1.2　南関東ブロックの社会資本整備動向

当研究所では、建設経済レポート No.59 より、地域を 10 ブロックに分けて地域別の社会資本整備動向をレポートしている。今回は南関東ブロックを対象に、以前に取り上げたプロジェクトの整備効果も含めてレポートする。

なお、本節の執筆に当たっては、国土交通省関東地方整備局、一般社団法人埼玉県建設業協会、一般社団法人千葉県建設業協会、一般社団法人神奈川県建設業協会より現地の貴重な情報やご意見をいただいた。ここに、深く感謝の意を表したい。

1.2.1　南関東ブロックの現状及び課題

(1)　統計指標から見たブロックの現状

図表 1-2-1 に示した南関東ブロックの各種指標を見ると、全国シェアは人口が 28.4%、面積が 3.6%、事業所数が 25.1%、従業員数が 30.2%、県内総生産額が 33.1%となっている。南関東ブロックの県内総生産額の産業別構成比を見ると、1 次産業が 0.2%、2 次産業が 18.9%、3 次産業が 80.8%となっており、全国平均（1 次産業 1.0%、2 次産業 27.2%、3 次産業 71.8%）と比較すると 2 次産業の割合が低く、3 次産業の割合が高い。3 次産業では卸売・小売業、金融業等の様々な業種が東京都を中心に集積しており、我が国における一大消費地である。

図表 1-2-1　南関東ブロックの各種指標

	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	南関東合計	全国シェア
人口（千人）	7,267	6,223	13,515	9,126	36,131	28.4%
面積（km^2）	3,798	5,158	2,191	2,416	13,562	3.6%
事業所数（千箇所）	241	190	624	289	1,344	25.1%
建設業割合	10.70%	10.60%	6.50%	9.70%	8.50%	―
従業員数（千人）	2,590	2,130	9,146	3,493	17,360	30.2%
建設業割合	6.40%	6.80%	5.10%	5.80%	5.60%	―
県内総生産額（億円）	223,323	202,186	1,043,392	339,188	1,808,088	33.1%
製造品出荷額（億円）	127,603	126,688	83,742	174,772	512,805	16.4%
農業産出額（億円）	1,758	4,259	240	697	6,954	7.6%
漁業生産額（億円）	―	286	180	189	654	4.5%

産業別構成比	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	南関東合計	全国平均
1次産業	0.5%	1.1%	0.0%	0.1%	0.2%	1.0%
2次産業	27.8%	24.7%	13.7%	25.8%	18.9%	27.2%
（うち建設業）	5.5%	5.6%	5.1%	4.5%	5.1%	5.4%
3次産業	71.8%	74.2%	86.2%	74.1%	80.8%	71.8%

（出典）総務省「国勢調査人口等基本集計」（2015 年）、国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（2018 年）、総務省「経済センサス－活動調査」（2016 年）、内閣府「県民経済計算」（2015 年）、農林水産省「農業産出額及び生産農業所得（都道府県別）」（2017 年）、農林水産省「漁業産出額」（2017 年）を基に当研究所にて作成

(2)　南関東ブロックの抱える課題

国土交通省の「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」（2016 年 3 月）によると、南関東ブロックは、①脆弱国土、②加速するインフラ老朽化、③激化する国際競争、④人口減少と異次元の高齢化、⑤東京圏への一極集中という 5 つの構造的課題に直面している。また、2020 年東京オリンピック・パラリンピック（以下「東京オリ・パラ」という。）に向けた対応はもちろんのこと、「首都圏広域地方計画」（2016 年 3 月）では、ポスト東京オリ・パラの東京圏像を描くことが重要であると述べられている。

1.2.2　主要プロジェクト等の動向と期待される効果

本節では、前節 1.2.1 で整理した南関東ブロックの 6 つの課題の解決・改善に向けて実施中の社会資本整備のうち、東京オリ・パラに向けて整備を加速化している主要プロジェクト[1]を中心に取り上げ、その概要や進捗状況、期待される効果等について紹介する。

(1)　道路における取組

①首都圏 3 環状道路

図表 1-2-2　首都圏 3 環状道路の開通状況

（出典）国土交通省関東地方整備局ウェブサイト

昭和 30 年代の高度経済成長期、首都圏はモータリゼーションの発達と、人口、産業等の集積により、首都圏の道路は著しい交通渋滞が発生していた。このような背景から、1963 年に 3 環状 9 放射[2]の道路交通ネットワークが計画され、以後、中央自動車道や東北自動車道等、放射方向の高速道路の整備が先行してきたが、平成に入ってからは 3 環状道路の整備も進んでいる。これらの環状道路の整備により、都心を回避する交通転換による渋滞緩和、物流の生産性向上、地域経済と雇用の創出等の効果が発現している。

東京オリ・パラ開催時には、通常の交通に加えて、選手団、観客の交通の発生によ

1　国土交通省 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会準備本部　第 5 回資料 1（1）「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた国土交通省の取組」に掲載のプロジェクト

2　3 環状→首都高速道路中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道
9 放射→東北道、常磐道、東関東道、館山道、湾岸道路、第三京浜、東名高速、中央道、関越道

り、首都高速道路を始めとする都心部の道路に交通が集中して相当の渋滞が発生するとともに、様々な規制が実施されることが想定される。よって、都心における円滑な交通を確保するために、3 環状道路を活用して、都心部への交通流入を緩和することが有効であり、その早期完成が期待されている。

(a)東京外かく環状道路

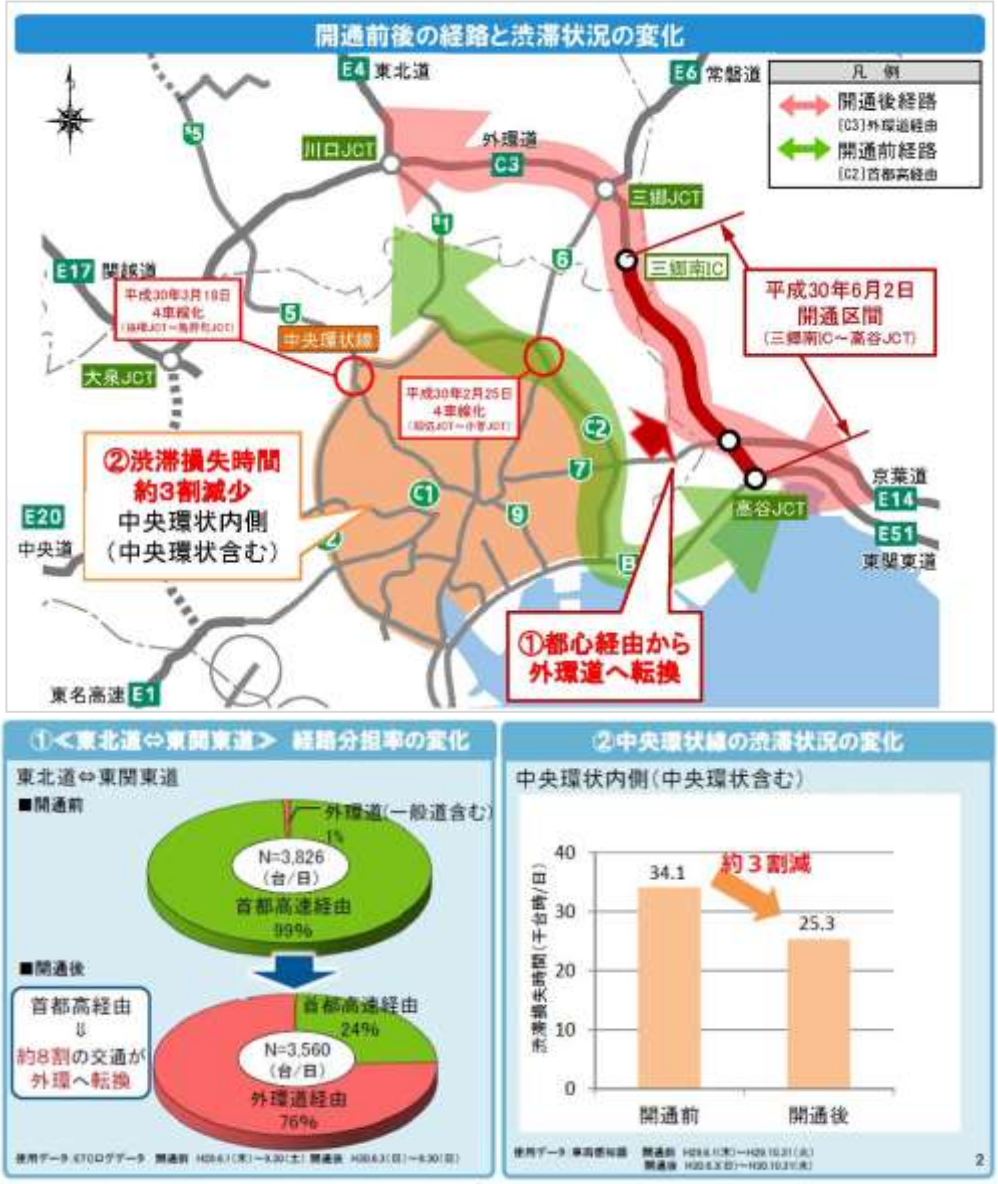
東京外かく環状道路（以下「外環」という。）は、都心から半径約 15km を環状に連絡する全長約 85km の高規格幹線道路であり、高速道路（東京外環自動車道）と国道 298 号（国道 254 号バイパス～国道 357 号東京湾岸道路）で構成されている。

