

アジアコンストラクト会議 オーバービューレポート

1.1 アジアコンストラクトの背景

・アジアコンストラクト会議は、アジア諸国間の交流を深め、各国の建設業界、市場、および動向に関する情報交換を促進する目的で開催される年次イベントである。アジアコンストラクトは、これまでの5年間でアジア建設業界に関するゆるやかな地域ネットワークフォーラムを編成し、加盟国は各国の手順、政策、データ、その他関連情報の交換や比較を行ってきた。この交流は、加盟国およびアジアコンストラクト会議の参加者に有益であったと推測される。

・会議の主催国および開催地は、加盟国が交代で担当する。第1回目の会議は、1995年11月に東京で開催された。会議はその後、ソウル、香港、そして再び東京で開催された。参加国は、1995年には6ヶ国であったが、1998年には12ヶ国に増加している。

現在アジアコンストラクトに加盟しているのは、オーストラリア、中国、香港特別行政区、インド、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、フィリピン、シンガポール、スリランカ、ベトナムの建設産業開発期間や研究機関である。

1.2 マクロ経済の状況

・1998年に東京で開催された前回の会議では、アジア諸国の大半が、1997年7月のタイバーツ切り下げが引き金となった経済危機の真ただ中であつた。1996年までは高い伸びを示していた国でさえも、マイナス成長に落ち込んだ。その後、経済危機によって打撃を受けたアジア経済は改善に向かい、1999年にはアジアのほぼすべての国がプラス成長を遂げるものと予測されている。

(図表1) アジア諸国のマクロ経済の動向と見通し

	1998年 名目 GDP (億ドル)	実質 GDP 成長率 (%)				
		1995	1996	1997	1998	1999 (予測)
オーストラリア	3,933	4.6	4.4	3.3	4.6	-
中国	9,580	10.5	9.6	8.8	7.8	7.6
中国・香港	1,660	3.9	4.5	5.3	-5.1	-
インド	3,342	-	7.0	6.6	5.0	5.0
インドネシア	930	8.3	8.0	4.8	-13.7	-
日本	37,597	3.0	4.4	-0.4	-1.9	0.7
韓国	3,722	8.9	6.8	5.0	-5.8	7.5
マレーシア	1,237	9.5	8.6	7.7	-6.7	1.0
フィリピン	903	4.8	5.8	5.2	-0.5	2.4
シンガポール	851	8.2	7.5	9.0	0.3	4~5
スリランカ	130	5.5	3.8	6.4	4.6	-
ベトナム	278	9.5	9.3	8.7	5.8	5~6

出典：第5回アジアコンストラクト会議資料

1.3 アジアコンストラクト加盟国の建設投資の状況

・アジアコンストラクト加盟国においては、建設投資の GDP に対する割合は平均で 14% となっており、各国・機関の建設業界は、各国の経済の中で重要な役割を担っている。

1998 年のアジアコンストラクト加盟 12 ヶ国の建設投資の合計は、約 9,000 億ドルであった。つまり、アジアは世界最大の建設市場の一つになっており、その中でも最大の建設市場は中国と日本の 2 ヶ国であり、両国とも北アジアに位置している。

・アジアコンストラクト加盟国における年間一人当たりの建設支出には大きな幅があり、最高額である日本の 4,258 ドルから最低額であるフィリピンの 45 ドルにまで及ぶ。香港特別行政区、日本、韓国およびシンガポールでは、建設分野での国民一人当たりの支出額が 1,000 ドルを越えている。これらの諸国は、先進国または上位中所得国に分類されている。

また、1998 年のアジアコンストラクト諸国における一人当たりの平均建設支出を見ると、わずか約 316 ドルであった。他の諸国と比較してみると、北米および欧州連合における年間一人当たりの建設支出は 2,000 ドル以上に達している。このことから、アジアの建設市場が全般的に発展途上であることがわかる。

