

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

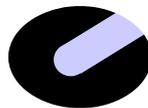
研究所だより

No. 252

2010 2

CONTENTS

視点・論点		
－ 建設投資の2010年度「大幅減」	－	1
I. 第15回アジアコンストラクト会議概要		2
II. 総合評価方式における学識経験者の意見聴取について		13
III. 介護と企業と経営と		20
－建設会社の社長インタビュー		
④株式会社トライネット(長野県飯田市)－		
IV. 建設関連産業の動向	－屋根工事業－	26



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>

建設投資の2010年度「大幅減」 研究理事 丸谷 浩明

筆者も担当する当研究所の「建設投資見直し」（2009年1月発表）では、2009年度の建設投資額を42兆700億円で前年度比10.9%減（実質7.6%減）、2010年度を37兆9600億円で前年度比10.4%減（実質10.0%減）と予測している。つまり、2年連続した名目値1割超の減少である。

このうち、政府建設投資は、2009年度は前年比8.1%増の18兆8000億円となるが、2010年度は前年度比20.9%減（実質20.2%減）の14兆8800億円と予測している。その要因は、国の当初予算案の公共事業費が前年度比18.3%減となり、地方単独事業も15%と見込まれることに加え、補正予算がないことの反動も大きい。

また、2010年度の建設投資の大幅減には、民間住宅投資や民間非住宅投資（設備投資の建設部分）の低水準が続くことも効いている。住宅、設備投資ともに着工ベースでは徐々に回復するとみているが、投資額ベースでは、着工から施工までのタイムラグにより2010年度には好転が顕在化しない。なお、私見だが、同年度末からの民間投資の回復といっても、雇用や過剰供給力の問題の解決は容易でなく、民間建設投資にV字回復を見込めるとは考えにくい。

これらの見直しは相当厳しい数字として受け止められており、建設業界首脳発言や建設業界紙の記事でも言及されている。それもそのはずで、国土交通省の建設投資見直しは昭和35年度から公表されているが、名目値で前年度比10%以上減少した例はない（実質値では石油危機時の昭和49年度に13.7%減

があるが）。また、政府投資の前年度比では、平成16年の名目値11.2%減、実質値12.2%減が最大であり、2割減には到底及ばない。

つまり、建設投資の2010年度の予測は、我が国の建設業界にとっての未知の大幅なマイナスショックであり、「2010年度問題」なのである。特に公共事業への依存度の高い地方部における影響が懸念される。このような建設市場の先行きを見越すように、2009年の建設業就業者517万人、対前年比20万人の大幅な減少となった。

では、政府が2010年度に補正予算を計上する期待は持てるだろうか。それを占うには、政府が1月22日に発表した「平成22年度の経済見直しと経済財政運営の基本的態度」の22年度の見通しが注目される。この見直しでは2010年度のGDPの伸びは前年度比1.4%と予測している。一方、当研究所の予測は0.4%にとどまる。双方の違いで目立つのは、政府は公的固定資本形成（実質）を前年度比9.5%減、民間住宅投資が4.4%増とし、当研究所は20.0%減、0.5%増で、政府の方が大幅に楽観的である（少なくとも国の公的固定資本形成の見方は、上述の公共事業費の大幅減などを考えると疑問である）。そして、仮に政府が2010年度の追加経済対策を考えると、この経済見直しを下方修正する必要性の認識と議論を経た後になる。

したがって、建設企業の経営者の方々にとって、2010年度の建設投資大幅減の問題への対処は待たずに迅速に行うべきと考えられる。

「いましばらく様子見」が有効な状況とは思われない。

I. 第 15 回アジアコンストラクト会議概要

2009 年 12 月号にて、第 15 回アジアコンストラクト会議の開催速報を掲載しましたが、本稿では、各国別の発表内容につきその概要を報告します。なお、各国の報告書の原文（英文）は、下記のアジアコンストラクトのウェブに全文を掲載しているので、ご参照下さい。

http://www.asiaconst.com/past_conference/conference/15th/index.html

1. 香港

【マクロ経済及び建設投資の状況】¹

香港経済は、2004 年以降、前年比 6.0%を超える高い経済成長を続けてきたが、世界同時不況の影響を受け、2008 年の名目 GDP 成長率は前年比 3.8%増の 1 兆 6,079 億香港ドル（約 21 兆 3,368 億円）となった。さらに 2009 年に入り、名目 GDP の第 2 四半期成長率において前年同期比 2.2%減、建設部門において第 1 四半期の純生産高が前年同期比 7.0%減となるなど、景気が後退した。しかし、中国本土と香港政府による景気刺激策の効果により香港経済は 2009 年の第 2 四半期から回復しはじめている。

2008 年の建設投資額（名目）は、前年比 8.8%増の 1,010 億 8,100 万香港ドル（約 1 兆 3,413 億円）であったが、2008 年後半以降、特に建設産業は金融危機の影響を受け、2009 年第 1 四半期において失業率は大幅に上昇し、建設投資は大幅に減少した。香港政府は 2007 - 2008 年の施政方針で道路・鉄道・橋・空港・都市開発など、10 のメガプロジェクトを発表した。現在ほとんどのプロジェクトは計画段階であるが、いくつかは動き始めている。2009 年の建設投資として、高速道路で約 300 億香港ドル（約 4,000 億円）、建物で約 120 億香港ドル（約 1,600 億円）等含め、総額 518 億香港ドル（約 6,870 億円）が見込まれ、また 2010 年では、高速道路で約 46 億香港ドル（約 610 億円）、建物で約 104 億香港ドル（約 1,380 億円）等含め、総額 208 億香港ドル（約 2,760 億円）を見込んでいる。そして、これらインフラ整備によってもたらされる経済効果により、雇用機会が拡大し、GDP が押し上げられることに大きな期待を寄せているとの報告があった。

【バリューチェーンの統合について】

バリューチェーンの生産性は建設関係者すべての建設的な協力体制によって成し遂げられるとし、①崩壊したバリューチェーンにより生じる主な問題点の確認、②バリューチェーンの改善のために行われたイニシアティブや方策の紹介、③持続可能なパートナーリングの構築に向けてのイニシアティブや方策の紹介について現在の香港の状況が報告された。

①では、コミュニケーション不足、無理な協同作業、無駄なコンストラクション・マネ

¹ 1 香港ドル=13.27 円（内閣府 海外経済データ平成 21 年 10 月号の 2008 年期中平均レート）

ジメントにより建設業の生産性が非効率で低いものになっているとし、主な問題点として、「サプライチェーンの機能障害」、「建設産業全体の価値低下」、「環境に配慮した持続可能な建設の妨げ」が報告された。また②では、建設プロジェクトはさまざまなプレイヤーにより成り立っていることから、これらプレイヤーを効果的にまとめることが価値を生み出すことに繋がるとし、その重要なイニシアティブと方策として、「パートナーリング」、「価値管理」、環境配慮した「緑のサプライチェーン・マネジメント」、「経済保証プログラム」「安全管理」など 11 項目が報告された。さらに③では、まずは経営陣が自身の組織から変化を促すことにより、それが全てのバリューチェーン関係者にまで波及することができるとし、サプライチェーンの統合を改善する行為として「パートナーリングの多岐にわたる適用」、「契約におけるパートナーリングの統合」など 4 項目が提唱された。

2. インド²

図表 1 第 11 次 5 年計画投資見
(2007-2012)

(単位:1千万インドルピー)

【マクロ経済及び建設投資の状況】

インドの経済は、1990 年代に世界で 2 番目の高成長を遂げ、第 10 次 5 年計画 (2002-2007) では、目標 GDP 成長率 8% のところ 7.8% を記録し、現在の第 11 次 5 年計画 (2008-2012) の目標成長率は 9% としている。2008 年度は、他国同様世界同時不況の影響で、実質 GDP 成長率は、6.7% と 2007 年度より 2.0% ポイント下落した。不景気の中でも投資マインドは旺盛で、かつ政府の予算も建設産業を中心に積極的な投資をしており、回復は早いと見込まれる。

2008 年度の建設投資 (名目) は、5 兆 3,200 億インドルピー (12 兆 6,616 億円³) であった。建設投資についても 2008 年度から始まった第 11 次 5 年計画の中で、インフラに対する投資が前 5 年計画の 2 倍の投資が盛り込まれ、5 年間で 14 兆 5,000 億インドルピー (34 兆 5,100 億円) の投資が見込まれる。内訳は、図表 1 の通り、エネルギーや高速道路、鉄道等に多くの投資が見込まれている。

項目	総事業費
民間道路	340
高速道路	2,200
公共鉄道	1,800
民間鉄道	1,200
航空関係土木	400
港湾	500
貨物鉄道	220
エネルギー	4,200
住宅	1,500
その他	2,140
合計	14,500

² インドの「バリューチェーンの統合について」の発表はなかった。

³ 1 インドルピー=2.38 円 (内閣府 海外経済データ平成 21 年 10 月号の 2008 年期中平均レート)

3. インドネシア

【マクロ経済及び建設投資の状況】

インドネシアの経済は、1997年のアジア通貨危機以降、著しく回復し、近年は安定した成長を続けており、実質 GDP 成長率は 5%～6%台で推移している。景気の拡大がこのように良好であるのは、生産能力の向上と労働時間数の増加により収入が増えたためである。企業の売上が増加しているのは金融部門、不動産及びサービス部門であり、労働人口が以前と比べ増加しているのは建設部門である。2009年の実質 GDP 成長率は、4.0%と予測されている。

2008年度の建設投資（名目）は、94兆4,847億インドネシアルピア（約1兆393億円⁴）であり、前年度比で19%以上増加している。政府も GDP 成長と失業率の減少を目的として建設産業を重点と捉え大幅なインフラへの投資を行っている。2008年から2009年の2年間における政府建設投資は、道路事業で約22億米ドル⁵、水事業で約36億米ドル等、約76億米ドルにのぼる見込みである。同期間において「Central Java Coal Fired Power Plant 2×600MW（1,200百万米ドル）」「Palapa Ring Telecommunications Projects 7 ring FO 30,000kms（1,500百万米ドル）」等10個のメインプロジェクトだけでも45億米ドルの投資があった。

