

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. 49

'93 2

## CONTENTS

I. フランス建設市場	.....	1
——第9次欧米調査団によるレポートより——		
II. 米国の入札異議申立制度 (その2)	.....	16
III. ニューヨーク事務所から	.....	24
——最近の米国商業オフィス市場——		
——マイノリティ企業優遇措置 (その2) ——		
——93年の米国建設市場予測——		
IV. アウトバーン有料化・民営化の動向について	.....	42



RICE

財団法人 建設経済研究所

〒106 東京都港区麻布台二丁目4番5号 ミニック39森ビル

TEL 03-3433-5011

FAX 03-3433-5239

保存用

## I. フランス建設市場の動向

— 第9次欧米調査団によるレポートより —

昨年12月に第9次欧米調査団がアメリカ、イギリス、オランダ、フランスに派遣された。今回は、この中からフランスの「Le Moniteur」誌のジェローム・サバン氏のヒアリングに基づく「フランス建設市場の動向」について報告する。「Le Moniteur (ル・モニター)」グループは建設業、不動産業に関連する定期刊行物を多数発行し、フランスは極めて信頼性の高い情報を有していることで知られる。

### 1. フランス経済の概況

- ・ ヨーロッパの中心に位置し、人口 5,600万人。E C 諸国12か国、人口3億 2,900万人、E C 諸国外、E F T A 諸国 3,200万人、自由主義経済圏の人口3億 6,100万人。東ヨーロッパの諸国（除旧ソ連）9,600 万人、将来の市場として注目されている。
- ・ 1人当りのG N P、フランス89年に1万 7,000 \$、日本23,000 \$、アメリカ21,000 \$。先進工業国の中ではフランスの経済成長の度合が一番高い。1992年G N P 2.1%、1991年 1.2%、E C 諸国では伸率が一番高い。1992年8月以降成長率が低下しており、1993年の実質G N Pの伸率は1.1 %から 1.6%と予想されている。
- ・ 1993年の経済動向は、1993年の3月の選挙があり、予測が難しい。だが、企業の設備投資が低下（92年 3.3% O E C D 統計）、93年については 0.6%程度が予想されている。E C 諸国の投資市場のうち54%が建設投資であり、建設市場の景気に与えるインパクトは大きい。
- ・ インフレ率は92年が 2.1%の見込み、92年11月にはゼロ%、93年のインフレ率がゼロとみられている。インフレは退治されている。93年の国家予算は僅かな伸びにとどまる。1,840 億フランの財政赤字、国民総生産の 2.8 %に相当、E C 諸国全体の財政赤字のG N P への比率は平均5 %位。貿易収支は、92年に 280億フランの黒字、長いこと貿易赤字が続いてきたが、90年 500億フラン、91年は 300億フランの赤字から、経営黒字に転じ

た。工業製品では 160億フランの黒字、180 億フランの農産物、計 280億フラン。

- ・ 失業率は10%と高い。失業者は 300万人、経済成長率は92年がかなり伸びているので、フランス全体がリセッションという感じはないが、全体的には低迷が始り、93年に落ち込むことは間違いない。

## 2. フランスの建設市場

- ・ 1991年の建設市場規模は 6,590億フラン、ドイツに続きヨーロッパでは二番目の規模。EC諸国全体で3兆 5,050億フラン、EC諸国外で 7,300億フラン。建設市場のGDPに占める割合はフランスで 9.6%、EC諸国平均で10%、EC諸国内では、南ヨーロッパ（スペイン、イタリアなど）の方が北ヨーロッパ（スカンジナビア諸国）に比べて成長率が高い。フランスの建設市場、公式の資料では、92年の成長率 $\Delta 2.2\%$ 、91年 1.1%、90年 3.6%、89年 5.1%、88年 8.4%、93年については2つの数値、B I P E資料、 $\Delta 2.8\%$ 、コンサルタント会社 $\Delta 1.4\%$ 。

- ・ 1991年 建設市場規模 6,590 億フラン  
建築投資 505 億フラン  
土木投資 154 億フラン  
伸率（全体）  $\Delta 0.5\%$   
建築投資  $\Delta 0.6\% / \Delta 2.9\%$   
土木投資  $\Delta 0.3\% / \Delta 2.7\%$

- ・ 建設市場の推移 1989～1992年

（受注額の予測については、建設業者のアンケート調査結果  
受注残高の伸率 4半期毎に実施  
受注額の伸率

- ・ 経済全体の低迷に伴って、住宅部門の落ち込みが著しい。

1991年、新規住宅投資額 1,290 億フラン、うち個人住宅 720億フラン、集合住宅 550億フラン。1992年は低下している。1991年の住宅着工戸数 303万戸、うち個人住宅15.2万戸、集合住宅14.5万戸、施策住宅3千戸、1992年は、27.5万戸に落ち込むものとみられている。このところの傾向をみると、24.0万戸位に減少するものとみられる。93年は公式には27.5万戸と出されているが、おそらく実績は低い。B I P Eは25.5万戸とみている。

- ・ 民間住宅、政府施策住宅HMSの住宅は低迷している。民間住宅は景気低迷か1990年以降消費者の買い控えが生じている。金利上昇、金融引き締めからクレジットクランチが起きており、住宅市場の低迷につながっている。銀行の住宅への貸出額は、1990年1億3,400万フラン、1991年1億フラン、1992年はさらに低下している。

- ・ 開発業者への建築金融は、1990年616億フラン、1991年403億フラン、1992年は大きく減少するとみられている（全国銀行協会）。

民間住宅のストックでは、建築したが売れないストック在庫が9万7,600戸あり、20カ月の売り上げに相当する在庫量。1993年には7万戸以上に減るとみられているが、なお15カ月分のストックが残っている、在庫が大きいいため、住宅価額が低下しており、パリ郊外では20%程度低下している。1993年で住宅価格は横ばいとみられている。

（非住宅建設投資）

- ・ 非住宅建築市場の規模 1991年1,390億フラン、工場建築では1990年第4四半期から着工面積が減少している。企業の設備投資が減少しているため、1991年 $\Delta$ 3.1%、1992年 $\Delta$ 4.3%、1990年着工床面積810万 $m^2$ 、1991年、1992年650万 $m^2$ 、1993年575万 $m^2$ と推計されている。減少傾向が継続する。経済が回復しても、設備投資はすぐに立ち上がるわけではない。現在、設備に余裕があり、稼働率が低い状況、したがって投資は工場建設ではなく、資機材の調達に向う。経済が回復すれば、銀行からの資金調達は容易であり、投資を進める余裕がある。

- ・ オフィスビル建築投資、1992年の第2四半期から低下がみられる。工場建築に比べるとオフィスビル建築の低下の時期は遅れている。1992年には91年に比べ $\Delta$ 15%、470万 $m^2$ 、1993年は着工床面積305万 $m^2$ と推測されている。オフィスビル建築の低下は、経済全体の低迷に因っている。とりわけサービス部門の就業者の増加率が減少傾向にある。サービス部門の雇用増の1990年25万人（年間）の増、1992年5万人の増、オフィスビル需要の低下の原因。

- ・ 金融面ではデベロッパーへの貸し付けが締められている。銀行のオフィスビル建築への貸付額は、オフィスビル、住宅で4,000億フランから5,000億フランであり、うち800億フランが焦げ付き債権になっている。この分の償却が重荷になっている。需給では、パリ、イルトフランス地域でオフィスビルの空室が増加している。1991年、オフィスビルの空室面積

は 250万㎡、1993年 310万㎡に増加するとみられている。

(公共非住宅建築投資)

- ・ どちらかという伸びている。1992年は5%程度の伸び、93年は2%の伸びとみられている。特に、大型プロジェクト、大学建築「2000年の大学」などのプロジェクトが有力であり、92年から97年の5年間の事業。新規の大学の床面積は150万㎡、既設の施設の維持改修が45万㎡、国立図書館、ルーブル博物館の改修工事などがある。

(維持修繕、改良)

- ・ 1991年の市場規模 2,390億フラン。1992年1.2%、1993年1.8%の伸びがあるとみられている。新規住宅投資、新規非住宅投資、維持修繕投資の全体の建築市場では、1992年Δ1.9%、1993年Δ1.9%の減少になる(政府の公式資料)。民間の研究機関のB I P Eでは、1992年Δ2.9%、1993年Δ3.4%のマイナスという数値を出している。

(土木、公共事業)

- ・ 市場規模 1991年 1,540億フラン
  - 内訳 新規工事1,080億フラン、維持メンテナンス 460億フラン
  - 工事内容
    - 道路工事(舗装) 33%
    - 発送電工事 20%
    - 生活関連インフラ(下水道など) 13%
    - トンネル橋梁 12%
    - 整地工事(宅地造成、道路の基盤工事など) 12%
    - その他(TGV、ディズニーランドなど) 12%
- ・ 土木工事の主体
  - 国 8%
  - 地方自治体 39%
  - 公企業(国鉄、ガス会社) 22%
  - 民間企業 31%
- ・ 国のウエイトは小さいが、国は他の主体の投資への刺激、インセンティブの役目を果たすことになる。現状では、民間企業の投資が経済の低迷から落ち込んでいる。1992年から顕著になっており、1982年以来始めてこの部門にもリセッションが生じている。政府の見方では、1992年Δ1.4%、1993年Δ1.4%、民間の予測、B I P Eは楽観的で1992年Δ0.5%、1993年も同じΔ0.5%。大型工事が具体化しており、この数年の着実な市場が期待さ

れる。

(建設輸出、海外工事)

- ・ 1991年 輸出額 500億フラン、うち40億フランが土木工事、100億フランが建築工事。海外工事のうち3分の1をフランスの建設企業が施行、3分の2をフランスの海外での子会社が施工している。国別では、かつての植民地のアフリカ諸国が多かったが、最近ではEC諸国、米国などの工業国に市場を開拓している。

(フランスの建設企業6社)

- ・ 大手の建設企業6社 1991年の受注額 980億フラン、フランス国内市場の15%を占める。1992年には、Bovyques 640億フラン、S G E 450億フラン、S A E Fougerralie 400億フラン、G T M Entrepase 280億フラン、Spie Batiqinalles 210億フラン、Damey 200億フラン。この6社は下請負企業があり、大きな力を持っている。土木工事では、フランス国内市場で27%、建築工事で11%、海外工事の90%を占めている。売上高利益率1%と低い。

(担当 長谷川)

[資料]

フランスの不動産業

業務分類	会社数	従業員数	売上高 10億フラン ( )内は億円
住宅・ビル賃貸	11,187	79,566	92 (20,203)
購入・販売・仲介	29,818	47,704	71 (15,592)
開発事業管理・運営	11,597	55,664	104 (22,838)

フランスの技術サービス業

業務分類	会社数	従業員数	売上高 10億フラン ( )内は億円
エンジニアリング	18,078	127,507	66 (14,494)
建築設計監理	20,902	28,639	20 (4,392)
不動産鑑定・土地測量	4,660	12,454	5 (1,098)

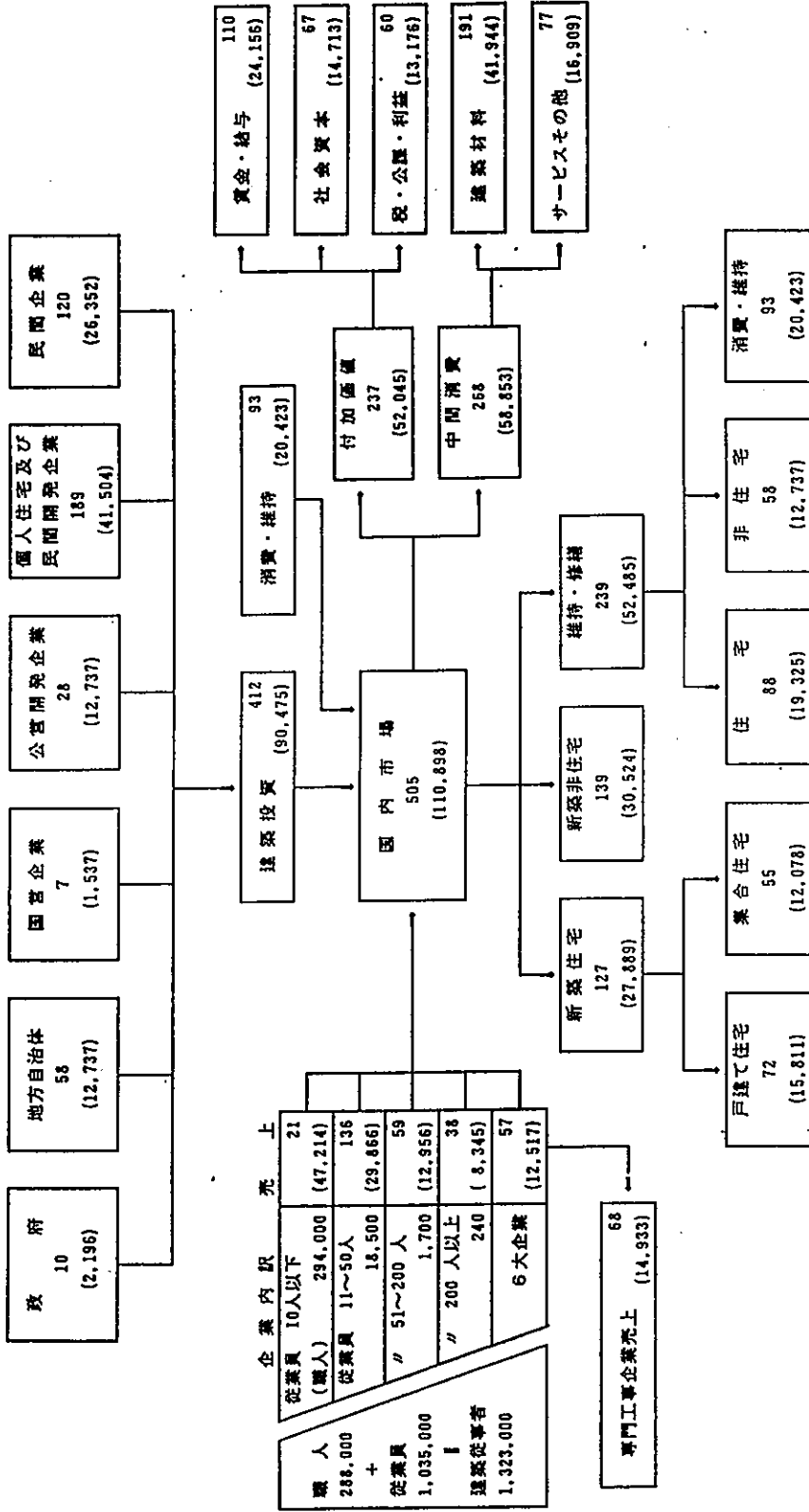
フランスの都市型サービス業（非産業）

業 務 分 類	会 社 数	従 業 員 数	売 上 高 10億フラン ( )内は億円
上下水道事業	4	165,500	31 (6,808)
運輸・交通業	175	69,305	16 (3,514)
(パリ交通局を含む)		38,310	9 (1,976)
廃棄物処理業	564	20,792	
・ 収集			7 (1,537)
・ 保管・処分			2 (439)
光熱産業	6		5 (1,098)



