

## 公 共 事 業 (その2)

前回は公共事業の10の論点を紹介したので今回はこれに対する建設省側の対応及び反論を紹介する。

### 1. 公共事業は必要な事業が行われていないのではないか

(1) 公共事業のシェアは固定化しているのではないか。

① 建設省所管事業を見ると、政策課題に重点投資するなど色々と工夫してきた結果、中長期的なシェアが大きく変化しています。

特に、平成11年度においては、市街地整備が5割増となっているほか、昨年水害が頻発したことを踏まえ、治水予算が伸びています。

② また、事業の中身も大きく変化しています。例えば、道路事業を例にとってみても、かつては一般道路の整備が中心でしたが、最近では広域的な連携・交流を支える高規格・地域高規格道路の整備に重点化されています。

また、電線の地中化、情報機能を備えた「スマートウェイ（知能道路）」の整備などが進められています。

都市の再開発や鉄道の高架化、モノレールの整備なども、「道路」予算の中で行われています。

(2) 建設国債と赤字国債の区分があるから、無駄な事業が行われているのではないか

① 公共事業により社会資本が整備されると、その社会資本は、子孫の世代に至るまで長期間利用できます。したがって、公共事業の財源として建設国債を発行することは、世代間の負担の公平や財政運営の健全性を確保するためにも必要なことです。

このような建設国債と赤字国債の区分は、ドイツでも従来から採用されているほか、英国でも導入されています。一般の家庭でも、住宅ローンを日常生活のための借金と混同することはないのと同じです。

② 他方、「公共事業の無駄をなくす」ということは、言うまでもなく、大変重要な課題です。例えば、建設省においては、公共事業の効率性、透明性の向上を図るため、

- ・本当に国民のニーズの高い分野への重点投資
- ・公共工事コストの縮減
- ・費用対効果分析の活用と公表による透明性の確保
- ・再評価システムの実施による不必要な事業の中止

等に取り組んでいるところです。

### 2. 公共事業には、経済対策としての効果はもはやないのではないか

(1) 景気対策として、公共事業により減税の方が効果が大きいのではないか

① 統計的には、減税は、公共事業に比べて、即効性が低く、効果が小さいなど、景気対策としての効率性が低くなっています。特に、わが国の場合、欧米諸国に比べ貯蓄率が高いため、減税による所得の増加のうち消費に回る割合は小さくなり、それだけ効果が小さくなります。

実際に、民間の研究所が行った調査によると、平成11年度の9兆円を超える減税が実施されても支出を増やす世帯は1割弱程度にとどまっています。

② また、赤字国債の発行による減税は、現世代にとっては自分が使える所得の増加をもたらすものの、後世代への負担だけを残すことになり、一方、公共投資は、所得を増やすだけでなく、社会資本ストックという資産を後世代に残すことになり、現在だけでなく私たちの子供や孫にまで安全で快適な暮らしを提供し、わが国経済社会の発展に役立つことになります。

## 統計

(2) 近年、公共投資の乗数効果は低下しているのではないか

- ① 公共投資が1単位増加したとき GDP (国内総生産) が何単位増加するかを示す比率が「公共投資の乗数」と言われるものですが、この効果が時代とともに低下していると言われることがあります。
- ② しかし、経済企画庁経済研究所の「短期日本経済マクロ計量モデル」(平成10年10月)の研究によれば、
  - ・このような議論の大半は、設計の異なるモデルでの比較に基づいており、現実の乗数の変化を評価する点で公正さを欠き、実証的に意味をなさない
  - ・モデルの相違が乗数に与える影響を排除するため、'80年代と'90年代について同一設計のモデルでの乗数の変化について比較を行った結果、乗数に大きな変化は見られなかった

