

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. 104

'97 10

## CONTENTS

I. 日本のコントラクターの海外における活動 －競争の激化－	.....	1
II. 建設関連産業の動向 ー生コンクリートー	.....	9
III. 「社会資本整備を国民的議題に」	.....	12
IV. <海外特派員レポート⑥> ドイツにおける公共事業について	.....	14
V. アジアの建設事情	.....	25



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 日本のコントラクターの海外における活動 —競争の激化—

海外市場での各国コントラクターの競争が激化しており、そのなかで日本のコントラクターは海外での売り上げを伸ばしているものの、全体的なシェアは低下している。特に、海外売上の7割を占めるアジアでのシェア低下が目立つ。その要因には、欧米企業のBOTプロジェクトへの積極的な取り組みや、韓国企業等のアジアにおけるシェア拡大、現地ローカル企業との競争などが考えられる。

今後、海外でのシェアを維持していくためには、海外におけるEPC能力(Engineer-Procure-Construct 契約による、設計及び計画、資機材等の調達、施工の一括実施能力)の向上と展開、BOT等の民活インフラ・プロジェクトへの積極的な対応、それらに付随して発生するリスク管理能力の向上などが不可欠である。

(本レポートは、ENR1997年8月25日号で発表された、96年インターナショナルコントラクター上位225社およびグローバルコントラクター上位225社のランキングをもとに日本のコントラクターの海外活動について分析を行ったものである。なお、参考として、ランキングに関するENRの特集の要約をレポートの最後に掲載している。)

注) ①インターナショナルコントラクター225社；自国外での売上高上位225社。

②グローバルコントラクター225社；国内外を合わせた売上高上位225社。ただし、インターナショナルコントラクター225社にランクインしていることが条件。

③日本のコントラクター；96年グローバルコントラクター225社に含まれる、ゼネコン20社、設備4社、エンジニアリング4社の計28社。(上位順に)鹿島、大林、竹中、三菱重工、清水、大成、熊谷、フジタ、西松、戸田、間、五洋、きんでん、関電工、東急、前田、三井、鴻池、千代田化工、日本国土開発、東亜建設工業、青木、日揮、高砂熱学、日産建設、大気社、東洋エンジニアリング、竹中土木。

### 1. 海外売上比率の上昇

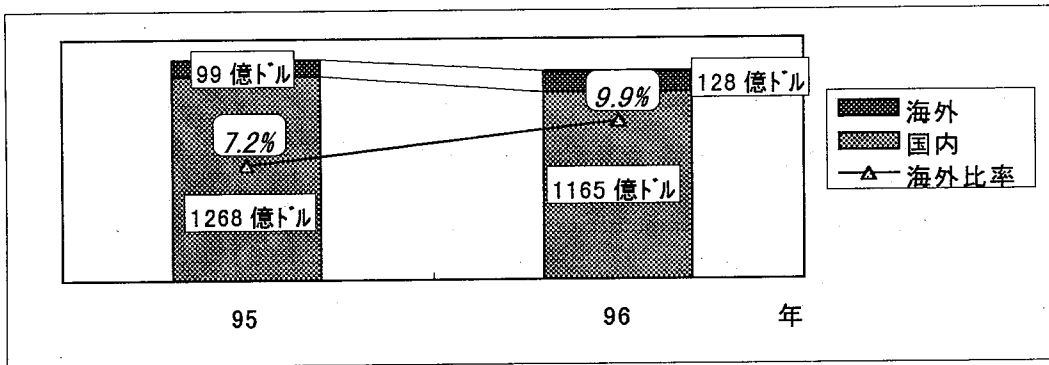
日本のコントラクターの売上は、国内が大きく減少(△10.4%)する一方、海外で増加(9.7%)しており、その結果、売上の海外比率は約14.9%と、前年から2.4ポイント上昇している。特にゼネコン(総合建設会社)20社は海外での売り上げを大きく伸ばしており、海外比率も2.7ポイント上昇し9.9%まで高まっている。

図表-1 日本のコントラクターの売上高(1996年)

	全体売上	構成比	前年比増減	増減寄与度	海外売上	構成比	前年比増減	増減寄与度	海外比率	(前年)
ゼネコン20社	129,362	79%	-5.4%	-4.1%	12,787	53%	29.8%	13.3%	9.9%	7.2%
エンジニアリング4社	20,737	13%	-20.5%	-3.0%	10,468	43%	-7.7%	-3.9%	50.5%	43.5%
設備4社	13,002	8%	-8.7%	-0.7%	1,001	4%	9.6%	0.4%	7.7%	6.4%
28社計	163,100	100%	-7.9%	-7.9%	24,256	100%	9.7%	9.7%	14.9%	12.5%

注) ENRより作成。単位：100万ドル。

図表-2 日本ゼネコンの国内外別売上と海外比率

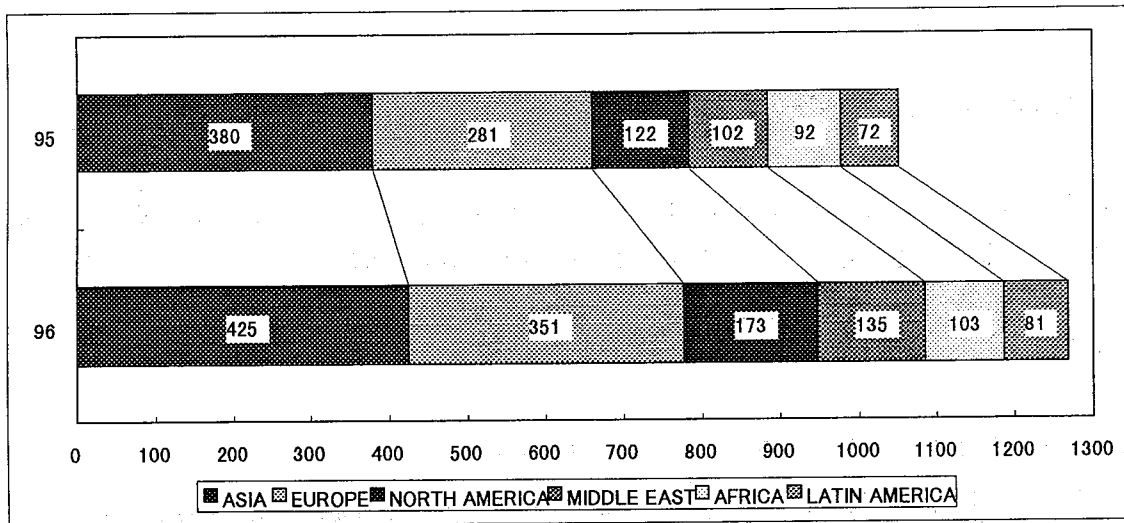


注) ENR より作成。佐藤工業は 95 年において 18 位であるが、96 年は統計から外れているため、各年の社数を統一する目的で、95 年から除いている (図表 1 も同じ)。

## 2. 海外市場の拡大と日本のシェアの低下

ENR インターナショナルコントラクター上位 225 社の自国外での売上は 1,268 億ドルに達しており、前年から 20.7%増加している。市場の地域構成はアジアが最大の 34%であり、その増加額は全体の増加額の 20%を占めている。また、ヨーロッパと北米の市場の拡大が目立つが、その要因としては、相互参入の増加と、M&A による広域的なコントラクターの登場が考えられる。