1992 年 11 月、和光市から三郷市間の高速道路部と一般部の同時開通を皮切りに現在までに約 50km（約 60%）が開通済みであり、現在、大泉 JCT⇔東名 JCT 区間が事業中（2019 年度当初事業費 200 億円、全体事業費 15,975 億円）であり、大深度地下をシールドマシンで施工中である。なお、東名 JCT から湾岸線までの区間は計画の具体化に向けて必要な意見交換、検討を行うことを目的に、2016 年 2 月に計画検討協議会（構成員：国土交通省、東京都、川崎市）を設置し、現在、計画の必要性や概略ルートに関する論点等について検討を進めている。

直近では 2018 年 6 月に三郷南 IC から高谷 JCT（湾岸）まで千葉区間が開通している[3]。事業の 2019 年度当初事業費は 14.48 億円、全体事業費 5,635 億円である。開通後半年を経過した 2018 年 12 月現在、外環と並行する中央環状線（東側）の交通量が約 1 割減少しており、都心経由の通過交通が外環に転換し、都心への交通集中が抑制されている。東北道、東関東道間の交通は、従前は首都高経由のトリップが 99%であったが、千葉区間の開通により約 80%が外環へ転換している（図表 1-2-3）。

[3] 沿線の住宅等への騒音や排ガスの影響を低減するため、高速道路を半地下に収容する掘割スリット構造を採用している。

図表 1-2-3　外環（三郷南 IC～高谷 JCT）開通後 6 か月の整備効果
（交通転換による都心の渋滞改善）ついて



（出典）国土交通省関東地方整備局記者発表資料「東京外かく環状道路（三郷南 IC～高谷 JCT）開通後の整備効果」（2019 年 1 月 9 日）

(b)首都圏中央連絡自動車道

首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）は、都心から半径約 40～60km を環状に連絡する全長約 300km の高規格幹線道路であり、現在までに約 270km（約 90%）が開通済みである。東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道等の放射状に延びる高速道路や都心郊外の主要都市を連絡し、東京湾アクアライン、外環等と一体となって首都圏の広域的な幹線道路網を形成している。

現在、神奈川県区間については、高速横浜環状南線、横浜湘南道路が事業中である。千葉県区間は、大栄 JCT⇔松尾横芝 IC 間の 2024 年度の開通に向けて事業を進めている[4]。これらの事業の 2019 年度当初事業費は 496.11 億円、全体事業費は 7,320 億円である。さらに千葉県区間においては、つくば IC⇔横芝 IC、東金茂原道路、茂原 IC⇔木更津 IC について 2019 年度当初事業費 18.87 億円、全体事業費は 17,542 億円である。

2017 年 2 月に茨城県区間の境古河 IC⇔つくば中央 IC 間が開通（暫定 2 車線）したことにより、神奈川県湘南地域から千葉県成田地域までが圏央道で結ばれた。茨城県内の圏央道沿線で企業立地が促進され、2013 年から 2016 年の 4 年間で 79 件の企業が立地しており、特に茨城県においては、4 年連続で工場立地面積が全国 1 位となっている（図表 1-2-4）。

さらに、成田空港を起点とし、都心を経由しない群馬県太田や桐生への新たな観光ルートも創設されている。圏央道全体の交通量も増えてきており、例えば「中央道⇔常磐道」について、中央環状線等の都心部を経由していた車両の圏央道への転換が進んでいる。

図表 1-2-4　圏央道茨城県区間全線開通後の整備効果（企業立地の促進）について

（出典）国土交通省関東地方整備局記者発表資料「圏央道茨城県区間全線開通後の整備効果」（2017 年 11 月 21 日）

4　用地取得が順調な場合。

(2)　空港における取組

首都圏空港（羽田空港、成田空港）では、訪日外国人の増加等に伴い航空需要も増加傾向が続くと見込まれている[5]。現在、羽田空港の飛行経路の見直し等、成田空港の高速離脱誘導路の整備等により 2020 年までに両空港の年間発着枠をそれぞれ約 3.9 万回増加するための取組が進められている。以下に羽田空港における取組状況について解説する。

①羽田空港

(a)空港の概要

羽田空港は、大部分が埋立地に存在する空港であり、これまで沖合展開事業（Ⅰ期～Ⅲ期）により拡張を続け、さらに 2010 年には D 滑走路を建設し、大幅な離発着増を可能とした。2019 年夏ダイヤでは、国内 97 空港のうち 48 空港、海外 31 都市に就航している。2010 年の D 滑走路供用に伴い、再び国際線の本格就航が始まり、旅客数も順調に増加している[6]。

新滑走路の計画は東京オリ・パラ以降に検討していくこととし、東京オリ・パラの旅客増に対しては、滑走路処理能力の再検証や飛行経路の見直しで対応することとしている。

(b)機能強化の概要

日本の経済をより活性化していくために、「地域を含めた国際競争力の強化」、「訪日外国人の取込」、「地方における世界の経済成長力の取込」が必要であり、そのために玄関となる首都圏空港の機能強化が必要とされている。羽田空港の機能強化については、首都圏空港機能強化技術検討小委員会の技術的な検討を踏まえ、飛行経路の見直しを含む機能強化策が発表されており、概要は次のとおりである。

・現状の年間発着回数（以下回数に関わる数値は、同様に年間発着回数を示す）44.7 万回を 2020 年 3 月 29 日より約 3.9 万回増やし、計 48.6 万回とする計画であり、増加分を全て国際線に割り当てることとしている。

・その内訳は、「滑走路処理能力の再検証」で約 1.3 万回、「飛行経路の見直し」で約 2.3～2.6 万回である。

＜滑走路処理能力の再検証　年間約 1.3 万回＞

「滑走路処理能力の再検証」と「特定時間帯の利用」の 2 つの手法からなる。

＜飛行経路の見直し　年間約 2.3～2.6 万回＞

「スライディングスケールの多様化」、「特定時間帯の利用」、「飛行経路の見直し」の 3 つの手法からなる。

＜施設整備＞

上記施策を実現するには、施設整備（レーダー、灯火、誘導路、駐機場、ターミナルの収容

[5] 国土交通省航空局「首都圏空港の機能強化に係る検討について」（2013 年 11 月）
[6] 2010 年 6,421 万人から 2018 年 8,489 万人へと約 32%増加している。

力）の向上が必要であり、関東地方整備局ではこれらのうち以下に示す土木工事を担当している。2019 年度当初事業費は 449.1 億円である。

○A・C 滑走路の高速脱出誘導路（南風時に北から着陸するため南側に必要）
○B 滑走路の取付・平行誘導路（南風時に B 滑走路から離陸するため）
○A 滑走路の横断誘導路（国際線増加につき、A・C・D 滑走路から国際線ターミナルへのアクセス向上）
○駐機場の整備　○航空保安施設整備（A 滑走路-LOC（ローカライザ）[7]用地造成）

(3)　河川における取組（台風等に備えた水害対策の強化・高潮対策）

荒川の高潮対策は、1960 年に策定された「東京湾高潮対策全体計画」に基づき事業が進められている。計画築提高は朔望平均満潮位＋高潮偏差＋波の打上高で決まっている。荒川の河口部で高潮偏差は 1917 年台風の経路に、伊勢湾台風規模の高潮を想定し 3m としている。

①荒川における取組（荒川水系直轄河川改修事業　全体事業費 6,223 億円　2019 年度当初（荒川下流）76.2 億円）

隅田川の河口･霊岸島における 1951～1960 年までの朔望平均満潮位は A.P.＋2.1m であり、これに高潮偏差 3m を加えた A.P.＋5.1m が計画高潮位である[8]。

河口から堀切橋までが高潮区間であり、計画堤防高は、計画高潮位に波の打上高を加えた高さであるが、計画高水位に余裕高を加えた高さがそれよりも高くなったときは、計画堤防高は計画高水位に余裕高を加えた高さである。

左岸の上平井水門から下流においては、背割堤（中堤）と中川左岸堤で防御する計画のため、右岸と左岸で計画堤防高が異なっている。右岸は、－0.6～3k の区間の計画堤防高は A.P.＋8m、3～4.6k の区間は A.P.＋7.5m、その上流は計画高水位＋2.5m となっている。

