

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. 24

'91 1

CONTENTS

I. 景気のゆくえと地価への影響	1
II. ユーロ・コンストラクト会議（西欧編）	4
III. よりよい建設生産 (Value Engineering)	16
IV. ニューヨーク事務所から	21
——日本人の歯ぎしり、関西国際空港の地盤沈下——		
——司法省談合罪摘発強化——		



財団法人 建設経済研究所

〒106 東京都港区麻布台二丁目4番5号 ミニック39森ビル

TEL 03-433-5011

FAX 03-433-5239

保存用

I. 景気のゆくえと地価への影響

本誌「研究所だより」もいよいよ三年目を迎える。これまで以上に内容を充実させ、建設産業にかかわる皆様のよき情報源としての役割を果せれば幸いである。

年頭に当たり、当研究所の宍戸寿雄理事長による本年の展望（テーマ「景気のゆくえと地価への影響」）を巻頭の御挨拶にかえさせていただきます。

1. 平成3年の日本経済は景気調整局面

長期の好況を謳歌した日本経済もここにたって、景気調整局面を迎えたようだ。昨年8月に起きたイラクのクエート侵攻もその一因であろうが、およそ何事もいいことばかりが続くものではないということだ。長期の好況、日本経済の潜在成長力を上回る5%以上の成長を3ヵ年も続けると景気は過熱し反転を余儀なくされる。それが経済の姿というものである。

もとより、今回の景気調整もその基本には平成元年5月にはじまる金融引締政策の効果がようやく表われたという面が大きい。円高不況への対応策としてとられた昭和62年以降の金融緩和が予想を上回る金余り経済をもたらし、株価、地価の暴騰をまねいたが、遅まきながらも金融引締政策がとられて、景気過熱の日本経済が沈静化への道を辿ろうとしているところである。

金融引締め、高金利は直接的には株式市場に影響して株の暴落をよんだが、経済の実体にはそれほどの影響はないと楽観していた。しかし、結局は消費者や経営者に心理的な効果を与え、投機の沈静化と相まって、1991年には設備投資、住宅建設の低下という形をとりながら、景気調整が進行するものとみてよい。問題は行きすぎた設備投資の拡充、作りすぎたビジネス・ビル、レジャー施設が景気の転換に伴い、企業の投資意欲が反転的に大きく落ちこむ懸念があることだ。

生産設備の作りすぎは過剰能力となり、企業収益を圧迫し、企業の投資意欲を必要以上に萎縮する。設備投資循環のサイクルは10年位とみてよい

が、ここまで設備投資のGNPに対する比率が上昇したあとでは、ストック調整に3～4年はかかる。今回の企業投資の特色は多様化であり、構造転換を目指すものであって生産能力の増加につながっていないという。ビジネス・ビルへの過剰投資、レジャー施設の乱立なども能力の拡大にすぐつながらないだけに、過剰投資意識が生れるのが遅れる反面、かえって行き過ぎをひどくしてしまっている。一旦景気調整に入り、金詰りが始まると、日本経済にも不動産不況は必至である。

金融政策の手遅れと、企業の過剰意識の不在から起きた今回の長期好況は、惰性が大きかっただけに反転がこわいのである。

2. 金融政策の再転換に期待できるか？

景気調整局面に入ったというものの、消費の堅調を背景に、不況局面にはなるまいと多くの人々は考えており、そうなる前に、金融当局が公定歩合の引下げなどの緩和政策へ再転換するだろうという期待が強い。しかしながら今回の景気上昇局面で起きた株価、地価の異常騰貴の原因が行きすぎた金融緩和のもたらした投機であったことを考えると、株価の是正はある程度進んではいるものの地価の低下はまだ序の口である。

不動産業向けの貸出の抑制という窓口指導の効果が表われ、不動産業界の大手にも金詰りが目立ちはじめているものの、まだまだ銀行の支援を頼りに生きのびようとしている。ここで金融引締めの手をゆるめると、1974年の「日本列島改造」ブームで火のついた土地騰貴が僅か1ヵ年だけ土地価格が下がっただけで再び上昇に転じたのと同じパターンになってしまう。「土地神話」を打ち破るには、土地保有税の実施などの対策だけでは駄目だ。

土地価格の上昇と金融機関の対応との関係はこれまでの金融引締めの効果を減殺するような姿になっている。金余りで土地への投機が行われた結果、日本の不動産総額が異常に膨張した。日本を売るとアメリカが4つ買えるといった話は悪ふざけだが、現実には高い地価を前提にして銀行が土地担保での金融を積極的に行ったことは間違いない。膨張したストック経済を前提にして金融拡大、信用創造が行われたことが、今回の長期好況の特徴でもあった。

われわれの計算によると、1兆円の投資資金で地上げをやると30兆円分の土地価格を引上げることに成功することになる。その30兆円分の土地を

担保にして、（所有権は不動産屋に移る必要はない）各所有者がカネを借りると、マクロ的には20兆円近いカネを銀行から借り出せるのである。このような経済効果をテコの効果（Leverage Effects）というが、日本ではことさら大きかった。

金融引締めで金詰りになった不動産屋が土地の投げ売りをすると、逆のテコ効果の可能性もある。地価の下落は単に悪質の不動産屋を倒産させるばかりでなく、土地担保でカネを借りていた中小企業の金詰りをよび、ひいては銀行の経営悪化にまで波及する。アメリカにおける不動産不況が中小金融機関の大量倒産にまで発展したのもこのようなメカニズムが働いたからに他ならない。

もともと日本の土地価格は、地価が毎年上昇するという土地神話の下での期待利益によって急騰してきた。地価は下がらないまでも長期的には上昇しなくなることで、土地神話は崩壊する。政府がその気になれば地価を安定させることは難しいことではないが、一旦上昇した地価の下で経済のメカニズムの中に高地価が組みこまれた現在、これを大巾に引下げようとするのは仲々至難の技といえよう。

まして、土地保有税が自民党の税調の手で骨抜きにされたのをみて、銀行も、不動産業も政府をなめてかかっており、いずれ日銀も軟化すると決めているようだ。国際的にもアメリカの不況から金利の引下げが行われるとなると、日銀も国内だけで政策が決められなくなる。

まさに土地政策、地価問題にとって1991年は正念場である。諺に「角を矯めて、牛を殺す」というのがあって、日本経済を混乱におとすような金融政策はとらずに、地価引下げをあきらめようという政策を意味している。他面鹿の角は毎年切らないと伸びすぎて鹿自身の身が危くなるという。

日本の地価問題は牛の角か鹿の角か、長期的観点から判断しなければなるまい。

II. ユーロ・コンストラクト会議（西欧編）

—— 西ヨーロッパにおける1990年および91年の建設業の業況 ——

欧米研究機関との情報交換の場であるユーロ・コンストラクト会議が90年12月7日、ミュンヘンで行なわれ、研究所からも長谷川常務理事と研究員1名が出席した。

以下、本会議内容を2回に分けて紹介する。今回は西欧編を取り上げ、次号に東欧編を取り上げる。

なお、以下の報告と図表で使う『ドイツ』という言葉は、以前の『ドイツ連邦共和国（西ドイツ）』のことを差すということである。ユーロ・コンストラクト会議で行っている分析のように細分化された工事種類別の建設業の業況について、明確な根拠に基づく分析と予測を行うことは統一ドイツについては現在のところ不可能である。というのも、必要なデータがないからである。

