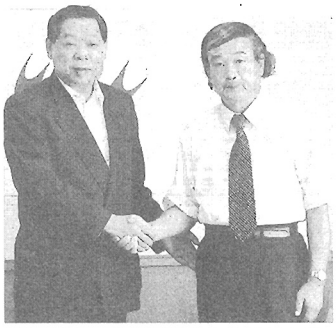
連携し迅速対応

県建設業協会日置支部、日置市と災害協定



協定を締結し握手を交わす西郷支部長（右）と宮路市長＝日置市役所で

県建設業協会日置支部（西郷進一支部長）は28日、日置市の市役所庁議室で日置市と「大規模災害時における応急対策に関する協定締結式」を実施。台風や豪雨、地震等が発生した場合、地域貢献の一環として同支部会員が迅速に対応する体制が整った。

協定締結式ではまず、宮路高光日置市長が「他県や他市町村で協定を締結しているが、本市でも協会の方々と締結式が迎えられ心強い。昨今は台風や豪雨による災害が頻発しており、本市でも河川はんらんなどの災害も想定される。締結後は速やかに体制を整えるとともに、今後は市と協会が連携しながら、災害時に対応していきたい」と語った。

一方、西郷支部長は「豪雨災害などの教訓かる気持ちはあった。しかし、どのような形でやっていくか協議を重ねていた。そして、行政との距離が近くなったことなどを受け、今回、日置市と災害協定を結び、少しでも地域社会への貢献に努力していきたい」述べた。

このあと、宮路市長と西郷支部長がそれぞれの細目協定書に押印して取り交わした。

来月の「木蔭」欄 担当者決まる

9月の木蔭は次の2氏が担当します。

◇5日（水）、19日（水）

三上 幸三氏（県砂防課長）

◇12日（水）、26日（水）

佐々倉 賢一氏（東邦レオ㈱鹿児島事務所 緑化関連事業部主任）

木蔭

がんばれ！市電

中村 哲也

「こんなものに金を使って！」と、あるタクシー運転手さんの一言。こんなものとは、市電の軌道敷を緑化するために張られた芝のことである。見た目が綺麗で潤いを感じ、私は好きだが、公共的な仕事というものは難しいものだ。

鹿児島市内に初めて足を踏み入れた時、市電を見て昔懐かしい記憶が蘇った。鹿児島以外でも、熊本、広島、松山等いくつかの都市には今でも市電が残っている。しかし、近畿ではもう見ることはできない。

京都の隣県、滋賀で育った私は子供の頃から京都に連れられることも多く、市電のお世話になっていた。学生時代も市電の路線が女子高・女子大を経由していたこともあり、華やかな雰囲気になる市電が気にいっていた。

夏休み、たまたま大学に行く際、定期の期限が切れていたのを忘れたまま乗車してしまい、運転手にしっかり見つかり学生証をとりあげられるという苦い思い出もあった。そんな市電も残念ながら、押し寄せる車社会の波と赤字に耐えきれず、碁盤の目のような京都市街を循環していた路線は、年をおうごとに一本、また一本と廃止されていった。「京都市電を守る会」なる市民運動もあったが、結局、最後まで残った私の通学路線も昭和53年に廃止された。寂しかった。

それ以来、私は代替手段である市バスを利用することもなく通学経路さえ変えてしまった。今、京都では新公共交通システム導入の候補として、新型路面電車の導入検討がなされている。バリアフリーや環境にやさしいという利点もあるが、道路混雑を招くことも予想されることから市民の間でも導入をめぐり意見も対立しているという。

私のように「地図の読めない」者や旅行者が安心して乗れる市電、日本最南端の路面電車である鹿児島市電は年間延べ1000万人の利用客があり、全国の同事業の中でも数少ない健全運営とのこと。今後も「がんばれ」と市電にエールを送りたい。

（西日本建設業保証㈱ 鹿児島支店長）

中期計画、特に優先度が高い政策

生活幹線道路整備が最多

国交省

国土交通省は、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画（中期計画）の作成に当たり、4～7月にかけて国民や都道府県知事らを対象に実施した「第1回問いかけ」（意見聴取・アンケート）の結果をまとめた。

