

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

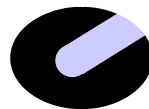
研究所だより

No. 243

2009 5

CONTENTS

視点・論点		
－ 鵜呑みにするな！学習法 －	.....	1
I. 米国におけるボンド制度	.....	2
II. 韓国の景気対策の最新動向－財政出動を中心に	.....	12
III. 島の建設会社は雇用が大事	.....	19
－建設会社の社長インタビュー③		
中野建設株式会社(鹿児島県薩摩川内市)－		
IV. 建設関連産業の動向－舗装工事業－	.....	31



RICE

財団
法人

建設経済研究所

〒105-0003 東京都港区西新橋3-25-33 N.P.御成門ビル8F

TEL : (03)3433-5011 FAX : (03)3433-5239
URL : <http://www.rice.or.jp>



鵜呑みにするな！学習法 常務理事 松下 敏郎

正しいと思っていたことが実は正しくなかったり、目の前にあったのに実は気づいていなかった、というようなことが明らかになることがある。このような事実と異なる「思い込み」が起こるのは、脳科学者の池谷裕二氏によると、ものごとを自分に都合のいいように解釈をする脳に原因があるらしい。間違っただけの思い込みをしても問題が起こらなければよいが、大抵の場合、問題が起こるので要注意である。

中学時代に、「鵜呑みにするな！学習法」という授業を受けた。教室の壁などに、大書したビラが貼られていたので、先生方としてはたいへんな意気込みで取り組んでいたのだろうと思う。授業の内容は思い出せないが、「何ごとも鵜呑みにせず、よく考える学習法」というものだったと記憶している。当時、英国のパブリックスクールでの教育が優れているとして、その中心的規範であった「自由と規律」という概念とともに輸入された学習法だったと思う。このことを、最近、「今後の日本の行方を占う」という趣旨の記事の中に、「まず疑い、分解し、再構築するのが、英国人の身についた基本的な思考プロセスであり、したたかさの源泉である」という趣旨の文章を発見して、懐かしく思い出した。

実は、「選択と集中」という経営戦略が、経営が苦しくなった建設業の経営再建の基本的な戦略だという主張に触れると、この脳科学者の言葉と「鵜呑みにするな！学習法」を思い出して仕方がない。というのは、この「選択と集中」という言葉が、建設業経営者に道を誤らせることに、意図的に使われているような気がしてならないからだ。

「選択と集中」が、今や、経営戦略の基本であるように考えられ、経営に関する書籍・記事・講演等で頻繁に見聞する言葉であるのは、ご承知の通りである。特に、家電業界のように、製品のコモディティ化が進行し市場競争の支配的要素が製品価格である、「収益力

や競争力の向上」イコール「スケール・メリットの追求」というような産業ではそうである。つまり、規模の大きな企業は複数の分野で競争できるだけの経営資源を持つが、小さな企業は限られた経営資源を得意分野に集中させなければ大きな企業と競争することができない。従って、このような産業分野では、「選択と集中」が重要な経営戦略となるのは、現実の家電業界での浮き沈みがそうであるだけに、納得できることである。

一方、建設業界における「選択と集中」は、建設施工一式を請け負う元請という事業で生き残りを図る企業において、より一層自社の人員を削減し、外注比率を上げ、収益率の高い分野に経営資源を投入しようとするときに使われることが多い。財務会計的手法と言った方が分かりやすい使われ方である。しかし、このようなやり方は、短期的に収益を改善することは可能でも、ゼネコンの施工能力を削ぎ、コモディティ化を進めるが故に、中長期的に見て、建設会社の競争力を低下させ、弱体化させる大きな要因になるように思えてならない。つまり、建設生産の屋外・単品・受注生産という特性を踏まえた経営戦略になっていないと思えるのである。その意味で、経営戦略としての「選択と集中」という考え方に異議を唱えるものではないが、建設業における適用のされ方には、問題があるように思えてならない。

経営戦略と言われるものは、大体において、建設業以外の産業の研究から出てきたものである。だからこそ、この「選択と集中」ばかりでなく、経営戦略の常識として無批判に受け入れていることを、建設業経営の立場に立って、「まず疑い、分解し、再構築」してみることが、たいへん重要な意味を持つように思われる。そして、これが、建設業における変革が必要な今、「思い込み」で大失敗をしないための賢い方法ではないだろうか。

I. 米国におけるボンド制度

わが国では、公共工事の大幅な削減などにより受注競争が激化した結果、建設会社の倒産も増加しており、保証機関の債務弁済も高い水準で推移しています。

今回は、米国のボンド制度の概要と弁済の状況について取りまとめました。

1. 米国のボンド制度の概要

(1) ボンド制度の発足経緯

米国における建設工事のボンド¹制度は、20 世紀における建設産業の進展と米国企業における投資の発達に伴い急速に拡大した。19 世紀前半まで、公共工事における請負者の選定は発注者担当官の恣意性に任せられており、贈収賄等の汚職事件や不正工事が頻繁に行われていた。このような状況の中で請負者の債務不履行が続発し、納税者が損害を被る結果を招くことも多かった。また、州によっても異なるが、一般に、公共工事に関しては **Mechanics' Lien**（建設工事先取特権）の行使も認められないため、下請企業や資材企業等の工事関係者にも甚大な被害が及んでいた。

そこで、連邦議会において 1894 年に「**Heard Act**（ハード法）」が制定され、連邦工事に関しては保証ボンドを義務付けることとした。しかし、同法においては履行ボンドや支払ボンドという区分がなく、下請企業及び資材企業のボンド会社に対する支払請求は、連邦政府が請求を行った後に処理されることになっていたため、下請企業や資材企業は工事完成後 6 ヶ月経過後に請求せざるを得ず、実際の支払を受けるまでには数年の期間を要することもあった。この問題点を解消するため、1935 年に「**Miller Act**（ミラー法）」が制定され、請負契約の履行を保証する **Performance Bond**（履行保証）と、労務賃金や資材代金の支払いを保証する **Payment Bond**（支払保証）を別個に求められることになった。**Miller Act** はその後、数度の部分的な改正がなされているが、現在も連邦政府におけるボンド制度の根拠となっている。また、各州政府では連邦法に準じて「**Little Miller Act**（小ミラー法）」と呼ばれる州法を制定している。

なお、受注者の選定に関し、米国の一部の州で発注者自身が事前の資格審査を行っているが、連邦発注工事においてはこのような審査はない。許可制度を採用している州も少ない。行政側からの規制で受注者の質を確保するのではなく、ボンドの活用等によって建設会社の質の確保を図っているケースが多いようである。

¹ ボンドは、**Surety Bond** すなわち保証ボンドまたは保証証券を意味するが、本稿ではボンドと呼ぶこととする。

(2) 主なボンドの種類と機能

① Bid Bond (入札ボンド)

Bid Bond は、入札者が落札したにもかかわらず、契約書を締結せず、または要求された Performance Bond (履行保証) および Payment Bond (支払ボンド) の提出を怠った場合に、発注者に対して金銭的保護を与えるものである。Bid Bond は不適格な入札者を排除する効果があるため、競争入札のプロセスには不可欠となっている。つまり、入札者が落札した場合には、必ず当該請負契約を締結するという保証を受けることにより、不誠実な入札行為を防ぐことになる。一般に、入札者が当該請負契約を締結しない場合、入札者およびボンド会社は、その入札価格と 2 番札の入札者との契約金額の差額、または入札保証金額のいずれか低い金額を発注者に支払う義務を負う。

また、Bid Bond の保証金額は入札金額の 5~10% が一般的であるが、連邦政府の場合は入札金額の 20% となっている。連邦政府の基準は「入札者が請負契約を締結しない場合に被る可能性がある損失から納税者を十分に保護できるのは 20% である」という一般論を反映したものである。なお、Bid Bond は原則として Performance Bond と一体で発行されるため、保証料は無料もしくは極めて少額となっている。

② Performance Bond (履行ボンド)

Performance Bond は、請負者が書面による契約内容に即した履行(所定の工程と仕様に従って工期内に約定の請負金額によって施工を完了すること)をボンド会社が保証するものである。請負者が債務不履行になった場合、発注者は請負者の工事続行不能を宣言するとともに、ボンド会社に対して Performance Bond に基づく工事完成義務の履行を請求する。一般に保証金額は請負金額の 100% である。Performance Bond は原則として Bid Bond と一体で発行されるため、これを前提に保証料率が定められている。また、一般的には法令や規則、請負契約書等により原則 1 年間の瑕疵担保期間が定められているが、発注者が長期間にわたる瑕疵担保を必要とする場合は、別途 Maintenance Bond (瑕疵担保ボンド)が必要となる。Performance Bond に付随した Maintenance Bond の場合、付保割合は基本的に Performance Bond と同じであり、連邦政府の発注工事では 100%、州政府発注工事では 25%~100% となっている。

③ Payment Bond (支払ボンド)

Payment Bond は当該工事に投入された労働または資材について、労働者、資材企業及び下請企業への支払をボンド会社が保証するものである。

民間工事では Mechanics' Lien (建設工事先取特権) が認められているため、元請建設会社が労働者、資材企業及び下請企業に対する支払をしない場合、たとえ発注者が元請建設会社に対して工事代金を適正に支払っていたとしても、労働者、資材企業及び下請企業が Mechanics' Lien (建設工事先取特権) を行使することにより発注者は当該建設物を利用でき

きなくなる。

公共工事では **Mechanics' Lien**（建設工事先取特権）が認められていないため、元請建設会社が債務不履行になった場合に、下請企業や資材企業が発注者に対して代金の支払請求をすることを防ぐための担保として整備された制度と言われている。

【ボンドと **Letter of Credit** との相違】

米国では連邦政府や地方政府の発注工事において、ボンド以外の代替手段が認められている。代替手段には現金等価物、**Letter of Credit**（信用状）、**Individual Sureties**（個人保証）、**Self-Surety**（自己保証）等があるが、ここでは、これらの代替手段の中で銀行が行う **Letter of Credit** について、ボンドとの相違を中心に記載する。

通常、**Letter of Credit** は建設会社の銀行における信用枠を使って発行される。**Letter of Credit** は発注者に対する金銭的な保証を行うものであり、ボンドのような工事を完成させるという役務的機能はない。また、ボンドを発行する際、ボンド会社は建設会社の財務状況だけでなく、経営内容や施工能力等についても審査するのに対し、**Letter of Credit** を発行する際、銀行は建設会社の財務面の審査しか行わないため、資金力さえあれば悪徳業者でも **Letter of Credit** を取得できるという指摘がなされている。発注者にとっては当該工事を施工する能力等についてまで審査が行われるボンドの方にメリットがある。

また、建設会社の債務不履行に伴う発注者からの請求においても大きな相違がある。ボンド会社は発注者からの請求内容が妥当かどうかについてエンジニア等を活用して調査したうえで債務を履行するが、**Letter of Credit** は発注者からの請求が妥当かどうかを確認するプロセスはなく、請求があれば該当額をすぐに支払うことになる。発注者の請求については、その支払額や債務不履行の原因等において発注者側に責任がある場合などもあり、この点において建設会社にとっても、発注者の請求が妥当かどうか調査を行うボンドの方がメリットがあると言われている。

なお、アメリカではボンド制度が浸透しているため、建設会社が「ボンドは提出できないが **Letter of Credit** なら提出できる」という場合、発注者は「この建設会社は履行能力がない」と判断することになるようである。また、ボンドは通常 100%の **Performance bond**、100%の **Payment Bond** に加え、1年間の瑕疵担保保証がついている点でも大きな相違がある。

