

Vision 2023

進化する技術と
社会への貢献

#002 特別企画
「Vision2023」
策定に寄せて

PC建協の 未来地図

今回の特別企画では、Vision2023の概要と、
有識者のご意見やご提案を紹介いたします。

PC建協は新ビジョン「Vision 2023（呼称：ビジョン・ニーゼロワン）」、「進化する技術と社会への貢献 PC建協の未来地図」を2023年5月に発表しました。

現在のPC業界は大転換期を迎えています。昨今のPC工事は、高速道路の大規模更新や修繕事業が全体の約半分を占め、会員各社も同分野への事業拡大と関連技術の開発を加速しています。また、担い手確保、処遇改善働き方改革、2024年度からの時間外労働時間の上限規制、さらに脱炭素社会への対応など、多くの解決すべき課題に直面しています。こうした時代の変化に応じてPC技術を進化させ、さらに魅力的なPC業界の実現を目指し、その実現を通して社会への貢献を果たしていくことが我々のモチベーションになると考えます。

今回の新ビジョンはそうした姿勢と方向性を指し示す「道しるべ」として作成しました。

「Vision2023」概要

新ビジョン作成委員会

【背景】

- 高速道路の大規模更新・修繕事業が旺盛に発注され、維持補修関連工事が急激に拡大している。PC建協会員各社も、この分野に関連する技術開発の取組みを加速させている。
- 建設業従事者の高齢化が進む中で、処遇改善や働き方改革が積極的に進められているが、時間外労働時間の上限規制を前に、さらなる努力が必要となっている。
- 労働力の減少を見据えた生産性の向上が重要であり、ICTの活用によるDXへの取組みをより加速させる必要がある。
- 地球温暖化に対する危機感から脱炭素に対する関心が高まっている。

Vision2023の詳細はこちら <https://www.pcken.or.jp/introduction/vision/>

Vision2023 進化する技術と社会への貢献 PC建協の未来地図 全体構成

第1章 PC事業の功績と将来への責務

- | | |
|---|---|
| <p>1. “橋”のある風景</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 洗練された機能美 (2) 町をつなぐランドマーク <p>2. 長寿命化社会への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 耐久性の確保・向上 (2) 維持管理費の低減 <p>3. 未来の創造</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 安全安心な社会への貢献 (2) 様々な分野への展開 | <p>PC建協会員の受注額は、2021年度には4000億円を突破した。工事内容として補修・補強工事が2020年度には1500億円を突破し今後も増加傾向にあり、全体受注額は概ね堅調に推移していくものとみられる。</p> <p>橋梁の新設工事では、今後も継続的な需要が見込まれる。補修・補強工事については、PC構造物が今後も採用されていくことが期待される。</p> <p>このような背景から、橋梁をはじめ建築構造物および防災・港湾施設などの重要構造物の支えとなっていくことが、PC建協会員企業として、果たさなければならない務めとなっている。さらに、「カーボンニュートラル」ならびに「DXの推進」などへの対応についても社会への役割を担っていく責務は大きいものとなっている。</p> |
|---|---|

第2章 インフラの整備・保安・更新への貢献

- 1. 防災・減災、国土強靱化への対応**
 - (1) 新設構造物の整備
 - (2) 既存構造物の維持管理と予防保全
 - 1) インフラの老朽化の現状と予測
 - 2) 維持管理技術の高度化
 - 3) 予防保全に対する取組み
 - (3) 既存構造物の修繕・更新
 - 1) 大規模修繕・更新事業への貢献
 - 2) 高度な技術を駆使した代表的工事事例
- 2. ビッグプロジェクトへの対応**
- 3. 環境保全への対応**
 - (1) 3つの基本方針
 - (2) 活動内容
- 4. 海外工事への展開**

第3章 PC建築による価値ある空間創出

- 機能性・造形性に対し優れた対応力を見せるPC建築の魅力の追求
- 高い耐久性を持つPC建築のストック型社会への対応
- PCaPC造のメリット
- 高い耐震性のあるPC建築の防災拠点施設への展開
- 生産性向上を目指したプレキャスト化の追求

