

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. 176

2003 10

CONTENTS

| | | |
|------------------------------|-------|----|
| 視点・論点 | | |
| - 国際競争力の競争 - | | 1 |
| 特集 財団法人建設経済研究所創立20周年記念インタビュー | | |
| 青木 正次 氏 に聞く | | 2 |
| . 建設経済研究所講演会のご案内 | | 14 |
| . 第9回アジアコンストラクト会議について | | 15 |
| . 建設関連産業の動向 | | |
| - 建設機械 - | | 16 |



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>

国際競争力の競争

常務理事 平川 勇夫

はたからどう見えるのか、という発想は、日本人の多くに共通する価値基準だろう。昨年5月末ムーディーズが日本国債をA2まで引き下げた時には、「日本はチリやボツワナと同格か」という驚きと怒りの声が目立った。不当だとか文句は言いつつも、そういうランキングはどうしても気になってしまう。

国別に「国際競争力」をランク付けして発表しているIMD（国際経営開発研究所）という機関がスイスにある。その2002年版で日本の国際競争力ランクが対象49カ国・地域の中で30位という「過去最低」を示したときは、新聞記事にもなった。やっぱりという気持ちと、そこまで低いのかというショックの混ざった印象だった。2003年版では集計方法が変わり、国・地域を人口規模で2分した上で比較している。気になる日本の地位はというと、人口2000万人以上の30カ国・地域の中で11位。過去5年分を同じ評価方法でランク付けしたものとすると、日本は9位と11位の間を上下しておりここ2年が最も低い。日本より「強い」とされるのは、米、豪、加、マレーシア、独、台湾、英、仏、スペイン、タイ。日本のすぐ後ろにいるのは中国である。

このランキングは、経済パフォーマンス、政府の効率性、企業の効率性、インフラストラクチャーの4面を分析したもので、合計321の多様な指標で測定される。その内インフラストラクチャー面では、基礎インフラ、技術インフラ、科学インフラ、保健・環境、教育の5分野を見ている。これら5

分野はそれぞれ20前後の小項目を有する。例えば基礎インフラ分野については、道路や鉄道の密度、航空輸送量、水資源など代表的な社会資本指標も採用されているが、その他に、国土、人口構成、エネルギー関連等多岐にわたっている。ちなみにこれらインフラストラクチャー面では、日本は5位であるが、労働市場、金融機能等の「企業の効率性」が21位、「政府の効率性」17位、「経済パフォーマンス」14位など他の面が芳しくない。

また、世界経済会議（WEF）も同様のランキングを発表しており、2002年の日本のランクはと言うと、向こう数年のマクロ的な成長可能性を見た「成長競争力」が80カ国中13位（前年21位）、生産性を左右するビジネス環境を見た「ミクロ経済競争力」が11位（前年10位）とされている。

国の国際競争力という概念自体曖昧ではあるが、それにしても、経常黒字、対外純資産、外貨準備は世界最大、1人当たりGDPは4位という日本が、国際競争力でベスト10には入れないものなのか。IMDが国際競争力に影響する要素の一つとして上げるAttractiveness vs. Aggressiveness（引きの強さか押しの強さか）という点では、今の日本は「押し」は弱まり、「魅き」は未発達^ひの段階と見られる。日本株式会社としてガンガン攻勢をかける時代は終わったとすれば、これからは、多角的に、文化、風土、環境といった社会の右脳的分野を活かして、引きの強い新しい日本を構築する必要がありそうだ。

特集

財団法人建設経済研究所 創立20周年記念インタビュー（第5回）

青木 正次 氏 に聞く

聞き手：専務理事 森 悠

平成 15 年 9 月 16 日（火）



青木 正次 氏

昭和 31 年東京大学法学部卒。同年建設省入省。
同省計画局建設振興課長補佐、関東地建総務部人事課長、
水資源開発公団人事課長、同管理課長、九州地建総務部長、
阪神高速道路公団業務部長、水資源開発公団総務部長、
都市局都市高速道路公団監理官等を歴任し、
昭和 58 年建設省を退職。
筑波新都市開発株式会社常務取締役、
（社）日本海洋開発建設協会常務理事を経て、
平成 3 年 7 月から 6 年 12 月まで建設経済研究所専務理事。
平成 7 年 1 月から 10 年 6 月まで（財）公共用地補償機構
副理事長、同年 7 月から 15 年 6 月まで日本ハイウエイ・
サービス株式会社副社長、同顧問。

森 本日はお忙しいところありがとうございます。

建設経済研究所は昨年 9 月 1 日に創立 20 周年を迎えました。その記念事業の一つとして、これまで研究所の創設、運営に携わり、発展に寄与してこられた方々に回顧談をお願いしております。一定の期間かけて順次お願いしていくこととなりますが、本日は元専務理事の青木様にお願いいたしました。

青木様は平成 3 年 7 月から平成 6 年 12 月まで 3 年半にわたり専務理事を務めておられます。

初代の高比良（和雄）専務理事が、建設経済研究所の前身である（財）建設業振興基金・建設産業経済研究所時代を含めると約 11 年半務められた後を受けての専務理事ご就任だったわけですが、まず、ご就任当時の建設経済研究所の様子等についてお話しただければと思います。

- 当時の建設経済研究所の状況 -

青木 記憶に不鮮明なところもありますが、一応、私がかちらにお世話になった当時の、組織的、人的あるいは業務内容についてお話しいたします。

組織としては、本所は麻布台2丁目、飯倉坂の第39森ビルにあったわけです。それとニューヨークに米国事務所がありました。これを支えている人的構成ですが、理事長が宍戸（寿雄）、常務理事が長谷川（徳之輔）、斉藤（修平）の各氏。非常勤理事としては、坂下（昇）先生、野口（悠紀雄）先生とか著名な方がおられた。また、前払金保証事業法の制定から会社の設立・運営にわたっての功労者であった宮内（潤一）さんが顧問としておられました。

主任研究員として内田（陽一）氏。このポストは後に研究理事と名称変更をいたしました。それから、研究員として建設省、東西の保証会社、ゼネコンの各社からお見えになっていました。経済状況の変化も影響したのでしょうかけれども、数カ月後、会社として営業強化の必要があるということで研究員を引きあげられたところがある一方、新たにお迎えしたところもございました。

これはのちの話になりますけれども、理事長は、私の最後のころに交代されました。また、常務も斉藤常務から六波羅（昭）氏に、内田主任研究員の代わりに鈴木（一）氏が研究理事に、顧問も鈴木（勉）さんに交代になりました。

また、鈴木顧問は富士銀行のご出身でいらしたので、その肝煎りで富士総研の方からも研究員を派遣していただきました。

事務局は、住田（政直）総務課長と女性4人（中村正子、若林英子、福田寿子、相澤圭子の各氏）で一般事務を処理していました。総務課長は建設省からの出向で、2年前後で交代される。研究所も時間の経過とともにいろんな出来事が積み重ねられていく。このことを長期的に在任して、詳細にそれらの経緯を承知している者の存在が、内部の事務処理上にも必要であると痛感しましたので、いろいろ建設省にもお願いして、佐藤（和男）さんを平成5年に総務部長としてお迎えすることになったわけです。

