

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. 273

2011 11

CONTENTS

視点・論点		
－ ハリケーン・カトリーナとニューオリンズ再生 －	1
I. 米国における交通インフラのマネジメントについて	2
－ 米国調査報告（第2回）－		
II. 民法（債権関係）の改正と建設業界への影響（11）	14
III. 建設関連産業の動向 －屋根工事業－	25



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>

「ハリケーン・カトリーナとニューオリンズ再生」

研究理事 山口 悦弘

米国ニューオリンズで「ハリケーン・カトリーナ」による災害が発生して6年になる。被災当時、初動は混乱し水没する家屋に多数の住民が取り残された映像を思いおこす。今回現地調査の機会を得て実際に現場視察したが、初動時の混乱を考えると復旧速度は決して遅くないと感じ、その要因を考察してみた。

ニューオリンズの歴史は古い。1700年ころフランス系市民の入植が始まり、ミシシッピ川河口部左岸に定住した。その北側は湿地帯で魚の釣場であったとの記録がある。この低湿地の埋立てで造られてきた現在の市街地は、その地理的条件から推察できるとおり、水害常襲地帯である。この地域を守るため、堤防・洪水壁(Flood Wall)が整備され、この街はいわば「現代の城壁都市」である。

2005年のハリケーン・カトリーナは、この城壁を破壊し市内の80%を水没させた。洪水の直撃を受けた場所では建造物の多くが流され、その他の地域も甚大な被害を受けた。この災害の特徴は、ハリケーンが地域の「生活と産業」を同時に根底から破壊したことである。被災直後は46万人の人口の大半が避難し、いわゆるゴーストタウン状態となった。その人口は、復旧活動を受け1年後46%に、5年後70%に、大都市圏で見れば「90%」まで回復した。この地域住民は地域志向が強く何世代にもわたり住み続けている。この住民の意思を最大限に生かし、「街の復興は住民の手で」のかけ声の下に、住民が回帰し意見を出し合い、復興の計画を作り上げてきた。

被災直後の1年間は、被災地の放棄か再生か議論が乱立錯綜したが、1年後「統合計画UNOP」が策定されてからの復興スピードは著しい。復興の原点は、「仕事の創出」であ

ると、今回面談の機会を得たニューオリンズ市アンディ・コプリン副市長は言う。街の活性化の鍵は、得意としてきた産業の再生にある。河口部にあるこの街は、物流の拠点であり、交易産業はこの街の基本産業である。また、米国でも特異な当地の文化は、観光産業に貴重な位置を占める。さらに、BP等の石油・エネルギー関連産業の再生も重要な要因だ。地域雇用の創出には、このような「**地域移出型(Export)産業**」の再生が不可欠である。

この地域再生の速度を上げた要因として、中枢部の生き残りもある。市政府等の中枢部HQは当初から被災しなかった。都心部が高台の当初入植地域にあり、「緊急時から司令塔機能を確保」できたことも忘れてはならない。

街の再生シナリオは、UNOP策定後から急速に実施された。米国ではリーダー不在時は混乱をきたすが、実質的なリーダーが決まればその後の組織プレーは円滑に進むようである。また当初の1年間で関係者が自由かつ積極的に意見を出したことは、その後の計画づくりと実施を確実なものとした。住民は自由に意見を全て出す、これが米国の民主主義である。その後、限られた財源を有効利用するため、優先17地区(Target Areas)を設定し重点的な再整備事業が行われている。被災当初は土地の放棄も議論された。被災リスク負担と地域整備の相反する課題に「住民が主体的に挑戦」し、「再生マスタープラン」が作成された地域から優先的に事業が進められている。

災害の危険性を克服し地域の復興に向かう動きは想像以上に力強い。「**Too Slow but Not Too Late (初動は遅かった、しかし復興は遅くなかった。)**」副市長のこの言葉は、すべてを物語っている。

I. 米国における交通インフラのマネジメントについて-米国調査報告(第2回)-

当研究所で9月24日～10月2日にかけて行った米国各地での調査について、前回の本誌で速報しましたが、今回は連邦高速道路庁及びニューヨーク市道路交通局で得られた情報について紹介します。

1. 米国交通省連邦高速道路庁 (FHWA)

高度経済成長期に整備された道路や港湾などの社会資本の多くは、今後、急速に老朽化が進むことが予想され、維持・更新に要する費用は多大なものとなってくると予想されている。公共事業費が継続的に減少を続ける中、社会資本を維持・更新する費用をいかにして確保するかは、喫緊の課題となっている。

国や地方公共団体などは、社会資本が大幅に劣化する前に、修繕を繰り返すことによって、少ない財政負担で施設の長寿命化を図る努力を行っている。それでも、膨大な社会資本を維持する上では、必ずしも十分な対応ができていない状況である。

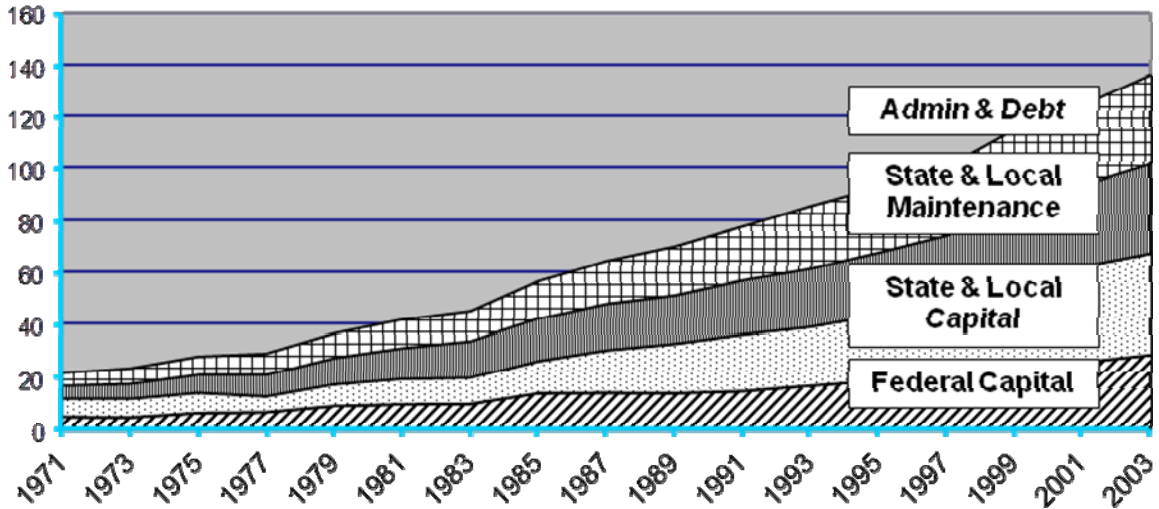
米国においては、維持管理費用の最小化、便益の最大化を行い、道路投資に対する最適な判断を行う方法の1つとして、「高速道路経済予測システム」(「Highway Economic Requirements System」、通称「HERS」)が導入されている。

この度、当研究所は、わが国の社会資本整備における費用の問題を検討する上での参考とすべく、米国連邦高速道路庁のシステム「HERS」の内容を聴取した。

(背景)

米国では、1980年代より州際道路システム (Interstate Highway System) を大量に整備したことに伴い、この施設に対する維持管理、修繕等の費用が毎年多く発生するようになってきている。さらに、これらの費用は、毎年増加し続けており (図表1)、限られた予算の中で、効率的に管理することが求められるようになってきた。そのため、今後、高速道路投資に必要な金額を予め予測することや、高速道路の整備状態や性能を議会に報告する必要が生じ、米国交通省連邦高速道路庁 (FHWA) は、HERSシステムを策定することとなった。

図表1 米国高速道路に対する投資額の推移



出典：米国交通省連邦高速道路庁（FHWA）資料

（HERS、HERS-ST の概要）

このHERSシステムは、次の4つの機能を有するシステムである。

- 高速道路の整備状態や性能を予測することにより、高速道路の整備状態と修繕に必要な水準の把握が可能になる。
- 高速道路の整備状態や性能の経済的影響を定量化することにより、高速道路の整備状態と、修繕に必要な投資額の把握が可能になる。
- 高速道路の改良等の便益を計算することにより、修繕を行った場合と行わなかった場合の利用者の負担する費用、受ける便益の把握が可能になる。
- 経済的に価値ある投資判断を推奨する

HERSは、高速道路の状態と性能を予測するもので、費用対効果を計算し、より高い選択肢を提案することを目的としている。

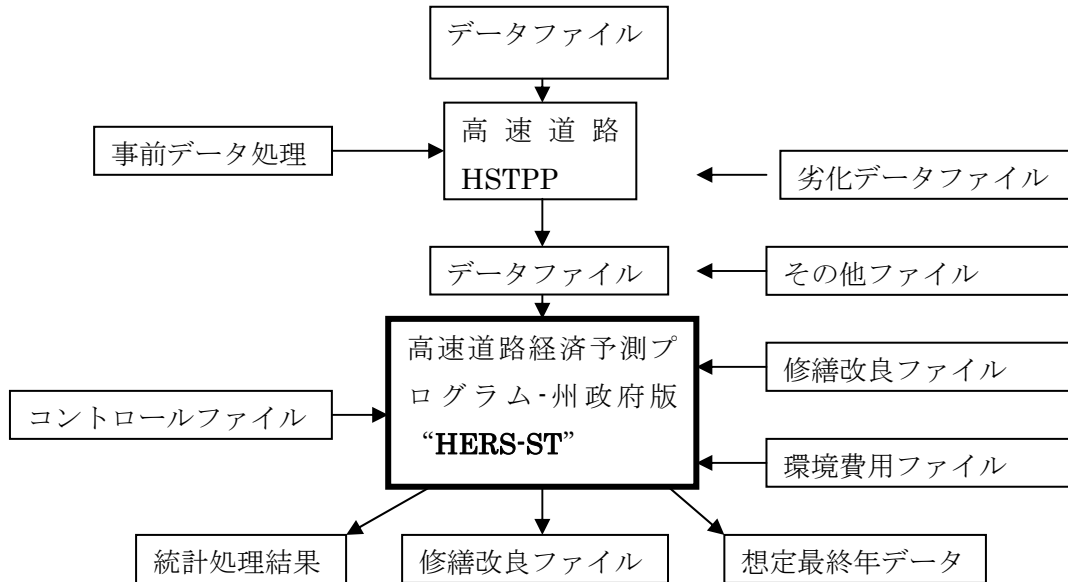
また、州政府などの地方政府レベルに対応するHERS-ST（「ST」とは、State Versionの略称である。）というシステムをもっており、その使用を推奨している。

