

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. 161

2002 7

CONTENTS

視点・論点 - 全体最適と部分最適 -	1
・ ロウア - マンハッタンの再開発	2
・ ベトナムの建設市場	7
・ 「第7回アジアコンストラクト会議」資料から		
・ 建設関連産業の動向	13
- 運輸 -		



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>

RICE

全体最適と部分最適

常務理事 山根 一男

森は、いうまでもなく、たくさんの木でできている。木は枝を持ち、その先には葉が茂っている。一本一本の木をよく見てみると、様々なことがある。「木をみて森を見ず」というのは、それに注意が集中され、森全体の姿がわからない状態であろう。

日本全体の社会、経済システムから小さな企業組織にいたるまで、それらは全て複合したシステムである。そこでは、いろいろな現象がいろいろなレベルで起こっている。「総合的な」判断をするといっても、どのレベルで、何を、どのようにして見るのかが非常に難しい。「木を見て森を見ず」はもちろん問題であろうが、「森を見て木を見ず」も抽象論である。

組織やプロセスの縦割りがいろいろなところで問題となっている。たとえば、それぞれの立場の担当者がいくらがんばってみても、その担当者の部分的な視野にもとづく頑張りであれば、全体にとって最適ではなく、また、それがかえって、全体の利益にならないことさえある。

あるアメリカの大手航空会社の例がある。午後にA空港に着陸した飛行機の修理のため、B空港にいる修理工を呼ぶ必要があった。すぐ行けば修理工の宿泊費がかかるため、B空港のマネージャは、翌日の朝、修理工を派遣した。経費はB空港の予算からであり、「経費節減」のためである。そのため、B空港のマネージャは100ドルの経費を節減でき、その空港会社は、飛行機を一晩使えず数十万ドルの損をした。(ハマー、チャンピー

「リエンジニアリング革命」より)

しかし、いったい、システムを全体として捉えることはできるのであるか。「木を見て森を見る」ことなぞ可能なのだろうか。

この点については、ITによって大きな変化がおりつつある。

國領二郎氏によれば、人間には認知限界があり、認知能力やコミュニケーション能力などが希少資源となってきた。その結果として人間は、外界を認識可能な単位に分解し階層構造化することによって、足りない情報処理能力の最大活用を行う。(「オープン・アーキテクチャ戦略」國領二郎、1999)この希少な人間の認知能力を節約し、人間の生産性を最大化するため、急激に発達してきたITが有効である。ある意味で、人間に考えられるプロセスの範囲をITが増強することも考えることができよう。

しかしさらに、全体の最適を考える尺度が必要である。すなわち、各部分のプロセスからの情報をITによってまとめるとしても、「どのようにまとめるか」が問題となろう。企業であれば、財務指標のみならず、その他のファクターをどのように加味して総合判断するのか。その方法論が必要となっている。

・ロウア - マンハッタンの再開発

2002年1月にニューヨーク州政府が発表したロウアーマンハッタン復興のためのアクションプラン及びその後の動向について紹介する。

1. ニューヨークの経済復興と再生のためのアクションプラン

2002年1月30日、ニューヨーク州政府は、経済復興と再生を目的としたアクションプランを発表した。このアクションプランは、緊急対策基金の第5次承認（日本経済と公共投資 No.38 p.191 参照）において、住宅都市開発省（HUD Department of Housing and Urban Development）を経由してロウアーマンハッタン復興のためにニューヨーク州政府へ支出された7億ドルの内訳（図表4-4-1）である。この7億ドルは、緊急対策基金400億ドルの一部であり、ロウアーマンハッタンの再開発関連についての予算を具体化したものであるということ注目される。

図表1 アクションプラン（Action Plan）

アクション・プランの内容	金額
1 経済損失補てん	
(1) 中小企業支援	3.96億ドル
・ブリッジ・ローン・プログラム	0.15億ドル
・WTC経済復興助成プログラム	3.31億ドル
・経済復興ローン	0.5億ドル
・ロウアー・マンハッタン企業への追加助成	0.05億ドル
2 中小企業復興のための技術的支援	0.05億ドル
・プロバイダ・会社への助成	0.05億ドル
3 雇用創出・企業誘致支援	2.5億ドル
・雇用創出・維持のための助成&融資	1.7億ドル
・中小企業誘致・維持のための助成	0.8億ドル
4 企業への情報提供	0.05億ドル
・企業への情報提供	0.05億ドル
5 インフラ再整備	0.25億ドル
・インフラ再整備	0.25億ドル
6 管理・運営	0.14億ドル
総合計	7億ドル

出典：ニューヨーク州アクションプランより作成（<http://www.empire.state.ny.us>）

- ・ **ブリッジ・ローン・プログラム (Bridge Loan Program)**
 中小企業庁 (SBA Small Business Administration) が、テロの被害を受けた中小企業を対して行っている融資プログラムで 7 つの銀行と 7 つの地域密着型融資会社 (Community based lenders) が低金利による融資を行っている。中小企業に対して迅速な融資を行うため、中小企業庁への融資許可承認は事後承認となっている。
- ・ **WTC 経済復興助成プログラム (WTC Business Recovery Grant Program)**
 14th Street より南を 4 つの地区 (図 4 - 4 - 2) に分けてテロ被害を受けた会社を支援するプログラムで、下記のように地区によって融資限度額が違っている。この融資資格審査は、ニューヨーク州開発公社 (ESDC Empire State Development Corporation) によって行われる。このプログラムの支援を受けた企業とその企業の経済活動によって、374,000 人の雇用が見込まれている。

