

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. 107

'98 1

CONTENTS

I. 第3回アジアコンストラクト会議について	....	1
II. 建設関連産業の動向 -セメント-	....	8
III. 海外特派員レポート⑦	....	11
—統合された交通政策の展開 (イギリス) —		
IV. フランスにおける労働時間短縮をめぐる動き	....	21
V. 米国事務所から	....	23
—国際民営化プロジェクトについて—		



RICE

財団法人 建設経済研究所

〒105 東京都港区虎ノ門四丁目3番9号

住友新虎ノ門ビル7F

TEL 03-3433-5011

FAX 03-3433-5239

保存用

I. 第3回アジアコンストラクト会議について

97年11月に香港で、第3回アジアコンストラクト会議が12ヶ国の参加の下に開催された。その様子について紹介する。

1. 概 察

第3回のアジア・コンストラクト会議が、1997年11月26日（水）、27日（木）の2日間、香港理工大学の主催により香港で開催された。

初日の会議は九龍のシャングリラ・ホテルで早朝から行われた。香港理工大学の学長と香港特別行政区の公共事業担当局長の歓迎スピーチで始められ、続いて、基調スピーチが同行政区の経済顧問氏と大手建設会社のオーナー氏（香港でのBOTプロジェクトの先駆者とか）により行われた（各25分）。前者は直後にロンドンの国際会議への出席のため空港へ直行し、後者は直前に当会議場へ空港からバンクーバーのAPECの会議の帰途駆け付けたとの箔付けの紹介であった。

当会議への参加国は12ヶ国の予定であったが、インドが資料提供だけで欠席したので、各国の報告は11ヶ国となった。日本（RICE、6名）、韓国（KRIHS、2名）、香港（香港理工大学、6名、他に事務方多数）、フィリピン（政府、1名）、インドネシア（政府、1名）、シンガポール（政府、2名）の6ヶ国は、第1回の東京会議（1995.11.28～29）、第2回のソウル会議（1996.10.16～18）から引き続いての中核メンバーである。ベトナム（政府、1名）とマレーシア（政府、1名）は第2回会議からのメンバー。今回の第3回の新規参加国は、中国（政府、2名）、オーストラリア（シドニー理工大学、1名）、スリランカ（政府、1名）、インド（CIDC、資料提供のみ）の4ヶ国である。

11ヶ国の報告・質疑は各国20分程度、最後に開催国のとりまとめとかなりあわただしい会議運営とならざるをえなかった。来年（1998年）の第4回会議を当研究所が東京で開催することについては昨年のソウル会議で決定済みであるが、1国の持ち時間が20分ではあまりに少なすぎるので2日間の会議日程（1998.10.14（水）、15（木））を予定している（会場：虎ノ門パストラル）。

開催国は、会議当日までに各国提出の資料をテキストの形にまとめねばならず、この作業が、各国からの資料送付がどうしても直前になるので時間との競争になる。今回のテキスト（英文両面刷りで約450ページ）の作成責任者のRaftery教授は白髪が増えたと冗談めかして言っていたが、あながち冗談だと笑ってばかりはおれない。回を重ねるごとにこのテキストは質・量とも充実してきており一抹の感慨を禁じえないが、来年のことを思うと気が重い。

翌日は香港理工大学の案内により、ツェンワン（新界側）からチンイ（青衣）島への架橋工事現場（約1,200mの斜張橋、半島側から青衣島へは既に一本橋があり、この青衣島から新空港のあるランタウ島への新しい橋（鉄道併設）が最近開通している。）、約3.7kmの工事中のトンネル（斜張橋の架橋地点のツェンワンから北西のユンロン地区への新道の一部）、新空港（工

事は最終段階)を見学した。開港日時を当局は明言していないようであるが、来年の4~6月頃には部分開港するようである。約1,250haの面積と3,800mの滑走路を2本(当初は一本)有することになるという(現在の啓徳空港は289ha、3,390m×1)。成田と関空の500ha強(いずれも第1期)の約2.5倍であるが、チャンギー空港(シンガポール)の1,650ha(1期工事)よりは少し狭い。ターミナルの出発フロア、到着フロアは各々約50万㎡であるとのことで、見た目にも利便性は高いように感じられた。

斜張橋の工事には日本の建設企業は参画していないが、見学したトンネル工事や空港関連の各種工事(埋立、ターミナル、橋梁、地下鉄など)には日本の各社も数多く参画しているとのこと。御苦勞がしのばれるところである。

第5回(1999年)の会議はシンガポールが引き受けたが、第6回(2000年)以降の開催についてオーストラリア、中国、マレーシアが手を挙げた。オーストラリアは2000年にはシドニーでオリンピックが開催されるのでその直後にシドニーで行いたいという。中国は2001年にAPEC開催国になることになったのでその直後に開きたいという。マレーシアは多分にシンガポールを意識しての挙手のように思えた。これら3国の意思表示にはサヨナラ・パーティの席でのアルコールのなせる要素がかなりあることを割り引いて受け取っておかなければならないが、いずれにしても来年の東京会議では少なくとも第6回(2000年)の開催国だけは決めなければならないことになる。

会議の前日、6名全員で深圳に出かけ、前田建設工業(株)が手がけた京廣ビル(オフィス・商業施設・住居部分等で構成する複合ビル、高さ140m、地上38階、床面積約92,000㎡、総工費約110億円)と熊谷組(香港)が建築した地王ビル(オフィス・商業施設・住居部分等で構成する複合ビル、高さ384m、地上69階、床面積約280,000㎡、総工費約380億円)を見学させていただき、懇切なる案内・説明をいただいた。課題を含みつつも両ビルともテナント等への分譲等が進みつつあるとのことであった。帰途、3名で台北に立ち寄り、大成建設(株)が台北市で工事中のホテル(台北霖園大飯店、高さ60m、地下6階、地上15階、床面積約60,000㎡、総工費約100億円)と台北市南西約60kmの地で手がけているテーマパーク(六福村・ワールドアドベンチャー、台湾版ディズニーランド、面積約60ha、6つのコンセプト中3つは既開園)を見学させていただき、懇切なる案内・説明をいただいた。いずれも地元資本からの受注である。後者は部分開園にもかかわらず既に年間100万人を超える入場者があるという。

深圳での2つのビル建築、台北の2つのプロジェクトのいずれについても、われわれにはうかがえない御苦勞があるようであるが、更なる御奮闘をしていただきたいと思う。対応していただいた各位に深甚なる謝意を表して、拙稿を終わりにしたい。

(担当 丸田)

2. 各国の報告・討議の概要

1. 会議の主要議題

今回の会議では、「アジア地域内の相互協力の可能性について」というテーマの下に、次の3つの議題を中心に参加各国(インドは資料提出のみ)からの報告及び討議が行われた。

1)建設市場の動向(マクロ経済、建設・不動産市場)

2)建設産業の生産性（労働生産性、機械施工、プレハブ化、標準化）

3)建設分野の相互協力のニーズ（ファイナンス、技術とマネージメント、労働需給、資材、建機）

2. 建設経済動向

近年の建設投資の対前年伸び率の推移をみると、韓国、マレーシア、インドネシアは、90年代前半から2桁台の建設投資の伸びを記録しており、96年も2桁台の伸びを維持している。ベトナムは97年に2桁台の成長をみせることが予測されている。香港は、96年に9.1%増と2桁台の伸びは割り込んだものの、比較的高い伸びを続けている。中国、フィリピン、シンガポールは、96年には2桁台の大幅な成長となった。一方で、オーストラリア、日本の建設投資は、96年の伸び率が2~3%台にとどまっており、アジア諸国の中では低い伸びとなっている。

建設投資の推移（実質値、対前年度伸び率）

（単位%）

	1994	1995	1996	1997	1998
オーストラリア	5.9	5.1	2.6	5.7	3.8
中国	n.a.	n.a.	15.0	n.a.	n.a.
香港	18.0	12.0	9.1	6.1	n.a.
インドネシア	21.0	21.0	22.7	n.a.	n.a.
日本	-3.4	0.6	3.3	-5.4	-5.6
韓国	13.8	17.8	16.6	n.a.	n.a.
マレーシア	14.1	15.2	11.8	8.8	n.a.
フィリピン	3.7	7.8	15.9	16.3	n.a.
シンガポール	n.a.	6.8	26.0	16.0	18.3
スリランカ	1.1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ベトナム	n.a.	n.a.	n.a.	13.0	n.a.

