

建設経済レポート

「日本経済と公共投資」No. 62 (平成 26 年 4 月)

— 景気回復と建設投資の課題 —

< 概要版 >

一般財団法人 建設経済研究所

第 1 章	建設投資と社会資本整備	1	【本文 p. 1 - p. 138】
1. 1	国内建設投資の動向		
1. 2	公共事業関係予算の円滑な執行に向けた取り組み		
1. 3	建設投資の経済効果		
1. 4	PFI 等官民連携手法の動向		
1. 5	地域別の社会資本整備動向 ～九州・沖縄ブロック～		
第 2 章	建設産業の現状と課題	7	【本文 p. 139 - p. 261】
2. 1	東日本大震災からの復興の現状と課題		
2. 2	建設企業による災害廃棄物処理業務の取り組み		
2. 3	建設技能労働者の確保・育成について		
2. 4	建設会社の経営分析・資金繰り等		
第 3 章	海外の建設業	11	【本文 p. 263 - p. 300】
3. 1	インドネシア建設市場の現状と展望		
3. 2	米国における CM 等の展開と建設ボンドの動向		

[問い合わせ先] TEL 03-3433-5011

専務理事	長谷川 啓一
研究員	林田 宏大
研究員	吉岡 幸一郎
研究員	中西 慎之介

第 1 章

建設投資と社会資本整備

1.1 国内建設投資の動向

(建設投資全体の見通し)

- ・ 2013 年度は、政府建設投資における昨年度大型補正予算の実施と民間建設投資の緩やかな回復により、順調に増加する見通し。しかし、2014 年度はその反動により前年度比で微減となる見通し。

(政府建設投資の見通し)

- ・ 政府建設投資は昨年度大型補正予算の本格実施等により 2013 年度は 2 桁の増加となる見込みである。2014 年度は減少するものの、2013 年度補正予算と 2014 年度の当初予算とを一体で編成した「15 ヶ月予算」の効果が発現することにより、2012 年度を超える投資額を維持する見込みである。
- ・ 発注円滑化のため、設計労務単価の引き上げ等の施策が進められているものの、技術者・技能労働者不足が常態化しており、工事進捗が遅れるおそれも大きく、引き続き動向を注視する必要がある。

(民間住宅投資の見通し)

- ・ 消費増税前駆け込み需要と金利先高観を背景とした消費者心理の変化により 2013 年度は緩やかな回復が継続するが、2014 年度は駆け込み需要の反動により減少に転じるとみられる。
- ・ 消費増税に伴う駆け込み需要の反動は避けられないが、その振れ幅は前回増税時と比べると小さくなる見込みであり、引き続き高水準となる見込み。

(民間非住宅建設投資の見通し)

- ・ 事務所・店舗・工場・倉庫が回復基調であることに加え、学校・病院・その他の消費増税前の駆け込み需要もあること等から、2013 年度、2014 年度共に前年度比プラスで推移する見込みである。
- ・ 2010 年度以降、下落傾向にあった平米単価は、2012 年度を底に 2013 年度には前年比で若干のプラスで推移しており、回復の兆しが出てきている。

(被災 3 県の建設投資動向)

- ・ 公共工事受注額は復旧・復興事業により大幅な増加が続いているが、技能労働者不足の常態化や資材価格の上昇等による入札不調が高水準で推移しており、それらの問題に対する取り組みにより、一日も早い復興が実現することが期待される。
- ・ 住宅着工戸数は、「持家」は住宅再建に向けた動きが本格化しつつあり、「貸家」は住民の仮住まいおよび復興事業従事者の需要を見込んだと思われる動きがあることから、それぞれ大きく増加している。

- ・ 民間非住宅建築投資は、本格化している復興の動きにより大幅増となっている。引き続き、特別補助金制度による産業振興策等が被災 3 県における非住宅建築投資を後押しすることが予想される。

(地域別の建設投資動向)

