

建設産業の再生なくして、日本の再生なし



参議院議員
足立としゆき

足立としゆきは、最近の日本経済の動向や建設産業を取り巻く厳しい環境を踏まえ、公共事業予算の拡充による経済対策の必要性を訴えています。これは、近年の公共投資削減の影響を受けて、毎年大規模な災害に見舞われる脆弱な国土の建て直しを図るとともに、諸外国に比較して低水準で貧弱な港湾、空港、高速道路等の交通インフラの再生を図ろうという考えです。

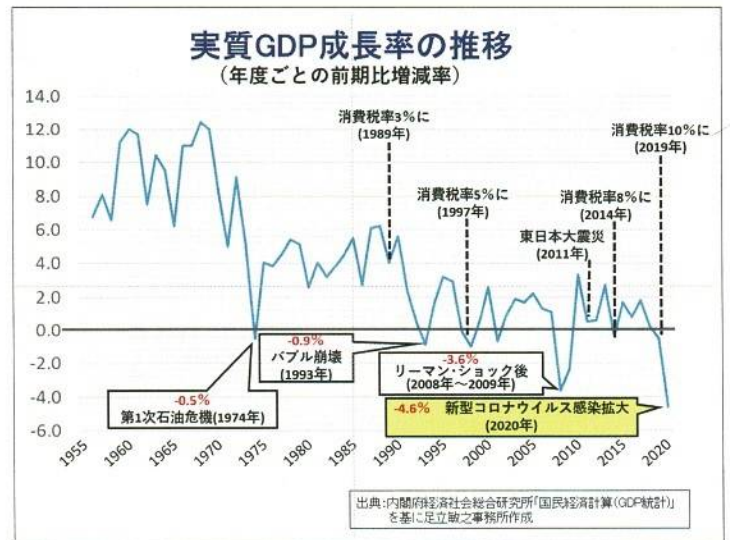
また、インフラ整備の重要な担い手である建設関連産業についても「建設産業の再生なくして、日本の再生なし」の考えのもとに新たな新3K(給与、休暇、希望)を達成し、仕事のしやすい環境づくりに努めてまいります。

戦後最大の下げ幅の我が国GDP

5月18日、日本の2020年度の実質GDPが内閣府により発表されました。新型コロナウイルスの影響により対前年度比マイナス4.6%、オイルショックやバブル崩壊、リーマン・ショックを上回る戦後最大の下げ幅となっています。

その内訳をみると、民間住宅投資がマイナス7.1%など、民間投資の減少が顕著で、その一方で、公共投資はプラス4.0%の増となっています。民間投資の減少を公共投資の増で補っている構図が明らかです。

諸外国のGDPの推移をみると、2021年には米国はプラス6.0%、中国はプラス8.0%と大きく回復の傾向をみせており、日本でも大規模な経済対策を講じて景気回復を図る必要があると考えます。



必要な公共事業予算の拡充

日本の公共事業予算は、平成10年度がピークで、約15兆円程度ありましたが、その後削減が続き、政権交代に伴い激減し、平成24年度には当初予算4.6兆円にまで下がりました。その後、アベノミクスで6兆円規模まで回復し、さらには、平成30年度からは「防災・減災、国土強靱化3か年緊急対策」で7兆円規模まで回復をしています。しかし、日本経済を立て直すためには従来の規模を超える公共投資を確保していくことが必要と考えます。

我が国の年間実質GDP(令和3年5月18日発表)

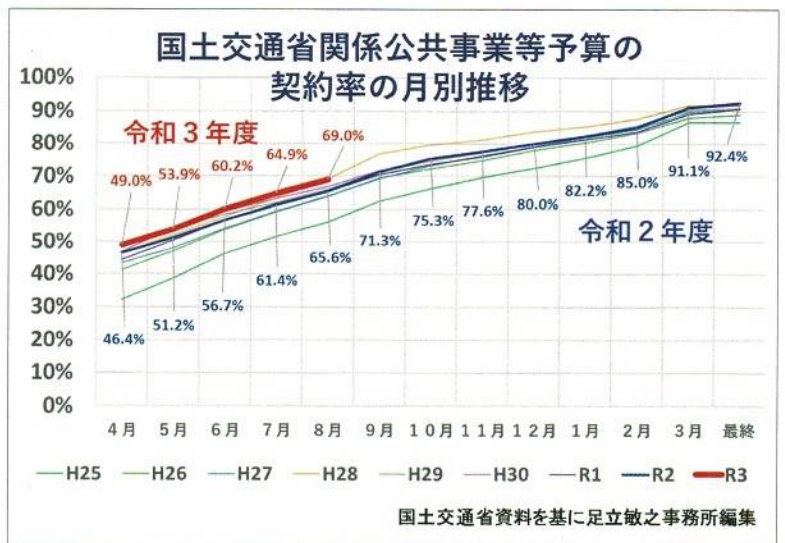
項目	年	年度
		2020
国内総生産(GDP)		-4.6
国内需要		-4.0
民間需要		-6.5
民間住宅		-7.1
民間企業設備		-6.9
公的需要		3.2
公共投資(公的固定資本形成)		4.0

