

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. 265

2011 3

CONTENTS

視点・論点		
－ マーリーズ・レビュー －	.....	1
I. ベトナムの建設市場の動向	.....	2
II. 韓国の建設関連事情	.....	11
III. 民法(債権関係)の改正と建設業界への影響(6)	.....	19
IV. 建設関連産業の動向 － 造園工事業 －	.....	29



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>

マールーズ・レビュー

英国のラディカルな税制改革の提言 総括研究理事 服部 敏也

昨年(2017年)の11月10日に、英国の財政問題研究所(民間シンクタンク: Institute of Fiscal Studies)から、ラディカルな税制改革の低減(速報版)が公表された。

(<http://www.ifs.org.uk/mirrleesReview>)

この提言は、ジェームズ・マールーズ卿(1996年ノーベル経済学賞受賞者)を座長に欧米のトップクラスの経済学者で構成される研究グループによって作成された。座長の名前をとって、「マールーズ・レビュー」と呼ばれている。

同研究所からは、1978年に「ミード報告」が公表され、今なお税制改革の参考にされている。今回はその後30年の経済社会の変化を踏まえた、後継の提言と位置づけられ、中長期的視野で経済学者として最適な課税のあり方を提言したものである。その内容をごく簡単に紹介しよう。

1 原則

重要な原則は、①個別の税制ごとではなく、税制全体で考えること、②経済主体の行動に中立的であること(例えば持家と借家の税負担を同じにする)、③累進的であること、の三つである。

2 所得税

所得税と国民保険料は、ともに収入にかかる完全に別な税金であり、不透明で不必要に複雑である。これらを税率や課税ベースも含めて統合すべき。低所得者向けの給付制度の統合や就労インセンティブを強化する実効税率の設定をすべき。

3 間接税

付加価値税は、ゼロ税率等を無くし一律の税率とすべき。逆進性の緩和は所得税等の他制度で行うべき。金融サービスや住宅サービスも税負担を同じにすべき。

4 住宅税制

資産としての住宅にかかるカウンシル税と不動産取得印紙税を廃止して、他の資産課税と同じ税負担とすべき。

5 環境税

ガソリンの消費と自動車のもたらす社会的問題(渋滞等)との単純な関係はなく、今後はガソリン税を減税して渋滞税(ロードプライシング)を導入すべき。CO2課税を一貫性のあるものにし、EU排出権取引市場の改革をすべき。

6 貯蓄に関する税

資産所得に超過課税(中期国債の利子分を控除し、それを上回る分に課税。結果として銀行預金の利息は非課税)の導入等により、貯蓄の課税タイミングの中立性と資産間の課税の中立性を図るべき。

7 法人税

株式による資金調達コストに控除を認め、借入(支払利子は経費として控除)と株式における税制上の中立性を確保すべき。雇用者、自営業者、オーナー経営者のいずれも同じ所得に同じ課税を行うべき。

確かに、社会的な連続性(=常識)を断ち切ったラディカルな提案である。日英の税制等が違うため、疑問も多いだろう。マールーズ卿は「この提案のいくつかは政治的に困難であることは否定しがたい。しかし、改革に失敗すれば、コストは永続的にかかる。」と言う。

しかし、レビューの提言はタイムリーで、正論である。今、英国に限らず、米国、日本など先進各国は巨額の財政赤字の解消や失業が政治的課題になり、抜本的な改革が求められているからである。増税か、歳出削減か、経済成長か、英国でも論争のキックオフである。

I. ベトナムの建設市場の動向

先月号では、ベトナムで開催されたアジアコンストラクト会議の概要を紹介しました。今月号は、同会議への出席に合わせてベトナム政府関係者と本邦建設企業数社に対して実施した「ベトナムの建設市場の最新動向について」のヒアリング内容を、現地のインフラについての感想とともにトピックスとして紹介します。

はじめに

今回のヒアリング先は、ベトナム政府関係では交通運輸省・政策投資省、ホーチミン市人民委員会建設局・政策投資局、本邦建設企業では五洋建設ベトナム営業所、間組アジア営業所、みずほコーポレート銀行ホーチミン支店である。ご協力を頂いた皆様に、この場を借りて御礼申し上げたい。

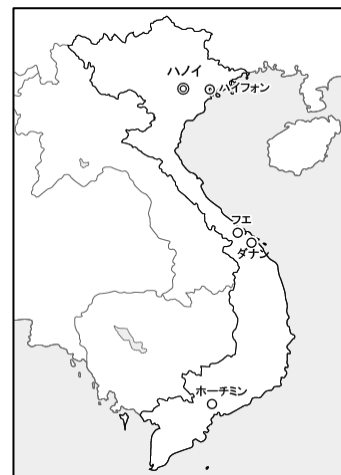
以下、ヒアリング先ごとの整理ではなく、当研究所の「建設経済レポート 55 号」で掲載したベトナムの建設市場の調査結果も踏まえ、項目ごとに整理して報告する。

1. ベトナムの概要

ベトナムの国土は、南北に長く南シナ海に面し、3,000km 強の海岸線を有している。北は首都のハノイ市、南は経済の中心地であるホーチミン市、中央部はダナン市を中心に発展している。

国土面積は日本の約 9 割に相当する約 33 万km²である。気候は、全体としては高温多雨の熱帯モンスーン気候であり、中部を中心に雨季には洪水災害が頻発する。宗教は、仏教が国民の約 8 割を占めるとされる。また、識字率は 9 割を超えており、タイやマレーシア等と並ぶ高水準にあり、教育程度の高さ、勤勉さをあらわしている。まじめで向上心の高い国民性、宗教上の理由による時間的制約条件も特段ないことから生産性も高いこと等、後述する経済環境の理由以外にもベトナム進出の人気の高いことには様々な要因がある。

図表 1 ベトナムの地図

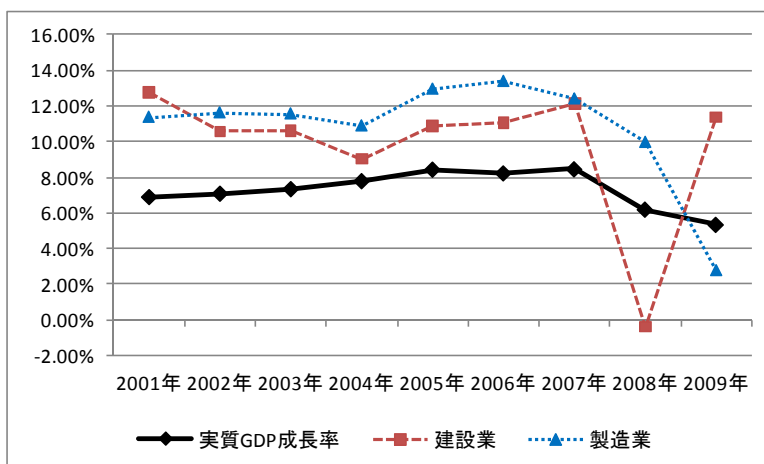


2. ベトナム経済の特徴

1986 年からのドイモイ政策（経済開放化）を推進し、高成長を遂げた。1997 年から経済成長は鈍化し、さらにアジア経済危機の影響を受け 2000 年まで一層の低下となったが、その後は政府開発援助および外国直接投資に牽引され、経済は回復した。2007 年の WTO 加盟以降、外国直接投資が大幅増となっており、日本からの投資や企業進出が相次いでいる。

実質 GDP 成長率は、世界同時不況の影響による海外需要の減退から、2008 年以降鈍化し、2009 年で 5.3%となっている。2000 年代を通して見れば、約 8%前後で推移している（図表 2）。周辺のアジア諸国と比較すると、インフレやバブルの懸念、貧富の格差、失業、暴動等のリスクが少なく、いい意味でゆったりした成長を遂げていると見られている。ただし、

図表 2 ベトナムの実質 GDP 成長率



(出典) General Statistics Office Of Vietnam

1 人あたり GDP は 1,060 米ドルと周辺諸国と比較して低水準である（図表 3）。今後 3,000 米ドルを目指すとしている。

図表 3 一人あたり GDP

	2009年
日本	39,731 米ドル
シンガポール	37,293 米ドル
香港	29,826 米ドル
韓国	17,074 米ドル
台湾	16,392 米ドル
マレーシア	6,897 米ドル
タイ	3,940 米ドル
中国	3,678 米ドル
インドネシア	2,329 米ドル
フィリピン	1,746 米ドル
ベトナム	1,060 米ドル
インド	1,031 米ドル

(出典) ジェトロ

ベトナム統計総局の発表（2011 年 1 月 4 日）によると、2010 年の実質 GDP 成長率は前年比 6.8%と、政府目標（6.5%）を上回る結果となった。なお、2011 年の政府の成長率目標は 7.0~7.5%である。先行きのリスクとして、インフレ圧力の上昇、貿易赤字の拡大、為替レートの低下¹、電力不足などの可能性が認識されている。

また、この国の特徴と言えるが、もともと国が分かれていた歴史を背景に、経済・商業都市である南部ホーチミンと首都がある北部ハノイでは、様々な面において南北格差が現在も顕著である²。

¹ ベトナムでは管理フロート制が採用され、ベトナム中央銀行が介入し為替レートを一定の水準に保っている。2011 年 2 月 11 日に、ベトナムドンの対米ドル公定相場を 1 米ドル 18,932 ベトナムドンから 20,693 ベトナムドンに変更、事実上 9.3%の切り下げを実施した。また、ベトナムドンは米ドルに対して、基準為替レートを挟んで±3%の変動内での取引が認められていたが、今回の切り下げ時に変動幅縮小（±3%から±1%）も併せて実施した。2009 年 11 月以降、自国通貨切り下げを継続的に行っており、今回を含めて 4 度行われている。

² 財団法人国際金融情報センターレポートによれば、2008 年の一人あたり GDP は、ホーチミンでは 2,400 米ドル、ハノイでは 1,500 米ドルとなっている。

3. 日系企業へのメリット・デメリット

日系企業がベトナムに進出する理由には、①円高圧力、②中国一極集中リスク回避としてチャイナプラス1としてのベトナム、③消費地のアジアシフトが挙げられる。中国の将来性は高いものの依然としてカントリーリスクが大きいことは否めず、リスク分散としてベトナムに進出する企業もある。また、地理的に日本から ASEAN への窓口としてのベトナムを考える企業もある。さらにベトナム自体を市場として考えて、進出している企業も少なくないようで、人口が今後 1 億人を超えると見られる潜在的な市場が魅力の一つとなっている。

(1) 国民性

・メリット

一番大きな魅力として廉価で質の高い労働力である。図表 4 では周辺各国における賃金水準の比較を行ったものであるが、「ハノイ」のワーカーの賃金が他国より安いことが分かる。

また、主な宗教が仏教で日本人もなじみがあることや休日が少ないこと、そして識字率が高く勤勉であることが魅力である。ベトナム人は、勤務をしながらも英語を学んだり、学校に通ったりする人も少なくないとのことである。

そして上述の通り、市場の潜在力ともいえる人口増が魅力となっており、ASEAN においてインドネシアに次ぐ人口で、今後 1 億人を超えると予測されている。特にホーチミンを中心としたエリアは、旺盛な消費がありベトナム全体の GDP の 3 分の 1 をホーチミンが占めているのではないかとされているほどであり、南部の消費にターゲットを置いている日系企業が多いようである。

図表 4 アジア主要都市の月あたり賃金水準比較

(単位:米ドル)

	ハノイ	バンコク	マニラ	クアラルンプール	ジャカルタ	中国(深圳)	ニューデリー
ワーカー	104	231	296	257	148	235	196
エンジニア	287	540	392	745	294	567	463
中間管理職	822	1,342	1,013	1,485	812	1,065	1,116

(出典) ジェトロ「第 20 回アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」(2010 年 4 月)

・デメリット

最近では、地方まで工場が新設され、地元から離れない若者も増えているようで、優秀な労働力の確保が難しくなっているようである。また、労働力確保難を背景にストライキや賃上が起きているとのことである。また、まじめではあるが、安全や品質に対して意識が低い部分があり、日系ゼネコンも当初は苦勞したとの

図表 5 外部足場のない建築現場(ハノイ)



ことである。

また、ベトナム人は、出来ないことでも出来ると言ったり、実態を上回るプレゼンテーション（過度な自己 PR）をすることもあるとのことである。

（2）政府関係

・メリット

ベトナムは、カントリーリスクが比較的少ないと言われているが、特に政権の安定を挙げる企業が多い。一党独裁ではあるが、反抗勢力等のうわさもなく治安が良好である（ただし、凶悪事件が少ないということであり、スリや置き引き等はある）。また、親日感があり反日感情はほとんどない。