2009年もさらに建設投資が伸びる見込みであり、117兆2,927億インドネシアルピア（約1兆2,900億円）を予測しているとの発表があった。

【バリューチェーンの統合について】

インドネシアの建設産業は、生産性が低くさらに細分化しており、登録業者数は、13万6千社あり、99%が中小企業である。建設産業は、GDPの7%から8%を占め、労働者割合も4%から5%を占める重要な産業であるため、バリューチェーンの統合は必要不可欠である。バリューチェーンの統合における必要な要素は、契約、組織力、情報、契約以外の協力関係である。具体的な方策は、①製品・材料を標準化する（国内標準化機構にて建設産業向けの製品を定めるとともに、情報共有を図っている）、②契約書の国際標準化を図る（国際契約約款であるFIDICについての書籍を発行したり、建築主と建設業者の対等な契約の推奨を図る）、③ICTの普及を図る、④集中購買などを推奨してサプライチェーンをマネジメントしていく、となっている。今後も①標準製品の展開、②標準契約書の活用、③建設データベースの拡大、④それらに適合した建設関係の法律の改正等を行っていくとの報告がされた。

⁴ 1インドネシアルピア=0.011円（内閣府 海外経済データ平成21年10月号の2008年期中平均レート）

⁵ 1米ドル=9,698.96インドネシアルピア（内閣府 海外経済データ平成21年10月号の2008年期中平均レート）

4. 日本

【マクロ経済及び建設投資の状況】⁶

わが国の経済は、2002年度以降回復基調で推移し、2003年度から2007年度までは連続で概ね2%程度の経済成長を記録してきたものの、2007年夏頃からの米国のサブプライムローン問題を発端とする世界経済の混乱や商品価格高騰の影響などにより、急激に景気が減退した。

建設投資は、1990年代後半から縮小傾向が続いており、2008年度には総額47.2兆円（名目額：うち政府投資は17.4兆円、民間投資は29.8兆円）と、ピーク時（1992年度）の半分強の水準となっている。2007年度は建築基準法の手続強化による着工の遅れ、2008年度は世界同時不況の影響で、民間建設投資は大きく減少した。政府建設投資は、2000年度以降継続して減少してきたが、2008年度は景気対策の影響でプラスに転じた。

海外建設受注実績は、1983年度に初めて1兆円を超えてから、20年以上にわたり1兆円程度で推移している。2007年度における受注実績は1兆6,813億円となり、過去最高値を更新した。しかし、世界同時不況の影響を受け、2008年度は1兆347億円まで落ち込んだ。また、2008年度の受注実績を地域別に見ると、特に世界同時不況の影響を受けたアメリカ合衆国（前年度比41.2%減）と中東（前年度比47.3%減）で大きく受注高を下げている。

【バリューチェーンの統合について】

1960年頃まではゼネコンが主要な労務・機材等を自ら調達する直営方式が一般的であったが、その後、経済成長とともに工事量が増大し、合理的・効率的な企業経営の観点から建設生産の分業化・専門化が進み、ゼネコンは独自性を持った緩やかなグループ化によるバリューチェーンを構築してきた。そして、1990年代半ばまでは旺盛な建設投資が続き、新規参入の建設企業も含め工事が行き渡り、発注者との協調関係のもとゼネコンは適正利益を取りながら技術力と施工力を向上させ、クレーム数も少なく「工期遵守」、「高品質」、「安全確保」を重視した経営を行ってきた。つまり、我が国建設産業はこの半世紀という長い期間を通じて発注者と受注者がビジネスパートナーとして、Win-Winの協力関係を形成しプロジェクトを進めていく土壌を形成してきた。

しかし、バブル崩壊後10年間で建設投資は80兆円超から50兆円を切る水準まで縮小し、市場規模に比べて事業者数が供給過剰状態となっており、倒産件数が増加するなど、我が国建設業は深刻な不況に直面している。また、今後とも国内建設市場規模の拡大が期待できない状況下で、ゼネコンはこれまでの長期的な発注者との信頼関係だけでは会社を存続することが困難になってきた。つまり、我が国の建設産業界は本格的な企業間競争の時代へ突入した状況にある。こうした状況を背景に、ダンピング受注、適正施工への懸念、下請会社への不当なしわ寄せなど、様々な問題も生じてきている。一方、社会インフラや建

⁶ アジアコンストラクト会議が開催された2009年10月時点での見通し・予測をまとめている。

築物の整備が進み、従来以上にその維持、管理、更新に対するニーズが高まっており、ライフサイクルコストを考えたファシリティマネジメントが求められている。バリューチェーン関係者には従来からの相互信頼に立った契約関係を活かしながら、新しい時代の要求に応じた生産性、効率性を高める新しいバリューチェーンの形成が求められている。

今後も魅力ある建設産業の発展を目指すために、行政がバリューチェーンの統合、改善に果たす役割は大きく、土台となる事務手続きの標準化は、全国で整備されている。最も重要な手続きである建築確認申請は全国で標準化されている。国土交通省における入札・契約・納品・技術登録等は ICT 化されデータベース化されている。また、ゼネコンにおいても ICT (Information and Communication Technology) を活用し、サプライチェーン関係者が「施工管理」、「資材・労務調達」などの情報を容易にかつ低コストで利用できる環境を整備し、情報の共有や意志決定の迅速化、効率化を図っている。

以上のように日本国政府及び日本の建設産業は、建設産業全体が 21 世紀の経済社会のニーズに応えられる創造力と活力を有する産業となるべく、競争原理が適切に機能し、技術と経営に優れた企業が公正に選別され、発展していける競争環境の形成に向けて日々努力していることを報告した。

5. 韓国

【マクロ経済及び建設投資の状況】

2004 年から 2007 年まで実質 GDP で 4~5% 程度の成長を続けてきた韓国経済であるが、2008 年は世界同時不況の影響で 2.2% の増加となった。2009 年に入ってから前半はマイナス成長となったものの、後半は改善している。インフレ率の安定から内需が回復したことが大きい。取引が多い隣の中国での需要に引っ張られていることが大きい。消費は新車購入減税などの効果により回復傾向であり、設備投資も上昇傾向であり、輸出も IT 関連の回復により減少割合が緩やかになってきた。ただ経済指標全体はまだ低水準にあり、回復するには時間を要する。

建設投資について 2008 年度の建設投資 (名目) は、約 120 兆ウォン (11 兆 2,800 億円⁷) となった。2007 年まで政府の不動産市場の強い規制にも関わらず、住宅分野を中心に旺盛な需要であった。2008 年に入り世界同時不況の影響で民間セクターにおいて急激に需要が落ち込み、2009 年前期の住宅分野の伸び率は△49.1%、非住宅分野の伸び率は△33.7% となった。土木の建設投資は 2008 年の経済危機対策で大幅に増加し、2009 年上半期で前年同期比 85.9% 増加となった。現在も民間建設市場の補完をしている状況である。2009 年の建設投資予測も民間建設市場が二桁のマイナスとなるが、全体では 3.9% のプラスと官庁土木工事が建設市場全体を牽引している。

⁷ 1 ウォン=0.094 円 (内閣府 海外経済データ平成 21 年 10 月号の 2008 年期中平均レート)

【バリューチェーンの統合について】

韓国の建設産業は、バリューチェーンの統合の中に、「Prewrite」を取り込むべく努力をしている。韓国の建設産業は、企画、設計、施工、アフターそれぞれのセグメントで壁があり、品質の低下やライフサイクルコストの増加が懸念されている。そこで、その壁を無くすべく「Prewrite」の実施を促している。「Prewrite」は、規格材料や構造物の「事前製造」「事前組立」「事前調整」である。建設現場での作業工程を出来る限り減らす努力をしているのである。これには、建築主や設計者の協力も必要不可欠で、「Prewrite」での規格品の使用・推奨を承認してもらう必要がある。これによって、建設現場では、安全・品質・環境・工期・コスト・作業員スキルの均一等、様々なメリットがある。建築主にも工期・品質の均一の他にライフサイクルコストが低減するというメリットがある。現在技術・デザイン・輸送等様々な障壁を取り除いているとのことである。特に「継続」が重要であり、業界としても「Prewrite」の持続することに力を入れている。

6. マレーシア

【マクロ経済及び建設投資の状況】

マレーシアの2008年の経済状況は、不況の影響にも関わらず実質GDP成長率4.6%の伸びとなった。要因は、個人消費が安定していたことと政府の経済対策である。2008年の後半から輸出分野の不振に伴い、製造業は大きな打撃を受けた。

2008年の建設投資（名目）は、785億5,000万リンギット（2兆4,335億円⁸）で、実質の建設投資成長率は2.1%であった。住宅・非住宅（特にオフィス分野）の需要が好調で建設投資を大きく伸ばしていたが、2008年第4四半期以降民間建設需要は大きく落ち込んだ。それをサポートする形で第9次マレーシアプランによる公共工事の発注によって建設投資は大きくカバーされている。2009年の建設投資見込は、民間需要の落ち込みが続き600億リンギットから640億リンギット程度と予想されている。2010年は民間の回復とともに景気刺激策による公共投資が多く見込まれ、政府建設投資で330億リンギットから350億リンギット程度の額と見積られており、2010年の建設投資予測である700億リンギットから730億リンギットの半分を占めることとなる。建設部門は、内需拡大に大きく貢献している状況である。

【バリューチェーンの統合について】

建設産業の問題点は、建築主と請負者間についても請負者と下請企業についてもコミュニケーションや信頼や協力の不足から敵対的な関係になることである。そのことから、工期の遅れや工事費の増加、品質悪化が実際起こっている。品質や生産性向上、そして顧客

⁸ 1リンギット=30.98円（内閣府 海外経済データ平成21年10月号の2008年期中平均レート）

との関係を改善するために、建設産業のマスタープランが策定され、サプライチェーンの統合と共にパートナーリングを推し進めている。プランは、2006年から2015年の間で7つの項目からなるプランであり、一番重要視している項目がバリューチェーンの統合となっており、(他には、人材育成やICTのレベルアップ、建設業界の海外展開等がある)そのためには、パートナーリングとサプライチェーンの統合が不可欠と見られている。現在、イギリス・オーストラリア、香港のパートナーリング方法を研究しており、業界を挙げて取り組んでいるとの報告があった。