出典：内閣府経済社会総合研究所・国民経済計算部「2021年1～3月期四半期別GDP速報」(令和3年5月18日)を基に足立敏之事務所作成

なお、令和3年度からは「防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策」が始まり、流域治水対策、道路ネットワークの機能強化対策、鉄道・港湾等の耐災害性強化対策、集中的な老朽化対策などに重点的に取り組んで行くこととされており、期待したいと思います。

なお、財政状況の厳しい自治体への支援については総務省において、これまでの国土強靱化のための3か年緊急対策の地方負担への支援と同様に、国土強靱化債により、充当率を100%、その元利償還金の50%について交付税措置を行う手厚い措置を講じることとしています。このため、市町村の皆様には、安心して加速化対策を進めるようお願いいたします。

一方、こうした公共事業予算拡大の動きに対して、公共工事を追加しても、建設分野の人手不足の影響で、繰り越しが増えるだけだとか、不調・不落ばかりで、執行ができないのではないかなどという指摘があります。しかし、人手不足は災害の激しかった一部地域のこと、右図のとおり令和2、3年度予算の執行についてみても、平年と同様なペースで進んでおり、指摘のような懸念はありません。



激甚化・頻発化する災害

近年の日本の災害の状況をみると、東日本大震災が発生した平成23年に新潟・福島の大規模豪雨災害、続いて紀伊半島大水害が発生し、それ以来、毎年歴史に残るような大規模災害が発生し、特に平成29年からは災害の激しさがエスカレートして、平成29年の九州北部豪雨、平成30年の西日本豪雨災害、令和元年の台風19号水害、令和2年の熊本の大水害など激甚な災害が続々と発生しています。

今年も8月の西日本から東日本の広域で長期にわたる豪雨による水害が発生しました。

なぜこういう大規模な水害・土砂災害が発生しているかですが、地球温暖化の影響が顕著に出始めたことが原因と考えています。

これに対処するためには、事前の防災対策が不可欠であり、あらかじめ対策を講じて災害に備える、それが大事だと考えています。

毎年発生する大規模水害・土砂災害

年度	月	災害名
R3	8月	令和3年8月豪雨
	7月	令和3年7月豪雨
R2	9月	台風10号災害
	7月	令和2年7月豪雨
R1	10月	台風19号東日本水害(千曲川)
	9月	台風15号暴風災害
H30	7月	西日本豪雨(高梁川小田川)
H29	7月	九州北部豪雨(赤谷川)
H28	8,9月	岩手・北海道水害
H27	9月	関東・東北豪雨
H26	8月	広島土砂災害
H25	10月	伊豆大島土砂災害
H24	7月	九州北部豪雨
H23	7月	新潟・福島豪雨
	9月	紀伊半島大水害

貧弱な日本のインフラ整備水準

長年にわたる公共事業予算削減の影響で日本のインフラ整備の遅れが懸念されます。日本と韓国のインフラの比較をすると、日本の貿易の99.6%を支えている港湾ですが、日本のコンテナ取扱量が1980年代半ばには神戸港、横浜港が世界10位以内に入っていました。その後、アジア地域の急速な経済発展とともに、中国の上海港や深圳（しんせん）港、韓国の釜山港などが飛躍的に成長し、2019年には、我が国最大の東京港でも34位、横浜港は61位、東京港と横浜港を合わせた京浜港としても20位相当に低迷をしています。それに対して、釜山港は、1980年代には12位でしたが、2019年には6位に浮上しています。これは、大型化するコンテナ船に日本の岸壁が追従できていないことが原因の一つと考えられます。

