

第五節 港湾・建設

一、建設産業の動向

「こんなにゴルフ場をつくって、大丈夫かなと思う」。ゼネコンで構成される日本建設業団体連合会（日建連）の会長、佐古一は、まだまだ「バブル経済」の盛りという段階でこう話していた（日経 '88・12・23）。だがこの種の発言は、連続する大プロジェクトや開発案件のなかでかき消されたかのようだ。当時のそうした開発ブームの背後には、「ゆとり」や「豊かさ」を遊び場の増加ととらえる解釈もあったほか、「民間活力」の導入や、アメリカ合衆国との貿易収支均衡のため「内需主導型」経済の推進という政策意図もあった。こうして、一九八五年以降一〇年間の建設産業について、対米関係、業界慣行、開発政策、労働、技術、建築デザイン、あるいは政界などをくわしく描写すれば枚挙にいとまがないが、本節では特に目立つ傾向やトピックに絞りを絞り、それらに若干の前後関係の分析を付与することにした。

1 建設投資

企業別の売上高推移

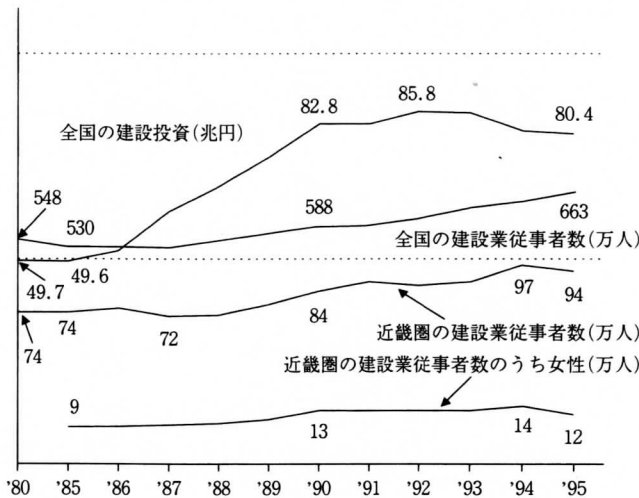
〔図16〕で建設投資と建設業従事者数の推移をみると、建設投資の動きと従事者の動きにはかなりの時間差がある。これは労働力の受け皿としての建設労働市場の特殊性を示しているよう。そこでまず建設市場の具体的な動向を、売上高からみたものが〔表55〕である。これは大阪府下での建設投資額に近似する元請完成工事高の推移と、商業登記上大阪に本社あるいは本店をおく主なゼネコンや住宅メーカーの売上高の推移を示したものだ。また、本書第六巻で触れた重仮設業最大手でやはり在阪のヒロセのその後の売上高の推移も併せて示した。この表からは、総完成工事高の急増と軌を一にして各社の売上高が伸びたことがうかがわれ、一九九〇年代の「建設不況」という規定がいぶかしくなるほどである。しかしこの売り上げには不動産売買も含まれるほか、受注確保のための債務保証、企画・開発案件をめぐる買い取り保証、あるいは海外への急激な展開などの不安材料が伴うことも多かった。

ゴルフ場開

発の帰結

例えば村本建設は全国展開の在阪ゼネコンのうちでは売上高で下位に属していたが、急激な売り上げ増とその後倒産をあとづける意味で〔表55〕に含めたものである。

〔図16〕 建設投資と建設業従事者数の推移



注：投資額の数値は各会計年度の名目額。従事者数の数値は各暦年の平均値
出所：建設省「建設白書」各年および労働省「労働力調査年報」各年

九三年に五九〇〇億円と戦後最大の負債をかかえて会社更生を開始した同社は、「債務保証の額は二千億円を超えるとみられ」(「朝日」'93・11・2)、また「ゴルフ場開発を担当した関連会社に対して約六〇〇億円にのぼる債務保証をしていた」(「朝日」'93・11・4)。この金額は売上高に比してかなり大きい。それはゴルフ場開発全体を取りしきれば大きな利益を生むからだ。もともとはゴルフ場開発全体を取りしきれずに進んだときの話である。ちなみに用地買収から開発許可に至る過程で陰にかかる膨大な「コスト」については、例えば宮崎学が赤裸々に語っている(宮崎学「突破者それから」徳間書店、一九九八年)。

〔表55〕 大阪府下の工事高と在阪建設業の企業別売上高

(10億円)

年 度		1980	1985	1990	1995
建設工事 元請完成 工事高	全 国	—	48,431	74,752	81,390
	大 阪 府	—	2,888	5,333	5,906
	うち土木	—	705	1,155	1,422
	うち建築	—	1,961	3,705	4,015
ゼネコン 売上高	大 林 組	649	798	1,332	1,221
	竹中工務店	612	832	1,403	1,201
	鴻池組	230	226	469	448
	奥村組	227	239	340	346
	銭高組	176	200	299	326
	青木建設	144	231	324	314
住宅 メーカー 売上高	積水ハウス	425	481	1,032	1,227
	大和ハウス	202	356	802	1,050
	ナショナル住宅	71	114	212	234
重仮設業	ヒロセ	38	45	96	91

注：企業別売上高は基本的に各表示年の翌年3月期決算の数値であるが、竹中工務店、鴻池組、銭高組、村木建設、積水ハウス、ヒロセは決算が3月期でないため、各々、最も近い決算期の数値を用いた

