



# 国土を守る女性たち

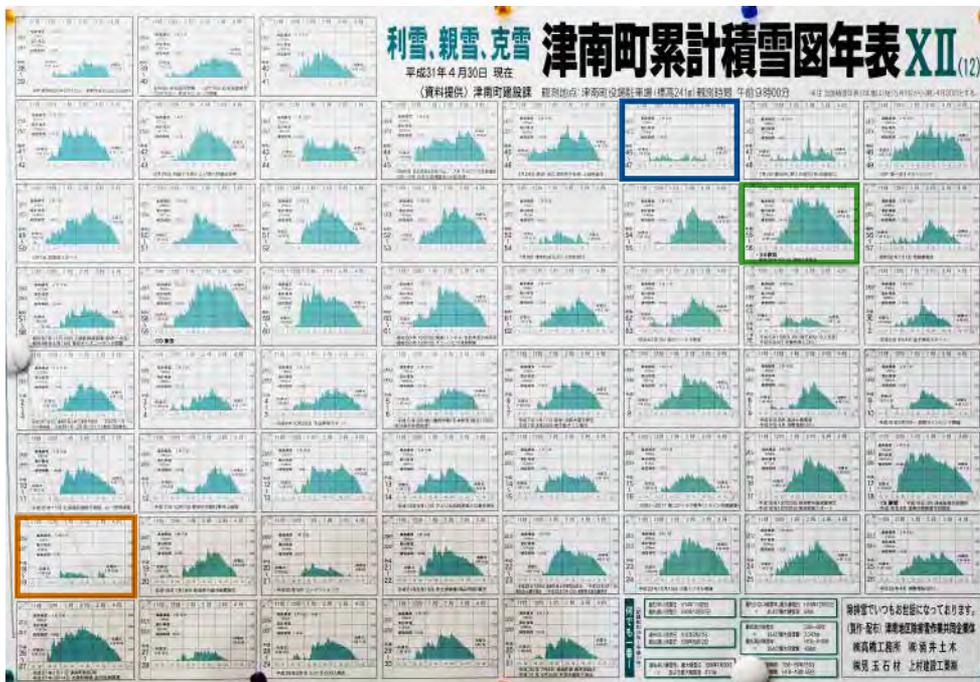
さとうのぶあき こくどきょうじんか  
佐藤信秋 国土強靱化推進本部本部長代理

東日本大震災の発災から10年。  
国土強靱化や“災害に強い、ふるさと”の必要性とともに、  
国土交通分野で活躍する女性たちについて、  
国土強靱化推進本部の佐藤信秋本部長代理に伺いました。

取材日：令和3（2021）年2月9日

※感染症対策を十分に実施した上でインタビューを行っています。マスクは撮影時のみ外しています。

■ 新潟県津南町の過去56年間の累計積雪図



「災害に強い、ふるさと」の実現に向け  
国土強靱化のさらなる加速を

— 佐藤信秋本部長代理は新潟県出身です。今シーズンの記録的な大雪について、お考えを聞かせてください。

佐藤 昨年12月、大雪によって新潟県内の関越自動車道で一時2000台超の車が立ち往生したニュースは、皆さまの記憶に新しいのではないのでしょうか。3年前に福井県内の北陸自動車道や国道8号で発生した大雪による大規模な立ち往生を教訓に、国や高速道路各社はさまざまな対策を講じてきましたが、想定を超える降雪に再び交通の大動脈が寸断され、物流が滞る事態に陥りました。私は、災害対策特別委員会の委員長代理も務めています。事前防災の重要性を改めて感じました。

わが国は、国土の約51パーセントを豪雪地帯が占め、そこに総人口の約15パーセントの人が生活しています。雪と共に暮らす皆さまの安心・安全に万全を期すため、豪雪対策と社会経済

活動の両立を図りながら、しっかりと取り組んでまいります。

道路は、それぞれの地域の皆さまの暮らしを支える大切なものなので、豪雪地帯で雪が降ると除雪作業等で通行を確保します。しかし、その舞台裏で建設業者の方々に、大変なご苦労があることを『りぶる』読者の皆さまに知っていただければと思います。

