

公共事業論（大いなる無駄の構造）

1 国土総合開発計画の歴史

全国総合開発計画（全総）

1.1 一全総 1962（池田内閣） ←1960 年所得倍増計画

スローガン「地域間の均衡ある発展」

全国に工業開発拠点を配置する「**拠点開発方式**」

① 拠点とその周辺の農林漁業地域をすぐれた交通、通信施設で結ぶ

② 高度成長を支える産業の拡大

結果：大都市の過密化（関東、東海、関西）、都市と地方の**格差拡大**

農村からの**人口流出**、**自然の破壊**、重工業誘致成功は太平洋の限られたところ

1.2 二全総（1969、佐藤内閣）

目標 ①自然の保護、②全国土の有効活用（開発可能性を全国に広げる）

③地域の特性に応じた国土利用再編成、④安全・快適で文化的な環境整備

②のため「**ネットワーク方式**」 やはりテーマは「**都市と地方の格差縮小**」

都市と地域を**新幹線**、**高速道路**、**空港建設**、**通信網整備**により結ぶ

指定地域：苫小牧東部、むつ小川原、西南地域（鹿児島）に大規模工業開発

結果：用地買占め、**地価高騰**

1972 年田中角栄「日本列島改造論」

「過密、過疎の同時解消。都市と農村、**表日本と裏日本**の格差をなくす。」

結果： 開発ブーム、**土地投機**に突入。1 年で 30%暴騰

再点検により、**国主導の大規模開発は、全面的に否定された**

1.3 三全総（1977、福田内閣）

1973 年のオイルショックにより、不況とインフレ

高度成長から低成長時代への転換が余儀なくされた

「大都市への人口・産業集中を抑制し、**地方を振興**」

「**定住圏構想**」（大平次期首相の「**田園都市**国家構想」が反映された）

三原則 ①自然、生活、生産環境の調和

②安定した居住を確保する雇用、文化、教育水準の確保

③（人口増が予想される）地方都市と周辺農漁村の生活環境整備

個性的で魅力ある地方都市をつくる→「**地方の時代**」のきざし

大平首相は 79 年 1 月に首相、ところが、80 年 6 月に急逝

各省から「定住圏構想」が提案

結果：44 か所がモデル定住圏指定（**各省のプロジェクト**に利用された）

進んだのは、工業用地確保、関連してダム建設による工業用水確保、住宅開発、施設を結ぶ道路整備（国、都道府県からの**補助金**に依存した**土木工事ばかり**）

工業団地をつくっても工場は来ず、工場が来ても働く人の住宅は民間まかせ

三全総の洗い出し（1981, 国土庁）

- 製造業の落ち込み（サービス業の増加） → 地域産業の掘り起こしが必要
- 人口増加率の急激な低下
- 住宅高騰による中心部から周辺部への若者・中間層の人口流出。新たな過疎
- 農村では人口減少と高齢化が深刻

製造業に代わるエンジンは

大規模公共プロジェクト（新幹線，高速道路，東京湾横断道路，関西国際空港）

大都市の大改造構想（特に東京）

1.4 四全総（1986, 中曽根内閣）

東京一極集中（周辺に業務核都市），東京の国際化を目指した。

「**全国一日交通圏**」構想

- ①主要都市間の移動を3時間以内，②地方都市から複数の交通機関へのアクセス1時間以内，
③全国の主要都市間を**日帰り可能**

中曽根内閣の認識：東京は全国土の活性化を促す高次都市機能の拠点

地方の反対により，「**多極分散型国土の形成**」に戻った。

東京⇄地方 の両方

産業の割り振り

苫小牧東部地区「大規模工業地帯」，秋田・山形「大規模食糧基地」，北陸「知識集約型工業地帯」，名古屋「産業技術中都市」，近畿「関西文化学術研究都市」，大分・熊本「テクノアイランド（先端技術）」