第4章 生産性向上への挑戦

- 1. プレキャスト技術推進による生産性の向上**
 - (1) プレキャスト技術の活用
 - 1) プレキャスト技術の活用推進
 - 2) プレキャスト技術の適正な評価手法の提案
 - 3) Uコンボ橋の標準化による適用拡大
- 2. DX推進による生産性の向上**
 - (1) ICT・AI技術の活用
 - (2) BIM/CIMの活用
 - (3) ロボット化、自動化技術の活用
 - (4) 3Dモデルを元に可能となる技術の活用
 - (5) 工場の生産性向上に向けた課題解決への提案
- 3. 新技術活用による生産性の向上**
 - (1) 現場での合理化施工
 - (2) 新たな材料開発と活用

第5章 魅力的な建設産業へのさらなる飛躍

- 1. 安全・安心な職場環境の充実**
 - (1) 現場の安全
 - (2) 工場の安全
- 2. 誰もが働き続けられる職場環境の充実**
 - (1) 「働きやすさ」と「働きがい」のある職場
 - (2) 働き方の多様性
 - (3) ダイバーシティ
- 3. 未来を支える担い手の確保**
 - (1) PC技術者の育成および技術の伝承
 - (2) 若手技術者確保
 - (3) 「ものづくり」のやりがい創出
 - (4) 技能実習生と特定技能外国人の受入れ
 - (5) 建設キャリアアップシステム(CCUS)による技能労働者の地位向上
 - (6) 週休2日制の実現

第6章 PC建協の果たす4つの役割と今後の取組み

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 市場対話 2. 技術支援 <ul style="list-style-type: none"> (1) PC技術、橋に関する相談への対応と各種情報提供 <ul style="list-style-type: none"> 1) PC技術相談室 2) 橋の相談窓口 3) 各種技術資料の整備・提供 4) 橋梁管理システム(データベース)の充実 5) 施工データの整備・提供、歩掛調査への対応 (2) 発注者、設計者等へのPC技術の浸透、支援活動 (3) 各自自治体への橋梁点検業務の支援 | <ol style="list-style-type: none"> 3. 生産支援 <ul style="list-style-type: none"> (1) PC工事の品質確保 (2) 共通基盤としての研究開発の推進 4. 社会への働きかけ <ul style="list-style-type: none"> (1) 地域社会への貢献 (2) 災害支援 (3) 広報活動 (4) 開かれた協会運営 (5) SDGsへの対応 5. PC建協のさらなる発展への原動力 |
|--|--|

PC建協の果たすべき役割 PC建設産業への期待

国土交通省 道路局長

に わ かつ ひこ
丹羽 克彦 氏

プロフィール

1990年早稲田大学大学院理工学研究科修了。同年建設省入省。国土交通省道路局企画課道路事業分析評価室長、日本高速道路保有・債務返済機構企画部長、関東地方整備局道路部長、総合政策局公共事業企画調整課長、道路局企画課長、四国地方整備局長を経て2022年6月から現職。東京都出身。

建設産業の生産性向上に取り組む国土交通省。「新しい技術を使うことによって仕事を効率化・高度化させることができる。仕事のやり方を変えることで生産性の向上にもつながる」と語る丹羽克彦国土交通省道路局長に「Vision2023」へのご意見とPC建設産業の展望、期待などをお聞きしました。（聞き手 PC建協広報誌編集委員長 荒瀬 美和）

◆「Vision2023」 進化する技術と社会への貢献 PC建協の未来地図」の感想

荒瀬 PC業界は大きな転換期を迎えています。高速道路の大規模更新や修繕事業が急激に拡大し、PC建協会員各社も同分野への事業拡大と関連技術の開発を加速しています。また、担い手確保に向けた処遇改善、働き方改革、今年度からの時間外労働時間の上限規制、さらに脱炭素社会への対応など、多くの解決すべき課題に直面しています。PC建協では、こうした時代の変化に対応し、魅力的なPC業界の実現を目指す「道しるべ」として、今回の新ビジョン「Vision2023」を昨年5月に発表しました。ご読いただいたと伺っておりますが、率直なご感想はいかがでしょうか？

