社会の未来を支える　建設産業

建設業の今後を見通す重要事業

2020年開催予定の東京オリンピック・パラリンピックに向けた準備が進行中である。一方、東日本大震災からの復興が進められ、さらに、インフラ老朽化対策を含む国土強靱化も推進されつつある。東京オリンピック・パラリンピック、東日本大震災復興、国土強靱化は建設業の今後を見通すための重要事業であり、またこれらがより良い形で進められることが、わが国経済の持続性にも大きく影響してくるであろう。

大和総研
金融調査部　主任研究員
中里　幸聖

東京五輪・復興需要

公共投資が活発化

第二次安倍晋三政権が掲げた「三本の矢」（大胆な金融政策、機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略）の効果もあり、長期にわたる経済低迷に伴う沈滞感から人々の心が上向きになりつつあった13年9月、夏季オリンピック・パラリンピック（以下、オリンピック）の東京開催が決まった。オリンピック開催は当該国にとっての一大イベントであり、ハード、ソフト両面におけるさまざまな効果が期待される。

13年1月提出の東京2020オリンピック・パラリンピック招致委員会の「立候補ファイル」によると、競技場の新設、既存施設の改良などの「設備投資」、国道や環状線の拡張などの「既存の輸送インフラ改修工事」、首都高速や国道、環状線の建設など「計画されている輸送インフラ整備」の合計1兆円以上の新たな投資が20年までに実施される予定である（**表**）。その後の設計変更や計画変更、また資材価格高騰や建設労働者の人件費上昇などにより、これらの金額は大きく変わってくるであろうが、建設需要が増加することには変わりがない。

また、オリンピック開催に伴って、ホテルの拡張など観光をはじめとしたさまざまな分野での建設需要の拡大が期待される。都内の電線の地中化推進やオリンピックに関係する交通インフラの老朽化対策前倒しの議論なども出されており、オリンピック開催に向けて、都市や交通に関わる公共投資も活発化すると予想される。

これらは直接的にはオリンピックに向けた投資であるが、1964年の東京オリンピックや諸外国でのオリンピックの事例に見られるように、オリンピック終了後も引き続き生かされていくべき資産である。前回の東京オリンピックに伴って整備された各種のインフラは、その後のわが国の経済の重要な基盤の一部をなしている。前回は人口増加局面でのオリンピックであったが、今回は人口減少下でのインフラ整備のあり方を示す試金石とも言えよう。

東日本大震災では死者・行方不明者が約2万人、建築物やインフラなどの被害額は17兆円弱（内閣府による11年6月時点での試算）と膨大であった。その復旧・復興には多くの課題や問題なども発生し、現在でも未解決の部分もあるとは思うが、震災発生から3年以上が経過し、復興は着実に進められている。

11年8月時点での「東日本大震災からの復興の基本方針」（東日本大震災復興対策本部）では、復興期間は10年間とし、当初の5年間を「集中復興期間」と位置付け、国・地方合わせて少なくとも19兆円程度の事業規模とすることとされた（10年間全体では少なくとも23兆円程度）。13年1月時点の「今後の復旧・復興事業の規模と財源について」（復興推進会議）では、集中復興期間に実施する施策・事業規模は、国・地方合計で少なくとも23・5兆円程度見込まれるとしている。

復興関連予算については不適切使用や執行が滞っているなどの指摘もあるが、相当規模の予算が投じられているのは間違いない。これらはソフトに関連する施策も含まれるが、住宅やインフラ再整備などの建設需要が多くを占めていると考えられる。

災害列島ともいえる日本は、度重なる大災害を多くの努力で乗り越えてきた。今後も多くの災害に遭遇するであろう。東日本大震災からの復興事業は、災害を乗り越える日本人の強さを体現するものであり、住宅やインフラ再構築などの建設業に関連する事業は、災害とインフラ整備の今後のあり方に多くの示唆を与えるものとなるはずである。

