

## 令和4年度表彰式及び第66回定時社員総会が開催されました。

令和5年6月28日、東京都千代田区のアルカディア市ヶ谷において令和4年度表彰式及び第66回定時社員総会が開催されました。表彰式・総会において会長及び来賓より以下のとおりの挨拶（要旨）がありました。

### 表彰式 会長挨拶

本日は、全国から大勢の全建会員の皆様にお集まりいただきました。改めて厚く御礼を申し上げます。また、本日表彰される皆様、長い間のご苦勞がこのような形で、全建の各賞の受賞につながるようになりました。誠にありがとうございます。皆様の今までのご苦勞とご貢献に、全建会長として改めて御礼を申し上げます。これを機会に更なる発展を遂げていただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響で多くの人間が出会うことができないという非常に困難な時期を過ごしてきましたが、やはり全建会員として、建設技術者として、発注担当の技術者として、ともに苦勞してきたことを分かち合い、交流し合うという機会を設けることは極めて重要です。全建がそのような場を提供することができることは非常にありがたいことですし、皆様もぜひ、いろいろとご活用いただければと思います。各賞の受賞に至るまでの皆様の長年のご苦勞と、その成果が今後益々多くの人々に受け継がれるよう、心から祈念しております。

残念ながら、わが国のインフラを巡る状況は決して好転してはおりません。わが国は今、コストプッシュインフレに苦しんでいます。アメリカのノーベル経済学賞を受賞された経済学者なども、コストプッシュインフレの時代だからこそ積極財政が必要で、そのためには確実なインフラ投資が必要だと声明で言っています。

ところが、わが国の経済学者でこのようなことを言う人は1人もいません。ほとんどが緊縮財政を主張し、その結果、我々はこの30年間非常に貧困化し、わが国の地位も大幅に下がりました。我々全建に集う技術者もこのような状況を改善していく努力をしなければならぬと思っております。

本日は、井林先生、足立先生もお越しです。国会の場でこのような状況を改善していただきますよう、私からもお願い申し上げます。冒頭のご挨拶といたします。



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

### 表彰式 来賓挨拶

本日は、全日本建設技術協会の表彰式に全国から多くの皆様がお集まりになり、このように盛大に開催されることを、心よりお喜び申し上げます。

私は、この分野に入られてこられた技術者の公務員の皆様は、優れた技術力だけではなく、いざ災害になれば、すぐに現場、又は国、県、市のそれぞれの役所に駆け付ける高い使命感を持ち続けられている方々だと思います。このような方々が、社会の中でより一層活躍できるように、全建という組織をご活用いただいて、情報交換を行い、そして、私たち技術者の後進へ道を開いて頂きたいと思っております。

また、補足ですが、私の地元では、既に建設技術者出身の商工会議所や商工会の専務又は事務局長が数多く誕生しています。地方においては、もはやインフラ整備が経済界や財界そのものになっている地域が非常に数多くあります。そうした地域で、皆様がこれまでの経験を惜しみなく生かしていただき、それぞれの地域の発展に更に貢献いただけるように、健康にご留意をされて活躍されることを心からご祈念申し上げます。



全日本建設技術協会顧問  
衆議院議員  
いばやし たつり  
井林 辰憲氏



全日本建設技術協会顧問  
参議院議員

あだち としゆき  
足立 敏之 氏

全日本建設技術協会総会の開催、誠におめでとうございます。また、表彰式も併せて開催され、受賞されました皆様に心からお喜び申し上げますとともに、深く敬意を表します。

今期は、予算委員会の理事という重責を拝命いたしまして、国の予算について議論する場に携わらせていただき、大変勉強になったと思っています。

さて、これまでの選挙では、「建設産業の再生なくして、日本の再生なし。」ということをお訴えてまいりましたが、改めて日本のインフラの現状をよく見ると、このような整備水準で良いのかと最近感じているところです。

例えば、高速道路は、日本の高速道路の約4割が対面通行であり、とても危険で、生産性も低く、雪等の災害にも弱い高速道路となっています。このような対面通行の高速道路は世界には全くありません。その結果、都市間の移動速度で見ると、日本は時速60kmぐらいなのに対して、ドイツは時速80km、その他の国でも大体時速70km以上はあるというように物流、交通面の効率でみると諸外国と差が開いています。