出所：「建設工事元請完成工事高」は建設物価調査会「建設統計要覧」各年、企業別売上高は日本経済新聞社「会社年鑑 上場会社版」および「会社総監未上場会社版」各年

多角化と海外展開

また一方、青木建設は一九八八(昭和六三)年に〇〇億円で買収したが、北米地域の四四ホテルなどを負債圧縮のため九四年に売却した。その時点では「ホテル業への進出は建設部門の受注を増やす効果があった」(青木宏悦会長としており、今後とも、一七カ国で三五のホテルを所有・運営していく)「朝日」'94・2・16と伝えられる。つまりバブル後もホテル業は同社の海外戦略の一環だった。この点は同社の売り上げ構成に反映しており、九〇年代前半

に海外事業の比率は三〇%前後と、他のゼネコンと比較して飛び抜けて高い。なお、海外ホテルの売却はその後も続いている。

業態拡大の背景

これらの経営手法に表れているように、単なる受注産業の域を越えて受注環境自体を企画・開発することにより工事受注量も増やそうとする姿勢が、ゼネコンの間で八〇年代後半からつよまっていた。この姿勢には「造注」、「拡建設」、「提案型営業」、あるいは「エンジニアリングコンストラクター化」等といった呼び名が与えられたが、その背景にはいくつもの事情がある。まず、八〇年代初頭の「建設冬の時代」に伸び悩んだ業容を拡大したいというゼネコンの思惑があった。次に、低成長期以降における「重厚長大型」産業の構造転換によって臨海部や工業地帯などに大小の遊休地ができたため、ゼネコンとしては長年の施主筋だったそれらの企業に対して何らかの開発面の提案をする必要が生じた。後述する民間活力によるウォーターフロント開発にも、そういう事例が多い。また旧国鉄の売却用地もその種のものに含まれよう。さらに、そうした経営手法は監督官庁側から奨励された部分もあって、例えば「二一世紀への建設産業ビジョン」(建設省監修、建設経済研究所編「二一世紀への建設産業ビジョン」)ぎょうせい、一九八六年)がその典型だった。

2 開発と都市基盤整備

激増するプロジェクト

前述したものも含め、一九九一年五月現在で近畿圏において進行中あるいは構想中であつたプロジェクトは、主なものでは滋賀県九、京都府一六、大阪府三二、兵庫県三一、奈良県七、和歌山県九である(週刊東洋経済臨時増刊 全国都市再

開発マップ一九九二)。このなかには「関西国際空港」もあれば、「関西化学術研究都市」を構成する複数のプロジェクトを各々勘定しているものもあるが、一九八六年末時点の二府四県計三三一件(週刊東洋経済臨時増刊 全国都市再開発マップ一九八七)と比較すればかなり増加していた。これらのプロジェクトを所管別にみると、通産省所管では「テクノポリス」として「西播磨」の一件、「頭脳立地」として「和歌山地域」の一件、「ニューメディア・コミュニティ」として奈良県五條市の「テクノパークなら」など七件、郵政省所管では「テレトピア」として大阪市の「南港北港」や「京都府田辺町」など五件、農水省所管では「グリーントピア」として和歌山県の「紀北地域」など五件、建設省所管では「インテリジェント・シティ」として大阪府の「泉佐野・田尻・泉南・阪南」など一〇件、運輸省所管では「コンベンション・シティ」として「京都」など四件、国土庁所管では「多極分散型国土形成促進法」に基づくものとして亀岡市の「京都市中部振興拠点地域整備」の一件、などとなる。

関西国際空港

この一〇年間で最も耳目を集めた近畿のプロジェクトといえは、おそらく関西国際空港であろう。前例のない方式として採用された「株式会社」方式が、そもそも三公社の民営化計画の途上にあつた八〇年代前半において、政治的に望ましい選択肢だったことは佐藤章が示唆している(佐藤章「関西国際空港」中公新書、一九九四年、一四五頁)。だが、この完全な株式会社方式の旗は第二期工事の構想では降ろされることになる。すなわち当時の亀井建設相が「上下分離方式」を表明、用地については国と自治体がつくる方針(毎日'95・3・17夕刊)になったのだ。いずれにせよ同空港が九四年に開港するまでにかげられた第一期工事の巨額の費用は、関西空港会社の経営に重くのしかかり、借入金一兆円、金利負担だけでも毎日一

億六千万円を払い続ける計算になるという(同前書、三九頁)。

同空港に関連して、空港およびりんくうタウン用の土砂採取跡地を造成する「阪南スカイタウン」計画がある。これは約一七一ヘクタールの土地に最終的には二五〇〇戸、九千人が住む(朝日)・94・6・30) というものだが、九七(平成九)年秋時点で「二五〇〇区画のうちまだ三〇〇区画余りしか売れていない」(朝日)・97・9・4)。また、りんくうタウンや泉佐野コスモポリスなどの同空港関連プロジェクトの停滞や挫折が、大阪府財政までも圧迫するに至った点はいうまでもない。

高速道路と下水道

その他、基盤整備の一例としてまず高速道路をみておこう。「阪和道」や「舞鶴道」を含む「近畿自動車道」などの「高速自動車国道」の延長は、一九八五年四月の一四四・九キロメートルから九五年四月の三六二・五キロメートルへ、また「湾岸線」をはじめとする「阪神高速道路」の延長は同じく一二四・一キロメートルから二〇〇・〇キロメートルへと増加した。その他、日本道路公団または自治体道路公社などによる「有料道路」として同じく一〇年間に供用開始された総延長は、八九・六キロメートルであり、それには「京滋バイパス」や「京奈和自動車道」がある(以上、建設物価調査会「建設統計要覧」各年)。こうして近畿圏で新設された高速道路および有料道路の総延長は四〇〇キロメートル近くになるほか、名神の天王山付近などのように既設道路の車線増やトンネル増設が行われたところもある。

