

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. 51

1993 4

## CONTENTS

- |                                  |       |    |
|----------------------------------|-------|----|
| I. アメリカにおけるハイウェイ民営化の動向           | ..... | 1  |
| II. クリントン政権下における社会資本整備<br>(講演概要) | ..... | 13 |
| III. ニューヨーク事務所から                 | ..... | 22 |
| ——1993年第1四半期の新設住宅着工件数——          |       |    |
| ——全米主要都市のオフィス・コスト比較——            |       |    |
| ——米国建設市場見通し——                    |       |    |



RICE

財団法人 建設経済研究所

〒106 東京都港区麻布台二丁目4番5号 ヲニック39森ビル

TEL 03-3433-5011

FAX 03-3433-5239

保存用

## I. アメリカにおけるハイウェイ民営化の動向

2月号では、ドイツのアウトバーン有料化・民営化の動向についてのレポートをご紹介したが、本号では、アメリカのハイウェイの民営化の動向について、"PRIVATE TOLL ROADS IN THE UNITED STATES : THE EARLY EXPERIENCE OF VIRGINIA AND CALIFORNIA" というレポートにより紹介する。

アメリカで、財政状況の悪化等の事情から、有料道路の建設を民間主体を活用して行おうとする事例がみられる。以下は、中でも計画の進捗度の高いバージニア州とカリフォルニア州の例である。

アメリカにこれまで民間主体の経営・管理する有料道路がまったくなかったわけではないが、今日ではほとんど全てのハイウェイは政府が建設・管理し、その費用は通行料金ではなくガソリン税や一般的な税収によってまかなわれている。1940年以降の有料道路の延長の推移は、表1のようになっている。

### <バージニア州の事例>

#### (1) 所在

バージニア州において民間主体による有料道路建設が計画されている地域は、ダレス国際空港の西に広がるロードーン郡である。この道路（以下「ダレス有料道路延伸部」と呼ぶ。）は、バージニア州のリースバーグとダレス国際空港を結ぶ15マイルの道路であり、ダレス空港で既存の有料道路と接続してワシントン特別区にまで至ることとなる。

#### (2) バージニアハイウェイ会社法の立法

州知事が交通政策を重要課題としていたこと、州議会の上院交通委員会委員長、州交通省、ハイウェイが建設されるロードーン郡のいずれも民間主体による道路建設に反感を抱いていなかったことから、利用者や住民を保護するための規制を加えた上で、民間主体に有料道路建設を認める「バージニアハイウェイ会社法」が成立することとなった。

1988年に成立したこの法律は、「議会は、安全かつ効率的なハイウェイを

早急に建設することが緊急の課題であるとともに、問題が生じないように必要な規制を行った上で民間主体による安全かつ経済的なハイウェイ建設を促進することが公共の利益にかなうものであると考える。この公共の福祉とは、民間主体がより早く、かつ、より安価にハイウェイを建設するということである。」との政策目的を前文で述べている。

この法律は、認められるプロジェクトの数を限定していないが、実際にはダレス有料道路延伸部を念頭において制定されたものであり、また、これが今のところバージニア州内でただ一つ進行中の事業である。

### (3) 手続きの概要

民間主体が道路建設を行う際の手続きは次のようになっている。まず、知事が任命する15人の委員から構成される州の交通委員会がハイウェイの建設費用、位置、設計についての承認を与える。この際、委員会は、新しく作られる道路が既存のハイウェイ網と整合のとれたものであるか、申請者が建設を行う方がより早く建設が進むか、といった点などを考慮することとされている。次に、ハイウェイが通過する郡や町から、ハイウェイをその郡や町が管理する道路と連結することについての同意を得なければならない。この2つの手続きを終えた後に、州の企業委員会（保険会社、銀行、電力・ガス会社の規制を行う委員会）から事業免許を受けなければならない。ここで、料金水準、資金調達方法、交通量の見通し、用地手当の見通しについて審査を受けることになる。料金は、「利用者の受ける便益に照らして適正であり、利用を実質的に妨げるものでなく、かつ、事業者に不適正に高い利潤をもたらすものでない」水準に決定される。この事業免許は、当初の借入金の償還が終了した10年後に失効する。ダレス有料道路延伸部の場合には、借入金を30年で償還する予定であるので、免許の有効期間は40年となる。道路の所有権は、免許の有効期間中は事業者にあるが、免許の失効時に州に無料で移管されることとなる。また、交通省は、事業者の事業計画のチェック、工事の検査、維持管理の監督を行うこととなっており、その費用は事業者が交通省に支払う。

### (4) 事業開始までの経緯

事業の実施主体となるバージニア有料道路株式会社（以下「会社」と呼ぶ。）は、1988年9月に設立され、同社は1989年3月に延伸部建設についての申請を行った。計画によれば、道路は片側2車線、延長が14マイルで、インターチェンジは当初5つで、後に4つ追加され、1989年末に建設工事を

開始し、1991年12月の開通を目指すこととなっていた。建設費用は1億1,800万ドルだが、地主との事前交渉の結果必要な土地は全て寄付されることが見込まれたためこれには用地費が含まれていない。事業のため必要な資金は合計で1億4,600万ドル、このうち4,000万ドルを15年償還、年利11%の優先的に償還される借入金、7,000万ドルを30年償還、年利15%の借入金、残る3,600万ドルを資本金の形で調達する。

当初(1992年)の料金は1台あたり1.5ドルで、1994年に1.75ドル、1996年に2ドル、1998年に2.25ドルに値上げし、この後2010年までは3年ごとに25セントずつ値上げする。2010年から免許の失効する2031年までは、年率3.2%の値上げを予定していた。

1991年5月23日、会社は企業委員会へ再度申請を行った。これは、建設費用がインフレと設計の変更により上昇したことと等の理由によるもので、新しい計画では、工事を1991年末に開始し、1994年9月に供用を開始する予定としている。建設費用は2億9,720万ドルで、このうち1億8,950万ドルが直接の工事費用、4,830万ドルがプロジェクトの開発費用、5,490万ドルが建設期間中の利子支払である。

資金は、3億5,960万ドル必要であり、このうち2億9,270万ドルが建設費用、5,450万ドルが借入金償還の準備金、1,340万ドルが当初よりの投資家への配当等である。この3億5,960万ドルは、30年償還、年利11%の債券が2億5,000万ドル、銀行借り入れが1億1,290万ドル、資本金相当分として4,170万ドルという形で調達される。

料金引き上げのスケジュールは当初の計画と同様であるが、開通が1992年から1994年に遅れたため、開通直後は1.75ドル、1996年に2ドル、1998年に2.25ドルに値上げされ、2010年に3.25ドルに達するまで3年ごとに25セントずつ上昇する。建設コストが上昇したものの、交通量が当初見込みより30~40%増加することが見込まれるため、コスト上昇はカバーできる予定である。

以上の経過からわかるように、当初予定していたよりかなり時間がかかっているだけでなく、費用もかなり増加している(表2)。会社の当初の計画では、1989年末に工事を開始し、1991年初頭に開通するはずであったが、1991年時点では、工事開始が1991年末か1992年初頭、1994年の開通と計画がずれ込んでいる。この間、直接の工事費用は1億1,800万ドルから1億8,900万ドルに、必要な資金は1億4,600万ドルから3億6,000万ドルに増

加した。

## <カリフォルニア州の事例>

### (1) 1980年代までの状況

カリフォルニア州では1950年代から60年代にかけて、ハイウェイ建設を積極的に進め、アメリカ全土で最もよく発達したハイウェイネットワークを作り上げた。

しかし、1970年代に入って、住民の反対、環境問題、財源不足といった事情により、ハイウェイ建設は滞り始めた。また、これに加えて、1970年代には、財政的な制約からも当初予定していたハイウェイ網の全部を建設することは不可能となっていた。ハイウェイ建設の費用は、主として連邦からの補助金と州のガソリン税によりまかなわれていたが、連邦のガソリン税も、州のガソリン税も、1950年代以降値上げされておらず、インフレの進行に伴い、実質的に目減りを続けていた。

