

22.建設業界が注目すべき外部環境の変化

- 担い手不足解消への取組みに加え、国内外での活躍が期待される建設業 -

【要約】

- ◆ 建設業界が注目すべき外部環境変化として、①担い手不足の深刻化、②国内インフラの老朽化、③アジアの新興国におけるインフラニーズの高まり、が挙げられる。
- ◆ 担い手不足の深刻化は、足許の東京オリンピック・パラリンピック関連需要への対応に加え、就業者の高齢化が進む中において中長期的な課題となっており、担い手の確保・育成と生産性改善への取組みを官民一体となって継続する必要がある。また、発注者側も担い手不足の構造・課題を理解し、適切な建設コストを負担することが求められる。
- ◆ インフラの老朽化により、今後インフラの維持管理・更新費用負担が増加することが見込まれており、予防保全型の維持管理による費用低減と PPP/PFI 案件の推進による民間ノウハウ・資金の活用により、老朽化への対応を進めていくことが求められる。また、本邦でインフラのコンセッション事業が始まる中、日系建設企業の参画が期待される。
- ◆ アジアの新興国におけるインフラニーズの高まりは、日系建設企業も大いに注目しており、今後当該地域での事業拡大が期待される。日系建設企業は、事業拡大にあたり日本政府の支援も活用しながら地域に根差した展開を図ることが求められる。

1. 担い手不足の深刻化

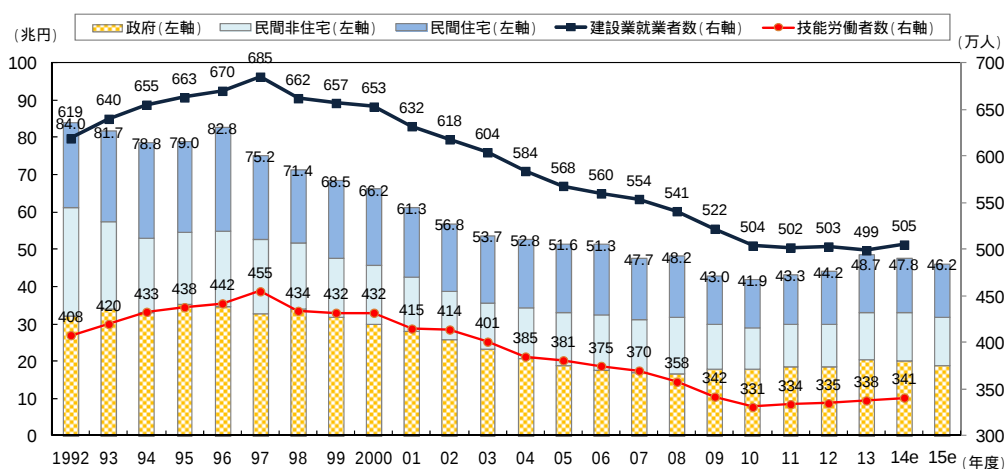
建設市場の回復により深刻な担い手不足が顕在化している

我が国の建設市場は、ピークの 1992 年からリーマンショック後の 2010 年までの間、市場は約半分に減少。建設業界では、市場が急速に縮小する中、ダンピング受注や下請企業へのしわ寄せ等が横行し、離職者の増加、若手入職者の減少、就業者の高齢化といった構造的な変化が進行していた（【図表 1、2】）。その後、震災復興需要や景気回復により建設市場が回復する中、深刻な担い手不足が顕在化（【図表 3】）、担い手不足を起因とした建設コストの増加は社会問題にもなっている。この担い手不足の状況は、当面は東京オリンピック・パラリンピック関連需要による底堅い建設需要が期待される為、需要減による解消は期待しづらく、また中長期的には高齢就業者の大量離職時代の到来によって建設需要以上に担い手の減少が進むことが予想されており、担い手不足は一過性ではなく中長期的な課題となることが想定されている。