(3) 民間工事でのボンドの活用

近年、公共工事だけでなく民間工事においてもボンドを求められるケースが増加しているようである。民間工事の発注者に関しては、ボンドによって保全を図るよう強制する法律はないため、ボンドを求めるかどうかは発注者の完全な任意であるが、近年、主に以下の理由から民間工事においてもボンドを求められるケースが増加しているようである。

- ▶ 民間工事の発注者は建設会社の経営状態等を詳しく把握していないため、ボンドの有するスクリーニング機能を活用している。

- ▶ プロジェクトの大型化、施工技術の複雑化が進む中で、発注者はリスクを第三者に負担させたい意向がある。
- ▶ 発注者が金融機関から融資を受けて建設工事を発注する場合に、金融機関が発注者に対しボンドを活用するように求める。
 - ※ 工事の施工途中で建設会社が債務不履行となった場合、金融機関はローンの担保になっている当該建設物の所有権を取得することができるが、金融機関は残工事を施工するノウハウがないため、あらかじめボンドをつけることによって残工事がスムーズに施工されることを目的としている。
- ▶ ボンドが付いている場合、投資家としても「当該プロジェクトが安心して投資できる案件である」と判断することになる。

(4) ボンド関連プレーヤー

①ボンド会社

米国で保証業務を行おうとする場合、ボンド会社はライセンスを取得しなければならない。このライセンスの基準は各州の州法や州政府保険部の規則で定められており、内容は州によって異なるものの、一般的には「一定の余剰金基準」と「全ての保険会社が満たさなければならない免許制度基準と同様の基準」が設けられている。州政府保険部はボンド会社がボンド発行業務を行うことについてライセンスを与えるとともに、ボンド会社について定期的に調査を行っている。

また、ボンド会社が連邦政府の工事に関する保証証券を発行する場合、ボンド会社は米国財務省から許可を受けなければならない。財務省はボンド会社に対し財務面の審査を行い、1件当たりの保証金額の制限を設定している。

なお、米国の大手ボンド会社のほとんどは大手保険グループの子会社又は一部門である。保証事業を行うためには資本力と再保険能力が必要であることが、その理由である。

ボンド会社が行う事前資格審査は、建設会社の工事施工中における債務不履行を防ぐのに非常に大きな役割を果たしている。ボンド会社の **Underwriter**²は建設会社の営業経歴や信用力、財務力、経験、所有資機材、履行能力、施工中の手持工事、管理能力等を徹底的に調査し、当該建設会社が工事を完成させることができると判断した場合にしかボンドを発行しない。そして、保証がなされた後、建設会社の工事施工が難しくなった場合、ボンド会社は建設会社が債務不履行に陥らないよう手助けをする方法を検討する。不幸にも発注者から建設会社が債務不履行になったとの通知が出された場合、ボンド会社はそのクレームを調査・分析し、「建設会社に対して融資を行うなど工事の完成を確実にするための支援」「新しい建設会社が工事を完成させるための入札」「違約金の支払い」等の選択肢の中から対応策を検討することになる。

² 広義では引受を行う者の総称だが、社内においては引受審査業務を担当する職員を意味する。

図表1 ボンドの発行会社上位10社(2007年)*

会社名	保険料 (単位100万ドル)
Travelers Bond	\$1,017
Zurich Insurance Group	\$449
CNA Insurance Group	\$436
Safeco Insurance Group	\$423
Liberty Mutual Insurance Group	\$341
Chubb&Son Inc.	\$303
Hartford Fire&Casualty Group	\$223
HCC Surety Group	\$163
Arch Capital Group	\$127
ACE Ltd.Group	\$119

*契約保証と商業保証を含む。

(出典) The Surety & Fidelity Association of America (SFAA) 「Top 100 Writers of Surety Bonds—United States & Territories & Canada」2007年(暫定版)

②Bond Producer (Broker・Agent)

ほとんどのボンドは保証業界・建設業界に関する見識を有している Bond Producer を通じて手続がなされる。Bond Producer はボンド会社もしくは、ボンド仲介を専門とする会社で勤務している。米国においてボンド手続の大半が Bond Producer を介して行われているのは、ボンド会社が費用対効果を追求した結果である。Bond Producer を介して手続を行わなければならない規制等はないが、ボンド会社にとっては Bond Producer を介した方が固定費の発生を抑えることができるという経営判断をしているようである。

プロフェッショナルな Bond Producer は複数のボンド会社と継続して取引しているため、ボンドを必要とする建設会社を適切なボンド会社にマッチングさせることが可能となっている。Bond Producer は建設会社が保証証券を取得する手助けをし、ビジネス面のアドバイスや経営コンサルティング、技術的な専門知識を提供する。ボンドを利用している建設会社は、Bond Producer から様々なアドバイスを受けられるため、債務不履行に陥る可能性が低くなると言われている。Bond Producer は弁護士や金融機関、公認会計士を含む、建設会社の外部アドバイザーグループの重要な部分に位置している。

建設会社が Bond Producer との関係を強化すれば、自ずとボンド会社との関係も発展することになる。優秀なボンド会社や Bond Producer は建設会社の保証能力の維持・増進の手助けが可能である。

Bond Producer の役割を整理すると以下のとおりである。

- 建設会社の要望や特徴と、その企業をサポートできるベストなボンド会社をマッチ

ングさせること。

- ▶ 経営上のアドバイス、マネジメント・コンサルティングサービス、または専門技術を提供すること。または、その分野の専門家を紹介すること。
- ▶ ボンド会社に提出するための財務資料を収集すること。また財務諸表からその企業の正味運転資本、自己資本、直近売上高等の分析を行うこと。
- ▶ 建設会社が過大なリスクを負っている場合、契約書類を精査すること。
- ▶ 建設会社の能力と整合性の取れた与信枠をボンド会社に提案すること。
- ▶ 建設会社の過去の契約債務履行に関する裏付調査を行うこと。
- ▶ ボンド会社の特別な要求に対する提出資料等の調整を行い、正式な書類提出並びにプレゼンテーションのガイド役となること。
- ▶ 工事の進捗情報、財務情報、経営計画などを通して、建設会社とボンド会社のコミュニケーションを維持すること。

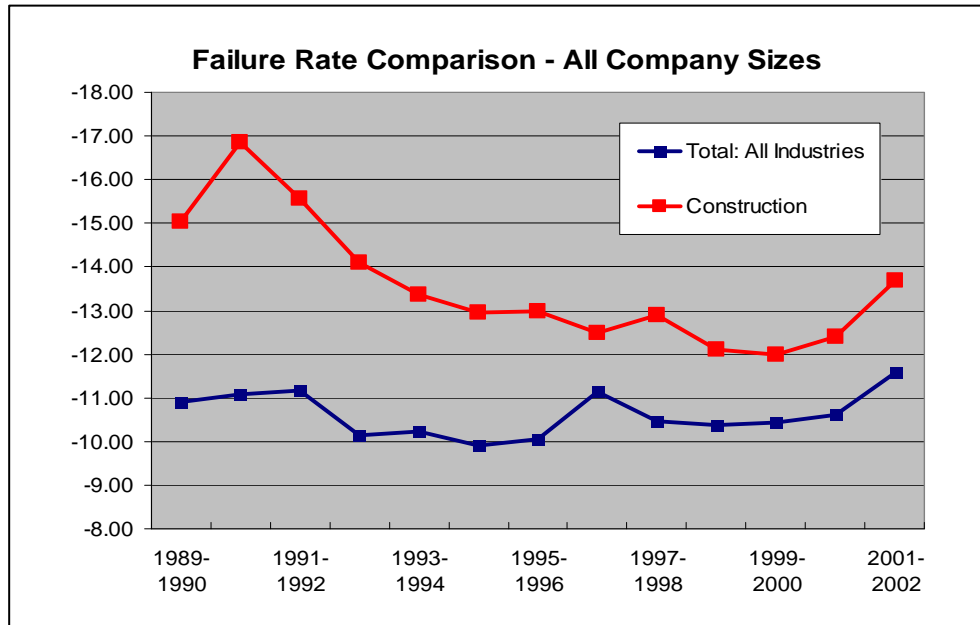
2. 請負者の倒産と債務弁済

(1) 倒産と債務弁済の状況

建設会社は他の企業に比べ倒産率が高い状況にある。1989年から2002年までの米国建設産業の平均倒産率をUS Censusのデータで見ると、14%弱となっている(図表2参照)。

もし、ボンドが付されていない工事で建設会社が債務不履行に陥った場合、納税者、発注者、金融機関が費用負担をしなければならないが、発注者がボンドを付けることによって、これらの費用をボンド会社に負担させることができる。The Surety & Fidelity Association of America (SFAA)によると、1992年以降、ボンドに関連して100億ドル以上の支払を行ったとのことである。ボンド業界は民間工事においても2005年に1億800万ドル、1995年以降で13億ドル以上の損失を出している。民間工事における特に大きな損失は商業ビル、教育施設、オフィスビルに関連するものであった。

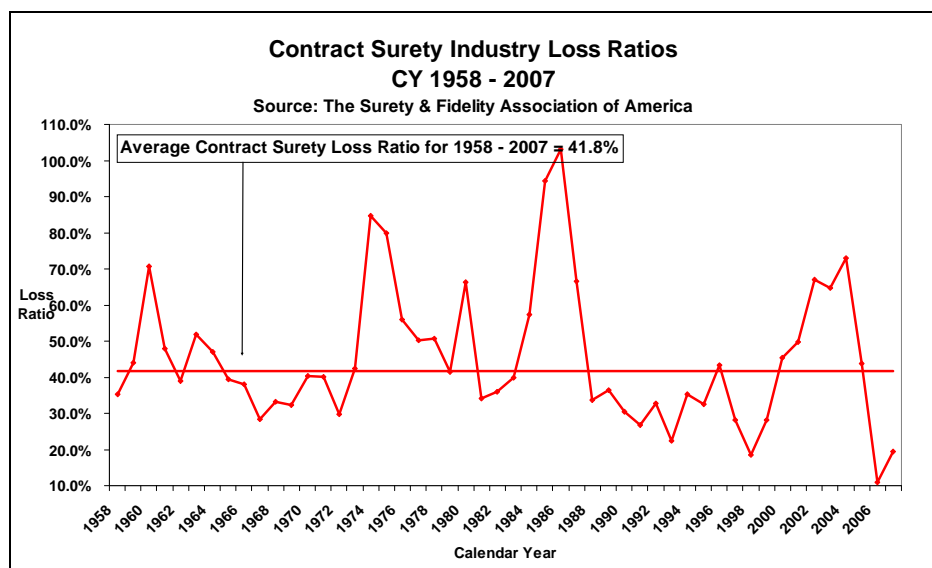
図表 2 米国建設業の平均倒産率（全業種比較）



（出典） US Census : 1989—2002 Business Information Tracking Series

また、次の図表は過去 49 年間における建設関連の保証に係る Loss Ratios（損失率）である。ボンド業界では、収益が良い時期と多くの損失を出す時期を周期的に繰り返している状況にある。また、49 年間の Loss Ratios の平均は 41.8% であり、これにコストを加えると、49 年間のボンド業界の収支は均衡した状態になっている。これはボンド会社の株主にとっては幸せな状態とは言えないものの、ボンド制度が有効に機能していることを示していると言えるだろう。

