

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

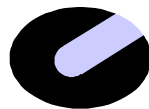
研究所だより

No. 216

2007 2

CONTENTS

| | | |
|--------------------------|-------|----|
| 視点・論点 | | 1 |
| ・ 鹿屋市の中心市街地再開発 - | | 1 |
| ・ 建設業の「企業の社会的責任」に関する動向調査 | | 2 |
| ・ 民間工事における発注方式に関する実態調査 | | 9 |
| ・ 建設関連産業の動向 - 運輸 - | | 27 |



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>

鹿屋市の中心市街地再開発 研究理事 唐木 芳博

鹿児島空港からバスに乗り、曲線と勾配のきつい国道 504 号を走ること 1 時間 40 分。この街の古びたバスターミナルに初めて降り立ってから、早や 7 年半の歳月が過ぎた。かつては街の中心だったというデパートの空きビルを見て「これは厳しい」と思ったものの、商店街を歩くと色々な店が軒を連ね、品揃えもよく、活気も感じられる。「実は豊かな街なのではないか」と直感し、旧地域振興整備公団を離れるまでの 1 年半の間、再開発事業の採択に向けて件のバスをたびたび利用することになった。

統計でみると、鹿屋市（合併前）の総生産は 1993 年度からの 10 年間は年平均 1.5% の増加となっている。同じ時期のわが国の GDP が年平均 0.4% の増加にとどまっているのと同様に善戦と言えよう。経済活動別にみると、建設業は年平均 2.4% の減となっているが、製造業は 2.7% の増、第 3 次産業も 2.0% の増であり、農業も 0.2% 増と踏みとどまっている。実際、国営初の畑地かんがい事業によって整備された広大な笠野原台地の恵みを受けて、黒豚をはじめとする畜産業や、さつまいも、茶、園芸作物等の栽培が盛んである。鹿児島空港での販売が航空会社の客室乗務員の間で評判となり、今や全国に販売網を展開している「唐芋レアケーキ」など、知る人ぞ知る名品も多い。

わが国の地方中小都市の多くが衰退していく理由について、空間経済学と称する理論は次のように説く。「都市間の輸送費用が低下すると、...生産物の輸送費用がかからなくなるので、地域独占効果

が弱まる。...そこで、自国市場効果の力が優って、大都市への一極集中が起こることになる。」（中村良平・田淵隆俊「都市と地域の経済学」245 頁）と。これに従えば、県都である鹿児島市まで錦江湾をフェリーで渡って 1 時間 40 分という交通条件であるからこそ、「地域独占効果」が保たれているということになるのだろうか。しかし、同じように県都から離れていて、しかも惨憺たる衰退に直面している中小都市の例を挙げるのはたやすい。鹿屋市がこれらと違っているのは、農業を中心とした足腰の強い産業の存在であり、この点は、交通ネットワークの整備によって、むしろ増強されるはずである。このように考えると、中小都市の盛衰と交通条件との関係は、それほど単純なものではない。

話がそれだが、鹿屋市北田大手町地区第一種市街地再開発事業は、本年 4 月に竣工し、商業施設に健康スポーツプラザ、芸術文化学習プラザ等の公共公益施設をマッチさせた再開発ビル（地元の小学校 1 年生の女兒により「リナシティかのや」と命名された。）が、敷地の脇を流れる肝属川に整備された水辺プラザとともに、複合交流拠点を形成することとなる。都市再生機構や鹿屋市など関係者の方々には、その後もお会いするたびに「竣工してからが本当の勝負ですよ」と申し上げてきたが、いよいよその時を迎えるわけである。市、商工会議所及び商店街振興組合等の共同出資による「株まちづくり鹿屋」が公共公益施設の指定管理者となって着々と準備を進めているようだが、やはり気がかりでならない。

建設業の「企業の社会的責任」に関する動向調査

昨今、企業が社会の一員として果たすべき役割や責任 「企業の社会的責任」が強調される機会が多く見受けられる。社会資本整備を担う重要な産業である建設業においても、その重要性は今後とも増すものと思われる。

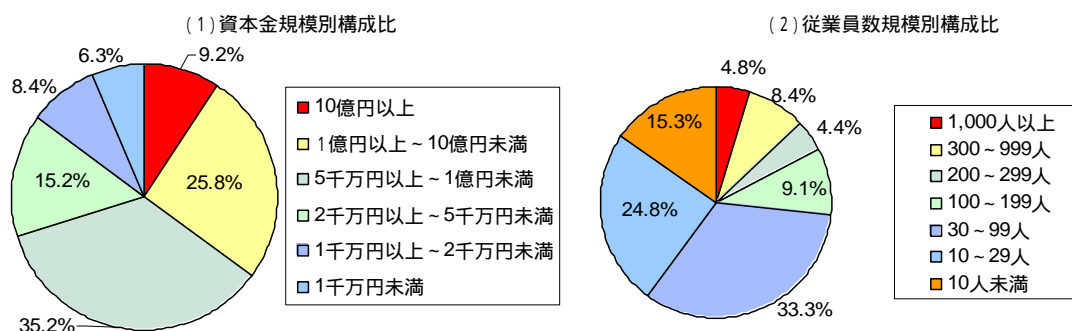
かかる状況に鑑み、建設業の事業者に対して、「企業の社会的責任」に関する意識や現状についてアンケート調査を行った。ここではその調査結果の概要を紹介する¹。

1. アンケート調査概要

| | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 調査目的 | 中小を含む建設業者のCSR(企業の社会的責任)経営に対する意識や現状についてアンケート調査し、CSRの評価制度および当該評価データベースの活用方策の方向性の議論に資することを目的とする。 |
| 調査時期 | 2006年10月 |
| 調査対象 | 経営事項審査情報より資本金階層別に対象先3,000社を抽出 |
| 調査方法 | 郵送による留置法 |
| 回答企業数 | 837社(回収率27.9%) |

| 資本金階層別 | 発送数 | 回答企業数 | 回収率 |
|------------|-------|-------|-------|
| 10億円以上 | 200 | 77 | 38.5% |
| 1億円 - 10億円 | 600 | 216 | 36.0% |
| 5千万 - 1億円 | 900 | 294 | 32.7% |
| 1千万 - 5千万円 | 900 | 197 | 21.9% |
| 1千万円未満 | 400 | 53 | 13.3% |
| | 3,000 | 837 | |

回答企業属性



¹ このアンケート調査は、財団法人建設業情報管理センターを委託者とする「建設企業におけるCSRの評価制度および当該評価制度データベースの活用方策に関する調査」の一環として、当財団が実施したものである。「研究所だより」に、この調査結果の発表を許可していただいた、財団法人建設業情報管理センターの関係者の方々に深く感謝申し上げます。

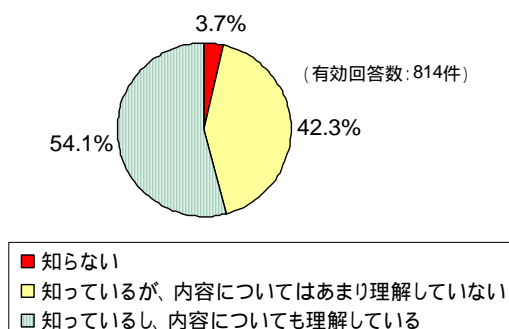
なお、当調査は、中堅・中小企業も含めた建設会社を調査対象に限定して実施した、初めての CSR についてのアンケート調査である。

2. 調査結果

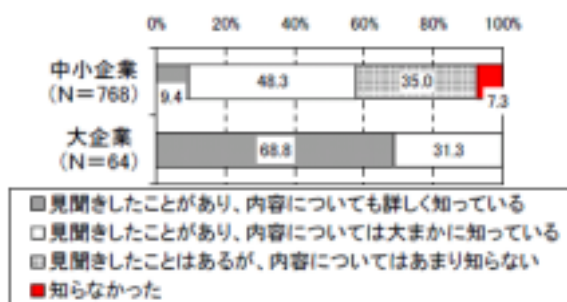
(1) CSR の認知度

調査では、まず CSR という用語（概念）そのものの認知度を確認した。内容についての理解度の差はあれ、「(CSR という用語を) 知っている」としたのは、全体の 96% に及び（図表 1）、高い認知度を示した。資本金階層別で見ると、資本金が低くなるほど認知度が下がっている。また、他業界との比較という観点では、東京商工会議所におけるアンケート調査結果²（中小企業「見聞きしたことがある」とした合計 92.7%、図表 2）とほぼ変わらない。認知度に関しては、建設業特有の傾向は認められないといえよう。

図表 1 CSR の認知度



図表 2 全業種における CSR 認知度

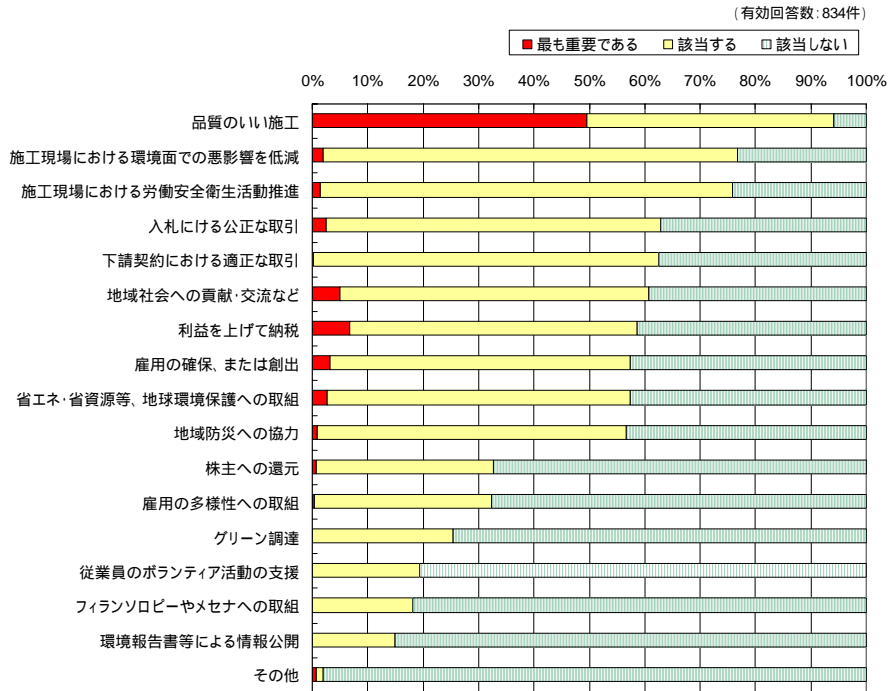


出典：東京商工会議所 HP

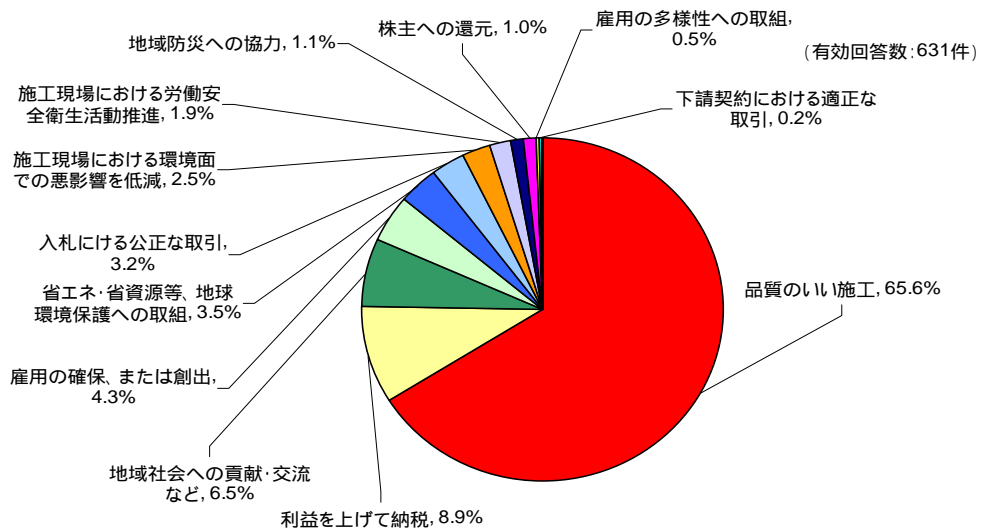
次に、「自社の経営にとっての CSR の範囲（項目）」を問うた（図表 3）。その中でも「最も重要」と考えている CSR 項目として、回答企業の 66% が「品質のいい施工を行うこと」を選んだ（図表 4）。また、複数回答「(CSR 項目に) 該当する」まで含めると、94% の企業が「品質のいい施工」を CSR と捉えていることがわかる（図表 3）。

² 中小企業の CSR に対する意識、取り組み実態と課題等について、大企業と比較・分析するため、実施された調査である（調査対象：中小企業 4,209 社、大企業 109 社）。詳細については、東京商工会議所 HP（<http://www.tokyo-cci.or.jp/kaito/chosa/2005/170712.html>）を参照のこと。

図表3 自社の経営にとってのCSRの範囲（複数回答）



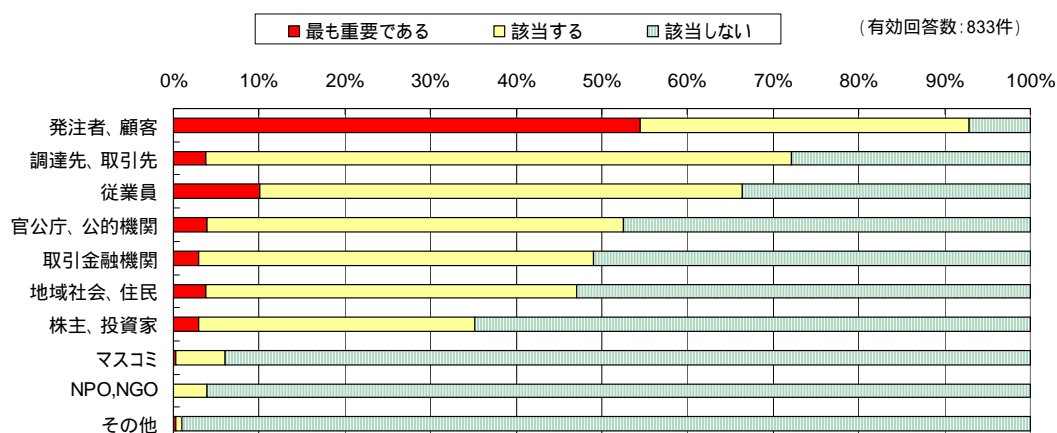
図表4 自社の経営にとって最も重要なCSRの項目（単数回答）



この「品質のいい施工」の選択項目について特徴的なのは、他の項目については、資本金が低くなるほど選択率が下がってくるのに対して、「品質のいい施工」だけは資本金が低くなくても高い選択率を維持しているということである。企業規模の大小にかかわらず、「品質のいい施工」の重要性が認識されている証左といえる。

