

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. 324

2016 2

CONTENTS

視点・論点 2015年度補正予算等を織り込んだ2015・2016年度の 建設投資見通し	1
I. サンフランシスコ・トロント ー現地出張報告ー	2
II. 2015・2016年度の建設投資見通し	15
III. 建設関連産業の動向ー塗装工事業	24



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)

2015年度補正予算等を織り込んだ2015・2016年度の建設投資見通し

研究理事 深澤 典宏

当研究所では1月27日に2015・2016年度の建設投資見通しの1月推計（一次改定）を発表した。

今回の改定作業は、2015年7-9月期のGDP（二次速報）を踏まえつつ、2015年度補正予算及び2016年度当初予算案を織り込むとともに、民間住宅の着工戸数や民間非住宅建築の床面積の動向等を踏まえ、見直したものである。詳しくは本誌今月号記事をご覧いただきたいが、前回の10月推計以降の動きと見通しの概要について簡単に述べたい。

【10月推計以降の経済・財政の動き】

7-9月期のGDP（二次速報）は、実質で年率1.0%増で、一次速報のマイナス成長から一転してプラス成長に変わった。

12月の日銀短観での建設業の業況判断指数はプラス17（全規模）と、好調な業績を背景に9月短観に引き続いて高水準を保っているが、3カ月後の先行きはプラス6と下降した。この背景にある建設業を取り巻く状況を見てみる。

公共工事発注額は、4-11月では前年同期比で、同11.6%減と大幅に減速し、また、都道府県ごとの格差も大きくなっている。建設業界は、昨年秋以降、2015年度補正予算と2016年度当初予算での公共事業予算の確保を強く求めている。

また、住宅投資は持ち直しが続いていたが、昨年12月の政府の月例経済報告では「おおむね横ばい」と1年8か月ぶりに判断が引き下げられた。

また、経常利益が過去最高を更新したのに比べ、設備投資の回復はまだ弱く、アベノミクス第2ステージのGDP600兆円経済の実現に向けて、政府は「未来投資に向けた官民対話」を立ち上げた。経団連の榊原会長からは「設備投資については法人税率引下げ等の必要な政策が講じられれば、2018年度に80兆円程度となる」との見通しが示された。

こうした中、昨年末に編成された2015年度補正予算は総額3.3兆円で、TPP対策や一億総活躍社会の実現に向けた緊急対策を柱に編成され、公共事業は、災害復旧・防災・減災事業に5,169億円、TPP対策として農業農村整備事業に940億円が計上された。

また、2016年度当初予算案の公共事業関係費は、前年度に比べて26億円の微増で5兆9,737億円（前年度比0.04%増）となり、4年連続で増加した。防災・減災対策の充実や既存インフラの老朽化対策の計画的な推進等を重視する内容だが、TPP対策として農業農村整備事業が2,962億円計上され、補正予算に引き続いて手厚く措置された。建設業界の反応は、公共事業関係費が増加となったことに謝意を表し、今後も安定的な公共事業費の確保に期待する声が多かったが、地方を中心に増加幅が期待する規模でなかったとする声もあった。

こうした状況を踏まえ、1月推計の作業を行った。

【建設投資の総額】

2015年度の建設投資の総額は50兆700億円（前年度比▲2.4%）、2016年度は、ほぼ横ばいの49兆8,800億円（前年度比▲0.4%）となった。

【政府建設投資】

2015年度は変更なく、21兆4,400億円（前年度比▲

8.8%）とした。

2016年度は、国の直轄・補助事業費は、①一般会計に係る政府建設投資を前年度当初予算比で横ばい、②東日本大震災復興特別会計に係る政府建設投資は、「復興・創生期間」における関係省庁の予算額の内容を踏まえ、前年度当初予算比で2割超のマイナスと予測し、事業費を推計した。

地方単独事業費は「平成28年度地方財政対策の概要」（総務省）で示された内容を踏まえ、前年度比3.0%増（10月推計では「前年度並み」としていた）とした。

また、10月推計では織り込んでいなかった2015年度補正予算に係る政府建設投資額（事業費で9,000億円程度）が、2016年度に出来高として実現すると考え推計した。

この結果、20兆2,700億円（前年度比▲5.5%減）と10月推計から上方修正したが（10月推計より1兆100億円増）、2年連続の減少となった。集中復興期間が終了して新たなステージを迎えた東日本大震災復興特別会計の政府建設投資の減少等により、2016年度の公共工事は、2015年度に引き続き、厳しい状況が続くと予想される。

【住宅着工戸数】

2015年度は、政府の市場活性化策に加え、持家の消費増税の駆け込み反動減からの持ち直し、貸家の相続増税の節税対策による着工増の継続、分譲マンションの建築費上昇による供給減からの持ち直しなどから、前年度に比較べて増加を予測。住宅着工戸数は91.6万戸（前年度比4.0%増）とした。ただし、貸家の相続増税の節税対策の効果は徐々に減少し、分譲マンションの建築費高止まりの影響は出ている。なお、基礎ぐい工事問題の影響は現段階では不明であり、推計にも見込まなかったが、注視する必要がある。

2016年度は、前回の2014年消費増税で一定の需要が先食いされていること、2017年消費増税の影響を緩和するため贈与税非課税枠の拡充措置が取られていることから、2013年度程度の増加ではないものの、2017年消費増税の駆け込み需要発生による着工数の増加を予測し、住宅着工戸数は95.4万戸（前年度比4.1%増）とした。

【民間非住宅建設投資】

民間非住宅建設投資は、2015・2016年度とも、2020年東京オリンピック・パラリンピックを見込んだ投資を含め緩やかな回復が継続すると予測している。

民間非住宅建築の着工床面積の予測は、足元の建築着工のデータを踏まえ、10月推計に比べて、事務所と工場を上方修正し、消費者マインドの先行きについて慎重な見方がある店舗を下方修正した（倉庫は変更なし）。

2015年度は、堅調な土木投資と合計で民間非住宅建設投資は13兆6,500億円（前年度比3.1%増）と予測した。

2016年度は、民間非住宅建築投資・土木投資ともに緩やかな回復が継続するとみて、民間非住宅建設投資は13兆9,600億円（前年度比2.3%増）とした。

【おわりに】

4月末に二次改定を発表する予定である。

I. サンフランシスコ・トロント ー現地出張報告ー

当研究所は2015年11月8日から15日にかけて、2016年4月発表予定の建設経済レポートNo.66に掲載する「海外の建設業」のレポートに関する調査のため、米国・サンフランシスコおよびカナダ・トロントを訪問しました。本節では現地の様子をご紹介します。

1. サンフランシスコの概要

サンフランシスコは、カリフォルニア州第4の都市（ロサンゼルス、サンディエゴ、サンノゼに次ぐ）で、人口約80万人（2010年米国国勢調査）と知名度の割にそれほど多くはないが、サンフランシスコ湾を挟んだ対岸のオークランドや南のサンノゼまでのベイエリア全体を含めて、人口700万人を擁する大都市圏を形成している（図表1）。

当地は18世紀後半にスペイン人が入植し、その後メキシコの独立によってメキシコ領となったが、アメリカ・メキシコ戦争によって1847年にアメリカに割譲された。そのような歴史から、サンフランシスコを始め西海岸一帯にはスペイン語を由来とする地名が数多く見られる。

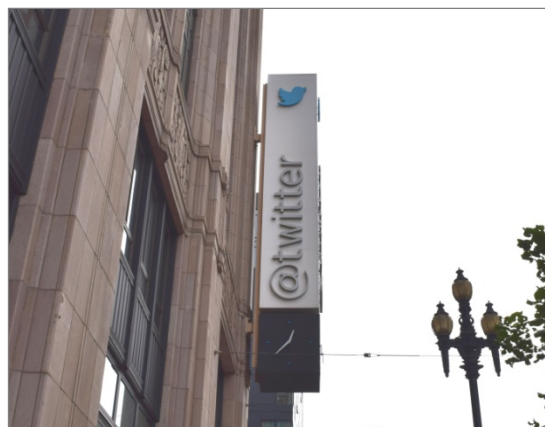
サンフランシスコは、ロサンゼルスと並んでアメリカ西海岸における工業・商業の中心地で、リーバイス、ギャップ、ザ・ノース・フェイスといったアパレル企業や、音声技術のドルビーラボラトリーズ、VISA、セールスフォース、ベクターといった世界的に著名な企業が本社を構えている。また、サンフランシスコから南約50kmのところには位置するシリコンバレーに名立たるIT企業が集積しており（図表3）、サンフランシスコにもツイッター（図表2）やエアビーアンドビーなどが本拠を置いている。メジャーリーグのサンフランシスコ・ジャイアンツやアメリカン・フットボールのフォーティナイナーズの本拠地であり、また数多くの映画の舞台にもなるなど、文化・娯楽の一大発信地でもある。

図表1 サンフランシスコ位置図



(出典) <http://www.freemap.jp/>

図表2 ツイッター本社



(出典) 当研究所にて撮影

図表3 サンフランシスコ・ベイエリア地区の主なIT企業

都市	主な企業
サンノゼ	シスコシステムズ、アドビシステムズ、ペイパル
サンタクララ	インテル、サンマイクロシステムズ、マカフィー
サニーヴェイル	ヤフー
クパチーノ	アップル、シマンテック
マウンテンビュー	グーグル、リンクトイン
パロアルト	ヒューレットパッカード
メンローパーク	フェイスブック
レッドウッドシティ	オラクル、エバーノート
サンブルーノ	ユーチューブ
サンフランシスコ	ツイッター、インスタグラム、ドロップボックス、エアビーアンドビー

