

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. 381

2020 12

### CONTENTS

視点・論点『効果的な少子化対策とは』	.....	1
I. 建設再興 ～コロナ禍とフランスのインフラ政策～	.....	2
II. 建設工事における請負代金の支払いについて	.....	15



一般財団法人 **建設経済研究所**

〒105-0003 東京都港区西新橋3-25-33 フロンティア御成門8F

Tel: 03 3433 5011 Fax: 03 3433 5239

URL: <http://www.rice.or.jp/>

## 効果的な少子化対策とは 特別研究理事 三石 真也

我が国において、少子化対策が求められてから久しい。合計特殊出生率は、1975年に2.0を下回り、2005年の1.26を底に持ち直したものの、依然として1.5を下回る低い水準である。出生数は2019年において90万人を下回り、団塊ジュニアの出産期の終わりを映していると言われている。少子化は、1995年をピークとした生産年齢人口の減少を引き起こし、ひいては、我が国のGDPの停滞と世界における地位の地盤沈下につながったと考えられ、その対策は喫緊の課題である。

あるアンケートによると、子供を産まない理由として、「子育てや教育にお金がかかりすぎるから」が最も多く、その対策として、近年、幼児保育や高等教育の無償化が推進されるなどしているが、これまでに取られてきた対策だけでは、少子化を食い止めることは不可能ではないだろうか。

まず、子供以前に結婚しない若者が増えていることが問題である。2015年に既に生涯未婚率は男性23%、女性14%に達しており、出生率が2.0を上回っていた1970年における1.7%、3.3%から大幅に増大している。女性が結婚相手の男性に求める年収の最低ラインは400万円が最多となっており、将来、子供ができて一時的に女性が働けない状態になっても生活できるだけの年収を男性に期待するからと推定されている。対策として、家族を安心して養えるだけの収入を安定して稼ぐを増やすことが重要ではないか。

次に住宅費用の重さである。約4400万人を有する首都圏の人口動向が我が国の少子化推移の重きを占めると考えられるが、東京都内で住宅を購入し、私立学校に子供を入学させると家計が破綻すると言われている。生涯賃金が中央値で約2億円と言われている中、6000万円以上する住宅を購入し、中学から大学まで学費だけで1000万円を支払うことを考えると、必然的に子供1人になるのではないか。

これまで東京集中が一向に解決しなかったこ

とやコロナ感染対策としての地方居住がいま一つ進まないことを踏まえれば、効果的な対策として、鉄道の高速化による安価な住宅の供給を提案したい。大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法を創設して整備したつくばエクスプレスは、その高速さゆえに、つくば市や守谷市など地価の安い地域から都心への通勤を可能にした。ここに、新線の建設費が極めて高いことを考慮すれば、既存鉄道路線の複々線化による高速化が有効であり、補助金を創設することにより、連続立体交差事業などと併せた複々線化を促進して鉄道の高速化を図るべきではないか。加えて、適切な鉄道計画策定も重要と思われる。15両編成の運転を行っているJR常磐線の混雑緩和を担ったつくばエクスプレスは、6両編成に留まり、最近混雑を極めてしている。鉄道建設は、長期的視野に立ちつつ、思い切った投資を行うべきではないか。

さらに、子育て、教育についても、私立校への補助の増大が重要である。東京都内においては、校内暴力等で荒れた公立校が多いためか、その人気がなく、多くの生徒が私立校に進学し、父兄にとって大きな教育費の負担となっている。高校も含めて、住民の多くが進学しない公立校は統廃合を進め、不要となった予算で私立校の補助を強化すべきではないか。そもそも成績が良く、学習意欲に富んだ生徒の大半が、ほとんど税金のメリットに浴せないことは不合理ではないか。

保育所の整備などの必要性は、議論の余地がないが、少子化対策はこれらの施策に留まらず、以上の施策について真剣な議論を期待したい。

## I. 建設再興 ～コロナ化とフランスのインフラ政策～

在フランス日本国大使館

太田 喜久

### 1. はじめに

「我々は、戦争中である (nous sommes en guerre)。」

エマニュエル・マクロン大統領が厳しい表情でフランス全土を対象とした厳格な外出禁止措置を発表したのは、2020年3月16日夜のことであった。それは、隣国イタリアでの新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて「COVID-19」という言葉自体は浸透してきたものの、マスクをして歩くと奇異なものを見る目でみられることの多かったフランスにおいて、人々の行動様式の変化が決定づけられた瞬間であった。

現在、町を歩く時、店で買い物をする時、バスや地下鉄などの公共交通機関を利用する時、オフィスで複数人が仕事をする時、学校で授業を受ける時などにはマスクの着用が必須となっており、スーパーマーケットからバス停まで、不特定多数の者が利用する場所には除菌ジェルが備え付けられるなど、コロナ以前とはすべての景色が様変わりしている。

実のところ、コロナ禍の前、2018年から2019年にかけて、フランスのインフラ政策は一つの転換点を迎えていた。2024年にオリンピック・パラリンピックパリ大会を控え、パリ周辺をはじめとして大規模な都市開発プロジェクトが次々と着手される一方で、既存ネットワークの老朽化が指摘され、大規模インフラプロジェクトからネットワークの維持・修繕への転換が進められようとしていた。あわせて、「エコロジー転換」を旗印に掲げて、建設分野においても関連する施策が加速化されようとしていた。そのなかで、3か月にも及ぶ最初の外出禁止措置を経験したフランスは、ヨーロッパで最も建設業界がコロナ禍の影響を受けた国の一つとなり<sup>1</sup>、その再興を図るための新たな大規模インフラ投資を求める声も根強い<sup>2</sup>。

コロナ禍はフランスのインフラ政策にどのような影響を与え、今後フランスはどのような道を進もうとしているのか。10月30日から二度目となる外出禁止措置が講じられ、ますます混迷が深まる中で、本稿では、コロナ禍での建設業界の動きを中心に据えつつ、マクロン政権下のインフラ政策の変遷を概括する。

<sup>1</sup> Eurostatによると、3月の建設生産指数は、EU全体で前月比12.0%減（前年同月比13.4%減）であったのに対し、フランスは前月比40.2%減（前年同月比41.2%減）。これは前月比36.2%減（前年同月比35.4%減）であったイタリアよりも低い水準である。

<sup>2</sup> 9月16日、MIPIM（不動産プロフェッショナル国際見本市）の代替イベントに出席しコロナ後のインフラ政策について問われたサルコジ元大統領は、自らが大統領時代に推進したパリ郊外大規模開発プロジェクト「グラン・パリ計画」を引き合いに出しつつ、「我々は、『グラン・パリ計画』に続く『グラン・リヨン計画』『グラン・マルセイユ計画』、新たな高速鉄道といった大規模なプロジェクトが必要だ。」と熱弁を振るった。

(写真 1)



最初の外出禁止措置の間は、いつもは多くの車で混み合う凱旋門も交通量がまばらであった。

(筆者撮影)

## 2. 警鐘

イタリア・ジェノバ近郊でイタリアとフランスを結ぶ高速道路 A10 号線の「ポルチェヴェーラ高架橋（通称モランディ橋）」が 250 メートルに渡って崩壊し、多くの死傷者が出るという衝撃的な出来事が起こったのは、2018 年 8 月 14 日のことであった。しかしながら、フランスにとって既存インフラの劣化の危険性が関心を呼んだのは、それよりも少し前のことであった。

