

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. 97

'97 3

CONTENTS

I. 英国における不動産関連業の変遷	.....	1
II. 海外特派員レポート③	.....	5
——ニューヨークの将来(上)——		
III. 建設関連産業の動向	.....	12
——リニューアル——		
IV. 建設関連産業の動向	.....	14
——年間のまとめ——		
V. 米国事務所から	.....	16
——ハイウェイ・トラスト・ファンド問題——		



RICE

財団
法人

建設経済研究所

〒105 東京都港区虎ノ門四丁目3番9号

住友新虎ノ門ビル7F

TEL 03-3433-5011

FAX 03-3433-5239

保存用

I. 英国における不動産関連業の変遷

1) 第1次世界大戦以前

19世紀の後半までは地主による「不動産開発管理システム」を中心にして、不動産市場が維持されていた。19世紀の後半になると、商業用不動産市場が発生したが、その理由は、中産階級の所得と貯蓄が一貫して伸びたためと、保険会社の活躍によるものであった。

2) 両世界大戦間の時期(1919~1939年)の不動産市場

両世界大戦間の時期は、不動産開発のパターンに著しい変化をもたらした。特に、マルチプルリテール・チェーン(小売りチェーン店)の活動開始は、店舗投資市場を発達させ、新しい資金調達方法としてセール・アンド・リースバック方式が開発された。

この時期の不動産投資市場においては、不動産市場が1929-32年は不況であったにもかかわらず、保険会社が運用する資金は、1930、1931年はその前年より多く、不動産市場の不況を反映していなかった。これは、金本位制を離脱した後の資金調達コストが低かったことと、この時期の不動産投資利回りが国債よりも年2%高かったためである。

3) 第二次世界大戦直前から直後の時期(1939~1950年)の不動産市場

第2次世界大戦の勃発は、不動産市場を1938年早々から圧迫し、特にロンドンの不動産価値の暴落をもたらし、政治的側面においてもこれまでより介入的な政策を招いた。1945年の労働党の勝利により1947年に都市計画法が成立し、開発計画に政府の許可が必要となり、キャピタルゲインへの100%課税、建築資材の不足とともに開発のインセンティブを失わせ、1945年から1950年にかけては、商業用不動産の開発案件は少なくなった。

しかし、不動産投資場においては、戦争中の爆撃により希少となり、しかも新規開発との競合もなくなった既存ビルディングへの投資にブームが起り、資産価額が上昇した。

4) 1950~1960年代前半の不動産市場

保守党政権は、1951年に都市計画法を廃止した。1953年に成立した新都市計画法は1947年に導入された100%の開発税や建築許可制度を廃止し、政府による開発規制は終焉した。また、建築資材の不足は著しく緩和し、不動産市場は、1964年にオフィスの開発が再び法律で制限されるまで、約10年間ブームを続けることになった。

1955年から1964年までの不動産ブームは、保険会社や年金基金などの機関投資家の不動産への直接投資と間接投資のレベルを引き上げた。

5) 1960年代の不動産市場

1964年の選挙後、労働党のジョージ・ブラウン新経済相は、建設活動の急激な膨張を抑制するため、ロンドン市内および周辺地区での新規のオフィスビル建設にオフィス開発許可の取得を義務づけ、1960年代前半までの不動産開発ブームを終焉に追い込んだ。

一方で、この「ブラウン禁令」と呼ばれる抑制策は、ロンドン中心部のオフィス賃貸料の急速な上

昇をもたらすとともに、機関投資家は新規供給物件の減少に直面したため、投資市場には未曾有の不動産ブームが起こった。

6) バーバーブームと1973、1974年の暴落

1970年の政権交代は、「ブラウン禁令」という制限的な計画政策を緩和し、賃貸料の上昇圧力は減退した。規制緩和による1971-73年の開発ブームは、拡大的な銀行融資によるところが大きく、この拡大的な貸し付け傾向は、バーバー大蔵大臣の経済拡大政策と重なった。しかし、不動産開発で供給が需要を上回る状態に急速に陥ったため、1973-74年に不動産市場は暴落に陥った。不動産会社への大量の貸し付けを抱えたセカンダリー・バンクは、不動産会社への融資の回収に向かい、多くの不動産会社が倒産した。

1973-74年の暴落によって最も大きな痛手を受けたのは、セカンダリー・バンクと不動産会社であったが、機関投資家の被害は比較的少なかった。

7) 1975～1980年の不動産市場

1975年以降にも、暴落の余韻がなお残っていたが、その一つは、建築活動の不振に現れ、新規受注の減少は、1980年代前半まで新築ビルの供給に減少を見ることになった。1976年には、不動産市場は回復の兆しを見せるようになり、1977年には、景気回復も本格化し、不動産開発と投資はミニブームを起こし、この状況が1980年まで続いた。しかし、投資家の関心は、優良物件に集中し、二流物件は処分の対象とされた。

8) 1980年代の不動産市場

不動産市場のミニブームは、この時期の高金利と失業率上昇により、1980年には終息した。1981年にもなると、景気後退のため、実質賃貸料も低下を見るようになり、それは国債や株式の平均収益をも下回るようになった。その上、為替管理の廃止と投資市場のグローバル化の進展に伴い、保険会社も年金基金も海外株式への投資という新しい投資手段の選択を次第に増やすようになった。

1980年代は、「サッチャリズム」の十年であり、富を生む上での民間部門の役割が強調された。その例が、都市開発公社（UDC）の設立であり、開発計画の範囲を定めた「地域別用途規制」の変化がであった。

9) 1980年代後半のブーム

1980年代の終わりにかけて不動産市場ではブームが発生し、1974年の暴落後の10年間、不動産市場への投資をまったく避けていた銀行は、融資を増やし始めた。シティの空室率は1984年の8%から1987年の5.5%に低下し、賃貸料は1985年から1989年にかけて大幅に上昇したが、保険会社や年金基金からの投資は低調であり、主たる資金供給者としての地位は、海外の投資家や銀行にとって代わられた。

1989年に、インフレの上昇を食い止めるため、金利は引き上げられた。「バーバー・ブーム」の時と同じく、1980年代後半のブームは、金融引き締めで終息し、またもや不動産市場の崩壊を招いた。商業用不動産の資産価値は、1989年から1992年にかけて34%も下落し、不動産の運用利回りは、資産価額の下落に反応して大きく上昇し、機関投資家による投資を刺激した。

10) 1990年代の不動産市場

1992年9月に英国がERM（為替相場メカニズム）から脱退したことで、金利は低下し、不動産市場は安定に転じ回復への道を歩み始めた。金利低下の影響は不動産利回りの下落にも表れ、不動産相場は優良物件を中心に上昇した。1993-94年には、国内投資家も海外投資家も不動産市場に戻り始めた。

不動産株の値上がりによって、不動産会社は株式市場での資金調達を利用して資産状態の改善を図り、負債を返済することができた。暴落以来、開発プロジェクトは低調を極め、そのために再び全国的に主要地区での優良物件の在庫が不足し、その結果、市場では貸賃料が緩慢ながらも回復を見せる原因となった。