もう一例、地味な部類の基盤整備としての下水道については、大阪府下の普及率が一九八五年度に五七・五%、実処理人口四九八万人だったものが、九五年度には普及率七四・四%、実処理人口六五五万人と、約三割増加した(大阪府土木部「大阪府下水道統計」一九九八年)。ま

た狭義の下水道ではないが、大阪市南部の平野川流域に直径一〇メートル、長さ約一二キロメートルの導水管が水害防止を目的に九〇年に完成している。

ニュータウン開発

続いて、造成の伴う開発案件をみてみよう。一九八五(昭和六〇)年に計画あるいは施工中だった近畿圏の「住宅新市街地開発」八件のうち、九五年までに完了したものは奈良県橿原市の一件だけである。その他は、八五年以後に近畿圏で一件加わった上記の「阪南スカイタウン」も含め、すべてが九五年に至ってもなお計画にあるいは施工中だ。それらのうち、八五年時点で予定期間が九五年を越えていたのは西宮市「名塩」の一件のみであるほか、事業の始期は最も新しい和泉市の「和泉中央丘陵」でも八四年、最も古い三田市の「北摂」では七一(昭和四六)年である(いずれも建設物価調査会、前掲書)。つまり古くは高度成長末期に計画されたニュータウン開発が、二〇年以上経ても完了していないことになる。当然ながら、これは住宅に関するニーズがもはや満たされたからというわけではない。

3 住宅建設の動向

住宅取得の遠距離化

たとえば職住が次第に遠のく傾向には変化がなかった。大阪神地域においてマンションも含めた持ち家取得層の通勤時間を入居時期別にみると、一九七〇年以前の入居者は三五・九分、七六・八〇年の入居者は四四・七分、八六・九〇年の入居者は四五・三分と、年を追って増加する(総務庁「住宅統計調査報告 京阪神大都市圏」一九九三年版)。これに対し、たとえば九二年六

月に宮沢内閣のもとで経済審議会の発表した「生活大国五カ年計画」は、九一年時点で大都市圏のマンションの取得に平均年収の七・一倍、同じく一戸建に八・二倍が必要なところを、「平均年収の五倍程度」で取得できるようにすると謳っていた。もともと、その後地価は下落したものの雇用流動化の予兆もあつて、この種の目算の意味合いは薄れてゆく。いずれにせよ住宅取得のこの困難化傾向は、一戸建住宅の供給分布に反映していた。そこで〔表56〕をみると、周辺府県で時期によっては大阪府下の倍以上の一戸建住宅が建設されたことがわかる。

住宅メーカー それらの住宅のなかには虚飾ともいえるような「バブリーな」付加価値を備えたものもあつたとプレハブ化

が、そうした流れには販売戦略をもつた住宅メーカーの市場における存在感の高まりが伴っていた。さきの〔表55〕からわかるように、住宅メーカーの売上高は一九八五年時点から一〇年間で倍以上に伸び、ゼネコン大手を凌駕するに至る。それとともに住宅工法の比重も変化した。〔表56〕に示したのは、住宅メーカーによる工業化住宅、とりわけプレ・ファブリケーション（プレハブ）の近畿圏における占有率の推移である。ここにみられるように、一戸建住宅の着工総戸数が低迷するなかでプレハブ比率が上昇したほか、ツーバイフォー工法による住宅も九四年度には近畿圏全体で約五千戸（建設省「建築統計年報」平成七年度版）着工されるようになっていたから、在来工法が蚕食される傾向は続いていたことになる。

なお、〔表56〕において一九九四年度を表示したのは、翌九五年度の数値に阪神淡路大震災の影響が出てくるためだ。たとえば九五年度における「その他近畿」のプレハブ比率二五・〇

〔表56〕 一戸建住宅に占めるプレハブ住宅

(戸)

着工年度	全 国		大 阪		その他近畿	
	総 数	うちプレハブ (内訳%)	総 数	うちプレハブ (内訳%)	総 数	うちプレハブ (内訳%)
1980	803,241	81,030(10.1)	40,913	3,439(8.4)	72,145	10,218(14.2)
1985	603,449	86,856(14.4)	29,387	3,898(13.3)	54,125	9,949(18.4)
1990	622,293	92,142(14.8)	24,448	4,345(17.8)	55,610	10,572(19.0)
1994	734,621	114,141(15.5)	36,190	4,657(12.9)	66,566	11,933(17.9)
1995	699,875	126,929(18.1)	36,743	5,366(14.6)	86,611	21,622(25.0)

注：1980、1985の両年度各数値は「一戸建」に加えて「長屋建」を含む。「その他近畿」は滋賀、京都、兵庫、奈良、和歌山の各府県の数値を筆者が合算したもの
出所：建設省「住宅着工統計」(「建築統計年報」)各年

〔表57〕 総住宅建設に占めるマンション等

(1000戸)