大型のコンテナ船に対応できる水深16m以上の岸壁ですが、釜山港に26か所あるのに対して、京浜港では8か所しかありません。京浜港と釜山港のコンテナターミナルの規模の違いは、写真で比較すると歴然としています。こうしたことが影響して日本の港湾の相対的な地位が下がっていると考えられます。

一方、人の出入りを支える空港について見ると、国際線の空港旅客のシェアが、2007年頃を境に韓国が日本を上回るようになってきました。これは仁川空港がアジアのハブとしての機能を高めてきた結果と考えられます。仁川空港と成田空港の大きさの比較をしますと、成田空港は滑走路2本で6,500m、仁川空港が3本で11,500mです。2028年度末には成田はB滑走路を1,000m延伸、そして3,500mのC滑走路を新設することになっており、3本の滑走路で11,000m、仁川空港の11,500mに肩を並べるところまで行きそうですけれども、残念ながら、仁川空港は2024年までにもう1本、4,000mの滑走路を増設する拡張工事を実施中です。さらに、2030年度までには5本目の滑走路も整備するという構想があるとも聞きました。差がつきすぎだと思えます。



令和3年8月大雨災害 佐賀県六角川（令和3年8月15日撮影）
一般社団法人 全国測量設計業協会連合会加盟 国際航業(株)・(株)パスコ共同撮影

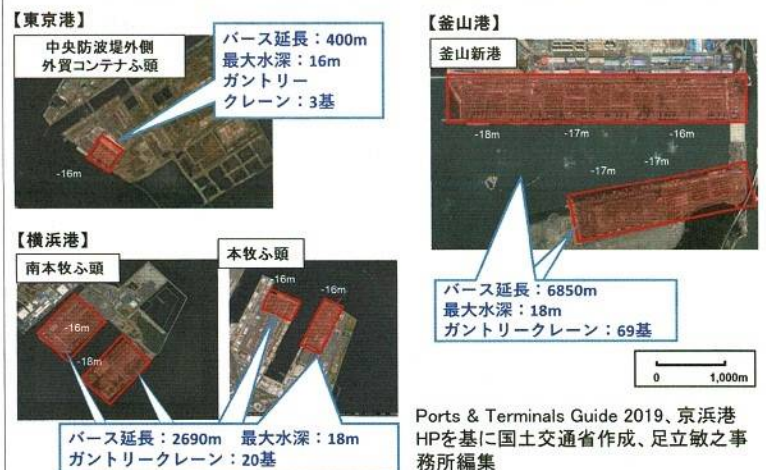
世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

【1984年】			【2019年(速報)】 (単位:万TEU)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1(1)	上海(中国)	4,330
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,720
3	香港	211	3(4)	寧波-舟山(中国)	2,753
4	神戸	183	4(3)	深圳(中国)	2,577
5	高雄	178	5(7)	広州(中国)	2,324
6	シンガポール	155	6(6)	釜山(韓国)	2,199
7	アントワープ	125	7(8)	青島(中国)	2,101
8	基隆	123	8(7)	香港(中国)	1,836
9	ロングビーチ	114	9(9)	天津(中国)	1,726
10	横浜	110	10(11)	ロッテルダム(オランダ)	1,481
			34(29)	東京	501
12	釜山	105	61(59)	横浜	299
			67(65)	神戸	287
15	東京	92	68(67)	名古屋	284
			80(76)	大阪	246
31	大阪	42			

【注】数値はいずれも外内貨を含む。ランキングにおける()内は2018年の順位。

Containerisation International Yearbook 1987、Lloyd's List 資料、「港湾統計(年報)」を基に国土交通省作成、足立敏之事務所編集

