

建設経済レポート

「日本経済と公共投資」No. 70 (平成 30 年 4 月)

〈 概要版 〉

一般財団法人 建設経済研究所

| | | | |
|-------|--------------------------------------|----|----------------------|
| 第 1 章 | 建設投資と社会資本整備 | 1 | 【本文 p. 1 - p. 157】 |
| 1. 1 | 国内建設投資の動向 | | |
| 1. 2 | 地域別の社会資本整備動向～四国ブロック～ | | |
| 1. 3 | 地方都市中心部の空き地面積把握及び建設市場規模推計のための手法検討 | | |
| 1. 4 | 公共施設の老朽化対策 | | |
| 第 2 章 | 建設産業の現状と課題 | 7 | 【本文 p. 159 - p. 369】 |
| 2. 1 | 建設技術者の確保・育成 | | |
| 2. 2 | 建設技能労働者の確保・育成 | | |
| 2. 3 | 建設企業の事業展開～再生可能エネルギー分野～ | | |
| 2. 4 | 地域建設企業の企画提案ビジネス | | |
| 2. 5 | 熊本・北海道における復旧・復興等への取組 | | |
| 2. 6 | 建設企業の経営財務分析 | | |
| 第 3 章 | 公共調達制度 | 15 | 【本文 p. 371 - p. 425】 |
| 3. 1 | 建設企業の技術力・マネジメント力を活用する契約方式 | | |
| 第 4 章 | 海外の建設業 | 17 | 【本文 p. 427 - p. 493】 |
| 4. 1 | アジア諸国の建設産業の労働市場の現状及び労働力の確保、人材開発等への取組 | | |
| 4. 2 | 加速するアジアのインフラ整備～高速道路・高速鉄道に着目して～ | | |

第 1 章

建設投資と社会資本整備

1.1 国内建設投資の動向

(建設投資全体の見通し)

- 2017 年度は、前年度比で政府建設投資が増加、民間非住宅建設投資が微増、民間住宅投資が減少となり、全体では増加する見通しである。2018 年度は、前年度比で政府建設投資、民間住宅投資が微増、民間非住宅建設投資は同水準となり、全体では横ばいとなる見通しである。

(政府建設投資の見通し)

- 2017 年度は、一般会計に係る政府建設投資、東日本大震災復興特別会計に係る政府建設投資、地方単独事業費、補正予算に係る政府建設投資を推計した結果、前年度比で増加となる見通しである。
- 2018 年度は、一般会計に係る政府建設投資、東日本大震災復興特別会計に係る政府建設投資、地方単独事業費、補正予算に係る政府建設投資を推計した結果、前年度比で微増となる見通しである。

(民間住宅投資の見通し)

- 2017 年度の住宅着工戸数は、持家、貸家は減少と予測する。分譲マンション、分譲戸建は増加と予測するが、全体としては前年度比で微減と予測する。
- 2018 年度の住宅着工戸数は、貸家は減少が続き、分譲マンションも減少すると予測するが、持家と分譲戸建は消費税増税の駆け込み需要等から増加すると予測し、全体としては前年度比と同水準と予測する。

(民間非住宅建設投資の見通し)

- 2017 年度は、店舗の着工床面積は減少すると予測するが、工場が増加する等で民間非住宅建築投資は増加し、民間土木投資と合わせた民間非住宅投資全体でも前年度比で増加と予測する。
- 2018 年度は、建築投資が微減、土木投資は前年度横ばいとなり、民間非住宅投資全体でも前年度比と同水準と予測する。

(東日本大震災 被災 3 県の建設投資動向)

- 公共工事受注額は復旧・復興事業により 2010 年度比で高水準が続いている。引き続き一日も早い復興の実現が期待される。
- 防災集団移転促進事業による土地造成の進捗により「持家」を中心として着工戸数増が引き続き見込まれると考えられる。また、災害公営住宅の建設も計画策定支援や用地取得の手続き迅速化などの措置によって円滑に進められている。
- 非住宅建築着工床面積は、足元の 2017 年 4～2018 年 1 月では前年同期比

で増加しており、震災前の 2010 年度と比較しても上回る水準で推移しており、引き続き、産業振興および雇用促進策が復興の後押しとなることが期待される。

(熊本地震 被災 2 県の建設投資動向)