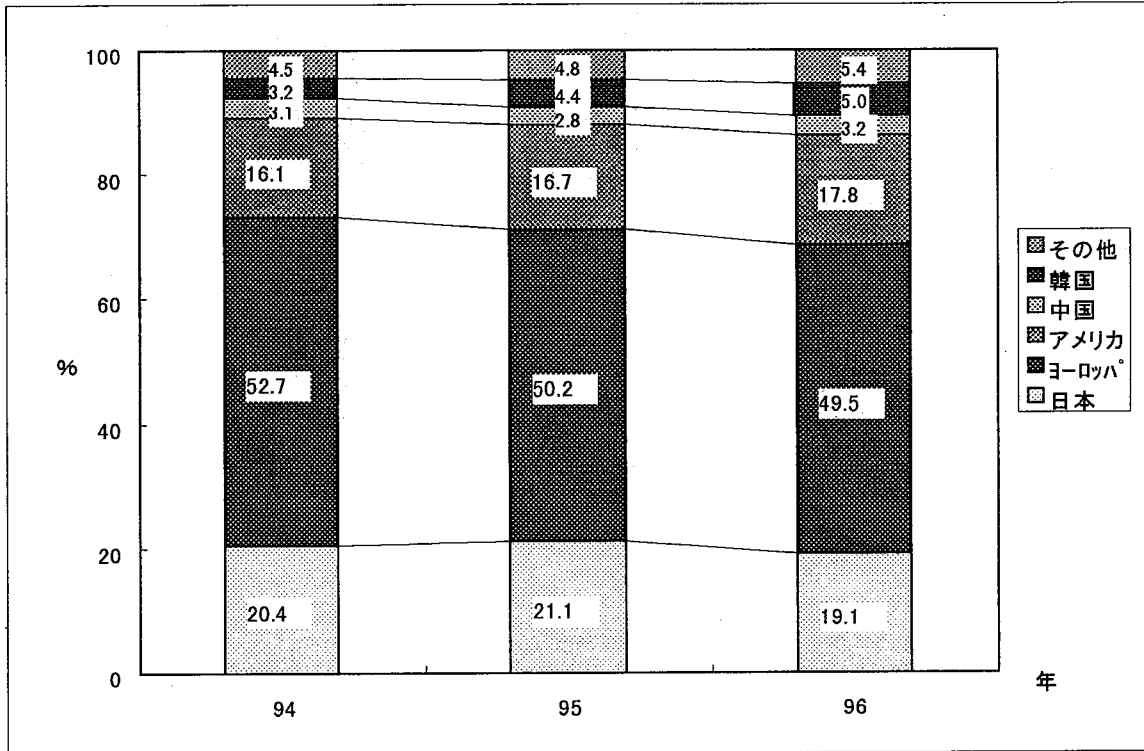
図表-3 インターナショナル・コントラクターの市場地域構成



注) ENR より作成。単位：億ドル。

各国コントラクター別のシェアを見ると、アメリカ企業や韓国企業のシェアが増加している一方、日本のシェアは前年から2ポイント低下し、19.1%となっている。

図表-4 インターナショナルコントラクターの自国外での売上シェア

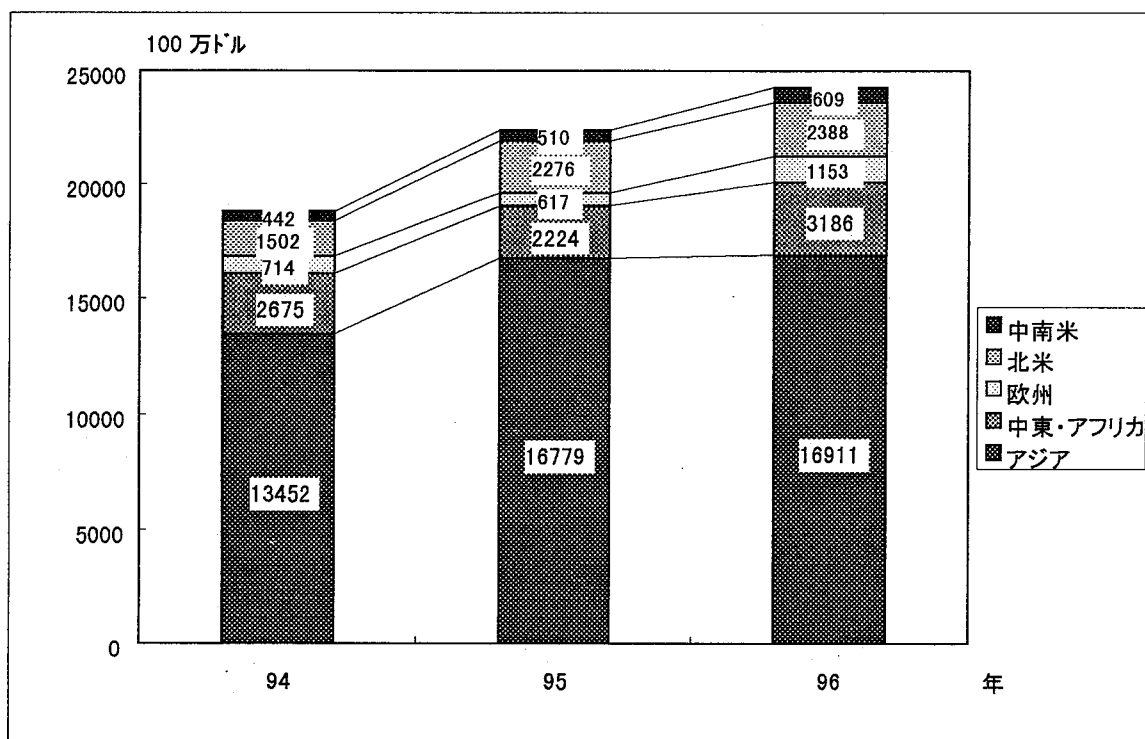


注) ENR より作成。国(地域)は、企業が本拠地を置く国(地域)を示している。

### 3. 日本のコントラクターのアジア市場への傾斜

日本のコントラクターの海外における活動エリアはアジアに傾斜しており、約70%がアジアである。しかし、アジアでの売上の前年比伸び率が0.8%であるのに対し、海外売上全体が8.2%伸びたため、アジアの割合が5ポイント低下している(95年は75%)。

図表-5 日本のコントラクターの活動エリア(国外地域別売上高)



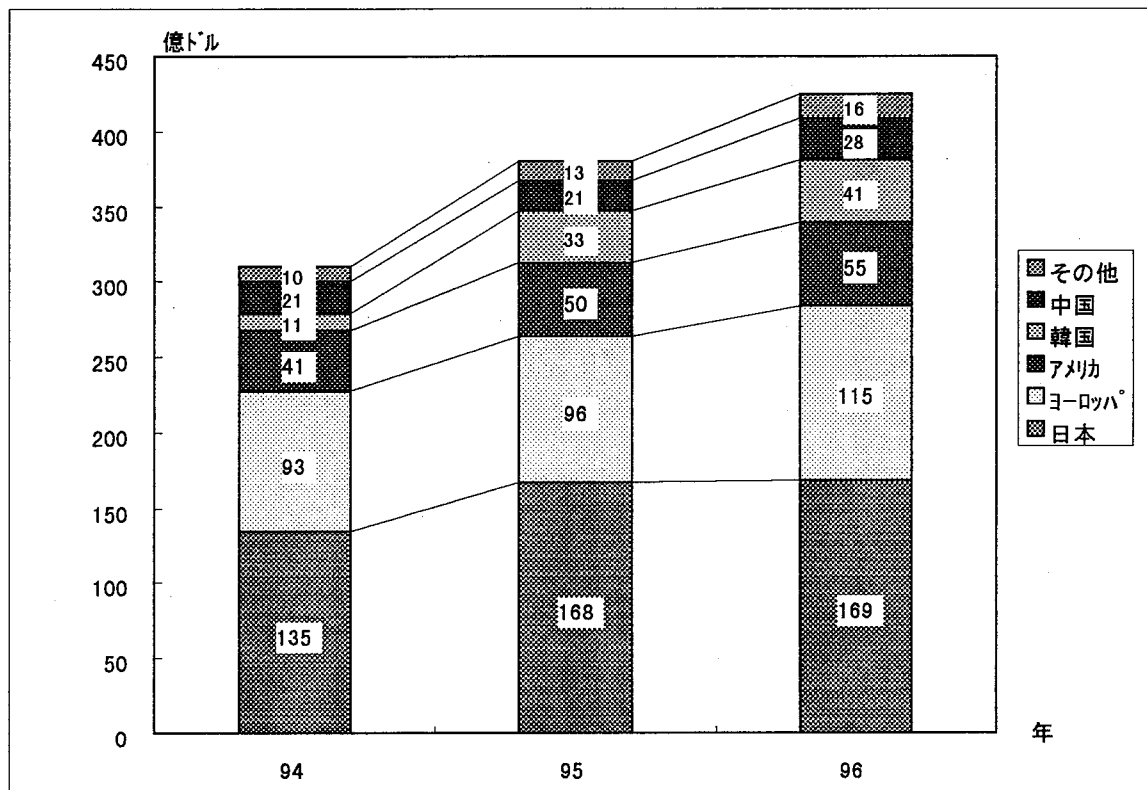
注) ENRより作成。94年28社、95年29社、96年28社。

#### 4. アジア建設市場の拡大と日本のシェア低下

国際コンストラクター上位225社の96年のアジアでの売上は、世界全体の売り上げの3分の1を占める425億ドルに達しており、95年から11.6%増加している。

そのうち、日本のコントラクターのアジアでの売上は169億ドルであり、95年の168億ドルからほぼ横ばい(0.8%増)となっている一方、アメリカやヨーロッパの企業は、着実に売上を伸ばしており、韓国企業も、96年の売上は94年の3.7倍の41億ドルに達している。その結果、96年のアジアにおける日本のシェアは39.8%と、95年の44.1%から4.3ポイント低下している。

図表-6 各国(地域)コントラクターのアジアでの売上高



注) ENR より作成

## 5. ファイナンス能力の必要性

近年、海外では BOT(Build-Operate-Transfer)等の民活インフラ・プロジェクトが多く行われるようになってきている。特に、インフラ需要が高く、かつ資金の不足している国では、今後ともそのようなケースが増加することが予想される。

そのため、欧米のコントラクターは、自国内のインフラ民営化・民活プロジェクトで蓄積されたノウハウを背景に、積極的に国外の BOT プロジェクトに参加している。また、自国の公益法人・民営化企業や自国企業グループが主要スポンサーとなる BOT プロジェクトに、部分的なパートナーとして、あるいは EPC(Engineer-Procure-Construct)コントラクターとして参加するケースも多い。

