

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

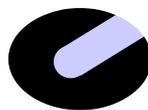
研究所だより

No. 270

2011 8

CONTENTS

視点・論点		
事前復興	1
I. 防災集団移転と地先権（漁業権）について	2
II. インド市場の現状と展望	12
III. 建設関連産業の動向	21
－タイル・れんが・ブロック工事業－		



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>

事前復興 特別研究員 松本 直也

東日本大震災復興構想会議は6月25日に「復興への提言～悲惨のなかの希望～」を発表した。第1章「新しい地域のかたち」には、地域の地形や市街地の状況を類型化し復興のための施策として高台移転や平地を活用する場合の考え方が示されている。

被災自治体においても復興計画づくりに向けた議論が進められているが、住民にはそれぞれの事情があるため、明確な方針がないと合意形成に時間を要し事業着手が遅れたり、個人ごとの再建が既成事実化し望ましい計画の障害となる可能性がある。復興構想会議の提言は発災後3ヶ月半後によくまとめられたが、提言に示された方針のもとに現地の実情に合った復興計画が迅速に策定され復興事業の鈍音が早く聞かれることを望むものである。

先に当研究所では、建設経済レポートの特別号「急げ、被災地の復興—東日本大震災3カ月の現状と今後の課題—」を公表しその中で過去の大災害との比較を行っている。

関東大震災においては直後に内務大臣に就任した後藤新平の主導のもと、約1週間後には理想計画としての帝都復興計画案が作成されている。当時の財政事情等から規模が大幅に縮小された経緯はレポートで述べたが、計画策定のスピードには驚くべきものがある。

これには理由があり、震災の約3年前に当時東京市長であった後藤により「東京市政要綱」（8億円計画）が公表されており、復興計画の下敷きはずで用意されていたのである。

また、阪神・淡路大震災においては、火災等の被害が甚大な市街地の復興は土地区画整理事業等の事業手法により実施されたが、発災後から2か月後にほとんどの地区で都市計画決定が行われている。

神戸市は戦災復興事業として大規模な土地区

画整理事業が実施され、その後も市の都市計画事業による整備が進められていた。復興事業はそれらが未実施の地区で行われたが、震災前から計画が練られ一部は住民にも説明が始められており、まちづくり協議会も発足していた。

このように早期の復興計画づくりには背景があり、震災前からの都市整備計画が震災を機に防災機能を加味しつつ復興計画に衣替えしたともいえる。

地域の災害に対する脆弱性を把握し安全な地域づくりのための計画を平常時から用意しておくことは、不幸にして大災害に襲われたときには復興計画の基本となり、迅速かつ円滑な復興に資するものと思われる。さらに、大災害後の復興に向けた意志決定や復興計画の策定手順をあらかじめ決めておくことも有効である。

このような考え方は「事前復興」とよばれ、一部の先進的な自治体では取り組みが行われている。東京都では阪神・淡路大震災のあと「防災都市づくり推進計画」、「東京都震災復興マニュアル」等を相次いで策定・公表している。

東日本大震災のあと首都直下地震や東海・東南海・南海連動地震などへの対応が大きな課題としてクローズアップされている。明日起きるかもしれない大災害には避難等のソフト対策によらざるを得ないが、同時に時間をかけても地域の安全度を向上させていく努力が求められる。

津波災害を例にすると、都市開発は高台を優先し計画的に安全な土地を確保する、浸水が想定される地区の公共建築については津波避難ビルとして機能するような改築を計画的に実施するなどが考えられる。これらを実施するための計画は大災害に備えた事前復興計画となるものでもあり、今回の被災地では間に合わなかったが、これからの防災対策として各自治体で取り組みが行われることを期待したい。

I. 防災集団移転と地先権(漁業権)

総括研究理事 服部 敏也

東日本大震災の復旧・復興に関連して、漁港における高台への防災集団移転と地先権(漁業権)について考察しました。

1. はじめに

東日本大震災の被災地で復興に向けて、まちづくりの議論が始まっている。最大の焦点は、津波の危険のない高台への移転をどうするかであろう。これが簡単ではないことは、被災地が津波の被害を繰り返し受けている歴史からも明らかである。

高台への集団移転について、被災地の色々な動きが報道されている。中には、早くも、地域のリーダーが住民の意向をまとめて集団移転事業の実施を働きかけるところも出てきているようだ¹。また、自治体の取組みとしては、女川町の復興計画作りが、素早くかつ熱心な動きで注目を集めている。

本稿ではこれらの動きについて、考察したい。

2. 地先権とは

女川町では、安住宣孝町長自らが出席し、女川町復興計画の公聴会が行われ、集団移転構想の説明が行われている。まず、難しい仕事に、おそらくは批判覚悟の上で先頭に立って臨んでおられる町長に敬意を表したい。また、議事録等をネット上で公開している姿勢にも敬意を表したい。

ネット上で公聴会の議事録を拝見すると、町の皆さんが真剣にまちのあり方を考え議論されておられる様子が伝わってくる。その中で、私は今まで聞いたことのない言葉を目にした。この言葉を皆さんはご存じであろうか。

「地先権」である。

本年 5 月 22 日、女川町五部浦地区での公聴会の席上、漁業集落を統合して高台移転する構想の是非についての町長の問いに、地区の関係者が「皆で話し合ったが無理だった。・・・地先権の問題もあり物別れとなった。」と答えている。

漁民の皆さんに集落の統合移転をためらわせる「地先権」とは、何か。

結論から先に言うと、地先権とは、「協同漁業権とは法律的には別物であるところの、江戸時代からの漁村に伝わる慣習」であり、「共同漁業権が設定されている漁村の地先水面を『我々の海』と呼んで漁業協同組合がその地先水面の利用を管理、調整する慣習」である

¹ 河北新報ホームページ：「証言／3.11 大震災・焦点『集団移転続々名乗り／費用巨額 自治体及び腰』
2011 年 07 月 02 日付

という²。これは海の入会権のごときものであろうか。

だから、海の入会権の根拠である集落の土地から離れられない、土地を手放せないというのが漁民の皆さんの主張であろう。

しかし、地先権というものが、本当に存在するのだろうか。

浜本幸生氏は、その具体的な例として、次のような現象が各地にみられるという³。

- ・漁民自体が、漁場を利用するときに「漁場行使料」という金を漁協に支払っている。(実定法上の漁業権は、水面を支配する権利ではないから、水面使用料はとれない。)
- ・漁民であれば、よその漁協の地先水面に行って、そこで漁をするときには、その漁民たちの了解をとらなければ漁ができないという習慣を知っている。
- ・魚は共同漁業権の対象とされていないにもかかわらず、この浮き魚を釣りに行くときでも、地元の了解をとりにいく漁民の習慣がある。

浜本氏は、漁業法にいう「漁業権」は「漁業を排他的に営む権利」であるが、漁民は「漁業権」を「水面を排他的、独占的に利用する権利」と思っているという⁴。これは、漁業補償のあり方等に関連して、水産庁が述べている見解でもある。

浜本氏の言う「地先権」も、「地先権の慣習は、地先水面を支配する慣習ではなくて地先水面の利用について管理・調整を行う慣習である」としている。これは漁業法の法律と漁民の意識のギャップの整合を図るものといえよう。

しかし、そもそも漁民の「誤解」は、我が国の漁業権制度の由来からみれば無理からぬところがある。漁業権制度の歴史を遡ろう。

3. 漁業権制度の歴史

① 我が国の近代法制整備の一環としての漁業の法制化

明治期に近代法制が整備されるときに、それ以前の慣行慣習について配慮しつつ法制度が整備された例としては、入会権が良く知られている。山林等に関する入会権については、私的財産権として、民法 263 条、264 条に規定された。

これに対し農民の水利権や漁民の漁業権はそれぞれ、河川法、漁業法が定める公法上の権利（特許）として法制化されたため、私的財産権として認められなかったという理解もあるだろう。

しかし、多少とも河川行政に関わった方なら、農民の水利権すなわち慣行水利権の実態は、江戸時代以前からの慣行がそのまま温存されていることをご存じであろう。

さらに、漁業権は、明治以後入会権や水利権と少し違った歩みをしてきたという。

² 浜本幸生「海の守り人論—徹底検証 地先権と漁業権」73 頁（まな出版企画）1996 年。浜本氏は、元水産庁遊漁調整指導室長。漁業法の専門家として知られる。

³ 浜本 前掲書 260～261 頁。佐竹五六（元水産庁長官）「ローカルルールの研究—海の守り人論 2」28 頁 まな出版企画 2006 年。

⁴ 浜本 前掲書 71 頁以下参照。

明治政府は、我が国の近代化のため外国の法制度を導入してきたが、漁業権に関しては類似の法制度が欧米に無く、日本各地の慣行を綿密に調査して、独自の発想で漁業法を作り上げたという。つまり、海面は私権の対象としないという原則を守りつつ、伝統的な漁村の慣行を、漁村ごとに作る漁業組合に漁業を営む権利を与えるという形で近代法制度に写し取ったのである。農業協同組合は農地の所有権を持っていないから、これは大きな違いである。

② 明治以前の漁業制度

我が国の漁業は室町時代末期から発展し、江戸時代にはほぼ現在の沿岸漁業の姿に発展したという。この頃は、浜ごとに一つ又は複数の村が利用できる入会漁場があった。家族経営的な漁業が一般的だったとはいえ、漁船や漁具の所有者である船元や網元と、労働力のみを提供する漁師層との階層分化も進んでいたという。

江戸時代の漁業は、「山野海川入会」の原則によって律され、「村並之獵場は、村境を沖へ見通、獵場之境たり」、「磯獵は地付根付き次第也、沖は入会」等が漁場に関しての大まかな基準となっていた。

