

公共事業 と 地域社会

特集
2



「国土強靱化」を掲げ、公共事業の大幅な拡大を図る自民党政権。公共事業の縮小によって地域社会に何が起こったのか。公共事業の拡大によって、地域社会はよみがえるのか。地域ニーズに合った公共事業の計画・実施はいかにして可能か。公共事業の意義、あるべき姿を考える。

写真 [上] 2012年4月に開通した新東名高速道路（御殿場ジャンクション付近） [下] ハツ場ダムの建設予定地（群馬県長野原町）2点共に、写真提供：共同通信社

公共事業執行システム改革の道筋

——日本再生に向けて

木下誠也 [きのしたせいや]

愛媛大学防災情報研究センター教授

長年にわたる公共事業予算の削減によって、建設業は疲弊している。さらに、競争入札における過当競争により、優良な建設企業が追い詰められている。日本再生に向けて、インフラ整備の推進と公共事業執行システムの改革を提言する。

1 はじめに

世界経済の後退で閉塞感が拡大し、高齢社会となったわが国は長引くデフレに苦しんできた。各国が金融緩和を進めつつ、競って戦略的インフラ整備を進める中、わが国では公共事業予算の削減が続き、加えて競争入札における建設業の競争が激化した。このため建設産業は疲弊し、十分な技術者・技能者や建設機械を有する建設業者が不足し、若年入職者の減少・就業者の高年齢化が進んだ。

わが国が、災害に対する脆弱性を克服し、国際競争に勝ち残るためには、巨大地震や激化する洪水などに対する施設整備や、国際競争力を強化する基幹的な交通インフラの整備を進めつつ、優れた建設企業や技術者が生き残れる競争環境の実現が必須である。

ここでは、インフラ整備の重要性を論じるとともに、インフラの品質確保や健全な競争環境実現の観点から、調達制度を含む公共事

業執行システム全体の改革の方向性を示す。

2 成長が止まった日本

1990年代初めのバブル経済崩壊後、わが国の経済は長期にわたり停滞を続け、内需の持続的拡大に伴う成長経済を実現するに至らなかった。需要の減退は、供給過剰から物価の下落を引き起こし、1998年以降は名目GDPが減少しはじめるというデフレ経済に陥った。

橋本龍太郎政権下の1997年の緊縮財政が不況をもたらしたのに対し、小淵恵三政権は1998年から積極財政に転じた。しかし、2000年の森喜朗政権を継いで2001年から2006年まで続いた小泉純一郎政権で再び緊縮財政へと転換し、財政悪化とデフレ不況が継続した。

1997年から2007年までの10年間、日本は主要7カ国のなかで唯一、GDPが伸びて

いない。1997年以降、名目GDPは増えず、デフレにより実質GDPだけが増大した。また主要7カ国のなかで、わが国のみ雇用者報酬が減っている。日本だけが経済成長から取り残された。

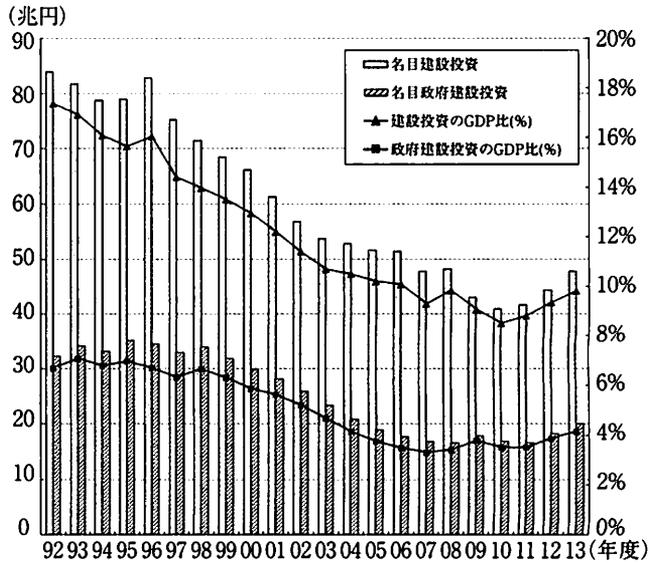
そして、2007年のサブプライム危機、2008年のリーマン・ショックで海外需要が低迷すると、実質GDP成長率などの経済指標は、日本が主要国の中でも最大のマイナスとなった。さらに2011年、ギリシャの事実上の財政破綻に端を発した欧州債務危機、慢性的な米国の財政悪化など、ここ数年の間に世界経済を揺るがすような出来事が次々と起こった。その影響はわが国にも及び、円の対ドル為替レートは戦後最も高い水準で推移した。