また、積極的に外資を受け入れる政策を実施し、ベトナムへの投資や進出を各国に対し積極的に働きかけており、優遇制度は充実している。

・デメリット

役所の申請等の時間感覚がルーズであったり、理不尽と思われる法律の変更もあるとのこと、税法の変更が過去に遡り適用されるといった日本では考えられないようなこともある。

また、建設関係では、契約について FIDIC 等の国際基準はほとんど通じないようである（このことは日本も同様と言える）。

（3）インフラ

日本の建設業関係者の立場からいえば、インフラの未整備から今後のインフラ需要が莫大にあるという点は魅力であろう。高速道路や都市鉄道等、日本の ODA を使用した工事も多額に見込まれている。しかし、インフラの未整備から交通渋滞、長時間移動、大気汚染が深刻である（現地の状況は後述）。下水道や洪水対策が遅れており、衛生環境は良くない。

（4）経済

日系企業にとって影響が大きいのが、為替の影響である。現地通貨ベトナムドンが弱く、継続的な為替レートの低下が続いている。そのため、売上は米ドル建、労働支出はベトナムドン建ての輸出加工型メーカーにとっては、為替レートの低下は優位であり、日系企業の成功事例が多い。一方、売上、労働支出がともにベトナムドン建ての内需型メーカーは、為替レートの低下のダメージが大きく、苦勞している企業が多いようである。

その他、安定的な成長を続けているもののインフレリスクはある。

4. ハノイ（北部）、ホーチミン（南部）の現地の状況

一時、南北に国が分断していた影響が今も残るのか、実際に現地に行くと南北の大都市の違いに驚きを隠せない。街の活気に大きな違いを感じた。

・ハノイ

政府機能が集中し、各国の大使館が集まっている。ただし、高層ビル（最大級は 20 階建てくらい）や大型店舗、ブランドショップはほとんどない状態である。

地下鉄がないため、バイクが主な交通手段となっている。また、信号がほとんどなく慢性的な渋滞となっている。右の写真の様な凄まじい交通状況の中を老人や子供も普通に横断していく。我々外国人にはとても怖くて渡れたものではない。

この慢性的な渋滞の影響で、物流も滞ることは想像に難くない。実際に約 2-3km をタクシーで移動するのに 30 分くらいかかる。外資系企業のさらなる誘致、外国人観光客の増加のためにも、都市交通・鉄道の早急な整備が必要であろう。

図表 6 ハノイ市内の渋滞状況



・ホーチミン

圧倒的な消費需要を誇る商業都市である。高層ビル（最大級は 60 階）や大型店舗、ブランドショップが立ち並び、その隣では庶民マーケットが共存する活気に満ち溢れた街である。

インフラもハノイよりは整備されており、信号も多くはないがそれなりに存在する。南ベトナム時代に整備された道路等が利用されているようである。

ただし、南部は雨季に洪水が発生するが、洪水や災害対策が取られていないため最大都市ホーチミンでも冠水し、都市機能がマヒするとのことである。

図表 7 ホーチミン市内の
施工中の高層ビル



・南北共通事項

ベトナム戦争の影響からか米国系企業が少ない。特に、ハノイ（北部）には、マクドナルドやスターバックスコーヒー等も見当たらない。

また、中国と隣国で共産党という繋がりもあると思われるが、意外にも反中感情が高いようで、中国製品をあまり目にしない。安価なものはあるものの、輸送機器（車、バイク）、

家電製品はほとんど目にしない。越中戦争や 1990 年代に起きた領土問題等が影響しているようである。

逆に、日本企業よりも知名度があり進出が活発なのが韓国企業である。韓国はベトナム戦争時代アメリカ軍と連合を組んでいたが、アメリカが引き揚げた後もベトナムで地道に根付いていたとのことである。都市開発はロッテ、現代グループが積極的に行っており、ホーチミン・ハノイの優良不動産を取得しているようで、大型建設工事を数多く施工している。

また、家電はサムスンが強く、特にテレビについては、公共建築等におかれている製品のほとんどがサムスン製であった。

日系企業で最も知名度があるのはホンダであり、バイクを「ホンダ」と呼ぶ程のシェアを誇っている。また、ヤマハも有名である。四輪はトヨタ、ホンダが強い。ただ、渋滞緩和対策から販売価格の倍程の税金がかかるため、一部の車では日本より実質的な取得価格は高くなっており、今後もバイクの需要が大きい見込みである。

5. インフラ・ODAの状況

・インフラの状況

ベトナム戦争の影響が今もあり、インフラ整備は大幅に遅れている。自他共に 1960 年代の日本の状況との認識があり、政府関係者へのヒアリングでも当時の日本の政策を参考にしているとのことであった。今後も様々な計画があるが、財政が追いつかない状況にあり、実際の取り組みは計画の 1/3 程度とのことである。

ベトナム政府関係からは、日本政府の資金援助また本邦建設会社の積極的な取り組みに感謝しているとお話があった。各国の ODA 等の支援資金を重要視している中でも、日本の ODA の規模が大きく、重要な役割を担っている。図表 9 に主要プロジェクトを掲載しているが、日本の ODA が投入されるプロジェクトも多い。外資誘致を意識しているためか、ベトナム政府のインフラ整備の重点は、港湾、高速道路、都市鉄道、住宅とのことである。

高速道路は、南北高速道路の他、様々な箇所計画・実施されている。空港関係では、南部のホーチミン市近郊にロンタン新国際空港を施工しており、開港に向け全力を挙げているとのことである。ホーチミンのタンソンニャット国際空港が手狭で土地収用が難航していることからロンタン新国際空港には相当の期待が寄せられているようである。

一方、下水道の普及や災害対応等、市民が必要とするインフラ整備が弱いという印象があり、南北新幹線の計画も検討されていることは有名だが、その前にやるべきインフラ整備がまだあるように思われる。南北新幹線は 2010 年に国会で否決されたが、当時まだ国会で判断するには判断材料が不足していたとのこと、プロジェクトのメリット・デメリットの分析等、様々な観点から政府機関で検討・調査をしているとのことである。

図表 8 交通運輸省とのヒアリング



図表9 ベトナムで計画中のプロジェクト

	プロジェクト名	期間	事業規模	日本ODA	投資主他
1	南北高速道路東側線 ハノイ～ホーチミン市～カンター市	2005～2020年	約180億ドル	-	ベトナム高速道路公団、一部着工中
2	南北高速道路ダナン～Quang Ngai間	2012年着工	24.8億ドル	○	日本ODA・世界銀行-11億ドル
3	Ha Long～Mong Cai高速道路	2012～2015年	約10億ドル	-	ベトナム高速道路公団
4	ハノイ～Lang Son高速道路	2011～2014年	約10億ドル	-	ベトナム高速道路公団
5	Bien Hoa～Vung Tau高速道路	2011年着工予定	約8.2億ドル	-	Bien Hoa Vung Tau高速道開発JSC
6	カンター～ブノンペン高速道路	2010～2014年	約51.1億ドル	-	カンター市交通運輸局
7	ホーチミン市環状道路 第3環状道路・第4環状道路	2010～2016年	約52.6億ドル	-	建設会社No.1
8	南北高速鉄道	2011～2050年	558.5億ドル	○	日本ODA 80%、 他国内資金、ベトナム鉄道総公社
9	ハノイ都市鉄道 第1号線(Yen Vien～Ngoc Hoi線)	第1期:2009～2017年 第2期:2017～2020年	第1期: 約10.2億ドル	○	日本ODA、政府予算
10	ハノイ都市鉄道第2号線 (Tu Lien～Nam Thang Long～Tran Hung Dao線)	2011～2016年	146.9億円	○	日本ODA、
11	ハノイ都市鉄道第3号線 (Nhon～ハノイ駅～Hoang Mai線)	2010～2014年	8億ドル	-	フランスODA 国内資金
12	ハノイ都市鉄道第3号線第4号線 (Dong Anh～Sai Dong～Vinh Tuy～Thuong Cat～Me Linh線)	未定	未定	-	未定
13	ハノイ都市鉄道第5号線 (Nam Tay Ho～Ngoc Khanh～Lang ～Hoa Lac線)	2011～2017年	15億ドル	-	韓越鉄道合併会社
14	ハノイ都市鉄道(ハノイ～ノイバイ空港線)	第1期:2010年3Q～ 2015年2Q	6.8億ドル	○	日本ODA、
15	ハノイ都市鉄道(ハノイ～Ha Dong軽鉄道)	2009～2013年	約5.5億ドル	-	(中国ODA) 中国企業に決定
16	ホーチミン市都市鉄道第1号線 (1区Ben Thanh市場～9区Suoi Tien線)	2010～2014年	22億ドル	○	日本ODA、政府予算
17	ホーチミン市都市鉄道第2号線 (2区Thu Thiem～Tay Ninhバスターミナル線)	2010～2016年	第1期: 12.5億ドル	-	ADB:5.4億ドル、 ドイツKfW:2.4億ユーロ、EIB:1.5億ユーロ
18	ホーチミン市都市鉄道第3A号線: 1区Ben Thanh市場～Tan Kien線	2012～2018年	15億ドル	-	ホーチミン市都市鉄道委員会
19	ホーチミン市都市鉄道第3B号線: 1区Ben Thanh市場～Thu Duc区Hiep Binh Phuoc線	2012～2018年	12億ドル	-	ホーチミン市都市鉄道委員会
20	ホーチミン市都市鉄道第4号線 (12区Ben Cat橋～7区Nguyen Van Linh線)	2014～2018年	16億ドル	-	ホーチミン市都市鉄道委員会
21	ホーチミン市都市鉄道第5号線 (8区Can Giuocバスターミナル～Sai Gon橋線)	2010～2018年	12.5億ドル	-	スペインODA5億5,000万ユーロ支援予定
22	ホーチミン市都市鉄道第6号線 (Tan Phu区Ba Queo～Phu Lamロータリー線)	2014～2020年	2.7億ドル	-	スペインODA
23	ハイフォン国際ゲートウェイ港	～2030年	4.25億ドル	○	日本ODA2.6億ドル、日本とベトナムの PPP形式検討 伊藤忠商事等が投資調査進行中
24	Van Phong国際中継港	着工～2年	36億ドル	-	Vinalines
25	ノイバイ国際空港T2ターミナル	2010～2014年	8.9億ドル	○	日本ODA126億円、政府予算、他自己資金

(出典) JETRO HP より作成

・ODAについて

円借款の工事でも本邦建設企業の受注は3割程度とのことで、韓国や中国との競争で苦戦している。また、受注しても上記に述べた国際基準が通用しないことや、設計変更に際する契約額の増額変更の獲得の難しさから、苦戦している本邦建設企業も多いようである。また、契約によっては為替レートの低下の影響を受けるプロジェクトもあるようで、その点も苦戦の要因である。

6. 日系企業の動向

日系企業のベトナム進出は、上記に記載した事項を背景として増加している。ただし、その進出については、南北で違いがある。

北部では、輸出加工型企業の進出が中心となっている。既存主要日系メーカーを挙げると、キャノン（OA）、ホンダ・ヤマハ（二輪）、トヨタ（四輪）、矢崎総業・住友電設（車部品）等である。特徴としては、大型の土地の取得が南部と比較して容易なこと³や、政府からの情報を入手しやすいこと、そして大手メーカーの進出が多いことなどである。今後も主に輸送機器（車、バイク等）の裾野産業の進出が見込まれている。

南部については、ホーチミンを中心とした圧倒的な消費をターゲットとした内需型産業の進出が目立つ。特に成功を収めているのが、味の素・ヤクルト・エースコック（食品）、ロート・久光（医薬品）等である。また、初めての海外進出を行う企業にとっては進出しやすいとのことである。

日系企業は、現在では、国際競争力の強化のためさらなる廉価な労働力を求め、ベトナムの隣国をターゲットとして先を見据えた戦略・調査を行っているとのことである。

7. 建設企業の動向

本邦建設企業についてみると、最も受注が多いのは大成建設で、地元大手建設企業VINECONEXとの合弁会社であるVINATA INTERNATIONAL JOINT VENTUREを設立し、展開しており、地元企業からも受注をしている。その他大手では、大林組と清水建設が活発に営業・施工実績を挙げている。準大手では、五洋建設、間組、三井住友建設、フジタが多くの施工を行っている。

海外建設企業についてみると、韓国の現代建設、サムスン建設等が中心で、中国、シンガポール、台湾の企業も活動している。欧州企業では、VANCIが進出している。米国企業の進出はほとんどないと思われる。

³ これは、単純に開発可能な土地があるかどうかの問題である。商業都市であるホーチミンの方が開発が進んでおり、工業団地開発等の広大な土地開発が難しくなっている。

8. おわりに

ベトナムでは、今後もかなりのインフラ需要が見込まれる。本邦建設企業には、日系企業の進出のサポートとして活躍が期待できる。ただし、ODAに関しては苦勞している状況である。

