

## 1.3 中国ブロックの社会资本整備動向

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资本整備動向をレポートしている。今回は中国ブロックを対象に、主要プロジェクトのその後の整備動向や効果、2018 年に発生した大規模な災害とその対策を含めてレポートする。

なお、本節の執筆に当たっては、国土交通省中国地方整備局、山口県庁、一般社団法人岡山県建設業協会、一般社団法人広島県建設工業協会、一般社団法人山口県建設業協会より、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。

### 1.3.1 中国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 1-3-1 のとおり、中国ブロックの各種指標をみると、全国に対するシェアは、人口が 5.9%、面積が 8.4%、事業所数が 6.2%、従業員数が 5.7%、県内総生産が 5.4%であり、製品出荷額は 8.1%となっている。域内総生産に対する製造業の割合は中部ブロックに次いで高く、従業員一人当たりの製造品出荷額は、近年中国ブロックが全国 1 位である。県内総生産の産業別構成比をみると、中国地方合計で 1 次産業が 0.8%、2 次産業が 32.0%、3 次産業が 67.2%である。

図表 1-3-1 中国ブロックの各種指標

	鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県	中国合計	全国シェア
人口（千人）	573	694	1,922	2,844	1,405	7,438	5.9%
面積（km <sup>2</sup> ）	3,507	6,708	7,114	8,480	6,113	31,922	8.4%
事業所数（千箇所）	26	35	80	127	61	329	6.2%
建設業割合	8.9%	10.8%	10.0%	9.0%	10.9%	9.7%	—
従業員数（千人）	231	291	821	1,302	578	3,223	5.7%
建設業割合	7.5%	9.4%	7.0%	6.4%	7.9%	7.2%	—
県内総生産額（億円）	17,256	24,940	75,213	114,910	56,134	288,453	5.4%
製造品出荷額（億円）	7,353	10,961	70,919	99,415	56,090	244,738	8.1%
農業産出額（億円）	765	613	1,505	1,237	676	4,796	5.1%
漁業生産額（億円）	205	220	76	254	157	912	6.2%

産業別構成比	鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県	中国合計	全国平均
1次産業	2.1%	1.4%	0.8%	0.5%	0.6%	0.8%	1.5%
2次産業 (うち建設業)	19.4% 6.6%	25.7% 8.2%	34.7% 4.7%	31.5% 4.0%	36.4% 4.7%	32.0% 4.8%	29.3% 5.4%
3次産業	78.5%	73.0%	64.5%	67.9%	63.0%	67.2%	69.2%

(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) 中国ブロックの抱える課題

国土交通省の「中国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、中国ブロック全体としての主要な課題は、次に掲げるとおりである。

- ①社会資本の老朽化と増大する維持管理コスト
- ②広域災害を踏まえた危機管理や土砂災害等の大規模災害に対応するリスク管理
- ③過疎・高齢化が著しい中山間地域等の集落機能の維持に対応した地域づくり
- ④地域産業の魅力や東アジア等と近接する地理的優位を活かした競争力強化
- ⑤人口減少に対応した持続可能な都市経営実現のための都市の構築

### 1.3.2 主要プロジェクトの動向と期待される効果

本項では、前項1.3.1で整理した中国ブロックの5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主要プロジェクトを取り上げ、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) 河川における取組

##### ①平成30年7月豪雨の概要

2018年6月28日以降の梅雨前線の影響によって西日本を中心に全国的に広い範囲で記録的な大雨となった本災害は、全国各地で甚大な被害が発生したことを踏まえ、気象庁により7月9日に「平成30年7月豪雨」と名付けられた。7月6日に中国地方で初めて3県（広島県、岡山県、鳥取県）同時に大雨特別警報が発表され、国管理河川の6水系13河川23観測所で氾濫危険水位を超過し、このうち高梁川<sup>たかはしがわ</sup>、芦田川<sup>あしだがわ</sup>、江の川など、5水系9河川13観測所で観測史上最高水位を記録した。主な一般被害としては、岡山県内で死者61人、災害関連死12人、行方不明者3人、広島県内で死者109人、災害関連死24人、行方不明者5人、山口県内で死者3人の人的被害が発生したほか、中国地方全体で34,000戸を超える住家被害が発生した。また、土砂災害件数は中国地方全体で1,514件に及び、そのうち広島県内で1,242件が発生したほか、土砂災害による死者は中国地方全体で93人に及び、そのうち約9割が広島県内で発生した。

##### ②河川復旧事業の概要及び進捗状況

河川の復旧状況としては、堤防が決壊した36か所（国管理河川2か所、県管理河川34か所）について、国管理河川・県管理河川とも2018年8月末までに応急復旧は完了しており、今後は速やかに本復旧を完了させる予定である。以下に、代表的な高梁川水系小田川の本復旧事業

の概要及び進捗状況を紹介する。

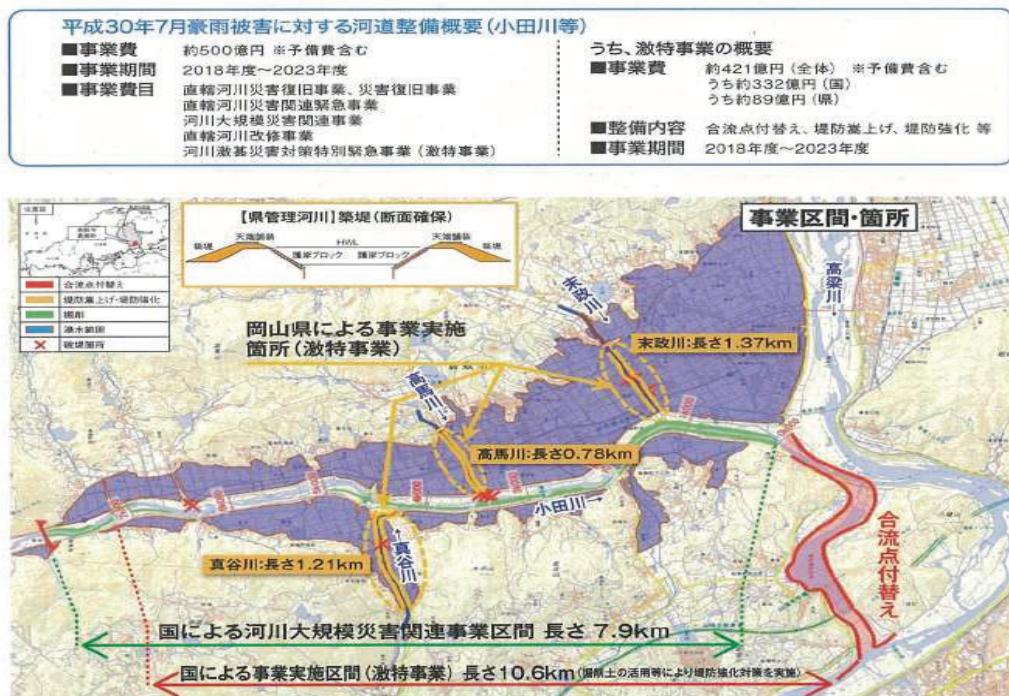
小田川は、高梁川水系の右支川で広島県東北部から岡山県西部を流れる一級河川である。小田川流域では、降り始めからの累加雨量が 300mm を超過し、国管理区間において、越水を主たる要因とした堤防決壊が 2 か所で発生した。また、県管理の末政川等 3 河川において堤防決壊が 6 か所で発生したことにより、真備町市街地を中心に浸水面積 1,200ha、全壊棟数約 4,600 棟に上る被害が発生した。浸水深は、最大で約 5m に達したものと推定されている。

このような中、2019 年 4 月、小田川における再度災害防止事業に特化した高梁川・小田川緊急治水対策河川事務所が倉敷市真備町に設置された。倉敷市・岡山県・国が連携して進める、ハード及びソフト対策が一体となった「真備緊急治水対策プロジェクト」をもとに、小田川合流点付替え事業や小田川及び岡山県管理の 3 河川（末政川、高馬川、真谷川）における重点的な堤防整備（嵩上げ、堤防強化）、洪水時の水位を下げるための河道掘削などのハード対策を、河川激甚災害対策特別緊急事業<sup>1</sup>等により、2018 年度から 2023 年度の概ね 5 年間で完成させることを目標に実施している。事業費については、全体で約 500 億円（直轄河川災害復旧事業、直轄河川改修事業、予備費等を含む）であり、そのうち河川激甚災害対策特別緊急事業費が約 421 億円である（図表 1-3-2）。