とされています。

このように見てみると、近年においては公共投資の乗数効果が低下していると断定できません。

(3) 経済対策としての公共事業の追加は、その財源である国債の大量発行が金利の上昇を招き民間投資を締め出すこと等により、その景気浮揚効果が減殺されるのではないか

- ① わが国の国民貯蓄の水準が高いため、民間投資需要が余程高くない限り、貯蓄不足の欧米諸国のように、公共事業の追加により金利を上昇させるおそれは小さいと考えられます。
- ② 特に、最近のわが国においては、財政政策の発動とともに金融政策が緩和基調で推移していることから、このような効果が発生したとは考えにくいところです。

(4) 公共事業は情報通信などに比べ生産誘発効果が低いばかりか、土木建築部門にその波及効果が偏っているのではないか

- ① 生産誘発係数とは、最終需要1単位を増加させるときに誘発される各産業の生産増加量を、中間投入物も含め単純に合計したものです。したがって、最終的な1単位を生み出すのに、多くの産業が関わったり、取引回数が多いほど大きな値となり、係数の大きさと景気浮揚効果(付加価値ベースの概念であるGDPの拡大効果)とは直接関係がありません。
- ② 加えて、一定の仮定の下に平成2年産業連関表により生産誘発係数を算出してみると、公共事業の生産誘発係数が1.982であるのに対して、情報・通信投資は1.979となっており、公共事業の方が高くなっています。
- ③ また、他部門への波及効果を見ても、公共事業は、情報・通信投資より、幅広い分野に生産誘発効果があります。

### 3. 公共事業は、建設業界のために行われているのではないか

- ① 公共事業の本来の目的は、現在及び将来の国民の安全で快適な暮らしやわが国経済社会の発展を支えるために必要な社会資本ストック量を増大させることにあり、建設業界のために行っているのではないことは言うまでもありません。

また、公共事業は、景気対策としてのフロー効果も大きいことから、経済政策の重要な手段となっています。特に働く場の少ない地方においては、雇用確保、地域経済の活性化のためにも、国民にとって必要な公共事業は、積極的に進める必要があります。

- ② 公共事業は建設業界のために行われているわけではありませんが、健全な建設業の発展なしには、質の高い社会資本ストックを子孫に残すことはできません。そのためには、技術者もいないような建設業者が受注して、大手建設業者を下請けに使う、いわゆる「上請け」については、はっきりと排除していかなければなりません。このために、建設省においては、平成10年12月25日に、

- ・発注者支援データベース・システムの活用
- ・施工体制台帳の活用
- ・現場施工体制の立入点検による確認

などからなる不良不適格業者排除対策がとりまとめられたところです。

#### 4. 公共工事のコストは高すぎるのではないか

##### (1) 公共工事のコストは、内外価格差が特に大きいのではないか

- ① よく、公共工事のコストは諸外国より3割高いと言われることがあります。しかし、平成10年の公共工事を対象に建設省が新たに調査を実施したところ、土木、建築とも内外価格差はほとんど無しという結果が得られました。

このような違いは、内外価格差の換算に用いる為替レートが、平成5年当時1ドル=111円であったのが、平成10年には1ドル=131円へと円安に振れたことによる影響(約2割分縮小)によるとともに、この間の日米間の経済事業の差や我が国でのコスト縮減に向けた取組みの寄与(約1~2割分縮小)によるものと見られます。

- ② また、コスト縮減への認識、努力が不足しているという指摘を受けることがあります。公共工事のコスト縮減については、平成9年4月に策定された政府全体の「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」及び建設省の「公共工事コスト縮減対策に関する行動計画」に基づき、有効な諸施策を3年間で実施し、その結果により公共工事のコストは、少なくとも10%以上縮減するという目標の達成を目指し、広範な施策を推進しているところで

す。同時に、公共工事の競争条件を整備するため、一般競争入札方式の実施や氏名競争入札方式の改善、予定価格や積算内訳の事後公表などにより、入札・契約制度の改善に取り組んでいます。