同年 5 月 15 日、モネの絵画でも有名なパリ北西部の都市アルジャントゥイユ近郊において、高速道路 A15 号線の法面が一部崩落する事案が発生し、原因としてメンテナンスの不備が指摘されたのに続き、連帯・エコロジー転換省（当時）は 6 月、2017 年から行われた道路の老朽化に係る委託調査の報告書「非コンセッション国道：監査結果」を発表した<sup>3</sup>。

この報告書によって明らかになった道路インフラ老朽化の現状は、驚くべきものであった。全国の国道 21,000 キロのうち、管理が民間に委託されていない<sup>4</sup>12,000 キロの区間は、フランスの道路総延長の 1.2%で、全体交通量の 18.5%を担っているが、そのうち 40%の状態が「不良」とであると指摘したのである。具体的には、23%に舗装表層に数センチ規模の損傷があり、17%については舗装構造に関わる深刻な損傷があるために修繕が必要というものであり、また、12,000 か所ある橋梁についても、そのうち 30%が何らかの修理を要する状態にあるとされた。これらの損傷はは冬季の悪天候など自然現象に起因するものであるが、一日の交通量が 3 万台を超えるような交通量の多い都市間高速道路も多く含まれて

<sup>3</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.07.10\\_dossier\\_reseau\\_routier.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.07.10_dossier_reseau_routier.pdf)

<sup>4</sup> フランスの高速道路のうち約 9,000 キロは、高速道路コンセッション会社に管理が委託されている。

いた。

(図 1)

### L'état des chaussées sur le réseau routier national non concédé (2016)



「不良」とされた高速道路はほぼ全国にみられる。

(出典：連帯・エコロジー省（当時）公表資料「非コンセッション国道：監査結果」)

報告書はまた、道路に対する直近 10 年間の投資額が年平均 6.7 億ユーロに過ぎず、イギリスなど近隣のヨーロッパ諸国と比較しても低い水準である点にも言及する<sup>5</sup>。このままの投資水準が続くと想定した場合の試算は、20 年後に、道路の 30%が舗装に損傷を、46%が構造に損傷を受けた状態になるとともに、橋梁の 5%（630 か所）が使用不能の状態になり、79%（9,400 か所）までもが何らかの修繕を要する状態になるという衝撃的なものであった。悲惨な状態になった道路ネットワークを現在の状態まで回復するためには、5 年後には 13 億ユーロ、20 年後には 43 億ユーロが必要になるとして、こうした事態を避けるため今後毎年 10 億ユーロの予算を充てる必要がある、というのが報告書の提言であった。

これを受けた政府は、報告書の内容を予算にも反映することとなり、2019 年予算は「交通インフラ分野における政策転換の第一歩」と位置付けられた。中でも、交通インフラ分野に関する予算は、既存のネットワークの維持・修繕や鉄道輸送の支援、自転車の利用促進に重点をおいて前年比 3 億ユーロ増となる 69.9 億ユーロとなったが、特に、道路の維持・修繕に係る予算は、前年の 8 億ユーロから 5,000 万ユーロ増額されることとなった。

<sup>5</sup> 報告書では、フランスのキロ当たり投資が年間 50,000 ユーロであるのに対し、イギリス、オランダ等の平均は年間 80,000 ユーロであると指摘されている。

### 3. 「モビリティ基本法」の制定

#### (1) インフラ投資方針の転換

確かに道路の劣化は象徴的な出来事ではあったが、今後のインフラ投資のあり方は当初からマクロン政権にとって重要な課題の一つであった。マクロン大統領は、2017年の就任にあたって日常のモビリティの改善に向けた政策の優先付けを検討する指示を出しており、同年10月に国会議員や専門家からなる独立機関である「インフラの方針に係る評議会(COI)」(議長:デュロン国民議会議員)を設置。今後のインフラ投資戦略の検討が行われ、2018年2月には報告書「日常のモビリティ:緊急事態への対応と将来への準備」が取りまとめられた<sup>6</sup>。この報告書は、道路・鉄道・河川などの各分野について、インフラの現状を分析し、今後20年間の整備方針として投資規模別の3つのシナリオを提示するとともに、既存のネットワークの維持・修繕、鉄道の結節点の強化など優先的に取り組むべき事項にも言及している。

2018年9月10日、ボルヌ連帯・エコロジー転換大臣(当時)は、2月のCOIの報告書を踏まえる形で、今後のインフラ投資に関する基本方針を発表した。そこで、今後5年間でそれまでの5年間と比較して40%増となる134億ユーロを交通インフラ分野への投資に充て、特に日常のモビリティの円滑化、環境への配慮等の目標を達成するために、既存のネットワークの維持・修繕や地方部の道路ネットワークの整備を含む5つの投資プログラム<sup>7</sup>を優先的に実施すると表明した。ここ数十年にわたるインフラ投資が高速鉄道や都市間高速道路などに集中し、また、財源の裏付けのない計画ばかりが増加して日常生活に必要な投資とのアンバランスが生じているとして、「これまでの政策からの転換」を宣言したのである。このなかでインフラネットワークの維持・修繕は「今後10年間の最優先課題」とされ、とりわけ道路ネットワークは劣化が進んでいることから、マクロン大統領の任期中に25%増、2027年までに31%増となる投資を行うこととされた。

#### (2) 「モビリティ基本法」

この基本方針は、同年末に閣議決定され、2019年末に成立した「モビリティ基本法(LOM<sup>8</sup>)」で具体化されることになった。「モビリティ基本法」は「より容易で、より金銭的負担が少なく、よりクリーンな交通を実現し、住民の日常の移動を改善する」ことを目指した法律であり、自家用車の代替となるモビリティの導入や新たな移動手段の開発の促進といった幅

<sup>6</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01\\_rapport\\_coi.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_rapport_coi.pdf)

<sup>7</sup> このほかの優先課題としては、鉄道の結節点の容量増加や都市モビリティへの投資、貨物輸送の効率化、モーダルシフトの促進が掲げられている。

<sup>8</sup> Loi d'Orientation Mobilites

広い内容を含んでいるものである。この法律において、「日常生活の改善に資するインフラ投資を促進する」との目的を果たすべく、既存のネットワークの維持管理・修繕を最優先に2018年から2022年にかけて130億ユーロ（過去5年比で40%増）を投資し、特に道路ネットワークについては、2027年までに31%増、大規模な改修については70%増となる投資を行うとともに、中規模の都市を結ぶ道路ネットワークの構築のために10年間で10億ユーロを投資すること等が位置づけられた。

(写真2)



リヨン市で実証実験が行われる自動運転バス。「モビリティ基本法」では、こうした自動運転によるモビリティの導入促進も規定されている。（筆者撮影）

#### 4. 続く警鐘

もちろん法律が成立し、予算がついたからといって状況が劇的に改善するわけではない。2019年6月、モランディ橋落の落橋を踏まえた橋梁の安全性に特化して設置された調査団（団長：モレー上院議員）による「橋梁の安全性に係る報告書」が上院に提出され<sup>9</sup>、再び大きなインパクトを与えることとなった。

