

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. 101

'97 7

CONTENTS

I. 96年米国建設業者トップ 400社ランキング	1
II. ライフサイクルと今後の住宅需要に 関する調査研究 (その3 最終回)	5
III. 大統領経済報告における社会資本関連記述について	14
IV. 米国事務所から —ハイウェイ・トラスト・ファンドについて—	18



RICE

財団法人 建設経済研究所

〒105 東京都港区虎ノ門四丁目3番9号

住友新虎ノ門ビル7F

TEL 03-3433-5011

FAX 03-3433-5239

保存用

I. 96年 米国建設業者トップ400社ランキング

建設業界誌「ENR」（1997年5月26日号）に、恒例の米国建設業者トップ400社ランキングが発表となった。その概略を紹介するとともに、日米の建設業界大手の受注構造を比較するために、日建連受注統計との統合比較を行った。

1. 米国建設業の96年概観

米国建設業の好況は95年がピークになるだろうという業界の予測に反し、96年も好況は持続し、さらには、97年末まで好況が続くという観測も出てきている。

ENR誌（97年5月26日号）発表のデータによれば、96年米国建設業者トップ400社の売上総額は1,333億5千万ドル（円換算14兆5,071億円 ※96年平均レート\$1=108.79）で、95年の1,216億ドルを9.6%上回った。また96年を94年の1,097億ドルと比較すると、プラス21.5%となっている。

図表1 売上高及び新規受注額（上段：金額／下段：対前年度比）
（金額は億ドル）

	米国国内工事	海外工事	合計
売上高	1,906	238	1,333
	+7.7%	+19.5%	+9.6%
新規受注額	1,232	333	1,564
	+10.0%	+8.1%	+9.6%

2. 部門別売上高

部門別の売上高は、一般建築部門（商業ビル、オフィス、ホテル、政府施設、病院等）は前年比15.6%増の547億ドルと、建設市場の牽引役となっている。ついで、石油産業関連（精製プラント、パイプライン等）が前年比4.2%増、また、前年3番目のシェアを占めていた工業化学プラント建設（高炉、薬品プラント、化学プラント等）は、前年シェア4番目の交通運輸に僅差でシェアを抜かれる結果となっている。製造業は、95年に前年（94年）比で36.1%増を記録しているが、96年も前年比17.9%増の104億ドルと、引き続き好調である。唯一例外的に不調な部門は、電力関連であり、海外発電所建設は前年比61.4%増の23億6千万ドルを記録したものの、国内発電所建設は31.6%減の38億8千万ドルと急落している。

図表 2 部門別売上高 (金額は 10 万ドル)

分野種別	売上高	構成比(%)
一般建築部門	546,923	41.0
製造業工場	104,362	7.8
工業化学プラント関連	144,813	10.9
石油産業関連	191,504	14.4
ダム・給排水関連	20,886	1.6
ゴミ処理場・水処理関連	33,548	2.5
交通運輸	145,329	10.9
化学廃棄物・核廃棄物処理	54,742	4.1
電力関連	62,432	4.7
その他	28,947	2.2

3. トップ 10 企業

売上高、新規受注額の第 1 位は、前年同様フルーア・ダニエル社である。同社の業績見込については、受注獲得経費が多大であることや、高収益案件への特化を表明したことなどから、投資家の間で悲観評価もあったが、予想に反し、売上高、新規受注額だけでなく、今期受注残も 160 億ドルと膨大であり、他社の追随を許していない。

図表 3 1996 年売上高トップ 10 企業 (金額は 10 万ドル)

順位(前年)	企業名	受注額
1 (1)	フルーア・ダニエル	90,090
2 (2)	ベクテル	74,980
3 (3)	ジェイコブス・エンジニアリング	39,230
4 (5)	センテックス	35,579
5 (6)	ブラウン・アンド・ルート	35,521
6 (7)	ターナー	27,603
7 (10)	フォスター・フィーラー	26,751
8 (8)	レイセオン・エンジニアーズ	26,510
9 (9)	キウイット	22,549
10 (12)	マクダーモット・インターナショナル	19,286

図表4 1996年新規受注額トップ10企業（金額は10万ドル）

順位	企業名	受注額
1	フルーア・ダニエル	116,750
2	ベクテル	93,340
3	ジェイコブス・エンジニアリング	62,500
4	フォスター・フィーラー	54,781
5	M. W. ケロッグ	43,170
6	ブラック・アンド・ベッチ	41,000
7	レイセオン・エンジニアーズ	37,510
8	ブラウン・アンド・ルート	36,842
9	センテックス	34,246
10	ターナー	34,000

4. ENR400社と日建連63社との比較

ENR400社ランキングと、日本の建設大手63社を対象とする日建連受注統計とを比較してみると、ENR400社の受注総額17兆0,148億円に対し、日建連63社の受注総額は20兆7,671億円（96年度）であり、日建連63社の総額が大きくなっている。

受注に占める海外工事の割合は、ENR400社の21.2%に対し、日建連63社では約3分の1の6.5%しかなく、米国の建設会社にとって海外工事が大きな戦略要素であるのに対し、日本の建設会社にとっては、仕事の中心はあくまで国内にあることがわかる。

図表5 1996年受注額の比較

（上段：金額／下段：総額に占めるシェア）

	受注総額		
		うち国内分	うち海外分
ENR400社	1,564億ドル (17兆0,148億円)	1,232億ドル (13兆4,029億円)	333億ドル (3兆6,227億円)
	100.0%	78.8%	21.2%
日建連63社	20兆7,671億円	19兆4,275億円	1兆3,396億円
	100.0%	93.5%	6.5%