わが国は、麻生太郎政権による経済危機対策等により、ようやくリーマン・ショック前の水準に戻ったところで、2009年政権交代の後の公共事業費大幅削減といったマイナス要因に加え、東日本大震災に見舞われた。

震災ショックから供給面が立ち直っても、日本経済は円高やタイの洪水など海外要因で足を引っ張られた。

日本の2011年度の貿易収支は4.4兆円の赤字に転落し、過去最大の赤字幅を記録した。さらに2012年度はそれを大幅に上回る8.2兆円の赤字となった。海外経済の減速に加え、対中輸出が落ち込んだことが響いて輸出が減少するなかで、原発事故の影響で火力発電のための燃料の輸入が増えたためである。第2次石油危機が影響した1979～80年度以来の2カ年度連続の赤字である。

図1 名目建設投資とGDP比の推移



注1)2010、2011年は見込み、2012、2013年は見通し。
 注2)2011年度までのGDPは内閣府「国民経済計算」による。なお、1992～94年度は「平成12年基準(93SNA)」,1995年度以降は「平成17年基準(93SNA)」による。
 注3)2010年度までの建設投資は国土交通省「平成24年度建設投資の見通し」による。
 注4)2011年度の名目建設投資および名目政府建設投資は内閣府の四半期GDP速報を踏まえ、2013年1月推計時に下方修正。
 注5)2012年度以降は、(一財)建設経済研究所「建設経済モデルによる建設投資の見通し(2013年4月)」による。

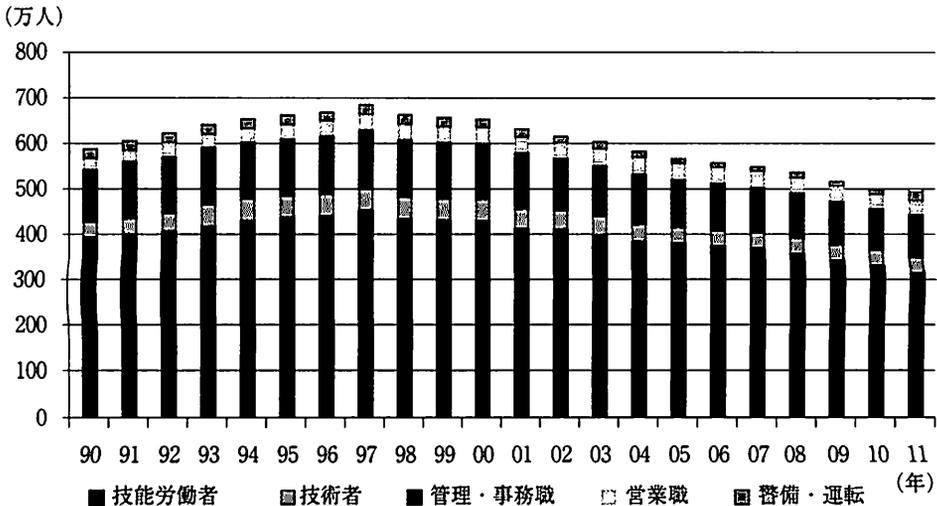
経済が縮小すると国内の需要は減退する。国民は年金制度に不安があり、減少した収入から老後のための貯蓄にまわすことになる。企業の投資も減少する。

日本では巨額の政府の債務が問題となっているが、これは、歳出面では高齢化に伴う社会保障費の増大が、歳入面ではデフレによる税収減が影響している。国の税収は、1990年度の60兆円をピークに、バブル経済崩壊後には40兆円台まで低下した。2007年度はいざなぎ超え景気で51兆円まで回復したが、その後、再び40兆円前後まで低下した。

3 疲弊した建設産業

わが国の政府建設投資は、ピークの1995年度35.2兆円に対し、2012年度（見通し）

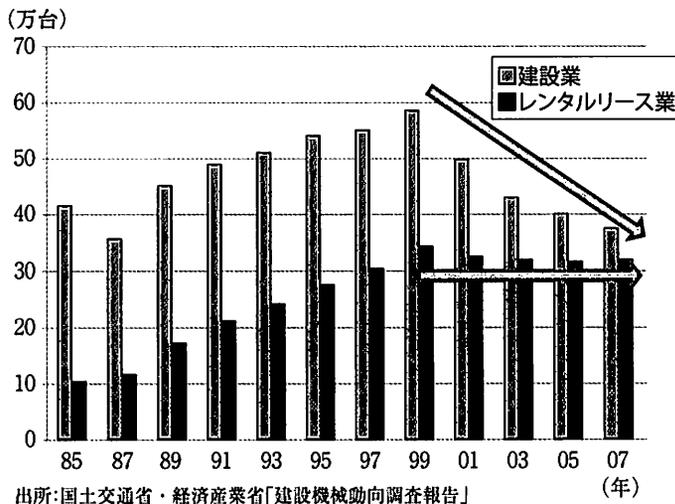
図2 建設業就業者数の推移



注)ただし、2011年のデータは建設業全体の就業者の推計値(497万人:労働力調査)に被災3県(岩手、宮城、福島)を除く44都道府県の職業構成割合を乗じた値を国土交通省において計算したもの

