

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. 419

2024 2

CONTENTS

視点・論点『ワークシェアとワーカーシェア』		1
I. 奈良の特徴的なまちづくり事業と「奈良モデル」		2
II. 2023・2024年度の建設投資見通し		13
III. 歴史のなかの建設業～欧州社会と建設業の変遷～		25



一般財団法人 **建設経済研究所**

〒105-0003 東京都港区西新橋 3-25-33 フロンティア御成門 8F

Tel: 03-3433-5011 Fax: 03-3433-5239

URL: <https://www.rice.or.jp/>



ワークシェアとワーカーシェア 研究理事 朝津 陽子

2024 年が始まって早二か月が経とうとしている。今年は元日に能登半島地震が発災し、日本中に大きな衝撃が走った。今回の地震において被災された方々に心よりお見舞い申し上げるとともに、被災地の日も早い復興を心よりお祈り申し上げます。

被災地の状況が日々報道される中で、復旧作業で人手が不足しているという情報が発災後割と早い段階で報道されていた。建設業界の人手不足は長年の問題であるが、いよいよ復旧復興にも深刻な影響が出るようなレベルまで切迫してきたということなのか。首都直下地震が今後 30 年で発生する確率は 70% というが、それが現実になった時、一体どれだけ復興できるのか、そもそも復旧にとつてもない時間がかかりそうで、考えただけで恐ろしくなる。

人手不足の対応策の一つとして「生産性の向上」があるが、昨年初、生産性を高めるとして「建設ディレクター」の育成を進めている一般社団法人建設ディレクター協会が開催した「実践企業報告会」に参加させていただく機会があった。実際に建設ディレクターを導入した複数の企業から具体的な取組内容や導入効果について発表があった。建設ディレクターとは、これまで現場監督や技術者が担い長時間労働の一因にもなってきた書類作成業務（見積、施工計画書、安全書類、写真・図面などの作成）を、IT を活用して見える化・共有化することで、技術者が本来担うべき業務と分離して建設ディレクターがそれを担い、技術者は現場業務に集中でき生産性も上がる、簡単に言うとそんな取組だ（実際の取組や導入効果はこれ以外に沢山あるが、ここでは省略させていただく）。建設ディレクターの約 7 割が女性とのことだが、これまで女性や事務職が担うのは難しいと思われていた業務でも、業務を分解して見える化・共有化すれば、シェアすることが可能だということだ。きっと建設業だけでなく、様々な業界・業種で同じような取組が可能だろうし、今後せざるを

得なくなるのだろう。

建設ディレクターは仕事をシェアして生産性を上げ、人手不足に対応していこうという取組だが、近い将来人口減少により絶対的に頭数が足りなくなことを考えると、仕事（ワーク）をシェアするのに加えて、人材（ワーカー）もシェアしないととても立ち行かなくなってしまう。ワーカーシェアと勝手に言ってみたが、要は副業解禁である（シェアワーカーという言葉があるようだが、こちらはギグワーカーや家事代行などフリーランスで色々な仕事を掛け持ちすることだと思われる）。副業といえば、筆者が割と気に入っている衛星放送の某番組で、イタリアの田舎の小さな村々の住人達の日常生活を紹介する番組があるのだが、その中でへえと思うことがあった。どの村でも戦前と錯覚しそうな誠に牧歌的な日常が展開されているが、やはり住人の多くは高齢者で、村は過疎化している。ある回で登場した比較的若年の女性は、自分の店（日用雑貨店であったように記憶）を経営しながら役場の仕事も兼務しているという。過疎の村の店であるから、副業はお財布事情的にもよいのかもしれない。わが国の自治体でも農作物の収穫時期等に職員の副業を認める取組は結構やっているようで、JR 東日本と青森県弘前市は、繁忙期に従業員・市職員の副業を認めてリンゴ農家を支援する取組で連携したそう。

自治体職員に限らず、農家支援に限らず、国家公務員でも企業でもそろそろ広く副業を認めたらよいと思う。単に人手不足の対応というだけでなく、色々な仕事に携わることで違った視点や価値観に触れ、新しい発想が生まれる効果も期待できる。導入には労務管理の難しさや知的財産の流出防止など克服すべき課題は沢山あり、一足飛びにはいかないだろう。だが、それよりも、副業が広く受け入れられるには日本社会が「今日は担当者がいままので対応できません」というのを許容できる社会になれるかどうか大きい気が個人的にはしている。

I. 奈良の特徴的なまちづくりと「奈良モデル」

奈良県 県土マネジメント部
リニア推進・地域交通対策課
課長 網蔵 孝紀

はじめに

令和4年春に国土交通省から奈良県に出向してまず驚いたのは、20年以上ぶりに見た近鉄奈良駅周辺の景色が、記憶の片隅にあった小学生の時に見た景色とほぼ完全に重なったことでした。目を凝らせば、県庁脇にスターバックスができています、セブンイレブンが増えているなどの違いはあるのですが、それもいわば間違い探しレベルの話、悠久の時のなかを生きる古都に、懐かしさと心地よさを感じました。

数百年というタイムフレームで生きる奈良と、百年にも満たない戦後のタイムフレームの中を生きる首都圏とでは、時間感覚が自ずと変わってくるようです。例えば、奈良県は道路整備率（整備済延長／道路延長）が全国47都道府県で最下位です。それなりの通行量がある県道が、お地藏様を避けながら、すれ違いもまともにできない狭隘な状態で放置されているのを見れば、「こんなの来年度にでも予算化して早く解消しようよ」と私などは思っていますが、奈良時間で生きてみると、「この場所には千年前からお地藏様がいるが、モータリゼーションの進展なんてここ数十年のこと。100年後も車が道路を走っているかも分からないのだから、焦ってどうする」という感覚になるのかもしれません。そういった感覚の違いが、まちの到るところに形として現れているように思います。

本稿では、奈良のそんな地域性が透けて見える「近鉄西大寺駅－平城宮跡周辺」の交通まちづくりプロジェクトや、奈良の将来がかかるリニア中央新幹線「奈良市附近駅」を巡る状況についてご紹介するとともに、まちづくりや交通計画に関する奈良県独特のフレームワークのいくつかをご紹介したいと思います。本稿が、本県に関わって働く人々や、今後、日本のどこかで類似の課題に取り組む人々のお役に少しでも立てば幸いです。

なお、本稿における記述は、いずれも筆者の個人的理解・見解に基づくものであり、組織としての文章では無いことを予め申し添えます。

1. 奈良県について

さて、事業の話に入る前に、まずそもそも奈良県について少しご紹介します。奈良県は、言わずと知れた我が国の歴史の始まり「大和（ヤマト）」の地であり、神話の時代、初代・神武天皇が即位したとされる聖地・橿原（日本書紀による「橿原宮」）では、明治天皇が建立を命じた橿原神宮が訪れる人々を待ち構えています。

橿原神宮を越えて更に南、飛鳥、吉野まで行けば、かなり県南まで来たような気になりますが、後醍醐天皇が南朝を置いたここ吉野は、実際には、奈良県の南半分を占める吉野郡の入り口に過ぎません。奈良は、直感的イメージよりも南北にかなり長く、このずれは、平野部が広がる奈良盆地＝奈良県域だと無意識に感じることで生じていると考えられます。実際には、奈良盆地を越えた奈良県域の南半分には、鉄道駅一つ無い広大な山林地域が広がっています。これらの山林地域と、大阪のベッドタウンとして発展してきた県北西部とでは、まちづくりも地域交通も、それぞれ異なる視座が必要になってきます。

また、同じ奈良盆地の中でも、710年に元明天皇が遷都を宣言した後、日本の首都・平城京として発展し、今なおその足跡が随所に残るいわゆる「古都奈良」もまたひと味違った特殊な地域です。平城京は、当時の最先端都市であった中国の長安（現在の西安）にならい、天皇の居宅である宮（平城宮）を地図上の上座となる北の真ん中に配置し、そこから幹線道路である朱雀大路を南におろした上で、碁盤の目のように周囲の街区を直線で整備し、天皇に近い上から一条、二条、三条、天皇に近い真ん中から左右に一坊、二坊、三坊とするいわゆる条坊制を採用した、我が国初の本格的な計画都市です。

再建されたものも多いですが、令和のいまなお、当時の場所でその姿を伝える東大寺、唐招提寺、薬師寺等とは異なり、長い歴史の中で消失してしまっていた平城宮の正確な位置が分かったのは、実は20世紀に入ってから話です。このため、その正確な位置が分かったときには、すでにそのど真ん中を近鉄電車が走っていた、というようなことが起こるのが奈良市内です。

次項で最初にご紹介する「近鉄西大寺駅－平城宮跡周辺」に係る交通まちづくりプロジェクトは、まさにこれを背景とする事業です。

2. 奈良県内の大型まちづくりプロジェクト

（1） 近鉄西大寺駅周辺の渋滞踏切の解消

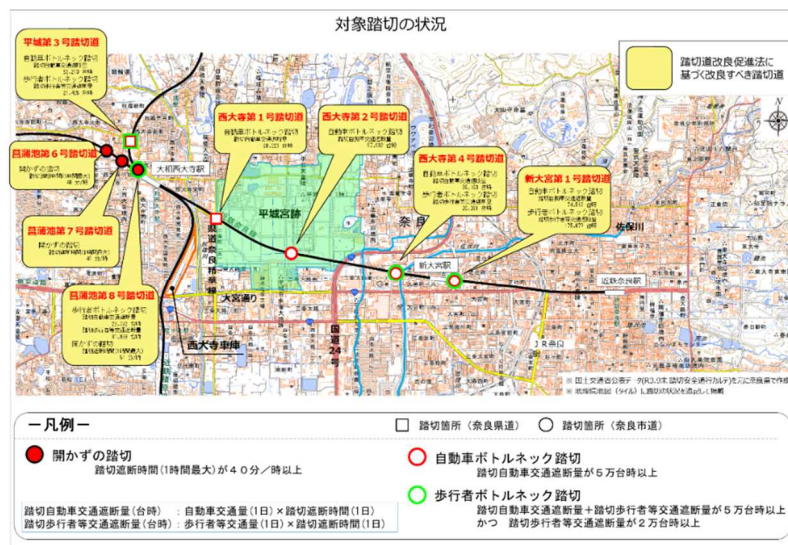
①現地の状況

近鉄西大寺駅は、大阪－奈良を結んで東西に走る近鉄奈良線と、京都－奈良を結んで南北に走る近鉄京都線・橿原線が交差する県内交通の要衝であり、その線路線形、運行オペレーションの複雑さに、全国から鉄道ファンが撮影に訪れることでも知られます。



②踏切道改良促進法に基づく指定

このように、地域への外部不経済をもたらす踏切ですが、線路を立体交差化（高架化・地下化）するには莫大なコストが伴う一方、撤去による鉄道事業者の金銭的メリットは限定的です。このため、市場原理に委ねるだけでは、鉄道事業者が立体交差化に自主的に着手することはほとんど期待できません。そこで、踏切を撤去する際の流れ、役割分担・費用分担等の枠組みが、先人たちにより、各種ガイドライン等としてまとめられています。その枠組み発動の端緒となるのが、踏切道改良促進法に基づく要改良踏切道としての指定です。指定理由は、遮断時間の長さ（開かずの踏切）、交通遮断量の多さ（交通ボトルネック踏切）のほか、安全性に関するもの（歩道が狭隘、事故が多発等）など様々です。近鉄西大寺駅周辺では、およそ 20 箇所ある踏切道のうち、計 8 つの踏切道が、「開かずの踏切」（and/or）「交通ボトルネック踏切」として、同法の規定に基づく指定を受けています。