（注）ドルの円換算額は、1996年平均レート\$1=108.79円で単純円換算したもの

96年受注額を対95年伸び率で見ると、ENR400社では、米国の好況に牽引されて、受注総額の伸び率9.6%に対し、国内受注分の伸び率は10.0%と若干高くなっている。一方、日建連63社では、96年には海外受注が非常に好調で、伸び率で35.9%と大きな伸びを示している。

図表 6 96年受注額の対95年伸び率の比較

	受注総額	
	うち国内分	うち海外分
ENR400社	+9.6%	+8.1%
日建連63社	+2.5%	+35.9%

(担当 田中)

Ⅱ. ライフサイクルと今後の住宅需要に関する調査研究 (その3 最終回)

本「研究所だより」にて、3回にわたって我が国における将来的なライフサイクルの変化が住宅需要に与える影響についての調査研究を紹介してきたが、今月号はその最終回として「都市における居住問題」をとりあげる。

5月号(第1部「ライフサイクルと住宅需要」)では世帯構造の変化、家族における個人化・多様化、社会経済上の変化について分析し、世帯別の住宅需要の動向を明らかにしてみた。また6月号では、家計に占める住宅関係費(住宅費に住宅ローン返済(土地家屋借金返済)を加算した額)の比重の高さに鑑み、各ライフステージにおける住宅関係費の負担度合いについて分析してみた。

以上で検討してきた家族のライフサイクルに変化を与える要因は、都市居住において顕在化の度合いが大きいと考えられる。例えば、都市における高齢者比率の増大は極めて大きいことが予想され、家族構成員の個人化・多様化の度合いも都市において顕著であることは疑う余地がない。また、住宅関係費が家計に与える負担も都市居住において重いことがわかった。

以下では、都市における住宅問題に焦点を絞り、都市居住に特徴的な問題として、「居住者の要求に応えられない都市住宅の問題」と「バブル前後の地価動向が引き起こした問題」について検討してみることにする。

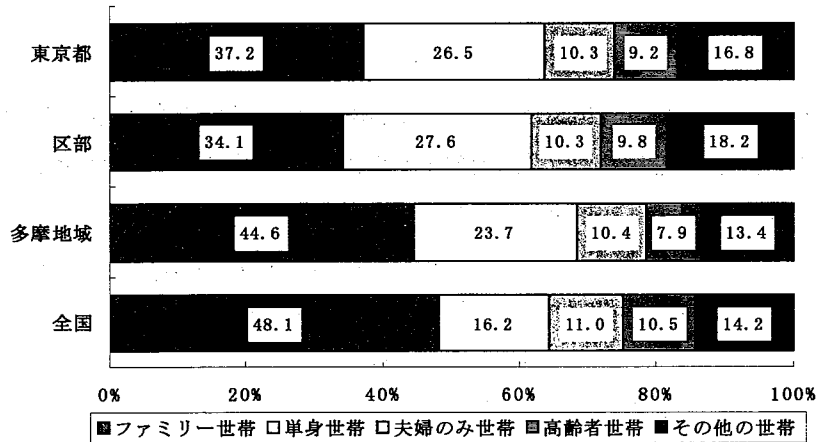
第3部 都市における居住問題

1. 居住者の要求に応えられない都市の住宅

(1) 単身世帯・夫婦のみ世帯の個性的・多様な指向

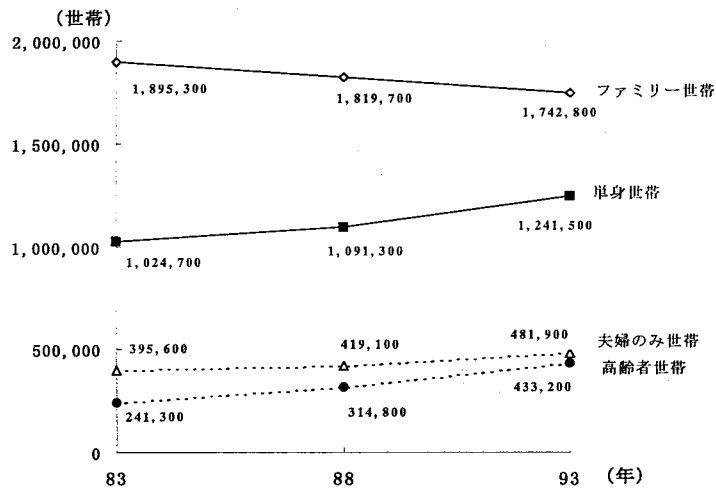
東京における世帯別の居住状況を見ると、単身世帯の占める割合が高く、ファミリー世帯の占める割合が低い(図表3-1)。また、区部においては東京全体よりこの傾向が顕著である。最近の推移を見てもファミリー世帯の減少が目立ち、反面、単身世帯・夫婦のみ世帯・高齢者世帯の増加が顕著である(図表3-2)。

図表 3-1 世帯タイプ別構成比



資料) 総務庁統計局「平成5年住宅統計調査」(1993年)

図表 3-2 世帯タイプ別に見た世帯数の推移(東京都)



資料) 総務庁統計局「平成5年住宅統計調査」(1993年)

特に若年単身者にとっては、大都市には知識を吸収し、技術を高めるための施設や機会が豊富にあることから、都市に居住することは彼らの欲求に応える大きなメリットがある。さらに、近年の若年世代において、自分の能力にあった個性的職業に従事する傾向が強まっており、就労面からも、個性的な企業が集中する都市への居住を促進させていることが考えられる。今後の単身者・夫婦のみ世帯の都市居住の動向も、