しかしながら、1970年代後半から1980年代前半にかけては、増税に反対する世論が高まりを見せていたため、ハイウェイ建設の財源を確保するための増税は困難であった。例えば1978年には、固定資産税の増税に反対する提案が住民投票で可決されたり、州の財政支出の増加を全国の消費者物価指数の上昇と州の人口増加以下に抑えることにより、住民一人あたりの実質額での支出を増加させないという提案が可決されたりしていた。

このような事情によりハイウェイの建設は停滞したものの、交通量は増え続け、1950年代や60年代に想定していた交通量を越えるようになり、ロスアンゼルス、サンフランシスコ、サンディエゴといった大都市の周辺部の地域で交通問題が特に深刻となった。

道路混雑が激化したため、州内の郡や町の担当者は、住民から反対の少ない形で新たな財源調達方法を考え出しはじめた。先に述べたように、不動産業者から、新たな開発に伴って必要となる道路整備の財源とするために「インパクト・フィー」や「徴収金」といった形でお金を徴収することである。1980年代後半には、インパクト・フィーの額は、新築の家屋一戸あたり数千ドルを越えるというケースも珍しくはなくなった。

州政府内部でも、州のハイウェイ網建設のための投資を増やすべきだという意見が高まりはじめたが、その財源をどうやって確保するかという点については、意見が必ずしも一致しなかった。1982年に州のガソリン税が1ガロ

ンあたり7セントから9セントに引き上げられたが、この程度の引き上げでは、追加投資をまかなうには不十分であった。1987年には、民主党はガソリン税引き上げにおおむね賛成の立場をとっていたが、共和党は、知事を含めて増税には反対で、他の支出を減らしてその分をハイウェイ建設に回すべきだという立場をとっていた。それでも1988年には、交通施設整備のために10億ドルの借り入れを行うことについて住民投票を行うこととなったが、この投票では反対が過半数を占め、さらに、州の売上税の対象にガソリンを加えるという提案、前述の州の財政支出の限度を引き上げるとする提案がともに否決された。

## (2) 民間主体による交通施設整備への動き

この時期、カリフォルニアでも首都のワシントンでも民間企業の活用が関心を集めていたが、交通省では民間主体によるハイウェイ建設を行うという考えは持っていなかった。しかし、1988年の住民投票で10億ドルの借り入れが否決された直後にロスアンジェルス・タイムスに掲載された民間主体によるハイウェイ建設の提案を見て、これに関心をいだくようになり、1988年の12月に次のような内容の法案の立案を始めた。

ハイウェイの建設と管理・運営は民間主体が行うが、損害賠償請求訴訟のリスクを軽減するため、所有権は州が有する。事業免許の有効期間は35年間であり、その間、民間企業は道路のリースを受ける（この期間の経過後は、州政府が管理する）。

このように、将来州が道路を管理することとなるため、道路の計画や規格は、交通省が州の事業のために定めている基準に合致したものでなければならず、また、州政府の他の機関や郡の政府等が定めた他の規制にも従わねばならない。

交通省は事業のためにその有する権限を行使することができ、例えば土地の収用を行うことも可能である。

法律自体には、適正な利益率や、財政状態のチェック、規制に従わなかった場合の処分内容は定められておらず、これらの事項は交通省が民間企業に事業免許を与える際の交渉で決められる。

この点、バージニア州のケースでは料金設定については交通省とは別の機関の承認を要することとしているのに比べて、カリフォルニア州の交通省は大幅な権限を与えられている。

この法律は1989年7月10日に成立した。

### (3) プロジェクトの決定にむけて

その後直ちに建設を行う企業と、プロジェクトの選定作業が開始された。バージニア州のケースでは、まずあるプロジェクトが念頭にあってそれを実現するために立法が行われたのに対し、カリフォルニア州のケースでは、立法の後に具体のプロジェクトを決定するという手順になっている。従って、まず参加を希望する企業（グループ）を募り、その中から企業を選定し、次に選定された企業から、プロジェクトの提案を求めて、その中から実施に移すプロジェクト（4つ）を選定することとなる。

13企業（グループ）が参加を希望したが、交通省はこの中から経験、財政力等を考慮して10企業を選定し、プロジェクト選定の基準（表3参照）を示した上で、各企業にプロジェクトの提案を求めた。

これらの企業から、交通省は8つのプロジェクトの提案を受け取った。このうち2つは同一のプロジェクトについての提案だったので、実質的には7プロジェクトが提出されたことになる。

一つめのプロジェクトは、州道125号の延伸、二つめは、インターステート5号とインターステート405号を結ぶべく州道57号を延伸するもの、三つめは、州道91号の中央分離帯部分に有料道路部分を建設するもの、四つめは州道118号と州道126号を結ぶ道路の新設、五つめは鉄道建設の提案であり、ロスアンジェルス国際空港とパームデールを結ぶリニアモーターカーを建設しようというもの、六つめは、インターステート680号とインターステート80号を結ぶ道路の建設、そして七つめは、1989年に地震で被害を受けたサンフランシスコのエンバーカデロ・エクスプレスウェイに代わるハイウェイを建設しようというものである。

この中から交通省の審査の結果選ばれたのは、次の4つのプロジェクトである。

### (4) プロジェクトの概要

#### ・州道125号の延伸

これは、パーソンズ・ブリンカーホフが提案したもので、州道125号を約10マイル延伸して州道905号につなぐというものである。建設費用は2億6,000万ドルと見込まれているが、料金収入のみでは十分でなく、デベロッパーから必要な730エーカーの用地のうち425エーカー（約3,000万ドル分）について寄付を受けることを予定している。

#### ・ 州道57号の延伸

これは、ペローグループが提案したプロジェクトで、州道57号を約11マイル延伸して、オレンジ郡の中央部を通る4車線の道路を建設するものである。建設費用は約7億ドルと見積もられており、早ければ1997年に完成する。

このプロジェクトは、料金設定に特徴がある。すなわち、表4に示したように、時間と、料金徴収の方法により、料金にかなりの差を設けている。

#### ・ 州道91号

これは、CRSSグループが提案したプロジェクトで、既存の州道91号の中央分離帯部分に、10マイルにわたり4車線の有料道路部分を新設しようというものである。

用地費がほとんどかからないため、工事費用は8,830万ドルと安上がりとなっており、道路は早ければ1994年に完成する。

このプロジェクトも料金設定に特徴があり、一台あたりの乗車人数と、道路を利用する時間により料金に差を設けている。すなわち、1人のみ乗車している車からは常に料金を徴収するが、3人以上乗っている車からは料金を徴収しない。2人乗っている車は、実際の混雑の度合いや、料金収入の状況により、料金を徴収するかどうか決定する。料金収入については表5のような予測がなされているものの、カープーリングがどれくらい普及するかなど流動的な要素があり、実際の資金調達にあたってはなお議論が予想される。

#### ・ インターステート 680号～インターステート 80号

これは、パーソンズが提案したもので、サンフランシスコ湾南部・シリコンバレーの地域と、サクラメントの南西部を結ぶものである。

第一期工事は、インターステート 680号から州道4号までの40マイルで、6億5,400万ドルの費用をかけて早ければ1996年に完成する。第二期工事は、州道4号からインターステート80号までの34マイルだが、この工事のスケジュールは未定である。第一期工事については、料金収入のみでは不十分であるため、計画段階で3,300万ドル、工事段階で1億5,700万ドル（工事費の24%）について地元からの寄付を期待している。

