

公共事業と建設企業のかかわり方

1. まえがき

米国のサブプライムローンに端を発した金融の信用不安により、世界中は同時不況に陥り、各国政府が実施している経済政策とその効果に注目がいつている。

日本においても09年度の追加景気対策として総額13兆円9300億円の補正予算が組まれている。

公共投資には社会基盤整備に約2兆5800億円が投じられれば、09年度の建設投資は08年度並の47兆5000億円となる見通しとなり、ここ十数年来続いた公共投資の減少に一時的に歯止めがかかった状態となった。

しかしながら、建設業界や公共事業に対する国民の不信感は根強いものがあり、信頼の回復が何よりも優先されよう。

今、建設業界は公共事業が減少する中で、供給過剰が深刻化し、経営環境は悪化している。日本土木工業協会では、厳しい環境下で建設企業が健全さを取り戻すための努力を続けており、07年11月に「魅力ある建設企業群の実現に向けて」という活動方針を策定し、09年3月には「建設企業としての社会活動のあり方」と、「真に意義のあるプロジェクトと参画のための仕組みづくり」とりまとめ報告書を出している。

報告書は、今後の公共事業と建設企業のかかわり方を有識者のアンケート調査結果もふまえて、充実した内容となっている。

以下その内容を紹介する。

2. 建設企業としての社会活動のあり方

「社会資本整備の一翼を担う建設業が正しく理解されることが必要である」との認識から「建設業が正しく理解されることを主目的に社会への働きかけのひとつとして社会活動を推進する」としている。

社会活動の取組方針と方向性は以下のとおり。

(1) 社会活動の取組方針

魅力が低いといわれている建設産業が、社会から本当に頼られ、必要とされる存在になるためには、建設産業を正しく理解してもらうとともに、好感を持ってもらうことが必要である。そのためには今以上に社会との接点を増やし、接触時の対応を如何に良くしていくかということを考えなければならない。

これまでの建設産業の社会活動は、各企業単体での活動を中心に様々な取り組みを行ってきた。これらの社会活動は即効性があるものばかりではなく、ある程度の期間継続的に実施することで業界のイメージ向上、地位向上が図れるものであり、地道に継続していく必要がある。

今後は、これらの活動に加えて、建設業界の特性を生かした社会活動を増やしていき、建設業への理解を高めていく必要がある。これらの活動の中心となる土工協会は社会活動を計画、適切に評価し、内外への情報発信を積極的に行うことも必要となってくる。例えば、社会活動強化週間（月間）を設け、その時期を事前に広報し、全国の建設事業所で活動を行うというものである。一方で、土工協会員各社は、社会活動に関して一定水準のレベルを確保しなければならない。

① 社会全体、地域社会

地域住民の安全確保の支援や作業所を有効活用した医療支援や福祉活動などや、保有する資源を活用できる自然災害時の組織的な災害復旧支援体制構築や拠点提供等の社会活動も重要である。作業所を閉鎖した後も良いイメージを残していけるかということも考えていくべきである。

② 環境

これまで行っている作業所でのリサイクルや建設副産物削減等の地域の美化に努めるような活動を継続していくことがまずは必要である。また、建設業は自然環境を壊しているというイメージが強いため、失われた自然環境を復元したり新たな自然環境を創造する取り組み、寄付行為等も重要である。地球温暖化防止活動にも積極的に取り組んでいく必要がある

③ 教育

長期的な視点で建設業の理解者を増やしていく活動が必要である。特に、これから社会に出て世論を形成する小・中学生に、良いイメージを持ってもらうことは、大きな効果があると考えられる。高・大学生に対しては、学校と連携して研修生受入や研修生派遣あるいは奨学金制度の制定等の仕組みづくりが考えられる。

④ 国際

わが国の高い建設技術を生かした国際貢献を今後はさらに増やしていくべきである。ODA等を通じた国際社会でのインフラ整備、災害時の技術者派遣や開発途上国への技術支援活動等が考えられる。また、世界各国で採用されている日本の高度土木技術事例等を積極的に情報発信していくことも重要である。一方、外国人就労者受け入れに関しての幅広い検討も今後必要と思われる。

3. 真に意義のあるプロジェクトと参画のための仕組みづくり（概要版）

(1) 魅力ある建設企業群の実現に向けて

(a) 建設業の現状

「建設市場の縮小による競争激化」→ 将来的に活力、技術・技能の継承等様々な問題を懸念

「厳しい経営状況による生産現場の疲弊」→ 魅力の低下:適

統計

正利益確保へ向けた更なる努力の必要性

- (b) 建設業を魅力ある産業とするために
「仕事が魅力的」「賃金等労働条件が水準以上」「活動全体が社会から理解・評価」
「仕事が魅力的」→ 社会的に意義のあるプロジェクトに主体的に参画