丹羽 PC建協の将来像が明確に示さ

れていて、興味深く拝見しました。多岐にわたる課題や問題意識に真摯に向き合った資料だと思います。特にPC業界が果たしてきた功績や将来果たすべき責務についてしっかりと整理されており、たいへんな熱量を感じました。喫緊の課題である国土強靱化に向けて、我が国のインフラ整備や保全、更新は今後も引き続き重要です。こういった資料を、PC業界として個社の垣根を越えて作成されたのはたいへんな労力であったと思います。また、写真やグラフが豊富で見やすいのもいいですね。

◆PC建協が果たすべき役割

荒瀬 「Vision2023」の第6章にPC建協の果たすべき役割として「市場対話」「技術支援」「生産支援」「社会への働きかけ」を明記していますが、特にどのような役割が重要とお考えでしょうか？

丹羽 この4つの役割も均しく重要であるとは思いますが、強いて挙げれば「社会への働きかけ」の「災害支援活動」が重要と考えます。令和6年元日には石川県能登半島で震度7の地震が発生しましたが、他にも短時間の強雨や大雪など毎年のように災害が発生しており、激甚化・頻発化する自然災害など脆弱な国土と災害リスクへの対応として国土強靱化を進めることが喫

災害協定団体の活動状況 プレストレスト・コンクリート建設業協会 国土交通省 北陸地方整備局

▶ 地震による被害の拡大防止と被災施設の早期復旧に向けて、プレストレスト・コンクリート建設業協会が、能登大橋(のと里山海道 穴水IC~越の原IC間)の緊急復旧にあたる。



【活動企業】 三井住友建設(株)

北陸地方整備局の対応について(出典:令和6年能登半島地震に対する北陸地方整備局の対応について(第55報)国土交通省北陸地方整備局 令和6年4月1日発信)

緊の課題となつています。国土強靱化については、昨年6月にいわゆる「国土強靱化基本法」(「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」)の一部が改正され、国土強靱化実施中期計画の策定が法定化されました。実施中期計画の策定が法律的な根拠を得たことで、中長期的かつ明確な見通しの

下、継続的・安定的に事業が実施でき、より一層迅速かつ強力に国土強靱化を推進することが可能となりました。加えて、高度経済成長期以降に集中的に整備された多くのインフラの老朽化が見込まれることから、それらの維持管理・更新を確実に実施する必要があります。中長期的なトータルコストの削減・平準化を図るため、事後保全から予防保全型による維持管理へ転換させなければなりません。

◆ 能登半島地震 今後の復旧と復興

荒瀬 能登半島地震は、尊い人命が多数失われるなど、災害の恐ろしき、地震の恐ろしさを改めて実感する出来事だったと思います。今回の地震では、能登半島の基幹ネットワークである能越自動車道をはじめ、多くの道路が甚大な被害を受けたと思いますが、今後どのように復旧に取り組みされていくのでしょうか。

丹羽 まず、能登半島地震により亡くなられた方々に心からお悔やみを申し

上げるとともに、被災されたすべての方々にお見舞いを申し上げます。

能登半島地震では、能登半島を南北に結ぶ能越自動車道や能登半島沿岸部を結ぶ国道249号において、盛土や斜面の崩壊やトンネル内の崩落、路面の亀裂など、甚大な被害が発生しました。

◆ プロジェクトへの対応

を始めており、6月頃までに能登半島地震を踏まえた緊急提言(仮称)としてとりまとめる予定としています。今後も、幹線道路の本格復旧を進めるとともに、被災地の早期復旧・復興に向けて道路の強靱化に全力で取り組んでいきたいと思ひます。