以下に、「真備緊急治水対策プロジェクト」の概要について解説する。まず、ハード対策として、現在の柳井原貯水池を活用し、高梁川との合流位置を約 4.6km 下流へ付替えることで、高梁川の背水影響による小田川の水位上昇を低減させるための小田川合流点付替え事業を行う。これらの事業実施により、洪水時に高梁川からの背水の影響が低減し、小田川の水位が現状よりも約 5m 低下（矢形橋地点）することに加え、小田川を下流で合流させることにより、高梁川本川酒津地点の洪水時の水位も 0.4m 低下し、倉敷市街地の治水安全度を向上させることが期待できる（図表 1-3-3）。

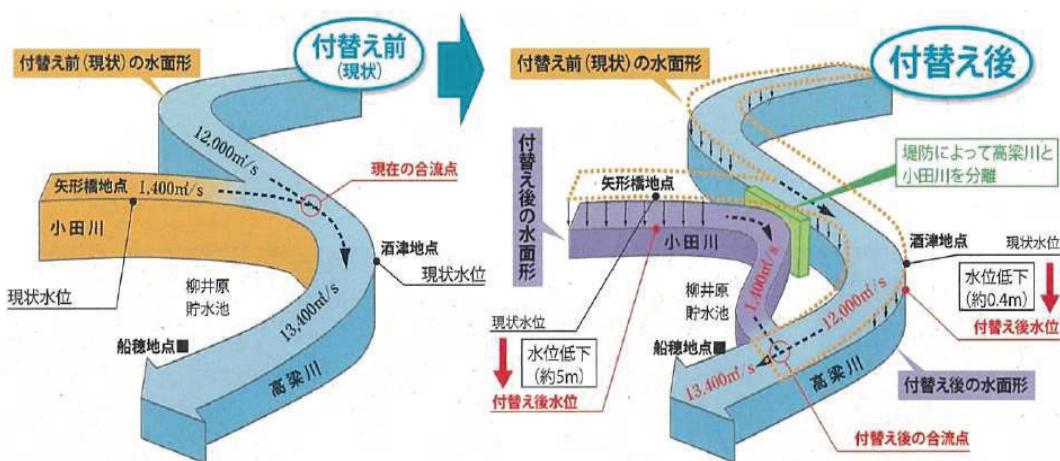
<sup>1</sup> 洪水や高潮等により大きな被害が発生した地域において、再度災害防止を図るため、概ね 5 か年で緊急に河川改修を行う事業のこと。

図表 1-3-2 真備緊急治水対策プロジェクト概要



(出典) 中国地方整備局提供資料 (2019年6月)

図表 1-3-3 小田川合流点付替え事業の効果

※図中の13,400 m<sup>3</sup>/sは、高梁川本川の治水計画に置いて目標としている流量です。また、12,000 m<sup>3</sup>/s及び1,400 m<sup>3</sup>/sは、その際に各河川に流れる流量です。

(出典) 中国地方整備局提供資料 (2019年6月)

さらに、ソフト対策として、平時から災害時における災害情報とその伝達方策の充実・整理を図るほか、排水計画を策定するなど社会経済被害の最小化や被災時の復旧・復興を迅速化する取組、防災に関する出前講座や講習会の実施など、災害を我がことと考えるための取組の強化、危機管理型水位計の水位情報の提供など避難行動につながるリアルタイム情報の充実を行うなど、様々な対策を実施中である。

### ③砂防復旧事業の概要及び進捗状況

広島県内 1,242 か所の土砂災害発生か所のうち、砂防の緊急的な工事を 199 か所（治山の緊急的な工事を合わせると計 301 か所）で実施している。甚大な被害を受けたか所のうち 9 地区（小田川、矢口川、寺条川右支、大谷川、<sup>さんのかわ</sup>山王川、大元谷川、矢野川、<sup>そうずがわ</sup>総頭川、大屋大川）20 か所においては、直轄でワイヤーネット等の応急的な対策を行い、2018 年 12 月 26 日に全て完了している。

中国地方整備局は、2019 年 4 月より砂防単独の新事務所（広島西部山系砂防事務所）を新設し、再度災害防止のため、広島西部山系と安芸南部山系において集中的に砂防堰堤等の整備を実施していくこととしている。代表的な砂防堰堤の整備概要及び進捗状況を紹介すると、呉市天応町の大屋大川流域では、山腹斜面において表層崩壊が面的に多発し、人的被害が死者 12 名、人家被害が 595 棟に及んだ。

そこで、緊急的な砂防工事（災害関連緊急砂防事業<sup>2</sup>全体事業費 75 億円分も含む）により、砂防堰堤の設置を行い、その後、恒久対策として、平成 30 年 7 月豪雨のような大雨が再度発生した際に、同じような被害を起こさないため、5 か年の特定緊急砂防事業<sup>3</sup>により砂防堰堤の嵩上げおよび砂防堰堤の追加設置、遊砂地等の整備を計画している。

## (2) 道路における取組

### ①中国地方における高規格幹線道路整備状況

中国地方における高速交通ネットワークは、東西軸として中国自動車道、山陽自動車道、南北軸として鳥取自動車道、米子自動車道、岡山自動車道、松江自動車道、尾道自動車道、浜田自動車道、広島自動車道といった高速道路ネットワークが構成している状況である。しかし、鳥取自動車道や松江自動車道などの山陰側の高規格幹線道路では暫定 2 車線区間が存在するほか、山陰道ではミッシングリンクが存在するなど道路整備が遅れており、走行性や信頼性などの課題が存在している。今後、地域産業の競争力の強化や地域間の交流・連携に向け、高規格幹線道路や地域高規格道路等の道路ネットワークで主要都市を有機的に連携し、循環型経済の実現を図ることが重要である。

以下に、中国地方整備局管内において、最も未整備区間の長い山陰道について解説する。

### ②山陰道

図表 1-3-4 のとおり、中国地方整備局管内の高規格幹線道路の整備率は約 88%、既に山陽側や、南北を結ぶ横断道は構成している。一方で山陰側の整備率は 2019 年 3 月 17 日に多伎・

<sup>2</sup> 災害により崩壊した土砂が溪流内に残っており、次の出水により流れ出た場合、下流に著しい土砂災害を及ぼす恐れがあるため、緊急的に砂防堰堤を整備する事業。

<sup>3</sup> 甚大な土砂災害が発生した際に、国土交通省が応急対策を実施した地域において、応急対策に引き続いて実施する事業。

朝山道路延長 9.0km、2019年5月12日に鳥取西道路延長 17.5km が開通したものの整備率は 53%と依然として低い状況である。特に山口県北部と、島根県西部にはミッシングリンクが多数存在しており、ミッシングリンクの解消に向けて計画的な事業実施が必要な状況である。

図表 1-3-4 山陰道における高規格幹線道路整備状況



#### (a)鳥取県

鳥取県内の山陰道では、鳥取西道路、北条道路の2事業を行っており、鳥取西道路は2019年5月12日に全線開通した。これらの全体事業費は1,704億円であり、2019年度当初予算は約68億円である。

鳥取西道路は、緊急時の代替路の確保、現道の渋滞解消、物流活動の支援などを目的とした延長19.3kmの道路で、今回開通区間である鳥取西IC～青谷IC間(17.5km)の整備により、鳥取県内の主要都市である鳥取市～米子市間の所要時間が約15分短縮され、地域間交流の活性化による経済発展が期待されている。鳥取西道路に並行する国道9号では、事故による通行止めが過去10年間で年平均3.1回発生したのに加え、冬季のスタック車両による通行障害も発生していた。通行止め時には大幅な迂回が必要となり、通常時の1.9倍の約77分を要していたが、鳥取西道路の整備により通行止めによる大幅な迂回の解消が期待されている(図表1-3-5)。

さらに、観光に関する効果も挙げられる。現在、鳥取県東部地域の観光客数は増加傾向を示しており、鳥取県内への観光客のうち約7割が自家用車を利用している。また、観光客のうち約3割が近畿方面から来訪している。鳥取西道路の整備により鳥取県中部地域へのアクセス性が向上することで、現在減少傾向にある鳥取県中部地域への入込客数の増加が期待されている。

図表 1-3-5 鳥取西道路の整備による大幅迂回の解消

## ②通行止めによる大幅迂回の解消

- ・鳥取西道路上に並行する国道9号では過去10年間で事故による通行止めが平均3.1回／年(1回当たり約80分)発生。
- ・また冬季にはスタック車両による通行障害も発生しており、通行止め時には渋滞や大幅な迂回等、日常生活に支障をきたしている。
- ・鳥取西道路の整備により、並行現道における災害発生時の通行止めによる大幅な迂回の解消が期待される。



(出典) 中国地方整備局提供資料 (2019年6月)