7. ニュージーランド

【マクロ経済及び建設投資の状況】

ニュージーランド経済について、1999年から2008年の10年間の実質GDP成長率は、継続して安定的に上昇を続けてきた。2003年以降は2%~3%台で成長したが2008年は2.2%の成長率であった。世界同時不況と原油の高騰により個人消費が落ち込むとともに輸出主導の経済のため、2009年の実質GDP成長率はマイナスとなる見込みである。

2008年度の建設投資(名目)は、約192億米ドル(1兆9,799億円⁹)であった。2000年以降急激な増加を見せ、2008年度は過去最高の数値となった。建設産業は、GDPの5%を占め、労働者の8%を占める非常に重要な産業である。今後、2010年から民間住宅需要が回復する見込みだが、不動産でのネットでの情報流動化が進み、稼働率は上がるが2011年以降にならないと着工までの需要にはいかない見込みである。民間非住宅や政府土木工事等は、2011年以降の回復が予想される。全体の建設投資見込みは2010年が底で2011年以降は回復に向かい、2012年には2008年を追い抜く建設需要が見込まれるとの発表があった。

【バリューチェーンの統合について】

ニュージーランドの建設産業の生産性は、他国同様他産業と比較すると低水準であることに変わりはない。不足している部分は、①細分化されている産業構造、②施工スキル、③購買方法、④技術革新、⑤建築主の趣向、⑥法規制である。1990年代以降、責任所在の不明確や技術の標準化が出来ていないことから品質不良の建物が続出したことを受け、2004年に建設に関する法律の大規模な改訂を実施した。改訂では、①建築規定の見直し(住宅建築局の新設、建築物への証明書の発行、建築技術者のライセンスの発行、建築主保護の強化等)②建築規制の合理化(建築工事の軽微な変更の容認、修繕・メンテナンス工事の建築確認なしで出来る工事の拡大等)③建築業界生産強化委員会の設立(調達方法のスキルアップや生産力向上を目的に政府や業界のリーダーで実施するもの)等を中心に行わ

⁹ 1ドル=103.36円(内閣府 海外経済データ平成21年10月号の2008年期中平均レート)

れた。今後も上記事項を強化して建設産業の発展に努めるとの発表が住宅建築局から直接行われた。

8. シンガポール

【マクロ経済及び建設投資の状況】

シンガポールの GDP 成長率（実質値）は、2004 年から 2007 年まで好調で 7～9% 増で推移していたが、2008 年の成長率は 1.1% まで落ち込んだ。しかしながら、GDP の建設部門の伸びは 20.3% 増と他分野と比較し突出した成長率となった。2008 年度の建設投資（名目）は、第 4 半期以降減退したものの 346 億シンガポールドル（2 兆 5,275 億円¹⁰）に達し、2007 年の 245 億シンガポールドルから 41.2% の増加となり直近 15 年の中で最高値となった。民間セクターと公共住宅、インフラ関連プロジェクトが大きく市場をリードした。政府建設投資は、145 億シンガポールドルとなり 2007 年の 57 億シンガポールドルを大きく上回っている。その中でも公営住宅の投資額が 42 億シンガポールドルと大きな割合を占めている。特に鉄道工事「MRT Downtown Line Stage 1」と「Marina Coastal Expressway」がメインプロジェクトで、72 億シンガポールドルが割り振られている。

民間セクターは、201 億シンガポールドルと世界同時不況があったにもかかわらず商業施設、住宅を中心に大きく投資を伸ばした。特にマリーナ湾周辺の再開発が活発であった。ただ、製造業分野の受注は不況の影響を受け落ち込んだ。

2009 年は、民間セクターの市場が大きく冷え込み投資額は大幅に落ち込む見込みである。特に商業施設と住宅分野の落ち込みが大きい。民間を補うかたちで公共土木工事がさらに増加して約 88 億シンガポールドルを見込んでおり、建設投資の合計は 240 億シンガポールドルを見込んでいるとの発表があった。2009 年度の GDP 成長率がマイナス転落する見込みがあるシンガポールにとって、2009 年度の建設投資予測は 2007 年度の 245 億シンガポールドルに匹敵しており、建設市場の重要性が際立つ。2010 年に関しても 200 億～270 億シンガポールドルを見込んでおり、その中でも 6 割から 7 割は政府建設投資との予測であり安定的な建設投資が続く。

【バリューチェーンの統合について】

シンガポールでは、建設業界全体をあげて資源のリサイクルをバリューチェーンの統合に組み込むために力を入れている。主に建築構造物の解体時に発生するコンクリートガラをはじめとする建設資材である。現在、建設材料は海外から安価な材料が入ってきている状況だが、世界の需要と供給に左右されるもので、価格や納期など安定的である保証はない。建設材料のリサイクルによる資源の再利用は、環境持続性ととともに材料調達についても持続性が保てる面でも重要なことである。ただし、現状は国内の建設業者は、大手から

¹⁰ 1 シンガポールドル=73.05 円（内閣府 海外経済データ平成 21 年 10 月号の 2008 年期中平均レート）

小規模の会社まで多数の業者がいるため、リサイクルに関する情報共有や協力等がほとんど取れていない状況にある。そこで、供給サイド（建設業者）と需要サイド（建築主）の観点から3点ずつ新たな試みを実施している。

- 供給サイド
- ① 解体工事における工事計画の強化：有効なリサイクル材料の調査、施工計画を実施し、良質な資材を調達する。
 - ② 品質確保の計画強化：調査機関・プラント等と協力して安定的で一貫した品質確保のシステムを構築する。
 - ③ 新しい材料と技術の開発
- 需要サイド
- ① リサイクル材料を推奨した建物に対しての評価向上：日本のエコマークのような認証制度等を利用し、建築主、設計事務所、エンジニアに対してリサイクル材料を推奨した関係者の評価向上を図る。
 - ② 報奨システム：建築物の容積率アップ等の優遇制度を利用する。
 - ③ デモプロジェクト：リサイクル材料利用率上位の建物を優良プロジェクトとする。

上記のように業界だけでなく、建築主まで巻き込んでバリューチェーンの中にリサイクルを統合すべく努力をしている。

9. ベトナム¹¹

【マクロ経済及び建設投資の状況】

実質 GDP の伸び率は、1993 年から 1997 年の間、平均 9%であり、1997 年のアジア通貨危機により一時 5%台（1999 年）まで落ち込んだものの、2002 年には 7%台まで回復し、2005 年から 2007 年までの 3 年間は 8%を超える成長率となった。2008 年は、世界同時不況の影響で海外需要の減退から成長率は、6.2%と伸び率が減少している。2009 年は、さらに減退し 5%台になる見通しである。建設部門が経済を大きく支えており、GDP 成長率の減退は国内金融システムの脆弱が原因とのことである。2008 年の建設投資（実質）は、12 兆 6,780 億ベトナムドン（803.8 億円¹²）で、名目建設投資の推計値は、38 兆 2,457 億ベトナムドン（2,425 億円）であった。建設投資は、2004 年から 2007 年まで毎年、対前年比二桁の増加であったが、2008 年に入り、政府の方針で政府建設投資を減少させたこと（前年度比 87.3%）と原材料の高騰で、建設投資の伸び率が減退した。

¹¹ ベトナムの「バリューチェーンの統合について」の発表はなかった。

¹² 1ベトナムドン=0.00634円（内閣府 海外経済データ平成 21 年 10 月号の 2008 年期中平均レート、JETRO ホームページの 2008 年期中平均レート）

図表 2 ベトナムの実質建設投資 (2004-2008)

(単位：10 億ベトナムドン)

	2004	2005	2006	2007	2008 (見込)
実質建設投資 (1994 年価格)	7,478	8,426	9,395	12,140	12,678
前年比(前年 = 100)%	92.77	112.68	111.50	129.22	104.43
実質住宅建設投資 (1994 年価格)	4,786	5,256	5,891	6,667	5,823
前年比(前年 = 100)%	99.23	109.82	112.08	113.17	87.34
実質非住宅建設投資 (1994 年価格)	2,692	3,170	3,504	5,473	6,855
前年比(前年 = 100)%	83.14	117.76	110.54	156.19	125.25

出所：General Statistical Office 2008

2009 年には、首相が都市改善プログラムを承認し 2009 年から 2020 年の間に 175 兆ベトナムドンが投資される見込みであり、公共投資が回復してきている。多くのプロジェクトが実行されハノイでは、2009 年 3 月の 105.5km Haiphong 高速道路、22 兆ベトナムドン (12.5 億米ドル) の事業費が見込まれる 9 つの大規模の橋、21 中規模の橋と 22 の高架道路等が始動しており、他にも多数のインフラ投資が行われている。多数建設プロジェクトにより国内の建設関連産業の需要も活発になっており、2009 年から 2010 年の 2 年間について世界銀行はベトナムの建設分野の GDP 成長率が 2 桁の増加と予測をしている。

以上、各国のマクロ経済及び建設投資の状況と今回のアジアコンストラクト会議の特別テーマである「バリューチェーンの統合について」についての報告をまとめたが、最後に、各国別に建設投資 (名目) が対 GDP (名目) 比でどのくらいの割合を占めているのか、また、1 人当たりの建設投資額 (名目) がどのくらいの金額であるのか比較したものが図表 3 である。

図表 3 2009 年のアジアコンストラクトメンバー国の建設投資額の状況¹³

国名	2008年の 名目GDP (億米ドル)	建設投資 (億米ドル)	建設投資 対GDP比(%)	人口 (千人)	1人当たり 建設投資 (米ドル)
香港	2,064	130	6.3%	7,009	1,852
インド	11,352	1,225	10.8%	1,154,000	106
インドネシア	5,108	97	1.9%	227,779	43
日本(年度)	48,125	4,569	9.5%	127,692	3,579
韓国	9,312	1,091	11.7%	48,607	2,245
マレーシア	2,252	235	10.5%	27,720	849
ニュージーランド	1,781	192	10.8%	4,264	4,492
シンガポール	1,819	245	13.4%	4,737	5,162
ベトナム	906	23	2.6%	85,790	27

今回のアジアコンストラクト会議は、今年建都 1000 年を迎えるハノイで 2010 年 10 月に開催される予定である。

2008 年後半以降の世界同時不況で、建設業界も同様に大きなダメージを受けた。その影響も踏まえ次期会議では、金融業界と建設業界の連関とそれに対する政府の政策についての現状報告が各国から行われる予定である。

