

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. 350

2018 4

CONTENTS

視点・論点『人手不足』	1
I. インド・スリランカ現地視察報告	2
II. 建設関連産業の動向 —造園工事業—	13



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)



人手不足

研究理事 加藤 秀生

日本経済新聞社が毎年末に発表する「エコノミストが選ぶ 経済図書ベスト10」。昨年的一位は、『人手不足なのになぜ賃金が上がらないのか（玄田有史編：慶應義塾大学出版会）』。出版されてからは約1年経つが、2つの問いについて、労働問題の研究者が執筆した16本の短論文集である。1つ目の問いは、標題になっている「人手不足が続いているのになぜ賃金が上がらないのか」、2つ目の問いは「賃金を上げることが可能だとすれば、いかにして実現できるのか」。議論の基礎として、2009年頃から有効求人倍率は求人増加を主因として高まり続けているのに、賃上げ率は低位にとどまっているなどのデータを巻頭に用意し、経済学の教科書という労働力の供給不足は賃金上昇を招くという考えと現状が一致しないことが示されている。

論文では、賃金の下方硬直性が上方硬直性をもたらしめているとする指摘や社会保険料負担の半額が企業負担なので企業の人件費の増大が賃金上昇に結びつかないなどの指摘がなされている。

産業別に見ると、就業者を増やしながらも賃金が上がらないのは介護報酬制度などの公的規制がある医療・福祉であることが指摘されているが、建設業では、新規求人増加に対する産業別寄与率は高いが、賃金も上がっている。要するに、経済学の教科書どおり、人手不足で賃金も上がっている。したがって、建設業だけを取り上げると全体とは問題状況が異なる可能性がある。

これもよく指摘され、本の中でも指摘されている論点に、労働者の構成バイアスがある。即ち、相対的に低賃金の非正規労働者が増加したため、全体としての賃金上昇が抑制されているという論点である。バイアスの排除のため統計個票から同一人を推定してつなぎ合わせた疑似パネルデータを用いると実は年平均4%程度上昇しているという解析結果が示されてもいる。ただし、建設業における非正規従業員の割合は他産業と比較すると

かなり低水準なので非正規労働者への代替による賃金抑制効果は議論になりにくいだろう。

高齢者と女性の就業率の向上による労働供給の弾力化が賃金上昇を抑制する要因とも指摘されている。建設業での女性就業者比率も徐々に上昇しているが、絶対数が多くはないので影響は限定的と思われる。一方で高齢者は、2015年国勢調査を見ると、70代の就業者割合は全産業でも建設業でも4%台、また50代は両者とも約20%と大きな差はないが、団塊の世代を筆頭とする60代となると全産業の約16%に対して、建設業は約21%と多く、50代の数よりも多い。50歳過ぎてからの建設業への転入もそうはないとすると、今後の労働力供給源として多くを期待できない。論文では、工業化時に農村から供給された余剰労働力がなくなってしまいうイスの転換点と同様に、そう遠くない将来に、賃金が増え、供給制約が深刻化し、生産性の向上が必要になることが指摘されているが、建設業だけをみれば既にこの局面にあって賃金が増えているのかもしれない。

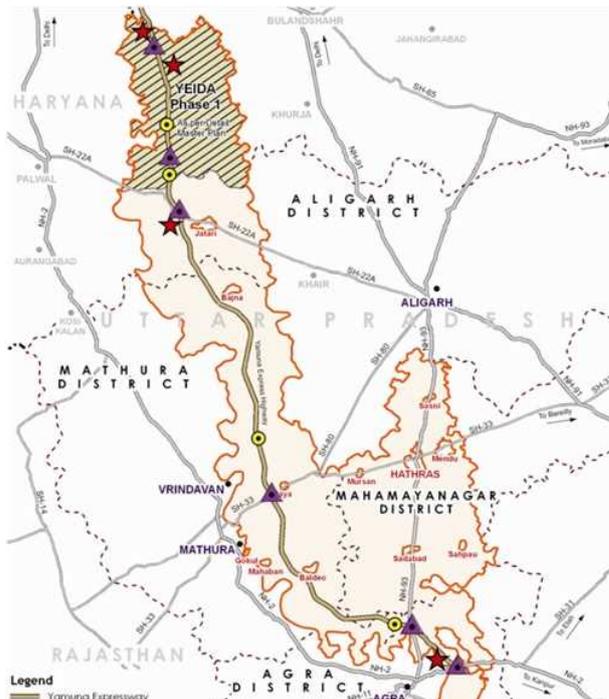
生産性の向上が課題となるが、論文では、企業内訓練も自己啓発も以前より水準を低下させていると指摘し、人的資本強化によって、労働者一人ひとりが持つスキルを増加させ、高スキル労働者を供給し、一人当たり賃金を向上させることによって、雇用の質と量の拡大を図るべきとする。最近国土交通政策研究所が発表したレポートでも、新卒者を計画通りに採用できた企業は積極的に研修を実施している傾向にあるという。積極的な人材育成の実施が企業経営者に求められてくる。

現在構築が進んでいる建設キャリアアップシステムは、企業が利用可能な能力評価制度を採用入れ、技能者の処遇の改善や技能の研鑽を図ることを目的としており、人的資本の強化を支援するツールである。施工のICT化などと並び、生産性向上策の切り札として大いに期待したい。

I. インド・スリランカ現地視察報告

2018年1月27日～2018年2月3日の日程にてインド、スリランカにおける高速道路並びに高速鉄道の整備状況に関する現地調査を実施した。本稿では、その一環として実際に乗車、走行した鉄道や道路の状況を中心にご紹介したい。

1. Yamuna Expressway



(出典) YEIDA ウェブサイト<<http://yamunaexpresswayauthority.com/devarea.html>>



(出典) 料金所 当研究所にて撮影

Yamuna Expressway はウッタープデッシュ州が PPP 方式により独自に整備した高速道路であり、デリーの衛星都市であるグレートノイダからタージ・マハルのあるアーグラ迄の 165.537km を結ぶ全区間 6 車線、コンクリートで舗装された ETC も備えたインドにおいては革新的な高速道路であり、2012 年 8 月に供用が開始された。

