

—北海道の建設業はどうか—
公共事業の現状と将来を考える
シンポジウム

2009年4月26日／北海道自治労会館

〒064-0808
札幌市中央区南8条西16丁目2番20号コーポ前川1F
北海道建設厚生協会内
TEL:011-563-4615・FAX:011-398-7871
E-mail:cpri1998@yahoo.co.jp

建設政策北海道情報 第5号
建設政策研究所北海道センター 発行
2009年6月

—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

開会にあたって

建設政策研究所北海道センター理事長 川村雅則…………… 1

シンポジウム

■「道内建設業者アンケートと季節労働者アンケートから見えるもの」

建設政策研究所北海道センター理事長・北海学園大学准教授 川村雅則…………… 2

■「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」

建設政策研究所理事長・日本大学教授 永山利和……………17

■「危機にある建設構造物～安心・安全の公共事業システムを」

全建労(国土交通省全建設労働組合)中央執行委員長 加藤桂一……………25

フロアーからの発言とパネラーからの補足発言……………40

開会にあたって

建設政策研究所北海道センター理事長 川村 雅 則

みなさん、お天気の悪いなか、日曜日にお集まりいただきまして、ありがとうございます。2点ほど、あまり堅苦しくないあいさつということでさせていただきたいと思います。

1点目は、私は建設政策研究所を、亡くなられた指導教員である椎名先生の跡を継ぐ形でこの仕事をしておりますが、実際には建設だけではなくて、介護の現場をうろうろしてみたりとか、一番長く仕事をしていたのは交通運輸関係の労働実態の調査研究をしてまいりました。

どこへいっても思うのは、介護の分野であれば、ワーキングプア、生活することが困難。介護労働者の離職率の高さはよくいわれていることだと思いますが、介護の仕事を続けたいけれども、続けることができない。あるいは交通運輸でいえば、みなさんご承知のタクシーの問題がございます。最低賃金すらも割るような事態がめずらしくない。そういう月12、3万で生活されているタクシー労働者。そして今回の建設労働者。冬になれば失業を余儀なくされる。

とはいえ、1980年代は、年間で230とか、そのぐらいの就労日数があったわけですね。ところがどんどんどんどん建設産業の仕事がなくなっていくなかで、しかも冬の間の生活保障がどんどん切り崩されていくなかで、ほんとうに大変な事態が起きている。どこを歩いていても、ワーキングプアという生活困難な人たちが大量に存在する。そういう事態をなんとか変えなければいけないと思っています。

現状報告ということでいうと、例えば介護の分野は介護報酬単価が改定されたり、あるいはタクシーも規制緩和の見直しがすすんだり、あるいは建設産業でいえば、これまで随

分削られてきた公共投資が、大型の公共投資が予算として付けられようとしてしている。

だけど介護もそうですし、タクシーもそうですし、あるいは建設もそうですけれども、それがほんとうに私たちの経済社会を中長期的に持続可能なものにしていくのかどうか。単なる選挙目当てのばらまきなのかどうか。そういったことも含めて、われわれはもっともっと中長期的に、きょうのタイトルでいえば、北海道の建設業をどうすればいいのか、公共事業をどうすればいいのか、考えていきたいと思っております。

2点目なのですが、建政研は全国的な組織でございます。永山先生はその理事長でございます。北海道センターも、椎名先生が立ち上げられて、今年で10年目を迎えます。私は理事長になってからまだ3年ぐらいだと思うんですが、この建政研、さまざまな現場からの注文にこたえる形で調査研究を細々ながらやってまいりました。その成果が、みなさんのいまお手元にあるものだと思うんですが、ただ残念ながら、なかなか財政的な基盤とかも非常に弱いということもございます。率直に申せば、ぜひ建政研の北海道センター、あるいは建政研をいろんな意味で支えていただきたい。個人会員になっていただければ雑誌等が届きますし、こういうイベント等の案内等もさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

きょうは、永山先生、そして全建労の加藤委員長をお招きして、率直にさまざまな問題を出し合って、ほんとうにタイトルどおり、建設業、公共事業をどうしていけばいいのかを考える時間にしていきたいと思っております。どうぞきょうはよろしく申し上げます。

(拍手)

道内建設業者アンケートと季節労働者アンケートから見えてくるもの

建設政策研究所北海道センター理事長・北海学園大学准教授 川村 雅 則

■北海道センターの取り組み

私が準備したレジュメは、2点です。1つは「季節労働者調査の結果」、もう1つは「建設事業者調査の結果」。どちらも、建政研北海道センターが今年の1月から取り組んできた調査研究の成果です。

北海道センターでは、危機にある季節労働者の雇用・就労、生活実態の把握という作業を重視し、毎年、定期的にアンケート調査を実施してきました。あわせて、今年も、そういう危機にある季節労働者の雇用・仕事づくりはいかにあるべきか、ということも念頭において、公共事業の実態や課題などを建設事業者にも尋ねてみました。今日は、この順序で、報告させていただきたいと思います。

なお今回の調査結果は、北海道センターのホームページ上に掲載していますので、ぜひダウンロードしてご活用いただけたら幸いです。私ども、財政が厳しいのに、調査研究の成果というものは無償で公開していくべきだとやせ我慢で頑張っておりますので、建政研への加入もあわせてお願いしたいと思えます。

■季節労働者の生活の危機—自由記述から

まず季節労働者の実態です。季節労働者からはこんな切実な声が聞こえてきました。一部を読み上げます。

「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、大変困っています。自分では仕事がしたいですが、なかなか

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しになりません。」(男性56歳、赤平市)

「今は元気で働いているが、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)

「昨年に働いていた会社は雇用保険に加入して月々支払いをしていたが、12月に仕事が切れ、権利がなく、いまアルバイトのところをお願いしたが、4ヵ月も仕事はないので、駄目だと言われ、昨年、月々支払っていた雇用保険が駄目になって、もらうことができません。働く仕事先もみつからず、今はアルバイト的な仕事をしていますが、いつ仕事がなくなるか。生活が苦しく、体調も悪いが病院に行きたくても行けず、悩んでいる毎日です。不安で2009年度の見通しも立てず、今現在に至っています。」(男性57歳、釧路市)

「国保に加入したいが保険代が高すぎる。また2年分の保険代がかかるため、保険に入れないでいます。保険代も、ようやく払えるか払えないかというときに2年分もさかのぼって払えというのはきついです。」(男性57歳、札幌市)

「特例一時金を元に戻して欲しい。市・道税が高い。保険料が高く、支払いがきつく、医者にかかれずに常に100%自分もちで大変です。相談しても今の生活が楽になるのでしょうか？医者代も年金代も税金も少ない給料で支払いができません。食べるだけでイッパイイッパイです。」(男性52歳、札幌市)

「今のままでは65歳で年金をもらっても月4万円位です。65歳からの生活はとても心配です。特例一時金は90日にして下さい。今は

仕事が無いので、ゴミの日に空き缶を集めています。市役所からは、集めてはだめと言われ、困っている。」(男性62歳、苫小牧市)

「昨年燃料代が出なかったの、サラ金からお金を借りた。これから支払いに困る。」(男性39歳、小樽市)

こうした切実な訴えを、今年1570人の季節労働者から集めることができました。

ご承知のように、年末の「派遣村」報道に示されるように、失業と同時に路上に投げ出され生存の危機に瀕しているひとたちが、いまこの国で大量に発生している。

北海道の建設業では、冬の間、仕事がなくなるために失業を余儀なくされる、季節労働をめぐる問題が古くから存在しました。建設産業で働く季節労働者はとくにこの数年、建設の仕事が急減する中で、しかも、不十分なながらも冬の間、彼らの生活を保障していた特例一時金が切り下げられ、また、技能講習制度も廃止される中で、いま読み上げたような危機的状況にある。

■急減する季節労働者

表1 全産業及び建設業の雇用保険被保険者数の推移（一般、短期）

単位：人

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
全産業	一般	19年度	1,262,222	1,278,525	1,282,208	1,283,138	1,283,257	1,284,123	1,296,646	1,300,959
		20年度	1,300,278	1,313,796	1,317,550	1,317,317	1,315,631	1,313,842	1,312,078	1,311,951
		対前年差	38,056	35,271	35,342	34,179	32,374	29,719	15,432	10,992
	短期	19年度	27,614	65,942	96,526	110,380	116,508	118,925	119,209	106,308
		20年度	26,400	55,628	82,540	96,619	102,575	105,946	106,281	94,782
		対前年差	▲1,214	▲10,314	▲13,986	▲13,761	▲13,933	▲12,979	▲12,928	▲11,526
建設業	一般	19年度	105,145	106,634	107,008	107,139	106,967	106,888	106,655	106,276
		20年度	104,121	105,760	105,943	105,801	105,438	105,055	104,747	104,231
		対前年差	▲1,024	▲874	▲1,065	▲1,338	▲1,529	▲1,833	▲1,908	▲2,045
	短期	19年度	12,270	37,753	59,578	69,292	73,376	74,613	75,039	73,153
		20年度	11,453	28,203	47,951	58,515	62,653	64,401	64,728	63,030
		対前年差	▲817	▲9,550	▲11,627	▲10,777	10,723	▲10,212	▲10,311	▲10,123

資料：職業安定業務統計

出所：北海道労働局

北海道労働局の統計でも、季節労働者の数がどんどん減っている。表1をご覧ください。これは、一般と短期の雇用保険の被保険者数の推移をみたもので、上が全産業、下が建設業です。表の下段、建設業の短期の被保険者数をみてください。20年度の被保険者数は前年度比でマイナス1万人です。こんなにも急速な減少は、長くこの問題に取り組んできた労働組合の役員をもってして、ありえない事態と言わしめるような状況です。仕事に就けない、仕事に就けても保険には加入できない

そんなひとたちが急増している。

あわせてお伝えしておきたいのは、季節労働者の公式人数としてはこの被保険者数が用いられます。ということは、保険から漏れた「季節労働者」はカウントされない。その意味で、この統計で把握されている以上に季節労働者の雇用問題というのはひろがりをもつ、ということです。雇用保険に加入できていなかったり、あるいはかろうじてアルバイト的な仕事に従事していたりするケースも含め、この問題を考える必要がある。

■就労機会の減少

表2 昨年及び一昨年の就労日数（平均値）

単位：日

	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	
昨年(2008年)	平均値	170	175	150	201	192	167	114
一年間の就労日数	標準偏差	66	67	58	64	55	64	66
一昨年の就労日数	平均値	185	190	162	211	207	183	132
	標準偏差	62	63	54	62	52	58	71

表3 仕事上での問題状況（複数回答可）

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
(ア)仕事の量(就労日数)が減っている	58.2	60.8	47.9	69.2	65.2	59.8	49.6
(イ)仕事の見通しが立たない	32.5	37.0	12.6	46.2	43.5	29.2	26.1
(ウ)雇用期間が短い	25.9	27.0	21.4	30.8	31.3	25.0	20.0
(エ)賃金が安い	45.4	48.8	30.2	50.5	57.2	44.9	35.7
(オ)体力的にきつい	26.2	24.8	33.5	23.1	27.2	26.7	17.4
(カ)職場の人間関係がよくない	12.1	12.6	9.8	11.0	14.1	11.0	7.8
(キ)その他	2.0	2.1	1.9	6.6	2.2	1.1	0.9

次の表2は昨年及び一昨年の就労日数をまとめたものです。全体で見れば昨年の就労日数は170日です。過去の『季節労働白書』をめぐってみると、80年代には200日をはるかに上回る就労日数が確保できていたのが、かなりの減少です。しかも、繰り返しになりますが、われわれが把握できた季節労働者というのは、現役で働く季節労働者が中心で、しかも、雇用保険に加入できていたひとが多い。つまり、さきの統計でみたような、雇用保険から漏れた層を含む、季節労働者全体を今回の調査で把握できているわけではない。そこまで含めると問題はさらに深刻であることを確認しておきたい。

■就労保障を通じた生活保障の検討を

さて、就労日数は一昨年と比べると15日減っています。今後もさらに減少することが懸念されます。そのときに、彼らの生活をどう保障していくのか。これは、論点の1つにな

ると思うのですが、現在、非正規の人たちの生活保障ということで、ひろい意味での社会保障のあり方が議論されています。雇用保険、医療・年金保険、生活保護あるいは住宅保障などが中心です。

そういった社会保障の改善というのは、それはそれでもちろん重要だと思うのですが、就労保障についても議論する必要はないでしょうか。センターでは、この領域、つまり公的就労事業に関する調査研究をかつて実施しています。

実際、いま、自治体が臨時的な仕事をつかって、そこで失業者を雇用する、そういう取り組みが全国的にひろがっています。この点で、『北海道新聞』の記者の方と以前に話をしたときに、派遣切りされたひとを対象に自治体が臨時雇用をもうけたものの、実際に来たのは、仕事がなく困っていた季節労働者だった、ということをおっしゃっていました。当初の目算が狂ったかもしれないけれども、

自治体の姿勢として評価できることです。ただ問題は、そういう公的な就労事業というものを、場当たりのなものとして行うのか、それともきちんと戦略的に事業を構築していくのか。私たちも公的な就労事業のあり方を考えていく必要があると思います。幾つか思いつくままにあげますと、第一に、事業内容にかかわって、地域に有用なサービスやインフラを提供するような事業をどう構想するか。第二に、雇用創出効果はもちろんのこと、教育訓練効果など、労働者にとってどういう効果をねらうのか。第三に、急を要する順に仕事が行き渡るようにするためにはどうすれば

よいのか。第四に、雇用主は自治体だけに限定するのかそれとも民間団体も含めるのか、民間を含むのであれば営利／非営利はどうするのか、等々。やっかいなのは、例えば雇用創出効果をねらえば、教育訓練効果が薄くなることもあるなど、ねらいがときに相反することもある。

以上、社会保障を通じた生活保障もさることながら、就労保障を通じた生活保障も重要になってくると思いますし、「公的就労事業は効果が低い」という主張に抵抗するためにも、研究を深める必要があると思っています。

■著しく低い所得水準

表4 昨年の年間賃金収入及び一昨年との比較

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
昨年の年間賃金収入（再掲）	100万円未満	23.8	17.3	52.9	4.5	8.9	18.0	58.6
	150万円未満	45.8	36.0	89.2	19.3	20.2	43.7	84.8
	200万円未満	65.7	59.2	94.6	39.8	47.4	68.1	92.9
一昨年との比較	減った	54.5	57.1	43.5	57.5	55.7	63.7	48.0
	同額	36.4	34.0	46.5	33.3	33.1	29.2	48.0
	増えた	9.1	8.9	10.0	9.2	11.1	7.1	4.0

さて、季節労働者の就労・生活の特徴のひとつが、賃金水準の低さです。貧困ラインをどこに引くかについては、世帯構造による違い等も考慮する必要がありますが、とはいえ、この収入分布、つまり、全体で4人に1人が100万円未満、3人に2人は200万円未満というこの水準は間違いなく、問題といえるでしょう。女性に限っていえば2人に1人が100万円未満で、ほぼ全員が200万円未満です。以前、『日本経済新聞』で、単身の高齢女性の間には貧困がひろがっているという特集記事が掲載されていました。低所得であっても、配

偶者等の賃金でそれが補えれば、さしあたり問題としては浮上してこないわけですが、季節労働者の場合には、夫婦で季節労働者、あるいは単身で季節労働者として働いているケースが少なくない。その場合、とくに女性の生活は困窮することになるでしょう。

今回の調査でも、70歳以上で独り暮らしをしている女性が少なくありませんが、その生活は基本的に年金、あるいは仕事と年金です。しかし、その年金受給額は男性に比べても圧倒的に低い。今後そういう人たちが増え、生活保護の利用の急増が懸念されます。