報告書はまず、地方自治体の管理する橋梁について網羅的に把握したリストが存在しないためにフランス全土の正式な橋梁数が不明である点が既に政策の不備を如実に示していると指摘しつつ、25万から30万か所あると推計される全国の橋梁のうち、少なくとも25,000か所（国管理橋梁の7%、県管理橋梁の8.5%、コミューン管理橋梁のおよそ20%）は構造上の問題を抱えており、安全な利用が危ぶまれているとした。また、これまで損傷の著しい橋梁から順次修繕を行うという手法が採られてきたことから、大規模な修繕を必要

<sup>9</sup> <http://www.senat.fr/notice-rapport/2018/r18-609-notice.html>

とする橋梁の数は年々増加傾向にあり、特に戦後すぐに建設されここ数年で寿命がくることが見込まれる国管理の 2,800 か所の橋梁に関して大がかりな補修が必要になるとした。あわせて、地方自治体の管理する橋梁については、全国の橋梁の 9 割を占めるにも関わらず、そもそも数や状態を把握していない、管理のために必要な機材も不足しているといった深刻な状況にあることも踏まえ、慢性的なインフラへの投資の不足や地方自治体のリソース不足等に対応するため、橋梁の維持管理に係る予算の大幅な増額や事後的な修繕から予防的維持管理への転換、地方自治体へのノウハウの展開等必要な措置を講じるよう提言した。

このように、2018 年から 2019 年にかけては、フランスにおいてインフラの老朽化が特に世間の耳目を集めた時期でもあったといえる。2019 年 11 月にはフランス南部のオート・ガロンヌ県でタルン川にかかる全長 155 メートルの吊り橋が落橋し通行中の車両 2 台が落下、2 人が死亡する事案が発生した。これは直接的には重量超過が原因であるとされたものの、当初はメンテナンスの不備に原因があったのではないかと取り沙汰されたのも、この状況下では無理もないことであった<sup>10</sup>。

## 5. 「エコロジー転換」の幕開け

本来 2020 年は、フランスにとって、建設分野のみならず、あらゆる分野において「エコロジー転換」が更に脚光を浴びる年になるはずであった。2019 年 9 月に発表された 2020 年予算案は、初めて「エコロジー」に関連する項目を切り分けて発表するなど、政府としてエコロジー転換を重視する姿勢を明確に示したものとなった。このなかで、交通インフラ部門の予算は、73.4 億ユーロであり、「モビリティ基本法」に関連する予算については、前年比 20% 増となったが、特に国道ネットワークの維持管理等については、前年と同額となる 8.5 億ユーロが充てられることとなった。また、2018 年に策定された「自転車計画」に基づき、自転車道の整備等を通じた自転車利用の更なる促進を図るため、3.5 億ユーロが投じられることが決まったのもこの時である<sup>11</sup>。

また、10 月には、市民参加のもとで環境政策に関する具体的な提言を行うことを目的として、抽選で選ばれた 150 人の市民からなる「気候に関する市民公会」が設置され、建築物の省エネ改修の義務付けや都市開発の規制強化といった点も含め、幅広い観点について議論が開始された。<sup>12</sup>

1 月には、建築分野のエコロジー転換を進めるため、ボイラーの交換や屋根の断熱化とい

<sup>10</sup> 他方、2018 年 9 月にはフランス西部イル・ド・レ橋で斜張橋のケーブルが破断していることが点検で明らかになったが、これはメンテナンスが適切に機能した好例といえる。

<sup>11</sup> 「自転車計画」では、自転車の利用率を 2024 年までに 3 倍（3%→9%）とする目標が立てられている。

<sup>12</sup> 「気候に関する市民公会」は 2020 年 6 月に最終会合を開催し、ボルヌ連帯・エコロジー転換大臣（当時）に 150 以上の具体策からなる提言を提出している。

った住宅の省エネ改修工事を促進するべく、既存の支援措置を発展的に解消する形で、年収に応じてより簡素な手続きでアクセス可能な新たな支援制度である「MaPrimeRénov'」が導入された<sup>13</sup>。続く2月には、ドゥノルマンディ都市・住宅担当大臣（当時）が、「持続可能な都市」の開発を加速するためのロードマップを公表し、フランス発の持続可能な都市のモデルである「エコカルティエ」を更に内外に普及させていくことをアピールした。このほかに、2020年前半だけでも、4月のワンプラネットサミットオセアニア（仏領ポリネシア）や6月の国際自然保護連合（IUCN）総会と同時開催のワンプラネットサミット（マルセイユ）、「持続可能な都市」をテーマとした「アフリカ・フランスサミット」（ボルドー）など、「エコロジー」と関係の深いイベントが相次ぐ予定であった。

しかし3月、ヨーロッパ各地で拡大を始めた新型コロナウイルス感染症の脅威は、建設業界もろともフランスを呑み込んでいくことになる。

(写真3)



パリ市に隣接するブローニュ・ビアンクール市のエコカルティエ地区。更なる開発とともに、「グラン・パリ計画」の一環として、高速自動運転地下鉄「グラン・パリ・エクスプレス」の建設が進められている。（筆者撮影）

## 6. コロナ禍の建設業界

### (1) 現場の混乱

コロナ禍の当初、政府の基本的な考えは、「可能な限りテレワークを導入し、不要不急の外出は厳に慎むべし」としながらも、「必要不可欠な経済活動は適切な措置を講じつつ継続すべし」というものであり、これを受けて翌日から建設現場で活動を継続しているかどうか

---

<sup>13</sup> 申請者は、オンライン上で必要な情報を入力するだけで、支援額が通知され、オンライン上で請求書を提出することにより銀行送金により支給を受けることができる。

か、また継続するにはどのような措置を講じなければならないのか、事業者が判断に迷ったのも当然のことであった<sup>14</sup>。この混乱を如実に表したものとして業界団体が実施したアンケート調査がある。この調査によれば、外出禁止措置の発表後、緊急に実施する必要がある工事等を除いて全国で8割から9割の現場が閉鎖されたが、発注者による中断指示があったものは全体の5割から7割程度（国発注の事業については4割弱）に過ぎず、残りは事業者の判断で「自主的に」現場を閉鎖したことになる。さらに、工事を継続しようとした事業者においても、生産工場や流通サイトの閉鎖等の影響で資材の供給に問題が生じたほか、市中でも品薄状態が続いていたマスクや除菌ジェル等の確保に支障を生じていたことが分かる。

外出禁止措置が始まった17日、土木業連合会及（FNTP）及びフランス建築連合会（FFB）、中小建設企業連盟（CAPEB）の主要な業界団体は連名で政府宛の要望書を提出し、混乱する建設業界に対して一律10日間工事を停止する指示を出すよう求めるとともに、リスク防止と活動継続を両立するための解決策の検討を求めた。しかし、政府と業界はこの段階では一致団結して危機に対応したとはいえず、カスターネル内務大臣（当時）は県知事宛に「土木・建築分野など屋外の作業は継続する必要がある」との通達を出し、ペニコ労働大臣（当時）が事業者に対して苦言を呈するなど、両者の考えには大きな隔たりがあった。このため、これらの団体は再びマクロン大統領にあてて公開書簡を發出し、工事の一時停止や従業員の安全確保のためのガイドライン策定等を求めた。3月21日になると、関係省庁と業界団体は、①専門家と協力したガイドラインの策定、②適切な措置を講じていた場合の事業者の無咎責の明確化等の工事を再開するための諸条件に合意し、連帯基金の活用も含めた政府の緊急支援措置を迅速・的確に行うこと等について確認し、ここにきてようやく両者は意見の一致をみることとなった。