国民総生産と建設工事量

西ヨーロッパでは、今年の建設景気は一層冷え込んでいる。西ヨーロッパの総建設工事量の見通しは、今年夏のユーロ・コンストラクト会議の見通しに比べると1%も上方修正してはいるが、3%という見込み成長率は過去2年間の修正成長率を明らかに下回るものである。（第1図）

建設業の成長率は本年でも経済全体の成長率よりも高くなるようである。過去数年間と比較すると、建設工事量の成長率と国民総生産成長率との間の差は当然のことながら著しく縮小している。この建設工事量成長率と国民総生産の成長率との間に相違があるため、国民総生産に占める建設工事量の割合が1986年以降大きくなっている。また、これにより過去の国民総生産に対する建設業の寄与率減少という長期的減少は逆転した。

1991年には建設工事量の新たな増加が予想される。しかし、この拡大はどんどんと力を失っていくだろう。その理由は、建設費と土地価格の急騰、高い金利水準、建設業の供給力不足、そして経済成長率の鈍化がこの拡大に

ブレーキをかけるからである。

その上、多くの国において、建設工事量の成長率は天候に左右される基本的効率に影響される。冬の気候が例年並みであると仮定すると、多くの国で1991年の最初数か月間の建設生産高は、暖冬が生産を押し上げた90年第1四半期よりも著しく低下するだろう。そして、西ヨーロッパの建設工事量成長率は1991年平均で0.5%から1%の間になり、最近では始めて国民総生産の成長率(2%)を下回ることになる。

国別の建設工事量

(大 国) (第2図)

大国の中ではスペインが建設工事量成長率で他国をリードしている。スペインでは過去4年間に2桁の成長を遂げ、その結果1990年の建設工事量は86年の水準を50%以上も上回ったものとなっている。スペインの建設景気の推進力は主として公共建設と産業用建設である。1991年にはごく僅かな成長鈍化が見込まれるが、8%という予想成長をもって来年も他の西欧諸国をリードするであろう。

スペインと比べると成長のスピードははるかに穏やかではあるが、西ドイツの建設工事量は同様に強い拡大基調を示している。過去3年間の建設工事量成長率は4.5%から5.5%の間の数値を示している。したがって、建設業は経済全体の成長の推進力になっている。また、西ドイツ建設業における好景気は人手不足と資材不足並びに急速な価格上昇という状況に陥っている。1991年には西ドイツ建設工事量のいっそうの増加が見込まれている。しかし、建設活動の拡大は力を失いつつある。理由は、高い水準の金利が低下することと、最近の価格上昇が緩和されることがあまり見込めないからである。こうして、1991年の建設工事量は年平均で3.5%増加するであろう。建設景気の推進力はまたもや住宅建設であろう。民間非住宅建築もまた拡大するだろう。しかし、公共建設は後退が予想される。

フランスもまた建設工事量の力強い拡大基調によって特徴づけられていた。そして、この建設活動に対する最大の投資家は企業であった。しかし、建設工事業の成長率は年々鈍化してきた。そして、1991年には停滞さえ予想される。

成長の度合は各建設部門ごとに異なっている。住宅建築と公共建築の後退に対して、土木工事と既存建築物の修繕維持、民間非住宅建築の成長が予想

される。

イギリスでは今年すでに建設景気の転換期を迎えた。過去3年間の力強い成長の後、1990年には建設工事量の減少が記録された。その原因はもっぱら住宅建設の落ち込みである。来年度は、他の建設部門の後退も予想されるため、建設景気後退の加速が予想される。

イタリアの成長は最低である。はっきりした成長が起きたのは、民間非住宅建築が好況であった過去2年間だけである。来年は建設工事全体で穏やかな成長が見込めるだけである。1991年の建設工事量は1986年に比べて7%高いだけである。

(小 国) (第3図)

小国の間でもベルギーは建設工事量で最も強い成長を示している。1988年と1989年の住宅新築のブームによる大きな増加が目につく。今年の明確な成長鈍化の後、来年にはほとんど停滞するだろう。また、住宅建設は著しく後退するだろう。

オーストリアとスイスとオランダでは、1990年まではほぼ同様な成長を示している。この3国では、1990年には1986年水準に比べて約20%の成長を示している。これら3国の共通点は、建設景気をもっとも強い刺激を民間非住宅建築から受けていることである。スイスでは、さらに第2の推進力として既存建築物の維持修繕が加わっている。

1991年の見通しは国ごとで全く異なっている。オーストリアの民間非住宅建築は、更に、企業の高い投資意欲により支えられている。土木工事は、1995年のウーン・ブタベスト世界博覧会のインフラストラクチャー建設と『新鉄道』プロジェクトの実現に必要な建設対策の投資を受ける。

スイスでは、建設工事量の僅かな停滞が予想される。民間非住宅建築の増加と維持修繕の増加だけでは、住宅建築需要の落ち込みを完全に埋め合わせるのには不十分である。

オランダでも1991年には建設工事量の後退が予想される。既存建築物の維持修繕と土木工事を除き、その他全ての建設部門で後退するであろうし、住宅建築に落ち込みが予想される。

(スκανジナピア諸国) (第4図)

ス칸ジナピア諸国では、中部ヨーロッパと南部ヨーロッパに比べると、

建設景気は各国ごとで異なっている。スウェーデンとノルウェーの好況に対し、デンマークとフィンランドでは後退傾向がみられる。

ノルウェーの過去2年の建設部門は著しい不況であったが、1991年にも新たな生産後退が予想される。

同様にフィンランドでも建設生産の落ち込みが予想される。そして、これはもちろん高い水準からの落ち込みである。フィンランドでは、建設業の過熱現象に対する対策として導入された非住宅建築物の新築に対する高金利と投資税がすでに今年の建設業に急激な変化をもたらした。

デンマークでは建設ブームの後退は止まるであろう。維持修繕需要の大きな部門が再び増加することが見込まれるからである。

スウェーデンでは来年には建設ブームの終わりが予想される。過去4年間にわたり2倍以上増加した住宅建築は1991年には停滞するであろう。既存の居住用および非居住用建築物の維持修繕については後退の加速が予想される。

図にはスカンジナビア諸国に含めてあるアイルランドでは、1987年と1988年の建設景気後退の後、1989年と1990年には、住宅建築と企業の建築工事活動に最も強い刺激を受けた大きな好況が到来している。この建設ブームは来年にはもう終わっているだろう。そして、建設工事量の停滞が見込まれる。

部門別工事量

第5図は、1989年の建設工事量の部門別構成を示している。西ヨーロッパの建設工事量の大部分を既存建築物の維持修繕工事が他部門を引き離して占めている。全建設工事量のほぼ3分の1が既存建築物に対する対策である。2番目に大きな寄与をしているのは4分の1近くを占める住宅建築である。3番目は建設工事量21%の土木工事が占め、これに18%の民間非住宅建築が続いている。公共建築は最小で5%である。

第6図は、1986年からの建設投資額の発展を示している。最大の推進力は民間非住宅建築であり、1990年には1986年水準から3分の1増加している。来年には、この部門のブームはもう続かないだろう。それどころか多少の後退が予想されている。

