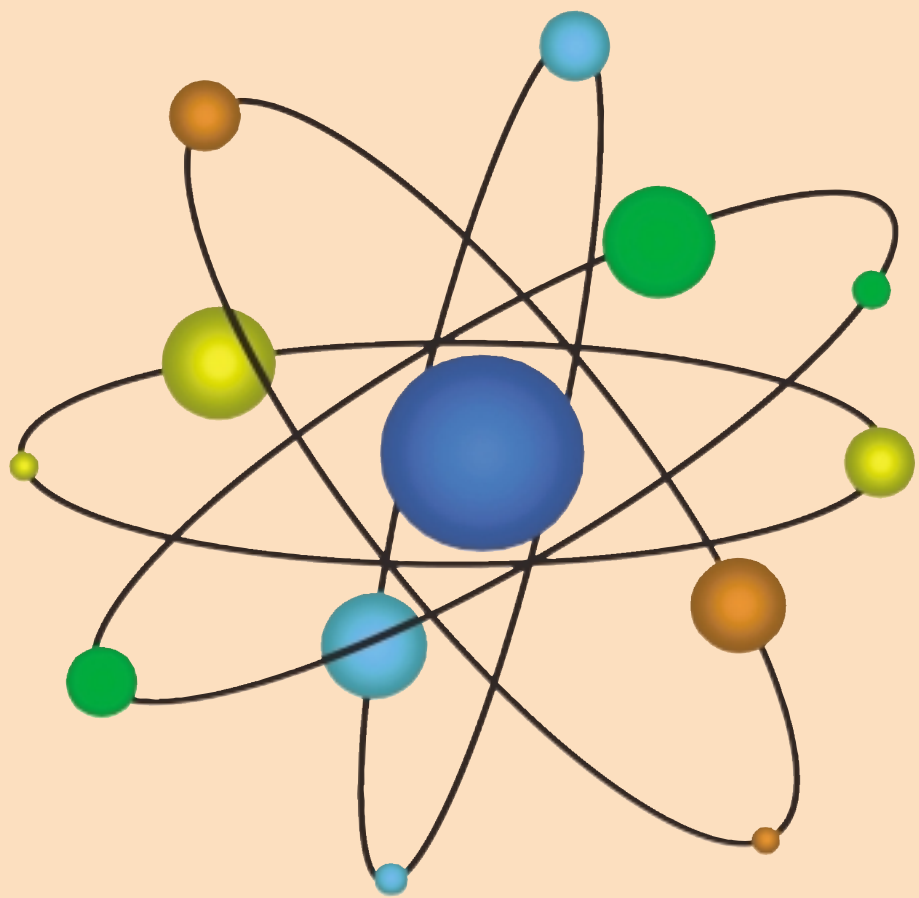


道建協中期ビジョン2005

道路建設業の望ましい将来像に向けて



目次

はじめに	2
宣言	3
概要	4
第一章 道路建設業の現状と課題	
第1節 前回ビジョンのフォローアップ状況	9
第2節 道路建設業界を取り巻く社会環境の変化	11
(1) 建設市場の縮小化、過当競争と淘汰の時代	
(2) 環境に対する意識の高まり	
(3) 労働力の減少	
(4) 安全	1) 労働災害の発生状況 2) もらい事故の発生状況
3) 公衆災害の発生状況 4) まとめ	
第3節 事業領域の確保と拡大への課題	15
(1) 望まれている事業領域	(2) 事業領域の拡大への課題
第4節 労働環境改善への課題	17
(1) 労働時間の現況	(2) 雇用の状況
(3) 給与水準の現況	(4) 労働生産性の現況
第5節 技術や知識を生かす調達制度への課題	20
(1) 官公需法と行き過ぎた地域要件	(2) 路上工事の合理化
(3) 公共工事の現在の調達制度	(4) 技術や知識に係わる評価のあり方
第二章 魅力ある道づくりへの挑戦	
第1節 将来に向けての業界の主張	22
(1) 時代変化への柔軟な対応	
(2) 市民に親しまれる道路建設業を目指して	
第2節 期待される道路建設業	24
(1) 再生へのレイアウト	
(2) 舗装施工技術を保持するための取り組み	
(3) 表彰制度および工事成績の加点制度他	
(4) 将来に向けての取り組み	
第3節 魅力ある労働環境の実現	26
(1) ゆとりある労働時間の確保へ向けて	
(2) 産業を支える若い力と確かな技術の確保	
(3) 生産体制変革へのチャレンジ	
第4節 私たちを取り巻く環境の変化に即して	27
(1) IT社会への変化に即した施工体制の確立	
(2) 環境や高齢者など、市民生活への貢献	
第5節 より良い道、街、環境づくりへの貢献	28
(1) 環境保全に貢献する技術開発	
(2) 新たな道づくり業への挑戦	
(3) 技術に対する適正な評価と開発意欲	
おわりに	29
資料編	31

はじめに

(社)日本道路建設業協会は、平成8年12月、将来のあるべき姿とその実現に向けての方策を「道路建設業の将来ビジョン」としてまとめ、広く世に問うた。このビジョンでは技術と経営に優れた企業が自由に伸びられる環境の実現が主題であった。

このテーマについては、官民の努力により、平成13年の「入札契約適正化法」の施行や、「アスファルト舗装工事施工体制研究会提言」に基づく総合評価方式など技術力を重視した入札契約制度の実施、舗装施工管理技術者制度の活用などが実現し、さらに「公共工事の品質確保の促進に関する法律」などの基本的な枠組みの構築も検討されつつある。

しかし一方、財政再建の観点や社会資本整備に対する誤った理解による建設市場の縮小と、これに伴う過当競争などの問題がビジョン策定後に顕在化した。

このように道路建設業においては、技術と経営に優れた企業が自由に伸びられる環境の実現に向けて一層努力を必要とすると共に、変化する建設市場への適切な対応という新たな課題に直面している。

我々はこうした現状と以下の事実、すなわち

道路は、たえざる研究開発により国民の要望に応じて発展してきた

道路は、その環境や空間を時代の要請に応じて変えてきた

を踏まえて、

「道路は人類発展・国家繁栄の基盤であり、道路の整備はわれわれが果たすべき、次世代への責務である」

との共通認識を持つ。

ここに、道路建設業の果たしている役割と果たすべき責務は、

道路整備とその維持管理の中心的役割を担う

良い品質の道路を、安く、安全に提供する

防災対策や災害時の復旧支援等に積極的に取り組む

ことである。

我々は、こうした認識を踏まえ、新たなる決意で道路建設業の望ましい将来像の構築とその実現に向けて、不断の努力を続けていかなければならない。

宣 言

当協会は、終戦直後の1945年11月、廃墟のなかから日本再建のためには、道路網の構築に如かずとの理念のもとに設立された。以来60年、「道路技術の向上」「道路建設業の健全な発展」「道路整備の推進」のために、会員が総力を挙げて邁進し所定の成果を上げ、世界第二の経済大国の基盤を支えてきた。

今後とも、この3点を基本テーマとして取り組みつつ、変化する建設市場への適切な対応を喫緊の課題として取り組む。

(1) 道路建設市場の変化への対応に向けて

- 会員は
- 1) 道路建設業を魅力ある産業にする
 - 2) 舗装工事業は指定建設業と定められており、道路とこれに付帯する構造物を構築する業種であることを認識する
 - 3) 高度の技術を必要とする舗装工事及び一定規模以上の舗装工事は、他業種と分離して発注されることを主張する
 - 4) 各種の規制や特記仕様書の不備等から、工事の生産性が著しく低下していることの理解を求める
 - 5) 路面の維持管理に関する民間委託分野へ積極的に取り組む

(2) 技術と経営に優れた企業が自由に伸びられる環境の実現に向けて

- 会員は
- 1) 技術力の強化に努め、時代の要請に応えられる製品を開発する
 - 2) 舗装施工管理技術者を育成して施工体制の強化に努め、不良・不適格業者を排除する環境を実現する
 - 3) 行き過ぎた地域要件が、企業の公正な活動を阻害していることの是正を提言する

(3) 道路整備の着実な進展に向けて

- 会員は
- 1) 道路に対する国民の多種多様な要請に応え得るよう努める
 - 2) 道路の路上工事の重要性について、広く理解を求める
 - 3) 道路の保全に関し集中工事等の効果的な手法の提案に努める