■ 社会保障制度からの排除

図5 無年金者及び保険料を滞納している者・免除されている者

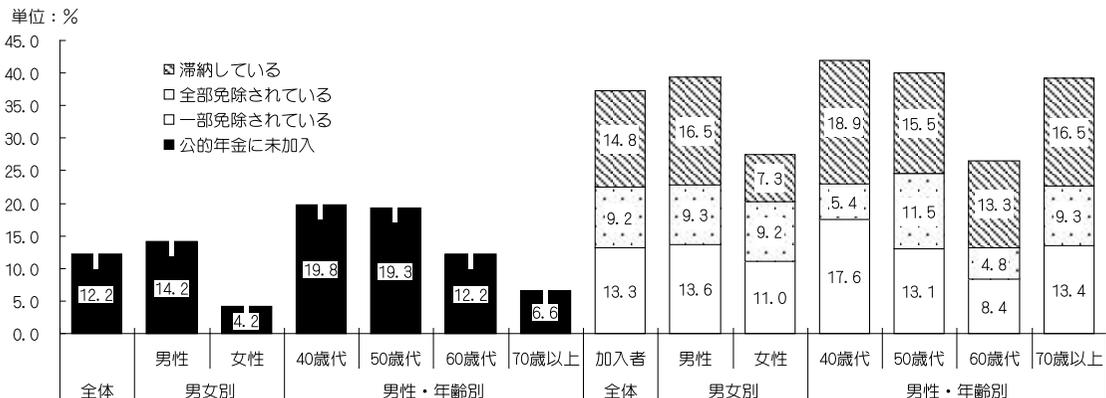


表6 年金受給額・月額

単位：％

	全体	男女別	
		男性	女性
5万円未満	23.2	20.2	34.0
5～10万円未満	42.7	38.9	55.3
10～15万円未満	22.8	27.2	8.0
15万円以上	11.3	13.8	2.7
(再掲)10万円未満	65.9	59.0	89.3

表7 医療保険をめぐる問題（通年で国民健康保険加入者のみ）

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	
保険料の滞納状況	滞納している	23.7	26.1	13.1	44.4	41.4	23.0	9.4
保険証種類	正規保険証以外	15.4	17.9	4.5	41.2	32.4	14.5	2.6
世帯の年間保険料(再掲)	20万円以上	48.8	51.9	33.9	60.6	58.8	60.2	31.3
	30万円以上	27.3	28.8	20.2	39.4	38.2	30.5	16.0
保険料の負担感	非常に厳しい	64.3	66.0	56.7	79.4	85.3	62.0	47.2

さて、貧困という問題は単に所得水準の問題だけじゃなくて、社会保障制度あるいは地域や人々とのつながりからも排除されていくという、いわゆる社会的排除をめぐる問題があります。

まず図5です。「公的年金に未加入」というのが全体で12.2％、男性の働き盛り40、50歳代では2割が公的年金に未加入です。さらに図の右側は、年金に加入していても、保険料を滞納していたり免除されているというケ

ースが少なくないことを示しています。そして次の表6が示すのは、年金を受給していてもその水準が低いという問題です。

社会保障制度からの排除は医療分野でもみられます。まず、数は少ないものの、年間を通じて無保険が24人、さらに、冬だけ無保険というひと25人存在する。そして表の7は、通年で国民健康保険に加入している方を対象に問題状況をまとめたものですが、保険料を滞納しているひとが4分の1、短期保険や資

格証明書を支給されているひとたちが15.4%に及ぶ。わが国の社会保障制度の特徴は、弱い立場の人ほど保険料負担が大きくて給付水準が低いという特徴がありますが、さきほどみたような年収水準でありながら、世帯の年間保険料は高い。20万円以上払っているひとが半分です。30万円以上も4分の1弱。40、50

歳代という、生活費負担の大きな層で非常に負担が重くなっている。

保険料滞納問題というのは、保険料を支払わないのではなく、支払えないのだということであらためて確認し、社会保障制度の建て直しを図るべきです。

■本当は働きたいけれども一増大する生活保護の利用希望

表8 生活上の不安（複数回答可）

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
(ア) 失業・廃業、倒産等	38.0	42.0	22.2	74.2	61.1	30.3	7.4
(イ) 生活費	58.8	61.9	47.4	77.5	68.7	57.2	47.3
(ウ) 税・保険料	50.0	52.4	40.4	74.2	61.1	43.3	38.4
(エ) 子育て、教育費	7.4	7.8	5.6	34.8	7.3	1.0	0.5
(オ) 住宅問題	14.5	15.5	10.4	27.0	17.4	12.4	8.4
(カ) 自分や家族の健康	42.1	41.0	46.3	41.6	44.9	38.6	40.4
(キ) 医療費	39.5	39.3	39.6	37.1	41.5	38.3	41.9
(ク) 老後の生活設計	62.8	61.7	68.9	59.6	65.5	65.2	60.6
(ケ) 自分や家族の介護	24.0	23.0	28.9	25.8	25.3	21.9	25.1
(コ) その他	1.2	1.0	1.9	1.1	1.9	0.5	0.5

表9 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

表10 生活保護の受給希望者

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
生活保護の受給希望者	20.3	21.7	14.5	7.8	23.2	24.2	25.7
同上（但し、現在受給者を除く）	18.0	19.2	13.2	6.8	21.6	21.6	20.7

(ク)老後の生活設計、(イ)生活費、(ウ)税・保険料などなど、季節労働者は様々な生活の不安感や負担感を抱えています(表8)。そして厚生労働省の「国民生活調査:とそろえて設定した質問(表9)によれば、40, 50歳代では、「大変苦しい」だけで5割に及ぶ。

生活保護受給に対するスティグマという事情もあり、一般的には、生活保護の利用というものはためられるものですが、もう生活していけないという生活危機のなかで、2割が生活保護を希望するに至っている。そこまで追い詰められているこの状況をあらためて確認したいと思います。

■ どう仕事をつくるか—季節労働者調査から建設事業者調査へ

さて、生活保護の希望者が少なくないことを述べましたが、そのほとんどは、仕事があれば働きたいという方々だと思います。実際、自由記述でも、アルバイト的なものでいいから働きたい、数日間でもいいから働きたい、そういう切実な就労希望が数多くみられた。働きたいという思いを生活保護でしか救えな

い現状はおかしい。建設産業のあり方、とりわけ公共事業のあり方を見直していくことで仕事づくりが可能ではないか。そんな問題意識を持ちながら、北海道センターでは、建設事業者調査にも着手してきました。

『「新幹線効果に期待」3割』というタイトルの資料を見てください。『北海道新聞』に掲載していただいた記事です。いま公共事業は「選択と集中」という名のもとで、総額削減がすすんでいる。ふくれあがった公共事業費の総額削減は仕方が無いにしても、いまの「選択と集中」のあり方は検証が必要です。どういところに公共投資を集中させていけば仕事づくりや地域に必要なインフラ整備につながるのか、そういうことを検証する必要がある。『道新』の記者の方は、新幹線効果への期待が事業者の間でも少ないことに非常に興味を持って、私たちの調査結果をこうしたタイトルでまとめてくださったようです。このサブタイトルも注目してください。「公共事業45%が生活密着要望」です。建設事業者も、いわゆる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べきだということを主張している。

道内建設業者

「新幹線効果に期待」3割

公共事業 45%が生活密着要望

北海道新幹線の札幌延伸の経済効果に期待する道内の建設業者は三割に満たない一方、四割が新幹線整備のような大型公共事業より、地域の住民生活に密着した小規模事業を望んでいることが、NPO法人「建設政策研究所北海道センター」（札幌）の調査で分かった。

同センターは大学の研究者や建設関係の労働組合で構成。調査は札幌、函館など主要六市の入札参加資格を持つ建設業など約三千八百社を対象に今年一月二月に実施し、七百八十社が回答した。

「札幌延伸は道内経済に良い影響を与える」と期待するものは29・6％。地域別では札幌が35・3％と最も高く、旭川の16・3％が最も低かった。一方、「札幌延伸に金を使うより、中小の建設業者にとって新幹線整備事業参加が困難な点」を挙げる意見が目立った。

今後の公共事業のあり方については、44・9％が「従来型の大型の従来型公共事業が社会に必要なのか、建設業者も疑問を持ち始めている」と指摘している。

大型事業の具体例である高規格道路については「整備を進めるべきだ」（29・6％）と「整備はおおむね達成された」（28・4％）がほぼ同数だった。

また、行政による発注方法について、小規模業者が受注しやすいよう、大型工事を種類ごとに分けて発注することを求める業者が59・3％に上った。

同センター理事長の川村雅則北海学園大准教授は「大型工事中心の従来型公共事業が社会に必要なのか、建設業者も疑問を持ち始めている」と指摘している。

■建設産業、公共事業をめぐる問題

では、建設事業者調査の結果を報告させていただきます。その前にまず、建政研でまとめたこの冊子をご覧ください。「談合ダンピングを排除して、公正で魅力ある建設産業をめざして」というタイトルの冊子です。これは、建設産業や公共事業をめぐる問題について全体的に網羅されており、かつ、改善策を提言したすばらしい冊子です。ぜひこれはお買い求めください。

「提言」では、建設産業や公共事業をめぐる問題について次のように整理しています。すなわち、第一は、わが国の建設産業政策・建設投資が大規模基盤整備を主に行う大手ゼネコン本位に偏向していたこと。第二に、近代

的な労使関係が構築されない状況下で他産業に比べて労働条件が劣悪であること。第三は公共事業の計画から設計・施工に至る過程が政界・官界・業界の政官業癒着・談合により決められてきたこと。第四に重層的請負構造のもとで存在する契約関係等の片務性の問題。そして第五に、現在進められている改革が限られたメンバーによって推進されていること、です。

そんなことも頭の片隅に入れながら、建設事業者調査の結果をみていきましょう。有効回答は780件です。

■建設投資の縮小、破壊的な価格競争—建設事業者が直面している問題

表11 事業経営上の主な悩みや問題点など(複数回答可)

	単位	事業者, %
	764	100.0
(ア) 元請受注の減少、困難	492	64.4
(イ) 下請け工事受注の減少、困難	308	40.3
(ウ) 仕事の先行きの不安	458	59.9
(エ) 受注量の季節的波動や不安定性	287	37.6
(オ) 低価格での受注競争の激化	610	79.8
(カ) 受注調整の難しさ	156	20.4
(キ) 品質や工期管理の厳しさ	101	13.2
(ク) 得意先の減少	201	26.3
(ケ) 大手建設事業者の市場進出	114	14.9
(コ) 後継者難	97	12.7
(サ) 資金繰りの困難	178	23.3
(シ) 金融機関の貸し渋り	94	12.3
(ス) コストダウンの困難	219	28.7
(セ) 資材仕入れ価格の上昇	291	38.1
(ソ) 価格の設定について発注者側の力が強まった	224	29.3
(タ) 見積もり合わせや入札制など競争が強まった	340	44.5
(チ) その他	4	0.5

建設事業者が直面している問題の第一が、建設投資の縮小です。(ア)元請受注の減少、困難、(イ)下請け工事受注の減少、困難、に回答が多い。

ただ、それ以上に回答が多いのが、(オ)低価格での受注競争の激化です。関連して、(タ)見積もり合わせや入札制など競争が強まったという問題もある。この点は、ご承知のように、談合の排除を目的に掲げ、入札制度改革と称した競争入札政策がひろがっている。もっとも北海道では落札率はまだ高く、談合実施の疑いありということがオンブズマン等に指摘されています。この点も、本日の論点の一つになると思うのですが、たしかに、談合等は排除しなければならない。ただ、では単純な価格競争を展開すればよいのか。それで建設事業者の個別経営や建設産業の持続可能性は保障しうるのか。この点は、なかなか難しい。つまり、談合など悪しき慣習を排除する一方で、激しい競争で事業経営や労働者の生活が維持できないような事態は回避する、そういう入札制度をどうつくっていくか。

いずれにせよ、いま進められている入札制度改革は、破壊的な価格競争をもたらしていることは確認をしておきたい。

■従業員削減、人件費カット一進むコスト削減策

表12 過去5年間で採用されたコスト削減策(複数回答可)

	単位	事業者, %
	759	100.0
(ア) 通年雇用から季節雇用への転換	70	9.2
(イ) 従業員数の削減	390	51.4
(ウ) 賃金水準の切り下げや手当てのカット	370	48.7
(エ) 建設機械の使用年数の延長	226	29.8
(オ) 一般管理費の削減	540	71.1
(カ) 下請の利用を増やした	136	17.9
(キ) 下請価格を切り下げた	167	22.0
(ク) 資材を安価なものに切り替えた	178	23.5
(ケ) 仕入れ経路を短縮した	82	10.8
(コ) 共同仕入れを増やした	14	1.8
(サ) その他	20	2.6

実際、過去5年間でのコスト削減の内容をみると(表12)、(イ)従業員数の削減、(ウ)賃金水準の切り下げや手当てのカット等々が進

■新幹線延伸は期待されているのか—建設事業者が求める公共事業

表13

公共事業関連事項で非常に不満なこと(複数回答可)

	単位	事業者, %
	571	100.0
(ア) 指名回数	110	19.3
(イ) 落札回数	163	28.5
(ウ) 落札総額	218	38.2
(エ) ランク付け	134	23.5
(オ) 指名選定基準・方法	211	37.0
(カ) 予定価格水準	266	46.6

表14

公共工事の下請け仕事をめぐる問題で非常に不満なこと(複数回答可)

	単位	事業者, %
	482	100.0
(ア) 受注件数	97	20.1
(イ) 受注総額	206	42.7
(ウ) 労務費単価水準	210	43.6
(エ) 下請工事費の決定方法	186	38.6
(オ) 協力会費の強制徴収	45	9.3
(カ) 一括丸投業者の横行	80	16.6

表15 地元の公共事業について認められる傾向(複数回答可)

	単位	事業者, %
	766	100.0
(ア) 事業内容が住民の意向要求を踏まえずに決定されている	162	21.1
(イ) 天の声で指名や落札業者が決まる傾向にある	122	15.9
(ウ) 天下りを受け入れている企業が有利に受注している	274	35.8
(エ) 受注調整は依然として行われている	159	20.8
(オ) 大手の事業者が中小の工事を受注する傾向に	348	45.4
(カ) 仕方なく談合する入札業者が増加している	58	7.6
(キ) 談合破りなど低価格競争が目立つ	236	30.8

表16 公共事業のあり方・意向について(複数回答可)

	単位事業者, %	
	767	100.0
(ア) 最低制限価格制は維持すべきである	537	70.0
(イ) ダumping規制を強化すべきである	369	48.1
(ウ) ダumping規制のため、賃金の最低価格の設定や労働協約の締結が不可欠である	199	25.9
(エ) 談合と癒着問題は切り離せないのでやめるべきである	188	24.5
(オ) 中小事業者による癒着なき談合もやめるべきである	118	15.4
(カ) 中小事業者による受注調整は経営維持に必要であって一概に否定できない	366	47.7
(キ) 公共事業の入札発注はガラス張りにすべきである	264	34.4
(ク) 現行の入札契約方式(一般競争、総合評価)は、中小業者には役立っていない	397	51.8
(ケ) 地元の雇用創出や地域経済効果など多様な入札方式を採用すべきである	387	50.5
(コ) 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	343	44.7
(サ) 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	233	30.4
(シ) 労災隠しなど元請けの責任回避を強く規制し、下請けや労働者の保護を徹底すべき	180	23.5
(ス) 発注者は、有給休暇、退職金など労務関係経費を別枠支給し末端まで保障すべき	213	27.8
(セ) 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	379	49.4
(ソ) 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	218	28.4
(タ) 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	321	41.9
(チ) 北海道はまだ高規格道路の整備が遅れているので、整備を進めるべき	227	29.6
(ツ) 北海道は高規格道路の整備はおおむね達成されたので、地方に必要なインフラ整備に予算をむけるべき	218	28.4
(テ) 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、地域に必要な生活教育福祉に関連した事業にシフトすべき	344	44.9
(ト) 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	455	59.3
(ナ) 随意契約の対象となる住民に身近な小規模工事を意識的に拡大すべき	231	30.1
(ニ) 公共事業の総額削減はやむを得ないが、業種転換等の支援を行うべき	145	18.9

表13から15は省略して、次の表16は、建設事業者の考えている、これからの公共事業のあり方や意向をまとめたものです。新幹線延伸への期待が少ないという、先ほどの『北海道新聞』の記事のもとデータもこの中にあります。