最近の傾向の延長線上で、単身世帯・夫婦のみ世帯の増加がすることが予想される。

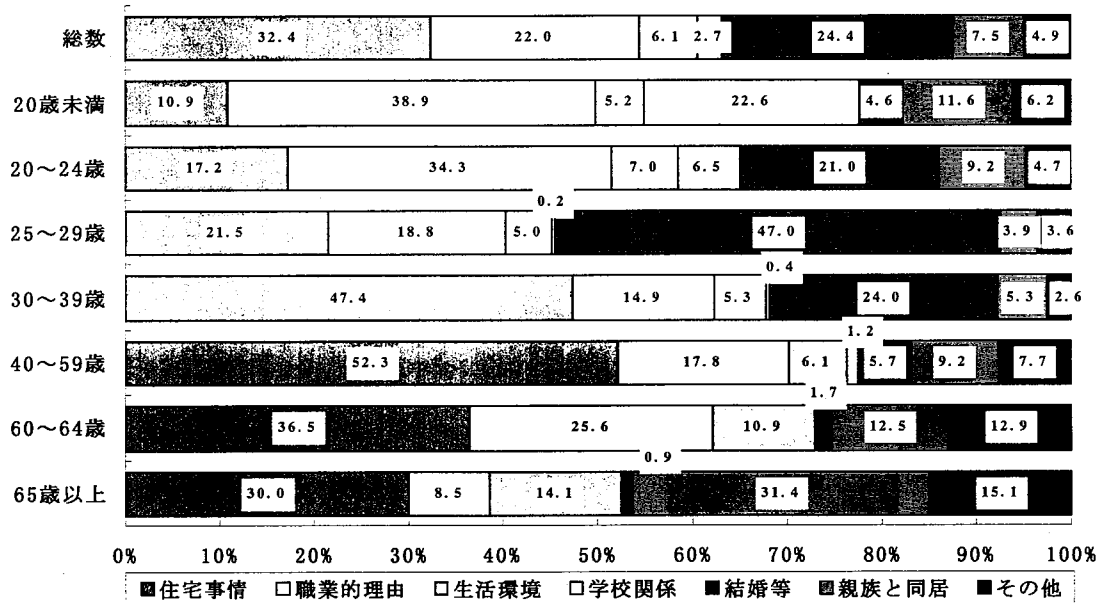
また、単身者や子供のいない夫婦は、比較的に場所的・時間的な活動範囲が広く、指向するライフスタイルも個性的かつ多様なものであることから、今後とも多様な形態の住宅の供給が必要となろう。

(2) ファミリー世帯に厳しい都市居住

1) ゆとりをもって生活できない居住水準

最近の都市居住の状況では、ファミリー世帯の減少傾向が顕著である。その理由の第一は都市の住宅事情である。東京から周辺3県への転出理由を見ると、ファミリー世帯と考えられる30～59歳で住宅事情による転出が50%前後を占める(図表3-3)。

図表3-3 東京から周辺3県への世帯主の年齢階級別転出理由(91月1月-12月)



資料) 東京都総務局「東京都の人口移動の実態」(1993年)

東京においては、価格の低下により分譲マンションを取得しやすくなってきたとはいえ、ファミリー世帯がゆとりをもって住める住宅を取得するには依然として厳しい状況にある。

例えば、東京都の平均年収の5倍を持家取得可能限度額と仮定すると、95年では

3,895万円となる（東京都生計分析調査）。この金額によって購入できる範囲の、都市居住型誘導居住水準で95年に供給された分譲マンション（全国マンション市場動向）を見てみると、新宿区では1.5人、町田市で2.2人、江戸川区で2.4人、八王子市で2.6人となっており、子供1人を含めた3人ファミリーでもゆとりをもって生活できない状況にある。

2) ファミリー世帯における「個」の重視

現在、ファミリー世帯における世帯主の家長的存在は薄らぎ、家族だんらんを楽しんだりする機会が少なくなっている。原因としては、家族構成員の帰属コミュニティが複雑化してきたため、家族の結びつきが相対的に希薄となってきたという精神的な理由があげられる。しかし、持家取得により通勤時間が長期化することや、住宅ローン返済のため夫婦共働きすることなどの物理的な理由によるところも大きいと考えられる。

今後の日本の産業は、今まで以上に高度な生産力が要求されてくる。商品寿命、商品開発サイクルは短くなり、企業の企画・開発部門では新商品発表を前にした集中的な仕事が要求されてくる。小売業や運輸業も営業時間が延長される。これらに人々の生活に対応してサービス産業の営業時間も延長される。このようなことから就労時間は不規則化し労働力の流動化がすすむであろう（24時間都市化）。

以上のことから、ファミリー世帯の構成員の「個」が重視されてくることとなり、リビング、ダイニングキッチンなどの共用空間の以外に、構成員ごとの個別の住宅空間が必要となってくる。ファミリー世帯の住宅に求める広さの要求は今後とも拡大していくことが考えられる。

3) 都市居住からの離脱傾向

都市居住によって欲求が満たされない反動として、最近、Uターン、Jターン、Iターンなどの都市居住にこだわらない居住基盤選択の多様化が目立ち始めていることも確かである。

まず、①地方の拠点づくりが着実に進んでおり、地方都市に新しい魅力が生まれ始めていること、②東京を離れても収入を得る方法が広がったこと、③自然環境・環境保全に関心のある人々が増えたこと、などが考えられる。