③西大寺駅高架化及び近鉄奈良線の移設（地下化）という抜本対策

要改良踏切道として国から指定を受けると、次は、具体的にどのような改良を行うのか、鉄道事業者と道路管理者とで協議し、踏切道改良計画を作成、国に提出するフェーズに移行します。この点、奈良では、鉄道線路を高架化又は地下化し、道路と連続で立体交差をさせることにより沿線の踏切を一挙に除却する、いわゆる「連続立体交差化」を選択し、奈良県、奈良市、近鉄の共同により計画を作成の上、令和 3 年 3 月、国土交通大臣に計画を提出しました。



(出典) 奈良県作成資料

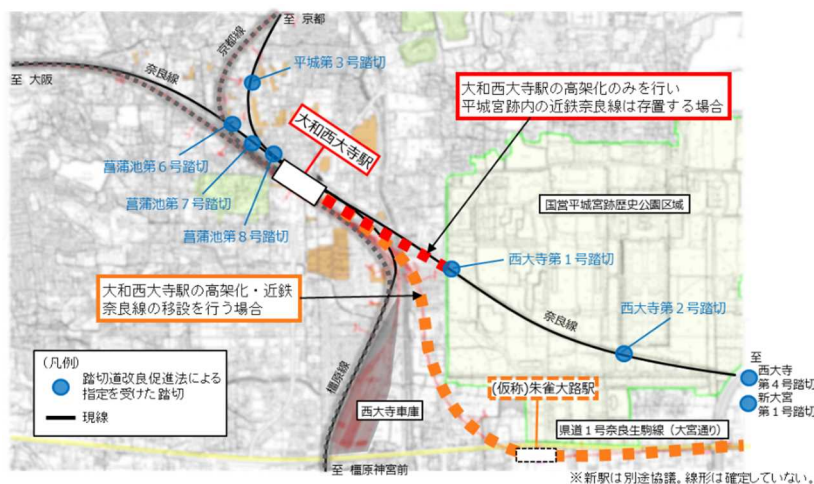
④最近における検討状況

こうした中、令和 5 年 4 月の統一地方選挙に、維新の党の公認を受けて出馬した山下・現知事が当選を果たしたことで本事業を巡る潮目が大きく変わりました。現知事は、費用対効果の観点等から、道路渋滞が特に深刻な西大寺駅周辺の開かずの踏切を撤去するために必要な事業のみを行えば足りるとして、「平城宮跡からの近鉄奈良線の移設中止」を公約の一つに掲げ、新たに知事になりました。

その上で、就任後の令和 5 年 6 月、予算執行査定と題して、知事が下記を記者発表しました。

大和西大寺駅の高架化事業については、駅周辺のいわゆる「開かずの踏切」解消のため、引き続き事業を進める必要があるが、平城宮跡内を通る近鉄線の移設については見直す必要があると考える。このため、大和西大寺駅の高架化のみを行い平城宮跡内の近鉄線は存置する事業案を新たに検討し、現行案と費用対効果の比較等を行い、関係者とも協議の上、整備方針を決定する。

この作業方針を受け、現在、本事業に係る最も適切な整備方針を関係者の連携により模索しているところです。



(出典) 奈良県作成資料

近鉄奈良線の移設部分を放棄すれば、整備費用・事業期間が圧縮されることはもちろんです。他方で、残されるボトルネック踏切を将来的にどうしていくのか等、新たな課題もまた出てきます。長年にわたり、地域で実際にお困りの方々の悩みを一日も早く解消・緩和できるよう、引き続き全力で取り組んでまいります。

(2) リニア中央新幹線「奈良市附近駅」の設置

①リニア中央新幹線とは

次にご紹介するのは、全国幹線鉄道整備法に基づく国の基本計画及び整備計画に、主要な経過地として「奈良市附近」が明記されている中央新幹線についてです。

「そもそも新幹線とは？」という話を本気で始めるとそれだけで本稿が終わってしまいますが、ざっくり申せば、我が国の人流の大動脈となる幹線高速鉄道網であり、大きく、旧国鉄時代に整備された既設新幹線と、昭和48年以降整備中の全国幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線等とに分けられます。

全幹法に基づく新線の工事は、国が策定する基本計画・整備計画に位置付けられた計画線について、建設主体が工事実施計画の認可を受けることで始まります。昭和48年に同法が制定された当初に策定された基本計画・整備計画に位置付けられ、独立行政法人鉄道整備・運輸施設整備支援機構が整備中の新幹線は、「整備新幹線」と呼ばれており、北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線がこれに当たります。

では、リニア中央新幹線は何かと言えば、昭和48年当時、基本計画での位置付けが与えられたものの、整備財源のハードルなどもあり、長年にわたりその先の整備計画への位置付けがなされてこなかった基本計画線の一つです。これに、JR東海が自己財源による整備を表明したことで、平成23年に新たに整備計画が策定され、事業として動き始めました。この整備計画の中では、中央新幹線は「東京都・大阪市」を「区間」とし、「甲府市付近、赤

石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近」を「主要な経過地」とすること等が規定されています。

②リニア中央新幹線の整備の現状

次に、リニア中央新幹線の整備の現状についてご紹介致します。これは東京・名古屋間と名古屋・大阪間で大きく状況が異なります。

事業主体である JR 東海は、当初、品川・名古屋間を 2027 年に開業させ、経営体力を回復させる期間を経た上で名古屋・大阪間に着手し、2045 年の東京・大阪間の全線開業を目指すとの目標を掲げていました。このときは、名古屋・大阪間区間はまだ大分先の話という感覚でしたが、平成 28 年から平成 29 年にかけて、財政投融资を活用した総額 3 兆円の貸し付けが実施されたことで状況が動きます。具体的には、これにより、2027 年の品川・名古屋間開業後、間をおかず名古屋・大阪間の工事に着手することで、リニア中央新幹線全線開業の最大 8 年前倒しを図る、すなわち、2037 年が名古屋・大阪間（すなわち全線）の開業目標とされることにされました。



（出典）奈良県作成資料

これにより、名古屋・大阪間のリニア開業が少しは身近に感じられるようになっていた中、2022 年度の骨太の方針において、これまでに無い踏み込んだ方針が示されました。

リニア中央新幹線について、（中略）全線開業の前倒しを図るため、建設主体が 2023 年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行う。（骨太の方針 2022 抜粋）

この方針には、味わい深い点が大きく 2 つあります。

一つは、「環境影響評価に着手する」ではなく、「環境影響評価に着手できるよう、～必要な指導、支援を行う」という、迂遠な書き方になっている点。これは、リニア中央新幹線の

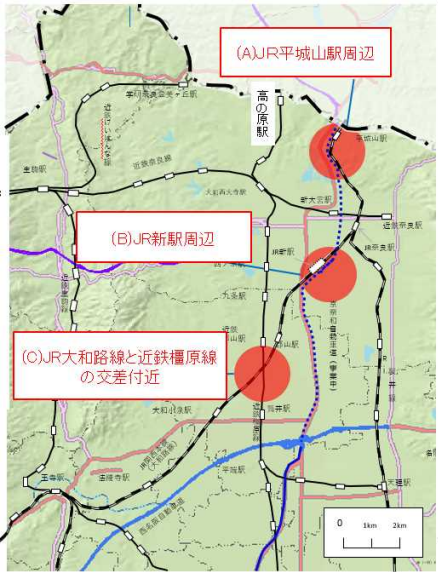
事業主体はあくまでも JR 東海であり、国では無いため、閣議決定を経る政府方針を以てしても、リニアについてはこのような言及の仕方にならざるを得ないということをよく表しています。結局、2023 年に環境影響評価が始まるのか始まらないのか、それは事業主体である JR 東海にしか分からない、ということです。なお、この点最終的に JR 東海は、2023 年 12 月 7 日の記者発表により、駅位置確定等に向けた三重・奈良それぞれでのボーリング調査への着手をもって、環境影響評価に着手した旨の発表を行いました。

もう一つは、「沿線自治体と連携して」と明記されている点です。ただのよくある枕詞のようですが、全幹法に基づく国家の幹線鉄道、しかも事業主体は民間企業というリニア中央新幹線について、地元連携が閣議決定文書の中で明記されたという事実は、リニア関係者の認識が少しずつ変わってきていることを示唆しています。すなわち、リニア中央新幹線の整備に関し、地方の積極的関与が認められるようになってきている、地元の意向が従前以上に全体としての意思決定に重要な意味を持つようになってきている、ということです。

③「奈良市附近」駅について

こうした中、名古屋以西のリニア中央新幹線を、次の段階に進める重要なステップとなる環境影響評価が、前述のとおり令和 5 年 12 月に始まりました。これまで奈良県では、リニアの駅位置について、「3 つの重点候補」として国や JR 東海に要望をしてきました。こうした中、令和 5 年 9 月に開催された「リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会総会」の場では、JR 東海側からも、これらの 3 つを主要な候補地として調査・検討を開始している旨の説明が公的に初めてなされました。そして、同年 12 月に入り、これらの候補地周辺で、駅位置確定に向けた実際のボーリング調査がはいよいよ動き始めたのです。

「3 つの重点候補」には、北から順に、概ね次のような客観的特徴があると考えられます。

	(A) ①交通結節性 (在来鉄道) ・ JR 関西本線（平城山駅）と接続が可能か。 (道路交通) ・ 京奈和自動車道や国道24号に、ならやま大通りを介して接続が可能か。 ②駅周辺の発展可能性 ・ 候補地周辺の多くは宅地。 ・ ならやま大通り以南は歴史的風土特別保存地区に指定。
(B) JR 新駅周辺	(B) ①交通結節性 (在来鉄道) ・ JR 関西本線（JR 新駅）との接続が可能か。 (道路交通) ・ 京奈和自動車道や国道24号への接続が可能か。 ②駅周辺の発展可能性 ・ 候補地周辺は宅地と田畑。 ・ 西側に世界遺産薬師寺・唐招提寺、東側に国史跡大安寺等が所在。
(C) JR 大和路線と近鉄橿原線の交差付近	(C) ①交通結節性 (在来鉄道) ・ JR 関西本線と近鉄線の交差部にあたり、乗換駅を整備することで、JR、近鉄のいずれにも円滑な乗り継ぎが可能か。 (道路交通) ・ アクセス道路を整備することで京奈和自動車道への接続が可能か。 ②駅周辺の発展可能性 ・ 候補地周辺の多くは田畑。 ・ 環濠集落等の遺跡が周辺に分布。

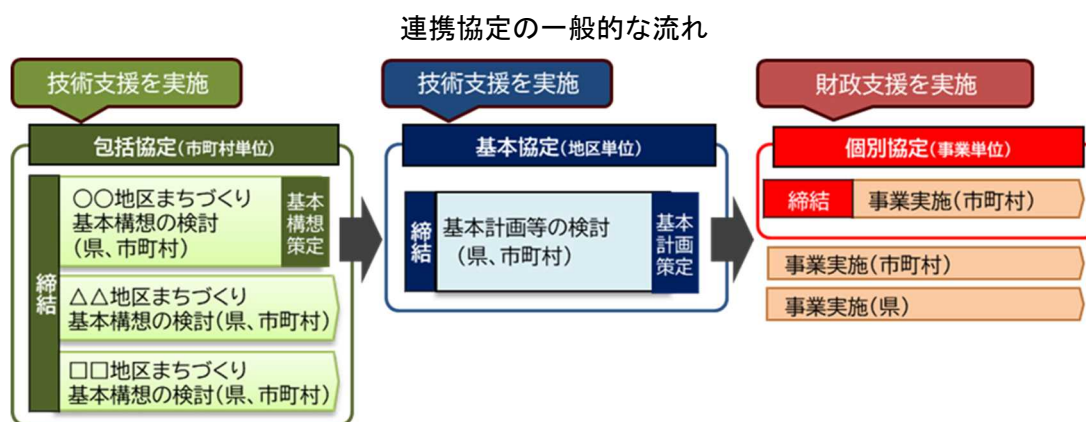
(出典) 奈良県作成資料を基に筆者作成

3. 奈良県独特のフレームワーク（いわゆる「奈良モデル」）

以上、当方が奈良県庁で担当している大型プロジェクトをご紹介させていただきましたが、当方が所属するリニア推進・地域交通対策課では、ほかにも地域密着の様々な業務を担当しています。それらはいずれも、本来は県事務ではないはずのことでも県できちんと中身を見るぞという先達の意気込みが透けて見える、奈良独自のユニークなフレームワーク（いわゆる「奈良モデル」）により、県と地元市町村が一体的に推進している取組たちです。