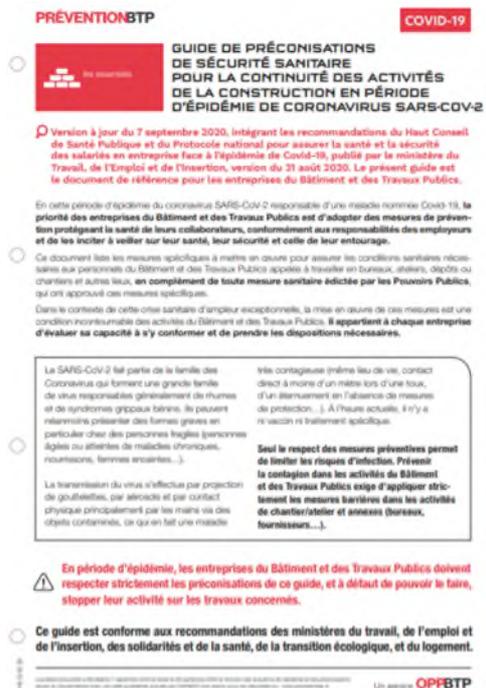
## (2) ガイドラインの策定

4月2日、当初の予定からは遅れつつも、フランス建設業労働災害防止協会（OPPBTB）は、事業活動の継続のために講ずべき措置等をまとめた「建設活動の継続のための安全衛生ガイドライン」をようやく公表し<sup>15</sup>、工事の再開に向けた大きな一歩が踏み出された。ガイドラインには、社会的距離の確保や手洗いの励行、マスクや除菌ジェルの使用といった日常生活で当てはまる内容から、作業員が現場で輻輳することを避けるための作業の再編成や事務所の定期的な清掃まで幅広い内容が記載され、特に冒頭には、①発注者と受注者の合意に基づきこれらの措置を実施すべきこと、②これらの措置を実行できない場合には工事を中止すべきである旨も明記された。

<sup>14</sup> このため、10月に第2回目の外出禁止措置が導入された際には、マクロン大統領らは「建設活動は継続する」と個別に言及している。

<sup>15</sup> <https://www.preventionbtp.fr/Documentation/Explorer-par-produit/Information/Ouvrages/Guide-de-preconisations-de-securite-sanitaire-pour-la-continuite-des-activites-de-la-construction-Covid-19>

(図 2)



「建設活動の継続のための安全衛生ガイドライン」には、従業員に対する質問票や啓発ポスターも添付されている。(出典：OPPBTP サイト)

しかしながら、ガイドラインの公表を受けてなお、工事の再開は迅速には進まなかった。公表の翌日、主要な労働組合 4 団体は、ガイドラインの内容が「可能な限り」「推奨する」などの文言を使って労働者の健康を危険にさらしていると非難し、本ガイドラインに基づく工事の再開を拒否するとのコメントを出したのに続き、全国建築士会 (CNOA) やフランス建築士連盟 (UNSA) といった建築士団体やデベロッパー団体なども、相次いでガイドラインの実効性に疑問を投げかけるコメントを発表している。

4 月下旬になると、主要な工事が少しずつ再開されるようになったが、全体的に事業活動の再開はスムーズには進まなかった。この時期に業界団体が実施したアンケートによれば、4 月末時点で活動を停止している事業者は全体の 70% であり、3 月末時点での 80% から多少の回復を見せたものの、まだまだ低い水準にあることに変わりはない。

この時期に建設業界の大きな関心事項となったのは、追加コストの取り扱いである。追加コストについては、マスクや除菌ジェルを購入のみならず、業務の再編成に伴う生産性の低下なども含めると、工事費用の 10% から 15% と見込まれており、公共発注の事業ならまだしも、民間発注の事業について、これらを全て発注者負担とすることは困難だったのである。また、この時期には、発注の手控えの問題も大きくクローズアップされた。外出禁止措置が講じられたのが、通常大規模な発注が控えられる傾向にある地方議会選挙期間中であったため、地方公共団体の観光収入の激減も相まって、工事の発注量自体が著しく減少し、秋口

に手持ちの工事が枯渇する事態を懸念する声が大きくなっていった。

ドゥノルマンディ大臣は5月12日、非常に野心的であることを認めつつ「5月中に全ての現場を再開させること」を目標として掲げたが、実際に6月初頭に再開された現場は全体の70%という水準であった。

(写真 4)



外出禁止措置が段階的に解除された際も、しばらく公園には人の姿はほとんどなかった。(筆者撮影)

## 7. 「再興」に向けて

### (1) 業界別の支援策

6月に入ると、政府はたて続けに各業界に対する支援策を打ち出した。しかし、観光業界や航空業界、自動車業界など、コロナ禍で大きな影響を受けた業界に対する個別の支援策が公表されていくなかで、建設業界を対象とした支援策はなかなか公表されなかった。しびれをきたした業界団体がマクロン大統領宛に大規模な省エネ改修事業の実施やインフラ投資の拡大を改めて要望した翌10日、ようやく政府が発表した建設業界向け支援策のパッケージは、残念ながら業界の期待に応えるものではなかった。追加コストの負担に関して、公共事業については追加コストを見越した契約変更について迅速に交渉を実施するよう国の出先機関やフランス国鉄等の契約当局に対して通達を発出したほか、地方投資支援交付金(DSIL)を追加コストに例外的に充当することを認めることや、ガイドラインを踏まえた追加コストの実態のモニタリングを実施することなどを打ち出し、あわせて、省エネ改修をはじめとした地方自治体の投資を支援するために、地方投資支援交付金の10億ユーロ増額や信用保証の強化などを発表したものの、内容も規模も事業者を満足させるものとはならず、業界団体はすぐさまこの支援策に対する不満を表明した。

## (2) 「フランス再興」

これに対し、夏休みを挟んで9月3日に公表されたフランス経済全体を立て直すための再興計画「フランス再興 (France relance)」の中で、建設業界に関する施策は大きな位置を占めるものとなった。

業界の期待する大規模な省エネ改修プロジェクトについては、個人住宅の省エネ改修を支援する「MaPrimeRénov'」の拡充 (20 億ユーロ)、学校や病院といった公共建築物の省エネ改修支援 (40 億ユーロ)、社会住宅のリフォーム支援 (5 億ユーロ) といった形で実現することとなった。

まちづくり分野についても、病院跡地や工場跡地といったブラウンフィールドの土地の買収・再開発を行うための「都市リサイクル基金」の創設 (3 億ユーロ)、都市のコンパクト化・都市再生支援 (3.5 億ユーロ) といった措置が講じられることとなった。また、財政的支援のみならず、建設の迅速化に資するような、許認可の標準処理期間の短縮等も発表された。