(4) 安全確保に向けて

- 会員は
- 1) 道路利用者や地域住民の安全第一を考えるとともに、工事の安全な環境の確保を推進する
 - 2) いわゆるもらい事故の抜本的解決に向けて、発注者はじめ国民の理解を求める

(5) 社会的責任の全うに向けて

- 会員は
- 1) 不測の事態に対応する防災支援体制の強化に努める
 - 2) 法令順守を徹底するとともに、情報開示に努める
 - 3) 道路建設工事の内容をできるだけ公開し、道路建設業についての地域住民の理解と協力を得る
 - 4) 地球温暖化などの環境負荷の低減に配慮する
 - 5) 建設副産物のリサイクルに努め、適正な処理をする

2005年5月

社団法人 日本道路建設業協会

道建協中期ビジョン2005

道路建設業の現状と課題



道路建設業の望ましい将来像に向けて

魅力ある道づくりへの挑戦

将来に向けての業界の主張

指定建設業
としての認識

道路整備の
中心的役割

適正な
施工体制の構築

防災対策や災害
復旧への支援

地域住民との交流

- イベントの開催
(現場見学会、マラソン大会・ウォーキング大会)
- 一般市民の技術フェア参加
- 社会体験型授業



道路建設業協会の役割

- 社会的評価の向上...積極的なPR
ホームページの活用、一般誌やテレビコマーシャルの活用
- 異業種産業・学校法人との積極的交流
- 社会貢献活動やボランティアへの積極的参加と支援

道建協会会員会社としての役割

- 渋滞防止、安全性向上による快適な道路の整備に貢献
- 新技術の開発(低騒音化、ヒートアイランド対策、リサイクルの推進)
- 防災支援体制の確立(ライフラインの確保を通じて地域ニーズに応える)

期待される道路建設業（将来に向けての取り組み）

地域住民、交通管理者を交えた設計・発注・施工の推進

住民参加型プロジェクト



価格と品質で総合的に優れた調達(品確法)への対応

舗装施工技術を保持するための取り組み

舗装施工管理技術者制度の活用
舗装技術者の質の向上 企業評価

事業領域の拡大

路面の維持管理に関する民間委託
(道の駅、BOT方式事業等)
PFIによるプロジェクトの提案
詳細設計を組み込んだ発注方式への働きかけ
ユニバーサルデザインを理想とする技術提案、製品開発
環境対策技術、リサイクル技術の開発



魅力ある労働環境の実現

ゆとりある労働時間の確保

年間休日日数の増加
多様な休暇制度の導入

若い力と確かな技術の確保

早期退職優遇と定年延長再雇用制度の同時導入
業績給移行と評価制度
若年雇用対策

生産体制変革へのチャレンジ

施工能力の低い業者への発注回避、工事発注の年間平準化
機械開発、IT施工、作業員教育

私たちを取り巻く環境の変化に即して

IT社会への変化に即した施工体制の確立

環境や高齢者など市民生活への貢献する道づくりの提案

いま転換の時、より良い道、街、環境づくりへの貢献

地域ニーズに応え環境保全に貢献する技術開発

環境保全・改善技術（地球温暖化防止、都市のヒートアイランド現象の抑制）
生物自生環境を整える技術
地域社会に快適な暮らしを提供する技術
景観や美観に配慮した技術
高齢者や生活弱者に優しい技術

第一章 道路建設業の現状と課題

平成7年1月の阪神淡路大震災や平成16年10月の中越地震で、国民の生命、財産を守るために、道路の重要性が非常に高いことが国民に改めて認識された。もとより道路は、普段の生活、産業等を支える基礎的インフラであり、道路網として機能することにより、さらにその効用が増加されるものである。

今般、新たに道路建設業の将来像を策定することとし、広範にわたりアンケート調査*を実施した。この結果をもとに、これまで議論されていた問題点や反省点、「将来ビジョン」では十分でなかったこと、さらに従来の枠組みを越える事柄についても議論を重ねた。

しかし、私たちはまだ時代の変化を十分に受け止め、的確に対応してきたとは言える状況にない。道路建設業の基幹である舗装工事業が法に言う指定建設業*であることを認識し、道路建設業の健全な発展に向けて時代の変化に対応するよう、当協会は今後も更なる努力が必要である。

第1節 前回ビジョンのフォローアップ状況

平成8年12月の「道路建設業の将来ビジョン」は、平成7年4月中央建設業審議会の「建設産業政策大綱」をうけて検討が進められ、つぎの5大項目にまとめられている。

(1)「技術と経営に優れた企業が自由に伸びられる環境の実現」については、一括下請負の禁止を一層徹底するための自助努力、不良不適格業者排除のための仕組みの構築、及びビジョンフォローアップ小委員会の設置等が重視された。

その後、国においては

中建審建議、規制緩和推進3か年計画を踏まえた「不良不適格業者排除対策について」
公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律、建設業法施行規則の一部を改正する省令による「施工体制の適正化及び一括下請負の禁止の徹底等について」

「アスファルト舗装工事施工体制研究会提言」

などが取りまとめられた。

一方、当協会においてもビジョンフォローアップ小委員会により平成9年から平成13年まで検討が進められ、

下請け実態調査とその公表、機関紙「道路建設」における数度の特集による啓蒙

「一括下請負の禁止の徹底について」の会長通知

* アンケート調査 平成15年8月、舗装工事周辺住民(2,500名)、会員会社従業員(700名)、会員会社(300社)へアンケートを実施した。

* 指定建設業 建設業法第15条第2項ただし書きによる指定建設業。施工技術の総合性や社会的責任の大きさにかんがみ、高度な技術力が求められている。土木一式、建築一式、管工事、鋼構造物、ほ装、電気、造園の7業種をいう。

を出し、上請け問題等について社会的認知を図り、是正努力を行うなど一定の成果を得た。

また、舗装施工管理技術者資格試験制度の採用や技術力を重視した入札制度の検討等については、資格制度の大臣認定を得たことや、舗装工事の性能規定や総合評価落札方式の試行的導入など、着実に進展中といえる段階にある。

しかしながら、行き過ぎた地域要件、官公需法適用などは依然として課題となっており、舗装工事を専業としてきた業者が、その規模の大小を問わず、元請として工事に参加する機会を大きく制約されている事態は解決されていない。

(2)「社会のニーズに積極的に応える技術開発の推進」および

(3)「良いものを安く提供できる体制の実現に向けて」については、「舗装技術基準」が制定され性能規定化されたことや、新しい入札・契約制度の試行、発注者支援データベースの活用機関の増加などが図られている。

当協会としても講習会やPR活動の充実に加え、新たにホームページを開設し、舗装の歴史の紹介や機能的舗装について積極的な情報公開に努めているところであり、また会員各社においても新技術の共同開発やアスファルトプラントの協業化等が進められている。

これらの項目については、今後とも引き続き不断の努力が必要である。

(4)「総合的な道路建設業への新たな挑戦」については、総合化のテーマとして、従来の舗装、小構造物を中心とした工事に加え、新たに路床、埋設構造物、路側構造物等を含んだ舗装工事への取り組み、情報や環境分野を含む総合的な道路空間産業への進出、維持修繕に関する技術提供やCMへの参加を挙げている。

これらについては十分に検討されてはならず、その後の国民のニーズから見ると、新たに、環境、安全、総合的なコスト縮減等の分野を加えての取り組みが求められている。

(5)「魅力ある道路建設業の実現と優れた人材の確保」については、企業努力と道路建設業のイメージアップについて述べている。これらについては、建設工事の事故防止重点施策の実施、過重労働による健康障害防止のための総合政策等が国の施策として打ち出されている。

当協会においても路上工事の特殊性に着目し、道路管理者、警察等と連携を強化することにより事故防止、作業環境の改善等に取り組んでいる。

しかしながら、市場の急激な縮小や工事管理書類の複雑化等により、現場の労働条件改善や労働生産性向上が図られたと言える状況にはない。

第2節 道路建設業界を取り巻く社会環境の変化

(1) 建設市場の縮小化、過当競争と淘汰の時代

官公庁の事業に依存する割合の大きい道路建設業にとって、公共事業の見直しや削減、建設費の縮減はまさに死活問題となっている。今や、日本の基幹産業のひとつとして全産業就労人口の約10%、GDPの11%を担ってきた建設産業は、生き残りの方法を模索中で国土交通省の政策も建設業者数に注目し、「不良不適格業者の排除」と「技術と経営に優れた企業の生き残り」を前面にかけ、経営事項の審査や配置技術者に係わる基準を改め、新しい入札制度の導入を図っている。