担い手不足の解消は社会全体で取り組むべき喫緊の課題

係る状況下、何ら対策がなされず担い手不足の解消が進まない場合、将来必要な建設需要を消化しきれない事態も懸念される。その結果、現在進められている大都市圏の再開発、交通インフラ網の整備等が十分に実施できなければ、ビジネス・観光等の観点において我が国の国際競争力の低下に繋がりがかねない。また、老朽化が進むインフラの更新・維持修繕や近年激しく変動する自然環境に即した防災対応等に遅れが生じれば、2012 年の笹子トンネル崩落事故のような人命に関わる事故や、つい先日発生した鬼怒川流域における水害被害のような国民生活の安全が脅かされる事態の増加に繋がりがかねない。このような事態を防ぐためにも担い手の確保・育成と生産性改善へ向けた取組みは、建設業界のみならず国を含めた社会全体で取り組むべき喫緊の課題と言えよう。

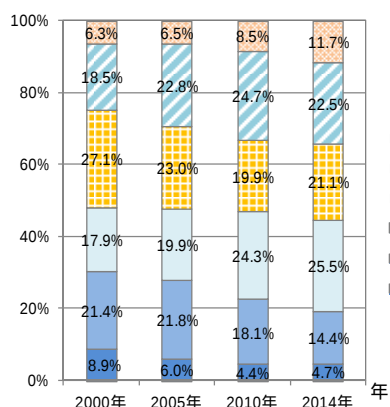
【図表 1】 名目建設投資額・建設業就業者数・技能労働者数推移



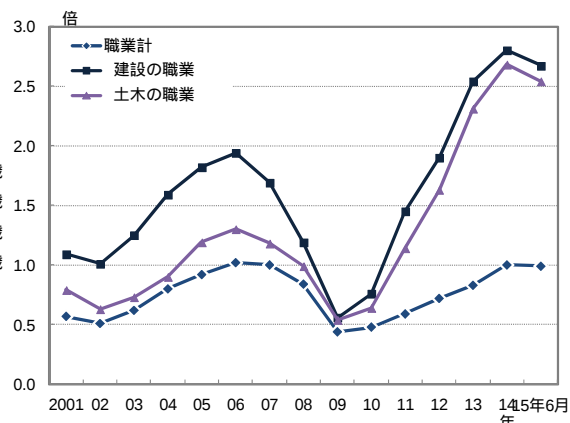
(出所) 国交省「建設投資見通し」、総務省「労働力調査」よりみずほ銀行産業調査部作成

(注) 名目建設投資額 2014、2015 年度はみずほ銀行産業調査部予測

【図表 2】 建設業就業者の年齢構成推移


(出所) 総務省「労働力調査」より
みずほ銀行産業調査部作成

【図表 3】 建設業の有効求人倍率推移


(出所) 厚生労働省「職業安定業務統計」より
みずほ銀行産業調査部作成

担い手不足解消
が進まない最大の
要因は処遇・
賃金水準の低さ

建設業において、若者の入職、担い手不足の解消が進まない最大の要因は、処遇・給与水準の低さにある。中でも技能労働者は、厳しい労働環境下にあいながら、給与水準は他産業比極めて低い水準となっており(【図表 4】)、社会保険等の福利厚生面についても十分とは言えない。

