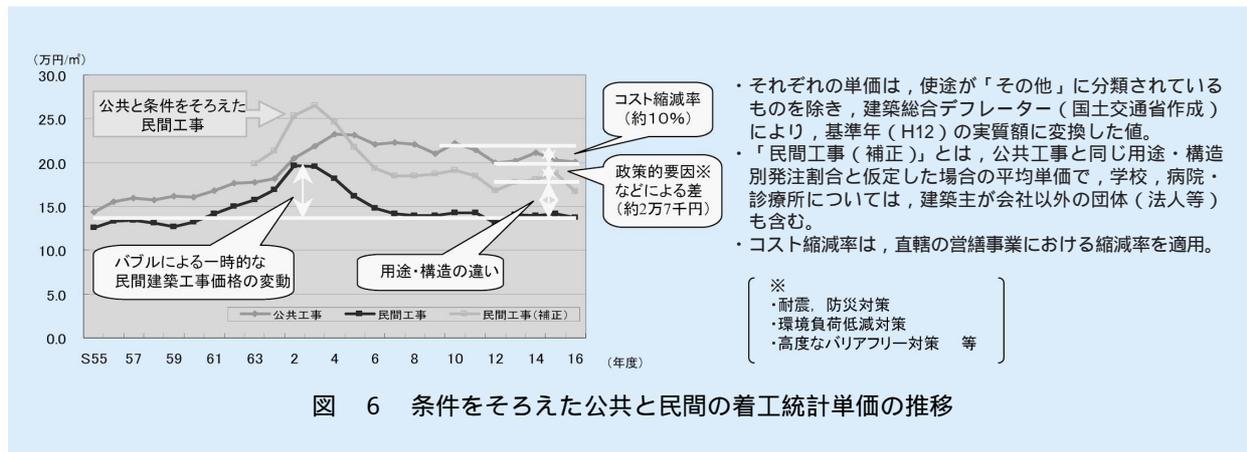


図 5 公共と民間の着工統計単価の推移



いわゆるバブル期には、民間が公共を上回ると結論付けている。また、同省所管の公営住宅や庁舎などに限定して、同じ用途の民間建築工事と比較した場合、官民格差はほとんどみられなくなるとしている(図 7)。

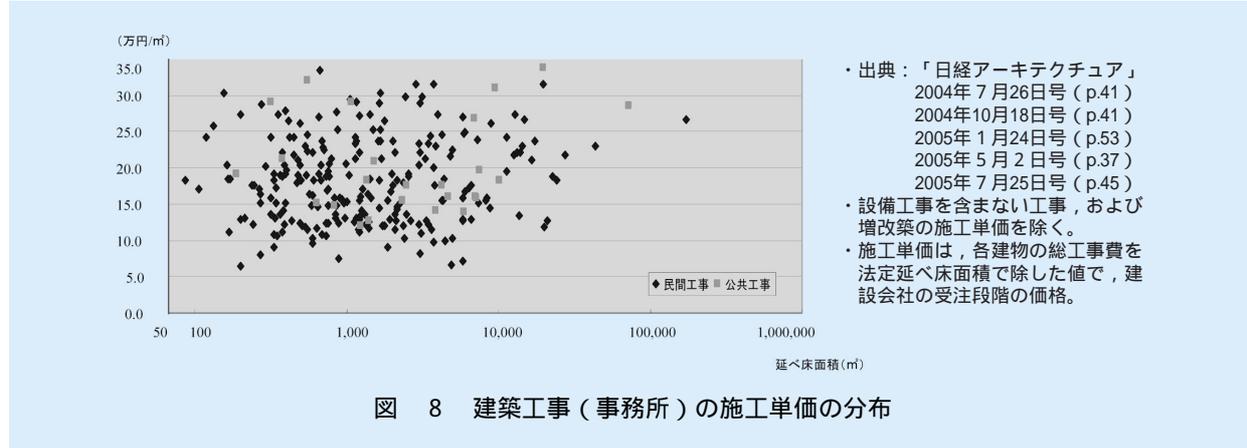
また、個別の建築工事の単価の分布をプロットし直すと、工事ごとに大きなバラツキがあり、民間工事より単価が低い公共工事も数多く存在していることがわかる(図 8)。

2. 安すぎると問題が起こる

国土交通省の2005年度の工事では、低入札価格調査制度³に該当する案件が過去最多の913件(確報値、港湾、空港工事除く)発生した。06年度に入ってから低価格応札は継続的に発生しており、いわゆるダンピングによる下請けへのしわ寄せや工事品質低下への懸念が顕在化している。

同省が低入札価格調査基準を下回る金額で契約した工事を対象に実施した工事コスト調査では、落札率が低ければ低いほど工事成績評定が悪化し、下請が赤字になる割合も増加するという結果が確認されている(図 9)。

