

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. 123

1999 5

CONTENTS		
I. 米国事務所から	— 「民営有料道路」 —	1
II. 欧州建設市場の動向	— 第46回ユーロコンストラクト会議の概要 —	11
III. アジアの経済情報	— 回復へ向かうかアジア経済 —	17
IV. 最近のアジア建設関連情報	— 「Asian Architect & Contractor」誌から —	22



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>

1. 米国事務所から — 民営有料道路 —

民営有料道路建設はアメリカにおいて必ずしも成功しているとは限らないようである。民営有料道路の問題点と今後の展望について、ノースイースタン大学教授で上院予算委員会インフラ金融検討会議の議長等を務めたジョゼフ・M. ジグリオ氏のレポート (PUBLIC WORKS MANAGEMENT & POLICY, Vol2No.4, April 1998) をまとめたので紹介する。

民営有料道路—コップには水が4分の1入っているとするのか？

それとも4分の3空だと考えるのか？—

政策作成担当者は民間資金融資・運営による有料道路が、国家による長期間の投資不足の指摘される高速道路システムにとっていかに最良の解決策であるかという指摘を何度となく耳にしている。この論評はこれらの民営化の例の何らかの背景を提示し、政策作成担当者が最近の民営有料道路建設案に直面した場合に、どういった問題点を明らかにすればいいのかを示している。

高速道路事業における問題

何十年にもわたってアメリカ合衆国は高速道路ネットワークの道路や橋梁に対する投資があまりに不十分であると言われている。現在において、単に現存の貴重な交通施設を劣化から守るだけで最低年間 200 億ドルの資金が必要とされる。成長を続ける経済をサポートするためにこれらの交通施設をさらに高度化、近代化、もしくは拡張するとなると現在の支出にさらに年間 400 億ドルもの額が必要になるであろう。

このような高速道路事業資金の不足の主な理由は、財源が (車輛燃料税のような) 献身的な交通利用者負担とかつて呼ばれたものから一般税収へと不思議なことに変換したことがあげられる。たとえば、連邦政府は、道路信託基金からのインフラ整備のための支出を節減し、利用者負担からの余剰金を交通事業以外の支出に振り分けることによって財政赤字を削減しようとしている。また多くの州もこれと同じことを行っている。

一方では、世界の金融市場は民間資本に満ち溢れ、投資先として経済的に健全なインフラ・プロジェクトを探している。何十億ドルものインフラ整備資金が集められ、また更なる資金が集められようとしている。これにより民間企業がこれらのインフラ整備資金を必要な建設資金に注ぎ込むかたちで利用し自前の有料道路を建設していくという考え方が導かれる。これは明らかに民間資金の供給を、より多く、より良い高速道路の建設というなかなか充足されない需要にマッチさせる方法である。

この解決法は合衆国以外の国は効率的に機能しているようである—フランス、スペイン、イタリア、ポルトガル、インドネシア、そして中国で民間有料道路建設が成功している。

しかし、北米を概観してみると、民間事業の失敗例や急速に高齢化したプライバイゼーション支持の中心グループの人々であふれていることがわかる。民間インフラ整備のための賢明なお金はどうか合衆国以外の国ではいい機会に恵まれているようである。果たしてなぜ合衆国はその点が遅れているのか？

交通施設の完全に自立的な民営化事業は合衆国ではだいたいにおいて失敗に終わっている。数少ない成功例も何年にも及ぶ複雑な交渉の上のものであり、また、多くの州では放棄されたプロジェクトの歴史がある。

たとえば、カリフォルニアの法案 680 は 1986 年に議会で可決された。その法案の目的は、州全体において民間有料道路の建設を積極的に行うものであった。それ以来、4つの事業について交渉が終了したが、1995 年後半になってやっと、最初（そして今のところ唯一の）民間有料道路が竣工・開通したのである。これはオレンジ郡にある州道 91 号線の中央部分に建設された全長 10 マイル、4 車線、完全電子料金収集システムの有料道路である。当初の交通量は計画交通量に及ばなかったものの、その後の交通量の伸びは期待を持たせるものであり、数種に及ぶ料金体系や電子料金収集システムに対する利用者への評判もなかなかのものである。しかし、財政的にその有料道路が成功であったか否かについての情報は無い。

他の 3 つのカリフォルニア州でのプロジェクトはあまり進展していない。これは主に 100% 民間資金で事業を進めるべきとする州側の主張によるものと考えられる。もう一つのあまり芳しくない民間有料道路の例は、サンディエゴの州道 125 号線である。そこは高速道路建設のプロセスが現地の需要を上回っている。

他の州の例はさらに芳しくないものである。

・ワシントン州では、(提案された 13 のうち) 6 つのプロジェクトが州政府と民間との共同イニシアチブの下での交渉が始まった。しかし、“反料金”感情が高まり結局民間主導プロジェクトは停止に追い込まれた。現在進行中の唯一のプロジェクトは、シアトルにおける駅の車輛駐車場建設に向けた、デザイン・ビルドの同時進行の過程にある。財政的には成功を収めているものの、このプロジェクトは完全に公的な資金によって行われており、このため本当の意味での民営化事業とはいえない。

・ワシントン州におけるもう一つの事業は環境アセスメントの発表の段階にまできているが、この事業も民間と言うよりは州政府によって資金が調達されている。このプロジェクトはタコマ峡谷有料橋で、1998 年後半に地域の直接投票によって建設の如何が問われることとなっている。直接投票で賛成の結果がでると、このプロジェクトは真の民営有料橋となる。他のプロジェクトのなかでは 3 つのプロジェクトが地元住民の反対により消滅している。6 つ目のプロジェクトについては無視されている。

・ ヴァージニア州の官民共同プロジェクトも限られた成功を収めているとしかいえない。ダレス・グリーンウェイ有料道路は、3億ドル以上の規模のれっきとした民営化プロジェクトで、かなりの量の民間による株式の参加を受けている（全体資本の50%に及ぶ）。しかしその高速道路の交通量は低く、建設費用の債務を賄えるほどの料金収入をあげるには至っていない。この地域の長期的な経済発展によってこの問題は終局的には解決される可能性があるが、そのような時がくるまでに高速道路の所有者が何度か変わっているようなことがあるかもしれない。州際高速道路 895 号リッチモンド接続有料道路プロジェクトは、現在のところ、プロジェクトの初期段階で行き詰まっており、開発業者がどのくらいの民間資金を投資すればよいかを巡って州政府と複数の開発業者（大手建設業者がリードしている）が合意にいたらず、プロジェクト中止に追い込まれそうである。

・ アリゾナでは、民営化が3度試みられた。そのうち2度は、地元住民が反対したこと、採算性の悪いこと、政治的サポートが不十分であったことを理由に失敗した。

・ サウス・カロライナ州の民営高速道路事業は複雑な経験をしている。一つは地元住民の反対で失敗、一つは成功（グリーンビル有料道路）、他の二つはまだ交渉の段階にある。

表1は合衆国の現存する新規有料道路の進行状況を要約している。カリフォルニア州の91号線とヴァージニア州ダレス・グリーンウェイだけが本当の意味での民営有料道路と言えるものである。なぜなら、それらの有料道路は十分な民間株式投資を受け、それゆえ一般の民間事業を特徴づけるリスクと収益に晒されているからである。両有料道路ともほぼ10年前に計画されたが、二つとも財政的には成功を収めていない。