今後、日本側が官民連携プロジェクト等で川上から進出を図る動きもあるが、ベトナム政府の財政難等を勘案するとプロジェクトごとのフィージビリティスタディを徹底する必要があると考えられる。

今後のベトナムでの本邦建設企業の活躍に期待したい。

図表 10 ハザマ アジア統括営業所



(担当研究員 小室隆史、江村隆祐)

Ⅱ. 韓国の建設関連事情

在大韓民国日本国大使館 二等書記官
辻畑 圭亮

本誌で4月号から連載を始めた各国の建設関連事情に関し、今回は、在大韓民国日本国大使館二等書記官の辻畑圭亮氏より、韓国の建設関連事情についてご投稿をいただきました。

1. はじめに

2010年の韓国の海外建設受注額は、約716億ドルと集計され、韓国史上最大の額となった。この数値には、ドバイ原子力発電所の受注額も含まれている（約186億ドル）が、2009年の約491億ドルと比較しても、飛躍的に受注額が増加している。しかし韓国は、2010年7月に策定された第2次海外建設振興計画において、2014年には1,000億ドルの海外建設受注を目標とするなど、さらなる海外建設受注の拡大に向けた取組を進めていこうとしている。そこで本稿では、韓国の最近の海外建設受注獲得のための施策の簡単な概況を紹介するとともに、施策の具体例として人材育成の面に関して焦点を当てて論じてみたいと思う。

<韓国の過去10年間の海外建設受注額（単位：百万ドル）>

年	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	
合計	4,355	6,126	3,668	7,498	10,859	16,468	39,788	47,640	49,148	71,573	
地域別	中東	2,260	3,111	2,258	3,571	6,445	9,530	22,801	27,204	35,746	47,249
	アジア	1,744	2,275	1,169	2,275	2,611	4,046	12,855	14,689	10,909	18,076
	北米・太平洋	14	0	81	96	156	379	675	609	97	1,336
	中南米	20	3	1	39	197	443	333	2,477	717	2,067
	アフリカ	306	720	49	712	1,275	1,557	1,687	1,501	1,209	2,447
	ヨーロッパ	11	17	110	805	175	513	1,437	1,160	470	398

出典：国土海洋部

注：海外建設受注の統計には、工種別の区分として、土木・建築・産業設備・電気・通信・サービスが含まれている。

2. 海外建設受注に向けた施策の概要

(1) 第2次海外建設振興計画

2010年7月、第2次海外建設振興計画が国土海洋部により策定された。期間は2010年から2014年までの5カ年である。海外建設振興計画は、海外建設促進法に基づく法定計画であり、第1次海外建設振興計画は2005年から2009年までの5カ年計画として、2005年2月に策定された。第2次海外建設振興計画では、基本的なビジョンとして「世界5大海外建設強国への進入」を掲げ、計画終了時の2014年の目標を、「海外建設受注1,000億ドル」と「海外市場シェア9%」としている。第1次海外建設振興計画及び第2次海外建設振興計画に記載された推進分野と重点推進課題は、以下の表のとおりである。

<第1次海外建設振興計画及び第2次海外建設振興計画の分野別重点推進課題>

第1次海外建設振興計画	第2次海外建設振興計画
1. 企業の競争力向上 1-1.建設産業制度のグローバルスタンダード化 1-2.中小企業・エンジニアリング分野の受注能力向上 1-3.プラント建設の競争力向上 1-4.生産性・収益性向上のためのRiskManagementシステムの構築 2. 海外建設支援体制の強化 2-1.海外建設進出インセンティブの強化 2-2.建設共済組合の海外建設支援方策の検討 2-3.EDCF ⁴ ・KOICA ⁵ 等の公的金融の拡大及び改善 2-4.韓国輸出入銀行の海外建設支援強化 2-5.国内外余裕資金の海外建設参加の拡大 2-6.公共機関を通じた海外進出支援 3. 海外建設管理の先進化 3-1.海外建設総合情報網の拡大	1. 企業の受注競争力の向上 1-1. プラント建設の受注競争力の強化 1-2. 公共機関と民間企業の共同進出の活性化 1-3. 海外投資開発型事業への参加活性化 2. 海外建設支援体制の強化 2-1. 海外建設情報ネットワークの強化 2-2. 海外建設政策開発の機能強化 2-3. 海外工事金融支援の強化 2-4. 海外建設進出インセンティブの強化 3. 海外建設管理体系の先進化 3-1. 過当競争防止のための民間自律調整体

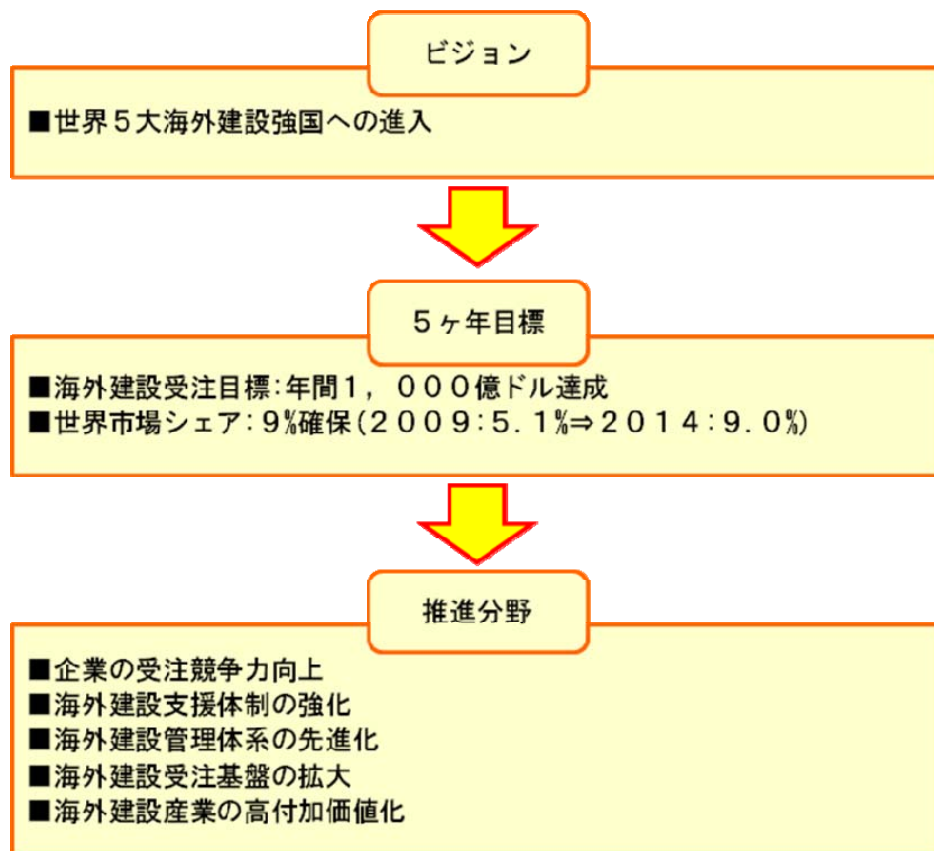
⁴ EDCF : Economic Development Cooperation Fund

⁵ KOICA : Korea International Cooperation Agency

<p>3-2.海外建設人材の教育及び訓練 3-3.海外建設の安全管理強化</p> <p>4. 海外建設受注基盤の拡大 4-1.市場開拓資金の支援拡大 4-2.建設外交の強化 4-3.建設協力基盤の構築</p>	<p>系の確立</p> <p>3-2. 海外建設人材確保の支援 3-3. 海外建設統合リスク管理システムの運営活性化</p> <p>4. 海外建設受注基盤の拡大 4-1. 海外建設新市場開拓支援の拡大 4-2. 海外建設支援外交の拡大 4-3. 中小建設業者の海外進出活性化</p> <p><u>5. 海外建設産業の付加価値向上</u> 5-1. 国産機資材の活用拡大 5-2. 緑色成長部門への進出活性化 5-3. 韓国型都市開発モデルの海外進出拡大の支援 5-4. 海外 CM 市場への進出基盤の拡大</p>
--	--

第 1 次海外建設振興計画と比べると、大きく異なる点として 5. が新しく追加されていることが挙げられる。単なる受注の拡大のみならず、質的な側面での成長を意識していることが伺える。次に紹介する施策である「海外建設 5 大強国進入のための課題」でも質的成長が強調されており、韓国の海外建設のキーワードということができよう。また、近年は国内建設市場が低迷しており、海外へ進出する中小企業が増加している。ここ数年の傾向として、受注額では中小企業は全体の約 1 割程度であるが、企業数では約 8 割を占めていることから、中小の建設業者に対する海外進出活性化についても重点推進課題として取り上げられている。ここで興味深いのは、単に中小企業の進出を活性化させるだけでなく、事業中断等による韓国業者の信頼度の低下を避けるために、財源調達能力等を勘案し遂行能力に疑問がある場合は受注協議会等を通じて他の企業との共同参加を誘導するなど、無分別な海外進出を抑制するという観点も取り入れられていることである。

<第2次海外建設振興計画の基本方向>



(2)「海外建設5大強国進入のための課題」

2010年12月9日、国土海洋部は、「海外建設5大強国進入のための課題」を危機管理対策会議（案件に応じた関係閣僚会議。現在は経済政策調整会議へと名称変更）にて発表した。ここでは、韓国の建設受注の現状を、量的な側面では大きな成果を上げたものと評価しながらも、質的な側面では、受注地域の中東地域への偏重や、単純請負型受注中心の低い収益率構造等といった限界が今なお残っていると診断している。量的な受注拡大とともに質的な成長も追求するために、政府としては、韓国企業の受注競争力強化と韓国政府の外交能力強化を土台として、韓国が比較優位を先行獲得できている4大分野（水管理・都市開発・交通インフラ・グリーンエネルギー）を戦略的に育成していくことを明らかにしている。

企業の受注競争力強化のためには、金融調達能力、技術力、人材、情報力等の4分野に対する政府支援を集中していくこととしている。具体的には、グローバルインフラファンドの投資の本格化、大規模R&D事業の持続的な推進、人材育成事業の改編等が挙げられている。また、政府の外交能力強化については、国土海洋部・知識経済部長官が共同委員長となる海外プラント支援協議会の設置・運営、関連省庁合同でのハイレベルクラスの市場開拓団の派遣等が挙げられている。

(3) 2011年度国土海洋部業務計画

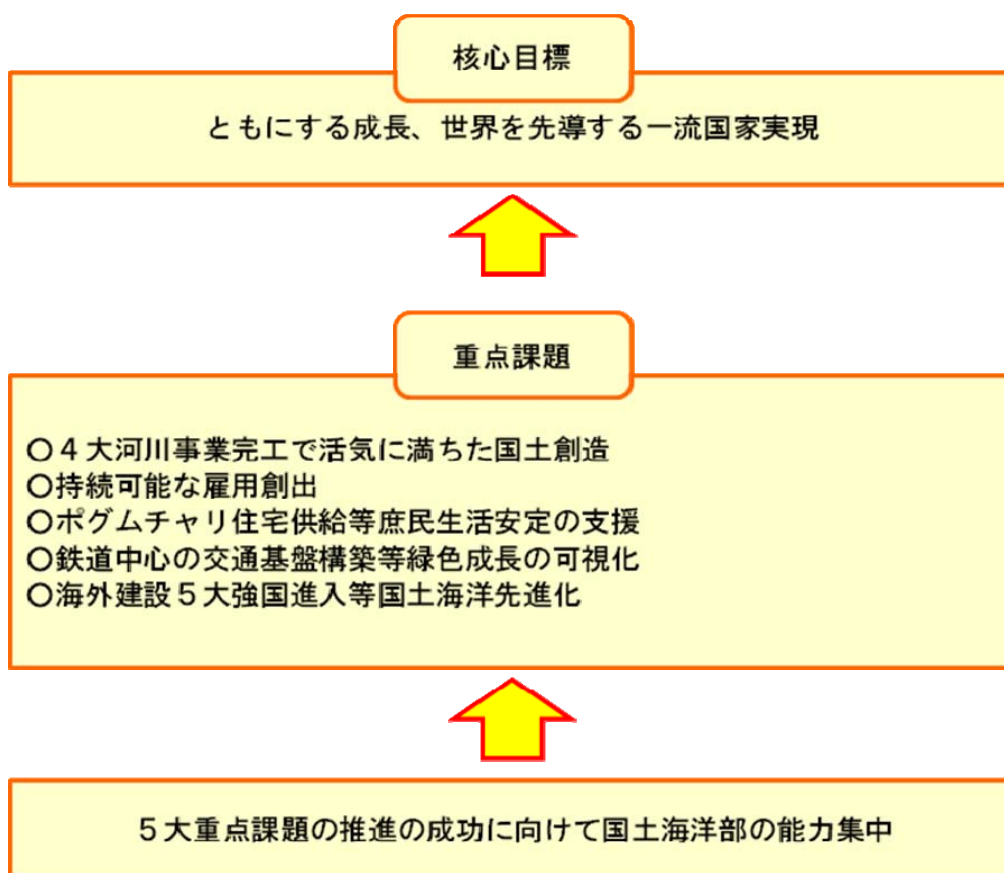
2010年12月27日、国土海洋部は、2011年度の業務計画を発表した。同計画では、「ともにする成長、世界を先導する一流国家実現」を目標として、以下の5つの重点課題を掲げている。