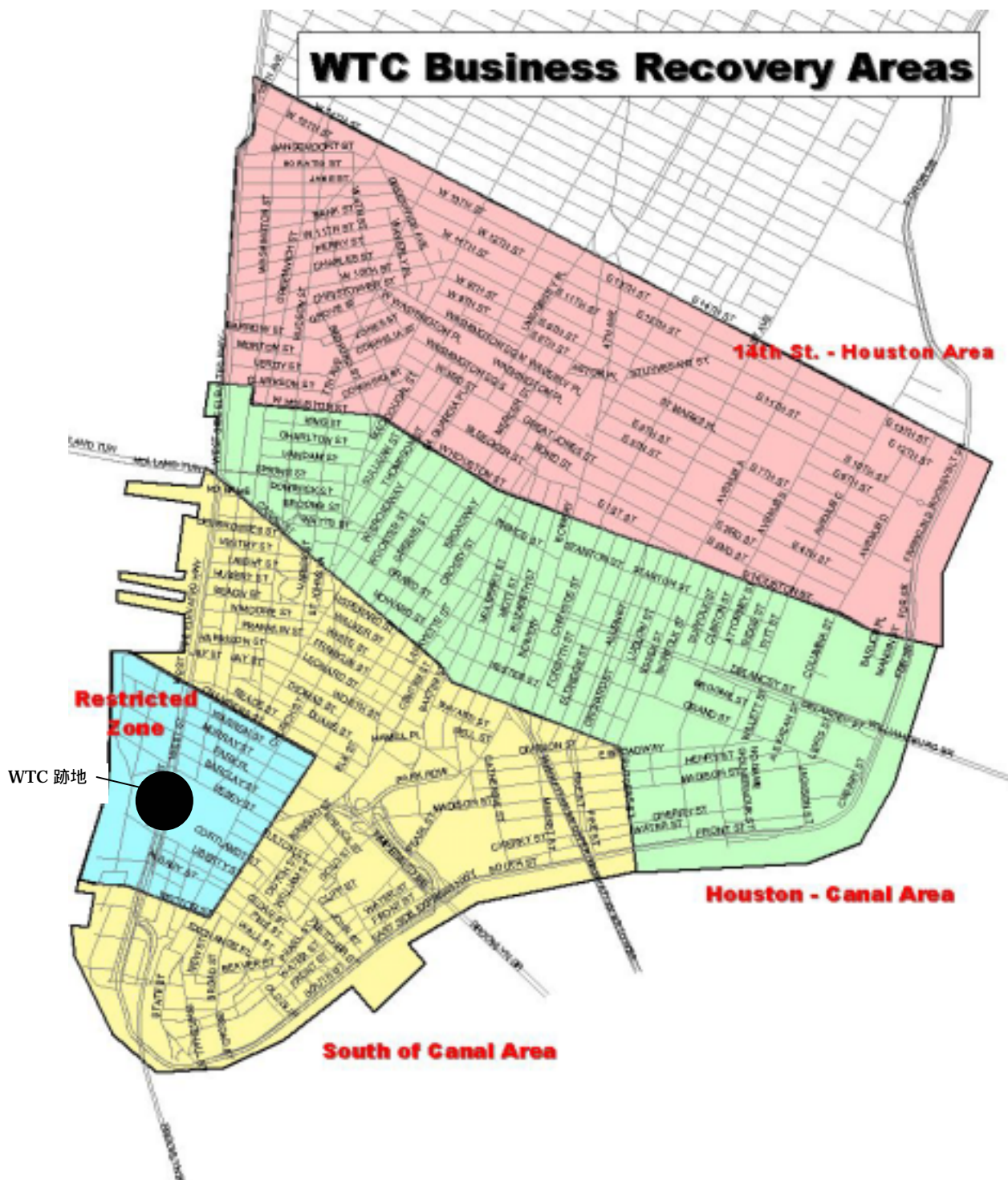
 - 14th Street – Houston Area
2 日間の総売上額と同等額を融資 (限度額 50,000 ドル)
 - Houston – Canal Area
3 日間の総売上額と同等額を融資 (限度額 100,000 ドル)
 - South of Canal Area
5 日間の総売上額と同等額を融資 (限度額 150,000 ドル)
 - Restricted Zone
10 日間の総売上額と同等額を融資 (限度額 300,000 ドル)
- ・ **経済復興ローン (Business Recovery Loans)**
 ニューヨーク州開発公社と経済開発公社 (EDC Economic Development Corporation) または民間融資会社を通じて、ニューヨーク市の中小企業や非営利団体を低金利で融資するプログラムである。このプログラムの支援を受けた企業とその企業の経済活動によって、25,000 人の雇用が見込まれている。
- ・ **ロウアーマンハッタン企業への追加助成 (Additional Compensation to Lower Manhattan Businesses Establishments)**
 ニューヨーク州開発公社と経済開発公社が、ロウアーマンハッタンに事務所があり、従業員 200 人未満の会社と 500 人を超える会社に対して、WTC 経済復興助成プログラムと同期間、追加的な助成を受けることができるプログラムである。このプログラムの支援を受けた企業とその企業の経済活動によって、3,300 人の雇用が見込まれている。
- ・ **プロバイダー会社への助成 (Grants to Service Providers)**
 経済開発公社が、従業員 500 人以下の地域密着会社 (Community based organizations) とプロバイダー会社を助成するプログラムである。このプログラムの支援を受けた企業とその企業の経済活動によって、8,300 人の雇用が見込まれている。
- ・ **雇用創出・維持のための助成&融資 (Jobs Creation and Retention Grants & Loans)**
 従業員 200 人以上のマンハッタンで新しい雇用を自発的に作り出している会社や少なくとも 1 ヶ月以上事務所の移転を余儀なくされた会社に対して助成や低金利のローンを行うプログラムである。このプログラムの支援を受けた会社は最低 7 年以上ニューヨーク市で経済活動を行う義務がある。このプログラムの支援を受けた企業とその企業の経済活動によって、175,000 人の雇用が見込まれている。

- ・ **中小企業誘致・維持のための助成 (Small Firm Attraction and Retention Grants)**
ニューヨーク州開発公社と経済開発公社が、ロウアーマンハッタンに事務所がある従業員 10 人以上 200 人以下の会社で、2004 年 9 月 11 日までに事務所の賃貸契約期限が終わり、2001 年 9 月 11 日から 2004 年 12 月 31 日の間に最低 5 年以上の賃貸契約を新規または更新する会社に対して助成を行うプログラムである。

