

建設 維新 変革

「今までの公共投資が、戦略なき、ばらまきで、選択と集中がされていなかったことが一番大きな問題だと思っている」。6日の参院予算委員会で前原誠司国土交通相はこう答弁し、多くの空港や港湾を整備したために集中投資ができず、アジアの国々にハブ空港やハブ港湾の座を奪われたとして前政権までの公共事業政策を批判した。

前原国交相の言葉はある意味で公共事業の本質を突いている。公共事業による社会資本整備は本来、長期的な国家戦略に基づいて着々と進めていくもので、政権が代わったからといってその量が急激に増減する性格のものではない。

⑦ 国家戦略と構造



インフラ整備は長期展望で着々と

空港や港湾に限らず、インフラ整備には長い時間と多額の費用を要する。だからこそ、しっかりと議論した上で、国家戦略として長期的な整備計画を描いて進めていくことが何より不可欠だ。

長期展望に基づく国家戦略としてインフラ整備の計画が明確に決まっていれば、自治体も財政的

当てがしやすい。建設会社も計画的に技術開発への投資ができる。必要な技術者や技能者の確保・育成にも取り組みやすくなる。公共事業は、自民党政権下でも減らされ続けてきた。前原国交相が主張する通り、人口減少や少子高齢化、財政赤字などを考慮すれば、この先、公共事業のあり方は変革していかざるを得ない。とす

北海道は全国の中でも公共事業への依存度が高い地域。そうした北海道の建設業の役割を整理した上で、「地域との関係強化」を打ち出し、地域のニーズを開拓することが重要と強調した報告書は、地方建設業がこれから進むべき一つの方向を指示している。

報告書によれば、人員削減や財

れば、公共事業を糧としてきた建設業界にも構造改革が求められる。特に地方の建設業界は、公共事業類みのビジネスモデルを脱却しなければ、生き残りは難しくなる。果たしてどこへ向かうべきなのか。

国交省の有識者委員会が10月

末、「北海道における建設業の将来像」と題した報告書をまとめた。

ハツ場ダムでは事業中止の方針が示されたが、公共事業は本来、長

期的視点で着々と進めるものだが、来年度に公共事業を14%も削減すれば、変化についてい

地域に必要とされる企業に

ない建設会社が出てくるこの見方は強い。すべてを業界の自助努力に任せ、優良な建設会社まで淘汰（どつた）することになれば、良質な社会資本を後世に残していくことも危うくなる。

除雪や災害時の応急対応なども含めて地域に貢献する建設会社を適正に評価すると同時に、こうした企業が適正な利益を確保して生き残れる環境の整備が急がれる。

公共事業費が削減されるほど、数少ない事業で優良な建設会社を的確に評価する必要があり、発注者の責任は重い。

さまざまな状況を考えれば、建設産業の変革は避けられない。建設業界は、公共事業が再び豊富に確保されるような状況を得ていくわけにはいかない。政治主導で世の中が大きく変わろうとしている今、業界も社会に向け主張すべきことは主張し、自らが努力していく姿勢が「建設維新」を可能にする。

（編集部・佐々木修）

〓おわり