

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

研究所だより

No. 28

'91 5

CONTENTS

I. 平成3年度建設投資見通し	1
II. 海外建設アドバイザー事業（ホンジュラス）	5
III. フランスの悪天候手当制度について	13
IV. ニューヨーク事務所から	17
——ポットポールの高い代償——		



財団法人 建設経済研究所

〒106 東京都港区麻布台二丁目4番5号 ミニック39森ビル

TEL 03-3433-5011

FAX 03-3433-5239

保存用

I. 平成3年度建設投資見通し

4月に「平成3年度建設投資見通し－概要とその要点－」が発表されたので、この数値をベースに簡単にグラフ化し、最近の動向を概観してみよう。

昭和61年以来続いてきた日本経済の景気拡大は連続54ヶ月目に入り、8月には戦後最長の「いざなぎ景気」と並ぶことになる。しかしここに来て民間設備投資も米国景気の低迷、金融引き締め、企業収益悪化などから弱気に傾く傾向もあり、「いざなぎ景気」を超えるかどうかは微妙な状況にある。

政府経済見通しによると、平成3年度の日本経済は引き続き内需を中心として堅調に推移すると考えられており、GNP(名目)は459兆6千億円程度、経済成長率は名目で5.5%、実質で3.8%になると見込んでいる。しかし、前年度比伸び率は5.5%と、平成元年度、2年度に比べやや鈍化する見通しである。これに伴い建設投資(名目)も86兆6千億円、前年度比伸び率4.7%と平成元年度、2年度の10%を超える前年度比伸び率と比べるとかなり下回る見通しとなった(表1)。

表-1 過去10年間のGNP及び建設投資の動向

(単位:兆円、%)

項目		年									
		57	58	59	60	61	62	63	元	2	3
名目	GNP	273.5 (5.1)	286.0 (4.6)	305.7 (6.9)	325.4 (6.4)	339.7 (4.4)	356.3 (4.9)	379.0 (6.4)	406.2 (7.2)	435.4 (7.2)	459.6 (5.5)
	建設投資	50.1 (Δ 0.3)	47.6 (Δ 4.9)	48.5 (2.0)	50.0 (2.9)	53.6 (7.2)	61.5 (14.9)	66.7 (8.3)	73.8 (10.7)	82.8 (12.2)	86.6 (4.7)
実質	GNP	268.8 (3.1)	277.4 (3.2)	287.2 (3.5)	295.8 (3.0)	309.1 (4.5)	324.0 (4.8)	333.3 (2.9)	349.8 (5.0)	(5.2)	(3.8)
	建設投資	50.9 (Δ 0.7)	48.4 (Δ 4.9)	48.3 (Δ 0.1)	50.0 (3.4)	53.9 (7.8)	61.1 (13.3)	64.6 (5.7)	67.4 (4.4)	72.6 (7.7)	73.9 (1.8)

(注) 1. GNPの平成元年度以前は「国民経済計算年報」、2年度及び3年度は政府経済見通しによる(図1についても同様)。

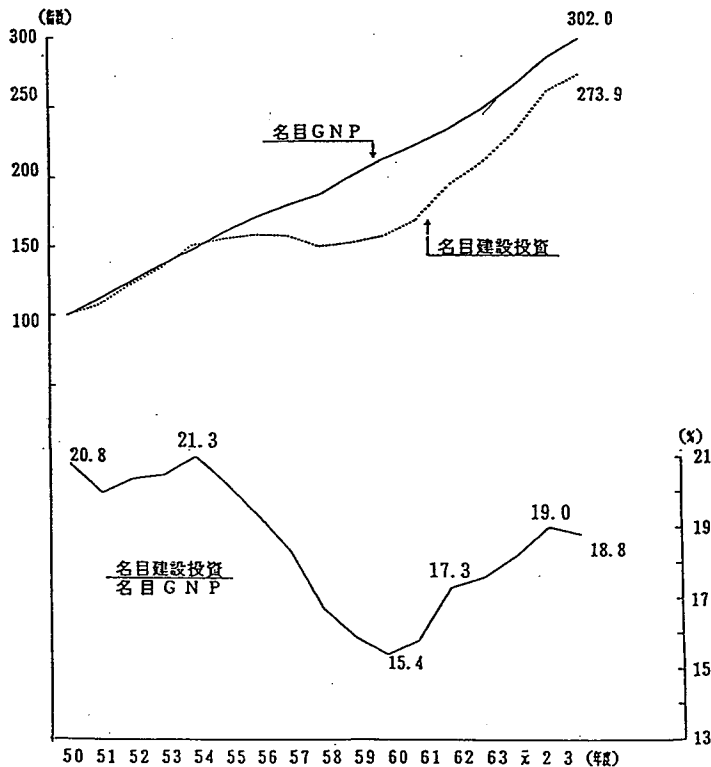
2. 建設投資の平成元年度は実績見込み、2年度は見込み、3年度は見通しである(図1～図4についても同様)。