- ・ **企業への情報提供 (Business Information)**
企業に対してロウアーマンハッタンにおける助成・支援等を広告宣伝することにより、プログラムの利用を促進させ、消費者の混乱を早期に解消するための予算である。

- ・ **インフラ再整備 (Infrastructure Rebuilding)**
テロによって被害を受けたインフラを再整備するための予算である。

図表2 WTC 経済復興助成プログラムの4つの地区



出典：ニューヨーク州開発公社 HP より (<http://www.empire.state.ny.us/wtc/wtc-grant-program.htm>)

2. ワールド・トレード・センター跡地開発について

2002年4月9日、ロウアーマンハッタン再開発公社（LMDC Lower Manhattan Development Corporation）は、ワールド・トレード・センター跡地に超高層ビル2棟を再建せず、テロの被害を後世に伝える追悼施設を含めた住宅・商業施設を建設すると発表した。

4月23日、ロウアーマンハッタン再開発公社と提携しているポートオーソリティ・ニューヨーク&ニュージャージー（The Port Authority of New York & New Jersey ニューヨーク市域全般における空港、港湾、地下鉄、有料道路、都市計画など広域に経営している公社）が、マンハッタンの商業地区とワールド・トレード・センター跡地の都市・交通計画案を公表した。

5月14日、ワールド・トレード・センター7号棟跡地に52階建ての商業ビルを建設する基本計画がまとまった。すでに工事は着工しており2005年末に完成予定。（NY Times 紙）

5月27日、ロウアーマンハッタン再開発公社は、崩壊現場の全敷地の約半分（28,300㎡）をメモリアル関連施設の用地とすることで遺族とほぼ合意した。（共同通信）

ロウアーマンハッタン再開発公社の再開発に関する活動方針と、ポートオーソリティ・ニューヨーク&ニュージャージーの都市・交通計画案は以下のとおり。

ロウアーマンハッタン再開発公社の活動方針（Principles for Action）

- ・ 国際競争入札方式に基づいて決定を行う。
- ・ 民主主義の理念に基づいてテロ犠牲者を追悼するメモリアルを建設する。
- ・ ロウアーマンハッタンのインフラを整備し、住宅施設・商業施設・公共施設など多種多様なものを引きつけるような魅力ある開発計画を行い、民間投資を活性化させる。
- ・ 世界の金融拠点としてロウアーマンハッタンの経済活力を向上させる。
- ・ ロウアーマンハッタンとその他の地域との交通アクセスに関する計画を立て総合的な開発を行う。
- ・ ロウアーマンハッタン近郊の歩行者の利便性を向上させ、共用空間と広場の数を増やす。
- ・ ロウアーマンハッタンの歴史的な都市の景観を保護し、自然環境に配慮した開発を行うため優れたデザインを推進する。

ポートオーソリティ・ニューヨーク&ニュージャージーの都市・交通計画案

都市・交通計画の目的

- ・ 公共交通機関、歩行者の交通の便を含めたロウアーマンハッタンの交通システムを改善し、ワールド・トレード・センター跡地周辺の交通インフラを向上させる。
- ・ 土地の利用方法、建物の様式、人の移動状況などワールド・トレード・センター跡地開発のために必要な情報を収集する。

この都市・交通計画案は3つ段階を経て決定される。

第1段階・・・2002年7月1日までに、輸送機関の改善プロジェクトと商業施設、宿泊施設等を含めたワールド・トレード・センター跡地開発プロジェクト案を6つに絞り込む。

第2段階・・・2002年9月1日までに、その6つの建設計画案を再検討し、3つに絞り込む。

第3段階・・・2002年12月1日までに、都市計画の枠組みとロウアーマンハッタンの輸送機関向上プロジェクトの概要を作成し最終案を確定する。

（担当：伊藤（米国事務所研究員））

・ベトナムの建設市場 - 「第7回アジアコンストラクト会議」資料から -

2001年10月にインドで開催された、第7回アジアコンストラクト会議のレポートより、ベトナムの建設市場について紹介する。

はじめに

過去10年にわたる刷新政策の実施により、近年ベトナムは極めて重要な意味を持つ成果を挙げてきた。その一方、建設部門もまたその方針に沿って刷新され、その成果に著しく貢献してきた。10年にわたる革新活動によって、建設部門は第8回ベトナム共産党大会で決議された近代化、すなわち工業化を実施する時代に乗り出すために十分な潜在力と強さを蓄えた。1996-2000年の5年間はこの部門の開発においては質的变化の期間であった。この期間に政府が立案したいくつかの仕組みや政策は、戦略、計画、開発の方向付けの強力な展開とあいまって包括的な法的枠組みの創設をもたらし、マクロレベルでの部門管理効率の向上に大きく貢献し、生産労働力は再編成された。技術の革新、生産能力の増強、部門製品の競争力向上を行い、次の時代の地域的・国際的な経済統合に向けた必要条件を満たすために、企業の設定や整理統合が進んでいる。

1998-2000年の3年間において、この地域の経済危機や自然災害によるマイナスのインパクトによって全体的な経済成長が落ち込んだにもかかわらず、建設分野では、国家管理対生産事業管理の明確な定義、企業の生産事業活動に対する国家行政管理組織の直接介入の縮小に向けた投資と建設管理の仕組みの再生が、建設部門のさまざまな経済主体の創造的企画を強化し、開発と技術革新の競争力を押し上げている。例えば建築資材産業は1996-2000年の5年間に平均して16.9%の成長を記録し、これは国全体の成長率よりも高いものとなった。

また、エンジニアリングコンサルティング機関は、建設部門展開における重要な役割を得て、専門的主体としてばかりでなく、社会に経済-技術的な効果を及ぼす主体として強力な組織になった。現在全国に約650のエンジニアリングコンサルティング機関があり、そのうち445の国有企業には数千人の建築家、技術者、専門家、科学者、管理者が含まれており、短時間に強化されたスタッフを擁して以前は外国人専門家を雇って行っていた多くの仕事を受注している。

