

近畿ブロックの社会資本整備動向

はじめに

当研究所では、四半期ごとに建設投資を予測するとともに、主として全国を対象とした建設投資、公共政策、建設産業、公共調達制度のほか国際化対応などの調査研究を行ってきた。しかし近年、少子高齢化と人口減少が進む中で東京一極集中の継続、中山間地域を始めとする地域の疲弊や地域間格差の拡大など、経済社会環境は変化しつつあり、その的確な対応が求められている。これを踏まえ、当研究所では 2012 年から、地域ブロックを対象とした社会資本整備の動向を調査している。本報告では、2016 年 4 月以来 5 年ぶりに近畿ブロック（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）を取り上げる。本章で対象とする近畿ブロックは、国内第 2 位の経済圏として我が国を牽引しており、アジア諸国とも歴史的・経済的にも結びつきが強く、近年におけるアジア諸国の経済成長に伴い、国際競争力のさらなる強化が課題とされている。また、国内間競争にも打ち勝ち、企業の立地促進、人口の域外転出を食い止めるためにも、物流、人流の円滑化が喫緊の課題である。加えて、今年特有の問題として、世界を襲ったコロナウイルス感染症による我が国の社会経済、生活への甚大な影響と GDP の大幅な減少が挙げられ、感染収束後の速やかな国民生活と経済の回復が期待されている。これらの課題に対応するために、環状高速道路やリニア中央新幹線の早期整備、国際コンテナ港湾としての阪神港の世界とのネットワーク強化が重要である。さらに、由良川、関西国際空港など度重なる河川の浸水、高潮被害や近い将来発生が相当の確率で予測される南海トラフ地震など自然災害への対策に加え、高度経済成長期に整備された社会資本インフラの老朽化対策についても検討していく必要がある。

このような特性を踏まえ、近畿ブロックの社会資本整備の動向調査では、人口動態や経済関連指標などから現状および課題を整理するとともに、特に主要プロジェクトの動向と期待される効果を含め、地域の課題解決のために必要な社会資本整備のあり方を考察する。今回は、2 巡目の調査となることから、前回の報告 2016 年以降に整備された社会資本によるストック効果についても焦点を当てる。また近畿圏においては、2025 年大阪万博や大阪 IR など官民協調して取り組む大型プロジェクトや財政投融资活用による早期開業が期待されるリニア中央新幹線、鉄道事業、民間企業が参画する都市再開発事業も建設投資額として大きなウェイトを占めることから、これらの事業についても説明する。さらに、当該ブロックにおける建設投資の将来展望を行う。

なお、本章の執筆にあたっては、国土交通省近畿地方整備局、新宮市、独立行政法人水資源機構、一般社団法人京都府建設業協会、一般社団法人大阪建設業協会、一般社団法人兵庫県建設業協会、関西エアポート株式会社、株式会社大林組より現地の貴重な情報やご意見を戴いた。ここに、深く感謝の意を表したい。

3.1 近畿ブロックの現状及び課題

(1) 統計指標から見たブロックの現状

近畿ブロックは、本州中西部に位置し、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山の2府4県で構成される。北部には丹波高地が海岸近くまで迫り平地は少なく、南部には日本有数の多雨地帯を有する紀伊半島が太平洋に大きくせり出し、そのほとんどは紀伊山地が占めている。また、中央には、淀川を中心として大阪平野が広がり、南北に小さな山地が走るとともに京都盆地や奈良盆地が存在する。東部には、我が国最大の湖である琵琶湖を擁しており、その湖水は淀川流域の上水道として約1,450万人の水源として利用されている。

近畿ブロックの歴史は古く、先史時代から朝鮮半島および中国大陆との交流が行われてきた。太古の昔から日本の中心とされ、飛鳥から平城京、平安京まで日本の首都として都がおかれていた場所でもあった。また、日本最大の商業都市としても栄え、江戸時代には諸国物産の大集散地として「天下の台所」といわれるなど、旺盛な経済力を有するとともに、多様な文化を創造・継承・蓄積してきたことから、数多くの寺社仏閣や国宝や重要文化財の約5割を有するなど、歴史的文化財が多いのが特徴的である。このような多様で厚みのある歴史・文化的背景により、ブロック内には都市・農山漁村・自然が適度に分散し、大都市と近接していながら魅力ある文化的景観が存在するなど、高品質で特徴的な地域資源が形成されている。

近畿ブロックは、大阪市、神戸市と京都市の政令指定都市のほか、大津市（34万人）、奈良市（36万人）、和歌山市（36万人）と人口30万人から300万人規模の都市が各県に位置しており、我が国第2位の経済圏である近畿ブロックは、産業等の諸機能が西日本でも進んだ圏域である。

全国における近畿ブロックのシェアは、図表3-1-1が示すとおり、人口で16.3%、面積で7.2%、事業所数で17.1%、県内総生産で15.3%となっており、他地域と比べて人口や資産が集中した地域である。県内総生産の産業別構成比をみると、1次産業が0.4%、2次産業が26.4%、3次産業が72.2%となっており、1次産業の構成比が全国と比較して低く、3次産業の構成比が高い。2次産業では、現在、大阪湾岸の他、播磨灘や内陸部の琵琶湖東岸などに工業地帯が広がっており、全国シェアで14.9%を占めている。3次産業では、大阪市、神戸市、京都市の大都市を中心に商業やサービス業が発達しており、全国シェアは15.5%である。今後は、リニア中央新幹線により構築される「スーパー・メガリージョン¹」の一角として、さらなる発展が期待される。

また、その地理的な有利性からアジアと歴史的・経済的に結びつきが強く、大阪、神戸を中

¹ 人口減少下にある我が国において、リニア中央新幹線による対流の活発化及びそれによる新たな価値の創造を図り、我が国全体の持続的成長につなげていくコアとなるもの

心としてアジアと交流を展開してきた。近年、関西国際空港国際線 LCC 便数の増加と共に外国人観光客が大幅に増加しており、訪問率は大阪府が全国 2 位、京都府が 4 位、奈良県、兵庫県も上位に位置する状況であった。経済活動については、輸出の弱さが長引いているものの、個人消費や設備投資を中心に総じて好調に推移しており、月例経済報告における基調判断は「緩やかに改善している」状況であったが、令和 2 年 3 月には「景気は、新型コロナウイルス感染症の影響により、足下で大幅に下押しされており、厳しい状況にある」と下方修正された。7 月には、「景気は、新型コロナウイルス感染症の影響により、依然として厳しい状況にあるが、このところ持ち直しの動きがみられる。」とされた。

図表 3-1-1 近畿ブロックの各種指標

	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	近畿 合計	全国シェア
人口（千人）	1,413	2,610	8,839	5,535	1,364	964	20,725	16.3%
面積（km ² ）	4,017	4,612	1,905	8,401	3,691	4,725	27,351	7.2%
事業所数（千箇所）	55	114	393	214	46	47	870	17.1%
建設業割合	10.7%	7.5%	6.4%	7.9%	7.9%	9.1%	7.9%	-
従業員数（千人）	603	1,137	4,393	2,203	434	378	9,148	16.7%
建設業割合	5.2%	4.4%	5.1%	5.0%	5.0%	6.8%	5.2%	-
県内総生産額（億円）	63,817	104,876	389,950	209,378	36,507	36,765	841,292	15.3%
製造品出荷額（億円）	77,936	57,358	169,957	156,659	20,917	26,647	509,474	16.0%
農業産出額（億円）	641	704	332	1,544	407	1,158	4,786	5.2%
海面漁業・養殖業 産出額（億円）	-	39	46	523	-	127	735	5.2%
産業別構成比	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	近畿 合計	全国平均
1 次産業	0.7%	0.4%	0.1%	0.5%	0.7%	2.3%	0.4%	1.92%
2 次産業	46.6%	31.5%	20.7%	27.2%	24.1%	34.1%	26.4%	29.79%
（うち建設業）	3.9%	4.8%	4.6%	4.7%	5.7%	5.4%	4.7%	6.37%
3 次産業	52.3%	67.4%	77.6%	71.8%	74.7%	63.2%	72.2%	67.96%

（出典）総務省「国勢調査人口等基本集計」（2015 年）、国土地理院「令和二年度全国都道府県市町村別面積調」、総務省「経済センサス活動調査」（2016 年）、内閣府「県民経済計算」（2016 年）、農林水産省「農業産出額及び生産農業所得（都道府県別）」（2018 年）、農林水産省「漁業産出額」（2018 年）を基に当研究所にて作成

今後の近畿ブロック経済が新型コロナウイルス感染症による影響から早期に回復するとともに、持続的改善を果たすためには、インバウンド需要の一層の取り込みに加え、積極的な設備投資、労働生産性の向上、所得改善による消費の拡大が期待されるところである。

(2) 近畿ブロックの抱える課題

国土交通省の「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」（2016 年 3 月）によると、近畿ブロック全体としての主要な課題は、次に掲げるとおりである。

- ①社会資本の老朽化
- ②近畿を脅かす自然災害リスク
- ③本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展
- ④近畿の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却
- ⑤外国人旅行者の急激な増加

本項においてもこれを踏襲することとし、以下に課題の概要について解説する。

① 社会資本の老朽化

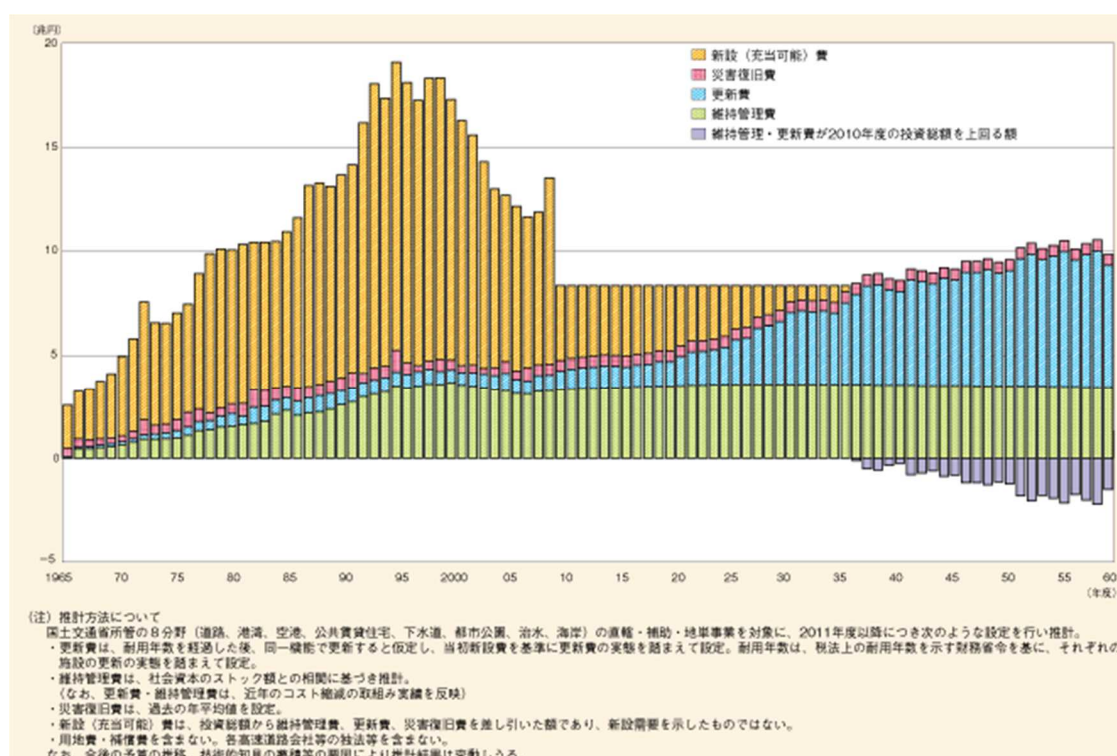
昭和 40 年代の高度経済成長期を中心として集中的に整備された橋梁、トンネル、河川水門・樋門、下水道管渠、港湾岸壁等をはじめ社会資本の老朽化が進んでおり、建設後 50 年を経過する施設の割合が今後 20 年間で加速度的に高くなることが指摘されている。このような中、2012 年に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故や道路の陥没、橋梁の通行規制、河川樋門の不作動など、既に国民生活への大きな支障が全国的な範囲で発生してきている。施設の点検、補修、改築等の対策は、喫緊の課題であり、道路法を改正するなどしてその対応が図られているが、図表 3-1-2 に示すように、今後維持管理費の増大は、インフラの新規投資を圧迫する可能性があるなど、財政硬直化を招くことが予想されており、必要となる予算の平準化が重要である。このため、予防保全、事後保全を適切に組み合わせた合理的な維持管理に取り組む必要がある。また、小規模な地方公共団体においては、技術系職員が在籍していない組織も見られるほか、国土交通省発注工事を含めた維持管理工事の入札において不調・不落、一者入札が多いなど、今後の担い手不足も懸念されている。よって、技術力、人員確保及び施工を担当する建設企業の育成等が課題である。

② 近畿を脅かす自然災害リスク

IPCC 第 5 次報告書で指摘されているように、「気候システムの温暖化には疑う余地はない」とされており、近年計画規模を超える降雨に伴う激甚な水害や土砂災害が頻発している。近畿

地方においても、由良川における度重なる浸水、関西国際空港を水没させ、機能不全に陥らせた 2018 年台風 21 号による高潮被害、2011 年紀伊半島大水害など甚大な災害がしばしば発生した。とりわけ都市機能が集積している大阪平野の大部分はゼロメートル地帯であり、大阪市中心市街地などにおいては地下空間利用も盛んであることから、淀川氾濫などによる被害ポテンシャルは極めて高い。

図表 3-1-2 従来どおりの維持管理・更新をした場合の推計



（出典）国土交通省資料

また、1995 年阪神・淡路大震災や 2018 年大阪府北部地震など激甚な地震も発生してきた。今後 30 年以内に 70%程度の確率で南海トラフ地震の発生が危惧されており、太平洋に面した和歌山県などの地域では、最大約 20m の巨大な津波により大規模な被害発生が想定されている。さらに近畿には多数の活断層があり、これらの活断層による直下型の地震による被害も予測されている。このように自然災害が相次ぐ中、想定規模を超えた災害への対策を含めて、ハード・ソフト対策を適切に実施することにより、人命を守り、被害を最小限にすることが求められている。

③ 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展

我が国は、世界に例を見ないほど急速に高齢化が進行しており、現在でも既に世界最高水準

にある上、2040年には高齢者が約660万人にまで増加すると見込まれている。また、少子化についても、合計特殊出生率は、2018年現在1.44と大きく2.0を下回っており、2008年をピークに人口減少時代に入っている。よって、今後は社会資本整備について、高齢者や身障者の利用に配慮した幅広・緩勾配歩道、鉄道駅におけるエレベーター等の設置などユニバーサルデザインの推進、利用者、受益者の減少を踏まえた「選択と集中」による効果的な整備などが重要である。また、大阪市や神戸市などの大都市郊外における住宅団地については、「オールド・ニュータウン化」も顕在化しており、空き家対策による適切な世代交代、陳腐化した団地の適正な更新などが求められる。さらには、人口減少が特に進んでいる北近畿や紀伊半島南部などの中山間地域においては、限界集落も出現しており、今後も行政、医療、福祉、商業などのサービスを受容可能とするためにコンパクトシティの推進と地域の拠点を結ぶ道路ネットワーク等の整備が必要である。

図表 3-1-3 近畿の人口の推移



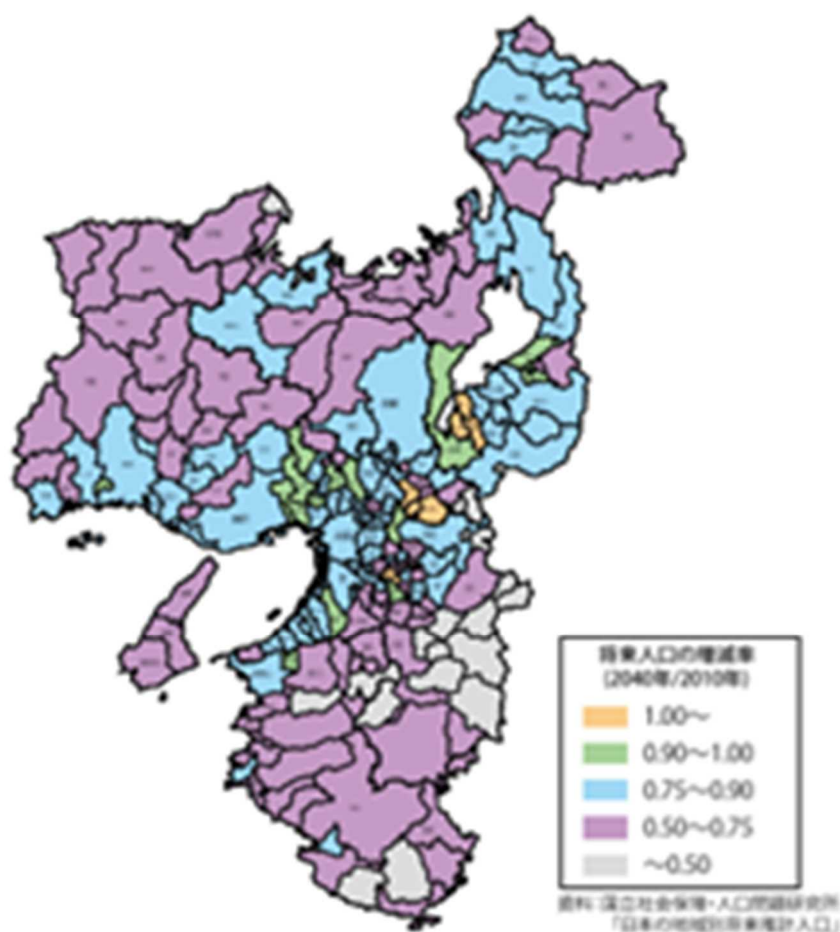
(出典) 2010年までは総務省統計局「国勢調査」
2015年以降は国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

④ 近畿の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却

我が国第2の経済圏域である近畿地方においては、その発展により日本経済を牽引していくことが期待されている。しかし、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）における人口の転入超過数は、図表 3-1-5 に示すとおり、1970年代からほとんど転出超過の状態にあり、とりわけ20歳代後半が顕著である。これは、大学卒業とともに若者が就職のために東京圏に転出

して行く結果と思われ、ほとんどの年において転入超過が続く東京圏と対照的である。また、域内総生産についても、大阪圏における 1980 年から 2010 年までの伸率が 1.48 であるのに対し、東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）は 1.97 と、成長力、経済規模ともにその差が拡大している。さらには、大阪証券取引所の縮小に代表される金融機能、情報サービス機能の東京への集中等に伴い、近畿に存在していた本社機能を東京に移転させている企業も出現してきている。ここに、首都圏における過密による弊害や大災害時におけるリダンダンシーの確保を考慮すると東京一極集中はその早期是正が求められ、近畿地方の果たすべき役割は大きい。

図表 3-1-4 市町村別将来人口増減率(2010 年→2040 年)

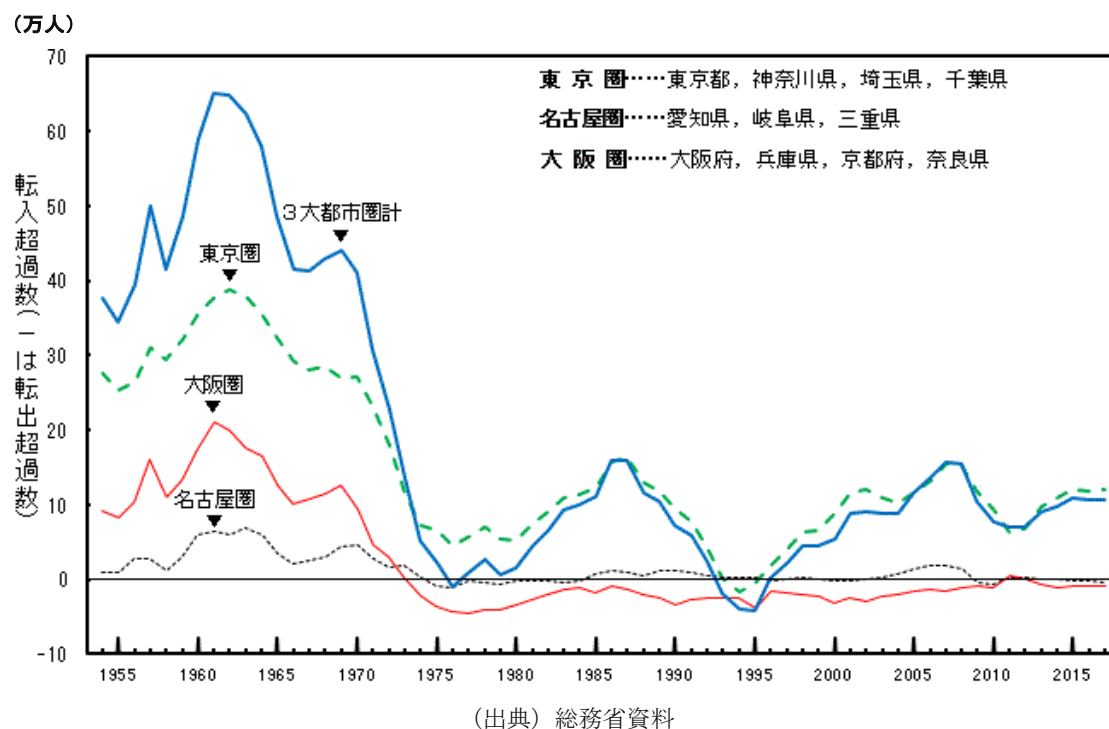


(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

近畿地方の経済活力が低調な理由の一つが、道路渋滞や鉄道混雑、海外ハブ港湾の利用や荷役待ちに代表される物流、人流の停滞である。すなわち、東京圏や名古屋圏と比較して環状高速道路の整備が著しく遅れ、ミッシングリンクが長距離にわたって残っていること、東海道新幹線の線路容量が限界に近づいており、増発困難であること、港湾にあっては、近年世界の大

