

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. 132

2000 2

CONTENTS

- | | |
|--|----------|
| I. 韓国における総合交通行政
～「国家基幹交通網計画(2000～2019)」の策定～ | 1 |
| II. 韓国の民間資本参加によるインフラ整備について
－第8回日韓ワークショップ会議資料から－ | 6 |
| III. イギリス建設産業の改革への取り組み（その2） | 18 |
| IV. 英国における道路交通削減及び道路課金に関する法制度の概要 | 23 |
| V. 建設関連産業の動向 －セメント－ | 27 |



財団
法人

建設経済研究所

〒105-0001 東京都港区虎ノ門4-3-9 住友新虎ノ門ビル7F

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

URL: <http://www.rice.or.jp>

＜海外特派員レポート④＞ 韓国における総合交通行政
～「国家基幹交通網計画(2000～2019)」の策定～

在大韓民国日本大使館の上野純一書記官より、韓国の国家基幹交通計画の概要についてのレポートが寄稿されたので紹介する。

昨年12月16日、韓国の建設交通部は「国家基幹交通網計画」を確定、発表した。本計画は、韓国における総合交通行政への取組の一つの成果と言え、2001年の国土交通省の発足を控えこれまで以上に施策の総合性・連携性が求められる日本の交通行政においても、今後の政策展開の一事例として参考となると思われる。

以下では、本計画についての建設交通部の報道資料を紹介する。

注) 建設交通部：日本の国土庁、運輸省及び建設省が一つになったような中央省庁の一つで（韓国では「省」のことを「部」という）、94年の政府組織の再編により、それまでの建設部（国土庁及び建設省に相当）と交通部（運輸省に相当）が統合して発足した。

新千年国家総合交通体系の青写真、国家基幹交通網計画（2000～2019）確定

○ 建設交通部は、新千年の交通与件に積極対処し、高効率・低費用型国家総合交通体系を構築するために、交通政策委員会（委員長；国務総理）の審議を経て、国家基幹交通網計画（2000～2019）を確定・発表した。

○ 本計画は、「国民の政府」において98年度に国政課題に選定、計画樹立に着手し、公聴会（98.10.23）、関係部署及び地方自治団体との協議等2年間の準備過程を経て樹立した計画であり、本年2月に制定された交通体系効率化法に基づき、今回法定計画として確定したものの。

○ 国家基幹交通網計画は、道路・鉄道・空港・港湾等についての長期総合交通計画で、個別交通計画に優先する上位基本計画である。

※外国の総合交通計画事例

ドイツ：連邦交通計画（20年）

アメリカ：国家交通戦略計画（25年）

フランス：交通2010（20年）

日本：21世紀総合交通体系（長期）

台湾：運輸発展長期計画（30年）

○ 今回確定した国家基幹交通網計画は、
－ 21世紀の無限競争時代の国家競争力を強化する上で必要な交通基盤施設の確保

- 費用節減型物流体系と高効率の複合輸送体系の構築
- 迅速・安全・便利で、環境調和的な交通体系の実現
- 南北統一に備えた朝鮮半島交通網の構築、にその計画目標を置いた。

○ 部門別主要内容を見ると次のとおり。

<道路：自動車2,000万台時代に備え、格子型高速道路網構築>

- 長期的には全国を包括する南北7軸、東西9軸の格子型高速道路網を構築し、
- 計画期間内には、南北6軸、東西8軸の格子型高速道路網を構築(1,889km→5,642km)し、全国どこからでも30分以内に容易にアクセスでき、迅速に旅客及び貨物を輸送することができるようにした。

※南北7軸、東西9軸の高速道路網の中で、交通需要、経済性、環境保全等を勘案して南北1軸(ヤグ〜ヨンヨン、300km)及び東西1軸(ソウル〜カソ、218km)の2軸は、長期課題として検討することにした。

- 国道の幹線機能向上を図るため、幹線軸国道は基本的に自動車専用道路化し、拡幅に主力(4車線以上国道比率24%→50%以上)を置く一方、港湾背後輸送網、産業団地連結等のために国道を12,459kmから14,000kmに拡充することにした。
- 都心通過交通量を分散させるため、南北間で断絶した国道6路線を復元し、長期的には南北5軸の朝鮮半島縦断高速道路網を構築することにした。

<鉄道：朝鮮半島縦断X字型高速鉄道網構築>

-鉄道は、輸送効率性が高く安全であり、環境調和的な大量・大衆交通手段であるにもかかわらず、これまで幹線鉄道施設拡充は足踏み状態に止まっていた。

-今回の計画では、交通施設の財政投資対比幹線鉄道比重を14%水準(都市鉄道を含めると20%水準)から28%水準に拡大し、営業距離1.6倍(3,118km→4,908km)、複線化率3.6倍(21.2%→82.0%)水準に拡充することにより、輸送分担率を2倍水準(旅客7.6%→18.6%、貨物10.5%→20.3%)に大幅に引き上げることにした。

-計画期間内に、京釜高速鉄道及びソウル〜木浦間湖南高速鉄道を建設するとともに、統一後にはソウル〜シネジュ軸、ソウル〜チョンゾン軸の高速鉄道を建設することにより、「朝鮮半島縦断X字型高速鉄道網」を完成し、中国横断鉄道(TCR)、シベリア横断鉄道(TSR)等と連結してユーラシア大陸鉄道網を構築するようにした。

-既存主要幹線鉄道は、複線化、電化を第一で拡充し、長期的には時速180km水準に高速化して高速鉄道との連携運用体系を構築することにした。

-特に、ソナム〜ムンギョソ〜キムチヨソ〜チンジュ間中部内陸幹線鉄道軸を形成し、チョルラ線及びヤソソ線の複線・電化を通じた西海岸幹線鉄道軸を形成する等、南北幹線軸を拡充する一方、

-釜山〜木浦間京全線の直・複線化、ソウル〜春川〜束草、原州〜江陵間幹線道等東西軸も拡充することにした。

<空港：航空大衆化時代に備え、3倍水準拡充>

- 国際交流の増加、高級手段選好等航空大衆化時代に積極対処するため、空港

施設能力を3倍水準(42,800千人/年→128,400千人/年)に拡充することにした。

－このため、仁川国際空港を1段階として2000年までに完工するとともに、引き続き拡充することにより、北東アジアのハブ空港に育成する。

－ヤンヤン空港、ムアン空港、ウジン空港、チョンジュ空港等、圏域別地方空港を拡充・新設することになるとともに、近距離のコミューター航空の実用化と航空機未就航地域の航空輸送便の提供のため主要地域に小型軽飛行場を建設することにした。

<港湾及び物流：競争力を高め、北東アジアの物流中心基地化>

－国際交流増大により急増する港湾物流量を円滑に処理するために、港湾施設能力を4倍水準(295百万ト/年→1,288百万ト/年)に大幅拡充して港湾積滞を解消することにした。

－このため、釜山港及びクァンヤン港を先端施設を備えた次世代型大型港湾に集中開発し、北東アジアの中核港湾に育成するとともに、

－世界化、地方化時代に備え、浦項迎日新港、ウカ新港、木浦新外港、ホリョン新港、仁川北港、ピョンテク港、セマングム港、東海圏(江原道)新港等、圏域別地方港湾を拡充・新設することにした。

－物流効率化のため、首都圏、釜山圏、中部圏、嶺南圏、湖南圏に内陸物流基地を確保し、総合物流情報網及び物流標準化事業を推進することにした。

－このような拠点施設を中心として、効率的な集・配送体系を構築するとともに、南北鉄道網連結を通じた中国横断鉄道等大陸連携輸送網を構築することにより、「北東アジア単一交通圏」を形成し、究極的には我が国を「北東アジア物流中心国家化」とするようにした。

<既存交通体系：運営効率性及び安全性の向上>

－施設拡充と平行して、交通体系の運営効率を高めるため、知能型交通体系(I T S)、高速列車等の先端交通技術開発への投資費を約30倍水準に大幅拡大することにした。

※交通施設特別会計中の交通技術投資比重：0.17%(99)→5%(09)

－また、中央分離帯、鉄道踏切等交通安全基盤施設の大幅整備・拡充、交通安全診断強化等により、交通事故死亡者を現在より50%以上減少させることにした。

－道路、鉄道、空港、港湾等交通施設の運営を民間に委託したり売却して運営の効率性を高めるようにすることにした。

<財源：財源確保可能性は十分>

－計画期間中の総投資額は335兆ウォンであり、

・国庫から年平均12兆ウォン前後を投資する場合、250兆ウォン程度は調達可能な水準であり、

・公企業(自己調達)から年平均3兆ウォン前後を投資する場合、70兆ウォン程度は調達可能な水準であり、

・その他、民資誘致を通じて15兆ウォン程度は調達が可能であるため、財源調達可能性は十分であると見られる。

＜最近の交通施設投資実績＞ (単位：億ウオン)

