

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. 102

'97 8

CONTENTS

I. 東アジア建設市場	1
II. 海外特派員レポート⑤	6
——ドイツにおける公共事業について——		
III. 米国事務所から	18
——交通インフラ整備事業への提言——		
IV. ホームページ開設のお知らせ	22



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

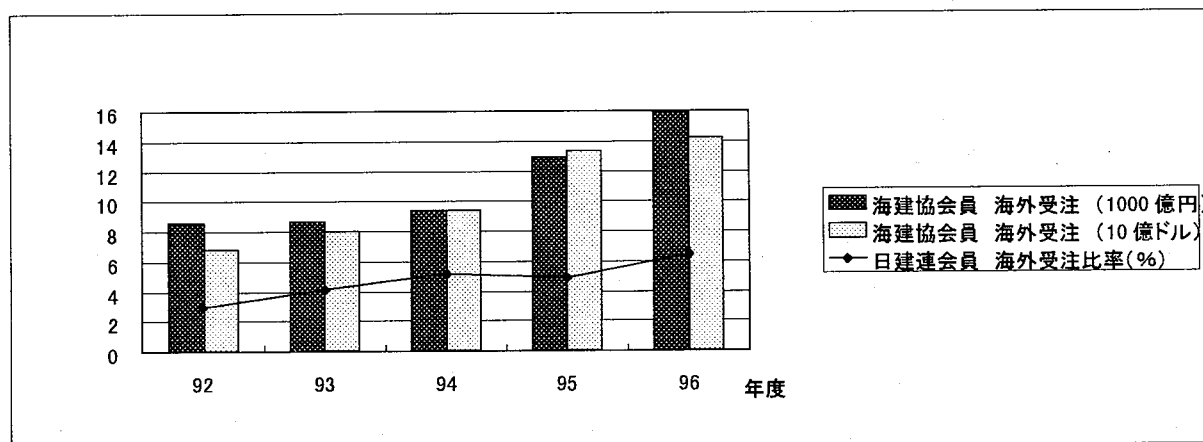
I. 東アジア建設市場

東アジアの建設市場は拡大傾向にある。そこで本レポートでは、東アジア建設市場を取り巻く環境についてまとめるとともに、日本のゼネコンの東アジアにおける活動について記述する。

日本の建設市場は縮小傾向にある。建設省調査の建設投資実績は、90年度の81.4兆円をピークに、96年度には78.5兆円（90年度価格）にまで減少している。建設経済研究所の予測では、97年度74.3兆円、98年度70.1兆円（いずれも90年度価格）と、98年度は90年度から実に14%も減少する見通しである。この国内建設市場の縮小を背景に、日本のゼネコンは海外市場での活動を活発化している。

海建協会員56社の96年度の海外受注は、92年度の1.9倍の約1.6兆円（前年度比24%増）に達し、ドル換算値も141億ドル（前年度比6.3%増）と、94年から95年の急激な伸び（41%）に比べ減速傾向にあるものの順調な伸びを示している。なかでも注目されるのが東アジア市場である。（本レポートの東アジアは、東南アジア、アジアNIES、中国を指す）

図表-1 日本のゼネコンの海外受注



資料) (社)海外建設協会資料、(社)日建連資料より (財)建設経済研究所作成。

注) 海建協受注は現地法人含む。ドル値は年度平均レートを用いて換算。

東アジア建設市場の拡大

日本のゼネコンの海外での活動はアジアに傾斜しており、海建協調査では96年度受注のうちアジアの比率は77%に達している。その大部分が東アジアである。

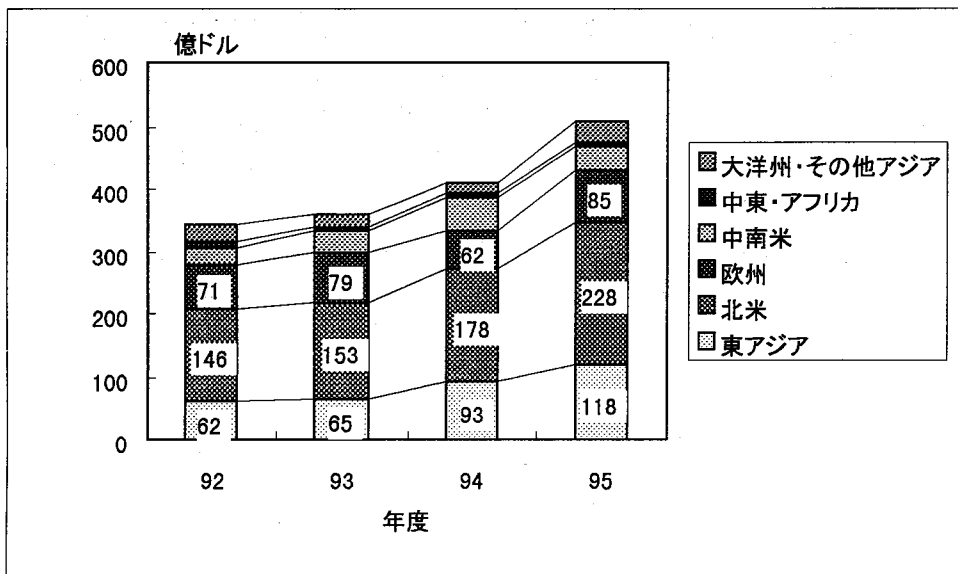
日本のゼネコンの海外での受注先は、日系企業と、非日系企業、インフラ関連を整備する公的部門に分けられる。そこで、それぞれの環境についてみる。

(拡大する日本企業の東アジア直接投資)

日系企業からの受注は日系企業の直接投資に左右されるが、日本の東アジア直接投資は拡大傾向にある。ジェトロによると、95年度は92年度の1.9倍の118億ドル（前年度比26%

増)に達し、96年度上半期も前年同期比で13%伸びている。特に製造業投資の伸びが著しく、95年度は92年度の2.6倍の78億ドルにもなっている。現地法人による再投資(親会社以外からの借り入れや内部留保を原資とする投資)も、94年度には製造業で70億ドルにも達し(通産省アンケート調査)、為替リスクヘッジや法人税の実効税率が日本より低いことなどから、年々拡大傾向にある。

図表-2 日本の対外直接投資の推移



資料) IMF 資料、ジェトロ資料より (財) 建設経済研究所作成。

注) 現地法人による再投資は含まない。

今後も、投資の自由化や外資優遇策、インフラ整備の進展等を受け、生産コストの削減、現地市場への販路拡大、為替リスクヘッジのためなどから、日系企業の東アジア投資は、さらに拡大するものと思われる。

しかし、人件費の上昇や労需給のミスマッチが、進出企業の間で大きな問題となっている。そのため、特に製造業は、アジアのなかでも生産コストの低い地域へ投資をシフトさせてきた。アジアの中で日本の製造業投資が最も多かった地域は、87年度まではアジアNIES、88年度から94年度まではアセアン4カ国(インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン)、そして95年度には中国がトップとなっている。今後は中国に加え、ベトナムをはじめとするインドシナ諸国などへの投資が増加していくものと思われる。

(高水準の成長を続ける東アジア経済)