米国事務所ですが、沢本（守幸）所長と東西の保証会社からの研究員、それに現地採用のアシスタントの女性ということでした。これは平成6年に入りまして、ワシントンに移転し、所長も石井（隆弘）氏に交代することになりました。

財務的にはどうであったかという、平成3年度、4年度は予算規模が年間3億7000~8000万ぐらいでしたが、収入より支出が多く、前年度からの繰越金でカバーするという状況で、これをどうするかという問題がありました。平成4年には3保証会社からの出捐を5億円頂いたのですが、金利が下がっていたので、5億円を8分で運用して毎年4000万円が入るという皮算用が必ずしもそうはならなかった。こういった経営上の問題もありました。

また、建設経済研究所の基本的な問題として、ちょうど創立10周年を迎えるということもあり、その位置付けというか、存在意義をどのように高めてゆくべきかということが議論になっていました。宍戸理事長も特に言われていたし、3保証会社や建設省の幹部からも検討を求められていました。

ひとつは、建設経済研究所の位置付けですけれども、技術系にはその中心的存在と

して国土技術研究センターがありました。経済その他事務系についての中心的な存在がない。やはり建設経済研究所がそういった地位にあるべきではないか。そういうことに対する努力なり検討がなされなければいけないし、そういう自覚なり自負をもって活動したり、他機関との協力関係を構築したりすべきではないか、ということでした。

もうひとつは、研究所の将来ビジョンを策定して、それに沿って中長期的な観点から、研究活動なり、組織・財務の運営なりを行っていくべきではないかということでした。東日本保証の志村（清一）社長（当時）からも、「業務運営に関する 10 ヶ年計画」策定のハツパをかけられましたが、これはという案が出来ずに弱った次第です。

ただ私としては、体験上の実感からの造語、「水は低きに流れ、人は高きに集まる。」の言葉通り、外国人労働者の流入、生産施設・拠点の流出・移転などで、日本経済も早晚頭打ちだし、成長曲線も指数関数と捉えると、n年後には非現実的な垂直・発散状態となる。資源問題その他種々の要因が足枷となるだろうから、そろそろ右肩下がり、少なくとも水平移行の研究に着手すべきではないかとの思いもありましたので、それが中途半端に終わったことを恥じ入る次第です。

- 宍戸理事長のこと -

森 いまお話の宍戸理事長ですが、昭和 59 年 9 月から平成 6 年 3 月まで、約 10 年間当研究所の理事長をお務めいただいたわけでございます。残念ながら現在は故人になられまして、我々は直接お会いすることができないわけですが、宍戸理事長の研究所でのお仕事振りとかお人柄、印象に残っていること等がございましたらお話しいただければと思います。

青木 私は、現役時代に計画とか研究とかいう部門に携わったことがないものですから、それまで宍戸理事長とは、面識もなかった。ですから、おっかなびっくりで宍戸理事長にご挨拶に来たのですが、その時の第一印象としては、飄々としていて、軽妙洒脱という表現がピッタリの方でした。また、大変人情味のある方で、これがあの高名な宍戸理事長なのかとびっくりし、かつ安心したということ覚えております。

私が聞いている限りでは、宍戸理事長は大学時代は航空力学か航空関係が専門だった。戦後、経済企画庁に行かれて、非常な活躍をされた。経済白書の担当である調査課長にも昭和 37 年に就任され、その後調査局長にもなっておられます。建設経済研究所に来られる前は、日興リサーチセンターの理事長を含め 2 カ所経験されていました。そういう著名な学者のもとで私が切り盛りして果たして務まるかなと心配しながら参った次第です。

宍戸理事長の研究所における役割というのは、非常勤でもありましたので、「内部の人事や経理にはタッチしないよ、それらは君らがしっかりやってくれ。」ということで、研究関係についての大所高所からのご指導をされるということでありました。

実際は節目節目といいますが、重要な話のときには人知れず建設省とか保証会社とか、それぞれの関係のところになんか根回しや説得に当たられ、私もそれについて感激したこともあります。

経済学者としては、積極論者であったと思います。景気変動にはいろんなパターンがある。まだまだ中期的あるいは長期的には上がったり下がったり変動を繰り返しながらも、今後とも成長していくということをよく聞かされました。

研究所では原則として月1回幹部会を行っておりました。それには、私、両常務、主任研究員、あるいは関係の研究員を入れて、その時その時のテーマについて理事長から基本的なご指導を頂きました。また、年2回の「日本経済と公共投資」の取りまとめについても、基本的な方針についてご指導を仰いでいました。

お人柄としては、清廉潔白であり、公私を峻別されておりました。事務局も非常に楽であったのは、海外の経験なども豊富ですから、いろいろなところの用事で海外に行かれる。その際に研究所の仕事も兼ねて行かれるという場合には、旅費その他の経費を必ずアロケートして、これでいいのかと思うほど研究所としては僅かな負担で海外に行かれておりました。

宍戸理事長は平成6年に退任されましたが、もともと私が来た平成3年のときに、「来年には4期8年になる、だから私は退任したい。」と申されました。経済企画庁退官後の日興リサーチセンター等でも、8年とか10年が一つの限度だということで、自ら退任された。「ここも8年になるから、しかるべき新しい人を入れ、新しい血を入れ、新しい考え方を入れることが研究所のために必要ではないか。」ということで、辞意の表明をされました。

私は建設省へ行って、そのことを幹部に伝えていたのですが、適任者が即座には見当たらないということで、だいぶ皆さん頭を痛めておりました。多少候補の人選をして打診をしたりもしたようですが、本人が固辞するとか、周囲で如何なものかというようなことで、なかなか決まらない。

それで、どうしても続投をお願いしなければならないということで、せめて4期といわず5期ぐらいは、ということ建設省の幹部もお願いをし、「それならば止むを得ないが、なるべく早く探して下さいよ。」ということで、5期目も引き続き面倒を見て頂くことになったのです。

なぜ辞意を表明されたかということは、本人の一つの美学もあったのでしようけれども、宍戸理事長は短大の経営の事実上の責任者でもあり、これが大学に昇格するというので、その準備とか、あるいは大学になった時にその経営の責任に当たらなければならないということもありまして、辞任したいという意向が強かったと理解しています。そこを何とかお願いしたのです。

次の理事長は牧野（徹）氏に代わるのですが、牧野理事長は次官を退任したあと、建設省の顧問をされると同時に、建設経済研究所の顧問にも就任しておられた。そう

いうことも理由の一つではないかと憶測しております。

宍戸理事長には、退任後も最高顧問という肩書で、引き続きご指導をお願いしたいということで、ご快諾を頂きました。

- 創立 10 周年に関連して -

森 先程もちよっとお話が出たのですが、平成 4 年に当研究所は創立 10 周年を迎えましたが、基本財産がそれまでの 10 億から 5 億円増額されて 15 億円になっております。これの経緯等についてお話をいただければと思います。