交通インフラ関係では、コロナ禍で混雑する公共交通機関を避けて自転車を利用して移動する人が急増した<sup>16</sup>ことを踏まえ、自転車専用レーンの整備 (600 カ所) やコロナ禍で設置された仮設自転車専用レーンの恒久化、駅周辺の駐輪場の整備 (1000 カ所) が進められる (2 億ユーロ) こととなった。コロナ禍はまた、人流・物流の両面から、ロジスティクスの重要性を改めて認識する契機ともなった。このため、道路等の既存のネットワークの近代化を進めるため、バイパス建設や4車線化の促進 (2.5 億ユーロ) や運河等の改修等 (1.75 億ユーロ) といったインフラ投資も追加的に行われることとなった。なお、これらの予算に加え、地方投資支援交付金も地方公共団体によるインフラへの投資に充てられることが期待されている。

---

<sup>16</sup> パリのレンタサイクル「Vélib'」は、通常は一日 10 万件程度の利用があったが、外出禁止措置の解除後には一時 20 万回を超えることもあった。

(写真 5)



セーヌ河に架かる橋には、仮設の柵が設置されるなど、既存の自転車専用レーンの利便性・安全性向上が図られた。(筆者撮影)

## 8. まとめ

第2回目の外出禁止措置の開始を受け、業界団体19団体は11月2日、①活動の継続、②「建設分野の安全衛生ガイドライン」の遵守による従業員の保護、③現場への資機材の供給維持、④若者の雇用促進・見習いの継続を全て実施することを宣言した。3月から4月にかけてみられた混乱は全くみられず、ある企業の危機管理担当者も「前回の外出禁止措置を踏まえて講じた方策をそのまま適用できたので、新たな措置を講じることなく事業を継続できている」と評価した。他方で、土木業連合会のカヴァニエ会長は、Twitter上で「現下の懸念材料は公共発注の水準の低さである。前回の外出禁止措置の際に、入札件数は70%減少し、現在も35%減のままであるため、多くの事業者が青息吐息である。自分も地方自治体に対して働きかけを行っているところであるが、この戦いに勝てるか否かはこの点にかかっており、この国を経済的・社会的に救うためには政府の再興計画だけでなく、より幅広い動員が必要である。」と述べている。

政府のインフラ政策はコロナ禍の前に大きな転換点を迎えていたことは既に述べたが、「フランス再興」で講じられることとされた措置の多くは、「エコロジー転換」に関するものも含め、コロナ禍の前から進められていた既存の施策の発展・拡充であって、再び大規模プロジェクトに回帰するような動きは今のところ見られない。自転車道の整備はじめとした自転車利用の促進などは既に「自転車計画」策定以来政府が力を入れている重要施策であるし、道路に関する措置も「モビリティ基本法」の枠組みを超えるものとは言えない。その意味で、結局のところコロナ禍は、フランスのインフラ政策に方針転換を迫るのではなく、

それを加速させる方向にのみ作用したように見える。

とはいえ、コロナ禍がインフラ政策に大きな影響を与えなかったとするのはいささか性急であろう。「建物よければ全てよし」という格言が象徴するように、雇用 200 万人、事業者数 50 万社、GDP の 11% を占めるフランス経済にとっても重要な地位を占める建設業界を支援し、フランス経済全体を下支えするためには、インフラへの投資が有効かつ不可欠であるという点については、コロナ禍を通じてある程度再確認されたたといっても過言ではないものと思われるからである。

「フランス再興」が策定された時よりも「第二波」の状況が不透明になり、業界からの要望も強まるなかで、政府が今後どこまで大胆な措置を講じていくことになるのか、引き続き注視していく必要がある。

※本稿の内容は筆者の個人的見解であり、所属組織の見解を示すものではない。

## Ⅱ. 建設工事における請負代金の支払いについて

### 1. はじめに

建設工事は、工事期間が長く、入金サイクルが他産業と比較して長いため、代金の入金と出金にタイムラグが生じやすい。さらに、1件当たりの請負金額が高額であるため、請負代金の回収が滞ることは、建設会社の経営に大きな影響を及ぼす。

本稿では、請負代金の支払いに関する各種法律や工事請負契約約款の規定を説明した後、請負代金の平均的な回収期間や、請負代金回収に関するトラブルの発生状況、さらには請負代金の確実な回収のための対策について言及する。

### 2. 請負代金の支払いに関する基本的な考え方

民法において、請負契約は、当事者の一方が「仕事の完成」を約し、もう一方が仕事の結果に対して「報酬」を支払うことを約すことで成立するとされている。

建設業法においては、工事の名義がどのようなものであっても、報酬を得て建設工事の完成を目的とする場合、請負契約とみなし、同法の規定から免れることができないことになっており<sup>17</sup>、建設工事は実質的にほぼ全てが請負契約である。

#### 民法

##### ■（請負）

第六百三十二条 請負は、当事者の一方がある仕事を完成することを約し、相手方がその仕事の結果に対してその報酬を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。

#### 建設業法

##### ■（請負契約とみなす場合）

第二十四条 委託その他いかなる名義をもつてするかを問わず、報酬を得て建設工事の完成を目的として締結する契約は、建設工事の請負契約とみなして、この法律の規定を適用する。

報酬の支払時期について、民法では、報酬は仕事の目的物の引渡しと同時に支払わなければならないとされている。ただし、これは任意規定とされ、当事者間で個別の決まりがあれば、それが優先される。建設工事では、当事者間の個別の決まりにより、前金払いや出来高

<sup>17</sup> 測量業についても、測量法に同様の条文がある。

「第五十九条 委託その他いかなる名義によるかを問わず、報酬を得て測量の完成を目的として締結する契約は請負契約と、これらの契約に係る測量を行なう営業は測量業とみなして、この法律の規定を適用する。」

払いが広く行われている。

なお、建設業法により、建設工事の請負契約においては、記載すべき事項を網羅した上で書面契約（又は一定の要件を満たす電子契約）をすることが義務付けられており、記載すべき事項の中には、工事完成後の請負代金の支払時期及びその方法も含まれている。また、前金払いや出来高払いを行う場合には、これらの支払時期及びその方法も同様に記載しなければならない。

## 民法

### ■（報酬の支払時期）

第六百三十三条 報酬は、仕事の目的物の引渡しと同時に、支払わなければならない。

## 建設業法

### ■（建設工事の請負契約の内容）

第十九条 建設工事の請負契約の当事者は、前条の趣旨に従つて、契約の締結に際して次に掲げる事項を書面に記載し、署名又は記名押印をして相互に交付しなければならない。

（略）

五 請負代金の全部又は一部の前金払又は出来形部分に対する支払の定めをするときは、その支払の時期及び方法

（略）

十二 工事完成後における請負代金の支払の時期及び方法

（略）

## 3. 請負代金の支払いに関する規定

### (1) 発注者から元請負人への請負代金の支払い（公共工事）

発注者と元請負人が契約する場合、公共工事においては、公共工事標準請負契約約款（中央建設業審議会作成）の実施が勧告され、通常、各工事では同約款の内容を基に契約が行われる。

公共工事標準請負契約約款の規定では、まず元請負人が発注者に対して工事の完成を通知し、次に発注者はこの通知を受けてから14日以内に完成検査を実施する。検査に合格した場合、元請負人は発注者に請負代金の支払いを請求し、発注者はこの請求を受けてから40日以内に請負代金を支払う。

