

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

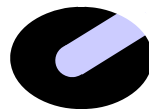
研究所だより

No. 238

2008**12**

CONTENTS

視点・論点		
－ 岐路に立つ米国の建設市場 －	.....	1
I. 第17回 日韓建設経済ワークショップについて	.....	2
II. 米国のインフラ整備・公共投資の概観と最近の議論の動き	.....	5
III. 韓国における建設現場の重層下請構造の改善方法（後編）	.....	15
IV. 建設関連産業の動向 －ガラス工事業－	.....	25



RICE

財団
法人

建設経済研究所

〒105-0003 東京都港区西新橋3-25-33 N.P.御成門ビル8F

TEL : (03)3433-5011 FAX : (03)3433-5239

URL : <http://www.rice.or.jp>
E-mail : info@rice.or.jp

岐路に立つ米国の建設市場

常務理事 伊佐敷 眞一

先日当研究所が発表した建設経済レポート第 51 号において、米国の社会資本の維持管理・更新問題が取り上げられている。この調査のため、7 月、同僚とともに米国を訪れ、関係者からヒアリングを行った。調査結果はレポートを御覧頂くとして、ここでは最近感じることを、思うことを雑感として述べたい。

現地調査では、ニューヨーク、ニュージャージー、デラウェア、ワシントン、サンフランシスコを 2 週間弱で回った。維持管理・更新問題を含め、3 つのテーマについて調査したので慌ただしかったが、やはり現地で生の声を聞き、直接目で見ると、文献調査だけでは得られない現場感覚が持つ、貴重である。

久しぶりに訪れたニューヨークは、治安が大幅に改善したと聞いていたが、確かに投宿したセントラルパークから余り遠くない街中の古いホテルの周辺は、暗くなっても人通りが絶えず、明るい雰囲気であった。一昔前であれば夜になると警戒しなければ歩けない場所と思われたが。面談で訪れたウォール街も活気に溢れていた。因みに、その当時の米国建設市場は、民間住宅市場こそサブプライム・ローン問題で大変厳しいが、民間非住宅、公共投資が何とか全体を押し上げている、来年になるともう少し厳しくなるから要警戒と言った見方が強かったと思う。9 月以降の危機を予想する向きは少なかったのではないかと。道路関連費用の財源についての議論が行われていたが、共和党の連邦交通省長官は有料高速道路の料金の充当や民生活を唱えていた。それが、9 月の金融危機、その後の実物経済への波及で状況は一変、建設をめぐる状況も大きく変わった。

翻って見ると、2003-4 年、筆者がデトロイトに勤務していた頃は住宅ブームの真最中だ。当時郊外に建設中の新しい住宅が目についた。米国人の同僚が、「最近では住宅ローンを借りるのがものすごく簡単だ。迷っていると銀行の方からドンドン有利な条件を出してくる。だが、自分は借金を返す時のことを考えると他の人のように楽観的にはなれない。」と言っていた。そんな人は少数派だったようだ。

去年出版されたグリーンズパン前連邦準備制度理事会（FRB）議長の自伝は当時のことにも触れている。9/11 以降のテロの再発の恐れから来る不確実性に対処するため、低金利政策を取った、消費、特に住宅購入が経済を引っ張った、サブプライム・ローンの拡大がリスクを増大させることは当時から認識していたが、市場経済に必須の所有権の保護のためには住宅所有者層の存在が政治的に必要と考えていた、と回想している。当時の FRB の政策を擁護する内容である。ところが、9 月の金融危機以降、マエストロとまで称賛された同氏への風当たりが強まり、ついに 10 月 23 日の議会証言では、金融機関への規制に反対していた自分の姿勢への反省を述べた。

生産する以上に消費する米国経済が米国のみならず、新興国を始め、世界にある種の繁栄をもたらしていた。しかし、これは持続可能ではなかった。当面、厳しい調整期が訪れる。まずは、住宅価格の底入れ、在庫の減少が必要との見方が強い。オバマ次期大統領は、公共投資を増やし、景気の肩入れ、雇用の確保を目指すようだ。経済や生活に大きく関わる建設は様々な局面で重要な役割を担うことを改めて痛感する。

I. 第17回 日韓建設経済ワークショップについて

2008年11月12日（水）から11月14日（金）にかけて、韓国において当研究所及び韓国のカウンターパートとの第17回日韓建設経済ワークショップが開催されました。

1. 日韓建設経済ワークショップの概要

日韓建設経済ワークショップは、両国の建設系シンクタンクのコラボレーションを目的としている。建設経済研究所と韓国国土研究院（KRIHS）との協定に基づき、第1回の会議が1990年に開催され、第10回会議からは韓国建設産業研究院（CERIK）が加わって3者による開催となった。開催国を日本と韓国とで交互に担当しながら、今回で17回目を迎えている¹。

本ワークショップでは日韓両国の建設経済に関して、建設行政や建設産業の最新動向をフォローしつつ、幅広く情報交換を行っている。



2. 今回のテーマの概要

本ワークショップは、①マクロ経済と建設経済の概観、②両国共通のテーマ（事前協議により都度選定している）、③各国が自由に選択したテーマ、の3点につき両国がそれぞれ発表し討論を行う形式で運営している。以下に今回の発表資料の概要を記す。

¹ 基本的に毎年開催しているが、アジアコンストラクト会議との兼ね合いで開催しなかった年がある

Session1

- ・ 韓国 2009 年度の建設経済の見通し²
 - 実質 GDP 成長率は、2008 年度から 2009 年度にかけて減速はするものの 3～4%の水準は確保すると見込む
 - 実質建設投資は、わずかながらも増加傾向を維持する見込み
 - ・ 日本 マクロ経済の展望と建設産業
 - 実質 GDP 成長率は、2008 年度から 2009 年度にかけてマイナスにこそならないものの、1%以下の低率で推移の見込み
 - 実質建設投資は、政府投資の削減を主要因として、今後も減少が続く見込み
- (筆者注：日韓両国とも昨今の経済情勢の変動は激しく、上記は主に本ワークショップ開催時点までの状況を前提とした予測となっていることにご注意願いたい。)

Session2

- ・ 韓国 海外建設事業に対する政府の支援策
 - 近年の海外受注高は飛躍的な伸び。2008 年度も前年比増を見込む
 - 国内市場の縮小を受けて、中小規模の建設企業の海外進出も増加中
 - 国策として海外進出支援を計画（情報提供、人材育成、金融面の支援）
- ・ 日本 日本の建設企業と海外建設市場
 - 近年、中東から北アフリカ地域での建設受注の伸びが著しい
 - 大手建設会社は受注高よりも収益性を重視しており、海外工事のリスク管理に注力している。

Session3

- ・ 韓国 韓国不動産市場の近況と将来の政策の展望
 - 昨年後半から住宅を中心に不動産市場は低迷
 - 分譲住宅の事業主となっている建設企業も生き残りへの努力を強いられている
- ・ 日本 建設生産現場の収益性阻害要因とリスク分担
 - 建設生産現場の収益性阻害要因を分析し、アンケートにより要因別の発生頻度や影響の負担割合を調査
 - 1 日の工程遅延がもたらす増加コストの額について、請負金額との対比で考察

² 韓国側資料のタイトルは仮訳。以下同じ

3. おわりに

当研究所のようなシンクタンクにとって、情報収集能力は情報分析能力とともに生命線であり、海外の機関とのパートナーシップは重要である。

現実には様々な制約が存在するため、多くの相手方と適時に自由な情報交換を実現することはかなり難しいが、緊密な関係が一層進む韓国との間において、長期的な視点からパートナーシップの維持が大切と双方が考えた結果、日韓建設経済ワークショップは今日まで19年の長きにわたって運営されてきている。情報交換とディスカッションが中心の実務的な会合であるが、得られているものは大きいと考えている。



(担当：研究員 柳澤 啓一)

II. 米国のインフラ整備・公共投資の概観と最近の議論の動き

在アメリカ合衆国日本国大使館 一等書記官 戸川 秀俊

在アメリカ合衆国日本国大使館、一等書記官の戸川秀俊氏より、米国のインフラ整備・公共投資の概観と最近の議論の動きについてご寄稿いただきました。11月4日の米国大統領選挙で民主党のオバマ候補が次期大統領になることが決まり、深刻な経済悪化に直面している米国での取組は、今後の日本におけるインフラ整備にも極めて興味深い内容です。維持更新投資など、将来への「義務的」建設投資の観点からも注目されます。

はじめに

米国では、去る11月4日の大統領選挙で民主党のオバマ候補が勝利し、次期大統領になることが決まりました。一般に民主党はリベラルで、景気対策等のため財政支出を増やす政策（いわゆる「大きな政府」）をそれほど厭わない傾向がありますが、現在、住宅・金融危機を契機として1929年から30年代にかけての大恐慌以来とも言われる深刻な経済悪化に米国が直面する中、民主党の中でもさらにリベラルと言われるオバマ氏は「来年、再来年は財政赤字を気にするべきではない」と主張し、経済政策の一環として公共投資の拡大を公約に掲げています。

また、米国では、まだ記憶に新しい昨年8月のミネアポリスにおける大規模な橋梁崩落事故に見られるように、経年老朽化した危険インフラの拡大が深刻になりつつあり、社会資本ストックの適切な維持管理・更新の必要性及びその財源不足が、このところ叫ばれるようになってきています。

そこで、本稿では、米国におけるインフラ整備・公共投資の現状と最近の議論の情勢をご紹介します。

1. 米国のインフラ整備の需要

米国では、ここ5、6年ほどを振り返ってみても、2002年にオクラホマ州で州間高速道路橋が崩落、2003年に北東部で大停電が発生、2005年にハリケーン・カトリーナによりニューオーリンズで堤防が決壊、2006年にハワイで大雨により築116年の貯水ダムが決壊、2007年にニューヨーク市でスチームパイプが爆発、そして前述したように、ミネアポリスで州間高速道路橋が崩落するなど、社会インフラの整備状態の悪さの兆候が現れてきています。

たとえば、全国の道路延長のうち路面が良好な状態にあるとされている道路の割合は約42%に過ぎませんし、橋梁について見ると、全国の約27%の橋梁が構造上欠陥が生じているか又は機能的に廃れているとみなされています。

全米のダムの3分の1以上はすでに築50年を超え、決壊の恐れのあるダムの数は現在3300を超えていると言われていています。2000年以降で見ても、ダムの決壊は40以上の件数を記録しています。

また、下水のオーバー・フローは全米で毎年 23,000～75,000 回発生しており、地下下水道の破裂で年間 1 兆 2600 億ガロンの汚水が流出し、その浄化費用は年 500 億ドル以上と推計されています。

人口と経済の成長に伴い、交通渋滞の悪化も進んでいます。例えば、空においては 4 機に 1 機のフライトの到着が 15 分以上遅れの状況ですし、2007 年にはフライトの遅着が 180 万回も発生しています。また、道路においては、交通渋滞により全米で通勤時間が述べ 40 億時間、ガソリンが年 30 億ガロン無駄になっており、その結果、時間と燃料費を考慮に入れた渋滞の経済コストは、1982 年の約 150 億ドルから現在は年約 800 億ドルに増加していると推計されています。

