

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. 6

'89 6

CONTENTS

- | | | |
|--------------------------------------|-------|----|
| ○ 建設投資の動向 | | 1 |
| ○ EC諸国のインフラストラクチャー
(ル・モニター誌特集号より) | | 4 |
| ○ 研究所リポート
・ 欧米建設市場調査について | | 10 |



財団
法人

建設経済研究所

RICE

〒106 東京都港区麻布台二丁目4番5号 ミニック39森ビル

TEL 03-433-5011

FAX 03-433-5239

保存用

○建設投資の動向

6月19日に発表された国民所得統計速報によると、昭和63年度のGNP成長率は、名目で5.7%、実質で5.1%と、62年度に引き続き5%台の伸びを記録した。その中でも建設投資は大きなウエイトを占めている(表-1)。5月末に発表された建設投資推計と合わせて、最近の建設投資の動向についてみてみよう。

表-1 60年度以降のGNPおよび建設投資の動向(兆円、%)

		60	61	62	63	元年度
名目	GNP	321.29 (6.0)	334.57 (4.1)	351.19 (5.0)	371.28 (5.7)	390.6 (5.2)
	建設投資	49.96 (2.9)	53.56 (7.2)	61.39 (14.6)	67.12 (9.3)	70.11 (4.5)
実質	GNP	293.98 (4.5)	301.83 (2.7)	317.59 (5.2)	333.83 (5.1)	347.2 (4.0)
	建設投資	49.09 (3.5)	53.35 (8.7)	60.29 (13.0)	64.70 (7.3)	65.07 (0.6)

注) ・国民所得統計、建設投資推計、政府経済見通しによる。

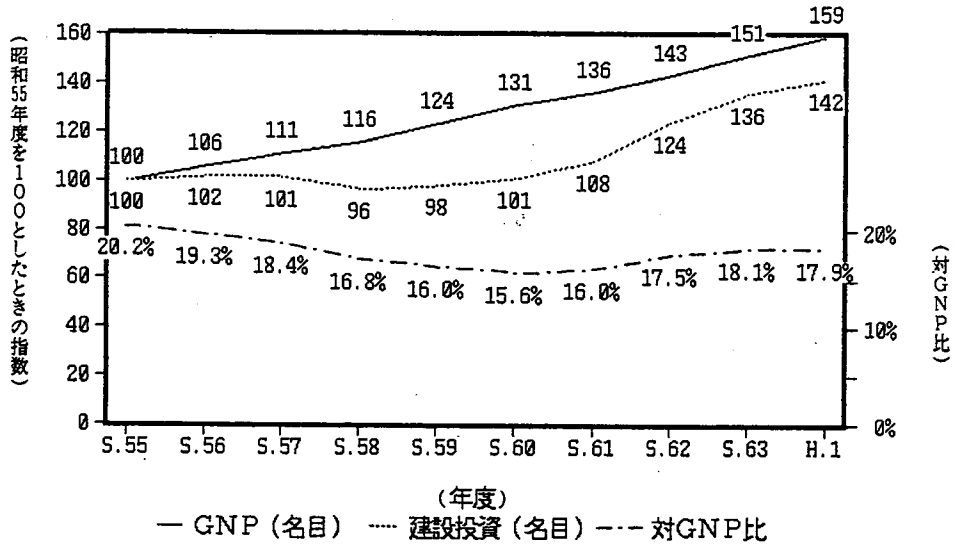
・()内は前年度比伸び率(%)を示す。

・平成元年度のGNPは、63年度実績値を政府経済見通しの伸び率で伸ばしたものである。

・建設投資の62年度は実績見込み、63年度は見込み、元年度は見通しである。

61年秋以降の景気回復過程で、個人消費と並んで内需拡大の主角となったのは62年は住宅投資と公共投資、63年は民間設備投資である。これに伴い、建設投資(実質)も62年度13.0%、63年度7.3%と高い伸びを示した。この結果、55年度以降低下の一途をたどっていた建設投資の対GNP比率(名目)は次第に上昇し、60年度の15.6%をボトムに63年度は18.1%にまで回復した(図-1)。