## (b)山口県

山口県内の山陰道では、3区間の事業を推進中である。長門・俵山道路と俵山・豊田道路は国道491号や地方道下関長門線などの事前通行規制区間の回避などを目的とした延長19.4kmの道路であり、これら2事業の全体事業費は867億円、2019年度当初予算事業費は約43億円である。そのうち、長門・俵山道路（延長5.5km）は、2019年9月に開通し、俵山・豊田道路については、道路設計、用地買収などを行い、改良工事に着手していく。

長門・俵山道路の開通により、事業区間に並行する下関長門線の大寧寺峠付近の急カーブ連続区間や約160mの高低差区間などの線形不良区間を回避することができ、走行性・安全性の向上が期待されている。また、大寧寺峠付近では過去10年間で延べ約71日間の通行止めが発生しており、通行止め時の代替性が確保される。

医療分野では、長門市中央消防署から俵山地区へは年平均50件以上の救急車出動がある状況であり、長門・俵山道路の開通により出動から長門市内の病院までの搬送時間が10分短縮し、さらに急カーブ区間の回避により搬送時の患者への負担が軽減されるなど、救急活動の支援が期待されている。

また、長門市はイカ類や真アジの漁獲量が県内トップクラスに入るなど、水産業の盛んな地域であり、約3割が下関・九州方面へ出荷されている。長門・俵山道路や事業中である俵山・豊田道路の開通により下関・九州方面への安定的な出荷が可能となることで、生産活動の活性化が期待されている（図表1-3-6）。

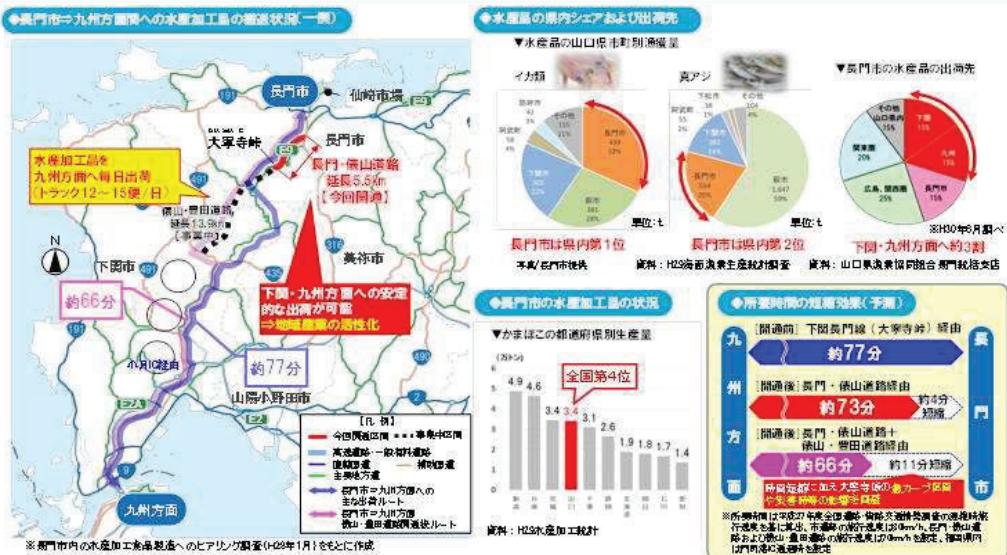
観光面では、長門市近隣の世界遺産との周遊ルートの形成や長門湯本温泉の再開発を行うなど魅力的な観光地域づくりを目指している地域であり、九州方面からの観光交流人口の拡大に

寄与することが期待されている。

図表 1-3-6 長門・俵山道路等における生産活動の支援

#### ④ 地域産業の支援(物流ネットワークの確保)

- 長門市内はイカ類の県内シェア第1位、真アジの県内シェア第2位を占める水産業の盛んな地域です。また山口県は全国第4位を誇るかまぼこの主要生産地であるが、これらの多くが下関・九州方面へ毎日出荷されています。
- 山陰道の開通により、安定的な出荷が可能となり、地域産業の活性化が期待されます。



(出典) 中国地方整備局提供資料(2019年6月)

### ③今後の展望

平成 30 年 7 月豪雨により、中国地方整備局管内は多くのか所で幹線道路の通行止めが発生した。平成 30 年 7 月豪雨で被災した高速道路のうち、山陽自動車道は 4 車線で整備されていたため、被災した 4 車線のうち当面 2 車線を復旧し対面通行とすることで、交通機能を早期に確保できた。しかし、暫定 2 車線である広島呉道路は復旧するまでに 84 日を要しており、大規模災害時のリダンダンシー<sup>4</sup>確保の観点から広島呉道路の 4 車線化の必要性は高く、財政投融資を活用した「暫定 2 車線区間の機能強化による防災・減災対策」を行う路線として広島呉道路の坂北～呉間の約 12km 区間が 4 車線化等実施か所として選定された。その後、2019 年 3 月 29 日に国土交通大臣が西日本高速道路株式会社に対して事業認可を行い、4 車線化事業として新規着手することとなった。広島呉道路の 4 車線化により、災害時のリダンダンシーが確保されるとともに、広島市と呉市を結ぶ道路ネットワークの強靭化が図られることが期待されている。

<sup>4</sup> 自然灾害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないよう に、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化し、予備の手段が用意されていること。

### (3) 港湾における取組

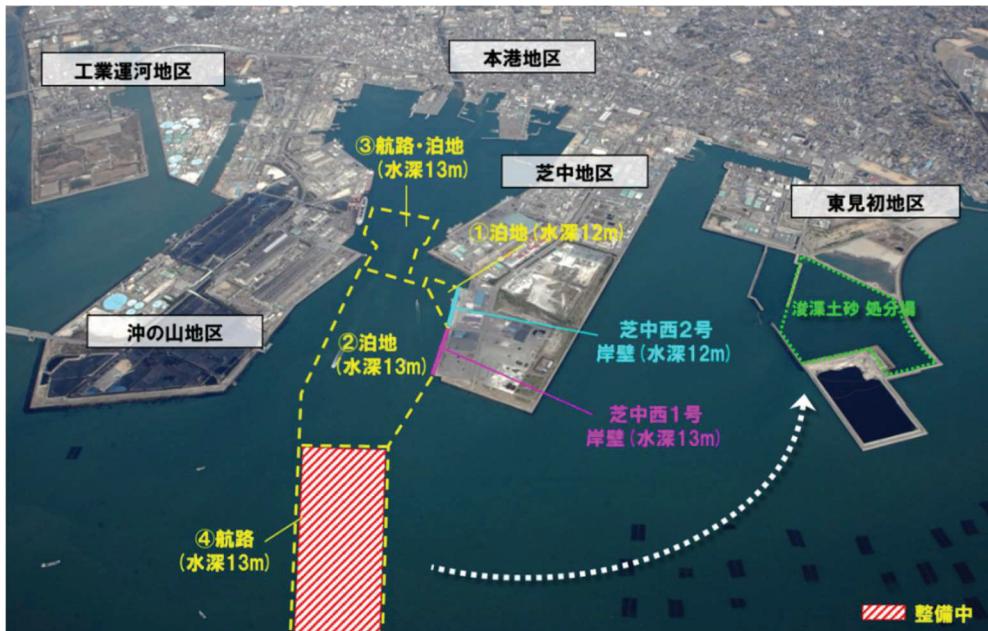
#### ①宇部港本港地区航路・泊地整備事業

##### (a)事業概要及び進捗状況

宇部港（図表 1-3-7）は、山口県南西部の周防灘に面する工業港で、古くから背後地域で産出される石炭、石灰石等の積出港であり、バルク貨物を中心に取り扱う港として発展してきた。1951 年に重要港湾に指定され、その後、本港地区や芝中地区などに大型岸壁が整備され、石油化学、化学工業等の企業が立地し、現在では瀬戸内海工業地域の一翼を担う工業港として重要な役割を担っている。

港内には芝中西 1 号岸壁（水深 13m）、芝中西 2 号岸壁（水深 12m）が供用しており、芝中西 1 号岸壁では主に石炭が、芝中西 2 号岸壁ではコンテナ貨物が取り扱われているが、岸壁に通じる航路の水深が確保されていないために大型船が入港できず、積み荷を調整する、小型船を利用するなど、非効率な輸送を余儀なくされている。このため、宇部港において航路・泊地整備事業を行っている。本事業は 1997 度に着手し、全体事業費は 285 億円であり、2019 年度当初予算は 8.5 億円である。投資効果を早期に発現させるため、泊地の整備を優先し、完成済みである。航路（水深 13m）については、段階的（従来の水深 9m→暫定水深 11m→計画水深 13m）に整備を行っている。