土木工事も同じ期間に大きく増加したが、これは民間非住宅建築の増加にはおよばない。1990年の土木工事实績は1986年の水準を20%超えている。

この拡大は、拡大のペースが多少遅くなったとしても、1991年にも継続するだろう。

既存建築物の維持修繕は同じく増加傾向を示しているが、成長率はもちろん、年々低下してきている。来年は成長速度が一層鈍化するであろう。維持修繕工事は比較的安定した経過を示し、総建設工事量に対する割合が高いので、維持修繕工事は他の建設部門の変動を部分的に調整し、建設景気の安定にある程度貢献している。

大きな変動があるのは過去数年間の住宅建築である。1987年に少し後退した後、1988年には急激に7.5%増加した。1989年の増加率はその半分であり、1990年には1%以下になった。1991年にはユーロ・コンストラクトの平均で住宅建築の停滞が予想される。

公共建築は全ての建設部門の中で成長率が最低である。この部門の成長率は、毎年、総建設工事量の成長率より明らかに低くなっている。しかし、1990年だけは平均を上回る増加率が予想されている。

住宅着工数

以上の諸国の住宅着工数を表示する場合3つのグループに分けて要約することができる。

西ドイツには大きな住宅不足の問題がある。これは以前のドイツ民主共和国（東ドイツ）と東ヨーロッパからの移住により一層深刻化しており、利率増加見通しと価格上昇見通しが良くなったことが住宅建築を過去数年間に大きく増加させた。さらに、賃貸アパート建築は、住宅市場の窮境を考慮して決定された多数の住宅建築計画により促進された。住宅建築拡大の結果、過去2年間に住宅完工数が著しく増加している。1991年にも住宅完工数はさらに増加し、住宅数は1984年以来初めて再び300,000に達するとみられる。

イタリアでは過去2年間に同じく高い成長を記録している。しかし、予測によるとこの成長も来年には止まるであろう。他方イギリスの成長はマイナスであったし、今年もフランスもマイナス成長である。この両国ではこのマイナス成長は1991年も続くであろう。

小国の場合、毎年の完工住宅数はオーストリアとスイスでは一定と記録されている。40,000前後の住宅規模である。ベルギーでは1988年/89年の増加の後、今年も減少し、来年の住宅着工数は約50,000で停滞するであろう。オランダでは1989年以来明確な減少が見られる。

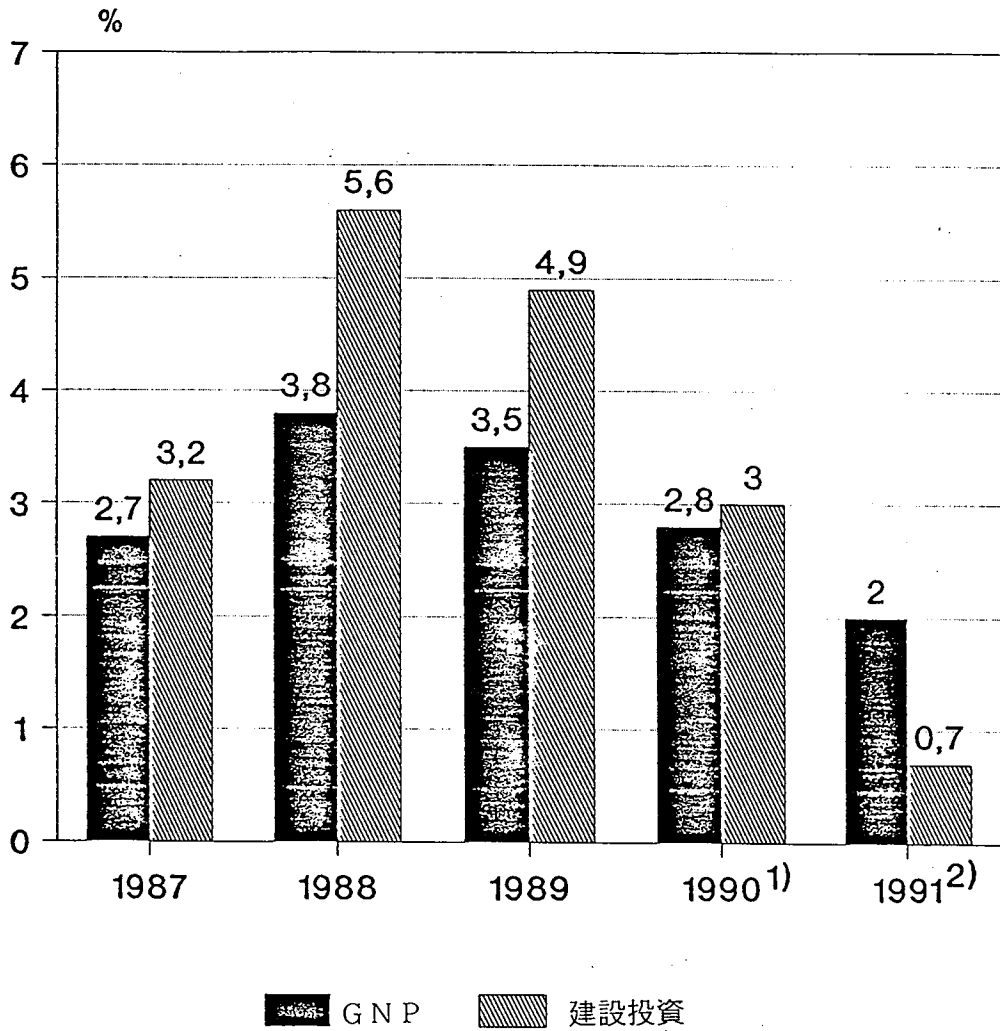
スウェーデンでは、今年の住宅完工数は60,000弱であり、これは1987年の約2倍である。1991年には同程度に高い成果が期待される。フィンランドでは過去の大きな増加に続いて1991年には減少するだろう。デンマークとノルウェーでは1991年には、下降傾向はほとんどブレーキをかけられずに続くだろう。アイルランドでは住宅数はほとんど変動がない。

全ての国の住宅着工数を加えると、次のようになる。新築住宅数は西ヨーロッパでは1987年の1,560,000から1990年1,720,000に増加している。1991年には、予測によると、新築住宅数は減少して1,690,000になるとみられている。

(担当 堀川)