(担当：研究員 小室 隆史、三井 勝博)

¹³ ベトナムの建設投資額は、名目値の推計である。公表された数値は実質建設投資額であり、詳細はベトナム項を参照のこと。

II. 総合評価方式における学識経験者の意見聴取について

公共工物品質確保法に位置付けされている総合評価方式において「中立かつ公正な審査・評価の確保」のため発注者が実施している学識経験者の意見聴取について、国土交通省が実施している調査等により、その内容と発注者における運用状況をまとめました。

1. 総合評価方式の動向

公共工事において、発注者による「価格と品質に優れた調達」を具体化するために、「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（以下「公共工物品質確保法」という）に位置付けられたのが総合評価方式である。国土交通省が年 1 回実施している「入札契約適正化法に基づく実施状況調査」によると、平成 20 年度には国においては 83.3%、特殊法人においても 95.3%と導入が進んでおり、都道府県及び指定都市においては全ての団体で総合評価方式を導入（試行導入等を含む）している。また、市区町村における導入率は、平成 19 年度 24.3%、平成 20 年度 42.4%、平成 21 年度 57～58%（速報値）と今年度の調査では 5 割を超えており、導入が着実に進んでいる状況である。

2. 学識経験者の意見聴取とは

公共工物品質確保法の基本理念である「経済性に配慮しつつ価格及び品質が総合的に優れた内容の契約」を実現するため、「公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針について」（閣議決定）、及び地方自治法施行令等において学識経験者の意見聴取が定められている。

すなわち、国においては「総合評価方式の実施方針及び複数の工事に共通する評価方法を定めようとするとき」、さらに「必要に応じて個別工事の評価方法、落札者決定」について意見聴取を行うこととされている。地方公共団体においては、当初「総合評価方式の実施、落札者決定、又は落札者決定基準を定めるとき」に 2 名以上の学識経験者の意見を聴取することとなっていた。しかし、改正後の地方自治法施行令では、落札者決定基準を定めるときのみ意見聴取が必要となり、総合評価方式の実施及び落札者決定における意見聴取については簡素化されている。

基本方針の根拠規定は次のとおりである。

【公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成 17 年 3 月 31 日法律第 18 号）】

（基本方針）

第 8 条 政府は、公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な

方針（以下「基本方針」という。）を定めなければならない。

- 2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 公共工事の品質確保の促進の意義に関する事項
 - 二 公共工事の品質確保の促進のための施策に関する基本的な方針
- 3 基本方針の策定に当たっては、特殊法人等（公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律第二条第一項に規定する特殊法人等をいう。以下同じ。）及び地方公共団体の自主性に配慮しなければならない。
- 4 政府は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。
- 5 前二項の規定は、基本方針の変更について準用する。

【地方自治法施行令（改正後）】

第167条の10の2

- 4 普通地方公共団体の長は、落札者決定基準を定めようとするときは、総務省令で定めるところにより、あらかじめ、学識経験を有する者（次項において「学識経験者」という。）の意見を聴かななければならない。
- 5 普通地方公共団体の長は、前項の規定による意見の聴取において、併せて、当該落札者決定基準に基づいて落札者を決定しようとするときに改めて意見を聴く必要があるかどうかについて意見を聴くものとし、改めて意見を聴く必要があるとの意見が述べられた場合には、当該落札者を決定しようとするときに、あらかじめ、学識経験者の意見を聴かななければならない。

【地方自治法施行規則】

第12条の4

普通地方公共団体の長は、地方自治法施行令第六十七条の十の二第四項及び第五項（これらの規定を同令第六十七条の十三において準用する場合を含む。）の規定により学識経験を有する者の意見を聴くときは、二人以上の学識経験を有する者の意見を聴かななければならない。

公共工物品質確保法に基づき国が定めた基本方針は、次のとおりである。

【公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針について（平成17年8月26日閣議決定）】

4 中立かつ公正な審査・評価の確保に関する事項

技術提案の審査・評価に当たっては、発注者の恣意を排除し、中立かつ公正な審査・評価を行うことが必要である。このため、国においては、総合評価方式の実施方針及び複数の工事に共通する評価方法を定めようとするときは、学識経験者の意見を聴くとともに、必要に応じ個別工事の評価方法や落札者の決定についても意見を聴くものとする。

また、地方公共団体においては、総合評価方式を行おうとするとき、総合評価方式により落札者を決定しようとするとき、又は落札者決定基準を定めようとするときは、あらかじめ2人以上の学識経験者の意見を聴くこととされているが、この場合、各発注者ごとに、又は各発注者が連携し、都道府県の単位で学識経験者の意見を聴く場を設ける、既存の審査の場に学識経験者を加える、個別に学識経験者の意見を聴くなどの運用面の工夫も可能である。なお、学識経験者には、意見を聴く発注者とは別の公共工事の発注者の立場での実務経験を有している者等も含まれる。

（以下省略）

3. 学識経験者の範囲、意見聴取の方法

（1）学識経験者の範囲

学識経験者の範囲は幅広く、総合評価方式の目的を達成するため中立な立場に立って判断することができる者を指す。国土交通省「地方公共団体向け総合評価実施マニュアル」では次のような例が示されている。

【学識経験者の一例】

大学・工業高等専門学校¹の教職員、国土交通省の職員（事務所の副所長等）、都道府県・他の市区町村の土木部局の職員、「公共工事の発注者責任協議会」により認定された支援技術者（1種）の資格取得者、試験研究機関の研究員

（2）意見聴取の方法

学識経験者の意見聴取の方法としては、学識経験者の個別聴取、当事者が一堂に会して行う形式のいずれでも可能である。また、学識経験者から個別に聴取する場合は予め定められた様式をEメールでやり取りする等できるだけ簡略化された方法を用いることも可能である。

さらに、小規模の地方公共団体においては、都道府県の総合評価審査会、入札監視委員会等の第三者機関等の活用、近隣の市区町村等と共同で第三者委員会を設置・開催する方法がある。

4. 学識経験者への意見聴取の状況

前述の「入札契約適正化法に基づく実施状況調査」では、発注機関における学識経験者の意見聴取についての状況が調査されている。

(1) 意見聴取の実施について

意見聴取をどの時点で行うかについて同調査でまとめられたものが図表1である。先に述べたように意見聴取については地方自治法施行令において簡素化されていることから、「総合評価を行おうとするとき」については、平成19年から平成20年にかけて実施発注

図表1 学識経験者の意見を聴取する事項について

	総合評価方式を行おうとするとき		落札者を決定しようとするとき		複数の工事に共通する評価方法を定めるとき		落札者決定基準（個別工事の評価方法）を定めるとき		
	H19.9.1	H20.9.1	H19.9.1	H20.9.1	H19.9.1	H20.9.1	H19.9.1	H20.9.1	
国	8	9	5	5	3	4	5	7	
	61.5%	60.0%	38.5%	33.3%	23.1%	26.7%	38.5%	46.7%	
特殊法人等	79	90	26	38	36	49	64	88	
	71.2%	74.4%	23.4%	31.4%	32.4%	40.5%	57.7%	72.7%	
地方公共団体	都道府県	47	25	47	39	23	22	43	44
		100.0%	53.2%	100.0%	83.0%	48.9%	46.8%	91.5%	93.6%
	指定都市	16	6	16	10	4	5	15	17
		94.1%	35.3%	94.1%	58.8%	23.5%	29.4%	88.2%	100.0%
市区町村	159	404	163	419	12	47	133	556	
	82.4%	54.5%	84.5%	56.5%	6.2%	6.3%	68.9%	75.0%	
小計	222	435	226	468	39	74	191	617	
	86.4%	54.0%	87.9%	58.1%	15.2%	9.2%	74.3%	76.6%	
計	309	534	257	511	78	127	260	712	
	81.1%	56.7%	67.5%	54.3%	20.5%	13.5%	68.2%	75.7%	

	総合評価方式を実施しているが意見は聴取していない	
	H19.9.1	H20.9.1
国	6	5
	46.2%	33.3%
特殊法人等	24	15
	21.6%	12.4%
地方公共団体	都道府県	0
		0.0%
	指定都市	0
		0.0%
市区町村	6	16
	3.1%	2.2%
小計	6	16
	2.3%	2.0%
計	36	36
	9.4%	3.8%

※ 総合評価方式を実施していない団体は除く。

出典) 国土交通省「入札契約適正化法に基づく実施状況調査(平成20年度)」

機関は増加しているものの、実施率は81.1%から56.7%と大幅に減少している。また、「落札者を決定しようとするとき」についても同様の傾向が見られることから、手続きの簡素化が実施発注機関の増加、すなわち総合評価方式の普及に寄与していると推測される。

(2) 学識経験者の意見の聴取方法について

さらに、意見聴取の方法(図表2)については、「自機関のみで意見を聞く会議等の場を

設置」、「会議等ではなく個別で意見を聞いている」という回答が増加しているが、これは、特に市区町村における総合評価方式の試行導入が増加しているためと考えられる。また、都道府県の総合評価委員会については多くの市区町村で活用されていることがうかがえる。

図表 2 学識経験者の意見の聴取方法について

	自機関のみで意見を聞く会議等の場を設置		都道府県の総合評価委員会の活用(H20調査より)		他機関と共同で意見を聞く会議等の場を設置		既存の会議等に学識経験者を加えている	
	H19.9.1	H20.9.1	H19.9.1	H20.9.1	H19.9.1	H20.9.1	H19.9.1	H20.9.1
国	7	8	0	0	0	1	3	2
	53.8%	53.3%	0.0%	0.0%	6.7%	23.1%	13.3%	
特殊法人等	65	77	0	5	2	23	30	
	58.6%	63.6%	0.0%	4.5%	1.7%	20.7%	24.8%	
地方公共団体	都道府県	36	37	0	5	2	1	3
		76.6%	78.7%	0.0%	10.6%	4.3%	2.1%	6.4%
	指定都市	7	7	0	0	0	0	1
		41.2%	41.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.9%
市区町村	42	111	367	100	30	7	14	
	21.9%	15.0%	49.5%	52.1%	4.0%	3.6%	1.9%	
小計	85	155	367	105	32	8	18	
	33.2%	19.3%	45.6%	41.0%	4.0%	3.1%	2.2%	
計	157	240	367	110	35	34	50	
	41.3%	25.5%	39.0%	28.9%	3.7%	8.9%	5.3%	

