

6月21日(水)、150日の会期をもって閉幕した第211回通常国会では、公共事業予算6兆600億円を含む総額114兆3812億円の令和5年度予算を成立させ、令和4年度第二次補正予算約2兆円と合わせて、令和5年度も昨年度並の公共事業予算を確保することが出来ました。引き続き必要な公共事業予算の確保に全力で取り組んで参ります。

また、国会閉会中ではありましたが、全国各地で発生した大雨被害を受け、8月17日(木)、参議院災害対策特別委員会が開催され、私から九州北部及び秋田での豪雨被害について、被災箇所の現地調査で確認した事前防災の効果を踏まえ、地域の守り手である建設産業への配慮とあわせ、防災・減災、国土強靱化の予算の確保の必要性を訴えさせていただきました。



参議院議員 足立 敏之

「建設産業の再生なくして、日本の再生なし。」
「インフラの再生なくして、日本の再生なし。」
 - インフラ投資を確保し、交通物流ネットワークの充実・強化を -

第211回通常国会では、61本の政府提出法案のうち59本の法案を成立させることができました。また、議員立法についても13本を成立させることができました。

このうち、参議院国土交通委員会において、5月30日(火)に、高速道路の償還期限を延長する「道路整備特別措置法の一部改正案」の質疑に立ち、海外と比較して日本の高速道路の整備水準の低さを指摘し、道路の老朽化対策のみならず、日本の高速道路の整備推進の必要性を訴えました。その結果、この法案を賛成多数で可決・成立させることができました。

一方、参議院災害対策特別委員会において、6月9日(金)に、国土強靱化の加速化対策後も措置を延長する枠組みを議員立法により法定化する「国土強靱化基本法の一部改正案」の審議に先立ち、近年の防災・減災、国土強靱化対策の効果を主張し、その措置の延長の必要性を強く訴えました。その結果、この法案についても賛成多数で可決・成立させることができました。皆さまのご支援に感謝を申し上げます。

国際競争力を支える交通物流インフラの充実を

日本の交通物流インフラについて世界の主な国と比較してみると、10km×10kmメッシュ当たり的高速道路延長、すなわち道路の整備密度で比較すると、日本はドイツの半分、イギリスや韓国の4割程度に留まっています。そのような状況を受けて、日本の主要な都市間の連絡速度は、ドイツの84km/hやイギリスの74km/h、お隣の韓国の77km/hに比較して、62km/hとかなり低い水準であり、この差は輸送コストに直結し、結果的に製品コストに影響を与えます。このように国際競争力を支える日本の交通物流インフラは残念な状況にあると言わざるを得ません。

この背景には、日本と世界の国々のインフラ投資の違いが大きく影響していると考えます。この20数年の公共投資の推移を比較すると、半減した日本に対し、ドイツやアメリカは2.5倍、イギリスが4.6倍、韓国も3.3倍に増やしており、その差が道路整備水準の差につながっていると考えられます。

我が国の経済の活性化には、国際競争力の維持・向上が不可欠であり、今こそ、国際競争力を支える交通物流インフラを立て直し、充実を図る必要があると考えます。

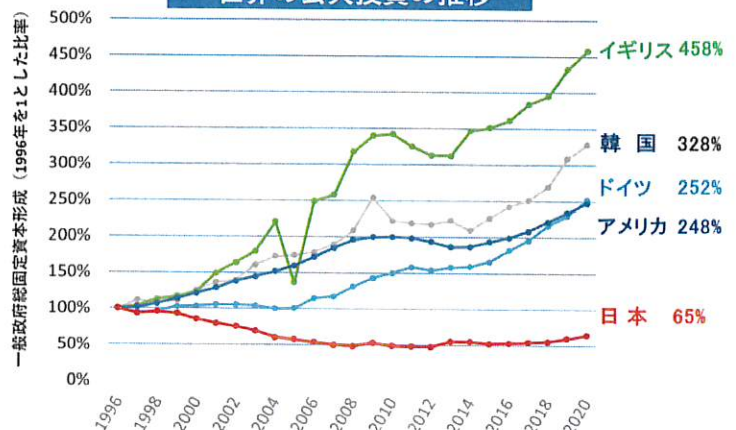
世界と日本の道路の比較

	日本	ドイツ	イギリス	韓国
国土面積当たりの 高速道路延長 (暫定2車線除く延長)	1.9 km/100km ²	3.7 km/100km ²	5.2 Km/100km ²	4.8 Km/100km ²
都市間連絡速度	62km/h	84km/h	74km/h	77km/h