##### (2) 民間建築物より公共建築物の方が、建築工事費が高いのではないか

- ① 民間建築物の単価は、バブル期に比べて高額な建築物が減ったため大きく下落しています。一方、公共建築物では、公共施設として必要な機能を有するものを一貫して建築しているため、単純に比較することはできません。
- ② また、統計的に見て、官民価格差が2割以上あるといった主張もありますが、これは、公共建築物では病院・診療所や学校の校舎など比較的単価の高い建築物の割合が多いのに対し、民間建築物では倉庫や工場や作業場など比較的単価の低い建築物の割合が多いなど、統計の対象となる建築物の構成が違いますから、このような単純な比較も適当ではありません。

#### 5. 公共事業はいったん始まると、止まることはないのではないか

- ① 公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規採択時における評価、採択後における再評価が行われています。
- ② 例えば、建設省では、新規採択時評価については、平成10年度より、原則としてすべての事業について、費用対効果を含んだ総合的な評価が実施され、評価結果、採択結果等が評価手法とともに積極的に公表されています。
- ② また、再評価については、事業採択後一定期間経過後で未着手の事業等について、すべて再評価を行い、事業の継続に当たり必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を休止又は中止することとしています。

この再評価に際しては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会が設けられ、その意見が最大限に尊重されるとともに、評価結果、対応方針等が、結論に至った経緯、再評価の根拠等とともに積極的に公にされています。

#### 6. 公共事業は住民に近い地方公共団体が実施すべきではないか

##### (1) 直轄事業は肥大化しているのもっとスリムにすべきではないか

- ① 「地域づくり」・「まちづくり」は、国だけでもできませんし、地方公共団体だけでもできません。国と地方が

## 統 計

明確に役割分担する中で、具体的な事業に当たって必要な場合には、密接に連携・共同していくことが地域住民の幸せにつながります。

- ② 直轄事業については、従来から、全国的な見地から必要とされる基礎的又は広域的な事業に限定して、実施されてきています。例えば、直轄国道の延長は、全道路延長の約2%にすぎませんし、直轄河川の延長は、全河川延長の約9%にすぎません。
- ③ さらに、一層の透明性・効率性の向上を図るという観点から、第2次地方分権推進計画（平成11年3月）及び中央省庁等改革基本法の趣旨を踏まえ、直轄事業の基準を一層明確化することとしています。

(2) 補助制度は地方公共団体の自主性を阻害するものであり、補助金を廃止、縮減すべきではないか

- ① 補助事業については、従来からも、できる限り地方公共団体の創意と選択を活かしつつ、真に必要な事業を実施できるよう、補助選択基準の引上げ、補助制度の簡素合理化、メニュー化・統合化等制度の改善が行われてきたところです。
- ② また、第2次地方分権推進計画及び中央省庁改革基本法に基づき、平成12年度から統合補助金が設立されます。この統合補助金の仕組みは、
  - ・国は、各年度における地方公共団体ごとの配分枠を、具体の事業箇所・内容は示さず、金額等のみで定め、
  - ・地方公共団体は、その配分枠の範囲内で、具体の事業箇所・内容等を定めて、補助金を申請する、
 といった形で、国の「箇所づけ」を、実質的に、地方公共団体に委ねるものです。また、統合補助金の対象としては、
  - (i) 具体的な事業箇所・内容について、地方公共団体が主体的に定めることができる統合補助として、
    - ・二級河川に係る補助金（個別補助金の対象となるものを除く）
    - ・公営住宅等に係る補助金
    - ・公共下水道に係る補助金（大規模な事業、水質保全等に広域的影響を及ぼす事業、終末処理場又はポンプ場に係るものを除く。）
    - ・都市公園に係る補助金（防災公園、大規模公園、国家的事業関連公園を除く）
  - (ii) 一定の政策目的を実現するための複数の事業を一体的かつ主体的に実施することができる統合的な補助金として、
    - ・まちづくりに係る新たな統合補助金
    - ・住宅宅地関連公共施設等整備促進事業費補助）
 があります。