	会議等ではなく個別で意見を聞いている		総合評価方式を実施しているが意見は聴取していない		
	H19.9.1	H20.9.1	H19.9.1	H20.9.1	
国	2	4	5	5	
	15.4%	26.7%	38.5%	33.3%	
特殊法人等	11	14	24	15	
	9.9%	11.6%	21.6%	12.4%	
地方公共団体	都道府県	27	28	0	0
		57.4%	59.6%	0.0%	0.0%
	指定都市	12	11	0	0
		70.6%	64.7%	0.0%	0.0%
市区町村	61	254	5	16	
	31.8%	34.3%	2.6%	2.2%	
小計	100	293	5	16	
	39.1%	36.4%	2.0%	2.0%	
計	113	311	34	36	
	29.7%	33.0%	8.9%	3.8%	

※ 総合評価方式を実施していない団体は除く。

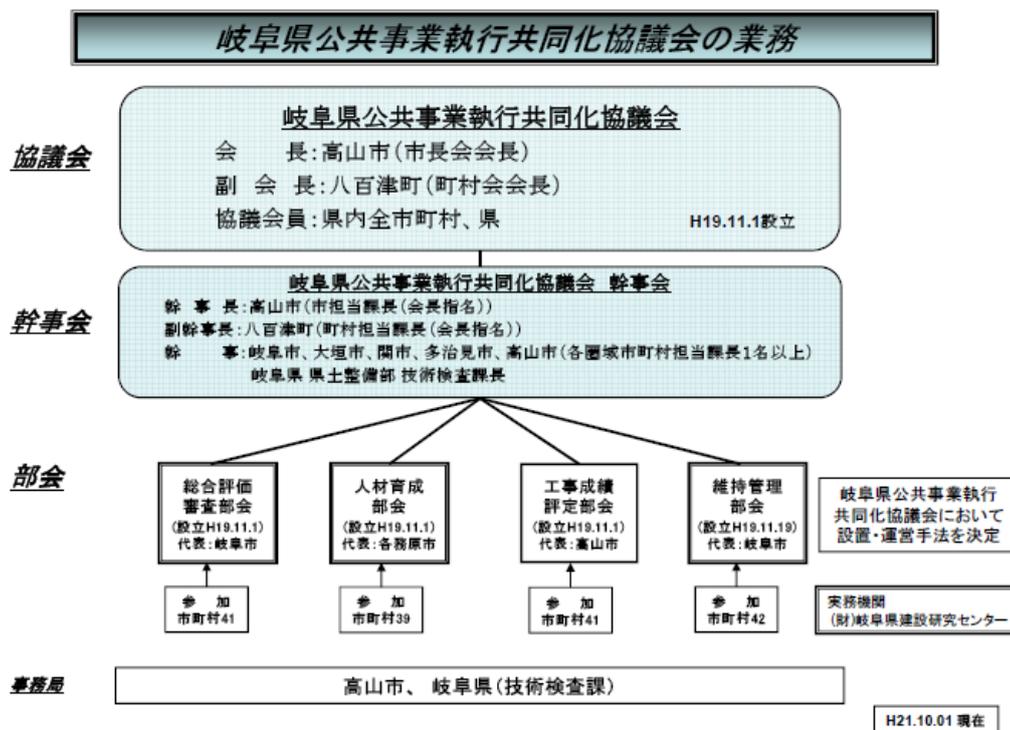
出典) 国土交通省「入札契約適正化法に基づく実施状況調査(平成20年度)」

5. 総合評価委員会の活用例

都道府県の総合評価委員会の活用例として、岐阜県における「総合評価共同審査会」を紹介する。岐阜県公共事業執行共同化協議会は、岐阜県内の各自治体が、公共工事の設計、入札、工事管理、検査、維持管理の各段階において公平性、透明性の確保を図るとともに、事務の共同化による効率化を目的として平成19年11月に設立されたものである。同協議会は、特定のテーマについて具体的かつ実務的に検討するために4つの部会を設けており、そのうちの1つが「総合評価審査部会」である。

総合評価審査部会では、総合評価方式における審査を共同で行うための「総合評価共同審査会」を設置している。同審査会では、総合評価方式を行おうとする場合、落札者を決定しようとする場合、落札者決定基準を定めようとする場合に同審査会が活用できることになっている。

図表 3 岐阜県公共事業執行共同化協議会の組織図



出典) 岐阜県ホームページ

岐阜県内の市町村における総合評価方式の実績については、平成 19 年度は「市町村単独で審査」、「県審査会を利用」、「共同化協議会による試行」による 50 件であった。しかし、平成 20 年 4 月 1 日に「総合評価共同審査会」が設立されたことにより、平成 20 年度の共同審査会の利用件数は 147 件、平成 21 年度も 146 件と推移し、市町村における総合評価方式の普及に寄与している。また、岐阜県内の市町村における総合評価方式の導入率は高く、平成 20 年度には既に導入率 100%に達している。

このように総合評価方式の審査を共同で行う事例は他の都道府県でも見られ、総合評価方式の導入・普及に寄与している状況である。

図表 4 岐阜県内市町村における総合評価方式の導入状況

	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度
総合評価審査件数	50 件	147 件	146 件
総合評価審査市町村数	41	33	32

※岐阜県庁からの聞き取りによる。

※平成 19 年度については共同審査会設立前の実績件数を示す。

6. 学識経験者の意見聴取に関する課題（地方公共団体の立場から）

当研究所の建設経済レポートNo.52(2009.6)「地方公共団体における入札契約制度の動向」では、複数の地方公共団体に対し総合評価方式についてヒアリングを実施しており、「学識経験者の意見聴取」については次のような回答が見られた。

初めに、地方公共団体の事務的な負担の問題が挙げられる。学識経験者の意見聴取の手続きは発注事務担当者にとって負担が大きい。審査件数が多くなると、学識経験者にとっても負担が大きくなるとのことであった。次に学識経験者の確保の問題がある。学識経験者とのスケジュール調整は、特に発注時期のピークには非常に困難となる。また、学識経験者が大学教員の場合、長期出張などで全くアポイントが取れなくなる場合もあるとのことであった。さらに大学の無い地域などでも同様に学識経験者の確保は困難なようである。

これらの問題については、既に述べた意見聴取の簡略化により解決可能と思われるが、地方公共団体が客観性を重視する場合は簡略化せずに通常の意見聴取を実施するケースも多いとのことである。簡略化についてはある程度の規模の地方公共団体が、簡略化できるレベルにまで総合評価方式を習得できた場合に実施できるのではないだろうか。特に、小規模の地方公共団体で、総合評価方式で発注する経験が少ない場合などは、共同審査会の活用の方が事務的な負担の軽減につながるものと思われる。

7. おわりに

学識経験者の意見聴取については、地方自治法施行令により簡素化されたことから、地方自治体における総合評価方式の導入・普及に向けては効果があるものと思われる。しかしながら、地方公共団体が価格のみの評価によらない発注を行うためには、学識経験者の意見聴取は客観的な審査を行ったことの重要な根拠であり、必要に応じて簡素化せず工事ごとに審査する方法も活用されているケースも見られる。

公共工事が減少を続ける中で「技術と経営」に優れた企業が工事を受注する仕組みは、今後より重要性を増していくものと思われる。総合評価方式は、本編で紹介したように学識経験者の意見聴取によりその客観性が保たれる仕組みを持つものであり、さらなる導入・普及が期待されている。

(担当：研究員 釜崎 耕司)

Ⅲ. 介護と企業と経営と

ー 建設会社の社長インタビュー

④株式会社トライネット（長野県飯田市） ー

建設会社の経営者へのインタビュー第四回として、長野県飯田市の株式会社トライネット 熊谷社長へのインタビュー記事をお送りします。

ー私達の行路の変更を決めたのは同行者からの一本の電話だった。…「飯田線の特急の切符を売ってくれない」…飯田入りする予定が変わってしまったー

平成 21 年 8 月 3 日(月)、天気は晴れ。先週(平成 21 年 7 月)から降り続く大雨の影響で飯田線平岡～天竜峡間で落石の危険があり、不通状態になっていた。しかし雨はとうに止んでいる。運転再開も近いとは思っていたが、どうやら事態は悪い方に進んでいたようで、本格的に危険を取り除く対策を講じるようだ。当初飯田線の特急を利用する予定でいたが、窓口で発行しないととなると、運休になる可能性が高い。でも品川駅では普通に発行していたが…

関東地方から長野県飯田市へ行くには中央道沿いにせよ東海道沿いにせよ、赤石山脈(中央アルプス)を迂回する必要がある。そのうち、東海道から豊橋を経由する、南側からのアクセスの 1 つが使えなくなったというわけだ。となると北側からのアクセスとなるが、中央道の高速バスは早々と満席、新宿からのあずさではとにかく時間がかかる。それで一計を講じ、やむを得ず名古屋



株式会社トライネット 熊谷社長

まで新幹線を利用し、名古屋～飯田を結ぶ中央道経由の高速バスを利用した。少々遠回りとなるが、乗車時間はおおよそ 4 時間で最も短い。

新幹線も高速バスも時刻通り運行する。天気はいい。ただ川の流水量は多く、濁流になっている。

11:58 に飯田駅前に到着。駅前は列車が来ないこともあって閑散としている。駅前の店で昼食を取ったのち、翌日の帰りのバス

の切符の手配のために飯田バスセンターまで歩く。この時期快晴の中を歩くのは少々つらい。

飯田バスセンターで少しの間休憩した後、飯田市のコミュニティーバス(市民バス)でさらに移動する。14:00の待ち合わせまでほとんど余裕がない。トライネット本社は飯田バイパス(国道153号)から少し奥まったところにあった。

三回目のインタビュー

「ずっと以前、来ていただいてからなにも変わっていませんがねえ。」と話を切り出していただいたのは株式会社トライネットの熊谷社長。実はトライネットには過去二回インタビューを行っており、今回が三回目となる。同社は平成7年に建設会社3社が合併することによって生まれた総合建設企業である。資本金は7,100万円、従業員数は33名、売上高は14億円前後(いずれも同社HPより)である。