都市間連絡速度：都市間の最短距離を最短所要時間で除したものの対象都市：拠点都市（都道府県庁所在地等）及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市および主要港湾を国ごとに設定
所要時間：所要時間経路探索システム（Google Maps）等による

出典：国土交通省資料を基に足立敏之事務所が作成

世界の公共投資の推移



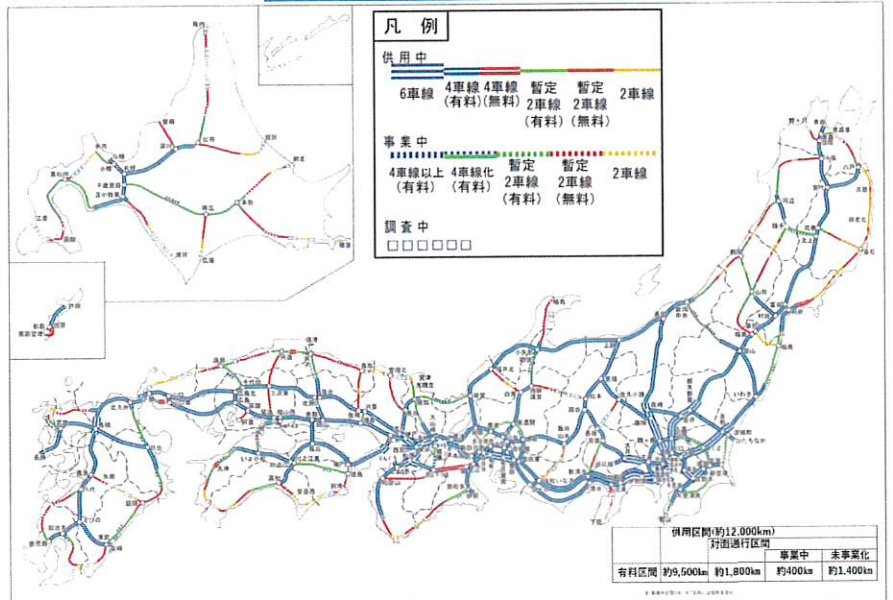
出典：内閣府、OECD Statsを基に足立敏之事務所が作成

日本の高速道路ネットワークを俯瞰すると以下の課題が浮き彫りになります。

- ①ミッシングリンクが多く残っているだけでなく、事故や災害に弱い2車線区間が多い等、国際競争力を支える交通・物流ネットワークとして不十分な状況にあり、14,000kmの早期整備と、4車線化等の促進が不可欠
- ②さらなる生産性向上等を図るため、ネットワークを補完・強化する道路二車線への対応が急務
- ③広域地震や豪雨災害等に備えるため、広域的なリダンダンー確保や離島・半島部での孤立防止等のため、信頼性の高い道路ネットワーク整備が急務

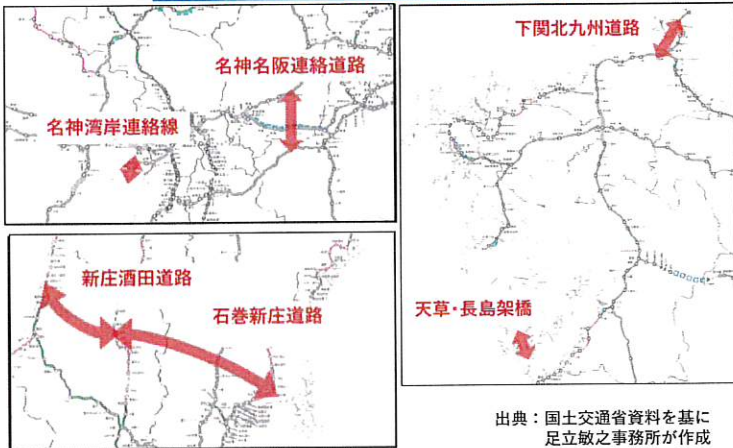
これらの課題解決に向け、過去に中止したプロジェクトの再評価を含め、将来に向けた効率的ネットワーク整備のための投資拡大を進めることが必要と考えます。

