

■公正で魅力ある建設産業をめざして －建設事業者調査にみる公共事業の現状と課題－	1
■自治労の組織拡大運動から見えてくること	3

## HEERO リポート

### 公正で魅力ある建設産業をめざして －建設事業者調査にみる公共事業の現状と課題－

川村 雅則



【PROFILE／かわむら まさのり】

1974年北海道岩内町生まれ。北海道大学大学院教育学研究科博士課程修了。  
現在、北海学園大学経済学部准教授。専門は、労働経済論（交通運輸、建設、  
介護等の分野で、構造改革の批判的な検証作業に従事）。  
<http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/index>

#### 従来型公共事業の復活？

本稿執筆時の報道によれば、急速に進む景気後退への対策として、15兆円もの超大型補正予算案が今国会に提出されるという。その柱の一つが公共投資（公共事業）分野である。中身をみると、計画済みの高規格道路や3大都市圏の環状道路の整備、整備新幹線の建設、大規模港湾の整備等々、財政難や社会的な批判を背景に凍結されていた従来型の公共事業が目白押しという内容である。

さて、筆者が理事長職をつとめる建設政策研究所北海道センターでは、前年比で1万人もの数が減った（北海道労働局調べ）とされる季節労働者の就労や生活に関する調査を毎年実施している（本誌No. 70、2007年11月参照）。2008年度も同調査を実施し、雇用機会の減少、低所得・生活の困難、医療・年金など社会保障制度からの排除など、彼らの相変わらずの深刻な生活実態を明らかにした。この調査と同時並行で実施したのが、北海道内の建設事業者（札幌を中心とする主要都市の指名登録業者）を対象にした、事業経営や公共事業に関する実態調査である。私たちは、季節労働者の雇用対策・仕事づくりのためにも公共事業のあり方を見直すことが必要と主張してきた。その主張は、公共事業に関わる建設事業者にはどう受け止められるだろうか。いな、建設不況

で倒産件数が増加している建設事業者の経営実態はそもそもいまどうなっているのか。そんな問題意識をもって、調査を行った（有効回答780件）。調査結果の詳細については、同センターのホームページを参照されたい。

#### 建設需要減、受注競争の激化－建設事業者をとりまく環境

建設事業者はいまいかなる危機にあるのか。尋ねた結果の第一は、やはりなんといっても、建設需要・工事量の減少である。公共事業の減少に加えて、住宅需要の低迷そして急速に進む景気後退の影響で民間の設備投資も減少していることを反映し、「元請受注の減少、困難」（64.4%）、「下請け工事受注の減少、困難」（40.3%）であるという。

第二が、受注競争の激化である。工事量の減少に加えて、公共事業におけるいわゆる入札制度改革（指名競争入札から一般競争入札への転換）を反映し、「低価格での受注競争の激化」（79.8%）、「見積もり合わせや入札制など競争が強まった」（44.5%）という。なるほど、談合の排除は必要である。だが、競争が単なる価格競争を意味するのであれば、また、競争に有効な歯止めがなければ、もたらされる事態の結末は明らかである。実際、建設産業における重層的請

負構造のもとで、そのツケが下請事業者や労働者に転嫁されている状況が書き記されていた。

第三は、以上の需要減、価格競争の激化という事態にもかかわらず、逆に、「資材仕入れ価格が上昇」(38.1%)し、「コストダウンが困難」(28.7%)であるとされる。

さてこうした状況をおさえた上で、他府県に比べてウェイトが高い北海道の公共事業は(総額削減はやむを得ないとしても)どうあるべきか。公共事業をめぐる問題とあわせて、二点述べたい。

### 新幹線の札幌延伸は期待されているか？—従来型公共事業を問う建設事業者の声

第一に、現在の公共事業の中身を問う声が少なくなかった。すなわち、「最近の公共事業は中小事業者の振興や雇用の拡大には役立っていない」という回答が半数(49.4%)に達している。また、北海道新幹線の札幌延伸は北海道経済に良い影響を与えると期待しているのは3割(28.4%)にとどまり、一方で、そのお金を中小の建設業者に対する仕事に振り向けるべきという指摘には41.9%の声が集まっている。「オール北海道」と主張される新幹線の札幌延伸が、(控えめに述べても)建設事業者の間で必ずしも強い賛同を得ているわけでは決してないことが確認されよう。むしろ、「これからの社会構造の変化を考えると、従来型の大型開発事業から、地域で必要な生活・教育・福祉に関連した事業にシフトするべき」という声のひろがり(44.9%)に注目したい。

