

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. 318

2015 8

CONTENTS

視点・論点 新たな国土形成計画と社会資本整備重点計画の策定	1
I. タイ・ベトナム ー現地出張報告ー (現地技術者・技能者の育成を通じた事業展開)	2
II. 建設関連産業の動向 ー鉄筋工事業ー	8



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)

新たな国土形成計画と社会資本整備重点計画の策定

研究理事 深澤 典宏

国土交通省において、新たな国土形成計画（全国計画）と社会資本整備重点計画の策定が進められている。国土形成計画（第二次）は8月14日に閣議決定され、また、社会資本整備重点計画（第四次）は、現在、原案についてパブリックコメントが行われているところで、9月にも閣議決定される見込みである。

第一次の国土形成計画（全国計画）が閣議決定されたのがリーマンショック直前の2008年7月。全国総合開発計画に代わり、国土形成計画法に基づき「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成」を新しい国土像として掲げた。

社会資本整備重点計画は、社会資本整備重点計画法に基づき、それまでの事業分野別の計画を統合し、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画だ。第三次の計画が閣議決定されたのが2012年8月。当時の民主党政権下で、議論は2010年7月から始まり、東日本大震災を挟んで行われた。「選択と集中」の基準を踏まえ、「大規模又は広域的な災害リスクの低減」、「我が国産業・経済の基盤・国際競争力の強化」、「持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現」、「社会資本の適確な維持管理・更新」という4つの重点目標を設定した。

この両計画が策定された当時の国土づくりや社会資本整備を取り巻く状況を振り返ると、国の公共事業関係費（当初予算）は1997年度がピーク（9.8兆円）で、その後、2002年度以降は減少を続け、2012年度は4.6兆円まで落ち込んだ（ただし、経理上の変動要因を含む）。また、民間投資を含めた建設投資（名目）でも、1992年度がピーク（84.0兆円）で、その後、1997年度以降は右肩下がりで減少を続け、2010年度は41.9兆円まで落ち込んだ。

こうした状況が影響して、建設業を取り巻く環境も極めて厳しいものであった。

建設業就業者は1997年がピーク（685万人）で、その後、減少を続け、2010年は498万人まで落ち込み、同様に、建設技能労働者も1997年をピーク（455万人）に減少し、2010年度は331万人まで落ち込んだ。こうした状況の中、建設業界では、元請は発注者の低価格要求への対応と一定の工事量の確保が必要であったため、低価格での受注と利益確保のため下請への安値発注を迫られた。一方、下請は工事減少に伴う建設技能労働者の稼働率低下や工事価格の下落に対し、建設技能労働者との雇用関係の解消や賃金の引下げ等によって生き残りを図った。その結果として、低労働条件・低福祉を招き、若年労働者の確保難と就業者の高齢化といった建設労働問題が深刻化していくこととなった。

こうした策定時の先行きの不透明感が、両計画の指針・目標としての曖昧さに繋がっていたのではないだろうか。

しかしながら、両計画の策定前後から状況は変わってくる。国の公共事業関係費（当初予算）は、2013年度予算でこれまでの右肩下がりの削減に歯止めがかかり、2014・2015年度予算では、ほぼ横ばいの水準となった。2011年度以降は、東日本大震災からの復旧・復興事業や2012年度の大規模補正予算などによる政府建設投資の増加、リーマンショックから立ち直った民間投資も緩やかな回復というこ

とで、建設投資は、2013年度が48.7兆円（前年度比10.2%増）、2014年度はやや減少だが、回復基調にある。

また、2014年には、建設就業者は505万人に、建設技能労働者も341万人になり、2011年以降、増加している。

このように国土づくりや社会資本整備等を取り巻く状況は徐々に改善し、漸く、社会資本整備等について、未来志向で物事を考えられるようになってきたのではないだろうか。昨年6月に、国土交通省の建設産業活性化会議において、建設業の総合的な人材確保・育成対策が取りまとめられたのも、その一環であると言えるのではないかと。

国土を取り巻く状況を見ると、2050年には人口が約6割の地域で半減し、高齢化率は約4割になるなど急激な人口減少・少子化や高齢化を始め、グローバル化の進展による国家・都市間競争の激化、巨大地震等の巨大災害の切迫等、極めて大きな変化に直面している。昨年7月、おおむね2050年を見据えた国土・地域づくりの指針として、「コンパクト＋ネットワーク」により地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間の対流を生み出す「対流促進型国土」の形成を掲げた「国土のグランドデザイン2050」が取りまとめられた。より明確に示された国土像を踏まえ、新たな国土形成計画（全国計画）が策定された。

社会資本整備を取り巻く状況をみても、①2012年12月に発生した笹子トンネルの天井板落下事故に象徴される「加速するインフラ老朽化」、②南海トラフ地震、首都直下地震といった切迫する巨大地震や昨年8月の広島における土砂災害に象徴される激甚化する気象災害に晒されている「脆弱国土」、③地方消滅の危機への警鐘も鳴らされている「人口減少に伴う地方の疲弊」④グローバル化の進展に伴い「激化する国際競争」、といった構造的課題に直面している。