フランス建設市場（建築）1991年

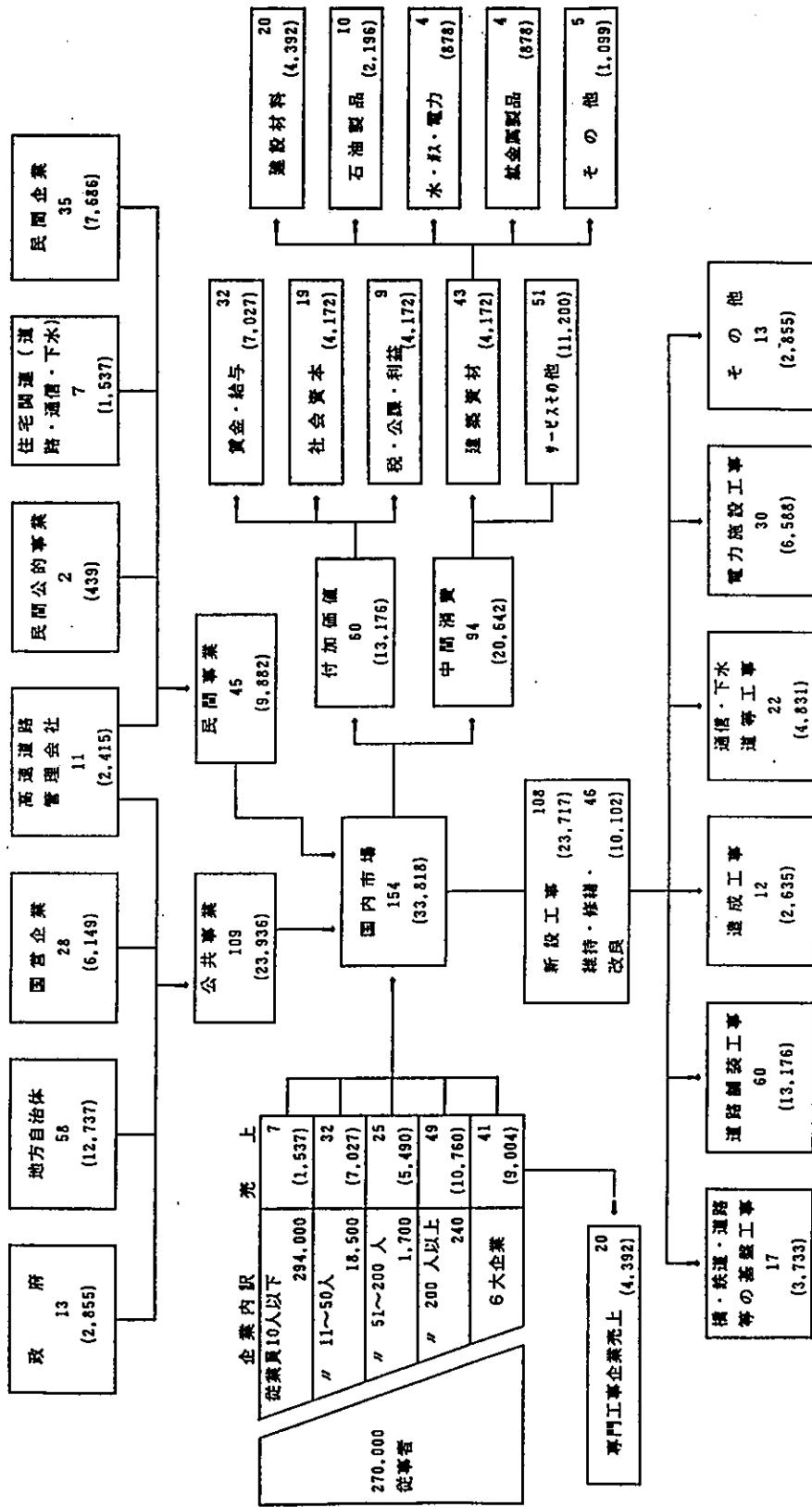
単位：10億フラン  
( )内は億円



※2月15日現在、1フラン=21.96円

フランスス建設市場（土木）1991年

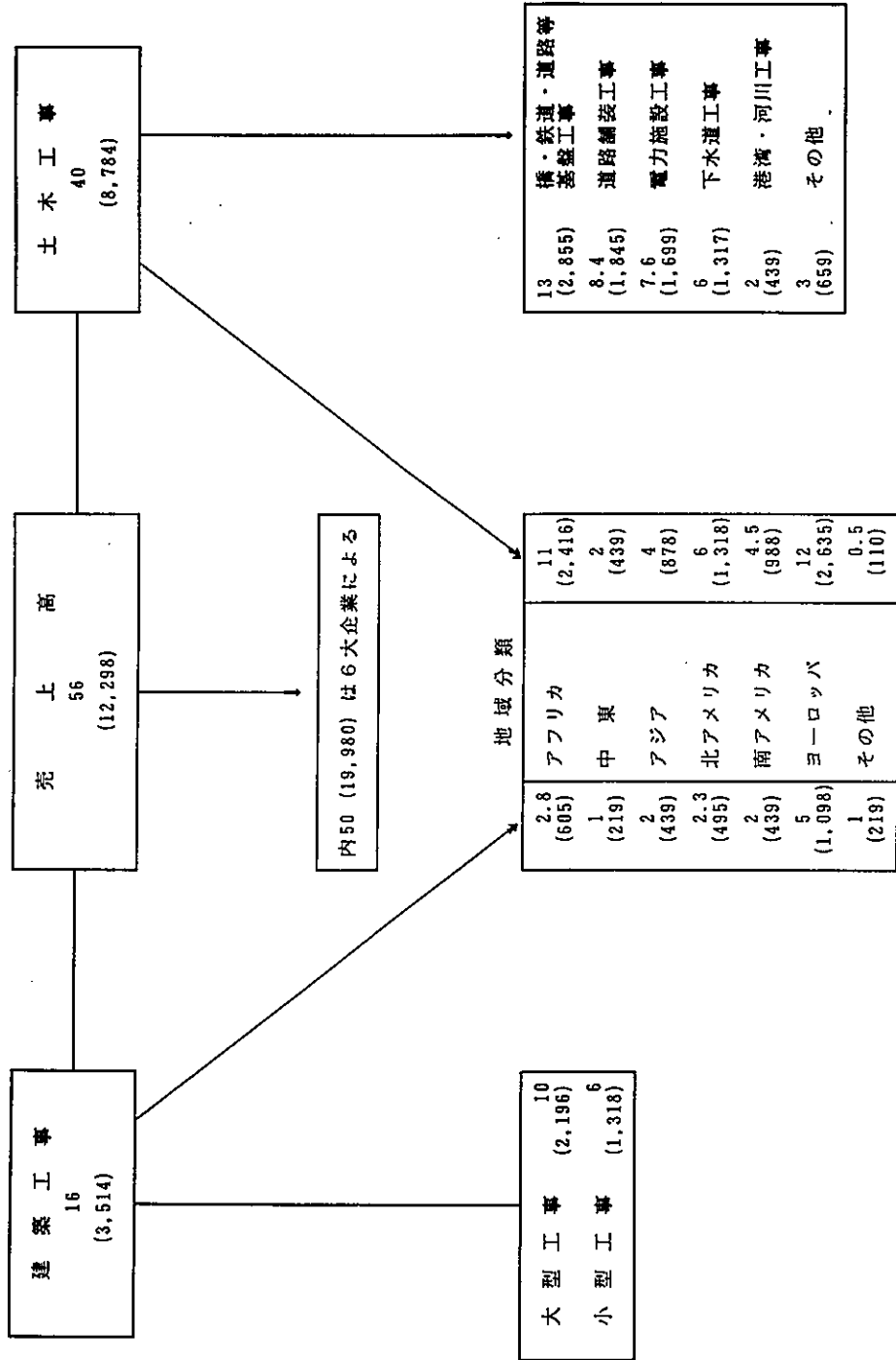
単位：10億フラン  
（ ）内は億円



※2月15日現在、1フラン=21.96円

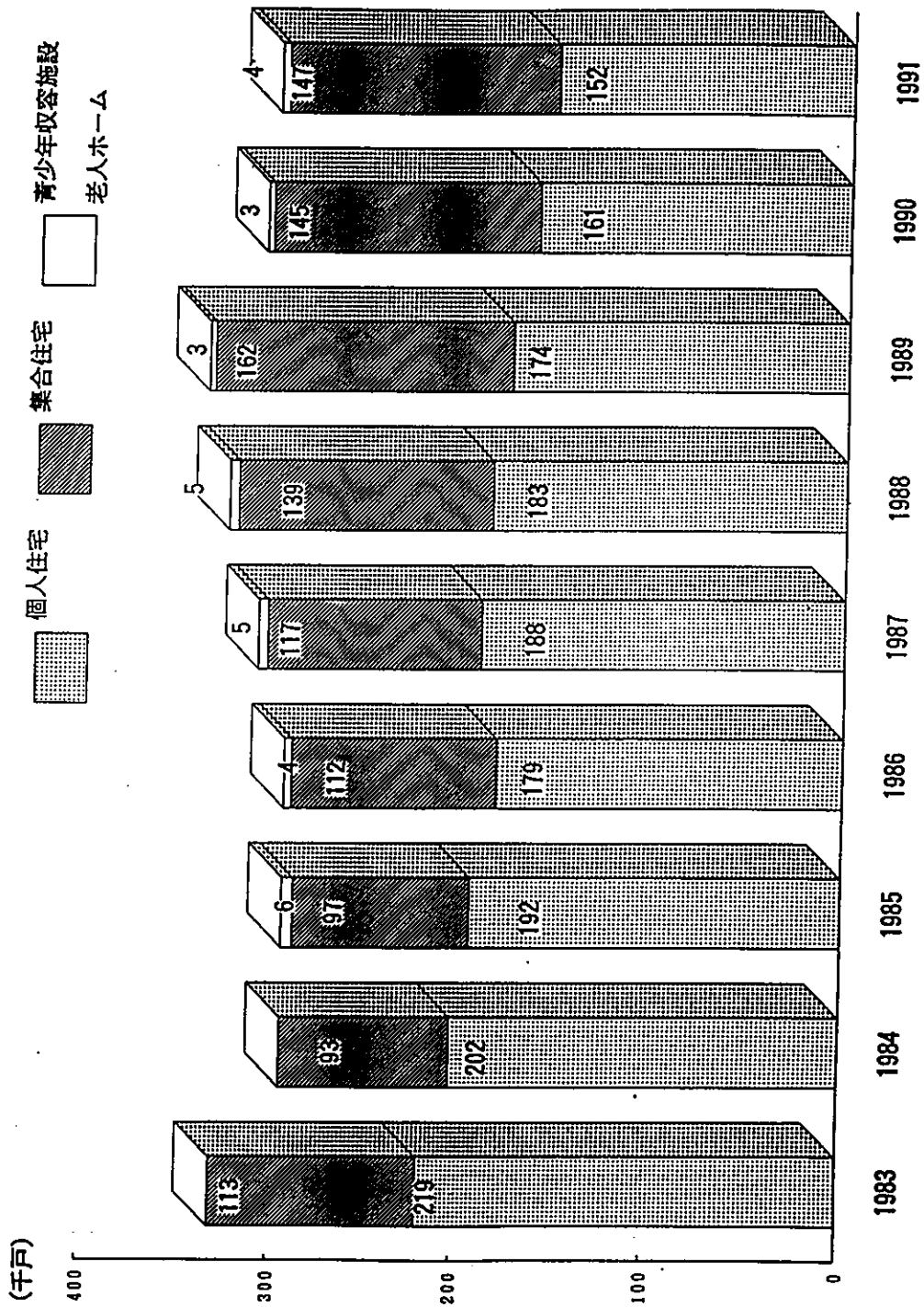
フランス建設会社の海外工事 1991年

単位：10億フラン  
( )内は億円



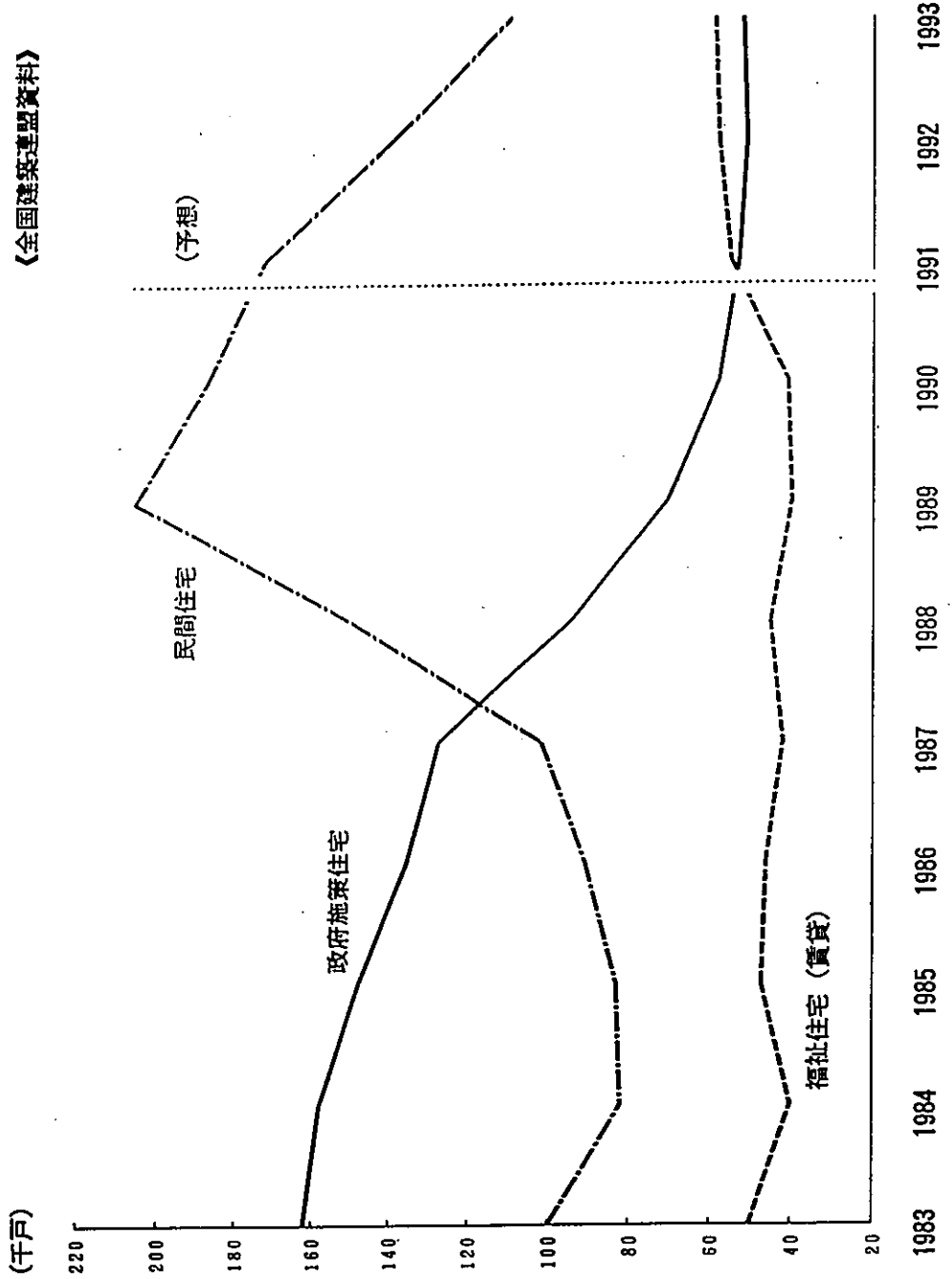
※2月15日現在、1フラン=21.96円

# 新設住宅着工戸数推移



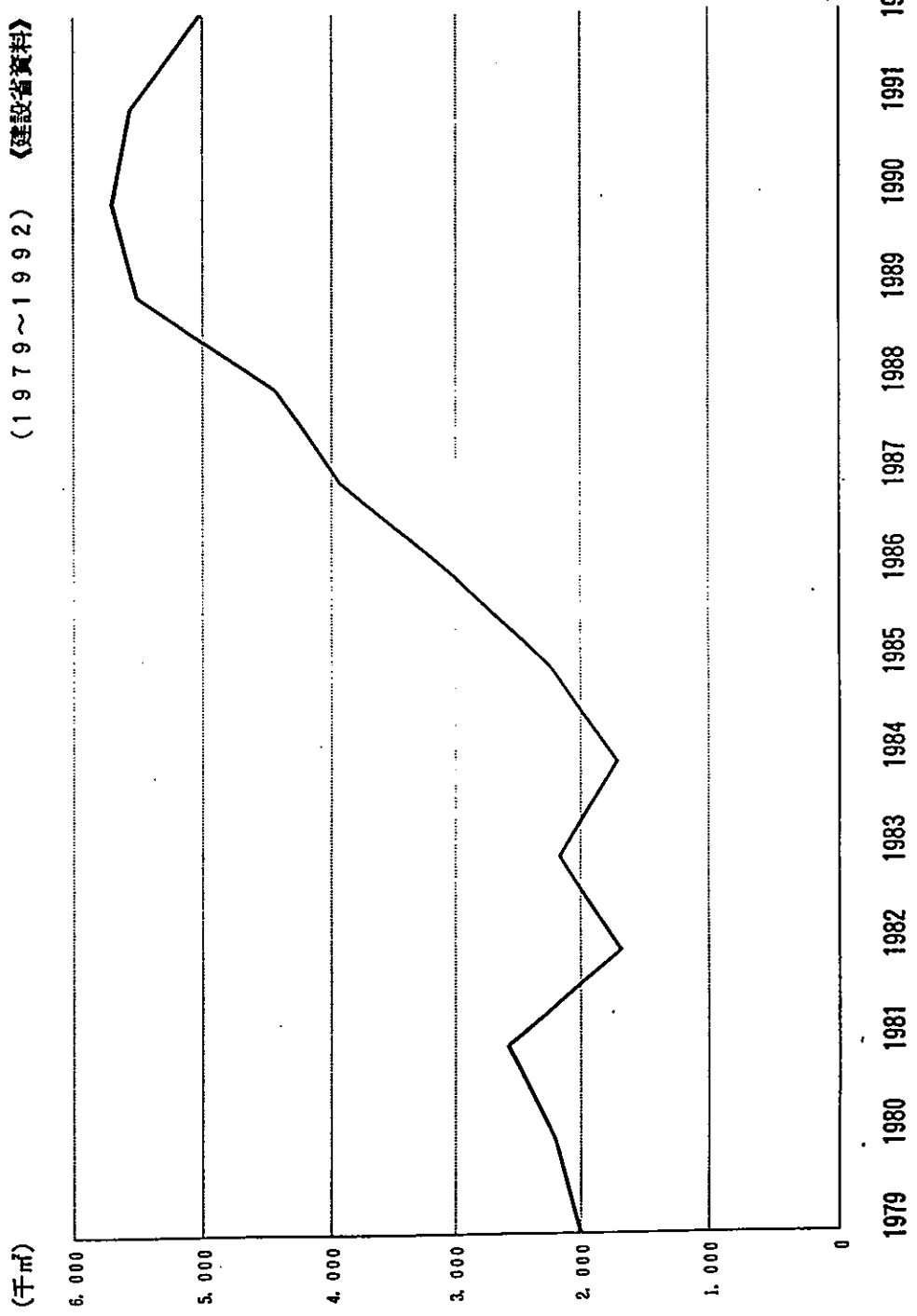
# 住宅種類別着工戸数の推移

〈全国建築連盟資料〉

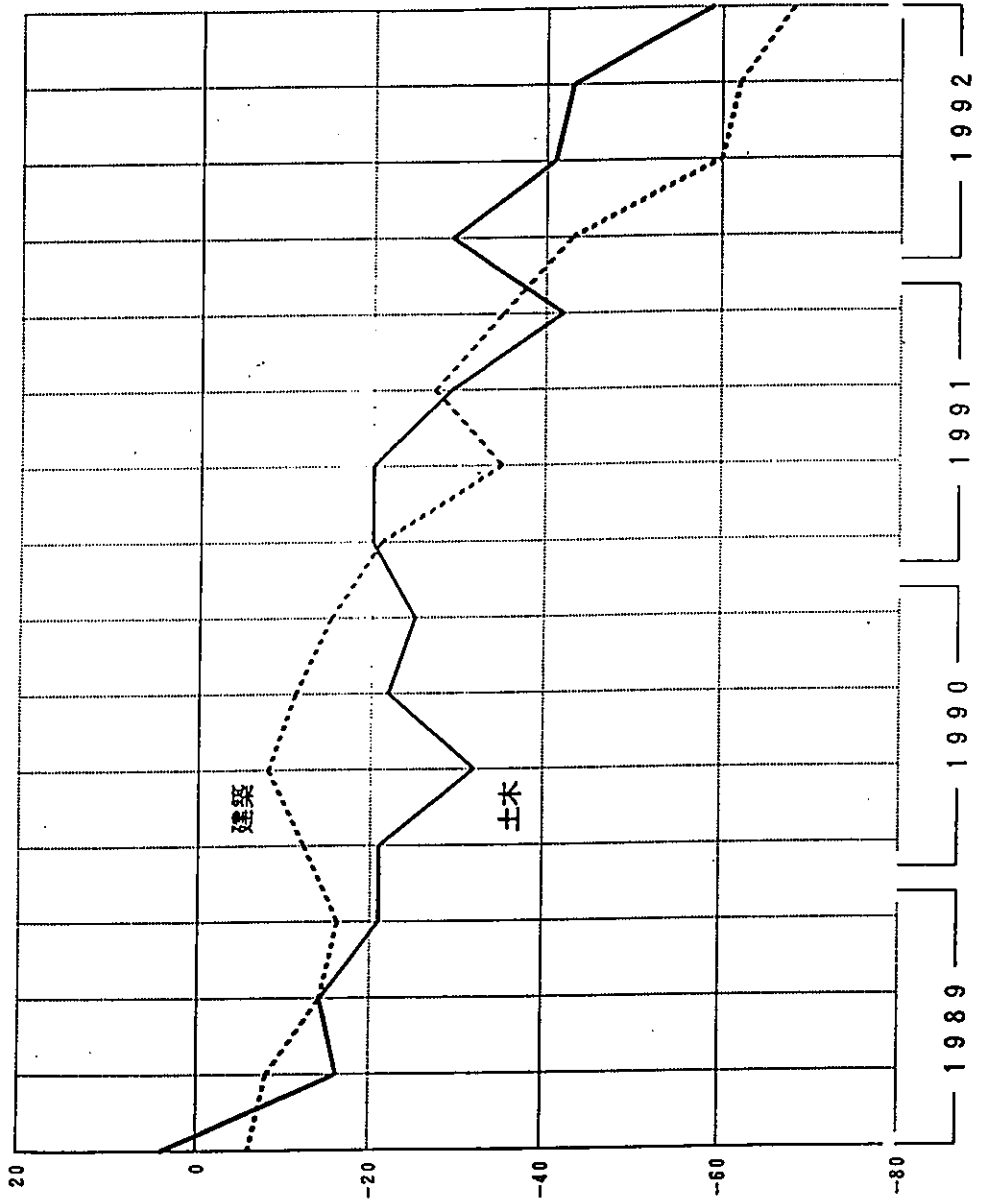


# フランス全体での事務所床面積の着工の推移

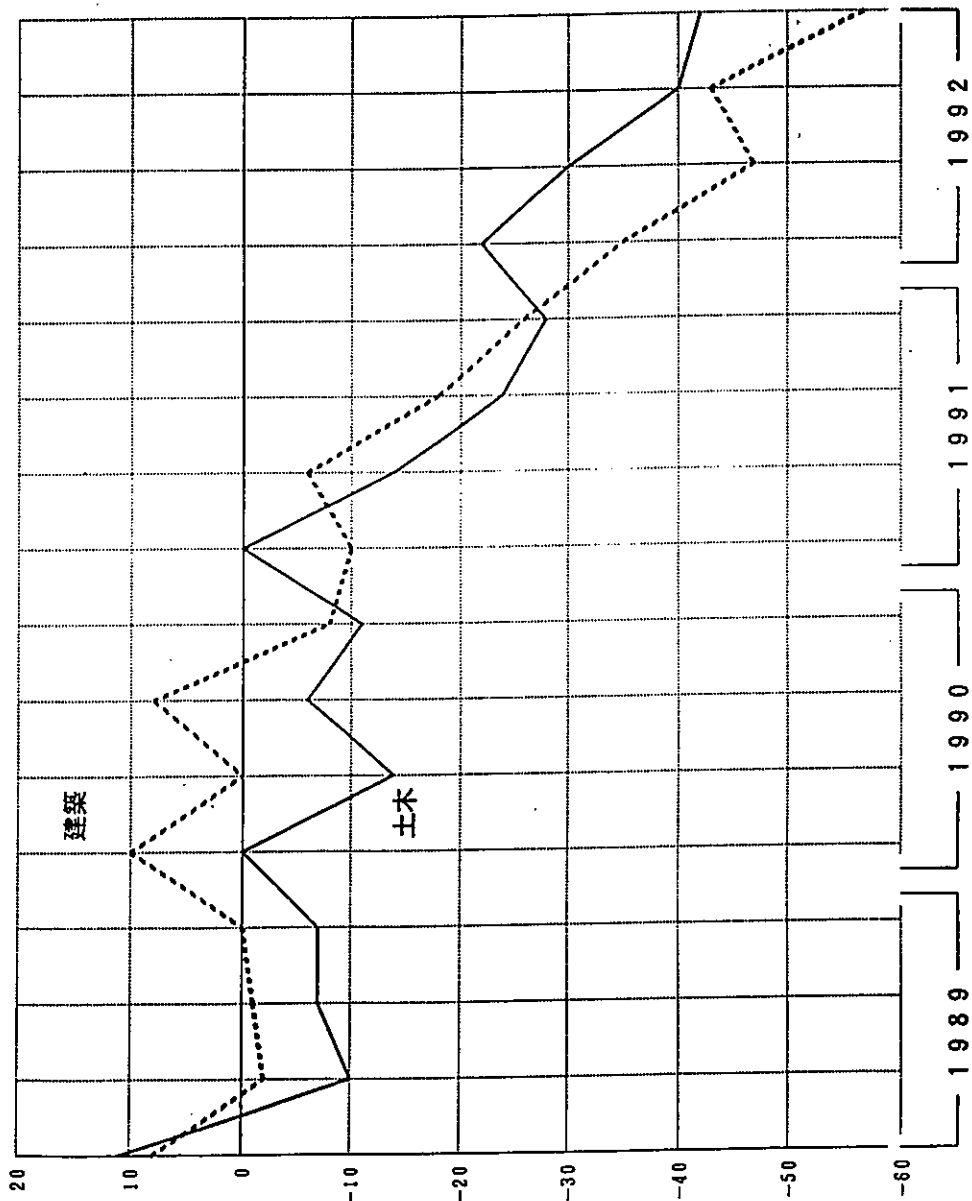
(1979~1992) 《建設省資料》



受注残額の伸率



受注額予想に関する建設業者アンケート調査





## Ⅱ. 米国の入札異議申立制度（その2）

今回からは、入札異議申立ての審査機関のそれぞれの特徴をみていく。まずは、会計検査院から。

### ■ 会計検査院の特徴

〔異議申立ての時期〕 会計検査院は競争契約法1984（Competition in Contracting Act of 1984）で、異議申立てを審理する権限を与えられている。そして、入札異議申立規則で、「利害関係人は物品又は役務の調達で連邦機関が（又は連邦機関のために）実施する入札公告、契約締結案、又は契約締結に対して会計検査院に異議申立てをすることができる」と規定されているように、通常、連邦機関が実施した調達行為に関する異議申立てを審理する。

会計検査院の審査基準は、発注機関の行為が法令又は規則に違反していないかを判断することにある。従って、異議申立ては発注機関が実施する入札公告、契約締結案、又は契約締結に関係していなければならない、契約管理の問題、すなわち発注機関と請負者の紛争や入札者の信頼性に関する契約担当官の判断等は審理しない。また、異議申立てが管轄権を有する裁判所の訴訟対象であったり、裁判所が本案判決を下した場合にも審理は行わない。