図表 1-3-7 宇部港の概要



（出典）中国地方整備局提供資料（2019年6月）

### (b)期待される整備効果

整備前の水深9mでは1万DWT<sup>5</sup>級の船しか接岸できないが、水深13mに整備することによって4万DWT級の船が接岸できるなど、大型船の入港が可能となり、大量一括輸送によって芝中西1号岸壁（水深13m）で取り扱われる石炭の海上輸送コストが削減される。さらに、宇部港の背後立地企業の国際競争力強化が図られるとともに、地域産業の生産活動を支え、地域の雇用創出、地域経済の活性化が期待される。

### ②エネルギー供給拠点としての宇部港の果たす役割

宇部港の取扱貨物量は、2017年現在3,300万t程度の取扱量である。宇部港の主要貨物である石炭の取扱量は、2017年で輸入1,251万トンのうち全体の41%、移出1,495万トンのうち17%を占め、宇部港を拠点として、輸入した石炭を西日本各地に移出している。

2011年5月、宇部港は徳山下松港とともに国際バルク戦略港湾（石炭）に選定された。今後の計画として、宇部港と徳山下松港（3地区）において、現在は、各社が5~8万DWT級のパナマックス船<sup>6</sup>により各港に個別に輸送しているが、大型石炭運搬船に対応するための港湾整備により、14万DWT級のケープサイズ船<sup>7</sup>等を活用した企業同士が連携して共同輸送を推進するシステムを目指している。これにより、西日本一円に安定的かつ安価に石炭を供給することが可能となり、企業の競争力を強化する狙いがある。なお、企業間の調整は、国際バルク戦略港湾（石炭）において設立する運営会社が行う予定である。

## (4) まちづくり

### ①中山間地域の現状と課題

山口県の中山間地域では、若年層を中心とした人口の流出や高齢化が進行し、深刻な地域の担い手不足や産業活動の低迷、空き家や耕作放棄地の増加、さらには地域のコミュニティ機能の低下などが問題となっている。

こうした現状も踏まえ、山口県は、2006年に策定した「山口県中山間地域づくりビジョン」を改定し、2018年度から2022年度までの5年間を計画期間とする新たなビジョンを策定した。ビジョンの内容は以下に示すとおりである。

### ②山口県中山間地域づくりビジョン

人口減少社会を生き抜く中山間地域の実現を基本目標に、自立・持続可能な中山間地域の創造、移住の推進等による新しい人の流れの創出、安心・安全でくらしやすい生活環境の整備、

<sup>5</sup> 載荷重量トン数のこと。

<sup>6</sup> パナマ運河を通港できる最大船型で、長さ900フィート（約274m）以内、幅106フィート（約32m）以内の船を指す。

<sup>7</sup> 大きすぎてスエズ運河を通航できないような船。通常はばら積み貨物船を指す。

中山間地域の強みを活かした多様な産業の振興、以上の4つを施策の柱と設定し、いつまでも安心してくらし続けられる中山間地域を目指すこととしている。

### ③具体的な施策

以上のビジョンに基づき、集落機能の低下が著しい地域の維持・活性化に急ぎ取り組むため、山口県は、中山間地域振興特別対策事業を2018年度に創設し、市町、地域団体に対して地域の課題の解決に必要な経費を補助し、地域に寄り添った支援を実施している。具体的な活用例は、配送サービス、デマンドバス、地域の見守り活動、カーシェアリング等の試行、空き家を交流施設等へ改修、特産品の開発・販売、地域の人々が集う集会所の利用環境の改善、耕作放棄地の再生等である。具体的な事業計画の例として、防府市野島では、野島にぎわい復活プロジェクトを立ち上げ、耕作放置されている一部の農地を整備し、さつまいもや麦の栽培を行う取組や古民家再生プロジェクトを進めている。

### 1.3.3 中国ブロックにおける地域建設業の現状と課題

本項では、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岡山県、広島県、山口県の建設業協会への取材を基に構成している。

#### (1) 岡山県

岡山県における地域建設業の現状及び課題について、2019年8月に一般社団法人岡山県建設業協会大前専務理事に取材を行った。ここでは、その概要について記載する。

##### ①岡山県における建設業界の現状及び今後の見通し

岡山県の公共事業費（農林を含み、災害復旧を除く）の推移をみると、1996年度の1,589億円をピークに減少傾向が続き、一時481億円にまで落ち込んだが、ここ数年微増の状況にあり、2019年度については約558億円にまで回復する見通しである。岡山県土木部の2019年度当初予算においては、平成30年7月豪雨を受けて公共事業等の予算が738億円と前年度比44%の大幅増となった。このうち災害関係費は142億円で昨年度の4倍となった。

これら事業費の変遷を受けて、許可業者数は、2018年度時点で7,061社であり、1999年度のピーク時の9,862社に比べると28.4%減少している。さらに、県建設業協会加盟会員数についても、2019年8月7日現在で654社であり、1997年度のピーク時の1,194社に比べると、45.2%減少している。

一方で、地域建設業の景況判断指数は、ここ数年連続で「悪い」とする傾向が続いており、

投資の偏りにより、事業量の地域間格差や企業間格差が一層拡大していることによるものと考えられる。一時期に比べると公共事業費が大幅に減ったことにより、多くの企業が厳しい経営状態にある。「防災・減災、国土強靭化のための3か年緊急対策」等によって当面の事業量が確保されても、中長期的な建設投資の見通しが明確にならない中にあっては、多くの地域建設業が将来に備えた設備投資や人材確保に慎重にならざるを得ないのが現状である。国土強靭化により、2019年度公共事業予算は相当程度増額されたが、3年間の政策に限定することなく、今後も継続した投資が必要と認識する。

## ②岡山県における建設業界の課題について

### (a) 担い手不足

東日本大震災発生から8年が経過し、技術者が減少している。県の大規模な企業は、東日本大震災の復旧及び東京オリンピック事業で駆り出されており、県内の人手が手薄になっている。そのような中、平成30年7月豪雨による災害復旧需要が発生したことにより、人材の確保が喫緊の課題となっているが、災害復旧需要が終了すると、以前のような事業量に逆戻りする可能性が懸念されており、人材の確保に慎重になっている企業が多い。については、現状の事業量を今後も継続していくことが重要である。

また、県と協会にて開催する工業高校の学生を集めた企業説明会「建設企業ライブ」では、残業がなく、転勤がない企業のブースに学生が集中するなど、若年層の入職促進には働き方改革の促進が急務となっている。少子高齢化が進むいま、各業界が若手人材の確保に尽力しているが、未だ「きつい」「汚い」「危険」のイメージが先行している建設業は、他の業界に遅れをとっているのが現状である。週休2日制を実施しないと、新規就職者は集まらない。

### (b) 生産性の向上

少子高齢化社会を迎えるにあたり、担い手が不足することを考えると、生産性の向上は避けることのできない課題であるが、一定規模以上の大型工事でない、i-Constructionの活用がコスト的に有利にならないため、大型工事を受注できる一部の企業、岡山県では上位5社のみi-Constructionを適用しているのが現状である。過去の工事では、他にも何社か取り組んだが、ICT建機、ドローンを始めとする設備に高額の費用を要した結果、大半が赤字工事となった。採算分岐点を上回る大型工事の発注について、岡山県に数多くの工事発注が期待できるとは必ずしも言えない。今後どれほどICTが普及していくか分からない中で、リスクを取って高額な設備を購入する企業は少ない。大手企業と中小企業が入り混じる中で、県としてi-Constructionの推進を進めていくことは容易でなく、ICTを簡単に使用できる状態ではないのも、適用が進まない理由の一つとなっている。しかし、人手不足が深刻な中、限られた年月の間に発注される膨大な事業に対応していくためには、ICTは必要な分野であり、企業が生産性向上に取り組

みやすい環境が、今後整備されていくことを期待したい。すなわち、国や県が主体となってシステムづくりを行うことが重要であり、誰もがどの事業においても容易に使用できるシステムに改良する必要がある。

### (c)入札契約制度

2019年6月に品確法が再度改正され、今後運用指針の改定も行われる予定と聞くが、「発注関係事務の運用に関する指針」については、未だに市町村への浸透、運用徹底に課題がある。市町村工事においては、歩切りもある。

さらに、災害が発生すると不調不落に陥ることが多いが、岡山県では10km以内であれば2現場まで技術者が兼務できる等の制度を導入した結果、一定の効果を上げていたが、ここ最近は徐々に不調不落率が上がってきている。労務単価、資材単価が高騰し、積算単価が合わなく採算が取れないことに加えて、資機材不足による作業効率の低下が生じ、工期が遵守できない。人材不足も顕著であり、例えば倉敷のある業者にあっては、かつては120人いた社員が40人まで減少している。重機も皆リースに変えており、災害発生時には手配できない。政府が「防災・減災、国土強靭化のための3か年緊急対策」を決定したことで、当面、所要の予算が確保される見通しであるが、今後、平成30年7月豪雨の復興が本格的になるにつれ、工事発注量が増大することを考えると、一層不調・不落が懸念されるところである。