これらのプロジェクトについて事業許可の内容、条件の交渉が行われた。プロジェクトにより詳細は異なるが、共通する内容は次のようになっている。



#### ・リスクの負担

交通省の側では、損害賠償責任と、政治情勢の変化に伴うリスクを負担する。まず、ハイウェイで起きた事故の損害賠償責任は、州の交通省が追う。また、州議会や州政府による法律や規則の変更や、住民投票によってプロジェクトの価値が著しく減少することとなった場合には、交通省が補償する。ただ、交通省は将来補償のために支出をすることを確約する権限を持たないため、適正な補償をするよう「最善を尽くして」立法府を説得する、という内容となっている。これ以外のリスクは、企業の側が負う。例えば、土地利用についての許可を得られないとしても補償は受けられないし、州が道路の設計等について定める規則に変更があれば、それに適合するように設計等を変更しなければならない。

#### ・独占的事業エリア

リスクをかなり負う反面、事業についてはかなり独占的な地位が認められている。つまり、一定の地域内では、交通省は競合する施設を建設せず、また、連邦政府等に対しても、競合する施設を建設しないよう最善を尽くして説得することとしている。

#### ・道路用地のリース

企業は、最長99年間にわたり州の所有する土地のリースを受けることができ、リース料は免許の有効な35年間は、1年につきわずか1ドルである。これは、料金収入や不動産業者等からの寄付・援助だけでは十分採算がとれないと考えられたため講じられた措置である。

#### ・利益率

料金の設定は全て企業の側に任され、利益率の上限のみが設定される。この利益率は、ベースになる部分と、一台あたりの乗車人数を増やす、事故率を低下させる、といった公益目的を達成する場合に認められるボーナス部分とからなっており、ベースの利益率は、提案の募集に先立ち、他の有料道路の例や、同様のリスクを有する事業の例を参考に、17%から23%の間に設定することが定められていた。具体の利益率の設定は、個々のプロジェクトのリスクの程度を考慮して行われている（表6）。また、ボーナスの部分は、最大6%とされた。

これらの利益率に関する条件は、バージニアのケースに比べて極めて有利である。バージニアのケースでは、料金設定方法も規制されており、加えて総資産に対する利益率は当初の6年間は14%で、その後は低下することもあ

り得るのに対し、カリフォルニアのケースでは、料金の設定方法は自由であるし、総資産に対する利益率は17%から 21.25%とされており、この率は35年間変わらない。

さて、レポート作成者による民間主体による有料道路の評価は次のようなものである。

民間主体による有料道路は、アメリカのハイウェイ網の中で、延長からしても、投資額からしても、大きな比重を占めるものとはならないだろう。既に道路網が張り巡らされており、採算のとれる道路を建設する機会があまり残されていないし、料金収入を補完するものとしての用地の寄付や政府からの補助を受けることも難しい。料金を徴収することがそもそも政治的に受け入れ難い場合もあろうし、環境問題に関してやルート選定にあたってかなりの反対がみこまれる道路については、コスト増を恐れて民間主体は事業を行おうとしないであろう。

しかし、民間主体による有料道路の意義は、延長や投資額よりも、公的主体が整備するハイウェイのパフォーマンスを測る基準となるという点にある。民間主体の利点は、建設・運営コストがより安くなるといったことや工事がより早く完了するという点よりも、より創造的でかつ新しい技術を探求しようとする点であろう。

(担当 三吉)

表 1 アメリカの有料道路の推移

(単位：マイル)

年	新規開通	無料化	総 計	年	新規開通	無料化	総 計
1940	166		166	1970	23		3,935
1947	43		209	1971	66		4,001
1950	587		796	1972	70		4,071
1951	167		963	1973	178		4,249
1952			963	1974	78		4,327
1953	259		1,222	1975	69		4,396
1954	121		1,343	1976			4,396
1955	304		1,647	1977		29	4,367
1956	456		2,103	1978			4,367
1957	598		2,701	1979			4,367
1958	383		3,084	1980			4,367
1959	19		3,103	1981			4,367
1960			3,103	1982			4,367
1961	7		3,110	1983			4,367
1962			3,110	1984	13	75	4,305
1963	255		3,365	1985		129	4,716
1964	86		3,451	1986	22		4,198
1965	128		3,579	1987		140	4,058
1966	41		3,620	1988	52		4,110
1967	29		3,649	1989	17		4,127
1968	122		3,771	1990			4,127
1969	198	57	3,912	1991	5		4,132

高速道路整備の推移(1956年から1989年まで)

(単位：マイル)

年	4車線以上のアクセス コントロールされたハイウェイ			うちインターステート		
	都市部	都市部以外	合 計	無 料	有 料	合 計
1956	355	704	1,059			
1960	1,414	4,687	6,101			
1965	4,144	15,238	19,382			
1970	7,994	26,727	34,721			
1975	8,293	31,889	40,182			
1980	12,733	36,608	49,341			
1985	16,229	36,836	53,065			
1989	17,242	36,900	54,142	42,064	2,695	44,759

表2 建設費用等の推移

計画の時期 費用(百万ドル)	1989年3月	1991年5月
工事期間中の利子支払	118.4	189.5
建設諸費用	9.2	54.9
合計(百万ドル)	127.6	48.3
財源(百万ドル)		292.7
優先償還債券	40.0	
劣後償還債券	70.0	
債券		205.0
資金	35.6	41.7
銀行借入れ		112.9
合計	145.6	359.6
スケジュール 工事開始	1991年5月 1993年4月	1990年末 1994年9月

表3

選定にあたり考慮する事項	点数
道路整備による利便性の向上	20
経済活動への影響	10
地元への支援	15
事業実施の容易さ	15
企業の経験・技術	15
環境への影響度、省エネ	10
料金以外の財源	5
技術革新の度合い	10
マイノリティーグループへの配慮	10
合計	110

表4 州道57号での料金設定案

時間帯	自動車両識別装置使用車両	通常の車両
午前5時から午前6時まで	\$1.00	\$3.00
午前6時から午後7時まで	5.00	5.00
午後7時から午後8時まで	1.25	3.00
午後8時から午後9時まで	1.00	3.00
午後9時から午後10時まで	0.75	3.00
午後10時から午前5時まで	0.25	3.00

表 5 州道 9 1 号での料金収入予測

	2人以上乗車の車両が無料の場合	3人以上乗車の車両が無料の場合
1997年におけるピーク時の交通量		
東行き 有料車両	1,800	2,300
無料車両	1,260	470
合計	3,060	2,770
西行き 有料車両	1,800	2,450
無料車両	1,570	590
合計	3,370	3,040
1997年の料金収入(百万ドル)	\$10.1	\$13.2
2010年におけるピーク時の交通量		
東行き 有料車両	1,480	2,760
無料車両	2,020	740
合計	3,500	3,500
西行き 有料車両	1,730	2,070
無料車両	1,770	720
合計	3,500	2,790
2010年の料金収入(百万ドル)	\$14.1	\$21.0

表 6 プロジェクトのリスクの程度の比較

	パーソンズ・プリンカーホフ (SR125)	ペロー (SR57)	CRSS (SR91)	パーソンズ (I680-I80)
予想される変動の幅 (企業の見積を基準に)				
料金収入	-32.2%~+48.3%	-48.3%~+48.3%	-17.8%~+17.8%	-32.2%~+100%
建設コスト	+15%~-20%	+25%~-20%	+10%~-10%	+15%~-20%
運営コスト	+18.2%~-18.2%	+18.2%~-18.2%	+17.8%~-17.8%	+18.2%~-18.2%
各種の必要な許可が得られない 場合の損失の現在価値(百万ドル)	\$11.4	\$40.8	\$0.4	\$103.2
利益率の上限	18.50%	20.25%	17.00%	21.25%

## II. クリントン政権下における社会資本整備（講演概要）

今年2月に、ハーバード大学のブラウン博士をお迎えして「クリントン政権下における社会資本整備」について講演をいただく機会があった。講演からやや時間がたっているが、現政権の社会資本整備政策を考察する一つの観点としてなお有効であると考えてるので、ここにその概要をご紹介します。