区 分	9 6	9 7	9 8	9 9
国庫投資	65,310	82,822	103,340	117,370
公企業自己投資	14,143	21,882	26,509	52,133

※公企業：道路公社、高速鉄道公社、コンテナ公団、新空港公団（仁川空港公社）

－また、巨視経済的側面から見ても、GDP対比2.4%水準であり、90年代GDP対比交通施設投資費が2～3%であることを勘案すると、財源確保可能性は十分であると判断される。

※20年間GDP総額はKDI等の平均予測値を適用（約14,000兆ウオン）

－建設交通部は、国家基幹交通網計画を実現するため、今後5年単位で「中期交通施設投資計画」を樹立し、事業別に具体的な投資規模を投資優先順位はもちろん、国庫、公企業自己調達、民間誘致等具体的な財源計画を樹立することになった。

－特に、民資誘致を活性化させるため、高い輸送需要等収益性が大きい事業については優先的に民資誘致を検討することにした。

○ 2019年までに国家基幹交通網が完成すれば、

－全国主要都市を1～2時間代で連結する高速鉄道網と、全国どこからでも30分内でアクセスすることができる格子型高速道路網を備えることにより、四通八達の高速度交通サービスが可能となり、「全国半日生活圏」時代が幕開けする。

－我が国の地理的利点を活用し、仁川国際空港、釜山港、ケマン港等超大型先端空港及び港湾が集中開発され、隣接国家との競争優位を確保することになることにより、我が国は「北東アジア交通・物流中心国家」として浮上することになる。

－また、交通混雑費用がGDP対比4.4%から1～2%水準に減少するとともに、物流費用がGDP対比16.5%から10%水準に減少し、国家競争力強化等社会経済的波及効果が非常に大きいもの予想される。と

－このほかにも、道路の輸送分担率が減り（旅客88.2%→74.8%、貨物56.6%→41.2%）、環境調和的な鉄道の輸送分担が拡大され（旅客7.6%→18.6%、貨物10.5%→20.3%）、公害排出物質が2019年基準で年間140千ト減少する等、付随的な効果も大きいものと予想される。

－中央分離帯等交通安全施設を大幅拡充することにより、交通事故率が現在より50%以上減少することになり、情報・通信技術を活用する智能型交通体系（ITS）を全国に構築して交通混雑を20%～30%改善することになると予想される。

韓国の民間資本参加によるインフラ整備について

－第8回日韓ワークショップ会議資料から－

99年10月、日光にて開催された第8回「日韓ワークショップ」の韓国国土開発研究院（クリス）のレポートより、韓国の民間資本参加によるインフラ整備について紹介する。

民間資本による社会資本整備については、日本においても昨年7月に「PFI推進法」が成立したが、現在、事業実施に関する政府の「基本方針」のとりまとめが難航している。

一方、韓国では95年以降、民間資本による社会資本整備を進めており、5件の事業が実施に移されている。

日韓ワークショップの概要

1) 会議の目的・歴史

1990年にソウルで第1回を開催後、日本または、韓国でアジアコンストラクト会議が開催された年を除き、毎年日韓交互に開催。(1999年10月までに8回)両国の建設市場の動向や最新のトピックの情報交換を行っている。

2) 参加機関

日本側 (財)建設経済研究所
韓国側 韓国国土開発研究院 (KRIHS)

3) 第8回の議題

- ① マクロ経済と建設投資の動向
- ② 建設産業の現況と今後の課題
- ③ PFI (民間資本によるインフラ整備)

1. 民間資本参加の状況と問題点

(1) 韓国の民間資本参加によるインフラ整備の経緯

・民間資本参加によるインフラ整備は、1995年以来、民間資本導入促進法 (Private Capital Inducement Promotion Act) に従って進められており、現在までに、合計 37.8 兆ウォンにのぼる 45 件のプロジェクトで公開告示が行なわれてきた。しかしながら、わずかに 10 のプロジェクトについてのみ実施企業が決定しているに過ぎず、さらにこの中で建設が開始されているのは 5 件となっている。

・プロジェクトの実施条件は、IMF 危機以来悪化しており、プロジェクトの実施が投資家の倒産によって中止されるケースも出ている。また、国内での資金調達には、BIS 基準、高金利などにより、ほぼ不可能となっている。

(2) 外国投資家からの要望

韓国の民間資本参加によるインフラ整備に対する外国投資家からの要望は以下のとおりとなっている。

- ・政府の投資と支援。また、透明なメカニズムの確立
- ・プロジェクト実施の初期の段階から最終段階までの、さまざまなリスクや不確定要因を排除し、また、適正価格で事業を受注できることと、安定した投資利益率を確保すること

- とである。
- ・グローバルスタンダードに基づいたプロジェクトの実施と成果。いわゆる「韓国プレミアム」問題を解決すること。
 - ・プロジェクト関連情報を提供するための体系の整ったネットワークを構築すること。投資家のために、プロジェクトに関する詳細情報を開示すること。

(3) 新しい政策の成立背景とその期待される結果

①背景

韓国のインフラストラクチャーの潜在的な不足（IMD レポートのレポートによれば 46 カ国中 37 位となっている）と高いロジスティックコスト。（GDP の 16.5%にも相当する）

②困難な資金供給条件

今後 5 年間に、年 20 兆ウォン程度の投資が必要とされているが、経済不況から税収が減少し、リストラによる追加コストも発生している。従って、財政投資をまかなうための国家資金が毎年大きく不足しており、外国資本を中心とした民間投資の促進は、この行き詰まりの打開策となると予測されている。

インフラ整備への民間資本参加により、期待される効率性は以下のとおりである。

- ・多様で高品質のインフラサービスの提供
- ・民間セクターの創造性と効率性を最大化すること
- ・民間参加によって 25～30%のコスト削減
- ・資本、技術、マネジメント手法、資金供給手法の導入

(4) 新 PPI 法および規制の導入

民間資本導入促進法のが限られた成功しか収めなかったため、また金融危機に対応して、政府は民間投資家の懸念に答えて年の初めに新 PPI 法（Act on Private participate in Infrastructure）を導入した。成立の過程は以下のとおりである。

- ・インフラストラクチャーにおける民間参加に関する法律：1999 年 1 月
- ・PPI に関する大統領令：1999 年 4 月
- ・PPI についての 1999 年年間計画：1999 年 7 月

2. PPI 法の特徴

インフラ整備への民間投資プロジェクトのグローバルな要求を実現させるため、新 PPI 法のシステムはインフラストラクチャー施設プロジェクトへの民間投資の方法を、以下のような施策によって「規制のシステム」から「促進のシステム」へと変えることを意図している。

- ・インフラ整備プロジェクトの枠組みを一新して、政府中心型または政府出資型のスキームから、民間セクター中心型または民間投資提案型のスキームへと変える。
- ・インフラ整備プロジェクトの計画、設計、建設、そして運用の諸段階を通じて、民間セクターの創造性と効率性を発揮させる。
- ・外国資本を導入することにより、進んだマネジメント手法や効率的な運用システムを導入する。

新しい韓国 PPI 政策では、「プロジェクトの収益性」や「効果的な金融支援」と共に、「国際的標準への支援体制の確立」するなど、収益性と金融支援を保証し、また、民間投資プロジェクト実施成功のための重要要素を、次のような施策によって積極的に奨励しようとしている。

- ・国内国外の投資家側の、プロジェクトに対する信頼性を高めるため、徹底した実行可能性調査により評価された収益性の高いプロジェクトを民間投資プロジェクトに指定する。
- ・インフラストラクチャー基金などの方法で、プロジェクトへの資金供給を誘導する。
- ・最低運用収入保証、為替リスク縮小などの方法によって投資リスクを軽減しながら、国際標準に合うような国内システムのリストラクチャリングを進める。

上に述べたような積極的な支援施策に加えて、新 PPI システムは民間投資プロジェクト実施過程の全般を通じて、次のような施策によって公平性と透明性を保証しようとしている。

- ・国際標準の手順に従ったプロジェクトプロポーザルの評価と認可取得者の指名公表。
- ・特に、民間投資システムを監督することによる国内国外投資家の公平で平等な取り扱い。

