

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. 291

2013 5

CONTENTS

視点・論点	ー建設投資の増加と技能労働者の不足ー	1	
I.	米国のインフラ老朽化と”Fix-it-First”			
	～老朽化が顕在化してからでは遅い～	2	
II.	2012・2013年度の建設投資見通し	12	
III.	建設関連産業の動向	ータイル・れんが・ブロック工事業ー	21



一般財団法人 **建設経済研究所**

〒105-0003 東京都港区西新橋3-25-33NP御成門ビル8F

Tel: 03-3433-5011 Fax: 03-3433-5239

URL: [http:// www.rice.or.jp](http://www.rice.or.jp)

建設投資の増加と技能労働者の不足

研究理事 角南 国隆

当研究所では建設投資見通しを四半期ごとに発表している。4月発表の詳しい内容は本号記事を見ていただくことにして、本稿では見通し実現に向けての最大のリスク要因と考えられる労働力不足について考えたい。

今年度の見通しに大きなインパクトがあったのは、何と言っても昨年度末の大型補正予算である。補正関連の建設投資額を5.5兆円（事業費ベース、公共+非公共）と推定した上で、実際に投資額（工事出来高）として現れるのは2013年度中と考え、今年度の政府建設投資額を9年振りの20兆円超えとした。

注意を要するのが、「どのようなペースで出来高が上がるか」である。出来高ペース次第で、予算額は同じであっても建設資材や労働者の需給、ひいてはマクロ的な経済効果に差が出てくる。また、例年予算額の一部が使い残されたり、翌年度に繰り越されたりする。これは、価格競争激化による低落札率とか、用地折衝に時間を要したとか、異常気象や災害、受注業者の倒産などで予定通り工事が進捗しないことがあるためであり、やむをえない面もある。したがって、予算額から想定される事業費が全て当該年度の投資額になるわけではないとして推計する。

しかし、今回補正予算の扱いは悩ましい。景気浮揚が目的というからにはすぐに出来高があがる事業が中心であろうと「例年よりも速い出来高ペース」を現時点では想定しているが、足元の労働力不足がネックとなりつつある。建設労働需給調査結果によると、地域ごとのバラつきはあるが既に2011年春から建設技能労働者が不足状態となっており、ここに5兆円という大型補正が追

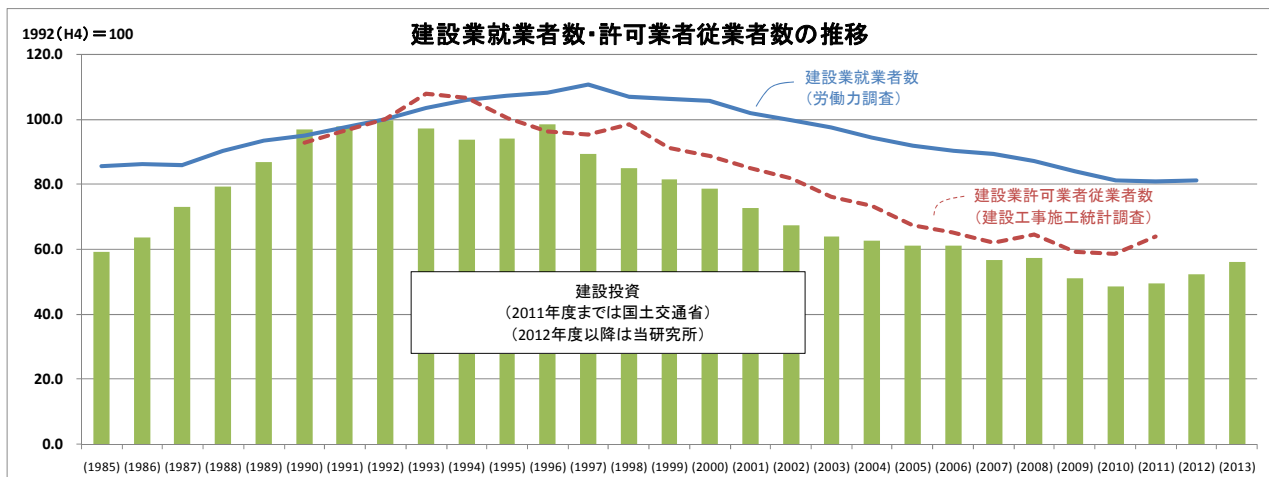
加されれば労働市場の需給逼迫は確実である。

発注者、元請業者にとっては、技術者不足も大きな問題ではあるが、短期的には発注ロットの大型化など発注側が工夫できる余地がある。しかし、単純労働者はとにかく、現場の技能労働者不足は出来高の遅れに直接響く。

下のグラフは建設投資額がピークだった1992年度を100として、建設投資額、建設業就業者数、許可業者従業者数を指数化したものである。従来、投資額と就業者数のグラフを比べて、「投資額は半減したのに就業者数は約2割減（で雇用の受け皿となった）」という説明がなされてきた。それなら「なぜ労働者不足なのか」という疑問がわくが、建設業許可業者の従業者数をグラフに追加すると別の姿が見えてくる。許可業者従業者数は、投資額とほぼ平行に減少していたようである。

両調査は調査対象・調査手法が異なるものの、傾向として比較した場合、この差は何を意味するのか。季節労働者も若干あろうが、許可不要の小規模工事業者の増加、心ならずも一人親方へスピンアウトや、兼業農家ならぬ兼業建設労働者への移行もあるのではないのか。

技能労働者の高齢化・若年入職者の減少は構造的問題であり、復興投資がピークを過ぎて一時的に技能労働者が余剰になるとしても、早晩不足に転じる可能性が高い。国でも設計労務単価の引上げなど対策をとりつつあるが、建設企業としても、長期間続いた労働力余剰傾向が今後も続くと思われず、技能労働者の育成・確保することが生き残りの条件になると考えられる。そして、労働市場逼迫は、待遇改善のチャンスでもある。



I. 米国のインフラ老朽化と”Fix-it-First”

～老朽化が顕在化してからでは遅い～

はじめに

建設経済研究所では、これまでも社会資本のストック量の推計を用いて、維持更新分野の今後の投資予測を行ったほか（建設経済レポート No.55）、東日本大震災での茨城県鹿行大橋の崩落を受け、橋梁の維持管理上の問題点や課題について考察した（建設経済レポート No.58）。その後、2012年12月の中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を契機としてインフラ老朽化への注目度が高まり、事前防災・減災の考え方に基づく国土強靱化施策の重要部を占めることは間違いないと思われる。

そうした中、本年2月のオバマ米大統領の一般教書演説の中でインフラ老朽化問題が取り上げられ、日本でも報道されたところである。大統領は「Fix-it-First」（まず修繕を）と訴えたが、これを聞いたとき、筆者が在アメリカ合衆国日本大使館に赴任した15年前にも「Fix-it-First」が指摘されており、レポートしたことを思い出した。1980年代に「荒廃するアメリカ」と呼ばれる時代があり、それから30年以上を経てもなお、同じフレーズを繰り返さなければならない事態となっている理由は何なのか。以下その背景・経緯を紹介したい。

1. 2013年米大統領一般教書演説

2013年2月12日、オバマ米大統領の2期目最初の一般教書演説が行われた。約1時間の演説の内容は国政全般にわたるものであったが、演説のほぼ半分が連邦債務問題に始まる経済財政問題に割かれた。米連邦議会は2年前から上下両院がねじれ状態であることに加えてブッシュ減税延長問題と連邦債務上限問題がからんで膠着状態となり、予算関係法案の審議がことごとく難航しており、昨年11月の選挙を経た現会期でも引き続きねじれ状況となっている。いわゆる「財政の崖」問題のうち、減税問題については昨年末に一応の決着を見たが、債務上限問題は依然として残っている。



一般教書演説の経済財政問題の論調は、「財政赤字削減そのものは経済計画とはいえない。我々は善良なミドルクラスの雇用創出を目指して努力すべき」というもので、アメリカをビジネスしやすい場所にするため、製造業、エネルギー産業、インフラ整備、住宅産業について取組を行うとした。特に、インフラ整備



については、全国で 7 万もの橋梁が老朽化していることを例に挙げて、緊急修繕事業（”Fix-it-First” program）を提案した。

”Fix-it-First”は「(新設よりも)まず修繕を」という意味である。この言葉は最近出てきたものではなく、後述するISTEAの後継法(TEA-21)審議(1997年)における連邦議会公聴会でも、複数の参考人が”Fix-it-First”の必要性について述べており、また、昨年2月の2013年度¹予算教書の運輸省予算大統領提案の中にも見ることができる²。

一般教書演説の翌週2月20日、ホワイトハウスは、”Fix-it-First”概要資料³を公表し、既存事業と別枠で500億ドルを確保し、そのうち8割に当たる400億ドルを道路、橋梁、公共交通及び空港の緊急補修に充てる考えであることを示した。これは、既に一年前に提出されていた上記の大統領提案の内容(Immediate Transportation Investments)とほぼ同じであるが⁴、維持修繕を前面に出して見せ方の工夫をしたと言える。

我が国でも昨年12月の笹子トンネルの崩落事故を受けて、インフラ老朽化対策が精力的に検討・実施されつつあるところであるが、以下、米国の道路網がなぜ1980年代に「荒廃するアメリカ」と指摘されるほど老朽化しその後もなかなか回復しないのか、道路計画法と連邦の道路財源の変遷の中で概観する。

¹ 米連邦政府の会計年度は前年10月に始まり当年9月末に終わる。例えば2013年度は、2012年10月1日から2013年9月30日まで。なお、1976年度までは前年7月に始まり当年6月末終了だった。以下、単に年度(FY)と記載する。

² The Budget Message of the President (February 13, 2012), P159に記載あり。なお、米国では議会が予算編成権を持ち、行政府には法案提出権もないため、大統領提案は「議会への提案」に過ぎない。とはいえ、見解を同じくする議員や与党議員により歳出法案に取り入れられるのが通常であり、大統領提案はかなり実現するといえるが、増減税、社会保障など政治的争点となる項目については実現しないものも多い。

³ Fact Sheet: The President's Plan to Make America a Magnet for Jobs by Investing in Infrastructure (February 20, 2013)

⁴ 昨年提案した500億ドルのImmediate Transportation Investmentsは実現しなかった。

2. 当初の連邦補助道路プログラム

我が国の高規格幹線道路に相当する米国の州際道路（interstate highway）の整備は、ウィルソン大統領時代の1916年連邦補助道路法（The Federal Aid Road Act of 1916）に始まったが、本格化したのは第2次大戦後のアイゼンハワー政権時に制定された1956年連邦補助道路法（The Federal Aid Highway Act of 1956）以降である。国防インフラという大義名分により連邦負担9割の高補助率で推進されることとなり、その財源として、ガソリン税等の道路財源税収を管理する道路信託基金（Highway Trust Fund）が創設された。この道路特定財源は、州際道路網を「完成させるまで」の財政措置として創設され、この時点で完成時期と考えられていた1972年6月以後は本則税率の一般財源に戻すこととされていた。

注意を要するのは、1956年連邦補助道路法の思想は、「新設費については助成するが、維持修繕は（連邦の助成なしで）州の負担で行うべき」というものだった点である。というのも、アメリカ合衆国は州が基本であり、連邦には合衆国憲法で列挙された権限しかないものとされている。この権限についての解釈は、時代や政権とともに変遷するものの、道路のような基礎的インフラは州政府もしくは郡・市町村等地方政府の管轄というのが基本となる⁵。したがって、国防インフラとして整備された州際道路網ですら約95%が州管轄道路、残りの5%も郡・市町村道で構成されており、連邦管轄道路ではない⁶。