日本の高速道路ネットワーク



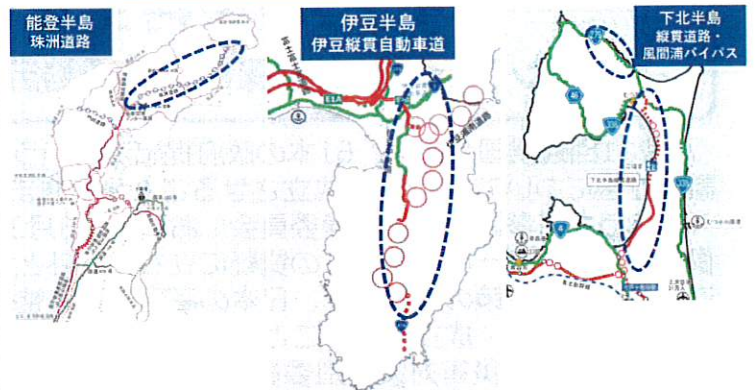
出典：国土交通省資料を基に足立敏之事務所が作成

補完・強化のための道路の例



出典：国土交通省資料を基に足立敏之事務所が作成

半島部等での災害に強い道路の必要性



出典：石川県、静岡県、青森県、国土交通省資料を基に足立敏之事務所が作成

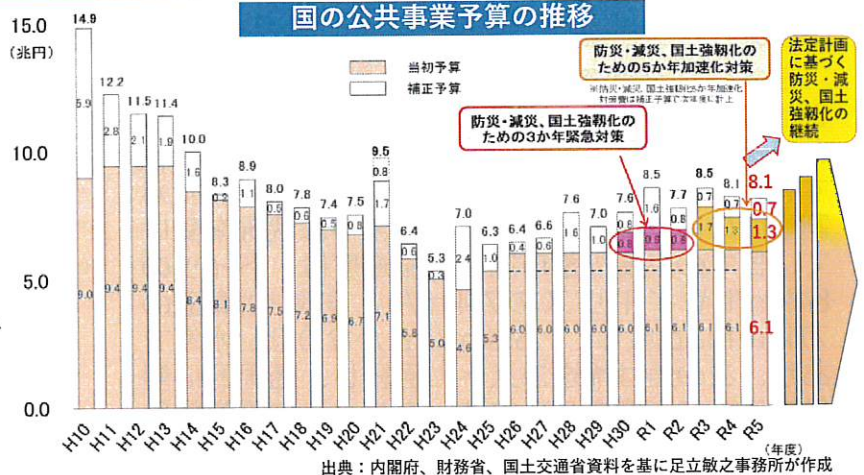
建設産業の賃金アップには公共事業予算の拡大が不可欠

公共事業予算についてみると、当初予算はこの10年横ばいではありますが、防災・減災、国土強靱化予算と災害復旧などの補正予算を加えることにより、予算規模を拡大してきている状況が分かります。

一方、建設業の賃金の動向についてみると、アベノミクス以降の公共事業予算の拡大により、賃金レベルもアップしてきており、建設産業分野の賃金アップのためには、公共事業予算を引き続き拡大していくことが不可欠と考えられます。

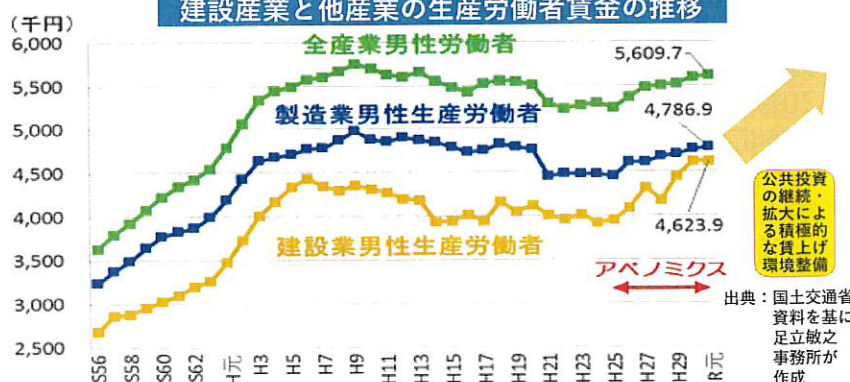
今後の公共事業予算につきましては、今国会で成立させた「改正国土強靱化基本法」に基づき、加速化対策後も引き続き継続して計画的に予算を確保するための「強靱化中期計画」を策定していくこととなります。このため、今後何か年で、何兆円規模の中期計画を策定していくことにするのが重要な争点になると考えます。

国の公共事業予算の推移



出典：内閣府、財務省、国土交通省資料を基に足立敏之事務所が作成

建設産業と他産業の生産労働者賃金の推移



出典：国土交通省資料を基に足立敏之事務所が作成