

新しく目指す建設業の方向性は

20年以上前になると思うが、土木学会で司馬遼太郎氏を招いて古代中国と土木事業というような講演会が開催された。司馬氏によれば、古代中国では軍事力で天下を統一したあと、土木事業を興し民生の安定を図ろうとするが、その負担に国は持ち堪えられなくなる。その結果、土木事業に携わった地方の豪族に中央からの資金が滞り、地方の豪族は部下を養いきれなくなるため、反乱を企てて国を転覆させるのが中国の歴史であった。例えば、秦の始皇帝は天下統一のあと、道路、開墾や灌漑用水路の開発、万里の長城等、大土木事業を興したが、その膨張する資金提供が続かず、国民を苦しめ、終に地方の反乱によって国の滅亡に繋がった。

これは今から2200年前の出来事であるが、昨年の衆議院選挙で自民党が大敗して民主党に政権交代したのは、公共事業の削減に特に地方の国民が反乱したことが大きく影響しているように思われる。一度膨らんだ財布を緩やかに縮小して軟着陸させることは非常に難しいことを物語っている。

1991年のバブル崩壊に伴って、景気の急激な悪化によって民間の建設投資が落ち込んだが、景気

回復のため92年度には政府の建設投資が大幅に増加して、全建設投資額は過去最大の84兆円に達した。その後10年にわたって政府の建設投資は30兆円以上におよぶ多額のものであったが、景気回復は思うようにならず、失われた10年と呼ばれるように国民経済は停滞した。2000年度以降も民間と政府の建設投資額は削減が続き、10年度ではピーク時の48%に落ち込んでいる（国土交通省2010年6月発表資料）。

このように建設投資は削減されて、新規の建設市場の縮小が続く中で、維持修繕工事の割合は安定的に順調に伸び、08年度では建設投資額の26%（国土交通省・建設工事施工統計資料）に達しており、今後も上昇すると予想される。しかし、公共工事で定着してきた総合評価方式で見ると、地方では維持修繕工事に参加しようとする建設業社は多くなく、一般土木の入札に多くの業社が参加する傾向にある。新規の公共事業の方が採算性が高いのか、入札の競争率は高くなっている。将来、維持修繕工事は建設市場での割合がさらに高くなり、重要な建設市場となる中で、その適切なコストの積算が重要である。また業者は自社の強

鳥取大学 名誉教授
財団法人 とっとり地域連携・総合研究センター
理事長

みち うえ まさ のり
道 上 正 規



みを生かして維持修繕工事の技術革新を図り、この分野に優れた建設業者が多く参加することが望まれる。

公共事業の執行に当たっては中小企業の受注機会確保を図るため、発注工事を細分化すると同時に、企業を資本金によって階層化して、いろいろな企業が受注できる機会を増やしている。こうした細かい配慮をしているにもかかわらず、公共事業費の削減、とくに地方自治体の縮小する公共事業費のため、地方の中小建設社は体力を消耗しつつある。そこで生き残りをかけて、自社の強みを生かしたニュービジネスへの挑戦を試みている企業も少なくない。農家から水田を借り入れて稲作への挑戦、観光農園、野菜作りなど農業関連への挑戦が試みられている。まだ十分な成果を挙げていないが、農商工連携による付加価値の高い物産を創り出せば将来性は期待される。

地震、洪水、山崩れなどの災害時に頼りになるのは地元の建設会社である。市民の自主防災組織も作られてきてはいるが、災害現場の危険を伴う第一線で活躍できるのはプロの建設会社の人たち

である。しかし縮小する公共事業のため、建設機械をストックしておくことが次第に困難になり、いざというときに機械が間に合わなくなることもあるそうだ。そのために自治体や国交省の出先機関と建設業者は災害協定のようなものを結んでいるが、それを維持するにはそれ相応のコストがかさむ。このあたりについても再考して、地域の安全・安心を確保するためのシステムの構築が必要であろう。

社会資本整備の首脳外交が中国や韓国で常態化しているが、わが国でも国土交通大臣がベトナムなどで社会資本の整備のための外交を進めていることがマスコミで報じられた。今までは民間が先頭に立って外貨を稼いできたが、これからは政府が先頭に立って、ダム、高速道路、高速鉄道、港湾、空港、原子力発電、水道などのわが国の優れた社会資本整備のシステムや技術の海外への売込みを図り、そのあとに建設会社、商社、メーカーが続くような構図を官民協働で構築して、以前のように海外からの富の導入を図ることに大きな期待を寄せている。