

2.4 オペレーター

伊 藤 雅 夫*

1. オペレーターの重要さ

いかに優秀な建設機械であっても、その使い手が良くなければ仕事の能率はあがらず、機械の寿命も短くなり、機械化のメリットを失なうこととなる。

機械の寿命に影響する要素とその順位は

- ① オイル サービス等の維持作業の励行
- ② 機械の運転操作法、すなわちオペレーション
- ③ 現場のワーキング コンディション

であるといわれる。この三点につき、①と②は直接オペレーターの責任であり、③についてもオペレーターの着眼と裁量で、現場を働きやすく改善する余地は大きい。

機械施工の能率向上と安全管理のためには

- ④ エンジニアの施工計画
- ⑤ フォア マンの指図
- ⑥ オペレーターの技量

が要件であり、⑥から⑤、⑥へとオペレーターの方から歩み寄って行くことが望まれている。このことは建設省が実施している建設機械施工技士の検定制度の基本的思想と推量される。

アメリカでは、優秀なオペレーターに機械もまかすし仕事もまかすことにより成功している例が多いと聞く。わが国で上記検定の合格者がふえてゆき、かつそれらの人達が第一線を守っておれば、近い将来ますます機械施工の花が咲くものと思われる。

2. 工事と機種とオペレーターと職域

20年の経験を経て、建設機械化はあまねく全国に普及し、大手の請負業者のみならず中小の業者までを含めて、相当高価な建設機械を保有するに至った。これは、全国的な建設国策の所産であるが、

① 特に高速自動車道路・国道・地方道などの巨額な道路への投資

② 膨張する都会周辺の宅地開発事業と新産都市中心の工場敷地造成事業

③ 工費用骨材などの大量採取

の三本の柱によって機械化が支えられていることは、まず疑いのない所であろう。

この中心をなすものは道路であり、したがって、道路工事に活躍する建設機械の機種がバックボーンとなり、その延長応用として上記の①から③へと発展している。これらの機械群を分類するとつぎのようになる。

④ トラクタ系

ブルドーザ、リッパ、トラクタ ショベル、スクレーパ、モータ スクレーパ、メンクなど

⑤ ショベル系

パワー ショベル、バック ホー、ドラグ ライン、コラム シェル、クレーン、パイル ドライバー、アースオーガ、トレンチャーなど

⑥ モータ グレダダ系

⑦ ローラ系

ロード ローラ、タイヤード ローラ、パイプレーション ローラ、コンパクト、各種の舗装機械など

⑧ ダンプトラック系

となり、オペレーターもこれらの各系統別に分類することが自然に行なわれている。上記の④～⑧は、建設機械施工技士検定でもそのとおりになっているが、⑧のダンプトラックはまだ仲間に入れてもらっていないが、重ダンプトラックが将来ふえるにしたがって、注目を要するものと思われる。

機種とオペレーター職種の分類については大体上記のようになっており、逐次出現する新機種についても、それぞれ縁の近いグループのオペレーターが勉強して担当することになってゆく。特殊作業免許証やクレーン免状などとの関係もある。

なお、オペレーターの職域を通じて建設業以外とのつながりを見れば、

④ 砂利採取や碎石製造などの建材業者

ブルドーザ、トラクタ ショベル、バック ホー、ダンプトラックなど

⑤ 露天掘りなどの鉱山業者

上記④とほぼ同じ機種

⑥ 各種工場内や港湾鉄道の荷役業者

ブルドーザ、トラクタ ショベル、クレーン、フォークリフトなど

⑦ 陸運業者・木材業者

などがあり、オペレーターの側から見れば、建設現場以外にもこれらの職場があるから横断的に移動の可能性も

* 正会員 ブルトーザー工事(株)取締役営業本部長

あり、したがって、給与水準の点でも相互に関係があるわけである。

3. オペレーターの実態と問題点

建設省では、昭和 38 年末に建設省発注の工事に従事している建設技能労働者 7 000 人（うちオペレーターは 916 人）に対し

① 年令、② 経験、③ 地位、④ 雇傭形態、⑤ 賃金形態、⑥ 出かせぎの有無、⑦ 技能習得の方法および期間、⑧ 今後の育成方法、⑨ 職種選択の理由、⑩ 職務に対する満足度、⑪ 不満な点の改良策、⑫ 社会保険・厚生施設・退職金制度などの有無、⑬ 転業意志の有無およびその理由、⑭ 移動の可能性、などの項目についてのアンケート調査を行なった。時点もやや古くなったことではあるし、その調査結果をここに再録することは避けるが、上記の調査項目がまことに示唆に富んでおり、実態調査のみならず意識調査の面までおよんでいるので、結果を通覧すれば、その時代のオペレーターの意見がわかったことに、大いに意義があると思われる。さて、その後数年の年月が経っているので、その間各現場の状態やオペレーターの働きぶりをも拝見し、世の中の推移に合わせて考察してみることとする。

