

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. 110

1998 4

CONTENTS

I. 最近の韓国建設市場動向 (その2)	.....	1
II. 建設企業の資金繰りと民間金融機関の貸し渋り等についての アンケート調査結果	.....	5
III. 建設関連産業の動向 -塗料-	.....	10
IV. アメリカ合衆国の建設活動 -好調な経済と交通インフラ重点投資の開始-	.....	14
V. 最近のヨーロッパの建設関連情報 -LE MONITEUR EUROPEAN BULLETIN 誌から-	.....	18



財団法人 **建設経済研究所**

〒105-0001 東京都港区虎ノ門4-3-9 住友新虎ノ門ビル7F

TEL:(03)3433-5011 FAX:(03)3433-5239

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

I. 最近の韓国建設市場動向(その2)

韓国建設産業研究院 (CERIK) が 1997 年 12 月にまとめた「IMF 時代の建設産業：その影響と対応動向」のレポートから、今月は「韓国建設産業の海外建設の動向」についての内容を報告する。

1. 韓国建設産業の海外建設における 1997 年の動向

1.1 概観

- ・ 1997 年 11 月 20 日現在、国内建設企業の海外建設契約実績は前年同期に比べ 40.5% 増加した 107 億 4,390 万ドルに達し、1980 年頭について 2 回目の黄金期を迎えている。
- ・ また、最近の受注傾向を勘案すると、1997 年末までは契約実績が 151 億 7,700 万ドルに達し史上最高の受注実績を記録すると予想される。
- ・ 契約件数は、前年同期に比べ 13.9% 増加したわずか 156 件に過ぎないので、受注するプロジェクトの単位規模が大型化する傾向を現している。
- ・ このように海外建設の契約実績が大きく増加したのは、アジア地域を中心とした開発途上国家で社会資本整備と関連したプロジェクトが大きく増加した事による。
- ・ さらに、去る 6 月末からタイを筆頭に始まった東南アジアの為替危機にもかかわらず、アジア地域での国内建設業の受注実績が前年同期に比べおおよそ 30% 以上も増加した。
- ・ しかし、最近の金融及び為替不安の深刻化による IMF 救済金融の導入で国及び企業信用度が大きく下落し、海外金融機関からの資金調達が難しくなっている。
- ・ つまり、国内金融機関の信用度下落により発注者が国内金融機関が発行した保証書を拒むことが発生しており、施工者金融と現地金融の調達の苦勞で投資開発型事業の推進が難しいのが実状である。
- ・ とくに金融危機を迎えている東南アジア国家では、計画されたプロジェクトの推進を延期したり、該当プロジェクトを取り消す事例まで発生しており、この地域の建設市場は萎縮する傾向さえ見せている。

1.2 地域別受注実績

- ・ 1997 年 11 月 20 日現在、地域別海外建設契約実績を見ると、アジア地域が 71 億 9,630 万ドルで 67.0% の比重を占めており、その他地域とアフリカ・中東地域での受注実績は各々 25.0% と 8.0% となっている。
- ・ 現在までアジア地域での受注実績は前年に比べ 32.4% 増加したが、1997 年末までは 95 億ドル以上の受注実績を記録すると予想される。

- ・中東地域の受注実績が1994年に23億400万ドルを記録した以降、持続的に減少する反面、アフリカ地域とその他地域の中で欧州及び中南米地域での受注実績が大きく増加している。
- ・特に、欧州地域での受注額は前年同期に比べ16倍増加した19億960万ドルを記録している。

表1 地域別海外建設契約実績推移 (単位：百万ドル、%)

区 分	1996年			1997年(1~11月)		
	契約額	構成比	増減率	契約額	構成比	増減率
アフリカ・中近東	181.9	1.7	-418.0	864.0	8.0	375.0
アジア	7,574.6	70.3	17.6	7,196.3	67.0	32.4
その他	3,022.8	28.0	169.3	2,683.6	25.0	102.9
合 計	10,779.3	100.0	26.7	10,743.9	100.0	40.8

注：増減率は前年同期比増減率 資料：海外建設協会「海外建設契約現況」各号より

1.3 工種別受注実績

- ・工種別では建築工事が全体受注額の43.8%の47億230万ドルであり、プラント工事と土木工事の受注実績が各々34.8%と19.8%である。特に、建築工事の受注実績は前年同期に比べ69.5%の高い増加率を見せ、1996年に多少減少した土木工事もまた31.8%増加した。そして、電気・通信などその他の工事の受注実績も40.0%の増加率を見せた反面、付加価値が高いプラント工事の受注実績増加率は相対的に低い19.9%にとどまった。
- ・最近の海外建設において工種別受注実績の特徴は、1993年以降全体受注実績で土木工事が占める比重が減少した反面、建築とプラント工事の比重が増加していることである。
- ・また、世界建設市場の需要構造及び環境変化において1994年以降不動産開発及びBOT工事など投資開発型工事の受注が拡大される傾向を見せている。

表2 工種別海外建設契約実績推移 (単位：百万ドル、%)

区 分	1996年			1997年(1~11月)		
	契約額	構成比	増減率	契約額	構成比	増減率
土木	2,274.4	21.2	-3.8	2,127.3	19.8	31.8
建築	4,419.5	41.0	27.3	4,702.3	43.8	69.5
プラント	3,848.2	35.7	64.5	3,741.6	34.8	19.9
その他	237.2	2.2	-28.5	172.7	1.6	40.0
合計	10,779.3	100.0	26.7	10,743.9	100.0	40.8

注：増減率は前年同期比増減率 資料：海外建設協会「海外建設契約現況」各号より

2. 海外建設の1998年展望

2.1 概観

- ・最近、世界建設市場の規模は毎年大きく増加して国内建設企業の積極的な進出が強調されているが、1998年受注実績は前年同期に比べ36.2%程度減少し96億7,700万ドル(経常価格)にとどまると思われる。
- ・これは100億ドルを上回った1996年実績に比べても10.2%減少し、金融不安による否定的な影響とともに国内建設企業の最大の市場である東南アジア地域の為替危機にも影響を受けるからである。
- ・特に、企業と国家の対外信認度が大きく低下するにつれ資金提供型又はBOT型工事の推進が極端に難しくなると思われ、単純受注工事の場合もまた金融費用の上昇で入札に積極的に参加することが難しくなるだろう。
- ・そして、プラント部門の輸出金融を担当している輸出入銀行の現地資金調達費用が大きく上昇すると予想され、プラント工事の受注実績もまた大きな影響を受けると予想される。
- ・一方、国際決済銀行(BIS)が設定した自己資本比率を満たすために国内銀行が貸出と入札保証(BID BOND)及び履行保証(PERFORMANCE BOND)を信用度によって選別的に縮小・適用することが予想され、信用度が低い企業は入札の機会さえ大幅に減少するだろう。

表3 海外建設受注実績推移および展望 (単位:百万ドル、%)

区分	1996年		1997年(推定)		1998年(展望)	
	契約額	増減率	契約額	増減率	契約額	増減率
受注実績	10,779.30	26.7	15,177.00	40.8	9,677.00	-36.2