3. PPI プロジェクトの指名基準

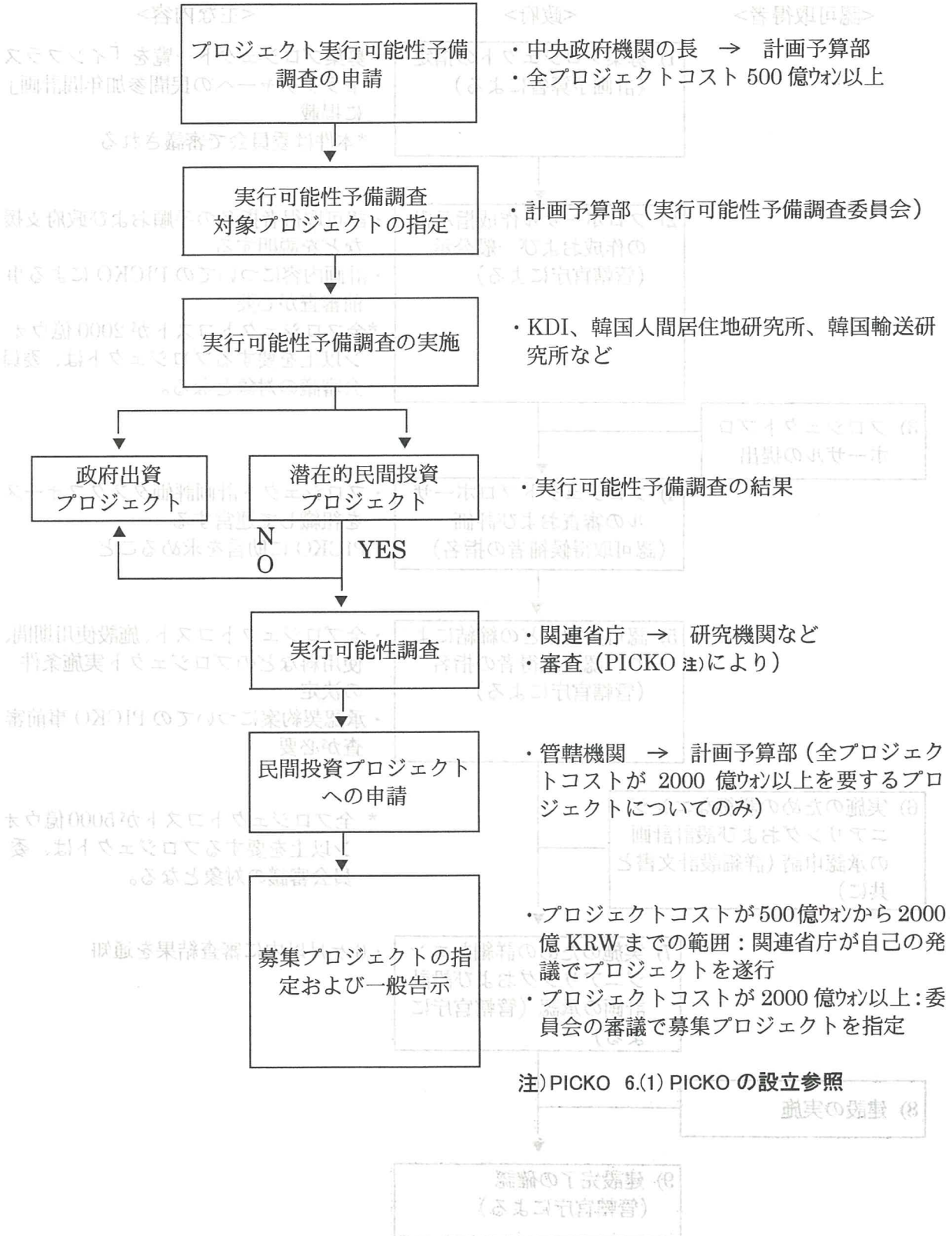
(1) 政府募集プロジェクト

- ・民間投資プロジェクトは、次の要求条件を満たしていなければならない。
 - ・「民間に関する法」第 2.1 条に規定される関連施設（表 1 参照）。
 - ・インフラ施設の中長期計画および政府の国家投資プロジェクト優先順位に従ったプロジェクト。
 - ・実行可能性調査で民間投資を誘発できる程度に収益性があると判断されたプロジェクト。
- ・募集プロジェクトの指定手順については、図 1 の募集プロジェクトの指定手順参照。

表 1 インフラストラクチャー施設の種類（34 種類）

分野	関係官庁	インフラストラクチャー施設の種類
道路	建設交通部	道路および付帯施設、非道路駐車場、インテリジェント輸送システム
鉄道	韓国国鉄	鉄道
	建設交通部	都市鉄道
港湾	海洋水産部	港湾施設、漁港施設、複合乗客施設
空港	建設交通部	空港施設
水源	建設交通部	多用途ダム、河川関連付帯構造
	環境部	下水、水道
通信	情報通信省	通信施設、情報システム
エネルギー	産業資源部	電源施設、ガス供給施設、集合エネルギー施設
環境	環境部	廃棄物処理施設、糞尿処理施設、家畜廃水公共処理施設、廃水処理施設、リサイクリング施設、下水最終処理施設
流通	建設交通部	流通コンプレックス、貨物ターミナルおよび倉庫、乗客ターミナル
文化および観光	文化観光部	観光リゾートおよび観光コンプレックス、ユース訓練施設、公共スポーツ施設、図書館、博物館および美術館、国際会議施設
	建設交通部	都市公園

