

上徳不徳

## 全国建設青年会議・ 第27回全国大会



一般社団法人 全日本建設技術協会 会長 おお いし ひさ かず  
大石 久和

2022年12月2日に標記の大会が開催された。この大会は、次の世代を担う地方建設業の若手経営者の議論の場であり、意見交換、交流の場でもある。

従来は、国土交通省幹部の出席しかなかったのだが、今回は岸田総理大臣や齋藤国土交通大臣らが出席されるという華やかなものとなった。全国大会は各ブロックの回り持ちで担当しているが、今回は中国地方が担当で、広島県の建設会社の社長が実行委員長だった。

その縁もあって、広島県出身の総理と大臣という広島コンビでの参加が可能となったが、これは実に画期的なことで、建設業関係者の大会に総理大臣の出席があったことは、筆者の記憶にはないのである。

今回の大会では「積極財政によるインフラ整備の促進」を決議したのだが、総理大臣が出席してくれた今回の大会で、これが決議できたから安心だなどというにはほど遠いのがこの国の実態だ。悲しいを何度も乗り越すほどの事実なのだが、なぜこの国の政治はまともな事実・実

態が見えなくなっているのだろう。

そこで、政治家に次のような問いを投げかけたいのだ。

### ①港湾の実態

世界最大級のコンテナ船が接岸できるバースが日本に一つしかなくて、釜山とかシンガポール経由で大量の日本向け貨物が動いている実態を何と説明するのか。

韓国などより日本からアメリカに行く貨物の輸送にかなりの日数増があり、それはわが国の競争力の毀損となり、最近のスイスIMDのレポートでも、国の競争力は韓国よりかなり下位に位置する実態につながっているが、そのことをどう考えるのか。

これで経済成長できると考えるのか。経済成長なくして財政事情は改善しないが、そのような認識はあるのか。

### ②道路の実態

高速道路がミッシングリンクだらけでネットワークとして機能できないために、自動車による移動速度がドイツ95km/h、フランス96km/h

なのに、わが国では62km/hに過ぎないという事実をどのように認識しているのか。

これで、ドイツなどと経済的に競争できると考えているのか。この移動速度環境で、労働者の働き方改革、残業時間の短縮をどうしたら達成することができるのか。

また、自動車交通総量の中で、高速道路の分担率が一般道路よりも大きくなるほど、二酸化炭素の排出量も減少するし、交通事故については激減する事実と高速道路がミッシングだらけの現状をどのように考えているのか。

また、わが国の高速道路は30%以上が暫定2車線の状態だが、韓国はすでにこの状態を卒業したことをどう考えるのか。このことと、一人あたりGDPが日本を上回った韓国経済との関係をどう認識しているのか。

### ③防災インフラの実態

豪雨特性が年々厳しくなってきたのに、国民の生命財産を守る防災インフラ整備費は1995年頃から半減してきて、ほぼ雨が降る度に人命を毀損している事実を何と考えているのか。

先般、徳島県の阿南に出かける必要があり、同地での高速道路の整備の様子を見てきた。膨大な資金を投じた那賀川の橋梁は完成したのに、その先のトンネルにはいまだ着手できておらず、巨額投資の効果がまるで発揮されていないのだ。それはこの財政不自由な（といわれている）この国で橋梁建設に投資した膨大な資金を寝かしていることになるが、移動の効率が実現してい

ないことと合わせて、この無駄を政治家は何と考えているのだろうか。

この国から政治が消えて長い年月が経つ。そして憲法前文に規定する「(国民の代表者が国政を担って働くことで)国民が福利(幸福と利益)を享受する」との憲法違反が、この30年にもわたって継続しているのである。

これは、ここで縷々記してきたように政治の断末魔的症状なのだが、もちろん「政治の態様は国民の実態の反映」なのだ。

日本国民は、メディアに公的な判断を委ね、自分たちは個人的なプライベートな世界に埋没し「公」の世界から逃げている。電車の中などで、ほとんどの人がスマホにかじりついているが、それは「公への関心を排除し、必死になって私に埋没しようとする努力している姿」なのである。

テレビは見るも無惨な番組ばかりで、私的領域に関心が行くようにのみ放送しており、公領域では発表ものの垂れ流しに終始している。今回の補正予算がほとんど「予備費と基金」で構成されており、不況に苦しむ人びとへの即効的な救済策がほとんど盛り込まれなかったことへの本質的な批判など、まるでなかったのがその証明である。