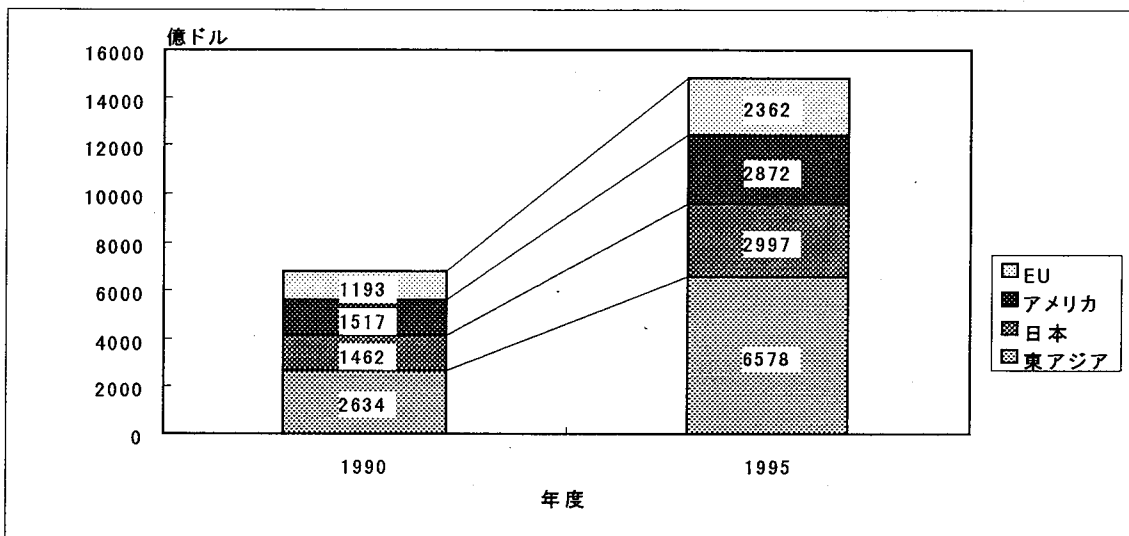
非日系企業、特に現地企業からの受注見通しのひとつの指標として、東アジアの経済成長をみってみる。

東アジア経済は、現在、輸出不振やインフレ抑制政策などにより減速傾向にある。輸出不振の原因として、世界的な半導体不況、96以来の対円レート上昇に伴う対日輸出の減少、人件費の上昇などが考えられる。

しかし、半導体の在庫調整も終わりつつあり、今年後半には市場が回復に向かうとの見方

が強い。また、外資規制の緩和などの投資の自由化の傾向は、域外からの直接投資額を増加させ、経済を活性化している。東アジア諸国相互による直接投資も多く、東アジアへの直接投資におけるシェアは、86年の28%から95年には37%に拡大し、東アジア貿易（東アジアの輸出と輸入の合計）に対する域内貿易の割合も、90年の33%から95年には38%に伸び、域内貿易額も95年には90年の2.5倍の6,578億ドルに達し、域内の相互の経済を支え、自律的な発展を促している。

図表－3 東アジア貿易の国・地域別推移



資料) IMF 資料より (財) 建設経済研究所作成。東アジアへの輸出と東アジアからの輸入の合計額。「東アジア」は域内貿易となる。

さらに、国内の未開発の市場や、技術水準の向上、現地企業の成長など、東アジア経済の潜在的成長力はなお大きいものがあり、今後も高成長を続けるものと思われる。アジア開発銀行によると、97年のアジアの平均GDP成長率は7.3%と高水準を維持する。

図表－4 アジア各国の経済成長率

	95年	96年	97年	98年
NIES	7.5	6.3	6.3	6.6
香港	4.7	4.7	5.5	5.3
韓国	9.0	7.0	6.3	6.9
シンガポール	8.8	7.0	7.5	8.0
台湾	6.0	5.7	6.2	6.3
東南アジア	8.2	7.4	7.3	7.5
インドネシア	8.2	7.8	8.0	7.9
マレーシア	10.1	8.8	8.5	8.5
フィリピン	4.8	5.5	6.0	6.5
タイ	8.7	6.7	6.1	6.6
ベトナム	9.5	9.5	9.5	9.3
その他				
中国	10.2	9.7	9.0	8.0
インド	7.1	6.8	7.0	7.0
平均	8.2	7.4	7.3	7.2

資料) アジア開発銀行

(単位: %)

一方で、不安定要素も多くある。輸出の動向やインフレ、労働コストの上昇や地域間所得格差、輸出の花形であるエレクトロニクス産業に比べ未発達な裾野産業や他産業の状況、インフラ整備が遅れた場合の経済成長阻害、一部の国の通貨問題などについて、今後も注意深く見ていく必要がある。

(インフラ整備の必要性)

急激な経済成長による都市化の進展や、経済活動の規模・範囲の拡大に伴い、東アジア諸国では交通施設をはじめとするインフラ整備の遅れが問題となっている。

世界銀行によると、95年から10年間のインフラ需要は総額1.2兆～1.5兆ドル、GDP比6.5%～6.8%と推計されている。しかし、この資金需要に対応する財源が不足することから、今後、民間資金を活用するBOT方式等によるインフラ整備が進むものと思われる。そのため日本のゼネコンはファイナンスやオペレーション能力をつけようと努力しているが、リスクの高さから躊躇する企業も多く、今後の課題となっている。

図表-5 1995～2004年までの東アジアにおける部門別インフラ投資需要

	電力		通信		輸送		上水道		合計	
	金額	GDP比	金額	GDP比	金額	GDP比	金額	GDP比	金額	GDP比
[シナリオ1]										
中国	200	2.0%	141	1.4%	302	3.0%	101	1.0%	744	7.4%
インドネシア	82	2.9%	23	0.8%	62	2.2%	25	0.9%	192	6.8%
韓国	101	2.1%	32	0.7%	132	2.7%	4	0.1%	269	5.6%
マレーシア	17	1.7%	6	0.6%	22	2.1%	4	0.4%	50	4.8%
フィリピン	19	2.7%	7	1.0%	18	2.5%	4	0.4%	48	6.8%
タイ	49	2.4%	29	1.4%	57	2.8%	10	0.5%	145	7.2%
その他	25	3.1%	18	2.2%	14	1.7%	4	0.5%	61	7.5%
東アジア全体	493	2.2%	256	1.2%	607	2.7%	153	0.7%	1509	6.8%
[シナリオ2]										
中国	150	1.7%	113	1.3%	265	3.0%	88	1.0%	616	7.0%
インドネシア	73	2.9%	20	0.8%	56	2.2%	23	0.9%	172	6.8%
韓国	80	1.9%	26	0.6%	106	2.5%	3	0.1%	215	5.1%
マレーシア	16	1.8%	6	0.7%	22	2.4%	4	0.4%	48	5.3%
フィリピン	16	2.6%	6	0.9%	14	2.3%	2	0.3%	38	6.1%
タイ	38	2.2%	26	1.5%	52	2.9%	9	0.5%	125	7.1%
その他	18	2.5%	14	1.9%	13	1.8%	3	0.4%	48	6.7%
東アジア全体	391	2.0%	211	1.1%	528	2.7%	132	0.7%	1262	6.5%

資料) 世界銀行 (単位: 10億ドル)

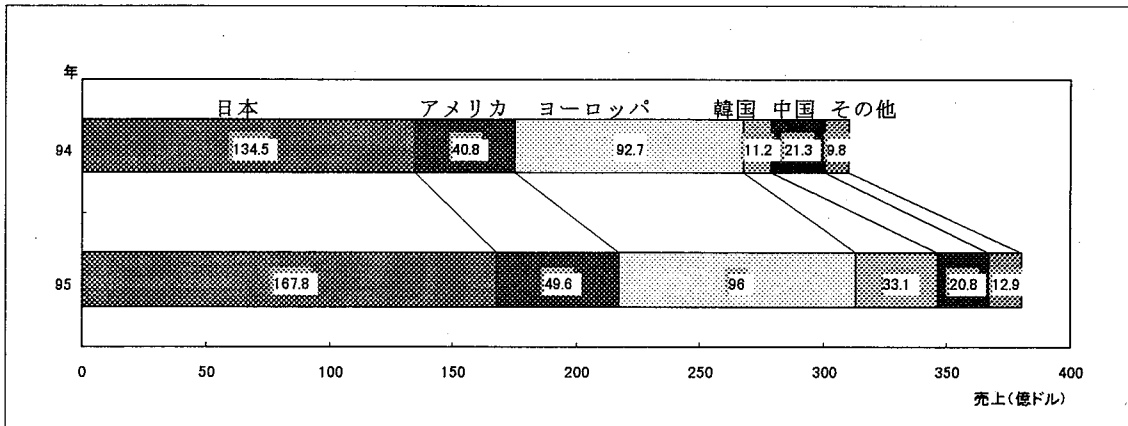
注) ①公共部門のみの推計値②その他: カンボジア・フィジー・キリバツ・ラオス・モルディブ・モンゴル・ミャンマー・ソロモン諸島・トンガ・バヌアツ・ベトナム・西サモア③シナリオ1は、世界銀行が推計した各国最高GDP成長率を基にした値。シナリオ2は、最高GDP成長率より各国一律2%低い成長率を基にした値。