- ・ 前回 61 号で採用した地域別比率と足元の建設総合統計から算出される地域別比率との比較を行った上で、当研究所が公表した「建設経済モデルによる建設投資の見通し(2014 年 1 月推計)」を元にベースライン値を更新し、地域別の投資額を算出した。
- ・ 2012 年度と 2013 年度(12 月まで)の地域別出来高を比較すると多少のずれはあるものの概ね比率は一致しており、2013 年度の地域別投資額を算出する上で、2012 年度の比率を採用する手法を引き続き用いた。
- ・ 東北は 2010 年度比で 9 割増となっている政府土木投資が全体を押し上げており、全国に占める割合も増加している。一方、三大都市圏の民間非住宅投資について、中部、近畿エリアはリーマンショック前の水準の 5~6 割の水準となっており、約 9 割の水準にまで回復している関東圏に比べて回復が遅れている。

1.2 公共事業関係予算の円滑な執行に向けた取り組み

(本稿の目的)

- ・ 2013 年度の公共事業関係予算は、2012 年度大型補正予算と 2013 年度当初予算を一体で編成した「15 カ月予算」でスタートをきった。例年に比べ公共事業関係予算は大幅に増加した一方、建設業界は技能労働者不足の問題が常態化しており、工事進捗を遅らせるリスク要因となっている。本稿では、2013 年度の公共事業関係予算(15 カ月予算)が円滑に契約され、さらに実際の工事進捗に繋がっているかどうか考察した。

(予算の契約状況)

- ・ まず「政府建設投資」と「公共工事前払金保証統計」の相関性の高さをを用いて、予算の契約状況を推測したところ、例年に比べ大幅に建設投資が増加している状況下であるが、契約は順調に推移していることが推測される。

(円滑な工事進捗を遅らせる不安要素)

- ・ 他方、2012 年度の実質 GDP 成長率(確報)のうち、公的固定資本形成(公共事業)が前年比 14.9%から同 1.3%へ大幅に下方修正された。発注額は増えていても、技能労働者不足の影響もあり、例年のペースほどには工事が進捗していない、つまり出来高が増えていないことが懸念される。

(建設企業の現状)

- ・ 「建設業景況調査」及び当研究所が実施した「建設企業の経営状況等に関する調査」によると、「人手不足」を問題視する声が多かった。震災以降は東北や関東での地域的現象として問題視されてきたが、現在では全国的に人手不足は常態化している状況である。

(常態化した技能労働者不足(建設産業の構造的問題))

- ・ 我が国の建設産業は、これまで続いた建設投資の減少や受注競争の激化等により、建設企業が疲弊し、現場の技能労働者等の処遇悪化や就業者の高齢

化、若年入職者の減少も重なっていたところにここ1～2年の投資急増を受け、技能労働者不足が常態化した。

(予算の早期契約と円滑な工事進捗に向けた取り組み)

- ・ 2012年度の大型補正予算の成立を受けて国土交通省は、公共事業をはじめとした追加事業を可能な限り早期に契約できるよう「入札手続き」等の対策を打ち出した。また円滑な工事進捗を遅らせるリスク要因(「人手不足」・「資材不足」)に対しても、機動的な対策を打ち出し対応にあたっている。

(まとめ)

- ・ 技能労働者不足の問題は、復興需要や東京オリンピック・パラリンピック前の一時的な現象ではなく、建設産業の構造的な問題である。このままでは、将来にわたる社会資本整備・維持管理及び品質確保等に支障をきたす恐れがある。
- ・ 担い手確保・育成を通じた建設産業の活性化は最重要課題であり、この問題を解決するためには、官民が一体となった対応が不可欠である。

1.3 建設投資の経済効果

(公共事業批判：①財政再建の観点)

- ・ 日本の債務残高は一貫して増加しており、GDP比で2倍を超えているのは先進国では日本だけである。金融資産を加味して比較すると、イタリア、ギリシャと同レベルに低下するものの、財政状況は依然厳しいことは事実。
- ・ ただし、過去15年間の公債残高急増の原因は建設国債ではなく、赤字国債によることは明らかであり、公共事業悪玉論は誤った議論である。