（注1）97年、98年の数値は予測値

（注2）インドネシアのデータは名目値

（注3）インドはデータ未掲載のため表示せず

3. 建設産業の生産性

建設産業の生産性の動向については、各国の建設生産システムの違いを背景にして、まちなちの状況にある。

生産性が低い水準にあるベトナムでは、近年、機器設置工事、外装仕上工事、内装工事などの機械化が進んできたために、生産性の向上が著しく、労働者1人当たり年間生産額は、94年と96年との間に20%以上上昇している。また、マレーシアでは、労働者1人当たりの付加価値生産額は着実に上昇しており、1労働コスト当たりの付加価値生産性も90年代に入り上昇している。なお、マレーシアでは建設産業における深刻な労働力不足を背景に労働賃金の著しい上昇が続いており、オートメーション化や機械化の一層の推進が課題となっている。

一方、シンガポールでは、過去2年間、労働生産性は年平均5.5%低下している。これは、建設工事ボリュームの増加に対処するため、未熟練外国労働者を大幅に受け入れたからである。

労働生産性を上げるため、プレキャスト・コンクリートの使用を高める 10 年プログラムが 1994 年にスタートしている。また、建設生産性は、建設物のデザインに大きく影響を受けるため、この 2 年間、公的機関は設計者に、建設の際の生産性を高める建設物を設計するように依頼している。そのほかにも、新しい建設技術や工法の開発及び外国からの輸入や機械化・オートメーション化を進めることに対してインセンティブを与えるなどの計画がある。

また、日本の建設現場における労働生産性は、1985 年から 1991 年までの間に 1.3 倍にアップしたものの、その後は低下を続けている。これは、市場の冷え込みに対して、就業者数が増加の一途を辿っていることが主な要因である。

なお、韓国では、優れた技術を身につけた技術者が不足している中で、他産業に比べ労働生産性が低いまま、建設労働者の賃金は大幅に上昇している。

4. 建設分野の相互協力の可能性

このテーマについては、各国の報告をベースに、主催国の香港により、次のような総括的なとりまとめが行われた。

①インフラ整備における大規模民間資本の導入

建設分野における最近の動向の 1 番目として、インフラ整備における民間部門活用の一層の拡大が挙げられる。通信、電力、運輸、上水施設、エネルギー、石油、下水道などのインフラ整備を民間部門が実施する割合が劇的に増加した。

建設プロジェクトは、より複雑化し、高度な技術と資金を必要とするようになり、自国内建設における外国企業の参入が増加している。

②外国企業に対する政策及び法的改革

上記のような状況を背景に、自国内建設市場における海外民間企業の利益を公平化するために、さまざまな政策が実施されている。例えば、

a)利益配分に対する規制緩和

b)税制改革（外国企業、地元企業に対する平等性を認める。）

c)二重課税の排除

d)JV の活用

e)外国資本の安全保障

などである。

各国の最近の政策および法的改革等について簡単に示すと以下のようなものが挙げられる。

中 国：民間資金の利用（外資を含む）が認められるようになり、96 年段階では、投資額の 50%が非公共セクターからの提供によるものとなっている。

インド：経済の自由化が行われ、1991 年から非常に強くプッシュされている。

インドネシア：これまで外資は 49%までしか認められていなかったが、或条件のもとでケースによっては 100%外資も認められるようになってきた。

日 本：1996 年 1 月に WTO 政府調達協定が採択され、公共工事について国内外無差別の調達が行われている。

韓 国：韓国も日本と同様に 1997 年 1 月から WTO 政府調達協定が採択され、オープン

なマーケットとなった。

マレーシア：民間活用プログラムが建設部門の活力ある成長に重要な役割を果たしている。

加えて外国人労働者の採用政策が 1991 年から行われている。

フィリピン：BOT 利用や外資導入のため政策の改正が行われ、これまでの外資 40% という制限から、BOT 関連のプロジェクトについては、100%外資が認められるようになった。

スリランカ：政府は最近インフラ整備に関しての 100%民間活用を許可した。

ベトナム：ベトナムはこれまでの国家助成経済から市場経済へと移行している。1989 年に制定された民間業法の設立によって、民間企業の数が劇的に増加している。また個人所有を認める不動産法を設け、個人住宅・商業ビル・都市住宅などを奨励している。

香港：香港は従来からオープン市場である。

シンガポール：シンガポールも香港と同様に従来からオープン市場である。

③アジア地域内の相互協力について（まとめ）

アジア各国の建設部門は、金融・技術・マネージメント・資材・労働などの全生産要素を自国に備えることは容易ではない。このため、建設産業の国際化を通じて各国間の交流が活発になっていることは、即ち建設部門が相互協力の方向にあることを意味している。そして、このような相互協力の主導権は主に民間部門が担っていくことが期待される。建設ビジネスにおいては、これからの主体は民間部門が担っていくと考えられるからである。

このような観点から、今後は JV や貿易ミッションなどが益々拡大されるべきである。また、香港、日本、韓国、シンガポールなどの先進市場から低コストの民間資金を調達することに対する協力は、民間部門が実施する最も重要な協力分野となろう。これに加えて、各国政府の建設関連部門間の協力も、大きな可能性を持っている。特に、発展途上の国々に対しての研修に関する協力は継続、拡大されるべきである。

（担当 藤田）

（参考）現場見学概要

1. 香港新空港（Check Lap Kok New Air Port）

新空港建設現場は、香港九龍地区から西へ 3 号幹線道路を通り、約 50 分の所にあるランタオの北に位置する。この新空港の建設は、香港の経済成長にともない、現在の啓徳空港の将来的な能力限界を予想し、20 年前から計画された。98 年春に部分開港の予定であるが、最終的には、年間旅客数 8,700 万人、取扱貨物量 900 万 t まで拡大されるそうである。その他特徴的な施設概要は、3.8km の長さをもつ滑走路 2 本。516,000 m²の床面積をもつターミナルビル。288ヶ所のチェックインカウンター。1 時間に 2 万個を搬送できる手荷物搬送システム。ショッピング、飲食店、飲物カウンター、銀行、両替施設などをもつ商業ターミナルが約 30,000 m²。3,000 台以上収容可能な駐車場施設など見た目にも利便性は高い。

2. 汀九 (Ting Kau) 斜張橋・高架道路建設現場

汀九 (Ting Kau) 斜張橋・高架道路建設プロジェクトは、Tai Lam トンネルと青衣 (Tsing Yi) の間を結ぶもので、Chek Lap Kok 新空港ができるランタオ島と本島西部にある屯門 (Tuen Mun) ニュータウンをつなぐ3号幹線としても活用される。この汀九 (Ting Kau) 斜張橋は現在、世界で建設されている数ある橋梁の中でも独特なもので、DB 方式による建設プロジェクトとして、は広範囲なランドスケープと、地域的な環境を高めるものとして計画され、1994年8月に工事が開始された。開通は1998年の予定である。

3. 大欖 (Tai Lam) トンネル建設現場

大欖 (Tai Lam) トンネルは、および道路は、新空港開設に伴い将来的な交通需要の増加に対応して計画されたものである。トンネルは、汀九 (Ting Kau) 斜張橋の北端側から、国立公園の山をくぐり、元朗 (Yuen Long) 地区へ通り抜けるものである。国立公園内にある工事であるために、建設・デザイン・資金などに関しては、香港政庁から許可を得た3号幹線建設事業団 (CPS) が BOT 方式で行うことを決めた。トンネル・道路・ビル管理・料金所・交通管制室などを同方式で建設が進められ、施工会社は西松建設 (日本・リーダー) と Dragages (香港) との JV で行っている。また、金門 (Gammon) 建築 (香港) がサブコンとして入っている。

4. 深圳京廣中心 (Jing Guang Centre) 建設現場

京廣中心は深圳の中心を東西に走る深南東路の東端、新秀路と沿河北路、沿河南路との交点に建設中の複合ビルである。深圳駅からも車で約5分、深圳の幹線道路が集約するロケーションにあるこのビルは、ランドマーク的存在を十分意識したデザインとなっている。外装はエメラルドグリーンのガラスカーテンウォールとアルミサッシで覆われ、深圳の経済成長を象徴するようなハイテクイメージを醸し出している。構造は地上38階、地下2階のRC造で、延床面積は91,916㎡ある。地下2階は186台収容の駐車場、地上4階までが商業フロアで、5階以上がオフィス棟となる。住居部分のフロア数は38あり、戸数は192戸となる。1戸当りの床面積はフロアにより異なるが、50㎡前後のものが中心である。工事の進捗率は90%程度で、外装工事は完了し、現在設備工事、外溝工事を行っている。中国の工事はスケルトン渡しが一般的で、このビルも内装工事は一切行われていない。設計は前田建設工業と香港および深圳の設計会社で、施工は前田建設工業の単独、総事業費は約100億円である。

