

シリーズ・編集部座談会《こんな話&あんな話》

業界の組合・業界団体の役割を改めて問う

今こそ大同団結が必要なポイントとは!?②

☆未来の業界振興の力ギは一丸体制の構築にあり!?

司会者 前回と今回は、「現代における組合（全国組織の業界団体）の役割を考える」「組合にしかできない重要なミッションとは何か」というテーマで話合っています。

ここでいう組合・業界団体というのは「日本電設工業協会＝日電協」「全日本電気工事業組合連合会＝全日電工連」「全日本電設資材卸業協同組合連合会＝全日電材連」を指します。

これらの全国組織の下には、都道府県やブロックごとにもそれぞれ組合があり、例えば全日電工連には若手経営者が所属する青年部（分科会）もあるなど、それぞれに多彩な活動をしています。

そして本紙では、これらの組合活動に関して、これまで折に触れ紹介してきたわけだけど、電設資材を扱う業者が構成する「全日電材連」はともかく、電気設備工場の現場を担っている業者の組合という意味では同じなのに、なぜ「日電協」と「全日電工連」があって、業界のPR、業界の振興などについて別々に活動をしているのか？ なぜ一緒にやらないのか？ 一緒にやったほうが効果も大きいのではないか？ そんな「素朴な疑問」が本紙の新人記者D君からありまして（笑）、この座談会になったわけです。

記者B 実際問題、D記者にいわれるまで、私はそれが別に不思議なことだとは、ぜんぜん思ってもいなかったです（笑）。

記者A 本当にそうだね。前回は整理したように、電気設備業の現場仕事を実施する業者の組合に「日電協」と「全日電工連」があるのは、構成する企業の事業規模の違いや、監督官庁の違い、受注にまつわるさまざまな立場の違い、企業としての性格の違いなど、さまざまな要因がいろいろあって、なんとなく今は日電協

【出席者＝本紙編集部一同】

と全日電工連に分かれているわけです。しかし、この区分の仕方には、考えてみると合理的な部分もあれば、不合理な部分も確かにある。

D記者 とくに不合理なのは、業界が一丸となってやらなければいけないような活動が、代表的な全国組織が2つあることで、ダブルスタンダード的に重複して行われていることだと思うのです。

記者C そういうことだね。業界の一般向けPRとか、人材確保のための啓蒙活動とか。とくに人材確保については、業界が一丸となってやる必要があると思います。

司会者 それぞれの組合の成り立ちには、それぞれの歴史がからまってくるから、一概にどちらがいいとか悪いとか、一緒になったほうがいいのか悪いとかはいえないけど、要所々々ではプロジェクトチーム的な合同組織を作った方がいいのではないかということは、確かにいえるだろうね。

記者C そうですよ。一つには若年層の建設関連業種離れをどう防いでいくか。あるいは女性労働力・シルバー世代の労働力・外国人労働力をどう確保していくかということなどについての対策という重要な課題があります。そうしたことへの取り組みは、業界が一丸になったほうがいいのかは明らかですが、それとは別に、将来的にはAIやIoT技術の導入などによる作業の自動化・ロボット化という問題なども出てくるのが予測されます。人材を確保する苦労も大変ですが、自動化への動きが本格化すれば、技術者が大量失業してしまうような時代が近未来にこないとも限らない。

司会者 現時点ではSF的な話題に近いかもしれないけど、人口減少が急激に進めば、そういう事態が発生しないとは誰にも断言できないよな。

記者B 目先の問題だけでなく、そのように業界が一

丸となって今から対策を練らなければいけない問題・課題は、これから先もたくさん出てくると思います。

記者C 本当にそうだね。そのためにも電気設備業者の全国組織の在り方は、今こそ考え直すべき時期に来ている。そういえるのかもしれませんが。

☆抜本的な課題解決に臨むプロジェクトチームを!!

記者A 自動化・ロボット化という意味では、今年の夏からいよいよ、タクシーの自動運転の実証実験が始まりましたね。主に収益性の低い地域で無人運転を導入して、収益性の高い地域は有人運転のままにするという試みです。そのような棲み分けをすることで、タクシー需要を維持しようということですが、タクシー会社を経営する人たちにすれば、こうした体制が整えば、収益性の低い地域での人件費が削減できる。ひいてはそのことによって一定の地域（収益性の高い地域）でのタクシードライバーの需要は維持されるので、「決してドライバーが必要なくなるという意味ではない」と強調しています。

けれども現役のタクシードライバーにとっては、収益性や効率性の確保と引き換えに人員削減をするための手段としかみえない。それがエスカレートしていけば、人間のドライバーはいらなくなるのではないかという懸念が出てきている。

事の是非はともかく、同じようなことがいつか、建設業や電気設備業で起こらないとも限らない。それは誰にも否定できない予測だと思います。

司会者 電気設備・工事の技術はかなり複雑だから、例えばAI化やIoT技術の導入もそんなには進まないのではないかという観測も強いようだけどな。

でも一方では、こうした技術革新というのはいったん始まれば、歯止めがかからないというのも、これまでの歴史が証明しているよね。とくに人手不足が叫ばれている業種ほど。

記者C そういう意味では電気設備業界だって、技術が複雑だからということは、必ずしも自動化、ロボット化などの歯止めにはならないかもしれませんがね、将来的には。

記者B アメリカのシンクタンク、マッキンゼー&カンパニーは実際、「自動運転技術が実現すれば、先進

国では深刻な失業を呼ぶ」と警告しています。

車の自動運転技術が当たり前になれば、タクシー業界だけでなく、陸上の運輸業全般が影響を受けます。それも踏まえての警告だと思いますけどね。

記者A 沖縄のほうでは、高速道路の一定区間で、自動運転の路線バスを走らせる実証実験も、昨年行われています。

司会者 そこで、電気設備・工事のような、建設関連業種のなかでも技術的な裏付けの必要な業種で、果たしてそれが起こりうるのかどうかという、先ほどの話題に戻るんだけど、世の中の流れでいえばそれも避けがたいというのが、本当のところだろうね。

50年後なのか、100年後なのか。あるいはもっと先のことなのか。あるいは、もっと近い未来のことなのかは分からないけど。

記者D そうした、例えば一企業だけの努力や取り組みでは解決のつかない問題や課題にこそ、業界を挙げてのプロジェクトチームを構築し、対策を考える必要はあると思うんです。

記者C そうそう。そういうことだよな。やっと本題に戻ったね（笑）。

例えばさっきの自動化の問題でちらっと出たように、収益性のある業種が人手不足で二進も三進もいかなかったような場合に、自動化への動きが加速するという法則があるように思えます。

司会者 電気設備業界に属する業種はまさに、それにあてはまるよな（笑）。

記者B そうですね。すべての本質的な問題は、国の最大の課題ともいえる「人口減少化」に帰結するわけですけど、例えば働き方改革とかは人手不足への対症療法としては優れているかもしれませんが、人口減少化という抜本的な課題の解決策ではないですね。

記者C そういう抜本的な議題を議論してくれるようなプロジェクトチームが業界に生まれたら、本当にいいですね。

だから組合・業界団体には本当に頑張っていただきたいと思います。

司会者 俺たちはそれを及ばずながら常に報道して、少しでも側面支援できたらいいね。

編集部一同 本当にその通りだと思います。