

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. 303

2014 5

CONTENTS

視点・論点 来春の統一地方選と増税判断	.....	1
I. 環境影響評価準備書に対する意見等に見るリニア中央新幹線 実現の課題と展望（1）	.....	2
II. トルコにおけるインフラ事業の動向	.....	13
III. 2013・2014年度の建設投資見通し	.....	17
IV. 建設労働者・資材の需給動向と賃金（労務費）・資材価格動向	.....	26
V. 建設関連産業の動向 ー塗装工事業ー	.....	40



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)

来春の統一地方選と増税判断

研究理事 角南 国隆

当研究所では4月23日に建設投資見通し（2013・14年度推計第三次改定）を発表した。推計の内容は本号記事をご覧ください。今回改定のポイントである消費税増税の影響と今年度前半の景気動向についてマクロ面から簡単に述べたい。

昨年度後半の自動車、家電、高額商品等や住宅分野で発生した駆け込み需要、Windows XPの更新需要により1-3月期GDP実質年率は+5.9%（一次速報）と市場予想を上回る伸びとなった。他方4-6月期はその反動で前期比マイナスに沈むのは既に異論のないところであり、エコノミストや政府関係者の関心は「果たして7-9月期に力強い回復に戻るか」という点に集中している。というのも、来年10月には消費税率10%への再引上げが予定されており、年末に公表される7-9月期GDPの内容を見て増税可否の最終判断が行われる見込みだからである。

実は、景気が腰折れするか否かに関わらず、7-9月期は4-6月期マイナスの反動増が現れるはずなので、前期比プラスとなることはほぼ間違いない。しかし7-9月期GDPさえ前期比プラスなら「スケジュール通り増税を決断し、これにて一件落着」というわけでもない。なぜなら来年春には4年振りの統一地方選が控えているからである。財政状況から見て消費税率は上げざるを得ないと思われるが、選挙を考えれば、オリンピック招致成功に沸く東京だけでなく、全国津々浦々まで「景気回復が実感できる状況」にしておきたいところだろう。

当研究所の建設経済モデルの推計によると、14年度の実質GDP成長率は前年度比+0.6%と、13年度の+2.2%に比べてかなり低い数字が見込まれている。増税法附則18条（いわゆる景気条項）の努力目標「10年間平均で実質2%程度」に比べるとかなり見劣りしており、その主たる要因は、民間最終消費支出のマイナスである。

民間最終消費支出はGDPの約6割も占めているので影響は大きい。現時点での新聞報道を見る限りでは、4月以降の反動減は想定範囲内であり、前回増税時の教訓も踏まえた各社の販売促進策により7-9月期には増税前の水準まで回復する見込みとの論調である。ただ注意を要するのは、「名目だけでなく、実質でも回復するのか」という点である。物価が上昇に転じれば生活費は余計にかかるのだから、名目消費支出が以前の水準までいずれ回復するのは当たり前である。しかし物価上昇ペースに賃上げが追いつかないと、実質賃金が目減りしてしまうので、晩酌ビールの本数削減、おつまみ廃止という不愉快な話にもなりかねない。また、実質消費が伸び悩めば、せつかく回復を見せ始めた企業設備投資も手控えられることになる。

既に物価がプラスに転じた以上、実質賃金の回復、つまり物価を超える名目賃金アップを早期に実現しないと実質消費が縮んでしまう。今年は徐々に春闘が復活し、一部企業ではベースアップも見られたが、物価上昇を上回る回答はほとんどない。

法人税率の引下げや人口減対策、岩盤規制の改革も中長期的な成長基盤形成という点で取り組まねばならないが、即効性のある施策は公共事業以外には見当たらないのが現実である。フロー効果ばかりに注目するのは公共事業を歪めかねないが、やむをえない。

そこで現在、14年度予算の政府建設投資について6月末までに4割以上、9月末までに6割以上が執行（契約済）されるよう発注作業が進められている。受注があればまず建設業の景況感が改善し、年度中盤から後半にかけて工事進捗が進むにつれて広く他産業にも波及し、それが来年春のベースアップ、そして継続的賃上げの期待形成により実質消費支出を増加させるという好循環を目指しているのである。

みずほ総合研究所（株）社会・公共アドバイザー一部上席参与の服部敏也氏（元建設経済研究所総括研究理事）より「環境影響評価準備書に対する意見等に見るリニア中央新幹線実現の課題と展望」について御寄稿いただきました。

I. 環境影響評価準備書に対する意見等に見るリニア中央新幹線実現の課題と展望（1）

みずほ総合研究所（株）社会・公共アドバイザー一部上席参与
服部敏也

1. はじめに 動き出したリニア中央新幹線の建設

いよいよ、リニア中央新幹線の建設が、平成 39（2027）年に東京品川・名古屋間の開通を目指して動き出した。

東海旅客鉄道株式会社（以下「JR 東海」という。）は、平成 25（2013）年 9 月に中央新幹線（東京都・名古屋市間）の環境影響評価準備書を公表し、各地で説明会を行ない、同年 11 月 5 日まで同準備書について意見募集を行なった。11 月 25 日には、寄せられた意見の概要とこれに対する事業者（JR 東海）の見解を、関係自治体に送付した¹。

また、このような動きに対して、市民には慎重論・反対論もあると報道されている²。新聞報道の見出しだけ引用すると、次のとおりである。

『リニア』残された疑問

「消費電力は新幹線の 3 倍 9 割トンネル、避けられぬ難工事」

「JR 東海社長『絶対ペイしない』と仰天発言」

環境影響評価段階では、疑問や批判的な意見にマスコミが注目するのは当然で、その報道自体は驚くことではないが、それらはリニア中央新幹線という前例のない事業を進めるに当たっての課題を浮き彫りにしているとも考えられる。

そこで、環境影響評価準備書に対する意見に示された疑問や批判と、これに対する事業者（JR 東海）の見解について、経済社会的視点から分析し、リニア中央新幹線の早期実現に関する課題と今後の展望について考察したい。

¹ 中央新幹線の建設は、全国新幹線鉄道整備法に基づき行われる。すでに JR 東海は、平成 23 年 5 月 20 日に同法 6 条に基づき、国土交通大臣から中央新幹線の建設主体・営業主体として指名され、同月 27 日に同法 8 条に基づき建設の指示を受けている。(同法 7 条に基づく整備計画は同月 26 日に国土交通省が決定) 他方、環境影響評価の手続きは、環境影響評価法第 14 条から 19 条に基づくものである。今後、関係知事等の意見提出等が行なわれる。これを受けて環境影響評価が行なわれ、その後に、全国新幹線鉄道整備法に基く工事実施計画の認可、着工となる。

² 毎日新聞平成 25（2013）年 10 月 30 日夕刊。なお、「仰天発言」に関しては、山田佳臣社長の真意は東海道新幹線とリニア中央新幹線は一体的に経営（採算性）を考えることが必要という趣旨と思われる。

2. リニア中央新幹線事業の概要

最初に、リニア中央新幹線事業の概要について、簡単にまとめる³。

- ①名称 中央新幹線
- ②区間 東京都～大阪市 438km（環境影響評価は東京都港区～名古屋市 286km）
- ③走行方式 超電導磁気浮上方式
- ④最高設計速度 505 km/h（東京～大阪最速 67 分、東京～名古屋最速 40 分）
- ⑤建設費 9 兆 300 億円（東京～名古屋間は、5 兆 4,300 億円）
民間企業としての原則（経営の自由、投資の自主性）を前提に、健全経営を維持しながら、自己負担で建設する。
- ⑥開業 東京～名古屋間 平成 39 年（2027） 東京～大阪間 同 57 年（2045）
東京～名古屋間の工事着手・開業が先行し、大阪への工事着手は「経営体力回復後」とする。
- ⑥ターミナル駅と経過地の駅の位置（東京～名古屋間のみ）
東京ターミナル駅（品川駅地下）、相模原市橋本駅付近（地下）、甲府市大津町付近、飯田市上郷飯沼付近、中津川市千旦林地区（中央線美乃坂本駅近接）、名古屋ターミナル駅（名古屋駅地下）

⑦路線

準備書において、①超電導リニアの技術的制約条件⁴、②地形・地質等の制約条件、③環境要素等による制約条件などの観点から検討し、準備書の環境影響評価関連図においては、1/10,000 の図面に、路線の中心を 1mm 幅の線で明らかにした。

事業に必要な標準的な用地幅は約 22m（シールドトンネルの場合は内径 13m に外壁厚を加えた約 14m）とされる。山梨県のリニア実験線（42.8km）の路線も活用される。

準備書によると、各都県ごとの地上部とトンネルの延長の概要は、次のとおり。

³ 出典：環境影響評価準備書等。駅は、環境影響評価準備書の対象となった東京～名古屋間のみ記載。

⁴ 超電導リニアの超高速性を踏まえ、東京～名古屋間をできる限り短い距離で結ぶことを基本。主要な線形条件として、最小曲線半径は 8,000m、最急勾配は 40‰など。このため、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づき大深度地下を使用できる地域（三大都市圏）はできる限り大深度地下を使用する。大深度地下の利用に関しては、注 8 参照。

リニア中央新幹線（東京－名古屋）の路線の概要

区間	路線（km）			
	地上部	%	トンネル	%
東京都	0.0	0.0	19.4	100.0
神奈川県	1.3	3.3	38.1	96.7
山梨県	27.1	32.5	56.3	67.5
静岡県 ⁵	0.0	0.0	10.7	100.0
長野県	4.4	8.3	48.5	91.7
岐阜県	6.5	11.8	48.6	88.2
愛知県	0.0	0.0	24.8	100.0
合計	39.3	13.8	246.4	86.2

⑧鉄道施設の概要等

リニア中央新幹線は、東京－名古屋間で駅が6箇所。地上部は高架構造、主要河川は橋梁とされる（多摩川は地下）。大部分の路線が地下であり、おおむね5kmごとに非常口を設けることが特徴的である。非常口は、工事中は土砂の搬出等の工事ヤードとなり、完成後は通気口の機能を兼ねるとされる。このほか、車両基地、保守基地、変電施設等が設けられる（下図参照）。変電施設は20～40kmの間隔で設置するとしている。

これらの施設に必要な用地は、地上駅は延長約1km、最大幅50～60mの約3.5ha、非常口は0.5haから1ha（可能な限り一団のまとまった企業や公共団体の所有地を想定）、車両基地は、関東車両基地が約50ha、中部車両基地が約65ha、変電施設及び保守基地が約3haとされている。

準備書によると、各都県ごとの施設の概要は次のとおり。

⁵ 静岡県内は、南アルプスの地下をトンネルで通過する。

リニア中央新幹線（東京－名古屋）の主要な鉄道施設の概要

区間	施設の種別と数						
	駅	車両基地	変電施設	保守基地	保守用車保留施設	非常口（都市部）	非常口（山岳部）
東京都	1		1			5	
神奈川県 ⁶	1	1	1	1	1	5	4
山梨県	1		3	3			9
静岡県							2
長野県	1		2	1			11
岐阜県 ⁷	1	1	2				7
愛知県	1		1	1		4	1
合計	6	2	10	6	1	14	34

用地補償は、「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」に基づいて行なわれる。なお、三大都市圏の大深度地下は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第 10 条に基づく使用許可を得て事業を行なうことが見込まれている⁸。

⑨運行計画、料金

準備書では、列車の運行は、名古屋開業時に 1 時間あたり片道最大 5 本、大阪開業時に 1 時間あたり片道最大 8 本を見込んでいるが、あくまで試算上の運行計画の設定としている（運行時間帯は、現行の新幹線と同様に 6 時から 24 時を設定）。

料金は、JR 東海の収支試算⁹では、のぞみ指定席料金に対して東京－名古屋間は 700 円アップ（11,480 円）、東京－大阪間は 1000 円アップ（15,050 円）と設定している。

⁶ 準備書によれば、神奈川県内の路線は、川崎市内を大深度地下トンネルで通過し、その間 5 箇所の非常口を設け、いったん東京都町田市を通過した後、相模原市を通過する。神奈川県駅は相模原市橋本駅付近の地下、車両基地は同市緑区鳥屋付近の地上に設けられるとしている。保守基地は車両基地に併設され、保守用車保留施設は、川崎市梶ヶ谷の非常口に併設される（地下）。

⁷ 準備書によれば、岐阜県の車両基地は、工場、保守基地を含むとしている。

⁸ 大深度地下とは、①通常地下室の設置が行なわれない深さ（地下 40 メートル以下）または②建築物の基礎の設置が通常行なわれない深さ（支持地盤面から 10 メートル以下）の深さのいずれか深い方を言う（大深度地下の公共的使用に関する特別措置法 2 条参照）。同法の対象は三大都市圏に限られる。使用許可の実例としては、神戸市の大容量送水管整備事業（2007 年認可）、東京外かく環状道路（2013 年 11 月認可申請済み）。リニア中央新幹線については、JR 東海は、2014 年 3 月 14 日に同法 12 条による事前の「事業者間調整」手続きに入ったことを公表した。

⁹ JR 東海「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」（平成 22（2010）年 5 月 10 日国土交通省交通政策審議会中央新幹線小委員会説明資料）22 頁。

3. 環境影響評価準備書に対する意見の概要

JR 東海の整理によると、リニア中央新幹線（東京都～名古屋市間）の準備書には 2,539 通、内容では 14,046 の意見が寄せられた。内容を分類すると、全都県に係る意見が 5,280、各都県に係る意見が 8,766 とされる。

その意見の概要は、JR 東海が、昨年 11 月に都県ごとにまとめた「中央新幹線（東京都～名古屋市間）環境影響評価準備書に対する意見の概要及び当該意見についての事業者の見解」において、明らかにされている（同社 HP でも公開中）。その特徴は以下のとおり。

（1）全都県に共通する意見

特徴の第一は、全都県に共通する意見が非常に多く寄せられていることである。その内容は、次の通り、事業の必要性、事業遂行能力、電力（消費量、原発再稼働との関連）問題、地震・断層対策（南アルプス等）、異常時の避難対策、磁気浮上技術、磁界（電磁波）等、事業計画や技術問題に関するものが多い。事業の必要性と事業遂行能力は（5）で扱う。

1）超電導磁気浮上技術について

リニアの超電導磁気浮上技術に関する疑問等の意見があった。これに対しては、JR 東海は「超電導リニアは、安全性をはじめ、現時点で既に営業運転に支障のないレベルに到達しています」としている。この点は、国土交通省においても、超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会（平成 21 年 7 月 21 日）で同様の評価を行ない、中央新幹線の整備計画では走行方式を「超電導磁気浮上方式」と定めている。

なお、鉄輪式鉄道の駆動方式としてのリニアモーターは、大阪市営地下鉄長堀鶴見緑地線（1990 年開業）、東京都営地下鉄大江戸線（2000 年開業）等で実用化され、常電導吸引式の磁気浮上鉄道は、愛知高速鉄道東部丘陵線（2004 年開業）で実用化されている。

2）磁界の影響について

磁界の影響については、安全性に対する不安や、山梨リニア実験線のデータが公開されていないことへの疑問も示されていた。これに関連して、JR 東海は、2013 年 12 月 5 日、山梨リニア実験線で、リニア車両から発生する磁界（電磁波）を測定する状況を、沿線都県市の環境影響評価（アセスメント）担当者や専門家に公開した。実測値は全測定地点で、磁界が健康に影響を与える可能性があるとする国際的なガイドラインの規定値を下回り、準備書に記載した値とほぼ同じだったと報道されている¹⁰。

3）電力について

電力については、消費電力が新幹線の 3 倍と大きく電力の浪費である、原発の再稼働を前提とする等の理由で反対の意見や、送電線の立地はどこか等の質問があった。

これに対して、JR 東海は、①東京～大阪間で速度域を考慮し航空機と比較した場合、超

¹⁰ 山梨日日新聞 2013 年 12 月 6 日報道。なお、この結果は JR 東海 HP でも公開中。参考：データ非公開を論じた有識者の意見として、懸樋哲夫「危ないリニア新幹線」第 6 章 220 頁リニア市民ネット編著、緑風出版 2013。

電導リニアのエネルギー消費量は航空機の 1/2、CO2 排出量は航空機の 1/3 となり、航空機に比べて環境負荷が小さいこと、②開業当時と比べ 49%の省エネルギー化を実現した東海道新幹線と同様、中央新幹線についても省エネルギー化の取り組みを引き続き進めていくこと、③中央新幹線の消費電力¹¹は、電力会社の平成 25（2013）年夏の供給実績¹²をみても、各社の供給余力の範囲内で十分賄えるものと考えていること、④JR 東海で計画する変電施設までの送電線等の施設整備は各電力会社の事業であること等を回答している。

4) 路線の地震・断層対策について

路線の地震・断層対策についても、慎重な意見が寄せられている。都市部の地下、南アルプスの山々に設けるトンネルなどが地震により崩壊する危険性を指摘する意見や、南アルプスには「糸魚川静岡構造線、中央構造線と日本で有数の断層があり、周辺は破碎され脆弱である」などの断層の危険性を指摘する意見などがあつた。

これに対して、JR 東海は、①中央新幹線の土木構造物は、阪神・淡路大震災以降に改訂された国の新しい耐震基準で計画していること、②一般に地下空間は地震時の揺れが地上よりも小さく¹³、災害に強いという特性を有していること、③関係地域における活断層の状況については、昭和 49（1974）年から当時の国鉄が、また平成 2（1990）年からは JR 東海と鉄道建設公団（現：鉄道建設・運輸施設整備支援機構）が地形・地質調査を行っており、これまで長期間、広範囲にわたり綿密にボーリング調査等を実施し、把握していること、④日本の国土軸を形成する新幹線や高速道路といった幹線交通網は、広域に及ぶ長距離路線という性格からすべての活断層を回避することは現実的ではなく、避けることのできない活断層についてはできる限り短い距離で通過することとし、地震の影響を極力軽減するように工事において必要な対策を行なうこと、などを回答している。