このようにインフラの整備の必要性が認識されているにもかかわらず、必ずしも需要に合った投資がなされていないのが現状で、このことについては、しばしば連邦議会でも議論に取り上げられています。たとえば道路・橋梁について見れば、連邦交通省によると、維持管理だけで年 85 億ドル、改修・改善には年 614 億ドルが不足しており、全国で 3000 を超える工事がその必要性にもかかわらず財源不足により始められない状況です。また、上下水道施設については、毎年 30 億ドル以上の資金が不足していると言われていています。

ちなみに、米国土木協会 (American Society of Civil Engineers) によれば、米国で必要と考えられるインフラ投資額は、維持管理・更新含めて主な分野別で概ね次のとおりとなっています。

- 道路・橋梁・・・・・・・・・・年 1160 億ドル
- 鉄道等の公共輸送システム・・・年 330～340 億ドル
- 空港・・・・・・・・・・年 100～150 億ドル
- 上水道・・・・・・・・・・年 100～200 億ドル
- 下水道・・・・・・・・・・年 195 億ドル
- ダム・・・・・・・・・・年 10 億ドル (危険度の高いもの)

2. 米国の公共投資の実績

上述のような需要に対し、米国のインフラへの公共投資の規模がこれまでどのように推移してきたか、ここでその実績を大まかに見てみたいと思います (以下の数値は 2006 年ドルを基準としたインフレ調整後の値)。

(1) 連邦及び州・地方政府のインフラ投資の推移 (図 1 参照)

連邦議会予算局 (Congressional Budget Office) によると、米国におけるインフラへの総支出額は、連邦・州・地方政府合わせて 1956 年の 1050 億ドルから 2004 年の 3120 億ドルへと増えてきており、これは年平均 2.3% の増加となっています。

より詳しく見ると、1956 年から 1970 年代中頃までは、道路、上下水道、鉄道等の新規建

設のため、連邦のインフラ支出の伸びは年平均7%と、州・地方支出の伸び1%に比べてかなり大きいものでしたが、1970年代後半から1980年代中頃にかけて、州・地方の支出の伸びが大きくなり、連邦の支出は徐々に減っていきました。それ以後最近20年間では、連邦の支出は年平均1.7%、州・地方の支出は年平均2.1%の上昇を示してきています。

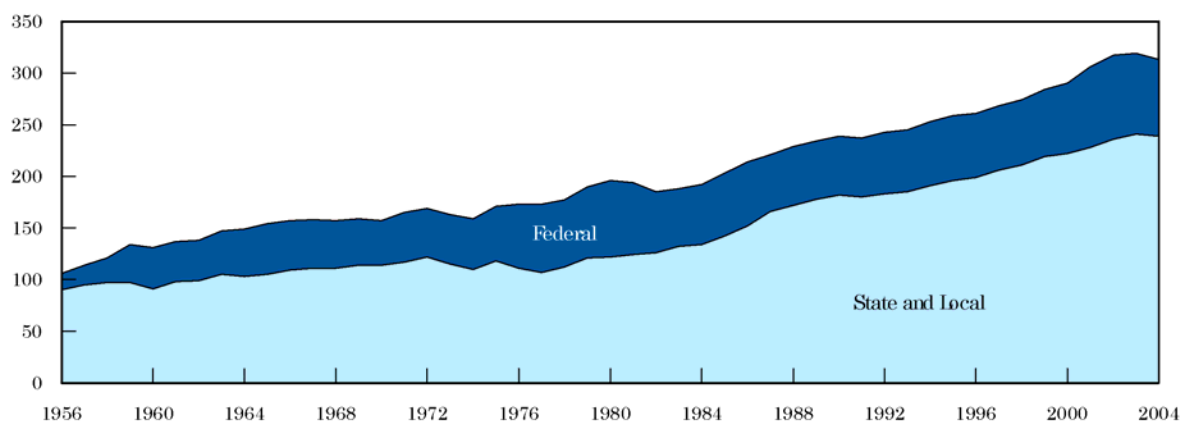
連邦の支出と州・地方の支出の割合は、最近20年間では概ね1：3の比で推移しつつ、徐々にその比が大きくなっている状況です。

図1 連邦及び州・地方政府のインフラ投資の推移

Figure 1.

Public Spending on Infrastructure, 1956 to 2004

(Billions of 2006 dollars)



Source: Congressional Budget Office.

Note: Data on state and local spending do not include expenditures on freight rail or, after 1990, water resources.

(出典) 連邦議会予算局

(注) 貨物用鉄道と水資源に関する1990年以降の支出を含まない、州政府と地方政府の支出に関する資料

※ Federal=連邦政府

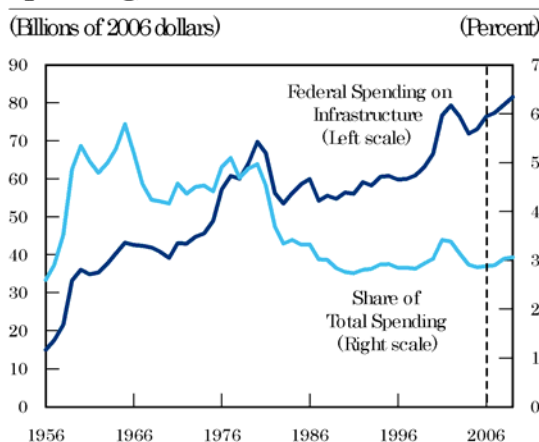
State and Local=州・地方政府

(2) 連邦の総支出に占めるインフラ投資の割合 (図 2 参照)

連邦のインフラ支出を連邦の総支出(軍事費を除く)との割合で見ると、1956年から1966年までは、1960年の年11.2%を頂点として、年10%前後で推移していました。しかし、その後その割合は減り続け、最近20年間では、年平均3~4%になっています。

図 2 連邦の総支出に占めるインフラ投資の割合

Figure 2.
Federal Spending on Infrastructure in Dollars and as a Share of Total Federal Spending, 1956 to 2009



Source: Congressional Budget Office.

Note: The dashed vertical line separates actual from projected spending. The 2007 amount is the Congressional Budget Office's estimate of outlays in that year. The 2008 and 2009 amounts are the agency's baseline projections of outlays in those years.

(出典) 連邦議会予算局

- (注) ・波線の垂直な線は、予測(計画)数値との区別をしたものである。
 ・2007年の総計は議会予算局の費用。
 ・2006年と2009年の総計は各年の省庁のベースライン予測。

※ Federal spending on infrastructure (Left Scale) = 連邦政府によるインフラ投資 (左軸)
 Share of Total Spending (Right scale) = 全支出に占める割合 (右軸)

(3) GDP に占めるインフラ投資の割合

次に GDP 比で見ると、連邦・州・地方政府合わせたインフラ支出は、1950年代後半から1960年代までは GDP の3%を占めていましたが、その後減少傾向を示し、1980年代中頃以降2.3%~2.5%で推移しています。

(4) 新設更新投資と維持管理投資 (図 3・図 4・図 5 参照)

2004年では、連邦・州・地方合わせて、新設更新投資は1436億ドル、維持管理投資は1687億ドルとなっています。新設更新投資額と維持管理投資額の割合は、1980年代初頭までは新設更新投資の方が維持管理投資を上回っていましたが、それ以降は逆に維持管理投資の方が新設更新投資を上回り、概ね新設更新投資:維持管理投資=45:55の割合で推移してきています。

新設更新投資について見ると、2004年では州・地方政府の支出は約800億ドルと、全体のおよそ60%を占めています。

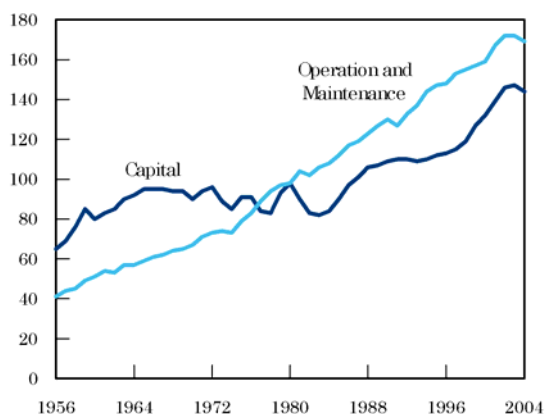
維持管理投資について見ると、最近30年間では、連邦政府はインフラ支出の約1/4を維持管理に充ててきているのに対し、州・地方政府では1956年の41%から2004年には63%にまで維持管理への配分が増えてきています。連邦・州・地方合わせた全体の維持管理費で見ると、その90%近くが州・地方の負担ということになります。

図3 新設更新と維持管理で分けた
米国全体のインフラ投資の推移

Figure 3.

**Public Spending for Infrastructure
Capital and Related Operation and
Maintenance, 1956 to 2004**

(Billions of 2006 dollars)



Source: Congressional Budget Office.

Note: Data on state and local spending do not include expenditures on freight rail or, after 1990, water resources.

(出典) 連邦議会予算局

(注) 貨物用鉄道と水資源に関する1990年以降の支出を含まない、州政府と地方政府の支出に関する資料

※ Capital=新設更新

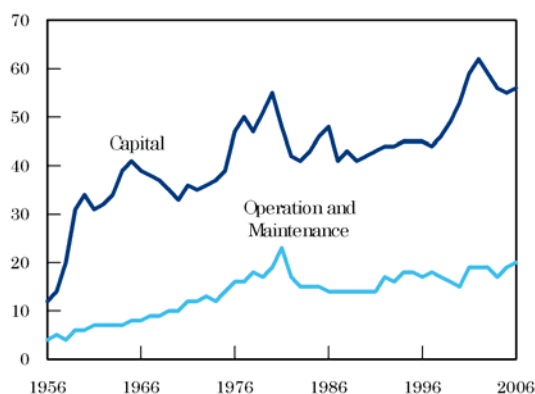
Operation and Maintenance=維持管理

図4 新設更新と維持管理で分けた
連邦政府のインフラ投資の推移

Figure 4.

**Federal Spending for Infrastructure
Capital and Related Operation and
Maintenance, 1956 to 2006**

(Billions of 2006 dollars)



Source: Congressional Budget Office.

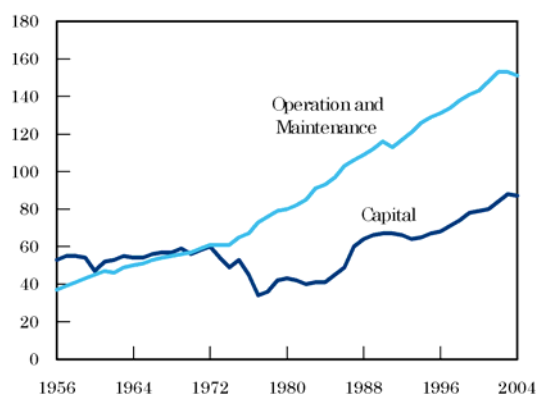
(出典) 連邦議会予算局

図5 新設更新と維持管理で分けた
州・地方政府のインフラ投資の推移

Figure 5.