5. 深圳信興広場地王商業中心

信興広場地王商業中心は、深圳の商業地区の中心地に位置する、敷地面積18,700㎡、全体の延べ床面積28万㎡の大型複合施設である。敷地内には、地上69階地下3階、高さ約300m(マストの先端までで384m)のオフィスビルと、330戸のマンション棟、そして低層部には床面積2万2千㎡のショッピング・モールがある。地下には900台収納可能な駐車場がある。開発は、熊谷組香港有限公司をはじめとする6社の共同企業体である祈福投資有限公司によって行われた。1992年に政府による土地のオークションがあり、上記有限公司が落札した。土地は50年のレンタル使用で、オフィスとホテルまたは住宅を建設することが条件であった。設計は競技

設計により、意匠設計は北京の王府ホテルや香港の日航ホテル等を手がけている中国系アメリカ人の張国言(K.Y.Chueng)氏が当選。実施設計は American Design Associates Ltd.が、構造設計は新日鐵の構造チームが中心となり行われた。

6. 台北霖園大飯店建設現場

台北霖園大飯店建設現場は、台北市の中心から北東部に約 3 km、松山空港に程近い、現在市街地開発の進む場所に位置する。工事概要は、高さ約 60 m (地上 15 階、地下 6 階)、SRC 造、S 造、RC 造、大成建設設計施工によるホテル建設工事 (総額 102 億円、客室数 312 室) である。工事の進捗状況は、出来高 5 %。「GROUND FORM 逆打ち工法」を用いて、現在地下 4 階までの打設が終わっているところであった。

7. 六福村・ワールドアドヴェンチャー

六福村・ワールドアドヴェンチャーは、台北市より南下約 60 キロにある台湾随一の大型テーマパークである。パーク内は、中心部に位置する水の広場 (ウォーター・プラザ) の周囲に、南太平洋・チャイナタウン・アメリカ大西部・アラビアンキングダム・ヨーロッパ村・アフリカ大陸という、それぞれ異なる 6 つのコンセプトのパークが配置される。1992 年 4 月の着工以後、造成、駐車場、大西部ゾーン、南太平洋ゾーンが完成しており、営業は開始されている。現在は、アラビアンキングダムの上屋とチャイナタウンの地下工事が進められている。台湾では、大型の建物の地下には防空壕の設置が義務づけられているということで、このチャイナタウンの地下部分にも地下防空壕が設けられている。発注者は、台北市内において、同じ六福という名前のホテルを経営している台湾人所有の企業、施工者は日本の大成建設、設計者は韓国ソウルのロッテワールドで実績のある米国カリフォルニアの BATTAGLIA 社である。

(担当 下川)

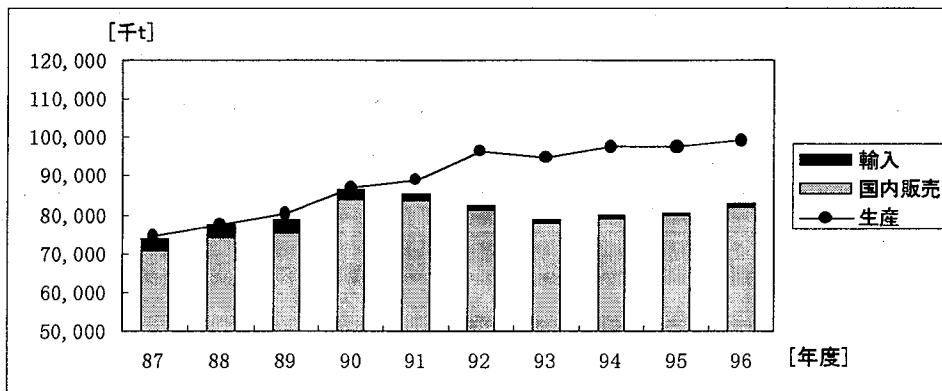
II. 建設関連産業の動向 — セメント —

1. セメント業界の概況

セメント需要は、95年度の大型補正の消化に加え、中部・北陸の道路整備など大型プロジェクトの進行に伴い、国内需要は高水準で推移してきたが、97年に入ってから前年割れを続けている。さらに、価格面でも低迷傾向が続き、メーカ各社は値上げを試みたが、公共投資の減少や、マンション等の消費税の駆け込み受注など先行きの環境が厳しいため、その浸透は足踏み状態となった。

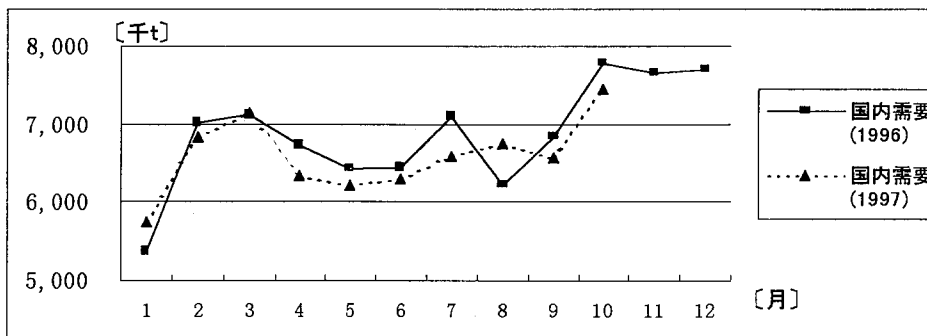
また、海外輸出は、旺盛な建設需要に支えられた東南アジア地域への輸出が好調であったが、97年夏以降のアジア諸国の通貨危機により減少し始めている。

2. 国内の状況



出典：セメント協会

図－1 国内需要と国内生産高



出典：セメント協会

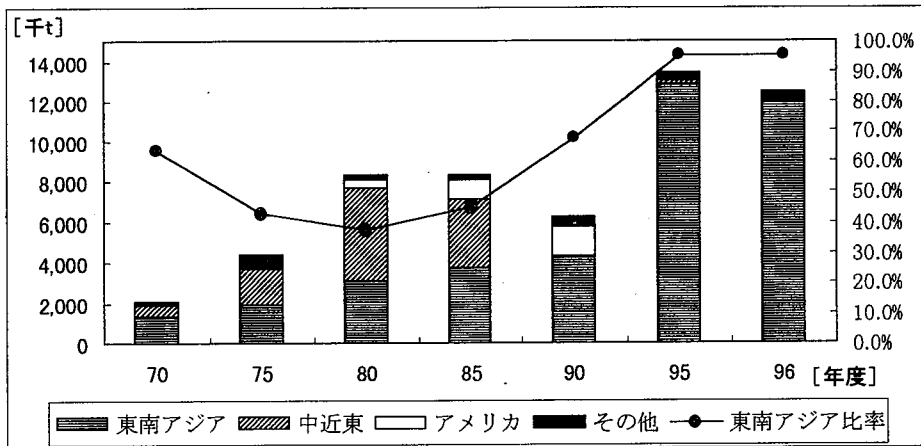
図－2 国内需要

国内セメントメーカーの国内販売と輸入の和であるセメントの内需は、バブル崩壊後も好調であった公共工事や、低金利に支えられた住宅等の需要により、好調に推移してきた（図－1）。特に、消費税上昇の駆け込み受注に支えられ、昨年後半から内需が増加した。しかし、97年は消費税駆け込み受注の反動や今夏の台風の上陸等による工事の遅れが影響し、4月以降の内需は、前年割れを続けている（図－2）。さらに、財政再建政策のもと、公共工事の削減が進むことが

予想され、国内需要は今後先細りすると考えられる。昨年、価格も、受給の逼迫感が漂ったものの、それ程上昇せず現在に至り、このままの需給状況が続くようであると価格上昇を見込むことは難しい。流通拠点を再配置し流通・販売コスト圧縮等を目的とした秩父小野田と日本セメントの大型合併や三菱マテリアルと宇部興産のセメント販売事業の提携発表はこのような環境が背景にある。