これは、漁業集落の前浜漁場についてその縄張りを公認するとともに、「磯漁」と「沖漁」を区別していたことを示すものである。「磯漁」については、浦税その他集落が負担する貢粗、「沖漁」については漁獲物を基準にした運上金や冥加金、これらを領主に納入することによって漁を行う権利が保障されていたとされる。これが「慣行」として、明治以後、重要な意味を持つようになる⁵。

③ 難航した明治漁業法の制定

実は、明治政府が最初から英知を結集して、漁村の慣行にも配慮した漁業法を立案した訳ではない。

そもそも、明治政府は地租改正等土地制度の改正と平行して、漁場についても江戸時代の漁場使用関係を解消し、新しい制度に切り替えようとした。

すなわち、明治8年(1875)に雑税廃止と海面官有宣言をおこなった。つまり、同年2月の太政官布告によって、漁場、漁業に対する権利関係を表徴していた漁業税等を廃止し、同年12月には太政官布告「捕魚採藻ノ為海面所有ノ件」によって漁場の私有を廃し、すべて官有としたのである。海は公物であって、漁場を利用しようとする場合は府県の借用許可を受けるという仕組みは、行政法の論理からは至極当然のものだろう。

しかし、網元や船元等漁村における実力者の反発や集落間の抗争が激化し、翌年にはこれを改正し、「なるべく従来之慣習に従い」という表現で、実質的に江戸末期の漁業制度継承を容認せざるをえなくなった。さらに、明治19年(1886)には「漁業組合準則」を公布し、漁業集落等の入会団体等を「漁業組合」として公認することとしたという。

それでも、漁場紛争は収まらず、漁業法制定の機運が高まっていく。

⁵ 出村雅晴「漁業権の成立過程と漁協の役割」「調査と情報」2005.3(農林中金総研) 出典
<http://www.nochuri.co.jp/report/pdf/r0503in1.pdf>

明治 34 年（1901）に制定された漁業法の制定過程は、明治 32 年、33 年と 2 回も政府の提案した漁業法案が帝国議会の衆議院で否決された⁶ことを受け、漁村の慣行に配慮して大幅に修正した法案を提出した末に成立するという、苦難の道のりだった。

明治 34 年の漁業法案⁷のうち、漁業権と漁業組合に関する条文を以下に示そう。

漁業法案（政府提出）

第一條 本法ニ於テ漁業ト稱スルハ営利ノ目的ヲ以テ水産動植物ノ採補又ハ養殖ヲ業トスルヲ謂フ

本法ニ於テ漁業者ト稱スルハ漁業ヲ為ス者及漁業権ヲ享有スル者ヲ謂フ

第二條 私有水面ニ於テハ別段ノ規定アル場合ヲ除クノ外本法ノ規定ヲ適用セス

第三條 漁具ヲ定置シ又ハ水面ヲ區画シテ漁業ヲ為スノ権利ヲ得ムトスル者ハ行政官廳ノ免許ヲ受クヘシ其ノ免許ヲ受クヘキ漁業ノ種類ハ主務大臣之ヲ指定ス

前項ノ外主務大臣ニ於テ免許ヲ必要ト認ムル漁業ノ種類ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

第四條 前條ノ漁業ヲ徐クノ外漁業ノ種類ニ拘ラス水面ヲ専用シテ漁業ヲ為スノ権利ヲ得ムトスル者ハ行政官廳ノ免許ヲ受クヘシ

行政官廳ハ漁業ノ種類ヲ限定シテ免許ヲ與フルコトヲ得

第五條 前條ノ免許ハ漁業組合ニ於テ其ノ地先水面ヲ専用セムトスル場合ヲ除クノ外従来ノ慣行アルニ非サレハ之ヲ與ヘス

第六條 漁業免許ノ期間ハ二十箇年以内トス但シ第九條第一項ニ依リ免許ヲ停止シタル期間ハ免許期間ニ算入セス

免許期間ハ之ヲ更新スルコトヲ得

第七條 漁業權ハ相続、讓渡、共有及貸付ノ目的ト為ルノ外私權ノ目的ト為ルコトヲ得ス
漁業組合ニ於テ其ノ地先水前ノ専用ノ免許ヲ受ケクルトキハ其ノ漁業權ヲ處分スルコトヲ得ス

漁業權ノ讓渡、共有、共有者ノ異動又ハ貸付ハ行政官廳ノ認可ヲ受クルニ非サレハ其ノ効力ヲ生セス

相続ニ依リテ漁業權ヲ取得シタル者ハ其ノ旨ヲ行政官廳ニ届出ツヘシ

第十八條 一定ノ区域内ニ住所ヲ有スル漁業者ハ行政官廳ノ認可ヲ得テ漁業組合ヲ設置スルコトヲ得

漁業組合ノ地區ハ濱、浦、漁村其ノ他漁業者ノ部落ノ區域ニ依リ之ヲ定ムヘシ

前項ノ區域ニ依リ難キ場合ニ於テハ市町村又ハ之ニ準スヘキ区域内ニ於テ其ノ地區ヲ定ムルコトヲ得

北海道ニ於テハ郡ヲ以テ漁業組合ノ地區ト為スコトヲ得

⁶ 明治 32 年政府提案の漁業法案は、貴族院議事速記録第 35 号同年 2 月 27 日 531 頁。同議事は、衆議院議事速記録第 45 号同年 3 月 8 日 738 頁参照。

明治 33 年政府提案の漁業法案は、衆議院議事速記録第 25 号同年 2 月 13 日 495 頁。同年の衆議院の議事は、同第 29 号同年 2 月 17 日 595 頁参照。

⁷ 衆議院議事速記録第 10 号明治 34 年 2 月 22 日 113 頁、議事は同第 13 号同年 3 月 17 日 180 頁参照。

第十九條 漁業組合ハ漁業權ノ享有及行使ニ付權利ヲ有シ義務ヲ負フ但シ自ラ漁業ヲ為スコトヲ得ス

第二十條 漁業組合ニ於テ其ノ地先水面ノ専用ノ免許ヲ受ケクルトキハ組合規約ノ定ムル所ニ依リ組合員ヲシテ漁業ヲ為サシムヘシ

第二十一條 漁業組合ノ設置、管理及監督ニ関スル規程ハ主務大臣之ヲ定

第二十二條 漁業者又ハ水産物動植物ノ製造若ハ販売ヲ業トスル者ハ水産業ノ改良發達及水産動植物ノ蕃殖保護其ノ他水産業ニ関シ共同ノ利益ヲ図ル為水産組合ヲ設置スルコトヲ得

水産組合ニ開シテハ重要物産同業組合法ノ規定ヲ準用ス但シ同法中農商務大臣ニ関スル職權ハ主務大臣之ヲ行フ

附 則

第三十五條 従来ノ慣行ニ因ル第三條又ハ第四條ノ漁業者ハ本法施行ノ日ヨリ一箇年以内ニ出願スルトキハ之ニ免許ヲ與フルヘシ

一見してわかるように、従来ノ慣行がそのまま漁業法に移行することが法文に書き込まれている。(漁業權ノ私權としての色彩も濃くなつたが、更に明治 43 年(1910)の法改正で漁業權は物權とされたという。)

つまり、「一漁村一組合主義」を採用し漁民は組合員となり、一村専用漁場ノ漁業慣行は「地先水面専用漁業權」という漁業權に構成され、組合だけに免許される。この「漁業法ノ哲学」は、現行漁業法でも漁業權ノ名称は変わつても受け継がれているという⁸。

「濱、浦、漁村其ノ他漁業者ノ部落ノ區域」は、いうまでもなく、今日に続く漁業集落ノ区域である。そして、元々ノ漁村=漁協が持つ漁業權ノ実態は、漁協が広域的に合併しても残つてゐるという⁹。

そして、こうして出来上がった前近代的な入会慣行と漁業組合という法人制度ノ重複した仕組みが、後述するように漁業權に関する論争を生む。

④ 漁村ノ民主化

みなさんは、農地改革と同じような戦後改革が漁村でも行われたことをご存じだろうか。

昭和 24 年(1949)に成立した現漁業法は、旧来ノ漁業權を全面的に整理し、新しい漁業秩序をつくることとした。すなわち、旧漁業法による漁業權を補償金ノ支払い(形式的には漁業權証券ノ交付)によつていったん消滅させ、新制度による漁業權を新たに免許するという方法をとつた。漁業法ノ第一条(目的)に「漁業ノ民主化を図ること」とあるのは、その趣旨を表している。これによつて、前浜ノ漁業は、網元等を抜きに、自営業者としての漁業者を中心に再構成された。

しかし、漁協が所有・管理する漁業權は、組合員である漁業者のために組合が管理する

⁸ 浜本 前掲書 23 頁以下参照。

⁹ 漁業權を行使する資格、漁業權ノ放棄等については、地元地区ノ漁業者ノ 3 分の 2 以上が書面で同意する事が必要とされている。浜本前掲書 31 頁参照。

という漁業法の哲学は変わらなかった。前浜漁場で操業する沿岸漁業者には、平等に漁協のもとに各自漁業を営む権利が与えられた。

これでは、「我々の海」という漁民の意識が変わらないのは当然であろう。こうして、旧来の慣習的な漁業権の認識は、戦後も受け継がれることになった。

⑤ 漁業補償をめぐる論争

その後も、漁業権については、共同漁業権と漁業協同組合の組合員との間の関係として、いわゆる「総有説」と「社員権説」の考え方があり、漁業補償の放棄や補償金の配分をめぐる争いにおいて多くの議論がなされてきた。