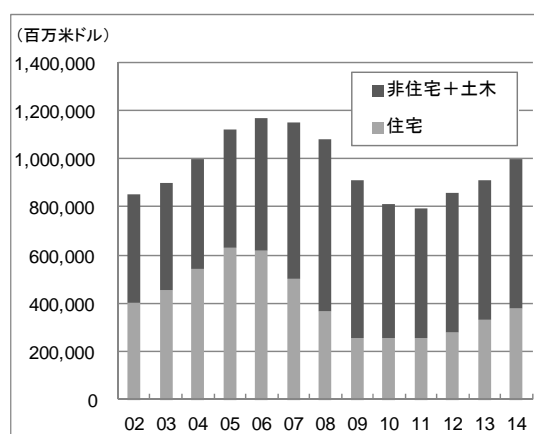
(出典) 当研究所にて作成

2. サンフランシスコの建設投資動向

米国の建設投資は、2007年のサブプライム・ローン危機、2008年のリーマン・ショックなどにより大きく落ち込み、2012年頃から米国の景気回復に伴って徐々に回復してきている(図表4)。また、Dodge Data & Analyticsによると、2015年の新築着工額が2014年から8%増加している。米国の建設投資は引き続き好調な状態が続くと見られる。

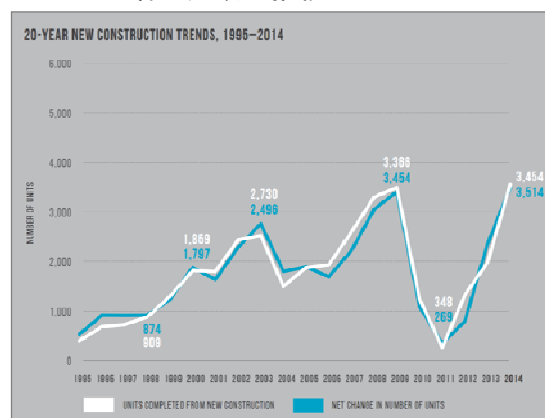
サンフランシスコの状況を見てみると、サンフランシスコにおける住宅着工戸数はリーマン・ショック前の水準を超えるところまできており、活況を呈している(図表5)。サンフランシスコ市内および近郊に多くのIT企業が本拠を置く中で、若い高所得層の住宅需要が非常に高まっており、取材に伺った大林組北米統括事務所の方によると「一種のバブルの様相だ」という。事実、見学に伺ったトランスベイ・トランジット・センター建設工事の現場周辺をはじめ、市内の至るところで建設中の大規模現場を目にし、活況を肌で感じる事ができた。ただし、米

図表4 米国の建設投資額の推移



(出典) 米国商務省国勢調査局

図表5 サンフランシスコの新築住宅着工戸数の推移



(出典) San Francisco Planning Department
 (注) 白線が新規着工戸数、青線は除却を差し引いた純増を示す

国連邦準備制度理事会（FRB）が金融緩和政策を終了し、政策金利の引き上げに踏み切ったことにより、住宅市場を中心に今後の動向には注視が必要である。

3. サンフランシスコの公共交通機関事情

サンフランシスコは米国の中でも公共交通機関が発達した都市である。鉄道、路面電車、ケーブル・カー、BRT（Bus Rapid Transit、バス専用レーンを走行する）、通常の路線バスなど様々な交通機関が、市内およびサンフランシスコ湾岸の各都市を結んでいる。

①BART（Bay Area Rapid Transit）

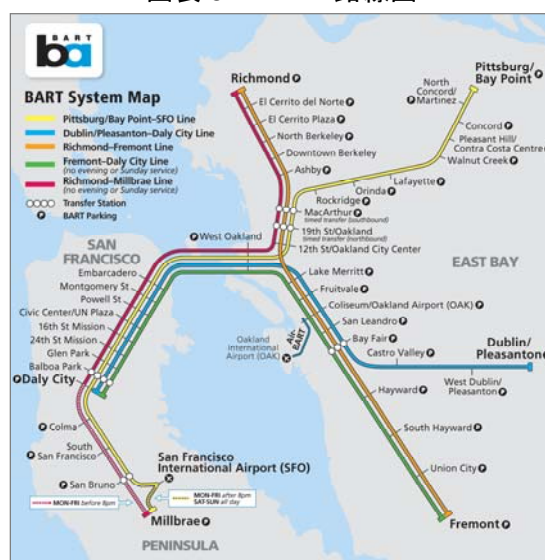
BART は、サンフランシスコと湾岸の周辺都市を結ぶ鉄道で、路線距離152.9km、最高速度130km/h、日本の特急列車と同じくらいの速度で走行する（図表6）。サンフランシスコ国際空港にも乗り入れており、この地を訪れた際に最初に利用する可能性が高い交通機関である。サンフランシスコ市内は地下化されており、郊外では地上または高架上を走行する。

使用車両はフランス・アルストム社製が中心だが、カナダ・ボンバルディア社製の新型車両の導入が計画されている。

運行は1時間に4～5本、駅間は3～7分程度の距離であり、通勤など日常の移動手段としての利便性は高い。ただし、車内はそれほど混雑しないように思われた。ちょうど通勤時間に当たる時間帯に乗車したが、ほぼ全ての乗客が着席することができる程度の乗客数であった。

BART に乗車した際に興味深かったことは、駅構内に自転車置き場があったことである（図表7）。電車内に自転車を持ち込むことも可能で、Cycle & Ride に適応した仕組みが整えられている。東京の場合、駅の自転車置き場から駅まで離れていることも多いが、自転車を駅構内にまで乗入れることができれば非常に楽である。市内には自転車専用レーンを備えた道路もあり、非常に多くの自転車通勤者がレーンを走っていた。自転車利用の促進は、環境負荷の軽減と健康増進の両面から注目されるが、普及のためにはこのように道路の走行から公共交通機関の利用まで一貫した利便性が提供されることが重要であろう。

図表6 BART 路線図



（出典）BART ウェブサイト

図表 7 BART 車両 (左) と構内自転車置き場 (右)



(出典) 当研究所にて撮影

②カルト레인 (Caltrain)

サンフランシスコからシリコンバレーの主要都市を通過してギルロイまで、路線距離 124.6km、最高速度 127km/h で、サンフランシスコ湾を南東に向けてほぼ一直線につないでいる。将来は一部電化が計画されているが、現在は全線ディーゼル駆動により運行している。朝夕は 1 時間に 4~5 本、日中は 1~2 本の運行で、郊外とサンフランシスコ市内を結ぶ通勤列車として機能している。日本車輛社製とボンバルディア社製の車両を採用している。

③サンフランシスコ市交通局

サンフランシスコ市交通局は、路面電車、バス、トロリーバスなど複数の交通機関を運営している。

「ミュニメトロ」(Muni Metro Light Rail) (図表 8) は、サンフランシスコ市内 7 路線を走行するライトレールで、一部 BART との相互乗り入れを行い、接続性を高めている。使用車両はイタリア・アンサルドブレダ社製である。

ライトレールとは別に、E 線、F 線と呼ばれる「クラシック・カー」(図表 9) が走行する路線がある。ミュニメトロの旧型車両をはじめ、ミラノや日本の阪堺電気軌道で使用されていたものなど、様々な色や形をしたレトロな車両が街中を走行する様子は、見る者の目を楽しま

図表 8 ミュニメトロ



(出典) en.wikipedia.org

図表 9 クラシック・カー



(出典) 当研究所にて撮影

せてくれる。

サンフランシスコ名物の「ケーブル・カー」(図表 10)も当市交通局が運営している。開業は 1873 年、地震被害や時代の流れによる幾度の廃止危機を乗り越えて、現在も 3 路線が運行中である。スキーリフトと同じ原理で、ケーブルが一定速度で動いており、それに引っ張られることによって坂を登ってゆく仕組みだ。終点には電車の向きを変えるためのターンテーブル(図表 11)があり、人力で電車を方向転換させる様子は一見の価値がある。

バスは通常のディーゼルバスのほか、電線から電気を受けて電動モーターで走る「トロリーバス」(図表 12)という、日本では見られなくなったバスも運行しており、興味を惹く。軌道の敷設が不要であるというバスの長所と、排気ガスを出さないという路面電車の長所を合わせたような乗り物である。しかし、近年はディーゼルエンジンの性能向上によって長所が薄れており、また一般車両の普及・増加によって交通渋滞が発生するようになり車線の拡張が必要になると、専用線を走るトロリーバスはその妨げとなるようになった。その結果、トロリーバスは世界的には廃止が進んでいるという。

図表 10 ケーブル・カー



(出典) 当研究所にて撮影

図表 11 車両の方向転換



(出典) 当研究所にて撮影

図表 12 トロリーバス



(出典) サンフランシスコ交通局ウェブサイト

4. トランスベイ・トランジット・センター (Transbay Transit Center) 新築工事 訪問

今回の調査では、株式会社大林組の協力の下、サンフランシスコ、トロントで大林組が施工する工事現場を見学した。その様子を紹介する。

【工事概要】

この工事は、1939年に建設された旧バスターミナルを解体・撤去し、鉄道およびバスのターミナル施設、商業施設、屋上公園などからなる複合施設に建て替えるものである（図表13）。建物は幅180フィート（約55m）、長さ1,600フィート（約490m）と巨大なもので、地上部分にはコンコース、バスターミナル、店舗、地下階には鉄道ターミナル、屋上には2.2ヘクタールの公園が整備される。地下の鉄道ターミナルには、約2km離れた場所に現在のターミナルがあるカルトレインが延伸されて乗り入れる計画であるほか、将来的にはサンフランシスコ～ロサンゼルス間を結ぶ高速鉄道の整備も計画されており、ここがターミナル駅となる予定である。この工事が完成すると、ここを起点としてサンフランシスコ湾岸の8つの市・郡区と、BART、カルトレイン、ミュニメトロなどサンフランシスコの各公共交通機関、サンフランシスコ湾を挟む対岸のオークランドと繋ぐ路線バスACトランジット、その他路線バスなど計11の交通機関を通じて接続されることとなり、一大交通ハブが形成される。