着工年度	全 国		大 阪		その他近畿	
	総 数	うちマンション等 (内訳%)	総 数	うちマンション等 (内訳%)	総 数	うちマンション等 (内訳%)
1980	1,214	362(29.8)	81	40(49.4)	110	37(33.6)
1985	1,251	545(43.6)	89	59(66.2)	100	44(44.0)
1990	1,665	824(49.5)	90	63(70.0)	135	73(54.1)
1994	1,561	695(44.5)	111	70(63.1)	148	73(49.3)
1995	1,485	654(44.0)	111	70(63.1)	187	88(47.1)

注：「マンション等」とは、下記統計中の「共同住宅」のうち、「鉄骨鉄筋コンクリート造」、「鉄筋コンクリート造」、「鉄骨造」の数値を筆者が合算したもの。したがって民間供給によるものに加え、公団・公社によるものや社宅、寮も含む。「その他近畿」は滋賀、京都、兵庫、奈良、和歌山の各府県の数値を筆者が合算したもの

出所：建設省「住宅着工統計」(「建築統計年報」)各年

%は前年度に比べて急激に増加している数値だが、これは主に兵庫県内でプレハブ住宅が多数着工されたことによる。ちなみにこれらには仮設住宅の数値は含まれていない。

マンションの定着

〔表57〕によると、一九八五年以降の住宅建設に占め、大阪府下ではすでに近畿圏で半数前後を占め、大阪府下ではすでに主な建て方となっている。なおマンション発売戸数の多かった八六〇年が第五次マンションブーム（朝日・86・9・5、90・4・28）、九三〇年が第六次ブーム（朝日・94・2・25）と呼ばれるが、「ブーム」に該当しない年にも分譲マンションは毎年一万户以上、すなわち八〇年前後の第四次ブームに近い着工戸数が維持されていた（『建設白書』各年版）。つまり、住宅としてマンションはもはや定着したとみなせよう。ただし、九五年の「その他近畿」の数値には、前項のプレハブ住宅と同様の理由による兵庫県の件数の突出が影響している。

一、建設労働の諸問題

大工・左官の減少

前述の住宅建設の動向からは「町の大工さん」の数字はない。参考挙げておきたいのが、〔表58〕における「大工」、「うち自営業主」の数値の減少傾向である。なお国勢調査の依拠する「日本標準職業分類」は、一九九七年に改訂されるまで「大工」を躯体工事に携わる型枠工や鳶工とともに「建設作業員」の分類に入れていたため、この表の大工にも型枠工などがいくらか含まれている可能性はある。また大工の自営業主といっても、廃業同然ながら一人親方としてゼネコンの現場で働くという事例も増えていると考えられるから、実際の「町の大工さん」は〔表58〕よりさらに少ないはずだ。な

〔表58〕 大阪府の建設業職種別就業者数

	1980	1985	1990
大工	52,205	47,591	42,766
うち自営業主	17,914	16,756	14,694
うち女性	99	94	157
左官	17,445	14,594	12,740
うち自営業主	5,911	4,804	3,677
うち女性	104	67	173
鳶工	4,639	5,919	7,455
うち自営業主	813	840	1,008
うち女性	0	0	6
土木工・舗装工	32,485	33,118	40,573
うち自営業主	3,827	3,664	4,393
うち女性	228	154	243
建設作業員計	187,469	170,033	185,358
うち自営業主	45,663	40,582	40,983
うち女性	2,146	1,575	2,378
建設機械運転工	4,013	3,748	4,155
うち自営業主	373	359	445
うち女性	0	0	9

出所：総務庁「国勢調査報告」各年

女性技能工の進出

お同様に左官も減少している（本書第六卷第一章第二節七「建設」参照）。上記以外の職種は〔表58〕でみるかぎり八五年以後いづれも増加している。とりわけ鳶工の激増は、九〇年前後の建設活動の活況を反映しているものだろう。躯体関係の労務下請型職種の中心にあつて足場の架設や解体も含む鳶工事は、後に触れる「自動化」工法のようなかたちでよほどシステムティックな革新をしなければ省力化できない。これに対し例えば左官工事などは、設計段階であらかじめその種の工事の発生をできるだけ抑制するという工夫が可能である。なお、その他の職種では、たとえば建設機械運転工の増加は機械化の進展にも起因している。ちなみに八〇年代に自営業主の比率が明らかに上昇したのは、建設機械運転工のみである。

〔表58〕にみられるように、一九九〇年の数値で、鳶工と建設機械運転工にはじめて女性が出現し

た。この現象は同時期、全国的にも起きている。技能に加えて他職種の技能工からの「信頼」も必要なこれらの職種への女性の進出は、建設労働におけるなんらかの質的变化を反映しているよう。だが女性技能工の定着を確かめるには九五年国勢調査の数値発表を待たねばならない。

ところでこの「定着」に先だつ九〇年代初頭、専門工事業者などは、女性雇用に関してまず次のような設備面の問題につきあたる。

関東学院大学、東海大学、東京理科大学の土木系女子学生たちが、今年の夏休みを利用して栗本、泰洋建設、椿井組、山岡建設工業、山岡建設、新井組の六社が手がける現場で実習。(中略)「シャワー室があるといつても、開けっぴろげでとても使えない」「詰め所がビール臭くて大変だった」「空きかんやタバコの吸いながらちらかっていた」といった厳しい意見も。女性の進出を促進させるには、これから解決しなければならぬ課題も多いようだ(「建設通信新聞」92・11・10)。