## 7. 再開発、渋滞対策など、都市部では必要な公共事業は行われていないのではないか

(1) 公共事業は、人口の多い大都市部よりも地方部に偏っているのではないか

- ① 公共事業は、都市部、地方部を問わず、国民が豊かさを実感できる社会の実現を目指し、それぞれの地域の社会資本の整備状況等と地域のニーズに対応して行っていく必要があります。
- ② 都市部においては、特に、既成市街地の有効利用に役立つ面的整備事業や街路事業、密集市街地対策をはじめ居住環境の整備等を進める必要があります。このため、市街地整備や住宅対策といった事業については、大都市圏に全国の半分以上の投資が重点的に行われています。
- ③ また、平成11年度予算においては、重点的に再開発を促進する政策として、
  - ・再開発事業の受け皿となる法人に対する無利子貸付の創設
  - ・再開発事業そのものに対する無利子貸付、上乘せ補助の創設
  - ・住宅・都市整備公団を廃止して、新たに都市基盤整備公団の設立が追加されました。
- ④ 他方、地方においては、例えば、下水道について、人口5万人未満の市町村の普及率が20%であるなど、整備水準が顕著に遅れている施設があり、このようなものについては、国民として当然に等しく受けるべきサービス

(ナショナルミニマム)を確保する等の観点から、地方部に重点投資が行われています。

なお、ダムのように地方部で行われる事業であっても水資源確保、洪水対策の面で、大都市圏の住民の役に立っていることも忘れてはならない大事な点です。

## (2) 渋滞対策など道路整備は、都市部でしっかり行われていないのではないか

- ① 道路整備については、自動車保有台数と比べてみても、有料道路についてはより多くの投資が、一般道路・有料道路全体でもほぼ同じ割合の投資が行われています。
- ② 具体的な渋滞対策としては、環状道路・放射線道路などの整備が着実に進められています。
- ③ また、鉄道の高架化又は地下化することによって多数の踏切を一举に除去し、幹線道路を鉄道と立体交差化させる「連続立体交差事業」が推進されています。

## 8. ダムや堰は必要ないばかりか環境破壊の原因となり有害なのではないか

### (1) 米国でダムの建設をやめているように、日本でもダムの建設は必要ないのではないか

- ① わが国においては、低平地の洪水氾濫区域に都市の大部分が存在するという水害に弱い条件を有しています。加えて、急峻な地形による急勾配な河川、梅雨や台風などの集中した降雨など、地形的・気象的に安定的な水資源の確保が難しい条件を有しています。このような治水面、利水面の困難な条件を克服するには、洪水調節、新規都市用水の開発などのダムの機能がきわめて重要です。
- ② 米国では1900年代はじめから水資源開発施設の整備を進めてきた結果、1人当たりのダム貯留量は536 m<sup>3</sup>に達しています。それでもなお、1997年時点で36ダムが建設中です。
- ③ 一方、戦後の1950年代から本格的なダム整備を実施し始めたわが国の1人当たりのダム貯留量は32 m<sup>3</sup>にすぎません。わが国ダムの総貯水容量を全部足し合わせても、約200億 m<sup>3</sup>で、米国のフーバーダムの容量(総貯水容量367億 m<sup>3</sup>)や中国の三峡ダムの容量(総貯水容量393億 m<sup>3</sup>)のおよそ半分程度にしかすぎないのです。
- ④ このような状況を見れば、環境への配慮や、住民の意見なども聴きながら、必要なダムについては計画的に整備していくことが必要です。

### (2) ダムが堰の建設により環境破壊を引き起こすのではないか

- ① ダム等の建設にあたっては、事前に動植物、水質、景観等様々な観点から、徹底的な環境調査が行われ、工事中を含め環境にあたる影響を極力軽減する対策がほどこされているところです。

### (3) ダム等の建設事業においては、住民の声を十分に取り入れていないのではないか

- ① ダム等の事業については、全国に設置したダム等事業審議委員会において、専門家の審議とあわせて住民の方々の公聴会が開催されるなど、様々な住民意見を採り入れる取組みが行われてきました。
- ② また、平成9年の河川法改正においては、河川整備計画の策定にあたり公聴会の開催等関係住民の意見を反映させるための措置が定められ、河川行政に住民意見を取入れる仕組みが整えられたところです。