(競争の激化)

このように、アジアの建設市場は今後も拡大が予想されるが、各国の競争も激しくなっている。

ENR誌のインターナショナル・コントラクター上位225社の自国を除くアジア・オーストラリアにおける売上は、95年は380億ドルで、94年から23%拡大し、各国とも着実に売上を伸ばしている。アメリカは95年に前年比で22%増加し、96年も3.2%伸びている(ENR上位400社調査)。また、韓国は売上を約3倍に伸ばしている。

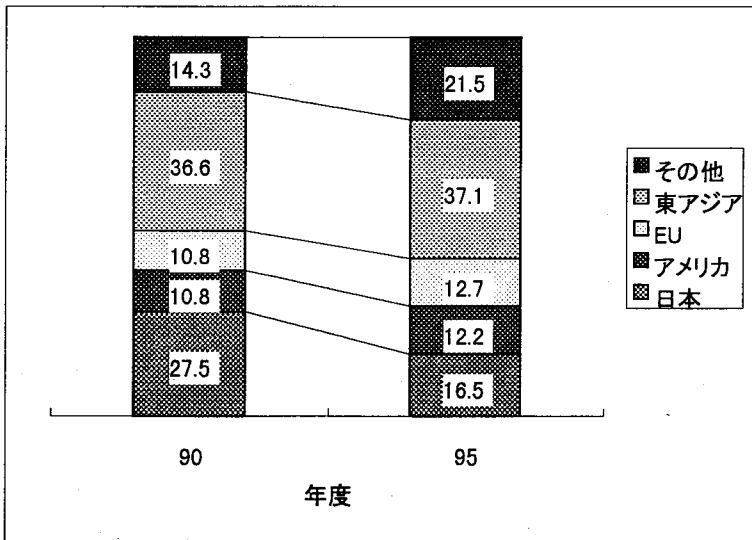
図表－6 インターナショナル・コントラクターのアジア・オーストラリアにおける売上



資料) ENR 誌より (財) 建設経済研究所作成。自国外における売上高上位 225 社(インターナショナル・コントラクター。エンジニアリング会社を含む)のアジア・オーストラリア(自国外のみ)における売上。

それでも日本のゼネコンのシェアは 44%と最大であるが、東アジア貿易における日本のシェアが 18% (アメリカ 17%、EU 14%)、直接投資のシェアが 17% (アメリカ 12%、EU 13%) 程度であることを考えると、建設市場だけこのような高いシェアを維持していくことは相当の努力が必要と考えられる。さらに今後、ノルウェー企業によるイギリス最大手建設会社の買収に見られたように、国際的なM&Aの動きが出てくるものと思われるが、これらの動きにどのように関わっていくかも課題である。

図表－7 対東アジア直接投資のシェア



資料) ジェトロ資料より (財) 建設経済研究所作成。(単位: %)

日本国内の建設市場の拡大が期待できない今、日本のゼネコンには、地域バランス、ファイナンスやオペレーションのノウハウ蓄積、現地化、収益性とリスク管理能力の向上等を図りながら、積極的なさらなる海外展開が期待される。

(担当: 菊池)

Ⅱ. <海外特派員レポート⑤>ドイツにおける公共事業について

在ドイツ日本国大使館の上田一等書記官より、ドイツにおける公共事業（道路分野）に関するレポートが寄稿されたので、紹介する。

「近代は、『見る』ことによって始まった」とは、故司馬遼太郎さんの言葉である。

人間が自らの宗教的確信や信念等にとって都合の良いもののみを見る（又は都合の良い見方をする）のではなく、則天去私にあるものをあるがままに『見る』ことができるようになったとき、近代の幕が切って落とされたというのが氏の考えである。

明治日本の近代化も『見る』ことにより進められた。この場合、『見る』対象は欧米諸国であった。実際、新生明治日本とその国民にとって、欧米諸国の文物は理想と憧れの対象でもあった。正確には、江戸末期に黒船が来航して以来、欧米列強は日本にとって脅威であるとともに目標であり、一刻も早くこれらの国に追いつくために、欧米諸国に比して自らの国の現在位置を確認し、日本的に咀嚼した形ではあれ、近代化という形での欧米の文物の導入に余念がなかった。

この稿は、日本の近代史を論ずることを目的としない。ただ、「欧米諸国へのキャッチアップの時代は終わった」と言われる現在でも、こと社会制度の分野ではこうした「理想の欧米諸国と比較して劣った日本」との思考パターンは健在であり、例えば、日本が英米独仏諸国の社会制度を見る視線は、先に述べた明治以来の「目標たる欧米諸国」との系譜にあることを述べたかった。

ドイツに暮らしてみても、いくつかの限定的な分野に於いてはともかく、総合的には、日本がこの国にキャッチアップしたとは私は考えてはいない。また、それぞれの国や社会には、それぞれの地理的・気候的制約があり、そこに暮らす人々の気質や風土があり、過去からの歴史の蓄積や慣習・社会秩序がある以上に、この彼我の違いのみをもって、日本の社会制度の欠陥と即断するつもりもない。

繰り返すが、大切なのは、あるものをあるがままに『見る』ことなのである。自らの意見を補強するに都合の良い材料のみを欧米に求める行為は、『見る』こととは異質である。

前置きが長くなった。以下に論じる内容が、日本で政策論議がなされる際に都合の良いところ取りされることのなきようとの杞憂である。

日本と異なり、平地と丘陵地帯の多いドイツにおいて、洪水防止のために河川に堤防やダムを建設するという意味での河川管理は、日本ほどの重要性を持たない（付言すれば、ドイツの洪水は、ひたひたと水が増し、ひたひたと水が去る。日本の全てを押し流すような水の流れてはならない。）。また、下水道や公園は、長い都市整備の歴史の中で、ほとんどの都市で相当程度に整備されている。

これらに比して、今なお活発な事業が展開されているのが道路建設分野であるので、以下には、公共事業の一例として道路を取り上げて、説明を進める。

1. ドイツの道路の現状

ドイツの道路総延長は表1のとおりであり、国土面積（357,000 k m²）や人口（8,180 万人）を勘案すると、日本に比べ遥かに充実している。

表1 ドイツの道路網（1996年）

単位：1,000 km

道路種別	合計	旧西地域	旧東地域
アウトバーン (Bundesautobahn)	11.19	9.312	1.878
連邦道 (Bundesstraße)	41.7	30.11	11.59
州道 (Landesstraße)	86.7	63.48	23.24
郡道 (Kreisstraße)	89.3	71.44	27.81
市町村道 (Gemeindestraße)	413	—	—