（１） まちづくり連携協定

奈良独自のフレームワークでまず目を引くのが、まちづくり連携協定制度です。これは有り体に言えば、本来市町村単独で行うはずのまちづくり事業について、「県も一部お金を出す代わりに口も出す」ということを定型的なフレームワークとして制度化したものです。より具体的には、県が市町村に対し、事業推進の各段階において県と連携した基本構想や基本計画の作成を求め、それを県からの支援の要件とする旨の協定を結ぶことによって、構想、計画、設計・施工等、様々な段階で、地域のまちづくりに県としての思いを反映させていくことが可能となります。



（出典）奈良県作成資料

当方の在任中、この制度を活用した事業として、例えば近鉄郡山駅移設を中心とする同駅周辺のまちづくりに関する事業を推進しました。

駅周辺整備イメージ



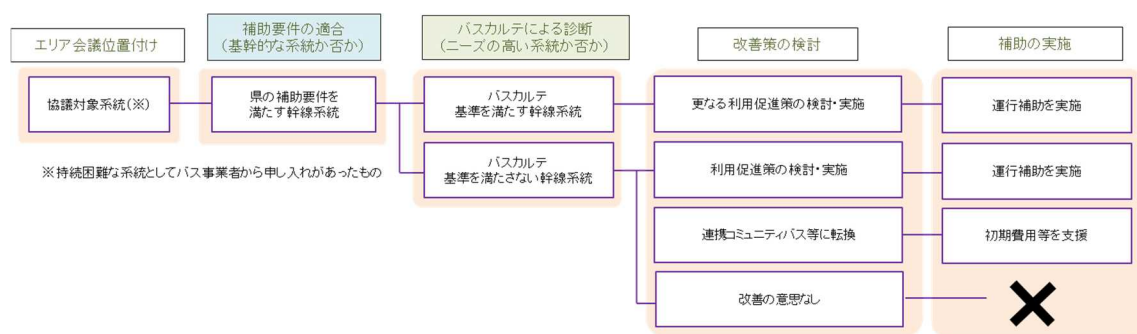
(出典) 奈良県作成資料

これは、設置から 100 年が経過し、駅とまちのあり方が時代にそぐわなくなって来ている近鉄郡山駅周辺地区について、駅の移設・橋上駅化を起点として、バス広場や周辺道路の再整備、商業施設と協働した駅前駐車場の再整備等を一挙に進めてしまおうという事業です。まちづくりの主役は基礎自治体（市町村）ではありますが、近鉄との踏み込んだ調整や複数種類を組み合わせるの国費による手当等、県が間に入って手も口も出すことで、色々な付加価値が生まれやすい、連携協定制度がハマる事業内容だったように思います。

昨年度末に具体の事業内容を県、市、近鉄の 3 者協定という形で確定させたことで、現在は令和 12 年度の新駅供用開始、令和 14 年度の全体グランドオープンを目指して現場で手を動かす段階に入りました。地元市役所も非常に高い熱意をもって取り組んでくださいますので、完成後は、連携協定に基づく事業の代表事例、成功事例の一つとなっていってくれると確信しています。

(2) バスカルテとエリア公共交通検討会議

地域交通についても、奈良県は独自のフレームワークを持っています。それが、路線バスの運行費補助を行うに当たり、路線の外形的な要素だけでなく、実際にどの程度の利用がなされている等、「バスの中身」まで踏み込んで運航系統の健全性を診断する、「バスカルテ」という枠組みです。



(出典) 奈良県作成資料

奈良県としてバスの運行費補助を行うに当たっては、当該系統が複数市町村をまたいで運行されるものであること、その沿線に福祉施設や商業施設があること等、まずは当該系統が「基幹的な系統」であるかを補助要綱が定める要件への適合性のチェックという形で確認をします。その上で、次は実際に運行されているバスの車内にまで目を向け、「利用者数」、「平均乗車密度」、「最大乗車人員」、「収支率」、「利用者一人あたり行政負担」という5つの客観指標に基づく系統診断を必ず行います。

補助要件	バスカルテの指標												
以下の①～③全てを満たす路線 ①通院、通学、通勤、買い物等の利用に対応して運行 ②以下の(1)～(4)の全てを満たす地域公共交通のネットワークを構成するもの (1)複数市町村にまたがる (2)2以上の市町村が運行するコミュニティバスに接続 (3)鉄道駅に接続 (4)主要な幹線道路を主に運行 ③1日あたり計画運行回数3回以上	<table> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th></tr> <tr> <td>1便あたり利用者数</td><td>3人以上</td></tr> <tr> <td>平均乗車密度</td><td>2人以上</td></tr> <tr> <td>最大乗車人員</td><td>10人以上</td></tr> <tr> <td>収支率</td><td>交通事業者: 40%以上 市町村連携: 20%以上</td></tr> <tr> <td>利用者1人あたり行政負担</td><td>2,000円以下</td></tr> </table>	指標	基準値	1便あたり利用者数	3人以上	平均乗車密度	2人以上	最大乗車人員	10人以上	収支率	交通事業者: 40%以上 市町村連携: 20%以上	利用者1人あたり行政負担	2,000円以下
指標	基準値												
1便あたり利用者数	3人以上												
平均乗車密度	2人以上												
最大乗車人員	10人以上												
収支率	交通事業者: 40%以上 市町村連携: 20%以上												
利用者1人あたり行政負担	2,000円以下												

(出典) 奈良県作成資料

その上で、外形的には「基幹的な路線」であっても、実際のバスの中身はスカスカであるというような系統については、地元市町村やバス事業者はもちろん、タクシー事業者や観光協会など、地域の多様な関係者が参画する「エリア別公共交通検討会議」において、県のコーディネートのもと、まちづくりや観光施策と連携した利用促進や、コミュニティバス・デマンド交通への転換等を含む運行効率化など、様々な改善策を議論し、今後の改善の余地ありと判断できた段階で、はじめて運行費補助を実施することとしています。

なかなか手間のかかる枠組みではありますが、バスの中まで見た上で路線の健全性を判断する、そしてそれを県の主導により全県的に取り組むというのは、かなり踏み込んだ先進的な制度であるように思われます。

終わりに

以上、私が奈良県庁に赴任して携わった事業を中心に、県が抱える大型プロジェクトと、本県独自のフレームワーク（奈良モデル）のいくつかについてご紹介させていただきました。本稿執筆を機に改めて振り返るに、県が、いかに交通とまちづくりに強い関心を抱き、主体的に関わってきているかが私自身よく分かりました。

日本人の心のふるさと奈良は、自身が持つブランド価値に加え、大阪・京都への近接性という強みもあり、国内でも特に高いポテンシャルを有する県のはずなのですが、それがまだまだポテンシャルとして潜在したままになってしまっている部分も大きく、それがもったいなく感じる一方、日本人の一人として、我が国のはじまりの地・奈良には、いつまでも根っこは変わらずに居て欲しい気持ちもあることも否めません。奈良の良さを残し、活かしながら、同時に発展させていくという仕事は、非常に面白く、やりがいのある業務です。

これまで連綿と繋がれてきたバトンを、今を生きる我々がしっかりと受け取って関係者一丸となって走りきり、それをまた次の人々にちゃんと渡していかなければならない、奈良で仕事をしていると、一人の日本人として、そのような思いが誰しも強くなるように思います。

Ⅱ. 2023・2024年度の建設投資見通し

1. 建設投資の推移

2023年度は、全体で見れば政府分野、民間分野ともに投資は底堅く推移すると予測する。しかし、建設コストの高止まりは解消される見込みが薄く、特に民間分野では住宅・非住宅ともに新規着工に足踏みする様子が窺える。

2024年度は、前年度の民間分野での新規着工の減少が影響すると想定されることなどから、投資額は名目値ベースで前年度と同水準と予測する。日本及び海外諸国の政策金利の動向によっては特に日米の政策金利幅の縮小・円高の進行により民間企業の収益が下振れし設備投資にマイナスの影響を及ぼす懸念があるなど、投資の下押し要因には引き続き注視する必要がある。

2023年度の建設投資は、前年度比4.6%増の71兆9,200億円と予測する。

政府分野投資¹は、2023年度当初予算は国・地方ともに前年度と同水準であるが、足元の出来高が前年同期比で増加していることを踏まえ、名目値・実質値ベースともに前年度比で増加と予測する。

民間住宅投資は、持家や分譲マンションの大幅減の影響を受けて新設住宅着工戸数は前年度比で減少するが、住宅の高付加価値化や建設コスト高止まりの影響により、投資額は名目値ベースでは前年度比で微増、実質値ベースでは前年度と同水準と予測する。

民間非住宅建設投資は、建設工事に対する投資の伸び悩みが見られ、年度初めの想定ほど投資が進んでおらず、実質値ベースでは前年度比で微減と予測する。一方で、建設コスト高止まりの影響を受け、名目値ベースでは前年度比で微増と予測する。

2024年度の建設投資は前年度比0.7%増の72兆4,100億円と予測する。

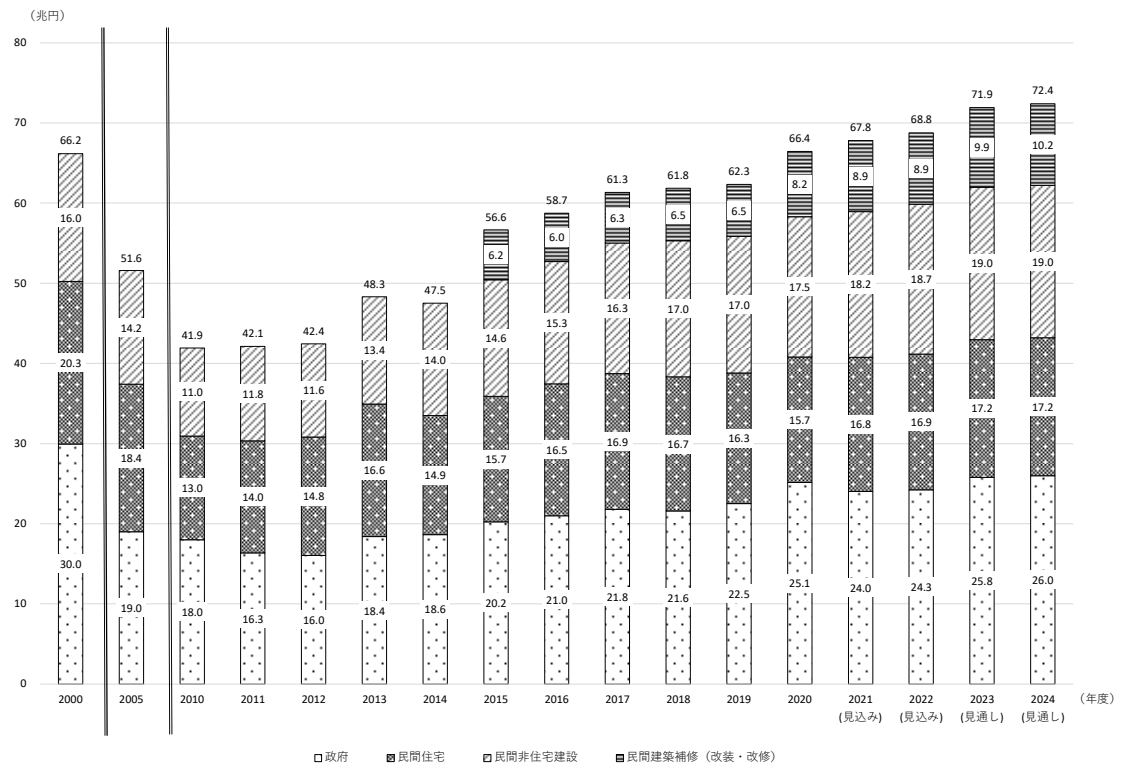
政府分野投資は、国の2024年度当初予算が2023年度並みに確保され、地方単独事業の2024年度予算も2023年度並みに確保されると想定し、名目値・実質値ベースともに前年度と同水準と予測する。