11) 英国の経験から何を学んだのか

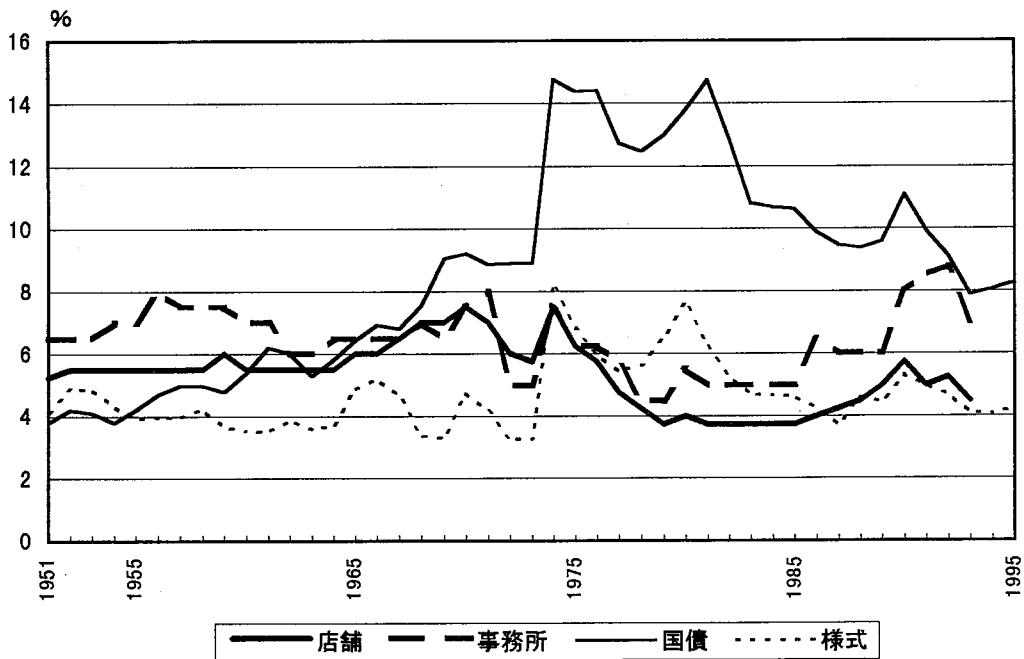
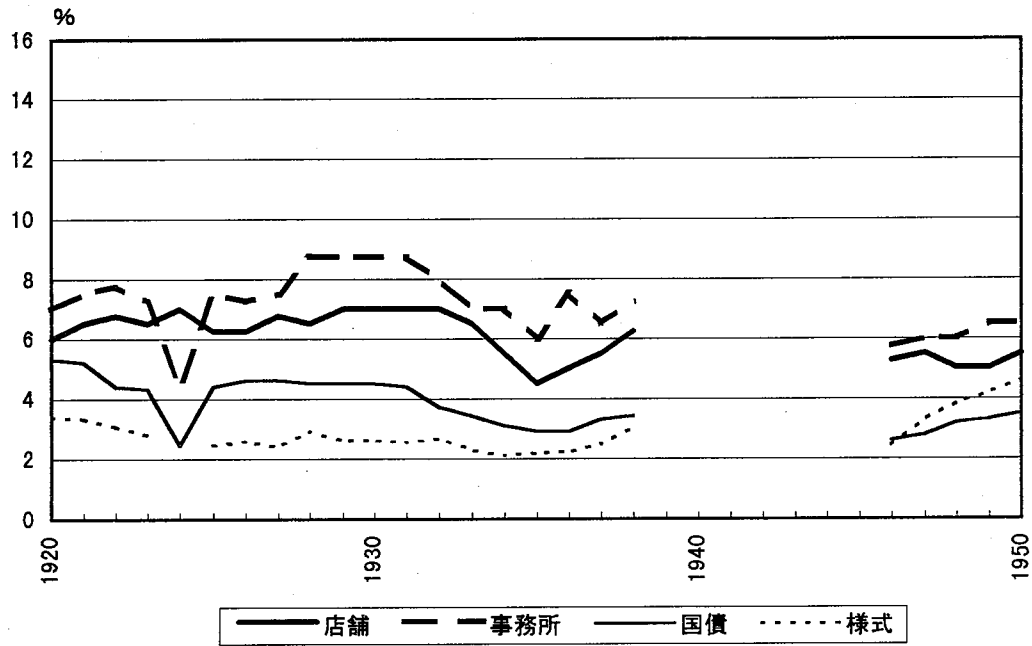
① 1970年代初頭と1990年代初頭の英国不動産市場の暴落は、いずれも開発ブームが引き起こした供給過剰の産物であった。二度の暴落ともに、銀行が不動産価値の85パーセントまでも貸し付けていたというように、銀行業界の過剰な貸付意欲によるものであった。しかし、最近ではプロジェクトファイナンス、及びキャッシュフローを重視した不動産融資に転換している。バブル崩壊後の方策として、日本の銀行にもプロジェクトファイナンス、及びキャッシュフローの重視を徹底する必要がある、これらの実施によって日本の不動産市場は、中長期的に安定していくものと思われる。

② 英国不動産市場においては、不動産市場のブームにより市場の将来の方向性に関する知識とアドバイスの広範な普及が求められ、1980年代中頃に不動産コンサルタントが生まれたが、二度の暴落を経て不動産コンサルタントの役割が重要性を増している。不動産コンサルタントは、主要不動産業者や機関投資家のアドバイザーとして或いは所有者の代理人として評価、投資、管理、売却、財務アドバイスなど幅広い業務を請け負っている。バブル崩壊後の日本においても、プロフェッショナルのアドバイス・情報を必要とする需用者側からの要請と、事業の投資リスクを切り離し、コーディネーターとしてフィーを求めるデベロッパー側の要請により、不動産コンサルタント業の必要性は高まっていくと思われる。

③ 英国も米国と同様に、税制については各資産間で比較的公平であり、日本のように地価抑制のための高率課税を、不動産不況時に課すようなことはない。従って、今こそ税制を含む各種規制緩和に取り組まないと、国内外の投資家に見放され、不動産市場の回復はますます難しいものとなるであろう。

(担当 森川)

英国における国債、株式、投資用不動産(店舗、事務所)の利回り



Ⅱ. <海外特派員レポート③> ニューヨークの将来(上)

在ニューヨーク日本国領事館の中原領事(経済担当)より、地域経済再活性化を中心にニューヨークの経済動向に関するレポートが寄稿されたので、今号および次号に2回に分けて掲載する。

1. はじめに

昨年2月に、ニューヨークにあるRPA(Regional Plan Association: 地域計画協会)という、米国最古(1929年設立)の非営利独立の地域計画に関する協会が、「危機に立つ(ニューヨーク)地域」(Region at Risk)と題する報告書を発表した。この協会は、ニューヨーク圏域(ニューヨーク市と周辺3州(ニューヨーク、ニュージャージー、コネティカット)にまたがる31郡)の開発計画等に大きな影響力を有する協会であり、この報告書は、1929年及び68年の第1次及び第2次報告書に継ぐ、第3次の報告書であり、同協会としては、約30年ぶりの大規模な報告書である。これまでの報告書の提言は、半世紀にわたって当該圏域の開発計画等に生かされてきており、その意味でも今回の報告書の内容は当地で注目されている。

そこで、本稿では、RPAの報告書を紹介しつつ、ニューヨークが、今後、魅力ある都市として再活性化するために、どのような方策を採っていくのか、再活性化に伴う新たな問題にどう対処していくのか、ということについて、主にインフラ整備の観点からみていくこととしたい。

2 全米の中でニューヨークの置かれた状況

(1) 経済の好調

米国経済は、現在、大変好調である。例えば、GDPが96年の1-3四半期平均で、2.9%と堅調かつ高レベルの伸びを示している他、失業率も96年平均で5.4%と極めて低い水準に落ち着いている。ニューヨーク株式市場も、低迷する東京市場と対照に、連日市場最高値を更新し、今や\$7,000台のせを目前にするまでになっている。ニューヨークの経済も同様に好調であり、それを反映して、市内における犯罪発生率もここ数年毎年2桁台の下落率を記録(96年は16%減)、殺人事件数も96年は937件と、68年以来の低水準まで下がった。

(2) ニューヨークの相対的比重の低下

しかしながら、ニューヨークの経済が良好といっても、全米レベルの好調さと比べると、相対的に低いレベルに留まっている。例えば、雇用者数の増加を全米とニューヨーク圏域とで比較してみると、図1のように、かなりの乖離がみられる。