典型的な法学の概念では、総有説は全員合意、社員権説は多数決というわけである。この問題については、大阪府泉大津漁協の補償金配分訴訟に関する、我妻栄先生による鑑定書¹⁰があった（昭和41年（1966）1月付）。我妻鑑定は総有説に立つ。

しかし、平成元年（1989）7月13日最高裁判決は、社員権説に沿った判決を下した。事件は、漁協の補償金配分に不満の組合員1名が、漁業権は総有だからその放棄は全員合意が必要で、自分は反対だから補償金配分も無効と訴えたものである。

最高裁は「・・・このような制度のもとにおける共同漁業権は、古来の入会漁業権とはその性質を全く異にするものであつて、法人たる漁業協同組合が管理権を、組合員を構成員とする入会集団が収益権能を分有する関係にあるとは到底解することができず、共同漁業権が法人としての漁業協同組合に帰属するのは、法人が物を所有する場合と全く同一であり、組合員の漁業を営む権利は、漁業協同組合という団体の構成員としての地位に基づき、組合の制定する漁業権行使規則の定めるところに従つて行使することのできる権利であると解するのが相当である。」として、補償金配分は漁協総会の特別決議によるべきとした¹¹。

⑥ ダイビング・スポットの管理をめぐる法律論

しかし、漁業権の問題は、さらに時代の展開に伴い、新しい局面を見せる。

まず、地先海面利用をめぐる遊漁船との調整問題が発生する。さらに、ダイビング等海のレジャー利用、海上交通の錯綜、沿岸漂着ゴミ問題等、漁業法が予想しない新たな問題が発生したのである。

ここでは、話を地先水面に限定すると、地先水面のレジャー利用のひとつに、ダイビング・スポットの問題がある。ダイビング・スポットとは、ダイビング業者などが漁協と契約を結び、利用者から利用料をとって一定の水面におけるダイバーの利用を認めるというものである。地先海面を我々の海と考える漁民には、利用料をとるのは当然のことと考え

¹⁰ 浜本 前掲書 385頁。鑑定に当たって我妻先生が浜本氏に2度にわたり漁業補償の実態を聞かれたという。鑑定に係る判決は、大阪地判昭和52年6月3日。

¹¹ 佐竹五六氏は、「この判決の背景には、明治大正時代ならともかく、現代の日本では、海は、もはや漁業者の専有物ではないという社会的風潮が感じられるのである。関西空港あるいは中部空港建設等に典型的に見られた漁業補償問題への厳しい批判の影響があるのではないか。」と評する。同氏、前掲「ローカルルールの研究」14頁。

るのだが、その根拠には疑問があるとされていた。

これについて、最高裁判決平成 12 年（2000）4 月 21 日は、潜水整理券を買ったダイバーがその無効と不当利得返還を求め漁協を訴えた事件に於いて、漁業権の問題には触れず、不当利得について審理不尽として、ダイバー勝訴の高裁判決を破棄差戻とした（結局、漁協勝訴で確定）¹²。

実は、これまで紹介してきた浜本氏や佐竹氏の著作は、この問題について書かれたものである。両氏の問題意識は、「地域社会が自主的なルールを形成して、周辺環境、この場合は地先水面の環境や資源を、自ら維持していく取組みについて、一定の評価と配慮が不可欠」と考え、ダイビング・スポットと漁協の関係もその一例とするのである。そして、佐竹氏は、この最高裁判決は、地域社会に形成されてきたルールに対して、「司法機関が一定の配慮を示したもの」¹³と評している。

さらに、そのルールを支える法的手法として、浜本氏は慣習たる地先権を主張し、佐竹氏は、建築協定などにも触れながら、「地先海面管理に関する漁協の自主的なルールについて、できれば何らかの法的裏打ちがされることが望ましい。漁業法制の改正の機会があるならば、沿岸漁場整備開発法（昭和 49 年法 49 号）第 24 条及び 25 条の漁場利用協定に、公告縦覧等の手続きを付加し、一定の要件を充足した場合、対世的効力を認めることは考えられないか。」¹⁴というのである。

これは、まさに、協定制度による海の「エリア・マネジメント」の発想である。このような発想が今後どのように支持を広げていくのだろうか、興味深い。

漁業集落の防災集団移転が、百年の大計を考えて行うべきものならば、エリア・マネジメントについては国土管理に於いて今後百年に漁業集落が果たすべき役割について、思いをめぐらすべきではないか。

4. JF の震災復興に関する意見

JF 全漁連（全国漁業協同組合連合会）は、本年（2011）7 月 8 日に、「漁業・漁村の復興再生に向けた検討委員会」の「中間報告書」をまとめた。

以上に述べた、漁民の気持ちや漁業・漁村の原状が的確に表現されており、その内、まちづくりに関する要点を紹介する。

① 生産から加工・流通・消費に至る施設の一体的復興が必要

施設整備の基本方向として、中間報告は、次のような漁村の構造を指摘し、その一体的復興が必要と言う。

「多くの漁業地域においては、漁業、種苗生産、造船、漁港、市場、加工・流通施設をはじめとする関連産業や施設が総合的かつ一体となって活動できる体制が整うことにより、

¹² 池田恒雄 判例評釈 前掲「ローカルルールの研究」94 頁以下。

¹³ 佐竹 前掲「ローカルルールの研究」3 頁

¹⁴ 佐竹 前掲「ローカルルールの研究」52 頁

地域の漁業・水産業が活性化し、漁村地域が発展してきた。これらの産業と施設のひとつでも欠けると全体が順調に動かなくなるという構造にある。」

② 漁村ごとに異なる対応

また、漁港・産地魚市場等のインフラ整備では、沖合・遠洋漁業の根拠地となっている中核的漁港（漁港都市）と一般漁村とでは、自ずと異なった対応策が必要であるという。

「中核的漁港については、全国の水産加工基地との競争力強化の観点を重視した力強い復興計画の下、地域ごとの規模と機能の差異を考慮した出荷、冷凍、加工等の設備・機能の整備が求められる。

一般漁村は、漁業以外の産業が期待できない地域がほとんどであり、漁港は集落の産業活動の中心に位置している。地先漁場と漁港と住居とが一定時間以内で行き来できるという好条件に支えられて、漁業者は生活と労働を維持しているのである。再建途上における漁港間の復旧作業の先後関係は避けられない面があるであろうし、相当規模の施設の漁港間での共同利用等が合理性を有する場合も否定できないが、漁場、水揚地、漁港、市場、住居の動線が著しく長くなるような漁港集約化は適切とはいえない。」

③ 効率的かつ安全な漁村整備・まちづくりの在り方について

報告書は、「地域住民の要望」は、次の通りとしながらも、「集落じまい」という厳しい現実に直面している地区もあることにも触れている。

「今後の漁村集落の行方については、被災した漁村の置かれた条件によって異なる。その条件の違いは、一つには漁村の性格差（たとえば、漁港都市、磯根資源・養殖業主体の純漁村、混住化の進む漁船漁業地帯の漁村等）、二つには被災の程度による。

集落内の全ての家屋が全壊した地域では、『集落じまい』を検討し、都市部への分散移転を検討しているケースも出てきた。一方、集落内の高台にある一部家屋が残った集落では残存家屋を避難所として共同生活をしており、浜の見える高台への移転を望む声が多い。また、漁業就業者が高齢化し、後継者が少ない集落では漁村の存続を断念するケースも見られる。

今後の漁村のあり方については、津波で流された場所に再び家を建てることに関しての抵抗観が強く、近くの高台や山裾への集落単位での移転を望む声が多い。自分たちの生産の場が見える、車で5分程度以内の高台や山裾に移転することを希望する声が多い。

複数の漁村集落を集約し現在の場所から離れたところに移転することに関しては反対の意見が強い。こうした漁業者の意向の背景には、漁業権、資源、生産手段、漁協（支所）、地域社会が一体となってコミュニティーが形成されているという現実がある。」

5. 大前研一氏の漁業改革論

以上のような漁民の考え方には、もちろん反対意見もある。その代表格、大前研一氏の主張をご自身のブログ^{*15}から、ご紹介する。

「漁業権」はそれほど重要か？

水産庁は先月 29 日、東日本大震災で被災した地域で水産業への参入を希望する企業が 14 社あったとの調査結果を発表しました。検討中または今後検討する、と答えた企業も 8 社あったとのことです。宮城県が提唱する「水産業復興特区」構想にとって追い風となりそうです。一方、全国漁業協同組合連合会（全漁連）は、この宮城県の「水産業復興特区」という考え方について、「漁場に大きな混乱を招きかねない」と強い懸念を表明しています。

全漁連が懸念しているのは、今自分たちが一元管理している中に新たに企業が参入してきたら「面倒だ」という、ただそれだけのことだと思います。全漁連というのは、そういうモノの考え方をするのです。彼らは事あるごとに「漁業権」というものを主張しますが、実はこの「漁業権」という考え方・概念は、世界で広く認識されているのか疑問があると言えます。

例えば米国では、「釣る」能力・スキルそのものがプロとアマチュアでは差があるのだから、アマチュアが漁場に入ってきて問題ないというスタンスです。一般の人（アマチュア）が釣りたいのなら好きなように釣らせても大きな問題にはならないだろうと言うのです。

カナダでは漁業資源を確保するために、ある一定の大きさ以下の魚はリリースするよう制限をかけています。あるいは「釣る」行為自体に年間 50 ドルの支払いを課す場合もあります。それでも「漁業権」という概念はありません。

漁業権という権利・概念に固執することなく、世界の状況を見て、企業としても参入したいならば良いし、若い人で漁業に携わってみたいと思うなら思い切ってやってみてもらいたいと思います。そもそも私に言わせれば、漁業権という概念を認めたとしても、今の日本の現状から言えば、それを問題視する必要はありません。