これらの対策として、東日本大震災や熊本地震の際に導入された復興係数の早期導入が必要であると考える。さらには、季節間の工事量の変動を小さくするため、適切な工期を設定した上で重要度の高い工事から順に対応していくことや、建設国債、県債の活用による施工時期の平準化が求められる。

### (d)働き方改革

働き方改革において、完全週休2日制への移行は、休暇を重視する若者の職業選択の対象となるには必要不可欠であるが、日給月給制で働く技能者にとっては、手取りが減ってしまうため、土日に現場を閉じても別の現場で働くという問題点が発生している。このため、休日が増えてでも賃金が下がらない水準となるよう設計労務単価のさらなる引上げや、現行4週8休の補正係数1.05を大幅に引上げることに加え、抜本的な積算体系の見直しが必要である。

### ③社会資本の維持点検・災害に対する地域建設業の役割と協会の取組について

県と協会は災害協定を結んでおり、必要があれば協会が建設業者を手配することもある。平成30年7月豪雨災害を機に、2019年5月に災害協定検証会を開催し、今後頻発する大規模災害に備えて、あらかじめ行政機関等と協会が災害の際の対応を十分協議しておくことは重要である。昨年の災害現場では、資材や重機が限定されていたため、工期に余裕のある現場を一時止め、災害復旧の緊急性の高い現場に資材等をまわす適切な対応を行うことにより、早急な復

旧に繋がった。今後も、スムーズな復旧支援活動のためには、県の対策方針を災害の当初から把握しておくことと、トラック協会等や復旧作業に関連する各種団体とも幅広い連絡網を事前に構築しておくことが重要である。

さらに、地域建設業は、災害が発生した際、真っ先に現場に入り命を落とすような危険か所での作業を担っているが、現状の労災保険の補償額では不十分であり、水防法による補償も建設会社社員には適用されない。このため労災上乗せ保険<sup>8</sup>の充実や公的補償導入のための法律制度実現等に取り組むことも重要である。

今後とも地域の守り手の誇りと責任を果たすべく、平成30年7月豪雨から学んだ教訓を生かしながら日々の活動に邁進する必要がある。

#### ④地域建設業が期待しているプロジェクトについて

○岡山県の道路整備は「西高東低」の状況にあり、これを改善するため

- ・美作岡山道路や空港津山道路の推進
- ・中国横断自動車道岡山米子線の4車線化
- ・岡山環状道路の地域高規格化道路の整備
- ・国道2号倉敷立体道路の整備

○三大河川の洪水時、大型地震時に備えるため

- ・道路の高架橋化

○国際バルク戦略港湾施策のため

- ・国際拠点港湾の水島港の機能強化

## (2) 広島県

広島県における地域建設業の現状及び課題について、2019年6月に一般社団法人広島県建設工業協会檜山会長、沼田副会長、加藤副会長、占部副会長に取材を行った。ここでは、その概要について記載する。

#### ①広島県における建設業界の現状及び今後の見通し

多くの人的被害、家屋やインフラといった物的損害など、戦後最大級の被害をもたらした平成30年7月豪雨の影響で、土木工事を中心に復旧工事需要が高まっており、国土強靭化予算が配分されたことも相まって、2019年度の直轄事業予算は対前年度比1.5倍の379億円（河川関係155億円、道路関係186億円、港湾関係35億円、空港関係3億円）と大幅に増加している。また、広島県土木建築局の公共事業費の推移をみても、対前年度比1.95倍の1,325億円（公共事業488億円、国直轄負担金130億円、単独建設124億円、維持修繕138億円、災

<sup>8</sup> 保険会社各社が取り扱っており、保険料の額を上乗せしておく保険。

害復旧 445 億円)と急激に増加しており、最大 2,000 億円あった一時期から 3 分の 1 程度まで減少していたここ数年を考えれば、十分持ち直し傾向といえるだろう。今後は人手不足が深刻な中、限られた年月の間に発注される膨大な事業に対応していかなければならなく、施工対応能力が問われてくる。

このような状況の中、県別の公共工事請負金額をみると、2018 年度は 2,345 億円（全国 19 位）と、ここ 10 年で最も高かった 2008 年度の 2,585 億円（全国 14 位）に比べると全国順位を下げていることからわかるように、物足りない数値となっている。また、県面積 8,479km<sup>2</sup>（全国 11 位）、名目 GDP11 兆 9,400 億円（全国 12 位）、県人口 284 万 3,000 人（全国 12 位）、許可業者数 11,164 業者（全国 12 位）と、県の一般的な指標と比べても低い数値となっている。この理由として、かつてはアジア競技大会開催に伴う大型事業があったものの、近年は平成 30 年 7 月豪雨復旧事業を除いて大型事業がないことが挙げられる。今後、大型事業が継続的に出てこないと事業費は維持できないだろう。

広島県は、土砂災害危険か所が約 37,000 か所と全国 1 位であり、土砂災害が起こるたびに対策の必要性が訴えられてきたにもかかわらず、砂防堰堤など防災施設の整備は遅れているのが現状である。今後は、災害からの貴重な教訓を活かした防災減災対策、老朽化するインフラの維持更新を含め、国土強靱化に基づく計画的な社会資本の整備を継続的に計画していくことが求められる。

### ②広島県における建設業界の課題について

#### (a) 担い手不足

技能者のなり手がおらず、高齢化も進んでおり、担い手不足の状況である。また、東日本大震災発生から 8 年が経過し、技術者が減少している。加えて平成 30 年 7 月豪雨による災害復旧需要が発生したことにより、若手人材の確保が喫緊の課題となっている。やりがいよりも、新 3K 「給料」「休暇」「希望」を求める若者が多く、建設関係の工業高校を卒業しても、建設業に進む割合は 2 割程度であり、若年者の入職率の低下と建設業離れなどが大きな問題となっている。広島県内に土木系の学科を有する実業高校が、県立広島工業、県立西条農業、県立庄原実業、県立府中東などに限定されることも一因だろう。また、1980 年代に建設業界が典型的な 3K 職場「きつい」「汚い」「危険」であったことの影響やマスコミによる公共事業を悪いものとする報道により、土木のイメージが低下し、当時多くの大学や高校が学科名から「土木」を外したが、今もなお環境、情報、システム、デザイン等の組合せ等で構成する大学や高校が多い。福山工業高校では、土木工学科が廃止された。広島工業大学でも、土木系工学科の「都市デザイン工学科」を 2016 年度に「環境土木工学科」に改称するまで、約 20 年間学科名から「土木」を外していた。親も子どもが土木の道に進むことについて、反対する方が多いようだ。一方、ここ数年災害が続いたことにより、社会貢献に取り組みたいと思う若者も出てきており、

広島工業大学の志願者は増加しており、女性の入学者も増えている。引き続き建設業のイメージアップを目的とした取組を行い人材確保に努めるとともに、確保した人材を辞めさせない環境づくりが今後大切になってくる。

このような状況の中、広島県では若者にとって将来を託せる魅力ある業界となるため、建設業の魅力を発信していく取組が進んでいる。建設業の将来の担い手候補である小中学生等の次世代への魅力発信を図ることを目的として、広島県と建設業団体が連携し、「ひろしま建設フェア 2018」を開催し、建設業の仕事体験や重機などの試乗等を通じて建設業の魅力を感じてもらう取組を行ったところ、約4,000人の来場者があった。また、広島建設青年交流会との共催で広島工業大学の学生に対し、中国地方整備局の中国技術事務所において鉄筋組立実験や教材モデルによる実体験、若手技術者と学生との交流事業などの取組を行った。その他にも、建設業界を知ってもらう説明会の開催や、県内の小学校に建設業に関連した絵本を寄贈する等、建設産業のイメージアップを目的とした様々な取組を行っている。

#### (b)生産性の向上

少子高齢化社会を迎える今後明らかに労働力が不足することを考えると、生産性の向上は避けることのできない課題である。そこで、ICTを活用する取組「i-Construction」の導入を進めたいきたいところではあるが、国土交通省のかけ声は大きいが、県や市町村の工事には積極的に利用されないのが現状である。この理由として、ICT導入コストの問題が挙げられる。ICT建機は通常建機に比べて割高であることから、ICT建機を購入できるだけの資金力を持っている企業が少ない。高額な機械を購入しても、工事の発注件数が少ないため、それに見合う採算を生み出すことができず、支払いが収入に追い付かないケースもあり、いわゆる「宝の持ち腐れ」状態となっている。国土交通省は、ICT導入について、歩掛で見てくれるが、県、市町村は見てくれない。また、就業者の高齢化が進む中で、IT分野は高齢者には理解しづらい分野のため、若手人材が入ってこないと、事業として成り立つこないことも理由に挙げられる。一部の特殊な企業のみがICTを活用している現状は良くない。