3. GNP、建設投資とも実質値は昭和60年度基準である。

4. ()内は前年度比伸び率(%)を示す。

GNP（名目）に占める建設投資（名目）の割合は、昭和50年代前半までは20%台の水準であったが、54年度の21.3%を最高に以降漸減傾向となり、60年度には15.4%と落ち込んだ。61年度以降は景気の拡大とともに拡大基調で推移し、平成2年度は19.0%まで回復してきたが、3年度には18.8%とわずかに低下する見通しである（図-1）。

図-1 建設投資とGNPの推移（昭和50年度 = 100）



建設投資の内容を土木・建築別にみると、昭和61年度以降建設投資は急激な伸びを示しているが、土木投資はほぼ横這いで推移していることが分かる。このため昭和57年度では43%あった土木投資も平成3年度には36%まで低下する見通しである（図2）。

建設投資の内容を政府・民間別にみても、同じような傾向がうかがえる。昭和61年度以降の建設投資の急激な伸びに対し政府投資はほぼ横這いである。従って昭和57年度では40%あった政府投資が平成3年度には32%まで低下する見通しである（図3）。

昭和61年度からの景気拡大も民間投資がその牽引車となってきた事がはっきり分かるが、昭和50年代後半から年々高まってきた民間投資のウエイトも平成3年度は数年ぶりに横這いに推移し、調整局面に入ったと言えるだろう。

図2 建設投資（名目）の土木・建築別推移

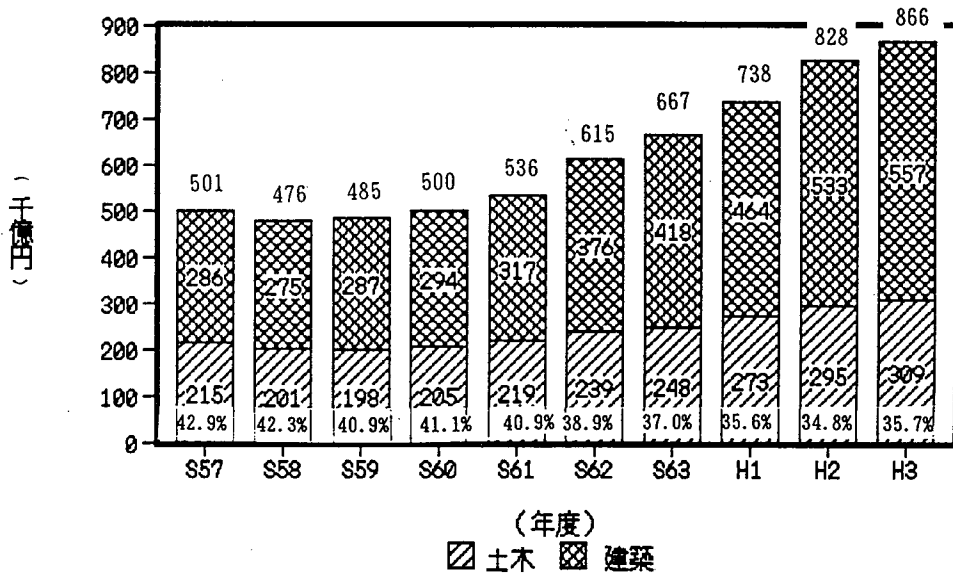
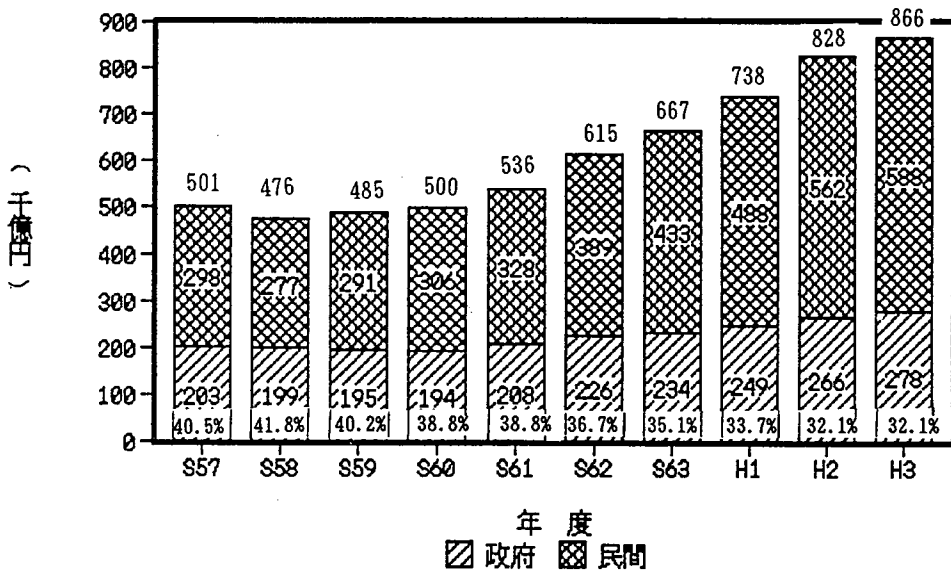