第1図

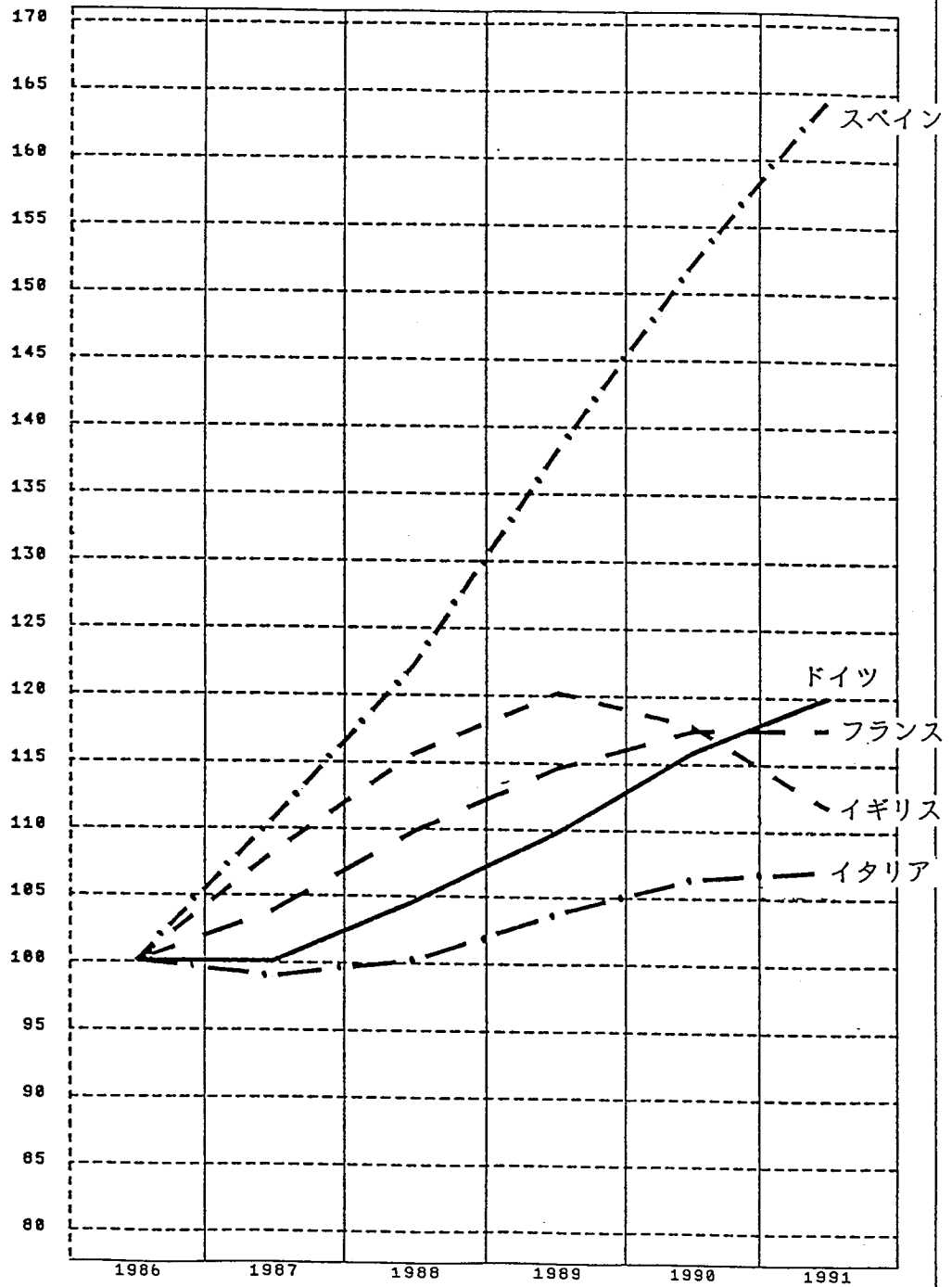
ユーロ・コンストラクト諸国におけるGNPと建設投資の成長



1)見込み

2)予測

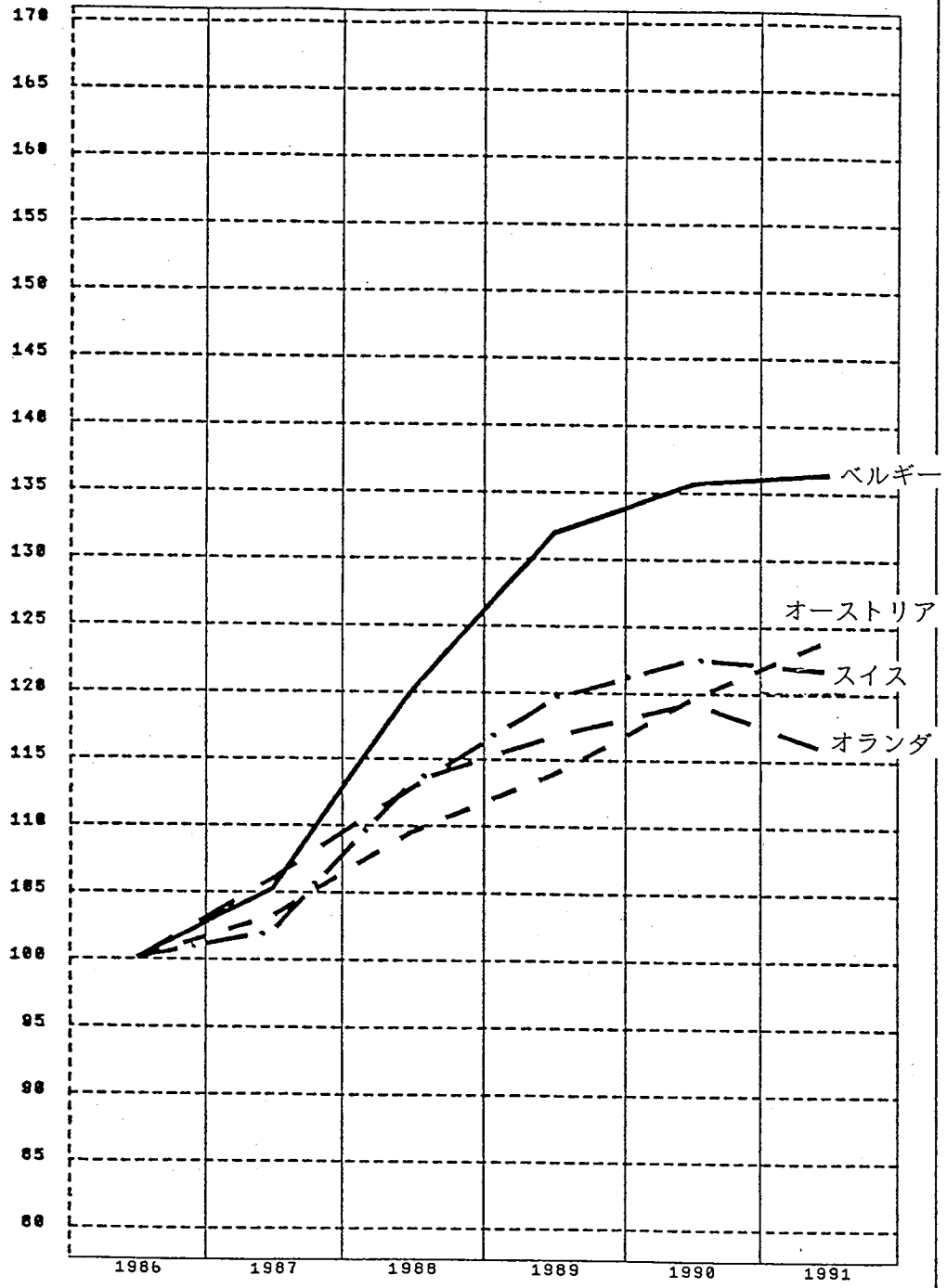
第2図 西ヨーロッパの建設投資
(1986年を100とした指数)