こうした事情から、この後しばらくの間、維持修繕費は連邦からの助成対象とならず、結果的にインフラの荒廃を招くこととなった。

3. インフラ老朽化の進行

1967年12月、U.S.35号線のウェストバージニア州とオハイオ州の州境を流れるオハイオ川に架かるシルバー橋（1928年竣工）が夕方のラッシュ時に突然崩落し、死者46名を数える大惨事となった。この事故を受け、1968年連邦補助道路法では連邦が橋梁点検基準を定めることとされ、1970年法では特別橋梁架替事業（SBRP; Special Bridge Replacement Program）が創設された。あくまでも橋梁に限定したプログラムではあったが、維持修繕に連邦が関与する端緒となった。

しかしながら、この時点ではまだ一般的な維持修繕に助成対象を拡大するには至らなかった。なぜなら、ガソリンの当初暫定税率1ガロン4セントの算定根拠は「州際道路網を完成させるために必要と見込まれた事業費」と明確であり、完成すれば本則税率1.5セント

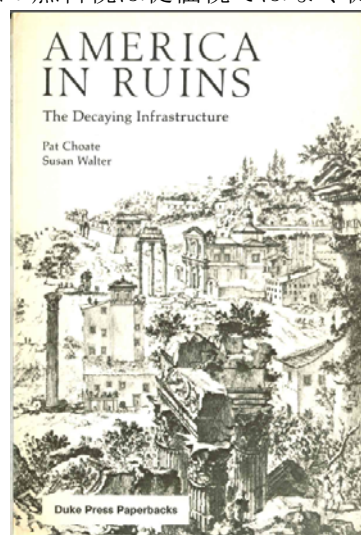
⁵ 1907年の連邦最高裁判決（Wilson v. Shaw）「合衆国憲法に規定された州際通商を管理する権限に基づき、連邦議会は州際道路を建設する権限を持つ」が、1916年法成立の一因となった。

⁶ 米国では、連邦直轄道路事業は、国有地である米軍基地内や国立公園内の道路など極めて限定的。

に戻すという条件だったからである。60～70年代にかけて、道路計画法と特定財源の期限を迎えるたびに、「州際道路網の完成時期がいつなのか」が重大な論点となる中では、新規建設以外に用途を拡大する方向には議論が進まなかった⁷。

また当時は石油危機により物価が急上昇する反面、主財源の燃料税は従価税ではなく従量税であることから税収は実質的に目減りしていた。1970年から1980年までの10年間で米国の消費者物価（都市部・総合）が2.1倍となったのに対し、HTFの燃料税収入は37億ドルから44億ドルと2割弱の増加にとどまっている。

そうしているうちに、70年代後半にはWall Street Journal紙やNewsweek誌など一般紙でもインフラ老朽化が採りあげられるようになり、80年代初頭には日本でも知られる「荒廃するアメリカ（“America in Ruins: The Decaying Infrastructure,”） by P. Choate and S. Walter」が出版されるなど、老朽化問題が顕在化していった。



4. 維持管理・更新プログラムの導入

変化の兆しは1976年連邦補助道路法である。州際道路網完成期限とされた77年9月を目前に控えた同法案審議の中では、完成予定は更に10年先の88年と推計されていたが、結局、同法の中で完成時期が明示されることはなく、「（完成時期の扱いについては）引き続き検討を続ける」ことで妥協が成立する一方、州際道路について再舗装・復元・復旧の3R（resurfacing, restoring and rehabilitating）補助金がわずかとはいえ2年分措置されることとなった⁸。

その後2年の検討期間を経ても完成時期の結論は出ず、1978年法でも完成時期を明示しないまま6年間の単純延長が行われた⁹。1981年連邦補助道路法では3Rに改築（reconstruction）が追加され、いわゆる「4R」となり、維持管理・更新の補助メニューが一通り揃った。しかし、財源不足は相変わらず続いていた。

転機はレーガン政権時に訪れた。1982年陸上交通支援法（STAA: The Surface Transportation Assistance Act of 1982）で、ガソリン税率を1ガロン4セントから9セントへと24年振りに引き上げた結果、HTF道路勘定の道路財源諸税収入は82年度の78億

⁷ 1956年時点には1972年6月とされていた完成予定が、1961年法制定時に1972年10月末へと数か月延長され、1970年法制定時には1977年9月末へと5年間延長された。なお、1968年に州際道路網に約1,500マイルの路線が追加されている。

⁸ この時は年額175百万ドル

⁹ ただし、法の主目的が州際道路網の完成であることには変わりはない。

ドルから 84 年度の 129 億ドルへとほぼ倍増した¹⁰。レーガノミクスは減税、小さな政府を旗印としていたことから、当初レーガン大統領は増税に反対していたが¹¹、82 年中間選挙での与党共和党の敗北とインフラ老朽化の危機的状況に鑑み、「強いアメリカ」実現のために同意した。老朽化が顕在化してようやく維持管理・更新の予算を増やす方向に動いたのである。これにより、80 年代半ばには州際道路を中心に、やっと老朽化を上回る速度で修繕が進められることとなった。

1987 年の STURAA (The Surface Transportation and Uniform Relocation Assistance Act of 1987) については、レーガン大統領が拒否権を発動し¹²、それを上下両院が 3 分の 2 以上の賛成多数で覆すなど、道路計画法としては異例の混乱を経て成立したが、この頃から「ポスト州際道路」が議会の視野に入ってくることになる。

5. 州際道路網の完成と全国幹線道路網の整備着手

1990 年、州際道路の新設路線として残っているのは、ほぼボストンの「Big Dig」(正式名称 Central Artery/Tunnel project)のみという状況となり、次期道路計画法の審議に向け、連邦議会は連邦道路庁 (FHWA) 長官に対し、州際道路網完成後の道路整備構想案を示すよう要請した¹³。FHWA は翌 91 年 2 月、全体で約 150,000 マイル (州際道路網 43,000 マイルを含む) という全国幹線道路網 (National Highway System) 構想の概念図を送付した。ただ新道路計画法案の審議は難航した。州際道路完成後の連邦政府の役割という根本的な論点のほか、Donor-Donee 問題 (道路財源諸税について、州民が負担する税額と比べて HTF からの配分額が少ない州 (donor states) と配分額が多い州 (donee states) の間の利害対立) があったからである。冷戦の最中には我慢していたが、89 年にブッシュ＝ゴルバチョフ会談で冷戦終結が宣言され、州際道路網もいよいよ完成目前となり、ドナー州の不満が噴出した¹⁴。また、都市部の議員の地元では、道路新設よりも既存道路の維持修繕や公共交通を充実させたいという要望も強かったのである。

¹⁰ 増税分 5 セントのうち 1 セント分はこのとき新設された公共交通勘定の財源となった。ガソリン税のほかに、軽油税の増税、車体課税の増減税も合わせて実施されている。

¹¹ レーガン大統領は 82 年の一般教書演説では、新連邦主義的な連邦と州の役割分担の考えに基づき、州際道路以外の連邦補助道路事業の州への委譲を提案したが実現せず、逆に STAA で増税することとなった。

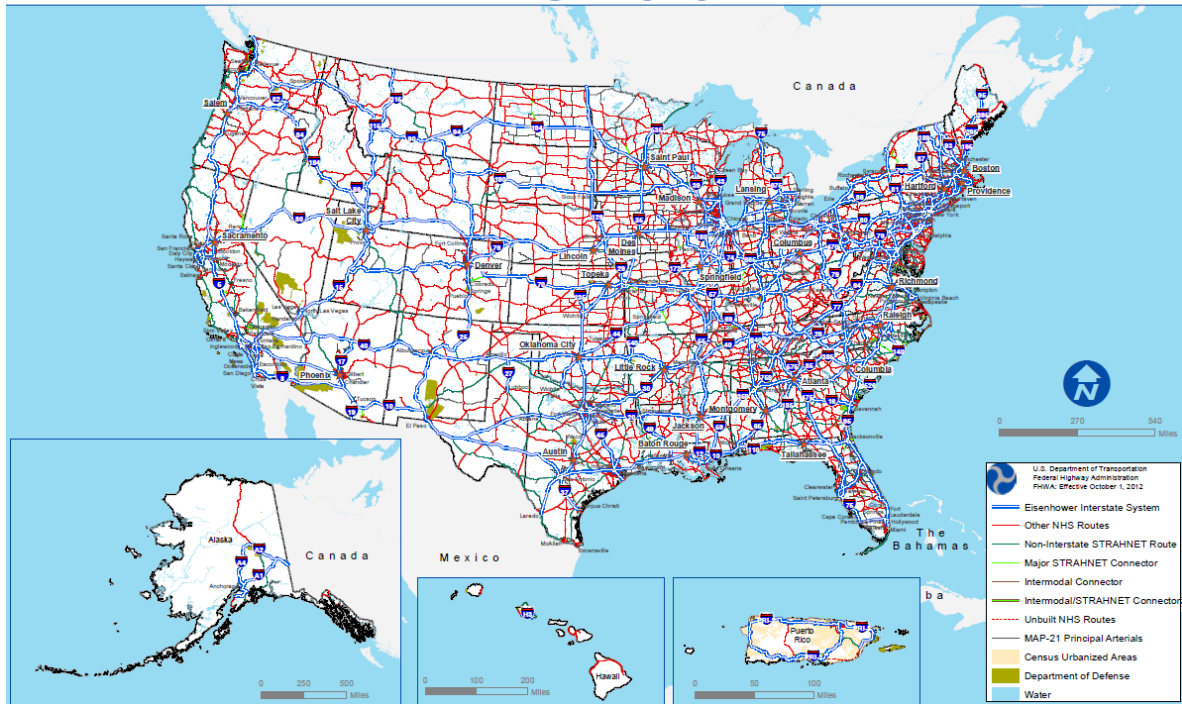
¹² レーガン大統領は、拒否権発動について、①政府が必要と考える事業規模を 100 億ドルも超過、②議員が地元で事業を誘導するための無駄な事業が多い (特にボストンの Big Dig Project を批判) などを理由としてあげているが、その根底には新連邦主義的な考え方がある。

¹³ 下院公共事業・運輸委員会アンダーソン委員長ほかよりラーソン FHWA 長官あて (90 年 5 月 23 日付)

¹⁴ 実はこの時以前にも不満の声は強く、82 年増税時には或る州の HTF 税収貢献額の 85% を当該州に配分することを保証する措置 (minimum allocation) が導入され、ISTEA では 90% に引き上げられた。その後も donor-donee 問題については、道路計画法の更新ごとに制度改正が重ねられている。

図表 1-1 州際道路網一覽

National Highway System



(出典) FHWA 資料 (2012 年 10 月 1 日版)
 (注) 青太線 (州際道路) + 赤細線 = NHS

1991 年の ISTEA (The Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 (P. L. 102-240)) (FY1992-97) は、同計画期間内に州際道路網が完成すると宣言した¹⁵。法律名の”intermodal,””efficiency”に表される通り、自家用車やバス・高速鉄道・ライトレール等から最も効率的な交通システムを構築しようというもので、道路計画法から交通計画法への転換であった。計画の中心は、州際道路網を大幅に拡充した全国幹線道路網 (NHS) の整備であったが¹⁶、道路と公共交通の垣根を越えて幅広く使うことのできる STP (Surface Transportation Program) が創設された。