そのため、都市における住居とは別に地方に別荘を保有する人や、あるいは都市の住居は賃貸ですませ、生活の本拠は都市近郊あるいは地方に求める人が増加することが考えられる。

(3) 都市における高齢者人口の増大

日本における高齢者人口は今後急速に増大する。人口移動を考慮しない封鎖人口を前提とすると、地方の高齢者人口比率が大都市を上回っている現在の状況は、そのままスライドされることとなる。しかし高齢者人口の「絶対数」は明らかに大都市の方が多く、高齢者問題の顕在化が大都市において激しくなることは確実である。

生産年齢人口が減少していく今後の日本経済の下においては、労働力確保のため高齢者の働く機会が増大していくことが考えられる。また、年金財源を支える生産年齢人口が減少することによる年金財政の破綻を回避する選択としては、年金支給年限を引き上げるか、年金保険料を引き上げることとなろう。従って、高齢者に働いてもらうことの必要性は、労働供給面からも財政政策面からも高まってくると考えられる。

ただ、現在のところ高齢者の参入が可能な業種は、技術・専門業（法務従事、公認会計士など）、管理・サービス業に集中しており、どちらも大都市型の職業である。今後、参入業種は拡大していくと思われるが、やはり高齢者が労働を続けていくには都市居住の選択度合いが高いと思われる。さらに、介護を必要とする高齢者が増加すれば、親世帯と同居あるいは隣居する子供世帯の増加も考えられる。

2. バブル前後の住宅問題

バブル崩壊が生活者に与えた影響は様々であるが、住生活との関係で見ると、最も大きな問題は、ライフサイクルに合わせた居住形態の変化（ライフサイクルに応じた住み替え・買い換え）が阻害されてしまったことであろう。その他にも、バブル崩壊後の社会経済情勢は、各世代ごとに特徴的な物理的・精神的な変化をもたらしている。

(1) 単身世帯・夫婦のみ世帯一住宅購入意識の変化

日本人の持家指向は圧倒的に強く、現在賃貸住宅に住む人も、ある時期までには持家を取得しようという意欲を持っている。

最近の住宅価格の低下に伴い、単身世帯、夫婦のみ世帯の持家取得は促進されている。しかし、彼らの取得する物件は、現在の生活に即した小規模なマンションが多く、将来的に地価上昇が見込めない状況下では、今後の居住水準の向上を目的とした住み替え、買い換えがスムーズに行われるかどうかは疑問である。

その一方で、バブル崩壊以前の土地神話が横行していた時代では、住宅を保有することは即ち価値の上昇が見込める資産を購入することであったから、多少無理をしても早い時期に住宅ローンにより住宅を購入することに意味があった。しかし、バブル

崩壊後、土地に対する不信感が強まり今後の地価上昇を見込めなくなると、早い時期に住宅を取得することの必要性は薄らいできている。これは逆に見れば、住宅取得予備軍である単身世帯・夫婦のみ世帯が賃貸居住に居住する期間が長くなることを意味している。

以上のような2つの異なった住宅購入意識の傾向が今後も続くとすれば、一方で将来の居住水準向上をも見越した相応な規模の住宅を低価格で供給するとともに、他方で良質な賃貸住宅を供給していくことが必要となろう。

(2) ファミリー世帯—住み替え・買い換えの阻害

バブル期に住宅ローンによる住宅購入をしたファミリー世帯は、債務を完済するまで住み替え・買い換えが不可能な状況にある。現在の好調な住宅需要を支えている一次取得者層のファミリー世帯にしても、現在のような地価の低迷が今後も続くとすれば、将来に住み替え・買い換えをしようとする時には、ある程度の自己資金の準備が必要となる。

ファミリー世帯は、子供の成長に伴って居住空間の拡大を行ったり、生活水準の向上に伴って住宅設備等の水準向上を図っていくのが自然であるはずだが、このような人たちが、現在のところバブル崩壊による壁に直面したままの状態にあるのである。

このような状況を改善するためには、税制面、および金融面の抜本的な改革による対処が必要となろう。

(3) 高齢者世帯—高齢者用住宅設備の導入が困難

社会の高齢化が進展する中で、2010年においては、身体機能の低下に配慮すべき高齢者を含む世帯は、約500万世帯にのぼると推計されている。また、例えば住宅事情に関わる事故発生の状況を見た場合、事故による死者数のうち65歳以上の高齢者の割合は約8割を占めていること等からもわかるように、現状では多くの住宅は、高齢者にとっては十分に安全で快適な生活空間とは言い切れない。高齢者を含む全ての人々が安全かつ円滑に自立した日常生活を送ることができるように、敷居等の段差の解消、浴室・便所・階段等への手すりの設置等の住宅のバリアフリー化を促進する必要がある。

しかし既存住宅の多くは、このような高齢者向け設備を導入することが難しい。買い換えによって設備の整った住宅に住み替えようとしても、不動産流通の低迷した状況では、自己不動産を売却して買い換え資金に充てることができない。従って、自己資金による建て替えの方法しかないことになる。

この点についても、税制面、金融面の対応が必要となろう。

3. 都市居住における問題解決の方策

ライフサイクルの多様化に対処するためには、多様な住要求に応える住宅供給の方策を考えて行かねばならない。以下では、多様な住宅を低価格で供給する観点から現在進行中の方策について紹介してみよう。

(1) 多様なタイプの住宅の供給

単身世帯、夫婦のみ世帯の個性的・多様の指向に応えられる住宅供給がなされなくなった場合、彼らは都市居住に見切りをつけ、郊外や地方へと流出していく可能性がある。また、ファミリー世帯にとって必要な規模や設備を充足する住宅の供給がなされなくなった場合も同様である。