なぜなら、現実的に日本で流通している魚の半分は輸入で、漁獲と養殖を含めた生産をみても養殖の割合は小さくありません。一方、海に出て採ってきた魚の漁獲量は減少傾向にあります。このような状況なのに、日本には 2,900 もの漁港が必要なのか？という点について、私は約 30 年前から問題を指摘しています。

このような主張をするたびに私は全漁連から、激しい反発を受けてきました。いい加減、時代の流れ世界の情勢を見て、日本の漁業も変革をしても良い時期ではないかと思えます。

¹⁵ 大前研一・ニュースの視点 「地方は如何に生き残るか？～福島復興ビジョンと漁業権が投げかける地方の問題」 2011 年 7 月 8 日 出典 <http://www.ohmae.biz/koblog/viewpoint/1695.php>

大前氏が主張するように、漁業漁村については国際的影響、グローバリゼーションの影響がある。国際的な影響も考慮して、復興計画を考えることは広く理解されている。¹⁶

6. おわりに

おそらく、今回の防災集団移転で最も困難を極めるのは、各市町村の港に隣接する中心的な市街地の問題であろう。従来の防災集団移転事業とは全く異質なものになり、これに似ているものと言えば、ダムの水没地権者の集団移転事業くらいと言えよう。

これまでの防災集団移転事業は、個々の住民の意向を確認して移転する人だけの分を造成する、オーダーメイドの事業だと考える。しかし、規模が大きくなると、被災者の意向確認とその変更に合わせて工事見直しは、混乱必至の難しい作業となろう。

それならば、街の将来も見込んだ余裕のある規模で土地だけを予めニュータウン型に造成して、そこに希望者を斡旋していく方が、手慣れた合理的な事業手法のように見える。しかし、現下の経済状況では、見込みで造成した集団移転用地は大規模な未利用地を抱える恐れがある。被災地は住民の転出や深刻な経済の縮小¹⁷に直面しており、高台の土地需要は従前より大きく減少していくと思われるからだ。

現実的な方向性は、建築（敷地のかさ上げ含む周辺高地に建築）で対応する部分と土木で対応する部分（高台の宅地造成）のベストミックスを探ることだろう。

なお、大規模移転では残存集落問題も発生するだろう。これもダムと同じである。

また津波の被害を受ける恐れのない高台のルートで幹線道路のバイパスを整備することに合わせて、その沿道立地を進めるという発想もあろう。

最後に、冒頭で紹介した女川町の復興計画作りについて、経過を整理してご紹介したい。

本年5月1日に開催された復興計画策定委員会（第1回）では、中心部の復興計画の他、14の漁業集落について三案が示された。三案とは、①総て現地復興、②島嶼部は2集落を1個所、他12集落は中心部に集約、③12集落を2個所、島嶼部1個所に集約の3案である。

冒頭で紹介した5月22、27日の公聴会では、③の修正案と思われる、12の漁業集落を3個所、島嶼部を1個所、計4個所に集約する案が示された。

その後、復興計画（案）が示され、7月20～22日の公聴会では、14の集落を6個所に集約する案が示された。島嶼部以外の集約案は、2→3→5と見直されてきた。

7月29日までパブリックコメントを行い、8月の計画決定を目指すという。

早期の復興を心からお祈りする。

¹⁶ 鴻巣正「持続可能な漁業と安全・安心な漁村づくり—漁業・漁村の危機と再生への視点—」『農林金融』2011年06月号（第64巻第6号 通巻784号）28～42頁 参照。

出典 <http://www.nochuri.co.jp/report/pdf/n1106re3.pdf>

¹⁷ 七十七銀行の産業連関表推計調査（7月23日公表）では、震災で石巻市のGDPの4割が、同じく気仙沼市のGDPの5割が失われたという。

II. インドの建設市場

国内建設市場において厳しい状況が続くなか、海外市場における受注割合の拡大を図る本邦建設企業が増加しています。そこで、本稿では、急速な経済成長を続けるインドの建設市場に関する当研究所の研究調査の概要をご報告いたします。

1. インドの経済状況

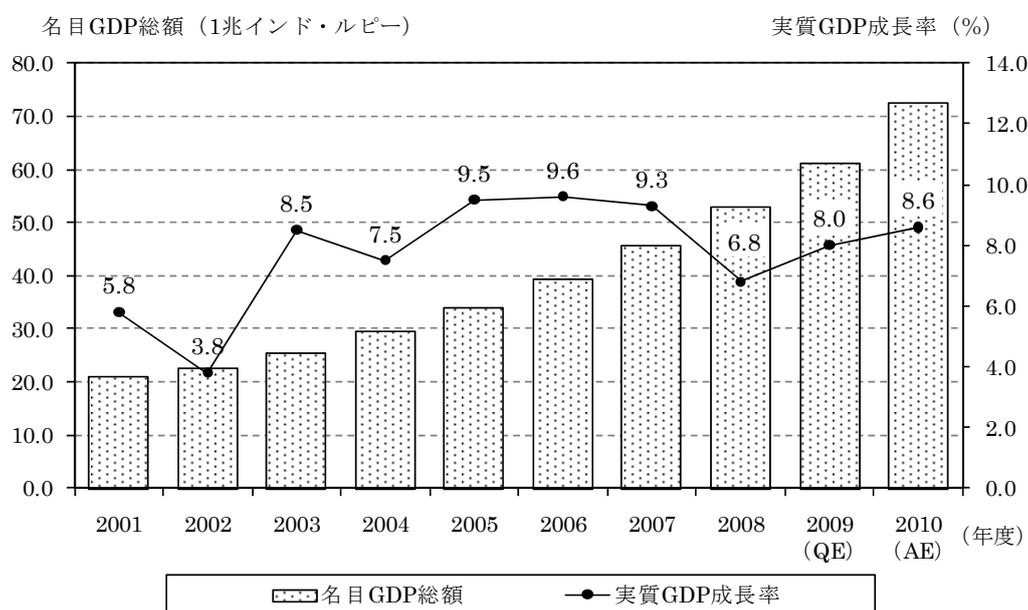
1991年以前のインド経済は、政府の強力な統制のもと、閉鎖的な経済運営が行われていた。このため、近代的な工業・サービス業の拡大は限定的であり、農業に依存する割合が高く、天候等のコントロールできない外部要因に大きく影響を受ける状態にあった。また、輸入代替工業化を指向した政策は、外資規制と相まって、国内企業による工業部門の形成を促したが、産業構造の高コスト化、技術進歩・導入の遅れといった問題を生じさせた。こうした状況下での経済成長は、中間財・資本財の輸入増加をもたらし、財政収支・経常収支とも赤字の拡大を招く結果となった。そこで、外貨節約のための引き締め政策を採らざるを得ず、経済成長率は低下するという悪循環のパターンが定着していた。

1991年の外貨危機を契機に、それまでは部分的に過ぎなかった貿易自由化・投資自由化（外資導入）等の経済自由化政策、国内産業に対する規制緩和等の構造改革を柱とする経済改革が促進され、経済成長率の安定性も高まっていった。

そして、2000年代に入り構造改革の成果が顕著に表れ始め、経済成長率（実質GDP成長率：対前年度比）は大きく上昇した。2008年度にはリーマン・ショックの影響により、経済成長率は6.8%と一時的に若干鈍化したが、2003年度以降は、概ね7%を上回る高水準を維持しており、2010年度の経済成長率（Advance Estimate：事前推定値）は8.6%となっている（図表1）。

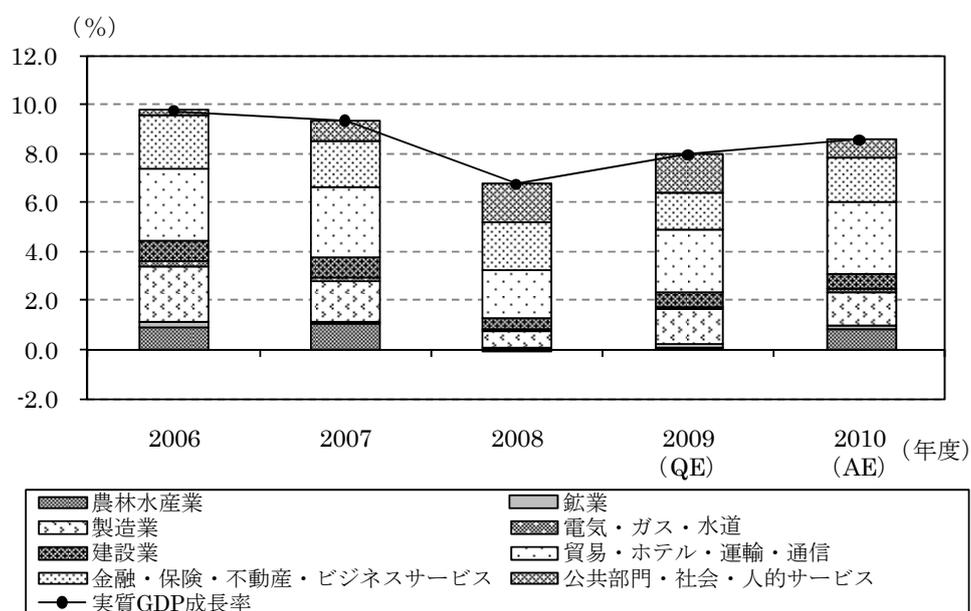
また、図表2は、インドの実質GDP成長率とセクター別の寄与度の推移を示したものである。直近5年において、「貿易・ホテル・運輸・通信」、「金融・保険・不動産・ビジネスサービス」、「製造業」は、継続して特に高い寄与度を示しており、こうしたサービス部門や工業部門の拡大が、同国の堅実な経済成長の主要因となっていることが確認できる。