今回、FHWAから聴取したのは、主にこのHERS-STである。

HERS-STは、道路ストックのデータ、地域道路交通のデータ（例えば、施設の劣化情報、修繕改良費用情報、環境負荷等の外部情報）を取り込むことで、新規整備及び既存施設の修繕、更新等の効果を把握できるシステムである。

図表2は、HERS-STのシステム概要を示したものである。道路に関する各種のデータをHERS-STに入力することで、各種の分析結果が得られる仕組みとなっている。

図表 2 HERS-ST システムの概要



出典：米国交通省高速道路庁資料（建設経済レポート 56 号より）

HERS-ST による判断の基準となる考えは、以下の式のとおりである。

$$\text{比較指標} = (C_b - C_i + RV) / (I_{C_i} - I_{C_b})$$

C_b = 基準モデルの総費用
 C_i = 修繕更新選択モデルの費用
 RV = 修繕更新による価値の増分
 I_{C_i} = 修繕更新選択モデルの初期費用
 I_{C_b} = 基準モデルの初期費用

出典：米国交通省高速道路庁資料（建設経済レポート 56 号より）

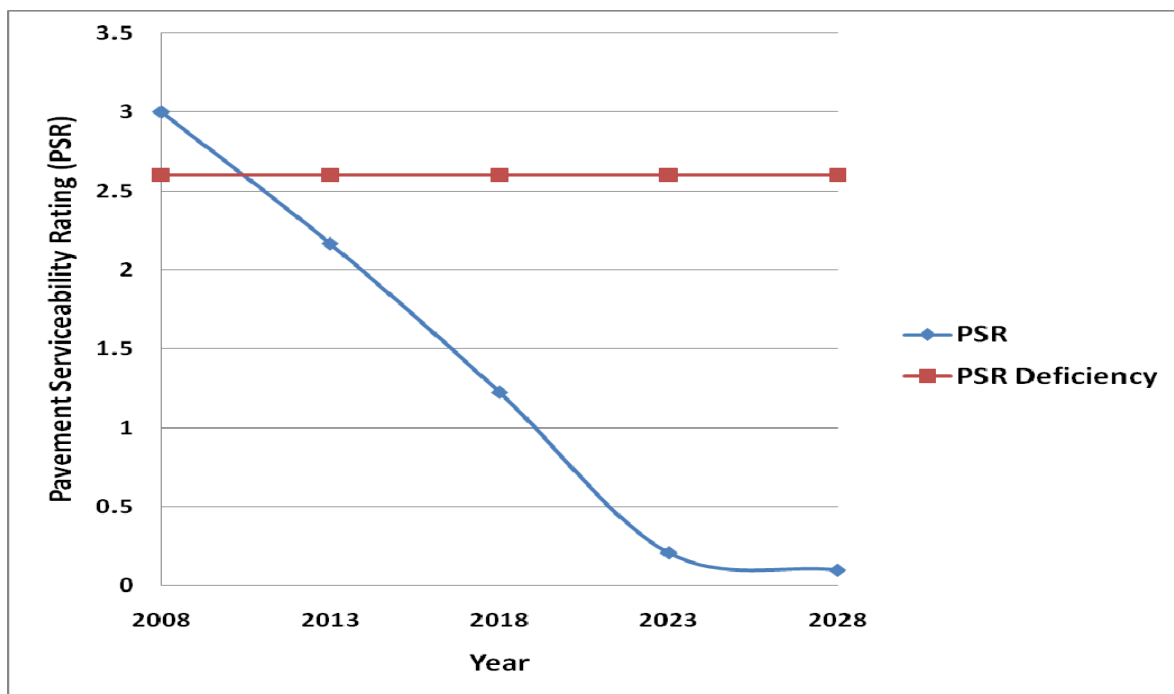
「基準モデルの総費用」とは、移動時間、車両の運転費用、交通事故費用等の「使用者総費用」、維持更新のための「管理者費用」及び大気汚染等の環境に対する「外部費用」の合計をいう。また、「修繕更新選択モデルの費用」は、道路ネットワークの整備、改良、修繕など、選択モデルごとの「使用者費用」、「管理者費用」及び「外部費用」の合計を意味する。

この HERS-ST における考え方は、各選択モデルの評価価値を、「選択モデルと基準モデルの初期費用の差」に対する、それぞれのモデルによる「費用の節約分と価値の増加分」の比率で測っている。

例えば、図表 3 は、道路の舗装状態を 2008 年から示したグラフである。縦軸は、性能を表しており、最も良い状態は 5、走向ができない状態は 0 であらわされる。2008 年は 3 を示しており、比較的良い状態であるが、年数が経過するにつれて、性能を落としていることが分かる。

また、2.6 を下回ると、道路の改善が必要とされる。水平に伸びるグラフは、この改善が必要となる道路の水準を示している。道路の舗装は、2008 年から 2013 年の間で、改善活動が必要であることが示されている。

図表 3 舗装状態の予測と修繕時期



出典：米国交通省連邦高速道路庁（FHWA）資料、以下同じ

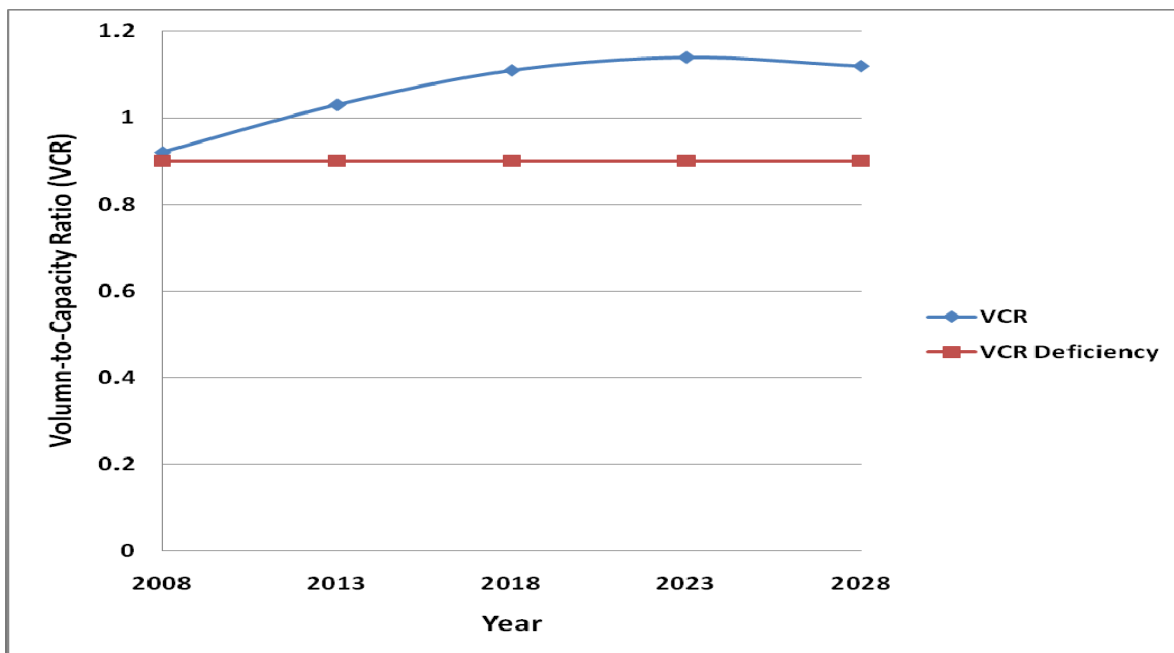
注：PSR は各年における道路の状態、PSR Deficiency は改善活動を必要とする基準数値をあらわしている。

また、渋滞状況も予測することができる。

図表 4 は、交通量と道路の容量を示している。図表の VCR が道路の渋滞予想をあらわしており、VCR Deficiency を超えると渋滞が増えるため、改善活動が必要になる。

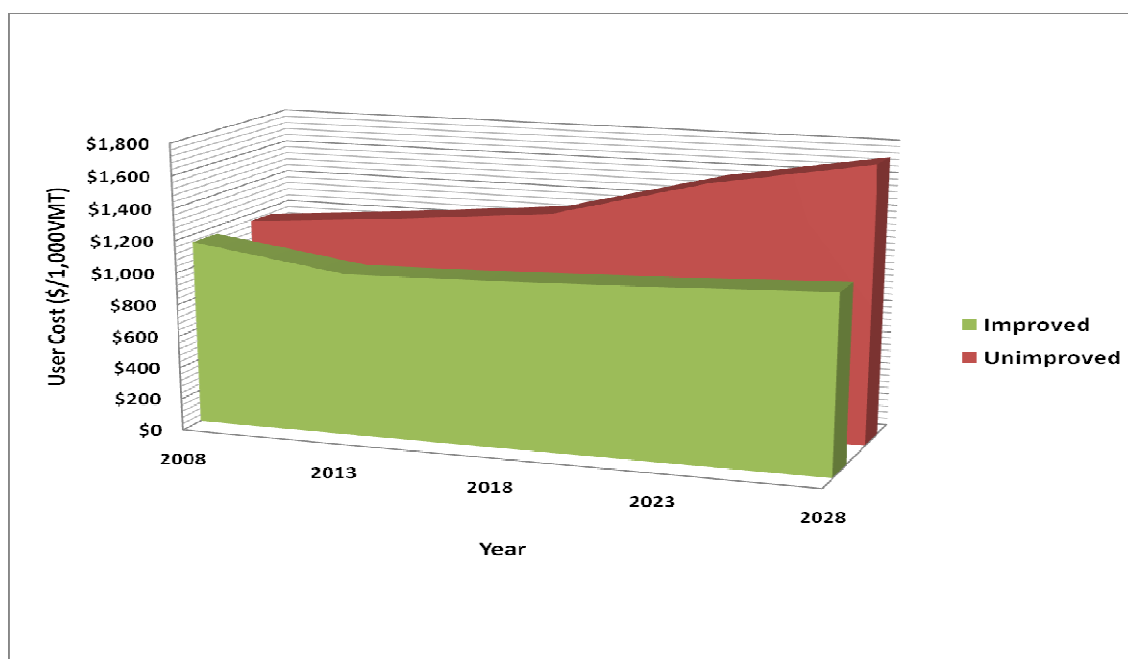
道路の渋滞は、2008 年から弧を描くように増加しており、2023 年頃からは一定水準となることが予想されている。