バブル経済の崩壊に始まった景気低迷が長期化するなかで、官公庁の財政は厳しい状態が続く、公共工事費の削減が国策となることが予測される。さらに、その削減に止まらず、行政面での合理化、公団や事業団の整理統合や事業の見直しも進められている。民間の一部の業種では景気回復の兆しが見えてきたとはいえ、道路建設業界では依然として厳しい状況にあり、人員の削減、過剰設備の廃止あるいは合併や系列化などで生き残りを図っている。

図1-1に示したように、将来ビジョンを作成した時点(平成8年)に比べ、道路建設業の工事量は急激に減少し、15年度の対8年度比で道建協会会員会社(舗装専門グループ*)の土木工事受注総額は58.2%、同舗装工事は58.8%、その他道路工事で58.3%となっている。

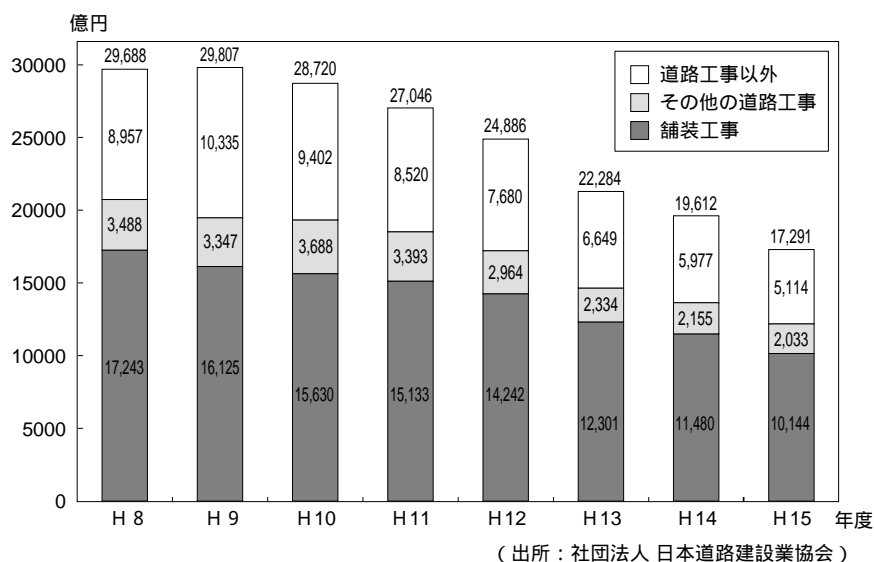


図1-1 道建協会会員(舗装専門グループ)土木工事 工種別受注実績の推移

会員会社受注総額の減少を発注者別にみると、図1-2に示したように、国(公団含む)86.6%、地方公共団体51.6%、純民間68.2%、元官庁41.5%となっている。

国関係は編成14年度までは補正予算等の財政出動により落ち込みを抑えられたが、地方公共団体、純民間の落ち込みは税収減にともなう地方財政の逼迫、景気低迷による民間設備投資の抑制によるところが大である。

* 舗装専門グループ 舗装専門率50%以上の会員会社(平成16年9月 103社)

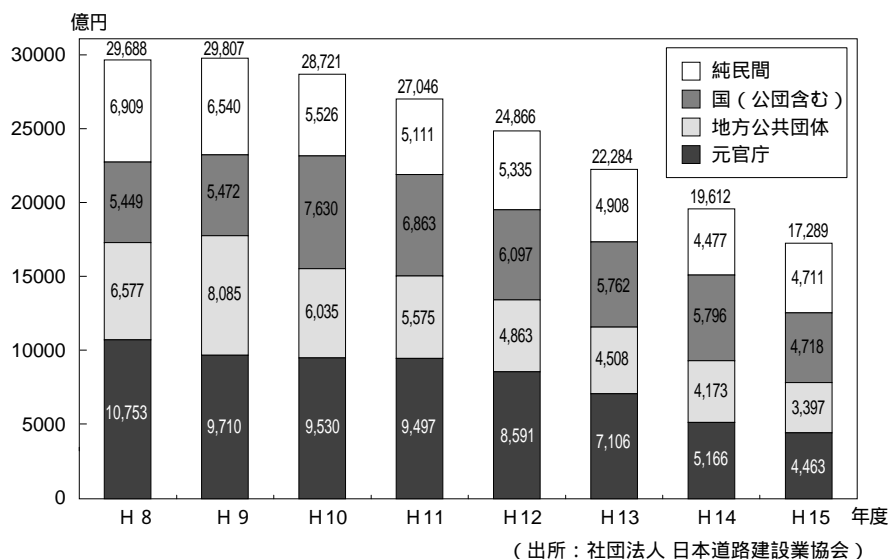


図1 - 2 道建協会員(舗装專業グループ)土木工事 発注者別受注実績の推移

一方、舗装費の内容については、図1 - 3に示したように、修繕費(維持費を除く)の占める割合が急増し、舗装工事の質の変化が読みとれる。

また、舗装資材の面から見れば、図1 - 4に示すように、アスファルト合材製造数量は平成8年度7,810万トンから平成15年度6,370万トンと対8年度比で81%であり、工事費ほどの減少は見られない。

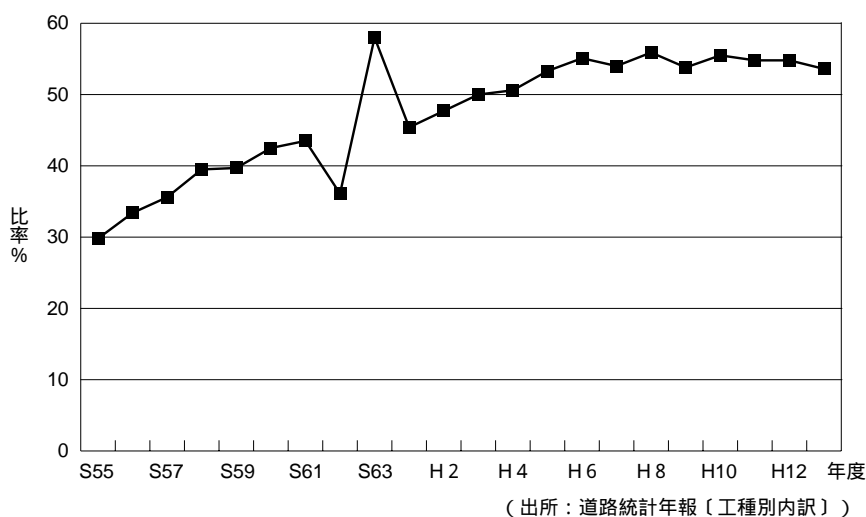


図1 - 3 舗装費に占める修繕費率の推移

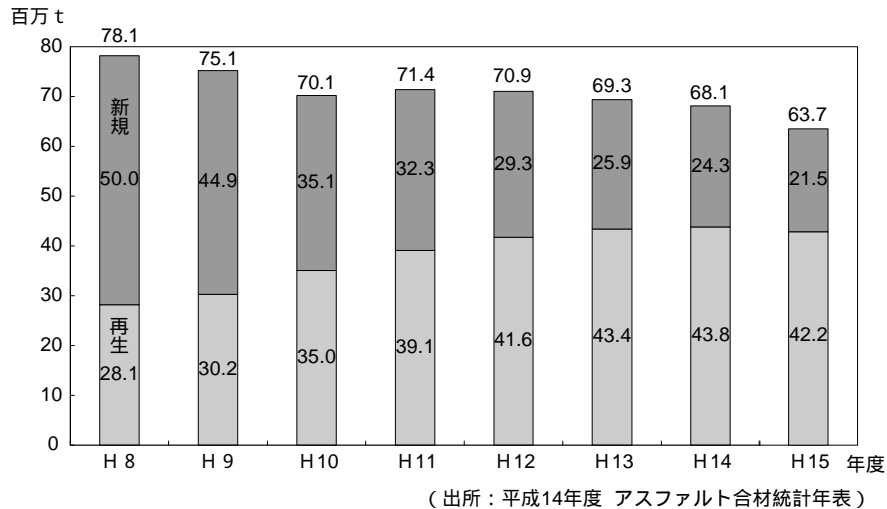


図1 - 4 アスファルト合材製造数量推移(全国)