このポスター（上記参照）は、日本有数の豪雪地帯である新潟県津南町の過去56年間の累計積雪図を表したものです。最高積雪量は昭和56年1月30日の417センチメートル。しかし、よく見ると、グラフの縦軸が極端に低い年も。例えば、昭和46年や平成18、19年は、最高積雪量が1メートルにも達していません。

平均で大体3メートルほどの積雪になるため、それに備えて除雪機械や人員をたくさん確保すると、万が一、雪がほとんど



令和元(2019)年10月17日、国土強靱化推進本部が群馬県のハッ場(やんば)ダムを視察



令和2(2020)年10月15日、全国道路利用者会議の全国大会に出席

積もらなければ建設業者は借金を背負うリスクがあります。一方、少雪を前提に体制を整えていては、大雪の時に交通機能が完全に麻痺してしまいます。この、どちらを選んでも、痛し痒しを解決するには、どうしたらよいのか。私は20年ほど前から、たとえ少雪で作業が少なくても、除雪機械の維持管理費や業務委託費などを補償する必要性を訴え続けてきました。それが一歩ずつ浸透してきたことをありがたく感じています。

そして、忘れてはならないのが女性たちの支えです。除雪等を行う建設業者の奥さまたちは、

雪が降り始めたなら、それこそ午前1時とか2時に起きて、朝ごはんをつくってご主人を送り出しています。こうした女性たちの活躍もあって、わが国の国土は守られているのです。

——国土強靱化については、いかがお考えですか。

**佐藤** これまで、わが国は数多くの自然災害に見舞われ、そのたびに尊い命が失われてきました。東日本大震災後、わが党は平成23(2011)年10月に国土強靱化総合調査会(現・国土強靱化推進本部)を発足。二階俊博調査会長(現・推進本部長)らと共に、強く、しなやかに

な国づくり”を目指して活動してきました。自然災害に耐えて人命を守る“強さ”と、被災時には経済社会システムが迅速に回復する“しなやかさ”。これらを、平時からしっかりと計画を立てて備えておくことが、災害に強い国づくりにつながるのです。

振り返れば、10年前は“強靱化”という言葉すら、なかなか国民の皆さまにご理解いただけませんでした。が、地道な取り組みが実を結びつつあります。

昨年12月、政府は「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を閣議決定しました。この事業規模はおおむね

15兆円で、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策をはじめ、インフラの老朽化対策、デジタル化推進など、重点的・集中的に取り組む計123項目の対策を定めました。

ポイントを簡潔に述べますと、一つは、期間が現行(防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策)の3年から5年に延長されたこと。もう一つは、通常の公共事業費に、国土強靱化に特化した対策費が別枠で積み込まれたことです。事業規模は現行のほぼ3割増と強化され、国土強靱化のさらなる加速化につながることを期待しています。

## 東日本大震災で再認識された“命の道” 全国に広がる女性の“みちづくり”の輪

——今年は、東日本大震災の発災から10年になります。

**佐藤** 不幸にして甚大な被害となりましたが、その中であって道路が果たした意義は大きいと考ええます。“命の道”としてのさまざまな機能を再認識された

方も多いのではないのでしょうか。その一つが、救命救急や物資の緊急輸送です。特に被害が深刻であった三陸沿岸部に東京方面から人命救助部隊や医療チームを派遣するため、発災の翌朝から道路上の障害物を除去し、緊



急輸送ルートをつくる。くしの「歯作戦」が始まりました。まず、南北に延びる東北自動車道や国道4号の通行を確保し、そこから沿岸部に通じる道を「くしの歯」状に切り開いていきました。初日の3月12日は岩手、宮城、福島で11本、同15日までに15本の道路が沿岸部までつながり、救命救急や物資の緊急輸送に大きく貢献しました。これは阪神・淡路大震災を教訓に、橋梁の耐震補強工事等を実施してきた成果です。落橋などによる致命的な被害を未然に防ぎ、早