型化、24 時間荷役に対応できていないことがその主な原因である。このため、新名神高速道路、リニア中央新幹線、阪神港の国際コンテナ戦略港湾としての整備などに強力に取り組む必要がある。

図表 3-1-5 三大都市圏の転入超過数の推移（日本人移動者）（1954 年～2017 年）



⑤ 外国人旅行者の急激な増加

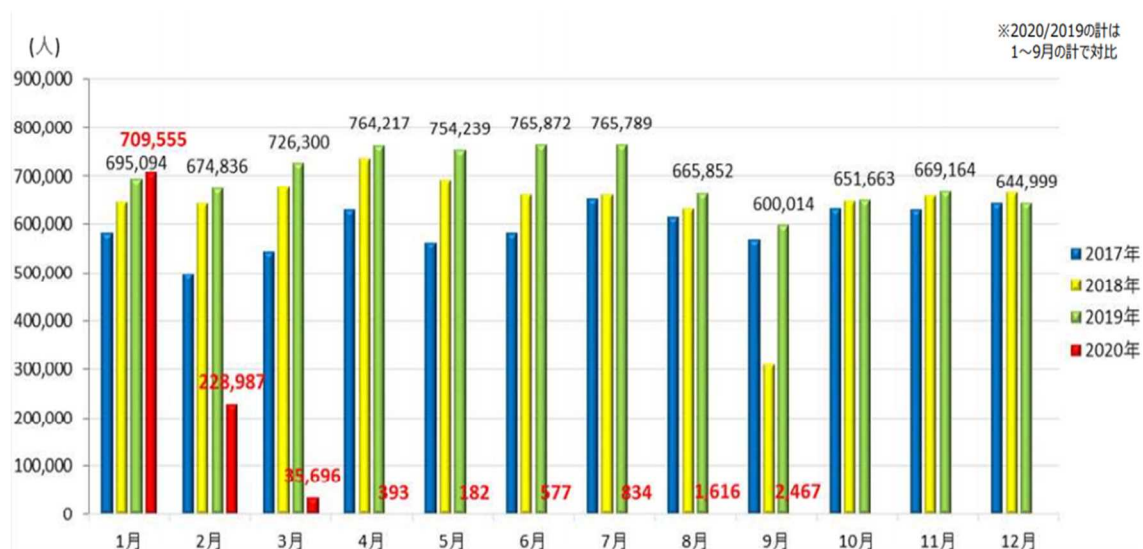
近畿地方には、買い物、食文化、テーマパークが著名な大阪、神社仏閣と国宝が集中する古都京都・奈良、ジャズや異人館で名高い神戸など外国人に人気のある観光資源が多く存在し、これらの都市がほぼ 100km 圏内にあることから、中国、韓国、台湾など東アジアの国々を中心に多くの観光客が訪日している。その数は、2010 年の 181 万人から 2019 年の 842 万人へと近年 9 年間で 4.65 倍に増加しており、主要なゲートウェイである関西国際空港は、入国者数 838 万人（2019 年）と我が国全体の 26.9%を占めている。これら訪日外国人旅行者の消費額は、1 兆 2275 億円（2018 年）と莫大であり、都市部はもとより過疎化に悩む地方活性化の源となっている。

2020 年においては、新型コロナウイルス感染拡大に伴い、3 月 9 日に中国、韓国からの入国制限、3 月 21 日から欧州各国、エジプト、イランなど計 38 カ国からの入国制限がそれぞれ開始され、11 月 1 日には、152 の国・地域において申請日前 14 日以内に滞在歴がある外国人について、特段の事情がない限り、上陸を拒否することとされた。この結果、近畿地方を目的地とする観光客の多くが利用する関西国際空港の外国人入国者数は、4 月以降 9 月まで 2019 年

比 99.6～99.9%減と大幅に減少し（図表 3-1-6）、近畿管内における外国人延宿泊者数も 98.2～99.2%減となっている。その経済効果に鑑みれば、新型コロナウイルス感染症の早期沈静化とともに旅行者数の回復が期待されるところである。

今後は、コロナ後における観光の振興を支援するため、ゲートウェイとなる空港、港湾、鉄道拠点の整備及び拠点から都市部、観光地等への道路ネットワーク、鉄道ネットワークの整備、交通の利便性向上、宿泊施設の整備、外国人にわかりやすい案内設備の整備等総合的な受入環境の整備を進めていくことが重要である。

図表 3-1-6 関西国際空港外国人入国者数の推移



（出典）法務省出入国管理統計

3.2 主要プロジェクト等の動向と期待される効果

本節では、前節 3.1 で整理した近畿ブロックの 5 つの課題の解決・改善に向けて実施中の社会資本整備の予算を示すとともに、国土交通省直轄事業などの主要プロジェクトを取り上げ、その概要や進捗状況、期待される効果等について紹介する。さらに、リニア中央新幹線、大阪万博関連事業など実施、企画されている主要な民間事業についても概略説明する。

(1) 公共事業予算

令和 2 年度近畿地方整備局関係配分予算では、「国民の安全・安心の確保」、「生産性の向上と成長力の引上げの加速」及び「豊かで暮らしやすい地域づくり」の 3 分野に重点化し事業を推進することとしている。特に、「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」を集中的に実施するとともに、3 か年緊急対策後も見据え、防災・減災が主流となる安全・安心な社会づくりを実現することとしている。図表 3-2-1 に国土交通省直轄事業、府県への補助事業の予算を示す。さらに、府県では単独事業も実施しており、これを含めた予算を図表 3-2-2 に示す。

図表 3-2-1 近畿地方整備局関係令和 2 年度予算

	直轄		補助		合計 (歳出)	
		防災・減災、国土強靱化のための緊急対策		防災・減災、国土強靱化のための緊急対策		防災・減災、国土強靱化のための緊急対策
治水	89,468	24,523	33,875	1,756	123,343	26,279
海岸	3,587	976	1,098	0	4,685	976
道路整備	190,062	16,939	140,455	0	330,517	16,939
港湾整備	27,374	1,110	3,995	656	31,369	1,766
空港整備	318	0	0	0	318	0
住宅対策	0	0	53,409	1,200	53,409	1,200
市街地整備	0	0	47,288	171	47,288	171
都市水環境整備	5,502	59	0	0	5,502	59
下水道	0	0	16,353	0	16,353	0
国営公園等	4,586	0	0	0	4,586	0
社会資本整備総合交付金	0	0	216,599	8,761	216,599	8,761
防災・安全交付金	0	0	373,813	102,295	373,813	102,295
官庁営繕	1,422	0	0	0	1,422	0
合 計	322,317	43,607	886,884	114,840	1,209,201	158,446

(注 1) 国庫債務負担行為（ゼロ国債）は直轄事業のみに配分している。

(注 2) 計数はそれぞれ四捨五入しているため、端数において合計と一致しないものがある。

(注 3) 交付金事業費は、配分する国費をもとに推計したものである。

(出典) 近畿地方整備局記者発表資料

図表 3-2-2 近畿地方府県土木関係予算

府県名	土木費	災害復旧費	合計
滋賀県	66,954	881	67,835
京都府	95,513	1,470	96,983
大阪府	-	-	169,300
兵庫県	212,094	11,231	223,325
奈良県	69,387	3,604	72,991
和歌山県	92,240	9,147	101,387
合計	536,188	26,333	562,521

単位：百万円

災害復旧費と兵庫県土木費は農林部局予算を含む

大阪府は内訳を公表していない

(出典) 各府県資料を当研究所にて集計

(2) 河川における取組

① 由良川治水事業

由良川はその源を三国岳に発し、京都府南丹市美山町の山間部を西流しながら綾部市を経て流下し、福知山市内において土師川を合流して流れを北に転じ、宮津市及び舞鶴市を左右岸に望みながら日本海に注ぐ幹川流路延長 146km、流域関係市町人口約 33 万人の一級河川である。中流部の福知山盆地は標高が低く、下流部は勾配が緩やかであり、かつ狭長な谷底平野であることから、中下流部では洪水が頻発してきた。そして、かつてはほとんど堤防がない状態にあったため、住民は 1953 年、1959 年、1965 年、1972 年、2004 年、2013 年、2014 年、2017 年、2018 年など幾度となく洪水による浸水被害を受け、生命・財産を脅かされてきた。

これらの甚大な被害の発生を踏まえて、2003 年には由良川水系河川整備計画が策定され、2013 年には、さらなる治水安全度の向上を図る整備メニューの追加等を行った河川整備計画が策定された。これらの計画に基づき、以下に示すとおり治水事業が実施されている。

(a) 緊急的な治水対策

由良川では 2004 年台風第 23 号洪水と、その後の 2013 年台風第 18 号洪水による 2 度の浸水被害を契機に、河川整備計画の対策の一部を大幅に前倒し、次のとおり整備が進められている（図表 3-2-3 参照）。

i) 由良川下流部緊急水防災対策

2004 年洪水を契機とした「由良川下流部緊急水防災対策」では、当時浸水被害が発生した地先を対象に輪中堤²及び宅地嵩上を実施し、2016 年 3 月に完了した。

ii) 由良川緊急治水対策

2013 年には台風第 18 号による浸水被害が発生し、「由良川緊急治水対策」として、輪中堤及び宅地嵩上げの対象地区をさらに拡大し、由良川中流部の無堤区間では堤防整備や河道掘削等を加え、洪水防御対策を実施してきた。これらの改修にあたっては、下流部とのバランスを考慮し、由良川下流部の水防災対策との整合を図りながら事業を進めている。2018 年度には、川北橋～戸田橋の築堤が概成し、2019 年度には川北橋より下流の前田地区、川北地区において堤防整備と河道掘削を実施している。

² ある特定の区域を洪水の氾濫から守るために、その周囲を囲むようにつくられた堤防

図表 3-2-3 由良川での緊急的な治水対策



(出典) 国土交通省近畿地方整備局資料

(b) 由良川流域（福知山市域）における総合的な治水対策

2014 年 8 月の豪雨により、由良川沿いの福知山市街地で内水による甚大な浸水被害が発生したことを受け、国、京都府、福知山市が連携し総合的な治水対策に取り組んでいる。国は排水機場（荒河排水機場、弘法川排水機場、法川排水機場）の増強等を実施、府は弘法川や法川の改修や調節池の整備、市は下水道ポンプの増強や市街地の貯留施設の整備、また住民への避難情報の発信などを行い、2020 年 5 月末には、同規模の降雨による床上浸水被害が概ね解消できる状況となった。（図表 3-2-4 参照）。

(c) 由良川治水事業のストック効果

以上に示した緊急的な治水対策により、福知山市における浸水エリアは図表 3-2-5 に示すとおり大幅に縮小した。2016 年に福知山公立大学が開学したことを契機に、多くの若者が移住し人口が増加したが、浸水エリアの荒地に新たに大学生向けのアパートが 7 棟建設され、地域活性化に貢献している。

図表 3-2-4 由良川流域（福知山市域）における総合的な治水対策



（出典）国土交通省近畿地方整備局資料

図表 3-2-5 由良川床上浸水対策による浸水面積の変化



(出典) 京都府資料

② 川上ダム

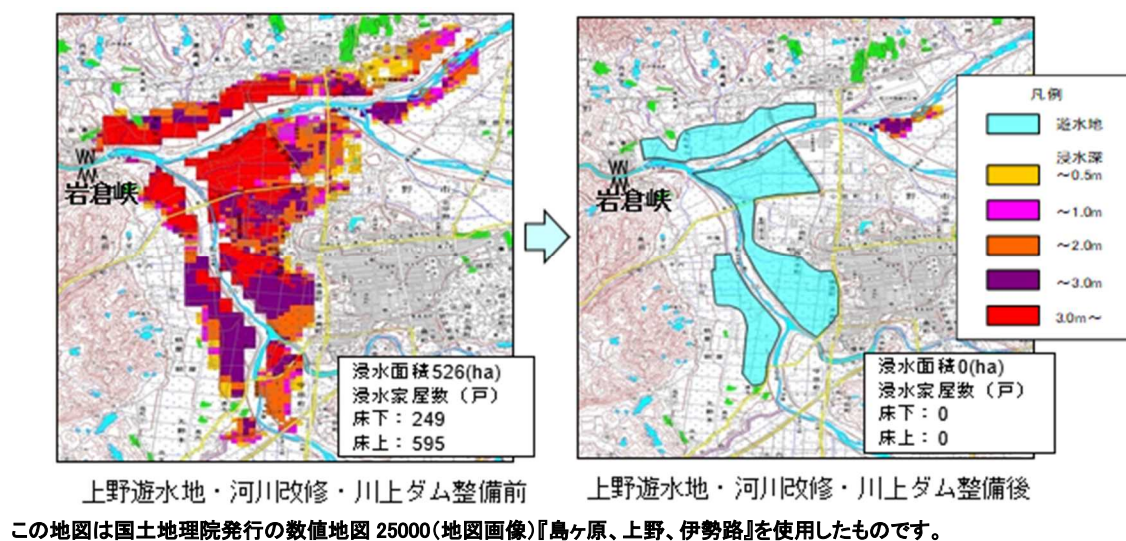
川上ダムは、独立行政法人水資源機構が三重県伊賀市青山羽根地先、阿保地先の淀川水系前深瀬川に建設している多目的ダムであり、事業費は約 1,180 億円、令和 4 年度完成を目指している。目的は以下に示すとおりである。

(a) 治水

- ・川上ダムの建設される地点における計画高水流量毎秒 850 m^3 のうち毎秒 780 m^3 の洪水調節を行うものとする。
- ・上野遊水地等の河川改修と相まって伊賀市上野地区等の浸水被害を軽減する。また、木津川上流から淀川本川を含めた広範囲において浸水被害を軽減する。

図表 3-2-6 川上ダムの洪水調節効果

【昭和 28 年台風 13 号の洪水による氾濫シミュレーション】



(出典) (独) 水資源機構資料

(b) 利水

- ・伊賀市の水道用水として最大毎秒 0.358 m³の取水を可能にする。

(c) 流水の正常な機能の維持

・前深瀬川及び木津川の既得用水の補給等流水の正常な機能の維持と増進³を図る。また、既設ダム（高山ダム、青蓮寺ダム、布目ダム、比奈知ダム）の堆砂除去のための代替補給を行う。ダム諸元は図表 3-2-7、貯水池容量配分は図表 3-2-8 にそれぞれ示すとおりである。

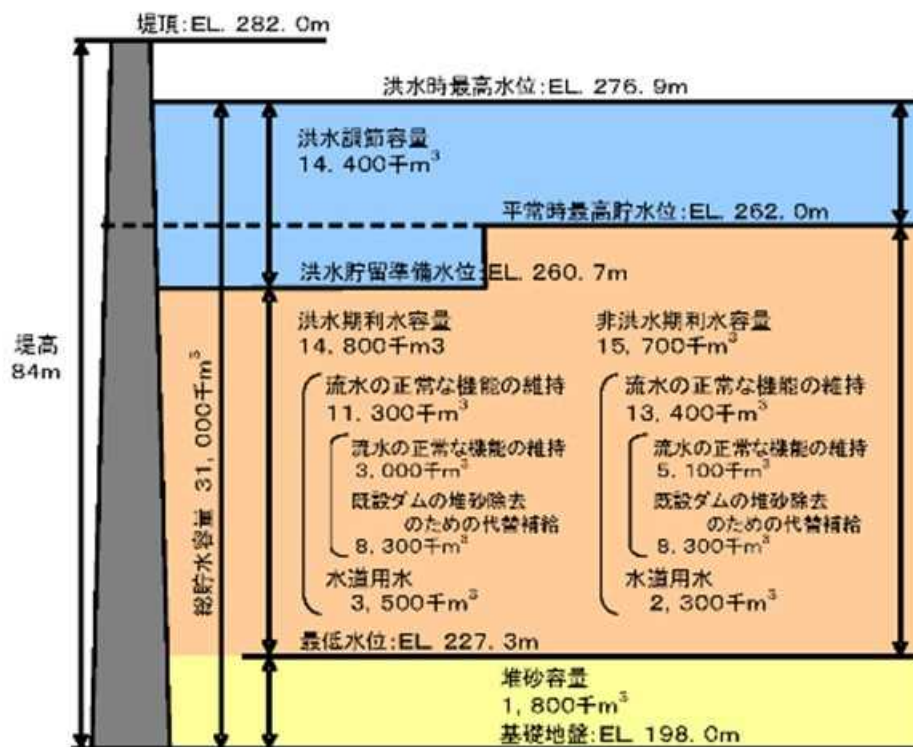
図表 3-2-7 川上ダム諸元

型式	重力式コンクリートダム
堤高	84m
堤頂長	334m
堤体積	456 千 m ³
流域面積	54.7k m ²
湛水面積	1.04k m ²
総貯水容量	31,000 千 m ³

(出典) (独) 水資源機構資料

³ 渇水で水の流れが少なくなった時にも、水が多く流れていた時に貯めていたダムの水を放流して、河川に生息する動植物や生活や生産に不可欠な水の取水、良質な水質の確保する機能

図表 3-2-8 川上ダム貯水池容量配分図



(出典) 水資源機構資料

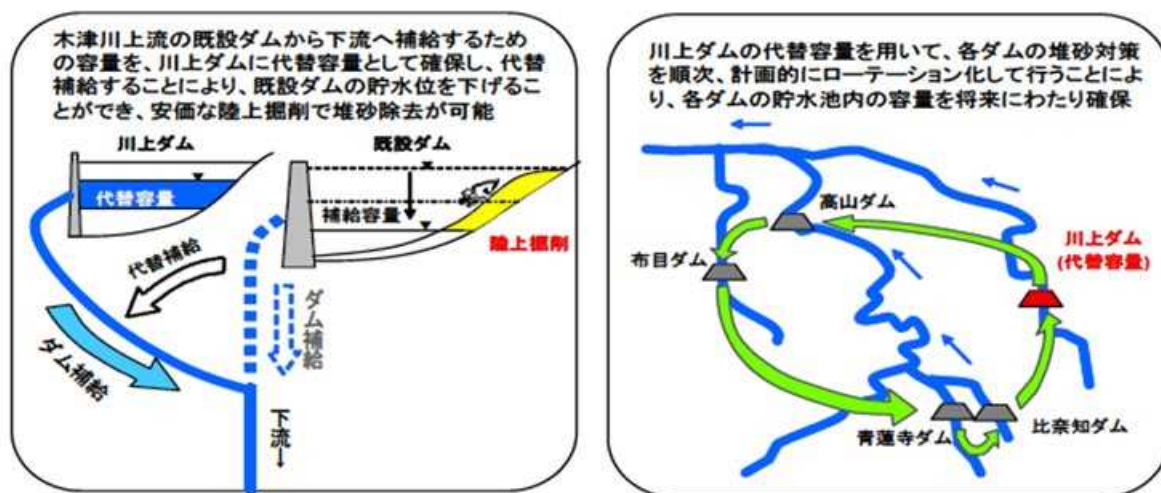
木津川上流の既設ダム（高山ダム、青蓮寺ダム、布目ダム、比奈知ダム）は、既に8,752 千 m³（平成 26 年度時点）の土砂が堆積し、各ダムの堆砂量は計画上の想定を上回る状況にあり、近年ではその傾向が顕著である。淀川水系河川整備計画（2009 年 3 月）では、「ダムが半永久的に機能するためには、有効な堆砂対策を講ずることが必要であるため、木津川上流のダム群（高山ダム、青蓮寺ダム、布目ダム、比奈知ダム）におけるライフサイクルコスト低減の視点から、既設ダムの水位を低下して効率的な堆砂除去を実施するための代替容量として、必要な容量を川上ダムに確保する。」とされており、既設ダムの堆砂除去のための代替補給の容量として、図表 3-2-8 に示すとおり 830 万 m³の貯水容量が確保されている。この容量を活用して、木津川上流の既設ダムから下流への補給の代替とすることにより、既設ダムの貯水位を下げることができ、安価な陸上掘削で堆砂除去が可能となる（図表 3-2-9 参照）。

環境保全及び水質保全に向けた対策も進めている。川上ダムの運用に伴い、ダムからの温水放流によるオオサンショウウオ等への影響を低減するため、選択取水設備及び貯水池上流部に設けた取水設備からバイパス管を通して貯水池を介さずに下流へ放流する「流入水バイパス」（図表 3-2-10）を整備することとしている。また、富栄養化等の影響を低減するため、貯水池内に曝気循環装置を整備することとしている。