(公共事業批判：②地方に対するバラマキ批判)

- ・ 公共投資の大都市圏と地方圏の比率の推移をみると、1970年代後半以降は、概ね4:6で推移しており、90年代に地方圏に対してバラマキ的に投資の比重を高めた様子は見られない。つまり、地方経済を下支えする一方、大都市圏も恩恵を受けていたのである。
- ・ 公共事業は長期的な視点で見ると必ずしも地方圏の成長に繋がっていないとの見方もあるが、生産性の向上といった効果だけではなく、防災性の向上等の効果もある事に留意するべきである。

(公共事業批判：③乗数効果の低下)

- ・ 乗数効果を変動させる4つの要因(労働分配率、限界消費性向、企業の限界支出性向、限界輸入性向)を見ていくと、近年の乗数効果の低下は、リストラや年金崩壊不安に備えた消費の減退や、企業の設備投資控え・内部留保積上げに起因していると考えられる。
- ・ 公共事業は乗数効果が低下しているものの、減税等他の政策に比べると依然有効であるが、フローの観点からではなくストックの観点から公共事業を見ていくことも必要である。

(ストック効果について)

- ・ ストック効果とは、社会資本が機能することにより継続的に得られる効果であり、貨幣価値に換算できるものと換算が困難なものに分けられる。費用便益分析を見る場合には、何を費用とし、何を便益としているかについて注意

すべきである。

- ・ ストック効果の一例として、圏央道沿線の工場や物流施設の立地促進効果を紹介した。工場立地促進については、経済学的には他県における立地減少と差し引きするとプラスマイナスゼロだという見方もあるが、生産性の向上を通じて日本全体の経済活動にプラスの効果を生む可能性はある。また、圏央道沿線では大規模物流施設への需要が高まっており、活発な投資が見られる。圏央道があるからこそ配送の迅速化が可能となり、国民生活の快適性を創出していると考えれば、プラスのストック効果があると考えられる。

(まとめ)

- ・ 我が国では景気対策が繰り返されるうちに、公共投資の経済効果の中で、主たる関心がフロー効果に偏り、乗数効果が低下したなどの批判に曝されてきたが、公共投資は本来、ストック効果を目的として行われるべきものである。
- ・ 「すぐに効果が発現する事業」を優先することにも一理あるが、たとえ用地取得等に時間を要し、効果発現までに長期間かかる事業であっても、「ストック効果の大きい事業」を戦略的に実施するべきである。

1.4 PFI 等官民連携手法の動向

(PFI/PPP の概要と現況)

- ・ PFI は、公共施設等の建設・管理運営を民間の資金・能力を活用して、効率化とサービス向上を図る官民連携手法であり、1999年7月に制定されたPFI法に基づく事業である。PPPは官民協調による広義の事業方式であり、官民の部分委託からPFIまでを含むと考えられる。
- ・ 2013年度9月末時点でのPFI事業累計数は428事業で、国・地方公共団体等の公共負担額が決定したものでは4兆2,819億円の事業規模となり、7,954億円のVFM(事業規模の約18.6%)により国全体の財政再建に寄与したとされている。
- ・ 2011年のPFI法改正により公共施設等運営権制度(コンセッション方式)と民間からの提案制度の導入がなされ、2013年には民活空港運営法が成立するとともに、PFI法の改正により官民連携のインフラファンドである民間資金等活用事業推進機構が発足している。また、2013年6月の民間資金等活用事業推進会議において決定された「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」により、今後10年間で計10~12兆円規模に及ぶ事業を重点的に推進することとされた。

(地方公共団体が行うPFI事業の現状と課題)

- ・ 地方公共団体はPFIの主役であり、地方公共団体の多くが厳しい財政事情からインフラ整備・運営資金の縮減あるいは延べ払いを求め、民間事業者の能力を活用することで行政サービスの質及びコストの改善・向上を図ろうとしている。総務省のアンケート調査結果等から地方公共団体の実施するPFI事業の特徴を分析し、さらに具体事例から発注者である地方公共団体と受注する建設企業との関わりについて考察した。