京浜港と釜山港のコンテナターミナルの比較（水深16m以上）



成田国際空港と仁川国際空港



成田国際空港

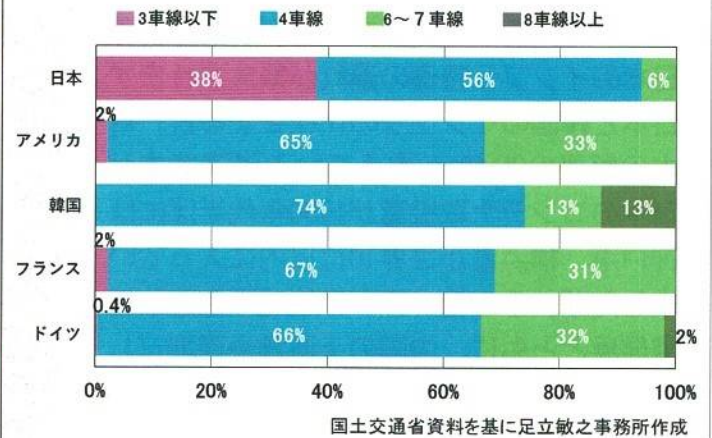
滑走路本数/合計延長(m) 2/6,500

仁川国際空港

滑走路本数/合計延長(m) 3/11,500

滑走路 (同縮尺/2009年5月撮影) JAXA資料を基に足立敏之事務所作成

高速道路車線数の国際比較



さらに、高速道路についても、本来は片側2車線以上であるべきものですが、日本は、予算が厳しくなったときに、交通量の少ない段階で取りあえず対面交通として、いわゆる暫定2車線で供用させる、そういう高速道路を増やしてきました。暫定2車線の区間は全体の約4割になっています。

世界に目を移すと、日本のような対面交通の高速道路はほとんどありません。韓国も20年前には4割が対面交通だったと聞きますが、この20年間に整備をしてそれを解消しています。

また、高速道路の密度についても、四車線以上の高速道路の延長が韓国では4.18km、日本では1.85kmと、日本の高速道路は韓国には大きく遅れをとっています。

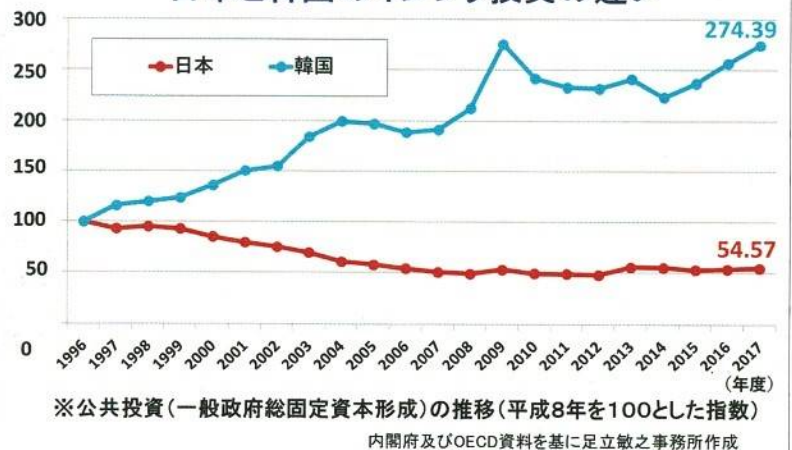
公共投資の削減が生む貧弱なインフラ

韓国と日本のインフラ整備水準を比較すると、日本が大きく劣っていることが明らかです。これは、日本と韓国のインフラ投資の違いによるものと考えられます。日本はこの20年間でインフラ投資を半減していますが、韓国は2.7倍に増やしてきているのです。

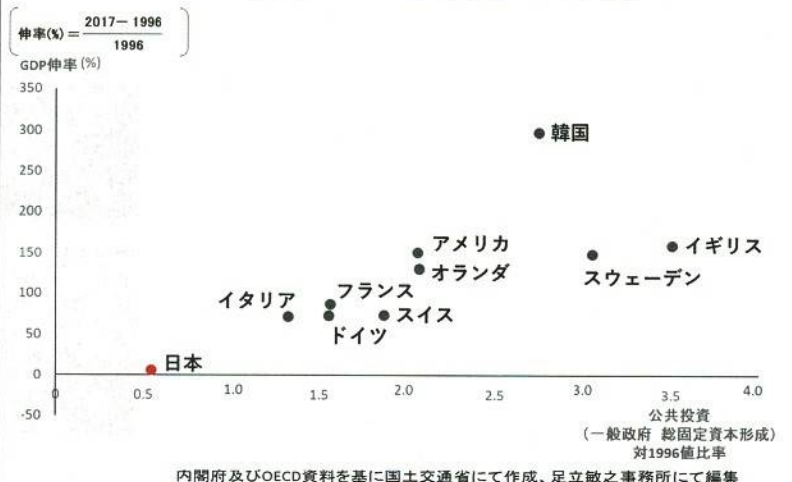
下図は、横軸が世界各国の20年間の公共投資の伸び、そして縦軸がGDPの伸びです。日本はこの20年間公共投資を半減し、GDPも先進国の中で唯一伸ばせていない国になっています。一方、公共投資を伸ばした国はGDPも大幅に伸ばして経済成長をしています。韓国がその典型だと思います。