今、米国は、非常に面白いエキサイティングな時代を迎えています。1月にはブッシュ政権からクリントン大統領の民主党政権に替わり、12年間続いた共和党政権が終わりを告げました。今はちょうど数々の興味深く刺激的な意見が出されたり議論が展開されたりしている時です。米国の学界や政府当局で議論されている問題で、私が重要であると考えてるものについては、何時間でも語る事ができるだろうと思います。

3,000人もの人間が一斉にワシントンを離れ、同じく3,000人が新しく大挙してワシントンにやってくる、その中にはハーバードやMITやその他の大学の大勢の学者もいて新しい政権に加わるわけですが、そのような事態は皆さんにとっては不思議なことだろうと思います。クリントン政権についてはさまざまな面について語り合うことができるでしょうが、今日は米国のインフラ政策と今後の4年間に私が何を期待しているかに話題を絞ろうと思います。

インフラ投資は、クリントン大統領の選挙キャンペーンの中核を成すものでした。ブッシュ前大統領も、インフラにはさほど強くなかったのですが、それでも、実際にはインフラへの投資を非常に強力に支持していました。ですから、これは現在の米国で非常に関心の高い分野です。

今日は、経済、財政赤字、及び選挙と政党の方針といった3つの項目について特にお話したいと思います。これらの事項は、私の考えでは、すべてが現在インフラがどのように扱われていくべきかの背景となる問題です。景気は依然、低迷したままですが、今回の景気後退の何が最も重要であったかと言うと、これが実際には4、5年前から始まり、非常に緩やかに、ゆっくりと不況へと移行して行き、そして徐々にゆっくりと不況から抜けだそうとし

ている。これは通常の、景気が急激に悪化し、その後急速に立ち直るという形のもの、非常に異なっています。

このゆっくりとした不況が特に顕著なのが、建設業界です。この業界では1987年に後退が始まり、4年間にわたってそれが続きました。しかし、これは経済全体にも表われていることで、人々は国の経済を非常に心配し、経済の先行きに悲観的でした。今年の選挙キャンペーン中もです。

また、ご存じのように、国の財政赤字がこの12年間で膨大な規模になり、この多額の赤字が、クリントン政権が早急に達成し得るものにとっての大きな制約となっています。赤字が本当に問題なのかどうかについては、米国内で議論が分かれています。国民の目から見れば、特にロス・ペロー氏が強調したように、赤字は何とかせねばならない問題であり、クリントン大統領も、赤字を解消する手段については気を配らねばならないというのが現実です。

そして、背景については最後に、政府の役割という観点から見て、共和党と民主党の方針の基本的な違いが何であるかを認識することです。共和党の考えは、問題は民間部門で解決されるべきものだ、問題の大部分は公共部門にある、だから公共部門を縮小し、減税し、経費を削減できれば、民間部門がより良い解決を考え出すことができるというものです。そして、政府はあまり動かず、政府を抜きにして努力してもらおうというのが、特に1980年からの共和党にみられました。これに比べて民主党ははるかに積極的です。競争力や生産性の違いは政府が作り出すべきであるし、それは実行可能だ、というのが民主党の考えで、民間部門を積極的に支援し、政府としての役割を果たすことにより意欲的です。この違いは、ブッシュ前大統領とクリントン大統領の選挙キャンペーンにおいて、非常に重要でした。なぜなら、国民は不況と赤字が問題だと思っていましたが、変化を起こそう、何かをしようと積極的に努力したのはクリントンであり、ブッシュのほうは、何とかなるだろう、あせらずに行こう、と非常に受け身の態度でした。ですが、この時の国民は変化を求めていたのです。

インフラの問題に目を転じると、第1の問題は、インフラの歴史的なトレンドと、我が国のインフラ投資をなぜ増やす必要があるのかという問いに対する答えに関するものです。インフラ投資は1950年代と1960年代に増えて、1970年代と1980年代には縮小傾向に転じましたが、これはベトナム戦争、特に高齢者向けの社会保障計画、軍事予算の増加などと、予算獲得をめぐっ

て争ったのが大きな原因です。

インフラ投資についての議論で興味深いのは、1980年代後半から、民間部門の生産性や競争力を決定する上でいかにインフラが重要であるかについて、研究者やその他の人々の間で、非常に意見が分かれていることです。ある研究者の一派は、生産性の後退と競争力低下の大きな理由のひとつである、つまりこのインフラ投資の減少がこれらを説明する主な理由であるとしています。通常こういった分析は、インフラ投資と生産性に関する国内のデータを集めて、投資のレベルと生産性の変化のレベルを比較して行われます。米国内の生産性の低下の実に60%までもが、1970年代と1980年代を通じての公共インフラ投資の減少と直接関係していると主張する者さえあります。

別の研究者たちはこの種の作業に対して非常に批判的で、インフラ投資は確かに生産性にいくらかの影響を及ぼすが、60%というのは全くの誇張で、他の原因と比べてそれほど大きなものではないと主張しています。これらの、後者の研究者グループは、特定のプロジェクトを問題にしているようで、次のような疑問を投げかけています。そのプロジェクトは、実際にどの程度生産性を高めるかのだろうか？ 彼らによると、新しい橋やハイウェイや、新しい港などへの投資と、生産性の大きな増加との間にはほとんど関連がありません。確かに、少しはあるのですが、それほどではありません。これらの人々にとっては、インフラへの投資で最大の利益が得られるのは、高速鉄道や、高速通信や、いわゆるハイテク投資と呼ばれるものへの新規の投資ではなく、既存インフラのメンテナンスなのです。

この点は、米国の有識者や研究者の間で今も盛んに論議されており、これに関する文献も多く出版されています。

では、この論議が1992年の大統領選の政治キャンペーンにどのような影響を与えたかという問題に目を向けてみましょう。先ほど述べたように、クリントン氏はインフラ投資に多くの時間と関心を振り向けました。一方、ブッシュ氏は確かにインフラ投資を支持しましたが、生産性向上のための投資増加の必要性についてそれほど強調しませんでした。この違いは、先ほど述べました政治方針の違いから来るものだと思います。ブッシュ氏と共和党は、民間部門が解決の鍵であり、公共部門が民間部門の邪魔をしているというか、足枷になっていると考えており、従って、ブッシュ氏は公共部門への支出増加が民間部門への投資の妨げになると考えて、これを話題にはしたく



なかったのです。これとは対照的に、クリントン氏は非常に積極的で、政府にも役割はある、労働者のための訓練計画、あるいはインフラやインフラへの投資の増加に関わっていかねばならないと考えていました。こういった後者の考え方は、クリントン大統領の政治面および経済面でのアドバイザーであるロバート・ライシュ氏の考え方です。ロバート・ライシュ氏は、アメリカ経済の生産性と競争力を改善する方法としての訓練の改善やインフラ投資の必要性について、いろいろと書いています。

ここで、クリントン氏に対するライシュ氏の影響力について、少し話したいと思います。というのは、ライシュ氏とクリントン氏は30年来の友人関係にあるのです。ロバート・ライシュとクリントン氏の出会いについてお話ししましょう。ふたりはローズ奨学生としてオックスフォード大学に入学するためにニューヨークからロンドンに向かう船に乗りました。この時点ではふたりはまだ出会っていません。しかし、船で旅を続けている間に、ロバート・ライシュが船酔いにかかります。それで、秋の日の、ニューヨークからロンドンへ向かう船の中で、船が揺れるたびに非常に苦しい思いをしながら一日、二日部屋に閉じこもっていたわけです。ある朝、いや二日目の午後のことです、ロバート・ライシュの部屋を誰かがノックする音がして、ドアを開けるとそこに背の高い長髪の青年がチキンスープが入った器を持って立っていました。ライシュのために持ってきたんですね。そして、ビル・クリントンは自己紹介をすると、いつも彼の母親が「気分が悪い時にはチキンスープが一番よ」と言っていたのを思い出し、チキンスープを飲めばライシュも元気になるだろうと考えたと語ったのです。これが、ボブ・ライシュとビル・クリントンの今日までの長い友情の始まりです。ライシュが、今後4年間のクリントンに非常に大きな影響を与えるであろうことを想像していただけだと思います。