(建設企業のPFI事業への取り組みの現状)

- ・ PFI事業における建設企業の役割は建築施工のほか、複合型事業における代表企業として参画するケースもあり大変大きい。一方でPFI事業は業務範囲が多岐に渡り長期間で、資金負担を伴うことから、大手建設企業には適して

いるが地方中小建設企業にはハードルが高いという意見もある。そこでゼネコン大手3社からヒアリングを行い、PFI事業への取り組みと課題を明らかにするとともに、地方の中小建設企業のPFI事業参加を促す取り組みとして京都市のPFI事業例をとり上げた。

(PFI/PPPを拡大・推進していくための方策)

- ・ 上記を踏まえ、今後の我が国における建設企業によるPFI/PPP推進のためには、PFI/PPP事業のマーケット拡大、事業の形態・規模・内容に応じた多様な官民連携手法の活用や、行政及び民間企業が事業に組みやすくなるための手続簡素化・リスク分担のルール化等の方策が必要であると考え。

1.5 地域別の社会資本整備動向～九州・沖縄ブロック～

(九州・沖縄ブロックの現状と課題)

- ・ 九州・沖縄ブロック（福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島・沖縄）は、地理的に我が国の中でアジアに最も近い地域に位置している。成長著しいアジアとの人流・物流は増加基調にあり、アジアの成長を地域経済の活性化に取り込む工夫が求められている。

(主要プロジェクト等の動向と期待される効果)

- ・ 九州・沖縄ブロックは成長著しいアジアと日本を結ぶゲートウェイとしての性格を強めている。経済発展が著しいアジアの成長を取り込み、圏域全体の経済活性化に繋げ、グローバル経済の中での存在感を高めるためには、交通基盤の拡充が不可欠である。
- ・ 海の玄関口である港湾は、博多港、北九州港の国際拠点港湾をはじめ、各県に重要港湾が整備されており、特にアジア向けの航路が充実している。2012年における外国クルーズ船の寄港回数上位10港の内、九州・沖縄ブロックの6港が入るなど、アジアとの人流、物流は着実な伸びを見せている。各港湾では地域の特性に応じた港湾整備を進めるとともに、臨港道路の整備やIT化、既存施設の効率活用といった整備効果を高める取り組みを展開している。こうした取り組みによりアジアにおける存在感を高め、ブロック内の経済・産業の強化を支える拠点としての役割が期待されている。
- ・ 空の玄関口となる空港では、福岡空港、那覇空港の滑走路増設事業が進められている。アジアからの観光客の増加やLCCの就航等による航空需要増大に伴い、福岡空港、那覇空港の発着回数は、滑走路が1本の空港の中では、それぞれ1位、2位となっている。那覇空港の2本目の滑走路の整備によって2030年時点の沖縄県への入域客は25.3万人増加し345億円の経済波及効果が期待されるなど、2本目の滑走路の速やかな整備が求められている。
- ・ 玄関口である空港や港湾で受け入れた人、物を域内に運ぶ陸上交通網の整備については、2011年に全線開業した九州新幹線鹿児島ルートに続き、西九州ルート（長崎ルート）の整備が進められている。長崎県では西九州ルート開業に伴う県内への経済波及効果を年間71.3億円と試算する等、交流圏域拡大による観光客の増加や企業立地の促進等の効果が期待されている。高速道路では、東九州自動車道の整備が進められ、2014年度に北九州―宮崎間が前倒しで開業されるなど、循環型高速道路網の実現に向けた整備が加速している。東九州自動車道は観光圏域の拡大、物流の円滑化、産業の拡大等、東九州地域の発展を促し、東西格差の解消や地域の活性化に大きく寄与する

ものと期待されている。

- 九州・沖縄ブロックに多く分布する離島では、離島における地域資源の一つである自然エネルギーを活用して離島の振興を図る先進的な取り組みが進められている。我が国のエネルギー問題の解決や今後市場形成が見込まれる海洋エネルギー産業における国際競争力の向上にも貢献するもので、注目すべき取り組みである。既存の延長線上にない新たな取り組みに対し、国の積極的な支援も期待される。