その他の新規有料道路は基本的には官民共同プロジェクトであり、政府が投資資金の全てあるいはその大部分を提供し、民間業者は建設や運営を担当している。最近の事業の成功例のほとんどは、ごく少額の民間資金とデザイン・ビルド会社と非営利所有の単純な組み合わせで行われているものである。これらの成功例は以下の特徴を持つようである。

・ 十分はっきりとしたプロジェクトゴールを持っている。それは往々にして政府によって決められる、

・ 政府、民間がそれぞれ自分の得意分野を活かせるようにしている。つまり政府が税控除の債務によつてプロジェクトに融資し、民間はデザイン・ビルドやコンストラクション・マネジメントの責任を負うことが多い、

・ 本来の民営化事業にはとても及ばないような方法でプロジェクトを立て、単に確立された外部委託の何らかの変形とうまく組み合わせる（バージニア州の州際高速道路維

持プログラムが一例である)。北アメリカのその他の地域

メキシコでは、良い点として、主要な民間有料道路がいくつか実際に建設されたということであるが、悪い点としては、たとえ政治的に成功するようなことがあっても、財政的にはほとんどの場合において失敗しているということが出来る。一般的に、これらのプロジェクトはメキシコの建設業をサポートするようなかたちで行われてきた。料金は、高い料金の方が建設債務が早く返済されるといった間違っただけの信念のために、高く設定された。しかし、その結果は利用者を敬遠させただけであった。都市部の小規模の有料道路は財政的に自立しているように見えるが、これらのプロジェクトの多くで、より低利の資金の借り換えを繰り返し、より小額で現実的な料金で賄われているのが現状である。

カナダでは、少なくとも一つ成功を収めた有料道路プロジェクトがあり、明らかな失敗例といえるものは非常に少ない。これはおそらく単に民営化を推進しようという動きが限られているからであろう。プリンス・エドワード島と本土を結ぶノースアンバーランド海峡有料橋が 1997 年の夏に開通した。この建設は民間の資金によって行われたが、橋が建設される前に存在したフェリーに対する補助金の基金をとおしてカナダ政府から毎年運営資金として補助金を受けることとなった。

トロント郊外の 407 号線は建設の効率性という点では大きな成功を収めている。しかし、当プロジェクトは大規模のデザイン・ビルド方式による以外のなにものでもないとか広報されなかつた。ノーバ・スコシアの 104 号線（ハリファックス近郊のトラック用バイパス）も、州政府の債務資本と民間の株式資本のコンビネーションという意味で、混合的な成功とされるであろう。

診断

合衆国においてより多くの民間有料道路を建設する上で起こる問題は以下のような三つのものに分類できる。

- ・ 一見低コストに見える政府による税控除債務は、他の選択としての代替資金調達方法を限定してしまいがちである
- ・ 官の側と民間とのコミュニケーションが不十分である。延々と続く政府の承認プロセスが民間の開発業者に不満をもたらしたり、時には計画そのものを即座に座礁させてしまうことがある。

- ・ 複数の（時には相反する）事業目標を民間企業が持っている場合、それがプロジェクトにとって合理的な決定を行う上で障害になることもある。

プロジェクトファイナンスの意思決定の際に重要な要素は、州政府が比較的低コストの税控除債務マーケットに対し如何なるアクセスを持っているかである。有料道路が将来採算上有望なプロジェクトである場合、政府はたいてい資金調達（あるいはプロジェクトそのもの）を民間へ手渡したがるものである。

そのための解決方法の一つとして、政府が税額控除債務の利息コスト低減分を民間企業と共有することができるように新しく作られた 63-20 企業のコンセプトが頻繁に利用されるようになってきている。それでも民間企業は有料道路プロジェクトの証券投資に積極的に参加したがるものである。民間企業は一定料金との引き換えにプロジェクトディベロッパーとして参加したがるものである。63-20 企業を設立するのに必要な比較的手頃な費用できえ、政府の側は民間の参加を嫌がるものである。

非常に数少ない例外は別として、民間ディベロッパーは政府官庁に、民間企業のもつ想像力と効率よい経営をもってすれば、課税対象の企業債務に対して税控除債務のもつ財務上利益も相殺できると説得しきれていない。皮肉なことに、財務アドバイザーや、投資銀行の財政担当やその他の税控除債務市場の民間プレーヤーが現状維持の最大の支持者であることが多い。

- ・ 意思決定のスピードの違い 民間に比べると政府官庁はスピードの遅い意思決定に慣れている。これは一部には当事者の数が政府の場合は多いからである。例えば、環境担当官庁や地元団体は意思決定プロセスにおいて遅れを強いることがある。

- ・ 政府には意思決定者が複数いる たとえ一つの官庁から認可が下りたとしても、（ワシントン州でおこったように）別の官庁がルールを変えてしまったり、また（州の民間営プロジェクトの第一ラウンドでアリゾナ州知事が行ったように）別の担当官庁が計画そのものを中止してしまうようなことがおきるかもしれない。

- ・ 複雑な政府調達プロセス 従来の競争入札は独自のアイデアを守りたい民間の側の必要性と合わないことが多い。これに関して、ヴァージニア州がとても短い競争入札の締め切りを設けたように、州政府の中には何らかの措置を取ったところもある。しかし、大体的場合において、民間の側に自治体官僚の善良な意思を最後まで実行する能力に対し不信感が強く、このため（デラウェア州で起こったように）本気の競争入札が少なくなってしまう。

- ・ 民間、自治体の両方にある財政に対する非現実的な期待 自治体の役人の多くは民間

はイーजीマネーの源だと思っている。しかし、彼らは、“民間の利益が公共のそれを奪う”という疑念が抜けないうちに民間の証券資本が合理的な報酬を必要とすることをなかなか理解できない。(興味深いことに合衆国の外では徐々に問題ではなくなっているのであるが) それと同時に、民間企業のなかでプロジェクトに対して真剣に証券投資しようとするものは少ない。そういった民間企業は、有料道路が生み出す収入よりもそのような有料道路を建設することでどれだけ収入があるかに興味があり、そのために、フィー・ベースのデザイン・ビルドのコンセプトが資本調達手段として提案されることが多い。

- ・ 自治体政府官庁からの限られたサポート 多くの州の交通関連官庁では、民間企業の参加に本当に興味を持っている人はほとんどいない。大抵は、たとえ建設が遅れプロジェクトのコストが上がったとしても、いつものように業務を行うことを好む。これらの問題点は、雇用を保持しようという狭い興味を反映している。
- ・ 車輛運転者の料金に対する反対 これは料金回収を行うのが民間であろうと自治体であろうとどこにでもある問題である。資金の不足にも拘らず、市場原理の効率性よりも利益誘導政治の力に期待が寄せられるものである。

民間の開発業者は、公的なものに頼った方がプロジェクトで成功を収めるようなことがある時でも公的なものに頼ることを避け、民間主導の良さを強調することによって、かえって彼らの主張を傷つけることがある。たとえば、多くの州において交通関連官庁は州インフラ銀行など、関連の財政的援助方法を設立している。これらのメカニズムは、官庁プロジェクトで使われることはあるものの、民間プロジェクトではあまり見られず、民営有料道路では皆目使われることはない。ノースアンバーランド海峡橋でみられるカナダの経験は全く逆の例である。