このような中、県内にある地域密着型の土木・建築工事、維持作業を営む株式会社加藤組では、建設現場の生産性向上に係る優れた取組に表彰される「i-Construction大賞」を受賞した。国道54号下布野歩道工事において、歩道工事のような極小規模の工事はICT土木に不向きとされている中、建機メーカー等と協力し、汎用施工機械にブルドーザーのマシンガイダンスを移植し全国初の3Dガイダンスマニショベルを構築し現場の生産性向上に成功した。

今後さらにICT建機を普及していくためには、新たな取組が求められる。

#### (c)入札契約制度

2019年4月より低入札価格調査基準の範囲は0.70～0.90から0.75～0.92へ引き上げられており、公共工事については、低価格入札によるダンピング対策の強化が進み、予定価格90%を切

って落札するケースはなくなり始めている。かつては、予定価格の60%を切るような価格で落札するような業者もみられた。8年前まで最低制限価格が低く、全国で最も安い入札を強いられていた広島市では、徐々に入札条件は改善されてきているものの、3億円以上の工事については予定価格70%以下での落札もあり、依然厳しい状態である。

県の完工工事高利益率平均値をみると、2013年度までは赤字であったが、2014年度以降黒字に転じ、2017年度は2.19%となっており、過去10年で最高水準となっているが、数字でみると大手ゼネコンとは大きな格差があり、依然厳しい状態であることは間違いない。会員企業の中でも、企業規模により利益率は大きく違う。今後も、ダンピング対策のさらなる徹底と、低入札調査基準価格の引上げ等により、安定的な経営の維持に必要な利益を確保しつつ、価格と品質に優れた公共調達が図れるよう、引き続き国や地方自治体に対し要望をしていきたい。

民間工事についても、大手を中心に利益が出る工事を選別受注できる環境が整ってきており、総じて入札条件は改善されてきている。

### ③社会資本の維持点検・災害対応に対する地域建設業の役割と協会の取組について

当協会の会員は、個々で国、県及び市と災害協定を結んでいる。また、エリアの中で対応できない大規模災害については、当協会として国土交通省地方整備局・広島県・広島市と大規模災害協定を結んでおり、平成26年広島豪雨災害や平成30年7月豪雨の際には、早期復旧のために必要な会員企業の対応可能状況等の情報提供を行った。

災害協定の課題として、協定は県内多くの企業と締結しているが、多くの企業は建設機械を自社で保有していないため、確実に災害対応できる企業は少ない。実際に対応を行うのは元請企業ではなく、重機を保有している下請企業である。地域には平常時の公共事業を施工するために必要な数の重機しかなく、災害時には重機とオペレータの数により対応能力が制限されてしまうため、災害時に実際に活動できる企業は限られている。下請頼みの企業は動きが鈍い。このことについて発注者が理解した上で、協定を締結し工事を発注すべきである。また、発注者が各社の技能者、重機の保有状況などを正確に把握できていないため、災害時にどの企業に発注して良いかわからず、災害対応が遅れてしまうケースも多い。災害時には、随意契約が基本だが、発注者が数社に対応可能か聞いて回るケースもみられる。

さらに、現状のように緊急災害対応と本復旧で別々の企業が受注できる環境では、不眠不休で命をかけて緊急災害対応した企業が報われない。緊急災害対応した企業が本復旧も受注するよう入札制度を変更していく等、引き続き国に要望をしていきたい。

維持管理工事についても同様である。工事に必要な技能者や資機材を保有し、直営で工事を施工できる企業が的確に対応できる。下請の技能者を使った方が安価かもしれないが、技能者を保有することは地元の雇用を守り、地域コミュニティの形成にも貢献している。このような企業を入札にあたっては、評価してほしいと考える。

当協会では、過去に発生した大規模災害への対応状況を冊子にまとめ、高校、中学校、小学

校、図書館、銀行、病院など広く配布し、建設業界の取組をPRしてきた。ある高校では、授業の副教材にも使用されている。建設業界のイメージアップが図られ、人手不足解消に繋がるものと期待している。

#### ④地域建設業が期待しているプロジェクトについて

- 道路における取組
  - ・広島呉道路4車線化
  - ・尾道松江線道路4車線化
  - ・国道2号線の広島南道路及び西広島バイパスでの延伸事業
  - ・福山バイパスの促進
- 河川における取組
  - ・江の川水系における下金田ダムの建設
  - ・老朽化・コンクリートの劣化が見られる堤防の補強工事
  - ・内水被害の多発を踏まえたポンプ場の新設

### (3) 山口県

山口県における地域建設業の現状及び課題について、2019年8月に一般社団法人山口県建設業協会井森会長、中村副会長、野口副会長、松江副会長、藤山専務理事、西谷事務局長、橋本主査に取材を行った。ここでは、その概要について記載する。

#### ①山口県における建設業界の現状及び今後の見通し

##### (a)公共工事動向

山口県の最近の公共工事動向について、西日本建設業保証㈱の前払保証統計によると、2018年度の県内の国・独立行政法人等・県・市町・その他の公共的団体の公共工事請負金額は、2,130億円であり、ピーク時であった1998年度の4,186億円に比べると約半分となっているが、最も落ち込んだ2012年度の1,496億円に比べると緩やかに回復している。

##### (b)山口県の建設業界の現状

10年前の2008年と比較すると、許可業者数は5,824社と24.4%減少しており、就業者数は57,235人と5.8%減少している。また、協会会員企業数においても、540社と23%減少している。このように山口県内建設業許可業者・建設業就業者・建設業協会会員とも、この10年で大幅な減少となっている。これは地元県内企業が、公共工事の減少と共に伴い民間投資も減少したため、過大な受注競争に巻き込まれ適正利益の確保が出来ず、会社の廃業につながった

ことによると思われる。

近年は、激甚災害が頻発しており、県民の安全・安心を守る担い手として、行政機関の応急復旧対策・救助活動の要請に応えてきた。しかしながら、建設会社の減少やスリム化してきた現状から、行政の要請に対して100%対応することは出来ず苦慮してきた。

2019年度は、2018年度と比較して公共工事の増加、また、民間設備投資の増加により工事量は増加傾向にある。しかしながら、会社のスリム化が響き、工事を受注したくても技術者が不足していく対応できないのが現状である。

### (c)今後の見通し

地元の建設企業は、公共工事の依存度が高く、5年先10年先まで存続させる経営の見通しは立たない。今後の企業の経営方針・雇用計画を考える上でも、建設産業全体のあり方や公共事業の進め方等、山口県が「振興ビジョン」（例えば、建設産業振興5か年計画）を策定すべきと考える。山口県は、「やまぐち維新プラン」に盛り込んであるとの見解ではあるが、もう少し具体的な施策を織り込むべきと考える。

総務省統計局（国勢調査）及び厚生労働省（人口動態調査）によると、山口県は人口約137万人で全国27位、高齢化率32.07%で全国4位、出生率は1.58で全国14位となっており、少子高齢化の影響が大きい県であるため、今後は建設業界も就業者数、入職者数とも大きく減少していく見込みである。

山口県では大規模な災害が2009年中部、2013年北部、2018年東部など、4、5年おきに全県的に発生しており、建設業の必要性が高い地域である。過疎地域での人手不足が続く見通しであり、災害対策空白地帯が生まれる可能性を懸念する。すなわち、災害時にこれまでのような迅速かつ適切な対策が取れなくなる可能性が強い。国土交通省においては、かつて保有していた「直営部隊」を復活させ、災害対応を自らの組織で行うべきではないか。

山口県では新規の大型工事の予定がないため、今後は公共建築物の長寿命化のための維持補修工事が多くなる見通しであり、行政は国が研究しているストックマネジメントを積極的に活用することによって、継続的かつ計画的に進めることを期待したい。国土強靭化による予算増の発注はこれから本格化するだろう。但し、受注額の増額だけでは不十分であり、利益率もしっかり確保していく必要がある。

## ②山口県における建設業界の課題

### (a)入札契約制度

協会会員に昨年度行ったアンケート（県内18社）では23%（27/120）の工事で利益が確保出来なかつたとの回答であり、「積算基準が実態と合っていない」「設計の施工方法が実態と異なる」等であった。「設計・契約変更ガイドライン」の遵守を徹底すれば、受注会社の痛手が

