



2024年7月2日

日本鉄道労働組合連合会

【第213回通常国会振り返り①】

関係議員による質疑を経て建設業法・改正法が成立

JR連合は電力総連と協働し、本年3月に齊藤鉄夫国土交通大臣や政党に対して「建設業における時間外労働の上限規制（2024年問題）に関する要請」を実施するとともに、関係する国会議員に対しての個別説明を展開した。

政府は同3月に建設業の担い手確保に向け、契約取引に係るルールを整備する「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を国会に提出。これを受け、関係質疑が4月より開始となり、「国会議員懇談会」「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」に所属する国会議員がJR連合・電力総連の課題認識に基づく質疑を展開した。

鉄道に係る工種の設定や運賃への価格転嫁を要求

まず、4月17日の衆議院・国土交通委員会では、城井崇議員が質疑に立ち、後工程のためしわ寄せを受け易い電設工事の実態から適正工期の重要性を訴えるとともに、労務費等の確保・適正契約の推進は資本関係にある企業間でも担保されるべきと指摘した。さらに、鉄道・電力産業のような建設業とは見なされにくい業界への配慮・声を聞くことも求めた。

5月22日の衆議院・国交委では、伴野豊議員（国会議員懇談会会長）が法案審議の質疑に立った。伴野議員は、電設工事の工期に係る課題を指摘したほか、労務費に係る部分に特に焦点を当て、塩見英之不動産・建設経済局長から「労務費は下請に出す際に削られやすく、そこに立ち向かうのが法改正のポイント」との答弁を引き出した。その上で今回の法改正により設定される「労務費の基準」について、工種が不足している事を指摘し、特に鉄道分野について「命を守る役割を持った“列車見張り員”の工種・単価を設定すべき」と具体例を主張し、齊藤大臣も答弁において工種見直しの必要性を認めた。同法案は同日衆議院・国交委で可決されたが、その際に附帯決議の提案があり、その中で労務費の基準の適切な設定・活用や適正工期の設定、産業界・労働界からの意見聴取など、JR連合の要望が反映された。

衆議院・国交委員会の附帯決議にも主張が反映される

その後5月23日に衆議院で可決された同法案について、参議院では6月6日の国土交通委員会では法案審議があり、私鉄総連出身の森屋隆参議院議員が質疑に立った。森屋議員は、城井議員や伴野議員と同様、適正契約や労務費の課題を指摘した後、鉄道関係工事がグループ会社を通じて行われることに触れ、労務費の上昇に伴い契約金額が増えた際の運賃改訂に係る課題について質問した。これに対し村田茂樹鉄道局長は、「現行制度においても原価に反映できる」と述べた上で、「今後とも鉄道事業に必要な費用が運賃に適切に反映されるような環境整備を進めていく」旨答弁した。その後同法案は6月7日に参議院本会議で可決され、成立した。

JR連合はこの間、エリア連合・JRグループ労組連絡会とも連携の上、労務費等に係る課題をJR単組・グループ単組から聞き取り、JR産業としての建設人財確保に向けて取り組んできたが、本改正法により、その実現に向けて一歩前進した。労務費の基準の設定に向けては、今後中央建設業審議会にて議論されていくほか、法の実効性担保に向け「建設Gメン」を導入するとの話もあり、引き続き状況を注視していく。

4月17日 衆院・国交委



5月22日 衆院・国交委



6月6日 参院・国交委