図表 4 道路容量予測と修繕時期



改善活動を行って利用者コストが下がった分と活動を行わなかった場合の差が便益となる。図表 5 は、このようにして予測された利用者の負担を、修繕を行った場合と行わなかった場合とに分けて表示し、比較できるようにしている。

図表 5 利用者負担と便益



利用者の便益を最大化する点を重視するのが、HERS-ST の 1 つの特徴である。一般的な管理システムの場合、行政コストの削減や施設の物理的な整備状態を最大化することに目的が置かれることが多いが、このシステムは、あくまで利用者の視点に立ったシステムを提供している。

(HERS-ST で分析できること)

HERS-ST では、主に 4 つの種類の分析を行うことができる。これは、舗装などの改善活動を行う場合に、異なる 4 つの視点から分析できることを意味し、行動する指針となるものである。

- 予算制約
財政的な余裕度合いを予め設定した場合の達成性能
- 性能制約
予め設定した性能を達成するための必要最低費用
- 最大の技術要求水準
要求される修理、復旧をすべて行った場合に必要とされる技術要求水準
- 費用便益比率
財政制約を設けない場合から、財政制約を設けた場合の費用便益のシミュレーション

(HERS-ST に用いられるデータ)

HERS-ST を使用する際に必要とされるデータは、一定の様式に従ったもので、主な項目としては、次のようなものがある。

- 道路を特定する情報
これには、州や郡、対象道路の始まりと終わりの位置などがある
- 舗装の状況
舗装の種類、厚さ、平坦さなど
- 道路の地形情報
勾配、車線数、幅、路肩など
- 交通容量
上限速度、ピーク時の容量、トラック等の走向する割合

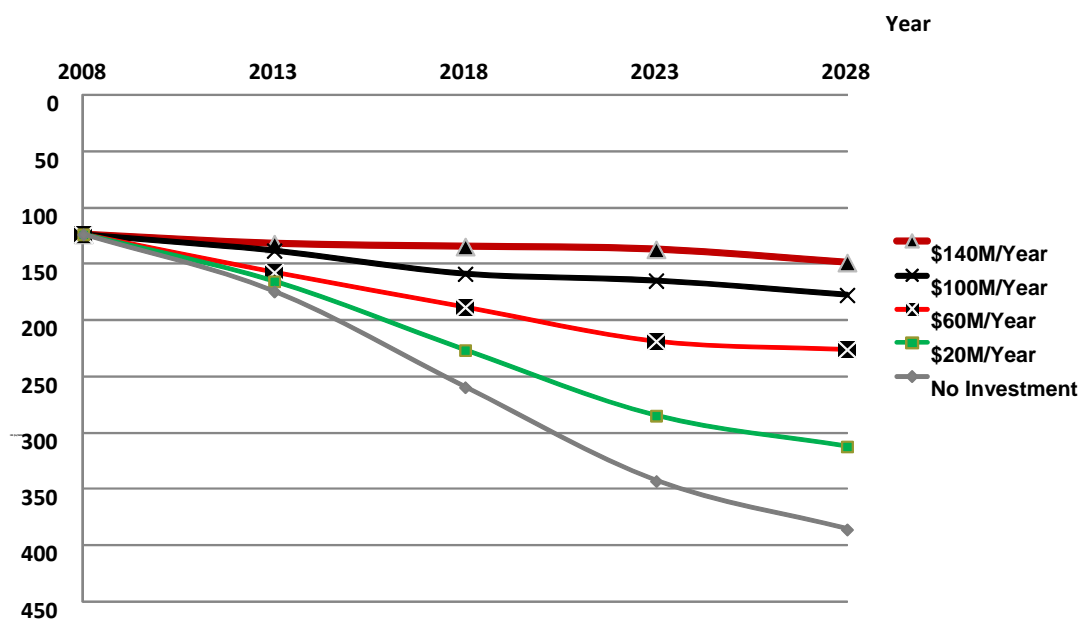
これらのデータを HERS-ST に取り込むことで、以下のような各種分析が可能になっている。

図表 6 は、道路の舗装状態と年間投資額の推移を示したものである。各種の予算を投じた場合における平坦性が折れ線で示されており、各予算制約下における性能の状態である。

縦軸が道路の平坦性を表しており、数値が低いほど平坦で、良いものとされる。

例えば、一番上のグラフ（▲で表示）では、2008年に平坦性は120であり、年間1.4億ドルと投資し続けた場合、2028年には、平坦性は150程度までしか悪化しない。一方で、全く投資を行わなかった場合は、400程度まで悪化することを示している。

図表 6 道路網の舗装状態と投資水準の推移



(おわりに)

米国においても、膨大な道路インフラの維持・更新は大きな問題となっている。連邦財政の悪化や、自動車そのものの燃費向上によるガソリン税収の減少などの影響を受け、インフラを維持するに十分な予算を確保することが難しくなっている。道路に限定された話しではあったが、インフラを維持する上での十分な予算確保は、米国でも同様の課題として考えられている。

本システムにおいては、利用者の便益最大化に主眼が置かれているが、市内を移動すると、かなり荒れた道路もあり、道路管理は日本よりも大変な状況であるとの印象を受けた。

また、日本では高速道路の無料化が大きな話題になったことを伝えると、個人的には賛意を示したものの、利用者は、たとえ有料であっても状態の良い道路を好む傾向にあり、再度有料化する際の障害になりかねないとの懸念も示された。

本稿で紹介したシステムは、実に多彩な分析を行うことができるものである。米国においては、このようなシステム的なツールが揃っているため、収集すべきデータの種類や内

容が明確である。また、データについてもインターネットのサイトからダウンロードすることが可能となっている。このようなツール、データが存在することは、インフラの将来予測において非常な強みとなり、投入される予算管理にも有用であると感じた。

また、インフラそのものの状態だけではなく、渋滞等利用者の便益に関する分析も可能となっているため、道路整備のあり方だけではなく、それを通して、まちづくりや住民の生活のあり方なども検討することのできる可能性があるシステムでもあろう。また、それが無償で誰にでも利用できるため、住民がシステムを使うことで、公共政策に対する関心の高まりが期待できる。

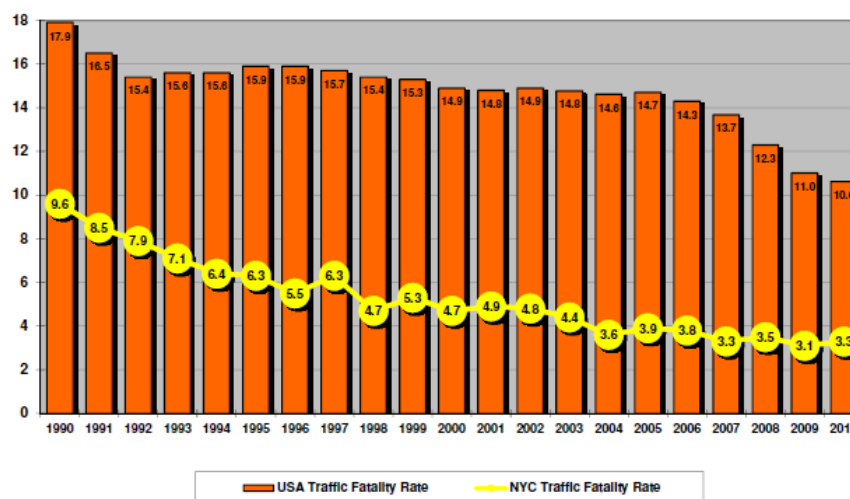
このようなシステムを日本で今すぐ構築することは困難であるとしても、誰でも気軽に利用でき、それを通じて公共政策に対する関心が高まることは、少子高齢化を迎え、住民のニーズが一層多様化する日本にとっても望ましいのではないだろうか。

2. ニューヨーク市交通局 (NYCDOT)

(1) はじめに

2010年の交通事故は1990年と比較すると、ニューヨーク市では66%減少しており、全米の41%減少と比較して大幅に減少している（図表7）。このように交通事故の減少に寄与したニューヨーク市の道路管理手法の一部について紹介する。

図表7 ニューヨークと全米の交通事故数の推移比較



出典：ニューヨーク市交通局 (NYCDOT) 資料

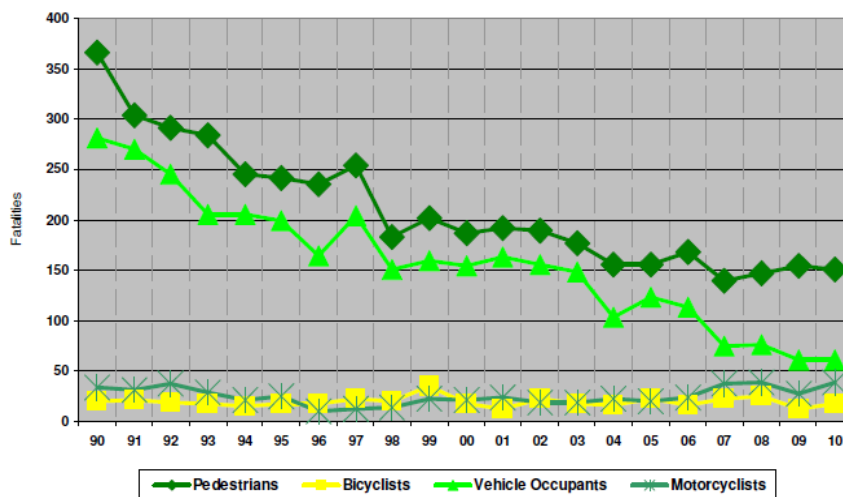
(2) 高齢者対策

(モード別交通事故数)