出所:国土交通省「建設産業の再生と発展のための方策2012(資料編)」より改変して作成

図3 主要建設機械の推定保有台数の推移



出所:国土交通省・経済産業省「建設機械動向調査報告」

は18.3兆円と半減した。対GDP比では、7.0%から3.9%に落ちた(図1)¹⁾。技術者・技能労働者の数は、1995年の481万人から、2011年には346万人まで約3割減少した(図2)。

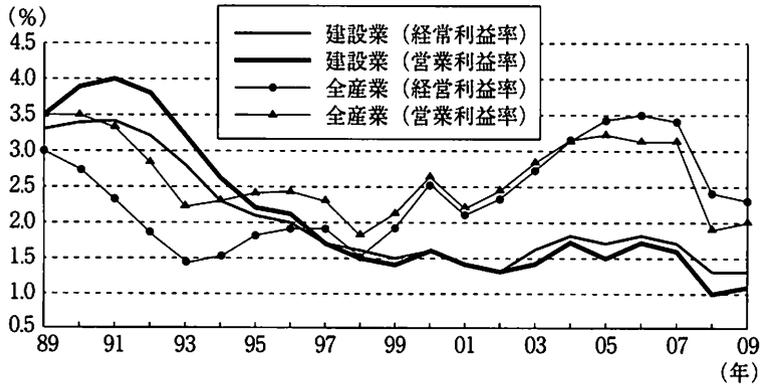
公共事業予算の減少に加えて、競争の激化により建設産業が疲弊し、十分な労働者や機械を有する建設業者が不足しつつある。1999年以降、建設機械の保有台数は、リース業者

では横ばい一方、建設業者では8年で4割程度減少した(図3)。また、若年入職者は減少し、就業者の高年齢化が進んでいる。

建設業の利益率は、他産業に比べて低迷しており(図4)、特に企業規模(資本金)の小さい建設企業ほど厳しい状況になっている。土木中心の総合工事業が深刻である。

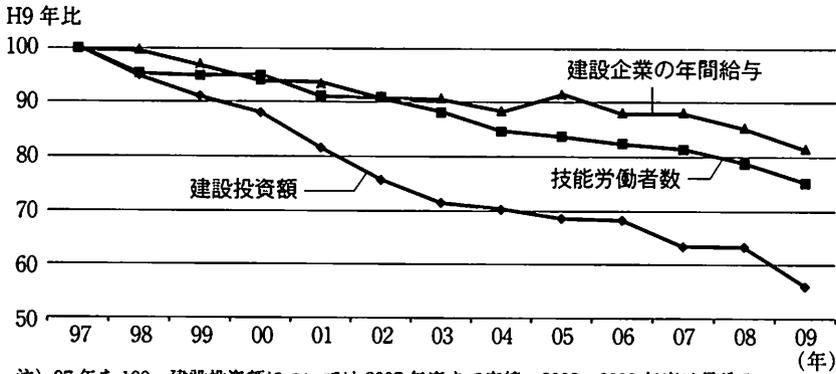
1997年から2009年までに技能労働者は25%減少し、資本金200万円未満の建設企業

図4 建設企業の利益率の低迷



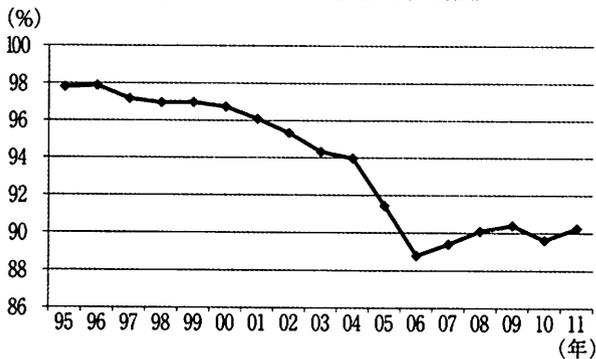
出所：財務省「法人企業統計」

図5 建設業の給与の動き (建設業規模 2000万円未満)



注) 97年を100。建設投資額については2007年度まで実績、2008、2009年度は見込み (出所：国土交通省「建設投資見通し」、技能労働者数は年平均 (出所：総務省「労働力調査」、年間給与 (出所：国税庁「民間給与実態統計調査」)

