

建設業の魅力回復を

山本 卓朗
論説委員
鉄建建設会長

政治経済の先行き不透明感が増しているが、建設業も多大な影響を受けており、地域経済への影響も大きいことから早急な改善策が要望されている。しかし同時に、公共事業の縮減や過当競争という現実に対応するとともに国際的な視野に立った建設業界の構造改革について積極的に進めるべきであり、痛みを伴うけれど建設業の魅力回復に向けた最も重要な課題であると考えます。(土木学会論説 2007. 8月版①参照)

建設業界の主要団体である日本土木工業協会(土工協)では、建設業に対する不信の元であった談合からの訣別を確かなものとするため、全力でコンプライアンス徹底に取り組んできたが、昨秋からの新しい活動計画として「魅力ある建設企業群の実現に向けて」を提起し、具体的な取り組みをはじめたところである。

ではどうすれば魅力回復にたどり着くことが出来るのであろうか?日経コンストラクションが2006年に行った公共事業に関するアンケートがある。そこでは公共事業批判についての市民感覚と建設実務者感覚の乖離がいかにか大きいか、また公共事業の仕組みについて市民の距離感がいかにか大きいかを示されている。まずなすべきは市民感覚とずれが生じないように、本質的な議論と発言により理解を求め、同時に過去のまづい仕組みや考え方を反省是正することを厭わない行動に徹することである。

さて建設業に魅力があるといえるのはどういう状況かを考えてみると、第一に建設技術者が携わる仕事そのものが魅力的であり、かつ仕事をする環境が魅力的でなくてはならない。そして最後に建設業が社会から理解され、応援いただけるようになってはならないと思う。

建設ものづくりの場合、社会からプロジェクトの意義が正しく評価され、その早期完成が期待されているかが携わる技術者にとっての魅力を大きく左右すると思う。しかし往々にしてその評価は完成後になるので話が難しくなる。東海道新幹線の建設は、鉄道が世界的に斜陽化し、日本でも名神高速道路が先行してハイウェイ時代の幕開けといわれた時代にあって、戦艦大和になぞらえて3大バカの一つといわれたが、結果はご覧のとおりである。しかし当時の有識者の酷評とは別に、国民の経済成長と弾丸列車への熱い期待が建設に参画した多くの方々の支えになっていたのではないかと。半世紀たつて社会資本が格段に整備され、道路も要らない、ダムも要らないという声が世論をリードする時代になった。しかし社会資本は生き物といってよいと思う。国際的な経済競争、巨大化する自然災害への対応など時代に合った社会資本へと柔軟に作り変えていく必要がある。“社会から見て、また社会資本整備の専門家から見て、真に意義のあるプロジェクト”とは何か、幅広い議論を提起していきたい。

建設ものづくり最前線の現場は、その圧倒的なスケールが見学者に感銘を与えてきたが、遺憾ながら深刻な労働者不足もあいまって、その環境が年々厳しくなっている。技術の進歩と共に効率化も進むが、一方で厳密な技術管理も要求され、現場への業務集中が著しい。昨今の過当競争による厳しいコスト管理も現場がゆとりを無くす要因となっている。過当競争によるダンピングの発生は公共事業費の抑制につながるから

良いではないか、という意見は論外であるが、公共事業費のコストダウンは受注者も一体となって推進すべき重要な課題である。そのためにも“真に意義のあるプロジェクト論”を深め、市民アンケート意見で上位を占める“無駄なものが多い”という不信から脱却し、長期的な技術開発や施工計画によるコストダウンを可能とする発注方式を提起するなど本質的な議論をするべきである。その上に立って、建設業界は“適正利潤を確保する”努力をすべきであろう。企業の社会的責任（CSR）は年々重みを増しており、建設業界でもより積極的に地球環境などに取り組む必要があるが、建設業の利益水準は他産業に比して低位に甘んじており、身銭を削って黒字にしている企業がほとんどと言っても過言ではない。建設業界は公共事業を担うという使命から、企業として当然である適正利潤の確保を堂々と主張することを躊躇してきたのではないか。日本建設業団体連合会（日建連）では、15年ぶりに企業行動規範を改正し、そのなかに“適正な利潤を得て社会に貢献する”趣旨を盛りこみ、具体的な活動へと始動した。現場のゆとりを実現するのも、地球環境に取り組むのも健全な企業経営あつての話であり、特に若い技術者から見た建設業の魅力を取り戻す重要なステップであると考えている。

建設業の魅力回復そして土木・建設の魅力回復には多様な議論と実行が必要である。官学民の枠を越えた積極的な取り組みを望みたい。