1991年以降、アジアにおいて欧米企業がインフラプロジェクトにスポンサーとして関与した(している)プロジェクトは約 40 に達しているのに対して、日本企業のスポンサー関与数は 20 程度(うち建設会社がスポンサーに加わっているものは半数)である。アジアにおける日本企業の活動からみると相対的に少ないと言える。ただし、欧米企業のスポンサーの中にはテムズ・ウォーター(英)やリヨネーズ・デ・ゾウ(仏)などの公益企業や民営化企業も多く含まれ、建設会社がスポンサーとなっているものは多くはないが、そのようなプロ

プロジェクトでも欧米建設企業がコントラクターとして参加する機会は、結果として多くなる。このような民活インフラ・プロジェクトへの日本の対応の遅れが、日本のコントラクターのシェア低下の一因となっていることも考えられる。もちろん、ファイナンスは高いリスクを伴うため、慎重に対応することが必要となるが、日本国内市場の拡大があまり見込まれないことを考えると、ファイナンスやオペレーション能力の向上は日本の建設会社にとって最も重要なテーマの一つである。

今後、海外でのシェアを維持していくためには、海外における EPC 能力 (Engineer-Procure-Construct 契約による、設計及び計画、資機材等の調達、施工の一括実施能力) の向上と展開、BOT 等の民活インフラ・プロジェクトへの積極的な対応、それらに付随して発生するリスク管理能力の向上などが不可欠である。

以上

(担当：菊池)

(参考)ENR 1997年8月25日号“国際コントラクター上位 225 社 ファイナンスが仕事の鍵になる”のサマリー

#### 国際建設市場の拡大

- ・ 1996年のINTERNATIONAL CONTRACTOR 上位 225社の自国外での売上は、前年比20.7%増加の1,268億ドル(約15兆円)。一方、自国内市場は7.5%減少の2,966億ドル(約35.6兆円)。自国内外全体の売上は0.5%減少の4,234億ドル。
- ・ 世界的な資金移動がINTERNATIONAL CONTRACTORに利益をもたらしている。国連によると、96年の全世界の対外直接投資は前年比10%増の3,470億ドルとなり、5年連続の増加となった。
- ・ しかし、不安材料の一つに、EUやASEAN等の地域経済ブロック化がある。
- ・ 競争(特に現地ローカル)との競争が激しくなっている。一つの要因として、中国の建設企業の活発な活動がある。しかしその一方で、彼らも低価格競争と欧米企業の絶対的な技術的優位性に苦境を感じている。

#### マネーゲーム

- ・ 各企業は仕事を確保するために、ファイナンスに力を入れている。
- ・ Shanska社(スウェーデン)社長：「現在の活動量を維持するためにはBOTで仕事を確保しなければならない」
- ・ Philipp Holzmann社(独)海外担当ディレクター：「今日要求されていることは、ファイナンスと高度なエンジニアリングによって仕事をつくり出していくことである」
- ・ Bilfinger + Berger社(独)国際事業開発部長：「BOTの仕事はたくさんあるが、慎重に選択しなければならない」
- ・ Kvaerner Construction社(英)上席副社長：「我々はファイナンスはしたくない」(しかし、同社はトルコやイギリスでBOTを行っている。)
- ・ Bovis Construction社(英)chairman：「これまでは、建設産業がプロジェクトの主導権を取ってきたが、徐々に投資家が主導権を取ってきており、建設会社は資金を持っていないので、このトレンドはこれまで以上のプロジェクトをつくり出すことになるだろう」

#### 盛んな合併

- ・ ヨーロッパでは、M & Aが大きくかつ混乱させられる潮流となっている。
- ・ スペインのDragados y Construccionesの国際部門とFCCの国際部門の部分合併により生まれたDragados FCC社は、BOTプロジェクトに積極的に取り組んでおり、海外受注の半数はBOTプロジェクトである。



- ・ドイツの Hochtif 社と Holzmann 社の合併は、独禁法その他の関係で止まったままである。
- ・建設会社は、今後ますます engineer-procure(調達)-construct 式の契約に巻き込まれることになるだろう。

#### 各地域の市場動向

- ・東南アジア市場が注目の的であるが、タイの通貨問題がある。Holzmann 社は「タイでは土木事業は引き続き行われるが、商業施設関連のプロジェクトは停滞するであろう」と指摘している。
- ・中国は魅力的な市場として関心を高めているが、そのほとんどは海外からの投資によるものである。また、中国は多国間ローンの減少分を BOT で補っているが、各建設会社は、政府補償や利益の本国持ち出し、為替等を心配している。
- ・インドは、引き続き、皆慎重に注目している。Holzmann 社は「役所の規制が最大の障害であるが、改善してきている」と指摘している。Hochtif 社は「あまりにも多くのプロジェクトが BOT で調達されようとしているが、法律が整備されていない」と言っている。
- ・ラテンアメリカの南部が有望市場として浮上してきている。Ansaldo 社は「特に、チリ、ブラジル、アルゼンチン、コロンビアがよい」としている。しかし、BFC Construction 社は「社員に身の危険が伴う可能性がある一部の国については仕事を取らないことにしている」と述べている。
- ・ロシアの建設市場はまだその潜在的な姿を現していないが、旧ソ連の近隣諸国では既に大きな建設工事が始まっている。また、Hochtif 社は「ロシアが将来に向けての潜在市場であるが、現在、輸出保険の制限が大きな障害だとしている。」
- ・西ヨーロッパは引き続き停滞気味である。ただし、英国は比較的良い状況にあるようだ。
- ・アフリカでは引き続きソレト高原の流水プロジェクトに各国建設企業が引きつけられている。Impregilo 社(伊)は、ソレト、タンザニア、マラウィ、ザンビアを統括するためにヨハネスブルグに事務所を開設した。Skanska 社(スウェーデン)は引き続きアフリカ市場への参入を図っている。北アフリカ(チュニジア、モロッコ等)は Bechtel 社(米)にとって有望市場のようである。

以上

(担当：菊池)

## II. 建設関連産業の動向

### 生コンクリート

#### 1. 概要

土木・建築工事共に主要な建設資材である生コンクリート（以下「生コン」）は、セメント、砂、砂利等の骨材を主たる原料とし、混和剤等を入れて製作する。工事現場でのコンクリート打設工事は、一般的に、プラント工場での生コン製作直後から約90分までに行わなければならないとされており、その製品化からの寿命は非常に短い。また、納期も工事現場の需要に応じて大量または緊急に供給しなければならない。これらの点から、流通機構や価格形成の上で生コン市場は、他の建設主要資材とは異なる特色を有している。

近年、日本の流通機構の複雑性、不透明性が内外から批判されているが、生コンの流通（図1）についても、その不合理性が指摘されており、昨年3月に通産省、建設省による「セメント・生コンクリート流通改善方策検討委員会」が設置された。その中間報告が今年6月に発表されており、従来の生コン市場が有する非近代性や問題点を掘り下げ、その改善策を打ち出している。この中で、文書契約の推進、慣行的サービスの契約の明確化、品質検査の簡素化、商流の合理化・効率化等を挙げており、平成9年度末迄に標準取引約款のモデルを作成することとしている。

生コンの商流は、主たる原料であるセメントの商流と密接に関わっており、セメントの販売店がメーカーとの契約により販売する特約販売店制度のもとで発達し、セメントの販売店が生コンを販売することによって、生コンの商権を維持してきた歴史的な経緯がある。そして、現在は生コンの販売は、多くの生コン製造業者が組織する協同組合による共販へと移行し、全国324の地区協組（97年9月現在）は価格維持や需給調整等の重要な役割を担っている。

しかしながら、生コンの価格は、地域により需給バランスが大きく異なっているため、価格差が顕著になっている。（図2）これは、需給の他に、協組の組織力の強弱に地域差があると考えられる。ある地域では、協組による共販から離脱した、相当数の直販を行う業者も存在しており、またゼネコン等の需要家による値引き攻勢等、流通コストや一般管理費とは異なる、目に見えない要因が強く働くためであろう。