注:増減率は前年同期比増減率

2.2 地域別受注実績

- ・1998年国内建設企業の海外建設の受注実績は、基本的に地域別発注額と国内建設企業の該当地域市場占有率を推定して考え、最近国内の金融及び為替危機と東南アジアの為替危機状況を勘案したものである。
- ・地域別発注額は1978~93年の期間の間、ENR誌の発表資料に基づいた世界建設投資及び海外建設受注予測モデル(ナム サンホ・イム ジョンク、1997)を利用して推定した後、東南アジア地域の金融危機を勘案してアジア地域の場合、市場規模を20%下方調整した。
- ・地域別市場占有率展望値は1993~97年の期間の間、国内建設企業の進出推移を算出した後、IMF衝撃による金融恐慌を勘案して1996年に比べ10%下方調整した。

- ・1998年中アフリカ及び中東地域での予想受注規模は9億8,600万ドルで1997年に比べ18.8%減少すると思われる。
- ・金融危機に見舞われているアジア地域での受注は1997年に比べ37.8%減少した63億2,800万ドルにとどまる見込みで、その他地域では受注実績もまた前年に比べ37.7%減少し23億6,300万ドルと予想される。

表4 地域別海外建設受注実績推移および展望 (単位:百万ドル、%)

区 分	1996年	1997年 (推定)	1998年 (展望)	
			契約額	増減率
アフリカ・中近東	182	1,214	986	-18.8
アジア	7,575	10,169	6,328	-37.8
その他	3,023	3,794	2,363	-37.7
合 計	10,779	15,177	9,677	-36.2

資料: McGraw-Hill, ENR 各号; ナム・サホ・リム・シヨク・グワ「世界建設投資及び海外建設受注予測モデル開発」1997

(担当: 下川)

謝辞: 「IMF時代の建設産業: その影響と対応動向」の報告書を提供していただいた韓国建設産業研究院 (CERIK) 安相景氏と、翻訳に当たり多大な御尽力を頂いた株式会社大宇東京支店洪箕杓次長並びにスタッフの皆様に感謝の意を表します。

Ⅱ. 建設企業の資金繰りと民間金融機関の貸し渋り等についての

アンケート調査結果

昨今、新聞紙上などで「貸し渋り」という文字をよく目にする。「貸し渋り」は早期是正措置・BIS 基準達成のため、民間金融機関による貸し出し抑制である。それは日本経済全体に影響を与えているが、特に建設企業に対する影響は深刻である。帝国データバンクの調査によれば、97年1月から98年1月までの「貸し渋り」による倒産件数のうち、3分の1強は建設企業が占めている。

政府は貸し出し増加を促すために金融機関の自己資本充実策を相次いで打ち出すなど事態打開に躍起だが、その効果はまだ不透明である。

このたび、「建設企業の資金繰りと民間金融機関の貸し渋りについて」状況を把握するため、アンケートによる調査を実施した。建設企業に限ってこのように大きなアンケート調査を行ったのは、当研究所が初めてである。そのアンケートの調査結果を報告する。

1. アンケート調査の概要

・調査対象企業

調査対象企業数

元請建設業者	231社
専門工事業業者	800社
計	1,031社

・アンケート票の発送・回収等

アンケート票発送	2月6日(金)
締め切り	3月5日(木)

・アンケート票回収状況

a.	元請建設業者	180社(回収率78%) (うち有効回答数180社)
b.	専門工事業業者	406社(回収率51%) (うち有効回答数406社)

2. アンケート結果

1. 現在の資金繰りの状況について

①全体： 「非常に厳しい」「やや厳しい」を合わせると55.8%に達する。

[%]

非常に 厳しい	やや 厳しい	普通	やや 容易	容易	その他	不明	合計
19.6	36.2	38.9	2.7	2.2	0	0.3	100.0

②地域別の特徴：「厳しい」と回答した建設業者の割合は全体平均に比べて関東と近畿が多い。

[%]

地域	非常に 厳しい	やや 厳しい	普通	やや 容易	容易	その他	不明	合計
関東	25.8	41.9	27.4	0.8	3.2	0.0	1.4	100.0
近畿	27.6	39.5	28.9	2.6	1.3	0.0	0.0	100.0
全体	19.6	36.2	38.9	2.7	2.2	0.0	0.3	100.0

③元請建設業者・専門工事業者別の特徴：「厳しい」と回答した割合は専門工事業者の方が元請建設業者に比べて多い。

[%]

	非常に 厳しい	やや 厳しい	普通	やや 容易	容易	その他	不明	合計
元請建設業者	5.0	27.8	58.9	3.9	4.4	0.0	0.0	100.0
専門工事業者	26.1	39.9	30.0	2.2	1.2	0.0	0.5	100.0
全体	19.6	36.2	38.9	2.7	2.2	0.0	0.3	100.0

2. 前年8月の資金繰りの状況との比較

①全体： 「非常に厳しくなった」「やや厳しくなった」を合わせると60.6%に達する。

[%]

非常に 厳しく なった	やや 厳しく なった	変化 なし	やや 容易に なった	容易に なった	その他	不明	合計
21.0	39.6	38.2	0.9	0.0	0.0	0.3	100.0

②地域別の特徴：「非常に厳しくなった」「やや厳しくなった」と回答した割合は関東、近畿が多い。

[%]

地 域	非常に厳しくなった	やや厳しくなった	変化なし	やや容易になった	容易になった	その他	不明	合計
関 東	27.4	41.9	28.2	1.6	0.0	0.0	0.8	100.0
近 畿	30.3	35.5	32.9	1.3	0.0	0.0	0.0	100.0
全 体	21.0	39.6	38.2	0.9	0.0	0.0	0.3	100.0

③ 元請建設業者、専門工事業者別の特徴：「非常に厳しくなった」「やや厳しくなった」と回答した割合は専門工事業者の方が多い

[%]

	非常に厳しくなった	やや厳しくなった	変化なし	やや容易になった	容易になった	その他	不明	合計
元請建設業者	9.4	36.7	52.8	1.1	0.0	0.0	0.0	100.0
専門工事業者	26.1	40.9	31.8	0.7	0.0	0.0	0.5	100.0
全 体	21.0	39.6	38.2	0.9	0.0	0.0	0.3	100.0

3. 最近、民間民間金融機関による貸し渋りに直面したことがあるか

①全体：「貸し渋り（新規借入金の拒否）」「資金回収（既存借入金の更新拒否）」及びその両方に直面している建設業者は全体の 25.5%である。

[%]

貸し渋り	資金回収	両方直面	直面なし	その他	不明	合計
8.4	5.5	11.6	72.5	0.2	1.9	100.0

②元請工事業者、専門工事業者別の特徴：専門工事業者の方が「貸し渋り」「資金回収」などに直面している割合が多い。

[%]

