

地域社会づくりのオピニオン誌

平成29年9月20日発行

けんせつ 国土

- | | | |
|-----------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> 巻頭インタビュー | ● 土砂災害から国土・まち・人を守る | 小山内 信智 |
| <input type="checkbox"/> 対談 | ● 大型クルーズ船受け入れ拡大に向けた環境整備の現状 | 松良 精三 首藤 安孝 |
| <input type="checkbox"/> 特別インタビュー | ● 建設業の再生はこれからだ！ | 足立 敏之 |
| <input type="checkbox"/> 座談会 | ● 農業生産性の向上を目指して | 北田 久志 舘石 和秋 坂井 松信 山崎 毅臣 |
| <input type="checkbox"/> 寄稿 | ● 札幌市の鉄道高架事業～そして篠路駅周辺地区へ | 天野 周治 |

第77号



建設業の再生はこれからだ!

地方のインフラ整備をめぐる

特別インタビュー

昨年夏の参院選に出馬し初当選を果たした元国土交通省技監の足立敏之氏。当選から一年。建設産業の再生、社会基盤の着実な整備、地方の活力の再生、安全・安心な国土づくりなどを掲げる足立氏に、財政や災害対応など、最近の建設業を取り巻く情勢について聞いた。

——当選から一年になります。

足立敏之参議院議員（以下、足立）

まだまだ一回生で駆け出しです。ようやく最近、国会質問ができるようになり、通常国会では六回、質問させていただきました。いずれも建設分野に関係する内容です。所属は国土交通委員会、災害対策特別委員会、そして東日本大震災の復興特別委員会なので、得意分野のインフラ整備や防災、建設産業の再生について質問しました。それなりに皆様の期待に応えられるようなことができたのか

など思っています。

——建設業の直面する現状や、

最近の財政について、どうごろんになっていますか。

足立 公共事業予算はこの二十年

年ぐらいう下がり続けてきた。一番のピークだった平成十年は補正予算も含めて十四兆九千億円という規模だったのですが、それ以降は予算の削減が続く、民主党政権がそれに輪をかけた。激減です。一番少ない時は野田総理の時の四・六兆円。およそ三分の一の規模まで落ちました。その後、自公政権

に戻していただいて、この四年ぐらいは六兆円ぐらいの規模で推移しています。政権が戻った時には二・四兆円の補正予算があり、合わせて七兆円ぐらいの公共事業予算を確保したわけです。

その時には建設業の皆さんも民主党政権で冷え冷えしていたので、少し補正予算で仕事が回るようになり、景況感もプラスに転じました。それが二十四年の補正予算の後です。その後はアベノミクスで最初は景気も良くなった感じでしたが、二十五年の補正予算が一兆円、その次の年は四千億円ぐらいいなくなってしまい、三年目ぐらいいで息切れし始め、見ようによっては民主党政権下ぐらいの厳しさではないかというぐらい、景況感もすごく悪くなつていった訳です。昨年参院選後には久々に一・六兆円規模の大型の補正予算が打たれました。それで少しゆとりができたのですが、景況感ではプラ

防災・道路にしっっかり予算を



参議院議員 足立 敏之氏

すまで転じてはいない。なぜかというところ、アベノミクスの時のようには一回だけで後はしぼんでしまうのではないかとという心配が拭えない。当初予算を伸ばしたいのはやまやまですが、そう簡単にはいかないのです、今年も大型補正を何とか打ちたいと。そうすること、

少しは景況感も良くなると思つてます。皆さんが良い方向に転じたと思つていただけると改善していくのが今年、あるいは来年の予算と補正予算だと思つています。——今年の補正はぜひ必要だということですね。

足立 今年も九州を中心に災害

足立敏之（あだち・としゆき）氏 昭和二十九年五月生まれ。兵庫県西宮市出身。京都大学大学院修了。昭和五十四年四月建設省（現国土交通省）入省。河川局河川計画課長、四国や中部の地方整備局長、水管理・国土保全局長を経て平成二十五年八月技監。退職から二年後の平成二十八年七月参議院議員選挙に立候補し、初当選。国土交通委員会などに所属し、自民党災害対策特別委員会では事務局次長、組織運動本部では国土・建設関係団体の副委員長を務める。