「下請が赤字で工事成績評定が平均点未満」の



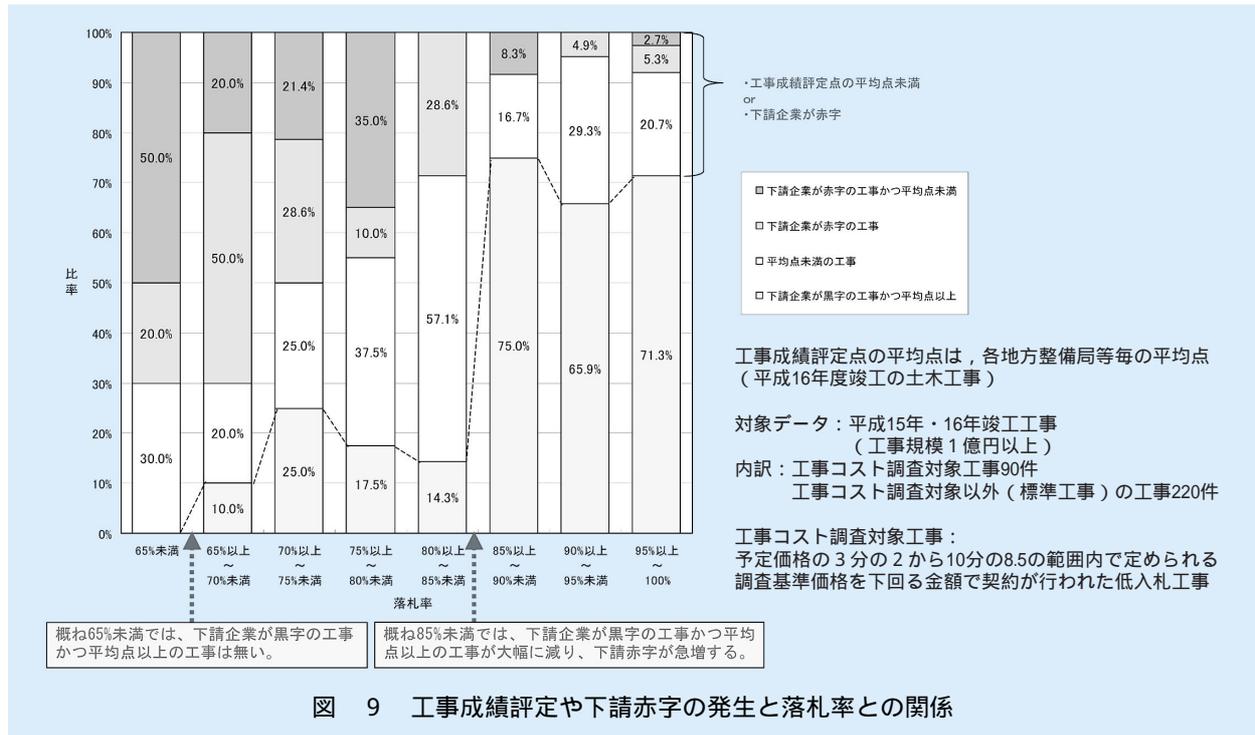


図 9 工事成績評定や下請赤字の発生と落札率との関係

工事は、落札率が95%の工事では、4.7%なのに対し、落札率が70%未満65%以上の工事では、約10倍の40%に増加する。さらに、落札率が65%未満では、「下請が黒字で工事成績評定が平均点以上」の工事がなくなる。「下請が黒字で工事成績評定が平均点以上」の割合が一気に低くなる分岐点は落札率85%で、全くなくなる分岐点が65%であることは、低入札価格調査の基準値の設定とぴったり符合していることがわかる。