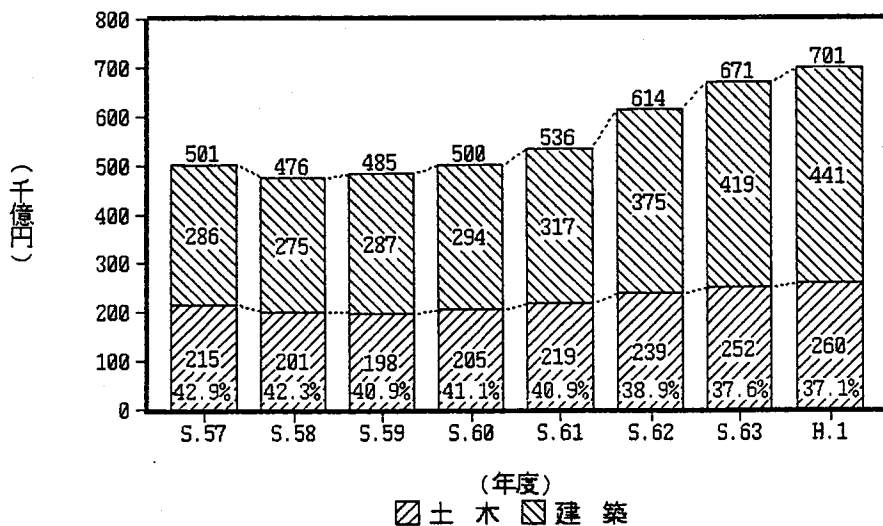
図-1 建設投資の対GNP比率(名目)



注) ・平成元年度のGNPは、63年度実績値を政府経済見通しの伸び率で伸ばしたものである。
 ・建設投資の62年度は実績見込み、63年度は見込み、元年度は見通しである(図-2・図-3についても同様)。

建設投資の内訳を土木・建築別にみると、ここ2~3年の建築投資の伸びが著しく、57年度に42.9%を占めていた土木投資は63年度には37%台に低下している(図-2)。また、政府・民間別にみると、62、63年度と民間投資の伸びが実質16.4%、10.0%と高く、これまで政府投資の約1.5倍であったのが、約2倍の水準に近づこうとしている。

図-2 建設投資推計(名目) 土建別



建設投資の分野別シェアをみると、61、62年度と民間住宅が伸び、63年度からはオフィスビル建築、設備投資の盛り上がりを受けて、民間非住宅がシェアを拡大している（図-3）。このことは、建設受注A調査にもはっきり表れている。大手50社の国内建設受注の分野別構成比をみると、特に63年第4四半期以降の商業・工業建築のシェア拡大が顕著である（図-4）。