青木 このことについては関係者が大勢います。私の記憶では、研究所設立時、基本財産の将来像として 15 億円を想定していたとのこと。当時金利が高かったので、8 分運用の前提で、1 億 2000 万円。事務局経費といいますが、自主研究等を含めて最低限の運営は可能という構想だったようです。3 保証会社の創立 30 周年記念事業として、研究所設立時に 5 億円出捐し、残りの 10 億について、35 周年に 5 億円、40 周年に 5 億円。したがって、5 億円の出捐は、結果的には構想通りに合計 15 億円の出捐になったのです。もちろん具体的にはその時々にご判断いただくことですから、やはり当時の関係の方々のご理解とご尽力のおかげで、やっと実現したというのも事実です。

森 10 周年に関しては、もう一つ、国際シンポジウムというかなり大掛かりな記念事業をなさっておられます。こういうことを準備することもなかなか大変なことではなかったかと思いますが、これに関してはいかがですか。

青木 10 周年記念行事をどうするかということについては、多少景気も悪くなっていたし、そういう時期に建設省所管の公益法人が大々的に何か、大規模なパーティ等のセレモニーを行うことには問題がある。とにかく地味に、経費もあまり掛けずに、しかし研究所だから、実質中身があるものをやろうというのが、宍戸理事長のご意向でもあり、研究所内の基本的なコンセンサスで、主務官庁もそれでいいだろうということでした。

しからば何があるか。やるならば国際的な公共事業関係の学者を呼んでシンポジウムをやったらどうかという話になった。人選をどうするかという構想は、当時の売れっ子である長谷川常務が色々考えたんです。宍戸理事長とも相談して、こういうことでどうだろうかということで人選をしました。

それともう一つあったのは、その当時、日米交流プログラムというのを実施しており、アメリカのほうからも相当の人数の方が日本にやってくる。第 1 回目は高秀横浜市長以下市役所の方々のご協力で、横浜でシンポジウムを、その次には北九州市の末吉市長のご協力で、小倉で大々的なシンポジウムを開催しました。3 回目の日米交流のシンポジウムをどうするかということがあったものですから、10 周年の記念行事と日米交流シンポジウムを合体して、両方を兼ねたシンポジウムをやれば一石二鳥ではないかということでこれを企画したのです。パネラーとしては、日本、お隣の韓国、米国は日米交流で来たナンシー・コナリー女史、それに英国、ソ連、ドイツから来て

もらって、虎ノ門パストラルで開催しました。このときには建設事務次官が三谷（浩）さんで、基調講演から何からご協力を頂き、大助かりでした。司会は宍戸理事長が行い、シンポジウムの内容は記念論文集としてまとめました。また、終了後、公団、公共団体のお世話になりながら、関西方面を案内しました。

森　　なかなか中身の濃いシンポジウムを開催されたように伺っております。

- 日米交流プログラム -

森　　日米交流プログラムですが、記録を見ますとかなりの頻度で、年に2回ずつ3年にわたって実施されているようですが、日米交流プログラムはどういう経緯で始まったものか、あるいはそれをプロモートした建設経済研究所のご苦勞等について、お話を承りたいと思います。

青木　日米交流プログラムは、平成2年3月に関係3者間で実施の合意ができており、すでにスタートしていました。当時説明を受け、その後色々と聞いた話では、目的というのは、米国と日本の公共事業に従事する専門家の間で、相互にどういう具合に公共事業を行っているのか、計画なり実施なりをどうしているのか、そこにどういう問題があるのだろうかということ、それぞれの国を相互に訪問し、現場見学、意見交換をすることによって理解を深めようということでした。当時、日米間で構造協議その他の問題がありましたから、相互の理解を深めることは非常に大切だという問題意識で始まったと聞いております。

きっかけは、IPA（Institute of Public Administration 行政研究所）の、これは都市計画協会などにも関係のあるマメン国際部長と沢本米国所長が知り合いだったということもあり、米日財団の助成金でこういう事業をやったらどうだろうかという話があって、それではということで始まったようです。アメリカのAPWA（American Public Works Association 米国公共事業協会）これは米国の州や市の職員あるいは建設コンサルタント等の経営者等で構成されている、日本でいう社団法人の類ですが、2万8000人の会員を持った大きな組織です。そこと日本では建設経済研究所が代表になって交流事業をやろうということであったわけです。実施合意の関係3者とは、このAPWAとIPAと建設経済研究所の3者です。

米日財団は、当時、本部はニューヨーク、東京事務所は虎ノ門の消防会館内に置かれ、宍戸理事長の知人の堀（武昭）副理事長が所長で、何かとお世話になりました。

交流事業は、毎年相互に訪問するというところで3カ年計画でスタートした筈だったのですが、実はこれがそうではなかった。3年目になって、色々と訪米計画を立案しているときに、日本に対する助成金はゼロという話が入ってきました。びっくり仰天して、どういうことなんだということで、堀所長を通じて交渉して頂いたのですが、ニューヨーク本部は、アメリカのほうは3年間で、日本のほうは2年間だったということ譲らず閉口しました。堀所長が非常に肩入れしてくれまして、最後の最後にな

り、「それなら仕方がない。日本が2年であったことは認めて、3年目は新たな計画として申請しよう。ただし、金は半分しか認められない。」という形で決着しました。多くの方々にご迷惑をおかけしたことを心苦しく思っております。

森　　そういう3年目のご苦勞もあって、結果としては予定通り、相互に3回ずつ相手国を訪問するという交流事業が無事に終わったわけですね。

青木　これについては、3年目が終わるについて今後どうするかという話が起きましてね。米国のほうは、APWAは、規模を縮小し、形を変えても何とか継続したいということで、研究所に対応を強く迫られたのです。当方では3年目に金額が半分に削られ、足が出るというときに、日本から大々的に団員を募集して行く、あるいは先方から来る人を受け入れるということは非常に難しいということで、「米国外務省があるから、所長をAPWAの総会に出席させます。事情が許せば、また日程の調整がつけば、その折りには東京から理事長を参加させましょう。これで了解して下さい。」ということにしたのです。

森　　そうすると、青木さんも日米交流プログラムの副団長として自ら訪米されてもいまずけれども、実際にはそういう調整のお仕事もあったということですね。

- 国際交流を巡って -

森　　いま日米交流事業のお話を伺ったのですが、実は青木さんが専務に就任された前後から、当研究所も海外との交流が非常に活発になってきているように見受けられます。まず、韓国のクリス（KRHS、Korea Research Institute for Human Settlement 国土研究院）とのワークショップですが、これはご就任の前年、平成2年に第1回がソウルで開催されておりまして、ご就任の年の平成3年に東京で第2回が開催されておりまして、このワークショップに関して、主催者側としてのご苦勞等について、お話をいただきたいと思っております。

青木　これは、既に第1回を韓国・ソウルで、第2回をこちらで開催するということが決まっていたから、私自身としては苦勞したということはありません。やはり、相互に5、6人が行き来することになりますから、確たる財源なしに長く続けられるのかなという心配はありました。それとクリスは、日本の行政機構との違いがありますから完全に比較はできませんが、国土庁のような、あるいは経済企画庁のような一種の官庁組織であったと思います。こちらは財団法人。それと交流というのはぴったりするのかな、という感じはありました。

東南アジアのその他の国との交流にも関係するのですが、ヨーロッパあるいは米国等のいわゆる先進国との交流とは異なり、アジア関係になりますと、第二次大戦中、また戦前の色々な問題が底辺に澱んでいると感じていますので、そういう点への配慮が十分なされているか、多少の心配はしておりました。