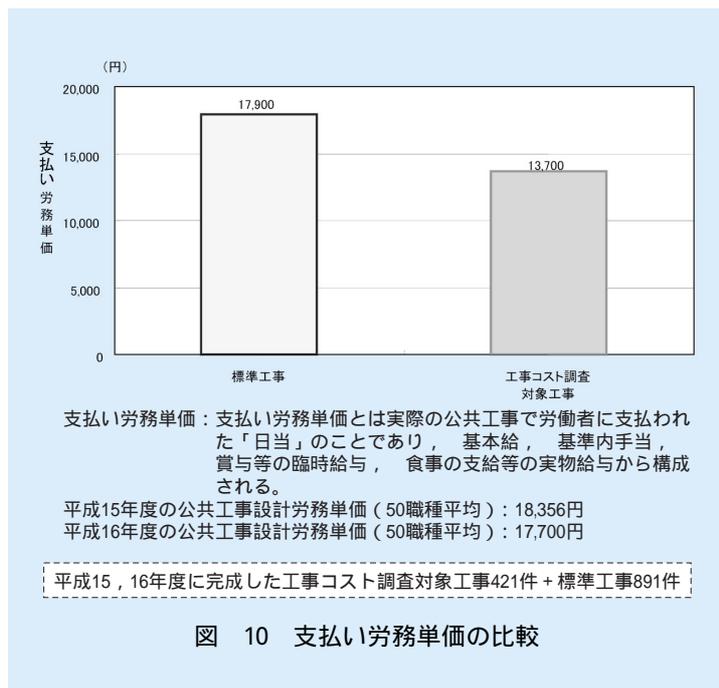


図 10 支払い労務単価の比較

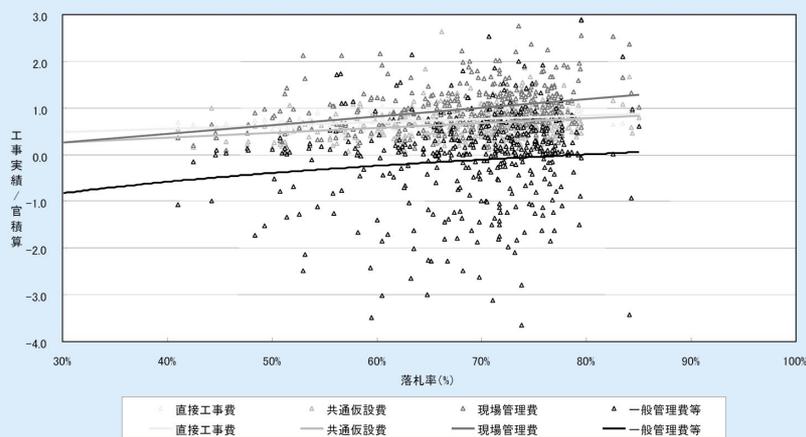
3 低入札価格調査制度 = 会計法の適用を受ける国の機関では、入札参加者が予定価格を大きく下回って落札した場合、その金額で契約の内容に適合した履行が可能かどうかを調べる、低入札価格調査を実施している。調査対象となる基準は、予決令第85条の規定に基づき、契約ごとに予定価格の2/3から85%の範囲で各発注者が定めている。

落札額が調査基準価格を下回った場合、①予定している労務、資材などの量およびそれらの調達に関する事項、②市場価格より低い価格で労務、資材などを調達できるとする場合の適否、③当該入札者の経営状況——などについて調査し、契約の履行ができないと判断した場合は、次順位者と契約する。

(1) 低入札工事では下請労務単価が2割安

国土交通省が工事コスト調査の対象とした低入札工事では、下請の支払い労務単価が積算額より約23%安くなっていることもわかっている(図10)。

安値受注の影響は、支払い労務単価に直に反映されており、こういった事態が継続すれば、勤労意欲の減退や魅力の低下などによる建設産業からの「労働者離れ」が加速しかねない。現



平成15, 16年度に完成した工事コスト調査対象工事421件

図 11 費目別の発注者積算額に対する工事实績額比率と落札率との関係

場で働く労働者に労務単価の圧縮を迫る低入札は、結果的に自らの首を絞めかねない行為だと言わざるを得ない。目先の事情にとらわれず、将来的に起こりうる影響も考慮した上で、適正価格での受注を、業界として本気で取り組む必要があるのではないだろうか。

そもそも低入札によるしわ寄せ、帳尻合わせのメカニズムはどうなっているのか。工事コスト調査の結果では、材料費などの原価で構成され、圧縮しづらい直接工事費、共通仮設費および現場管理費は、官積算と比べた場合の縮減が小幅にとどまり、多くの工事では一般管理費などの圧縮によって調整しているという実態が浮かび上がっている(図 11)。

一般管理費については、落札率が低くなるほど下がり、落札率が80%を下回ったところから原価割れが顕著になる傾向にある。国土交通省は調査結果について、「低入札工事の費目のうち、どこで競争しているかということがはっきりとつかめた」としている。

特定の業者の落札を阻止するための意図的な低価格入札や今後の公共工事の入札に参加するための実績づくりなど、営利企業である以上、「経営判断」に基づくダンピングは許容されるというのが受注者の言い分なのかもしれない。ただ、受注

者側の意図がどうであれ、発注者にとってダンピングは、品質の低下や下請けへのしわ寄せを招く大きな懸念材料となっていることに変わりはない。

公共工事には、タックスペイヤーである国民の負託に応えるという役割があり、納税者も安値受注による品質の低下より、適正価格での受注による一定の品質確保を望んでいるに違いない。

公的発注機関が、安さだけに重点を置き、品質の粗悪な工事ばかりを乱発したらしたで、また違う糾弾を浴びることは目に見えている。「安物買いの銭失い」では、国民全般のニーズを満たせないばかりか、国民の代理としての適正な調達を全うできない。

これまでみてきたように、低入札工事ほど工事成績評定点が悪化し、下請けにしわ寄せする確率が高くなる傾向にあることを踏まえれば、業界も含めたインフラユーザーである国民にとって、安値受注が何のメリットももたらさないことは明らかだ。

3. コスト縮減への取り組み

公共工事へのコスト批判に対し、政府もただ指をくわえて過ごしているわけではない。国土交通

省は、「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」と、その後の新行動指針に基づき、1997～02年度までの6年間に（96年度を基準に）13.6%の工事コスト縮減を実現。現在も03～07年度を期間とする、「公共事業コスト構造改革プログラム」に基づいた取り組みを進めている。

同プログラムでは、07年度時点での総合コスト縮減率（規格の見直しや事業のスピード化による事業便益の早期発現などを含む）を02年度比で15%（物価下落除く）縮減する目標を設定し、地域住民などとの合意形成の改善をはじめとする、事業のスピードアップ、計画・設計の最適化、契約後VEによる民間の技術力を積極的に活用した調達最適化といった取り組みを展開している。

