

「健全な危機感」冷静に整理を

成長スピードが、犬の二年は人の七年に相当するほど速いことの喩えとして、昔から技術進歩・進展の速さを、「ドッグイヤー」という言葉に置き換えて表現することが多かった。これまでの建設業界は、技術革新の進展スピードを表現するドッグイヤーもしくはそれ以上のスピードで技術開発が進むのは、IT業界など他業界の話だと思っていた。

産業を構成する企業数が他産業と比較して多く、影響の大きな劇的変化につながりやすい政策が取りにくいことや、一品受注生産、生産システムの重層構造といった産業の特殊性を理由に、産業の構造転換は難しいとの見方が多かったからだ。

言い方を変えれば、「高をくくつてい」ともいえる。それから二〇〇年。第三次産業革命は二十世紀後半のインターネットの出現と、ICTの急速な普及だと言われている。いわゆる情報革命だ。特に一九九〇年代後半からのパソコンとネット普及はIT革命と呼ばれる。

IT革命と呼ばれる時期から、第四次産業革命まではわずか三〇年足らず。スピードで見れば第一次、第二次産業革命までが人の歩みとすれば、第二次、第四次の産業革命のスピードはまさに『ドッグイヤー』の速さだつたと言える。

ちなみに二〇二六年一月のダボス会議で、米国企業が提出したリポートでは第四次産業革命を、AIロボットなどの新技術が生んだ、極端な自動化、コネクティビティによる産業革新と表現した。

「第四次産業革命」の影響を受けた建設産業で、ICT活用の代名詞ともなった「iConstructio n(i-con)」の委員会が国土交通省で初会合を開いたのは、二〇一五年十二月のこと。翌二〇一六年四月

た」かもしれない。ただ、「高をくくつていた」業界関係者が多かったのも無理はない。「CAIS/EC」「書類の簡素化」「紙と電子書類の二重提出」などの問題提起と議論は、これまで二〇年続き、問題意識が利害関係者で共有されても、実際の解決スピードは遅かったからだ。

そんな建設産業が、今産業構造の転換につながる、ドッグイヤーを上回るスピードを持つ劇的変化の大波に直面している。そのスピードはドッグイヤーの二倍、そのうえ取り組む内容は多岐に分かれているから、産業を構成する九割以上の中小・零細企業は何から手をつけていいかわからない状況に陥っている。

少なくとも、第二次安倍政権が打

には「建設現場の生産性革命」と題した報告書を作成。その五カ月後の未来投資会議初会合で安倍首相は、「二〇二五年までに建設現場の生産性二〇%向上」を表明する。これが建設産業にとって取組みの数値目標であり約束になった。時系列的に見ると、国交省の委員会設置からわずか九カ月で生産性向上の数値目標が国策として決められたことになる。

もう一つ、建設産業の多くの企業を慌てさせたのが、「罰則付きの残業時間上限規制」だ。安倍首相が建設産業に対する生産性向上の数値目標を約束した二〇一六年九月からわずか半年後の二〇一七年三月、経団連と連合は罰則付きの上限規制導入で合意する。

働き方改革の柱の一つである、残業時間上限規制導入決定は、建設産業に対しこれまで二〇年「発注・工事の平準化」「工期の平準化」「書類の簡素化」などの課題解決を進める覚悟を持たせる形になった。

ち出した①大胆な金融政策②機動的な財政政策③民間投資を喚起する成長戦略——からなる『アベノミクス二本の矢』は、デフレ脱却へ向けた政策として分かりやすかった。しかしその後、さまざまな切り口の成長戦略が毎年浮上するとともに、政策の分りにくさも増していった。

戸惑う成長戦略の多様さとスピード

日本全体で今、もてはやされるキーワード『第四次産業革命』が、ダボス会議で取り上げられたのは二〇一六年二月のこと。それからわずか三年、政府の成長戦略や未来投資戦略、各産業に問われる生産性向上に関連して、『第四次産業革命』の

課題山積、なにを最優先にすべきか

ただ一方で、中堅を含む中小・零細建設企業は、人口減少と高齢化という先進国のなかで日本だけが直面する課題への対応に、戸惑っている。

例えば、「単年度工事の工期は年度末」や「最新技術は採用されない基準の規制」という二つのキセイ(既成と規制)打破が国交省のけん引と、新担い手三法や建設業界の意識変化によって実現しつつあるなど、これまでの常識が建設産業の枠を超えて大きく変わりつつあるからだ。結果的に建設企業の役割も変化せざるをえない。

一例として地方再生がある。地方再生は、地方建設企業にとって最も重要なテーマだが、今地方再生の取組みの主導権は、地元自治体と地元企業、国交省など都市・地域づくりの専門家だけが握っている訳ではない。地方再生へ向けた一つの考え方「コンパクトシティ+ネットワーク」は、鉄道自動車、バス、タクシー自転車といった全ての交通手段の移動を一つのサービ

文言は当たり前のこととして使われている。

第四次というからには、第三次までの産業革命があったはずだが、多くの人が理解している、第一次、第二次までの産業革命に比べ、第三次からの産業革命のスピードは非常に短い。おさらいをすると第一次産業革命とは、十八世紀から十九世紀初頭にかけての蒸気機関や紡績機など軽工業の機械化を指す。つまり動力革命だ。第二次産業革命は十九世紀後半の石油や電力、重化学工業が支え役となった量産革命といえる。見方を変えれば、鉄道による大量輸送を可能にした第一次産業革命に対し、自動車の個別輸送を可能にしたのが第二次産業革命だった

として提供するモビリティサービス(MaaS)の多様な全国展開という形で具体的に浸透し始め、国土交通省と経済産業省の連携という形で始まっている。都市・地域づくりの概念が変わりつつある。

三年前のダボス会議での第四次産業革命を表現した「AIなどの技術革新」と「コネクティビティ(連結性、相互接続性)による産業革新」は、まさに人口減少と高齢化に対応した取組みとして今、現実のものになりつつある。今年度、国策の「日本版MaaS」展開へ舵を切ったことで、地方再生への取組みもまた新たな展開を迎えつつあると言える。

この数年間、建設産業は、「構造」と「人の意識」という二つの改革に直面してきた。それはこれまでの否定を含め、変えなければ成長しないという、選択を強いるものだった。ある経営者はこれを「健全な危機感」と表現する。求められる対応のスピードと多様さに立ち止まっている建設企業にとって必要なのは、「健全な危機感」を冷静に整理し、優先順位をつけて着実に対応していくことではないだろうか。