注) アウトバーン、連邦道に関しては、ベルリンは旧西地域に含まれている。

市町村道については、1993年の数字。なお、通過交通を処理する市町村道はこの統計の道路延長に含まれない。また、市町村道について東西の分類はない。

しかも、考慮すべきは、連邦アウトバーンと日本の高速道路との違いであろう。日本では日本の高速自動車国道に対応する物がドイツのアウトバーンであると考えて、高速道路調査と称してアウトバーンの制度の調査の実施や、総延長の比較をしているが、ドイツ側にしてみれば、制限速度時速 100 kmの道路がなぜ高速道路 (highway) と呼ばれ、アウトバーンが比較や参考の対象となるのかはなかなか理解し難いようである（ドイツでは、アウトバーンは個別に設けられる速度規制区間を除き速度無制限（時速 130 kmが推奨速度とされているが、強制はされていない）であるし、一般道においても、個別に制限速度が設けられていない場合には、都市内は時速 50 km、都市外は時速 100 km規制とされる。また、アウトバーン以外の自動車専用道路で時速 120 km等といった個別規制区間も存在する。ある時、連邦交通省の担当官に、日本の高速自動車国道の制限速度が時速 100 kmである旨説明した際の彼らの反応は、「それは本当に高速道路 (highway) なのか」というものであった。）。

参考に、ヨーロッパ各国の基本的な速度制限を表2に示す。日本と欧州の道路整備の状況が、道路延長の単純比較のみでは理解できないことが理解されよう。

表2 ヨーロッパの道路速度規制（乗用車）

単位：km/時間

国名	高速道路	都市外一般道	都市内一般道
ドイツ	無制限（推奨 130）	100	50
ベルギー	120	90	50
ブルガリア	120	80	60
デンマーク	110	80	50
フィンランド	120	100（一部 80）	50
フランス	130（雨霧時 110）	90	50
ギリシャ	120	90（雨霧時 80）	50
英国	約 110	約 95	約 45
アイルランド	約 110	約 95	約 45
イタリア	130	90	50
ユーゴスラビア	120	80	60
クロアチア	130	80	50
ルクセンブルグ	120	90	50
オランダ	120	80	50
ノルウェー	90	80	50
オーストリア	130（夜間は個別規制）	100	50
ポーランド	110	90	60
ポルトガル	120	90	50
ルーマニア	90、80、70	90、80、70	60
スウェーデン	110（一部 90）	90（一部 70）	50
スイス	120	80	50
スロバキア	110	90	50
スロベニア	120	80	60
スペイン	120	90	50
チェコ	110	90	60
トルコ	130	90	50
ハンガリー	120	80	50
(参考)			
日本	大型・普通自動車 100 その他 80		60

注 1) 各国の数字は、個別の速度規制がなされない場合（解り易くいえば、標識がない区間）に乗用車に適用される基本的な速度規制である。

注 2) 英国及びアイルランドはマイル表示で規制がなされるため、キロに換算すると概数となる。

注 3) ルーマニアは、車の排気量によって速度規制が異なる。

注 4) 出典は ADAC 資料。1997 年 5 月現在の統計。

アウトバーンの話を続ける。アウトバーンの建設が開始されたのは、さほど古いことではない。1929年に建設が開始され、1932年に開通したケルン・ボン間（20 km）がその初めである。その後、建設が進められ、第2次大戦後、東西ドイツが主権を回復した際に、3,553 km（西独 2,175 km、東独 1,378 km）のアウトバーンが使用可能であった。

日本の高速自動車国道の始まりは、昭和38年（1963年）の名神高速道路の一部開通であるから、ドイツのアウトバーン建設は、ざっと日本の高速道路建設の倍近い歴史を有することとなる。ここにも、厳然と蓄積の差が存在する。

結局、戦後、ドイツは6,500 km弱のアウトバーンを、日本は6,200 km強の高速道路を整備した。これを見ると、ドイツの整備の早さが目に付くが、①戦前に整備済みの他に建設中のアウトバーンが2,500 km（東西の内訳、戦後直後の状況とも不明）あったこと、②戦後の整備に当たり、連邦道路の中でアウトバーンに類似した区間を更に改築工事し、その区間を結合してアウトバーンに格上げした部分があることから、単純に比較はできない。

2. 道路整備の主体

ドイツの道路所有、建設、管理の主体は表3のとおりである。

ここにも、道路管理主体、費用負担主体に関する日独の思想の違いのようなものが表れているように思われる。日本では、大都市の市街地の中心部分こそがまさに道路の枢要な部分として指定区間国道として国の直轄管理がなされ、国の補助（道路法の条文上は「負担」）も大きいのに対し、ドイツではそうした市街地部分こそが市町村管理、費用負担の箇所とされるのである。「こうした交通量も多く、ネットワーク上も枢要な部分こそ連邦が自ら管理し、また整備促進のために連邦の補助をなすべきではないのか？」との私の問いに対する連邦交通省の担当者の回答は、「人口8万以上の都市ともなれば、そうした責任・負担を負うべきであるし、その能力もある。」とのものであった。

表3 ドイツの道路所有、建設、管理主体

道路種別及び区間		所有並びに建設及び維持に係る費用	管 理
アウトバーン		連 邦	州 (連邦の委託)
連 邦 道	市街地以外の区間	連 邦	州 (連邦の委託)
	人口 80,000 以下の市町村の市街地通過区間	連 邦	州 (連邦の委託)
	人口 80,000 以上の市町村の市街地通過区間	市町村	市町村
州 道	市街地以外の区間	州	州
	州が定める規模以下の市町村の市街地通過区間	州	州
	州が定める規模以上の市町村の市街地通過区間	市町村	市町村
郡 道	市街地以外の区間	郡	郡
	州が定める規模以下の市町村の市街地通過区間	郡	郡
	州が定める規模以上の市町村の市街地通過区間	市町村	市町村
市町村道		市町村	市町村

注) 各州が定める市町村の人口規模は州により異なる。ノルトラインヴェストファレン等4州では、30,000人で運用されている。

こうした事務分担を理解する上で、ドイツ連邦制及び地方制度についての理解が不可欠であるので、これに触れる。

ドイツ連邦共和国 (Bundesrepublik Deutschland) という名称が物語るように、この国の最大の特徴の一つは連邦制にある。この体制では、連邦が国家であるとともに、州もまた独自の憲法と国家権力を有する国家であり、連邦と16の州とが合わさってドイツ連邦共和国が形成されている。州が連邦と市町村の中間に位置することから、日本ではこれを日本の都道府県と平行なものとの誤解もあるが、両者は全く異なる。

立法権に関しては、基本法が連邦と州との役割を規定し、①連邦の専属的立法権 (ausschließlich Gesetzgebung) が認められる事項 (例：国籍、通貨等)、②連邦と州が競合的立法権 (Konkurrierende Gesetzgebung) を持つ事項 (連邦が立法権を行使した場合には、州の立法権が制限。例：民法、刑法等)、③連邦が大綱的規定 (Rahmenvorschriften) のみを制定し、その詳細は州が定める事項 (例：大学制度等)、④州が立法権を有する事項 (例：放送、教育等) に分類されている。

連邦長距離道路 (アウトバーン及び連邦道) に関する立法は、②競合的立法の分野に属し、連邦により連邦長距離道路法 (Bundesfernstraßengesetz)、連邦長距離道路建設法 (Fernstraßenausbaugesetz)、連邦アウトバーンとその他の長距離交通に係る連邦道との財

産法上の関係に関する法律（Gesetz über die Vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und Sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs）が制定されている。他方、その他の道路（州道、郡道、市町村道等）に関する立法は④州が立法権を有する事項であり、各州において州道路法が定められている。

一方、連邦法の執行たる行政は、①連邦固有行政（bundeseigene Verwaltung）として、連邦が自ら処理するもの（例：外交、財政、国防等）、②連邦委任行政（Bundesauftragsverwaltung）として連邦政府の比較的広範な関与が認められるもの（例：核エネルギー等）、③州の固有事務（landeseigene Verwaltung）として、連邦は合法性に関する法執行の監督しかできないものに分類される。

連邦長距離道路に関する事務は②連邦委託行政であり、具体的な事務は州に委任されているが、連邦交通省は州に対して合法性のみならず合目的制の命令権を有している。

3. 道路整備の予算と財源

1997年連邦予算は総額約4,400億マルクであるが、このうち交通関係は445.7億マルク（10.1%）である。投資額で見れば、交通予算は、連邦全体の約3分の1を占めている。