川上ダムを施工する企業体では生産性向上を図るため積極的に ICT 導入に取り組んでいる。

基礎掘削においては UAV による空中写真測量の導入や ICT 建設機械であるマシンコントロールやマシンガイダンスを導入し作業の効率化を図っている。さらに、堤体コンクリート材料である骨材のダンプトラック運搬においては ICT 技術を取り入れた車両管理システムを開発し運用している。また、約 45 万 m³の堤体コンクリートを約 19 か月という短い期間で施工するため、タワークレーン（図表 3-2-11）を用いた自動運搬システムや自動スライド型枠の採用など施工の高度化にも取り組んでいる。

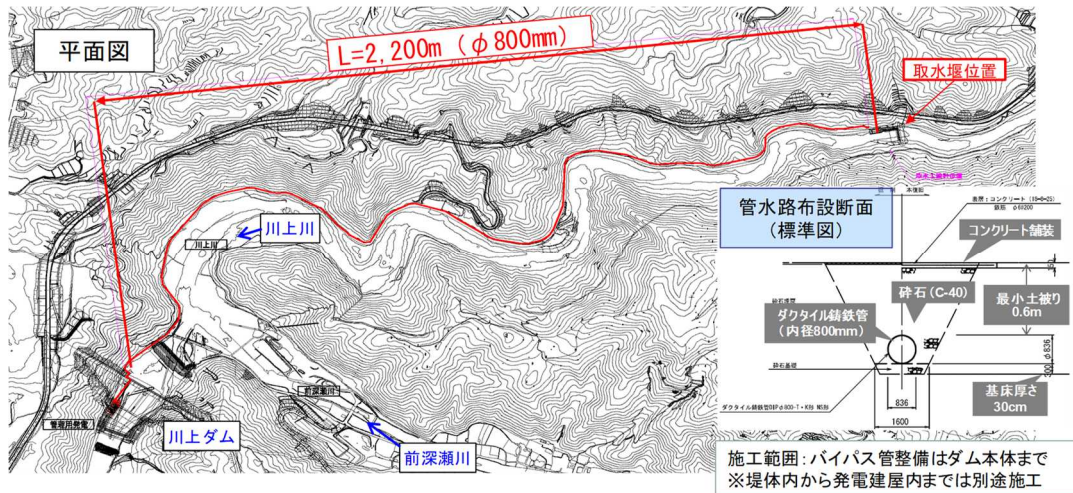
図表 3-2-9 既設ダムの堆砂除去のための代替補給のイメージ



既設ダムの堆砂除去のための代替補給のイメージ

（出典）国土交通省資料

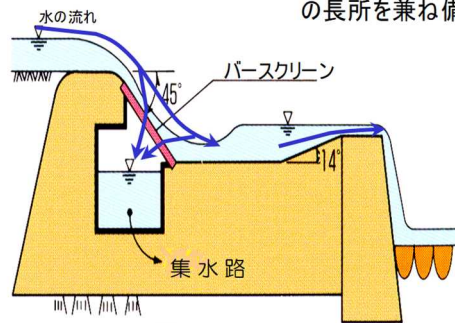
図表 3-2-10 流入水バイパス構造



取水堰の型式

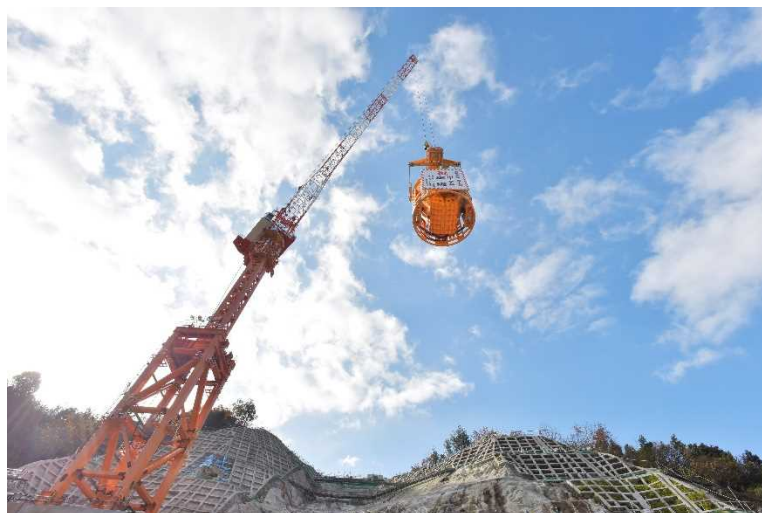
◆チロルⅡ型式

チロル型式とバックストリーム型式の長所を兼ね備えたもの



(出典) (独) 水資源機構資料

図表 3-2-11 川上ダムにおけるタワークレーン



(出典) 大林組資料

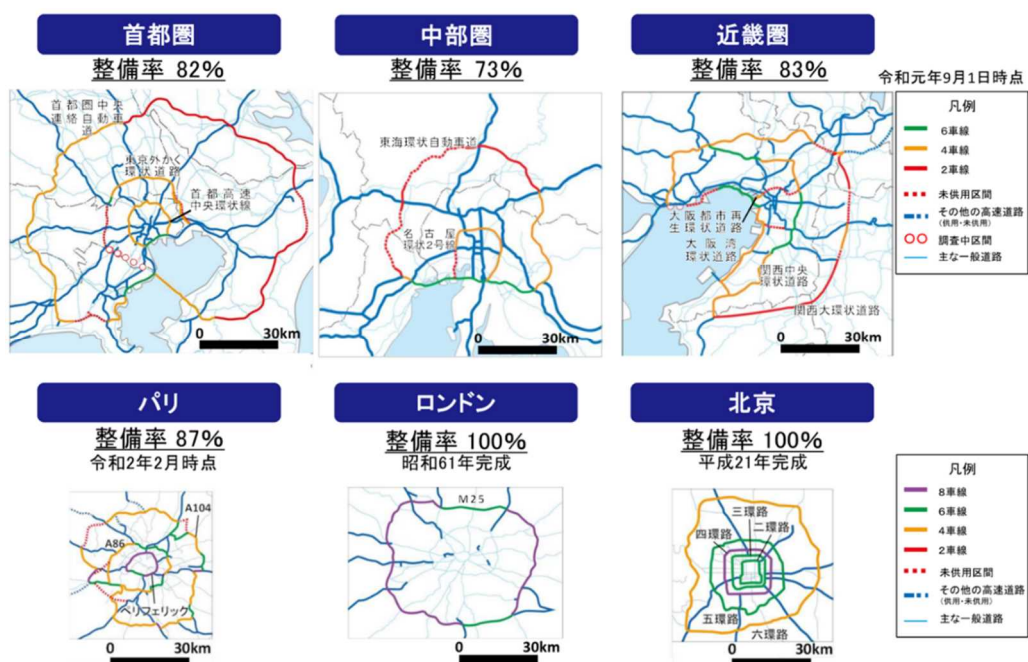
(3) 道路における取組

阪神間や大阪都心部等における慢性的な渋滞は、関西のヒト・モノの円滑な移動を阻害し、大きな経済的損失を招いている。今後、関西地方が発展するためには、これら渋滞の解消はもちろんのこと、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化、関西三空港の連携強化、2025年大阪・関西万博を契機とした広域周遊観光の振興、大規模災害に備えた強靱な国土づくりを着実に進めていくことが重要であり、これらを支える重要なインフラである環状道路の早期整備が求められている。

環状道路とは、大都市の中心地域から、市街地へ、さらに周辺地域に向かって放射状に伸びた道路をリング状に連絡する道路を指し、他の道路とリンクすることにより、交通の分散導入を促し、円滑な交通を実現する役割を担っている。具体的な機能として、通過交通の中心部への流入を抑制、郊外から中心部への交通を分散導入、周辺地域間の円滑な移動、災害時における迂回路の確保が挙げられる。

諸外国においては、図表 3-2-12 に示すように、古くから積極的な整備が進められた結果、その整備率はおしなべて高く、既に完成した国も見られる。一方、我が国の三大都市圏における環状道路の整備率は8割程度と諸外国に比べて整備が遅れており、早期整備を図るべく、近年、近畿地方整備局、西日本高速道路株式会社などにより、精力的に整備が進められており、以下に主要事業を説明する。

図表 3-2-12 諸外国の環状道路の整備状況



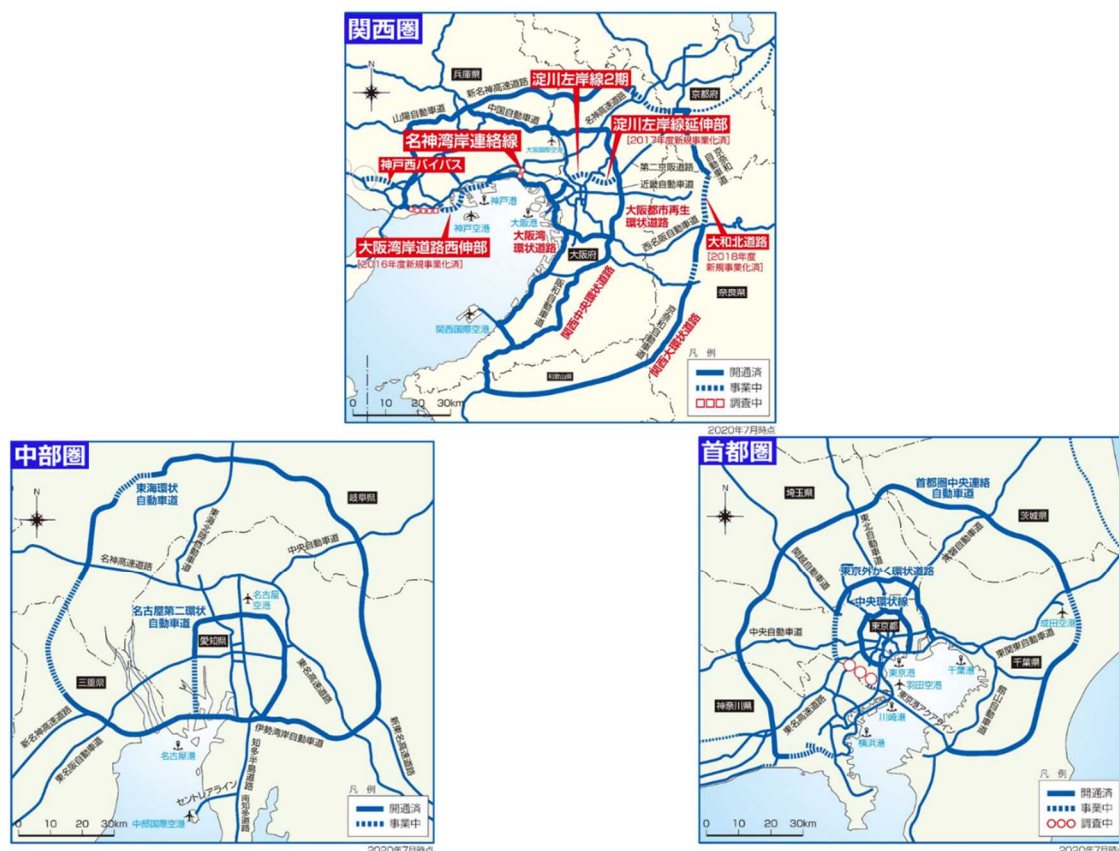
(出典) 国土交通省資料

① 新名神高速道路

名神高速道路は、東名高速道路とともに 1969 年の全線開通以来、関西圏、中部圏、首都圏を結ぶ基幹的な高速道路として我が国の産業、経済、文化の発展に多大な貢献を果たしてきた。しかし、近年は交通量の増加により、中国自動車道宝塚東トンネル付近等で大規模な渋滞が慢性的に発生するなど交通混雑が著しかった。また、産業、経済の大部分が自動車交通に依存しており、当該高速道路が地震、豪雨の災害等により途絶した場合の国民生活への影響は、計り知れなく、壊滅的な状況を招くと予想される。

新名神高速道路、新東名高速道路は、これらの影響を緩和するため、国土軸のダブルネットワークとして三大都市圏を結び、人流・物流について適切な交通機能の分担を果たすことにより高い信頼性を確保することを目的とした道路として計画されたものである。すなわち、三重県四日市 JCT を起点として、滋賀県、京都府、大阪府を經由し、兵庫県神戸 JCT に至る約 174km の高速道路であり、鈴鹿峠越えの東海道沿いを進み、淀川を横断して北摂山系を貫く比較的直線的なルートで建設されている（図表 3-2-14 参照）。事業費、延長等の道路概要は、図表 3-2-15 に示すとおりである。

図表 3-2-13 三大都市圏の環状道路の整備状況



（出典）国土交通省資料

図表 3-2-14 新名神高速道路路線図



(出典) 西日本高速道路株式会社資料

2016 年 4 月の報告以降の開通区間は、城陽 JCT・IC～八幡京田辺 JCT・IC (2017 年 4 月)、高槻 JCT・IC～川西 IC (2017 年 12 月)、川西 IC～神戸 JCT (2018 年 3 月)、新四日市 JCT～亀山西 JCT (2019 年 3 月) であり、今後は、高槻 JCT・IC～八幡京田辺 JCT・IC、城陽 JCT・IC～大津 JCT (仮称) が 2023 年度に開通予定である。また、亀山西 JCT～甲賀土山 IC において 6 車線化工事が進められており、大津 JCT～城陽 JCT・IC 及び八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC についても 2020 年 3 月に 6 車線化が事業化された。

図表 3-2-15 新名神高速道路概要

事業評価単位	近畿自動車道 名古屋神戸線		
	高槻第一JCT～神戸JCT	城陽～高槻第一JCT	大津JCT～城陽
区 間	大阪府高槻市原～ 兵庫県神戸市北区八多町	京都府城陽市寺田金尾～ 大阪府高槻市原	滋賀県大津市上田上牧町～ 京都府城陽市寺田金尾
延長	40.5km	14.2km	25.1km
規格	第1種第2級(暫定型) 【第1種第1級(完成型)】	第1種第2級(暫定型) 【第1種第1級(完成型)】	第1種第2級(暫定型) 【第1種第1級(完成型)】
設計速度	100km/h(暫定型)【120km/h(完成型)】	100km/h(暫定型)【120km/h(完成型)】	100km/h(暫定型)【120km/h(完成型)】
車線数	4車線(暫定型)【6車線(完成型)】	4車線(暫定型)【6車線(完成型)】	4車線(暫定型)【6車線(完成型)】
事業費	7,117億円	5,263億円	3,341億円

(出典) 平成 29 年度 西日本高速道路 (株) 事業評価監視委員会資料

新名神高速道路の整備によるストック効果を以下に説明する。

(a) 災害時の信頼性の向上

名神高速道路や京滋バイパスの周辺には、図表 3-2-16 に示すとおり、複数の活断層が確認されており、大地震発生時には、被災に伴う通行止めが危惧される。ここに当該道路整備によ

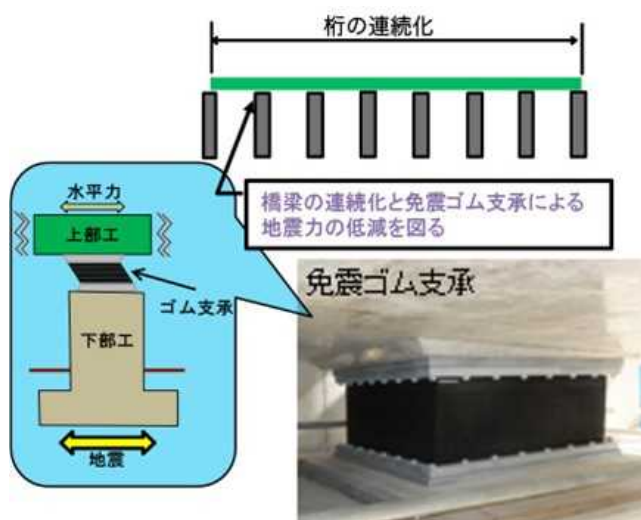
って国土軸が2ルート確保されることとなり、災害時のリスクが分散される。技術的には、新名神高速道路では、名神高速道路や中国自動車道等とともに、落橋しにくい構造として橋梁の連続化と免震ゴム支承を採用している。免震ゴム支承は、ゴム支承本体の水平剛性を利用した地震力を遮断する機能とエネルギー吸収性能による減衰機能で地震力を低減する機能を有しており、地震力の低減が期待される（図表 3-2-17 参照）。このように、安全性の強化・早期回復の確保など強い道づくりを目指しており、災害時のリダンダンシー機能が期待されている。

図表 3-2-16 京阪神の活断層分布図



（出典）西日本高速道路株式会社資料

図表 3-2-17 免振ゴム構造図

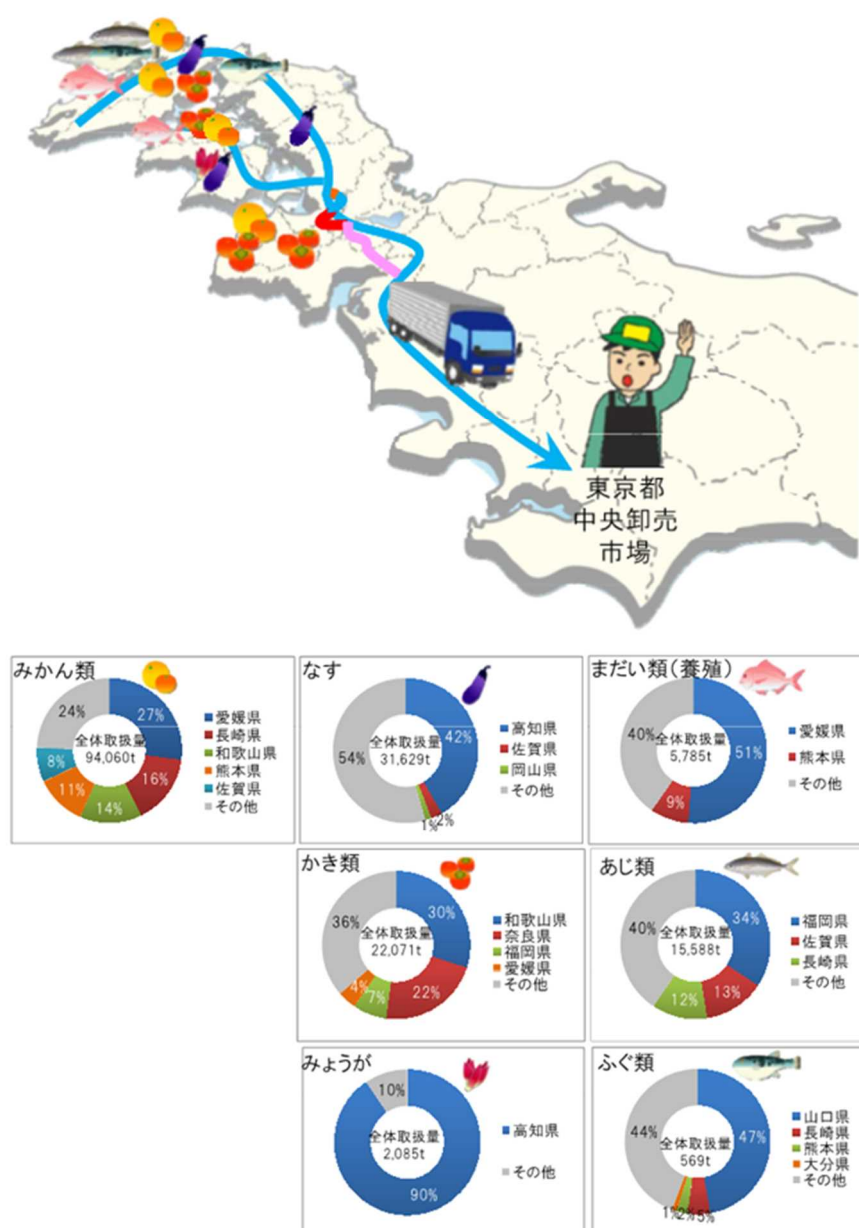


（出典）西日本高速道路株式会社資料

(b) 物流の活性化への寄与

高速道路を利用する地域間物流は 40 万トン／日あり、そのうち約 16 万トン／日が関西⇄中部断面を、11 万トン／日が関西⇄中国四国断面を通過している。新名神高速道路が全線整備されることにより、トラック輸送の安全性・定時性が向上し、物流の活性化が期待される。とりわけ、図表 3-2-18 に示すように、みかん類、かき類、なす、まだい（養殖）、ふぐ類は西日本各地産の東京市場のシェアが高いが、これらの供給が安定するとともに、なお一層のシェアの拡大も期待される。

図表 3-2-18 農林水産品の東京都中央卸売市場シェア



(出典) 西日本高速道路株式会社資料

② 京奈和自動車道

京都府南部から奈良県北西部、和歌山県北部地区には、山地により隔てられた盆地が点在しており、これらの平地部に市街地が形成されている。近畿地方における物流、人流は、大阪を中心として京都、奈良、和歌山の3地方を放射状の道路や鉄道を通じて主に形成され、これらの間の交流が多いのが特徴であるが、3地方を結ぶ環状の交流は比較的希薄であった。