(図表 2) 1998 年のアジア諸国の建設投資

	名目 GDP (億ドル)	建設投資 (億ドル)	建設投資の 対 GDP 比 (%)	人 口 (千人)	1 人当たり 建設投資 (ドル)
オーストラリア	3,933	165	4.2	18,524	890
中国	9,580	1,880	19.6	1,248,000	151
中国・香港	1,660	106	6.4	6,806	1,568
インド	3,342	492	14.7	998,000	49
インドネシア	930	126	13.5	204,400	62
日本	37,597	5,383	14.3	126,420	4,258
韓国	3,722	552	14.8	46,330	1,191
マレーシア	1,237	91	7.4	22,200	410
フィリピン	903	34	3.8	75,160	45
シンガポール	851	116	13.6	3,866	3,000
スリランカ	130	15	11.5	18,774	80
ベトナム	278	40	14.3	77,000	52
合計	64,163	9,001	14.0	2,845,480	316

出典：第 5 回アジアコンストラクト会議資料より作成

注) 1. 韓国、スリランカ、中国の建設投資は、1997 年の数値。

2. インドの対 GDP 比は、GDP に対する名目建設投資。

3. インドネシアの建設投資は、1997 年の数値（為替レートは 1 ドル 2,419 ルピア）

4. マレーシアの建設投資は、1998 年に受注した契約高。

1.4 21世紀の見通しおよびビジネスチャンス

<オーストラリア>

・1997～98年における建設事業は、620億豪ドルであり、1995～96年の景気低迷から15%の回復を示した。建設産業における最近の成長は、インフラ整備プロジェクトを中心としたものであった。なかでも主な分野は電気通信および道路建設である。両部門の1995～96年の成長率は、それぞれ15.5%、26.9%であった。これは、都市の電気通信ケーブル敷設計画や新規有料道路に対する民間部門の資金調達など、大規模なプロジェクトによるところが大きい。

・政府建設予測委員会（CFC）では、1998～99年の成長率を10%と予測している。主な成長要因は、これまでに引き続き道路および鉄道部門（新規の有料道路や鉄道網に対する民間部門の資金調達による）と思われる。例えば、6億豪ドルのシドニー東部ディストリビューター道路、12億豪ドルのメルボルン市連絡高速自動車道路、新シドニー南部鉄道プロジェクト（シドニー、空港、東ヒルズを結ぶ6億5000万豪ドルのプロジェクト）などである。

<中国>

・基本的なインフラ整備における「ボトルネック」状況はある程度改善されたとはいえ、他の上位発展途上国との間でいまだに大きなギャップがある。この差を埋める投資を行なうため、中国は今後長期にわたり、最大の建設市場の一つとなることが予測される。建設部は、2010年に向けた第9次五ヶ年計画および中長期全国開発計画（Ninth Five Year Plan & Long and Medium National Development Schedule）を策定してインフラ整備の目標を定め、中所得諸国が1980年代初頭に達成した水準に到達することを提案している。中国において進行中の建設プロジェクトは、Jing-Hu（北京-上海）特急線という北京-上海間の初の高速鉄道、および縦断高速道路と横断高速道路それぞれ2件（総延長12,000km）などである。

<香港>

・香港の大型インフラ投資計画は、1550億香港ドル（200億ドル）規模の中核空港建設計画をもって尽きるのではない。香港の1999年予算には、建設および不動産に関連した重要な構想が2件織り込まれている。サイバーポート開発およびディズニーテーマパーク開発案である。政府は、1999～2000年の予算以外にも、経済促進を目的として一連の特別救済措置を発表した。

・香港工務局によると、主な鉄道、道路、土地、港湾、環境プロジェクトに関連して、今後5年間で総額2,350億香港ドル（300億USドル）以上が支出される予定である。これらのプロジェクトには、30.3kmの九竜広東鉄道（KCR）や、600ヘクタール以上の土地の新規埋め立てなどが含まれている。

<インド>

・インドは、アジア経済危機の影響が比較的小さかった。インドにおけるインフラ開発は、建設業界で主要な活動の一つになると考えられる。

- ・インフラ整備プロジェクトの例をあげると、チェンナイの新外港、ムンバイ（JNPT）の海洋化学ターミナル、Puthuvypeen のLPG・LNGターミナルなどがある。進行中の主なプロジェクトには、新たな港、多目的の埠頭、コンテナターミナルの建設など、多くの港湾施設がある。