図3 建設投資（名目）の政府・民間別推移

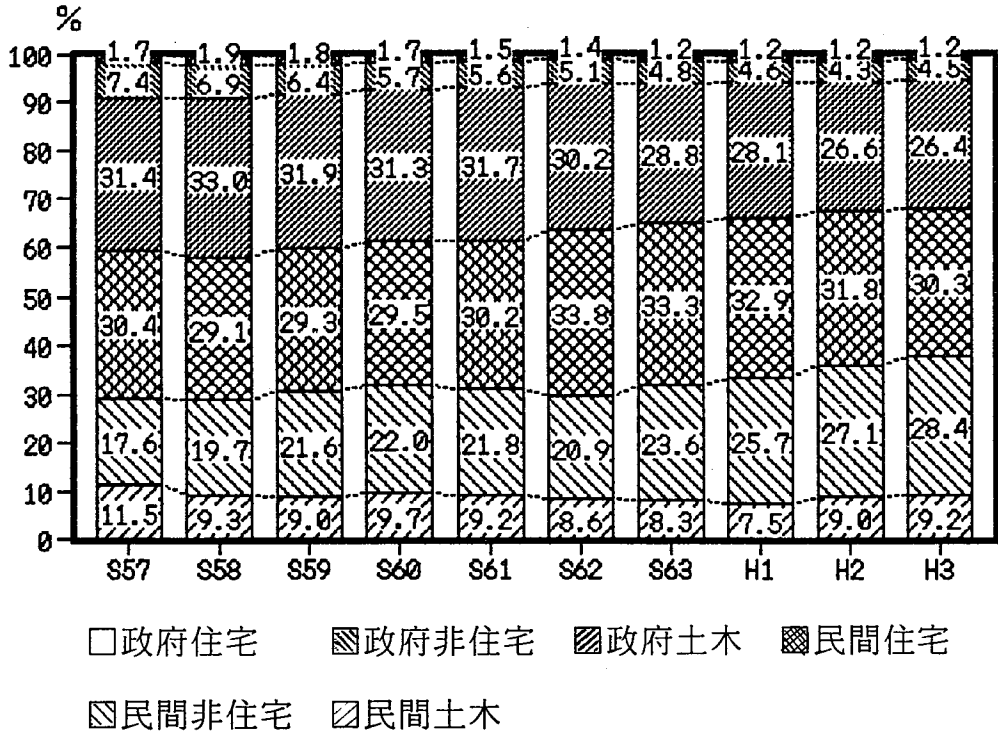


建設投資の分野別構成比の推移をみると、昭和62年度までは民間住宅部門が昭和63年度からはそれに替わって民間非住宅部門が建設投資を牽引してきた状況が読みとれる（図4）。

平成3年度の住宅建設は、着工戸数ベースについては現象基調で推移するものと予想されており、民間住宅部門のシェアは30.3%と昭和61年度と同程度まで減少する見通しである。民間非住宅部門は昭和62年度以降順調にシェアを伸ばしてきており、平成3年度には28.4%と過去最高のシェアになることが予測されているが、民間設備投資の伸び悩みが予想される中で今後どのような動きをするか注目されるところである。

（担当 尾沢）

図4 建設投資（名目）の分野別構成比の推移



II. 海外建設アドバイザー事業（ホンジュラス）

海外建設アドバイザー事業とは、建設省の委託により、開発途上国におけるODAプロジェクトを含む建設プロジェクトの円滑な実施を促進するため、現地における一般経済社会情勢、インフラ整備の状況や建設産業の実態及びODA実施状況と実施に当たったの問題点等を調査し、提言を行うものである。

今回は、ホンジュラスにおける調査について概要を報告する。

1. 調査日程 平成3年2月4日～2月14日
2. 調査員 埼玉大学大学院 政策科学研究科助教授
下村郁夫
当研究所 研究員 尾沢 孝
3. 訪問先 在ホンジュラス日本大使館
通信・公共・事業運輸省
天然資源省
経済企画省
国際協力事業団
CCN-JV（日本のコンサル3社JV）
シンサ社（現地コンサル）
サイベ・アソシェイツ社（現地コンサル）
沖電気工業 中米駐在員事務所
間組 ホンジュラス営業所
間組 コパン川下流域開発工事現場