民間住宅投資は、新設住宅着工戸数が前年度と同水準と予測する。しかし、単価の高い持家の着工戸数は減少し、投資額は実質値ベースでは前年度と同水準と予測する。

民間非住宅建設投資は、前年度に引き続き伸びは見込めず、名目値・実質値ベースともに前年度と同水準と予測する。

¹ 政府分野投資とは、政府の総投資額（政府建設投資）から建築補修（改装・改修）を控除した投資額を表す。

図表 1 建設投資額（名目額）の推移



2. 政府分野投資の推移

2023 年度の政府分野投資は、前年度比 5.6%増の 23 兆 6,000 億円と予測する。

国の直轄・補助事業の 2023 年度当初予算において、前年度並みの規模である約 6 兆円の公共事業関係費が確保されている。また、2022 年度補正予算についても、「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」をはじめとした公共事業関係費が確保されており、2023 年度の出来高として実現されると想定する。

地方単独事業の 2023 年度予算は、総務省がまとめた「令和 5 年度地方財政計画の概要」で示されているとおり、維持補修費、投資的経費が前年度並みに確保されている。

国・地方ともに予算規模は前年度と同水準である一方、2023 年度の足元の出来高は前年同期比で増加していることを考慮し、名目値ベースは前年度比で増加、実質値ベースは前年度比で微増と予測する。

2024 年度の政府分野投資は、前年度比 0.5%増の 23 兆 7,200 億円と予測する。

国の直轄・補助事業の 2024 年度当初予算は、2023 年 12 月に予算案の閣議決定がなされ、公共事業関係費は前年度並みの規模である約 6 兆円とされている。また、2023 年度補正予算において、「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」の 4 年目分を含めた公共事業関係費が確保されたことにより、2024 年度の出来高として実現されると想定する。

地方単独事業の 2024 年度予算については、2023 年 12 月の閣議決定を受けて総務省がまとめた「令和 6 年度地方財政対策の概要」で示されているとおり、維持補修費、投資的経費は前年度並みとされている。

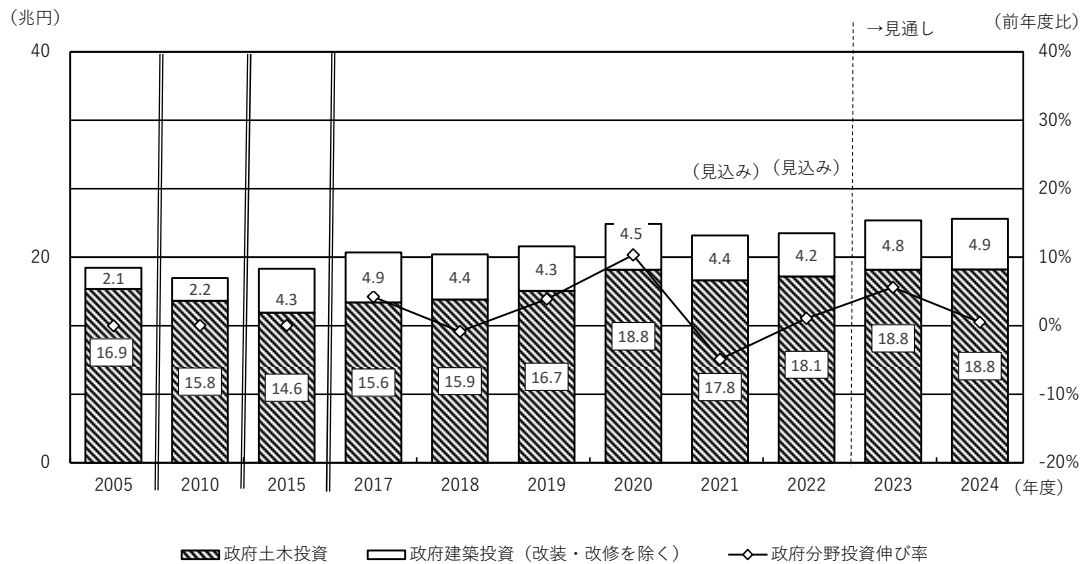
国・地方ともに前年度と同水準の予算規模が確保される見通しであることから、名目値・実質値ベースともに前年度と同水準と予測する。

図表2 政府分野投資額の推移

(単位：億円)

年度	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (見込み)	2022 (見込み)	2023 (見通し)	2024 (見通し)
政府分野投資（名目値）	188,764	196,429	204,604	202,861	210,739	232,538	221,100	223,500	236,000	237,200
（対前年度伸び率）	-	4.1%	4.2%	-0.9%	3.9%	10.3%	-4.9%	1.1%	5.6%	0.5%
政府分野投資（実質値）	188,764	195,675	199,667	191,184	194,058	214,407	196,161	187,938	193,413	194,930
（対前年度伸び率）	-	3.7%	2.0%	-4.2%	1.5%	10.5%	-8.5%	-4.2%	2.9%	0.8%

図表3 政府分野投資額（名目値）の推移



3. 住宅着工戸数及び民間住宅投資額の推移

2023 年度の住宅着工戸数は、前年度比△3.9%の 82.8 万戸と予測する。

建設コストの高止まりが住宅需要を抑制している状況が依然として続いており、着工戸数は前年度比で減少すると予測する。

2023 年度の民間住宅投資額は、前年度比 1.5%増の 17 兆 1,700 億円と予測する。

着工戸数は減少するが、住宅の高付加価値化や建設コストの上昇などにより、投資額は名目値ベースでは前年度比で微増、実質値ベースでも同水準と予測する。

2024 年度の住宅着工戸数は、前年度比 0.3%増の 83.0 万戸と予測する。

建設コストの上昇幅は鈍化すると想定するものの、着工戸数の大幅な回復は見込めず、前年度と同水準に留まると予測する。

2024 年度の民間住宅投資額は、前年度比 0.2%増の 17 兆 2,100 億円と予測する。

2023 年度の持家着工戸数は、前年度比△6.2%の 23.3 万戸と予測する。

住宅着工統計の実績を前年同月比で比較すると、4 月から 11 月まですべての月で減少している。12 月以降も回復材料を見込めず、着工戸数は前年度比で減少と予測する。

2024 年度の持家着工戸数は、前年度比△0.3%の 23.2 万戸と予測する。

建設コストの上昇は鈍化しつつも継続するが、住宅取得支援策の拡充が一定の需要下支え要因となり、着工戸数は前年度と同水準と予測する。

2023 年度の貸家着工戸数は、前年度比 0.4%増の 34.9 万戸と予測する。

2021 年度から続いている貸家の好調は維持されているが、足元の着工戸数は前年同月比で弱含んでおり、前年度と同水準と予測する。

2024 年度の貸家着工戸数は、前年度比 0.3%増の 35.0 万戸と予測する。

これまでの好調の影響により伸び率は鈍化し、前年度と同水準と予測する。

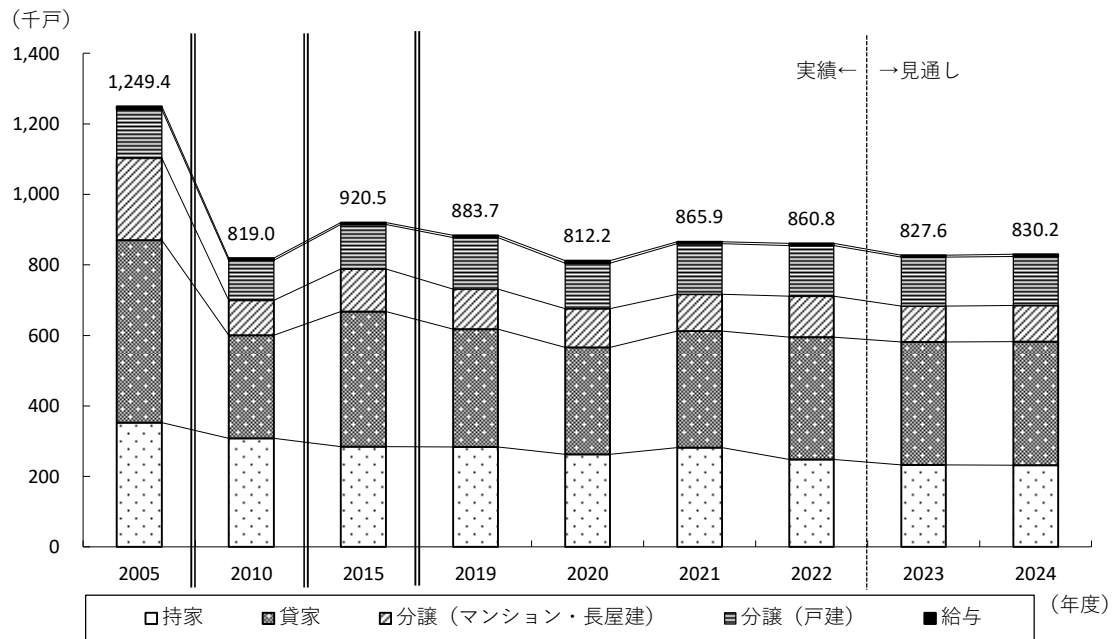
2023 年度に分譲住宅着工戸数は、前年度比△7.3%の 24.1 万戸と予測する。

上半期の実績はマンションが前年度比 14.6%減、戸建は前年度比 6.6%減と、いずれも昨年度の好調に対する反動から足元は弱含んでおり、分譲全体では前年度比で減少と予測する。

2024 年度に分譲住宅着工戸数は、前年度比 0.5%増の 24.2 万戸と予測する。

マンションは大都市圏の底堅い需要が下支えし前年度比で微増と予測する。建設コストが高止まりする状況でも戸建は持家と比較して相対的に取得しやすく一定の需要が期待され、分譲全体では前年度と同水準と予測する。

図表4 住宅着工戸数の推移



(戸数単位：千戸)

年 度	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023 (見通し)	2024 (見通し)
全 体 (対前年度伸び率)	1,249.4 4.7%	819.0 5.6%	920.5 4.6%	883.7 -7.3%	812.2 -8.1%	865.9 6.6%	860.8 -0.6%	827.6 -3.9%	830.2 0.3%
持 家 (対前年度伸び率)	352.6 -4.0%	308.5 7.5%	284.4 2.2%	283.3 -1.5%	263.1 -7.1%	281.3 6.9%	248.1 -11.8%	232.7 -6.2%	232.0 -0.3%
貸 家 (対前年度伸び率)	518.0 10.8%	291.8 -6.3%	383.7 7.1%	334.5 -14.2%	303.0 -9.4%	330.8 9.2%	347.4 5.0%	348.7 0.4%	349.9 0.3%
給 与 (対前年度伸び率)	8.5 -9.5%	6.6 -50.3%	5.8 -25.9%	6.1 -23.2%	6.9 13.1%	5.5 -20.5%	5.7 4.1%	5.5 -3.3%	6.3 14.0%
分 譲 (対前年度伸び率)	370.3 6.1%	212.1 29.6%	246.6 4.5%	259.7 -2.8%	239.1 -7.9%	248.4 3.9%	259.5 4.5%	240.7 -7.3%	242.0 0.5%
マンション・長屋建 (対前年度伸び率)	232.5 10.9%	98.7 44.5%	120.4 7.6%	113.6 -7.1%	109.8 -3.3%	104.3 -5.0%	115.2 10.5%	101.7 -11.7%	102.9 1.2%
戸 建 (対前年度伸び率)	137.8 -1.2%	113.4 19.0%	126.2 1.6%	146.2 0.9%	129.4 -11.5%	144.1 11.4%	144.3 0.1%	138.9 -3.7%	139.0 0.1%