State and Local Spending for
Infrastructure Capital and Related
Operation and Maintenance,
1956 to 2004

(Billions of 2006 dollars)



Source: Congressional Budget Office.

Note: Data on state and local spending do not include expenditures on freight rail or, after 1990, water resources.

(出典) 連邦議会予算局

(注) 貨物用線路と水資源に関する 1990 年以降の支出を含まない、州政府と地方政府の支出に関する資料

このように、最近数十年の傾向としては、インフラへの投資は連邦政府予算の中で政策的に高い優先度を与えられているとは言えず、連邦政府よりも州・地方政府の負担、また新設更新よりも維持管理への投資の割合が増大してきていると言えるでしょう。

3. オバマ次期大統領の公約

今回の大統領選では、住宅不況、金融危機から連続する一連の経済情勢の悪化を受け、経済問題が中心的論点となりました。その中で、オバマ候補は前述のとおり経済再活性化策の一つとして公共投資の強化を謳っており、次のような公約を掲げてきました。

国家的なインフラ投資

米国にとって、交通インフラ（道路、橋梁、街路、港湾、航空、鉄道システム）を再建することが極めて重要。それにより、利用者の安全を強化し、長期的な競争優位性を支え、我々の経済の持続的成長を確実にする。

➤ 国家インフラ再投資銀行の創設

インフラ問題への対策として、国家インフラ再投資銀行 (National Infrastructure

Reinvestment Bank) を創設し、既存の連邦の交通インフラ投資を拡大・強化する。この銀行は独立した組織体となり、米国の最も課題の大きい交通インフラ需要に投資する業務を行う。この銀行は連邦から 10 年間で 600 億ドルの資金を受け取り、全国の交通インフラ・プロジェクトへの資金融通を行う。これらのプロジェクトにより、直接間接で最大 200 万人の雇用創出と年間約 350 億ドルの新規経済活動を見込む。

この公約に関して、選挙運動期間中のオバマ氏の発言をフォローしてみると、これまで彼は例えば次のようなことを発言しています。

- ・ この銀行には、イラク戦争と企業減税を止めて浮く金を回す。
- ・ この投資により、インフラへの支出は全国で累積約 5000 億ドルに達するだろう。
- ・ 雇用創出効果は、住宅危機で苦境に立っている建設産業が一番大きいだろう。
- ・ 投資するプロジェクトは、安全と競争力の最大化の観点から決定する。
- ・ 例えば、中西部（オバマ氏の地元）のデトロイト、シカゴ、ミルウォーキー、セントルイスを結ぶ高速鉄道を整備し、飛行機に代わる移動手段を作ることができる。

また、同氏は、選挙後の政権移行作業段階に入り、依然として経済が混迷の度を深め雇用状況が悪化を続ける中で、雇用創出のための迅速な対策として、次のような「オバマ版ニューディール」とも言うべき提案を打ち出しています。

➤ 道路、橋梁や学校施設の再建への迅速な投資による 100 万人の雇用救済

緊急措置として 250 億ドルの雇用・成長基金を用意し、現在進行中ないし直ぐに取り掛かれるインフラ・プロジェクトを滞りなく確実に実施するとともに、学校施設がエネルギー・コストを満たし主要な修復を行えるようにする。この投資増大は、インフラ・プロジェクトに対する予算制約の拡大を食い止めるために必要。また、2009 年に向かって失業レベルの上昇に直面している中で、緊急で優先度の高いインフラに積極的な投資を行うことは、①短期的には資本配分と雇用創出による経済浮揚効果、②長期的には米国の競争性の向上、③エネルギー効率の良い学校施設やインフラへの改築・修復による環境の改善、という 3 つの効果がある。この 250 億ドルの投資で 100 万人の雇用が創出・確保されるとともに、経済回復への手助けとなる。

4. 連邦議会の動き

(1) 国家インフラ銀行法案

現時点では、前述のオバマ氏の国家インフラ再投資銀行構想の具体的な内容はまだはっきりとしていませんが、これは昨年連邦議会に提出され未成立の「国家インフラ銀行法案」(National Infrastructure Bank Act of 2007) を下敷きにしていると思われます。この法

案は、オバマ氏も共同提案者の一人になっています。

以下に、その法案の概要を示しておきます。

- 連邦政府から独立した機関として、国家インフラ銀行（National Infrastructure Bank）を創設し、地域的・国家的に重要なプロジェクトの採択・評価・資金融通を行う。
- 銀行の支援対象とする事業は、公共輸送システム、住宅、道路、橋梁、上下水道システム。
- 最高意思決定機関としての理事会は、大統領任命・上院承認による 5 人の理事で構成する。
- 7500 万ドル以上の連邦支出を伴う可能性がある事業は銀行の支援対象候補になる。
- 事業の採択・支援レベルの決定に当たっては、インフラの種類、プロジェクトの場所、コスト、予定される使用法、連邦政府以外からの収入、地域的・国家的重要性、経済成長と地域開発への貢献度、交通渋滞の解消度、環境への寄与度、スマートグロース（Smart Growth）を促す土地利用政策、移動利便性の改善等の観点から総合的な評価を行う。
- 採択された事業に対する資金支援は、直接補助金、低利融資、直接債務保証のほか、長期非課税の一般債やインフラ・プロジェクト特別債による。債券発行の上限は、当初 600 億ドルとする。
- 銀行は、支援プロジェクトの現況について毎年議会に報告する。
- 個々の事業について、そのコスト、資金支援の規模・種類等をデータベースに整理し公開する。
- 3 年ごとに、インフラ投資に関する連邦の資金供給メカニズムの有効性について評価を行い、議会に報告する。
- 5 年ごとに政府説明責任局（Government Accountability Office）の評価を受ける。

(2) 景気対策法案による公共投資の拡大

連邦議会では、緊急経済対策の一つとして、雇用創出・失業共済法案（Job Creation and Unemployment Relief Act of 2008）が下院で 9 月 26 日に可決され、上院に送られています。この法案は、経済刺激のために各種対策の追加予算を提供するものですが、そのうちインフラ投資に、約 370 億ドルの財源を追加支出することとしており、下院交通・インフラ委員会によれば、この公共投資により約 83 万人以上の雇用が維持・創出されると推定されています。

また、上院では、11 月中旬からのレイムダック・セッション※において、別案として経済回復法案（Economic Recovery Act of 2008）が提出されており、同法案では、各種対策のうちインフラやエネルギー関連への投資に約 390 億ドルの予算を追加することとしてい

ます。

これらの法案は、金融安定化のための不良資産救済プログラムを盛り込んだ10月の緊急経済安定化法（Emergency Economic Stabilization Act of 2008）に次ぐ第二次景気対策法案として位置付けられるもので、民主党が主導していますが、共和党及びブッシュ政権は、これらの対策には短期的な経済浮揚効果はなく財政赤字をこれ以上増やすべきではないと主張して反対しており、そのままでは現議会の会期である本年内には成立しない公算が高いと思われます。

しかしながら、来年1月から始まる新議会では今次選挙の結果により民主党が上下院ともに与党としての勢力を大きく拡大しますし、オバマ氏も「今年中に法案が成立しなかったとしても、来年からの2年間で250万人の雇用を創出することを目標に、インフラ投資拡大を含む新たな経済対策をまとめて立法化することを来年1月の大統領就任後の第一優先施策とする」ことを予告しており、来年の早い時期には、公共投資の大幅な拡大を含む経済対策法案が成立するものと予想されます。

※ 11月の大統領選挙と同時に行われた連邦議会選挙の当落選結果に基づく新議会が翌年1月に開かれるまでの間、任期の残っている議会が新たな法案や決議案を審議することは通常少ないため、このように呼ばれます。

おわりに

以上ご紹介したように、米国では、社会インフラの整備ないし公共投資については、経済対策ともからめて、このところその注目度ないし期待度が高まってきています。今後、オバマ新大統領になって、実際にどのような政策がどのように展開されるか、公共投資が近年減少の一途を辿る日本にとっても議論の参考になるのではないのでしょうか。

(参考資料)

1. 米国のインフラ整備の需要

連邦議会下院交通・インフラ委員会 2008年10月28日公聴会資料

“Investing in Infrastructure: The Road to Recovery”

<http://transportation.house.gov/hearings/hearingDetail.aspx?NewsID=776>

国家陸上交通政策・収入検討委員会報告書

“Transportation for Tomorrow”

http://www.transportationfortomorrow.org/final_report/

ピュー・リサーチセンター報告書

Stateline.org Report “State of the States 2008”

<http://www.stateline.org/live/publications/pdf-request>

アーバン・ランド・インスティテュート報告書

“Infrastructure 2007 – A Global Perspective”

http://www.transportationfortomorrow.org/final_report/pdf/volume_3/background_material/08_infrastructure_2007_a_global_perspective.pdf

米国土木協会インフラ評価書

“Report Card for America's Infrastructure”

<http://www.asce.org/reportcard/2005/index.cfm>

2. 米国の公共投資の実績

議会予算局 2008年5月調査報告書

“Issues and Options in Infrastructure Investment”

<http://www.cbo.gov/ftpdocs/91xx/doc9135/05-16-Infrastructure.pdf>

議会予算局 2007年8月調査報告書

“Trends in Public Spending on Transportation and Water Infrastructure, 1956 to 2004”

<http://www.cbo.gov/ftpdocs/85xx/doc8517/08-08-Infrastructure.pdf>

<http://www.cbo.gov/doc.cfm?index=8517> (生データ)

3. オバマ次大統領の公約

次期大統領政権移行ウェブサイト（経済問題に関する公約）

http://www.change.gov/agenda/economy_agenda/

4. 連邦議会の動き

国家インフラ銀行法案 2007

<http://www.thomas.gov/cgi-bin/bdquery/z?d110:s.01926:>

雇用創出・失業救済法案 2008

<http://www.thomas.gov/cgi-bin/bdquery/z?d110:h.r.07110:>

経済回復法案 2008

<http://www.thomas.gov/cgi-bin/bdquery/z?d110:s.03689:>

Ⅲ. 韓国における建設現場の重層下請構造の改善方法（後編）

（財）不動産適正取引推進機構研究理事・博士（工学）

周藤 利一

（財）不動産適正取引推進機構研究理事、周藤利一氏より韓国における重層下請構造の改善方策についてご寄稿いただきました。10月号からご紹介させていただきました寄稿の最終回です。周藤氏は在韓国日本国大使館の二等書記官を務められて以来、長く研究を継続されている韓国の事情に精通された方です。

第1章 関連事例の分析

(1) ドイツの建設産業が与える示唆点

ドイツは、再下請負を禁止する明示的な法律の規定はないにもかかわらず、「発注者一元請業者（ゼネコン）－下請業者（サブコン）」段階でほぼ全ての施工が行われている。これは、下請構造の現況に適合した発注者及び元請業者の管理・監督の強化を通じ、重層下請構造の改善が可能であることを示唆する。