異議申立ての提出時期については特に法的制限は設けられていない。しかしながら、入札異議申立規則により、発注機関が発行する入札公告の不当性を主張する異議申立てについては入札書の開札日前に、それ以外の異議申立てについてはその根拠を知った日、又は知ったとされる日のどちらか早い日から10就業日以内に提出しなければならない。また、異議申立てが発注機関に最初に提出された場合には、発注機関の最初の敵対行為を正式に通知された日、又は現実に若しくは擬制に知った日から10日以内に会計検査院に異議申立てを提出しなければならない。会計検査院は十分な理由がある、又は異議申立てが調達制度に重大な問題を提起すると判断した場合には、期間経過した異議申立てを審理することができる。

異議申立ての提出方法は、入札異議申立規則のなかで定められている。同規則によると、異議申立ての提出に際して特別な法的形式は必要ないが、

異議申立書は簡潔に理路整然と作成し、その法的根拠を明記していなくてはならない。そして、異議申立人は会計検査院に異議申立書を郵送するとともに、発注機関にもその写しを提出する。同規則の規定に従わない異議申立ては、会計検査院により却下されることがある。〔異議申立ての要件〕入札異議申立規則は、会計検査院に異議申立てを提出する利害関係人を、「受注の成否により、直接の経済的利益が影響を受ける入札者又は入札予定者」と、また異議申立てに参加する利害関係人を、「契約が締結されているときは受注者、契約が締結されていないときは異議申立ての否認で実質的な受注見込みを有するすべての入札者」と規定している。

異議申立てを提出する利害関係人、すなわち異議申立人の規定で最も重要な語句は、「入札者又は入札予定者」と「直接の経済的利益」である。異議申立人が当事者適格を有するためには、両方の要件を満たしていなければならない。入札者とは実際に入札書を提出した者であり、その意味するところは明白である。問題となるのは入札予定者である。入札予定者とは、入札の対象となる調達案件での潜在的競争者を意味する。従って、対象となっている入札案件に参加しない、又は参加するだけの能力を有していない者は入札予定者とはみなされない。

直接の経済的利益を有するためには、異議申立てが認められたときに異議申立人に受注見込み、又は受注できるだけの競争力がなければならない。例えば、競争入札で一番札となった入札者は受注見込みがあるとみなされ、一番札の入札者に対する異議申立てが認められた場合には、二番札の入札者がその地位につく。しかし、三番札の入札者が最低価格を提示した入札者の受注に対して異議申立てをしても、二番札の入札者が次の受注候補者になるので直接の経済的利益を有するとはみなされず、当事者適格は認められない。

また、受注する資格のない者も、直接の経済的利益を有するとはみなされない。そのような者はまず、その資格の有無について争わない限り、異議申立てを提出する利害関係人とはなり得ない。従って、一番札であっても入札条件に適合しない入札書を提出した者や提出期限を超過して入札書を提出した者が異議申立てを提出しても通常、当事者適格は認められない。

〔異議申立ての審理〕 会計検査院は異議申立てが提出されてから一日以内に電話で発注機関に通知し、通知確認書をすみやかに発注機関に郵送するとともに、異議申立人に異議申立承認書を郵送する。発注機関は、契約が締結

されているときには契約相手方にすみやかに異議申立てを通知し、契約が締結されていないときには異議申立ての否認で実質的に受注見込みのある入札者に通知する。

また、発注機関は会計検査院から異議申立ての通知を電話で受けてから25日以内に異議申立てに関する報告書一式を会計検査院に提出する。この報告書には、異議申立書、異議申立人の入札書、異議申立ての対象となる入札書、発注機関が発行した入札公告といった異議申立てに係る書類と契約担当官の供述書その他異議申立ての有効性を判断するうえで必要な書類を含める。異議申立人及びその他の利害関係人も発注機関から報告書の提供を受け、10日以内に報告書に対する見解を会計検査院に提出する。

会計検査院は通常、発注機関からの報告書と利害関係人からの提出書類に基づき異議申立てを裁決する。従って、聴聞を行ったり、証言を受けたり、事実認定を行ったりしないが、記録書類だけでは明らかにすることができない問題があるときは、必要に応じて関係者による協議を行なう。そして、会計検査院は異議申立てが提出された日から90日以内に裁決しなければならない。ただし、異議申立人、発注機関若しくはその他の利害関係人から迅速な裁決の要請がある場合、又は45日以内に解決するのが適当と判断した場合には、明示選択権を行使できる。

会計検査院の決定を審査する手続きは特に定められていない。会計検査院の決定を不服とする異議申立人は、管轄権に関する条件がすべてそろっている場合には、地方裁判所かクレーム裁判所のどちらにでも提訴することができる。

## ■ 会計検査院の特徴

〔会計検査院の救済方法〕 会計検査院が異議申立人に行う救済方法には、非金銭的救済と金銭的救済があり、非金銭的救済はさらに暫定的救済と終局救済に分けることができる。

(1) 暫定的救済 会計検査院は、契約締結の延期又は契約履行の停止を命じる権限は有していないが、契約締結前に会計検査院から異議申立ての通知を受けると、発注機関は契約を締結することはできない。また、契約締結後10日以内に異議申立ての通知を受けると、契約履行の停止を契約相手方に指示し、追加的義務が発生するような行為をとってはならない。

いずれの場合も、発注機関が契約の履行が合衆国の最大の利益であり、

合衆国の利益に重大な影響を与える緊急かつやむを得ぬ状況により、会計検査院の決定を待てないとの認定書に基づき会計検査院に通知する場合には、契約の締結又は履行は認められる。ただし、契約締結前の異議申立てについては、契約が30日以内に締結される見込みがある場合に限定されている。

契約締結後10日を経過して異議申立てが提出された場合には、契約履行を停止したり、契約を解除したりする必要はない。

(2) 終局救済 会計検査院には、発注機関にある行為をとるよう、又はとらないように命じる権限はない。会計検査院は発注機関が実施する入札や契約締結が法令又は規則に従っていないと判断した場合には、①契約に基づく選択権を行使しないこと、②すみやかに再入札を実施すること、③新たな入札公告を発行すること、④契約を解除すること、⑤法令又は規則に合致する契約を締結すること等を勧告するにとどまる。しかしながら、会計検査院長官は毎年議会に発注機関が会計検査院長官の勧告を十分に実行していない事例をすべて報告することになっており、1986年の報告書では、ほとんどの発注機関が会計検査院の勧告を実行していることを示している。

(3) 金銭的救済 会計検査院は金銭的救済を与えることもできる。入札や契約締結が法令又は規則に従っていないと判断した場合には、①弁護士報酬を含む異議申立ての提出及び手続費用、又は②入札準備費用を異議申立人に認めている。そして、会計検査院の決定に基づき発注機関と異議申立人は具体的な費用の金額について話し合うが、相当な期間内に合意に達することができないときには、会計検査院がその金額を決定する。

実際の事例では、発注機関の行為が十分に正当化され、特別の状況により発注が不当なものになったと判断されない限り、異議申立費用は認められている。入札準備費用については、異議申立人が入札審査から不当に除外された場合にも認められている。しかし、異議申立てが認められ、入札に参加する機会が与えられた場合には、入札準備費用は認められていない。

## ■ クレーム裁判所と地方裁判所の特徴

[異議申立ての時期] クレーム裁判所は、他の裁判所で係属中の訴えに関する管轄権は有していないと規定されているので、異議申立てが最初に地方裁判所に提出されると、クレーム裁判所は管轄権を失う。従って、異議申立てを提出するに際しては、異議申立人はクレーム裁判所か地方裁判所のどちらかを選択しなければならない。クレーム裁判所は、契約締結前に提出され

た異議申立てを審理する。クレーム裁判所が審理する前に契約が締結されても、異議申立てが契約締結前に提出されていれば、クレーム裁判所は管轄権を有する。一方、地方裁判所は通常、契約締結後に提出された異議申立てを審理する。

また、クレーム裁判所か地方裁判所のどちらか一方に異議申立てがなされ、その裁判所が管轄権を有していない場合には、管轄権を有する裁判所へ移送される。

〔異議申立ての要件〕 クレーム裁判所に提出される異議申立ては、発注機関が入札を公正かつ公平に審査する申し込み、つまり入札公告に応じて入札書を提出したときに成立する黙示契約に基づいている。従って、入札書を提出していない者には異議申立人としての当事者適格は認められず、入札書を提出しても入札条件に適合していることが必要である。また、入札書を提出した者は受注資格を有していなければならない。例えば、停止処分や除外処分を受けた者には受注資格がないので、そのような者が提出した入札書は黙示契約を成立させない。

さらに、受注できなかった入札者は、現実の又は可能性のある損害を立証できなければならない。クレーム裁判所は六番札の入札者には実質的な受注機会はないので、異議申立てを提出する当事者適格を有しないと判示している。

地方裁判所に異議申立てをする者は、求める救済方法、すなわち衡平法上の救済、金銭判決、不法行為により異なる。衡平法上の救済を求める訴えでは、「行政行為により法的侵害を受けた者、又は関連法の解釈内において、行政行為により不利益をもたらされ、その権利を侵害された者」に発注機関を訴える当事者適格を与えている。ただし、救済を求める者は、行政行為により事実上の損害を受け、又は将来受けるであろうということ、また、その利益が保護法益にあたることを立証しなければならない。

事実上の損害は、入札書を提出した者には明らかに存在するが、入札に参加する機会を否定された者や入札条件で審査対象から除外された者にも認められる。保護法益の基準は、事実上の損害の基準より困難である。調達に関する全ての法令が、受注できなかった入札者の利益を保護しているわけではないからである。

金銭判決による損害賠償は「憲法、議会法若しくは行政部の諸規則、又は合衆国政府との明示若しくは黙示契約」に基づいて認められている。しかし

ながら、そのような訴えは一万ドル以下の損害賠償に制限されているため、入札異議申立てで実際に適用されることは非常にまれである。

発注機関の不法行為により異議申立てをする者は、主権免除の放棄に関する除外規定により否認され、連邦不法行為請求法に基づく救済は得られない。

## ■ クレーム裁判所と地方裁判所の特徴

〔異議申立ての審理〕 発注機関は公正かつ公平に入札書を審査するという黙示契約に違反したと主張する異議申立てで、クレーム裁判所が用いる審査基準は、異議申立人に対する発注機関の行為が、恣意的又は気まぐれなものであったかを判断することにある。クレーム裁判所は恣意的又は気まぐれな行為は、単に発注機関の過失から生じるものではなく、さまざまな方法で立証できると判示している。つまり、①入札を公正かつ公平に審査することを妨げる契約担当官の主観的な不誠実は通常、入札準備費用の回復を正当化する、②発注機関の決定に「相当な根拠」がないということを立証すれば、多くの場合、十分有効である、③過失の立証の程度は、通常、適用法令又は規則により契約担当官に与えられた裁量の範囲と関係する、④関係法令又は規則に対する違反を立証すれば費用の回復の根拠となる。

発注行為が不誠実であったかを判断するうえでクレーム裁判所は異議申立人に、発注機関が異議申立人の権利を侵害する特定の意図をもって行動していたことを立証するよう求めている。発注行為に不誠実がない場合には、異議申立人は発注機関の決定は合理的な根拠を欠く、又は適用法令若しくは規則に違反するという明白かつ確信を抱くに足る証拠で立証しなければならない。発注機関の行為に何ら合理的な根拠がなかったと認めるにあたり、クレーム裁判所は「相当な、又は合理的な根拠を有するためには、既成の事実とその選択に合理的な関係がなくてはならない」と判示している。また、単なる法令や規則に対する違反は、それだけで異議申立人に救済を与えるものではなく、その違反が異議申立人の入札書の公正な審査を妨げるものでなくてはならない。

地方裁判所は基本的に発注機関の行為が適用法令若しくは規則に違反しているか、又は契約担当官の決定の根拠となる記録に実質的な証拠があるかを判断する。そして、発注機関の行為に合理的な根拠がないとの判断に基づき、救済を与える権限を有している。合理的な根拠がないという基準を適用

する場合に、地方裁判所は通常、その根拠として調達規則に対する違反を用いている。例えば、準拠法に合理的な根拠が存在しない場合、又は契約担当官がその裁量を、濫用的、非合法的、非合理的に行使した場合には、発注機関の決定は合理的な根拠を欠くとしている。

また、地方裁判所は、発注機関の最終決定は尊重するものの、異議申立人が、①裁量に基づく契約担当官の決定に何ら合理的な根拠がないこと、又は②調達手続きに適用法令や規則に対する明らかな故意による違反があることを立証すれば、発注機関の決定を覆すと判示している。

クレーム裁判所及び地方裁判所では証拠的審理が行なわれ、両裁判所の決定は事実認定及び法律問題に関する結論に基づいて下される。

クレーム裁判所及び地方裁判所の決定に対して不服がある場合には、異議申立人は上級裁判所に上訴することができる。クレーム裁判所については連邦巡回区の控訴裁判所に、地方裁判所については、控訴裁判所に提訴することになる。

〔裁判所の救済方法〕 クレーム裁判所及び地方裁判所が異議申立人に与える救済方法には、会計検査院と同様に非金銭的救済と金銭的救済があり、非金銭的救済はさらに暫定的救済と終局救済に分けることができる。

(2) 暫定的救済 クレーム裁判所及び地方裁判所が与える暫定的救済は、契約締結の延期やすでに締結された契約の履行停止を命じる一方的緊急差止命令又は暫定的差止命令である。裁判所が介入しなければ、異議申立人に回復不能の損害を与えらると思われるときに、裁判所は一方的緊急差止命令の行使に関して広範な裁量を与えられる。通常、発注機関に対する通知は必要であるが、予告なしに一方的緊急差止命令を発することは認められている。一方的緊急差止命令の目的は、暫定的差止命令の審理に必要な期間、現状を維持することにある。

暫定的差止命令は裁判所の裁量で発することができるが、あらかじめ相手方に通知し、審理を受ける権利を与えなければならない。暫定的差止命令を与える基準について地方裁判所は、①異議申立人が本案で有力であるという実質的可能性、②差止命令がなされない場合に異議申立人が被る回復不能の損害、③他の利害関係人に実質的損害が及ばないこと、④公共の利益に損害を与えないこと、と規定している。また、クレーム裁判所は、一方的緊急差止命令や暫定的差止命令を発する場合には、国家の防衛と安全に対する十分な考慮を求められている。

(2) 終局救済 クレーム裁判所及び地方裁判所の終局救済は宣言的判決、又は本案的差止命令の形をとることができる。差止命令は、発注機関にある行為を禁じたり、又はある行為を命じる強制的なものである。本案的差止命令の救済を与える場合には、裁判所は当事者間の利益の均衡をはかり、国家防衛を含む公共政策に十分な配慮を払わなければならない。