図表 3 Surety Loss & Profitability



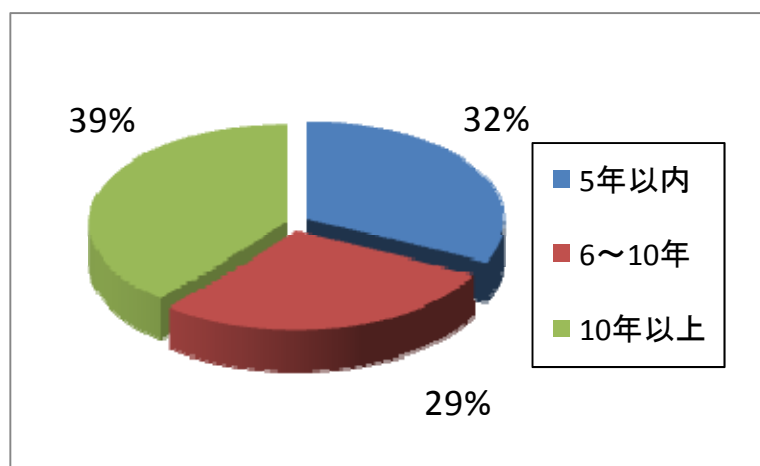
（出典） SIO : Contract Surety Bonds Understanding Today's Market

建設会社が財政難になる主な理由としては、過小資本と利益率の低さが挙げられる。ボンド会社の役員もリスク要因として「負担の大きい契約」「無分別な発注者」「不正もしくは不備のある契約」「資材価格の高騰」「熟練技能労働者不足による人件費の高騰」が最終的に財政難につながることになると指摘している。また、建設会社が債務不履行に陥る理由として「低価格受注」も挙げられている。

ところで、米国における倒産についての議論をする際には、米国と日本における「倒産」の相違についての理解が必要である。米国では、日本と異なり手形不渡情報の交換や金融機関取引停止処分がないため、建設会社の倒産に関する情報入手は、裁判所又はマスコミによるものが第一歩となるのが一般的である。また、法的倒産手続の申請があると、債権者が保有する担保権行使権が停止されるため、法的倒産手続を申請した企業でも、従来と変わりなく営業を行うことが可能である。また、裁判所の関与がほとんどなく、事業者の倒産（再生）のほとんどは経営トップの交代程度で、従前の体制を維持しながら再建を進めることができる。これらの理由から米国では早い段階で法的倒産手続を申請する企業が多いと言われている。

なお、Dun & Bradstreet 社の企業倒産レポートによれば、建設会社の倒産のうち、「設立後 5 年以内」に倒産した企業が 32%、「6～10 年」で倒産した企業が 29%、「10 年以上」で倒産した企業が 39%という結果が出ている。企業の歴史が長ければ、経営ノウハウの蓄積や信用力の増加等により経営が安定すると思われがちだが、企業経営の安定性は営業年数と必ずしも比例していないことがわかる。

図表 4 Failure Rates



(出典) Dun & Bradstreet Business Failure Record, 1990－1997

(2) 保証弁済

ボンド業界では 2001～2004 年にかけて大きな損失を被ったことを受け、各ボンド会社は引受審査を厳格化している。かつて景気が良い時期は、引受審査業務の要領を見ずに（要

領に基づかず) 保証をしているような状態だったようだが、その後、景気が悪化し、建設会社の債務不履行が増加したため、ボンド会社が引受審査を厳格化したようである。また、ボンド会社は、ほとんど全ての建設会社に対し、債務不履行が生じた際の個人保証(所有不動産等)を取るようになってきている。一般に米国においては「法人=Limited Liability Corporation」と言われ、企業の責任は法人に限定されており、債権者は個人資産にまで請求をしてはならないことになっているが、2001~2004年にかけてのボンド会社の損失が非常に大きかったこともあり、ボンド業界では引受審査基準の厳格化とともに「General Indemnity Agreement(損害補償に関する合意)」を締結し、そこで、個人資産から回収されても構わない旨の約定を記載させたうえで保証を行うようになったようである。また、ボンド会社の引受審査の厳格化に伴い、ボンドを取得できない建設会社が増加しているようである。

3. ボンド市場の動向

1990年代における好景気においては、建設会社の債務不履行も少なく、多数のボンド会社が市場に新規参入し、ボンド会社間における保証獲得競争が激化することにより、保証引受審査が緩和され、保証引受能力が過剰になる状況が見受けられた。その後、2000年に入り景気が急速に減速し始めると、建設会社の債務不履行が増大し、ボンド会社は多くの損失を計上することになり、建設会社だけでなく、ボンド会社の再編・淘汰も進んだ。現在は、2000年代前半に多くの損失を被った反省を踏まえ、引受審査の厳格化、与信管理、プロジェクト分析という基本に立ち戻ることによって2005~2007年にかけて安定した経営を維持している状況にある。

一方で、建設会社においては、引受審査の厳格化に加え、9.11テロやエンロン、Kマート事件等による再保険市場の縮小などもあり、従来に比べボンドの取得が困難になっている傾向にある。再保険市場は年間契約であるため、特に工事期間が長期・複数年にわたる大型工事においては、ボンドの獲得が容易でなく、複数のボンド会社による共同保証等によりボンドを獲得する事例が増加している。また、民間工事でのボンドを求められるケースが増加したことも再保険市場の容量に影響を与えているようである。

現在、米国では非住宅建設市場が行き詰まりを見せている。サブプライム・ローンの損失が未だに銀行の信用融資にマイナスの影響を及ぼしており、赤字の膨らむ州の数が増えている。そのため、ここ数年にわたり建設市場に見られた力強い成長も、厳しい状況を迎えている。こうした景気の陰りから判断すれば、建設プロジェクトの件数が減り、1件当たりの入札参加企業数は増え、受注競争が激化することになり、建設会社の利益幅が減少し、債務不履行の件数も増えると思われる。

SFAA および National Association of Surety Bond Producers (NASBP) の話によると「2008年は発注者からのクレームもボンド会社の損失も増加している。また、2009年になればさらにボンド会社の損失が増加すると予測している。その結果として引受業務の審査

基準も厳しくなり、建設会社が淘汰されることが予測される。」とのことであった。また、「経営が厳しくなった場合は、せめて施工中の工事を全て完成させて会社を閉鎖し、破産宣言を避けることが望ましい。破産宣言を受けると融資もボンドも受けられなくなる。とにかく工事を完成させて、ボンド会社や金融機関に迷惑をかけず、破産宣言も受けないことが大事である。」との話であった。

4. まとめ：米国に見るボンド機能

既に述べたとおり、米国におけるボンド制度は、業者数の急激な増加、請負者選定における発注者の恣意性、贈収賄等の不正行為等に端を発し、1894年に **Heard Act**（ハード法）の誕生により、公共工事については一般競争入札に付すとともにボンド会社の保証を要求することになった。ボンド会社によるスクリーニング機能により、技術と経営に優れた建設会社がボンドを取得することができるという仕組みは、現在に至るまでその重要性に変わりはないようである。また、ボンドの取得にあたっては、必ず **Bond Producer** を通じてボンド会社からボンドを取得するというダブルチェックシステムが確立されている点も、特徴としてあげられる。このように、工事の施工能力に関し発注者ではなく、第三者が独立した立場で判断するため、談合などの不正を防ぐことが可能になる。このようなスクリーニング機能は、契約金額も大きく、また物品契約と異なり契約後に施工に着手するという特殊性を有する建設工事においては非常に重要な役割を担っている。

現在、建設会社は過去に受注した工事を多く抱えた状態にあり、好景気の時期にキャッシュ・フローを蓄えた企業は今回の不景気を持ちこたえることができると考えられ、短期的な債務不履行は増えないと言われているが、景気後退が長引けば状況は変わるだろう。

今後の建設業界の経済見通しは民間市場の回復とオバマ新大統領による施策に大きく影響されることになると思われる。そして、このような環境の変化にあつては、建設会社の資格を事前に審査してボンドを発行する「ボンド業界」の役割がますます重要になると考えられる。

(担当：研究員 釜崎 耕司)

II. 韓国の景気対策の最新動向－財政出動を中心に

(財)建設経済研究所 研究理事 丸谷 浩明

当研究所では、世界的な景気後退の対応として各国が実施している景気対策の状況を把握し、連載してきています。今回は、日本と同様、輸出減少で大きな影響を受けている韓国の概説です。早くから環境・エネルギー対策に着目しており、また、労働政策も注目されます。

1. 韓国の経済状況

韓国の GDP 成長率は 2007 年には 5.1%であったが、2008 年は 2.2%にとどまった。アジア通貨危機（1998 年）以降では最低の伸び率である。2008 年第 2、第 3 四半期には前期比成長率が 0%台に低下し、第 4 四半期にはマイナス 5.1%と大きく落ち込んだ。世界的な景気後退による外需縮小で輸出が急減し、自動車や半導体などの製造業の停滞が設備投資や個人消費の減少をもたらした。また、最大の貿易相手国の中国の経済減速の影響も大きかった。

2009 年の第 1 四半期の速報では、GDP 成長率はプラス 0.1%と横ばいとなった。総固定資本形成の建設部門の 5.3%の伸びと、政府の最終消費支出の 3.6%の伸びが支えた構図が見て取れる。

図表 1 経済活動種別・支出別成長率 (2005年価格)

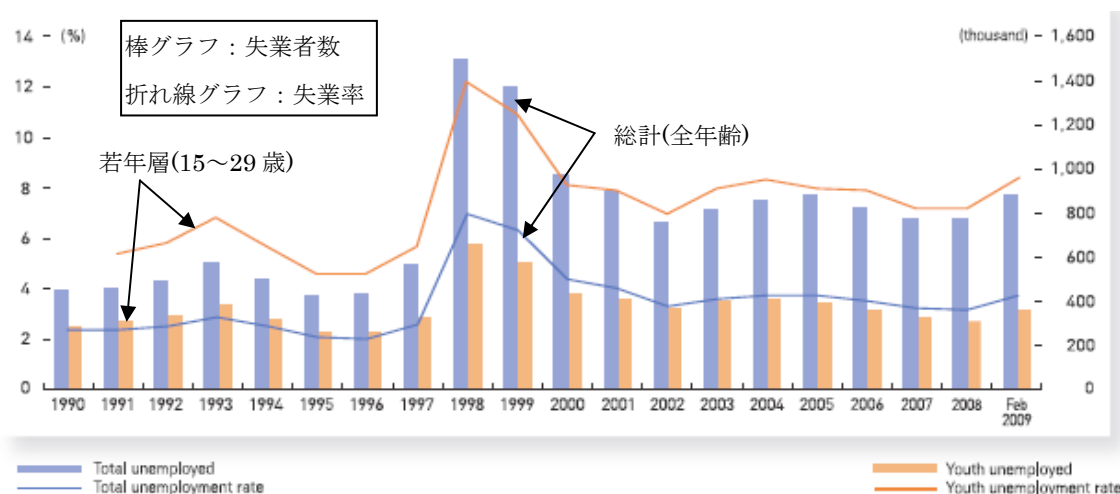
(前期比変化率)

	2007					2008 ^P					2009 ^P
	1/4	2/4	3/4	4/4	年	1/4	2/4	3/4	4/4	年	1/4
国内総生産	1.5	1.5	1.3	1.3	5.1	1.1	0.4	0.2	-5.1	2.2	0.1
最終消費支出	1.8	1.5	0.8	0.5	5.1	1.1	0.2	0.2	-3.4	1.6	1.2
（民間）	1.7	1.5	0.9	0.4	5.1	1.1	-0.2	0.0	-4.6	0.9	0.4
（政府）	2.4	1.4	0.4	0.7	5.4	1.2	1.4	1.1	1.0	4.2	3.6
総固定資本形成	1.9	-0.9	-1.1	3.1	4.2	-1.6	0.1	0.1	-6.5	-1.7	0.2
（建設）	-0.1	-2.2	-0.4	2.9	1.4	-2.5	-0.3	0.1	-3.0	-2.1	5.3
（設備）	6.0	1.2	-3.0	3.8	9.3	-0.4	0.4	0.2	-14.2	-2.0	-9.6
財・サービス輸出	6.3	2.1	1.7	6.5	12.6	0.0	2.7	-0.4	-8.9	5.7	-4.2
（財）	5.4	2.6	1.5	7.1	11.9	-0.7	2.5	-0.9	-12.6	4.1	-3.4
財・サービスの輸入	4.5	4.2	0.6	5.6	11.7	-0.8	2.9	1.1	-14.2	3.7	-8.7
（財）	3.8	5.0	0.3	5.9	10.9	0.1	3.0	1.2	-15.7	4.6	-7.0