図表1 インドの名目 GDP と実質 GDP 成長率



出典) 日本貿易振興機構資料

図表2 インドの実質 GDP 成長率とセクター別寄与度



出典) 日本貿易振興機構資料を基に作成

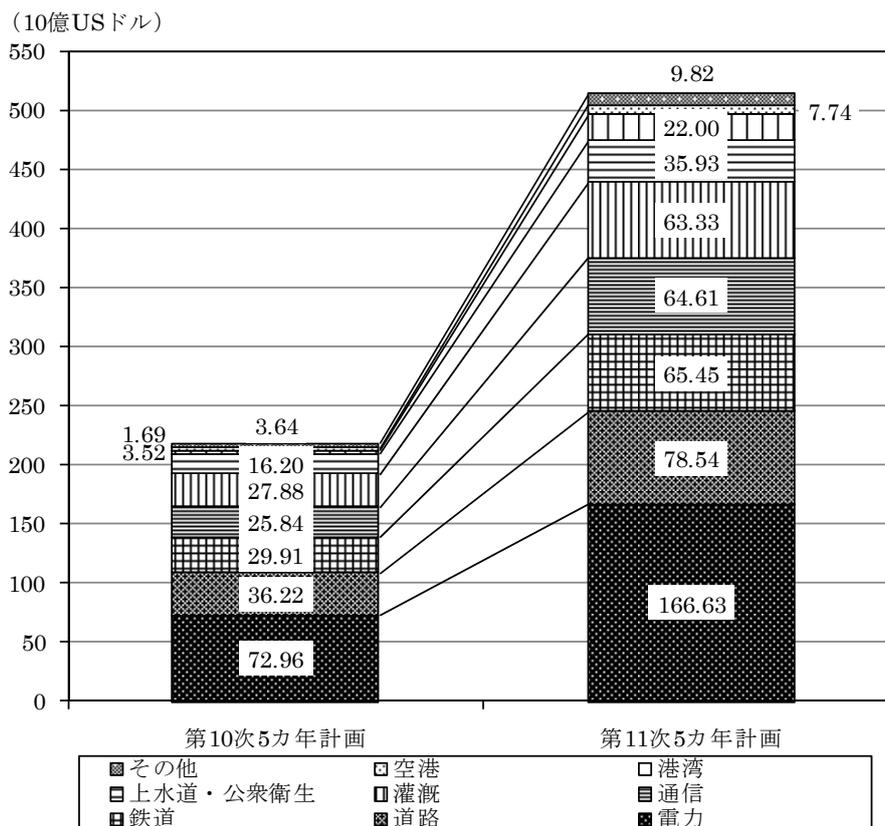
2. インドのインフラ整備計画

(1) 概況

近年、インド政府はインフラ整備に重点的に取り組んでいる。さらに民間企業もインフラ事業に積極的に参画しており、同国内のインフラ投資は急激に増加している。図表3は、第10次5カ年計画（2002-2006年度）及び、第11次5カ年計画（2007-2011年度）における、電力事業、交通事業（道路・鉄道・空港・港湾）、通信事業、灌漑事業等の各事業に対する投資額を示したものである。総額は、第10次5カ年計画が、8兆7,144億5,000万インド・ルピー（2006-07年価格、1USドル=40インド・ルピーで換算すると、2,178億6,000万USドル）であったのに対し、第11次5カ年計画においては、20兆5,615億インド・ルピー（5,140億4,000万USドル）と2倍以上の投資額が示されている。

インド政府は、第11次5カ年計画期間における経済成長率を9%と推定しており、GDPに占める総資本形成の割合は、第10次5カ年計画の期末の5%から、第11次5カ年計画の期末には9%まで増加するとしている。

図表3 第10次・第11次5カ年計画におけるインフラ投資額



出典) インド国家計画委員会「インド第11次5カ年計画」

本年（2011年）1月付で、5カ年計画を担当する計画委員会のインフラ事務局から、第11次5カ年計画の分野別目標値の改訂値が発表されている。これは、同計画策定時には明らかではなかった第10次の達成状況と第11次のこれまでの達成状況を踏まえて、見直し作業を行った結果である。総額について見ると、第10次5カ年計画の目標値は、8兆7,144億5,000万インド・ルピーであったのに対し、実績はこれを上回る9兆1,922億5,000万インド・ルピーであった。第11次5カ年計画は、当初の目標値が、20兆5,615億インド・ルピーであるのに対し、見直しの結果、ほぼ同水準の20兆5,420億5,000万インド・ルピーとされ、分野ごとに見ると、通信、空港は上方修正され、電力、道路、上下水道、港湾等は下方修正されている。また、インフラ投資の官民の負担割合については、中央政府が37%から34%へ、地方政府が33%から30%へ、民間が30%から36%へ改訂されている。政府の財政制約から民間資金への期待が高まっているが、後で述べるように克服すべき課題は少なくない。

次に、主な個別分野について、計画の具体的な内容と中間見直し時点での達成状況、目標値の改訂を見てみたい。

(2) 電力事業

インドの発電能力は122GW（ギガワット）であり、世界で5番目の規模の発電能力を有している。しかし、近年の急速な経済発展を背景として、現在、平均電力不足率が9.6%、またピーク時の電力不足率は13.8%と、慢性的な電力不足の問題を抱えており、国内インフラ整備の遅れが指摘される中で、当該問題はひと際深刻さを増している。なお、送配電のロス率については、40%にも上っている。

こうした中、インド電力省は、2012年までに、全利用者に対して安定的かつ低価格、さらに高品質な電力を供給するための詳細計画の策定に取り組んでいる。第11次5カ年計画では、農村部の全世帯に対して電力供給を行うとしている。

また、電力計画委員会は、第11次5カ年計画において7万8,577MWの発電設備能力の増強計画を提案している。その内訳は、水力発電が1万6,553MW、火力発電が5万8,644MW、原子力発電が3,380MWである。

第11次5カ年計画における電力事業の投資額は6兆6,652億5,000万インド・ルピー（1,666億3,000万USドル）と、他事業と比較して多額の投資が計画されている。

なお、中間見直しの結果、達成すべき発電量は当初の7万8,577MWから6万2,374MWに、投資額は6兆6,652億5,000万インド・ルピーから6兆5,863億インド・ルピーに下方修正された。官民の負担割合は、中央政府が38%から32%へ、地方政府が34%から24%へ、民間が28%から44%へ改定されている。世界銀行のインフラ整備への民間投資事例のデータベースによれば、2000年以降に成立した電力関係プロジェクトで民間企業が投資している案件は73件ある。スポンサーの大多数はインドの企業であるが、若干の外国企業の事例もある（米国、ノルウェー、マレーシア、英国、香港、スペイン、アラブ首長国連邦、シンガポール）。

(3) 道路事業

インド国内において、道路輸送は、貨物輸送のおよそ 65%、旅客輸送のおよそ 85%を担っており、同国の輸送手段において重要な位置を占めている。

第 11 次 5 年計画では、高速道路、4 車線道路、舗装道路、バイパス、橋といった主要ネットワークの構築が目標として掲げられ、当該事業に対して、3 兆 1,415 億 2,000 万インド・ルピー（785 億 4,000 万 US ドル）の投資が計画されている。具体的には、ニューデリー、ムンバイ、チェンナイ、コルカタの国内 4 大主要都市を結ぶ高速道路網「黄金の四角形（GQ : Golden Quadrilateral）」における 6 車線道路（6,500km）、東西南北回廊（North-South & East-West Corridor）における 4 車線道路（6,736km）、その他、20,000km の 4 車線道路、20,000km の 2 車線道路、1,000km の高速道路をそれぞれ敷設するとしている。

また、同計画では、地方集落において全天候型アクセス道路の整備を行う「地方道路整備プログラム（PMGSY : Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana）」や、国立高速道路局（NHAI : National Highways Authority of India）によって進められている「国家高速道路開発プロジェクト（NHDP : National Highways Development Project）」等の展開促進が提案されている。

なお、中間見直しの結果、達成すべき投資額は、3 兆 1,415 億 2,000 万インド・ルピーから 2 兆 7,865 億 8,000 万インド・ルピーに下方修正された。官民の負担割合は、中央政府が 34%から 33%へ、地方政府が 32%から 51%へ、民間が 34%から 16%へ改訂されている。中央政府の投資額が下方修正されたが、最初の 3 年に落札に至ったプロジェクトが予想よりも少なかったことによる。他方、地方政府の投資予想額は上方修正された。民間投資は、最初の 3 年の実績が振るわなかったことから大幅に下方修正された。世界銀行のインフラ整備への民間投資事例のデータベースによれば、2000 年以降に成立した道路関係プロジェクトで民間が投資している案件は 133 件ある。スポンサーの大多数はインドの企業であるが、若干の外国企業の事例もある（マレーシア、米国、英国、アラブ首長国連邦、スペイン）。

(4) 鉄道事業

インドの国有鉄道会社であるインド鉄道（Indian Railways）は、アジア最大、世界では 2 番目の規模を誇る鉄道ネットワークである。現在、システムの老朽化やキャパシティの不足、また各鉄道の運行速度が遅い（貨物鉄道：22km/h、旅客鉄道：50km/h）といった問題を抱えている。さらに国内の鉄道需要も増加しており、各種設備のアップグレードが必要な状態にある。

第 11 次 5 年計画においては、鉄道事業に対し 2 兆 6,180 億 8,000 万インド・ルピー（654 億 5,000 万 US ドル）の投資が計画されており、具体的には、総延長 8,132km の線路の新設や 7,148km のゲージ交換、また 22 の主要駅の近代化改修等が計画されている。