一方、左岸は、0～1.5k の区間が A.P.＋6.5m、1.5～3k の区間が A.P.＋6m、3～上平井水門（7k）の区間が計画高水位＋1.5m、その上流は計画高水位＋2.5m となっている。

現在は、左岸の背割提の嵩上げや右岸の東砂地区の堤防整備を行っている。

(a)中堤の嵩上げと老朽化対策工事

中堤の役割の 1 つ目が本川洪水時の背水の緩和である。中川が荒川と接する 7k 地点では計画高水位に 1.6m 程度の差があり、中川が荒川の背水を受けることとなるため、両者の計画高水位が擦り付くところまで中堤により分離する機能を果たしている。

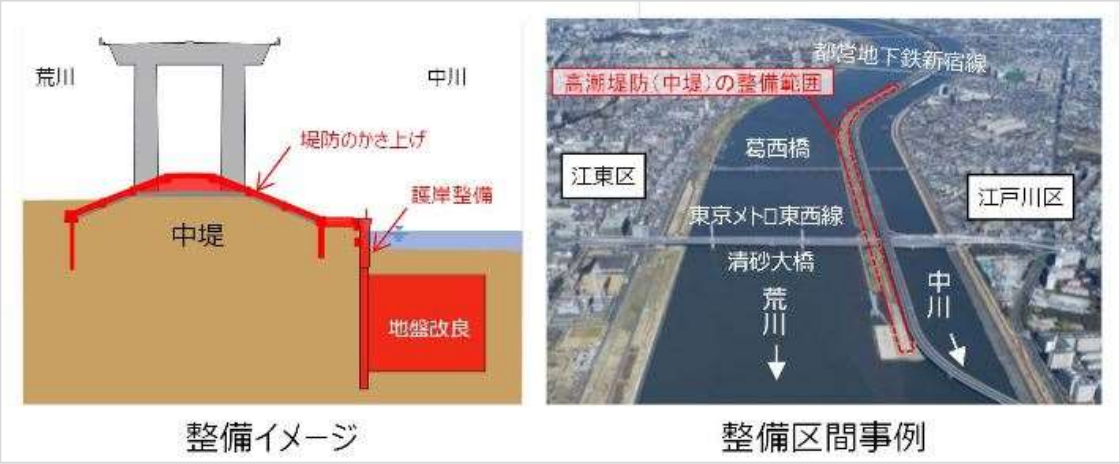
二つ目が高潮に対する防御である。中央環状線の工事に伴って中堤の築堤工事が進められたが、0～3k までの区間においては計画堤防高に対して最大で 1m 程度、堤防の高さが不足しており、中川の護岸の矢板が撓み、コンクリート三面張りの護岸の一部が沈下するなど老朽化も

7　着陸を行う航空機に対して進入方向（左右）を示すための電波を発射する無線援助装置
8　東京湾霊岸島量水標の目盛による基準面零位を基準とする基本水準面（Arakawa Peil の略）。

進んでいるため、嵩上げと老朽化対策を進めている（図表 1-2-5）。

具体的な施工方法は、①中川側の護岸前面に鋼管矢板を施工、②鋼管矢板前面に地盤改良、③堤防の嵩上げという手順である。

図表 1-2-5　背割提の嵩上げと老朽化対策工事の概要



（出典）国土交通省関東地方整備局荒川下流河川事務所ウェブサイト

(b)江東区東砂地区ゼロメートル地帯堤防地震対策（高潮・耐震対策）

江東区東砂地区ゼロメートル地帯堤防地震対策は、荒川右岸江東区東砂地区の清砂大橋から葛西橋間の延長約 700m の範囲で 2018 年より実施している。

当該箇所の現況は、パラペット構造の特殊堤であり、高潮に対する高さは確保できているが、河川管理施設等構造令で定める所定の断面が不足しており、堤防断面の確保、及び地震による堤防の沈下を抑制するための液状化対策が必要である。

具体的な施工方法は、川裏の法尻部に鋼矢板を打設した上で、必要な堤防断面を確保するための堤防拡幅を行っていく。

(4)　港湾における取組

①整備海岸計画

東京港の海岸保全施設の整備は、国土交通省直轄の事業はなく、交付金事業により東京都が実施している。伊勢湾台風級の台風が東京湾に来襲した場合の高潮レベルを想定し、高潮対策や耐震対策等の各種の対策工事を進めている。高潮堤防は、平常時の朔望平均満潮位（AP＋2.1m）、高潮による偏差、波浪の要素を考慮して計画天端高を設定しており、東京都においては地区ごとに細かく設定しており、その高さは AP＋4.6～8.0m である。

東京都は、2012 年 12 月に現在の整備計画の基になる計画である「東京港海岸保全施設整備計画」を策定し、2021 年度までの 10 か年を計画期間とする計画を策定した。また、2014 年 3

月の海岸法に基づき耐震・耐水対策の前提となる対象地震を変更する等、東京都区間の海岸保全基本計画を見直した、「東京湾沿岸海岸保全基本計画」を策定した。現在はこの基本計画に基づき整備が進められている。また、「重要インフラの緊急点検」を踏まえ、東京港における海岸保全施設の一部が整備対象として採択され、整備が進められている。

②海岸保全施設の役割

ゼロメートル地帯などの低地帯においては、仮に海岸保全施設がなければ、日常的に浸水被害が発生するとともに、高潮時には広域的に浸水する危険性がある。このため、低地帯を囲うように海岸保全施設を整備して海水の侵入を防ぎ、背後地を守っている。

防潮堤、水門、陸こうで津波や高潮による浸水を防ぐとともに、降雨等による運河の水位上昇を抑えるため、排水機場を配置している。

防潮堤の堤外地においては、「港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策ガイドライン」を策定している。ソフト対策が中心であり、堤外地にある港湾施設では人も働いており、そのような方々の安全な避難等の観点が盛り込まれている。

2018 年に「関東の港湾における高潮・暴風対策検討会」を開いており、管理者ごとの対策の検討を行っている。

(5)　無電柱化の推進

①無電柱化の目的と現況

南関東ブロックの課題に対する主要プロジェクトの 1 つとして「無電柱化の推進」について解説する。無電柱化の目的は、「道路の防災性能の向上」、「通行空間の安全性・快適性の確保」、「良好な景観形成」の 3 つである。

日本における無電柱化の現状は、ロンドン、パリ、香港、シンガポール等のヨーロッパ、アジアの主要都市と比べると立ち後れている[9]。

現状は、歩道が狭い等難しい箇所ばかりが残って、整備延長が延び悩んでいる状況である。予算は要求に対して満額配分されているが、金銭的な問題だけでなく、地方公共団体からは「高コスト」、「事業会社との調整が困難」、「トランスの設置等地元調整が困難」、「道路幅が狭い」等が、整備が進まない理由として挙がっている。

従来は NTT や電気事業者が費用負担することについて、消極的であったが、最近は前向きになってきている。一方で地方公共団体の方が、事業費裏負担のほか、ノウハウがない、人材不足などの問題を有している。なお、都などにおける費用負担は、国と地方公共団体で 1/2 ずつである。

9　ロンドン、パリ、香港、シンガポールが 100%に対して、東京 23 区は 8%、大阪市は 6%である。

②無電柱化推進のための施策

2016 年 12 月に無電柱化の推進に関する法律が施行された。国等の責務を定め、「無電柱化推進計画」の策定、公表を規定したほか、国、地方公共団体による必要な道路占用の禁止・制限等の実施、道路事業等の実施の際、関係事業者は、道路上の電柱・電線の新設の抑制、既存の電柱・電線の撤去を実施することとされている。最近、芦屋市、白馬村など無電柱化条例を策定している地方公共団体も出てきている。

道路法第 37 条の改正により、緊急輸送道路はもとより、交通が輻輳する道路、幅員が狭い道路、歩道が狭い道路に占用制限がかけられるようにしたので、法律の施行令や運用例を整備しながら、しかるべき道路に占用制限をかけるように地方公共団体にアナウンスをかけていく。

国、地方公共団体、事業者は、費用の縮減を図るための方策等に関する調査研究、技術開発等を実施していくことになっており、今まで採用されてきた電線共同溝のような構造ではなく、多少構造を簡素化しても低コストが実現できるような整備手法（浅層埋設、小型ボックス、離隔距離の見直し、直接埋設）を検討し、「低コスト手法導入の手引き」を策定した。地中化だけが無電柱化ではなく、裏通りや軒下に配線する等、様々な方策も提案している。

無電柱化を行う際に新たに取得した電線、地上機器等に係わる固定資産税の軽減や直轄国道における地下に設けた電線類に対し、占用料の減額措置を実施など税制上の措置も行っている。