都市の行政開発は、政府を中心に注力され集中的に進められている。「都市開発令」、「都市上水道開発令」、「都市下水道開発令」等を建設省が策定し、政府がそれを承認している。しかしながら、長年にわたる行政の放置によって生じた爆発的な都市成長、部門間の機能と仕事の重複や地方自治体に関する行政の地方分権での混乱などのため、都市開発の分野はいまだに多くの不足に悩まされている。

1. マクロ経済の状況と見通し

(1) 国民経済の概観

2000年12月に2001年決議がベトナム国民議会を通過したが、ここでの主要指標は次の通りである：

GDP 成長率 7.5% (世銀予測値 4.5%、IMF5.0%)
部門成長率：農業部門 4.5%、工業部門 14%、サービス部門 7%
輸出成長率 16%
GDP 総投資 30%
インフレ率は 5%を超えない
新規雇用 140 万人
職業訓練 84 万人
貧困層比率 16% (新規貧困層区分による)

下記の表 1 に示した経済管理中央研究所 (CIEM) の予測分析によれば、上記の国民議会が 2001 年の目標として設定した経済成長指標は実現可能であることを示している。しかしながら、その実現性はマクロ経済の実績、ベトナムの事業環境を改善する努力、原油価格などの外部要因の変化、ベトナムへの海外直接投資 (FDI)、ベトナムの重要貿易パートナー国の経済成長などに依存している。代替的な施策としては、事業と競争力の検定制度、全部門の資源自由化、行政改革の推進とマクロ経済的管理の改善、グローバルな統合化の継続などがある。エコノミストの分析では、ベトナム経済はタイよりも約 20-25 年遅れているとされているが、これはベトナムがタイ経済に追いつくためにそれだけの時間が必要であることを意味するものではない。適正な政策をとれば、日本や韓国、その他の国々の場合のように、その開発ギャップを縮小することができる。ベトナムは特に労働力 (識字率の高さ等) の点で潜在的可能性を持っている。また、地理的にベトナムは東南アジア地域の他の国々との結びつきを容易にするロングビーチの位置にあり、この点は、政治的安定があれば多くの外国投資家の注目を集めるだろう。

2001 年 (最初の 8 ヶ月時点) の輸出高は、去年の同じ時期に比べて 12% 増加して 104 億 US\$ になるものと推定されている。国内ビジネス売上高は、年率で 13.4% 増の 56 億ドルを記録している。FDI 部門での輸出高 (原油を含む) は、昨年同時期に比べて 11.3% 増の 48 億ドルとなっている。輸出高の著しい増加は、海産物 (42.8%)、果実野菜 (84.9%)、石炭 (33%)、原油 (9.5%) で記録されている。コーヒー、胡椒、カシューナッツなどの商品作物の輸出量は増加しているが、国際価格の下落によって輸出額は減少している。

貿易赤字は大きな変化はなく、1 億 2200 万ドル、輸出高の 1.2% となっている。いくつかの製品では輸入が増える傾向が見られ、自動車は量で 2.2 倍、金額で 2 倍に増えている。

2001 年 8 月中旬までに国家予算で資金供与された資本建設は年間計画の 64.5% を達成し、昨年同時期の 3.2% 増となった。中央予算からの支出は年間計画の 68.6% を達成したが、地方および下位レベルの予算は 50.7% と消化が遅れている。281 件の新規 FDI プロジェクトが認可されてその総投下資本は 11 億 3000 ドルとなり、プロジェクト数で 35.7% 増、投下資本で 14.1% 増となっている。工業分野がこれらプロジェクト数の 78.6%、投下資本の 90.6% を占めている。

表 1 ベトナム経済：2001 年のマクロ経済指標

	基本 シナリ オ	シナリ オ 1	シナリオ 2	シナリオ 3	シナリオ 4	シナリオ 5

基本シナリオからの差異 があるとした仮定		訳注 記載なし	外国投資に 変更なし	国家予算から の投資に変更 なし	名目為替レ ートに5%の 値下がり	重要貿易バ ートナーの GDPが5%増 加
実質 GDP 成長率 (%)	7.3	6.9	6.8	7.2	7.5	7.5
インフレ率 (%)	4.8	4.5	4.8	4.8	5.3	4.8
名目 GDP 成長率 (%)	14.1	13.0	13.6	13.7	14.9	14.7
貿易収支 (%GDP)	-1.4	-2.3	-1.0	-1.4	-0.8	-1.0

出典： 経済管理中央研究所 (CIEM、2000 年) の予測値

(2) 金融不安による経済政策の変更

ベトナム経済は、1999 年の末以来回復の徴候を見せている。これは、第一に「需要刺激」政策、特に財政通貨政策の緩和によるものである。改革の努力は、対外的国内的なビジネスにより好都合な土台を提供した。

2000 年の GDP 成長率は、工業建設 (3.4%) およびサービス (2.3%) に大きく貢献を受けて、1999 年の 4.8% に比べて 6.7% に改善された。この結果に寄与した要因としては、経済回復、比較的高い地域経済の成長、世界経済の安定的な成長、石油価格の上昇などが挙げられる。しかし、保護された産業 (セメント、窯業、自動車、オートバイ、砂糖) で主として生じた経済成長は、アジア通貨危機の前年である 1997 年の 8.1% という成長率よりもかなり低いもので、一方地域経済への統合に伴う課題 (投資、品質、価格競争力) は大きくなっている。

1999 年からの経済下降傾向に伴って、2000 年の消費者物価指数 (CPI) は年の終り頃にいくらか上昇したものの、徐々に下降した。年間インフレ率はマイナス 0.6% で、これは最近 10 年間で初めてのデフレ傾向であった。また 2000 年におけるベトナムへの FDI の流れは 22 億 US\$ に増加して、経済全体の成長に積極的に貢献した。