1990年の値は見込み値、1991年の値は予測値

第3図 西ヨーロッパの建設投資

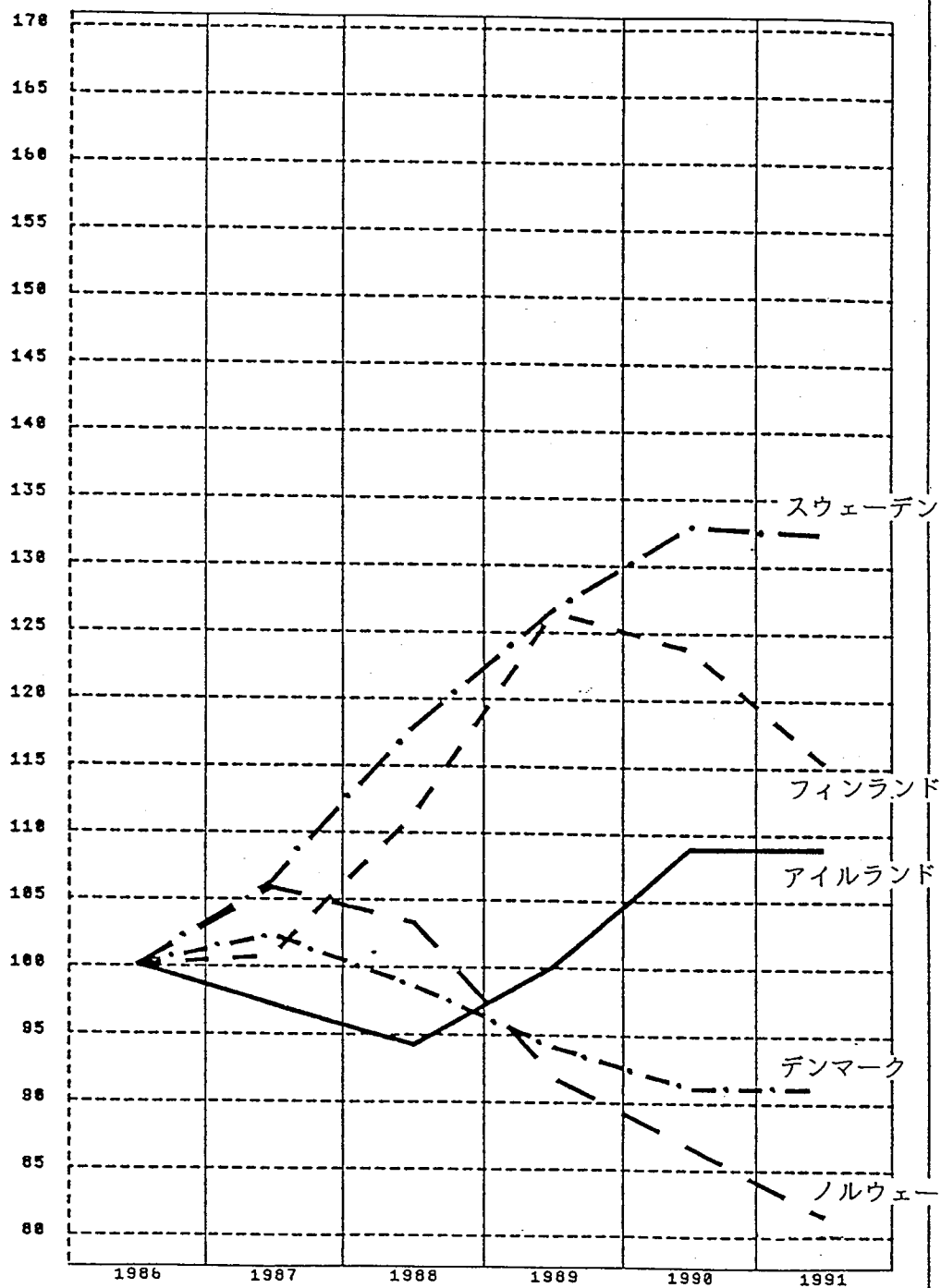
(1986年を100とした指数)



1990年の値は見込み値、1991年の値は予測値

第4図 西ヨーロッパの建設投資

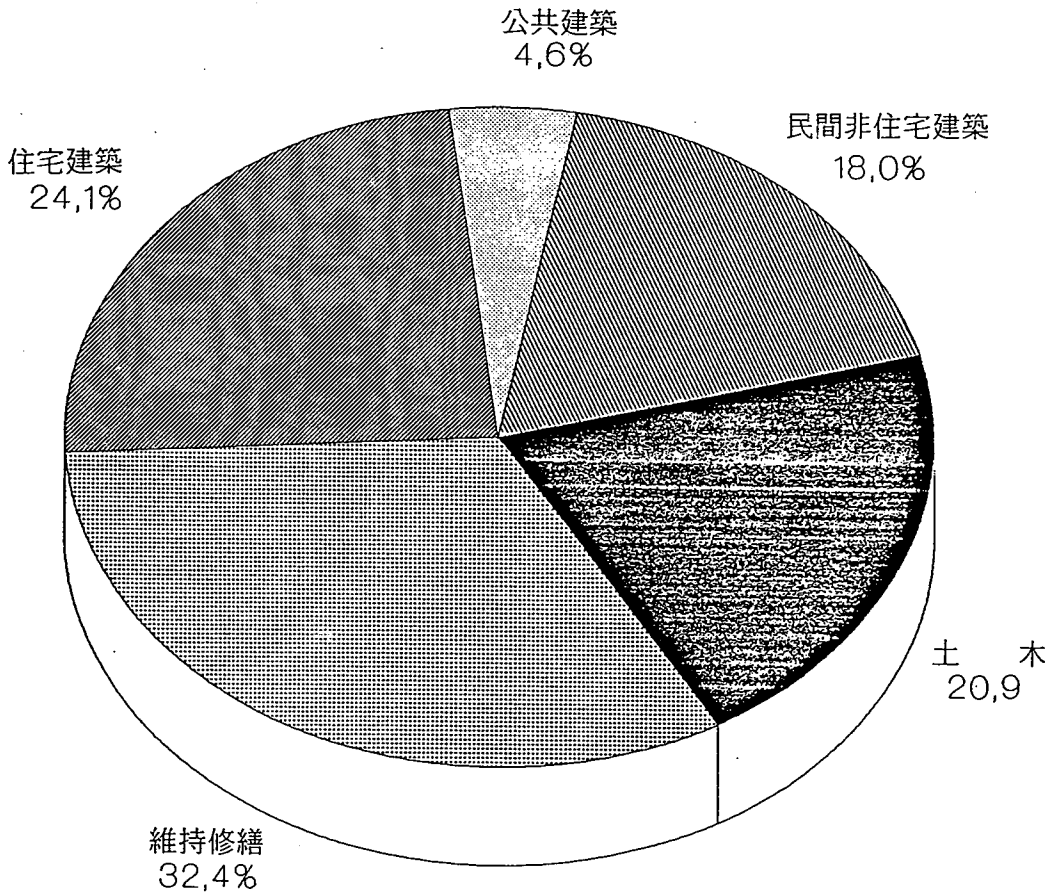
(1986年を100とした指数)