特徴の第一は、やはり公共事業の中身に關する意見。(セ)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のが5割で、(ソ)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が逆に3割にとどまっている。この(ソ)は、少し甘く設計しました。というのは、もしこれが「貴社は北海道新幹線の札幌延伸に関わることができると思うか」「恩恵を受けることができるか」というふうに質問すると、回答はとうぜん低く出ますので、逆に、自社の経営にストレートな影響や効果は期待できなくとも、北海道経済にはよい影響を与えると期待しているかどうかを尋ねたわけです。その意味では、回答は多めにでるかなと思ったのですが、それでも3割でした。たしかにこの文言は、新幹線延伸に対して明確に反対という意思表示ではないけれども、「オール北海道」と推進側に主張されている割には、3割しか期待されていない。このことを関係者は重く受け止めるべきではないでしょうか。

むしろ、(タ)中小の建設業者に対する仕事を増やすべきという回答が4割。あるいは(テ)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、地域密着型の公共事業にシフトすべきである、が45%。関連して、不要なゼネコンの介在を排して、(ト)分離分割発注を進めるべき、という回答も6割もある。ストレートに事業を発注したほうが利益も確保できるし、受発注の中身やプロセスも透明化できるのではないのでしょうか。

以上のとおり、現在の公共事業の中身に對して、建設事業者自身がかなり批判的であることがわかりいただけたのではないでしょ

うか。

■大型・開発型の公共投資、新規投資中心主義からの転換を

では今後の公共事業の中身の方向性はどうかあるべきでしょうか。もちろん、私たちも、大型の公共投資の必要性を全否定するわけではない。しかしながら、これからの社会は、私たちが考えている以上に、エネルギー問題や環境問題の制約を受けるでしょう。さらに、経験のないような人口構造の大変動をむかえることになる。従来の公共事業は、右肩上がりの経済成長を見込んで、産業基盤整備が進められてきました。その前提条件が崩れていく中で、今回の補正予算案で出てきたような中身の公共投資がなお必要なのではないでしょうか。強く疑問を持ちます。

北海道の総合交通ビジョンなどを見ても、例えば、新鮮な農産物の輸送あるいは医療における患者搬送を実現するために高規格道路の建設が必要であるという。しかしながら、そもそも農業や医療の危機をもたらしておきながら、高規格道路でそれを補完するというのはおかしくないだろうか。幹線輸送もさることながら、いま過疎地を中心に地域交通が非常に大変な状況にある。幹線輸送、高規格道路ばかりを考えた交通ビジョンでよいのでしょうか。

さて、公共事業の中身の話に戻しましょう。永山先生が使われていた言葉で、本日の加藤委員長のお話とも関わる重要な論点なのですが、これまでの公共投資というのは、新規投資中心主義であったといえる。つまり、新しい建設構造物を建てる。そういう新規投資がほとんどだった。しかしながら、建設構造物は経年劣化していき、維持・改修・補修が必要になってくる。加藤委員長の資料をみて、世の中にはこんなに危険な建設構造物が随所にあるのかと驚かされました。その意味では、キーワードでいえば、新規投資中心主義から、維持・補修・改修、いわばリフォーム型の公共

投資への転換を、ということになるでしょうか。

■計画段階から幅広い関係者の参画を

公共の事業と称していながら、地域住民を含む幅広い関係者の意見や考えが反映されていない、いまの公共事業システムをどう変えていくか。関係者の声を計画段階から反映させる機会を制度としてどう確立していくか。あるいは、事業の停止も含め計画を適宜、検証・見直していくような制度をどうつくっていくか。最近、ダム建設にストップがかかったかのような動きも全国で見られますが、実際には、停止ではなく凍結というかたちで建設をなお推進しようとする力は大きい。

もう1つの大きな問題点は、さきほども話しましたが、談合等の悪しき慣習をどう排除するかです。今回の調査結果で興味深かったのは、破壊的な競争状況にあるという訴えの一方で、表15のとおり、天の声で指名や落札業者が決まる傾向にあったり、天下りを受け入れている事業者が仕事を有利に受注しているという。

入札制度も含め、公共事業に関わるシステムを透明化し、そのプロセスには幅広い関係者の参画を保障することが必要だと考えます。

■公正な競争環境の整備を

話を戻して、悪しき慣習を排除し、なおかつ、公正な競争環境をどう確立するか少し問題提起をしたいと思います。

この点は、建設に限らず、あらゆる領域で問題になっていることです。つまり、価格競争で、当該領域で働く労働者の労働条件や賃金・社会保険等が競争の手段になってしまっている。また、歯止めがないというか脆弱であることも問題です。例えば、公共事業現場で働くひとの賃金水準として、設計労務単価というものが設定されているけれども、守られていない。しかもこの単価は市場価格にもとづき決まるので、市場競争が激しい現状で

は、毎年下がっていくことになる。私の手元の資料では、10年ぐらい前は1万6千円程度だった普通作業員の単価は、いまでは1万1千円にまで下がっている。いわば負のスパイラルです。

こうした状況の改善に関わって、公務現場の取り組みが参考になります。公務現場ではいま、労務委託ということで、入札で民間に仕事がどんどん出されている。当然、入札ですから、安い価格で札を入れたところが受注するわけで、いわゆる官製ワーキングプアの問題が発生することになる。そこでいまいくつかの自治体では、政府・行政がワーキングプアをつくることは許さないという方針で、公契約条例の制定に向けた運動が進みつつある。尼崎市のケースが有名です。

あるいは、条例まではいかなくても、例えば函館市における公共事業の発注のあり方が注目を集めています。建政研でも過去に調査を行っていますが、公共事業の発注の条件に、設計労務単価を守ること、あるいは地域経済の振興という観点から、資材は地元のものを使うことなどの条件が盛り込まれている。いわば発注者側の思想というか意思というか、そういうものが組み込まれた入札制度の構築が求められると思います。発注した後は、どういう条件で下請け業者に仕事がまわされようが、そこで働く労働者の労働条件や賃金はどうであろうが、関係ないというのではなく、労働者や下請事業者の保護にまで目が行き届いた入札制度改革です。

■期待される労働組合の役割

最後にもう一つ、大きな話になりますが、労働協約の確立が必要になると考えます。北海道センターの前理事長であった椎名先生がおっしゃっていたことですが、労働組合を排除することで成り立っている産業秩序の克服が必要であるし、その客観的条件は整いつつあります。

建設労働者、労働組合の力が弱ければ、賃

金など諸条件はどんどんと切り下げられていく。また、元請けから下請け業者への発注の条件というの切り下げられざるを得ないでしょう。なんとかして歯止めをかけなければならない。

そこで労働協約の出番ではないでしょうか。労働組合だけでなく、零細な事業者、下請事業者にとっても、労働協約というものは必要である。発注価格とか発注条件を不当に切り下げさせないためにも必要なのだ、公正な競争のためにも必要なのだ、そういう理解がひろがる条件は整ってきているのではない

でしょうか。北海道で働く建設労働者の賃金・労働条件の「標準」はこうであって、それを割り込むような競争は行わない。言うまでもなく難しい課題ですが、すでに行われている集団的な労使交渉なども参考にしながら、事業者の経営や労働者の生活を守っていけるような、そういう労働協約も研究課題にしたいと思っています。

以上、私からは、北海道センターが取り組んできた調査結果の紹介と、幾つかの論点を提起させていただきました。ご静聴、ありがとうございました。(拍手)

資料 魅力ある建設産業をめざす、建設政策研究所の見解と提言

A. 地域建設業の振興策を基本とする建設産業政策の提言

1. 財政縮減政策の下、地域建設業が地域産業として持続的に活動する行政施策
 - 1) 建設産業政策を地方自治体の産業行政に位置づける
 - 2) 地域を広域的に精査し、地域建設産業の中・長期的課題を検討し、地域に総合政策に建設物の新規供給、及び維持・管理課題を位置づける
 - 3) 地域における建設産業政策づくりは地方自治体で行い、国はナショナル・ミニマムの確立を
2. 公共事業は官公需法を重視し、入札契約制度は地域の実態に応じた改善を図り、地域建設業を発展させる
 - 1) 地域建設業の役割の重要性に鑑み、地域建設業者を育成する立場から官公需法の改善を
 - 2) 公共工事入札・契約制度を地域中小建設業者数に見合った改善を

B. 建設労働者の労働条件の抜本的改善で魅力ある建設産業をめざす提言

1. 建設労働者が人間的で文化的生活を維持できる産別最低賃金の業界での合意を
2. 建設業の特殊性に基づく労働条件の確保については建設業者の出資による基金制度を確立する
3. 社会保険料・労働保険料の事業主負担分は元請・下請契約の別枠として実際に労働者を雇用する雇用主に支払われる仕組みを
4. 技能労働者の技能の向上を
5. 建設技能労働者「派遣」事業の有効化
6. 建設就労者の相対的過剰供給構造の打開
7. 高齢建設就労者への就労と福祉充実の対策

C. 談合・「官製談合」を完全に排除し、公共事業の公正な競争関係確立のための提言

1. 公共事業をめぐる計画段階からの政官業癒着の排除を
2. 独占禁止法の一層の強化とともに取り締まり体制の充実で談合排除の徹底を
3. 「脱談合」後の入札・契約レベルにおける公正な競争関係確立
4. 高品質を理由とした工事価格の高騰を避けるため、予定価格の上限拘束性を堅持するとともに、予定価格づくりの適正化と公開を
5. 「公契約条例(法)」の制定により公共工事の競争の前提の統一を

D. 元請・下請間の片務契約を排除し対等・平等な契約関係の提言

1. 元請責任の明確化
2. 元請・下請間の片務性の是正と公正な契約内容の実現
3. 下請業者の適正な見積、請負代金の実現
4. 一括下請発注、一括再下請発注などの根絶
5. 工事現場における元請責任の徹底
6. 政府、行政機関による公共工事の公正な調達ルール形成

E. 民主的改革に向けてすべての主体の参画

建政研(2008a)より。但し内容に関わらない部分(表記等)の一部を変更。

主要参考文献

1. 五十嵐敬喜、小川明雄
(ア)『公共事業をどうするか』岩波書店、1997年
(イ)『公共事業は止まるか』岩波書店、2001年
2. 川村雅則
(ア)「北海道における失業・不安定就業問題(Ⅰ)」『北海学園大学経済論集』第55巻第2号、2007年9月
(イ)「北海道における失業・不安定就業問題(Ⅱ)」『北海学園大学経済論集』第55巻第4号、2008年3月
3. 建設政策研究所
(ア)(2008a)『談合・ダンピングを排除し、公正で魅力ある建設産業をめざして』建設政策研究所、2008年
(イ)(2008b)『建設労働者の賃金の抜本的改善のために—公正で魅力ある建設産業をめざして』建設政策研究所、2008年
(ウ)(東京土建一般労働組合との合同調査)『公共事業の適正な執行を求める行政指導—函館市・小樽市における実践』建設政策研究所・東京土建一般労働組合、2004年
4. 建設労働協約研究会『建設現場に労働協約を—建設労働運動の到達点と新しい課題』大月書店、1998年
5. 国土交通省
(ア)(建設産業研究会)『建設産業政策 2007—大転換期の構造改革』国土交通省、平成19年6月29日
(イ)「建設業法令遵守ガイドライン(改訂)—元請負人と下請負人の関係に係る留意点」平成20年9月
6. 小林好宏、佐藤馨一『北海道開発の役割は終わったのか?』北海道建設新聞社、2008年
7. 椎名恒(研究代表者)『「公共事業社会」と中小建設業の経営・労働の変容に関する実証的研究—北海道・旭川を対象に』(平成10年度～12年度科学研究費補助金研究成果報告書)、平成14年3月
8. 椎名恒、野中郁江『建設—問われる脱公共事業産業化への課題(日本のビッグ・インダストリー 8)』大月書店、2001年
9. 永山利和・自治体問題研究所編『公契約条例(法)がひらく公共事業としごとの可能性』自治体研究社、2006年
10. 武藤博己
(ア)『入札改革—談合社会を変える』岩波書店、2003年
(イ)『自治体の入札改革—政策入札 価格基準から社会的価値基準へ』イマジ出版、2006年

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

建設政策研究所理事長・日本大学教授 永山利和

ご紹介いただきました建設政策研究所理事長の永山と申します。今年、建設政策研究所の設立からまる20年目です。私が理事長をおおせつかりまして10年です。北海道センターができた年に建設政策研究所を理事長をお引き受けてから、あっという間に10年が経ちました。

引き受けた当時、私にとって建設業に関する研究歴はまったく素人でした。研究所の理事長役が務まるわけではないといいましたら、名前だけでいいからという誘惑にはまり10年が過ぎてしまいました。大学で担当する専門領域は労働経済、中小企業論です。建設業研究では中小企業、労働問題も重なりあいますが、行財政分野の動向とも付き合わなければなりません。そういう経緯で、結局いまは建設産業研究を「門前の小僧経を習う」の倣いで、かかわってきました。椎名さん等々に誘惑されて、それに乗った結果です。

さていま、川村先生から密度の高い、ていねいなご報告があり、またその中に少し小生に宿題もいただきました。宿題全部には答えられませんので、残った課題は全建労加藤委員長に残して、わかる範囲だけを申し上げようと思います。

1. 進行する日本経済の構造転換と建設産業の変質

日本経済の構造転換は大括りすると以下のように見ることができると思います。すなわち、①高度経済成長期以降、2回の石油ショックを経て、本格的な現代の国際化に対応する質的転換が始まり、②80年代後半から国際通貨・資本取引の今日的レベルへの自由化が始まり、80年代末には政策対応を誤った政府・

日銀は土地・株式市場等における資産バブルを引き起こす、③それに続くバブル崩壊と90年代初頭から大不況を招き、その政策対応の不手際から“失われた10年”を生んで、90年代以降における日本経済の「長期停滞」、長期的不況・不況克服期では数量的景気には「いざなぎ景気超え」とも言われる緩やかな景気波動の時期を経て、⑤今回の大不況につながります。昨年夏以降の急速で、突発的な金融危機発生とそれに続く実体経済の委縮の危機との複合危機現象が現れ、この過程でそれぞれの時期に日本経済の構造転換を経験してきました。

日本経済の構造転換のそれぞれの時期に建設業の果たす役割も随分変わったと思います。かつて高度成長期には、高度経済成長を促進するために必要な産業基盤整備の役割を担い、国、財界挙げて行財政機構の限界を乗り越える新システムをあえて作ってまで、建設市場を拡大しました。しかし、前川レポートの思考した内需転換構造改革が失敗に帰し、平成バブルが終わると建設業は土建国家の名をほしいままにし、政官業癒着を克服しないまま、バブル崩壊後の92年には不況対策という理由から建設投資が年間85兆円という史上最高規模を記録しました。GDPの17～18%もの建設投資が行われました。バブル崩壊後の混乱と大不況克服をテーマにピークを築きます。しかしその後、今日まで建設投資額総額は継続的に削減され、今日では大体ピーク時の6割を切るほどに建設市場が縮小しました。このなかで建設業は競争政策、入札制度改革、建設関連法規のモラルハザードの蔓延、事業所の細分化等、様々な質的変化を伴うものでした。

この量質ともの変化とともに、建設投資規

模、建設市場構造、建設産業組織等が大きく変わりました。このなかでも最も注目すべき変化は、アメリカ発の金融資本主義と呼ばれ、また一面で新自由主義政策がアメリカよりも懸命に実行される日本では、産業のビジネススタイル、ビジネスモデルに大転換が生じます。建設業も例外ではありませんでした。

現在の国際競争というか、世界的規模の市場競争下で、生産物の価格形成メカニズムが大きく変わりました。一般に、価格形成を論じる際には、教科書風に言えば種々の競争条件による変形を受けるとはいえ、価格形成は基本的に生産・流通におけるコストを基本にしてきたといえるでしょう。現代では、独占価格が様々な領域に浸透して、独占・寡占企業は価格をメーカーあるいは商社が十分コストを賄える水準に設定できる、という風に説明されてきました。つまり独占価格論が中心に据えられてきました。1970年代では新日鉄の誕生前に新日鉄合併に反対する経済学者などの反対運動も多かったものです。しかし、いまから考えてみますと、その時代といまでは大きく変わりました。