今回我々はその区間を車輛にて実走し踏査してみた。インド有数の観光地であるタージ・マハルへ向かう高速道路であり、日曜日にも関わらず走行する車輛はまばらであったが、途中にはガソリンスタンド、トイレ、フードコートを用意したサービスエリア (Facilities) が設置されており、利用者の利便性が考慮されていた。

一方、供用が開始されて僅か 5 年半であるが、料金所等の設備の損耗は激しく PPP による運営が順調であるかどうかは疑わしい。また、ETC は設置されており専用のレーンもあるようだが、実際に使用している車輛を確認することは出来なかった。交通量が絶対的に少ないことや、利用者側に相応のメリットがあるとは考えにくい事等か

ら、設置以来全く使用されず放棄されているものと思われる。なお、アーグラで高速を降りた直後の道路は下図のとおりであり、道路は未舗装ではないものの基本的な社会インフラの整備が行き届いていないことが一目瞭然である。



(出典) 料金所 当研究所にて撮影



(出典) サービスエリア 当研究所にて撮影

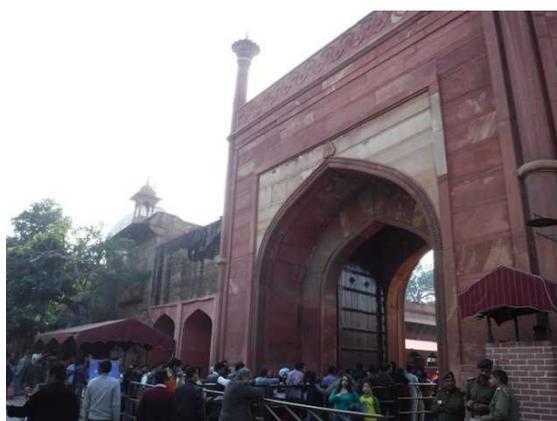
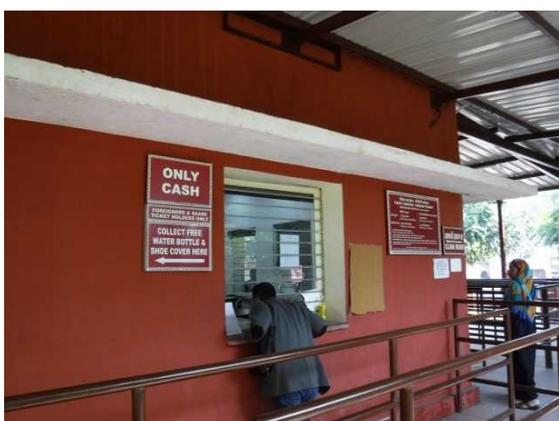


(出典) 一般道 当研究所にて撮影

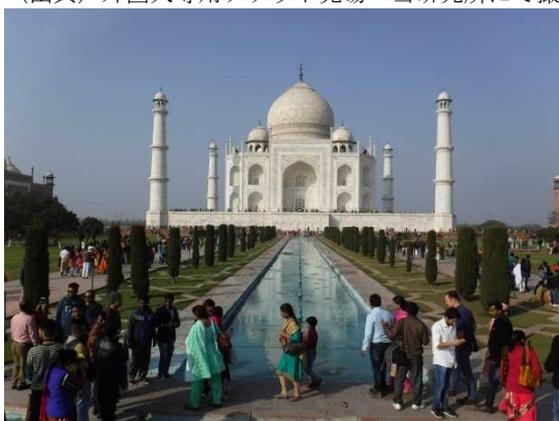
なお、今回は世界遺産でもあるタージ・マハルにも立ち寄ったが、周囲は一般車輛の通行制限がされており、観光客は入口まで徒歩で移動しなければならず、道中絶えることない自称政府公認ガイドからの客引きに耐え続ける必要がある。更に案内標識等が一切ないことも我々の様な外国人旅行客を混乱させる一因である。入口にはインド人の大行列が出来ているのだが、実は外国人は入場料が 1,000 ルピー（約 1,600 円）という高額¹に設定されており、専用レーンから入場することが出来る。なお、チケットは入口手前にある **BOOKING COUNTER** で購入することが出来るのだが、外国人専用窓口は脇にひっそりと設置されており、案内されなければ気がつかない。

入場の際にも、ボディチェックと荷物検査が実施され、持ち込める荷物にも制限があるので要注意である。

一般的にガイドブック等で見ると写真には人が写っていないが、我々が訪問した時間が午後だったこともあり、一面黒山の人だかりであった。デリーへの帰路には往路と異なり一般国道を使用したこともあって往復で 11 時間以上を要した。