なお、車両の地震対策についても、JR 東海は、「超電導リニアは強固なガイドウェイ側壁に囲まれており、物理的に脱線しない構造になっています。また、強力な磁気バネの作用により、常に車両をガイドウェイ中心に保持する力が働いており、万が一地震時に大きな荷重が作用した場合にも、案内ストッパ輪により車両とガイドウェイの直接衝突を防止します。」としている。

5) 駅へのアクセス交通

駅へのアクセス交通は、品川駅、橋本駅、岐阜県駅、名古屋駅は鉄道の利用も想定されているが、山梨県駅と長野県駅では道路利用のみが想定されている。これに対して鉄道との接続を求める意見が寄せられている。JR 東海は、山梨県駅は身延線（小川駅）と離れた位置にあるが、地元要望及び高規格道路との接続性を考慮して決定したとする。また、長野県駅

¹¹ JR 東海は、リニア中央新幹線のピーク時の消費電力は、名古屋開業時（5 本/時、所要時間 40 分）で約 27 万 kW、大阪開業時（8 本/時、所要時間 67 分）では約 74 万 kW としている。

¹² 平成 25 年夏は、関西電力大飯 3,4 号機を除き東京電力、中部電力等の原発は再稼働していない状態。

¹³ 例えば、青函トンネル工事中の観測では、坑内の地震動は地表の 1/3 程度だったという。

青函トンネル物語編集委員会「青函トンネル物語」287 頁吉井書店 1986 年。

は「飯田線の既存駅」¹⁴に可能な限り近い位置としたが利用者の減少している飯田線が中央新幹線の広域アクセスの役割を担うことは現実的でなく、新駅は考えていないこと、他方「地元の総意として」請願駅の要請があれば、一般的な新駅と同様に検討するとする。

(2) リニア新幹線の走行に対する環境問題

特徴の第二は、東京都等における準備書に対する意見の全体的な印象としては、リニア新幹線の走行自体による騒音、振動等の懸念が少ないと思われることである。路線の大部分(路線の86%)が地下を走行する計画であること等が理由と思われる。

もちろん山梨県など地上区間のあるところは、地上あるいはトンネル出口等における振動、騒音等の影響や地域の井戸水等地下水への影響に対する意見が寄せられている。

また、岐阜県可児市久々利大萱地区について、埋蔵文化財(古窯跡群)や里山の保全のため、地上部を通過する路線計画(地形、地質等が理由)について地下化を求める意見が可児市長から出されている。これに対して、JR 東海は文化財等のある箇所は橋脚を避けるなどの対策をとると述べている。

なお防音フードを透明化してほしいという意見については、JR 東海は「引き続き検討は行うものの、技術的に極めて困難な課題」としている。また、「中間駅においては、列車が低速で走行する副本線側はできるだけ防音壁とし、駅の外側から列車が見えるよう計画したいと考えておりますが、地元自治体におかれましても、直近の住宅地化は避けて頂く等、土地利用の面で配慮して頂きたい」としている¹⁵。

列車内から沿線地域が見えることや沿線地域から列車が見えることは、鉄道事業に対する社会的理解を得る上で大切な要素であり、今後の技術開発に期待したい。

(3) 非常口に係る環境問題

特徴の第三は、大都市部を中心に、非常口からの騒音、振動、低周波音、微気圧波¹⁶等への不安が多く寄せられていることである。JR 東海は非常口には通気口の開閉設備や多孔板が設置され、影響は低減されるとしている。

他方、このような意見は、リニア中央新幹線は大深度地下を通過し非常口が設置されるだけで、地域に直接的なメリットがないという意見とも関連していると思われる。

これについて JR 東海は、たとえば川崎市については、「中間駅の設置はしないものの、中央新幹線の整備により、始発駅となる品川駅または、神奈川駅¹⁷をご利用いただくことで、名古屋や大阪方面へ大幅な時間短縮効果をはじめ、東海道新幹線と中央新幹線の移手段の

¹⁴ 「飯田線の既存駅」とは元善光寺駅と思われる。なお、身延線と飯田線の当該区間は単線。

¹⁵ 例えば、意見概要(山梨県)の58頁参照。山梨県駅については地上駅を前提としている。

¹⁶ 微気圧波とは、列車のトンネル突入により生じた圧縮波がトンネル内を音速で伝播し、反対側の坑口や非常口からパルス状の圧力波となって放射され、ドンという音を発生させる現象である。

¹⁷ 神奈川駅は相模原市の橋本駅地下とされるが、神奈川新聞の報道(2012年2月4日)では、駅の地上部分は同駅前の県立相原高校敷地が候補とされ、さらに同高校の移転先候補は付近の厚生労働省所管の職業能力開発総合大学校相模原校敷地と報道されている。同大学校は小平市等へ2013年3月移転済み。

選択性の拡大、さらに、中央新幹線の沿線となる山梨県、長野県、岐阜県の間駅へのアクセスが格段に良くなるなどの効果があります。」としている。

なお川崎市にはかつて川崎縦貫高速鉄道の計画（地下鉄：新百合ヶ丘－宮前平－元住吉－川崎）があった。東西にのびる市域の北辺を JR 南武線が通るが、その南の「鉄道過疎地」を結ぶ構想であった。採算性の議論から 2003（H15）年に事業化が中止され、路線変更（元住吉経由から武蔵小杉経由へ変更）等の検討が行なわれたが、2013 年 3 月に川崎市は高速鉄道事業会計を閉鎖し計画は白紙になった。この新百合ヶ丘－武蔵小杉の地下鉄ルートとリニア新幹線のルート（地下）は、かなり近いとされる。このためか、準備書に対して、同鉄道の事業化やリニア中央新幹線の駅設置（武蔵小杉、町田を追加）の意見もあった。

（４）建設工事自体に関する環境問題

特徴の第四は、建設工事自体に関する環境問題が関心を集めていることである。具体的には、工事自体の騒音・振動・排気・排水等、工事車両の通行、建設発生土等の運搬・仮置き・再利用などである¹⁸。

工事に関する環境問題の関心は、大都市の非常口周辺だけではない。南アルプスを通過するトンネル工事でも、工事用車両の通行や交通網の脆弱さ等の問題、自然保護の観点から建設発生土の仮置場等への懸念、水源地域としての水質・水量等への懸念、ユネスコ・エコパーク¹⁹の登録への影響懸念などの工事の環境対策に関する意見が寄せられている。南アルプスの工事は山梨、長野だけでなく、静岡県内でも行われることに留意が必要である。

JR 東海は、例えば、静岡県においては 7 箇所の発生土置き場を示し、環境影響評価を実施したこと、また、発生土置き場の選定にあたっては、希少動植物への影響を回避又は低減できるように、土地所有者からの情報により過去に伐採が行われた範囲から選定することとし、その範囲の中でもできる限り過去に電力会社が使用した工事ヤード跡地や人工林等を選定したとしている。また、環境保全措置も行なうとしている。南アルプスエコパークの計画との関連では、JR 東海が計画している非常口及び発生土置き場は、すべて居住や経済活動な可能な「移行地域」に含まれているとしている。

¹⁸ 「建設発生土」とは、工事現場から搬出される土砂をいう。残土はその通称。建設発生土は廃棄物処理法上の産業廃棄物には該当しない。

他方、「建設汚泥」とは、含水率が高く微細な泥状の掘削物で、標準的なダンプトラックに山積みできず又はその上を人が歩けない状態のものをいう。具体的には場所杭打ち工法、泥水シールド工法等で生ずる廃泥水。建設汚泥は、廃棄物処理法上の産業廃棄物に該当する。

「建設副産物」は、建設工事により発生する建設発生土、産業廃棄物（瓦礫、建設汚泥）等の総称。

¹⁹ 「ユネスコ・エコパーク」とは、ユネスコが認定する「生物圏保存地域」の国内呼称。英名は Biosphere Reserves (BR)。生態系の保全と持続可能な利活用の調和（自然と人間社会の共生）を目的とする制度。

「核心地域」、「緩衝地域」及び「移行地域」（社会と経済の発展が図られる地域）の三つの地域設定が求められる。2013 年 9 月にユネスコ国内委員会は、「南アルプス」（山梨県、長野県、静岡県）について登録推薦を決定し、2014 年 6 月にスウェーデンで開催されるユネスコ MAB（Man and Biosphere）計画国際調整理事会において、登録の可否が決定される予定。国内では「志賀高原」、「白山」、「大台ヶ原・大峰山」、「屋久島」、「綾」（宮崎県）の 5 地域が登録済み。

他方、「世界自然遺産」は、顕著な普遍的価値を有する自然地域を保護・保全する制度であり、エコパークとは異なるものである。

建設副産物については、準備書において各都県区域において発生する副産物への環境保全措置やそれらに対する再資源化率等の目標も定めている。

南アルプスのトンネル工事は難工事と予想される区間であり、早期の工事着手のためにも関係者の尽力が期待される。

また、工事に関する個別地域の問題としては、岐阜県可児市では、東濃地域のウラン鉱床²⁰を避けて路線を計画しているが、掘削された土砂にウラン鉱石が含まれる恐れがないか懸念されている。また、愛知県春日井市東部では、亜炭の採掘跡が地下に存在するため、工事等による地盤沈下が懸念されている。JR 東海は、これらについて必要な対策を行なうとしている。

主な建設副産物の発生量

	建設発生土	主な建設廃棄物		
		建設汚泥	コンクリート塊	アスファルト・ コンクリート塊
東京都	600.0	151.0	4.2	1.2
神奈川県	1,140.0	225.0	1.9	1.3
山梨県	676.0	41.9	2.7	2.7
静岡県	360.0	22.0	0.8	0.0
長野県	974.0	80.4	0.2	0.6
岐阜県	1,280.0	36.7	0.8	0.6
愛知県	650.0	122.0	4.8	0.5
合計	5,680.0	678.9	15.3	6.9

単位：万m³、端数は四捨五入。出典：準備書本編「廃棄物等」

(5) 事業の必要性と事業遂行能力（採算性）²¹

準備書に対して寄せられた意見のうち、事業計画の中心部分、つまり事業の必要性と事業遂行能力（採算性）について、意見等の概要を紹介する。他は（1）参照。

1) 事業の必要性

事業計画（事業の必要性）と分類された意見は極めて多いが、要約すると次のとおりと思われる（採算性の問題は、事業遂行能力の項目で扱う。）。

①災害時に老朽化してきている東海道新幹線の代替としてリニア新幹線は必要という JR 東海の主張には、大災害時に実際に機能するか疑問という意見。

²⁰ 東濃地域のウラン鉱床は、独立行政法人日本原子力開発機構の調査では日本最大の埋蔵量とされるが（同機構の HP 参照）、経済的理由から未採掘。JR 東海は、同調査により鉱脈の位置は判明しており、これを避けたとする。

²¹ 国土交通省交通政策審議会中央新幹線小委員会では、JR 東海を中央新幹線の事業主体とするかが審議されたため、「事業遂行能力」として事業の採算性の問題を審議した。この影響か、環境影響評価準備書でも「事業遂行能力」という言葉で採算性問題を分類しているが、本稿では特に区別しない。

- ②自然環境やエネルギー問題からリニア中央新幹線を不要とする意見、
- ③2時間が30分で行けるようになっても市民生活にメリットはないという意見、
- ④以前にJR東海が東海道新幹線の輸送力が限界に来ているためリニア中央新幹線が必要としていたこととの関連で、需要が減少しているため不要という意見。その理由は、在来新幹線、航空機、自動車輸送で足りるというもの、現在の新幹線の乗客利用率が60%以下であること、少子高齢化の人口減少期に入っていることなどである。
- ⑤外国でも、特にドイツでリニアは中止なので、日本での実用化は疑問とする意見。
- これに対して、JR東海は次のように回答している。

- ・東海道新幹線は開業後約49年が経過し、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えとして、中央新幹線を早期に実現させることにより、東京・名古屋・大阪を結ぶ日本の大動脈輸送の二重系化が必要です。また東日本大震災を受け、中央新幹線の実現により東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し、将来のリスクに備える必要性が高まったと考えています²²。
- ・中央新幹線は、超電導リニアにより実現していきます。超電導リニアの高速性による時間短縮効果によって、日本の経済及び社会活動の大きな活性化が期待できます。
- ・東海道新幹線については、中央新幹線開業後も、中央新幹線と一体となって、大動脈輸送の役割を果たし続けていきます。東京・名古屋・大阪の直行輸送が相当程度中央新幹線に移り、現在の東海道新幹線の輸送力に余裕ができることを活用して、『ひかり』『こだま』の運転本数を増やすなど、現在とは異なる新しい可能性を追求する余地が拡大します。

2) 事業遂行能力 (採算性)

事業計画 (事業遂行能力) に係る意見は極めて多いが、要約すると次の通りである。

①採算性に問題がある

JR東海の需要予測は甘く、採算性は疑問という意見がある。その理由としては、

- ・日本は人口減少時代に入っていくので需要増は見込めず、沿線地域は過疎地が多いこと、
- ・需要は、東海道新幹線の乗客を奪い合うだけであること (特に名古屋までは航空需要の取り込みは見込めないこと)、
- ・日本の交通料金は割高で今後航空運賃も競争により下がるため、リニアも予定の収入は見込めないと思われること、
- ・工事費が膨張すると予想されること、(理由としては、南アルプスなどのトンネル工事の難航や、今後の東京オリンピック関連などによる資材や作業員の不足のため)。
- ・大規模な「公共事業が甘い需要見通しで建設され、利用客が少なく、国民負担となっている」ものがあることから、リニア新幹線も同様の事態に陥るおそれがあること、

②巨額の投資であり、万が一失敗したときの経営リスクが大きい

③次のように、赤字になれば結局国民の負担等が生じ、また既に負担している

²² 平成7(1997)年1月の阪神淡路大震災では、山陽新幹線が3ヶ月間不通になった。

- ・ JR 東海の会長は 25 年前の講演では「リニアが出来ると東海道新幹線は大赤字になる、リニア建設費の 3 分の 1 は国が負担してもらいたい」と言っている²³
 - ・ JR 東海が全額自己負担というが、山梨リニア実験線への公的補助、リニア技術開発に対する国庫補助（鉄道総研）、また地方自治体のリニア部局等での人件費は税金である
 - ・ すでに、用地買収の際の不動産取得税の免除、JR 東海の借入金の利子補給など、国による財政支援が既定のように報道されていること
- ④赤字になれば、新幹線や在来線の保守やサービスにも悪影響が及ぶ
- ⑤リニアの建設費は JR 東海一社が負担するというが、JR 各社は民営化の際に旧国鉄債務の大きな負担は棚上げされた。国鉄債務の完済前にこのような大投資を行なうのは疑問²⁴ これらについて、JR 東海は、次のような合理的と考える前提を置いて長期試算見通し（リニア中央新幹線単独でなく会社経営全体）を行い、健全経営を確保しつつ、大阪までリニア中央新幹線を自己負担で実施できるとの結論を得ていると回答している。
- ・ 収入について、これまでの実績を踏まえ、現在の収入をベースに、到達時間の短縮効果により航空機利用の需要を取り込むことによる収入増等を加えて想定する
 - ・ 費用について、現在の経費をベースに、中央新幹線維持管理費、減価償却費をはじめ、中央新幹線及び東海道新幹線・在来線等を一元的に、かつ健全に経営していくために必要な経費を見込む
 - ・ 東海道新幹線・在来線等の安全安定輸送の確保と競争力の維持強化、中央新幹線の建設とその維持運営に必要な設備投資を想定する

次回以降、リニア中央新幹線事業の必要性、その収支見通しなどについて考察したい。

最後に、本稿は筆者の個人的見解であり、みずほ総合研究所（株）の見解を示すものではないことをおことわりする。

²³ 神奈川県の見解概要 20 頁参照。この意見は、葛西敬之常務取締役リニア対策本部長（当時）「中央リニアエクスプレスの実現に向けて」関西最経済連合会『経済人』1989 年 1 月号 46 頁（1988 年 10 月の講演要旨）を参照したものと思われる。しかし当時の試算は事業費 3 兆円、全額借入で資金調達というだけでなく、東海道新幹線のリース制度を継続し JR 東海は毎年 4170 億円のリース料を支払うことを前提としており、今日の計画と全く異なる。参考：古内喜代美編「21 世紀高速鉄道網」225 頁 1989 年工業時事通信社。

²⁴ 川崎市版の見解概要 106 頁、神奈川県版の見解概要 3 頁参照。



世界各国でご活躍されている建設アタッシュの方々に、任国での建設関連トピックをご紹介いただいております。今月は、在トルコ日本国大使館 二等書記官の米村享紘氏より「トルコにおけるインフラ事業の動向」について御寄稿いただきました。

II. トルコにおけるインフラ事業の動向

在トルコ大使館 二等書記官
米村 享紘

1. トルコの概要

トルコ共和国は、2002 年以來、エルドアン首相率いる現与党の AKP（公正発展党）が単独政権を維持しており、安定した政権運営を背景に、継続的な経済成長を実現している。過去 10 年間で GDP は 3 倍となり、一人あたり GDP は 10,000 ドルを超えた。また、トルコの人口は約 7,500 万人であるが、平均年齢が約 30 歳と非常に若く、2040 年頃まで人口が増加する見込みであり、今後の更なる成長が期待される国である。