森　　クリスはおっしゃるように、我々財団法人に比べればはるかに政府に近い組織です

ね。最近、わが国でも独立行政法人というジャンルができましたけれども、クリスはこの独立行政法人のような立場ではないかと思います。クリスとの交流はおかげさまでその後も継続しておりまして、途中からはセリック（CERIK、Construction & Economy Research Institute of Korea 韓国建設産業研究院）も加わって毎年活発に進めているところでございます。また、両国の過去の経緯というものについては、当方も十分認識しながら行き来をしております。

もう一つ、いまアジア諸国というお話がありました。退任されたのが平成6年の12月ですが、その翌年の11月に当研究所の主催で第1回アジアコンストラクト会議が東京で開催されております。既にご在任のときからアジアコンストラクト会議の立ち上げについて議論がされていたのではないかと思います。

青木 アジアコンストラクト会議としての認識はあまりないのですが、宍戸理事長在任中に、海建協の矢野（志乃夫）常務理事から、「東南アジア諸国のコントラクター会議がシンガポールで開かれることとなった。ついては日本のほうから業界も参加するけれども、公共的な機関の参加も要請されているので、宍戸理事長に出していただけるとありがたい。」という要望がありました。宍戸理事長は、「いいよ、行こう。」ということで、海建協を通じて出席オーケーという返事をしたのです。

ところが、理事長交代後、「大会の運営について変更がなされた。参加することに意義ありの従来のパターンから、シンガポールを含めた主要4カ国、日本、韓国とどこでしたか、その代表者による英語でのパネルディスカッションを行うようになったが如何されますか。」との打診があり、その時牧野理事長はA P W Aの大会出席のため渡米中であったため、私の判断で参加を見合わせたということがありました。

森 そうということが前の年にあったということですか。牧野理事長は、このシリーズのインタビューで、アジアコンストラクト会議はユーロコンストラクト会議のアジア版で、是非やるべきだと思ったので、平成7年2月に建設大臣の名代でシンガポールとタイに行った際に、アジアコンストラクト会議の立ち上げについても協力を要請した、という趣旨の話をされています。

青木 国際交流については、日米交流プロジェクトのようなものを考えると、研究所だけでやるには非常に荷が重いものがある。例えば、こちらから行くにしても、向こうから来るにしても、調査団で色々な分野の人を集めるには、事務・技術を問わず、また地方公共団体や他の政府機関の協力を得ないことにはうまくいかないんですよ。研究所だけではどうにもならないということで、せめて法人同士で協力のネットを築こうではないかという話があり、宍戸理事長などもそういう提案をされました。国建協を技術系の代表として、こちらを経済問題その他の代表として任意的な団体をつくって結束をしてやろうという話になったんです。トップは宍戸理事長で、副は国建協の玉光（弘明）さん。それで色々な交流事業をやっていこうではないかということになったのですが、具体化しないうちに人が代わったりして、日の目を見ずに終わりました。

森 たしかに A P W A のような組織と当研究所とではかなり性格が違うわけで、対応に苦慮する面がありますね。とくに日本の組織は、分野別に分かれていて、全体的な話になると適当な受け皿がない。

- 米国事務所の移転と本部の移転 -

森 ところで、米国事務所の関係ですけれども、当初はニューヨークに事務所を置いていたわけですが、平成 6 年 4 月にワシントンへ移転しています。その経緯等について、話をいただければと思います。

青木 米国事務所については、昭和 63 年にニューヨークに事務所が設置され、研究所の沢本参与が所長ということで赴任されましたが、設置の理由については、当時は日米構造摩擦その他の問題で交渉が始まっていた。銀行や商社を所管している省庁ならばいざ知らず、建設関係の情報収集力は乏しいので、補強が考えられたようです。

何かするにしても、米国の建設業界の本音というのか生の声、マスコミ等には出ない裏情報をキャッチし、それを懐に抱きながらでないと、本当の交渉をやりにくいということもありました。そういう情報は、やはり事務所を設け、だれかを派遣し、人脈を築いてやらなければならないということになり、保証会社のほうも協力しましょうということで、開設された。政府関係の情報はワシントンでまあまあ取れる。業界の生の声をつかむにはニューヨークだということで、置いたのだと聞いています。

その後ワシントンに移った理由ですが、ずっと交渉していると、いくつかの報告書にもありますけれども、アメリカは日本と違って政権の交代の度に担当者が変わる。先方は色々主張するけれども、業界の声を本当に反映しているのかどうか、どうも疑問がある。アメリカの業界は大挙して日本に本気で出てくる気はないのではないか。そうすると、日米交渉では、実は政府間交渉が主になり、そうであればニューヨークの情報よりも、政府関係者とのコンタクトにより情報を得ることの方が重要で、そのためにはワシントンの方がベターではないかということになったと理解しています。

それと、米国事務所は、ニューヨークの米国野村證券の事務所の一隅にあり、何かと便宜を図って頂いていたのですが、経済情勢の変化等によりその継続が難しくなってきたという事情もありました。

森 移転といえば、東京のほうも平成 6 年 11 月にメソニック第 39 森ビルからいまの住友新虎ノ門ビルに引っ越しております。こちらに関してはどういうことでしたのでしょうか。

青木 これは前の第 39 森ビルから賃料アップが要求され、もともとそういう契約になっていたので、やむを得ないなとは思いましたが、ただ、会議室も狭く、全体的に手狭となっていたし、研究員からの不満もあり、会議室の隣に空部屋があったので広げられないか交渉したのです。ところが、エレベーターからの出入りの関係で、希望どおりには間仕切りできないということで、それならば、家賃は上がるし、手狭なところで

はどうにもならない。いっそのことと思っているときに、住友不動産の城野（好樹）さんからの話があり、いくつか紹介してもらって、八丁堀や江戸川とか見に行ったんですが、場所的に霞が関から遠いとか、広さが中途半端だとかで、今一でした。それならばということで、今のところを示されたわけです。問題は賃料でしたが、たいぶ便宜を図って頂きました。

もう少し広くと思ったのですが、エレベーターからフロア各部分への動線の確保上、現在の区画割りか、総務部の壁の線をテレビ局側の窓まで延ばした部分までか、またはフロア全部かということで、懐具合から現状に落ち着いたのです。

もう一つは、移動式の書庫が置けるということでした。ここは以前IBMが大型コンピュータを置くということで、設計上、いまの図書室の部分だけ非常に丈夫にしてあるんです。だから、移動式の書庫で本を詰め込んでも床が抜けないということが魅力でした。大型コンピュータを入れたら床が抜けたという話を他で聞いたことがありましたから。図書室の位置としては不自然かもしれないけれども、そういうことです。

森 IBMの話は初めて伺いました。図書室の位置が最初に決まったわけですね。

確かに面積が2割くらい増えて、賃料も総額で若干安くなるということで、場所的にも便利な、結果として非常にいい移転になった。現時点ではまたやや手狭に感じておりますけれども、諸先輩のおかげでまああの執務環境にございます。