図1 生コン流通のしくみ

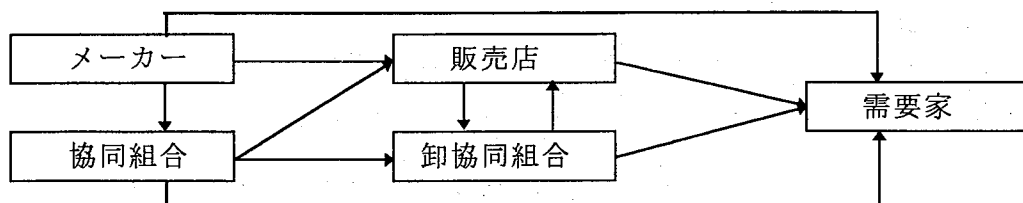
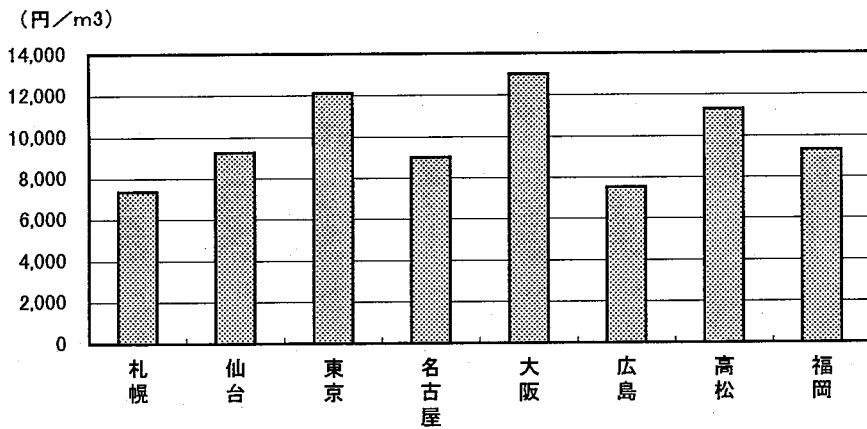


図2 生コンの販売価格(基準:18-18-20) 平成9年8月現在



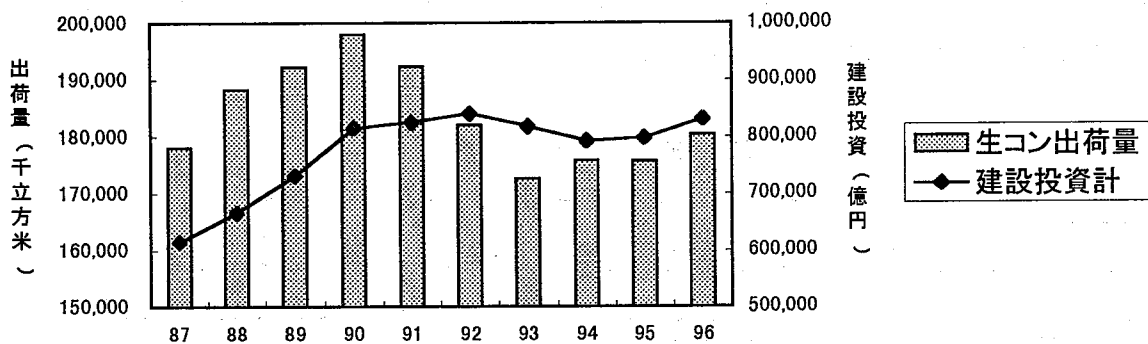
出所:「週間速報物価版」経済調査会

2. 売上動向

全国生コンクリート工業組合連合会の調べによると、96年度の生コンの全国出荷数量は、180,256千m<sup>3</sup>と92年度の水準まで伸びた。(図3)

総出荷量の官公需と民需の割合は、96年度実績見込みで官公需が54.6%で民需で46.8%であり、96年度の建設投資(見込み)の官民の割合が44.5%と55.5%であることを踏まえても、生コン市場は官公需に大きく依存してしていることが言える。今年度の出荷量は、国内需要が低迷しているため、前年度比で約2.5%の減少が予測されているが(全国生コンクリート工業組合連合会)、さらに、来年度の公共工事7%削減と2000年まで公共工事を段階的に削減する政府の方針により、民需が伸びない限り、他の建設主要資材と同様に今後の売上げが落ち込むことが予想される。

図3 生コンの出荷量と建設投資(名目値)の推移

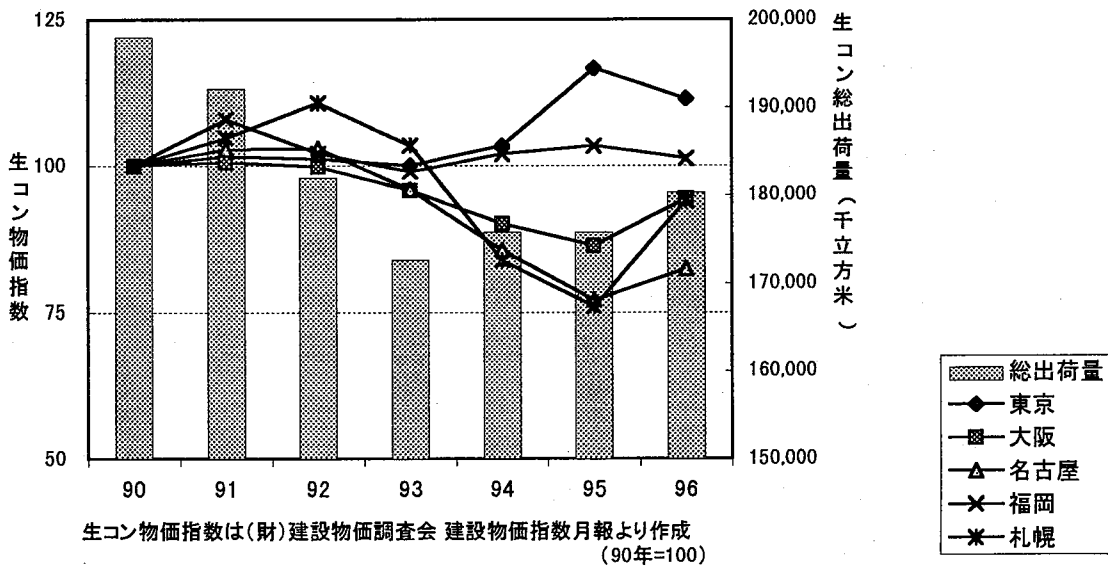


生コン出荷量は全国生コンクリート工業組合連合会の調査による

### 3. 価格動向

生コンの価格は、需給バランスによって影響を受けるが、前述のその他の変動要因も伴って、地域格差が目立っている。(図4) 97年6月の出荷数量は13,747千m<sup>3</sup>で対前年比で3ヶ月連続して下回っており、その内、官公需は8ヶ月連続対前年比を下回っている。現在の生コン市況は、国内需要の冷え込みから総じて弱基調で推移しており、今後もまた、弱含みで推移するものと思われる。公共工事削減の流れの中で、需給を引き締めるため、生産工場の過剰設備の再編成等に生コン業界は迫られることになるだろう。

図4 都市別生コン物価指数と総出荷量の推移



### 4. 今後の見通し

来年度から2000年にわたる公共事業費の削減により、需要家であるゼネコン等は生き残りをかけ、今や建設業界はコスト削減に向けて業界全体で取組んでいる。建設資材もこの潮流の渦に巻き込まれ、生コン業界も、先に述べたように、従来の不透明な商流の構造改善を図り、契約形態の明確化、流通コストの削減、品質管理の更なる向上を求められているといえよう。また、市況が軟弱化し、公共工事に大きく依存せざるを得ない現状では、プラント向上の集約化、原材料の協同購入、輸送体制の合理化等の業界内の自助努力が不可欠となるであろう。

(担当：森井)

### Ⅲ. 「社会資本整備を国民的議題に」

－ E N R 誌論説紹介 －

日本では、財政構造改革の潮流の中、公共事業の効率的・効果的な実施の観点からのコスト縮減は、公共事業予算削減の動きへと直結しているようである。

財政の健全化は、それ自体大変重要な政策テーマであるが、財政の健全化を重視するあまり、わが国の経済発展にとって本当に必要な社会資本は何か、それをどのように整備していくのかという根本的な議論は、国民の間には欠落しているように思われる。

米国における状況も同じ様である。

米国の主要業界誌である E N R 誌の 1997 年 9 月 8 日号 (98 ページ) に掲載された論説では、社会資本整備の本来的な意義を世論に訴えることの必要性が論じられている。

以下、同誌の論説の概訳を紹介する。

<社説> もう一度社会資本整備を国民的議題に掲げよう

(原題) “ Putting Public Works Back on the National Agenda ”

社会資本整備が、中心的な国民的議題だった時代を覚えているだろうか。1980 年代中頃、コネチカット州グリニッジ近郊のマイアナス川の橋が崩落した時には、社会資本整備の問題は新聞の一面で大見出しになっていた。様々な委員会や調査団が、この問題の報告書を作成するために調査を行い、ついには、社会資本改良に関する政府委員会の「国の社会資本に関する報告書」にまとめられた。この報告書では、米国の社会資本のグレードには最低の C レベルが与えられた。

それから 10 年余りが経過し、グレードは C レベルから、いよいよ「未完成」のレベルにまで低下した。災害や事故など特別なニュースでも無い限り、社会資本整備は国民のレーダースクリーンから消えてしまったようである。国民の目に社会資本の話題が上ってくるのは、夏のテレビ番組改編時に、ボストン中央幹線道路に関する 60 分枠の暴露特集が組まれた時か、ロス・アンゼルス・タイムズ新聞がロス市地下鉄の現況のひどさをレポートした時がせいぜいである。「残念ながら、社会資本整備が米国民の問題となるのは、それらが全く機能しなくなった時であろう」と、クリーブランド州立大学のクレア・L・フェルプリンガー教授は論じている。