4. ホンジュラス共和国の概況

(国土概況)

ホンジュラス共和国は中米に位置し、西はグアテマラとエルサルバドル、東はニカラグアと国境を接し、北はカリブ海、南は太平洋に面している。

国土面積は約11.2万km²で我が国の弱であり、国土の約65%が山岳地帯である。雨期(5月～10月)と乾期(11月～4月)がはっきり分かれており、雨期には集中豪雨による土砂流出、洪水などが頻繁に起き、乾期には灌漑排水設備がないために農業ができないなど、農業基盤が遅れているため生産性が低く、食料自給も達成できない状況にある。

(経済概況)

ホンジュラスの1988年における一人当たりのGNPの値は850ドル(世銀)であり、中南米諸国の中では最も経済開発の遅れた国の一つである。経済構造は、第一次産品であるバナナ、コーヒー、砂糖、トウモロコシなどの農業産品に基本を置くモノカルチャー経済である。

財政状況は1981年から悪化し、1989年の中央政府当初予算は、総予算の31.2%を外国からの借款と国債発行により補った赤字予算となっている。

經常収支は対外支払いの増大などのため1980年以来赤字が続き、1989年には2.72億ドルの赤字となっており、改善の兆しはあまり見られない。

対外債務残高は、ここ10年1980年よりずっと拡大基調にあり、1989年には34.44億ドルとなっている。金額的には他の中南米諸国と比べても大したことはないが、経済規模が小さいため返済については大変厳しい状況にある。

(インフラ整備の状況)

- ① 道路網の整備は遅れていて充分ではない。1989年の道路総延長は1万8,629kmで、そのうち舗装道路は2,320km、通行可能な道路は9,106kmである。通行可能といっても砂利舗装がほとんどで、路面状態はかなり悪い。その他に農道などの季節道路と言われるものが7,203kmあるが、これは雨期には通行不可能になるので、乾期しか利用できない。しかし、舗装

された道路もそのメンテナンスが充分でないため、かなり痛んだ状態である。このため政府は道路のメンテナンスを重要な政策課題とし、今後10年間に道路関係に約4億ドル使用する計画をたてており、その20%を新道建設、残り80%をメンテナンスにあてる計画である。

- ② 1989年の鉄道総延長は996kmで、主な路線は3線である。鉄道はすべてカリブ海側にあり、首都テグシガルバを初め、内陸部へは通じていない。
- ③ 電力は、水力発電が大半で99%以上を占めている。1989年の水力発電の実績は20.28億KWH、消費量は15.76KWHで、需要より供給が多いため、ここ当分電力不足の状態はない。これは我が国の有償資金協力で1985年完成し、1987年より稼動を開始したエル・カホンダムに負うところが大きい。しかし、電気のない地方もまだまだ多い。
- ④ 以前の全般的な電気通信事情は極めて低開発の状況にあったが、1985年～1988年に日本の有償資金協力で実施した電気通信拡充計画により、通信網は大幅に改善された。しかし、1992年には既存回線より需要が多くなることが予測されているので、新しい電話設備建設の必要性は高い。1989年における電話普及率は、100人当たり1.7台であり、農村部の普及は更に低い。

(現地建設業の実態)

ホンジュラスでは公共事業を受注するためには、土木学会への登録が必要であり、現在630社が登録されている。

建設業従事者は7万6,800人であり(1989年)、ホンジュラスにおける全人口の1.7%、産業別労働比率では5.5%である。

同国では農業、林業、漁業などの第一次産業に従事する人間が約67万人いるが、現金所得が不安定で低額であること、また失業率が全体的に高いこともあり、建設プロジェクトでは比較的人を集めやすい。しかし、それは土工としてであり、農作物の収穫期には人が集まらなくなるという事態も生じる。エンジニアは非常に少なく、大工、左官などの専門職も地方では非常に少ないので集めるのに苦労するようである。

現地建設業の技術力は、中にはサブコンとして仕事を任せられる業者もあるが、それはほんの一部に限られる。全体的にみると施工管理能力はあまり高くない。

5. 日本の援助・協力の現状

既に述べたように、ホンジュラスが中南米諸国の中でも最も開発が遅れている国の一つであり、農業基盤の整備や医療事情の改善のためにも援助のニーズは高い。このため我が国は1975年以来、有償、無償、技術協力による援助を続けている。

- ① 有償資金協力では1979年度に「エル・カホン水力発電計画に対して円借款を供与して以来、「カニャベラル水力発電所拡充計画」、「電気通信拡充計画」、「全国道路網整備計画」、「 Cholteca川流域整備計画」、「経済構造調整（SAL）に対する世銀との強調融資」の計6件、エネルギー、通信、運輸・交通、経済などの各分野で、総額347.75億円の協力を行ってきた。
- ② 無償資金協力では食糧援助・食糧増産援助で計14回、合計 59.24億円行っている。