ただし、仮に発注者が自己の都合により完成通知を受けた日から14日を超えて完成検査を実施した場合は、当該超過日数を請負代金の支払期限日数（40日）から控除しなければならない。例えば、完成通知を受けてから25日で完成検査を実施した場合、請負代金の支

払いは、請負代金の支払請求を受けてから  $40-(25-14)=29$  日以内に行う必要がある。

これら公共工事標準請負契約約款の規定は、「政府契約の支払遅延防止等に関する法律」(政府支払遅延防止法)がその根拠となっている。

また、支払遅延利息については、元請負人は、遅延日数に応じて、支払遅延額に対して一定の割合で計算した額の遅延利息を請求できる。一定の割合の具体的な率は、各工事の契約において個別に定められるが、通常は政府支払遅延防止法の規定に基づき定められた率を採用することが多く、現在、その率は年 2.6%である。

#### 公共工事標準請負契約約款

##### ■ (検査及び引渡し)

第三十二条 受注者は、工事を完成したときは、その旨を発注者に通知しなければならない。

2 発注者は、前項の規定による通知を受けたときは、通知を受けた日から十四日以内に受注者の立会いの上、設計図書に定めるところにより、工事の完成を確認するための検査を完了し、当該検査の結果を受注者に通知しなければならない。

(略)

##### ■ (請負代金の支払い)

第三十三条 受注者は、前条第二項(同条第六項後段の規定により適用される場合を含む。第三項において同じ。)の検査に合格したときは、請負代金の支払いを請求することができる。

2 発注者は、前項の規定による請求があったときは、請求を受けた日から四十日以内に請負代金を支払わなければならない。

3 発注者がその責めに帰すべき事由により前条第二項の期間内に検査をしないときは、その期限を経過した日から検査をした日までの期間の日数は、前項の期間(以下この項において「約定期間」という。)の日数から差し引くものとする。この場合において、その遅延日数が約定期間の日数を超えるときは、約定期間は、遅延日数が約定期間の日数を超えた日において満了したものとみなす。

##### ■ (受注者の損害賠償請求等)

第五十六条 2 第三十三条第二項(第三十九条において準用する場合を含む。)の規定による請負代金の支払いが遅れた場合においては、受注者は、未受領金額につき、遅延日数に応じ、年〇パーセントの割合で計算した額の遅延利息の支払いを発注者に請求することができる。

なお、政府支払遅延防止法は、1949年に制定された法律であるが、それまでインフレの波に乗っていた国内経済情勢が変化し、多くの企業が金詰まりを起こす中、国民経済の上に大きなウェイトを占めていた政府の支払いについて、その遅延が政治問題化する状況だったことが同法制定の背景にある<sup>18</sup>。

#### 政府契約の支払遅延防止等に関する法律

##### ■（給付の完了の確認又は検査の時期）

第五条 前条第一号の時期（※検査時期のこと）は、国が相手方から給付を終了した旨の通知を受けた日から工事については十四日、その他の給付については十日以内の日としなければならない。

（略）

##### ■（支払の時期）

第六条 第四条第二号の時期（※代金の支払時期のこと）は、国が給付の完了の確認又は検査を終了した後相手方から適法な支払請求を受けた日から工事代金については四十日、その他の給付に対する対価については三十日（以下この規定又は第七条の規定により約定した期間を「約定期間」という。）以内の日としなければならない。

（略）

##### ■（支払遅延に対する遅延利息の額）

第八条 国が約定の支払時期までに対価を支払わない場合の遅延利息の額は、約定の支払時期到来の日の翌日から支払をする日までの日数に応じ、当該未支払金額に対し財務大臣が銀行の一般貸付利率を勘案して決定する率を乗じて計算した金額を下るものであつてはならない。

（略）

##### ■（完了の確認又は検査の遅延）

第九条 国が約定の時期までに給付の完了の確認又は検査をしないときは、その時期を経過した日から完了の確認又は検査をした日までの期間の日数は、約定期間の日数から差し引くものとし、又当該遅延期間が約定期間の日数を越える場合には、約定期間は満了したものとみなし、国は、その越える日数に応じ前条の計算の例に準じ支払遅延に関し約定した利率をもつて計算した金額を相手方に対し支払わなければならない。

<sup>18</sup> 荒井 勇 「政府契約の支払遅延防止等に関する法律の解説」、『財政』15巻5号（1950年）、32頁

## (2) 発注者から元請負人への請負代金の支払い（民間工事）

民間工事では、民間（七会）連合協定工事請負契約約款（民間約款）や、民間建設工事標準請負契約約款（中央建設業審議会作成）により、発注者・元請負人間の契約が行われることが多い。

両約款ともに、元請負人への工事引渡しと発注者による請負代金の支払いを「同時に」履行する旨の規定はあるものの、前述の公共工事標準請負契約約款のように、請負代金の支払期日に関する具体的な定めがあるわけではない。

また、支払遅延利息については、両約款ともに、元請負人は遅延日数に応じて支払遅延額に対して年10%の割合で計算した額の違約金を請求できている。

### 民間建設工事標準請負契約約款（甲）

#### ■（請求及び支払い）

第二十八条 第二十三条第一項（※完成検査のこと）又は第二項（※完成検査の再検査のこと）の検査に合格したときは、契約書に別段の定めのある場合を除き、受注者は、発注者にこの契約の目的物を引き渡し、同時に、発注者は、受注者に請負代金の支払いを完了する。

（略）

#### ■（受注者の損害賠償請求等）

第四十三条 2 発注者が第二十七条第四項又は第二十八条の請負代金の支払いを完了しないときは、受注者は、発注者に対し、延滞日数に応じて、支払遅滞額に対し年十パーセントの割合で計算した額の違約金を請求することができる。

## (3) 元請負人から下請負人への請負代金の支払い

建設業法により、元請負人は、下請負人に対して、以下の規定に則って下請代金を支払う必要がある。

### ① 下請代金の支払いの原則

まず、下請工事の完成検査は、元請負人が下請負人から完成の通知を受けた日から20日以内に行わなければならない。

次に、元請負人が発注者から出来高払いや完成払いを受けたときには、支払対象となる部分を施工した下請負人に対し、1か月以内で、かつ出来るだけ短い期間内に、相当する下請代金を支払わなければならない。

また、元請負人が前払金を受けたときには、下請負人が工事に着手するための必要費用

として、前払金を下請負人に支払うよう配慮しなければならない。

さらに、2020年10月に施行された改正建設業法では、下請代金のうち労務費相当分は現金で支払うように配慮することが明示されている<sup>19</sup>。

## 建設業法

### ■（下請代金の支払）

第二十四条の三 元請負人は、請負代金の出来形部分に対する支払又は工事完成後における支払を受けたときは、当該支払の対象となつた建設工事を施工した下請負人に対して、当該元請負人が支払を受けた金額の出来形に対する割合及び当該下請負人が施工した出来形部分に相応する下請代金を、当該支払を受けた日から一月以内で、かつ、できる限り短い期間内に支払わなければならない。

2 前項の場合において、元請負人は、同項に規定する下請代金のうち労務費に相当する部分については、現金で支払うよう適切な配慮をしなければならない。

3 元請負人は、前払金の支払を受けたときは、下請負人に対して、資材の購入、労働者の募集その他建設工事の着手に必要な費用を前払金として支払うよう適切な配慮をしなければならない。