図-3 建設投資推計（名目） 分野別構成比

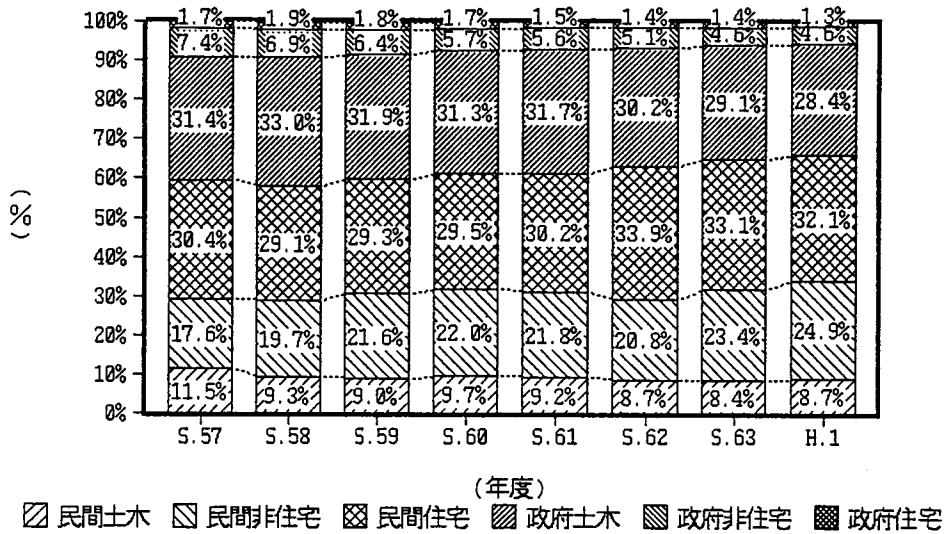
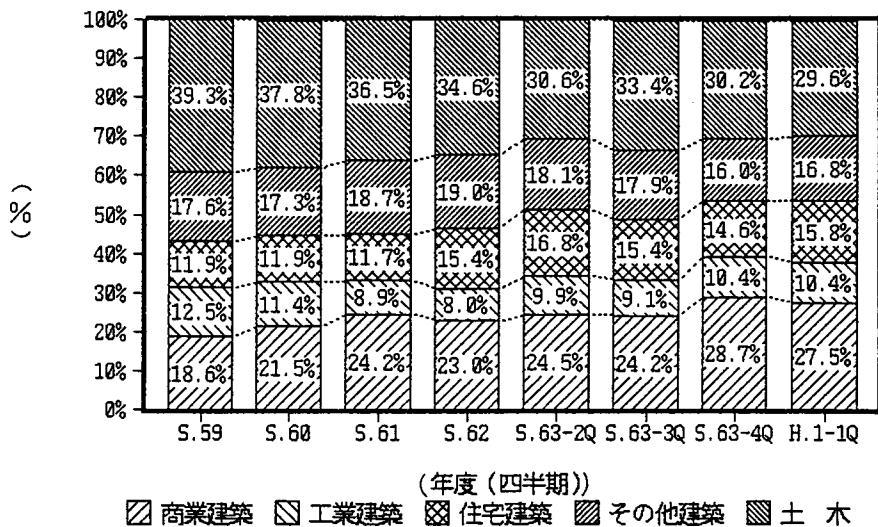


図-4 大手50社 国内建設受注高 分野別構成比



注) ・建設工事受注A調査による。

- EC諸国のインフラストラクチャー：統一が進行中
(ル・モニター誌 1988年9月号より 抄訳)

「ル・モニター」(Le Moniteur)は、フランスの代表的な建設業界誌。1988年9月号は、10月にバルセロナで開催されたヨーロッパ建設シンポジウムの特集号であり、そのうち「ヨーロッパの建設市場」については研究所だより2月号、「住宅」については4月号ですでに紹介しており、今回は「商業用不動産」を予定している。

—1992年以降のヨーロッパでより厳しくなる鉄道と道路の競争—

1993年に単一のビジネス市場が生まれた時、ヨーロッパの交通輸送手段には、今後二つの分野において、物と人の自由な往来に対するどんな要望にも応えつつけることが要求されよう。一つはより速いスピード(自動車、航空機および高速鉄道のネットワーク)、もう一つは水と山によって分断されたヨーロッパの地理的条件を克服する新しい交通網の整備である。

現在のヨーロッパ大陸は、地理的条件、歴史、文化の相違および法制度が複雑に絡み合っ、完全に分断されている。さらに、ネットワークの密度の高い北部ヨーロッパとまだ十分に整備されていない南ヨーロッパの差が分断状態に拍車をかけている。高速鉄道TGVがフランス国内を走り抜けている時に、ポルトガルでは旧時代の鉄道網近代化の問題に直面している。ベルギー(国土面積はスペインの16分の1)では延長112,000キロの道路が整備され、ヨーロッパで道路の密度が最も高い国の一つであるが、一方スペインではたった延長175,000キロの道路しか整備されていない。

(鉄道が本命として固い)

ヨーロッパのインフラはこのような大きな格差を是正するように整備されねばならない。各国政府や一般公衆もこの利害を十分自覚しており、多数の事業が既に進行中である。そのうちの幾つかはお役所仕事と

法律論争によって店晒しになっているか、中身が変わってきている。例えば、イタリアの高速列車、あるいは海峡トンネル英国側進入路の改良に関する契約の発注の件などがある。社会学的な要因も障害となっている。増大する公害への危惧から自動車道路網の拡張に対するオーストリア、ドイツ両国民の強い反対が一例である。