農業基盤整備の関係では、「農業開発研修センター建設計画」、「農村総合開発モデル事業計画」、「コパン川下流域開発計画」があり、合計45.36億円となっている。

医療関係では、「マラリヤ・デング熱制圧計画」、「テグシガルパ母子病院医療機材整備計画」、「地域中核病院医療整備計画」があり、合計46.44億円となっている。

教育関係では、「国立教育実践研究所建設計画」がある。

日本からの無償資金協力をみると、食糧、農業、医療、教育関係で全体の85%以上を占めている。農業基盤、医療施設、教育機関などの整備拡充は、ホンジュラス政府が積極的に取り組んでいる重要課題だけに今後も引き続き援助の要請があろう。

- ③ 技術協力については、農業、通信・放送などの分野を中心に各種形態により協力を行っており、特に1989年度までの青年海外協力隊員派遣累計数377人は、中南米諸国中第1位であり、ホンジュラス側の評価も高い。

6. 日本の無償資金協力の一例

——コパン川下流域開発計画——

① 当プロジェクトの概要

コパン地方では小規模農家の多くが条件の悪い傾斜地を開拓し、零細な天水農業を営んでいる。しかも、貧困と農業技術の未熟さから森林の過伐、焼畑などを行うため、雨期には地滑り、土砂流出、洪水などが頻繁に起きている。

ホンジュラス政府は、1987年「国家開発計画」を定め、総合的な地方農村開発を全国的に実施しようとしてきた。このプロジェクトは、この政策を推進する一環であり、農業振興、生活環境改善の地域開発のモデル事業として位置づけられている。工事概要は、その1工事で砂防ダム2ヶ所、その2工事で道路整備、橋梁、灌漑施設、公共施設等を建設する。工期は1989年10月から1991年3月迄である。

② 問題点

a. 設計上の問題点

- ・ ある地区では護岸工事が川の片側だけであり、それも侵蝕される側では何も工事を行っていない。コンサルによると当プロジェクトが小規模農家の農業振興が主体であるため、侵蝕される側が大地主の土地ということもありはずされたのではないかと、とのことだった。

設計段階で大地主の土地の一部を政府が買上げ、川の蛇行をまっすぐにする等の処置を講ずれば、小規模農家の耕作面積は増え、大地主側の侵蝕もおだやかになったのではないかと思われる。

- ・ 潜水橋にニスベロ地区へ水を供給するためのパイプが設置されているが、このパイプは川の上流側に設置されている。これでは増水して岩などが流れてきた場合破壊される率が高いので、川の下流側に設置すべきである。
- ・ 集会所・学校に関する当初の設計は建物のみを対象としており雨水の流れる水路は工事に入っていなかった。このため現地所長がコンサルと協議し、コンクリートの排水路を設けたとの事であった。

b. 完成後の問題点

- ・ 砂防ダムも1つの川に1ヶ所では、いずれ土砂の蓄積により、その機

能が失われてしまう。更に上流に定期的に砂防ダムを設けるような事業を今でも少ない予算の中で同国が行っていきけるかどうか。

- ・ 道路にしる、護岸工事にしる、そのメンテナンスが迅速に適切に行なえるかどうか。例えば、今回の護岸工事では蛇籠を 3,600m 設置しているが、いずれは川の侵蝕により倒れる可能性がある。復旧が迅速に行われないと、更に侵蝕が進んでしまう。
- ・ 施設の管理を農民が自主的に行っていきけるか、例えば灌漑施設の取水口のバルブの調整は農民が自主的に管理していかなければいけないが、管理がなおざりになればバルブがこわれる可能性がある。
- ・ 2期作や多毛作が可能になれば、更に生産性の高い野菜を植えたり、農業技術の改善等により更に生産性を上げる事も可能だが、そのためには、政府の強い指導力と農民の積極的取り組みが不可欠である。

このように設計段階での地元との十分な話し合い、完成後の予算確保、被災時の復旧体制、自主管理、技術改良など取り組むべき課題も多い。

今後、政府や担当機関、地域住民が一体となって、モデル事業として他の地域へ波及効果をもたらすよう、関係者の努力を期待するところである。

7. まとめ

① 援助国と被援助国の協力体制

多くの開発途上国と同様、ホンジュラスでも道路、橋梁、河川、上下水道、通信網などすべてのインフラストラクチャーが欠けている。その整備は農業・生活環境の改善とともに今後の経済発展に総合的に貢献するものであり、その整備を推進する事の重要性・必然性は依然として高い。