日本とトルコの二国間関係では、2013 年 5 月及び 10 月の安倍総理のトルコ訪問、2014 年 1 月のエルドアン首相の訪日があり、1 年間で 3 度も両国首脳が往来するなど、近年に類を見ない程、活発な外交が行われている。特にインフラ関係で言えば、2013 年 10 月には、マルマライ・プロジェクト（イスタンブールのヨーロッパ側とアジア側を隔てるボスポラス海峡下を通る地下鉄建設）の開通式典が総理御出席の下、盛大に行われ、日本のメディアでも大きく取り上げられたことは記憶に新しい。

また、トルコは世界有数の親日国と言われているが、筆者がトルコに 1 年住んでいる経験上、確かにトルコ人は総じて日本人に対し大変好意的である。これは、エルトゥールル号事件やイラン・イラク戦争時のトルコ航空による邦人救出劇などの過去の歴史的な背景に基づく部分も大きいと思われるが、日常生活ではトルコ人の親日的感情の恩恵を受ける場面が多々あり、当地に住んでいる日本人にとってはありがたい限りである。

マルマライ・プロジェクト開通式（2013 年 10 月 29 日）



2. トルコにおけるインフラ事業の動向

トルコでは、2023年のトルコ建国100周年に向け、巨大なインフラプロジェクト計画が多数予定されているが、主たる高速道路・空港建設はBOT(Built Operate Transfer)方式での建設が予定されていることが特徴として挙げられる。

近年の代表的な事例を挙げれば、2013年5月に入札が行われたイスタンブール第3空港のBOT方式の入札では、トルコ企業のJVが、約220億ユーロという破格の落札額を記録している。また、高速道路整備においても、総延長約400km、総事業費約60億ドルのゲブゼーイズミル高速道路がBOT方式で建設中であり、そのうちイズミット湾を横断する橋梁建設には、日本企業が参画している。

道路分野においては、トルコでは大型の高速道路整備計画が多数計画されている。トルコ政府は、現在のトルコの高速道路延長2,244kmを、2023年までにさらに5,550km延長するという目標を掲げているが、それらの大半はBOT方式で行われることが予定されている。主なプロジェクトは下表の通りである。

2023年までの高速道路整備計画（BOT方式）

プロジェクト名	総延長	備考
ゲブゼーイズミル高速道路 ※イズミット湾横断道路橋含む	421km	建設中
サブンジュベリトンネル	7km	建設中
クゼイマルマラ高速道路（オダイエリ～パシャキョイ） ※第三ボスポラス橋含む	95km	建設中
クゼイマルマラ高速道路	319km	
アンカラーニーデ	342km	
アンカラークルッカレーデリジェーサムスン高速道路	472km	
アイドゥンデーニズリーブルドゥル高速道路	330km	
クナルーテキルダールーチャナッカレーバルケシル高速道路 ※ダーダネルス海峡大橋含む	359km	
アフイヨンカラヒサルーアンタルヤーアランヤ高速道路	490km	
シブリヒサルーブルサ高速道路	202km	
グレデーメルジフォン高速道路	357km	
メルジフォンーギュルブラック高速道路	919km	

（出典）トルコ運輸海事通信省道路総局からのヒアリング

また、鉄道整分野においても、今後大型の高速鉄道整備計画が存在している。現在、トルコで開通している高速鉄道は、アンカラーコンヤ間及びアンカラーエスキシェヒル間の2路線のみであるが、現在数区間が建設中であり、中でもアンカラーイスタンブール高速鉄道（開通済のアンカラーエスキシェヒル間含む）は近々の開通予定と報じられている。なお、高速鉄道整備はBOT方式ではない点が高速道路整備や空港整備とは異なっている。今後も、シヴァスーエルジンジャン、エルジンジャンーカルス、コンヤーマナヴガットーアントルヤ、アンカラーイェルキョイーカイセリなど、多くの新規路線の発注が行われる予定である。

なお、運輸インフラではないが、トルコでは保健・病院分野にもPPP方式を採用しており、トルコ保健省は大型病院の建設・運営をPPP方式で行うことを予定している。現在、計画されているプロジェクト数は50案件を超えており、総病床数は50,000床を超える大型プロジェクトである。案件の中には、1案件で病床数が2,000床や3,000床を超える日本にも事例がない大型病院建設が予定されている。トルコは日本と同じ地震国であり、耐震性の高い病院建設などにおいて、日本の建設技術が貢献出来る可能性もあると考える。

3. トルコ企業と日本企業の連携の可能性

トルコの建設企業は地理的優位性を活かし、中央アジアや中東諸国、北アフリカ等に強固なネットワークを持っており、周辺国を中心に海外での受注実績を数多く上げている。世界的な業界紙「Engineering News Record」誌によると、2013年の国外受注高ランキングTOP250の中にトルコ建設企業は37社ランクインしており、これは中国に次ぐ世界第2位である（日本は15社）。日本建設企業がトルコ周辺国でのビジネス展開を考える際には、多くの受注実績やネットワーク、一定の技術力を有するトルコ建設企業と連携し、トルコ周辺国の案件受注を目指すというビジネスモデルも今後増えていくものと思われる。

2013年10月30日には、高木国土交通副大臣御出席の下、国土交通省及びトルコ運輸海事通信省主催の「日・トルコ建設会議」がイスタンブールで行われた。両国建設企業の第三国における連携が主なテーマであった本会議では、両国の建設企業関係者約150名が参加し、両国によるプレゼンテーションや企業間のビジネスマッチングが行われるなど大変盛況であり、両国企業関係者の関心の高さが伺えた。既に、新ドーハ国際空港建設やマルマライ・プロジェクトは日・トルコ企業のJVによって行われるなど、両国企業の連携事例は既に存在しているが、今後、更なる連携が進むことが期待される。

日トルコ建設会議 開会式



なお、最後に、本稿は筆者が日常の業務・生活で知り得た範囲での個人的見解を述べたものであり、当館としての見解を述べたものではないこと、申し添えます。

Ⅲ. 2013・2014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2014年4月23日に発表したもので、業界紙等でも紹介されています。

1. 建設投資全体の推移

2013年度の建設投資は、前年度比12.7%増の49兆5,400億円と見込んでいる。

政府建設投資は、国の直轄・補助事業費（一般会計及び復興特会に係る政府建設投資）の伸び率を13.1%、とし、前年度比15.1%の増加と見込む。なお、2012年度補正予算に係る政府建設投資額5.4兆円程度のほとんどは2013年度中に出来高として実現したと考えている。また、2013年度補正予算に係る政府建設投資額は事業費で2.5兆円程度と推計しているが、その大半は2014年度へ繰り越されたとみられる。

民間住宅投資は、消費増税前駆け込み需要により緩やかな回復が継続することから、住宅着工戸数については前年度比10.7%の増加と見込む。

民間非住宅建設投資は、店舗・倉庫が回復基調であることに加え、学校・病院・その他の消費増税前の駆け込み需要もあったが、事務所、工場については勢いが鈍化したため着工床面積を下方修正した。民間非住宅建築投資は前年度比11.7%増となり、土木インフラ系企業の設備投資も寄与し、全体では前年度比10.0%の増加と見込む。

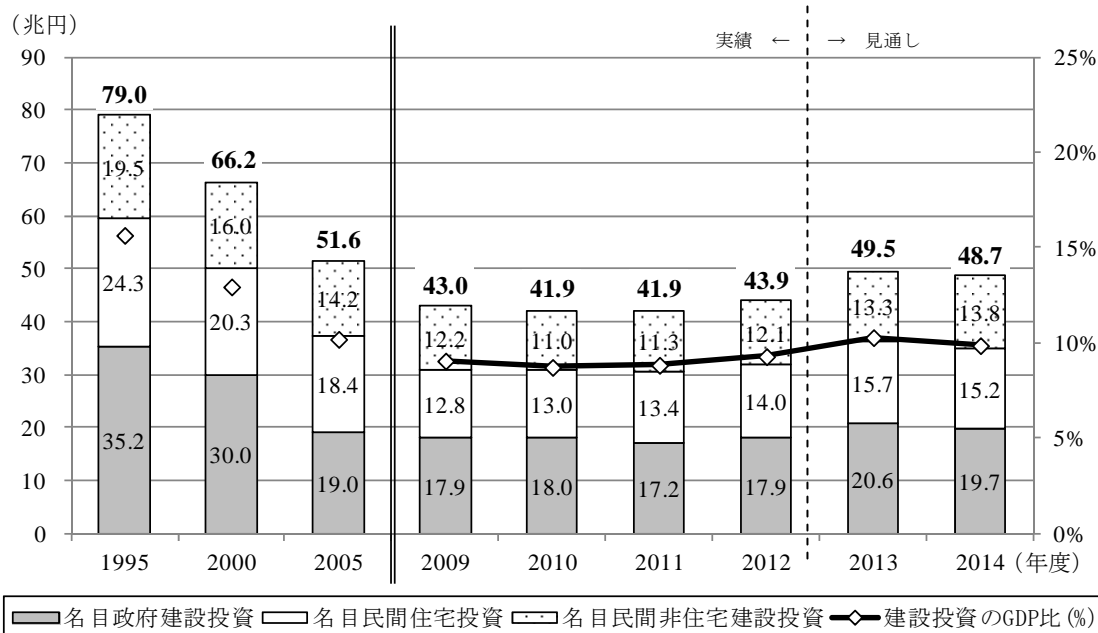
2014年度の建設投資は、前年度比△1.8%の48兆6,700億円となる見通しである。

政府建設投資は、2012年度補正予算の反動により前年度比△4.5%となるものの、2013年度の補正予算と2014年度の当初予算を一体で編成した「15ヶ月予算」の効果が発現することにより、2012年度を1割程度超える投資額となる見通しである。

民間住宅投資は、2015年からの相続増税の節税対策としての貸家着工の継続が想定されるものの、全体の着工戸数の減少は避けられないと見込まれ、住宅着工戸数については前年度比△8.2%と予測する。

民間非住宅建設投資は、前年度と同様の傾向が見込まれ、民間非住宅建築投資が前年度比5.3%増となり、民間土木投資は前年度と同水準で推移すると考えられることから、全体では前年度比3.8%の増加と予測する。

図表 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	2009	2010	2011 (見込み)	2012 (見込み)	2013 (見通し)	2014 (見通し)
名目建設投資	790,169	661,948	515,676	429,649	419,282	418,900	439,400	495,400	486,700
(対前年度伸び率)	0.3%	-3.4%	-2.4%	-10.8%	-2.4%	-0.1%	4.9%	12.7%	-1.8%
名目政府建設投資	351,986	299,601	189,738	179,348	179,820	172,100	179,000	206,100	196,900
(対前年度伸び率)	5.8%	-6.2%	-8.9%	7.3%	0.3%	-4.3%	4.0%	15.1%	-4.5%
(寄与度)	2.5	-2.9	-3.5	2.5	0.1	-1.8	1.6	6.2	-1.9
名目民間住宅投資	243,129	202,756	184,258	128,404	129,779	133,800	139,800	156,600	152,000
(対前年度伸び率)	-5.2%	-2.2%	0.3%	-21.6%	1.1%	3.1%	4.5%	12.0%	-2.9%
(寄与度)	-1.7	-0.7	0.1	-7.4	0.3	1.0	1.4	3.8	-0.9
名目民間非住宅建設投資	195,053	159,591	141,680	121,897	109,683	113,000	120,600	132,700	137,800
(対前年度伸び率)	-1.8%	0.7%	4.0%	-19.0%	-10.0%	3.0%	6.7%	10.0%	3.8%
(寄与度)	-0.4	0.2	1.0	-5.9	-2.8	0.8	1.8	2.7	1.0
実質建設投資	779,352	663,673	515,676	411,805	400,503	394,444	419,613	463,700	442,100
(対前年度伸び率)	0.2%	-3.6%	-3.5%	-7.7%	-2.7%	-1.5%	6.4%	10.5%	-4.7%

注1)2011年度までは、国土交通省「平成25年度建設投資見通し」より。

注2)2012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25年度建設投資見通し」より。

2. 政府建設投資の推移

2013年度の政府建設投資は、前年度比で名目15.1%増（実質13.7%増）の20兆6,100億円と見込んでいる。

国の直轄・補助事業費（国費・当初予算ベース）は、一般会計及び東日本大震災復興特別会計に係る政府建設投資（公共+非公共、以下同じ）を基に、前年度比13.1%増（復興特会を除くと前年度比0.3%増）とした上で事業費を推計した。なお、2012年度補正予算に係る政府建設投資額は、国土交通省の「平成25年度建設投資見通し」で試算された5.4兆円程度を採用し、そのほとんどは2013年度中に出来高として実現したと考えている。また、2013年度補正予算に係る政府建設投資額は、事業費で2.5兆円程度と推計しているが、その大半は、2014年度へ繰り越されたとみられる。

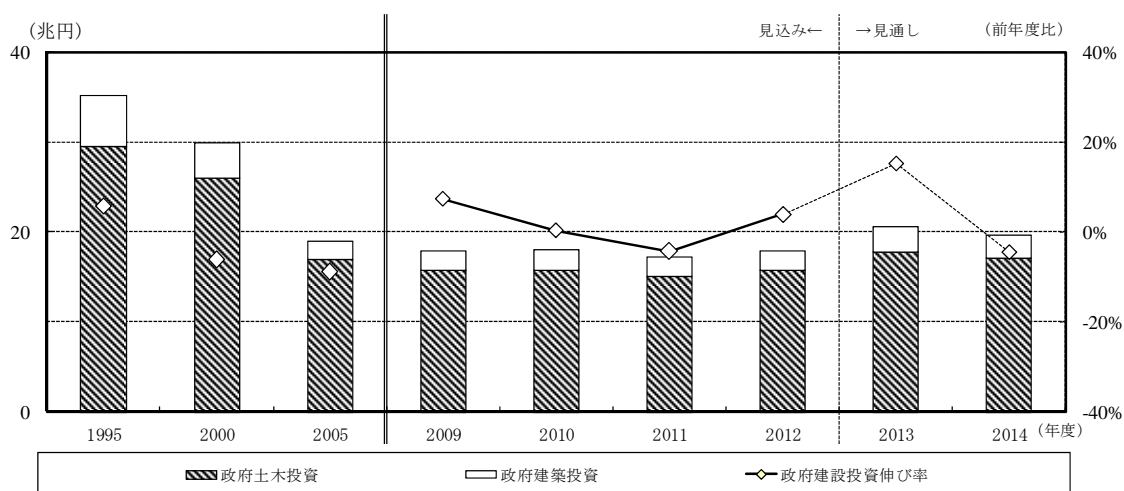
2014年度の政府建設投資は、前年度比で名目△4.5%（実質△7.2%）の19兆6,900億円と予測する。

国の直轄・補助事業費（国費・当初予算ベース）は、2014年3月20日に成立した2014年度予算の内容を踏まえ、一般会計に係る政府建設投資を前年度当初予算比1.9%増、東日本大震災復興特別会計に係る政府建設投資を同△8.4%（ただし2013年度補正予算を含めると前年度当初予算と同水準）と見込んだ上で事業費を推計した。

地方単独事業費は、都道府県等の当初予算の動向を踏まえ、前年度比3.3%増とした。

2014年度の政府建設投資の伸び率は前年度比マイナスであるが、2013年度の補正予算と2014年度の当初予算を一体で編成した「15ヶ月予算」の効果が発現することにより、2012年度を1割程度超える投資額となる見通しである。予算執行前倒しに向けた数値目標が設けられ、最新単価を反映した予定価格の設定や入札・契約手続きの簡素化など円滑な施工に向けた施策が進められており、発注は通常よりも円滑化されるとみられる。一方で、技能労働者の人手不足も続いており、工事進捗が遅れるおそれも大きく、引き続き動向を注視する必要がある。

図表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	2009	2010	2011 (見込み)	2012 (見込み)	2013 (見通し)	2014 (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%	179,348 7.3%	179,820 0.3%	172,100 -4.3%	179,000 4.0%	206,100 15.1%	196,900 -4.5%
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%	22,116 7.0%	22,096 -0.1%	21,400 -3.1%	22,000 2.8%	28,900 31.4%	26,100 -9.7%
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%	157,232 7.3%	157,724 0.3%	150,700 -4.5%	157,000 4.2%	177,200 12.9%	170,800 -3.6%
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%	171,161 10.9%	170,702 -0.3%	160,864 -5.8%	169,366 5.3%	192,500 13.7%	178,700 -7.2%

注1) 2011年度までの政府建設投資は国土交通省「平成25年度建設投資見通し」より。

3. 住宅着工戸数の推移

2009年夏以降回復傾向が続いていた住宅着工戸数は、2011年3月の東日本大震災を機に一旦落ち込んだものの、その後は復興需要等により緩やかな回復基調を継続している。2013年度4-2月（11ヶ月間）の着工戸数は前年同期比で11.7%増（96,297戸増）となった。

2013年度は4月から12月にかけて消費増税前駆け込み需要により顕著な増加があったが、1月以降は持家、分譲戸建について反動減が現れてきている。

2014年度は、2015年からの相続増税の節税対策としての貸家着工の継続が想定されるものの、住宅着工全体としては駆け込み需要の反動減により減少は避けられないと見込む。

2013年度の着工戸数は前年度比10.7%増の98.8万戸、2014年度は前年度比△8.2%の90.7万戸と予測する。

持家は、震災以降の回復基調に加え、9月までの契約期限を中心とした消費増税前の駆け込み需要により、2013年度4-2月の着工戸数は前年同期比13.6%増となり、12月までは2桁台の顕著な増加率を示していたものの、1月は5.9%増、2月は△0.4%と反動減が見られはじめた。先行指標であるメーカー受注速報では10月以降落ち込みが続いており、着工戸数の回復は7月以降となる見込みである。2013年度は前年度比12.1%増の35.5万戸、2014年度は同△14.4%の30.4万戸と予測する。