(出典) 外国人専用チケット売場 当研究所にて撮影 (出典) 入場口 当研究所にて撮影



(出典) タージ・マハル 当研究所にて撮影

¹ ちなみにインド人は 20 ルピー。日本円で約 30 円。但し、インド人でも高額チケットを購入することは可能。

2. Airport Express Line (Delhi)

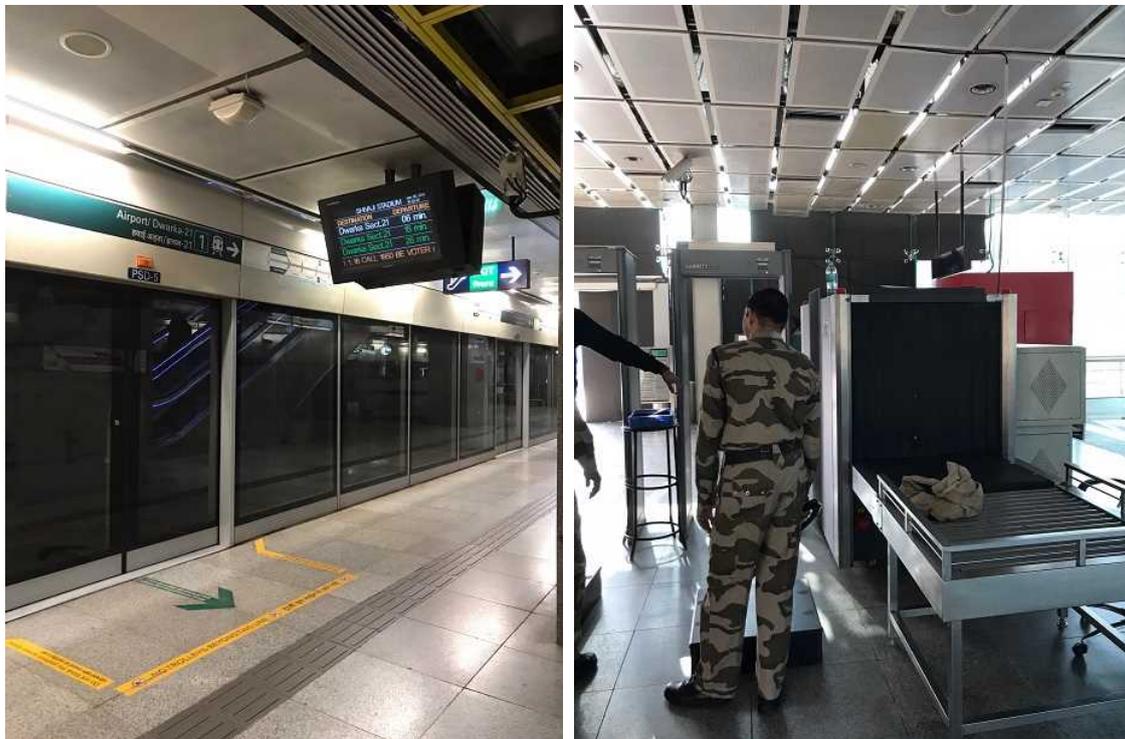


(出典) Delhi Metro Rail Corporation Ltd ウェブサイト
 <<http://www.delhimetrorail.com/AirportExpressLine.aspx>>

デリー市内の Shivaji Stadium Station より Indira Gandhi 国際空港迄、デリーメトロの一路線である Airport Express Line を利用した。

Shivaji Stadium Station は地下にあり文字通りメトロである。駅の構内は近代的で清潔に保たれているが、利用客が少なく閑散としている。

なお、駅の入口では軍による X 線検査があり、セキュリティーは厳重である。電車は 15 分間隔で運行されており、車内にはスーツケース等を置くためのスペースも確保されていた。



(出典) Shivaji Stadium Station 当研究所にて撮影

なお、地下を走るのはごく一部ですぐに地上の高架を走る事となる。
 空港迄はほんの 20 分程度で到着した。出国ゲート迄は若干距離があるものの許容範囲内であり、タクシー等に比べれば格段に経済的であり、あのデリーの渋滞と無縁である点でも素晴らしいと思うのだが、利用客の少なさには違和感を覚えた。

3. Ahmedabad-Vadodara Expressway

Ahmedabad-Vadodara Expressway は前述の Yamuna Expressway と異なり、National Highways Authority of India (NHAI) (インド国道庁) 所管の高速道路であり、アーメダバードからヴァドーダラまでの 93.4km を結ぶ全区間 4 車線、ETC も備えた高速道路であり、2003 年に供用が開始された。なお、NHAI では 6 車線と定義しているが、実際には 4 車線+側道であった。今回我々は Yamuna Expressway 同様、車輛にて実走し踏査してみた。Yamuna Expressway より古く、既に 15 年が経過しているが車輛の走行量も一定程度あり、Toll Plaza (料金所) や各種施設等も比較的メンテナンスが行き届いている様に見えることから、当高速道路がインド国民にとって必要な交通インフラとして利用され機能していることがうかがえる。なお、こちらでも ETC が導入されているのだが、利用の有無に関しては確認することが出来なかった。



(出典) Ahmedabad-Vadodara Expressway 当研究所にて撮影



(出典) 料金所 当研究所にて撮影

4. ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道

ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道は未だ詳細設計中であり、先に発注され6社JV（鉄建建設株式会社、三井住友建設株式会社、東急建設株式会社、株式会社フジタ、大成建設株式会社、清水建設株式会社）で受注したインド高速鉄道研修センター軌道工事も未着工であったため、今回はアーメダバードの駅舎建設予定地及びアーメダバード～ムンバイ間を在来線を利用することで視察した。

アーメダバード駅に近接した場所では、先に発注されたアーメダバード・メトロプロジェクトが既に着工していた。既設の在来線駅舎と施工中のメトロの現場用地は近接しており、ここに更に高速鉄道用の駅舎が新設される予定であることから施工は容易ではないであろうことが推察される。



(出典) 高速鉄道施工予定地 当研究所にて撮影



(出典) アーメダバード・メトロプロジェクト



(出典) アーメダバード駅内 当研究所にて撮影



(出典) 在来線車輦 当研究所にて撮影



(出典) 在来線 2 等車輦内 当研究所にて撮影

在来線駅構内には、かつて切符売り場であったと思しきものが存在したが、現在は使用されておらず、インターネットを利用して E チケットを予め購入するようになっている。なお、高速鉄道が実現した暁には 2 時間の旅程で済むようになるが、在来線では 6 時間 40 分の旅程である。我々が利用した車輦は 2 等の CC クラスであり、エアコン完備の座席は全席指定の 3 列+2 列となっており、車内では 3 回のミールサービス（ベジタリアン用）があり、それぞれサンドイッチ類、スナック類、カレー類が提供された。但し、車内のトイレはお世辞にも清潔とは言い難いので神経質な人はトイレに行かないで済むようにした方が賢明である。