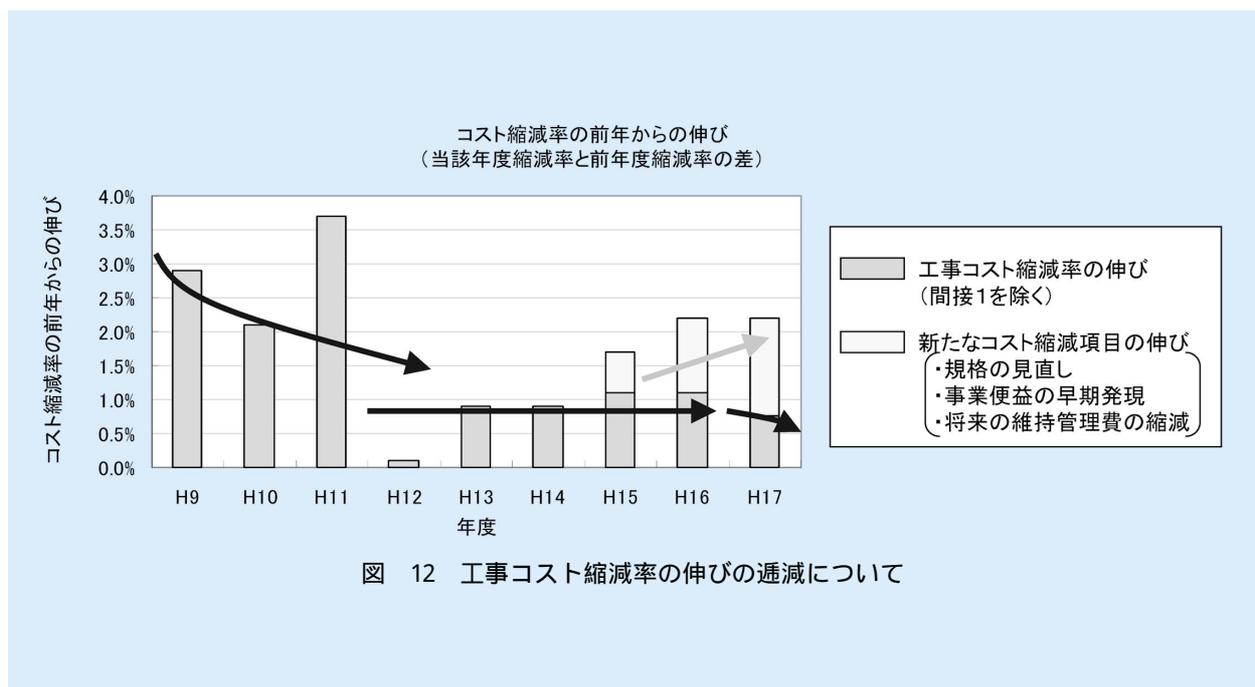
事業のスピードアップでは、構想段階から情報公開や住民参加型の合意形成手続きを取り入れるなど、住民の意向を重視した整備計画の策定などを推進。計画・設計の最適化では、将来の計画交通量が少ないと予測される地域で、当初計画は往復4車線だった道路を部分的な追い越し車線付きの2車線とするなど、地域の実情に合った工事に切り替えて、きめ細かく無駄を省いている。

国土交通省の05年度の公共事業コスト構造改革実施状況を見ると、同省と同省所管独立行政法人などの総合コスト縮減率は、基準となる02年度比

9.9%減（物価下落分除く）で、縮減額は3,915億円だった。コスト縮減率の内訳は、国交省が8.7%減、関係法人などが11.4%減で、物価下落分を含めた同省と関係法人などの縮減率は10.4%減、縮減額は4,091億円になる。

施策別の縮減率をみると、規格の見直しなどによる工事コストの縮減が7.8%と最も割合が大きく、事業便益の早期発現によるコスト縮減が0.6%だった。国交省の事業別での縮減率は、道路事業が10.0%、港湾事業が9.3%、治水事業が8.9%となっている。同プログラムによる、これまでの総合コスト縮減率（所管関係法人含む）は、03年度が6.1%減（物価下落分除く）、04年度が7.3%減（同）だった。

現行の公共事業コスト構造改革プログラムに基づく取り組みは、残すところあと2カ年となっているが、目標値の総合コスト縮減率15%の達成は果たして可能なのだろうか。国土交通省は、これまでの取り組みについて「現場の努力により、着実にコスト縮減が進められている」としているものの、07年度の総合コスト縮減率については、「目標の15%をクリアするためには、まだ油断できない」としている。



4. 工事コストの縮減はすでに限界に近い段階

ただ、工事コスト縮減の取り組みは、すでに頭打ちの段階に来ており、これまでの取り組み状況を分析すると、07年度以降の工事コスト縮減は、かなり厳しい状況だ。

工法や材料調査による工事コストの縮減は、まだ工夫の余地が大きかった、97～01年度の初期段階では、縮減率の伸びも大幅だったが、02年度以降はその伸びが小幅で安定している（図 12）。02年度以降の縮減率は、技術開発の精一杯の努力などによって維持されているが、やはり、取り組みの初期段階に比べれば、工夫の余地が年々少なくなっているのが実情だ。