日本も経済成長のためには公共投資の拡大が不可欠です。

日本と韓国のインフラ投資の違い



公共投資とGDP伸率(対1996年度)




アメリカ等諸外国ではインフラ投資拡大の動き

諸外国では、アフターコロナを見据えた動きが始まっています。特に、アメリカでは、バイデン大統領が、11月に経済対策として5カ年で1兆ドル（約113兆円）をかけてインフラの再整備のためのインフラ投資を行う法案を下院でも可決、成立させました。

道路、橋梁、鉄道、空港・港湾などの交通インフラ整備に3,120億\$（約41兆円）を追加で投資するとしています。イギリスやオーストラリア、中国などでもインフラ投資を進める動きが見られています。

日本も諸外国同様、経済対策としてインフラ投資を進めるべきと考えます。

諸外国のインフラ投資活発化の動き

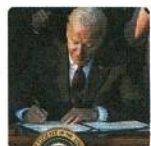
 2021年11月5日、米国バイデン大統領は今後5年間で約1兆\$（約133兆円）のインフラ投資法案が上院において賛成多数で可決したと発表。さらに、15日に署名して既に成立。


交通インフラとして

- ⇒道路・橋梁整備などの主要プロジェクト【1,090億\$（約14兆円）】
- ⇒公共交通・鉄道の整備【1,150億\$（約15兆円）】
- ⇒空港・港湾・水路の整備【410億\$（約5兆円）】

その他インフラとして

- ⇒水インフラ整備【550億\$（約7兆円）】
- ⇒西部水資源整備【50億\$（約7,000億円）】

など 

 その他、イギリス、カナダ、イタリア、オーストラリア、中国においても、2020年から2021年にかけて道路、鉄道、橋梁の整備など、主に交通インフラについての大幅な投資計画を発表。

各国政府資料(Website)を基に足立敏之事務所作成

計画的公共投資の必要性と建設産業の振興

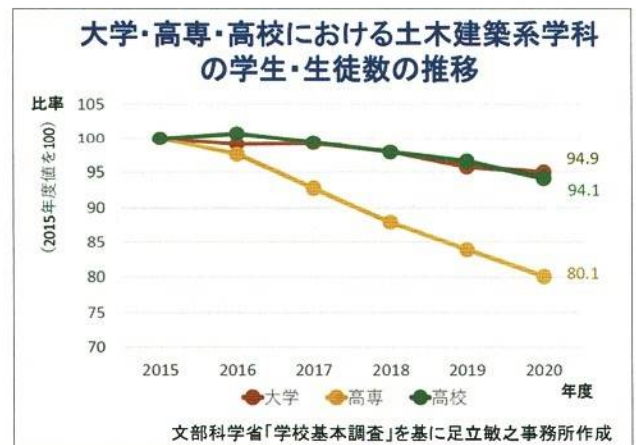


日本経済の再生のためには、引き続き公共投資を計画的に進めることが必要です。6月7日の参議院決算委員会で菅総理のお考えをお聞きしたところ、菅内閣総理大臣から、「インフラ整備は地域の生活や経済を支えるために大きな役割を果たしており、引き続き計画的に推進をしていきたい。また、現場を支える建設産業についても、週休2日実現に向けた無理のない工期設定など、人材確保のための環境というものをしっかり整備していきたいと思えます。」とお答えいただきました。総理のお言葉を重く受け止め、日本経済再生のため、公共投資の確保に全力を尽くしていきたいと考えます。

建設産業の現状と課題

建設分野では、人材の確保が課題です。建設技能者についてみると、60歳以上が26%と約1/4、一方、29歳以下は全体の11.6%、このままでは建設業は決して未来のある産業とは言えないと思えます。

文部科学省によれば、平成23年度から令和2年度の10年間で、大学の土木建築工学分野の学科の学生数は約2,900人、高等専門学校土木建築工学科などの学科で学ぶ学生数は約1,700人減少しているとのことです。土木の学生の減少は建設分野にとって深刻な問題です。文科省には学生の枠を拡大するよう求めています。