こうした状況において、社会資本整備重点計画（第四次）の原案では、「コンパクト＋ネットワーク」により「対流促進型国土」の形成を目指し、国民生活や社会経済活動を支えていくためには、社会資本のストック効果を最大限発揮できるよう取り組む必要があるとしている。そして、①集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス、②既存施設の有効活用（賢く使う取組）、③社会資本の目的・役割（安全安心・生活・成長の各インフラ）に応じた選択と集中の徹底、という戦略的インフラマネジメントの構築が必要としている。また、社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成などの構造改革や、安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性も謳っている。計画原案の本文は、第一次から第三次までの計画の成果の蓄積も踏まえ、社会資本に関する幅広い論点に対応し、今後のマネジメントの方向を明確にした格調高い内容となっている。

6月30日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2015」でも社会資本整備が久し振りに大きく取り上げられ、国土形成計画や社会資本整備重点計画の原案で書かれた内容が盛り込まれた。両計画に基づく新たな国土づくり・社会資本整備の展開と、建設業を取り巻く状況がより良い方向に向かっていくことが期待される。

I. タイ・ベトナム - 現地出張報告 - (現地技術者・技能者の育成を通じた事業展開)

はじめに

この章では、10月発表予定の「建設経済レポートNo.65」に向けて当研究所が実施した、タイとベトナムにおける現地技術者・技能者の育成を通じた事業展開に関する現地調査を元に、現地の様子や現地技術者・技能者に育成に向けた取組についてご紹介致します。

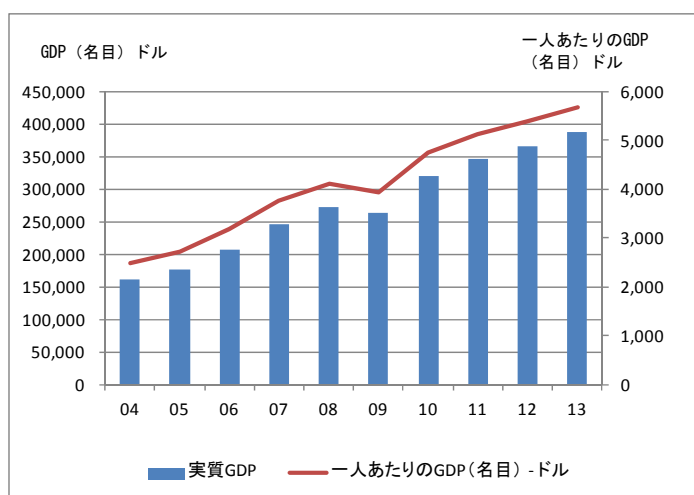
尚、現地技術者・技能者の育成を通じた事業展開についての詳細は同レポートをご参照ください。

1. タイ

(1) タイの経済

タイは、外国資本を積極的に自国内に取り入れる政策を取り、自動車や電気製品をはじめとした工業製品の加工貿易国として着実に成長してきた。高成長を続けてきたタイ経済は、1997年7月のアジア通貨危機を契機に、一旦はマイナス成長に陥ったものの、1998年を底に順調な回復と経済成長を続けてきた。タイの名目GDP、一人当たりのGDPの推移は、図表1の通りである。

図表1 タイのGDPの推移



出典：国家経済社会開発庁（NESDB）、IMF

(2) バンコクの現地の様子

○ショッピングモール

バンコクを中心部では、ショッピングモールや百貨店などの商業施設が非常に多いという印象を受けた。

図表2は、「ターミナル21」というショッピングモールだ。2011年オープンし、空港のターミナルをテーマにしており、9階建てのショッピングセンターと20階建てのサービスアパートメントに加

図表2 ターミナル21



え、映画館、スーパーマーケット、フィットネスジムなどもあり、非常に多くの人で賑わっていた。

その他にも、「セントラルワールド」「エンポリアム」「シーロムコンプレックス」など商業施設は大小合わせると 100 を超えるとも言われているが、一時は撤退していた日系百貨店の新規出店も計画されており、今後の行方に注目していきたい。

○バンコクの交通事情

バンコクでの移動は、高架鉄道 (BTS) と、地下鉄 (MRTA) を頻繁に利用した。スワンナピーム空港からバンコク市内への移動は、スーツケースを引きながらもタクシーを利用せず、スムーズに移動ができ、車内表示も分かりやすく安心して利用できる。

BTS については、2030 年の延伸計画が発表され、バンコク市内からバンコク郊外のスワナプーミ空港、さらには複数の大型工業団地が立地するタイ東部までを結び付ける予定とされている。

MRTA についても、日系建設企業が施工に携わっている。2016 年開業予定の「パープルライン」や、地下鉄ブルーラインの終点になるバンスー駅からドンムアン空港を經由し、終点ランシット駅を結ぶ高架鉄道で 2019 年の開通を目指す「バンコク大量輸送網整備計画 (レッドライン) (第二期)」など大量輸送システム整備の計画が行われており、日系企業の連合が受注を獲得した。