注）州及び市町村の交通に関しては、それぞれの地域団体が責任を持つ。しかし、連邦は、各州に対して基本法の枠内で市町村の道路建設及び公共旅客近距離輸送（公共機関による旅客近距離輸送）のための財政援助を行っている。

連邦の道路に関する予算は、連邦長距離道路及び上記の援助からなる。

表4 1997年連邦予算の概要

	合計額		左記のうち投資的経費	
	万マルク	%	万マルク	%
労働・社会保障	12,779	29.0	229	3.8
交通	4,457	10.1	1,995	33.5
（内訳）連邦長距離道路	1,013	(22.7)	1,013	(40.7)
水路	279	(6.3)	279	(5.5)
連邦鉄道関係	2,666	(59.8)	2,666	(36.1)
その他	499	(11.2)	499	(17.7)
防衛	4,629	10.5	49	0.5
厚生・家庭関係	1,242	2.8	15	0.3
連邦債務	8,602	19.6	511	8.6
一般財政管理	2,151	4.9	678	11.4
その他	10,127	23.0	2,489	41.7
合計	43,990		5,962	

注）%の欄のかっこ内は交通全体を100%とした場合の割合。

1997年度の連邦長距離道路建設予算は、約101億マルクであり、投資に約80億マルク（建設投資70億マルク、その他投資10億マルク）、維持その他に約20億マルクが予定されている。

特に、近年、自然や環境保護に関する要求、都市計画上の問題などに対応するための経費が増大しており、1996年の連邦長距離道路の新設、改築に関しては、騒音対策費として2億63百万マルクが、既存道路の改良費として45百万マルクが支出された。また、自然保護、景観保護のための支出は5億67百万マルクに上っている。

また、既述のとおり、連邦は州に対し、市町村の交通状況を改善するための包括的な財政支援を行っている（この支援は地方の道路建設も対象とされている。）が、この予算として、97年には約32.8億マルクが予定されている。

こうした施策の財源として、鉱油税収に係る目的税制度がある。この制度については、複雑な経緯を経た上に、現行の制度が存在しているので、まずは、経緯を表5にまとめた。

表5 鉱油税に係る道路財源の経緯

1951年	鉱油（ガソリンに係るもの。以下同じ）が普通13P/kg、ディーゼル5P/kgと定められる。
1953年	鉱油税が普通27P/kg、ディーゼル6.3P/kgに引き上げられる。
1955年	鉱油税が普通29.75P/kg、ディーゼル18.05P/kgに引き上げられる。 交通財源法（Verkehrsfinanzgesetz）が制定され、鉱油税、輸送税、自動車税の税収の一部を道路建設用に確保し、連邦と州とで分けることが定められる（道路充当率不明）。
1960年	鉱油税が普通32.50P/kg、ディーゼル19.75P/kgに引き上げられる。 道路建設財源法（Straßenbaufinanzierungsgesetz）が制定される。 鉱油税収から、一般会計への留保額6億マルク及び交通財源法に基づく連邦鉄道合理化のための助成等を控除した後の額を、道路建設に充てることが定められる。
1964年	鉱油税が普通32P/リットル、ディーゼル35.25P/kgに引き上げられる。 EECの共通措置として石油輸入関税が撤廃され、これに伴う税収減を穴埋めするために、鉱油税の引き上げがなされる。併せて道路建設財源法が改正され、鉱油税収のうち道路建設への充当分が百分率で法定されることとなる（実際には、64年が46%、65年が48%、66年以降が50%とされる）。
1966年	ディーゼルの鉱油税が40P/kgに引き上げられる。
1967年	鉱油税が普通35P/リットル、ディーゼル45P/kgに引き上げられる。 これに伴う増収分（全額）を財源として、連邦が市町村の交通事情改善のための補助を行う制度を新設。対象事業（以下「市町村交通事情改善事業」という。）の市町村道と公共交通機関の比率は6：4とされる。
1971年	市町村交通助成法が制定され、上記対象事業の市町村道と公共交通機関の比率が55：45に変更される。
1972年	鉱油税が普通39P/リットル、ディーゼル43.65/kgに引き上げられる。この増

収部分の 1/4 は道路特定財源とされ、残りの部分が市町村の交通事情改善のための補助とされた。

また、市町村交通事情改善事業の市町村道と公共交通機関の割合が 5:5 に変更される。

- 1973 年 鉱油税が普通 44P/リットル、ディーゼル 49.65/kg に引き上げられる。
73 年予算法により、道路建設財源法において道路事業に充当されることとなっている鉱油税収入を他の交通政策にも使用できることとされる。
(以後、現在に至るまで、毎年の予算法において、同様の措置がなされている。)
- 1977 年 「予算構造改善法」により鉱油税収のうち市町村交通事情改善事業への充当率が 10% 縮減された。すなわち、76 年増収分及び 72 年増収分のうちそれぞれ 90% を市町村交通財源法に基づく連邦補助の財源とすることとされた。また、併せて市町村道と公共交通機関の比率が 45:55 に改定された。
- 1979 年 市町村交通改善事業への連邦補助の市町村道と公共交通機関の比率が 5:5 に戻されるとともに、州の裁量で市町村道財源の 15% までを公共交通機関に振り替えることができることとされる。(制度は 77 年に作られ、79 年から施行された。)
- 1981 年 鉱油税が普通 51P/リットル、ディーゼル 53.25/kg に引き上げられる。
- 1985 年 鉱油税が、普通ガソリンについて、有鉛、無鉛に分けて税率が定められることとなる。無鉛ガソリンの税率は 49P、有鉛ガソリンは 53P とされる(ディーゼルは変更なし)。
- 1986 年 無鉛ガソリンの鉱油税が 46P/リットルに引き下げられる。
- 1987 年 無鉛ガソリンの鉱油税が 47P/リットルに引き上げられる。
- 1988 年 無鉛ガソリンの鉱油税が 48P/リットルに引き上げられる。
市町村交通財源法に基づく連邦補助に上限(年間 26 億マルク)が設定される。併せて、州の裁量による市町村道から公共交通機関への振り替えの上限を 30% に拡大するとともに、公共交通機関からの市町村道への振り替えも 15% の範囲内で可能とされる。
- 1989 年 無鉛ガソリンの鉱油税が 57P/リットル、有鉛ガソリンの鉱油税が 65P/リットルに引き上げられる。
併せて、従来、エネルギー対策のための特別財源とされてきた暖房用燃料に係る鉱油税収(導入時期不明)が、エネルギー対策費増大により特定財源としての意義を失ったため廃止される。
- 1991 年 1 月、鉱油税が、無鉛 60P/リットル、有鉛 67P/リットル、ディーゼル 60P/kg に引き上げられる。
さらに、6 月、鉱油税が、無鉛 82P/リットル、有鉛 92P/リットル、ディーゼル 65.3P/kg に引き上げられる(湾岸戦争、東欧諸国支援のための財政需要増に対応するために財政改革の一環としてなされた。)。市町村交通財源法に基づく連邦補助の上限が年間 32 億 8,000 万マルクに引き上げられる。
- 1992 年 市町村交通財源法に基づく連邦補助の市町村道と公共交通機関との比率が撤廃される。また、旧東独の地域交通近代化のため、当該事業に既存の鉱油税収からの

充当に加え 92 年については 15 億マルク、93 年～96 年については年間 30 億マルクを一般財源から加算することとされる（この加算は 97 年以降廃止）。

1993 年 ディーゼルの鉱油税を 55P/リットルに変更する。実質的な増税であったか否かは不明。

1994 年 鉱油税が無鉛 98P/リットル、有鉛 108P/リットル、ディーゼル 62P/リットルに引き上げられる（国鉄改革に伴い、過去債務償還などの財政需要増大要因が生じたことに対応する引き上げ。）。