図6 国土交通省直轄工事における落札率の推移

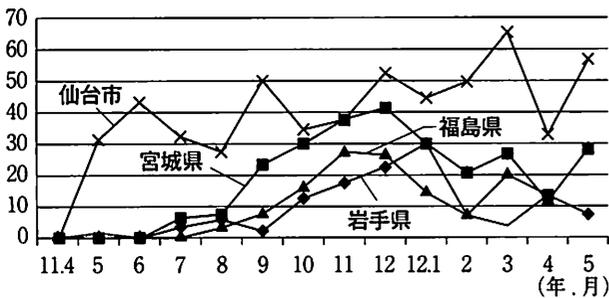


注) 対象は地方整備局(港湾空港関係を除く)、官庁営繕部、国土技術政策総合研究所
出所：国土交通省資料

の給与額は2割程度減少している (図5)。そして、従業者10人以上の建設企業の数大幅に減少しており、この傾向は地方部で顕著である。

建設業就業者は、55歳以上が33%、29歳以下が12%と高齢化が進行している。技術者の人材となる大卒等の理工系入職者は、2002年から2009年までに約5.5%減、技能

図7 被災3県1市における入札不調割合 (%)



出所：国土交通省「建設産業の再生と発展のための方策 2012（資料編）」

労働者の人材となる高卒の理工系入職者は約45%減であり、次世代への技術承継が問題である。全国ベースで職種別の就業者数をみると、過去15カ年で、たとえば大工は48%減、土木作業者は44%減となっている。

業界の疲弊の原因は、建設市場の規模が縮小しただけでなく、過当競争が生じ、優良な建設企業が生き残りにくくなっていることである。国土交通省直轄工事において、予定価格に対する落札価格の率（落札率）の平均は、1995年度には98%であったものが、2006年度以降は90%程度に低下している（図6）。

一方で、わが国の予定価格制度では契約価格の上限が定められているため、資材や労務費などが高騰している時には、落札に至らない、いわゆる「入札不調」が生じやすい。復興需要が増大している東北地方においては入札不調が多発し、迅速な復興に支障を来している（図7）。

建設産業が疲弊し、特に地元精通した企業が減少しているため、災害時に救命・救援活動のための道路啓開や、堤防、道路等の復旧を担ったり、冬季の除雪や日々のインフラの維持管理を担う体制が弱体化している。

国土交通省が全国47都道府県に行ったアンケート調査（2011〔平成23〕年1月）に

よると、建設企業の災害対応について将来的な懸念が生じていると回答したのが45団体あり、具体的な懸念の内容として「地元精通した企業の減少」を挙げたのが37団体、「人員の確保」を挙げたのが39団体、「資機材の確保」を挙げたのが37団体であった。²⁾³⁾

4 東日本大震災における建設企業の活躍と迫りくる巨大災害への懸念

2011年3月の東日本大震災においては、多くの地元建設業者の懸命な尽力により、わずか1週間で国道45号を97%通行可能にした。活動した建設企業へのアンケート調査によると、発災後4時間以内に6割もの会社が活動を開始した（図8）⁴⁾。多くの地元県内の業者が、自らも被災しながら活動した。建設機械やオペレーターを、自社または協力会社が有していた建設企業が多かったことが幸いした（図9）⁵⁾。

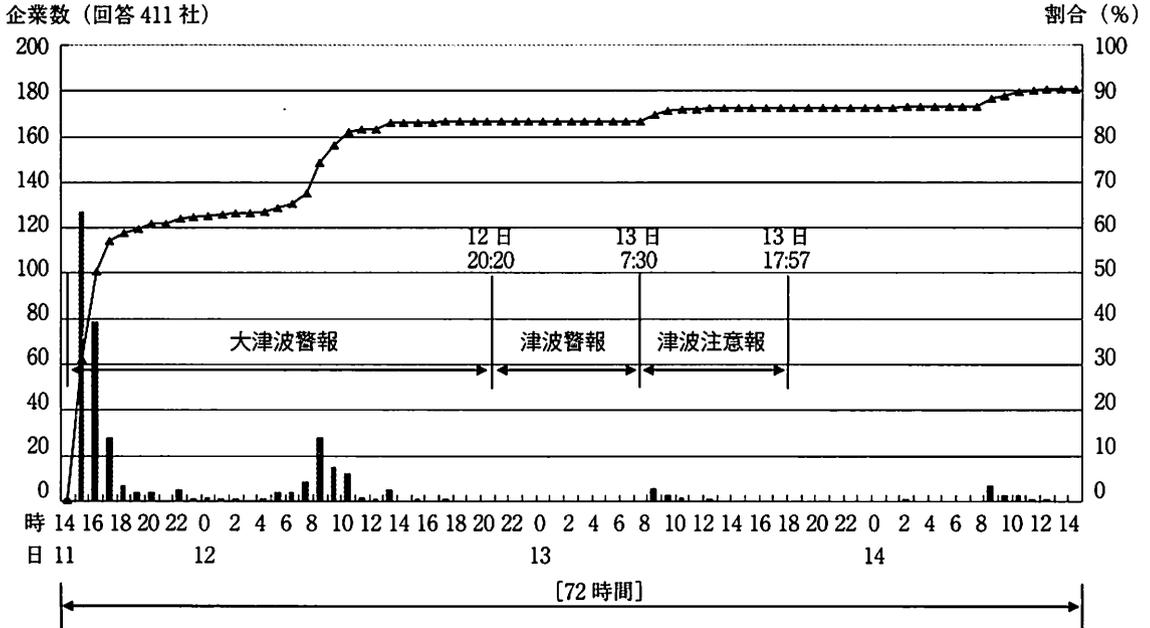
東日本大震災を機に、政府は「南海トラフの巨大地震」による被害想定の見直しを行った。見直し後の最悪の被害想定では、マグニチュード9.1の地震により死者最大32万人、浸水面積1,015 km²が見込まれている。