地方の言い分を取り込み，高速道路は決まっていた距離が2倍に

同時に，「**地域高規格道路**」が計画

アクアライン，本州四国連絡橋，東京湾口道路，伊勢湾口道路，紀淡海峡道路，関門海峡道路，豊予海峡道路，島原・天草・長島架橋の計画が打ち出された。

高速道路，特にバイパス建設が加速し，東京大構造計画も残った

1.5 五全総（1998, 橋本内閣） **バブル破たん後の長期不況**

「21世紀の国土のグランドデザイン」

「多様な主体の参加と地域連携による国土づくり」

①多自然居住地域，②大都市のリノベーション，③地域連携軸，④広域国際交流圏
開発軸を4本に増やした。北東国土軸，日本海国土軸，太平洋国土軸，西日本国土軸の
東アジアとの人的・物的交流の拡大

「**アジア一日圏構想**」出発日のうちに目的地に到着し，一定の用務ができる

「地域**半日交通圏**」の形成を推進

そのほか 首都機能移転，三大都市圏の国際空港建設，巨大港湾建設，**リニア鉄道導入**

1.6 国土形成計画（2005 小泉内閣案，2008 福田内閣）

総合的な国土の形成をはかる

「国の一方的支配による量的拡大から，**成熟社会型**の計画への転換」

「**国と地方の協働**によるビジョンづくり」

全国と，全国**9つの広域地方圏**に分けて広域地方計画

全国計画は，地方の意見では覆せない

スローガン

「**シームレスアジア**」（貿易、観光などの交流、一体化）

手段は、国際港湾、空港、地域観光資源を結ぶ道路、鉄道などの整備

「**持続可能な地域**の形成」

ブロック相互を結ぶ国内交通体系の陸海空にわたる総合的な整備・活用

（四全総、五全総の追認と加速）

「**災害に強いしなやかな国土**の形成」

交通・通信網等の**迂回ルート等**の余裕性

過去の計画見直しはなし

さらに、「**日帰りビジネス圏**」

「**貨物翌日配達圏**」（アジア圏内に製品や半製品を迅速・安価に運ぶ）

高速海上輸送、航空機輸送、国内各地と港湾・空港を結ぶ高速道路

「真に必要な道路整備は計画的に進める」

過去の計画をすべて呑み込み、新しい計画を追加してすべてが必要な道路

2014 年 6 月 国土**強靱化**基本計画

- ①一極集中、国土の脆弱性を是正し、多極分散型の国土を形成。
- ②特性を生かした地域振興、定住の促進などにより **国土の均衡ある発展（複数国土軸の形成）**。
- ③大規模災害の未然防止に努め、**災害発生時**の政治・経済・社会の持続可能性を確保

結局、再び地域政策を全総型・国主導型に戻そうとしている。

2 道路の現状

2.1 道路財政のしくみ

1. 道路整備特別措置法（1952）：有料道路の建設促進（つまり 高速道路網の建設）
それまで、公共性のため無料が原則
2. 道路整備臨時措置法（道路特定財源制度）1953 年 一般国道の建設
 - 道路整備 5 カ年計画：建設大臣が策定し、閣議決定で成立する＝法律と同じ効力
 - 一般財源だった揮発油税を道路 5 カ年計画に充当。

2.2 社会資本整備重点計画法案（重点化法）2003 （道路整備緊急措置法に代わる）

- 道路を含む 9 つの分野の 5 カ年計画を「重点計画」に統一。
- 総事業費の代わりに、アウトカム（成果）を示す。
- 重点計画に期限の明示がない。
- 主務大臣が策定し、閣議の決定を受けるだけ（国会審議なし）

アウトカムの例

道路渋滞を 1 割減にする（単位：人・時間/年）

企画の高い道路を使用する割合を 13→15%に引き上げる。

どのような道路にどのくらい費用をかけるかはブラックボックス内

渋滞対策とは、

具体的施策は、環状道路、バイパスの整備、交差点の立体化

生活幹線道路ネットワーク形成も、救急医療機関への1時間内移動。

つまり、地域高規格道路の整備

交通事故対策、通学路歩道整備、踏切安全対策は、1けた少ない予算

バイパスの効果は？

バイパス沿いに大型店舗が出店

街中の客数激減、閉店、シャッター通り（ドーナツ現象）

四国と本州を結ぶ3本の橋は、四国の繁栄と人口増を期待した。

ところが、人口、産業の減少という「ストロー現象」対策に追われている

2.3 高速道路の赤字

道路関係四公団民営化推進委員会

収支比率（100の収支を得るのに必要なコスト）

- ①北海道縦貫自動車道 399% ②東海北陸自動車道 325%
- ③四国縦貫自動車道 323% ④東北横断自動車道（いわき新潟線） 250%
- ⑤四国横断自動車道 188% ⑥東北横断自動車道（酒田線） 188%
- ⑦関越自動車道（上越線） 171% ⑦九州横断自動車道（長崎大分線） 171%
- ⑨北陸自動車道 168% ⑩東北横断自動車道（釜石秋田線） 138%