(2) 環境に対する意識の高まり

環境の保全を目指す運動が国際社会で高まり、我が国においても二酸化炭素排出抑制やディーゼル車の排ガス規制など自然環境の保護に関する施策が打ち出されている。環境がキーワードになり、豊かで美しい自然環境、生物生息環境、生活環境、社会環境の保護を目指す様々な問題提起がなされている。道路や公園などでも、環境や景観、弱者への配慮が重視され、これに沿った機能が求められるようになった。

施工時においても騒音低減や工期短縮など、近隣住民や通行車両への配慮とともに、多様な要望に応える技術が求められ、きめ細やかな人と環境に関する配慮と知識が必要とされる。

国土交通省の道路事業にも、沿道環境保全、騒音の抑制、工期短縮などで個々の企業に技術と創意工夫をもとめる発注がなされている。こうした発注は今後、件数が増加し、要求内容も多様化する事が予測される。

(3) 労働力の減少

少子高齢化が急速に進み、近い将来、日本の労働力不足は深刻な問題となる。

高度成長期、道路建設業界は社会資本整備を担う就労先として魅力に溢れていた。しかし近年、若年就労者の意識は、サービス業やIT産業へと移っている。少子化と意識の変化は、3Kからの脱皮が進まない道路建設業に深刻な労働力不足を招きつつある。

それに応じて労働条件、就労環境、賃金など取り組むべき課題は数多く残されている。就労環境の改善に取り組む一方で、労働力不足に備え、作業ロボットやIT技術を活用した省力化施工や情報化施工を取り入れ、安全性と品質の向上、価格低減に努める事も大きな課題である。

(4) 安全

道路建設投資が、新設から維持修繕へ移行するに従い、道路舗装工事は供用された道路での

作業が主流となり、狭い作業範囲内での重機や工事用車両の使用、第三者車両や通行人の往来、地下や架空にあるライフラインの存在など、道路建設現場は他の建設業と比べて特異な作業環境にある。

この作業環境下における安全確保には、作業従事者の「労働災害」、第三者からの「もらい事故」、市民の身体や財産或いは公共構造物に被害を及ぼす「公衆災害」の3つの事故類型への対策が課題となる。

1) 労働災害の発生状況

当協会の平成14年度の災害発生状況の実態調査によると死傷者数は271人で、ここ数年ほぼ横ばいで推移している。これを事故の起因物別に見ると工事用機械・車両等が最も多く全体の約40%を占めており、狭隘な作業帯で作業者と重機・車両が交錯し、都市部では交通開放時間の制約の中で時間との競争で作業を進めるといった業界特有の作業環境が、労働災害の要因であり、この障害への対策が大きな課題である。

2) もらい事故の発生状況

供用されている現道工事における作業帯あるいは通行規制区域またはその近辺で発生する交通事故は、加害者が第三者、被害者が作業者である「もらい事故」と、加害者、被害者がともに第三者である「自損事故」とに分類できる。

前述の実態調査によると、この種の事故が1年間で34件発生しており、内もらい事故が27件、自損事故が7件で、約80%が作業者の生命や身体に関わるもらい事故となっている。(図1-5参照)

もらい事故が発生した際の作業を分析すると、交通整理員が被災する例が最も多く、通行車両運転手の無謀運転に起因するものが圧倒的に多い。死亡者数も8人にのぼる。

道路に係わる事業を営む者として、誘導員や規制標識等による注意喚起等、通行車両の安全には万全を期しているが、交通警察とも連携しながら、ハンドルを握る者の運転マナー向上に社会全体で取り組むよう提言していく必要がある。

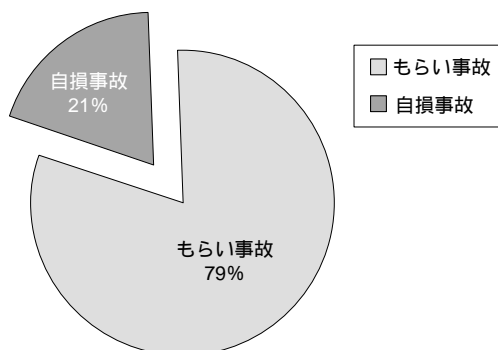


図1-5 国道上における「もらい事故」と「自損事故」の割合

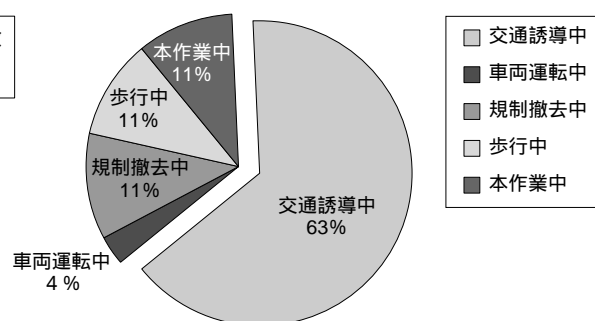


図1-6 もらい事故被災者の作業別件数

3) 公衆災害の発生状況

公衆災害についての全国的な統計がないところから、当協会では主要会員会社を対象として、関東地方における国土交通省発注の道路工事に限定して聞き取り調査を行った。

平成12年度～同14年度の3カ年で公衆災害に該当するものが99件発生しており、その分類は図1-7の通りである。

公共事業を含めた税金の使途に関する意識が変化するとともに、発注機関も事故を起こした請負業者に対する処分を強化する傾向にあり、公衆災害について厳しいペナルティーを科す事例が増えつつある。このため公衆災害と帰すべき責任に関する基準を、発注者との協議を重ねて明確にしていく必要がある。

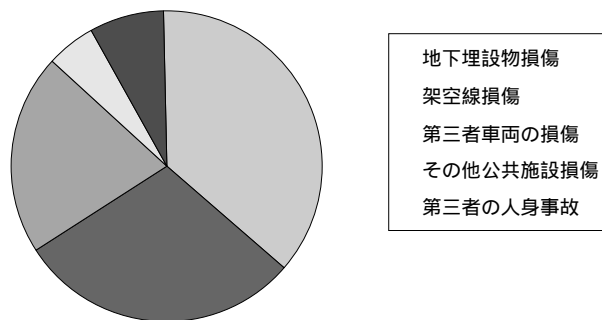


図1-7 公衆災害の分類

4) まとめ

当協会は、安全については環境安全労働委員会・安全部会で取り組んでいる。労働災害については工事用機械・車両に起因する事故の防止を目指して「重機別事故防止対策」、もらい事故については第三者の無謀運転に対して緩衝器具を使用する「もらい事故防止（Buffer）対策」、また公衆災害について地下埋設物の損傷を防ぐための「埋設物事故防止対策」と、それぞれマニュアルを作成した。今後も引き続き会員を啓蒙していくとともに、発注者や交通警察および公益事業者等へ協力支援を働きかける。

第3節 事業領域の確保と拡大への課題

(1) 望まれている事業領域

第一章第2節に述べているように、我が国では公共投資の減少に伴って、建設市場の縮小化が顕著になってきている。さらに建設投資についても、新設工事から維持工事へと移りつつあり、また、少子高齢化や環境に配慮した事業にも社会の目が向けられている。

企業としては、そうした社会ニーズの変化に対応しつつ経営の効率化、経営基盤の強化を図らねばならない。そのためには事業領域の確保・拡大が必須の条件である。

当協会では、新たな市場のニーズや市民の道路建設に対する意見を求めて、平成15年8月、直轄工事の周辺住民2,500人へアンケート調査を実施した。

調査結果によると（図1-8、図1-9）今後さらに整備を進め充実させるべき公共施設として「道路」が75%という上位にあげられている。またどのような道を望むかの問いには、「交通渋滞のない道路」、「高齢者や弱者に配慮したやさしい道路」、「日々の生活道路」が多数望まれている。

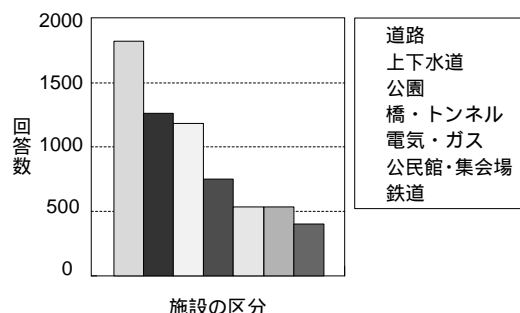


図1-8 充実させたい公共施設は何ですか
(母数2430)