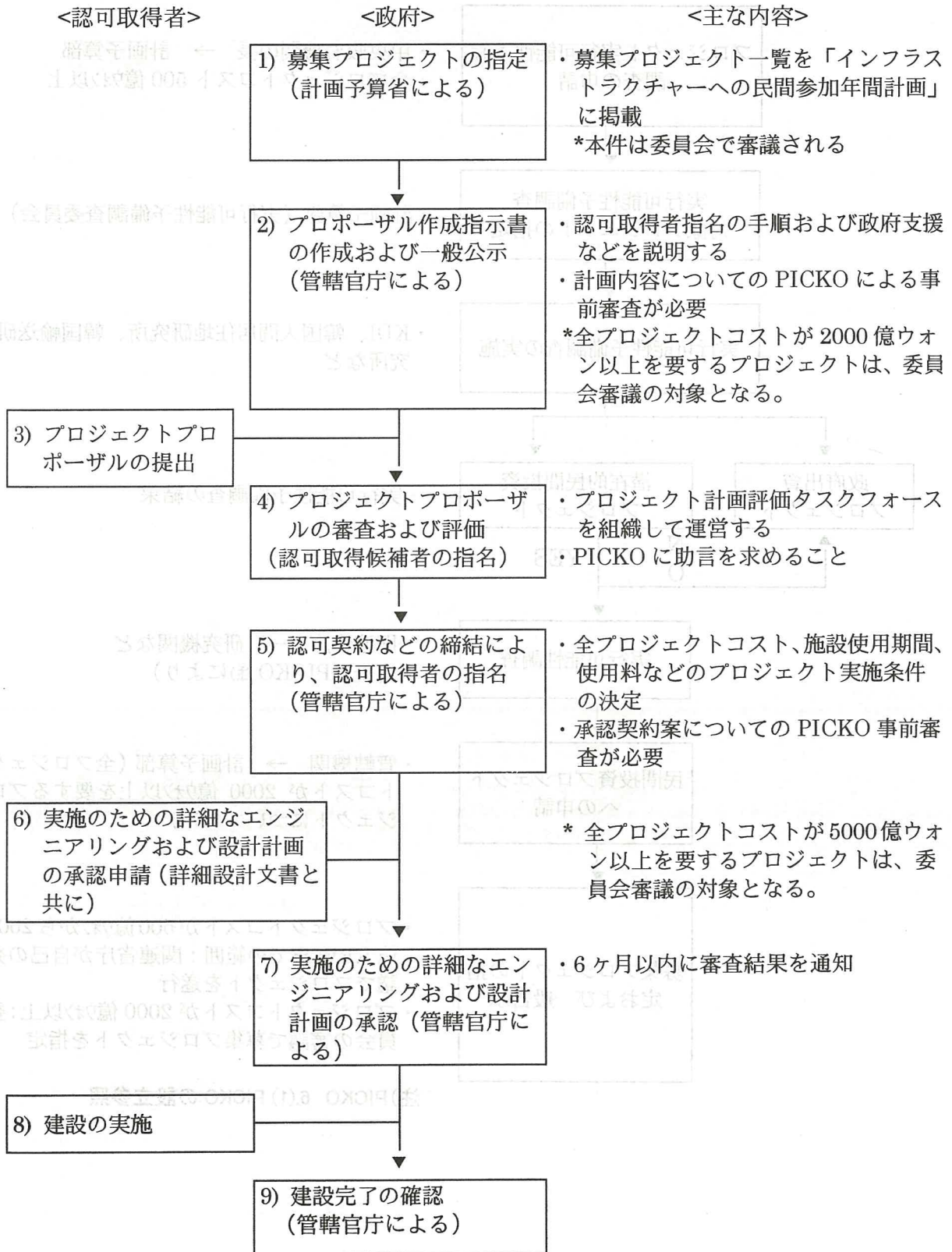
図1 募集プロジェクトの指名手順（政府の資金支援が必要な場合）



4. 許可取得者の指名に関する事項

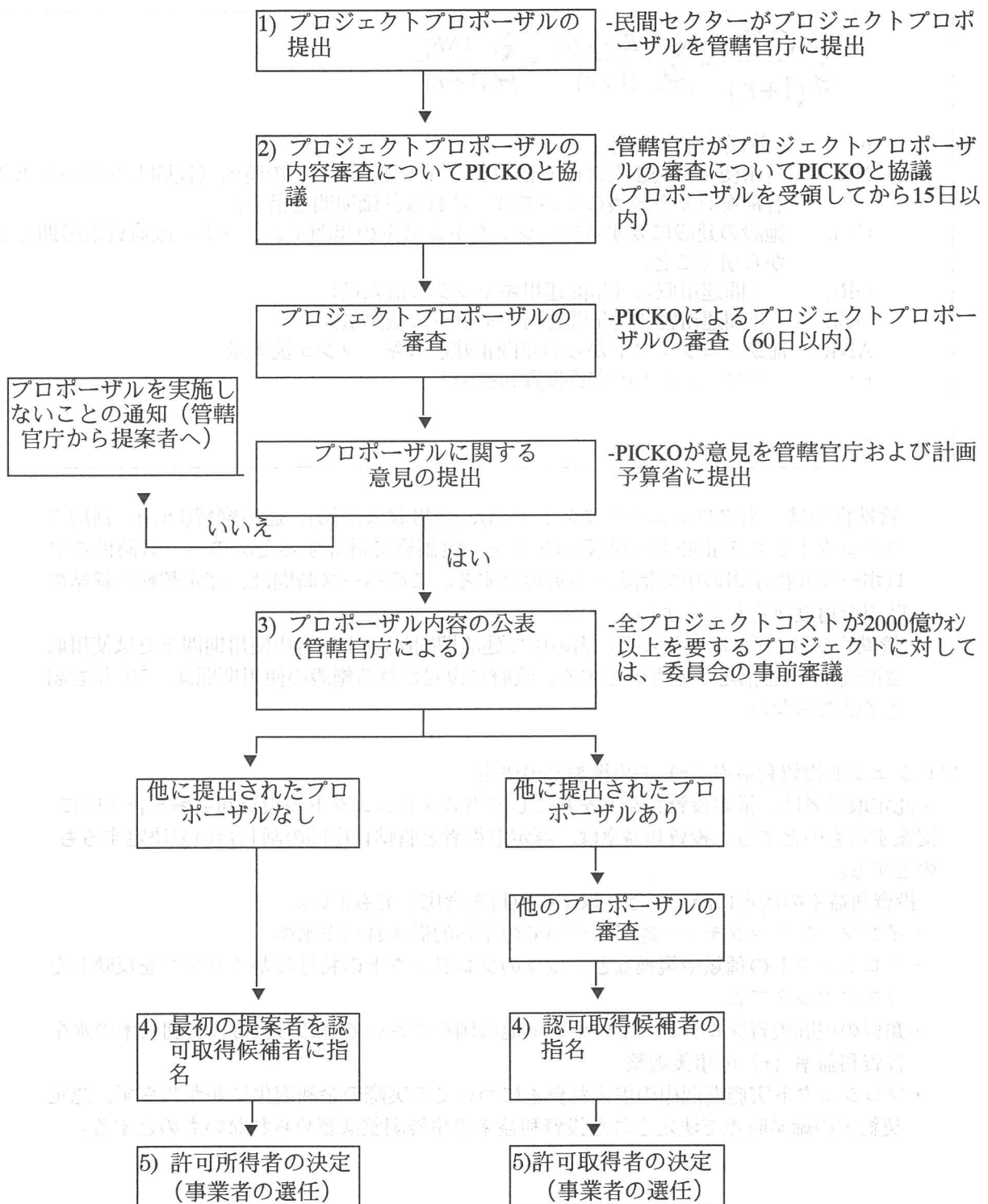
(1) 募集プロジェクトのフローは図2のとおりである。

図2 募集プロジェクトのフロー図



(2) 募集外プロジェクトの許可取得のフローは図3のとおりである。

図3 募集外プロジェクトのフロー図



5. プロジェクトにおける投資条件（投資利益率および使用料の決定）
 民間投資プロジェクトの投資利益率および使用料は、次の式に従って決定しなければならない。

$$\sum_{i=0}^n \frac{CC_i}{(1+r)^i} = \sum_{i=n+1}^N \frac{OR_i - OC_i}{(1+r)^i} + \sum_{i=0}^N \frac{ANR_i}{(1+r)^i}$$

- n: 建設完了の時期
 N: 自由使用期間または所有権および運用期間の終了の時期（民間セクターが永久所有権を有する施設については、これは評価期間を指す）
 CC_i: 施設の建設に要するプロジェクトコストの年間インプット。政府資金援助をここから引くこと。
 OR_i: 年間運用収入（年間運用キャッシュ流入量）
 OC_i: 年間運用経費（年間運用キャッシュ流出量）
 ANR_i: 補助プロジェクトからの年間正味収入キャッシュ流入量
 r: プロジェクトの実質投資利益率

- ・管轄官庁は、全プロジェクトコスト(CC_i)、運用収入(OR_i)、運用経費(OC_i)、補助プロジェクトからの正味収入(ANR_i)などを一定価格で計算するためのベース時間をプロポーザル指示書の中で指定するものとする。このベース時間は、認定契約書締結の時点で再度決定してもよい。
- ・管轄官庁は、プロポーザル指示書の中で建設期間(n)および自由使用期間または使用収益期間(N-n)を指定するものとする。政府に復帰される施設の使用期間は、50年を超えてはならない。

プロジェクト投資利益率 (r) の事後調整の決定

- ・認定取得者は、推定投資利益率を基にして当該プロジェクトの投資利益率を自主的に提案するものとする。投資利益率は、認定取得者と管轄官庁間の話し合いで決定するものとする。

投資利益率の決定に際しては、以下の項目を考慮してもよい。

- ・インフラストラクチャー施設についての平均的借入れ利率水準
- ・プロジェクトの種類や規模など、個々のプロジェクトの特性に基くリスクを反映したリスクプレミアム
- ・類似の民間投資プロジェクトについて他の国々において認められる投資利益率の水準
- ・投資利益率 (r) の事後調整
- ・プロジェクト実施期間中の借入れ資本についての実際の金利変化にかかわらず、認定契約書の締結時点で決定された投資利益率の事後調整は認められないものとする。

6. PPI プロジェクトへの支援および優遇措置

(1) PICKO の設立

・ 韓国民間インフラストラクチャー投資センター(PICKO)は、インフラストラクチャープロジェクトへの民間参加の全プロセスを支援するために設立された法人である。

・ PICKO は、PPI について一貫し、かつ、専門的なサービスを求める国内国外投資家のニーズに応えるために設立された。

・ PICKO の努力は、関係政府省庁と潜在的投資家との間で、世話人としてまた技術支援部門としての両面から相乗的作用を生み出すことに対して向けられている。

・ PICKO は、投資家が必要とするすべての技術的、管理的サービスを提供する。

公共部門へのサービスは以下のとおりである。

- ・ 計画予算省と協力して、PPI のための年間計画を作成する。
- ・ 実行可能性調査およびプロジェクトプロポーザルの評価と審査を行なう。
- ・ 緑のプロジェクトを展開する。
- ・ 交渉を手助けし、認可契約書を作成する。

民間部門へのサービスについて

- ・ 有望な国内国外の投資家に、投資相談サービスを提供する。
- ・ 認可取得者に代わって、政府の許可や認可を申請する。
- ・ 国内、国外で展示会を催す。

技術訓練プログラムについて

- ・ PPI を振興し促進するために、教育プログラムを開発し運営する。
- ・ PPI 規則およびシステムの広報宣伝を行なう。

研究開発について

- ・ プロポーザルおよび認定契約書の指示書の標準化
- ・ 入札および交渉のスキームの開発
- ・ PPI の制度上の枠組みを改良する

(2) プロジェクトに対する補助的支援

PPI プロジェクトの全体的な収益率を改善するのが目的。

外国為替リスクについて

- ・ 許容変動 $\pm 20\%$ 以内

費用軽減対策について

- ・ 関税の調整
- ・ 直接運用補助金
- ・ 契約の再交渉を可能とした

土地の取得について

- ・ 可能な場合は公共用地の使用が可能
- ・ 認可に先立つ政府による土地の先行取得
- ・ 必要な場合は、プロジェクト提案者が土地取得を完了するための土地収用権の行使を認める

