

2018.01.10

社会基盤学専攻の授業「シビルエンジニアの活躍する世界」は、東大土木OBを中心とするメンバーが専攻と協力し、国土づくりや建設分野の様々な立場で活躍する実務者を毎回招いて、シビルエンジニアが社会で果たす役割や仕事のやりがい、これからの課題を紹介するオムニバス形式の講義です。2018年1月10日の最終回では、現国土交通大臣の石井啓一氏(昭56卒)が「未来の国土づくりを担う皆さんへ」と題した講義を行いました。また講義後、東大土木同窓会のインタビューにも応じてくださいました。その内容をご報告します。

講義レポート

特別講義では、国土交通省の3つの大きなミッションをご紹介頂きました。

安全・安心の確保 ~頻発・激甚化する水害への対策~

従来の水害対策は、比較的発生頻度が高い外力を想定し、災害の防止や被害の軽減を目指すことが基本であった。しかし今後は、増加する大規模な水害や気候変動を受け、外力が増大した場合にも減災効果を発揮することが求められる。そのため、施設の整備と維持管理といった着実なハード対策の推進に加えて、災害リスクの評価と情報共有、まちづくりとの連携などのソフト対策を行う必要がある。2015年9月に発生した関東・東北豪雨を踏まえ、新たに「水防災意識社会再構築ビジョン」を立ち上げ、全ての直轄河川と沿川市町村において、減災目標を共有するための協議会等を設置し、ハード・ソフト両面の対策を一体的に推進しようとしている。

生産性革命プロジェクト

来る人口減少社会において、生産性向上と新たな需要の創出は経済成長のために欠かせない。国交省は、2016年に制定された20の「生産性革命プロジェクト」を推進するとともに、生産性革命の加速を促す制度設計に取り組んでいる。20のプロジェクトのうちの一つ「クルーズ新時代の実現」は、既存のストックを活用し、予算を抑えながら訪日クルーズ船来航のための設備を整え、2020年までに旅客500万人を達成する計画である。また「インフラメンテナンス革命」は、施設の老朽化に伴う維持管理・更新コストの増大に対して、新しい技術や民間のノウハウを積極的に導入することで、確実かつ効率的なインフラメンテナンスを目指すものである。※講義では他にも、生産性革命プロジェクトとして「高速道路を賢く使う料金」「ダム再生」「i-Constructionの推進」「i-Shippingとj-Ocean」「物流生産性革命」「クルマのICT革命」が紹介されました。より詳しい内容はこちらから：<http://www.mlit.go.jp/common/001204378.pdf>

インフラの海外展開政策

国内の建設投資額が縮小する中で、発展途上国で旺盛なインフラ需要を取り込み、日本経済の成長に繋げる必要がある。他国との厳しい競争の中、日本がセールスポイントにしているのは、「質の高いインフラ」である。つまり、(1)使いやすく長持ちし、環境対策と災害対策になるため、長期的に見てコストを抑えられる点、

(2)現地での雇用を創出し、技術力を高め、生活改善に貢献するという点で、日本は他国との差別化を図りたい。日本政府は「インフラシステム輸出戦略」を決定し、目標達成に向けて年々海外からの受注実績を伸ばしている。また国交省は「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2017」を定め、特に注視すべき76の案件を設定し、プロジェクトの進行や新規受注に取り組んでいる。その一つ、マレーシア～シンガポール間高速鉄道計画は、2017年12月に入札が公示され、受注に向けて精力的に相手国に働きかけている。※行動計画2017の詳しい内容はこちらから：<http://www.mlit.go.jp/common/001177373.pdf>

(文責 修士1年森田智美)



講義の様子。座席が満杯になるほど多くの学生が聴講しました。

2018.01.10

インタビュー

先人の苦労が偲ばれる立山砂防の現場

—国土交通大臣としてお仕事をされる上での醍醐味を教えてください。

国内外の様々な現場を巡る機会に恵まれることですね。

中でも最も印象に残っているのが、昨年訪れた富山県の立山砂防です。立山カルデラでは明治時代に大規模な崩壊が三回起こり、下流に大量の土砂が流出したことで大きな被害が出ました。山が崩れて生じた土塊が災害後も大量に残ったため、それらを取り除くために昭和初期からずっと工事が行われています。

現場に行くと当時の工事の様子が今も残っています。先人の苦労が偲ばれ、この上なく感動しました。当時は、山を切り開いて現場までトロッコ列車を通し、その列車で山奥まで大量の資材を運んで工事していたわけです。十分な流通量、技術のない時代によくぞやってくれた、と、非常に頭の下がる想いでした。

アジアの現場で感じる日本への期待

—海外の現場に足を運ばれることも多いですか。

そうですね。東南アジア、南アジアなど海外の現場を訪れると、日本への期待の大きさがひしひしと伝わってきます。これらの地域では今後インフラの重要性が増していく中で、日本の技術が求められているのです。

近年はアジア諸国のインフラ整備において中国も台頭してきています。しかしそれでも依然として日本の存在感が大きいのは、プロジェクトへの日本の関わり方に特徴があるからといえるでしょう。

例えば、建設プロジェクトが立ち上がる前の都市・交通のマスタープランづくりから日本が参画することがあります。このように上流段階から計画に関わることで、その後日本のプロジェクトにつながりやすいというメリットも生まれます。また、インフラを建設するだけでなく、その後の運営も担うことも多くなってきています。

もう一つの日本の特徴は、講義でも少しお話ししましたが、プロジェクトにおいて海外への技術移転を行うことです。現地の企業と連携し、現地で作業員を雇って工事を行うことで、技術を身につけてもらうのです。今進められているインドの新幹線建設を例にとると、インドの国鉄技術者に対して現地で研修を行うだけでなく、彼らを日本に呼んでの訓練も行っています。新幹線が完成した後、インドの方々の手で運行できるよう考慮しているのです。

このように、海外のプロジェクトにおける長期的なコミットメントと技術移転は、日本に対して大きな期待が寄せられています。今後も期待を背負い、多くのビジネスチャンスを生み出していきたいと考えています。

社会基盤について学ぶ学生たちへ

—最後に学生へのメッセージをお願いします。

社会基盤学科の学生たちには、今後国土づくりに関わる様々な分野に進んで活躍してほしいと思っています。

インフラは次の時代を切り開く「設備投資」です。そのロマンや奥深さを感じてもらえたら嬉しいですし、我々も土木の魅力をもっとアピールしていけたらと思います。

(文責 修士1年武藤裕花)



石井大臣、お忙しい中有難うございました！