最後に、民間開発業者は、地方自治体官庁と同じくらい盲目的に自分たちのプロジェクトに惚れ込んでしまうことがある。プロジェクトの基底にある利益を、視界内に変更予定があるか否かを見極めるため、再検査をする必要がある。ダレス・グリーンウェイは、規模縮小されていたら、もっと実際の利用需要に合ったコストでできていただろう。ただ単に車輛通交者が最初に計画された道路を見込み通りに使うはずだと考えるのではなく、もっと明確な市場調査が行われていれば、もう少し規模が小さく採算見込みのある道路ができていただろう。皮肉にも、こういった不手際は自治体官庁によって行われることが多い。

今後の展望

合衆国における初期の民営有料道路はあまりうまくいかなかった。これにより、複雑な

地方政府官庁による有料道路に対し、より従来の官・民の協力関係をまた新たに強調するようになり、その多くはデザインービルドコンセプトを用いた。しかし、以下の二点に留意すれば民営有料道路はまだ可能である。

・ 革新的なプロジェクトファイナンスは未だ可能であり、健全である。従来の政府による税控除資金調達、利息コストを節減するという前提に立って考えることにより、他の方法で得られるより大きな財政的利益が覆い隠されてきた。例えば、現在の連邦法では、民営有料道路開発業者に対して州が市場金利より低い利息で融資を行うことが許されている。

・ 再確認する必要がある。民間の開発業者は、州のインフラ銀行や、信用供与制度改革、そして他の公的セクターの資金調達方法を十分に利用する方法を知る必要がある。さらに民間により開発された道路をサポートするのに料金からの収入にばかり頼る必要はない。新たに建設された高速道路の施設、設備などの価格の上昇から生まれる資産やその他の経済的な利益を活用し、従来の収入源とは別の資金調達プランをつくることなどは十分可能なことである。このようなことは実際に行われ、それらの例は枚挙のいとまがない。デンバー郊外の E-470 号線やカリフォルニア州オレンジ郡のサン・ジョアキン有料道路などは、5 つにも及ぶ財政収入源に拠っている。

政策担当者は、次の 4 つの質問を自問する必要がある。

1. プロジェクトは本当に適当なものか？ これは民間開発業者を選ぶ際の意思決定プロセスが、ある一部の政治家の親類によつてプロジェクトが進められるようなことがないよう、十分に客観的であり、オープンであるかどうかを単に判断すること以上の意味を含んでいる。州政府がその時点の年度予算の穴埋めに既存のハイウェイを民間企業に払い下げし、その後ハイウェイを将来の予算に負担をかけるような額を毎年払うかたちでリースバックするような例があつてはならない。民営化プロジェクトは関係者すべてに有意義な利益をもたらすべきで、それは一般市民も含むものである。

2. プロジェクトは幅広い支持を受けているか？ 有料道路プロジェクトが確実に失敗するのは、世論が反料金的なムード—例えば、道路の位置が気に入らない、そもそも必要でない、環境に対して深刻な影響を与えるなど意見がある雰囲気—になり、その計画に反対するときである。地域の活動家による組織化されたグループがやがて政治的な反対運動を起こしたり、計画を中止に追い込んだりすることは容易なことである。もう一つの失敗する場合は、スポンサーである官庁が計画に対してあまり熱心に支持しないときである。役人が計画に対して熱心でない場合は往々にして計画が遅れが出、ついには計画が座礁し、民間開発業者の方も他の計画へ気移りしてしまうこともある。

3. プロジェクトは財政的に健全か？ 民間有料道路は財政的に自立したものでなければならぬ。つまり、その年々の全コストを賄い、建設のために投資された民間証券資本に対してまずまずの収益をもたらすような十分な料金収入（もしくはその他の収入も含む）を生み出すかである。もし、道路が民間業者の所有であったら、一般の会計原則が使われ、減価償却コストが収入に対して計上されなければならない。これが、設備資本が徐々に消耗していくにしたがって、低減していく資産価値を認識する方法である。減価償却費を前提にした道路使用料金を決定するようなことを避けるように実際には有料道路の法的な所有者を政府官公庁にする場合もある。特にはっきりした理由はないが、合衆国の役所は減価償却費を年間コストとしなくてよいことになっており、それをカバーするような収入をとる必要がなくなっている。しかし、道路の使用寿命の最後には再建設のための新たな債務を設ける必要がある。

4. プロジェクトは社会に対して十分に利益をもたらすことができるか？ どのような交通施設に対しても必要な基本的な考え方とは、その交通施設がヒト、モノの移動を増加させるとともに移動時間を縮小し、それによって経済活動を創出し、及び維持するものであるということである。今日より高度な経済活動は、明日より豊かな社会を意味する。しかし、道路使用料金はその有料道路での移動の妨げとなることがある。特にそれは、他に無料道路が合理的な代替手段として存在する場合はなおさらである（ヴァージニアのダレス・グリーンウェイ有料道路）。これは交通輸送能力に対しての投資が足りないという我々が歴史的に経験してきたパターンに対して有料道路が解決してくれると考え、その幻想にとらわれているということの意味するのであろうか？ いや必ずしもそうではない。カリフォルニアの州道 91 号有料道路の経験から、車輻道路利用者はより早い移動に対し、その分高い代価を支払うということは証明されている。鍵となるのは、利用者を敬遠させることなく十分な収入を生み出すような料金体系を見つけ出すことである。時にこれは、料金を低く設定するために道路の年間コストを隠すか、それを無視するような巧妙な方法を必要とする。減価償却を資本化するのにはこれを行うのに役立つ。

人によってはそのような大胆な財政的な無分別に慣慨するかもしれないし、しかし重要なことは結果として全体的に社会にとって利益をもたらすかである。もし、その利用を低減させずに交通容量を上げることに我々が代価を支払うことができるのであれば、その結果として、一層の移動が生まれ、それによって経済活動が一層増加し、確かに現在と将来の両方の社会にとって役に立つのである。将来の利益の大きさが、今日のコストの一部を資本化することがもっとも賢明なものであるか否かを決定するのである。

