



高い技術力により、 利益創出可能な案件の選別受注を図る

◆市場環境

当社を取り巻く市場環境は、建設投資額の推移で見るとピークであった平成4年度の84兆円に比べ平成19年度は51兆円（予測）となっている。ただ民間建設投資は多少回復傾向にあるが、公共投資は引き続き減少傾向にあり、平成2年度のピーク時56億円に比べると60%、34億円という水準になっている。PC業界の事業量は平成19年度で2,760億円（予測）とピーク時の50%程度の水準となっている。今後は国土交通省の入札制度改革、つまり市場競争性の確保のための一般競争入札制度の拡大、品質確保のための総合評価方式への転換等により、価格と技術による適正な競争が行われると考えられる。今後の競争要因としては、高度で独自性のある技術力・提案力、技術に基づくコスト競争力が挙げられる。総合評価方式の入札制度というのは、従来の最も価格が低い入札者が落札するという制度ではなく、技術提案の内容を得点換算しそれを入札価格で割った「評価値」が最も高い入札者が落札するという制度である。これにより当社は入札価格が高くても技術評価で高得点を獲得、逆転落札する例が増えている。

◆受注高・連結業績の推移と中間期実績、通期予想

受注高は当期で回復、増加に転じている。中間期実績は105億84百万円と8期ぶりに増加した。特に土木工事は82億43百万円と前年同期の約2.4倍に増加している。建築については22億54百万円（前年同期比36%減）と足踏みしているが、通期では前期以上になると考えている。受注高の通期予想は240億円と6期ぶりに増加を見込んでいる。土木は166億円（前期比17%増）、建築は74億円（同11%増）という予想である。中間期の受注内訳であるが、特筆すべきは総合評価方式の中で国土交通省にターゲットを絞り60億80百万円受注したことである。これは前年同期比では約10倍、前年通期実績と比べても既に2倍である。土木分野では、技術力が必要で一定の落札率が確保できる国土交通省工事を中心に受注活動を行っている。これにより国土交通省工事の受注は大幅に増加、PC業界では同省の上半期シェア24%を確保している。建築工事は地価高騰や改正建築基準法の影響から着工時期が遅延し受注高が減少しているが、着工遅れも間もなく回復する見通しである。設計にも織り込み済みで下半期では受注に期待が持てる。

中間期連結業績は売上高が75億27百万円（前年同期比11%減）となり経常損益では損失幅が拡大した。通期予想は売上高が232億円（前期比3.3%増）、経常損益は多少損失幅が縮小するものと見込んでいる。これは前期受注工事の低い採算性の影響で赤字決算が継続しているが、今期に入り選別受注を徹底することで利益の回復を図っていることによる。売上総利益率は土木工事の価格競争の激化の影響により平成16年3月期の16.9%から平成19年3月期の4.6%へ急激に低下しており、これに比して売上高販管費率はさほど減少していないために営業赤字となっている。今後は売上総利益の確保と販管費削減を、全社を挙げて進めていく。

◆経営再建中期計画について

平成20年3月期から平成22年3月期にかけての経営再建中期計画を策定した。この3カ年で経営環境に適応できる経営構造に転換することを基本方針に据えて三つの重点施策をとる。マネジメント体制の強化、収益基盤の再構築、建築分野での成長である。特に収益基盤の再構築ということでは前述の選別受注の推進を確実にやっていく。建築分野での成長については、土木の落ち込みを建築で補うため、土木分野から経営資源をシフトし、営業・施工体制の強化を考えている。受注・売上高は土木130億円、建築100億円、合計230億円を目指す。経常損益は平成22年3月期の黒字化を目指している。受注方針としては、土木では、技術力が要求されかつ一定の落札率が確保できる国土交通省案件を中心に受注活動を行う。このため当社が利益を創出できる顧客、工事規模、工種を選別した営業活動を実施する。建築では当社は主に超高層マンション向けの床材を取り扱ってきたが、短スパンFR板を開発したことから、全国的に営業領域を拡大して一般マンションでも当社の床材を販売できるようにする。また住宅以外のPC部材の製品開発も行っていく。

経営再建を確実なものとするため、新組織を設計した。まず本店主導型の組織とし、本店に受注・利益責任を集中させた。次に経営計画の立案、進捗管理を行う経営企画室を新設した。調達コスト削減を推進するとともに、工事・工場の実行予算を審査し、原価低減を指導するための購買本部を新設した。また選別受注を推進し、工事の一元管理を実施する土木本部を新設した。建築本部を独立させることにより、建築受注100億円体制を確立する。今後国の施策でもあり、大きな市場が見込まれる耐震補強工事業の拡大を進め、技術製造本部を新設して工場の管理体制を強化、最適生産性の確保、省力化の推進を行っていく。

上半期における固定費削減策としては、9営業所の閉鎖、顧問23名の退職、希望退職募集（16名）、オフィスコスト削減により年間で2億27百万円削減した。また財務リストラ策として、遊休資産および有価証券を売却し特別利益が1億18百万円となっている。