援助に当たっては、現地に詳しく、また現地の人々の意向に精通した担当者の協力が不可欠である。そうでなければ、現地の意見・要望に沿った、被援助国に真に役立つような優良案件の発掘が見落とされてしまったり、あるいは、現地の意見・要望が設計段階で十分に反映されないなどの事態が発生してしまう恐れがあるからである。

このような事態が発生しないよう、ホンジュラス政府や担当機関、在外公館、国際協力事業団が一体となった協力体制を敷き、双方の意志疎通を

十分行って、チェック・フォロー機能までを備えた仕組みを構築していけば、更に効果的、効率的な援助となるだろう。

② 経済復興とインフラストラクチャー整備のバランスのとれた推進

ホンジュラスは、アメリカ同様、財政赤字と経常収支の赤字という双子の赤字を抱えている。現在、経済・財政再建のため、経済構造調整政策を実施し、緊縮財政、税制改革、公共料金の値上げなどを行っているが、現在でも深刻なインフレが進行しており、実質所得の低下による生活への圧迫、貯蓄率の伸び悩みなどが起きていて、経済復興の兆しはまだ見えていない。ホンジュラス政府も、今後更に輸出を拡大して外貨を獲得すべく、農業の振興、漁業の振興などの政策を打ち出している。

農業振興のための灌漑排水設備の整備やダム建設、漁業振興のための漁場あるいは養殖場の整備、また収穫物の貯蔵庫や運搬のための道路網の整備などを総合的に押し進めることにより、経済復興の足掛かりを築くことができるのではないと思われる。この際には経済復興とインフラストラクチャー整備のバランスのとれた推進が重要である。

③ 適切な維持管理に対する弾力性をもった援助の実施

インフラストラクチャーは相当の期間にわたってその機能を発揮することが可能であるが、そのためには適切な維持管理が不可欠である。

ホンジュラスにおいても、

①道路の維持管理が不十分である。

②教育関係で建設された施設が、当初の計画通り運営されていない。

③供与した機械のスペアパーツが入手しにくい。

などの状況が発生している。

我が国は、無償資金協力を実施するに当たっては、施設建設後の運営管理費および施設・機械の補修等については被援助国側が負担すべきことを原則としており、また有償資金協力でも、要請額が数億円以下のものについては単独案件として採択されにくいことなどから、被援助国側は他の案件を優先させる傾向にある。しかしながらホンジュラス政府は今後道路の維持管理に予算の80%を当てるなど、施設の維持管理に積極的に対応しようとしているので、このような国に対しては相手国側の自助努力を損なわない範囲内で弾力的対応をしていくことが望ましいと考えられる。

④ 総合的見地からの援助の実施

効果的な援助を行うためには、

㊤有償資金協力、無償資金協力、技術協力間の有機的連携

㊦各プロジェクト間の有機的連携

㊧電力部門と灌漑部門など異なった部門間の有機的連携

など、総合的な見地から実施することが必要である。

ホンジュラスにおける一例を挙げると、「農業開発研修センター」が建設された後、日本から専門家が派遣され、農業関連の指導と灌漑施行技術者の育成を行っているが、このプロジェクトでは技術移転や人材の育成が行われており、ホンジュラス側の評価も非常に高い。このように無償資金協力（あるいは有償資金協力）と技術協力の有機的連携を図りつつ実施することにより、双方の相乗効果が生じ、効果のある援助が実施できる。

また「コパン川下流域開発計画」も、地域振興のモデル事業として次のプロジェクトに活かすべく計画されている。各プロジェクトで活かされた良い効果を次のプロジェクトにつなげたり、またお互いに補完しあって各々の機能を高めることが重要である。

ダムの建設も灌漑用だけでなく、電力用やその他にも利用できるような多目的ダムとして計画するなど、いろいろな機能を絡み合わせて有効に利用していくことも今後の課題である。

このように総合的な見地から援助を実施していくことが重要であり、そのためには長い目で見守っていかなければならない。その中で日本の技術やノウハウを相手の能力に見合った範囲で徐々に移転していけば、やがて基礎体力ともいうべきものがついてきて経済も活性化するのではないかと思われる。

(担当 尾沢)

Ⅲ. フランスの悪天候手当制度について

建設労働者の労働条件改善のための1つの制度である悪天候手当制度は、フランス、西ドイツにおいてすでに採用されている。そこで今月号ではフランス、来月号ではドイツにおける当制度を法制面から概略、紹介する。

1 はじめに

悪天候手当制度とは、悪天候の場合に作業が中止になった場合でも、日給制の建設労働者の賃金が補償されるシステムを意味するが、このシステムは、日給制が主体の建設労働者の賃金形態を月給制に移行するのが困難な現状では、労働者の収入の安定化を図る一つ的手段と考えられるのである。