また、国鉄改革の一環として実施される近距離鉄道の「地域化」に伴う州への財源移転のため、96 年以降、鉱油税収の内から一定額（96 年 87 億マルク、97 年 120 億マルク、以後暫増）を州に交付されることとされる。

以上の経緯の積み重ねの結果、現在、鉱油税は、①道路建設その他の交通政策、②市町村交通事情改善費（Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden）③州の鉄道旅客近距離輸送（Schienenpersonennahverkehr：SPNV）の営業費用補填のための費用の特定財源とされている。このうち①に関しては、1) 鉱油税収のうち重油及び精製抽出物に係る税収並びに 88 年、91 年増税に係る増収分を除いた部分の半分、2) 72 年鉱油税増収分の 4 分の 1 を道路建設財源に充てることとされている。

この制度のポイントは、鉱油税収の 50%（89 年及び 91 年法による増税分を除く。）等が道路財源として用途が特定され、更に各年の予算法によってその用途がその他の交通政策にも拡げられていること、その他の一部が市町村交通事情改善補助に使われる他、残余の部分が一般財源に充当されることにある。

例えば、1994 年の鉱油税引き上げ部分は国鉄改革に伴う財政需要増に伴うものであるが、これは、ヴァイゲル蔵相の議会答弁及び連邦議会に対する提出資料で、この増税によって歳出増を賄うとしたものであり、制度上、増税部分が国鉄改革に係る特定財源とされたわけでも、従来の制度の変更がなされたわけではない。参考 4 及び参考 5 からも解るとおり、同蔵相は、国家予算の歳出増について、その歳入面での裏付けをどこに求めるかの説明をなしているものであり、特定財源制度そのものに言及するものではない。また、この増税分の 50%は元々一般財源であり、残りの 50%も道路財源ではあるが、毎年の子算法により、交通省所管の他の交通政策への転用が認められていたため、増税分はもともと制度上、国鉄改革に伴う財政需要増に充当できたのである。（1991 年の増税は湾岸戦争、東欧諸国支援のための財政需要に対応すべくなされたが、これは従来の制度では一般財源 50%分はともかく、道路財源分 50%分はこの財政需要に充当できない。ただし、湾岸戦争や東欧諸国支援は、交通対策ではない。このため、この増税分については、50%道路財源の例外とし、100%一般財源とされていると考えられる。）。

そもそも、ドイツにおける「国鉄改革に伴う財源措置は、上記のとおり収入・支出の均衡という意味において、この時期に行われた鉱油税の増税による増収分により措置されたのであり、増税前の税収部分の用途（例えば、日本における道路財源の一部を旧国鉄債務に充てようといった議論）とは全く異なる。また、上記のとおり鉱油税収入のうち道路財源とされる分が交通省の他の交通政策への転用が認められるとともに、交通省予算は全体としては一般財源による部分が大きいため、結局、実効上、鉱油税の一部の道路財源としての用途制限には、ほとんど意

味がなくなっているのが現状である。

したがって、日本における旧国鉄債務の問題の議論の際に、ドイツの国鉄改革に伴う財源措置及び鉱油税の使途の状況を取り上げ、道路財源であった鉱油税収を国鉄改革のために転用したかのように論じるのは、こうした経緯・背景の違いを踏まえない議論と言わざるを得ない。

(参考 1) 道路建設財源法 (Straßenbaufinanzierungsgesetz) 第 1 条

鉱油税収のうち、鉱油税法第 8 条第 2 項に規定する重油及び精製抽出物に係る税収以外のものを、1964 年度にあってはその 46%を、1965 年にあっては 48%を、それ以降の各年度にあっては 50%を道路事業の用に供するものとする。

ただし、1988 年 12 月 29 日付け個別消費税改正法第 1 条第 2 項、第 8 項及び第 19 項の規定による改正後の鉱油税法第 2 条、第 8 条第 2 項及び第 15 条 B 並びに 1991 年 6 月 24 日付け法律第 3 条第 1 項、第 2 項及び第 5 項の規定による改正後の鉱油税法第 2 条、第 8 条第 2 項及び第 15 条 B の規定による増収分はこの限りでない。

(参考 2) 交通財源法 (Verkehrsfinanzgesetz) 第 3 条 (抄)

本法第 1 条による鉱油税法第 2 条第 1 項の改正による増収の 4 分の 1 は、1963 年 12 月 20 日付け鉱油税改正法 (連邦官報 IS 955) による改正後の道路建設財源法第 1 条の金額に加えて道路建設の用途に充てるものとする。

(以下略)

(参考 3) 96 年度予算法 (Haushaltsgesetz 1996) 第 29 条

連邦官報第 3 部 (分類番号 912-3) 掲載の 1991 年 6 月 24 日法 (BGBl IS 201) 第 4 条によって改正された道路建設財源法第 1 条及び 1984 年 6 月 26 日法 (BGBl IS 537) 第 3 条によって改正された 1971 年交通財源法 (1972 年 2 月 28 日制定、(BGBl IS 201)) 第 3 条によって道路事業に用途が限定されている鉱油税収については、連邦交通大臣の所管する他の交通政策 (sonstige verkehrspolitische Zwecke) の用途にも使用する。

(参考 4) 1994 年連邦予算計画策定に関する法律案及び関連法案に係る連邦議会第一読会におけるヴァイゲル蔵相の演説 (1993 年 9 月 7 日) (抄)

(前略)

鉄道改革の実現

1994 年予算は、旧東独各州の領域のみならず、ドイツ全域に係る交通政策に関する長期計画に沿って作成されております。その核心は、旧国鉄の構造改革であります。旧国鉄は民間機構たるドイツ鉄道株式会社に転換し、その主要な負担、とりわけ旧債務から解放されることとなります。こうした施策により、我々は効率的な鉄道交通の前提を形成するものであり、而して、一般道路及びアウトバーンの負担を軽減し、結果として環境保護の促進を図るものであります。

連邦が旧国鉄から承継する旧債務の弁済は、追加の財源なくしてなすことはできま

せん。

そこで、1994年から鉱油税を16フェニー引き上げることとします。近年の落ち着いた石油価格の推移及び東西における交通の整備の重要性に鑑みれば、こうした追加負担は不可避であり、また正当と認めうるものであります。

国鉄改革の枢要な要素は、地域鉄道の、州及び市町村への移管です。地域交通に大きな柔軟性をもたらすことになるこの任務の移管は、しかしながら鉄道分野に対するこれ以上の補助金の流れを伴うものであってはなりません。ここで受け入れ不可能な要求をなす者は、必要不可欠な改革プログラムを危うくするものと言わざるを得ません。

(後略)

(参考5) 連邦議会に対する大蔵大臣提出資料 (抄)

4. その他の予算上の重要項目

b) 鉄道改革

1994年1月1日から鉄道再建法が施行される。こうした鉄道機構改革により、鉄道の効率性も向上する。このため、国鉄は一つの持株会社の下に三つの株式会社に転換される。残存する連邦特別財産は主要な過去の負担を担う。これにより連邦にとっては支出増が生じるが、これは、94年、95年にはそれぞれ80億マルク、96年以降はその全額について交通分野における収入増によってカバーされる。1994年及び1995年には鉱油税の引き上げ(ガソリン16フェニー/リットル、ディーゼル7フェニー/リットル)により、また、1995年からはこれに加えて、トラック等の車両に対する道路利用料金制(徽章: Vignette)導入により、歳入増が確保される。

鉱油税について触れたので、この項の最後に、ガソリンの値段について触れたい。

私は、日本で暮らしていたとき、日本のガソリンは国際的に見て非常に高いとの記事(主として広告記事)を難度も目にし、まあ、日本は税金が高いから仕方がないくらいに考えていたが、ヨーロッパで暮らしてみて、ヨーロッパのガソリンもさほど安くはない、場合によっては、日本の方が安いのではないかと考えるようになった。ちょうど、昨年夏のヨーロッパ各国のガソリン価格一覧を入手したので、以下に記載する。