建築工事100億円受注達成に向けて「いわき工場」買収を決定しており、合計3億40百万円の投資総額を考えている。民間建築分野について、景気回復基調の下で市場は増大傾向にある中、設備の大型化・高付加価値化が進み当社製品の導入余地が増加している。この買収で即稼働可能な生産拠点を確保することにより、受注高の増加と他社工場への外注による逸失利益の取り込みを図る。事業化のスケジュールとしては、平成20年1月初旬に子会社設立を行い、月末に売買決済を行って6月から稼働する計画である。今後は関東以北エリアをいわき・東北・関東工場で、近畿・中部エリアは三重工場で、中国・九州エリアは九州小竹工場で受け持ち、全国的に建築部材を供給していきたいと考えている。

◆技術紹介

技術本部長 菅野昇孝

まず土木工事について紹介する。国土交通省、長崎河川国道事務所発注の佐世保高架橋（橋種はPC3径間連結少主桁橋）は、市街地ということもありセグメントげたをガーダーで組立、架設した。1本160トンの主げたを工場で7分割にて製作、運搬し、現場で1本のけたに組み立てた。少主桁橋は旧建設省、土木研究所とプレストレスト・コンクリート建設業協会が協力して経済的な橋りょう構築を求めて技術開発した橋種である。このプレキャストげた間に薄いPC板を敷設し、現場で床版コンクリートを打設する。現場の作業を省力化するものでもあり、最近多くの発注がある。京都府発注の道路新設改良工事では、張り出し架設工法を用いた橋りょう工事を行ったが、中央径間に比べて側径間が非常に長いいため仮支柱を設置して施工した。関東地方整備局、下館バイパス床版工事の大谷川橋は通常の場所打ち支保工によるRC床版工事で、岡芹高架橋は工場製作のプレキャスト製PC板をトラッククレーンで架設するというものである。独立行政法人発注の例では鉄道運輸機構発注の九州新幹線建設工事がある。この工事は九州新幹線の起点側において、車両基地に隣接した狭い場所での施工ということで移動吊支保工による施工を行っている。西日本高速道路(株)発注の阪和自動車道での延伸工事でも大型移動吊支保工により施工した。中日本高速道路(株)発注、第二東名入野高架橋では中央径間が124mと長いので、橋げたを軽くする目的でウェブに波形鋼板を配し、鋼・コンクリート複合構造を適用した。台湾において初めてこの形式の橋りょうが高速道路で計画され、当社がその詳細設計と現地施工技術アドバイス業務の契約をした。現在詳細設計がほぼ完了した段階である。東日本高速道路(株)発注、横浜横須賀道路佐原第二高架橋工事では、現場で主げたを製作し、架設地点が市街地のため、すべて夜間に架設した。

建築工事については、建物の床スラブ用にPCを導入したプレキャスト部材を提供している。製品名はFC板、FR板という。併せて梁・柱もプレキャスト化して工場製作で提供している（福岡・百道浜など）。大阪の超高層免震住宅や東京・東雲アップルタワーではFR板が採用された。

耐震補強工事について、3年前に当社独自の構法を技術開発し（パラレル構法）、鋭意営業展開中である。パラレル構法は、斜めPC鋼材を応用した外付け耐震補強構法で、建物の外部から「居ながら補強」ができるという長所がある。いわばミニチュアの斜張橋を既存の建物に貼り付けたようなものである。すべてプレキャスト化すれば工期も早い。これは今年度国土技術開発賞の優秀賞を受賞した。実績の大半は学校関係であるが、一部事務所・工場の受注もある。使用斜材は直径最大10cm程度であり通常の耐震補強に比べて視界を阻害するものが非常に少なく、眺望・採光が確保されることも長所である。斜材はカラーリングが可能である。この耐震補強以外に、建物の一部だけを補強する構法（クロスタイプ構法）も開発した。従来と比較してコンパクト、軽量、安価であるため、問い合わせが増加している。

◆ 質 疑 応 答 ◆

売上高総利益の確保と販管費の削減について具体的な方策は何かうかがいたい。また経常損益計画の黒字化はどの程度の可能性があるのかうかがいたい。

経費削減は適正な組織再編と人員配置、それと財務リストラを現在やっているところである。売上高総利益の確保は、前述のとおり土木における選別受注と、建築分野で100億円受注達成することにより図る。土木で130億円、建築で100億円の受注を達成することにより計画利益が確保できると考えている。

業界再編についてどう考えるかうかがいたい。

公共投資がピーク時から半減しており、政府の方針としても再編淘汰は避けて通れないことだとは考えているが、当社は国土交通省の受注ができるような技術力を保有している。当社としては再建中期計画を実践し、平成22年度に黒字化するための経営努力をしていく。現在、当社としては合併、統合などの選択肢はなく、独自路線で経営を推し進めていく。

(平成19年12月3日・東京)