なくなると思われる。

具体的に述べれば、国土交通省は、働き方改革の一環として、週休2日制の導入を推進しているが、現状では導入はままならない。建設技能者は、日給月給で働いており、週休2日制を導入すれば、確実に4日分又は8日分の給与が得られなくなる。現実には、現場を土日閉鎖しても、建設技能者は他の現場に行って働いている。実効性を上げるためにには、日給を上げる必要があるが、一般管理費1.05倍くらいの措置では、給与を上げることは不可能だ。残業時間規制の問題も、5年後には経過措置が切れることもあります、労働時間の短縮に向けて何とかしてもらいたい。特に維持工事を担当する建設技術者は、毎日夜遅くまで膨大な書類づくりに追われている。

また、道路改良工事等については用地未買収での発注や、ボーリング調査の未実施や設計未確定のまま発注される場合もあり、工事の一時中止や工法の変更等に伴って工期が伸びる場合もあるが、これに伴う現場管理費や共通仮設費等の増額、手戻り工事費を考慮してくれず、これでは利益を出せない。特に設計については、確定してから発注するようにしてほしい。さらに、現場で判明した工法の変更については、適切な変更契約の締結を要望する。

各社40代より上の経験豊富な職員は多いものの、25歳～30代の若年層は少なく、将来の企業存続に不安が残る。現在の監理技術者が退いた後、後継者不足に陥ることが懸念され、今後、入札に当たって、「類似工事の経験を有する技術者」の確保にも苦慮する可能性が強いことから、工事実績の少ない若年技術者を早期に監理技術者として配置できる「専任補助者制度」の導入が必要である。現状では、監理技術者についてのみ工事経験者として認めており、部下としての経験は認められていない。

国土交通省の高規格道路の発注は、ほとんど国土交通省の格付がA,B企業に限定された発注となっている。一部の工事で良いので、JVによる発注として、県内企業の受注機会を設けてほしい。道路改良予算には、地元自治体の「直轄事業負担金」も相当程度存在することから、県内企業に配慮すべきと思う。

適切な利益が出て、建設企業が健全に育成されるような契約制度にしてほしい。建設業協会加盟各社において、公共事業費縮減後は長らく赤字が続き、最近ようやく2%程度の利益率であり、これでは内部留保はできない。大手ゼネコンが10%近い利益率を確保していることと大きな格差がある。

### (b)低入札価格調査の改定

2019年4月からの改訂により、予定価格の範囲が2～5%アップと変更になった。しかしながら、これを算出する計算式は従前のままである。これでは基準に基づいて算出した調査基準価格が新予定価格までほとんど到達しないこととなり、効果は出てこない。要望するのは、算出方法の変更と上限範囲の撤廃である。公共工事に依存している現状では、競争の激化により入札案件の大半が、低入札価格調査基準価格に集中しているという現状がある。

### (c) 担い手不足

山口県の公共工事は発注価格・工期・労働環境を含め厳しいものがあり、若年者の建設就業者数は減少している。県は「担い手確保育成・働き方改革」を促進すべく、「建設産業活性化推進事業」の実施により、産官学連携による「山口県地域を支える建設産業担い手確保・育成協議会」を設立し対応している。本協会はこれらに積極的に参加し活動してきているため、徐々に各企業共若干名ではあるが若年者を確保しつつある。引き続き活動に参加していきたい。

山口県土木建築部の統計によると、2015年度末就業者数のうち、29歳以下が10.8%であるのに対し、55歳以上は38.4%と高齢化が進展している。厚生労働省山口労働局の統計によると、2019年1月の建設業全体の有効求人倍率は5.91倍で、全産業の1.65倍を大きく上回り、人手不足感が顕著となっている。特に建設軸体系の職業は11.47倍と最も高く、職人不足が深刻となっている。

新規採用について述べると、建設系学科の高校生の進路状況は、2018年度の県立高校卒業生195人のうち、建設企業への就職は46%の90人であり、そのうち県内企業への就職は73%の66人である。建設業以外の業種への就職者が多いことが問題であり、この理由は、転勤が少なく給料の良い他業界の企業に就職する生徒が多いことによると思われる。土木科関係の実業高校は、山口県に下関工科、岩国工業など7校あるが、農業科や建築科と合同の科が多く、その結果土木を専門とする定員は少ない状況にあり、20年前には400名以上の生徒がいたが、少子化の影響もあって300名程度にまで減少している。これでは、後継者の養成は心許ない。また、大学生については、建設投資額がピークであった2000年頃までは、県内企業への就職者がいたが、近年は生涯賃金の格差から大手ゼネコンへの就職が多く、県内の建設業界を希望する大学生はほとんどいない。また、特に土木のイメージが低下していることから、多くの大学が学科名から「土木」を外して、情報、システム、デザイン等の組合せ等で構成している。

### (d) 生産性の向上

山口県は、最近生産性向上に力を入れており、2017年には「山口県 i-Construction 推進連絡会」が設立され、ICTの普及に努力している。しかしながら、各企業とも初期投資を含め人材育成に苦慮している。このため、県内では一連の作業を直営で行える企業はまだ少数であり、大多数の企業は業務委託を行っている。

また、今後は大手・中堅のゼネコンですでに取組んでいる建築工事のBIM、土木工事のCIM等を利用した生産性向上への取組が必要と考える。これらの指導・取組企業への助成金等も考慮する必要がある。

### (e) その他

担い手不足も喫緊の課題ではあるが、人口減少によって地方全体が疲弊する前に、行政は少子化対策に全勢力を結集して取り組んでほしい。子供の数は、2015年から2115年に向けて

100万人から31.8万人へと68%も減少することが予想されている。現在でも男性は4人に1人が、女性は7人に1人が生涯結婚しない状況にあり、その割合は今後増加すると予測されており、大きな社会問題である。少子化は、建設業をはじめ、あらゆる産業の担い手の確保に直接影響する問題であり、少子化対策に本腰を入れて取り組むことが重要である。

### ③社会資本の維持点検・災害対応に対する地域建設業の役割と協会の取組について

#### (a)県との協定について

本協会では災害時に地域の応急・復旧活動に迅速かつ的確な対応ができるよう、山口県と「大規模災害時における応急対策業務に関する協定書」(1998年)と「家畜伝染病発生時における防疫業務に関する協定書」(2017年)を締結している。2016年には本協会会長が「県防災会議委員」に任命され、翌2017年には災害予防・応急・復旧で重要な役割を果たす機関として災害対策基本法に基づく「指定地方公共機関」にも指定されている。

災害復旧工事について、適正な予定価格を算出することにより、建設企業が妥当な利益を出し、健全な育成が図られるよう配慮してほしい。特に緊急な災害に対しては、危険を伴う悪条件の現場の中、使命感を持って施工に当たっているが、その後の本復旧工事入札について、本来は随意契約とすべきところ、現実には何ら配慮がなされていない。また、ほとんどの災害復旧工事は、単価が安く、ほとんど利益が出ない。災害時には、人材、資機材が逼迫し、これらの単価が高騰するにも係わらず、平常時の単価をそのまま使用していることに問題がある。東日本大震災や熊本地震の復旧において、使用されている「復興係数」を広く活用すべきである。

#### (b)最近の活動例について

昨年の「平成30年7月豪雨」では、各機関より出動要請を受け、本協会の会員企業が道路・河川パトロールや応急・復旧活動に尽力して、地域の安全・安心を守っている。2018年10月周防大島の大島大橋事故時には、班を組み、三交代で復旧対応にあたった。

### ④地域建設業が期待しているプロジェクトについて

#### ○国のプロジェクト

- ・山陰道（俵山・豊田道路）
- ・国道188号藤生長野バイパス
- ・国道2号（岩国大竹道路・富海拡幅工事）等

#### ○県のプロジェクト

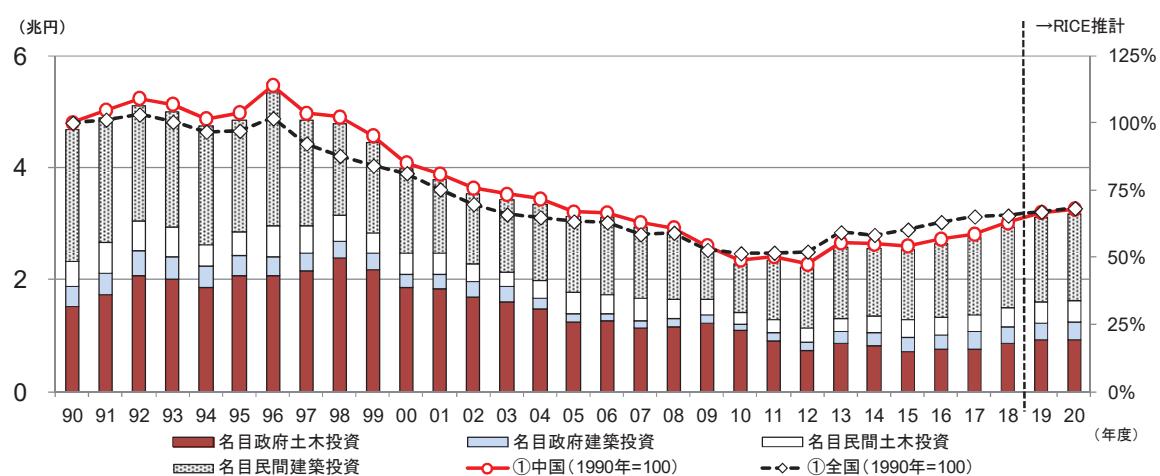
- ・中山間地域における若者の定住対策（大規模農場、山口県特産品等の新規農業）
- ・上下水道の埋設配管等の大規模改修