港湾施設に重点が置かれているということは、インド政府が港湾施設を開発して、港湾交通量拡大計画の実現に力をいれていることを示している。港湾交通量は、2000～01年までに3億9000万メートルトンに、さらに2005～06年までには6億5000万メートルトンに拡大すると予測されている。

- ・内陸では、政府は道路や都市部のインフラおよび電力の向上に取り組んでいる。インドでは、再生可能なエネルギー源（約126,000 MW）はほとんど手が付けられておらず、この分野で大きな可能性を秘めている。

<インドネシア>

- ・インドネシアの建設部門は、アジア危機以降打撃を受けた経済部門の中でも最悪であった。GDP成長率がマイナス13.68%であったのに対して、建設部門の成長率はマイナス39.74%であった。不動産サブ部門に対する大規模な投資が供給過剰問題を引き起こし、キャッシュフローが悪化して、多くのプロジェクトが延期または中止された。

- ・インドネシアにおける建設業界の現状は惨澹たるものだが、経済が回復したときには、建設業界にも大きなチャンスが現れるものと期待されている。

インドネシアでは地域開発を目的としたインフラ整備需要がかなり高いので、経済の混乱に歯止めがかかった後には、インフラ整備プロジェクトが徐々に息を吹き返すものと考えられている。

しかし、建設部門の変革、プロジェクトの構築、およびリスク管理にも大きな課題が残っている。

- ・上述したようにインフラ整備への投資が回復した際は、インドネシア国内の請負業者が海外の請負業者と業務提携することによって、大規模なプロジェクトを実行する大きなチャンスが現れると考えられる。

<日本>

- ・バブル経済の崩壊以降、民間の建設投資が落ち込み、政府の景気刺激策による公共支出の増加にもかかわらず、建設投資は全体的に横這いである。さらに、日本の建設市場は縮小しており、拡大の見込みがない。今後も大幅な成長は見込まれない。

- ・先進国として、建設プロジェクトへの需要形態は、他のアジア諸国の大半とは異なっている。需要が増大すると予測されている分野には、都市環境の改善（中心都市部の再開発、災害対策プロジェクトなど）、自然環境保護プロジェクト（省エネプロジェクト、リサイクル施設など）、国民の高齢化に関連したプロジェクト、情報技術関連のプロジェクトなどがある。ただし、他の業界に属する企業がこれらの市場へ参入し、激しい競争が生じると予測されている。

- ・日本の建設企業は、生き残りをかけて、作業の合理化、および効率改善に取り組んでおり、建

設企業は、品質改善、製品開発や能力の強化、新製品に関するアイデア策定能力の改善によって、競争力の向上をはかっている。

<韓国>

・韓国における建設投資の伸び率は、1998年に30%も下落したのに対して、1999年には上向き傾向を示すと予測されている。韓国は、1999年から2003年にかけて、約100兆ウォン規模のインフラ整備投資を計画している。政府の長期政策は、グローバル化、地方分散化、および情報化によって、競争力の強化、買い手市場の形成、建設業界におけるR&D投資の重要性の拡大を実現することである。また、民間部門によるインフラ整備への参加促進を目的として、94年制定のも「民間資本導入法」を全面改訂改定し、「インフラ整備民間参加法」(Act on Private Participation in Infrastructure)を99年1月に制定した。

<マレーシア>

・GDPの成長率は、1998年上半期に4.2%下落したのに対し、1999年上半期には1.4%と予測されている。輸出部門で継続した成長が予測されていると同時に、政府支出は、下半期にも継続されると考えられる。こうした状況において、経済成長の基盤は下半期にはさらに強化され、1999年を通じた成長率は、政府見通しの1%より大幅に改善されると予測されている。国際通貨基金(IMF)の予測では、マレーシアの成長率は、1999年全体で2.4%、2000年には6.5%とされている。従って建設産業も、良好な見通しで、新たな千年期を迎える。