(九州・沖縄ブロックにおける建設投資の将来展望)

- 政府建設投資は、航空需要増大に伴う滑走路増設事業、九州新幹線西九州ルートや東九州自動車道等の高速交通網の整備に加え、九州北部豪雨の復旧等、防災減災対策も進められることから、今後も一定規模の公共投資が見込まれる。
- 民間住宅投資は、今後人口減少傾向が続く中で、中長期的には減少していくものと考えられる。今後、高速道路等のインフラ整備が進み企業立地が見込まれる一部の地域においては、人口流入も考えられ、上向く可能性もある。民間非住宅建設投資は、九州新幹線西九州ルートの開通に向けた駅周辺の再開発事業や、東九州自動車道の北九州一宮崎間の開通効果等により、企業の活発な設備投資も見込まれることから、緩やかな増加が期待される。

第 2 章 建設産業の現状と課題

2.1 東日本大震災からの復興の現状と課題

(被災 3 県における建設産業の現状)

- 被災 3 県の公共工事受注額は震災以降、復旧・復興事業の影響により高水準で推移している。入札不調、労務・資材需給の逼迫状況については、各種施策により改善されているものの、注視が必要である。

(復旧・復興の現状)

- 公共インフラの復旧については、地域ごとに状況は異なるものの概ね着実に推進されているが、復興事業については、防災集団移転促進事業や災害公営住宅の整備などが今後山場を迎えることが想定されている。

(CM 方式の導入の経緯)

- 復興事業は、人員不足を抱える中で膨大な業務をスピーディーに進めることが求められていることから、設計を発注者が実施し工事発注が段階的となる従来の発注方式に代えて、CM 方式が多くの被災地において導入されている。

(被災地における CM 方式の概要)

- CM 方式においては事業進捗のスピードアップを図るため、設計が固まって工事発注できるようになったところから順次発注する「ファストトラック」、業務の進捗に応じて受注者が専門業者に支払った業務原価にフィーを加算した額を、支払いを確認した後支払う「オープンブック方式を活用したコストプラスフィー契約」、地元経済の復興を促進するための「地元企業の優先活用」などの取り組みも実施されている。

(CM 方式の有効性と課題)

- 復興事業において活用されている CM 方式により、事業期間の短縮、発注者のマンパワーの補足、経費の透明化、地元企業の活用など、一定の効果は享受できていると考えられるが、一方で、こうした効果は負担やリスクが生じているなかで得られているものであり、何らかの対応が求められる。
- 具体的には、ファストトラックの活用によって、専門業者は即時又は極めて短期間で対応が求められる場合がある。過度な負担となっている場合には、負担を平準化又は解消するための取り組みが求められる。
- また、コストを抑えるとフィーも小さくなってしまいう仕組みであることや、VE 提案のための十分な時間が確保できていないことから、コスト削減のための取り組みをより機能させていくための方策の検討も重要である。
- さらに、復興事業の財源については、事業ごとに各種手続きが必要との声も CMR から聞かれたため、こうした負担を軽減するための配慮が必要。
- 我が国は数々の激甚災害に見舞われてきた経験があり、今後も人員が限られた中でスピーディーな事業執行が求められる局面に遭遇する可能性がある。今回の復興事業を機に、CM 方式をブラッシュアップし、ノウハウを蓄積しておくことは極めて有効と考えられる。

2.2 建設企業による災害廃棄物処理業務の取り組み

(本稿の目的)

- 東日本大震災で発生した前例の無い膨大な量の災害廃棄物（がれき）の処理は、これまでに建設業界をはじめ、行政や各業界が全力で取り組んだことで概ね完了したところであるが、建設企業がどのような技術・ノウハウを活用し、直面した様々な困難を乗り越えてきたのか等を取りまとめるとともに、ここで得られた経験が、今後どのような場面で活用することができるのかを考察する。

