暑中特別増刊号（2021 年）

建設新聞

暑中特別増刊号

2021年
発行所
㈱建設新聞社
〒980-0821 仙台市青葉区春日町7番5号
電　話022(221)4601

©建設新聞社2021年

建　設　新　聞

暑中インタビュー

国土強靱化のための 5か年加速化対策を推進

参議院議員　佐藤信秋氏、足立敏之氏

東北では東日本大震災から10年が経過し、ハード整備がほぼ完了した。今後は通常事業と合わせた復興の総仕上げが待っている。また、毎年発生する自然災害への備えとなる「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が本年度からスタートした。国民の生命と財産を守る取り組みとして待ったなしで対策を進めていく必要がある。新型コロナウイルス感染症の影響で疲弊している日本経済をインフラ投資で回復するための考えや建設業者の果たすべき役割などを参議院議員の佐藤信秋氏と足立敏之氏に聞いた。（聞き手：建設新聞社取締役副社長兼編集総局長　小島義弘）

建　設　新　聞

東日本大震災の復興完遂へ全面協力

参議院議員　佐藤信秋氏

―― 日本各地で激甚災害が多発しています。国土強靱化についてのお考えはいかがでしょうか。

佐藤　国土強靱化の3か年緊急対策が2020年度末で終了しまして、その後を引き継ぐ施策として「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が20年12月の閣議で決定しました。総事業費はおおむね15兆円(国費はおおむね7兆円台半ば)で、21年度分は20年度補正予算にて前倒して確保しました。インフラ投資分の事業費は全体の約6割、おおむね9兆円程度で国費は全体の8割、6兆円程度を見積もっています。さらに22年度分では国費として約1.4兆円を要求したいと考えています。国土強靱化5か年加速化対策については、激甚化する風水害や切迫する大規模地震への対策、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策、施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進を3本柱と位置づけ事業を推進してまいります。事前防災により国民の生命と財産を守る取り組みだけに、待ったなしでインフラ整備を進めていく所存であります。

―― 建設業の魅力ある職場に向けた労務単価の現状をどう見ますか。

佐藤　1997年から2012年までの間に建設業の労務単価は平均で約3割下落しました。これは1996年に公表された労務単価が実際の労務単価に比べ高いのではないかとの指摘を受け労働者側だけからの、10月だけの調査による労務単価の評価に変更され、下方修正された数字となりました。現場は下方修正された労務単価をもとに積算するため労賃の相場がさ

らに下落するという悪循環を生みました。労務単価の調査は気候が安定し工事繁忙期といわれる10月に行われます。月給制で考えれば判り易い。10月の労働日数は平均25日で建設労働者にとっては、稼働日は多いが、1日当り単価は安い月といえます。それに対し気候的に厳しい1月2月や、公共工事の発注が行われていない年度初めの4月5月は実労働日数が少なく、その分1日当り単価は高くなっています。

―― 労務単価が東日本大震災後に上昇しています。

佐藤　従って、稼働が多い時の１日当り単価だけで評価することが問題なのです。労務単価を正当に評価するためには稼働が少ない月の単価で補正する「季節補正」が必要だと感じており提言を続けている時に、東日本大震災が発生しました。復旧・復興事業に従事する建設業の需要と「季節補正」により労務単価は年々上昇していくこととなりました。さらに、社会保険の加入を進めるためには、入っていない人達に「単価を見るから入って下さい」とおすすめする必要があります。この分を５％加えました。保険料負担として「現場管理費」を上積みして発注者が負担することとして、労務単価の維持にも務めてまいりました。

―― 新型コロナウイルス感染症の影響で今年の労務単価にどの様な変化が生じるでしょうか。

佐藤　昨年10月に調べた労務単価の結果によると前年度比で全職種の4割で労務単価が減少していると報告を受けました。ただ、今年を「コロナ特例」とし建設労務単価については下がった職種はコロナ前の労務単価に据置きし、上がった職種は上昇分をプラスする形で発注を行うように関係部局へ要請しました。

無理な受注を避け はっきり意思表示を

―― 建設業者も新型コロナウイルス感染症の影響で厳しい経営が続いていますが。

佐藤　建設業者には発注者に強要される無理な受注を避け、「できないものはできない」とはっきり意思表示するために『不調・不落を出して良い』と言いたいです。コロナ禍の厳しい現場条件ではなおさらです。経営が厳しい時に一時の仕事欲しさでダンピングを繰り返しては負のス