(3) 不動産市場の例

不動産市場でみても、まず、オフィス市場では、Landaurという不動産コンサルタント会社による全米60都市の市場状況のランク付けによると、ニューヨークは全7ランク中最低の7番目にランクされている(13都市が最低ランク)。ニューヨークでも、マンハッタンのロックフェラーセンター等のあるミッドタウンでは、空室率も11.1%(Cushman & Wakefield社調べ)まで下がり、上向きになってきているが、ウォールストリート等の

あるダウンタウンでは依然として厳しい状況が続いている(図2参照)。ちなみに、オフィス市場が好調な都市は、サクラメント、フェニックス、ポートランド等で、空室率は10%以下である。

次に、リテイル市場や工場市場をみると、やはりニューヨークは7ランク中6番目と低いランクである。

住宅市場においては、ニューヨークは第4ランクで中位であるが、米国の住宅市場全体が非常に好調であることからすると、全米では会の法となる。

唯一、ホテル市場において、ニューヨークは、全米でもトップクラス(ラスベガスについて2番目)の強さを示している(図3参照)。

(4) その原因と対策

RPAの報告書が「危機に立つ地域」というタイトルになっているのは、こうした傾向への危機感のあらわれである。では、なぜニューヨークが低落傾向にあるのか。それは、老朽化したインフラ、高い税負担等によるといわれている。例えば、ニューヨーク市内の総延長約10,000kmにもなる水道管の少なくとも半分以上が敷設後60年以上経っており、頻繁に破裂し洪水騒ぎを引き起こしている。

3 具体的処方箋

ニューヨーク圏域を他の圏域と比べて競争力のある魅力ある地域として再活性化させるために、RPAは、次の5つの提案を行った。

- (1) モビリティの改善(現在7つに分かれている鉄道システムを統合・延長し、ダウンタウン等へのアクセスを改善するとともに、ケネディ空港等にも鉄道をリンクさせ、交通渋滞を緩和する等)
- (2) センター地区の再活性化(マンハッタンやブルックリンのみならず、ホワイット・プレーンズ、ニューアーク、ニューヘイブン等地域のセンターとなる11箇所を経済インセンティブや土地利用計画等を通じて再活性化させる)
- (3) 政府機関等の改革(ニューヨーク、ニュージャージー、コネチカット3州政府の協同の必要性、ポート・オーソリティ等政府機関の再構成及びインフラ銀行の設立等)。最後のインフラ銀行(Tri-State Infrastructure Bank)というのは、ガソリン税等をファンドしてそれをインフラ投資に使うという構想である。
- (4) 緑地地域の保全(飲料水その他天然資源の確保のため、緑地を保全するシステムを整備する)
- (5) 労働力の質の向上等(生涯教育を進め、労働と教育を結びつけるとともに、そうして生まれた質の高い労働力を主要な労働市場に結びつける)

以下では、これら5つの提言の中から、特にインフラ整備との関連で最初の3つについて、詳しくみてみることにする。

(1) モビリティの改善

- ①鉄道:現在、ニューヨーク周辺には大きく分けて7つの鉄道網がある(総延長2,000km)が、未だに相当の人口がありながら付近に鉄道駅を有しない地域が広範に存在するほか、ケネディ国際空港やラガーディア空港といった主要空港への鉄道のアクセスがな

い状況である。そこで、路線を 40km 延長（これは既存路線のわずか 2% に相当）して、これら拠点へのアクセスを確保することにより、2020 年には、マンハッタンへの通勤人口だけで 1 日 23 万人以上増加するとともに、交通渋滞が緩和される。同時に、既存の鉄道システムの相互乗り入れ等による統合を行い、輸送の効率化を図る。

②道路：高速道路の方は、新たなる路線延長としては、既存の道路ネットワークの補完及び激しい渋滞箇所におけるバイパス建設、パークウェイの改良等を行う。他方、既存の路線において、2 人以上が乗車している車両（いわゆる HOV “High-Occupancy-Vehicle”）の専用レーンを拡幅する。また、トランスポーターション・バウチャー制度（職場の駐車場使用券を雇用主が配り、その券の使用頻度に応じて従業員の給料から天引きする）、キャッシング・アウト制度（職場の駐車場を使わなかった場合、その料金分を雇用主からもらえるようにする（この制度のコストは全米規模で年間 300 億ドルといわれる））により、車で通勤を抑制するとともに、特に渋滞の激しい地点等において、渋滞時間帯の料金を相対的に高く設定する（ロード・プライシング）ことにより、交通需要をコントロールし、交通渋滞を緩和する。実際、パリ郊外で 92 年から始められた例では、渋滞時間帯の料金を 25% 高くし、その前後を逆に 25% 安くしたところ、交通量を全体で 5% 減らし、平均走行速度が 20% 以上改善した。ニューヨーク周辺では、自動料金徴収システムの導入も既に進行中であり、これの更なる推進も料金所における渋滞の緩和に資する。

③貨物輸送：ニューヨークには、大型のダブル・スタック車両を扱える施設がない。また、そうした車両がニューヨークとニュージャージー間を移動できないため、トラックへの詰め替え等で多大のロスが生じている。そこで、ハドソン川をまたいで両州をつなぐ貨物・旅客両用トンネルを建設するとともに、施設をリニューアルし、ニューヨーク周辺の産業の活性化を図ると同時にトラックによる交通渋滞を緩和する必要がある。

この点に関して、最近、ニューヨークのジュリアーニ市長が貨物用トンネルの新設計画を発表した。地域の活性化のために非常に魅力あるプランであるが、まだルートが（ニュージャージー側に繋げるかどうか）明確にされていない等の問題もある。アメリカでは、地方政府間の企業の誘致合戦等の競争が激しく、このトンネル構想が単にニュージャージー州に対するニューヨーク市の利権争奪の道具に終わってしまうことのないよう注意する必要がある。

(2) センター地区の再活性化

①中核業務地区（Central Business District）：ニューヨーク圏のビジネスの中核を担うマンハッタンのミッドタウン並びにダウントウン及びブルックリンのダウントウン等の再活性化が圏域全体の再活性化のために不可欠である。そこで、ミッドタウンでは、42 丁目沿いに軽軌道の輸送システムを新たに敷設し、従来不便であった東西方向の交通の流れを円滑化させるとともに、郊外へ延びる鉄道等の拠点となっているグランド・セントラル駅及びペン駅、フェリー乗り場、コンベンション・センター等を結んで、利便性を高める（図 4 参照）。

また、ダウントウンにおいては、(1)①のように、鉄道システムの改善により圏域内

の各地域からアクセスを改善し、世界の金融の中心地としての機能をより高める。さらに、ビジネス改善地区 (Business Improvement District) 等特殊なゾーニングを設定し、主として税制上の優遇措置により、オフィス・ビルの上部階の住宅転用を促進する等 24 時間都市としての街の活性化を図る。具体的には、事業用資産 (オフィス) を居住用に変更する事業には、資産税の 14 年間の減税、事業用資産を改装する事業又は住居用と混合にする事業には、12 年間の減税措置を講ずる。併せて、ゾーニングの変更も認める。また、現在価値の 20%以上の費用をかけてビルを改装する場合には、電気料金を 12 年間特別割り引きし、コンピューター回線をビルトインしたビルを新たに建築する場合には、8 年間の減税をする。さらに、1975 年以前に建てられたビルで、新たに賃貸されるスペース又は賃貸契約を更新するスペースに対する不動産税及び商業賃料税を 5 年間減額する。これらビルのテナントは、ニューヨーク市以外等から来たもので、雇用者 50 人以上の大きなものは最低 10 年、それ以外は最低 5 年間の賃貸契約を結ばなければならない。これらの措置は、既に実行に移されている。

