

建設業衰退すれば 安全・安心危うく



阪神大震災で倒壊した阪神高速道路の高架橋 95年1月撮影

復旧に人と技術不可欠

6000人を超す犠牲者を出し、国内では戦後最大の自然災害となつた95年の阪神大震災から17日で15年を迎えた。復興した神戸の街並みからはもはや、被害のつめ跡を感じることが難しく、横倒しになつた高速道路や、火災に焼き尽くされた密集市街地など地震直後の風景を想像するのも困難だ。だが、迅速な復旧・復興の陰には、多くの建設業関係者の努力と苦労がある。公共事業の大幅削減や景気低迷による市場縮小にあえぐ建設業界。業界の衰退で人や技術が失われるようなことになれば、災害列島に暮らす国民の安全・安心も危つくなるとの懸念も出ている。

阪神大震災の当時に日本建設業団体連合会（日建連）がまとめた記録によると、95年1月17日の地震発生から、同月末までの2週間で、日建連の会員各社が被災地に派遣

した人員は、協力会社を含め延べ16万人。建設機械・車両は8000台を超えた。提供した救援物資は仮設トイレ約2200棟、飲料水約57万リットル、ビニールシート約26万枚に及んだ。

地元の兵庫県建設業協
会も県の要請に応え、被
災者への炊き出し、自衛
隊への輸送車両の提供な
どで協力した。

震災復旧の技術やノウ
ハウは建設業界に蓄積さ
れた。

部地震（00年）、宮城県
北部地震（03年）、能登
半島地震（07年）、新潟
県中越沖地震（同）、岩
手宮城内陸地震（08年）な
ど大きな地震が頻発。
今後も近い将来、東海地
震や東南海・南海地震、
との心配も高まってき

当時の野坂浩吉建設相は、18日には日建連など、建設関係9団体に復旧・救援への協力を要請。業界側も、人命救助や応急仮設住宅の供給、ライフラインの復旧に向けた建機・資材調達、労力の提供などに直ちに対応できる体制を整えた。道路が寸断されたため、航路で必要な資材や救援物資を輸送。全国の支社からも続々と応援部隊が入り、24時間体制で早期復旧に

れ、その後の災害でも生かされている。04年の新潟県中越地震では、驚異的な早さで関越自動車道の通行止めを解除。国道のトンネルも仮復旧させて東京からの道路輸送を確保した。昨年8月の駿河湾を震源とする地震の際には、大規模な盛り土崩落を起こした東名高速道路を5日間で応急復旧させた。

国内では阪神大震災後も、このほかに鳥取県西

首都直下地震などが起きると懸念されている。

その一方で、危険を指摘されながら木造密集市街地の解消や、旧耐震基準で建てられたビルや住宅の耐震化、橋梁などのインフラの補強といった対策は完全ではない。先に厚生労働省が発表した全国の病院の耐震化率は56・2%にとどまった。

鳩山政権は、「コンクリートから人へ」との政策理念を掲げ、公共事業

た。経営に行き詰まった。建設業者が廃業したり、緊急時に必要な人員や資機材を抱えることができなくなったりすれば、地域の防災の担い手が居なくなりかねないためだ。

地震ばかりでなく、水害や土砂災害などが多発する災害列島で、国民の安全・安心をどう確保していくのか。建設業の存在意義や社会に果たす役割を、あらためて認識する必要がありそうだ。

1. *Journal of the American Medical Association*, 1997; 277: 1033-1036.