たとえば東京都内で高層マンションの設計・建設・販売プロセスなどを例にとってみますと、簡単に言えば以下のように説明できるでしょう。まず、最初に生産者は購買階層の購買条件を設定し、販売物の仕様を決定する。これを前提に、土地、建設コスト、管理費用等を積み上げ、広告・宣伝費用を加えて、事前に顧客を囲い込む。そうした方式をとります。例えば現役の30代の子有り世帯とその世帯主の両親との同居可能なぐらいのスペースを設定する。当然、この世代の所得の状況をつかむ。その世帯構成の所得額と30歳台世帯所得に両親世帯の年金所得を想定・加算し、この所得帯で購入可能な住宅価格を設定し、宣伝・販売し、モデルハウスを作って、予約契約をします。これを基礎に一般には、全体の事業を“ディベロッパー”と称する特別事業組織が仕切ります。この事業組織は、バブル

期のリスクヘッジに失敗した経験から学習した新しい金融システムを絡めた事業形態をとっています。金融機関・商社・不動産資本・建設業者・大手広告会社等からなるコンソーシアム、事業協同組織がつくられ、土地取得から設計・施工・住宅販売までのリードタイムに対応した事業運営を実施する特別目的会社を設立し、実施、運営する。この事業方式から、土地、建物の建設には必ず金融と最終市場が一体となって、一気呵成に実行されます。

2. 変質する建設事業方式と建設生産の位置変動

建設業以外にも進展していますけれども、バブル経済ですっかり痛んだ建設業は、独自に土地取得、設計・施工・販売などを実行した過去の事業方式をすすめられなくなっています。それまで金融機関が将来の収益を見込んだ建設業への融資方式と異なり、建設業が進める地上げ・住宅建設などへの融資ではバブル崩壊とともに心中しそうな金融機関が、これまでの開発方式で都市再生などの開発などを推進できなくなりました。そこで証券化方式の活用等により、資金調達・融資双方の限界から解放される可能性を高めます。それは、現代の金融技術で高収益を確保できる証券化手法を取り入れています。コンソーシアム参加企業は利益を先取りでき、効率的キャッシュフローを体制に転換できます。それは一方で、ゼネコンも建設工事期間中の融資力の限界を軽減できるし、他方では本来住宅を買う側が債務者となっているので、融資金融機関も証券・債券市場を通じて購入者債務を証券化し、こちらでも利益を確保できる。住宅購入者の購入債権をも証券化すれば、ディベロッパーとしては債務を売り切ることができます。

通常、優良物件ですと建設物の完成前に、先に完売されてしまうことも可能になります。この方式は老人ホーム建設をはじめ採用され、民間戸建て住宅でもパワービルダー事業者という土地開発事業者が仲介業のような

事業体でこのような債権化を介した事業方式を採用してきています。パワービルダーでは、先に30坪程度の狭隘な土地に40坪ぐらいの建坪を持つ2階建の戸建て住宅を駐車場付きで数個から30戸程度のミニ団地を設計・施工・販売する。若い世代の中にある持家志向を充足する程度の所得適的な住宅価格値で販売しています。東京郊外ですと4000万円とか5000万円と、ほぼマンションと同一の価格帯で売り切るので。つまり金融リスク等を銀行と証券化市場販売して売り切るので。

この場合、パワービルダーという事業形態が建築を請負う元請企業ではない、というメリットもあります。パワービルダーは購入者が希望する既成仕様の住宅を、町場工務店に建築下請けさせ、同時に工務店に専門工事を再下請させる。これで労災補償や時間外労働などの負担問題から逃れる道を先に作っておきます。パワービルダーは、元請けでもない。というのは、元請は請負った工務店側が職人を雇っているから、工務店こそが元請だ、というのです。ディベロッパーとしてパワービルダーは元下契約関係への規制、金融リスクからも逃れるビジネスモデルと考えられているのです。本当にそうだったかどうかは全く別問題ですが、そうした動機でビジネスモデルが構築されています。

しかし建設方式の中身をみますと、材料仕様規定、工期設定基準の順守、中間検査等、様々な指揮・命令がおこなわれ、実質上の建設・施工管理体制のなかでの部分的「元請体制」です。とはいえ、こうした建設業のビジネスモデル転換の裏側に進む事業システムは、建設業のビジネスは経済学で教わった価格形成システムに根本的転換が起きています。すなわち、先に消費者価格を決め、それに合わせたコスト設定という逆転が起きている。したがって価格設定の枠組みの中でコスト設定、国の抑制策が、官民両市場で進みましました。建設事業者あるいは労働者が、価格を決める体制から、価格に合わせた費用限定の

生産コストを求められています。先行決定された生産物販売価格に合わせた賃金、下請工賃決定方式がつけられました。従来以上に片務性が強い構造に変わったというのが現在の姿だと思えます。

仕事を多く受注して、市場占有率が高い大手ゼネコン経営も、この1、2年は厳しい採算収支状況になっているのは、建設ビジネス事業が金融ビジネスに従属させられた事業方式が進められてきたのです。

3. 内需型建設業も国際競争に巻き込まれるなかで遂行するための課題

以上のような新自由主義的、金融資本優先的建設ビジネスモデルの出現は、建設業にも、新しい国際競争が進んでいます。もちろん国内建設物市場に直接受注海外企業が、文字通りのWTO条項を盾に入札競争に割って入るケースが問題になっているわけではありません。けれども、購買材料価格、投資資金調達と収益配分等が、自由に流動する資本が世界をめぐる。だから、日本の建設業も資本調達に際しては投資家の要求水準に合わせた効率性を求められます。結局、間接的ですが、世界競争に巻き込まれています。競争の枠、競争水準の形式変化のなかで、今回の大不況が襲っています。不況からの立ち直りにも、建設業の足元と将来への変化を求める建設業の道筋設定という課題が出てくると思えます。

この大不況克服の基本方向をキャッチフレーズでは“内需型への転換”という、割合に言い古された政策方向です。で問題は、次のことです。

外需が落ちているから誰かが内需転換と言えば内需型に産業構造の転換が生じるのかという明快な問題です。ここからが本当の問題領域です。内需型構造への転換に必要な条件、転換政策の合意形成、具体的転換の青写真、制度・政策支援策の準備等、いくつかつづすべき課題があります。しかも限定された条件があります。内需転換型への転換を遂げなが

ら、川村先生が提起された建設労働者の賃金決定(雇用・就労確保と賃金水準、すなわち生活可能な所得確保の仮題)をどうするのか、ということです。

北海道は季節的労働あるいは季節的失業を乗り切る責任をだれが散るのか、だれがこの方策を担うのか、こういう厄介な労働者問題があります。建設労働者は、いまの賃金と就労日数の相乗積では暮らせないのです。だから社会保障、医療関連費用をどう捻出するのかなどとの制度関連を考慮しなければなりません。賃金プラス社会保障、社会保険財源の確保、医療制度のあるべきシステム問題への改善策の提出を避けて通ることはできません。

4. 建設業の発展を妨げる不公正市場構造改革の課題

建設産業はまた歴史的にも抱えてきた多くの課題があります。下請重層構造、あるいはそのもとに生まれている歪んだ取引、不公正取引の根底にある下請取引の片務性があります。例えば契約当事者の間で本当に対等平等になされているのか、工事進行にともなう経費支払いが片務性を生む手形取引が横行する。たとえば手形支払いが中小企業に手渡されると、割引率いかんで、事業者運営の収益を確保できないような状態におかれる。60日、90日、120日とかの長期手形サイトでの支払いは公正取引とはいえないものです。

ちなみに手形取引が日本ほど使われる国は、先進国ではありません。通常では1カ月ごとの現金あるいは小切手支払いが普通です。これには合理的な理由があります。賃金、材料費等の支払い期限に見合う資金が手当てできなければ下請事業者は、労働者への賃金支払いが滞り、資材調達もままならない状況になります。そこで手形割引をすれば割引手数料という金融費用の自己負担になり、収益を圧迫し、賃金等にしわ寄せされる構造が定着し、不公正取引が何十年も続きます。

建設業の基本的プロセスは、以下のようで

す。計画され、設計された建設生産物生産を決めた建主は、予算を決め、競争的入札等を経て、落札業者が施工し、完成後に建設物を使用する、という段取りです。建設物は、電気製品とか自動車のような通常の商品とは大いに違うところがあります。建設生産物は自由に動かすことができない生産物、いや動かないようにつくる生産物です。動かないようにつくることは、維持・補修という段階になれば、当然その場所で開催しなければなりません。地域空間に固定する生産物ですから、本来的に建設業は地域産業だと規定しています。地域に据え付ける生産物を作る産業ですから、建設生産物は自動車や家電製品のようにどこへでも売れる生産物とはまったく逆の物性をもっています。だからそれに沿う生産、運営・管理し、使うことを基調にしなければなりません。

そこから建設生産物は、計画・企画、設計から建設、使用・運営・管理までのトータル視点に立って、構築物を作り、利用する費用を考慮しなければなりません。建設するだけの費用、すなわち生産費用・価格だけではなく、使用・管理・運営する費用、すなわち、ライフサイクルコスト、すなわち使い終わるまでの費用をもっとも適正に賄える方法を考慮しないわけにはいきません。生産から使用し終えるまでに要する費用を踏まえた観点を自覚しなければなりません。地域の人々も作り、使い、補修して、最後に壊す。もともと地域で面倒を見、ライフサイクルコストを安くする特性を考慮する産業と考えるべきです。

建設業の特性を生かす建設産業の改善を課題として、今後どうするのかを、現状から1つひとつ課題を乗り越えるにあたって、行政、企業、労働組合はそれぞれ何をすべきかを再設計しなければならない。こういう時代にきております。日本経済の現状は、政府の認識から見ると国民総生産ベースで見ると、2~4%程度に相当する約20兆円とか30兆円の需要不足と認識しています。国民経済的にその程

度の追加需要で埋め合わせしなければならぬ。これがいま政府の認識です。それは量的にはそうした規模と見てよいでしょう。しかし日本経済の構造上から、さきほどいったような諸課題にどういう解を与えるのか、です。構造的弱点の課題に応えながら、需要不足を埋める政策設定の量・質あわせ提起する課題です。さきほど川村先生も指摘されたように、建設業が何を基調に推進されてきたか。また公共事業は其中でどのような役割を果たしてきたか。ここを見据えて、内需型経済への展望を提起する必要があります。

5. 日本経済構造の内需転換改革への基本課題

私の結論は、次の4項目が、日本経済内需型転換の課題です。

1) 経済・産業構造政策における基本シナリオの見直し

今回の大不況で、一番勉強すべきは、産業構造戦略の見直しという基本課題です。自動車、IT(電子機器)機器、産業機械等の産業が生み出す生産物を輸出すれば、日本経済は今後も十分成長するというシナリオですが、このシナリオが崩れた事実が最も重要な教訓です。つまり輸出で生きる日本経済の経済政策、上記機械系産業の輸出企業を育成・発展させる。またこれらに関連する輸出企業群を優遇してきたこれまでの政策に軌道修正を突き付けたことです。金融危機から実体経済危機に移行する数カ月間の過程で、先進諸国中日本経済がもっとも大きな経済活動、生産活動の沈下を見たのです。日本経済は、金融危機の痛みは少なかったというけれども、実は実体経済の痛みが大きだけでなく、大手金融機関、地方金融機関にも大きな資産棄損、資本不足等、経営危機を示しています。大手金融機関だけで4兆円ぐらいの赤字を背負うのですから、バブル経済崩壊後の金融危機に近い状態です。この5月は大勝負です。金融危機が終わっていません。金融危機を生み出

した金融商品化システム、金融市場、金融機関の在り方など、現代金融自体の改善が課題です。リーマンショック後の世界金融危機とは別個に、日本経済の危機への影響が金融危機を再来させるシナリオがあります。

今後、日本の輸出産業優先の産業政策を修正する時期にきています。修正方向は、太陽電池なのか風力発電なのか地熱発電なのか、あるいはエネルギーだけじゃなくて環境問題を広くとらえ、農林水産業とかに広く展開することがポイントです。輸出依存だけの経済成長は大きな痛みを繰り返したわけです。外需、輸出依存からの脱却という課題です。

2) 外需・輸出依存産業を前提にした公共事業計画思想の転換

輸出依存経済はその後ろに何をもっていたか。それが大型公共投資、輸出競争力強化の税制などで競争力を強め、生産・物流費用等を小さくし、輸出企業が有利な経営環境をセットしてきました。これが道路、鉄道、港湾等の輸送手段の公的整備です。輸出産業優先政策、それに対応する産業基盤整備です。すなわち、大型港湾、国際空港、高速・高規格道路の整備です。ちなみにいま東京都での実施例を紹介しますと、東京港、川崎港、横浜港には大型コンテナ埠頭がございます。このコンテナ埠頭を今後東京埠頭株式会社という東京都が100%出資したホールディングカンパニーで3港すべてのコンテナ埠頭を1つの会社で運営する。新しいポートオーソリティー事業方式で広域化した運営を図るということです。

大型コンテナ埠頭管理会社は何を求めているか。現在大型コンテナは40トコンテナが通れる道が必要になります。陸揚げし、内陸に搬送し、また逆もあります。40トコンテナ輸送には、20トレベルの道路では橋梁、舗装等の強度等の規格・仕様条件を変更しなければなりません。とくに強度不足を補強しなければなりません。これは後で加藤委員長にお話

しいただけるでしょうけれども、40トンの戦車も通れる道路が求められることと同じです。またコンテナの高さ、長さ、幅等も再検討されるでしょう。日本の道路には歩道橋がありますから、改良しなければなりません。

これらたくさんの課題を追求するとき、日本中に40トンのコンテナ対応の交通ネットワーク化するのには巨額の費用を要する再整備が必要です。コンテナ埠頭を全部なくせとはいいませんけれども、コンテナふ頭を有する港湾に大型規格道路のネットワークを再整備・再配置するよりも、工業・流通基地を先に整備する港湾再整備で対応することを考慮すべきです。大容量道路の大規模新設・改修投資ではなく、生産の空間及び大型港湾との集中化・集約化で対応すべきです。日本中に40トンの戦車通行可能な道路づくりなどできない相談です。それは乱暴な計画であり、止めるべきです。

しかも東京湾だけでは済まないで、伊勢湾、大阪湾(神戸港を含む)、博多湾にも24時間稼働する世界最先端物流機能をもつべきだというのは、国土形成計画の見直しが必要です。輸出中心主義が変われば、本四架橋を3本と落ちた轍を踏まさないことが今後の公共投資ではないかと思います。

3) 公共施設の維持・改修・補修時代への移行

公共事業費は、かつてのように増額できないうえに、輸出依存型整備でない事業方式に変えるとすれば、93エンド移行のようなペースで事業縮小路線を採用するのかという疑問が出ます。これは加藤委員長からお話しいただくことです。けれども若干付け加えたいと思います。

高度経済成長期からずうっと大型公共投資をしてきました。ということは現存する施設の使用年数が上がり、古い施設が多くなる時代を迎えています。古い施設が古くなると傷み、強度疲労などを起こします。道や橋が傷む。下水道も地下に埋設されて見えない。け

れども、車両通行の重圧、振動で強度劣化が生じます。ガス管も同様です。東京ガスのガス管交換がたいへんな量に達しています。北見市の水道管と同様の可能性があります。

建設してからの経年数が上がり、公共物が古くなり、ヴィンテージが上がる。そうすると、その投資した建設物の維持・改修・補修・再利用が当然必要になり、その量が膨大になります。これは民間のビル等も同じです。

しかし、建設物は、大切に、手を加えながら使えば長持ちさせることができます。財政がきつなくても同じ工事予算の中でもより多くの労働者を雇用できて、国民生活に不足することのないように生活施設、道路確保の方法はいくらでもあります。大型公共事業では、15年前の投入労働量といまの投入量を比べると、12分の1ぐらいに減っています。つまり大型工事は雇用効果が非常に少ないのです。大型公共事業は、建設投資額を多少多くしても雇用増には繋がらなくなっています。

ところが大型新規投資ではなく、維持・改修・補修事業になりますと、1つひとつ物件ごとに傷みの内容が変わり、1品1品の施設の疲労の点検、回収の段取り等、検査から始まり、材料調達を含む改造方法の決定まで多くの手作業があります。維持・回収・補修等はたしかに手間暇がかかります。しかし雇用効果は抜群です。そのうえ建設物が地域空間に固定されています。この方式は地域が面倒を見る機会が増えます。多くの事業を地域建設産業、地域産業からの資材調達にならざるを得ない図式ができあがります。