03年度からは、コスト縮減項目に、企画の見直し、事業便益の早期発現、将来の維持管理費の縮減を新たに追加したものの、前年度比での伸び率は初期段階を下回っている。

国土交通省が年間に発注する工事約1万5,000件のうち、とくに工事コスト縮減率が大きいトップレベル（上位5%値）の工事コスト縮減率についての調査結果をみると、トップレベルの縮減率

を誇る上位5%値は、01年度以降おおむね18%の縮減水準を維持していることがわかる（図 13）。

一方、全工事の平均値は、01年度以降の伸びが緩やかに上昇しつつあるものの、すでに逡減（徐々に減ること）傾向がみられる。同省は、07年度には、トップレベルと全工事の平均値の差は2%にまで縮まると推計しているが、07年度以降に全体の縮減率をトップレベルに引き上げることは、困難を極めると見通している。

つまりは、01年度以降に一定水準の縮減率を保ってきたトップレベルが、これ以上の工事コスト縮減を図るのは、画期的な技術革新などが伴わない限り、ほぼ頭打ちに近く、新たな目標を設定するにも、これまでのような10%といったレベルは非現実的な段階にきており、数%レベルでも難しい状況という。

国土交通省は、「今後は、これまでのようなコスト縮減のための目標値を設定するやりかたは困難になると考えられ、毎年のフォローアップをしっかりと行うことにより、施策の評価を行うことが現実的」と説明している。

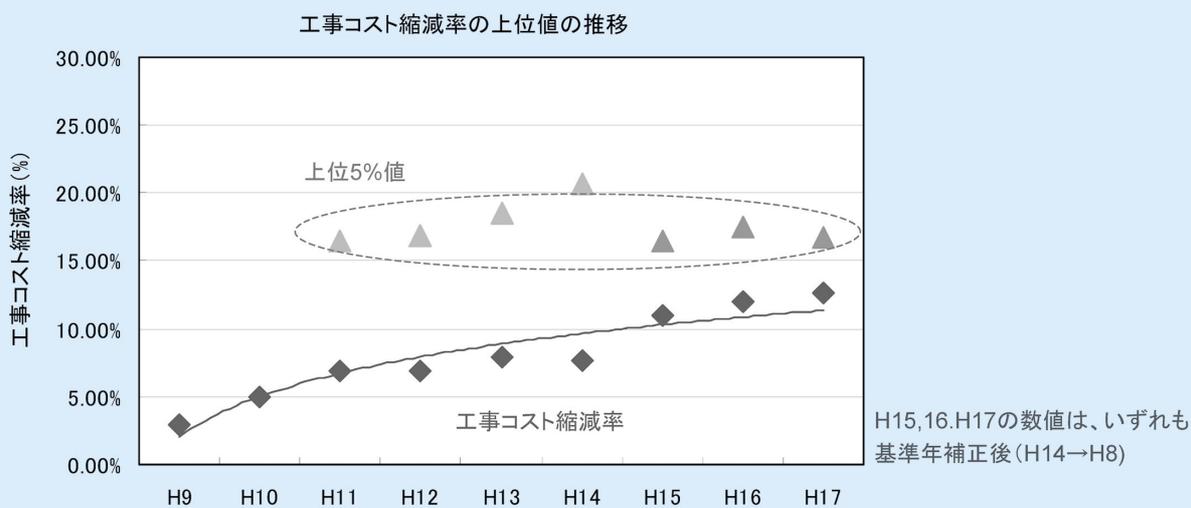
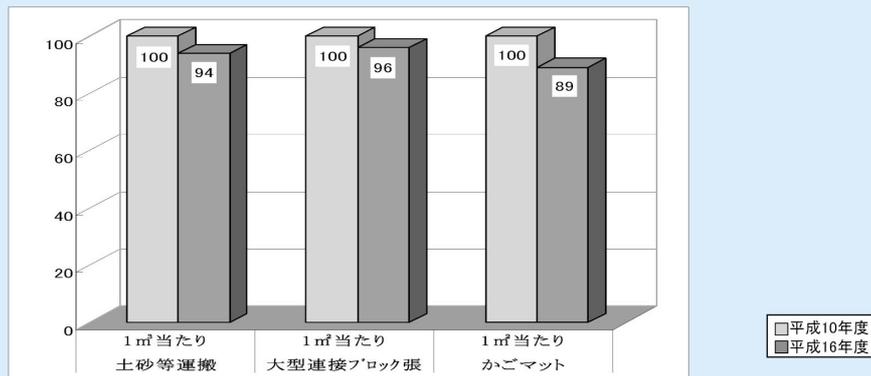