以上の施策により、2020 年には過去のピーク時と同程度の整備延長を目標としている。

1.2.3　南関東ブロックにおける地域建設業の現状と課題

本節では、各県の建設業界の現状と課題、対応する取組及び今後の展開に期待する社会資本整備プロジェクト等について、埼玉県、千葉県、神奈川県の建設業協会への取材を基に構築している。

(1)　埼玉県

埼玉県における地域建設業の現状及び課題について、2019 年 5 月に一般社団法人埼玉県建設業協会会長の伊田登喜三郎氏、理事・常任顧問の星野博之氏、専務理事の野川達哉氏と前専務理事の小島一男氏にお話しをうかがった。ここでは、その概要について記載する。

①埼玉県における建設業界の現状及び今後の見通しについて

(a)埼玉県における建設業界の現状

ここ数年の公共工事設計労務単価や最低制限価格の引き上げ等により、県内建設企業の経営状況は、一時期の危機的状況は脱したものの、大手と比較してまだまだ厳しい状況である。具体的には、県内における利益率（税引前利益）は、4 年位前は 1%台だったが、2016 年度には約 3.7%まで回復し､2017 年度は 0.1 ポイント低下した｡全建調査ではもう少し低下している。7%程度の利益率である大手と比較すると、中小の水準はまだ低く、大手の半分程度である。

労働生産性も大手と比較すると見劣りする。5 億円の工事も 1 億円の工事も必要な施工管理の人員はほとんど変わらないので、大きい工事を受注する方がスケールメリットが出てくる。

県内の大型工事は、国土交通省直轄工事になるが、応札できるのは県内の上位 10 社程度である。県の工事は水道管の交換、下水道の耐震化等はあるが新設道路は少ない。市町村も予算が少なく同様の状況であり、老朽化対策に伴う維持、補修が主体となっている。

県道については､改築に係る予算は最も多い時で 800 億円程度あったが､現在は 200 億円を割り込む水準になっており、維持予算の方が多くなっている。

民間事業にあっては、圏央道の開通により、大型倉庫が相次いで建設されてきたが、大手企業が受注している。中小型倉庫（10～20 億程度）になると県内企業も受注してきたので恩恵は受けている。

社員の月給は少しずつ上がっている｡賞与は 5 年位前において年間 1.3～1.4 か月だったものが、2018 年度には 2.7 か月位まで回復し、現在は踊り場にきている。

(b)今後の見通し

上田埼玉県知事は公共工事に理解があり、公共工事を通して民間投資を呼び込むという考え方をもっている。これらの結果、埼玉県は本社の転入企業と転出企業の差引では、転入超過数が全国で最も多い。県内の公共工事については、圏央道の県内全線開通後、直轄工事が減少し

ているが、知事は「国土交通省直轄事業が減少している時は、県工事を増額して工事量を大きく減らさない。」との方針を取っており、堅調に推移するものと期待している。なお、県内の公共工事の動向は、近年の受注額は 3,800 億円程度で推移しており、2018 年度は前年度比で僅かに低下した。生コンの出荷等も前年度比で落ちている。

国土強靭化関連工事の発注はこれからだが、埼玉県は災害が少ない県であり、予算もあまり付いていない。河川における木の伐採、伐根などの小さい工事が中心である。

②埼玉県における建設業界の課題について

(a)生産性向上

生産性の向上については、i-Construction の導入も重要であるが、現場の進め方を改善していくことがより重要である。工程管理を行っているが、工程どおり現場が順調に進まない工事が多い。その理由は、例えば、設計変更にて対応する際の長期化や許認可の未処理、用地未買収、道路工事において電柱が移設されないこと等による工事の停滞、手戻りの多さである。工事が順調に進まないと出来高も上がらず、結果的に生産性も上がらない。

各建設企業の職員のレベル向上は当然必要だが、役所に相談してもなかなか返事が来ないこともあり、役所職員のレベル向上、工事を効率良く進めるよう意識向上を図る必要がある。また、働き方改革により、5 年後には残業規制の猶予期間が切れることも踏まえれば、役所に対する工事関係提出書類の大幅な削減を進めていく必要がある。

(b)入札契約制度

労務単価については、県、市町村積算には反映されているが、まだ現場で働いている技能者の給与支給額には波及しておらず、更なる引き上げが必要である。

県や市町村発注の工事は、最低制限価格ギリギリで入札しないと工事が落札できない状況である。このような状況では工事利益が出せないため、最低制限価格を引き上げて欲しい。協会としては、現在の制度の中で工事を請け負った結果、適正利益が出ていないという実態をもっと説明していかないといけない。

最低制限価格設定にあたっての間接費の算定については、特に県・市町村工事で改善の余地がある。最低制限価格の上限を 0.92 に引き上げていただいたが、中小規模工事では間接費の割合が高くなるため、一般管理費の係数が 55%に抑えられたままであると予定価格の 0.9 以下となるため、上限が 0.92 になっても余り効果がない。小規模工事であっても最低制限価格が 0.92 まで届くように一般管理費における係数を引き上げていただきたいと考えている。県や市町村発注の工事では、繰越等で工期が延伸しても管理費相当分は変更契約の対象としてもらえない。国が進めている施策に県や市町村が追いついていけていない。

指定都市、中核市等を除く市町村において、技術職員が不足していることは、総合評価方式などの適切な発注、工事監督ができなく重大な問題である。特に、現場の実情に合わせた設計が十分に出来ていない。役所の技術職員が足りないことに依るのであれば、水道事業のように

広域行政として対応するような体制があっても良いのではないか。

(c)担い手確保

将来の担い手である若者を確保するためには、「給料、休暇、希望」の新たな 3K 産業となる必要がある。そのためには、発注者、受注者双方が意識を共有し、適切な工期と請負金額の設定、施工時期の平準化などを進めることが重要である。

建設業において若い人材を確保するためには、他の産業で週休 2 日制が浸透している状況を踏まえれば、週休 2 日制の導入は最低ラインの雇用条件である。さらに優秀な人材を確保するためには、業界全体で「モノを造る素晴らしさ」を情報発信していかなければならない。現場の実情として、技能者の方は、週休 2 日の現場でも土曜日には他の現場に出て働いているという実態がある。週 5 日の労働で生活していけるよう、賃金を上げる必要がある。

若い方の中には「やりがい」、「生きがい」を求めている人もいる。給料が劇的に良くなることは無いと思うが、全産業の平均ラインまで押し上げた上で、そのような観点で人材を確保していきたい。

現状では、条件が良い大手に多くの職員が採用されがちで、中小規模の建設会社では良い人材がなかなか集まらない。地元建設企業の技術者が派遣会社に引き抜かれる事例が多発し問題になっている地域もあると聞いている。

その他、担い手確保、育成のため、以下の施策に取り組んでいる。

- 会員企業等の社員を対象とした研修
- 県内工業高校生を対象とした出前講座、実習、現場見学会
- 建設技術者、技能者、発注者、高校進路指導教員等との意見交換会
- 永年勤続従業員の表彰、建設事業功労者の推薦
- 新聞や広報誌、県庁イベントによる広報

(d)ICT

ICT については、ある程度以上工事規模が大きくならないとコスト縮減効果が出てこない。現在 ICT に取り組んでいるのは県内で 12～13 社程度である。昨年度、県発注の工事で 5 件ほど ICT 施工、従来施工のどちらでも選べる工事が発注されたが、結果は、ICT 施工が 2 件、従来工法による施工が 3 件であった。自社社員による施工が可能であれば利潤が出るが、中小企業においては、ICT の部分は外注せざるをえず、機器もリースに頼ることから、高くついてしまうのではないか。例えば盛土工事に ICT を搭載した重機（バックホウ、ブルドーザー）を活用する工事があるが、自社で重機を所有している会社は利益を出しているようである（1～2 社）。ICT 関連設備投資に積極的な会社はまだ多くない。

(e)経営安定化

適切な工期設定について、建前的には十分な工期はあるが、条件が整っていないなどにより

円滑な施工管理ができず、工期が逼迫するケースや、近年少なくはなってきたが、発注時期が遅れ、当初から工期が不足するケースがある。ただし後者については繰越が認められるようになってきたので実際は十分な工期が取れるケースも多い。

国への陳情の中で、「建設業を育てていかなければならない」といった思想を県や市町村に浸透させてほしいということを盛り込んでいる。

③社会資本の維持点検、災害対応などに対する、地域建設業の役割と取組

県全体でみると、最近、業者の災害対応能力が落ちてきている。県は、災害協定に基づき、路線別に担当業者の割振りを行うが、各社ともギリギリの状況で対応しており、市町村も同じ状況である。近年の公共事業費の長い低迷により、業者が重機や技術者、技能者を手放し、結果として不足する事態となっている。さらに、重機を所有するための維持管理費が経営を圧迫している。東松山地区では、通常の建設業者だけではカバーしきれないので、役所が主体となって水道、造園等の業界からも業者を集めている。