期に道路を復旧することができました。また発災当時、三陸沿岸道路（復興道路）は3割ほどしか開通していませんでしたが、道路が防波堤の役割を果たして津波を防いだり、避難場所になったりもしました。今年年内には全長570キロメートルの復興道路と復興支援道路が全線開通する予定です。道路ネットワークがつながることにより、東北がさらに強く、元気になることを期待しています。

— 東日本大震災後に復興道路

等の整備が進んだ理由を聞かせてください。

佐藤 女性の強い意志とパワーがあったからです。

私は国会議員になる前は、国土交通省に務めていました。道路局長だった平成16（2014）年1月、女性の視点から高速道路の必要性を考える「全国みちづくり女性ネット」が設立されました。しかし、それよりもずっと前から、日本各地には通称「女性の道の会」と呼ばれる会が自然発生的にできていて、道路整備に対する地元の声や要望を国に届けていました。その中でも、いわき、福島、双葉、気仙

沼、釜石など三陸沿岸部は、特に活動が活発でした。

東日本大震災で「命の道」が機能したことは大変にありがたかったのですが、そのことで未開通の地域にお住まいの方からは「いつ、ふたたび自然災害が起るかわからない。一日も早く、われわれの地元にも高速道路整備を」と切実なご意見をたくさんいただきました。そうした時、「女性の道の会」の方々は「ふるさとを守る。夢はあきらめない。少しでも早く実現させる」と、強い意志を持って活動されてきました。私は、あるお母さんが「高速道路は、子供



平成31（2019）年3月21日、三陸沿岸道路（復興道路）「唐桑高田（からくわたかた）道路」の開通式に出席



令和2（2020）年8月2日、東北中央自動車道（復興支援道路）「伊達桑折（だてこおり）IC～桑折JCT」開通式に出席



国みちづくり女性ネット」は毎

思います。

年1月、東北復興への思いを込めて全国交流会議を開催しています。今年は、新型コロナウイルス感染症の影響で開くことができませんでしたが、それぞれの地域で活躍されている皆さまが互いに連携し、次世代の子供や孫たちのために、これからも活動を頑張っていたいただければと

東京の「一極集中を是正し、安全度も経済度も含めて、ふるさととの足腰を強めるには、インフラ整備が不可欠です。私はインフラ整備の究極の目的を「国民の福祉向上」だと考えています。道路は、国民の皆さまの幸せが増大し、福祉が充実するためにあるのです。

## 国土交通省時代は災害に強いふるさとづくり 足腰の強い道路ネットワークづくりにまい進

——建設省（現・国土交通省）に入省されたきっかけを教えてください。

くろう」と決意しました。ちょうど進路を選ぶ時期でしたので、「地震に負けない町をつくるにはインフラだ。そのベースとなる土木をしっかり学ぼう」ということで、大学は土木工学を専攻し、卒業後は建設省（現・国土交通省）に入省しました。

佐藤 私は高校2年生の時に、新潟地震で被災しました。東日本大震災のような地震の規模ではなかったものの、ものすごく揺れて……。橋は落ち、アパートは倒れ、石油コンビナートのガスタンクが爆発。また、津波で信濃川の堤防が決壊しました。町は水浸しになり、私も学校に1週間ほど避難しました。この経験から「安心・安全に暮らせる、災害に強いふるさとをつ

節目の年に、復興道路や復興支援道路が全線開通を迎えることになったのは、こうした女性たちの努力の結晶。本当に感謝の気持ちでいっぱいです。

また、先ほど述べました「全

以来、ハードとソフトの両面から、災害に強いふるさとづくりにまい進してきました。その成果として、国土交通省事務次官時代に災害に関する事業継続計画を他の省庁に先駆けて策定しました。本当は、過疎地や高

や孫を育てていくのに必要です。そして将来、ふるさとに帰ってくるのに必要なんです」と訴えていた言葉が脳裏に焼き付いています。

東日本大震災から10年という



平成23(2011)年、女性が語る道づくり・地域づくりフォーラム



平成31(2019)年2月13日、阿波のみち女性フォーラム  
実行委員会からの要望書を受け取る

齢者の独居所帯などの情報を把握し、それらを避難計画に生かせるシステムを構築したかったのですが、個人情報への壁が立ちました。実現することができず、国會議員になつてからも「災害発生時に、孤立