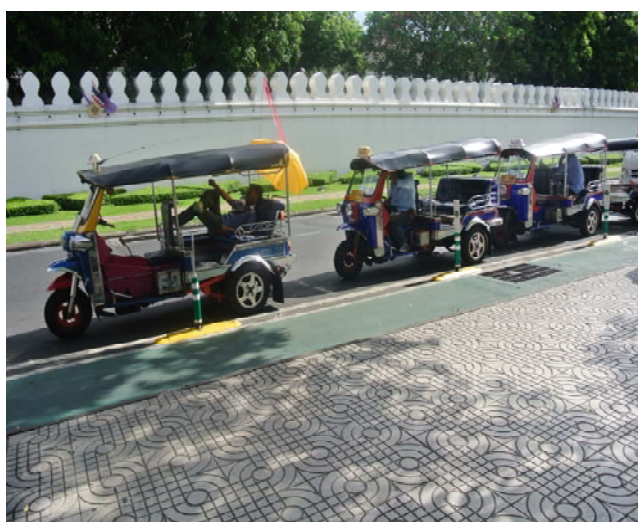
旅行ガイドブックなどにバンコクのシンボリック乗物と紹介されている「トゥクトゥク」も街中至る所で見かけ、その小柄な車体を駆使して騒音と排気ガスを撒き散らしながら、渋滞した街中を突っ走る姿には、とてもアジアらしさを感じることができるが、近年タクシーの数が増えるのに従い、5 年ほど前と比べかなりの数が減少したのではと感じた。

また、バンコクでは交通渋滞が深刻であり、渋滞は日常茶飯事であった。

図表 3 BTS 駅入り口



図表 4 トゥクトゥク



通勤時間帯には慢性的に発生するようであり、近年では先述の通り、道路交通から都市鉄道交通への転換が図られている。

○バンコクの日本街

バンコクでは、日系企業の進出が始まってから歴史があるためか、街中の至る所で日本語を頻繁に見かけた。日本でお馴染みのファストフード店や定食屋などが立ち並ぶ日本街がある。和食屋など日本人向けの飲食店が数多く立地している場所である。

日本人街として知られるタニヤ通りでは、ここは日本かと思えるぐらいの日本語の看板の数にいたるところから日本語も聞こえてきた。

また、繁華街だけでなく閑静な住宅街付近では、日本語のメニューを置いた店が多数存在し、お昼時には日本人女性達のいくつかのグループがランチを取るといった光景も見られ、ここは東南アジアではなく、東京の昼下がりかと錯覚するほどであった。

図表5 日本人街のタニヤ通り



(3) 現地技術者の育成に向けた取り組み

アマタ・ナコーン工業団地では、日系建設会社が技術者の研修施設を置き、現地技術者の育成を行っており、視察のために訪問した。

面積は約 750 万坪の広大な敷地に広がる大規模工業団地である。バンコクからわずか 57 キロ、チョンブリ県にあり、バンナー・トラッド高速道路又はモーターウェイが整備されている。バンコクからも車で約 1 時間程度であり、バンコクから通勤されている方も多いうだ。

ここに展開する工場施設は深海港であるレムチャバン港への容易なアクセスが確保でき、入居企業数は 600 社以上で、日系企業の入居が多く 2014 年 4 月現在 66% が日系企業で、2 位 16% のタイ企業の入居率を上回るという状況だ。

日系建設企業も、日系メーカーの現地工場からの需要に対応するため、現地にエリア事務所を設置し、また現地技術者の育成においても、工場の施工に対応するような教材を作成されている例もあった。

(4) おわりに

タイでは、日系企業が進出してから一定の年月が経過しており、日系建設業においては、タイを東南アジア進出の拠点として位置づけているというお話しも伺った。日系建設企業の東南アジアへの進出により一層注視していきたい。

2. ベトナム

(1) ベトナムの概要

図表6に示す通り、ベトナムの国土は南北に長く南シナ海に面し、3,000km強の海岸線を有している。北は首都のハノイ市、南は経済の中心地であるホーチミン市、中央部はダナン市を中心に発展している。国土面積は日本の約9割に相当する約33万km²である。人口は約9,250万人であり、その内約86%をキン族（ベト族）が占めている。

気候は全体としては高温多雨、熱帯モンスーン気候で、宗教は仏教徒が国民の約8割を占めていると言われている。また、識字率が9割を超えており、まじめで向上心も高く、経済環境以外の国民性もベトナム進出が人気となっている一つの要因と言える。

今回はハノイから南に車で約2時間、ベトナム北部に位置するニンビン省と、同省で運営されている国際職業訓練校の様子についてご紹介したい。

図表6 ベトナム共和国地図



(2) ニンビンの現地の様子

首都ハノイに比べると、ニンビン市内外の道路整備こそまだまだではあるが、近年では近隣地区まで高速道路が開通し、またニンビン駅舎も新しくなっており、インフラ整備は着実に発展している印象を受けた。

図表7 ハノイ市内



図表8 ニンビン郊外



図表 9 旧ニンビン駅舎



図表 10 新ニンビン駅舎



(3) 国際職業訓練校の様子

近年労働者不足が問題視されているなか、海外から技能労働者を確保する企業も少なくない。しかしながら、派遣される労働者のスキルや日本語の習得レベルについては差がある。今回訪問させて頂いた訓練施設では技能訓練だけではなく、日本語教育も含めたトータル的な研修プログラムを構成し、また、単純労働力の派遣や、日本での労働者不足の穴埋めではなく、高度な技術を身につけ、帰国後母国の国造りに貢献出来る人材を育て上げるという高邁な目的がある。

右の図表 12 は研修施設内部に設置されている看板の様子である。日本の現場に派遣された際に戸惑いなく対応できるよう、様々なものが現地言語だけでなく、日本語表記で記されていた。