	貸し渋り	資金回収	両方直面	直面なし	その他	不明	合計
元請建設業者	4.4	3.3	6.1	85.0	0.0	1.1	100.0
専門工事業者	10.1	6.4	14.0	67.0	0.2	2.2	100.0
全 体	8.4	5.5	11.6	72.5	0.2	1.9	100.0

全体	8.4	5.5	11.6	72.5	0.2	1.9	100.0
----	-----	-----	------	------	-----	-----	-------

4. 最近、貸し渋りに関連して民間金融機関から要求されたこと（複数回答）

- ・全体：民間金融機関からの要求は「担保の追加」、「貸出し期間の短縮」などが多い。（回答総数 200 件。）

	担保の追加	貸出金の回収	金利の上乗せ	その他	不明	合計
件数 [件]	80	47	32	24	17	200
割合 [%]	40.0	23.5	16.0	12.0	8.5	100.0

5. 貸し渋り等について民間金融機関からのどのような説明を受けたか（複数回答）

- ・全体：民間金融機関による貸し渋りについての説明は「担保の額面割れ」、「建設業が構造的に不況業種である」、「その建設会社自身が赤字決算である」などが多い。（回答総数 181 件）

5

	担保の額面割れ	構造不況業種	赤字決算	その他	不明	合計
件数 [件]	51	45	23	28	34	181
割合 [%]	28.2	24.9	12.7	15.5	18.8	100.0

6. 昨年 12 月と比較して民間金融機関の貸出姿勢に変化があったか

- ① 全体：「厳しくなった」という回答の割合が 28.2%である。

[%]

厳しくなった	変化なし	容易になった	その他	不明	合計
28.2	54.9	0.5	0.0	16.4	100.0

- ① 元請建設業者、専門工事業者における特徴：「厳しくなった」と回答した割合は専門工事業者の方が元請建設工事業者よりも多い。

[%]

	厳しくなった	変化なし	容易になった	その他	不明	合計
元請建設業者	20.0	69.4	0.6	0.0	10.0	100.0

専門工事業者	31.8	48.5	0.5	0.0	19.2	100.0
全体	28.2	54.9	0.5	0.0	16.4	100.0

7. 自由意見欄に記入された主な意見

銀行側の融資姿勢に関するもの

- ・ 従来まで更新してきた短期借入について一方的に方針変更され、更新されなかった。
- ・ 短期借入の更新日に更新の約束を反故にされ、更新されず窮地に立たされた。
- ・ 銀行の支店長より、借入可能額にて営業計画をたてるように（増収目標を立てないように）とのアドバイスを受けた。

銀行側の審査に関するもの

- ・ 新規借入について詳細な説明、資料の提出を求められるようになった。
- ・ 審査にかかる日数が長くなった。

建設会社側の事情によるもの

- ・ 工事単価が徐々に小さくなってきており、利益確保が困難になった。
- ・ 現状の利益率では借入金の利払いも不可能になった。

BIS 基準、早期是正措置に関するもの

- ・ 銀行側の言い分である BIS 基準とか早期是正措置によって経営方針を変えることは勝手すぎる。節度がない。
- ・ 銀行より 3 月末（3 月中）は新規貸出の見合わせてほしいと協力を依頼された。

地域的なもの

- ・ 主取引銀行（北海道拓殖銀行）が倒産したため、新規銀行が取引をしてくれず資金繰りに困っている。

その他

- ・ 大蔵省を始めとする、一連の不祥事は許し難い。

(担当：長浜)

Ⅲ. 建設関連産業の動向 —塗料—

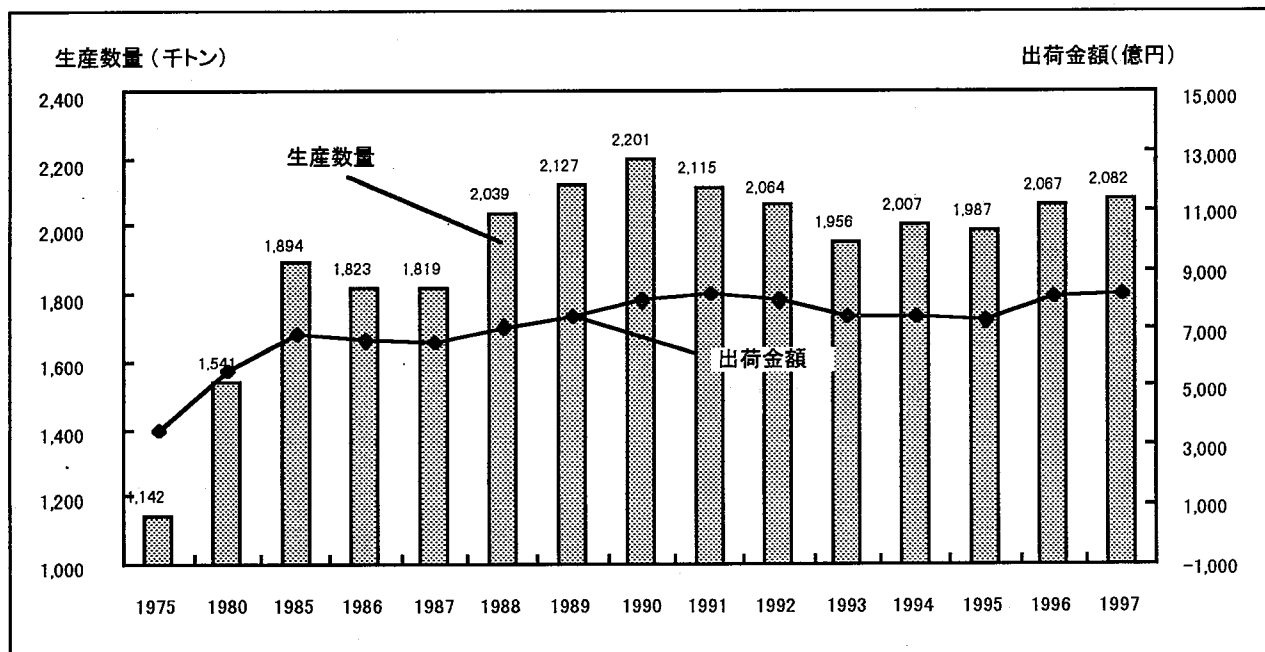
塗料材料の役割は、建物や構造物の表面美化「美観」とその腐食・汚れを防ぐ「保護」にあると従来から言われている。最近では「美観」について、より科学的な切り口で、景観設計や快適生活環境設計の提案を行うなど、多様なデザインと色使いが増えており、建設市場における需要量は約3割強とその期待は高い。

1. 塗料生産数量と出荷金額の推移

昭和の時代から平成に入り、拡大成長を続けてきた塗料工業は、平成2年（1990）に過去最高の生産数量220万トン記録した。しかしながらこの年をピークに、バブル崩壊などによる景気の後退が始まり、塗料工業も「平成不況」という長い低迷状態に入っている。

最近の生産数量を見ると、平成8年（1996）は、206万7千トンで前年比4%の伸びを、平成9年（1997）も208万2千トン。対前年比0.7%を達成し、2年連続で前年を上回り、やや回復の兆しが見える。出荷金額も、平成8年（1996）で8,096億円。対前年比11.7%の伸び。平成9年（1997）で8,130億円（対前年比0.4%）となっている。