このほか専門工事業者は、在来の男性独身寮に女性を入居させられず、マンションを必要室数だけ借り上げて寮とした。現場の食堂も別室としなければならぬ……。こうして「結局すべてが二重投資(山岡建設会長の山岡週治談)だった。そこへ(表59)に示すような技能工の労働力不足の緩和局面が訪れる。こうして専門工事業者には無理をしてまで女性を雇用する動機は見あたらなくなった。

労働力不足

〔表59〕では全国的傾向として、一九九〇(平成二)年前後の激しい労働力不足のようすがわかる。そこからくる繁忙ぶりを労働時間からみると、事業所規模三〇人以上の産業別年間労働時間は九〇年に二二〇三時間(調査産業計は二〇四四時間)だった。ちなみに九四年にはこれが二〇五四時間(調査産業計は一九〇三時間)へ減少する(「建設業振興基金」「建設産業の構造改善戦略プログラム」一

〔表59〕 各年平均の建設技能労働者不足率(全国)

(%)

年	土 木		建 築		左官	薦工	職種計
	型枠工	鉄筋工	型枠工	鉄筋工			
1985	0.6	0.7	1.1	0.7	0.4	0.5	0.7
1990	6.0	4.3	4.4	4.1	2.1	4.1	4.2
1994	0.8	0.7	1.0	0.5	0.8	0.4	0.8
1995	1.0	1.2	0.9	0.9	0.7	0.2	0.8
1997	0.2	0.5	0.7	0.8	0.3	0.1	0.5

注：表の数値の算出法は、

$$\frac{(\text{確保したかったができなかった労働者数}) - (\text{確保したが過剰となった労働者数})}{(\text{確保している労働者数}) + (\text{確保したかったができなかった労働者数})} \times 100$$

たとえば、'85年における土木工事の型枠工の不足率「0.6」の意味は次のようになる。仮に、調査対象の企業すべてが、総計1000人の労働者を確保しようとし、合計で990人は確保できたという場合、必要数を確保できなかった企業が出てくる。すなわち、合計で10人が確保できなかったことになるが、その一方で、確保した労働者が過剰となる企業もあろう。その余剰者数の合計が4人だしよう。このときの「不足率」を計算すると、

$$\frac{10-4}{990+10} \times 100 = 0.6 \text{ となる}$$

出所：「建設労働者受給調査」、建設物価調査会「建設統計月報」各年所収

九九六年、三八頁)。

一方、この繁忙と、いわば「かき集めた」労働力の未熟さを労働災害死者数からみれば、八五年には九六〇人、全産業に占める割合は三七・三%だったが、八七年には九八三人、同四二・〇%と絶対数、比率ともに上昇、以後九六年に至るまで、絶対数こそ増減があるものの全

〔表60〕 職種別1日あたり賃金の推移

(円)

年		1980	1985	1990	1995	1996
型枠工	全国	9,670	11,160	13,260	14,510	14,570
	東京	12,930	14,030	17,640	17,530	18,420
	大阪	12,980	13,340	17,630	23,640	18,860
鉄筋工	全国	8,750	9,460	11,760	13,010	13,400
	東京	10,560	11,760	16,890	14,390	17,620
	大阪	10,160	10,590	14,410	16,500	15,190
左官	全国	8,920	10,010	13,280	14,680	15,100
	東京	11,160	12,580	18,320	16,200	18,620
	大阪	11,010	12,490	17,160	17,540	19,160
薦工	全国	9,180	10,510	13,330	14,910	15,190
	東京	10,580	12,210	15,410	16,250	18,230
	大阪	11,130	11,930	16,520	17,950	19,270
機械運転工	全国	8,480	9,760	11,730	14,500	14,780
	東京	10,450	13,090	15,240	19,820	19,510
	大阪	10,000	12,130	15,570	17,640	19,940
土工	全国	7,250	8,280	10,200	12,760	12,970
	東京	9,710	9,620	13,560	16,140	15,740
	大阪	8,610	10,040	11,830	15,940	15,360
調査職種計	全国	7,580	9,060	11,270	13,600	13,820
	東京	9,980	11,790	15,560	17,010	17,230
	大阪	9,950	11,650	14,540	16,770	17,190

出所：労働省「屋外労働者職種別賃金調査報告」各年

産業中ではつねに四二%以上で推移する(「建設白書」平成九年版)。その背後にはもちろん労働者の高齢化がある。なおこの労働力不足を反映して、専門工事業者を中心に外国人雇用の合法化を求める声もあつた(「日経」'88・11・19)。

賃金上昇とその後

〔表60〕にみられるように、賃金も労働力不足や建設投資の増加と相関するかたちで上昇していた。関西空港建設工事の本格化も影響してなのか、薦工や機械運転工の賃金は九〇年時点で大阪が東京を上回っている。また九五、九六年に大阪府における職種ごとの賃金が他地域より高くなっているのは、震災復興関連工事の影響であろう。ただし、全国や東京の数値も

参照してみると、九二年度以降を通して建設投資の減少局面に入っても全体として賃金は下がっていない。しかも〔図16〕でみたように従事者数も減っていない。この事情を解き明かすには就労日数や労働時間も含めた分析が必要であるが、ひとまずの推論として、「屋外労働者職種別賃金調査」の対象である五人以上を常用するような事業所にひき続き雇用されている労働者については、賃金引き下げが行われにくかつたのではないかと考えられる。