注1) 2022年度までは国土交通省「建築着工統計調査」より。

4. 民間非住宅建設投資（建築＋土木）の推移

2023 年度の民間非住宅建設投資は、前年度比 1.7%増の 19 兆円と予測する。

企業の設備投資意欲は堅調だが、建築着工統計の実績によると着工床面積の 11 月までの累計は前年度比で減少しており、建設投資に対して慎重になっている姿勢が窺える。投資額は、名目値ベースでは前年度比で微増、実質値ベースでは前年度比で微減と予測する。

2024 年度の民間非住宅建設投資は、前年度比 0.1%増の 19 兆 100 億円と予測する。

着工床面積は前年度比で微増と予測するが、これは前年度からの反動であり、2016 年度以降では最低水準である。投資額は名目値・実質値ベースともに前年度と同水準と予測する。

事務所は、2023 年度の着工床面積は前年度比で減少、また 2016 年度以降で最低水準と予測する。アフターコロナにおいて出社回帰が進んでいることや、2025 年には東京都内でオフィスが大量供給されると見込まれていることを踏まえ、2024 年度の着工床面積は前年度比で増加と予測する。

店舗は、インバウンド消費の回復や積極的な賃上げというプラス要素もあるが、実質賃金がマイナスで推移していることや景気の先行き不透明さ等が影響し、着工床面積は 2023 年度、2024 年度とも前年度比で減少と予測する。

工場は、製造業の設備投資計画は好調であるが、足元の着工床面積は前年度比で大幅減の水準で推移しており、通年でも減少と予測する。2024 年度は半導体関連工場や EV 関連工場の誘致政策の効果もあり、着工床面積は前年度比で微増と予測する。

倉庫・流通施設は、倉庫スペースの拡張や物流網の増強といった需要に支えられて着工床面積は高水準で推移しているものの 2021 年度で頭打ちと見込まれ、2023 年度は前年度比で減少、2024 年度は前年度と同水準と予測する。

土木は、鉄道工事等の受注は堅調であるが、実質値ベースの投資額では 2023 年度は前年度比で微減、2024 年度は前年度と同水準と予測する。

図表 5 民間非住宅建築着工床面積の推移

(単位:千㎡)

年 度	2010	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (見通し)	2024 (見通し)
事務所着工床面積 (対前年度伸び率)	4,658 -26.8%	5,805 10.3%	5,536 -4.6%	5,322 -3.9%	5,442 2.3%	5,047 -7.3%	6,796 34.6%	5,490 -19.2%	5,281 -3.8%	5,726 8.4%
店舗着工床面積 (対前年度伸び率)	5,727 4.1%	5,570 -7.6%	5,493 -1.4%	5,179 -5.7%	4,118 -20.5%	4,035 -2.0%	4,174 3.4%	4,242 1.6%	4,015 -5.4%	3,914 -2.5%
工場着工床面積 (対前年度伸び率)	6,405 17.6%	8,162 -6.6%	9,073 11.2%	9,889 9.0%	7,638 -22.8%	5,827 -23.7%	7,081 21.5%	8,691 22.7%	7,513 -13.6%	7,618 1.4%
倉庫着工床面積 (対前年度伸び率)	4,234 6.1%	8,496 7.3%	9,768 15.0%	8,625 -11.7%	9,904 14.8%	11,741 18.5%	13,249 12.8%	12,734 -3.9%	11,585 -9.0%	11,818 2.0%
非住宅着工床面積計 (対前年度伸び率)	37,403 7.3%	45,299 2.7%	47,293 4.4%	46,037 -2.7%	43,019 -6.6%	40,030 -6.9%	43,738 9.3%	43,296 -1.0%	40,152 -7.3%	41,343 3.0%

注1) 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。

注2) データセンターは、注1) 記載の「その他」に含まれる。

注3) 2022年度までは国土交通省「建築着工統計調査」より。

5. 建築補修（改装・改修）投資の推移

2023 年度の建築補修（改装・改修）投資は、前年度比 12.1%増の 12 兆 1,500 億円と予測する。政府建築補修（改装・改修）投資は、前年度比 16.3%増の 2 兆 2,100 億円、民間建築補修（改装・改修）投資は前年度比 11.2%増の 9 兆 9,400 億円と予測する。名目値・実質値ベースともに前年度を上回る水準と予測する。

2024 年度の建築補修（改装・改修）投資は、前年度比 2.6%増の 12 兆 4,700 億円と予測する。政府建築補修（改装・改修）投資は、前年度比 2.3%増の 2 兆 2,600 億円、民間建築補修（改装・改修）投資は、前年度比 2.7%増の 10 兆 2,100 億円と予測する。実質値ベースでは、前年度と同水準と予測する。

政府建築補修（改装・改修）は、国土交通省の建築物リフォーム・リニューアル調査によると、足元の受注高は大幅に増加している。今後も省エネルギー対策等により投資は堅調に推移すると見込まれるため、2023 年度から 2024 年度にかけても、名目値・実質値ベースともに増加基調が続くと予測する。

民間建築補修（改装・改修）は、国土交通省の建築物リフォーム・リニューアル調査によると、受注高は増加基調にある。住宅分野では政府の省エネキャンペーンによる補助金政策等が寄与し、また、非住宅分野においても省エネルギー対策や働きやすいオフィス環境等への関心の高まりにより今後も投資は堅調に推移すると見込まれることから、2023 年度及び 2024 年度の投資は、それぞれ名目値・実質値ベースともに堅調に推移すると予測する。

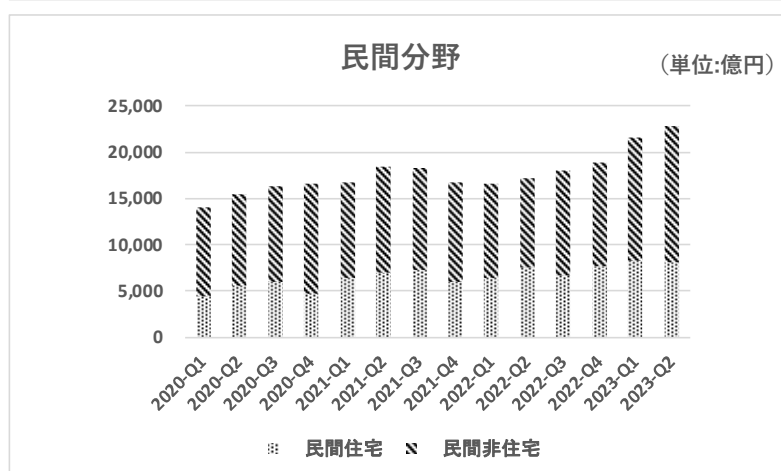
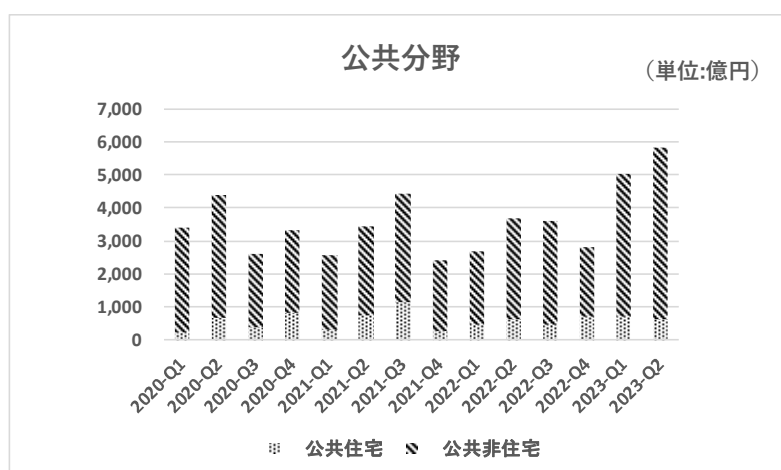
図表6 建築物リフォーム・リニューアル調査による受注高の推移

(単位:億円)

年度	2020				2021			
四半期	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3
公共四半期計	3,380	4,398	2,617	3,337	2,564	3,454	4,424	2,414
公共住宅	235	667	399	804	300	737	1,157	274
公共非住宅	3,145	3,731	2,217	2,533	2,264	2,717	3,267	2,140
民間四半期計	14,017	15,481	16,396	16,649	16,741	18,427	18,317	16,829
民間住宅	4,460	5,526	6,005	4,773	6,362	7,022	7,240	5,929
民間非住宅	9,558	9,955	10,391	11,876	10,378	11,404	11,077	10,900
年度	2022				2023			
四半期	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3
公共四半期計	2,696	3,692	3,596	2,819	5,029	5,814		
公共住宅	459	630	470	702	684	623		
公共非住宅	2,237	3,062	3,125	2,117	4,345	5,191		
民間四半期計	16,641	17,183	18,008	18,902	21,517	22,909		
民間住宅	6,433	7,547	6,736	7,653	8,232	8,111		
民間非住宅	10,208	9,636	11,273	11,249	13,285	14,798		

注1) 国土交通省「建築物リフォーム・リニューアル調査」より。

注2) 受注高のうち、「改装・改修」に該当するもののみを集計している。



6. マクロ経済の推移

2023 年度の実質 GDP 成長率は、前年度比 1.5%増と予測する。

公的固定資本形成は前年度比 0.1%増（GDP 寄与度 0.0%ポイント）、民間住宅は同 1.4%増（同 0.0%ポイント）、民間企業設備は同 0.4%増（同 0.1%ポイント）と予測する。

社会経済活動の正常化が進んでおり、中にはコロナ禍前の業績を上回る民間企業も出ている。海外諸国の情勢や金融政策など不透明要因は多数あるが、日本の国内経済は緩やかに伸びると期待できる。

2024 年度の実質 GDP 成長率は、前年度比 0.4%増と予測する。

公的固定資本形成は前年度比 0.8%増（GDP 寄与度 0.0%ポイント）、民間住宅は同 0.7%増（同 0.0%ポイント）、民間企業設備は同△0.5%（同△0.1%ポイント）と予測する。

伸び率は鈍化するものの前年度からの緩やかな景気回復が続くと予測する。2024 年度はアメリカ大統領選挙や海外諸国の金融政策の転換など、国内経済に影響を及ぼすと想定されるイベントが多数予定されており、特に民間企業においては、より一層のリスクマネジメントが重要になる。