図1 塗料の生産数量と出荷金額

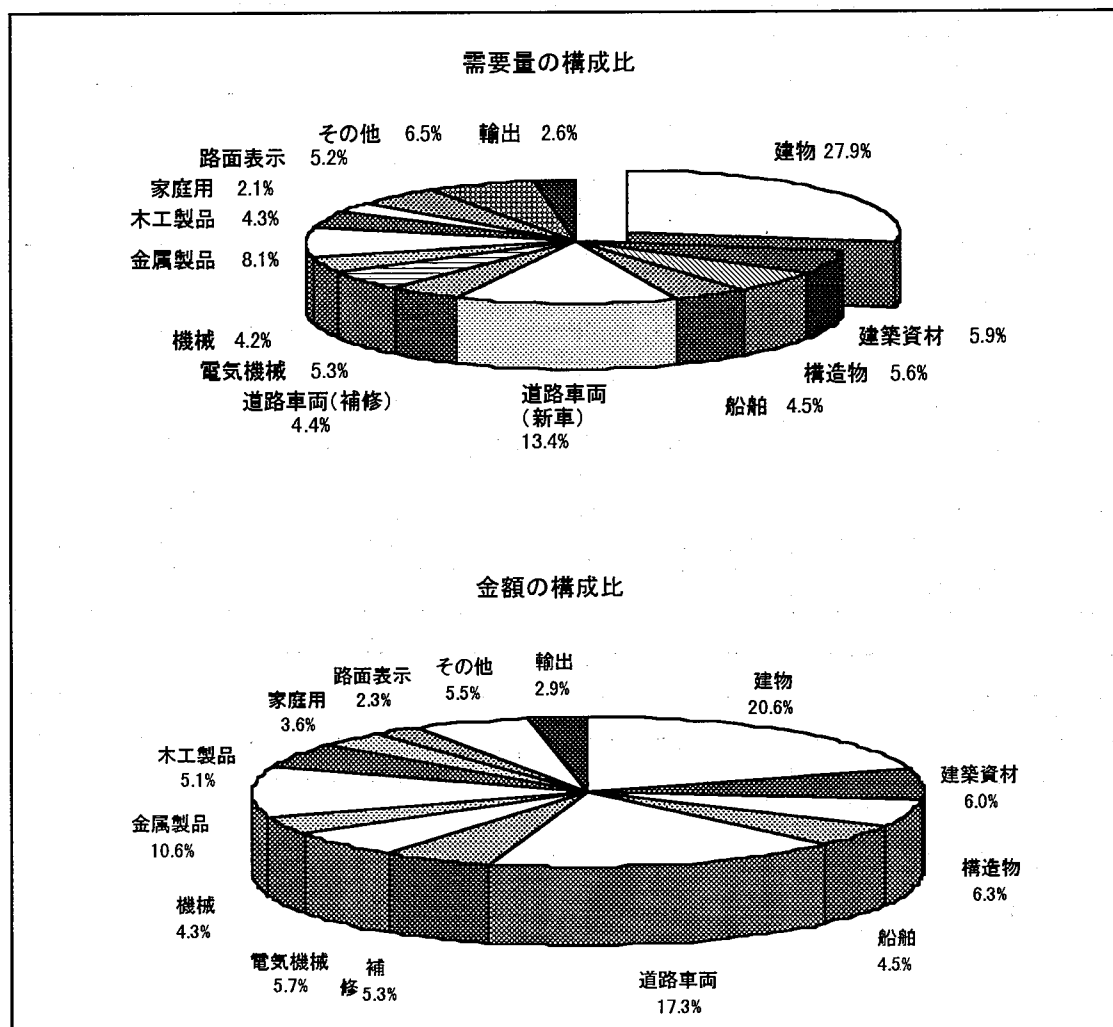


出典：通産省化学工業生産動態統計、「日本の塗料工業 '98」（社）日本塗料工業会

2. 塗料の需要分野と構成

塗料の需要分野は、建築・構造物（橋梁・鉄塔・タンクなど）・船舶・道路車両・電気機械・金属製品・木工製品・家庭用など、広い範囲に渡っている。なかでも建築と道路車両の2つの分野の需要が高い。「平成8年度塗料製造業実態調査」によると、建物用と建築資材を併せると、全需要の33.8%、金額で26%を占めることになる。道路車両には、新車と補修（塗り替え等）があり、これも2つ併せると、全需要に対して数量で17.8%、金額で22.6%を占めることになる。しかしながら、最近の新車需要の低迷や海外への生産拠点の移転、さらには輸入車の増加などによって、自動車産業への出荷量の伸び悩みが進んでいる。家庭用の数量は2.1%で、欧米に比べて我が国では非常にわずかな量となっている。また、輸出では、全体需要量の2.6%であるが、自動車・船舶・電気機械などの輸出製品に塗装された塗料（間接輸出）を加えると、その比率は相当なものとなる。

図2 分野別需要量と金額の構成比



出典：「平成8年度・塗料製造業実態調査」、「日本の塗料工業 '98」（社）日本塗料工業会

3. 品種別生産数量の推移

1997年の生産数量は前年に続き、200万トンの大台をこえたが、1994年を100とした場合の指数でみると、95年は99、96年は103、97年は104と伸び悩みが伺える。

品種別生産数量をみると、シンナーが最も多いが、次いでエマルジョン系となり、これは活発な塗り替え市場にささえられたものと推測される。無機質塗料は数量では割合が低いものの安定した伸びが続き、94年指数で見ると最も大き。次いで船底塗料、ウレタン樹脂系、粉体塗料、水系、などが伸びている。一方、油性塗料、ラッカー、ビニル樹脂系は、需要思考の変化の中で減少していく傾向にある。

表1 塗料の品種別生産数量の推移

(単位：千トン)

塗料品種	1994年(平成7年)		1995年(平成7年)		1996年(平成8年)		1997年(平成9年)		
	数量	指数	数量	指数	数量	指数	数量	指数	
油性	12	100	11	92	11	92	11	92	
ラッカー	36	100	35	97	34	94	34	94	
電気絶縁	44	100	46	105	43	98	42	95	
合溶	樹脂系 アルキド	124	100	118	95	120	97	117	94
	ニス・エマル・調合 錆止め	77	100	77	100	77	100	74	96
成剤	アミノアルキド樹脂系	129	100	127	98	128	99	130	101
	ビニル樹脂系	28	100	25	89	24	86	24	86
樹系	アクリル樹脂系	133	100	133	100	137	103	130	98
	エポキシ樹脂系	117	100	117	100	118	101	116	99
脂	ウレタン樹脂系	120	100	124	103	129	108	135	113
	不飽和ポリエステル樹脂系	26	100	26	100	24	92	26	100
塗料	塩化ゴム系	16	100	15	94	15	94	15	94
	船底塗料	16	100	16	100	18	113	19	119
無機質塗料	その他の溶剤系	89	100	84	94	85	96	87	98
	小計	876	100	863	99	874	100	873	100
水系	エマルジョン系	234	100	243	104	262	112	261	112
	水溶性樹脂系	140	100	134	96	150	107	153	109
無溶剤	小計	374	100	377	101	411	110	414	111
	粉体塗料	29	100	30	103	30	103	33	114
塗料	トラフィックペイント	104	100	101	97	109	105	100	96
	小計	133	100	131	98	139	105	133	100
合計	1,383	100	1,371	99	1,424	103	1,420	103	
無機質塗料	9	100	10	111	11	122	12	133	
その他の塗料	52	100	48	92	57	110	59	113	
シンナー	436	100	429	98	450	103	466	107	
関連製品	35	100	35	100	38	109	39	111	
総合計	2,007	100	1,987	99	2,067	103	2,082	104	