たとえば、四国においてこのような巨大災害が発生した場合に、東日本大震災と同様な地元建設企業による迅速な災害対応が可能であろうか、極めて憂慮される。

5 デフレの克服と勝ち残りを賭けた世界競争

わが国のデフレは、おカネを使わない高齢世代の人口比率が上昇していることが大きな

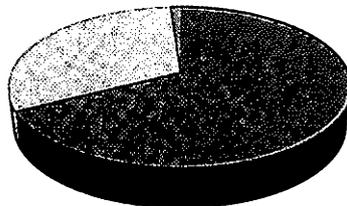
図8 東日本大震災で地元建設企業が活動を開始した日時



出所：国土交通省東北地方整備局記者発表資料「震災直後から、迅速に地元建設企業が活動を開始」（平成24年7月24日）

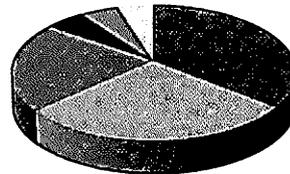
図9 活動を開始した建設企業の状況

被災の有無



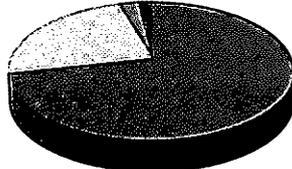
被災あり (273社、67%) 被災なし (132社、32%) 不明 (6社、1%)

建設会社の所在地



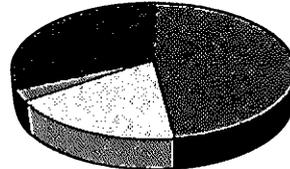
宮城県 (150社、37%) 岩手県 (111社、27%) 福島県 (88社、21%) 青森県 (22社、5%)
山形県 (21社、5%) 秋田県 (19社、5%)

建設機械オペレーターの所属(複数回答)



自社の従業員 (71%) 県内協会の従業員 (24%) 県外協会の従業員 (3%) 新規雇用 (2%)
その他 (0%)

建設機械の保有状況(複数回答)



自社保有 (48%) 県内協会の会社 (17%) 県外協会の会社 (3%)
リース・レンタル (31%) その他 (1%)

出所：国土交通省東北地方整備局記者発表資料「震災直後から、迅速に地元建設企業が活動を開始」(平成24年7月24日)から改変して作成

要因である。さらに、高齢者への社会保障を現役世代が支えられるかどうかという社会保障制度の将来に対する不安が、国民の消費意欲を低下させている。また、世界的な賃金安

競争となり、日本など先進国で賃金に対する下方圧力が加わり、それが所得の低下や需要の減少を通じてデフレ体質をもたらした。

長年、GDPの8割以上を内需に依存して

きた日本に必要なことは、内需の拡大であろう。各国が、厳しい財政の中でも戦略的にインフラ整備を進めている中、日本が世界に伍していくためには、公共部門がリードして、災害に強い、競争力のある戦略的なインフラ整備と、インフラの維持管理が必要である。

それに続いて、民間部門における投資を促し、さらに高齢者の保有資産を支出に向かわせる成長モデルを構築する必要がある。

総需要が生産能力に満たないデフレギャップ状態が続くと、いずれ生産能力そのものが使われずに劣化し、成長力の低下と国力の全体的な衰退につながる。将来の成長基盤の強化につながるような実需に即して、需要の拡大を図る必要がある。日本再生に向けた成長を可能にするインフラ整備が推進されることを期待したい。