がありましたから、補正は当然やらなくてはいけないのですが、それだけではない。今回の災害をみても、去年や一昨年の災害をみても、いつ何時、ああいった大災害が起きるか分からない。その意味では、昔は全国防災といつて、今回被害が出ている山国川とか、筑後川上流の花月川といった被災を踏まえ、全国で安全度を上げようと補正を打つたりした。全国的にまだ十分ではない治水対策等をしつかりとするためにも補正予算が大事だと思つています。

——ところで、安藤裕衆議院議員の呼びかけで立ち上がった「日本の未来を考える勉強会」が、プライマリバランス（PB）の黒字化目標取り下げを提言しましたが。

足立 PB自体を財政規律の指標にしているのは日本だけです。ほかの国はもつと違う柔軟な指標を財政規律の指標にしているから、少しぐらい経済が変動してもちゃんと投資ができる、そういうことになっている。

日本はPBをきちんと守つていたら、公共投資なんかできなく

なつちゃうわけですから、それはおかしいだろうということ、今、よくよく見ると「骨太の方針」には「債務残高対GDP比」と「プライマリバランス」と二つ書いてある。撤廃は多分、財務省がしないんだけど、やっぱり両睨みでやらなくちゃいけないというように感じ始めているみたいです。

国会でも安倍総理は「プライマリバランスを達成するなんてことは簡単だ。来年の予算を半分にするればいいんだ。だけど、そんなことしたら、経済がたがたになる。だからPBばかりを守るという考え方はおかしくて、経済の状況をみながら、PBもみながらという両睨みでやるべきだ」と常に言つてます。

麻生副総理も今年の通常国会で「GDPを引き上げるには財政出動しかないんだ」と、国会で答弁されましたから、みんなそういうことは分かり始めている。ただ、一度決めたルールを撤廃するのは簡単ではない。またPB黒字化を二〇二〇年に達成しようとしているけど、消費税率を上げないと決め



たのだから目標は後送りすべきなのに、税収がない中で二〇二〇年の黒字化達成と言っていること自体おかしい。これからそういう議論を少しずつやっていくと思いませんけど、経済成長も見なければいけません。この二十年で先進国の中でGDPを下げたのは日本だけです。他国はみんなGDPがアップしているわけです。

何が違うのかと見てみたら、やはり公共投資をしている国はGDPが伸びている。日本は公共投資を半分にしてGDPは先進国で唯一マイナス。ドイツなんかも緊縮財政なんだけど、それでも少しは

伸ばしていて、GDPも伸びている。フランスもアメリカも英国も、いずれも公共投資を伸ばしてGDPが増えている。だから日本もそう言ったことにもう一回気がついて、公共投資なんて九七兆円のうち今は六兆円しかないわけですから、一兆円ぐらい乗せたつてたいした影響はないわけだから、財政出動をしっかりとる。そうしたことが大事です。

PBを守るために当初予算を誤魔化して、抑えたままなんだけど、財政出動を機動的にやるというのは補正予算のことらしいんだけど、結果的に、トータルの公共投資を増やさない限り伸びていきにくい。

もう一つ、日本は世界第三位の経済大国だとまだ思っているようですが、本来比較すべき一人当たりのGDPだと、かつては日本は三位ぐらいだったのですが、今は二十位にも入っていない。日本はこんな体たらくなんだとみんな分からないといけません。

——北海道では昨年、大きな災害がありました。九州の話もされ

ていましたが、最近の気象の極端化といった現象についてはいかがでしょう。

足立 地球温暖化でいうと、この一世紀ぐらいで約一度上昇しています。これからの百年を考えるとだいたい三度から五度ぐらい上がるのではないかと言われています。

温暖化対策はCO₂対策を中心とする緩和策 (mitigation) と、もう一つは、具体的に影響が出てきたものに対して、例えば災害対策だとかの形で対策を講じる適応策 (adaptation) があり、適応策と緩和策が両輪になっている。ただ、日本はどうしても緩和策に目が行きがちです。CO₂対策をしつかり進めようという話を中心になるのですが、それでも気温は上がっていく。

