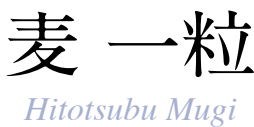




忘れかけた「約束」



政府の成長戦略、『新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版』が六月、閣議決定された。そのなかで人手不足が取り分け深刻だと名指しされた一

二業種の一つ「建設業」は今後、所管官庁である国土交通省がまとめた「省力化投資促進プラン」に基づいて、取組みを進めることになる。

この業種別の「省力化投資促進プラン」は、所管官庁が業種ごとの課題や優良事例を捉えて、きめ細かく生産性向上を後押しするとともに、全国的なサポート体制を整備するもの。

今年一月に開いた「省力化投資促進プランの策定と実行のための関係府省連絡会議」で、中小・小規

模企業の生産性向上が人手不足対策に有効だとして政府を挙げて取り組むことを決めた。

建設業の場合、今年二月に首相官邸で行われた、中野洋昌国土交通相と主要建設業四団体（日本建設業連合会、全国建設業協会、全国中小建設業協会、建設産業専門団体連合会）の意見交換で、▽技能者の賃金を民間工事も含めおおむね六％上昇、▽国土交通省が今後策定する建設業の省力化投資促進プランも踏まえ、各団体で具体的な目標・期限を定めた計画を早急に策定し、定期的なフォローアップを通じ業種・職種に応じた効果的な取組みを推進すること――の二点について申し合わせた。

つまり官邸で開かれた二月の車座申し合わせによつて、主要建設業四団体は、技能者賃上げ目標のほか、国土交通省が公表した「省力化投資促進プラン―建設業―」に基づいて、具体的な計画策定も行わなければならないとなった。

実質労働生産性、五年で九％増

建設業版の省力化投資促進プランでは具体的目標として「建設業における二〇二九年度の実質労働生産性目標を二〇二四年度比で九％増」を掲げた。また、労働生産性目標実現へ、「二〇二九年度までに年間実労働時間を全産業平均並み」とするKPI（重要業績評価指標）

も設定した。

そもそも労働生産性とは、「産出（Output・労働の成果）／投入（Input・労働投入量）」――が計算式。更に、分母と分子の数字として何を対象にするかによつて、「物的労働生産性」と「付加価値労働生産性」の二つに分かれる。

建設業の物的労働生産性の場合、分子の「産出」は「生産量」が対象。日建連は二〇一六年四月の『生産性向上推進要綱』公表以降、生産性を「生産物量一単位あたりの労働者数」ないし「労働者一人日あたりの生産物量」と定義し「物的労働生産性」を指標として採用している。

ただ統計的に使われることが多

いのは、分子の「産出」として粗利額に相当する付加価値額を対象にする、『付加価値労働生産性』だ。

なお、国土交通省が公表した省力化投資促進プランで掲げた実質労働生産性とは、「付加価値労働生産性」として二種類ある『名目労働生産性』と『実質労働生産性』のうちの

一つ。『名目労働生産性』が付加価値額をその時の時価で評価するのに対し、『実質労働生産性』は付加価値額から物価変動を取り除いた値を採用する。つまり二〇二四年度を基準年に「実質」で『付加価値労働生産性』が二〇二九年度には九％向上することが目標になる。

また、業種別の「省力化投資促進プラン」は骨太の方針「経済財政運営と改革の基本方針2025」でも、「中小企業・小規模事業者の賃金向上推進5か年計画実行」として明記されている。日本の生産年齢人口は今後も減少し、労働供給制約が更に厳しくなることが見込まれるなか、生産性や付加価値労働生

産性の向上へ向けた取組みが、特に建設業の場合、大手・準大手・中堅企業に比べて中小・小規模企業で進んでいないことも大きな課題だ。

取り残されないために

中小企業庁が公表している『小規模企業白書』では労働生産性の規模間格差が最も大きい業種が「建設業」であることも浮き彫りにしている。規模間格差を埋めるための支援についても「建設業」にハンディはある。

「省力化投資促進プラン」を見越して始まった「中小企業省力化投資補助金（一般型）」。最大一億円補助の第一回申請数（今年一月三十日公募開始）一、八〇九者に対し採択されたのは一、二四〇者。採択者のうち製造業が六一％を占めたが、二位は一一％の建設業だった。ただ建設業といっても採択企業で圧倒的に多いのは、鉄骨や鉄筋の溶接・加工のロボット化で特定業種に集中、ICT建機による生産性向

上を標榜した土木系企業はわずかった。要は、主力が労務提供型の中小・小規模建設業の、ICT、AI、ロボットなどへの取組みは未だに敷居が高いと言える。

建設現場の生産性革命、i-Constructionとして二〇一六年度から始まったICT施工でさえ、まだ多くの中小・小規模企業にとつて未知の領域と映る。まして大手・準大手企業を中心に進む協調領域の共同開発や施工の自動化やPCa（プレキャスト）化など現場の生産性向上は、中小・小規模建設企業にとつて違う世界の話に聞こえる。

そんな状況のなかで、車座会合で申し合わせをした日建連など主要四団体は今後、具体的な生産性向上へ向けた計画を策定していくことになる。その場合、「物的労働生産性」を使ってこれまで継続的に生産性向上を検証してきた日建連は計画策定に問題はないかもしれない。全建も既に新たに生産性向上計画の策定を打ち出した。

四団体のうち残るのは、全建よりも加盟企業の規模が小さい元請けで構成する「全中建」と、各種専門工事業団体で構成する「建専連」の二団体。しかしこの二団体の場合、企業規模が小さく労務提供型が多く労働生産性を向上させる好事例が少ない。また全中建の場合、加盟企業の主要な取引先は、市町村。公共発注者のなかでも規模が小さく財政力が乏しいため、そもそも国や都道府県で進む入札手続きの電子化や行政手続きの簡素化、施工時期の平準化や省力化への取組み自体が遅れているため、受注者である企業へも波及していない。

また専門工事業も大手・準大手規模の元請けだけと取引しているわけがなく、多くは中小元請けとも取引関係がある。そのため、新たな取組みが進みにくい側面がある。ただ国土交通省の省力化投資促進プランは、「担い手確保・育成」と「生産性向上」が裏腹の関係にあるということを、改めて建設業界が認識するきっかけとなることは確かだ。