このうち、全国の都道府県知事と市町村長が「特に優先度の高い施策」として挙げたのは、上位から①生活幹線道路の整備②災害対策③交通事故対策④高速道路の整備⑤渋滞対策―など。また、道路整備全般についての問いには、道路特定財源の維持や個別路線の整備を中期計画に位置付けるよう要望する声が多かった。

全国の知事と市町村長（計1874人）の意見聴取結果を地域別に見ると、「生活幹線道路の整備を進めるべき」との意見が最も多い。そうした中、関東では「歩道整備などの交通事故対策」「開かずの踏切対策、交通渋滞の解消」などを求める意見も上位に位置している。

東海地震の発生が危惧される中部では、「緊急輸送道路とライフラインの確保」「バイパス整備、交差点改良による慢性的な渋滞区間の解消」、近畿では「大災害時の避難・救助ルートの確保」、四国では「東南海・南海地震の発生に備えた災害に強い道路の整備」「地域間競争に欠かせない高速道路ネットワークの整備」など、地域の実情によって求める施策にも違いが見られた。

このほか、有識者（2928人の回答）からは、「交通事故対策」「生活幹線道路の整備」「ネットワークがつながっていない高速道路の整備」などが優先度の高い施策として挙げられたほか、「地方の道路は不十分であり、地域活性化のための整備が必要」とする意見も多かった。

一方で、「交通量の少ない地方部の道路は無駄であり、高速道路を含めてこれ以上の整備は不要」「道路特定財源は一般財源化し、他施策との優先順位を検討すべき」との指摘もあった。

国民を対象とした一般アンケート結果では、「渋滞対策」「生活幹線道路の整備」「交通事故対策」「高速道路の整備」への要望が高かった。

Web建設物価

登録会員数2万5000を突破

建設物価調査会

周年記念事業の一環として新たに開発した『Web建設物価』の登録会員数が2万5000ユーザーを超えた。

10月からの有料会員制移行に向け、既に8月20日から正会員の受け付けを開始している。

『Web建設物価』は月刊「建設物価」をインターネット化し、官公庁や民間企業を問わず、多くの利用者から『Web建設物価』の内容や10月以降の継続利用について問い合わせが相次ぎ、一層の普及拡大に向けたさまざまなサービスの検討も進めている。

問い合わせは、建設物価調査会情報事業部（☎03・3663・5771）まで。

20年度予算の概算要求

中小企業対策などに重点

経産省

経済産業省は、20年度予算の概算要求を発表した。「地域・中小企業の底上げ」など三つのテーマを軸に、施策を重点化した。中でも特に重点的に進める取り組みとして、▽IT化などによる中小・小規模企業の経営能力向上支援▽資金調達の円滑化―などを新規に要望している。一般会計の要求額は、19年度当初予算比16・2％増の1兆1938億円。エネルギー対策など特別会計の総額は、同8・6％増の1兆1886億円となった。

日本経済の持続的な成長を促す観点から、①地域・中小企業の底上げ②安全・安心の確保と高信頼性産業群の創出③地域環境対策―を施策の3本柱に据えた。

中でも新規性が高く、政策効果の高い事業を「重点施策推進要望」とし、450億円の予算化を要求。このうち中小企業対策が5割弱の209億円を占めた。

具体的な施策では▽インターネットを通じたIT経営システム整備▽IT研修などの促進▽生産性向上のための専門家派遣―など、IT活用を通じた中小企業の経営能力向上支援に新規に取り組む。

このほか、売掛債権などの早期現金化を支援する事業やコミュニティビジネスの促進事業を新規に要望した。

また、下請取引適正化対策や事業承継支援、中小企業再生支援協議会の運営などについては、予算の大幅な増額を求めている。

無料体験実施中
建設業の詳しい情報は…
http://www.kc-news.co.jp
業者格付・県・市町村予算・発注予定工事等々情報は盛りだくさん
お問い合わせ：099-222-612