通常の事前講習では1カ月間の語学実習を受けてから日本に送りこまれることが多いが、同研修施設においては、4カ月間の事前実習という長期間の実習を通じて、安全対策、専門技能の初歩的知識、加えて日本での生活面の基本などについても教えている。

図表 11 国際職業訓練校



図表 12 建物内部の看板



下記の図表 13 は実際に行われている研修の様子である。指差呼称訓練から始まり、ベース・柱の組立による訓練、その他型枠建て込みや足場組立等様々な研修が行われていた。また、実技研修中は主に日本語で受け答えをし、日本の現場さながらの研修が行われていたことが印象的であった。

図表 13 研修風景



(4) おわりに

今回訪問させていただいた研修施設では、日本における技能労働者不足の解消だけでなく、将来のベトナムでの国造り（インフラ整備等）を実施されていた。日本では日本のやり方があるように、他国では他国のやり方があり、両国のやり方を学ぶことで、よりよい物づくりが可能になる。また、日本人が外国で仕事をする上では言語のみならず数多くの障害があるが、もし、日本語がわかり、日本のやり方も知っている外国人スタッフが現地にいれば、仕事自体もスムーズに進み、またトラブル解消にも繋がるといった部分をあらためて感じることができた。

(研究員 栗山 直之・小田 雅哉)

Ⅱ. 建設関連産業の動向 — 鉄筋工事業 —

今月の建設関連産業の動向は、鉄筋工事業に関する業者数や受注等の動向についてレポートします。

1. 鉄筋工事業の定義と特徴

鉄筋工事業は建設業許可 28 業種の 1 つであり、「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」¹において「棒鋼等の鋼材を加工し、接合し、又は組立てる工事」と定義されている。また、「建設業許可事務ガイドラインについて」によると、具体例として、鉄筋加工組立て工事および鉄筋継手工事が挙げられている。

鉄筋工事は、切断、折り曲げ等鉄筋の加工を行った上、所定の位置に正しく配筋し、コンクリートの打込み完了まで堅固に保持する。また、鉄筋は運搬できる長さに切断されているため、柱や梁の中で端から端までつながった長い鉄筋が必要な場合、鉄筋をつなぎ合わせる継ぎ手作業を行う。

鉄筋は、コンクリートと一体となって安全な構造体を作る骨格であることから、鉄筋工事は躯体品質を確保する上で重要な役割を担う。また、鉄筋工事の場合、コンクリート打設後は修正ができないため、施工担当者は十分な配慮が必要となる。²

2. 許可業者数の動向

2015 年 3 月末時点における建設業許可業者数 472,921 業者のうち、鉄筋工事業の許可業者数は 15,852 業者と、全許可業者数の約 3.4%となっている。このうち特定建設業許可業者が 4,332 業者、一般建設業許可業者が 11,520 業者となっている。

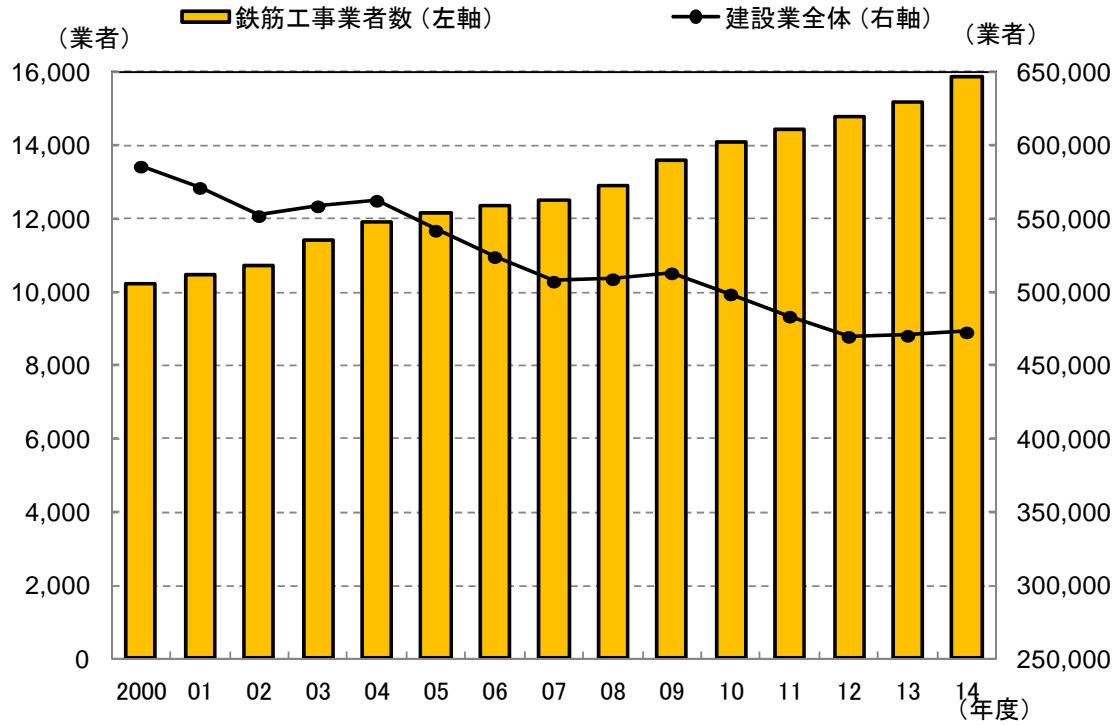
図表 1 は 2000 年度から 2014 年度の鉄筋工事業の建設業許可を取得している業者数の推移を示したものである。建設業の許可業者全体は、減少傾向から近年微増に転じてきているが、鉄筋工事業者は緩やかながら一貫して増加傾向にある。