しかし、これらの地域には、「古都京都の文化遺産」、「古都奈良の文化財」、「紀伊山地の霊場と参詣道」などをはじめとする世界文化遺産、国宝が数多くあり、多くの観光客や参拝客が訪れている。また、関西文化学術研究都市等の学術研究施設や高度な研究開発拠点が形成されているほか、工業団地の造成による様々な産業の立地も近年多く見られ、さらには、桃、柿など地域の特産品の栽培など農業も盛んである。京奈和自動車道は、京都市を起点として上記地域をネットワークで結び、奈良県から和歌山市に至る延長約120kmの自動車専用道路であり、経済、文化、暮らしを支える役割を担っている（図表3-2-19参照）。

図表 3-2-19 京奈和自動車道の事業全体図



(出典) 国土交通省資料

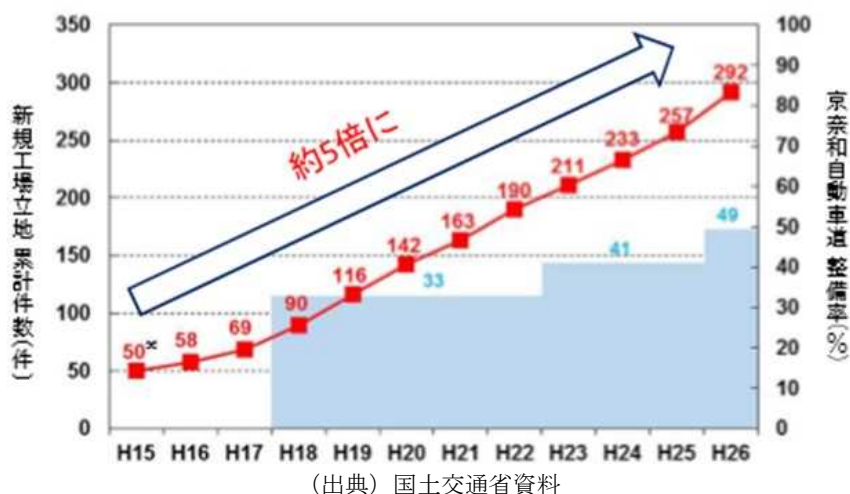
2000年に京奈道路が全線開通（暫定）したことを皮切りに、五條道路、橋本道路、紀北東道路が相次いで開通した。さらに、2015年までに大和御所道路の御所区間及び大和道路の郡山下ツ道 JCT～橿原北 IC が、2017年までに紀北西道路がそれぞれ供用開始されている。現在では、大和北道路奈良北 IC～郡山下ツ道 JCT の延長約 12.4km が公共事業と有料道路事業の合併施行方式により総事業費約 2,900 億円をもって実施されており、完成後には、国道 24 号の渋滞緩和や一般道路での交通事故の削減、医療サービスの向上等が期待されている。また、大和御所道路で唯一残る橿原北 IC～橿原高田 IC の延長 4.4km も総事業費約 1,485 億円により整備が進められている。なお、最北に位置する京奈北道路については、調査中の段階である。

京奈和自動車道は、これまで橿原高田 IC 以南全区間を含む約 88km の区間が開通しており、相当のストック効果が発現している。以下にその例を示す。

(a) 奈良県における企業立地

整備に伴う時間短縮効果により、大阪や名古屋へのアクセス性が向上し、とりわけ大阪へは 1 時間以内で移動可能となった。この好条件により、図表 3-2-20 に示すように、沿線地域における企業立地が、近年年間 20 件以上を維持しており、10 年間で約 5 倍の累計 200 件となった。

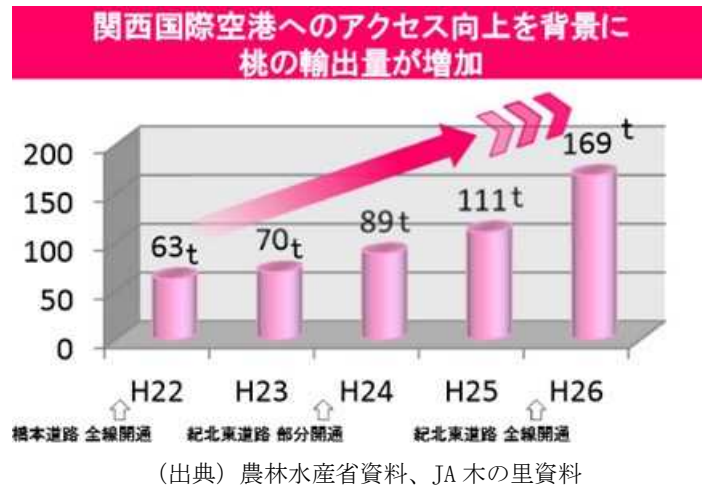
図表 3-2-20 奈良県内沿線地域における企業立地数



(b) 和歌山県特産農産品の出荷

和歌山県においては、桃（紀の川市など）、柿（紀の川市、かつらぎ町など）の農産品が特産であるが、京奈和自動車道の整備に伴い、図表 3-2-21 に示すとおり、名古屋以東への柿の出荷額が年々増加しているほか、関西国際空港へのアクセス向上を背景に桃の輸出量が増加している。

図表 3-2-21 和歌山県産農産物出荷量の推移

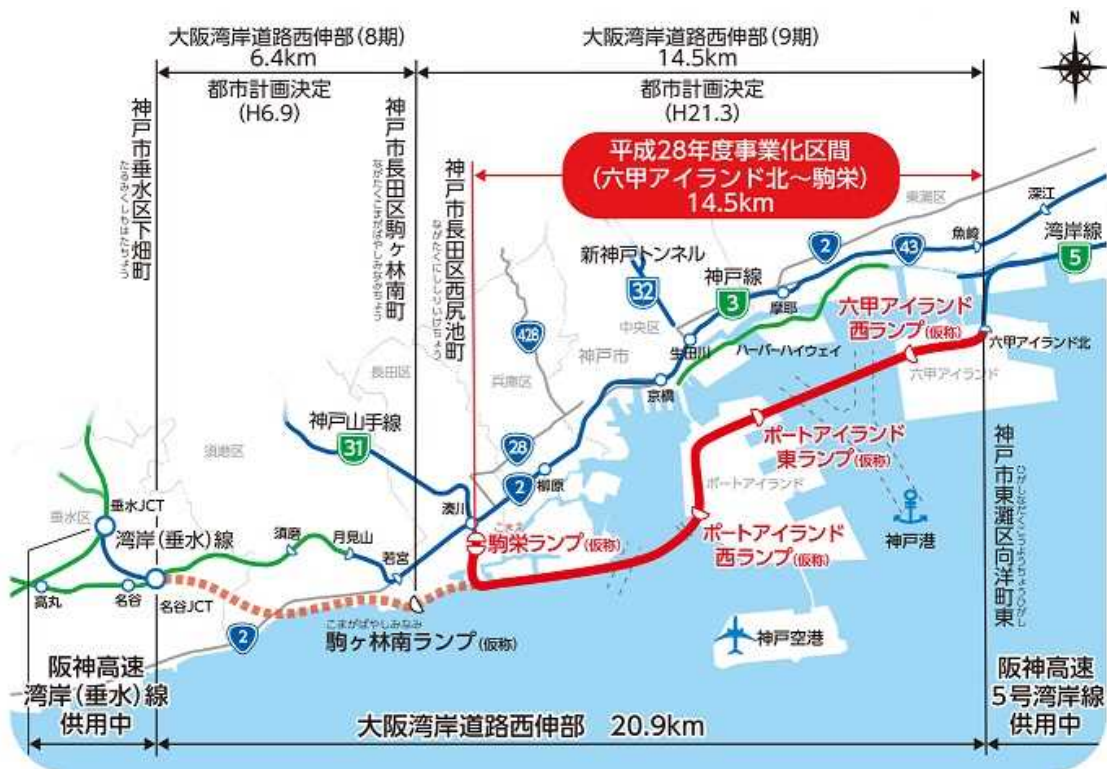


③ 大阪湾岸道路西伸部

大阪湾岸道路は、大阪湾岸地域の既存幹線道路の交通負荷を軽減し、都市環境の改善を図るとともに、大阪湾沿岸諸都市を連絡して都市活力を向上させることを目的とした神戸淡路鳴門自動車道垂水JCT～関西国際空港を結ぶ延長約80kmの自動車専用道路である。2020年現在、既に関西国際空港～六甲アイランド北ICの区間が開通済みである。

大阪湾岸道路西伸部（神戸市東灘区～神戸市長田区）は、大阪湾岸道路の兵庫県内未開通区間の一部を構成する延長約14.5kmのバイパス事業であり、全体事業費は約5,000億円である（図表3-2-22参照）。近年においても阪神臨海部の人口は増加傾向にあり、2015年では約257万人と、兵庫県の概ね5割を占めている。また事業所数及び従業者数は、兵庫県の概ね5割を維持しており、兵庫県経済の中核を担っている。一方、当該地域を結ぶ高速道路は、阪神高速道路3号線のみであり、図表3-2-23に示すとおり、阪神高速道路第二神明接続部～西宮JCTの区間における渋滞損失は、上下線とも全国都市高速道路の1、2位を占める。

図表 3-2-22 大阪湾岸道路西伸部事業全体図



(出典) 国土交通省資料

図表 3-2-23 全国都市高速道路の渋滞損失

都市高速道路の交通状況ランキング(平成31年・令和元年)
JCT区間別の渋滞ランキング(年間合計)

順位	路線名	区間延長	渋滞損失時間 (万人・時間/年)
1	阪神高速 3号神戸線(下り) 西宮JCT～第二神明接続部	約24.9km	292
2	阪神高速 3号神戸線(上り) 第二神明接続部～西宮JCT	約24.9km	253
3	首都高速 湾岸線(西行) 東関東接続部～葛西JCT	約11.2km	168
4	阪神高速 13号東大阪線(上り) 東大阪JCT～東船場JCT	約8.1km	159
5	首都高速 5号池袋線(上り) 美玉木JCT～板橋JCT	約12.1km	154

(出典) 国土交通省 年間の渋滞ランキング (平成 31 年令和元年) より

本高速道路は、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、上記交通渋滞や沿道環境などの問題の緩和を図るとともに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の円滑化、災害や事故発生時のリダンダンシー確保等を目的として、2016年度に公共事業として採択された。2017年度には、阪神高速道路による有料道路事業との合併施行方式による整備が導入され、さらには、港湾区域を通過し、港湾道路としての役割も担うこと、また港湾部局の技術的優位性を考慮し、海中部の施工が主となる海上橋の基礎工及び西伸部事業に伴う航路移設関連工を円滑に実施

するため、港湾事業約 920 億円も適用されている。2020 年度においては、調査設計、用地取得、改良工事、橋梁工事を実施している。

本道路の整備により、以下に示す効果が期待されている。

(a) 物流の効率化

神戸市西区玉津 IC から神戸港への所要時間が 45 分から 31 分に短縮されるなど、国際戦略港湾・阪神港や関西国際空港などの物流拠点への移動時間が短縮され、物流効率化が図られる。

(b) 代替路の確保

現在、阪神高速道路 3 号神戸線の魚崎ランプより西側には事故の多い区間が点在し、その事故件数の 50%以上で事故処理のために車線規制が行われており、規制に伴って一般道路に交通が集中する結果となっている。本高速道路の整備により、事故時等の代替路の確保が可能となり、一般道への交通集中が緩和される。

④ 淀川左岸線延伸部

大阪都心部の慢性的な渋滞を緩和し、沿道環境を改善するとともに、新たな拠点エリアを誘引するために、阪神高速道路大和川線、湾岸線、淀川左岸線、近畿自動車道などから構成する環状道路が「大阪都市再生環状道路」として、政府の都市再生プロジェクトに位置づけられている。淀川左岸線延伸部は、その一部を構成する門真市大字葎島から大阪市北区豊島に至る延長 8.7km、総事業費約 4,000 億円（内阪神高速道路有料道路事業約 1,600 億円、西日本高速道路有料道路事業約 600 億円）の自動車専用道である（図表 3-2-24 参照）。

第二京阪道路と接続することにより、阪神港、夢洲・咲洲地区と名神高速道路など主要な高速道路を結び、物流の効率化や関西の経済活性化、競争力強化が期待されている。2017 年に事業化され、2020 年度においては、調査設計、改良工事を推進している。完成後には、災害時の避難・救援活動を支える広域的な輸送ルート、すなわち阪神高速道路大阪港線や東大阪線の規制時の迂回路としての機能も期待される（図表 3-2-25 参照）。

図表 3-2-24 淀川左岸線延伸部事業全体図



(出典) 国土交通省資料

図表 3-2-25 淀川左岸線の迂回路としての機能



(出典) ETC2.0 プローブデータ、阪神高速道路資料

以上に示した 4 つの高速道路の整備により、2016 年国土交通省策定「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」に示された近畿ブロックの抱える課題の解決に貢献することが期待される。すなわち、企業立地の増加や農林水産品の出荷額の増加、中心市街地の渋滞解消等に

よる地域振興など近畿地方の活性化と東京一極集中からの脱却、交通のリダンダンシーの確保による自然災害リスクの低減、人口減少社会、高齢化社会にあって交通ネットワークの充実による交流の円滑化と定住の促進、さらには、移動の利便性向上や時間短縮による外国人旅行者の増加である。

(4) 港湾における取組

2009 年国土交通省は検討課題の一つである「海洋国家日本の復権」の一環として、大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定を行うこととした。そして、2010 年に港湾運営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などを重視する選定基準により、阪神港及び京浜港を選定した。

国際コンテナ戦略港湾においては、内航・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策等を推進するとともに、その運営にあたっては、民間企業が出資する「港湾運営会社」を設立し、「民」の視点による戦略的な一体運営の実現等により、国際競争力の強化を図ることとしている。

その後、さらなる船舶の大型化（図表 3-2-26 参照）や船社間の連携の進展により、基幹航路の寄港地絞り込み等が進んでいる状況を踏まえ、2014 年に、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の 3 本柱からなる施策を推進している。

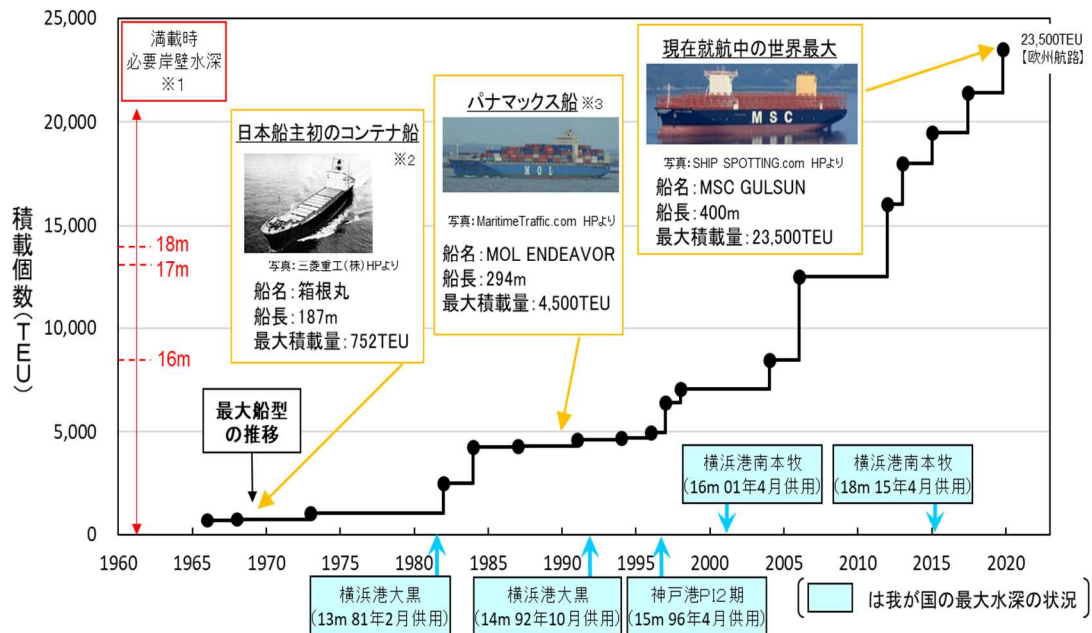
国際コンテナ戦略港湾の競争力を持続的に強化するためには、政策目標の達成状況を踏まえるとともに、AI,IOT の動向など新たな潮流を捉える必要がある。国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会が 2019 年 3 月に行った施策フォローアップでは、我が国コンテナターミナルにおいて、ゲート処理及びターミナル内荷役の効率化を図る事で、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有する『AI ターミナル』を実現することとしている。

神戸港、大阪港においてもコンテナターミナルゲート処理の効率化に向けた『CONPAS⁴』の導入や、補助制度を活用した遠隔操作 RTG⁵の導入を推進する。

⁴ セキュリティを確保しつつゲート処理、輸送の効率化等を目指し開発が進められている新・港湾情報システム

⁵ Rubber Tired Gantry crane の略で、タイヤ式門型クレーンのこと。

図表 3-2-26 コンテナ船の大型化と最大水深岸壁の推移



※1: 満載時必要岸壁水深は、「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成30年5月)」上の「対象船舶の主要な諸元の標準値」をもとに、一般的な船型に応じた「積載可能コンテナ個数」に基づき記載しているため、積載個数が少ない船舶でも、上図の満載時必要岸壁水深よりも深い岸壁を要する場合がある。

※2: かつて日本郵船(株)が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。

※3: 新パナマ運河(2016年6月供用)供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型(船長294m以内、船幅32.3m以内)。

出典: 2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成
注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

(出典) 国土交通省資料

以下に大阪港、神戸港におけるインフラ整備に関する取組を説明する。

① 大阪港

大阪港は、大阪都市圏をはじめとする広域で約2,100万人もの背後人口を有し、市民生活の基盤、圏域の経済活動の発展を支えるとともに、時代に応じた新しい産業の育成の場として機能するなど、わが国の経済、文化、社会の発展に対し、常に先導的な役割を果たしている。

国際コンテナ戦略港湾に選定されたことから、その中核である北港南地区国際海上コンテナターミナル(夢洲コンテナターミナル: 総事業費約2,335億円)において、精力的に整備が進められている。既に供用されていた2バース(C-10、C-11)に加え、水深-16mの耐震構造の岸壁(C-12)が2009年10月に供用を開始し、以降、3バース(C-10、C-11、C-12)の一体的な運営が行われている。(図表3-2-27参照)さらに、船舶の大型化の傾向や集荷への取り組みによる利用需要に対応するため2013年度より、C-12の延伸工事や荷さばき地の拡張、臨港道路の車線拡幅を進めている(図表3-2-28参照)。

主航路は、現在水深-15mで暫定的に供用されており、今後、国際海上コンテナターミナル整備の一環として、主航路及び接続する航路・泊地、泊地の増深を進める予定となっている。現在、これらの浚渫に伴って発生する浚渫土砂を計画的、安定的、経済的に処分するため、新島

地区に直轄土砂処分場の整備を進めている（図表 3-2-29 参照）。この処分場は、大阪湾圏域から発生する管理型廃棄物の受け入れを行うための海面処分場に隣接しており、将来は一体的に外貿コンテナ埠頭等の物流関連ゾーンとして利用される計画である。