しかし、多様な世代が同一地域内にバランスよく存在することのメリットは大きい。すなわち、多様な世代の人々が同一地域に住み続けることによって、コミュニティを活性化し、世代間の交流によって知識・文化の共有が図られる。また、災害時の対応がスムーズに行われるというような実利的なメリットもある。

従って、将来に向かって、都市における高齢者人口比率の増大を避け、世代構成のバランスのとれた都市居住を目指すとするならば、常に新しい世代の流入が確保できる下地を整えなくてはならない。基本的には、都市の地域ごとに、単身世帯、夫婦のみ世帯、ファミリー世帯、高齢者世帯などのライフステージに応じた、様々な形態の住宅を供給することが必要である。

また、都市居住においては住宅費負担の高さも大きな問題である。必要な時期に必要な住宅取得を可能としていくためには、住宅価格の低減化を図っていく手法を考えなければならぬ。

以下では、多様な住宅を低価格で供給する手法について具体例をあげてみる。

(2) 分譲住宅における多様な住宅供給

1) 都市空間の有効利用－容積率等の規制緩和

現在、建設省は、大都市の中心市街地における中高層共同住宅の供給促進を図る観点から、容積率の大幅緩和の実施を目指している。今後は、このような規制緩和を推進し、広く都市の上部空間の有効利用を促進していくことが必要である。

2) スケルトン方式（二段階供給方式）

これはマンションの居住部分（インフィル）のみを分譲し、共用部分等の骨格部分

(スケルトン)と敷地は事業者が引き続き所有するものである。居住者は、事業者に賃料等を支払うことになるが、自己の居住部分を所有して自由に使用することができる。居住部分は可變的に設計されているため、居住者の多様な住要求に応えることが可能となる。

(3) 定期借地権等を活用した住宅供給手法

1) 定期借地権

平成4年8月1日に施行された借地借家法により創設された定期借地権とは、あらかじめ定められた借地期間をもって返還することを前提とした借地権のことである。この借地方式は、借地ニーズの多様化に応えるものであり、住宅・宅地の供給システムとしても、土地所有・賃貸とならんで、3本目の柱となり得る新しい供給方式として期待がされている。

定期借地権による住宅供給のメリットは、土地所有者にとっては、一定期間後に土地が返還されるという安心感のもとに借地を行い、土地の有効活用とともに安定収入が得られることである。また、住宅取得者にとっては、戸建て住宅であっても土地が借地権のため、周辺の土地所有権分譲住宅の価格に比べて約5～6割程度の一時金価格で購入することができ、初期投資負担が軽減されることである。

このように、この借地方式の速やかな普及・定着が住宅供給促進の観点から重要な課題となっているといえるが、相続税対策上、定期借地権活用はほとんどメリットを生じさせることが難しく、土地の供給面から見た定期借地権事業の普及を滞らせる原因の一つとなっている。今後の定期借地権を活用した宅地・住宅供給の普及という観点から考えると、土地所有者に対するインセンティブを高めるための方策—具体的には、相続税における「定期借地権底地の評価控除割合の見直し」「保証金返還債務の債務控除割合の見直し」などが必要とされる。

2) 定期借地権付きマンションの共同開発

都市には、敷地が小規模であったり、前面道路が狭かったりして、住居が現在の建築規制の基準を充たしていないことから建て替えが不可能となっている小規模土地所有者が多数存在する。

しかし、これら小規模土地所有者でも、ディベロッパーと協力することでスケールメリットを生み出す土地の有効利用が可能となる。例えば、一定地域内の小規模土地所有者全員とディベロッパーが土地の権利調整を行った後、ディベロッパーと土地所有者とが定期借地権を設定してマンション等を建設し、それを定期借地権付きマンションとして分譲する。土地所有者は、自己借地権を設定し、保証金などの一時金を活用することで、自己居住用床・自己営業用床の確保が可能となる。

そして、このような大規模開発により、高容積、高水準のマンションを大量に供給することが可能となる。

3) つくば方式

定期借地権の一種である「建物譲渡特約付き借地権」（期間 30 年）に耐久性ある「スケルトン（構造体）住宅」、入居者が設計に参加する「コーポラティブ方式」を組み合わせたものである。当初 30 年間は建物を入居者が所有しているが、定期借地権であるため分譲マンションより費用負担は少ない。30 年後は地主が建物を買取り、賃貸マンションに替わる。建物の譲渡代金と家賃を相殺する「家賃相殺契約」により、入居者は低い家賃で老後まで安心して住み続けることができる。

ただし、この方式のメリットは居住期間内の住宅費負担が軽減できる点にあるが、居住者が長期間住み続けるため、将来的には全世帯が高齢者世帯になってしまうのが問題である。

(4) 優良な賃貸住宅の供給

現在の賃貸住宅の供給は、単身世帯あるいは夫婦のみ世帯向けの小規模なものが主流である。しかし、晩婚化や価値観の多様化によりグレードの高い都市居住を希望する単身世帯・夫婦のみ世帯も増えてくる。また、ファミリー世帯においても賃貸住宅居住期間が長くなることが予想される。従って、賃貸住宅においても中堅所得ファミリー層までをも補足した多様な住宅供給が求められてくる。

以上

(担当：古内)

Ⅲ. 大統領経済報告における社会資本関連記述について

大統領経済報告 (Economic Report of the President) は、大統領経済諮問委員会が 1946 年雇用法 (1978 年完全雇用および均衡ある発展に関する法律による改正) に基づき大統領に提出する年次報告を、毎年 2 月に大統領が議会に送付するもので、いわば米国の経済白書といえるものである。

