

## 我が国の建設業が持つ社会的使命感



栢原 英郎  
論説委員  
(社) 日本港湾協会・会長

昨年10月、羽田空港(東京国際空港)の4本目の滑走路(Dラン)が完成し、国際線ターミナル地区とともに利用が開始された。マスコミもこぞってこれを取り上げたが、報道の大半は「羽田の再国際化」という事柄にのみ注目し、なぜこのことが可能となったか、その背景に触れた報道は、成田と羽田の棲み分け原則を政府が変更したためという報道以外、残念ながら筆者の目には触れなかった。

しかし原則の変更は一つの結果であって、その前に立ちはだかっていたことがある。言うまでもなく、羽田空港の発着能力の制約である。3本の滑走路で運用されていた羽田空港の発着能力は年間約30万回に限られており、増大する国内旅客需要に対応するための検討が続けられてきた。その結果、実現には大きな課題が横たわっているが最も効果が高い現在のDランの案が採用され、その完成によって年間の発着能力が約41万回と4割近くも増えることとなった。これが羽田の再国際化を現実のものとした基本的な要因である。Dランがなくては、都をはじめとする地元自治体がどのように要望しようとも国内線の増便はもとより再国際化など出来ることではなかった。

さて、いずれの事業も様々な課題を克服して完成に至るのだが、今回の事業は次のような点で注目すべき事業であったと考えている。第一に、河川関係者の決断である。新滑走路は多摩川の河口部に全体の1/3ほどがかかる。河川の河口部にその流れを妨げる構造物があれば、その影響は上流に及び洪水の危険性が高くなる。しかし今回は、その部分を栈橋構造とすることで受け入れられた。第二に、東京港と海運関係者の決断である。新設される滑走路の方向には東京港への航路があり、船のマストが航空機の進入表面に触れる。航路は可能な限り直線であることが望ましいのだが、このことも航路を東に曲げるという苦渋の選択でクリアされた。第三に、漁業者と漁業補償に関係した人々の努力である。これほどの規模の海面での工事であれば、その漁業補償交渉は数年かかるのが通例であった。今回も1都2県の約40団体を相手にした延べおよそ3,000回の交渉となったが、漁民の理解と関係者の努力で2年という短期間に漁業交渉が解

決した。

最後にこれらの努力を結実させた、施工に当たった企業体に注目したい。工事は15社からなる巨大な異工種建設工事共同企業体が受注し、僅か41ヶ月という短い工期で完成させた。施工条件や規模が異なるとはいえ同じ海上空港である神戸空港(滑走路延長は羽田と同じく2,500m、工事面積は羽田Dランが約150ha、神戸約270ha)の70ヶ月超と比較しても驚異的といつてよい。

なぜそのことが可能となったのか。筆者の考える理由を二つ挙げたい。

今回の事業は、国の計画に対して民間が工法を提案し、竣工後30年間の維持管理の義務も負うことを想定しつつ、設計施工を一括して発注するという事業方式が取られた。工法の段階では「埋立と栈橋の複合法」と「浮体工法」が二つの異なる業界から提案され、「いずれの工法も適切な設計を行うことにより建設が可能」となった。しかし「浮体工法」を推していたグループは業界をとりまく環境が変わると関心が薄れ、入札にも参加しなかった。このような経緯から、工事関係者には工法の提案者、設計者としての誇りが強くあり、加えて見えない相手との競争という意識が常にあったのではないかと推察する。

もう一つの理由として、官民の信頼関係の下で長く公共事業を担ってきた我が国の建設企業が持っている社会的使命感を挙げたい。どの社会資本もそうであるが、その竣工時期は関係者に大きな影響を与える。空港の能力増加につながる今回の事業では、航空会社は新設路線のために機材から始まり人員に至るまでの準備をする。竣工時期の遅れは多大の迷惑を多くの人々に与える。契約した工期を守ることは当然のこととはいえ、工事を請け負っているという意識以上の社会的使命感がなければ、運用中の空港での工事という制約の多い現場での短期間の完成は困難であったに違いない。

公共事業の発注方式は、官の関与が少なくなり民の役割が大きくなる方向で変化が続くと思われる。質の高い社会資本を必要な時までに粛々と完成させるためには、施工者の役割は現在以上に大きくなるであろう。そのことを考えると、我が国の土木業界に育ってきた社会的使命感をより多くの人々が認識をして評価し、その持続と育成を図ることが重要である。このためには、事業を計画し発注する官と受注し施工する民との意思疎通を十分に目標を共有できるようにし、さらに社会的使命感どころではないといった、ただただ価格の競争を是とする考えを避けなければならないのではないかと考えている。