- 建設経済研究所に望むこと -

森 それでは最後に、今後の建設経済研究所に望むこと、期待することなどについて、お聞かせ下さい。

青木 大きく分けて二つあります。一つ目は研究所の位置付けと研究内容について、二つめは運営についてです。

多くの研究機関、関係法人がありますが、それらの三次元的な位置付け、分類を行い、多少のオーバーラップは許容の範囲内としても、研究テーマ、守備範囲の調整により、効率的な研究がなされるよう、中心的、基幹的な立場から旗を振って頂きたい。

そのためには、基幹的産業である建設業と公共投資の在り方の研究に当たっては、足下、地域からの視点も大切ですが、もっと地球的規模からの発想が重要視されなければと思います。世界的な政治、経済、自然環境の変化、地域間、民族間の紛争、宗教上の対立、異常気象の常態化、資源の枯渇等。これらの波及、悪影響を如何に防止、軽減するか観点からの国土計画、投資の在り方について、また、実施主体である建設業の再生と関連産業の振興についての研究をお願いしたい。

災害防御、治安の維持、テロ・ゲリラ対策等の危機管理の面から、また緑の確保等の環境保全の点から、更には国家の将来を担う後生の育成の観点からの切り口もあります。

蛇足になりますが、危機管理のなかでも自然災害ですが、自然災害は不可抗力的に

起こるのだから仕方がないという。それなら、自然災害が起こらないところに定住地区を変えるにはどうするのか。あるいは、定住地区を変えることが難しいというならば、そういうところに対してライフラインの確保をどうするのか。こういう危機管理の観点から地域の計画を立てていけば、それに応じて地方の投資需要も出てくるのではないかと思います。

それから、最近、「無駄な公共事業をやるな。」の大合唱ですけれども、一体無駄な公共事業というのはあるのか。これに対する反論をやっておかないといけない。

森 それは私の考えでは、全くないとも言えないのではないかと。異事業間も含めていうと、優先順位の判断に問題があるような気がします。例外的ではあってもですね。

青木 危機管理の観点から見たときに、本当に無駄かどうかということです。例えば、階段の踊り場、ハンドルの遊び、河川敷等、あれは無駄かというは無駄ではない。世間が無駄だ無駄だと言っても、そうであるか否かについては、やはりしっかりと検証し、反論、説明すべきではないかと思います。

それから、最近、治安が悪化してきました。これは戦後の警察を軽視する風潮も大きな要因だと思いますが、都市の過密化やスラム化、地方の過疎地での空き家の発生等、都市計画上、国土計画上の問題もあるのではないかと感じています。

また、規制緩和、規制緩和と言っているけれども、規制緩和でどういうメリットがあるのか吟味しなくてはいけない。人間の欲望なんていうのは止まるところを知らないものであって、規制緩和でやりたい放題ですよと捉えられがちで、それが人間の生存を危うくするというか、社会生活を危うくすることに対して、ちゃんと認識されているのか。そういう観点からも計画のあり方、公共投資のあり方を検討したらどうか。

さらにいえば、国防の観点も必要だと思います。道路は直線距離をとって、いざとなったら滑走路になるものをつくるとか.....。

森 韓国的高速道路は、一部滑走路になるといわれていますね。

青木 もう一つは環境保全。環境問題は、単なる当面のメリット・デメリットではなくて、長期的視野からの判断が必要で、ダムをつくるのは反対だ、環境破壊だというけれども、しかしダムをつくることによって、新しい自然ができる。いま相模湖などに行っても、みんな自然がある、自然があるというけれども、もとはといえば人工的なものです。

それと、環境に関連していえば、「何々にやさしい」という言葉ほど人をバカにした言葉はないと私は前から思っているんです。

森 「人にやさしい」とか、よく使われますが.....。

青木 私にいわせれば、これは優者の劣者に対する偽善的表現なんです。一段高いところから、何々にやさしいなんて。他方、自己陶醉というか、住民に対する甘え、おもねりみたいな感じもあって、小児的表現ともいえます。

また、国家の独立、発展は、結局、後生の力、数に依存します。すぐれた後生を育てるについては、いまの公共投資で例えば学校などでもコンクリートでつくって、空調なんか備えていますけれども、木の温もりとか、土の軟らかさとかが感じられるようなものにして、情操豊かな人間が育つように工夫すべきでしょう。

更に言えば、これからの公共事業は、新築ではなくて、メンテナンスの費用が膨大になります。メンテナンス費用がどれだけ伸びるかということについては、私は昔有料道路の料金改定に携わったことがあります。メンテナンス費用のウェイトがかなり大きい。公共投資に限らず、民間のマンションその他でも、メンテナンスに費用がかかるし、建て替えには膨大な費用が必要になる。これをどうやって賄うんだということについては、一つのモデルをつくっての研究が必要ではないかという気がします。

話が重複するけれども、いま規制緩和、民営化の大合唱ですが、民営化には一面危険性があると思う。民間に任せるのは、施工面ならいいですよ、民間企業のほうがコストダウンを図ってくれます。しかし、道路公団その他の中間的な団体、公と民の中間的な段階についてまで、利潤追求を第一義とする民間に任せるということは、公物管理の責任はだれが負うことになるのか。安全面に対する配慮が疎かになって将来禍根を残す恐れありと思っています。

建設経済研究所は、国土交通省所管といいますか、監督下にある法人ですから、制約はあるにしても、やはり独立性を保って、国の方針にいささか逆らうことがあっても、あるいは、国としては言いにくいことの代弁もどんどん発言するべきではないかと思います。昔、長谷川常務理事の土地問題に関する発言については、苦言を呈する向きもあったのですが、やはりそれなりに世論を喚起するとか、問題を提起することによって、メリットも大きかったという気がします。

最後に、大きな二つ目ですが、先ほどもいった研究所の位置付けについて、ある程度関係者の合意が仮に得られたとしても、その地位を維持するためには相当な努力が必要になります。経済・経営的な基盤も強化しないといけない。

それには受託事業その他のテーマについても関係者の協力を仰がなければならないことは当然ですが、研究能力のある人材の確保なり養成なりをする必要がある。

幸い、研究所の陣容はかなり充実してきているように見受けられますので、更なる向上と経営基盤の強化に尽力されるよう期待いたします。

森 長時間にわたりましていろいろなお話をいただき、ありがとうございました。

専務理事の仕事は、人事管理や経理など総務的な仕事を中心に、これらは苦勞したり、うまくマネージできたりしても、外部に言えないことが多々あります。本日のお話でもその関係でもどかしく思われた点もあったかもしれませんが、どうもありがとうございました。

・建設経済研究所講演会のご案内

最近の日本経済には明るさも見えてきた一方、手放して安心できない印象もあります。果たして、構造改革の進行が本格的景気回復につながっていくのか、それとも積極的な景気対策を忘れてはならない難しい段階にあるのか、今注目が集まっています。

そこで(財)建設経済研究所では、「日本経済の課題と経済政策のあり方」をテーマに、植草一秀先生をお招きして講演会を開催することといたしました。どうか奮ってご参加下さいますようお願い申し上げます。