なお、懸念していた運行時間であるが、出発時刻及び到着時刻とも定刻通りであった。

5. Western Freeway Mumbai

ムンバイにはアーメダバード同様、National Highways Authority of India (NHAI) (インド国道庁) 所管の高速道路である Mumbai-Pune Expressway (延長 90km) が整備されているが、今回は視察するだけの十分な時間がなかったため、断念した。

その代わりにムンバイにある Chhatrapati Shivaji 国際空港へ繋がる Western Freeway と斜張橋である Bandra-Worli Sea Link を利用した。ここでも同様に ETC の利用の有無は確認出来なかったものの、8 車線を備えた斜張橋や整備された料金所等、NHAI が定義する高速道路には含まれていないものの、先に視察した何れの高速道路よりも整備されており、他都市に比べてのムンバイの発展度とインフラ整備の充実度がうかがえた。



(出典) Bandra Worli Sea Link 当研究所にて撮影

6. Port City Colombo

現在、コロンボ港の南側を大規模に埋め立てて新しい街を建設するプロジェクトが China Communications Construction Company (CCCC) の子会社である China Harbour Engineering Company (CHEC) の施工により進行中である。敷地面積は 269 ヘクタールにも及び、埋立工事完了後²は医療、教育、娯楽、ホテル、レストラン、ショッピング、オフィス等の設備が建設される予定である。完成後には世界中から投資が集まり、南アジア随一の国際金融センターとなることが期待されている。



(出典) CHEC Colombo Port City ウェブサイト<<http://www.portcitycolombo.lk/about/>>

² 埋立工事の進捗状況は 2018 年 3 月現在で 72%。2019 年第 1 四半期の完成予定。CHEC Colombo Port City ウェブサイト<<http://www.portcitycolombo.lk/#master-plan>>



(出典) 中国資本による開発が進展する Port City Colombo 当研究所にて撮影

7. E003 コロンボ-カトゥナヤケ高速道路

コロンボからバンダラナイケ国際空港を結ぶ 25.8km の高速道路でスリランカ初の ETC が採用された。コロンボ市内から空港への往復の際に利用したが、ETC も実際に利用されているようであり、道路や設備も非常に整備されており、渋滞とは無縁であった。但し、高速道路に乗るまでの市街地区間の渋滞が酷く、延伸やバイパス等の更なる整備が必要と感じた。



(出典)コロンボ-カトゥナヤケ高速道路 当研究所にて撮影



(出典) コロンボ・カトゥナヤケ高速道路料金所 当研究所にて撮影

9. おわりに

今回、経済発展著しいインド及びスリランカにおいて高速道路並びに高速鉄道の実地踏査を行った。両国共、初の訪問であったが、その印象は大きく異なるものであった。

まずインドだが、実際に訪れるまで、多くのネガティブな報道があるものの、近年の経済発展は著しく、実情は他のアジア中進国とそれ程変わりはないであろうと想像していた。

しかしながら、実情は報道等で見聞きする以上であった。デリー等の大都市部においてさえ、一般道路の信号が満足に機能しておらず、また、歩行者、ドライバーそれぞれが無秩序に歩行・走行をする結果、道路機能が正常に機能しているとは言い難い状況であり、それが慢性的な渋滞を引き起こしていることは明確であった。それは一般的に渋滞が酷いとされる他のアジア諸国のそれとも次元が違う世界であった。

とりわけ看過出来ないのは至る所にあふれるゴミである。これほど汚い街・道路は初見であり、東南アジア各国で長く生活してきた私にとっても驚きを隠せなかった。加えて、デリーの大気汚染の深刻さは中国のそれ以上であり、外を歩いた時間は僅か2時間程度だが、着用していたマスクが真っ黒になっていたのには言葉を失った。

高速鉄道に莫大な資金を注入するより以前に政府が為すべき多くの事がこの国にはあると感じずにはいられなかった。

次にスリランカであるが、2009年に終了した内戦後、国内経済は発展し、欧州を中心とした多くの観光客により街並みは賑わいを見せていた。一方、中国の一带一路構想による重要拠点と位置付けられたことにより、中国資本による高速道路及び港湾開発が顕著であった。加えて、ホテル等の民間投資にも中国系建設会社の進出が目立ち、スリランカ経済における中国資本の影響の大きさを感ぜずにはいられなかった。一方で、未発達ではあるが比較的整備された道路と美しい街並みが印象的であった。かつてのシンガポールがそうであったように今後の可能性を感じさせる美しい国であった。

最後になるが、インドに関してはネガティブな感想ばかりを述べたものの、世界経済に及ぼす影響力は極めて大きい。我が国が注力するインドにおける高速鉄道計画は実現に向けて着実に歩を進めており、プロジェクトの成功が高速鉄道を構想・計画中の他の国々に与える影響は大きく、結果的に我が国の経済及び建設業界全体に与える影響も計り知れない。そのためにも、インドでの成功が鍵となる。今後も本プロジェクトの動向は注視していきたい。

(担当：研究員 山田 卓)

II. 建設関連産業の動向 — 造園工事業 —

今月の「建設関連産業の動向」は、造園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. 造園工事業の定義

造園工事業とは、建設業法第二条第一項に定められる建設業許可 29 業種のうちの 1 つである。その内容は、「整地、樹木の植栽、景石のすえ付け等により庭園、公園、緑地等の苑地を築造する工事」とされ¹、具体的には、「植栽工事、地被工事、景石工事、地ごしらえ工事、公園設備工事、広場工事、園路工事、水景工事、屋上等緑化工事」が挙げられている²。

また、日本標準産業分類では、建設業（大分類）の中の総合工事業（中分類）に属する土木工事業（小分類）の「造園工事業」（細分類）として位置付けられている。似た業態として園芸サービス業があるが、こちらは庭や花壇などの手入れが主な内容で農業に分類されており、土木事業を伴うものは建設業の造園工事業に分類される。

2. 造園工事業の業者数

平成 29 年 3 月末現在における造園工事業の許可業者数は、25,938 業者となっており、全建設業許可業者数 465,454 業者のうち約 5.6%を占めている。造園工事業の中では、特定建設業許可業者が 4,840 業者、一般建設業許可業者が 21,098 業者となっている。