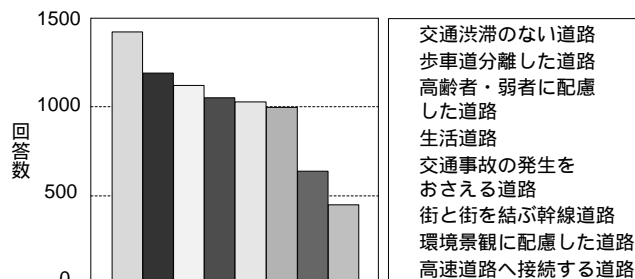


図1-9 どのような道路が必要だと思いますか
(母数2063)

また道路機能の面からは、「水溜まりをなくし、歩行者への水跳ねを防ぐ道路」、「雨水を地下に浸透させ水循環に寄与する道路」を多くの方があげ（図1-10）、一方で「段差や凹凸」をなくし、「穴や水溜まり」を補修し、「道幅の狭い道路」や「歩道のない道路」を改良することを望んでいる（図1-11）。

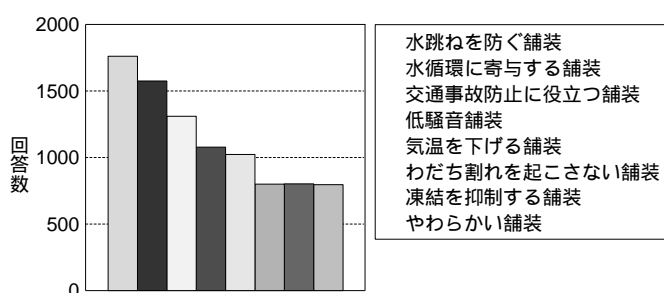


図1-10 あなたが望む舗装を選んでください
(母数2405)

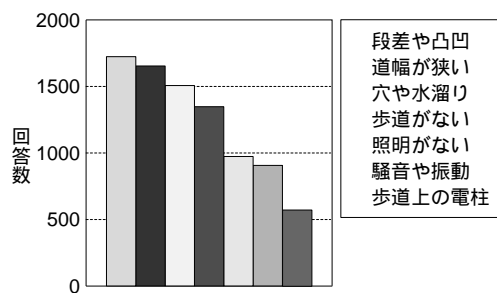


図1-11 道路に関連した不具合や気になること
(母数2405)

市民の意識からするとやはり、「道路」は必要な公共施設であり、中でも生活に密着し、かつバリアフリーを取り入れた道路を望んでいる。つまり、道路の整備・付加価値に対する市民の期待は多様であり、非常に高いものであることがこの調査結果からよく分かる。

したがって業界としても、新技術の活用や、環境関連ビジネスの開拓等を図り、市民のニーズを取り込んだ領域の検討が急務である。

(2) 事業領域の拡大への課題

新たな事業領域として、路床や埋設構造物等を含めた総合的な道路空間産業への取り組みや、環境、安全、総合的なコスト縮減、道路の資産管理（アセットマネジメント）のうち路面の維持管理に関する民間委託分野への取り組みが今後の課題となっている。

また、公共投資が縮小している状況下とはいえ、国の政策を受けてその事業量をのばしている部門も見られる。都市再生事業、PFI事業、少子高齢化関連事業等である。道路建設に軸足をおきつつ、進出可能な事業とは何かを模索することも重要である。

当協会としても、会員会社に向けて関連情報をタイムリーに提供する必要がある。

第4節 労働環境改善への課題

(1) 労働時間の現況

平成9年4月よりすべての事業所において法定労働時間が週40時間となった。会員企業においても平成8年時には2,038時間であった年間所定労働時間(平均)は、平成14年には1,979時間へ減少した。

しかしながら、職員の年間総実労働時間は平成8年の将来ビジョンで目標とした1,900時間には未だ達せず、尚今後の努力が必要である。(表1-1)

表1-1 労働時間の推移

	(所定内) 労働時間	総実労働時間		
		総計	(内勤者)	(外勤者)
平成8年調査時	2,038	2,354	2,100	2,461
今回会員アンケート	1,979	2,244	2,070	2,326

従業員アンケートによれば、休日の出勤状況は平成8年の調査時と比較して、土曜、祭日の出勤率が大きく増大しており、週休2日制の普及に相反する姿となっている。特に内勤者の状況は、余剰感のあった管理部門の縮小による1人あたりの仕事量の増加という姿を示していると思われる。(図1-12)

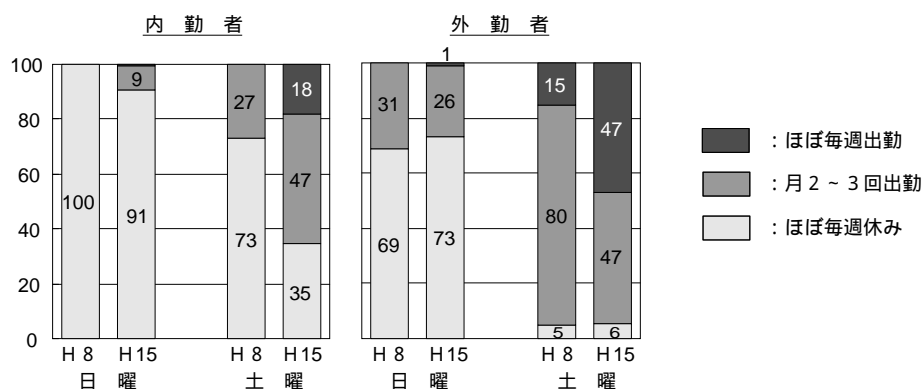


図1-12 休日出勤の状況

(2) 雇用の状況

平成8年の将来ビジョン作成時は建設投資額82.8兆円、建設就業者数670万人であったものが、平成14年にはそれぞれ57.1兆円、618万人となった。急激な建設投資の減少により、建設業界の

雇用情勢はかつてない厳しい環境におかれている。

このような中、当会員アンケート調査結果によると、各社は不採算部門の統廃合や希望退職などにより人員削減を行なってきた。平成8年3月末時との比較では約3割（28%）もの人員が削減されている。（図1-13）

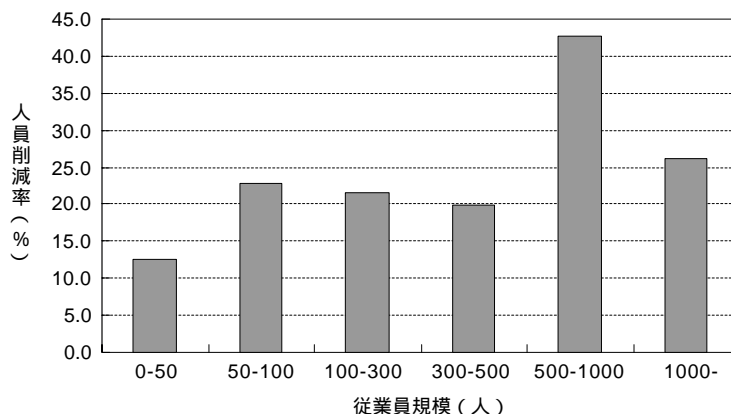


図1-13 人員削減率の分布

しかしながら、会員アンケート（図1-14）では5割の会員が社員の不足感を抱いており、産業構造の改革が進まない中でのリストラは、慢性的な過剰感と現場での実質的な社員不足のギャップというひずみを生じさせている。

また、団塊の世代の大量定年が到来する、いわゆる2007年問題に関して、会員会社の6割がその認識をもちながら、対応を検討している割合は2割にも満たない。この世代のもつ経験と技術の伝承は、若手への世代交代が進まない現実と相まって、今後の道路建設業の大きな問題となりかねない。

定年延長については9割以上の会員会社が考慮していないが、再雇用制度については多くが導入を検討中で、新しい雇用制度の模索が始まっている。労働者の高齢化が進み、会員会社の6割以上が、若手労働者が不足していると回答している。また、新規学卒者の建設業への就業者数も平成8年時の76千人から、平成13年には41千人へ激減している。