図 13 工事コスト縮減率の伸びの逡減について

築堤・護岸



■検討結果

○6年間に概ね4～11%（年間1～2%）低減

図 14 積算基準の縮減状況（物価変動を考慮しない場合の工事費の比較）

5. 工事費，維持管理費ともに低減

国土交通省が97年から始めた工事コスト縮減の取り組みでは、どのような効果が表れているのか。同省が築堤・護岸工事を対象に実施した、98年度と04年度の発注者の積算値比較では、土砂等運搬や大型接続ブロック張り、かごマットなどの1㎡当たりの工事コストが、いずれも縮減されていることがわかる（図 14）。

比較検討に当たっては、直接工事費で比較 労務単価，材料単価を04年10月で固定 機械損料については技術革新に含むものとして当該年度のものを採用——という条件を設定している。検討の結果、6年間でおおむね4～11%（年間1～2%）のコスト低減が確認された。同省はこの結果について、「施工の自動化といった技術革新などを反映して、工程レベルでのコストが経年的に下がっていることが確認できた」としている。

6. 材料単価は高いのか

国土交通省が発行している、「コスト構造改革」のパンフレットに掲載されているQ&Aで同省は、「役所の工事って、民間に比べて高く材料を買っているのでは？」との問いに、「工事の見積もりを算出するために用いる資材等の価格は、実際の工事における民間の取引額を基に単価のばらつきがある中、標準値として最頻値や平均値を採用していますので、民間に比べて高い価格になっていません」と回答している。

公共工事の積算基準は、毎年モニタリングした上で必要に応じて改訂する標準歩掛りや、毎月調査している物価資料に基づく建設資材単価などを反映しており、透明性、公正性は保たれているといえる。

にもかかわらず、「民間に比べて割高」という裏付けのないイメージが固定化していることは否めない。

国土交通省が03年度の発注工事に占める材料費の割合が高かった上位5品目の材料単価の経年変化を、日経商品情報（日経産業消費研究会）などの単価と比較したところ、普通鋼板については、