(2) わが国の社会的課題

(a) 建設業界の問題意識

(a-1) 現状の社会認識

建設業が積極的に関与すべき6つの課題・テーマ

- 「①暮らしの安全・安心」「②資源・エネルギー・食料問題」「③環境保全」「④少子高齢化・人口減少社会」「⑤経済成長の維持」「⑥わが国の国際的役割・責務」

(a-2) 社会資本整備の観点からみた現状と対処すべき課題

- 「①自然災害と被災者数の増加等への対応」「②資源・エネルギー需給逼迫への対応」「③地球温暖化への対応」「④コンパクトなまちづくりへの対応」「⑤諸外国の活力取り込みや広域経済発展への対応」「⑥途上国における食料・水資源確保、経済発展への対応」

(b) 有識者等の問題意識 (アンケート結果より)

(b-1) アンケート実施概要

「社会的に真に意義のあるプロジェクト」と「建設企業が主体的に参画できる仕組み」についてアンケート調査を実施。

(b-2) 現在の課題と優先的に対応すべき事項

前記の6つの課題に対する対応・整備状況のレベルは、いずれも「不十分な面が多い」。

6つの課題間では「資源・エネルギー・食料問題」「暮らしの安全・安心」の順に高い。

(b-3) これからの社会資本整備の進め方

「安全・安心、生活産業基盤等の必要な社会資本は重点的に整備を進めるべき」との回答が多く、財政制約下においても、必要最低限のものは確保すべきという傾向。

(3) 「社会的に真に意義のあるプロジェクト」とは

- (a) 具体的プロジェクトに対する有識者等の認識 (アンケート結果より)
(a-1) 社会的貢献度が高いと感じる過去のプロジェクト
「東海道・山陽新幹線」「東名・名神高速道路」が上位。
「神戸等の震災復旧」も回答が多く、災害時での建設業の社会的貢献への評価・期待は大きい。

表-1

プロジェクト名	件数	割合	プロジェクト名	件数	割合
東海道・山陽新幹線	341	18.1%	各地方自治体の地下鉄	52	2.8%
東名・名神高速道路	238	12.7%	関西国際空港	39	2.1%
神戸等の震災復旧	202	10.7%	国道下共同溝	36	1.9%
黒部ダム	161	8.6%	東京湾アクアライン	32	1.7%
青函トンネル	144	7.7%	都道環状7号線地下河川	31	1.6%
関門トンネル・関門橋	118	6.3%	首都圏外郭放水路	30	1.6%
東京国際空港(羽田)	118	6.3%	国際港湾設備(コンテナ埠頭)	26	1.4%
本州四国連絡橋(本四架橋)	118	6.3%	中部国際空港	25	1.3%
首都高速道路	75	4.0%	自由回答	37	2.0%
成田国際空港	57	3.0%	合計	1,880	100.0%

(a-2) 将来へ向けて取り組むべきプロジェクト

「高齢化社会・景観等に配慮した都市再開発」「自然と共生した都市の創造」「大都市防災対策」等都市問題への対応が多い。また「リニア高速鉄道網」「地方中核都市間の交通ネットワーク整備」へのニーズも高い。

(b) 「社会的に真に意義のあるプロジェクト」の検討

「資源・エネルギー・食料問題」に不安を感じ、「暮らしの安全・安心」を求める声が多い。

具体的プロジェクトでは、過去・将来ともに「交通ネットワーク」の回答が多く、経済活動や生活利便性を向上させるプロジェクトについての要請が強い。

表-2

プロジェクト名	件数	割合	プロジェクト名	件数	割合
高齢化社会・景観等に配慮した都市再開発	199	14.8%	ストック社会に対応した高耐久性構造物の開発	87	6.5%
リニア高速鉄道網	192	14.3%	都市河川浄化事業	81	6.0%
自然と共生した都市の創造	180	13.4%	大都市基幹道路再整備	71	5.3%
大都市防災対策	156	11.6%	汎アジア交通ネットワーク構築	69	5.1%
地方中核都市間交通ネットワーク整備	135	10.1%	大深度地下利用による鉄道網整備	49	3.6%
都市型水害対策	101	7.5%	自由回答	23	1.7%
			合計	1,343	100.0%

□A:十分対応できている □B:不十分な面もある □C:不十分な面が多い ■D:不十分である ■E:わからない

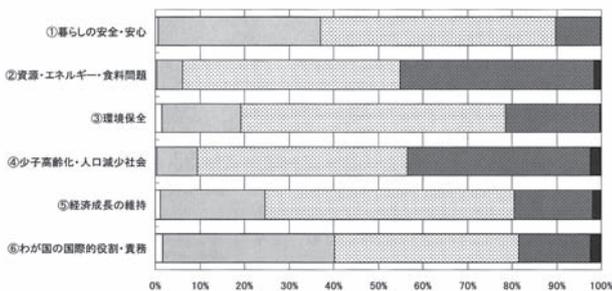


図-1

- (4) 「社会的に真に意義のあるプロジェクト」への参画に向けて
 (a) 建設企業の積極的参加に対する有識者等の認識（アンケート結果より）
 (a-1) 検討・推進すべき参画の仕組み（方法）
 「産官学による共同研究」、「世論形成」、「プロジェクト遂行のための新技術開発」の順に高い。