また、名実ともに維持修繕に取り組むこととなり、IM (Interstate Maintenance) 事業が創設され、従来の維持修繕に加えて、新たに「予防的維持管理」も助成対象に加わった。

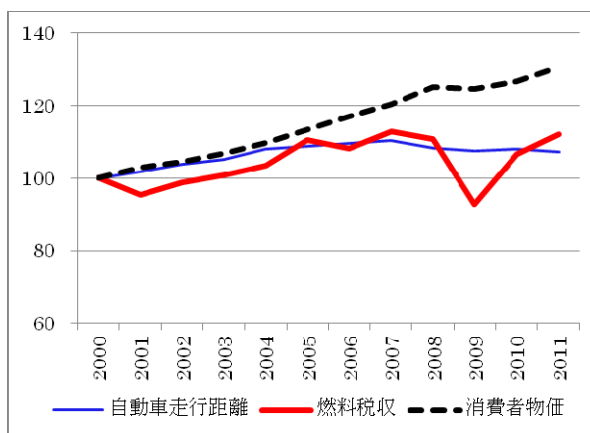
¹⁵ ボストン Big Dig の工期は、TEA-21、SAFETEA-LU まで延びた。現時点でもフィラデルフィア近郊に州際道路未完成区間があるが、56 年法による州際道路はほぼ完成したといえる。

¹⁶ ISTEA 法では、運輸長官は議会に対し、法施行日 (91 年 12 月 18 日) から 2 年以内に NHS 指定案 (155,000 マイル±15%の範囲) を提出することとされ、議会審議の結果、1995 年に The National Highway System Designation Act of 1995 (P.L.104-59) により約 16 万マイルが指定された。

6. 財源老朽化の懸念

ISTEA 法案が検討されていた時期には、レーガノミクスの所得税・法人税減税と軍事支出増加により急拡大した財政赤字の解消が課題となっていた。そのため、1990 年包括財政再建法 (The Omnibus Budget Reconciliation Act of 1990) 及び 1993 年法 (OBRA93) の施策の一環として、ガソリン税を増税してその一部を一般財源としたが、97 年までに一般財源分は全て HTF 財源に振り替わることとなった¹⁷。

図表 1-2 HTF 燃料税収等の推移



財政再建のための増税を利用して財源を拡充したわけだが、今世紀に入り「財源の老朽化」が懸念されるようになる。近年の HTF 燃料税収等の推移 (上グラフ¹⁸: 2000 年度=100) を見ると、自動車走行距離が頭打ちとなる中¹⁹、燃料税収もほぼ横這い、物価上昇を考慮すれば燃料税収は目減りしている。増税が困難ならばもはや増収は見込めず、ガソリン価格高騰や地球温暖化対策で燃費の良い車への買換えが進めば HTF 財源の名目額減少すら十分考えられる状況である。長年デフレが続いた日本から見ると、米国の事業費拡大は豪快に見えるが、実質額で考えればさほどではない。そのため、交通計画法の審議のたびに対立がエスカレートし、新たな財源としての民間資金導入策が徐々に工夫されるようになった。

1998 年の TEA-21 (The Transportation Equity Act for 21st Century²⁰(P.L.105-178)) (FY1998-2003)の事業内容は概ね ISTEA を踏襲したものであるが、民間資金導入策の一つとして、TIFIA(The Transportation Infrastructure and Innovation Act of 1998)プログラムを創設した。利用料金等のキャッシュフローが見込まれる交通プロジェクトについて、連邦が融資、借入保証、融資限度額の設定を行うもので、創設当初は小規模だったが徐々

¹⁷ OBRA90 ではガソリン税を 5 セント引き上げ、半分を一般財源、残りを HTF 財源 (道路勘定 2.0、公共交通勘定 0.5) とした。OBRA93 ではガソリン税 4.3 セントの増税分を全て一般財源とする代わりに、OBRA90 の一般財源分を全て 95 年 10 月に HTF 財源 (道路勘定 2.0、公共交通勘定 0.5) に振り替えることとされた。また、OBRA93 での一般財源分も The Taxpayer Relief Act of 1997 により 97 年 10 月に全て HTF 財源 (道路勘定 3.45、公共交通勘定 0.85) に振り替えられた。

¹⁸ 出典：自動車交通量は運輸省道路庁(DOT/FHWA)の Highway Statistics 2011 Table VM-202 の VMT Total、燃料税収は同 Table FE-210 の Motor Fuel Total、消費者物価は労働省労働統計局(DOL/BLS)の CPI-Urban 年平均。

¹⁹ VMT は、1980~1990 に 40.4%増、1990~2000 に 28.1%増、2000~2010 に 8.0%増と伸びが鈍化。

²⁰ TEA-21 の最大のポイントは、「事業量の最低水準保証」である。従前、財政状況次第で道路計画法の授權額よりも大幅に少ない額しか各年度の歳出法案(予算案)に計上されないことがあり、州・地方政府の計画的な事業実施の支障となっていたことから、財源税収見込額は予算案に取り込むことを保証した。なお、維持補修関係では、州際道路維持修繕(IM)に 238 億ドル、橋梁架替え・再生事業に 204 億ドル (いずれも 6 年分) が授權された。

に拡充され、後述するオバマ大統領のパートナーシップ提案の柱の一つともなる。また、無料通行の州際道路を維持修繕のために有料化するという実験プログラムを試行²¹した。

TEA-21 の後継法審議については、ガソリン増税に絶対反対のブッシュ政権と事業増を求める議会とが対立し、2003年9月末の期限切れ後、2年近く小刻みな延長を繰り返すこととなった。景気回復により道路財源税収の見通しが上方修正され、増税なしでも財源を確保できる見通しがついたことから、ようやく2005年8月、SAFETEA-LU (The Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users (P.L.109-59)) (FY2005-09)が成立したものの²²、サブプライムローン問題、リーマンショック等による景気低迷による税収減から²³、2008年度より3年続けて一般財源から道路信託基金へ不足分が繰り入れられる事態となった。

オバマ政権下での SAFETEA-LU 後継法審議においても、事業量抑制か、又は増税を含めた新たな財源を見つけるのか、ねじれ膠着状態の議会では決着がつかず、SAFETEA-LU が2009年9月末に失効して以降、同法の短期延長を繰り返してしのぐこととなった。

結局、大統領選・上下院選を数か月後にひかえた昨年6月、「税率は現状維持とし、不足額（計画事業費の約2割）について一般財源を投入する²⁴」との内容でかろうじて合意に達し、新たな交通計画法である MAP-21 (The Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act (P.L.112-141)) (FY2013-14)が成立した。

7. 突破口としての民間資金の活用 (Partnership to Rebuild America)

MAP-21 成立により当面の危機は回避されたものの、通常交通計画法の計画期間が5～6年であるのに比べて MAP-21 の計画期間は2年間と短いため、議会はすぐにも次期計画法の検討に入らねばならないが²⁵、来年11月の中間選挙を控え、選挙モードが高まれば政治的妥協は困難となろう。米国経済は回復しつつあり、ダウ平均株価も史上最高値を更新しているとはいえ、オバマ政権にとって中間選挙での勝利＝ねじれ解消に向け、国内雇

²¹ 無料道路の有料化には州政府の抵抗感が強く、なかなか3件の応募枠が埋まらなかった。現在、ノースカロライナ州(95号線)、バージニア州(95号線)及びミズーリ州(70号線)が登録されている。

²² 5年間のIM事業費授権額は252億ドル。TEA-21より年額で約25%の大幅増だが、1998→2005のCPI上昇率19.8%を勘案すると、実質6%増程度に過ぎない。

²³ 近年のHTF道路勘定収入の約9割はガソリン税・軽油税等の燃料税収で、残り1割がトラック・トレーラー売上税や大型車タイヤ税等の車体課税(このほかに勘定収入の1%にも満たないが利息収入や罰金収入等がある)。道路勘定の道路財源諸税収入は、2005年度の329億ドルから2011年度の320億ドルへと2.7%減少している。90年代のOBRA以降本稿執筆時点(2013.4)まで、メタノール燃料を除き、増税は行われていない。

²⁴ 一般財源から道路勘定に2013年度に62億ドル、2014年度に104億ドル(このほか公共交通勘定に22億ドル)を投入することとされた。

²⁵ MAP-21成立前の12年2月に提出された2013年度予算大統領提案では、計画期間6年、総授権額4,759億ドル(うち道路関係3,053億ドル)の法案の作成・成立を議会に求めていた。

用創出は引き続き最大の政権課題である²⁶。別枠予算 500 億ドルの” Fix-it-First” プログラム提案の背景にはこのような危機感がある。

ただ過去 2 年の民主・共和の対立を見ていると、” Fix-it-First” プログラム実現の行方は厳しいと言わざるを得ない。老朽インフラの修繕や雇用の創出の必要性は大半の議員が認めるとしても、争点は「財源をどうするか」だからである。

そこでオバマ大統領は、” Fix-it-First” プログラムの提案と併せて、「全てを納税者に負担させるつもりはない。(インフラの改善に) 民間資本を引き寄せる『アメリカ再建パートナーシップ』(Partnership to Rebuild America) も提案する」と述べた。同パートナーシップに関するホワイトハウス説明資料²⁷及び今年 4 月 10 日に大統領が議会に提出した 2014 年度予算教書²⁸によると、連邦政府、州政府及び地方政府の従来からの役割に加え、民間資本の役割を強化するため、次に掲げる新規・既存の施策を組み合わせるとしている。

(1) 国家インフラ銀行 (National Infrastructure Bank) の創設²⁹

既に 30 州以上が州インフラ銀行を設立しているが³⁰、連邦政府もインフラ銀行を創設すべきという提案。連邦出資金に対し、数倍～20 倍の民間及び州・地方政府の資金をマッチングして原資を構成。交通・水資源・エネルギー等のインフラ整備に対し、財務省証券と同等の金利で最長 35 年の長期融資、借入保証を行うという案。

(2) 州・地方政府の資金調達支援

①アメリカ急成長債券 (America Fast Forward Bond) の創設

公的年金基金等の資金を活用するための「非」免税債の導入提案。公的年金基金は長期運用が基本であるためインフラ資金の供給者として有望であるが、もともと税優遇を受けており、低金利の免税債に魅力を感じない。そこで州・地方政府発行の AFF インフラ債券について連邦が利子補給することで、通常金利の債券でありながら、州・地方政府の利子負担を免税債と同程度にまで軽減するという案³¹。

²⁶ 米国失業率 (2013 年 4 月) は、非農業部門全体 7.1%(季調 7.5%)、そのうち製造業 6.4%、卸売・小売業 7.4%などと比べ建設業は 13.2%と業種別で一番高い。(労働省 Employment Situation, Table A-14)

²⁷ The “Rebuild America Partnership”: The President’s Plan to Encourage Private Investment in America’s Infrastructure (March 29, 2013)

²⁸ The Budget Message of the President (April 10, 2013), P14-5.