なお、大統領経済諮問委員会については、1996 年版中に簡単にその 50 年間の歴史が記述されているので、以下に参考として付す。

(参考) 経済諮問委員会の 50 年 (1996 年度版より)

経済諮問委員会は今年、創立 50 周年を迎えた。経済諮問委員会は、議会により 1946 年雇用法において設置された。それ以来、ハリー・トルーマンを初めとする歴代大統領に確固とした独自の経済分析と提言を具申してきた。

同委員会の質の高い専門機関としての 50 年の伝統と名声は、米国の最も著名なエコノミスト数名をこの政府サービスに引き寄せ参加させている。例えば、委員会メンバーやスタッフの数名は、ノーベル賞やジョン・ベーツ・クラーク賞の受賞者であり、また受賞者を輩出してきた。

雇用法により課された義務に従って、委員会は毎年、大統領経済報告を作成し、あらゆる領域の国内外の経済問題について大統領に助言と提言を与え、マクロ経済の指標をモニターし、その解釈方法について大統領に提言し、議会の合同経済委員会と連帯して経済統計の月次ダイジェストを発行している。

大統領府内における委員会の使命は独特のものであり、市場の機能を促進し、また、誘因、効率、生産性、長期的成長の重要性を強調する政策を強固に提唱している。この視点は、アメリカの経済問題に有効に対処する創造的な手法を編み出し提唱するために不可欠となってきた。また委員会は、不適切な、あるいは、実際的でない提案、その時の経済データで裏づけられない提案、景気に悪い結果をもたらす提案の排除にも一役買っている。

第1章 成長と機会：新たな経済秩序の創造

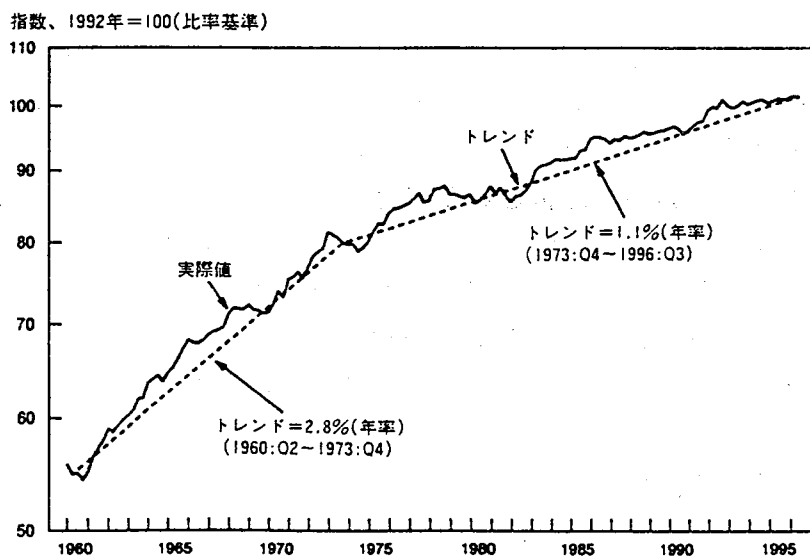
経済綱領

米国はいまだ重要な経済的課題に直面している。米国の技術、経済と社会は、すべて急速に変化している。これらの変化を無視しあるいは嘆く代わりに、我が国民はそれらを受け止め、課題を機会へと転化させなければならない。我々は一貫性のある経済綱領を設定してのみこの課題を達成することができる。クリントン政権は既に、過去4年間の政策によって多くを完遂してきた。次の4年間にクリントン政権は、成長、機会と責任を促進するための綱領の基礎となる、経済における政府の役割に関する新しいヴィジョンを堅持して、これらの政策のうえに成果を築き続けるであろう。

成長

生産性の上昇は1970年代初め以降減速してきた。73年以降、非農業企業における生産性の年間上昇[率]は、平均1.1%であった。これは我が国が1960年から73年の間に享受してきた年平均2.8%からの厳しい落ち込みであった(図1-3)。これらの数値を計算するのに用いられる方法の偏向が減速を誇張しているかもしれないが(この問題は第2章で取り上げられる)、時間当たりの産出量の増加のペースを減速させる何かが起こっていたことは確かだ(ボックス1-1)。生産性成長の減速は、我が国の生活水準の上昇を停滞させている直接の原因である。この減速はまた、我が国のほかの課題を解決するうえでの障害ともなっている。アメリカ人は、貿易自由化が見かけ上、比較的遅い成長と結び付いている場合には、より自由な貿易を支持する

図1-3 労働生産性の推移(実績とトレンド)
(労働生産性は1973年以降年平均で1.1%伸びている。)



注：データは非農業企業セクターのもの
出所：労働省

ことが少なくなるかもしれない。生産性の増加が遅い場合、特に増加する高齢者を支えながら長期にわたって予算を均衡化することはより困難となろう。そして、労働者は彼ら自身の賃金が停滞していると感じる場合、暮らし向きの悪い人々に対して自分たちの資源を分け与えることにより消極的となるであろう。

経済成長の源泉は三つの項目に分類できる。すなわち、物的資本の増加、人的資本の改善、経済の全体的効率 — 投入—単位当たりの産出量 — の増加である。クリントン政権の経済綱領は経済成長のこれら三つの柱を強化することに基礎をおいている。