収益保証について

- ・ ハイリスクプロジェクトのみに適用される
- ・ 年間予測収益に基づく
- ・ プロジェクト契約の一部として交渉が可能

ガイドラインについて

政府補助金

募集プロジェクト 90%以下

募集外プロジェクト 80%以下

租税優遇措置

・取得税および登録税免除

・投資の10%を経費として取り扱うことが可能

・株主の持ち株出資にかかる金利支払いを、株主会社の経費として取り扱う

・補助プロジェクトの資本利得税の50%軽減

・農地/森林充当課税の免除

・インフラストラクチャー債券の租税軽減

その他の優遇措置

・募集プロジェクトについては、実行可能性予備調査および予備設計と最終設計のコストは政府が負担する。

7. 輸送インフラの民営化

輸送サービスは容易に民営化が可能であるが、輸送インフラストラクチャーの民営化はより困難が多い。その理由は以下のとおりである。

・高い工事コスト及び固定資産税

・事業の成功は付帯するネットワークの開発に依存している

・緑のプロジェクトについては商業的リスクが高い

そこで政府は、用途別に以下のような支援を行なっている。

(a) 道路プロジェクト

・政府による土地の取得。

・低い通行料を維持するため、運営に対する補助金助成。

(b) 軽鉄道プロジェクト

・土地取得コストの50%を政府が負担する。

・事業に関連する基礎インフラ整備コストの40%までを政府が負担する。

(c) 港湾プロジェクト

基礎インフラ整備コストを政府が負担する。例えば以下の施設である。

・防波堤整備

・道路および鉄道へのアクセスの整備

・資本の収集

・土地の取得

・岸壁および土地開発に対する政府支援については、交渉が可能。

(d) 貨物ターミナル

以下のコストを政府が負担

・アクセス道路、鉄道、水路の整備に関わるコスト。

・土地の取得

・構造物に対する低利融資については、交渉が可能。

(e) 環境施設

政府では 2001 年までに、約 31 兆ウォンの投資が必要と予測している。
中央補助金の比率は以下のとおりとなっている。

- ・ 水処理プラント：大都市（10%）、県（50%）、都市／郡（70%）
- ・ 糞尿および家畜廃水処理プラント：70%
- ・ 廃棄物焼却施設：ソウル首都圏（20%）、都市／県（30%）
- ・ 廃棄物埋立場：30%

※ 重要施設については、地方補助金で支援することも可能である。

8. 韓国における PPI の将来の見通し

- ・ 韓国は、未だに開発段階にあり、インフラストラクチャーへの需要は今後かなりの期間にわたって急速に伸びると予測される。しかし、絶えず存在する南北統一の問題は、韓国のインフラ投資に対し、今後も大きな影響を与え続けるであろう。

投資ニーズの予測 (2000～2020 年)

	金額 (兆ウォン、%)	主要プロジェクト
道路	196.4 (57.1)	7×9 高速道路、全国道路システム
鉄道	72.9 (21.3)	鉄道、鉄道の拡張
空港	15.6 (4.5)	空港の拡張
港湾	38.3 (11.1)	新規港湾の建設、港湾の拡張
ロジスティクス	20.5 (6.0)	主要ロジスティクスセンター、貨物ターミナル
合計	343.7 (100.0)	

出典：第 4 次全国開発計画 (2000～2020 年)

イギリス建設産業の改革への取り組み（その2）

（財）建設経済研究所では、「第16次欧州調査団」を結成し、1999年5月31日より6月13日まで、ドイツ・イギリス・フランス・チェコの4ヶ国を歴訪した。

調査テーマのうち、「元請・下請関係」について、イギリスでは環境交通地域省(DETR)のMr. Nigel Dorling (Head of Construction Industry Sponsorship、日本でいえば建設省の建設業課長に相当)に面会する機会を得た。”Rethinking Construction”の発表以来「パートナーリング」を押し進める英国建設産業界の現状について、興味深い話をさせていただいたので、先月に引き続いてここに紹介する。

（政府の役割）

ここでいまみなさんがお持ちの報告書（注：Rethinking Construction）の中から非常に興味深い3つのことができます。一つはこの報告書を書き上げたのは建設業界と全然関係ない人たちなんです、日産自動車（現地法人）とか、ブリテッシュ・スチールとかテスコ（ストア）などの人（役員）たちが書き上げたということ。二つ目はこれだということも明確には言っていないんですが、元請の大手企業がいま申し上げたような変化を同時に成し遂げたとしたら3、4社最後に残る企業として存続できるということ。

イギリスにおきましては、そういうステイメントを出してしまうというのはイギリスの大臣にとりましては片腹いたいということなんです。というのは競争に関してはイギリスでは政府は必ず中立でなければいけないんです。これは大陸とは全然方向が違うんです。フランスでは「国はこの会社が好きです」とか、「こちらにやらせたい」とはっきり言えるわけです。だからブイーグなんていう会社は政府が介入してできたわけで、これはイギリスでは全然考えられないことなんです。

で、もう一つ政府にとって頭の痛い報告書の点と言うのは、どのくらい早く、どの程度変化が行われるかというのは「発注者が強制的にことを行えば早く進んでいきますよ」と書いてあるんです。なぜこれが政府にとって大変なことになるかといいますと、やはり建設というのは、大体ほとんどの工事は公共工事が多いんですね。政府としましてはこういった変化を押しつける訳には参りませんので、奨励をしてイギリスの昔ながらの慣習、すなわち「政府はこの会社が好きだ」「この体制でやってもらいたい」ということは言わずに、”unwritten rule”を謳ってはいないんだけど、今までの習慣的なもので中立の立場を守りながら奨励をすることによって、後押しをしていくということなんです。

でも、このターゲットをご覧いただくと、「年にこれだけ変化させろ」とか「それを累積してこういった形に変化させろ」と謳っているわけですよ。年のターゲットがあるわけだから。それでわかりいただけるように、企業が企業の中でこれだけの変化をうまく変えられたら競争は生まれますから、その企業の市場における立場は巨大なものになります。

それでわたしがこの職に就いて、大手の元請会社のトップ、それからジュニアの管理職の人と話をしたときに向こうが何を言ったかと言うと、このターゲットは現実可能だと、

なぜかというと、「今のイギリスの建設産業はあまりにも不能率だから」と言ったわけで。

このターゲットは到達可能だとほとんどの人が信じています。この業界の中で、だから早くやった人は勝者が生まれてきますと同時に、たくさんの敗北者も生まれてきます。またそれはたくさんの敗北者が生まれる点で将来的にたくさんの問題点が出てきます。

ここでいちばん難しいのは技術面ではないんです。すなわち何をしなければいけないかはすでに分かっており、しかもいちばん良いプロジェクト、すでに出来上がっているものというのはそういったターゲットを完全にクリアして企画が立ち上がっているわけです。

何が難しいかと言うと文化です。心の問題です。仕事に対する態度、心の文化をどうやって変えるか、これがいちばん時間がかかります。

(発注者側の変化)

またこちらが抱えている問題点といたしましては、政府の発注者の中で一番大きな発注者はどこかと言うと国防省なんです。国防省自体が、軍を代表して国防省の中の契約のシステムをいま変えているんです。それがどういうことかと言うと、国防省自体は元請の数で言いますと100くらいの別々の元請と契約をしていたわけです。各々元請がたくさんの一般の下請を抱えているわけですが、それはもちろん国防ですからイギリス国内だけでなくドイツとかにも絡んでくるのでそれだけの元請の数があるんですが、それを8から9社の元請に下げようとしているわけです。年間の国防の契約の額をトータルいたしますと15億ポンドくらいの額になります。この国防省の新しい元請になるための条件というのは、「元請と下請が長い安定した相関関係を構築している」というのが新しい条件です。それでいわゆる問題点もきちんと胸襟を開いてきちんと協力的に解決していますというような、長い信頼のある関係を過去に築いてきて、今もこうやっていましてということをデモンストレーションしなければいけないわけです。それが条件ということです。

その契約書というのはこちらではフレームワーク・コントラクトと呼ぶんですが、期間が5年から7年となっております、その間一定のバリューというようなものがうたわれるわけなんです。「契約書の中に書かれている条件の中でお互いに競争しあう」といった契約書になっています。

どういうことかといいますと、一つの企画を行ったときに「足が出た」というような場合に、発注者と元請と下請で折半しなければいけない、逆にうまくやって工費が浮いたという場合も元請と下請と発注者の間で分け与えられるということになります。ですからここにインセンティブがでてくるわけです。だからみなさんで一丸となって創意工夫のあるデザインを作り上げて行こうと、そういった体制が生まれるのです。

しかも国防省の方は、元請のいくつかを拒否したということもやりました。それは元請の契約書の中に十分なだけのプロフィットマージンがなかったからということで元請を切ったということがありましたから、これはイギリスの中ではいままで聞いたことがなかったようなことを国防省がやったわけです。ですから国防省としては、十分なだけのプロフィットマージンを請負会社が打ち立てて当たり前、しかもそのプロフィットマージンがいくらなのかを公開する、これも必要だと、それが5年から7年の長期の契約を動かしていくトラスト(信頼)だと国防省は考えています。