表1 州ごとの官民共同プロジェクト

州	プロジェクト名	内容	費用	プロジェクトの進み具合	官民共同の様態
開通もしくは現在建設中のもの					
カリフォルニア州	フットヒル/イースタン有料道路	リバーサイド・フリーウェイと収載道路5号およびオレンジ郡の同405号線を結ぶ全長28.6マイルの高速有料道路のためのデザイン・ビルド契約。料金回収業は民間委託。	15億ドル	1994年建設開始。交通道路長投資格付け確保、15億ドルの税控除料金収入債務固定及び変動金利にて売却	完成引き渡し、デザイン・ビルド、政府料金回収当局がスポンサー
同州	サン・ジョアキンヒルズ道路	オレンジ郡の州際高速5号と405号を結ぶ全長15マイル、6車線、分離型道路の完成引き渡前提の民間による建設、州運営と維持	14億ドル	1993年3月資金調達1997年建設終了	完成引渡、デザイン・ビルド、政府料金回収当局
同州	州道91号線	オレンジ郡州道91号線中間地点、全長10マイル、全AVI、4車線有料道路建設のための35年建設-移転-運営プロジェクト	1億2,600万ドル	1996年開通	建設-移転-運営プロジェクト、デザイン・ビルド、政府料金回収当局がスポンサー
フロリダ州	オスセピア公園道路	オーランド国際空港付近のフロリダ高速道路とディズニワールドを結ぶ12.4マイル長の車線有料道路の完成引渡建設。また運営完成引渡の3年計画	1億5,000万ドル	1995年料金回収開始	完成引渡、運営と維持、デザイン・ビルド
ノース・ダコタ州	フアーゴ有料橋	フアーゴとミネソタ州モアヘッドを結び、一日5,500代の車輛が利用する2車線有料橋を25年かけて建設-運営-所有移転が行われる場合	16億ドル	1989年に開通	建設-移転-運営プロジェクト、民間資金提供、民間資本
ヴァージニア州	タレス・グリーンウェイ有料道路拡張	原稿の州所有の有料道路に対する民間所有の拡張。ヴァージニア州の企業委員会がプロジェクト融資承認、料金設定権所有	3億2,600万ドル	1995年開通。予定当初より低い交通量のために、藤堂路は他の資金調達方法を模索中	完全民間主導(建設-運営-移転)、相当の民間資本
カナダ	ハリファックストラック・ハイパス	ハ・スコシア州ハリファックスでのダウンタウンのトラック専用ハイパス建設中。すべてのトラックは他の道路走行禁止。料金と州債務の混合融資	1億ドル	建設中	デザイン・ビルド、一部収入債一部州融資
カナダ	トロント407号線	トロント行高速道路/ハイパス。州融資によるデザイン・ビルド。全電動料金回収道路	10億ドル	1997年6月開通。同11月料金回収開始。	デザイン・ビルド、州融資
建設開始前のもの					
サウスカロライナ州	グリーンビル有料車輛道路	完成引渡道路。州際高速道路185号と385号の間の16マイル長の有料ハイパス	1億7,700万ドル	交渉終了。融資決定1997年予定	IRS63-20企業

ヴァージニア州	州際道路運営契約	ヴァージニア州内の州際高速道路の一部を維持するための保証価格以下の節約分を共有するための段階的プログラムを作るという民間側からの自発的提案	契約交渉終了。1997、98年建設開始	運営、維持
ワシントン州	パーク・アンド・アライズ	キング郡の原稿の23台の駐車場に、7,000台分駐車場と小売店舗を加える1階建ての立体駐車場のための建設-移転-運営契約	1996年3月の住民投票で合意。デザイン-ビルド進行中	建設-移転-運営、デザイン-ビルド
延期または中止になったもの				
カリフォルニア州	AB680 州内有料道路	州際道路580号とサンフランシスコ湾東部付近の同80号を結ぶ新規4車線有料道路のための35年、建設-移転-運営フランチャイズ計画	計画承認と融資実効性がなく延期	建設-運営-移転 / 建設-移転-運営
同州	州道125号	オアヒ・マサカからはじまり、トラック、観光客、サンディエゴの計画居住区の新入居者を運ぶための全長10マイルの南北有料道路を建設するための、35年、建設-移転-運営プロジェクト	1990年フランチャイズ契約締結。融資未完了	建設-運営-移転 / 建設-移転-運営
ミネソタ州	高速道路212号	環状線の外の高速道路のある一部分にある有料道路を開発することをある民間業者とミネソタ交通省が交渉。交通省と交渉するために非営利団体結成。	州との合意獲得。しかし地元自治体でプロジェクト否決される。	IRS63-20企業
サウス・カロライナ州	コンウェイ・バイパス	州際高速道路95号と未あと留・ビーチとを結ぶ主に観光客輸送用の道路のためのデザイン-ビルド契約	事前交渉終了。しかし地元自治体での売り上げ税否決	地元自治体での売上税を財源とする完成引渡
ヴァージニア州	州際895号接続有料道路	ジェイムズ川上の架橋を含む、リッチモンド付近の8州際95号線へ続く8マイル長の接続道路	交渉進行中。概観計画書1995年5月承認	デザイン-ビルド-運営
同州	ジェイムズ川公園道路	8つのインターチェンジとジェイムズ川上の橋を含む、ポウホワイト公園道路から州際64号へ続く環状線の17マイルに及ぶ建設未完了の部分	民間企業間競争入札。州は有料道路ではない方法を模索中	完成引渡、デザイン-ビルド
ワシントン州	州道522改善工事	建設-運営-移転合意。現存道路を拡張する10.5マイル超、4車線有料道路。もとの目的は安全性確保。	州側の事前交渉終了。しかし地元住民の反対によるプロジェクト延期	IRS63-20企業との建設-移転-運営

II. 欧州建設市場の動向

— 第 46 回ユーロコンストラクト会議の概要 —

ユーロコンストラクト会議は、ヨーロッパ 15 ヶ国のシンクタンクが集まり、建設経済及び建設市場動向に関する情報交換を目的とした会議である。ここでは、1998 年 12 月にベルリンで開催された第 46 回ユーロコンストラクト会議についてホームページ (<http://www.euroconstruct.com/project.htm>) を要約し、紹介する。

1. Introduction and Summary

このレポートは、会議に参加した西欧 15 ヶ国各国の建設市場の分析と見通し結果を集約したものである。

1997 年の西欧 15 ヶ国の建設投資は、前年比 0.6% 増の約 7,320 億 ECU に達した。1998 年の建設投資は、約 1.6% 増となる見込みであり、1999 年は 2.4% 増、2000 年は 2.1% 増とさらに高い成長が見込まれる。

GDP に占める建設投資の割合は、1993 年には 10.8% あったものの昨年は 10.3% に減少した。1997 年の主要部門の建設活動を見ると、維持・修繕 (34.8%) が最も高い割合を占めている。次いで、新設住宅 (24.9%)、土木 (21.0%)、新設民間非住宅 (民間・公共) (19.1%) となっている。西欧諸国の “Big Five” が、建設投資総計の約 73%、スカンジナビア半島の 4 ヶ国が 8% 強、その他の小さい国が 19% を占めている。

1998 年の建設投資は、約 7,440 億 ECU (1.6% 増) に達する見込みである。1999 年はさらに増加し、7,620 億 ECU (2.4% 増)、2000 年には 7,770 億 ECU (2.1% 増) となる見込みである。建設投資額の成長率が低くなっている主たる要因は、国際経済の見通しがはっきりしないこと西欧における経済成長の雲行きが怪しいことにある。建設投資が GDP に占める割合は、減少し 2000 年には約 10% となるであろう。

建設主要 4 部門の成長率は、相対的に小さな変動幅となる見通しである。1998 年から 2000 年までの全期間を通して最も成長が期待されるのは維持・修繕部門 (8.5%) であり、次いで民間・公共の新設非住宅 (7.7%)、土木 (6.6%) となっており、新設住宅 (1.0%) が取り残されている。1993 年を 100 とすると、2000 年までに維持・修繕は指数 116 と最も高い水準となり、新設住宅は指数 112、(新設) 非住宅と土木は指数 105 となる見込みである。

西欧 15ヶ国における建設投資額総計の増加(1997年から2000年で約455億 ECU 増加)に寄与しているのは、イギリス(86億 ECU)、イタリア(71億 ECU)、スペイン(68億 ECU)、フランス(62億 ECU)となっている。