注1：指数は1994年を100とした場合の値。

注2：数量は暦年(1~12月)の値。

出典：「日本の塗料工業 '98」(社)日本塗料工業会

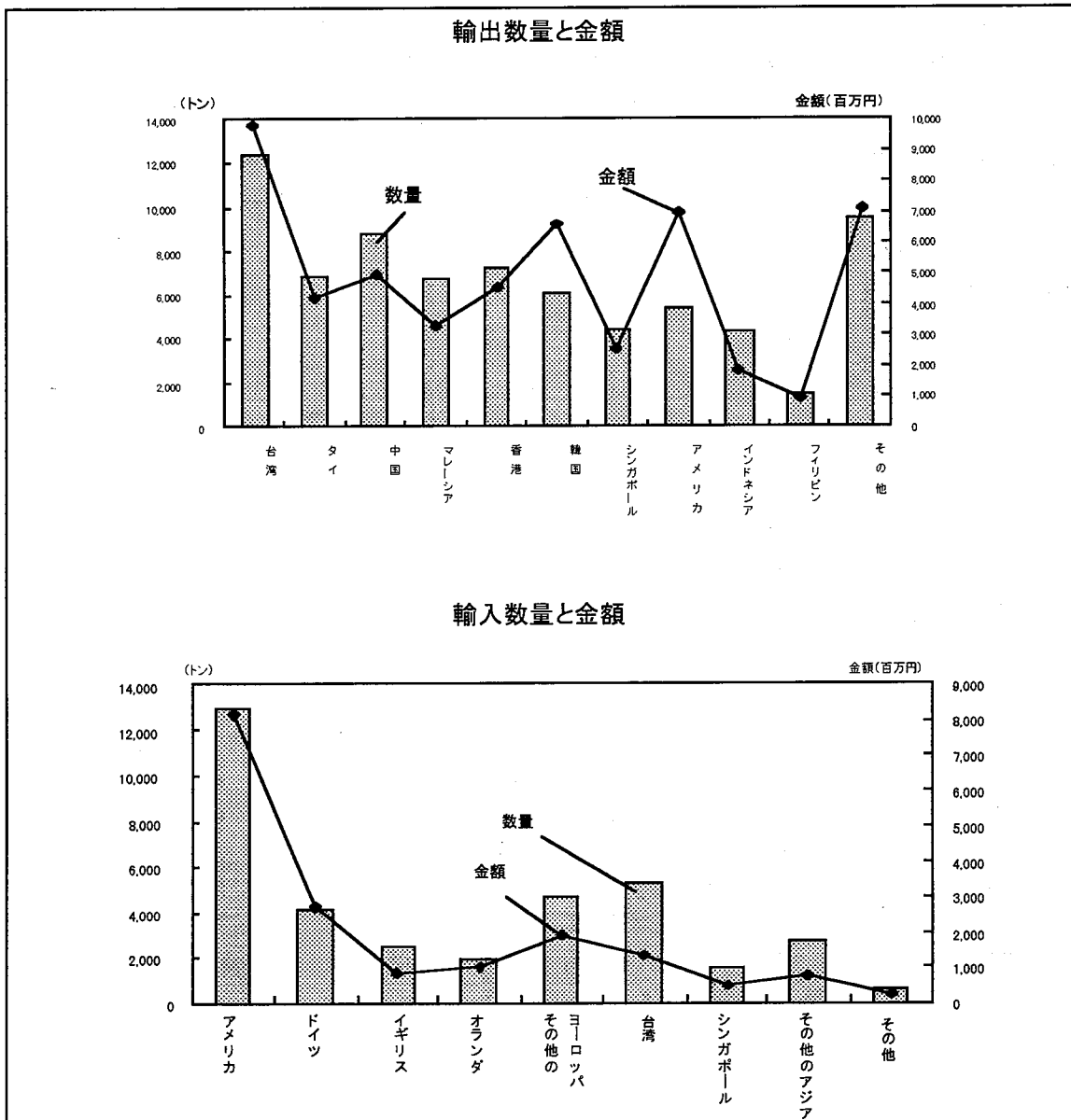
4. 塗料の輸出入

1997年における輸出は、数量で約7万3千トン、金額で529億円である。対前年比ではそれぞれ105.3%、115.8%と順調に推移している。輸出相手国は台湾、中国、タイ、マレーシア、韓国とアジアを中心とした地域が主な相手国である。

一方輸入は、数量が3万6千トン、金額が174億円で、対前年比で見るとそれぞれ、105.6%、112.5%となり、4年連続の伸びとなっている。輸入相手国は、量的にアメリカからの輸入が圧倒的に多く、12,912トンで全体の約35.6%を占める。次いで台湾が5,244トンで14.4%となっている。

(担当：下川)