また、全体として、「環境」や「社会貢献」といった項目より、「経営」、それも現場に近い項目に関しての選択率が高いことが特徴として現れている。

図表 5 利害関係者（複数選択）

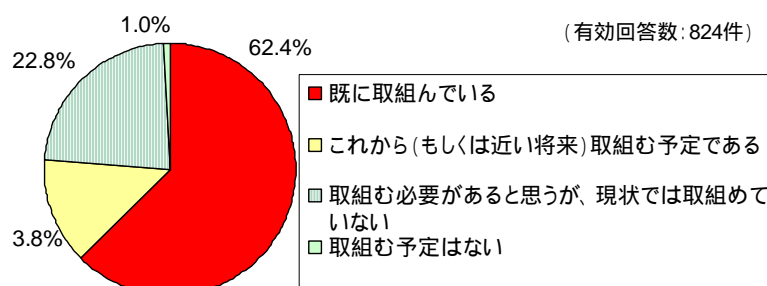


続いて、利害関係者の範囲について問うた（図表 5）。「発注者・顧客」が「利害関係者に該当する」と回答した会社は 93%にのぼった。規制・監督者であり、また発注者でもある、官庁・公的機関をステイクホルダーと捉える割合が高いことが、建設業の特徴であるといえるだろう。

(2) CSR 経営の現状と課題

図表 6 は、CSR への取組度について聞いた結果である。「既に取り組んでいる」62%と、中小企業が主たる調査対象であることを考慮すると、取り組みの進捗度としては高い数値を示した。これは、「CSR の認知度」のところで「品質のいい施工」を CSR と考えている企業が多数を占めたが、「品質のいい施工」はまさしく建設業の本業であるため、必然的にすでに取り組んでいるとした企業の比率が高かったものと思われる。

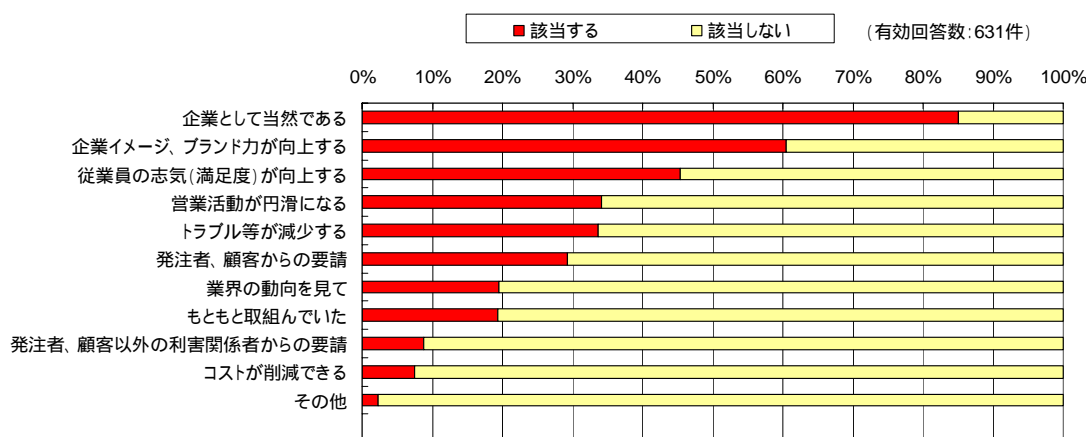
図表 6 取組度



図表7は、CSRに取り組む理由を問うた。「企業として当然である」85%、「企業イメージ、ブランド力の向上」61%など、定量的に計ることができない項目が上位を占めた。一方、直接的な理由である「営業活動の円滑化」「トラブル等の減少」「発注者・顧客からの要請」等はそれぞれ3割前後に止まった。

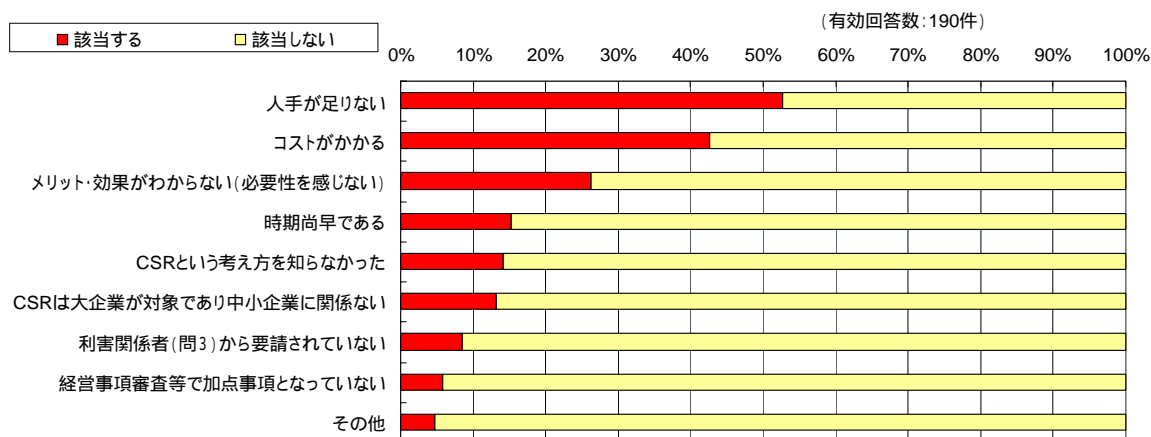
「企業として当然」の回答が多数を占めた理由としては、図表3で示したように、「品質のいい施工」すなわち建設業の本業に関わる項目がCSRの中心と認識されている傾向があるため、本業の取組だから「当然」のこととして認識されている可能性が挙げられよう。また、「企業として当然」を選択した回答企業の比率は、資本金規模の大きい階層ほどこの傾向が見られた。

図表7 取り組む理由



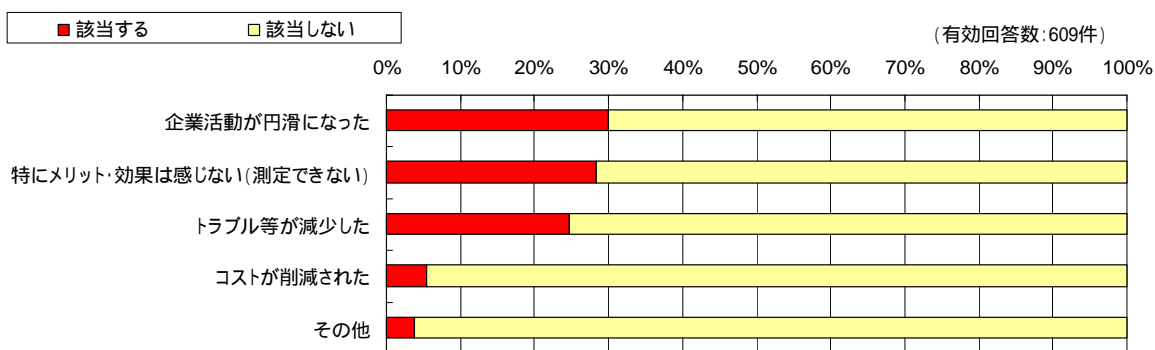
図表8は、上述の「取組度」の設問において、「現状では取り組めていない」もしくは「取り組む予定はない」と回答した企業に対して、その理由を問うたものである。最も多かった理由の上位に位置したのは、「人手が足りない」「コストがかかる」といった、経営資源不足、収益悪化などに対する直接的な懸念であった。先の東京商工会議所の調査でも同様の回答傾向が見られる。

図表8 取り組んでいない理由



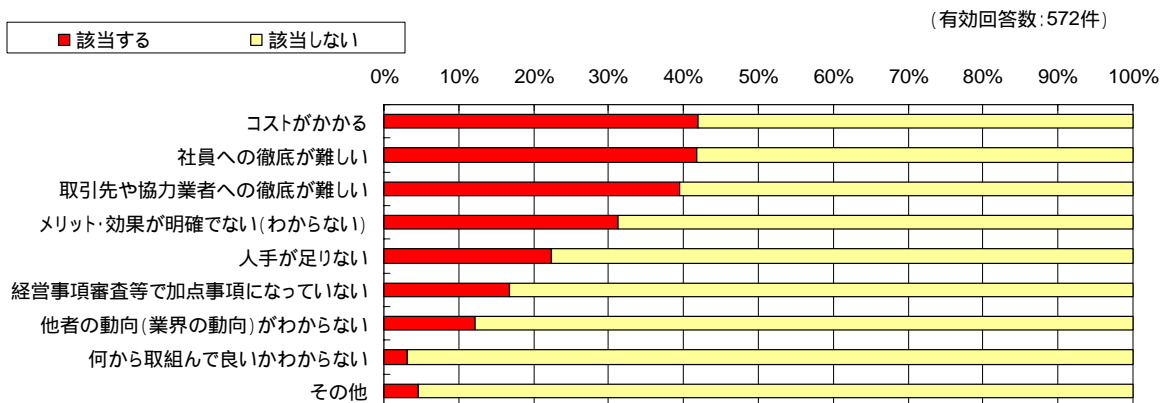
図表 9 は、CSR に取り組むメリットと効果について聞いたものである。「企業イメージ、ブランド力向上」「従業員の志気向上」といった、定量的に計ることができない（効果としては間接的である）項目が上位を占めている。

図表 9 取り組むメリット



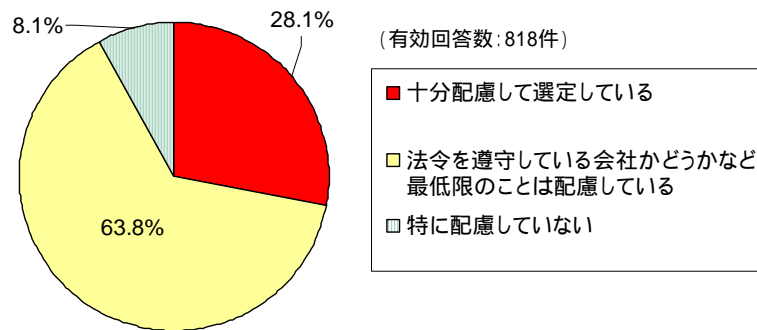
図表 10 は、CSR に取り組む上での課題について聞いた結果である。「コストがかかる」、「社員や取引先・協力業者への徹底が難しい」など、コスト面、労力面での課題が上位を占めた。なお、「社員への徹底が難しい」という項目を選択した企業は、資本規模が大きくなるほどその割合が増えている。

図表 10 取り組む上での課題



図表 11 は、調達先の選定に当たって、「法令を遵守している会社かどうか最低限のことは配慮している」回答企業が 64%にのぼり、「十分に配慮している」28%とあわせると 9割強の会社にのぼる。ただし、ここでは法令の遵守がすなわち CSR の実践とは限らないことには留意する必要がある。

図表 11 調達先の選定の配慮



3 . おわりに

CSR の認知度は 96%、「品質のいい施工」を CSR と考えている建設企業は 94%に達した。「CSR に既に取り組んでいる」企業は 62%であった。こうした調査結果については、「品質のいい施工」という本業を通じて、社会的に貢献する姿勢の現われと見ることができるが、一方、昨今のコンプライアンス上の問題が頻出する建設業界へ注がれる社会・市民イメージや信頼性との間にギャップがあり、今後は建設業の CSR を検討する上での一つの課題になるだろう。

また、CSR に取り組めない要因としては「人手が足りない」「コストがかかる」が上位となったことからわかるように、とりわけ慢性的な人員不足に悩む中小建設企業にとっては、CSR へ取り組むことの意義・メリットを見いだすことが必要となるだろう。

(担当：研究員 住田 佳津男)

・民間工事における発注方式に関する実態調査

本調査は、民間企業の発注方式の実態と今後の方向性を把握するために、大手民間発注者を対象に実施したアンケート調査である。本号から 3 回にわたり、その調査結果を紹介する。

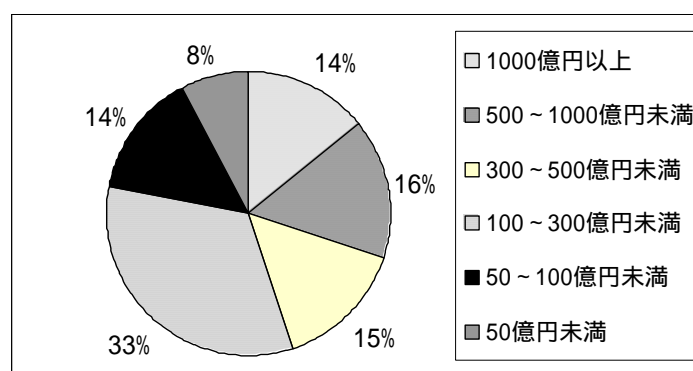
実施したアンケート調査の概要

1. 調査名称：「民間工事における発注方式に関する実態調査」
2. 調査対象：623 社（「会社四季報 06 年 4 集（秋）」より建設業を除く設備投資実績³ 50 億円以上の企業を選定）
3. 回答企業：131 社（回収率 21.0%）
4. 回答企業の業種：

| | | | | | |
|-----------|-----|-------------|-----|------|----|
| 製造業 | 75社 | 電力・ガス・エネルギー | 8社 | 通信 | 2社 |
| 運輸・倉庫・不動産 | 21社 | 卸売・小売業 | 17社 | サービス | 4社 |

無記名での回答につき不明 4社

5. 調査時期：06 年 11 月 15 日～06 年 11 月 30 日（回収期限）
6. 調査方法：郵送によるアンケート調査



回答企業の資本金⁴

³ 06 年 6 月までの直近決算における工事ベース（年間の工事实施額）での自社の有形及び無形固定資産に対する投資の合計額であり、リース契約分は含まない。連結決算による数値を含む。

⁴ 回答企業のうち、無記名のため資本金が不明である 4 社を除いた 127 社を対象として作成した。資本金の額は、06 年 6 月までの直近決算における数値であり、連結決算による数値を含む。