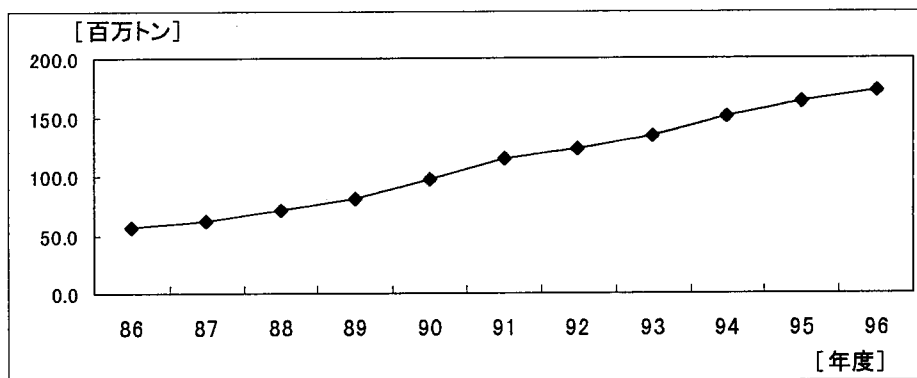
3. 海外輸出の状況

旺盛な東南アジアの建設需要に応える形で（図-4）、近年、国内セメント各社は東南アジアへの輸出を増加させてきた（図-3）。



出典：セメント協会

図-3 国内セメント会社 地域別輸出の推移



出典：セメント協会

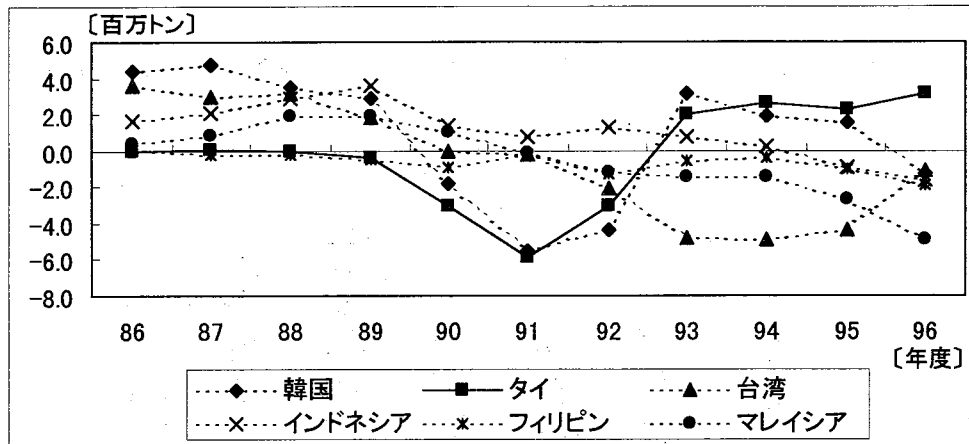
図-4 東南アジア6カ国セメント需要の推移

しかし、セメントは、重量あたりの価格が低く、また体積も大きいため、輸送コストの増加分がそのまま価格に反映しやすい。そのため、工場立地を考慮し、大消費地である東南アジア各国の財閥を中心とした資本との提携を模索する動きが見られている。例えば、中国では国営企業に日本のセメント会社が出資し、既に近隣の東南アジアへの輸出を始めている。また、比資本に出資し、フィリピンでの足場を構築する企業や、インド資本との提携を進める企業もある。このように、消費地にある現地企業との連携を深め、積極的な海外展開を見せている。

図-5 は、各国の輸出量から輸入量を差し引いた数字の推移である。これを見ても分かるよう

に、80年代後半には生産能力に余裕のあった各国であるが、その多くが輸入国に転落した。その中で、タイは91年に600万トン近くの輸入超過を記録したが、この5年間でセメント生産能力が倍増した¹。同時にタイのバブルが崩壊したため、需要が減少し、セメント在庫も増加を見せた。

また、97年の夏以降、タイ、インドネシア、韓国などが通貨危機に見舞われたため、アジア諸国へのセメント輸出量は減少し始めている。



出典：セメント協会資料を加工

図-5 東南アジア6カ国セメント不足量

4. おわりに

国内では、公共投資の減少や住宅需要の減少など逆風が吹きつつある。海外では、タイのバブル急落から始まったアジア各国の経済の不安定化などから、現在の所、長期的には潜在力はあると思われるものの、需要の先が見えにくい。このような環境の下、セメント大手各社は10月から減産に踏み切った。

今後は、グローバル化と行財政改革という環境の中、他のアジア諸国等新市場への進出や、コスト高の要因である流通の見直し、及びそれに伴う内陸部に立地している工場のリストラなどの努力が求められると考えられる。

(担当：浜田)

¹ 日刊工業新聞 [97.7.18] タイにおける96年の生産能力は3,850万トン、需要が3,680万トンである。

Ⅲ. <海外特派員レポート⑦> 統合された交通政策の展開(イギリス)

在イギリス大使館の神山一等書記官より、英国労働党政権下の統合交通政策に関するCONSULTATION PAPER(97年8月刊、98年春発行予定の白書を前に、一般人への意見紹介の文書)の翻訳が寄稿されたので、紹介する。

(はじめに)

1、選挙公約での現政府の重要なコメントの一つは統合された交通政策を実施することであった。そして、今国会や次回以降の国会中に、英国のための交通戦略を打ち出す白書を発行する予定である。その準備として、政府は交通政策の基本的な見直しに着手している。この文書は見直しに際し考慮される課題について広く意見を求めるものである。交通システムを計画、実行、利用しなければならない人々に今後の課題、変更すべき点をお聞かせ願いたい。

(政府の目標)

2、好調な経済、持続可能な環境、充実した社会。これらが政府が望む目標である。良いコミュニケーション手段の確保は質の高い生活を続けていくうえで重要である。すなわち、人々を職場へと行き来させ、物を生産者から消費者へ運び、港湾・空港・英仏海峡トンネルから輸出入を行う際にである。

3、政府は、経済的・環境的に持続可能な枠組みのなかで国民のモビリティを促進することとしている。英国は、過去の分割され認めがたい交通サービス以上のものが必要であるものの、直面する地域的・地球的な環境問題(大気汚染、気候変動、自然環境・人為的環境への絶えざる圧力)を無視することはできなくなっている。目的達成のためには、人々の交通需要を満たす手段を提供し、全国的・地域的レベルで効率的で統合された交通政策を行う必要がある。それは現在そして将来我々が直面する混雑・汚染問題への答えとなるだろう。

(統合交通政策)

4、我々が求めている政策の根底には、より良い・より多くの統合された公共交通システム、そして環境にやさしい車とその利用、より効率的で環境的に持続可能な貨物輸送を求めることがある。

5、車は物を運ぶことができるという柔軟性があり、人々はそれを必要としている。物の国内外輸送(大部分は道路利用)は英国経済及び日常生活にとって重要である。予測では、今後政策や交通方法を変えない場合、20年後の交通量は現在より36%から57%多くなる。本来に選択したい交通手段が否定されているので、人は時として車を利用する。車では交通渋滞や大気汚染に耐えざるを得ない一方、公共交通を利用したい人は不十分なサービスしか得られず、歩きたい人や自転車利用希望の人は安全で大気汚染のないルートを探すことができない。

6、既存の交通資源を最大限活用し、公共交通が、車でのdoor-to-doorの利便性に代替できるようにしなければならない。そのためには、交通政策を、できる限り柔軟かつ統合されたもの

にすることが肝要である。同様に、トラックやバンが持つ道路輸送での利点にもかかわらず、貨物（列車等）利用を促進する必要がある。統合促進のためには、旅客と貨物の双方を簡単に信頼できる方法で結びつけ、近接したバス・鉄道・タクシーサービスを安全でアクセスしやすい相互乗り入れ施設で連携させ、技術を活かしルート・サービス内容・価格・切符販売についての明確で最新の総合的な情報を提供し、また統合ネットワークの利点を活かした料金・切符販売体系にする必要がある。そして、重要なのは、身障者や移動に不自由がある人を含め、社会のあらゆる人が十分利用できる安全な交通サービスを提供することである。