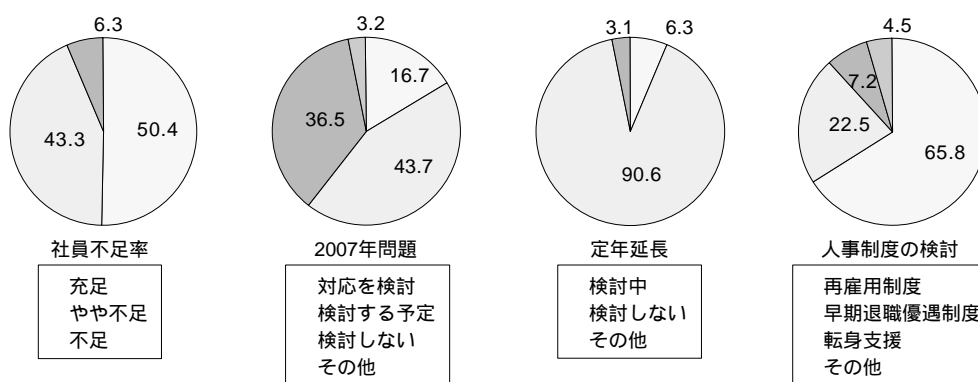


図1-14 雇用に関する会員アンケート (133社回答)

少子高齢化が進むとともに、若年層の価値観や労働意識・定職観などが変化している中、建設業では今だにいわゆる3K産業を脱しているとは言えず、建設業自体のイメージダウンも手伝って、若年労働者の確保・維持はきわめて厳しい状況にある。

(3) 給与水準の現況

会員アンケート(表1-2)から、正社員、作業員ともに3年前、1年前より月例給、年収が減少している。正社員は月例給の減少に比して年収の減少が大きく、賞与などの減少が影響しているものと推測できる。

表1-2 給与水準の推移 (単位%)

	正社員		作業員	
	月例給	年収	月例給	年収
3年前に対しての現水準	98.4	94.9	95.3	95.7
1年前に対しての現水準	99.3	98.0	96.5	97.7

(4) 労働生産性の現況

製造業などの労働生産性が向上する中、建設業のそれは下がり続けているといわれる。ちなみに道建協統計においても、付加価値労働生産性の逆数的指標である労働分配率は年々上昇の一途をたどっている。すなわち道路建設業においては付加価値労働生産性が年々下がっていることを示している。特に実質的な生産性向上の無い中、賃金が上昇し続けた平成3～8年頃にかけて労働分配率は大きく悪化している。

このような中、会員各社においても省力化や工法・機械の開発・改善への取り組みも見られるが、会員アンケートによれば、その数は検討中を含めても4割程度で、具体的な対策はあまり進んでいない。

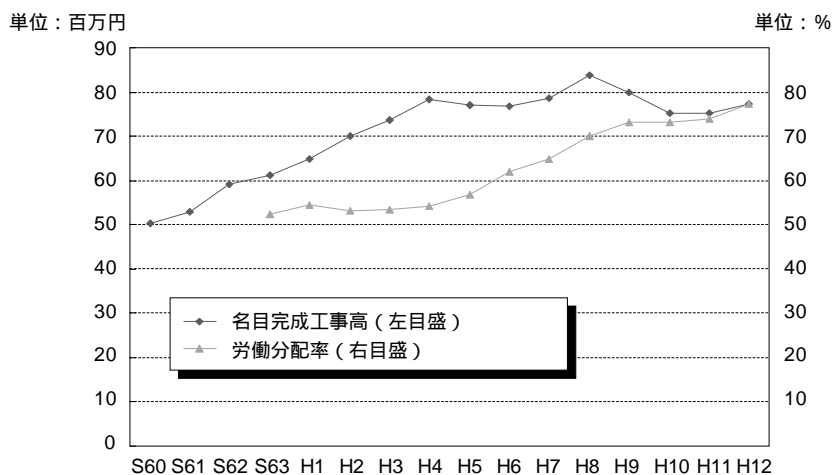


図1-15 従業員1人当名目完成工事高と労働分配率の推移

第5節 技術や知識を生かす調達制度への課題

(1) 官公需法と行き過ぎた地域要件

政府は国際的な日本経済の発展をめざし、企業の競争力を強化するための規制緩和も、その政策の一環としている。公正取引委員会でも競争の促進に障害となる要素を排除すべく独占禁止法の改正に取り組んでいる。

このような政策は、国内における事業活動の比重が大きい道路建設業にもおよび、公正で明らかな競争をより強化することを目指して様々な施策が試行されている。

しかしながら、国の公共工事の調達に関しては官公需法が存在し、中小企業育成の方針の口実のもとに行き過ぎた地域要件が設けられて、企業が自由に競争に参加できる機会を失い、結果として技術力の劣る会社が保護され優遇されることになっている。

公正取引委員会は、「規制緩和こそ企業の発展の原動力であり、競争力の強化に繋がる」といっているが、このことと行き過ぎた地域要件は全く合致しない。

私たちは発注者と意見交換を重ねながら、このような障壁を取り除かねばならない。

(2) 路上工事の合理化

路上工事は、円滑な交通の確保と沿道環境の保全を図るため必要不可欠な工事であるが、発注条件の整理がなされないまま発注され、受注後施工条件の違いから設計変更を求めても認められない状況が続き、これが不採算工事増加の大きな原因となっている。

特に舗装工事は、供用中の道路工事が多く、交通処理に関する警察協議、ガス・水道等の道路占有地下埋設物の移設、沿道住民との調整等、発注以前に処理されなければならない調整がなされぬまま発注されることが近年増加している。

その結果、調査、調整が増え、9割の工事で工期が延び、最終工期の平均が当初契約工期の1.5倍に達している。工期が延びると人件費や現場維持費等が高むだけでなく、生産性が低下し企業経営上大きな問題となる。現場で働く技術者にとっても、長時間の勤務と強度のストレスのため、道路工事に対する魅力を失う元ともなっている。

このような状況の下で、路上工事の円滑化を図る観点から、平成16年4月「路上工事の合理化に関する検討報告書」（巻末資料4参照）がまとめられたが、これを官民一体となって実効あるものにしていく必要がある。

(3) 公共工事の現在の調達制度

我が国における公共工事は、発注者が定める積算基準により工事価格を積算し、これをもとに入札の際の基準となる予定価格を決定する。この予定価格を下回らなければ落札できない。

欧米では、発注者は工事費を積算するが、その積算金額を上回っても入札した業者の施工能

力や金額の内容を調査し、合理的理由がある場合には請負契約が締結される。

我が国でも入札・契約制度を改革する試みは行われている。いくつかの例とその問題点として、

総合評価方式 : 総合評価管理費が計上されていない場合が極めて多く、技術の優劣が反映され難い等の問題がある。

ユニットプライス : 工種の単位数量毎に金額を定め、施工数量で精算するが、個々に異なる施工条件による費用が反映されない恐れがある等の問題がある。

契約後VE : VE提案に要した費用や効果に関する評価と対価の支払が不明瞭である等の問題がある。

予定価格事前公表制度 : 落札を目指す業者の主体的積算を阻害する恐れがある等の問題がある。

などが挙げられる。

(4) 技術や知識に係わる評価のあり方

技術と経営に優れた企業が市場で生き残るためには、その技術と経営が適切に評価され、それに応じて競争参入の機会が増加する仕組みが必要である。道路建設業も優れた技術により受注の機会が得られるようにすべきである。

総合評価方式による入札が増加したとはいえ、企業の技術提案が入札価格に反映される部分といわれる総合評価管理費が全く計上されていないか、計上されていても不十分といわざるを得ない状況にある。現状では、個々の企業がもつ技術が調達に十分に反映されているとはとても言えない。

いま、公共工事の見直しをキーワードに、発注者の設計を仕様通りに忠実に施工する時代から受注者の知識や技術の提言を取り入れて施工する時代、そして民間の技術と知識、資本を全面的に活用する時代へと、その変化は急速に広まりつつある。

ライフサイクルコストとかアセットマネジメント等、新しい公共事業に関する考えが注目され、その試験的導入をはかる事業や自治体も現れた。

私たちは、優れた技術の集積と健全な経営の努力に加え、新しい社会資本整備に関するマネジメントの手法と知識を備えて行かなければならない。

第二章 魅力ある道づくりへの挑戦

第1節 将来に向けての業界の主張

(1) 時代変化への柔軟な対応

1) 道路の有用性のPR

当協会の市民アンケートの結果では、道路がわが国経済を支えていると答えた回答者が96%を超えている。このことは、公共工事不要論は、少なくとも道路事業には当てはまらないことを意味する。道路の有用性を認めている市民の期待に応えていくためにも、当協会は道路建設の重要性を官民一体となってPRしていく。

表2-1 道路は経済を支える役割を果たすか (回答2,432人)