42路線のうち、債務完済で利益を挙げているのは5路線

東名高速、中央自動車道、東北縦貫自動車道 など

早い時期に完成し、大都市を結び、列島を縦に走る縦貫道路

悪いのは、後になって供用、3大都市圏と離れ、列島を横断する道路

道路関係4公団の累積赤字は40兆円、国民一人当たり30万円以上

日本道路公団の設置 1956

国が資本金全額を出資する特殊法人（有料道路を専門に建設管理する組織）

建設大臣の認可を受けて長期、短期借入金をし、道路債券を発行できる。

政府は、道路債券の元本、利息の支払いを保証する

その後、首都高速道路公団 1959、阪神高速道路公団 1962、本州四国連絡橋公団 1970

2.4 高速道路の拡張

1957年「国土開発縦貫自動車建設法」（縦貫道法）

別表に予定道路と経過地を書き込む → 我田引道により収拾つかず。

中央自動車道（東京－吹田）、東北自動車道（東京－青森）

北海道自動車道（函館－稚内、釧路） 中国自動車道（吹田－下関）

四国自動車道（徳島－松山） 九州自動車道（門司－鹿児島）

その後、個別の議員立法 各地元の要望がそのまま法律になった

東海道幹線自動車国道建設法 1960（太平洋ベルト地帯）

関越自動車道建設法 1963（首都圏と日本海沿岸）

東海北陸自動車道建設法 1964（東海と北陸）

九州横断自動車道建設法、中国横断・・・ 1965

1966 年 縦貫道法を改定

その他 5 つの法律をすべて取り込み（縦貫に横断を加えた）内閣提出の閣法（官僚主導）

名目：全国どこからでも 2 時間以内に高速道路 IC に到着するため

1957 年 高速自動車国道法（高速国道法）＝高速道路の憲法

建設大臣は、基本計画を整備計画に格上げできる。

予定路線を自ら定め、建設、維持、修繕ができる。

さらに、「一般国道の自動車専用道路」

建設大臣、知事が独自に税金を投入して建設できる。

内容は高速道路だが、簡素化手続きで建設できる

3 補助金と負担金，「政財官」鉄の三角地帯

官僚の天下り，政界への進出

財界の政治献金

官僚の政策立案におけるシンクタンク（＝企業のひもつき）

3.2 財界の働きかけ

1963 年日本地域開発センター設立（経済界中心）

①公共投資の促進（国の補助），②国，地方自治体，民間の開発の調整

③都市の再開発，④巨大プロジェクト

などを研究し，政府に発言していくことになった。 **強い要望**

鉄鋼，セメント，建設，不動産などの大企業は

工業都市建設，高速道路，新幹線などのプロジェクトから収益

プロジェクトに関連する土地の買い占め

1973 年の経企庁による二全総の総点検で，買い占めた土地は 5 年間に 40 万 ha

目的不明の思惑買い，土地価格の高騰

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC） 1979 年発足

鉄鋼，セメント，建設，不動産，商社，電力，電気，銀行，証券など 123 社

- 超大型プロジェクトの実現を政府に働きかける
- 規制緩和（都市計画法，建築基準法など）⇒土地の高度利用，高さ制限緩和など
- 許認可の簡素化（建設，不動産）アセスも含む
- 地方自治体の独自規制見直しなどを要請 ⇒ 過剰としてはずさせる

