

11月の本紙に国土交通省幹部の発言が紹介された。入札・契約制度の課題について「発注者と受注者ともにできることと、できないことをはっきりさせることが大切」と指摘。発注者の技術力の実態などにも触れたようだ。本質を突いた発言と思う。

日本土木工業協会が提言している事前協力の問題もこの点が根本にある。公共工事で大規模プロジェクトを実現するのに、過去は官民が協力して計画段階から検討や技術開発などを行ってきた。

表面的にはともかく、事前協力なくして「できないかった」

「困難だった」プロジェクトは数多いはず。今後はどうするのかが問いかけていられる。

CM（コンストラクション・マネジメント）方式についてもそうだ。発注者支援型CMは、官が「できないこと」を率直に認め、それを補う知恵と言える。一方でよく分からないのは、官による下請企業評価の動き

建設論評

官ができることは？

だ。例えば、工事の品質確保には、品質のかぎを握る下請企業を発注者自身が評価することが必要だという。だが現実にそんなことができるのか。

専門工事業を本当に評価するには、現場で現実の作業を見て能力を見極めることが必要だ。誰がどう行つか。それとも机上でできるとでも考えているのだろうか。

民間市場でも継続的に大規模な工事を発注する企業はある。これらの発注者は自ら下請企業の技術力を評価しているのだろうか？ 必要と考えているのか？ 別な知恵で補っているのではないか？

官の側に、そうしたことに費やす余力があるならば、それこ

そ発注者支援CMなどに振り向けるのが妥当ではないのか。

さらに矛盾を感じる記事が、やはり11月の本紙に掲載されていた。

公共工事の積算に使う設計労務単価の設定方法をめぐっての地方自治体と国交省の攻防である。

自治体側は「低価格での落札工事の調査対象からの除外」や、「他産業の賃金との比較も単価に反映」することを求めた。それに対して国交省は「架空の単価は使えない」としているようだ。

確かに従来の延長上で考えれば国交省の主張も理解できる。だが自治体側の主張に共鳴する建設関係者も多いはずだ。

建設産業に若年者が入っていない、その理由は端的に言えば他産業に比べて魅力が乏しいことがある。当然ながら賃金水準は、雇用の安定や労働時間と並ぶポイントだ。

近年のゼネコンの安値受注が、専門工事業の疲弊を招き、ひいては疎漏工事につながる。その心配はよく分かるが、いま官、とりわけ国交省に期待されていることは何か。

かたや品質確保のために下請けの評価にまで踏み込み、かたや他産業との比較などは無理と、すげない。その矛盾。

官ができる、いや官でなければできないことに、もっと知恵を絞ることを期待したいのだが。

(新)