(1) 年令および経験

調査の時点で 20 才～29 才が 50% 以上を占め、経験は 3 年前後のものが多数であったが、最近では当時の人々が素直に育ち、そのあとにさらに若い者が入っていると思われる。

(2) 出身や養成方法

オペレーターだけの問題でなく、わが国全体の人手不足の現状であるから、最近ますます人が得にくくなっている。特に若い人達は、ホワイトカラーにあこがれ、都会でパーテンになっても、第一線の建設マンになろうとの時代思潮ではないようだ。看護婦の不足も同様な思想であろう。ここで有難いことは、このような時代であっても、なぜオペレーターになったかとの問に対して

オペレーターの仕事が好きだから……37.6%

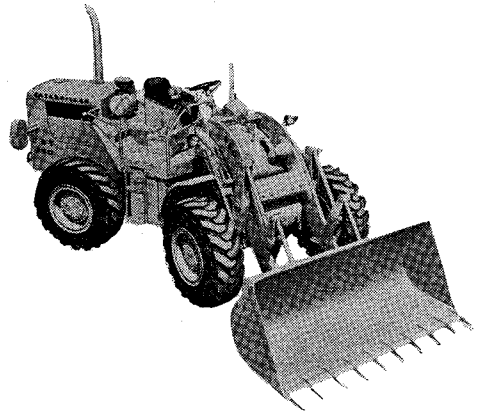
国土建設の使命感から……19.5%

の答えが得られていることであり、この灯を絶やすなど意を強くして頑張りたい。

出身は地方出が多く、養成方法はさまざまである。今後は高校出がますます多くなることでもあるから、その中からもやる気十分な若者を組織的に採用し養成してゆくことが大切であり、そのためには国も建設業者も協力し

1.55 m³トラクタ ショベル

(キャタピラー三菱 950)



て種々の対策を行なうことが望まれる。

(3) 技 量

若い職種であるだけに、平均的技量の向上には年月を要するので、決して上手だとは言いがたいが、将来性には期待してよいと思われる。

(4) 給 与

最近いちじるしく向上したものと思われるが、建設マンの宿命である別居生活や現場福利施設の不十分さからくる不要の出費もあるので、年の若い間は満足だが、中年を迎えると不安があるようである。

(5) 待 遇

基本的には現状不満よりも中年後を考えての不安が問題であるが、この点につき多くの建設業者では親味にその対策を講じており、現場フォアマンへ抜てきすることや、メカニックスに配置転換することなど、前向きの姿勢が見られることは、まことに心強い。その反面、一部の建設業者では、臨時やといのような不安定な身分待遇しか与えないものもいるので、そのような業者は仕事の方の成績もあがらないから、オペレーターの方から見放されることにもなってくる。

(6) 職業に対するプライド

やる気のある者ほど安定感を持っており、人はパンにのみ生きるものにあらずの言葉のとおりであろう。産業開発青年隊出身の第 1 期生は、すでに年令 35 才前後で経験も 15 年近くになっているが、みな第一線で張り切っており、プライドも十分であることをご紹介したい。

表一 建設機械施工技術検定年度別合格者数と合格率

試験年度級別	学 科 試 験				実 地 試 験			
	申請者数	受験者数	合格者数	合格率	受験者数	合格者数	合格率	
35年 2級	5 540	5 263	3 833	72.8	3 666	1 672	45.6	
36年 2級	2 037	1 759	779	44.3	1 649	863	52.3	
37年	1級	536	491	48	9.8	43	39	90.7
	2級	1 452	1 295	896	69.2	980	511	52.1
38年	1級	202	172	53	30.8	58	43	74.1
	2級	1 389	1 188	806	67.8	970	507	52.3
39年	1級	233	185	51	27.6	60	52	86.7
	2級	1 694	1 504	1 071	71.2	1 213	674	55.6
40年	1級	177	135	62	45.9	62	48	77.4
	2級	1 287	1 144	851	74.4	1 010	512	50.7
41年	1級	219	189	85	45.0	92	78	84.8
	2級	1 555	1 358	940	69.2	1 117	632	56.6
42年	1級	188	154	99	64.3	106	83	78.3
	2級	1 489	1 308	1 021	78.5	1 195	774	64.8
計	1級	1 555	1 326	398	30.0	421	343	81.5
	2級	16 443	14 819	10 197	68.8	11 800	6 145	52.1