公共事業調達制度に関する政府の制度改革の取り組みは、社会資本整備支持への動きを、一層妨げるような結果となっている。首長や公選議員など公共部門の取り組みに対して国民が冷笑的な態度を取っているような現況では、社会資本整備は非常に難しい仕事であると言わざるを得ない。「成熟社会においては、公共の利益を第一に考えて社会資本を整備していくことこそが重要なのだ」と考える諸兄に対して、我々は、次のように提言する。

1. 社会資本を公衆の用に供するために必要な初期コストを過少評価してはならない。
2. 整備の長期的目標に力点を置き、生活の質を高めることに目を向けることが必要である。
3. 情報通信手段（メディア）を有効に活用すべきである。
4. 環境配慮の責任を重んじる必要がある。
5. 公的部門のエンジニアがもつ多大な権限を見直すべきである。
6. 何ごとにもリスクがつきまとうということを、一般国民に理解させるべきである。
7. 社会資本は国民によって、国民のために整備されるのであって、特定の政治屋や技官のためのものではないということを強く理解すべきである。
8. 公共事業においては、短期的な雇用効果や乗数効果を過大評価すべきでない。
9. 基本的な計画に対する費用を惜しむべきでない。
10. 社会資本整備に関して代替的な手法や奨励策についても考えるべきである。

社会資本整備という大きな事業が抱える複雑な課題が、我々の提言だけで単純になるとは思わない。しかしながら、公的な空間（パブリック・スペース）の整備よりもインターネットなどの電脳空間（サイバー・スペース）の整備の方に重きを置かれているようなこの時代において、今回の我々の提言によって、公共事業推進支持者の主張するところが一般国民に理解されるように願うものである。

（担当 田中）

#### IV. <海外特派員レポート⑥>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、8月号に引き続き、紹介する。

#### 4. 民間企業・資金の活用による道路整備

従来、ドイツのアウトバーンの通行は無料であった。また、アウトバーンに限らずドイツの道路建設・管理は、主体の面でも、資金の面でも公的領域とされてきた。しかし、ここ数年、こうした状況にも大きな変化が生じている。

以下には、こうした変化について述べる。

##### (1)アウトバーンの有料化

1995年1月から、総重量12t以上の専ら貨物輸送に使用する自動車について、全てのアウトバーンの使用に対し、表7の料金制が導入されている。

表7 アウトバーンの料金（貨物トラックのみ）

	3軸までの車両	4軸以上の車両
年間料金	750ECU	1,250ECU
月間料金	75ECU	125ECU
1週間料金	20ECU	33ECU
一日料金	6ECU	6ECU

注) 97年9月現在、1ECUは131～136円である。

ECU（エキュ）とマルクのレートは変化するので、毎年10月の第1勤務日のレートが1年間適用、毎年見直されることとされている。

料金の支払いは車内に備え付ける支払い証明書により証明されることとされ、連邦貨物輸送庁、関税当局、警察が料金支払い遵守の取り締まりに当たっている。この証明書は、アウトバーン及びその周辺のガソリンスタンド、サービスエリアなどで買うことができ、この証明書を所持せずにアウトバーンを走行した場合、最大10,000DMの罰金が課せられる。

このアウトバーン有料化には以下の経緯があった。

道路輸送、特に道路貨物輸送の分野では市場統合に伴ってEU諸国間の輸送を制限していた各種規制が緩和の方向にあるが、他方、道路整備負担費用（道路使用料金、自動車税など）のEU諸国間のアンバランスが解消されないままこれが進められると、他のEU諸国に比較して自動車関係公課負担が格段に大きいドイツのトラック事業者の競争力が著しく低くなるため、ドイツにとってこの不均衡是正は不可欠であった。また、環境保全、交通量増加対策の観点から、他の輸送機関へのモーダルシフトが課題とされ、アウトバーン有料化はこの促進効果も期待された。

このような観点から、ドイツ主導の下に、1992年来、運輸相理事会が頻繁に開催され、93

年6月、ルクセンブルクで開催された運輸相理事会特別会合において、道路輸送に関する租税・公課等についての合意がなされた。

この合意では、

- ①重量トラックにより起因するコストは、基本的に鉱油税、自動車税、道路使用料のコンビネーションによりカバーすべきこと、
- ②自動車税については、遅くとも95年1月から、EU指令改正案付属書1による最低税率を適用すること（ただし、フランス、ギリシャ、イタリア、ポルトガル、スペインでは、97年12月31日までは、最低税率を50%で運用）、
- ③道路使用料については、i) 運送者の国籍、運送の起点・終点で差別的でないこと、ii) 国境での強制的なチェック・コントロールにつながるものでないこと、iii) アウトバーン及びこれと同等の性能を有する道路について賦課しうるものであること（ただし、国内の全道路網の使用料を当該国に登録された自動車に限定して賦課することは可）、iv) 金額の最高限度は、年間1,250ECU（97年1月1日及びその後2年おきに見直し）とし、この限度内で自動車税との関係を考慮して決定する、v) 走行距離に応じた道路使用料が当該路線の建設・運営・開発コストに応じたものであること、
- ④2以上の加盟国は共同で、当該加盟国の領域全てに共通に適用されるステッカー（Vignett）方式の道路使用料システム（使用期間に応じたもの）を設定でき、このステッカーは全加盟国の道路網使用の権利を付与するもので、かつ上記最高限度額の制限によること（すなわち、複数国の共通ステッカーの上限も、年間1,250ECU）、
- ⑤使用期間に応じた使用料方式は経過措置としてのみ実施され、理事会は委員会に対して、料金システム確立のため、コンピュータを使った徴収方法の開発支援を要請すること、
- ⑥ベネルクス3国（オランダ、ベルギー、ルクセンブルク）、デンマーク、ドイツによるトラックに対する共通料金システム導入に関する共同宣言のテイクノート

が決められた。

注) この合意は、その後、EU指令93/89に盛り込まれた。しかし、95年7月欧州裁判所は、この指令がその枢要な部分が欧州議会の審議を経ていないことを理由に無効と判決した。ただ、判決は、新たな指令が発せられるまでの間、現行の指令に基づいて料金徴収することは認めている。

この合意を受けて、ドイツでは、まず、94年1月から①鉱油税の引き上げ（ガソリン16ペニヒ、ディーゼル7ペニヒ）、②トラックに関する自動車税の引き下げ、③ディーゼル乗用車の自動車税の引き上げなどの措置が実施された。

さらに、ドイツ、ベネルクス3国、デンマークは有料化に関する地域同盟に係る政府間協定に署名し、ドイツでは94年7月にアウトバーン有料化に関する法律が制定され、95年1月から有料化措置が実施されている。

この制度の下では、①総重量12トン以上の専ら貨物輸送に使用される自動車について全てのアウトバーンの使用に関して料金を課すこと、②アウトバーンの有料化に伴い他の道路への好ましくない輸送の転嫁が生じることを避けるため、連邦交通省は、連邦参議院の同意の下、



連邦遠距離長距離道路の区間に関しても、有料とすることができること、③料金の内容は表 7 のとおり、④料金の支払いは、車内に備え付ける支払い証明書により証明されること、⑤料金の徴収及び取り締まりは、連邦貨物輸送庁（連邦交通省の下官署）が担当するとともに、関税当局、警察組織も、料金支払い遵守に係る取り締まりを行うこととされている。

使用料収入は、約 8 億 4,700 万マルク、このうち、管理費用などを除いた純収入は約 8 億 1,100 万マルク（95 年）であった。

## (2)民間資金活用モデル

ドイツの再統一及び旧東欧の崩壊後、ドイツの東西ヨーロッパの交通結節点としての重要性は飛躍的に高まった。しかし、予算上の制約から、従来の公的資金による道路建設だけでは、こうした需要に応じた十分な道路建設は困難であったことから、民間セクターの資金活用が求められることとなった。

現在、ドイツでは、2つの民間資金活用モデルによる道路建設が実施されている。すなわち、①民間事前融資モデル（Modell der privaten Vorfinanzierung）及び②橋梁、トンネル、山越え隘路及びアウトバーン類似の連邦道に係る経営モデル（Betriebermodell für Brücken, Tunnel, Gebirgspässe und autobahnähnliche Bundesstraßen）である。

以下には、それぞれのモデルの詳細を説明する。

### ①民間事前融資モデル（Modell der privaten Vorfinanzierung）

このモデルは、通称で特許モデル（Konzessionsmodell）と呼ばれるものである。

1992 年、連邦議会は道路建設及び鉄道建設のインフラ整備に民間セクターの事前融資をテスト的に導入することとした。

このモデルでは、

- i) 連邦政府と民間主体との合意（建設する路線、費用、返済期間など。なお、構造などは、連邦政府の提案による）
- ii) 民間主体の資金調達（大抵、自らが銀行からの借り入れ）
- iii) 民間主体による道路建設（i の合意内容にもよるが、通常、不動産取得は連邦が行い、建設を民間に委ねるのが一般的）
- iv) 工事完了後、連邦政府からの費用の償還（銀行借り入れがある場合には、民間主体による銀行への返済）