また、中間見直しの結果、達成すべき投資額は、2 兆 80 億 2,000 万インド・ルピーに下方修正された。官民の負担割合は、中央政府が 77%から 91%へ、地方政府が 4%から 5%へ、民間が 19%から 4%へ改訂されている。鉄道によるコンテナ輸送が PPP プロジェクト

トとして 16 件成立したが、それ以外の民間投資は低調であった。世界銀行のインフラ整備への民間投資事例のデータベースによれば、2000 年以降に成立した鉄道関係プロジェクトで民間が投資している案件は 5 件となっており、スポンサーは、4 件がインドの企業、1 件がデンマークの企業となっている。

(5) 灌漑事業

インドの中央政府は、国内の灌漑設備の改善にも注力しており、Bharat Nirman 農村部開発や灌漑拡充計画 (AIBP : Accelerated Irrigation Benefit Programme) を進めている。今後、当分野の事業は、州政府が主導となって進められるとみられている。

第 10 次 5 年計画では、Andhra Pradesh 州における事業等に対する投資が実施され、総額で 1 兆 1,989 億 4,000 万インド・ルピーの実績があった。第 11 次 5 年計画では、2 兆 5,330 億 1,000 万インド・ルピー (633 億 3,000 万 US ドル) の目標が設定され、今回の中間見直しで 2 兆 4,623 億 4,000 万インド・ルピーに修正された。官民の負担については、商業ベースに乗らないことから、専ら官の投資を予定しており、修正後の比率で、中央政府が 4%、地方政府が 96%とされている。

(6) 港湾事業

インドには、12 の主要港と 185 の小規模港が、総延長 7,517km の海岸線に沿って点在している。全ての港湾開発プロジェクトに対して、自動認可ルート (Automatic Route : 事前の認可申請不要) のもとの 100%の外国直接投資 (FDI) が認められており、インド政府は、PPP を既存の設備拡充のための重要な手段として捉えている。

第 11 次 5 年計画において、港湾事業は、8,799 億 5,000 万インド・ルピー (220 億 US ドル) の投資が計画されており、具体的な目標として、主要港で 4 億 8,500 万 t、小規模港で 3 億 4,500 万 t の貨物取扱能力の拡大が挙げられている。

なお、中間見直しの結果、達成すべき投資額は、4,064 億 7,000 万インド・ルピーに大幅に下方修正された。官民の負担割合は、中央政府が 34%から 13%へ、地方政府が 4%から 7%へ、民間が 62%から 80%へ改訂されている。港湾事業は、最初の 2 年間で、PPP 案件がごく少数しか成立せず、振るわなかった。世界銀行のインフラ整備への民間投資事例のデータベースによれば、2000 年以降に成立した港湾関係プロジェクトで民間が投資している案件は 20 件となっており、スポンサーは、アラブ首長国連邦とインドの企業が多く、他にシンガポール、デンマーク、香港、スペインの企業も投資している。

(7) 空港事業

インド国内の空港数は 125 であり、そのうち 11 は国際空港として設計されたものである。近年、インド空港局 (AAI : Airports Authority of India) は、PPP 形式で、国内のインフラ整備を進めている。具体的な事例としては、Delhi 空港及び Mumbai 空港の近代化改修事業や、Bangalore 市及び Hyderabad 市の空港開発事業等が挙げられる。また同局は、地下鉄の連結されていない 35 の空港の開発事業に関するアクションプランも公表している。

第 11 次 5 年計画においては、こうした空港開発事業について、3,096 億 8,000 万インド・ルピー (77 億 4,000 万 US ドル) の投資が計画された。

なお、中間見直しの結果、達成すべき投資額は、3,613 億 8,000 万インド・ルピーに修正された。官民の負担割合は、中央政府が 30%から 32%へ、地方政府が 0%から 3%へ、民間が 70%から 65%へ改訂された。世界銀行のインフラ整備への民間投資事例のデータベースによれば、2000 年以降に成立した空港関係プロジェクトで民間が投資している案件は 5 件となっており、スポンサーは、オランダ、スイス、ドイツ、インド、南アフリカの企業に実績がある。

(8) 都市開発事業

インドの都市人口は、国内の全人口の約 24%に相当する、およそ 2 億 8,500 万人である。この 10 年間で都市人口は急速に増加しており、今後もこの傾向は継続するとみられている。このため、都市インフラの拡大及び改善は、喫緊の課題であり、多額の投資が見込まれる。都市インフラ事業としては、上下水処理のマネジメント等の行政サービスや都市交通等が挙げられる。このうち、上下水道事業については、第 11 次 5 年計画に当初、1 兆 4,373 億インド・ルピー (359 億 3,000 万 US ドル) の投資が予定されていた。その後、中間見直しの結果、達成すべき投資額は、1 兆 1,168 億 9,000 万インド・ルピーに修正された。官民の負担割合は、中央政府が 29%から 39%へ、地方政府が 67%から 61%へ、民間が 4%から 0%へ改訂されている。

都市インフラ事業は、ジャワール・ハルラル・ネルー国家都市更新ミッション (JNNURM : Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission) のもと、政府主導で進められている。これは、63 のミッション都市のインフラ開発を目的として 2005 年から 2006 年にかけて開始された政策であり、中央政府より 5,000 億インド・ルピー (125 億 US ドル)、また州政府及び地方団体より 5,000 億インド・ルピー (125 億 US ドル) の支援を受けている。

なお、近年は、タウンシップや住宅、インフラ整備等において、自動認可ルートのもとでの 100%の外国直接投資 (FDI) が認められている。また、都市交通開発については、国家都市交通政策 (National Urban Transportation Policy) 等が策定されている。

(9) 民間投資の推進と課題

1) 分野ごとの民間投資の現状と今後の展望

分野によって事情は異なるが、政府の財政上の制約から、インフラ整備において民間の資金に対する期待が高まっている。分野別の民間資金の負担割合について、第10次5カ年計画の実績値と第11次5カ年計画の目標値（当初及び中間見直し後の改訂値）との比較をまとめたものが図表4である。なお、第11次5カ年計画策定時には、第10次5カ年計画の実績の統計は明らかになっていなかった。

図表4 分野別民間資金負担割合

	民間資金負担割合			概 要
	第10次 実績	第11次 目標(当初)	第11次 目標(改訂)	
電力事業	40%	28%	44%	第10次計画及び第11次計画の最初の3カ年の実績に考慮して、第11次計画の目標を上方修正したものと考えられる。
道路事業	7%	34%	16%	第11次計画で期待したが、第10次計画と第11次計画の最初の3カ年の実績が振るわなかったため、下方修正したが、民間投資への期待は高いものと見られる。
鉄道事業	1%	19%	4%	第11次計画で期待したが、第10次計画と第11次計画の最初の3カ年の実績が振るわなかったため、下方修正したが、民間投資への期待は高いものと見られる。
灌漑事業	0%	0%	0%	商業ベースに乗らないため、民間投資には期待していないものと考えられる。
港湾事業	80%	62%	80%	第10次計画及び第11次計画の最初の3カ年の実績に考慮して、第11次計画の目標を上方修正したものと考えられる。
空港事業	34%	70%	65%	第10次計画に比べ、目標を倍増したが、第11次計画の最初の3カ年の実績が良いため、若干下方修正しつつも、高い目標を維持したものと考えられる。
上下水道事業	2%	4%	0%	商業ベースに乗らないため、民間投資には期待していないものと考えられる。

出典) インド国家計画委員会資料を基に作成

2) 民間投資を推進するための課題

EU 商工会議所は、2010年3月付のポジション・ペーパー（立場表明書）において、インドのインフラ整備は、資金不足そのものが課題ではなく、民間の資金を呼び込むための環境が十分整っていないことが問題であると主張している。具体的な課題としては、①政府、特に、州政府の担当官の理解・能力が不十分、②投資家にとって投資に値するプロジェクトが十分供給されていない、③入札のプロセスが不透明、④手続きや土地の確保に時間がかかりすぎる、⑤長期借入市場が発達していない、⑥税制の不備、⑦規制当局の独立性の欠如、を列挙している。

また、米国商工会議所は、2010年11月付のペーパーにおいて、①民間投資にとって魅力的なプロジェクトの策定が重要であること（インド政府は、モデル契約を作る等、進展は見られるが、さらに国際的な経験や標準を取り入れることを期待すると記述）、②入札手続きや落札後の契約手続きを迅速化すべきであること、③担当官のプロジェクト・マネジメント能力を向上させるべきで、米国はそのために協力する用意があること（例外的に良

い事例として、デリー・メトロに言及)、④長期の社債、地方政府債の市場を整備すべきで、米国の政府・企業は知見を提供できること、を主張している。

EU 及び米国の商工会議所が主張する諸課題は、インド政府も十分認識しており、本年(2011年)2月に発表された財務省の報告書(“Economic Survey 2010-11”)において、要旨以下のような記述がある。

- 計画委員会は、第12次5カ年計画(2012-16年度)期間中の投資の初歩的な見積もりを行った結果、40兆9,924億インド・ルピー程度(約1兆248億USドル)が必要であり、そのうち、少なくとも50%を民間投資によってまかなう必要がある。資金調達のための斬新なアイデアと新しい手法が求められている。国内債券市場の整備が提案されている。
- 資金面以外にも諸課題が存在している。具体的に、実現性を伴わないプロジェクトの入札、細部の詰め段階でのエンジニアリングと計画の質の低さ、標準的な契約と不適切な契約の明確化の欠如、土地取得の遅延と環境、森林関係の承認手続きの遅さ、公営企業の調達費用の最適化の不十分さ、調整官庁及び公営企業の履行のマネジメントの弱さといった諸課題について、早急に対応する必要がある。

