

魅力ある建設産業の実現にむ

国民・労働者の立場から建設産業と公共事業に関する政策課題の調査・研究を行っているNPO法人建設政策研究所 (<http://homepage2.nifty.com/kenseiken/>)。その北海道センター理事長を務める北海学園大学の川村雅則准教授は、季節労働者調査と建設事業者調査を踏まえ、過大な需要予測に基づいた大型公共投資の見直しと業界のルールづくりを訴えた。加えて低価格競争打破へ発注者の意思が組み込まれた入札制度の重要性を強調した。

川村 雅則准教授

——季節労働者は大変、厳しい状況にあると思いますが。

公共事業をはじめ建設投資が急速に縮小して、建設労働者の仕事がどんどん減っています。特に北海道では季節労働者の問題があります。昔から、季節労働者は冬の間、「仕事がなく大変だ」と言われていましたが、現在は、季節労働者の高齢化が進んでいる、就労日数が激減している、加えて冬期間の生活を不十分ながらも保障していた短期特例一時金の給付額が、かつては90日だったのが50日になり、さらに40日に減額された。その上に技能講習制度も廃止されるなど、季節労働者の生活が非常に厳しくなっています。

こうした状況をどのように改善するかということ考えたとき、これまでのように公共事業の総額を増やすということは財政面からも困難でしょう。むしろ、建設産業のウエイトが大きい北海道では、産業構造そのものを変えていかなければなりません。その点で、現在、政府は「選択と集中」という方針のもとに公共事業の投資の集中化を進めていますが、果たして、将来の社会を見据えた公共投資と言えるのか、疑問です。

というのも、これまでのような右肩上がりの経済成長を続けるということは、環境問題やエネルギー問題などさまざまな制約があって難しいでしょうし、加えて、人口構造が大きく変化し、高齢者が増え続けるといった状況下で、従来型の開発型の公共投資には問題があると思います。にもかかわらず、依然として、大型の開発、ときに環境破壊型の公共投資

が行われているように思います。雇用創出という観点から見ても効果は薄いし、地域住民自身にもそういった公共事業が求められているわけでは必ずしもありません。

幅広い関係者の参画で 必要性の検証を

——大型の公共投資からの転換が必要とされていますね。

繰り返すとおり、公共事業の総額を増やすことは出来ない状況下で、季節労働者の雇用づくりを考えなければなりません。困難な課題ですが、公共事業のあり方・中身を見直すことでそれが可能になるのではないかと考えました。そこで私たちは、実際に公共事業に携わっている建設事業者がどのような問題に直面しているか、そしてどんな意向をお持ちか等々について、指名登録業者を対象に調査を行ったのです。

そこで明らかになったのは、第一に現在の公共事業の中身に対する批判や疑問です。つまり、建設業者のみなさんも今の公共事業の中身に疑問を感じていた。例えば、新幹線の札幌延伸よりも、中小業者の仕事に直接結び付く地域密着型の、規模としてはそれほど大きくはない事業が求められていました。建設事業者のみなさんが整備新幹線の建設に対して強く反対の意思を示しているわけでは必ずしもありませんが、調査では、札幌延伸で経済的な効果があ

け産業横断的なルールづくりを

発注者の意図が盛り込まれた 入札制度に

るという期待を寄せている方に限っても3割に止まっていた。この事実を関係者は重く受け止めるべきです。

入札制度値改革への批判も少なくありませんでした。現在、談合や受注調整の打破を目的に改革が進められていますが、技術面でのクリエイティブな競争ではなく、単なる価格競争、しかも破壊的な競争に陥っているのではないのでしょうか。言うまでもなく、談合や受注調整は徹底して排除されなければなりません。事業経営や建設労働者の生活の再生産、さらに大きく言えば建設産業の持続的な発展のためには、利益が生まれなどころか赤字になっているような破壊的な価格競争は好ましくありません。

関連して、落札率だけを捉えて談合しているという批判が例えばオンブズマン側からなされることがあります。そこに一定の正当性を認めながらも、落札率だけをもちて単純に談合に結び付けてしまうことには問題があります。実際、季節労働者の賃金を見ても設計労務単価を割り込んでいます。疑惑を払拭し、まっとうな反論を加えていくことが業界自身