参考までに、日本の建設労働者の賃金形態を労働者の「建設専門工事業における建設労働者の雇用実態等に関する調査（昭和62年11月実施）」で見ると、雇用形態を問わず日給制を採用しているものが極めて多く、直用常用労働者で84.7%、直用臨時・日雇労働者で95.6%、準直用労働者で56.1%（この場合出来高給が29.7%と高い）となっている。したがって、多くの建設労働者が、天候によって収入の不安定な賃金形態にさらされている。

一方、この賃金形態に対する要望を同じく労働省の「若年労働者及び工業高校生等の職業に関する意識調査（平成元年2月実施）」で見ると、月給制を希望するものが66.7%と圧倒的に多く、若い世代からは安定収入が望まれていることがわかる。

なお、フランスの悪天候手当制度についてはフランスの経済調査研究所、西ドイツについては、ドイツのIFO－経済研究所の協力を得て、資料収集を行った。

2 フランスの悪天候手当制度

① 制度制定の背景

フランスにおける悪天候手当制度は、第二次世界大戦終了後の1946年に設けられた。これは、戦後復興期における住宅建設などの建設ブームの時に、建設労働者の立場を保護し安定化するために制定された。このときの原理原

則が今なお、大きな変更もなく続いている。

② 根拠法

悪天候手当制度の根拠は、1946年10月21日制定になる法律第462299号にある。そしてこの法律及び法律の告示（decret）は、フランス労働法のL. 731-1条ないしL. 731-13条及びR. 731-1条ないしR. 731-21条に含まれている。

ここでは、このフランス労働法に規定されている内容の概略を紹介する。

③ 悪天候の定義

悪天候とは、「労働者の健康または安全、あるいは労働の性質または技術の点で、労働の遂行が実質的に危険であるか、不可能になるような気象条件及び洪水を指す」と規定されている。

ここに技術面の考慮がなされているため、生コン打設は気温が非常に低くて凍りやすい時、アスファルト舗装は雨天時など、職種によって悪天候となる基準が異なっている。

しかし、現行規定では悪天候の定義が曖昧であるため、近い将来定義の厳密化が行われるようである。

④ 対象建設業者及び建設労働者

手当支給を要する建設業者と受給適格労働者は、公共工事、配管工事・屋根工事、建物及び付帯土木工事、木構造の建設工事などに従事する業者とその賃金労働者及び見習いと規定されている。

⑤ 制度の構成員と手続きの流れ

制度の主な構成員は、基金（有給休暇基金）、請負業者並びに賃金労働者及び見習いからなる。

運営主体である基金に請負業者が毎年一定の計算に基づいて支払いを行い、手当を賃金労働者及び見習いが受け取るというシステムになっている。賃金労働者及び見習いに対する手当支給は請負業者が通常の賃金と同じ場所及び時間条件で先払いを行い、後に請負業者が基金から払戻しを受けるという順序をとる。

⑥ 請負業者の負担額

請負業者が基金に払い込む負担金は、社会保障保険料の計算の対象となる賃金総額から控除額を差し引いた後の金額に、一定の料率を乗じて算出される。

この控除額は、毎年、労働大臣及び大蔵大臣の省令により決定される。こ

の控除額決定の基準は建設業界における最低時間給の 8,000倍以上となっている。

したがって、年間の賃金支払総額が 8,000倍未満の請負業者の場合は、労働者が手当の給付を受けても、この支払いをする必要がない。

料率については、工事種によって二種類の適用料率があり、工事種に固有の特徴を考慮しながら全国規模で負担の調整を行い、決定する。

⑦ 基金からの払戻額

払戻額は、請負業者の労働者に対する手当支給額全額が払戻されるわけではない。支給総額から控除額を差し引いた後の金額に一定の比率を乗じて算出される額が払戻額となる。

控除額の計算は、支給総額に前記⑥の控除額と社会保障保険料の計算の基礎となる賃金総額との比を乗ずる。

そして、控除後の金額に乗ずる比率は社会保障保険料の計算の基礎となる賃金総額が前記⑥の控除額の 3 倍を超える場合は 85%、3 倍以下の場合は 90%となる。

⑧ 建設労働者の受給資格、受取額

手当を受け取る権利を有する建設労働者は、休業に先立つ 2 ヶ月間に、要支給対象建設業の一つにおいて最低 200時間の就労が必要で、かつ、それが証明された者である。そして、その受取額は賃金の 4 分の 3 という限度があり、かつ、受取回数も年間 55 回という制約がある。また、これには最高労働時間数の規定があり、1 日 9 時間、週 45 時間を上限としている。