## 9. 道路特定財源を見直すべきではないか

### (1) 道路特定財源があるために、予算配分の硬直化が生じるばかりが無駄な事業が実施されているのではないか

- ① わが国の経済社会活動を支える高規格幹線道路から身近な生活道路の整備に至るまで、道路整備に対する国民のニーズは極めて強いものがあります。従来からの課題である、渋滞対策、交通安全対策などに加え、高度道路交通システム (ITS)、より良い環境創造のための歩行空間のバリアフリー化や電線類地中化など、新たなニーズへの対応も必要となっています。
- ② こうしたニーズに応えるためには、現在の厳しい財政状況を考えると、一般財源の負担をできるだけ軽減しつ

## 統 計

つ、受益者負担の考え方に基づいて自動車利用者に一定の負担を求める道路特定財源制度を設けて、所要経費の一部を賅いつつ、道路整備を行う必要があります。

(2) 道路整備だけでなく、公共交通機関の整備にも道路特定財源を使えるようにすべきではないか

① 総合的な交通体系を実現する上で、交通機関相互の連携を確保・改善することが重要です。

道路行政においては、これまでも体系的な道路ネットワークの整備・管理に加えて、空港・港湾等へのアクセス道路の整備なども積極的に行われてきたところです。

また、道路特定財源は、鉄道の高架化、新交通システム整備や、駅前広場、駐車場、バスベイ等、公共交通機関の利用促進等に役立つ様々な分野にも活用されています。

② 一方、国民のニーズを反映した効率的な交通体系の形成には、それぞれの交通機関の特性を踏まえたそれぞれの利用者の自由な選択を反映することが必要であり、各々の交通機関の施設整備については、それぞれの利用者が負担すべきものと考えられます。

このため、受益者負担の考え方に基づいて自動車利用者に負担を求めている道路整備財源を、他の交通機関へ転用することは、受益と負担の関係を崩すことになり、適切ではないと考えられます。

10. 採算が取れない高速道路の建設はやめるべきではないか

(1) 高速道路の全体計画 11,520 km を見直すべきではないか

① 高速道路 11,520 km を含む全体計画延長 14,000 km の高規格幹線道路網計画は、全国ほとんどの地域から概ね 1 時間以内が高速ネットワークに到達できること等を目指して策定されたものです。

② 現在までの高速道路の供用延長は、6,453 km (平成 10 年度末)、全体計画 11,520 km の約 56% となっており、その整備はまだ途半ばとなっています。

これは、欧米諸国との比較においても、例えば国土面積がほぼ同様なドイツと比べると、日本の整備水準はまだ半分程度です。

③ 高速道路は、その延長に比べても国内輸送の多くを担っており、物流の効率化など経済構造の改革、活力ある地域社会の形成、地域間の連携交流の促進等に欠くことのできない根幹的な施設です。

④ 高速ネットワーク整備の具体的な効果としては、例えば、輸送時間の短縮に伴う物流コストの削減、宅配便の一日配達圏の拡大、生鮮食料品の遠方産地の割合の増加、高度医療・救急医療の利用圏の拡大等があります。

(2) 全国プール制は、不採算路線の整備を促し、日本道路公団は、第 2 の国鉄になるのではないか

① 高速道路の全国プール制は、全路線が一体的な交通網として機能していることから、料金水準、徴収期間について一貫性、一体性を持たせ、事業実施期間の違いによる格差を生じさせないことが適当であるとの考え方等に立って、昭和 47 年に採用された制度です。

これにより、現在まで比較的穏やかな料金改定により借入金の円滑な償還を行いながら、高速道路ネットワークの整備を円滑に進めることができたのです。

② これから建設が進む路線は、都市部の環状道路など、用地費が高く、十分な環境対策が必要となるものや、地方部の横断道等、わが国の地形条件から橋梁・トンネルの割合が多く、建設費が高くなる一方、必ずしも多くの交通量が見込めないものなど採算的には厳しい路線が中心となります。