それと同時に建物を建てるビルダーが建てた後の20年から22年間くらいの建物の保全も受けようという形になっています。要は「キャピタルコスト」を削減するだけでなく、建物の「ライフタイムコスト」も考慮にいれるという考えになるわけです。元請が国防省の契約を勝ち取る際に、契約書の中に元請企業の中の一番いい人たちの名前を全部うたっていったわけです。やはり国防省の契約というのは企業にとって大事だから。

ところが一年経たないうちに、60パーセント、契約書の中に書いたベストピープルの名前を排除しなければいけなかったんです。なぜかというところのベストピープルというのは古いやり方ではそうだったんだけど、協力体制をもとにした仕事では全然ベストピープルではなかったんです。この国防省がそういうやり方なので、元請の方はいやもなにもないわけですが、国防省自体は非常に大きな研修プログラムを作り上げているわけです。

これは国防省の職員だけでなく国防省にかかってくる企業の人たちの研修も国防省がやっているわけです。それは心の文化を変えなければいけないわけです。対象になるのは大体中間管理職の人たちなんです。この人達は古いやり方で成功をおさめたという自信がある人たちだから、「自分達がどうして研修を受けなければいけないんだ」という疑問をもっています。そういう人たちをいま研修センターに送って研修をさせていると、だから対象は30、40、50歳台のそういう人たちに一生懸命訓練をしているんです。

ですからこういった改革、ターゲットを出して参りましても要は中間管理職の文化、仕事に対するアプローチこれを変えない限り進まないわけです。というのはトップの人たちは「どうしても変化が必要、やらなければならない」とわかっている、けど今度は、今入ってきた連中は「変化して当たり前、けどどっちとも進まないな」といらいらしているわけです。

だからこの真ん中をアタックしなければいけないといま訓練しているわけです。この報告書にどういう形でプッシュしていったら良いかということも推薦して書いてあるんです。それに沿って、どうやったらプッシュできるかということ、発注者側の力を使って前に進めて行こうということになるんです。

一応発注者を4つのグループに分けました。まず一つは「movement into innovation」といったもので、対象が民間の発注者、そして民間のコントラクター（元請）ということになりまして、その人達がこの変化を率先していくという、もちろんその中には公共も一部入りますが、一応対象は民間となっています。

そういった発注者ということですが、対象は大手の発注者ということになりますが、たとえばセンツベリーなんていうのはイギリスのスーパーマーケットのトップですし、ブリティッシュ・エア・オーソリティという、ヒースロー空港だとか、ガトリック空港だとかを管理している組織ですとか、レールトラックというのはイギリスの線路を持っているところ、それから国防省という、これは発注者です。

2番目はハウジングフォーラムというグループ分けで、これはイギリスの場合、地方公共団体がいま住宅をあつかっておりませんで、ハウジングアソシエーションと呼ばれるチャリティの団体がイギリスの公営住宅を扱う、ですからこの資金は環境省が住宅協会にだ

しているわけで、そういったところを動かして行こうということです。

3番目が中央政府の各省、中央政府の各エイジェンシーということです。

4番目、これが先週からたちあがっておりますが、地方自治体ということです。イギリスの場合、世界の民主主義国家の中ではかなり中央政権なんです。それはなぜかという、ほとんどの地方自治体の財源というのは国の交付金で賄われているんです。だからここで影響力を発揮するということになります。

いま申しあげました4つの発注者のグループが、おのおのにかくこのターゲットをやらなければいけない、コミットメント=絶対やりますよという調書に調印するような状況をつくりあげていきます。それができあがりますと、イギリスの建築が行われる契約書のトータルの価値の60パーセントがこの4つの発注者でカバーできるということになります。

それだけ大きな力になると、しょっちゅうリピートでやらなければならない発注者もこの中に入ってくるんです。ですからフォース(力)という言葉は使いたくはないんですが、とにかく力になってしまうんですね。否が応でも。何てったってイギリス国内の建設関係の契約書コントラクトの金額で考えた場合の60パーセントは、今申しあげたこの4つの発注者のいずれかのグループに関わってくるということになれば、その変化をやりたくないというふうに考えている企業は落ちこぼれてしまう以外にないわけですから。

この報告書(Rethinking Construction)の中に書いてある大事な点というのは建設業界だけでなく、発注者自体の態度も変わって当然当たり前ということです。そしてそれがここでこういった変化をもたらすための政策をつくったりまた大臣がそれなりに後押しをしたり、それからまた地方自治体のチーフエグゼクティブや、スーパーマーケットのチーフエグゼクティブ、すなわちトップレベルの人たちが変えて行きたいと後押しをしても、要は発注者側と建築現場で働く人たちの間の中間管理職の考え方、気持ち、そういったものが変わらない限り絶対にこれをつくりあげることというのは難しいという状況になるわけです。

(今後の方向)

ここでまたちょっとおもしろいことというのは、いままでの建設業界の考え方は真っ向から対立するという状況をお互いの信頼関係にもとづくようなものに変えて行きたいということは、それなりに任意の意識で変わっていくというのが普通の状況なんですが、それがある意味では力を変えて行こうというのは、よそから見たらこれは皮肉な点ではないかと思えます。

とにかくこうした新しい方法をやらないことにはイギリスの建設業界が早く変えて行かない限り国際競争に負けてしまうと、その前にイギリス建設業界の態度、考えといったものを変えて行かなければいけないという状況になっているわけですね。そのときにどうしても変えなければ行けないのはミドルマネジメントにある連中なんです。この人達の意志がないと進んで行かないわけです。でもそのときに、いままでのやり方だったら「トップがこういうふうに決定したんだから好むと好まざるにかかわらずついてこい」というの

がいままでのイギリスのやり方だったんですが、それをしないようにしよう、お互いの信頼関係でやっていこうという状況をつくりたいにもかかわらず、ある種の強制的なやり方で中間管理職の人たちの態度を変えなければいけない、これは大変な謎なんです。まだ結論がでていないという状況です。ですから答として何をどうやらなければいけないのか、それはすでにわかっているんです。ですが、それをやるためにどのくらいは早くやったらいいのか、どのくらい急進度で進んでいったらいいのか、これはまだクエスチョンです。ありがとうございました。

——うちの研究所でチームを組んで翻訳したりして外部にあげたりしている（注：Rethinking Construction）のですが、ずいぶん思い切ったことを言われるなあと思ったんですが、今日の話がうかがえて本気だと言葉が悪いんですが、着実に実行されているんだということがよくわかりました。

今やっと始まったんです。

——日本の自動車産業も建設産業も確かに元請・下請、あるいは関連産業との協力関係、信頼関係というのが築かれていたんですが、若干そこにデメリットというか、古い関係のために下請などの弱いものが不当に利益を害されるという現象が生じていたということもまちがいありません。関係があるために断ち切れない、いいときはいいんですが。それからもう一つ。依然としてそういう信頼関係はあるんですが、建設投資、建設市場が狭くなって展望もあまり伸びない、見通しが暗いと建設業界にとっていえば下請もある元請だけにくっついていたんでは自分達の生活に不安があるということで、移動といいますか、専属的な関係から複数の会社と仕事をやるという傾向もでてきます。

おっしゃることはよくわかります。やはりこういうものというのは、はっきり言って流行ですよ、傾向的なものは。

イギリスの一つの懸念というのは、今の傾向をあまりにも極端に進めていくと、イギリスのいい点をなくしてしまう可能性があるわけです。それは何かというと、「フレキシビリティ」なんです。イギリスのこういう状況というのは非常に臨機応変にできると、イギリスの元請の数が少なくなって、そこでの長期安定的な相関関係を一方的に進めてしまえば、いまのイギリスの持っている良い点、フレキシビリティというのが失われるわけです。

ですからそこまでやらないで、要はそういったフレキシビリティがあるのはイノベーションに対する推進力だというふうにご考えておりますので、どこまで持っていくか、やはりすべては中間で収めていく、バランスよく持っていくということです。

——たいへん興味あるお話をうかがいまして参考になりました。

(完)

(訪問日：1999年6月3日、於環境交通地域省)

(担当：今西)

英国における道路交通削減及び道路課金に関する法制度の概要

2月21日に東京都から「TDM東京行動プラン」が発表された。これは東京における交通改善の基本的な考え方やその仕組みをTDM（交通需要マネジメント）の観点から総合的・体系的に示したものであり、現在、わが国においてもこれらの問題に対する注目が高まっている。

このような中、英国における道路交通削減及び道路課金に関する法制度についてのレポートが、建設省道路局高度道路交通システム推進室神山敬次建設専門官（前在イギリス日本国大使館一等書記官）より寄稿されたので紹介する。