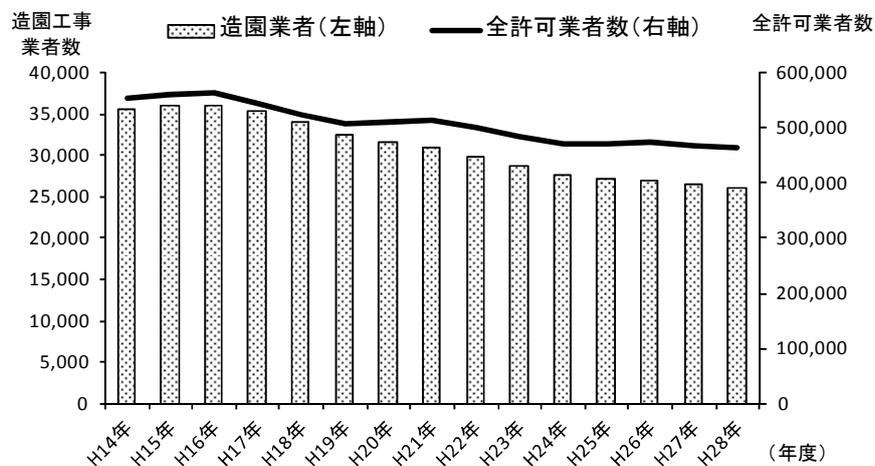
図表 1 は、造園工事業の許可業者数と建設業の全許可業者数の推移をみたものである。造園工事業者は平成 16 年度（35,966 業者）まではほぼ横這いで推移していたが、平成 17 年度に減少に転じて、平成 29 年度には平成 16 年度の 82%程度の業者数となっている。

また、資本金階層別にみると、造園工事業者は資本金 1,000 万円以上 5,000 万円未満の階層が 51.3%を占め最も大きな階層となっている。許可業者全体と比べると比較的規模の大きい業者が多い（図表 2）。

¹ 昭和 47 年 3 月 8 日建設省告示第 350 号

² 平成 13 年 4 月 3 日国総建第 97 号

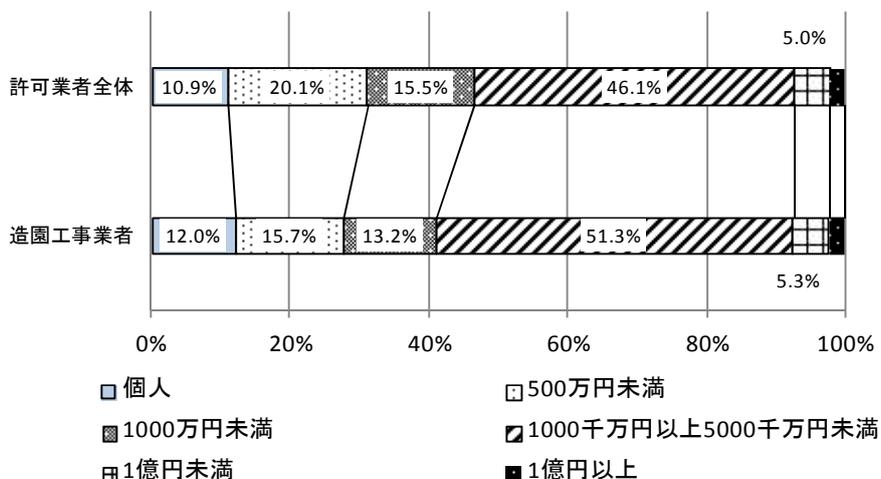
図表 1 建設業許可業者数の推移（造園工事業、建設業全体）



（出典）国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について—建設業許可業者の現況（平成 29 年 3 月末現在）—」

（注）各年 3 月末時点の数値

図表 2 資本金別許可業者の割合

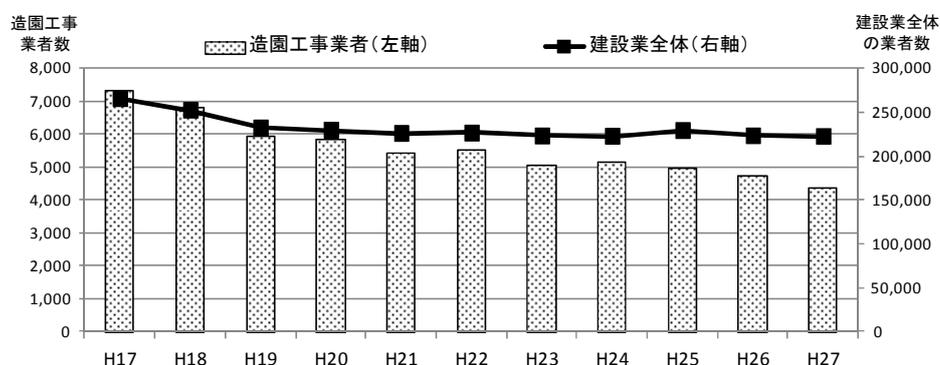


（出典）国土交通省「建設業許可業者数調査の結果について—建設業許可業者の現況（平成 29 年 3 月末現在）—」

図表 3 は、国土交通省「建設工事施工統計調査」³における造園工事業の業者数と建設工事業者数全体の推移を示したものである。この調査結果における工事業者数は、調査年度内に実際に工事実績のあった企業である。造園工事業者数（後方移動平均値）は、建設業全体の業者数の推移とは異なり、平成 27 年度に大きく落ち込んでいる。

³ データ基の国土交通省「建設工事施工統計調査」はサンプル調査であるため、個別業種の値についてはばらつきがでる可能性がある。このため本稿では、「後方移動平均値」と記載した箇所においては 3 年後方移動平均値を採用している。