にも求められています。なお発注形態についても、ゼネコンが一括受注してそれを下請けに発注するよりも、分離・分割発注という形態を望む声が少なくありませんでした。

このように公共事業の中身に関する問題、入札や発注のあり方を問う声が、私たちの予想よりも多く寄せられました。

——公共事業の進められ方や入札制度もさらなる改善が必要と考えますが。

大型の公共投資のすべてに必要性がないとは言いませんが、過大な需要予測に基づき、道路やダム建設が開始され、地域住民等から疑問や批判が投げかけられても、いったん工事が始まったら決して止まることがないという現在のシステムは問題です。最近では幾つかの県で知事がダム建設の中止を求める動きがみられますが、これからは、公共事業の計画段階から幅広い関係者の参画によって、その公共事業が本当に必要なかどうかを検証しながら進めていく必要があると考えます。また、これまでの公共事業は新しいものをつくる、いわば新規投資が中心であったわけですが、建設構造物は当然経年劣化していくわけですから、その安全性の確保も重要課題です。その意味では、いわば維持補修型の公共投資

表 季節労働者の現在の暮らしの状況

単位：％

	全体	男女別		男性・年齢別			
		男性	女性	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上
大変苦しい	39.2	41.5	29.9	53.2	49.5	36.1	28.1
やや苦しい	39.1	39.4	38.5	36.2	39.8	40.6	41.1
普通	20.5	18.2	29.5	10.6	10.3	21.2	30.3
ややゆとりがある	1.0	0.8	2.1		0.3	1.6	0.4
大変ゆとりがある	0.2	0.3				0.5	
苦しい計（大変+やや）	78.3	80.8	68.4	89.4	89.4	76.7	69.3

〔2008年北海道の季節労働者の労働・生活・健康に関する調査報告書（第1次中間報告）、建設政策研究所北海道センター〕

のウェイトをもっと高めていく必要があると思います。

入札制度改革についても考えなければなりません。現在、事業者のみなさんは低価格競争で熾烈な争いを展開していますが、建設事業者の技術向上や経営改善につながるような、あるいは、地域への貢献などを評価する総合評価方式が求められています。ここでは発注者の姿勢や力量が問われます。単純に価格競争だけで受注業者を決定するのではなく、どういう事業者を選択しようとしているのか、例えば、労働者保護や下請け保護の観点、あるいは地元資材を活用するなど地域経済の観点から選んでいくような、発注者の意思や姿勢が組み込まれた入札制度の仕組みづくりが求められます。例えば函館市ではそういった取り組みが進んでいるように聞いており、私たちは函館方式と呼んで高く評価しています。

労働協約結びこれに割り込む競争はしない

——建設業の再生に必要なことは。

建設業界では、かつては談合や受注調整とは異なる次元での、例えば、信頼関係や信義関係といったものが存在していたと思うのですが、そうしたものがさえ消滅し、いわば仁義なき闘いが展開されているように聞いています。建設事業者、建設産業が疲弊するということは、安かろう悪かろうの建設構造物が作られてしまうことにつながりかねません。談合や受注調整は許されるものではありませんが、単なる価格競争の渦に建設事業者を投げ込むのではなく、公正な競争の確保、そして魅力ある建設産業にむけた制度的な支援が必要です。そのためにも、業界の中長期的なビジョンを描き、業界内外に向かって情報発信をしていくことが求められます。

また、公正な競争の確保という観点からも、産業別の労働組合と業界団体が、企業という枠を超え、産業横断的な労働協約を結び、建設労働者の賃金・労働条件の標準を決めることが必要だと考えます。つまり、建設産業で働く人にはこれだけの賃金や生活が保障されるということを協約で決定し、これを割り込むような価格競争はしないということです。そういう歯止めの存在が、例えば下請事業者への負担の転嫁を防止することにもつながるのです。

——工学系の大学に進む高校生が減少していると聞きますが。

公共事業あるいは開発という言葉自体が否定されかねないような状況が生まれています。言うまでもなく、必要な公共事業は存在します。大型であっても必要な公共投資もあるでしょう。問題は、過大な需要予測に基づいて実施され、途中で疑問や批判が投げかけられても、需要予測や利用目的を変えてまでも工事が遂行されること。そして国家財政や自治体財政にそのツケがまわってきている。あるいは、談合をめぐる問題、政治とカネの問題など、ネガティブなイメージがつけられるようなことが実際に行われてきたし、今なお行われているように聞いています。大事なことは、これまでの公共事業システムをどう転換していくかです。それによって若者が建設産業に魅力を感じることもなくなっていきませんか。

懸念されるのは、後継者、若手の技術者・技能者不足の問題です。建設産業は、どんな仕事でも一定の経験と技能の熟練が必要な産業です。また、製造業と違い、技能や技術が地域の特性と結びついています。建設労働者の高齢化が急速に進み、一方でコスト削減のために賃金を引き下げている中で、若い技術者や技能者が育たないことは、建設産業の再生産を考える上で重大な問題でもあり、警鐘を乱打する必要があると考えます。