航空機輸送は短時間の移動手段として長くヨーロッパで独占的な地位を占めてきた。フランクフルト、パリ、ロンドン、マドリッド、ローマは国内及びヨーロッパ内の航空輸送の主要中心地である。ギリシャの例が示すように、鉄道や道路の旅が旅客を落胆させる時に空の旅がこれを補ってくれる。スペインでは、三時間以内でマドリッドからアンダルシアまで行く唯一の方法が、飛行機を利用することである。

しかし、飛行機の独占的地位は、道路や鉄道が改善・改良されるにつれ、徐々に脅かされつつある。従来よりさらに速い速度での旅行が可能になってきた。フランスの自動車道の最高速度は 130km/h であるし、ドイツ人はアウトバーンを彼等が挑戦してみたい速度でまだ走行することができる。フランスの TGV 南西高速線では、現在、列車が時速 270 km で運行している。新大西洋線には時速 300km で列車を走らせる予定がある。ドイツのトランスラピド・トレイン・プロジェクトは時速 400km を狙っている。同時に、ヨーロッパで伝統的な道路と鉄道を戦わせる競争はますます激しくなっている。フランスは新 TGV 線と主要自動車道建設計画のいずれも推進することを選択してきた。

他の国は鉄道網の整備を重点とする方に傾いている。ドイツのように道路の混雑緩和のためであったり、多様な財源問題や、自治体、環境保護団体及び地主の強い反対を抱えるイタリアのように、自動車道新設の場合の障害が大きいのでこれを回避するためである。

このほか、ヨーロッパで最も印象的な鉄道開発の例となっているスペインのように、単なる政治的選択の結果による場合もある。スペインの野心的な鉄道近代化計画は延長 2,500km 以上の高速鉄道を建設するというものである。

ヨーロッパの高速鉄道

国名	高速鉄道計画の概要
フランス	<p>TGV大西洋南西線が、現在の南東部の鉄道網に加わる予定である。また海峡トンネルや、パリからブラッセル、アムステルダムまで計画されているTGV北部線は、パリからロンドン、ブラッセルまでの所要時間を3時間以下に短縮するだろう。</p>
ドイツ	<p>超特急（ICE）が現在建設中である。延長233km、総工費80億マルクのフルダー―ハノーバー線は1991年に全線供用開始の予定である。磁気浮上式の最初の線をハンブルク―ハノーバー間150kmに総工費30億マルクで建設する話がある。</p>
イタリア	<p>The High-Velocity System（既にミラノ―ローマ間で運行中であり、まもなくモデナ―スザーラ間で運行開始）は延長2,400kmに拡張されるはずである。ローマ―ナポリ間の建設は、現在どの企業に発注するかを選定する段階まできている。</p>
スペイン	<p>数年後には、バルセロナからバレンシア、アリカンテまでの500kmの海岸沿いに、時速200kmのRENFE列車が走ることになるだろう。その後首都からカタロニア、東部、北部への鉄道網の拡張が予定されている。これには10年以上にわたって17億フランの投資が見込まれている。また、バルセロナとフランス国境を結ぶ高速列車のための、標準軌道の新線の計画がある。フランス南東部のTGVと相互乗り入れする予定で、カタロニア・プロジェクトと呼ばれている。</p>

イギリス	イギリスには都市間を 160km/h、175km/h、200km/h で結ぶ延長 1,500km近い鉄道網が整備されている。しかしロンドンとイギリス南東部の沿岸地域間のネットワークは遅れている。また、海峡トンネルとロンドンを結ぶ新線の完成は2000年以後にずれ込む見込だが、この遅延の影響についてイギリスとヨーロッパ関係諸国は相異なる見解を示している。
------	--

(道路交通に対する期待と見通しもまだ明るい)

ヨーロッパの主要国では、物資輸送の 2/3近くが現在でも道路を使ってなされている。例えばドイツの道路の物資輸送量は、1980年の 1,250億トンから1985年には 1,330億トンと増え、伸びているのは歴然としている。