バイラルに落ちるだけです。不調・不落を繰り返すことで発注者側も何が実際の費用と整合性が取れてないかが分かってくると思います。

―― 東日本大震災から10年が経過し復興も進みました。東北地方の今後の方向性については。

佐藤　平成初期の公共事業に勢いのある時代に戻さないといけないと考えています。公共事業費が削減され続けた平成 10年以降は公共投資予算規模が約4兆円台まで落ち込みました。今は国土強靭化の費用も合わせ7兆円近くまで回復しています。今後も少しずつ予算規模を上げていかなければなりません。特に東北地方は東日本大震災からの復興に向け建設業者が貢献してくれました。今後は復興事業の完了で通常のインフラ整備が行われるわけです。建設業者が復興事業を通じて、多少回復してきた体力を、東北地方整備局をはじめ関係省庁で公共事業費を確保し新たなプロジェクトに取り組み、恒久的にインフラ整備を続けていける環境を整えていきたいです。

太平洋側と日本海側を結ぶ幹線道路の整備が不十分

―― 東北の道路の整備状況については。

佐藤　東北地方は高規格道路のミッシングリンクと４車線化の整備が遅れています。また、東北地方の一体化の為に、太平洋側と日本海側の共通の課題として東西を結ぶ幹線道路の整備が不十分だと考えています。流通網の構築と経済・交流活動の面からも早期完成に向け強く働きかけていく所存です。

―― 東日本大震災の被災地での復興係数や復興歩掛は今年度も継続となっていますが。

佐藤　復興の状況を踏まえながら、円滑な施工の確保に万全を期すための予定価格の適切な設定に必要となる「復興係数」や「復興歩掛」を継続して導入しなければいけないと思います。一日でも早い真の意味の復興の完了に向け、残工事も含め全面的に協力していきます。

さとう・のぶあき
1947年11月8日生まれ。新潟県出身。72年京都大学大学院修士課程修了後建設省入省。04年国土交通省技監。05年国土交通事務次官（06年7月退官）。07年参議院議員選挙（比例代表）初当選。19年参議院議員選挙（比例代表）三期目当選。

―― 働き方改革やＩＣＴなどの今後の可能性についてのお考えはいかがですか。

佐藤　新しい３Ｋとして、給料が良く、休日があって、希望・夢が持てる建設産業を目指します。そのためにも、働き方改革については4週8休の完全実施を目指します。実現に向け一日当たりの生産性を向上させながら、発注者側は4週8休を基本とした歩掛と適正工費と工費を出さなければならないと考えています。ICTや建設DXなどとも関連させながら実現に向けた努力を進めていきたいです。また、長時間労働の是正にも努めてまいります。24年度には時間外勤務が月間規制で45時間、年間で360時間以内となっています。それを守るための適正工期や金額の設定が大事となってきます。

―― ありがとうございました。

建　設　新　聞

経済再生に向け インフラ投資を推進

参議院議員　足立敏之氏

――　東日本大震災から10年が経過しハード整備はほぼ完了しました。今後復興の総仕上げになります。

足立　基本的にインフラ整備はまちづくりも含め相当程度進んできたと感じています。これからは復興で整備したインフラを支えていくための付加的な整備が必要となってくると考えています。そのために、国や県、市町村が一体となってどのような付加的整備が必要かを提言していくことが大事となります。まちづくりの中でも当初の移転用地に住民が戻らないなどの現象が出ていますので、もう一度見直し、必要な策を講じる必要があります。ただ、新型コロナウイルス感染症の拡大により全国的に経済がダメージを受けています。特に2020年度の実質ＧＤＰは19年度に比べ4.6％減少しており、戦後最悪の下げ幅となっています。今後の課題は日本経済の立て直しとなりますので、その中に復興の途上にある被災地整備をいかに組み合わせていくかが重要と考えています。

――　震災復興事業がほぼ完了し東北の予算が削減されていると感じています。今後、さらに予算が削減されるのではと危惧しているが。

足立　震災復興に伴う復興道路、復興支援道路は別枠で事業を進めており、他事業と比べるとスピードでは「特急券」をもらって実施しているような状況といえます。今後は通常事業を復興道路のようなスピードで行えませんので、東北建設業協会連合会など関係団体と連携し、知恵を出しあい東北に必要なプロジェクトを打ち出してもらいたいと考えています。日本のプロジェクトは外国と比べまだまだ少ないです。

――　東北の太平洋側と日本海側の格差についてはいかがですか。

足立　太平洋側は東日本大震災の復興事業として復興道路、復興支援道路が整備されました。それに対し日本海側は日本海沿岸自動車道で未開通の箇所があるなどまだまだ格差があると感じています。道路は２車線の対面交通では物流のコストの面からも問題があります。東北の場合は雪による影響を２車線ではもろに受けてしまいます。４車線でこその高速道路なので特に日本海側での高速交通網体系確立を推進していきたいと考えています。例えば日本と韓国の高速道路を比較しても４車線化率は日本が62％に対し韓国が100％と差があります。日本の高速道路はまだまだ整備途上といえると思います。