図表13 トランスベイ・トランジット・センター完成予想図



（出典）Transbay Transit Center ウェブサイト
（注）左側図の白点線部分が工事範囲。

工事概要

- ・発注者：The Transbay Joint Powers Authority (TJPA)
- ・設計・監理：ペリ・クラーク・ペリ・アーキテクト
- ・施工者：ウェブコー・大林JV
- ・規模・構造：鉄骨造 直接基礎 地下2階 地上3階 延床面積約140,000m²
- ・予定工期：2010年9月～2018年

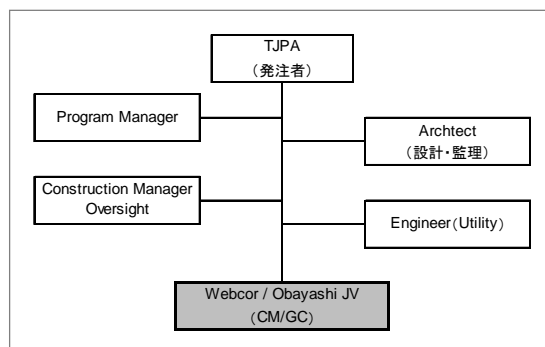
【工事体制】

この工事は、大林組が当地で買収して子会社化したウェブコー社とJVを組成し、CM/GC方式で受注している（図表14）。CM/GCとは「Construction Manager / General Contractor」の略で、CM at Risk（CMアットリスク方式）ともいわれる。米国では一般的に見られる

発注形態で、通常の CM 方式では発注者のリスクとなる工事費や工期に関する管理を CM に移管し、結果 CM は、CM としての責任に加え、請負者としての責任も併せて負うこととなる。

発注者の TJPA は、トランスベイ・トランジット・センター建設および周辺地区の再開発の事業主体として、サンフランシスコ市政府および公共交通機関事業者によって設立された公的機関である。

図表 14 工事体制図



(出典) 大林組からのヒアリングを基に当事務所にて作成

【現場の状況】

現場のあるサウス・オブ・マーケット地区は、サンフランシスコ市街地の東側に位置し、かつては海運業者の倉庫が立ち並ぶ地区であったという。近年急速に開発が進み、現場周辺には再開発の工事中あるいは計画中の区域が数多く存在していた。既に開発が完了した区域には高層ビルが立ち並び、工事区域の間際までせまっていた。そのような中、長さ約 500m、幅約 60m にわたって土留めをして掘削し、地下から構造物が立ち上がる様子は非常に見応えがあった (図表 15)。市街地においてこれだけの規模の地下掘削はなかなか見ることがない。掘削土の搬出や周辺建物への影響のモニタリング、ライフラインなど地下埋設物への配慮など、施工にあたっては大変な苦労があったものと想像された。

施工は地下工事および高速道路との接続のための橋梁を大林組が、建築工事をウェブコー社がそれぞれ担当しており、双方の強みを活かした施工体制といえる。

図表 15 工事の状況

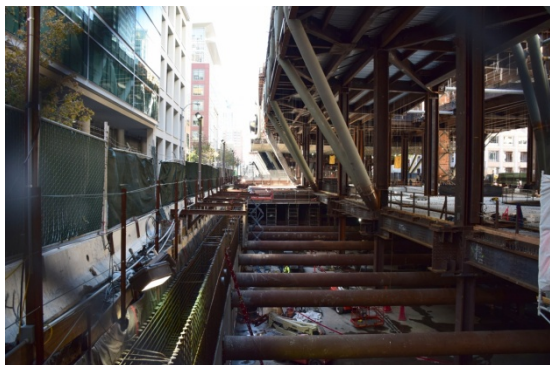


(出典) 当研究所にて撮影

(左) 事務所前に掲げる JV のサイン。

(右) 隣接するビルの間際まで建設中の構築物がせまっている。

図表 15 工事の状況 (続き)



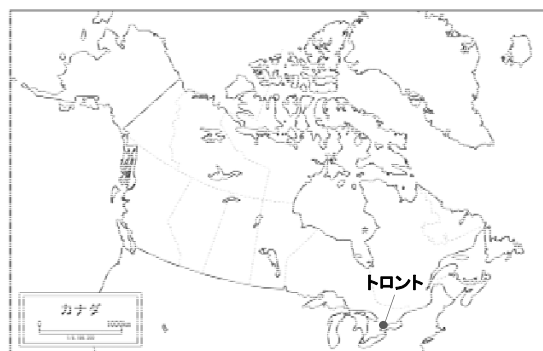
(出典) 当研究所にて撮影
(左) 地下躯体工事の状況。山留めを鋼管で支保している。
(右) 高速道路に接続する橋梁も工事範囲に含まれている。

5. トロントの概要

五大湖を挟んで米国と国境を接するカナダ・オンタリオ州の州都であり、カナダ最大の都市がトロントである(図表 16、図表 17)。人口 262 万人(2011 年)、周辺地域を含めた都市圏(グレーター・トロント・エリア、GTA) 人口は 657 万人である。カナダの政治の中心である首都オタワに対し、トロントは経済・文化の中心地であり、カナダの主要企業およびグローバル企業の多くがここに本社・支社を構えている。

トロントは多民族の街としても知られている。カナダ政府は長年にわたって移民受入れ政策をとっており、その中でもトロントは全住民に占める少数民族(非白人)の割合がカナダ全体よりも高くなっている。人口の 49%が少数民族で、内訳は、インドなど南アジア系が全住民の 12%、中国系が 11%、黒人が 9%、フィリピンが 5%などとなっている。市内には 80 以上のエスニックタウンがあると言われ、世界各国の文化に触れ、楽しむことができる。

図表 16 トロント位置図



(出典) <http://www.freemap.jp/>

図表 17 トロント市庁舎



(出典) 当研究所にて撮影

6. トロントの公共交通機関事情

①ユニオン駅 (Union Station)

ユニオン駅(図表 18)はトロント最大の駅で、長距離鉄道、地下鉄、路面電車などトロントを走る多くの鉄道が接続するハブ駅である。現在の駅舎は 1927 年建造で、金融街や劇場街に面した市街地中心部に位置しており、CN タワーやロジャースセンター(トロント・ブルージェイズの本拠地)などの観光スポットへも徒歩圏内である。

図表 18 ユニオン駅



(出典) 当研究所にて撮影

②ユニオン・ピアソン・エクスプレス (UP Express)

トロント・ピアソン国際空港～ユニオン駅間約 23km を結ぶ空港アクセスのための鉄道である。2015 年 6 月に開業したばかりの新しい路線で、空港からユニオン駅までわずか 25 分、最高速度 145km/h で走る、非常に便利で快適な移動手段である(図表 19)。

図表 19 ユニオン・ピアソン・エクスプレス



(出典) ja.wikipedia.org/

カナダには鉄道車両メーカーの世界的大手ボンバルディア社があるが、UP エクスプレスの使用車両には日本車輛社製のディーゼル駆動車が採用されている。

当路線の建設に関連して、大林組が現地子会社のケナイダン社との JV で、既設路線を立体交差化するためのトンネル工事を施工している。

図表 20 ゴートレイン



(出典) ja.wikipedia.org/

③ゴートランジット (GO Transit)

トロントを起点に周辺主要都市を繋ぐ 7 路線の鉄道とバスを運行する公共交通機関である。当機関が運営する鉄道のゴートレイン (GO Train) は、横長い八角形の二階建て車両が特徴的である(図表 20)。一部の路線では 30 分に 1 本の間隔で運行、朝夕のラッシュ時には 10 分間隔で運行されているが、多くの路線は 1 時間 1~2 本の運行や朝夕のみの運行となっている。

④VIA (VIA Rail Canada)

VIA は、カナダ国内の都市間を連絡する国営鉄道である(図表 21)。大西洋側から太平洋側まで大陸を横断する路線や、米国のアムトラックとの共同運行によりニューヨーク・ペンシルベニアまで到達する路線など、長距離路線を運行している(図表 22)。近年は航空路線の発達で利用者は減っている。飛行機なら1時間半程度であるトロントからケベックまでの間を、VIA では10時間を要するなど、移動速度も実用的ではない。需要は専ら旅行や観光に限られると考えられ、事実、VIA では日本語も含む複数の言語のウェブサイトを開設するなど、旅行客の獲得に力を入れている。トロントからバンクーバーまでは、3日と15時間の旅となるとのことだが、ロッキー山脈を横に見ながら大平原の中を駆け抜ける旅は、きっと素晴らしいものに違いない。

図表 21 VIA と共同運行するアムトラックの車両



(出典) 当研究所にて撮影

図表 22 VIA 路線図



(出典) VIA rail Canada ウェブサイト

⑤トロント交通局 (Toronto Transit Commission、TTC)