(東日本大震災における災害廃棄物処理業務)

- 被災3県（岩手県・宮城県・福島県（避難区域を除く））で発生した災害廃棄物、津波堆積物の合計は27,996千t（2014年2月末現在）にのぼり、この量は平常時と比べ、岩手県で約12年分、宮城県で約22年分、福島県で約4年分に相当する。
- 災害廃棄物処理の委託を12市町から受けた宮城県は、12市町を4ブロック（8処理区）に分け、破碎、選別、焼却等の中間処理を行う二次仮置き場を設置し、プロポーザル方式によって、主に大手建設企業と地元建設企業から成るJVに発注した。

(建設企業による災害廃棄物処理業務の取組状況)

- 地元建設企業は自らが被災しながらも、発災直後から人命救助や道路啓開等のために災害廃棄物を撤去し、一次仮置き場への運搬等を行い、大手建設企業等は、高度な技術が求められる二次仮置き場での災害廃棄物の選別、破碎、焼却処理といった中間処理を中心に行ってきた。
- 中間処理業務は廃棄物処理の知見だけでなく、大規模プロジェクトのマネジメントが重要であり、大手建設企業はこれまでに培ってきたダム工事や都市土木工事等の経験を活かして取り組んできた。
- また、道路交通事情や、資機材調達のネットワーク等、地元建設企業が持つノウハウも活かされた。

(まとめ)

- 初期条件と実際の現場の状況が大きく異なるなど、大規模災害に付随する不確定要素に直面しながらも、建設企業は全体の流れを見ながら効率的な工程管理を行うとともに、様々な工夫を講じることで課題を解決してきた。こういった建設企業が持つ高い技術力、応用力、多岐にわたるノウハウは特筆に値する。
- 今後は、今回の災害廃棄物処理業務を通じて開発した減容化技術や、再生資材活用技術等を活かして、放射能の影響が残る福島県内での処理に取り組むことが期待される。また、ここで得られたノウハウは災害時に限らず、汚染土壌対策や水質汚濁防止対策、最終処分場の延命化等、幅広い課題への応用が可能と思われる。

2.3 建設技能労働者の確保・育成について

(技能労働者について)

- 本レポートでは技能労働者を事務職や技術職（現場監督を含む）を除く、建設現場で自らその技能を活かして働く労働者の集合体として捉える。技能労働者の所以である「熟練した技能」は国家資格などで明瞭化されているものもあるが、OJTによって継承され培われるものも多い。

(統計資料に基づく技能労働者の動向)

- ・ 建設作業者の年齢構成は団塊世代と団塊ジュニア世代を凸状としM字を構成しているが、2000年～2010年の間に高齢化が進み、若年層は薄くなっている。職種によって高齢化の状況が異なり、平均年齢の高い職種は減少幅も大きい。
- ・ 建設作業者の就労形態は多種多様であるが、従業上の地位では一人親方を含む「雇人のない業主」の割合が近年増えるなど変化が見られる。
- ・ 女性作業者の割合は少なく、近年その数を更に減らしている。
- ・ 建設・採掘従事者への入職は「安定所」・「縁故」を介しての割合が大きく、19歳以下では「学校」を通しての入職が他の職業に比べ大きい。
- ・ 建設躯体工事の有効求人倍率はリーマンショック以前より高く人手不足が常態化していたことを示している。
- ・ 年間就業日数、年間所得が他の職業より条件が悪い。
- ・ 転職・離職理由は若年層では就業環境の悪さを理由にしたものが多く、中堅層では経営環境の悪化を理由にしたものが多い。
- ・ 生産工事従事者や輸送・機械運転従事者に比べ職業訓練・自己啓発を行っている割合は若干高い。
- ・ 建設業の高校卒業者の入職後3年後の離職率は製造業に比べて高い数値である。

(企業アンケートに見る技能労働者)

- ・ 土木系と専門職種系の企業は技能労働者を直接雇用している割合が大きい。が、建築系の企業は労務を協力会社に任せている傾向がある。
- ・ 技能労働者を直接雇用している会社は資格取得や能力開発の教育に力を入れており、定着率も高い数値を示している。