アンケートの項目

| . 建設工事発注金額について | | | |
|--------------------------|----|----|--------------------------------|
| 問1 | -1 | -1 | 2005年度の建設工事の発注総額 |
| | | -2 | 2005年度の1億円以上の建設工事の発注総額 |
| | | -3 | 2005年度の1億円以上の建設工事の発注件数 |
| | | -2 | 建設工事発注総額についての今後の予想 |
| | | -3 | 新設工事発注金額についての今後の予想 |
| | | -4 | 維持、補修、改修工事の発注金額についての今後の予想 |
| . 建設工事担当部門について | | | |
| 問2 | -1 | | 建設工事の専門部署の設置の有無 |
| | -2 | -1 | 専門部署の職員数 / 技術者数 |
| | | -2 | 専門部署における建設会社出身の技術者の採用 |
| | | -3 | 今後の専門部署のあり方について |
| | | -3 | 建設会社との折衝における第三者のサポートの必要性 |
| . 建設工事の発注方法について | | | |
| 問3 | -1 | | 発注方式の発注件数全体に占める大よその割合 |
| | -2 | | 発注方式の見直しや変更について |
| | -3 | | 今後どのような発注方式を最も増やすべきか |
| | -4 | | サブコンからの直接見積徴収の有無 |
| | -5 | | 概算工事費や希望（目標）価格での契約の有無 |
| | -6 | | VEや技術提案、海外調達品等を採用する場合の責任条項 |
| | -7 | | 海外からの資機材調達の効果 |
| | -8 | | CM方式の検討や採用 |
| . 建設工事における設計者と施工者の関係について | | | |
| 問4 | -1 | | 3者協議の有無 |
| | -2 | | 工事監理の担当者について |
| | -3 | | 工事監理者と施工者の役割分担について |
| | -4 | | 工事監理者の常駐の有無 |
| | -5 | | 瑕疵についての設計者と施工者の責任分担に関する取り決めの有無 |
| . 設計施工一括発注方式について | | | |
| 問5 | -1 | | 選定方式と大よその採用割合 |
| | -2 | | 特命の場合に何を重視するか |
| | -3 | | 特命の場合での設計への関与 |
| | -4 | | 特命の場合での工事金額の決定方法 |
| | -5 | | 何社程度に参加を依頼するか |
| | -6 | | 最終選定に際して重視するもの |
| | -7 | | 競争入札の場合での施工会社の決定方法 |
| | -8 | | 施主の立場での業務支援機関 |

| . 施工一括発注方式について | | |
|----------------|-----|------------------------|
| 問6 | -1 | 選定方式と大よその採用割合 |
| | -2 | コストオン方式の採用 |
| | -3 | 特命の場合に何を重視するか |
| | -4 | 何社程度に参加を依頼するか |
| | -5 | 提案方式における最終選定に際して重視するもの |
| | -6 | 見積合せにおける最終選定に際して重視するもの |
| | -7 | 競争入札の場合での施工会社の決定方法 |
| | -8 | 施主の立場での業務支援機関 |
| . 施工分離発注方式について | | |
| 問7 | -1 | 分離発注方式の形態 |
| | -2 | 分離する工種の数 |
| | -3 | 分離発注方式の場合のコスト効果 |
| | -4 | 選定方式と大よその採用割合 |
| | -5 | 特命の場合に何を重視するか |
| | -6 | 何社程度に参加を依頼するか |
| | -7 | 提案方式における最終選定に際して重視するもの |
| | -8 | 見積合せにおける最終選定に際して重視するもの |
| | -9 | 競争入札の場合での施工会社の決定方法 |
| | -10 | 施主の立場での業務支援機関 |
| | -11 | 施工会社に対するマネジメントは誰が行うか |
| . CM発注方式について | | |
| 問8 | -1 | 採用したCMの形態 |
| | -2 | CMRの主体業種 |
| | -3 | CMRの選定方式 |
| | -4 | 工事発注方式の形態 |
| | -5 | CMRに委託したマネジメント業務 |
| | -6 | CMRへの報酬の算出方法 |
| | -7 | 今までに発注したCM方式の数 |
| | -8 | CM方式で発注した最大規模の工事費用 |
| | -9 | 成果として上がったもの |
| | -10 | CM方式の今後の採用予定 |

注) 問1～問4の調査結果を本号で紹介する。問5、6は次号で、問7、8は4月号で紹介する。

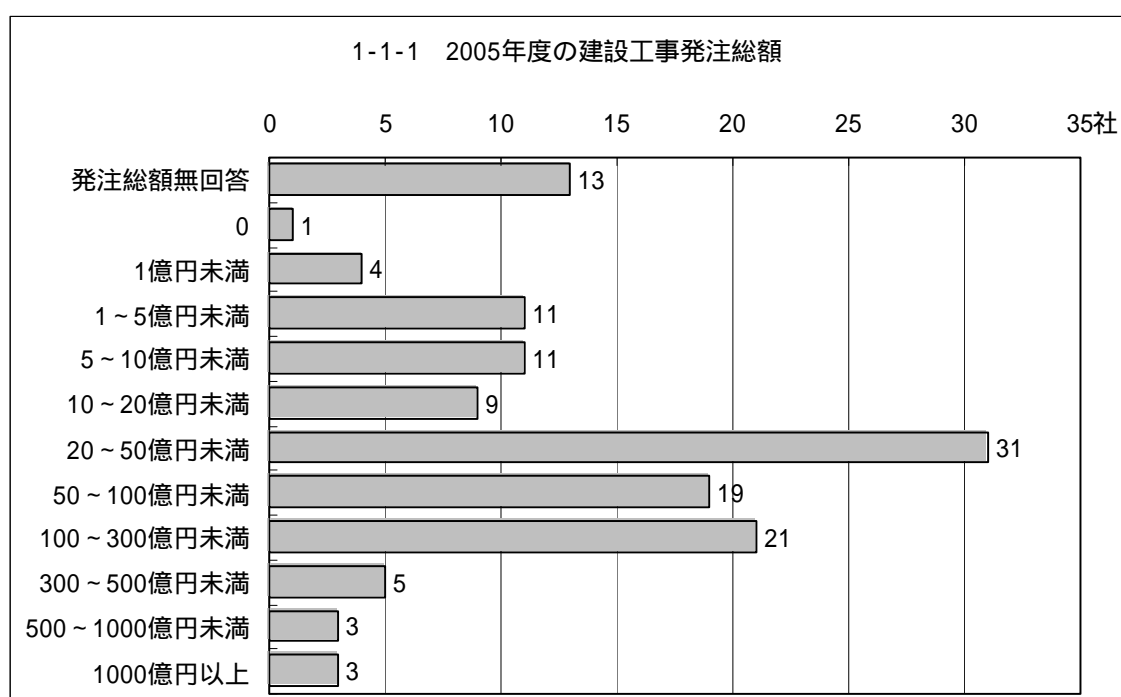
調査結果

・建設工事発注金額について

問1 - 1 - 1 2005年度の建設工事の発注総額について

今回のアンケートに回答した131社のうち、2005年度の発注総額について無回答であった13社を除く118社の1社当たり平均の発注総額は、121億38百万円であった。

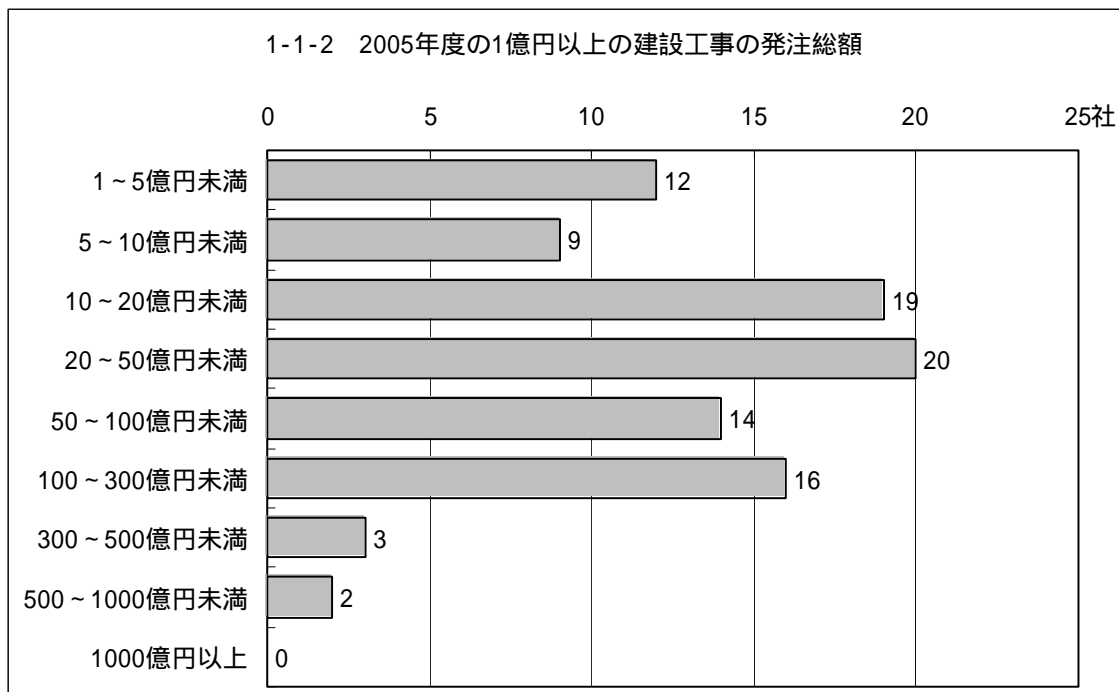
発注総額別では、「20億円以上50億円未満」が31社（26%）と最も多く、次いで「100億円以上300億円未満」が21社（18%）であった。発注総額が1,000億円以上の企業も3社（3%）あった。



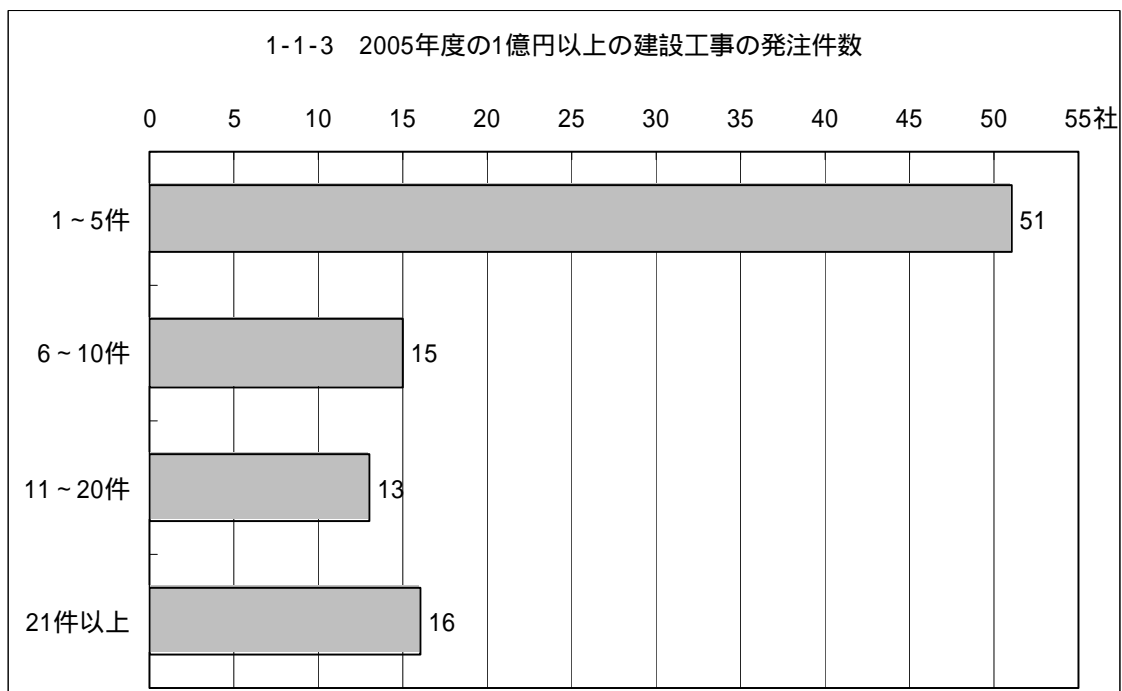
問1 - 1 - 2・問1 - 1 - 3 2005年度に発注した建設工事のうち、1億円以上の工事の発注総額と発注件数について

2005年度に発注した建設工事のうち、1億円以上の工事の発注総額と発注件数については、回答した95社の年間の発注総額は1社当たり76億12百万円、発注件数は1社当たり13件、平均工事額は1件当たり5億85百万円であった。

また、1億円以上の工事の発注総額は、「20億円以上50億円未満」が20社（21%）と最も多く、次いで「100億円以上300億円未満」が16社（17%）、「50億円以上100億円未満」が14社（15%）、「1億円以上5億円未満」が12社（13%）であった。

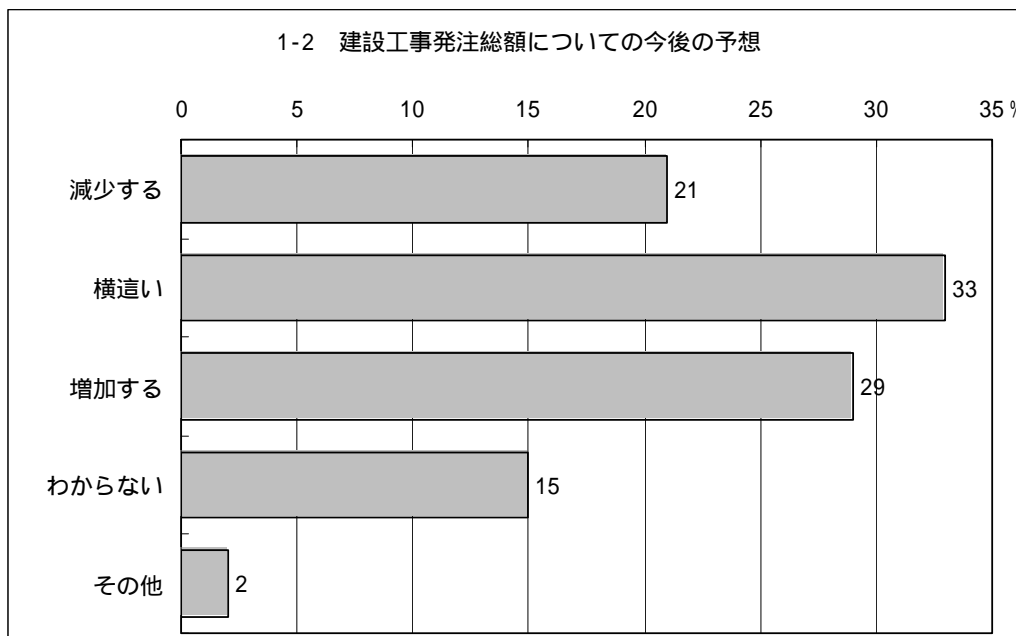


1億円以上の工事の年間発注件数としては、5件までが51社（54%）と最も多く、21件以上も16社（17%）あった。年間50件以上発注する企業が5社あり、結果的にそれらが全体を押し上げる形で、1社当たり平均13件となった。