- ① 4大河川事業完工で活気に満ちた国土創造
- ② 持続可能な雇用創出
- ③ ポグムチャリ住宅供給等の庶民生活安定の支援
- ④ 鉄道中心の交通基盤構築等の緑色成長の表面化
- ⑤ 海外建設 5大強国進入等の国土海洋の先進化

海外建設に関連する項目は主に⑤であるが、その中での細部課題として、政府の受注支援能力の強化、海外建設受注の過熱競争の防止、海外建設現場での人材就職の拡大等が掲げられている。施策の具体的な例としては、海外プラント支援協議会を通じた関係省庁間の協力体系の構築、業者間の過当受注競争及び工事不良管理等に対する先制的モニタリングのための早期警報システム(Early Warning System)導入の推進、海外建設現場勤労者の所得税非課税範囲の追加拡大の推進等が挙げられている。また、「鉄道、新交通手段、物流・港湾、空港分野の海外進出加速化」は、別個に項立てして記載されている。施策の具体的な例としては、空港建設・運営の海外進出支援のために、政府—公企業—民間の協力体制と海外公館・KOTRA⁶等とのネットワークを強化し、国土海洋部、空港公社、民間が参加する「海外空港進出事業団」を構成・運営すること等が挙げられている。今後は、鉄道や港湾、空港建設等の交通インフラに関しても、積極的に海外に進出しようとする政府の姿勢が見て取れるといえるだろう。

⁶ KOTRA : Korea Trade-Investment Promotion Agency

＜国土海洋部 2011 年度の政策方向＞



3. 韓国の人材育成施策

さて、ここからは具体的な海外建設関連施策の一例として、政府、特に国土海洋部が実施している人材育成施策を取り上げてみたいと思う。韓国では、受注金額の増加にも関わらず、海外に進出する人材数（韓国人の技術者、管理者レベル）は低調な状況にあり、第2次海外建設振興計画によると、今後3年間に6,000人余りの不足が見通されている。一方で企業は、現場に直ちに投入できる経験者を必要としており、政府は、そのような企業の需要にできる限り応えるとともに人材のパイを増やすため、各種の研修制度を実施している。各種研修は中小企業受注支援センターや知識經濟部、国土海洋部等で実施されているが、国土海洋部では、海外建設人材養成事業を2008年7月から推進している。

海外建設専門人材養成事業は、建設分野従事者等が対象の経歴者教育と、海外建設に関心のある大学生教育に区分できる。経歴者教育は、転職、転換課程、深化課程、海外建設専門家課程で構成されているが、転職、転換課程は増加しているプラント受注に併せて開設される課程で、既存の土木、建築職種経歴者の中でプラント職種へ転職を希望する者を

対象として教育した後、プラント人材求人企業と教育修了生を連結する課程である。

大学生教育は、就業課程と学部課程から構成されている。就業課程は、土木、建築、プラント、関連学科卒業（予定）者を対象に海外建設実務教育を行った後、求人事業に就職を斡旋し、青年層の就職難解消に寄与しようとするものである。大学生教育の就業課程のうち、一部は海外建設協会で行われており、夏季休暇と冬季休暇の 9 週間程度の間、大学生や大学院生等 100 名が講義を受けている。カリキュラムとしては、契約管理や金融管理、ビジネス英語等があり、講師は現場で実際に働いている専門家を中心としている。基本的に毎日朝から夜まで講義があり、試験等を経て修了証を受ける仕組みとなっている。韓国では若者の就職難も問題となっており（2010 年の全体失業率は 3.7%であるのに対し、若年層（15～29 才）の失業率は 8.0%である）、参加している学生は、就職に少しでも有利なように自らの価値を高めようと非常に熱心に受講しているという。

学部課程は、海外建設特性化大学として指定された大学の 3・4 年生を対象として、海外建設科目を開講することにより、学生が卒業後に海外建設分野に就職できるよう支援しようとするものである。大学側からの申請に対して、国土海洋部が指定し補助を行っている（1校当たり年 5,000 万ウォン）が、現在は中央大学校、国民大学校、忠北大学校の 3 校が指定されている。中央大学校及び国民大学校では 3 科目、忠北大学校では 6 科目が開設され、専攻選択科目となっているとのことである。具体的には、海外建設に関する全般的な内容を扱う講義や、海外建設事業管理プロセス、建築物及び土木構造物の国家別基準、契約・クレーム管理、海外建設実務英語といった具体的な内容を扱う講義が開講されている。また、一部の大学では、イスラム圏文化の理解といったような周辺知識を習得できる講義も開講されている。政府としては、ゆくゆくは海外建設学科が創設されることを期待しているようであるが、費用等の問題もあり、なかなかそこまでには至らないのが現状とのことである。なお、他に大学が実施している課程として、専門家養成課程があり、夜間に在職者等を対象として行われている。夜間大学院に近いが、修士号を得ることはできずに修了証のみの交付となっており、期間は約 6 ヶ月から 1 年である。この課程は、中央大学校及び漢陽大学校が開設している。

4. おわりに

韓国は、海外進出に積極的な国といえる。日本では、卑近な例として少女時代等の多くの K-POP アーティストの進出からも実感できるかもしれないが、4 大河川事業のような多分に国内事業と思われる事業でも、2011 年度国土海洋部業務計画において、海外市場を獲得するための 4 大河川事業の事業成果の積極的な海外広報を挙げているほどである。これは、自国市場の狭さを認識していることが大いに関係していると思われる。建設市場においても、前述したとおり国内の建設市場がそもそも低迷していることもあり、それ故にい

っそう中小の建設業者が海外に活路を見いだそうとしているといえる。

一方で、人材に関しては、特に中東に現場が偏重していることから、生活環境の問題等があり、海外の現場へ出ようとせず、また出たとしてもすぐに韓国へ戻ってしまうなど、現場での人材不足が問題となっているのが現状のようである。これは、個人のプライベートな問題も多く含むことであり、政府としても解決策を模索している最中にあると思われるが、方策の 1 つとして実施しているのが上記のような人材育成政策といえるだろう。人材育成施策を敢えて具体例として本稿で取り上げたのも、韓国における人材に関するこのような問題点を多少なりとも浮き彫りにしたかったためである。この両面性をどのように止揚するのか。今後も韓国は、海外建設受注を獲得するために積極的に乗り出していくと思われるが、人材育成の面についてどのような対応策を取っていくのかも注視する必要があるだろう。

(本稿は、筆者による個人的な意見に基づいて作成したものであり、在大韓民国日本国大使館としての公式見解ではありませんので、予めご了承ください。)

Ⅲ. 民法(債権関係)の改正と建設業界への影響(6)

総括研究理事 服部敏也

第6回目は、請負に関する民法改正の提案の前編です。今回紹介する提案は、請負の定義と瑕疵担保責任の見直しです。下請問題は、紙面の都合で次号に掲載します。

目次

はじめに

第一章 民法改正の必要性 (以上 本誌 2010年10月号)

第二章 債務不履行責任関係の規定の改正 (以上 本誌 2010年11月号)

第三章 契約の成立とその内容を規律する一般的条項の改正

第1節 契約

第2節 公序良俗規定の見直し

第3節 交渉当事者の義務

第4節 不実告知・不利益事実の不告知による取消 (以上 本誌 2010年12月号)

第5節 約款に関する規制 (以上 本誌 2010年1月号)

(以上 本誌 2011年2月号)

第四章 請負契約に関する規定の改正

第1節 請負の定義と瑕疵担保制度の改正 (本号)

第四章 請負契約に関する規定の改正

第1節 請負の定義と瑕疵担保制度の改正

1 請負の定義の改正

(1) 基本方針の提案

現行民法632条では、請負の仕事の内容に限定はないが、「基本方針」では、請負の仕事に「目的物の引渡」がなされるものに限定し、現行民法よりもその範囲を限定することを提案している。

【3.2.9.01】(請負の定義)

<1>請負は、当事者の一方がある仕事を完成し、その目的物を引き渡す義務を負い、相手方がその仕事の結果に対してその報酬を支払う義務を負う契約である。

<2>この章(注：請負)の規定は、請負人の仕事の完成の結果が注文者に引渡を要する無体物である場合についても準用する。

現行民法 (請負)

第632条 請負は、当事者の一方がある仕事を完成することを約し、相手方がその仕事の結果に対してその報酬を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。

現行民法の請負に関する規定は、①仕事の成果が有体物である「物請負」と、仕事の成果が無体物である「無形請負」とが混在している。「基本方針」では、<1>の定義によると、仕事の成果が有体物である「物請負」がその典型となるが、<2>では、それ以外に、仕事の成果が無体物である「無形請負」であっても、その成果物の引渡し（準占有の移転）が観念できる場合には、これを含めることを提案している。

他方で、およそ成果物の引渡しを観念できない「無形請負」については、目的物の「引渡し」、「受領」に関する請負の規律は妥当しないので、請負規定から除外し、役務提供契約の総則規定（請負、委任、寄託、雇用等の総則。新設を提案【3.2.8.04】～）により規律することを提案している（「詳解債権法改正の基本方針V」45頁～、2010年、商事法務。なお、別冊NBLNo.126号、364頁。）。

この提案は、請負についての現行民法の規定は、仕事の目的が有体的な結果である場合がほとんどであることを理由とする。確かに、請負の規定は大部分が瑕疵担保責任に関するものであり、これは典型的には仕事の目的物が有体物であることを前提にしている。

しかし、これによると、「建設請負」が民法上の請負の典型のひとつとして議論されているにもかかわらず、例えば、建築では家屋の修理や下請の型枠工などの労務提供型の「建設工事」の多くが、民法上の請負から外れることになる。

（2）法制審議会での議論と建設業界への影響

このように請負の定義を限定することについては、法制審議会では、弁護士会等から、何のために絞るのか、その意図がわからないという意見が披露された。他方、従来下請負とされているものを下請負ではないと整理することが適切かと批判されている。

私見であるが、「基本方針」の真意は、学者による「抽象論の貫徹」ではなく、「有体物関係の取引ルール」の現代化は、売買や請負の瑕疵担保責任の改正等により今回の民法改正で実施するが、役務関係の取引ルール「の現代化は、労働契約法などの特別法との役割分担も含めて別の機会に議論しよう」ということではないか（関連して、平成22年10月26日法制審議会第16回民法部会での新谷信幸（連合総合労働局長）委員の発言参照。同回議事録27頁。）。請負の切り分けがその布石の意味を持つならば、産業界からは警戒感をもって受け止められるだろう。

2 仕事の完成とその目的物の受領

（1）基本方針及び民法改正研究会の提案

① 提案の概要

「基本方針」は、請負において、仕事の完成とその目的物の「受領」について、現行民法には無い規定を置くことを提案している。仕事の目的物の「受取り」「引渡し」は占有の移転という単なる事実行為であるのに対し、「基本方針」の言う「受領」は、仕事の目的物が契約に適合したものであるか否かを、注文者が請負人から引渡しを受ける際に確認または検査して、それを履行として受け入れるという注文者の意思的要素が加わった行為であるという。実務用語の「検収」に近いといわれている。関連して報酬の支払時期も、「引渡」（現行民法633条）ではなく「受領」と同時に支払うものとするを提案する。

【3.2.9.02】（仕事の完成とその目的物の受領）

- <1> 請負人が仕事を完成したときは、注文者は、仕事の目的物を受領しなければならない。この場合において、注文者は、仕事の目的物を受領する際に、仕事の目的物が契約で定めた内容に適合することを確認するための合理的な機会が与えられなければならない。
- <2> 注文者が事業者である場合には、注文者は、仕事の目的物を受領する際に、相当の期間内に、仕事の目的物が契約で定めた内容に適合することを確認するために必要な検査を行わなければならない。
- <3> 仕事が複数の部分に分割され、仕事の完成前に、その部分ごとに仕事の目的物を引き渡すべき場合には、<1>および<2>は、仕事の目的物の各部分について適用する。