6 公共事業執行システム改革の道筋

忘れてならないのは建設産業や技術者の育成である。迫りくる巨大災害に備えて、防潮堤整備等のハード面、避難警戒といったソフト面の対策に加えて、発災直後の迅速な救命・救援体制の構築が必要である。

東日本大震災では建設企業が大いに活躍し、道路啓開等を早期に行うことができた。しかし、近い将来に南海トラフ地震等の巨大災害が発生したときに、同様のことが現実に可能かどうか大いに懸念される。近年の公共事業予算の削減等による建設市場の縮小に加え、過当競争により、良質な建設企業が生き残りにくくなっている。

価格競争が行き過ぎれば、品質確保に対する支障、下請や労働者へのしわ寄せだけでなく、人材の確保が困難となる。

製造業等と異なり、単品受注生産である建設事業の生産性は、発注方式に大きく左右される。公共工事の入札において総合評価落札方式の適用が拡大したが、技術が優れた者が勝ち残れるようになっているのか。入札価格が最低制限価格に並んで、クジ運の強い者が勝ち残るような状況になっていないか。良い仕事をすれば報われるのか。設計等の業務で、技術がきっちりと評価されているか。良い仕事に相応の対価が支払われているか。若者に魅力のある仕事になっているか。若手に技術が継承されているか。新技術の活用・技術開発が促進されているか。

これらの問題は、公共事業予算が十分確保されるだけでは解決しない。仕事のやり方、入札・契約の仕組み、建設産業政策、技術者資格制度など、建設技術・建設産業を取り巻く課題を根本から洗いなおして、公共事業執行システム全体を改革する必要がある。

財源を確保するための事業方式の見直しや、インフラの戦略的維持管理・更新を行うためのアセットマネジメントの導入、さらには建設技術の海外展開を促進するための制度づくりや技術基準づくり、わが国の公共調達制度の見直しなど、改革すべき対象は多岐にわたる⁶⁾。

公共事業の執行は、調査・計画や事業方式の検討にはじまり、設計・積算から入札・契約、そして監督・検査、成績評定、さらに完成後は維持管理に至る。限られた財源で効率的に事業を執行するには、発注者と建設コンサルタント等の設計者、そして工事の受注者（施工者）の技術を最大限活かして結集する必要がある。

また、事業の開始から完了までの全体にわたって、良質なモノを低廉な価格で適切な期

間内に完成するよう、品質、コスト、時間などのマネジメントを適切に行う必要がある。

良質な公共事業とするためには、発注者の「役割」は極めて重要である。ただし、事業方式や調達方式などによって発注者が果たすべき「役割」は異なってくる。事業の特性に応じて発注者の役割を検討し、発注者側に必要な体制を確保する必要がある。

まず、事業全体の品質や費用に重大な影響を及ぼす設計者、すなわち建設コンサルタント等の選定は、品質を何よりも優先すべきである。

また、工事の発注にあたっては、従来は発注者が工事の仕様や価格などを細かく設定して、受注者が発注者の指示通りに施工するという形態が多かった。発注者が「造る」立場に立つ、このような業務形態に代えて、発注者は工事においては技術の評価や検査を重視し、受注者は施工技術を研鑽して品質・コスト・工程のマネジメント能力を高めることに重点をおく必要がある。

日本型の契約制度を温存したまま外国製の入札制度を導入しても、制度全体としてうまく機能しない。入札方式と併せて、積算や監督・検査、支払い方式を含むコスト管理の仕組みを改革する必要がある。以下、課題を個別に述べる。

(a) 積算のあり方

わが国においては、国や地方公共団体などが発注する公共工事については、発注者側において積算を行い、『会計法』や『地方自治法』などにもとづいて「予定価格」を設定したうえで入札に付している。わが国の公共工事発注においては、契約のベースは発注者側の積算である。

一方、民間企業が発注する工事について

は、請負者がつくる「見積書」をベースに、交渉や協議によって契約を締結するのが通常である。外国の公共工事発注においては、入札手続きは行うものの、契約のベースとするのは請負者が作成する見積書ないしは両者が協議して定めた単価である。

わが国の公共工事においては、発注者側が材料費や労務費などの単価をもとに施工方法を想定して予定価格を算定するという方式を取ってきたため、請負者側が施工方法や材料を選択する自由度が確保しにくい傾向があった。また、発注者側は積算作業のために技術者の多くを割かなければならなかった。

今後はむしろ、積算作業を簡素化し、受注者側からの技術提案などを促し、現場において発注者と受注者の間で技術的対話を活性化させ、互いに切磋琢磨しながら技術を磨いていくことが求められる。