1990年～2010年のモード別交通事故数の推移の推移を見ると、「Pedestrian (歩行者)」

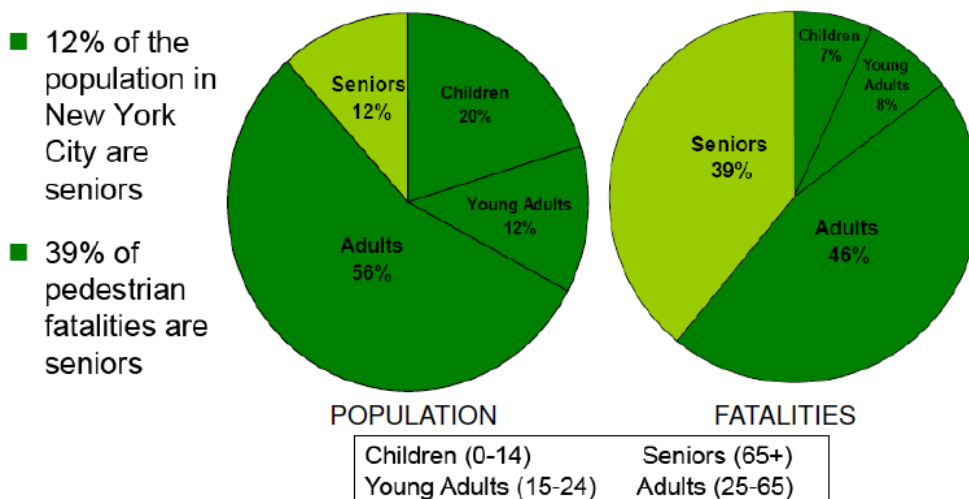
の事故が最も多いことがわかる（図表 8）。さらに歩行者事故に着目すると、ニューヨークの人口において高齢者の割合は 12%だが、交通事故では 39%を占めており、高齢者の事故率が高いといえる（図表 9）。

図表 8 モード別の交通事故数の推移



出典：ニューヨーク市交通局（NYCDOT）資料

図表 9 ニューヨークの人口と交通事故者の年齢構成



出典：ニューヨーク市交通局（NYCDOT）資料

(改善対策)

NYCDOTは、統計分析などに基づいて、高齢な歩行者に対して特に危険と思われる場所に焦点をあて、安全性の改善・強化に努めてきた。その改善対策の基本方針は以下のような点である。また図表10に改善事例を示す。

〔基本方針〕

- ・低速歩行者のため信号は長目にする。
- ・横断歩道の中に避難所を設け、横断途中に休憩できるようにする。
- ・横断歩道をよく見えるようにする。
- ・「Leading Pedestrian Intervals (LPIs)」という自動車の前に歩行者が歩く時間を設ける。
- ・壊れた縁石と歩道の傾斜路を修復

等

図表 10 改善事例

【事例 1】

- ・横断歩道の中に避難所を設け、横断途中に休憩できる
- ・車止め（円錐形のもの）を設け、自動車が進入できないようにした



【事例 2】

- ・歩道と車道の上に駐車スペースを設け、駐車している自動車により歩行者が守られるようにした



(3) 自転車道の整備

NYCDOTでは、先に述べた高齢者等の交通弱者のための対策に加え、自転車道の整備も積極的に行っている。交通量の少ない道路では、自動車レーンを減らして自転車レーンを設置したり、ペイントによって走行区分を明確にするといった試みである。この事

業の利点・特徴の一つとして、ペイントやちょっとした付帯設備の変更で安価で効果が得られることがあげられていた。

自転車レーンには、交通量などに併せて3段階の等級を付けて整備を行っていた。自転車レーンの設置事例を図表11に示す。

図表 11 自転車レーンの設置事例

【Class I】

- ・ 自転車レーンと車道を明確に分離している。
- ・ 自転車レーンは、駐車スペースで守られている。
- ・ 安全性は高レベルである。

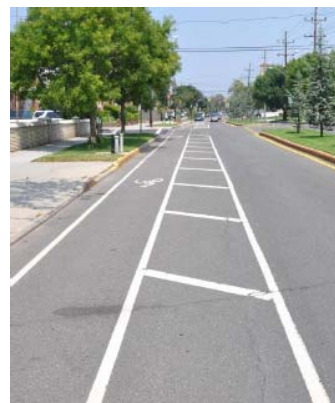


【Class II】

- ・ 自転車レーンをペイントにより明確化し、専用か、共用かをわかるようにしている。
- ・ Standard Lane と Buffered Lane の 2 種類がある。
- ・ 安全性は中レベルである。



Standard Lane



Buffered Lane

【Class III】

- ・ 自転車も自動車と同じ部分を走行するもの。
- ・ 安全性は低レベルである。



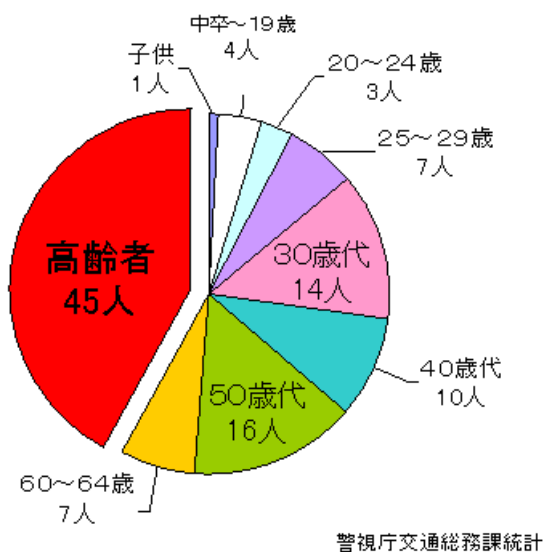
(4) 終わりに

我が国の総人口は平成22（2010）年10月1日現在、1億2,806万人であり、その中で65歳以上の高齢者人口は過去最高の2,958万人となっており、総人口に占める65歳以上人口の割合（高齢化率）は23.1%と、5人に1人は高齢者という社会になっている¹。そのため、高齢者が当事者となる事故の割合も多くなっている。図表12は、平成23年上半期における都内の交通事故死者数の年齢層別の交通事故死者数であるが、高齢者が45人と最も多くなっている。この社会情勢の我が国においても、高齢者に着目した必要なことと考えられる。

また、最近では自転車の交通ルール違反が後を絶たず、事故も多発していることから、自転車の原則車道走行を促すことを柱とする自転車の交通対策が強化されるようになっている。しかし、自転車専用道の整備は現状では不十分な部分もある。

今後、エコ、震災時の教訓などから自転車の需要は増えていると言われている。こういった社会情勢の中で、自転車の原則車道走行等の交通対策を徹底していくためには、同時に自転車専用道等のインフラ整備も必要であると考えられる。そこで、ニューヨークの事例が、一つの参考事例となれば幸いである。

図表 12 年齢層別の交通事故死者数



出典：警視庁 HP

(担当：研究員 三浦 悟郎、保立 豊、浅利 仁)

¹ 平成 23 年版 高齢社会白書より

Ⅱ. 民法（債権関係）の改正と建設業界への影響（11）

総括研究理事 服部 敏也

今回は、片務契約、片務性の問題です。建設業に関する仕事に関わっていると、これくらい常識のような気がして、片務契約とは何かとあらためて人に聞けません。しかし、とても重要な問題です。この問題を、歴史をたどって整理してみました。

1 法制審議会の質疑にみる「注文者優位」問答

平成23年6月21日に行われた法制審議会第28回会議では、(社)日本建設業連合会に対するヒアリングが行われたが、その席上、以下のように興味深い質疑があった。議事録から該当部分だけ引用する。

○ 高須順一幹事（弁護士：東京弁護士会所属）

「せっかくの機会ですので、御専門の方からお教えいただきたいのですが、今回の御説明の中で繰り返し、建設請負では注文者優位の傾向が見られるという御指摘を頂いておるのですが、その注文者優位という業態であるということの根拠と申しますか、どういうところがそのような状況をもたらしているのか。そのあたりの御認識を伺いたい……。」

○ 泉俊道参考人（日本建設業連合会・法令契約部会長）

「……注文者に比べて受注者側、請負者側が不利な状況にあるというところにつきましては、これはどういうあれでしょうかね。よく業界では、ちょっと明確に今出てこないんですけれども、「請け負け業」というふうに言われておりますけれども、やはり単品受注で、どこに頼むという選択権は圧倒的に注文者にあると。これをA社、B社、C社に、どう振っていくんだということについては注文者。これ、古い言葉でお施主様という、施主というふうに言っておりますけれども、施主から注文を賜るという図式。これは、なかなか言葉ではうまく説明ができないんですけれども、有利・不利の関係、甲乙の関係にあるということとは言えるのかなと思いますけれども……。」

ここで言う「建設請負では注文者優位の傾向が見られる」とは、建設業界で言う「片務契約・片務性」のことであろう。これらのことを、公の場で改めて説明せよと言われると、どういう風に言うべきか、意外と難しいものである。

本稿では、この「片務契約・片務性」あるいは「注文者優位の傾向」について、あらためて、考えたい。

2 いわゆる「片務契約」「片務性」とは

いうまでもなく、民法上、請負契約は双務契約である。請負人の工事(仕事)の完成義務と注文者の報酬支払義務とが対価関係にあり、双方が各々義務を負う。

これに対して、片務契約というのは、贈与契約のように、一方(贈与者)だけが義務(贈与する義務)を負うものをいう(受贈者は受け取るだけであって何らの義務を負わない)。

もちろん、戦前の官庁土木建築工事が、封建時代やそれ以前の賦役や国役のように租税として、仕事の完成に対して全く報酬を支払わずに行われてきたという話ではない。

それでも、工事請負契約を「片務契約」などというのは、この言葉が戦前(第二次世界大戦前)から官庁請負契約の実情・問題点を表現した言葉(あるいは業界用語)として使われてきたからである。