旅客数も同じパターンである。EEC、スイス、トルコ、ユーゴスラビア、オーストリアでは1970年から1984年の間に60%の増加率を示している。同じ期間に鉄道の旅客数は17%しか増加していない。ドイツ(248,000km²の国土面積に対して自動車の延長 8,400km)、イタリア(300,000km²に対して 6,000km)、英国(244,000km²に対して 2,800km、しかし、道路網は非常に整備されている)では、国内旅行のおよそ85%から95%が道路利用である。

フランス—この国ではヨーロッパ諸国に比べて鉄道が優位性を保持している—は、大規模で短期間の自動車道建設計画を唯一持つ国である。最新の計画は、現在供用中の 6,800km(都心間と都市内ともに含む)に加えて、さらに 2,840kmを新設しようとするものである。スペインは、1991年までに3,000kmの高速道路を建設する構想に1984年に着手した。

(東側地域の開発の始まり)

ドイツとイタリアは20世紀末までに道路網をかなり拡張する計画をたてているが、これらが確実に実現する保証はない。

北部ヨーロッパは道路、鉄道、空路がよく整備されている。水運については言うまでもなく、特に1991年にライン-マイン-ドナウ運河が完成するドイツ、オランダは非常に発達している。そこで、第三の千年を迎えるに当たってのプロジェクトは、ヨーロッパと東ヨーロッパ、北アフリカ、中東とを緊密に結び付けるためのものになるだろう。その一つは既に完成している。

ボスポラス海峡の第二ブリッジがそれである。26ヶ月の工期と5億5,100万ドルの資金を投入して、1988年7月に開通した。長期的には、同じ海峡のトンネルと第三ブリッジ、メシナ海峡橋、ジブラルタル海峡横断、10,000kmヨーロッパ縦断自動車道路網などの計画がある。ヨーロッパ縦断自動車道路網はトルコ-イラン国境から、北はグダニスク、東はユーディン、南はアテネを結ぶ計画であり、合意書に調印した国は、オーストリア、ブルガリア、チェコスロバキア、ギリシャ、ハンガリー、イタリア、ポーランド、ルーマニア、トルコ、ユーゴスラビアの10ヶ国である。

(混雑するヨーロッパの空)

空の交通渋滞は、現在アメリカでしばしば見られる現象であるが、同じ問題にヨーロッパも脅かされている。

航空機の発着量は常に増え続けている。ドイツの12空港では、1987年に13%の増加率を示している。ミュンヘン、フランクフルト、デュッセルドルフの空港は能力の限界に達している。フランスでは、1988年前半に12%の増加を記録しており、イギリス、イタリアも例外ではない。

「この状態を打開するウルトラCの手はない」とフランスの航空雑誌は論評しているが、解決は、既存の施設の改善や、航空管制の見直し、航空需要の適確な見通しによって図られるであろう。例えばロンドンのガトウィック新国際空港は1988年3月に開港したが、年間に900万人の

乗降客を捌くことができる。英国空港局（BAA）はこの建設に 2億ポンド以上を投じた。

またBAAはグラスゴー空港の拡張に1988年10月から着手する予定で、4,600万ポンド（7,800万ドル）を投資する。

その他のヨーロッパ諸国での新空港建設は、アテネ、ナポリのように未だ机上プランの域から脱していない。

（道路輸送のための統一市場）

EEC12ヶ国間の貿易量の半分以上が陸上輸送されているが、規制がない道路交通はほんの10%に過ぎない。

他のEEC諸国への配送や、通過を望む陸送業者は、大半の場合にその国の認可あるいはEEC自体の認可（認可の16%を占めるにすぎない）が必要となる。

我々は最近の委員会の資料に載っていたようなおかしい事態に終止符を打つ。一例は、今まで、イタリアに芝刈り機を運ぶイギリスの運送業者は、ベルギーに入国する際には認可が不要であったが、ドイツ、フランスの通過あるいはイタリアへの入国には認可を必要とした。しかし、域内全体では芝刈り機は自由貿易品目になっている、といった事態である。