1、1997年道路交通削減法

<背景等>

- 前政権（保守党）下において策定。
- 「予測して供給する(predict-and-provide)」交通政策の一環（交通省）。
- ・地方交通当局である公共団体（州及び大都市圏における区）は、交通大臣の指示に従い、以下に示す地方道路交通に関する報告書を作成し提出・公表しなければならない。
(→提出期限；99年1月31日)
- 管轄区域の地方道路における交通量の評価及びその増加予測
- 交通量又は交通量増加率の削減の目標値
- その他交通量に関する提言等
- ・地区ごとや車種ごとに異なった目標を設定することができる。
(例、地区別、車種別、時間帯別、季節別)
- ・但し、地方交通当局が不相当と判断したときは、理由を示したうえで、削減目標を設定しないことができる。
- ・報告書作成にあたって国が作成する指針 guidance を尊重することが必要。
- ・報告書作成に係る費用は国側で負担。

2、1998年道路交通削減（全国目標）法

<背景等>

- 労働党政権下における総合交通政策 Integrated Transport Policy の一環。
- 97年法において欠けていた国管轄の幹線道路 trunk roads における交通レベルを含めた目標の設定に国自らのりだしたもの。
- ・環境・交通・地域大臣は、道路交通が環境上、社会・経済上与える負の効果を減らすため、以下に掲げる全国における道路交通削減の目標を定め議会に提出するとともに、公表しなければならない。この場合、9人乗り以上の車両における交通は除くものとする。

- ・大臣は、他の手段や目標で道路交通に与える影響を減少させることができると考える場合は、上記目標にしたがう必要はない。その場合、その理由及び代替手段・目標により達成される道路交通削減効果（評価）を記した報告書を公表しなければならない。

（→昨年11月の総合交通委員会 Commission for Integrated Transportからの 勸告を受け、本年1月18日第1次報告書を議会に提出・公表したところ。同書によれば、全国的な単一の道路交通削減目標は設定せずとも、今後10年間で道路渋滞や交通による大気汚染を半減できるとしている。）

- ・目標設定に際し、道路交通が以下に掲げる事項について与える影響について述べなければならない。
 - 気候変動を引き起こすガスの発出
 - 大気汚染への影響
 - 健康に与える影響
 - 交通渋滞
 - 土地及び生物多様性に与える影響 等
- ・また、身体障害者のモビリティ・ニーズや都市部・地方部における十分なタクシーサービスの供給の必要性についても述べなければならない。
- ・大臣は、道路交通の環境上、社会・経済上与える影響の軽減についての進捗状況、目標達成状況、目標の更新状況、影響評価について、適宜報告書を公表するものとする。

3、1999年大ロンドン庁 GLA(Greater London Authority)設置法

<背景等>

- 保守党時代に廃止された大ロンドン評議会に代わる GLA を設置しようとするもの。公選制の首長(Mayor)選出（本年5月予定）は英国地方制度はじめてのもの。
- 下記交通法制定に先駆けて、ロンドン圏に関し GLA 設置法の中で課金制度を法定化。
- ・ロンドンにおける各区、ロンドン交通当局 TfL(Transport for London)及び区合同協議会 the Common Council は、管轄区域内の道路の利用又は使用について課金することができる。但し、あらかじめ大ロンドン庁（市長。以下同じ）の承認を得なければならない。
- ・課金制度の概要は下記4の制度と同様。
 - 但し、制定後10年間の料金収入は、大ロンドン庁全体でプールしておいて、大ロンドン庁全体、TfL 又は各区の関係交通政策の実現のためにのみ利用することができる。

4、交通法案原案（1999年12月1日下院提出）

<背景等>

- 現政権の総合交通政策を全般的に法制化（航空・鉄道等を含む）しようとするもの。
- 地方当局による道路交通削減目標の設定と地方における交通計画への中央政府補助とのリンクが法的にあいまいであった点を改正し、従来の交通政策計画 TPP(Transport Policies & Programme)に替えて、地方交通計画 LTP(Local Transport Plan)制度を法定化。 (→提出期限；2000年7月)
- 道路交通削減手段の一つとして、道路利用課金制度等を創設。
- 現在、議会（担当委員会）にて一読中。

- ・地方交通当局である公共団体（州及びロンドン圏における区）は、単独又は共同して、道路における自動車の使用又は保有に関し課金する制度を創設し、実施することができる。
- ・地方交通当局による課金制度の対象道路は管轄道路のみとし、地方交通計画 LTP における諸施策を直接又は間接的に推進するうえで望ましい場合においてのみ設置することができる。

- ・地方当局による課金制度及びその変更は、あらかじめ国（環境・交通・地域大臣。以下同じ）の承認を得なければならない。但し、国があらかじめ定めた規則にしたがって制定した場合はこの限りでない。
なお、ロンドン地方部局（区）が課金主体に含まれる場合は、国に先立って、大ロンドン庁の承認を得なければならない。

- ・国においても同様の課金制度を設け、実施することができる。
- ・国による課金制度の対象道路は管轄する幹線道路のみとする。但し、600メートル長以上の橋梁又はトンネル通路である場合、若しくは地方交通当局等が自己の課金制度に関連して幹線道路における課金を要請した場合に限る。

- ・国及び大ロンドン庁は、課金制度の制定に先立ち、他者の助言を得たり、公聴会を開催することができる。

- ・道路課金制度においては、対象路線、対象車両、課金額、実施期間、徴収方法等を明確にしなければならない。課金は、時間帯別、日時別、路線別、移動距離別、車種別など各種区分を設けて実施することができる。また、対象道路上に存する車両内に納入証拠（ステッカー等）を提示すること又は車両に所与の装置（電子支払ユニット等）を付けることを求める規定をおくことができる。

- ・国は、課金の適用除外、割引率の導入、課金の最高限度について規則を定めることができ、地方当局はそれらの規定を採用することができる。また、有料道路 toll road は、今回の課金対象道路とはならない。
- ・国は、課金制度の執行等（違反金の設定を含む）にあたって、規則を設けることができる。また、車両の登録所有者等に対し、課金及び違反金 penalties の支払履行義務を課すことができる。
- ・故意又は過失により課金装置を故障させたり、車両ナンバープレートをみえないようにさせた場合などは、刑事罰を構成し、一定額以下の罰金 fine 又は 6 月以下の懲役のいずれか又は双方に処すものとする。
- ・国は、対象道路上における対象車両において適正な書類が提示されているかどうか、課金関連装置が適正に作動しているかどうか等を確認するため、当該車両を立入検査することができるとする規則を定めることができる。また、課金制度に関連して、関係車両の強制移動等を行う場合について規則を定めることができる。
- ・地方当局は、課金に必要な装置や建物を設置ことができ、国はそれらに関する設置基準を承認することができる。また、国及び大ロンドン庁は、地方当局に対し、課金制度に必要な交通標識 traffic signs の設置・管理を命ずることができる。
- ・課金制度は制定後 10 年間は、純収入 net proceeds は地方当局の地方交通計画 LTP を支援するためにのみ利用することができるものとする（特定目的化 hypothecation）。
- ・駐車場課金制度 Working Parking Levy についても上記同様の一連の規定あり。

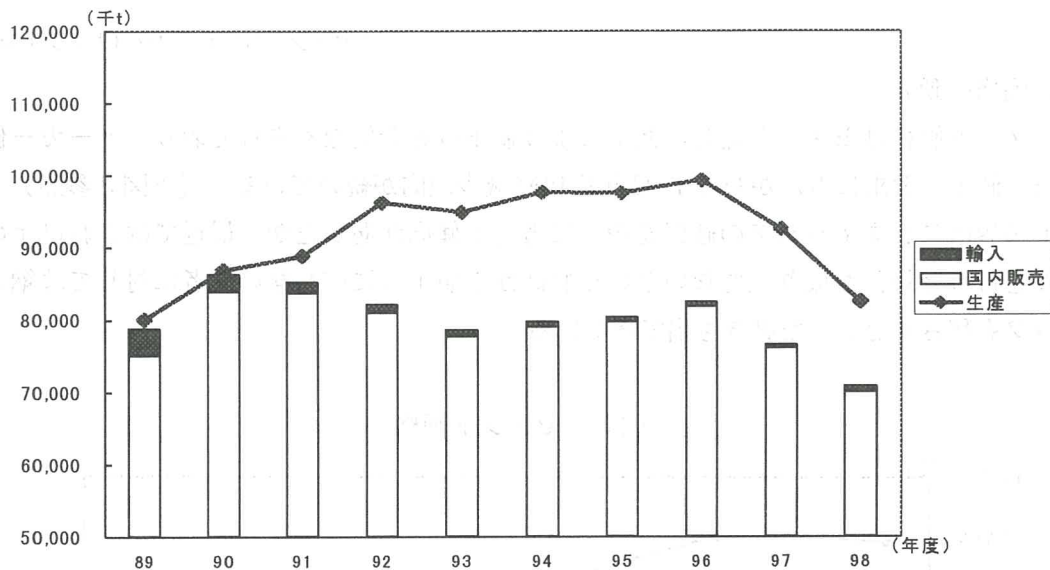
建設関連産業の動向 —セメント—

セメントは主にコンクリートの主材料として利用される。コンクリートが現地で様々な形状に加工できるという利便性から各種土木・建築構造物に利用されている。セメントは経済発展のバロメーターともいわれることから建設材料として非常に重要なものの1つである。今回はセメント業界の動向についてレポートする