建設産業の再生のために

建設業に入職してくる若者を増やすためには、給与のアップと週休2日の推進などの処遇改善が不可欠です。

工事の設計労務単価や測量設計業務などの技術者単価の設定について、9年連続でアップしてきており、かなり改善されてきています。

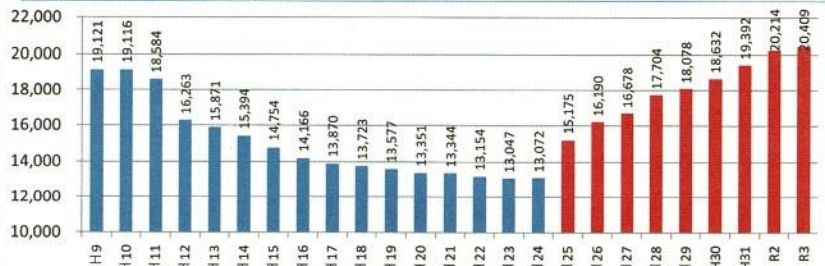
しかし、今回工事について1.2%アップとなりましたが、実態調査では42%の項目で給与の減があったと伺いました。最終的にはコロナの影響を考慮して据置きの措置を講じたために全体的にアップとなっていますが、悪循環になっていかないようにするために、今回の労務単価のアップに見合う給与アップ、これを経営者の皆様にしっかりお願いをしたいと思います。

一方、私が係わりました品確法等新担い手三法に基づいて、工期の適正化、施工時期の平準化の推進など、週休2日の確保に向けた働き方改革が進められており、これを引き続き徹底していきたくと考えます。

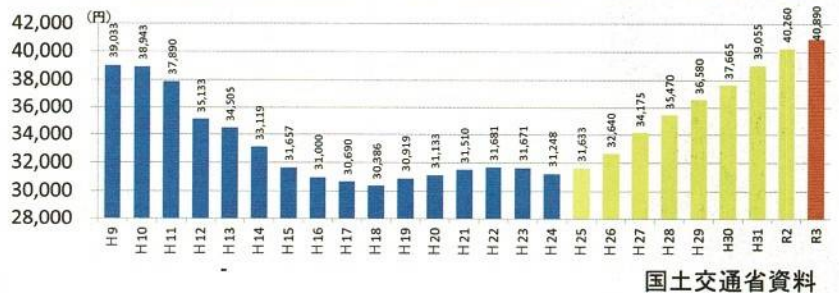
皆様には、引き続き積極的な取り組みをお願いいたします。

公共工事設計労務単価の全国全職種平均単価の推移

○全国全職種平均値は新型コロナウイルスの影響を踏まえた特別措置を実施し9年連続の上昇



設計業務委託等技術者単価 全職種単純平均値の推移



岸田文雄新内閣の動き

令和3年10月8日(金)、参議院本会議で岸田文雄新内閣総理大臣が所信表明演説を行いました。

その中で「重要インフラの整備などの国家的課題に計画的に取り組めます。」として、「老朽化対策を含め、防災・減災、国土強靱化の強化とともに、高速道路、新幹線など、交通物流インフラの整備を推進します。」と表明されました。我々建設分野としても大いに期待できる所信表明演説であったと考えます。

また、岸田総理大臣は8日の閣議で、関係閣僚に対し、新たな経済対策の策定と今年度の補正予算案の編成を指示しました。その中で、「防災・減災、国土強靱化や（中略）、国民の安全・安心を確保しなければなりません。（中略）今夏の大雨による被害も踏まえ、防災・減災、国土強靱化を機動的・弾力的に進めてまいります。」と補正予算の方向性について言及されています。