物的資本の増加

経済成長の最初の柱は物的資本の増加であり、これは労働者がより多くの製品とサービスを生産することを可能にさせる。赤字の削減が政府の借金を減少させるので、この削減は、物的資本への民間投資に利用できる国民貯蓄がどれだけ利用可能かという点での重要な手掛かりとして残るだろう。我が国は過去4年間に赤字を削減することで偉大な前進を遂げてきたが、長期にわたる主な資格プログラムのいくつかが予算に課す圧力到我々が対処しない場合、この基礎は揺らいでしまうであろう。人口が高齢化するに従って、ソーシャル・セキュリティに対する支出は、1996年のGDPの4.7%の推計値から2030年にはおよそ6.4%の数字に増加し、安定化することが予測されている。さらに深刻な課題がメディケアとメディケイドによって課せられている。これらのプログラムの改革がなにも成されなかった場合、その支出は、推計値で1996年のGDPの3.9%から2050年には13.0%に増加すると見込まれている。この増加予測は、ソーシャル・セキュリティの場合におけるような人口の高齢化ばかりではなく、消費される医療サービスの量と強度が急速に増加し続けるという予測にも基づいている。第3章では、これらの予測の下に横たわる要因と、これらのプログラムの将来的な意義について分析を加える。

連邦の税収入がGDPの約18%の歴史的に一定した水準を保っていることを考慮すれば、予想される資格給付の増加 — 特にメディアとメディケイドのそれ — は、次のいずれかの効果をもつであろう。すなわち、財政赤字を膨張させるか、教育と研究開発のような長期的な経済成長を持続させるのに必要な支出を含む、他の重要な政府支出をほとんど締め出すか、である。しかし、過去4年の赤字削減は、メディケア、メディケイドとソーシャル・セキュリティの重要な成果を残す方法で、国家がこれらの長期的問題に対処できる位置を確保した。

政府が比較的小さな赤字で運営される場合、政府は民間貯蓄のより小さな部分しか吸収せず、民間セクターの投資に対する資源をそれだけ解放する。しかし、道路、学校と空港などの公共のインフラ投資もまた重要である。必要性和収益性が同じように大きい一方の分野への投資の資金を削減することによって、他方の分野への投資に資金を提供する経済は悪い経済である。起業家は、自分たちの工場、家、事務所を結ぶ高速道路や橋が自分たちの生み出す新しい交通網にとって不十分な場合、新しい工場、家及び事務所を建設したがるだろう。

まさに、政府は、他の政府資金と同様に投資するすべての1ドルまでが有効に使われるように目を配る努力をしなければならない。我々はこのような結果をより可能性があるものとするインセンティブをいかに引き出すかについて真剣に考えなくてはならない。そして、我々はどの公共投資が連邦政府の責任であり、どの投資が州と地方政府の責任であるかについて注意深く考えなくてはならない。しかし、誤った投資を恐れるあまり過小投資に至ってはならない。なぜなら、過度に少ない投資は将来の成長にとって高くつくからである。要するに、財政赤字の改善を試みている間にインフラの赤字を作り出すべきでない、ということである。

IV. 米国事務所から

—ハイウェイ・トラスト・ファンドについて—

前号に引き続き、ハイウェイ・トラスト・ファンドに関して、ENR 誌の記事より紹介する。

上院でガソリン税のうち 4.3 セントを移管する法案が提出される

2 人の上院議員がハイウェイ・トラスト・ファンドを拡大する法案を提出した。4 月 22 日、ウエスト・ヴァージニア州選出の民主党の歳出委員会委員長の Robert C. Byrd 議員は、ガソリン税のうちの 4.3 セントを一般予算からトラスト・ファンドに移す法案を提出した。翌日、モンタナ州選出の民主党の環境・故郷事業委員会委員長の Max Baucus 議員も、似た法案を提出した。同議員は、0.5 セントをアムトラックの資本（支出）プログラムに繰り入れるように提案している。また、残りの 3.8 セントは道路財源とし、年間で 55 億ドルとなると見ている。

(5/7/97)

大統領と議会共和党間に成立した予算合意のうちの道路投資については建設業界は不満

大統領と議会協和党との予算をめぐる合意の詳細は、主要項目がこれから検討されるため、はっきりしない。しかし、建設業界にとっては、いいこと悪いことが混ざっている様である。

5 年間で 850 億ドルの減税を行うという合意は、遺産税に直面している人の救済を含むことは確実である。更に、都市再開発事業に対する補助金は増額されるであろう。

避蔭支出については大きなマイナスとなる。合意では、道路及び輸送施設の支出に約 80 億ドルの増額を認めていると、国家経済諮問委員会理事の Gene Sperling 氏は語った。これによって、道路支出は今年の 200 億ドルから 220 億ドルに近づくこととなる。

業界関係者はこれでは不十分であると語る。アメリカ道路及び輸送施設建設業協会 (American Road and Transportation Builder Association, ARTBA) の会長兼最高経営責任者の Peter Ruane 氏は、「目標にも達しておらず、いいスタートであるとさえも言えない。」と語った。

今回の合意により、遺産、キャピタル・ゲイン、子供のいる世帯、入学教育費及び個人退職年金積立という 5 つの主要分野の減税となる。重要な詳細項目を決定するのは下院歳入委員会及び上院財務委員会次第となる。それぞれの減税額をどの程度にするか、何時施行するか、段階的に取り入れられるか否か、及びどの所得水準で減税を実施するかという事項が含まれる。850 億ドルのうち、350 億ドルは教育関係の減税に充てられる。残りの

500 億ドルに恐らく遺産税の廃止分は含まれないであろう。建設業界及びその他の業界団体は廃止を求めていた。議会は、600,000 ドルの減税額を引き上げるようである。