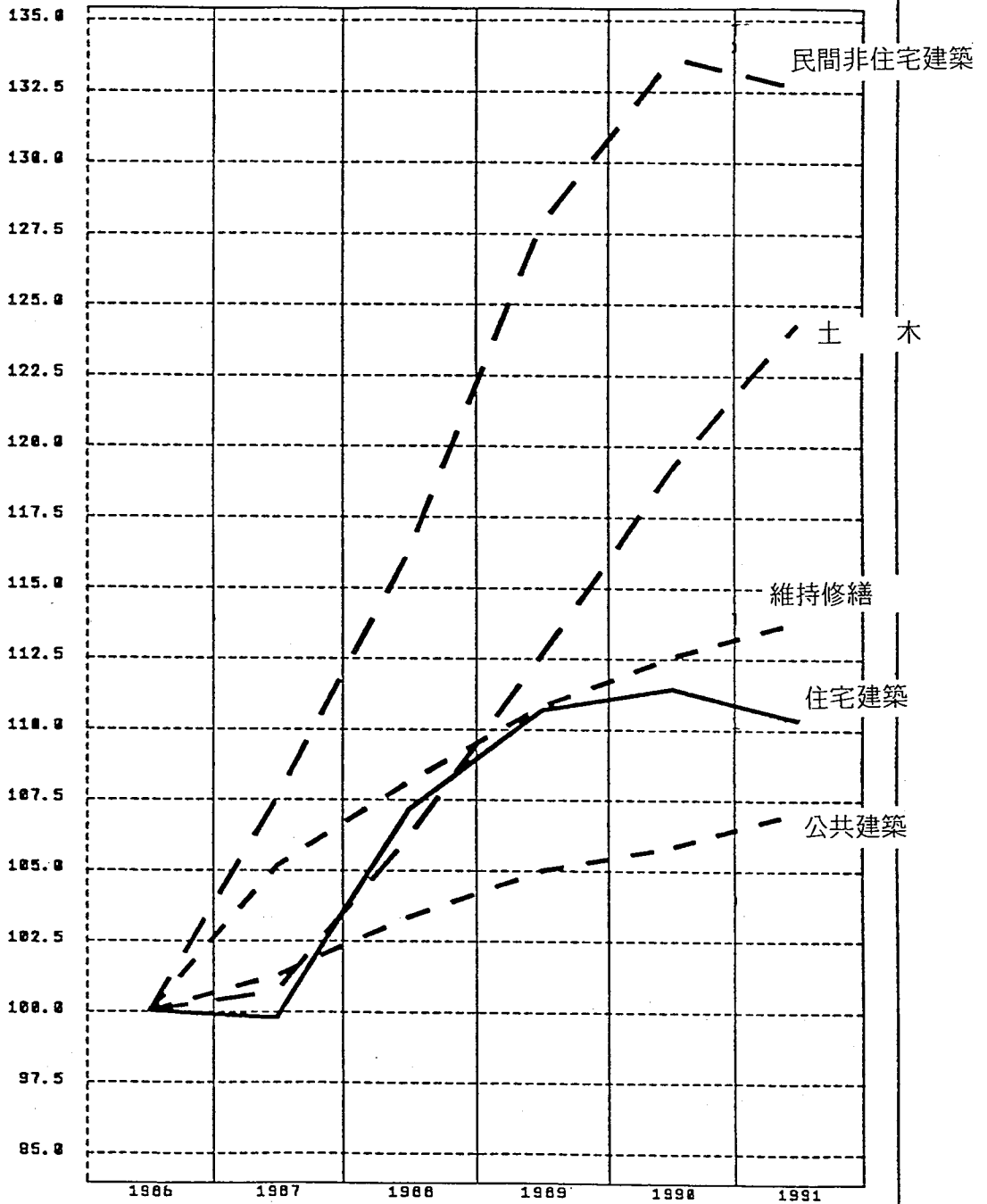
1990年の値は見込み値、1991年の値は予測値

第5図

部門別建設投資
1989年
合計 5830億ECU



第6図 西ヨーロッパの部門別建設投資
(1986年を100とした指数)



III. よりよい建設生産を求めて (Value Engineering)

—— V. E. は建設生産の変更を考えたとき論争を引き起こす ——

V. E. については単にコスト削減と把えがちであるが、そうとばかりも言えず、やはり価値 (Value) を高める点にポイントがあるという記事がENRに掲載されたのでこれを紹介する。

V. E. (Value Engineering)。おそらくこの言葉は、一見してコスト削減の手法を表わすものと考えられてきた。ところが、いく人かの設計家によってV. E. は、建築プランを点検し、価値あることがらをすべて取り出すことを意味するとして、V. E. のこれまでの定義への疑問が呈された。

V. E. が、予算の大幅な超過からプロジェクトを救うテクニックであると支持するものでさえ、それが単にコストを削減するものであるとする点については疑問が表わされている。

さてV. E. は適切に適用されるならば、プロジェクトの機能を効率的にするとともに、建設コストの5～25%を削減することができる。

V. E. チームは、プロジェクトの発注者、設計家、施工者と協力して働き、プロジェクトプログラムをより良いものに改良し、当初設計を犠牲にすることなく、完成後ライフサイクルの維持管理費を削減する。

最近のニューヨーク州ステータン島の刑務所工事の例ではV. E. チームの指摘により何千ドルという額が削減された。これは警務員の配置場所に関するスペースを再度検討しなおすことにより、警務員の数を削減したというものである。

しかし、V. E. プロセスには思わぬ落とし穴がある。それはV. E. という言葉が、コスト削減の一方法として広く考えられるようになったことにより、それが価値を保証することとは全く関係のないものとして考えられてしまうということである。

必要な専門的知識をもたない人間によって指揮されたV. E. は、設計家に軽蔑されるばかりの仕事を生み出してしまう。

「何かを少なくする道を見つけることがV. E. 問題解決方法論の目的で

ある。しかし、それはコスト削減についてのみであってはならず、機能はそれが真の V. E. であるためにそのままではなければならない」と V E I 社のウイリグハム副社長はいつている。

設計についての V. E. スタディのインパクトは、しばしば工事が開始した後の施工中において顕著である。

たとえば、シカゴのブルバードタワーの例のように四角い柱を、より廉価の丸い柱に変えるという決定である。この変更は、当該建築物の着工時において V. E. 研究の結果としてなされたもので、工費 250,000ドルが削減された。

同時期の例として、シカゴのダウタウンの完成間近の40階建てのシティプレズビルのコンクリートタワーの補強についてである。

この場合、鉄製アーチ型の屋根をスペースフレーム（木組み）の組み立てに変更することが考えられ、更には機械的な塔屋からプレハブ式のメタル製に変更となり 275,000ドルが削減された。

この例に対しては次のようなコメントがつけられている。「建物のトップは建築物としての形をしていることは必要であるが、それを支える部分はそれ程高価なものである必要はない。」この例でデビッド A マークは次のようにいつている。「真の意味で V. E. は最良のコストで最高の品質を生み出すものである。」

新しい段階で価値分析——方法論として今日の V. E. になった——は 1950年代のはじめ、G. E. (General Electric) のアナリストであるロレンス・P・マイルによって開発された。

マイルズのやり方は海軍省で採用され、以来、国防省、環境省そして G. S. A. をはじめとする連邦機関で採用されてきた。財政難であった70年代にいくらか遠ざけられた後、V. E. は連邦によってなされる工事の重要な要素になった。

マネジメントと予算についての事務所、A-131 が連邦の建設プロジェクトの V. E. ガイドラインを制定している。この事務所が1988年以来 V. E. 活動を営む多くの機関の増加に対して責任を負ってきた、とリンディ・K・ガードナー N A V F A G (海軍施設エンジニア司令部) の V. E. プログラムマネージャーはいつている。