問題は具体的にどうすすめるか、です。後で加藤委員長の報告資料にもございますように、日本でも“有識者会議”を立ち上げています。そのデータを見ますと、日本でのヴィンテージ上昇に対応した公共投資構造に変えなければならない、という認識が出てきています。しかし残念ながら、わが国の建設行政体系、建築物供給政策は、新規等に中心の法的・行政構造になっています。法的、行政的に点

検、維持・補修を進める義務規定になっていません。点検、維持、補修に対する法的根拠がない。ですから人員も配置されず、予算も容易につけられない。公務員定数削減政策の下、建築関係の公務員定数が削減され、民営化されています。

法的根拠がないから予算もつかないか、つきにくい。これでは橋が落ちるまで予算がつかないことにもなりかねません。むしろこうした危険の構造こそ制度改善が欠かせません。ですから建設投資実施の法的、行政的、制度的改革から始める必要があります。人間がつくる公共施設ですから、社会のシステムの変化による投資構造の変化が必要です。

4) 国民・市民・住民の手による行財政改革

私たちはよく、軍事費使わなければ、あれもできる、これができるといいます。確かに算術上はそういうことでしょう。けども、算術計算ではあれ、これができない。嘆きで終わります。それらを実現する制度に改めなければなりません。自衛隊をどうして減らせるのか、軍事費を減らす方法、米軍が国内から出動しないでよいような状態をいかにつくるか。そのことを1つひとつつぶし、軍事費を削り、別の用途に誘導する段取りをつけなければできません。真の内需転換型日本経済への転換も同じです。

声を上げるだけでは足りません。行政に理解させ、理解をした政策を以て議会が動く。つまり議員諸氏が改革政策を1つひとつ積み上げ、住民と団結して議員立法等の範囲を押し広め、効果のあり、実行できる制度を設計して転換を実現をしなければなりません。そうでなければ内需転換にはいたらないでしょう。

その意味で、現在の日本の建設業をめぐる再生の課題には、建設業の経営を改善し、その中で労働者の条件を変えるというオーソドックスな要求方向に加え、制度・政策の新しい仕掛けをもあわせつくらなければなりません。

折角良い内需転換型経済の掛け声が大きくなっても声だけにとどまって山彦でこたまして消えることになりがちです。

5) 建設業の経営改革

もう1つは、建設労働に従事する人々や建設労働者を雇う事業者に、それなりの事業運営上の改革努力も訴えたいと思います。特に入札制度をめぐり、種々試みられてきましたが、入札制度だけではなかなか改善は難しく、限界があります。もちろん手を加えなくていいのではなく、入札制度が多様化するにつれて、競争が一番激しいのは、資本金でいうと1000万円から3000万円ぐらいの企業者が入札する領域の中小規模工事です。一般競争入札を取り入れられている範囲です。

ところが下水道処理場などの大型工事では、随意契約が多くなっています。つまり大規模工事、寡占的・独占的な市場には、依然として大企業市場になっています。中小工事、だれでもできる工事が激しい入札競争になっています。

その結果、国土交通省調査結果でも示されていることですが、不調とか不落、要するに予定価格と入札価格に開き過ぎが生じています。受注しても、コストを賄えない案件が首都圏では20%近く起きています。つまり事業にも乗らない工事予定価格にまで行き着いています。受注したら赤字ということです。赤字でもなぜ受注するか。それは資金繰り上の必要からです。公共事業は前払制度があります。そこで、赤字覚悟の受注、資金繰り目的の受注です。これでは、金融政策で救済できません。建設業改革は、労働者の賃金・雇用条件、それらを規定する社会政策、社会保障制度・社会保険制度改革、これがベースです。それに合わせた事業者間の過当競争が生み出す悪弊は正が欠かせません。加えて、建設産業に関連する金融制度改革、手形取引等の取引制度を改善することです。これらは、いわば日本経済の民主化ともまったく同じ軌道だ

と思っています。

特に建設業の場合は、公共事業の比率が非常に高い産業です。公共事業では予定価格を知らせないで、入札し、予定価格を越えれば失格になります。価格理論からいえば、独占的上値を制限するシステムです。予定価格以下でしか有効入札とはなりません。要するに入札とは予定価格を下回らせる強制力が働きます。すると受注しても利益が出るかどうかリスクがあります。明治22年会計法ができて以来、法律で入札落札の方式を決め、以降、戦後民主化改革があってもなお今日まで明治時代の会計法、予算決算令が、国から地方自治体に至るまで今でも貫かれています。建設業における明治体制と呼んでいます。受注側に一方的リスクがありますから、談合が生まれたのです。予定価格制度と談合とはワンセットの関係です。独占価格と談合がセットで動いてきた。それがこの数年、入札契約適正化法の改革、独占禁止法による課徴金制度強化等で談合がつぶされて、過当競争状況になり、経営収支も厳しくなっています。そのしわ寄せが結果的に労務費に加わる仕組みになっている。仕事が減り、価格が下がれば、賃金引き下げで対応する。賃金の下方弾力性が働き、賃金下降スパイラル現象が起きています。

特に北海道では、年間就労日数が少ないという問題が生じています。北海道に住んでる方が悪いといっている財政学者もいますが、その理由は人々には“移動の自由”があるから

だ、というのです。いやなら出て行けということ。

そのために全国一律最賃、ナショナルミニマムなどというナショナルレベルで解決すべき課題です。この問題は、天が悪いわけではない、企業が悪いわけでもない、北海道行政が悪いわけでもない。これは全国で何らかの形で資金、基金等にプールし、悪天候、寒冷地労働不能、疾病休業などの制度の中でシステムの的に救済する制度にしなければなりません。または季節的休業かまたは他の雇用、別の就労方法を考える必要があります。いずれにしても総合的対応、所得補償だけでない道と川村先生が指摘されました。地域、地域で、知恵を出しあい、これらを総合して内需拡大型の建設業にふさわしい姿を形成できると考えているわけです。

最後に1つだけ補足すれば、地方財政では、公共工事に関し、国の事業の負担金、分担金、補助金でがんじがらめにされています。補助金などはその年度で1円たりとも使いきるという縛りがあります。やらなきゃならないという文科省の科研費と同じ締め付けを受けています。そのために自治体職員も苦勞します。今年度の09年度補正で、たぶん自治体の職員は泣くところもあるでしょう。公務員が削減されていますから、過重労働の危機が予想されます。これまた加藤委員長にお願いするとします。以上、とりとめのないお話でした。ご無礼いたします。(拍手)

危機にある建設構造物～安心・安全の公共事業システムを

国土交通省全建設労働組合中央執行委員長 加藤桂一

ご紹介いただきました国土交通省全建設労働組合というのは、旧建設省の労働組合です。私は工業高校を出て建設省に入って、道路畑をずうっとやってきている技術屋になります。

お手元のほうに写真をいっぱい付けた資料「公共施設は安全なのか」と、「建設産業・建設行政に対する要求政策（案）」、それから若干紹介していただきました「かすみちゃんの帰省」というマンガ本の3つでご説明をさせていただきます。

生活密着型の公共事業への転換とは？

私たちも「大型開発から生活密着型の公共事業に転換を！」というのは言っているのですが、じゃあ生活密着型の公共事業というのは何なのかというのは、どうも解明仕切れないで最近まで来ていました。

生活に密着した公共施設は、いまどうなっているのか？「道路の橋」「河川の樋門」「下水道施設」について、その現状を見ながら、生活密着型の公共事業を考えていきたいと思います。

寿命をむかえる「道路の橋」

それでは、最初の写真です。1989年に橋が落ちた長野県の村道、新菅橋、作られて25年しか経っていません。

その次の写真は、岐阜県の町道、島田橋で、これも建設から26年しか経っていませんが、橋が落ちて、トラックが両方とも橋と一緒に落ち込んでいます。

2つともコンクリート製の橋になっています。コンクリートだけでは弱いので、コンクリートの中に鉄製のケーブルをいれて、それを引っ張って、緊張力をかけているのですが、このケーブルが錆びて破断をした。そうするとコンクリートだけの橋ですからたまったものじゃない。壊れるということですね。

その下に、宮崎県東郷橋、これも町道です。実は橋の上を普通に、車が通って行けば、気づかない橋の下が壊れていました。次の写真は、この東郷橋を橋の下から見上げている写真で、上から人がのぞいています。橋の土台になる橋



【落橋状況(1989年)】



【落橋状況(1990年)】

(宮崎県 東郷橋 劣化損傷により通行止め中)



・劣化による橋脚部のコンクリート欠落のため、路面段差が発生し、全面規制実施中。

脚というものがコンクリートできていて、これが壊れて橋がガクンと落ちたということになっています。



・支承部コンクリート劣化欠損の状況

北海道における「道路の橋」

それでは、北海道にどのぐらいの橋があるのか？市町村道まで調べ切れませんでした。北海道の道道の中には 5,072 の橋があるそうです。札幌が 779、旭川が 727 というふうに土木事務所ごとに橋の数があります。

一番下に、いつ造ったかという年代別でいくと 2030 年、あと 20 年ぐらい経つと橋の半分が 50 年以上になる。50 年というのは 1 つの寿命というふうにいわれていますが、さっき言った町道とか村道は 25、6 年で壊れていますから、50 年もつかというと……。

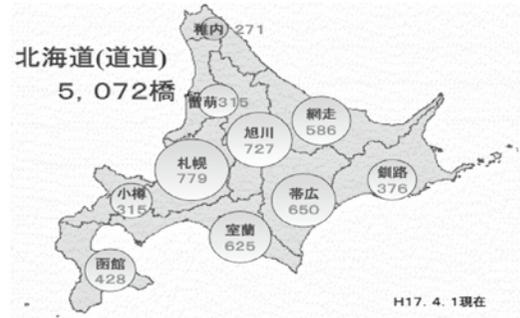
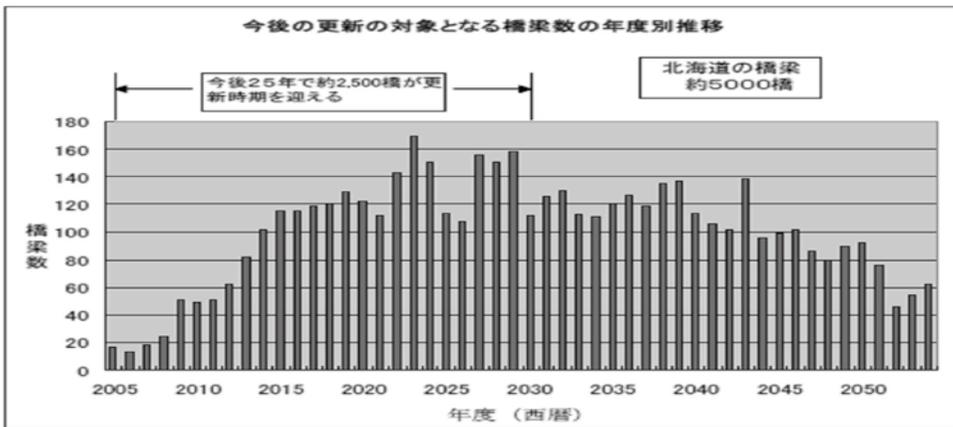


図 2.1 北海道所管の橋梁数



※建設後、50 年で更新時期を迎えると仮定

図 2.2 今後の更新の対象となる橋梁数の年度別推移

建設後 40 年で壊れた米国の高速道路

次の写真です。アメリカの高速道路です。立派な高速道路ですが、2007 年 8 月に、突然、跡形もなく、橋の姿がまったく残らずに崩壊しました。

50 台以上が巻き込まれて 13 人が死にました。建設後 40 年しかたっていません。また、1 年前には、ちゃんと点検をしていました。その点検した結果、錆びによる劣化が進行している。しかし、早急な補修はまだ行わなくても

○崩壊後の橋梁



出典: CNNドキュメンタリー

良いのではないかというのが1年前に点検した結果です。

しかし、1年後に突然落ちました。いわゆる疲労骨折ではなかったかということです。マラソンランナーが走っていて、何にもしていないのに走り過ぎて骨折をするという疲労骨折というのがありますが、鉄部材、あるいはコンクリート部材でつくったものも、重い車が乗ると1回下がります。橋が揺れるというのはご存じだと思うのですが、そうするとその車がいなくなるとまた元に戻ります。これをずっと繰り返し、橋に疲労がたまっていて、ある日突然、走っていたら橋が落ちたということです。

国土交通省でも「有識者会議」で、橋の保全を検討

これは大変だということで国土交通省も2007年10月に、さきほど永山先生も紹介していただいた有識者が集まって、なんとかしなくちゃいけないという会議を行いました。

【2007年9月段階で、点検や長寿命化修繕計画の策定状況】橋長15m以上の橋

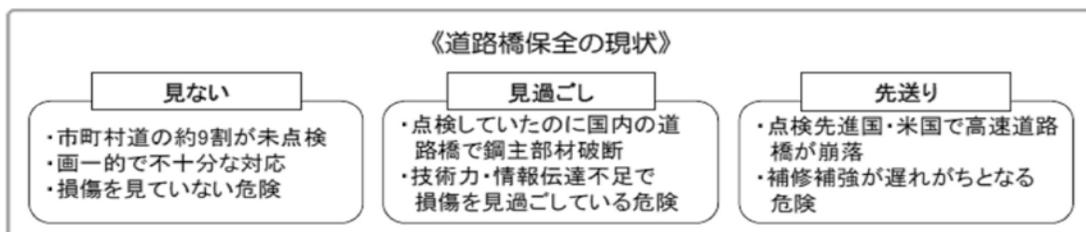
橋梁の管理者	管理する橋梁数	内建設後50年以上	過去5年点検実施	通行止め	通行規制	長寿命計画の策定
北海道	2,983	23	100%	0	1	0%
札幌市	529	3	33%	0	0	0%
都道府県	44,227	2,805	71%	1	74	26%
政令市	7,192	722	56%	1	15	28%
市町村	81,772	5,694	12%	83	510	1%

国土交通省「有識者会議資料」より

この表は、15メートル以上の橋を対象にしています。なぜ15メートルというふうになっているかというと、旧建設省では15メートルまでは仮設の橋をもっています。落ちたらすぐ持って行って復旧できる橋は持っています。でも15メートル以上になると復旧する手段がないので、ちゃんと点検しておかないといけません。この中で、北海道で2,983の橋があります。そのうち23橋が50年以上経っています。さすがに北海道では100%点検をしています。

その下に札幌市、529の橋を管理しています。そのうち50年以上というのはまだ3橋ですが、点検しているのは33%。3割しか点検していない。

残念ながら一番下です。冒頭に説明したように、町道や村道で落橋していますから、市町村道の橋が全国で81,772も15メートル以上の橋があるのですが、点検しているのは12%。すでに通行止めをしているのは83橋、通行規制は510橋。この通行規制は、8トン以上の車は通っちゃだめとかですね、何トン以上はだめですよということで通行規制をしているのが510橋もあります。



有識者会議がまとめで書いていますが、見ない、見過ごす、先送り。市町村では約9割が未点検です。危ないというふうに判断できる技術力が不足しています。予算がないから先送りというのが3つです。

北海道庁でも長寿命化を検討

北海道庁では、2006年3月に「公共土木施設長寿命化検討委員会」を開催して、なんとかしなくちゃいけないという検討をしていました。北海道庁のホームページに出ています。

橋が健全かどうかを5段階でやって、予算がどうなるとどうなるかを検討している。

皆さんの手元にないのですが、年間50億円投資して、3%毎年減少していくと、2050年頃から真っ赤になる。年間で30億円だけでいくと、2020年には真っ赤になる。真っ赤になるというのは、極めて交通安全上危険な損傷、正確には「損傷が著しく交通安全確保の支障となる恐れがある橋」が北海道庁でこのくらいになる。年間30億円程度では、そういうことを既に試算をして、こういうふうにならないために長寿命化をしなくちゃいけないのだということを、2006年に既に出しています。

そして、今年の4月から、北海道として「公共土木施設の維持管理基本方針」を新しく示しました。

《 橋梁補修、橋梁塗装 》

経年変化や衝突事故等による橋梁の破損は、路外転落等の発生を招く恐れや、必要な補修を実施しないと、橋梁の劣化が進み、本来の耐用年数に至る前に大規模な補修が必要となるため、橋梁補修を実施します。

