

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、それに応え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。