2. 1998年から2000年までの建設投資見通し

西欧 15ヶ国における建設活動の見通しは、国際環境—マクロ経済成長と建設部門の特別な要因を考慮し、相対的に悲観的な仮定に基づいて作成されている。

建設投資総額

1998年の建設投資額は約7,440億 ECU(1.6%増)に達すると見込まれている。1999年と2000年はさらに増加し、それぞれ7,620億 ECU(2.4%増)、7,780億 ECU(2.1%増)となる見込みである。

建設投資の上昇は1994年から始まり、現在も続いているが、GDPの成長率が低下するにともない伸び率は鈍化してきている。ベルリン会議での見通しを6月のリスボン会議と比較すると、来年以降減少に歯止めがかかると期待されているということが容易に分かる。

	1998	1999	2000
Lisbon, June 1998	1.6%	2.3%	—
Berlin, December 1998	1.6%	2.4%	2.1%

GDPと建設投資

基礎となるGDPの成長率(1998年:2.8%増、1999年:2.3%増、2000年:2.6%増)を考えると、西欧15ヶ国の建設投資の成長率は、今世紀の終わりまでは経済成長を下回ると予想される。したがって、GDPに占める建設投資の割合はさらに減少し、2000年には10.1%となるであろう。

予想期間内のGDPと建設投資を見ると、15ヶ国を3つのグループに分けることができるということが分かるであろう。

- ・建設投資の成長率がGDPの成長率より高い:ベルギー、フィンランド、イタリア、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、イギリス
- ・建設投資の成長率がGDPの成長率と等しい:アイルランド、スイス
- ・建設投資の成長率がGDPの成長率より低い:オーストリア、デンマーク、ドイツ、オランダ、ノルウェー

国情によって建設投資の様相と景気循環の時期が異なることからこのような差異が生じている。

建設部門

ここでは、主要4部門について簡単に概観することにする。建設投資総計に最も寄与しているのは、維持・修繕部門である（2000年で2,770億 ECU）。2000年には維持・修繕の割合は、36%に増加する見通しであり、新設住宅は1,850億 ECU（24%）、土木は1,640億 ECU（21%）、（新設）非住宅は1,510億 ECU（19%）となる見通しである。

成長率は相対的に小さい範囲となる見通しである。

新設住宅

新設住宅は共同住宅と一戸建の2つの部門がある。共同住宅—いくつかの主要国で悲観的な傾向がある。一戸建—経済成長としばしば正反対の成長をする。1997年は0.8増とわずかに増加したものの新設住宅の危機は翌年も続くであろう（1998年は1.7%減、1999年は0.7%増であるが2000年には2.1%に回復する見込みである）。

非住宅

経済成長と近い動きをしている。民間非住宅は1998年（3.5%）と1999年（3.0%）はGDPより急速に成長するが、成長率は2000年には1.5%に縮小するであろう。公共非住宅の成長率は、楽観的であるが規模は小さく平均を遙かに下回っている（1998年…1.0%、1999年…2.0%、2000年1.3%）。（新設）非住宅の総計は、1998年…3.0%、1999年…2.8%、2000年…1.9%とGDPと一致あるいはやや高い水準で増加すると予想されている。

土木

土木部門のほとんどは、輸送ネットワークの拡張と改良である（特に道路と鉄道）。3分の2以上は新設、3分の1弱は既存構造物の修繕と維持である。2000年までに6.5%増加（1998年は2.3%、1999年は2.0%、2000年も2.0%）するという見通しではあるが、1992年の水準には達しない。

維持・修繕

1998年から2000年までの見通しによると既存建築物に関する維持・修繕は、毎年平均を上回るペースで増加している（1998年…2.7%増、1999年…3.4%増、2000年…2.2%増）。この部門は、市場を安定させる機能だけではなく建設活動全体の刺激にもなっている。

1993年を100として建設4部門の成長を比較すると、

- ・維持・修繕は最も急速に拡大し、相対的に安定した成長率を保ち、予想期間の終わり

には指数 116 となっている。

- ・ 1996 年と 1998 年は減少したものの 1994 年と 1995 年に高い成長率（主にドイツが原因となっている）であった新設住宅は、指数 112 となっている。
- ・（新設）非住宅は、指数 105 となっている。
- ・ 土木は指数 105 となっている。

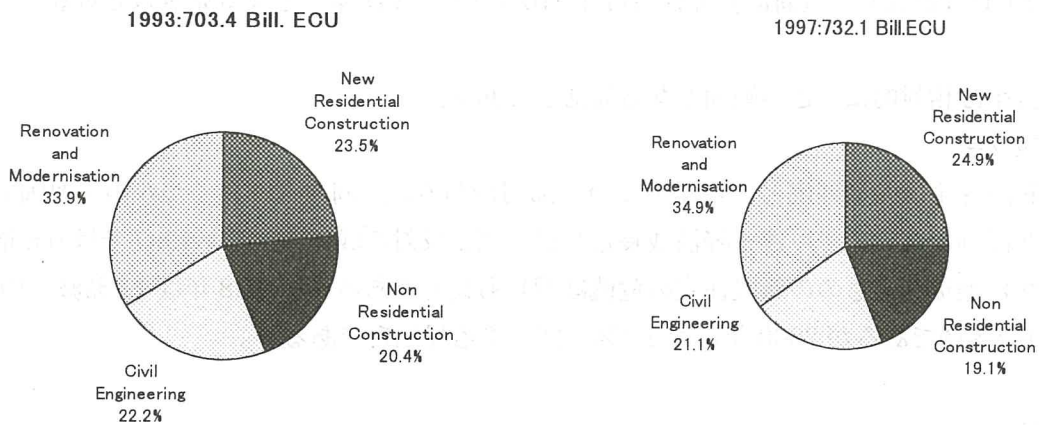
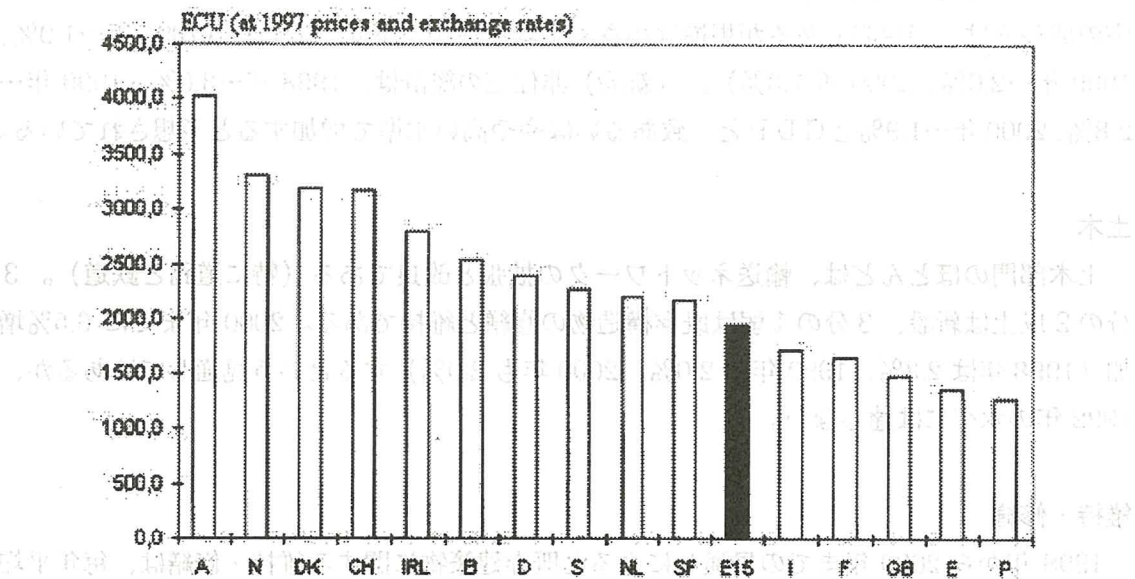


図 1 Total Construction per Capita 1997 in Western Europe



Source: 46th EUROCONSTRUCT Conference Berlin 1998/ifo Institute.