このように、現場の状況は厳しいが、災害が発生した際に円滑に対応ができるように、9 都県市合同防災訓練や下水道 BCP 図上訓練等に参加するとともに、災害復旧用応急組立橋架設講習会、埼玉県冬期道路交通確保連絡調整会議を開催するなどしている。

維持工事を適切に遂行するためには、ノウハウを持った技術者が絶対に必要である。近年、維持管理工事に精通した技術者が不足している。

④地域建設業が期待しているプロジェクト

圏央道関連工事はひと段落しており、今後は上尾道路、荒川第二、第三調節池など以下のプロジェクトの進捗に期待している。

・国道 4 号東埼玉道路及び地域高規格道路
・国道 17 号上尾道路Ⅱ期区間及び新大宮上尾道路、本庄道路
・圏央道 4 車線化　・首都圏氾濫区域堤防強化対策（利根川、江戸川）関連
・荒川堤防改修　・荒川第二、第三調節池　・春日部連続立体関連

(2)　千葉県

千葉県における地域建設業の現状及び課題について、2019 年 6 月に一般社団法人千葉県建設業協会専務理事の大林正章氏と事務局長の宮崎忠夫氏にお話しをうかがった。ここでは、その概要について記載する。

①千葉県における建設業界の現状及び今後の見通しについて

(a)千葉県における建設業界の現状

建設総合統計によると、千葉県における 2016 年度から 2018 年度の建設投資額は平均で約

2.2 兆円、公共投資の割合は約 29.1%となっている。千葉県下の公共事業量は、東日本建設業保証株式会社の「年度別保証取扱高」によると、受注額は、1992 年の 8,530 億をピークに年々減少し、2018 年度には 3,767 億まで落ち込んでいる。件数に関しても、1996 年の 11,765 件が頂点で、この 20 年間で 6,690 件までほぼ半減している。近年においても千葉県の財政事情が厳しく公共事業費は増えていない。補正予算も近年は相当予算措置されているが、中小企業には、その効果は波及していない。公共事業額が増えない一因として交付金が増えていないことが挙げられるが、交付金は地方公共団体が自由裁量で使用できるため、公共事業に回っていない可能性もあるのではないか。国土交通省直轄事業負担金が減れば、県の単独事業費が増える可能性がある。国土交通省がここ 6 年間労務単価を見直し、経費率も向上させたが、その結果発注ロットが小さくなっている。

また、東日本建設業保証株式会社「建設業の財務統計指標」で 2008 年度から 2017 年度における千葉県の「総資本経常利益率」の推移をみると、2008 年度は 0.23%増と僅かながらプラスだったものの、リーマンショック後は△0.37%まで落ち込んでいる。その後、震災復旧・復興事業、アベノミクスによる公共工事の拡大、企業の業績回復に伴う設備投資増などから、利益率も増加基調を辿っているが、2013 年度から 2017 年度の 5 年間は、東日本平均を下回っている状況にある。大手ゼネコンと比べて相当低い水準にあり、企業間格差が大きい。

その一方、健全性を表す自己資本比率に関しては、2012 年度に 26.89%まで落ち込んだものの、東日本平均を上回る 29%付近を推移している。特に 2017 年度に関しては、東京都の 35.08%を 0.36 ポイント上回る結果となった。

(b)今後の見通し

国土強靭化政策による今後の工事発注増には、期待したい。しかし、わずか 3 年間で強靭化対策が全て完了するわけではなく、社会資本の完成像を明らかにした上で、継続的な投資を行うべきではないか。

②千葉県における建設業界の課題について

(a)公共事業予算の安定的・継続的確保、地域建設業の受注機会確保

本協会の最重要課題は、「会員企業の経営基盤の安定」である。会員企業は、その大多数が公共工事を生業としており、安定的・継続的な事業量が確保されなければ、健全で安定した経営を行うことは難しい状況にある。

公共工事への依存度が強い中、大都市と地方との地域間格差や、建設業における中央大手と地方中小との企業間格差が拡大する一方という両極化傾向が顕著になっているという問題もあり、多くを中小企業が占める地方建設業の経営は厳しい状況におかれている。

一方、地域の建設業には、「地域の安全・安心を守る」、「若者が将来を託すことができる魅力ある産業への転換」、「災害対応空白地帯を生み出さない」といった責務がある。これらを果たしていくためには、経営と技術力の向上、働き方改革や担い手の確保・育成に取り組んでい

くとともに、安定的かつ継続的な公共事業予算の確保、受注機会の拡大、施工時期の平準化、改正品確法運用指針の徹底などが不可欠と考えており、今後も地域建設業の経営環境を改善するため、国や県等の発注機関に対して引き続き要望活動を継続していく考えである。

健全な建設業の育成の観点から言えば、品確法の趣旨が、発注者側の出先組織や地方公共団体まで浸透していない問題がある。国は変更契約を行うが、県や市町村の工事では、変更契約を行わない工事も多い。市町村においては、最低基準価格が 70%程度の地域もあり、適正な利潤が確保できない原因となっている。未だに歩切りを行う市町村も存在する。工事契約は、甲乙対等の立場で締結するものであり、現状は問題があると考える。

(b)担い手の確保と育成

少子高齢化社会の進行から、建設業界では高齢化の進展と若年者の入職不足が著しく、受注量が回復傾向にある中、工事量対比での労働力不足が表面化している。例えば、災害復旧工事を行うにあたって、写真を撮影する職員も不足するくらいである。ちばぎん総合研究所のアンケート結果をみると、足元の経営課題として「技術職の不足」が 58.8%と最も多く、次いで「技能者の不足」（58.5%）、「従業員の高齢化、技術の伝承」（48.8%）と続いている[10]。

これらの課題を解消するためには、他産業に後れを取っている労働環境の改善が必要不可欠である。国でも建設業の人材確保・育成に向け、担い手三法の改正や運用指針の制定などに取り組み、受注者が適正な利潤を確保することができるよう、市場価格を的確に反映させた積算、週休 2 日制の確保を前提とした適正工期の設定、発注・施工時期の平準化などを「発注者の責務」として明記したが、末端の地方公共団体までは浸透していない状況にある。

団塊の世代の大量退職に伴い、新規採用者の確保が重要となっているが、新入社員の採用については、個別の企業毎に取り組んでいる。現実には 1 年で約 3 割の離職率があるなど離職率が高い。若手に対しては、「しばらくは辛抱しなさい。長く働くと仕事のやりがいや魅力も出てくる。」と言っている。県内の 6 工業高校に土木系の学科が存在するが、県西部の高校では、卒業後は、東京都内企業に就職するか、進学する生徒が多い。県東部、南部の高校は、地元企業に就職している。大学は、千葉大学に土木系学科が存在せず、私立大学の千葉工業大学、日本大学、東京理科大学等のみであり、後継者となる技術者育成に問題がある。さらに、地方公共団体では中途採用枠が拡大しており、入社 10 年前後の社員が公務員に転職するケースもあり問題となっている。

(c)生産性向上への取組

ICT 活用工事については、千葉県においても、2017 年度に「土工」、2018 年度に「舗装工」、2019 年度に「河川浚渫」の試行要領を制定し、モデル工事が進められている。ただ、千葉県

[10] 株式会社ちばぎん総合研究所「東京オリ・パラの準備状況とオリ・パラ後を見据えた県内建設業界の動き」（2017 年 11 月 27 日）25 頁

においては、昨年度、「受注者希望型」[11]で発注した ICT 土工対象工事 64 件のうち、8 件が ICT 活用工事として契約、舗装工事についても 5 件中 1 件で適用となっており、歩掛の見直しなど、受注者が入札に参加しやすい土壌づくりが必要と考える。

全般的に ICT で利潤が上げられる工事があまり発注されていない。早めに ICT 対応の設備投資を行った企業においては、設備が遊休化しており、経営上の支障となっている。よって、他の会社も設備投資する気になれない。その結果、ICT 設備のリース会社だけが利潤をあげる状況である。相当の工事規模を持つ工事なら、従来施工よりも ICT の方が安価であり、国土交通省発注工事の多くは該当すると思われる。

③社会資本の維持点検、災害対応などに対する、地域建設業の役割と取組

(a)社会資本の維持点検

国内の社会インフラ整備は、高度経済成長期の 1960 年代から 70 年代に本格化し、現在、供用年数が維持管理・更新の目安となる 50～60 年に到達している。本協会では、これらの社会インフラの効果的な維持管理と市民など利用者に対する安全・安心の良好なサービス水準を確保することが、社会的な要請として求められていると考える。