「もう合併当時の社員は役員だけになってしまっ。今の社員にその話をしても多分わからないんじゃないかな。」

過去のインタビューは合併のいきさつを中心に伺っている。ただ合併についてはかなり以前から考えていたらしい。

「30代の頃から感じていましたが、建設会社の経営者は本当に経営をしているのかな?とずっと思っていました。今となつては当たり前のことですが、建設業でもきちんと経営をしなくては。それがスタートです。」

「実際にそう感じている人がいたからこそ、この合併はうまくいきました。周りのサポ



同席していただいた小木曾副社長

ートがあったからこそ。全く別の業界の人と話す機会を得たことも大きかったです。」

自分が日頃考えていたことを後押ししてくれる何らかの機会など、決心するためのきっかけを得たことが次へのステップにつながったのであろう。それはまた、同じ年代の仲間でもあったことだろう。

「でも最初は全然自信がなかった。周り(業界)から反対されて…それ以上に、今考えてみれば、お互いよくイキがあったよね、というのが実感ですね。」

合併したくない理由として、一国一城の主を貫く、というのも当然ある。

「ここ以外ではせがれに事業を継がせたくない人も多いと聞きますが、ここはまだまだそうでもなくて…でも同族経営では限界が来ていると思います。この近くで2件、合併がありましたが会社の中は以前の同族経営のまま。うまくいっていないらしい。」

「一度過去のしがらみを含めて完全に切り離して考えた方がいい。それが経営の形を



変えるいい機会になります。そのままでは過去の意識を引きずったままになる。考え方を変えないとダメ。」

一代で事業を築き上げた人ほどその傾向が強いという。しかし企業を取り巻く環境そのものが変わっているのに、自分たちだけ取り残されてはどうしようもない。それに呼応して自分たちも変わらなければならない。その意思の強さが社長から伝わってくるようだ。

グループで経営を明確化

トライネットは企業グループを形成している。

「一番頂点にホールディングス(トライネットホールディングス)をおき、グループを形成しています。」

元々3社が合併した企業だけあって、中身はバラバラ。営業圏が重ならず、それが唯一の利点で、それぞれの地域に根ざした経営ができるということもあるのだが、それも限界があるということらしい。

「会社の仕組みとしては確かに臨機応変に対応できていいのですが、効率的ではありません。」

「このままでは誰かに頼るようになる。みんなが良くなって幸せになるためにはど

うすればよいかそれぞれ自分自身が考えなければいけないと考えて、分社化しました。相対的に見て、会社の経営力を強化する、高めることが、分社化で可能になる、可能になったと考えています。技術力もそうです。」

分社化に当たっては施工管理を中心に担当する企業と、実施工を担当する企業という風に管理と実施工を分けている。

「分社化しても元は同じ会社ですし…一体感は強いですね。」

分社化したことの効果は上がっているか?との問に対する答えは以下の通り。

「経営の責任が明確になり、全員が経営に携わっているという意識を持たせることに成功しました。」

「全員が全員で稼ぐ、ということですね。社長が頑張っている背中を社員に見せて、社員も頑張ると。」

分社化によって経営が変わった、効率的になったと実感している、と社長は答えた。ただ、社長としては

「グループ経営の位置づけをはっきりさせるべきですね。何のために分社化するのか、はっきりさせておくべきです。何がしたいかはっきりさせずに分社化しても、かえって効率が悪くなります。そういう意味



では買収などから身を守る企業防衛とあまり関係ないんじゃないかとも思いますが…」
ということらしい。

介護事業は別会社



「ハートケアあんきの森」

トライネットは介護事業に進出している。

「いや、それは正確ではありませんね。正確には“出資”です。全体の四分の一です。完全に別会社でグループ企業というわけではないんです。代表は私なんです。」

「よく“建設業が異業種に進出した”と言われますが、そうじゃないんです。あくまで出資しただけです。」

「100%出資したということであれば“異業種進出”ということにもなるでしょうが、なかなか、難しいですよ。100%リスク背負ってということになるとね。」

この介護事業は平成16年9月に設立された「株式会社ハートケア飯田」が行っている。

「元々ここに土地があって、という環境の中で始めたことなんで。土地がどれほど経営資源になるかわかりませんが、遊んでいる土地を有効活用することを考えたらこのようになりました。新たに土地を買って、

ということであれば、取り組もうとは考えなかったかも知れませんね。」

取り組むきっかけの1つがこの遊休地の利用法、つまり経営資源の有効活用だという。

「合併、そして分社化によって、より経営資源というものの重要性がわかるようになりました。それと効率も。これまで建設業だけに経営資源を投入してきましたが、これからは世の中の変化に合わせて経営内容も変化させないと。」

介護は人づくりが大切

きっかけのもう1つは雇用の確保を通じた地域貢献、地域活性だという。

「公共事業も、介護事業も、地域を支える事業に変わりありません。この事業で30人の雇用が生まれました。」

介護業界は仕事の内容のわりに給与水準が低く、途中で退職する人が多いと聞か

が？
「確かにその通りです。うちは余所よりも多く出している方だと思います。職員の定着率を上げるためにね。でも最近はどこも仕事が無くて…みんな頑張ってくれてますよ。」

ただなかなか質が上がらず、サービス内



増築された「あんきの森」



容としては厳しいものがあるらしい。

現状では、いずれ老人が老人を介護する、「老々介護」となる。そのような中で人として幸せな最後をおくるためにも、介護する人も介護される人も報われる、良い仕組みが必要とされる。しかしいい仕組みを作ることと事業、ビジネスとして成り立たせるにはどうすればよいのか？

「サービス、特に人の役割が大きな要素になると思います。介護は人づくりが大切。優秀な人づくりから始めています。」

「事業としては何とか黒字の状況です。2億円投資して、少額ながら黒字です。受注産業の建設と違い、介護市場は個人負担10%、介護保険90%の世界です。入所者数や施設の利用割合の設定をどうするかが重要ですが、元々の事業計画さえしっかりしておけば、余程のことがない限り運営は順調だと思いますよ。ただサービスの充実と利益はなかなか比例しませんが…」

「最初は遠方の方も入所されていましたが最近はこの近辺の人が中心です。全国に募集かけても良かったんですけどね。なるべく地元の人が、という要求も強まっていますよ。」

そうはいつでも簡単な事業ではないことは確かなようだ。

「なかなか投資に見合った利益が得られませんね。投資を回収できるのはいつになることやら。もうちょっと…ねえ、会社として、事業として成り立つくらいの利益は欲しいですね。」

それこそ、ここで働く人にとっても報われる仕組みが欲しいとこのことのようにだ。

「あと、よく建設業で人が余っているから別のところで雇用とありますが、そんなことなかなかできるもんじゃありません。建設業の片手間で介護、福祉をやるなんてとても無理ですよ。」

例えば農業などではよく言われていることだ。建設業の閑散期に収穫が可能な農産物を栽培し、年間を通じて「仕事がない」状態を解消する目的で農業に進出するというのだが、

「実際には私だけです。この会社(トライネット)の中で両方にこれだけ携わっているのはね。従業員では一切ないです、両方兼務しているのは。」

というのが実際のところらしい。時間的な問題もさることながら、それ以上に社長は、ノウハウを身に付けたり、実際に人のケアを行う上での問題も指摘する。

「それに女性の介護を男性が…というのも無理がありますし、女性のきめの細かさを男性でもできるようになるには時間がか



かるでしょうしね。その意味でも女性中心の職場で、たまたま手が空いたからといって、男性が入り込んで何かするといってもできるものじゃないですよ。」

でも、女性ばかりで不安はないのだろうか？中には元気な人がいて、言うことを聞かない人もいるだろうに。

「まあ、そんな人はいないので何とも…それなりにお年を召した方ばかりです。それに言うことを聞かない、暴れるのは介護の仕方、質が悪いのであって、例えば一晩とかはあるかも知れませんが、質が高まっていれば、そんなことはないと思いますけどね。」

介護と公共と

「先にも言いましたけど、介護事業は公共事業なんです。介護事業の6割から7割は人件費ですよ。それは地元に落ちるから、地域の活性化にもつながる。」

国を始め、ここまで介護・福祉関係の予算が大きくなってきたらやはり見過ごすわけにはいかない。地域社会を支えるための仕組みであることに公共事業も介護事業も変わりはない。

「公共事業として介護事業を見るべきですね。その中で私たちも何かお手伝いすることができるかも知れない。いろいろな面



で、です。施設の建設や運営もしかり、土地という経営資源の有効活用もしかり。」

株式会社トライネットが誕生したのは平成7年のこと。「トライネット」には、「トライアングル(三社合併のこと)」に力を合わせて何事にも果敢に挑戦する、「トライする」自分たちの姿勢を表すと共に、限りなく発展するために“ネットワーク”を広げるといった意味が込められているという。それだけにこの十数年余りは挑戦の日々であつたに違いない。「何も変わっていませんが」といいつつも、自社の経営を見直しつつ効率的でより時代の変化に合わせた企業経営を心がけてきたことが、社長の言葉からよくにじみ出ていた。

—今回のインタビューは多分、次の社長の言葉に集約することができるだろう。

「優秀な、気持ちを分かち合える(合えた)人がいたからこそ、自分はここまでやってくることができた。今では介護の方が詳しいくらいだ。うまくいったら次は何を始めるか考えないとね…」—

(担当：研究員 磯野 宗一)

IV. 建設関連産業の動向 — 屋根工事業 —

今月の建設関連産業の動向は、建設業法許可 28 業種の一つである屋根工事業の概要、現況及び今後の課題や展望について考察します。

1. 屋根工事業の概要

屋根工事業とは、「瓦」、「スレート」及び「金属薄板等」により屋根を葺く工事（屋根工事）を行う業種である。建設業法許可 28 業種の一つであり、国土交通省は下記の通り定義している¹。

- ① 「瓦」、「スレート」及び「金属薄板」については、屋根をふく材料の別を示したものにすぎず、また、これら以外の材料による屋根ふき工事も多いことから、これらを包括して「屋根ふき工事」とする。したがって「板金屋根工事」も「板金工事」ではなく『屋根工事』に該当する。
- ② 「屋根断熱工事」は、断熱処理を施した材料により屋根をふく工事であり「屋根ふき工事」の一類型である。