(技能労働者の確保・育成に向けた取組事例)

- ・ 富士教育訓練センターは建設産業の人材育成を目的に開設され、人材確保・育成の中核センターとしての役割が期待されている。
- ・ 専門工事会社や大手建設会社では自ら技能労働者を教育することにより自社やグループの生産性を向上させ、優位性に繋げようとしている。

(まとめ)

- ・ 既存の統計資料より技能労働者の高齢化と若年層の減少が確認出来た。
- ・ わが国の生産年齢人口は減少しており、技能労働者の「数」を確保することは容易ではない。入職した技能労働者に教育を行い、「質」すなわち技能を高め、生産効率を上げていくことが数の確保と合わせて重要。
- ・ 建設業界全体で各労働者に技能向上の機会を与えるとともに、技能が向上すれば賃金等に反映される好循環な仕組みを作る必要があり、将来を見据えた人材確保・育成のための取り組みが求められる。

2.4 建設会社の経営分析・資金繰り等

(主要建設会社決算分析)

- ・ 景況感の回復による民間建築工事の増加、震災からの復旧・復興工事および前年度の緊急経済対策に伴う公共工事の増加により、多くの企業で受注・売上高が増加。「準大手」「中堅」については採算の悪化に歯止めもかかった。
- ・ 工事を順調に進捗させることで採算の悪化を防ぐためだけでなく、円滑な施工による社会のニーズに応えるためにも、安定的な労務者の確保を含め増加する需要に対する施工体制の確立が必要であろう。

(建設業の資金動向分析)

- ・ 国内銀行（大手銀行含む）と信用金庫を合計した金融機関の全産業に対する貸出金額（以下、貸出総額）は8半期ぶりに500兆円台を回復しているが、建設業への貸出金額は減少傾向が続いている。これを、大手銀行を除いた国内銀行と信用金庫の平成23年9月末における貸出総額を見てみると、全産業では増加傾向となっているが、建設業に対する貸出金額は減少傾向を示している。この傾向は全国的なもので、東日本大震災からの復旧・復興工事により工事量が増加している「東北」でさえ、同様の傾向を示している。
- ・ 被災3県（岩手県、宮城県および福島県）に限って貸出動向を分析して見ると、東日本大震災後の建設業に対する貸出金額はわずかながら増加が見られたが、不動産業や製造業に比べると小幅な増加となっている。その後も、増減を繰り返してはいるが、工事量の増加に比例した増加は見られない。
- ・ 被災地および被災地外の資金繰りの動向を調査したところ（建設業の景況調査（東日本大震災 被災地版）による）、被災地外の資金繰りの動向は厳しい傾向が弱まってきているが、被災地の資金繰りの動向は厳しい傾向に転じ始めている。この要因は、東日本大震災後の復旧・復興事業における工事量の急激な増加により労務・資材費が高騰したことなどが考えられる。
- ・ 各種資金繰り支援制度に関する利用状況などについてアンケート調査を実施したところ、「中小企業金融円滑化法」の周知度および利用状況が最も高い結果となった。
- ・ 建設業に対する貸出金額は全国的に減少傾向となっている。これは、建設業の手元資金が増えてきていることなどが一因と考えられる。

(電子債権制度と建設業者 —アンケート結果の考察—)