(3) 金銭的救済 異議申立人が回復できる金銭的救済は、弁護士報酬を含む異議申立費用及び入札準備費用である。免失利益は全て否定されている。受注できなかつたが異議申立てを認められた者は、実質的な受注見込みがあった場合には、入札準備費用を回復することができる。

異議申立費用の回復については、裁判所が発注機関の行為は十分に正当化されると、又は特別な状況により不当な契約が締結されたと判断しない限り、認められている。

(担当 佐藤)



### Ⅲ. ニューヨーク事務所から

ニューヨーク事務所からは、前月に引き続き「マイノリティ企業優遇措置（その2）」と、長期低迷にある不動産市場の中から「商業オフィス市場に関する現状と短期的予測」及び「1993年の米国建設市場」についてのレポートを紹介する。

#### —— 最近の米国商業オフィス市場 ——

##### 【はじめに】

1990年代に入って全国を覆った経済不況は不動産市場を直撃し、その中でも特に商業用オフィス市場の凋落振りは目を覆うばかりの状態となった。

しかしながら、このところ米国の経済に回復の兆しという明るいニュースが聞かれるようになってきており、商業用オフィス市場にも回復の兆が現れているのか。

最近の米国主要地域（都市）における商業用オフィス市場の現況について、米国ランダワー社のレポート（1993 REAL ESTATE MARKET FORECAST）をもとに概説したい。

1992年中に発表された経済指標の数々は景気後退の終わりを告げたかのように国民を喜ばせた。例えば、国民総生産の四半期毎の上昇、物価上昇率は問題視されない範囲（年率 3.1%）で落ち着き、金利は連邦準備制度理事会の積極的な緩和政策により、ここ10年来最低の利率、また企業の年間収益も92年第2四半期には91年第4四半期の 3,470億ドルから 3,880億ドルへと急激な改善を示し、さらにはウォール街の動向もダウ平均に大幅な動きが無いものの、扱い高は92年の11カ月間で91年実績の11.2%増と活発であった。しかしながら一方では悲観的な景気指標もあり、数々の目覚ましいデータも景気の完全回復を宣言するには不十分のようである。

この様な経済情勢の中で全国の商業オフィス市場は、都市の中心ビジネス区（CBD）の空室増加が郊外市場における改善と相殺されるといった多少の変化が見られるものの、全般的に空室率の高率安定状況が続いている。

商業オフィス市場における投資家の忍耐は限界にきており、これまでのオ

フィス・ビル投資における過度の期待に対する苦い経験から、極端な現実主義者となっており短期的にみればこの市場の将来性に対する評価は非常に低い。

しかしながら、反面幾つかの明るい改善要因がある。供給面では急激な減少が2年間続いた建築量が更に10%減少し、現在潜在的な供給量はほぼミリグラム単位のレベルになり、90年代中期まではオフィス・ビルに対する新規建築融資が量的に問題になる兆候はない。また需要面では、今後5年間の雇用予測において増加を示す確実な兆候が出ており、景気後退の終了と共に雇用減少は底打ちされつつある。

商業オフィス市場の復活を促す大きな要因としては、政府の雇用政策あるいは民間企業の雇用動向が大きく影響を与える。93年に入り企業の雇用が再開され景気が拡大段階に入るとともに絶対雇用数の増加が促進されるとしている。因みに97年迄に約137万強の商業オフィス雇用増加が予測されるが、この数値は現在の空室の47%が今後5年間で吸収されることを意味している。

一方、賃貸料金と物件価格については、テナント関係の数値である入居率、リース活動等の改善から2～3年は遅れ、需給関係がかなり改善しても商業オフィス市場は当分の間軟弱基調が続くであろうとの見方が一般的である。

地域的にみると、現在比較的景気の良い州は太平洋北西部、油田地帯大半、若干の大草原の諸州が含まれているが、今後特に南部と中西部を中心に回復が期待されている。

それでは各主要都市（地域）の商業オフィス市場の現況と見通しについて見てみたい。

#### 【各主要都市の現況と見通し】

ボストン： 新テック企業に対するベンチャー資本の供給が再活発化するなど中小企業の好転で他の東北諸都市と異なり上昇傾向

都市部に1千7百Sq/fの空室が存在するが政府雇用が重要比率を占める市場にとって州財政が健全性を回復したことは朗報

ニューヨーク： 長期化した全国的景気後退のためマンハッタンのビジネス需要は殆ど枯渇し、ダウNTOWN市場は金融業界の再編成によって決定的打撃

90年以降10万人以上のオフィス雇用が減少したが、雇用の縮小は底入れし、94年迄にはニューヨークの雇用は上向きとなり97年迄に約7万1千のオフィス雇用増が予測

90年代後期までオフィス賃貸料と物件価格は弱含みで推移  
ワシントン DC: 雇用拡大のピークは過ぎ90年代は連邦赤字に対する深刻な警戒から政府の増員は制限があるもののオフィス市場の停滞はない

連邦職員が大挙して民間サービス部門に移動する傾向（政府関連需要が民間ベースで市内外の一般競合オフィスビルへ移る）に注目することが必要

シカゴ: シカゴのオフィス需要は国内の製造経済と関係があり90年代は米国製造業が着実な生産反騰をなし遂げると予想される

製造業の利潤は生産性の向上と低金利、国際競争力と80年代に断行されたコスト削減対策を反映し既に上昇基調

97年までに年率2%のオフィス雇用増を予想

アトランタ: オフィス雇用の伸びは97年までに年率3%で活発な空室の消化も期待

優良銀行の多数所在と外国企業の増加は、東南地域全体におけるビジネス中心地として地位を高めており、96年のオリンピックの刺激と商業建築の促進により90年代中期には全国で有数のオフィス市場に成長

ダラス: 空室率は依然26%（3,000万Sq/f）以上でヒューストン市を遥かに上回るものの、オフィス雇用の伸びは年率2.5%で97年までに6万人の雇用増が期待

ヒューストン: テキサス経済復活の象徴都市で、空室率は依然として22%の高率で苦しんでいるものの、今後5年間に2.9%のオフィス雇用増が予測され約10万人のホワイトカラー雇用が新たに発生し、この人口増はサービス業にも好影響

マイアミ: 1万7千のオフィス雇用増を予測されているがこれにはハリケーンアンドリューの影響が含まれ、南フロリダ全体で猛威をふるっている24%近い空室率を吸収するには不十分

マイアミに本拠地を置く金融機関が不調なため、この市場の成長は限界

オーランド： 3.6%のオフィス雇用増で今後5年間に2万人の雇用追加があり、都市周辺の430万Sq/fの過剰オフィスを完全吸収——投資家注目

タンパ： 97年迄2万3千のオフィス雇用増を予測されているが年率3.1%という低い成長速度と680万Sq/fという空室面積が足枷

オクラホマシティ・デンバー： 両市とも空室率は20%を超えオフィス雇用の伸びは全国平均を下回っており、90年代を通して人口流入が低迷するためサービス業の需要は伸び悩み、両都市圏の弱体経済は不安定

ロスアンゼルス： 建築が絶頂期にあった3年前から「深刻な過剰供給」を警告  
現在南カリフォルニア経済の駆動力が全て同時に失速した結果、経済の衰えが大半のサブマーケットに浸透

宇宙航空産業が民間のニーズに適応し、アジアとの貿易や金融が再び活発化、NAFTA合意でメキシコとの通商が促進等でこの地域の経済は次第に好転する可能性はあるものの、これらから期待される1.6%のオフィス雇用増は、現在都市圏に散在する合計3,200万Sq/fの空室の消化にとっては焼け石に水

ポーランド（オレゴン州）： カリフォルニアからの人口流入が非常に多く、日本のハイテク企業も活躍中で92年末の空室率も14%と低率

早急に投資が有利と言える程度には至っていないが92年末の空室率が12.5%と魅力的

ニューオリンズ： 空室率（表-2に未掲載）は26%（530万Sq/f）にも達し、97年までの7千のオフィス雇用増予測と、カジノ、ポート賭博場による市の成長期待では先行き心配

西海岸では同市が厳しい92年を経験したが、ボーイング社は今後4年間に千億ドル相当の生産を予定する等将来的には活発な経済成長が期待され空室率（表-2に未掲載）も14%と低率

ワシントン州は97年まで毎年6万近い居住人口増加が予測され成長度の速さではトップ10州に入る

以上、主要都市の商業オフィス市場についての現状と見通しであるが、専門家連は今後全国の空室率に散発的な改善の兆が現れ、同時に雇用総数についてもある程度の反騰がみられるであろうとの見方をしている。

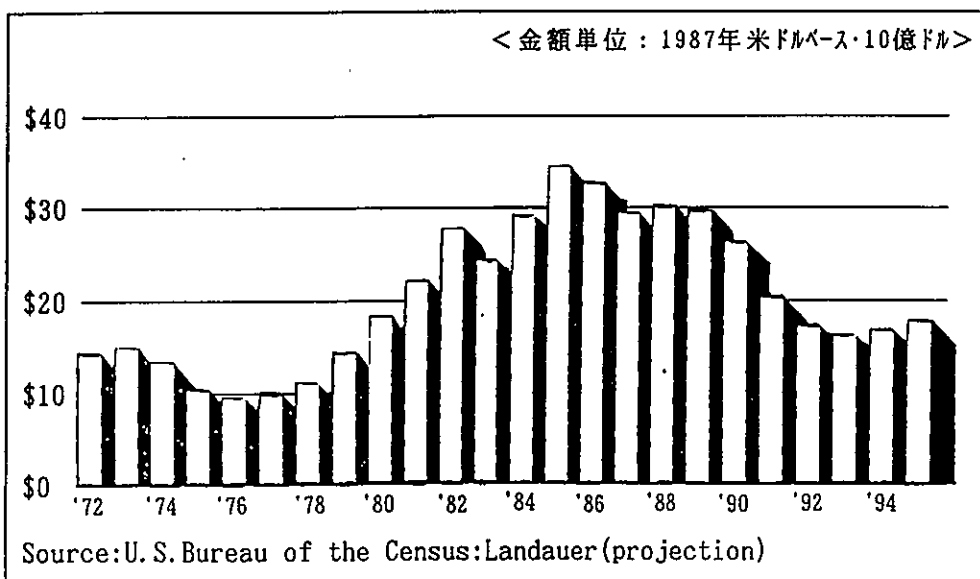
1992年に始まったゆるやかな経済回復は90年代中期まで継続し、国内外の

投資家はすでに厳しい選択のもとで徐々にオフィスの獲得を始めている。今後も市場の軟弱性は長期的に継続し、ここしばらくは鈍調ではあるものの80年代初頭以来の改善に向かうとの明るい予想がもたれている。

(担当 細越)

[表-1]

— 米国商業オフィス建設額 —



[表-2]

## 全米主要地域の商業オフィス空室率

市 場	空 室 率		市 場	空 室 率	
	C B D	Non-CBD		C B D	Non-CBD
東 部			南 部		
ボ ス ト ン	17.0%	17.3%	メンフィス (テネシー)	26.0%	14.7%
セントラル (ニュージャージー)	****	21.5%	マ イ ア ミ	26.4%	19.1%
フェアフィールド (コネチカット)	20.2%	24.8%	オ ー ラ ン ド	16.6%	20.5%
ハートフォード (コネチカット)	19.0%	28.6%	サンアントニオ (テキサス)	30.9%	22.4%
ロングアイランド (ニューヨーク)	****	10.0%	タンパ (フロリダ)	31.5%	15.7%
ニューハブン (コネチカット)	30.7%	30.7%	西 部		
ニューヨーク - ダウンタウン	10.8%	****	ベルビュー (ワシントン)	10.0%	14.5%
ニューヨーク - ミッドタウン	17.7%	****	デ ン バ ー	21.3%	10.0%
フィラデルフィア	17.6%	21.0%	ロサンジェルス	29.2%	20.8%
ワシントン D C	13.3%	****	ロサンジェルス北部	****	21.0%
ウエストチェスター (ニューヨーク)	25.0%	17.8%	ロサンジェルス南部	****	22.1%
中西部			ニューボトビーチ (カリフォルニア)	24.0%	23.0%
シ カ ゴ	22.3%	22.6%	オークランド (カリフォルニア)	15.1%	21.0%
デ ト ロ イ ト	18.9%	19.6%	オンタリオ (カリフォルニア)	****	16.3%
南 部			フェニックス (アリゾナ)	20.2%	23.8%
ア ト ラ ン タ	25.7%	19.2%	ポートランド (オレゴン)	15.0%	13.7%
オースチン (テキサス)	23.8%	18.3%	サンフランシスコ	13.2%	13.3%
ダ ラ ス	32.7%	26.9%	サンノゼ (カリフォルニア)	18.5%	16.5%
フォートローダール (フロリダ)	23.4%	23.2%	シ ア ト ル	14.5%	12.0%
ヒューстон	22.5%	24.3%			
ルイビル (ケンタッキー)	18.1%	13.5%	全 国 平 均	19.8%	21.1%

- (注) 1. 資料「Cushman & Wakefield, Inc.」1992年6月末現在  
 2. \*\*\*\*は調査不能あるいは調査不適当地域  
 3. CBDは都市中心ビジネス区

#### 4. 違憲判決の影響

##### ① 下級裁判所への影響

連邦最高裁判所のルールは、アトランタ、フィラデルフィアなど下級審レベルでの類似訴訟に大きな影響を与えている。ジョージア州最高裁判所でのアトランタ市の敗訴、フロリダ州連邦地裁でのジャクソンビル市の敗訴などは連邦最高裁判所判断に沿ったものといえる。

##### ② 地方政府への影響

連邦最高裁判所が示した「人種あるいは民族的優遇策をとる前に、州・市などの地方政府は差別があることを明確にすべき」とのルールは、建設工事や財・サービスなどの政府契約にあたり人種的、民族的、性的差別の正確な実態調査を強制している。

訴訟を避けるために自発的にこうした優遇措置を一時的に停止したところ（NY、NJポートオーソリティ、ニューオーリンズ教育委員会など）、ミネアポリスなど幾つかの市は割当目標値（NUMERICAL GOAL）そのものを捨ててしまったところもあるが、多くの地方政府は最高裁判所のルールに照らして自政府のアファマティブ・アクション・プログラムが適切かどうか再評価（REEVALUATION）を始めている。

##### ③ マイノリティ企業への影響

リッチモンド市の場合は、もともとプログラム開始前は黒人企業の契約取得率は全契約額の1%を割っていただけに、敗訴を契機に再び1%を割ってしまうのではと危惧されていた。また、プログラム措置の目的がマイノリティ企業の体質が弱くロービットで工事を取得できないこと以上にボンドを取得できないといった背景があったようであり、プログラムに依存してきたマイノリティ企業に与えた経済的打撃は大きかったといえる。