「土建請負契約論」では「土建契約、特に官公署を注文者とする土建請負契約は、すでに久しきにわたって、実際界においては、一特に、請負者によって『片務契約』であるとして、非難されてきた」¹としている。

その意味を理解するために、まず、建設業界における「片務契約」に関する取り組みを紹介することから始めたい。

3 土木建築業界の「三大要望」

大正8(1919)年、全国の土木建築業者の連合提携を目指して、「日本土木建築請負業者連合会」が結成された。その目的は、当時の業界の「三大要望」の実現である。

その三大要望とは次のとおりであった²。

- ① 片務契約、入札及び契約に関する保証制度の改善³
- ② 営業税の改廃
- ③ 議員被選挙権の獲得⁴

¹ 川島武宜・渡辺洋三「土建請負契約論」3頁 昭和25年(1950)日本評論社。その要約版として、川島武宜「官庁土建請負契約の『片務契約』的性質」川島武宜著作集第1巻209頁、岩波書店1982年がある。なお、引用に当たり原文の旧字体は変更した。

² 「東京土木建築業組合沿革誌」49頁、昭和12(1937)年 東京土木建築業組合編著。

³ 「入札及び契約に関する保証制度の改善」とは、当時各省の請負業者資格制限の取扱いが統一を欠き、また、契約保証金は、随意契約、指名入札、一般公開入札を問わず請負金額の十分の一を徴収していた(国債で代用する場合も額面ではなく時価で納付)ことをいう。前掲「沿革誌」51、171頁

⁴ 制限選挙時代は、土木建築業者は衆議院議員だけでなく、地方議会の議員についても被選挙権がなかった。この要望は、昭和3(1928)年の普通選挙(男子のみ)実施の一環として実現した。この選挙で、業界からは9名の衆議院議員が当選したという。前掲「沿革誌」113～116頁

このように、当時から、片務契約の問題は、「久しきに亘りて」存在する「全国同業者間に深刻且つ重大なる問題」の一つとして扱われていたことがわかる。

当時は、片務契約の具体的条項としては、「危険負担」の問題が最も大きな問題とされていた。その後、度々陳情に及んだが、成果は限られていたと記録されている。

その運動が具体的に実を結ぶのは、戦後の建設業法制定、建設工事標準請負契約約款の制定を待たなければならなかったことは言うまでもない。

しかし、建設業界の言う、工事の「危険負担」とは、民法上の「危険負担」とは異なり、少し広い意味で使われていることに注意が必要である。

厳密に言うと、民法上の危険負担は、双務契約の一方の債務（工事の完成）が債務者（請負人）の責に帰すべき事由によらずに履行不能になって消滅した場合に、それと対価的關係にある債務（報酬支払）も消滅するか否かという問題である。

これに対して、「土建請負契約にいう危険負担とは、工事の『受渡』にいたる間に請負人が工事において被った損害（なかんずく、不可抗力による損害）を、請負人又は注文者のいずれが負担すべきかという問題であって、必ずしも — いや、むしろほとんどすべての場合には — 請負人の履行不能に関するものではなくして、請負人の履行費用の負担に関するものである。」⁵

つまり、建設業界では、民法上の「履行不能における危険負担」の問題だけでなく、天災不可抗力による事情変更（契約変更）などが、ひとまとめに「危険負担」として論じられているようだ。

それらは確かに工事完成の危険（リスク）に違いない。特に戦前は、日清、日露、第一次大戦と度々戦争があり、経済恐慌やそれに伴う金融情勢や物価の激変も度々あり、また関東大震災などで明らかなように国土は災害に弱く、当時の技術水準では工事の施行能力も限界があったと思われるので、大規模な公共土木工事のリスクは巨大であったろう。

これに対して、当時の発注者のスタンスは、原則として「受渡前に生じたる損害はすべて乙の負担とする」（当時の内務省契約条項）であった。そもそも請負契約は仕事を完成し引き渡すことと、報酬の支払いが同時履行関係になるのだから、引渡前のリスクは請負人が負うことは、法律上当然としていたのである。

しかし、それは発注者の都合だろう。以上のように、巨大なリスクがあるにもかかわらず、請負人だけが一方的にリスクを負担して、工事完成義務を負う契約を指して、当時の建設業界が「片務契約」だと言ったならば、その心情、その主張は理解できる。

⁵ 前掲・川島武宜・渡辺洋三「土建請負契約論」58頁。なお、中村絹次郎氏によると、この他に「価格の著しい変動があった場合や、施工条件の著しい変動が発見されたり発生した場合において発生した損害や増加工事費」も危険負担の問題として論じられているという。同氏「新版建設工事請負契約要論」138頁、1974年 清文社

4 「土建請負契約論」

「片務性」「片務契約」というと、まず名前が挙げられるのが、昭和 25（1950）年に刊行された川島武宜・渡辺洋三両先生の「土建請負契約論」である。

同書は、第二次大戦前の官庁土木建築工事の実情について、昭和 23（1948）年に経済安定本部の委嘱を受けて行った「土建事業調査」⁶のうちの「契約関係」に関する成果をまとめたものである。建設業界には名前は広く知られていても、今や本物を見る機会の乏しい貴重書なので、少し詳しく内容を紹介したい。

第1章 序説

同書は、「片務契約」性的内容、意義について、次のように述べている⁷。

- ① 概念的・法律的視点ではなく、法社会学的視点で見ると、形式的には近代的な双務契約の形をとっているが、現実においては、上級者・下級者、支配者・服従者の間の、「封建的な一種の権力関係」が見られる。
- ② このため、「両当事者は不平等な立場で—すなわち注文者は支配者の立場で、請負者は服従者の立場で—その義務を負い、その立場に応じて、義務の性質が異なるとともに、その履行を保障する強制の態様も異なる、という意味においては、『片務契約』にほかならない。」
- ③ 「このような『片務契約』たる双務契約、乃至、双務契約たる『片務契約』というものは、わが国に於いては必ずしも土建請負契約だけに見られるものではない。むしろこの特殊な自己矛盾的な契約は、我々の社会における現実の双務契約に共通する特色であり、土建請負契約—特に官庁を注文者とするもの—は、そのもっとも代表的なものにすぎない。」

第2章 土建請負契約書の法律関係

次に、同書は、各省庁の発注者が契約書として使用しているものを細部まで法律的に分析を加えた。その概要を紹介しよう。

① 土建請負契約の権利義務の性質

すべての土建請負契約書において、請負者の義務と注文者の義務はそれぞれ別の用語をもって記述されている。一般に請負者の義務は「乙ハ …… スヘシ」と書かれているが、注文者の義務は、非常にしばし「甲ハ、 …… スルコトアルヘシ」と書かれている。前者は上位者から下位者への下命であり、後者は「 …… するしれない」という未来の蓋然性

⁶ 経済安定本部の調査は、契約関係の調査の他、労働関係、資本関係の調査も行われたという。

⁷ 川島武宜・渡辺洋三 「土建請負契約論」6～7頁 昭和 25 年(1950) 日本評論社。

の予測を言っており、「上位者からの下位者への自由意思に基づく恩惠的給付」である。

また、非常にしばしば、法律関係の内容が注文者たる官が「相当ト認ムル」ところによって決まるとされたり、契約の疑義や双方の見解の相違について意見が一致しないときは「総テ甲ノ決スル所ニ依ル」とされ、紛争当事者の一方が終局的な決定権を持っている。

② 請負人の仕事完成義務

注文者の指揮監督権が行われることは片務性があるとは言えないが、それが極めて広汎で絶対無条件であり、請負人には契約書上その不正不当に対する対抗手段がないことは片務性がある。「工期の延期一言いかえれば、履行遅滞の責任の解除」が認められるは、①のように多かれ少なかれ注文者の意思によることも片務性がある。

③ 注文者の代金支払義務

引渡と代金支払が同時履行でないからといって片務性があるとは言えない。しかし、代金支払までの期間が受渡の後に「正規の手続を経て」などと明確にされていないことや、支払遅延の損害賠償の規定がない(仕事完成義務の遅延には請負者が損害賠償義務を負う規定があるにもかかわらず)ことは片務性がある。

④ 危険負担

建設業界の言う「危険負担」問題の解決の原則は民法にもなく、片務契約問題とは別の問題である。ただし、その一部注文者負担を認める規定は、①のように注文者の意思により内容が決まることから片務性がある。また、受渡後まで危険を負担する規定は、受渡が遅れても請負人は受渡を請求する権利もなく、損害を負担する期間が注文者の意思によることから、片務性がある。

⑤ 工事の変更・中止・契約の解除

工事の変更は、注文者の都合や必要に応じて必要となる。しかし、ほとんどの契約書がその際の請負人の損害賠償を認めていないこと、工事費の変更や工期の延長が注文者の意思に左右されることは、著しい片務性である。

工事の一時中止についても同様の問題がある。

解除については、注文者による任意(無理由)解除は民法 641 条にも規定がありそれ自体は片務的ではないが、その際の損害賠償を認めないものがあり、他方、請負人に帰責事由がある解除では、請負人は嚴重に制裁を受け損害を賠償すべき義務を負うことは、片務性がある。

第3章 土建請負契約の現実の法規範関係

次に、法制度的な建前と離れて、契約当事者の法的規範に関する意識や行動についての

現実の姿を分析している。その内容を一部、紹介しよう。今日の公共工事の現場の実感は、これとくらべてどうであろうか。

① 請負人の仕事完成義務

請負人の仕事完成義務には、注文者の義務、特に代金支払義務と大きな違いがある。

工事の監督については、監督官吏が極めて峻厳な監督をなし、時には監督権を濫用することもあるという見解と、逆に監督官と工事施工者との間は極めて円満に処理されることが多いという見解があるという。