- ・ 小規模な企業ほど電子記録債権を利用したことがない、および電子記録債権を知らないとの回答が多かった。
- ・ 利用したことがある企業のうち、債権者としての利用が利用立場の9割を占めた。さらに債権者として利用している企業のうち、メガバンクのサービスを利用しているとの回答が最も多かった。
- ・ 利用経緯については、債務者側からの要請、金融機関からの要請、の順に回答が多かった。
- ・ 利用状況としては、従来の手形取引の一部を切り替えた例が最も多かった。
- ・ 債権者としてのメリットは、手形の保管などの管理負担の軽減、手形の割引や譲渡などの事務負担の軽減、という回答が多かった。債務者としてのメリットは、手形に係る印紙税負担の軽減、手形発行や買掛金管理等の事務負担の軽減、という回答が多かった。
- ・ 電子記録債権のデメリットとしては、利用申し込みや記録請求などの手続きが煩わしいとの回答が最も多かった。
- ・ 今後とも利用する予定がない企業の利用しない理由は、取引金額が小さい、または取引件数が少なく現状のままで特に問題はない、との回答が最も多かった。
- ・ アンケート結果を総括すると、施工主ないしは金融機関からの要請により、元請企業、大規模な企業が導入するところから始まり、重層下請構造の中で下請企業へと利用要請をしていく中で導入されている模様。
- ・ 利用する意向に乏しい小規模企業からは、導入メリットを見いだせないとの声が多く聞かれており、少額・小ロットでも負担とならないような仕組みの整備や、メリットを訴求しながら制度の認知を広めることが、さらなる利用拡大には必要であろう。

第3章 海外の建設業

3.1 インドネシア建設市場の現状と展望

(経済動向)

- ・ インドネシア経済は、2000年代に入り堅調な成長を続けている。所得水準も順調に伸びており、モータリゼーションが本格化する段階に迫っている。今後は、自動車、耐久消費財、生活用品など、旺盛な国内市場の拡大が期待できる。
- ・ 日系企業のインドネシアへの進出・投資も活発化しており、ASEAN諸国の中でも一、二を争う有望な市場との高い評価となっている。一方、交通渋滞の深刻化、物流コストの増大、労賃の急上昇などの課題も顕在化している。

(建設分野の動向と展望)

- ・ ジャカルタ首都圏を中心として、我が国は交通インフラの整備などに手厚い支援を講じており、毎年多くの円借款を供与している。我が国建設企業の受注も順調に推移しており、都市高速鉄道、港湾整備、アクセス道路整備などの建設工事が進められている。
- ・ インドネシアはASEAN諸国の中でも有望な市場であり、今後も日系製造業の進出に伴う案件受注が期待される。また、面開発や住宅・オフィス案件なども期待できる。一方リスクファクターとしては、人件費の高騰やインフラのボトルネックの深刻化などがあり、今後、相対的な優位性を維持できるかどうか、正念場に差し掛かってきていると言えよう。
- ・ インフラ案件については、用地取得に伴うプロジェクトの遅延が最大のリスク要因である。そうしたリスクをいかにして最小化できるか、案件ごとの採算可能性を慎重に見極めた対応が求められる。

3.2 米国におけるCM等の展開と建設ボンドの動向

(高速道路事業におけるCM等新たな調達手法の導入状況)

- ・ 高速道路事業分野におけるCM（コンストラクション・マネジメント）の活用の歴史は比較的浅く、2000年代に入ってから導入が本格化してきた。連邦道路庁では、その狙いとして技術提案の活用を通じた事業コストの縮減や工期の短縮が期待できるとしている。

(建設ボンド市場の動向)

- ・ 米国では、連邦法および各州の法律に基づき、公共工事の受注者に対して履行ボンドおよび支払ボンドの提出が義務付けられている。これを受けて、建設ボンドの引き受けを専門とするボンド会社が発達してきた。
- ・ 米国の建設業界は、リーマン・ショック後の落ち込みを乗り越え、最近は

明るさが見えてきている。一方、ボンド会社の経営状況の見通しについては、不況期に引き受けた案件に伴う損失が顕在化しており、当面は厳しい局面が予想される。

(CM 等の新たな調達手法と建設ボンドの適用について)

- ・ CM 方式による公共事業への建設ボンドの適用については、従来型の請負契約の場合と同様、履行ボンドおよび支払ボンドが義務付けられる。一方、PPP 方式の場合は各州で扱いがまちまちとなっている。民間資金によるプロジェクトは「公共事業」とは見なされず、ボンドの適用がないとしている州がある半面、インフラ整備が行われるという点では同じなので、ボンドの提出が義務付けられるとしている州に分かれている。