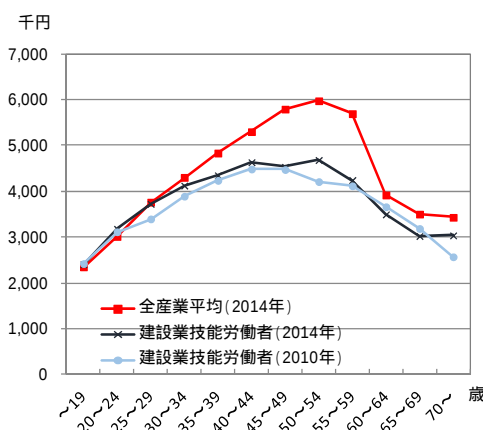
担い手確保へ向
けた各施策によ
り、処遇面等で改
善の兆しあり

係る状況を踏まえ、政府は社会保険の加入促進、公共工事における適切な労務単価の設定、歩切り¹の根絶等により処遇改善を促すなど各施策を進めている。また、各建設業界団体は、傘下企業における処遇改善の遂行に加え、関係業界団体・行政・教育機関と連携し「建設産業担い手コンソーシアム」を設立した。徒弟制度の慣習が色濃く残る建設業界において、組織的な若手育成を図るべく、教育システム・ネットワークの構築も開始した。その他、女性

¹ 公共工事の入札時に、発注者である地方公共団体等が市場の実勢を的確に反映した積算を行うことにより算定した設計書金額の一部を予定価格の設定段階で控除する行為

活躍・入職者促進を図る「けんせつ小町委員会」の設置、建設業のイメージ向上へ向けた学生向け現場視察会の強化等の取組みも行っている。このような施策の結果、技能労働者の給与水準、社会保険加入率等の数字は改善傾向にある（【図表 4、5】）。更に、足許は入職者数の減少に歯止めが掛かり（【図表 1】）、僅かではあるが 25 歳以下の若年層の就業者比率も上昇へと転じている（【図表 2】）。まだ十分と言える水準ではないが、これら施策の継続により、更なる改善が進むことが期待される。

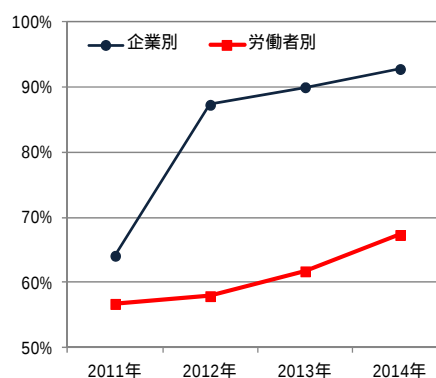
【図表 4】 建設業技能労働者の給与水準



(出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より
みずほ銀行産業調査部作成

【図表 5】 建設業集合者における 3 保険

(雇用保険・健康保険・厚生年金) 加入率推移



(出所) 国交省資料よりみずほ銀行産業調査部作成

生産性改善への 取組みも不可欠

一方、生産年齢人口が減少する中では、生産性改善への取組みも不可欠である。生産性改善へ向けは、構築物のプレキャスト化、新工法・ロボット活用等の技術研究開発が進められており、これらの研究成果が生産性の改善に寄与することが期待されている。但し、建設業は現場一品生産の産業であり、大量生産に適さないという特性上、建設工程の技術革新のみによる生産性の改善は容易ではない。

検討が進む就業 者の就労履歴管 理システムに期 待

そのような中、現在、生産性改善向け政府・業界団体が検討を進めている就業者の就労履歴管理システムの構築に注目したい。この就労履歴管理システムでは、建設業界全体で各技能労働者の技能、就労履歴等の管理を行うことを想定しており、必要な人材を効率的に各建設現場に配置することで生産性の改善に繋がることが期待されている。また、技能労働者の社会保険加入状況や技能レベルを客観的に把握できるようになるため、技能労働者の処遇改善に結び付くことも想定されており、同システムの構築による生産性の改善、技能労働者の処遇改善、両面における効果が期待される。

現在進められて いる各施策を確 実に履行・継続 することが求めら れる

このように、建設業界では担い手不足解消に向けた様々な取組みが実施されており、就業者数や若年層比率等に改善の兆しが見られるが、今後、高齢就業者の大量離職を控える中では、より一層の取組みが求められる。足許の良好な建設市場環境は、処遇改善や初期投資を伴う施策を行う良い機会である。現在進められている各施策を政府・建設業界が連携の上、確実に履行・継続し、担い手不足の抜本的な解消に繋がることを期待したい。また、発注者側も建設業界で起こっている担い手不足の原因・構造を理解し、適切な建設コストを負担することが求められよう。