前者については、大林組が明治 34 年ころに竣功させた大阪府立師範学校の工事の例が紹介されている。

「大阪府立師範学校に対する当局の監督は峻厳を乗り越して残酷の域に達し、大講堂の如きは徹底的に檜の節無しを強い、鑿痕ほどの節にも意義を唱へ、検収不能の木材積んで山となすと言う有様、この材料極選の為に被った損害は実に甚大なものであった。」⁸

また、後者については、「役人を怒らせることが現場では不利になるから、なんとかして監督官吏の情にすがろうということになる」と問題を指摘している。

他方、発注者としては、土建請負工事の性質上、工事の完成後は工事途中の瑕疵を発見するのが極めて困難で、工事の過程が誠実に行われる期待、信頼も薄いので、少しでも監督の目を緩めれば手抜きが行われることを心配せねばならないという。当時の手作業中心の生産様式では、それも無理からぬところもあるという。

② 注文者の支払義務

契約書に於いては、代金支払義務は明確な法的義務として書かれているが、現実の規範関係においては、それは外見上のものにすぎず、近代法上の義務ではなく封建的な権力支配関係に於いて上級者が負う封建的な義務を表現したものにすぎない。

まず、注文官庁は検査を一定の期日内に完了しなければならないという明確な意識を持っていない。官庁側の都合のよしあしで左右される。検査が債務者の履行行為を完了させる注文者の協力的行為(現行民法上は義務ではないとされる)であり、それを怠ることが代金債務の履行遅滞を招くという意識はない。

代金の支払が遅れるのは、手続の煩雑さやセクショナリズムの他、関係官吏には代金支払には明確な履行期が必要で、遅れれば履行遅滞になることの意識がない。いわんや遅延利息を払わねばならないことなど考慮にない。予算がないから遅延利息が払えないという

⁸ 「大林芳五郎傳」92頁、昭和15年 大林芳五郎傳編纂会。なお、当時の大林組は、明治25(1882)年の創業後、31年に大阪港築港工事の主要部分を請負い施工中であった。ところが、明治34年の金融恐慌やこの師範学校工事の大赤字などの内憂外患により、経営が極めて厳しい状況になり、大林芳五郎氏が、一時は「最早万策が尽きた。」と大阪港築港工事の返上を申し出ようと部下に言い出す程だったという。信義を重んじる同氏が、このようなことを言ったのは生涯ただ一度、この時だけと伝記は伝えている。

のは国家の義務を免ずる理由にはならない。

③ 危険負担

現実には、請負者が常に損害を負担してきたわけではなく、注文者が負担することがある。しかし、それは、注文者の「暖かいはからい」であり、「もともとは請負人が損失を負担すべきであるけれど、常識的に考えて、請負人に過酷であると思われるときには注文者が負担してやる。」というものであった。

④ 工事の変更、解除等

工事の変更についても、同様に、注文者にとって極めて有利な規定の下で、請負人が損害を被る場合と、利益を得る場合とがあるという。

そもそも、契約書は明確に工事延期請求権を請負人に認めていないが、現実にも、請負人の「懇請」と発注者の「許容」、あるいは「嘆願」と「恩恵」の形をとっている。また、「時には、工事の変更を予測し、その際に何とかして貰うつもりで、最初には不当に安い価格で入札する場合もあると言われている。」としている。

契約の解除は、単に当該請負契約関係の消滅に止まらず、注文者と請負者の固定的継続的人的つながり全体の消滅を意味するものと考えられた。それゆえに請負人側からの解除は、権利として要求できるときでも、義理に厚い請負人の取るべき処置ではないと考えられてきた。

第4章では、「土建請負契約関係の歴史的性格」として、全体をまとめている。

本書とそのもとになる調査は、戦前の建設業界関係者と発注者の間で交わされてきた工事契約の実情を白日の下にさらしたものである。それは、「戦後改革」という時代のニーズに合致していたこともあり、その後の建設業法や標準約款の制定に極めて大きな影響を与えたことは言うまでもない。

ただ、今日の視点で見ると、川島先生らは当時の日本の遅れた原状（「封建的」とされる）に対する啓蒙主義的発想に立っているため、欧米（あるいはこれを承継した民法の法規範）を美化しすぎているといえよう。民法の規定も任意規定となれば特約による改変を幅広く許容する。また、同書が指摘した、片務的な（優越的な地位による不公正な）契約や現実の実態関係（意識）は、欧米にも存在することがあるのはご承知のとおりであろう。

他方、片務契約の問題は、土建請負契約だけでなくわが国の現実の双務契約一般に共通する特色とされていることは慧眼であって、その後、独占禁止法（不公正な取引）や消費者契約法が制定され、この方面の発展は著しい。

このような一般的な公正な取引に関するルール発展を取り込んで、平成23年8月に国

土交通省は、「発注者・受注者間における建設業法令遵守ガイドライン」を定めた。ここでは、建設業法と並んで独占禁止法が論じられている。

さらには今回の民法改正で不当条項規制が提案されている。片務契約の問題も、今後はそのような一般ルールとの関連でも論じられよう。

5 公共工事標準請負契約約款

昭和 24（1947）年に制定された建設業法に基づき、中央建設業審議会が設置された。

そして、昭和 25（1948）年に、中央建設業審議会の勧告により、公共工事標準請負契約約款（以下「公共工事約款」という。）が初めて制定された。

この当時、「片務性の主要なもの」として問題とされたものが、次の 7 項目である⁹。

- ① 注文者の代金支払時期が不明確であり、一方的に注文者の意思により定められていること
- ② 注文者側の一方的な工事中止又は設計変更の場合の請負業者の被る損害は、一切注文者が負担しないこと
- ③ 注文者側の資材支給時期遅延の場合や天災不可抗力の場合における工期延長はすべて注文者の一方的決定によること
- ④ 請負者の債務不履行には、遅延利息、懈怠金等嚴重な損害賠償の定めがあるにもかかわらず、注文者の債務不履行については、損害賠償義務の規定がないこと
- ⑤ 請負契約について発生した疑義紛争は、一方的に注文者が決めること
- ⑥ 注文者は、任意解除権を有しているが、請負業者は注文者に重大な責のある場合も解除権を有しないこと
- ⑦ 天災不可抗力に基づく損害の負担については、契約上は全額請負業者の負担となっていること

一見してわかるように、「土建請負契約論」の影響が強く出ている。

この標準約款の制定を受けて、昭和 25 年の「国土建設の現況」（旧建設白書）¹⁰は、次のように述べている。昭和 23 年に発足したばかりの建設省が、みずから「片務性」という言葉を使い、標準約款を作成し、その是正を自らの政策目標としている。

「二 請負契約の規正

中央建設業審議会は、本年 3 月「建設工事標準請負契約々款」作成し、その実施を関係各方面に勧告したのであるが、従来、片務性として不合理が指摘されてきた工事請負契約は、この標準約款を使用することにより、真に対等な立場からの合意に基づく公正な双務契約が実現するものと期待される。」

⁹ 「改訂版公共工事標準請負契約約款の解説」11 頁、大成出版 2001 年

¹⁰ 「建設月報」昭和 25 年 7 月号

その後の経過は、ご承知のとおりである。標準約款自身もその後の経済社会の進展を受けて度々改正が必要であった¹¹。

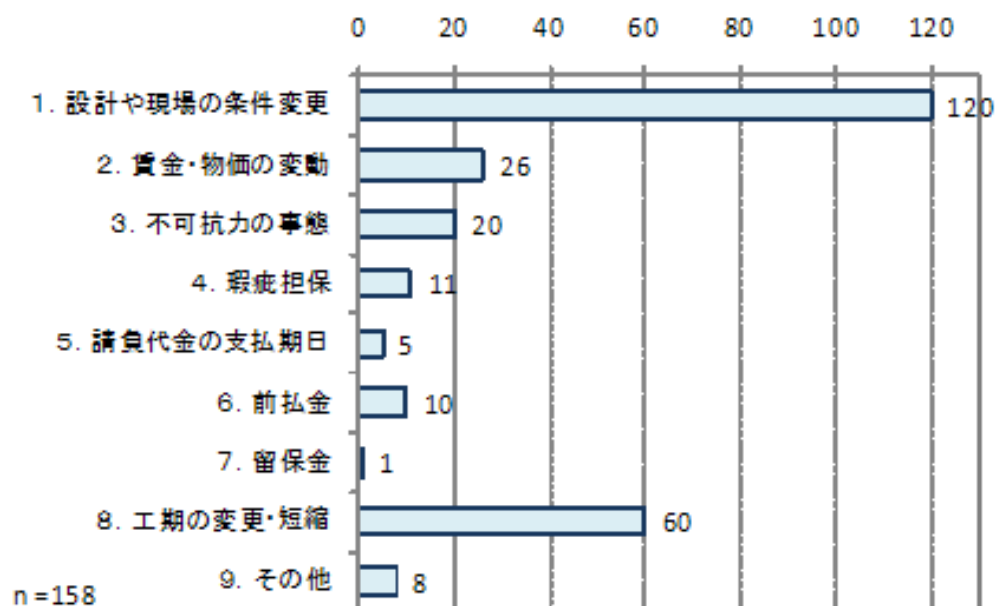
また、各発注者は、勧告された標準約款を即時に完全実施したわけではなかった。

標準約款制定 10 年後の昭和 45（1970）年頃の調査では、国・公社公団・都道府県・一部大都市に限っても、実施率は、条件変更条項が 15%、第三者に及ぼした損害条項が 20%、天災不可抗力条項が 16%に過ぎなかったという¹²。

平成元（1989）年に、(社)日本土木工業協会が地方公共団体を対象に行った調査では、前金払い条項 94%、瑕疵担保条項 92%、履行遅延の損害賠償条項 78%と、受注者の負担や責任を定める条項は実施率が高いが、賃金物価スライド条項 41%、天災不可抗力条項 50%、請負代金内訳書条項 53%、第三者に及ぼした損害条項 54%と、発注者の責任を定める条項の実施率は低かったという¹³。

今日においては相当改善が進んだとはいえ、問題は決して消滅しておらず、当研究所が平成 22（2010）年度に行った建設企業へのアンケート調査でも、以下のように、片務契約の問題は、今なお一定程度、存在していることが伺われる¹⁴。