2000 年 7 月の調査によると、全労働力は 3,860 万人であり、このうちの 95% は労働年令にあるものだった。62.7% (2,270 万人) が農業、13.2% が工業および建設、24.3% がサービス部門である。政府部門の雇用者は全体の 9% であり、残りが非政府部門だが、これはまた新規雇用の 90% を創出している。地理的には、北及び南のデルタ地帯での農業労働のシェアは急速に減少しているが、その他の地域のシェアは高いままで、高い失業率と社会問題を押し付けている。失業率は 1998 年に過去最高となり、特に大都市で高くなったが、その後やや低下している。政府人員を 15% 削減するという政策とともに、国有企業 (SOE) 改革によって 40 万人の労働者が余剰人員になると予測されている。「企業法」の施行から 1 年経って、新しい企業は約 30 万人の職を創出している。2000 年 6 月現在で、FDI は 33 万人の雇用を生み出している。

表2 主要マクロ経済指標

	1997	1998	1999	2000 (推定)	2001 (予測)
GDP 成長率 (%)	n.a	n.a	n.a	6.7	7.5
全労働力 (1000 人)	36,994	37,407	37,800	38,600	n.a
労働力増加率 (%)	1.41	1.12	0.4	2.1	n.a
都市地域の労働力失業率 (%)	6.01	6.85	6.74	5.9	n.a
金利		1.25	0.85	0.75	n.a
消費者物価指数変化率 (%)	3.6	9.2	0.1	-0.6	5
対 US\$ レート (1US\$ に対する VND)	n.a	n.a	13953	14481	14500

注：ベトナム建設省都市地方計画研究所作成資料による。

(3) 産業機能改善のためのイニシアティブ及び今後 10 年の経済展望

「企業法」を施行し、事業参入の手続きを簡素化することによって、150 にのぼる不適切な古い法的文書が撤廃された。この改革は、民間部門が 14,422 の企業を新たに設立することを促進した。

また、2000 年 7 月の「外国投資法」の改正によって外国投資が増大している。この改正には、土地取得の容易化と土地使用権の保証、国内市場での外貨の購入、資本送金の自由化、収益、送金および輸入に対する税の軽減などが含まれる。一方で基準金利、公開市場操作、そして市中銀行の独立性などによって金融政策を緩和し、資本投資支出を増やし、最低賃金率と社会支出を増している。デフレ傾向に対応して、政府はインフラストラクチャーへの支出（灌漑、道路）最低賃金、退職年金など、需要喚起に関する一連の方策を採った。また、長期資本を動産化するためにホーチミン市において株式市場を開設したが、証券市場は現在のところまったく貧弱であり、経済の実績を反映していない。

2000 年 7 月に包括的的改革への決意を示すアメリカとの貿易協定の調印がなされたが、これは、機会（投資へのアクセス、技術研究、輸出）とともに競争という難問も同時にもたらすと一方では懸念されている。

国有企業（SOE）改革は 4 つの側面から推し進められている。第一に、管理機構を改革して生産性と効率を改善するための目標が設定されている。第二に、政治的 / 大規模組織のもとでの国有企業から経営責任会社への転換であるが、国の所有権と事業経営との間の関係はまだ明確ではない。第三に、SOE の平準化の進行は遅く、全 SOE の 8.9% に過ぎない。第四に、小規模 SOE の譲渡と売却もまた、厳しい条件と人員および財務問題に関するガイドラインの欠如によって、ゆっくりとしか進んでいない。

エコノミストの予測によれば、ベトナムは 21 世紀初頭からの 20 年間に GDP は平均して年率 8-9% で成長できるとしている。また 2001 年に韓国のグループが行った予測によれば、ベトナム経済は需要がこれからの 10 年で著しく改善し、ハノイ市民の収入および消費力は急速に増加すると見ている。

今後 10 年で、人的資源の潜在力及び技術、資本、地域的優位性を背景にして、ベトナムは東南アジア諸国との開発ギャップを縮めることが期待されている。しかし、それはまだ可能性の段階に過ぎず、実現のためには革新の強固な方策、経済部門間の競争環境の創造や外国投資の吸収などが条件となる。

2. 建設市場

(1) 建設投資（市場）

ベトナムの建設投資は、1998年名目ベースで39億7000万米ドル（約5200億円 1ドル=130.90円 1998年の平均レート換算）となっている。

1999年以降の建設投資全体については不明であるが、参考までに1999年名目ベースの経済活動別の中央政府の国家投資支出は、17兆2,220億ドンであり、このうち建設分野は3兆9,160億ドン（2億8000万米ドル、約320億円 1ドル=13953ベトナムドン=113.91円 1999年の平均レート換算）を占めている。地方自治体の1999年時価による経済活動別投資支出は19兆3,109億ドンであり、このうちで建設分野は2,854億ドン（2,045万米ドル、約23億円 同）となっている。

(2) 建設部門への金融不安の影響

2000年の建設産業は前年を上回る成長を見せる模様であるが、これは重要建設プロジェクトを完了へと推進させる政府の精力的な努力とともに、住宅建設の需要が増加した結果である。

ここ数年、建設部門は経済危機によってかなりの挫折を余儀なくされた。プロジェクトが少なくなったため、競争は極めて激しくなっている。一方でサービスコストは高いにもかかわらず、請負業者は低い報酬で入札しなければならない。多くの請負業者は低い水準で操業しており、建設作業者の一部は一時解雇されたり、給料を削減されたりしている。

これらの経済減速を克服するための建設部門における主要な戦略は、資金調達及び運営管理の改善や事業の多角化などであるが、これらの戦略の効果は、まだ限定されたものでしかない。投資に関しては、民間投資には顕著な増加が見られ、総投資額にわずかな増加をもたらしている。市場の建設需要はまだ低調である。国家投資とFDIの減少は不動産市場を落ち込ませ、多くの市街地スペースを余剰にし、資材販売を冷え込ませて、請負業者はプロジェクトに不足している。その結果、多くの請負業者は低水準で操業し、一部の建設作業者はレイオフされたり、賃金を削減されたりして、重大な失業問題を生み出している。多くの雇ユーザーがレイオフされている。