この話のもうひとつのポイントは、なかなか興味深い点なのですが、アメリカ人、今の時代のアメリカ人の一部に、非常にはっきりと見られるものです。それは、米国では過去12年にわたり、個人の欲望や満足感が追求されるあまり、自分以外の国内の人々や、援助を必要とする立場にある外国の人々については十分な関心が払われて来なかった、ということです。ビル・クリントンがボブ・ライシュに見せた思いやりの心が、同じように、米国内と世界の他の国々の困っている人々への思いやりに発展して欲しいと願っている人が大勢いるのです。

しかし、ここで話をチキンスープからインフラへと戻しましょう。選挙キャンペーンを振り返ると、私が、インフラへの短期投資決定と長期投資決定と呼んでいるものの違いについて、ブッシュとクリントンを比較すると面白いことが分かります。先ほど述べましたように、1992年までに、米国では不況が3、4年続いていました。国民は疲弊し、自信を喪失し、不安げで、何がしかの希望を強く求めていました。ブッシュは、その哲学として、民間部門を非常に強く信頼していて、公共部門がチャンスを与えさえすれば、民間部門は不景気を克服する何らかの解決策を見出すはずだと考えていました。そこでブッシュはキャンペーン期間中に、不況から抜け出す手段として法人税の減税を唱えました。しかし私が思うには、国民は、法人税減税は自分たちを助けることにはならないと感じており、ブッシュは景気対策に本気ではない、あまり積極的ではない、と思う人が非常に多かったのです。

対照的に、クリントンは、投資、特にインフラへの短期投資によって経済を刺激しようという試みに熱意を示しました。そこで、経済を刺激し、景気後退によって失われた雇用を創出する方法として、その時点で年間400億ドルほどのインフラへの支出を求めていました。この時期、米国内では、この行動主義と、変化を起こそう、ものごとを良くしようという試みは、減税して民間部門が問題を解決するのを待とうというブッシュの提案と比べて、非常に好意的に迎えられました。

長期的に見ると、ご存じのように、アメリカの国民は政府に対し非常に懐疑的です。特に、景気のよい時には、政府は引っ込んでいて何もせずにいるべきだという共和党に賛成します。ものごとがうまく進んでいて、景気もよいのですから。悪い時には、国民は混乱します。だから、誰かが何かをしているのをちゃんと目で確かめたいのです。景気が悪い時期には共和党の影は薄くなりますが、それは消極的な共和党が、あまり好意的に受け取られないからです。

経済計画の展開における政府の役割はどうあるべきかというブッシュとクリントンの長期的見解にも、同様の違いを見ることができると思います。ブッシュの見解というのは、米国経済は大体において正しい方向に進んでいる、大きな変革の必要性はないというものです。必要ならばインフラ投資の増額に反対はしないでしょうが、生産性や競争力を変化させるためにインフラ投資を増やすという案は支持しないのです。実際、ブッシュは、地方経済を刺激するため、あるいは地方の雇用成長を刺激するために地域の人々が唱

えているという理由だけで、インフラや、生産性があまり高くなくあまり有益ではない地方経済に資金を投入することは、連邦政府による資金の無駄遣いではないかと非常に懸念していました。これを軽減するために、ブッシュはインフラへの支出決定を、地方が決定し、地域の人々によってまかなわれるべきだと唱えたのです。そうすれば、本当に価値がある場合にだけやるだろう、連邦の資金を無駄なプロジェクトに注ぎ込むようなことはしなくなるだろうというわけです。それで、ブッシュは地方政府や州政府がイニシアチブを取って、インフラや建設の資金も調達するよう提唱し、連邦政府の担う役割を減らそうとしました。

先ほど指摘したように、クリントンはちょうど反対の立場を取りました。経済面での生産性と競争力が低下しており、教育とインフラへの連邦の支出を増やして、思い切った変化を起こすことが必要だとみたのです。そこでクリントンは、選挙キャンペーンの間、ロバート・ライシュが5年か10年にわたって書物の中で訴えてきたのと同じような方針を強く提唱したのです。

さて、クリントンは当選しました。そこで問題です。クリントン政権に対し、どのようなインフラ投資を私たちは期待しているのでしょうか。私が考える不況対策としての短期政策と、競争力と生産性に対処するための長期政策の違いを、ここでもう一度確認したいと思います。経済は、1992年の夏に比べると確かに強くなっています。クリントンが選出された11月3日と比べても、やはり上向きになっています。しかし、好況というわけではありません。非常にゆっくりと回復に向かっており、緩やかな、成長の遅い雇用に比べて、特に所得と生産の伸びが速くなっています。そのため失業率が急速に低下し始めるところまで行っていないのです。

そこで、経済を動かすための刺激、特に雇用を増加させる刺激、あるいはインフラ部門の雇用創出や建設部門の支出増を求める声が高まるだろうと思います。しかし、この案にはふたつのウィークポイントがあります。ひとつは赤字です。すでに述べましたように、これは深刻な問題で、1992年11月当初に考えられていたより、大きな問題ではないかと思っています。赤字が多額であることと、人々がこの赤字を懸念していることで、政府がとりあえず実行できる景気刺激策は妨げられたり、その内容を制限されたりすることとなるでしょう。

そして、クリントンの短期経済刺激策の足枷となる可能性のあるもうひとつのウィークポイントが存在します。クリントン氏は当然理解しているで

しょうが、彼が偉大な大統領になるためには、そして彼の考えをしっかりと米国に根付かせるには、1996年に再選されなければなりません。ですが過去の大統領選挙を見てみると、大統領の任期の最後の1年か2年に景気の落ち込みがあると、次に再選されることはなかったのです。そこで、クリントンの立場からすると、1993年あるいは1994年に好景気をもたらすよりも、1995年と1996年の好景気のほうがずっと重要性が高くなります。ですから、1993年は景気を必要以上に刺激してしまわないように非常に慎重にことを進めるでしょう。1995年か1996年に景気が落ち込んでしまうのを心配しているからです。それで、クリントンは現時点では景気回復を大きく後押ししたくないのです。

ですから、2月17日の大統領のスピーチでは、インフラ関連計画として200億ドル程度の小型の刺激策が提唱されると予想されます。これは、経済をほんの少し押し上げるためで、本格的なものではありません。ご存じだと思いますが、200億ドルの支出増というのは経済全体と比べると非常に小さな数字です。200億ドルを投下してもしなくても、その違いはほとんど見分けがつかない、それほど小さな数字です。ですから、さほどの効果は上がらないでしょう。しかし、これでクリントンは確かに何かを行ったと主張することができます。で、1995年に景気が回復したら「1993年にやったことの効果が出たのだ」と言えるのです。

これに対して、生産性と競争力を高めるための長期のインフラ投資について、クリントン政権に何を期待するかを見極めるのは非常に難しいことだと思います。クリントンのブレーンには、ライシュやゴア副大統領のように、新しいインフラや高速鉄道、高速通信などにこの種の投資を行うことが、経済を長期的に刺激し、生産性を高めるのに極めて重要であると確信し、主張しているグループがあります。彼らは、自分たちが正しいと考えていることを達成するために、この領域で非常に強いイニシアチブを発揮したいと考えていると思います。

残念ながら、国の赤字は実際にはあまりに多額で、この赤字やほかの克服せねばならない数々の問題を抱えながら大規模なインフラ計画をどう提唱していったらいいのか、現時点では彼らにもわからない状況です。今、このように多額の赤字を抱えた状態で、この新しいインフラ政策を、実際にどうやって実施できるかについての政府内の議論は非常に緊迫したものになるだろうと思います。私は、今後の計画のためのメカニズムのようなものを彼らが

作り上げるだろうと予測しています。プログラムにいくら支出する、といった点については公約をせずに、今後この領域で進めて行く政策のためのメカニズムと計画を作るのです。