²⁹ 財源不足が恒常化する中、NIB 設立に向けて動く議員もあり、オバマ大統領自身も上院議員時代に共同提案者 (110th S.1926) になったことがある。ただし、同法案は廃案。

³⁰ The National Highway System Designation Act of 1995 (P.L.104-59) により、「州インフラ銀行 (State Infrastructure Bank) 実験プログラム」が創設され、連邦出資金を核に SIB が設立された。実験プログラムは TEA-21 で改正され、SAFETEA-LU で恒久化された。

³¹ 連邦の利子補給額を債券クーポンの 28%相当額に設定すれば、免税債の場合の減収額と同じとなるので、連邦にとって財政中立だという。

②免税債の起債要件緩和

インフラ免税債（Qualified Private Activity Bond）について、道路・物流施設分の発行枠の引上げ、民間所有の公共交通施設等への対象拡大等の要件緩和を行う提案。

③税法改正

外国年金基金等の資金を呼び込むための税法改正提案。1980年外国人不動産投資税法（FIRPTA）では、外国人投資家は年金基金といえども、不動産譲渡益に課税される。他方、米国年金基金は免税されており、外国年金基金も同じ扱いにすべしとの提案。

(3) TIFIA の拡充等

TEA-21 法で導入された TIFIA による融資、借入保証、融資限度額の設定を活用すべしとの提案。TIFIA とインフラ補助金（TIGER）とを合計 40 億ドル要求。

このアメリカ再建パートナーシップは、”Fix-it-First”に限らず、新設にも適用可能な施策パッケージである。どれだけ実現するかは不明であるが、増税が困難な中で、膨張する事業費を賄う案として提示することにより、膠着状況の突破口にしたいのだと考えられる。

最後に

以上、米国の道路インフラの老朽化の背景について振り返ってみたが、1970～80年代に問題が顕在化して既に30年以上が経過したにもかかわらず、未だに問題が解決せず、大統領が”Fix-it-first”を喫緊の課題とせざるをえないことには改めて驚かされる。

米国では、連邦と州の役割分担が厳然とあり、日本と同列に考えることはできない。しかし、ここから解るのは、老朽化が顕在化してから慌てて対策を取り始めても、次々と新たな老朽箇所が出現して状況はなかなか改善しないし、新規建設の要望は強く、インフラ予算は常に圧迫されるということである。このような米国の状況を見るにつけ、計画的なアセットマネジメントの必要性が痛感される場所である。

いま適切に財源を確保して対処すればまだ間に合う。日銀の異次元緩和による国債大量購入が続くならば、今後、生保や GPIF など日本の機関投資家の投資資金が、日本国債から他の資産への移動を始めるだろう。その行き先はどこになるのか。米国の AFF 債に流れる位なら、日本にも同様の受け皿があってしかるべきである。

米国の事例を他山の石として、我が国のインフラ老朽化対策、予防型維持管理の確実な実施につながれば幸いである。

（担当：研究理事 角南 国隆）



Ⅱ. 2012・2013年度の建設投資見通し

当研究所が四半期に一度公表している「建設経済モデルによる建設投資の見通し」の概要です。今回の見通しは2013年4月22日に発表したもので、業界紙等でも紹介されています。なお、2012年度の住宅着工戸数および民間非住宅建築着工床面積は、本発表後の2013年4月30日に国土交通省より公表された「建築着工統計調査報告（平成25年3月分）」に基づき、実績値に変更しています。

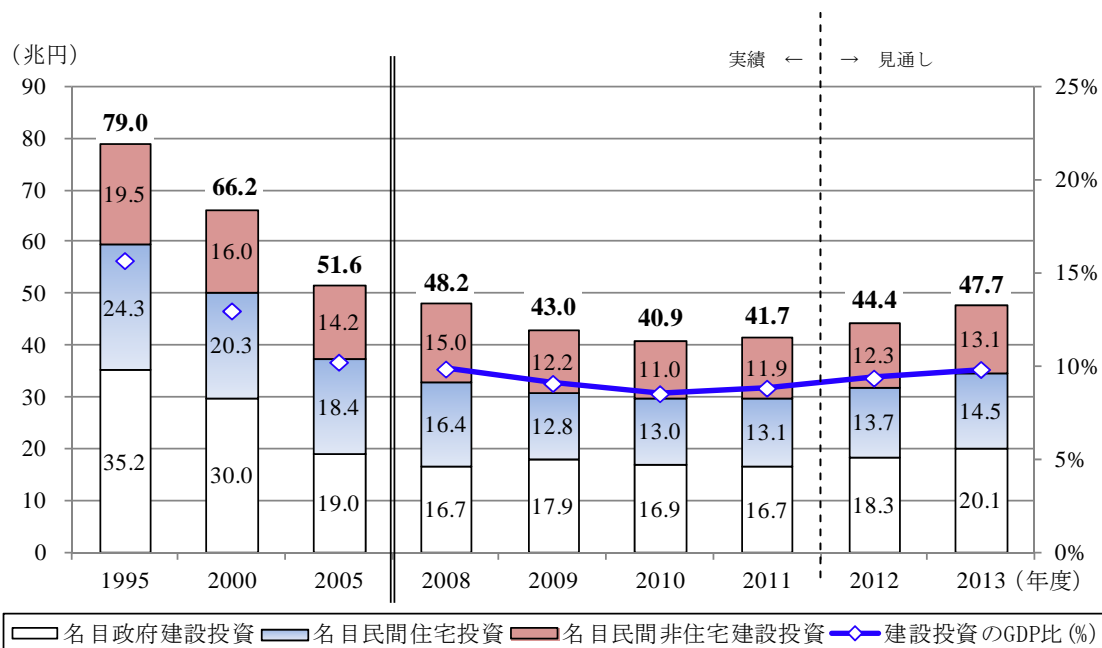
1. 建設投資全体の推移

2012年度の建設投資は、前年度比6.4%増の44兆3,500億円となる見通しである。**政府建設投資**は、国の直轄・補助事業費（地域自主戦略交付金および東日本大震災復興特別会計を含む）の伸び率を15.7%増、地方単独事業費の伸び率を3.8%増とし、前年度比10.2%の増加と予測する。なお、大型補正予算に含まれる政府建設投資額については事業費で5.5兆円程度と推計しているが、その大半は2013年度へ繰り越されたとみられる。**民間住宅投資**は、被災3県（岩手県・宮城県・福島県）を中心とした復興需要が着工戸数を押し上げており、前年度比4.5%の増加と予測する。住宅着工戸数については、前年度比6.2%の増加となった。**民間非住宅建設投資**は、工事費予定額平米単価（以下「平米単価」）の回復および着工床面積が増加したことから民間非住宅建築投資が前年度比0.8%の微増となり、電気、ガス産業からの受注が民間土木投資を押し上げ、全体では前年度比3.1%の増加と予測する。

2013年度の建設投資は、前年度比7.6%増の47兆7,200億円となる見通しである。**政府建設投資**は、国の直轄・補助事業費（東日本大震災復興特別会計を含む）の伸び率を13.1%増、地方単独事業費の伸び率を△3.1%とし、前年度比9.8%の増加と予測する。ただし、現在直面している諸問題（技術者等の不足、労務費の上昇等）が工事進捗に影響を及ぼすおそれもあり、今後の動向を注視する必要がある。**民間住宅投資**は、復興需要が着工戸数を下支えするとともに、若干の消費増税前駆け込み需要が見込まれ、前年度比5.8%の増加と予測する。住宅着工戸数については、前年度比4.7%の増加と予測する。

民間非住宅建設投資は、2012年度に増加した着工床面積の多くが出来高として実現するとともに、平米単価が引き続き緩やかな上昇傾向にあることから民間非住宅建築投資は前年度比8.1%増となり、民間土木投資は前年度と同様の傾向が見込まれ、全体では前年度比6.4%の増加と予測する。ただし、金融緩和等の政策的支援から企業業績が好転し設備投資の活性化が期待されるものの、円安により企業の資材調達コスト高騰が先行することから、非住宅建設投資の更なる上振れには時間を要する見込みである。

図表 2-1 建設投資額の推移（年度）



(単位：億円、実質値は2005年度価格)

年度	1995	2000	2005	2008	2009	2010 (見込み)	2011 (見込み)	2012 (見通し)	2013 (見通し)
名目建設投資	790,169	661,948	515,676	481,517	429,649	408,700	417,000	443,500	477,200
(対前年度伸び率)	0.3%	-3.4%	-2.4%	1.0%	-10.8%	-4.9%	2.0%	6.4%	7.6%
名目政府建設投資	351,986	299,601	189,738	167,177	179,348	169,100	166,500	183,400	201,300
(対前年度伸び率)	5.8%	-6.2%	-8.9%	-1.3%	7.3%	-5.7%	-1.5%	10.2%	9.8%
(寄与度)	2.5	-2.9	-3.5	-0.5	2.5	-2.4	-0.6	4.1	4.0
名目民間住宅投資	243,129	202,756	184,258	163,870	128,404	129,800	131,400	137,300	145,200
(対前年度伸び率)	-5.2%	-2.2%	0.3%	-1.3%	-21.6%	1.1%	1.2%	4.5%	5.8%
(寄与度)	-1.7	-0.7	0.1	-0.5	-7.4	0.3	0.4	1.4	1.8
名目民間非住宅建設投資	195,053	159,591	141,680	150,470	121,897	109,800	119,100	122,800	130,700
(対前年度伸び率)	-1.8%	0.7%	4.0%	6.4%	-19.0%	-9.9%	8.5%	3.1%	6.4%
(寄与度)	-0.4	0.2	1.0	1.9	-5.9	-2.8	2.3	0.9	1.8
実質建設投資	779,352	663,673	515,676	445,959	411,805	390,554	395,611	422,400	451,900
(対前年度伸び率)	0.2%	-3.6%	-3.5%	-2.2%	-7.7%	-5.2%	1.3%	6.8%	7.0%

注1)2010年度までは、国土交通省「平成24年度建設投資見通し」より。

注2)2011年度の名目民間住宅投資および名目民間非住宅建設投資は国土交通省「平成24年度建設投資見通し」より。

注3)2011年度の名目政府建設投資は内閣府の四半期別GDP速報を踏まえ、2013年1月推計時に下方修正。

本修正に伴い、同年度の名目建設投資および実質建設投資も2013年1月推計時に下方修正している。

2. 政府建設投資の推移

2012年度の政府建設投資は、前年度比で名目10.2%増（実質10.2%増）の18兆3,400億円と予測する。

国の直轄・補助事業は、一般会計（当初予算）の公共事業関係費に、地域自主戦略交付金および東日本大震災復興特別会計のうち、公共事業に相当する予算を加え、前年度比15.7%増とした。

なお、平成24年度補正予算に含まれる政府建設投資額は、事業費で5.5兆円程度と推計しているが、その執行額のほとんどは、2013年度へ繰り越されたとみられる。

地方単独事業費は、地方自治体の当初予算および補正予算を踏まえ、前年度比3.8%増とした。

2013年度の政府建設投資は、前年度比で名目9.8%増（実質9.1%増）の20兆1,300億円と予測する。

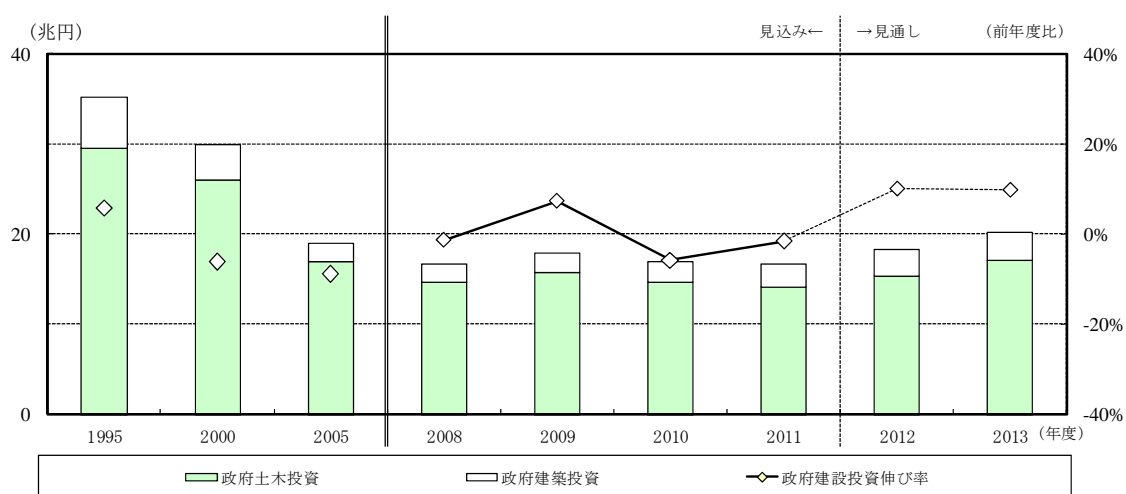
国の直轄・補助事業は、平成25年度予算政府案の内容を踏まえ、一般会計（当初予算）の公共事業関係費に、東日本大震災復興特別会計のうち、公共事業に相当する予算を加え、前年度比13.1%増（地域自主戦略交付金の廃止に伴う移行額を含む）とした。なお、東日本大震災復興特別会計を除くと前年度比0.3%増となる。