注1) 卸売、賃貸、レストラン・ホテル、交通・倉庫、金融仲介、不動産、情報・通信、ビジネス活動、公共活動、警備・強制社会保障、教育、保険、社会活動、レクリエーション、文化、スポーツその他のサービス活動を含む。

出典：Economic Statistics System, The Bank of Korea http://ecos.bok.or.kr/EIndex_en.jsp

図表2 失業率と失業者数



出典：Economic Bulletin Vol.31, Issue No.4, Korean National Statistical Office
<http://english.mosf.go.kr/media/etc/631ecffb0795d21959427ab3714dc953.pdf>

失業率を見ると、アジア通貨危機の水準には至らないものの、2009年2月（季節調整後）の3.5%に続き、3月（同）は3.7%となった¹。これは、2005年10月以来約3年半ぶりの高水準である。特に若年層（15歳～29歳）の失業率がかなり高い。

2. 経済対策

韓国政府は、厳しい景気減速に対する経済対策として、2008年10月に民間銀行などへの金融支援、不動産・建設会社の救済措置（19兆ウォン）を発表し、続いて11月には総額14兆ウォン（1兆1,000億円）の対策を打ち出した。11兆ウォンの財政支出と3兆ウォンの減税であり、先行の対策と合わせて33兆ウォン、GDPの3.7%に相当する規模である。

11兆ウォンの財政支出の内訳は、社会資本投資の拡大などを通じた地域活性化に4兆6,000億ウォン、中小企業・零細自営業者、農漁民支援に3兆4,000億ウォン、低所得層の福祉支援拡大に1兆ウォン、青年など失業対策の強化に3,000億ウォン、地方財政の拡大に1兆1,000億ウォン、公企業の投資拡大に1兆ウォンである。減税は、臨時投資税額控除の適用期間を1年間延長するとともに、対象地域を拡大した。政府は、早期の効果実現のため、2008年12月から予算執行手続に入った。

さらに、2009年3月には、追加景気対策として低所得者対策など6兆1,000億ウォン分を發した。

(1) 政府予算

韓国政府は、以上の経済対策の予算措置のため、2009年3月24日、29兆9,000億ウォン

¹ 図では、2月までの数字が示されている。

ン（約 2 兆 500 億円）と過去最大規模の補正予算を編成、議会は 4 月 29 日にこれを成立させた（ただし、減税幅を 5,000 億円の減額）。アジア通貨危機直後の 1998 年 2 月に組まれた補正予算の 2 倍以上の規模で、新規の財政支出は 17 兆 7,000 億ウォンである。政府は、民間投資の拡大と合わせ、今年の経済成長率を約 2%引き上げる効果を期待している。なお、李明博（イ・ミョンバク）大統領は、2009 年 1 月下旬に経済関係閣僚を刷新し、金融機関等への支援強化を図った。

(2) グリーンニューディール政策

韓国の景気対策の柱として、「グリーンニューディール政策」をあげることができる。李大統領が 2008 年 8 月にグリーン成長を国家の新しいビジョンとして提示し、2009 年 1 月に、「グリーンニューディール事業の推進方策」を発表した。この政策への支出が、景気対策の財政措置の一定部分を占めている。グリーンニューディール事業について、政府は、雇用を創出する「ニューディール政策」と潜在成長力を高める「グリーン成長政策」を同時に実現すると強調している。同事業の推進のため、グリーン成長委員会を大統領直属の委員会として発足させ、首相が共同委員長に就任している。

1 月発表の推進方策によれば、2012 年までの 4 年間に総額 50 兆ウォン（約 3 兆 5,000 億円）を投資し、先進国並みの技術力を確保し、合計 96 万人の雇用を創出（うち 10%は若手失業者が享受と想定）、2009 年だけでも 14 万人の雇用を創出するとしている。対象となるのは次の 4 大分野であり、そこに 9 件の中核事業（39 兆ウォン）と 27 件の関連事業（11 兆ウォン）を推進するとしている。

- ・第 1：新・再生エネルギー産業の育成、エネルギー節約、資源の再活用など資源節約型の経済を実現する事業
- ・第 2：グリーン交通網の整備など便利で快適な生活環境と生活の質を高める事業
- ・第 3：炭素の削減と水資源の確保など地球の将来と次世代の安全のための予防的事業
- ・第 4：産業・情報のインフラの整備など未来への備えとエネルギー効率を高めるための基盤事業

主な事業は次のとおりである。

- ・水害予防や水資源の確保、グリーン生活空間の創造などを目的とする 4 大江（漢江（図表 3 中の 6）、洛東江（同 13）、錦江（同 8）、榮山江（同 11））の再生を、地域経済の活性化と国家発展のために活用する事業で、護岸整備、流域ダム建設、公園の建設、浚渫、生態系保存などを含む。20 兆ウォンを投じ、28 万人の雇用創出効果を見込む。
- ・2009 年 7 月に量産されるハイブリッドカーの購入促進に向け、自動車登録時に課せられる農漁村特別税（登録免許税の 20%）の免除、個別消費税、教育税、取得税、登録税、公債割引を行い、総額約 310 万ウォンの購入負担の減免を行う。
- ・鉄道、自転車など低炭素交通手段に対する投資拡大。ソウルと地方をつなぐ韓国高速鉄道（KTX）の路線整備（2010 年の京釜高速鉄道の完全開通を早め、2017 年の湖南

高速鉄道開通も繰り上げる)。4 大川沿いに全長 1,297 キロの自転車専用道路の建設など。

- ・ 太陽熱、地熱、潮力、風力、水素燃料電池など、新・再生エネルギーを韓国が経済性を持つ分野を中心にさらに発展させる。これを一般家庭に普及させる。例えば、太陽電池産業の育成のため太陽電池製造施設へのエネルギー節約施設投資税控除（20%）を実施し、廃棄物固形燃料化施設などを 57 箇所を設置するとともに、海洋エネルギーを使った発電所を建設し 2020 年までに 112 万世帯へ電力を供給する。
- ・ 国土、エネルギー、水資源、建物などに関する情報を国家空間情報システムに統合発展させる。
- ・ 山林資源の価値を高めるため森林育成も推進する。
- ・ 太陽熱や地熱、風力などを活用した環境にやさしいグリーンホーム 200 万個の建設。
- ・ 公共部門の高エネルギー効率で環境にやさしい建物を増加させる。
- ・ 公共施設の照明を発光ダイオード（LED）に変更、学校施設も低炭素の環境配慮型に転換する。



図表3 4大江の位置図²



図表4 川沿いの公園のイメージ³

(3) 家計、企業等への対策

政府は、家計、消費の刺激策として所得税率の2%引き下げを行い、2009年3月の追加景気対策で、低所得者（260万人）支援に消費クーポン（商品券）2兆6,000億ウォンを含む5兆7,400億ウォンを支出すると発表した。

企業支援としては、2009年1月から法人税率を13～25%から10～20%へと引き下げ、

² 出典：Wikipedia 英語版 http://en.wikipedia.org/wiki/River_of_Korea

³ 出典：KOREA.net, Gateway to Korea

http://www.korea.net/news/news/newsView.asp?serial_no=20081216006

法人が非事業用土地を譲渡する際に課される法人税率の 30%の追加課税を見直した。さらに、産業銀行、企業銀行、輸出入銀行などの公的金融機関への増資を 5 兆 6,000 億ウォン行い、企業の流動性を支援している。

また、年金・保険改革として、基礎高齢年金について、高齢者の貧困緩和及び財政需要を考慮して国民年金と統合などを検討し、雇用保険について、零細自営業者も加入できるような制度を改善した。

住宅対策としては、住宅金融公社について 2,000 億ウォン増資し、住宅ローン供給を増やすこととした。

(4) 雇用への取組み

2009 年 2 月 23 日に、「労使民政非常対策会議」の全体代表会議は、「経済危機克服のための労使民政合意」（前文と 64 項目の本文）を採択した。同会議は、1 月に韓国労働組合総連盟と韓国経営者総協会の提案で発足し、韓国初の民間主導の合意である。さらに、労使政だけでなく、市民団体、宗教団体、有識者等も参加したことに特徴がある。

その合意内容の概要は、Dynamic Korea⁴の記事によれば、以下のとおりである。

- ・ 経済危機を克服する期間、労働者側はストライキを行わず、賃金の凍結、返却または削減を受け入れる。経営者側は、不当労働行為を根絶し、経営上の理由による解雇を回避して既存の雇用水準を維持する。
- ・ 企業は、構造調整が避けられない場合も、一方的な人員整理は行わず、希望退職を最大限に活用する。特に大企業は、社内下請け、協力会社の労働者の雇用安定を積極的に支援していく。
- ・ 労使は、各事業場の実情に合わせ、体制の改編、労働時間の短縮、賃金ピーク制の導入・拡大、(交替制) 求職・休業及び無給の帰休月(年)の制度導入、人材の配置転換、教育訓練(休暇)、在宅勤務等、様々な制度を通じてワークシェアリングに取り組む
- ・ 政府は、このような労使の痛み分けの努力を、税制支援、一時的な社内勤労福祉基金を活用した生計費の支援等により支持する。また、政府は、社会的セーフティーネットを積極的に拡充する。
- ・ 民間部門では、非正規職、失業者、貧困層が経済危機を乗り越えられるよう、社会貢献活動を展開する。
- ・ 市民社会は、ワークシェアリングを実践する企業の製品を優先的に購入する。
- ・ 労使民政は、合意事項が確実に履行されるよう履行点検チームを共同で構成・運営し、政府がそれを支援する。

以上の合意にも関連した政府の雇用対策は、補正予算で 4 兆 9,000 億ウォンを確保し、以下を実施することとし、55 万人の雇用創出をめざすこととされている。

- ・ 中小企業と公共部門で 4 万 8,000 人の青年インターン制度を導入。青年未就業者をイ

⁴ 在日大韓民国大使館が管理するウェブサイト

ンターンとして採用した中小企業に 2 万 5,000 人分の賃金の 50%を支援する。また、中央政府 6,000 人、地方自治体 7,000 人、公共機関で 1 万人の青年インターン制度を実施する。

- 元請企業の生産中断などで生産減少が予想される場合などにおいて、企業が雇用調整の代わりに休業、休職、訓練などで雇用を維持した場合、政府の雇用維持支援額を中小企業で賃金の 4 分の 3、大企業で賃金の 3 分の 2 に引き上げる。
- 週 40 時間勤務の早期導入で労働者数が増加した中小企業への人件費支援（勤労時間短縮支援金）を、労働者一人当たり 4 半期当たり 180 万ウォンから 240 万ウォンに引き上げる。
- 低所得層 1 万人に対して、段階別就業支援サービスを提供し、このプログラムを通じて就業できた場合、100 万ウォンの「就業成功手当」を支給する。
- 零細自営業 1 万人に対して、廃業後の再就職、業種転換のための職業・創業訓練プログラムを導入する。生活費貸付を年利 3.4%で一人当たり最高 600 万ウォンを提供する。
- 非正規職の使用制限期間を緩和する。
- 派遣許可業種（現在 32 種）に対する規制を大幅に緩和する。
- 補正予算に社会サービス分野に 3,000 億ウォンを投入し、3 万 5,000 人の雇用を創出する。例えば、「地域社会サービス青年ベンチャー」は、就職で苦勞している地方の大学卒業者を中心に、青年らに有望な社会サービス分野のベンチャー創業機会を提供するもので、6,600 人の青年の雇用創出を見込む。

