

## 建設業の

## 「働き方改革」

他業種への  
模範としての「建設業」

二〇二一年十二月、岸田文雄内閣総理大臣は、第二〇七回国会の所信表明演説で、次のように述べた。

「建設業では、官と民が協働して、公共調達単価の引き上げや下請の適正発注の徹底により、直近六年間で年平均二・七%と、全産業平均を大幅に上回る賃上げを実現しました。こうした官民協働の取組みを、他業種に広げます」。

岸田政権が掲げる「新しい資本主義」を実現するための一つのモデルとして、建設業の官民協働の取組みがあげられたのである。建設業は、いまや他業種が見倣うべき範として、一国の総理大臣の所信表明演説で言及されるに至っている。

「ジリ貧」から  
「模範」への道

約一〇年前の建設業は、いわば「ジリ貧」状態に至っていた。

一九九〇年代以降の複合不況とデフレ・スパイラルのなかで、建設投資は減少し、公共工事設計労務単価は二〇〇〇年前後から大幅に下落していった。一九九七年度には一万九、三九二円であった同単価は、二〇一二年度には一万三、〇七二円と、一五年間で三割以上減少した。建設業で働く人々の賃金は大きく下がり、建設現場で働く若者は減っていった。需要の減少で賃金が下がり、人が離れていくという負の連鎖が止まらなかつた。このいわば「ジリ貧」状態のなか、負の連鎖を断ち切り、将来の建設業を担う人材の確保と育成を図っていくことが大きな課題となった。ここから、官民を挙げた取組みが始まる。

二〇一二年、建設業で働く技能者の社会保険加入を徹底するという方針が立てられ、建設業にかかわる関係者が一丸となった取組みが展開されていく。行政(国土交通省、厚生労働省)、学識経験者、建設業関係団体等八四団体により構成される建設業社会保険推進連絡

東京大学  
社会科学研究所 教授  
水町 勇一郎



Yuichiro Mizumachi

協議会が設置され、①公共工事労務単価に法定福利費相当額を加算するなどその算出方法を改定する、

②法定福利費を内訳明示した「標準見積書」を作成しその活用を徹底する、③下請企業の社会保険加入状況を確認・指導する下請指導ガイドラインを策定し指導を徹底する、④行政による経営事項審査に

ついて未加入企業への減点措置を拡大・厳格化し許可更新時に確認・指導等を行う、といった取組みが継続して進められていった。この関係者総出の取組みによって、二〇一三年以降事態は好転し、東京オリンピック・パラリンピックによる建設需要の回復とも相まって、二〇二一年の公共工事設計労務単価は二万四〇九円と、二〇一二年度から五割を超える増加となり、過去最高額を記録している。更に現在、国土交通省を中心として、規制逃れを目的とした一人親方の増加への対策など、一人親方の処遇改善等を図る取組みも進められている(これは政府が現在進めているフリーランス対策の

モデルとなりうるものでもある)。そのなかで、建設業は、他産業を大きく上回る賃上げを実現した官民協働のモデルとして、総理大臣演説で取り上げられたのである。

なぜ、建設業は  
成功したのか？

一九九〇年代以降のデフレ・スパイラル(物価と賃金の低迷の悪循環)は、どの産業もほぼ共通して経験した事態である。そのなかで、建設業が二〇一二年以降V字回復をみせた理由は、東京オリンピック・パラリンピック開催による建設需要の回復だけにあるわけではない(開催決定されたのは二〇一三年九月であり、建設需要が高まったのはそのだいぶ後である)。例えば、日本経済の血液として物流を担う運輸業の混迷とは対照的に、建設業界が急速な回復をみせた大きな理由は、行政(国土交通省等)の知恵と関係団体(経営者団体と労働組合)との連携にある。とりわけ建設業界で

は、元請企業(ゼネコン)からN次下請に至る多層構造のなかで、元請企業が建設工事の末端まで影響力をもちうる体制にあることが全体の捕捉を可能としているという特徴がある。対照的な運輸業界では、大手の企業が統制できない小規模事業者が多数存在し、安売り競争(ダンピング)を生む構造がなお広く残っている。建設業の成功の理由は、大手企業が市場全体を捕捉できる構造とそれを基盤とした関係団体の協力体制の構築にあるといえる。

## 「働き方改革」の課題

二〇一八年の働き方改革関連法により、労働時間に罰則付きの上限規制(時間外・休日労働が月平均八〇時間以下等)が設定され、二〇一九年四月から施行された。しかし、すぐにこれを実施することが難しいいくつかの事業には猶予措置が設けられた。①建設事業、②自動車運転業務、③医師等について、五年

間の適用猶予が定められたのである。そのなかで、運輸業務(②)と医師(③)については、単に五年間の猶予だけでなく、猶予後の二〇二四年四月以降も一般規制より緩和された基準が適用されるものとされている。これに対し、建設事業(①)では、猶予後の二〇二四年四月からは、一般規制がそのまま適用されることとなっている。多層的な構造となっている建設現場では、数多くの企業とその技能者や一人親方が混在しているが、元請企業がリーダーシップを発揮して全体の統制を図ることにより、働き方改革を着実に実施していくことが期待されているのである。

官民協働で「週休二日工事モデル」の普及と一人親方対策の徹底等を図ることによって、建設業で働く人々に魅力ある環境を提供することができると期待されている。建設業で働きたいという意欲をかきたてることのできるか。他業種への「模範」であることを超えて、建設業の未来が問われている。