国土強靱化の推進

インフラ更新増加

国土強靱化は防災・減災を強化した国土構想を改めて定め、ハード・ソフトの両面から国土の強靱化を図り、持続可能な国家機能と社会の構築を図ろうとする概念である。そのための施策は広範な分野に及ぶが、中心となるのはインフラの強化である。その中でも、老朽化しつつあるインフラをいかに更新・再構築していくかが主要な課題となろう。東日本大震災を契機に議論が活性化したが、以前から指摘されていたインフラの大量更新の必要性などの課題を包含したものである。

「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について　答申」（社会資本整備審議会・交通政策審議会、13年12月）では、13年度の維持管理・更新費は約3・6兆円であるが、10年後は約4・3兆―5・1兆円、20年後は約4・6兆―5・5兆円程度としている。この数値は10分野（道路、治水、下水道、港湾、公営住宅、公園、海岸、空港、航路標識、官庁施設）を対象としたものであり、鉄道施設、高速道路、上水道、学校施設などは推計対象範囲に含んでいない。例えば、鉄道施設では、開業から50年目を迎える東海道新幹線で大規模改修を開始している（**表**）。高速道路では、各社が大規模更新・大規模修繕に関する概算事業費を公表している。上水道も更新需要が膨らむと見込んでいる。

地震列島、台風銀座、火山国である日本は、大規模自然災害などはいつ発生しても不思議はない。自然災害とは別に、老朽化した橋や道路の崩落、上下水道の破裂なども避けなければならない。一方で、長期的な人口減少が見込まれるわが国では、インフラの再配置も視野に入れる必要がある。それらを含めて、国土強靱化は推進されていくこととなろう。その際、都市構造、国土構造の再構築も求められ、コンパクトシティー化の推進とそれらを結ぶ高速交通ネットワークという方向性が考えられよう。

1980年代後半にはいわゆるバブル経済により民間企業設備投資が拡大し、90年代には日米構造協議や数度の経済対策などを受けて公共投資が拡大した。それに合わせるように建設業の就業者数は増加し、90年代半ばにピーク水準となった（**グラフ**）。しかし、バブル崩壊後の長期経済低迷は民間企業の設備投資を縮小させた。長期経済低迷下での公共投資増額は財政を悪化させ、90年代後半以降、公共投資も縮小を続けた。こうした状況を反映し、建設業の就業者数は90年代半ば以降減少基調となり、2013年には500万人を割り、80年の就業者数を下回っている。

東日本大震災復興、インフラ老朽化対策、景気の回復傾向に東京オリンピックへの期待も加わって、建設業の労働市場は足元では逼迫感が強い。しかし、中長期的な建設需要が少なくとも大きく落ち込むことはないという気持ちを持てなければ、臨時の雇用は増加しても、中核的な雇用を増やすことには慎重になるであろう。一方で、建設業の就業者の高齢化が進んでおり、技術継承や将来の建設業を支える人材育成という面を考えると、いつまでも建設業の労働市場が縮小し続けて良いわけではない。

90年代のように公共投資を過剰に増加させることは避けねばならないが、必要な公共投資は進めていかねばならない。民間企業の設備投資を促すには、重要なインフラが保持されていることが前提となる。

11年度の「国土交通白書」では、10年度時点で維持管理費と新設費が同水準となっており、30年代半ばには更新費の水準が10年度の新設費の水準を上回る推計となっていた。その後のさまざまな状況変化はあるが、インフラの更新費が増加していくことは確実である。東日本大震災復興需要、オリンピック関連需要が一段落するのと入れ替わるようなタイミングで、インフラの維持管理・更新に関連する建設需要が顕現することになれば、建設需要総体としては安定的に推移していくこととなり、将来的な見通しも立てやすくなる。