(5) 金融政策

中央銀行である韓国銀行は、2008 年 10 月以降、5.25%であった政策金利を 6 回利下げし、2009 年 2 月に 0.5 ポイント引き下げ 2.00%となっている。

2009 年 2 月に銀行への公的資金の注入のため、20 兆ウォン規模のファンドを発足させた。さらに、政府系の韓国資産管理公社は、2008 年 12 月に 1 兆 7,000 億ウォン台の貯蓄銀行の不良債権を買い取ったが、さらに 4 兆ウォン台の金融機関の不良債権を買い取る。不良債権処理への公的資金投入は、10 年前のアジア通貨危機以来である。

3. 今後の経済の見通し

政府は、2009 年の経済運営のキーワードを「生存」、「転換」、「攻勢」としており、対策に努めている。2009 年 3 月、政府の企画財政部は、補正予算の効果により 2009 年の成長率は 0.8%上がり 2010 年の成長率引き上げ効果は 0.7%としている。55 万 2,000 人分の雇用を創出するとしている。

また、4 月には、2009 年の実質 GDP 成長率をマイナス 2%程度とする経済見通しを発表し、四半期別では、第 2 四半期に前期比プラス成長に転換するとしている。もし、マイナス成長となれば、1998 年以来 11 年ぶりとなる。

韓国銀行は、4月に2009年のGDPの見通しを、従来の2.0%成長からマイナス2.4%に下方修正した。上半期はマイナス4.2%、下半期はマイナス0.6%を見込む。2010年には3.5%のプラス成長を予想している。

一方、報道によれば、韓国の経済の先行きに厳しい見方をしていた外国系銀行が相次いで韓国の今年の経済成長率予測値を上方修正している。マイナス4~5%からマイナス2~3%程度への上方修正が3社程度報道されている。韓国政府の効率的な景気浮揚策と輸出回復見通しを評価したようである。

Ⅲ. 島の建設会社は雇用が大事

ー建設会社の社長インタビュー ③中野建設株式会社(鹿児島県薩摩川内市)ー

建設会社の経営者へのインタビュー第三回目は、鹿児島県薩摩川内市の中野建設株式会社 中野社長へのインタビュー記事をお送りします。

——鹿児島県薩摩川内市。インタビューを快諾していただける旨が記載されたメールはそこからやってきた。合併前の川内市は知っている。鹿児島県の西の方だ。羽田から鹿児島まで飛んで、列車かバスで川内市まで移動して。おおよその行程の見当はついた。しかし合併で島が含まれていたとは——

前回のシマダ株式会社に引き続いて建設会社の経営者へのインタビュー記事を掲載する。今回は中野建設株式会社。鹿児島県薩摩川内市に本社を置く建設会社で資本金は3,850万円である。

早速行程を組むべく本社所在地を地図上で調べる。中野建設株式会社の本社所在地は薩摩川内市下甕町となっているが、“甕”が読めない。そのままコピー&ペーストでWeb検索すると、海と陸の関係が想像していた位置と逆転している。確か海は西だから左側になければならないはず…ところが海が右側に位置している。縮尺を変更してようやく理解できた。島なのだ。

そうとなれば行程は単純になる。最終的なアプローチ手段は船になるから、船の時間に合わせる形で旅程を組まざるを得ない。我々に選択の余地は全くなかった。しかも



中野建設株式会社 本社にて
ー中野建設株式会社 中野社長ー

メールには“甕島～串木野間の航路に就航している2隻のうち1隻がちょうどドック入り”、“荒天で昨日は全便欠航”とある。こんな不安材料だらけで果たして旅程が組めるのか？スムーズに行って帰ってくることができるのか？

甕島列島の概要

ここで甕島について簡単にご紹介させていただく。

(1)地域概要

甕島列島は九州本島の西側約30kmの東シナ海上に位置している。列島を構成する主要な島は上甕島(45km²)、中甕島(7km²)、下甕島(66km²)である。



甌島の位置(鹿児島県薩摩川内市)



甌島列島を構成する島々

各島とも地形は急峻で、標高 300~600m の山脈が連なり全体的に平地が少ない。気候は温暖であるが夏季の台風、冬期の季節風の影響を強く受ける。冬期は特に列島の西側は強風が吹き荒れているのに対して東

側はやや穏やかな気象条件となっている。

(2)人口

6,206 人(平成 17 年国勢調査)

(3)島内インフラ

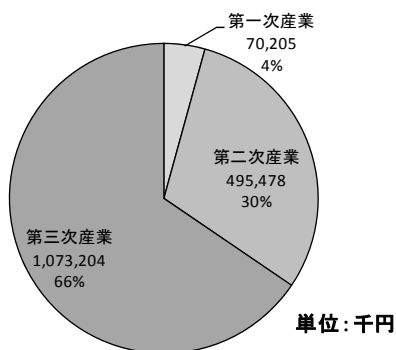
甌島を縦貫する道路として上甌島の県道

桑之浦里港線、上甌島と中甌島を結ぶ県道黒浜水深線、下甌島の手打藺牟田港線がある。特に上甌島～中甌島間については平成5年3月に二つの架橋により両島が結ばれ上甌村が一体化されるなど道路事情について改善が図られている。また中甌島～下甌島間についても平成18年度から藺牟田瀬戸架橋事業がスタートし、将来的にこれら3島は道路により一体化される予定である。列島内に空港は設けられていない。上甌島に2箇所、下甌島に3箇所カーフェリー対応の可動橋設備のある港が設けられている。

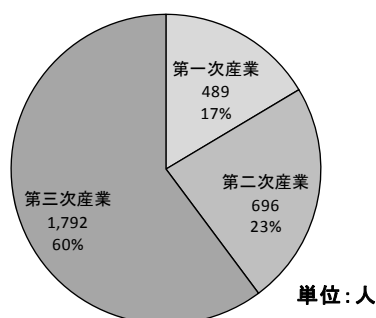
(4)産業構造

平成11年度の甌島列島の産業の状況について以下に示す(いずれも鹿児島県離島振興計画資料より抜粋)。

図表1 産業別生産高



図表2 産業別就業者数



これらによれば、第三次産業が最も生産高、就業者数とも多いことがわかる。また同資料によれば、第一次産業のほとんどを水産業が占め、農業、林業がそれに続いている。地形の関係で農業や林業はさほど行われていない。鹿児島県には甌島列島以外に種子島、屋久島等の離島があるが、甌島列島はその中でも最も面積が小さい。しかしいずれの離島についてもほぼ同様な産業構成となっている。

下甌島までの往路

不安だらけの中迎えた平成21年1月13日(火)。天候は晴れ。昨日の荒天がまるで嘘のようだ。今朝の天気予報では先方の天気もまずまずとのこと。心配したフェリーも“今日”は朝一番の便から運行しているという。本日中に甌島までたどり着かなければならない。中野社長とは明日14日(水)午前10時にお会いする予定である。

羽田10:30発JAL1867便は定刻通り飛び立つ。天気は快晴。途中富士山がきれいに見える。鹿児島空港12:20着、定刻である。

鹿児島空港からフェリーの発着場所である串木野新港(いちき串木野市)まで陸路で移動となる。ちょうど空港からJR鹿児島本線串木野駅との間に路線バスが走っているがあいにく連絡が悪く、どこかで時間をつぶさなければならなかった。鹿児島中央駅を経由して串木野入りすることとなった。

鹿児島空港は鹿児島市内になく、霧島市にある。バスで移動するにせよ時間がかかるため、空港内で昼食をとる。市内までのバスの本数は多い。

経由地を確認せず行き先だけ確認して飛び乗った鹿児島中央駅行きのバスは割と席

が埋まっていた。うとうとしながら九州道を南下すると、左手に桜島が見える。南国鹿児島であっても桜島の頂上付近は冠雪することを初めて知った。



鹿児島で見つけたみかん(桜島小みかん)

途中市内を大きく迂回しながら鹿児島中央駅に着く。鹿児島中央駅は元西鹿児島駅で、新幹線乗り入れに伴い改称した。列車で串木野駅までおよそ40分。串木野駅からさらにバスで串木野新港に着いたのは午後四時半であった。

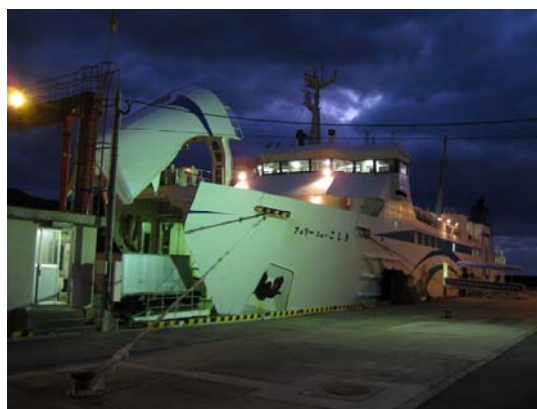
串木野新港から甑島までは甑島商船(株)によりフェリーと高速船が運行されている。今回の訪問期間中ちょうど高速船が定期検査のためドック入りしており、フェリーのみでの就航であった。そのため甑島までは通常4往復のところ半減して2往復となる。これから乗船する串木野新港 16:50 発長浜港行きは甑島へ向かう今日最後の便である。

串木野新港へ向かうバスの乗客はいかにもこれから島に戻るという出で立ちの人もいれば、釣り、用務客風の人もある。車内はほぼ席が埋まった感じ。

フェリーの待合室は混雑していた。無理もない。昨日は全便欠航していたのだから。まだ出航まで20分くらいあるが、既にフェ

リーは接舷しており、改札を待つ人の列ができていた。おそらくカーペット敷きの船室を押さえようとしている人だろう。乗船を待つ車の数はざっと20台ほど。仮設材や油圧ショベルを積載したトラックがおり、車の半数は建設関係と見える。

16:50 定刻串木野新港発。船積み前のコンクリート用骨材を左に見ながら港を出ると途端に動揺が激しくなる。船が持ち上げられる。船首が波を切り裂く音が聞こえる。波しぶきが盛んに窓ガラスに降りかかる。



串木野新港と甑島列島を結ぶフェリーニューこしき

少し落ち着いてからフェリーの中を探検する。乗船している“フェリーニューこしき”は総トン数940tのフェリーで車両甲板が一層、旅客甲板が二層、旅客甲板は下層が二等で上層が一等となっている。二等は船首側が2~4人掛けの座席室、船尾側がカーペット敷き(いわゆる雑魚寝)の船室となっている。中央に簡単な売店がある。座席は大体一人おき程度の間隔で埋まっている。カーペット敷きの船室も全てのコーナーが埋まっている。備えられたテレビは相撲中継が流され、乗客は思い思いにくつろいでいる。

暗闇の中およそ1時間半で最初の寄港地

“里港”に到着する。夜が暗い。里港はこの便の上甌島唯一の寄港地で、半数以上の人が下船、暗闇の中へと去っていった。

15分ほど停泊した後最終寄港地の“長浜”へと向かう。船室の窓には遠く近くに島の明かりが見えるが数は少ない。

長浜着 19:10。ホテルの迎えがきているはずだ。

宿泊先は“ホテルこしきしま親和館”。実は今回の訪問先である中野建設のグループ会社だ。甌島でホテルや旅館を探したが民宿ばかりで通年営業しているところがなかなか見つからなかったために教えていただいたところだ。2008年4月オープンというからまだ開業して1年経っていない。