同市は1987年の連邦控訴審で敗訴して依頼、プログラムの実施を停止してきた。このため1986年に全契約額の36%を占めていたマイノリティ企業の契約実績が89年には11%まで落ち込んでいる。

アトランタの黒人企業は89年1月には13百万ドルの売上高があったのにプログラム停止のおかげで90年7月には5百万ドルまで落ちたと事態の深刻さを訴えている。

しかし、マイノリティ企業への深刻な影響が強調される一方では、当時の

新聞によると、あるゼネコン企業は「この判決のおかげでマイノリティ企業に下請に出したり、J・Vを組まなくて済むようになった」との声も聞かれる。

また、地方政府の中にも「人種とか性別にとられる必要がないから、競争入札システムの強化は図ることができる」といった声もある。

## 5. プログラム是正の動き

プログラムを持たない地方政府の中には「こうしたプログラムを将来設けると白人業者から訴訟と提起される恐れが強い」として積極的でないところもあるが、多くの地方政府は連邦最高裁判所が示したルールに適ったプログラムに改善しようとの方向にあるようだ。

### ①リッチモンド市

市が示した是正措置は2点である。一つは、全ての市契約の一定割合は人種に関係なく、(RACE NEUTRAL)市内の小規模企業と契約する。二つは、20万ドル以上の市契約の入札参加希望者は、契約価格の一定割合をマイノリティ企業と契約すると保証書の提出を入札の事前資格要件とするものである。これにより違憲とされた人種構成を排除するとともに元請企業のボランティアに依存して結果的に市発注契約金額総額のミニマムゴールを達成しようとしている。これに対しては競争の減少とコストアップの要因になるとして反対する声がある。

### ②アトランタ市

当初、市はマイノリティ企業、女性企業やJ・Vに対するパフォーマンス・ボンドの取得助成と民間プロジェクトでの白人企業が黒人企業を使用するとインセンティブを与える政策を実施していたが、その後実態調査に基づき市の全発注契約額30%を黒人企業、3%を女性企業、1%をヒスパニック、アジアアメリカンそしてアメリカンインディアンに与える基準を示している。これは最高裁判所の厳しい基準 (STRICT STANDARD)を充たしているとの理由である。

### ③ニューヨーク州

89年の最高裁判所判決以降プログラムを停止して業者のボランティアに任せてきたが、実態調査の結果入札参加業者の25%が女性・マイノリティ企業であるにもかかわらず、年間契約額約48億ドルの7.9%しかマイノリティ企業に渡っておらず、マイノリティ企業の受注激減を招いたとして、復活の動



きがある。元請企業は一定割合をマイノリティ企業に下請に出すものとし、できないときには契約をキャンセルできるとの案を示している。案としてマイノリティ企業12%、女性企業5%を達成すべき目標にしている。これに対して、同一契約において規模、資格、業者数を考慮していないとの批判が出ている。

#### ④ニューヨーク市

ニューヨーク市はもともとマイノリティ企業に対する特別割当制度はもっていなかった。市全契約件数約9万件の実態調査をした結果、全業者のうち25%がマイノリティ企業であるが23億ドルの発注金額に対してわずか7%しかマイノリティ企業と女性企業に割当てられていないことが明らかになり、割当枠を20%にするとしている。

#### ⑤ワシントンD. C.

最近、ワシントンD. C. 発注工事に適用されるマイノリティ保護規定の違憲判断が連邦地裁でなされたことからD. C. 政府当局に混乱をきたしたが、当局はマイノリティ保護政策を継続することを公約している。

これは、白人ゼネコン業者、アーノルド・オドンネル氏がD. C. の発注工事からマイノリティ保護法のために5年間も締め出されているとして、その違憲性を争ったのである。昨年5月の連邦控訴裁判所判断は、オドンネル氏を支持し、シェルター・マーケット・プログラム（市発注契約額の35%をマイノリティ企業に割り当てるもの）の一時停止を命じたうえで、D. C. マイノリティ契約法を部分的に廃止すべきか否かの審議を尽くさせるために、連邦地方裁判所に差戻してペン判事にその判断を任せていた。

ペン判事は1989年の連邦最高裁判所判決を踏まえて、「D. C. 政府はマイノリティ企業が差別を受けてきたことと契約を留保してきたことを正当化することを証明できる資料を裁判所に提出していない」とし、さらに「D. C. 政府がなした幅広い説明や歴史的・社会的人種差別の一般的主張だけに頼ることはできない」との判断を示した。また、D. C. 政府の公共工事の不利益企業救済プログラム（連邦政府補助工事の37%をマイノリティ企業に割り当てるもの）も違憲と判断している。なお、ペン判事は、D. C. 政府にマイノリティ企業が差別されてきた歴史的経緯を証明するための相違研究（DISPARITY STUDY）を命じている。

D. C. 政府はいち早く違憲判断の混乱を收拾するためにマイノリティ企業の保護政策継続を公約するとともに、新法を施行した。これは、人種枠を

なして (RACE-BLIND)、D. C. 工事をベースにしている弱小企業の全てを保護するもので、これにより D. C. 工事の半分がこうした企業に保証されている。さらに、偏見などのために経済的に不利益な立場にある企業や経済不況地区の企業を救済するために入札参加への優遇措置をも講じている。

## 6. まとめ

1989年の連邦最高裁判所の判決以降、停止あるいは撤廃に追い込まれてきた優遇措置の復活 (REVIVAL)の動きは、詳細は差別の実態調査の結果、かなりの数のマイノリティ企業が経営悪化に直面してきたこと、白人企業との間にかかなりの競争力の差があること、さらに増え続けるマイノリティ企業などの実態を無視できない状況下に至ってきたことが明らかになってきたために、何らかの救済措置を講じる必要が生じていることが背景にある。さらには、自政府のプログラムの再評価を終えたうえでの是正措置の動きであり、地方政府の打ち出す是正プログラムは連邦最高裁判所が示した厳しい基準を充たしており、訴訟をも回避できるものとの自信に基づいたものであるようだ。

## —— 93年の米国建設市場予測 ——

オフィスビルの供給過剰、バンキング・クライシスそして財政赤字といった80年代の膨大な負担からの建設市場の回復は、これまでの景気サイクルの中で見られたものとは違った状況を作り出すであろう。

これは建設情報専門機関、マックグロウ・ヒル社の「OUTLOOK' 93」(93年の建設契約額を予測)の冒頭のことばである。90年代の米国建設市場の状況を知る手がかりとして、このレポートの要旨を紹介する。

### 1. はじめに

建設契約額は、91年の第1四半期に底入れしてから92年第1四半期までに15%以上も伸びている。この数字は前回のリセッションから回復したときの82/83年の40%の伸びには及ばないものの、上昇傾向は歓迎されるべきである。

工事建設額を推定する方法である建設工事完成工事高 (CONSTRUCTION PUT

IN PLACE) は遅行指数としての性格上91年の年央に底を打った後、上昇に転じた。しかし、緩やかな建設市場の回復傾向は長く続かず、92年第2四半期に失速し、その後5%以上下落した。第3四半期になっても回復の兆しがみえない(図-1)。

これは、消費者信頼度の冷え込みによる住宅市場の軟化、公共建築や公共土木など公的資金が支出される公共建設の軟化が主因とされている。回復の勢いは衰えたとはいえ、92年全体の年伸び率名目値で6%、インフレを加味した実質(季節調節済・年率)で3%と推定されている。

前回のリセッションからの回復期である83年の年伸び率が22%であったことを考慮すると、今回の回復は前回とは異なる特色を示している。これを詳細にみるために、市場を「スタビライザーグループ」(安定市場)と「サイクリカルグループ」(景気循環的市場)の2つにまとめて分析してみたい。

スタビライザーグループ: 公共建築と公共土木など公共建設からなる市場で全建設額の3分の1を占める。このグループは89年から91年までの間に7%伸びている。したがってこのグループの93年全体に与えるインパクトは大きく年率3~4%を維持できるか否かにかかっている。

サイクリカルグループ: 一戸建住宅、多世帯用住宅、オフィスビル、商業施設そして工場などの市場からなる。90年から91年のリセッション期には建設工事完成工事高で89年のピーク時から25%も下落した。民間セクターの回復はまさに全体の景気が元に戻るかどうかにかかっている。

93年を予測する際には重要なキー・イシュー(争点)を考慮する必要がある。

- ・ 州・地方政府の緊縮財政が公共建築市場に与える影響
- ・ 財政赤字が公共土木市場に与える影響
- ・ 一戸建住宅市場が何処まで伸びるか
- ・ 商工業ビル市場の底入れが近い

景気は緩やかな回復過程にあるものの、弱い労働市場、企業のダウンサイジング(規模縮小)そして弱い消費者信頼度などが景気回復の足を引っ張るという悪材料がある。92年実質GDPは2%以下の伸びに止まり93年度も2~3%の伸びとみられる。インフレの抑制、低いモーゲージの金利は93年も続くとの良い材料は、一戸建市場の回復に寄与するとみられる。また、低金利傾向は金融機関の危険なバランスシートの改善に役立つ。銀行取締官による銀行ポートフォリオの精査が続いていることが、デベロッパーの資

金調達を依然として厳しくしている。不動産価格は全米で下落した状態が続いており、不動産融資の増加は当分望めない。

## 2. スタビライザーグループ

\* 93年の公共建築市場は僅かの伸び、公共土木は2ケタ増

### (1) 公共建築市場

80年から91年にかけての公共建築市場は安定していた。投資額で80年の200億ドルから91年の450億ドルに増大した。91年の公共建築の工事量が公共建築が商工業ビルを上回ったことは注目すべきことであり、こうした現象は20年間で初めてのことである(図-2)。

〔学校建築〕学校建築の基本的なトレンドはデモグラフィックな要因と密接に結びついている。60年代の学校建築ブームは今の50歳代の人々が入学したころであり、その影響を反映している。同様の現象が70年代の中頃から始まった第2次ベビーブームによって引き起こされた。83年以降は学校建築ブームとなり、91年の学校建築の総床面積165百万sfは80年代始めの実に2倍を超えている。

〔ヘルスケア施設〕65歳以上の高齢人口の増加はヘルスケア施設への需要増をもたらしている。現在こうした施設建設は床面積70~75百万sf.の範囲で行われている。80年代の診療施設や養護施設の建設ブーム(一部はタックスシェルターに利用された面もある)は、その後も安定して成長している。

〔公共建築〕80年代の床面積20百万sf.から91年50百万sf.へ伸びている。刑務所建設の増大が要因として上げられる。しかしこうした増加傾向も州の財政悪化とともに上昇傾向に陰りがみえてきた。景気停滞は州の財政収入減をもたらし、一方ではヘルスケアと失業給付金の支出増大をもたらした。このことが公共建築建設への投資を圧迫している。歳出削減が叫ばれる中で、収入源として増税や公債発行がとりざたされているが、いずれの手段も現在の経済環境や政治ムードから実現は困難である。

92年の公共建築市場全体は安定した伸びを維持している。93年に緊縮財政政策がとられると、公共建築市場の勢いは93年の年央に弱まり、94年には大きな影響がでるとみられる。しかし、93年の緩やかな景気回復に助けられて、税収、雇用ともに改善される。93年後半には本来の活気を取り戻すであ

ろう。93年の床面積は 370百万sf. と推計される。これは80年代の約40%増になるであろう。

## (2) 公共土木

この市場では 430～ 450億ドルを上回る投資を期待できる。陸上交通法 ( I S T E A ) は6年間にわたり連邦資金がハイウェイ、橋梁、公共交通機関などの修繕・改良費に投資される。最大の障害は90年成立の歳出規制法である。財政難にある州政府は不景気克服の手段を見いだしておらず、結果として公共交通機関関連建設は当初見込みを下回る伸びしかない。93年は着手の遅れた工事が開始されるため改善が期待される。

80年代の排水処理施設の建設は水質浄化法のおかげで毎年70億ドル以上の投資が行われた。しかし、その後連邦による建設補助が打ち切れ、代わって連邦は州のリボルビング・ローン・ファンドへの補助金交付に切り換えたため、州の財政負担が増大し、90年～91年には投資額が10%も減少した。92年もその影響から抜け出していない。93年は僅かに回復するであろう。

92年の公共土木は5%伸びる。93年は公共交通機関の伸びに支えられて10%伸びる。クリントン大統領によるインフラ (社会基盤) 投資政策によりさらに増加が期待される。

## 3. サイクリカルグループ

\* 93年はオフィスビル、商業施設、そして工場の下げ止まりと一戸建住宅の僅かな伸びから、92年と同じレベルの10%程度の伸びとなる。なお、93年の住宅着工件数は、一戸建住宅 105万戸、多世帯住宅17.5万戸のトータル122.5万戸 (前年比9%)

### (1) 一戸建住宅

一戸建住宅市場は、91年に底入れした後、建設市場の回復の牽引車になっている。70万戸まで落ち込んだ住宅市場も 975千戸まで回復し、80年代に何回も経験した百万戸レベルに近づいている (図-3)。

92年第1四半期の勢いは第2四半期には衰えた。暖冬とブッシュ前政権が出したファーストバイヤーのための税額控除期待から好調であった第1四半期の反動減であるとみられている。また、低いモーゲージ金利、住宅価格の低下にもかかわらず伸び悩んでいるのは、不透明な景気の先行きに不安を持った消費者心理の冷え込みが原因とみられている。

高水準の失業率、企業のダウンサイジングそして所得の伸び悩みなどネガティブな要素が住宅購入意欲を削いできた。第3四半期には市場が活発化してきている。92年のトータルは96万戸と推計される。(商務省の住宅着工統計によると92年一戸建住宅件数は112万戸)

83年から89年にかけて年平均百万戸ペースを維持してきた。80年代後半には、およそ9百万人にのぼる団塊の世代がアパートから1戸建住宅あるいはより高級な住宅やセカンドハウスを求めて動いたことが背景にある。90年代前半は34～54歳の人が増加することから、一戸建住宅市場は80年代と似た現象が起こる。

幸運にも、インフレの懸念がなくモーゲージの金利が低く、消費者信頼度の改善の兆しがあること、そしてオフィスビルのような過剰感がないことから、93年は105万戸、9%の伸びとみられる。

## (2) 多世帯住宅

92年の多世帯用住宅の着工件数は、165千戸と推定される。これは82年を65%も下回るものであり、30年間で最低の数字である。93年は175千戸が見込まれる。

## (3) インカム・プロパティ

オフィスビル、ホテル、商業施設などの商業用不動産がこの範疇にはいる。85年の880億ドルをピークに減少、92年は430億ドルとなり実にピーク時の50%強も激減した。