表-3

参画の仕組み	件数	割合
産官学による共同研究	200	16.6%
世論形成（提言・PR活動等）	182	15.1%
プロジェクト遂行のための新技術開発	161	13.4%
官民・民間異業種との共同事業	157	13.0%
プロジェクトの企画提案	156	13.0%
入札・契約方式のあり方の見直し	134	11.1%
事業主体としての参画（収益責任を含む）	93	7.7%
知識・ノウハウの提供	80	6.6%
自由回答	41	3.4%
合計	1,204	100.0%

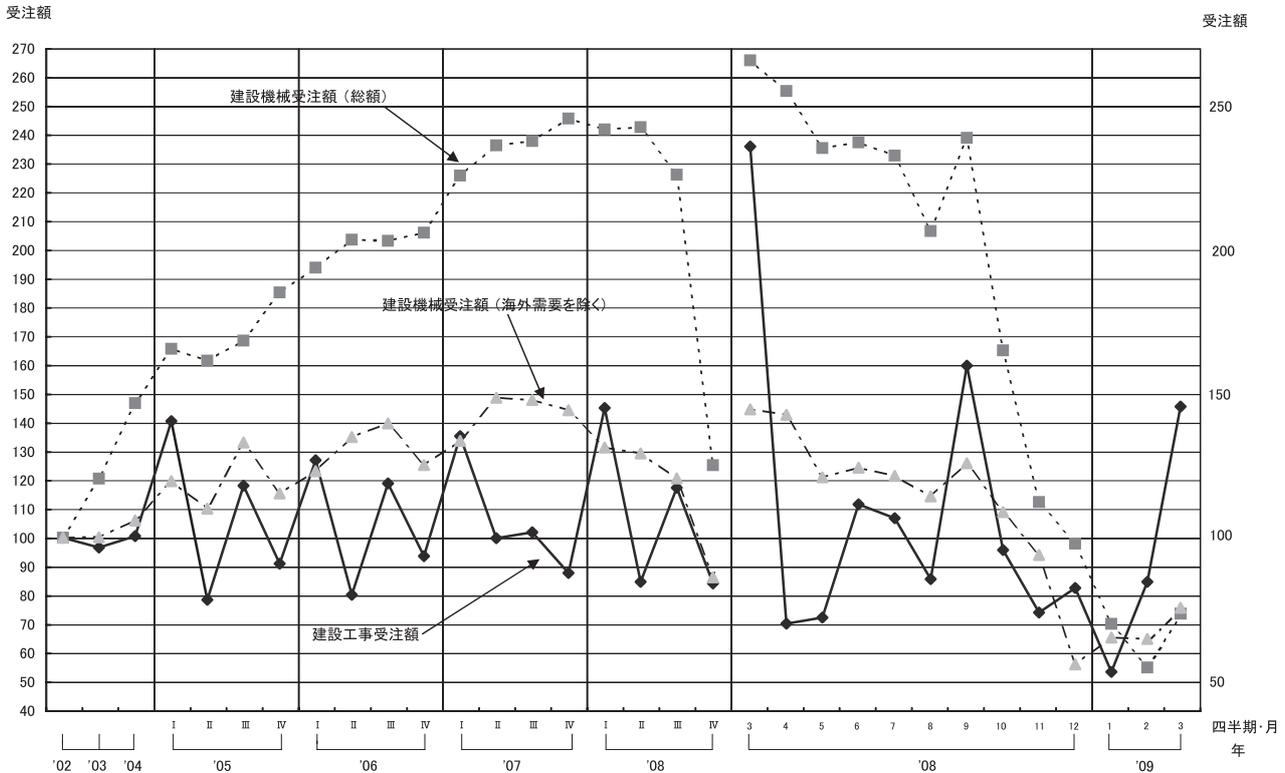
- (a-2) 建設企業の役割として期待すること
 建設業界の持つ技術力に対する信頼は厚く、その更なる活用を求める声が多く見られた。
 なお、建設業界のPR不足等による社会の認識の低さ、コンプライアンス・透明性を求める意見もあった。