三―五度も上がると、北海道は気温も降雨量も関東と同じくらいになる。二十六年の利根川決壊の時は五〇〇ミリとか六〇〇ミリ降っています。将来的にはいえ、二〇〇―三〇〇ミリ程度の雨にしか耐えられない北海道の川でそれ

だけの雨が降ったら、大きな被害が出るし、これまで経験したことのないような土砂災害も起きかねない。そういう意味で、気象の極端化への備えはしっかりとやらなくてはいけない。治水対策も将来の気候の変化を考慮した内容に作り直し、例えば計画洪水流量を大きくして、再整備をすとか、それぐらいのことがきつと、必要になってきます。

北海道も去年の水害を踏まえ、北海道開発局の中に検討委員会をつくり、これからの治水対策では気候変化の影響を加味して計画を考えていこうという方向性を出しています。まだ具体的な計画づくりまでできていないので、国会でも質問しましたが、そこは北海道開発局にはしっかりとやっていただくように期待したいと思っています。

——当然、適応策ということですね。

足立 もちろん。温暖化で言え

ば、米国のパリ協定からの撤退は問題だと思っています。国際的に適応策で各国が協力しなければいけないのに、温暖化に対して疑問を呈し、協定から抜けること自体、国際的に大きな問題です。一番CO₂を排出している米国が参加しないのはダメージが大きい。なぜなら、アジアの国々は気候変化にもっと弱い。今の治水安全度はものすごく低くて、温暖化が進み雨が降るようになったら被害はもっとひどくなる。日本はこうした時こそイニシアティブを取って、リーダーシップを発揮すべきです。

——北海道開発局の治水対策に向けた期待をおっしゃっています。だが、北海道のインフラをめぐる現状についてはどう見えていますか。

足立 土砂災害対策という観点で見ると、温暖化の影響がかなり顕著になってきていて、昨年八月のように一週間で三つも台風が上陸したり、これまではなかったような、太平洋側から東北に上陸す

るような台風が来て、それによって北海道で大雨が降り、大きな被害が出ています。北海道の川は本州の川に比べ、もともと雨がそんなに降らない地域なので、治水計画の対象となっていない洪水流量とか降雨とかも本土に比べて小さく設定している。

例えば、四国、九州の川は二日雨量で五〇〇ミリとか六〇〇ミリぐらいで計画ができています。関東の川だって四〇〇ミリとかそのぐらいで計画している。東北だって三〇〇ミリを超えるぐらいの雨量で計画を作っているのですが、釧路川などは二日雨量で二一三ミリですから、時間雨量で一〇〇ミリ超えるようなところが出てきている中では、やはり極めて脆弱な河川で、土砂災害にも弱いとしか言わざるを得ない。その意味でも治水対策というのをもう一回、温暖化の影響も勘案して見直さねばいけない。治水対策、土砂災害対策などやることはいっぱいありま

地域の安心・安全を守る役割担う建設を



す。

加えて、北海道のインフラという観点で見ると、高速道路の整備や幹線道路の整備は首都圏や近畿圏、中部等々と比べて遅れている。高速道路のネットワークもまだ整備途上ですし、幹線道路自体も老朽化とか、維持管理レベルが落ち

てきていて、舗装がガタガタになっていたり、大変残念な状態になっていると思います。だから道路ネットワークをしっかりと整備することが大事だし、道路や港湾等のメンテナンスをしっかりと、老朽化対策を講じることが大事ですが、そうした予算が不足してい