表1a 西ヨーロッパにおける建設投資額(1992年～2000年)

単位: billion ECU
価格: 1997年価格

Country	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998*)	1999*)	2000*)
Austria	28.6	29.4	30.8	30.7	31.6	32.6	33.5	34.2	34.7
Belgium	24.2	24.1	24.4	24.8	24.3	26.0	27.0	28.1	28.7
Denmark	14.5	13.7	13.7	14.7	16.1	16.9	17.1	16.6	16.3
Finland	11.3	9.7	9.4	9.6	10.0	11.1	12.3	12.8	12.9
France	108.3	101.8	101.6	101.7	97.9	97.0	98.7	101.4	103.2
Germany	189.2	190.9	205.6	208.1	201.6	196.6	192.9	195.4	198.3
Ireland	6.5	6.1	6.8	7.8	9.1	10.2	11.2	11.8	12.4
Italy	103.7	97.9	95.1	96.2	98.1	98.8	101.6	104.8	105.9
Netherlands	32.0	31.3	31.7	31.9	32.8	34.6	35.2	35.8	36.2
Norway	10.9	10.6	11.9	12.0	13.2	14.6	13.2	12.9	13.5
Portugal	10.0	10.0	10.1	10.7	11.2	12.6	13.2	13.6	14.2
Spain	54.3	50.3	50.9	53.4	52.9	53.9	56.6	58.9	60.7
Sweden	24.8	22.4	21.7	21.3	21.6	20.2	21.3	22.5	23.7
Switzerland	24.3	23.9	25.1	24.0	23.3	22.5	22.6	23.0	23.6
United Kingdom	82.9	81.4	84.1	83.5	84.1	84.6	87.7	90.0	93.2
15EUROCONSTRUCT Countries	725.5	703.4	723.0	730.5	727.7	732.1	744.0	761.7	777.5
Big five(F,D,I,E,UK)	538.4	522.3	537.3	543.0	534.5	530.9	537.5	550.4	561.2
Nordic Countries(DK,N,S,SF)	61.4	56.4	56.7	57.6	60.9	62.8	63.9	64.8	66.5
Others(A,B,CH,IRL,NL,P)	125.6	124.8	129.0	129.9	132.3	138.4	142.7	146.5	149.8

1)15Western European EUROCONSTRUCT Countries

2)Own rough estimates for France and Ireland for 2000

*)Estimate/forecast.

表1b 西ヨーロッパにおける建設投資伸び率(1993年～2000年)

Country	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998*)	1999*)	2000*)
Austria	—	2.9	4.7	-0.2	2.8	3.0	3.0	2.0	1.5
Belgium	—	-0.5	1.6	1.5	-2.0	6.8	4.0	4.0	2.2
Denmark	—	-5.3	0.0	7.0	9.4	5.2	0.9	-2.7	-1.5
Finland	—	-14.0	-3.0	2.0	4.0	11.0	11.0	4.0	1.0
France	—	-6.0	-0.2	0.1	-3.8	-0.9	1.8	2.7	1.8
Germany	—	0.9	7.7	1.2	-3.1	-2.5	-1.9	1.3	1.5
Ireland	—	-6.4	11.8	13.7	17.5	12.3	9.2	5.7	4.5
Italy	—	-5.6	-2.8	1.1	2.0	0.7	2.8	3.2	1.0
Netherlands	—	-2.3	1.3	0.5	2.9	5.4	1.7	1.8	1.2
Norway	—	-2.8	12.6	0.7	10.3	10.7	-10.0	-1.8	4.2
Portugal	—	0.5	1.0	6.0	4.3	12.8	4.7	2.9	4.4
Spain	—	-7.5	1.2	5.0	-1.0	2.0	5.0	4.0	3.0
Sweden	—	-9.5	-3.2	-1.7	1.2	-6.4	5.6	5.4	5.5
Switzerland	—	-2.0	5.2	-4.3	-2.9	-3.5	0.5	1.6	2.7
United Kingdom	—	-1.8	3.3	-0.6	0.6	0.6	3.7	2.6	3.6
15EUROCONSTRUCT Countries	—	-3.0	2.8	1.0	-0.4	0.6	1.6	2.4	2.1
Big five(F,D,I,E,UK)	—	-3.0	2.9	1.1	-1.6	-0.7	1.2	2.4	2.0
Nordic Countries(DK,N,S,SF)	—	-8.2	0.6	1.5	5.6	3.2	1.7	1.5	2.6
Others(A,B,CH,IRL,NL,P)	—	-0.7	3.4	0.7	1.9	4.6	3.1	2.6	2.3

1)15Western European EUROCONSTRUCT Countries

2)Own rough estimates for France and Ireland for 2000

*)Estimate/forecast.

中・東欧

中・東欧における建設活動のデータは、ポーランド、ハンガリー、チェコ共和国、スロバキア共和国の4ヶ国のものである。

これらの国では1994年以降、建設投資は急激に成長しており、社会資本が高いレベルに達するまで成長は持続するであろう。しかし、中・東欧と西欧を比較するにあたっては、ECUの為替レートが乱高下すること調達原価の状況が全く異なることから限定されてしまう。これらのデータを使用するにあたっては、これらの制限を考慮する必要がある。

Average annual growth rates in % Construction volume in bill ECU at constant prices and exchange rates 1997

Construction by type	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
New residential construction	-6.4%	-0.3%	5.9%	13.5%	4.5%	12.4%	11.6%
Private non-residential construction	8.6%	4.8%	8.0%	10.8%	7.4%	7.3%	9.2%
Public non-residential construction	8.2%	18.8%	2.5%	-4.4%	1.5%	2.2%	4.4%
Buildings	3.9%	6.1%	6.3%	8.3%	5.5%	7.8%	9.1%
New civil engineering							
Renovation civil eng.							
Total civil engineering	6.7%	8.1%	8.0%	11.8%	11.2%	5.6%	9.2%
Renovation & modernisation residential							
Renovation & modernisation Non-residential							
Total renovation	-4.1%	0.0%	-5.3%	-0.7%	1.5%	2.4%	2.7%
Total Construction ind.	2.3%	4.9%	3.7%	7.1%	6.3%	6.0%	7.8%
Services/DIY/Black economy							
Total Construction act.	2.4%	5.1%	3.7%	6.7%	5.9%	5.8%	7.6%
GDP	4.2%	5.8%	4.8%	5.2%	5.2%	4.2%	4.6%
Population							