これを受け、1月23日に、能越自動車道の石川県管理区間のうち被害が甚大な七尾市から穴水町までの区間および国道249号沿岸部については、権限代行により、国が管理する区間の復旧と合わせて国が責任をもつて本格復旧を行うことを決定しました。このうち能越自動車道の越の原IC~穴水IC間にある能登大橋については、北陸地方整備局との災害協定に基づき貴協会北陸支部に対して貴協会会員等の出動を要請し、会員企業等により緊急・応急復旧工事に対応いただいております。このほかにも被災したPC橋について専門知識やノウハウをもとに的確な対処方法をアドバイスいただいております。早急な対応に感謝申し上げます。

3月には、被災状況などを踏まえた土工部、橋梁、トンネルの技術基準について、有識者会議にてとりまとめを行いました。また、能登半島地震を踏まえた広域道路ネットワークのあり方についても有識者会議で議論

荒瀬 国土交通省道路局では昨年11月に「WISENET2050・政策集」を公表されました。非常に内容の濃い踏み込んだ内容と感じました。シームレスネットワークの構築など「Vision2023」との親和性も強く感じましたが、局長のご認識はいかがでしょうか？

丹羽 我が国が今後経済成長を取り戻し、安全で活力ある国土を形成していくためには、世界水準の、賢く安全で持続可能な国土の基盤ネットワークを構築することが求められます。この認識のもと、有識者会議でのご意見も踏まえ、「2050年、世界一、賢く、安全で、持続可能な基盤ネットワークシステム」通称WISENET(ワイズネット) 実現のための政策展開により、新時代の課題解決、価値創造に貢献していきたいと考え、道路局でも併せて「WISENET2050・政策集」を公表しました。

2050年、WISENET (ワイズネット) の実現

○「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETWORK

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化



■ WISENETの要点

- シームレスネットワークの構築
サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求
- 技術創造による多機能空間への進化
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 自動物流道路 (Autoflow Road) の構築

出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進

自動運転社会の実現

- 高速道路の電線化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

(2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開)

低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進

▲「2050年、WISENET (ワイズネット) の実現」(提供：国土交通省)

WISENETの基本方針の1つが「シームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークの構築」です。これまでの全国一律の道路規格にもとづくネットワーク整備はネットワークの形成に寄与してきましたが、サービスレベルという観点で見れば、行政界や管理境でサービスレベルにギャップがあることや、4割を占める暫定2車線区間で速達性・定時性が確保できないこと、特定の時間帯や箇所の渋滞で、生産性低下や環境負荷が生じていることなどの課題が顕在化しています。このような現状から、今後は拠点間をスムーズに移動できるよう、道路の階層性に応じた移動しやすさや強靱性など、求められるサービスレベルを達成するサービスレベル達成型を目指していきます。

また、WISENETでは、人口減少や大規模災害リスクが高まる我が国において高規格道路ネットワークを構築することで、これまでの地域・ブロックの概念を超えた新しい圏域を創出する「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」を、道路ネットワークが果たすべき役割の1つとして位置づけました。

これまでの高規格道路整備においても、高耐久・高強度であるPC橋が数多く採用されており、今後の道路

ネットワークの整備や維持にあたって、その重要性は変わらないものと考えます。

◆ 変容する社会とカーボンニュートラルについて

荒瀬「Vision 2023」では、環境保全への対応として低炭素化の取組みについても触れています。2020年10月、菅元総理は所信表明演説において2050年までに「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言し、目標を明確にされています。国土交通省道路局としてこれらの目標に向けた取組みはどのように進められるのでしょうか？