具体的には、建物の主要構造部の一つである屋根を、屋根材を用いて仕上げる工事であるが、屋根上での「高所作業」と、屋根材を屋根の上にあげる「肉体労働」を伴い、また屋根材を現場加工等をして納める「職人技術」、屋根材と雨仕舞いに関する「専門知識」が必要とされる。

屋根工事業者の多くは、主に瓦やスレートの取り扱いが多く、同じ屋根工事の分野でもトタンなどの金属系屋根材については、板金工事を行う板金工事業者が取り扱うことが多い。また、同じ屋根工事業者の中でも、瓦のみを取り扱う業者や、スレートを中心に扱う業者などさまざまな形態が見られる。

2. 業者数の推移

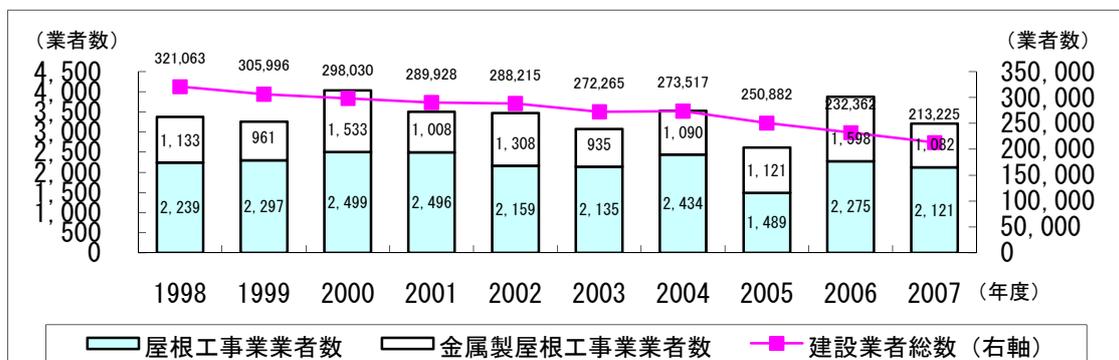
国土交通省「建設工事施工統計調査」では、「屋根工事業」（金属以外）と「金属製屋根工事業」に分けて集計が行われている（以下、本文中に「屋根工事業」、「金属製屋根工事業」とかぎ括弧付きで表示するものは、施工統計調査の定義に従う）。

図表1は、同調査で公表されている、建設業許可を受け、かつ、年間の工事实績がある「屋根工事業」および「金属製屋根工事業」の業者数と建設業者総数の推移を示したものである。この調査結果における工事業業者数は調査年度内に実際に工事实績のあった企業数であ

¹ 「建設業許可事務ガイドラインについて」平成 13 年 4 月 3 日国総建第 97 号、最終改正平成 20 年 1 月 31 日国総建第 278 号

る。これによれば、建設業者総数が減少しているのと異なり、屋根工事に係る業者数は概ね横ばいの傾向となっている²。

図表1 屋根工事業業者数および金属製屋根工事業業者数と建設業者総数の推移

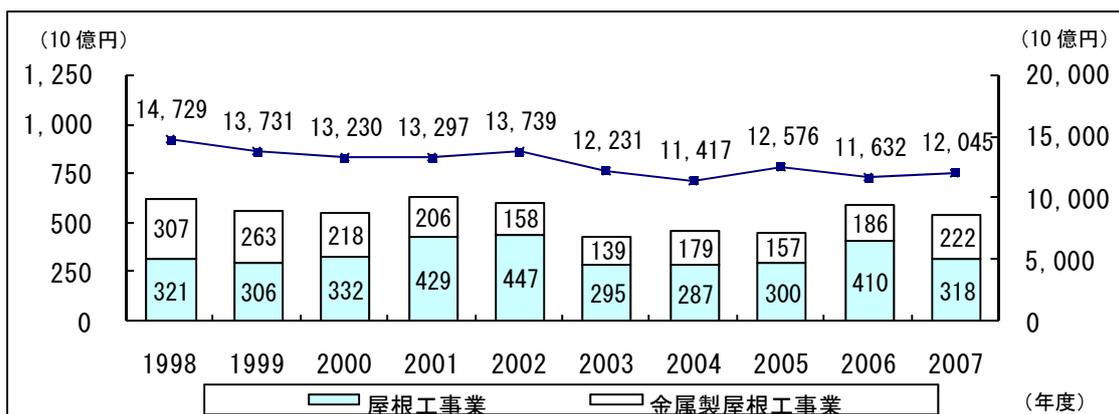


出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

3. 完成工事高の推移

屋根工事業の完成工事高について見てみる。図表2は、「屋根工事業」と「金属製屋根工事業」の完成工事高と、職別工事業³全体の完成工事高の推移を比較したものである。直近10年間の推移を見てみると、職別工事業全体が減少傾向にあるのに対し、「屋根工事業」と「金属製屋根工事業」には、概ね横ばいの傾向が見られる。

図表2 完成工事高



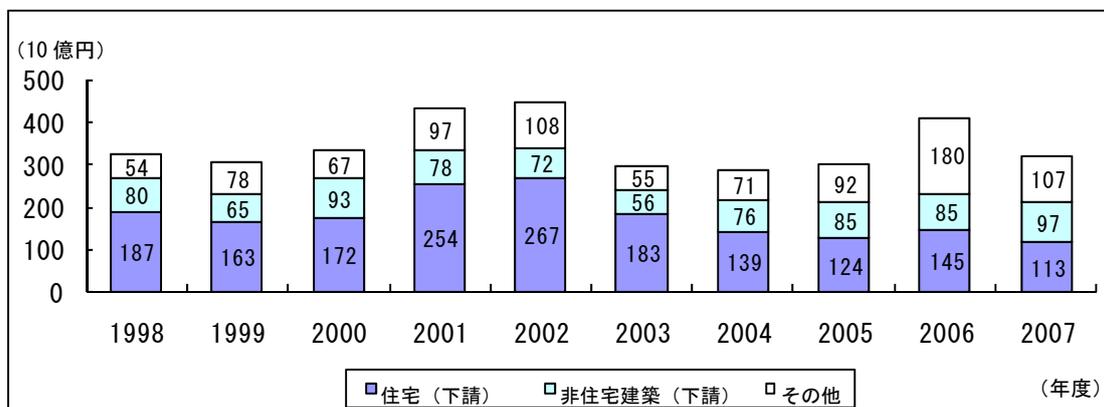
出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

図表3は、「屋根工事業」の完成工事高の内訳を示したものである。凡例の「その他」に

² 「建設工事施工統計」は、毎年度の値の振れが大きい統計であるので、分析に当たっては注意を要する。同統計を使用した以降の図表においても同様である。
³ 専門分野の施工を行う業種で、総合工事業の下請として工事に参画することが多い。建設工事施工統計調査では「屋根工事業」「金属製屋根工事業」を含む16業種が該当する。

は、各種の元請工事、及び住宅・非住宅のいずれにも該当しない下請工事が含まれている。住宅（下請）が大きな割合を占めており、また年度ごとの変動も大きいことが分かる。

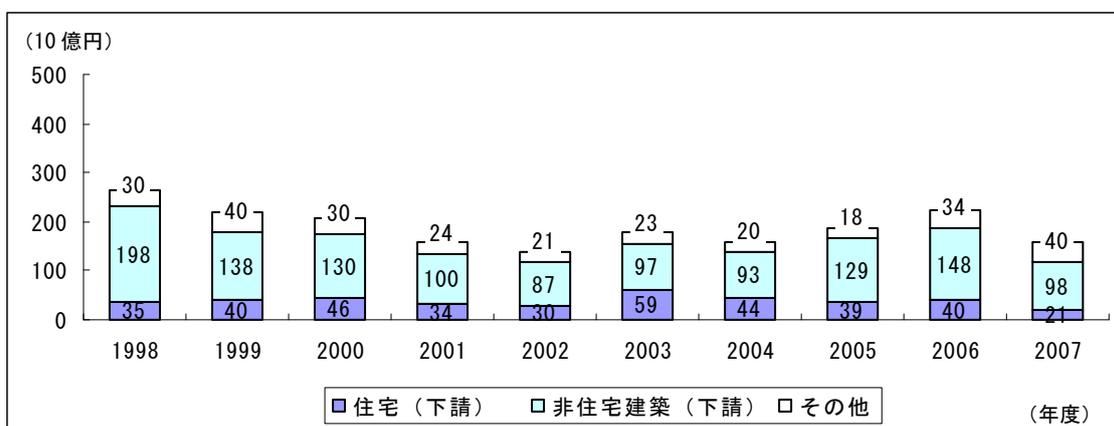
図表 3 屋根工事業の完成工事高の内訳



出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

続いて、図表 4 は、「金属製屋根工事業」の完成工事高の内訳を示したものである。こちらは非住宅建築（下請）が主体となっており、「屋根工事業」とは対照的であるといえる。

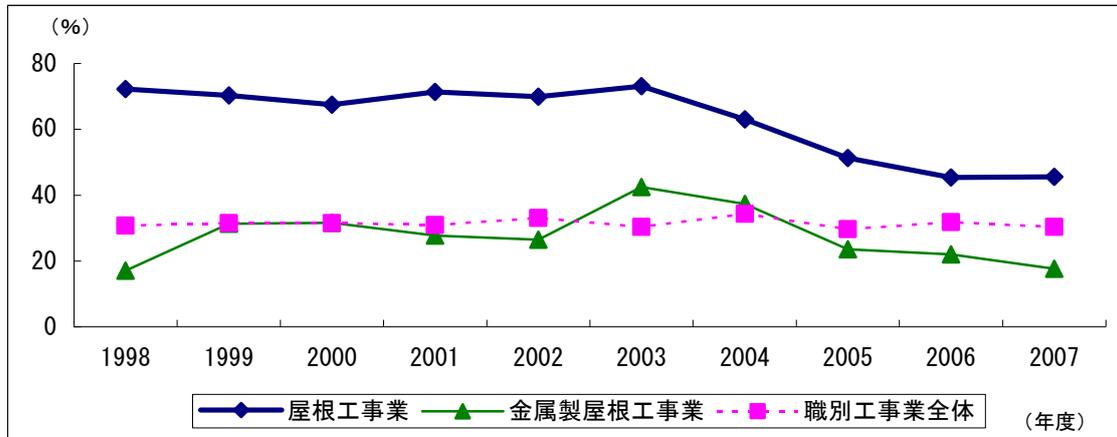
図表 4 金属製屋根工事業の完成工事高の内訳



出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

図表 5 では、完成工事高に占める住宅の比率（元請、下請含む）を、住宅依存率として示した。「屋根工事業」の住宅依存率は、2003 年度以降、低下傾向ではあるものの、「金属製屋根工事業」、職別工事業全体と比較しても、依然高いことが「屋根工事業」の特徴であるといえる。