(担当：水野)

Ⅲ. アジアの経済情報

向島の政経 15

一回復へ向かうかアジア経済

経済危機を脱し回復軌道をたどる見方もでてきたアジア経済についてまとめたので紹介する。

97年7月にタイのバーツ下落に端を発した通貨・金融危機は、韓国、インドネシア等アジア諸国に波及し、世界経済への影響も懸念された。最近に至り、韓国、香港、シンガポールなどN I E Sの株価が堅調となり、アジア経済は低迷を脱して回復軌道をたどるとの見方も強まっており、アジア各国の成長率見通しの上方修正もみられるようになった。アジア経済の動向は、建設業にとどまらず、我が国の今後の中長期的な経済活動そのものに大きな影響を及ぼす。97年アジア経済混乱の要因と対応、今後の展望について、国際機関や関係研究機関等がどのように把握し、どのような見通しを持っているか、とりまとめた。

1 アジア通貨・金融危機の要因

・97年のアジア経済は、中国及び台湾、香港、シンガポールが堅調に拡大したが、ASEAN諸国は、通貨・金融危機の影響から大きく減速した。

対外債務の返済懸念等から生じた金融危機は、国内金融システムを機能不全に陥らせた。タイ、インドネシア、韓国の3か国がIMFの支援を求め、財政緊縮策等から景気が後退した。

・アジア経済が大きく減速したのは、生産性に限界があったからではなく、大量の海外資本を取り入れた東アジアの金融政策と金融構造に問題があったとみられている。アジアでは、90年代に資本が大量に流入し、株価が上昇し、一部では投機的な不動産投資など非効率な投資が行われた。

・急激な資本流入が生じたことの原因としては、①東アジア諸国では高い経済成長率が続き、豊富な投資機会が存在すると考えられたこと、②高成長を持続させるため、外資の流入規制の緩和を行っていたこと、③固定為替レート制度の下で、国内の高いインフレ率を反映して名目金利が国際的に高かったことがあげられている。

・中国、台湾、シンガポール、香港のように、影響が比較的軽微な国もあった。これらの国は、対外債務が小さく、外資は長期資本、特に直接投資を利用し、相対的にすぐれた監視体制など強い金融システムをもっていた。しかし、タイ、韓国などでは、直接金融が遅れており、企業は金融機関からの借入に依存しすぎていた。それが不動産投資や製造業への過大投資に向かったとみられている。

2. 最近の動向

最近になってようやく明るい兆しが見えてきた。景気悪化のきっかけとなった為替相場の混乱や物価・金利の高騰は沈静化し始めた。アジア各国の対外不均衡も、内需の冷え込みによる輸入のが落ちにより解消し、経常収支の黒字傾向が定着してきた。アジアの経済は混乱の状況は脱したと見られる。このところ株式市場が全体として好転しているが、この背景としては、3月下旬の韓国やタイの大型景気対策をはじめ各国政府が積極的な対策を出しており、景気回復への期待感が高まりつつあること、加えて米国の株高等のもとで割安感のあるアジアへ投資が戻りつつあるものと見られる。

(韓国) 製造業の在庫調整が進み、鋳工業生産の伸びはプラスに転じている。急速な回復傾向にある。しかし、生産能力の削減は進んでおらず、財閥改革も順調に進んでいるようにみられるが、この先、資産売却や人員削減が本格化すると予想され、雇用環境の悪化、消費の落ち込みなどの懸念材料も残っている。

(台湾) 消費が堅調で輸出も回復の兆しが見られる。公共投資が下支えとなっている。

(香港) 失業率の上昇が続いており、消費がさらに弱まる懸念がある。

不動産市場は好転したが本格的な回復基調とはいえない。

(シンガポール) 株式市場は上昇しつつあるが、低迷している輸出のもとで積み上がった在庫調整に時間がかかるため、景気回復力は弱い。

(タイ) 工業生産は回復し始めているが、輸出が落ち込むなど製造業を取り巻く環境は良くない。金融機関の不良債権処理を急ぐ必要がある。

(インドネシア) 政局の不安定からなお低迷が続いている。

(フィリピン) 金融緩和が行われ、生産の減少傾向にも歯止めがかってきた。農業生産の持ち直しも期待される。

(中国) 引き続き民間需要や輸出が低迷しているが、インフラ投資や住宅投資が景気を支えてきた。しかし、国有企業改革に伴う雇用情勢の悪化など消費、輸出を取り巻く環境は厳しい。加えてWTO加盟問題をかかえ、経済改革がもとめられており、減速に向かうものと見られるが、成長の水準はなお高いものととどまろう。

3 アジア経済の見通し

・各国政府、関係機関等によりこれまでとられてきた対策は、アジア経済危機の緩和に貢献している。昨年8月に懸念されたロシア経済の危機や、ブラジルの危機も地域的なものにとどまり、全般的な経済状況、市場環境は好転している。このような環境もあって、アジア地域の経済は予想以上に早く落ち着きを取り戻しつつある。アジア経済の見通しについては、99年は減速傾向であるものの、2000年には穏やかな回復に向かうという見方が多かったが、さらに上方修正する動きも見られる。

経済の状況には両面があり、当面景気は引き続き低迷するであろうが、2000年には改善の速度を増すものと見込まれる。金融市場を取り巻く環境改善が一時的なものにとどまるか、持続的なものになるのかという点がなお不確実なため、引き続き下方に向かうリスクが残っている国も少なくないが、それもなだらかなものにとどまり、大きな危機が起こる恐れは遠のいているとみられる。

・ただ、このままアジア経済が回復基調を続けると楽観することはできない。かつての成長を取り戻すためには、金融システムの再構築、対外債務問題の処理、国際信用力の回復などの課題がある。また、貿易依存度の高いアジア諸国にとっては、輸出相手国の景気動向に依存するところも依然大きく、引き続き構造的な対策を着実に進める必要がある。

参考文献・引用資料

アジア経済1998：経済企画庁98.6

アジア経済月報：日本総合研究所99.3、99.5

Economic Outlook：OECD 98.12、99.5

Economic and Social Survey of Asia and the Pacific: ESCAP98.4

World Economic Outlook: IMF:98.12

年	1997	1998	1999	2000
アジア地域の経済成長率*	4.3	1.0	0.8	3.5
OECD平均	3.4	0.7	0.7	3.5

○国際機関によるアジア各国の経済成長見通し（実質GDP）

国別、地域別		97	98	99	2000
中国	ESCAP	8.9	8.0	8.7	9.4
	OECD	8.8	7.6	7.7	7.2
	IMF	8.8	7.2	6.6	
韓国	ESCAP	5.9	2.0	5.2	6.2
	IMF	5.5	-6.5	0.5	-
	OECD	5.5	-7.0	-1.0	
台湾	ESCAP	6.4	5.5	5.8	6.7
	OECD	6.8	4.5	4.0	5.5
	IMF	6.8	4.9	3.9	-
香港	ESCAP	5.3	4.0	4.4	4.4
	OECD	5.2	-1.5	1.5	5.5
	IMF	5.3	-5.0	1.0	-
シンガポール	ESCAP	7.0	4.5	6.3	7.0
	OECD	7.5	0	0.5	3.2
	IMF	7.8	0.7	-0.8	-
インドネシア	ESCAP	4.7	-1.5	3.5	4.0
	OECD	4.7	-15.5	-3.0	3.0
	IMF			-	-
タイ	ESCAP	-0.4	-3.0	1.8	3.4
	OECD	-0.4	-7.0	2.0	4.5
	IMF	-0.4	-8.0	1.0	-
マレーシア	ESCAP	8.0	4.5	4.8	7.0
	OECD	7.8	-4.7	-0.5	3.5
	IMF	7.7	-7.5	-2.0	-
フィリピン	ESCAP	5.2	4.0	5.5	6.9
	OECD	5.1	-0.5	0.2	4.5
	IMF	5.2	0.2	2.5	-