1988年6月、EEC輸送関係閣僚会議はこのような事態を改めることを決め、1993年1月1日までに域内の道路による物資輸送の規制を完全に撤廃すると告示した。

○ 欧米建設市場調査について

－調査概要および欧州諸国の公共工事契約入札システムの調査速報－

当研究所では、平成元年5月20日から約3週間にわたり、アメリカ、イギリス、フランス、西ドイツの4ヶ国を対象に欧米建設市場調査団（団長：当研究所 長谷川常務理事）を派遣した。

調査団は、日建連、ゼネコン8社の経営企画部門および当研究所からの総勢14名のメンバーで構成され、各国の建設業者、経済研究機関（建設市場部門）などとのミーティング、あるいは訪問地の日本国在外公館の建設アタッシェとの意見交換を通じて情報の収集等を図った。

建設業者に対しては、企業経営の現状、建設マーケットの動向、今後の経営戦略、日本市場への参入などに関するヒアリングを行い、イギリス、フランス、西ドイツの経済研究機関からは、各国建設市場の見通し、欧州統一後の建設産業の動き、各国の工事契約・入札システム、外国人労働者の問題等について幅広いレクチャーを受けた。

今回の調査で訪問した建設業者と経済研究機関などの名称は下記の一覧表のとおりである。特に3ヶ国の経済研究機関とのミーティングでは、先方から周到に準備された詳しい資料が提供され、これに従ってレクチャーが行われたが、上述の項目に対して適確に解説された有益な資料であり、今後機会があれば紹介する予定である。

訪 問 先 一 覧

建設業者	米 // 英 仏 西独	パーソンズ社 MKファーガソン社 ジョン・ラング社 ソエテ・オクソエル・ダトルリーズ(SAE)社 フィリップ・ホルツマン社
経済研究機関、大学	英 // 仏 西独	NEDO キャノン女史 レディング大学 フラナガン教授 BIPE クーソン研究員他1名 IFO経済研究所 グリュフ主任研究員
その他	仏	ル・モニター社編集局（建設専門誌）

次に、B I P Eで入手した資料の中から、欧州諸国の公共工事契約入札システムの概要を調査速報として整理したので、これを紹介する。

[ヨーロッパ諸国の公共工事入札契約システム]

- ・公共工事の入札契約制度は、各国の歴史、社会体制の相違により、きわめて多様であり、各国とも独自のシステムを持っている。そして、各国とも自国のシステムが最良と認識している。
- ・英国・フランス・西独・イタリアにおける入札契約システムの採用状況は、別紙1のとおりである。

- ① 英国では、フェアシェアを担保する指名競争入札が主体。但し、法制度上、行政上の基準準則は明確に示されていない。
- ② フランスでは、一般競争入札と受注者の意向を反映した指名競争入札を採用。
- ③ 西ドイツでは、大型公共工事には一般競争入札を、小規模工事には指名競争入札を採用。
- ④ イタリアでは、受注者の意向を反映した指名競争入札が主体。
(参考) 日本では、発注者の一方的選定による指名競争入札が主体(イギリスに類似)。

米国では、ボンド制度を中心にした一般競争入札が主体。

- ・E C諸国の入札方式の比較については、別紙2のとおりである。

① 随意契約が	多	い (オランダ)
	やや多い	(ベルギー、ルクセンブルグ)
② 指名競争入札Ⅰが (発注者選定型)	主	体 (イギリス)
	多	い (デンマーク、西ドイツ)
③ 指名競争入札Ⅱが (受注者意向反映型)	主	体 (イタリア)
	やや多い	(フランス)
④ 一般競争入札が	主	体 (アイルランド、ポルトガル、 ギリシャ、スペイン)
		スペイン では随意契約もやや多い)