また、下請負に対する管理及び監督については、直接施工の義務化を通じてペーパーカンパニーの自然淘汰を誘導して建設慣行を正常化できることを示唆する。

ドイツ連邦政府の建設工事に関する請負条件

B：建設施工に関する一般契約条件

第4条（施工）

- 2.1) 請負人は、自己の責任下で、契約に従い、工事が遂行されるようにしなければならない。このとき、請負人は、技術上の公認された規定及び法令又は当局の規定に注意しなければならない。契約上の工事遂行を指導して、自己の建設現場における秩序を確保することは、請負人が行うべきことである。
- 2) 請負人自らの労働者に対する法的義務、当局に対する義務及び職業共済組合に対する義務を履行することは、全的に請負人の責務である。労働者に対する請負人自らの関係を定める協約及び措置を取り扱うことは、全的に請負人の課題である。
- 8.1) 請負人は、自ら工事を直接遂行しなければならない。発注者の書面による同意がある場合、請負人は、下請業者に工事を任せることができる。請負人が直接施工することができない工事については、このような同意を必要としない。請負人自ら施工することができるにもかかわらず、請負人が発注者の同意を得ず、直接施工しなかった場合には、発注者は、請負人が適切な期間内に直接工事に着手するようことができ、これを守らなかった場合には、定められた期間が経過した後に発注を取り消す旨通告することができる。

さらに、組織費用負担の軽減についてもドイツの事例が示唆する点が多い。まず、適正工事費の確保については、正常的な場合落札率が 95～105%水準で維持されているので、建設業者が適正金額を確保することができ、また、直接施工を通じて、生産物の品質向上とともに、労働者の雇用安定もまた促進することができる条件が造成される。

労働費用の負担については、直接生産のために要する労働費用を使用者が全て負担せず、労・使・政が分担するようにすることにより、下請け構造改善に寄与できる。

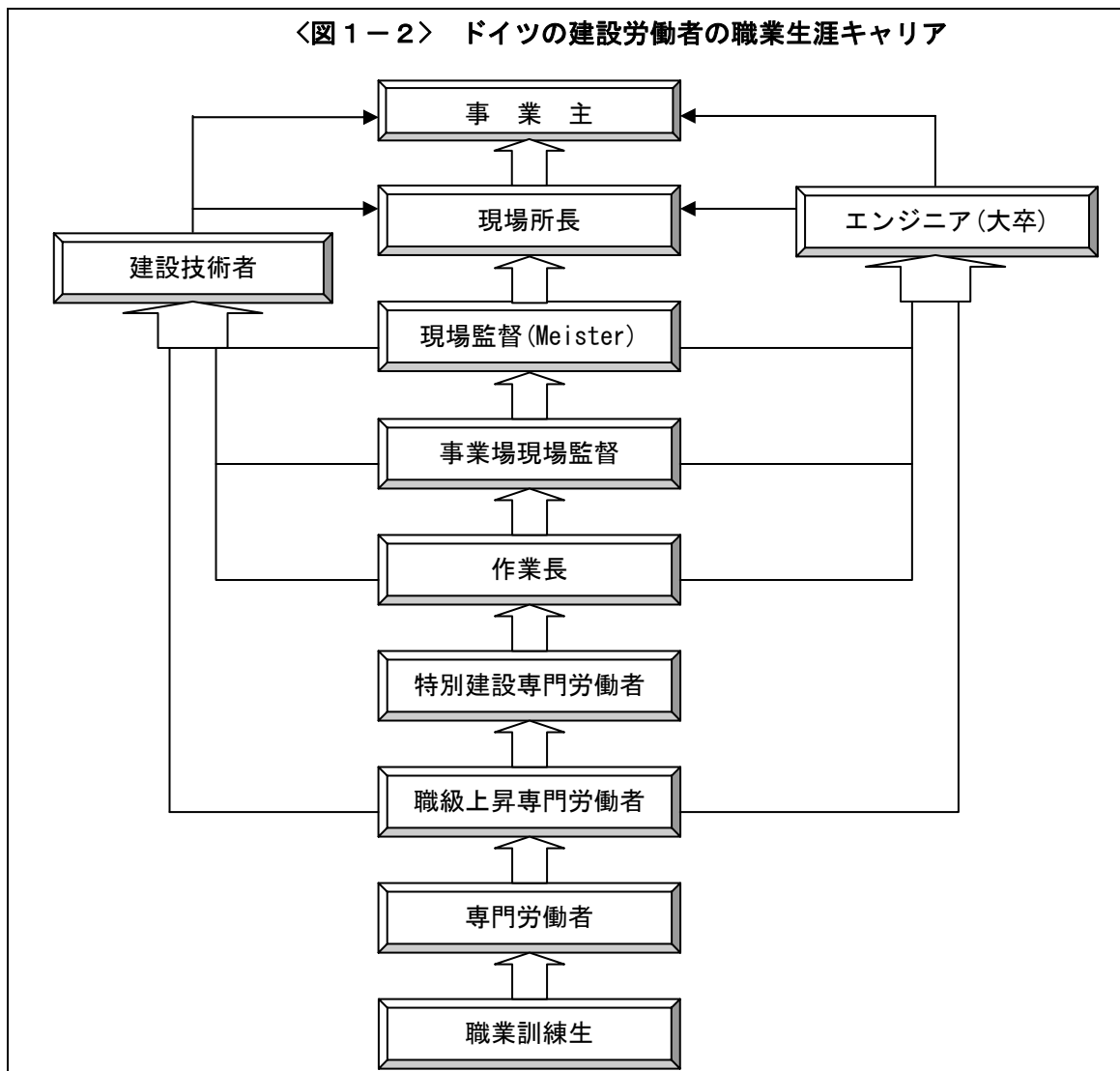
行政負担の軽減については、労災保険を除く 4 種の社会保険の適用及び徴収を一元化することにより、雇用に伴う社会保険関連の行政負担を大きく減らせる。

〈表 1-1〉 ドイツの生産中断時期の労働費用軽減方策

区分		超過勤務 時間積立	夏季（4～10月）	冬季（11～3月）
年間 150 時間 弾力的 労働時 間制	未 合 意	30 時間未 積立	・使用者：超過勤務手当支給 ・労働者：超過勤務手当受領	・使用者：賃金全額支払又は不法 解雇 ・労働者：賃金全額受領又は解雇 のおそれ
		30 時間積 立	・使用者：夏季に 30 時間分の 超過勤務手当を支給せず、時 間を積立 ・労働者：超過勤務 30 時間積 立	・使用者：社会福祉基金から 70 時 間分支給 ・労働者：30 時間分 AZ Kontoto から賃金全額受領、30 時間超過分 失業給付水準受領
	合 意	100～150 時間積立	・使用者：夏季に 150 時間ま で超過勤務手当未支給、積立 ・労働者：150 時間積立	・使用者：積立分支給、追加賃金 負担なし ・労働者：100 時間まで賃金全額 受領、101 時間超過分失業給付水 準受領
2006年5月 以後の変 更		未積立	・使用者：超過勤務手当支給 ・労働者：超過勤務手当受領	・使用者：追加賃金負担なし ・労働者：最初の時間から失業給 付水準受領
		積立	・使用者：超過勤務手当未支 給 ・労働者：超過勤務時間 150 時間まで積立可能	・使用者：追加賃金負担なし ・労働者：時間制限なく 150 時間 以内の AZ Kontoto から賃金全額受 領、活用する超過労働時間当たり 2.5 ユーロ支援。積み立てられた 超過労働時間以外の失業に対し失 業給付水準受領

熟練労働者の養成及び確保の促進については、建設業手工業会議所で建設業の特性を反映した現場性の高い教育訓練を実施して、「専門家」を養成することにより、建設業者が自発的に彼等を保有するよう誘導している。

直接生産に対するインセンティブ付与については、落札者を選定する過程で専門能力の中核要素として技能労働者の数と資格証及び経歴を反映することにより、建設業者の直接生産及び下請構造の改善に寄与している。