日 時 : 平成15年11月25日(火) 14:00 ~ 16:00
受付開始は13:30とさせていただきます。

会 場 : 灘尾ホール
東京都千代田区霞が関3-3-2 新霞が関ビル1F
TEL:(03)3581-0988

主 催 : 財団法人 建設経済研究所 (03)3433-5011

講 師 : 植草 一秀 早稲田大学大学院公共経営研究科教授



講師紹介

1983年東京大学経済学部経済学科卒業

同年、(株)野村総合研究所に入社、経済調査部研究員として勤務

1985年から1987年まで大蔵省財政金融研究所研究官

1988年から1991年まで野村証券(株)に出向

1996年から(株)野村総合研究所主任エコノミスト2002年には主席エコノミストに

1991年から2年間、京都大学経済研究所助教授を務め、1993年から3年間スタンフォード大学フーバー研究所客員フェローを務める

2003年から早稲田大学大学院公共経営研究科教授

テレビ報道番組のコメンテーターとしても活躍中

．第9回アジアコンストラクト会議について

アジアコンストラクト会議は、東アジア・東南アジア地域の「建設市場の動向」「建設産業の構造」「建設産業政策」「主要プロジェクト」についての情報交換を目的に、1995年に東京で第1回が開催された後、毎年1回アジア各地で開催されています。

本年は12月にオーストラリアで開催されます。以下に開催概要をご紹介します。

1. 開催内容

開催場所 オーストラリア シドニー（シドニーコンベンション・エキジビションセンター）

時期 2003年12月8日（月）～9日（火）

プログラム 12月8日（月）会議1日目（9:00-17:00 詳細なタイムスケジュールは未定）

9日（火）会議2日目（ " " ）

カンファレンスでは参加各国・機関が以下についての報告、質疑応答を行いません。

マクロ経済の回顧と展望

建設産業の監督と規制

建設産業の発展向上

建設サービスの自由化

また、会議の後に開かれる代表者ミーティングでは次回以降の会議運営方法などについて議論が行われる予定です。

2. 参加国・参加機関

今回は日本、オーストラリア、香港、マレーシア、インド、スリランカ、韓国に招待国のニュージーランドを加え8機関が参加予定です。

またオーストラリアの建設産業関係者の出席も予定されています。

3. 主催・運営機関および申込先

（主催）University of Newcastle

（tel: 4968-6799 fax: 4968-6788 e-mail: 9asiaconstruct@newcastle.edu.au）

責任者 Professor Swee Chen 担当者 Thayaparan Gajendran

（申込）建設経済研究所のホームページに概要と申し込み用紙を掲載しております。

FAXまたはメールによる申し込みとなります。

<http://www.rice.or.jp/j-home/asiaconstruct/asicon9th.pdf>

4. 参加費・申し込み期限

2003年10月31日（金）まではAUS\$880、それ以降の申込はAUS\$990

（担当：土屋）

建設関連産業の動向 建設機械

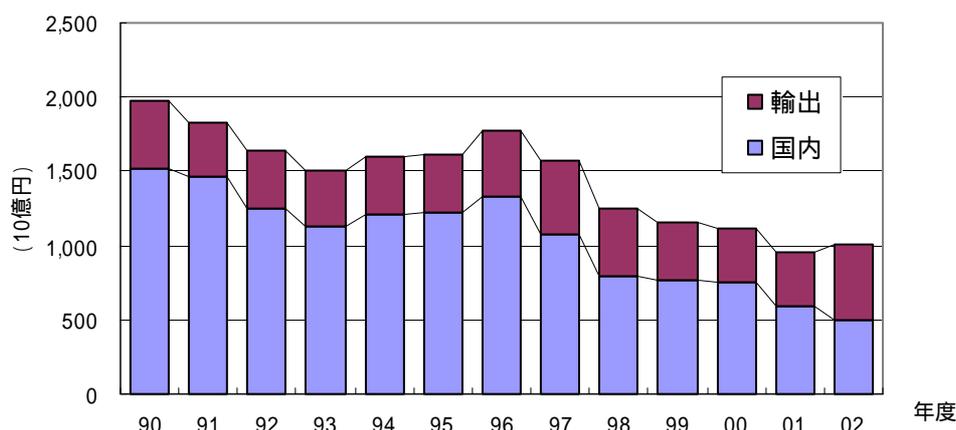
建設機械産業の最近の動向と今後の見通しと方向性についてレポートする。

1. 最近の動向

最近の建設機械産業の動向について、(社)日本建設機械工業会の「建設機械出荷額統計」をみてる。

(1) 建設機械出荷金額の推移

図表1 建設機械出荷金額の推移



注1) (社)日本建設機械工業会の「建設機械出荷額統計」より作成。

90年度には1兆9717億円であった出荷金額は、バブルの崩壊とともに落ち込み続けた。90年代半ばには、景気対策による公共投資の大幅な積み増しもあり、96年度には1兆7762億円まで持ち直した。その後は景気の冷え込みや公共投資も抑制されたことなどから5年連続して下落し、2000年度以降には1兆円前後を推移しているが、2002年度にはわずかながら増加に転じた。

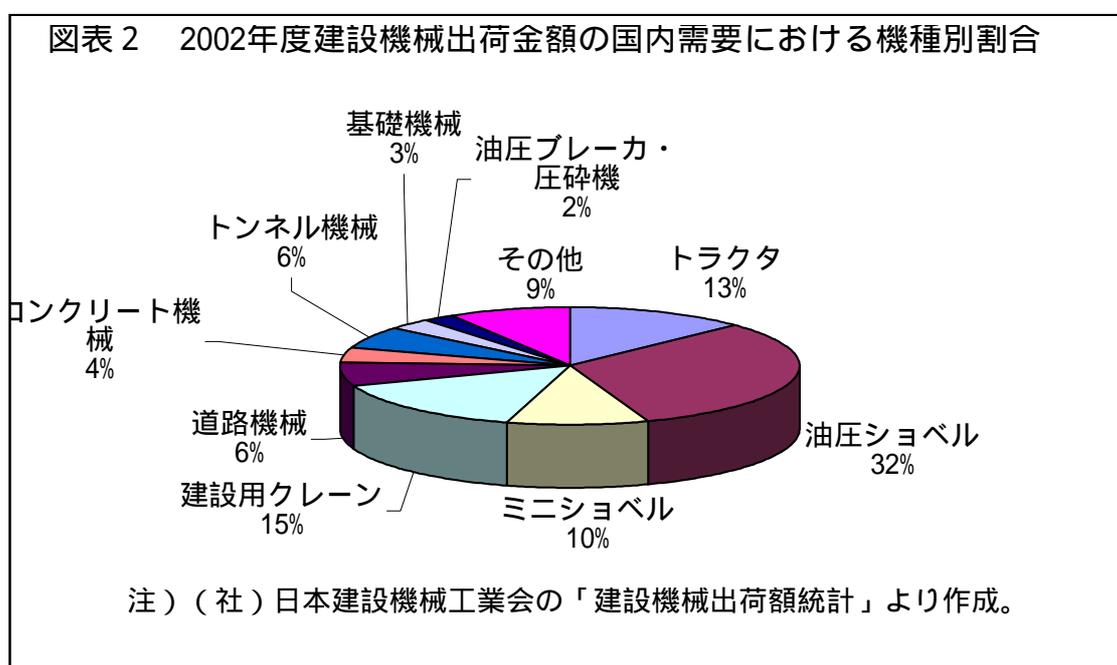
しかし国内需要のみをみると、2002年の出荷金額は前年に比べさらに落ち込み、約500億円と1990年の3分の1以下の数字になっており、輸出需要が国内の減少分を補う形となっている。