ホテルこしきしま親和館
長浜港から徒歩で10分程度

到着時間が遅かったのでチェックイン後すぐに夕食をとる。用意されている食事の数は多い。自衛隊絡みのお客さんらしい。

訪問先のグループ企業であるから早速いろいろと尋ねてみる。

「いやあ、お客さん方、運がいいですよ。え。昨日まで海が荒れて船がでなかったのに(運がいいのは前もって確認済み)。こちらへはお仕事で？」

港まで迎えに来ていただいたホテルの番頭さんは50代で、中野社長と同期であるらしい。夕食が出されるのを見ながらこの島を訪れた目的を話していると、配膳中の女性も話の輪に入ってくる。中野社長の奥さんだということだから驚いた。

「旅館の方を手伝っていますが、あちらの方(建設業)は全然知らなくて…」

という奥さんは鹿児島市の方だとか。



ホテル内の食堂にて
向かって左手が中野社長の奥さん

「そういえば東京からお客さんが来ると話していたような…帰ったらよく伝えておきます。」

夕食はこの2、3日寒い日が続いたので暖かいものを、ということで海の幸は少なめ。明日に期待し、早々と就寝する。

明けて1月14日(水)。天候は晴れ時々曇り。時折風が強く吹く。旅館から中野建設本社までは1kmほど。途中訪問先が手掛ける法面工事等を見ながら海岸沿いを歩く。

建設会社二代目社長

「昭和58年まで大手建設会社に勤めていました。」

と語る中野社長は50代前半。中野建設株式

会社の二代目社長である。同社は昭和 40 年 5 月の創業。中野さんは昭和 58 年に戻られてから同社に入社して家業を手伝われていたが、経営に携わるようになったのは 30 代半ばぐらいから。従って経営に携わってからおよそ 15 年になる。

「こういう会社ですから。先代の背中を見ながら、自分もゆくゆくは、と考えていました。」

二代目社長(になるべき人物)を武者修行の形で同業者或いは関連会社に就職させる創業者も多いが、中野さんもその一人だということだろう。

離島における建設企業の実態

是非ともききたかったことがある。離島において建設企業をどのように経営しているのか？

「建設機械は全て自社機です。そのほかグループ企業になりますがコンクリートプラントを所有しています。セメントはもちろんですが骨材も九州本島から取り寄せています。」



薩摩川内市下甕町長浜地区の全景
左手にあるのが中野建設の生コンプラント

我々のイメージからすると、各島に中野建設クラスの建設企業が 1 社あり、建設の仕事を中心として、島のあり方や方向性を見出したり、イベントや観光などの分野で活躍するなど積極的に島の全ての物事に携わっているのではないかと思っていたのだがそうでもないらしい。調べてみても同じ島内(下甕島)に中野建設を除いて 3 社建設企業が存在している。

「ほとんど代替わりしてみんな二代目です。さらに三代目を仕込んでいる企業もあるようですが、こういうご時世なので戻って来なきゃ良かった、とグチをこぼしてましたね。」

「お互い良い意味で競争はしていると思いますが、何分仕事が減って…とにかく仕事の確保と雇用の確保が先決です。」

「この前の市議会選挙で下甕島から 2 名選出されました。まれなことで…上甕島からはゼロです。」

このように何社かが狭い島の中で存在している状況下において中野建設の強みは何か、と尋ねたところ、顧客獲得力が挙げられるとのこと。

「公共工事で顧客獲得力といわれてもピンと来ないかも知れませんが、最近総合評価等で技術点や工事成績において条件に合致する建設会社が私共だけという物件も出てきています。大いに自信がつかます。」

総合評価など自己 PR が必要とされるものについては自社と他社の差を付けていかなければならないが、島内の他社とは明らかに違ってきているという。

「今でも仕事だけきちんとしていればいいと考えている人が多いのではないのでしょうか。今は昔とは違います。」

厳しい中でも、発注者との協議、地域貢献、創意工夫の提案などで他社と差を付けていかなければならない。九州本島で地道に行っている情報収集やそれら早め早めの対応が実を結んでいると中野さんは考えている。

雇用の確保と多能工化が重要視される

中野建設の社員数は35名。基本的な区分としては事務＋現場だが、現場についても技術者＋技能者に区分されている。

「資格を持つ技術者も技能者も社員ですが技術者は月給制で技能者は日給月給制です。給料は年齢と技術、技能で決めています。」

社員数はそれほど大きく変動していないらしい。ここ何年か35名体制が続いているという。

「それほど大きく変動していませんが、大体社員の8割が固定層、2割が流動層です。2割程度が毎年というわけではありませんが辞めていき、中途採用等で採用、カバーしています。地元のハローワークを通じて雇用しています。」

雇用の問題で重要な点は何だろうか？

「やはり雇用し続けるということです。狭い島ですからほかに労働力を吸収できる大きな産業があるわけではありません。一度解雇すると島の中では食べていけませんから必然的に島を出ることになる。そうなるとう簡単には戻ってきません。」

子供の教育にも関係があるという。

「島の中には高校がありません。串木野とかが最寄りになりますが最低でも下宿させることになる。」

下宿となると仕送りが月10万は必要。島に暮らす人々にとってかなりきつい額だと

いう。子供が何人もいるような家庭ではもっと大変で、両親共働きができればよいが女性の働き場が島内には極端に少ない。

「だから子供の進学に合わせて島を離れる人も多いです。特に高校進学と同時にね。」

雇用し続けるために実践していることは何か、尋ねてみると返ってきた答えはこうだった。

「幾つかありますが、一つは多能工化です。社是として“一人四役”を掲げています。仕事が多かったときは実践する暇もありませんでしたが、ようやくその時が来たようです。」

雇用を守るために一人が何でもできるようにしているという。例えば昨日ダンプを運転していた人が今日はスコップを持って舗装の手元をやるとか、型枠を組み立てる人が鉄筋の組立もするとか、とにかく私はこれだけしかできません、ではダメで、何でもできないとこの島では役に立たないとのことらしい。

「現場代理人も油圧ショベルに乗ったりしています…最近、現場代理人は安全管理とか施工管理とか管理の方をしっかりとやるようにといわれていますが、人がいない以上はどうしようもないのです…」

地方、または少額工事においては通常現場代理人といえども一作業員であることが多い。地方の建設会社や少額工事における仕事のやり方と施工体制について、やはり認識を新たにすることが必要があるようだ。

「基本的に下請は使いません。特殊な工種が含まれていれば別ですが、普通は何でも自社で済ませます。外注したときの単価の高さもあります。」

その特殊な例が建築工事だという。建築

工事については島内に建築企業が存在しないため、上甌島か、串木野、薩摩川内市から連れてこなければならない。使用する資材についても同様である。

「元々過疎が進んでいる島なのでコンスタントに建築需要があるところではありません。せいぜい台風で傷んだ屋根を補修するくらいでしょうか。そのくらいなら自社でもできますが…」

こしきしま親和館は雇用の中心になる

建設工事の減少に備えて中野さんは幾つかその対応を考えている。

「せっかくこれだけの自然があるのですからもっと観光で売り出せないか私たちも行政も考えています。それによって雇用に創出できるのではないかと期待しています。」

そのための第一弾が“ホテル こしきしま親和館”ということらしいが、想定している範囲は非常に幅広い。

「ホテルは雇用と観光の中心であると考えています。ホテルでは食事を提供しますが、そのために必要なものは全て島内にあるものを利用します。またホテルを利用していただく観光客を安全に移動するためのインフラや島の中で楽しんでいただくための施設づくりを考えています。」

ホテルは単に宿泊するためだけのものではない。食事をしたり、そのホテルを利用して何か行う目的があるはずである。そういった幅広い面の整備が必要であり、それらの事業を通じて雇用が創出されるとともに確保される。

「例えば食事ですが、島で確保することを考えると、漁業だと港湾の整備、農業ですと農業土木といったことが必要になります。

基盤整備だけでなく漁業や農業にも直接携わることも必要になるかも知れません。」

という風に、様々な部分に波及効果が期待できる。そしてそれらで雇用が創出されると社長は考えている。

「観光にしたって島内を安全に移動するための基盤整備も必要です。また台風による災害も多いですから災害への備えも必要です。」

まさに“観光”をキーワードとして様々な雇用が創出されるが、その中心に位置しているのがホテルだということだ。

しかしホテルの経営は実際のところ厳しいらしい。

「畑違いの分野ですし朝から晩まで、年中無休ですから仕事としては厳しいです。」

将来に向けて

甌島列島を構成する主要な島は、上甌島、中甌島、下甌島の3島である。このうち上甌島と中甌島は架橋により一体化しているが、下甌島とは海(蘭牟田瀬戸)を隔てて分かれている。しかしここに海洋架橋を行うべく事業が平成18年度より進められている。

「列島が一つになることは大変意義のあることだと思いますが、それによる影響を考えなければなりません。」

特に影響を受けるのは資材関係だ。現在甌島列島内に中野建設所有も含めてコンクリートプラントが5カ所存在しているが、集約することになるだろうと中野さんは考えている。

「インフラ関係は集約することになるでしょうね。例えば船の寄港カ所ですが、今より減らして早く行けるようにしないとだめです。九州本島から来やすい環境を整備し

なければなりません。」

今串木野新港と甑島を結ぶフェリーは最大で4カ所(上甑島2カ所、下甑島2カ所)、高速船は最大で5カ所、それぞれ寄港している。そのためフェリーの所要時間は最も遠隔地で最大3時間20分、高速船は同2時間25分となっている。これを減らすことにより所要時間を短縮するべきだということらしい。

「これまでは自分のところは絶対残す、という考えのところが多かったのですが、考え方を変えていかないと。お互い協力して全体最適を目指さないとうまくいきません。そういうことを見越してのホテルなのですが、なんとか利益を上げられるようになって欲しいんですが…」

おそらくそれが中野さんの本音というところだろう。やはり周辺環境である観光を含めた全体が整ってくれば、との想いは以前にも増して強いのではないかと思われる。

下甑島を巡る

中野さんのご厚意で下甑島島内を一通り見て回った。島の各地の様子をご紹介します。以下に訪問箇所を示した地図を掲載する。番号は解説する順序を示す。



①青瀬海水浴場付近

長浜から南下して10分ほど。美しい砂浜と海岸線が見られる。山裾が海岸線まで達しているのがわかる。



①青瀬海水浴場付近の海岸線の様子

②手打湾

青瀬海水浴場から急峻な山地を越えると手打湾に抜け出る。下甌島の中で最も開けた土地で、島内ではほぼ唯一と思われる田畑も見られる。同地区には漫画/TVドラマで有名な Dr.コトー診療所のモデルとなった診療所がある(下甌手打診療所)ほか、かつて存在していた武家屋敷の通りを保存した「武家屋敷通り」、森進一の母が手打地区出身であることを記念した「おふくろさん」の歌碑などがある。



②手打湾全景



②手打地区にかつて存在した武家屋敷通り
武家屋敷は失われたが道路の整備が行われている

また同湾は映画「釣りバカ日誌」のロケ地としても利用されたほか、湾のはずれには海洋深層水の取水施設がある。

③瀬ヶ野浦地区

手打地区から尾根沿いにほぼ北の方角に向かうと下甌町瀬ヶ野浦地区にたどり着く。ここでは人々は非常に狭い範囲で暮らしている。この町から外に出るためには必ず山を登らねばならない。道路はいずれも高い位置に設けられている。この地区には奇岩が多いが、中でも「ナポレオン岩」と称される奇岩が有名。すぐそこは東シナ海。



③下甌町瀬ヶ野浦地区全景



③ナポレオン岩

④吹切浜付近

瀬ヶ野浦地区から山腹の道路を抜けていくと長浜地区に抜け出る。途中に自衛隊のレーダー基地の脇を通り抜ける。長浜から北の各地区へはほぼ一本道。途中極端に幅の狭い地区を通る。鹿島町藺牟田吹切浜地区だ。帰りの船上から見ると、道路工事を行う上で山腹を切り取っており大規模な土工工事を行ったことがわかる。道路が高い位置を通っていること、遮るものがないことから常に強い風が吹いている。強風下では真っ直ぐ走るのも難しい。