2. 国内インフラの老朽化

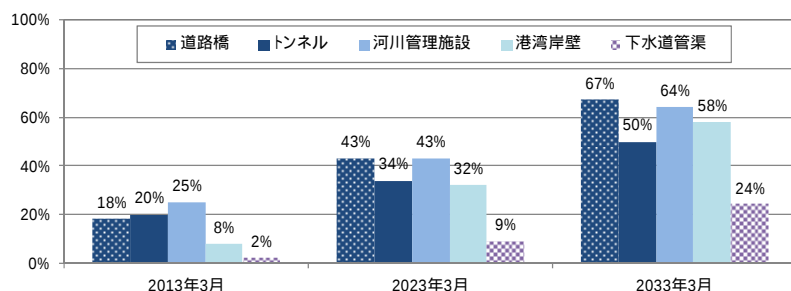
我が国のインフラ投資は高度成長期から 2000 年頃まで大規模な水準で継続された

インフラ老朽化への対応、財源確保が喫緊の課題

我が国では、戦後の復興から脱した 1955 年頃から公共インフラの集中的な整備が始まり、1970 年頃の高度成長期に掛けては、主に東京、名古屋、大阪といった三大都市圏の都市化に対応してインフラの整備が進められた。その後、均衡ある国土発展の観点から地方へも公共インフラの整備が広がり、バブル期以降も 2000 年頃までは景気対策として大規模な公共投資が継続され、日本全土で公共インフラ資産が積み上がっていった。

一般的に公共インフラは、適切なメンテナンスが行われていない場合、建設後 50 年程度で更新時期を迎えるものが増加するが、我が国では 2030 年頃から大量に更新期が到来することが想定されている(【図表 6】)。この公共インフラの老朽化に伴い、今後維持管理・更新費の増大が見込まれており(【図表 7】)、老朽化への対応、財源確保が喫緊の課題となっている。

【図表 6】 主なインフラの建設後 50 年以上を経過する割合



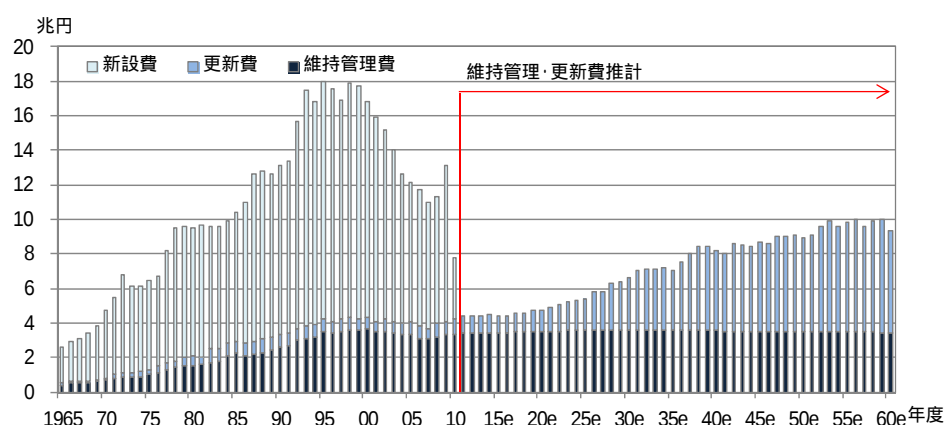
(注) 左記インフラの対象母数

インフラ名	総施設数
道路橋(橋長2m以上)	約40万橋
トンネル	約1万本
河川管理施設	約1万施設
港湾岸壁(水深4.5m以深以上)	約5千施設
下水道管渠	総延長45万km