貸家は、消費増税による駆け込みと、相続増税の節税対策により、2013年度4-2月の着工戸数は前年同期比15.7%増と持家を上回る水準で、足元の1-2月も同23.0%増と上昇が続いている。メーカーの受注速報も10月以降低下したものの1月以降は回復傾向で推移している。相続増税の節税対策の継続と、足元の着工、受注の状況が底堅いことから、2013年度は前年度比14.7%増の36.8万戸、2014年度は同△3.5%の35.5万戸と予測する。

分譲は、2013年度4-2月の分譲全体の着工戸数は前年同期比4.9%増となった。

マンションは、昨年4月から現在まで7割以上の契約率で好調な売行きであり、在庫率も13年度は40%台が多く低い水準であったが（※）、人手不足による着工の遅れ等により下半期10-2月の着工戸数は前年同期比△11.7%と伸び悩んでいる。

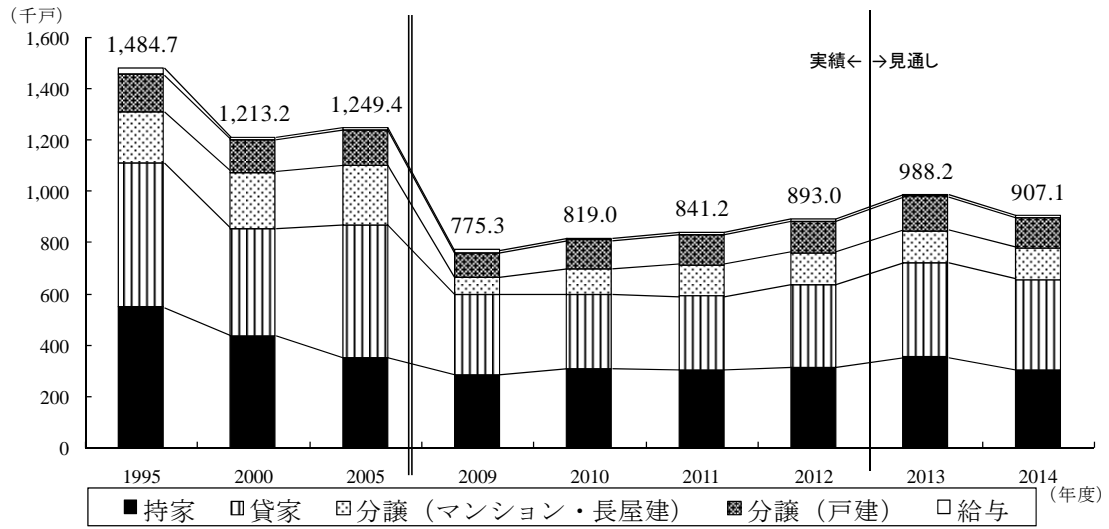
戸建は、3月までの販売を目指した駆け込み着工により、2013年度4-2月で同8.6%の増加を示し、反動減が見込まれる。

2013年度は分譲全体では前年度比4.0%増の26.0万戸、2014年度は同△6.8%の24.2万戸と予測する。

※「在庫率＝当月残戸数÷（当月供給戸数＋前月残戸数）」

（株）不動産経済研究所「首都圏マンション市場動向」、「近畿圏マンション市場動向」を基に当研究所で算出
契約率は首都圏と近畿圏の合計

図表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	2009	2010	2011	2012	2013 (見通し)	2014 (見通し)
全体	1,484.7	1,213.2	1,249.4	775.3	819.0	841.2	893.0	988.2	907.1
(対前年度伸び率)	-4.9%	-1.1%	4.7%	-25.4%	5.6%	2.7%	6.2%	10.7%	-8.2%
持家	550.5	437.8	352.6	287.0	308.5	304.8	316.5	355.0	303.8
(対前年度伸び率)	-4.9%	-8.0%	-4.0%	-7.6%	7.5%	-1.2%	3.8%	12.1%	-14.4%
貸家	563.7	418.2	518.0	311.5	291.8	289.8	320.9	368.2	355.2
(対前年度伸び率)	9.3%	-1.8%	10.8%	-30.0%	-6.3%	-0.7%	10.7%	14.7%	-3.5%
分譲	344.7	346.3	370.3	163.6	212.1	239.1	249.7	259.7	242.1
(対前年度伸び率)	-8.7%	11.0%	6.1%	-40.0%	29.6%	12.7%	4.4%	4.0%	-6.8%
マンション・長屋建	198.4	220.6	232.5	68.3	98.7	121.1	125.1	125.7	122.5
(対前年度伸び率)	-12.5%	13.4%	10.9%	-58.9%	44.5%	22.8%	3.3%	0.4%	-2.5%
戸建	146.3	125.7	137.8	95.3	113.4	118.0	124.5	134.0	119.6
(対前年度伸び率)	-3.0%	6.9%	-1.2%	-10.6%	19.0%	4.0%	5.6%	7.6%	-10.7%
名目民間住宅投資	243,129	202,756	184,258	128,404	129,779	133,800	139,800	156,600	152,000
(対前年度伸び率)	-5.2%	-2.2%	0.3%	-21.6%	1.1%	3.1%	4.5%	12.0%	-2.9%

注1) 着工戸数は2012年度まで実績、2013・14年度は見通し。

注2) 名目民間住宅投資は2010年度まで実績、2011・12年度は見込み、2013・14年度は見通し。

注3) 給与住宅は利用関係別に表示していないが、全体の着工戸数に含まれる。

4. 民間非住宅建設投資の推移

2013年10-12月期の実質民間企業設備（内閣府「国民経済計算」）は、前年同期比1.0%増となった。円安による輸出増により、製造業の生産・企業の収益とも高まることが予想され、2013年度の実質民間企業設備は前年度比0.5%増、2014年度は前年度比3.8%増と見込まれる。民間企業設備投資のうち約2割を占める建設投資は、下記の通り緩やかな回復が継続するものと予測する。

2013年度の民間非住宅建設投資は、前年度比10.0%増の13兆2,700億円となる見込みである。2013年度の着工床面積は、店舗は前年度比12.9%増、工場は0.2%増、倉庫は8.4%増と伸びることが見込まれる。事務所についても堅調に推移すると予測していたが、2013年度12-2月期の着工床面積が前年同期比△18.6%と大きく減少したことを受け、前年度比△2.2%と下方修正した。一方、消費増税の駆け込みが顕著であった学校・病院・その他の着工床面積は堅調に推移したことから、民間非住宅建築投資全体では前年度比11.7%増。また民間土木投資については、鉄道・ガスなど土木インフラ系企業の設備投資が寄与し、前年度比7.7%増と見込む。

2014年度の民間非住宅建設投資は、前年度比3.8%増の13兆7,800億円となる見通しである。このうち建築投資は、前年度比5.3%増、土木投資については、前年度と同水準で推移していくことが見込まれる。

事務所については、企業の景況感は改善しつつあり、拡張移転などを進める企業が増加。全国的に空室率は改善しつつあるものの、割安な賃貸料を設定している既存オフィスに人気が集まっていることから賃貸料の上昇幅は小幅に留まっている。今後は空室率低下と賃貸料の上昇が同時に進み、新築ビル建設が増加することが期待されるが、その状況に至るまではまだ時間がかかると考えられる。

工場については、2008年のリーマンショックの急激な減少からの回復基調は2014年度も継続するものと予測するが、勢いは鈍化し、前年度と同水準で推移していくことが見込まれる。3月に発表された日銀短観では製造業の景況感は改善しつつあるものの、依然設備の余剰感が残っており、設備投資意欲は慎重な姿勢を保っている。

図表 4 民間非住宅建設投資の推移（年度）

（単位：億円、実質値は2005年度価格）

年度	1995	2000	2005	2009	2010	2011 (見込み)	2012 (見込み)	2013 (見通し)	2014 (見通し)
名目民間非住宅建設投資	195,053	159,591	141,680	121,897	109,683	113,000	120,600	132,700	137,800
(対前年度伸び率)	-1.8%	0.7%	4.0%	-19.0%	-10.0%	3.0%	6.7%	10.0%	3.8%
名目民間非住宅建築投資	110,095	93,429	92,357	76,382	69,116	69,600	71,100	79,400	83,600
(対前年度伸び率)	-6.8%	-0.5%	3.4%	-23.5%	-9.5%	0.7%	2.2%	11.7%	5.3%
名目民間土木投資	84,958	66,162	49,323	45,515	40,567	43,400	49,500	53,300	54,200
(対前年度伸び率)	5.6%	2.5%	5.3%	-10.0%	-10.9%	7.0%	14.1%	7.7%	1.7%
実質民間企業設備	603,261	649,864	705,989	625,161	648,763	680,014	684,876	688,568	714,528
(対前年度伸び率)	3.1%	4.8%	4.4%	-12.0%	3.8%	4.8%	0.7%	0.5%	3.8%

注1) 2012年度までの名目民間非住宅建設投資は国土交通省「平成25年度建設投資見通し」より。

注2) 2012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 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	2009	2010	2011	2012	2013 (見通し)	2014 (見通し)
事務所着工床面積	9,474	7,280	6,893	6,366	4,658	5,039	5,315	5,195	5,366
(対前年度伸び率)	-0.6%	-4.2%	-4.4%	-17.2%	-26.8%	8.2%	5.5%	-2.2%	3.3%
店舗着工床面積	11,955	11,862	12,466	5,504	5,727	5,173	7,403	8,357	8,660
(対前年度伸び率)	13.8%	-17.9%	9.7%	-33.3%	4.1%	-9.7%	43.1%	12.9%	3.6%
工場着工床面積	13,798	13,714	14,135	5,446	6,405	7,168	8,203	8,222	8,320
(対前年度伸び率)	4.6%	37.6%	6.8%	-56.7%	17.6%	11.9%	14.4%	0.2%	1.2%
倉庫着工床面積	9,994	7,484	8,991	3,990	4,234	5,361	6,248	6,775	7,018
(対前年度伸び率)	-1.6%	11.2%	16.3%	-47.2%	6.1%	26.6%	16.6%	8.4%	3.6%
非住宅着工床面積計	68,458	59,250	65,495	34,859	37,403	40,502	44,559	48,081	49,681
(対前年度伸び率)	5.3%	2.0%	3.8%	-34.8%	7.3%	8.3%	10.0%	7.9%	3.3%

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

2013年度は、年度末に向けて駆け込み需要が本格化したことから個人消費や住宅投資が景気を牽引し、公共投資についても2012年度補正予算が出来高として実現したことにより増加した見込みである。設備投資は年度末にかけて持ち直したが、外需の回復は2014年度以降となる見通しである。

2014年度は、個人消費や住宅投資が駆け込み需要の反動でマイナスに転じることや、2013年度末の経済対策を含めても公共投資が減少することから、成長力の鈍化は避けられないと予測する。また、実質賃金低下による景気への影響や、企業が消費増税後の先行きに慎重姿勢を示していることが懸念されるが、一方で、賃金上昇など雇用環境の改善が見られることから、経済の好循環化が期待される。

下振れリスクとしては、消費増税による駆け込み需要の反動減からの回復の遅れや、中国をはじめとするアジア経済の回復の鈍化、ウクライナ問題などが挙げられる。

2013年度の実質経済成長率は、前年度比2.2%と見込まれる。公的固定資本形成は前年度比14.7%の増加（GDP寄与度0.6%ポイント）、民間企業設備は0.5%の増加（同0.1%ポイント）、民間住宅は8.6%の増加（同0.2%ポイント）と見込まれる。

2014年度の実質経済成長率は、前年度比0.6%と予測する。公的固定資本形成は前年度比7.0%の減少（GDP寄与度△0.3%ポイント）、民間企業設備は3.8%の増加（同0.5%ポイント）、民間住宅は6.1%の減少（同△0.2%ポイント）と予測する。

図表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	2009	2010	2011	2012	2013 (見通し)	2014 (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%	4,954,978 -2.0%	5,124,239 3.4%	5,141,480 0.3%	5,174,733 0.6%	5,290,303 2.2%	5,321,440 0.6%
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	2,950,327 1.2% 0.7	2,997,240 1.6% 0.9	3,039,102 1.4% 0.8	3,084,531 1.5% 0.9	3,157,337 2.4% 1.4	3,138,985 -0.6% -0.3
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	959,513 2.7% 0.5	978,863 2.0% 0.4	990,785 1.2% 0.2	1,005,816 1.5% 0.3	1,029,922 2.4% 0.5	1,041,230 1.1% 0.2
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	122,676 -21.0% -0.7	125,337 2.2% 0.1	129,360 3.2% 0.1	136,168 5.3% 0.1	147,846 8.6% 0.2	138,812 -6.1% -0.2
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	625,161 -12.0% -1.7	648,763 3.8% 0.5	680,014 4.8% 0.6	684,876 0.7% 0.1	688,568 0.5% 0.1	714,528 3.8% 0.5
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	221,244 11.5% 0.5	207,145 -6.4% -0.3	200,557 -3.2% -0.1	203,136 1.3% 0.1	233,093 14.7% 0.6	216,684 -7.0% -0.3
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	-50,700 -374.4% -1.5	-1,357 -97.3% 1.1	-14,776 988.9% -0.5	-19,282 30.5% -0.1	-33,137 71.9% -0.3	-25,868 -21.9% 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	117,189 -4.4% 0.2	168,467 43.8% 0.8	119,742 -28.9% -1.0	83,557 -30.2% -0.8	72,091 -13.7% -0.2	102,486 42.2% 0.6
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%	4,739,339 -3.2%	4,802,325 1.3%	4,736,705 -1.4%	4,726,000 -0.2%	4,811,760 1.8%	4,928,871 2.4%

注) 2012年度までは内閣府「国民経済計算」より。

（担当：研究員 浦辺 隆弘、中森 雄也、林田 宏大、吉岡 幸一郎、竹内 広悟、中西 慎之介、森田 素久、矢吹 龍太郎、河井 佳人、菅原 克典）

IV. 建設労働者・資材の需給動向と賃金（労務費）・資材価格動向

当研究所では、建設経済レポート 61 号（2013 年 10 月）において、建設労働者・資材の需給および価格動向について調査を行った。その後の需給および価格の動向について引き続き調査を行ったので報告します。

1. 建設労働者の需給動向および賃金（労務費）動向

（1）建設労働者の需給動向

国土交通省が毎月実施している建設労働需給調査によると、図表1に示すとおり、建設技能労働者6職種²⁵計（季節調整値）の不足率は、2009年10月頃を境に余剰解消傾向が見られ、2010年半ばから2011年3月までは1%未満の水準となっていた。その後、東日本大震災直後の2011年4月以降に不足（プラス）に転じ、その後は不足が常態化している。

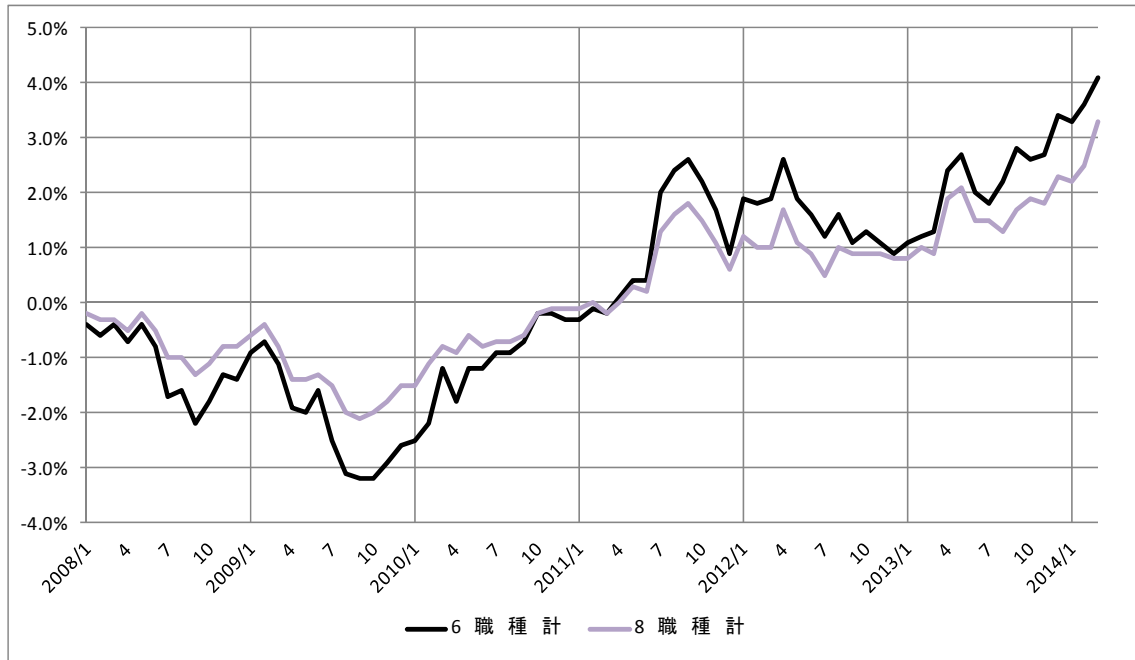
足元の推移を見ると、2013年7月以降、6職種計では大きく不足率が高まり、2013年12月には3%を超え、2014年に入っても上昇傾向に歯止めがかからず4%を超える水準にまで上昇しており、不足率の高まりが顕著となっている。

図表2は職種別の建設技能労働者の不足率の推移を示したものであるが、鉄筋工（建築）および鉄筋工（土木）は2009年後半から、その他の職種についても2010年前半から余剰解消傾向となり、型わく工（土木および建築とも）や鉄筋工（建築）など一部の職種では不足となる時期もあった。東日本大震災以降は、すべての職種で不足が常態化している。とりわけ、鉄筋工（建築）の不足率は5%を超える時期もあるなど高水準で推移しており、鉄筋工（土木）や型わく工（建築）についても不足率が一時的に高水準となることもあった。

