



社会資本整備重点計画を前倒した狙いは

柳井理 Osamu Yanai

第

四次社会資本整備重点計画が九月十八日に閣議決定された。「加速するインフラ

老朽化」「脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害）」「人口減少に伴う地方の疲弊」「激化する国際競争」という社会資本整備が直面する四つの構造的課題を掲げ、ストック効果の最大化を目指した戦略的なインフラマネジメントに取り組みことを基本方針として示した。今後、各ブロック単位でそれぞれの地域の実情を踏まえて、具体的な事業を盛り込んだ計画をつくることになる。

今回の計画の対象期間は、二〇一五年度から二〇二〇年度までの六カ年。閣議決定した九月を実質のスタートとすれば、五年半の計画となる。前の第三次計画は、二〇一二年から二〇一五年度までの五カ年であり、この計画の終了を待つことなく、新計画が前倒して策定された

ことになる。

施行令条文を改正

計画策定の根拠となる社会資本整備重点計画法の施行令にはこれまで、計画期間を「五年を一期として定める」ことが規定されていた。閣議決定する政令として書かれているのだから、これを超える期間を設定した計画を策定することは許されない。

そこで政府は、施行令の条文にあった「五年」を「おおむね五年」に改める政令改正を閣議決定した。第四次計画が閣議決定する前の八月二十五日のことである。これによって、二〇一五年度の途中の九月から東京でオリンピック・パラリンピックが開催される二〇二〇年度までを一貫通貫で見通せる計画を策定できる条件を整えた。

では、現行計画の終了を待たずに前倒し、しかも計画期間を変更してまで新計画を策定することにしたのは何故か。大きな要因は、社会資本整備を巡る環境が大きく変化したことで、それに対応していく必要があったからといえるだろう。

第三次計画を閣議決定したのは、公共事業に對して厳しい姿勢を取り続けた民主党が政権を担っていた二〇一二年八月のことである。

その前の年の二〇一一年三月には、未曾有の被害をもたらした東日本大震災が東北地方を襲った。そして、計画の閣議決定からわずか四カ月後の二〇一二年一月には、山梨県の中央自動車道笹子トンネルでコンクリート天井板の崩落事故が発生した。

安倍政権が一丁目一番地の政策として被災地復興に取り組む東日本大震災では、自然災害に

対する国土の脆弱性が露呈した。

そして笹子トンネルの事故以降、高度経済成長期に大量に建設されたインフラの老朽化問題が社会的な関心事として取り上げられるようになった（ちなみに筆者は、発生から数カ月後に公開された笹子の事故現場に訪れている。崩落した天井板が取り除かれ、トンネルの補修工事も進んだ状態だったが、落下地点の路面に残るブレーキの痕跡は、この事故の無惨さを残していた）。

防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化

笹子トンネルの事故直後に行われた衆院選に伴い誕生した自公連立政権で就任した太田昭宏前国土交通大臣は、明けた二〇一三年を「インフラメンテナンス元年」と提唱した。所管施設のメンテナンスサイクルの構築へ大号令をかけ、政府としてインフラ長寿命化基本計画の策定を先導し、所管する法律の改正で道路トンネルや橋梁を五年に一回点検することを義務付けるなどの制度もつくった。

この十月七日に退任するまでの間、「防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化」の必要性を繰り返し訴えてきたことも印象深い。笹子トンネルの事故で尊い命が奪われた代償

は小さくないが、このことをきっかけにインフラメンテナンスの重要性が認識されるようになり、橋梁やトンネルなどを維持管理するための点検を効率化するロボット技術の開発などが民間レベルで加速化し、政府の成長戦略にも盛り込まれた。

インフラ老朽化や東日本大震災以降も頻発する災害への対応だけでなく、加速する少子高齢化、激化する世界の都市間競争なども、これらの社会資本整備のあり方を考える上で無視できない。こうした今日的な課題に率先して対応していくことは待たないと言える。第三次計画が終了する二〇一五年度末を待ってから新しい計画を策定しているようでは、事は遅すぎるとの判断があったのだろう。

二〇一六年度予算が試金石

社会資本整備を巡る状況の変化を受けてスタートした第四次計画は、単にインフラ整備の方向性を示すことにとどまらず、現場を支える担い手の確保・育成と、安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性を示した点が注目される。

担い手の確保・育成では、これまで国土交通省が建設業界と申し合わせる形で進めてきた技能労働者の社会保険加入促進策や、若者の建設業への入職意欲に働き掛ける戦略的広報、五年

で女性技術者・技能者の数を倍増させる行動計画などが、閣議決定された文書に盛り込まれた。建設業の担い手確保・育成が国交省を中心とする取組みではなく、政府全体の方針となった意義は大きい。国交省のある幹部は、「担い手確保・育成に大きく関連する他省庁の取組みも求めやすくなった」と期待を寄せている。

そして過去の公共投資の急激な増減が、不適合格業者の参入、ダンピングの多発、人材の離職といった建設産業の構造的課題をもたらしたことの反省に立ち、安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性も提唱した。

経済対策の名の下に大型の補正予算が編成されたり、逆に大幅に予算が縮小されたりすることに建設業界は翻弄されてきた。このことが人材を安定的に確保しようという行動に出ることへのネックとなり、産業の安定・持続した成長を拒む要因にもなってきた。

安定的で継続する公共事業予算を編成していく根拠が第四次計画の閣議決定によってできあがった。試金石となるのは、この計画に基づき初めて行われる二〇一六年度予算編成だ。ここでわずかであっても上昇カーブを描けるような公共事業予算を確保することが、その後の社会資本整備を占う上でも大きな意味を持つことになる。