

【要望事項】

下請代金債権の保全措置について

【要望趣旨】

建設会社の倒産が続出して下請代金の不払い事故が後を断たない。昨年、国土交通省は、公共工事について下請代金の不払いがあった時に、発注者が直接下請業者に工事代金を支払う仕組みが提案されている。

発注者と元請業者の請負契約において、発注者が元請代金を支払う時点で支払期限にある下請代金の不払いがある時には、発注者が元請代金の一部を直接下請業者に支払う旨の特約を付そうというものである。

これについては、発注者にとって下請代金の支払状況確認など事務の煩雑さや、民間工事が対象にならないなどの問題が指摘されたところであります。

また、昨年「新たな保証制度に関する実務研究会」は、米国で広く利用されている下請の代金債権を保護する支払保証（ペイメントボンド）の導入について検討を行ったが、現時点での制度導入は主に引受機関（損保会社等）の問題から困難と結論付け、今後の課題としたところであります。

支払保証（ペイメントボンド）を導入した場合は、発注者の事務的煩雑さは解決でき、更正手続きや他の債権との優劣関係などの問題もなく、最も効果的な方策と考えられる。現状のように代金不払い事故の損害は、下請業者が泣いて済んでしまえば発注者には問題がないため、あえて保証料を払おうとはしないものと考えられる。

発注者、元請、下請それぞれが不払いリスクを分担する制度基盤がなければ支払保証のニーズが生まれない。米国ではメカニクス・リーン法とミラー法であり、フランス、韓国では、発注者による下請代金直接支払い制度と保証の義務化がそれにあたるといえる。

日本の場合、民間工事を含めて下請代金債権の保全措置の整備を図るべきであるが、法制度化には時間がかかると考えられるため、公共工事下請代金の発注者による直接支払い措置を緊急対応として先行的に講じ、これをベースに支払保証サービスの導入を検討いただきたい。

また、下請セーフティネット債務保証事業については、資金繰りの円滑化を図るため、下請専門工事業者向けの利用が促進されるよう検討頂きたい。

【要望事項】

設計労務単価の調査方法等の改善について

【要望趣旨】

労務単価の目安のひとつとして、公共工事労務費調査（以下、本調査）が実施されております。本調査は、「下請契約における労務単価や雇用契約における労働者への支払賃金を拘束するものではない」との原則を掲げておりますが、本調査データにより設定される設計労務単価が元請業者の請負金額に反映される限り、拘束はされないが、下請業者の労務費に影響するのは必定であると思われま

す。先般公表された平成 15 年度公共工事設計労務単価については、50 職種平均で 18,356 円となり、前年に比べてマイナス 3.9%で設定されているところであります。

ご承知のとおり、現下の建設市場の縮小や低価格指し値のしわよせにより、現場の労働条件の切り下げが一段と進んでおり、直用労務から労務請負への切り替え、月給制から日給制への逆行なども目立ち、賃金だけでなく社会保険や退職金、年金あるいは安全対策などへ深刻な影響が出ております。

設計労務単価そのものが下請重層化の深化や雇用環境の悪化を助長しつつ、さらなる価格低落の根拠となる構造も同時に示していると考えられます。

つきましては、設計労務単価のスパイラルダウンの是正に向けた調査方法の改善についてご検討くださいますようお願いいたします。

さらに、労務費調査の調査方法における施工業者の直用技能者賃金と、労務外注に依存する業者の契約末次に位置する技能者の臨時・日雇賃金について、申告上の職種が同じであれば同等のデータとして扱われているところであり、この点についても調査方法の改善並びにサンプルのとり方についてご検討くださいますようお願いいたします。

【要望事項】

多様な発注方式の推進について

【要望趣旨】

公共工事の発注については、最近になって多様な発注方式が採用されつつありますが、全体的には従来方式の一括発注方式が主流となっており、これが、過酷な請負代金を生じさせる原因と考えられます。

ご承知のとおり、今日、建設専門業者はものづくりの中心として、建設生産システムの、特に施工面で重要な役割を担うようになってきております。

これを外注比率の動きで見ますと、昭和45年当時は外注比率が30%程度であり、この時代はゼネコンが中心的な役割を担っていたといえると思いますが、平成10年を見てもみますと、これが70%近くになるということで、完全に逆転しているという状況にあります。

この間に建設専門業は自主管理体制を構築して品質の確保、技術の向上、安全、工期の維持という面で、まさにマネジメント面で大きく成長致しております。

以上の結果、今や建設専門業者はかなりの領域において、分離発注方式に十分に耐え得る力を備えるに至っております。

国土交通省においては、「CM方式研究会」等を通じて、これら発注方式を現実のものとして根付かせるための前提条件の整備等、各種施策を推進いただいているところでございますが、直轄建築工事について早急にモデル事業の構築等、これら施策のより一層の推進をお願いいたします。