(b) 監督・検査のあり方

発注者と受注者の役割分担については、「造る」立場と「買う」立場を、発注者の体制や工事の進捗段階などに応じて明らかにする必要がある。

1961年改正後の『会計法』に規定された「監督」の役割は、「契約の適正な履行を確保する」(第29条の11第1項)ことである。直営工事が行われていた当時から、完全に請負化した現在に至るまで、この規定は変わっていない。

初期の監督員の業務は、ほとんど「造る」立場で受注者を指導しながら工事を進めるといった形であった。それが現在では、現場の施工については受注者に任せ(責任施工)、監督員は専ら履行の確認のみを行うという形に変わってきている。

また、『会計法』に規定された「検査」は、

「給付の完了の確認をするため」(第29条の11第2項)に行うものであり、1962年7月の『予算決算及び会計令』改正以降、その第101条の7で、監督と検査の職務を兼ねることを禁止している。

これは、発注者が「造る」立場に近かった時代には、監督員と検査員を相互に牽制させることに意味があった。しかし、現在の職務の実態においては、同一者であっても特に問題はないのではないかと。

2007年度から国土交通省が試行的に実施している「施工プロセスを通じた検査」では、施工プロセス全体を通じて工事実施状況などを確認し、その結果を検査に反映するため、監督員と検査員に加えて品質検査員を新たに配置している。このため、監督業務と検査業務は一体的なものとなっている。これらの業務を統合して検査に一本化した方が、発注者の立場が明確になる。

また、工事の実施段階において、発注者は、施工方法などについての関与を減らす方向にある。民間の技術力を活用する観点からも、受注者の責任範囲を明確にする意味からも、受注者に任せる範囲を拡大するのは好ましい方向である。

今後、発注者はむしろ、当初想定できなかった現場条件の違いなどについて受注者と協議したり、工事の中間段階や完成時の検査において技術的判断をすることが重要となる。

しかし、受注者には資格・経験を有する技術者の配置を義務付けているのに対し、発注者側の監督員や検査員については特段の規定がない。発注者側にも技術力が必要なことは当然である。

発注機関に技術力を有する職員が十分にいる場合には、特に規定がなくてもあまり問題

はないが、十分な体制が取れない市町村など、技術力の脆弱な発注機関が多いのが現実である。発注者側にも、技術力を有する者を配置することを明確に義務づける必要がある。

「買う」立場としての発注者責任を明確にし、発注者側の技術力を確保する一方、「売る」立場となる受注者が工事目的物の品質を保証することが重要となる。受注者による品質証明を確実なものにするための仕組みを併せ検討すべきである。

(c) 支払い方式のあり方

工事代金の支払いは、海外では工事の出来高に応じた部分払いが一般的だ。この支払い方式は、工事目的物を「買う」立場からみて合理的な方式だろう。

わが国においても、一定規模以上の工事において、前金払と組み合わせて大部分を出来高に応じた部分払いにする「出来高部分払方式」を受注者が選択できる仕組みが導入されている。「出来高部分払方式」は、「施工プロセスを通じた検査」と組み合わせることで、受発注者間のコスト認識を共有でき、双務性や施工体制の質の向上に資すると思われる。

さらに、出来高に応じて月毎といった比較的短い間隔で段階的に支払が行われることで、下請けを含めた受注者側企業のキャッシュフローの改善など、大きなメリットがある。しかしながら、現状ではまだ普及は十分に進んでいない。

今後の公共工事における検査・支払は、発注者と受注者双方にとっての効果が期待できる「施工プロセスを通じた検査」と、「出来高部分払方式」の組合せを基本とする仕組みへの転換を一層進めていくことが望ましい。

(d) 公共調達制度のあり方

わが国の公共調達制度は、国については会計法、予算決算及び会計令等に規定されており、地方公共団体については地方自治法、地方自治法施行令等に規定されている。

これらは、フランス、イタリア等にならって1889年に制定された明治会計法以来、枠組みは基本的に変わっておらず、時代に即して変更されてきた諸外国の制度と比べると、今となっては世界に例をみないものとなっている⁷⁾。

わが国では、2005年に制定された『公共工事の品質確保の促進に関する法律』により、公共工事について落札基準は品質と価格の総合評価によることを原則とするよう定めた。

しかし、入札契約の手続きを規定する会計法令等は、落札基準は最低価格を原則とし、一般競争入札を原則としている。会計法令等による公共調達制度の枠組みは、明治以来、次の7点で変わっていないといえる。

- ①公告による競争（一般競争入札）を原則としている
- ②「買」と「売」を基本的に同じ取り扱いとしている
- ③物品、サービス、工事等の目的物によらず、同じ扱いとしている
- ④交渉手続きを定めていない
- ⑤価格の制限（予定価格）を必ず定めることとしている
- ⑥予定価格は事前に非公表としている
- ⑦落札基準は最低価格とすることを原則としている