しかし、北海道の維持管理予算、道の予算ですが、平成10年には146億円。橋の管理だけじゃないですよ。清掃したり照明灯の球が切れたら交換したり、いろんなこと、パトロールもしなくちゃいけないです。その予算が平成20年になると69億円ですから、47%まで10年で減っています。そうすると、全体で69億円の中から、橋だけに30億だ。50億だ。なんていう予算は出てこない。

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H20/H10
維持管理費	124	146	136	117	116	100	91	78	75	72	72	69	0.47
道路除雪費	44	51	51	51	51	51	47	42	41	42	40	37	0.73
合計	168	197	187	168	167	151	138	120	116	114	112	106	0.54

※ゼロ逓償前払分を含む年間総事業費

それでは、点検をして判断できる能力をもっている技術者はどうなのかということ、こっちは自治体財政健全化法という法律ができあがっていて、北海道庁の財政状況も総務省の統一エクセルシートで、北海道はどんな状態だというのが全国比較されて、給与水準が一番であると。何が給与水準が一番かということ、安いということらしいです（笑）。

この中に書いてあったのは、平成17年から26年の10年間で6,800人を減らしますよとなっ

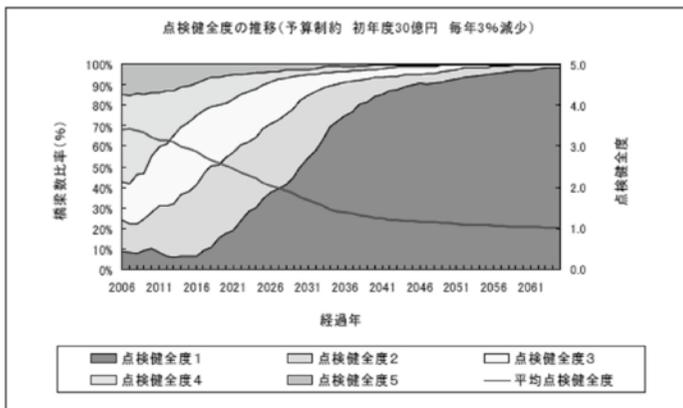


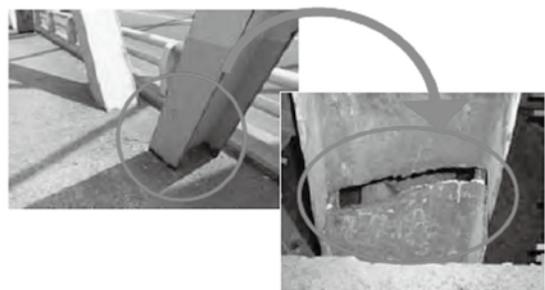
図 10.19 点検健全度の推移（初年度30億円 毎年3%減少）

ています。人もいない、金もない。ですから、見ることもしない、壊れていると判断できる人もいない、タイムリーな時期に橋が補修できないから突然に橋が落ちる。そういうことが2020年には、あっちこっちに生まれるというのが北海道庁の話です。しかし、市町村道は、さっき言ったように、12%しか点検していませんから、そっちのほうが危ないと思います。町道、村道を走るときには、気を付けて走って下さい（笑）。残念ながら走ってはいわかりませんが（笑）。

直轄国道の橋でも、コンクリートで鉄骨が隠れていると発見できません。左側の写真が木曾川大橋という国道1号線という大重要路線です。そこで鉄骨が破断をしていました。右側の写真でも鉄骨に穴が空いているという状態です。国で点検する時には、一番下に写真がありますが、橋梁点検車といて、橋の上に折り畳み式のロボットアームを積んだ橋梁点検車があります。それが伸びて橋の下まで潜っていけるという点検車です。その右側の写真は、橋の下へ直接に人が行って、点検をしている写真です。このように危険な橋は、あちこちにあります。



木曾川大橋：トラス橋斜材の破断



本荘大橋：トラス橋斜材の破断



橋梁点検車を使った橋梁点検

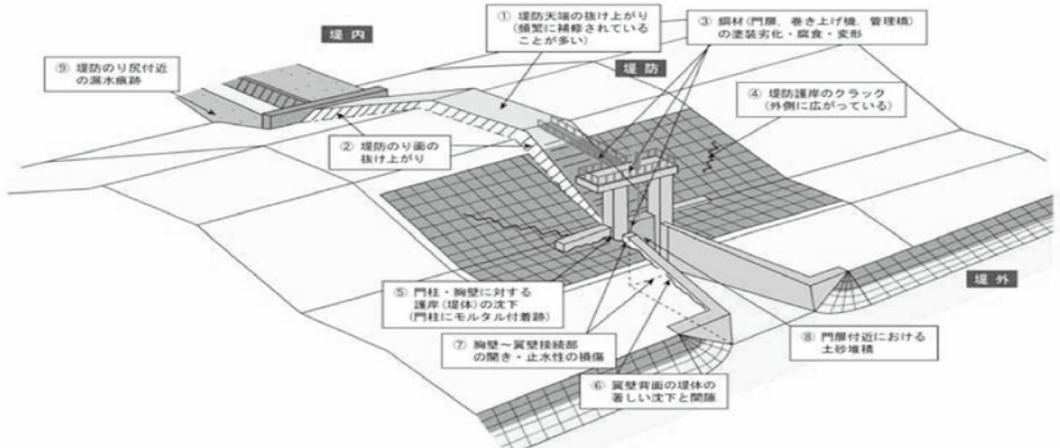
河川の施設も安全なのか？

次に、河川についてです。河川を国でなくて地方に任せるといふ話もあって、良いことだといふ人たちもいるのですが、河川の中で見過ごされているのが樋門です。

写真は、小貝川が決壊して竜ヶ崎市の1,580棟が床上浸水をしたという被害が1981年にありました。写真の中で「小貝川」と漢字で書いている所の上に



バッテンがついていますが、これが決壊した場所で、「小貝川」という字の右の方に鳥居みたいのが残っていると思いますが、これが門柱だけ残っている。門柱というのは何かというと、下にイラストを準備しました。



左上のほうが住宅地、右下のほうが河川です。常には、住宅地の方から降った雨が流れてきて堤防の中にあるトンネルのようなものを通して川に水がくる。そして、大雨が降って河川の水位が上がると住宅側に水がいくと困るので、門を閉めて水が住宅側にいかないようにする。これを樋門といいます。樋(トイ)というものが堤防の中にあり、樋のコンクリートと堤防という土の間に隙間ができて、そこが水道となって堤防を決壊することになります。

次の写真は、樋門の損傷状況ですが、コンクリートに隙間ができていたり、水門のゲートに穴が空いています。また、ゲートの操作をするためにいく通路や、操作をするための土台がボロボロになっている写真です。操作にいった人が、川の中に落ちる危険があります。



北海道の樋門はどうなっているか？

さて、北海道ではどうでしょうか？北海道庁は2008年7月に公共事業長寿命化検討委員会に「樋門部会」というのをつくって調査をしていました。



北海道には 4,776 基の樋門があるそうです。1975 年から 90 年の 15 年間に集中的につくりました。札幌 872、それぞれの地方ごとに旭川 834 とかです。

この樋門を建設した年次別のグラフがありますが、大体この 75 年から 90 年頃までに建設されています。

棒グラフの右側に年代不明というのがありますが、230 基ぐらいが、いつ造ったかわからない状態です（笑）。

わかっている範囲で 20 年後、30 年後には寿命と言われる 50 年をむかえる。30 年後には 6 割ぐらいが寿命をむかえることになる。

15%の点検でも危ない！

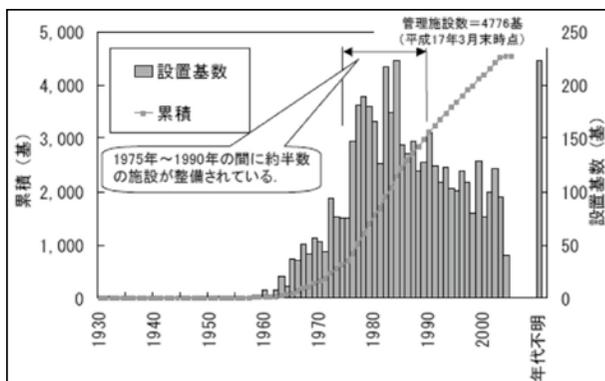
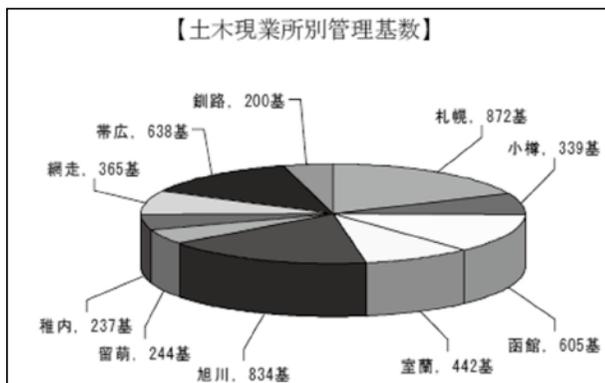
4,776 基のうち 726 基だけ点検した結果、健全度というのが右側に A というのが健全、B がほぼ健全、C が危ない、D はすぐ何かなくちゃいけない。こういう点検をした結果、全体の 15% を点検しただけでも 12 の樋門が危ない。

道路ですと、私たちも常に走っていますから「あそこの道路に、段差があったじゃない？」という話とか、千葉県の君津新橋では、この間、ケーブルで吊っている大きな橋ですが、そのケーブルが歩道側に傾いているのを近くの奥さんが発見した。奥さんが市役所に「あのケーブルがこっちに傾いていて倒れそうだから危ないよ」と通報していただいて、見に行ったら壊れていた。

いま全面通行止めにして大補修をしています。市民の方に点検してもらえるのが橋の特徴です（笑）。

河川施設は、管理者が意識して点検すべき！

残念ながら、この河川の樋門というのは、皆さんが近づくことはあまりないと思います。河川管理者が意識的に見に行かないとダメです。しかし、どのぐらいの頻度で点検しているか。北海道はしっかりしていると思いますが、市町村が管理している川の樋門は？市役所あるいは町役場で、年に 1 回も見に行くことはないと思います。近くで水門を操作する人達から「最近、古くなったぞ」という電話がきて、見に行くと、直すべきかを悩み、でも金がないしなあということで我慢すると思うのです



委員会で集計した点検結果（抜粋）

樋門の部位	該当基数	健全度 A	健全度 B	健全度 C	健全度 D
コンクリート本体	552	452	75	13	12
門柱・操作台	705	491	164	48	2
ゲート	634	315	226	86	7
巻き揚げ機	707	314	330	60	3
管理橋	689	231	291	155	12
防護柵	640	296	273	68	3

表 4-1 樋門補強マニュアル（案）における評価区分

判定区分	一般的状況
A	健全である
B	ほぼ健全であり、補修等によって回復が見込める
C	今後危険な状態に進行する可能性がある
D	危険な状態であり、根本的な対策が必要

が、大雨が来たときに手遅れです。大雨が来たときには、その水道（みずみち）ができて、そのちっちゃい穴から水がちょろちょろ行って、それが、堤防は土ですから、次々に土を流出して行って堤防が決壊をする。さきほどの小貝川がそのような事例です。

地下にある下水道管は大丈夫か？

だんだんと、恐ろしくならないですか？

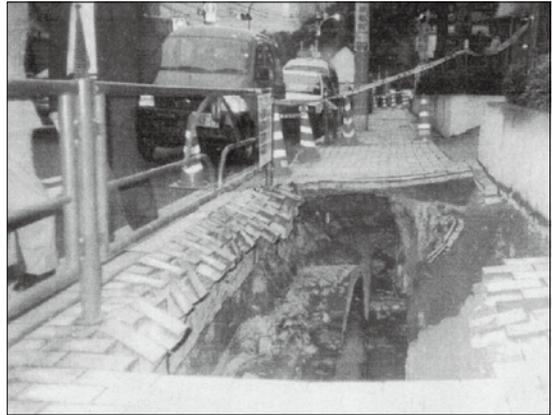
次に下水道管の話が、さきほど永山先生からもありました。

写真は、歩道に10メートル位の穴が空いた。その次の写真は、道路を走っていたトラックが下水管の老朽化により壊れた穴に前輪が入ってしまっていて止まっています。

北海道庁のまちづくり局都市環境課のホームページを見ると、北海道は下水道処理人口普及率86.6%で、全国第5位。すばらしい普及率になっています。

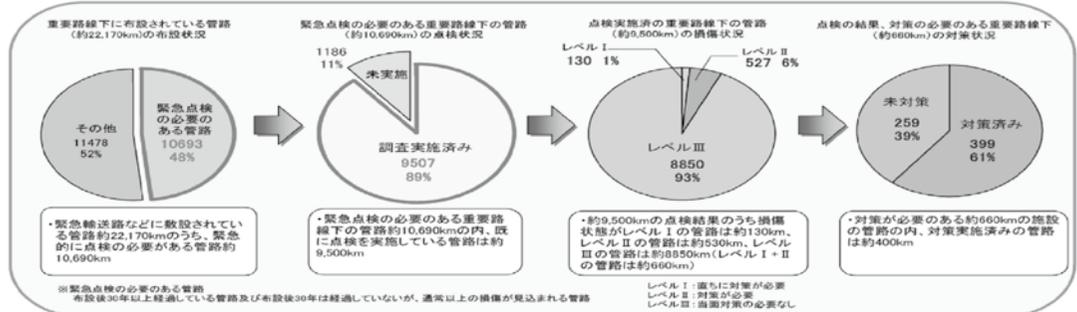
このトラックが穴に落ちたというのは国土交通省もショッキングでして、調べ始めました。下水は、北海道の場合でも広域下水道事業団とかの企業が造っていますから、国交省として造っているわけじゃないのですが、年間4,400カ所、全国で下水管の劣化にともなう道路陥没が発生しています。

下の円グラフで一番左は、全国で22,170キロメートルのうち48%が、点検しないと危ない。約11,000キロ位が危ない。だから点検をしましょうということでやりましたが、1,186キロメートルは点検もできていません。その右側の円は、点検した結果、ただちに対策が必要な「レベルⅠ」は130キロメートル、対策が必要な「レベルⅡ」が527キロメートルもあった。それでは、対策したのかというと、一番右の円グラフで、対策していない下水管路が259キロメートルも全国で未対策のまま放置されています。



第5回報告(平成20年3月末時点)

単位: km

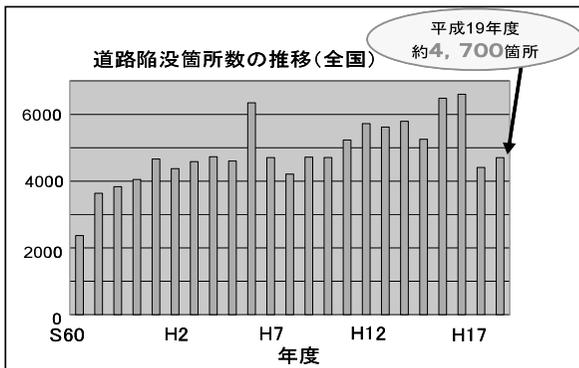


下水管の老朽化で道路陥没

次のグラフは、下水道管の劣化に起因する道路陥没の全国集計です。

平成6年頃は 6,000 箇所、平成 15 年・16 年に増えたので、急遽点検を始めたようです。

国土省の集計で北海道では、重要な路線の下（車が走ったり電車が走っている下）に埋まっている管路延長は 1,307 キロメートルで、そのうち 30 年以上経過している管路が 460 キロもあるそうです。そのうち点検したのが、下にあるとおりで、121 キロは点検をしておりません。点検をした結果、北海道で 9.1 キロを対策する必要があるのですが、対策を終わったのはまだ 5.7 キロですので、4 割近くがまだ未対策となっています。



※ レベルⅠ：直ちに対策が必要
 レベルⅡ：対策が必要
 レベルⅢ：当面対策の必要なし

緊急点検・対策実施状況調査(重要路線下)

都道府県番号	都道府県名	重要路線下											
		緊急的に点検の必要がある管路		緊急的に点検の必要がある管路の点検状況				点検実施済管路の損傷状況及び対策状況					
		30年経過	通常以上の損傷が見込まれる場合	詳細調査を実施	目視調査まで実施	巡視点検まで実施	未実施	レベルⅠ※	対策済	レベルⅡ※	対策済	レベルⅢ※	
1	北海道	1307.0	459.8	832.6	94.2	541.7	535.2	121.3	5.3	5.3	9.1	5.7	1158.7