1. 国内の需要と海外への輸出

セメントの国内需要は 90 年度にピークを更新したが、バブル経済の崩壊した 91 年度以降官需は増加したものの民需の大幅な落ち込みにより減少が続いていた。94 年度からは 3 年間漸増が続いたが、その後再び減少傾向が続いており、需給ギャップによりメーカー各社は苦しい経営状況となっている。（下図 1 参照）

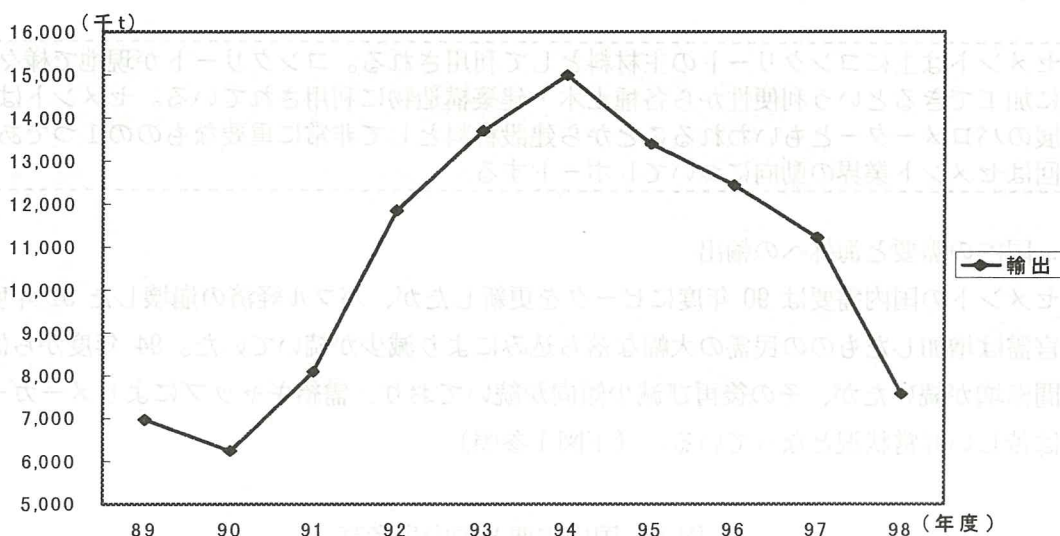
図 1. 国内需要と国内生産高



出典：セメントハンドブック（セメント協会）

セメントの海外輸出については 88 年度以降アジア諸国における需要の増加に伴い漸増を続け、94 年度にはピークを記録した。その後東南アジアの経済混乱もあり 98 年度までは減少傾向が続いている。（次頁図 2 参照）

図2. 国内セメント会社の海外への輸出

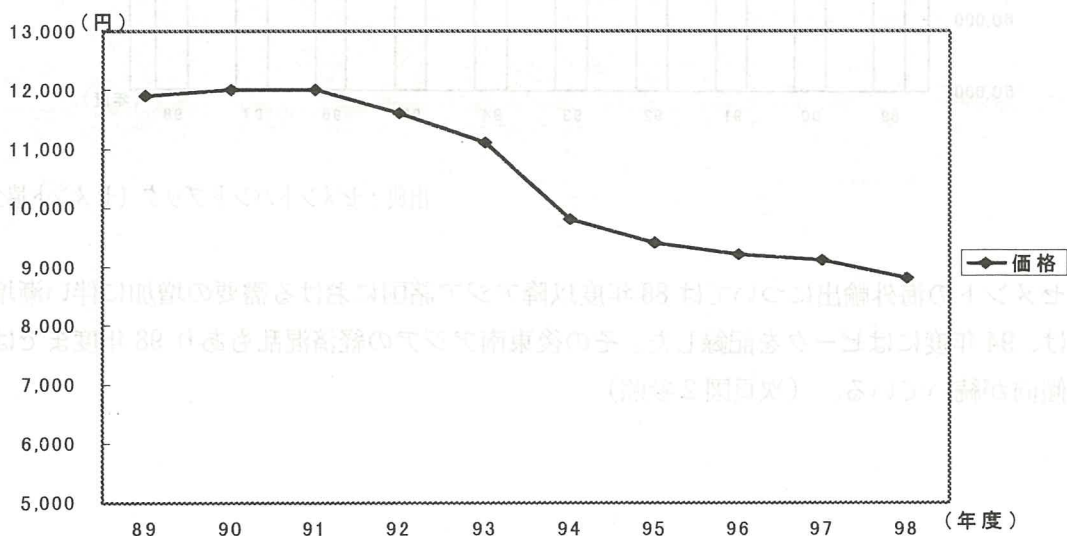


出典：セメントハンドブック（セメント協会）

2. 価格の動向

セメント価格はセメント需要の低下により値下げを余儀なくされており、メーカー側の再三の値上げ要求にもかかわらず92年度以降減少傾向が続いている。（下図3参照）セメント業界はこれまでシェアの確保を第一に考える傾向があったが、最近ではこれ以上の値下げを行うと経営が成り立たないという判断から値上げに応じない業者に対しては納入ストップも辞さずといった動きも出てきている。

図3. セメント価格



注. 価格は年度平均、税抜き、普通ポルトランドセメント、バラ売りの値を示す。（地域：東京）

出典：月間建設物価（建設物価調査会）

3. セメント業界の動向

最近のセメント業界の動向として大きなものは企業間の合併・提携と物流コストの削減が挙げられる。販売の効率化と国際メーカーへの飛躍を目的に 98 年には秩父小野田と日本セメントが合併し、宇部興産と三菱マテリアルがセメント販売事業で提携している。これによりセメントの国内シェアの約 8 割を上位 3 社で占めるという状況になっている。世界的に見ても、セメント生産量の 1/3 を上位 7 社の巨大企業が占めているという状況であり、今後ますます企業間の合併・買収・提携といった動きが多くなると思われる。

物流コスト削減への動きについては、セメント原価の半分以上を物流費が占めているという現状が背景にある。これは、セメントが販売店や協同組合などを通じて建材店や生コンメーカー、2 次製品会社、ゼネコンなどに販売され、最終的にコンクリートとして構造物に使用されるまでには数多くの業者が介在するという日本独自の商流に起因するものである。最近では物流の合理化が競争力を高めるという認識から、業者間での集配基地の共同利用といった物流部門での提携やセメント販売店への販売手数料の支払い撤廃といった動きが出てきている。

4. 業界の課題

セメント業界の今後の課題としては、セメント国内需要の大幅な増加は見込めないと考えられるため、物流の合理化を含めたコスト削減策を今後も一層進める必要がある。また新規産業の創出という観点から、省資源やリサイクルといった環境産業にも力をいれる必要があると考えられる。一方海外に目を向けると、近年欧米資本が世界のセメント市場で攻勢に出ており、最近では日本を含めた東南アジア地域をも視野に入れた事業を展開中である。今後ますます国際競争が激化すると予想されるため、国内企業の迅速な改革が求められるであろう。

(担当：安養寺)

Our Web Site

建設経済研究所ホームページ

URL <http://www.rice.or.jp>

E-mail webmaster@rice.or.jp

財団法人建設経済研究所では、Web Site を開設し、最新の発表内容について掲載しています。ぜひともご利用ください。

<日本語ページ入口>

The screenshot shows a Netscape browser window displaying the homepage of the RICE (Research Institute for Construction Economics). The browser's address bar shows the URL <http://WWW.RICEOR.JP/j-home/j-home.html>. The page features a navigation menu on the left with buttons for HOME, JAPANESE, and ENGLISH. The main content area is divided into several sections: 'ABOUT RICE INFORMATION' with links to publications and ASIACONSTRUCT/EUROCONSTRUCT; 'RICE TOPICS' listing recent publications from 1999; 'CONTENTS' with sub-sections for '研究所について' (About the Institute), 'お知らせ' (Notice), '定期発表' (Regular Publications), and 'その他の発表' (Other Publications); and a footer with 'アジアコンストラクト会議' (Asia Construct Conference) and 'ユーロコンストラクト会議' (Euro Construct Conference).