地方単独事業費は、総務省の「平成25年度の地方財政の見通し・予算編成上の留意事項」等の内容を踏まえ、前年度比△3.1%とした。

2012年度から繰り越された平成24年度補正予算については、地方自治体の負担を軽減する臨時交付金の措置に加え、入札手続きの前倒し・簡素化および設計労務単価の引き上げ等により、発注が通常よりも円滑化すると現時点では考えている。

しかし、発注が本格化するにつれ、現在直面している技術者・技能労働者の不足、労務・資材費の上昇等の問題が工事進捗に影響を及ぼすおそれもあり、今後の動向を注視する必要がある。

図表2-2 政府建設投資額の推移（年度）



(単位：億円、実質値は2005年度価格)

年度	1995	2000	2005	2008	2009	2010 (見込み)	2011 (見込み)	2012 (見通し)	2013 (見通し)
名目政府建設投資 (対前年度伸び率)	351,986 5.8%	299,601 -6.2%	189,738 -8.9%	167,177 -1.3%	179,348 7.3%	169,100 -5.7%	166,500 -1.5%	183,400 10.2%	201,300 9.8%
名目政府建築投資 (対前年度伸び率)	56,672 -12.5%	40,004 -12.0%	20,527 -13.9%	20,670 6.0%	22,116 7.0%	22,200 0.4%	25,600 15.3%	30,400 18.8%	30,300 -0.3%
名目政府土木投資 (対前年度伸び率)	295,314 10.3%	259,597 -5.2%	169,211 -8.3%	146,507 -2.3%	157,232 7.3%	146,900 -6.6%	140,900 -4.1%	153,000 8.6%	171,000 11.8%
実質政府建設投資 (対前年度伸び率)	347,856 5.5%	300,719 -6.5%	189,738 -10.2%	154,356 -4.9%	171,161 10.9%	160,657 -6.1%	156,874 -2.4%	172,800 10.2%	188,500 9.1%

注1) 2010年度までの政府建設投資は国土交通省「平成24年度建設投資見通し」より。

注2) 2011年度は内閣府の四半期別GDP速報を踏まえ、2013年1月推計時に下方修正。

3. 住宅着工戸数の推移

2011年3月に発生した東日本大震災を機に、2009年夏以降緩やかな回復基調にあった住宅着工戸数は一時的に停滞したものの、その後は増加と減少を繰り返しつつ、現在は被災3県（岩手県・宮城県・福島県）を中心とした復興需要に下支えされる形で、緩やかな回復基調を継続している。

2012年度の着工戸数は前年同期比6.2%増の89.3万戸となった。

2013年度以降も、復興需要が着工戸数を下支えするとともに、上半期に持家を中心とした若干の消費増税前駆け込み需要が見込まれることから、引き続き緩やかな回復基調が続くと見込まれる。**2013年度は前年度比4.7%増の93.5万戸**と予測する。

なお、被災3県における2012年度の着工戸数をみると、震災前の2010年度比で二桁増（岩手県55.3%増、宮城県67.8%増、福島県39.4%増）となっており、住宅再建の動きを

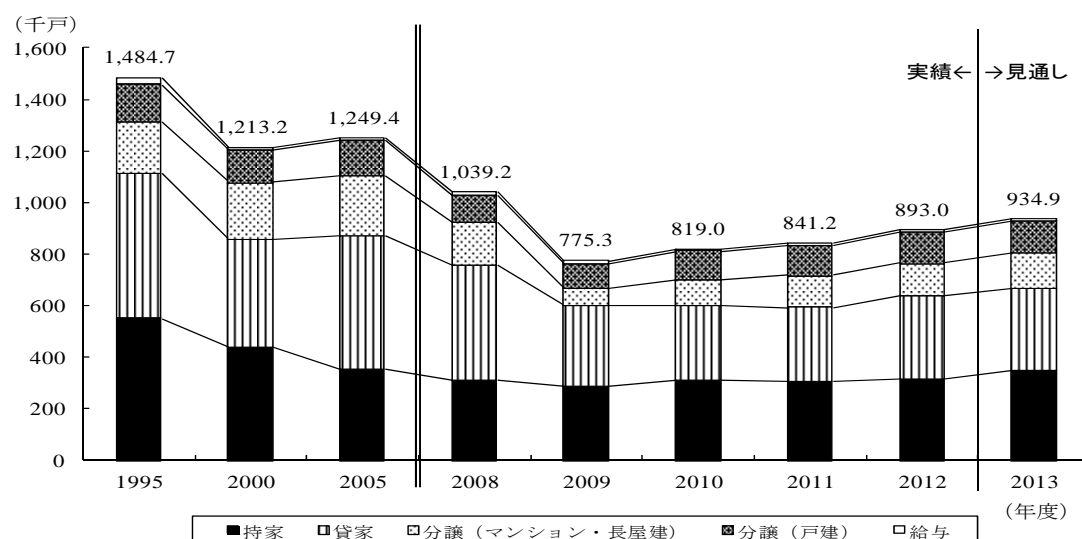
強く反映して持家の伸び率が高く、住民の仮住まいおよび復興事業従事者の需要を見込んだと思われる動きにより貸家の伸び率も高くなっている。今後も持家および貸家を中心としてしばらくは回復基調で推移するとみられる。

持家は、復興に向けた住宅再建の動きが着工戸数を下支えする一方で、消費増税前の住宅税制およびその他支援策のゆくえを見極めようとする買い手側の消費動向等が影響し、2012年度の着工戸数は前年同期比 3.8%増の 31.7 万戸にとどまった。2013年度は、被災住宅の建替えが更に進むとともに、住宅ローン減税の延長・拡充の内容が確定したことに伴い住宅購入、建替を決断する者も出てくると見込まれることから、2013年度上半期まで着工戸数を一定程度後押しするとみられる。2013年度の着工戸数は前年度比 10.0%増の 34.8 万戸と予測する。

貸家は、2012年1月以降持ち直し傾向が続いており、特に被災3県を中心として着工戸数が大幅に増加、2012年度の着工戸数は前年同期比 10.7%増の 32.1 万戸となった。2013年度は、被災3県を中心とした住民の仮住まいおよび復興事業従事者用住宅の需要が引き続き見込まれるもののその供給ペースは落ち着くと見込まれること、相続税の基礎控除額引下げ前の貸家への建替需要が一定程度見込まれること、等から前年度並みの着工戸数が見込まれ、2013年度の着工戸数は前年度比△1.6%の 31.6 万戸と予測する。

分譲は、月毎のぶれはあるものの緩やかな回復基調が続いている。戸建はミニ開発物件の好調等の下支えされ、マンションは伸びが鈍化しつつあるものの在庫率が低水準であるため着工戸数の増加が続いたことから、2012年度に分譲全体の着工戸数は前年同期比 4.4%増の 25.0 万戸となった。2013年度は、2012年度と同様の傾向が続くと見込まれ、2013年度の着工戸数は前年度比 6.1%増の 26.5 万戸と予測する。

図表 2-3 住宅着工戸数の推移（年度）



(戸数単位：千戸、投資額単位：億円)

年度	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
全体	1,484.7	1,213.2	1,249.4	1,039.2	775.3	819.0	841.2	893.0	934.9
(対前年度伸び率)	-4.9%	-1.1%	4.7%	0.3%	-25.4%	5.6%	2.7%	6.2%	4.7%
持家	550.5	437.8	352.6	310.7	287.0	308.5	304.8	316.5	348.3
(対前年度伸び率)	-4.9%	-8.0%	-4.0%	-0.4%	-7.6%	7.5%	-1.2%	3.8%	10.0%
貸家	563.7	418.2	518.0	444.8	311.5	291.8	289.8	320.9	315.7
(対前年度伸び率)	9.3%	-1.8%	10.8%	3.2%	-30.0%	-6.3%	-0.7%	10.7%	-1.6%
分譲	344.7	346.3	370.3	272.6	163.6	212.1	239.1	249.7	265.0
(対前年度伸び率)	-8.7%	11.0%	6.1%	-3.5%	-40.0%	29.6%	12.7%	4.4%	6.1%
マンション・長屋建	198.4	220.6	232.5	166.0	68.3	98.7	121.1	125.1	139.7
(対前年度伸び率)	-12.5%	13.4%	10.9%	2.8%	-58.9%	44.5%	22.8%	3.3%	11.7%
戸建	146.3	125.7	137.8	106.6	95.3	113.4	118.0	124.5	125.2
(対前年度伸び率)	-3.0%	6.9%	-1.2%	-12.0%	-10.6%	19.0%	4.0%	5.6%	0.6%
名目民間住宅投資	243,129	202,756	184,258	163,870	128,404	129,800	131,400	137,300	145,200
(対前年度伸び率)	-5.2%	-2.2%	0.3%	-1.3%	-21.6%	1.1%	1.2%	4.5%	5.8%

注1) 着工戸数は2012年度まで実績、2013年度は見通し

注2) 名目民間住宅投資は2009年度まで実績、2010・11年度は見込み、2012・13年度は見通し。

4. 民間非住宅建設投資の推移

2012年10-12月期の実質民間企業設備（内閣府の四半期別GDP速報）は、前年同期比△7.0%となり、下半期は前年同期比でマイナスが見込まれ、2012年度は前年度比△1.0%と予測する。2013年度の実質民間企業設備は2012年度を底に回復するとみているが、機械受注統計など各種先行指標の動きから、前年度比1.9%増と増加幅は限定的になると予測する。しかし、民間非住宅建設投資に限ってみれば、着工統計の足元の数値より下記の通り堅調に推移するものと予測する。

2012年度の民間非住宅建設投資は、前年度比3.1%増の12兆2,800億円となる見通しである。2012年度の着工床面積は、事務所は前年度比5.5%増、店舗は43.1%増、工場は14.4%増、倉庫は16.6%増と大きく伸びたが、このうちの多くは2013年度の建設投資の出来高として実現することから、民間非住宅建築投資は前年度比0.8%増にとどまる見込みである。民間土木投資の増加については、主に電気、ガス産業からの受注が寄与したと考えられる。

2013年度の民間非住宅建設投資は、前年度比6.4%増の13兆700億円となる見通しである。民間非住宅建築投資は、①事務所、店舗、病院等の2012年度着工床面積が前年度比で増加しており、2013年度に建設投資として実現する出来高が大きくなること、②平米単価が2012年4-6月期を底として緩やかながら上昇傾向にあること、の2つの理由から前年度比8.1%増と予測する。民間土木投資については、前年度と同様の傾向が見込まれる。