<フィリピン>

・1999~2004年におけるGNPの年間成長率は、平均5.8%と予測されている。今後数年間にわたり高い成長率が予測されているのは、“呼び水式”経済政策を実施するエストラダ政権の確固とした政策が後押ししているからである。フィリピンのインフラ整備民営化計画(Philippine Infrastructure Privatization Programme)の推進を継続したことが、景気促進および外国投資家や地元投資家を引きつける要因となっている。

・適切なインフラを提供する能力は、政府機関だけでは限界に近づいている。資源が限られているので、政府は多くの産業、特に電気通信、航空、銀行業務、海運などに対して、規制緩和を実施した。これによって、外国投資家にフィリピン市場への道が開かれた。インフラ整備やサービスの民営化傾向は、インフラ開発への需要が高まっていることから勢いを増している。最もよく利用されている手法は、BOTである。関心のある投資家向けに、今後実施予定のBOTプロジェクトのリストをフィリピン報告書付録4に添付した。これには、島内部の電化(全国規模)に伴う合計50MWのディーゼル火力発電所の建設や、北ルソン高速鉄道のカガヤンバレイ延長などが含まれている。

<シンガポール>

・建設需要は、経済状況とは1年のタイムラグがあるとはいえ、景気回復とともに改善されると予測されている。建築建設庁（Building and Construction Authority）（BCA）による暫定推定値によると、需要は2000年以降数年間で徐々に高まると予測され、国内建設業界に対する明るい見通しを示している。回復は、インフラ建設に重点を当てた大型公共投資によって実現すると考えられる。

・政府は、従来より効率的な土地利用を検討しており、2001年にはコンセプト計画（Concept Plan）の改正を完了する予定である。改正計画では、人口増加および国民による経済活動のニーズを満たした、シンガポールの長期土地利用を策定する予定である。この計画により、次の千年期における建設需要の新しい可能性が生れることになる。

・進行中の主なプロジェクトとしては、脱塩工場、既存の学校の再建および改善、シンガポール経営大学（Singapore Management University）ジュロン島第4期埋立、トゥアスピーユ埋立、セントサ島南部入り江埋立、マリーナ輸送システム、深海トンネル下水処理施設、Paya Lebar 高速道路 および Kallang 高速道路などがある。

<スリランカ>

・GDPの伸び率は、1998年に6.4%から4.6%に低下した。これは、アジアの通貨危機が原因というよりは、主に防衛費への出費がかさんだためである。インフラ開発が国の社会経済的ニーズに対して不十分であり、政府予算も厳しいことから、民間や外国からの大型投資が必要とされている。

政府は、特定の産業部門、特に農業開発（マハウェリ）、電力やエネルギー（電力供給網補強プロジェクトなど）、主要道路（コロンボとキャンディを結ぶ主要道路）、港湾、海運（新コロンビア南港の北側の港）などに、重点を強く置いている。

・インフラ設備の開発に向けた熱心な取り組みの結果、金融業者、計画担当者、設計家、建設業者、資源管理者、資材や機器の供給業者、資材や機器の生産業者、サービス供給業者、技術革新者および、供給業者にとって、業務拡大のチャンスが出現している。

<ベトナム>

・ベトナムでは、インフラ開発で1995～2000年の期間に約200億ドルを要すると推定されている。この200億ドルのうち、30～40億をエネルギーに、25～30億ドルを新都市や工業地帯に、そして25億ドルを道路に利用する予定である。

・ベトナム政府は、道路、橋梁、空港、港、灌がいシステムなどのインフラ整備プロジェクトに高い優先順位を置いている。都市部のインフラ整備における今後の投資の方向性と位置づけでは、ハノイ、ホーチミン市、ハイフォン、ダナン、ユエ、およびカントにおける既存の都市インフラの改善、拡張、更新や、この他の中クラス都市で整備に重点をおいている。

進行中の主なプロジェクトは、第1A国道、Quang Ngaiの石油精油所、およびハノイとハイフ

オンの複数都市水道施設の改善などである。

1.5 建設市場の自由化

<オーストラリア>

新規建設は、これまで公共部門が支配していた。現在は、民間部門による発電所の購入や有料道路の新規建設が行われるようになり、インフラ設備やサービス供給の責任が民間部門へと徐々に移行しつつあるので、民間部門は重要な岐路に立っているといえる。