このため、一層の建設費・管理費のコスト縮減などに努めるとともに、今後とも、全国のプール制により先発路線からの収入をも活用しつつ、経済情勢が大きく変化しなければ基本的に料金の値上げをしないで、高速道路の着実な整備を進めていくことが重要だと考えられます。

③ また、高速道路事業の償還状況は、ネットワークの着実な整備等による交通量の増加、継続的な国費の充当、建設費・管理費のコスト縮減、近年の低金利等により順調に推移しています。このため、日本道路公団が「第 2 の国鉄」となるような状況にはありません。

以上全文を紹介したが10の論点は公共事業にたいする批判がさまざまな観点から出ていることが分かるが、昨今のマスコミに取り上げられた特定の事業等から発展して、公共事業そのものを否定する風潮が窺えることを懸念する。

これに対して、建設省では公共事業の必要性を所管事業を通して丁寧に分かりやすく説明していることは評価できよう。

公共事業の基本は国民の生活及び経済の基盤となる社会資本の整備であり、我が国土の整備であり、我が国土が自然災害を受けやすいこと、狭い国土に加え都市部に人口が集中していることによるさまざまな弊害を解消するためにも、公共事業は環境に配慮しつつ着実かつ持続的に実施すべきものとする。

行政に求められているものは、「行政の透明性」であり、そのためには正確で信頼性の高い情報提供を積極的に行い、国民の疑念を払拭して、信頼を取り戻し、円滑なる公共事業の実施を望むものである。

建設省建設経済局建設機械課監修

# 建設機械等損料算定表

——平成12年度版（全面改訂）——

建設省においては、「平成11年度版 建設機械等損料算定表」を全面改訂し、平成12年度の請負工事の予定価格の積算に使用する建設機械等の諸規格を全面的にSI単位に移行し、建設事務次官から全国の各地方建設局長宛に、また、建設経済局長から都道府県知事等に、平成12年4月1日以降の工事費の積算に適用するよう通知されました。

平成12年度版改訂のポイントは下記のとおりです。

- ① 基礎価格、残存率、標準使用年数等実態調査に基づき各数値とも全面的に改訂した。
- ② 近年普及が進み、公共工事等において使用される頻度が高くなった建設機械について新に損料を設定した。（例：超小旋回型及び後方超小旋回型バックホウ、自走式破砕機等）
- ③ 建設用仮設材の損料、建設機械の消耗部品の損耗費・補修費、及びウエルポイント施工機械器具損料等について改訂した。

## 平成12年度版主要目次

■建設省の関連通達	■建設機械の消耗部品の	基準別表
■算定表の見方・使い方	消耗費及び補修費	■無賠償与機械に係る現場
■建設機械等損料算定表	■ウエルポイント施工機	修理費率表
■ダム施工機械等損料算定表	械器具損料算定表	
■除雪機械等損料算定表	■建設用仮設材損料算定	