民間非住宅建築着工床面積は、2012年度実績ベースでは、2004年度から2008年度の5年間の平均水準の7割程度にとどまっており、徐々に回復している途中と考えられる。

足元では、首都圏の優良な立地条件において20万㎡を超える事務所ビルの着工が相次いでおり、2013年度の建設投資に寄与すると考えられる。また、倉庫の着工については、新規投資に加え老朽化した従来型倉庫を大型マルチテナント型倉庫へ建替える動きもでてきており、今後も堅調に増加基調で推移すると見込まれる。

また、金融緩和や設備投資減税など政策的支援から、企業業績が好転し設備投資が活性化することが期待される。しかし、円安により輸入品など企業の資材調達コストの高騰が先行することから、建設投資の更なる上振れまでには時間がかかると考えられる。

図表 2-4 民間非住宅建設投資の推移（年度）

(単位:億円、実質値は2005暦年連鎖価格表示)

年度	1995	2000	2005	2008	2009	2010 (見込み)	2011 (見込み)	2012 (見通し)	2013 (見通し)
名目民間非住宅建設投資	195,053	159,591	141,680	150,470	121,897	109,800	119,100	122,800	130,700
(対前年度伸び率)	-1.8%	0.7%	4.0%	6.4%	-19.0%	-9.9%	8.5%	3.1%	6.4%
名目民間非住宅建築投資	110,095	93,429	92,357	99,888	76,382	69,200	73,800	74,400	80,400
(対前年度伸び率)	-6.8%	-0.5%	3.4%	9.0%	-23.5%	-9.4%	6.6%	0.8%	8.1%
名目民間土木投資	84,958	66,162	49,323	50,582	45,515	40,600	45,300	48,400	50,300
(対前年度伸び率)	5.6%	2.5%	5.3%	1.5%	-10.0%	-10.8%	11.6%	6.8%	3.9%
実質民間企業設備	603,261	649,864	705,989	710,764	625,161	647,911	674,572	667,625	680,085
(対前年度伸び率)	3.1%	4.8%	4.4%	-7.7%	-12.0%	3.6%	4.1%	-1.0%	1.9%

注1) 2011年度までの名目民間非住宅建設投資は国土交通省「平成24年度建設投資見通し」より。

注2) 2011年度までの実質民間企業設備は内閣府「国民経済計算」より。

図表 2-5 民間非住宅建築着工床面積の推移（年度）

（単位：千㎡）

年度	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (見通し)
事務所着工床面積 (対前年度伸び率)	9,474 -0.6%	7,280 -4.2%	6,893 -4.4%	7,688 14.8%	6,366 -17.2%	4,658 -26.8%	5,039 8.2%	5,315 5.5%	5,485 3.2%
店舗着工床面積 (対前年度伸び率)	11,955 13.8%	11,862 -17.9%	12,466 9.7%	8,249 -36.3%	5,504 -33.3%	5,727 4.1%	5,173 -9.7%	7,403 43.1%	6,954 -6.1%
工場着工床面積 (対前年度伸び率)	13,798 4.6%	13,714 37.6%	14,135 6.8%	12,579 4.7%	5,446 -56.7%	6,405 17.6%	7,168 11.9%	8,203 14.4%	8,575 4.5%
倉庫着工床面積 (対前年度伸び率)	9,994 -1.6%	7,484 11.2%	8,991 16.3%	7,554 -4.6%	3,990 -47.2%	4,234 6.1%	5,361 26.6%	6,248 16.5%	6,449 3.2%
非住宅着工床面積計 (対前年度伸び率)	68,458 5.3%	59,250 2.0%	65,495 3.8%	53,454 -7.6%	34,859 -34.8%	37,403 7.3%	40,502 8.3%	44,559 10.0%	45,857 2.9%

注）非住宅着工床面積計から事務所、店舗、工場、倉庫を控除した残余は、学校、病院、その他に該当する。

5. マクロ経済

足元の景気は、金融・経済政策への期待感に起因する円安株高が民間投資・消費心理の改善を誘発することで回復してきたが、2013年度に入っても引き続き民需が回復を主導していくと見られる。個人消費にはマインド改善に加え消費税率引き上げを前にした駆け込み需要が後を押し、企業業績改善が設備投資を増勢させると予想する。これに加えて、平成24年度補正予算と震災復旧・復興事業の予算執行が公共投資を引き続き増加させる他、中国や米国経済の回復が寄与する上、円安による競争力の高まりも手強い、輸出が増加に転じることを想定し、景気回復の足取りは確かなものとなる見通し。

欧州債務問題の深刻化、中国・米国をはじめとする海外経済の回復の遅れ、公共事業の進捗の遅れ、円相場の上昇、原油価格の高騰が下振れリスク要因として挙げられる。

2012年度の実質経済成長率は、**前年度比1.0%**と予測する。

公的固定資本形成は復旧・復興事業の本格化により、前年度比10.7%の増加（GDP寄与度0.4%ポイント）と予測する。民間企業設備は1.0%の減少（同△0.1%ポイント）、民間住宅は5.2%の増加（同0.1%ポイント）と予測する。

2013年度の実質経済成長率は、**前年度比2.5%**と予測する。

公的固定資本形成は前年度比9.1%の増加（GDP寄与度0.4%ポイント）を予測する。民間企業設備は1.9%の増加（同0.2%ポイント）、民間住宅は5.5%の増加（同0.1%ポイント）と予測する。

図表 2-6 マクロ経済の推移（年度）

（単位：億円、実質値は 2005 暦年連鎖価格表示）

年 度	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012 (見通し)	2013 (見通し)
実質GDP (対前年度伸び率)	4,590,576 2.7%	4,767,233 2.0%	5,071,580 1.9%	5,057,947 -3.7%	4,954,918 -2.0%	5,124,158 3.4%	5,137,306 0.3%	5,186,651 1.0%	5,315,372 2.5%
実質民間最終消費支出 (対前年度伸び率) (寄与度)	2,658,908 2.3% 1.3	2,750,555 0.3% 0.2	2,925,785 1.9% 1.1	2,914,457 -2.0% -1.1	2,950,271 1.2% 0.7	3,000,916 1.7% 0.9	3,047,110 1.5% 0.7	3,091,623 1.5% 0.9	3,151,214 1.9% 1.1
実質政府最終消費支出 (対前年度伸び率) (寄与度)	736,169 4.3% 0.6	839,598 4.8% 0.8	923,628 0.4% 0.1	934,382 -0.4% -0.1	959,513 2.7% 0.5	979,014 2.0% 0.5	993,550 1.5% 0.4	1,019,877 2.6% 0.5	1,038,163 1.8% 0.4
実質民間住宅 (対前年度伸び率) (寄与度)	236,088 -5.7% -0.3	200,798 -0.1% 0.0	183,450 -0.7% 0.0	155,196 -1.1% 0.0	122,676 -21.0% -0.7	125,341 2.2% 0.1	129,990 3.7% 0.1	136,789 5.2% 0.1	144,338 5.5% 0.1
実質民間企業設備 (対前年度伸び率) (寄与度)	603,261 3.1% 0.5	649,864 4.8% 0.7	705,989 4.4% 0.6	710,764 -7.7% -1.1	625,161 -12.0% -1.7	647,911 3.6% 0.5	674,572 4.1% 0.1	667,625 -1.0% -0.1	680,085 1.9% 0.2
実質公的固定資本形成 (対前年度伸び率) (寄与度)	417,039 6.7% 0.6	350,705 -6.1% -0.5	241,128 -6.7% -0.3	198,466 -6.7% -0.3	221,244 11.5% 0.5	207,160 -6.4% -0.3	202,595 -2.2% 0.1	224,239 10.7% 0.4	244,550 9.1% 0.4
実質在庫品増加 (対前年度伸び率) (寄与度)	12,911 -241.5% 0.6	3,408 -110.2% 0.8	8,072 -46.3% -0.1	18,479 3.6% 0.0	-50,700 -374.4% -1.5	-4,204 -91.7% 0.8	-26,388 527.7% -0.5	-30,289 14.8% -0.1	-27,283 -9.9% 0.1
実質財貨サービスの純輸出 (対前年度伸び率) (寄与度)	-45,087 596.5% -0.6	-20,874 102.6% 0.0	83,487 56.0% 0.6	122,528 -33.1% -1.1	117,188 -4.4% 0.2	168,436 43.7% 0.8	119,694 -28.9% -1.0	79,605 -33.5% -0.8	87,121 9.4% 0.1
名目GDP (対前年度伸び率)	5,045,943 1.8%	5,108,347 0.8%	5,053,494 0.5%	4,895,201 -4.6%	4,739,339 -3.2%	4,800,978 1.3%	4,732,830 -1.4%	4,742,817 0.2%	4,861,528 2.5%

注) 2011 年度までは内閣府「国民経済計算」より。

(担当：研究員 加藤 祥彦、中島 慎吾、高山 盛光、海老澤 剛、水野 裕也、浦辺 隆弘)

Ⅲ. 建設関連産業の動向 — タイル・れんが・ブロック工事業 —

今月の建設関連産業の動向は、建設業許可 28 業種の 1 つである、タイル・れんが・ブロック工事業についてレポートします。

1. タイル・れんが・ブロック工事業の概要

建設業許可 28 業種の 1 つであるタイル・れんが・ブロック工事業は、れんが、コンクリートブロック等により工作物を築造し、又は工作物にれんが、コンクリートブロック、タイル等を取り付け、又ははり付ける工事であり、具体例としては、コンクリートブロック積み（張り）工事、レンガ積み（張り）工事、タイル張り工事、築炉工事、石綿スレート張り工事、ALC 工事が挙げられる。

タイル・れんが・ブロック工事業に関する細分類³²を示すと以下のようなになる。

○タイル工事業

主として、タイル・モザイク・テラコッタ工事を行う事業所をいう。モザイクタイル加工業は含まない。

○れんが工事業

主として、れんが工事を行う事業所をいう。築炉工事業、モザイクタイル加工業は含まない。

○コンクリートブロック工事業

主として、コンクリートブロック工事を行う事業所をいう。コンクリート製品製造業は含まない。

タイル・れんが・ブロックは、建築物の保護・装飾という性格を有している。そのため、形・色彩・種類の豊富さが要求され、それに伴い様々な工法が存在している。タイルを例に挙げると、種類に関しては、素地・用途・成形方法などにより細分化できるとともに、工法に関しては、手張り工法・先付け工法・乾式工法が存在し、それぞれの工法において様々なはり方が存在する³³。大規模の建築・土木物件ばかりでなく、中小の物件や一般住宅においてもその利用がみられる。れんがは、タイルほどではないが、その色彩・感触の美しさから壁の組積、化粧積み、花壇、小階段、床などの装飾用として使用されている。コンクリートブロックはブロック塀等、エクステリアとして用いられるケースが多いようである。