点検が難しい「地下埋設の下水道管」

道路の橋は市民が点検する。樋門は河川管理者がたまに行って点検する。それでは、下水管ってどうやって点検するのか？私も道路工事を担当しているのですが、たまに下水道の迂回をするという工事があって、下水のマンホールの中に入ったことがあります。硫化水素というのが発生して、鉄は簡単に腐ります。目が痛くなって送風機がないと入っていきませんし、常に流れています。どうやって点検するのだという、上流で1回止めて、迂回をさせて、空っぽになったところに送風機をいれて、身体も臭くなる覚悟をして入っていくしかないのですが、最新的には自走式カメラというのがありますので、人が入らなくてもカメラで撮影していく。赤外線で、亀裂があると赤くなるという赤外線カメラで入っていくとか、点検手法はいろいろあって、詳細調査ということになりますが、北海道ではその詳細調査は 94 キロしかしていませんので、残りの 1,200 キロは、本当に大丈夫なのか？という感じはします。

受益者負担ですから、補修するとなると料金にはねかえるので、お客さんのためにそんなことはできないというのが事業主です。

東京都が最近ギブアップをしました。年間 690 億円で補修をしています。一方、年間 200 キロぐらい更新必要な管路が増えていきます。690 億円で 90 キロしか補修できないので、100 キロぐらいが積み上がっていく。このままいくと、長期間にわたり、風呂、トイレ、台所が使用不可能になる。

北海道の市町村別の污水管路と雨水管路の延長をグラフにしています。すいません、町と村は多すぎてこのグラフには載りませんでした。污水で 12,692 キロ、雨水で 6,130 キロ、合流管路が 5,225 キロあって、合計して 24,048 キロメートルです。

このうち 1,307 キロが点検しなければいけないのですが、94 キロしか詳細点検ができていない。

公共施設の老朽化は、住宅なども

この他にも地下にライフラインがたくさん入っています。それから公共住宅、公共施設、学校、体育館、町役場、こういう住宅関係のインフラの老朽化というものについても、もう少し掘り下げていかなくちゃいけないのですが、とりあえず道路、河川、本来の果たすべき目的ですね。

橋が落ちてしまえば道路はつながりませんから、その道路の意味がなくなる。

河川というのは、堤防で洪水から守るということですが、その洪水から守るべき樋門が弱点になって逆に洪水を起こす危険になっているものがある。

下水道なんていうのは、全国第5位と北海道は喜んでいますが、その分だけ下に危険が眠っていますよと。全国第5位危ない(笑)ということになると思います。

北海道の市町村単位下水管延長(町村除く)

都市名	汚水 km	雨水 km	合流 km	下水管総 延長(km)	影響人員 (千人)
札幌市	1,980	2,015	3,941	7,936	1,856
函館市	750	283	219	1,253	256
小樽市	579	47	0	625	130
旭川市	1,525	323	27	1,875	343
室蘭市	437	74	43	553	96
釧路市	703	460	168	1,332	266
帯広市	728	271	131	1,130	162
北見市	531	369	181	1,081	112
夕張市	32	0	0	33	4
岩見沢市	397	42	43	482	79
網走市	208	16	0	223	34
留萌市	103	4	0	107	0
苫小牧市	704	462	182	1,347	171
稚内市	160	4	0	164	37
美瑛市	154	19	0	172	20
芦別市	113	8	0	122	15
江別市	479	302	57	839	120
赤平市	82	24	0	106	13
紋別市	155	9	20	184	23
士別市	113	10	34	157	17
名寄市	104	23	43	170	24
三笠市	90	13	0	102	9
根室市	119	19	0	138	23
千歳市	415	429	79	922	89
滝川市	236	182	28	446	42
砂川市	124	11	0	135	18
歌志内市	44	1	0	45	0
深川市	115	40	0	154	17
富良野市	91	2	0	93	17
登別市	235	0	0	235	50
恵庭市	323	254	29	606	66
伊達市	147	9	0	156	28
北広島市	291	234	0	525	0
石狩市	258	170	0	428	54
北斗市	167	4	0	171	40
小計	12,692	6,130	5,225	24,048	4,230

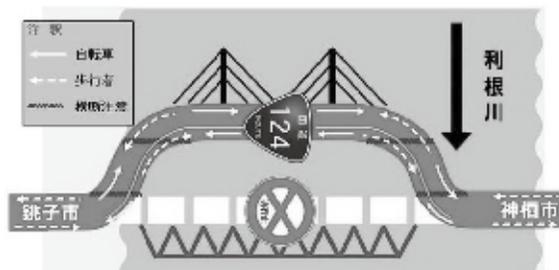
維持管理の法的基準を！

次には「大規模開発型」から「生活・環境重視型」に転換をとという点で、構造物が悲鳴を上げている。

千葉県に銚子大橋というのがあるんですが、これはいま全国で有名で、いま架け替えをしています。幹線道路ですから、迂回路をまずつくっています。仮設の橋を。そこに車を迂回してから、いままでの橋を壊して、もう1回新しい橋をつくる。膨大な金をかけています。

なぜ、そんなに早く落ちたか、通れなくなったかということ、海風です。コンクリートは海風で劣化します。あと鉄は完全に錆びます。ですから予想以上に銚子大橋は壊れるのが早すぎて、いま土木研究所でも調査に乗り出しています。多くの橋が、点検されず、補修の判断もされず、放置されているのがいまの実態だろうと。

公共事業について、さきほど永山先生も言っていたように「減らされ続ける維持管理予算」という問題があります。例えば、橋の例ですが、道路法第42条で「維持又は修繕に関する技術的基準等は政令で定める」となっています。この政令で定めるのはだれかということ国土交通省なのですが、これ



で定めたら、地方自治体のほうは大変だろうから、どうぞ自由に地方の判断でやって下さいということで、定めていない。何十年も経ちます。これを定めれば、この法律に基づいて各自治体が予算を確保し、その道路や橋は「こういう健全度を持たなければならない」という法律的な予算の裏付けができるということになるので、やっていく必要があると思うのですが、自治体が対応できない。先ほどの自治体財政健全化法という法律が一方でできましたから、これに使うとなると赤字再建団体、ここでは判断ができないということになっている。

自治体の財政悪化で、赤字債権団体へ

総務省の資料によると、北海道は下水道の事業で、地方債を252億円持っています。ほかの会計から借入金16億円、これが流域下水道事業特別会計というものです。それから公共下水道事業特別会計は地方債を43億円、ほかの会計などからは1億3,000万円ほど借りて、下水道を全国第5位までつくり上げてきましたから、地方債がかなりたまっています。

これで平成23年度になると、北海道では公債費比率が15%をこえる。そうすると早期健全化団体扱いになって、北海道ではこれ以降、公債等を発行する場合に総務省からの判断を待たないと公債等は発行できないという赤字再建団体に、平成23年で落ちるので、なんとかしたいというふうに、北海道の分析欄には書いてありました。他の県も同じように大変なところがあるのですが、北海道がそういう状況だという中で、じゃあ国が勝手に道路法42条にもとづいて政令を定めたときに、対応できるのかというと、大変な状況で、本当に永山先生がいったように国全体のシステムを変えていかないと、これはどうしようもないというふうに思っています。

道路特定財源が海外へ逃げていく危険も！

次の資料で、昨年みなさんから話題にいただきまして、道路特定財源が一般会計に全部もっていかれることになりました。

何を言いたいかというと、いままで「道路特定財源」というのは国内の車両をもっている人たちのガソリン税、重量税などからいただいていたから、道路特別会計というのは、国内の道路にしか予算としては使えないという仕組みになっておりました。

今回の一般財源化にともなって、東アジアあるいはアフリカでインフラ整備をしないといけないんだという話が出ています。

経済財政諮問会議というのがこの間、毎回開いていますが、国の方針を決定できるトヨタの会長が参加している。トヨタ自動車のための日本国の進路方針決定ということになりますが、最後のページに、一般会計に移ったことから、年間約7兆円の財源が、制度的にはODA予算、防衛費、ここにも使用可能になりました。

参考までに下に「アジアハイウェイマップ」を付けました。一番右側に日本があり、東京を起点にして1号線というのが北朝鮮も通らなくちゃいけないのでたいへんなんですけど、ベトナムのほうに、メコン川流域に降りていきまして、インドを通過して、ずうっとヨーロッパまで結ぶアジアハイウェイ1号線。これをつくろうとしています。

具体的にベトナム国と国土交通省は、国家間協議をやって、ベトナムの高速道路をつくる。国は建設部分にODA予算をもっていく。維持管理ノウハウ部分は民間資金の調達だということで、ネクスコ中日本というのがベトナムにハノイ支店をつくりました。ネクスコ中日本がハノイならネクスコ東日本はどっかでやります。ちなみにネクスコ西日本はアフリカ担当だそうです。

こんなことを、あの人たちは考えていますよ。公共事業悪玉論でガンガンやられました。しかし橋も河川も下水も大変だと。これを直せるのは建設労働者しかいない。建設労働者というのは、技術が継承されないと、あのバックフォーという機械だとか、クレーン、この間倒れました。クレーンなんかも、クレーンを使う能力というのは先輩から若い者に技術の継承がなければ成り立たない。

それと、忘れてるのは、常に災害復旧のときには建設会社をお願いをして、瓦が飛ばば大工さんをお願いをするということを忘れてるのですが、建設業は一度廃業をしてしまうと、元に戻れない。ヨーロッパでも、医者をはじめたために医者が少なくなって、もう1回医者を増やそうとしたけれども戻れない。建設産業もそういうものだと思います。



建設産業・建設行政に対する要求政策（案）

もう一つ私に、安全・安心な公共事業をというタイトルをもらっていただきましたので、お手元に「建設産業・建設行政に対する要求政策」（案）というのを持ってきました。

3ページの上から11行目に私たち全建労というのは、国土交通省という行政機関に働く労働者で組織している労働組合ですから、責任があるかなあと感じて、こんなふうにしたらどうでは？ということ提案をさせていただきます。

しかし、これで良いのかというと、工業高校出のこの能力では不十分な部分もあるのですが、4つの柱、さきほど強調されているように労働協約締結をして公契約法を結んでいこう、入札契約制度はこういうふうに変えていこう、中小建設業者を保護する行政はこうするべきだ、新たな建設業法をつくるべきだという4つの提言を考えています。

- 労働協約締結と公契約法の制定
- 入札契約制度の改革
- 建設労働者・中小建設業者を保護する建設行政への転換
- 新たな建設業法の制定

労働協約を締結するためには？

労働協約をつくらうというのが最初です。船員組合というのがあります。タンカーなんかを運転している船員の人たちは産業別労働組合をつくっていて、120万産業労働組合です。ここでは、労働協約を結んでいます。そういう協約のもとに港では働いています。

残念ながら、建設産別では労働組合の大同団結がないということと、企業側にも「産業の生産性向上、収益性向上に労働協約が必要なんだ」という理解が広まっていない。この2つを解決すれば労働協約は簡単に結べる。したがって、建設政策研究所を早急に大きくして、そこで知恵を出していただきたい。

公契約法というのは、尼崎市では6月議会で成立するかギリギリですが、厳しいようです。なかなか大変だと聞いています。

この公契約法ができると、建設労働組合が労働協約を締結し、組合に入っていない建設労働者にも適用ができる。当面は国会においてILO98号条約を法律とするという、国会が変われば公契約は尼崎市でもスムーズにいくと思うのですが。

予定価格の上限性撤廃を！そして、平均価格入札方式へ！

つぎに、入札契約制度についてです。そこで、予定価格なんていう上限拘束は撤廃しろというのが1つ目です。そもそも、私も予定価格を何度もつくった人間ですが、ギリギリの予定価格ですよ、ご存じかもしれませんが。標準的な歩掛かりで一番安い単価をぶち込んで総額を出していきます。それで利益が出る最低限が予定価格です。最低限価格です。それが上限だというのは、資本主義経済でしょう。資本家がもうけなかったら資本主義が成り立たないじゃないですか。社会主義になったらいいですけど、まだ資本主義ですので、予定価格という上限はもうやめる。

2つ目は、最低入札で落札できるのではなくて、平均入札方式に転換しましょう。予定価格以上い

れてもいいです、下がいてもいいです。その中間付近、ひどいのは除いて中間付近の人からヒアリングをしながら、こちらへが一番いいのだという平均入札価格制度に変える。

当然そうすると、談合が生まれますから、③として談合防止の独占禁止法の強化。強化するだけじゃなくて、入札監視制度というのを市民参加でいこう。

④は、入札価格と最終価格は情報公開。何になんぼかかったのかをオープンにしようということです。これを繰り返していけば適正な価格は必ず設定されると思っています。

総価契約方式から単価契約方式へ！そして、月払い方式も！

私たちの要求・政策でかかっている「建設行政の民主化」ですが、総価契約方式をやめて、単価契約方式に転換をして、毎週とか毎月の支払い方式に転換しましょう。労働協約にもとづいて下請けに対し直接発注者が現金支払いをする、こういう制度に改めましょう。

そして、1次下請け企業に直接雇用を義務化させましょう。2次とか3次をやっちゃいかん。労働組合の労働者供給事業というものに連動していけないか。1次下請け企業以下の企業、2次、3次は直訴できる制度を確立しましょう。

労働者供給事業への発展と訓練学校の充実！

労働組合の労働者供給事業、こういうのを採用促進していこうと提案しています。建交労さんが労働者をみんな組織して、あっちの現場に、じゃあ今度だれだれさんと、こういうふうにやっっていこう。

5つ目にあげている「訓練学校の公費と企業基金の設立」。それぞれの会社で若者を育てるよりは、こういう所で育てたほうが効率的です。そして会社はそんなことを考えるよりは、施工管理をどうするのかなどを一所懸命に会社の社長は考えてほしいのです。

新たな「建設業法」の制定に向けて！

最後にあらたな建設業法がどうしても必要です。職人の定義をしっかりと資格制度にしましょうと提案します。ですから、建交労技能訓練学校を卒業しないと資格がもらえない。2つ目は、元請け企業の直接雇用義務化。そして建設労働裁判所というのをつくって、最後には発注者の責任を明確なものにしようとして提案しています。

マンガパンフ「かすみちゃんの帰省」について！

建設産業の民主化でバラ色になるかと思うのですが、なかなか難しいです。政策的には、建設関係労働者の中では結構理解が深まっているのですが、市民団体などいろんな人たちにはまだまだ理解してもらえないところがある。そこで「かすみちゃんの帰省」というマンガ（当日、会場で配布）を造りました。やんわりと道路の必要性、河川の重要性などをアピールしてみようと思っています。

誤解される箇所があるので説明しますが、3ページの一番下のコマに「政令指定都市になったから道路予算があるんだ」という表現は間違いです。政令指定都市になると、都道府県がやっていた道路管理、河川管理が全部押し付けられて、金はこないので、逆に大変だそうです。このマンガでは、4ページにある「ABC電気のある市」なので予算があるということです。「ABC電気」というのは、外貨が入っている立派な会社で、この法人税があるために、この政令指定都市は金があるということです。

6頁目の真ん中のコマを見てほしいんですが、荒れた河川の所にモグラが隠れています。最初は、河川が荒れるとタイヤとかドラム缶とかを捨てられるというふうに思ったんですが、草を刈らないでおいて、それが枯れる。それを繰り返していくと、ミミズが発生する。ミミズを食いにモグラがやってくる。モグラが堤防に穴を空ける。空いた穴から水道(みずみち)ができて堤防が決壊するのです。ですから、堤防の草刈りになぜ?あんなに金かけてやっているんだという声がありますが、実は堤防を守るためなんです。そういうことをわかってもらおうと思ってモグラを描いてみたのですがダメでしたかね。(笑)

後は、14 ページに地方分権の問題で、道路河川、その管理、建設産業、そして私たち国土交通省の職員がどうなるのか。その上で国と地方の役割分担はどうあるべきかという提言を載せていますので参考に見て下さい。

以上ですが、「このまま負けてたまるか建設産業！」というふうに頑張っていきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。(拍手)