また、図表 2 は、鉄筋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。これによると、資本金が 2,000 万円以上 5,000 万円未満の企業が最も多く 26.7%を、また個人～資本金 1,000 万円未満の業者が 44.0%を占めている。資本金の少ない企業が多いように見えるが、これは建設業全般に言えることである。また、鉄筋工事業においては資本金 5,000 万円以上の企業が 11%を超えていることから、建設業内においては、比較的大規模企業が多いとも言える。

¹ 昭和 47 年 3 月 8 日建設省告示第 350 号、最終改正平成 26 年 12 月 25 日国土交通省告示第 1193 号

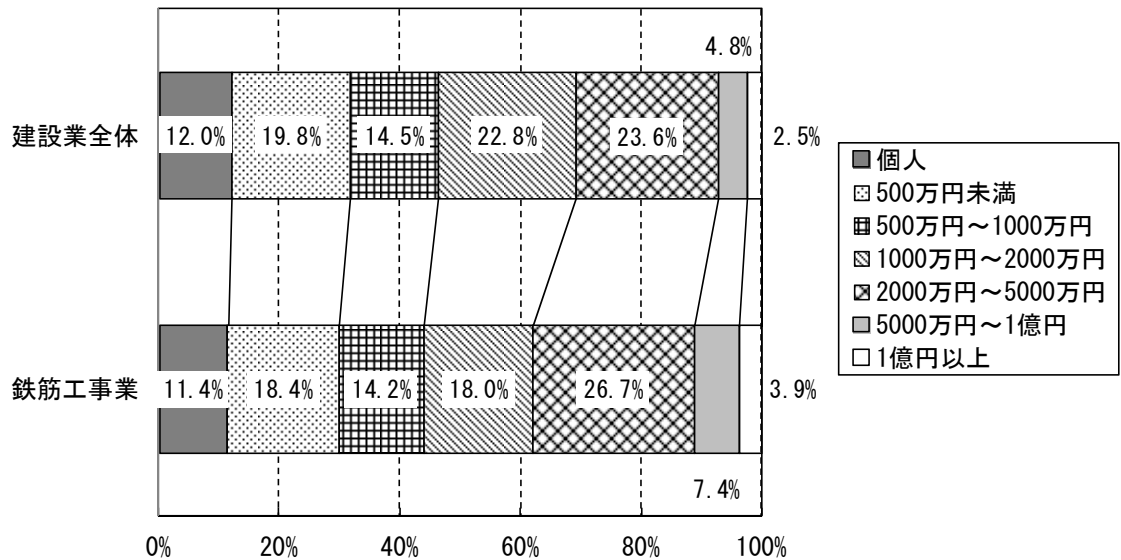
² 内田祥哉・深尾精一監修「図解建築工事の進め方 鉄筋コンクリート造」(市ヶ谷出版社) p68～

図表 1 鉄筋工事業許可業者数と建設業許可業者数の推移



(出典) 国土交通省 土地・建設産業局 建設業課「建設業許可業者数調査の結果について」
 (注) 各年とも年度末時点の数値。

図表 2 鉄筋工事業の許可業者数比率 (2014 年度末時点、資本金階層別)



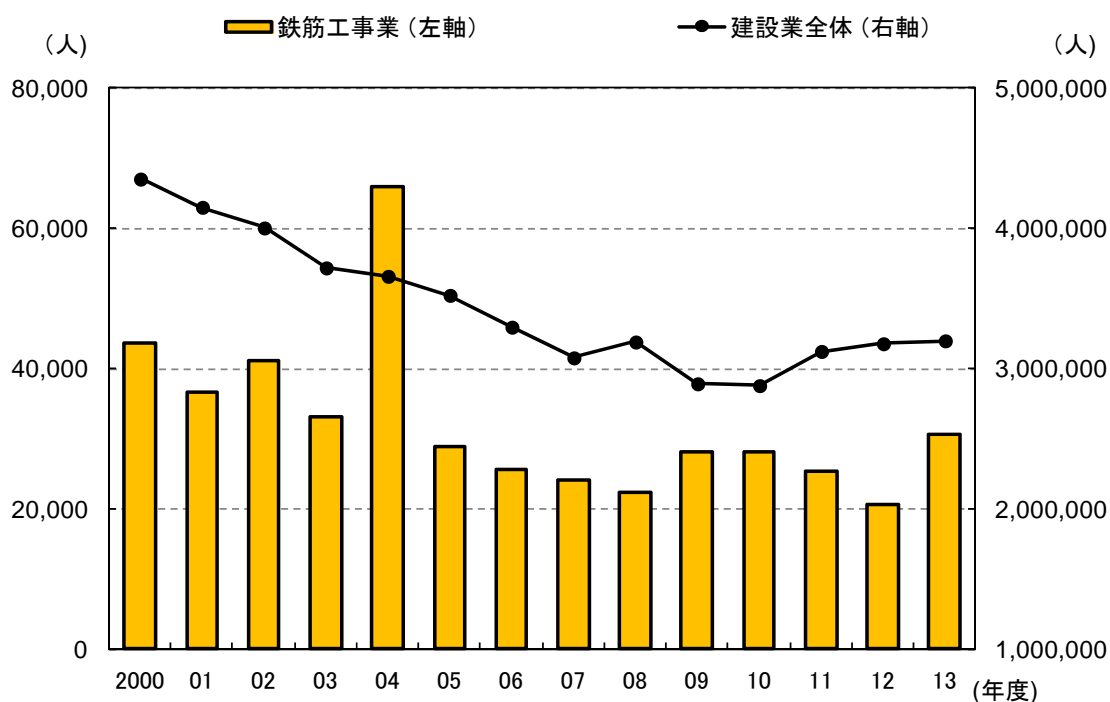
(出典) 国土交通省 土地・建設産業局 建設業課「建設業許可業者数調査の結果について」