2012年に入ってから不足感が弱まる職種もあったが、足元の状況を見ると、2013年にはすべての職種で不足率が高まってきており、2014年に入ってからその傾向はさらに強くなってきている。特に、型わく工（建築）および鉄筋工（建築）では、2014年1-3月の3ヶ月平均でそれぞれ4.1%、4.5%と4%を超える水準にまで上昇しており、建築工事に係る職種の不足感が強く出ている状況にある。

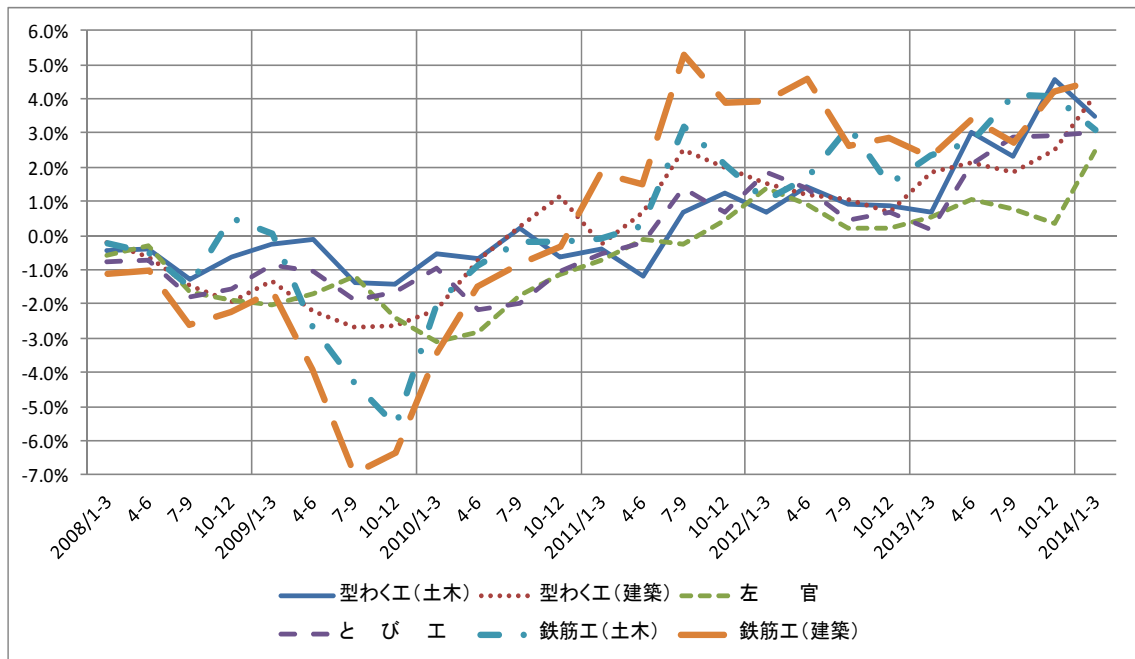
²⁵ 6職種とは、型わく工（土木）、型わく工（建築）、左官、とび工、鉄筋工（土木）および鉄筋工（建築）を指す。なお、8職種とは、この6職種に電工および配管工を含めたものである。

図表1 建設技能労働者の不足率の推移



(出典) 国土交通省「建設労働需給調査結果」

図表2 職種別建設技能労働者の不足率



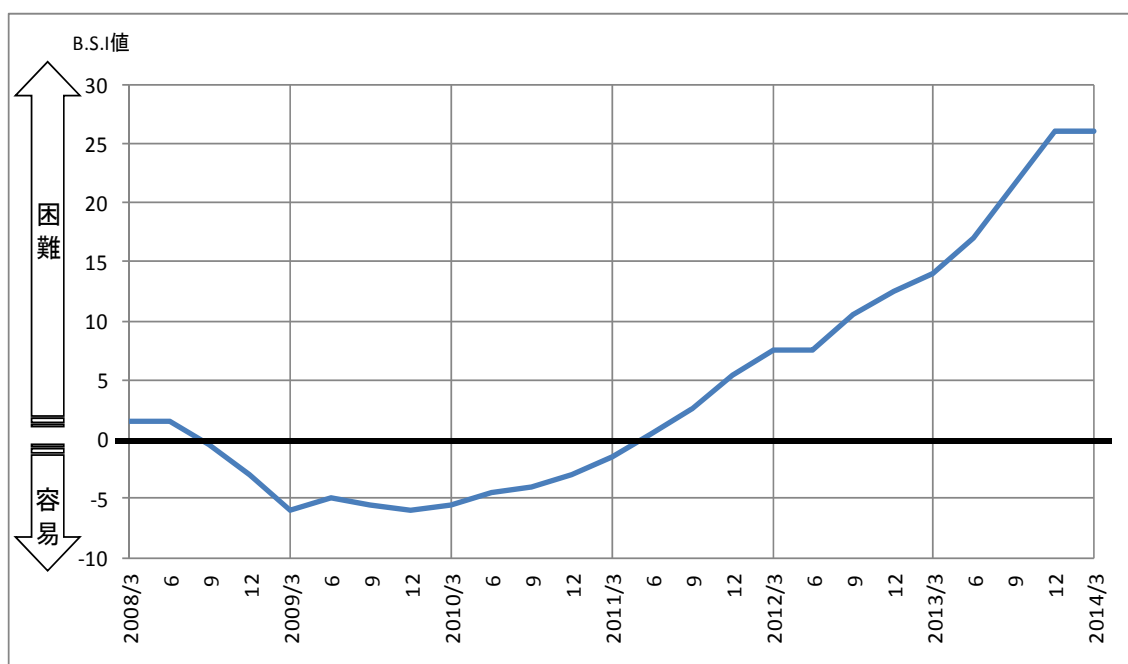
(出典) 国土交通省「建設労働需給調査結果」

次に、建設業景況調査²⁶の「建設労働者の確保」に関するB.S.I²⁷値（季節調整値）を見てみると、建設労働需給調査と同様の状況が見てとれる。

図表3に示すとおり、2010年3月調査以降、「確保容易」傾向が次第に弱まり、東日本大震災後の2011年6月調査以降は「確保困難」傾向が強まってきている。

職種別に見ても、図表4のとおり、2013年9月調査以降、軽作業員および一般運転手を除くすべての職種で「確保困難」となり、その傾向は強まってきている。建設労働需給調査と同様に、鉄筋工および型枠工において、他の職種よりも「確保困難」傾向が強く出ている。

図表3 「建設労働者の確保」に関するB.S.I値（季節調整値）の推移



(出典) 北海道建設業信用保証(株)、東日本建設業保証(株)、西日本建設業保証(株)「建設業景況調査」

²⁶ 建設業景況調査は、北海道建設業信用保証株式会社、東日本建設業保証株式会社および西日本建設業保証株式会社が共同で、全国の建設企業の景気動向を総合的に迅速かつ的確に把握することを目的に、毎年3、6、9、12月に実施している調査。

²⁷ B.S.I（ビジネス・サーベイ・インデックス）＝景況判断指数。すべての企業が「変わらない」と判断した場合は0となり、±50の範囲内で趨勢判断が示される。

図表4 職種別の「建設労働者の確保」に関するB.S.I値（原数値）の推移

	2010年				2011年				2012年				2013年				2014年
	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月
軽作業員	-7.0	-6.8	-6.8	-6.0	-6.6	-6.3	-6.5	-6.1	-6.2	-6.0	-5.7	-4.9	-4.7	-5.2	-4.1	-3.6	-3.0
普通作業員	-8.8	-8.5	-8.3	-7.0	-7.7	-7.3	-6.9	-5.2	-4.5	-5.2	-3.7	-1.7	-0.8	-2.3	0.9	4.0	3.7
特殊作業員	1.1	1.5	1.6	1.5	1.9	1.8	1.8	2.4	2.9	1.8	2.6	3.4	3.3	3.5	4.2	5.6	5.2
石工・ブロック工	3.1	3.5	3.4	3.7	3.8	3.4	3.6	3.9	4.7	3.4	3.7	4.1	4.2	3.8	3.9	4.3	4.5
とび工	-0.7	-0.4	-0.3	-0.1	0.0	-0.2	0.5	0.9	0.9	0.9	1.1	1.5	1.3	1.3	2.1	3.3	3.5
鉄筋工	0.7	0.3	1.0	2.0	2.0	1.4	2.8	5.3	5.1	4.4	6.4	7.5	8.2	8.0	10.5	14.1	13.8
一般運転手	-3.7	-3.1	-3.2	-3.2	-3.4	-3.0	-3.0	-2.7	-2.8	-2.9	-2.7	-2.0	-1.8	-2.0	-1.2	-0.9	-0.4
特殊運転手	0.8	0.9	1.2	0.8	1.3	1.2	1.2	1.3	1.6	1.4	1.6	1.8	2.1	2.0	2.2	2.8	2.7
型枠工	1.2	0.5	1.5	2.5	2.8	2.5	3.8	7.1	7.7	6.0	8.0	10.3	11.3	10.2	13.6	17.2	17.2
大工	-0.2	0.0	0.1	1.0	0.8	1.5	1.9	3.5	3.3	2.8	3.3	4.2	4.2	4.7	5.7	7.8	7.1
左官	0.5	0.6	0.7	0.6	0.8	0.9	1.2	1.9	1.6	1.7	1.5	1.9	2.3	2.1	2.5	3.7	3.0
電工	-0.7	-0.6	0.0	0.2	0.1	-0.1	0.5	0.7	0.8	0.4	0.7	1.2	1.4	0.7	1.2	2.3	2.7
配管工	-0.1	0.0	0.5	0.6	0.6	0.9	0.7	1.3	1.2	0.7	1.1	1.4	1.4	1.6	2.1	2.6	2.6
その他	0.5	0.3	0.4	0.5	0.6	0.6	0.8	1.0	1.2	0.9	0.9	1.2	1.2	1.0	1.1	1.5	1.6

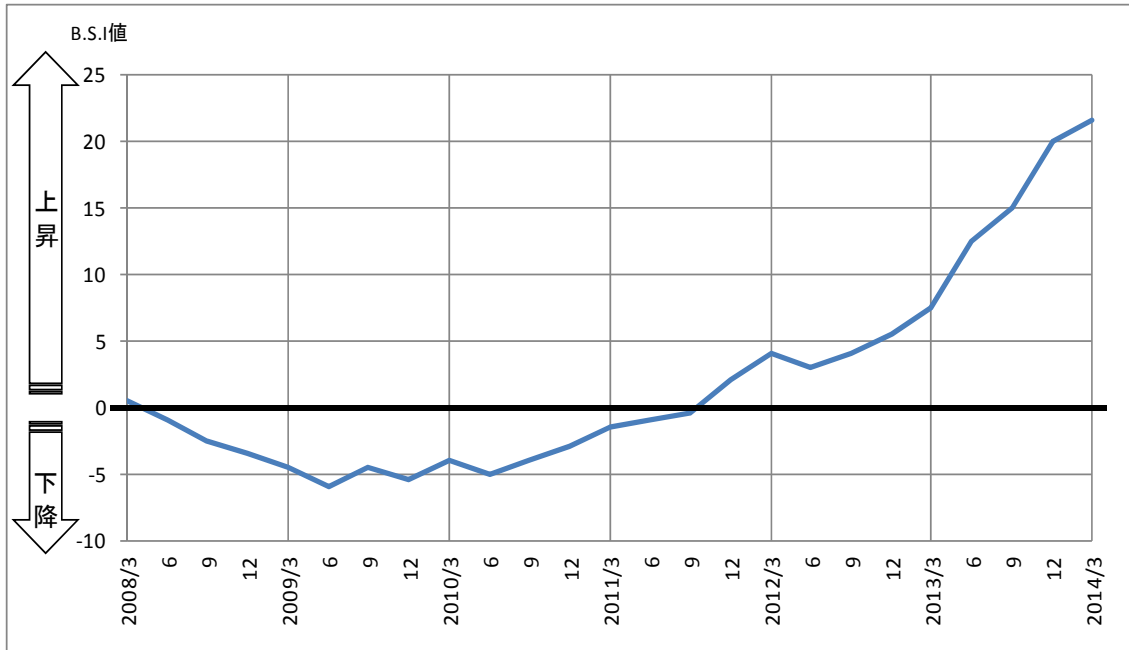
（出典）北海道建設業信用保証㈱、東日本建設業保証㈱、西日本建設業保証㈱「建設業景況調査」

（2）建設労働者の賃金（労務費）動向

建設労働者の賃金（労務費）動向について、建設業景況調査で見ていくこととする。図表5に示すとおり、「建設労働者の確保」に関するB.S.I値とほぼ同様の動きを示しており、東日本大震災後の2011年12月調査以降に上昇に転じ、その後もその傾向はますます強くなってきている。

また、職種別の建設労働者の賃金（労務費）動向をみると（図表6参照）、すべての職種で上昇傾向となっている。特に、「鉄筋工」および「型枠工」については、「建設労働者の確保」に関するB.S.I値と同様に他の職種に比べて高い値となっている。

図表5 「建設労働者の賃金」に関するB.S.I値の推移



(出典) 北海道建設業信用保証(株)、東日本建設業保証(株)、西日本建設業保証(株)「建設業景況調査」

図表6 職種別の「建設労働者の賃金」に関するB.S.I値の推移

	2010年				2011年				2012年				2013年				2014年
	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月
軽作業員	-2.2	-2.0	-1.2	-1.3	-1.3	-1.3	-1.2	-0.9	-0.6	-0.8	-0.8	-0.6	-0.4	0.4	0.4	0.7	0.6
普通作業員	-2.8	-2.5	-1.6	-1.6	-1.5	-1.3	-1.0	-0.8	0.1	0.0	0.4	0.7	1.7	4.2	4.4	5.3	6.1
特殊作業員	0.0	0.1	0.3	0.2	0.3	0.5	0.6	0.6	1.2	1.2	1.0	1.3	1.8	2.5	2.7	3.4	3.8
石工・ブロック工	1.0	1.1	0.9	1.0	1.1	1.0	1.0	1.2	1.5	1.1	1.2	1.4	1.8	1.6	1.5	2.1	2.4
とび工	-0.1	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.6	0.8	0.7	0.7	0.9	1.0	1.2	1.7	2.2	2.7
鉄筋工	0.4	0.1	0.2	1.1	1.1	1.1	1.6	2.6	3.6	3.0	3.9	4.4	5.6	6.2	7.8	11.0	11.0
一般運転手	-0.8	-0.6	-0.5	-0.4	-0.3	-0.3	-0.3	-0.2	-0.1	-0.1	-0.1	-0.2	0.2	0.6	0.5	0.8	0.5
特殊運転手	0.3	0.5	0.2	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.6	0.6	0.7	0.6	0.9	1.6	1.5	1.6	1.7
型枠工	0.2	-0.1	0.3	0.9	1.2	1.4	1.8	3.6	4.6	3.7	4.8	5.7	6.9	7.7	9.2	12.9	12.7
大工	-0.3	-0.5	-0.2	0.2	0.2	0.4	0.9	1.7	2.3	1.7	1.8	2.1	2.3	3.2	3.6	4.8	5.1
左官	0.1	0.1	0.1	0.3	0.2	0.4	0.5	1.0	1.1	0.9	0.8	1.1	1.4	1.5	1.5	2.2	2.1
電工	-0.1	-0.1	0.1	0.0	0.1	0.3	0.3	0.5	0.6	0.4	0.5	0.6	0.7	0.9	1.0	1.6	1.7
配管工	-0.1	-0.1	0.1	0.2	0.3	0.4	0.6	0.5	0.8	0.5	0.5	0.5	0.9	0.8	1.0	1.4	1.5
その他	0.2	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.2	0.3	0.3	0.4	0.2	0.5	0.5	0.4	0.4	0.8	0.7

(出典) 北海道建設業信用保証(株)、東日本建設業保証(株)、西日本建設業保証(株)「建設業景況調査」

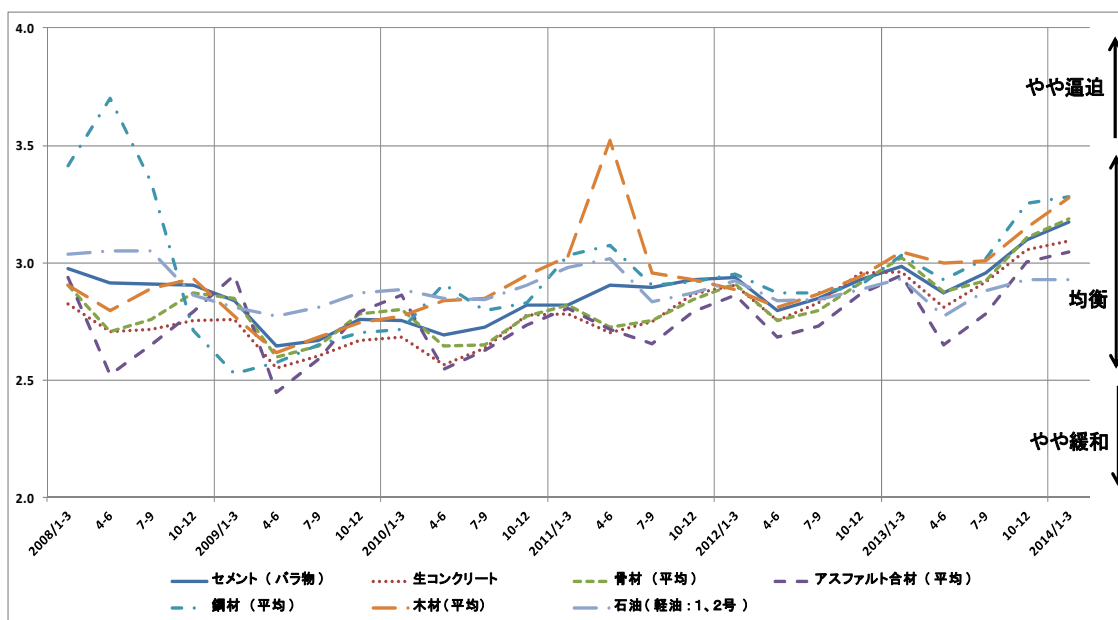
2. 建設資材の需給動向および価格動向

(1) 建設資材の需給動向

国土交通省が実施している「主要建設資材需給・価格動向調査」における主要建設資材の需給動向は、図表7に示すとおり、リーマンショック前の建設投資が活発だった時期に鋼材（H形鋼・異形棒鋼）の需給がやや逼迫していた時期があったが、その後は現在に至るまで「均衡」状態が続いている。