——建設業の縮小にともない転業、転職も必要だと考えますが。

公共事業の大盤振る舞いで建設産業が膨張してきました。特に北海道は、北海道開発をめぐる問題という歴史的経過があります。それをいきなり他産業へ転業しろ、転職しろと言っても、その道筋をつけないければ、企業単独あるいは個々の労働者にとっては難しいと言わざるを得ません。例えば、転職を促すのであれば十分な生活保障を伴った教育訓練制度が必要でしょうし、また、移動を促すその先の産業が疲弊しては意味がありません。北海道としてどういう産業を育成していくのか、財政的な支援も含め、産業構造の転換ビジョンをきちんと示す必要があるのではないのでしょうか。

突然、橋が落ちる危険性が高い道路が存在

(加藤・全建労委員長)

内需型展開へ新しい仕組みづくり必要 (永山理事長)

本道の建設業の将来について意見交換したシンポジウム



建設政策研究所北海道センター（理事長・川村雅則北海学園大経済学部准教授）主催の「北海道の建設業はどうなるのか～公共事業の現状と将来を考えるシンポジウム」が4月26日、札幌市内で開かれ、パネラーの国土交通省全建設労働組合（全建労）の加藤桂一委員長が橋梁や樋門、下水道などの土木施設の点検・補修が追いついていない現状を指摘。ある日、突然、橋が落ちる危険性が高い道路が存在すると警告を発した上で、「地元の建設会社が倒産したら橋も河川も下水管も補修できる建設労働者がいなくなる」と訴えた。一方、建設政策研究所理事長の永山利和・日大教授は「これまで公共投資は新規中心だったため、制度上、維持補修の法的根拠が存在せず、制度を改めなければならない。内需型経済に転換させるには新しい仕組みづくりが必要」と強調した。シンポジウムでのパネラーの発言要旨を紹介する。（文責・本誌編集部）。

建設政策研究所は今年発足10年目を迎える、国民・労働者の立場から建設産業と公共事業に関する政策課題の調査・研究機関で、全国の多くの建設関係労働組合を軸に、研究者や個人が参加し、活動を展開している。全国的に活動を展開する上で、地域に根差すことが重要との観点から関西支所設立に続き、北海道センターを立ち上げた。同センター設立に当たっては道内の関係労働組合や商工業団体、個人、研究者などの熱心な協力を得て、設立準備の世話人による呼びかけや公共事業に関するシンポジウムなどに取り組んできた。

こうした取り組みが実り、同センター設立が可能となった背景には、建設業と公共事業の依存度が全国でも際立って高い本道経済の現状を抜本的に改革

していく上で、センターの役割の重要性や可能性について関係団体や関係者に合意可能な条件が成熟してしていたことを意味する。同センターでは的確な調査や実践的経験に基づく実態の正確な認識を共有するよう努めながら自由な議論を深め、本道の開発・公共事業と建設業の新たなあり方を目指す課題に挑戦。3月の開発問題研究会をはじめ①公共事業と開発政策の検討②季節労働者の雇用と労働条件③建設業をあり方をめぐる調査・研究を重視した作業を進める一の3つを方針としている。

今回のシンポジウムは、公共事業をめぐる事業量の激減や無駄な事業への批判、談合とダンピングなど契約をめぐる問題、元請と下請の関係、労働条件の悪化など、さまざまな問題が指摘される中で、

橋が落ちる危険性が高い道路が存在すると
警鐘を鳴らした加藤委員長

意識的に点検しなければ、いざというときに大規模災害を招く要因になってしまうと指摘。樋門についても維持管理費や職員数は橋梁と同様の状況にあり、点検もされず専門的な技術者の判断も下されず、予算がないため補修もされず、大雨などで堤防の決壊する危険が高い河川管理施設が存在するとした。

法的根拠がない維持点検は 新しい仕組み必要

道内の建設業者の実態を踏まえ、公共事業をどのように改革していくかを中心に、本道の建設業の将来を考えるのが狙い。

「見ない」「見過ごし」「先送り」—を 放置すると重大事故に

「危機にある建設構造物～安心・安全の公共事業システムを」を報告した加藤委員長は、はじめにコンクリート内部に組み込まれた鉄製ケーブルの破断で突然、落橋した長野県の新菅橋（建設後25年）、岐阜県の島田橋（同26年）や、2007年8月に米国ミネソタ州で建設後40年の橋が突然崩壊し、50台以上の車が巻き込まれ13人死亡するという痛ましい事故などの事例を紹介。同年10月に国交省が開催した「道路橋の予防保全に向けた有識者会議」では、「見ない」「見過ごし」「先送り」—という道路橋保全の現状を放置すると重大事故につながる危険な橋が増大すると提言されたと説明。