この状況は、雇用、資本、そして事業の有効性に関してより大きな課題とより厳しい競争を強いている。請負業者はより低い建設コストとより高い建設品質をもって入札せざるを得ない。

上記のように、建設部門の成長を促進するために公共民間部門が採用する政策としては、資本調達（既存の投資の有効利用、入札プロセスの改善など） 経営（中央官庁に属している公的建設企業の大企業への再編成など） 多角化（国内および国外の市場での事業の多角化、拡張など）などが挙げられる。

(3) 建設サービスのグローバル化

2001年4月の第9回党大会の結果、政府の政策は自由な市場参入を目指した建設の自由化を継続することになった。これは計画経済とは大きく異なるもので、今ではすべての種類の建設企業が自由主義市場のメカニズムの中に参加できるようになっている。ベトナムは、国としてインフラストラクチャー施設や重要な工業生産設備の建設への投資を奨励している。

ベトナムと米国は、WTOのルールに従って交渉を行い、2000年7月13日に二国間貿易協定に調印した。建設サービスは、WTOの法的枠組みのもとでの「サービス貿易一般協定（GATS）」に規定された原則と規則に基づいてベトナムが同意した一つの主要サービス貿

易の項目であり、いくつかの重要産業を開放している。GATS の影響のもとで、建築およびエンジニアリングサービスは体系の整った組織に変わろうとしている。この分野で免許を持つ小規模の組織は減少し、規模の大きいものや合併企業に取って代わられている。サービスコストと価格もまた増加し、より多くのものが資格を取得している。

ベトナムの外国投資に関する法律は 5 回にわたって改正されている(1990、1992、1996、2000 年 5 月)。これによって法的枠組みは徐々に改善され、外国投資に対してはより有利で安定なものになっており、この地域の他の国々と比較してベトナムの投資環境の魅力と競争可能性を増している。

国内市場への外国の参入についても奨励しており、例えば自社の作業員の住宅を建設している外国企業または疾病治療、教育訓練、科学研究などの分野で事業を行う外国企業は、最低レベルの土地賃借料を支払い、あらゆる種類の税金の免除を受けるか、または最低税率で支払う資格が与えられる。

表 3 2000 年のベトナムへの FDI (海外直接投資) 上位 10 ケ国

国 / 地域	プロジェクト数	総額 (10 億 US\$)
台湾	281	358.3
日本	96	334.6
ロシア	9	253.1
香港	57	203.3
英領ヴァージン諸島	40	144.1
韓国	75	122.8
マレーシア	26	114.9
フランス	32	111.2
アメリカ	14	79.1
イギリス	14	51.5

資料： MPI

また、アジア諸国の協力全般、および特に東南アジア諸国連合 (ASEAN) 内での協力は強まっている。最近シンガポールで行われた非公式サミットで、すべての ASEAN メンバーク国は e コマースの促進と人的資源開発に向けた投資の増加に決意を示している。ASEAN 諸国と中国、日本、韓国による東アジア自由貿易地域の構想が浮かび上がっており、地域的通貨スワップ制度が確立された。建設市場を活性化するために、政府は好都合な条件を提示し国際協力を促進する機関や企業を創設すること、科学研究、技術移転、訓練、会議、専門家移動、情報交換を含む国際協力の多角化を進めること等の戦略を示している。

(担当： 迫田)

