

2021年3月8日 参議院予算委員会



足立としゆき夢だよりは、足立としゆきの国政での活動状況をお知らせするメルマガで、2~3週間に1度メールで配信しています。今回はその番外編として参議院予算委員会(2021年3月8日)の国会質疑の様子をご紹介します。

質問内容は、東日本大震災から10年を迎えるにあたり復旧・復興の状況、昨年の球磨川水害において仮に川辺川ダムがあった場合の効果と今後の方向性、我が国のインフラの整備水準の低さと今後の公共投資の必要性について等で、菅義偉総理、麻生太郎財務大臣、赤羽一嘉国土交通大臣、小此木八郎防災担当大臣等に質問をさせていただきました。

東日本大震災からの復旧・復興

東北地方整備局の職員や建設業の関係者など復旧・復興にご尽力いただいた方々へのコメントを求めたところ、赤羽大臣から、「復興の道程では、地域の守り手として地元の建設業の皆さんが24時間本当に不眠不休で、もう本当に命懸けで対応していただいた。そこに地方整備局も、身内でありまされども、全国からテックフォース部隊が集結をして、まさに命懸けで、全力を投入してきた、そういった成果だと思っております。」とお答えをいただきました。

東日本大震災で被災した道路の啓開

～国土交通省東北地方整備局と建設業者が協力して実施～



出典：平成23年3月14日、気仙沼市内、国土交通省東北地方整備局撮影の資料を基に足立朝之事務所にて作成

震災の記憶が薄れてきていることの問題

各地で復旧・復興が進む一方、震災の記憶が少しずつ薄らいできており、「3.11伝承ロード」など地域に根ざした取組みを国として支援していくことが大事ではないかとの間に、小此木大臣から、「今後、地元県、市と連携しながら、震災伝承施設等も活用し、震災の記憶を振り返りつつ、今後の防災を全国民で考える機会としていただきたいと思います。国として、今後とも、地域に根差した震災の記憶の伝承の取組を支え、国と地元が連携して我が国の防災意識の向上を図ってまいりたいと思います。」とお答えをいただきました。

東日本大震災以降の耐震対策の効果

東日本大震災から10年、地道に進めてきた耐震対策によって今回の東北の地震では被害をかなり限定的に抑えることができたのではないかと問に、赤羽大臣から、「新幹線につきまして、高架橋ですとか橋脚の、いわゆる土木構造物の耐震補強をしっかりと実施していただきました。今回はいわゆる土木構造物の被害は発生をしなかったというのは事実でございます。他方、電柱も2,200か所の補強が完了しておりましたが、あと100か所近くこれからというところで、その中で20か所電柱が折れてしまって、10日間御不便を掛けてしまったということでございます。

道路について、耐震補強を進めてきた橋梁、これは被害ございませんでしたが、のり面も1か所土砂災害が起こってしまいました。箇所は明らかに少なくなりましたが、あのときに1台、2台巻き込まれていたらまた大変大きなことになっておりましたので、4車線化は進めようと考えています。」とお答えをいただきました。

球磨川の水害と川辺川ダム的重要性

川辺川ダムの建設を進めるべきとの間に対して、赤羽大臣から、「この同じ規模の出水があっても再度災害を防止できるようにということで、おおむね10年間で集中的に実施する、合計1,540億の河川対策を新たに球磨川水系緊急治水対策プロジェクトとして本年1月に取りまとめました。御地元からの要望で川辺川ダムについても様々な議論があったと承知をしております。蒲島知事自ら30回にわたる住民との会談を経て、新たな流水型のダムとして造りたいという御要望をいただきましたので、このプロジェクトの中にも流水型ダムを加えて、速やかにこれを実行していきたいと、こう考えているところでございます。」

菅総理から「近年の水害の激甚化を踏まえれば、災害復旧が完了したとしても、球磨川流域が昨年同様の豪雨に襲われた場合は、再び地域の皆さんにとって経済的に大きな被害が生じるおそれがある、そういうことであります。このため、長年の課題でありました川辺川ダムについて、熊本県知事からも要望がありました。また、地元の皆さんの声、そこをよく聞いた上でしっかりと対応したいというふうに思います。」とのお答えをいただきました。

貧弱な日本のインフラの整備水準と必要な公共投資

日本のインフラの整備水準が韓国と比較して低く、インフラ整備を今後充実させていくことが必要であり、今後長期計画に基づいて計画的な投資をしっかりと行う必要があるとの指摘に対して、麻生大臣から、「これは残念ながら事実ですね。かつて公共投資は、小渕内閣のときで補正と足してあった、16兆ぐらいあったものが今約半分になっていますから、大体それから比べて半分。安倍内閣になってから少しずつ少しずつ間違いなく増やし始めて、補正の前の段階ではほぼ昔並みになったとはいえ、まだまだというところだと思っておりますので、残念ながらこれは事実であろうと思っております。やっぱりインフラストラクチャーとして、きちんとしておかないと生産性の向上につながりませんから、港から高速道路に物を運ぶまでの間の道路が極めて狭隘になっておるといのは事実、まあ挙げれば切りがありませんけれども、そういったことも含めまして、この国土の強靱化の中には生産性の向上も含めまして考えねばいかぬところがいっぱいあると、私どもも率直にそう思って努力をしているところであります。」とご答弁をいただきました。

赤羽大臣からは、「麻生財務大臣の心強い発言に意を強くしました。頑張ってください。」とご答弁いただきました。

菅総理からは、「インフラ整備というのは、地域の生活や経済を支えるために大きな役割を果たしております。引き続き、計画的にインフラ整備、ここはしっかりと推進をしていきたいと思っております。」とのお答えをいただきました。

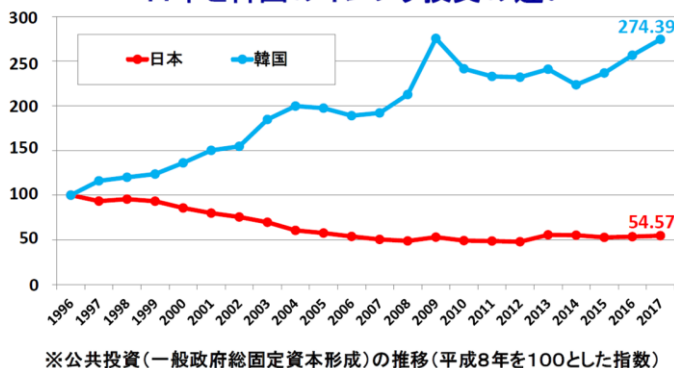
菅総理をはじめ各大臣から、公共投資にも前向きな答弁をいただき、充実した質疑となりました。ありがとうございました。

日本と韓国のインフラ比較

		日本		韓国	
道路	国土面積当たりの高速道路延長 (km/100km ²)	2.98 (1.85 ※四車線以上)		4.18	
港湾	主要港湾における16m以深コンテナバース数	7	京浜港	26	釜山港
空港	主要国際空港の滑走路本数/合計延長 (m)	2/ 6,500	成田国際空港	3/11,500	仁川国際空港

出典:国土交通省資料を基に足立敏之事務所にて作成

日本と韓国のインフラ投資の違い



※公共投資(一般政府総固定資本形成)の推移(平成8年を100とした指数)

出典:内閣府及びOECD資料を基に足立敏之事務所にて作成