フロアからの発言とパネラーからの補足発言

(司会 森田国教・副理事長) お三方のお話ありがとうございました。時間の関係で3名程度で時間かと思えますけれども、どうぞ質問、ご意見をいただければというふうに思います。

(稲葉典昭) 帯広から来た稲葉といいます。せっかく遠くから来たのでひとこと発言させていただきます。3名のボリュームのある報告を聞いた直後で頭の中がパンパンになっております。いま帯広・十勝の公共事業の現状とか、私どもの考えていることについて少し発言させていただければというふうに思っています。

公共事業は、十勝も激減しております。98年2100億円ありましたが、昨年度3月末で746億円ですから、3分の1近くに減ってきているということです。一般建築も住宅着工が96年がピークだったと思いますが、4000戸ぐらいあったのが、去年は2100戸ですね。これも半減近くなってきている。当然それを支えている建設・土木の業界はいま大変な状況で、毎年のように中堅から地元の大手といわれるところが倒産の憂き目にあっているという状況になっています。

今年度の開発の予算をみますと、490億ぐらいで、道路がそのうち230億なんですね。230億のうち92億が高速ですね。高規格が46億の高速道路が46億、合わせて92億ですから、230億に激減している中で、高速関係だけが予算を維持していますから、4割になってしまっているというのが現状になっています。

じゃあ仕事が本当にないんだろうかということで、いろいろ私たちも提案したりしているわけなんですけれども、例えば建設であると、いま着目していることの1つに耐震補強の問題があります。帯広市では耐震改修促進計画というのを昨年つくりまして、平成27年までに耐震化率90%ということで、これで特

定建築物60棟と住宅1900戸を耐震化するという目標はもっているんです。これでどの程度仕事になるかと推計しますと、1900戸の耐震補強で約200億になります。それから公共施設が76施設、旧耐震で残っていますから、学校等はいま予算が張り付いて、体育館はいま全部計画化されてきましたから、残っているのは約17億です。校舎は22校残っています、これは2次診断まで入っていませんので、かなりアバウトにヘーベ2万6000円で耐震化するとすると26億と。そのほかの公共施設47施設、特定建築物54施設というふうになってきますから、合わせると数百億ぐらいの耐震化だけでも仕事が出てくるだろうと。

問題は、それをやらせるために、どう行政が支援をしていくかということなんですよ。なかなか一般住宅も古くなった、建て替えられない層というのは耐震補強もしないんです。そこに金をかけられないですから。だからそこにどういうふうに援助していくか、支援をしていくかということがなければ、この耐震計画も絵に描いた餅になるだろうというふうに思っています。

それからさきほど開発の道路の話もしたんですけれども、帯広市の道路の現状も、いわゆる簡易舗装というのが全体の27%ぐらいあるわけなんです、これはほとんど減ってないんですね、毎年。張り替えたり部分補修しかできないですから。これを本格恒久舗装に張り替えるとすると、面積でいくと、金額的には約830億ぐらいの仕事になってきます。全部恒久舗装にしくなくても路盤の入れ替えですね。路盤を50センチぐらいつくれば、今のようなボコボコにはなりませんから、それでやると250億ぐらいの仕事。それから雨水処理も面積でいくと、まだ42%ぐらいしか整備されていないんですね。これをやるとすれば2500ヘクタールぐらいになりますから、750

億ぐらいの仕事になるということになってくるんですね。だから道路の舗装化と雨水処理、これで1500億ぐらいの仕事が出るわけですから、土建屋さんもしばらくは仕事にはなってくるんですね。だから十勝の中で、さきほどありましたけれども、全部高速道路のような道路網の中で、なんで高速道路をつくるんだという。その92億が基盤整備に向かっていくならば、地元の仕事にも必ずなるわけですし、そういった意味では公共事業のあり方だとか、今後の建設産業をどう起こしていくのか、少なくとも急激な衰退じゃなくて、構造転換ができる中でどういうふうな役割を果たしてもらおうのかというのは、もう少し知恵も出しながら考えていかなきゃいけないかなと。

きょういろいろお聞きしたことをまた咀嚼もしながら、地元に戻ってみんなで力を合わせてやっていきたいと思っております。(拍手)

(司会) ありがとうございます。続きましてフロアからの発言、あるいは3名の先生方からの、補強がございましたら出していただければと思うんですが、いかがでしょうか。

(永山) ちょっと強調して受け止めていただきたいと思っていることなんですけど、これは川村先生もご指摘されましたし、加藤委員長もご指摘になっているところで、特に全建労の「政策(案)」のところにかかわるんですけども、建設業法の新たな制定あるいは現行の改革というのか、そういうことにかかわって非常に難しいところなんですけど、労災その他いろいろこれまでの労働保険の関係等を含めて、ここだけはどういうところが建設業法の制定という最後のページのところなんですけれども、ここで日本の建設業法がきちんとした建設業としての営業資格、これが非常にあいまいになってきておりまして、いま建政研でも研究中なんですけれども、一人親方あるいは独立事業者というものが事実上下請け事業

契約がどんどんどんどん可能になってきておりまして、実質上労働者でありながら事業者扱いをされているという人が非常に増えてきているわけです。このことは建設業法そのものの問題でもある。つまり労働者性という形でいままで法律の世界では問題にされてきているんですけども、それももちろんあるんですが、同時にあいまいな領域のところは事業法をきちんと制定していくことによって、より鮮明に労働者性が見えてくるという関係があると思います。

これはドイツとかフランスの考え方で、事業主というのは必ず、たとえば商工会議所の会員にならなければならない。商工会議所の会員になるためには必ず、ドイツですとマイスター試験にパスをして商工会議所に登録する。そうしないと事業者として認定されない。事業者でない人は全部労働者と扱いますという、こういうことになっているんですね。

日本の場合はどうしても一人親方等の自営業層を労働者とみなせということで労働法の適用をしようとしてきているんですが、ILOの契約労働法制の中でもはっきりこれがいまいであるということがわかっているんですけども、しかしそれは日本の場合では業法の適用がきちんとされることによって初めて労働者性も見えてくるという関係もあるので、ぜひこのところは建設労働者の資格性と合わせて、経営者の資格性というのものも、つまりちゃんと業務契約ができるとか、簿記もできるとか、労働者の教育・訓練ができて、事業内教育が引き受けられるというような、これがドイツのケースですけれども、要するにマイスター制度というのはそういう法的な関係を形成している。

したがって、そこから事業者に雇われている人は、全部賃金、労働条件も、もちろん失業保険とか年金とか、悪天候手当、こういったものの手当は全部企業の外に預金をする形で、社会金庫というところにお金を払い込んで、そして仮に企業がつぶれようと、労働者

の年次有給休暇の権利の行使のために必要な賃金部分というのは、そこから支払われるという格好になりますので、経営の不安定からある程度の独立性も保てるというようなことで、そういう法整備だけで何でもできるわけじゃないですけれども、そういった形で建設業法というものの認定条件というものをきっちりするということが下請け制の重層化を抑える重要な役割を果たすんだということが重要な点だと思います。これはたぶん運輸業だとかその他製造業の場合も同じようなことだし、そういったものが競争秩序というものを公正なものに変えていく1つのケルンになっていくんじゃないかなとことを補足しておきたいと思います。

(司会) ありがとうございます。それでは引き続きフロアからの発言を求めたいと思います。

(小室正範) 感想的にのべさせていただきたいと思います。道労連という労働組合で事務局長をしております小室と申します。永山先生のお話ということになるかもしれませんが、内需拡大への転換ということを口でいっている、スローガンでこだまのようにしているだけではいけないと、たいへん勉強になりました。

総選挙が今年おこなわれることになりましたけれど、単なる政権交代の掛け声ではないだろう。ではどういう国をつくりたいのかということをおぼろげにきょうの話も含めて考えたいと思うんです。「レーバーレター」が明日か明後日出ると思うんです。数日前にはIMFの発表もあって、世界の金融破綻の影響があって、リーマンショック以来の大きい数字になるということで、これがまた6月の株主総会に向けて雇用調整であるとか、どういう影響を及ぼすのかということをおぼろげに心配しているんです。先月の「レーバーレター」でも、先だって札幌の公共職業安定所の所長さ

んとお話する機会がありましたが、去年の2月の求人が2万人ぐらいなんです。今年は1万5000人ぐらいなんです。求人の著しい減ですね。ハローワーク札幌は企業の多いハローワーク、職安ですから、企業からのいろんな資料も多いんですけど、北海道全域で急激なる雇用の縮小が起きている。それからタクシーの売り上げの急激なる減少。たいへんな景気後退と雇用の縮減が起きているということの中で、きょうのお話もあるのではないだろうか。

特に建設業で言うと、一昨日私どもの事務所にくられた方も、有名なハウスメーカーに19年まで勤められていて、生活保護の申請をしたいということでご相談にくられました。大東建宅に勤められていて19年におやめになって、サラ金もう400万になって、一所懸命仕事をしているんですけど、いま江別の流通センターで働いて、夜中働いて880円で、生活ができない。サラ金もたまってしまったという相談でした。

季節労働者の調査でも、きょう川村先生が出されたいくつかの声がございしますが、仕事が減っていて、たくさんの悲痛な声がありますけど、私が一番感じたのは、アンケート調査の中で、1月も15万ぐらいしか収入がなく、2月一家心中を考えてしまう。お子さん2人で。その方の年齢が39歳と書いてあった。39歳で一家心中を考えるように追い詰められているという状況を見て、本当になんとかしなければならぬという思いでここへ駆けつけました。

こんな感想的な話で申し訳ないんですけども、これからどういう国をつくるのかということでお三方の話から勉強させていただきましたので、糧にしたたかいの材料にしていきたいと思いました。(拍手)

(司会) ありがとうございます。引き続き、いまのような感想でもかまいません。

(川村) これは加藤委員長の質問であり、きょうここには行政関係の方とか政治家の方々がおられるかもしれないのでぜひ一緒に考えていきたいのは、建政研北海道センターとしても「無駄な公共事業マップ」とか、そんなのもつくらなきゃいけないかなあと考えていて、なかなか業務多忙につき出来てなかったんですが、きょうの加藤委員長のお話を聞いたら、「危険な建設構造物マップ」のほうが急いでつくらなければいけないのかなと(笑)。

そんな思いもありまして、頭の中で構想しているばかりじゃだめなんですけど、さきほどの資料によれば、少なからず把握されていない部分も、地方都市とかあるいは町村レベルでは多いようなので、具体的にこういう作業はできるのでないかと、ご指摘いただければ、この中におられる関係者の方あるいは建政研北海道センターとしての今期の事業にもつながっていくのかなと思い、アドバイスをいただければと思います。

(加藤) 袋の中に、道議会定例会の質問と建設部土木局道路課の回答が入っていて平成19年にやられていますよね。きっとミネソタ州のトラス橋が落ちて、その心配で質問されて、同じようなことが長寿命化検討委員会を出ている5100橋のうち85橋が50年こえるとか、こういうふうに回答して、最後が尻すぼみなんですよね。順次調査をすすめると。してないじゃないかと思うんですが。

あと、橋梁一覧表まで出ていて、「コンクリート、コンクリート」と書いてある一覧表があって、この議員さんも安心されたかもしれないんですが、そういうこともあってコンクリートの橋が落ちてるよというのを今回トップバッターでもってきていますから、だまされちゃいけないと思います。きっとこのコンクリート橋という10メートルとか30メートルとかですね、それらの経過年数をみると50年こしてますよね。この橋はちゃんと点検をしてチェックしているのかというのは、議

会で追及すればいろんなものを引き出すことができると思うんですね。

ですから、樋門というのも、引き出せば、行政としてやらざるを得なくなりますから、いろんなところで引っ張り出せると思います。数字はですね。で、1つの橋を直すのにいくらかかるというのも札幌土木事務所を中心にしてシュミレーションをしてさっきの真っ赤の資料を作っていますから。そうすると、そこで直さなくちゃいけない橋の数が出て来て、それに金額をかければ、年間そのぐらいのものを市町村単位で予算確保をしていくんだと。その予算を確保すれば、こういう事業はゼネコンは手を出しませんから。

こういうのは一番に人手がかかります。重機をもってきてガンガンとやるわけにいかないんで。100万円あればそのうちの労働者に行く分が50万円以上というふうな仕事になると思うし、資材を新しく買うわけじゃないので、建設労働者の賃金にまわる仕事がこのうものだと思いますね。そういったものを、きっとだます人が、役所が、私もだましてきたわけじゃないんですが(笑)、だまされないようにするには、それぞれの自治体に建設技術者がいますから、そういう人たちを巻き込んで、建設労働者で現場で実際にやる人たちはもっと詳しくわかるし、橋の点検だけでもすごい事業創出すると思うんです。立派な点検車、アームのようなやつというのは数千万円しますから、結構高いんですけども、足場を組むという仕事があります、点検をするためには。そうすると足場を組める人というのは建設労働者になるので、点検をするという仕事だけでも建設労働者の雇用創出につながる事業かなというのを地方地方で具体的に予算を積み上げていくと、建設労働者の展望も見えてくるかなというふうに思います。

(永山) これは回答じゃなくて、ヒントになればいいなと思うことなんですけど、例えば橋、下水道、これはある程度データを調べ

て点検しているのかというので実情を把握し、調べた結果、どの程度の緊急性があるのかをグレード別に分けて逐次やれというふうな、そういうことになっていくと思うんですけど、実は建設物の安全性の問題はもう1つ、民間の側の建物、あるいは箱物にも相当ございまして、これまで千葉県で経験した例では、特に公共の箱物については、管理者のほか消防署が耐震等あるいは防災上の危険の度合いというのを調べるために建物の調査をしているんですね。千葉県の場合、相当これが役に立ちまして、私どもは千葉土建の依頼の市町村ごとに耐震の調査、未調査、それから整備の達成度合い、こういうのを市町村別に全部一覧表にして、整備が遅れているところは、やりなさいという運動につなげてほしいというようなことをやっております。具体的にどこまで成果が上がっているかということについてはまだ、昨年報告書を出したばかりなので点検しておりませんが、できれば来年ぐらいに点検してみようかと考えています。

それから民間の、さきほど帯広の民間住宅の減少の問題が出されまして、これも本当に悩ましいことなんですけど、やはり同じ千葉、あるいは東京ですと墨田というところがやっていることなんですけれども、狭小・過密・老朽・高齢者居住住宅をどう整備するのかということが、その人の家の安全だけではなくて周辺の住宅街の安全という問題にもからんできますので、そういう角度から、少し高齢の方が多くなりますので、改修の資金がないわけですね。これをどうやって捻出するかということで、例えば狭くても土地をもっている方は、土地を担保にして融資制度というのを行政がかめないか。それから建てる場合に、1人2人の小さな家族になってきますので、一定の貸間貸家を併設する形で、それに融資をするという形で資金の捻出と仕事の遂行ということがセットにならないか。

それで木造過密住宅の改修方式について、何人か、東京大学とか東工大、それからUR

の出身者の方々などが研究しているのがございまして、そういうものと資金をつなげる、その部分を全部行政がやれということにはいきませんので、それを民間の資金を入れられるようにするか、または行政がその資金導入の支援ができるような仕組みというものをつくることはできないだろうかということ、いま船橋市の少し詳しい一軒一軒の調査をして、そのうえで、どういう資産能力、資金調達能力があるかというのを調べて具体的に仕事に持ち込む方法につなげていきたいなあと考えているんです。

そういう意味では、仕事づくりは決して公共だのみというだけではすすみませんので、なんとかそういった民間のこれまで潜在的な建築需要はあるけれども、それが有効需要にならないところを、なんかひねりだすことができないだろうかという検討をしましています。そんなことで、お知恵をいただければと考えております。

(司会) ありがとうございます。約束の時間になりました。

今回のテーマは、建設業がどうなるのか、さらには公共事業という大きなテーマです。したがって政治にもかかわるし、法律にもかかわってくる、非常に大きな、これからも探究、研究していかなければならないテーマだと思います。

みなさんのご協力を得ながら、引き続き奮闘してまいりたいと思います。最後になりますけれども、冒頭、川村理事長がお願いしましたが、建設政策研究所への加入のチラシ、申し込み書が入っています。ぜひともこの機会にご加入いただいて、ご協力をお願いしたいというお願いをいたしまして、きょうのシンポジウムを終わらせていただきます。たいへんありがとうございます。(拍手)