しかし、足元の状況を見ると、鋼材を含むすべての主要資材において「均衡」状態を保ってはいるものの、2013年7-9月以降上昇を続けており、今後の動向には注視していく必要がある。

図表7 主要建設資材の需給動向



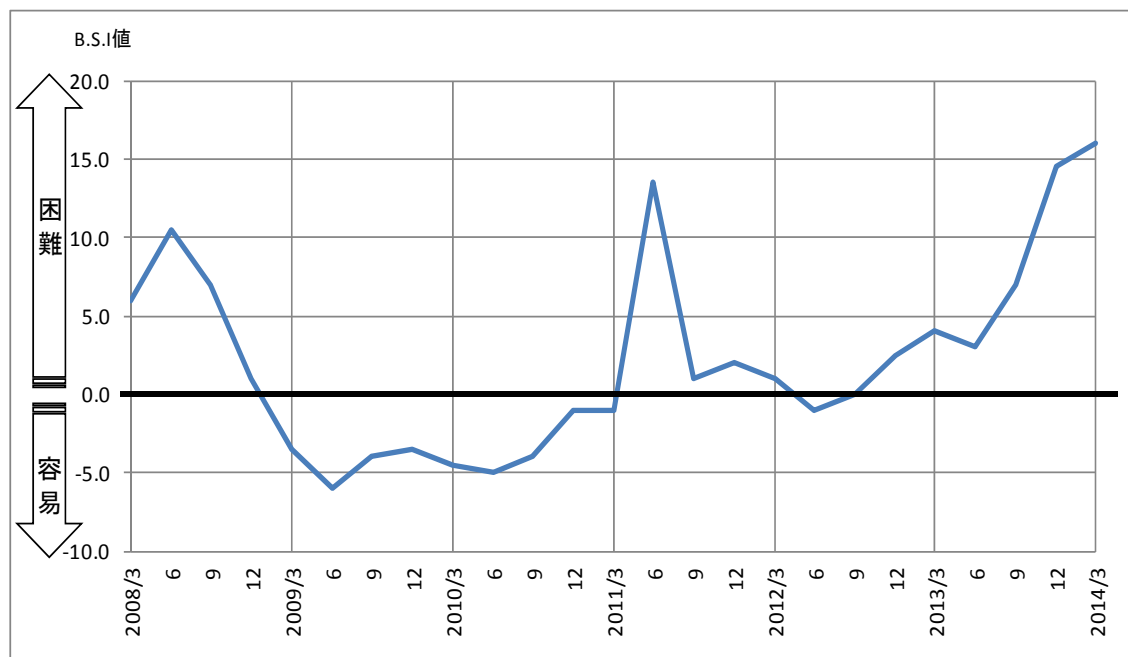
(出典) 国土交通省「主要建設資材需給・価格動向調査」

(注) 3ヶ月ごとの平均値に加工

次に、建設業景況調査における「資材の調達」に関するB.S.I値（季節調整値）を見てみると、図8のとおり「主要建設資材需給・価格動向」と同様の傾向にあり、東日本大震災以降「調達困難」に転じ、2011年6月調査時には13.5まで上昇した。2013年6月調査時までは緩やかな上昇であったが、その後は急激に上昇しており、2014年3月調査時では16にまで上昇している。

資材別に見ると、図9のとおり、棒鋼、形鋼・厚板、鋼矢板・鋼管といった鋼材関係では他の資材に比べて高い状況にある。

図8 「資材の調達」に関するB.S.I値（原数値）の推移



(出典) 北海道建設業信用保証(株)、東日本建設業保証(株)、西日本建設業保証(株)「建設業景況調査」

図9 資材別の「資材の調達」に関するB.S.I値（季節調整値）の推移

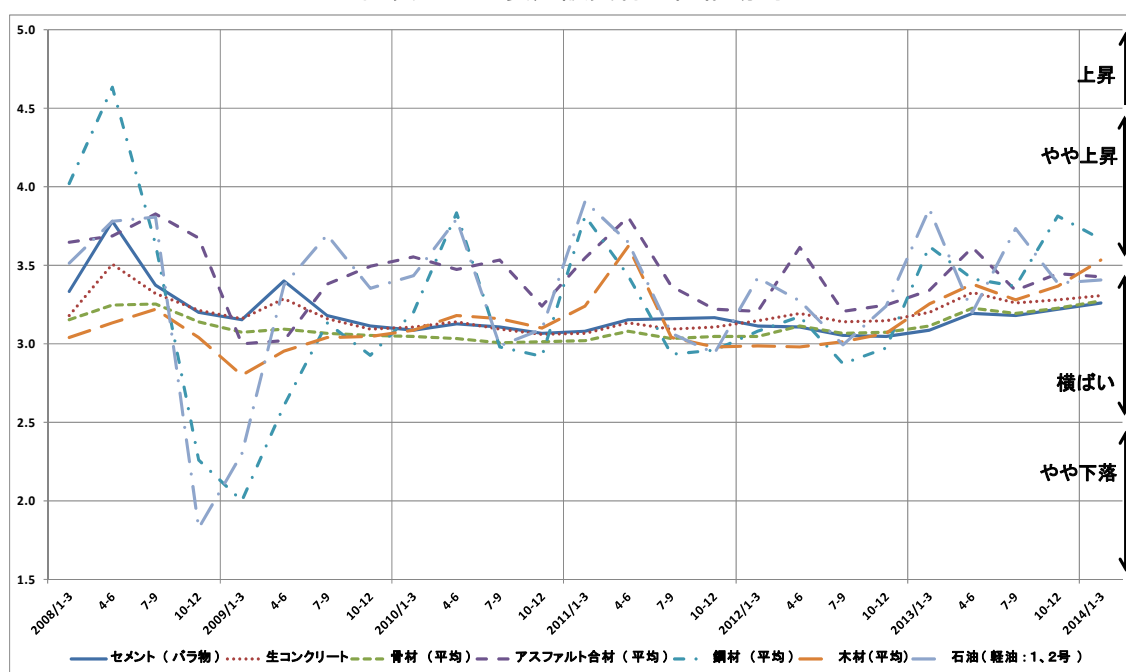
	2010年				2011年				2012年				2013年				2014年
	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月
生コン・セメント	-8.8	-8.9	-8.5	-8.6	-8.1	-8.5	-8.4	-7.4	-7.2	-6.3	-6.2	-5.2	-3.9	-4.8	-4.2	-3.1	-2.3
砂利・碎石・砂	-7.0	-7.3	-6.8	-6.8	-6.5	-7.5	-7.3	-6.2	-6.2	-5.3	-5.0	-4.2	-4.1	-4.1	-3.5	-2.6	-1.6
コンクリート二次製品	-4.1	-4.8	-4.0	-3.9	-3.8	-3.8	-3.7	-3.4	-2.8	-3.2	-3.2	-2.1	-1.1	-2.4	-1.7	0.8	2.3
棒鋼	0.6	1.3	0.7	0.9	1.5	1.9	1.0	1.2	1.1	0.8	0.7	0.7	2.0	1.3	2.2	5.2	4.5
形鋼・厚板	1.5	1.7	1.3	1.5	1.6	2.5	1.6	1.6	2.1	1.3	1.2	1.8	2.4	1.9	3.4	6.3	5.1
鋼矢板・鋼管	1.6	1.9	1.7	1.7	1.7	2.8	1.9	2.0	2.1	1.6	1.6	2.5	2.3	2.4	3.1	5.4	5.0
木材	-1.5	-1.6	-1.4	-1.3	-1.6	0.6	-0.6	-1.0	-1.0	-1.1	-1.1	-1.0	-1.0	-0.6	-0.6	0.1	0.5
合板	-0.5	-0.1	-0.4	-0.3	-0.3	10.6	2.1	0.9	0.8	0.3	-0.2	0.4	0.9	0.6	0.6	1.1	2.6
アスファルト合材	-1.1	-1.3	-1.6	-1.6	-0.8	-1.1	-1.2	-1.1	-1.0	-1.0	-1.0	-0.7	-0.7	-1.2	-0.9	-0.5	-0.5
塩ビ管	-0.8	-0.6	-0.7	-0.9	-0.6	3.9	0.5	0.0	-0.2	-0.4	-0.5	-0.5	-0.5	-0.4	-0.5	-0.1	0.2
電材	-0.8	-0.7	-0.8	-0.8	-0.5	3.7	0.2	0.0	-0.3	-0.4	-0.4	-0.5	-0.4	-0.6	-0.5	-0.1	0.3

(出典) 北海道建設業信用保証(株)、東日本建設業保証(株)、西日本建設業保証(株)「建設業景況調査」

(2) 建設資材の価格動向

「主要建設資材需給・価格動向調査（国土交通省）」における主要建設資材の価格動向は、図表10に示すとおり、東日本大震災以前から鋼材（H形鋼・異形棒鋼）、アスファルト合材（新材・再生材）および石油については、一時的に「やや上昇」となっている時期もあり、この傾向は現在も継続している。その他の資材については、木材（型枠用合板）の需給がやや逼迫していた2011年4-6月に「やや上昇」となった時期を除けば、最近までは概ね「横ばい」状態が続いてきた。2012年中頃までは、ほぼすべての資材で「横ばい」であったが、2012年後半から2013年前半にかけて、一部の資材で「やや上昇」となり、2014年に入ってからは鋼材および木材で「やや上昇」となるなど、全般に上昇傾向に振れつつあるように見られる。

図表10 主要建設資材の価格動向



(出典) 国土交通省「主要建設資材需給・価格動向調査」

(注) 3ヶ月ごとの平均値に加工

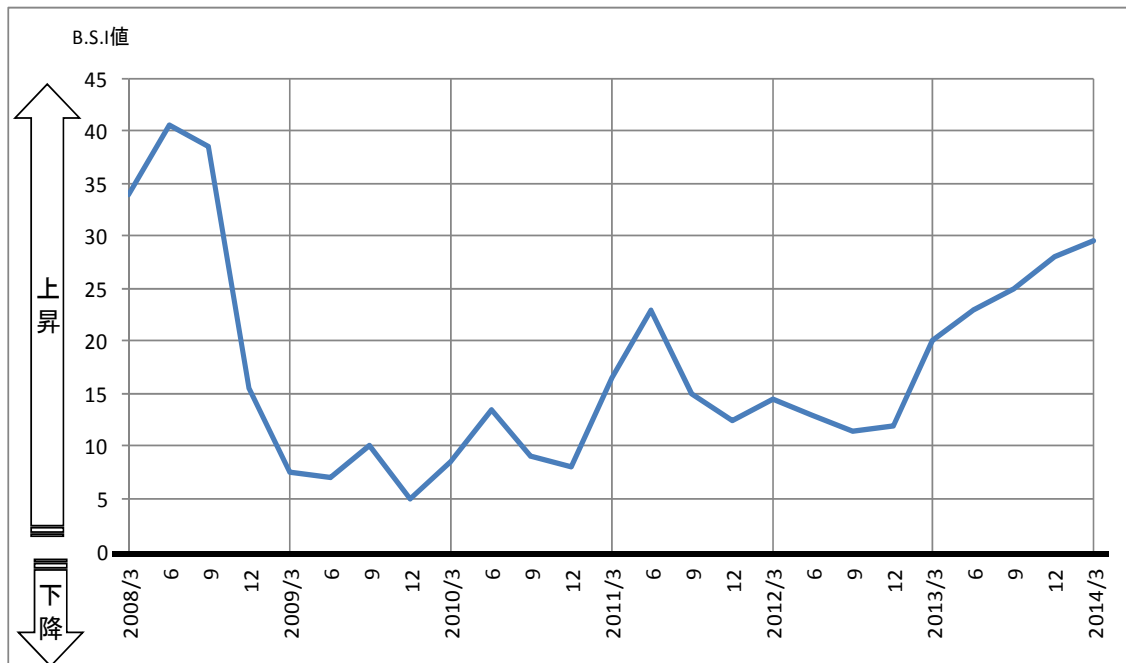
次に、建設業景況調査における「資材の価格」に関するB.S.I値を見てみると、図表11のとおりのとおりとなるが、変動幅は大きいものの、「資材の調達」（図表8参照）と同様の変動状況を示しており、2012年後半以降、資材価格は上昇傾向が強まってきている。

資材別に見ると、すべての資材において上昇傾向ではあるが、生コン・セメントや棒鋼などで上昇傾向が強く表れている。

なお、価格上昇が常にプラスで推移していることについては、調査対象企業が公共工事中心の地場中小企業が多い(完成工事高10億円未満が60%以上、資本金5千万円未満が70%以上)ことから、価格交渉面で厳しい立場に置かれている可能性が高いことや長期にわたるデフレ

環境下では少しの価格上昇にも敏感になる可能性があることなどが要因として推察される。

図表11 「資材価格」に関するB.S.I値の推移



(出典) 北海道建設業信用保証(株)、東日本建設業保証(株)、西日本建設業保証(株)「建設業景況調査」

図表12 資材別の「資材価格」に関するB.S.I値の推移

	2010年				2011年				2012年				2013年				2014年
	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月	6月	9月	12月	3月
生コン・セメント	4.4	4.3	3.1	3.0	3.8	4.2	3.8	4.1	5.1	6.2	5.3	5.6	8.6	11.0	10.2	10.2	11.7
砂利・砕石・砂	1.3	0.9	0.9	1.1	0.9	1.3	1.0	1.4	1.4	2.6	2.5	3.0	3.4	5.2	4.9	5.6	6.5
コンクリート二次製品	2.7	2.2	1.6	1.8	2.4	2.1	2.1	2.4	2.7	2.6	2.7	2.8	3.3	4.1	4.3	5.4	5.3
棒鋼	3.3	8.6	3.5	2.5	8.1	5.1	3.1	2.9	3.7	2.5	2.2	1.7	6.9	5.6	6.6	9.3	9.1
形鋼・厚板	2.5	6.0	2.7	1.8	5.6	3.5	2.5	1.9	3.0	1.9	1.7	1.8	4.8	3.7	5.5	6.7	6.1
鋼矢板・鋼管	2.7	4.9	3.7	2.4	5.4	3.8	3.5	2.9	3.1	2.3	2.2	2.4	4.4	3.6	4.4	5.5	5.4
木材	0.2	0.1	0.1	0.3	0.5	1.6	1.0	0.7	0.6	0.4	0.5	0.4	1.0	1.7	1.5	2.1	2.6
合板	0.4	0.6	0.4	0.6	1.3	9.2	3.9	1.8	1.9	0.9	0.8	1.0	2.1	3.1	2.6	2.9	3.6
アスファルト合材	5.9	5.9	6.1	4.7	7.2	8.4	6.5	5.3	5.8	7.6	5.9	5.3	7.4	9.2	7.4	6.6	6.4
塩ビ管	1.2	1.5	1.4	1.1	2.0	4.9	3.1	2.2	2.3	2.0	1.7	1.4	1.9	2.4	2.5	2.2	3.3
電材	1.1	1.2	0.6	0.6	1.7	4.1	1.9	1.4	1.6	1.1	1.0	0.8	1.6	1.3	1.1	1.6	2.0

(出典) 北海道建設業信用保証(株)、東日本建設業保証(株)、西日本建設業保証(株)「建設業景況調査」

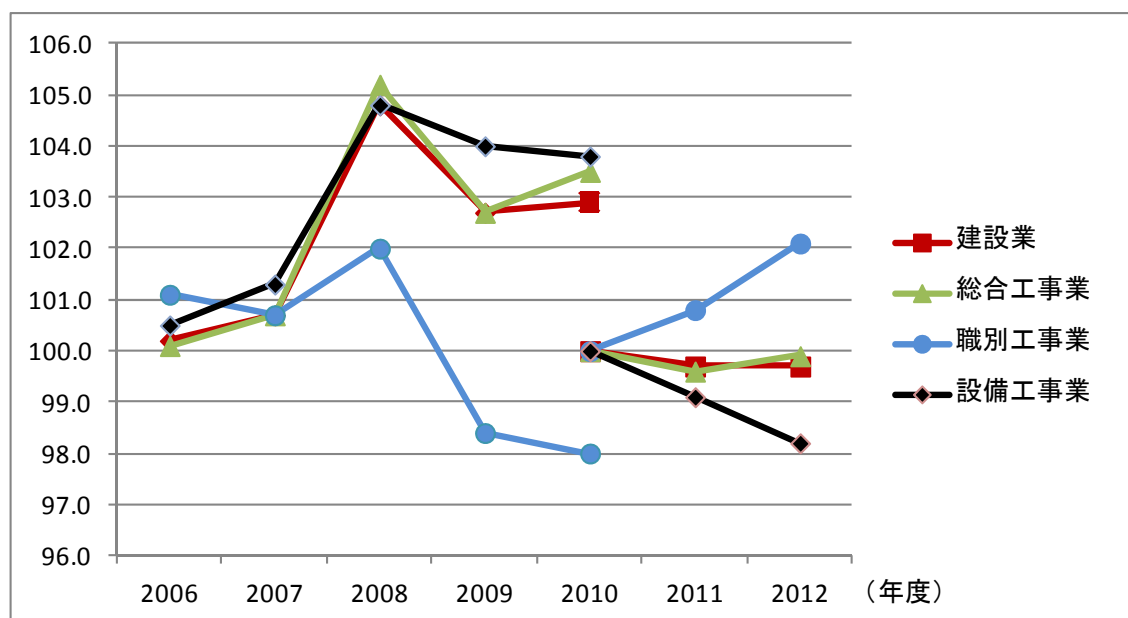
3. 建設労働者賃金（労務費）および資材価格の実勢水準

（1）建設労働者賃金（労務費）

厚生労働省が実施している「毎月勤労統計調査」²⁸では、大分類として「建設業」、中分類として「総合工事業」、「職別工事業」および「設備工事業」に分類されて各種指標が発表されている。