ることもあって十分に手が回っていない。これからの北海道を考えたら、しっかりと予算をつけてやっていく必要があると思っています。

——交通ネットワークについて、もう少し具体的にお話しいただけますか。

足立 北海道は高速道路でも対面交通が多いのですが、やはり四車線化が大事です。九州北部豪雨の際も、あの地域はすべて四車線化できていて、割としっかり使えている。大きな被災地域へ行けるようになっていくか状況を見ると、やはり四車線化しなければいけない。熊本地震の際も四車線化できていたから、片側ずつ止めて、補修をしながら通すことが可能だった。あれが片側一車線だったら通行止めにならないとしようがない。そういう道路が北海道は多すぎます。豪雪のことなどを考えても、本来、高速道路というのは四車線あるべきもので、日本みたいなやり方で続けていたら交通ネットワークとして質の低いものにはかからない。

例えば、北見―遠軽を早くつながないといけません。あそこが抜けて、地域高規格でつなぐネットワークになっていきますが、あそこをつなぐことで冬の交通の選択肢を増やすことにもつながるし、災害時も別のルートから行けるとい

う観点もある。主要幹線と同じぐらいのレベルに引き上げて、きちんと整備をする必要があると思つてます。また、稚内とか根室など、環状ではないところも奥まで大事な町がある。やらなければいけないと思えます。

――余市―黒松内間のうち倶知安までは別線整備する方向なのですが、倶知安―黒松内間は当面、現道を活用する区間とされています。

足立 現道利用なんて所詮、高速道路じゃないわけですから、よくないと思えますね。倶知安など、あの地域の人たちはとても熱心に要望活動をしていました。私が現役の頃も全国で二指に入る熱心さでしたよ。西九州自動車道だって、

佐世保―長崎がつながればループができる。北海道も同じです。観光面でも強力になるし、有珠など

が噴火したとしても代替道路が確保できるので、そういう意味でも大事な道路だと思えます。

――働き方改革、担い手確保についてはどうでしょう。

足立 大事なことは、高速道路の整備をしたり道路の維持管理をしたり、災害対策用の堤防やダムをつくること、また地域創生でまちづくりなんかに建設業界の人たちが取り組む。例えばフラノマルシェだって富良野市内の建設業者が頑張っている。北海道では建設業が地方創生の役割を担っているのですが、そういう大事な役割を果たしている建設業は、去年の災害の時には応急復旧をしたり、復旧・復興の大事な担い手になっていくわけです。

災害時には自衛隊と消防と警察が頑張っていると思込んでいる人が多いのですが、実は国交省、北海道なら北海道開発局、北海道の土木部隊、それに一緒に強力す

る建設関連産業の皆さんと一緒に頑張って頑張っているから、昨年の災害だって復旧できるわけです。

表土が流出した農地でも災害復旧の時に堆積土砂を利用して客土するなど、北海道開発局ならではのチームワークで上手くやっているじゃないですか。あれも実際の現場作業は建設業界がやっている。

そういう大事な担い手だということとを道民に理解してもらうことが必要です。建設業は地域の安全・安心を守るといっても大事な役割を果たしている。

持続的、継続的に活躍してもらわないと、大きな災害がいずれまた起きた時に、地域は立ち直れない。建設産業が健全に発展し、次世代に世代交代できる環境をつくるのが国としての責務であり、担い手確保という施策を出してありますが、そもそもやらなくちゃ行けないのは、工事量の計画的な確保と、建設産業再生です。仕事をす

ればちゃんと利益が上がる。利益が出れば、若い人を雇おうとか、若い人に給与をしっかりと払おうとか、お休みもあげようとか、そうやっていく。そこをしつかりして、若者に入ってきてもらえるような産業に再び作り直していくことが大事だろうと思つてます。

もう一つ大事なものは、誇りの持てる仕事かどうかということですね。先輩が若い人たちに提供しないためです。北海道新幹線でも構わないし、高速道路でもダムでも治水事業でも、まちづくりのためのいろいろな施設をつくる建築も含めて、メンテナンスもそうです。老朽化や耐震対策など、大事な役割を担っている。「自分もそういう仕事をやりたい」と思ってもらえるような、そういう未来を感じられる、誇りを感じられるような産業に作り直していく必要があるのではないかと思います。

――ありがとうございます。

未来を感じられる産業へ