これは、クリントン政権にとってたいへん難しい決定になるでしょうし、アメリカの競争力の本質を変化させるのにこれだけで本当に十分なのかについては現在でも議論されていますし、将来もいろいろな意見が出てくるでしょう。しかし結局は、実際に行われるのは非常に控え目な政策になるでしょう。その最大の理由は赤字で、第二の理由は、このインフラ計画はアメリカの競争力を高めるためには重要かも知れないが、1996年に再選されるためには重要ではない、ということが心の中にあることです。

1996年の再選を果たすためにすべきことは3つあります。これらは必ず実行されねばなりません。インフラ整備は実行しなくてもよいものです。まず第一に、1996年には経済が強力なものになっていなければならない。ですから、1995年と1996年には経済が急速に前進しているように、彼らはあらゆる努力をするでしょう。第二に赤字削減に真剣に取り組まねばならない。クリントンは4年間で赤字額を2分の1に削減すると約束してしまったのです。2分の1だろうが、3分の1だろうが、あるいは8分の1であろうが、アメリカの国民は大して気にはしないでしょうが、国民は、その方向に向けて実際に何らかの努力がなされていることを目撃したいのです。ですから、赤字削減のための、私から見れば形式的な努力がいろいろと行われるでしょう。最近発表された、ホワイトハウススタッフの25%削減などです。ホワイトハウスのスタッフを25%削減しても、3,000億ドルの赤字がほとんど解消されないことは明らかです。私の友人の何人かが失業するかもしれませんが、それが赤字に与える影響はごくわずかです。しかしこれは、赤字削減に向けて真摯な努力を行っていることを示す、象徴的なものなのです。クリントンがこの4年間で示さなければならない三番目は、米国の医療保険制度改革に向けて本格的に努力することです。多くの方がご存じだと思いますが、クリントンは、米国内で最も信頼できる、最良の同僚はヒラリー・クリントンであると考えています。1996年までに医療保険制度を必ず改革させるという任務をヒラリーに与えたのは、この理由からです。クリントン夫人はアーカンソーのリトルロックではたいへんな実力者で影響力も大きいですが、ワシントンDCで同様の影響力を維持するのは無理だろうと、多くの人々が考えています。しかし、ビル・クリントンを含めてヒラリー・クリントンを知る人々

は、このパワフルな婦人、ミセス・クリントンの実力を彼らが過小評価していると思っているのではないのでしょうか。彼女が育ったのはシカゴであってアーカンソーではありません。にもかかわらず、アーカンソー州リトルロックに大きな影響力を及ぼしました。アーカンソーに移ってから数年の内に、彼女は非常に影響力の大きい人物となり、全米でも有力な弁護士になりました。ですから、ヒラリー・クリントンは医療保険制度の改革をうまく成し遂げるだろうと期待されているのです。

(担当 三吉)

### Ⅲ. ニューヨーク事務所から

今月のニューヨーク情報は「1993年第1四半期の新設住宅着工件数」「全米主要都市のオフィス・コスト比較」と「米国建設市場見通し」の紹介である。

#### —— 1993年第1四半期の新設住宅着工件数 ——

商務省が発表した本年3月における米国の新設住宅（単世帯用住宅及び複合世帯用住宅）の着工件数は、季節調整年率で1,134千件となり、前月の1,189千件に比較して4.6%の減少となった。

これは、今年に入り記録的な大雪等の異常気象が続いたことによるものであるが、特に3月12日夜から14日にかけてカナダ国境から南部まで米国本土東部全域を中心に襲った今世紀最悪とされるブリザード（暴風を伴った激しい雪）の影響は、被害の少なかった西部地方を除いて、各地方に大きな打撃を与えた。

多くのアナリストは、当初3月の新設住宅の着工件数を、前月比で1～2%の減少と予測していたものの、ブリザードの影響とともに経済の回復速度がスローとなり、先行き不透明な部分が多いとして消費者マインドの静観姿勢が強く、予想以上の落ち込みとなったものと分析している。

内訳をみると、単世帯用の新設住宅の着工件数は、季節調整年率で993千件と前月比4.5%の減少となっている。また、複合世帯用住宅は、2から4ユニットクラスで29.6%の大幅な増加となっているものの、5またはそれ以上のユニットクラスでは13.1%の減少となっている。

地域的にみると、異常気象の影響が少なかった西部地方は唯一17.9%の大幅な増加（ここ2年間でもっとも大きな伸び）となっている。しかしながら、北東部はブリザードの影響で26.8%の記録的な落ち込みとなり、また中西部と南部も各々13.9%、5.0%の減少となった。

また、93年第1四半期の累計（1月～3月）をみると、やはり前年末からの悪天候の影響が大きく、92年末比で7.3%の減少となっている。

同時に発表された3月の新設住宅の建築許可件数は、季節調整年率で

1,038 千件となり、前月の 1,138千件に比較して 8.8%の減少となった。これは、この3か年で最も大幅な減少となっている。

ここ20年来最も低率となっている住宅抵当貸付金利の影響から、住宅一次取得者の堅調な需要は続いており、また春の陽気とともに新設住宅着工件数並びに建築許可件数は再び上昇基調に転じるであろうとの楽観的な見方もある一方で、数カ月続いている建築許可件数の減少が今後の新設住宅着工件数の上昇を妨げる可能性もあり今後の推移に注目したい。

#### —— 全米主要都市のオフィス・コスト比較 ——

The Institute of Management & Administration, Inc.は、このほど全米主要25都市のオフィス・コストの比較調査をし、その結果を発表した（表参照）。

これによると、各都市とも2年前に比較して概ね4%から6%の間でコストが上昇していることがわかる。

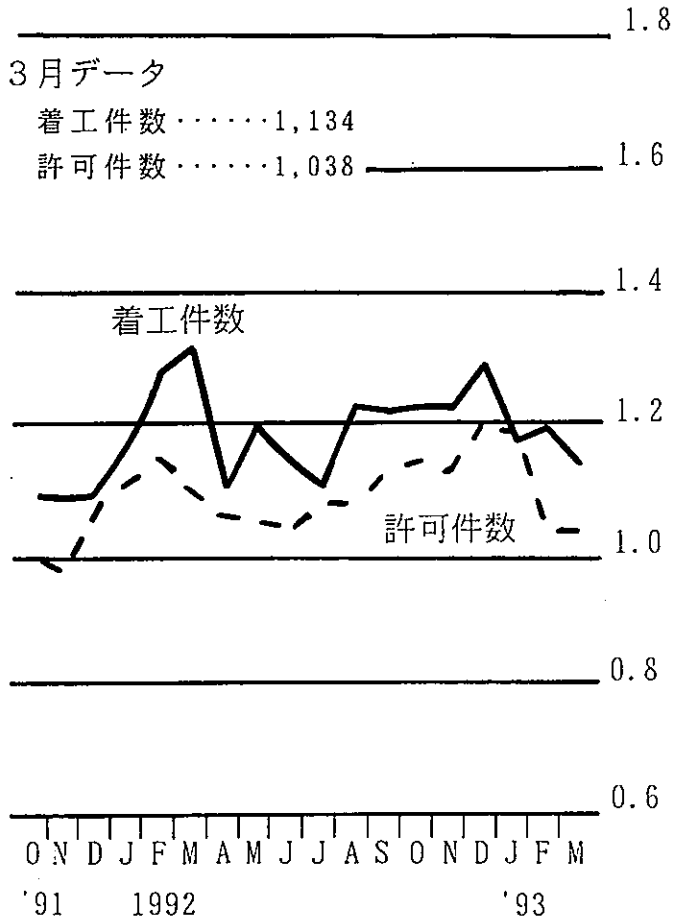
ちなみに全米主要都市の中では、特にニューヨークの指数 218は突出している。

なお、この指数はアトランタにおける1982年6月実績を 100として算出しており、算定ベースには、レント、設備費、スタッフ賃金（役員報酬除く）、保険、そして通信費等となっている。