その一方、社会インフラの主な管理者である地方公共団体等においては、土木関係の予算の低迷に加えて、団塊世代の大量退職などから維持管理・更新業務を担当する職員数も不足しており、予防保全による長寿命化を効果的・計画的に維持管理することは難しくなっている。その一例として、道路の維持管理における除草は、雑草の繁茂による交通標識等の視距確保や道路交通の安全確保、通行車両からの視認性の確保、景観の確保等重要であるが、行き届いているとは決して言えない状況にある。このため、危険極まりない箇所は、ボランティアとして建設会社が除草している。また、道路の停止線などが見えない箇所も多く見られ、交通事故が発生した場合、道路管理瑕疵に問われる可能性もあるのではないか。

予算については、近年、維持管理費に関する国土交通省の補助金がほとんど無くなった。総務省も維持管理工事費について、道路維持管理など一部を除くと起債を認めなく、100%県費による支出となる。県財政課は、県費支出割合の多い事業から、査定して行く傾向にあり、維持管理費予算は大幅に削減され、ピーク時から約半分まで減少している。今後、管理すべき社会資本の増加と進行する老朽化を踏まえ、適正な維持管理を行うために、維持管理予算を確保する必要がある。

(b)災害対応などに対する地域建設業の役割と取組

東日本大震災から丸 8 年が経過したが、2018 年 6 月 26 日に文部科学省が設置している「地震調査委員会」が発表した最新の地震予測「全国地震動予測地図 2018 年版」では、「30 年以内に震度 6 弱以上の揺れに襲われる確率」として、千葉市が 85%と全国で最も高い結果となった。こうした自然災害等に備えるため、本協会では県との「地震・風水害・その他の災害応急

[11] ICT でも従来型の施工でも可能な入札制度。

対策に関する業務基本協定」に基づく緊急時の待機・パトロールなどの応動体制をはじめ、応急復旧工事を行うなど、地域住民の安全確保に迅速・的確に対応できる体制づくりの強化に努め、農林水産部の施設も対象に含めて取り組んでいる。

また、「災害時における管内の災害応急対策業務に関する協定」については、国土交通省関東地方整備局との間でも締結し、災害時の被害拡大防止や被災施設の早期復旧活動にあたることができる体制が整えられている。

さらに、県や地元地方公共団体と各支部が連携して、河川氾濫など風水害時の緊急対応について確認し、強化するための水防訓練などに参加した。その他にも、大地震の発生を想定した、業務細目協定に基づく県土整備部と本協会の合同震災対応訓練を、県内の各出先機関で実施し、支部会員は橋梁点検等を含めた緊急出動や現場パトロール、情報伝達など、本番さながらの活動に取り組んでいる。

本協会では、自然災害から県民の生命・財産を守ることが地方建設業に与えられた重要な役割の 1 つであると考えている。しかし、公共事業費が、ピーク時に比べて国 1/3、県 1/2 の水準にまで減少しており、建設会社は、この間従業員を解雇し、重機械を売却してきた。この結果、建設会社の災害対応能力は、低下してきている。特に、白井市、酒々井町、長生村においては、災害協定を締結できる建設会社が存在しないため、隣接市町村の企業に頼まざるを得ない状況であり、支部単位で対応している。「災害対応空白地帯を拡大させない」活動を続けていくためには、改正品確法に謳われている受注者の適正な利潤が確保され、地域建設業の経営基盤の強化が図られることが必要不可欠となることから、2021 年以降も継続して公共事業予算が確保されるよう、国や県等の発注機関に対して、引き続き要望活動を継続していく。

④地域建設業が期待しているプロジェクト

千葉県においても、2020 年に東京オリ・パラの競技が開催される予定となっている。ちばぎん総合研究所の調査では、「プラスに影響する」と答えた企業は 36.1%、「マイナスに影響する」が 30.2%、「どちらでもない」が 32.3%となった。このうち、「プラスに影響する」とした企業からは、「関連工事を受注する」（10.3%）、「受注はしないが、景気が拡大することで、受注機会が広がる」（25.8%）という回答があった[12]。

具体的には、以下のとおりである。

- 圏央道全線開通（2024 年）
- 北千葉道路全線開通（2020 年代後半の想定）
- 成田空港機能強化（2030 年代前半）
- 第二湾岸道路の研究会の設置
- アクアライン鉄道の検討
- 圏央道の 4 車線化
- 房総半島における 297 号、409 号、465 号等の道路の整備

[12] 株式会社ちばぎん総合研究所「東京オリ・パラの準備状況とオリ・パラ後を見据えた県内建設業界の動き」（2017 年 11 月 27 日）21 頁

(3)　神奈川県

神奈川県における地域建設業の現状及び課題について、2019 年 6 月に一般社団法人神奈川県建設業協会専務理事の山下良一氏と事務局長兼建退共等事業部長の川久保実氏にお話しをうかがった。ここでは、その概要について記載する。

①神奈川県における建設業界の現状及び今後の見通しについて

(a)神奈川県における建設業界の現状

東日本建設業保証株式会社の「神奈川県内における公共工事の動向」によると、2018 年度は、工事の件数 8,800 件（対前年度増減率△1.7%）で、過去 10 か年で最低となったものの、一方で請負金額は大型工事が増えたことにより 6,968 億円余（対前年度 10.6%増）で最高となった。横浜市発注分 358 億円増、中日本高速道路発注分 218 億円増等が寄与している。工事の規模別でみると、5 億円以上の工事は対前年度で 590 億円余増加しているが、5 千万円未満の小規模工事は対前年度で 22 億円余減少しており、工事の大型化の傾向がある[13]。主に中小企業で構成される本協会会員企業が受注できる工事は増えておらず、厳しい状況が続いている。

建設総合統計から見る 2017 年度の建設投資の内訳は、全国では民間建築が約 54%に対して、神奈川県は民間建築が約 60%と民間の建設投資の割合が高くなっている。また、公共投資については、全国では国と都道府県合わせて約 44%であるのに対して、神奈川県は約 18%しかなく、その分、市町村や独立行政法人等の工事が多いことが特徴である。

利益率については、2017 年度の日建連会員企業の営業利益率が約 8%であるのに対して、神奈川県内の企業は約 2%に留まっており、中央大手企業と比較して低い状況が続いている。これは上述のとおり、市町村発注の工事が多く、利益が上がり難い入札制度が続いていることも大きな要因と考えている。

(b)今後の見通し

神奈川県は、毎年予算編成において歳入不足が見込まれ、厳しい財政状況の中、公共事業予算は横ばいであった。しかし、2019 年度の神奈川県の公共事業予算については、国の国土強靭化等に対応したことにより、県単独事業と合わせて約 17%増となる見込みである。

東京オリ・パラ後の市況については、県の予算は直轄事業（第二東名高速、圏央道等）に関連して、IC アクセス道路などの予算措置がされている場合が多く、横浜湘南道路などの直轄事業の整備が完了した後の建設市場がどのように推移していくか懸念している。国土交通省からは圏央道以西の地域の道路整備を進めていくという話も出ており、計画の進展に併せて県の予算措置が重要になってくるものと考えている。

まちづくりについては、横浜市以外の市町村が単独でまちづくり計画を進めていくのは難しい。相模原市については、橋本駅付近にリニア新幹線の新駅が設置されるとこともあり、各種

13　神奈川県建設業協会提供資料にて確認。

のまちづくりの計画が持ち上がっているが、中々先に進まない状況である。国の予算措置がなされて計画が動き出していくことを期待している。

一方で、民間建設投資は東京都ほどではないが、底堅い状況が続いていくと考えており、特に横浜みなとみらい 21 地区は、オフィス・商業・ホテル等を中心に活発な開発が続いている。大規模物件は中央大手が受注しているが、中小型のホテルや事業所、老健施設等は県内企業が受注している。

②神奈川県における建設業界の課題について

(a)入札制度

政令市を除く市町村発注工事の最低制限価格は平均で 87%程度となっておりかつ元々の工事発注ロットも小さい、設計変更もなかなか認めてもらえない、未だに歩切りを行う地方公共団体がある等、利益が上がり難い入札制度が続いている。ただし、最低制限価格については、横浜市では 94～95%、神奈川県では、91～92%など一部の地方公共団体では向上してきた。一方、一部の地方公共団体では、総合評価方式にも関わらず、最低制限価格を下回っても低入札価格調査が適切に実施されない、入札後に参加企業の応札金額の平均から最低制限価格を割り出す、入札参加者が 2、3 社であると最低制限価格が設定されないなどの実態もある。落札額は、最低制限価格に張り付いている。これらについて品確法を所管する国からの指導を期待したい。

こうした状況を受けて、昨年度初めて国土交通省関東地方整備局による会員企業への「県内市町村の課題ヒアリング」が実施され、会員企業から直接事情を訴えた。さらに、2019 年 3 月 29 日付「ダンピング対策の更なる徹底に向けた低入札価格調査基準及び最低制限価格の見直し等について」において、都道府県（都道府県に対しては市区町村への周知徹底依頼）、指定都市あてに「ダンピング対策の強化」、「調査基準価格等の公表時期の見直し」、「ダンピング対策の実効性の確保」などに関する通知が出されている。これを契機に入札制度が変わっていかなければならない。根本の入札制度が変わらないと受注者の適正利潤が確保できない。国土交通省には、県と密接に連携して今後も品確法の所管省庁として、市町村を指導していただきたい。