3. 就業者数の動向

図表3は、2000年度から2011年度の鉄筋工事業の就業者数の推移を示したものである。2000年度から2008年度にかけて増減を繰り返しながら減少してきた鉄筋工事業の就業者数は、2009年度以降は20,000人～30,000人程度の水準で増減している。2000年度と2013年度を比較すると、2000年度に43,665人であった就業者数は、2013年度には30,586人と、30.0%減少している。同期間の建設業全体の就業者数は26.5%の減少であることから、鉄筋工事業の就業者数の減少割合が平均を上回るものであることが分かる。

なお、就業者数の推移は業種間のばらつきが大きく、同時期の就業者減少率は、総合工事業（8業種計）が△40.2%と最も大きく、次いで職種別工事業（16業種計）で△15.0%、設備工事業（8業種計）は逆に0.4%増となっている。

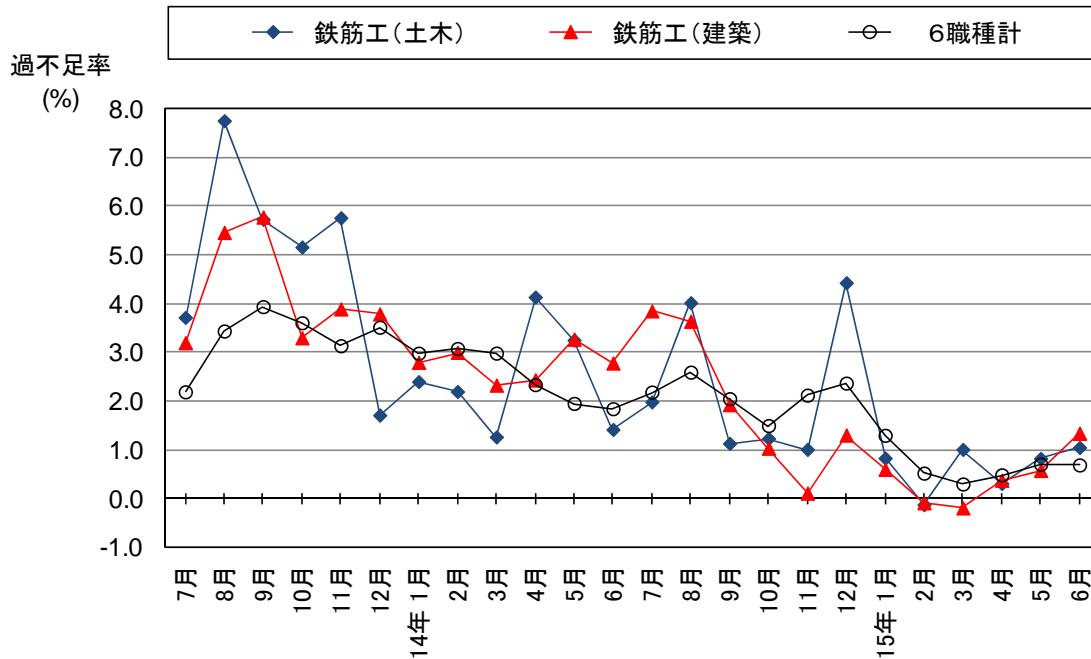
図表3 鉄筋工事業の就業者数の推移



(出典) 国土交通省 総合政策局 情報政策課 建設経済統計調査室「建設工事施工統計調査報告」

次に、鉄筋工の過不足について見てみる。図表4は、直近2年間（2013年7月 - 2015年6月）における鉄筋工の過不足率の推移を示したものである。震災の復旧・復興需要および民間建設投資の回復等により、鉄筋工の不足は概ね6職種計の不足率を上回って推移し、2013年8月、9月頃に不足が大きく高まったあとは下落傾向に転じた。2015年には過不足率がマイナスに転じる月もあった。鉄筋工は主に躯体工事の段階において必要とされることが多いが、躯体工事の最盛期（一般的に夏季と考えられる）に不足感が高まり、その後冬季にかけて工事量が減少し、鉄筋工の不足感も改善されていくというサイクルが見られる。現在はやや不足の水準であるが、今後、夏にかけて鉄筋工の不足感が高まる懸念がある。