(2) 韓国の電気工事現場が与える示唆点

韓国電力株式会社の電気工事遂行方式を一般の建設工事に対して拡大適用することができる可能性があることを示唆する。

まず、発注方式及び契約方式については、元請業者のみならず下請業者に対する統制装置が必要である。この場合、工事を保有している施工期間に対してのみ直接施工の要求

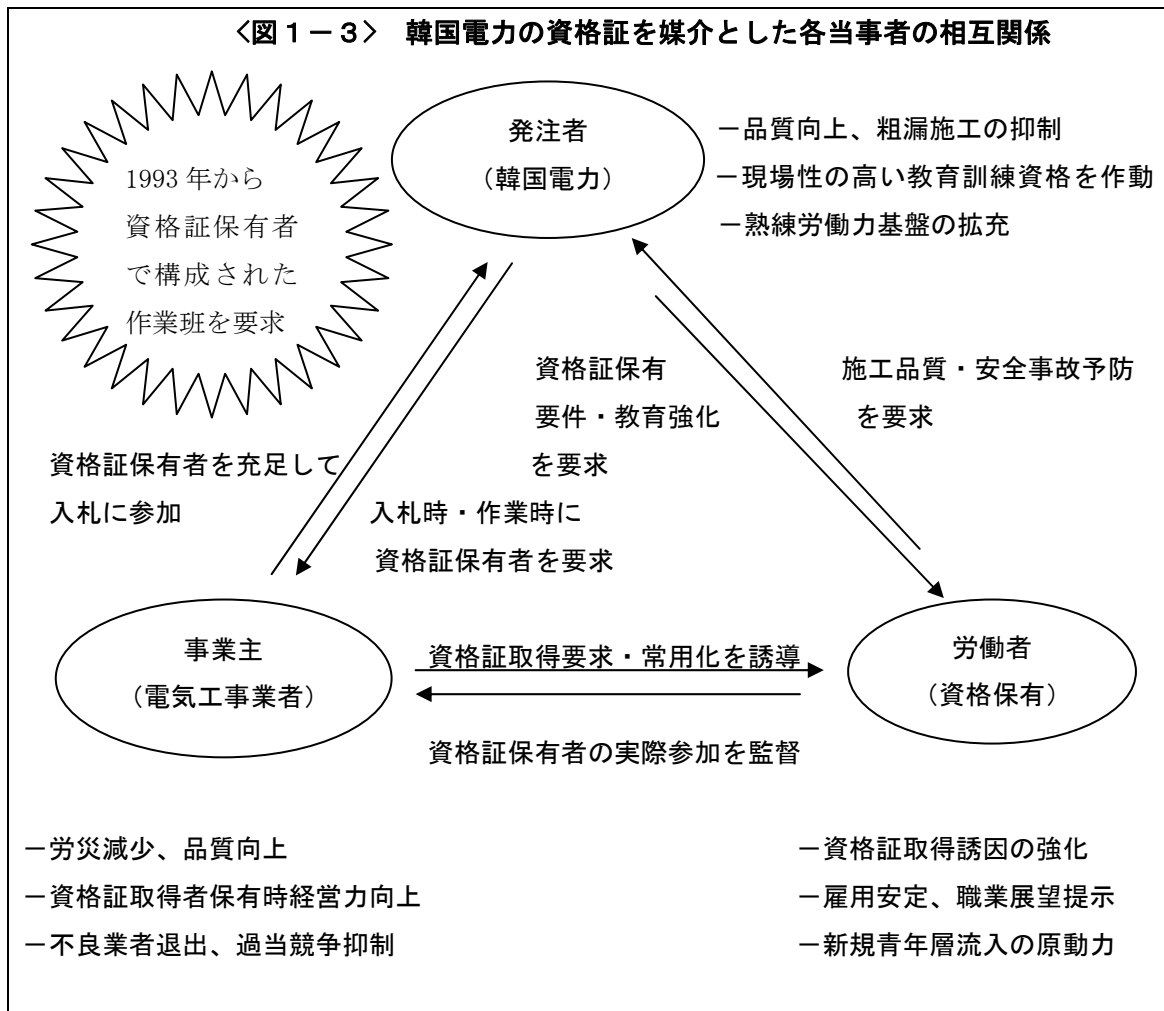
が可能である。

入札過程については、入札時に直接施工を担当する中核技能者の保有を義務化することができる。この場合、資格証の貸与に対する抑制装置が設けられなければならない。

下請負過程については、実質的な施工能力が安定した建設業者のみが施工に参加するよう、下請業者承認要件を強化しなければならない。

施工過程については、入札時に提示した中核技能者の常時投入を確認しなければならない。特に、直接施工部分に投入された労働者に対する直接雇用を確認しなければならない。

熟練労働者の養成に関する情報データベースの構築及び活用については、体系的な教育訓練及び資格制度の構築が必要であり、それに対する活用方策づくりが必要である。そして、建設企業情報データベースを構築して、これを活用することも必要である。

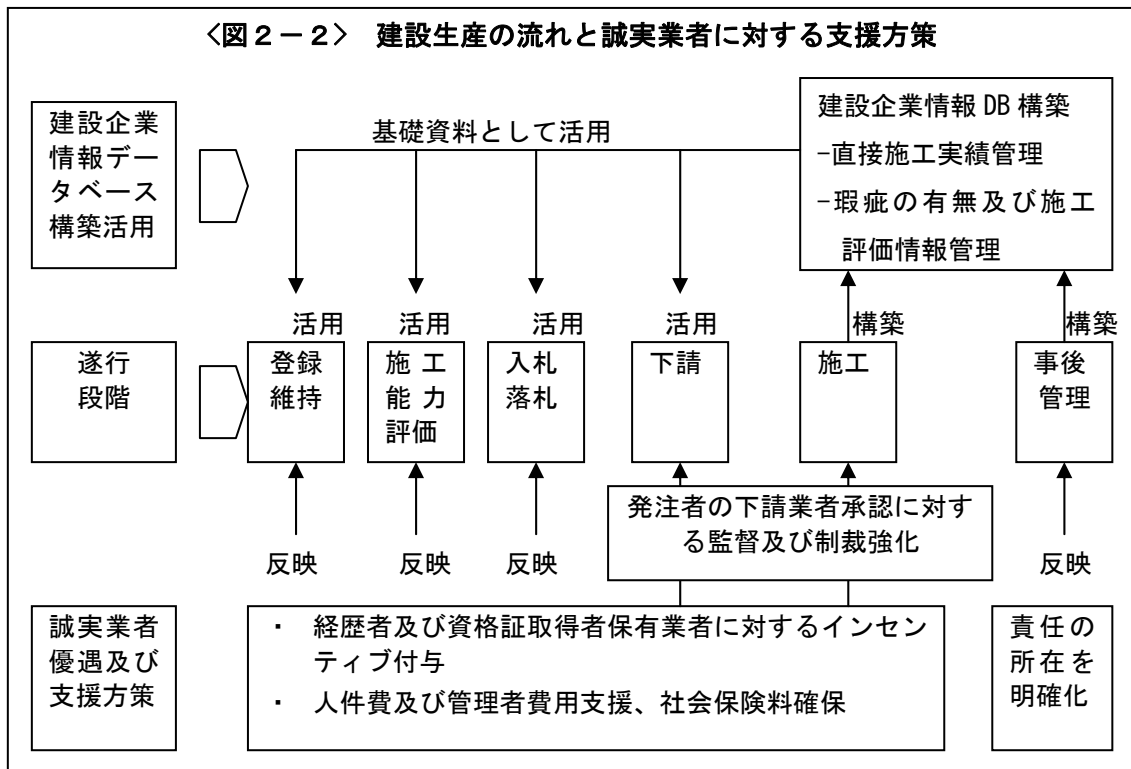
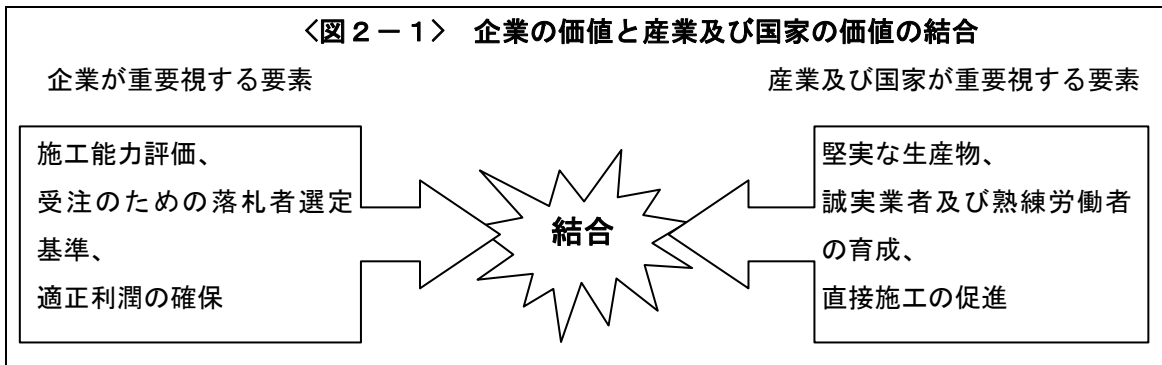


第2章 改善方策

(1) 基本方向：重層下請構造改善及び条件づくり

建設現場の重層下請構造を改善するためには、過度の請負生産を抑制する措置が必要である。そして、このためには、組織費用を軽減し、取引費用を増加させることによって、直接生産の条件を整えることが重要である。

建設現場の重層下請負を改善するための制度的推進方向は、〈図2-1〉に示すように、実際の行為が行われる「企業レベルで最も重要と評価するもの」と「産業レベルで最も重要と評価するもの」とを結合させることである。そして、これら二つが歯車のように組み合わせられて市場メカニズムにより作動するよう制度化することである。また、提示される改善方策が何であれ、これが建設現場で実際に定着するためには、各当事者が制度を受け入れるのに必要な状況を作って、促進方策を提示しなければならない。



併せて、改善方策により導入されたルールに違反することができないように、実質的な制裁が伴わなければならない。言い換えれば、誠実な当事者には十分な状況を作ってやり、不誠実な当事者には厳格な処罰を下し、誠実な当事者が不利益を被るような誤った慣行がこれ以上繰り返されないようなメカニズムを構築しなければならないということである。そうしてこそ、制度が現場をリードして、持続可能な発展と共生、win-win の関係を実現することができるだろう。

以上の制度化論議を建設工事遂行過程と連携させると、前ページの〈図 2-2〉に示すように図式化することができる。すなわち、一連の建設生産の流れの中で有能な建設労働者を保有して、直営している誠実業者に対する支援方策を制度化することができる。このとき、誠実業者に対するインセンティブ付与方策は、同時に有能な熟練労働力の保有方策にもなる。この場合、技能労働力に対する評価は、建設現場経歴、資格証、同一業者での勤続年数などを考慮することができる。

(2) 違法な重層下請に対する監督強化

具体策として、次のような提言を行っている。

- ・ 現行の「建設産業基本法」に規定されている施工参加者制度の廃止（注：2008 年以降廃止された）
- ・ 発注者の承認のない工事に対する工事代金支払いを拒否する慣行の定着促進
- ・ 擬装直営の抑制のために、直営で施工すべき部分に対しては、雇用保険等社会保険の被保険資料を通じて実際に直営しているか否かを判断すること
- ・ 直接施工計画書の提出及び活用については、直接施工部分を担当する中核的技能者の名簿を熟練度別に提示させ、施工段階でも彼等を常時投入させるようにすること
- ・ 当該職種の中核的技能者の保有の義務化については、発注者は実際の施工過程で当該職種の中核技能者が常時投入されているかを確認すること
- ・ 違法な重層下請に対する申告報奨制度の導入を検討

(3) 組織費用負担の軽減：誠実企業の経営条件改善

まず第 1 に、直接工事費の確保を提言している。すなわち、適正工事費の確保のため、重層下請構造改善を前提とした最低価格落札制の慎重な拡大が求められる。重層下請構造が温存された状態で最低価格落札制の対象工事が拡大される場合、結局、最末端のチーム長・班長、建設日雇労働者、一般国民にその被害が転嫁される可能性が高いからである。したがって、最低価格落札制の拡大は、生産が行われる現場に対する配慮、すなわち、実質的な低価格審査、不良業者の退出、重層下請構造の改善に対する制度的改善が必ず前提とならなければならない。

第 2 に、所要費用の確保及び費用負担の軽減を提言している。具体的には、社会保険料の確保に関し、財政経済部では、「事後原価検討条件付契約」原理を社会保険料に適用する

ことに政策方向を修正したことによって、2007年1月からは落札率と関係なく社保料が確保できることが期待される。

管理者人件費の支援拡大については、労働部では雇用管理責任者に対する助成金を雇用保険から支給する規定を置いているが、より実効性のある支援になるよう、現場別支援方策が求められる。

生産中断時期の人件費の支援については、気候的要因による生産中断時期には解雇が避けられないが、雇用関係を維持する場合には、人件費の一部を助成する方策を検討すべきである。労働部では、冬場での継続雇用維持支援制度の導入を検討中である。

週40時間制適用による追加費用の確保については、労務関係費の算定基準を常時雇用者数から総工事金額に転換することにより、建設業者の支払能力を確保できるようにすべきである。

週休日手当の確保については、発注者が工事原価を算定する際、週44時間制により工事遂行日を6日と算定しても、直接労務費には週休日手当を勘案して7日分を計上すべきである。このためには財政経済部の会計通達が必要である。

第3に、行政負担の軽減を提言している。具体的に雇用保険の電子カード普及拡大については、2006年上半年期現在、首都圏の200億ウォン以上の建設現場でモデル事業として実施している。社会保険料確保等の条件が改善される2007年度から全国に拡大する方策を積極的に検討すべきである。

