

# 「十年一昔」と言うけれど

【十年一昔】「一〇年たてば、も昔である。一〇年を一区切りと見て、その間には大きな変化のあるものということ」（広辞苑・第四版）

国土交通省が二月に公表した、三月から適用する新たな「公共工事設計労務単価（労務単価）」、「令和四年度土木工事・業務の積算基準等の改定」、「低入札価格調査基準の計算式改定」を見て、この一〇年間の環境変化のスピードの速さに改めて驚く。

新たな労務単価は、全国全職種平均（単純平均値）で二〇二二年三月比二・五％上昇し、一〇年連続の引き上げとなった。必要な法定福利費相当額の反映や被災三県の入札不調対策による単価引き上げな

ど単価算出方法の変更も背景にして全職種平均で、二〇二二年度から二〇二二年三月までの一〇年で六％増、金額にして八、〇一二円の増加となった。

また積算基準等改定では、小規模土工に対応したICT実施要領や一般管理費等率など改定は二二項目に及んだ。このうち一般管理費等率は、二〇年ぶりの引き上げとなった二〇一五年三月改定に続くもので、従業員の処遇改善や働き方改革に取り組みための原資となる。

更に、低入札価格調査基準の計算式では二〇一三年五月からの「一般管理費等×〇・六八」に引き上げた。九年ぶりの改定。低入調査基準見

直しは、低入基準範囲を「予定価格の三分の二〜一〇分の八・五」から「予定価格の一〇分の七・〇〜一〇分の九・〇」へ変更した二〇〇九年四月から、ほぼ二年おきに計算式の

費目である▽直接工事費▽共通仮設費▽現場管理費▽一般管理費等——の乗率や低入基準範囲の改定を進めてきた。このうち「一般管理費等」乗率引き上げは、「一般管理費は役員報酬や本社・支店社員給与に計上されるもので、現場の処遇改善、技能者など担い手確保とは違う話」として、これまで国土交通省

は建設業団体からの見直し要望に難色を示し続けてきた。競争激化のなかで、少しでも収益改善へつなげたい建設企業にとつ

て、低入調査基準価格引き上げ最後の関門が、「一般管理費等」乗率見直しだった。建設業界にとって跳ね返されてきた最後の関門も今回、九年ぶりの改定で引き上げられた。

## 建設産業成長へ四つの矢

建設産業界の働き方改革、担い手確保・育成や処遇改善、生産性向上をこれまで以上に強く後押しするのは▽新労務単価▽積算改定▽低入調査基準見直し——に▽賃上げ企業総合評価加点を加えた四つの施策だ。賃上げそのものは、二〇二一年に発足した岸田政権の看板政策「新しい資本主義」でうたう「成長と分配の好循環」として浮かび上

がった「人への投資」強化の具体化だ。首相自らが賃上げを働きかけた結果、工事・業務などすべての政府調達で要件に合致した賃上げ企業には総合評価で加点する仕組みが二〇二二年度に導入される。

建設産業界で四月から本格的に動き出す、賃上げ企業への加点など四つの施策は、社会保険加入と建設キャリアアップシステム（CCUS）加入の促進活動や、担い手確保・育成などの処遇改善、生産性向上といったこれまでの取組み成果に加え、岸田首相による賃上げの働きかけが後押しになった。

更にもう一つ、「新しい資本主義」と連動し公共事業予算確保を後押しするキーワードとして、脱炭素やSDGsにもつながる「グレート・リセット」がある。このキーワード、日本では小泉政権以降、米国はレーガン、英サッチャー時代以降に政策の前提となっていた市場原理主義・新自由主義の見直しともいえるもの。言い換えると脱・新自由主義へのパラダイムシフト、構造転換だ。

実際、岸田首相は本年一月の施政方針演説で、経済の効率化を進める新自由主義的政策によって、貧困格差や中長期的投資の不足、都市集中、気候変動問題など様々な弊害を生み出したと指摘。経済再生の要は新しい資本主義実現にあると訴えた。

ここで従来から、災害対応やコロナ禍での活動を「エッセンシャルワーカー」「社会貢献する企業・業界」として強調する建設産業界に更に追い風が吹く。市場に任せる分野と市場ではなく社会が支える分野があるという、「社会的共通資本」という考え方が改めて評価され始めたからだ。これは経済学者の宇沢弘文氏が二〇〇〇年に上梓した『社会的共通資本』がもととなっている。

## 大事なことは「風をよむ」こと

日本でも市場原理重視の時代、標的にされた「公共事業悪玉論」の論調も今は消え、「社会的共通資本」的な考え方・評価が住民レベル

でも浸透し始めた。インフラ整備に対する認識が住民レベルで変化するきっかけの一つが、二〇一一年三月の東日本大震災だ。更に翌年の二〇一二年十二月には、自公連立政権が発足し公共投資増が鮮明になる一方で、笹子トンネル天井板落下事故も発生。この事故がその後のインフラ老朽化問題をクローズアップさせ、インフラ点検・事前対応を進めるきっかけとなった。

実はこの当時、建設産業界自体も大きな変化に直面していた。政府・民間合わせた建設投資額は二〇〇六年度の五一兆円台から二〇一〇年度には四一兆円台まで急減。わずか四年で一〇兆円近くの市場規模縮小に見舞われていた。それまで政府投資が低迷しても市場規模そのものを下支えしてきた民間投資も二〇〇八年のリーマンショックによって投資が激減、先行きの不透明感が増す一方だった。

こうした環境のなか東日本大震災発災の一カ月後に誕生したのが、大手三団体統合に伴い発足した「日本建設業連合会」だった。また翌年

十一月には、建設産業界を挙げて始まった一大ムーブメント、担い手確保・育成や処遇改善、生産性向上、CCUSへとつながる、「社会保険等未加入対策」も開始された。二〇〇〇年九月に公共工事コスト削減新方針は閣議決定され、翌年四月には小泉政権が発足し公共事業冬の時代を決定づけた。こうした環境のなか二〇〇一年一月、中央省庁再編により国土交通省が新たに発足する。この二〇年を振り返ると、一〇年かけて市場原理重視・新自由主義政策が浸透し、その揺り戻しに一〇年かかった格好と言える。

とすれば今後の一〇年をどう考えれば良いのか。まず私たちが注意しなければならないのは、▽新労務単価▽積算改定▽低入基準見直し▽賃上げ企業加点——の四つはすべてが連動しているということだ。そのうえで、建設産業界自らがこの一〇年間取組みを加速させた、担い手確保・育成と処遇改善、生産性向上、CCUS促進ともこの四つは密接不可分の関係にあるということとを改めて確認したいと思う。