なお悪天候手当は、労災、疾病、社会保険及び有給休暇の休業補償手当、そして、あらゆる失業手当とも重複して支給されることはない。

その他、一時的に業務不適格になった労働者には給付されない。

休業期間中に他の賃金労働を行った場合には、手当支給は停止される、などの制約がある。

⑨ 休業の決定と通知

悪天候の場合の休業は、請負業者またはその現場代理人が労働者代表と相談の上、現場で決定、両者署名入りの書面でもって、有給休暇基金に 48 時間以内に通知を行わなければならない。

⑩ 悪用・濫用に対する牽制

なお本制度の実施にあたっては、制度の悪用・濫用を防止するため、以下の通り、様々な手段が講じられている。

- ・この悪天候手当制度は保険とは異なり、請負業者及び労働者の双方に全面的な保護を保証するものではない。すなわち、前述の通り、請負業者の手当支給額全額が弁済されるものではなく、また、労働者においても賃金の4分の3を限度としてしか支給されない。したがって、請負業者にとっても労働者にとってもこの制度を安易に利用することは利益にならない。
- ・工事休止が決定した場合、前述の通り請負業者は48時間以内に書面でもって基金に通知をしなければならない。
- ・基金は年度終了時に各請負業者の「リスク率」を計算し、所定の基準を超える場合には特別監査の対象とすることができる。
- ・悪天候手当取得にあたって、不正行為または虚偽の申告がみられる場合には、禁固及び罰金の刑に処せられる、などである。

⑪ その他

悪天候による休業が発生した場合、請負業者は休業の対象となる労働者を公共団体に派遣して公益事業の工事施行に供することができる、など。

(担当 広瀬)

IV. ニューヨーク事務所から

アメリカでは老朽化した道路、橋梁、空港、下水道などに起因した事故が多発し、これが国民生活の安全をむしろ脅かしているとして大きな社会問題となりつつある。しかも財政難から大幅改善のメドはたたず、企業の生産性を下げる要因ともなっている。

今回は当研究所ニューヨーク事務所から、これに関して "U.S. NEWS & WORLD REPORT" に掲載された記事が送られてきたのでその要約を紹介する。

—— ポットホール（道路の陥没）の高い代償 ——

U.S. NEWS & WORLD REPORT 1991.4.15

アメリカ運輸省では、国道の舗装状態の40%は「FAIR（まあまあ）」あるいは「POOR（不良）」であると評価している。そしてこれらの陥没や欠損などの不良は非常に大きな不便や迷惑を強いている。アメリカでは毎年都市の高速道路において渋滞により20億時間が浪費され、その遅延による損害を金額に換算すれば 350億ドルにのぼると試算されている。

経済学者である Bates大学の David Alan Aschauerはアメリカの生産性に関する問題の半分がその放置されたインフラストラクチャーに起因するという大胆な主張をしている。そして彼は道路、橋梁、下水道へ1ドル投資すると最終的にG N Pが4ドル増大すると論じた。

同様に運輸大臣である Samuel Skinner も“インフラストラクチャーへの投資は経済の国際競争力と発展と生産性の向上を誘引し、インフラストラクチャーへの投資不足は経済衰退を招く。”と主張している。

アメリカの老朽化した高速道路と橋梁へのコスト負担は驚くばかりである。連邦政府はこれを我慢できるぎりぎりの範囲内で維持していくためにも、今後14年間、毎年 350億ドルから 390億ドルを投資する必要があるとし、そして運輸関係のインフラストラクチャーに大きな投資をすることは、何千もの多くの仕事を供給でき、現代の停滞した景気を向上させることができるとしている。

過去20年余にわたり、アメリカのインフラストラクチャーへの投資はどんどん減少しており、インフラ投資のピーク時（1966年及び1967年）には、インフラ純投資額がG N Pの 2.4%に達していたが、1982年までにG N Pの 0.3 %以下に落ち込み、その後も改善は見られていない。この衰退の傾向は外国と比較すると歴然である。過去20年にわたり、自国のインフラに大きな投資をした国は生産力において大きな飛躍をとげていることは統計が示している。平均して日本はG D Pの 5.1%、西ドイツは 2.5%をインフラ投資に振り向けている。

ブッシュ大統領は国内最優先の方針を出し、92年度予算案では今後5年間に200億ドル超を高速道路、橋梁建設のために増額した。

連邦政府道路5ヶ年計画（1050億ドル）では、1950年代からの国道体系を再編成し、また新設よりも改良修築に主力を置くこととし、1996年までに国道予算を40%増額させるとともに道路混雑緩和のための研究調査を推進することになっている。しかし、その程度ではまだ不十分であり、さらにかさ上げするようワシントンの民主党員から要望がでている。

しかし、連邦・州政府とも財政難に陥っている現状では大幅な公共投資の増大を期待することは難しい。