新しい工法

さて、労働力不足のピークに前後して、左官と機械運転工を除くこれら躯体職種への依存度を平準化したり減らしたりしようとする工法・構法が考案されはじめた。たとえば型枠の不要な工法などである。大規模なものとしては、あらかじめ構築した本設屋根にクレーンなども組み込み、これをせり上げながらビルの躯体を構築する工法が、「自動化」あるいは「システム化」として、大手ゼネコンから一斉に発表された(「施工」'92・1)。

建設産業政策

ところで建設をはじめとするいくつかの分野の労働に代後半のことだ。産業・労働政策としては、そうした職場・職業の魅力を高める工夫として、労働省による「建設雇用近代化モデル事業」と建設省による「建設産業における生産システム合理化指針」が、各々九一年に発表される。前者は主に労働環境の改善のためにゼネコンを毎年二社モデル指定して補助金を給付するもの、後者は七八(昭和五三)年に策定された「元請・下請関係合理化指導要綱」(本書第六巻第一章第二節参照)を発展的に解消して、ゼネコンと専門工事業者間の契約関係などを指導するものだ。また後者に並行して八九年度から順次、構造改善のためのプログラムが策定されて、技能者育成、経営基盤強化、生産工程改善、情報化推進などが謳われている。こうしてた

とえば、「完全週休二日制」適用労働者の比率がたしかに八八年の三・四％から九三年の三八・四％へ増加（建設業振興基金、前掲書、三八頁）するなど、相当な改善のあとがみられる。だが、これは政策の成果であるとともに、建設産業における市場環境の変化の役割も大きいことは論をまたないだろう。

三、港湾の動向と労働者の雇用

荷役の変化と港湾労働者の減少

この節の考察対象に含まれる港湾は、建設活動と異なり陸上の日常生活の視野に入りにくいいため、ここ一〇年間の変化が市民の印象として共有されているようなエピソードに乏しい。したがって本項では、港湾労働のあり方にふかくかわる荷役の形態および労使慣行の二点を、両者の関連も含めて論じるとどめることにする。

まず〔表61〕は、荷役形態の変化とコンテナ扱い量の推移をみるものである。九〇年代に入るとほとんどが「はしけ」を用いない「経岸荷役」で占められ、それとともにコンテナ扱い量も増加する。ただし、九五（平成七）年度のコンテナ扱い量の急増は、おそらく被災した神戸港からの転移が主因だろう。

次に〔表62〕に示したのは荷役・運送の実績を通じてみた推移であり、その増減からみて大阪はほぼ全国と同様の動きをしている。はしけ運送量が減少しているが、これは前述の「経岸荷役」化に伴うものだ。この点を労働者数からみれば〔表63〕のようになる。一九八五（昭和六〇）年に比べて、はしけ労働者は九六年にはほぼ半減となった。はしけのこの傾向はいかだについても当てはまるが、〔表63〕からわ

〔表61〕 大阪港の荷役形態およびコンテナ扱い量の推移

(1000トン、%)

年度	合計	荷役形態別			品目別 コンテナ	参考 神戸港 コンテナ
		経岸	はしけ取り 水面落とし	沖取		
1985	51,125	45,537(89)	3,520(7)	2,068	10,595(21)	65,327(75)
1990	51,901	48,181(93)	2,800(5)	919	11,282(22)	83,742(82)
1995	69,090	66,499(96)	2,389(3)	202	31,700(46)	60,835(84)
1996	67,133	64,743(96)	2,203(3)	188	29,773(44)	69,928(85)

注：カッコ内は合計に占める比率。ただし、神戸港コンテナの項のカッコ内は同港積卸し合計に占める比率

出所：「近畿運輸局業務要覧」各年

〔表62〕 大阪港の年度別荷役実績・運送実績

		船内荷役	はしけ 運送	沿岸荷役	いかだ 運送
1985	全国(100万トン)	739	34	616	20
	大阪港(1000トン)	34,826	6,959	39,180	1,258
1990	全国	835	26	755	16
	大阪港	32,143	6,211	43,926	1,218
1995	全国	930	19	785	8
	大阪港	50,332	4,232	51,496	379
1996	全国	—	—	—	—
	大阪港	48,149	3,733	54,907	396

出所：「近畿運輸局業務要覧」各年

かるのはそれら以外の港湾荷役労働者も減少しているということである。

共同雇用の理念

港湾荷役の変容と職域縮小の傾向に対して、全港湾は当然、危機感を持っていた。そこで従来から同労組がとってきたのは「港湾労働者の本質的な雇用者（使用者）は船主であり、彼らと、そして港を作り管理している国・地方自治体

〔表63〕 大阪港の港湾常用労働者数

(人)

年度	現場職員	港湾荷役労働者	はしけ労働者	いかだ労働者	総計
1985	992	6,878	410	139	8,419
1990	895	5,731	296	102	7,024
1995	1,017	5,376	227	40	6,660
1996	918	5,590	212	34	6,754

注：数値は各年度の平均月末現在員数
出所：「近畿運輸局業務要覧」各年

及び港運業者が雇用に対して共同責任を負い、雇用と生活を保障すべきである」という見解（全日本港湾労働組合関西地方本部「統闘いは時を越えて——全港湾関西本五〇年史——一九九五年、七五頁）である。これはILO一三七号条約（一九七三年採択）に謳われている港湾労働者の雇用の恒常化や収入の安定化などの原則に則ったものだ。