するような地域があつてはならない。いざという時に誰が自力で逃げるのができ、できないのか。それぞれの名前と顔が一致しなければ、住民の安心・安全は守れない」と訴え続け、今では多くの自治体が創意工夫しながら、さまざまな取り組みを行つています。

また、昭和62(1987)年には「第四次全国総合開発計画(四全総)」における総延長約1万4000キロメートルの規格幹線道路網の計画づくりに携わりました。これは、日本の将来のあるべき姿を示したものの

で、足腰の強い道路ネットワーク整備がライフワークになりました。

その高規格幹線道路網は現在、約1万2000キロメートル超が開通しています。未整備の区間は約2000キロメートルですが、開通している区間でも、例えば車線数を増やしてほしい等のご要望があります。先ほども述べましたが、インフラ整備の究極の目的は、国民の福祉向上です。それを実感していただくために、皆さまと一緒にこれからも頑張っていきたいと思ひます。

——国土交通省時代は、従来の手法にとどまらず、さまざまな新しい取り組みをされてきたと聞いています。

佐藤 当時、道路行政に携わる全ての人に呼び掛けていたのは「住民の皆さまのご意見をできるだけ吸収し、それらをどのように反映していくか」ということ。その一環として、道路の構

想段階から幅広くご意見を聞き、計画づくりに反映する『住民参画型道づくり』のPI(パブリック・インボルブメント)を導入しました。

この発想の出発点となったのは、昭和53(1978)年。成田空港へと通じる高速道路の一部区間を整備する工事事務所の課長として赴任した時です。数

百人に及ぶ住民の方々とはほぼ毎晩、膝を突き合わせて意見を交換しました。集まったのは道路整備に反対の方がほとんどで、高速道路の建設によって生じるマイナスをどのようにしたら軽減でき、少しでもプラスにすることができるとか。それらを徹底的に話し合いました。住民の方々のご意見をしっかりと受け止めた上で、われわれは日本全体にとって、あるいは東京周辺や近隣にとって、何がプラスでマイナスなのかを、それぞれの立場になつて検討していきました。

この姿勢は今も変わらず、私の政治信念になっています。コミュニケーションを取りながら調整する力や、柔軟性を持つて対応する力は、国土交通省時代の経験のたまものだと思います。

## “新3K”の魅力ある建設産業に 女性が働き続けられる環境整備を

—建設産業については、いかが  
お考えですか。

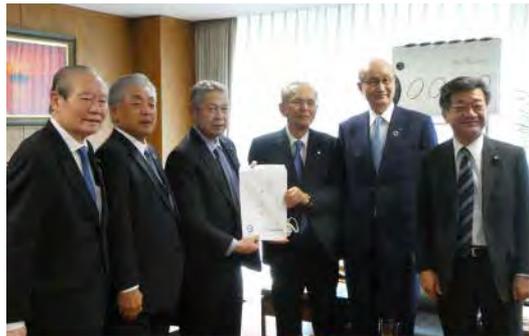
**佐藤** 日本の基幹産業であり、日本経済を支える屋台骨です。しかし近年、建設技能労働者の高齢化や若年者の減少による建設産業の担い手不足が深刻になっていきます。このままでは災害時の緊急対策や復旧対策、また今後老朽化するインフラの維持・更新にも支障を来たすことが懸念されます。

わが愛する建設産業は、きつい・汚い・危険の3Kから脱皮しなければなりません。今、新しい3Kとして、給料が良い・休暇が取れる・希望が持てる“産業”に向かって、官民が力を合わせて取り組んでいます。

私が建設省に入省して最初に担当したのは、トンネル掘りの現場でしたが、建設会社で働く人たちの給料はものすごく高かったです。しかし、失われた30年<sup>①</sup>で、賃金水準が低迷するようになりました。まずは、これ