### ■（検査及び引渡し）

第二十四条の四 元請負人は、下請負人からその請け負つた建設工事が完成した旨の通知を受けたときは、当該通知を受けた日から二十日以内で、かつ、できる限り短い期間内に、その完成を確認するための検査を完了しなければならない。

2 元請負人は、前項の検査によつて建設工事の完成を確認した後、下請負人が申し出たときは、直ちに、当該建設工事の目的物の引渡しを受けなければならない。ただし、下請契約において定められた工事完成の時期から二十日を経過した日以前の一定の日に引渡しを受ける旨の特約がされている場合には、この限りでない。

<sup>19</sup> 建設業法改正前においても、「下請契約及び下請代金支払の適正化並びに施工管理の徹底等について」（いわゆる「盆暮れ通達」）等で周知されていた。

## ② 特定建設業者に係る特例

特定建設業者は、①の規定に加え、さらに厳しい規定が適用される。

具体的には、元請負人は、下請負人（特定建設業者又は資本金4千万円以上の法人を除く。）からの引渡し申出日から起算して50日以内に、下請代金を支払わなければならない。

また、下請代金の支払期日までに金融機関で割引を受けることが困難な手形を用いて下請代金を支払うことは、禁止されている。

## 建設業法

### ■（特定建設業者の下請代金の支払期日等）

第二十四条の六 特定建設業者が注文者となつた下請契約（下請契約における請負人が特定建設業者又は資本金額が政令で定める金額以上の法人であるものを除く。以下この条において同じ。）における下請代金の支払期日は、第二十四条の四第二項の申出の日（同項ただし書の場合にあつては、その一定の日。以下この条において同じ。）から起算して五十日を経過する日以前において、かつ、できる限り短い期間内において定められなければならない。

2 特定建設業者が注文者となつた下請契約において、下請代金の支払期日が定められなかつたときは第二十四条の四第二項の申出の日が、前項の規定に違反して下請代金の支払期日が定められたときは同条第二項の申出の日から起算して五十日を経過する日が下請代金の支払期日と定められたものとみなす。

3 特定建設業者は、当該特定建設業者が注文者となつた下請契約に係る下請代金の支払につき、当該下請代金の支払期日までに一般の金融機関（預金又は貯金の受入れ及び資金の融通を業とする者をいう。）による割引を受けることが困難であると認められる手形を交付してはならない。

## 4. 請負代金の回収期間と回収トラブルの状況

これまでは請負代金の支払いに関する規定について述べてきたが、以下では請負代金回収の現状について説明する。

図表1は売上債権に関する1社平均の指標を主要産業別にまとめたものであるが、総資産に占める売掛金（建設業における完成工事未収入金）の割合は、全産業平均が11.3%であるのに対し、建設業の平均は21.7%にのぼる。

また、売上債権回収の速さを表す売上債権回転期間（売上債権（売掛金＋受取手形）÷売上高×365日）は、全産業の平均が55.8日であるのに対し、建設業の平均は69.9日となっている。

図表 1 売上債権に関する指標の 1 社平均値（2019 年度）

	総資産	売掛金 総資産に占める割合	受取手形 総資産に占める割合	売上高	売上債権 回転期間 ※)
建設業	242,491千円	52,715千円 (21.7%)	5,112千円 (2.1%)	301,781千円	69.9日
製造業	1,438,645千円	198,972千円 (13.8%)	27,343千円 (1.9%)	1,190,863千円	69.4日
小売業	358,516千円	37,082千円 (10.3%)	5,144千円 (1.4%)	544,105千円	28.3日
全産業 金融業、保険業は除く	637,027千円	71,818千円 (11.3%)	8,049千円 (1.3%)	522,831千円	55.8日

※売上債権回転期間＝売上債権（売掛金＋受取手形）÷売上高×365日

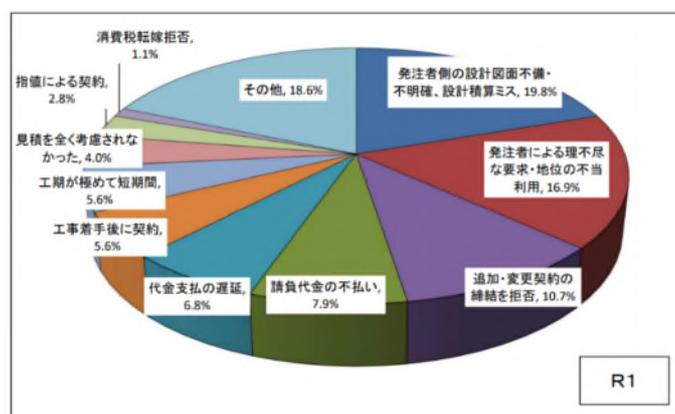
（出典）財務省「法人企業統計調査」を基に当研究所にて作成

このように、建設業は、資産に占める売掛金（完成工事未収入金）の割合が高く、さらに売上債権（売掛金、受取手形）の回収期間が長い傾向にある。そのため、請負代金をいかにスムーズに回収するかは、建設会社の経営において非常に重要なポイントである。請負代金の回収がスムーズに行われないと、資金繰りが行き詰まり、いわゆる「黒字倒産」ということにもなりかねない。

確実な回収が求められる請負代金だが、これに関わるトラブルは、建設会社が受けるしわ寄せの中でも上位を占めている。

図表 2 は、国交省が行った「令和元年度下請取引等実態調査」において、元請負人が発注者（公共民間は問わない）から受けた不当なしわ寄せについての回答結果であるが、「請負代金の不払い」はしわ寄せ全体の中で 4 番目に多く、その割合は 7.9%である。また、「代金支払の遅延」は 5 番目に多く、その割合は 6.8%であり、2つを合わせると 14.7%にのぼる。

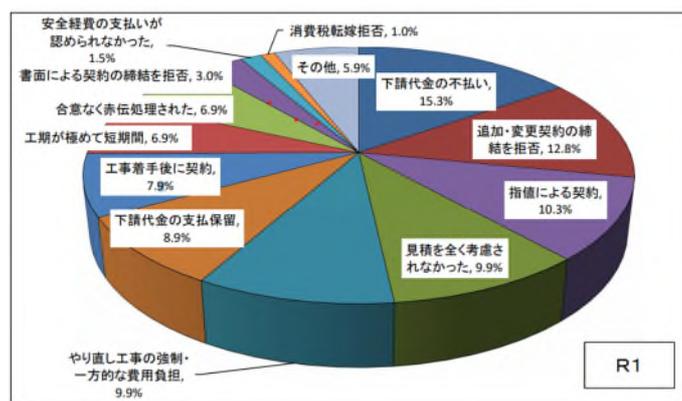
図表 2 発注者による元請負人へのしわ寄せの状況



（出典）国土交通省「令和元年度下請取引等実態調査の結果について」

元請負人・下請負人間の契約になると、請負代金の支払いに関するトラブルは更に状況が悪化し、下請負人が元請負人から受けた不当なしわ寄せ（図表3）のうち、「下請代金の不払い」は15.3%で、しわ寄せ全体の中で最も多い結果となっている。「下請代金の支払保留」も8.9%となっており、2つのしわ寄せを合わせると24.2%にも及んでいる。