<中国>

中国では、経済成長の進展や経済のグローバル化が進み、外国資本の年間受入額は、米国に続いて世界第2位である。中国の自由化政策では、上水道、暖房、ガス供給網および地下鉄プロジェクトなどに関係する一部の大型プロジェクトを除き、その他すべてのインフラ整備プロジェクトで様々な形の外国投資が許可、奨励されている。中国は、前向きな態度を維持して、外国投資、先端技術、および科学的管理を導入しようとしている。

<香港>

・香港政府の自由化政策および自由市場原理に伴い、多くの分野に外国投資が求められている。外国投資家は、個々または合弁会社のいずれの形式でも投資することが可能である。外国投資は、開発業者もしくは建設業者として、またはその両者を兼任して稼働すること、あるいはコンサルタント業務を提供することなど、様々な方法で行うことができる。特に歓迎されるのは、金融機関、独自技術または土木技術に優れた多国籍企業による外国投資である。香港政府の立場は、提供者としての役割から調整者の役割に変質してきた。香港は、不動産部門および建設部門における株式所有に何ら規制を課しておらず、また、収益の本国送金や外国為替に関しても規制は全くない。

<インド>

1991年、インドは大胆な経済改革に乗り出し、その後経済は大きく変質した。実施された変革には、会計上の特別措置、税の減免の拡大、建設業界に対する融資基準の改正、リスク評価手段の採用、新しい金融商品の開発、インフラ開発に対する予算の割当の拡大、市や州における自治の拡大、外国人持ち株比率の拡大などがある。

<インドネシア>

インドネシアは、外国投資家に建設市場を開放し始めている。新たな規則によると、国内全域で外国との合弁会社または外資系企業について、30年間の無制限出資に対して100%の所有権が認められ、また外国投資家は、株式取引所を通じていかなる企業の株式所有もできるようになったが、15年以内にその投資の対象を譲渡しなければならない。

< 日本 >

世界貿易機関（WTO）の加盟国である日本は、建設業界におけるボーダーレス市場の実現に向けて取り組んでいる。政府は、市場へのアクセスを制限する規制を採用しないこと、および外国企業を差別する行動をとらないことを確約した。

さらに、建設省およびその他政府機関は、建設会社が自立し、政府の支援に依存しなくなるような、競争性の高い市場の確立に取り組んでいる。

< 韓国 >

韓国は、多くの国際条約への参加、および建設市場の開放によって、ビジネスのグローバル化を進めている。韓国の請負業者は、海外の建設市場において非常に活発な活動を行い、自由化対策の恩恵を受けている。しかし、韓国の建設市場に対する外資の参入は、まだ初期段階にある。

韓国で営業許可を与えられた外資系建設会社は、その数が徐々に増加してきている。韓国の競争力が弱い工学、建築、監督の分野において、外資系企業によるこれまで以上の活発な市場参入が奨励されている。

< マレーシア >

・マレーシアは、駐在員事務所、地域事務所、またはマレーシア人、マレーシア人経営の企業、もしくはその両方との現地法人合弁会社という形態による商業進出を認めている。また合弁会社における外国人持ち株比率の合計は、30%を越えてはならない。一方、建設業では外国資本が30%を越えた外国企業に対しても市場への参入を認める自由化を推進しているが、自国企業と同等の待遇ではない。つまり、このような外資系企業は、特定プロジェクトの実施が認められているのに過ぎないのである。こうした企業は、1994年のLembaga Pembangunan Industri Pembinaan Malaysia 法（CIDB 法）を遵守しなければならない。これらの法律では、入札に先だって仮登録が求められる。プロジェクトを受注した場合、企業は個々のプロジェクトにおいて、CIDB に登録する必要がある。