我々分野でも、必要な補正予算が確保できるよう、引き続き頑張っていきたいと考えていますので、ご支援をよろしくお願いいたします。



皆さんの疑問にお答えします

各地の建設産業の皆さんを訪ねて意見交換を行っている際に、皆さんから多く寄せられている疑問点に対して、考え方を取りまとめました。

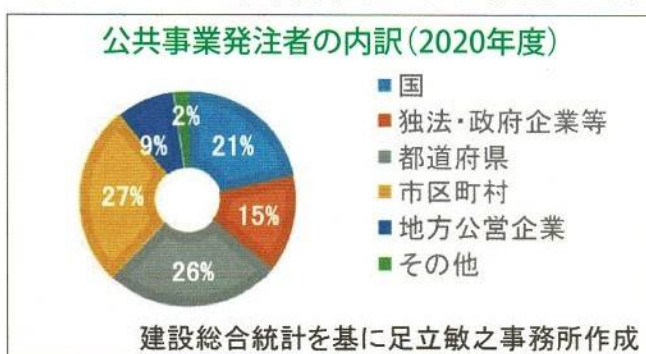


Q1. 都道府県や市町村の仕事、あるいは建築の仕事を中心に行っている建設業者にとって、建設産業の代表としてどんな役割を果たしているのですか？

A1. 足立議員がその確保に努めている公共事業予算のうち、国直轄工事や独法・政府企業の工事は全体の1/3程度です。都道府県や市町村など地方の工事が2/3程度あり、足立議員はまさに地方の身近な公共工事の推進役と言えると思います。また、建築関係の工事についてみても、市街地再開発事業や土地区画整理事業など民間建築工事の前提となる事業や、民間建築工事を含んだ都市整備などの事業も公共事業の一環として行われているもので、公共事業予算の確保がなければ事業化することもできません。

また、官庁営繕工事のみならず公営住宅などの住宅整備も公共工事の一環として進められており、公共事業予算を確保しなければ建築の仕事は増えてきません。

なお、工事の設計労務単価や積算の歩掛については、国が統一的に定めているため、国、都道府県、市町村を問わずすべて土木、建築の工事の発注に足立議員は大きく関わっていることとなります。



Q2. 公共事業をやめてコロナ対策に予算をまわすべきではないか？

A2. 公共事業は、建設国債という60年償還の長期借入金財源となっており、それを控えても資金が生まれてくるものではありません。住宅ローンを借りて家を建てるつもりだったのを、やめても手元に資金が生まれてこないのと同じことで、公共事業をやめてもコロナ対策にまわす予算は生まれてきません。

コロナ対策は、別途、税収不足を補う短期の借入金（赤字国債）で補填して行わざるを得ませんが、短期の借入金は早期に返済する必要があるため財源を圧迫します。

Q3. 建設国債も赤字国債も同じ国の借金ではないですか？

A3. 建設国債は、道路や河川、港湾などの整備に使われます。これらの施設は、現在の世代だけではなく将来の世代も利用するので、その建設に要する費用は現在の世代と将来の世代がともに負担すべきであるとの考えで、60年償還という長期の借入金を充て、将来世代にも返済していただくシステムとなっています。

このために、計画的に借りて、計画的に返済する枠組みが出来上がっており、令和3年度は約6兆円の公共事業を実施していますが、国の財政上は約6兆円を建設国債として借り入れ、約6兆円を返済しており、非常に安定した財政運営が行われています。一方、赤字国債は、本来はその年の税収で支払うべき医療費や介護費などの不足を補うために発行されるもので、将来世代にはメリットがないため返済

の対象とならず、短期の借入金を充てて現在の世代で返済すべきものとされています。これが増大すると現在世代だけで返済することができなくなり、結果的に何もメリットのない将来世代に負担を強いることになってしまうので、赤字国債はできるだけ少なく抑えることが必要です。

Q4. 公共事業を追加することで財政が悪化するのではないですか？

A2. 公共事業は、60年償還の長期の借入金で実施するもので、仮に1億円の工事を実施しても、その年度に予算は必要ありませんし、後年度の負担は金利を考えなければ毎年160万円程度です。したがって、公共事業が財政に与える影響は軽微です。

むしろ積極的な公共投資によるストック効果で国土の安全性や生産性を向上させ、世界各国と比較して二流・三流のレベルに落ちてしまったインフラの再生を図り、国際競争力を再度整えるべきと考えます。なお、公共工事の特徴として、受注者である建設業から一次・二次下請けの専門工事業、そこに納める機材・資材のメーカー、更に素材産業や関係する事業の従事者など、裾野広く多岐にわたって経済を循環させるフロー効果があり、景気を下支えする役割を果たします。

これらにより、わが国の経済を活性化させ、税収を増やすことが重要で、新型コロナから日本経済を再生する早道だと考えます。



是非一度ご覧ください！



足立としゆき公式ホームページ

<https://www.adachi-toshiyuki.jp/>

公式サイトでは、

- 国会での活動
- 災害被災地調査の状況
- 現地視察や式典の様子
- 建設関連産業に関する情報
- コラム
- バックナンバー等

様々な情報を写真や動画でお知らせしています。



ホームページ

『建設ゆめクラブ』入会者募集中

会費
入会費
なし

入会すると……
足立としゆきの活動を紹介する
メルマガをお届けいたします。



建設ゆめクラブ入会

SNSでも応援下さい！



Facebook



YouTube



LINE公式アカウント