そして、V. E. を必須のものとする議案（コリンズ議案として知られている。）が現在、議会に上程されている。

NAVFLAGを含む多くの政府機関がV. E. によって多大な削減をなしとげている。また、思いもかけぬ出費の支払いをしないで済んだこともある、とガードナーはいつている。

1985年のDOD規制以降、NAVFLAGは今、2百万ドル以上のプロジェクトすべてに予算の10分の1の削減を旨としてV. E. スタディをするように指導している。

1988年だけで、NAVFLAGは267件のV. E. スタディで223百万ドルを削減した。この戻りは投資予算額の40分の1である。

早期着工を最優先とするV. E. プログラムの一つがニューヨーク市マネジメント予算局で次席エンジニアのもとで行われた。これはほんのわずかな市営のV. E. プログラムの一つである。このプログラムは、初期の刑務所予算の大巾な超過に答えて始ったものである。なぜなら、市の建設年度予算50億ドルの80%がプロジェクトの11%出来高に使われてしまった。市のメンバーはこの11%にかかりきりになっていた。

次席エンジニアは早い時期に次の2つについて研究したといつている。それは何を建てるかということと、どのように建てるかということである。「施設の設計をするのは1度だが維持費はずっとこれからかかってゆくことを考えなければならない」といつている。

一つのプロジェクトではくわ入れのとき、既にV. E. 研究により800百万ドルの内200百万ドルが削減されていた。このプロジェクトは病院移転についてのプロジェクトであったが、V. E. 研究はプログラム、工程管理、概要設計についてなされ、その結果、不要な手術室の廃止、地下の配線替え、耐火用廊下に設置されている燃えやすいドアの除去などが行なわれた。

あるプロジェクトマネージャーはまた、「V. E. 研究とともに設計も厳格に行なうことが利益を生み出す上でも必要だといいつている。V. E. は予算以上に我々を無理強いするものでは決してない。」といいつている。

コスト削減、機能向上以上に、V. E. は又、思わぬ効用をもたらすかもしれないと、ある使用者はいつている。たとえば、オハイオ州のトレドにおける下水の落ち口の貯水パイプラインを結合するというV. E. 研究は、55百万ドルのコストの内、12百万ドルを削減するばかりではなく、ジョンズ&ヘンリーエンジニア Inc. によって設計された162インチのトンネルは不透明だった公共事業の手続きを明確にした。

また、市民に、かれらの税金がより価値のあるものに使われているという

納得を得させたという。

また、V. E. チームを使ったことが非常にプラスであった例として、アイダホ国立研究所のゴミ再生装置付き建物の例がある。この場合、14百万ドルの予算の内4百万ドルが削減されたばかりではなく、4年間に及ぶV. E. 研究が経営面においてもよい面をもたらした。

V. E. をやる場合、社内のV. E. チームを使うか社外のコンサルタントにやらせるかは議論となるところである。ウィスコン大学のスノグラス氏は社内で行なうことを唱えている。それは手続きの2重性からで、社外の間がこうしようと思っても社内の設計家に回したとき、かれらが自分のデザインを守ろうと動くに決まっているからだという。しかし、これに対しては、V. E. を多く使っている連邦や州機関から反対意見もでてくる。それによれば、社外を使えばプロジェクトを新しい視点でみるのが可能となるからだといっている。

しかしながら、社外のV. E. チームを使うとしても、もし社内の設計家と仲良くやろうとしなければ問題が生ずるだろうとニューヨークの建築家バリー氏はいっている。

かれによれば、「いくつかのV. E. は設計家たちから悪評をいただいている。なぜなら、それは発注者に、非現実的な削減の空想をうえつけ、設計の質を問題にすることなく、かれらの提案が、交渉されるべき提案というよりもむしろ既成事実であるように示すなどして変更を求める傾向があるというものである。「設計の仕事が長い目でみれば重要となる」とかれはいう。

もう一つの問題としては、社内のV. E. チームのメンバーを使って複雑なプロジェクトを研究する場合であるとジョージ・C・リークはいう。「私はある懐疑的な顧客をもっているが、かれらは社内のV. E. チームをもっているため、専門的知識もないまま、機能や使命について適当な指示を与える場合がある」というものである。

かれはV. E. について更につけ加えて「V. E. は研究すればそれで終わりとなるが、設計家の名前はその施設に残るし、発注者はそこに住み続けることになる」といっている。

専門家たちは必ずしも、建設プロジェクトにV. E. を使うことの長所が、その時によって誤用となり、摩擦が発生するかもしれないという短所も打ち消すものとは思っていない。

「この分野は成長している。しかし、発注者が雇ったアーキテクトの設計

すべてを見させる独立したV. E. を雇う必要があることを顧客に説得するのはかなり骨の折れる仕事である。」とリチャード・A・ラルファはしている。また、「民間におけるV. E. の普及は必ずしもなされているとはいえない」ともいっている。

ウィスコンシン大学のスノッドグラスが言うには、政府機関における必要性がなくなれば、V. E. はその必要性のなさからもはや使用されないだろうといっている。

V. E. はもし多くの人々がそれを信頼し、使うことによってはじめて力強い建設生産の一つとなる。

もし、コントラクターや設計家によかれあしかれ、やり方がたくさんあるということをつからせられないかぎり、V. E. がこれから普及するとは思われない。

(担当 吉村)

IV. ニューヨーク事務所から

関西国際空港の地盤沈下に対しては、外国人は厳しい目でみている。また、日本においても独禁法違反の課徴金の額が大巾に引き上げられようとしているが、米国においても談合、価格協定に対して厳しい姿勢がとられている。以下、2例紹介する。

—— 日本人の歯ぎしり、関西国際空港の地盤沈下 ——

ワシントンポスト 1990.12.25

東京発——関西国際空港は静かに海面下へ沈んでいる。

これは日本が、その誇るべき完全な労働力と技術力をもってしても避けえないことがあることを示している。

この大阪湾の人工島の上に建てられる80億ドルプロジェクトは1993年にオープンする予定であった。これが完成すればその沖合に位置していることから、日本で最初の24時間体制の空港となり、（これは驚くべきエンジニアの発明である。）また、大阪、神戸近郊都市にも騒音を全く与えない。

しかし、空港担当者は、最近、1994年の夏まで空港が開港できないだろうと認めている。これは予定より約15ヵ月遅れである。

この遅れについて、空港の竹内良夫社長によれば、ある程度は、人工島が予定よりも早く作られたために、その重さの故に大阪湾に沈んでいるとのことである。

そこに一つのストーリーがある。それは、日本の技術上の失敗についてではなく、日本が外国企業を日本経済圏から締め出している期間の長さについてである。

1987年に、日本側はアメリカがアメリカ企業を人工島の建設に参画させるよう要求したがこれを拒否した。そのときの理由は、大阪湾の土壌と水質は通常とかなり異なっており、日本の企業のみがこの仕事をなすうるといふものだった。