その他、ブルックリンのダウントウンやロング・アイランド・シティ等マンハッタン周辺の拠点の活性化を図る。

- ②各地域のダウントウン：①以外に、圏域内の各地域の中心となる 11 のダウントウン (ニューヘイブン、スタンフォード、ホワイト・プレーンズ、トレントン、ニューアーク等) を鉄道システムの改善等により相互に結合させ、再活性化する。それぞれの周辺地域も含め、既に開発されながら現在廃れてしまっている箇所をインフラを含めてできるだけ利用することにより、緑地区域を新たに開発することを避ける。
- ③乗物又は歩行での移動への配慮：ニューヨーク圏域は、全米でも最も通勤者・トレイン等の発達した地域である。その特徴を利用し、渋滞が少なく大気汚染等のない良好な環境を作るため、中核業務地区においては、渋滞の問題の多い道路の特定区間を閉鎖し、混雑時間におけるタクシーの流しを制限 (その代わりタクシー乗り場を増設) する (マンハッタンの全交通量の約 50%をタクシーが占めている) とともに、マディソン街、5 番街等歩行者の多い道路の歩道を拡幅する一方、オフィス・ビルの駐車場付置義務の率を下げる等により、駐車スペースを削減し、車によるマンハッタン等への流入の減少を促進する。

各地域のダウントウン及びその周辺区域においては、オフィスへの車以外による快適なアクセスを可能にするよう、駅周辺ではより高密度の職住混合のビルの建築を可能にするゾーニングを認め、歩道の重点整備を図る。

- ④スーパーストアの立地：スーパーストア (日本のいわゆるスーパーマーケットとは異なり超大型の安売り店舗) の立地が最近問題となっている。これが郊外に無秩序に立地すると、周辺のダウントウンの活力がそがれる可能性がある。したがって、これらをダウントウン内部に又は近接して立地するよう促進する必要がある。これは、ダウントウンの住民にとっても郊外まで車で買い物に出かけないで済むので便利である。もちろん建物の構造や駐車場等ダウントウンに適合するよう規制する必要がある。1996 年 12 月に、ニューヨーク市のジュリアーニ市長が市内にも (manufacturing zone に限定して出店手続きを簡素化することにより) スーパーストアを誘致しようとしたが、

既存の小売店等の圧力のため、市議会でその案は葬り去られてしまった。

- ⑤住宅（アフォーダブル住宅の建設促進）：住宅は、地域活性化の基礎となる。また、住宅産業は、例えば、93年のニューヨーク近郊の住宅建設は33億ドルにもものぼり、地域経済の中核部分となっている。ところがRPAの試算では、2020年までに100万戸が新たに必要となる一方、家庭の平均年収は、2005年までの間に\$17,500以下に減少してしまう。また、家族でない家計が増加し、家族では女性の世帯主が増えている。地域の健全な発展のためには、あらゆる人種・階層の人々が安定した居住を実現することが不可欠である。そこで、中流以下の人々又は高齢者やシングルマザー等特に保護が必要な人々が入手可能な（アフォーダブル）住宅の建設を促進する必要がある。

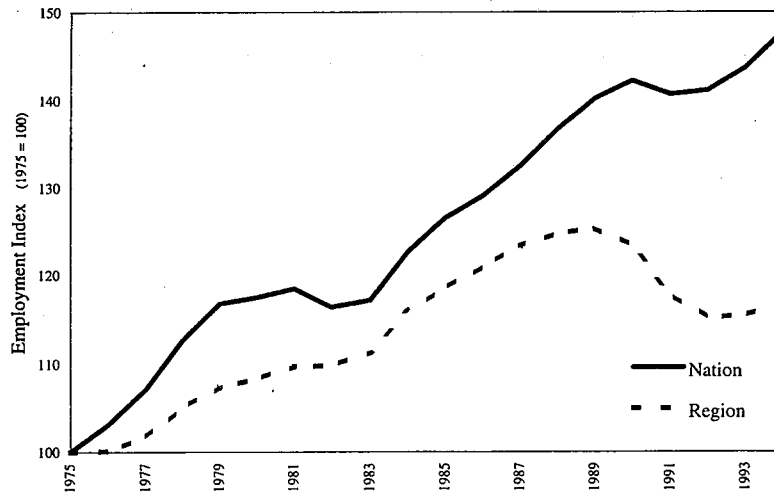
より安価な住宅供給を可能にするため、宅地は新たに開発するのではなく、センター地区で利用されていない場所を利用し、税制上の優遇、容積率の割り増し、ゾーニングの特例、開発基金による援助等のインセンティブを与える。特に、低所得者住宅税額控除プログラムと呼ばれる連邦のSection 42による措置が効果がある。具体的には、低所得者住宅を建てた業者が、税額控除分をインベスティメント・プールに売却することにより、実際の建設費とその担保価額との差額を埋めるだけのファンドを得ることができるという仕組みである。また、個別の面白い例としては、ニュージャージー州では、各自治体がアフォーダブル住宅建設の現実的な機会を与えることが裁判所の判決によって義務付けられ（自治体間のシェアも公平になるようフェア住宅法が制定された）、各自治体は、自らこうした住宅を建てるか又は開発業者ニゾーニングや基金等によるインセンティブを与えて建設を促さなければならないこととされている。

一方、連邦や州が低所得者に直接補助金を出し、賃料の不足分を補う制度も効果的である。更に、第3セクターを活用し、各プロジェクトをそれぞれの地域の実情に適合するよう導くことも必要である。

- ⑥芸術・文化活動のサポート：芸術・文化活動は、新たな成長及び活力の源泉である。特に、ニューヨーク圏域は、今や世界の芸術・文化活動の中心としての性格が強く、また、それにより一定の求心力を保っていることから、この圏域の魅力を高めるためには、芸術・文化活動のサポートが重要な意味を有する。具体的には、アートセンターのような、芸術の発表の場となる公共空間を設けて提供すること等各種の施策を推進する必要がある。

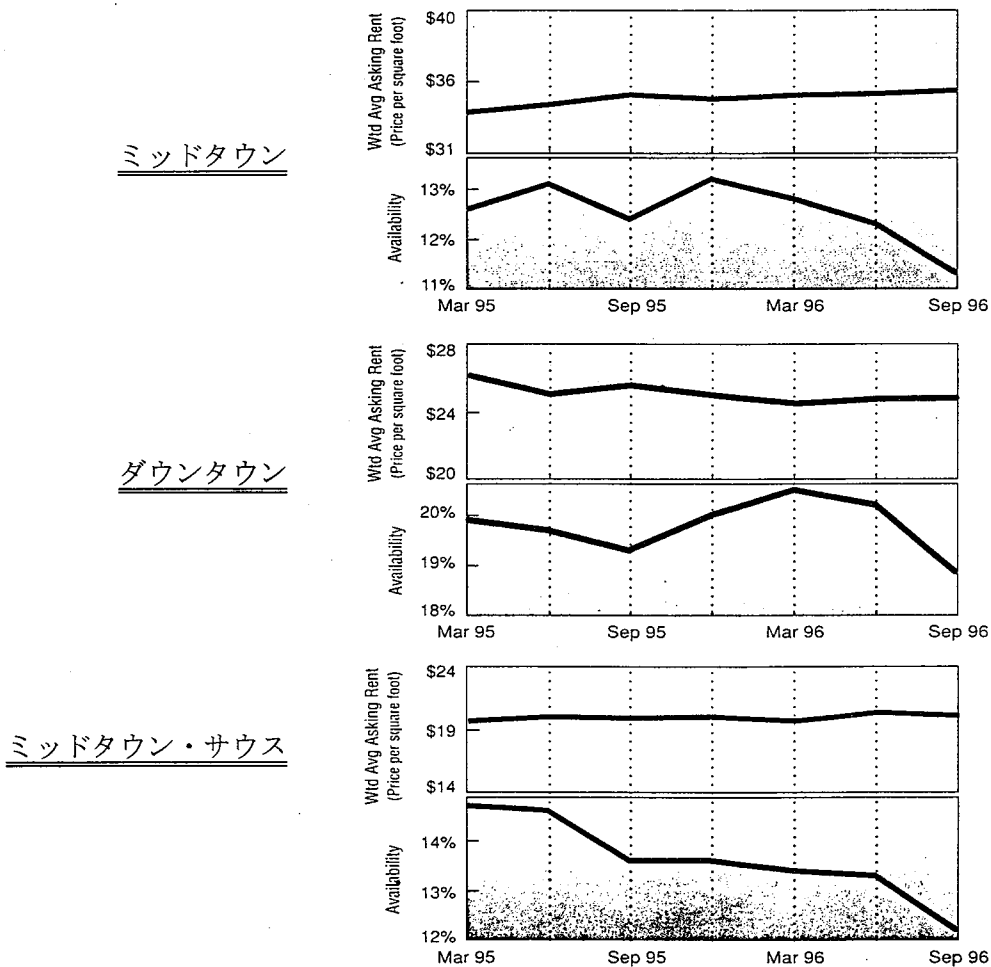
(次号に続く)