³² 総務省「日本標準産業分類（平成 19 年 11 月改定）」参照

³³ 一般社団法人日本タイル煉瓦工事工業会ホームページ参照

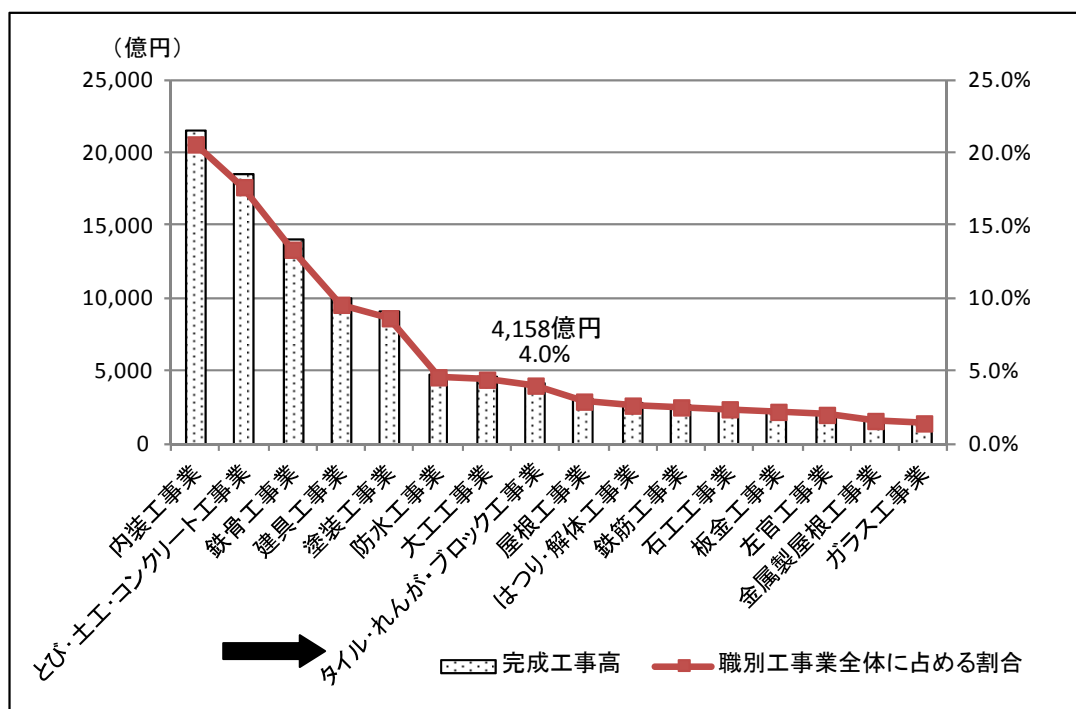
以下では、タイル・れんが・ブロック工事業に係る「完成工事高」「許可業者数」「就業者数」を調査し、最後に今後の展望・課題について検討する。

2. 完成工事高について

①市場規模

2011年度のタイル・れんが・ブロックの工事業の完成工事高は4,158億円で、職別工事業全体に占める割合の4.0%となっており（図表3-1参照）、市場規模はそれほど大きくない。これは、タイル・れんが・ブロック工事業が主に建物の壁や床の保護・装飾を施す業種であり、工事としては建物建築における付随的な性格を有しているためである。

図表 3-1 業別工事業別完成工事高（2011年度）



（出典）国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

②完成工事高、元請比率の推移

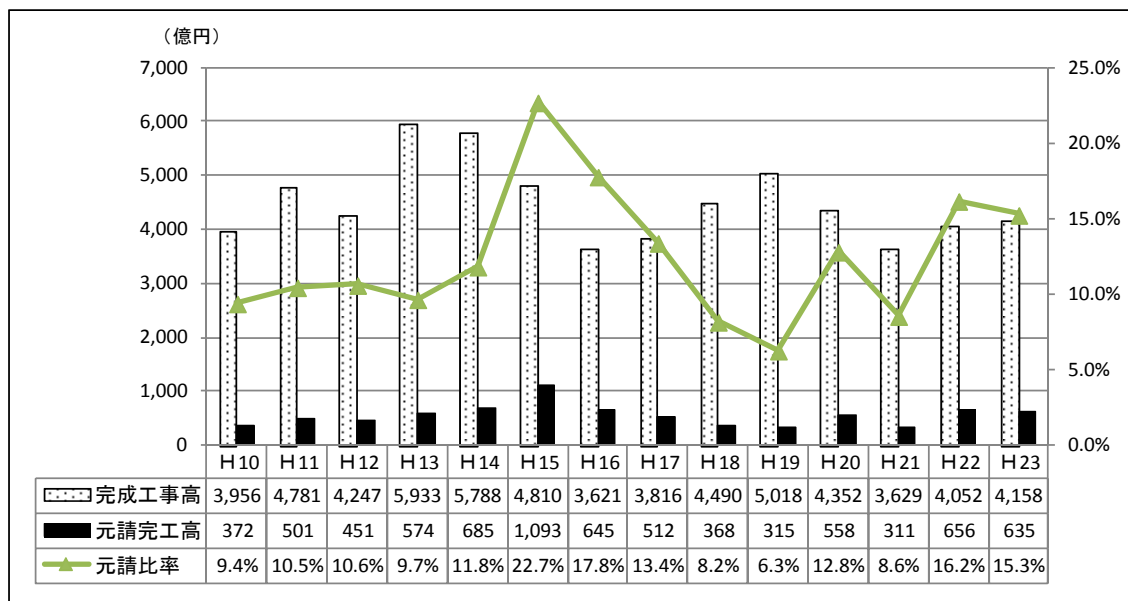
タイル・れんが・ブロック工事業の完成工事高、元請完工高、元請比率を1998年度（平成10年度）以降の推移で表したものが図表3-2である。

2011年度（平成23年度）の完成工事高は4,158億円で、リーマンショックの影響で落ち込んだと推測される2009年（平成21年度）から2年連続で増加しており、標本抽出調

査による結果³⁴であることを考慮する必要はあるが、回復の兆しが見られる。

元請比率については、2011年度は15.3%と、前年度からは若干下降したものの1998年度以降で最も低い2004年度（平成16年度）の6.3%から上昇傾向となっている。

図表 3-2 完成工事高、元請完成工事高、元請比率の推移
（タイル・れんが・ブロック工事業）



（出典）国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

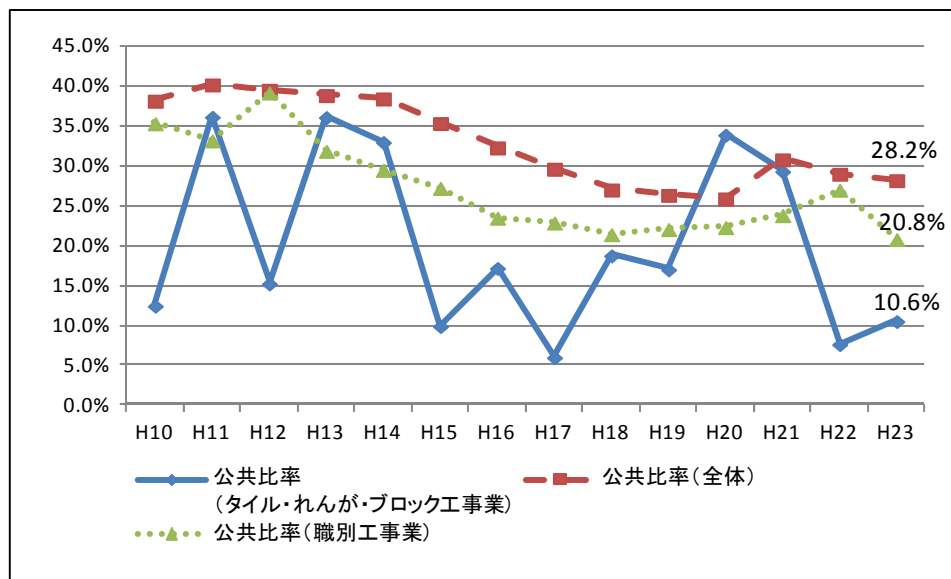
③公共比率の推移

元請完成工事高のうち、公共が占める割合（公共比率）の推移をみると、公共投資の減少を受けて、全体の公共比率は下降傾向にある。

2011年度（平成23年度）のタイル・れんが・ブロック工事業の公共比率は10.6%であり、年度により変動はあるものの、全体と同様に下降傾向となっている。

³⁴ 「建設工事施工統計調査」は標本抽出調査のため、調査結果を例えば「タイル・れんが・ブロック工事業」のように絞ると、調査企業数が少なくなるので、年度により変動が大きくなることがある。

図表 3-3 公共比率の推移（タイル・れんが・ブロック工事業、職別工事業、全体）

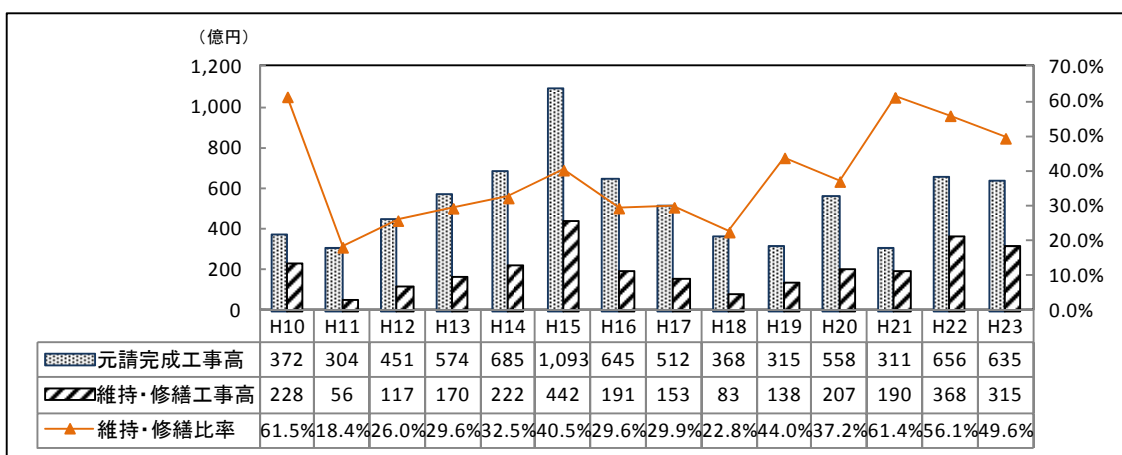


(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

④維持・修繕比率の推移

タイル・れんが・ブロック工事業の維持・修繕比率の推移をみると、2011年度（平成23年度）は49.6%（315億円）であり、年度により変動はあるものの、維持・修繕工事比率は高まってきている。

図表 3-4 維持・修繕工事高の推移（タイル・れんが・ブロック工事業）



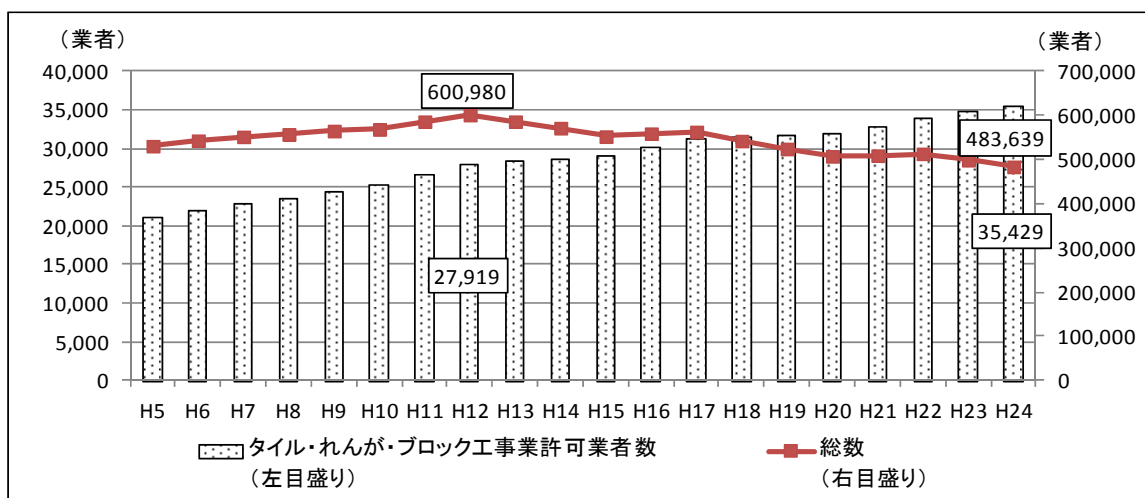
(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