図表 7 マクロ経済の推移

（単位：億円、実質値は2015暦年連鎖価格）

年度	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (見通し)	2024 (見通し)
実質GDP (対前年度伸び率)	5,151,341 2.2%	5,120,647 3.3%	5,394,135 1.7%	5,531,736 1.8%	5,545,339 0.2%	5,501,607 -0.8%	5,287,976 -3.9%	5,436,493 2.8%	5,518,139 1.5%	5,598,265 1.5%	5,620,331 0.4%
実質民間最終消費支出 (対前年度伸び率) (寄与度)	2,873,634 1.8% 1.0	2,904,984 1.3% 0.8	2,999,983 0.7% 0.4	3,021,864 1.0% 0.6	3,023,591 0.1% 0.0	2,996,141 -0.9% -0.5	2,853,166 -4.8% -2.6	2,903,914 1.8% 1.0	2,981,220 2.7% 1.4	2,989,618 0.3% 0.2	3,027,024 1.3% 0.7
実質民間住宅 (対前年度伸び率) (寄与度)	258,377 0.0% -13.0	181,878 4.8% 0.2	204,154 3.1% 0.1	209,117 -1.8% -0.1	199,028 -4.8% -0.2	204,203 2.6% 0.1	189,096 -7.4% -0.3	189,375 0.1% 0.0	182,885 -3.4% -0.1	185,476 1.4% 0.0	186,799 0.7% 0.0
実質民間企業設備 (対前年度伸び率) (寄与度)	852,799 7.6% 1.2	736,937 2.0% 0.3	870,900 3.4% 0.5	902,855 2.8% 0.5	916,866 1.6% 0.3	905,233 -1.3% -0.2	854,500 -5.6% -0.9	869,073 1.7% 0.3	898,739 3.4% 0.5	901,937 0.4% 0.1	897,798 -0.5% -0.1
実質政府最終支出 (対前年度伸び率) (寄与度)	920,074 0.4% 0.1	980,575 2.3% 0.4	1,062,615 2.2% 0.4	1,074,942 0.3% 0.1	1,086,800 1.1% 0.2	1,109,737 2.1% 0.4	1,139,919 2.7% 0.5	1,176,660 3.2% 0.7	1,193,340 1.4% 0.3	1,202,289 0.7% 0.2	1,210,606 0.7% 0.1
実質公的固定資本形成 (対前年度伸び率) (寄与度)	299,981 -7.9% -0.5	261,739 -7.2% -0.4	270,810 -1.3% -0.1	273,949 0.6% 0.0	276,279 0.9% 0.0	280,820 1.6% 0.1	294,387 4.8% 0.2	275,370 -6.5% -0.4	258,525 -6.1% -0.3	258,823 0.1% 0.0	260,955 0.8% 0.0
実質在庫変動 (対前年度伸び率) (寄与度)	7,225 -60.7% -0.2	12,557 -126.2% 1.2	13,504 329.7% 0.2	19,408 4011.9% 0.3	21,535 11.0% 0.0	8,950 -58.4% -0.2	-4,720 -152.7% -0.2	22,921 -585.6% 0.5	30,621 33.6% 0.1	19,137 -37.5% -0.2	17,912 -6.4% 0.0
実質財貨サービスの純輸出 (対前年度伸び率) (寄与度)	-46,180 -29.0% 0.4	46,722 937.1% 0.9	-28,828 -15.9% 0.1	32,767 321.4% 0.5	23,004 -29.8% -0.2	-3,526 -115.3% -0.5	-40,935 -1060.9% -0.7	4,714 111.5% 0.9	-19,366 -510.8% -0.4	43,592 325.1% 1.1	21,845 -49.9% -0.4
名目GDP (対前年度伸び率)	5,341,062 0.8%	5,048,737 1.5%	5,407,409 3.3%	5,557,124 2.0%	5,565,705 0.2%	5,568,455 0.0%	5,390,091 -3.2%	5,536,423 2.7%	5,664,897 2.3%	5,979,071 5.5%	6,142,553 2.7%

注）2022年度までは内閣府「国民経済計算」（2023年12月8日公表）より。

図表 8 建設投資（名目値）の推移

(単位：億円・%)

項目	年度	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021 (見込み)	2022 (見込み)	2023 (見通し)	2024 (見通し)
総計		515,676	419,282	566,468	613,251	618,271	623,280	664,448	678,000	687,900	719,200	724,100
	(対前年度伸び率)	-2.4%	-2.4%	19.3%	4.4%	0.8%	0.8%	6.6%	2.0%	1.5%	4.6%	0.7%
1. 建築		297,142	220,991	370,916	408,592	404,856	401,817	408,873	429,100	431,600	455,600	461,600
	(対前年度伸び率)	0.1%	-2.6%	31.6%	6.7%	-0.9%	-0.8%	1.8%	4.9%	0.6%	5.6%	1.3%
(1)住宅		189,675	134,933	164,808	175,629	172,580	167,478	161,118	171,400	173,200	176,800	178,100
	(対前年度伸び率)	-0.4%	0.7%	5.5%	2.0%	-1.7%	-3.0%	-3.8%	6.4%	1.1%	2.1%	0.7%
政府		5,417	5,154	7,898	6,207	5,214	4,358	4,338	3,900	4,000	5,100	6,000
	(対前年度伸び率)	-18.9%	-8.2%	5.9%	-18.1%	-16.0%	-16.4%	-0.5%	-10.1%	2.6%	27.5%	17.6%
民間		184,258	129,779	156,910	169,422	167,366	163,120	156,780	167,500	169,200	171,700	172,100
	(対前年度伸び率)	0.3%	1.1%	5.5%	2.9%	-1.2%	-2.5%	-3.9%	6.8%	1.0%	1.5%	0.2%
(2)非住宅		107,467	86,058	130,824	156,860	153,994	155,383	147,247	149,900	150,000	157,300	158,800
	(対前年度伸び率)	0.9%	-7.3%	4.1%	14.3%	-1.8%	0.9%	-5.2%	1.8%	0.1%	4.9%	1.0%
政府		15,110	16,942	34,905	42,333	38,778	39,078	40,366	39,700	38,100	42,900	43,100
	(対前年度伸び率)	-12.0%	2.7%	2.4%	21.7%	-8.4%	0.8%	3.3%	-1.6%	-4.0%	12.6%	0.5%
民間		92,357	69,116	95,919	114,527	115,216	116,305	106,881	110,200	111,900	114,400	115,700
	(対前年度伸び率)	3.4%	-9.5%	4.7%	11.8%	0.6%	0.9%	-8.1%	3.1%	1.5%	2.2%	1.1%
(3)建築補修(改装・改修)		-	-	75,284	76,103	78,282	78,956	100,508	107,800	108,400	121,500	124,700
	(対前年度伸び率)	-	-	-	3.4%	2.9%	0.9%	27.3%	7.3%	0.6%	12.1%	2.6%
政府		-	-	13,284	13,196	13,409	14,063	18,819	19,200	19,000	22,100	22,600
	(対前年度伸び率)	-	-	-	-1.8%	-1.1%	7.8%	33.8%	2.0%	-1.0%	16.3%	2.3%
民間		-	-	62,000	62,907	65,233	64,893	81,689	88,600	89,400	99,400	102,100
	(対前年度伸び率)	-	-	-	4.5%	3.7%	-0.5%	25.9%	8.5%	0.9%	11.2%	2.7%
2. 土木		218,534	198,291	195,552	204,659	213,415	221,463	255,575	248,900	256,300	263,600	262,500
	(対前年度伸び率)	-5.5%	-2.2%	1.3%	0.2%	4.3%	3.8%	15.4%	-2.6%	3.0%	2.8%	-0.4%
(1)政府		169,211	157,724	145,961	156,064	158,869	167,303	187,834	177,500	181,400	188,000	188,100
	(対前年度伸び率)	-8.3%	0.3%	1.0%	1.3%	1.8%	5.3%	12.3%	-5.5%	2.2%	3.6%	0.1%
(ア)公共事業		150,853	130,198	119,549	133,094	135,472	141,949	162,353	153,200	158,100	166,000	166,100
	(対前年度伸び率)	-7.9%	-6.4%	-4.1%	3.2%	1.8%	4.8%	14.4%	-5.6%	3.2%	5.0%	0.1%
(イ)その他		18,358	27,526	26,412	22,970	23,397	25,354	25,481	24,300	23,300	22,000	22,000
	(対前年度伸び率)	-11.3%	52.2%	32.7%	-8.4%	1.9%	8.4%	0.5%	-4.6%	-4.1%	-5.6%	0.0%
(2)民間		49,323	40,567	49,591	48,595	54,546	54,160	67,741	71,400	74,900	75,600	74,400
	(対前年度伸び率)	5.3%	-10.9%	2.3%	-3.4%	12.2%	-0.7%	25.1%	5.4%	4.9%	0.9%	-1.6%
再掲	総計 政府	189,738	179,820	202,048	217,800	215,910	224,802	251,357	240,300	242,500	258,100	259,800
		(対前年度伸び率)	-8.9%	0.3%	8.6%	3.8%	-0.9%	4.1%	11.8%	-4.4%	0.9%	6.4%
	総計 民間	325,938	239,462	364,420	395,451	402,361	398,478	413,091	437,700	445,400	461,100	464,300
		(対前年度伸び率)	1.9%	-4.3%	26.2%	4.7%	1.7%	-1.0%	3.7%	6.0%	1.8%	3.5%
	建築 政府	20,527	22,096	56,087	61,736	57,041	57,499	63,523	62,800	61,100	70,100	71,700
		(対前年度伸び率)	-13.9%	-0.1%	35.0%	10.6%	-7.6%	0.8%	10.5%	-1.1%	-2.7%	14.7%
	建築 民間	276,615	198,895	314,829	346,856	347,815	344,318	345,350	366,300	370,500	385,500	389,900
		(対前年度伸び率)	1.3%	-2.9%	31.0%	6.0%	0.3%	-1.0%	0.3%	6.1%	1.1%	4.0%
	土木 政府	169,211	157,724	145,961	156,064	158,869	167,303	187,834	177,500	181,400	188,000	188,100
		(対前年度伸び率)	-8.3%	0.3%	1.0%	1.3%	1.8%	5.3%	12.3%	-5.5%	2.2%	3.6%
	土木 民間	49,323	40,567	49,591	48,595	54,546	54,160	67,741	71,400	74,900	75,600	74,400
		(対前年度伸び率)	5.3%	-10.9%	2.3%	-3.4%	12.2%	-0.7%	25.1%	5.4%	4.9%	0.9%
	民間非住宅建設	141,680	109,683	145,510	163,122	169,762	170,465	174,622	181,600	186,800	190,000	190,100
		(対前年度伸び率)	4.0%	-10.0%	3.9%	6.8%	4.1%	0.4%	2.4%	4.0%	2.9%	1.7%