令和2（2020）年11月25日、全国建設業協会理事会に出席



令和2（2020）11月16日、日本建設業連合会の予算要望書を佐藤 勉総務会長に手交

を取り戻さなくてはなりません。賃金水準が低迷した原因はいろいろ考えられますが、一つは量的な問題です。公共事業が減り、建設産業の売上げが落ち込んでいます。この危機を打開する意味でも、先ほど述べました5か年加速化対策で、国土強靱化に特化した対策費が別枠で上積みされた意義は大きいと考ええます。

もう一つは、品質の問題です。公共事業の発注者には「とにかく安ければいい」という発想を抜本的に変えていただきたいと強く訴えています。大量生産するモノとは異なり、工事は現場ごとの一品生産。15年、20年先を見据えて品質の良いものをつくらなければ、次世代の子供や孫たちに安心・安全なふるさとを残すことはできません。価格の引き下げ競争があまりに激しくなると、結果として良いものができず、また請け負った建設会社も利益を得られずに疲弊するばかり。そのしわ寄せは、間違いなく働く人の給料にいきます。

建設産業は、それぞれの地

域の雇用を支え、インフラの整備・管理を担い、いざという時には災害にも対応します。まさに、地域の“守り手”の役割を果たしているわけで、「建設産業がなくなれば、その地域に人が住めなくなる」と、私は思っています。

建設会社の経営者は適正な利益を確保して、働く人たちの給料を良くしていく。さらに、休みなどの労働条件を改善することで担い手を確保・育成し、将来に希望が持てる産業に戻していくことが重要です。これら“新3K”を実現するための土台になるのが、令和元（2019）年6月に成立した「新・担い手3法<sup>※1</sup>」です。法改正に関係した者として、建設業の働き方改革や生産性向上への取り組みの推進につながるのと、また災害時の対応や復旧工事等が迅速かつ円滑に実施されることを期待しています。

—女性の建設産業参画については、いかがお考えですか。

**佐藤** 建設産業が女性活躍を推進するのは、男女問わず誰も

## 資料 1 女性の定着促進に向けた建設産業行動計画

### 1. 働き続けられるための環境整備を進める

- 女性の入職者数に対する離職者数の割合を令和6年までの間、前年度比で減少させる。

	2014	2015	2016	2017
建設業	71.0%	103.7%	79.7%	66.7%
産業計	85.3%	88.4%	91.6%	92.0%

出典：雇用動向調査を基に国土交通省で算出

### 2. 女性に選ばれる建設産業を目指す

- 入職者に占める女性の割合を令和6年までの間、前年度比で増加させる。

	2014	2015	2016	2017
建設業	19.5%	15.0%	21.2%	19.4%
産業計	54.6%	52.9%	52.9%	51.3%

出典：雇用動向調査を基に国土交通省で算出

### 3. 建設産業で働く女性を応援する取り組みを全国に根付かせる

- 令和6年までに計画の内容の認知度 100%を目指す。
- 令和6年までに都道府県単位で活動している団体の「建設産業女性活躍推進ネットワーク」（「建設産業女性定着支援ネットワーク」）への加入を全ての都道府県で目指す。

が働きやすい業界を目指しているからです。女性にもっと活躍してもらえば、業界全体のイメージが上がります。裏を返せば、地位と処遇改善を進めてイメージを高めなければ、建設産業に入職して、定着してくれる女性は増えないと考えます。

平成26（2014）年8月、国土交通省と建設業5団体<sup>※2</sup>は「もっと女性が活躍できる建

設産業行動計画」を策定し、さまざまな取り組みを行ってきました。その結果、平成26年から5年間で、女性技術者<sup>※3</sup>は1・64倍増の約1万8000人に、女性技能者<sup>※4</sup>は1・19倍増の約10万4000人に増えました。そして、この行動計画をさらに前に進めた「女性の定着促進に向けた建設産業行動計画」を昨年1月に公表しました。