80年代の不動産ブームの火付け役は、80年のS & L業界に対する規制緩和、それに続く81年の経済再建租税法(ERTA)にまで遡る。86年の税制改革法において投資税額控除と加速度償却制度が廃止されたことは、その後の投資を急速に縮小させた。81～86年にかけての過大投資はその後の景気が停滞する中で需要が減少し、供給過剰をもたらした。S & Lの崩壊と90年の商業銀行の業績悪化は10年に及んだ不動産向け過剰融資の結果であり、不動産融資の不良資産化が進むにつれて金融機関の経営を圧迫した。最近になってやっと改善の兆しがみえてきた。

インカム・プロパティ市場の不景気は底を打ったか。92年の第3四半期まで空室率は依然として高く、改善の兆しはみられない。はっきりとした回復の兆しは93年まで待たれるが、過剰供給の解消まで日時を要するであろう。過剰供給が続く限り、空室率とレントの改善はみられない。70年代のベビーバーストは大人の年令に達してきたが、18～34歳代の人口は5百万人レベルに

落ち込んでいる。コンドーミニアムなどの多世帯用住宅の買い手と借り手となり、また出張時のホテル利用などインカム・プロパティの需要増加要因である。こうした頼みの人口層は年百万人ベースで減少する見込みであり、80年代の過剰供給を吸収してくれるだけの人口が増えない。過剰供給とデモグラフィックな要因が影響し、この市場の回復はゆっくりとしたものになる。

#### (4) オフィスビル

87～89年のオフィスビル市場は地域によりバラツキがあるが、10%弱の落ち込みで済んだ。クレジットクライシスとリセッションの真っ只中にある90～91年は、60%も激減しており、92年もこの状況が続いている。92年第3四半期は4期連続して80～90百万sf. レベルにある。92年トータル床面積は85百万sf. とみられる。最近の安定傾向は底入れ間近との印象を受けるが、93年も92年と同じレベルの85百万sf. と予測される。

#### (5) 商業施設

ストアやショッピングセンターなど商業施設は徐々にではあるが回復してきている。92年は168百万sf. と82年の谷に比して40%伸びており、回復の力強さを感じる。これはディスカウントチェーン店の拡大傾向が下支えしているためとみられる。93年は前年比5%の伸びが期待されている。

#### (6) 工場施設

この2年間はリセッションを反映した過剰設備のために着工件数は低調である。84～89年は160百万sf. レベルであった高原状態から、工業セクターの景気後退とともに90年以降は下降傾向にある。最近の安定傾向から底入れの感触がある。93年は92年の85百万sf. レベルからさらに減少することはなさそうである。

92年の稼働率は77%であり、新規建設投資を期待するのは困難な状況下にある。企業のリストラ、工業生産高の4分の1を占める国防予算削減の動きはこの部門の回復をさらに遅らせる要因になる。さらに、北米自由貿易協定(NAFTA)発効後は、メキシコへの工場移転の恐れがあり、この市場に悪影響を及ぼすであろう。変化があるとすれば、クリントン政権による工業政策の転換であろう。

### 4. まとめ

景気回復期にみられるように、92年は住宅市場の回復が目立った。それをハイウェイ建設が下支えした。

オフィスビル市場は供給過剰、開発資金不足、企業リストラ、弱い労働成長そしてデモグラフィックな要因を反映して不振であり、前回の景気回復期にみられた力強さに欠けている。

〔今回のリカバリーの特色〕

- ・景気回復期の初期2年間にみられる10～20%の成長は窺われず、僅かの伸びに止まっている。
- ・商業セクターの回復遅れから、通常4年サイクルのところ6年以上の緩やかな回復となる。
- ・公共建築や公共土木など公共建設のシェアが拡大する。不振のオフィスビルなどのインカム・プロパーのシェアが減り、一戸建住宅市場のシェアが増加する。

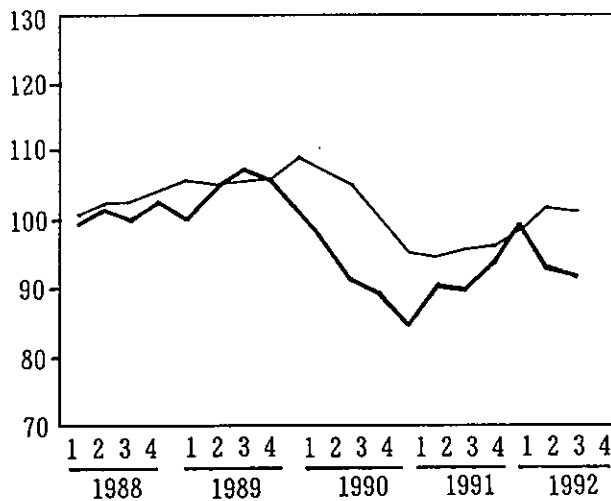
93年のトータルの建設契約額は、2,673億ドル、前年比8%増となると予測している（表-1）。

これはピーク時である89年の2,713億ドルを下回っている。ハウジングとハイウェイの2つのHが成長をリードし、オフィスビル市場は供給過剰とクレジット難から成長が抑制される。

93年は住宅市場の伸びがカギといえそうだ。

（担当 久保田）

（図-1）建設工事完成工事高と建設契約額  
（指数：1987年=100）

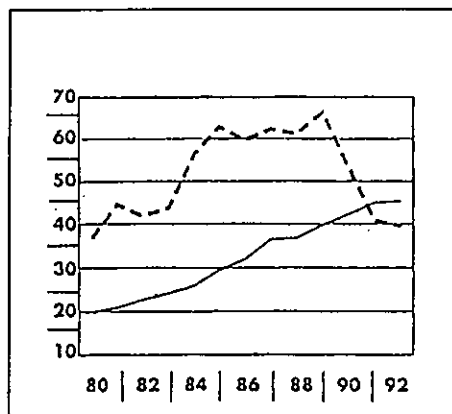


—— 建設工事完成工事高      —— 建設契約額



(図-2) 商工業ビルと公共建築の推移

(単位：10億ドル)



----- 商工業ビル      —— 公共建築

(図-3) 一戸建住宅着工件数の推移

(単位：百万戸)

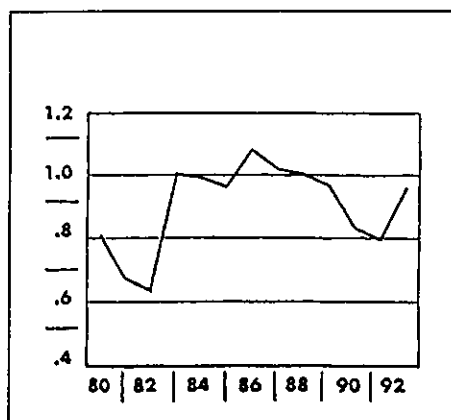


表-1 93年米国建設契約額見通し

	床面積 (百万sf.)		変化率 (%)	契約額 (百万ドル)		変化率 (%)
	92年	93年		92年	93年	
非住宅建築	910	910	-	84,850	86,275	+2
オフィスビル	85	85	-	11,600	11,875	+2
商業施設	168	177	+5	11,125	11,950	+7
その他	192	193	+1	9,625	10,150	+5
工場施設	85	85	-	7,150	7,325	+2
商業&工場計	530	540	+2	39,500	41,300	+5
教育施設	143	142	-1	16,250	16,625	+2
病院&健康	75	69	-8	10,600	10,025	-5
その他	162	159	-2	18,500	18,325	-1
公共建築計	380	370	-3	45,350	44,975	-1
住宅建築	1,860 *(1,125)	2,040 *(1,225)	+10 (+9)	110,425	124,175	+12
一戸建住宅	1,685 *(960)	1,855 *(1,050)	+10 (+9)	110,250	113,150	+13
多世帯用住宅	175 *(165)	185 *(175)	+6 (+6)	10,175	11,025	+8
非建築建設				52,350	56,900	+9
公共交通				32,000	35,600	+11
環境				15,450	16,000	+4
公共土木計				47,450	51,600	+9
ユーティリティ				4,900	5,300	+8
合計				247,625	267,350	+8

(注) \* ( ) 内は住宅戸数、単位千戸

#### IV. アウトバーン有料化・民営化の動向について

在ベルリン日本国総領事館領事 町田裕彦氏から建設省国際課を通じてアウトバーンの有料化・民営化についての一報が入った。  
タイムリーな情報であるので、そのレポートを紹介する。

##### 1. アウトバーン有料化の動きの背景

1. 旧東独の経済発展を図る上では、交通インフラの整備が緊急不可欠であり、交通庁によれば、今後2000年までに 3,000億DMの事業費が必要となるが、従来の予算手法ではその約半分の 2,100億DMしか確保できず、900億DMの財源不足が生じる。この財源対策として民間資金活用案が浮上してきた。

このような問題認識のもと、1991年7月に関係省庁が民間資金活用方策の報告を提示、この中で交通分野が最重要分野として位置付けられ、長期的な課題としてアウトバーンの有料化が示唆された。

2. 一方、東西ドイツの統合による連邦鉄道（DB）と帝国鉄道（DR）の統合という問題に加え、貨物輸送をトラック等にとってかわられたことにより、鉄道事業の収支状況は悪化の一途をたどってきた。

1991年12月にまとめられた「政府委員会 連邦鉄道」の報告書は、現在のまま推移すれば2000年にはDBとDRの債務は合計で約 2,660億DMに増大し、その間の連邦政府の支出総額は約 4,170億DMにのぼることを指摘し、ドイツ鉄道株式会社（DEAG）の設立による民営化が提案された。しかしながら、DEAGに引き継がれない旧DBと旧DRの債務の財源の問題があり、1992年連邦交通網計画が閣議決定された92年夏頃から、ヴァイゲル大蔵大臣、クラウゼ交通大臣から、アウトバーンの利用の有料化により生じる新たな財源により、当該債務の償還を図る考えが提起された。

3. 1992年7月15日に「1992年連邦交通網計画」が閣議決定された。

当該計画は2010年を目標年次としており、環境保全を図るには、これに適合する交通体系の整備が不可欠であるとし、道路整備よりも鉄道整備へ

の投資を優先する政策を打ち出した。

4. ドイツの鉱油税（ガソリン税）がEC各国の中で既に最高水準にあり、その負担のため、独トラック業者の国際競争力が弱まっている。それにもかかわらず、これらの税収も含めた財源で整備したアウトバーン等をオランダ等競争相手である他国トラック事業者が無料で通行している不合理さを是正すべきとの議論が従来よりある。

ドイツはクラウゼ大臣によれば、ヨーロッパにおける最大のトランジット国（旅客や貨物が目的国へ行くための経由国）である。報道によれば、2010年にはこのトランジット交通が貨物では2倍、旅客では2.8倍となる。特に東西間の貨物輸送は約7倍、旅客輸送は約8倍となるとされている。

その一方、例えばオランダのトラック業者は自国のガソリンの方が安いことから、ドイツを2,000kmかけて横切るのに一度も給油しないケースが多い。結果としてDIW（ドイツ経済研究所、5大研究所の一つ、在ベルリン）の調査結果によればガソリン税の支払いの形でこのような外国の運送業者がアウトバーンの建設改築維持費用に寄与している割合は全体の20～30%にすぎない。

このような問題認識のもと、クラウゼ大臣は、調整しうる方策はアウトバーンの利用料金の導入しかなく、鉱油税の引き上げは、国内事業者のみの負担が増加するだけであり、反対との姿勢を貫いている。このような方針は前々からのものであり、既に1990年4月、ドイツにおいて「重量貨物自動車の連邦遠距離道路利用料金法」が制定され、一定（18t、3軸以上）のトラックについて道路利用料金を徴収する一方、その額に応じて自動車税を軽減するということが意図された。しかしながら、1990年6月にEC委員会が欧州裁判所に当該法令が違法である旨提訴し、1992年5月には当該法令はEEC条約76条に反し、違法との判決を下され、独政府はこれを受けて当該法令を廃止した経緯がある。

## 2. ECにおける動き

ECの経済統合を目前似にひかえた昨年12月21日、運輸理事会が開かれ、EC域内間道路事業完全自由化のための指令案について討議がなされたが、指令案と密接に関連している道路通行料金徴収をめぐる、ステッカー方式による道路通行料金導入を図ろうとするドイツと、これに反対するベネルクス

三国等の調整が整わず、合意できなかった。指令案の選択は本年に持ち越されている。

### 3. 最近の動向

2月9日、コール首相主宰の連立与党（CDU／CSU／SPD）の数時間にわたる夜間の会合でクラウゼ交通大臣はアウトバーン有料化に係る趣旨・内容を説明し、その結果、12日までにCDU・CSU共同会派の連邦議会議員の圧倒的多数により、以下の内容について概ねの了解を得た。

1. 2010年までに4,930億DMが道路の整備・維持に必要。
2. 1994年1月1日より、アウトバーンの新設・維持の財源として、通行料金制度の導入が要請される。
3. 1997年または1998年に、第二段階としてエレクトロニクス機器を用いた自動料金徴収システムに移行し、走行距離に応じた通行料金制度を導入。
4. 鉄道は民営化され、再建されるべき。

クラウゼ交通大臣及び交通省の案は後述のとおりであるが、財源の確保の方途をはじめとした具体的内容についてはCDU・CSU共同会派内にも異論が多く、具体的な内容については、同大臣の下で与党と交通・大蔵・経済・環境の各省の専門家から構成されるワーキング・グループにより、3月10日にアウトバーンの民営化（組織形態等）とその財源についての報告が提出され、その中で明らかにされることになる。

### 4. アウトバーンの有料化・民営化についてのクラウゼ大臣案

現在までに明らかになっている交通大臣のアウトバーンの有料化・民営化案は次のとおり。

1. 1994年1月1日より、アウトバーンの通行について有料とする。
2. 有料化の方式

#### 1) 第一段階

ステッカーを購入し、車内に貼付する方式（スイス方式）

料金については

乗用車：年間	360DM
月間	60DM
週間	25DM

（なお、連邦交通省の事務方は、一ヶ月一週間ごとのステッカー

も検討したが、行政経費が余りにも高額になるので見送り、一律年額とする旨、事前の段階ではコメントしていた。）

貨物車：7.5t以上のものにつき、重量に応じて更に区分され

最高約 9,000 D M

鉱油税については1994年は据え置くものとする。

## 2) 第二段階

1997年または1998年（2月25日付 dapによれば、クラウゼ大臣の言によれば1993年の秋に試行を開始し、その結果をみて対応をすることとしており、1998年より前になることはあり得ないことと報道している。）にエレクトロニクス機器を利用した自動通行料金読み取り方式を導入し、走行距離に応じた利用料金を支払うこととする。