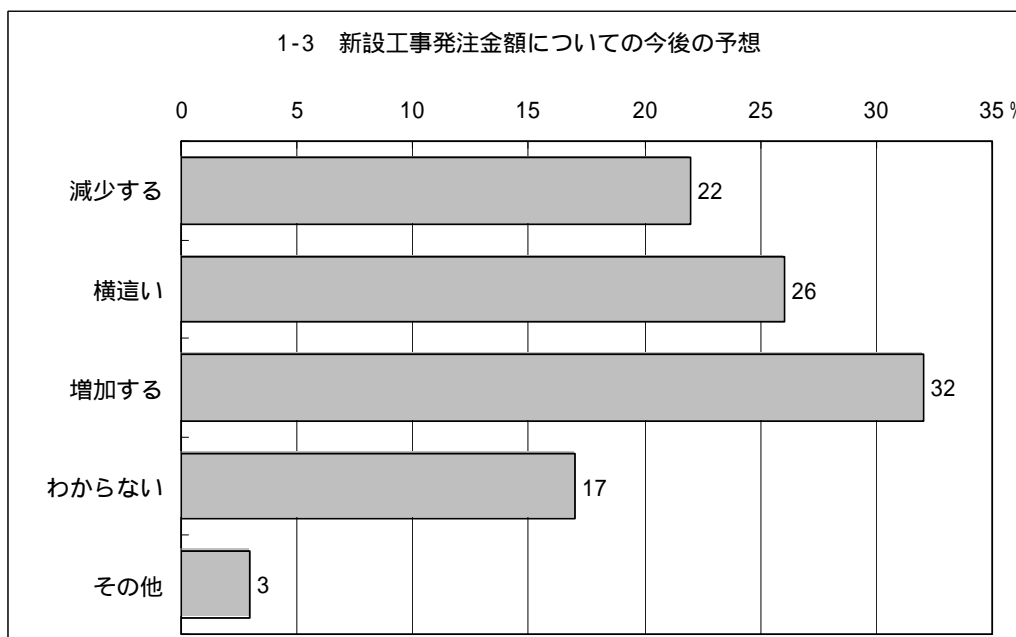
問1 - 2 建設工事発注総額について、今後どのようにになると予想しますか

今後の建設工事発注総額の予想については、「横這い」と答えた企業が 33%（回答企業 130 社中 43 社）と最も多く、次いで「増加する」が 29%（38 社）、「減少する」が 21%（27 社）であった。



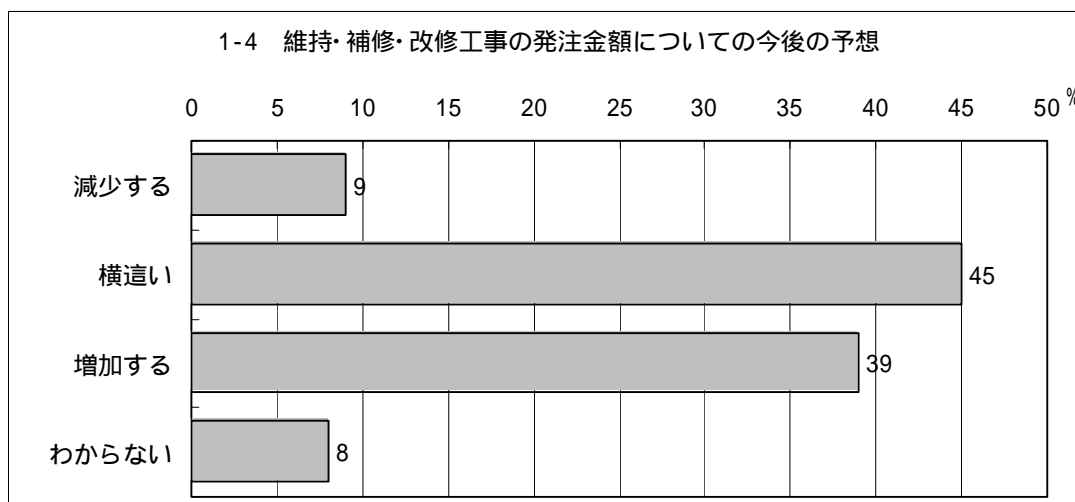
問1 - 3 新設工事の発注金額について、今後どのようにになると予想しますか

新設工事については、「増加する」と答えた企業が 32%（回答企業 129 社中 41 社）と最も多く、次いで「横這い」が 26%（34 社）、「減少する」が 22%（28 社）であった。



問1 - 4 維持、補修、改修工事の発注金額について、今後どのようにになると予想しますか

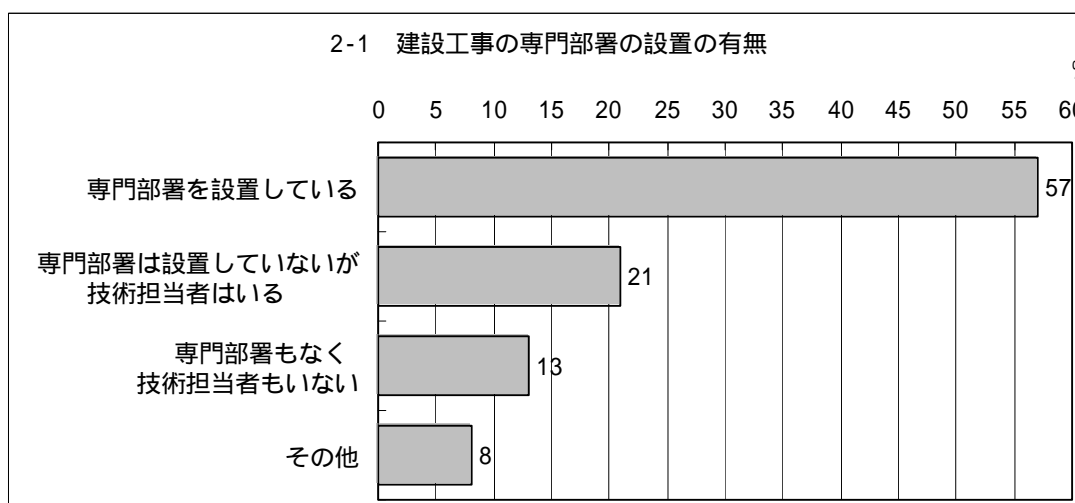
維持、補修、改修工事については、「横這い」と答えた企業が45%（回答企業129社中58社）と最も多く、次いで「増加する」が39%（50社）、「減少する」が9%（11社）であった。



・ 建設工事担当部門について

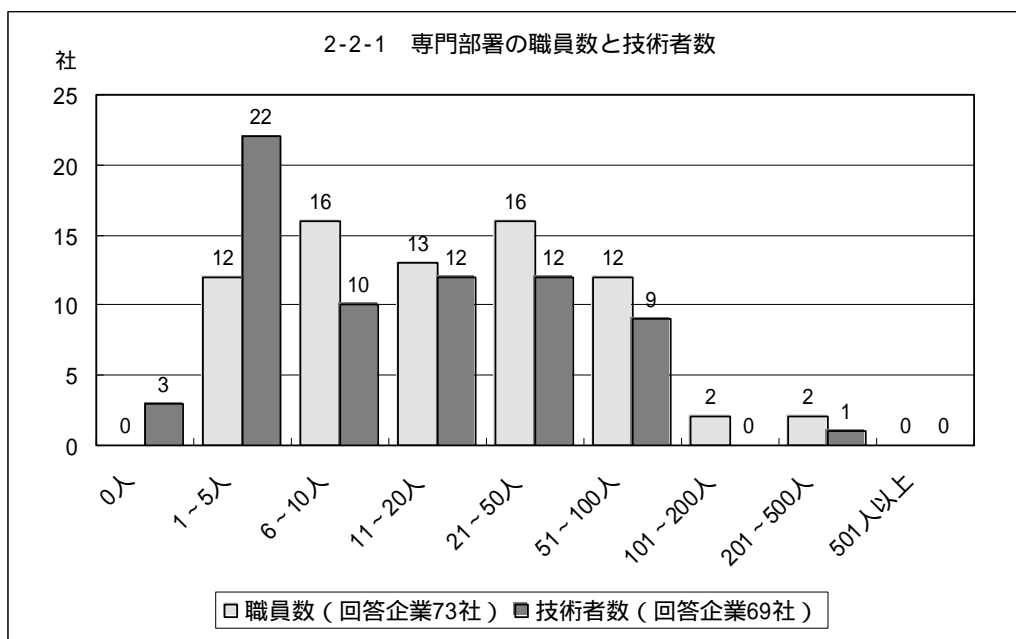
問2 - 1 建設工事の専門（設計・監理・発注・維持管理等の技術中心）の部署を設置していますか

建設工事の専門部署の設置については、「設置している」と答えた企業が57%（回答企業131社中75社）あり、過半数を占めた。「専門部署は設置していないが技術担当者はいる」と答えた企業は21%（28社）、「専門部署もなく技術担当者もいない」と答えた企業は13%（17社）であった。



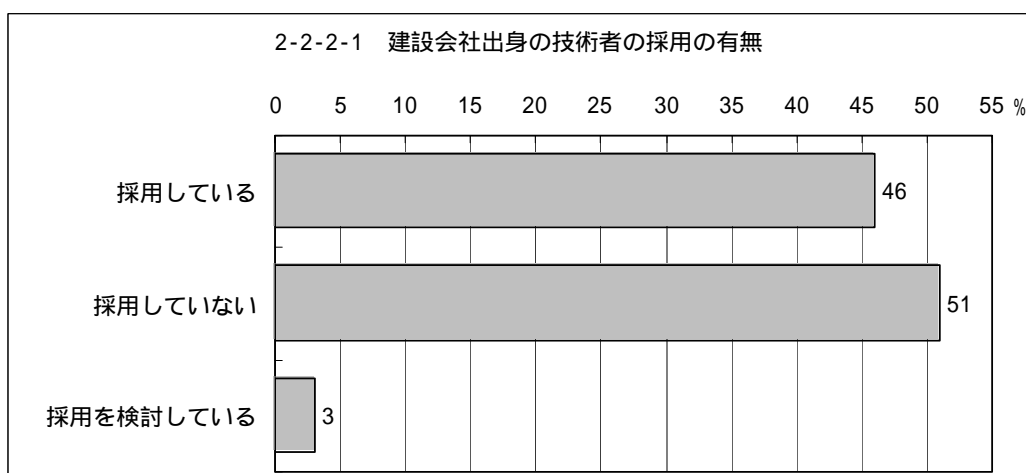
問2-2-1 前問の問2-1で（専門部署を設置している）と回答した方にお聞きします。専門部署の職員及び建設工事に関わる技術者は何人ですか

専門部署の職員数と技術者数については、職員数では、「6～10人」、「21～50人」がいずれも16社と多く、次いで「11～20人」が13社であった。技術者数では、「1～5人」が22社で最も多く、次いで「11～20人」、「21～50人」がいずれも12社であった。平均職員数（回答企業73社）は43人、平均技術者数（回答企業69社）は27人であり、これを単純に割ると、職員に占める技術者の割合は、1社当たり63%であった。

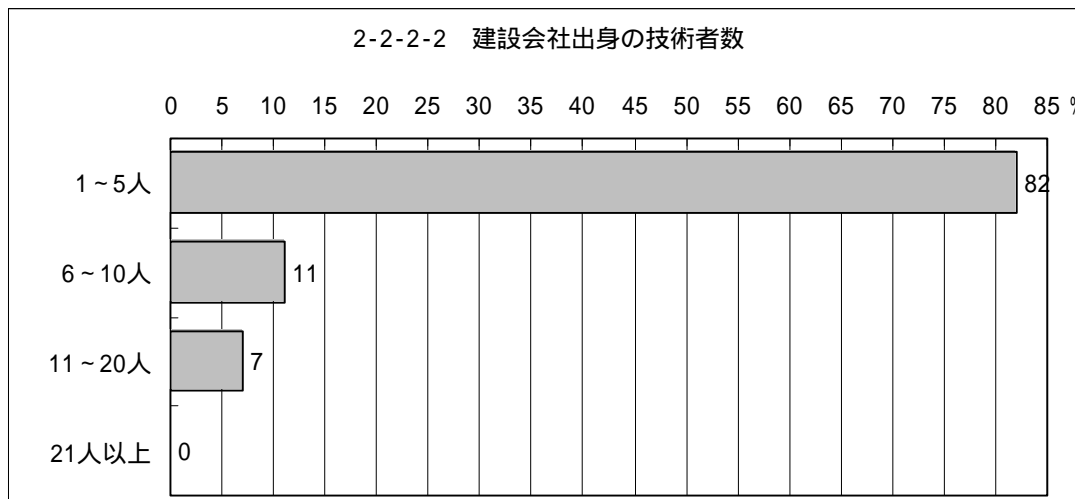


問2-2-2-1 現在、専門部署に建設会社出身の技術者を採用していますか

専門部署における建設会社出身の技術者の採用については、「採用していない」が51%（回答企業70社中36社）、「採用している」が46%（32社）であり、「採用を検討している」のは3%（2社）であった。