4大社会保険及び類似制度の適用及び徴収業務の一元化については、4大社会保険、建設勤労者退職共済制度、所得税の納付等の類似業務を一元化して整理することができる方策が講じられるべきである。

有能な熟練労働者の体系的育成及び確保の促進については、建設現場の特性を反映した、より体系的な育成体系の構築が急がれる。

(4) 直接生産に対するインセンティブの付与：誠実企業への優遇

次のような具体策を提案している。まず、直接生産実績に対する区分表記：直接施工実績を下請実績と区分して表記することにより、誠実企業が高い評価を受けるよう誘導する。

また、施工能力評価及び落札者選定基準に技能労働者を反映させるため、建設技能者について熟練度別に換算して反映するようにすべきであるとする。

事後的品質評価及び情報管理と活用については、工事期間中又は終了後に工事の品質を評価し、これをデータベースに収録して管理し、今後の施工能力評価及び入札・落札情報として活用することとすべきである。

さらに、施工能力に応じた受注金額総限度制の導入を検討すべきであるとし、当該建設業者の施工能力評価を基準とし、その要素の中で、実際に施工を担当するチーム長・班長を含む技能労働者を重要な要素として反映させるようにすべきであるとする。

＜図 2 - 3＞ 建設工事遂行過程別の直接生産促進方策

＜建設工事遂行課程＞	＜直接生産促進方策＞	＜制度活性化条件＞
建設業者登録・維持段階	建設技術者要件に技能者を含む 資格証貸与監督強化 直接施工実績に加重値付与	・社会保険資料・賃金台帳で確認 ・資格証保有者・経歴者換算体系 ・直接施工実績管理の強化
施工能力評価段階	資格証貸与監督強化 直接施工実績に加重値付与	・社会保険資料・賃金台帳で確認 ・直接施工実績管理の強化
	建設技能者を保有技術者数に反映	・社会保険資料・賃金台帳で確認 ・直接施工実績管理の強化
入・落札段階	直接施工実績に関する区分表記	直接施工実績管理強化
	直接施工計画書の提出	詳細な内訳書作成の制度化
	当該職種の中核技能者保有義務化	・資格・経歴業種制度の構築 ・資格・経歴保有者換算方法導入 ・資格証貸与監督強化 ・教育訓練・資格体系改編 ・発注者は中核技能者情報管理
下請段階	違法な重層下請の根絶	施工参加者制度の廃止
	偽装直営の摘発	直接施工投入労働者直接雇用確認
	下請業者承認の実効性強化	監督及び制裁の強化
施工段階	直接施工計画書どおりの施工を監督	・細部内訳書をチェックリストを活用して監督し、その結果をデータベースに蓄積 ・承認された下請業者の施工確認
	中核技能者常時投入	・管理データベースにより現場監督がチェック ・生産中断時労働費用軽減
	直接施工投入労働者に対し施工期間中直接雇用	社会保険管理資料により確認
事後管理段階	施工経過の評価及び管理（直接施工実績区分）	建設企業情報データベース構築・活用（直接施工実績区分）
	損害賠償・瑕疵担保責任の所在の明確化	建設企業情報データベース構築

第3章 結論及び政策的示唆点

(1) 結論

本書は、これまでは違法として禁止されながら、実際には蔓延していた建設現場の施工過程における重層下請負について考察した。研究の結果、現行の重層下請構造をそのまま温存すれば、建設生産物の粗漏化、建設業者の不良業者化、熟練労働者の枯渇などが一層深刻化して、究極的には建設産業は崩壊せざるを得なくなるという結論に達した。したがって、重層下請が蔓延することとなった原因を理論的に分析して、各当事者に対する実態調査を通じて確認した後、これを克服できる改善方策を提示している。研究を通じて明らかにされた主要な結果を列挙すると次のとおりである。

第1に、建設現場の生産過程で違法な重層下請負が占める比率は、約70%に達する。5段階以上の下請負比率も約19%に達する。

第2に、違法な重層下請負は、実工事費の漏れと実際の生産過程に対する統制力の弱化を通じて、不良業者の量産、過当競争、低価格受注、過度の工期短縮、粗漏施工、労災の頻発、賃金の支払遅延あるいは不払、裏金づくりなど各種の弊害をもたらしている。これは結局、建設生産物の粗漏化を通じて国民が考える建設産業のイメージを悪化させて、建設生産基盤を弱体化させることにより、持続可能な成長を困難にする。

第3に、重層下請負が蔓延した原因は、受注生産と屋外生産という特性により生産が中断される時期が存在せざるを得ないのに対し、その期間に要する組織費用を軽減させる制度的装置は皆無だという点である。また、非正常的な過当競争と低価格受注により適正工事費を確保できないことにより、請負生産がもたらす危険を覚悟してでも、直接生産を忌避するほかはなかったという点である。他方、直接生産に必要な技能労働力の保有を建設業者にとって重要と考える施工能力評価あるいは落札者の選定過程でほとんど反映してやらなかったことにより、直接生産を遂行する誘因を与えることができなかった。

第4に、関連事例の分析から、産業レベルで重要と考える要素、すなわち、直接施工あるいは熟練労働力の保有を、企業にとって重要と考える施工能力あるいは落札者の選定過程と直接連携させている姿を見ることができた。また、生産中断時期に要する労働費用を負担することにより、制度的に建設企業の直接生産を促進する姿も見ることができた。要すれば、建設現場においても制度的措置を通じて直接施工を促進して、誠実業者と熟練労働力を確保することが同時に可能になることを確認できた。

第5に、韓国の建設産業においても、産業あるいは国家で重要と考える要素と建設業者が重要と考える要素を結合させる一方、組織費用を軽減できる条件を用意したならば、建設現場の重層下請構造を改善できるものと期待される。すなわち、堅実な生産物の供給、誠実業者の育成、熟練労働力の育成及び確保、直接施工の促進などの産業的な要素と、施工能力評価や受注、利潤といった企業的な要素を結合させることができる。そして、適正工事費の確保、社会保険料の確保、週40時間制追加手当の確保、週休日手当の確保、雇用

保険電子カードの早期拡大、4大社会保険の適用及び徴収の一元化などを通じて組織費用を大きく軽減することができる。

第6に、こうした措置を通じて建設現場の重層下請負構造を改善させたならば、不良業者の退出、過当競争の抑制、適正工事費の確保、施工に対する厳格な統制、労働環境の改善、新規労働者の参入促進及び熟練労働者の育成など、建設産業の宿願を達成することができるようになる。その結果、良質の生産物を供給して、持続可能な生産基盤を拡充することにより、国民の信頼を得られる建設産業の本来のあり方を回復できるようになるのである。

(2) 政策的示唆点

本書においては、いくつかの政策的示唆点を得ることができた。

第1に、自由市場経済体制下で個別企業レベルの「合成の誤謬」に陥らないように防いでくれる安全装置としての産業レベルあるいは国家レベルの合理的な「規制」は必要だという点である。個別企業は、当面の組織費用の軽減あるいは利潤のため、何ら制約のない請負生産を望むものであるが、これが蔓延する場合、産業全体が崩壊の方向に向かうからである。

第2に、産業レベルあるいは国家レベルで重要な要素を市場メカニズムと連携させるためには、個別企業レベルで重要と考える要素と結合させなければならないという点である。そうでなければ、どんなに強力な監督をしても制度が作動せず、違法が蔓延するからである。そして、規制やルールを守る誠実業者を保護するためには、違法を進んで行う不良業者に対する処罰が強化されて、偽装できないようにしなければならない。

第3に、建設産業の特性は世界的に共通であるが、これを制度的に克服するならば他の産業に劣らない確固たる生産基盤を備えることができることを示唆する。その際に要する費用をいかに分担して、責任を共有すべきかがキーポイントである。

第4に、建設産業で最低価格札制の拡大を建設現場の条件、すなわち、重層下請構造の改善と合わせて推進しなければならないことを示唆する。最低価格札制のみを単純に拡大したならば、あまりに低い工事費の負担を建設現場の重層下請構造に沿って下に転嫁することにより、末端のチーム長・班長や労働者の労働条件の悪化や賃金の支払遅延を引き起こす一方、国民には粗漏生産物を供給することになる愚を繰り返す可能性が濃厚だからである。

いずれにせよ、建設現場の重層下請構造の改善が建設産業全体の体質改善に結び付き、国民に良質の生産物を供給する一方、誠実業者を育成して、有能な建設労働者を確保するようにして、持続可能な生産基盤を拡充する契機になってくれることが望まれる。

(了)

IV. 建設関連産業の動向 — ガラス工事業 —

今月の建設関連産業の動向は、ガラス工事業をレポートします。

1. ガラス工事業の概要

ガラス工事業は建設業許可 28 業種の 1 つであり、「建設業法第二条第一項の別表の上覧に掲げる建設工事の内容」(昭和 47 年 3 月 8 日 建設業告示第 350 号)に定義されている内容によれば、「工作物にガラスを加工して取り付ける工事」とされている。具体的には、ガラスを切断・加工し、シール材や押留材等により固定する工事を行う業種をガラス工事業と言う。

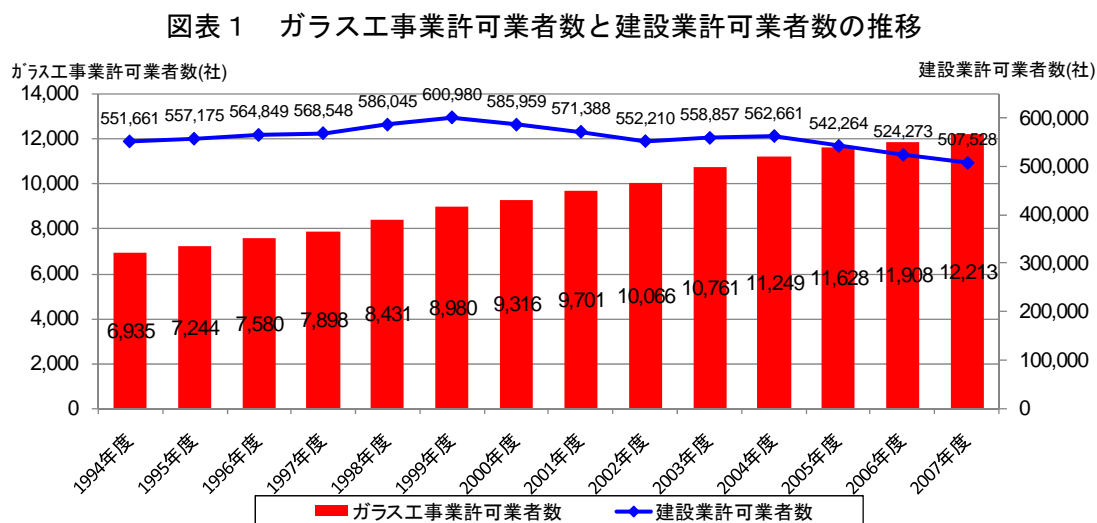
住宅建築などの板ガラスは明治以降の生活習慣の洋風化に伴い用いられるようになった。当初は窓ガラスなどに使用されていたが、製造技術の発展により平滑度や透明度に優れ、かつ大きなサイズのガラスが生産されるようになると、ドアなどのように開口部全体にガラスを用いるようになり、さらには外壁全体をガラスで覆うまでに至っている。建築技術の面からも様々な研究が行われた結果、日本のような地震国においてもカーテンウォール工法などによって高層建築物へのガラスの使用が広がっている。