この方式については（図）参照。

(1) ヨーロッパではノルウェーのオスロ都心地域に既に同様のものが稼働している。オスロの場合、投資額約 2,500万 D M。その他、アジア地域ではシンガポール、アメリカでも一部稼働している。

(2) クレジットカード方式は、個人情報保護の観点から法的に詰める必要がある。

(3) テレホンカード方式は、個人情報保護の観点からは問題がないが、機能性の問題、即ちミスが生じる可能性が高いという問題がある。

(4) 交通省が2月19日に発表したところによると、ケルンーボン間のアウトバーン（A565.10km 長）に1993年から設置準備をはじめ、1994年中頃には試験的にエレクトロニクスを利用した自動通行料金読み取り装置を稼働させる。

これは「Tag」システムといい、「Smart Card」という名のテレホンカード方式である。ドライバーが買うことになる個々の自動車のフロントガラスの後ろに取り付けられる機器は 100 D M以下の価格である。これは、発信装置から約10m～30mで反応する。30台の車に装置した実験のための費用は約 1,000万 D M、実際に設置することになると全ドイツ内約 2,000カ所の徴収場所に設置することとなり、概ね 300億 D M～ 600億 D Mの投資が必要となる。なお、1995年には外すことになるので、その費用が更に約 1,200万 D Mかかることになる。

(5) 第二段階に到達すると、一定の人員を新たに徴収箇所に配置する必要があるが、これについては自動車遠距離貨物運送施設（BAG 公法上

の法人)の職員が自動車貨物運送の自由化に伴い失職することから、彼らの配置転換で対応することが検討されている。また、税関の職員もヨーロッパ市場の統合で失職しており、彼らの配置転換も想定されている。更に、料金を払わずにアウトバーンを通過する者に対する取締りの必要性が新たに生じる。

3. 長期的には(1998年目途)、アウトバーンを資産とする株式会社(Autobahn AG)を設立し、アウトバーンの設置・管理を民営化する。

クラウゼ大臣は、アウトバーンの資産価値を1,200億DM～1,300億DMと見積っており、株式総数の49.9%(少なくとも600億DM)を株式市場を通じて売却する。残りは連邦政府が保有することとなる。売却は年間60億DM～100億DMずつ行うこととする。クラウゼ大臣はこの売却益を鉄道事業の債務の返済に充当することを考えている。具体的な組織形態については、3月10日の報告書で明らかにされるが、現在、ワーキング・グループでは、全独のアウトバーン網につき一社で対応するか、地域ごとに分割して複数社で対応するか等が検討されている。報道によれば、いずれにしてもアウトバーンの底地の所有権は連邦政府が引続き保有するものであり、赤字を計上したAutobahn AGが不採算路線を処分し、例えば住宅地として売却することは不可能とされている。また、今後のアウトバーンの設置・管理事業はアウトバーンの通行料金収入で賄われることとされている。

なお、独基本法(憲法に相当する)第90条は、

§90-1 連邦は、旧ドイツ国自動車道路及び旧ドイツ国道路の所有者である。と規定しており、この規定を改正する必要がある。このため、連邦議会の3/5の多数の賛成を得る必要がある。

#### <参考>

- ①昨年3月に公表されたドイツ銀行のレポートでは、2010年までに現在3,700万台の自家用車が4,500万台に増加し、貨物車については2倍となるという予測を行い、これに見合う道路の整備を行うためには、「Road pricing」(道路通行の有料化)が不可欠ということを提言していた。
- ②アウトバーンの通行料金の有料化、アウトバーンと鉄道との調整という議論は、そもそもナチス時代よりあった。ナチスがアウトバーン計画のモデルとして参照したH A F R A B A(これはハンザ都市群(ブレーメン・

ハンブルグ・リュベック) からハノーバー、ゲッティンゲン、フランクフルト、フライブルグを通過して、バーゼルに至る交差点のない道路の建設を目的とした組織であり、市町村等の自治体が関与していた。) も既に I D M に至らない額での範囲だが、道路の通行料金を検討していた。ナチも当初は通行料金の導入を検討したが、結局この点については断念した。しかしながら、ナチス政権掌握 5 ヶ年後の 1933 年 6 月 22 日に公布された帝国アウトバーン事業に関する法律では、鉄道事業はアウトバーン事業の財政に協力しなければならないこととされている。

4. アウトバーンの有料化について、E C 委員会については先述のとおり、オランダ等の同意を得る必要があるが、クラウゼ大臣はこの点については楽観的であり、貨物車については国内運送事業 (Kabotage) の自由化の同意とのバーターで対応できるとしている。

更にクラウゼ大臣は、E C 全域につき鉱油税が同率になり、どこで給油しても同条件になるとすれば鉱油税の引き上げもあり得るとしている。なお、報道によれば、現在、連邦交通省の職員がブリュッセルに飛び、ドイツの財政悪化にほとんど理解を示さないことで知られる運輸委員の Abel Matutes (スペイン人) 等の説得工作を行っている模様である。

## 5. 各界の反応

### 1. 政界

#### 1) 与党 C D U / C S U

アウトバーンの民営化という方向については賛意を示しているものの、具体的な手段、施策では多岐にわたる対案がでている。

#### ① C D U / C S U 副院内総務 ゲスター

クラウゼの案は環境政策の観点から現実的ではないとし、乗用車については、ステッカー方式を導入せず、1994年、1995年に鉱油税をそれぞれ 1 ℓにつき 10ペニヒずつ引き上げることとするを提言、一般的なドライバーは年間これにより、150 D M の負担増になる。これにより、1994年における税増収は約 120億 D M となる。1995年以降は毎年 240億 D M となる。アウトバーンの民営化の過程で、距離に応じた運行料金が導入されたら、これに応じて鉱油税は引き上げることとする。貨物車については、ステッカーの導入と同時に 1 ℓにつき 10ペニヒのタンク証券 (ガソリンを買った際に金券を渡すことになるのだろう。) を発行する



こととし、結果として国内の業者に対してはステッカーのコストの全額ないし、一部を返済することになる。外国の事業者もドイツ国内で給油をした場合に限って負担が軽減されることになる。

②バーデンヴェッテンベルグ州の首相 トイフル

環境そして社会的な観点からみて疑義を呈示。連帯協定が市民にどの程度の負荷を背負わすことになるか明らかでない今、通行料金制度は、自動車税の廃止と同時に施行される場合に限って認められるとしている。彼によれば、これにより約 4,000人の税務職員を整理することができるとしている。

③ベルリン市（州）長 ディーブケン

フランスと同様、都市内アウトバーンについては通行料金を徴収すべきではないと主張。また、彼の下の方政庁長官ビエロッホ（CDU）は、もし通行料金を徴収すれば車はアウトバーンを通らず一般道を通ることになり渋滞が一層深刻化するとしている。

④ベルリン選出連邦議会議員 ギプトナー

むしろ一日券を発行するか、100kmにつき10～15DMといった距離に応じた料金設定をすべきではないかとの意見

⑤環境大臣 テェブファー

通行料金と鉱油税の抱合せを提言。また、どのくらい走行したかに関わりなく市民に支払いを求めるのは満足すべきものではないとの意見。

2) FDP

①党首 ラムスドルフ

アウトバーンを民間に売却するのは理にかなっており、これが最終のゴールなのであって、ステッカーによる通行料金の導入で終わってはいけないとの意見。

②院内総務 ゾルムス

FDPはクラウゼのアウトバーン民営化の計画を支持、さもなければ交通マヒがドイツの脅威となると言明。しかし、ステッカーは、今後導入されるエレクトロニクスを利用した料金徴収システムの過度的な形態にすぎず、第一段階では少なくとも自家用車については通行料金と鉱油税の抱合せでいくべきとの意見。

### 3) S P D

#### ①党首 エンゲホルム

自家用車へのステッカー方式による通行料金の徴収は誤りであり、これを行えば、ドライバーはできるだけ多く自家用車を利用しようということになり、環境への負荷が増すとしている。むしろ、負荷可能な範囲内での鉱油税の引き上げが正しいとしている。これにより低燃費の自動車が開発されることになり、環境にも良い影響を与えることになる。しかしながら、E Cの他国の承認を条件に、外国車両に対するステッカーの購入義務付けには同意。

#### ②警察労組の委員長 ディーマン

警察職員で当該業務にさける人数はごくわずかという理由で、アウトバーンの通行料金の徴収に伴い、新たに生じる行政事務の一部につき警察が行うことにつき反対。

## 2. 財界

### 1)自動車業界

フォルクスワーゲンのR & D部門の役員であるザイフェルトは、アウトバーン民営化はアウトバーン設置・管理が促進される限りで賛成であり、鉄道事業再建に使われるのは好ましくないとした上で、通行料金につき乗用車年間360DMというのは高すぎるとし、その反面鉱油税の引き上げが今後3年間に20~30ペニヒに止まれば、その間に低燃費車を開発することにより、目下不振の自動車販売の低下を最小限に止めることができるとしている。

### 2)石油業界

ドイツ石油産業連盟(MWV)2月18日、アウトバーンの通行料についてはこれを支持するが、鉱油税の増税には反対であるとの声明を発表。同連盟は、この通行料導入により外国の車も道路の整備コストに貢献できるようにすると指摘。同連盟は鉱油税増税について、税収入は年間700億DM程度になり、国家が道路建設・維持に支出している額の2倍以上に上っていると指摘、増税すべき理由はなにもないと強調。

### 3)建設業界

ドイツ建設業中央会の会長であるフランケは、長期的にみれば、道路通行料金の徴収システムは、エレクトロニクスを使った「インテリジェント徴収システム」となり、アウトバーンの民営化はアウトバーンの今後

の建設事業に確固たる基盤をもたらすものだ」と評価した。

### 3. 一般国民の反応

世論調査によれば、ドイツ人は平均で53DMの負担の増加が限度であり、また、全体の43%が車に乗るのに更にコストがかかるのが避けられないのなら、アウトバーンの通行料金の導入よりは鉱油税の引き上げの方がまだましと考えているという結果がでている。クラウゼ案については、かなりの反発がある。

## 6. その後の展開

1. コール首相は、当初より通行料金導入については極めて慎重であり、明言を避けていたが、アジア諸国への出発に先立つ2月17日、一部の記者団と会見し、アウトバーンの整備の財源としては、ステッカー方式による通行料金の徴収と鉱油税の引き上げの抱合せで行うべきであり、年額360DMというのは高すぎるとコメント、これより低い金額が設定されるであろうとの考えを示した。

2. コール首相がアジア歴訪から戻った3月4日、CDU/CSU共同会派は、既になされていた連立与党の妥協案（鉄道改革の財源としてアウトバーンの収入を充当することとし、1994年1月1日より、鉱油税につきガソリン及びディーゼルについて1ℓにつき13ペニヒ引き上げるというもの。）を拒否した。これは、コール首相への反乱でもある。

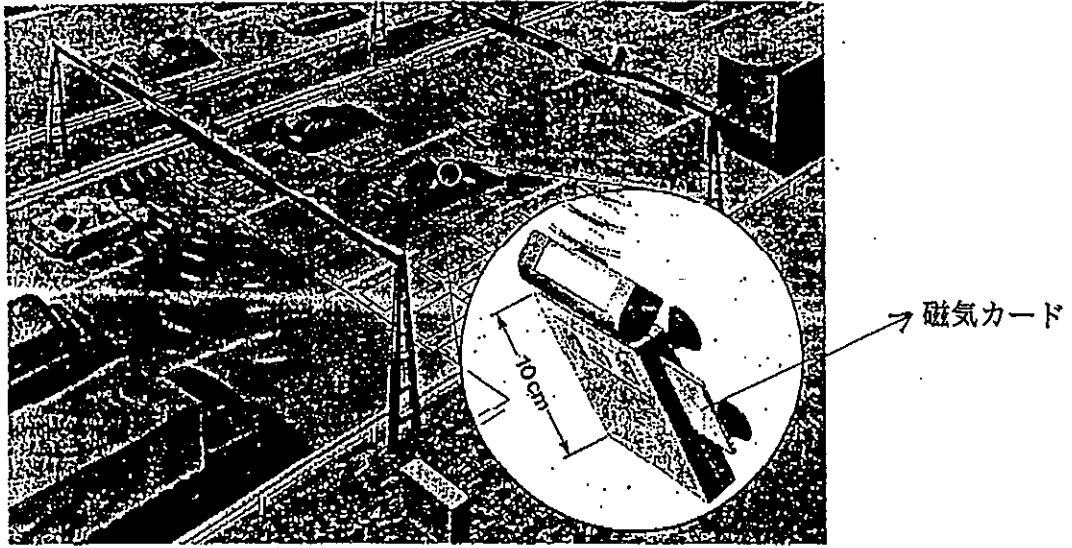
コール首相が弁護したこの案はFDPとの妥協案（とりあえずステッカー方式による通行料金制度の導入は見送り、鉱油税の引き上げのみで対応する。）であった。

シュイプレ院内総務によれば、CDU/CSU共同会派は1994年に適切な水準の鉱油税の引き上げとFDPが反対しているアウトバーン通行料金の抱合せ案でいくべきという考え方であるとしている（貨物自動車に対する通行料金制度の導入に対するECの同意が条件）。この場合もしECでの調整が失敗に帰せば、1994年1月1日よりの13ペニヒの鉱油税の引き上げのみで対処することとする。FDPの党首ラムズドルフは、決断は選挙年である1994年の前年の1993年に行われなくてはならず、決断がふらつく」と人々を神経質に不安にさせるとしてコール首相に警告を発した。

このような動きを受け、クラウゼ交通大臣は、3月15日のEC運輸大臣会合で、貨物自動車の通行料金について一定の調整案をまとめるべく、

デンマーク・ベネルクス三国との話し合いを行い、一定の妥協案がまとまるという感触を得たとしている。この妥協案というのは、今後3年間に段階的に自動車税を引き下げ、鉱油税を引き上げるとともに、アウトバーン通行料金導入のための準備を行うというものである。この調整案が通らなければ Kabotage の緩和も一切行わないとしている。

(図)



エレクトロニクスを利用した料金徴収装置は、アウトバーン走行中、ランプのところで、送信装置より発信された赤外線又は無線によって、フロントガラスの後ろに取り付けられたタバコの箱程度の大きさの機器に挿入された磁気カードから、通行料金を差し引くこととなる。

この磁気カードは、随意の金額が予めインプットされているテレホンカードのようなもので、事前に購入して利用することとなる。

もしくは、クレジットカードのように送信サイドが直接この装置によって運転者の銀行口座から自動引き落としする方法もある。