トロント交通局は、地下鉄、路面電車、LRT、バスなど多様な交通サービスを提供している。

路面電車(図表 23)は、19世紀中ごろの軌道馬車の運行を起源とする古い歴史を持っており、路線距離82km、停留所685カ所、11系統を運行している。トロント市内を網の目のように走っており、市民の身近な足となっている。近年は超低床車両を導入し、近代化を図っている。

地下鉄は、1954年の開業で4路線が運行されており、総延長68.3km、69駅で構成されている。現在、大林組がトンネル工事を施工中である新線のエグリントン線(後述)が、5番目の路線として加わる予定である。

ここまで、サンフランシスコおよびトロントの公共交通機関について述べてきた。鉄道会社の数や営業路線の距離、運行本数などは東京圏に遠く及ばないが、それぞれの国や地

図表 23 TTC 路面電車



(出典) 当研究所にて撮影

域の歴史や地理に合わせて発展し、住民の生活様式に合わせたサービスが提供されている。民間鉄道会社が主体である日本に比べて、サンフランシスコやカナダでは自治体や会社による運営が多いことなど、運営形態の違いもみられる。鉄道車両の姿、形が日本のものよりも多様で色使いも赤や緑など鮮やかであり、鉄道愛好家ならずとも大いに楽しむことができた。公共交通機関にも国柄のようなものが見られ、非常に興味深いところである。

7. エグリントン・クロスタウン・トンネル (Eglinton Crosstown Tunnel) 建設工事 訪問

【工事概要】

この工事は、トロント市内に新たに建設されるLRT (Light Rail Transit、次世代型路面電車システム) エグリントン線のうち、地下トンネル部 6.2km を構築するものである。エグリントン線はトロント市中心部の北側をほぼ東西に走り、延長約 19km、そのうち約 10km が地下トンネル部となっている (図表 24)。

この工事の発注者であるメトロリンクスは、グレーター・トロント・エリアの公共交通機関を整備・運営するため、2006年に設立されたオンタリオ州政府機関である。同機関は、25年間で500億カナダドル(4.3兆円)をかけて、グレーター・トロント・エリアにハミルトン地区を加えた「グレーター・トロント・アンド・ハミルトン・エリア (GTHA)」の交通を改革する長期計画「The Big Move」を策定しており、エグリントン線の建設はその一環である (図表 25)。

図表 24 エグリントン線計画図



(出典) Eglinton Crosstown ウェブサイト

工事概要

- ・発注者：メトロリンクス (Metrolinx)
- ・施工者：大林・ケニー・ケナイダン・テクニコア JV
- ・規模・構造：6.2km シールド・トンネル×2本、外径 6.25m、内径 5.85m
立坑、連絡坑、避難坑、地中壁 一式
- ・予定工期：2012年12月～2016年12月

図表 25 工事の状況



(出典) Kenaidan 社ウェブサイト



(出典) Eglinton Crosstown ウェブサイト



(出典) Eglinton Crosstown ウェブサイト

8. 現地訪問を終えて

海外で事業展開を行うにあたって我が国企業は、現地に支店や営業所を設置して日本の本社が直接事業を管轄する形態や、自らの出資によって現地法人を設立して子会社として事業を行うという形態をとることが一般的である。そうした中、大林組や鹿島建設が現地企業を M&A によって取得し、その経営基盤を活かして事業展開していることは、注目に値する。先述したトランスベイ・トランジット・センター新築工事の JV パートナーであるウェブコー社、エグリントン・クロスタウン・トンネル建設工事のケナイダン社は、大林組が買収をした現地企業である（図表 26、図表 27）。今回の出張の目的は、大林組のそうした取り組みの現場を直接見ると同時に、M&A によって買収した側である大林組と、買収された現地企業の双方に話を伺うことであった。

印象に残った点が 2 つある。1 つは、出張前に大林組本社海外支店で伺った話、現地の北米統括事務所での話、そして、両社の CEO に伺った話が、全て一貫していたことだ。M&A の相手方に対する

図表 26 ウェブコー社本社



(出典) 当研究所にて撮影

期待が、相手方には「自らが発揮すべき強み」と認識されており、その強みを発揮し合い、長期的なパートナーシップを築く中で双方が共に発展していくという、M&A のゴールが共有されていると感じられた。

もう 1 つは、日本から派遣されている大林組社員の少なさだ。訪問した 2 つの現場にはいずれも日本人は数名程度しかおらず、10 数名の日本人スタッフが勤務する統括事務所でも、それよりもはるかに多い現地のスタッフが中心となって業務が進められていた。真にグローバル化、ローカル化した企業的一端を見る思いがした。

今日の姿になるまでには双方とも多くの苦労があったであろうし、生まれ育った文化や環境の違いからくる行き違いは今でもあるかも知れない。しかし、一人ひとりが全て異なり、会社もまたそうであるという事実には国境はない。お互いの違いを認め、それを越えたところに新たな価値を築き、それを共有し、その先にある相互の企業発展を共に目指していくことが、M&A などの「協働」の一つの理想なのだろうと思った。

図表 27 ケナイダン社本社



(出典) 当研究所にて撮影

(担当：研究員 嶋田 将也)

II. 2015・2016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2016年1月27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

2015年度の建設投資は、前年度比△2.4%の50兆700億円となる見通しである。

政府建設投資は、2015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で横ばい、東日本大震災復興特別会計に係る政府建設投資を同10.2%増と予測した上で事業費を推計し、また、2014年度補正予算に係る政府建設投資額が2015年度中に出来高として実現すると考え、前年度比△8.8%と予測する。

民間住宅投資は、省エネ住宅エコポイント等の市場活性化策に加えて、持家の消費増税の駆け込み反動減からの持ち直し、貸家の相続増税の節税対策による着工増の継続、分譲マンションの建築費上昇による供給減からの持ち直しなどから、住宅着工戸数については前年度比4.0%増と予測する。

民間非住宅建設投資は、国内個人消費の伸び悩み等の影響もあり、設備投資の先行きもやや不透明感があるものの、円安を背景とした企業の好業績等から、民間非住宅建築投資は前年度比3.8%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3.1%増となる見通しである。

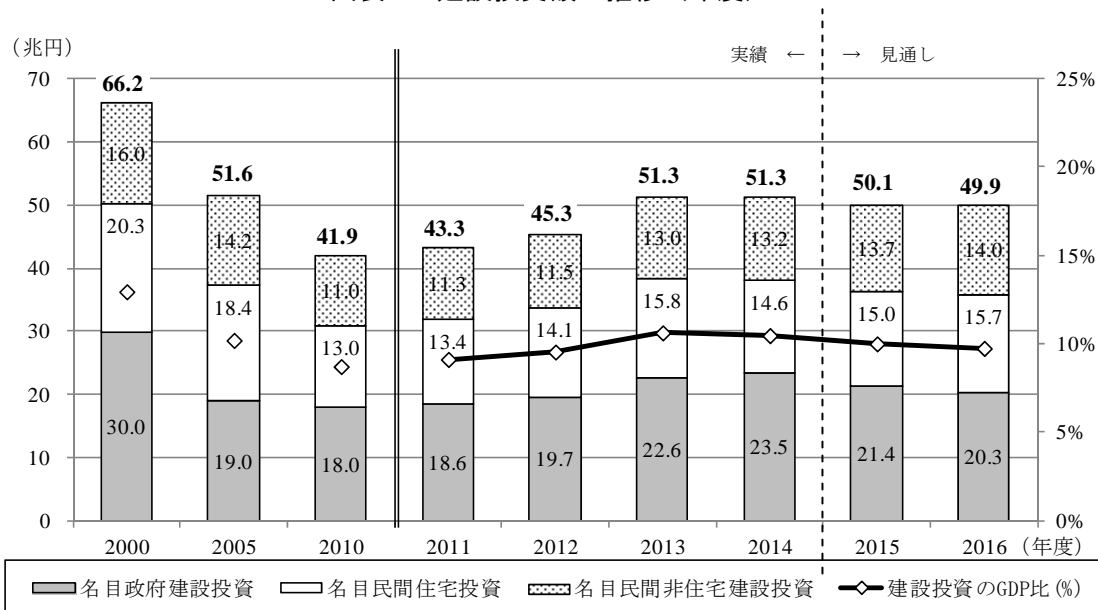
2016年度の建設投資は、前年度比△0.4%の49兆8,800億円となる見通しである。

政府建設投資は、2016年度予算政府案の内容を踏まえ、一般会計に係る政府建設投資を前年度当初予算で横ばいとし、東日本大震災復興特別会計に係る政府建設投資は「復興・創生期間」における関係省庁の予算額の内容を踏まえるなどして事業費を推計し、また、2015年度補正予算に係る政府建設投資が2016年度中に出来高として実現すると考え前年度比△5.5%と予測する。

民間住宅投資は、前回の2014年消費増税で一定の需要が先食いされていると考えられること、2017年消費増税の影響を緩和するため贈与税非課税枠の拡充措置が取られていることから、2013年度程ではないものの、2017年消費増税の駆け込み需要発生が想定され、住宅着工戸数については前年度比4.1%増と予測する。

民間非住宅建設投資は、前年度と同様に緩やかな増加が予測され、民間非住宅建築投資が前年度比2.8%増、民間土木投資は同1.3%増となり、全体では同2.3%増と予測する。