その柱は、①働き続けられるための環境整備を進める。②女性に選ばれる建設産業を目指す。③建設産業で働く女性を応援する取り組みを全国に根付かせる。④建設産業で働く女性を応援する取り組みを全国に根付かせる。⑤女性の就業が増えることは、建設産業での働き方の多様化につながり、職場環境の改善、長時間労働の是正などが進むことが期待されています。まずは、やりが

い」と「働きやすさ」を両立させることによって、出産・育児休業を取得しても復職できるサイクルにすることが重要です。それらを実現するためハード面とソフト面の環境を整えていくとともに、建設産業全体の魅力が向上する取り組みを通じて、女性に選ばれる業界を目指していきます。もちろん「定着促進」には、企業をはじめ、社会全体の理解が不可欠。地域ぐるみで、建設産業で働く女性を応援していただきたいと思えます。

わが国は近年、ICT（情報通信技術）を活用して魅力ある建設現場を目指す「i-Construction」の取り組みに力を入れています。これによって現場の生産性や安全性は飛躍的にアップ。最先端の情報通信技術を駆使した工事現場や感性を生かした照明デザインなど、女性の活躍の場も広がって

※1 品確法と建設業法・入契法の一体的改正

※2 (一社)日本建設業連合会／(二社)全国建設業協会／(三社)全国中小建設業協会／(四社)建設産業専門団体連合会

※3 (一社)全国建設産業団体連合会

※4 施工管理など技術上の管理を行う人

※5 電気工事士など直接的な工事の作業を行う人



きています。

かつて、私がトンネルの現場にいた時にも能力のある女性が働いていましたが、それほど多くはありませんでした。「今こそ、女性が建設産業に入職しやすく、続けやすく、復職しやすくなるように、みんなで取り組もう」と、建設業で働く「けんせつ小町」の皆さまや、地域の女性経営者・管理者の集まりである「女性部会」、測量調査コンサル関係など、たくさんの方々が立ち上がって活動されています。

また、「それぞれの組織の力を合わせて、活動をさらに活発に、そして結果を出していこう」ということで、平成30（2018）年には「建設産業女性活躍推進ネットワーク」（現・建設産業女性定着支援ネットワーク）が発足しました。現在、18県にネットワークが広がり、さらなる活動の充実と全国展開を目指しています。そこで「定着促進」のムードを醸成し、国が「支援」しやすい仕掛けづくりをしていただければと

願っています。

——女性が建設産業に定着するには、何が必要だとお考えですか。

**佐藤** 例えば、一定割合以上の女性管理職登用や、トイレなどを含む職場環境の改善、ICTを活用したりモータワーク、女性の表彰・顕彰など……。とにかく、女性活躍のためにプラスになりそうなことは何でもトライしてみることが必要ではないでしょうか。

それから、現場で女性を孤立させないことも重要です。できれば複数の女性がいて、悩みごとや困ったことがあれば、相談したり、助け合ったりして、課題を一緒に解決することができるのが理想ですね。それぞれの現場がいろいろと知恵を出し合って、女性が働きやすいように工夫することが大切だと考えます。

——『リぶる』読者にメッセージをお願いします。

**佐藤** 何よりも、ひたすら感謝です。北は北海道から南は沖縄まで、全国を歩いていますと、自民党を支えているのは女性の力だと、つくづく感じます。ど



を訪れても、ふるさとのため、社会のため、子供や孫のために、無私の心で自民党を応援してください。読者の皆さまにいつも感謝しています。

われわれは平成21(2009)年に政権を失いましたが、約3年3カ月後に政権を奪還できたのは、どんな状況にあってもお支えくださった皆さまのおかげです。

今年は、新型コロナウイルス感染症の収束に全力を尽くし、東京五輪・パラリックピックを迎えます。そして、来る衆議院議員総選挙では、絶対に勝たなければなりません。安定した政治基盤のもと、災害に強い、美しいふるさとをつくるには、女性の皆さまのお力が必要です。どうか、どうか心からよろしくお願ひ申し上げます。

## 建設産業女性定着支援ネットワーク



<https://www.kensetsu-kikin.jp/woman/>