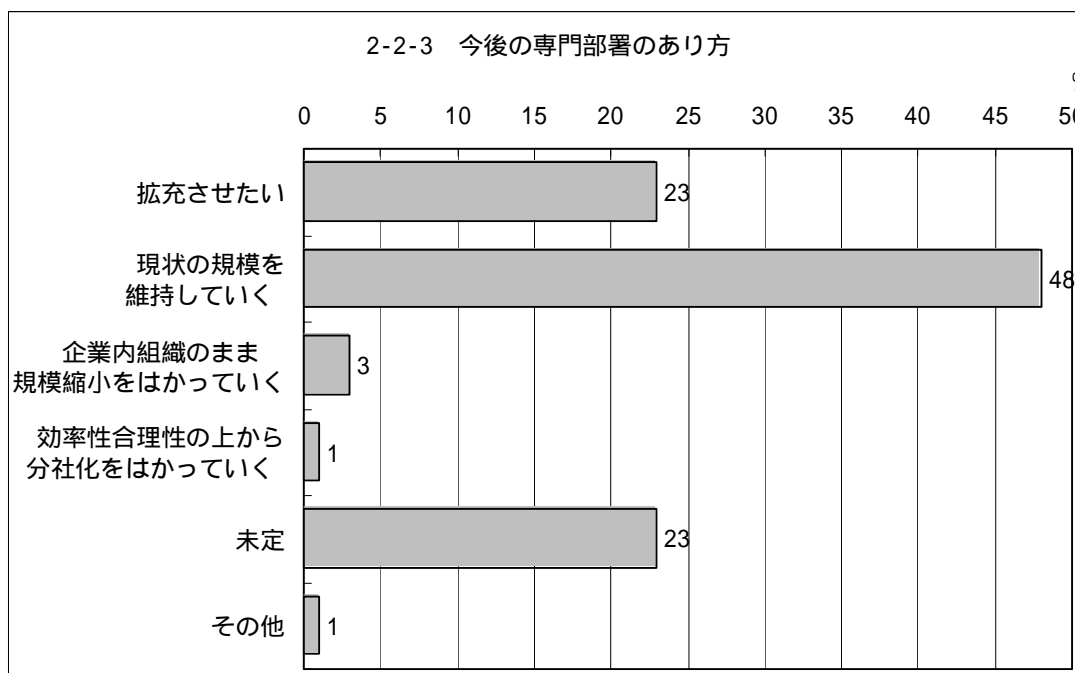


問2 - 2 - 2 - 2 現在、専門部署に建設会社出身の技術者を何人採用していますか
 建設会社出身の技術者の採用人数としては、「1～5人」が82%（回答企業28社中23社）と多数を占めた。



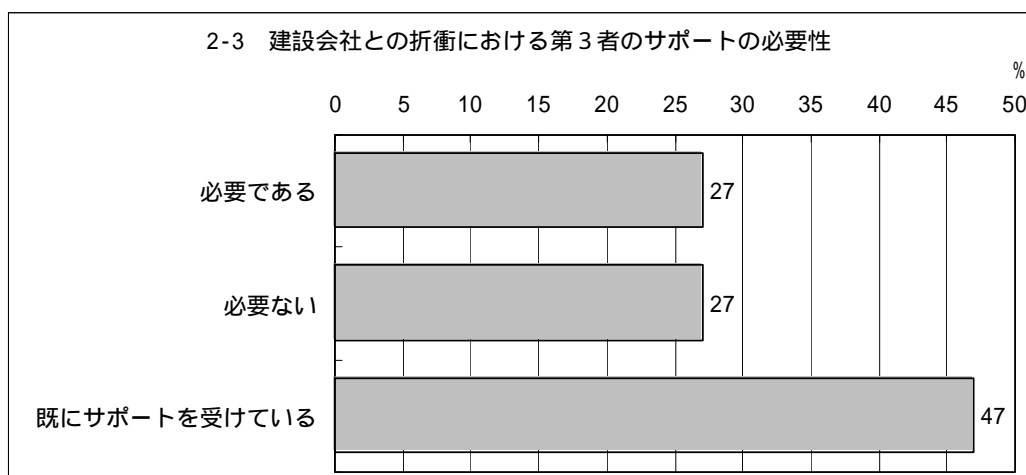
問2 - 2 - 3 今後の専門部署について、どのように考えていますか

今後の専門部署のあり方については、「現状の規模を維持していく」が48%（回答企業69社中33社）と半数近くを占めた。次いで、「拡充させたい」、「未定」がいずれも23%（16社）であった。「企業内組織のまま規模縮小をはかっていく」は3%（2社）、「効率性合理性の上から分社化をはかる」は1%（1社）と少なかった。



問2 - 3 問2 - 1で（専門部署もなく技術担当者もいない）と回答した方にお聞きします。建設会社との折衝において、専門知識を有する第三者のサポートが必要ですか

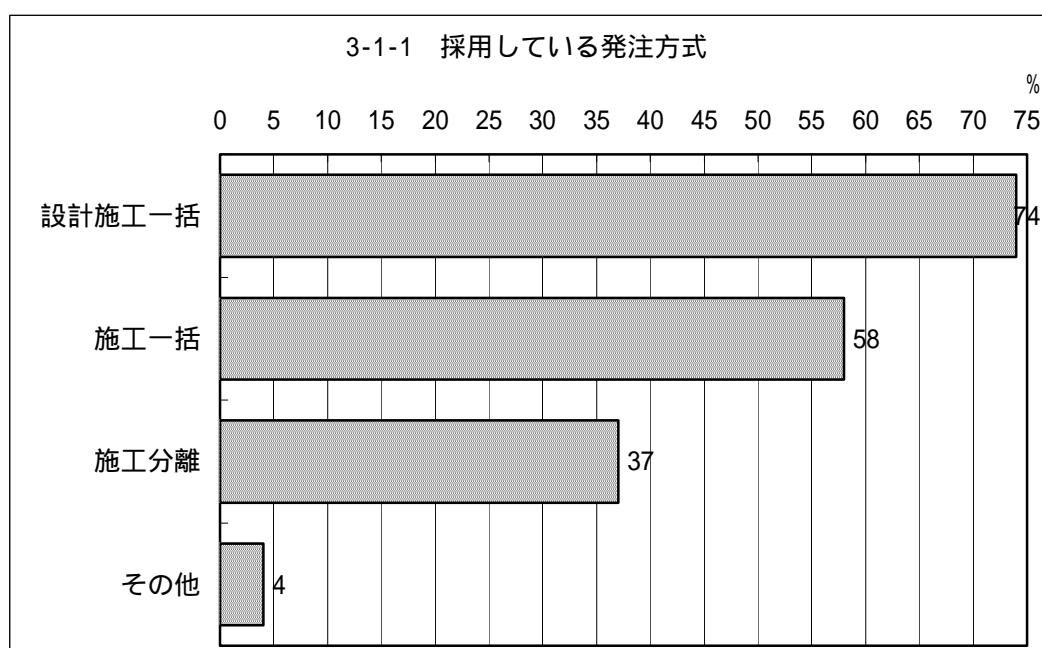
「既にサポートを受けている」が47%（回答企業15社中7社）、次いで、「必要である」、「必要ない」がいずれも27%（15社中4社）であった。



・建設工事の発注方法について

問3 - 1 - 1 現在、発注する建設工事の発注方式について

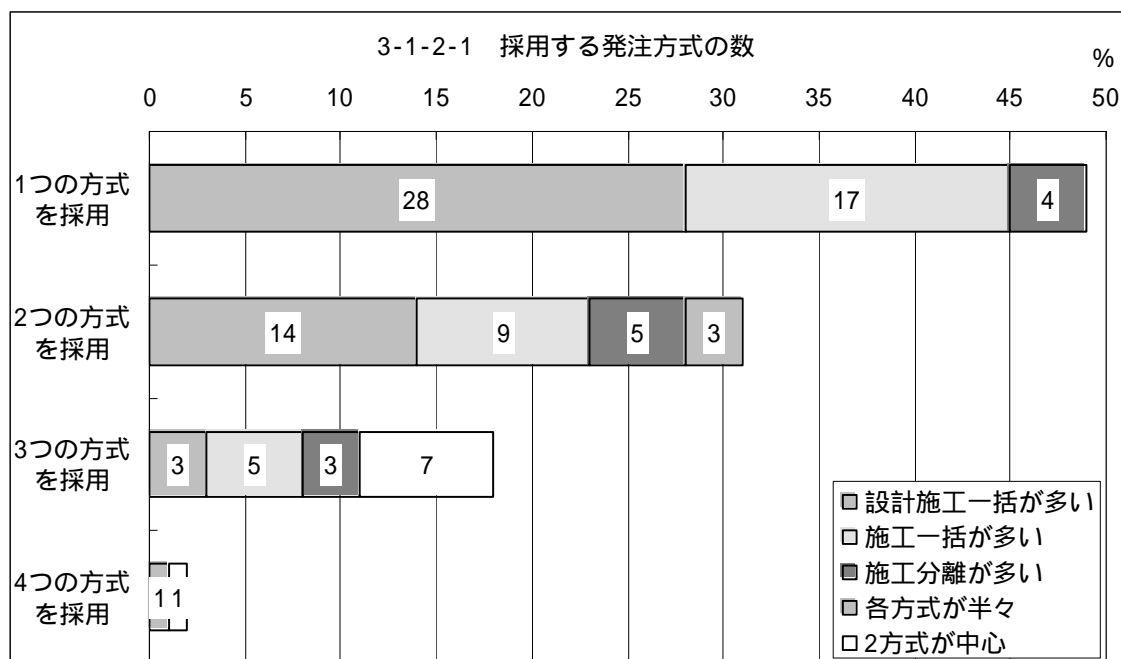
現在、採用している発注方式は、「設計施工一括」が74%（回答企業123社中91社）と最も多く、次いで、「施工一括」58%（71社）「施工分離」37%（46社）であった。



注) パーセンテージは全有効回答数に対する割合（複数回答可）

問3 - 1 - 2 - 1 現在、発注する建設工事の発注方式と発注件数全体に占める割合はどの程度ですか

採用する発注方式の数については、「1つの方式を採用」する企業が49%（回答企業123社中60社）と半数近くを占めた。次いで「2つの方式を採用」する企業が31%（38社）、「3つの方式を採用」する企業が19%（23社）であった。「4つの方式を採用」する企業は2%（2社）と極めて少なかった。

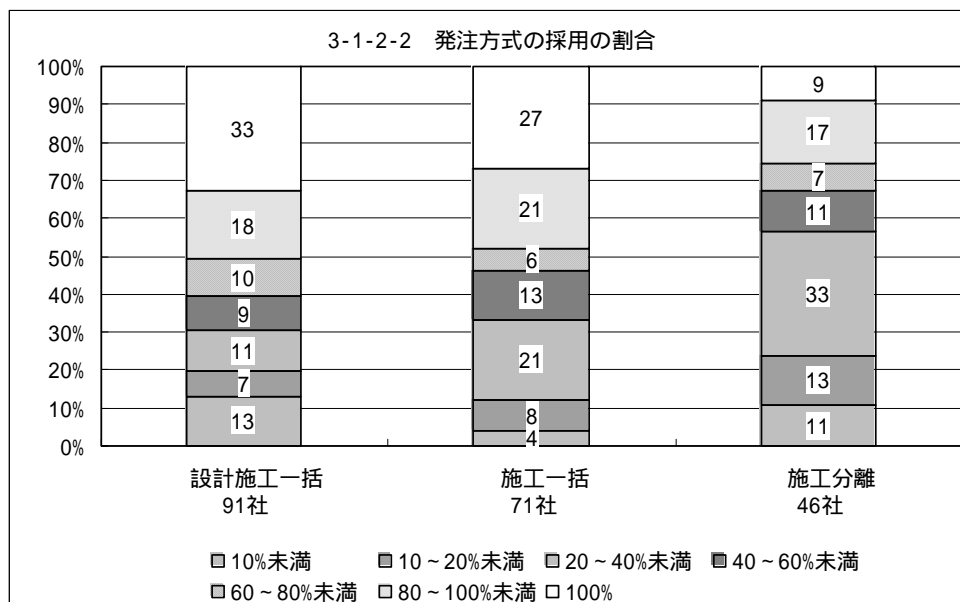


また、どのような場合に、どのような理由から、その発注方式を用いますか

「どのような場合に、どのような理由から、その方式を採用するか」の記述回答については、「設計施工一括」では、品質確保、コスト縮減、工期厳守を挙げる企業が同じくらい多かった。「施工一括」では、コスト縮減を挙げる企業が最も多く、次いで品質確保を挙げる企業が多かった。「施工分離」では、コスト縮減を挙げる企業が多数を占めた。

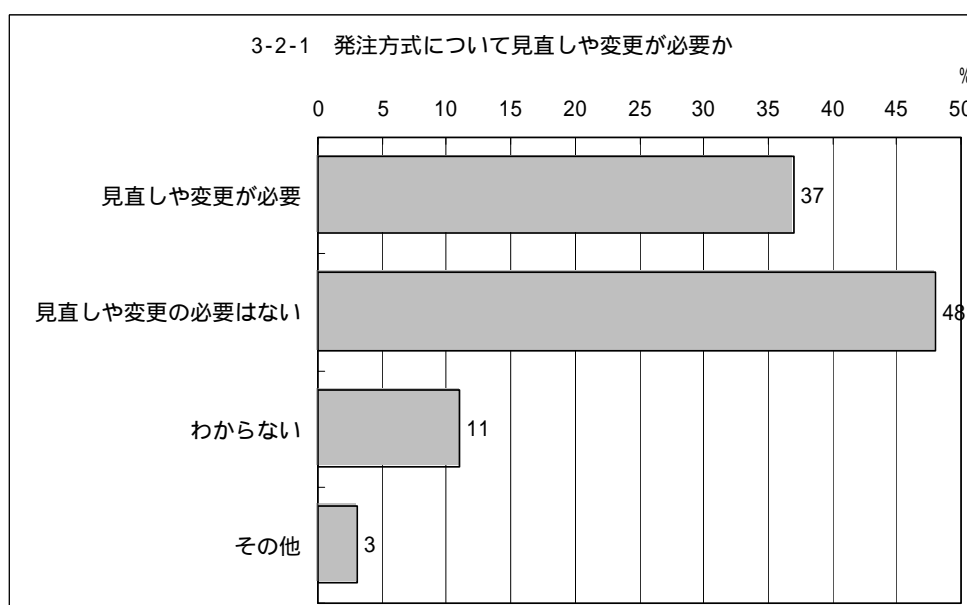
問3 - 1 - 2 - 2 「設計施工一括」「施工一括」「施工分離」それぞれの発注方式に関する大よその採用件数の割合の合計が100%になるよう記入して下さい

「設計施工一括」「施工一括」については、採用している企業の約半数が同方式により80%以上の工事を発注していると回答した。一方、「施工分離」については、採用している企業の過半数が同方式により発注する工事は40%未満であると回答した。