図表3 施工実績のある造園工事業業者数の推移



(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告書」

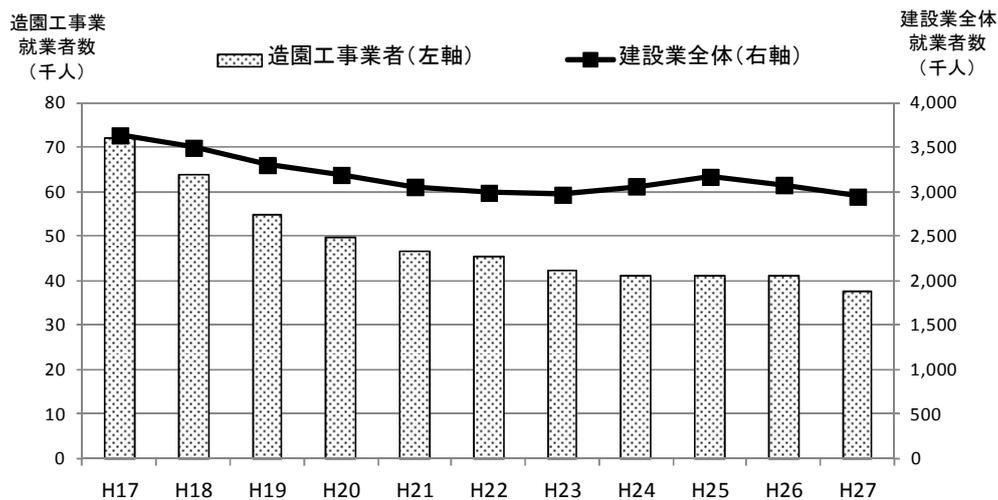
(注) 造園工事実績業者数は3年後方移動平均値

3. 造園工事業の就業者数

図表4は、「建設工事施工統計調査」における建設業全体と造園工事業の就業者数の推移(後方移動平均値)を示したものである。

造園工事業の就業者数は、平成25年度を除いて年々減少しており、平成27年度において、40,000人を下回っている。造園工事業において就業者の減少幅は、建設業全体の就業者数の減少幅より大きくなっている。

図表4 就業者数の推移(造園工事業、建設業全体)



(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告書」

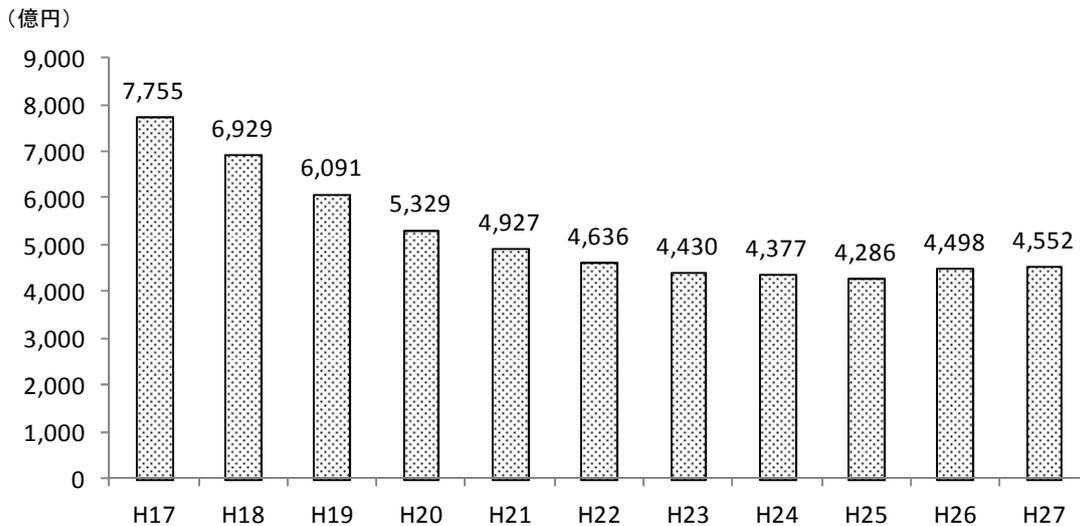
(注) 造園工事実績業者数は3年後方移動平均値

4. 完成工事高の推移

図表 5 は、造園工事業の完成工事高の推移（後方移動平均値）を示したものである。

平成 17 年度の完成工事高 7,755 億円から、毎年減少を続けてきたが、平成 25 年度の 4,286 億円を底に増加基調となっており、平成 27 年度の完成工事高は 4,552 億円（前年度比+1.2%）となっている。

図表 5 完成工事高の推移（造園工事業）

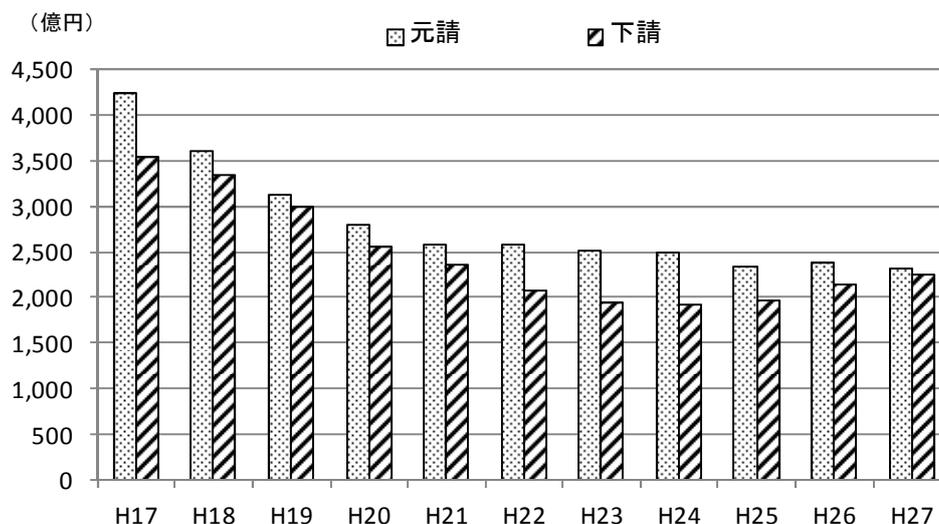


(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告書」
(注) 完成工事高は 3 年後方移動平均値

図表 6 は、元請・下請工事高の推移（後方移動平均値）を示したものである。

平成 17 年度には 4,221 億円あった元請工事高は減少傾向が続き、平成 27 年度には 2,306 億円と平成 17 年度の 54.6%になっている。下請工事高についても、増減を繰り返しながらも減少傾向が続いており、平成 17 年度の 3,533 億円に対し、平成 24 年度には 1,907 億円（▲46.0%）まで減少しているが、足元では増加し、平成 27 年度は 2,246 億円（前年度比+5.5%）と増加している。