注：① 建設省大臣官房建設機械課調査による
 ② 合格率は受験者数に対するものである。
 ③ 2級の人員は種別合計（延人員）を示す。

4. オペレーター ユニオンの問題から

アメリカの建設界を視察して感ずることは建設機械化が徹底して行なわれていることであるが、同時にそれを支えるオペレーター ユニオンの組織力が大きいことを聞かされる次第である。これは、オペレーターに限らず特能工の各職種にもあり、すなわち大工や左官職、とび、鉄筋工、溶接工、塗装工など、おのおの全国組織のユニオンをもっているとの由である。

わが国では企業別ユニオンは育ったが、職種別のそれはまだ機が熟するに至らない。日米それぞれ国情も違い、かつ国民性も特長がある。したがって、真似するばかりが能ではなく、今後わが国の建設を推進してゆくために一番良いと思われる組織体系をこしらえるべきであろう。そのためには、官民一体となって十分な対策検討が行なわれるべきであり、その結果わが国の国民性・国情に合ったユニオンが生れるなら、それは歓迎すべきである。このための基本的な考えかたとしては、わが国将来の発展のためには建設が最も大切であるから

① 建設第一線の従業員には、最高の待遇を物心の両面について与えられること。

② 建設業者は、特能工の件費高と公共事業費予算単価との間において機械化合理化を進めること。

③ 公共事業費予算単価は適正であるべきこと。

④ 建設第一線の従業員は、国民の先達としての意識を持ち一生を建設に捧げ技量の向上にはげむこと。

⑤ 新工法・新機械・新建材の開発については、広く産業界全般からの支援を願うこと。

などを充足するように致したい。これらの成果があがれば当然建設輸出へのポテンシャルも高まるものである。

5. 将来対策

問題をオペレーターに限り具体的に将来策を考えると、つぎのことを提案したい。

① 建設機械施工技士の検定制度を今後ますます発展せしめること。

② 上記有資格者の会合をなんらかの形で発足すること。会員章のバッジをつくこと。

③ 建設省が中心となり、建設業者（関係業者を含む）、建設機械メーカーをも含めてのオペレーター対策話し合いの場を継続・発展させること。建設機械化協会にも期待したいこと。

④ 工業高校または農業高校に建設施工科を設け、卒業生を建設業界に迎え入れたい。専攻は建設機械、建設施工、測量調査などとし、第一線で働ける技量と知識を

表二 2級施工技士合格者種別内訳

年 度	1 種	2 種	3 種	4 種	計
35年	1 080	353	119	120	1 672
36年	493	270	34	66	863
37年	299	145	29	38	511
38年	297	147	22	41	507
39年	444	142	29	59	674
40年	281	145	32	54	512
41年	366	136	39	91	632
42年	442	167	57	108	774
計	3 702	1 505	361	577	6 145

注：建設省大臣官房建設機械課調査による。

身につけるようにするものである。

⑤ アジア各国から若者を受入れて、日本の現場および工場実務研修を行なわせたい。本人帰国後は、わが国の建設輸出に際し、第一線の強力な支持者となってくれるであろう。

⑥ 各メーカーは、建設業者の現場で育ったオペレーターのベテランを採用し、優秀なデモンストレーターとして国内のみならず海外の売込先にも巡回指導派遣したら良いと思われる。

⑦ 建設機械化協会に依頼して、オペレーター手帖（ダイアリー）を作製販布すること、これに職歴の記録証明の欄を設けて、それにより優秀オペレーターの表彰を行なうことなどを考えたい。

⑧ 自衛隊において建設機械関係を経験した者がたくさんタクシー運転手に流れているようであるが、これはまことにもったいないから進んで建設業界に身を投ずるような指導ができないか研究したい。

以上を本論で提案したい。

なお、本文中7カ所で言及した建設機械施工技士の検定合格者数と合格率を、参考として表一・二に示した。