【3.2.9.03】（報酬の支払時期）

報酬は、仕事の目的物を受領するのと同時に支払わなければならない。

② 仕事の完成の定義

「基本方針」では、「受領」は物理的な引渡ではなく、履行として認容することされているが、履行つまり仕事の完成の意義については特に触れていない。建設工事請負の場合、前回の公共工事約款に関する連載で述べたように、履行として認容される「仕事の完成」の定義が重要である。

現行民法における建設工事請負では、「仕事の完成」については「予定の工程終了説」が、今日では確定した判例である（注）。つまり、工事が中断し予定された最後の工程を終えない場合には、工事の未完成ということになるが、予定された最後の工程まで一応終了し、ただそれが不完全なため修補を加えなければ完全なものとはならないという場合には、仕事は完成したが仕事の目的物に瑕疵があるときに該当することである。

（注）大判大正元年 12 月 20 日、大判大正 8 年 10 月 1 日、東京高判昭和 36 年 12 月 20 日（横浜弁護士会編「建築請負・建築瑕疵の法律実務」78 頁、ぎょうせい 2004 年）

なお、内山尚三先生もこの説に賛成するが、「これに対しては、瑕疵がある以上、債務は完全に履行されていないのであるから、報酬の支払を拒絶しようと解する有力な反対説がある」（内山・現代建設請負契約法 46 頁 1999）として、脚注に鳩山秀夫(1884～1946)、末広巖太郎(1888～1951)の名前をあげる。二人は、20 世紀前半の著名な法学者であり、昭和 25 年(1950)の公共工事約款の制定や戦前の請負契約書に影響を与えた可能性もある。

予定の工程終了説は、「瑕疵ある仕事の完成もまた完成である」（参照、笠井修「保証責任と契約法理」245 頁～、弘文堂 1999 年）と逆説的に表現されると、一般国民に誤解を与えるかもしれないが、工学的な常識には合致しているのではないだろうか。もちろん、請負者は、瑕疵を修補して契約通りに工事を完成させる義務がある。にもかかわらず、「予定の工程終了説」が支持されるのは、「建築物に些細な瑕疵があるため請負人が多額の請負代金を請求できないとすれば、請負人に極めて酷な結果になる」からである（横浜弁護士会編「同上」82 頁）。

③ 検査について

「基本方針」の提案の<1>は、注文者の確認および受領の義務のみを定めている。それ以外については、請負人および注文者の義務として一般的な形で明文で定める必要はなく、

当事者の協力義務の内容として、解釈にゆだねれば足りると考えたものである。

<2>では、注文者が事業者(公共工事の発注者も事業者と考えられる)である場合には検査義務を定めた。これは売買と同様の規定である(【3.2.1.19】別冊 NBLNo.126 号、281 頁)。

建設工事請負においては、各種の工事請負契約約款で、請負人の完成通知義務や注文者(監理者)の検査・確認義務および受領義務について定めている。公共工事の請負契約では、法律上、国・自治体の職員が「給付の完了の確認」のための「検査」を行うことが義務付けられている(会計法 29 条の 11、地方自治法 234 条の 2)。従って検査の規定を民法に設けること自体は、特に問題はないだろう。

④ 注文者の協力義務

法制審議会では、加藤雅信先生(上智大学教授・弁護士)が代表を務める「民法改正研究会」が提案する「注文者の協力義務」の規定についても取り上げられた。

これは、「注文者は、請負人が仕事を完成するために必要な協力をする義務を負う。」という規定の新設である(民法(債権関係)の改正に関する検討事項(12)詳細版 10 頁、「民法改正 国民・法曹・学会有志案」法律時報増刊 213 頁参照)。これは現行民法でも信義則上認められるものであるが、その義務違反は債務不履行や瑕疵担保責任の成否等に影響を及ぼす(注)。建設工事においても、設計や工事入札等の際において発注者が正確な情報提供を行い、仕事の完成に協力する義務があることは言うまでもない。

(注) 公共図書館の業務用ソフトウェアの製作請負契約において、注文者はシステム構築において自己の業務に関する正確な情報提供をする信義則上の義務を負い、不正確な情報提供を原因とするシステムの不具合は、民法 635 条の「瑕疵」と認められない(東京地判平成 15 年 11 月 5 日判例時報 1857 号 73 頁)。

(2) 法制審議会での議論

民法部会では、「受領」に「履行として認容」という効果を結びつけるのは適当でないという意見が多く出され、賛成派の学者との間で議論が交わされた。この問題に限らず、契約当事者のどちらか一方を社会的な弱者と考える立場からは、新しい規定について消極的な意見が述べられることが多い。民法の「人」の概念を「対等の当事者」以外にも広げようという今回の民法改正の難しさが浮き彫りになっていると感じられた。

なかでも、「受領」が報酬の支払時期(提案【3.2.9.03】)とも連動しているため、役務の受領者(注文者)が優越的地位を濫用して完成物の受領(=報酬の支払)を拒否する紛争を誘発する懸念があるという労働界からの指摘が注目される(新谷信幸委員の発言：同回議事録 46 頁)。このような問題意識は、公共工事でも同じと思われる。

(3) 建設業界への影響

建設業界としては、現在の各工事約款でも詳細な検査・引渡等の規定があるため、検査の規定を民法に置くこと自体には実務には大きな影響はないのではないと思われる。

公共工事約款における「仕事の完成」の問題については、すでに述べた。なお、瑕疵担保が特別の法定責任ではなく契約責任の特則とすると、建設工事約款で工事完成前の設計不適合の条項と、工事完成後の瑕疵担保の条項を書き分けていること(公共工事約款では

17条と44条)は、規定上の見直しを検討すべきかもしれない。

3 瑕疵担保責任

(1) 基本方針の提案

① 瑕疵担保責任の性格と内容

「基本方針」の提案は、請負人の瑕疵担保責任の救済内容について定めるものであり、現行民法634条～636条の規定はその基本的な規定が維持される(【3.2.9.04】別冊NBL365頁)。しかし、建物その他の土地の工作物に関する請負契約の解除制限(365条但し書き)については、これを実質的に否定する判例(注)もあり、削除することを提案している。報酬減額請求権については、意見が別れ、両論併記となっている。

(注) 最判平成14年9月24日：建物に重大な欠陥がある時に請負人に立替相当額の損害賠償を請求することは、365条但し書きの趣旨に反しないとする。(「詳解債権法改正の基本方針V」61頁 商事法務2010年。参考：内田貴「民法II」266頁東大出版会2007年。)

現行民法は、仕事の完成後は、瑕疵担保責任の規定のみが適用され、その性格は無過失責任かつ法定責任とされる。これは売買の瑕疵担保責任と同じである。

「基本方針」では、瑕疵担保責任は請負人の仕事完成義務の不完全履行と位置づけても、「瑕疵の通知義務」、「瑕疵担保期間」、「瑕疵担保責任の免責特約の効力」の特則についてはこれを請負独自に規定する意義があるとして、請負の規定を維持している。

【3.2.9.04】(瑕疵担保責任の救済内容)

<1> 注文者は、仕事の目的物に瑕疵があるときは、【3.1.1.57】、【3.1.1.58】(追完の規定)および【3.1.1.77】【3.1.1.78】(解除の規定)に定めるところに従い、請負人に対し、次の各号に定めることをすることができる。

<ア> 相当の期間を定めて、その瑕疵の修補を請求すること。ただし、瑕疵の程度および態様に照らして、その修補に過分の費用を要するときは、この限りでない。

<イ> 瑕疵の修補に代えて、またはその修補とともに、損害賠償の請求をすること。この場合においては、請負人が損害賠償債務の履行の提供をするまでは、注文者は、報酬の支払を拒むことができる。

<ウ> 仕事の目的物に瑕疵があり、そのために契約をした目的を達することができないときは、注文者は、契約の解除をすること。

<エ> [甲案] 報酬減額を請求すること。ただし、<ア>が認められる場合には、注文者が<イ>の催告をしても請負人がこれに応じない場合に限る。また、注文者が<イ>の請求をした場合には、<ウ>の解除は認められず、<エ>の請求と相容れない<イ>の権利は認められない。

<エ> [乙案] 報酬減額請求については、特に定めない。

<2> <1>は、仕事の目的物の瑕疵が注文者の提供した材料の性質又は注文者の与えた指図によって生じたときは、適用しない。ただし、請負人がその材料又は指図が不適當であることを知りながら告げなかったときは、この限りでない。

② 瑕疵の定義

現行民法においては瑕疵の定義規定がないが、「基本方針」は、「瑕疵」の定義を置くことを提案している（【3.1.1.05】別冊 NBL126 号 92 頁）。これは債権法において売買、贈与、賃貸借など「物の給付を目的とする契約」での共通の瑕疵の定義である。

国際的視点でみると、この定義は、ウィーン条約(国際物品売買条約) 35 条の売主の義務や、英米法などとの国際的な整合性を図るものであろう（ウィーン条約：曾野和明、山手正史「国際売買法」現代法律学全集 60 巻資料編、23 頁、青林書院 1993 年）。

「契約に適合しないこと」という耳慣れない言葉に不安を覚える方もあろうが、この言葉は、現行の工事請負契約約款でも使われていることをご存じだろうか。公共工事約款 17 条「設計図書不適合の場合」、民間工事約款 17 条「図面・仕様書に適合しない施工」のそれである（ただし仕事完成前を想定した規定である）。

【3.1.1.05】(瑕疵の定義)

物の給付を目的とする契約において、物の瑕疵とは、その物が備えるべき性能、品質、数量を備えていない等、当事者の合意、契約の趣旨及び性質（有償、無償等）に照らして、給付された物が契約に適合しないことをいう。

（参考）ウィーン条約(国際物品売買条約) 第 35 条(物品の契約適合性)

- (1) 売主は、契約で定めた数量、品質及び記述に適合し、かつ契約で定める方法に従って容器に収められ、又は包装された物品を引き渡さなければならない。
- (2) 当事者が別段の合意をしている場合を除き、物品は、次の要件を満たさない限り、契約に適合していないものとする。
 - (a) 記述されたのと同じ種類の物品が通常使用される目的に適していること。
 - (b) 契約締結時において売主に対して明示又は暗黙の内に知らされていた特定の目的に適していること。ただし、状況からみて、買主が売主の技量及び判断に依存しなかった場合又は依存することが不合理であった場合を除く。（以下略）

現行民法に関する学説・判例では、請負における瑕疵とは「目的物に何らかの欠陥があること」、「請負に於いては完成された仕事が契約で定められたとおりに施工されおらず、使用価値や交換価値が減少したり、当事者が特に求めた点を欠くなど不完全な部分を持っていること」等と考えられている（横浜弁護士会編「建築請負・建築瑕疵の法律実務」182 頁、ぎょうせい 2004 年）。

その判定基準は、「契約当事者がどのような品質・性能を予定しているか(契約内容)」が基準であり、契約内容を直接に示すものは契約書や設計書である。従って、基本方針の提案は違和感がないだろう。なお、契約が曖昧なケースでは、客観的外部基準として建築基準法などの法規や住宅金融公庫の仕様書、その他技術基準などが用いられる。

契約内容と客観的外部基準が矛盾する場合は、契約内容が優先される(主観説：内田貴「民法Ⅱ」132 頁・東大出版会 2007 年、「詳解債権法改正の基本方針Ⅱ」18 頁・商事法務 2009 年)。例えば、判例は次のように判断する。

第一は、契約が客観的基準を上回るケース。阪神大震災で倒壊した建物跡地でのマンションの建設請負工事で、主柱に 300×300 の鉄筋を使う設計にも拘わらず、請負人が勝手に 250×250 の鉄筋を使った事例で、原審は安全上問題がなく瑕疵ではないとした。しかし最

高裁は原審を破棄し、契約の重要な内容になっていたとして瑕疵と認めた（最判平成 15 年 10 月 10 日判例時報 1840 号。内田貴・前掲 267 頁。横浜弁護士会・前掲 184 頁）。

第二は、契約が客観的基準を下回るケース。土地の売買（公共事業の代替地のために土地開発公社が買った）で、原判決は、契約して約 10 年後にフッソ化合物が土壤汚染の有害物質として指定された場合でも、土地が通常備えるべき品質、性能を欠くので瑕疵があるとした。しかし最高裁はこれを破棄し、契約当時の取引観念を斟酌すべきであり、当時の契約当事者に危険という意識はなく、特にフッソが含まれていない趣旨の契約でもなかったとして、瑕疵ではないとした（最判平成 22 年 6 月 1 日）。

なお、瑕疵については、民法 636 条に「注文者の指図」等によって生じたものは瑕疵担保責任を免れるという規定は、「基本方針」でも維持される。指図とは、設計その他現場での指示などを指すと考えられる。この規定の意義については、次の裁判例が注目される。