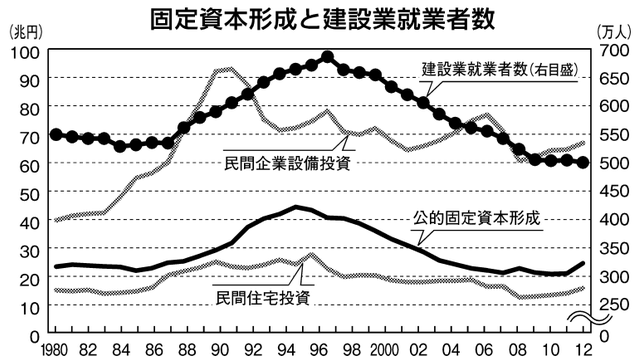
建設業としては、こうした需要構造の変化を視野に入れて、柔軟な戦略を立てていくことが望まれる。その際、人口減少、災害、国土構造の再構築などを踏まえたインフラ整備のあり方を示すことができれば、より積極的な対応も可能となるのではないだろうか。

東京オリンピック・パラリンピックの投資額と各種インフラの大規模修繕、大規模更新などの費用概算

インフラ名	費用概算額	備考
東京オリンピック・パラリンピック		2020年開催
設備投資	3,831億円	競技場の新設、既存施設の改良、選手村建設など
既存の輸送インフラ改修工事	870億円	国道、環状線等の拡張など
計画されている輸送インフラ整備	5,522億円	首都高速、国道、環状線等の建設など
東海道新幹線	7,308億円	橋、トンネルの補強など
全国高速道路網	約3兆200億円	橋の架け替え、床版の取り替え、構造物（橋、盛土・切土、トンネル等）全体の大規模な補修など
首都高速道路	約6,300億円	
阪神高速道路	約3,700億円	
本州四国連絡道路	約250億円	
上水道	約1兆円／年	2020～25年頃（05年時点で約5,500億円／年）

注：全国高速道路網は、東日本高速道路、中日本高速道路、西日本高速道路が管理する高速道路
（出所）東京2020オリンピック・パラリンピック招致委員会「立候補ファイル」（13年1月7日）、
JR東海「新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の変更申請に関するお知らせ」（13年1月29日）、
東日本高速道路、中日本高速道路、西日本高速道路「東・中・西日本高速道路が管理する高速道路における大規模更新・大規模修繕について」（14年1月22日）、
首都高速道路「首都高速道路の更新計画（概略）について」（13年12月25日）、
阪神高速道路「阪神高速道路の更新計画（概略）について」（14年1月24日）、
本州四国連絡高速道路「本州四国連絡高速道路の陸上部における大規模更新・大規模修繕計画（概略）について」（14年1月31日）、
厚生労働省「水道ビジョン」（08年改訂）を基に大和総研作成

固定資本形成と建設業就業者数



注1：建設業就業者数は暦年、それ以外は年度
注2：固定資本関係の80年度から93年度までは「平成21年度国民経済計算確報」、94年度以降は「平成24年度国民経済計算確報」による
（出所）内閣府「国民経済計算」、総務省「労働力調査」を基に大和総研作成

想像を、チカラに。

フランス人の小説家、ジュール・ヴェルヌが残したという言葉があります。「人が想像できることは、必ず人が実現できる」
100年以上も前に彼が空想したロケットや携帯電話が、世界の常識になっている今日。私たちは、「想像」の可能性を否定することはできません。
いま、私たちが建設するひとつひとつが、地球の上でどんな存在なのかが問われる時代。これから築かなければいけないのは、人と地球のいい関係です。100年先、200年先、ずっと先の未来まで。私たちは、想像します。たとえいま困難に思えることでも、やがて世界の常識になる日が来るために。
人が想像できることは、必ず人が実現できる。鹿島の都市づくりは、100年先を見つめています。

100年をつくる会社
鹿島

時をつくる　こころで創る

子どもたちが大人になっていくように、
街も健やかに育っていくと、
そこで暮らすみんなに幸せが広がります。
わたしたち大林組は、
親が子どもたちに愛情を注ぐように、
こころを込めて、建物や街をつくっています。
みんなの未来を、夢のある時間で満たすために。

www.obayashi.co.jp
OBAYASHI　大林組