図1 全米とニューヨーク圏との就業者数の成長の比較



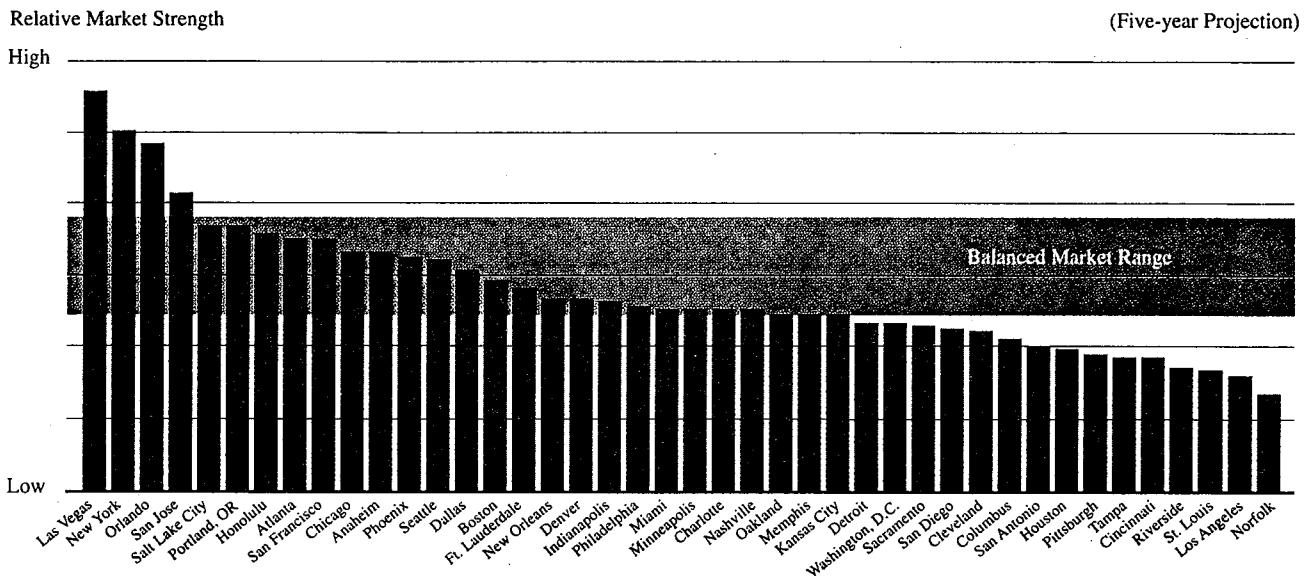
出典 : United states, Connecticut, New Jersey, and New York Department of Labor