といった流れで道路建設が進められる。

ここで言う費用は、イ) 建設費用、ロ) 銀行からの借り入れの金利、ハ) 償還期間中のクレジット費用であり、不動産取得費は、連邦予算から直接に支払われる。

償還期間は、連邦と民間主体との話し合いで決められるが、一般的には 15 年とされるものが多く、この期間中、毎年均等に分割され、償還がなされる。

連邦政府の観点からすれば、このモデルの経済的な利点は、適切な時期に事業の執行が可能な（予算制約で、事業を後回しにするということを防げる）ことである。すなわち、連邦政府の言葉をそのまま使えば、「時期を買う（einkaufen von Zeit）」ことにより、交通の利益及びそれに伴う経済成長、雇用の確保が、数年早く達成できるのである。

このモデルは、旧東独地域の道路整備が進捗し、また、連邦予算が再び余裕を取り戻すま

で継続されることが予定されている。

1992年、6のプロジェクトが、さらにその後、6のプロジェクトがこのモデルの対象事業として選定された（表8参照）。この12事業の総額は46億マルクに上る。もし、仮に、これらの事業を連邦予算によって賄おうとした場合には、そのいずれもが、当該地域のプライオリティの順により、2000年前には着工できなかつたものであり、この民間事前融資モデルにより初めて着工の運びとなったものである。

現在、1路線の一部区間プロジェクトが完成供用済み、5プロジェクト及び3部分プロジェクトが建設中である（詳細は次のとおり）。

表 8 民間事前融資モデルの事業箇所

プロジェクト	延長 (km)	建設費 (百万 DM)	現 状
A7 Elbe トンネル (ハンブルク州)	4.4	850.3	建設中 2003 年完成
A8 Borg/Perl - Merzig/Wellingen 間 (ザールランド州)	9.5	166.2	建設中 97 年完成
A44 Ilverich ライン横断部分 (ノルトライン・ウエストファレン州)	5.9	590.0	計画決定審査中 98 年建設開始 4 年半で完成予定
A60 Bitburg - Wittlich 間 (ラインラントファルツ州) ※この区間は Bitburg-Badem Badem-Landscheid Landscheid-Wittlich に分割されている。	28.9 7.0 12.9 9.0	624.6 169.6 180.0 275.0	Bittburg-Badem 間：建設中 99 年完成予定 Badem-Wittlich 間：計画決 定済み 98 年着工 4 年で 完成
A81 Stuttgart/Feuerbach-Leonberg 間 (Engelberg トンネルを含む。バーデン・ウ ルツェンブルク州)	5.7	628.0	建設中 99 年完成
A93 Hof/Nord-Mitterteich/West (バイエルン州) ※この区間は Hof/Nord-Hof/Süd Hof/Süd-Rehau/Süd Rehau/Süd-Schönwald Schönwald-Selb/Nord Selb/Nord-Selb/West Selb/West-Thiersheim Rathauschütte-Marktredwitz/Lengenfeld Marktredwitz/Lengenfeld-Mitterteich/West に分割されている。	54.5 16.4 2.7 3.9 5.0 3.3 9.4 6.7 7.1	578.3 177.6 28.9 45.3 54.8 22.0 95.7 80.0 74.0	Hof/Süd-Rehau/Süd 間：完 成、供用済み Rehau/Süd-Schönwald 間： 建設中 98 年完成 Schönwald-Selb/Nord 間：建 設中 97 年完成 Selb/Nord-Selb/West 間：計 画手続き中 98 年建設開始 1 年で完成 Rathauschütte-Marktredwiz /Lengenfeld 間：建設中 99 年完成 上記以外の区間は 98 年から 手続き開始
B2n Farchant バイパス (バイエルン州)	4.6	237.0	建設中 2000 年完成
B31 Freiburg-Ost バイパス (バーデンウルツェンブルク州)	5.7	233.8	建設中 2000 年完成
B62 Biedenkopf バイパス (ヘッセン州)	6.7	106.8	計画決定済み 97 年建設開 始 4 年で完成
B254 Schwalmthal-Brauerschwend バイパス (ヘッセン州)	5.6	27.8	計画決定済み 97 年建設開 始 3 年で完成
B437 Esenshamm における Weser 川横断部分 (ニーダーザクセン州)	15.0	542.0	計画決定済み 97 年建設開 始 6 年で完成
B457 Hungen バイパス (ヘッセン州)	3.5	20.0	国土計画との調整手続き中 98 年建設開始 3 年で完成 予定
合 計	150.0	4,605.3	

注) A はアウトバーン、B は連邦道である。

連邦交通省は、しかし、この民間事前融資モデルが将来ともに交通インフラ整備の有効な解決たりうるとは考えていない。すなわち、このモデルによるインフラ整備は既に合意が形成された少数のパイロット事業に限定すべきというのが、連邦交通省の基本的な考え方である。なぜならば、この融資モデルの返済は結局将来の予算から支払われるものであり、しかも、事業費のみならず金利等の借入れコストまでもが返済金に含まれることから、将来の交通省の予算上の制約となると考えられるのである。

ここまで読んできて、お気付きの方も多いと思うが、結局これは割賦返済の国債に近い概念である。そもそも、金がないなら国債を発行すればよいのではと連邦交通省の担当官に尋ねたところ、EU 通貨統合の収斂基準との関係で財政赤字を縮減する必要があることから、それが困難であること、また、国債により調達された資金が、この連邦政府の財政難の折、道路建設に回される可能性が低いことから、この民営化モデルには意味があるとのことであった。

日本の建設国債制度はこうした意味では、使途が建設投資に限定されることで、その持つ意味（公共事業のための不足分の資金調達）はこのモデルに近いが、この民間事前融資モデルは、個々の事業ごとに資金調達される点が基本的に異なると考えられる。

## ②橋梁、トンネル、川越え隘路及びアウトバーン類似の連邦道に係る経営モデル(Betriebermodell für Brücken, Tunnel, Gebirgspässe und autobahnähnliche Bundesstraßen)

1994年8月、民間主体による連邦長距離道路の建設及び融資に関する法律(Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private、略称「Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz(連邦長距離道路民間財政法)」)が制定された。この法律により、投資家は、連邦長距離道路を自ら計画、建設、資金調達、維持・運営するとともに、道路利用者から直接に維持・運営費用を回収できることとなった。

この法律では、i) 連邦アウトバーン及び連邦道上の橋梁、トンネル及び山越え隘路の建設、ii) 連邦アウトバーンと類似の構造の連邦道(片側2車線道路)の建設のみが対象とされている。これは、EU法が、使用期間に応じた道路使用料徴収を行っている同一路路に関して2重の料金徴収を禁止しており、一方、ドイツにおいては、先にも述べたとおり、1995年1月から、大型トラックに対する料金制が導入されたことによる制限である。もちろん、大型トラック以外、すなわち小型トラック及び乗用車のみを対象とすれば上記i、ii以外の区域を事業対象とすることは、EU法上は可能であったが、交通政策上の見地及び広範な賛同を得ることの困難から、こうした限定がなされたものである。

このモデルでは、

- i) 連邦政府と民間主体との合意(建設する路線、費用、民間主体が徴収する料金、民間主体が道路を管理する期間、期間終了後の清算など。なお、構造などは、連邦政府の提案による)
- ii) 民間主体の資金調達(大抵、自らが銀行からの借入れ)
- iii) 民間主体による道路建設(iの合意内容にもよるが、通常、不動産取得は連邦が行い、建設を民間に委ねるのが一般的)
- iv) 工事完了後、一定期間の民間主体による道路管理・通行料金の徴収
- v) 期間終了後、道路の連邦への引き渡し、清算

といった流れで道路建設が進められる。

この経営モデルの最初のプロジェクトは 1996 年に Rostock 市（公共建設局）とフランスの Bouygues 社との間で契約が締結され（Lübeck トンネル事業）、その他のいくつかのプロジェクトの実施が予定されている（表 9）。

ただ、実際に契約に漕ぎ着けたのが 1 プロジェクトしかないのは、事業の実施に当たり、資金調達に民間資金のみに限られていることは、事業経営上必要な期間内に必要な利益を挙げるのが困難であることによる。このため、連邦交通省では、将来的には、初期費用の一部を限定的に融資することも、このモデルのオプションに追加することも検討している。この場合、このモデルがあくまで民間主体のイニシアティブによるものとの観点から、その額は最小たるべきと考えられ、建設費用の 20%程度が適当と考えられている。現下の財政状況では連邦予算からこうした支出をすることは困難であり、各州からこの支出がなされる（具体的には、他の事業からの振り替え）よう、連邦交通省は各州との調整を行っている。

表 9 の 17 プロジェクトはいずれもプライオリティの高いものであり、法的には実現可能なものである。しかし、実現可能性は、結局、交通上及び経済上の調査次第である。そして、この調査が実施されたならば、おそらくほんの数事業のみが実現可能とされることになることと連邦交通省では予想している。