韓国では、高速道路の密度も日本の倍以上あり、対面通行についてはこの20年間の投資により全て解消しています。港湾をみても、釜山港は京浜港よりもずっと生産性が高く、空港についても、仁川空港のほうが成田や羽田よりも素晴らしく、日本のインフラ整備の水準の低さを非常に痛感しています。

日本は、世界的に見て二流、三流のインフラの国になってしまっていますが、経済で一流を目指すのであれば、日本のインフラの整備水準も一流でなければならないと思っており、日本のインフラの整備水準を再び諸外国に負けないレベルに引き上げていきたいと思っています。そのためにも、本日ご出席の皆様のご尽力を心からお願い申し上げます。



## 定時社員総会 会長挨拶

本日は、全国から大勢の皆様にご参加いただき、誠にありがとうございます。

全建は、発注担当技術者の皆様の交流の場を提供するのが仕事です。令和2年、3年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、建設技術講習会も通常通りに開催できませんでした。今年度は我々も全国を回らせていただき、参加者同士の懇親・交流の場を広げられるように頑張ってみますので、ぜひとも奮ってご参加ください。

本日ご参加いただいている皆様の多くは発注者側の技術者ですから、昨今の地域の切実な声になかなか応えきれていないところに、大変な苛立ちを感じておられる方が多いのではないのでしょうか。インフラ関係の予算が伸びない、事業量が増えない、そのような思いをたくさん持っておられる方が多いのではないかと思います。

世界中の国々がインフラ整備を増やしてきているにも関わらず、1995年の財政危機宣言以来、減らし続けてきたのは日本だけです。しかし、皆様もよくご存じのとおり、これだけ地震が発生する国が日本以外にあるのでしょうか。これだけ台風が頻繁にやってくる国が日本以外にあるのでしょうか。日本以上に急な河川を抱えている国があるのでしょうか。そういう危険な状態、災害に対する非常に厳しい国土を抱えているのに、その国土を十分に生かせるようなインフラ整備がなされておらず、大変な苛立ちを感じておられるのではないかと思います。

本日の定時社員総会で、新たな局面について皆様にご紹介いたしますが、引き続き、全建会員の皆様にお力添えいただき、地域の方々の要望に応えられる国土作りができるよう我々も頑張りますので、会員の皆様も一緒に頑張ってみましょう。



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

## 定時社員総会 来賓挨拶

私は昭和47年に全建に入会し、51年間一緒に活動させていただきました。

2点ご報告申し上げます。私は、『建設労働者処遇改善の論理と実践』という本を書きました。参議院議員生活は16年になりますが、その前からずっと思いつけてきた課題です。

全建は、技術者の処遇改善に頑張ってきていただいていると理解しています。

しかしながら少子化の影響もありますが、処遇が良くないということで、入職者が少なくなりました。国会で何度も発言していますが、「2024年問題」があります。働き方改革のひとつとして、「4週6休」を「4週8休」にすることは良いのですが、そのまま実施したら、働いている人たちの賃金が一律に下がってしまいます。建設業は全産業平均より2割ぐらい働く時間が長く、2割近く賃金が低いのが現状です。これでは若者が入職してくるわけがなく、これを改善していかなければなりません。

もう1つは、大石会長が仰っていた、インフラの整備を続けていくことが重要です。今、国土強靱化を旗印にして、これ以上予算を削らず、毎年2割ぐらいインフラ整備を通常予算より増やしており、ソフト対策も含めて5か年で15兆円を計上しています。

今までの強靱化基本法は、大枠だけを示していました。今後、現在の5か年加速化対策の事業規模である5年15兆円をどうするのかについては政府が決めます。20兆、25兆円と当然規模を大きくしていくことを前提にしながら、そういう加速化する骨組みの事業計画を立てるために基本法を改正しました。今後、新しい計画で事業規模をいくりにするべきなのか、国会議員の皆さんにも聞いてみてください。是非、具体的な目標として取り組んでいきましょう。