明治会計法案作成の際に参考としたフランスとイタリアの会計法においては、「買」と「売」を同じ取り扱いとしており、「公告による競争」すなわち「一般競争入札」を原則と

して、例外として随意契約によることができる場合を別に定めた。また、交渉方式の定めはなかった。

しかし、フランスでは早くも1882年に交渉方式を認めただけでなく、1964年には、「買」のみを対象とする包括的なものとして初めての公共調達法典を制定し、最低価格以外の落札基準を導入した。

イタリアにおいては、そもそも公共工事の調達を対象とした法令が1865年から存在していた。そして、わが国が参考にした1884年『国家会計法』は、1923年と1924年の法令に引き継がれ、1972年大統領令により書き換えられ、「買」と「売」が別の取り扱いとされた。このとき、「買」については政府の裁量により「交渉」することができるようになった。

このようにして、フランス、イタリアのいずれにおいても、調達の目的物に応じて多様な調達方式を選択できるようになっている。

また、予定価格については、フランスにおいては、当時、必要な場合に定めて上限を拘束することとしていた。そして、フランスでは1964年から2001年9月までは、価格競争型入札の場合に上限拘束としていた。

イタリアにも、わが国が参考とした当時、上限拘束を前提とした規定があった。1924年の法令にも同様の規定があるが、予定価格の上限拘束は競争の方法のひとつとしていたに過ぎない。

現在、多くの国においては、個々の発注において最低価格または最高評価値の入札の額が異常に高いか、または低い場合に、それを審査することにより不適切な入札を排除したり、あるいは交渉方式により適正な価格による契約を行うこととしている。

わが国においては、最近是指名競争入札に代わって一般競争入札が用いられるようになり、特に2015年12月に大手ゼネコンがいわゆる談合決別を行って以来、調整行為がなされることはなく、価格の叩き合いが常態化するようになった。

わが国では、交渉が認められないため、技術競争を徹底することが困難である。このため、工事の品質の懸念が生じるだけでなく、優良な企業が生き残れない事態が生じている。

公共工事の調達については、価格は市場が決めるものとの世界の一般的な考え方にならい、予定価格の制限を見直し、交渉方式を導入する必要がある。

そして、「買」（調達）は「売」とは異なる取り扱いとして、目的物に応じてさまざまな調達方式を用意して、良質なモノを低廉な価格でタイムリーに調達し得るよう、最も適切な調達方式を選択できる制度とする必要がある。

公共工事の調達については、契約時点で目的物が存在しない工事等の請負契約を取り扱うものであるため、会計法規の中に位置づけるよりもむしろ、良質なモノを低廉な価格で適時に調達するという観点から、公共事業の適正な調達を目的とする法体系を構築するのが望ましい。

さらに、調達制度の基本的枠組みは、国だけでなく地方公共団体等にも共通する事項が多いと考えられること、さらに建設技術の発展と建設産業の育成の観点から健全な建設市場を形成することが必要と考えられることから、地方公共団体を含めすべての公共工事発注者を対象とした調達制度とすることが望ましい。

7 おわりに

世界では、先進各国が金融緩和を続けているが、実態経済にはあまりおカネは回っていない。この世界同時バブル経済が崩壊すれば、史上最大の恐慌が待ち受けているともいわれている。

史上最大のバブルが崩壊した後に、どのような経済・社会システムが構築されるのかは定かではない。しかし、今のうちに、地に足のついた実態経済を發展させるよう必要なインフラ投資を行い、適切な社会システムを構築していけば、新たな時代にわが国が勝ち残り、国際社会で重要な位置を占めることが可能になると思われる。

時機を逸することなく、日本再生に向けた成長を可能にするインフラ整備が推進され、公共事業執行システムが改革されることを期待する。

注

- 1) (一財)建設経済研究所・(一財)経済調査会「建設経済モデルによる建設投資の見直し」(2013年4月22日)
- 2) 国土交通省「建設産業の再生と発展のための方策2011(資料編)」(平成23年6月23日)
- 3) 国土交通省「建設産業の再生と発展のための方策2012(資料編)」(平成24年7月10日)
- 4) 土木学会東日本大震災フォローアップ委員会災害対応マネジメント特定テーマ委員会「東日本大震災の災害対応マネジメント」(2012年11月)
- 5) 国土交通省東北地方整備局記者発表資料「震災直後から、迅速に地元建設企業が活動を開始」(平成24年7月24日)
- 6) 土木学会建設マネジメント委員会公共事業改革プロジェクト小委員会「公共事業改革プロジェクト小委員会報告書」(2011年8月)
- 7) 木下誠也「公共調達研究」日刊建設工業新聞(2012年6月9日)