図表6 元請工事高、下請工事高の推移（造園工事業）



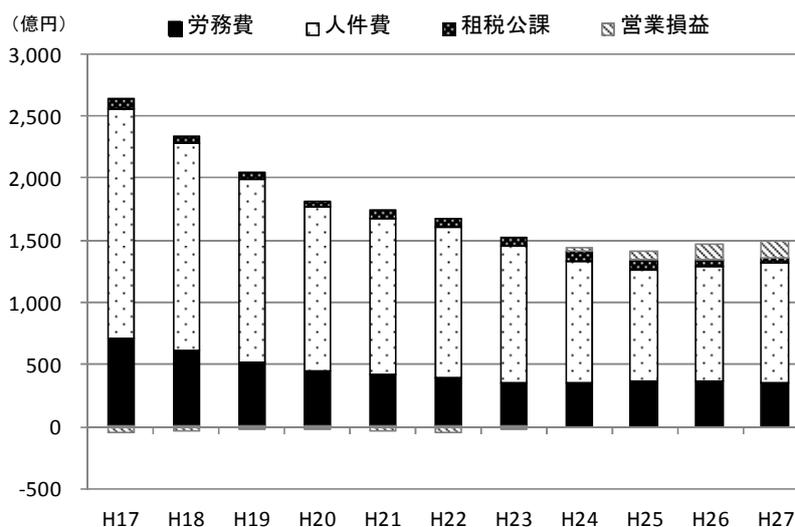
(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告書」
 (注) 元請工事高及び下請工事高は3年後方移動平均値

5. 付加価値額の推移

図表7は、造園工事業の付加価値額の推移（後方移動平均値）を示したものである。

造園工事業の付加価値額は、平成24年度を底に増加傾向にあるが、労務費及び人件費は平成17年度の半分程度となっている。一方、営業損益は平成24年度に黒字に転じ、平成27年度では、約145億円（前年度比+30.1%）であり、4年連続で黒字となっている。

図表7 付加価値額の推移（造園工事業）



(出典) 国土交通省「建設工事施工統計調査報告書」
 (注) 元請工事高及び下請工事高は3年後方移動平均値

6. 都市緑化の動向

現在、地球温暖化防止や快適な生活環境の実現という観点から、都市公園の整備や建物など各種施設の緑化が推進されている。造園工事業に関連性が高い国内市場について、その動向を概観する。

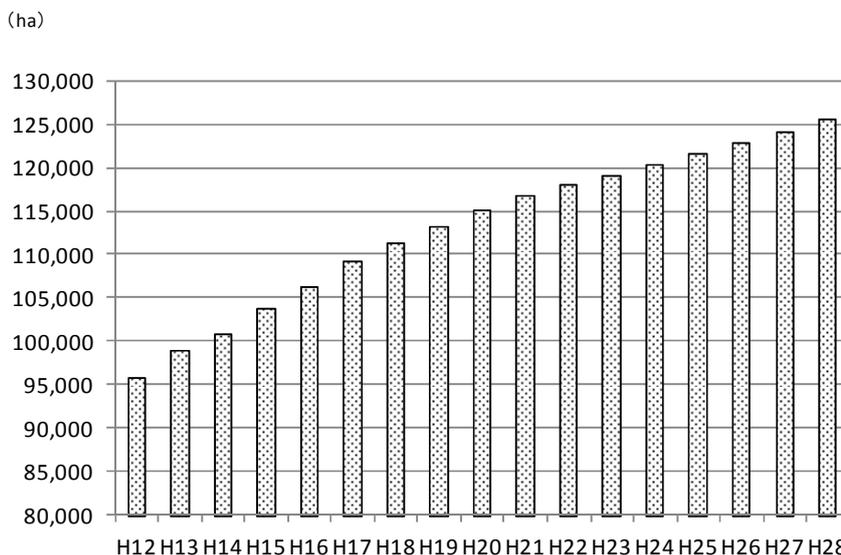
(都市公園)

都市公園は、地域コミュニティの拠点づくりや避難所となる防災施設、または観光施設としての役割を果たすべく整備が計画的に進められている。

平成 28 年度における都市公園の総面積は、125,423ha となっており、前年度から 1,298ha (前年度比+1.0%) 増加 (図表 8)、箇所数は 106,849 箇所から 108,128 箇所と前年度から 1,279 箇所増加している。

しかしながら、国土交通省発表の「都市公園等整備の現況」(平成 29 年 3 月 31 日現在)によると、一人当たりの公園面積は、諸外国の都市と比較するとまだ低い水準にあり、引き続き、防災や地域の活性化等を目的とした都市公園の整備や、ストックの有効活用、施設の長寿命化、効率的な維持管理等に関する一定の需要は期待できる。

図表 8 都市公園面積の推移



(出典) 国土交通省都市局公園緑地・景観課「都市公園等整備の現況等」

(屋上・壁面緑地化)