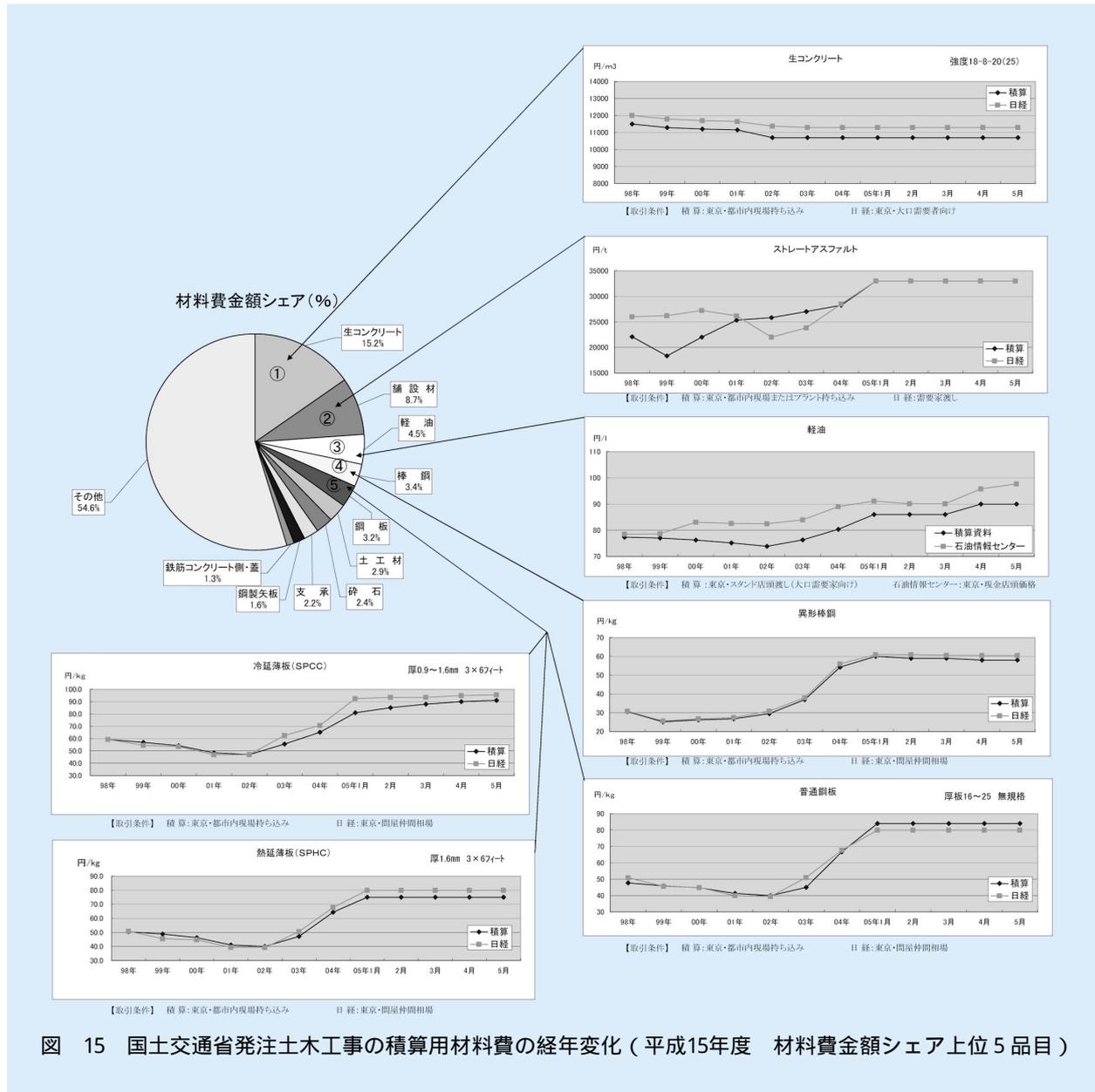


図 15 国土交通省発注土木工事の積算用材料費の経年変化 (平成15年度 材料費金額シェア上位5品目)

98年から04年までは相互に僅差の入れ替わりが見られ、95年から国土交通省の積算単価が日経単価を上回っているものの、それ以外の資材についてはいずれも日経商品情報を下回るか、ほぼ同額であることがわかっている (図 15)。

単価実例の収集データにはばらつきがあり、実際、積算単価よりも安く取引されているケースもあるが、それだけをもって積算資料に記載された単価のすべてが割高だという指摘はあまりに短絡的であり、具体的な根拠を欠くイメージだけが一人歩きしているといっている。

(1) リバースオークションを活用した材料調達
適正な価格競争の促進や資材価格の決定プロセスの透明性向上、さらには材料のコスト構造の解明などを目的に、国土交通省が10月から試行を始めたのが、リバースオークションを活用した資材購入先指定方式だ。その初弾となる関東地方整備局発注の工事で現在、諸手続きが進められている。

試行では、関東地方整備局がオークションの実施業務を民間企業 (オークション会社) に委託し、受託した企業が資材調達の入札関係資料を作成した上で、資材納入者を公募してリバースオークションを開催する。オークションで最も安い金

額を提示した者を資材購入先指定者として選定し、指定者の資材価格を工事発注の際に予定価格の積算に反映するとともに、工事の落札者に指定者からの資材購入を義務付けることで当該工事のコスト縮減を図る。

オークションの結果、対象企業に対して原料費、運搬費、技術管理費などについてヒアリングし、材料のコスト構造を把握する。また、試行後にはオークションで得たデータを基に、総価契約ではわかりづらい資材の価格構成を検証し、今後の資材単価に反映する。

同省は、関東以外の地方整備局でも06年度内に、リバースオークションを活用した資材購入先指定方式を数件程度試行する方針だ。試行で集まった市場取引の実例価格などを基に価格構造などを検証する。初弾となる関東地方整備局の試行では、PC 鋼より線・定着材と鋼製排水溝の二つをオークションの対象としている。

総価契約では、資材の価格構成がわかりづらく、低入札価格調査でも資材については、「明らかかな安値」と発注者が判断する基準が存在しないのが実情だ。このため、同調査での資材の安値基準として、試行結果を活用することも視野に入れており、順次、試行対象を拡大する方針だ。将来的には、市場の資材単価構成に裏付けられた的確なデータを蓄積し、価格決定プロセスの透明性向上などを図っていく方針だ。

7. おわりに

ここでは、主として国土交通省の提供資料を基に、公共工事のコストが「高くない理由」を全面的に展開してきた。「同省が作成したものだから、『高くない』というに決まっている」という指摘もあるだろうが、「高い」ということを具体的に裏付けた資料はほとんど存在しないのが実情だ。

一般政府 Ig をめぐる数値の食い違いを出すまでもなく、公共工事に対する批判や肯定論は、各

省庁の思惑や政治の道具として、それぞれの立場で都合の良い使い方をされているだけに過ぎず、外国や民間との比較は理論武装のためのレトリックだという点については、十分な注意が必要だろう。

「民間にできることは民間に」という政府の方針や民業圧迫など、公共事業やサービスを糾弾する声は、ほんの一部の意見を反映しているに過ぎないということも忘れてはならない。原則として自らの利益だけを追求する民間企業や市場が、果たして公共性を担保できるかどうかは大いに疑問であるし、民間は万能ではない。また、官民の適切な役割分担の線引きについてもまだまだ議論が尽くされているとは言い難い。

公共工事のコストは、公正で透明な入札契約制度や、単年度予算といった公共性を担保するための仕組みの中で積み上げられており、逆に言えば何もかもを海外、民間と横並びにする必然性も見当たらないといえる。

「比較論」をベースに、価格だけを公共工事の善し悪しの判断基準とすると、国民のニーズに基づく本当の意味での社会資本整備の方向性を踏み間違える可能性も大きい。

「お役所仕事」という言葉はしばしば蔑称として使われるが、国民や地域住民の最大公約数を考慮した上での調達という「足かせ」が公共発注機関には常につきまとう。特定の顧客のニーズを満たせば良いという、民間企業のような行動原理は公共工事には存在しないのだ。