ESCAP: Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 98.4

IMF: World Economic Outlook 98.12

OECD: Economic Outlook 98.12

○世界銀行（98.12.30）

GDP	1997	1998	1999	2000
東アジアの経済危機国 *	+4.5	-8.0	+0.1	+3.2
OECD先進国	+2.7	+1.9	+1.6	+2.2

*インドネシア、韓国、マレーシア、フィリピン、タイ

◎OECD ECONOMIC OUTLOOK(99.5.18)

	1998	1999	2000
--	------	------	------

実質国内需要 Real total domestic demand

米国	5.1	4.2	1.9
日本	-3.5	-1.2	-0.3
ドイツ	3.1	1.7	2.2
EU	3.5	2.2	2.5
OECD	2.7	2.6	2.1

実質経済成長率 Real GDP

米国	3.9	3.6	2.0
日本	-2.8	-0.9	0.0
ドイツ	2.8	1.7	2.3
EU	2.8	1.9	2.4
OECD	2.3	2.2	2.1

インフレ率 Inflation

米国	1.0	1.1	1.5
日本	0.4	-0.7	-0.6
ドイツ	0.9	0.9	1.3
EU	1.8	1.7	1.7
OECD低インフレ国	1.3	1.1	1.3
OECD	3.1	2.4	2.2

失業率 Unemployment

米国	4.5	4.2	4.4
日本	4.1	4.9	5.3
ドイツ	11.2	10.7	10.0
EU	10.5	10.1	9.8
OECD	7.1	7.0	7.0

IV 最近のアジア建設関連情報

－「Asian Architect & Contractor」誌から－

最近のアジア情報として、「Asian Architect & Contractor」誌3月号に掲載された、中国・香港・シンガポール・インドネシア・タイに関連する建設関係記事の概要を紹介する。

【中国】オフィス賃貸料が下落傾向

FPD Savills は上海の中心業務地区（CBD）におけるオフィスの賃貸料が供給過多のため1月は下落傾向にあったと報告している。同コンサルによれば外国系金融機関のリストラの進行による需要の減少が賃貸料下落につながっているという。CBDでのグレードAのオフィス賃貸料は1㎡あたり月額20（米）ドル前半であり、中心からはずれた地区では20（米）ドルを割っている。CBDにおいては、工事が予定通りに進むならば、続く12ヶ月間で80万㎡のオフィスの新規供給が予定されている。

また、同社は、1998年末にはすでに1㎡あたり月額23.8（米）ドルにまで下落していた北京のCBDにおけるオフィス賃貸料が1999年初頭も引き続き下落傾向にあると述べている。昨年とは年頭に比べて30%も賃貸料が下落していた。

北京では、East Second Ring RoadのChina Resources Buildingを含めたいくつかの新規プロジェクトが完成に近づきつつある。賃貸料は1㎡あたり23（米）ドルに設定されている。

【中国】増加する住宅購入

3月に中国統計局が発表した数字によれば、中国国民の戸建て住宅およびアパートの購入がますます増加している。これによれば昨年1年間で1312億元（158億米ドル）相当の建物が個人によって購入されており、前年比において460億元、53.8%の増加であった。この増加は、政府の個人に対する住宅取得奨励策によって、住宅制度が改善（結果として、いくつかの銀行は住宅ローンを拡充した）されたことによる結果であると思われる。

また統計では、中国国民の生活費の10%以上が住宅関連に消費されていることも示されている。中国の主要35都市の住宅所有者は、昨年11月において住宅に関連する負担や水道・光熱費について支出全体の11.32%を費やしているのである。

【香港】ごみ処理のためのスペースを拡大

香港政府はデベロッパーに対して、新しく建てられたビルに対してより多くのゴミ処理のスペースを割り当てるよう奨励している。South China Morning Postの記事によれば、建築局は、総床面積の計算に当たって、廃棄物貯蓄スペースとリサイクル室の面積を免除する法律の制定を準備している。これは、そのような施設について使用可能な面積をデベロッパーがより多く供給することを認めるものである。

このレポートでは、今年中頃に導入されるとおもわれるこの新法は、新規に建設される国内のすべての商工業建築物に対して、廃棄物再生のためのスペースを求めることになるだろう、とも述べている。

【シンガポール／インドネシア】スマトラ・シンガポール間のパイプライン

インドネシアの国営の石油会社である Pertamina は PT Perusahaan Gas Negara(PGN), Santa Fe Energy Resources および Gulf Canada Resources との間で、スマトラ～シンガポール間のパイプラインの基礎設置工事について合意する文書に署名した。しかし、ロイターによれば、Pertamina のある当局筋は、この合意は一時的なものであり、技術面での細部の検討や Santa Fe・Gulf 両社の運営分野の拡大について論じるためには、より一層の交渉が必要であると述べている、とのことである。

この当局筋によれば、Pertamina は 2001 年までに 1 日当たり 1 億 5000 万立方フィートの天然ガスを供給することを計画しており、この天然ガスはスマトラから、計画中のパイプラインを経由して、シンガポールの発電所の子会社である燃料会社に送られるものである。

【タイ】建設中の建物が取り壊しに直面

国際不動産コンサルタントの Richard Ellis は、タイの経済危機のため建設が中断しているバンコクの建築物はその状態が悪化しており、いくつかの建物は取り壊さねばならないと警告している。

3 月初旬に発表された同コンサルのレポートでは、「もし何も手を打たないのであれば、多くの場合、取り壊し以外に解決策がない」と述べている。また、このレポートでは、タイでは開発事業の工事費の支払は工事の完成に先立って直接デベロッパーに対しておこなわれるシステムであるため、建物が取り壊された場合、多くの施主は損をすることになることにも注目している。

タイのデベロッパーは 1997 年中旬からの経済の破綻以来、多額の債務を抱えて破産しているものが多い。

建設経済研究所のホームページ

HPアドレス <http://www.rice.or.jp>

E-MAIL webmaster@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 (No.30~32)
- ・研究所だより (Monthly)
- ・第15次欧米調査報告書
- ・第4回アジアコンストラクト会議概要
- ・主要建設会社決算分析 (詳細版)
- ・主要建設会社の経営及び資産・債権債務の推移と現状 (1983~97年度) 概要
- ・地方公共団体の「公共工事コスト縮減対策に関する行動計画」~平成9年度の実施状況フォローアップについて
- ・季刊 建設経済予測(建設投資の見通し)
- ・明日の社会資本を考えるシンポジウム
- ・「日本経済と建設産業」講演会
- ・社会資本読本
- ・公共投資レポート

<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)