日本は収益性が高く、政府の保護が厚い建設市場を外国に開放すべきで

あるというアメリカ政府の要求に応じて、日本政府はしぶしぶ空港ターミナルと滑走路を含む特定の公共工事プロジェクトに外国企業の参入を認めた。しかし、空港の基礎工事については日本以外の企業には種々の制約を設けている。空港に関する交渉に参加した一人のアメリカ人は、次のようにいっている。「日本だけしかできないといった土壌において、結果は散々であったというのは何と皮肉なことか」。

日本政府の経済政策に対する批判に対して、このエピソードは、日本人が時々口にする、日本は異なった国であり他国の企業が仕事を行うには不適であるという見解に対する現実の違いを見せつけている。

また、その批評家が言うには、大阪湾が特別違った場所であるという言い方は、日本政府が自国への市場参入を制限するのによく使う典型的なやり方であるという。

たとえば、しばしば引用される例としては、東京商工会議所は輸入スキー板を入れないようにするため、日本の雪は他国の雪とは違うというような論法で規制を正当化しようとした。

他の例としては、日本の貿易交渉担当者は、牛肉輸入を制限する理由として日本人の腸は他国人と違うなどの理由をつけたりしている。

日本と関西空港その他のプロジェクト問題を交渉し、その建設を外国企業へ開放することを求めていた担当者の商務省次官だったC. ブルーススマート氏は次のようにいっている。「我々はアメリカが世界中で最も優れた土壌についての技術をもっていると日本人担当者の説得を試みた。しかし、それについての彼らの言い分は、日本の土壌は特殊であり、人工島建設に他国の業者を雇うなどということは考えられないというものであった。」

「これはばかげた話だ。」とスマートは思ったそうである。「地質学は国境とは関係ない」

そのような出来事にもかかわらず、日本は、最近、外国生産品に対して輸入枠を増やした。これはアメリカ政府その他の国々の圧力によるものである。しかし、関西のエピソードは、改めて日本が基本的な姿勢を変えるのはほど遠いことを示しており、特に産業において、カルテル、談合、そして官民癒着によって支配されている建設業界において顕著である。

関西空港当局が言うには、——アメリカ当局も認めているが、——アメリカの企業は、それ程、島の埋め立て工事に関心をもっておらない。「ア

メリカ人の最大の関心は（ターミナル）建築であり、コンサルタント業務であり、更には製品調達である。」と樋口宣行空港国際渉外担当は述べている。

更に、竹内社長によれば、埋め立て事業から外国業者を排除する理由はたくさんあるとのことである。

かれによれば1987年までに、日本企業はすでに20年間も人工島の建設についてのアイデアを探求してきたのである。そして、世界でもトップレベルにある潜水ドライバーを使って既に仕事をはじめており、更には必要な重機類もそろえているという。

しかし、最近、空港地盤沈下の問題が明らかになるに及んで、この問題は空港当局を悩ませている。特に工事取りかかりの時期においてである。なぜなら、アメリカの政府当局と企業が最近次のような不平を言い続けているからである。それはターミナル工事入札を適正に行うべき入札手続が整っていないというものである。

A E G ウェスティング、これはアメリカのウェスティング電気会社とドイツのA E Gの合併会社であるが、空港の歩行用運行システムの入札において、経験の少ない日本企業グループに負けたことに対して不満をくり返し述べている。

アメリカ州のSen. フランクマコウスキー上院議員は、最近、A E G ウェスティングの担当者と現地に来て、アメリカ議会は日本の建設会社がアメリカにおいて仕事ができないような報復的行為をとるぞと警告している。

関西空港担当者はこの申し出を拒絶しており、日本の建設グループは工事契約を達成する能力をもっており、そしてその入札価格はA E G ウェスティングよりもかなり安かったと主張している。

空港担当者は人工島建設において日本の業者にやらせたことに弁解するつもりはもっていない。実際、島が沈下した問題は、皮肉にもその決定の正しさを証明していると彼らはいっている。（その問題が起ったときの処理は日本の業者のみできるという意味か……訳者注）工期の遅延はかなり回復されるだろうと空港会社常務の井上春夫氏はいっている。

なぜなら、当該日本の業者が全力を挙げて努力をしており土壌を足して島のかさ上げをしているからであるという。

ブッシュ政権の独占禁止政策は、レーガン時代の厳しい取り組みとうってかわり、訴訟の提起よりも行政による圧力というような、より緩和されたものとなっている。しかし、その一般的傾向とは裏腹に談合（Bid-Rigging）価格協定（Price-Fixing）といった談合関係犯罪に限っては強化され、刑事訴追も行なわれる傾向にある。

レーガン政権時、独禁法関係政府スタッフの半減、民間の企業吸収合併件数の大巾な減少にも拘らず、公平理念のため、かなり小さな談合、価格協定についても刑事訴追を行なってきた。

ブッシュ政権は、現行の政府部門のチーフであるジェームズ・リムによれば、この政策に拍車をかけ、頻繁に新しい犯罪に対する法令を開発するなど、従来からの関連法令によるのではなく新しい対応をしている。また付け加えるならば、担当の検察官は、盗聴、裁判所許可下による捜査などの犯罪捜査の方法を頻繁に使っている。

さて、あるクレバーランドにある法律事務所の定期出版物によれば「ひとたび、司法省が談合罪だとしてその見解を固めたらどんなことをしてもそのターゲットをつかまえるだろうという予測ができる」といっている。

当局はそのような警告を歓迎しており、次席のジュディ・フォレイは次のようにいっている。「我々は談合罪が単なる知能犯ではなく、大変重い犯罪だということを一般の人々に分かってもらいたいのだ。」

最近のいくつかのケースは、当局の新しい戦略を明らかにしている。

ワシントン地区の不動産業者の訴追において当局ははじめて、詐欺による州間の財産移転について大規模な談合を告発した。

このケースの場合、住宅・都市開発局の財産も含めた財産公売入札において投資家が前もって入札価額を決めて談合したというものである。

また、当局の主張によると、被告のうち少なくとも一人は、州法を破り、メリーランド郊外の資産から、詐欺により財産的利益を得ていた。この場合、州法が適用になったが、これは最高刑が懲役10年と、独占禁止法違反よりも長いからである。

厳しい刑の規定に直面して、被告、シドニー・スピーガルは、自分から有罪を認め、社会更生センターに5ヶ月、罰金65,000ドルの刑を受けるこ

とにした。

ヒューストンのアスベスト除去会社とその重役の起訴においては、当局はたとえ独占禁止法が適用できないとしても他の法令により談合行為を犯罪行為として処罰する方針だということを明らかにした。このケースの場合その重役は、競争業者と価格協定を結ぼうとしたが失敗した。なぜなら、相手方がこの申し出を受け入れなかったからである。これまで、共謀行為がなければ、法違反はないとされてきた。前の司法省の高官であるジョー・サムによれば「それが間違っていることは分かっていたが、これまではどうすることもできなかった。だが、今回、我々は共謀行為以外に ついもそれを起訴するような手立てを講ずるべきである」といっている。

訴訟をしない方針よりも、むしろ、たとえば重役が電話で4回価格協定をやったら法に基づいて4回起訴するというようなことを担当検事は主張する。

3番目のケースはゴミ処理会社の例であるが、顧客割り当てと価格協定で起訴されたものである。申し立てによれば、被告は、入札に参加していない同業の競争者を、その所有の車で傷つけるなどして思い通りにしようとしたものである。当局は強要罪で起訴したというものである。