・建設関連産業の動向 - 運輸 -

運輸産業は、特に貨物輸送において建設産業との関わりが深い。このため、運輸産業が建設産業の動向に受ける影響は大きい。

また、建設産業にとっても現場における資機材の搬出入等、生産サイクルに与える運輸産業の影響は少なくない。

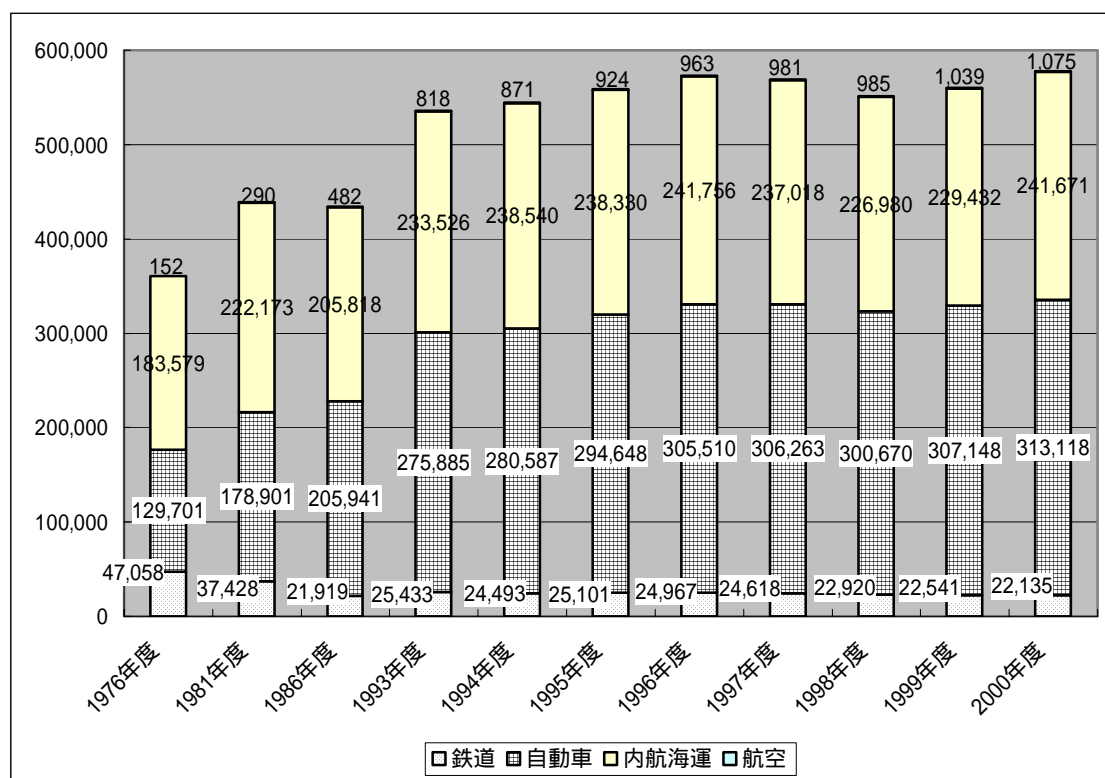
1. 国内貨物輸送量の推移

まず、国内貨物輸送量の推移を見ようと思う。図1、2は輸送機関別国内貨物輸送（トンキロベース）と輸送機関別内訳の推移である。

00年度の国内貨物輸送は、99年度に続いて対前年度比3.2%と増加傾向を維持し、5,780億トンキロを記録した。内訳では鉄道が1.8%と落ち込んだものの、他の分野では自動車1.9%、航空3.5%、内航海運5.3%、と軒並み増加傾向を維持している。

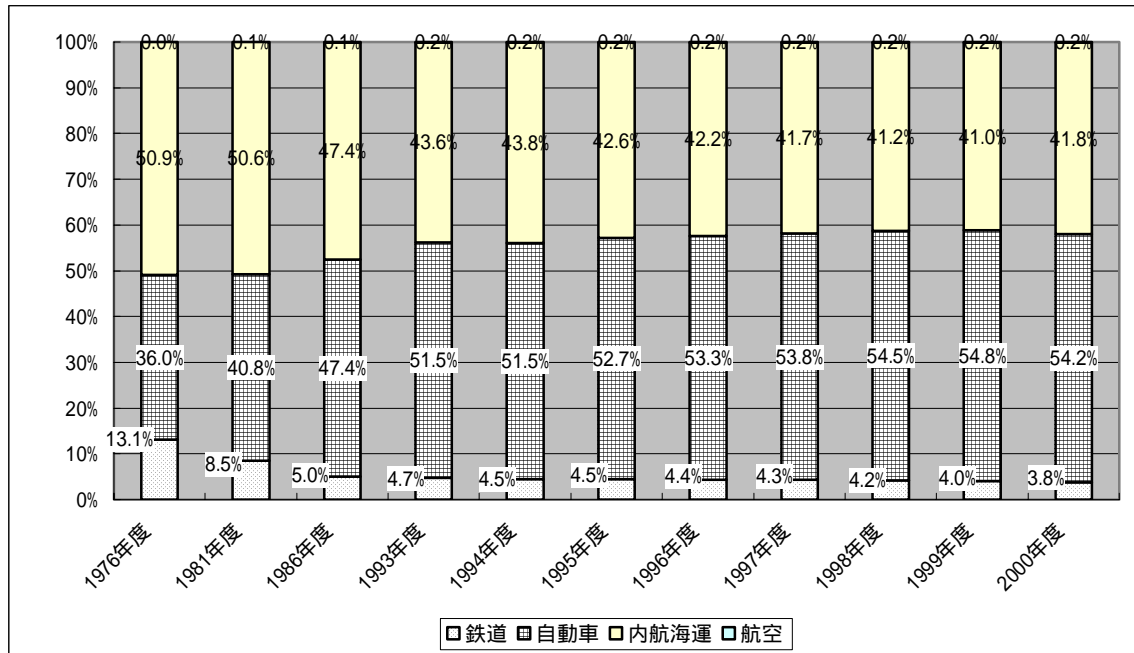
00年度のトンキロベースの国内貨物輸送の内訳を見ると、自動車が5割以上を占め、約4割を内航海運が占めている。鉄道、航空はほんの数%に過ぎない。鉄道の貨物輸送全体に占める割合は年々減少してきている。

図1 国内貨物輸送（トンキロベース）の推移



注) 国土交通省「平成12年度における交通の動向」より作成
単位：百万トンキロ

図2 輸送機関別内訳の推移



注) 国土交通省「平成12年度における交通の動向」より作成

2. 着産業別流動量の動向

図3は着産業別流動量の動向である。建設業は全体の約3割をしめており、さらに業種毎の順位においても製造業について第2位となっており、貨物輸送におけるその影響力は大きい。

図3 着産業業種別流動量 - 重量 -

着産業業種	トン数	%
農業	257,649	0.9%
林業	9,330	0.0%
漁業	13,659	0.0%
鉱業	597,872	2.2%
建設業	9,161,080	33.1%
製造業	11,874,631	42.9%
卸売業	2,871,502	10.4%
小売業	1,704,387	6.2%
金融・保険業	1,848	0.0%
不動産業	967	0.0%
運輸・通信業	158,113	0.6%
電気・ガス・水道業	220,674	0.8%
サービス業	191,737	0.7%
公務	18,549	0.1%
個人	46,579	0.2%
外国	560,647	2.0%
合計	27,689,224	100.0%

注) 物流センサ第7回2000年調査より作成
3日間調査 単位: トン

3. 今後の展望

建設経済研究所の予測では、実質建設投資は、2002年度、2003年度それぞれについて6.0%、4.2%程度の減少が見込まれている。建設関連貨物の比重の高い国内貨物輸送部門にとっては厳しい状況が続きそうである。

また長期的にも、貨物輸送は、95年から2010年までの15年間で1~5%の伸びにとどまると予測されている。

図4 国内輸送の2010年/1995年の増減(人、トンベース)

	旅客	貨物
全機関合計	4~6%	1~5%
鉄 道	4~2%	30~26%
(新幹線)	(6~9%)	-
(在来線)	(4~3%)	(30~26%)
自動車	8~10%	2~6%
(乗用車等)	11~13%	(2~6%)
(バス)	8~7%	-
(フェリー)	-	(2~6%)
海 運	5~5%	5~0%
(コンテナ・RORO船)	-	(36~42%)
航 空	49~53%	52~61%

注) 1. 国土交通省ホームページより引用

(運輸政策審議会総合部会長期輸送需要予測小委員会資料より作成)