マンション新築工事において、排水不良は排水管工事が原因として注文者が損害賠償を求めたケースで、「工事請負人は、…専門的技能を駆使して仕事をするのが期待される。従って、工事に関する指示に従って工事をすれば、その指図の当不当を吟味しなくとも常に担保責任を免れると容易に理解することはできない。工事請負人の担保責任を免除するような、注文者の「指図」とは、注文者の十分な知識や調査結果に基づいて行われた指示、あるいはその当時の工事の状況から判断して事実上の強い拘束力を有する指示などと制限的に理解しなければならない。」とした（京都地裁判決平成 4 年 12 月 4 日判例時報 1476 号 142 頁）。裁判所は、「事実上の強い拘束力を有する指示」という表現で請負人の弱い立場にも一定の理解を示していると言える。

③ 瑕疵の通知義務とその期間

現行民法 637 条 1 項、638 条 2 項は、瑕疵担保責任の期間制限を 1 年以内としている。「基本方針」は、受領時及び受領後に、仕事の目的物に、瑕疵があることを注文者が知ったときは、一定の「合理的な期間内」にその旨を請負人に通知しなければ、瑕疵に基づく権利は保存されず、消滅するという提案をしている。これは、請負者が瑕疵について善意の場合に限られる。

この提案は、債務者が債務の履行を完了したとする信頼を保護するため、不完全履行の場合に妥当する一般的な規律として、売買における担保責任の期間制限（現行民法 563 条～ 566 条、570 条）のほか、賃貸借における修繕の通知義務（現行民法 615 条）などと共通するものである。

【3.2.9.05】（瑕疵の通知義務）

- <1>注文者は、仕事の目的物を受領する際に、または受領後において、仕事の目的物に瑕疵があることを知ったときは、その時から当該契約の性質に応じて合理的期間内に、当該瑕疵の存在を請負人に通知しなければならない。ただし、請負人が当該瑕疵を知っていたときは、この限りでない。
- <2>注文者が事業者である場合には、注文者は、仕事の目的物を受領する際に、または受領後において、仕事の目的物に瑕疵があることを知り、又は知ることができた時から当該契約の性質に応じて合理的期間内に、当該瑕疵の存在を請負人に通知しなければならない。ただし、請負人が当該瑕疵を知っていたときは、この限りでない。

<3>注文者が<1>または<2>の通知をしなかったときは、当該瑕疵に基づく権利を行使することができない。ただし、注文者が通知をしなかったことがやむを得ない事由に基づくものであるときは、この限りではない。

瑕疵の通知の内容は、現行民法では「瑕疵の具体的内容を示して、瑕疵に基づく権利を行使する旨」を通知することを要するとされる(最判平成4年10月20日)。「基本方針」の提案では「瑕疵の存在を請負人に通知して、その適切な対応を求めることだけで足りる」ことを提案している。

瑕疵の通知をなすべき期間について、現行民法は、請負については仕事の目的物の「引渡時」から1年以内を原則とし(637条1項)、その例外として工作物が瑕疵によって滅失または損傷したときは、その「滅失または損傷の時」から1年以内とする(638条2項)。「基本方針」は、期間の起算点は、請負も民法の売買の規定にならって、「瑕疵の存在を知ったとき」とすることを提案している。なお、注文者が事業者(公共事業の発注者も該当)であるときは、検査義務があることとの関連で「知ることができた時から」も起算点になる(【3.2.9.05】<2>参照)。

また、その期間の長さは、「基本方針」では「当該契約の性質に応じて合理的期間内に」として具体的な期間を明示しない立場をとる。これは、請負の目的物の多様性に柔軟に対応するためであり、通知の内容も瑕疵の存在を通知するだけという負担の軽いものであると考えると一律に1年は長すぎるという考えからであるという(「詳解債権法改正の基本方針V」65頁 商事法務2010年)。「合理的期間」という表現は、売買に関するウィーン条約39条(参照：曾野・山手「国際売買法」資料編、25頁)の規定に影響されたものと考えられる。

現行民法の「1年以内」の期間の法的性格については、判例は除斥期間とする。つまり、1年以内に裁判外でも権利行使をすれば、瑕疵担保を請求する権利は保全される。いったん保全された権利は消滅時効のルールによらないと消滅しない。「基本方針」の提案では、当該規定の性格を除斥期間とは明言していないが、「土地の瑕疵担保期間」のように「性質保証期間」とする言及もなく、現状維持と思われる(同「詳解V」、66頁)。

この他の問題としては、建設請負契約約款では、民間工事約款27条4項、公共工事約款44条3項が、注文者は「引渡の際に瑕疵があることを知ったときは、…直ちに請負人に通知しなければ」瑕疵担保責任を追及することが出来ないとしている。この約款の規定は、民法改正を機会に見直すべきではないかと思う。(参考：同「詳解V」、67頁)

理由の第一は、住宅品確法の適用される工事では、この約款の規定は同法94条2項(注文者に不利な特約の無効)に抵触する恐れがあり「適用されない」ことである(「民間(旧四会)連合協定工事請負契約約款の解説」129頁、2007年版、大成出版)。

理由の第二は、売買の瑕疵担保責任の要件を「隠れた瑕疵(=買主が善意無過失)」に限らないものとするのが提案されていることとのバランスである(【3.2.1.16】別冊NBL126号、277頁)。

理由の第三は、この規定は、請負者にとって実際上有効とは思えないことである。この規定を訴訟上主張するには、注文者が知っていたこと等について請負者側が立証責任を負うと思われるが、注文者としては知らなかったと争うだろう。

④ 土地の工作物の瑕疵担保期間

土地の工作物の瑕疵担保期間の設定については、「基本方針」は、住宅品確法の考え方を取り込みつつ、建設工事請負契約を念頭に現行法の規定の修正を提案している。

【3.2.9.06】(瑕疵担保期間)

<1>建物その他の土地の工作物の建設工事においては、請負人は、注文者がそれを受領した日から2年以内に明らかになった工作物の瑕疵について担保の責任を負う。ただし、この期間は、耐久性を有する建物を新築する建設工事の請負契約において、その建物の耐久性に関わる基礎構造部分〔および地盤〕については、10年とする。

<2><1>の期間は、〔20年以内の期間以内の期間に限り、〕契約で延長し、または短縮することができる。ただし、当該瑕疵が請負人の故意または重大な義務違反によって生じたものであるときは、<1>の期間を短縮することはできない。

<3><1>は、【3.2.9.04】および【3.2.9.05】の適用を妨げない。

ア) 瑕疵担保期間の見直しとその法的性質

現行民法は、仕事の目的物が「建物その他の土地の工作物」である場合に関して、引渡時から、「普通の土地の工作物」について5年、「堅固な土地の工作物」について10年の担保期間を定めている（638条）。また、特別法である住宅品確法94条は、住宅新築建設工事の請負契約において、住宅の構造耐力上主要な部分等について10年の担保期間を定めている。

「基本方針」は、現行法の建物の構造に応じた5年10年の区分を廃止し、基礎構造等か否かで区分し、その期間を原則2年、耐久性を有する建物の新築工事で建物の耐久性に関わる基礎構造部分(地盤を含むという意見あり)は10年とすることを提案している。

建物の構造による瑕疵担保期間の区分の廃止は、「木造と非木造の耐久性の差は少なくとも新築後10年では大きな差がない」（伊藤滋生編著「逐条解説住宅品質確保促進法」231頁、1999有斐閣）とされることから合理的である。なお、「石造、土造、煉瓦造又ハ之ニ類スル堅固ノ建物」か否かで借地権の存続期間を区分していた旧借地法は、既に平成3年（1991）に見直されている。

瑕疵担保期間の原則を5年から2年とする理由は、「契約実務及び比較法を踏まえ、2年」としている。「契約実務」としては、民間（旧四会）連合協定工事請負契約約款や公共工事標準請負契約約款が示されている（同「詳解V」、72頁）。他方、住宅品確法の10年の保証が、住宅以外の建物に一般化することを提案している。

比較法的には、英米の建設請負約款の瑕疵担保は、概ね1年、フランス民法は建築物の耐久性を損なう瑕疵が10年、設備の瑕疵が2年である（参考：国土交通省「瑕疵保証のあり方に関する研究会報告書」2005年。「米国の瑕疵担保保証制度」当建設経済研究所2005年参照）。

また、ドイツ民法634条aは、物の瑕疵が2年、土地工作物の瑕疵は5年とする。しかし建設工事のVOB約款13条4は、土地工作物は原則4年（火災接触部、工事瑕疵の補修工事などは2年など）に短縮している。かつては土地工作物は2年だったが、VOB2002年版では見直されている。

土木工事における瑕疵担保期間の問題は、様々な要素が絡み合って難しい。国土交通省の「瑕疵保証のあり方に関する研究会報告書」（2005年）は、瑕疵担保期間を10年に伸ばすことが望ましいとしながらも、そのための保険・保証制度等の課題を挙げている。片務的な契約関係の実情の解消も課題の一つとされる。

なお、「基本方針」は、この期間の法的性質について、仕事の目的物の種類に応じた期間を定めるものであって、瑕疵通知義務の期間制限とも、消滅時効期間ともその性質を異にする「性質保証期間」であるという。この性質保証期間は、仕事の目的物の有用性が存続する期間であり、日常用語の「保証期間」を意味するものであるという。住宅品確法の考え方はこれに「相応するもの」という。しかし、「基本方針」は説明不足であり、今後の検討に委ねるべきではないか。

瑕疵担保期間における権利行使については、「基本方針」の提案は、所定の期間「以内に明らかになった」瑕疵について担保の責任を負うと定めることにより、注文者が瑕疵に基づく権利を保存するには、瑕疵を知った時から合理的期間内に所定の通知を行えば足り、その期間内に瑕疵担保責任を追及しなければならない訳ではないとする。

また、当該期間経過後に明らかになった瑕疵でも、注文者が「受領時において仕事の目的物に瑕疵が存在したことを立証すれば、【3.2.9.04】の瑕疵担保責任の追及しうることを否定するものではないを妨げるものではない(同「詳解V」、69頁)と解釈するので、瑕疵担保期間が経過すれば権利（責任）が絶対的に消滅する訳ではないことに注意が必要である。

（2）法制審議会での議論

民法部会では、瑕疵の通知期限である「合理的期間内」というのは不明確だと、産業界から拒否反応が強いという意見が出されている。

また、「性質保証期間」という法的性質論には、法制審議会でも異論が出されている。売買と違って請負だけ性質保証期間とするのは納得がいかない、やはり消滅時効の規定ではないかと言うわけである。瑕疵担保期間の2年への短縮には、弁護士会等からは期間が短いという意見が出ている。

（3）建設業界への影響

瑕疵担保問題については、今後の民法改正の行方(売買の瑕疵担保責任や消費者保護規定のあり方含め)に幅広く注意を払い、建設工事の実情を訴えることが必要である。「任意規定だから民法でどう決まろうと約款で直せばよい」と安易に考えるべきでない(消費者契約法10条参照)。

お願い

連載に当たって、本稿の執筆内容をより良いものとするため、建設業界に関わる経験豊富な皆様からのご教示、ご意見、ご疑問などをお寄せいただきたいと思います。匿名でも結構です。ご教示ご意見などは、以下のアドレスまでお願い申し上げます。

(財)建設経済研究所 総括研究理事 服部敏也

〒105-0003 港区西新橋3-25-33 NP御成門ビル8F

mail : hattori-to30@rice.or.jp

IV. 建設関連産業の動向 —造園工事業—

今月の建設関連産業の動向は、建設業許可 28 業種の 1 つである造園工事業についてレポートします。

1. 造園工事業の定義

造園工事業とは、建設業法第二条第一項に定められる建設業許可 28 業種のうちの 1 つである。その内容は、「整地、樹木の植栽、景石のすえ付け等により庭園、公園、緑地等の苑地を築造する工事」とされ、具体的には、「植栽工事、地被工事、景石工事、地ごしらえ工事、公園設備工事、広場工事、園路工事、水景工事、屋上等緑化工事」などが挙げられている⁷。

また、日本標準産業分類では、建設業（大分類）の中の総合工事業（中分類）に「造園工事業」として位置付けられている。似た業態として園芸サービス業があるが、こちらは庭や花壇などの手入れが主な内容で農業に分類されており、土木事業を伴うものは建設業の造園工事業に分類される。

2. 造園工事業の業者数

平成 22 年 3 月末現在における造園工事業の許可業者数は、30,796 業者となっており、全許可業者数 513,196 業者のうち 6.0%を占めている。造園工事業の中では、特定建設業許可業者が 5,850 業者、一般建設業許可業者が 24,946 業者となっている。

