

巻頭エッセイ

私的平成時代



梶原康之
若築建設株式会社
専務執行役員

♪回る回るよ 時代は回る
喜び悲しみ 繰り返し♪

令和の時代となった。令和は大化の改新以来248番目の元号であるから、一つの元号の平均的長さは約5年半である。余りにも短いためだろう、江戸時代までは元号が時代を代表してはいない。それは一世一元となった明治以降である。平成の30年というのは時代の区切りとして丁度良い長さだったと思う。私は昭和33年生まれ。第一子が昭和の終わりに生まれ、そのまた第一子が平成の終わりに生まれた。平成は私の役人人生とも大体重なっている。入省8年目で羽田空港沖合展開事業の現場へ異動し、そこで昭和が終わった。大葬の礼で各国の政府専用機が羽田に飛来した。そのなかにキーンと甲高い音をたてる、鳥のような美しい機体があった。超音速旅客機コンコルドは商業的には失敗で、20機しか製作されず、平成15年に退役した。約30年間の就役であった。一世代30年は人間だけではないようだ。

平成を私なりに振り返ってみたい。平成5年の財政制度等審議会が港湾予算がCランクとされた。バブルが弾けたのもこの頃だ。長く世界一を保っていたわが国の国際競争力はこれ以降凋落する。そして平成7年、阪神淡路大震災が神戸港を直撃した。港湾にとって、経済成長の終わりは長く厳しい時代の始まりだった。地方分権論も盛んで平成11年に直轄事業基準が限定化された。港湾局計画課の事業班長だった私は、それを逆手に取り、12年度概算要求で国庫負担率の引き上げを要求した。一連の改革でCランクは漸く脱出できたが、公共事業費は平成10年度をピークに23年度まで削られ続けた。無駄使いの原因が長期計画にあるとされたことから、平成15年、港湾整備緊急措置法等が廃止され、代わりに社会資

本整備重点計画法ができた。しかし、同法に基づく重点計画は、少なくとも民間の設備投資判断には使えないものとなった。そしてトドの詰まりが、「コンクリートから人へ」の政権誕生（平成21年）である。大手マリコン数社が経営破綻したのもこの頃であった。弊社もこの逆風で、平成10年度に1,419億円あった受注高が23年度には604億円まで落ち込んだ。経営は相当苦しかったと聞いている。

平成23年3月11日、悪夢とともに転機が訪れた。その時私は港湾局海岸・防災課長だった。東日本大震災の対応は激務であったが、被災者や現地の仲間の辛苦を想像し、なんのこれしきと自らを叱咤激励した。世の中が、災害列島日本や頼りになる国そして建設業を再認識した出来事でもあった。最近では港湾分野でも明るい話題が増え、昨年、18年ぶりに中長期政策PORT2030が策定された。

東日本大震災から8年半。少なくともハード面の復興は着実に進展し、一年後には東京オリンピックが開催される。少子高齢化対策の一つとして外国人労働者にも門戸が開かれた。建設業界としてもこの政策への対応が必須であろう。令和の時代は、生活の至るところで国際化が浸透すると思う。

来年、弊社は創立130周年を迎える。明治23年5月、北九州若松港の築造及び経営を目的に設立された「若松築港会社」が第一歩である。以来、昭和13年請負業へ転換、昭和28年東京進出などを経て現在に至っている。社史を見ると、保有していた数々の作業船がページを飾っている。装置産業はタイムリーな設備投資があってこそ継続できるものである。将来予測の難しい時代ではあるが、i-constructionなどにしっかりと対応した作業船を開発しながら、令和の時代を乗り切っていかなければならない。