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	2000	2005	2010	2011	2012	2013 (見込み)	2014 (見込み)	2015 (見通し)	2016 (見通し)
名目建設投資 (対前年度伸び率)	661,948 -3.4%	515,676 -2.4%	419,282 -2.4%	432,923 3.3%	452,914 4.6%	512,900 13.2%	513,000 0.0%	500,700 -2.4%	498,800 -0.4%
名目政府建設投資 (対前年度伸び率)	299,601 -6.2%	189,738 -8.9%	179,820 0.3%	186,108 3.5%	197,170 5.9%	225,500 14.4%	235,000 4.2%	214,400 -8.8%	202,700 -5.5%
(寄与度)	-2.9	-3.5	0.1	1.5	2.6	6.3	1.9	-4.0	-2.3
名目民間住宅投資 (対前年度伸び率)	202,756 -2.2%	184,258 0.3%	129,779 1.1%	133,750 3.1%	140,944 5.4%	157,900 12.0%	145,600 -7.8%	149,800 2.9%	156,500 4.5%
(寄与度)	-0.7	0.1	0.3	0.9	1.7	3.7	-2.4	0.8	1.3
名目民間非住宅建設投資 (対前年度伸び率)	159,591 0.7%	141,680 4.0%	109,683 -10.0%	113,065 3.1%	114,800 1.5%	129,500 12.8%	132,400 2.2%	136,500 3.1%	139,600 2.3%
(寄与度)	0.2	1.0	-2.8	0.8	0.4	3.2	0.6	0.8	0.6
実質建設投資 (対前年度伸び率)	663,673 -3.6%	515,676 -3.5%	400,503 -2.7%	407,712 1.8%	432,947 6.2%	479,510 10.8%	466,996 -2.6%	453,000 -3.0%	446,000 -1.5%

注)2014年度までの建設投資は国土交通省「平成27年度 建設投資見通し」より。

2. 政府建設投資の推移

2015年度の政府建設投資は、前年度比で名目△8.8%（実質△9.4%）の21兆4,400億円と予測する。

国の直轄・補助事業費（国費・当初予算ベース）は、2015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で横ばい、東日本大震災復興特別会計に係る政府建設投資を同10.2%増と見込んだ上で事業費を推計した。

地方単独事業費は、平成27年度地方財政計画で示された内容を踏まえ、前年度比0.9%増とした。

また、2014年度補正予算に係る政府建設投資額は事業費で8,000億円程度と推計しているが、それらは2015年度中に出来高として実現すると考えている。

2016年度の政府建設投資は、前年度比で名目△5.5%（実質△6.7%）の20兆2,700億円と予測する。

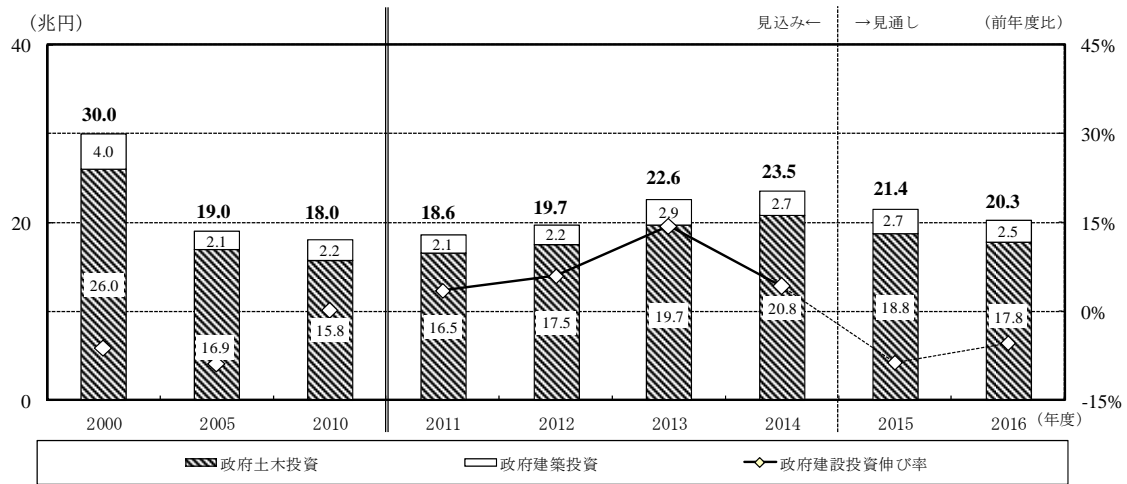
国の直轄・補助事業費（国費・当初予算ベース）は、2015年12月24日に閣議決定された2016年度予算政府案の内容を踏まえ、一般会計に係る政府建設投資を前年度当初予算で横ばいとして、また、東日本大震災復興特別会計に係る政府建設投資は「復興・創生期間」における関係省庁の予算額の内容を踏まえ、それぞれ事業費を推計した。

地方単独事業費は、総務省がまとめた平成28年度地方財政対策の概要で示された内容を踏まえ、前年度比3.0%増とした。

また、2015年度補正予算に係る政府建設投資額は事業費で9,000億円程度と推計しているが、それらは2016年度中に出来高として実現すると考えている。

2年連続の減少となったが、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、老朽化対策などの重点分野への投資が停滞することのないよう適切な予算配分が望まれる。

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	2000	2005	2010	2011	2012	2013 (見込み)	2014 (見込み)	2015 (見通し)	2016 (見通し)
名目政府建設投資	299,601	189,738	179,820	186,108	197,170	225,500	235,000	214,400	202,700
(対前年度伸び率)	-6.2%	-8.9%	0.3%	3.5%	5.9%	14.4%	4.2%	-8.8%	-5.5%
名目政府建築投資	40,004	20,527	22,096	21,433	21,779	28,600	26,700	26,700	25,100
(対前年度伸び率)	-12.0%	-13.9%	-0.1%	-3.0%	1.6%	31.3%	-6.6%	0.0%	-6.0%
名目政府土木投資	259,597	169,211	157,724	164,675	175,391	196,900	208,300	187,700	177,600
(対前年度伸び率)	-5.2%	-8.3%	0.3%	4.4%	6.5%	12.3%	5.8%	-9.9%	-5.4%
実質政府建設投資	300,719	189,738	170,702	174,080	186,728	209,062	212,045	192,200	179,400
(対前年度伸び率)	-6.5%	-10.2%	-0.3%	2.0%	7.3%	12.0%	1.4%	-9.4%	-6.7%

注1) 2014年度までの政府建設投資は国土交通省「平成27年度 建設投資見通し」より。

3. 住宅着工戸数の推移

リーマンショック以降、住宅着工戸数は2009年度に77.5万戸、2010年度には81.9万戸と推移し、東日本大震災を経て、それ以降も回復の傾向にあった。2013年度は2014年4月の消費税増税の駆け込み需要に伴い98.7万戸まで増加したが、2014年度はその反動減により88.0万戸に減少した。

2015年度は、省エネ住宅エコポイント等の市場活性化策に加えて、持家の消費増税の駆け込み反動減からの持ち直し、貸家の相続増税の節税対策による着工増の継続、分譲マンションの建築費上昇による供給減からの持ち直しなどから、2014年度に比べて増加と予測している。

2016年度は、2017年4月の消費増税の駆け込みが予測される。ただし、2014年の消費増税によって一定の需要が先食いされていると考えられること、2017年消費増税の影響を緩和するため贈与税非課税枠の拡充措置が取られていることから、駆け込み需要は前回程ではないと予測している。

2015年度の着工戸数は前年度比4.0%増の91.6万戸、2016年度は同4.1%増の95.4万戸と予測する。

持家は、4-11月は前年同期比で3.3%増と2014年4月消費増税の反動減から持ち直し、注文住宅大手5社の受注速報平均も4-12月で前年同月比0.4~8.2%増となっており、2015年度の着工戸数は前年度比で増加を予測する。2016年度は、2017年4月の消費増税の駆け込み需要が想定されるが、2014年消費増税の駆け込みと比べると少ないと予測する。2015年度は前年度比2.7%増の28.6万戸、2016年度は同8.8%増の31.1万戸と予測する。

貸家は、4-11月は前年同期比で7.9%増と、2015年1月の相続増税後も着工増が継続した。賃貸住宅大手3社の受注速報平均によると、2014年10月~2015年9月までは連続で前年同月比4.2~16.3%増であったが、10月で11カ月ぶりに同△0.5%に転じ、12月も同△1.9%であった。原因としては、2014年10月~12月に相続増税の節税対策による受注増があったことが考えられるが、その効果は徐々に減少していると考えられる。2016年度は、消費増税の駆け込み需要が想定されるが、増加は2014年消費増税時より少ないと予測する。2015年度は前年度比5.8%増の37.9万戸、2016年度は同4.2%増の39.5万戸と予測する。