表9 経営モデルの事業箇所

プロジェクト	総延長 (km)	建設費 (百万DM)
A17 Pirna-Breitenau 間 山越え隘路 (ザクセン州)	15.0	360.0
A20 Hanmburg 北西 Elbe 川横断部分 (シュレウイッヒ・ホルシュタイン州及びニーダーザクセン州)	9.0	1,000.0
A66 Frankfurt 市 Riederwald トンネル (ヘッセン州)	2.6	247.0
A71 Rennsteig トンネル (チューリンゲン州)	7.8	475.0
A257 ハンブルク港横断部分 (ハンブルク市州)	6.5	515.0
A281 Bremen バイパス (ブレーメン市州)	3.5	750.0
B6n Bernburg-Dessau 間 (ザクセン・アンハルト州)	40.0	400.0
B10 北 Karlsruhe バイパス (バーデン・ウルツェンブルク州)	4.5	240.0
B15n Regensburg-Rosenheim 間 (バイエルン州)	79.0	750.0
B21 Bad Reichenhall Kirchholz トンネル (バイエルン州)	3.7	150.0
B50n Mosel 川横断部分 (ラインラント・ファルツ州)	19.4	500.0
B61 Minden Weserauen トンネル (ノルドライン・ウェストファレン州)	3.2	170.0
B75/B104 Lübeck Trave トンネル (シュレウイッヒ・ホルシュタイン州)	0.8	275.0
B96n Strelasund-Rügen 島横断部分 (メックレンブルク・フォアポムレン州)	2.0	230.0
B178 Bautzen-Zittau 間 (ザクセン州)	34.4	200.0
B243 Herzberg-Nordhausen 間 (ニーダーザクセン州及びチューリンゲン州)	48.5	440.0
B312 Reutlingen Scheisengipfel トンネル (バイエルン州)	3.0	120.0
合 計	232.9	6,822.0

注) 上記のうち、B75/B104 Lübeck Trave トンネルは既に事業化。

A17、A20、B10、B50n、B96n は、事業化に向けて現在動いている。

余談ではあるが、このモデルは副次的に道路財源の確保というメリットを連邦交通省にもたらしている。現在、大型トラックから徴収されているアウトバーン通行料金収入は一般財源とされており、道路建設のための特定財源とされていない。この点、連邦交通省の道路建設部局は大いに不満としているふうであるが、制度が導入された 95 年には連邦政府の財政状況が逼迫状況にあり、とてもこの収入を道路特定財源とすることを許容するような政治状況ではなかった。

一方、この経営モデルでは、民間事業者が徴収した道路使用料は道路建設管理費用と最終的に相殺されることとなっているため、結果的に道路使用料収入が道路建設のみに使われたことになる。現時点では、額的に微々たるものではあり、道路予算の一般財源分がその分減少すれば実質的な意味はないが、少なくとも、理論的には、このモデルの下では、利用者の負担の下に道路建設がなされる仕組みとなっている。

### (3) 自動ナンバー読みとり・料金徴収の実験

現在の使用期間に応じた道路使用料から走行距離に応じた道路料金制へ転換することにより、インフラ整備費用の公平な分担、価格メカニズムの利用といったメリットを生ずることができる。一方、ドイツの複雑な道路ネットワーク、交通密度、入口・出口の多さなどを考慮すると、電子料金徴収システムが唯一の解決策と考えられた。

注) 従来、ドイツのアウトバーンは無料であったため、道路上又は出入口に料金所などが無い。  
この点、フランスやイタリアとは異なる。

そこで、こうした自動料金徴収の前提となる、電子機器を活用した自動ナンバー読みとり装置の実験がボン近郊アウトバーン 555 号線（ケルン・ボン間）において行われた。この調査では、技術的問題、経済的問題、及びデータ保護の問題が同時にテストされ、その結果が 95 年 11 月に発表された。

それによれば、道路・車両間のコミュニケーションはどのような条件の下でも、相当程度の信頼性を確保しつつ可能であり、自動読みとり・徴収方式は、今日でも基本的には実用可能である。一方、管理手法に関しては、さらに高い要求（技術的故障、妨害、システムの欠陥等への対策）に応えるため、改善の余地があった。

これらを踏まえて、連邦交通省では、大型トラックに関して、2000 年初頭を目標に走行距離に応じた自動料金制を導入することとしている。一方、これに合わせて、乗用車等への料金制拡大も議論されたが、機器試験の結果、合理的な管理費用でデータ保護などにも優れたシステムを導入することは不可能であるとの結論に達し、これについては断念された（結局、大型トラックの交通量は全体交通の中で多くない（大型トラック 150 万台、一般自動車 4,000 万台）ことから、これに限定したといえる。）。

注) 連邦交通省担当官からの聞き取りでは、さらに、以下の 2 点が議論の根底にある点が指摘された。

第 1 に、ドイツのアウトバーン料金制は、自動車運送業者の条件の内外格差（ドイツ国内業者はアウトバーンの建設・管理コストを負担しているのに、外国業者は文字どおり「ただ乗り」

になっていた。このコストが、ドイツの運送業者の国際競争力を弱める一因となっていたとの論)の是正にその目的があった。実際、通過交通という点では、欧州の中央に位置するドイツは、物流の通過国となっており、外国トラックの通過も多い。このため、アウトバーン料金制を導入し、それに見合った分の自動車税を減税することにより、国内運送業者の負担はそのまま、外国運送業者の負担を求めることとしたのである。しかし、乗用車については、そうした格差是正の要請はない。また、総交通量に占める外国車両の割合は、乗用車の場合、さほど高くない。この点、トラックと乗用車とでは、そもそもこの議論の中での位置づけが異なっている。

第2に、財源確保の観点から、乗用車も含めた全ての車両に料金制を導入して、これを、道路予算ないしは交通関係の予算に充てたいとは、連邦交通省の幹部が長年考えてきたし、そうした議論は常に存在した。しかし、現下の財政状況で乗用車の料金制を導入すれば、トラックの料金収入と同じく、その収入が一般財源に回されることは、火を見るより明らかである。こうした観点から、今回、乗用車の料金制導入の議論に関しては、連邦交通省は消極であった(噛み砕けば、以下のとおり。乗用車の料金制が導入されるときには、おそらく、トラックの時と同じく、自動車税の減税とセットとされるであろう。したがって、連邦予算の収入として見れば、外国乗用車(前述のとおり、あまり多くはない)の分しか増収にはならない。それにも拘わらず、従来の一般財源分を削って、料金収入全体を特定財源にするという話は、普通の時でも連邦大蔵省は難色を示すであろう。まして、この財政難の時にそうした話は通ろうはずもない)。

#### (4) 今後の展望

結局、ドイツの連邦長距離道路の建設に係る民間資金の活用の議論は、以下の2つの事実を踏まえたものである。すなわち、第1に、経験上、道路建設を連邦及び州の予算から完全に独立した形で民間企業が遂行することは、現時点で予測する限りは不可能であること、第2に、現在の連邦及び州の予算では、必要な道路を速やかに整備することはできないことである。

この2つの事実を踏まえ、民間と連邦及び州との協力による道路建設手法が考えられ、上記の2手法が実施に移された。そして、料金制は、この民間との協力システムの中で、重要性を増していくであろうことが予想される。すなわち、ドイツ周辺のフランス、イタリア、スペインで導入されているような距離に応じた料金制が、長期的にはドイツにおいても導入されると連邦交通省でも見ている。

なお、道路分野における民間活用をもう一步進めようとする、現在の連邦の機関としての州の監督システムそのものを廃止し、これを民間主体に置き換えることとなるが、現時点で、連邦交通省は、こうした考えは連邦長距離道路の建設・維持・管理のレベルの向上の観点からは好ましくないと考えている。

#### 5. まとめに代えて

ドイツに赴任して2年あまり、この国の豊かさについて考えていた。こうしたことは簡単には言葉では言い表せないが、あえて一言で言うならば、「選択肢の保障」こそがこの国の豊かさの基本にあると思う。



日々何を食べるか、どこに住み、何を職業とするか、自由時間に何をして過ごすか、そうした生活の基本的な部分について、この国には広範な選択の自由が存在する。「そんな自由なら日本にもある」とお考えの方もいるかもしれない。なるほど、公権力の干渉を受けないという意味での、また形式的な意味での自由は日本にも存在する。しかし、実質を見るならば、高い食費、就学・就職・各種サービスを考えた場合に住みうる地域の狭さ、地方中核・中枢都市に赴任するにすら単身赴任せねばならないような地域間格差、制度上はともかく実体上少ない余暇時間など（もちろん、今問題となっている各種規制の問題もあるが、ドイツの規制も相当に厳しいものであるので、ここでは置く）により、日本人の選択の自由はドイツ人のそれよりも遥かに狭いものである。

狭い地域に多くの人間が住めば住居費は高騰するし、限られた休日に限られた地域で余暇時間を過ごそうとすれば混雑が生じる（こうしたことは、自然人のみならず、法人についても当てはまる）。しかし、それらは結果にすぎない。市場原理を働かせようにも、そもそもその前提となる代替（交換）可能性の保障が非常に低いのが日本の現状なのではないのだろうか。

