

特集

民主党政権で建築業界のゆくえは

民主党政権になって、早や数ヶ月余が経ち、直ちに行われた八ッ場ダム中止宣言以降、脱ダムへの転換を始め、公共工事が大幅に削減される政策方針に建設業界はじっと首をすくめているような気配です。他にも福祉関係など、様々な分野で大きな転換がもたらされようとしています。建設業界はどうでしょうか。期待より不安が多いかもしれません、他分野との関連もあり、課題は単純ではありませんが、第一感、どのような感想を持たれたかお伺いいたしました。（編集担当）

「モノを造り続ける時代から、使いこなす時代へ」

小畑清治

新政権が、都市や住宅の領域でどのような舵取りをするのか、まだよく見えない。しかし、サブプライム問題・リーマンショックから立ち上がれない経済状況の中で、それは、我々各々人にとっても、国や新政権にとっても極めて重要な課題であることは間違いない。



対症療法で対応できることではないのに、現実はどうしてもそちらに傾く。そういう姿勢への疑問は、都市や建築を学び、関連業務に携わり、各分野で先導的に活動されてきたサーツの方々も同じ気持ちではないかと拝察する。以前松村先生にお聞きしたお話に啓発され、「モノを造り続ける」ことで対応する限界をつくづく感じるので述べてみたい。

日本人は「モノを作り続ける」ことでの成功神話から抜け出せなくなっている。自動車産業を例にあげると、エコカー減税で全体生産量を少しでも回復させたいというのが、貴重な財源を一体どこまでつかうのか。不況の影響で車の平均寿命が7年に伸びたことを問題視するような愚論もある。自動車産業を守ろうというのなら、今こそ日本の車の耐久性を訴求すべきではないかと感じる。もはや、スクラップアンドビルドで経済を刺激するというのは誰も支持はしない。少しでも安く、少しでも生産効率・大量販売をというような考えだけでは、日本の自動車に明日はない。いつの間にか、日本人にとって「車は造るモノ」「買い換えを頻繁にするモノ」になってしまい「使いこなすモノ」でなくなっている。

翻って、都市と住宅の領域はどうか？まだ使える住宅が、建て替えられている。近年大量に造られたマンションや戸建て住宅も、資産価値が目減りするものがほとんどという有様である。郊外の団地や住宅地で30年以上住んだ親世代がいよいよ継承できる時期になったところも多いが、子世代の若い人たちはほとんど住みたがらない。22世紀には現在の1/3まで減るといふ人口減少問題、また全国平均で13.2%（平成20年度、住宅・土地統計調査）にも達

した大量空家の現実もある。このままでは住宅の大量廃棄しかなかり。新政権に何が期待できるのか、まだ不明である。

「公共建設投資に頼らない建設業界へ脱皮を」

菅野 忠



民主党政権の公共事業施策では、八ッ場ダムのように、既にかなり進行している大型事業でさえ建設中止されるように、国の大型直轄事業を大胆にみなおしているし、道路整備にしても費用対効果を厳密にチェックして削減を始めている。このようにして21年度公共事業費7.9兆円に対して1.3兆円を節約すると掲げている。実に1年間で16%の大幅な削減となる。建設業界の落ち込みは避けられず、株価をみてもゼネコン株の落ち込みが他産業に比べて著しい。

では、自民党の政策とどう違うかを見てみると、小泉構造改革時には、公共事業は道路財源等で年間3000億円削減しているし、地方に次々建てた「ハコモノ」についても減らす方向で動いていた。このように建設投資を減らすという方向性は同じであるが、民主党の、「コンクリートから人へ」のスローガンのもとでの意気込みが大きな差を生んでいるようである。

建設業就業者数は、バブル崩壊後の長引く不況のなかでも一貫して増加を続け（92～97年の就業者数は、製造業の127万人減に対して、建設業は66万人増）、結果的にわが国の雇用の安定に寄与してきたが、不況の時に政府が建設投資を行い、雇用を安定させ景気を浮揚させるという、ビジネスモデルは、もはや時代遅れとなっている。建設業者、特に、地方の建設業者にとっては大変であろうが、農業や福祉などへの業種転換、職種転換を進めていく必要がある。5年前から、サーツの米田雅子慶応大教授が提唱している、建設業の新分野への進出を、強力に進めていくより他に道はなさそうである。

3年前に米国で道路橋が突然崩壊したことがある。その事

件を契機に米国では橋の一斉点検が行われた。その結果、300を越える橋で老朽化による劣化が進んでおり、放置しておく、きわめて危険な状態であることが判明していた。そのため、オバマ大統領が、米国の不況対策で真っ先に手がけたのは、橋の補修・補強工事であった。日本においても事情は似ており、高速道路橋は、建設時に比べて重量車の増加、交通量の増加、経年劣化による耐力不足が指摘されており、耐震対策も含めて補修・補強が喫緊の課題となっている。この問題は、無駄な道路建設とは違い、国民の安全・安心の問題と直接関係するので是非進めてもらいたいものである。高速道路の無料化については、国民もあまり期待していないようであり、民主党はマニフェストに掲げているものは何が何でも実行するのではなく、自縄自縛を解き、現実的に即して健全な政策を実行してほしい。高速道路の維持・管理を行うための料金ぐらいは徴収すべきであろう。