2006年3月に「公共土木施設長寿命化検討委員会」を開催し、2009年4月に「公共土木施設の維持管理方針」を示した道の姿勢を評価する一方で、本道の維持管理予算は98年度146億円が2008年度69億円と、この10年で半分以下にまで減少しているのに加え、2008年3月の「職員適正化計画」で2005年から10年間で約35%・6800人の削減計画が進行中で、本道の橋梁は点検費用がかかるため「見ることができない」上に、壊れていく事例を経験している技術を持つ職員が減らされていて「壊れ具合を見つけられない」状況にあり、突然、橋が落ちる危険が高い道路が存在すると警鐘を鳴らした。

一方、樋門も、道の管理だけでも4776基あり、そのうち726基の点検結果だけで、すでに「危険な状態で根本的対策が必要」な樋門が12基あり、道路橋と異なり日常的な管理が行われずに、河川管理者が

加藤委員長は下水道管も古くなって、壊れて道路陥没が起きていると説明。国交省は下水道管の劣化に伴い、道路陥没が年間4400件も発生していることから調査したが、点検もされず補修も追いついていない状況が明らかになった。本道は全国第5位という高い下水道処理人口普及率を誇っているが、道内には重要路線下に1307kmの下水道管が存在し、このうち詳細調査94km、目視調査542km、巡視調査536kmを実施。点検の結果、「直ちに対策」と判断された5.3kmには対策を実施し、「対策必要」の9.1kmについては5.7kmに対策を施したが、121kmは未点検。見えないインフラである下水道管は壊れると長期に渡り風呂・トイレ・台所が使用不能になるという。

加藤委員長は道路法第42条で「維持または修繕に関する技術的基準などは政令で定める」としているが、所管の国交省は未だに定めておらず、例え制定したとしても地方が対応することは難しく法的な予算の裏付けが必要として、「必要な公共事業を『街』から積み上げて要求することが大事で、地元の建設会社が倒産したら橋も河川も下水管も補修できる『建設労働者』がいなくなる。とりわけ、災害復旧における建設会社の役割は大きい」と強調した。

「魅力ある建設産業にむけて公共事業の問題点と転換の方向」を報告した永山教授は、わが国の高度

査と建設事業者調査を報告した。

季節労働者調査は建設不況、公共事業改革のもとで、建設業における就業機会が著しく減少している中で、短期特例一時金の給付額が50日分から40日分に減額され、技能講習制度も廃止されるなど、季節労働者の生活を支えてきた条件が切り崩されている現状を踏まえ、その労働・生活・健康の実態を明らかにするために行ったもの。全日本建設交運一般労働組合道本部が主催した冬期技能講習受講者1万2075人を対象に、1570人から有効回答を得た。道内季節労働者の昨年の平均就労日数は前年より15日減少し、6割が年収200万円未満であることが分かった。国民健康保険加入者のうち保険料滞納者も4分の1に上っており、調査には次のような切実な声が寄せられている。

「ハローワークに行ってもなかなか仕事がないです。公共料金もなかなか払えないです。最低限の生活保護を申請しても親や子どもにお金を借りなさいと言われて、大変困っています。自分では仕事をしたいのですが、なかなか仕事がなく大変です。国民は最低限の生活が保障されているはずですが、全く話になりません」(男性56歳、赤平市)

「今は元気に働いているが、無年金者なので働けな

くなった老後がとても心配。そのときは生活保護なども考えている」(男性67歳、釧路市)

公共事業の中身を問う声寄せられる (建設事業者調査)

一方、建設事業者調査は3762事業者を対象に事業経営の実態・問題点や経営動向や公共事業の受注実態、問題点、意向などを調査し、780事業者から回答を得た。調査結果では表のように公共事業の中身を問う声が少なくなく、「最近の公共事業は中小事業者の振興や雇用拡大には役立っていない」という回答が半数(49.4%)を占め、「北海道新幹線の札幌延伸は北海道経済によい影響を与えると期待している」のは3割に止まり、「北海道新幹線の札幌延伸にお金を使うより中小の建設業者に対する仕事を増やすべき」という声が41.9%あった。

調査結果を踏まえ、川村理事長は「経済成長を前提とした大型公共投資から生活・教育・福祉分野あるいは地域密着型の事業への転換、新規投資中心から維持・補修への転換が必要」と強調した。