図表 1 受注者に不利と思われる契約条項の変更、削除又は追加の該当条項



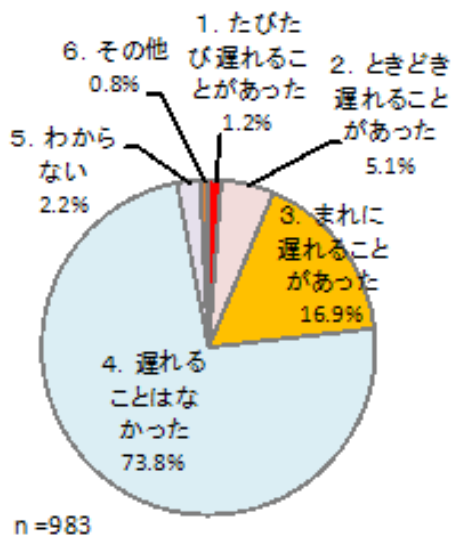
¹¹ 参考：六波羅昭「工事請負契約約款をめぐる長い戦い」建設産業史研究 3、391 頁 2008 年。

¹² 中村建次郎「建設工事標準請負契約約款の改正」法律時報 1971 年 10 月号、75 頁

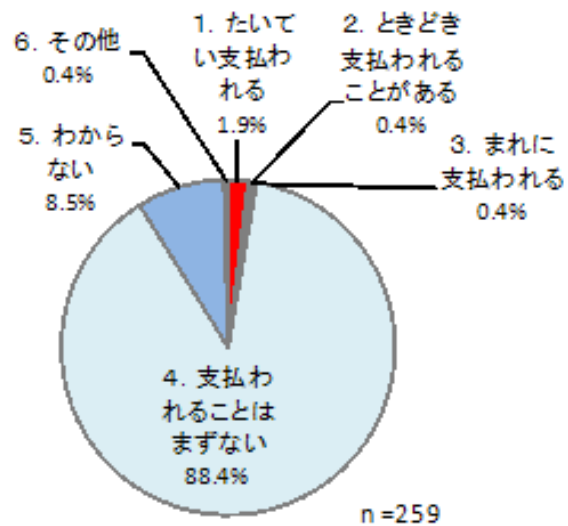
¹³ CE/建設業界 1989 年 6 月号 11 頁 (社)日本土木工業協会発行 (名称は発行当時)

¹⁴ (財)建設経済研究所 建設経済レポート 56 号 188 頁以下。なお、アンケート調査は、施行実績等の条件を満たす会社から無作為で抽出した 3000 社を対象に行い、1030 社から回答があった。

図表 2 受注者に帰責事由がないにもかかわらず請負代金支払いが遅れた経験



図表 3 請負代金支払いが遅れた場合に遅延利息の支払いを受けた経験



6 民法の請負契約と建設工事請負契約の関係

以上のような片務契約の問題を、今回の民法改正にどのように生かして行けばよいのだろうか。

そもそも、請負のような民法の典型契約は、紛争解決の標準ルールを示したものにすぎず、大半が「任意規定」であって、特約（個別の契約）による修正が可能であるとされる。公序良俗違反に問われるようなものはともかく、契約の自由により許容される範囲はかなり広いと言える（だから、請負者に不利と言うだけでは、主張は通らないだろう）。

このような民法を「消費者保護」等のルールで更に修正しようというのが学者達の考えと思われる。もちろん、官庁や大手民間の発注者は、消費者ではなく、事業者であると思われるから、消費者保護の議論と、公共工事契約等の議論とは別というのが原則である。優越的な地位の発注者が消費者保護ルールを援用することも論外である。

しかし、他の産業界においては、消費者保護の契約ルールの必要性は認めつつ、事業者間の契約のルールは、契約自由の原則に委ねよという主張が常識であることに注意すべきである。プロ同士の取引は保護不要というわけである。この論理では、片務契約の是正までは届かない。もうひと工夫が必要である。

「土建請負契約論」では、官庁契約について、民法の論理だけでなく、民主的行政の論

理、つまり、封建的でなく、公正で合理的な倫理感を持って、行政が国民（建設業者）と対等の立場で接すべきという論理が背後にあるから、片務契約の是正まで論じることができたと思われる。

なお、私見だが、本稿の冒頭に引用した法制審議会における高須先生の発言は、「質問」の形をとった、建設業界の説明者への「助け船」ではないかと思う。

というのは、通常、建設業界の代表が建設工事について議論するときは、公共工事のように発注者が優位な立場にある建設工事請負契約のケースを念頭に置いている。これは、常識、暗黙の前提であろう。

しかし、法制審議会の委員（学者など）の大半は、住宅工事などの消費者契約、つまり発注者が消費者である建設工事請負契約のケースを念頭に議論しているようである。

だから、議論の前提となる契約のケースが全く違うと、議論は全くかみ合わない。それぞれのケースでは、どちらを弱者としてハンデを与える（有利に扱う）か、全く逆だからだ。なお、同じ請負契約でも、「下請負契約」の場合は建設業界でも「下請」とハッキリ言うので誤解は生じないだろう。

私が議事録を読んだ限りでは、高須先生が発言する前の審議会の質疑は、委員の質問者と建設業界の説明者のそれぞれが、念頭とするケースが異なっていることをお互いに意識しないまま行われていたのではないかと思われる。このままでは建設業界の主張が誤解される。そこで、高須先生が、建設業界代表に対してどういうケースを念頭に議論しているつもりか、立場を明らかにできるように質問して、助け船を出したのではないかと思われる。

建設業界の皆さんが民法改正の問題を、建設業界の外部の方と議論するときには、こういう誤解が生じる恐れがないよう、注意すべきであろう。

Ⅲ. 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とおり定義している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

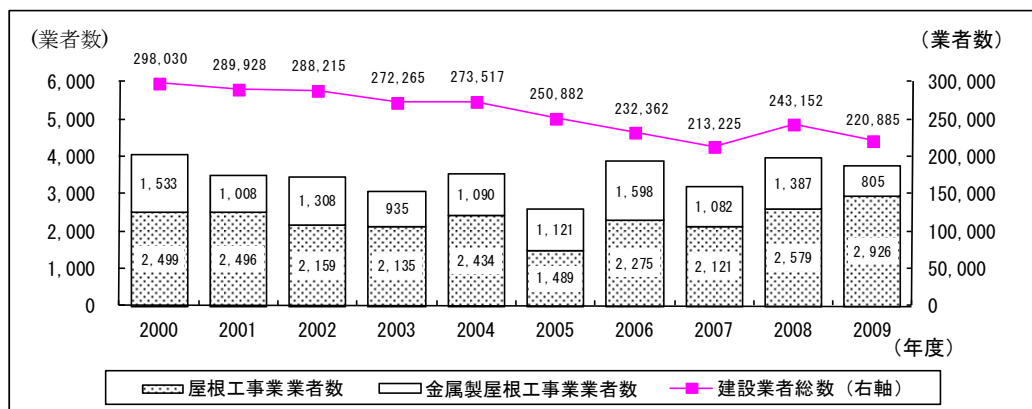
建設工事施工統計調査では、「屋根工事業」（金属以外）と「金属製屋根工事業」に分けて集計が行われている（以下、本文中に「屋根工事業」、「金属製屋根工事業」とかぎ括弧付きで表示するものは、施工統計調査の定義に従う）。

図表1は、国土交通省「建設工事施工統計調査」で公表されている、建設業許可を受け、かつ、年間の工事実績がある「屋根工事業」及び「金属製屋根工事業」の業者数と建設業

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 12 月 24 日 国総建第 258 号

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者数は調査年度内に実際に工事実績のあった企業数である。これによれば、建設業者総数の推移とは異なる傾向となっている²。

図表1 屋根工事業業者数及び金属製屋根工事業業者数と建設業者総数の推移

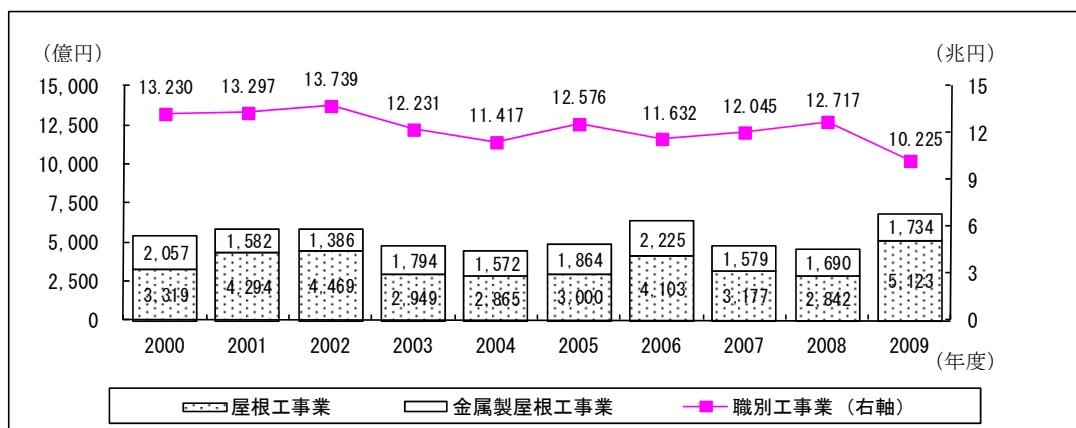


出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

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。

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」

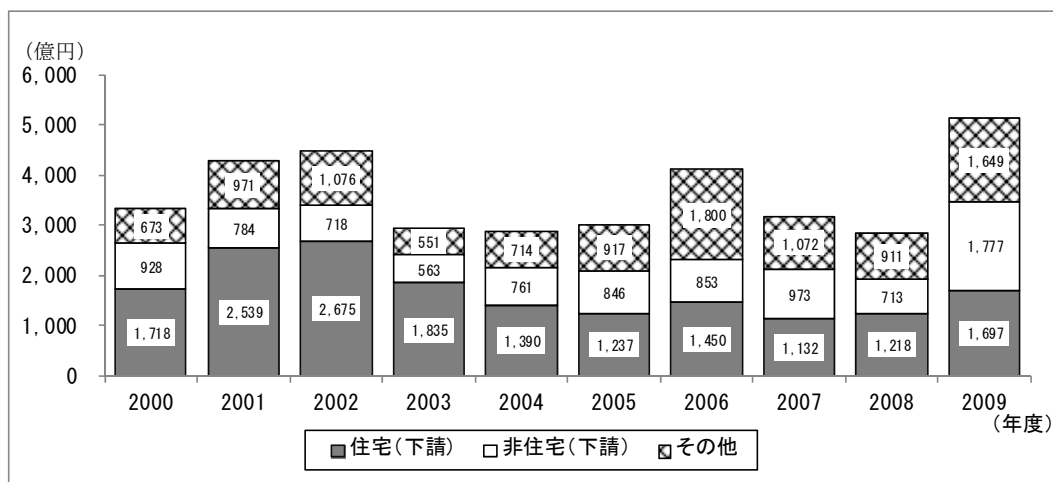
² 「建設工事施工統計」は、毎年度の値の振れが大きい統計であるので、分析に当たっては注意を要する。同統計を使用した以降の図表に対しても同様である。