3. 許可業者数について

タイル・れんが・ブロック工事業の2012年（平成24年）3月末時点における許可業者数は35,429業者となっている（図表3-5参照）。

建設業許可業者数は2000年（平成12年）以降、減少傾向にあるのに対し、タイル・れんが・ブロック工事業許可業者数は年々増加している。その理由の1つとして、業容の多角化の一環で許可を取得している可能性が考えられる。

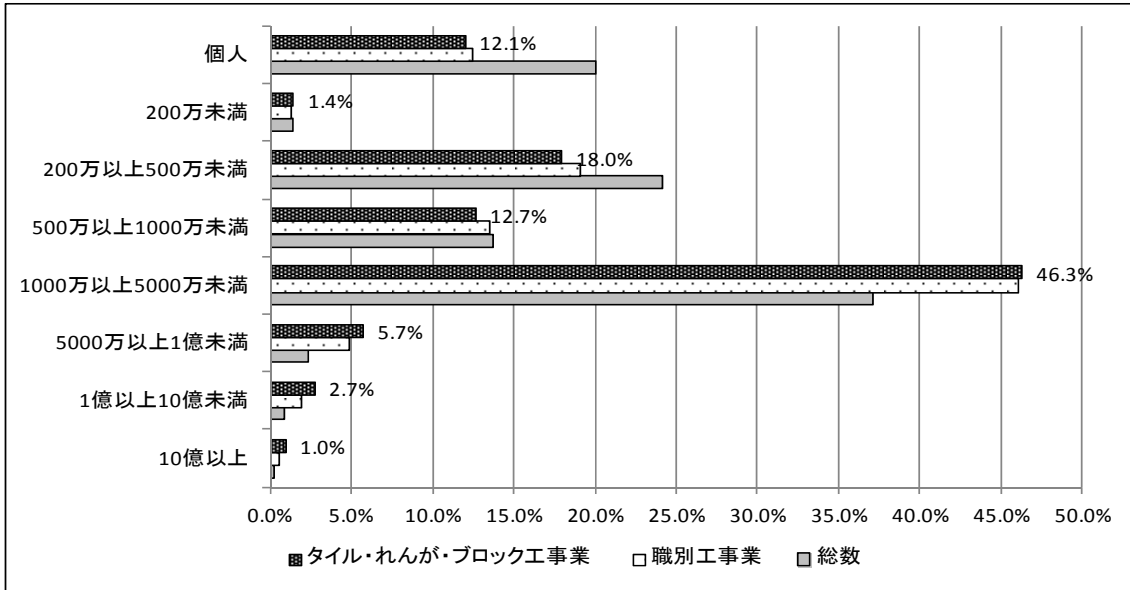
図表3-5 許可業者数の推移（タイル・れんが・ブロック工事業、建設業許可業者総数）



（出典）国土交通省
「建設業許可業者数調査の結果について—建設業許可業者の現況（平成24年3月末現在）—」

タイル・れんが・ブロック工事業の許可業者を資本金階層別に見ると「1,000万円以上5,000万円未満」の階層が46.3%（33,368業者）と最も多く、次いで「200万円以上500万円未満」の階層が18.0%（6,377業者）となっており、職別工事業全体の構成とほぼ同様である（図表3-6参照）。

図表 3-6 許可業者数の資本金別階層割合（2012年）
（タイル・れんが・ブロック工事業、職別工事業、建設業許可業者総数）



（出典）国土交通省

「建設業許可業者数調査の結果について—建設業許可業者の現況（平成24年3月末現在）—」

4. 就業者数について

2011年度（平成23年度）における建設業就業者数を表したものが図表3-7である。2011年度におけるタイル・れんが・ブロック工事業の就業者数は20,423人³⁵で、割合で見ると、建設業就業者数の0.7%、職別工事業就業者数の3.7%となっている。

図表 3-7 建設業就業者数（2011年度）

（単位：%、人）

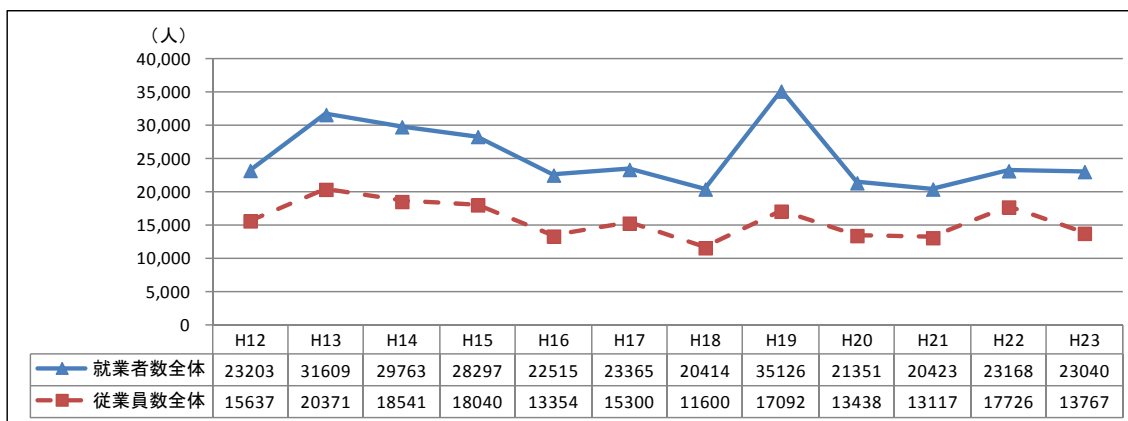
2011年度	建設業就業者数															建設業以外の部門の常雇数	
	従業員数						労務外注労働者数						うち安定的な者				
	構成比		前年度比		構成比		前年度比		構成比		前年度比			構成比			前年度比
総数	3,124,065	100.0	8.5	2,838,500	100.0	9.2	2,689,484	100.0	8.6	149,016	100.0	21.1	285,565	100.0	1.8	173,183	2,419,011
総合工事業	1,565,353	50.1	7.0	1,448,017	51.0	5.9	1,365,602	50.8	6.0	82,416	55.3	4.2	117,336	41.1	23.5	59,411	578,166
職別工事業	628,498	20.1	-1.5	529,305	18.6	4.7	495,894	18.4	4.4	33,411	22.4	9.4	99,193	34.7	-25.3	74,175	463,303
タイル・れんが・ブロック工事業	23,040	0.7	-0.6	13,767	0.5	-22.3	12,556	0.5	-24.7	1,211	0.8	16.0	9,274	3.2	70.4	7,980	8,730
設備工事業	930,214	29.8	19.3	861,177	30.3	18.5	827,988	30.8	16.1	33,189	22.3	148.6	69,037	24.2	30.6	39,598	1,377,541

（出典）国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

³⁵ 「建設工事施工統計調査」は建設業許可業者が対象につき、建設業許可を取得していない企業で勤務する就業者は含まれない。

タイル・れんが・ブロック工事業の就業者数および従業員数の推移（図表 3-8）をみると、2007 年度（平成 19 年度）の増加³⁶を除けば、近年はほぼ横ばいの状況が続いている。

図表 3-8 タイル・れんが・ブロック工事業の就業者数および従業員数の推移



（出典）国土交通省「建設工事施工統計調査報告」

5. 今後の展望・課題について

タイル・れんが・ブロック工事業は、公共比率が低く、主に民間建築工事の動向に左右される。今年度の民間建築工事は、復興需要、消費増税前の駆け込み需要および企業業績の好転による設備投資の活性化等により緩やかな回復が続くことが予想³⁷されることから、タイル・れんが・ブロック工事業も同様の基調であると推測される。また、図表 3-4 のとおり、近年は維持・修繕というリフォーム市場も増加傾向につき、安定した需要も期待できる。

しかし、タイル・れんが・ブロック工事業に限らず、技能工の高齢化、人材不足が問題になっていることから、技術の伝承、技能工の確保に努めるとともに、施工の効率化等の工夫がより一層求められる。

（担当：研究員 水野 裕也）

³⁶ 2007 年度（平成 19 年度）は労務外注労働者数が例年と比較して突出して多くなっており、これは標本抽出調査のために生じる標本誤差と考えられる。

³⁷ 当研究所発表の「建設経済モデルによる建設投資の見通し（2013 年 4 月）」より。

編集後記

東日本大震災からの復興事業や緊急経済対策等の円滑な施工確保のためのみならず、将来的にも建設産業が地域を支え続ける観点からも、その担い手の確保、特に若年入職者の確保に関する議論が活発化してきている。一般的に労働条件に対する報酬の低さが若年層の建設業離れの主因と言われる中で、この対策の一環としての本年3月の公共工事設計労務単価の大幅な引き上げは、確かにその効果が大きく期待できる場所である。しかし…

イメージ華やかなアパレル業界。しかしその労働環境は実は苛酷で、土日は勤務、休日は少なく、販売員は立ち続け、身に纏う自社製品は給料の中から購入…さらには厚生労働省の毎月勤労統計調査による平均月収比較では、建設業 405 千円に対し、服飾雑貨小売業 257 千円というデータまである（2011年、男性の月間現金給与総額）。所謂 DC ブランド創世期から現在まで、時代の変化に柔軟に対応を続けてきた某老舗アパレル企業の内情を学んだ経験が筆者にはあるが、そこにいるオーナーや経営陣はもちろんのこと、企画・販売・管理部門等の職種を問わず全てのスタッフが創意工夫の気概にあふれ、生き活きと働き、そこに彼らにとってカネに変えられない労働の価値があることを目の当たりにした。

最近一部で、土木系女子がヒロインの「ドボジョ」（作者は松本小夢さん）という漫画が話題となっている。橋梁会社で働く父の姿を見て育ったヒロイン桜子が、建設機械を操縦する夢をあきらめきれずに、就職したばかりの銀行を辞めて建材業者に飛び込んだ後、成長し悩みながらもモノづくりの担い手たる建機オペレーターとして建設企業に転職するストーリーである。その中で転職を決意した際のセリフに、「私が造ったものを使う人の笑顔が見れる仕事がしたい！」とあった。まさにそこにあるのは「労働の価値」である。（←私は目を潤ませながら読みました。読まれることをお勧めしますが、恋愛も主題となっており、読むともれなく胸もキュンキュンしちゃいます…）

現実の建設業も無論このような「労働の価値」を十分見出しうる業界であり、あとは若者の心にかかに響かせるかであろう。戦略的広報の在り方についても議論が進んでいるが、業界による情報発信に耳を傾けさせる工夫もしつつ、ドラマで国民的アイドルが美容師を演じ、美容師の入職者が急増した例、漫画のヒットで高まったサッカー熱が J リーグ発足の起爆剤となった例も参考にしながら、メディアをうまく利用する策を考えてもよいのではないか。イメージと実労働条件の改善が噛み合うことによる建設業若年就労者数の反転増加は十分可能であろう。毎月勤労統計のデータを差し置き、桜子のように銀行を辞めて建設業界に入職する若者が増える…面白いじゃないですか！

（担当：研究員 海老澤 剛）