表6 ヨーロッパ各国ガソリン価格比較

国名	Normal bleifrei	Eurosuper 95	Super Plus 98	Diesel
アルバニア	—	—	—	0.68
ベルギー	1.86	1.87	1.90	1.33
ボスニア・ヘルツェゴビナ	1.05	—	—	1.00
ブルガリア	—	1.18	—	0.69
ドイツ	1.61	1.66	1.69	1.28
デンマーク	1.81	1.83	1.87	1.61
エストニア	—	0.73	0.75	0.47
フィンランド	—	1.97	2.00	1.33
フランス	—	1.88	1.90	1.35
ギリシャ	—	1.43	1.55	1.09
イギリス	—	1.73	1.87	1.73
アイルランド	—	1.57	1.85	1.55
アイスランド	—	1.85	1.96	0.76
イタリア	—	1.93	—	1.57
ユーゴスラビア	—	1.13	—	0.98
クロアチア	1.04	1.01	—	0.99
ラトヴィア	—	0.90	0.93	0.78
リヒテンシュタイン	—	1.40	1.43	1.48
リトアニア	—	0.79	0.84	0.70
ルクセンブルク	1.16	1.33	1.36	1.11
マルタ	—	1.08	—	0.69
マケドニア	—	1.38	—	0.89
オランダ	—	1.84	1.89	1.31
ノルウェー	—	2.13	2.22	1.89
ポーランド	—	0.91	0.98	0.85
ポルトガル	—	1.71	1.77	1.21
ルーマニア	—	0.67	—	0.46
オーストリア	1.66	1.71	1.77	1.21
スウェーデン	—	1.92	2.00	1.55
スイス	—	1.40	1.44	1.48
スロバキア	—	1.11	1.16	1.08
スロヴェニア	0.80	0.95	—	0.89
スペイン	—	1.45	1.50	1.22
チェコ	—	1.22	1.39	1.01
トルコ	—	0.74	—	0.63
ハンガリー	1.35	1.38	1.47	1.22
キプロス	—	—	1.13	0.32

注1) ADAC資料による。1996年夏期の各国ガソリン価格の比較。

2) 1997年7月及び8月の月平均マルク・円為替は、いずれも、1マルク=72.2円であった。

Ⅲ. 米国事務所から

—交通インフラ整備事業への提言—

今回は、Construction Business Review 誌から、American Consulting Engineers Council (ACEC) 会長の Stan Kawaguchi 氏による、米国の交通インフラ整備事業への提言を紹介する。

米国の交通インフラ整備事業は時間を要しすぎており、事業の遅れにより、安全性や利便性、経済活力の向上という点から、納税者に負担がかかっている。しかし、環境影響審査と事業の発注官庁による監督を合理化・統合し、新技術を効率的に活用することにより、事業期間を 30% 短縮することができる。

これは「ISTEA II に対する提言：パートナーシップを通じた効率的な交通インフラ整備事業の促進」という研究の中で示されたもので、次の 4 つの点において改善がなされると、事業完了までの時間を大幅に短縮することができるとしている。

- (1) 交通予算措置
- (2) 公共と民間のパートナーシップ
- (3) 審査、承認および規制
- (4) 競争を通じた品質の確保

(1) 将来への投資

研究によると、交通インフラ整備事業は、ニーズからはるかに立ち遅れている。また、連邦政府は、既存施設の維持管理に要する費用だけで年間 627 億ドルの支出を見積もっているが、実際は 405 億ドルしか支出されておらず、54.8% の 222 億ドルが不足している。

議会が交通インフラ整備事業のスピードアップに真剣に取り組むならば、この予算措置の差を何とかしなければならない。そして、この問題に真正面から向き合うには、以下の 7 つの重要な決断が必要であり、これらが適切に実施されれば、不適切な予算措置によって生じた多くの事業の遅れを減らし、事業をより早く、より効率的に進めることができるのである。

1. ISTEA の再権限付与を適切な時期に行なう

これは 1988 年の事業実施にあたって、唯一最も重要なことであり、再権限付与が少しでも遅れると、多くの州の道路整備事業の執行が重大な影響を受ける。

2. 交通トラスト・ファンドを連邦の一般予算から外し、受益者不担税の原則に対する信頼を取り戻す

トラスト・ファンドが設けられた 1956 年以来、国民は、ガソリン税は交通インフラ整備の目的に特定して利用されると説明され続けてきた。しかし実際には、トラスト・ファンドは、財政赤字を小さく見せかけるために、毎年流用されている。

3. 現在一般財源に含まれている 4.3 セントのガソリン税を、連邦ハイウェイ・トラスト・ファンドに充当する

これにより、受益者負担税の原則に対する信頼性を回復することになり、安全で信頼

における交通システムを提供する能力を、大幅に促進することとなる。

4. 交通インフラ整備と無関係な政策目標を達成するために設定された、特定の要求および制裁である予算配分の保留は、今後行なわない。

現在の最大の問題は、大気汚染防止法の施行に関連した保留(一定の環境基準に満たない地域として指定された地域において、全ての交通インフラ整備事業の差し止めを行なうもの)であり、これらの地域は交通および経済に重大なダメージを受けている。

5. 交通システムの改善・向上のニーズに合致するに十分な予算措置を行なった上で、ISTEAを再権限付与する。

National Quality Initiative (NQI) の最近の調査によると、国民の3分の2は、自分達の交通インフラは自分達の力で充足させたいと考えていることが明らかになった。これは、交通インフラ整備の費用を国民自らが負担する意思があることを意味する。

6. ガソール(ガソリンとアルコールの混合燃料)が、連邦ガソリン税の免税対象となっている抜け穴を封じる。

ある計算によると、この免税措置により、連邦ハイウェイ・トラスト・ファンドは毎年7億ドルの損失を被っていることになる。

7. 新しい有料道路建設を促進する新たな財源と公共・民間のパートナーシップを奨励する。競争を通じて品質を確保する。

法律、責任、調達制度の改正を行ない、予期せぬ追加投資や事業の遅れを避ける。

税制改正により、公共の交通インフラ整備事業に対する民間投資を促進する。

(2) 公共と民間のパートナーシップ

連邦、州および地方自治体が民間セクターと共に、効率的で費用対効果の高い交通インフラを整備するための重要な役割を演じることが重要である。しかし、これらの役割を明確に定めることが必要であり、事業のプロセスを速めるためには、重複する努力は避けなければならない。

連邦政府の最も重要な役割は、一般の人々の利便性、快適性および安全性の確保のために、均一性と持続性を提供することである。しかし、連邦政府は、交通インフラを計画、設計、建設する技術者や建設業者、資材業者とも効率的に連携しなければならない。そして効率的な連携のためには、調達手続は全国的に画一的なものでなければならない。ACECの研究では、連邦の役割を高める最も迅速で効果のある方法は、各州に3つの連邦交通機関(連邦道路局・連邦大量輸送機関局・連邦鉄道局)の職員から構成される地方陸上交通事務所(Surface Transportation Field Office)を作ることであると結論づけている。このような局際の州事務所を唯一の連絡先として設置することで、連邦と州のパートナーシップが非常に強力になり、縦割りから生じる無駄を排除することができる。

また連邦政府は、州および地方自治体に対して適切な補助金を交付するだけでなく、交付方法にも柔軟性を持たすべきである。一つの方法を全てに当てはめる方法(one-size-fits-all)は適当ではない。