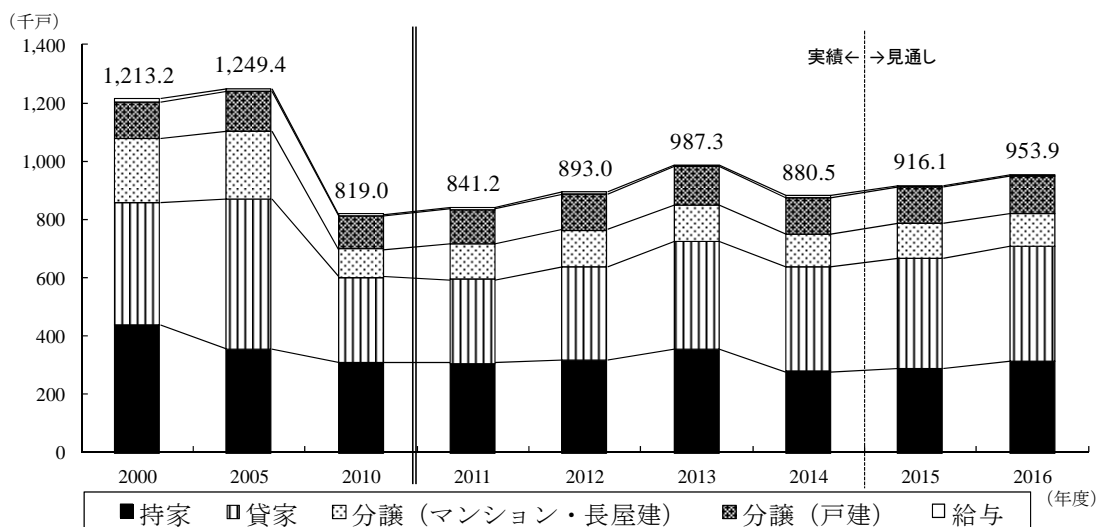
分譲住宅は、4-11月は前年同期比3.7%増で、うちマンションが同9.1%増、戸建が同△1.2%であった。マンションは建築費上昇による供給減から持ち直して増加しているが、建築費高止まりの状態が続いており9-11月は前年同月比で△4.1~△22.4%で推移している。マンションの販売状況は、4-12月の首都圏・近畿圏合計の販売戸数が前年同期比△9.9%だったが、契約率は平均73.3%で好調の目安である70%以上を超えている。しかし、9-12月の契約率は11月を除いて70%を下回り弱い動きが見られる。なお、横浜市のマンションで発覚した基礎ぐい工事問題の影響については注視する必要がある。戸建は8-11月では10月を除いて前年同月比1.0~8.2%増で反動減からの持ち直しが見られる。分譲住宅全体として2015年度は増加を予測しており、2016年度は戸建の消費増税の駆け込み需要が想定さ

れるが、マンションの建築費高止まりの影響は今後も残ると考え、前年度比で減少すると予測する。2015年度は分譲全体で前年度比4.0%増の24.5万戸、2016年度は同△1.4%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

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	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (見通し)	2016 (見通し)
全体	1,213.2	1,249.4	819.0	841.2	893.0	987.3	880.5	916.1	953.9
(対前年度伸び率)	-1.1%	4.7%	5.6%	2.7%	6.2%	10.6%	-10.8%	4.0%	4.1%
持家	437.8	352.6	308.5	304.8	316.5	352.8	278.2	285.9	310.9
(対前年度伸び率)	-8.0%	-4.0%	7.5%	-1.2%	3.8%	11.5%	-21.1%	2.7%	8.8%
貸家	418.2	518.0	291.8	289.8	320.9	370.0	358.3	379.1	394.9
(対前年度伸び率)	-1.8%	10.8%	-6.3%	-0.7%	10.7%	15.3%	-3.1%	5.8%	4.2%
分譲	346.3	370.3	212.1	239.1	249.7	259.1	236.0	245.5	242.1
(対前年度伸び率)	11.0%	6.1%	29.6%	12.7%	4.4%	3.8%	-8.9%	4.0%	-1.4%
マンション・長屋建	220.6	232.5	98.7	121.1	125.1	125.2	111.8	121.8	112.1
(対前年度伸び率)	13.4%	10.9%	44.5%	22.8%	3.3%	0.1%	-10.7%	8.9%	-8.0%
戸建	125.7	137.8	113.4	118.0	124.5	133.9	124.2	123.7	130.0
(対前年度伸び率)	6.9%	-1.2%	19.0%	4.0%	5.6%	7.5%	-7.2%	-0.4%	5.1%
名目民間住宅投資	202,756	184,258	129,779	133,750	140,944	157,900	145,600	149,800	156,500
(対前年度伸び率)	-2.2%	0.3%	1.1%	3.1%	5.4%	12.0%	-7.8%	2.9%	4.5%

注1) 着工戸数は2014年度まで実績、2015・16年度は見通し。

注2) 名目民間住宅投資は2012年度まで実績、2013・14年度は見込み、2015・16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

2015年7-9月期の実質民間企業設備（内閣府「国民経済計算」2次速報値）は前年同期比2.2%増となった。円安を背景とした企業の好業績等の要因はあるものの、中国経済の減速、国内個人消費の伸び悩み等の影響もあり、設備投資の先行きもやや不透明感がある。2015年度の実質民間企業設備は前年度比1.3%増、2016年度は前年度比3.5%増と予測する。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と予測する。

2015年度の実質民間非住宅建設投資は、前年度比3.1%増の13兆6,500億円となる見通しである。2015年度の着工床面積は前年度比で、事務所は7.5%、店舗は△7.5%、工場は14.7%増、倉庫は0.5%増となることが予測され、民間非住宅建築投資全体では前年度比3.8%増と予測する。また民間土木投資については、鉄道・通信・ガスなど土木インフラ系企業の設備投資が堅調に推移するとみられる。

2016年度の実質民間非住宅建設投資は、前年度比2.3%増の13兆9,600億円となる見通しである。このうち建築投資は前年度比2.8%増、土木投資は同1.3%増となると予測する。

事務所は、空室率が全国的に改善しており、需給は引き締まっている。着工床面積、受注額とも足元の動きは堅調である。首都圏など都市部における大型物件の多くが着工を迎えるなど、着工床面積は今後も堅調に推移すると予測する。

店舗は、着工床面積、受注額ともに動きが鈍く、大規模小売店舗立地法による届出状況も前年を下回って推移している。足元の消費マインドは緩やかに回復しているものの、先行きについては慎重な見方があり、着工床面積は弱い動きとなるとみられる。

工場は、着工床面積、受注額とも前年を上回って推移している。企業収益の改善を背景に今後の設備投資は底堅く推移するとみられ、工場の着工床面積もこれに沿った動きとなるものと予測する。

倉庫は、ネット通販各社、オムニチャネル戦略を進める小売各社の他、物流業等の新たなプレイヤーの参入も見られるようになり、着工床面積は引き続き底堅く推移するとみられる。

民間非住宅投資は、今後、2020年東京オリンピック・パラリンピックを見込んだ投資を含め、緩やかな回復が継続すると思われるが、消費者マインドや海外経済等の動向への注視が引き続き必要である。

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	2000	2005	2010	2011	2012	2013 (見込み)	2014 (見込み)	2015 (見通し)	2016 (見通し)
名目民間非住宅建設投資	159,591	141,680	109,683	113,065	114,800	129,500	132,400	136,500	139,600
(対前年度伸び率)	0.7%	4.0%	-10.0%	3.1%	1.5%	12.8%	2.2%	3.1%	2.3%
名目民間非住宅建築投資	93,429	92,357	69,116	69,618	72,402	84,200	86,300	89,600	92,100
(対前年度伸び率)	-0.5%	3.4%	-9.5%	0.7%	4.0%	16.3%	2.5%	3.8%	2.8%
名目民間土木投資	66,162	49,323	40,567	43,447	42,398	45,300	46,100	46,900	47,500
(対前年度伸び率)	2.5%	5.3%	-10.9%	7.1%	-2.4%	6.8%	1.8%	1.7%	1.3%
実質民間企業設備	649,864	705,989	648,763	680,053	686,471	706,785	707,174	716,288	741,065
(対前年度伸び率)	4.8%	4.4%	3.8%	4.8%	0.9%	3.0%	0.1%	1.3%	3.5%

注1) 2014年度までの名目民間非住宅建設投資は国土交通省「平成27年度建設投資見通し」より。

注2) 2014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	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (見通し)	2016 (見通し)
事務所着工床面積	7,280	6,893	4,658	5,039	5,315	4,819	5,097	5,479	5,753
(対前年度伸び率)	-4.2%	-4.4%	-26.8%	8.2%	5.5%	-9.3%	5.8%	7.5%	5.0%
店舗着工床面積	11,862	12,466	5,727	5,173	7,403	8,326	7,112	6,579	6,546
(対前年度伸び率)	-17.9%	9.7%	4.1%	-9.7%	43.1%	12.5%	-14.6%	-7.5%	-0.5%
工場着工床面積	13,714	14,135	6,405	7,168	8,203	7,890	7,482	8,581	8,753
(対前年度伸び率)	37.6%	6.8%	17.6%	11.9%	14.4%	-3.8%	-5.2%	14.7%	2.0%
倉庫着工床面積	7,484	8,991	4,234	5,361	6,248	6,842	8,003	8,043	8,203
(対前年度伸び率)	11.2%	16.3%	6.1%	26.6%	16.6%	9.5%	17.0%	0.5%	2.0%
非住宅着工床面積計	59,250	65,495	37,403	40,502	44,559	47,679	45,013	45,698	46,763
(対前年度伸び率)	2.0%	3.8%	7.3%	8.3%	10.0%	7.0%	-5.6%	1.5%	2.3%

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

2015年度は、公的固定資本形成は2014年度と比較して減少すると予測され、個人消費など、一部に弱い動きも見られるが、「一億総活躍社会の実現に向けて緊急に実施すべき対策」などによる雇用・所得環境の改善、原油価格下落による企業収益などの押し上げや設備投資の持ち直しが予測されることから、経済の好循環が進展する中で、景気が緩やかに回復する見通しである。

2016年度も、年度後半には2017年4月に予定されている消費増税により個人消費や住宅投資の駆け込み需要の影響も加わり、緩やかな回復が続く見通しである。一方で公的固定資本形成については、2015年度と比較して減少することが予測される。