（担当 細越）



新設住宅着工、建築申請許可件数



(注) 単位：百万戸 (季節調整年率)

Source : Commerce Department

建設企業のオフィス・コスト調査

都 市	1993当初 (A) (最近調査時)	1992	1991 (B)	(A)/(B)
Atlanta, GA	153.5	149.0	145.7	5.4%
Baltimore, MD	146.3	141.2	137.4	6.5
Boston, MA	174.1	167.8	165.0	5.5
Buffalo, NY	149.5	143.7	140.1	6.7
Chicago, IL	160.9	156.1	151.8	6.0
Cincinnati, OH	143.5	138.2	134.9	6.4
Cleveland OH	139.2	137.9	133.5	4.3
Dallas-Ft. Worth, TX	141.2	137.6	134.3	5.2
Denver, CO	155.6	150.4	146.2	6.4
Detroit, MI	140.7	137.6	134.6	4.5
Houston, TX	146.5	143.0	138.9	5.5
Kansas City, MO-KS	138.1	132.9	129.7	6.4
Los Angeles, CA	170.6	165.0	160.1	6.6
Miami, FL	145.2	140.9	138.6	4.8
Milwaukee, WI	135.2	130.2	127.1	6.4
Minneapolis-St. Paul, MN	144.5	139.1	135.8	6.4
New York, NY	218.0	209.9	203.8	7.0
Philadelphia, PA	156.2	152.9	148.7	5.1
Pittsburgh, PA	140.5	137.0	132.9	5.8
Portland, OR	153.4	146.8	142.4	7.7
St. Louis, MO	139.4	135.9	134.4	3.7
San Diego, CA	150.0	145.0	140.9	6.5
San Francisco, CA	161.8	156.4	152.4	6.1
Seattle, WA	143.9	139.1	135.3	6.4
Washington, DC	183.8	177.7	173.0	6.3

資料：CONTRACTOR'S BUSINESS MANAGEMENT REPORT

FMI (Financial Management Industry) 最新号 (4月号) に掲載の米国建設市場見通し (要約) を紹介する。

今年の建設産業の見通しを楽観的に見ている幾つかの理由がある。金利が低いこと、住宅市場が改善されてきたこと、そして経済が拡大局面に向かっていることである。

もちろんこれには否定的な見方もある。それは連邦財政赤字拡大、リセッション、不安定な海外市場、そして商業不動産市場での高い空室率などをその理由としている。

93年の米国建設市場の見通しに関する重要な質問の1つは、回復しつつある景気が全米の建設支出に重大な影響を及ぼすかどうかということである。この質問の回答は今年中に出されるであろう。

93年に業績の伸びが期待されるのは、一戸建住宅、病院、養護施設、学校、インフラストラクチャーなどの需要が大きくて在庫が少ない建設分野である。これに対して業績悪化が見込まれるものは、多世帯住宅、オフィス、商業用店舗、ホテルなど高い空室率と需要が小さい分野である。

#### (住宅建設)

一戸建住宅建設は、91年年初に底入れした後、市場は回復してきており、92年は前年比22%増加した。低い住宅金利と景気の回復が主な要因といえる。新規住宅販売は、この秋から安定した伸びを示している。建設業者販売期待値が改善され、販売用住宅在庫が約5ヶ月分と安定している。人口統計学的には小ベビーブームの時期を迎えており、多くのファミリーがアパートなどの多世帯住宅から一戸建住宅への住み替えを促す要因となっていることから、一戸建住宅建設の伸びが期待される。雇用者数の伸びでは、92年は約20万人の雇用増しかもたらさなかったことから、この分野では数少ないマイナス要因の1つとなっている。93年は2百万人の雇用が増加し、一戸建住宅建設は10~12%の増加が見込まれる。

一方、93年の多世帯住宅建設は横這い傾向が続く。この市場では、92年の建設支出額が45年以降で最も低いレベルに達した後、目につく改善の兆しは見られない。この市場のファンダメンタルズが弱いことが原因といえる。

すなわち、空室率は全国ベースで10%を超えている。インフレ調整後のレントは下降している。若い成人層は減少している。出生数がベビーブームの時の水準に達している。ファミリーがアパートなどの多世帯住宅から一戸建住宅への住み替えを進めていることなどが要因といえる。さらには多世帯住宅の建設資金調達が厳しいことも見逃してはならない要因といえる（図-1）。

#### （非住宅建設）

非住宅建設は、多くの地域で今なおオーバービルドの状況下にある。93年から94年にかけての経済成長により、空きスペースが吸収されるなど空室率は幾分改善されるであろう。しかし、一度吸収されると、実質レントの値上がりが始まり、デベロッパーによる新規プロジェクト計画意欲をも促して、結局はオーバービルドを招くことから、この市場での建設増加は95年までは見込まれないであろう。

93年のオフィス建設は、5年連続して下降するであろう。92年のオフィス建設は前年比25%下落し、金額にして150億ドルレベルにまで低下した。空室率は依然として全国ベースで約18%にある。

ホテルとモーテル建設は、91年に30%減少、92年はさらに50%も減少した。この2年間で金額にして87億ドルから28億ドルにまで下落したことになる。平均稼働率は65%にあり、多くのチェーンホテルでは資金繰りに陥っている。93年はさらに状況の悪化が見込まれる。

商業用店舗建設は、同様にこの2年間で100億ドルも減少している。この市場の改善は低金利、リテールセールの好転、そして景気回復にかかっている。93年は横這い、94年までは改善の兆しが出る。

工場建設は、92年には約10%減少した。93年は景気拡大により建設投資が増えることが見込まれる。経済成長率はGDPで2~3%増を予測している経済学者が多い。そこで企業は設備投資額を増やすチャンスである。しかし、その利用率は僅かに78%にしか過ぎないので、ビルディングの増加は急速に成長している産業にしか当てはまらない（図-2）。

#### （ハイウェイ／インフラストラクチャー）

クリントン大統領が国のインフラの改善を最重要課題として取り上げていることから、ハイウェイ、橋梁建設支出額は向こう5年間に急増することが

見込まれる。特に、ハイウェイ建設は92年には8%増加、93年も同レベルの増加が続くものと見られる。

#### 公益事業 (Public Utilities)

金利低下によりキャピタル・プロジェクトへのファイナンスが容易になったために、この分野での建設支出が増加している。

92年の電力施設建設支出は12%増加、93年は10%増の支出が見込まれる。93年のガス施設への建設支出は横這い、通信施設への支出は少額になると見られる(図-3)。

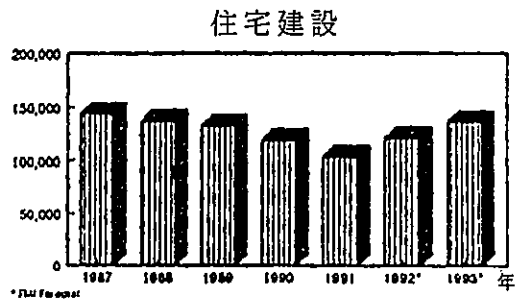
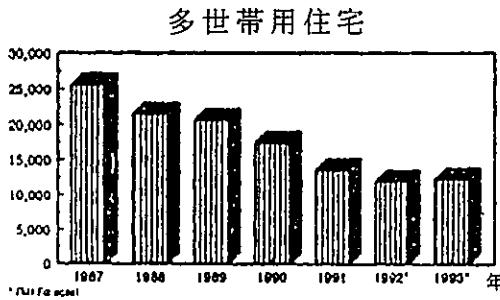
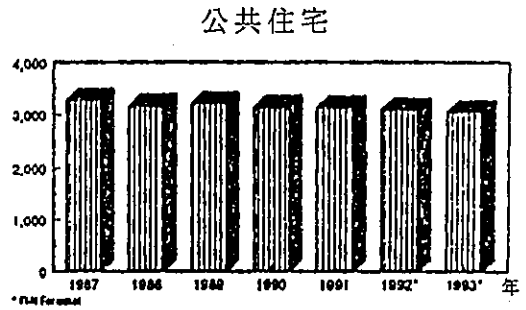
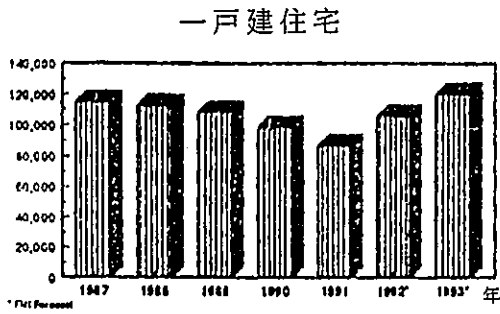
#### (公共建築)