注) 民間非住宅建設投資＝民間非住宅建築投資＋民間土木投資

図表 9 建設投資（実質値：2015 年度基準）の推移

(単位：億円・%)												
項目	年度	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021 (見込み)	2022 (見込み)	2023 (見通し)	2024 (見通し)
総計		575,087	448,943	566,468	599,762	585,607	576,927	615,488	599,403	573,703	585,663	586,075
	(対前年度伸び率)	-3.4%	-2.6%	19.0%	2.4%	-2.4%	-1.5%	6.7%	-2.6%	-4.3%	2.1%	0.1%
1. 建築		328,948	236,580	370,916	399,948	384,355	372,835	379,596	378,626	358,154	369,160	368,792
	(対前年度伸び率)	-0.8%	-2.5%	31.3%	4.7%	-3.9%	-3.0%	1.8%	-0.3%	-5.4%	3.1%	-0.1%
(1)住宅		208,873	143,846	164,808	172,004	164,178	155,912	150,138	149,076	142,205	143,718	143,774
	(対前年度伸び率)	-1.2%	0.9%	5.7%	0.2%	-4.5%	-5.0%	-3.7%	-0.7%	-4.6%	1.1%	0.0%
政府		5,946	5,489	7,898	6,067	4,933	4,031	4,024	3,424	3,289	4,124	4,852
	(対前年度伸び率)	-19.7%	-8.0%	6.2%	-19.9%	-18.7%	-18.3%	-0.2%	-14.9%	-3.9%	25.4%	17.7%
民間		202,927	138,357	156,910	165,937	159,245	151,881	146,114	145,652	138,916	139,594	138,922
	(対前年度伸び率)	-0.5%	1.3%	5.7%	1.1%	-4.0%	-4.6%	-3.8%	-0.3%	-4.6%	0.5%	-0.5%
(2)非住宅		120,075	92,734	130,824	153,333	145,552	143,475	135,962	133,127	125,314	127,206	126,068
	(対前年度伸び率)	-0.1%	-7.3%	3.4%	12.1%	-5.1%	-1.4%	-5.2%	-2.1%	-5.9%	1.5%	-0.9%
政府		16,883	18,256	34,905	41,381	36,652	36,083	37,272	35,258	31,830	34,712	34,232
	(対前年度伸び率)	-12.8%	2.7%	1.7%	19.3%	-11.4%	-1.6%	3.3%	-5.4%	-9.7%	9.1%	-1.4%
民間		103,192	74,478	95,919	111,952	108,900	107,392	98,690	97,869	93,484	92,494	91,836
	(対前年度伸び率)	2.3%	-9.5%	4.0%	9.6%	-2.7%	-1.4%	-8.1%	-0.8%	-4.5%	-1.1%	-0.7%
(3)建築補修(改装・改修)		-	-	75,284	74,611	74,625	73,448	93,496	96,423	90,635	98,235	98,950
	(対前年度伸び率)	-	-	-	1.4%	0.0%	-1.6%	27.3%	3.1%	-6.0%	8.4%	0.7%
政府		-	-	13,284	12,937	12,439	13,082	17,506	17,174	15,886	17,892	17,973
	(対前年度伸び率)	-	-	-	-3.6%	-3.8%	5.2%	33.8%	-1.9%	-7.5%	12.6%	0.5%
民間		-	-	62,000	61,674	62,186	60,366	75,990	79,249	74,749	80,343	80,977
	(対前年度伸び率)	-	-	-	2.6%	0.8%	-2.9%	25.9%	4.3%	-5.7%	7.5%	0.8%
2. 土木		246,139	212,363	195,552	199,814	201,252	204,092	235,892	220,777	215,549	216,503	217,283
	(対前年度伸び率)	-6.7%	-2.6%	1.0%	-2.0%	0.7%	1.4%	15.6%	-6.4%	-2.4%	0.4%	0.4%
(1)政府		190,844	169,161	145,961	152,219	149,599	153,944	173,111	157,479	152,819	154,577	155,845
	(対前年度伸び率)	-9.6%	-0.2%	0.7%	-0.9%	-1.7%	2.9%	12.5%	-9.0%	-3.0%	1.2%	0.8%
(ア)公共事業		170,263	139,847	119,549	129,721	127,443	130,468	149,496	135,936	133,305	136,580	137,673
	(対前年度伸び率)	-9.2%	-6.8%	-4.4%	1.0%	-1.8%	2.4%	14.6%	-9.1%	-1.9%	2.5%	0.8%
(イ)その他		20,581	29,314	26,412	22,498	22,156	23,476	23,615	21,543	19,514	17,997	18,172
	(対前年度伸び率)	-13.0%	51.7%	32.3%	-10.2%	-1.5%	6.0%	0.6%	-8.8%	-9.4%	-7.8%	1.0%
(2)民間		55,295	43,202	49,591	47,595	51,653	50,148	62,781	63,298	62,730	61,927	61,438
	(対前年度伸び率)	5.2%	-11.2%	2.0%	-5.4%	8.5%	-2.9%	25.2%	0.8%	-0.9%	-1.3%	-0.8%
再掲	総計 政府	213,673	192,906	202,048	212,604	203,623	207,140	231,913	213,335	203,824	211,305	212,903
	(対前年度伸び率)	-10.2%	-0.1%	8.2%	1.6%	-4.2%	1.7%	12.0%	-8.0%	-4.5%	3.7%	0.8%
	総計 民間	361,414	256,037	364,420	387,158	381,984	369,787	383,575	386,068	369,879	374,358	373,172
	(対前年度伸び率)	1.1%	-4.3%	26.0%	2.8%	-1.3%	-3.2%	3.7%	0.6%	-4.2%	1.2%	-0.3%
	建築 政府	22,829	23,745	56,087	60,385	54,024	53,196	58,802	55,856	51,005	56,729	57,058
	(対前年度伸び率)	-14.7%	0.0%	34.3%	8.4%	-10.5%	-1.5%	10.5%	-5.0%	-8.7%	11.2%	0.6%
	建築 民間	306,119	212,835	314,829	339,563	330,331	319,639	320,794	322,770	307,149	312,431	311,734
	(対前年度伸び率)	0.4%	-2.8%	30.8%	4.0%	-2.7%	-3.2%	0.4%	0.6%	-4.8%	1.7%	-0.2%
	土木 政府	190,844	169,161	145,961	152,219	149,599	153,944	173,111	157,479	152,819	154,577	155,845
	(対前年度伸び率)	-9.6%	-0.2%	0.7%	-0.9%	-1.7%	2.9%	12.5%	-9.0%	-3.0%	1.2%	0.8%
	土木 民間	55,295	43,202	49,591	47,595	51,653	50,148	62,781	63,298	62,730	61,927	61,438
	(対前年度伸び率)	5.2%	-11.2%	2.0%	-5.4%	8.5%	-2.9%	25.2%	0.8%	-0.9%	-1.3%	-0.8%
	民間非住宅建設	158,487	117,680	145,510	159,547	160,553	157,540	161,471	161,167	156,214	154,420	153,273
	(対前年度伸び率)	3.3%	-10.1%	3.3%	4.7%	0.6%	-1.9%	2.5%	-0.2%	-3.1%	-1.1%	-0.7%
注) 民間非住宅建設投資＝民間非住宅建築投資＋民間土木投資												

注) 民間非住宅建設投資＝民間非住宅建築投資＋民間土木投資

※「建設経済モデルによる建設投資の見通し」の次回発表は 2024 年 4 月中旬の予定。

(担当：研究員 郷治 卓真)

Ⅲ. 歴史のなかの建設業～欧州社会と建設業の変遷～

はじめに

担当する研究テーマの現地調査のため、2023年6月に欧州を訪問した。主目的は「欧州の建設業における人材確保・育成に関する施策」のヒアリング調査であったが、関係者への取材を進めるなかで、建設業における欧州と日本の共通点、相違点、今後の課題など多くの情報や見解を得ることができた。

訪問先の一つである欧州建設業連盟（la Federation de l'Industrie Europeenne de la Construction,（以下「FIEC」という。））は、1905年に設立された欧州各国の建設業団体によるアンブレラ組織で、現在は27か国から32の建設業団体が加盟している。2005年に創設100周年を記念して発刊されたレポート「Construction in Europe-100 Years of FIEC」では、欧州の建設業史やFIECの成り立ちが紹介されており、古代から近代まで欧州社会のなかで建設業が果たしてきた役割が記されている。今回は、このレポート及び世界史の教科書を参考にして整理した「欧州社会と建設業の変遷」について、その一部をご紹介します。

なお、本稿は筆者個人の見解であり、組織としての見解、意見に基づくものではないことを予めお断りしておく。

1. 古代ローマ帝国によるインフラ構築

古代ギリシア・ローマ時代においては、地中海に面した現在の南欧が先進地域であったが、特に重要な地域として大帝国を実現したローマ帝国があげられる。古代ローマ帝国はイタリア半島中部に位置した他部族からなる都市国家から始まり、その後領土を拡大し地中海全域を支配する世界帝国へと発展する。

図表1 ローマ帝国の最大領土



（出典）世界史の窓「ローマ帝国」

古代ローマの文化は同じ地中海に位置するギリシアの影響を強く受けているが、美術、哲学や思想などの精神文化においてはギリシアの模倣に終わり、独創的な文化をつくりあげることができなかった。しかし、法律、歴史や建築などを帝国支配に応用するという点において優れた能力を発揮し、その実用的文化は後世にも大きな影響をもたらした。

特に土木・建築の技術ではローマの実用的文化が顕著にあらわれており、ローマ人は全土で公共施設の建設やインフラ整備を行った。その一つがローマ街道（80,000～100,000 km）である。「すべての道はローマに通ず」という言葉が表すとおり、ローマ街道は貿易や情報伝達を盛んにし商業活動は活性化した。ローマ街道最初の道は紀元前 312 年に軍用道路として建設されたアッピア街道で、当時ローマの最高位者であったアッピウス・クラウディウスから名がついた。石によるその基本的な舗装構造は現代の道路と酷似しており、今でも一部が現存している（図表 2）。

アッピウス・クラウディウスはローマ水道の立案者でもあり、「古代ローマインフラの父」と称されている。水道はローマに豊富な水を供給し、公共浴場も多く建設された。また、上水道のみならず下水道も整備されており、ローマでは既に水洗トイレも設置されていたという。日本で最初に下水道が作られたのが 1884 年であることから、当時のローマにおける公共工事がいかに先進的なものであったかがうかがえる。

図表 2 2300 年の使用に耐えているアッピア街道の敷石舗装



（出典）建設コンサルタンツ協会「世界の土木遺産」

2. 中世のキリスト教拡大と新しい建築様式

西暦 476 年の西ヨーロッパ滅亡により、欧州は新たな時代を迎え、数多くの中世国家が築かれた。中世の欧州では、スラヴ人、アラブ人など他民族の侵入による混乱や国同士の領土をめぐる争いにより、数えきれないほど多くの戦争が繰り返され悲惨な時代となる。

文化的な特徴としては、ローマ・カトリック教会と修道院が強い権力を持っていたことがあげられる。中世の建築物もその影響を受け、神に祈る場である教会を建設する技術が発達した。代表的な例が、11 世紀に生み出されたロマネスク建築である。ロマネスク建築は小さな窓を備えた厚い壁で作られ、石造りのアーチ型天井を持ち、広い壁面はフレスコ画¹で装飾されている。主に修道院や教会の建設に用いられたため、巡礼路沿いに発展した。ロマネスク建築は現在でも多く見られ、英国のロンドン塔ホワイトタワー、イタリアのピサ大聖堂、フランスのクリュニー修道院などがあげられる。

12 世紀にはパリ近郊のサン・ドニ修道院の大改築がきっかけとなりゴシック建築が誕生する。ゴシック建築は、頭部のとがった尖塔アーチやステンドグラスにより装飾された巨大な窓が特徴的である。巨大な窓は壁を薄くする技術の進歩によって実現したものであるが、これにより差し込む光を利用して、聖書の場面を神秘的に表現することが可能となった。ゴシック建築はその後英国、ドイツにも広がり英国では 19 世紀ごろまで建設が続いたという。現在でもフランスのノートルダム寺院、ドイツのケルン大聖堂など、多くのゴシック建築が現存している。

図表 3 ロンドン塔ホワイトタワー（ロマネスク建築） 及び ケルン大聖堂（ゴシック建築）



（出典）阪急交通社ウェブサイト

¹ 砂と石灰を混ぜて水で練って出来たモルタルを壁に塗り、その上に水だけで溶いた顔料で絵を描く技法。代表作にはミケランジェロが描いた「最後の審判」「天地創造」などがあげられる。

3. 近代史からみる建設業

(1) 産業革命と建設業

欧州の近代史において、社会や人々の生活に大きな変化をもたらしたのが産業革命である。産業革命は、18 世紀の英国から始まった技術革新とそれに伴う社会変動に至った一連の変動を指す。繊維産業から始まった産業革命は、その後機械工業、石炭業などの重工業にも波及する。また、工場の周辺に労働者が居住することで工業都市が生まれ、交通網や社会インフラの整備が進んだ。

産業革命により建設業が最も影響を受けたのは、技術革新による鉄・ガラス・セメントなど新建材の発明であり、鉄骨造や鉄筋コンクリート造など新たな建築手法が発案されることとなる。1889 年に建設されたパリのエッフェル塔は、鉄骨トラス構造により当時の常識を覆す高さを実現した。

図表 4 鉄骨トラス造で建設されたエッフェル塔



(出典) るるぶウェブサイト

産業革命は技術革新により生産性向上や経済発展を実現させた一方で、資本家が労働者を雇う「資本・賃労働」の関係が確立され、社会格差を広げることとなる。特に影響を受けたのはそれまで「ものづくり」の中核を担っていた職人で、機械化による単純作業を賃金の安い女性や子供が担うようになった結果、職人の社会的地位は失墜した。また、賃金水準のみならず、長時間労働や劣悪な就労環境により疾病率が高くなり、労働者は労働組合の結成を通じて、ときにはストライキなどの団体行動により雇用主との交渉に挑んだ。

英国の工業力は 19 世紀半ばまで他国のものを圧倒していたが、その後はフランス、ベルギー、ドイツ、米国などが次々と産業革命に入り、技術革新は世界中に広まる。ドイツや米国では近代科学が発展し、石油や電力をエネルギー源とする電気や重化学分野が盛んとなり、「第二次産業革命」と呼ばれた。