下振れリスクとしては、アメリカ金融政策正常化の影響、中国やその他新興国経済の先行き、原油価格下落の産油国等への影響等について留意する必要がある。

2015年度の実質経済成長率は、前年度比0.9%増と見込まれる。前年度比で、公的固定資本形成は△2.7%（GDP寄与度△0.1%ポイント）、民間住宅は2.6%増（同0.1%ポイント）、民間企業設備は1.3%増（同0.2%ポイント）と予測する。

2016年度の実質経済成長率は、前年度比1.3%増と予測する。前年度比で、公的固定資本形成は△6.5%（GDP寄与度△0.3%ポイント）、民間住宅は3.5%の増加（同0.1%ポイント）、民間企業設備は3.5%の増加（同0.5%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	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (見通し)	2016 (見通し)
実質GDP (対前年度伸び率)	4,767,233 2.0%	5,071,580 1.9%	5,127,203 3.5%	5,146,943 0.4%	5,198,024 1.0%	5,298,099 1.9%	5,246,643 -1.0%	5,292,281 0.9%	5,360,122 1.3%
実質民間最終消費支出 (対前年度伸び率) (寄与度)	2,750,555 0.3% 0.2	2,925,785 1.9% 1.1	2,997,207 1.6% 0.9	3,039,745 1.4% 0.8	3,094,893 1.8% 1.1	3,161,822 2.2% 1.4	3,070,528 -2.9% -1.8	3,077,249 0.2% 0.1	3,125,462 1.6% 0.9
実質政府最終消費支出 (対前年度伸び率) (寄与度)	839,598 4.8% 0.8	923,628 0.4% 0.1	978,863 2.0% 0.4	990,681 1.2% 0.2	1,005,783 1.5% 0.3	1,021,938 1.6% 0.3	1,023,123 0.1% 0.0	1,038,986 1.6% 0.3	1,052,764 1.3% 0.3
実質民間住宅 (対前年度伸び率) (寄与度)	200,798 -0.1% 0.0	183,450 -0.7% 0.0	125,337 2.2% 0.1	129,361 3.2% 0.1	136,782 5.7% 0.2	148,861 8.8% 0.3	131,405 -11.7% -0.4	134,816 2.6% 0.1	139,532 3.5% 0.1
実質民間企業設備 (対前年度伸び率) (寄与度)	649,864 4.8% 0.7	705,989 4.4% 0.6	648,763 3.8% 0.5	680,053 4.8% 0.6	688,082 1.2% 0.2	706,785 2.7% 0.4	707,174 0.1% 0.0	716,288 1.3% 0.2	741,065 3.5% 0.5
実質公的固定資本形成 (対前年度伸び率) (寄与度)	350,705 -6.1% -0.5	241,128 -6.7% -0.3	207,145 -6.4% -0.3	200,543 -3.2% -0.1	202,642 1.0% 0.0	223,543 10.3% 0.5	217,664 -2.6% -0.1	211,711 -2.7% -0.1	197,907 -6.5% -0.3
実質在庫品増加 (対前年度伸び率) (寄与度)	3,408 -110.2% 0.8	8,072 -46.3% -0.1	-1,357 -97.3% 1.1	-12,854 847.2% -0.3	-12,889 0.3% 0.0	-26,456 105.3% -0.3	3,081 -111.6% 0.6	11,706 279.9% 0.2	3,181 -72.8% -0.2
実質財貨サービスの純輸出 (対前年度伸び率) (寄与度)	-20,874 102.6% 0.0	83,487 56.0% 0.6	171,665 46.5% 0.8	122,625 -28.6% -1.0	85,711 -30.1% -0.8	72,779 -15.1% -0.5	113,436 55.9% 0.6	121,526 7.1% 0.2	120,211 -1.1% -0.0
名目GDP (対前年度伸び率)	5,108,347 0.8%	5,053,494 0.5%	4,805,275 1.4%	4,741,705 -1.3%	4,746,357 0.1%	4,824,304 1.6%	4,896,234 1.5%	5,004,575 2.2%	5,114,707 2.2%

注) 2014年度までは内閣府「国民経済計算」より。

(担当：研究員 栗山 直之、小田 雅哉、中口 裕太、登坂 浩功、嶋田 将也)

Ⅲ. 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¹。

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。2015 年 8 月現在、建設塗装基幹技能者の認定を受けている人数は、2,374 名である²。

2. 許可業者数（塗装工事業）の推移

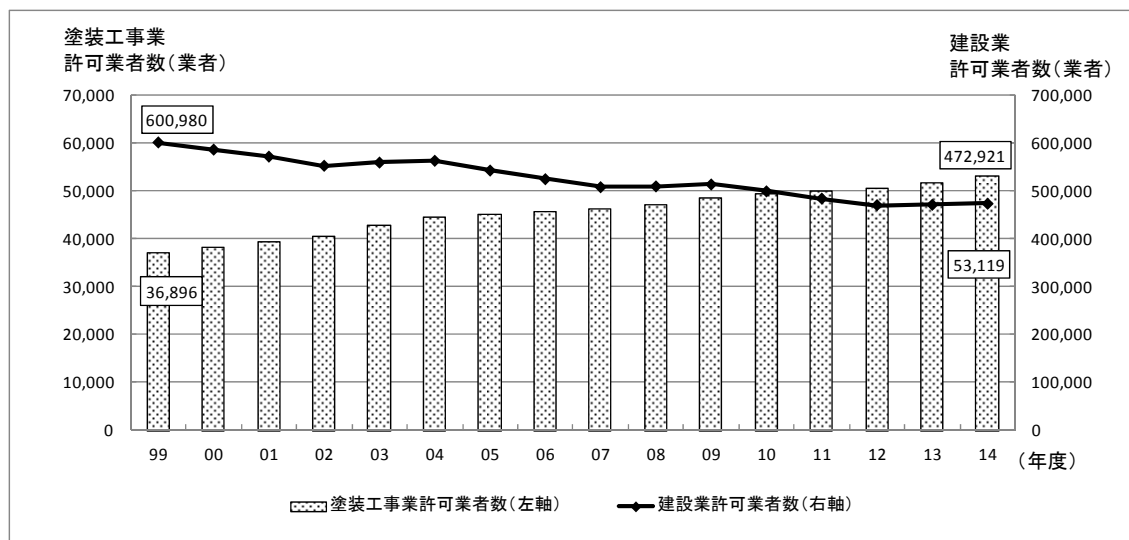
2014 年度末時点における建設業許可業者の総数は 472,921 業者（前年度比：0.5%増）である中、塗装工事業は 53,119 業者（同：3.0%増）であり、全許可業者数の 11.2%を占めている。このうち特定建設業許可業者数が 13,144 業者、一般建設業許可業者が 39,975 業者となっている。

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。建設業許可業者数はピークであった 1999 年度（以下、年度末時点の数値）から 2014 年度には 20%超減少しているが、塗装工事業は増加傾向にあり、1999 年度（36,896 業者）から 2014 年度（53,119 業者）にかけて、業者数は約 44%増えている。

¹ 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」

² 一般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

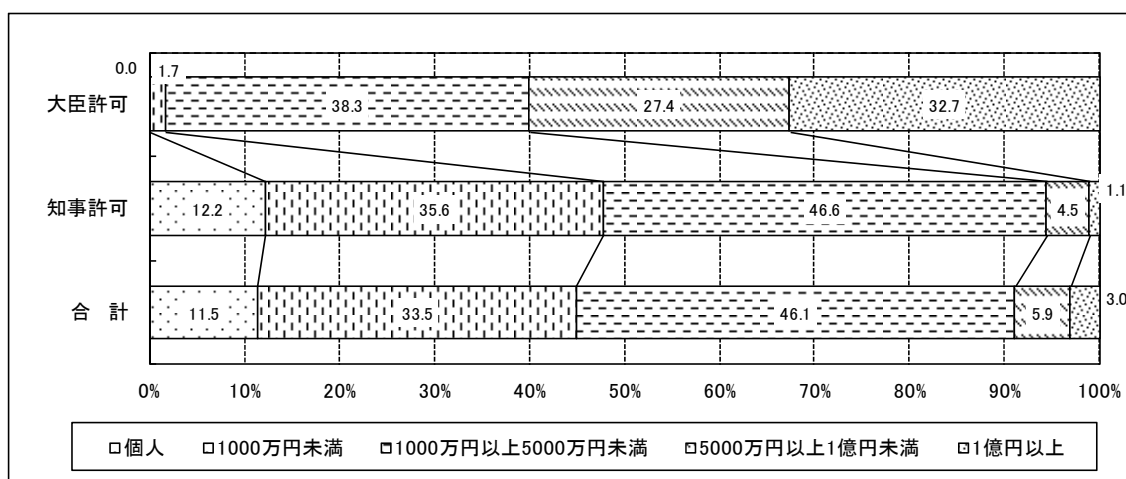
図表 1 許可業者数（塗装工事業）の推移



(出典) 国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について」2015年5月を基に当研究所にて作成

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 46.1 % (24,483 業者) と最も多く、次いで「資本金 1000 万円未満」が 33.5% (17,782 業者)、「個人」が 11.5% (6,096 業者) と続いている。その結果、資本金 5000 万円未満の業者が全体の 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（2015年3月末時点）