7、代替手段を提供ことにより車やトラックへの依存を減らし、より魅力的な公共交通の利用、安全な徒歩・自転車利用を進めることが持続可能な交通システム構築のカギである。しかし、車やトラックに変わる現実的手段が提供できないルートの場合もある。それゆえ、道路交通が利用されているところでは、他者や環境・経済に配慮しつつ、安全で明確な責任関係になっているか確認する必要がある。有害物質発出レベルの低い車・トラック・バンが望ましく、道路自体の安全性向上も望ましい。また、バイクが我々の目的達成のためどう利用できるのかについても考慮する必要がある。「経済・環境そして社会」という統合交通政策の目標を両立できる道路システムが望まれる。

8、個人の交通・行動パターンを変えさせることは生活の質の向上にとって重要である。しかし、一夜にしてそうすることは不可能であり、より長期的なプロセスが必要である。しかし、手を着けることのできるライフスタイルも幾つかある。例えば、通学にはより安全なルートを使うとか、道路の安全を向上させ自転車利用・徒歩利用を増やすとか、ビジネス通勤時により環境負荷の少ない交通パターンを促すとか、レジャー時の交通手段をうまく調整するとか、貨物輸送のための潜在的な鉄道利用・運河利用・沿岸航行を促すとか、将来の住宅等の開発にあたっての交通計画を今から考えるなど。

9、より良い計画と規制はこれらに役立つ。交通インフラとサービスの提供、そして都市・地域開発計画、教育・健康維持等他の政策について、より戦略的に考えることが必要である。大規模な開発計画が車以外の公共交通を促進させるような形となるようにすべきである。情報技術の発達によって変化しつつある人々の雇用・行動パターンが現在及び将来の交通にどう影響を与えるのか考える必要がある。地域の交通需要及び環境ニーズに十分見合う空港・港湾・鉄道・道路を整備する必要がある。通行人、タクスペイヤー、ひいては国全体の利にかなない、効率的で安全なサービスを行うよう鉄道やバスについて適正な規制を行う必要がある。これらの施策を支援するための適切な執行制度を構築する必要がある。そして全国的レベルのみならず、地方レベルでも効果的に行うようにするべきである。

（交通政策の見直し）

10、見直しを行うにあたって、難しい政策の選択をしなければならないかもしれない。またその後徐々に、個人も難しい選択を強いられるかもしれない。これは、安くてアクセスしやすい交通手段を求める一方、環境への長期的コストを考慮するバランス政策の一部である。した

がって、この見直しを行う際の背景、そして目的・目標（我々が遂げようとしている統合、持続可能なモビリティ、安全性、手頃な値段、コストの効率化を含めた）を思い起こすことは重要である。特に、交通政策を進めるに際し次のことを確保するよう見直していく。

- ・環境に関する目標を促進する
- ・全国のあらゆる地域にわたる経済開発を促進する
- ・道路・鉄道のキャパシティを含め、数少ない交通施設の利用を最大限に効率化させること
- ・都市の中心部の活性化を促進すること
- ・地方のニーズを満たすこと
- ・身障者を含め、社会のあらゆる人々について基本的なアクセシビリティを確保し、社会的に排除しないようにすること
- ・全ての交通モードにわたり高い安全性を確保し、個人の安全が損なわれることのないよう交通環境を向上させること
- ・そして、特に、社会を通じてこれら問題について一層自覚させること

11、見直しは旅客と貨物双方にわたり、あらゆる交通モードを含めた幅広い課題に関し行われる。政府が、先の選挙公約で示した幹線道路計画プログラムの見直しも組み入れられる。より詳細な照会文書(consultation documents)はイングランド及びウエールズの戦略的道路見直しを進めるため別に発表されたところである。

12、資源は限られている。統合交通政策を展開するにつれ、政府支出に関し各種の競合する要求を調整していく必要がある。政策オプションの評価分析、費用効果の観点からの投資配分提案が、意思決定を行う際に重要となり、今回の見直しの過程でもそうである。さらに、より広範な目標（統合、アクセシビリティ、経済開発、効率性、持続可能な環境、公平性、安全性）を反映するよう、投資配分決定を行っていくよう見直していく予定である。

13、政策オプションの見直しの際、交通パターンのみならず既存の組織制度という点で、我々が過去から受け継いできた立場を考慮する必要がある。そこでこの照会文書に対し回答するにあたり、官民セクターが交通インフラサービスの提供に関し重要な役割を果たしていること、交通規制に関する多くの機関（国際機関、中央政府・エージェンシー、独立の全国的監視機関、地方自治体）があることを心に留めておかねばならない。これらの機関が広範な義務及び責任を有しており、交通インフラやサービスが、安全・公平・効率・環境配慮についての適当な水準を保って公共利害に一致するよう提供されていることを思い起こすことが肝要である。

（あなたの意見）

14、政府は利用可能な政策オプションに関し、最終的な見解をまとめていないが、交通に対する「戦略的計画、資金調達、価格設定、規制及び方針」という広範囲のオプションについて考慮することが必要であるという点は明らかである。そのうち多くのエリアについてはこれまでのパラグラフでみてきたとおりである。そして特に我々が皆様の意見をお伺いしたい質問は、最後の方のパラグラフ34に書いてある。しかしながら、今後のセクション全般が、皆様のコ

メントを一般的に尊重したい部分でもある。

(公共交通)

15、公共交通の向上の重要性を考えるにあたり、公共の資金調達には厳しい制約があることを念頭に置きつつ、「鉄道・バスその他の公共交通に関する意見をお聞かせ願いたい」。今後のセクションは皆様の意見を示してほしい背景を詳細に説明することとする。

(鉄道)

16、政府は、道路での混雑及び大気汚染を解消し、既存の資源を活用するため、鉄道による旅客・貨物輸送を増やしていきたい。鉄道は貴重な国家的財産であり、活用する必要がある。クリーンで、効率的で、手頃な値段の、便利な鉄道を望んでいる。また、ネットワークを活かし、他の交通機関（車、バス、航空等）と統合された鉄道を望んでおり、そうすれば旅客が以上の交通モードを利用した切れ目のない(seamless)旅行を行うことができる。これを支援するため、例えばパーク・アンド・ライド施設の可能性も注視している。

17、大ブリテン島における鉄道は、納税者から多額の財政援助を受け続けながらも、現在事実上、民間セクターによって所有・コントロールされている。公共の補助金は公共の利益に沿うものでなければならない。選挙公約でも述べたとおりである。特に、旅客の正当な期待に添うよう、明確で一貫した戦略的な鉄道開発計画づくりのため、現在Franchising Directorと環境・交通・地方省によって行われている機能を結びつけた新たな鉄道関係機関を設立する予定である。

18、鉄道の民営化は、鉄道ネットワークを細分化し、サービスを悪くするおそれがあった。政府はより効果的で責任関係のはっきりした鉄道規制を確立し、旅客のためのサービスを向上させ、ネットワークの利用を促進させ、環境に利し、納税者のお金の価値を最大化するよう求められている。

(バス、路面電車及びタクシー)

19、バスは十分に利用されておらず、過小評価されている交通資源であり、もっと効果的に利用する必要がある。バス利用は1950年レベルの半分以下まで漸減しており、すなわち年間920億人・Km以上から今年の430億人・Kmまで下がった。他方、車の利用は同じ期間に10倍以上も伸びている。ロンドンと北アイルランドを除けば、1986年になされた地方バスの規制緩和(Traffic Commissionersへ当初登録さえすれば、バス業者が商業ベースでバスルートを取捨選択できるようにしたり、或いは地方政府により補助される社会的に必要なサービスをめぐって競争させるようにした)に伴ってこうした結果となったものである。

20、規制緩和以降、地方バス料金は実質約22%も上がったが、多くの場所で旅客情報の水準は低いものに止まっている。さらに深刻なことに、バス路線が規制緩和されたところでは旅客・日数が1986年以来29%も低下している。ロンドンでは、公共交通の利用増に寄与す

る他の要因もあったと思われるものの、バス路線が規制緩和されなかったところでは、旅客・日数は実際5%増加している。しかしながら、同時に、ここ十年間において、ロンドン以外の大ブリテン島におけるバスの走行距離は25%以上増加し、運営費は実質3分の1も減少したし、公共補助金は半減以下となった。