図表 3-2-27 北港南地区（夢洲）C10～C12 の利用状況



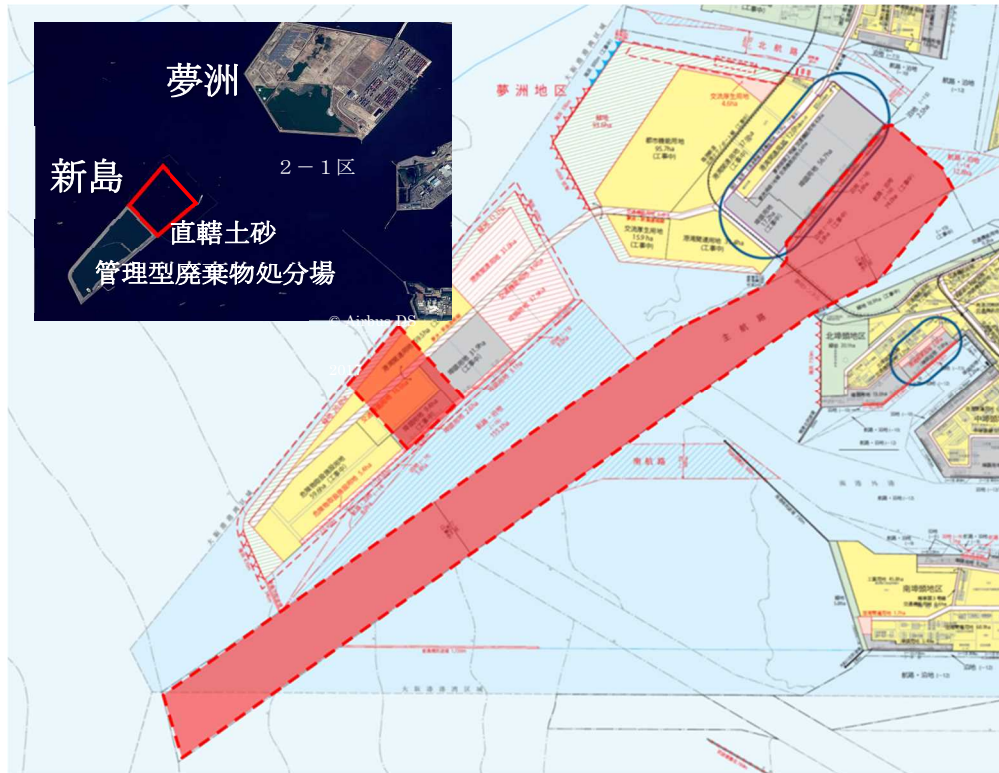
（出典）国土交通省近畿地方整備局資料

図表 3-2-28 夢洲コンテナターミナルの整備状況



（出典）国土交通省近畿地方整備局資料

図表 3-2-29 新島地区（直轄土砂処分場）の整備状況

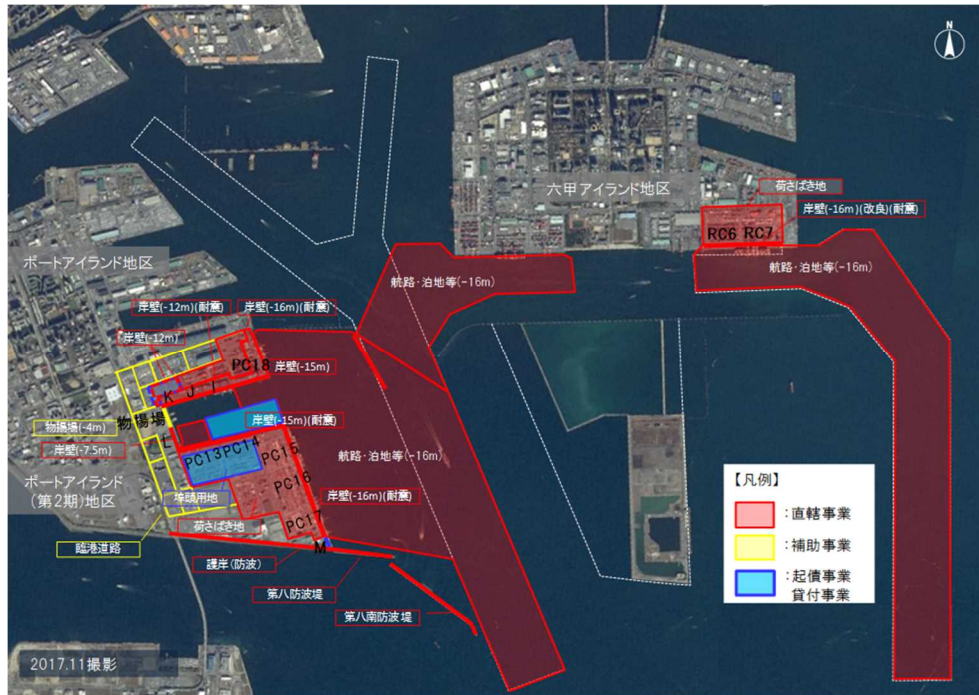


(出典) 国土交通省近畿地方整備局資料

② 神戸港

神戸港は、1868 年の開港以来、我が国の代表的な国際貿易港として、産業・経済発展の一翼を担い、市民の生活基盤、経済基盤として大きな役割を果たしてきた。現在、さらなる機能強化に向けたハード・ソフト両面からの取組を進めている。具体的には、図表 3-2-30 に示すとおり、競争力強化と安定的な輸送サービスを確保するため、国際海上コンテナターミナル整備事業（総事業費約 4,528 億円）により、ポートアイランド（第 2 期）地区及び六甲アイランド地区における次世代高規格コンテナターミナルの整備を実施している。2020 年度においては、PC18 及び RC6、7 背後の地盤改良工を計画している。また、物流の効率化とともに、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和を図ることを目的として、公共事業と有料道路事業の合併施行方式により高速道路・大阪湾岸道路西伸部の整備を進めている。2020 年 5 月には長大橋の技術検討の一環として、国内最大規模の「鉛直載荷試験」を実施している。載荷試験の公表においては、新型コロナウイルス感染症対策として、学識者やプレスに対して web 配信で対応した。（図表 3-2-31）

図表 3-2-30 神戸港の整備状況



(出典) 国土交通省近畿地方整備局資料

図表 3-2-31 大阪湾岸道路西伸部 鉛直載荷試験状況



(出典) 国土交通省近畿地方整備局資料

(5) 空港における取組

・関西国際空港の災害対策

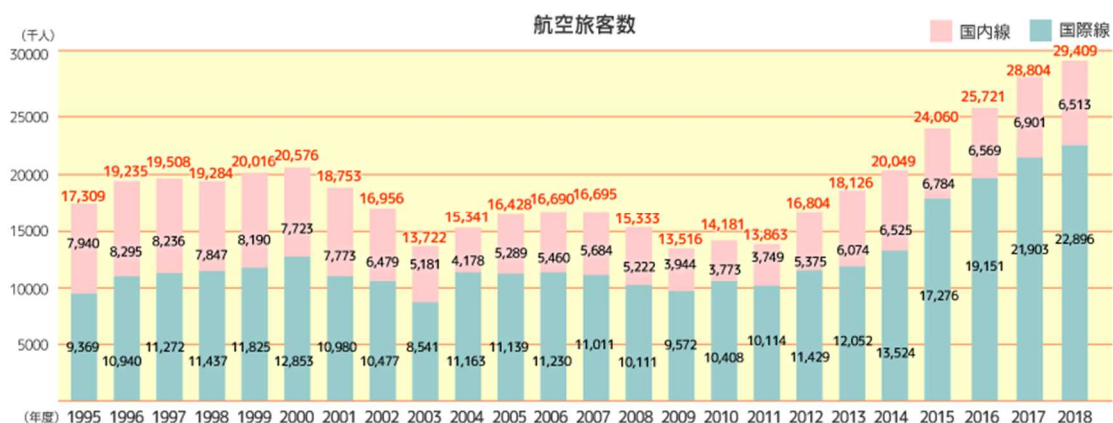
関西国際空港は、1994 年に開港した国際線・国内線ネットワークを提供する完全 24 時間運用可能な国際拠点空港である。それぞれ約 510ha、約 545ha の面積を有する人工島に建設された 3,500m、4,000m の滑走路を有し、連絡橋により本土と結ばれている。関西、日本における西のゲートウェイとして位置付けられ、航空旅客数は、図表 3-2-32 に示すように近年 LCC の普及による海外からの旅行者の増加と相まって大幅に増大しており、2018 年現在年間約 3,000 万人にのぼる。

2018 年 8 月台風 21 号が関西国際空港を直撃し、高潮により滑走路や空港施設の多くが浸水し、機能を失った。関西経済を牽引してきたインバウンド需要の大幅な減少など、その影響は大きかった。関西エアポート株式会社においては、その対策に 2019 年度から取り組んでいるので、その概要を紹介する。

① 台風 21 号による被災状況

台風接近時の潮位（CDL+2.5m）は、既往最高潮位（第 2 室戸台風の潮位 CDL+3.2m）を下回ったものの、波高については、強風により 5m を超え、過去に観測された波高（最大 3.4m）を大幅に上回るものであったため、護岸を越波した。主に高波による東側・南側護岸からの越波により総浸水量約 230～270 万 m³ の約 9 割に相当する水量の浸水を被るなど、関空 1 期島内で広範囲にわたり大規模な浸水が発生した。その結果、A 滑走路等の水没に伴う航空機の離着陸不能、第 1 旅客ターミナルビルの地下区画の高圧電気設備 3 基の損傷に伴う電力供給の停止、排水ポンプの受配電盤の破損に伴う排水ポンプ 3 カ所の機能喪失等の被害が生じ、空港は機能を失った。図表 3-2-33 に被害状況を示す。

図表 3-2-32 関西国際空港における航空旅客数の推移



(出典) 関西エアポート株式会社資料

② 防災機能強化対策事業計画

大規模な自然災害の発生に備え、関西国際空港の総合的かつ計画的な防災機能強化対策を以下に示す3つの柱により迅速かつ着実に実施することとしている。なお、対策にあたっては、「全国主要空港における大規模自然災害対策に関する検討委員会」の最終とりまとめ（2019年4月10日国土交通省航空局）等の考えや近年の気象の変化、国際線外国人旅客数の急増等も踏まえることとする。

・越波防止対策

今後想定される高波による越波を防ぎ海水等を島内に浸水させない

・電源設備等重要施設・設備の浸水被害防止対策

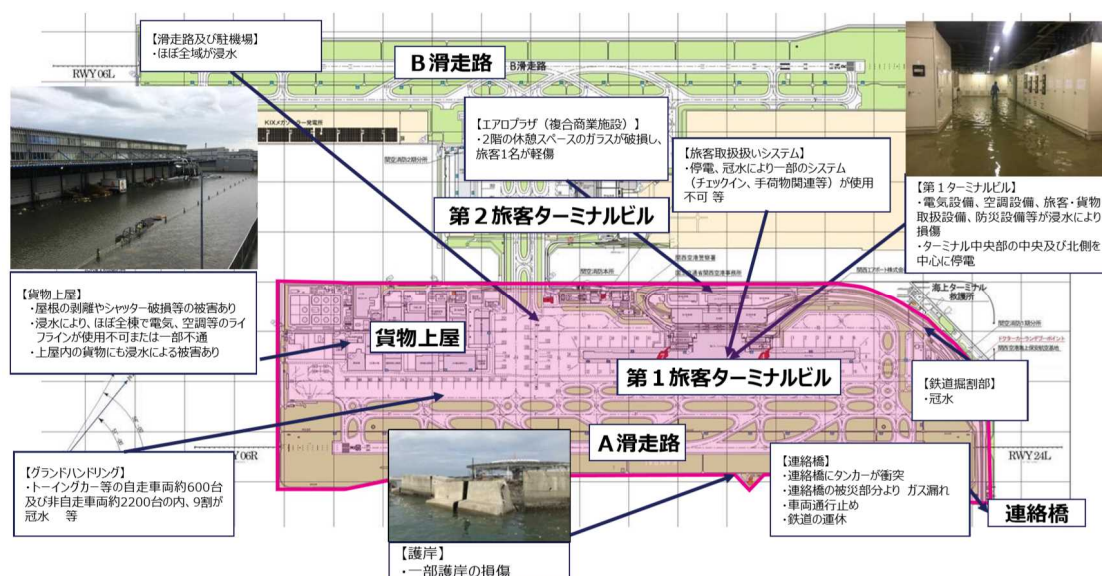
護岸必要高を超える高波による越波や集中豪雨等により、万が一、空港島内で浸水する事態が発生した場合に備える

・排水機能確保対策

空港機能の早期復旧を可能とする

対策の具体的な内容は図表 3-2-34 に示すとおりであり、事業費は約 541 億円である。

図表 3-2-33 台風 21 号による被災状況図



（出典）関西エアポート株式会社資料

図表 3-2-34 防災機能強化対策事業計画概要

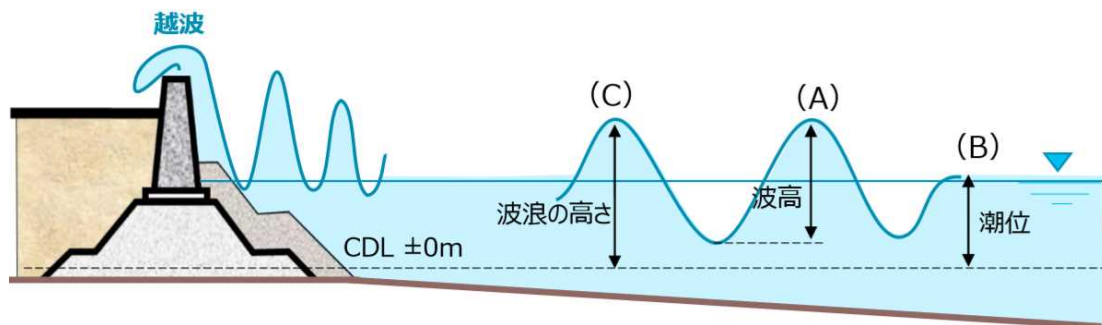
	内 容	
① 越波防止対策	● 1 期島の南側・東側・北側護岸について、台風21号を含む近年の気象の変化等を踏まえて設計波（50年確率波）を見直し、護岸の前面で波を砕く機能を発揮する消波ブロックの設置も考慮した上で高潮・高波に対する護岸必要高を見直した。 ● 将来の沈下量、A滑走路等の適切な嵩上げを行うことなどを踏まえ、適切な護岸施工高（施工完了時点の高さ）を決定した。 ● 上記を踏まえて、南側・東側・北側護岸の嵩上げ、東側護岸の嵩上げに伴うA滑走路等の嵩上げ、南側護岸・東側護岸の消波ブロックの設置などを実施する。	
② 浸水被害防止対策	護岸必要高を超える高波による越波や集中豪雨等により、万が一、空港島内で浸水する事態が発生した場合への対策	● 重要な空港機能の維持・確保を図るため、T1の電源設備等の地上化、止水板の設置、水密扉の設置等を実施する。
③ 排水機能確保対策等		● 空港機能の早期復旧を可能とするため、排水ポンプの電源設備のシェルター化、移動電源車の導入、大型排水ポンプ車の導入等を実施する。

（出典）関西エアポート株式会社資料

対策事業による防災効果の成否を握るのは、越波防止を図るための高潮対策計画である。その外力条件の設計波である 50 年確率波の具体的な諸元は、図表 3-2-35 に示すとおりである。なお、護岸の必要高の算定に用いる潮位については、台風 21 号接近時の潮位は既往最高潮位（第二室戸台風の潮位）を下回ったことから、これまで同様、既往最高潮位を用いている。

主な対策事業の実施スケジュールとして、止水板の設置、大型排水ポンプ車導入、非常用滑走路灯の導入等の緊急対策は、2019 年 6 月までに完成した。大部分の事業は、2020 年度末までに実施予定であり、A滑走路・誘導路の嵩上げ、T1 周辺地区の擁壁の嵩上げ・延伸等は、2021 年度までに、南側・東側護岸の消波ブロックは、2022 年度までにそれぞれ完了の予定である。

図表 3-2-35 護岸の設計条件



（出典）関西エアポート株式会社資料

(6) 都市における取組

・和歌山県新宮市におけるコンパクトシティへの取組

近年、多くの地方都市が、急速な人口減少や高齢化に直面しており、地域産業の停滞も相まって、まちの活力の低下を招くとともに、住宅や店舗等の郊外立地によって市街地が拡散し、市街地は低密度化している。この結果、将来においては、拡散した住民を支える生活サービスの提供が困難となることが危惧されており、新宮市も例外ではない。

今後も都市を持続可能なものとしていくためには、医療施設や福祉施設、商業施設、住居等がまとまって立地するなどコンパクトシティ化を促して人口密度を維持し、市街地の空洞化を防止することが重要である。そして、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活サービス施設等にアクセス可能とする考え方にに基づき、都市全体の構造を見直していくことが必要である。

新宮市においては、2017年に都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」を策定し、都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定するなどして、コンパクトなまちづくりを推進している。ここにその概要を紹介する。

① 立地適正化計画の概要

本計画は、居住機能や医療・福祉・商業・公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる新宮市都市計画マスタープランの高度化版である。すなわち新宮市の特色を活かした拠点づくりの方向性を定めるとともに、目指すべき都市の骨格構造と都市機能・居住機能の誘導方針を検討するものである。2035年を計画の目標年次とし、対象区域は、都市計画区域としている。

図表 3-2-36 に示すように、将来都市骨格の形成を目指して、中心拠点（緑丘・城南地域）と地域拠点（光洋地域）において都市機能の機能分担を図り、これらの都市機能からサービスが享受されるよう居住誘導区域を設定する。そして分担される機能が効果的に発揮されるよう、それぞれの拠点は基幹的な公共交通によって連絡する。さらに、郊外部に点在する集落は小さな拠点（熊野川地区、高田地区）として、中心拠点と公共交通によって連絡される。

(出典) 新宮市立地適正化計画

(a) 都市機能誘導区域

＜都市機能誘導区域設定条件＞

- 中心拠点（新宮駅）：概ね 1km 圏域、概ね商業系用途に囲まれた地域
地域拠点（三輪崎駅、新宮市立医療センターバス停）：概ね 800m 圏域

(b) 居住誘導区域

居住誘導区域とは、「人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域」である。一定の人口集積を維持することにより、地域の活動を継続し、居住する住民の暮らしを維持することを目指す。道路や公園、下水道などの生活基盤がおおむね整備され、既に生活に必要な機能や居住が一定程度集積している地域について、人口密度、公共交通利用圏域、都市計画の見直し等を踏まえつつ、以下の条件を満たす区域について、設定している。

< 居住誘導区域設定条件 >

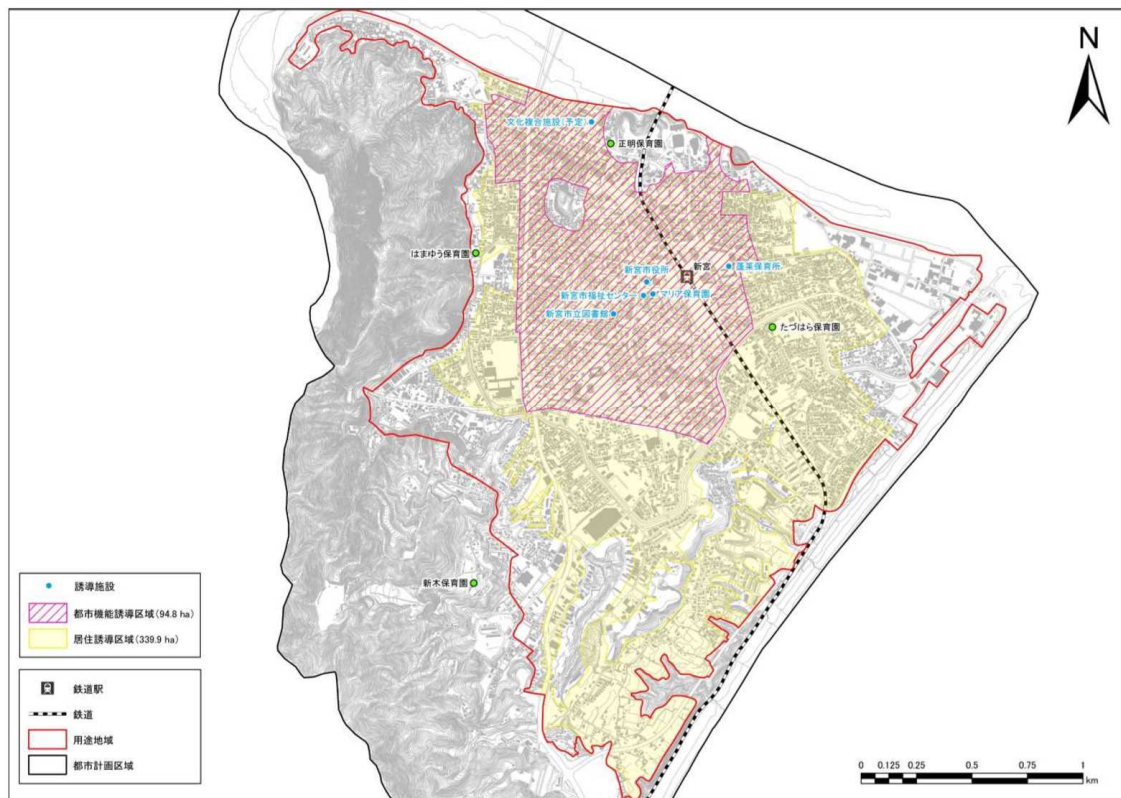
- ・都市計画区域
- ・公共交通利用圏域（鉄道駅 1,000m、バス停 500m）
- ・一定規模の人口密度（30 人/ha 程度）の維持が可能で上記に連担する地域
- ・将来的に用途地域の指定を検討する地域

< 居住誘導区域から除外する地域 >

- ・居住誘導区域に含めないこととされている区域
- ・居住を誘導することが困難な工業地域及び工業専用地域
- ・土砂災害警戒区域
- ・土砂災害危険箇所
- ・津波避難困難地域
- ・一団の非可住地

図表 3-2-37 に具体的な区域設定図を示す。

図表 3-2-37 新宮市誘導区域の設定



(出典) 新宮市立地適正化計画

(7) 主要な民間事業

① リニア中央新幹線

リニア中央新幹線は、大阪～名古屋～東京間を約 1 時間で結ぶ国家的プロジェクトであり、その効果を最大限発揮するため、一日も早い全線開業が望まれている。JR 東海の当初計画では、東京～名古屋開業は 2027 年、大阪～名古屋開業は 2045 年であったが、財政投融资を活用した貸し付けにより、全線開業を最大 8 年前倒しすることを目指すことが決定している。リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会資料によれば、大阪～名古屋間の建設費は 3 兆 6,000 億円であり、全線開業による効果は、以下の 4 点である。