建築物における使用範囲の広範囲化だけでなく、ガラスの機能、性能に対する要求の高度化、多様化に応じて様々なガラスが生み出されている中で、その取付作業を行うガラス工事業が果たす役割はより重要度を増しつつある。

2. ガラス工事業の現状について

(1) ガラス工事業者数の推移

図表 1 は建設業許可業者数の推移であるが、2008 年 3 月末時点における建設業全体の許

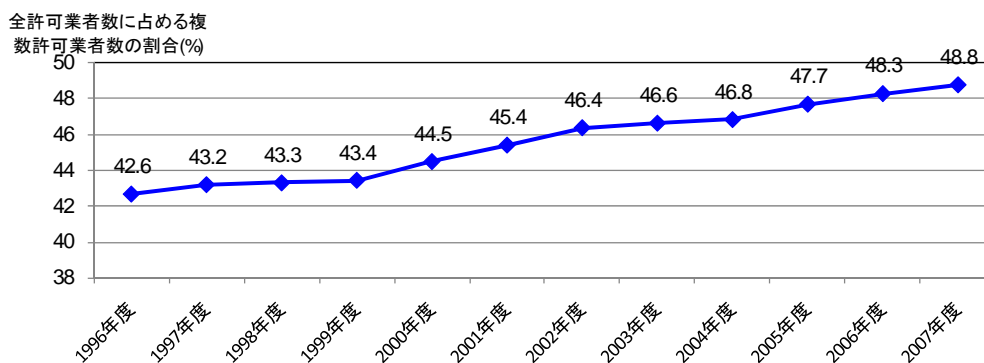


(出典)国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について」

可業者数は507,528業者で、そのうちガラス工事業は12,213業者であり、全体に占める割合は約2.4%である。ガラス工事業は取得業者数が前年と比べ増加した業種の一つであり、2.6%増となっている。ちなみに業種別にみた増加率が高いのは、熱絶縁工事業(3.6%増)、防水工事業(2.8%増)で、ガラス工事業はこれに次ぐ。ガラス工事業の許可業者数は年々増加しており、1993年度(6,654業者)から2007年年度(12,213業者)にかけて約2倍となっている。建設業全体の許可業者数が1999年をピークに減少しているのと対照的である。

ガラス工事業の許可業者数が増加している理由としては、他業種による許可取得も考えられる。厳しさを増す経営環境を背景に多能工化や異業種への進出といった業容の多角化を図っていると推察され、このことは、全許可業者数における2業種以上の建設業許可を保有している企業の占める割合が年々増加していることから伺える(図表2)。

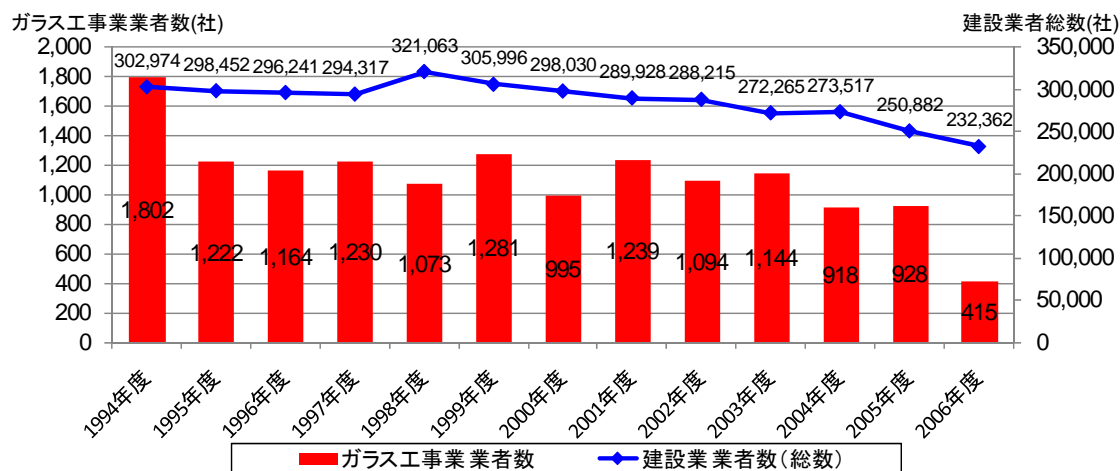
図表2 全許可業者数に占める複数許可業者数の割合



(出典)国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について」

一方、図表3は「建設工事施工統計調査(国土交通省)」におけるガラス工事業業者数と建設業者総数の推移である。この調査の工事業者数は、調査年度内に実際に工事実績のあった企業数である。1995年以降2003年までおおよそ1,000~1,200業者で、増減をくり返しつつ横ばいか微減で推移し、2004年から減少傾向が顕著となっている。そこで、図表1と合わせてみると、建設業許可上のガラス工事業業者は増加しているものの、実際に工事実績のあった業者数は減少していることになる。なお、図表3から、工事実績のあるガラス工事業の業者数は、建設業者総数と概ね一致した傾向を示している。

図表3 ガラス工事業業者数と建設業者総数の推移

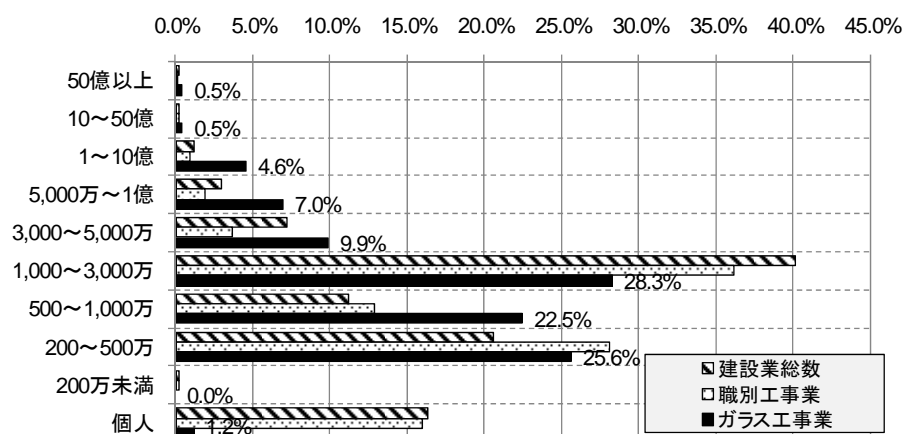


(出典)国土交通省「建設工事施工統計調査」

(2) 資本金階層別に見た業者構成

図表4に全建設業者、職別工事業者¹、ガラス工事業者の2006年3月末における資本金階層別で見た各企業の全体に占める割合を示す。これによれば、ガラス工事業者では「資本金1,000～3,000万円」の階層が28.3%(117社)と最も多く、次いで「同200～500万円」が25.6%(106社)、「同500～1,000万円」が22.5%(93社)となっている。

図表4 資本金階層別に見た建設業者総数、職別工事業者、ガラス工事業者の割合
2006年3月末



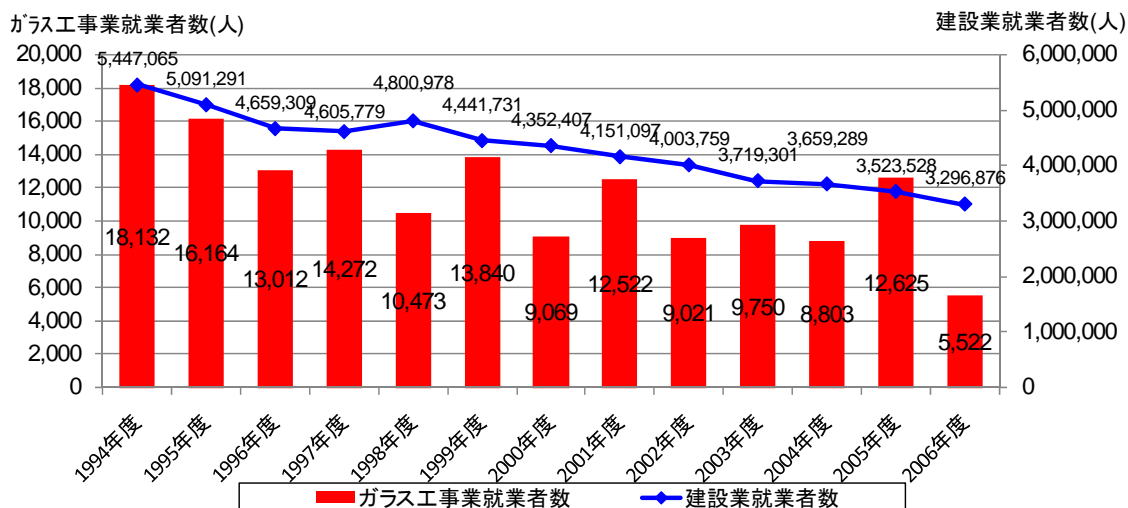
(出典)国土交通省「建設工事施工統計調査」

¹ 日本標準産業分類上の大分類「E 建設業」のうち、中分類「07 職別工事業（設備工事業を除く）」に該当する許可工事業種。16工事業が該当する。

(3) 就業者数の推移

図表5にガラス工事業の就業者数と建設業全体の就業者数の推移を示す。ガラス工事業の就業者数は建設業全体の就業者数と同様な傾向で推移しており、多少増減しつつ概ね減少傾向にあると考えられる。

図表5 ガラス工事業者及び建設業就業者の推移

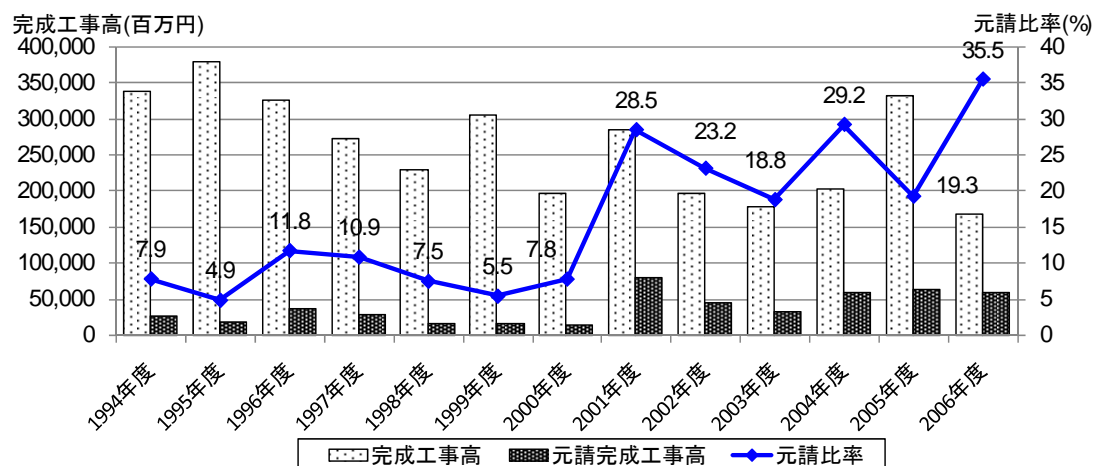


(出典)国土交通省「建設工事施工統計調査」

(4) 完成工事高の推移

図表6にガラス工事業の完成工事高、元請完成工事高、元請比率の推移を示す。完成工事高については1995年度に約3,800億円を記録したものの、それ以降は概ね減少傾向にあると考えられる。一方、元請比率は2001年度に急上昇しており、それ以降おおよそ20~30%程度と以前と比較して高い水準となっている。この理由としては、リニューアル、リフォームなど維持修繕工事の比率が高くなり、ガラス工事業者が元請会社となるケースが多くなっていることが業界の動向から推察される。