図3 1997年国別輸出入数量と金額



出典：「日本の塗料工業 '98」（社）日本塗料工業会

IV. アメリカ合衆国の建設活動

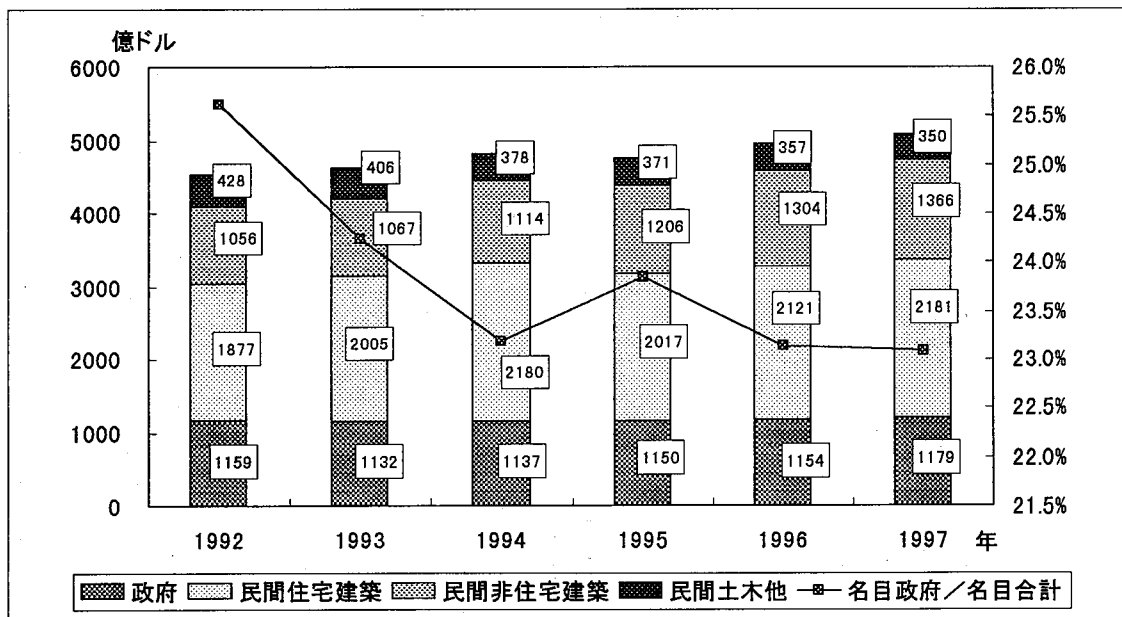
－好調な経済と交通インフラ重点投資の開始－

アメリカ合衆国の建設活動は、好調な国内経済を背景に活発である。97年の実質GDP成長率は3.8%となり、2.8%であった96年に引き続き高水準を維持し、92年から97年の実質GDP成長率の年平均は2.85%となった。国内の建設活動も、景気の拡大を背景としてPut in Place（出来高総額）ベースで96年度は実質4.0%の増加、97年度は実質2.8%の増加となっている（図－1）。

一方、政府部門の建設支出（construction outlay）の伸びは、レーガン政権以降、経済成長に比して低く抑えられてきた（図－2）。特に財源主体別で政府建設支出の約4割を占める連邦政府の建設支出は、95・96・97年の3年連続で前年比実質横這いであった。その結果、建設活動に全体に対する政府建設の割合は低下傾向にある（図－1）。

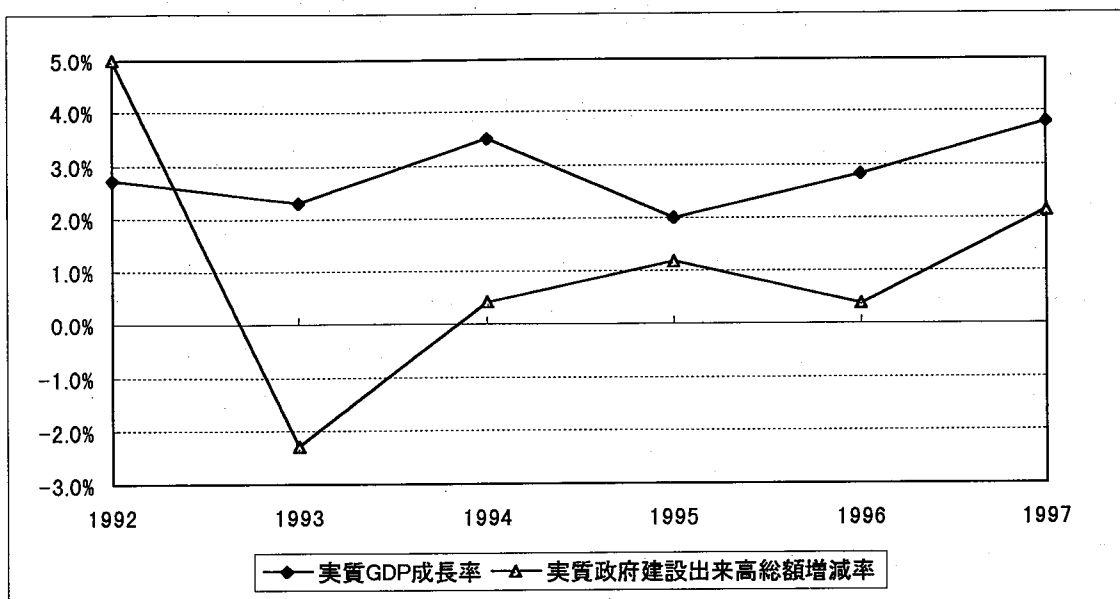
しかし、98年度会計で均衡財政が29年ぶりに達成されるため、近年老朽化が指摘されていた高速道路や橋梁、鉄道などの交通インフラを対象に、ガソリン税を財源として98年から6年間で2,183億ドルの公共投資が実施されることになっており、交通インフラの質の向上が期待されている（次々頁、米大統領予算教書抜粋「インフラストラクチャーへの投資」参照）。

図－1 アメリカ合衆国の建設出来高総額（Construction Put in Place）



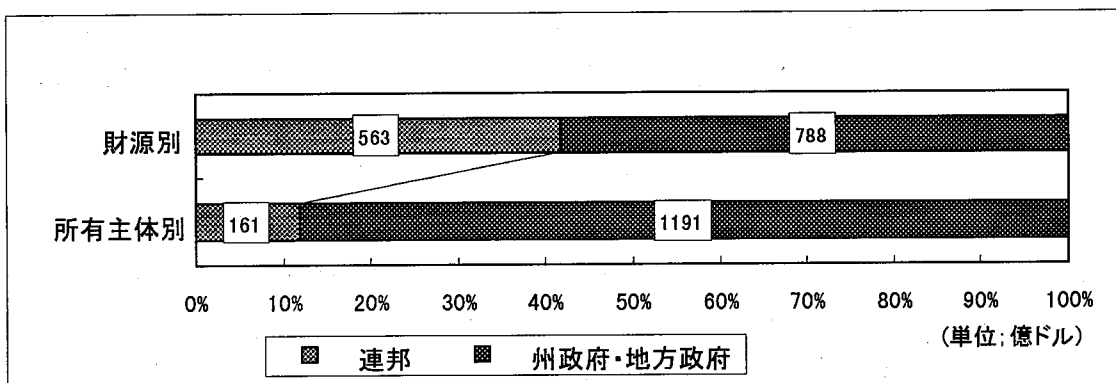
注) アメリカ合衆国商務省統計局資料より作成。

図-2 GDP成長率と政府建設出来高総額(put in place)増減率



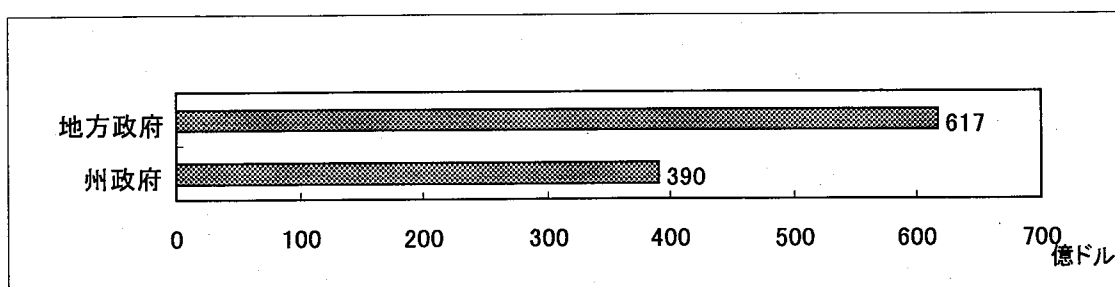
注) アメリカ合衆国商務省統計局資料より作成.