- 公共工事受注額の前年同月比は、2016 年 7 月、2017 年 9 月及び 12 月を除き増加しており、今後の早期復旧・復興が期待される。
- 住宅着工戸数の前年同月比は、2017 年 10 月以降減少しているが、引き続き高い水準で着工されている。
- 非住宅建築着工床面積の前年同月比は、2017 年 1 月までは増減を繰り返していたが、2017 年 2 月以降は 5 月及び 12 月を除き増加を示している。

(地域別の建設投資動向)

- 東北の近年の投資額は 2010 年度の 2 倍以上となっており、政府土木投資が押し上げ要因となっている。
- 民間住宅投資については、東北のみがリーマンショック前の水準を超える見通しとなっている。
- 三大都市圏の民間非住宅建設投資については、関東はリーマンショック前の水準を超えるが、中部、近畿エリアは下回る見通しとなっている。

1.2 地域別の社会資本整備動向 ～四国ブロック～

(四国ブロックの現状および課題)

- 四国ブロック（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）は、四方を海に囲まれ豊かな自然環境を有している一方で、急峻な地形や脆弱な地質構造、台風の常襲などにより自然災害が発生しやすい地域である。
- 当該ブロックの課題としては、①脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害）、②人口減少に伴う地方の疲弊、③地域の産業の現状と激化する国際競争、④インフラ整備状況と老朽化の 4 つが挙げられる。

(主要プロジェクト等の動向と期待される効果)

- 防災・減災対策では急峻な地形や脆弱な地質構造による自然災害、今後発生が予想される南海トラフ地震への対策が重要となる中、港湾では須崎港、高知港などにおいて防波堤や堤防、護岸整備が進められている。また、河川では横瀬川ダムの新設や長安ロダムの改造などハード面の整備が進められている。これらにより、津波や洪水被害の解消および軽減が期待されている。
- 既設ダムの改造は、老朽化対策として捉えることもできる。
- ソフト面の取組では南海トラフ地震発生時に迅速な道路啓開が可能となるよう関連機関と連携した啓開計画（四国おうぎ（扇）作戦）を策定するなど対策が進められている。
- 高速道路網の整備では、四国 8 の字ネットワークの完成を目指しミッシングリンクの解消や暫定 2 車線区間の 4 車線化に向けた取組などが進められている。高松自動車道では 4 車線化による渋滞の解消、災害発生時の代替路としての機能向上、地域の名産品の安定供給などが期待されている。四国横断自動車道阿南四万十線、愛南大洲線では整備の進展によりミッシングリンクが解消することで、周辺地域への企業進出、地域経済の活性化、広域交流ネットワークの形成などが期待されている。

- 地域、まちづくりでは徳島県神山町を取り上げた。人口減少が早期に進行し、多くの中山間地域を抱えるなど厳しい状況にある中、既存インフラを活用しサテライトオフィスの誘致を行い、人の流れを作る先進的な取組を行っている。ハード面では集合住宅の建設や空き家改修などの民間主導の取組に行政が理解を示し、ソフト面では移住者と地元住民が交流でき、地域に上手く入りこめていることが成功の要因と考えられる。

(四国ブロックにおける地域建設業の現状と課題)

- 四国 4 県の建設業協会の会長から地域建設業の現状と課題についてインタビューを実施した。
- 4 県ともに今後の建設投資の見通しについて、中長期的には大きな伸びが見込めないとの認識であり、会員企業の経営改善に向け、安定した受注量の確保が最大の課題と捉えている。
- 長期にわたる建設投資の減少から、各企業は雇用を縮小し、従業員の高齢化が進展していることから、担い手の確保・育成は喫緊の課題となっている。業界全体で建設業のイメージアップを図るとともに、重機試乗体験やインターンシップなど現場を知ってもらう取組などが進められている。

(四国ブロックにおける建設投資の将来展望)

- 四国ブロックの建設投資は、ここ数年は約 1.4 兆円程度で横ばいである。建設投資に占める政府土木投資 (約 0.6 兆円) の割合は 47%と全国の 35%に対して高い。
- 民間住宅投資は、人口、世帯数の減少により中長期的に見るとブロック全体としては減少していくと考えられる。
- 民間非住宅投資は、高速道路網の整備や企業設備投資の持ち直し等により概ね横ばいあるいは緩やかな増加基調が継続すると考えられる。

1.3 地方都市中心部の空き地面積把握及び建設市場規模推計のための手法検討

(背景・目的)