B5判、約520頁 平成12年4月発刊

定価 会員 4,200円（本体4,000円）送料600円（官公庁は会員価格です）

非会員 4,725円（本体4,500円）送料600円

## 社団法人 日本建設機械化協会

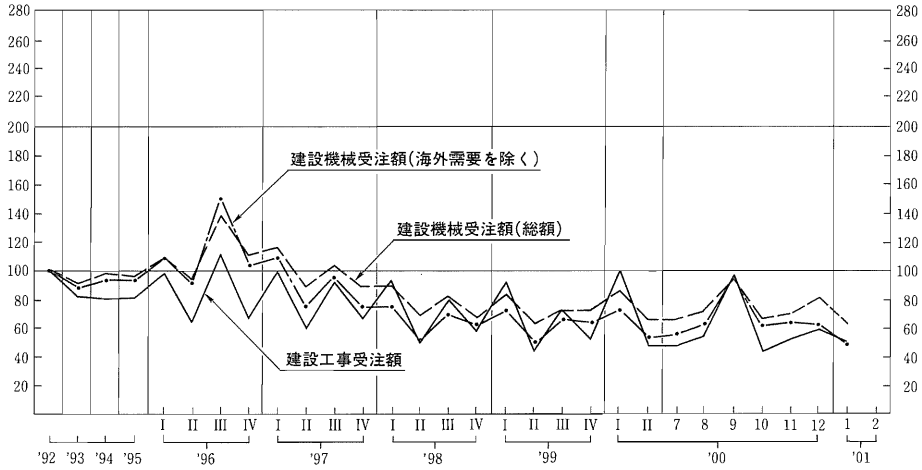
〒105-0011 東京都港区芝公園3-5-8（機械振興会館）

Tel.: 03(3433)1501 Fax.: 03(3432)0289

統計

建設工事受注額・建設機械受注額の推移

建設工事受注額：建設工事受注動態統計調査(大手50社) (指数基準 1992年平均=100)  
 建設機械受注額：機械受注統計調査(建設機械企業数27前後) (指数基準 1992年平均=100)



建設工事受注動態統計調査(大手50社)

(単位：億円)

年月	総計	受注者別						工事種別		未消化工事高	施工高
		民間			官公庁	その他	海外	建築	土木		
		計	製造業	非製造業							
1996年	203,812	121,077	21,411	99,666	65,304	5,440	11,991	129,686	74,125	216,529	205,590
1997年	188,683	116,190	21,956	94,234	55,485	5,175	11,833	122,737	65,946	204,028	201,180
1998年	167,747	103,361	16,700	86,662	51,132	4,719	8,535	106,206	61,541	193,823	183,759
1999年	155,242	96,192	12,637	83,555	50,169	4,631	4,250	97,073	58,619	186,191	164,564
2000年	159,439	101,397	17,588	83,808	45,494	6,188	6,360	104,913	54,526	180,331	160,536
2000年1月	11,380	7,943	1,323	6,620	2,947	305	185	7,670	3,709	185,899	11,676
2月	13,223	8,067	1,171	6,896	4,271	402	483	8,719	4,504	185,847	13,213
3月	35,782	23,809	2,877	20,932	10,284	711	978	22,582	13,200	201,090	20,432
4月	7,165	5,060	860	4,200	1,229	478	399	4,876	2,289	195,981	9,333
5月	9,317	5,580	1,505	4,075	2,640	472	625	6,401	2,916	194,333	11,383
6月	11,656	6,712	1,188	5,524	3,155	573	1,215	7,519	4,137	193,748	12,500
7月	9,447	6,115	1,156	4,958	3,711	500	121	6,390	3,056	190,997	12,268
8月	10,870	6,530	1,150	5,380	3,508	501	330	7,277	3,592	189,657	12,369
9月	19,412	12,903	2,151	10,751	5,023	674	813	13,141	6,270	190,038	16,446
10月	8,763	4,975	1,295	3,680	3,191	453	144	5,290	3,473	186,213	12,656
11月	10,607	6,377	1,390	4,988	3,107	516	606	6,854	3,752	183,451	13,407
12月	11,819	7,326	1,522	5,804	3,428	603	461	8,193	3,626	180,331	14,851
2001年1月	9,952	5,560	1,288	4,272	2,867	455	1,069	5,852	4,099	—	—

建設機械受注実績

(単位：億円)

年月	'96年	'97年	'98年	'99年	'00年	'00年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	'01年1月
総額	13,720	12,862	10,327	9,471	9,748	696	849	1,258	656	668	794	709	767	1,007	712	750	881	693
海外需要	3,931	4,456	4,171	3,486	3,586	300	339	417	284	272	312	264	277	264	232	244	739	306
海外需要を除く	9,789	8,406	6,156	5,985	6,162	396	510	841	372	396	482	445	490	743	480	506	502	387

(注1) '92年~'95年は年平均で、'96年~'00年第II四半期は四半期ごとの平均値で図示した。

出典：建設省建設工事受注動態統計調査  
 経済企画庁機械受注統計調査

(注2) 2001年1月以降の官庁名は「建設省」→「国土交通省」、「経済企画庁」→「内閣府」