- (b) 具体的プロジェクト例と参画の仕組み～実現までの課題・提言と建設企業の取り組み
 (b-1) 『安全・安心基盤の確立』
 具体的事例①「公共施設・住宅等の耐震化」、②「大深度地下を利用した地下河川・放水路の整備促進」
 参画の仕組みとして①安価な耐震診断・改修方法開発に対する「産・官・学」の連携等、②技術開発を伴ったプロジェクトへの取り組みの提唱、技術開発・工事一体型の調達方式導入を提言。
 (b-2) 『資源・エネルギーの確保』
 具体的事例①「再開発による省エネ・省資源型都市形成」、②「風力発電施設や太陽光発電設備等の拡充」
 参画の仕組みとして①は、蓄積されたノウハウを活かし、行政・地域住民の取り組みへの支援、②は、風力発電施設建設の事業計画立案、産・官・学共同での事業化モデル策定等提言。
 (b-3) 『交通ネットワークの整備』
 具体的事例「リニア中央新幹線建設事業」
 参画の仕組みとして①大深度地下空間構築等設計・施工面での参画と、②ターミナル駅を中心とした都市再開発への建設技術・ノウハウの提供を提言。
 「技術開発・工事一体型の調達方式」の早期試行導入や「公共工事等における新技術活用システム」の更なる積極運用を挙げている。

出典. 建設企業としての社会活動のあり方 (社)日本土木工学協会
 真に意義のあるプロジェクトと参画のための仕組み 同上

建設工事受注額・建設機械受注額の推移

建設工事受注額：建設工事受注動態統計調査(大手50社) (指数基準 2002年平均=100)
 建設機械受注額：建設機械受注統計調査(建設機械企業数24前後) (指数基準 2002年平均=100)



建設工事受注動態統計調査(大手50社)

(単位：億円)

年 月	総 計	受 注 者 別						工 事 種 類 別		未消化 工事高	施工高
		民 間			官 公 庁	そ の 他	海 外	建 築	土 木		
		計	製 造 業	非製造業							
2002年	129,862	80,979	11,010	69,970	36,773	5,468	6,641	86,797	43,064	146,863	145,881
2003年	125,436	83,651	12,212	71,441	30,637	5,123	5,935	86,480	38,865	134,414	133,522
2004年	130,611	92,008	17,150	74,858	27,469	5,223	5,911	93,306	37,305	133,279	131,313
2005年	138,966	94,850	19,156	75,694	30,657	5,310	8,149	95,370	43,596	136,152	136,567
2006年	136,214	98,886	22,041	76,845	20,711	5,852	10,765	98,795	37,419	134,845	142,913
2007年	137,946	103,701	21,705	81,996	19,539	5,997	8,708	101,417	36,529	129,919	143,391
2008年	140,056	98,847	22,950	75,897	25,285	5,741	10,184	98,836	41,220	129,919	142,289
2008年 3月	25,513	18,247	4,046	14,201	4,369	602	2,295	18,308	7,206	134,911	20,115
4月	7,598	5,844	1,639	4,205	759	450	545	5,456	2,141	132,528	10,963
5月	7,829	6,064	1,515	4,550	839	440	485	5,816	2,012	132,608	9,642
6月	12,078	8,114	1,840	6,275	2,447	560	957	8,516	3,562	132,533	11,917
7月	11,553	8,471	2,543	5,928	2,057	496	530	8,479	3,074	134,214	9,759
8月	9,276	6,525	1,522	5,003	1,530	464	758	6,461	2,816	132,644	10,626
9月	17,287	12,873	2,870	10,003	1,637	490	2,287	12,343	4,943	135,704	13,747
10月	10,369	5,638	1,504	4,133	3,016	526	1,189	6,451	3,918	136,081	9,553
11月	8,015	6,067	1,143	4,924	1,259	457	232	5,803	2,212	133,514	11,014
12月	8,942	6,447	1,149	5,298	2,315	423	-243	6,224	2,718	128,683	13,628
2009年 1月	5,789	4,138	715	3,423	1,248	374	29	3,758	2,031	125,703	9,300
2月	9,168	5,968	1,269	4,699	2,476	472	251	5,765	3,402	123,985	11,178
3月	15,863	8,455	1,563	6,892	6,394	652	362	9,160	6,703	—	—

建設機械受注実績

(単位：億円)

年 月	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	08年 3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	09年 1月	2月	3月
総 額	8,667	10,444	12,712	14,749	17,465	20,478	18,099	1,919	1,842	1,699	1,713	1,680	1,491	1,725	1,192	812	708	506	397	528
海外需要	4,301	6,071	8,084	9,530	11,756	14,209	12,996	1,393	1,323	1,259	1,261	1,237	1,075	1,267	796	470	504	268	161	258
海外需要を除く	4,365	4,373	4,628	5,219	5,709	6,268	5,103	526	519	440	452	442	416	458	396	342	204	238	236	270

(注) 2002～2004年は年平均で、2005年～2008年は四半期ごとの平均値で図示した。
 2008年3月以降は月ごとの値を図示した。

出典：国土交通省建設工事受注動態統計調査
 内閣府経済社会総合研究所機械受注統計調査