丹羽 気候変動に伴い自然災害が激甚化・頻発化する中、地球温暖化対策は待ったなしの課題です。わが国のCO₂の全体排出量のうち概ね3分の2がインフラ関係に関わりのある排出であり、道路分野は国内総排出量の約16%を占めています。政府目標である「2030年度に温室効果ガスの46%削減、2050年カーボンニュートラルの実現」を目指すにあたり、「道路交通の適正化」「低炭素な人流・物流への転換」「道路交通のグリーン化」「道路のライフサイクル全体の低炭素化」の4つの柱を重点的に実施していきます。



「道路交通の適正化」については、道路ネットワークの整備や渋滞ボトルネックの対策等により通行速度の向上を図るとともに、場所に応じた適正な移動方法を選択できるような環境を整備していきます。この中には、三大都市圏の環状道路、地方部の高規格道路の整備や4車線化など、生産性を高める道路の整備の推進により旅行速度を向上させCO₂排出量を抑制する取組みも含まれます。

「道路交通のグリーン化」については、次世代自動車への転換の潮流を踏まえて、道路空間における発電・送電・給電などの取組みを拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献していきます。

「道路のライフサイクル全体の低炭素化」については、道路インフラの長寿命化など、道路の計画・建設・管理などにおけるライフサイクル全体で排出されるCO₂排出量の削減を進めます。この中には、道路インフラについて予防保全の観点から計画的に長寿命化を図り、更新頻度を減らすことにより低炭素化を推進したり、道路建設時にプレキャスト化など工法の工夫やICT施工の活用などに

よりCO₂排出量を削減したりする取組みが含まれます。

「Vision2023」の中でも、「維持管理技術の高度化」や「予防保全に対する取組み」の具体例が示されており、たいへん参考になりました。貴協会各社が持つ高い技術力やノウハウに期待しています。

荒瀬 2015年9月の国連サミットで採択された持続可能な開発目標の実現に関しても、PC技術によるレジリエントな構造物、PC建協会員会社がノウハウを持つプレキャスト工法での省エネ効果による環境負荷の低減など、SDGsに符合する取組みも多くPC業界が果たすべき役割は大きいと考えています。

◆今後PC技術およびPC建協に期待する点

荒瀬 今後PC技術およびPC建協に期待されることは何でしょうか？
丹羽 橋梁は、道路ネットワークの構築に必要な不可欠な構造物です。その建設維持管理、更新にあたっては、新技術の導入はもちろん、プレキャスト化などの工法の工夫やICT・AIの活用など、さらなるDXの推進が必要です。

PC業界に限らず建設業全体の課題として、残業時間の上限規制や少子高齢化による担い手確保が喫緊の

課題になっていると思います。

「Vision2023」の第5章「魅力的な建設産業へのさらなる飛躍」にあるように、安心安全な職場環境かつ誰もが働き続ける職場環境を充実することが重要です。社会的貢献ややりがいを求めて集まる業界であればこそ、特に職場の安全性には配慮していくべきでしょう。命を落とすような現場であってはならないこと、安全の追及はコストではなく、安全は利益につながるものであることが共有されるべきです。いずれにせよ官と民が連携することによって、「ものづくり」のやりがいを如何に創出していくことが重要だと思っています。PC技術の魅力を今まで以上にアピールすることはもちろんですが、新しいニーズに 대응できるようPC技術を進化させていくことがPC技術のみならず建設業そのものの魅力を向上させ、将来の担い手確保に繋がっていくのではないのでしょうか。

貴協会の皆さまにはこれまでも業界としてさまざまな先進的、意欲的な取組みを進めてこられたと思います。最後になりますが、今後とも建設産業界をリードする取組みを進めていただきたいと思います。

荒瀬 本日はお忙しい中、貴重なお話を伺うことができました。ありがとうございました。

PC建協が果たす役割と今後の取組み

～インタビュウを終えて～

まずは、令和6年能登半島地震に対する対応の陣頭指揮に忙殺されるなか、早くインタビュウに応じていただいた丹羽局長をはじめ、ピンポイントで行わねばならないスケジュールの調整に尽力していただいた道路局の皆様にご感謝申し上げます。限られた時間ではありましたが、内容の濃い充実したインタビュウだったと思います。