（２） 欧州建設業連盟（FIEC）の設立と二つの世界大戦

産業革命により世界の製造業が目まぐるしく変化するなか、1905年にFIECが設立される。FIECはベルギー建築・公共事業連盟のFrans van Ophemという人物が、「互いを知り、建設業における各国のワーキング・メソッドを比較する」という構想のもと、ベルギー東部のリエージュで開かれた万国博覧会の枠組みのなかで、各国の建設業関係者を招待したのが始まりである。FIECの第1回会議では、英国、フランス、ドイツ、スペイン、スウェーデンなど11か国が集まり下記の議題について会議が行われた。

- ① 履行保証、追加工事など建築契約に起因する紛争の解決
- ② 労働者の安全確保及び退職年金、失業保険の導入
- ③ 建築家、請負人、労働者それぞれの役割

会議は好評でその後も参加国を増やしながら回数を重ね、1914年7月14日には第4回の会議開催案内が正式に発表された。しかしその僅か18日後の1914年8月1日、オーストリアの皇太子夫妻が暗殺されたサライエヴォ事件をきっかけに、第一次世界大戦が勃発する。

図表 5 現在の FIEC オフィス



（出典）当研究所にて撮影

図表 6 FIEC のロゴ



（出典）FIEC ウェブサイト

図表 7 創立者の Frans van Ophem



（出典）FIEC「Construction in Europe-100 Years of FIEC」

第一次世界大戦では、技術の進歩により戦車、飛行機、毒ガスなど高度化した兵器が使用された。そのため兵士に限らず一般市民も食糧供給や兵器製造により戦争に加わる「総力戦」となり、世界で死者およそ900万人、負傷者2,000万人を超える被害をもたらし、人類史上例を見ない犠牲を払う大戦となった。

戦地の中心となった欧州は荒廃し、それまで世界の共通認識であった「欧州こそが文明の最先端である」という欧州の優位性は覆えされ、国際政治では米国やソヴィエト＝ロシアが存在感を増すようになる。

終戦後の欧州では復興の必要性から建設投資が増加し、FIEC の活動も 1920 年から段階的に再開される。1930 年に開催された会議では世界恐慌により経済が混乱を極めるなか、38 か国から 600 名以上の業界関係者が集い、公共事業の契約条件の整理、戦後の住宅コンディションの向上、労働時間の上限設定と柔軟な働き方、人材育成、生産性を高めるための技術などについて議論が行われた。120 年近い歴史をもつ FIEC であるが、過去の会議で議題となったトピックは、今日でも議論されている内容と共通していることが分かる。

図表 8 1935 年にベルギーで開催された国際会議の様子



(出典) FIEC 「Construction in Europe-100 Years of FIEC」

1939 年 7 月にスイスのチューリッヒで開催された会議では、11 か国から約 140 名の関係者が参加し、平和的な雰囲気で行われた。しかしその僅か 2 カ月後の 1939 年 9 月、ドイツのポーランド侵攻により第二次世界大戦が勃発する。間もなくスイスの建設業連盟から発刊された業界誌には、以下の言葉が記されていたという。

あの日以来、洪水のような痛ましい出来事が続いていることを思い起こすと、あの 7 月の日々はすべて素晴らしい夢だったのか、それとも各国の人々が互いを理解し、受け入れる日が来ることを確信したあの会議は、現実だったのだろうか。 [FIEC, Construction in Europe: 100 Years of FIEC, 2005]

第二次世界大戦ではナチス＝ドイツによるユダヤ人虐殺、各地での強制労働による衰弱死、大都市への無差別爆撃などにより一般市民の死傷者数が大幅に増加した。死者数は教科書にも明確な数字は記載されていないが、少なくとも 5,000 万人を超えられている。FIEC においても、第二次世界大戦中の活動記録は一切残されていない。

（３）戦後の欧州統合と建設業

第二次世界大戦により甚大な被害を受けた欧州諸国は、戦勝国・敗戦国に関わらず荒廃し、自力での復興は困難と言える状況であったが、米国の重要な輸出先である欧州の復興に向けてマーシャル・プランが設定され、米国より大規模な資金援助を受けることとなる。また、復興に向けた課題は財政面のみではなかった。２度の世界大戦により多くの労働力を失った欧州は、アフリカなどから多くの移民を受け入れながら経済復興を遂げていく。

長い歴史のなかで絶えず戦争を繰り返してきた欧州であったが、第二次世界大戦後は欧州統合に向かい動き出す。欧州統合の構想は、第一次世界大戦後には既に存在しており、1922年にオーストリアの外交官であったクーデンホーフ＝カレルギーは「国際政治の主導権を握るであろう米国とソ連に飲み込まれないためには、欧州は統合されるべきである。」と説いた。[Y-History 教材工房, 2023]

この理想は、1950年のシューマン宣言でドイツ・フランスによる石炭・鉄鋼の共同管理案が提案されたことがきっかけとなり、具体的に動き出した。それまで国境近くにおける石炭・鉄鋼の生産を巡り対立してきたドイツとフランスであったが、これらを共同管理機関の元に置くことで、経済の安定化を図り、政治的な不安定要素を取り除くという試みであった。1952年にはフランス・西ドイツ・イタリア・ベネルクス 3 国により欧州石炭鉄鋼共同体（ECSC）が発足し、続いて 1958 年に欧州経済共同体（EEC）、1967 年に欧州共同体（ECs）が発足した。1991 年には欧州連合条約の合意（発効 1993 年）により欧州連合（EU）が誕生する。

EU の拡大と深化は建設業にも多大な影響を与え、公共調達における枠組みや EU 域内の人の流動化により、欧州の建設業における工事契約や労務管理はより複雑なものとなる。それまでは他国との情報交換の場に過ぎなかった FIEC も、EU 機関と協力しながら欧州建設業の成長を中長期的に支援する組織へと変化していった。

欧州が平和的にひとつになることを目指して発足した EU は、東欧にも拡大しロシアを脅かすようになる。一方で、2010 年代に入ると欧州債務危機や中東からの難民受け入れ問題、テロなど、EU 域内の経済格差による問題が次々と表面化した。2020 年には移民の増加や EU 法による自国主権の侵害等を背景に、英国が EU を離脱する。これらの政治的な動きは英国の建設業にも影響を与えており、サプライチェーンの混乱によるコスト急騰や労働者不足などの問題に繋がっている。

おわりに

欧州の歴史は長く複雑で、本稿のみでは全てを語ることはできないが、各時代の象徴的な出来事から建設業をみると、いつの時代も国の発展に必要不可欠な産業であったことは明らかである。しかし、技術の進歩によりもたらされた経済発展は、必ずしも人々に幸福をもたらしたとは限らない。

産業革命では技術の革新が「進歩」とされる一方で、職人の地位を奪い、結果的に労働者の賃金を下げることとなった。近年の製造業における自動化やデータ化は「第4次産業革命」と呼ばれており、工事現場においてもAIやスマート施工などが注目されている。人手不足が深刻化する建設業では、これらの省人化が「進歩」と認識されているが、リスクやデメリットについての表立った議論は行われていないように見える。19世紀の産業革命から学ぶとすれば、自動化により特定の職種を奪うリスクや、経済的な格差が広がることは考えられないだろうか。

1905年に設立されたFIECでは、欧州諸国の建設業関係者により数多くの会議を重ねてきたが、100年以上前から会議では長時間労働、人材育成、公共事業の在り方などが繰り返して議論されており、これらは現在、建設業が抱えている課題と共通している。人間の本質や社会の課題はいつの時代も変わっておらず、建設業においても「歴史は繰り返されている」と言える。歴史を学ぶ意義は「過去の失敗を振り返り、未来に生かすこと」であると、本稿の執筆を通して強く感じた。

参考文献

- European Commission. (2020 年 3 月). New Eurobarometer Survey: Protecting the environment and climate is important for over 90% of European citizens.
- European Commission. (2023). Employment and Social Development in Europe 2023. Publications Office of the European Union.
- FIEC. (2005). Construction in Europe: 100 Years of FIEC.
- FIEC. (2023). Statistical Report. 参照先: <https://fiec-statistical-report.eu/>
- NHK. (2023). 第一次世界大戦. 参照先: NHK for School:
https://www2.nhk.or.jp/school/watch/clip/?das_id=D0005403082_00000
- NHK. (2023). 歴史総合: 第二次世界大戦と戦後秩序の形成. 参照先: NHK 高校講座:
https://www.nhk.or.jp/kokokoza/rekishisougou/contents/resume/resume_0000000532.html?lib=on
- Y-History 教材工房. (2023). 参照先: 世界史の窓: <https://www.y-history.net/>
- 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会. アッピア街道. 参照先: 世界の土木遺産:
<https://www.jcca.or.jp/dobokuisan/world/southeurope/appia.html>
- 外務省. (2010 年 2 月). Vol.53 EU (欧州統合) ~多様性における統合. 参照先: わかる! 国際情勢:
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/pr/wakaru/topics/vol53/index.html>
- 国土交通省 都市・地域整備局下水道部. 下水道の歴史. 参照先: 下水道資料室:
<https://www.mlit.go.jp/crd/city/sewage/data/basic/rekisi.html>
- 祝田秀全ほか. (2017). エリア別だから流れがわかる世界史. 朝日新聞出版.
- 田所辰之助. (2022). 代表作でわかる世界の建築史入門. 世界文化社.
- 木村靖二ほか. (2022). もう一度読む山川世界史 PLUS ヨーロッパ・アメリカ編. 山川出版社.

(担当: 研究員 小林 朱音)

本号では、奈良県県土マネジメント部の網蔵様よりご寄稿を賜りました。この場を借りて御礼申し上げます。ありがとうございました。まちづくりの根底に流れている奈良時間について、大変興味深く感じました。

さて、私事だがその奈良県に中学の修学旅行以来、二十数年ぶりに一昨年、去年と2年連続訪問した。訪問のきっかけとなったのは、幼稚園の読み聞かせで娘が面白かったと教えてくれた『だいぶつさまおまつりですよ』という絵本だ。タイトルどおり、絵本の主役は大仏さまである。仏さまたちが参加する夏祭りで、大仏さまは体が大きい故、色々と失敗してしまうが、最後は楽しく盆踊りを踊って終わる。というお話だ。

この本を我が家でも購入し読み聞かせをした際、娘から「なんで大仏さまだけこんな大きいのか？」と聞かれ、見上げるほど大きい大仏が本当にあることを伝え、被せるように「観たい！」と返ってきた。その後数日間、娘のアピールが続き本気度が伝わってきたことから、東大寺の大仏見物が決まった。

まさに百聞は一見にしかず。頭の中のイメージだったものが目の前に現れたことで、娘の好奇心は満たされたようだった。それと同時に新たな問いがいくつも生まれたようで、帰りの道中は質問攻めにあった。好奇心のもたらす熱量に感嘆とさせられた。ちなみにこの好奇心だが心理学では、「拡散的好奇心」と「特殊的好奇心」に分類されるようだ。前者は常に面白そうなヒトやモノ、コトを探している状態を言い、後者は質問をしたり調べたりとさらに深掘りをする状態だという。

本原稿執筆にあたり自分自身を省みると、好みや興味のある分野は絞られつつあるように思う。これは拡散的好奇心が芽生える前に、無意識で経験や先入観を基にしたフィルターをかけてしまっているのかもしれない。しかし、変化が激しい時代においては、現状に固執せず積極的に新たな情報や知識を取り入れ、自身も変わっていかなければならないはずである。時代の荒波に飲み込まれないためにも、まずは「なんで？ どうして？」を大切に、気になることや知らないことに遭遇した時には選好みをせず、一度は首を突っ込むことから始めたい。父に気づきを与えてくれた娘に感謝したい。

おまけ：娘は奈良県訪問の数か月後には鎌倉の大仏も観に行き、大仏ブームが巻き起こったと思っていたが、その勢いは徐々に落ち着いていく。その後は、人類の進化が気になったかと思えば、さらに時代を遡って現在は、恐竜ブームの真っ只中である。

(担当：研究員 高木 敦史)