おわりに

国内建設市場の縮小や経済のグローバル化の進展等、本邦建設企業の海外展開を取り巻く環境が著しく変化する中、各企業において、旺盛な建設需要が見込まれる海外市場への展開の動きが加速している。

近年、経済成長が著しく、本邦企業の有望市場の1つとして注目されるインドは、12億人を超える膨大な人口を背景に、引き続き内需の拡大が見込まれ、さらに外需と相まって、今後とも持続的な経済成長が見込まれる。合わせて、前述の通りインフラ投資を中心とする建設市場の拡大も期待される。

インドの建設産業においては、施工能力や人材育成に対するニーズが高く、本邦建設企業にとっても、自社の経験や知見を活かせる余地が大きいと考えられる。他方、同国には、インフラの未整備や法制の不透明性をはじめとする様々な事業リスクも潜在している。当然のことながら、各建設企業の事業戦略の策定は市場動向や各種リスクに対する総合的な判断がベースとなるが、インドで事業展開する本邦建設企業が幾つかの企業に限定されている現状、事業基盤が確立されているASEAN諸国等と同様に、今後、多くの企業がインド市場を開拓し、地場に根付き活躍していくことを期待したい。

(担当：研究員 河野 耕作)

Ⅲ. 建設関連産業の動向 — タイル・れんが・ブロック工事業 —

今月の建設関連産業の動向は、建設業許可 28 業種の 1 つである、タイル・れんが・ブロック工事業についてレポートします。

1. タイル・れんが・ブロック工事業の概要

建設業許可 28 業種の 1 つであるタイル・れんが・ブロック工事業は、れんが、コンクリートブロック等により工作物を築造し、又は工作物にれんが、コンクリートブロック、タイル等を取り付け、又ははり付ける工事であり、具体例としては、コンクリートブロック積み（張り）工事、レンガ積み（張り）工事、タイル張り工事、築炉工事、石綿スレート張り工事、ALC 工事が挙げられる。

タイル・れんが・ブロック工事業に関する細分類¹を示すと以下のようになる。

○タイル工事業

主として、タイル・モザイク・テラコッタ工事を行う事業所をいう。モザイクタイル加工業は含まない。

○れんが工事業

主として、れんが工事を行う事業所をいう。築炉工事業、モザイクタイル加工業は含まない。

○コンクリートブロック工事業

主として、コンクリートブロック工事を行う事業所をいう。コンクリート製品製造業は含まない。

タイル・れんが・ブロックは、建築物の保護・装飾という性格を有している。そのため、形・色彩・種類の豊富さが要求され、それに伴い様々な工法が存在している。タイルを例に挙げると、種類に関しては、素地・用途・成形方法などにより細分化できるとともに、工法に関しては、手張り工法・先付け工法・乾式工法が存在し、それぞれの工法において様々なはり方が存在する²。大規模の建築・土木物件ばかりでなく、中小の物件や一般住宅においてもその利用がみられる。れんがは、タイルほどではないが、その色彩・感触の美しさから壁の組積、化粧積み、花壇、小階段、床などの装飾用として使用されている。コンクリートブロックはブロック塀等、エクステリアとして用いられるケースが多いようである。

以下では、タイル・れんが・ブロック工事業について、「完成工事高」「許可業者・工事実績業者」「就業者数」について分析し、最後に今後の展望・課題について検討することとする。

¹ 総務省公表の日本標準産業分類（平成 19 年 11 月改定）による。

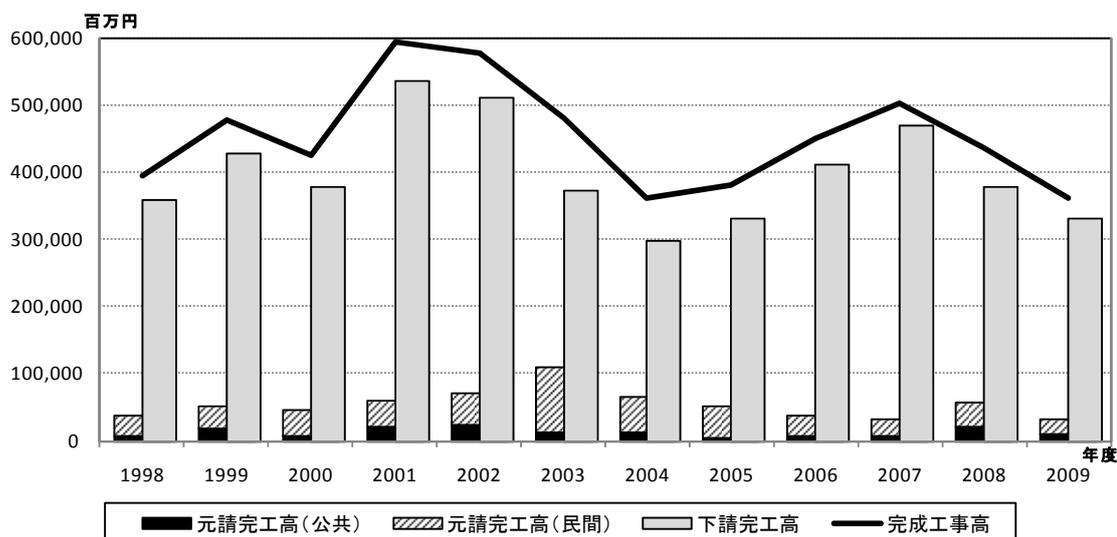
² 社団法人日本タイル煉瓦工事工業会ホームページ参照、<http://www.nittaren.or.jp/index.html>

2. 完成工事高について

タイル・れんが・ブロック工事業の完成工事高・元請完成工事高・下請完成工事高の1998年度以降の推移を表したものが図表1である。完成工事高については、抽出統計のため年度により変動はあるものの、概ね4,000億円～6,000億円で推移していたが、直近の2009年度で3,629億円となっており、減少傾向にあると見ることもできよう。

また、タイル・れんが・ブロック工事業は、主に建物の壁や床の保護・装飾を施す業種で、工事としては建物建築における付随的な性格を有しているため、職別工事業の完成工事高³の約3.5%であり、市場規模はそれほど大きくない。したがって、建築・土木業界を取り巻く環境が厳しい状況が続いている中で、タイル・れんが・ブロック工事業も非常に厳しい状況にあるといえよう。

図表1 完成工事高、元請完成工事高、下請完成工事高の推移
(タイル・れんが・ブロック工事業)



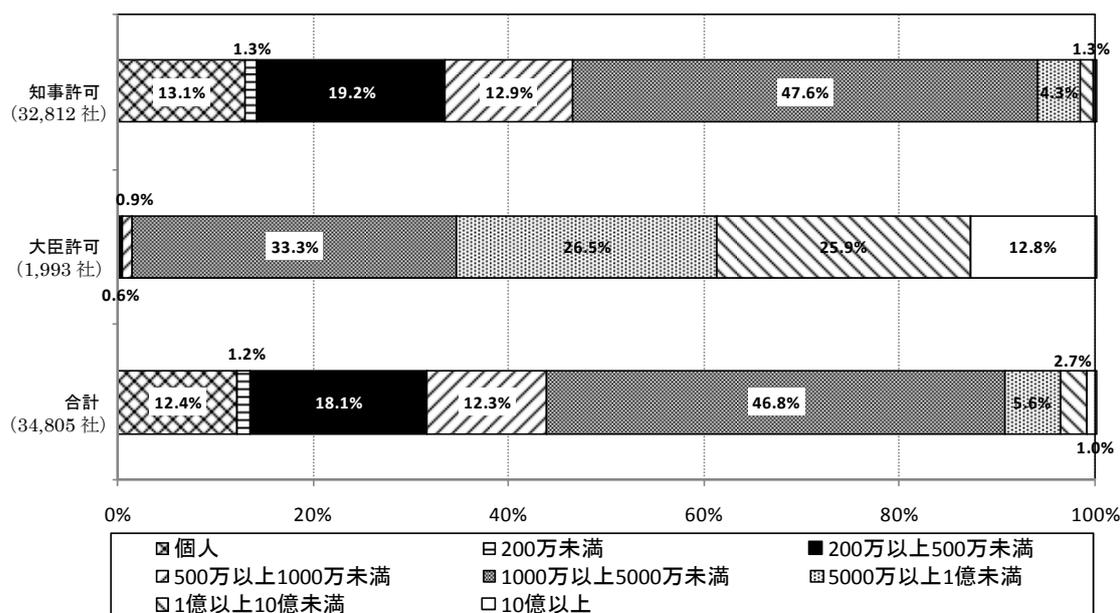
(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

³ 2009年度における職別工事業全体の完成工事高は、10,225,323百万円となっている。

3. 許可業者・工事実績業者について

タイル・れんが・ブロック工事業の2011年3月末時点における許可業者数は、合計34,805業者となっている⁴。その内訳を資本金階層別に分類したものが図表2である。これを見ると、1,000万円以上5,000万円未満の企業が46.8%と全体の約半数を占めている。ただし、許可を得ているだけの業者もいるので、許可業者数が必ずしもタイル・れんが・ブロック工事業の市場における実際のプレーヤー数を表しているとはいえない。そこで、国土交通省「建設工事施工統計調査報告」で公表されている、建設工事の実績があった業者数をみたのが図表3である。1998年度から2008年度⁵までの工事実績業者数の推移をみると、2008年度末で1,632社であり、表示期間中における最大数も2,375社（1999、2001年度）と許可業者数に比べて建設工事の実績があった業者数はかなり少ない。職別工事業全体に占める比率は2.4%～3.6%となっている。