上記とは別に建設年度が不明な道路橋約30万橋、トンネル約250本、港湾岸壁約100施設あり

(出所) 国交省「国土交通白書 2015」よりみずほ銀行産業調査部作成

【図表 7】 国土交通省所管の 8 インフラ施設(注)における維持管理・更新費用の推計



(出所) 国交省「国土交通白書 2012」よりみずほ銀行産業調査部作成

(注) 8 インフラ施設: 道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸

インフラ長寿命化基本計画に基づきデータ整備、老朽化対策の準備が進む

係る状況を踏まえ、政府は 2013 年を社会資本メンテナンス元年と位置付け、「インフラ長寿命化基本計画」を制定した。この計画では、各インフラ施設管理者が長寿命化の行動計画を策定の上メンテナンスサイクルを構築し、予防保全型の維持管理を導入することでトータルコストの削減・平準化に繋げることを企図している。その後、2014 年度には、各中央省庁、地方自治体、道路運営会社等の主な施設管理者が基本計画に基づき行動計画の策定を開始し、

インフラのメンテナンスサイクル構築へ向けた実態把握・データ整備等を進めている。一方政府は、維持・管理に係る法令・資格制度の整備、点検マニュアルの策定を実施している。更に、インフラ点検を効果的・効率的に行うべく、点検・診断技術に関する民間公募を始めており、点検に係るセンサーやロボット等について現場での実証実験・評価を始めている。この点検・診断技術の向上は、点検者の安全面の向上に加え、点検人員の省力化にも繋がることが想定されており、担い手不足対策への効果も期待される。このように、インフラ維持管理・更新費用の抑制に向けた体制は徐々に整えられつつあるが、漸く緒に就いたばかりであり、今後各施設管理者がそれぞれの行動計画に基づき適切な予防保全型の維持管理を実践していくことが求められよう。

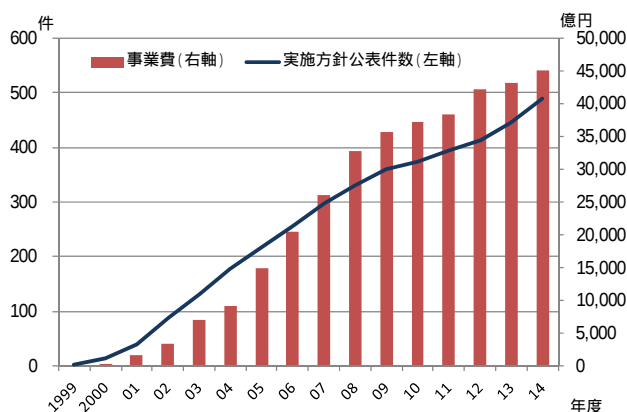
民間のノウハウ・資金を活用した PPP / PFI の導入 推進を進める

これまで説明したインフラ維持管理・更新費用の抑制へ向けた取組みに加え、公共が負担しているインフラ設置・運営管理等の業務・資金について、民間のノウハウ・資金を活用すべく PPP / PFI の導入を加速させる動きも始まっている。政府は、PPP / PFI の事業規模を 2012 年までの累計約 4 兆円から 2013～2022 年までの間で累計 12 兆円まで拡大することを具体的な数値目標として掲げており、法令の整備や PFI 案件へのリスクマネー供給を目的とした官民インフラファンド「民間資金等活用推進機構」の設立等を行ってきた。