州を効果的に支援するためには以下のことが必要である。

1. 特定の区分および小区分をなくして、連邦補助金制度の運用に柔軟性を持たせる
2. 地方自治体への補助金交付を円滑に行なうために、包括補助金とする

3. 適用されるべき連邦規則に従っている証拠および説明として、州の証明を受け入れる同様に州は、地方自治体および大都市圏計画組織 (Metropolitan Planning Organization) に対して、同程度の柔軟性とサービスを提供すべきである。そうすることで官僚主義的手法から開放され、民間部門の設計および建設技術者が交通インフラにおける経済的で革新的な解決策を展開するために創造的に活動することができる。

(4) 事業の完成を速める

多すぎる規制、重複する承認の要求および時間のかかる審査プロセスの全てが、事業の工程および費用対効果に悪影響を及ぼし、交通インフラ整備事業を遅らせる原因となっている。ACEC は、これらのプロセスの合理化により、現在必要な事業の計画および設計に要する時間の3分の1を短縮することができると見積もっている。事業完成までのプロセスを改善するためには、改革とパラダイムを変える意思が必要である。

例えば、州政府の交通環境審査部局が、遅延を減らすために、全ての県境規制や課題を一括処理することができないだろうか。公開審査プロセスを、インターネットの利用により、劇的に簡略化し、より適宜適切に行うことができないだろうか。さらに、地図作成、設計および建設における技術革新は、効率性の向上と将来のプロジェクトへの反復利用に応用されるべきではないだろうか。

(5) 競争を通じた品質の確保

競争は、自由企業体制の基礎であり、米国経済における技術革新、効率性および成長性の強力な誘因となっている。競争環境を奨励するためには、全ての専門サービスの連邦調達を適格性基準とすべきである。これにより、経費および人件費率に関する恣意的な制限がなくなり、質の高い設計および性能仕様書を通じた品質の向上が促進される。さらに、公共事業における様々な段階で外注を利用することは、品質を確保するということのみならず、著しい費用削減につながることを証明されている。

(6) インフラの確かな基盤

全国交通インフラシステムの将来は、重大な岐路に立っている。現在の交通インフラに対する需要は、投資水準をはるかに越えている。また、交通インフラの計画、設計および建設のプロセスは、毎年数百万ドルを無駄にしている恣意的な遅れにより、泥沼状態となっている。官僚統制の抑制、強力なパートナーシップおよび競争環境によって得られる財源は、交通インフラ整備の促進、より安全で強固なインフラ基盤の提供に活用することができるであろう。

米国の交通インフラの現状

- 公共道路の延長は 3,900,000 マイルになる。
- 1日に、何十億ドルという商品と何百万人という人々が公共道路を往来している。
- 上位 50 都市は毎年 1,016 車線マイルのフリーウェイを新設している。さらに、交通渋滞を
これ以上悪化させないためには、さらに 664 車線マイルの新設が必要。
- 交通渋滞によるアイドリングにより、年間 440 億ドル相当のガソリンが無駄になっている。
- 行政費、国債の返済およびその他の事業実施のために、実際の道路建設支出は 1960 年から 62% 近く減少している。
- 道路および橋梁建設に年間 350 億ドルが支出されている一方、現在の状態を維持するだけに、毎年 150 億ドルが別途必要。
- 2,300,000 マイルの道路が「普通」または「不良」に格付けされている。
- 主要道路延長の 59% が「普通」「やや不良」または「不良」に格付けされている。
- 連邦道路局は、1994 年に約 110 億ドル相当の州ガソリン税が道路プログラム以外に使用
されたと見積もっている。
- 自動車運転者は、10 年前と比べて 31% 多くのガソリン税を支払っている（インフレ率修正
済）。
- 1995 年の連邦道路局の橋梁状況報告によると、3 分の 1 の橋梁が構造的に欠陥があるか、
機能的に劣っているとされている。
- 橋梁を現在の水準に維持するためには、年間 52 億ドル必要であり、安全性を確保するた
めの改良を行おうとすると、少なくとも年間 82 億ドルが必要。
- 1995 年に米国人は、自動車、トラックおよびバスで約 2 兆 3,000 億台/マイル移動した。
- 2010 年までに道路による移動は、3 兆 5,000 億台/マイルを越えると予測されている。
- 2025 年までに国内の人口は、7,500 万人増加すると予測されている。

—ACEC による

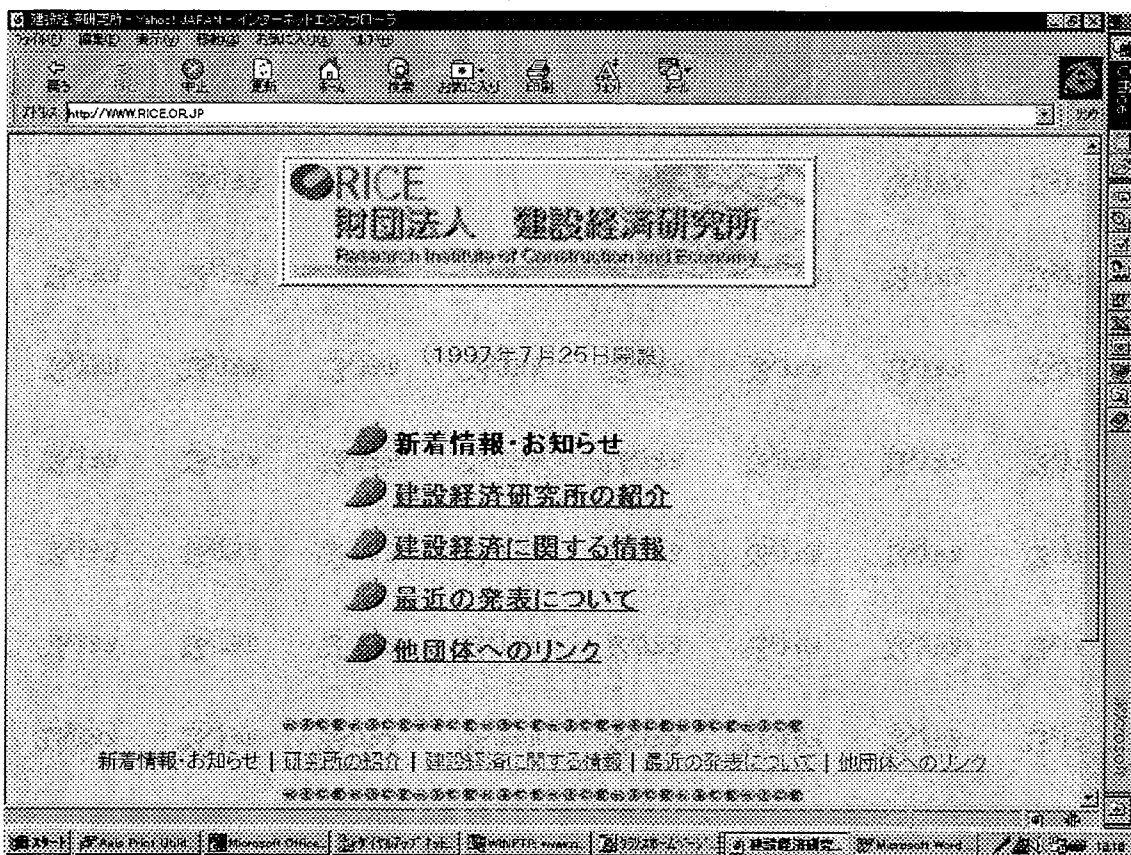
IV. ホームページ開設のお知らせ

平素は、当研究所の活動に対して多大のご協力を頂戴し、ありがとうございます。

みなさまにはご存じの通り、当研究所の研究成果については、「日本経済と公共投資」・「研究所だより」などを通して、広く発表してきたところでございます。

さて、この度、発表方法の一つの手段として、インターネットのホームページを開設いたしました。ホームページには、最近の研究成果の発表を中心に、お知らせしていくこととしております。

今後とも、当研究所の活動に、ご指導を賜りますよう、お願い申し上げます。



<URL> <http://www.rice.or.jp>

(担当 大江)