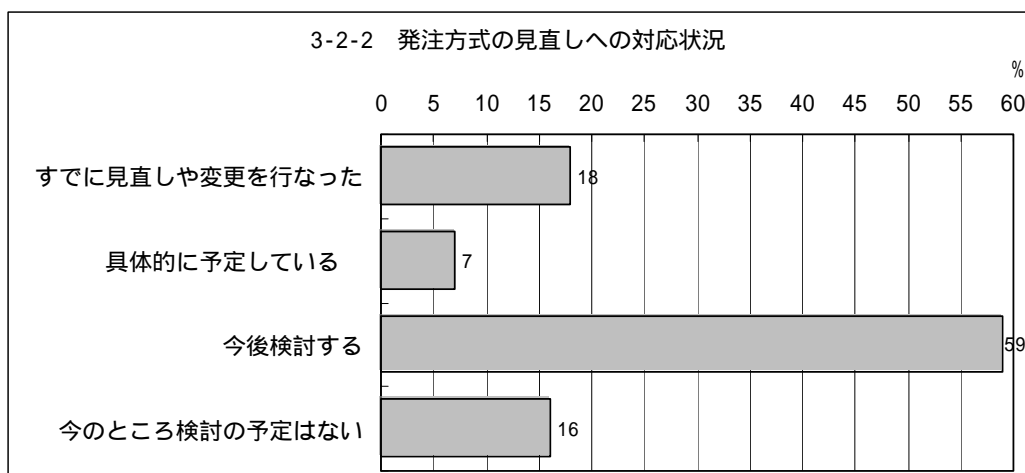
問3 - 2 - 1 現在、施工会社への発注方式について、何らかの見直しや対応の変更が必要と考えていますか

何らかの見直しや変更が「必要ない」と答えた企業は、48%（回答企業123社中59社）と半数近くあり、「必要ある」の37%（46社）を上回った。



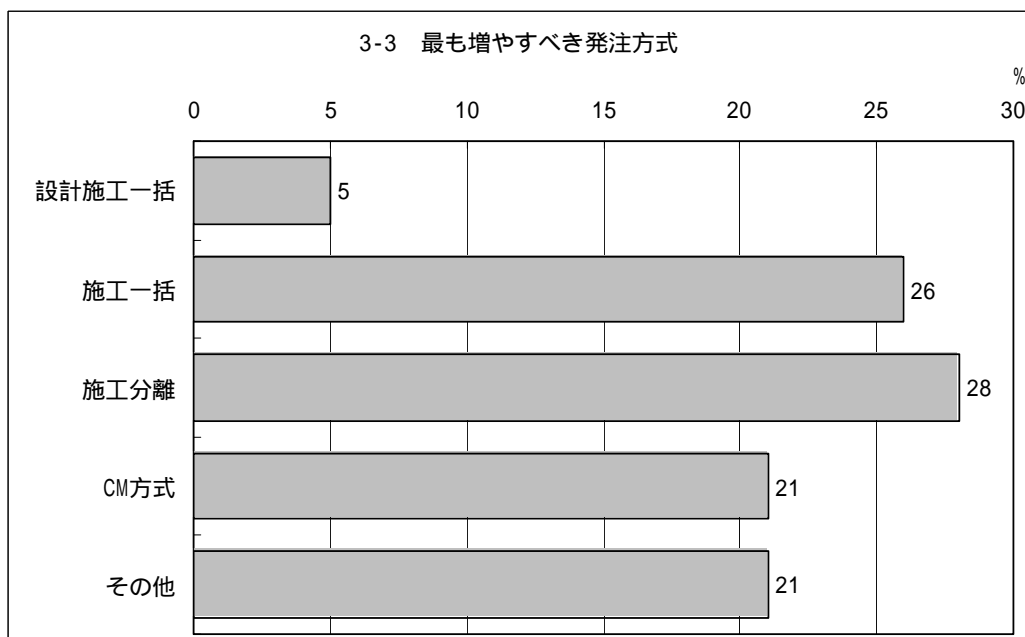
問3 - 2 - 2 前問の問3 - 2 - 1で（見直しや変更が必要）と回答された方にお聞きします。いつ頃見直しをしますか

発注方式について見直しが必要と答えた企業のうち、「今後検討」が59%（回答企業44社中26社）と過半数を占めた。次いで、「すでに見直しや変更を行った」が18%（8社）、「検討の予定なし」が16%（7社）であった。



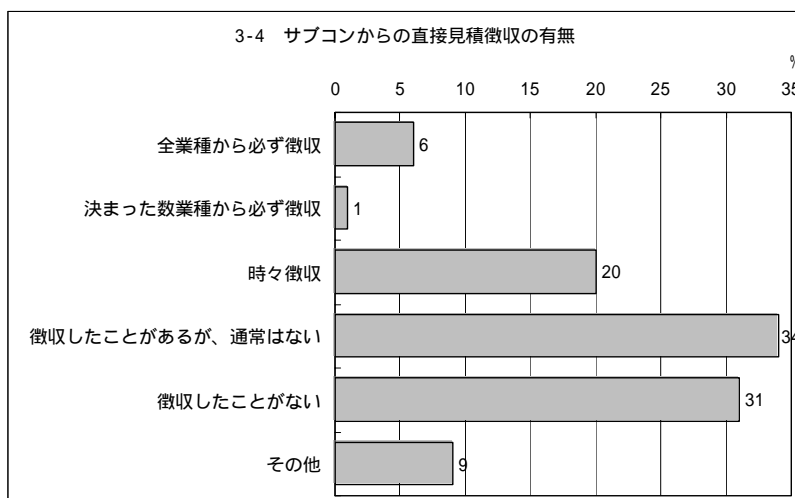
問3 - 3 問3 - 2 - 1で（見直しや変更が必要）と回答された方にお聞きします。今後どのような発注方式を最も増やすべきと考えますか

見直しにあたって、最も増やすべき発注方式としては、「施工分離」が28%（回答企業39社中11社）、「施工一括」が26%（10社）、「CM方式」、「その他」がいずれも21%（8社）であった。



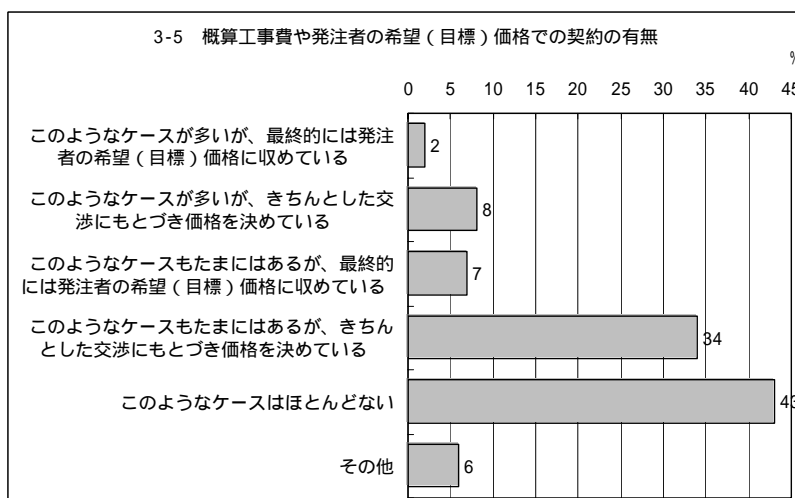
問3 - 4 ゼネコンへ工事を発注する場合、価格交渉の参考資料にするために、サブコンから直接見積を徴収することがあります。また、どのような理由で、どのような業種から徴収しますか

サブコンからの直接見積徴収については、「徴収したことがあるが、通常はしていない」が34%（回答企業126社中43社）、「徴収したことがない」が31%（39社）であった。一方、「時々徴収」を含めて、サブコンから直接見積を徴収する企業も約3割あり、その理由としては、コスト縮減、価格の妥当性の確認などであった。徴収する業種としては、「電気」「空調衛生」「昇降機」「給排水」など設備系業種が多かった。



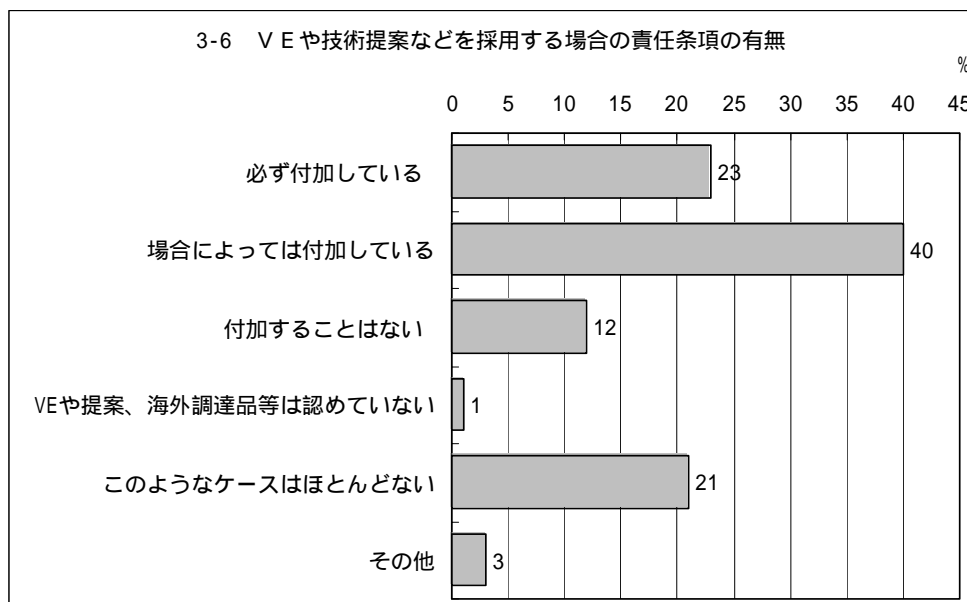
問3 - 5 建設工事をゼネコンへ発注する場合、着工までに価格交渉がまとまらないために、VE などを見込んだ概算の工事費で契約をしたり、発注者の希望（目標）価格で契約することがあります

「このようなケースはほとんどない」が43%（回答企業126社中54社）、「このようなケースもたまにはあるが、きちんとした交渉にもとづき価格を決めている」が34%（43社）と多かった。



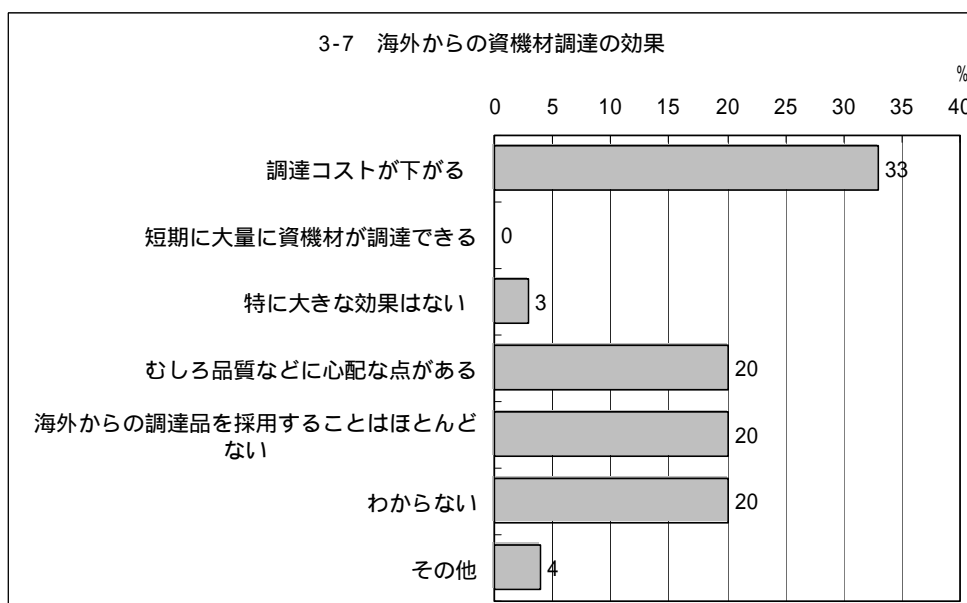
問3 - 6 ゼネコンと契約する際に、VE や技術提案、海外調達品等を採用する場合、品質や工期などを確保するために責任条項を付加しますか

責任条項の付加については、「場合によっては付加している」が40%（回答企業127社中51社）、「必ず付加している」が23%（29社）となっており、「付加している」と答えた企業が6割超を占めた。



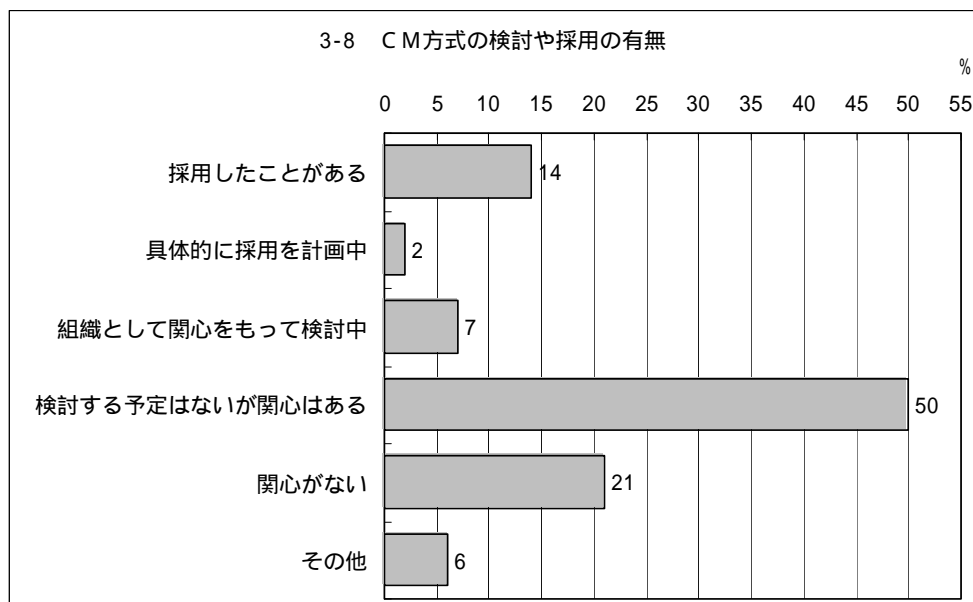
問3 - 7 海外からの建設資機材の調達によって、どのような効果があると考えますか

海外からの建設資機材の調達による効果については、「調達コストが下がる」と答えた企業が33%（回答企業126社中42社）と最も多かった。その一方で、「むしろ品質などに心配な点がある」と答えた企業が20%（25社）あった。