アメリカ建設業協会 (Associated General Contractors, AGC) の税制及び財政に関する議会对策委員会本部長の Christopher Long 氏は、同協会は、最終法案には同族企業に対する一層の減税を盛り込むよう圧力をかける予定であると語った。

しかし、交通関連は最も激しい争いが予想される。道路支出を緩やかに引き上げるといふ合意は固まっていないが、1998 年の歳出及び陸上交通の権限再附与に向けての議員の動きに影響を与えるであろう。予算合意の数字があまり動かないとなると、業界内部の争いとなる。「道路と大量輸送機関がお互い戦うこととなる。道路の新設事業と改良事業がお互いに戦うこととなる。」と American Consulting Engineers Council の政府プログラム委員会委員長の Thomas Dobbins 氏は予想している。

しかし、業界は増額のためのキャンペーンを行うであろう。「キャンペーンの最終的に行きつくところは、トラスト・ファンドのオフ・バジェット化問題に対し新たな歩を進めることである。」と AGC の道路部会の上席理事の Brian P. Deery 氏は語った。

ARTBA の Ruane 氏は、道路支出は最終的に増額すると自身を持っている。「長い戦いとなる。これは第 1 ラウンドにすぎない。」と Ruane 氏は語った。

(5/12/97)

交通関連支出問題が、予算戦争の死傷者を増加させている

審議中の予算決議において上下両院が交通関連支出増額提案を拒否したことで、交通関連支出増額推進派の議員は大きな痛手に苦しんでいる。投票の結果は、インフラ整備の支持議員及び産業界に対して戦略の大転換を余儀なくさせた。彼らは総合陸上交通効率化法 (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act) の再権限附与の戦略を再び練り直している。

建設関係議員は、予算決議の後、何をするかに焦点を当てている。ある筋によると、一つ選択は、多くの人が予想していた 5、6 年単位の時限法よりむしろ、1 年限りの ISTEA-2 法案を成立させることである。もし 1 年限りの法案が施工されれば、選挙の年である 1998 年に渡って、長期の交通関連支出を巡る議論となる。そうなれば、議員は地元の利益になる公共事業支出をより好意的に受け止めることとなるわけである。

上院及び下院は各々の予算案を一致させ、妥協案を承認しなければならない。しかし、数字はそう変わりそうにない。

決議案には、850 億ドルの減税を含む、速改業界には好ましい条項も含まれている。議会指導者とホホワイト・ハウスは、同族企業及び設計会社にとって主要な問題である遺産税改正パッケージを含むことに合意した。

しかし、交通関係についての敗北は、日の照っているところに影を落としている。道路及び大量輸送機関にとって悪いニュースの第一波は、下院交通及びインフラ委員会委員長

の Bud Shuster 氏（共和党、ペンシルベニア州）が提出した、予算決議に向こう 5 年間のうちに道路及び大量輸送機関に 120 億ドル上乗せする法案を、下院が否決した 5 月 21 日に起こった。

Shuster 委員長は、この 120 億ドルの上乗せがなければ、本当に必要なことを行うための適切な予算の取っ掛かりにさえならないと主張した。票決は 216 対 214 であった。

AGC の道路部会の上席理事の Brian P. Deery 氏は、「結果は腹にキックを入れられたようなものだ。」と語った。

5 月 22 日には、上院交通及びインフラ小委員会委員長の Jhon W. Warner 氏（共和党、ヴァージニア州）が提出した同様の法案を 51 対 49 で否決した。Warner 委員長の法案は、純粹に、5 年間に 120 億ドル追加するというもので、増加分をその他の支出減及び減税額を圧縮して補おうとする Shuster 委員長の案とは異なる。

AGC の Deery 氏は、「向こう 5 年間に道路支出を増加するのは難しくなるであろう。」と語った。このことは、Shuster 委員長、Warner 委員長及び他の議員が ISTEA の再権限附与をおこなうのを妨げることとなる。下院交通及びインフラ委員会のスポークスマンの Jeff Nelligan 氏は、「全ての選択肢を検討し、どれくらい早期に、また、何時、再権限附与法案を提出するかを検討する時期に来ている。」と語った。

短期の時限法の ISTEA-2 という選択肢に加えて、交通関係議員は、連邦のガソリン税収入額の一部を州に返還することも考えていると、Nelligan 氏は語った。しかし、それでは下院歳入委員会を通過するのが難しいと、付け加えた。

予算決議案は、1998 財政年の道路支出予算を約 220 億ドルに増加しており、今年の水準からは 10% の増加となっている。Shuster 委員長及び他の議員は、これでは不十分だと考えている。220 億ドルのレベルでは、「持出しとなる州とその持出し分を受け取る州の間の公平の問題が、争いの火を噴くことになる。」と、Nelligan 氏は見ている。

Deery 氏は、Shuster 委員長はメモリアル・デイの休会前に再権限附与法案の提出を望んでいたと、語った。しかし、現在、関係者もいつそれが提出されるか分からない状況である。Nelligan 氏は、「やるとしても 6 月後半だろう。これは重要な再検討を加える時期である。このことに疑いはない。」と語った。

Laborers-Employers Cooperation and Education Trust の理事の Edward R. Wilkinson 氏は、「下院での投票は、秘密裏に決められたものだ。」と語った。Shuster 委員長側は、法案通過に必要な最低限の票数を 30 票から 40 票上回ると信じていた。しかし、それから、反対派が強硬な手段に出た。Nelligan 氏は、「指導部による全面的な圧力を阻止するのはほとんど不可能だ。」と語った。

(6/2/97)