その中で強く感じたことは、「W I S E

はじめに：道路分野のCO₂排出量

国土交通省
○我が国のCO₂排出量全体の概ね3分の2が、インフラ分野に関わりのある排出。 ※第32回社会環境審議会資料
○一方で、地球温暖化対策計画(2021年10月閣議決定)に記載のある国土交通省所管施策の2030年度削減目標値の合計は約5,300万t-CO₂。
※削減目標値は「社会環境審議会資料(国土交通省所管) 文部科学省所管 国土交通省所管 国土交通省所管」を合計した値

【我が国のCO₂排出量の内訳(2020年度)】

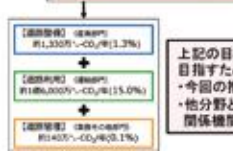


【インフラ分野の排出量(2020年度)】

約6.4億t-CO₂/年(全体の約62%)
地球温暖化対策計画に記載の2030年度削減目標値
:約5,300万t-CO₂

【道路分野の排出量(2021年度)】

約1.75億t-CO₂/年(全体の約16%)
地球温暖化対策計画に記載の2030年度削減目標値
:約241万t-CO₂ ※目標値は道路分野所管施策の合計値



上記の目標値を上回る取組を目指すため、
・今回の推進戦略で施策を追加
・他分野との共創領域の深掘り、関係機関との更なる連携

道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ(案)概要(出典：令和5年9月国土交通省)

NET2050・政策集」に代表される国土交通省が構想する道路の未来像のスケールの大きさでした。「持続可能な開発の実現には良好なモビリティの確保が不可欠」であり、「シームレスな道路ネットワークを構築することでCO₂排出を少なくする走行環境を整備する」という論拠は非常に説得力があり、「Vision 2023」でも触れたように、持続可能な社会の実現に向け新たな指針になると感じました。

また、気候変動に伴う災害の激甚化や今回の能登地震に代表される地震等への対応も今後は極めて重要になります。平時から災害協定の締結や防災訓練を行い、準備しておくことにより、迅速な対応が可能になります。昨年6月に改正国土強靭化基本法が国会で成立し、財源の確保が継続的に可能となりました。PC建協にとっても防災対応が今後は重要となります。PC業界が持つ高いPC技術やプレキャスト技術が必ずや安心安全な国土形成に役に立っていると確信しました。

いずれにせよ、今回PC建協が打ち出した「Vision 2023」が国土交通省の抱く大きな「ビジョン」と繋がる大いなる可能性を感じることができたインタビュウでした。(文：荒瀬美和)

「Vision 2023」の策定を通じたメッセージ

新Vision作成委員会
委員長 川田琢哉

PC建協として6年の歳月を経たの発刊となった「Vision 2023」進化する技術と社会への貢献―PC建協の未来地図―は、総じてPC建協ならではの結束力を生かした、通り一遍の内容にならない新ビジョンになったと思います。



選ばれた委員が、PC業界のありべき理想像を思索し、議論などのプロセスを経ることによって、PC業界の将来像を描き出すことができ、コロナ禍という制約があるにも関わらず短期間で発表に漕ぎ着けることができました。ビジョンを策定する過程も含め大きな財産ができたと思います。

建設業界は現在難しい局面を迎えています。新しい担い手を確保して現場を活性化させる必要があるその一方で、2024年度から働き方改革関連法案の業界への適用が始まります。プレキャスト技術を含め生産性の向上はPC業界として継続して取り組んでいかなければなら

らない重要な課題だと感じています。今回のインタビュウを通して感じたことですが、国土交通省の構想する道路の未来と今回のビジョンが、かなりの部分でシンクロしているということでした。今後官民が一致協力して建設業界の諸問題に当たっていくためにも、ビジョンのような「未来地図」が重要となります。

今後もPC業界が存続するためには、安心して働ける業界にならなければなりません。今回の新ビジョンがPC業界のマイルストーンになればと思っております。