

序章

県土整備の歩みとその時代背景

序章 県土整備の歩みとその時代背景

前回の土木史（50年史）が発刊されてから、早20年が経過した。今回の土木史の対象である平成9年（1997年）から平成28年（2016年）は、昭和48年（1973年）12月から大凡20年間続いた経済安定成長期が終焉し、バブルが崩壊、その後「失われた20年」と呼ばれる低成長期にその大部分が重なっている。バブル崩壊時期については様々な意見があるが、平成3年（1991年）3月から平成5年（1993年）10月までの景気後退期が一般的にバブル崩壊期間と言われている。

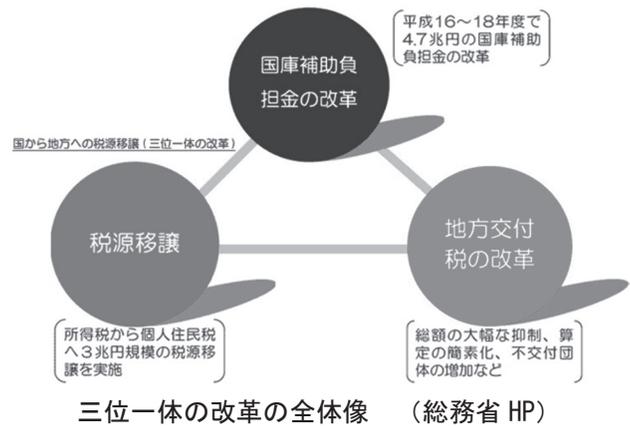
バブル崩壊後の我が国は、経済活動の停滞・収縮が見られたことから、政府は積極的に公共事業費予算の増額を含む財政出動を実施、その後一部景気回復も見られたが、平成9年には消費税が3%→5%に増税されたことから、再び景気が後退した。このため、平成10年には総合経済対策として公共事業費予算の増額や緊急経済対策として大型補正予算が組まれるなどした。本県においても国の財政出動に呼応したことから、平成11年に県土整備部当初予算がピークの約1,900億円となったが、その後毎年減少し、平成25年には約720億円となるなど、ピーク時の38%程度まで減少した。その後は僅かに増加している状況にある。

この間、本県においては、平成10年8月26日から27日にかけて激しい雷雨に見舞われ、那須地域で時間雨量90mm、また26日から31日までの降雨量は1,200mmを超える観測史上最大を記録、那須水害と言われ、県北地域を中心に県内各地に大災害をもたらした。

平成13年4月になると小泉内閣が発足、「構造改革なくして景気回復なし」と謳い、経済政策のスローガンとして、「聖域なき構造改革」を訴えた。具体的には、骨太の方針として、「地方にできることは地方に」として三位一体の改革を開始、地方分権として国庫補助金改革や税源移譲、財政再建として地方交付税削減などを実施する。また、「民間にできることは

民間に」として郵政事業、道路関係四公団の民営化を始め、公共サービスの民営化を推し進める。「道路整備は十分で、もう必要ない」との世論の高まりもあり、公共事業費が削減されるなど厳しい時期を迎えることになる。

三位一体の改革については、国庫補助金の支出削減と地方交付税等の削減に比べ、地方への財源移譲はその額が少なく、結果として、地方の財政状況の厳しさが増すこととなった。本県においても、平成18年度と平成15年度の一般会計を比較すると約750億円の減額となるなど厳しい状況であった。その中で公共事業費の削減も行われ、全国で事業の見直しや事業の廃止等が実施された。



この間、本県においては、平成15年に足利銀行がバブル期の過剰融資等により経営破綻、一時国有化され、県内経済界、県民に衝撃が走った。また、同年には東大芦川ダムの建設が中止となる等、公共事業の見直しが進められた。国においては、平成16年に道路公団民営化に向けた民営化推進委員会が発足、平成17年10月には道路公団が廃止され、債務返済機構と民営会社（NEXCO）が設立された。

国土計画では、平成15年に社会資本整備重点計画法が制定され、それまで個別法により整備を実施していた社会資本に係る法律を統合し、それまでのアウトプットではなく、社会資本整備を目的ではなく

序章 県土整備の歩みとその時代背景

手段として捉え、何がもたらされるのかを示すアウトカム指標が採用された。また、平成17年には国土総合開発法の抜本改正である国土形成計画法が制定されるなどした。

平成20年になるとアメリカのサブプライム住宅ローンに端を発するリーマンショックにより、世界金融危機が起こる。世界的な経済の冷え込みから消費の落ち込み、金融不安で各種通貨から急速なドル安が進み、米国市場への依存が強い輸出産業に大きなダメージが広がり、再び日本経済の景気後退へ繋がっていった。

また、この年は聖域なき構造改革として道路特定財源の一般財源化への議論が高まり、道路特定財源の堅持と暫定税率の取り扱いをめぐり、国会、地方で熱い議論が繰り返された。結局、平成21年4月に道路特定財源制度は廃止され、一般財源化されたが、暫定税率については、10年間の延長となった。道路整備の必要性を訴えた地方にとっては非常に厳しい結果となった。

平成21年には、「コンクリートから人へ」を訴えた民主党が総選挙で自民党に勝利し、政権交代となった。マニフェストには、時代に合わない大型公共事業は全面的に見直すとして、八ッ場ダムの建設が中止となるなど、ダム事業の検証を行った。道路整備においても費用対効果を厳密にチェックした上で、必要な道路を造るとし、その他の公共事業費と合わせて約1.3兆円の予算が減額された。