図表6 ガラス工事業の完工高・元請完工高の推移

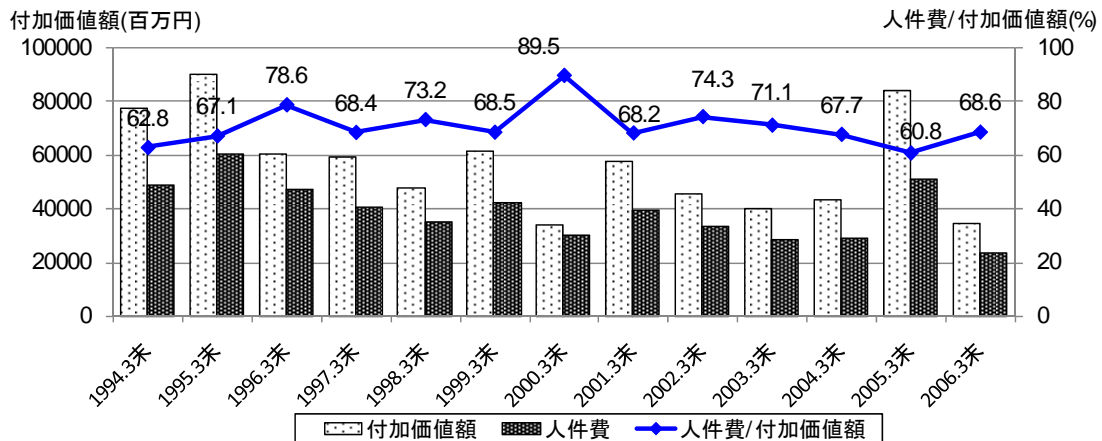


(出典)国土交通省「建設工事施工統計調査」

(5) 付加価値額等の推移

図表7にガラス工事業の付加価値額(労務費、人件費、租税公課、営業損益の合計)と人件費及び人件費が付加価値額に占める割合の推移を示す。これによれば、ガラス工事業の付加価値額は全体的に見て概ね減少傾向にあると考えられる。付加価値額のうち人件費が占める割合は概ね70%前後で推移している。

図表7 付加価値額等の推移



(出典)国土交通省「建設工事施工統計調査」

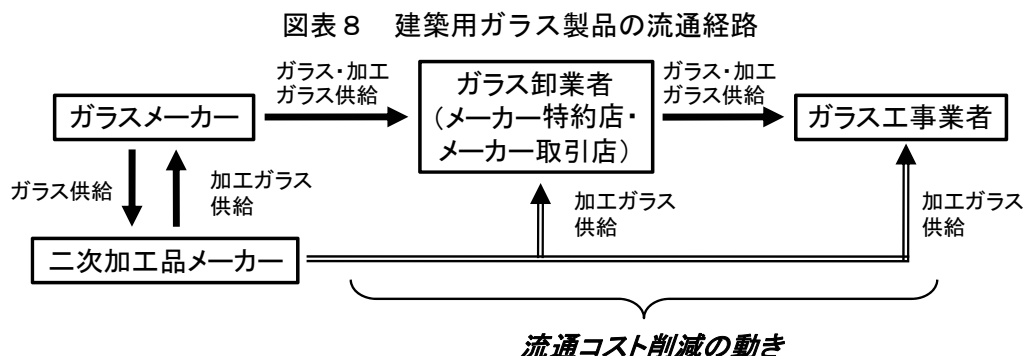
3. 今後の課題と業界の動向について

改正法施行による建築確認申請事務の遅滞に伴う建築着工数の一時的減少や、サブプライム・ローンに端を発するマンション需要の悪化など、ガラス工事業を取り巻く環境は厳しさが続いている。燃料やガラス原料調達コストの上昇を背景に国内ガラスメーカーはガラス製品の値上げを2006年以來段階的に実施しており、2008年は1月、9月に実施している。資源価格が下落に転じたことによりガラス製品価格も下落する可能性はあるが、ガラスメーカーによる価格上昇局面での損失を取り戻す動きも考えられ、大幅な下落はしばらく期待できない可能性もある。加えて、元請会社の低価格受注による値引き要求などもあり、ガラス工事業にとって利益を確保し難い状況が続きそうである。

こういった厳しい経営環境の中、従来、加工を要する特殊ガラス(複層ガラスや合わせガラスなど)は、二次加工品メーカーから一度メーカーに戻って卸業者、工事業者の順に流通していたが、それを二次加工品メーカーから直接に卸業者、ガラス工事業者が購入することでコスト削減を図る例も増えているとの報告もある(図表8)。

また、関係団体へのヒアリングによれば、ガラス工事業者は、元請企業との契約締結に至るまでの問題を解消し、適切な契約を締結することにより良好な元下請関係を保てるよう努めている。例えば、本来文書で取り交わすべき契約に関わる重要な情報の口頭による伝達や、見積条件の不十分な確認など工事条件に関係する問題を解消するために、建設生

産システム合理化推進委員会²が作成した「施工条件・範囲リスト」標準モデルを活用し、工事見積条件を文書化・明確化するよう努めているとのことである。



((財)経済調査会 「第18回価格調査評価監視委員会」議事概要審議資料2を参考に作成)

加えて、ガラスメーカーの値上げに際して、ガラス工事業者は、取り決め単価の改訂を元請企業に対して要望している。

一方、需要が減少しているとはいえ、建築分野におけるガラスの重要性は低下したわけではない。昨今、防犯などの安全意識や省エネ意識の高まりに合わせてガラスへの安全性、防犯性、省エネルギー効果を求める声は多く、それらの機能を組み込んだ高機能ガラスの開発・製品化が進められている。このこともあり、取付作業の技能の重要性がより一層認識されており、高度な技術・技能を提供できる技能者の人材育成・確保が課題とされ、ガラス取付作業に関連する資格である「ガラス施工技能士(1級、2級)」が重要視されている。ヒアリングによれば、業界団体として各都道府県知事認可の職業訓練校における教育訓練コースを紹介したり、技能士資格取得のための受験情報や講習会情報を広く組合員に提供しているとのことである。また、シーリングなどガラス取付に関連する作業の知識・技術の取得のための講習会情報を組合員に提供したり、企業の経営力向上を目的とした後継者育成のための他業種との交流会、工場見学などを企画・実施している。

ガラス工事業において今後期待される分野としては、リフォーム事業が挙げられる。今後、リフォーム・リニューアルなど既存ストックの有効活用のニーズ増大を考えると、ガラス工事業にもビジネスチャンスがあると見込まれる。ただし、この分野は現状では規模の小さな企業が主体であり、規模の大きなガラス工事業者はまだ対応が不十分との業界での見方もある。ゼネコンなどはリニューアル部門を拡大しつつあり、ガラス工事業としてもそれに合わせて対応していく必要があると考えられる。

(担当：研究員 磯野 宗一)

² 平成3年2月、当時の建設省が策定した「建設産業における生産システム合理化指針」を受けて平成3年8月に設置された自主的協議機関である(事務局:(財)建設業振興基金)。委員は総合工事業団体代表、専門工事業団体代表、学識経験者、国土交通省職員から構成されている。

編集後記



12月に入り、寒暖を繰り返しながらも徐々に寒さを増しつつある今日この頃、年内に片付けなければならない仕事や忘年会等で、公私共々お忙しい日々をお過ごしかと思われます。私は今年度、地域の活性化等に関する調査を担当することになり、昔過ごした沖縄のことを思い出すことも多かったため、今年最後の編集後記ということもあり、少し季節外れかもしれませんが、沖縄の事を書かせていただきます。

私は入社してすぐに4年間、沖縄で仕事をする機会に恵まれました。仕事の関係で離島に行くことも多かったのですが、石垣島や宮古島など多くの観光客が来るような島でなければ、人口も多くななく、島内に交通機関がありませんでした。そのため、出張で離島に行く場合には、島の飛行場やフェリーターミナルから訪問先までは（よほど遠くない限り）歩いていくのですが、サトウキビ畑に囲まれた道を歩いていると、車に乗った島のおじさん・おばさんから「ニイニイ、どこに行くサー」「送ってあげるサー」(※)などと声をかけていただき、訪問先まで車に乗せて連れて行って頂くことも少なくありませんでした。赴任当初は時間にルーズな沖縄の人達に戸惑うことも多かったのですが、次第にその環境にも慣れ、暖かく迎え入れてくれる沖縄の人々に惹かれ、「年を取ったら沖縄の離島に移住したいな」などと考えていたものです。

その後、沖縄から大阪、愛知、東京と転勤してきましたが、沖縄が醸し出す、ゆったりとした時間の流れや、人々の温かさ等は都市部ではなかなか味わえないものであり、私の中では未だに沖縄に対する憧憬が残っています（都市に住んでいる人間の勝手な思いこみですが）。

さて、その沖縄ですが、産業の中心はやはり観光です。沖縄県観光商工部が発表している沖縄県入域観光客数推移を見ると、観光客の数は増加傾向にあるようです。しかしながら、昔から沖縄に足繁く通っている人からは「どんどん海が汚れてきている」という話も聞きます。観光・経済・自然環境保護。。。バランスが非常に難しい課題ですが、海が汚くなったら観光客も減るのではないのでしょうか。15年ほど前、オーストラリアのグレート・バリアリーフ（ダイビング等で有名な世界最大の珊瑚礁）に旅行した際に、現地の人から「日本には沖縄のすばらしい海があるのに、なぜこんなところで泳いでいるんだ？」と聞かれたことがあります。少し誇らしく、そして、沖縄の海について、そのすばらしさを知らなかった自分が少し恥ずかしかった記憶があります。今、沖縄の海はどうなっているのでしょうか。

（担当：研究員 大津山 英）

※ 正確な表現ではありません。離島の言葉は、標準語とかなり異なるため、結局、沖縄を出るまで正確に聞き取ることができませんでした。