県の特徴的な入札制度として、本協会会員企業向けに「いのち貢献度指名競争入札」、「インセンティブ発注」を導入しており、社会貢献企業（災害協定等締結業者）や優良工事施工業者等に向けて指名競争入札や条件付き一般競争入札を行うもので、健全な業界育成に大いに貢献している[14]。

(b)社会資本整備

地方公共団体の予算が不足していることが、大都市圏以外の身近な社会資本整備が進まない要因と捉えている。本協会が集計した「県土整備局土木事務所別土木工事請負金額について」

14　金額基準は 250 万を超え 1 億 5,000 万円未満の工事が対象。

[15]によると、各土木事務所の過去 10 か年の発注金額を平均し、直近の 2017 年度、2016 年度の発注金額と比較すると、平均を超えているのは第二東名高速道路の関連工事が発注された平塚土木事務所（2017 年度）と藤沢土木事務所（2017 年度）のみであり、その他の事務所は平均を下回っている。県の公共事業予算の中でも東部方面線整備など大規模事業への負担金が重く、一般の社会資本整備費が伸び悩んでいる面も大きい。

(c)担い手の確保と育成

本協会では今年度「経営及び雇用状況に関する調査」を実施した。2018 年度に新規職員の採用があったのは回答 217 社中 83 社（38%）、人数にして 363 名となっており、中途採用が約 6 割を占めている。過不足の現況としては、技術者、技能者などの人材は不足しているものの、危機的に不足している会社は少ないようである。業種別で捉えると、建築は底堅い民間工事需要に応じてなんとか定期的に採用しているが、土木については、公共工事の動向、会社の経営状況もあり、本当に職員が足りなくなったら採用するという傾向があり、将来公共事業発注額が減少する場合を恐れて採用していないというところも多いと聞く。今後は、直轄工事で不調・不落が多くなってくるようであれば、職員が不足しているというサインになるだろう。

なお、給与水準はなかなか上がらず、ハローワークに出している求人広告では月額 27～30 万円程度とサービス業並みの水準であり、金額を引き上げても人が集まり難い状況がある。外国人労働者については、7.8%の企業が採用している。

時間外労働の上限規制については、5 年後に経過措置が撤廃されるが、年度末の繁忙期さえ乗り切れれば対応可能と考えている企業が多いようである。

週休 2 日制の取組状況は、会員企業で最も多いのが 4 週 6 休で約 35%となっており、4 週 4 休の企業も依然多い。週休 2 日制を実現しないと業界の先行きは無いという危機感は持っている。高校生の新規就職者も週休 2 日制の企業でないと見向きもせず、他産業に就職してしまう。また、全国建設業協会が進めている「休日ツキイチプラス運動」に 2018 年 11 月より本協会も取り組んでいる。週休 2 日制の実施は、企業に適正な利潤があってこその取組であり、発注者にはまずは適正な価格での発注を望む。

(d)生産性向上への取組

ICT 工事については、県内で ICT が採算面で見合って導入出来る大規模土工がある工事がそもそも少ない。「経営及び雇用状況に関する調査」において、ICT 技術の導入において課題と思われる事項の中でも「ICT 技術を活用できる現場がない」という回答が最も多くなっている。今後は、都市型工事でも適用可能な ICT 技術が開発されることを期待している。BIM/CIM については、電気、ガス、水道工事において先行して活用され、建築工事においても導入のメリットがあるため、最近各企業もようやく興味を持ってきている。

その他生産性向上については各企業が取り組んでいるが、書類の簡素化については、「平成 30 年度関東地方整備局への要望事項」、「平成 30 年度神奈川県県土整備局への要望書」にも盛

15　神奈川県建設業協会提供資料にて確認。

り込み発注者への働きかけを行っている。ワンデーレスポンスも国土交通省出先事務所において、未だ対応できていないという会員企業からの指摘がある。

③社会資本の維持点検、災害対応などに対する地域建設業の役割と取組

(a)社会資本の維持点検

県内でも今後割合は増えていくと考えているが、主にコンサルタント会社が業務を請け負っている。特に河川点検については、河川維持管理技術者資格保有者を含めて技術者がいない。道路については、協定の中で路線ごとに決まっているのでその範囲内で対応している。

(b)災害対応などに対する地域建設業の役割と取組

日頃より県土木事務所と連携を図っており、相互の信頼のもと役割を果たしている。また、豪雨時の待機や地震時の対応等、県との災害協定の中で適宜対応している。これら企業の社会貢献に対して「いのち貢献度指名競争入札」、「インセンティブ発注」により行政側は、企業を評価していただいている。

その他、「地方公共団体の防災訓練への参加」や「衛星携帯電話の設置」、また協会として支部単位で MCA 無線、IP 無線を設置している。

会員企業数は最盛期の 1996 年は約 1,000 社ほどだったが、現在は 450 社程度で推移しており、新規入会企業は売上高が 1 億円程度の会社が多い。災害対応については、毎年の箱根地区の雪害への対応を行っている。また、その他の災害に対しては災害協定により老舗会社が中心となって対応する体制を整備しているが、最近入会してくる小さな会社は災害時の対応は難しい状況である。重機は、レンタルにより対応しているが、2014 年 2 月に大雪が発生した際に、横浜で重機がなく人力等で対応した経緯から、その後重機の協同組合と協定を締結している。

④地域建設業が期待しているプロジェクト

具体的には以下のとおりである。

県下で動いている大型プロジェクト

・第二東名高速　　・圏央道

・新湘南バイパス　　・川崎縦貫道路等

県の補助事業

・国道 357 号横須賀延伸の IC 関連道路

・河川の総合治水対策事業（川崎市）

建築分野

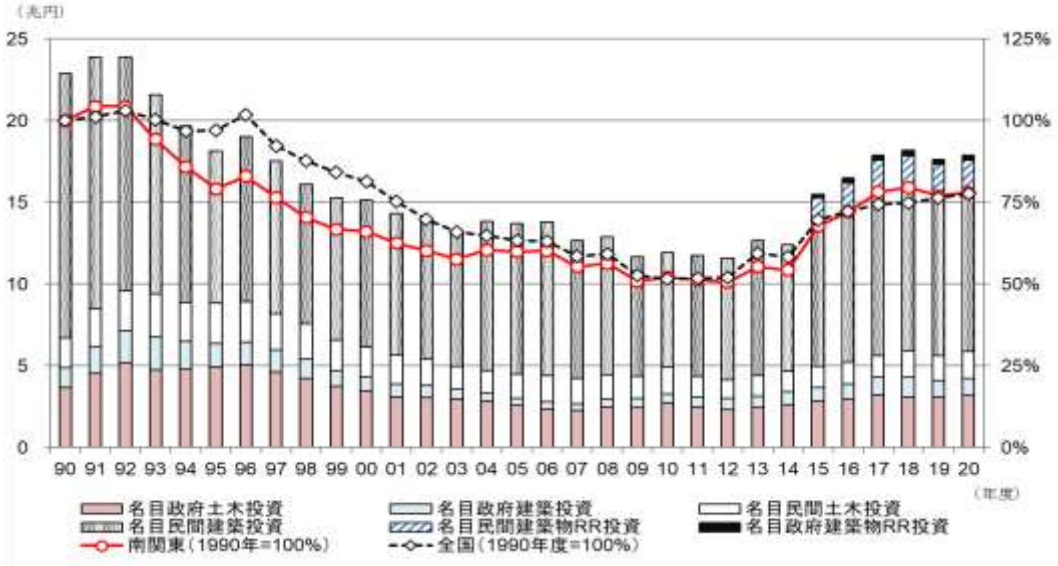
・県営住宅の老朽化対策（今後 10 年間で 28 団地約 7,000 戸を建替）

1.2.4　南関東ブロックにおける建設投資の将来展望

本節では、南関東ブロックにおける建設投資の現状及び今後の展望について、当研究所が 2020 年 1 月 31 日に公表した「建設経済モデルによる建設投資の見通し（2020 年 1 月）」の結果を踏まえ、政府建設投資、民間住宅投資、民間非住宅投資の分野別の動向を示す。