図表13に示すとおり、「建設業」の定期給与指数は、2009年度から4年連続して低下傾向にあるが、「職別工事業」は2011年度から2年連続で上昇している（累計2.1%ポイント増加）。なお、図表はないが、「職別工事業」の常用雇用者指数を見ても、2007年度から6年連続して上昇している（累計の上昇率は、実質で約15%ポイントの増加）。

図表13 定期給与指数の推移



（出典）厚生労働省「毎月勤労統計調査」

（注）2010年までは2005年を基準年、2011年以降は2010年を基準年とした指数で表示

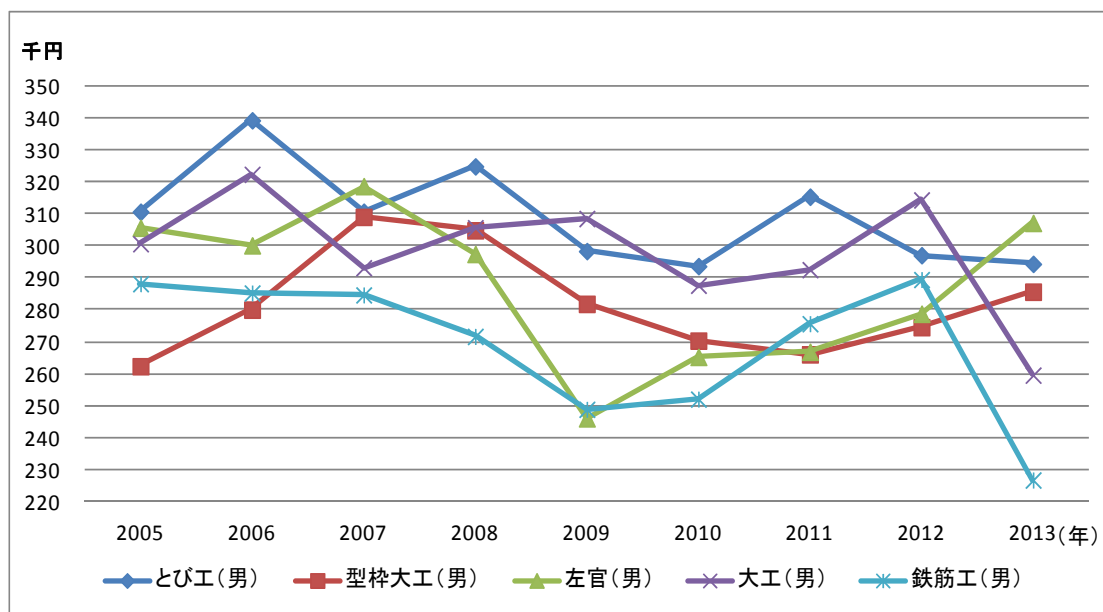
同じく厚生労働省が実施している「賃金構造基本統計調査」²⁹では、専門職種別の給与等についても調査されているが、図表14のとおり、建設労働需給調査において不足率が高く、建設業景況調査では賃金上昇傾向を示していた鉄筋工と型枠工の定期給与を見てみる。鉄筋工では、2010年より3年連続して増加していたが、直近の2013年では前年比21.7%減となっており、実勢水準では先述の建設労働者の賃金（労務費）動向で示していた上昇傾向は見られ

²⁸ 日本標準産業分類に基づく16大産業に属する常用労働者5人以上の事業所を対象に、賃金、労働時間および雇用の変動を把握する調査。

²⁹ 厚生労働省が実施している調査で、主要産業に雇用される労働者について、その賃金の実態を労働者の雇用形態、就業形態、職種、性、年齢、学歴、勤続年数および経験年数別に明らかにすることを目的として、毎年6月の（一部は前年1年間）の状況を調査している。

なかった。一方、型枠大工については2012年から2年連続で増加しており、2013年では前年比4.0%増となっている。また、左官についても見てみると、2012年から2年連続で上昇しており、2013年では前年比10.2%増と図表に示した職種の中で最も高い賃金水準となっている。

図表14 専門職種別定期給与の推移



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

(2) 建設資材価格

建設資材の総合的な指標として、一般財団法人建設物価調査会（以下、建設物価調査会という）が作成している「建設資材物価指数（全国平均）」がある。この指標を用いて、建設資材の価格を確認する。

「建設資材物価指数」とは、建設物価調査会が「建設工事で使用される資材（直接資材に限定し、サービス（機械賃貸、機械修理、土木建築サービス等）などの料金を除く）の総合的な価格動向を明らかにする」ことを目的に作成している（同調査会「建設資材物価指数について」）。

図表15に示すとおり、「土木部門」と「建築部門」とともに、2008年後半をピーク（土木部門は2008年10月に120.4、建築部門は2008年9月に113.6）に、その後は両部門とも急激に低下したが、土木部門はピークから9ヶ月後である2009年7月の113.5（ピーク比6.9減）を底に上昇に転じた。一方、建築部門はその後も低下を続け、2010年1月（ピークから16ヶ月後）の104.8（ピーク比8.8減）を底に上昇に転じており、建築部門の資材価格は低下していた期間が長く、低下幅も大きかったことが分かる。

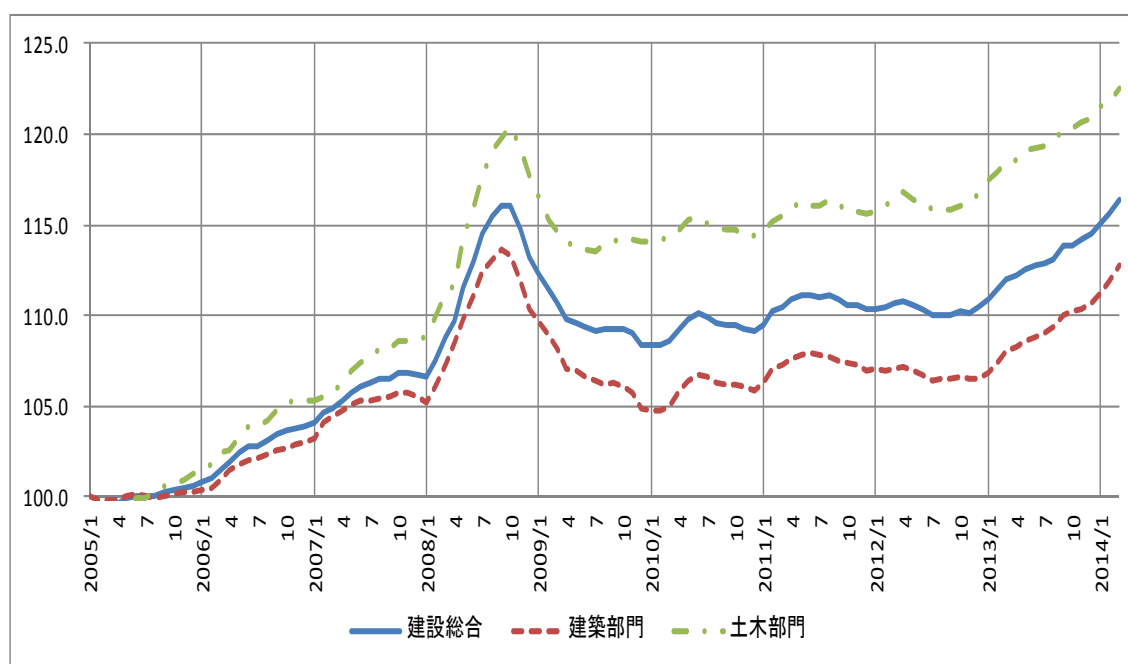
その後は、土木部門がほぼ一貫して緩やかに上昇しているのに対して、建築部門は2011年5月以降、逆に緩やかに低下している。なお、2012年12月では土木部門の116.7に対して、建築

部門は106.5となっている。

こうした傾向は、2013年に入り大きく転換している。土木部門は、2012年12月から2014年に入っても上昇傾向を示し、16ヶ月連続の上昇で、2014年3月には2012年12月比で5.8%ポイント上昇し、ピーク（2008年10月）を上回る水準となっている。一方、建築部門においても、2013年1月から15ヶ月連続して上昇しており、2014年3月には2013年1月と比較して6.0%ポイント上昇している。

建設資材の価格動向でも、2012年後半から価格の上昇傾向を確認することができたが、建設資材物価指数はそれを裏付ける推移状況となっている。

図表15 建設資材物価指数の推移（2005年平均＝100）



（出典）建設物価調査会「建設資材物価指数」

次に、建設資材の需給および価格動向で取り上げた資材（異形棒鋼、H形鋼、セメント、アスファルト合材、型枠用合板、生コン）について、建設物価調査会の「建設物価」から資材価格指数（東京）を調査した。

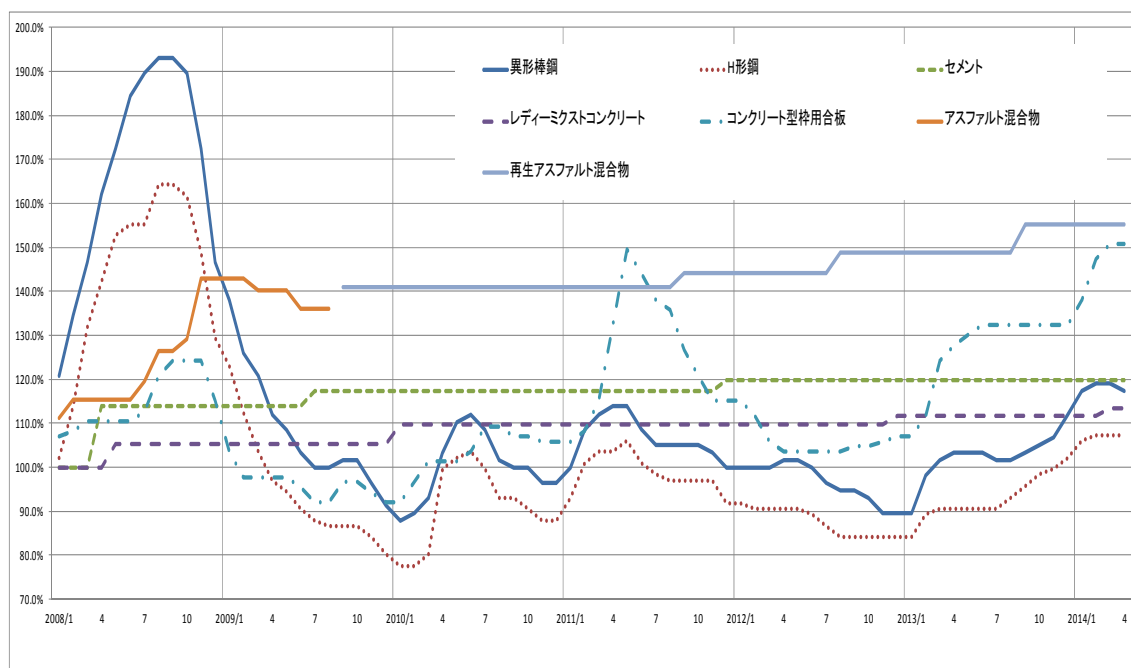
異形棒鋼およびH形鋼の価格推移を見てみると、図表16に示すとおり、2010年および2011年は4～6月に上昇した後に下落するパターンを繰り返しながら水準が上昇してきたが、2012年は年間を通じて下落局面にあった。しかし、2013年初めから価格上昇の動きが出始め、2014年に入っても上昇傾向が続いている。

コンクリート型枠用合板は、2010年前半に価格が上昇した後、一定水準を保っていたが、東日本大震災以降急上昇した。その後、下降傾向となるが、2013年に入り上昇傾向となり、2014年に入ってからさらにその傾向が強まってきている。

セメント、生コン、再生アスファルト混合物などは、数年に一度の割合で価格が引き上げられているが、他の資材に比べて価格変動が大きくない。

なお、こうした主要建設資材の価格変動は、主要建設資材需給・価格動向の推移におおむね一致したものとなっている。

図表16 主要資材価格の推移（2007年平均＝100）



（出典）建設物価調査会「主要建設資材価格推移表」

（注）同調査において、アスファルト混合物は、2009年9月より再生アスファルト混合物に変更

4. まとめ

建設労働者の需給動向および賃金（労務費）動向では、2009年後半から2010年前半を転換点に、建設労働者は余剰傾向から不足傾向となり、賃金上昇に向けた動きが始まり、東日本大震災からの復旧・復興事業の本格化に伴い、一気に加速した結果、建設労働者の不足および賃金（労務費）の上昇の傾向が強まってきたことが確認できた。

資材の需給動向については、概ね「均衡」状況となっていたが、足元の状況を見ると、依然「均衡」状態ではあるものの、高い水準となっており、今後逼迫状況に陥る可能性がある。また、資材の価格動向については、概ね「横ばい」状況にあったが、2012年後半から2013年にかけて価格上昇の兆しが見えており、2014年に入ってもその傾向は強まってきている。

建設労働者賃金（労務費）および資材価格の実勢水準についても見てきたが、職別工事では上昇の兆しが見られ、型枠大工や左官では2013年の賃金が上昇するなど、一部の職種で賃金（労務費）が上昇していることが確認できた。また、資材価格においては「建設資材物

価指数」の年度平均で見ると、土木部門は2010年度の114.9に対して2013年度は120.3（5.4%ポイント増）に、建築部門は2010年度の106.4に対して2012年度は110.1（3.7%ポイント）と明らかに上昇してきている。

当研究所で実施した「2014年3月期第3四半期決算主要建設会社決算分析（2014年3月13日）」においては、「準大手」および「中堅」では前年同期と比較して上昇している。また「大手」についても、依然不採算工事の影響により前年同期比でマイナスとなつてはいるものの、小幅な減少に止まるなど、順調に手持工事を進捗させるなどにより工事の採算性は改善の兆しが見られる。

しかし、今後、復旧・復興事業の進捗や2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催決定などにより、建設投資見通しは明るい状況である反面、工事量の増加や円安などによる原材料費の上昇などにより、労働需給の逼迫や労務費および材料費の上昇は今後も続くものと推測され、工事原価へ影響することは必至である。

一方で、受注環境の改善は行き過ぎた受注競争からの脱却、建設工事採算の改善、技能労働者の処遇改善の好機でもある。その中で、公共工事では、人材不足対策として公共工事設計労務単価が2014年2月には2012年度比で23.2%の引き上げ（全国）が前倒しで行われる（2014年4月以降も、1月30日に公表された単価を継続適用）などの対策が施され、一方、資材不足対策としては適正な工期延長への対応などが講じられている。こうした取り組みは、公共工事だけでなく、民間工事の発注者に対しても、資材・労務の逼迫・上昇が適切に受注価格に反映されるように求めていくことが必要である。

今後、大規模災害時の緊急復旧やインフラの老朽化対策など建設業界が果たすべき社会的使命は大きくなっていくと思われるため、その使命に応えられるよう、企業体質の一層の強化を図り、建設業界のさらなる発展、魅力向上に向けた取り組みが期待される。

（担当：研究員 中森 雄也）

V. 建設関連産業の動向 —塗装工事業—

今月の建設関連産業の動向は、塗装工事業についてレポートします。

1. 塗装工事業の概要

建設業許可 28 業種の 1 つである塗装工事業の建設工事の内容については、「建設業法第 2 条第 1 項の別表の上欄に掲げる建設工事の内容」（1972 年 3 月 8 日 建設省告示第 350 号）によれば、「塗料、塗材等を工作物に吹付け、塗付け、又ははり付ける工事」とされており、具体的には、塗装工事、溶射工事、ライニング工事、布張り仕上工事、鋼構造物塗装工事、路面標示工事等を指す³⁰。

近年の塗装工事は、色や美しさを実現するためだけのものではなく、高分子化学やフッ素樹脂などのハイテクノロジーを利用した新しい塗料の登場によって新しい塗装が開発されている。例えば、抗菌塗装・防カビ塗装・断熱塗装・防水塗装・脱臭塗装・汚染防止塗装などが挙げられる。

建築塗装工事を実際に行う建設技能者になるために必要な免許や資格はないが、建築塗装工の技能の程度を国が認定する技能検定制度は、職業能力開発促進法に基づき実施されており、仕事の範囲拡大、キャリアアップの手段として技能検定制度（1 級・2 級塗装技能士）が利用されている。また、基幹技能者制度も創設されており、国土交通大臣に登録をした機関が実施する登録建設塗装基幹技能者講習を修了し、試験に合格した者は基幹技能者と認定され、同技能者を雇用する企業は経営事項審査で加点評価される。2014 年 1 月現在、建設塗装基幹技能者の認定を受けている人数は、2,248 名である³¹。