「民主党政権で建設業のゆくえは」

野村辰男

姉齒事件の折、某誌寄稿に「それでも建築行為は続けねばならない」と書いたが、改めて考えると、現在は、そのトーンを少し落とさねばならないのではないかと反省している。先日、日経新聞の記事に1992年度からの全国公立小・中・高校の調査で5000を越す廃校があり、再利用が課題とあった。二年後には郷里の出身高校も統合で、その名前が消える。OBとして存続の応援団を努めたが、実らなかった。少子化をお題目に、未来ある子供たちに、特に冬の積雪時の通学難などのハンディを背負わせることや教育現場に市場原理や効率化、経済性などを持ち込み、大規模化を図ることが本当に教育的な配慮になるのかどうか未だに疑問を禁じ得ない。学級定員の削減こそが教育効果を向上させる特効薬だと思うのだが……。今後、更に所得の減少が予測される人口110万余の県民が県勢を保つには豊かな自然の中で「人づくり」しかないと考えるが、思い込みが過ぎようか。

改めて考えてみると、政権党がどこだろうと、建設業が今までのような存在であり得るのは無理であろう。優先順位をつけた社会的なインフラ整備や企業の施設、設備から住宅等に一定水準の新たな需要もあろうが、維持管理、リフォームなどのいわゆるストック需要が大きなシェアを占める方向性にあるのではないか。例えば、先の廃校のような際、再利用など具体的な対策提案などによって、一時期言われた「造注」、つまり「提案型営業」を進める努力が欠かせないのではないか。又、高度経済成長期にある海外途上国への進出、技術指導といったことも業界の一つの選



択肢ではないか。一方で人減らしも必要で、金儲けだけのエセ業者は勿論のこと、緊張感のない不真面目な方々には業界から退場して頂きたい。談合や不透明さからは決別し、安心感、信頼感を持てる業界になることや地球に優しい仕事の進め方を地道に続けることが求められているのではないか。民主党が政権に就いたからではなく、生物としての(ヒト)の賢明な生存戦略として以前から兆しがあり、それを今、顕在化させるべきと考えたい。いつまでも借金で建設業が成立するようでは、この国に未来はない。

「業界構造縮小への対応を急げ」

伊藤誠三

予想を上回る劇的な差で民主党が政権を握ったと思ったら、すぐさま、前原国交相大臣が八ッ場ダム現場に出かけ、計画の中止を宣言、関係首長を始め、関係住民、業者は騒然となった。その後の報道でこの計画が起案後、半世紀も経て未完であり、予算が倍以上に膨らみ、更に増大の予想と言うこともはじめて知った。如何にながながと計画を継続してきた事か。理由は兎も角、この遅滞のお陰で環境条件も変化、もう既に洪水予測も消え、利水需要も減少したことも明らかになった。上流に植林された樹木が大きくなって保水能力が数倍以上に増え、節水型設備機器やシステムの推進で消費量が大幅に減った由である。公共工事が一旦決まると、中止できない仕組みは有明海の締め切りダムの例でも明らかだが、農地の造成を目的としながら、一方では大量の休耕田を増やしている愚はとても理解できるものではない。と言って、これらの長期間に亘る計画が容易に変更できるものでもない事も理解できる。長年その計画に従って生きてきた人々がいるからだ。こんな大規模な話ではなくとも、私の周辺でも、設計作業がほぼ終わった段階で工事中止、設計費が入金されず倒産した、と言う例がある。私自身、もう20年近く前のことになるが、バブル崩壊時に、同様の状況に遭遇した。予定した資金の流れが滞る恐ろしさを知らされたものだった。



「コンクリートから人へ」と言うスローガンは一般には成る程と言う説得力があるように見えるが、そのコンクリートで生活している人々も多い。公共投資の削減といわれても、それのみに頼っている企業も多いのである。

過去4、50年の高度成長期、それは我々世代の活動期だったが、すでに多くのものを造ってしまった。必要床面積は充足された上、人口は減少に転じた。高齢化で労働人口も減ってゆく。となれば、建設業界の構造転換は必至の事と思われる。「量的変化は質的变化をもたらす」とは論理学の

(6ページにつづく)

定理だったと思うが、縮小均衡への質的転換が健全さを取り戻す唯一の方針ではなかろうか。

今後の建設は建替え、または改修需要が主になるだろう、その促進への財政的施策や税制上の措置が必要と思われる。受け入れ先のない学生をつくらない為にも建築関連学生定員の検討も必要と思う。又、安直に「海外への進出を促し、」

と言うのは更に厳しい。大体、自国の建設工事を他国の企業に委託すると言うのは特殊技術や大型工事に限られ、多くは資金調達理由による事が多い。「海外の公共投資を促進する」様な条件がないと進出は容易ではない。内需は頭打ちだから外に行けと言うのは無策に過ぎる。先ず、自国内で正常な均衡を回復する事が基本ではなかろうか。