思う	2355人	96.8%
思わない	77人	3.2%

2) 説明責任

経済活動を営む企業にとって、また公共工事の発注機関にとっても、社会的義務として「説明責任」を向上させる不断の取り組みが必要とされる。とくに公共工事の請負業者にとっては、地域住民との円滑な関係を日頃より構築する努力を怠ってはならない。

われわれは道路建設のプロの立場として、通行人や車の運転者のために、安全な通行帯の確保や改善に対する提案を行うこと等により、発注者の説明責任を側面から支援する努力を惜しまない。

3) 入札契約適正化法への対応

「公共工事の入札および契約の適正化の促進に関する法律」が施行され、施工体制の適正化等の対策も講じられてきているが、地方自治体での運用においては、まだかなりの温度差が見られ、業界もそうした現状への対応に苦慮する状況にある。

今後、各行政間の垣根を乗り越えた官側の取り組みが実現する様、業界としても引き続き適正な施工体制の構築に取り組んでいく。

(2) 市民に親しまれる道路建設業を目指して

1) 地域住民との交流

社会資本整備重点計画(平成15~19年度)においても、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に実施するための施策として、地域住民等の理解と協力の確保を推進するとされている。われわれはその支援策として、地域住民から学生・学童にまで参加を求めた現場見学会の実施、新設道路に於けるマラソン大会・ウォーキング大会などのイベントの開催、技術フェアに一般市民の参加をうながす工夫などに積極的に協力する。

道路の有用性は理解されながら、道路工事の必要性について賛同が得られにくいので、次世代の後継者に早い時期から道路建設の重要性とその技術的内容を知ってもらう必要もある。たとえば、地元小中学校の授業に現場を開放するのも好例であり、インターロッキングの布設などを体験させる社会体験型授業などの提案等を推進する。

2) 会員・協会の役割と取組み

一般市民の道路に対するニーズは社会環境の変化とともに多様化しており、それに応じて地域の発展に貢献し続けることが、業界の大きな使命である。

しかしながら、我々が取り組んでいる以下のようなこと、すなわち

厳しい労働環境の下で、地域住民と道路利用者との利害を調整しつつ、快適な道路の整備に貢献していること

低騒音、ヒートアイランド対策からリサイクルの推進まで、幅広く地球環境保全と省資源化に取り組んでいること

行政との協力によりライフラインの確保などを通じて、地域住民の生活に貢献していることは、ごく限られた市民にしか理解されていない。

このことは道路工事会社に対するイメージとして「技術や仕事内容はわからない」との回答が多く寄せられていることに示されている。以上のことから、PR活動を積極的に推進していくことが必要となる。

表2-2 道路工事会社に対するイメージ 回答者：2418人（複数回答）

危険でつく汚れる仕事内容	1513人	62.6%
技術や仕事内容はわからない	1333人	55.1%
社会資本の充実に貢献している	1064人	44.0%
安全・環境に配慮した技術開発	910人	37.6%
やりがいのある仕事内容	776人	32.1%
なんとなく旧式な職業	742人	30.7%

当協会としても ホームページを道路工事の必要性を述べるものに充実し、専門誌・業界紙への情報発信に止まらず、一般紙やテレビコマーシャルへの発信も検討し、異業種産業・学校法人との積極的な交流を進め、社会貢献活動、ボランティア活動や地域イベントへ積極的に参加・支援して行く。

一方、不良不適格業者、経営内容が健全でない業者は、市場から淘汰されるべきである。業界としても情報公開、コンプライアンスの徹底なしには市場で生き残れないということを認識しなければならない。

会員各社は法令規則の順守、社会貢献への努力等に取り組みを展開している。国および地方自治体と協力して防災支援体制を確立し、ひとたび緊急時にあつては即時の災害復旧作業に参加し、ライフラインを確保し、また現場周辺の地域社会においては清掃、交通指導等の活動に参加し、工事現場の表示看板にも工夫をこらしているが、今後更に防災支援体制強化に努める。

第2節 期待される道路建設業

(1) 再生へのレイアウト

これからの道路事業に於いては、先般策定された「公共事業コスト構造改革プログラム」にのっとり、計画・設計から管理までの各段階における合理化や、調達最適化が行政施策となつてこよう。業界もその一端を担わなければならない。

平成15年の道路構造令改正に伴い、地域特性に応じた道路構造が採用できるようになった。設計業務を含めた一括発注や、ライフサイクルコストを加味した一定期間メンテナンス込みの発注（担保期間中の性能を規定する考え方を含む）などを提案する必要がある。

また道路維持業務についても、道路が資産であるというアセットマネジメントの考え方を含む契約について、その調達方法の環境整備に対する意見を出して、当業界の新たな事業となるよう取り組む必要がある。

さらに、市民アンケート結果(図1-8、図1-11)に見られるような道路への要望項目を解決する技術提案は、そのまま総合評価項目における加点要素として考慮されるべきものである。

(2) 舗装施工技術を保持するための取り組み

1) 舗装技術者の質の向上と企業評価

指定建設業である舗装工事業は、公共性のある重要な土木構造物を工作する必要から、質の高い技術者の配置が義務付けられている。舗装技術者は長い実務経験があつて、はじめて一人前の技量を獲得しうる極めて専門性の高い職業であるにもかかわらず、昨今の急激な仕事量の減少は、舗装工事に配置する技術職員を企業内で養成することを困難にしてきた。

公共性の高い舗装技術が衰退するとすれば、国民共通の財産である公共構造物そのものへの信頼性を低下させ、我が国の物造りに対する技術の継承を否定する事ともなる。

一方、舗装施工管理技術者制度の整備普及がなされて久しいが、舗装に関する総合的な専門知識を有する職員を十分に雇用する企業を評価する制度の実現のために、発注段階での一層の活用が必要である。

あわせて、舗装施工技術の特殊性を加味した分離発注が堅持されるべきであることを業界として引き続き要望していかなければならない。

特定建設業の許可業者が下請けに出せる金額についても、土木、建築などの大雑把な分類ではなく、指定建設業種ごとに一定額を設定することも必要と思われる。

2) 技術者等の資格・経歴の評価

少子高齢化時代における舗装技術者の確保については、

雇用システムの弾力化

女性の能力活用

とともに、舗装工事業への関心を高めるため会員会社の一段の努力が必要である。

工事経歴の活用方法も、企業の信用度と不可分の関係がある。今後は、労働者の移転や流動化を想定した制度とし、個人の工事経歴を活用できるよう現行のCORINSや、それに代わる制度への個人経歴の登録範囲を、舗装工事現場の基幹要員であるフィニッシャーマン等の特殊技能員を含めた技術員にも拡充することなどを検討する。

さらに女性の社会進出が進む中で、業界として女性の就業割合を高める努力をすることが、時代に取り残されないための方策と考えられる。

(3) 表彰制度および工事成績の加点制度他

表彰された工事を工事成績の加点の対象とする。さらに、近隣住民の施工者に対する満足度を評価し、加点の対象とする。

一方、企業に直接的に責任のない事項で、減点されたり処分を受ける場合があるので、工事評定には更に公平性・透明性の徹底を図る必要がある。高い技術力や経営の企業努力及び現場技術者の日々の努力が正当に評価されるためにも、明らかに施工者に責任がない場合の公衆災害事故や工事関係者の刑事責任・行政処分を伴わない軽微な労災事故での工事評定にあたっての減点や処分等の措置運用について、基準を明確にすべきである。

(4) 将来に向けての取り組み

道路に対する社会ニーズの変化に対応し、経営基盤を強化するために、次のような新しい事業領域に取り組む必要がある。

- 1) 詳細設計込みの発注には、事業の迅速化、事務経費の低減、事業資金の金利負担低減等の効果がある。この発注比率が増えるよう発注者に提言していく。
- 2) 複数の専門業者（舗装・造園・橋梁のJV等）を組織し、道路の維持管理を受注する環境や制度を提言出来るようにする。
- 3) 民間活力導入PFI（Private Finance Initiative）による事業の例として、道の駅の簡易パーキングエリアなどに収益施設を併設させたものを、BOT（Build-Operate-Transfer）方式事業として検討する。
- 4) 施設の設計の段階からユニバーサルデザインを取り入れる技術提案を行うとともに、そのための製品開発を行なう。
- 5) 地球温暖化防止などで二酸化炭素排出量の削減が急務であり、中温化舗装の技術が今後ますます注目される。都市の温暖化対策についても、産官学の連携のもと、さらなる技術の開発を進め、社会のニーズに応える。循環型社会における再リサイクル、再々リサイクルに関する技術指針の策定も急務である。