2. 許可業者数（塗装工事業）の推移

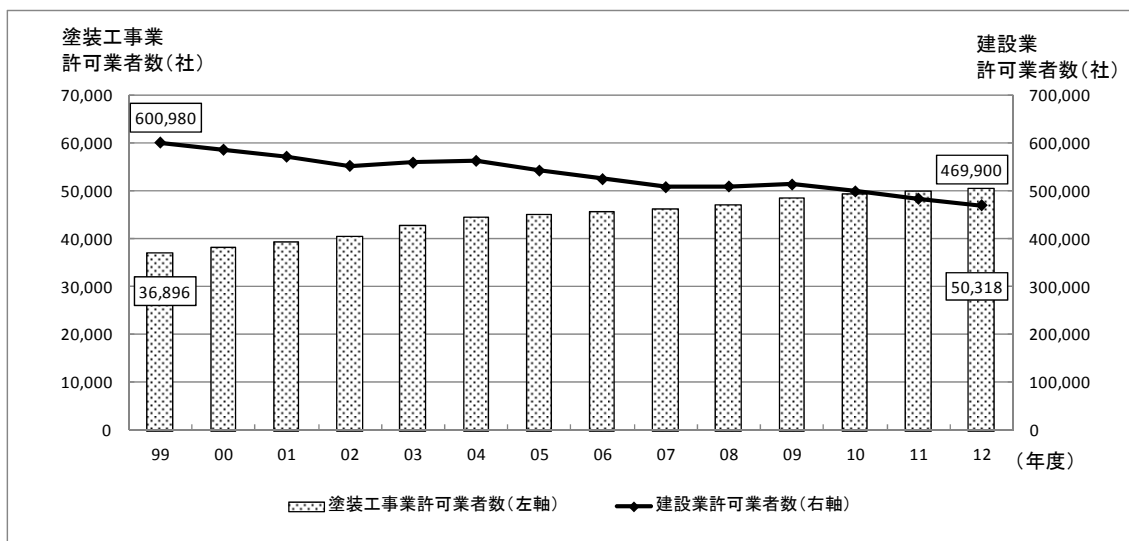
2012 年度末時点における建設業許可業者の総数は 469,900 業者（前年度比：2.8%減）である中、塗装工事業は 50,318 業者（同：1.0%増）であり、全許可業者数の 10.7%を占めている。このうち特定建設業許可業者数が 12,295 業者、一般建設業許可業者が 38,023 業者となっている。

図表 1 は、塗装工事業の許可業者数の推移を示したものである。建設業許可業者数がピークであった 1999 年度（以下、年度末時点の数値）以降も、増加傾向にあり、1999 年（36,896 業者）から 2012 年度（50,318 業者）にかけて、業者数は約 4 割増えている。

³⁰ 建設工事の例示 2001 年 4 月 3 日 国総建第 97 号 「建設業許可事務ガイドラインについて」

³¹ 社団法人日本塗装工業会 「登録建設塗装基幹技能者名簿」 参照

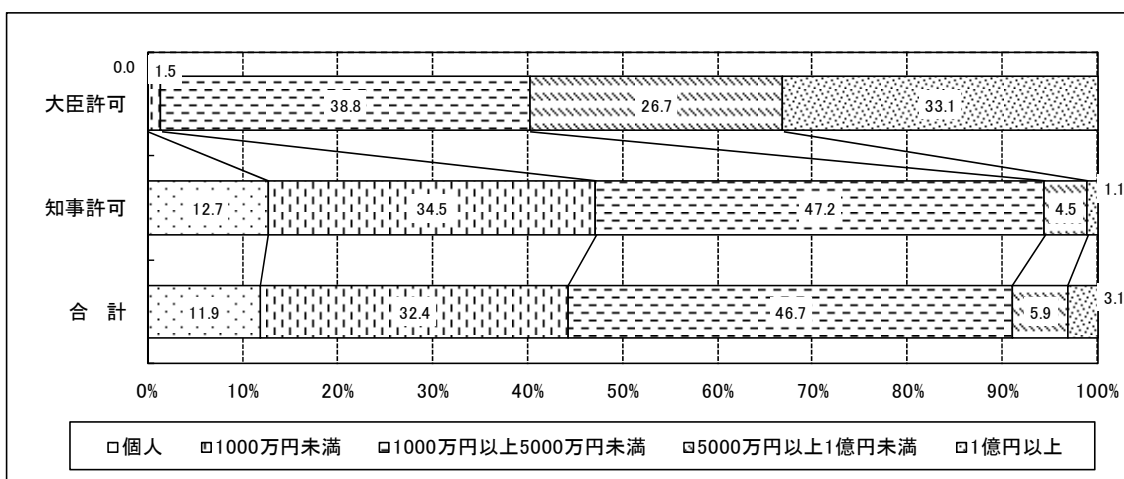
図表 1 許可業者数（塗装工事業）の推移



出典：国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について」2013年5月

次に、図表 2 は、塗装工事業の許可業者数を資本金階層別に分類したものである。これを見ると、「資本金 1000 万円以上 5000 万円未満」が 46.7%（23,499 社）と最も多く、次いで「資本金 1000 万円未満」が 32.4%（16,322 社）、「個人」が 11.9%（5,996 社）と続いている。その結果、資本金 5000 万円未満の企業が全体の 9 割以上を占めていることになる。

図表 2 許可業者数（塗装工事業）の資本金階層別構成（2013 年 3 月末時点）

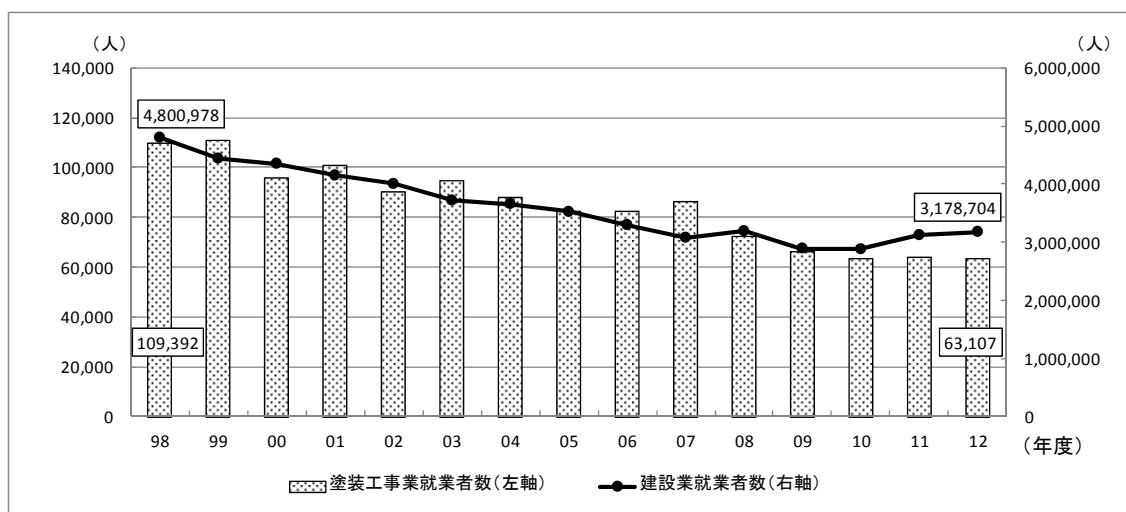


出典：国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について」2013年5月

3. 就業者数（塗装工事業）の推移

図表 3 は塗装工事業の就業者数の推移を国土交通省の「建設工事施工統計」により示したものである。この統計は、業種ごとの値については調査方法の制約から振れが大きいことに留意する必要があるが、塗装工事就業者数は、建設業の全就業者数と同様、減少傾向にあり、塗装工事就業者が建設業の全就業者に占める割合は、2.0%程度で推移している。また、塗装工事就業者数は、2002 年度、10 万人を下回り、2012 年度は 6.3 万人程度にまで減少している。

図表 3 就業者数（塗装工事業）の推移

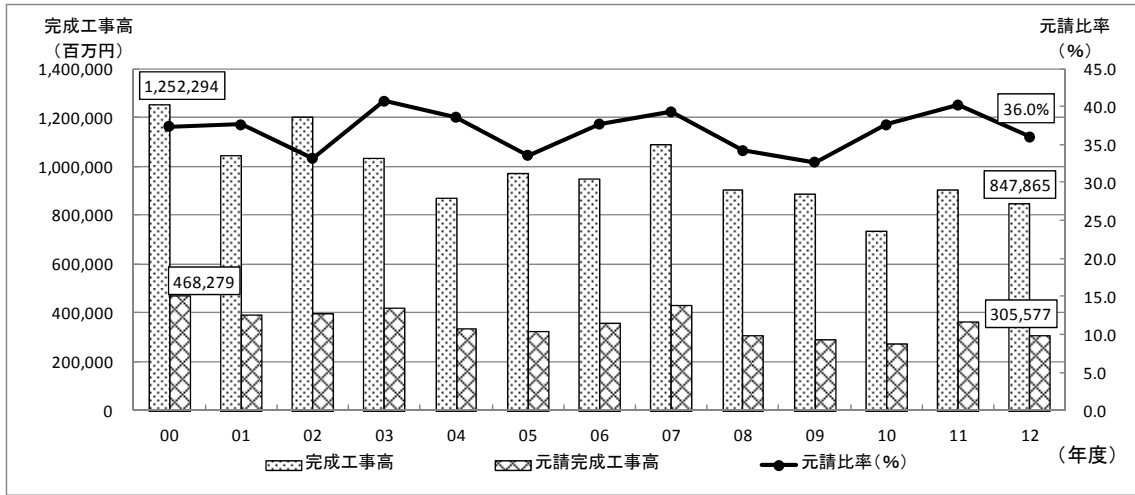


出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」より

4. 完成工事高・元請完成工事高（塗装工事業）の推移

2000 年度に 1 兆 2,523 億円あった完成工事高は、増減しながらも全体としては減少傾向が続き、直近の 2012 年度には 8,479 億円となり、2000 年度と比較すると約 7 割程度になっている。元請完成工事高については、減少傾向を示しながらも、その減少幅は小さく、完成工事高に占める元請完成工事高の割合は、このところ横ばい傾向で推移しているとみられる（図表 4 参照）。また、2012 年度の塗装工事業の元請完成工事高の比率（36.0%）は、職別工事業の中では、石工工事業（56.2%）、煉瓦・タイル・ブロック工事業（47.2%）に次いで高い割合を示している。リフォーム・リニューアル工事で外壁等の塗り替え工事などが多く発注されているため、他の職別工事業と比べて元請比率が高い割合となっていると推察される。

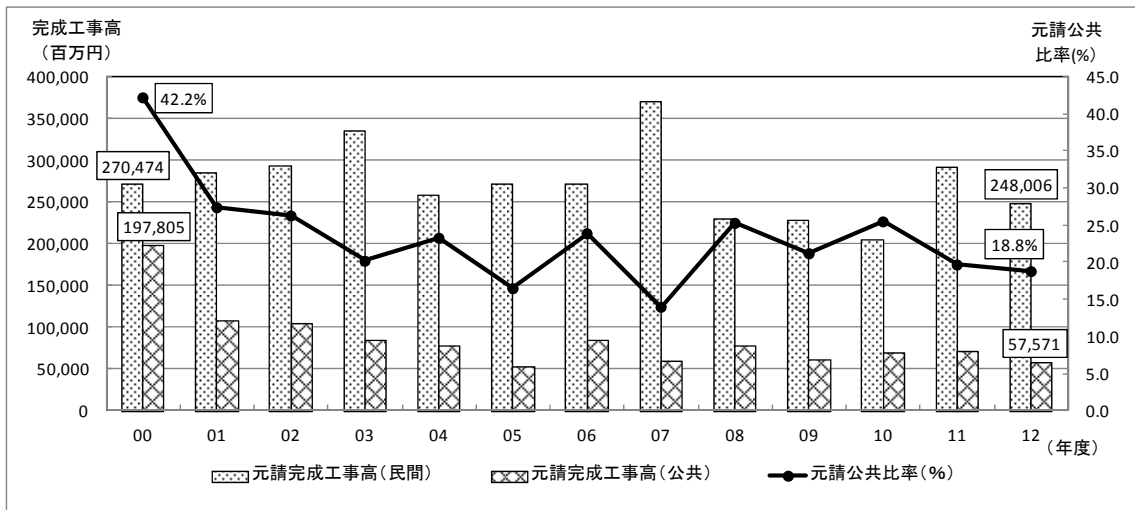
図表 4 完成工事高・元請完成工事高（塗装工事業）の推移



出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」より

また、元請完成工事高の発注者を民間と公共部門に分けて見てみると、公共部門から受注した工事の元請完成工事高は、2000年度より減少傾向を示しているが、民間部門については、2003年度と2007年度に3千億円台を超えたが、ほぼ2千億円～3千億円前後で推移している。

図表 5 発注者別-元請完成工事高（塗装工事業）の推移



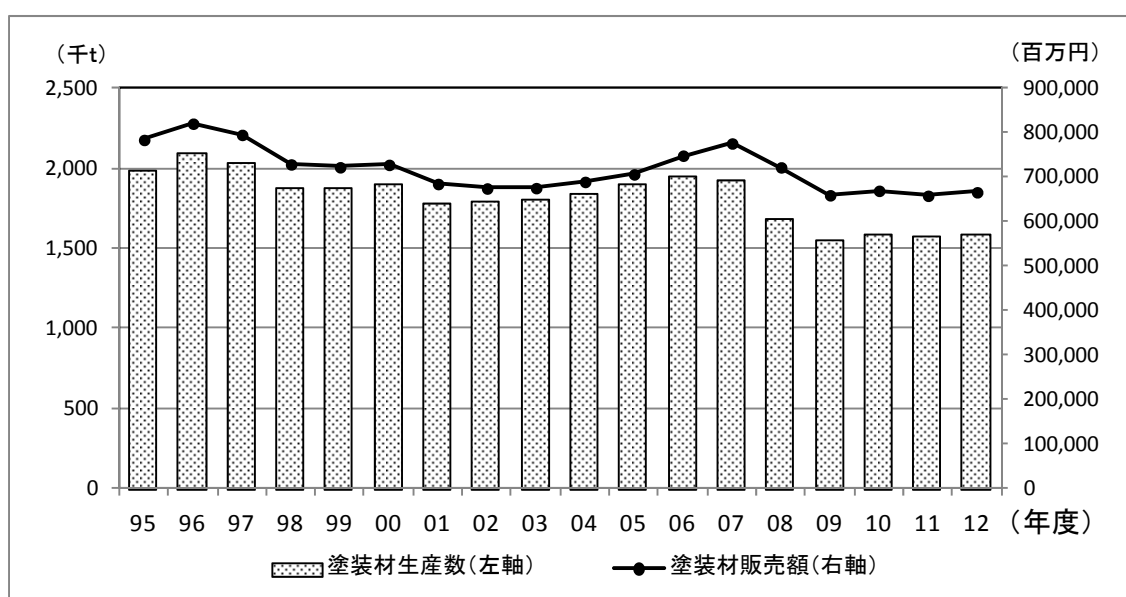
出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」より

5. 資材の動向

図表 6 は塗装材の生産数と販売額の推移を示したものである。塗料の需要産業は建物用と建築資材用を合わせた建築分野が最大の需要分野となり、次いで、自動車分野が続き、建築分野と自動車分野で全体の過半数を占めている。

塗装工事業の完成工事高は前述の通り横ばい傾向とみられるが、塗装材の生産数・販売額は 2008 年度から大きく減少しており、やや異なる動向を示している。

図表 6 塗装材生産数・販売額の推移



出典：経済産業省「化学工業統計」より（社団法人日本塗料工業会ウェブサイト）

6. おわりに

2011 年に起きた東日本大震災や福島原子力発電所の事故は、我々の建物に対する意識を大きく変え、耐震化、省エネルギー化、自立発電設備の設置という関心がこれまでに増して大きくなった。新築物件だけでなく既存建物のリニューアルで塗装工事が果たす役割も大きくなってきている。

遮熱機能を持つ塗装や、建物の耐震補強に伴う塗装に対するニーズ等は今後も引き続き大きくなっていくと思われる。建設市場の縮小に伴い減少し続ける建設業者の中にあって増加傾向にある塗装工事業業者は、建物の維持更新分野での活躍が期待される。

（担当：研究員 中西 慎之介）

編集後記

先日、帰宅した後ふとテレビを見ていると「ガイアの夜明け」（テレビ東京・5月6日）にて、「客をつかむ！独自の戦略 ホームセンターの今」と題して、厳しい過当競争の中で他にはない特色を出し、集客を伸ばそうとするホームセンターの生き残り戦略が紹介されていた。

日曜大工用品や園芸用品、日用雑貨などを販売するホームセンターであるが、店舗数はこれまで右肩上がりが増え続け、現在全国に4,500店以上もあるという。ところが、最近ではホームセンター同士の集客争いが激化し、さらにドラッグストア、家電量販店、100円ショップなど、他業界との競争にもさらされているという。確かに筆者の消費行動を見ても、百貨店的なホームセンターよりも、より欲しいものに特化した専門店に足を運ぶ機会が多い気がする。

そのような中、顧客ターゲットを絞り、特色ある店を作ることで集客を伸ばそうとする「建デポプロ」という建築業者向けの専門店が特集されていた。建デポプロはLIXILグループが運営している建材店であり、なんと会員制をとっている。会員カードの発行には建築業に関連する法人並びに個人事業主であることの確認が必要となっており、店舗は搬出入がしやすい元工場の居抜き物件を活用、働くスタッフも建設業経験者を採用するなど、徹底して建設業で働く人々を意識した店舗となっている。

この戦略は裏を返して見ると、建設業で働く人々が一つのマーケティングの 카테고리として大きな存在感を持っていることの現れのように感じられる。

現在、技能労働者不足が建設業の持続可能性を揺るがす大きな課題として持ちあがってきている中、建設業関連の顧客の減少はこうした小売業、建材メーカーの衰退を通じて、日本全体の経済にとっても無視できない問題なのかもしれない。

（担当：研究員 浦辺 隆弘）