### 1.3.4 中国ブロックにおける建設投資の将来展望

本項では、中国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30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、民間非住宅投資の各分野別の動向を示す。

#### (1) 建設投資全体の動向

図表 1-3-8 中国ブロックにおける名目建設投資の推移

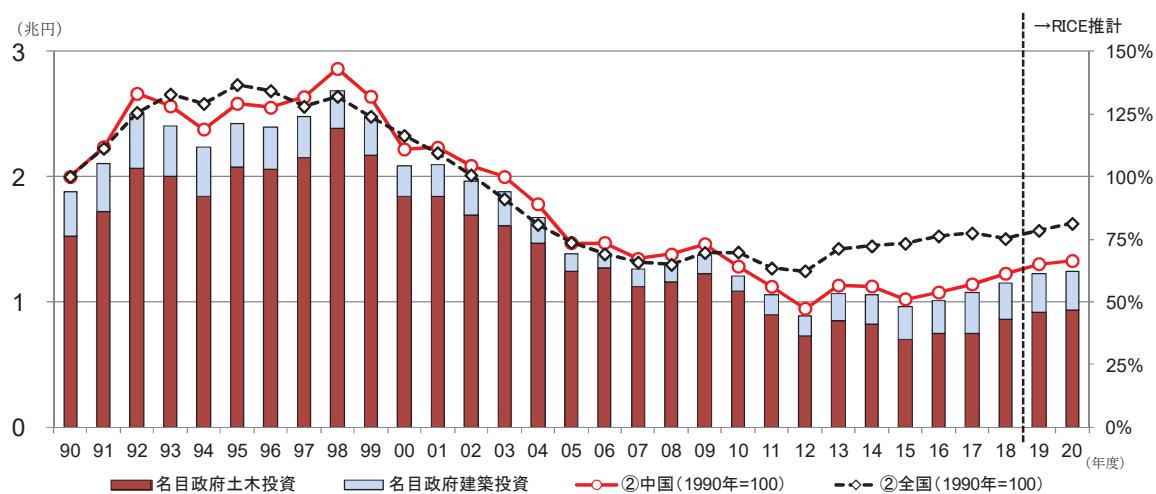


(出典) 国土交通省「令和元年度建設投資見通し」、国土交通省「建設総合統計」を基に当研究所にて作成  
 (注) 名目建設投資に「建設総合統計」により算出した中国ブロックの全国に占める割合を乗じて中国ブロックの各投資額を推計した。なお、2019・2020年度は当研究所の推計を使用した。

(注) 名目政府建築物RR投資及び名目民間建築物RR投資は含めていない。

## (2) 政府建設投資

図表 1-3-9 中国ブロックにおける政府建設投資の推移

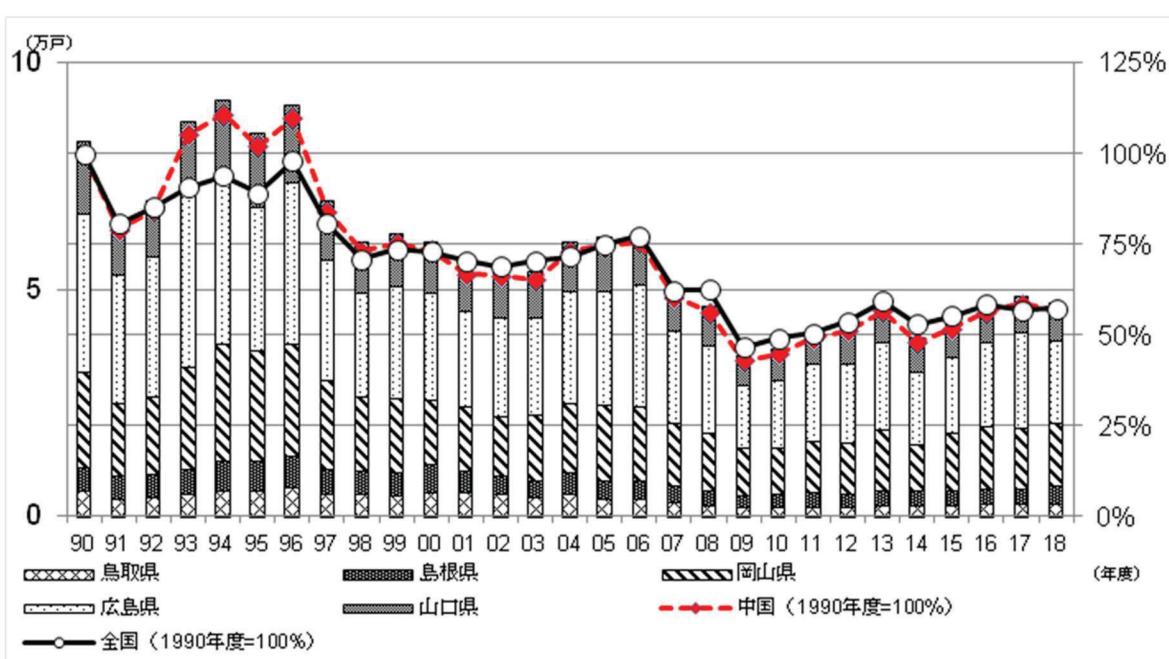


(出典) 国土交通省「令和元年度建設投資見通し」、国土交通省「建設総合統計」を基に当研究所にて作成  
(注) 名目建設投資に「建設総合統計」により算出した中国ブロックの全国に占める割合を乗じて中国ブロ

ックの各投資額を推計した。なお、2019（注）負担改定建築物RFI投資は企画段階

### (3) 民間住宅投資

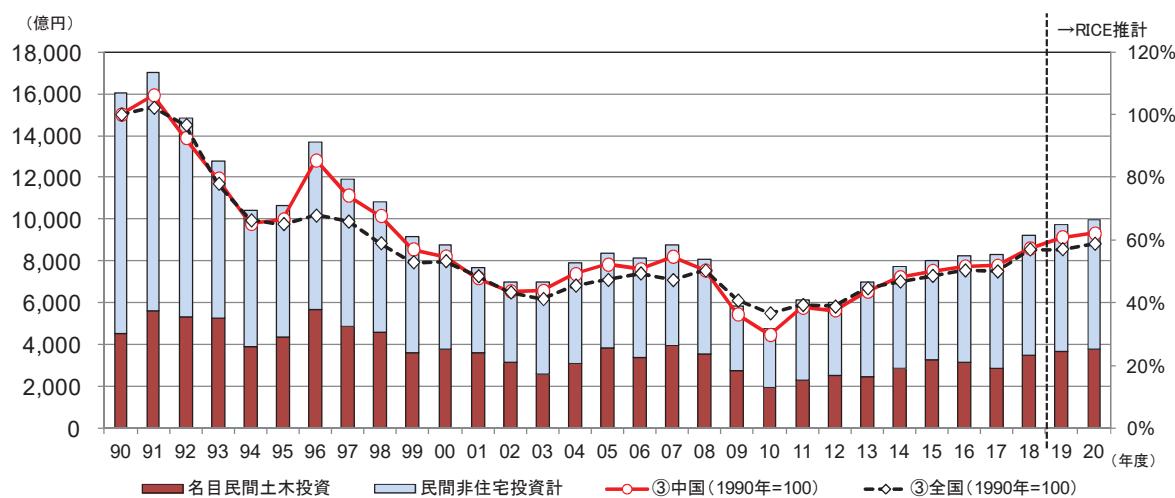
図表 1-3-10 由國ブロックにおける住室着工戸数の推移



(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 1-3-11 中国ブロックにおける民間非住宅建設投資の推移



図表 1-3-12 中国ブロックにおける非住宅建築着工床面積の推移