これらを背景に、全港湾を含む全国港湾労働組合協議会（全国港湾）と日本港運協会（日港協）が七九（昭和五四）年春闘で締結した「港湾労働者の雇用と生活保障制に関する協定書」（いわゆる五・三〇協定）には、港湾労働者の職域の確保などとならんで「港湾労働者の保障制度」として「港湾労働者年金制度」と「最低保障賃金制度」

が盛り込まれていた。さらに、それを受けて八〇年に結ばれた「実施細目確認書」では、その財源を、日港協側が船主や荷主からのトン建て付加料金の徴収によって確保することになっている。このような形態での財源確保は、「共同雇用」という伝統的な理念の部分的な実現とみなせよう。なおその運営は、八五年に財団法人化した「港湾労働安定協会」により「労働安定基金」として行われている。

港湾労働者雇用安定センター

その一方では、新たな「港湾労働法」が一九八八年に成立する。同法により、大阪を含む全国六大港で翌八九年初頭から「港湾労働者雇用安定センター」

（以下「安定センター」と略）が稼働しはじめた。これも「港湾労働安定協会」が運営している。安定センターは、必要労働力を常用でまかなうという原則のもとで、従来の登録日雇労働者制度に代わって、業務の繁閑に対応するための派遣向け常用労働者をプールする機関である。その背景には従来の登録日雇労働者の余剰化傾向があった。このような機関の活用は当初、全港湾にしてみれば共同雇用の理念のない単なる「需給調整」（全日本港湾労働組合関西地方本部、前掲書、七五頁）と映ったものの、港湾労働法が残れば事業者や労働者の無制限の参入や流入を防げるという点で、日港協とも利害の一致をみる。とはいえ、安定センターは機能しているにせよ、その後さらに進展する荷役形態の変化の下で港湾労働力の余剰傾向には歯止めがかかっていない。

ところで、さきにふれた五・三〇協定には「輸送体制並びに荷役手段の形態変化に伴い、港湾労働者の就労に影響を及ぼす事項についてはあらかじめ協議する」という文言があった。これにより、ユーズー側である船会社などと受注側である港湾運送事業者の間でなされる取り決めに関して、後者に雇われる側である労組も事前にその要望を反映させうる。これが事前協議制である。

だが八六年になって、この制度は「海運企業と（旧）日本港運協会との間及び日港協と港湾労働組合との間で協議が行われる事前協議制」（運輸白書「平成一〇年度、三二二頁）へと、いくぶん変容した。「二者協議」と称されるものだ。これによって日港協は、船会社に対しては労組を、労組に対しては船会社を、各々代弁する立場を保つ。事前協議の主導権をこうして日港協が握りがちになった実態は、制度を「恣意的に運用」（朝日・97・3・20）する不透明さとして、のちにアメリカ合衆国から批判を受ける一因にもなった。

事業協同組合

なお、とどまることのないコンテナ化のなかでは、労働慣行の再編成が行われていただけではない。例えば大阪港や神戸港では、すでに一九六〇年代から陸上側のコンテナ・ドライバーの組織化が進んでいた。それを背景に全港湾阪神支部の構想のもとで一九八五年に設立されたのが、「海コンセンター協同組合」である。これは全国初の労組参加の事業協同組合で、車両登録制の実施などにより運賃の値崩れ防止に効果を上げるようになった。コンテナの陸上輸送を担う企業には船会社の下請や中小運送業が多いため、ダンピング防止という点で事業者側と港湾労働者の利害が一致したわけだ。こうして同協同組合はコンテナ・ターミナルの施設改善を要求するなどの活動を行っている。

港湾整備

港湾事業そのものの動向にもいくらかふれておこう。これまで述べてきたような港湾荷役におけるコンテナ占有率上昇の主因は、一九八五年以降の外国貿易コンテナ、なかでも輸入コンテナ貨物量の増加である。輸入コンテナは全国で八五年の二八九万トンから九五年の八二〇五万トンへ二・八倍増となり、同時期の輸出コンテナの一・六倍増よりも急激な増加ぶりだった（日本港湾協会「数字でみる港湾⁹⁸」一五頁）。そこでコンテナを含めた輸入貨物のための施設整備が進む。九二年公布の「FAZ法」にもとづく「輸入促進基盤整備事業」は九五年までに全国で八カ所（うち空港に関わるもの三カ所）、それらのうち近畿の港湾については大阪港の「大阪ワールドトレードセンター」など四カ所がある。またこれと重複するものもあるが、「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法（民法法）（八六年成立）」による「総合輸入ターミナル」として、近畿では「大阪総合流通ターミナル」が九二年、「アジア太平洋トレードセンター」が九四年にそれぞれ供用開始された。

ウォーターフロント

もうひとつ、一九八五年以降の港湾整備を特徴づけるものがある。それは水辺に親しむ豊かさというイメージを伴うものだ。すなわち、まず「民法法」や「民間都市開発の推進に関する特別措置法（民都法）」（八七年成立）にもとづくウォーターフロント整備として、九七年までに主なもので約一四〇件が全国で推進された。大阪では九〇年開業の「海遊館」がそれに当たる。またこのほかの制度を利用した主なものには、九二年開業の「神戸港ハーバーランド」や九四年開業の「和歌山マリーナシティ」などがある。さらに、「リゾート法」（八八年成立）による近畿圏の五つのプロジェクトには、すべて「ウォーターフロント」がかかわる。承認順に「三重サンベルトゾーン」、「淡路島リゾート」、「丹後リゾート」、「琵琶湖リゾートネットワークス」、「燦々黒潮リゾート」で、いずれも九〇年までに承認されたものである。