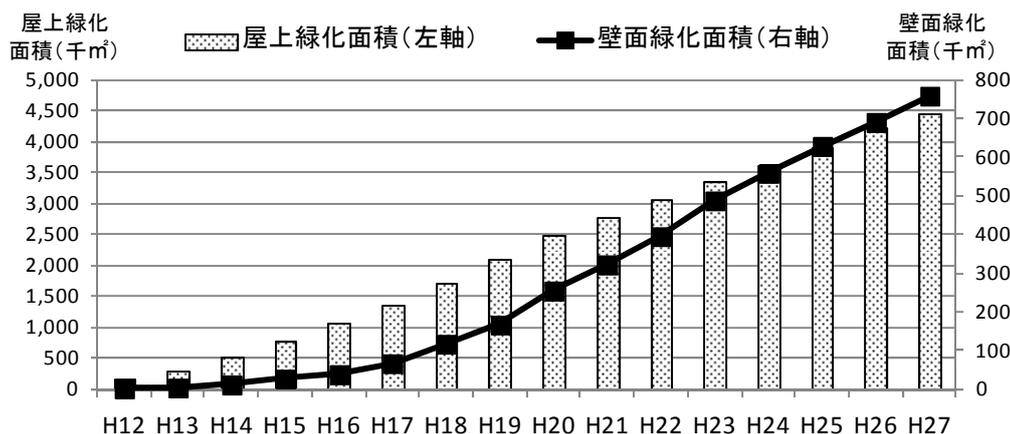
ヒートアイランド現象の緩和効果や潤いある都市空間形成などの観点から、住民や民間企業においても緑化・緑地保全の意識が高まってきている。

国土交通省の調査によると、建物の屋上・壁面緑化の施工総面積は増加を続けており、

平成 27 年の屋上緑化面積は 4,442 千㎡（前年度比+5.4%）、壁面緑化面積は 759 千㎡（前年度比+9.0%）となっている（図表 9）。

特に都心部においては、気温が年々上昇しているとも言われ、温暖化緩和効果のある屋上・壁面緑化の市場規模は今後も拡大すると考えられる。

図表 9 屋上・壁面緑化面積の推移



（出典）「平成 28 年全国屋上・壁面緑化施工実績調査結果」（国土交通省）

7. おわりに

造園工事業は完成工事高が年々減少し、厳しい事業環境にあったが、平成 24 年度以降営業損益がプラスに転じるなどの回復傾向となっている。

昨今では、都市環境や地球環境の改善、公園緑地の整備を通じた防災・避難の観点からも社会的な関心やニーズは高く、また従来の造園、緑化のみならず、Park-PFI や公園の指定管理といった造園、緑化の川上・川下にあたる企画、設計、運営など、造園工事業の事業領域の拡大と技術の活用が一層求められている。

また、造園工事においても「建設技能労働者不足」に直面しており、技術や技能に優れた施工管理者及び現場作業員の確保・育成が喫緊の課題となっている。また、指定管理の公園管理スタッフなどの新しい事業領域においても人材が必要となっている。一般社団法人日本造園建設業協会、女性活躍促進部会及び全国造園フェスティバルなどの取組が実施されており、経営環境が改善してきた今こそ、新規入職者の確保・育成や、年齢、性別を問わず働きやすい環境を整えておくことが、今後の健全な発展には必要不可欠であると考えられる。

今後、造園工事業においても円滑な技能の継承が図られ、業界が更に発展していくことを期待したい。

（担当：研究員 藤田 啓伍）

編集後記

いきなり私事で恐縮だが、本年1月より当研究所に着任し、「研究員」の肩書をいただいでから早3ヶ月が経過した。それまでは会計、税務、内部統制の仕事が長かったためか、日々職場で起きるあらゆる事象は何でも借方、貸方で考えたがる癖が付いていたところから、建設産業に関連する研究テーマについて、仮説を立て、文献を引っ張り、データを検証し、関係先にインタビュー等を行いながら研究成果をまとめていく作業へと業務は一変した。その成果物は、建設経済レポートNo.70の「公共施設の老朽化対策」をご覧いただきたいのだが、レポートの中で、公共施設のストックは、高度経済成長期からバブル期にかけての増加が著しいことに触れている。1980年代前半の生まれの筆者は、バブル期が幼少期に当たる訳だが、レポート執筆中にふと、自分がこどもの頃、周りにどんな公共施設（特に建築物）が造られていたか思い出す機会があった。ある意味身近なテーマでもあるので、自分のことに置き換えた方が分かりやすいはず。筆者の人生を勝手に振り返りながら、当時の公共施設の建設状況を図表の通り検証してみた。

時期	造られた建物・メモ
1980年代半ば ※保育園児	後に通う公立中学校に「新体育館(2階建)」が完成 今から数年前に学校統廃合により中学校が移転し、現在は一時利用に留まっているらしい。
1990年代前半 ※小学生(高学年)	公立小学校在学中に「新プール(2階建)」が完成 使った記憶は余りない。現在も小学校のプールとして使用中。
1990年代半ば ※中学生	近所に公立の「生涯学習センター」が完成 現在も使用中。
1990年代半ば ※中学生	後に通う公立高校に「新普通教室棟(5階建・冷暖房完備)」が完成。 校舎が新しかったことも受験した動機の一つだった。現在も使用中。
1990年代後半 ※高校生	公立高校在学中に「新特別教室棟(6階建・冷暖房完備)」が完成 現在も使用中。

1990年代後半も含んでいるが、新築・改築でざっと思い出すだけでこれ位はあった。自分が育ってきた環境において、いかに新しい建物を使うことが出来たかがよく分かる。夏休み等を利用した大規模改修や増築等も含めればさらに増えるはずだが、残念ながらさすがにそこまでは記憶が無かった。もちろん、生まれた年代や育った地域で差はあると思うが、建設ラッシュの恩恵を受けてきたことはストック数の増加が示している。これら施設の大半は現在も使用されており、特に学校施設は、自分たちの子どもの世代が使う番になってきている。次代の利用者が安心して、その公共施設を使ってもらうためにも、地方公共団体のみならず、地域住民、教育・研究機関、そして建設関連企業もハード、ソフトの両面で知恵を絞っていかないといけない。本後記をとおして、微力ながら「研究員」として引き続き何か情報を発信していければと決意を新たにされた次第である。

(担当：研究員 高野 健一)