全建の会員は、6万人と少なくなりましたが、もっと増やしていくことも大事なことだと思います。また、皆様からインフラ整備の予算確保について国会議員に要請してください。国会議員も皆様の応援があれば頑張ってみようという気持ちになると思います。

皆様の今後の活動にご期待申し上げます。



全日本建設技術協会顧問  
参議院議員  
さとう のぶあき  
佐藤 信秋氏



国土交通省大臣官房

技術総括審議官

かとう まさひろ  
加藤 雅啓 氏

国土交通省では昨年度の第2次補正予算で「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」として約1兆円を確保し、今年度当初予算で公共事業関係費として約5.3兆円、合わせて6.9兆円を確保しておりますので、まずは予算の早期執行に努めてまいります。

また、来年度の予算要求については、骨太の方針2023もまとまり、これから正念場を迎えてまいりますので、腰を据えて粘り強く取り組んでいく必要があります。

先ほどからお話がありました国土強靱化のための5か年加速化対策ですが、今年で3年目を迎えており、ハード・ソフト両面にわたり、防災・減災、国土強靱化の取組を着実に進めてきていますが、まだまだ十分ではありません。国土強靱化基本法の一部改正が、前国会で国会議員の先生方の御尽力のおかげで成立しました。国土交通省としましては、法律の趣旨に則り確実に進めていきたいと思っています。

自然災害が頻発化・激甚化・広域化する中で、整備したインフラが事前防災として大きな効果を発揮するためにも、インフラの維持管理・更新を計画的に進めなければいけないという課題があります。このため、昨年度、総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」という方針のもと、重点的かつ速やかに取り組むべき施策をとりまとめています。自治体における積極的な対応が期待されます。

国土交通省としましても、来年度の予算要求に向けて、様々な施策の実現に必要な予算を確保し、また、5か年加速化対策についても、これまでの効果発揮事例と今後必要となる対策箇所をしっかりと主張していきたいと思っています。このためには、全建会員の皆様の日ごろからのご活動が不可欠であり、今後ともご理解とご協力をお願いいたします。

貴協会がこれからも、DX、GX、そして科学技術、イノベーションなどの最先端の取組に、さらに重要な役割を果たされることを、我々としても期待しております。



国土交通省大臣官房

技術審議官

全建企画委員会委員長

さとう ひきのぶ  
佐藤 寿延 氏

我が国は、戦後復興から高度成長時代にかけてインフラ投資を増やす中で成長してきましたが、1990年代以降、予算が減少した時期が2015年ぐらいままで続きました。こういう時期を経て、やはり我が国が再度羽ばたくために、しっかりとインフラを整備しながら、生産性を向上させていくということが非常に重要であると思います。

一般、国土強靱化の新しいフレームワークができたわけですが、今後これに魂を入れていくという作業が発生します。具体的には、次の中期計画を決める段階で、どのような予算にするのか、どのような事業に集中投資していくのかを決めていくわけですが、ぜひ、全建会員の皆様も、発注者の一端としてしっかりと声を出していただきたいと思っています。

2つ目は人の話です。国土交通省では職員が2割くらい減ってきている中、ここ4年ぐら一定員が増えています。また、県、市町村の皆様も同じ状況ではないかと思っています。一方で、生産年齢人口は、今後20年間で15%から40%ぐら必ず減っていきます。こういう状況で技術者を確保していくことが非常に大きな課題だと思っています。

全建の会員数は今、5万8,000人を切っているという状況です。若年層の方々はかなり減っている状況ですが、若い方々にも、こういう横の連携を持ちながら技術の源泉を高めていくことについて、皆様も職場に戻られたら声をかけていただき、技術者の確保に努めていただきたいと思います。

3つ目は、生産性です。今3人でやっていることを2人でやらなければいけない時代が、20年後ぐらには必ずやってくるという気持ちで、生産性の向上に取り組んでいかなければいけないということが我々のミッションであると思います。

このため、i-Constructionに加えて、DXも当然進めていかなければいけません。我々は生産性を高め、インフラをしっかりと整備するという大きな使命感と、社会的な活動を行っているという意識を持ちながら、ともに取り組んでいきたいと思っています。

※来賓の方につきましては、令和5年6月28日現在の所属となります。