四、むすび

最後に、港湾も含めたこれらわき立つような建設投資がピークを迎えるなかでスタートした、建設技能工の確保策のひとつにふれておこう。それは一九九二（平成四）年度に開始された「建設マスター制度」で、実績のある職長に建設大臣が直接顕彰状と徽章を渡すものだ。九五年度までに約一千人が顕彰されている。その目的として「社会的評価の確立」建設業振興基金、前掲書、三〇頁）が謳われているが、それを言うなら必要なのはむしろ職能に応じた明示的な待遇であろう。

ところで現状では現場に目配りがきくはずのそうした職長層が不足

している。そして佐藤工業の労務担当顧問である佐崎昭二によると、このことがゼネコンの現場技術者の職務の煩雑さを招いている。これらの技術者の多くは、片や「バブル後遺症」に悩むゼネコンの経営側が要請する利益率管理と、片や以前であれば専門工事業者側の職長が分担していた施工管理面のいくつかの業務とを、両方とも背負い込むかたちでこなしながら、しかもみずからの人員整理に怯えねばならない。したがってこの一〇年にも満たないうちに、理工系技術者にとって現場の施工管理は、以前よりはるかに孤独でストレスの高い仕事に変化した。景気浮揚のための公共投資の増額という施策が、技能工の雇用不安と質の低下、技術者のストレスという深刻な状況を残したまま空しく鼓舞されながら、多くの人々の働いてきたこの産業は九〇年代の後半を迎えることになる。

〈吉村臨兵〉

第八卷執筆者

石川両一	和田隆久	堀内治夫	安賀則夫	大賀重太郎	福田弘	金谷千慧子	伍賀偕子	有元章博	荒木伝	黒瀬栄二	久保在久	松葉誠一郎	馬谷憲親	福永昌夫	初岡一郎	柴田幸	植田浩史	福原幸	野上隆	秃山あや美	三山透	熊沢三	山西臨兵	吉村純子	渡辺幸	宇田義人	廣田亨	高松惠美子	竹中誠	熊沢哲郎	中岡哲郎
(龍谷大学)	(大阪平和人権センター)	(下関市立大学)	(関西学院大学)	(大阪地方自治研究センター)	(大阪市政調査員)	(関西大学)	(連合大阪)	(大阪市労連顧問)	(日本社会文学会)	(情報労連)	(労働運動史研究家)	(元全電通)	(自治労大阪府職員労組)	(姫路獨協大学)	(姫路獨協大学)	(大阪社会運動協会)	(大阪市立大学)	(大阪市立大学)	(奈良産業大学)	(東京大学・院)	(同志社大学)	(福島大学)	(大阪経済大学)	(奈良産業大学)	(静岡大学)	(京都大学)	(大阪大学・院)	(大阪経済大学)	(龍谷大学)	(甲南大学)	(大阪経済大学)
第六章	第五章第八節	第五章第七節	第五章第六節	第五章第四節	第五章第二節	第五章第一節三	第五章第一節一・二	第四章第五節	第四章第五節	第四章第四節六	第四章第四節四・五	第四章第四節三	第四章第四節二、第五章第五節	第四章第三節一	第四章第三節二	第四章第一節・第二節・第四節一・二	第三章第六節	第三章第五節	第三章第四節、第五章第三節	第三章第三節	第三章第二節	第三章第一節	第二章第六節	第二章第五節	第二章第四節	第二章第三節	第二章第二節	第二章第一節	第一章第三節	第一章第二節	第一章第一節

監修者略歴

中岡 哲郎

1953年 京都大学理学部卒
現在 大阪経済大学教授
著書 【人間と労働の未来】(中公新書)
【工場の哲学】(平凡社)
【メキシコと日本の間で】(岩波新書)
【技術形成の国際比較】(編著 筑摩書房)
【自動車が進化した技術と日本人】(朝日選書)

竹中 恵美子

1952年 旧制大阪商科大学卒
現在 龍谷大学教授
大阪市立大学名誉教授
著書 【現代労働市場の理論】(日本評論社)
【戦後女子労働史論】(有斐閣)
【女性論のフロンティア】(創元社)
【労働力の女性化】(共編 有斐閣)
【グローバル時代の労働と生活】(編著 ミネルヴァ書房)

熊沢 誠

1961年 京都大学経済学部卒
現在 甲南大学教授
著書 【国家のなかの国家】(日本評論社)
【新編・日本の労働者像】(筑摩書房・学芸文庫)
【日本的経営の明暗】(筑摩書房・学芸文庫)
【働き者たち泣き笑顔】(有斐閣)
【能力主義と企業社会】(岩波新書)

大阪社会労働運動史(第8巻) 転換期

1999年11月26日 初版第1刷発行

頒価16,000円

編者 大阪社会労働運動史編集委員会

(〒540-0031)大阪市中央区北浜東3番14号

発行者 財団法人 大阪社会運動協会
電話 (06)6947-1210

(〒101-0051)東京都千代田区神田神保町2-17

発売所 株式会社 有斐閣
電話 (03)3265-6811 (営業)

印刷 原多印刷株式会社 Printed in Japan

©1999, 大阪社会労働運動史編集委員会

落丁・乱丁本はお取替えいたします

ISBN4-641-19942-6