21、規制することによって、十分なフレームワークと真の選択が可能であれば、地方レベルで効率的で質の高いバス・サービスの供給に貢献することになる。我々は既存の選択肢のうち最良のものを失いたくはないが、バスが統合交通政策の中で十分な役割を果たすために必要な変革を求めるものである。このことは特に地元の交通において良くあてはまる。というのは、人々の関心を車利用から逸らすことによって混雑と大気汚染を減らすことが可能だからである。他の交通手段選択に対し、バス交通という消費者の選択を勝ち取るための要因分析を行う必要がある。また、市場においてサービスの質と安定性を確保するためにはどう行動したらよいか考える必要がある。

22、変革のためのオプションは、現在の整備状況を制限的に向上させていくことから、より規制的な環境設定という大胆な変革まで多岐にわたりうる。規制的な変革には幾つかのモデルが考えられる。例えば、自治体により設定されたルートでのサービスについて業者間競争入札を付すという地方サービスのフランチャイズ（専売営業権）化や、最低限のサービス水準を維持したうえで所与のエリアで業者にサービスを行わせるというサービスエリアに着目したフランチャイズ（専売営業権）化などである。

23、また、バーミンガム、マンチェスター、ノザンプトンを含め幾つかの地域で既に導入されつつある「クオリティ・パートナーシップ」アプローチの展開というオプションがある。「クオリティ・パートナーシップ」といっても幾つかの違った形があるが、典型的には、自治体がバスの運営環境を向上させる（より良い停留所や休憩所、バス交通優先手段の整備）のと引き換えに、運業者サイドがサービスの質の維持向上（おそらく低層床で低騒音の車両とともに）させるような協定を結ぶものである。問題は、自治体又は他の機関（Traffic Commissioners）に対し新たな権限を付与することによって、このアプローチを強化すべきかどうか、またどう強化すべきかである。

24、地方の交通目標に見合うよう、最近light railシステムも開発されてきた。これは、利用可能な交通の質の向上という点で重要な役割を果たすことができるが、システムが高価で他形態の公共交通に比べて柔軟性に欠ける。政府としては、公共支出には制約があるものの、これまでの実績及び今後の将来性についての関係者の見解を是非とも拝聴してみたいと思う。また、長距離バスやタクシーなど他形態の公共交通の役割についての見解も拝聴したい。

（幹線道路）

25、幹線道路ネットワークは交通システムの主要部分であり、英国の経済・社会構造の骨格をなすものである。将来において道路が必要とされる役割の程度は、交通の総需要規模、総需

要管理方法、他の手段でどう総需要に対処できるかという実現可能性・経済性・望ましさにかかっている。まさにこういった理由で、幹線道路プログラムは、我々の新たな統合交通政策の中で展開される体系の一部として、戦略的な道路計画見直しのなかで吟味されつつある。道路システムがどうあるべきか、特に増大する交通混雑に対処するためにどうすべきかについて見直すことになる。長期的解決方法を求め、持続的な経済発展を促しつつ、環境への配慮により重きを置くこととなるだろう。

また、既存の道路をもっと活用するよう見直すとともに、適宜新技術を適用することとなるだろう。

26、道路の見直しは、交通統合性、アクセスビリティ、安全性、経済性、環境へのインパクトといった基本的な規準に基づいた戦略的なものとなるだろう。統合交通政策における幹線道路の適切な役割に関する一般的なコメントは歓迎するとともに、前述したように、イングランド・ウェールズにおいて、これに関する諸問題について詳述した照会文書を既に発行している。

(航空、船舶、内水面運河)

27、経済成長と環境の向上という目標を達成するため、あらゆる交通手段が各役割を果たすことが重要である。そこで、空港、港湾、内水面運河が、交通政策体系の中でどう効果的に統合されるのかについての見解を求めたい。

(航空と空港)

28、昨年延べ1億2000万人以上の旅客が、民間ないし自治体によって所有されている英国内の空港を利用している。ここ20年間、年およそ6%の割合で航空交通は増加しており、今後20年間は年およそ4.5%の割合で伸びていくと予想される。ロンドンよりむしろ地方空港を利用した旅客の割合は、1995年の37%から2015年の41%へと増加している。空港で扱われた貨物量は、ここ10年間で102%も増加しており、1996年には1800万トンにも達した。

29、これらの数字は空港関係の全ての部門（既設路線、チャーター便、その他一般）について統合交通政策が考慮されるべきであることを示している。空港は、国内交通及び特に国際的交通網の点で、英国におけるインフラとして重要である。全国的にもローカルでも競争しながら活性化している。しかしながら、同時に、直接・間接的に環境に重大な影響を与えている。そこで、空港への地上アクセスと統合する形での考慮を含めて、如何に空港が地域の交通需要及び環境ニーズの双方を満たしながら十分な役割を果たしていけるのかについて、政策見直しの中で考えていく。

(船舶、港及び内水面運河)

30、海運の強化によって、英国の経済・環境目標を積極的に成し遂げることができよう。ここ20年間、商船の規模は急減少しているが、その経済的なポテンシャルを最大限活用し、熟練船員の十分な供給に努め、沿岸海運から十分な利益を引き出すようにする必要がある。とともに、英国の港や内水を利用する船舶の安全性を確保し、厳格な環境基準を守るようにする必

要がある。

31、ここ30年間、英国の港を利用する貨物交通は徐々に増加しており、現在英国の全貿易量の95%は港経由である。これら年間550百万トンのうちの大半といえる約75%が、民間所有の港により扱われている。英国の地理的位置を考えれば、港湾産業を成長させ、競争的にするための計画を立てる必要がある。

32、港湾は国際的な貿易相手との重要なリンクであり、より効果的で環境にやさしい交通システムを構築するよう、他の交通ネットワークとうまく連携することが必須である。そこで、地域の競争性を強める際に港湾が十分な役割を果たすようにしたいとともに、港湾開発が周辺環境や地域社会を共生して行われるようにするとともに、港湾とリンクした内水面運河や鉄道を最大限に活用していきたい。政府は、内水面運河が、使用可能かつ経済的であれば、道路交通に代わる手段としてその利用を促進していきたい。そこで、環境上の観点から魅力的な資源を最大限活用する方向で検討を進める所存である。

(全ての人々のモビリティの確保)

33、身体障害者の差別に関する法のもとで、政府は車椅子が必要な人を含めて、身体障害者が十分アクセスできる将来の公共交通に必要となる規則を整備していく。全国にわたって、公共交通が十分アクセス可能となるのに時間がかかるのは仕方がないが、政府はアクセスの可能性が増すにつれ、身体障害者は交通手段を選択できるまでになるかもしれないと考えている。しかしながら、身障者になかにはプライベートな車利用以外に適当な代替手段がない人もいるだろうし、そういった車利用が唯一の実行可能な選択であるような環境におかれている人もいるかもしれない。これらは統合交通政策を進めるにあたっての重要な課題である。これらについてのあなたの意見を待っている。

(考えるべき課題)

34、このペーパーは、交通政策の一般的課題についての意見を求めるものであり、特にバランスのとれた交通手段の利用促進とその達成方法についての意見をいただきたい。このペーパーのどの点に関する意見でも歓迎である。しかしながら、次の全て又はいずれかの質問に関する貴見は特に傾聴に値するものと考えている。

(1) 上記10で政府が設定した目標は適切か。何か重要なものが欠けていないか。

(2) 目標を達成するための「ムチとアメ」のバランス配分をどうすべきか。どれ一つ欠けても目標達成は成し遂げられないということになるのか。

(3) 利用可能な公共資金は非常に限られているとの認識のもとに、交通システムを改善向上させていくにはどう考えていけばよいのか。

(4) 車、バン、トラックの利用を抑制することはどれくらいまで可能と考えるべきか。そのような利用規制はどう機能するのか、また個人の移動し易さや全国的・地域的な競争に関し、どのような影響を与えるのか。

(5) 目標達成のため、有料制、財政政策及び規則制定の役割はどうあるべきか。

(6) 人々の交通需要をどう抑えることができるのか。

(7) 進捗状況の評価のための交通「目標数値」の具体幅を掲げることによって、交通政策は強化されるのか。

(8) 政府は交通のための新しい資金調達や収入システムを考えるべきか。

(9) 上記15から24で掲げた背景に関して、多くの人々を自家用車利用から離れさせ、公共交通を利用させるようにするためには、交通政策のどの面を改善していくことが重要であると考えらるか。

(10) どのような現実的な手段をもってすれば、環境にダメージが少ない貨物交通（例えば鉄道、内水面運河、沿岸舟運）の利用が進むのか。政府の貨物への補助金計画は改善することが可能か、またその場合にはどう改善するのか。