――　令和元年東日本台風をはじめ、全国的に豪雨被害が頻発しています。安全・安心な国土・地域・経済社会の構築に向けた国土強靭化については。

足立　今年も、静岡県熱海市で土石

流による甚大な被害が発生しました。毎年発生する激甚な災害を考えると我が国は世界でも稀にみる脆弱な国だと考えます。「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」として国土交通省は、流域治水対策、道路ネットワークの機能強化対策、道路・港湾等の耐震対策、老朽化対策など53の対策について重点的・集中的に実施しています。地方負担についても国土強靱化債を創設し、充当率100％、その元利償還金の50％を交付税措置することを決めており、市町村には安心して加速化対策を進めてほしいものです。

洪水対策として ダムの建設は必要

―― 民主党政権時に中止となった八ツ場ダムが完成し、治水効果が大いに発揮されました。また、建設が中止された川辺川ダムでも改めて事業化が進んでいます。ダムの必要性について。

足立　洪水対策としてダムの建設は必要です。19年10月に運用を開始した八ツ場ダムは、10月中旬の大雨の際にも洪水調節効果でダム完成前よりも下流域の水位を１ｍ下げることができました。一方、川辺川ダムでは、球磨川流域が豪雨に襲われた際の治水効果を考慮し、流水型ダムとしての建設に向け準備を進めているところです。

―― 建設業界の高齢化は深刻な状況にあります。若手人材確保については。

足立　建設業に入職してくれる若い人たちを増やすためには、若い人たちが希望を持てる産業にしないといけません。新「３Ｋ」（給与・休暇・希望）を実現し、給与や休暇を含め他の産業と比べても遜色ない産業に変えていく必要があります。また、やりがいのある仕事を提供するということも重要です。例えば東北の津波防潮堤の整備や三陸沿岸自動車道の整備などは若者に未来を感じさせる夢のあるプロジェクトではないでしょうか。そういうプロジェクトを

継続して生み出していくことが大事になってくると考えています。

労務単価上昇分を従業員の賃金へ

―― 労務単価は新型コロナウイルス感染症の影響下による特別措置や最近の労働市場の実勢価格を適切・迅速に反映し上昇傾向にあります。建設労務単価については。

足立　今年３月から公共工事設計労務単価の全国全職種単純平均で対前年度比12％の引き上げを行いました。建設業者の方々には新型コロナウイルス感染症に伴い疲弊した経済を下支えする側面からも従業員の賃金アップにつなげてもらいたいです。設計労務単価が12％上がったのですから、このアップ分を次の世代の希望につなげでいただきたいです。国土交通大臣も技能労働者の賃金に反映するよう日建連など建設４団体に2％アップを要望しています。

―― 公共工事おける入札不調対策が増えています。

足立　不調になるのは価格が折り合わないのが原因です。それは発注者にも問題があるからです。一度不調となっても適正価格で再度入札すれば、請け負う工事業者は出てくるはずです。工事には適正な予定価格、適正な工期の設定が不可欠です。また、発注業務の平準化も大事になってきます。特に市町村の発注では不調が多くなっているので制度設計からしっかりとやっていかなければならないと考えています。

―― 公共事業の円滑化に向けた国土交通省の地方整備局体制については。

足立　災害への危機管理対応と併せインフラ整備を進めるためにも、地域に密着した行政機関の充実を図るべきです。国道の維持出張所や河川管理の出張所、ダム管理所など現場の一番大事なところがぎりぎりの体制で、増え続ける災害へ対応しています。また、テックフォースに対する被災地などの評価も高くなっている時に人数が大変厳しいというのは何とかしないといけないと考えます。行政改革の中で国土交通省発足時から19年までで7,000人、約23％の人員が減少しています。日本のインフラを再生するための体制整備の観点からもしっかりと人員を補強していきたいです。

―― 建設産業に対して期待することは何でしょうか。

足立　日本が新型コロナウイルス感染症から立ち直った際、欧米諸国でも進めている通りインフラ投資による経済対策が必要となってきます。日本だけが諸外国に比べインフラ整備が遅れるということはあってはならないと考えます。アメリカではバイデン大統領が経済対策として８カ年1兆2,000億ドル（約130兆円）をかけてインフラの再整備を行うことを発表しました。イギリスやオーストラリア、中国、韓国でもインフラ投資を進める動きがあります。民間投資が減っている中、建設投資は公共投資で支えられています。公共投資をカンフル剤に経済を再生させなければならない時です。このため、公共事業を担っている建設業の役割はより重要となってくると考えています。

―― ありがとうございました。

あだち・としゆき
1954年5月20日生まれ。兵庫県出身。77年京都大学大学院修士課程修了後建設省入省。2009年7月四国地方整備局長。11年7月中部地方整備局長。13年8月国土交通省技監（14年7月国土交通省退職）。16年参議院議員選挙（比例代表）初当選。