学校建設の増加は、建設産業にとっては朗報である。出生率が毎年4百万人を超える小ベビーブームの時期にあたり、こうした子供達が入学する数年後に備えて学校施設の拡充が見込まれる。

病院・養護施設建設は、92年の成長市場の1つである。92年は約10%増加したが、こうしたサービスへの需要は人口の高齢化とともにますます高まることから、将来にわたり増加するであろう(図-4)。

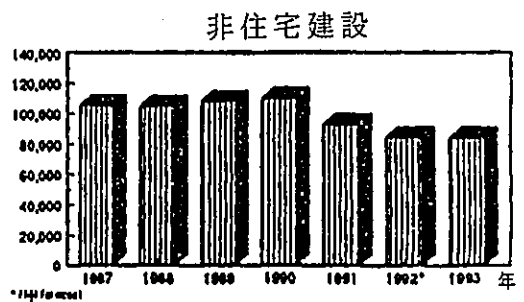
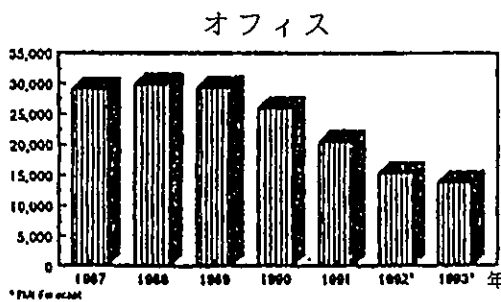
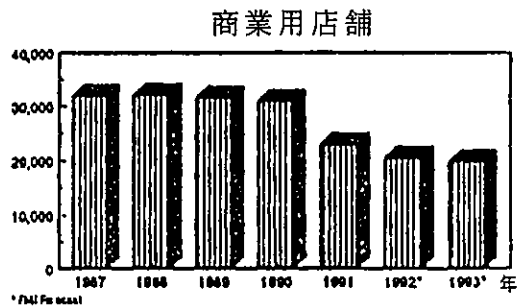
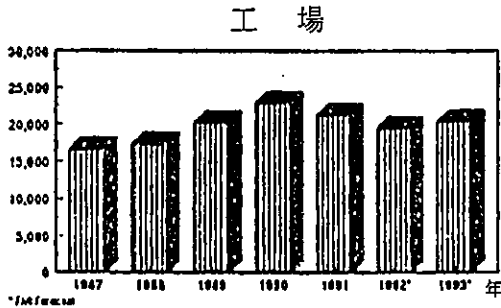
(担当 久保田)

(図-1) 住宅建設



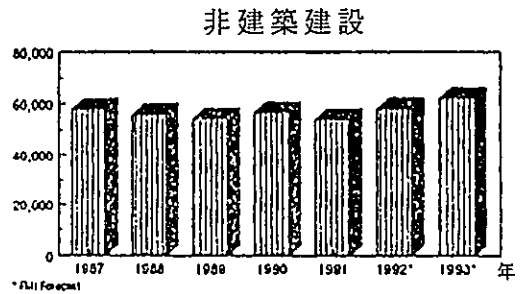
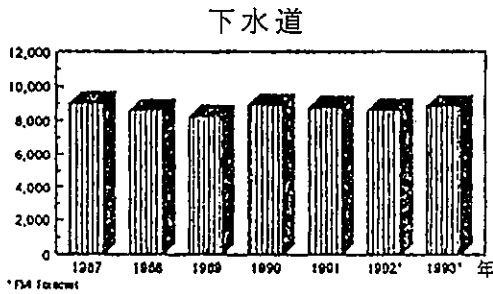
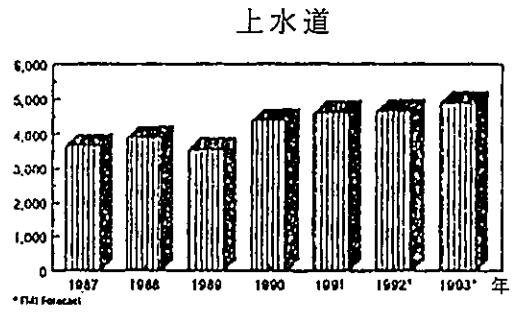
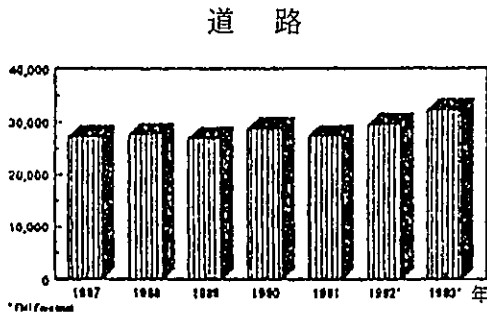
(1987年価格：百万ドル)

(図-2) 非住宅建設



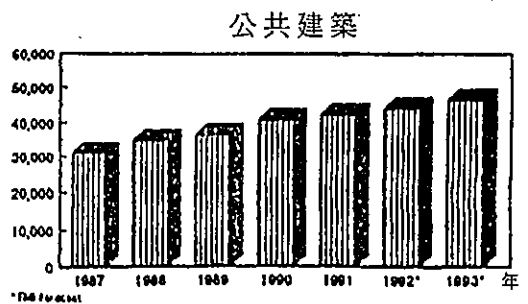
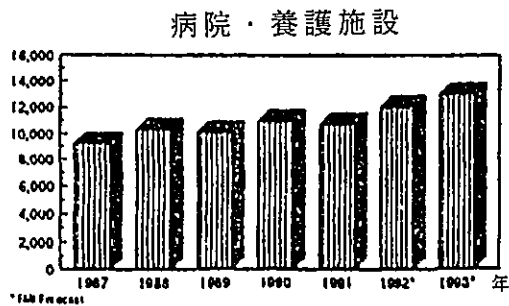
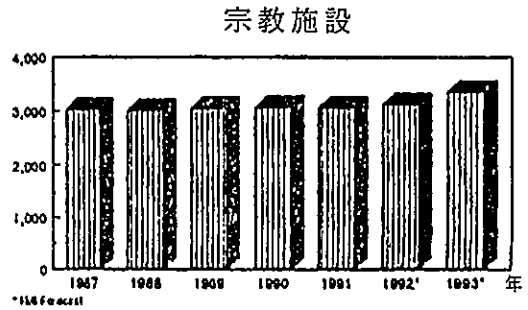
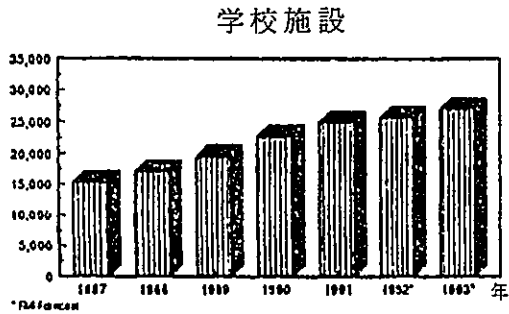
(1987年価格：百万ドル)

(図-3) 非建築建設



(1987年価格：百万ドル)

(図-4) 公共建築



(1987年価格：百万ドル)