問3 - 8 CM（コンストラクション・マネジメント）方式について、検討や採用をしたことがありますか

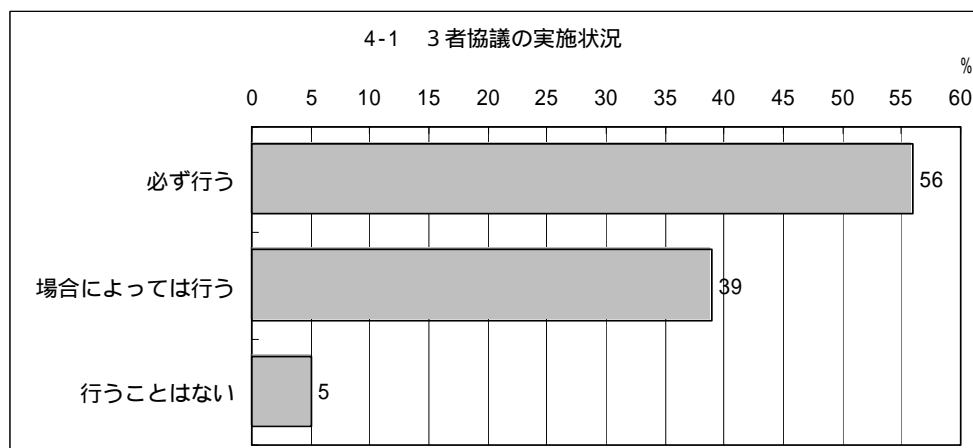
CM（コンストラクション・マネジメント）方式については、「検討する予定はないが関心はある」が50%（回答企業127社中63社）と企業の関心は高いものの、「採用したことがある」は14%（18社）と実績は少なかった。



・ 建設工事における設計者と施工者の関係について

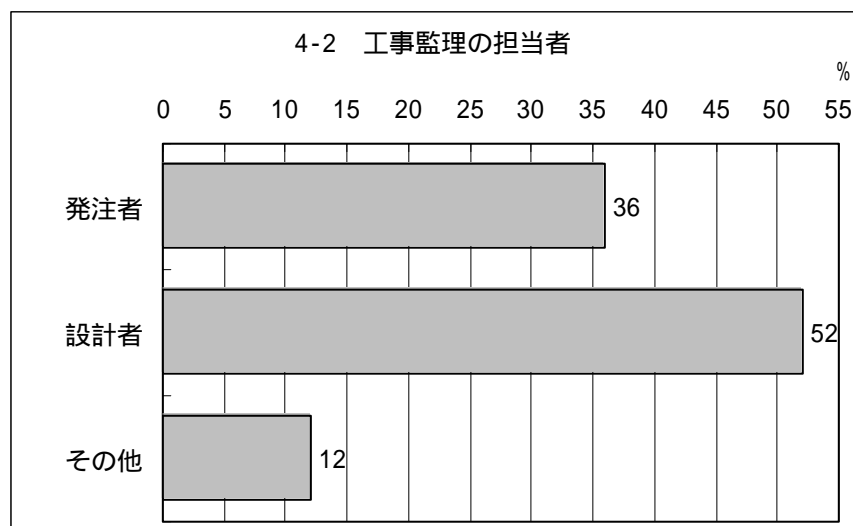
問4 - 1 工事を実施する上で、発注者、設計者および施工者による3者協議（設計図面を施工者が修正する等）を行いますか

「必ず行う」と答えた企業が56%（回答企業124社中70社）と最も多く、次いで「場合によっては行う」が39%（48社）であった。3者協議を「行う」と答えた企業が多数を占めた。



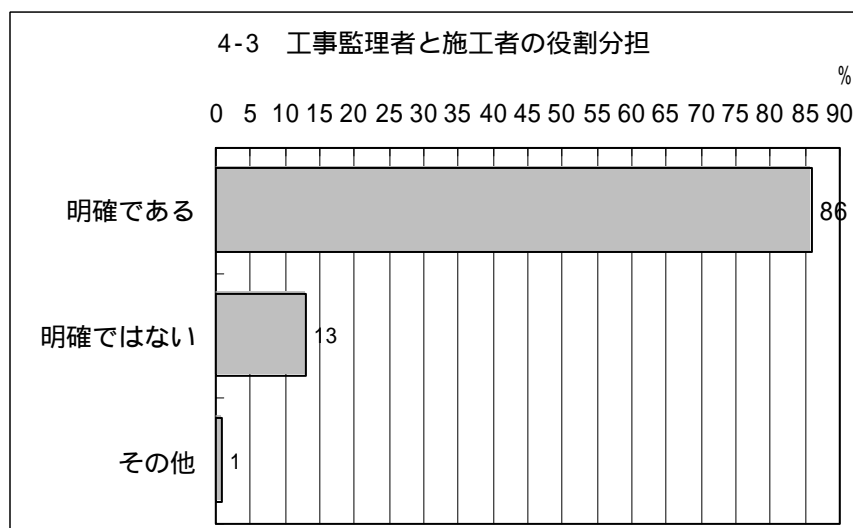
問4 - 2 工事の監理は、誰が行いますか

「設計者」と答えた企業が52%（回答企業123社中64社）と過半数を占め、次いで「発注者」と答えた企業が36%（44社）であった。



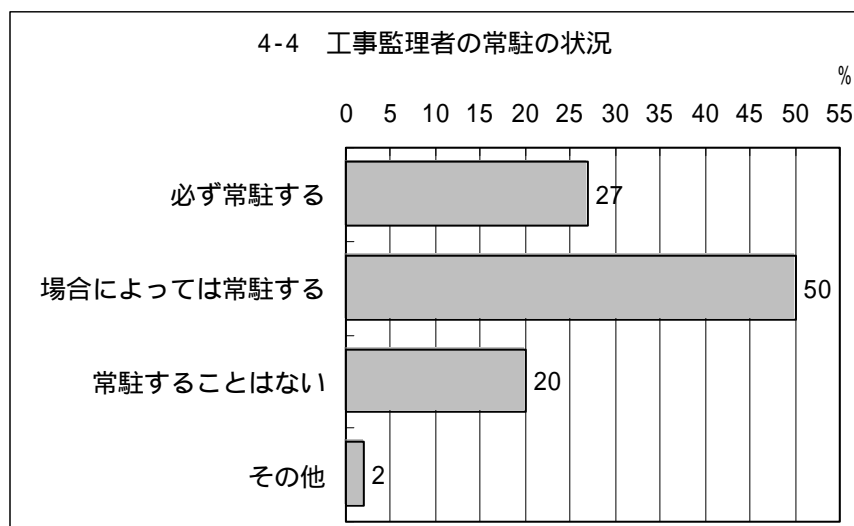
問4 - 3 工事監理者と施工者の役割分担は明確ですか

「明確である」と答えた企業が86%（回答企業125社中108社）であり、多数を占めた。



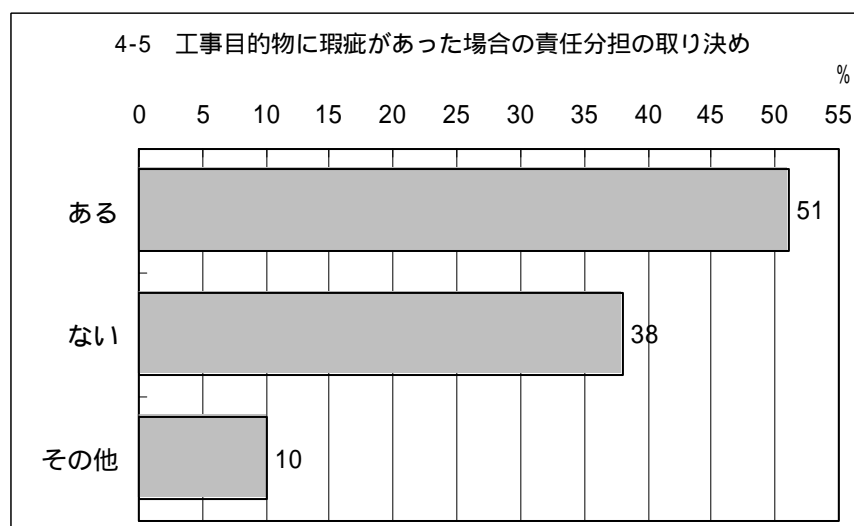
問4 - 4 工事監理者は工事現場に常駐しますか

「場合によっては常駐する」が50%（回答企業125社中63社）、次いで「必ず常駐する」が27%（34社）となっており、「常駐する」と答えた企業が8割近くを占めた。



問4 - 5 工事目的物に瑕疵があった場合の設計者と施工者の責任分担に関して取り決めはありますか

「ある」と回答した企業が51%（125社中64社）、「ない」が38%（48社）であった。



以下、次号に続く。

（担当：研究員 大下 嘉之）

・建設関連産業の動向 - 運輸 -

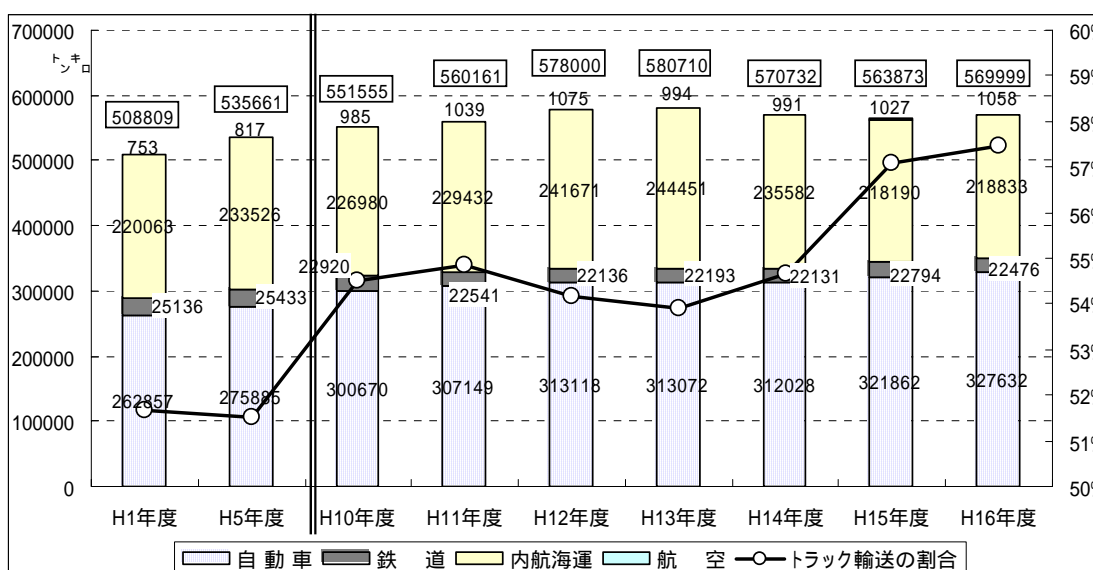
今月の建設関連産業の動向は、運輸産業について取り上げる。

運輸産業は、特に貨物トラック運送において建設業との関わりが強い。一方、建設業にとっても建設資材物流や資機材の搬入出等、運輸産業が建設生産サイクルに与える影響は強く、相互に深く関わりを持つ業界同士と言える。そのため本稿では運輸産業のうち貨物自動車運送事業（以下トラック事業）を中心に述べることにする。

（１）国内貨物輸送量の推移

トラックや鉄道、航空等の各種輸送モードを総計した国内貨物輸送量（トンキロベース）はここ数年 60 万トンキロ弱とほぼ横ばいで推移している。平成 16 年度の国内貨物輸送量（同）の内訳を見ると、自動車が輸送量全体の 60%弱を占め、続いて内航海運が 40%弱、鉄道と航空は合計でも 5%未満に過ぎない。中でもトラック事業は、近年以降の景況感の回復から荷動きが徐々に持ち直しつつあり、国内貨物輸送量全体に占める割合も増加を続けている。（図表 1）

図表 1 国内貨物輸送の推移とトラック輸送の割合



（左軸）輸送量 （右軸）国内貨物輸送に占めるトラック輸送の割合

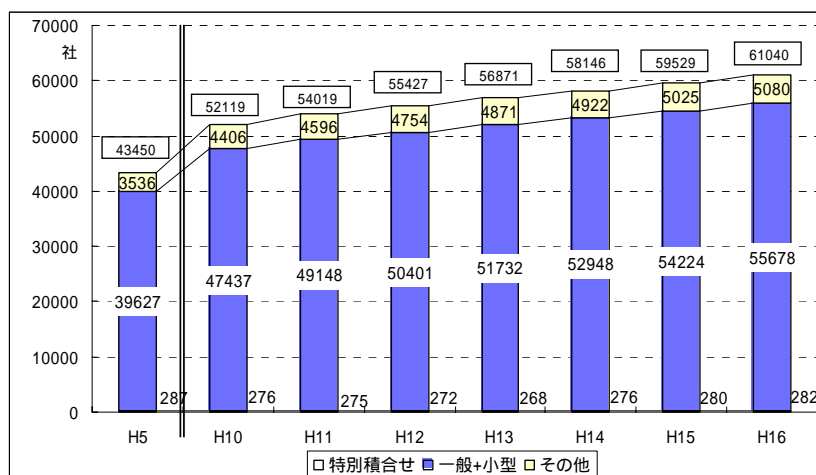
（出典）国土交通省「陸運統計要覧」

(2) トラック業界の動向

平成 17 年 3 月末現在の貨物運送事業者は、一般・小型が 55,678 業者、特別積合せ⁵282 業者、その他（特定⁶・霊柩）5,080 業者、合計 61,040 業者となり、平成元年と比較して約 1.5 倍に増加した。平成 2 年の物流二法⁷施行に伴う規制緩和により参入障壁が低くなったことが主な理由であり、ここ数年は年間千社超のペースで増加する傾向にあるが、そのうち参入が容易な一般・小型事業者が増加のほとんどを占めている。（図表 2）

またトラック事業の従業員数の推移を見ると、事業者数の増加傾向に比べて従業員数は穏やかながら減少傾向にあり、規制緩和以降に 1 事業所当りの平均従業員数が減少傾向にあることがうかがえる。（図表 3）