注) それぞれの区分は契約件数に対する割合

主 体 : 70%以上

多 い : 40%以上70%未満

やや多い : 20%以上40% 未満

- ・一般競争入札は、発注者の選択と受注企業のクオリフィケーション（評価）が分かれていることを前提として、クオリフィケーションは第三者が実施するシステムである。（アメリカでは一種のボンド制度、フランスでは専門職業集団の独自の評価によって施工実績、技術力、経営力から細かい工事区分ごとに受注能力のある業者をリストアップするシステムを採用している。）
- ・E C諸国では、1992年のE C統合に当たって、公共工事の入札制度について統一した制度を作る必要があり、その準備のためにE C委員会内に特別の部局を設置している。担当局長Robert Coleman氏（イギリス出身、学者）の指揮のもとに、この部局においてE Cディレクティブ（指令）を作成中であり、近くその案が各国に提示されることになっている。
- ・E C諸国では従来から、E C統合に向けての足ならしのため、一定規模（5百万E C U = 7.5億円）以上の公共工事については、各国間において外国企業に公開し、各国の入札システムによって外国企業が参加できる途を開いているが、實際上対象工事の2%程度が受注されているにすぎない。公共工事については、各国ごとの棲み分けが定着しており、簡単に相互乗り入れはできていない。
- ・E C当局の新システムの案は、一定規模以上の公共工事について、フランス型の一般競争入札を主体にする制度となる見込である。しかし、この完全な統一までには、少なくとも10年はかかると各国当事者は考えているようである。
- ・予定では、新しいE C指令案について1989年3月までに採用の有無を決めて、大部分の加盟国は1990年1月から新しい基準を採用するために各国の制度の改正を行い、1992年から実施することとしている。
- ・困難な課題は、公共工事の分野における建設業の活動の調整である。建設企業の企業力評価（クオリフィケーション）のやり方に最も関心が高まっており、各国の見解の相違が表れている。

E C 主要国の入札制度

1. 区分・名称

区 分	英 国	フ ラ ン ス	西 ド イ ツ	イ タ リ ア
随意契約 I (特定者交渉型) Procédure Négociée sans mise en Concurrence	Single private tendering	Marchés négociés sans mise en concurrence pré- alable (競争を伴わない 契約交渉)	Freihändige Vergabe (随意契約)	Trattativa privata (随意交渉)
随意契約 II (複数見積合せ型) Procédure Négociée avec mise en Concurrence	Negotiated private tendering	Marchés négociés avec mise en concurrence pré- alable (競争を伴う 契約交渉)		Trattativa privata multipia (複数との 随意交渉)
指名競争入札 I (発注者選定型) Procédure "Restre- inte" sans Appel Public de Candida- tures	Selective competitive tendering		Beschränkte Ausschreibung (制限的入札)	
指名競争入札 II 受注者意向反映型 Procédure Restre- inte avec Appel Public de Candida- tures		Appel d'offres restreint (制限的提案募集)		Licitazione private (随意入札)
		Adjudication restreint (制限的入札)		Appalto-concorso (競争による 公契約)
一般競争入札 Procédure Ouverte	Open competitive tendering	Adjudication ouverte (公開入札)	Öffentliche Ausschreibung (公開入札)	Asta pubblico (公開入札)
		Appel d'offres ouvert (公開提案募集)		

2. 落札条件

(価格のみまたは価格プラス経済基準)