図2 ニューヨークのミッドタウン及びダウントウンにおけるオフィスビルの賃料及び空室率



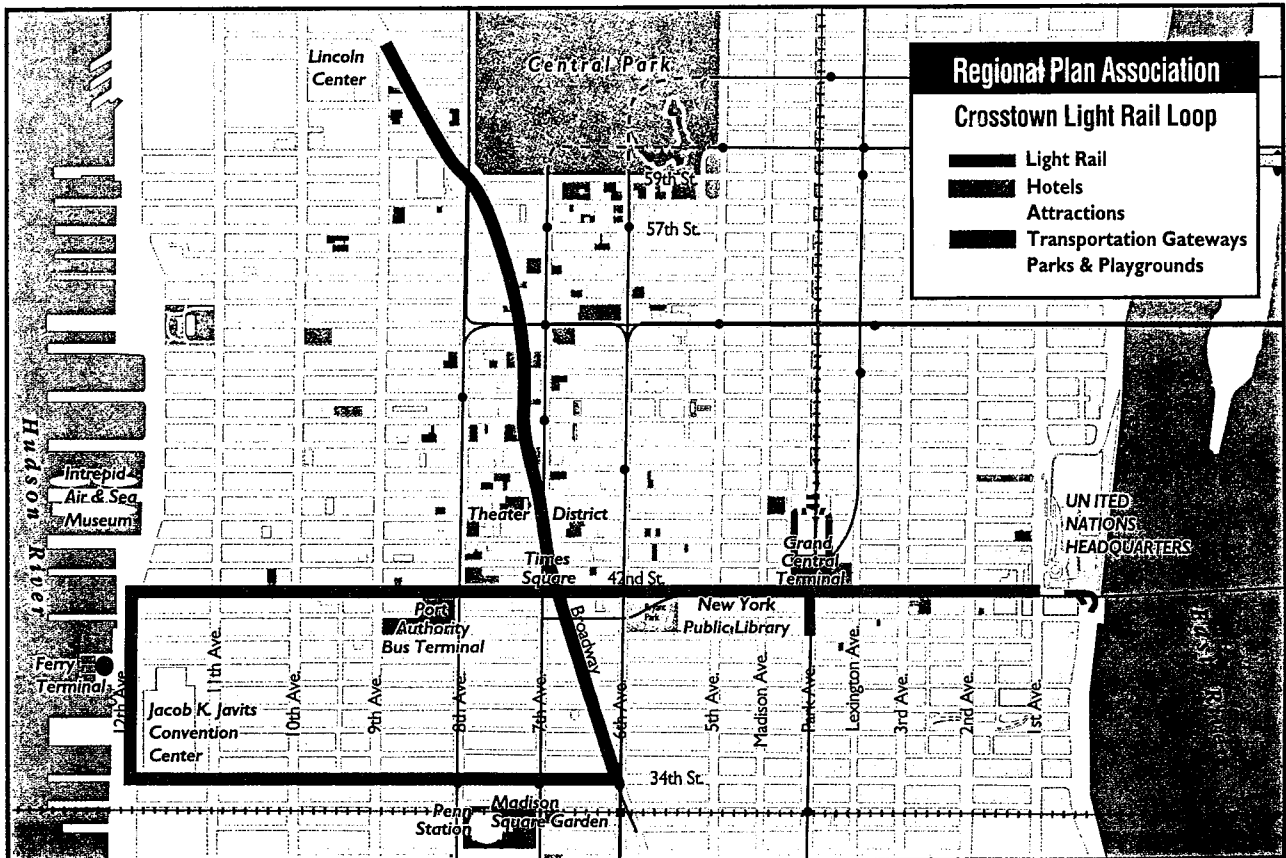
出典 : NEWMARK, Office Market Report

図3 全米主要都市におけるホテル市場の状況



出典： Landauer Associates, Inc., Real Estate market Forecast

図4 クロスタウン鉄道計画



出典： RPA 第3次レポート

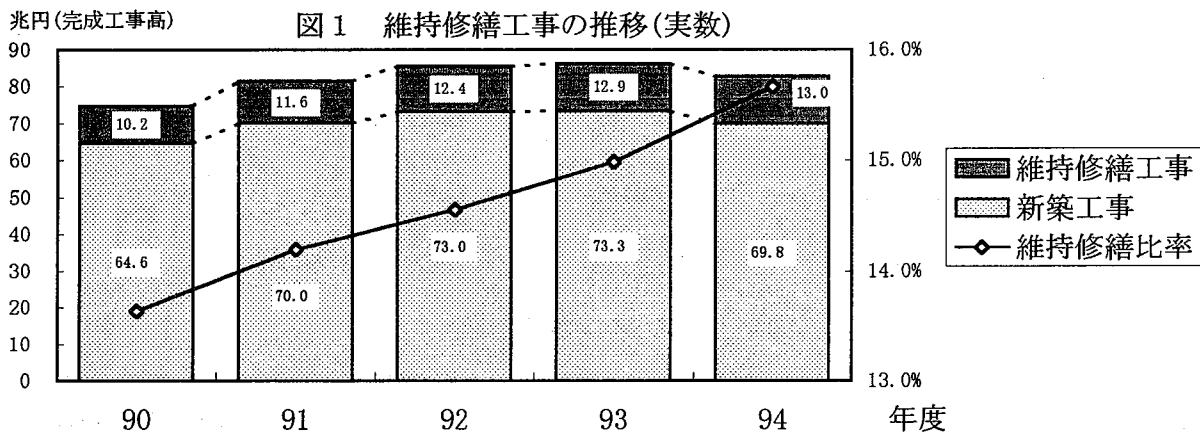
Ⅲ. 建設関連産業の動向

リニューアル

1. 概要

リニューアル（維持修繕）市場は、現在建設業界で非常に注目され始めた市場で、企業によって補修工事・リフォーム等様々な言葉と意味合いで考えられている。最近誕生したニュービジネスというわけではなく、以前より建築物の存在する限り常に需要のあった業態であった。注目され始めた理由は、バブル崩壊後長らく民間建築物新築市場が低迷していることと、今後公共事業の飛躍的な伸びが期待できないこと、つまり新築市場の停滞感によると思われる。

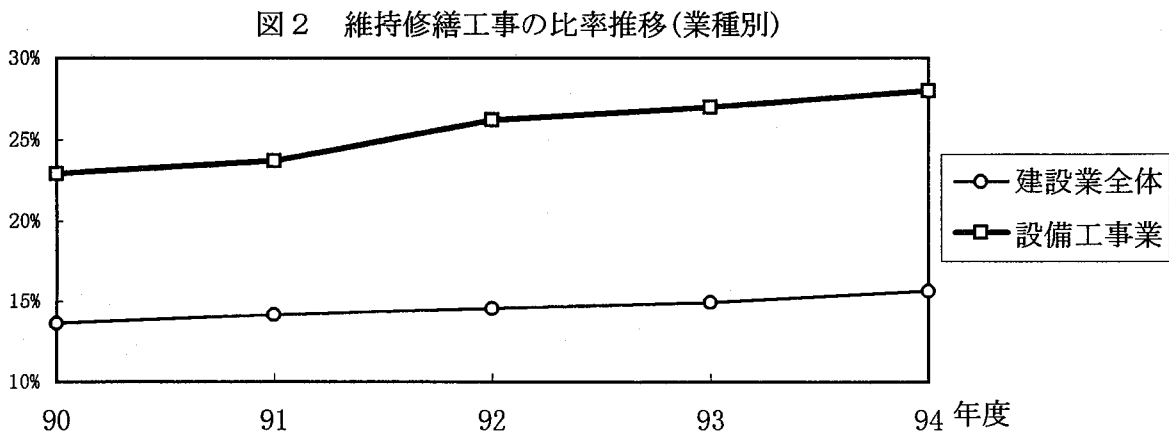
全国建設会社の元請完成工事高を新築・維持修繕とに分けてみると、図1のようになる。94年度の維持修繕工事高は約13兆円、完成工事高（新築+維持修繕）に占める比率は約16%となり、5年間という短い期間ではあるが、徐々に比率の増加が見られる（建設工事施工統計調査報告）。



2. 維持修繕市場の担い手—設備工事業

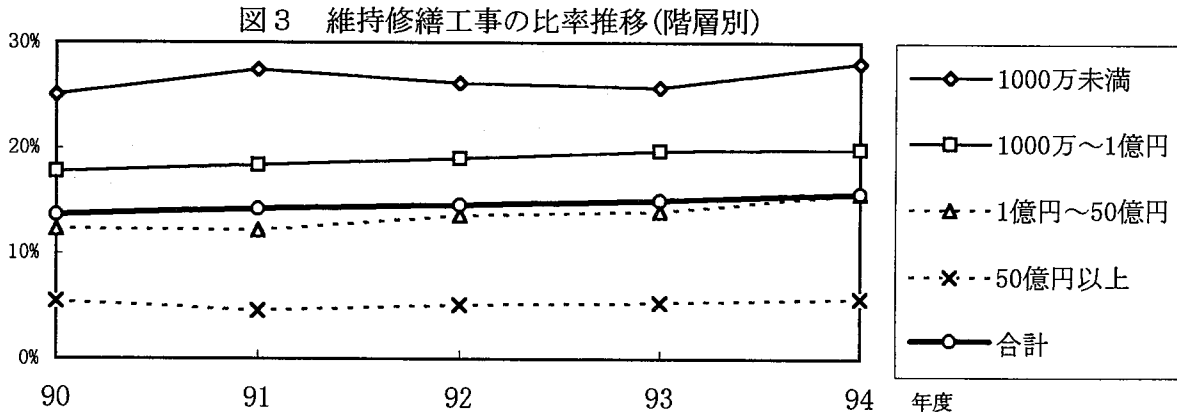
今後維持修繕市場が有望としても、全ての建設会社が収益の柱の一つに出来るかというとなかなか難しい側面がある。新築工事を前提とした資本投下・人員配置が長期間行われてきたためである。しかしその担い手として有力視されるのが、設備工事業者と中小建設会社である。

設備工事業者の完成工事高のうち、維持修繕工事が占める比率は94年度3割近くと、建設業全体の比率に比べると約2倍になっている（図2）。電気・空調・衛生設備等が比較的点検、交換を要する物が多く、また定期点検を通して、機能の更なる充実を施主に提案出来る立場にある。昨今の情報化に対応した事務所OA需要の高まりも、設備更新に拍車をかけているようだ。



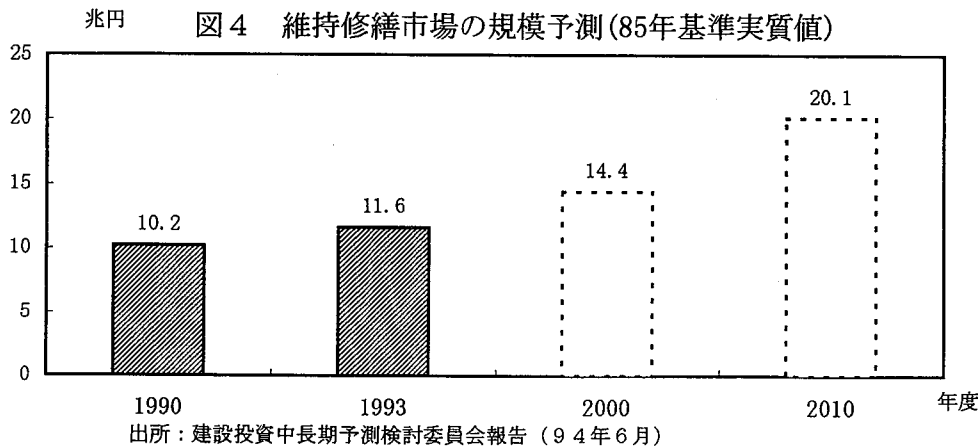
3. 維持修繕市場の担い手—中小建設会社

資本金階層別に建設会社を分類し、維持修繕工事の完成工事高に占める比率を表したのが、図3である。資本金1千万円未満の建設会社の維持修繕比率は3割近いのに比べ、資本金50億円以上のいわゆる大手ゼネコンの維持修繕比率は、5%程度と極めて低い。新築工事の場合は元請業者として大手が参入するが、維持修繕の場合新築に比べ請負金額が小さいため、大手よりは中小建設会社が受注しやすい環境にある。大規模リニューアル（霞ヶ関ビルや交通会館ビル等）を除けば、細かい維持修繕の需要に応えられるような体制が大手には出来ておらず、結果的に大手の下請業者が直接修繕工事を行う方が、安いし早いということになるだろう。