また、直轄土木工事の場合、杭打ち、法面処理、造園、アスファルト工事等の工種について分離発注が行われているところであるが、専門性の高い工種については、より一層の分離発注に努められるようお願いいたします。

【要望事項】

施工体制台帳を活用した適正価格による発注指導について

【要望趣旨】

最近横行しているダンピング受注競争は、品質確保、下請企業へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等を招いており、健全な建設産業の発展を阻害している。国土交通省は本年2月に「緊急ダンピング対策」を取り纏め、履行保証割合の引き上げ、技術者の増員、前払金の引き下げ等を実施することとした。

一方、入札契約適正化法は、受注者には施工体制台帳の写しの提出を、発注者には施工体制台帳の点検を義務付けたところであり、これを受けて国土交通省は、昨年11月に稼働中の直轄工事を対象に「施工体制に関する全国一斉点検」として実施し、建設業許可票や建退共加入標識等の掲示、監理技術者の配置等、現場における適正な施工体制の確保に主眼をおいた点検が行われた。

今般、国土交通省は、入札契約適正化法の徹底を図るとともに、発注者としての責任を果たすため、入札契約制度の改善策に取り組むこととし、入札時において、2億円以上の工事は全部、1～2億円の工事についても約5割を対象に工事費内訳書の提出義務付けを行うこととした。

従って、発注者として、請負代金内訳書に記載された工種別金額と施工体制台帳に添付された下請契約書の金額についても点検を実施し、品質確保を図る上で重要な要素である工事コストについて、仕様、工期等を考慮した適正価格による発注となるようお願いしたい。

また、平成14年3月から実施している低入札価格調査案件を対象にした工事コスト調査について、その結果と評価を公表していただきたい。

さらに国土交通省は、平成15年度から5年間で15%のコスト縮減を達成する目的で「公共事業コスト構造改革プログラム」を本年3月に策定したところであるが、現在のダンピング受注や指し値問題等を放置したままで実施すれば、単に下請企業への一方的なしわ寄せがより強化される恐れがあるので、本来あるべき工事コストのあり方について、発注者として重大な関心を持つとともに細心の注意を払っていただきたい。

【要望事項】

「入札・契約適正化法」の遵守、指導の徹底について

【要望趣旨】

国土交通省は、不良不適格業者の排除の徹底等を行うため、警察や公認会計士と連携を図りつつ、建設業許可担当部局による施工体制等調査指導班の現場立入調査を実施し、一括下請負、技術者の専任配置、経審の虚偽記載など、建設業法に違反する事案について監督処分等を行ったと聞いているところであり、平成 14 年度に実施された調査結果について公表いただきたい。

また、下請契約における代金支払いの適正化等については、毎年益暮に国土交通省から建設業団体に通達され指導の徹底を要請されているが、この通達のフォローアップを図るためには、施工体制等調査指導班による現場立入調査が有効であると考えられるので、特に、低入札価格調査案件については多くの事案を対象に加えるようお願いしたい。

なお、低入札価格調査制度の活用等に関する実態調査についても、平成 14 年度に実施された調査結果について公表いただき、不良不適格業者の排除の徹底をお願いしたい。

さらに、昨年公表された入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況調査の結果、取組みが遅れている市区町村に対し、その徹底が図られるよう指導をお願いいたします。

【要望事項】

建設業許可業種区分の見直しについて

【要望趣旨】

建設業に関する現行の許可制度の基本的な枠組みは、昭和46年の業種別許可制度の導入時に定められたものである。それまでは、建設業の営業については登録制度がとられていたが、この登録制度では主として請け負う建設工事に関し一定期間の実務経験を有する技術者がいれば登録を受けることができ、登録を受けた後は、主として請け負う建設工事に限らずいかなる種類の建設工事でも請け負うことができることとなっており、技術力、資本金力、信用力の無い業者の輩出を防止することができなくなっていた。

そこで、登録制度から業種別許可制度への改正が行われ、建設業の業種ごとに許可を行うこととし、建設業者の技術力の確保や建設業者の地位の安定・確立を図ることとしたものである。このときに業種区分についても28の業種区分に改正され、現在に至っている。

このように、現在の業種区分になってから、既に30年余りが経過しており、その間の施工形態の変化や技術開発の進展を踏まえ、現行の28業種区分が適切なものであるかどうかを検討くださいますようお願いいたします。

また、業種区分の法律上の意義としては、建設工事の定義づけとしての意義があげられ、業種区分は、建設業法制定時から、その適用範囲を明確にするため、基礎的な単位工事を基準として定められていたが、その後、業種別許可制度が導入された際に、その許可の単位を建設工事の定義づけである業種と同一のものとしたところであり、これにより、業種区分は許可を受けることにより請け負うことができる建設業の範囲を定める単位としての意義も有することになった。

従って、業種区分の見直しは、業種の工事量の多さ、施工体制の整備の度合い、技術的な特性、営業形態等についての実態把握や将来予測を的確に行いつつ、専門的な見地からの検討も行ってくださいますようお願いいたします。