都市内の物流はそのほとんどをトラック輸送が占めており、トラック輸送が都市を支えている状況である。その中で、道路渋滞や環境問題への対応を進める必要があることから、トラックの単体対策や都市内での共同配送の促進等の輸送の効率化を進めることが必要である。渋滞もなく環境への負荷が小さい海運・鉄道の活用によって自動車輸送からの転換を図るモーダルシフトについては、「運輸省物流施策アクション・プラン」(98年9月)において、「長距離雑貨輸送における鉄道・海運比率を現在の40%から2010年に50%を超える水準に向上させること」が、目標とされている。しかし、競争の激化や多頻度少量輸送等へのニーズの変化等によって、海運・鉄道での対応が難しく、実際の動きは捗々しくないようである。

NOx(窒素酸化物)やSPM(浮遊粒子状物質)などによる大都市の大気汚染は、依然として深刻な状況が続いている。環境基準達成率は全体的に改善傾向にあるものの、なお一層の削減努力が必要な状況にある。トラック運送事業に欠かせないディーゼル車は、力が強く耐久性に優れる一方で、排出ガスによる健康への影響が問題となっている。ディーゼル車は、自動車排出ガスに起因するNOxの8割、PM(粒子状物質)のほとんどすべてを排出しており、これらの排出ガスの健康影響については、従来から注目されていたぜん息など呼吸器疾患との関連に加え、最近では、より粒子の細かいDEP(ディーゼル排気微粒子)の発ガン性や花粉症との関連なども指摘されている。

このように、運輸産業は環境への対応も迫られる時代へと突入しており、個々の企業は変化への適応力が必要となっている。

図5 渋滞による損失

時間と費用	約 56 億時間 / 年 (一人当たり約 50 時間) 約 12 兆円 / 円 (一人当たり約 10 万円) 渋滞のある場合とない場合の年間走行時間を比較して、この時間を賃金ベースで換算したもの。
エネルギー	燃料消費量 約 2.0 倍 速度 40 km 10 km 燃費 69cc/km 170cc/km で試算
排気ガス	環境への負荷 2 ~ 4 倍 重量ディーゼル車の走行速度別に排出量を比較。走行速度 40km/h と 5 km/h とを比較した場合、NOx は約 3 倍、CO ₂ は約 2 倍、CO は約 4 倍に。

注) 1. 国土交通省ホームページより引用
(国土交通省資料「自動車工業」より作成)

(担当：磯村)

編集後記

前号でも紹介があったが、5月末から6月上旬にかけて、建設経済研究所は欧州調査を実施した。私もメンバーの一員として参加させていただいた。途中で二班に分かれたが、私の班の訪問国は、イギリス、フランス、イタリア、ドイツである。各国の入札・契約制度や企業評価システム等について大いに学ぶところがあった。

私はドイツ以外初めての訪問になったのだが、各国の文化・意識の違いを肌で感じるとともに、キリスト教文化とギリシア・ローマ文化を基礎とした「ヨーロッパ」としての共通性も改めて知ることができた。EU 統合への意識もユーロがごく普通に流通しているのを見て、実感できた。特にドイツは第二次世界大戦への反省を踏まえて一番熱心であり、EU 公共調達指令などを愚直に守っているという印象を受けた。実際に多くの公共事業が他の EU 国企業に受注され、雇用も東欧などの労働者に奪われているとのことである。旧東ドイツ関連の公共事業を大々的に実施しているにもかかわらず、景気の良さは感じられなかった。教養があり、礼儀正しい青年たちが、ポーターや運転手などの仕事を真摯にこなしている姿に何度か出会った。グローバル化の中での「国家」というものの意義について考えさせられた。

私は、酒がほとんど飲めないの、夜は食事後早めにホテルの部屋に帰って読書をするのが日課になっていた。海外に出ると精神が集中するのか、それとも日本語が恋しくなるのか、読書熱が高まる。異邦の地で、その地に由来する本を読めると筆者の思いが自分の中に染み込むような気がする。以前、ドイツにプライベートで来たときには、「プロテスタンティズムと資本主義の精神」を読んだ。今でもこの本は、経済を理解する上での基礎になっている。

今回は、二冊の本に接した。一冊は福沢諭吉の「文明論之概略」である。この本を持っていったのは、今回のヨーロッパ各国の制度調査が、明治維新以来日本が続けてきた西欧文明の移入の一つに他ならず、その原点に触れておきたいと考えたからである。今、会計制度の見直しのための商法改正など米国型への経済制度の移入が進んでいる中で、当のアメリカで会計不祥事が発生するという皮肉な事態も生じている。しかし、明治維新及び戦後の高度成長における日本の成功は、他の後発国より西欧文明を上手に取り入れたことにあることは否定できない。私も、西欧の文化的土壌を踏まえた入札・契約制度を理解し、「和魂」の気概を持って、日本の実情に合わせた制度を提案できればと思う。

今回読んだもう一冊はカエサルスの「ガリア戦記」である。この本は、彼が権力を一手に握るきっかけとなったガリア遠征の報告記である。首都ローマへの現地報告であるだけに実に淡々とした文章だが、その文体は古今東西にわたって賞賛を受け続けている。私も読み始めて一挙に読み終えた。引き締まった文体がカエサル軍の行進を思い起こさせる。

イタリアの都市国家に過ぎなかったローマは、数百年の戦いを経て地中海世界の覇者となった。その過程で、小さな単一民族国家としては上手く機能していた共和政が制度疲労を起こしていた。カエサルは共和政から、多民族国家としての統治体制にふさわしい帝政へと道を開いた人物である。思うに、成功体験の中で制度を変えることは、ゼロから制度を構築するより難しい。現代日本でも見られるとおりである。カエサルもガリア遠征の後、共和政派との戦いの中で、礎となって倒れていった。

現代のカエサルがどこかに存在するのか、2000年の時を経て今も残るフォロロマーナの演壇跡の横を通り過ぎながら、そのような思いが身をよぎった。

(担当：麓)