(a) スーパー・メガリージョンの形成

3 大都市圏が一体化し、人口 7,000 万人、約 300 兆円のスーパー・メガリージョンが形成され、アジアの巨大経済圏に対応可能となる。

(b) 日本の大動脈を 3 重化

東海道新幹線、北陸新幹線とあいまって、日本経済の大動脈である東京～大阪の3重化が完

成し、南海トラフを震源域とする大地震発生時等による東西の断絶リスクを大幅に軽減できる（図表 3-2-38 参照）。

(c) 全国への経済効果の波及

ビジネス効率の向上、観光需要創出等により、年間 1 兆 5,600 億円の経済効果を創出し、首都圏、関西圏のみならず、全国の広範囲に波及する。

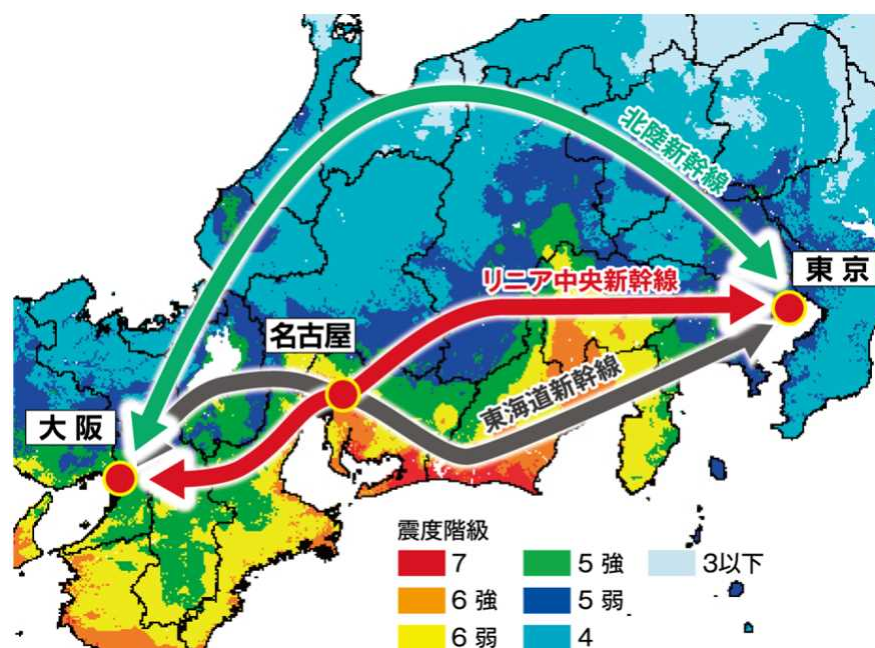
(d) 大阪・関西の活性化、新大阪の広域拠点化

スーパー・メガリージョンの西の核である新大阪が広域交通ネットワークの一大ハブとなり、人や情報が集まる広域拠点が形成されるとともに、波及効果により大阪・関西が活性化する。

② 2025 日本万国博覧会

大阪府策定「2025 日本万国博覧会」基本構想案によれば、日本万国博覧会は、「人類の健康・長寿への挑戦」をテーマとして、2025 年 4 月 13 日から 184 日間、大阪市の都心から西に約 10km の大阪臨海部「夢洲」において開催され、約 3,000 万人の来場者を見込んでいる。埋め立て完了後に 390ha となる人工島の一部が用地として利用され、残る土地は IR に活用される予定である。アクセスは、大阪市営地下鉄中央線の延伸（北港テクノポート線）などが予定されている。建設費として、図表 3-2-39 に示すとおり、会場建設費約 1,250 億円、地下鉄等インフラ整備費約 930 億円を予定している。

図表 3-2-38 大阪～東京ルート of 3 重化



（出典）リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会資料

図表 3-2-39 日本万国博覧会会場建設費

〔会場建設費内訳〕

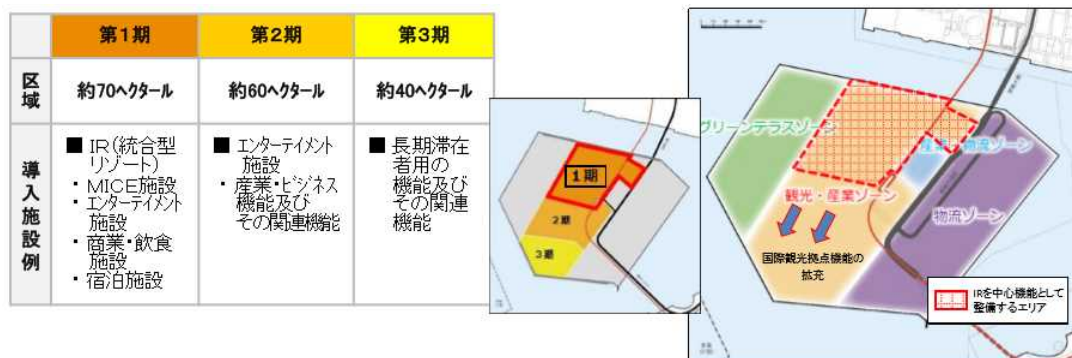
項 目	事業費(億円)
基盤整備費（土木造成、舗装、施設修景工事等）	230
基盤設備整備費（電気、給排水工事等）	180
（情報通信設備工事等）	100
輸送関係費（エントランス、駐車場 工事等）	110
パビリオン建設費 （コンベンション施設、共同館、テーマパビリオン、サービス施設、 管理・交流施設建築費）	560
調査・設計費、事務費	120
合 計	1,300

（出典）大阪府資料

③ 大阪 IR

大阪府・大阪市策定の大阪 IR 基本構想（案）によれば、3 つの成長の方向性（夢と未来を創造する、ひろがり、つながりを生み出す、夢洲を生かす）を基本コンセプトとして、国際競争力の高い魅力ある滞在型観光の実現に向けて、「大阪の都市的な魅力」や「関西の豊富な観光資源」など大阪・関西のポテンシャルを最大限に活用しつつ、日本経済のさらなる成長に寄与することを目指して取り組むこととしている。人工島夢洲の敷地面積 49ha に総延床面積 100 万㎡の施設を整備し、年間延利用者数 2,480 万人、年間売上 4,800 億円を予定している。投資規模は 9,800 億円である。

図表 3-2-40 夢洲における段階的整備のスケジュール



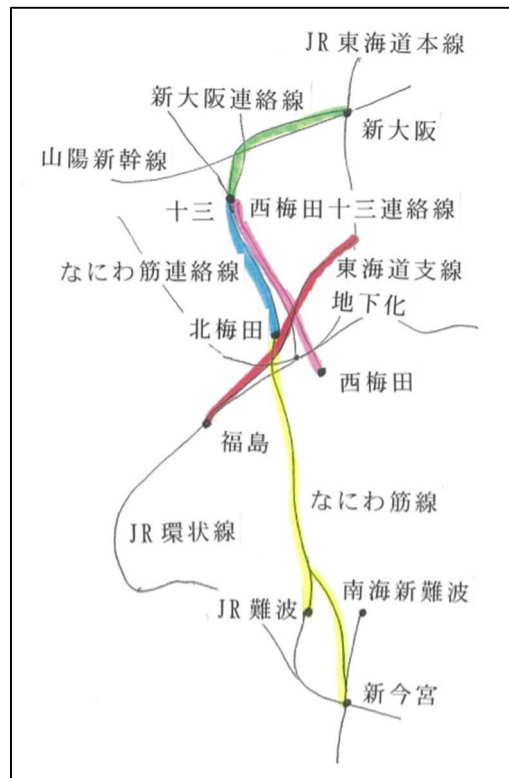
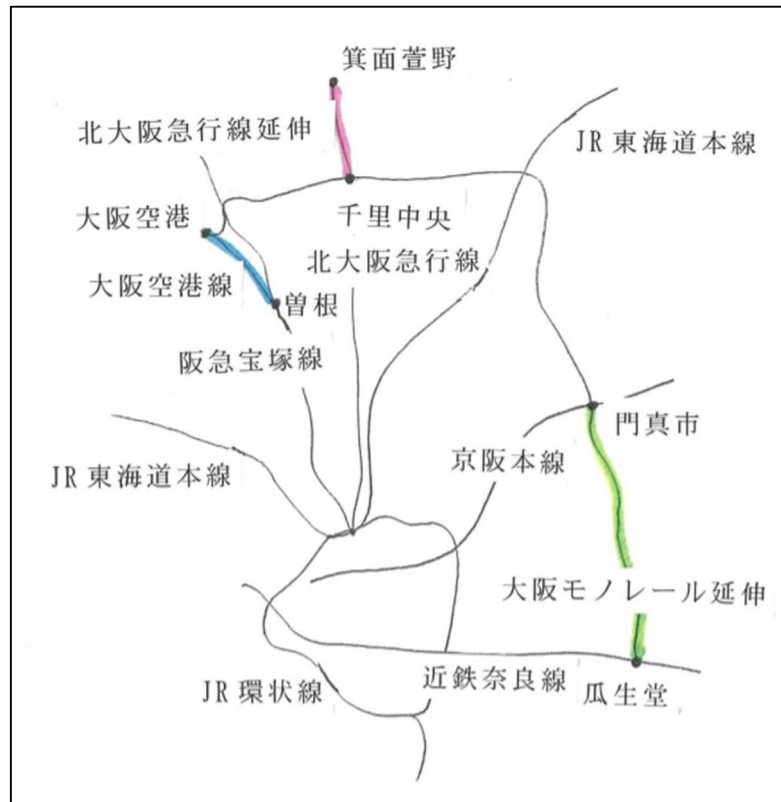
（出典）大阪府資料

④ 鉄道建設

大阪周辺における鉄道建設も精力的に行われている。2019年には、おおさか東線北区間（新大阪～^{はなてん}放出間）が開業し、大阪外縁部において都心部から放射状に広がる路線を連絡している。また、大阪駅前の立地の有効活用などを目的とした東海道支線（福島～新大阪間）の地下化（総事業費 690 億円、2023 年開業予定）、南北軸を強化する鉄道網の整備である、北大阪急行線の延伸（総事業費 650 億円、2023 年開業予定）、大阪モノレールの延伸（総事業費 1,050 億円、2029 年開業予定）がそれぞれ推進されている。さらに、関西国際空港へのアクセス向上などを目的として南海今宮、JR 難波と北梅田を結ぶ、なにわ筋線（総事業費 3,300 億円、2031 年開業予定）も 2020 年から動き出している。

このほか、高速交通拠点のアクセス圏拡大や時間短縮を目的とした、なにわ筋連絡線（総事業費 870 億円）、新大阪連絡線（総事業費 590 億円）、大阪空港線（総事業費 700 億円）、西梅田・^{じゅうそう}十三連絡線（総事業費未定）について、需要推計、収支採算性の検討などの調査が行われている。

図表 3-2-41 大阪周辺における鉄道建設



(出典) 各種ウェブサイトを基に当研究所にて作成

⑤ 都市開発

密集市街地の解消、陳腐化したビルの建て替え、高層化など懸案を解決しつつ、圏域活性化を目的とする都市再開発が、図表 3-2-42 に示すように大阪各地で 2025 年大阪万博を目指して実施されている。各大規模プロジェクトは、関西の再浮揚のための起爆剤としても期待されている。

図表 3-2-42 大阪の大規模都市開発案件

開発案件	概 要	事業費 (億円)	竣工 (予定)
堺東駅南地区再開発	延床面積約 47,750 m ² 、地上 24 階・地下2階	175	2021 年春
大阪中之島美術館 (北区中之島四丁目)	延床面積 17,305 m ² 、地上5階	122	2021 年夏
梅田曾根崎計画	延床面積約 107,560 m ² 、地上 56 階・地下1階・塔 屋2階	500	2022 年春
梅田1丁目1番地計画	延床面積約 260,000 m ² 、地上 38 階・地下3階	897	2022 年春
大阪市北区大淀南2丁目 OM 計画	延床面積約 99,990 m ² 、地上 51 階・地下1階・塔 屋2階	—	2022 年夏
新千里東町近隣センター再 開発	延床面積約 31,000 m ² 商業棟:地上 13 階・居住棟:地上 12 階	130	2023 年春
未来医療国際拠点	延床面積約 53,000 m ² 、地上 17 階	200～ 300	2023 年
梅田3丁目計画	延床面積約 227,000 m ² 、地上 39 階、地下3階、 塔屋2階	967	2024 年春
淀屋橋ツインビル	延床面積約 203,600m ² 東側:地上 28 階、地下4階	西側: 668	2024～2025 年
うめきた地区2期地区(北街 区)	賃貸棟:延床面積約 8,400 m ² 、地上 27 階、地下3 階 分譲棟:延床面積 7,320 m ² 、地上 47 階、地下1階	— —	2027 年
うめきた地区2期地区(南街 区)	賃貸棟:延床面積約 320,000 m ² 、地上 39 階、地 下3階 分譲棟:延床面積約 5,170 m ² 、地上 51 階、地下2 階	— —	2027 年

(出典) 事業費「—」は公表していないことを示す。
各種 HP 資料を基に当研究所にて作成

3.3 近畿ブロックにおける地域建設業の現状と課題

本節では、各府県の建設業界の現状と課題、対応する取組及び今後の展開に期待する社会資本整備プロジェクト等について京都府、大阪府、兵庫県の建設業協会への取材を基に構成している。

(1) 京都府

京都府における地域建設業の現状及び課題について、2020年8月に一般社団法人京都府建設業協会小崎会長（株式会社ミラノ工務店）、三輪副会長（要建設株式会社）、上島副会長（上島建設株式会社）、青松副会長（青松建設株式会社）、中村専務理事に取材を行った。ここでは、その概要を記載する。

① 京都府における建設業界の現状及び今後の見通し

地域建設業は、住民の安心安全の確保を図るインフラ整備の担い手であり、災害発生時の緊急対応や除雪作業の守り手として重要な役割を負っている。京都府においても、建設業の重要性は認められてきているが、その責任を果たしていくためには、建設産業自体の安定化が重要である。そのため、安定的・継続的な建設投資の確保と、働き方改革を進めながら若年者の入職を促進し、建設業の担い手の確保を図ることが急務である。

建設投資に関しては、国土強靱化3か年緊急対策事業により、ピーク時より半減した建設投資が回復してきており、近年の異常気象による災害の頻発や南海トラフ大地震などに備えて、骨太の方針に「国土強靱化基本計画に基づき、必要・十分な予算の確保」と記載があったことは朗報である。引き続き政府の安定的かつ持続的な公共事業費の確保が必要である。特に防災・減災のための国土強靱化は3年間で完成できるものではなく、10年以上のスパンで計画的に行っていくことが必要である。今後の見通しとして、国土交通省の公共事業費は、堅調に推移するだろう。問題は、京都府単独費であり、その発注量に注目しているが、西脇知事は、京都縦貫自動車道の4車線化を要望するなど公共事業に理解があるため、期待している。建築については、官3割、民7割と民間需要が多く、最近3年間では、インバウンドの大幅な増加によるホテル建設やマンション建設が好調であり、職人が大幅に不足する状況にあった。現在、手持ち工事が多く、仕掛かり案件は、実行されるだろうが、新規案件が見込めず、将来が心配である。

建設業の担い手確保に関しては、若い人が建設業界に入って来ず、特に技能労働者の入職が少ない。ハローワークや各学校に協力を依頼しているが、いずれも大きな効果は得られていない。工業高校が減っていることに加え、卒業後の進路として建設企業を選ぶ人が減ってきてお

り、普通高校からも採用する現状にある。技術者についても、最近では工業高校卒業後に大学や専門学校へ進学した後、コンサルタント会社、デベロッパー、メーカーへ就職する人が多く、建設企業への入職希望者は非常に少なくなっている。長時間労働や低賃金、週休2日制が普及していないことなどが原因として考えられ、担い手確保のためには、これらの是正が必要である。

② 京都府における建設業界の課題について

(a) 入札契約制度

地域建設業は、地域の守り手であり、災害時等緊急対応に備えて人員、資機材の維持ができるよう地域建設企業の受注機会の確保拡大が必要である。そのためには、工事量の偏りにより拡大化した地域間格差、企業間格差を是正し、地域事情を考慮した事業量の公平な配分が必要となる。現在は、施工経験が豊富で、施工実績及び配置技術者の実績等評価点が高い一部企業の受注機会が多く、偏りが生じている状況にある。

ダンピング防止については、かつては最低制限価格が予定価格の72%という時代もあり、過度なたたき合いが横行したことも見られた。低入札価格調査基準について、中央公共工事契約制度運用連絡協議会モデル式の見直しが毎年行われているが、未だにモデル式のうち、直接工事費の算入率が1.00ではなく、0.97であり、歩切りに通じるところがある。また、一般管理費算入率は0.55と低く、本支店・従業員もICT等現場の支援を精力的に行っていることから、その処遇改善のために大幅な引き上げが必要である。

また、入札参加企業の増加は、落札できなければ不要な労力を消費することにつながり、健全な企業経営を脅かすものであり、各層、各地域での公平かつ過当競争を生まない入札制度の改善が必要である。

(b) 担い手不足

近年の災害の頻発により、発注時期が重なる傾向にあり、持続的な受注が難しい状況にある。本復旧の時期が集中すると、一部の地域で特に技能労働者が不足し、その地域建設業だけでは対処しきれない。発注者も広域化など何とか工夫し受注につなげている。地方では高齢化により担い手を十分に確保しにくい状況もあり、若者が手に職をつけ、建設業に入職しやすい仕組み作りが必要である。そもそも仕事がきつく、ブラック企業とのイメージが強い。当協会では、若年層の入職を促すため、高校生現場説明会やインターンシップ、親子ふれあい事業を実施するほか、新入社員研修やフォローアップ研修を実施している。

(c) 働き方改革

働き方改革については、現在の時間外労働が恒常化している地域建設業の状況から考察して、長時間労働の是正、週休2日の確保の完全な実施が危ぶまれる状況である。すなわち、建設工事の生産過程は、設計は建築設計事務所、施工は建設企業、作業は専門工事業が対応することが通常であり、設計事務所の建築士は労働時間制限がない裁量労働制、建設企業の職員は労働基準法による制限付き、専門工事業の技能工、職人は日給制と、労働形態の違う職種が混在し、4年後に迫る残業規制の適用を踏まえ、働き方改革が上手く機能するか、危惧している。既に週休2日制を導入した企業でも、日給月給で働いている現場の作業員は、所得確保のため、現場が閉所する休日においては別の現場で働いている実態がある。2009年から始まった設計労務単価の切り下げも近年8年連続となる改定により、昔並みの単価に戻って来ており、企業によっては利益も出ている。しかし、労務単価の上昇分は、内部留保を増やすのではなく、労働者に還元することが重要であり、会社として安定的な受注と利益を確保し、日給月給の制度自体も見直す余地がある。

長時間労働について、作業時間の多くを占めているのが、発注者提出書類の作成業務である。膨大な書類の作成に非常に時間を要してしまう。ある地方公共団体との間で、書類を削減できないかと実務担当者レベルで検討したことがあるが、あまり削減できなかった。国土交通省直轄工事も同様に大きく書類は減っていない。背景として役所も実務担当者の入れ替わりが激しく、書類の要否の判断が難しいようである。これらの点について、国土交通省から地方公共団体を指導していただきたい。さらには、建設業界全体としても提出書類の電子化が進められているが、現場担当者の中には未だに紙面での提出を求めることがあり、担当者の負担増の原因になっているため、この改善は要求していきたい。

また、地域建設業が施工する現場は、規模が小さく住民との接触も多く、現場閉所の理解を得る必要があるほか、休日等の作業を余儀なくされることも多いため、現場技術者の交替制も取りにくい。さらに、福祉施設、保育園、病院等の建設、耐震化事業など国等の補助事業については、事業採択内示が第2四半期になり、標準工期が確保できないにも関わらず、完成工期が年度末までとされ繰越が認められない。また、学校の建築、修繕工事など学校が休み期間中に施工を求められるなど、作業時間に制約を受ける事業も多いが、依然改善は見られない。近年、工事発注しても、用地未買収であるほか、電柱など支障物件の移転などに時間を要し、相当期間工事中止を強いられたり、現場と設計条件が異なったりするなどスムーズに施工できない現場が多く見られる。適正な発注に努めてほしい。

民間建築については、ここ数年でホテル需要が急増し、職人不足の問題が発生したため、国土交通省から民間デベロッパーに対して工期に余裕を持つよう指導が行われた。その結果、マンションなどのデベロッパー発注工事は工期に余裕が出たが、ホテルや工場は早期稼働を発注者が求めるため、依然厳しい状況が続いている。地域建設業において働き方改革をうまく機能させるには、このような工期等の問題も解決していかなければならない。

(d) 女性の社会進出

女性の社会進出に関して、ゼネコンや公務員に就職する人はある程度いるようだが、地域建設業においては進んでいない。建築は土木よりは女性職員がいるが、定着率は決して高くない。就職面接に来てくれる学生は多いが、他産業の会社の「滑り止め」として受ける人が多く、仮にそうした人を雇っても、業務のハードさから辞めてしまう。現在働いてくれている女性職員のためにもトイレや更衣室などの職務環境は可能な限り整えているが、土木の現場は山奥のへき地など過酷な環境も多く、一人で現場対応させられないなど対応が難しい点もある。

(e) 生産性の向上

i-Construction の導入について、国土交通省は推進している一方で、京都府においてはこれまでに完成した ICT 活用工事の件数は 9 件の実績に留まっており、現在数件が工事中という状況である。理由として、在来工法に比べて導入が有利な 1 万 m³ 以上の土工など大規模工事がなく、その他の工事では導入が難しい状況にある。「慣れれば楽」との話も聞くが、3D データの作成等、最初の 1 件のハードルが高く、導入にはハードルが高い。その理由の 1 つとして、ICT 建機レンタル会社の ICT 機材の在庫が少ない、賃料が高い問題が挙げられる。3D プリンタや BIM/CIM も、大手のゼネコンはまだしも、地場の企業には浸透していない状況であり、海外と比べて導入、浸透の遅さが目立つ。i-Construction は難航している人材確保や長時間労働の問題解決に貢献し得るものであり、新しい技術を用いる場合には入札時に加点評価するなど、i-Construction を導入しやすい仕組みを作る必要がある。