財界の動き

経済同友会「民間活力に都市開発の効果的促進」

建設業協会「民間活力の活用方策」

都市開発協会「都市開発等への民間活力の導入」

不動産協会「公共的な事業分野への民間活力導入方策」を提言

結果 土地投機と地価の高騰 **地上げ**（住民の追い出し）

超大型プロジェクトが，民間が大規模に参入する第三セクター方式でスタート

（関西国際空港，東京湾横断道路など）

道路が赤字でも，ゼネコン，製鉄，セメント，電機・設備会社の利益は保証されている。
銀行も政府保証がつくなど，元本と利息を稼げる。

3.3 政官財の癒着構造

1) 業界丸抱え候補

国土庁事務次官を参議院比例区候補に，1991 年

「**業界の代表**に最適の人」（不動産業界の独自候補）

業界は，党員，後援会員を集め，3 億円の資金 バブルの利益が，自民党へ

2) 建設業界の談合 1980 年ころより明らかになる

公共事業をめぐる談合の構造

①議員（国会～市町村議会）が公共工事の情報を役所からとり，業者へ。配分の介入も。

②政界へは政治献金，政治の側は業界の要望を実現

③業界には上納金が入る

役所の関与がある場合

地元有力者，議員などから役所へ，特定業者を選ぶよう圧力をかける

役所では調整できないので，業界に調整を依頼

天下り

民間天下りの際に一定金額の公共工事を手土産にするのが慣例

（建設省，その出先機関，関係公団などから）

公共投資の 70%は建設省

3) 地方における建設業

地方ほど公共事業の依存度は高い。

議会の実力者が建設業者ということも多い

首長，議会選挙が，**公共事業の配分**をめぐる建設業者の主導権争い

道路族とは・・・

1) 永田町の議員

2) 首長と議長（地方六団体）

全国知事会，全国都道府県議会議長会，全国市長会，全国市議会議長会，

全国町村会，全国町村議会議長会

3) 関係業界

日本道路建設業協会（道建協）＝鹿島道路，大林道路など全国 290 社

日本建設業団体連合会（日建連）＝ゼネコンとその関連団体

JAPIC＝政官業の横断組織

全国道路利用者会議＝自治体首長・議会議員，道路，建設，自動車，バス・トラック事業者団体，石油業界など 4100 団体

日本道路協会（理事に多くの建設省出身者を抱える）

高速道路調査会

3.4 なぜ道路をつくるか

地方自治体の道路予算

①国直轄事業

一般国道の場合

指定区間の国道（国交省大臣が管理） 国の負担 2/3，都道府県 1/3
指定区間以外の国道（知事が管理） 国の負担 1/2，都道府県 1/2
負担金調達のため、借金を重ねている