- 人口減少・少子高齢化が進展するなか、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療、福祉、商業等の生活機能を確保し、住民が安心して暮らせるまちづくりが一層重要となる。
- 都市のコンパクト化は、居住や都市機能の誘導による「密度の経済」の発揮を通じて、地域経済の活性化、住民の生活利便性の維持・向上などを実現するための有効な手段である。
- 三大都市圏や指定都市といった比較的規模の大きな都市よりも中小規模の都市において、人口減少による影響を軽減するための「密度の経済」を發揮できるまちづくりの緊急性が高いと考えられる。地方都市の立地適正化計画では、多くの計画で駅やバス停を中心とした都市の集約を目指している一方、地方都市では駅前であっても暫定的に駐車場として利用されているなど、一定程度の空き地がみられ、将来活用可能な土地も少なくない。
- 全国各地の地方都市の中心部に現に存する空き地面積を把握することにより、地方都市のコンパクト化の実現性を把握し、都市再生の可能性を探るとともに、地方都市における将来的な建設市場規模の可能性を推計することとし、そのための手法を検討する。

(手法の検討)

- 本研究では、GIS (Geographic Information System, 地理情報システム) の地図データを活用して各地方都市の中心部の空き地とその面積把握の手法を検討した。
- 得られた各々の空き地に対し、現実の用途地区と容積率を踏まえて建築可能な施設を設定し、その施設単価を掛け合わせることで、将来的な建設市場規模推計のための手法についても検討した。
- 空き地面積の把握や建設市場規模推計の精緻化のため、地域の拠点となる複数の都市を実地調査し、地図データから得られた空き地データを実態に近づけるための調整方法についても検討を行った。
- 検討した手法をモデル都市 3 都市に適用し、空き地面積の把握及び建設市場規模の推計を実施したところ、長野県松本市の JR 松本駅周辺の建設市場規模は約 490 億円、兵庫県姫路市の JR 姫路駅周辺では約 920 億円、栃木県宇都宮市の JR 宇都宮駅周辺では約 980 億円となった。
- なお、実際には駅が街の中心となっていない中小都市も見受けられるため、宇都宮市の場合、中心市街地活性化区域の重心を都市の中心として定義し直し、改めて処理を行ったところ、建設市場規模は約 860 億円となった。さらに、中心市街地活性化区域全体でも処理を行ったところ、建設市場規模は約 2,400 億円となった。
- 宇都宮市の中心市街地活性化区域全体の面積約 182 万㎡を、半径 500m の円の面積 (約 78 万㎡) と同一となるよう建設市場規模を換算したところ、約 1,040 億円となった。

(今後の検討課題)

- 本研究では、三大都市圏及び指定都市に含まれる自治体を除き、かつ人口が 10 万人以上の都市を対象としたが、都市の抽出方法については今後の実地調査等を踏まえて再度見直す必要が生じる可能性がある。また、各都市の主要駅を当該都市の中心として定義したが、2 つの都市コアを持つ宇都宮市のように、必ずしも主要駅が都市の中心となっていない都市も存在するため、個別の都市に着目する場合には、その都市の特徴に応じて、都市の中心部を設定することが必要な場合もあろう。さらに、対象エリアを、主要駅を中心とする半径 500m の円内と機械的に切り取ることについても、その妥当性を検討すべきであろう。
- モデル都市においては、実地調査で確認できた空き地でない箇所を手作業で除去したが、除去する必要が生じた面積の割合は各都市で 20~40%程度とばらつきが大きく、この平均値を除去率として全国に一律適用することは難しい。今後実地調査の対象を拡大し、サンプルを増やすことで使用に耐える除去率を得るなど、引き続き検討が必要である。
- 使用した地図データには、筆単位の敷地データが含まれておらず、また、鉄道軌道の間など、新たに建築物が立地するとは考えにくい箇所も空き地として計上される。本研究では、建築物に 5m のバッファーを付与することで、一定程度、建築物の周囲を除去したものの、完全には除去できていない。
- 本研究では、商業地域及び近隣商業地域には事務所が、準工業地域及び第二種住居地域にはマンションが、第一種住居地域には戸建て住宅が立地すると仮定したが、実際にはこのほか店舗やホテル等が立地する可能性がある。
- 本研究では、将来にわたって発生すると考えられる建設市場の規模を理論上推計しているが、自治体の将来人口や税収等を考慮して、推計結果の過大・過小の評価を実施する必要があると考えられる。

- ・ 地図データ上建築物が存在していても、その建築物がすでに利用されていない「空き家・廃ビル」である可能性がある。しかしながら、現状、空き家・廃ビルに関する地図データは整備されておらず、このような建築物を空き地としてカウントする手法の検討は今後の課題である。また、各空き地の活用方法を仮定する際に地価情報の活用を検討することも考えられる。
- ・ 全国の中小都市の空き地面積及び建設市場規模推計のために、上記の課題等について来年度以降引き続き検討を行うこととしている。