(2) 大阪府

大阪府における地域建設業の現状及び課題について、2020 年 7 月に一般社団法人大阪建設業協会寺田専務理事、船本課長、土木委員会上月第一部長（株式会社大林組）、萩野第一部長（壺山建設株式会社）に取材を行った。ここでは、その概要を記載する。

① 大阪府における建設業界の現状及び今後の見通し

大阪府下における建設投資額は、1992 年度の 5 兆 3,112 億円をピークに下がりが続けたが、2012 年度の 2 兆 1,777 億円（ピーク時の 41.0%）を底に微増に転じ、2019 年現在、2 兆 7,316 億円である。公共事業は、ピーク時の 1992 年度には、1 兆 6,087 億円投資されていたが、2019 年では 7,496 億円である。

この結果、大阪府及び大阪市における公共工事の発注量は、地域建設業者が受注可能な 3 億円未満の工事が少なくなり、年間平均で土木、建築併せて約 100 件、そのうち土木工事は約 60 件の発注に留まっている。一般競争入札のため、発注案件によっては 100 社以上が入札に参加することもあるなど競争が激しく、1 年の間で公共工事を受注できない会社も存在する。大阪建設業協会の会員企

業(加盟資格:資本金 1 億円以上)の経営は大型工事案件もあることから、ある程度の利益が確保できているが、加盟資格のない小規模・零細の会社は相当厳しい状況にある。経営的な厳しさに加え、技術者及び技能労働者が集められず、担い手不足を理由に廃業する会社も増えてきている。

全国展開するゼネコンにおいては、土木工事については、大阪・関西万博、大阪 IR、なにわ筋線、大阪モノレール延伸をはじめとする鉄道工事、淀川左岸線Ⅱ期等の交通インフラなど大型プロジェクトが多く、順調に利益を上げている。今後国土交通省、大阪府などの公共事業が堅調に推進されるであろうこと、長期的にもリニア中央新幹線、北陸新幹線大阪延伸があることから、見通しは明るい。一方、建築については、今後 4、5 年については、大型の都市開発事業が進捗することから、ある程度の業績を上げることが可能とみられる。しかし、今年の新型コロナウイルス感染症による民間企業の業績不振、インバウンドの大幅減少により、今後開発案件の延期、中止が予想され、受注の見通しは不透明であり、危機感を持っている。

② 大阪府における建設業界の課題について

(a) 入札契約制度

入札制度においては、国土交通省直轄工事、大阪府発注工事については低入札価格調査が厳格に行われている結果、ほとんどの工事が低入札価格調査基準価格付近で落札されており、ダンピング受注防止に効果がある。しかし、大阪市の低入札価格調査制度による入札においては依然低い落札率となっていることが課題である。すなわち大阪市の低入札価格調査は、一定の書類を揃えれば審査を通過できるため、実質、失格となることがなく、落札率が低下する一方である。2016～2019 年度の平均落札率は 79%であり、中には 49%というものもある。発注者の低入札価格調査のスタンスとして、基本的に手抜き工事や下請けいじめの可能性があると見て、価格が合理的に説明できない限り失格させるのか、受注者がその価格で建設可能とする意見を信用して契約するのかという違いもあり、どちらが正しいとも言えないが、それによって同等の工事の落札価格が発注者の差異により変わってしまうのはいかなるものかと考えている。

(b) 担い手不足

担い手不足については深刻な問題であるが、これという解決策が見当たらない。特に大学生・高校生の入職者が減っており、考えられる理由としては、完全週休 2 日制の導入が遅れていること、転勤を嫌うこと、ボーナスや各種手当が不十分なため、求人票の時点で他産業に負けてしまっていることなどが考えられる。建設業の賃金は上昇を続けているものの、昔に比べれば低水準にあり、若年層は給料よりも職場環境や自分のために使える時間の多さ等を重要視する人も多く、肉体労働を嫌うなど価値観が違う。また、仕事を教えようと厳しく指導すると耐えられない人もおり、これらの結果、せっかく入社してくれても離職してしまうケースも少なくない。現状では、今後控えている大阪・関西万博、大阪 IR などの大型プロジェクトについては、全国各地から技術者や技能労働者を集めることになる。

(c) 働き方改革

長時間労働の実態と原因を明らかにする目的で、当協会では2017年度、2018年度に土木工事の現場勤務実態調査を行った。調査の結果、長時間労働の原因は、全体業務の約30%を占める発注者提出書類の作成業務であった。発注者側も書類の簡素化を推進しているようであるが、近畿地方整備局以外では効果はまだ感じられない。書類作成業務の時間が減少しない原因としては、契約時点での設計図書と現地状況の不整合や用地、地元関係者との調整など入札時にはわからない問題が契約後に判明するなど、設計図書の不備が起因して、設計変更に係る作成書類が増加することが挙げられる。その中には、積算など本来発注者の職務において作成されるべき書類の作成を、受注者が引き受けているケースも多くみられた。この文書量は、ヒアリングの感覚ではあるが、発注者提出書類の2～4割程度を占めている。

「休むことへの意識」については、休んだことで工期が間に合わない「かもしれない」、労働時間が短いとサボっているように思われる「かもしれない」という不安が顕在しており、特に中小企業においてその傾向が強い。社内書類の簡素化等の業務効率化も遅れているなど、各経営者の考えや社風が大きく影響していることもあり、完全週休2日制の導入を拒んでいる企業がいるのも事実である。

(d) 生産性の向上

i-Constructionの導入により、技能労働者については、丁張りや測量が不要となるなど省力化と生産性向上に相当程度寄与しているものの、事務や建設技術者においては、恩恵を受けていない。設計図面を3D化する手間が加わる他、発注者側から、データと紙面の両方で提出を求められるなど、かえって負担が大きくなっているケースも見られる。

(3) 兵庫県

兵庫県における地域建設業の現状及び課題について、2020年10月に一般社団法人兵庫県建設業協会松田会長（株式会社松田組）、増田副会長（協同建設株式会社）、岡副会長（株式会社岡工務店）、福井副会長（福井建設株式会社）、三木副会長（株式会社三木組）、山田専務理事、西川事務局長に取材を行った。ここでは、その概要を記載する。

① 兵庫県における建設業界の現状及び今後の見通し

兵庫県は面積が大きく、五国により構成されており、地域によって実情は異なる。すなわち、播磨、摂津などの阪神地域では都市化が進んでいる一方、但馬地方はのどかであり、建設業が主要産業である。

公共事業発注量は以前に比べればかなり減っており、建設業界にとっては、厳しい状況が続いている。ただし、8年にわたる労務単価の改善効果もあって、利益率は以前に比べれば改善

された。足下の状況について述べれば、新型コロナウイルス感染症が大きなニュースとなっているが、土木に関しては、今までのところはその影響は少なかった。国土強靱化計画もあって、国土交通省、兵庫県及び各市町村の発注も順調に続いており、今は急にブレーキがかかるような状況ではないが、今後については危惧している。

建築に関しては、人口が減少しているため、投資額は従来から減少していく見込みではあったが、現在都市型マンションについては、堅調に推移している。一方、世界全体の景気低迷から工場等の着工には遅れが生じてきていることに加え、鉄道や電力、電機、自動車関係の工場等の設備投資意欲が減少しており、それに伴って増築や補修等の工事量も減少して、一時はほとんど発注が無くなった。最近では、緊急事態宣言中と比べれば、回復の兆しはみられるものの、以前の水準ほどではなく、民間建築投資は冷え込んできており、将来的にも投資量が減少していく可能性が高い。しかし、投資が回復した時のことを考慮すると、人を減らすこともできず、経営的には厳しくなっている。我々は、このようなピンチについて、人手不足を解消するチャンスとも考えている。

② 兵庫県における建設業界の課題について

(a) 入札契約制度

入札契約制度について、以前は最低制限価格が予定価格の 65～75%程度と低く、公共工事の下請けでは利益をほとんど出せなかったが、最近では 90%ほどに改善されており、以前に比べれば利益を上げやすくなってきている。今後も予想される災害発生に対して必要な人材を確保すべきと考えるが、そのためには、企業の健全な財務体制の構築が不可欠であり、適正な利潤が出せるよう、最低制限価格のさらなる改定を望む。また、予定価格が適正に設定されることも重要である。現在は、土木、建築を問わず、各社の積算結果に比べて官庁の算定する予定価格が低く、入札時の競争を考慮すると、利益を残すことが難しい場合がある。予定価格が改善されれば、最低制限価格近くで落札しても、ある程度は利益を残すことが可能となるが、建設企業の健全な維持発展には予定価格の上限拘束について諸外国のように撤廃することが必要である。

近年顕在化している深刻な問題として、警察、河川、埋設物・架空線などの協議や用地買収が済んでおらず、契約後すぐに着手できない状態で発注されるケースが多いことが挙げられる。技術者の不足が叫ばれている中で、効率よく仕事を進める必要があるが、契約後直ちに一時中止をかけられ円滑な施工ができない工事が散見される。一時中止に係る費用は支払われるものの、公共事業費は本来社会資本整備のための費用であり、発注者はその効率的な執行に向けて責任をしっかりと果たすべきである。工期の逼迫にもつながる結果、長時間労働是正の阻害要因ともなっており、速やかに改善する必要がある。

(b) 担い手不足

担い手の確保として重要な高校等の新卒者については、建築にはある程度人が集まりやすいが、土木に入ってくる人は少ない。工業高校や専門学校の卒業生で、他産業への就職や大学に進学する人が増えていることもあるが、給与が低く、休みが少ないことが最も大きな原因と考えている。昔は残業手当により相当良い給与が支給されてきたが、今では労働基準法の規制もあり、残業時間も少なくなつて、給与は低迷しており、基本給の改善が課題である。この他、高校進学以前から持っている建設業へのイメージも理由の1つと考えている。現在でも工業高校生向けに、インターンシップ等の取組は行っているが、かつて「コンクリートから人へ」の政策が実施されたこともあって、世間一般に対し建設業へのイメージを貶めてきた時期がある。その後遺症が残っている。子供の時から建設業に憧れるようなイメージ作りが必要である。今後は大学や専門学校や高等学校の指定学科以外を卒業した生徒を採用することも増えると思われるが、1級土木施工管理技士資格を受験するまでの必要実務経験年数が長く本人のモチベーション維持に苦慮することも考えられる。

(c) 働き方改革

週休2日制の導入状況について、兵庫県では、土日の休日化を目指し、4週8休、4週7休等の現場に対して加点している。国土交通省は、工期中における休日数を対象として4週8休の導入を促進しており、企業にとっては取り組みやすいが、職員は雨の日の休みではなく、カレンダー通りに休みたいとの意見もあるようである。市町発注工事においては、週休2日の取組はまだまでである。民間工事は工期の設定が厳しく、特に工場や学校、小規模工事などは土日に作業をするよう要求されることも多いため、週休2日制の導入は進んでおらず、職員をどう休ませるかが課題である。また、現場の作業員の多くは日給月給で働いており、所得確保のために、現場が閉所しても他の現場で働く人が多い。一方で建設業に従事している技能労働者の中には、休みよりも賃金の方を好み、週6日以上働きたいという人もいる。週休2日制の普及には、経費増について、発注者が経費にしっかりと反映させることが重要であり、国土交通省には歩掛の改定に向けて更なる努力を求めたい。建設業は、工期や天候等様々な条件の制約を受けやすく、一般の製造業に比べて週休2日制普及への道のりは遠い。

長時間労働の問題に関して、労働基準法の残業規制改正の猶予期間終了が4年後に迫っているが、土木の現場では17時に作業を終えた後、竣工検査対応のための書類作成や翌日の作業の準備等をしなければならないため、労働時間を減らすのが難しい状況にある。役所に提出する書類に関しても、簡素化は進んでおらず、むしろ労働安全衛生等法規制等に伴って増えている書類もある。建築の現場は、発注者が早期供用開始を望む傾向にあり、工期が厳しいため、残業が多い。今後、残業縮減に伴って収入の低下も大きな問題と考えられ、給与の改善も課題である。

女性の社会進出については、事務では社会進出が進んでいるものの、土木の施工管理を担当

する職員はほとんどいない。建築は土木よりも女性が多く、今年度の内定者もいるなど、ある程度順調に女性が入ってきてくれている。一方でトイレ、更衣室等の環境整備は当然として、結婚・出産後にも仕事を続けることが可能な育休、産休などの仕組み作りが急務となっている。また、公務員に比べて育休が1年と短いことも不利である。さらには、結婚前に辞めてしまう女性もおられ、その対策にも強力に取り組む必要がある。

女性の他、介護等で長期間休む場合の対応については、個々の事情が絡むため、各企業で対応していくことが重要である。建設業界でもテレワークが普及すれば、介護に係る職員をサポートすることが可能となると期待を寄せている。

(d) 生産性向上

i-Construction の導入については、国土交通省の方針もあり、今後導入が加速していく流れになっていくと思われるが、国として i-Construction を推進していくのならば、導入に係る経費等に関しては発注側で予定価格に織り込むべきである。現在 ICT 建機等リースを含めた機材の調達に莫大な費用が掛かり、なかなか導入に踏み切れない企業が多い。国土交通省や兵庫県では、これらの経費は考慮してくれるものの、市町発注工事では予定価格に反映されていない。また、i-Construction を導入するメリットがある規模や工種の工事が少なく、実績は僅かに留まっている。そもそも土木工事の種類は千差万別であり、i-Construction を適用するに適した工事とそうではない工事に分かれている。よって、効率が上がり、利益が見込める工事に集中的に適用すべきだろう。さらには、ICT 建機は、外国人労働者等、熟練したオペレーターでなくても操作が可能であり、若者の関心も集めやすい。導入が進み、使いやすくなれば、生産性向上だけでなく、担い手確保に関しても、問題解決の一助となる可能性があるため、施工のみならず源流の設計段階から i-Construction を導入しやすい仕組みを作ることが、非常に重要である。建築においては、BIM は一部のゼネコンを除けば未だ浸透していない。

(4) まとめ

以上3府県建設業協会取材において、得られた意見を総括すると次のとおりである。

① 建設業界の現状及び今後の見通し

建設投資のうち土木については、大阪・関西万博、大阪 IR、高速道路などの大規模プロジェクトが多く存在すること、国土強靱化計画が策定されていることから、順調に進んできており、見通しは明るい。建築については、都市型マンションの受注が好調な他、数年は大規模都市開発事業が見込まれるが、昨今の新型コロナウイルス感染症による民間企業の業績低迷、インバウンドの大幅減少により、将来は不透明であり、危機感を持っている。近年8年にわたる労務単価の改定により、利益率は以前に比べれば改善された。

② 建設業界の課題

(a) 入札契約制度

ダンピング防止のため、最低制限価格、低入札価格調査基準価格のさらなる改定と適正な運用が求められる。警察、河川、埋設物等各種協議や用地買収が未了なまま発注される案件もあり、適正な工期確保のために適切な契約とする必要がある。

(b) 担い手の確保

災害の頻発による発注の集中、技能労働者等の高齢化の進展により、職員は不足しており、担い手の確保は深刻な問題である。工業高校の減少と他産業を進路として選択する生徒の増加により、若者が建設業界に入っていない。その理由として、週休 2 日制導入の遅れ、低賃金、転勤の多さが挙げられる。

(c) 働き方改革

労働基準法による残業規制の猶予期間が 2024 年に迫っており、長時間労働の是正は喫緊の課題である。役所に提出する書類の多さがその一因であり、書類簡素化の取組は、未だ浸透していない。予算繰越の未実施、民間事業における早期稼働要請や作業時間の制約により十分な工期が設定されていないことも挙げられる。週休 2 日制の実施も危ぶまれ、日給月給で働く技能労働者の収入確保のため、適正な労務単価の設定が必要である。

(d) 女性の社会進出

ゼネコンや事務部門では、女性の社会進出が進んでいるものの、地域建設業や現場では、ほとんどいない。結婚、出産後も仕事を続けることが可能となるよう、産休、育休などの仕組み作りが急務である。

(e) 生産性向上

国土交通省が推進している i-Construction は、難航している人材確保や長時間労働の問題解決に貢献し得るものである。しかし、その活用は現在のところ低調であり、在来工法に比べて有利な大規模工事の発注が少ないこと、市町工事では予定価格に反映されていないこと、3 次元データの作成が困難であることが要因として挙げられる。

3.4 近畿ブロックにおける建設投資の将来展望

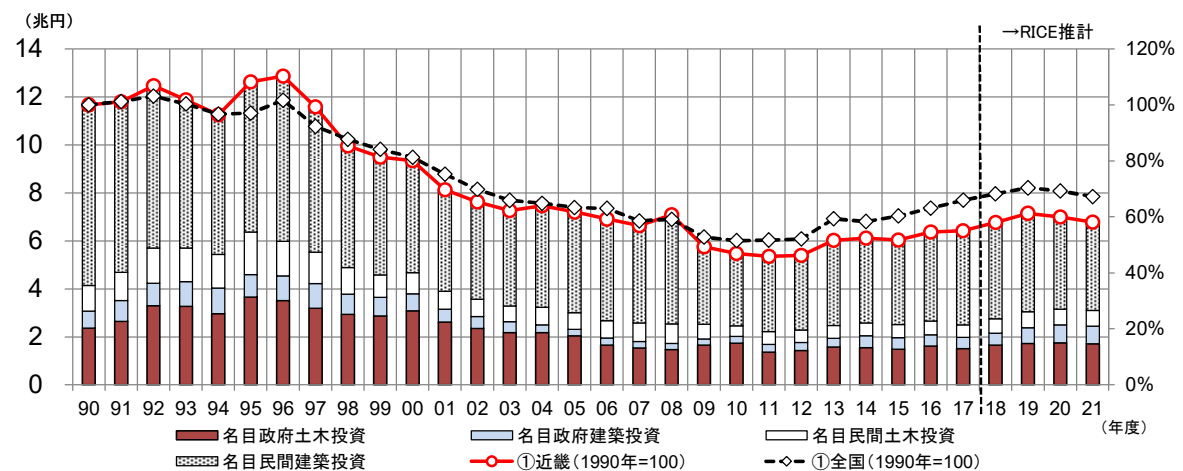
我が国の建設投資は、1992 年度をピークに長らく減少傾向にあったが、2011 年に発生した東日本大震災以降、復旧・復興事業や東京オリンピック・パラリンピック関連事業を下支えとして増加してきた。しかしながら 2020 年初頭に発生したコロナショックによる世界的な経済低迷の影響を受け、他産業と同様、以降の見通しは不透明な状況となっている。

以下、近畿ブロックにおける建設投資について現状、および今後の展望を分野別に述べる。

(1) 建設投資全体の動向

図表 3-4-1 は、近畿ブロックにおける名目建設投資の推移を示したものである。国内全体の名目建設投資は、1992 年度の 84.0 兆円がピークであるのに対し、近畿ブロックでは 1996 年度の 12.9 兆円がピークである。1997 年度以降は減少局面となっており、全国とほぼ同様の推移を示してきた。2011 年度には 1990 年度以降最も低い 5.36 兆円となったものの、その後は回復の兆しが見られるが、その動きは全国と比べてやや緩やかである。

図表 3-4-1 近畿ブロックにおける名目建設投資の推移

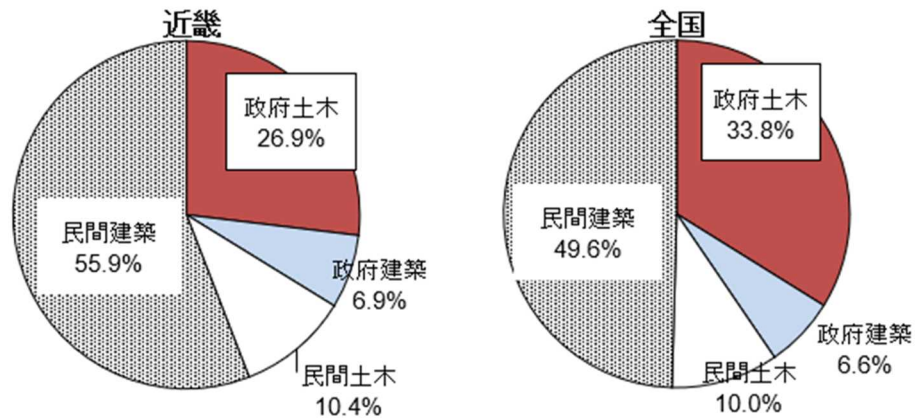


(出典) 2017 年度までは国土交通省「令和 2 年度 (2020 年度) 建設投資見通し」、2018~2021 年度は当研究所推計値を基に当研究所にて作成

(注) 2018 年度以降は、名目建設投資に国土交通省「建設総合統計」により算出した近畿ブロックの全国に占める割合を乗じて近畿ブロックの各投資額を推計した。なお、2020・2021 年度の名目建設投資には、当研究所の推計値を使用した。