図-3 1995年政府建設支出(construction outlay)の連邦政府及び州・地方政府別の内訳



注) アメリカ合衆国商務省統計局資料より作成.

図-4 州政府・地方政府の建設支出 (1992年)



注) アメリカ合衆国商務省統計局資料より作成.

(参考)

「インフラストラクチャーへの投資」 — 米大統領予算教書(98年2月2日)抜粋 —

インフラストラクチャーへの投資は、経済成長を促し、安全及び公衆衛生の状態を改善し、海外でのアメリカの競争力を強化し、国民の移動、アクセス及び交通手段の選択肢を増加させることができ、さらに、全国の公共の安全を維持するという点からアメリカにとって有益なものである。全国の交通システムを 21 世紀の需要に適用ようにするために、我々はインフラストラクチャーを作り上げる必要があり、また、統合され、清潔で、安全なシステムに対する将来の需要に適合するようにその質を改善しなくてはならない。また、大統領の新たなアメリカの交通ファンド (Transportation Fund for America) のような革新的なメカニズムを通じた財源を確保することに注目する必要がある。

「アメリカの交通ファンド」の創設

交通施設への投資の重要性及び交通施設への記録的な支出を維持することを強調するために、新たな、「アメリカの交通ファンド」を提案する。このファンドは、運輸省の道路、道路安全施設、輸送機関及び航空プログラムの全てを含む。

- ・道路及び橋梁：ファンドには、955,550 マイルの道路及び橋梁を維持及び改善するための連邦補助道路プログラムに対する 215 億ドルが含まれる。最近、道路及び橋梁財源が増加したことにより、必要とされる維持水準に追いつき、交通システムの悪化を食い止めることができた。例えば、州際道路網の舗装及び橋梁の状況は、1990 年代に改善を見ることができた。さらに、従来からの補助金プログラムに加えて、このファンドによりインフラストラクチャーの必要性に対応する新たな方式による財源が可能になる。新たな交通インフラストラクチャー貸付促進プログラム (Transportation Infrastructure Credit Enhancement Program) により、公共-民間パートナーシップを含む、全国的に重要な事業への資金の提供が行いやすくなる。
- ・環境：連邦道路局の交通促進及び渋滞解消並びに大気汚染改善プログラム (Transportation Enhancements and Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program) への 18 億ドルのファンドで、自動車道、輸送機関事業、遊歩道施設の整備、歴史地区の保存、水質汚染の改善、美観事業などを実施し、交通に関する環境への影響について対応する。
- ・道路安全施設：1998 年の水準から 22% 増加させ、全国道路安全局への 4 億 600 万ドルのファンドにより、大統領の“シートベルト着用促進イニシアティブ”、“麻薬、運転及び若者に対するイニシアティブ”、さらに、“次世代の自動車への協力”を実施する。
- ・輸送機関：輸送機関のインフラストラクチャーへのファンドを 46 億ドルとし、うち 37 億ドルを、大都市、中小都市及び地方の輸送システムの維持及び延長するための補助金とする。

統合システムの建設

アメリカは道路、鉄道、海上或いは航空というように、個々の形態として交通を捉えていない。むしろ、交通に対しては、ある地点からある地点へ人やモノを移動させるという結果を期待している。インフラストラクチャー投資は、交通網の中の個々のつながりを建設及び維持し、効率的に統合されたネットワークを作り上げていくことである。

交通インフラストラクチャー（空港、道路、輸送機関及び列車）への連邦の投資額を過去最高の 300 億ドル近くにする予算を提案し、引き続きインフラストラクチャーへの投資を拡大させる。

- ・陸上交通：提案する全国経済要所交通効率化法（National Economic Crossroads Transportation Efficiency Act, NEXTEA）は、1991 年総合陸上交通効率化法（ISTEA）による成功を基にして、総合開発事業を促進する能力を大幅に高めるものである。NEXTEA では、1998 年から 2003 年までの間に陸上交通プログラムに対し、1,750 億ドルの権限附与を行い、道路の中心プログラムを ISTEA の水準から 30% 以上、権限附与の額を増加させる。NEXTEA では、州及び地方自治体が地域社会のニーズに最も適合した事業（旅客鉄道、市内バス及び輸送機関）に対するファンドを決定する際に、より一層柔軟に対応できるようになる。
- ・旅客鉄道：旅客鉄道に対する投資は、交通インフラストラクチャーにとって重要な部分である。アムトラックとして知られる鉄道旅客公社に 6 億ドルを超えるファンドを提示している。減税法（Taxpayer Relief Act）による 22 億ドルを超える資金をアムトラックが獲得したことと合わせて、この自由裁量のファンドは、旅客鉄道に対する歴史的な水準の連邦の資本援助額となる。
- ・航空—国家領空システム（National Airspace System, NAS）の近代化：航空施設の近代化に対して、向こう 5 年間の年平均の増加率を 10% とする。近代化に伴う投資予算額を議会が 1998 年に制定した 19 億ドルに対して、1999 年までに 21 億ドルとする。また、2003 年までに、近代化への予算を 32 億ドルとする。
- ・空港補助金
空港の能力、安全及び騒音の減少のための施設の改善並びに滑走路建設への連邦の補助金は、約 3,300 の大小の空港に適応される。予算 17 億ドルの空港補助金プログラムを提案する。

（担当：菊池）

V. 最近のヨーロッパの建設関連情報

—LE MONITEUR EUROPEAN BULLETIN 誌から—

フランス

建設産業: 1997年度の第4四半期におけるさらなる成長

Banque de France の最近の調査によれば、第4四半期の建設市場は、前四半期(1から3まで)より緩やかではあるが、季節的要因によって伸びると予測している。特に仕上げ部門の市場は、一年を通して活況を呈している。住宅建設は、わずかながら成長しており、RM&I(補修、維持、改良)は、よい状態が続いている。また、非住宅部門も再び伸びてきている。しかしながら、公共工事は、停滞しており、1998年の第1四半期では、建築部門が伸びるものの、公共工事市場は、縮小するものと思われる。(98年2月9日)

1997年度の海外建設市場: 売上高は好調、受注高は落ち込み

全国土木業協会(FNTP)によれば、1997年の第3四半期の海外での売上高は、公共工事部門が1996年の同期に比べ12.5%減少し、1.47billionポンドになったにもかかわらず、全体では7.5%増加し約2billionポンドとなった。また、通年でも1.9%増加した。

好調なのは、建築分野で、第3四半期は1996年に比べ4.2%増加して503millionポンドとなり、通年でも26.7%増加している。

一方、海外での新規受注は、公共工事部門が1996年の第3四半期に比べ25%減少し、通年でも15.2%減少した。この傾向は、大型プロジェクトを推奨している多国間開発協会による貸付が減少していることに起因している。また、建築分野の新規受注の数も通年で6.3%減少している。したがって、建設産業全体の新規受注は、1996年の第3四半期に比べ1997年では、37.4%減少している。新規受注は、公共工事部門で落ち込んでいるものの、建築分野では、1997年の第1から第3四半期までは前年に比べて増加している。建設会社は、order bookが悪くなるなることを懸念している。(98年2月9日)

セメント産業: 低迷の小休止?