誰が公共性を担保するのかを改めて確認する必要もある。ダンピングによる工物品質の低下や下請へのしわ寄せが顕在化している状況をみれば、市場が公共性、公益性を担保しないことは明らかだ。

比較論は工事コストだけでなく、建設産業全般に対しても多用されている。「他産業に比べて業者数が飛び抜けて多い」という指摘は、業界の「再編・淘汰」の議論で必ずと言っていいほど持ち出される好例だ。だが、何をもってその多寡を判断するのかという踏み込んだ議論はないに等し

コラム・日本の公務員は多いのか

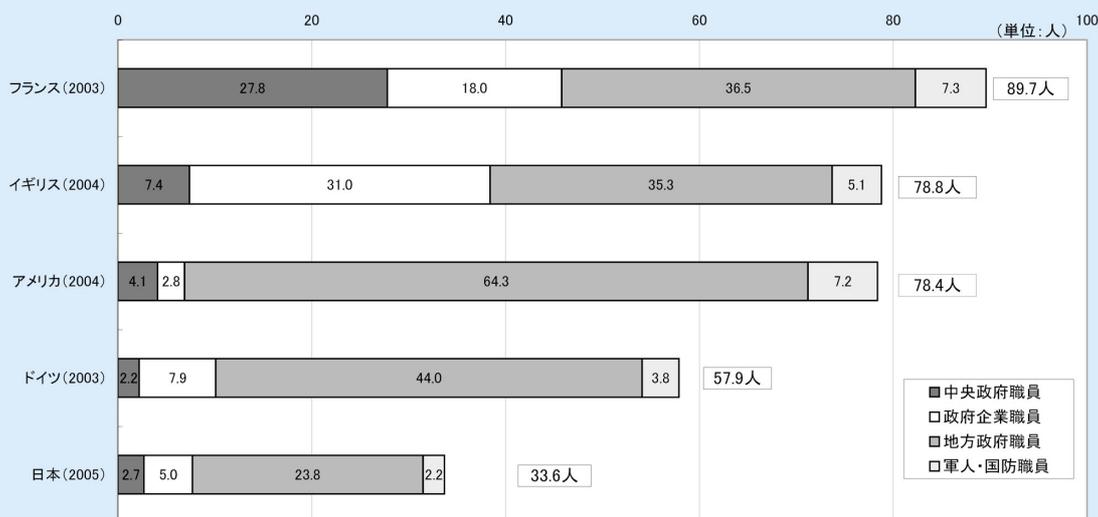
公共事業とともに、税金の無駄遣いとして批判の矢面に立たされているのが、公務員の数である。公務員はその数が多いことに加え、天下りなどで民間より「おいしい思いをしているのでは」といった類の批判は以前からあり、最近では、都内の一等地の宿舎を格安の家賃で使っていることに対する痛烈な批判が巻き起こったことは記憶に新しい。

意思決定や事業執行の遅さはつまるところ、多すぎる公務員によって肥大化した組織にこそ問題があるのではないかということなのだろうが、果たして日本の公務員数は指摘されるほど多いのだろうか。

総務省がまとめた、人口1,000人当たりの公的部門における職員数の国際比較をみると、人口1,000人当たりの職員数は、日本が33.6人でフランス、イギリス、米国、ドイツをいずれも大きく下回り、日本の公務員は、先進諸外国と比べて多くないどころか、逆に少ないという結果が出ている（図 16）。

同省の資料によると、国の行政機関の定員は、郵政の公社化や国立大学の独立行政法人化など、「小さな政府」の推進により、90年代に入ってから減少し続けており、06年には、33万1,000人にまで縮減して90年（88万6,000人）の半分以下のレベルにまで達している。他国の事業執行量と日本のそれとがどの程度違うのかは明らかでなく、人員が少ないからといって、一概に日本の方が効率的な事業執行をしているとは言い切れないが、「国民に占める職員数割合は諸外国に比べて多くない」ということは確実にいえる。

公共工事に目を転じてみると、品質を確保するための監督・検査員など、公共発注機関として一定数確保しなければならない職種も多い。「足りない部分は民間委託すればいい」という意見もあるだろうが、基本的に自己利益だけを追求する民間企業に、どこまでの「公共部分」を任せられるのかは、十分に議論する余地がある。



- (注) 1. 総務省資料より作成
 2. 国名横の()は、データ年度を示す
 3. 日本の「政府企業職員」には、独立行政法人(特定および非特定)、国立大学法人、大学共同利用機関法人、特殊法人および国有林野事業の職員を計上
 4. 日本の数値において、独立行政法人、国立大学法人、大学共同利用機関法人、特殊法人および軍人・国防職員以外は、非常勤職員を含む

図 16 人口千人当たりの公的部門における職員数の国際比較(未定稿)

い。イメージのすり込みだけを目的とする他産業との比較に基づく判断で、政策の方向性を安易に判断することは、将来的に大きな禍根を残す可能性も高い。

一方では建設産業の特殊性、もう一方では製造

業などとの比較を持ち出す、“都合のいい使い分け”はもう止めにして、そのどちらに「軸足」を置くのかを決めてから、産業政策の行く先を検討するべきだろう。