第3節 魅力ある労働環境の実現

建設産業の労働環境・雇用情勢は、事業量の減少と産業イメージの低下という、かつてないきびしい状態に直面している。このような就業環境が職業としての魅力を削いでいる現状は、産業活力の維持に対し憂慮すべき事態である。

労働環境の改善は早急に取り組まなければならない課題と認識し、実効性のある対策に果敢にチャレンジしていかなければならない。

(1) ゆとりある労働時間の確保へ向けて

今後とも大きな好転が望めない産業情勢と、実質的に天候等に大きく左右される業務形態を前提としたときに、定期の休日取得の大幅な増大は現実的ではない。会員各社および従業員アンケートなどから、年間総実労働時間の短縮には、日々の所定外労働時間の短縮もさることながら、休日出勤の削減が大きく寄与すると考えられる。そのため、年間を通してフレキシブルな代休、有給休暇取得により平均総休日日数の増加を図る。

その対応策は以下のとおりである。

- 1) 経年的に年間休日日数の増加について、啓蒙を図る。
- 2) 永年勤続休暇、計画年休付与制度、半日年休付与制度、フレックスタイム制、失効年休の次年度繰越など、多様な休暇制度はまだ導入率が低く、既存制度の周知と実効性のある新制度の紹介などを積極的に行っていく。
- 3) 平成14年2月、厚生労働省通達「過重労働により健康障害防止のための総合対策について」が出され、この中で事業者の構ずべき措置等が明示された。また同省で過労死など労災認定の判断基準についての対応も進んでおり、このことを事業主、労働者双方に周知していかなければならない。

(2) 産業を支える若い力と確かな技術の確保

道路建設業における給与レベルは、平成8年時には製造業比較でも遜色ないところへ達した。しかしながら、その後は職員、作業員ともにその総額は漸減しており、人材確保の面からも現状水準の維持は最低条件となっている。

経験豊かな技術者の再雇用と若手の人材確保に向けて、魅力ある給与、雇用制度の確立を行っていかねばならない。

その対策としては

- 1) 早期退職優遇と定年延長再雇用制度の同時導入など、実効性の高い制度の導入を図る。
- 2) 年功給から業績給へのウェイト移行が少しずつではあるが広まりつつある。やる気のある従業員が正しく評価される制度への転換を目指さなければならない。

会員アンケートでも6割以上が特殊技能者に対する公的な技能認定制度の必要性を求めており、これら認定制度も含めて、技術に対するインセンティブの付与を講じる。

3) 若年雇用対策として“ものづくり”の楽しさや意義、構造物を完成させる喜びを教えるとともに、生活道路の改善や災害復旧支援活動を通して市民から感謝されるという感動を体験させることも大切である。

(3) 生産体制変革へのチャレンジ

労働環境の改善が進まない背景には、付加価値労働生産性が向上していないことも大きな要因となっている。労働生産性の大きな要素である施工体制については、平成14年4月に国土交通省が一括下請負の防止や技術力・採算性の確保といった観点から「アスファルト舗装工事施工体制研究会提言」を取りまとめた。

それによると望ましい施工体制として、一部の工事は直営施工とすること、協力会社等を活用する場合には恒常的な協力関係にある会社が望ましいこと等が明記されている。その実現に向けた発注者側の方策として、技術力を評価できる発注方式の導入、施工能力の評価、年間を通じた工事の平準化等が指摘されており、施工者側の方策としては施工体制の整備と適正化、技術の維持・向上等があげられている。

提言の趣旨が生かされ、不良・不適格業者の排除はもとより、施工能力の低い業者への発注が回避されるとしても、工事発注の年間を通じての平準化が実現されない限り生産性向上は困難である。

施工者側の自助努力として、機械開発、IT施工、作業員の教育徹底などさらなる省力化の取り組みが求められているが、良好な施工体制を持つ業者が生き残れる仕組みづくりについて、発注者・施工者が引き続いて真剣に取り組む必要がある。

第4節 私たちを取り巻く環境の変化に即して

(1) IT社会への変化に即した施工体制の確立

道路建設の場にもIT技術は浸透し始めている。電子機器を用いた設計図や施工管理、品質管理は既にデータとして認知され、多用されている。IT機器を搭載しGPSと連動させ、予め入力しておいたとおりに自動施工する建設機械も実用段階に入っている。

国土交通省は「情報化施工に関する指針(平成14年)」を作成し、設計や品質管理・施工管理、購買、さらに施工そのものを一貫して電子情報に基づいて行うことを推進している。

少子高齢化時代の到来に伴う将来の労働力不足への懸念は、3Kと呼ばれて若い就労者に敬遠されがちな道路建設業に深刻な影をおとしている。また、作業員の高齢化による体力や注意力の低下は、施工中の安全確保や生産性に直結している。

情報化施工に取り組むことにより、直接現場で作業する人数が減り、機械と人の接触事故が減少することが期待されるほか、工期短縮や工事管理コスト縮減も実現できる。

(2) 環境や高齢者など、市民生活への貢献

交通量や人口の多い都市部はもとより、地方においても生活を支える道路の機能を確保し、高齢者や子供、生活弱者が安心して移動できる道（みち）を構築する世論を喚起する。そして自然環境をまもり、景観に配慮した道づくりを提言し、実現に努力する。

第5節 より良い道、街、環境づくりへの貢献

(1) 環境保全に貢献する技術開発

市民アンケート結果（図1-8）にも表れているとおり、市民はとりわけ道路や公園などの整備、充実を期待している。

私たちは、地域のニーズに応え、時代を先取りする技術の開発に取り組んで行く。

地球温暖化防止や都市のヒートアイランド現象の抑制に貢献し、環境保全を目指す技術、景観や美観に配慮した技術など、多様性に富み時代の要請に応える新しい技術や商品の開発に力を注いで行く。

(2) 新たなる道づくり業への挑戦

いま、社会資本の整備や維持管理について、民間の資金や知恵を活用する方策が注目され始めている。

道路建設業には、建設費から将来の維持管理に必要なコストまでも含めた包括的な社会資本整備の手法に関する知識が求められている。この視点に立って、社会資本のマネジメント手法や知識を蓄積し、自らが活躍する場をつくり、広げて行く。具体的には、

市民にとってうるおいある生活とは何かを、道路を建設する視点から提案して行く
道の役割と機能を追求し、そのための材料と工法を開発し、実用化して行く。

(3) 技術に対する適正な評価と開発意欲

公正な競争を促すことにより技術と経営に優れた企業が自由に伸びるためには、個々の企業が相応の利益や対価が得られる制度の実現について、発注者と企業が対等な立場で取り組んでいける市場環境づくりが必要である。

平成17年3月、「公共工事の品質確保の促進に関する法律」が成立した。この法律は、公共工事の品質確保の基本理念を定めているが、最大のポイントは従来の価格のみの競争から、価格と品質で総合的に優れた調達を実現するため、民間企業の技術力を積極的に評価、活用する

ことにある。

このために、発注者には、すべての工事で競争参加者の技術的能力の審査を義務付け、その上で技術提案を求めるよう努め、その審査・評価を適切に行うこと、高度な技術や優れた工夫を予定価格に反映させること、企業の施工履歴や工事成績の保存・活用を図ることなどが規定されている。

日本道路建設業協会としても、これが不良不適格業者の参入排除につながり、適正な価格による発注・受注が実現すると期待も大きい。大規模工事だけではなく中小規模工事への適切な運用と、国だけではなく地方公共団体への適用徹底を強く要望するものである。

おわりに

道路は最も基本的な社会資本であり、その整備を時代に先行して進めるべきことが、私たち道路建設業を営み、従事するものにとって最も重要な社会的責務である。

このため、今回の将来像を検討するにあたり、当協会の基本方針である、道路技術の向上、道路建設業の健全な発展、道路整備の推進の観点に職場環境等の問題を加えて、市民アンケート、会員各社アンケート及び従業員アンケートを実施した。

平成8年のビジョンが当時の現状問題との対応に主体を置いたのに対し、今回はその取り残された問題のほか、新たな事業領域開拓に向けて重点を置いている。

言うまでもなく、公共事業を主体とする道路建設事業においては、発注者である国、公団、地方公共団体との連携が極めて大切になるが、私たちはよきパートナーとして、時代に対応していきたいと思う。