4. 今後の展望

維持修繕市場がどれだけの規模になるか予測するのは非常に難しいが、ストックが増えればそれだけ市場規模が拡大するのは当然である。今から約3年前に公表された資料によれば、維持修繕市場は拡大を続け、2010年には約20兆円の市場となると予測されている（図4）。建設業登録業者数は建設投資の低迷にも関わらず増え続けており、競争の激化が懸念されるが、生き残るためには、維持修繕も視野に入れた事業展開が必要となろう。



(担当：福地)

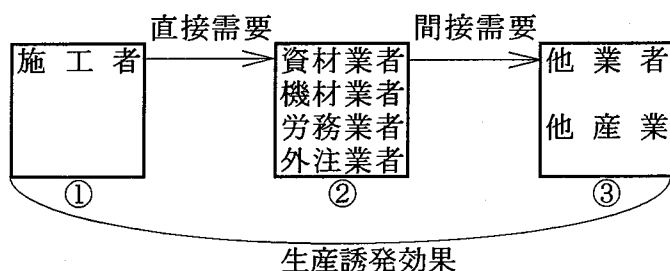
IV. 建設関連産業の動向

まとめ

96年4月号より12回に分けて建設関連産業の動向について掲載したが、今回の3月号をもって終了となる。最後のとりまとめとして、建設投資と掲載関連産業との関係を総体的な視点で検討してみよう。

1. 幅広く需要を喚起する建設投資

工事施工が進むにつれ、様々な業者に対する支払が発生する。RC造の建築工事ならば、生コン業者や鉄筋業者と契約を交わし、施工完了後支払を行う。生コン業者は納入数量分だけ売上の増加が生じる（直接需要の喚起：①→②）が、普通はそこから更に別の需要を生み出す。売上増加分だけ原料メーカーへの注文が増え、またミキサー車の稼働コストも支払に転嫁される。結果として、直接需要を受ける業種から更に別の業種へ需要が波及する（間接需要の喚起：②→③）ことになり、これらを合わせて生産誘発効果が生じるということとなる。

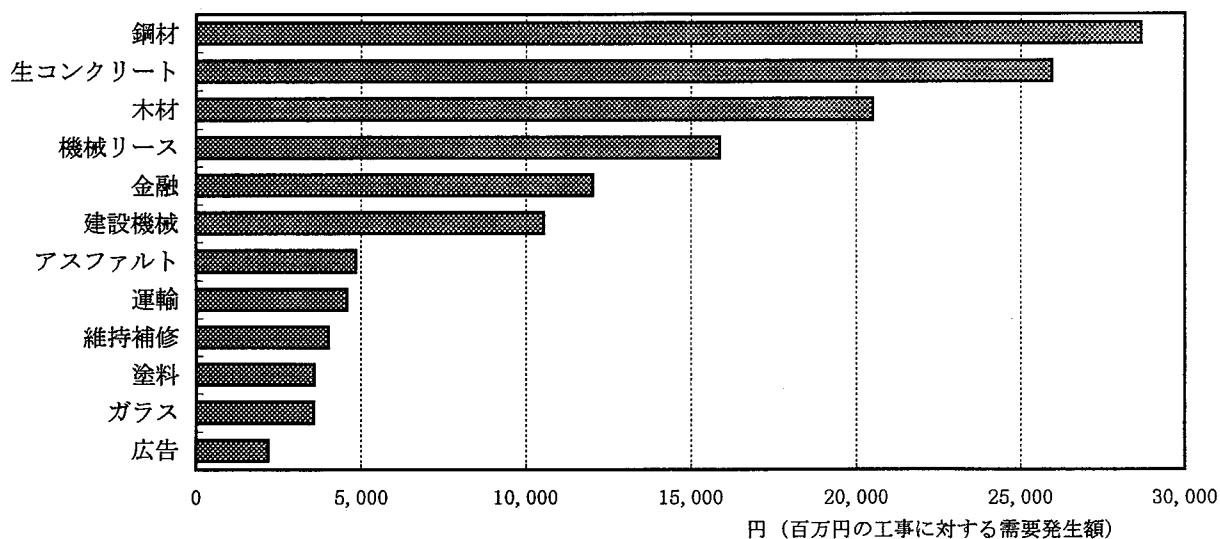


2. 直接需要効果

今まで取り上げた12業種について、建設工事が増えればどれだけ生産が増えるのかを見てみると（図1）、主要躯体資材の需要が圧倒的に大きいことが分かる。それに機械リースが続いているのは、建設機械の購入から賃貸へのシフトが依然続いているからと思われる。意外に高いのは