関連して、発注形態を問う回答も多い。すなわち、大型工事をゼネコンに一括請負方式で発注するのではなく、「分離・分割発注を増加させ、中小零細規模の工事を大幅に拡大すべき」という声が半数を超えている(59.3%)。それは、必ずしも必要とはいえないゼネコンの介在を排除して、中小の建設業者に、より有利な条件で仕事が提供されることになり、結果として、中小企業の振興・地域経済の活性化にもつながることが期待される。

以上を、私たちが主張する公共事業(内容)の転換の方向性としてキーワード的に述べるならば、経済成長を前提とした大型開発事業(ときに環境破壊型の事業)から生活・教育・福祉分野あるいは地域に必要な(地域密着型の)事業への転換、新規投資中心主義から維持・改修・補修あるいはライフサイクルコストを視野にいれた公共投資への転換となるだろうか。大地震で倒壊する危険性が高い学校施設が全国で1万を超え(文科省調べ)、建設後50年以上経過した橋梁等が今後急増する(国土交通白書2007)など、私たちの身のまわりに危険な建設構造物は少なくない。いま急を要する公共投資は何なのか、十分に

考えた上で実行する必要がある。これが第一点目。

### 談合・天下りを排除し、公正な競争環境の確立を

第二点目は、入札制度のあり方である。すなわち、談合や天下りの徹底した排除が必要であることは言をまたない。だがその一方で(現状がまさにそうであるように)歯止めがないに等しい、単純な価格競争の促進では、建設事業者の経営も、労働者の生活も、さらには建設構造物の安全も、守ることができないのではないかと。

実際、建設事業者の間でも、「最低制限価格の維持」(70.0%)など、過剰な競争に対する歯止めとなる制度を求める声が多い。「ダмпिंग規制を強化すべき」(48.1%)、さらに、そのためには「賃金の最低価格の設定や労働協約の締結が不可欠」という主張に全体の4分の1(25.9%)の事業者が同意している点は、公契約条例や労働協約を求める運動(後述)との共同の可能性を示唆するものである。

もちろん、現状の破壊的な価格競争を反映してか、かつての受注調整を求める声が少なからずみられたことは事実である。だがその一方で、「公共工事の入札・発注をガラス張りに」(34.4%)、あるいは、元請・下請間の契約の片務性をめぐる問題等も反映して、下請や労働者保護を求める声も多い(「赤字受注を防ぐため、公共事業の労務費単価以下で積算した下請発注を禁止すべき」44.7%、「現場労働者の退職金共済積立、職業訓練費などを含めた受注価格の決定をすべき」30.4%、等々)。

以上を大きくまとめると、公共事業の受発注を透明にし、談合を排除すること、同時に、激しい低価格入札競争で事業経営や労働者の生活が維持できない事態の克服、この二点の両立が建設事業者の間で課題として意識されているといえよう。では、その実現のために何が必要か。労働組合側の運動を視野にいれて最後にまとめる。

### 公契約条例の制定、労働協約の確立を

一つには、公契約条例の制定が急がれる。すなわち、公共事業の現場もさることながら、民間への労務委託契約が進む官(公)の領域においては、著しい低価格での発注(契約)がひろがり、働く貧困層(官製ワーキングプア)が大量に生み出されている。政府・自治体が生活困難な労働者を生み出していることへの批判が高まる中で、発注条件の是正、つまり、そこで働く労働者の適正な労働条件の確立を求める取り組みが全国でひろがっている。自治体レベルにおける条例の具体的内容は、例えば、条例案の段階だが尼崎市のケース、あるいは、国分寺市の調達に関する基本指針などがインターネット上から入手で

きるので参照されたい。

いま一つには、労働協約の確立が、建設労働者の賃金・労働条件の標準(最低基準)の確定という観点からはむしろのこと、建設産業における破壊的な競争や重層的請負構造を利用した下請事業者への犠牲の転嫁を防止し適正な価格を確保するためにも、

目指すべき課題として意識される必要がある。労働組合が労働条件の決定過程から徹底的に排除されてきた、これまでの「労働組合排除型の建設産業秩序」から、集团的労使交渉による産業秩序への転換がいま求められている。