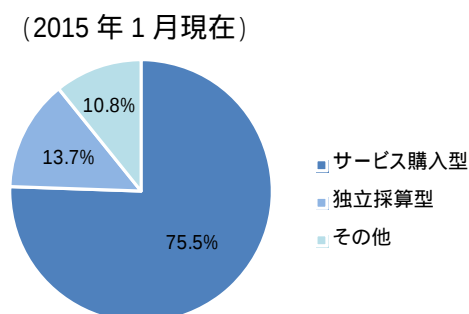
コンセッション方式によるインフラ運営に関する案件が始まる

PPP / PFI は、1990 年代末、我が国の財政状況の悪化が進む中で導入が始まり、足許は上述のような政府の方針の下活用が増加している（【図表 8】）。しかしながら、これまでは公共施設建設等の際に多く利用されている「サービス購入型」と呼ばれる、所謂延払い形態の案件が主流であり、公共サイドの本質的な財政負担軽減に繋がらない案件が多かった（【図表 9】）。係る状況下、2012 年の PFI 法の法改正に伴い、コンセッション方式と呼ばれ、公共主体が施設の所有権を有したまま、施設の運営権を民間事業者を設定することが可能となった。公共主体は、このコンセッション方式を導入した場合、運営権の対価として民間事業者から施設収入の早期回収を実現し、財政負担を軽減することができるようになる。政府は、2014 年、コンセッション事業の早期実現を図るべく、集中強化期間として 2014～2016 年度の間に、コンセッション事業について空港・道路・上下水道の分野で事業規模 2～3 兆円を導入する目標を発表した。足許は第 1、2 号案件として仙台空港、新関西国際空港の運営事業に関する公募入札が始まっており、早ければ来年にはこれらの事業が始まる予定である。

【図表 8】 PFI 事業数及び事業費の推移（累計）



【図表 9】 国土交通省関係の PFI 事業の内訳



(出所)【図表 8、9】とも、国土交通省「国土交通白書 2015」よりみずほ銀行産業調査部作成

欧州では多くの建設企業がインフラ運営事業に参入している

我が国では、コンセッション方式によるインフラ運営事業は漸くスタートラインに立ったばかりであるが、欧州では道路・空港・鉄道・上下水道等多数の公共インフラにおいてコンセッション方式が利用されている。また、欧州の建設業界ではインフラ運営事業に参入している建設企業も多く、これらの企業にとってインフラ運営ビジネスは、事業の重要な柱の一つとなっている。建設会社にとって、インフラ運営事業はグリーンフィールド案件の場合、設計・施工、運営、メンテナンスまでを一気通貫で獲得することができるため、既存事業と親和性のあるビジネスと言えよう。

日系建設企業によるインフラ運営事業への参入に期待

現在我が国のコンセッション事業案件において、日系建設企業は一部の大手企業が参画検討を進めているようだが、多くの建設企業において参画へ向けた具体的な動きは見られない。係る状況下、フランスの大手建設企業であるVINCIが新関西国際空港の入札手続きへ参加する等、海外建設企業の日本市場参入へ向けた動きが見られる。日系大手建設企業は、足許の良好な市場環境下、潤沢な手元資金を保有しており、投資余力は十分にある。今後、空港・道路・上下水道等の分野で複数のコンセッション案件が出てくることが見込まれており、日系建設企業のインフラ運営事業への参入に期待したい。

3. アジアにおけるインフラ需要の高まり

アジアにおいてインフラ需要が高まっており、日本政府は日系関連企業の進出支援を進める

みずほ総合研究所の予測²によると、2015～2025 年までの間、世界のインフラ投資需要は約 33 兆ドルあると試算されており、うち経済成長が著しいアジアにおけるインフラ投資需要は約 14 兆ドルと試算されている。係る中、日本政府は、「日本再興戦略」において、アジアの中でも ASEAN をインフラ輸出の最重点地域と定め、総理・閣僚による ASEAN 各国へのトップセールス、日系企業の海外インフラ輸出に係る資金・相手国との交渉支援等を目的とした「海外交通・都市開発事業支援機構」の設立など、日系インフラ関連企業の海外進出支援に対する取組みを進めている。