図表4 鉄筋工 過不足率（原数値）の推移

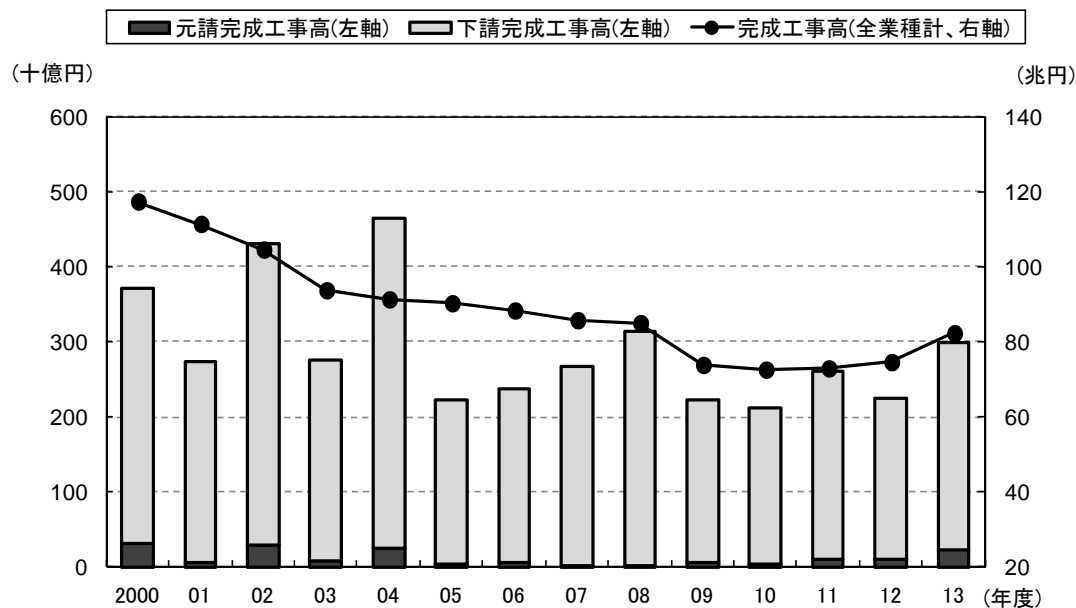


(注) 不足率 = $\frac{\{ \text{確保したかったが出来なかった労働者数} - \text{確保したが過剰となった労働者数} \}}{\{ \text{確保している労働者数} + \text{確保したかったが出来なかった労働者数} \}} \times 100$
 6職種とは、鉄筋工(土木)、鉄筋工(建築)、型枠工(土木)、型枠工(建築)、左官、とび工を指す。
 (出典) 国土交通省「建設労働需給調査結果」

4. 完成工事高の推移

図表5は、2000年度から2013年度の、鉄筋工事業の完成工事高を元請・下請別に示したものである。建設投資が減少傾向にあるのに対し、鉄筋工事の完成工事高は2000年度から2004年度にかけて増減を繰り返し、2005年度に大きく減少したものの、その後2008年度まで増加傾向を示すなど、その増減傾向は建設投資の動向と完全に一致しているわけではない。今後、民間非住宅建築投資や民間住宅投資は底堅く推移するとみられ、鉄筋工事業の完成工事高も堅調に推移することが期待される。

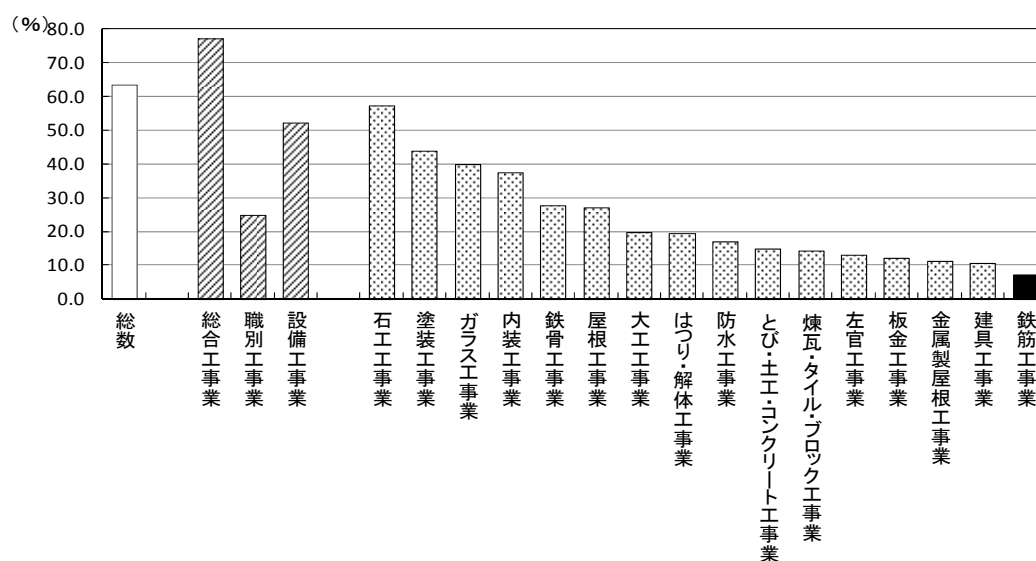
図表 5 鉄筋工事業の完成工事高の推移（元請・下請別）



(出典) 国土交通省 総合政策局 情報政策課 建設統計室「建設工事施工統計調査報告」

図表 6 は、2013 年度の完成工事高に占める元請比率を、業種別に示したものである。鉄筋工事業に特徴的な点として、他業種に比べて元請比率が低いことが挙げられる。総合工事業や設備工事業に比べて元請比率が低い職別工事業の中でも、その比率が最も低くなっている。鉄筋工事の性格上、鉄筋コンクリート構造物の建設における一過程として位置づけられているものと考えられる。