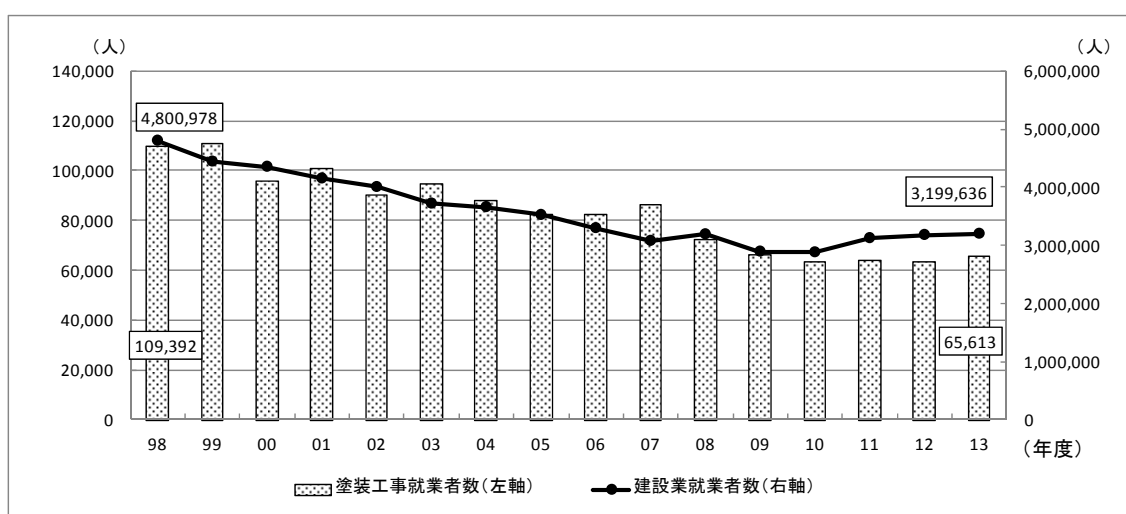


(出典) 国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について」2015年5月を基に当研究所にて作成

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 年度以降、10 万人を下回り、2013 年度は 6.6 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

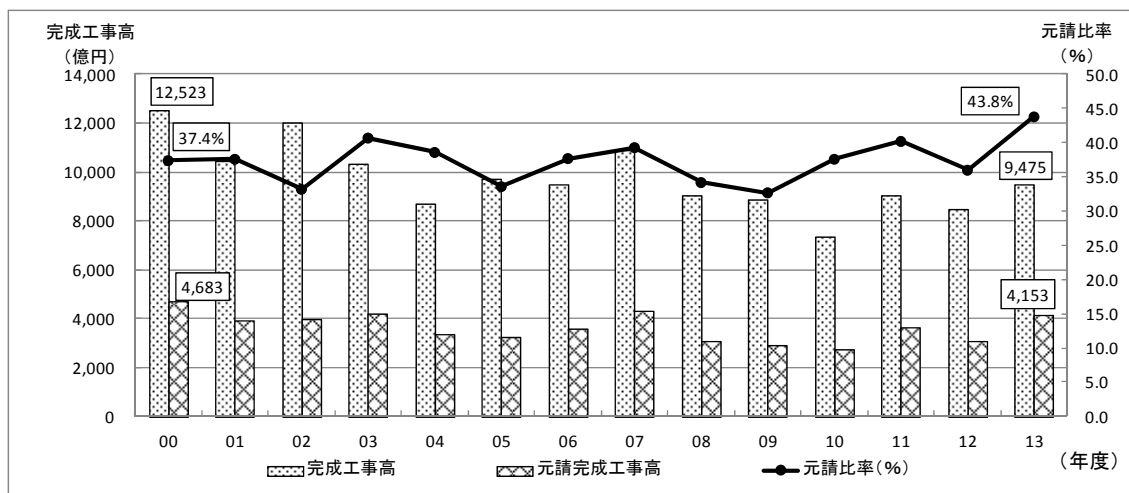


(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査」を基に当研究所にて作成

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、近年は下げ止まりの兆しが見られ、直近の 2013 年度には 9,475 億円となったものの、2000 年度と比較すると約 76%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、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、2013 年度の塗装工事業の元請完成工事高の比率（43.8%）は、職別工事業の中では、石工工事業（57.4%）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。

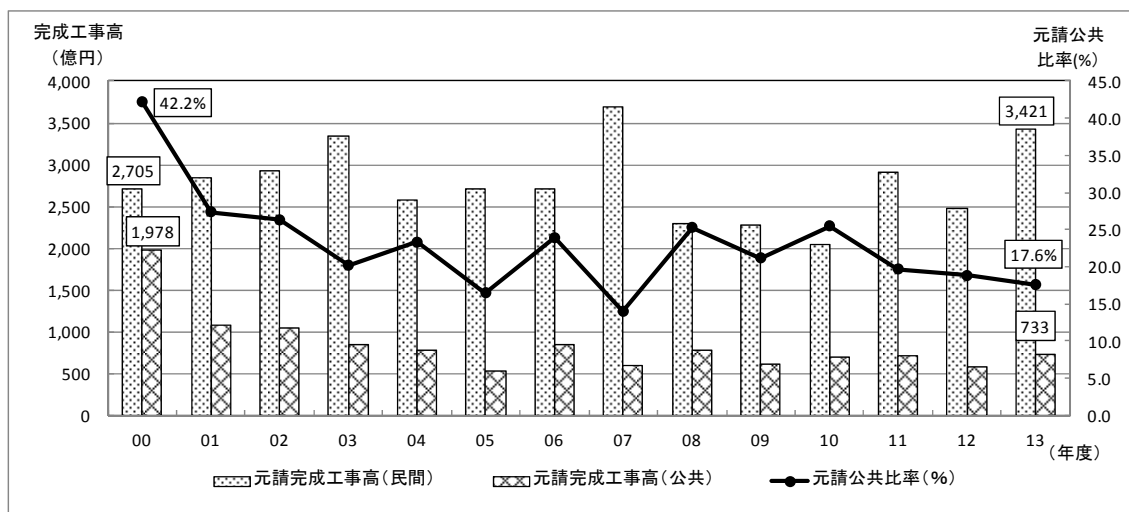
図表 4 完成工事高・元請完成工事高（塗装工事業）の推移



(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査」を基に当研究所にて作成

また、元請完成工事高の発注者を民間と公共部門に別けて見てみると、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年度そして2013年度に3千億円を超えており、その他の年度も2000年度以降は、2千億円～3千億円前後で推移している。このことから、元請完成工事高に占める民間の比率が高いことがわかる。

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」を基に当研究所にて作成

5. おわりに

2011年に起きた東日本大震災や福島の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であって、増加傾向にある塗装工事業者は、建物の維持補修・更新分野での活躍が期待される。

(担当：研究員 菅原 克典)



最近、電車に乗っている時や会社のロビーを歩いているとリクルートスーツを着た学生を見かけるようになった。就職活動の時期なのだろう。

当時、筆者が就職活動をしていた時と今では開始時期が異なるらしく、当時は入社する1年以上前の10月頃からであった。10月～12月は主に情報収集と自己分析。ビッグサイトの企業合同説明会などに友人と参加してまだ何となく漠然とした疑問と不信感を持ちつつも、ピュアな気持ちも忘れないように活動をしていた。当時はブラック企業という言葉はあったが今ほど話題ではなかった。不運にも就職活動の時期は厄年ということもあり厄除けで有名な西新井大師にも行くなどできることは全部やった。1月からはコートとマフラーで防寒をしつつよいよ企業説明会が始まり、建設業界以外に旅行や海外に興味があったことから旅行業界等の説明会にも参加していた。2月～3月は怒涛の説明会とエントリーシート、SPI等のテストで精神的にも体力的にもきつかったと記憶している。三月半ばの束の間の休日に現実逃避のために昼頃からドラマを見始めたら、そのまま12時間ほど食事以外は動かず全12話を見終えたときはさすがに精神的に疲れていたのだと感じた。4月からは大手企業の選考が始まり、順調に進めば上旬で内定がもらえ晴れて就職活動は終わり、卒業までの残りの時間を悠々自適に過ごすことができる。筆者がどうであったかはご想像にお任せする。ただこういった流れも今は少し違うらしい。

学業を優先させるべきとの考えからスタートの時期がだいぶ遅くなったようである。それによって学生たちの中で混乱が生じたようであるが、文部科学省によると2015年12月1日時点での就職内定率は80.4%とリーマンショック以降5年連続で上昇しているとのこと。情報収集能力に長けているのか、柔軟に対応できる能力が高いように感じる。

さて、筆者が当時、就職活動をしていた時の建設業界はと言うとPFI案件や再開発、海外事業など幅広く事業展開をしていることがアピールポイントとなっている企業が多かった印象である。当時はIT業界や広告業界に人気があったと感じるが今はどうであろうか。東洋経済onlineの『最新版！就職人気ランキング』ベスト300社（後期）によると一位は全日本空輸、二位はJTBグループ、三位は三菱東京UFJ銀行となっている。建設業で最も上位に位置づけているのは119位で積水ハウスであった。昔から建設業界に対するイメージで3K（危険・汚い・厳しい）というものがあるが、入社してみると必ずしもそうではないというのが筆者の印象である（ただし現場未経験）。労働環境などが改善されたのか先輩等の話を聞いていると、確かにそういった時代はあったようだが今はだいぶ改善されたとのこと。しかし、建設業界を広く見ると若手離れなどによる技能労働者不足は深刻な問題となっており労働における改善・改革は依然として求められている。日本の人口は既に減少に転じており2020年頃には世帯数も減ると予測されている中で、いかに人材を確保し業界を盛り上げていくかは筆者を含めたこの業界で働く者の手に委ねられているのだろう。

（担当：研究員 中口 裕太）