・外国資本が30%未満の外資系企業には自国企業と同等の待遇が与えられ、建設工事に着手する前にCIDB に登録する必要がある。登録の承認期間は、会社の能力に応じて1~3年間で、更新は可能である。サービスに関するASEAN 枠組み協定（ASEAN Framework Agreement）では、マレーシアは交渉の第一ラウンドに基づいて、資本制限を30%から40%に拡大し、一層の自由化を図っている。

< フィリピン >

フィリピンの建設業界のインフラ整備計画の大きな変革は、民間部門の投資に対してインセンティブを提供することである。この施策は、RA 6957（RA 7718 によって改正）すなわちビルド・オペレート・トランスファー（BOT）法に基づいている。この法律はアジア危機が起こる数年前に公布された。BOT による請負業者に与えられるインセンティブは、財政上の優遇、コスト分担、

政府事業における貸付金の拡大といった方法で行われている。インセンティブには、所得税の免除期間、設備や機器類に対する特別不動産税、国内資本財に対する税額の減免、その他特別税率などがある。

政府は、BOT 法の規定により海外請負業者にインセンティブを提供して、公共インフラへの投資を誘致し、発展が遅れている国内の地域の成長を促進している。

<シンガポール>

遺産財団(Heritage Foundation)発表の“経済の自由”(Economic Freedom)の最新指数(1997年)によると、シンガポールは世界で2番目に自由な国にランクされている。その建設市場は世界で自由化が最も進んでいるものの一つである。シンガポールは1996年9月、「政府調達に関する協定(Agreement on Government Procurement)」(GPA)への参加申請を行い、世界貿易機関(WTO)はこれを承認した。GPA協定によると、加盟国は、他の加盟国の製品、サービスおよび供給業者を差別することはできない。その適用範囲には、建設事業およびサービスの調達も含まれている。

<スリランカ>

スリランカは、アジアの中では、投資に対する政策環境が最も自由化されている国の一つであろう。ほぼすべての経済分野において、完全な外国所有を認めており、利益、料金、および資本の本国送金について、外国為替面での規制を課していない。さらに、投資の安全性は憲法で保証されており、投資法および一般法の規定により、外国投資家と自国の投資家を均等に扱っている。

<ベトナム>

ベトナム政府は、建設投資に対する安定した環境を設立することを目的として、多くの対策をとった。この対策には、国有企業の改革、需要刺激策の実施による消費の促進、民間部門の促進、事業登録手続きの簡略化、外国投資の奨励などがある。

1.6 建設産業に関連する新政策

< 中国 >

中国の建設業界にとって最大の問題および懸念は、建設の品質保証の方法である。中国政府は、自己検査を実施し、国内すべての建設会社の資質能力を検査確認する管理部局を設立した。1998年3月には「中国建設法」が公式に交付され、建設市場の管理に関する規制 (Regulation on Management of Construction Market)も交付された。これらの政策では、政府省庁が、包括的で、開放され、競争力があり、秩序の整った建設市場の達成に向けた、効率的な取り組みを促すことが狙いとなっている。

< 香港 >

香港は、ISO9000 認証の実施に成功した後、ISO14000 の認証取得に着手し、環境保護に向けて積極的な取り組みを促進している。環境影響評価布告 (Environmental Impact Assessment Ordinance)が法令化された。同法によると、指定されたプロジェクトは、工事の着工前に環境面に関する許可を得なければならない。

< インド >

政府は、外国からの投資を促進する環境を作り出すため、経営政策、規制枠組み、およびその他支援制度の改革を行っている。さらには、民営化すなわち BOT 契約や BOO 契約によるインフラ開発の可能性を探求している。

< インドネシア >

建設業に関する法律 < Law for Construction Services > で定める基本規定によって、2000年初頭には建設業界において効率性の改善が見込まれている。

< 日本 >

日本政府は、景気の落ち込みに対応して、金融制度に関する包括的な計画を明らかにした。この計画には、不動産会社、建設会社および金融機関が保有する土地の流動性拡大、土地のより効果的な使用の促進などが含まれる。さらに、今年施行される環境影響評価法によって、緑化運動対策を採用し、環境影響評価を実施する企業がさらに増加すると思われる。