②国庫補助・地方道路整備臨時交付金事業（工事も管理も自治体）

自己財源を用意しなければならない。

一般国道，地方道，都市内街路などに，種々の補助金がある（50～55%）

③県単独事業

補助金の狙い：中央主導でできるだけ多くの公共事業を地方にばらまくこと。

国は自治体があれば国道ができない。

自治体は，国があれば都道府県道をつくれない。

道路をつくるほど，借金が増える

生活道路建設補修を行う単独事業が激減している

道路特定財源が余るようになり，国交省は使い切るのに躍起になっている

官僚の世界は，予算を使い切るほど優秀（カラオケ，マッサージチェア，住宅借り上げ）

放漫な道路建設に走りがち

4 公共事業の破たん

4.1 予算の決定プロセス（公共事業が止まらない理由）

(1) 目標や数字が抽象的（第 11 次道路整備 5 カ年計画，平成 5～9）

例：活力ある地域づくりのための道路整備の推進 35 兆円

所期の目標は達成されたはずだが，更新に次ぐ更新

既得権が自己目的化し膨張，生活の利便より経済基盤整備優先

(2) 表面だけの予算審議

公共事業の箇所づけの資料は提出されない。

予算は，部・款・項・目の順。審議は項以上。

項：農業生産基盤整備事業費(A)，農業整備事業費，農村整備事業費 など

A の目：かんがい排水事業費補助，圃場整備事業補助 など補助事業

内訳は，予算成立翌日の地方紙に詳細が載ってからわかる。 箇所付け

(3) 審議の例

1) 国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）

高速道路の基本計画，整備計画，それらの変更を審議

2003 年 12 月，第一回

（2002 年 6 月より，道路関係四公団民営化推進委員会が発足していた）

「すでに決まっていた整備計画 9342 キロのうち，完成していない 71 区間のうちから 27 区間 699 キロを新直轄区間（全額税金投入）に切り替え」

➤ 審議時間はわずか 45 分，その 1/3 は道路局長答弁

➤ 27 区間の個別審査はまったく行われていない。

➤ 民間有識者は，国土交通大臣が選ぶ

4.2 利権の構造

(1) 関係者の構造（公共事業の実施者）

- 1) 国，自治体
- 2) 特殊法人（日本道路公団，水資源開発公団，住宅都市整備公団など 88）
- 3) 建設業者（日本の総生産の 2 割，52 万の建設業者，1/3 が個人業者，8 割は中小・零細）
 - 公共事業は中小・零細業者の死活問題，自治体の経済がそれに依存
 - 議員は，公共事業推進を公約しないと，当選できない。（建設業界が集票マシン）
- 4) 地元の利益と族議員
 - 整備新幹線着工要求（1996）のとき
 - 道県・市町村議員，市長，建設業者，商工関係者が陳情（白はちまき「新幹線着工」）
 - 自民党本部，大蔵省主計局，運輸省へ
 - 自民党の運輸族，関係地域出身議員が参加

(2) 省庁別の公共事業シェア

建設省 67～69%，農水省 20%，運輸省 6～7%

内訳 道路整備 28，治山治水 17，住宅・市街地 13，下水道環境衛生等 18

農業農村整備 13，林道・工業用水等 4

港湾・漁港・空港 8

1980 年度以降，変化がない

- 各省，各局，各課，係ごとに分割され
 - 各レベルで政，財，自治体などの利権がからんでいて動かさない。
 - いったん握った財布の総額は，減らさない。
 - 常に，前年度比増を目指すのが官僚の仕事（右肩上がり）
 - 例：洪水対策として，避難体制，洪水保険などの合理的選択肢はない。
 - 洪水確率を，50 年に 1 度から，100 年，200 年と引き上げる。
- 省庁間の調整はない（建設省の道路と農水省の農道が並行して走る）
- 省庁は，決して他人のムダを批判しない。

(3) 官僚の習性

官僚は，自らの政策判断や計画の誤りを認めようとしない。

いったん決めると，見直しはしない。

公害訴訟で敗訴 ⇒ 必ず控訴（認めると，他の訴訟に影響する）

官庁内部はボトムアップになっている。（省－局－課－係）

「継続の論理」

- 決定した時は正しい，変更されない限り正しい，したがって変更しないので正しい。
- 責任を拡散させ，修正の力学を働かせにくくしている
- いったん決定したことの修正・中止は，前の決定が誤っていたことを認める
（＝決定に関与した官僚の責任を問う）
- したがって，計画はどんなことがあろうと継続されなければならない。