国内需要と海外需要との割合については、80年代前半に輸出比率が全生産額の5割を超えて貿易摩擦を生じて以来、ヨーロッパ、アメリカ等で現地生産化が進んだ結果、輸

出比率は2割強となった。90年代には、バブルの崩壊で国内需要が大きく落ち込む中、90年大後半には輸出比率は3割を超え、2002年度には外需が約半分を占めるに至った。地域的には、90年代中頃に従来の欧米中心からアジア・オセアニアへのシフトが見られたが、これら地域の需要は97年に起こった東南アジアの通貨危機の影響で大きく落ち込んだ。しかし近年は好転している。

(2) 建設機械の機種別割合

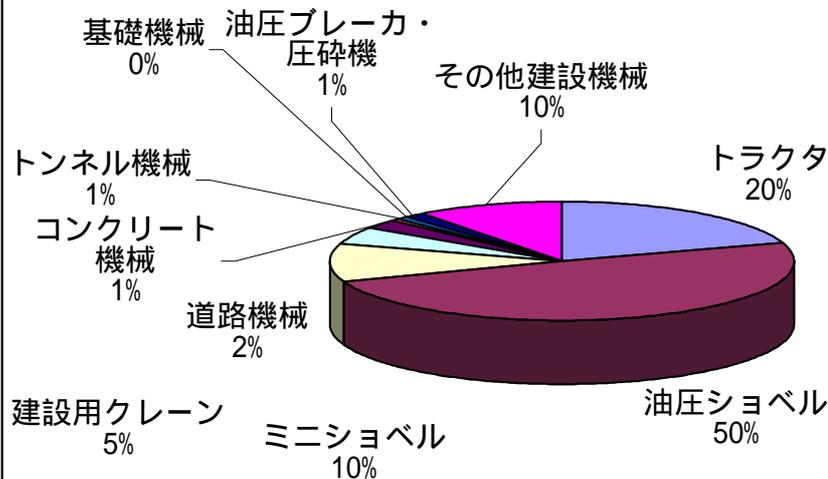
次に、機種別の構成について、2002年度の出荷金額からみてみる。



主力は、油圧ショベル及びミニショベルというショベル系掘削機械で、国内需要で41.8%、海外需要では50.7%を占めている。これらにトラクタを加えたいわゆる土木施工機械では、国内需要で54.4%、海外需要では67.0%を占める。

2002年度においては、海外需要の全体に対する割合が49.8%とほぼ半分に達した。特に、トラクタ(61.2%)、油圧ショベル(60.7%)、ミニショベルで(50.5%)の土木施工機械で半分以上となっているが、これら機械は出荷全体に占める割合が多い。一方、国内需要の割合が特に高いのは、コンクリート機械(86.1%)、トンネル機械(90.3%)、基礎機械(98.2%)となっている。

図表3 2002年度建設機械出荷金額の海外需要における機種別割合



注) (社)日本建設機械工業会の「建設機械出荷額統計」より作成。

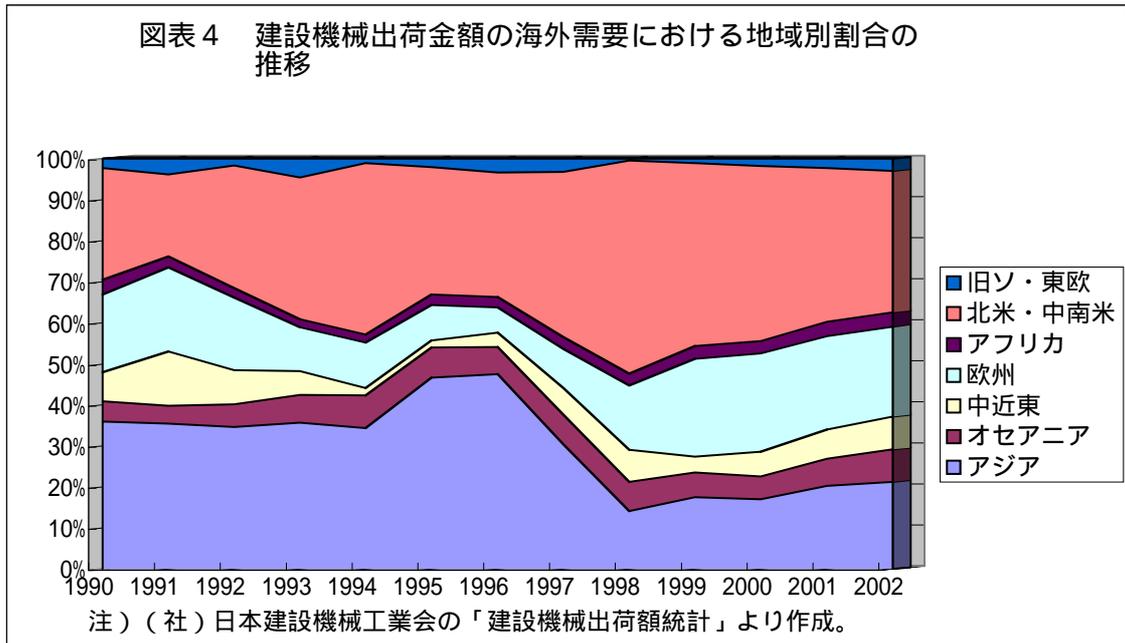
(3) 輸出先の地域別割合

90年度以降の海外需要の地域別の構成は次のように推移している。

90年代中頃に従来の欧米中心からアジア・オセアニアへのシフトが見られたが、これら地域の需要は97年に起こった東南アジアの通貨危機の影響で大きく落ち込んだ。しかし近年は好転している。アジアへの出荷金額は、96年度の1861億円をピークに97年度には前年度に比べて3割近い減、98年度には6割近い減少を記録し、2000年度には96年度を100とした場合の28まで落ち込んだ。その後2年続けて増加し、2002年度には同47まで回復した。アジアの輸出全体に占める割合は、96年度の42%をピークに、2002年度には17.3%となっている。

一方、アジアの通貨危機後の需要を支えたのは北米・中南米地域と欧州であったが、近年はアジア・オセアニアの回復の一方でこれら地域の割合が徐々に低下している。

図表4 建設機械出荷金額の海外需要における地域別割合の推移



(4) 建設機械の環境規制

生活・産業の各場面において環境への負荷を減らすための施策が近年とられているが、建設工事に関しても様々な対策がある。

一定の建設作業が騒音規制法・振動規制法や環境確保条例により特定(指定)建設作業として規制対象となっているほか、建設副産物リサイクル、自動車リサイクル、土壌汚染対策等々建設工事に関連する法規制が近年増えている。

建設機械に関連しては、1991(平成3)年に建設省(当時)が「建設機械に関する技術指針」を設けるとともに建設機械の排出ガス基準値(第1次基準値)を定め、その基準値を満足した建設機械を「排出ガス対策型建設機械」と指定して同省の直轄工事にはこれを使用させることとした(いわゆる第一次対策)。騒音・振動についても、「低騒音型建設機械」(1983年指定開始)・「低振動型建設機械」(1996年指定開始)の型式指定を行っている。排出ガス対策型建設機械と低騒音型建設機械は、グリーン購入法(国等による環境物品等の調達等の推進等に関する法律)の定める特定調達品目(公共工事分野)とされている。