図表 5 業種別の住宅依存率

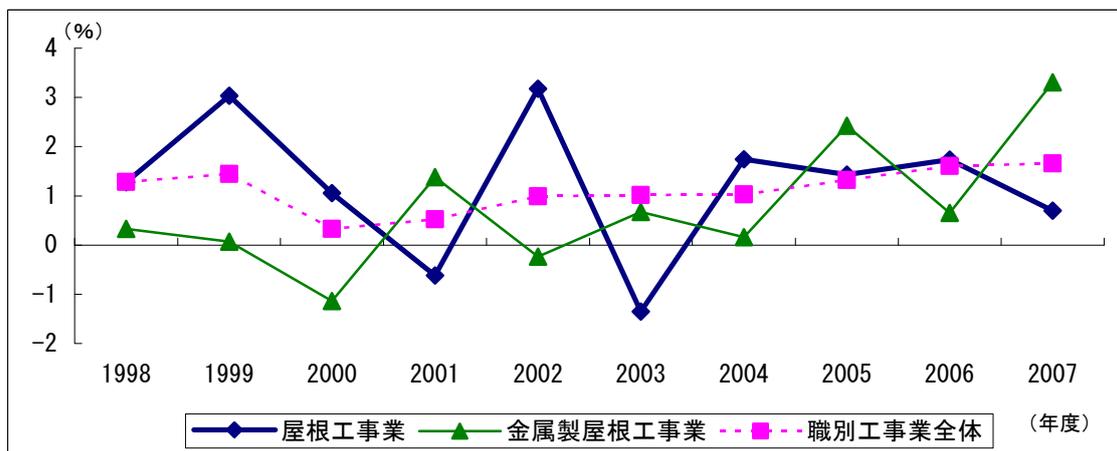


出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

4. 営業損益の推移

図表 6 では、完成工事高営業利益率⁴の推移を示した。年度ごとの変動はあるが⁵、図表 7 にあるように、「屋根工事業」、「金属製屋根工事業」ともに他の職別工事業と比較して、特に収益性が低いとはいえない。従って、総合工事業の下請として工事に参加することが多い状況下、職別工事業全体の現況であるといえそうである。

図表 6 完成工事高営業利益率



出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

⁴ 業種ごとの営業損益を完成工事高で除して算出した。建設業における複数業種の施工や、建設業以外の兼業を考慮していないので、個別の法人・個人の売上高営業利益率とは合致しない。

⁵ 年度ごとの変動の要因には、「建設工事施工統計」が毎年度の値の振れが大きい統計であることも関わっている可能性があるため、注意を要する。

図表 7 各職別工事業の収益状況

	10年間の完成工事高営業利益率平均
大工工事業	0.6 %
とび土エコンクリート工事業	0.7 %
鉄骨工事業	1.5 %
鉄筋工事業	-0.4 %
石工事業	1.0 %
煉瓦タイルブロック工事業	1.1 %
左官工事業	0.1 %
屋根工事業	1.2 %
金属製屋根工事業	0.8 %
板金工事業	1.5 %
塗装工事業	0.2 %
ガラス工事業	1.7 %
建具工事業	1.5 %
防水工事業	0.9 %
内装工事業	1.6 %
はつり解体工事業	0.9 %

注 1) 完成工事高営業利益率は年度ごとの数値の単純平均

注 2) 10 年間は 1998 年度から 2007 年度

出典：国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

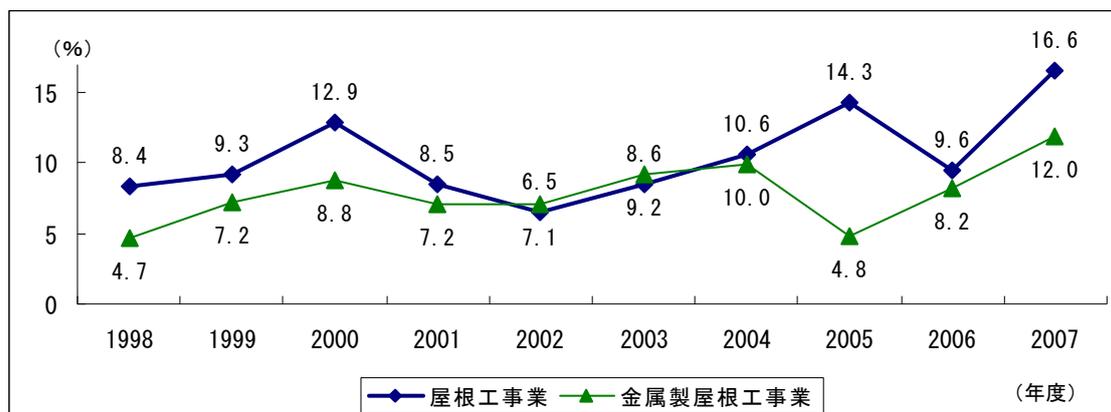
5. 今後の課題と展望

2008 年度後半からの世界同時不況の影響を受けて我が国経済は低迷が続き、所得・雇用環境に大きな影響を与えており、個人消費は低迷が続いている。需要マインドの低下もさることながら、供給マインドも低下していることより、2009 年の新設住宅着工戸数は、78 万 8 千戸となり、前年比では 27.9%減と大幅な減少となった。当研究所は、2010 年度の住宅着工戸数を 82 万 4 千戸台の推移を見込んでおり、低い水準で推移すると見ている。

先述の通り、「屋根工事業」は住宅を、「金属製屋根工事業」は非住宅建築を主要な市場としている。新設住宅着工件数については、各分野で今年度よりは改善するものの、引き続き低水準で推移すると見られる。非住宅建築においても、公共工事の減少、民間建設投資も低調であることが見込まれることより、引き続き低水準での推移が予想される。

図表 8 は、完成工事高に占める維持・修繕工事の割合を示したものである。直近 10 年間の推移を見ると、経済情勢の好況・不況に関わらず、維持・修繕工事の需要は、常にある程度存在するということがいえる。また、今後の見通しとしては、中長期的に、完成工事高に占める維持・修繕工事の割合は上昇していくものと予想される。

図表 8 完成工事高に占める維持・修繕工事の割合



出典：国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

屋根は、経年劣化により維持・修繕が必要になるため、維持更新投資は、建築ストックの量と築後経過年数の状況に影響を受けると考えられる。今後、建築物の維持更新投資は増加すると考えられ、屋根工事業においても、新築よりも維持・修繕にかかるものについての成長が見込まれる。また、近年の『省エネ』、『エコ』、『耐震』、『美観・景観』に対する意識マインドの向上からくる需要の増加に期待したい。

これらの要因を活かすためにも、屋根工事業者としての技術・技能の向上が必要である。熟練者の高齢化が進む業界において、高度な技能の承継を図り、業界全体が活性化されることを期待したい。そして、他の職別工事業者との連携強化も重要となってくるであろう。

(担当：研究員 江村 隆祐)

編集後記

昨年末、新居に越した。東京都が策定した副都心と呼ばれる街の1つまで電車で20分余。さらにそこからもう1つの副都心まで10分弱。近いといえば近いが、新居から駅まで距離があるし、電車の本数もそう多くないので1時間は見ておかないと約束には間に合わない。

新居の方角の向きは申し分ない。冬至でも陽当たりが良く、太陽が出ていて日が差し込んでさえいれば暖房が要らないくらい暖かく、さらに照明も要らないくらい明るい。それだけで決めたようなもので、良い物件が本当にほかになかったのか？、と通勤がづらくなって密かに感じ始めているのは誰にも言えない秘密だ。

ただ5階建てで壁式構造とは土木屋の私にとって見れば不安そのもので、地震、大丈夫？と感じてしまう。壁間のスパンも相当長くとっているし。柱や梁が出っ張らなくて間取りの制約が少ないメリットはわかるが、鉄筋がどう配筋されているのか？、(一番重い)冷蔵庫はここに置いていいのか？、と余計なことまで考えるが、構造の考え方がわからないだけだろう。

不満というか、納得いかない点はまだある。新居の周辺は新線の開業後に発展したのだが、もう開業してから25年余が過ぎている。にも関わらず、道路は舗装されてはいるものの側溝がない、縁石もない、街路樹も公園もほとんど無い。元は田畑だったというのが、開発のスピードにインフラ整備が追いついていないのが現実なんだろうか。でもそれにしても…というのが感想である。

そのため「街」全体の雰囲気が洗練されていないというか、何となく落ち着きがない、まとまりがない、ただ建物を「寄せ集めた」だけの「街」のイメージが強い。イメージ戦略はものすごく重要だ。行政側にとっても路線価が上がれば税収増にもつながる。もっとも、確かに私も含めて、住民もある一時を過ごすためだけの「寄せ集め」の集団かも知れないのだが。

と、いいつつもようやく新居の前の道路工事が始まった。埋設管の敷設でズタズタになった舗装も新しくなるし、縁石も新たに設けられる。これで水たまりはなくなりそうだ。だが道路沿線の開発は統一が取れておらず、マンションや戸建てからのアプローチ路は路面高さがバラバラ。かつてセーヌ県知事オスマンはパリの街区を統一が取れたものに整備したが、我が町は遅きに失し、全ての沿道の高さ条件(道路側を低くすること)を満足しながらの工事も大変だろう。どうやって基準となる高さを決めたのか？と、我が身のかつてを振り返りながら今日もその道を歩く今日この頃である。

(担当：研究員 磯野 宗一)