(4) 天下り

1996 年，主要な建設会社 100 社の全役員 2995 人中 6 人に一人が官庁・各公団から

主要ゼネコン 94 社の官公庁発注工事比率が 1995 年は 36%（1990 年は 24%）

1996 年，農水省関東農政局発注の大型工事のうち，94%は天下り先企業

住宅都市整備公団役員の大半は建設省出身の天下り

こうしたピラミッド組織が、組織維持のために公共事業の増加を要求

4.3 やめられない理由

(1) 公共投資効果の低下

費用便益比が小さい（船の入らない港，飛行機がめったに來ない空港）

なぜ止められないか

道路より，道路工事による現金収入を期待する

（麻薬の切れた患者に麻薬を与える治療法）

公共事業中心の景気対策（ケインズの景気浮揚対策）をとる先進諸国はない

(2) 破たんする公共事業

1) 道路

道路公団の累積債務は 22 兆円（1996）

支出の半分以上が借金返済，その額は建設費の 2 倍

高規格道路のうち高速道路は 11,500km の予定，96 年末では供用 53% にすぎない

高速道路は，それでも第二東名・名神，北関東道を全線開通を決定

2) ダム

都市用水は 70 年代前半まで直線的に増加

しかし 73 年以降は頭打ち。73 年 7190 万 m³，2000 年には 8230 万 m³ の予測

（工業用水利用の低下——鉄鋼，化学などの用水型産業の頭打ち＋リサイクル，節水
水道用水は伸びが低下——人口低下，水洗トイレの普及）

78 年の長期水需給計画では，90 年の需要が 1 億 3 千万 m³（実績の 2 倍）

これをもとに，ダムの計画と建設

高さ 15m 以上の各種ダムは 2576，さらに 579 が建設中か計画中（1997 年の時点）

住民が村や町を追われる

3) 農道空港

- 岡山県笠岡市，長さ 800 メートルのミニ空港
 - 関西方面へ，新鮮な農産物を空輸する。1991 年完成
 - 利用は，1 週間に数日，単発の軽飛行機，100～200 キロの野菜を運ぶだけい。
 - 軽飛行機は，トラックの 20 分の 1 も運べず，採算がとれない。
 - もたもたしていると，トラックと時間も変わらない。
 - 年間，50 回の飛行にすぎない
- 1988 年から全国 9 か所の農道空港を建設，4 か所完成したが大幅採算割れ，96 年で打ち切り
- 農道の延長は全国 19 万キロ，国道 5 万 3 千キロと都道府県道 12 万 4 千キロの合計より大
- 幅 4m 以上の広域農道が，国道や都道府県道と並行しているところも多い。
例：名古屋から知多半島へ，2 本の道路の幅は 500 メートル
 - ◇ 南知多道路は工費 600 億円の有料道路
 - ◇ 農道は工費 100 億円の無料道路

4) 土地改良事業

農水省の大部分の公共事業

農業用排水施設，農道建設，農機具を使うための水田の区画整理，埋立・干拓

土地改良区という法人組織は、全国で9千以上 → 所期の目的は達している
川辺ダム(熊本県)

農水省はダム工事前に、大規模灌漑、畑地造成、既存の畑地区画整理の計画
住民反対：費用がかかる、水は足りている → 95年に裁判

5) 港湾（運輸省）

港湾法による港が、全国に1102完成（漁港は含まない）

96年、行政監察局が調査（主要33か所）

- むつ小川原港、企業誘致に失敗したのに岩壁バース12を建設、取扱量は目標の10%
- A地区に8バースができていたのに、B地区に24バース完成。2000年の目標425万トンに対して実績は91万トン（20%）。さらに5バースの建設が計画
- 鉄鋼貨物用の100メートルの岸壁に、年間10隻のみ接岸