< 韓国 >

建設交通部 (MOCT) は、1999年初頭に「効率的な公共建設プロジェクトに対する政策」を発表した。この政策の主な目的は、建設予算を圧縮して、経済危機が引き起こした最悪の状況の対応に当てることである。建設交通省が施行した五ヶ年 (1998~2002年) 建設技術開発基本計画 (Five-Year Construction Technology Development Master Plan) では、環境に優しい建設を導

入するなど、今後重点をおく主な技術分野を示している。

<マレーシア>

CIDB は、品質評価システム (QLASSIC) を施行した。QLASSIC は、建設の品質を測定し、建設プロジェクトで達成する品質レベルの基準を定める手法である。QLASSIC は、異なる建設プロジェクトの工事品質を客観的に比較できるようにし、建設チームの各関係者に品質達成目標設定の基盤や、時間を追って進捗状況を測定する基準を提供するものである。

<フィリピン>

・建設部門では、国家政府のインフラ整備プロジェクトすべてに対して、建設企業施工能力評価システム (CPES) の採用が求められている。CPES とは、一連の評価基準を利用して、特定種類のプロジェクトに対する請負業者の能力を向上させる制度である。CPES はまた、各プロジェクトの施行や資材の品質、ならびに請負業者の規定遵守度合 (契約期限、設備、資源の配備、環境、安全性、健康に関する点) を監視、検討するためのメカニズムともなっている。

・CPES と提携して、不正な政府請負業者をブラックリストに載せる制度がある。CIAP は、この制度の実施部門の一つであるフィリピン国内建設委員会 (PDCB) を通じて、ブラックリストに関する統一ガイドライン (課すべき制裁、正式手続きを確実に行わせる行政手順、および情報網のメカニズムを規定したもの) を提案している。

<シンガポール>

・建築統制法 (Building Control Act) が最近改正され、政府は、建設計画の承認を判断するための最低建設能力評価点の設定が可能になった。この評価点制度は、2001 年 1 月 1 日に発効する予定である。

・1998 年 8 月には、基本技術証明 (BSC) 要件制度 < Basic Skill Certificate requirement > が、Non Traditional Source (外国人) (NTS) 作業員に対して施行された。当初は、新たに雇用する外国人労働者の少なくとも 20% が、BSC の認定を受けなければならない。この要件は、1999 年 4 月には 50% となり、2000 年 4 月には 100% に引き上げられる。

・政府は、建設品質に対するボーナス制度 (Bonus Scheme for Construction Quality) (HSCQ) を発表した。この制度は、建設品質評価制度 (CONQUAS) で高得点を獲得した請負業者に、ボーナスとして賞金を与えるというものである。この制度はまた、技量の低い業者の参入防止にもなっている。CONQUAS の得点が低い請負業者には、今後のプロジェクト入札時にペナルティ (価格を増額する逆インセンティブ) を与えるのである。この制度は、公共部門の建設プロジェクトにのみ適用される。ただし、一部の民間開発業者でも、請負業者が達成すべき CONQUAS の目標点を設定して、報奨制度を採用している。CONQUAS 21 と BSCQ は、21 世紀に入った後に、シンガポールがさらにこれ以上の高品質な基準を達成するための制度である。

・1994年、G6からG8の請負業者および3,000万ドル以上の公共部門プロジェクトに携わるコンサルタントに対する要件として、今後5年間でISO9000認定を受けなければならないと発表した。この要件は1999年7月1日に効力を発し、建設会社のISO認証取得に対する大きなインセンティブになっている。

<スリランカ>

政府は、経済発展に建設業界の発展が重要であると認識し、いくつかの政策を施行して業界の向上に努めている。投資家の保護、政策の自由化、および民営化関連の問題調査のため、大統領特別タスクフォースが設立された。公共の計画事業を通じて効率的な産業をもたらすために、建設業界法案 (Construction Industry Bill)も成立した。

<ベトナム>

建設業界では、民間投資を誘致するため自由化がかなり進行した。今後数年間はこの傾向が続く予定であり、政府は税務政策、輸出入政策、土地に関する規制、およびさらなる投資誘致のための補償や認可に重点を置く予定である。