社会資本の整備とは、こうした選択肢の保障、すなわち国民の選択の自由の実質的な保障であるとの念を、私はこの2年あまりで強く持った。

この稿の冒頭、私は司馬遼太郎さんの言葉を引用した。最後に、氏のもう一つの言葉を引用したい。

「欧州で成熟した文明をこの日本という異風土に持ち込んで植え付けるためには、植え付けられるだけの土壌ごしらえが必要である。その土壌をつくるためにはまず自由と権利の思想を肥料とせねばならず、その肥料で土壌からそっくり変えてしまわなければならない。

（中略）自由は権利に裏打ちされている。その権利は国家によって保護されている。それを保障し保護するような国家をつくるのが（中略）福沢諭吉の理想なのである。（「峠より）」

明治以来、一時期を除き、私たちの先達はこうした国家づくりに情熱を傾けてきたし、実際、本当によくやってきた。しかし、徳川270年の停滞は100年では取り戻せないほど大きかったのではないだろうか。

社会資本のような蓄積がものをいう分野では、特にこの感を強くするのである。

## V. アジアの建設事情

—BUILDING AND CONSTRUCTION NEWS (BCN) 記事紹介—

現在の東南アジア一部の諸国が、通貨危機等の金融不安が生じ、昨年まで続いた好況な経済に綻びを見せ始めている一方で、堅調に経済が推移している国もあり、その好・不況の格差が国によって顕著になってきており、東南アジアの建設市場も変化の兆しを見せている。その動向を注意深くモニタリングすることは、今後さらに重要になっていくだろう。アジアの建設事情を扱う週刊誌「BCN」の記事を一覧するだけで、最近のアジアの建設市場の状況をよく窺うことができる。本稿では、8月から9月に発刊された12号から14号の中から、シンガポール、マレーシア、中国・上海、ベトナムに関する記事を紹介する。

### シンガポール発

#### 建設契約高の予測を200億シンガポールドルに修正

建設産業開発庁(CIDB)は、今年度の建設契約高の見通しを、1月の予測から26億シンガポールドル増やし、200億シンガポールドル(邦貨換算:約1兆6,000億円)に修正すると発表した。

国家開発省のKoo Tsai Kee大臣は、この状況について積極的な評価をしながらも、当国の建設産業は、生産性に乏しいことを表明している。Koo氏は、現在の生産性のレベルは楽観視できないと述べた。

さらに、建設産業は、従来より労働集約性を考慮しておらず、外国人労働者に頼りすぎている傾向にあると指摘している。その生産性を向上させるために、建設計画承認に関連して、最低限の建設物の評価を行う政策の詳細を、近く発表する予定である。Koo氏は、この合理的な建築可能な評価値について自信を持っており、省は各関係者が受け入れられるよう、協議していくことを述べている。

シンガポールの建設産業の勢いは、とどまるところを知らない。

1997年の上半期の建設契約高の実績は、90億シンガポールドルであり、CIDBは下半期の契約高を110億シンガポールドルと予測している。1996年の建設技術者の労働者不足率は16%であったことから、CIDBは、急遽、技術者の育成に努める政策をとっている。これにより、職長や監督者の不足を1,400のポストを埋めることができる。

Koo氏によれば、16%の不足率ということは、6,600の空きポストがあるということである。そして建設に従事する建築、土木や他の技術労働者への需要は、向こう5年から8年は続くであろうと述べている

(1997年8月20日-26日, Vol 15. No32. P1)

## マレーシア発

### マレーシアの巨大プロジェクトの延期について

投資家の信頼回復と財政赤字を食い止めるため、Anwar Ibrahim 財務長官兼副首相は、経済発展に寄与しない巨大プロジェクトの実施の延期を行うことを発表した。

Mahathir Mohamad 首相は、支払い残高の圧迫がいったん和らげば、これらのプロジェクトは再開されると明言した。延期されるプロジェクトについては、具体的に挙げられなかった空港や港湾プロジェクトは計画どおり続行することを表明している。

民間が請け負っている巨大プロジェクトは、多くの品目を輸入するため、大きな影響を及ぼすプロジェクトについては延期しないことを早々と述べている。

アナリストは下記のプロジェクトが中止されるであろうと推測している。

KL リニア市プロジェクト (2,100 億円)、ケダ埋立プロジェクト (2,520 億円)、シンガポール・マレーシア間新幹線プロジェクト (3,360 億円)、バンチン-タイピン間ウエストコースト高速道路拡充プロジェクト、(2,310 億円)、カラク-クアラテレンガヌ間イーストコースト高速道路プロジェクト (1,680 億円)、クアラルンプーン-プトラジャヤクアラルンプーン国際空港高速道路プロジェクト (756 億円) を挙げている。

また、あるエコノミストは、現在電気の供給過剰に直面していることから、議論を呼んでいるバクン プロジェクト (6,510 億円) を延期するのではないかと推測している。

Anwar 副首相は、現在の財政赤字を減らすため、輸出を振興し、輸入を押さえる方策をとることを強調している。今年の上半期の財政赤字は、昨年同時期が 290 億円であったのに比べ、1,134 億円となった。この数字を検討するに、貿易赤字について、昨年度の赤字 260 億円から、今年度は 695 億円の赤字が見込まれている。また、マレーシアの通貨が、対 US ドルで約 12% 下落している。

多くのエコノミスト達は、プロジェクトの延期の動きについて歓迎しているが、Jardine Fleming のエコノミストの Rajeev Malik は、「政府は、誠意を証明するためには、延期するプロジェクトと輸入品目のリストを公表しなければならない。」と述べた。大きなインフラ整備プロジェクトを延期させることは、財政支出を押さえることであり、輸出の伸びを抑制し、金融リスクも減ることに繋がる。

建設工事は、大きく輸入に依存している。輸入を埋め合わせるだけの輸出が無ければ、現在の財政赤字は広がる一方である。これは、不動産業界へ負債を増大させ、この業界の弱い部分である金融リスクを上昇させることになる。

インフラのプロジェクトに精通しているある会社首脳は、プロジェクトの延期には、あるメリットがあると述べている。「公表されているいくつかのプロジェクトは、銀行で引き受けられるものではないのが実状だ。」と産業アナリストは述べている。

(1997 年 8 月 27 日 - 9 月 2 日, Vol 15. No33. P1)

## 中国・上海発

### 乏しいインフラ整備のため投資は抑制

面積522K㎡の浦東新地域について、かなり海外から興味を持たれているにもかかわらず、開発地区のインフラは、十分に開発されていないままであると、ある不動産業者は報告した。このことは、海外投資家の投資意欲を鈍らせる。「多くの会社は、計画されたインフラ整備がさらに完備されるまで、この地域に手を付けることを嫌がっている。」と、First Pacific Davies (以下FPD) の Senior Manager の Sam Crispin は述べた。

浦東地区に多国籍企業を誘致するためには、より良い住宅、学校、交通、買物施設を供給する必要がある。1999年の鉄道の完成まで、ローカルスタッフは、通勤に長い時間をかけており、容易ではないため、特に住宅施設の建設は重要である。これは、企業が乗り込む決定に際し、ひとつの重要な要因となる。

FPDの Crispin は以下のように述べている。「浦東の見通しは、建設の進捗率によって決定されるのではなく、会社や住民が現在居住している上海市の西部から、東部の新しい建物に移動する気があるかどうかによって決定する。加えて、低い家賃と政府の補助政策の組み合わせが、“浦東への誘引”を創造する。

Lujiazhi行政地区の国際Grade Aのオフィスビルの空室率は、去年の40%強から、2001年には12%へと下落する見通しである。浦東の最上級のオフィスのストックは1999年の終わりまでには、35.7%上昇し、市の全体の45.7%を占める見込みだ。国際的な標準の住宅の供給は、1993年ではたった213戸であったのが、1997年の終わりには8,000戸以上に上昇している。」

(1997年8月27日－9月2日, Vol 15. No33. P1)

## ベトナム・ハノイ発

### 北部へ拡張するニュータウン構想

紅河(Red River)の北側6,000ha以上と南側600ha以上の開発で、コスト約400億USDドルを計上するプロジェクトに関するプロポーザルが、今月首相に提出される予定である。

このプロジェクトは「ハノイニュータウン」と呼ばれ、コマーシャルセンターを含み、6地区に分割し、各地区に約8,000人の居住を内容としている。ハノイ都市計画部計画課長のLe Manh Cuongによれば、北部開発に焦点を当てることは、もっともなことであり、不動産業者は、経済の発展と同様、北部に向かってハノイは発展するであろうと確信している。

韓国の大宇は、このプロジェクトを受注最優先で注目している。

イニシャルデザインは、設計コンサルタントのベクテルが行った。

また、サンフランシスコに基盤をおくSkid More, Owings & Merrill、日本のコンサルタントの日建設計、オランダのRem Koolhausが参加している。計画は、首都における雇用の増加を40年にわたって確保するよう策定されている。計画地域には、現在約70,000人が居住している。

(1997年8月27日－9月2日, Vol 15. No35. P1)

(担当: 森井)