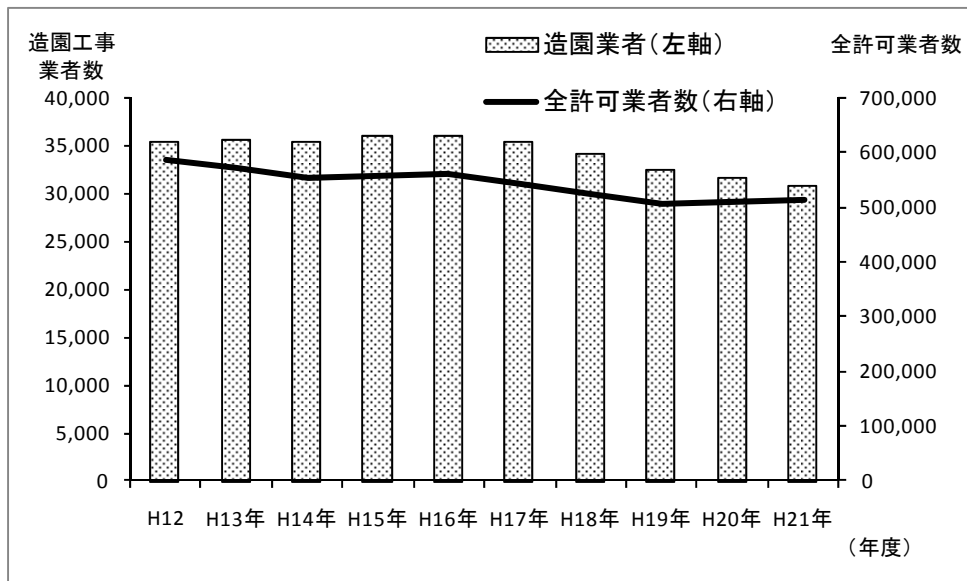
図表 1 は、造園工事業の許可業者数と建設業の全許可業者数の推移をみたものである。全許可業者数はなだらかに減少している一方、造園工事業者は平成 16 年度までほぼ横這いである。しかし、平成 17 年度から減少に転じ、全許可業者数の推移とほぼ同様の傾向を示している。

また、資本金階層別にみると、造園工事業者は資本金 1000 万円以上 5000 万円未満の階層が 53.2%を占め最も大きな階層となっている。許可業者全体と比べると比較的規模の大きい業者が多い（図表 2）。

一方、図表 3 は、調査年度内に工事の施工実績のある業者の推移をあらゆる建設工事施工統計調査における造園工事業の業者数である。平成 20 年度は、前年度比で増加に転じているが、この統計はサンプル調査のため回収率などによって数値が上下する点には注意が必要である。近年はおおよそ 6,000 業者前後で推移している。

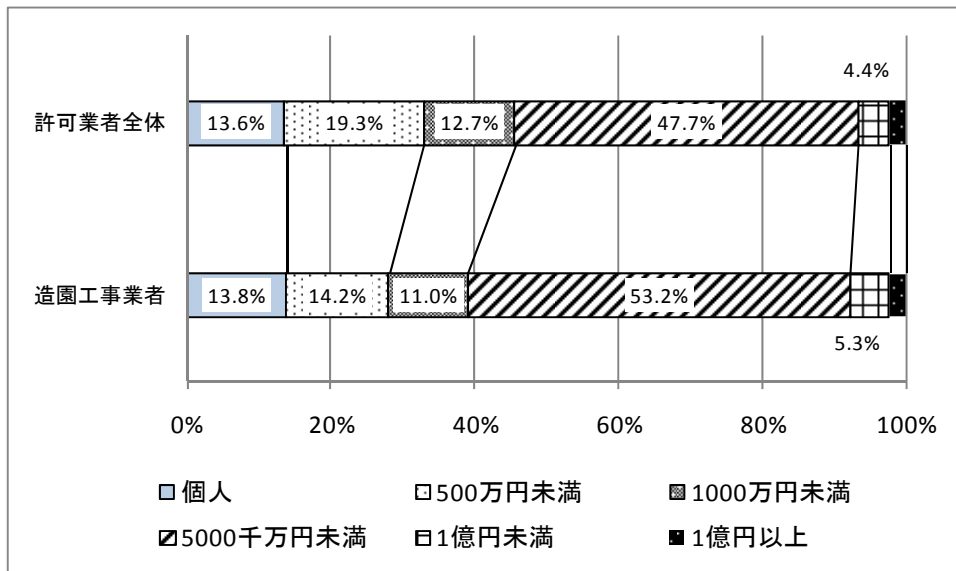
⁷ 昭和 47 年建設省告示第 350 号

図表1 建設業許可業者数の推移（造園工事業、建設業全体）



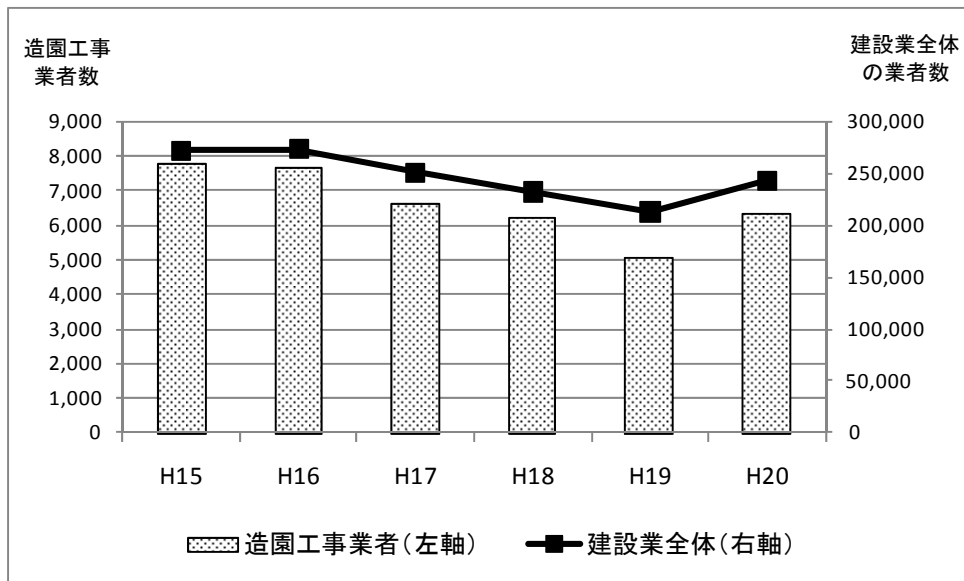
出典：建設業許可業者数調査の結果について（国土交通省）

図表2 資本金別許可業者の割合



出典：建設業許可業者数調査の結果について（国土交通省）

図表3 施工実績のある造園工事業者数の推移

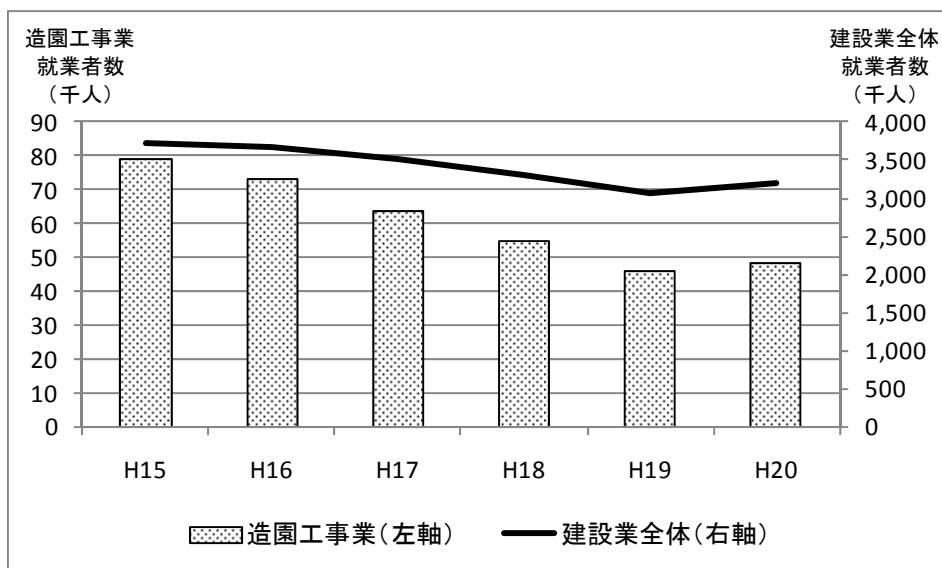


出典：建設工事施工統計調査報告書

3. 造園工事業の就業者数

図表4は、建設業全体と造園工事業の就業者数の推移を建設工事施工統計調査により示したものである。造園工事業の就業者数は減少傾向にあり、平成20年度は8,390人となっている。平成15年度から平成20年度までの減少率は▲39%と建設業全体の▲15%と比較しても減少の度合いが大きい。

図表4 就業者数の推移（造園工事業、建設業全体）



出典：建設工事施工統計調査報告書

4. 完成工事高の推移

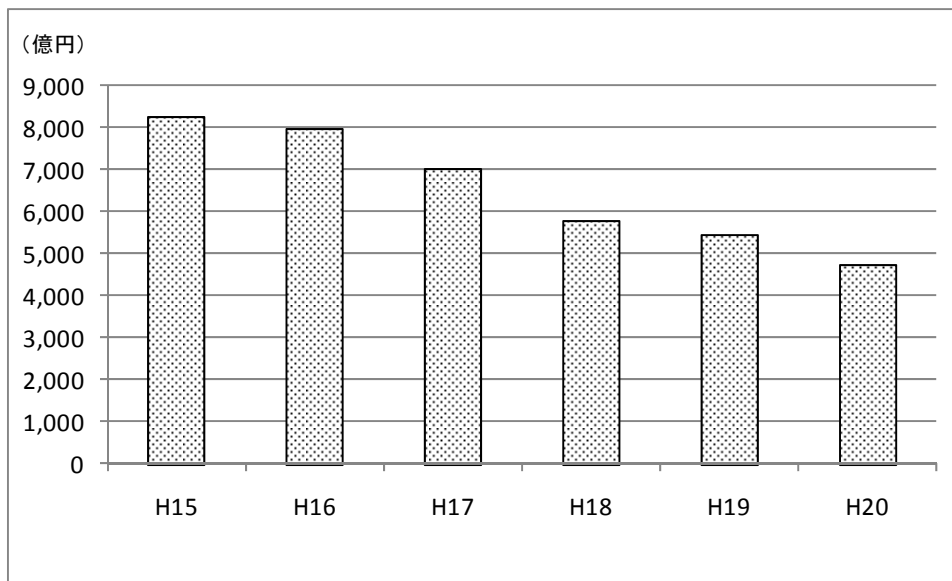
図表 5 は、造園工事業の完成工事高を示している。平成 20 年度の完成工事高は 4,748 億円と、平成 15 年度（8,272 億円）から▲40%強となっている。建設業全体では▲10%程度となっていることから、造園工事業の事業環境の厳しさがうかがえる。

また、元請、下請別にそれぞれの推移を見みると（図表 6）、元請完成工事高は減少を続け、平成 20 年度には平成 15 年度の約半分程度にまで落ち込んでいる。その内訳としての民間、公共の比率はほぼ半々と平成 15 年度からあまり変わっていない（図表 7）ので、どちらかが落ち込んだわけではなく、民間、公共が共に減少していることが分かる。

一方、下請完成工事高も減少傾向にはあるものの、元請完成工事高ほど減少していない。平成 15 年度には元請完成工事高を大きく下回っていたものの、元請完成工事高が大きく減少してきたために、平成 20 年度にはあまり差がなくなっている。

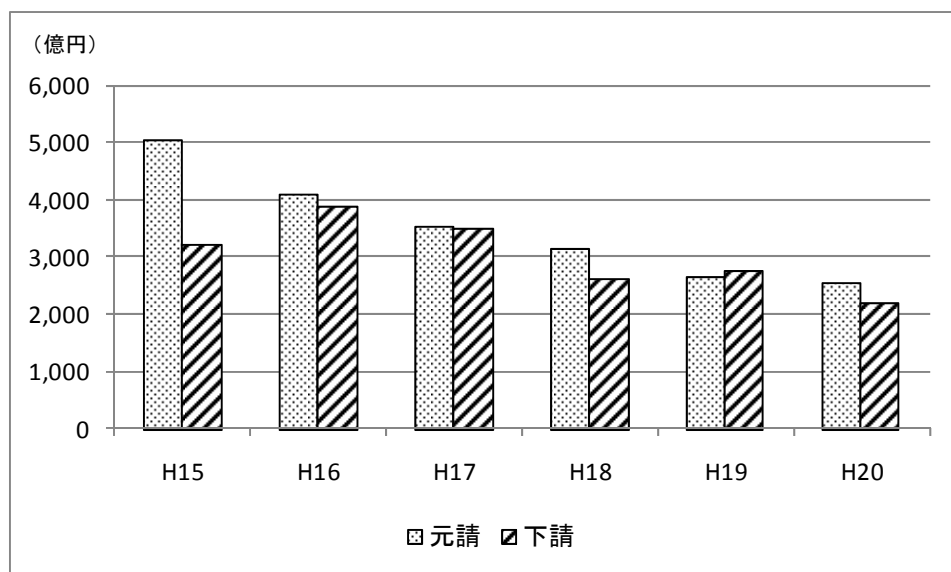
従って、造園工事業の完成工事高の減少は、元請完成工事高の減少の影響が大きく、民間、公共ともに落ち込んだ結果であると考えられる。