記事掲載分野

図1 建設投資の直接需要効果（平成2年）

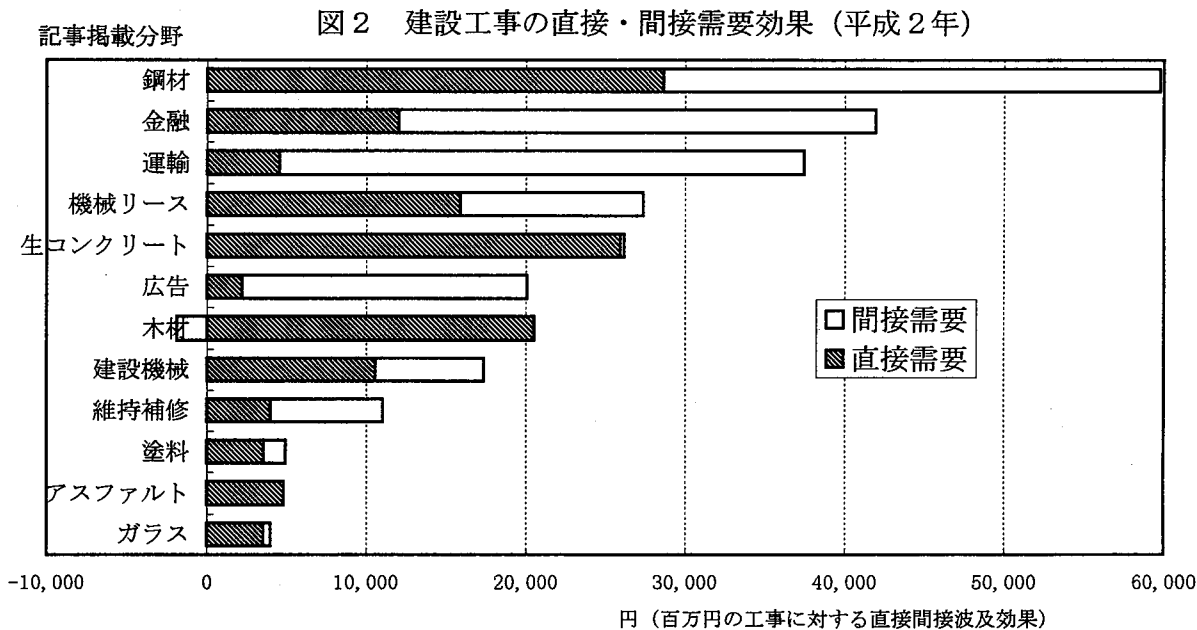


のは金融で、未成バランスの悪い建設業が、下請への支払を取り下げではなく、金融機関からの

負債により賄っていることの表れと思われる。

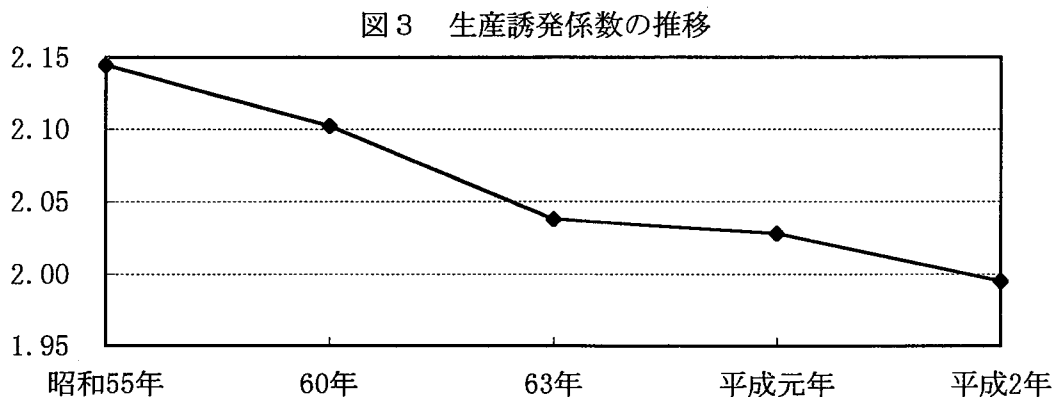
3. 間接需要効果

直接需要に対し、どれだけ間接需要を生み出すかを見てみると、図2のようになる。輸入比率の高い木材を除けば、いずれの業種も国内でいくらかの間接需要を生み出している。中でも金融・運輸・広告などは間接需要の比重が非常に高い。



4. 生産誘発効果

このように多額の直接・間接効果を生み出す建設工事も、最近その効果の低下が言われるようになった。建設工事を1投入した場合、どれだけ生産を誘発しているかを時系列で見ると(図3)、昭和55年には約2.15倍の需要が発生していたが、平成2年には約2.0倍にまで徐々に低下してきている。これは建設投資自体の問題というよりは、経済のソフト化・サービス化、円高及び原油価格の下落等の影響や、産業関連から生活関連への社会資本整備の重点シフトが関係していると思われる。しかし低下したとはいえ、建設工事を行うことで、それと同規模の生産を他産業で誘発する効果を持っていると言えよう。



資料出所：産業連関表各年版

(担当 福地)

V. 米国事務所から

－ハイウェイ・トラスト・ファンド問題－

96年12月号で、ハイウェイ・トラスト・ファンドの問題を紹介したが、今月号では、この問題に関する最近の米議会の動きを、関連する新聞・雑誌等の記事の抄訳により紹介する。また、抄訳の前に、ハイウェイ・トラスト・ファンド問題について簡単に整理する。

(ハイウェイ・トラスト・ファンドについて)

1956年に州際道路網建設の財源を確保するために創設されたが、1968年から連邦の一般予算に組み込まれ、一部が財政赤字削減に財源にされているのが現状である。ファンドにはガソリン税が積み立てられ、本来ならば道路の建設及び改良を行うための特定財源となるはずであるが、一般予算における歳出削減のもとに、ガソリン税とその利息は実質的に道路以外の分野に使われているのである。それに対し、過去数度、トラスト・ファンドを一般予算から外す(オフ・バジェット化)法案が議会に提出されたが成立するにいたっていない(去年は下院が284対143で通過させたが、上院の反対で廃案となった)。今年も大きな議論を引き起こすものと予測される。ちなみに、交通トラスト・ファンドにはハイウェイ・トラスト・ファンドのほかに航空トラスト・ファンド、港湾維持トラストファンドなどがある。

105議会では2つの大きな政策分野が審議される、つまり大学生奨学金と道路である。いずれも、それぞれのプログラムの予算を拡大しようとする勢力と、政治理念又は予算節減の理由からそれを削減しようとする勢力との戦いである。

下院が、道路を含む交通トラスト・ファンドのオフ・バジェット化(連邦一般予算から切り離すこと)の法案を議決することはほぼ確実であろう。ここ数年にわたってこのような提案は何度もなされ、その都度同じ扱いを受けてきた。

交通問題は、問題の一部に過ぎない。大統領と議会は予算均衡化を達成するために、大きな支出分野を立入禁止区域としていた。現在の趨勢を越えてまで増税はできないし、社会保障費の削減もできない、また更なる国防費の削減もできない。結果として、予算の少額な他の分野に対して大きな赤字削減のしわ寄せをするということになる。大学生奨学金プログラ

ムと道路プログラムは、いずれもこの他の残りの分野に属している。ただし、国家の将来に投資するというのでその2分野の予算を拡大することも考えられなくはない。しかし、その場合には、この2つの分野以外での一層の支出削減をする必要がある。

(ワシントンポスト, 12/30/96)

下院運輸及びインフラ委員会のリーダーである Bud Shuster 下院議員 (共和党、ペンシルバニア州) と James L. Oberstar 下院議員 (民主党、ミネソタ州) は、昨日、道路及び大量輸送機関に対する支出を大幅に増加させることになる交通トラスト・ファンドのオフ・バジェット化に向けての戦いを開始した。

両議員は、今年は上院でも通過するチャンスがかなりあると語った。一つの理由として今年の上院歳出委員会のメンバーがそれほど強硬ではないという点である。また、上院多数党院内総務の Trent Lott 上院議員 (共和党、ミシシッピ州) がはっきりと賛成を表明しているということもある。

一方、反対者は、トラスト・ファンドを分離すると予算手続きに支障を来し、他の政策予算の大幅削減につながると主張している。

(ワシントンポスト 1/9/97)

Bud Shuster 下院議員 (運輸及びインフラ委員会委員長) は、交通トラスト・ファンドを連邦一般予算から外すという活動を再開した。240 億ドルに上ると見られるトラスト・ファンドの余剰金をインフラ投資に向けるのが狙いである。

1月7日の105議会の初日に同議員は、昨年とほぼ同じ内容のオフ・バジェットに関する法案である H.R. 4 を提出した。

上院歳出委員会委員長の Ted Stevens 上院議員 (共和党、アラスカ州) は今のところ態度を明らかにしていないが、インフラ投資拡大の支持者である。一方、昨年オフ・バジェット法案をつぶした Pete Domenici 上院議員 (共和党、ニューメキシコ州) のスタッフによると、同議員の反対という姿勢は今年も変わっていないようである。同じくオフ・バジェット法案をつぶした John H. Chafee 上院議員 (共和党、ロードアイランド州) の報道担当秘書の Nicholas Graham 氏は「同議員は、まったく扉を閉ざしているわけではないが、今年も反対に回るだろう。」と語った。

建設業及び設計業界の団体は、引き続き Bud Shuster 下院議員のキャンペーンの下に結集している。しかし、全国都市同盟、全国納税者組合及びフレンズ・オブ・アース等が反対している。

(ENR 1/20/97)

上院歳出委員会交通歳出小委員長に新たに就任した Richard Shelby(共和党、アラバマ州選出)上院議員は、交通トラスト・ファンドのオフ・バジェット化に反対意見を持っている。他のオフ・バジェット化反対の上院議員は Pete Domenici(共和党、ニューメキシコ州選出)予算委員会委員長、John H. Chafee(共和党、ロード・アイランド州選出)環境及び公共事業委員会委員長である。下院は今年もオフ・バジェット化法案を通過させる可能性が高い。しかし、その推進役である Bud Shuster(共和党、ペンシルベニア州選出)下院運輸及びインフラ委員会委員長は、大きい戦いは上院で行われるであろうということをよく承知している。

もう一つのホットな争点は、現在は、1ガロン当たり4.3セントのガソリン税は一般会計に入り、ハイウェイ・トラスト・ファンドには入っていないことがどうなるかということである。Shelby上院議員は、「それは、本来的に、ハイウェイ・トラスト・ファンドに積み立てられるべきものである」と言っている。

(ENR 2/3/97)

(担当 菊池)