④吹切浜付近

左から右へと下る道路が見える

⑤鹿島港

下甑島最北端の町が鹿島町藺牟田で、フェリーが寄港する鹿島港が設けられている。下甑島の中では最も栄えているといわれているが、町の規模としては長浜地区とさほど変わらないように見える。将来、この地区のすぐ北方から藺牟田瀬戸を超えて中甑島へと通じる海上架橋が整備される。



⑤鹿島港

出漁中か港に停泊する船舶は総じて少ない



⑤鹿島港にて行われている護岸工事

藺牟田瀬戸架橋工事はこのすぐ右手から始まる

下甑島からの復路

島内を巡ったあと、少しの間中野さんと歓談し、謝意を残して退出した。

「——昔は農業、漁業、林業と建設がうまくかみ合っていたんですけどね。いつの頃からか建設だけになってしまって。一度解雇してしまうと島を離れて戻ってこない。何とか雇用を維持して、将来的にはこしきしま親和館を中心とした仕事を手掛けていきたい。」

今回のインタビューでは地域の建設業もさることながら離島の産業全体の状況を垣間見たような気がしてならない。今後とも、より自分たちのできること、やらなければならないことを探し続け、時には大胆に挑戦することも必要になるだろう。島に残るとして何をしなければならぬのか、社員の雇用を守るため必要なことは何か、中野さんの苦悩と挑戦の日々はこれからも続くに違いない。

1月15日(木)、島を離れる。長浜港 7:20 発の便はこの日串木野新港へ向かう上りの第一便である。夜は明けているが厚い雲が低く立ちこめていてまだ暗い。

出港と同時に雲の隙間から日が差すようになった。島が遠く近く見える。昨日立ち寄った鹿島港を出港するとやがて架橋が予定されている藺牟田瀬戸を左手に見る。島の周囲は本当に断崖絶壁で船が立ち寄れる箇所は非常に少ない。手打湾が唯一開けた場所だと書いたがまさしくその通りだと思う。また、瀬ヶ野浦地区のように、少しでも開けている小さな入り江には人の営みがあることを考えると感慨深いものがある。本州の山陰地方や三陸海岸も同様な地形で人々の生活があることを思い出す。

感慨にふけりながら島と島を結ぶ架橋の幾つかを見て今回訪れることができなかつ



藺牟田瀬戸 左が下甌島、右が中甌島



中甌島と中島を結ぶ鹿の子大橋



中島と上甌島を結ぶ甌大明神橋

た上甌島の寄港地中甌港、里港を過ぎると串木野新港まで1時間ほどでたどり着いた。空が晴れたのは甌島列島を離れたあとだった——

(担当：研究員 磯野 宗一)

IV. 建設関連産業の動向 — 舗装工事業 —

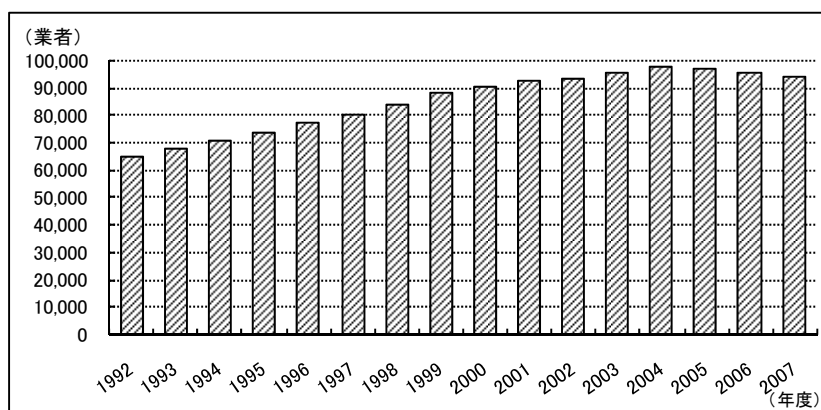
今回は、舗装工事業に関する近年の業者数、市場、資材価格の動向及び環境問題に対する舗装技術等について概観します。

1. 建設業許可業者数の動向

図表 1 は、1992 年以降の各年 3 月末における舗装工事業の許可業者数の推移を示したものである。

建設業許可業者数（全業種）は、1999 年度のピーク 600,980 業者から減少傾向を示し、2007 年度には 507,528 業者と 15.5%減少しているが、舗装工事業の許可業者数を見ると、1999 年度以降も増加傾向を示しており、ピークは 2004 年度で 97,199 業者となっている。それ以降は減少傾向を示しているものの、2007 年度には 93,587 業者で、ピークの 2005 年から 3.7%と小幅な減少にとどまっている。

図表 1 許可業者数の推移（舗装工事業）



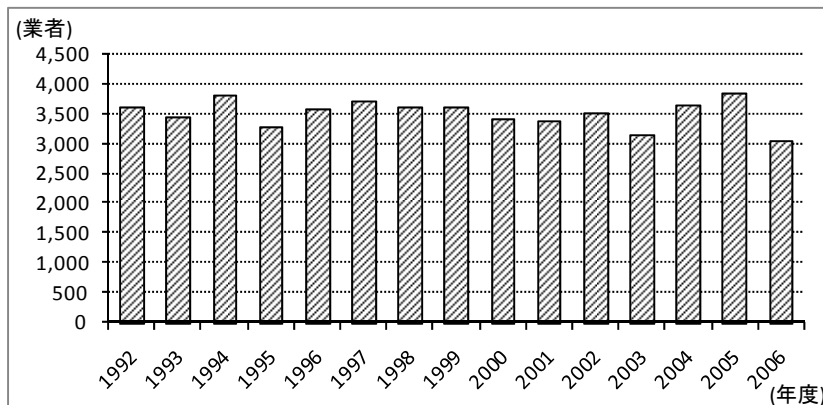
出典) 国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について」より作成

一方、図表 2 は、「建設工事施工統計調査（国土交通省）」でみた建設活動実績のある舗装工事業者の推移を示したものである。業者数の変化は毎年調査票回収率の変動の影響を受けるので留意が必要であるが¹、1992 年度以降 2006 年度まで概ね横ばいの傾向で推移しており、図表 1 の舗装工事業の全許可業者の推移の傾向とはかなり異なっている。また、建設活動実績のある舗装工事業者のうち、建設業専業（総売上げのうち 8 割以上が建設業）に絞って見たのが図表 3 であるが、図表 2 と同様に概ね横ばいで推移している。したがって、舗装工事業の許可業者数は図表 1 で見たように 1990 年度から 2004 年度まで一貫して

¹ 同調査では、舗装工事業の許可業者にはすべて調査票が送付されるが、それ以外の専門工事業の許可種別の多くには、サンプリングされた業者にのみ調査票が送付されるにとどまる。したがって、図表 2 の数字は、建設活動実績がある舗装工事業の許可業者のうち、本調査に回答し建設活動実績の記入があった者すべてがカウントされていることになる。

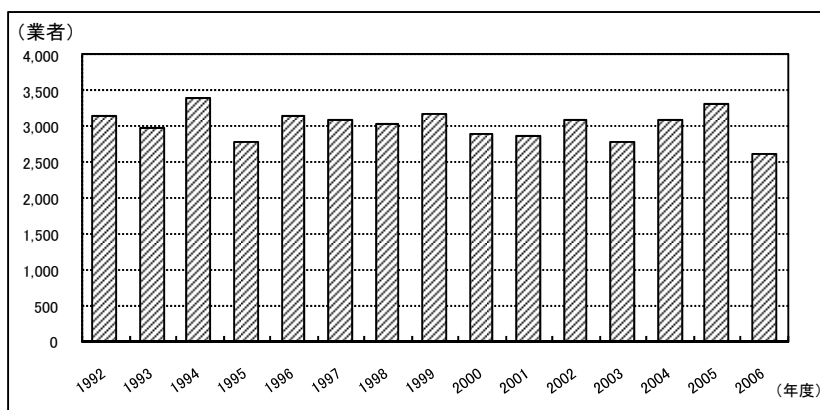
増加しているものの、工事实績のある業者数は横ばいで推移してきたとみられる。

図表 2 建設工事活動実績業者数の推移（舗装工事業）



出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」より作成

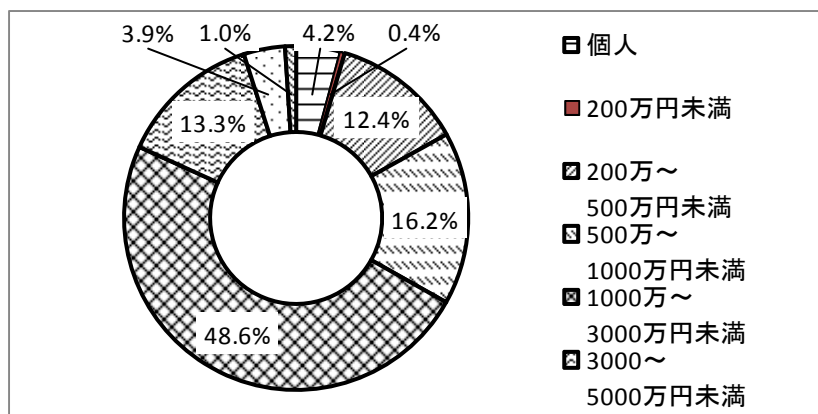
図表 3 建設工事專業業者数の推移（舗装工事業）



出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」より作成

図表 4 は、2006 年度時点の建設業專業業者（舗装工事業）の資本金階層別構成比を示したものである。資本金 1,000 万円から 3,000 万円未満の業者が 48.6%と最も多く、次いで 500 万円から 1,000 万円未満の 16.2%、3,000 万円から 5,000 万円未満の 13.3%となっている。個人を含む 3,000 万円未満の業者数は、2,131 業者で全体の 81%を占めており、業者数の上では圧倒的多数が中小及び零細企業である。

図表4 建設工事專業業者の資本金階層別構成比（舗装工事業）

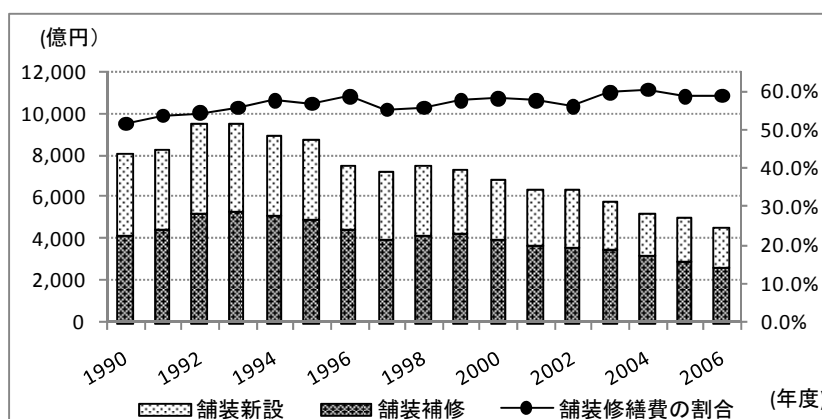


出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」より作成

2. 市場の動向

舗装工事業は、公共工事への依存度が極端に高いため（詳しくは後述）、国や地方公共団体の舗装費が同市場に与える影響が大きい。図表5は、舗装費の推移を示したものである。

図表5 舗装費の推移（舗装新設・舗装補修別）



出典) 国土交通省「道路統計年報」より作成

舗装費は、1990年度以降のピークである1992年度の959,458百万円から減少傾向が続き、2006年度は453,199百万円でピークの1992年度から52.7%も減少している。図表3及び4でみたとおり工事实績のある舗装工事業の業者数が横ばいなので、1業者当たりの工事量の減少が推察され、各企業が厳しい市場の縮小に直面していると考えられる。