図表3 元請負人による下請負人へのしわ寄せの状況



（出典）国土交通省「令和元年度下請取引等実態調査の結果について」

## 5. 請負代金の確実な回収のための対策

以上のように請負代金のトラブルが多い中、請負代金を確実に回収するため、また、万一請負代金の回収トラブルが発生した場合に対処するためのポイントをいくつか挙げる。

### (1) 書面契約の徹底

既に述べたように、建設業法では、建設工事の請負契約を書面や電子で締結することが義務付けられている。

請負代金の支払いに関するトラブルに限らず、請負契約におけるトラブルを回避するために最も基本的かつ重要なことは、契約内容をあらかじめ明確にしておくことである。

### (2) 工事引渡しの時期

民間工事の約款（民間建設工事標準請負契約約款、民間連合協定工事請負契約約款）では、元請負人への工事引渡しと発注者による請負代金の支払いは、同時に履行するものと規定されている。

このような場合、請負代金が支払われるまでは、工事引渡しを拒否することができる（同時履行の抗弁権）。そのため、例えば発注者から請負代金支払延期の交渉を受けたときには、

工事の目的物を簡単には引き渡さないことが重要である。

### (3) ファクタリング

ファクタリングは、買取ファクタリングと保証ファクタリングに分けられる。

買取ファクタリングは、売掛債権を早期に現金化するため、ファクタリング会社に売掛債権を買い取ってもらう方法である。

保証ファクタリングは、売掛金の貸倒れリスクに備え、売掛債権にファクタリング会社の保険を掛ける方法である。

なお、国土交通省が創設した「下請債権保全支援事業」は、一定の要件のもと、下請負人の元請負人に対する工事請負代金債権をファクタリング会社が保全する制度<sup>20</sup>で、建設業振興基金が保証料を助成している。2019年度における同事業の利用件数は、2,935件（利用企業数307社）である<sup>21</sup>。

### (4) 各種窓口への通報、相談

「建設業取引適正化センター」（建設業適正取引推進機構が国土交通省から受託）は、建設工事の請負契約をめぐるトラブル等の相談に応じている。

「建設業フォローアップ相談ダイヤル」（国土交通省が設置）は、発注者には言いにくいことや、公共工事の施工現場で事業者が直面する困難な実態などについて、元請事業者、下請事業者など様々な立場の事業者からの相談や情報提供を受け付けている。

建設業の現場におけるトラブルに関する通報・相談窓口として、各種窓口を紹介する。

「駆け込みホットライン」（国土交通省が設置）は、「建設業法令遵守推進本部」に設置された通報窓口で、主に国土交通大臣許可業者を対象に建設業に係る法令違反行為の通報を受け付けている。なお、図表4は、2019年度における「建設業法令遵守推進本部」の活動結果であるが、監督処分・勧告を受けた184業者のうち、下請代金の支払いに関する処分は56件にも及んでいる。

---

<sup>20</sup> 2010年3月の制度創設以降、年度毎に制度が延長され、現時点では2021年3月末まで制度の継続が決定している。

<sup>21</sup> 建設業振興基金「令和元年度事業報告書」

図表 4 2019 年度「建設業法令遵守推進本部」の活動結果

1. 推進本部に寄せられた法令違反疑義情報の受付件数		
	令和元年度	平成30年度
法令違反疑義情報受付件数	1,868 件	1,651 件
【うち、大臣許可業者に対する法令違反疑義情報受付件数】	【760 件】	【—】

※ 平成30年度までは「駆け込みホットライン」の受付件数(参考:令和元年度の受付件数は1,765件)。令和元年度以降は「駆け込みホットライン」及びその他の電話等による通報等における法令違反疑義情報受付件数となります。

2. 建設業者に対する立入検査等の実施件数		
	令和元年度	平成30年度
立入検査等の実施	598 件	734 件

3. 建設業の法令遵守に関する講習会の開催件数		
	令和元年度	平成30年度
講習会の開催	44 回	40 回

※ 都道府県との共同開催を含めた回数です。

4. 監督処分・勧告の実施概要			
	令和元年度	平成30年度	主な処分事由
許可取消	1 業者	0 業者	刑法違反(偽造罪)1 件
営業停止	8 業者	18 業者	競売入札妨害 3 件、談合行為 2 件、贈賄行為 1 件など
指 示	5 業者	8 業者	労働安全衛生法違反 3 件、無許可業者等との下請契約 2 件
勧 告	184 業者	159 業者	下請契約の締結について 82 件、追加・変更契約について 61 件、 <u>下請代金の支払い</u> について 56 件、営業所専任技術者の設置状況等 21 件など

※ 1 件の監督処分、勧告に複数の項目が含まれることがあるため、監督処分・勧告件数とその内訳の件数とは一致しません。

(出典) 国土交通省「令和元年度『建設業法令遵守推進本部』の活動結果及び令和2年度の活動方針」

## 6. おわりに

請負代金の回収は、建設会社の経営にとっては生命線である。

これまで述べてきたとおり、建設業では、建設業法や各種工事請負契約約款等により、請負代金の支払いに関する規定が定められている。しかし、請負代金の支払いに関するトラブルは多く、業界が抱える問題の一つとなっている。

昨今の新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、建設業でも資金繰りに支障のある企業が増え、請負代金の支払いに関するトラブルが更に多くなることが予想される。このような状況のときこそ、発注者、元請負人、下請負人のそれぞれが請負代金の支払いに関する規定を理解し、遵守する姿勢がより一層求められるだろう。

(担当：研究員 小川 慶太)



私の中で偉大な人物がまた1人、この世を去ってしまった。

ディエゴ・マラドーナである。もしサッカーに詳しくなくても、この名前を知っている人は多いことであろう。史上最も偉大なサッカー選手の1人で、サッカー界の神的存在となっている。

なぜ彼は、神として崇められるのか。それは1986年のワールドカップ・メキシコ大会準々決勝のイングランド戦で、マラドーナは「意図的なハンド」で先制点を決め、その後にイングランドのディフェンダーをドリブルで「5人抜き」し、最後にはゴールキーパーまでかわしゴールを決めている。彼はこの大会でアルゼンチンを優勝に導いている。最初のゴールは、後に「神の手」として知られるようになる。イングランド戦の2つのゴールで、アルゼンチン国民が彼のことを単なる人間ではなく、神であると考えようになった。

彼はプレーだけに収まらず数々の名言も残しており、その一つに私自身感銘を受けた言葉がある。

「ボールが見えるようになった」

彼はボールが止まって見えるわけでもなく、視力が悪いわけではない。

明け方までサッカーの練習に没頭していたのである。仕事であろうと、趣味であろうと没頭していると時間があっという間に過ぎてしまう。それだけ楽しいから時間が早く過ぎてしまうということなのかもしれない。物事に対して没頭できる人は本当に幸せだと思う。

私もマラドーナのように明け方まではできないが、週に3回2時間程度サッカーをやっているが、あっという間の2時間である。趣味に没頭することで、一時的とはいえ嫌な事、嫌な人など否定的感情を忘れ、心地よい至福の時間を過ごしている。

まだ何にも没頭出来ないという人は、何か没頭出来るものを見つけてみてはどうでしょうか。

最後に、マラドーナの「5人抜き」は私の好きなスーパープレイの1つです。

心よりご冥福をお祈り致します。

(担当：研究員 奈良澤 衛)