図表2 許可業者数の資本金別階層割合（タイル・れんが・ブロック工事業）



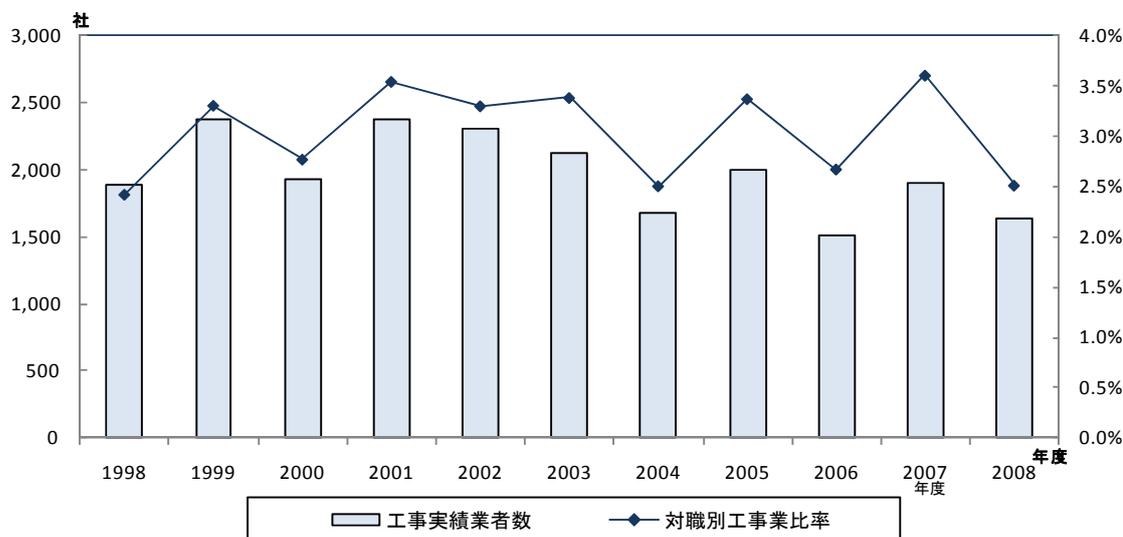
(出典) 国土交通省

「建設業許可業者数調査の結果について—建設業許可業者の現況（平成23年3月末現在）—」

⁴ 国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について—建設業許可業者の現況（平成23年3月末現在）—参照。

⁵ 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」で確認できる直近年度である（2011年8月現在）。工事実績業者数など一部項目については、毎年9月発行の冊子版（CD-ROM付）：財団法人建設物価調査会発行でのみ確認可能であるため、2008年度までの表示となっているものがある。

図表3 工事実績業者数の推移（タイル・れんが・ブロック工事業）



(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

4. 就業者数の推移

2009年度における就業者数を表したものが図表4である。2009年度におけるタイル・れんが・ブロック工事業の就業者は20,423人となっており、減少傾向にある。また、割合をみると、建設業就業者数の0.7%、職別工事業就業者数の3.4%となっている。

図表4 2009年度における就業者数

(単位: %, 人)

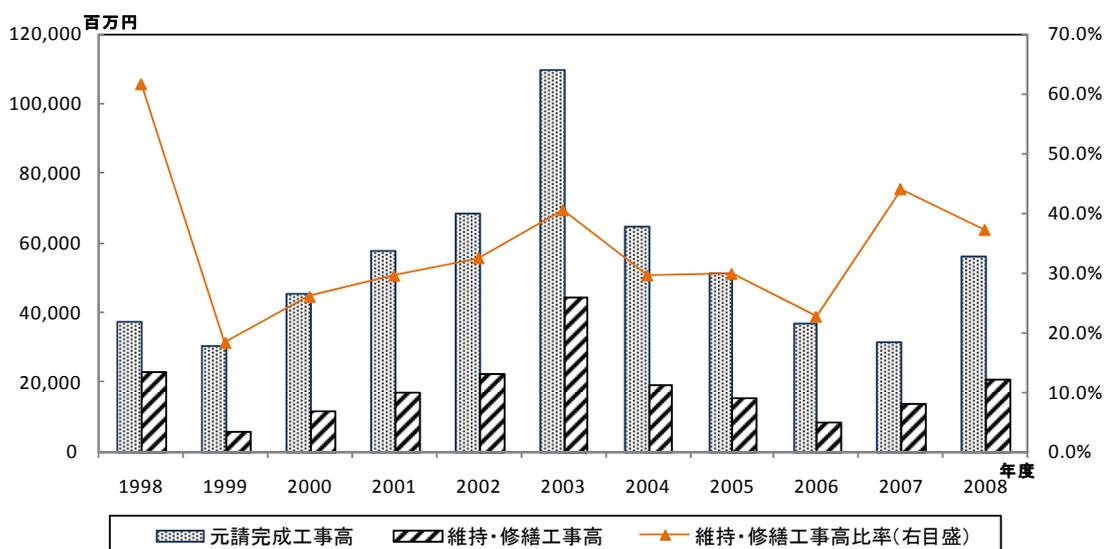
	建設業就業者数															建設業以外の部門の常雇数	
	従業員数										労務外注労働者数						
	常雇等					臨時・日雇					うち安定的な者						
	構成比	前年度比	構成比	前年度比	構成比	前年度比	構成比	前年度比	構成比	前年度比	構成比	前年度比	構成比	前年度比			
総数	2,893,382	100.0	-9.3	2,631,698	100.0	-8.0	2,508,288	100.0	-8.2	123,409	100.0	-4.2	261,685	100.0	-20.9	193,399	2,396,852
総合工事業	1,492,115	51.6	-5.3	1,394,668	53.0	-6.0	1,311,893	52.3	-6.6	82,775	67.1	3.5	97,446	37.2	5.6	71,244	569,456
職別工事業	604,892	20.9	-13.7	499,774	19.0	-12.4	475,452	19.0	-12.1	24,321	19.7	-17.9	105,119	40.2	-19.2	75,489	514,833
タイル・れんが・ブロック工事業	20,423	0.7	-4.3	13,117	0.5	-2.4	11,974	0.5	-2.9	1,143	0.9	3.3	7,306	2.8	-7.7	5,368	8,676
設備工事業	796,376	27.5	-12.9	737,256	28.0	-8.5	720,943	28.7	-8.3	16,313	13.2	-15.1	59,120	22.6	-45.4	46,666	1,312,563

(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

5. 今後の展望・課題について

タイル・れんが・ブロック工事業においても、建設投資の減少や受注競争の激化・工事採算の悪化という建設業界に共通する課題はあるものの、リフォーム等による需要は少なくない。図表5は、タイル・れんが・ブロック工事業の元請完成工事高における維持・修繕工事高について表したものであるが、抽出統計のため毎年の振れが大きいのが、2000年代に入ってから30%前後で推移し、2008年度においては、元請完成工事高559億円のうち維持・修繕工事高が208億円と37%を占めている。

図表5 元請完成工事高における維持・修繕工事高（タイル・れんが・ブロック工事業）



(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

今後、建設投資が大きく増加することは考えにくいとしても、リフォーム市場は傾向として拡大基調での推移が見込まれることから、タイル・れんが・ブロック工事業の維持・修繕市場も相対的に安定した需要が期待できる可能性がある。

タイル・れんが・ブロック工事業の課題としては、下請価格の正確な設定、技能工の確保、技術力の向上、環境衛生対策の推進等が挙げられる。業界全体として課題への積極的な取組みを進めるとともに、タイル・れんが・ブロックの優位性や多様なデザイン性のアピール等によって、需要喚起に向けた取組みをより積極的に行っていくことが期待される。

(担当：研究員 江村 隆祐)

編集後記

今年の夏は、梅雨明け宣言を待たずして猛暑が続き熱中症による死者も早々にでました。梅雨明け宣言後、7月中旬から台風6号による集中的な長雨、下旬にはゲリラ豪雨と各地で河川の氾濫・床上・床下浸水・土砂崩れも発生しました。新潟・福島のゲリラ豪雨では橋が流され18.5万人に対して避難勧告が出されるほど多大な被害が発生しました。避けることが容易ではない天災ですが、被災された皆様、またそのご家族の皆様にご心よりお見舞い申し上げます。

原子力発電の停止及び夏の電力需要の増加に伴う電力供給不足が懸念され、関東地方などでは、電力使用量15%削減の方針が政府から打ち出されました。日本全国、官・民、職場・家庭を問わず、皆がそれぞれの立場で出来る節電対策や、ピーク時電力使用量の削減に向けて努力しています。努力の成果として、現在15%以上の削減が実現できており、計画停電を回避することが出来ています。厳しい状況の中、皆が協力して節電に向かうことは大切なことだと思います。

去年の10月、83歳で父が他界しました。父は在宅介護を受け一人暮らしでした。7月下旬、夕方訪れた介護士の方から意識のない父を救急車で病院へ搬送したことを知らされ、故郷の病院に向かいました。危ない時期を何度も立て直し、主治医から『もう少しで退院出来そう』と言われてから数日後、病状は急変し逝きました。父を一人暮らしにさせたことを悔やみました。父が倒れた日は猛暑でした。儉約家の父は普段エアコンを使わない人でした。熱中症による意識喪失で倒れたらしいのです。

日本は、勤勉な国民性で利便性の高い豊かな国を築きあげてきました。一方、地震や津波、台風等による長雨や集中豪雨といった自然現象を起因とする災害の絶えない国であることも事実です。全国民が、節電に関しても進んで実践していくことは非常に重要なことです。しかしながら、今まで毎日を一生懸命に生き、国を引っ張ってきた日本人のがんばりすぎる気質は、時としておのれの生命を脅かすことも忘れてはなりません。家の中でも熱中症は発症します。東日本大震災にあわられて仮設住宅に入られている方、被災された方の気持ちを察し無理な節電をしている方、小さな節電のためにがんばりすぎの無いことを願います。

(担当：研究員 鎌田 輝)