図表 6 完成工事高に占める元請比率(業種別・2013 年度)



(出典) 国土交通省 総合政策局 情報政策課 建設統計室「建設工事施工統計調査報告」

5. おわりに

鉄筋工事業は RC 構造物等の建設の 1 プロセスを主に担うという作業の特性上、元請としてではなく下請として工事を請け負うことが非常に多いため、元請業者の工事採算の悪化に伴い低単価での受注を余儀なくされることもあるようである。そのうえ、炎天下での作業も多く、鉄筋を組む作業はどうしても自動化が難しくきつい仕事というイメージが先行して、就職先としては敬遠されるうえ、技能労働者の高齢化がますます進んでいくことも懸念される。

鉄筋工事業は専門的技量が要求される代表職種の一つであり、すぐに一人前になれるというものではなく育成にそれ相応の時間と費用をかけてじっくり取り組む必要があるため、就業者が減少したからといってすぐにそのギャップを補てんできるようなものではない。長期的な視点から、若年層を確実に確保し、時間をかけて養成することが不可欠であると考えられる。

長らく減少傾向が続いてきた我が国の建設投資は、東日本大震災発生後の復旧・復興需要等による政府建設投資の増加や民間建設投資の持ち直しにより、堅調に推移している。そして、鉄筋工事はオフィスビルやマンションをはじめとして、ランドマークとなる建造物には必要不可欠な工種であることから、主要工種の一つである鉄筋工事の完成工事高も堅調である。

東日本大震災以降、災害復旧、防災および減災対策ならびにインフラ整備等、建設産業の重要性が改めて見直されており、担い手三法が改正され、施工者が適正な利潤を得られるようにしようという機運が高まっている。また、公益社団法人全国鉄筋工事業協会をはじめとする団体の広報活動が、物作りの楽しさを直に感じられる鉄筋工事という仕事をアピールしている。こうした動きが更に活性化することにより低賃金・低処遇のイメージを払しょくし、鉄筋工事業が若年労働者も積極的に入ってくる魅力ある仕事になることが期待される。

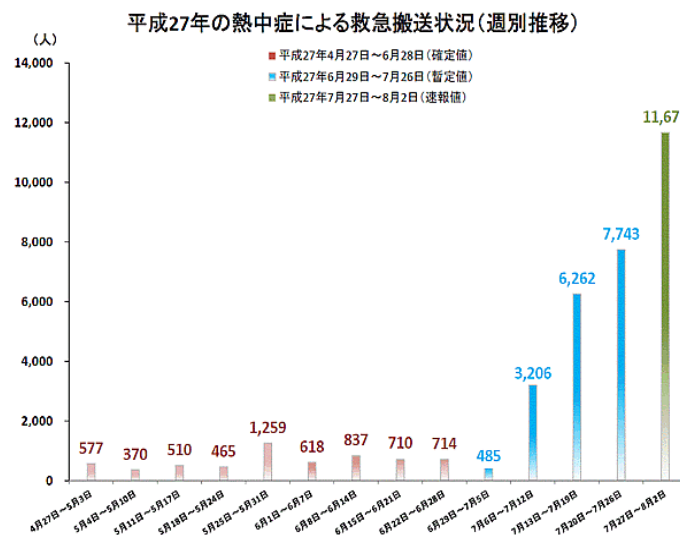
(担当：研究員 菅原 克典)

編集後記

先日、近所の特別養護老人ホーム主催の夏祭りに参加した。週末は建物周辺を頻繁に通るため所在は知っていたが、特段気にも留めていなかった。東日本大震災以降、周辺地域の方々と
の触れ合いの大切さを痛感した次第であり、このような機会は有意義に感じた。

当日は沢山の方々が参加されており、ご老人の方々と触れ合い、太鼓の演奏や安価設定となっ
ている模擬店も多数あり、規模が小さいながらも子供から大人までが楽しめる祭りであつた。猛暑の中での夏祭りという事もあり、高齢者や参加者の体調にも配慮して、建物内部は空調が効いており、外では水分補給のため、かき氷やジュースが飛ぶように売っていた。

とにかく最近の日本列島は暑い。日本列島の南側にある太平洋高気圧や台風等が原因のようであるが、熱中症で搬送される患者が増加している。先日、総務省が公表した1週間の熱中症で救急搬送された人が2008年の統計開始以来最多となったようである。特に高齢者の割合が多く、クーラーや扇風機を利用しないで熱中症となり、死に至るケースが相次いでいる。



(出典) 総務省消防庁

自治体等は、こまめな水分補給や休憩、適切な冷房の使用で熱中症にならないように呼びかけているが、とある番組で熱中症にならないようする際に、注意しなければいけない点があると紹介していた。水分を取る際のガブ飲みは体に良くないらしい。体は、塩分・ミネラルの濃度が薄くなると、それらの濃度を正常に保つため、尿として水分を排出しようとするが、水分を取り過ぎると腎臓に負担を与えて尿で水分が体外に出て行かなくなる。その結果、意識障害などを誘発する恐れもあるそうだ。

炎天下でも建設現場は止まることはない。特にこの時季に建設業に携わって作業をされている方々には、熱中症対策等を十分に取っていただき、安全・安心な作業を心掛けていただきたいと心底思う。

(担当：研究員 河井 佳人)