(11) 環境目標を損なわずに、地域及び全国における競争の中で、港湾と空港はどのように役だっていくことが可能か。

(12) 環境にやさしい乗り物と燃料を普及させ、環境へのダメージが少ない技術革新（交通需要も抑制する）を促進するためにはどうしたらよいか。

(13) 不要な行き来を減らすため、土地利用計画と交通政策を如何に効果的に戦略を持って統合できるのか。

(14) 交通利用者に課される料金について、より広範囲の環境コストや社会費用を反映させるため、例えば課税システムを通じて調整が行えるようにするにはどうするのか。

(15) 全国・地域・地元レベルにおいて、交通の供給と規制についての適切な役割は何か。旅客交通機関や経営者、あるいは任意の調整主体（例、計画づくり会議）はどのような役割を果たすべきか。

(16) 地方レベルでの統合交通政策を進めるため、地方政府が交通に関する資本調達を受け取る仕組みに対しどのような変化を持たせる必要があるのか。

(17) 先般の政府文書である'Transport The Way Forward'が示しているような、人々の交通選択に影響を与える経済的手法を最大限活用すること(例、公共駐車料金の値上げ、会社による駐車場供与に対する課税、道路使用の有料制)は有効か。その仕組みからの収入をどう利用すべきなのか。

(18) 都市の交通マネジメント手段はどうあるべきなのか。

(19) 全国・地域・地元における競争を促しつつ、各レベルでの交通政策の有効性を維持しながら、道路交通にあまり頼らない経済成長を成し遂げることが可能か。

(20) 需要が一定時点では道路の許容容量を超える状況の中で、希少な道路空間をどのように優先的に利用させるのか、またどのように成し遂げられるのか。緊急車両、バス・タクシー、貨物車両、そして身障者である利用者に優先権を与えるべきであると、これまで時々提言されてきたが、これらは適切な優先順位か。

(21) 都市と地方社会の異なった交通アクセスビリティの需要をどのようにうまく考慮していくのか。

(22) 交通利用者が自分で選択した結果について、どう自覚心を育んでいくことができるのか。

(23) 全ての交通手段にわたり安全性に関する高い基準を確保するにはどうすればよいのか。

(24) 環境的に持続可能な交通システムを確立するための政策が、社会的意味合いを込めた政府の広範な目標と両立できるようにするにはどうしたらよいのか。

(25) 身障者の交通需要をうまく満たすにはどうすればいいのか。

(26) 若年層や高齢者を含めて、社会のあらゆる階層の交通需要とアクセスビリティに関する需要を満たすにはどうすればいいのか。

(27) 政府の'National air quality strategy (全国の大気改善計画)'や酸性汚染物質の減少、気候変動防止の推進のために、交通はどのような役割を果たすべきなのか。

(イングランドにおける意見照会)

35、今秋中、イングランドの政府支分部局は、各地域における交通需要に対する最適の解決方法を見出すため、地方政府や地域関係団体と協議するための多くのセミナーや会議を開催する予定である。

(スコットランド、ウェールズ、北アイルランドにおける意見照会)

36、スコットランドでは、'Keeping Scotland Moving' というペーパー（1997年2月前政府により刊行）に対し多くの意見が寄せられたが、これについてはスコットランド政府が既に今後の検討材料としている。しかしながら、政府の政策目標についての異なる面に光をあてたこのペーパーの上記質問に関する追加的な意見も有用であり、歓迎である。加えて、National Transport Forum for Scotland（近々設立予定）は、政府の統合交通政策を進めるうえで貴重なアドバイスをしてくれるだろう。

37、ウェールズにおいては、ウェールズが直面する特有の交通政策について考えるための交通会議がこの秋に開催される。ウェールズの統合交通政策を展開・履行し、問題点を洗い出すとともに、種々の関係団体の調整を促進するため、ウェールズ交通アドバイスグループも設立されようとしている。加えて、このペーパーの上記質問に関するコメントも歓迎する。

38、北アイルランドでは、'Transportation in Northern Ireland - The Way Forward' 文書（前政府により刊行）に対しての意見は交通問題を考えるにあたって傾聴に値した。現政府による異なったアプローチについて、上記の質問に関する更なるコメントがあれば、有用であり歓迎する。

(意見の送付場所及び期限)

39、1997年11月14日まで、1ページに記した住所まで、意見を寄せられたい。

IV. フランスにおける労働時間短縮をめぐる動き

フランスでは、97年10月10日に、労働時間短縮に関して首相が主宰する雇用問題委員会が開催され、35時間労働を法定するための基本法が97年末までには国会に上程されることとなった。

その基本的枠組みは、雇業者10人以上の企業は2000年1月1日を期して35時間労働を義務付け、雇業者10人未満の企業は2002年の1月1日を期して導入するという2段階方式を採用する見込みである。また、政府は、35時間労働の早期実施を誘導するための財政支援措置を講じる予定である。

以下で、この件についての建設業界の対応等に関するフランスのモニター誌の記事を紹介する。

○建設業は「35時間労働」に恐れ戦いている(97.9.19号、No.4895)

労働時間短縮に関し、モニター誌は、9月2日から9日までの1週間、建設業者978社及び建設業雇業者578人を対象に電話でのアンケート調査を行った。その調査結果は以下のとおり。

建設業(BTP)の7割は、今年ないし来年に新規雇用を全く考えていない。規模別に見ると、今後15ヵ月の間に従業員10人未満の中小企業(PMF)の82%が新規雇用を全く考えていないのに対し、従業員50人以上の企業では新規雇用を全く考えていない割合は58%である。

新規雇用の障害となっている要因としては、中小企業(PME)の43%が労働コストを挙げているのに対し、従業員50人以上の企業の81%が事業量の欠乏を挙げている。

労働時間短縮に関しては、全体として50%強の企業(中小企業は67%の企業)が現状維持を望んでいる。一方、建設業従業者個人としては、全体の80%が現在より労働時間の短縮を望んでいる。

労働時間短縮が新規雇用につながるか否かについては、建設業については80%の企業が否定的であるが、他産業も含めた一般的な設問としては否定的な企業の割合は60%となっている。同じ設問に関して、従業者個人の意見は、一般的な設問としては全体の57%が肯定的であるが、建設業については逆に74%が否定的である。

なお、55歳以上の従業者の73%は、若年者雇用のために自らが退職することに好意的な回答を寄せている。

新規雇用のために残業時間を制限することについては、企業の回答は70%強が否定的であるのに対し、従業者個人の回答は60%弱が肯定的である。なお、中小企業の46%は全く残業を行っておらず、職種別には作業労働者の41%は全く残業を行っていないのが現状である。また、管理職の52%は日常的に残業を行っている。

労働時間短縮の方式としては、48%の企業が年労働時間制を支持しており、20%の企業が週4日制を支持している。なお、大企業(従業員50人以上)では60%が年労働時間制を支持している。従業者個人では、週4日制を支持している割合が38%で、最も多い。

労働時間短縮が賃金の減少を伴うべきか否かについては、72%の従業者が賃金の減少を伴うべきでないとしている。ちなみに、作業労働者の62%は、月8,000フラン以下の収入であり、全体としてみても従業者の99.5%が月15,000フラン以下の収入である。

中小企業の43%及び従業員10人以上50人未満の企業の41%は、労働時間短縮に伴って賃金の減少は免れないとしている。大企業の41%は、労働時間を短縮するに当たって賃金面の補償の交渉を行う用意があるとしている。(大企業の場合、賃金は現状維持という回答が28%あり、賃金は減少するという回答は31%である。)

○「35時間労働」への財政的促進策の詳報(97.10.24号、No.4900)

労働時間短縮に関する雇用問題委員会が開催されて10日が経った10月20日、マルティヌ・オーブリー雇用大臣は、98年度予算に30億フランを計上して35時間労働の推進を図ることを宣言した。これにより74万人の雇用者について35時間労働が実現するとしている。2000年までに35時間労働(総労働時間の10%以上削減及び雇用の6%以上拡大)又は32時間労働(総労働時間の15%以上削減及び雇用の9%以上拡大)を実現する全ての企業は、5ヵ年にわたり定額の助成を受けるというもので、98年中に実施した場合、35時間労働で初年度雇用者一人当たり9,000フラン、32時間労働は初年度12,000フランで、99年前半期から実施した場合と99年後半期から実施した場合とでは、それぞれ1,000フランずつ減額される。次年度以降は、初年度に対しほぼ1,000フランずつ減額される。この財政措置は、可能な企業は35時間を下回る労働時間縮減を目指すよう誘導するとともに、また、開始時期によって助成額を減額して、できるだけ早期の実施を誘導しようとしている点に特徴がある。