5.4 ストップがかからない理由

(1) 費用便益評価 便益を過大評価

(2) 仲間内の評価

マニュアルは、道路事業評価手法検討委員会が作成、基礎資料は三菱総研
高規格幹線道路178路線の計算、すべて、B/Cは1.2以上

計算は、財団法人国土技術研究センター

センターの会長はJFEスチール社長、副会長は日本建設業団体連合会会長

理事長は元国土交通省技監、理事はすべて国交省出身者

建設業24社、製鉄業2社、セメント業1社、情報関連業1社から社員1人ずつ派遣

(3) 高い事業費

建設費単価

ロンドンのM25環状高速道路（全長180キロ、6車線） 12億8千万/キロ

首都圏の圏央道（全長230キロ、4車線） 174億円/キロ 13.6倍

建材費用

セメント生産 3位米国8786万トン、4位日本8334トン（1位中国、2位インド）

最大の公共事業は道路

国土面積が25倍の米国とほぼ同じ

材料単価が実勢の市場価格より相当高く、公共事業費を押し上げているとの疑惑がある。

(4) **道路構造令**

すべての道路（高速道路～村道）はこれに従わなければならない。

長野県栄村： 構造令を無視し、補助金なしの独自整備事業を行った。

費用が2分の1から3分の1で済んだ。

構造令は、道路の曲率が決まっている。

地盤支持力を指定：砂利を入れ、下層地盤を固め、表層地盤、舗装

現場では、このくらいいいと地域の人が決める。

(5) 補助金の問題

不足分は県、市町村が負担する。

「押し付けられる」との反発もある。

途中で事業をやめる場合、年 10.95 パーセントの加算金を上乗せし返却しなければならない。

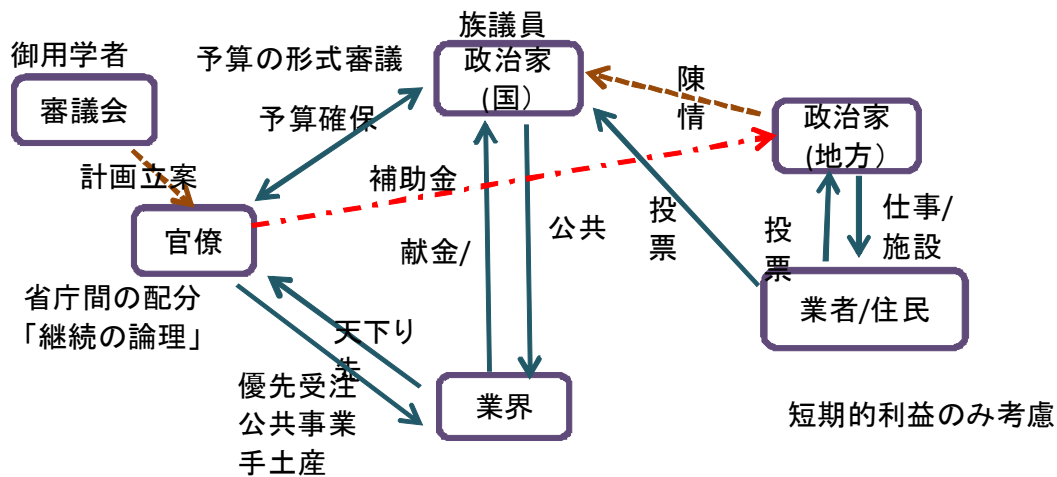
国の行政圧迫

岡山県奥津町に、苫田ダム建設計画（町の一部が水没）

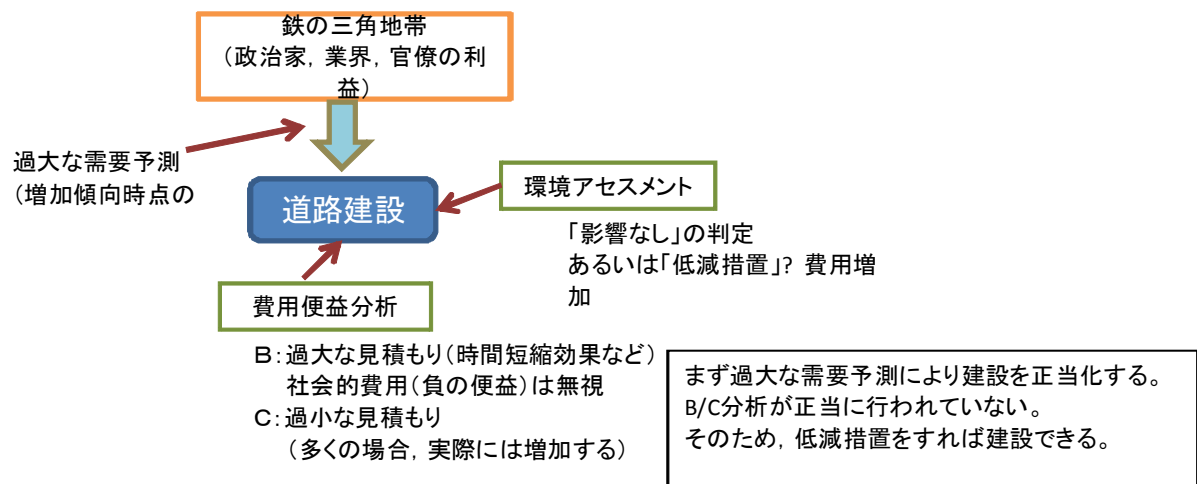
町が反対すると、建設省、県が災害復興事業、町営医療センターなどの補助金をストップ

逆に、建設省が支払う損失補償に、生活再建対策費、協力感謝金などの利益誘導

さらに、広報や陳情による世論操作



関係者間の関係



道路建設推進のしくみ

参考文献

- 五十嵐敬喜, 小川明雄: 道路をどうするか, 岩波新書 1164, 2008
- 五十嵐敬喜, 小川明雄: 都市計画—利権の構図を超えて, 岩波新書 294, 1993
- 五十嵐敬喜, 小川明雄: 「都市再生」を問う—建築無制限時代の到来, 岩波新書 832, 2003
- 五十嵐敬喜, 小川明雄: 公共事業をどうするか, 岩波新書 492, 1997
- 五十嵐敬喜, 小川明雄編著: 公共事業は止まるか, 岩波新書 717, 2001