近年、特に排気ガスについては、ディーゼル車(建設機械の動力源は主にディーゼル)の排ガス問題への関心の高まりを受けて、規制が強化されている。

「排出ガス対策型建設機械」については、1997年には第2次基準値が発表され、これに基づく指定が行われている(いわゆる第二次対策)。

さらに大都市地域の窒素酸化物(NOx)、粒子状物質(PM)による健康被害の深刻化に堪がみ、法律・条例による厳しい規制として、自動車から排出される窒素酸化物の特定地

域における総量の削減等に関する特別措置法（「自動車NOx法」）を改正して、規制対象にPMを加えるとともに、東京、大阪等の大都市で従来より厳しい基準を満たさない車両の保有ができないこととされた。これと平行して、首都圏の自治体においては、さらに厳しいPM規制が課せられた。

建設機械についてもこれらの規制が課せられることから、対策装置の取り付けや買い替えによる対応が必要になってくる。このため、国内において一時的な更新需要が発生するものと考えられている。

2. 今後の見通し

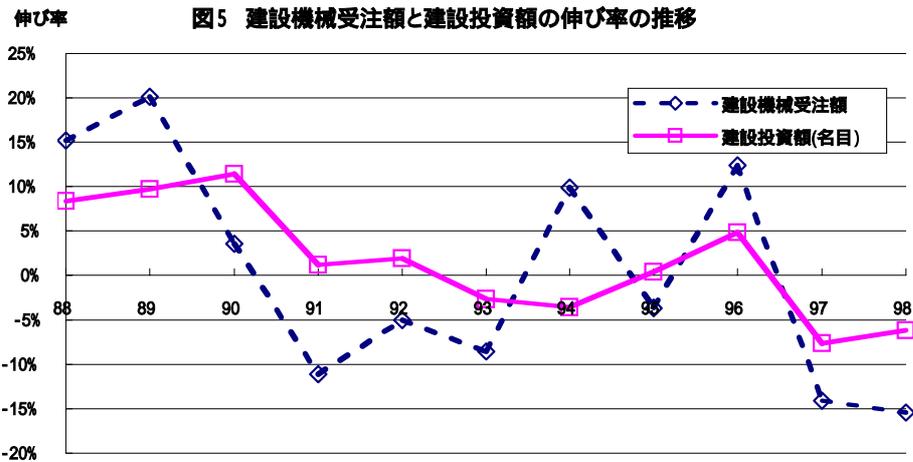
（社）日本建設機械工業会では、（社）日本建設機械工業会が正会員の建設機械メーカーの需要予測結果をとりまとめ、年2回、国内需要・海外需要別の需要予測を発表している。

本年8月27日に発表された需要予測によると、国内需要については、2003年度は上期・下期とも、公共工事、住宅投資は減少するものの、排ガス対応機需要などの更新需要により、5,247億円（前年同期比4%増加）と7年振りに増加に転じるものと予測している。また2004年度では、公共工事は引き続き減少するものの、更新需要に加え、民間設備投資の増加もあり、この結果、5,347億円（前年同期比2%増加）と2年連続で増加すると予測している。

また、海外需要については、2003年度は上期・下期とも、海外全地域向けに好調で、輸出金額の大きい油圧ショベルを中心に9ないし10機種が増加すると予測され、6,296億円（前年同期比26%増加）となり、3年連続で増加すると予測している。2004年度では、全機種が増加すると予測し、7,264億円（前年同期比15%増加）となり、4年連続で増加すると予測している。

この結果、全体として、2002年に引き続いて出荷金額は増加して、2003年度は1兆1,543億円（前年比15%増加）、2004年度は1兆2,611億円（前年比9%増加）という予測結果となっている。

機械受注額は、景気の先行指標に用いられるなど景況感を鮮明に反映している。下のグラフは建設機械の受注額と建設投資額（名目）の対前年度伸び率の推移を88-98年度で比べたものであるが（それ以降の受注額は連続するデータがない）、両者は呼応した動きをしているのが読み取れる。特に、建設機械受注額の伸び率の振れ幅の方がより大きいのが特徴的である。



(注) 経済企画庁(現内閣府)「機械受注統計調査報告」及び(財)建設経済研究所「建設経済モデルによる建設投資の見通し」より作成。

当研究所の予測によると、建設投資額(名目)は96年度以来引き続き減少し、2003年度は前年度比4.1%の減、2004年度についてはさらに前年度比3.1%の減としている。

しかし一般の景況感は昨今改善しつつあり、民間非住宅建設投資については減少幅が下落しさらに上昇に転ずると考えられる。(社)日本建設機械工業会の需要予測でも、公共工事は引き続き減少するものの民間投資が改善するものと予想している。同会ではさらに昨今の排ガス規制の強化という特殊な要因を受け、対応機需要などの更新需要を見込んでいる。

海外需要についても一層拡大することを予想しているが、これについては、国際情勢や現今の為替レート等、不確定な要因が多い。

【参考 URL】

(社)日本建設機械工業会 <http://www.cema.or.jp/>

内閣府「統計のページ」 <http://www.esri.cao.go.jp/jp/stat/menu.html>

国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/>

環境省 <http://www.env.go.jp/>

東京都 <http://www.metro.tokyo.jp/>

(担当 青木)

編集後記

衆院選が始まった。ここ数年、投票にも行っていない私には何も語る資格すらないが、一つ気になったのは、某政党が（一部の大都市を除き）高速道路の無料化をマニフェストの目玉として掲げていることである。

私は高速道路料金が必ずしも高いとは思っていない。地域にもよるが、高速道路料金は電車の特急席利用料金とほぼ同じ程度ではないだろうか。一人で同程度であるのだから、複数人乗れば車の方が断然割安である。現地へ行ってからの移動もマイカーの方が何かと便利である。

もちろん、電車にも渋滞の影響を受けず時間に正確、車・運転が不要といったメリットがある。それで電車と車の利用は一応のバランスがとられてきた。しかしながら高速道路料金の無料化はこのバランスを崩して渋滞を益々悪化させる。高速道路の無料化は一見、物流コストを低減させ日本の国際競争力向上に資するように思われるが、物流を麻痺させ日本の国際競争力にマイナスに働く懸念もある。

曜日や時間帯、利用目的によって料金を柔軟に設定することには賛成である。混雑する曜日・時間帯は高く設定して利用に歯止めをかける。産業政策上、必要と思われる用途では割安に使えるようにする、といったようにである。

利用者の一人として高速道路料金は安いに越したことはない。しかしながらその財源を税金に求めるならば、電車の利用料金にも税金を投入して同程度安くしないとバランスを失するのではないだろうか。無料といえば聞こえが良いが、無料では採算はわからない。高速道路問題に限らず、今、日本の政治に求められているのは耳当たりの良いマニフェストではなく、将来の不安を解消するための現実的で公平な痛みを明示することではないだろうか。

（担当：富田）