日系建設企業の海外展開は、ODA・日系企業案件を中心とした取組みであった

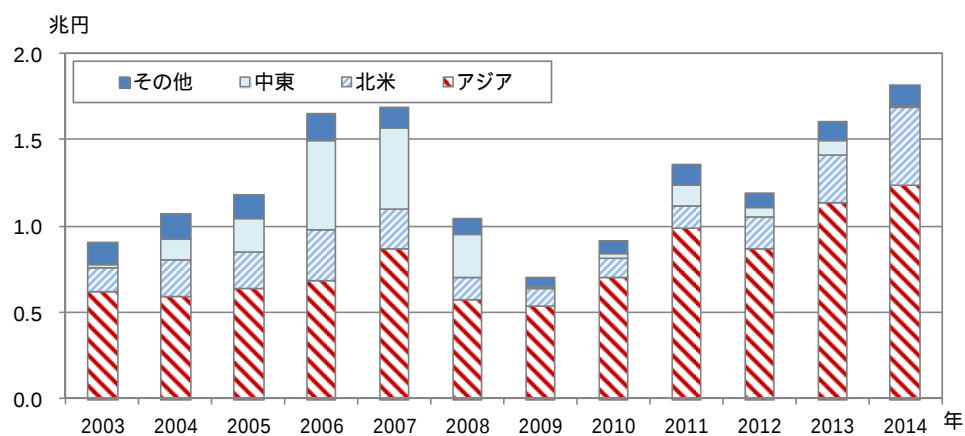
これまで我が国の建設企業は、1990 年代前半までは国内市場が大きかったことに加え、1990 年代後半以降は国内市場の急速な減少に伴い国内事業の立て直しに注力せざるを得ない状況にあったため、海外事業については、一部の企業を除き ODA 案件や日系企業の海外工場・店舗案件等を中心に限られた取組み内容となっていた。また、海外進出時も現地に根差した進出ではなく、上記のような個別案件に沿う形での進出が多かったため、日系企業以外の案件では、現地の政情や慣習の違い等に起因する多額の損失案件も多数見受けられ、進出し事務所を構えても一定期間後に撤退してしまうケースもあった。

日系建設企業による海外事業展開本格化の動きが見られる

日系建設企業の足許の国内事業は順調に推移しているが、中長期的には国内市場の拡大が見込みづらい中、将来への種まきとして海外事業を本格的に再検討・拡大しようとの動きが始まっている。一部の最大手建設企業では先進国において M&A も活用しながら海外事業を拡大しようとの動きも見られるが、多くの企業は中期経営計画等において重点地域に今後インフラ需要が見込まれるアジア、特に日本政府が後押しする ASEAN を掲げている。結果、足許の日系建設企業の海外受注額は増加傾向にあり、2014 年には過去最高額を記録した(【図表 10】)。

² みずほ総合研究所 2015 年 7 月 24 日付「内外経済の中期見通し」

【図表 10】 日系建設企業の海外受注額推移



(出所) 海外建設協会 (OCAJI) 資料からみずほ銀行産業調査部作成

進出後は、現地に根差し事業を営むことが重要

上述の通り、日系建設企業の間では海外事業拡大に向けた動きが始まっているが、今後検討を行うにあたってはこれまでの失敗経験も踏まえ、市場環境・リスク等を分析・認識した上で進出対象国を選定し、事業拡大を行う必要があると思われる。更に、進出や事業拡大のきっかけとして日本政府の支援も大いに活用し、一度進出したら現地に根差し事業に取り組むことが重要である。事実、日系中堅建設企業でも一つの地域で長年事業を営むことで現地政府・企業や下請企業とのネットワークを構築し、当該地域で存在感を示している企業もある。また、現地ネットワークを構築する上では、規制上可能であれば、現地企業の買収やアライアンスの活用も選択肢の一つと言えよう。今後、日系建設企業の海外での本格的な活躍に期待したい。

(社会インフラチーム 松尾 紀史)
norifumi.matsuo@mizuho-bk.co.jp

©2015 株式会社みずほ銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取扱い下さいますようお願い申し上げます。

本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。