図表 5 完成工事高の推移（造園工事業）



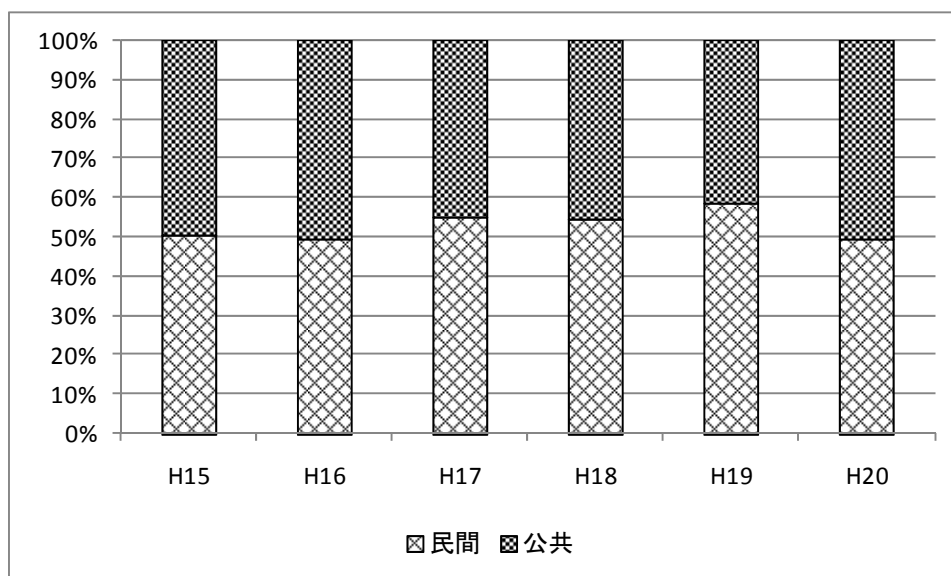
出典：建設工事施工統計調査報告書

図表6 元請工事高、下請工事高の推移（造園工事業）



出典：建設工事施工統計調査報告書

図表7 元請完成工事高の民間、公共の比率の推移



出典：建設工事施工統計調査

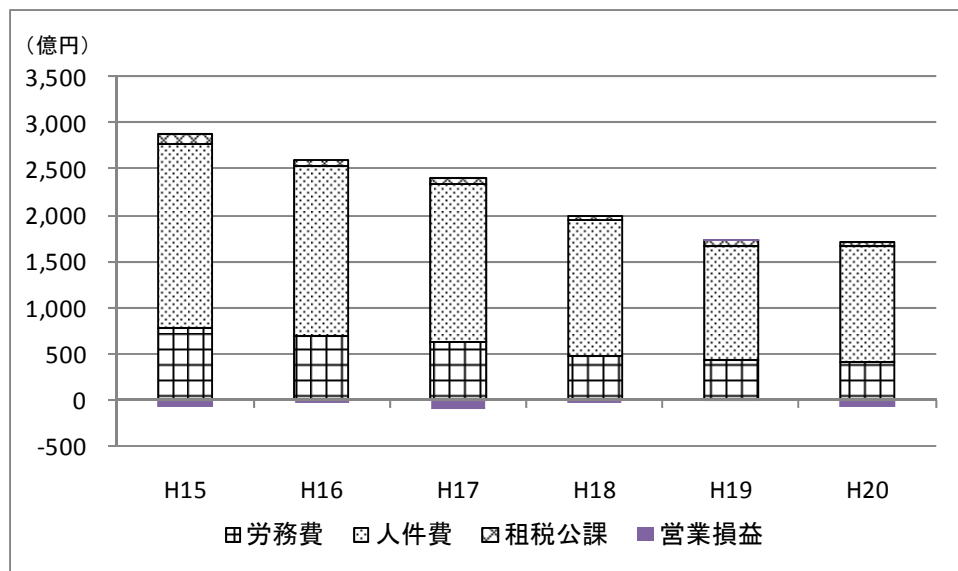
5. 付加価値の推移

図表8は造園工事業の付加価値の推移をみたものである。

造園工事業の付加価値も、完成工事高と同様、減少傾向にある。付加価値の70%強は人件費となっており、この点は総合工事業と変わらない。ただし、営業損益ではマイナス傾向が続き、平成19年度にプラスになったものの、平成20年度には再びマイナスに転じている。造園工事業の営業損益は総合工事業の中でも特に悪い状況となっており、収益環境

は厳しい状況が続いている。

図表 8 付加価値の推移（造園工事業）



出典：建設工事施工統計調査報告書

6. 都市緑化の動向

現在、地球温暖化防止や快適な生活環境の実現という観点から、都市公園の整備や建物など各種施設の緑化が推進されている。造園工事業は、このような市場の拡大が業界への追い風になると考えられるので、その動向を概観する。

（都市公園）

都市公園は、地域コミュニティの拠点づくりや避難所となる防災施設、または観光施設としての役割を果たすべく整備が計画的に進められている。

平成 21 年度における都市公園の総面積は、116,529ha となっており、前年度から 1,539ha 増加しているなど、その面積は拡大傾向にある（図表 9）。

ただし、欧米諸国の主要都市と比較すると、依然として整備水準は低く、国土交通省は今後も整備を推進していくとするなど、市場の拡大がある程度は期待される。

（屋上・壁面緑地化）

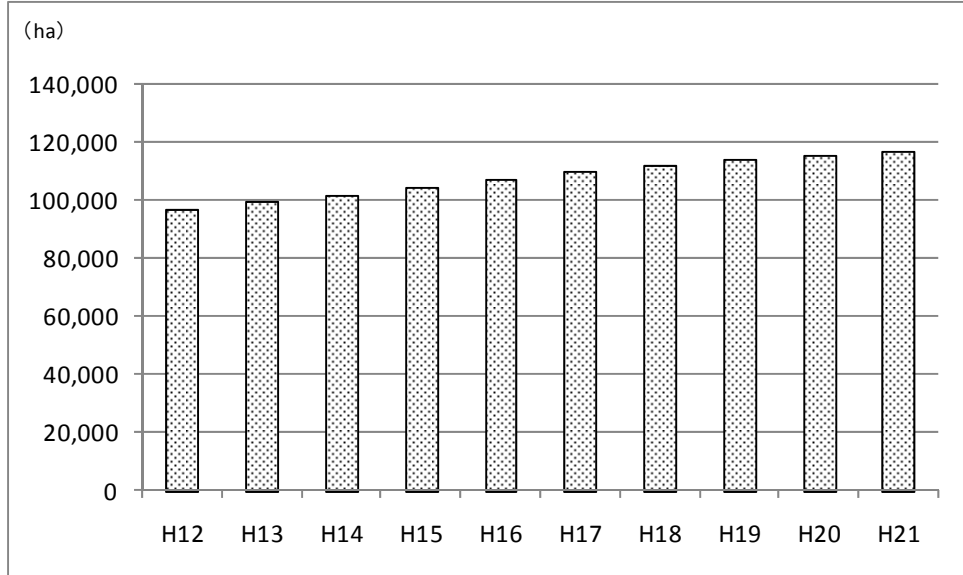
ヒートアイランド現象の緩和効果や潤いある都市空間形成などの観点から、住民や民間企業においても緑化・緑地保全の意識が高まってきている。

国土交通省の調査によると、建物の屋上・壁面緑化の施工面積は増加を続けており、平成 21 年度は屋上緑化面積で 279,280 m²、壁面緑化面積で 63,737 m²となっている（図表 10）。

特に都心部においては、気温が年々上昇しているとも言われ、温暖化緩和効果のある屋

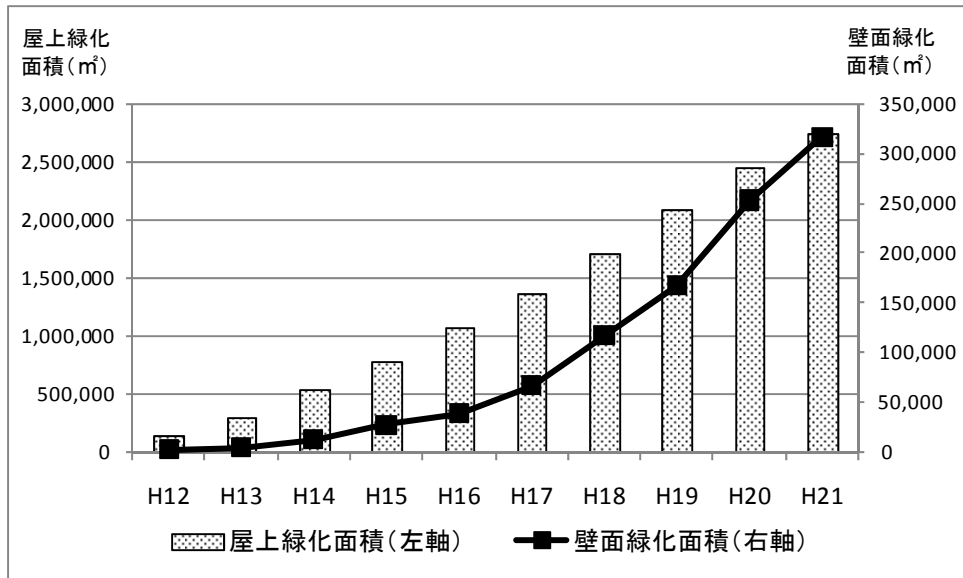
上・壁面緑化の市場規模は今後も拡大すると考えられる。

図表 9 都市公園面積の推移



資料：「平成 21 年度末都市公園等整備の現況について」（国土交通省）

図表 10 屋上・壁面緑化面積の推移



資料：「平成 21 年 全国屋上・壁面緑化施工実績調査結果」（国土交通省）

7. おわりに

造園工事業は完成工事高が年々減少し、営業損益もマイナス傾向が続くなど、厳しい事業環境にある。しかし、建物の緑化など生活空間に緑を配置する都市緑化の推進に対する社会的な関心やニーズが広まってきており、造園工事業界の果たす役割は大きいものと考えられる。もっとも、屋上・壁面の緑化については造園工事業に留まらず、他業種との競争も想定されることから、造園工事業者においても建築に関する知識や技能の習得、顧客ニーズに添う景観の提案などが求められてこよう。

今後、造園工事業者がますます活躍の場を広げ、快適な生活空間の創造、地球温暖化防止の身近な担い手となることが期待される。

(研究員：三浦 悟郎)

編集後記

最近、念願であったデジタル一眼レフカメラを購入した。子供たちの運動会や発表会などで撮影の際、現在、所有しているコンパクトデジタルカメラに限界を感じていたからだ。これは表向きの理由。本音を言うと、運動会や発表会に来ている他の親が首から下げているのが羨ましかったからだ。

私は家電製品を買う時、かなり迷うタイプである。インターネットで製品情報を確認して、近くの家電量販店に下見に行き、実物を手に取って製品を確認する。「いい物を1円でも安く買う。」これが私のモットーだ。

結局、かなり悩んだ末、某メーカーのカメラに決定し、インターネットで購入した。数日後、宅急便で実物が届き、胸を躍らせて箱を開け、実際に手に取り、いざ、撮影するためにカメラのファインダーを覗いてみたら、何か懐かしい感じがした。よく考えてみると、最近、カメラのファインダーを覗いて写真を撮ったことがなかった。デジタルカメラが発売されてから、誰しもデジタルカメラの液晶画面を見て撮影するのが当たり前になっていた。懐かしく感じたのは、デジタルカメラがない時代、フィルムカメラが主流でファインダーを覗いて撮影することが当たり前だったからだと思う。デジタル一眼レフカメラを購入された方は私と同じような感覚になった人もいるのではないのでしょうか？

これで、念願のデジタル一眼レフカメラを首から下げて、子供たちの運動会や発表会にデビューし、子どもたちの成長を撮っていける。また、色々な機会にカメラを持ち歩いて風景などの写真も撮りたいと思う。

ファインダーを覗いて写真を撮るのもいいですよ！

みなさんも一度、お試しあれ！

(担当：研究員 岡田 康男)