○「35時間労働」、今から交渉に入るか2000年まで待つか(97.10.31号、No.4901)

35時間労働への財政的促進策が公表されたことを受けて、建設業界でもこの財政的促進策を受入れて今から対応するか、35時間労働が義務となるとされている2000年になってから対応するかを選択が迫られている。

建築業協会(FNB)は、全国的に統一した方針を立てて取り組むのではなく、各地方支部の各職種分野ごとに対応を決めることにしたようである。

建築手工業・小企業全国連盟(CAPEB)は、今年中に各職種ごとに交渉に入ることを決めている。

従業員10人未満の企業は、35時間労働が義務となるのは2002年からであるが、CAPEBによれば、財政的促進策が総労働時間の10%削減と6%の新規雇用をセットにしていることについて、6%の新規雇用など論外であって、たった1人の雇用のために総労働時間を10%どころか11%以上100%削減しなければならない状況であり、今回の財政的促進策は大企業のためのものであって中小企業には配慮しておらず、改善する必要があるとしている。また、従業員10人未満の企業と10人以上の企業で35時間労働が義務となる年次がずれることについて、2000年時点で9人の雇用者を有する手工業者が39時間労働を行っており、11人の雇用者を有する競争相手の企業は35時間労働を義務付けられているという状況をいかにして正当化できるのだろうかという疑問が投げかけられている。35時間労働法制の中小企業への適用については、早急な見直しが必要である。

(担当 山田)

V. 米国事務所から

—国際民営化プロジェクトについて（米国建設業協会 1997 年中期大会より）—

米国建設業協会 1997 年中期大会において行われた「国際民営化プロジェクト：ファイナンス及びリスク配分」についての講演の概要を紹介する。なお、講演者は、ケビン・マクナマラ氏（テイラー・ディジョン社）、マイケル・フェイ氏（アメリカ・インターナショナル・アンダーライター社）、マイケル・ルキィ氏（アーンスト・アンド・ヤング社）である。

1. プロジェクト・ファンナンスの必要条件

- ・資金回収が確実であり、かつ資金の流れが明確であること。
- ・信頼できる燃料及び原料の供給者がいること。
- ・評判の良い EPC (Engineering Procurement Construction) 。
- ・プロジェクトに使用される技術の実現可能性。
- ・長期にわたる操業段階での発注者の関与。
- ・詳細かつ正確な長期契約書。
- ・経済的実行可能性。
- ・技術的実行可能。
- ・適切なリスクの配分（配分された側が十分にそのリスクに対処できること）。
- ・プロジェクトに関係する法律その他の規制が予測可能であること。
- ・明確かつ信頼のおける紛争解決処理方法。
- ・貸し付け期間全般にわたって融資者の権利が保証されていること。

2. 融資者の要求事項と保証形態

- ・融資者からは最低次のことが要求される。
 - 予測可能なキャッシュ・フロー
 - プロジェクト・マネージメントにおける確かな能力と経験
 - 法的なフレーム・ワークの安定性、予測可能性
- ・保証形態
 - 政府の関与
 - 法人の返済義務

3. 融資者のタイプ

- ・多数国間投資基金
 - 世界銀行、IFC (International Finance Corporation) 国際金融公社、ADB (Asian Development Bank) アジア開発銀行、IDB (Inter-American Development Bank) 米州開発銀行、OPIC (Overseas Private Investment Corporation) 海外個人投資会社
- ・輸出信用機関
 - US Ex-Im Bank (Ex-Im) 米国輸出入銀行、Export-Import Bank of Japan (Jexim)

日本輸出入銀行、Hermes（独）、EDC（加）、SACE（伊）

- ・商業銀行
- ・キャピタル・マーケット

4. EPCコントラクタ(EPC=エンジニアリング・調達・建設)が抱えるプロジェクトファイナンスの諸問題

- ・プロジェクトのホスト国の問題
- ・輸出信用機関の問題
- ・EPC契約のネゴシエーションに関する問題

5. リスクの諸要素と技術上の問題点

- ・変動するリスク要素
 - －経済的圧力
 - －ホスト国が抱える諸問題
 - －技術上の問題点
- ・経済的圧力
 - －予測されるオペレーションとメンテナンスのプラン
 - －予測されるプロジェクト全体の見直しと資本のアップグレード
 - －予測されるオペレーション段階の予算
 - －原設計時の仮定と実際のプラント・オペレーションにおける諸条件のズレの予測
- ・ホスト国が抱える諸問題
 - －現地採用オペレーティング・スタッフの技術の問題
 - －オペレーティング・スタッフのトレーニング・プログラムの計画
 - －原材料輸送計画
 - －プロジェクト・パフォーマンスに関するデータの収集と分析を行うインフォメーション・システムの確立
- ・技術上の問題点
 - －提案された技術の他のプロジェクトにおける実績
 - －新技術もしくは有効性未証明の技術を用いたプラント・プロセス
 - －保証会社が保証した他のプロジェクトとの規模の比較

6. リスク軽減方策

- ・計画設計段階
 - －フィービリティ・スタディの徹底
 - －戦略的、経済的、会計上、設計上の目的・基準の明確化
 - －明確な選定基準による公正な入札方法の確立
 - －十分な資金源の確保（政府や開発銀行からのグラント、ローン）
 - －公式・非公式のエキスパートによるレビュー・プロセスの開発
 - －公式・非公式の市民関与プロセスの開発
- ・建設段階

- 発注者、州、自治体政府間の明確な協定書の作成
- 発注者、コントラクター、サブコン間の明確な協定書の作成
- プロジェクト、コントラクター、サブコンの債務履行に関する的確な履行ボンドによる保証
- 発注者、融資者間のコントラクション・ファイナンスに関する協定書の作成
- ・管理、運営段階
 - 発注者、長期融資者間の長期ファイナンスに関する明確な協定書の作成
 - 政治、市場、通貨、為替、それぞれのリスクをカバーし得る、発注者、融資者主導の広範な協定もしくはイニシアティブの開発。
 - 融資者への返済を確保すべく、使用料、通行料からの収入を吸収するトラスト・ファンドの創設。
 - 予期せぬリスクをカバーすべく民間の保険、政府ギャランティーの利用も考える。
 - リザーブ・ファンドを作つて、政治的、経済的変動にも対応すべく使用料、通行料の値上げに関する条項も書き込む。
 - 為替リスクを最小限にするため、オフショア国際通貨アカウントの利用を義務づける。
 - 市場、為替レートリスクに対応すべく、可変的利子、物価スライドローン、可変的融資条件を利用する。

* 米国建設業協会中期大会の開催目的

AGC (Associated General Contractors of America : 米国建設業協会) は、1918年に創設された米国建設業者の全国的団体で、32,500社の会員から成り、内8,000社がゼネコンで、その他は下請業者、専門工事業者の中小規模の企業である。全国に101の支部(チャプター)があり、本部はワシントンDCに置かれている。会長の任期は1年で、現在の会長は、ジェーンズ・コープ社のJ. ハワード・モック氏である。

毎年3月と9月にそれぞれ総会、中期大会が開かれており、今回ニューメキシコ州アルバカーキーのコンベンション・センターで1997年の中期大会が、「新たなる高みへの飛翔」("Soaring to New Heights")のスローガンのもとに、9月27日から10月1日の5日間にわたって開催された。全米50州より参加した出席者の数は登録されているものだけで900名以上、その家族を含めると2000名以上に達したとのことである。

今大会の主要議提は、「AIA書式A201-建築工事の標準一般仕様書1997年版」の承認にある。A201は米国建築家協会(AIA)が発行する標準一般仕様書で、発注者、設計者、施工者三者の間で取り交わされる建築工事契約の根幹をなすものである。100年近い歴史があり、大変権威の高い仕様書書式とされているが、10年毎に改訂版が出ており、AGCは1920年代より改訂版が出るたびに、承認行為を行ってきた。今回の1987年版の改訂作業は、4年間にわたってAIAとAGCとが共同で行ってきたもので、今回のアルバカーキー大会で開かれたAGCの理事会で承認されるはこびとなった。