図表 2 トラック事業者の推移



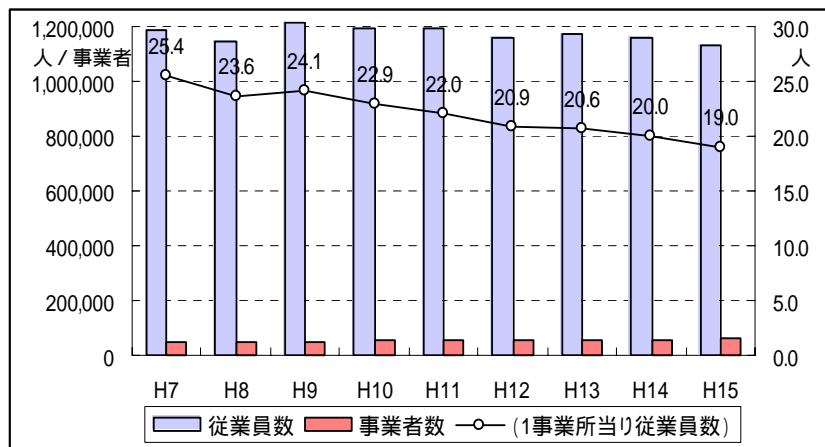
その他 = 特定 + 霊柩 （出典）国土交通省「陸運統計要覧」

⁵ 特別積み合わせ貨物運送：不特定多数の顧客から集荷した貨物をターミナル間で定期的に運送する事業

⁶ 特定貨物自動車運送事業：特定荷主に応じ、荷物を運送する事業であり、原則的には 1 事業者に対して 1 荷主であるため、いわば荷主の自家用輸送の代行と言える。

⁷ 「貨物自動車運送事業法」および「貨物運送取扱事業法」（平成 2 年 12 月施行）：トラック運送業への参入が、需給調整を前提とした免許制から原則自由の許可制へと緩和された。

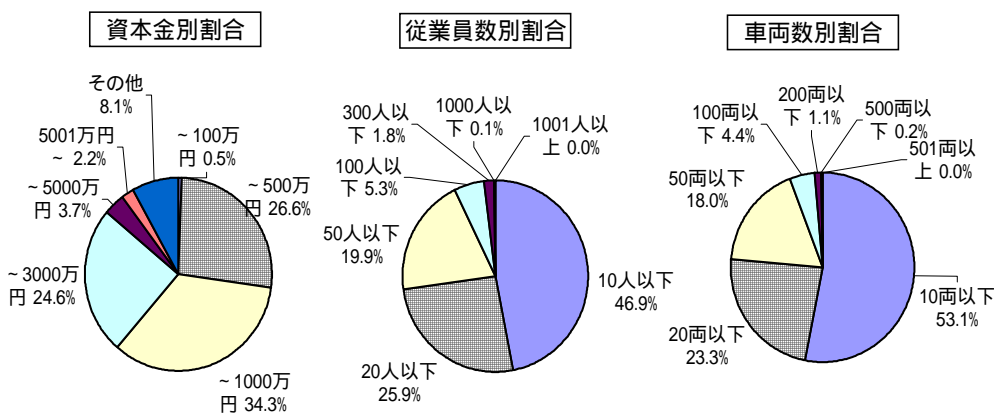
図表3 トラック事業従業員数の推移



(出典) 国土交通省「陸運統計要覧」

さらにトラック事業者を規模別に見ると、資本金 1000 万円以下、従業員 10 人以下、車両数 10 両以下といった中小零細業者の占める割合が非常に高く、零細性の強い業種であることがわかる。(図表 4)

図表 4 規模別トラック事業者の現況



平成 17 年 3 月末日現在 資本金の「その他」は個人および公営企業

(出典) 国土交通省「陸運統計要覧」

建設業との共通性

また、トラック事業者の特色には、建設業者のそれと類似しているものが多い。

たとえば、

個人事業者でも一定の要件を満たせば新規参入が容易であるため、中小零細業者が多い。

物流サービスの合理化や高付加価値化が可能な大手業者を除けば、人件費割合が高い労働集約型産業である。

荷主および大手の同業他社に対して下請的性格が強く、荷主からの値下げ要請が強

い。また、零細業者になるほど特定荷主への依存度が高い。

運賃は通常荷主との相対取引で決まり、荷主と業者との力関係に左右されるとともに、地域ごとに運賃水準が異なったものとなることが多い。また、荷主のコスト削減要請に加え、新規参入業者の増加による競争激化が続いている。

排ガス規制やスピードリミッター装着義務化等の厳しい環境・安全規制が課される。等が挙げられ、業界全体が抱える課題にも互いに共通するものがあると考えられるため、今後の業界構造や個々の企業の経営改善への取り組みの方向性についても類似するものがあると言えよう。

建設業との関わり

さらに、全国貨物純流動調査（物流センサス）における着産業業種別流動量により国内貨物輸送と建設業の関わりを見てみると、建設業が国内貨物輸送に占める割合は3割を超え、順位においても製造業に次ぎ2位に位置している。トラック輸送に限れば全産業の4割近くとなり、建設業に限れば流動量の95%以上をトラック輸送で賄っていることになり、トラック事業と建設業が相互に極めて関連性の高い産業同士であることがわかる。⁸（図表5）

図表5 着産業業種別流動量

(3日間調査 単位：トン・%)

| 着産業業種 | 合計 | | うちトラック | | トラックが占める割合 |
|------------|------------------|--------------|------------------|--------------|--------------|
| | トン数 | 業種別割合 | トン数 | 業種別割合 | |
| 農業 | 257,649 | 0.9% | 232,359 | 1.0% | 90.2% |
| 林業 | 9,330 | 0.0% | 9,014 | 0.0% | 96.6% |
| 漁業 | 13,659 | 0.0% | 12,023 | 0.1% | 88.0% |
| 建設業 | 9,161,080 | 33.1% | 8,861,137 | 38.2% | 96.7% |
| 製造業 | 11,874,631 | 42.9% | 9,114,277 | 39.3% | 76.8% |
| 卸売業 | 2,871,502 | 10.4% | 2,153,079 | 9.3% | 75.0% |
| 小売業 | 1,704,387 | 6.2% | 1,582,726 | 6.8% | 92.9% |
| 金融・保険業 | 1,848 | 0.0% | 1,842 | 0.0% | 99.6% |
| 不動産業 | 967 | 0.0% | 967 | 0.0% | 100.0% |
| 運輸・通信業 | 158,113 | 0.6% | 83,375 | 0.4% | 52.7% |
| 電気・ガス・ | 220,674 | 0.8% | 74,257 | 0.3% | 33.7% |
| 公務 | 18,549 | 0.1% | 10,409 | 0.0% | 56.1% |
| 個人 | 46,579 | 0.2% | 44,051 | 0.2% | 94.6% |
| 外国 | 560,647 | 2.0% | 276,107 | 1.2% | 49.2% |
| 合計 | 27,689,224 | 100.0% | 23,172,808 | 100.0% | 83.7% |

（出典）国土交通省「第7回物流センサス（2000年調査）」

（3）トラック業界を取り巻く事業環境

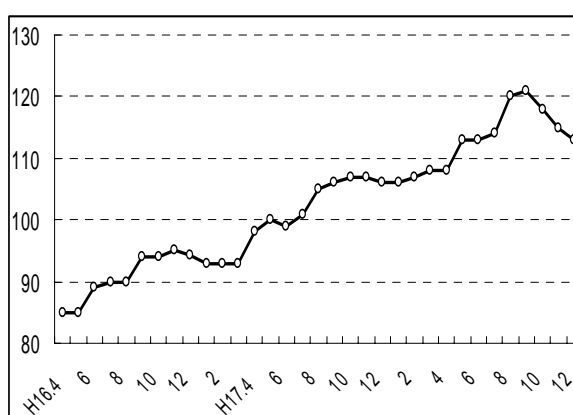
近年の国内景気の回復により、生産・消費関連貨物を中心に、トラック輸送量には持ち直しの兆しが見え始めてきているのは前述のとおりであるが、トラック業界を取り巻く事業環境はいまだ厳しい状況にある。新規参入業者の増加に伴う競争激化という業界自身が

⁸ 本稿では産業物流の全体構造を把握するために図表5を取り上げたが、「物流センサス」は5年毎の調査であり2000年が最新調査であるため、それ以降現在に至る経済状況および建設業の動向を反映していないことには注意が必要である。

抱える問題に加え、原油価格高騰の長期化による軽油価格上昇は、業者の収益を圧迫しつつある。

本来燃料費は輸送量と輸送距離に比例して生ずる運送のための必要経費であり、燃料価格上昇は運賃単価に反映させるべきものであるが、景気回復間もない現状では荷主からの運賃単価下げ圧力が極めて強く、現在の貨物輸送量の回復ピッチでは運賃転嫁は難しい状況にある。このため、同業大手に比べて荷主との力関係に劣り、合理化・高付加価値化が図りにくい中小規模業者の燃料比率は高く、コストインパクト増大の結果営業利益率も低い状況となっている。(図表 6、7)

図表 6 燃料価格（軽油）の推移



(出典)「給油所石油製品市況調査」石油情報センター

図表 7 トラック運送事業の 1 社当り事業収入・費用・営業利益率

(万円)

| 保有車両数 | 事業収入 | 営業費 | | | | 営業利益率 |
|---------|---------|---------|---------|--------|-------|-------|
| | | | 運送費 | | | |
| | | | | うち燃料費 | | |
| 1-10台 | 5,967 | 6,098 | 4,807 | 765 | 15.9% | -2.2% |
| 11-20台 | 13,544 | 13,648 | 11,298 | 1,747 | 15.5% | -0.8% |
| 21-50台 | 30,499 | 30,355 | 26,075 | 3,774 | 14.5% | 0.5% |
| 51-100台 | 67,127 | 66,403 | 58,745 | 7,628 | 13.0% | 1.1% |
| 101台以上 | 132,383 | 130,500 | 117,590 | 14,746 | 12.5% | 1.4% |
| 全体 | 22,556 | 22,495 | 19,284 | 2,743 | 14.2% | 0.3% |

平成 16 年度 (出典) 全日本トラック協会「経営分析報告書」(平成 16 年決算版)

(4) 今後の展望

荷主のコスト削減要請に対して、個々の物流費用の削減余地に限られる中、今後は運賃単価の維持、向上が業績向上において重要性を増すと思われる。そうした中、配送センタ

一業務への進出による輸送サービスの高付加価値化や、出荷・在庫管理や流通加工、受発注業務や代金決済等を包括的に請け負うことにより効率的な物流体系を構築する「3PL (3rd Party Logistics)」⁹と呼ばれる新たな業態等が大手業者を中心に出現してきている。これらは単に合理化による企業業績向上や、荷主に対する輸送サービスの高付加価値化にとどまらず、物流効率化によるエネルギー利用効率の向上と環境負荷低減という社会的観点からも普及拡大が期待されている。

運輸産業は、建設業がわが国の社会基盤整備に資する産業であるのと同様、わが国経済活動の基盤をなす物流の担い手として重要な産業であり、業界経営が過度に不安定になった場合、わが国の経済のみならず社会環境の不安定要素にもなりかねない。さらに産業の活性化と効率化が環境負荷の低減に資するという観点からも、業界の安定的かつ健全な成長は不可欠である。

トラック業界を取り巻く経営環境の改善には未だ様々な課題が残されているものの、これらの課題克服は、日本経済の本格的回復と成長に大きく資するものになると思われ、今後の動向が注目される。

(担当：研究員 室田 至)

⁹企業の流通機能全般を一括して請け負うアウトソーシングサービス。自身は物流業務を手がけない企業が、顧客の配送・在庫管理などの業務を、プランニングやシステム構築などを含め長期間一括して請け負い、外部の物流業者などを使って業務を遂行する。物流業者に業務を委託するのとは違い、3PLは「荷主の物流部門」として振舞うため、複数の物流業者から最も荷主の利益にかなう業者を選択したり、荷主側の要望を物流業者と交渉したりといったことが可能となる。(齊藤 1999)

編集後記

この「研究所だより」の編集後記のネタは、季節に関する話題が多いようなので、私も前例にならい、2月に関わるネタを考えてみました。バレンタインデーか節分に関する話題といったところでしょうか、甘いもの話は12月号の河田主任研究員とかぶるのでやめようと思い、「では節分の話で」と意気込んでみたものの、幼い頃からあまり豆をまいた記憶がなく、ピンと来るものがありませんでした。35歳になっても福¹⁰が内に来ないのは、豆まきをしなかったせいかなと頭に浮かぶのは余計なことばかり。仕方がないので、節分とは全く関係がないのですが、今でも忘れられない「鬼」に関する思い出について書こうと思います。

かつて「赤鬼」と呼ばれたプロ野球選手がいました。1987年にヤクルトスワローズに在籍したボブ・ホーナー選手(以下「ボブ」という。)です。ボブは、大リーグアトランタブレーブスの4番打者を務める等、それまでの助っ人外国人選手とは、桁違いの実績を有しており、鳴り物入りでヤクルトに入団しました。当時、阪神ファンだった私は、ボブの日本デビュー戦となる阪神対ヤクルト戦を神宮球場の三塁側内野席で観戦したのですが、その試合の中で私が衝撃を受けたのは、ボブが仲田幸司¹¹投手から放ったホームランです。ボブは、仲田投手が投げた外角の速球に振り遅れ、バットにかすった打球は打ち上がった瞬間、私の目にはファーストファールフライに見えました。それが、あれよあれよという間にのびていき、ヤクルトファンが傘を振って踊るライトスタンドに達したのです。大リーグと日本のプロ野球との実力の差を見せつけられた私は、ショックで体の震えが止まりませんでした。(ちなみに翌日の試合では池田親興¹²投手が3発被弾しました。)

あれから約20年が経ちましたが、野茂投手、イチロー選手、松井秀喜選手などの大リーグでの活躍を考えると、日本のプロ野球の実力も当時に比べれば、かなり向上したのではないかと思います。そして、この春から始まるシーズンでは、新たに松坂投手、井川投手、岩村選手なども大リーグに参戦することになりました。日本プロ野球界の人材が大リーグに流出することに対して批判の声も聞かれますが、私は日本人大リーガー達が活躍するのを見るたびに、かつてボブから受けたトラウマを癒やしてくれるような気がして思わず応援してしまいます。また、現在は広島東洋カープのファンである私にとって、敵チームの主力選手が大リーグに移籍することは、まさに「鬼は外」に行く感じがするのです。何はともあれ、球春が待ち遠しいかぎりです。頑張れ日本人大リーガー！そして、広島東洋カープ！

(担当：研究員 大下 嘉之)

¹⁰ ここでは嫁のことを言う。福ではなく、鬼と言う人もいる。

¹¹ 当時、阪神タイガースの左のエースと言われた速球派投手。

¹² 当時、阪神タイガースの右のエースと言われた投手。