消費量が5.6%減少した1996年を受けて、セメント業界は1997年にあまり期待していなかった。実際、セメント業界はさらに衰退するだろうと広く信じられていた。しかし、結局1997年の消費量は1,870万トンと1996年と比べ、わずかながら増加した。セメント産業組合の代表、Antoine Gendry氏は、1999年の結果は建設産業の継続的な不振を明確に指し示すだろうと述べている。ただ民間住宅建設と地方自治体の公共事業だけは成長している。1998年の予測については多くの経済的要因(アジアの経済危機など)・社会的要因(週35時間労働、失業など)のため、まだ慎重にならざるを得ない。(98年2月23日)

ドイツ

1997年の建設投資は5.1%の減少

連邦経済相によれば、1997年の建設投資は前年度と比べて5.1%の減少となったとのことである。(旧西ドイツ地域4.2%、旧東ドイツ地域5.9%) しかし、製造業は1997年に4.3%成長した。(旧西ドイツ地域3.3%、旧東ドイツ地域9.1%)

1997年の11-12月期に建設投資は前年同期比7.4%減少した。(旧西ドイツ地域5.1%、旧東ドイツ地域9.2%) 建設業経営者連合(Hauptverband)が予測したように旧東ドイツ地域では建設業の不振は深刻だった。しかし、ある研究機関の予測では1998年に旧東ドイツ地域の建設会社は8%の増加投資(675百万ポンド)を行う見込みとしている。(98年2月23日)

地方公共事業機関の施設の民営化

ZDB(ドイツ建設業中央会)は、全てのドイツの地方公共事業機関に民営化することが出来る施設(例えば、学校、公会堂、共同墓地、スポーツ施設、下水道施設等)を見つけだすために調査団を送った。ZDBの副会長であるArndt Frauenrath氏は、地方公共事業機関が、地方公共事業機関のサービスを密かに運営することによって、選択する権利を組織的に無視していると指摘する。彼は、地方公共事業機関が財政上の理由によりメンテナンスをますます怠るようになり、地方のインフラが破滅したときだけにこの問題の解決に向かうことを懸念している。

Arndt Frauenrath氏は、11,000にのぼるドイツの地方公共事業機関のそれぞれが、170,000ポンドに値する民営化を実行したならば、建設業において1.86 billionポンドの投資と35,000の雇用機会を生み出す結果になると考えている。(98年2月9日)

当局に建設産業への計画的な投資を主張する業界団体

1997年12月から1998年1月における失業者増加をうけて、建設業経営者連合の代表Michael Knipper氏は州政府・地方政府(公共投資の3分の2を支出)に対し建設計画の前倒しを行うように主張した。この1月は春のような気温だったにもかかわらず、旧東ドイツ地域では前月比29%増加の158,000人、旧西ドイツ地域では前月比27%増加の210,000人が失業した。

昨年来旧東ドイツ地域の失業者は5.5%増加し、旧西ドイツ地域は16.3%減少というように2つの地域の差は開いた。建設業連盟によれば西ドイツ地域の失業者が減少したのは1994年12月以来、初めてとのことである。1997年の1月は大変寒い月であったが、402,000人が失業し、戦後の記録が破られた。しかし、寒い季節が終わるこの2月には再び記録が破られる可能性もある。(98年2月23日)

イギリス

グレートブリテン:珍しい DBFO 道路プロジェクト

ロンドンの東を走る A13 高速道路プロジェクトは、Highway エージェンシーによって着手された。このプロジェクトは、労働党政権下で唯一残っている道路プロジェクトであり、総費用が 147 million ポンドである。このプロジェクトは、現在、36km 区間の改善、運営、維持の事前審査の段階にある。契約は、1999 年の夏に行われる。この DBFO (Design, Build, Finance, Operate) プロジェクトは、珍しい支払いメカニズムを持っている。通常の DBFO 契約の支払い方法である利用者の数に基づいた報酬に代わりに、いくつかのインセンティブを含んでいる。ラッシュ時間帯における交通量、バスレーンの使用、自転車や歩行者専用レーンの設置に報酬を与えている。さらに、権利の与えられる期間は、通常の 30 年より長くなるようである。それ故に、落札したコンソーシアムは、高速道路を利用する車の数よりもむしろ供給するサービスの質によって報酬を受けることになるであろう。(98 年 2 月 9 日)

DBFO 道路プロジェクトに会計監査

英国会計監査院はイギリスにおける最初の 4 つの DBFO 道路プロジェクトを分析し、いくつかの結論を出した。4 つのプロジェクトは公的資金を調達する契約方式で行われる場合よりも 13% 少なく、合計約 101 百万ポンドの節約となった。DBFO システムは建設の新しい手法を用い、プロジェクトに対しては有利であるとの結論を出した。(98 年 2 月 23 日)

建設業界によって助成された 3,000 の新しい仕事

建設連盟と建設業者訓練庁は長期失業状態にある若者を対象として年間 3,000 の職を作り出すことで政府と合意した。この「ニューディール政策」は、雇用者に対して週 60 ポンドの補助金及び新しく職に就いた労働者に 755 ポンドの助成金を提供するとともに、一般的・特殊な訓練（電気事業者、左官職人、配管工事業者など）を行うことにより長期的な仕事を創出することを狙いとしている。建設産業は「労働・福祉プログラム」に参加する第 1 番目の部門となった。(98 年 2 月 23 日)

(担当：長浜、浜田)

研究所ホームページのご案内
アドレス <http://www.rice.or.jp>

財団法人建設経済研究所では、ホームページを開設し、最新の発表内容について掲載しています。
ぜひともご活用ください。

掲載内容一覧

< 研究所の紹介 >

- ・ あいさつ
- ・ 組織・機構
- ・ 研究テーマ
- ・ 所在地案内

< 建設経済に関する情報 >

- ・ 建設経済予測(四半期予測)
- ・ アジアコンストラクト会議
- ・ ユーロコンストラクト会議
- ・ 海外諸国の建設産業構造に関する調査研究報告

< 最近の発表について >

- ・ 日本経済と公共投資概要版(最新号まで掲載)
- ・ 研究所だより(Monthly)(最新号まで掲載)
- ・ 主要建設会社決算分析(1996年、1997年度版を掲載)
- ・ 明日の社会資本を考えるシンポジウム
- ・ 社会資本読本
- ・ 公共投資レポート
- ・ 主要建設会社経営・不良資産・不良債権の推移(論文)

< English Homepage(英語版) >

- ・ 研究所の紹介
- ・ アジアコンストラクト会議
- ・ ユーロコンストラクト会議
- ・ 建設経済予測(四半期予測)