また、行政刷新会議を立ち上げ、税金の無駄づかいを根絶するとして事業仕分けを実施、公開の場で事業担当者と事業の必要性について議論を行い、「廃止」、「縮減」などの判定を行った。次世代スーパーコンピュータを始め、公共事業においてはスーパー堤防が事業仕分けにかけられ、「何時起こるかわからない災害にカネをかけているのは変」、「スーパー無駄使いだ・・・」等の厳しい意見を受け廃止に追い込まれた。

平成22年になると、それまでの三位一体改革の影響やリーマンショックの影響等で本県の財政状況が深刻化していたことから、財政の健全化を図るため

の「とちぎ未来開拓プログラム」が平成23年度から実施され、新規事業の着手見送りを含めた公共事業費の抑制が行われ、平成25年度までの3年間継続された。

平成22年度、国の補助金関係事務では、それまでの事業別にバラバラで行ってきた補助金関係事務を一本化、統一化し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金、社会資本整備総合交付金が創設された。

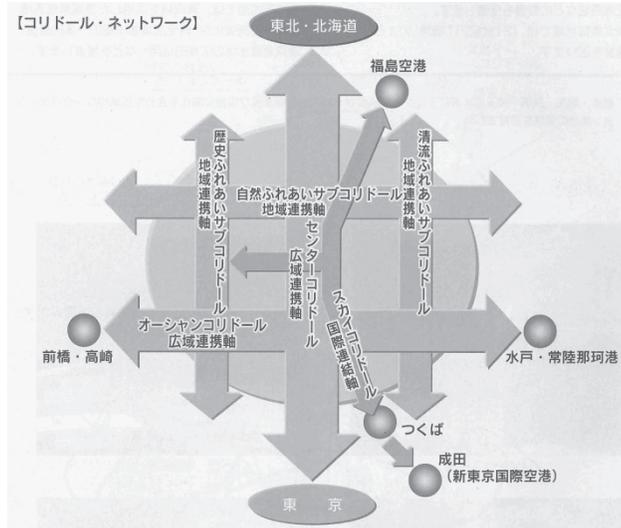
また、平成24年度の補正予算からは地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組み、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援するため、防災・安全交付金が創設された。背景には、橋梁を始めトンネル等の道路施設において、建設後50年を超える施設が全国的に急速に増加し、緊急に対策を取る必要に迫られたことにある。平成8年の北海道の「豊浜トンネル」崩落事故や平成11年のJR山陽新幹線のトンネル壁面剥落事故、平成24年の中央自動車道「笹子トンネル」天井板崩落事故は記憶に新しい。

平成23年3月11日には東日本大震災が発生、観測史上最大の被害となり、公共財等のストック被害額は16兆9千億円にも及んだ。県内においては、震度6強を始め全県で震度5弱以上を観測し、各地で公共施設に甚大な被害が発生した。特に、さくら市倉ヶ崎地区で発生した地滑りや井頭公園の一万円プールは被害が大きく、その復旧には大規模な対策が必要となり、多くの時間と事業費を要した。



東日本大震災の災害派遣（福島県相馬市）

また、この年の3月には北関東自動車道が全線開通し、群馬県から茨城県までが高速道路で繋がり、コリドールネットワークの中のオーシャンコリドールが完成、北関東三県の交流連携が図られた。



コリドールネットワーク図

更に、平成23年度からは栃木県重点戦略「新とちぎ元気プラン」において、「安全」「成長」「環境」をともにつくる元気度 日本一 栃木県」をスローガンに、県土整備部では、圏域を越えた広域交流・連携をより一層促進していくこととした。

平成24年12月には総選挙で自民党が勝利して民主党から政権交代を果たし、安倍内閣が発足した。“公共事業”、“大胆な金融緩和”、“成長戦略”の三つを「三本の矢」として次々に実行することで、日本経済の足を引っ張る「デフレ」から脱出し成長に繋げていく経済政策、アベノミクスを実施する。

平成26年度には、公共事業費予算が対前年比で増加に転じるなど明るい兆しが見られるものの、国の厳しい財政状況から増加率は僅かであり、社会資本の整備、維持管理には厳しい状況が続いている。

平成26年4月には消費税が5%→8%に増税されたことから、再び景気の停滞を招いた。

平成27年9月には、関東・東北豪雨が発生、日光市今市で総雨量647.5mmを記録するなど、9月の月間降水量の2倍を超え、観測史上最大を記録した。県北西部を中心に河川の氾濫、土砂崩れ等による道路

が寸断される等の被害が発生し、現在(H28.12)も災害復旧工事が続いている箇所も見られる。



関東・東北豪雨（一級河川 巴波川 栃木市）

近年は、ゲリラ豪雨や異常出水など、これまで想像できない様な災害が発生しており、更なる防災・減災対策が必要となっている。

また、財政状況も厳しい中、本県の成長を支える道づくりは重要であり、計画的に整備を進める必要がある。合わせて公共施設の老朽化対策も待ったなしの状況にあり、予算の平準化を図りながら各種の長寿命化計画を進めなければならない。

今後建設業界において懸念される労働力不足に対しても、受注者の適正利潤の確保を始め、労働環境を改善し、更に i-Construction の活用など、魅力ある環境を創り出し建設業界が今後100年、200年と発展、継続するよう努めなければならない。



i-Construction の活用事例
栃木県初の UAV 起工測量（五行川芳賀遊水地）