図表 3-4-2 は、近畿ブロック及び全国における名目建設投資に占める種類別の割合を示したものである。民間建築投資の割合が全国の 49.6%に比べて、55.9%と高いのが特徴である。

図表 3-4-2 近畿ブロック及び全国における名目建設投資に占める種類別比較

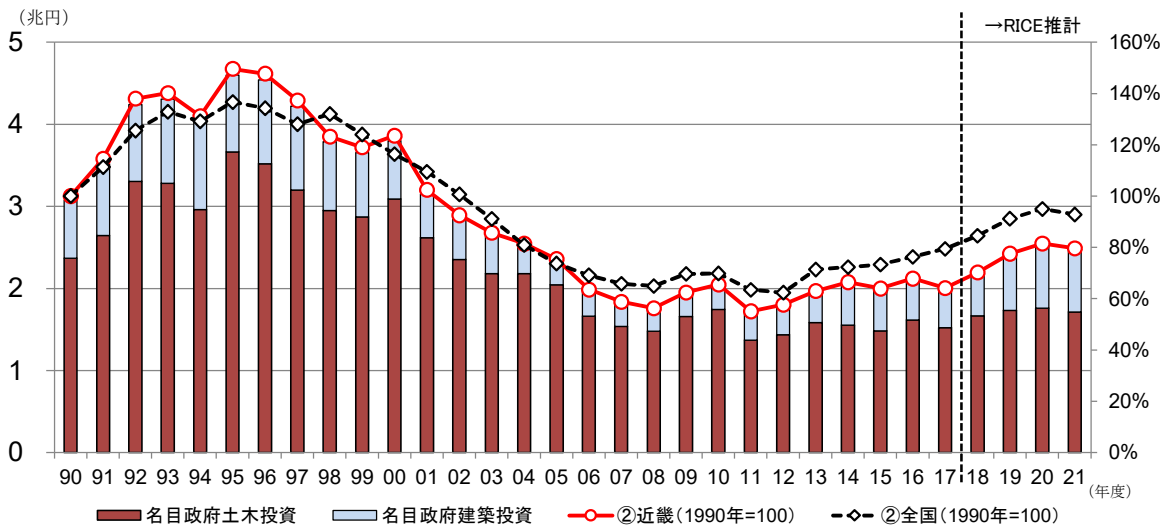


(出典) 国土交通省「令和元年度建設投資見通し」を基に当研究所にて作成

(2) 政府建設投資

図表 3-4-3 は、近畿ブロックにおける名目政府建設投資の推移を示したものである。1995 年度にピークとなる約 4.6 兆円となったものの、それ以降は大きく減少し、2011 年は約 1.7 兆円と 65%ほど減少した。その後は補正予算の大小によって振れがあるものの、微増の状況にあるが、その伸びは 2006 年度以降、全国を下回る傾向が続いている。

図表 3-4-3 近畿ブロックにおける政府建設投資の推移

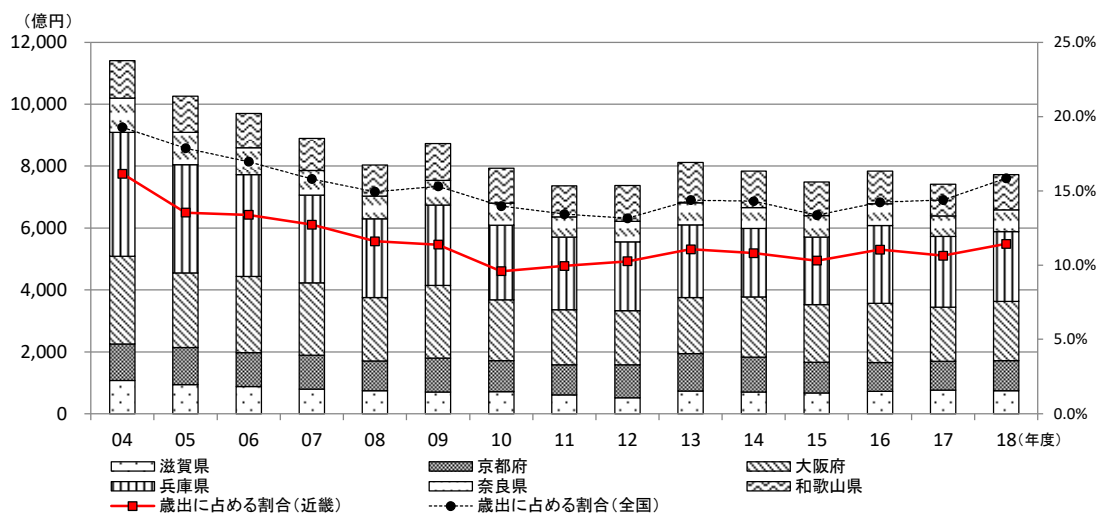


(出典) 2017 年度までは国土交通省「令和 2 年度（2020 年度）建設投資見通し」、2018～2021 年度は当研究所推計値を基に当研究所にて作成

(注) 2018 年度以降は、名目建設投資に国土交通省「建設総合統計」により算出した近畿ブロックの全国に占める割合を乗じて近畿ブロックの各投資額を推計した。なお、2020・2021 年度の名目建設投資には、当研究所の推計値を使用した。

図表 3-4-4 は、近畿ブロック 6 県における普通建設事業費の推移を示したものである。長期的な動向として、各県の歳出全体に占める普通建設事業費の割合は一貫して全国よりも低い。また全国と同様、2004 年から 2010 年にかけて減少傾向にあったが、以降は微増の状況である。

図表 3-4-4 近畿ブロックにおける普通建設事業費の推移



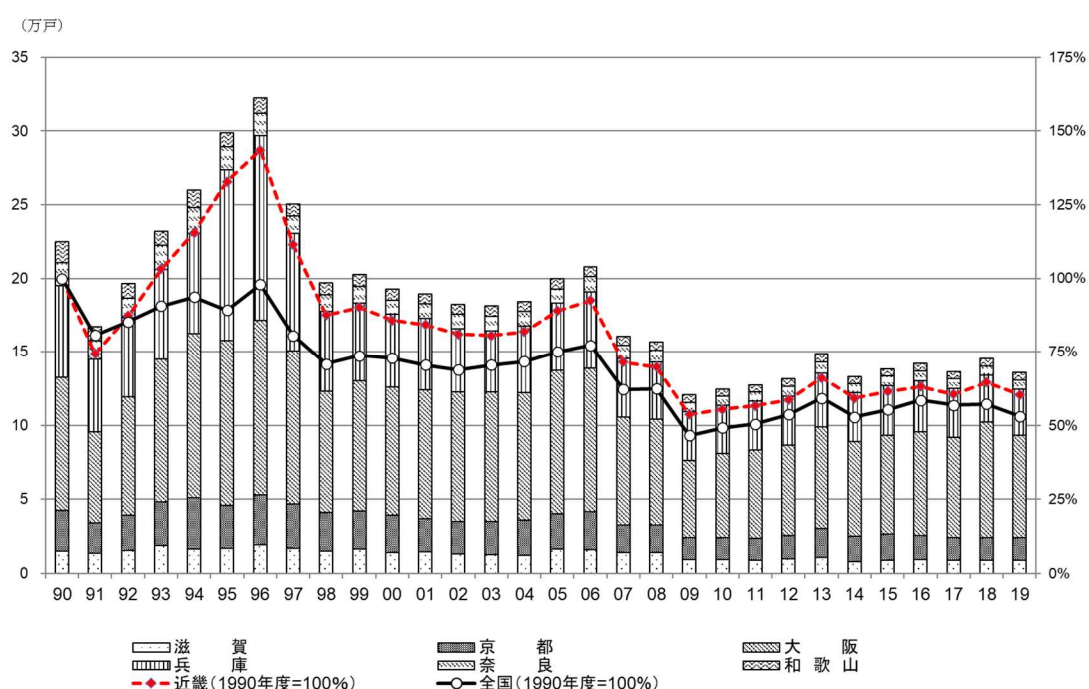
(出典) 総務省「地方財政統計年報」を基に当研究所にて作成

(注) 全国は 47 都道府県の合計

(3) 民間住宅投資

図表 3-4-5 は、近畿ブロックにおける住宅着工戸数の推移を示したものである。過去 12 年においては、全国とほぼ同等の動きである。すなわち 2008 年のリーマンショックの影響により、大きく落ち込んだが、その後は 2009 年に底をうち回復傾向にあった。しかし 2019 年度は再び減少に転じており、コロナショックの影響も踏まえ、今後の動きについては注視する必要がある。

図表 3-4-5 近畿ブロックにおける住宅着工戸数の推移



(出典) 国土交通省「建築着工統計調査報告」を基に当研究所にて作成

図表 3-4-6 は、近畿ブロックにおける住宅着工戸数の利用関係別の内訳を示したものである。全国と比べて持ち家が少なく、分譲が多い。

図表 3-4-6 近畿ブロックにおける住宅着工戸数の利用関係別内訳

	持家	貸家	給与	分譲	マンション	
					戸建	
全国	32.9%	39.3%	0.7%	27.1%	12.8%	14.0%
近畿	27.0%	37.5%	0.7%	34.8%	17.7%	17.1%

(出典) 国土交通省「建築着工統計調査報告」を基に当研究所にて作成

(注) 2010～2019 年度の実績にて算出

図表 3-4-7 は、近畿ブロックにおける住宅着工に係る参考指標である。全国と比較すると、滋賀県、奈良県、和歌山県において持ち家比率が高く、大阪府は低い。

図表 3-4-7 近畿ブロックにおける住宅着工に係る参考指標

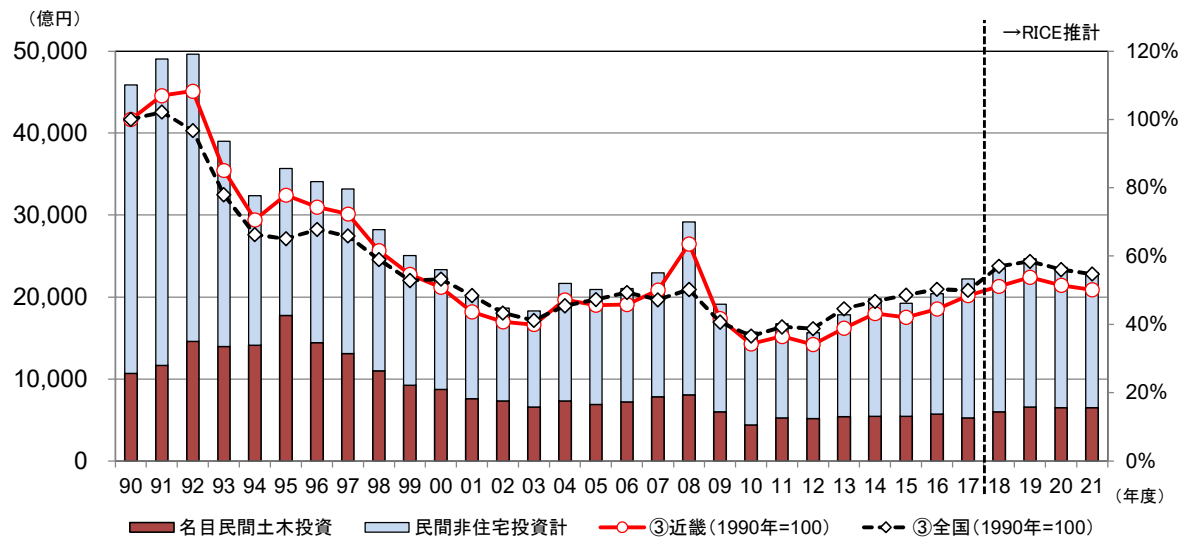
	※ () は全国における順位						
	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	全国
持ち家比率	71.6% (10)	61.3% (39)	54.7% (44)	64.8% (33)	74.1% (6)	73.0% (8)	61.2%
1世帯当たりの 平均人員	2.59人 (7)	2.22人 (42)	2.22人 (43)	2.35人 (33)	2.52人 (17)	2.40人 (29)	2.33人
共働き率	29.7% (15)	22.6% (41)	19.7% (46)	23.0% (40)	24.1% (38)	26.1% (29)	24.5%
世帯所得 (月額実収入)	566千円 (22)	530千円 (35)	485千円 (40)	451千円 (46)	609千円 (12)	481千円 (41)	559千円

(出典) 総務省「国勢調査(2015 年 人口等基本集計)」、「統計でみる都道府県のすがた 2020」を基に当研究所にて作成

(4) 民間非住宅投資

図表 3-4-8 は近畿ブロックにおける名目民間非住宅建設投資の推移を示したものであるが、全国とほぼ同様の推移となっている。1992 年度から減少傾向が続き、2003 年度には約 1.8 兆円に落ち込み、その後 2008 年度には約 2.9 兆円に回復したものの、2010 年度にかけて再び大きく落ち込んだ。その後微増の状況にあり、環状道路の整備に伴う物流拠点の整備や工場の立地等が期待されるが、2020 年度のコロナショックによる影響により、今後の見通しは不透明である。

図表 3-4-8 近畿ブロックにおける民間非住宅建設投資の推移

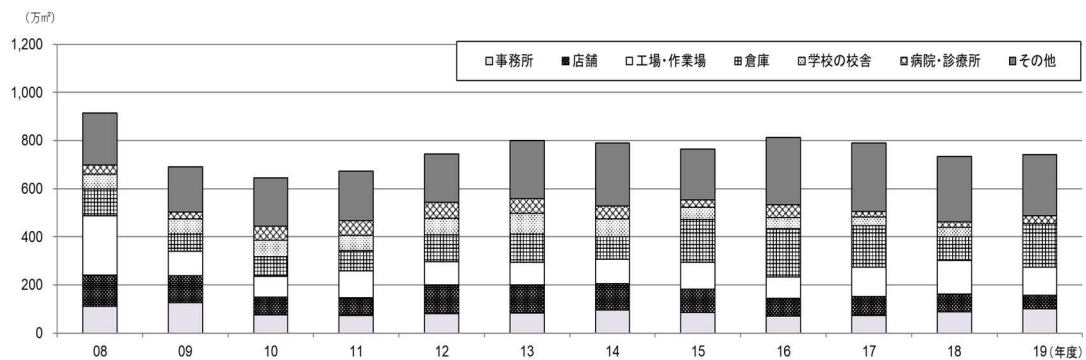


(出典) 2017 年度までは国土交通省「令和 2 年度（2020 年度）建設投資見通し」、2018～2021 年度は当研究所推計値を基に当研究所にて作成

(注) 2018 年度以降は、名目建設投資に国土交通省「建設総合統計」により算出した近畿ブロックの全国に占める割合を乗じて近畿ブロックの各投資額を推計した。なお、2020・2021 年度の名目建設投資には、当研究所の推計値を使用した。

図表 3-4-9 は、近畿ブロックにおける非住宅建築着工床面積の推移を示したものである。2010 年度に底をうち、その後微増から横ばいに推移している。

図表 3-4-9 近畿ブロックにおける非住宅建築着工床面積の推移

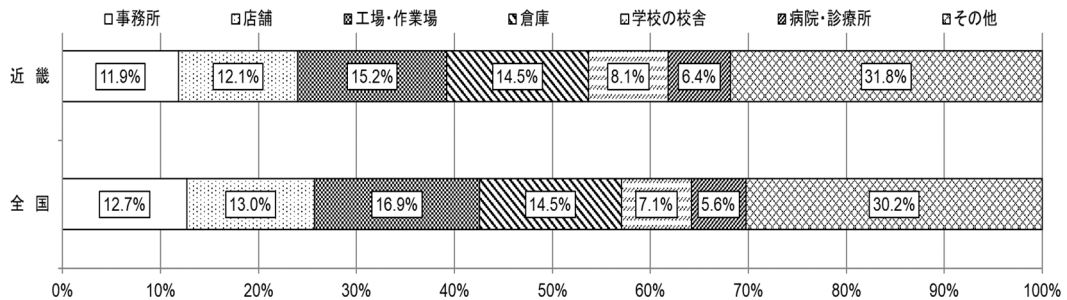


(出典) 国土交通省「建築着工統計調査報告」を基に当研究所にて作成

(注) 非住宅着工床面積は公共・民間の合計

図表 3-4-10 は、近畿ブロックにおける非住宅建築着工面積の用途別内訳を表したものであるが、全国と比べて、「学校の校舎」、「病院・診療所」の割合が高く、「事務所」、「店舗」、「工場・作業場」の割合が低い。

図表 3-4-10 近畿ブロックにおける非住宅建築着工面積の用途別内訳



(出典) 国土交通省「建築着工統計調査報告」を基に当研究所にて作成

(注) 2009～2019 年度の非住宅着工床面積（公共・民間計）にて算出

図表 3-4-11 は、工場立地件数の推移を示したものである。リーマンショック後の低迷を経て、近年は回復基調にあったが、2019 年度は落ち込んだ。加えて、2020 年度のコロナショックによる経済停滞の影響による製品等の需要減が見込まれることから、今後の状況が懸念される。

図表 3-4-11 近畿ブロックにおける工場立地件数

※ () 内は全国における順位																		
年	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
全国	1,052	1,302	1,544	1,782	1,791	1,630	867	786	869	945	848	1,037	1,070	1,026	1,035	1,142	1,023	
滋賀県	25	32	35	44	47	47	22	23	27	29	25	27	28	17	17	15	17(24)	
京都府	36	36	33	30	34	24	10	11	23	21	20	25	22	20	13	26	25(15)	
大阪府	29	47	45	41	26	46	28	12	13	18	14	14	9	15	22	23	23(18)	
兵庫県	52	68	80	115	96	102	54	44	56	65	51	47	73	56	59	56	48(6)	
奈良県	11	8	11	21	26	26	21	27	21	16	15	13	25	32	19	38	32(8)	
和歌山県	6	3	6	6	13	14	8	8	8	15	13	10	16	6	15	13	10(31)	

(出典) 経済産業省 中国経済産業省「工場立地動向調査」(2019 年確報) を基に当研究所にて作成

おわりに

近畿ブロックにおける社会資本整備の動向と期待される効果について見てきたが、近年整備された高速道路や河川により、産業立地の促進や農産物の出荷量増大、若者の定住など様々なストック効果が発現している。すなわち、地域の様々な課題の解決において社会資本整備が不可欠であり、地域活性化に対して大きな役割を果たすことが理解できた。

日本3大都市圏の1つでもある近畿ブロックは国内第2の経済圏を有しているが、近年、圏外への転出超過の状態が続いている他生産額も伸びが低迷しており、その地盤沈下が指摘されている。その一因として、産業・経済の物流拠点が集積する大阪湾周辺地域を中心に慢性的な渋滞が続いていること、広大な土地と労働力を有する地域において環状道路などの高速道路網が未整備であること、港湾においても大型船による24時間入港に対応していないことなど物流、人流がスムーズでないことが挙げられる。これらに対応するべく、高速道路においては、ミッシングリンクの解消に向けた新名神自動車道、京奈和自動車道等、港湾においては、阪神港の民間活力と協調した国際コンテナ戦略港湾、鉄道においては、リニア中央新幹線の整備がそれぞれ進められており、早期完成が期待されている。

今後、大阪発展の起爆剤として期待されているプロジェクトとして、2025 大阪万博、大阪IRなどが挙げられる。夢洲の人工島造成とともに、パピリオン、宿泊施設をなど大規模な建設投資が見込まれる他、多数の観光客を呼び寄せる効果があり、適切な官民役割分担の下、着実な整備が求められる。この他、関西国際空港へのアクセスや南北交通の改善を目指した鉄道整備、各地の都市再開発事業も積極的に行われており、東京一極集中の緩和に向けて相当の役割を果たすものと考えられる。

また、災害への対応についても、過去度々甚大な浸水を被った由良川において、予算制度を適切に活用しつつ精力的な堤防、排水機場の整備が進められているほか、2019 年台風により機能不全となり、インバウンドを始め多数の乗客が足止めされた関西国際空港についても、再度災害防止に向けた高潮堤防嵩上げなどの取組が急ピッチで実施されている。

近畿ブロックは昭和40年代を中心に社会資本整備が重点的に進められてきた地域であり、その老朽化問題に対しても早急な対応が迫られている。(独)水資源機構の建設する川上ダムでは、既存ダムの堆砂工事を円滑かつ安価に実施できるよう、我が国初の身代わり利水容量をダム計画に織り込んでいる。財政が硬直化する中、新規投資に配慮しつつ、将来増大する維持管理について、適切に実施するために有効な手法と思われる。

さらに、全国的な課題である人口減少・少子高齢化が進む我が国において、過疎化に悩む中山間地域においても、住民が一定の水準の行政、医療・福祉、商業などのサービスを受容可能とすることは重要な課題である。ここでは、和歌山県新宮市におけるコンパクトシティに向けた取組を紹介した。今後の拠点となる市街地集約化や道路ネットワーク、交通機関の整備により活力ある街づくりが期待される。

建設投資額については、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020 年は大きく落ち込み、2021 年もその回復が鈍いことが予測された。

今回紹介した様々な事業が円滑に推進され、近畿地方の有する様々な課題が解決されるとともに、新型コロナウイルス感染症により疲弊した我が国経済の早期回復が図られることを期待する。