(1)　建設投資全体の動向

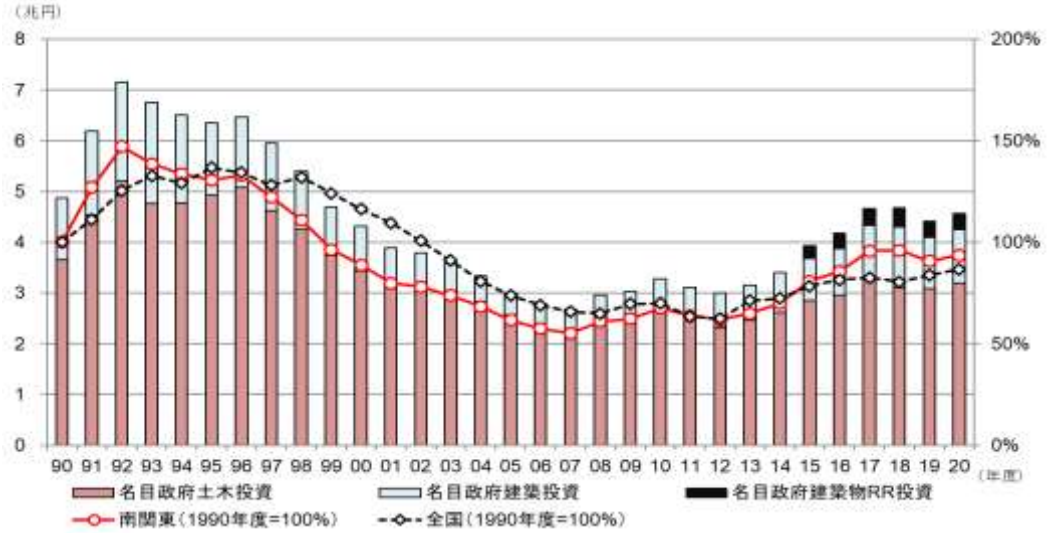
図表 1-2-6　南関東ブロックにおける名目建設投資の推移



（出典）国土交通省「令和元年度建設投資見通し」、国土交通省「建設総合統計」を基に当研究所にて作成
（注 1）名目建設投資に「建設総合統計年度報」により算出した南関東ブロックの全国に占める割合を乗じて南関東ブロックの各投資額を推計した。なお、2019・2020 年度は当研究所の推計を使用した。
（注 2）2015 年度より建築物リフォーム・リニューアル投資額を計上している。

(2)　政府建設投資

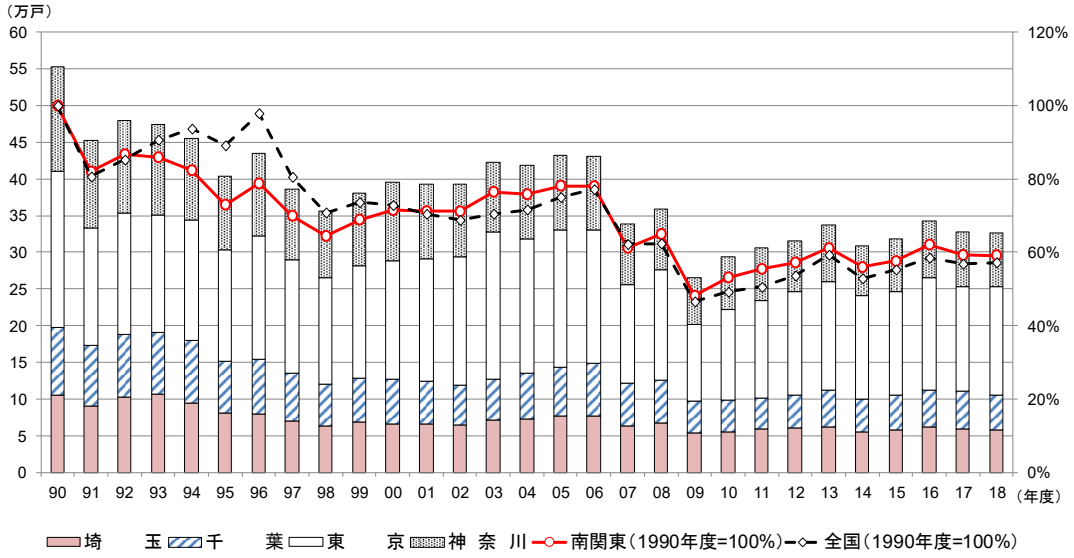
図表 1-2-7　南関東ブロックにおける政府建設投資の推移



（出典）国土交通省「令和元年度建設投資見通し」、国土交通省「建設総合統計」を基に当研究所にて作成
（注 1）名目建設投資に「建設総合統計年度報」により算出した南関東ブロックの全国に占める割合を乗じて南関東ブロックの各投資額を推計した。なお、2019・2020 年度は当研究所の推計を使用した。
（注 2）2015 年度より建築物リフォーム・リニューアル投資額を計上している。

(3)　民間住宅投資

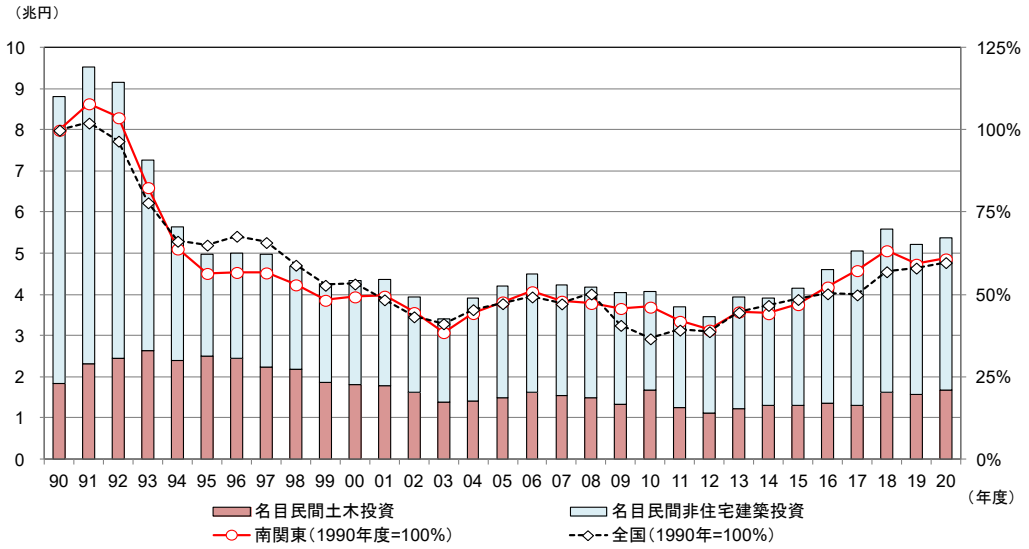
図表 1-2-8　南関東ブロックにおける住宅着工戸数の推移



（出典）国土交通省「建築着工統計調査報告」を基に当研究所にて作成

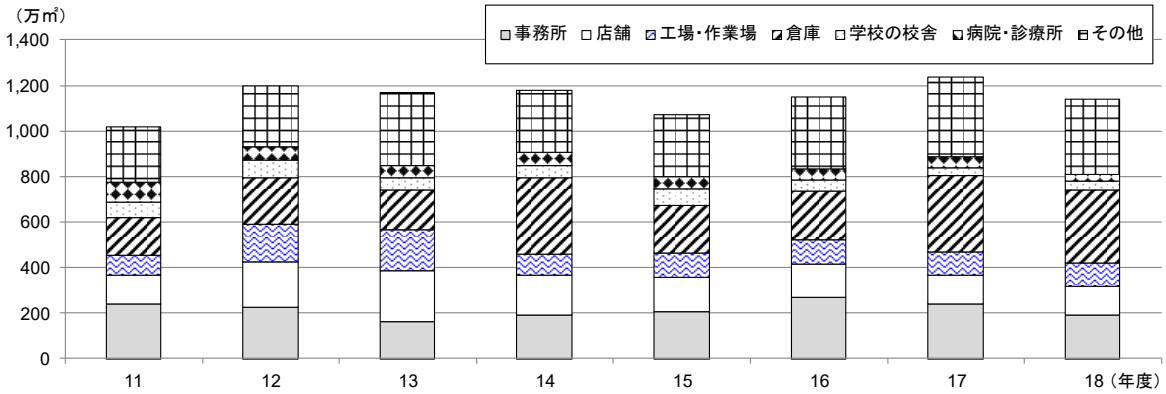
(4)　民間非住宅投資

図表 1-2-9　南関東ブロックにおける民間非住宅建設投資の推移



（出典）国土交通省「令和元年度建設投資見通し」、国土交通省「建設総合統計」を基に当研究所にて作成
（ 注 ）名目建設投資に「建設総合統計年度報」により算出した南関東ブロックの全国に占める割合を乗じて南関東ブロックの各投資額を推計した。なお、2019・2020 年度は当研究所の推計を使用した。

図表 1-2-10　南関東ブロックにおける民間非住宅建築着工床面積の推移



（出典）国土交通省「建築着工統計調査報告」を基に当研究所にて作成
（ 注 ）非住宅着工床面積は公共・民間の合計