

建設産業が労働者とくに若手労働者を確保するには、当然のことながら、まず賃金をはじめとする雇用条件を良くしなければならない。といっても、労働者ことによいまの若者たちの間には、カッコのいい、スマートな職業を選びたいという意識が強いようで、多少賃金は安くとも、こういう意味での魅力をもつ職業を、という希望もかなり根強く存在するように見受けられる。

そこで、建設業者が新聞・テレビなどのマスコミを利用し、いまの建設企業はかつての土建業とはまるで違う近代企業であることを知ってもらうため、近代化産業にふさわしいカッコのいいイメージをかかげてPRにつとめたとしても、そのイメージアップには、おのずから限度があるように思われる。それは、泥仕事、屋外長時間労働、作業場所の移動といったやばったさが、世間でいう建設業の通念につきまとして離れないからであって、われわれは建設産業の性格に由来する、人集めのむずかしさを痛感するのである。

また、中小から大手までの膨大な数の建設企業が乱立して受注競争を続けているため資本の蓄積が遅れ、経営近代化の推進もおろそかとなる。受注産業のもつ宿命から、そのときどきの景気の波や企業の力では、いかんともしがたい外部事情が営業成績を左右する——他産業には見られないこれらの不利な条件が積み重なって、賃金その他の雇用条件の改善をも阻んでいるのが建設産業の姿である。

最近、人手不足が深刻化するに伴って、省力化対策が登場した。施工の機械化をはじめ、設計の標準化、規格化、プレハブなどの工場生産化というような、労働力対策の前提条件として実現すべき一連の施策がクローズアップされるに至った。そして、それらは省力化のための施策であると同時に、建設業を合理化し、産業としての魅力を高めさせる、というメリットをも合わせもっている。といっても、建設産業の性格を一変させるほどの効果を、それに期待するわけにはいかないように思われる。

建設産業にあって労働者を直接雇い入れるのは下請の中小業者であって、大手の元請業者ではない。そして、多数の業者が雨後の竹の子のように続出して過当競争に陥り、四苦八苦の自転車操業をよぎなくされているのが

多くの中小業者の実態である。したがって、労働者の雇用条件を改めようとするれば、まずもって雇い主である中小業者の企業体質を向上させることが先決問題であって、たとえ難問には違いないとしても、労働力対策につながる大きい課題として中小業者の体質改善が提起されるわけである。しかし、この問題を解決するには、中小業者だけの力ではとても手に負えない。大手、中小を含めた全建設業者が一体となって協力し合う体制をととのえ、そのうえで発注者にも協力を求めるのでなければ、解決し得ない問題であると思われる。

ところが現状をかえりみると、建設業法改正などの場合、提携、協力の動きも出たことは事実だとしても、大手の元請業者と中小の下請業者との間には、受注調整とか下請契約というような、きわめて切実な問題についてさえ、残念ながら話し合おうとする雰囲気は生まれていないし、その体制もでき上がっていない。

要するに、建設労働力対策は労働省当局の行政指導にまつというような他力本願では、とても解決し得ない問題であって、まず業者自身みずからの問題としてこれを取り上げ、困難ではあろうが、建設産業の性格、企業の体質にまでふれる施策を考えなければならない。そして建設業界の秩序、体制のあり方にまでふみこみ、じっくり掘り下げて対策を講ずるのでなければ、とても実効を期待することはできないように思われる。

日本建設業団体連合会が昨年以來取り組んできた労働力対策は、以上に述べたような問題意識と情勢判断を背景として、われわれのいう建設労働力プール化構想をその具体策としてかかげているのである。



地下鉄千代田線工事現場にて

* 日本建設業団体連合会専務理事