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。

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、やや異なる動きが見られる。

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。

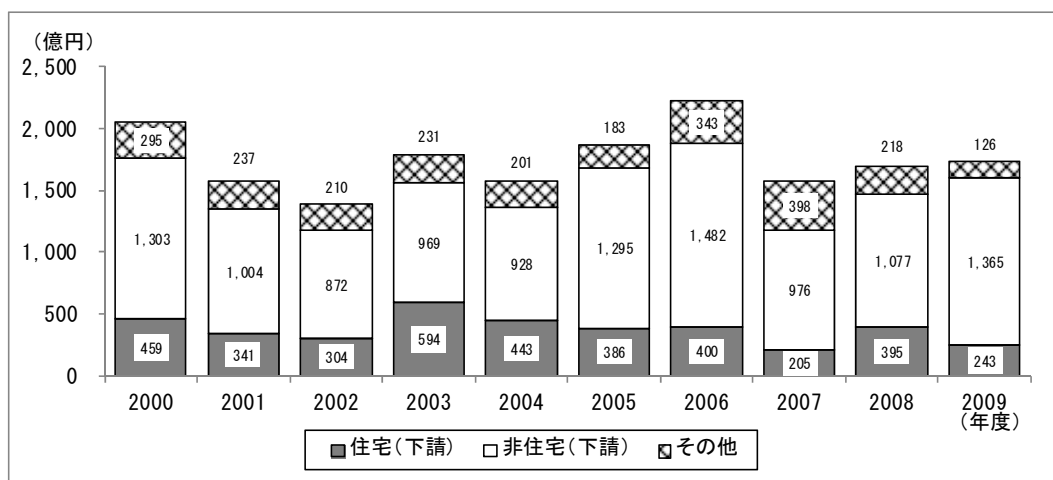
図表 3 屋根工事業の完成工事高の内訳



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。

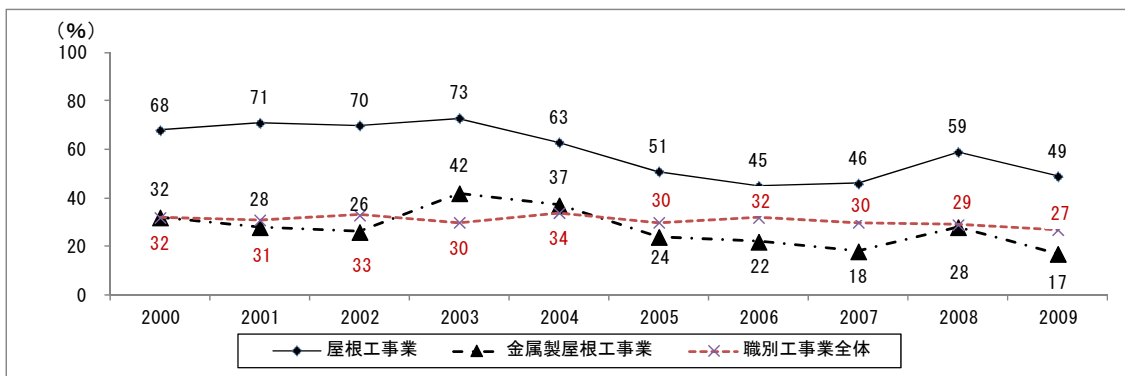
図表 4 金属製屋根工事業の完成工事高の内訳



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

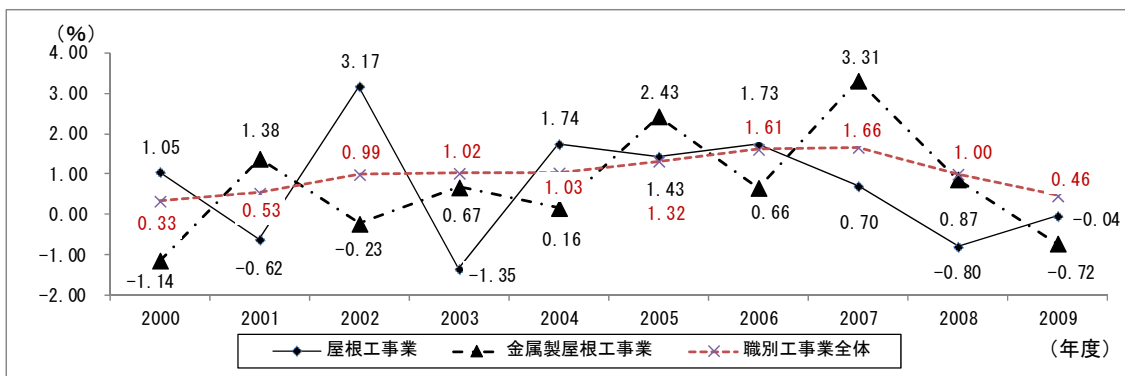


出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

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。多少の変動はあるが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言えない。したがって、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、完成工事高営業利益率の低位推移は、「屋根工事業」、「金属製屋根工事業」に限らず、職別工事業全体の現況であるといえる。

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

職 種	10年間の完成工事高営業利益率平均
大工工事業	0.24 %
とび土エコンクリート工事業	0.71 %
鉄骨工事業	1.53 %
鉄筋工事業	-0.54 %
石工工事業	0.95 %
煉瓦タイルブロック工事業	1.13 %
左官工事業	-0.26 %
屋根工事業	0.70 %
金属製屋根工事業	0.74 %
板金工事業	1.21 %
塗装工事業	-0.21 %
ガラス工事業	1.76 %
建具工事業	1.18 %
防水工事業	0.77 %
内装工事業	1.49 %
はつり解体工事業	0.59 %

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

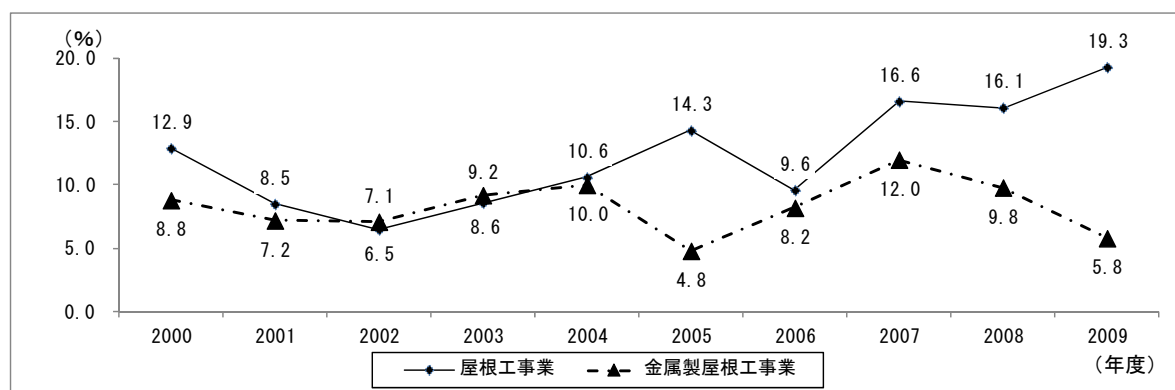
2008 年度後半からの世界同時不況の影響を受けて我が国経済は低迷が続き、所得・雇用環境に大きな影響を与えており、個人消費は低迷が続いている。需要マインドの低下もさることながら、供給マインドも低下している。

先述のとおり、「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言ええる。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想定される。

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、建築ストックの築後経過年数の状況に影響を受けると考えられる。今後、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、新築にかかるものよりも維持・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 鎌田 輝)

編集後記

霜月も半ばに入り、本年も一月半を残すのみとなりました。年初 1 月に発行した「研究所だより」の編集後記にて、本年の干支である「卯」は「飛躍」の象徴であり、我々建設業界も危機感とともに勇気と希望を持って前進したいと述べたことが思い出されます。あの頃は未曾有の大震災が起こることなど想像すらしていませんでした。

震災発生から 8 ヶ月が経過するなか、行方不明者はいまだ 3,600 名以上にのぼり、現在も沿岸部を中心に必死の捜索が続けられています。また、岩手、宮城、福島の所謂被災 3 県では、復興計画や復興ビジョンが策定され、各々 8～10 年での復興を目指しています。

計画・ビジョンの基本理念に、「安全・安心な街づくり」が掲げられていることは言うまでもありませんが、同時に、産業の創出・なりわいの再生についても大きく取り扱われています。産官学と地域住民とが連携し、全国のモデルとなる持続可能な街づくりを達成することが期待されます。

余談となりますが、野田首相は、去る 11 月 13 日（日）、アメリカ合衆国ハワイ州で開催されているアジア太平洋経済協力会議（APEC）首脳会議にて、環太平洋連携協定（TPP）交渉への参加を表明しました。国内の賛否が分かれる状況下において、主に推進派から発せられる「平成の開国」などシンボリックなフレーズを多く目にしますが、幕末開国時の不平等条約締結と同じ轍を踏まないよう、毅然たる態度で交渉に臨まれることを切望致します。

（担当：研究員 浅利 仁）