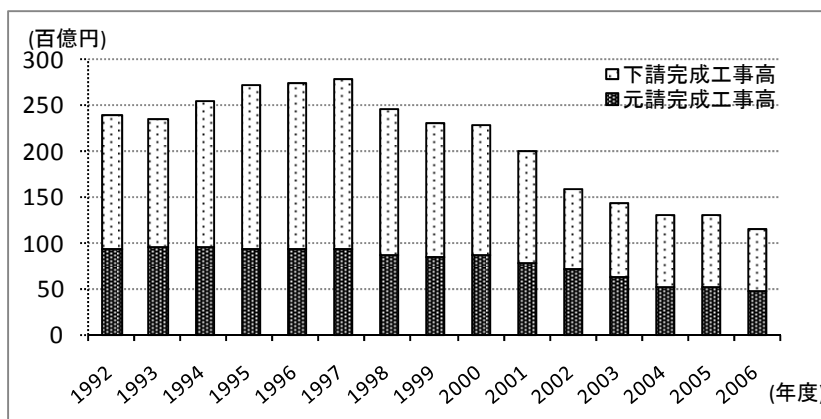
また、舗装費全体に対する修繕維持費の割合を見ると、すでに修繕維持費の割合が新設費よりも大きく、比率は徐々に増加しており、2006年度においては267,656百万円で59.1%となっている。道路ストックが増加していく中で、その性能や交通の安全性を維持するため修繕維持費は、今後さらに割合が増加すると考えられる。ただし、近年の厳しい財政事情から修繕維持費まで制約せざるを得ない状況にもあり、この要因による舗装市場の大き

な好転は望みにくいとみられる。

ただし、昨年秋からの世界的な景気悪化を受けて、国では平成 20 年度第一次補正予算や第二次補正予算、さらには、平成 21 年度補正予算と次々と景気対策を打ち出し、同様に、地方公共団体等でも景気対策を実施している。その中には公共投資も一定程度含まれており、当面の舗装事業の増加にも期待できる可能性はある。

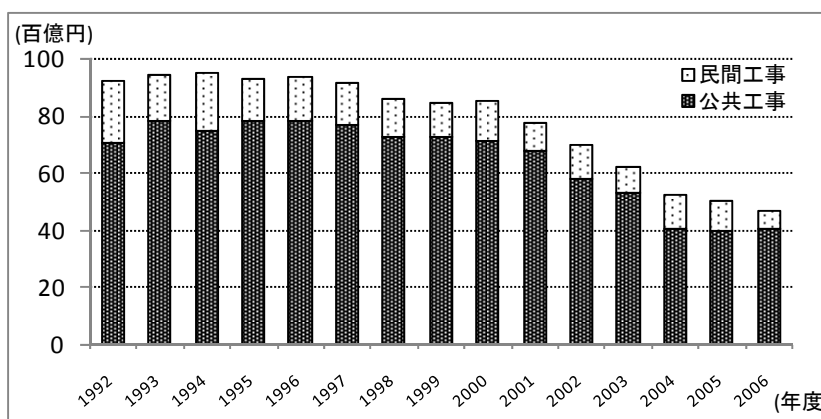
図表 6 は、建設業専業業者（舗装工事業）の各年度の完成工事高を、元請・下請の別で示したものである。完成工事高は 1997 年度をピークに 2006 年度は 1,139,300 百万円まで低下し、1997 年度から 58.9%も減少している。元請と下請の構成比を見ると、2006 年度では、元請完成工事高が 41.1%、下請完成工事高が 58.9%となっている。1992 年度以降で元請完成工事高の構成比が 50%を越えたことはなく、外注比率がかなり高いことがわかる。

図表 6 建設工事専業業者（舗装工事業）の完成工事高の推移（元請・下請別）



出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」より作成

図表 7 建設工事専業業者（舗装工事業）の元請完成工事高の推移（公共・民間別）



出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」より作成

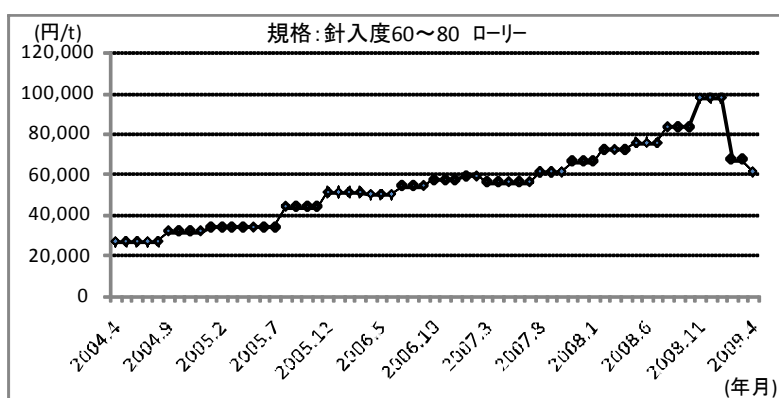
図表 7 は、舗装工事業の元請完成工事高を、公共工事・民間工事の別で示したものである。2006 年度では、公共工事の構成比が 85.7%となっており、一般土木建築工事業や土木

工事業、建築工事業などと比較してもかなり高い水準で、舗装工事業は、圧倒的に公共工事に依存した業種である。

3. 資材価格の動向

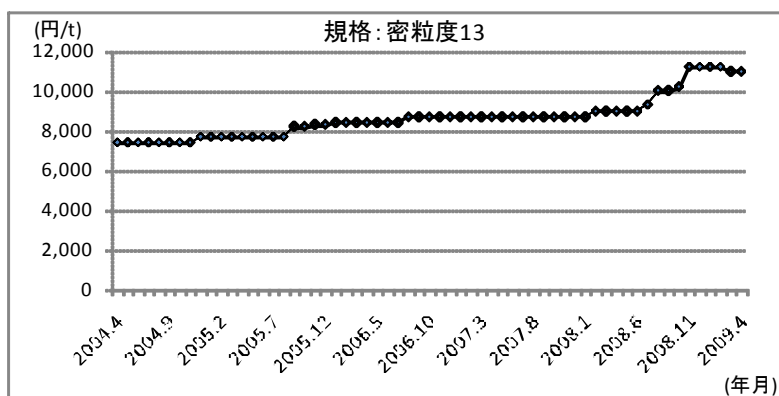
図表 8 は舗装工事業の主要資材であるアスファルト混合物の原材料として使用されるストレートアスファルトの価格推移、図表 9 はアスファルト混合物の価格推移を示したものである。

図表 8 ストレートアスファルトの価格推移（東京地区）



出典) 財団法人建設物価調査会「月刊 建設物価」より作成

図表 9 アスファルト混合物の価格推移（東京地区）



出典) 財団法人建設物価調査会「月刊 建設物価」より作成

価格には地域差はあるものの、ストレートアスファルト・アスファルト混合物ともに、総じて、原油価格の高騰によって価格は著しく上昇している。建設資材であるアスファルト混合物（アスファルト合材）は、国土交通省が昨年（2008年）から運用を開始した単品スライド条項の対象資材として認められている。

ただ、昨年秋から原油価格が下落に転じたことによってストレートアスファルト価格は大幅に下落している。一方で、アスファルト混合物の価格はやや高止まりしている。財団法人建設物価調査会によれば、昨年度の価格高騰時における値上げ転嫁分や出荷量減少に伴う固定費の上昇を理由に、メーカー各社が価格水準の維持に努めていることが要因とのことである。しかし、先行きは、原材料の価格低下を踏まえた値引き要求は強まると予測され、弱含みで推移する公算が大きいとしている。

4. 環境問題と舗装技術

高度成長期から続くモータリゼーションの進展や道路ストックの増大等に起因して、我が国では多くの道路環境問題が顕在化してきた。その代表的なものとしては、排気ガス、騒音、そして近年は、ヒートアイランド現象、さらには温暖化ガスの問題があげられるだろう。

そのうち、舗装に関する問題としては、まず騒音問題がある。環境省の「平成 19 年度自動車交通騒音の状況について」によると、「環境基準の達成状況の経年変化は（中略）報告された範囲では近年緩やかな改善傾向にある。」とされているものの、主要道路沿線の騒音対策は引き続き推進が必要であろう。道路舗装の面においては、減音効果をもつ低騒音舗装として排水性舗装が普及してきており、さらに大きな減音効果をもつ舗装技術として多孔質弾性舗装などの開発も行われている。

次に、ヒートアイランド現象であり、都市の中心部の気温が郊外に比べて高くなる現象をさすが、真夏の道路の路面温度は 60℃を超えるため、舗装など地面の被覆増大がヒートアイランド現象の原因のひとつであるとの指摘がある。そのため、舗装路面の温度を低下させる舗装技術として、保水性舗装や遮熱性舗装などの技術が開発されており、関東地方整備局などでフィールド試験も行われている。

さらに、舗装業界は、地球温暖化の主な原因の二酸化炭素の排出量削減へ取り組んでいる。アスファルトプラントで合材を製造する段階で二酸化炭素の排出量を低減する技術や、資材のリサイクル技術も進められている。舗装技術においては、通常のアスファルト舗装より寿命を長くすることで維持管理などにかかる部分で二酸化炭素を抑制しようとする長寿命化舗装の研究開発が行われている。

5. おわりに

国土交通省は、今後の道路整備、管理を計画的、効率的に進める上で基本となる方針を明確にするため、平成 20 年度から 5 年間で計画期間とした「新たな中期計画」を策定し、今まで「事業費」ありきで策定されていた計画内容を「達成される成果」へと転換した。その中で、今後、取り組む具体的な施策として、「活力（基幹ネットワークの整備、慢性的な渋滞への対策）」「安全（交通安全の向上）」「暮らし・環境（生活環境の向上、地球温暖化対策）」「既存ストックの効率的活用（安全・安心で計画的な道路管理、既存高速道路ネ

ットワークの有効活用・機能強化)」をあげ、今後の人口減少社会の到来や道路ストックの更新投資の本格化、環境問題など社会的背景をふまえたものとなっている。これらは、舗装業界の将来像を一定程度画するものとなろう。

建設市場は縮小傾向が続いてきており、舗装業界においても市場の好転が望みにくい中、各企業は、市場の傾向的な縮小に直面していると考えられる。また、「不良不適格業者の排除」、「技術と経営に優れた企業の受注」などの実現に向けた課題も多いといえよう。そこで、今後は、変化する社会環境に対応した経営の改善と、変化に対応した技術開発がますます重要になるであろう。

(担当：研究員 比江島 昌)

編集後記

当研究所は 1982 年 9 月に設立されましたので、おおよそ 30 年弱の歴史ということになりますが、研究所内部にいてその歴史を実感できるもののひとつが、過去の研究の成果品であり、また書庫の蔵書です。

書棚をざっと見回して、時を経ても価値を失っていないと感じられるのは、統計資料集や経済学の理論書などでしょうか（ロジカルな研究者であるためには経済学の理論も欠かせないと思いつつ、なかなか手が出ないのですが）。

一方で、「パソコンソフトのマニュアル」、「最新会計基準の解説」、「西暦 2000 年を予測する」など、既に役目を終えたと考えられる書籍も少なくありません。IT 関連を始めとするテクノロジーの進化は早く、企業会計基準の変更も目まぐるしい時代が続いていますので、この手の書籍はタイムリーに出版され、利用されることが肝要なのでしょう（将来予測については、既に結果が出ているものであっても、予測プロセスが参考になりますが）。

さて、本冊子も建設市場や建設産業などにまつわる最新の情報を幅広くご提供するのが趣旨のひとつなのですが、皆様の興味を引くようなコンテンツはありますでしょうか？

（担当：研究員 柳澤 啓一）