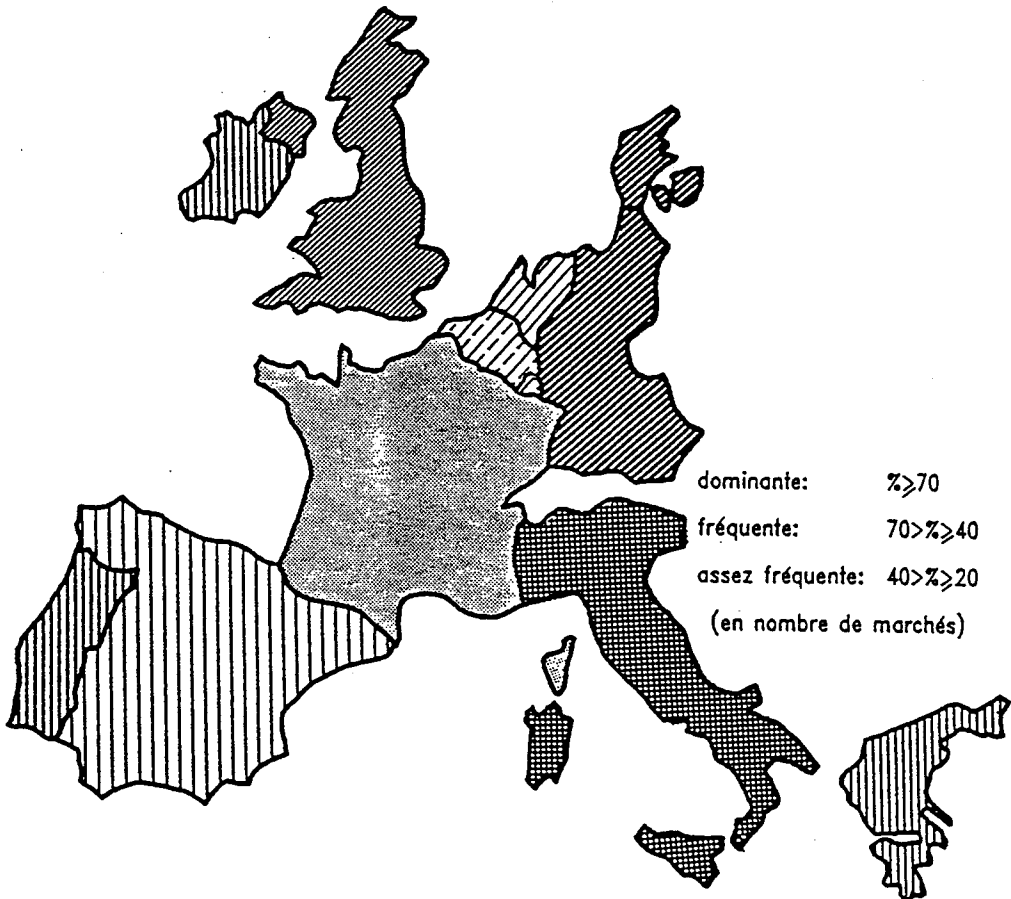
区分	英国	フランス	西ドイツ	イタリア
随意契約Ⅰ	価格プラス経済基準	価格プラス経済基準	価格プラス経済基準	価格プラス経済基準
随意契約Ⅱ	価格プラス経済基準	価格プラス経済基準	価格プラス経済基準	価格プラス経済基準
指名競争入札Ⅰ	価格のみ		価格プラス経済基準	
指名競争入札Ⅱ		Appel d'offres 価格プラス経済基準		Licitazione privata 価格のみ
		Adjudication 価格のみ		Appalto-concorso 価格プラス経済基準
一般競争入札	価格のみ	Adjudication 価格のみ	価格プラス経済基準	価格プラス経済基準
		Appel d'offres 価格プラス経済基準		

3. 利 用 頻 度

(契約件数に対する割合)









区 分	英 国	フ ラ ン ス	西 ド イ ツ	イ タ リ ア
随 意 契 約 I	3%未満	3%未満	3~10%	3%未満
随 意 契 約 II	3%未満	<u>10~25%</u>	3%未満	3%未満
指 名 競 争 入 札 I	<u>66%以上</u>	—	<u>25~50%</u>	—
指 名 競 争 入 札 II	3%未満	Appel d'offres <u>25~50%</u>	3~10%	Licitazione privata <u>66%以上</u>
		Adjudication 3~10%		Appalto-concorso 3~10%
一 般 競 争 入 札	3%未満	<u>25~50%</u>	<u>25~50%</u>	3%未満

PROCEDURE DE MISE EN CONCURRENCE
DES MARCHES PUBLICS



dominante: $\% \geq 70$
 fréquente: $70 > \% \geq 40$
 assez fréquente: $40 > \% \geq 20$
 (en nombre de marchés)

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

-   Pratique assez fréquente (B, LUX.) ou fréquente (NL) de la procédure négociée
-   Pratique fréquente (DK, RFA) ou dominante (UK) de la procédure restreinte sans appel public de candidatures
-   Pratique assez fréquente (F) ou dominante (I) de la procédure restreinte avec appel de candidatures
-   Pratique dominante de la procédure ouverte (procédure négociée assez fréquente en Espagne)

Source: BIPE