1.4 公共施設の老朽化対策

(背景・目的)

- ・ 我が国の公共施設は、高度成長期以降、加速度的に整備が進められてきたため、現在はその老朽化対策が問題となっている。
- ・ 国土交通省は「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、各種の施策を進め、各地方公共団体も「公共施設等総合管理計画」を策定し、通常の維持管理・更新に加えて、公共施設の集約・売却等も進めている。
- ・ 維持管理分野に関する ICT 等の技術開発・導入、包括委託や指定管理者制度といった契約手法の導入により、効率的で適切な維持管理を行う施策も進められている。
- ・ 一方で、的確な維持管理のための予算確保のほか、体制整備が十分ではなく、公共施設の維持管理を適切に行えなくなるおそれのある地方公共団体も未だに多いと想定されるので、これまでの問題や現状を整理した上で、今後の公共施設の維持管理における効率的な方策について考察する。

(公共施設の老朽化の現状)

- ・ 2014 年度時点での粗資本ストックは約 927 兆円に上る。
- ・ 従前の公共施設の点検作業は、見落とし、判断のバラつき、足場設置によるコスト高、危険性の増加、通行規制によるサービスの低下等の問題がある。
- ・ 地方公共団体を中心に技術職員の不足が危惧されている。

(老朽化対策の推進)

- ・ 「公共施設等総合管理計画」の策定状況について検証したところ、公共施設の数、延床面積に関する目標・トータルコスト縮減等に関する数値目標として記載している地方公共団体は約 54%にとどまっている。
- ・ 「インフラ長寿命化基本計画」の中で、長寿命化に資する新技術の開発、実証や導入推進が掲げられており、具体的には ICT、ロボット、センサー等の分野について、国土交通省で様々な取組が進められている。また、AI に係る研究も進められている。
- ・ 国土交通省では、インフラの維持管理における分野横断的な連携、多様な主体との連携等を推進するため、2016 年 11 月に「インフラメンテナンス国民会議」を設立している。
また、今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について検討するための組織として、2012 年に「社会資本メンテナンス戦略小委員会」を設置し、継続的に調査審議が進められている。

(事例調査)

- ・ 秋田県美郷町は、2004 年の周辺町村との合併により旧町村がそれぞれ保有していた公共施設が重複し、維持管理費が膨らんだことを受けて、いち早く

公共施設の再編に向けた取組に着手している（庁舎や学校等の各機能を最適化し、跡地を転用や貸出により有効活用）。さらに、統合に伴い町民サービスが低下しないように、各施設を結ぶシャトル便や乗合タクシーの運行によりソフト面の充実を図っている。

- ・神奈川県秦野市は、高齢化、人口減少をきっかけに、前市長を中心に全国初の極めて先駆的な公共施設のマネジメントに取り組んでおり、他の地方公共団体のモデルにもなっている。取組のポイントは、インフラ長寿命化計画の体系上の「個別施設計画」に位置付けられる「公共施設の再配置に関する方針」、「公共施設再配置計画」を他に先んじて策定し、公共建築物の削減目標値を設定するとともに、財源の裏付け（調達機能）を備えている点である。

（メンテナンス体制の確立）

- ・今後の公共施設の維持管理に対する課題を残している地方公共団体が多い中で、多様なメンテナンス体制（発注方式）の検討・導入が進んでいる。
- ・「地域一括発注」は、主に地方公共団体が管理者となる橋梁（道路橋）の点検、診断の発注事務を都道府県に委託し、都道府県が点検業者に発注する方式であり、実績も増加傾向にある。
- ・「包括的民間委託」は、主として詳細な業務運営を定めず、性能発注方式で一連の業務を民間企業に委ねることで、民間の創意工夫を活かした効率的なサービス提供を行うものである。当初は下水道施設の維持管理分野において導入されてきたが、道路、河川、公園等の分野においても導入が進んでいる。

（今後の課題と考察）

- ・事例調査等から見えてきた、今後の老朽化対策を進めていく上で重要となるポイントは2点ある。
- ・1点目は、「不要な公共施設を廃止、統合することにより、公共施設そのもののボリュームの削減」である。延床面積を削減することで、老朽化だけでなく、都市のコンパクト化にも寄与する。その中でも、地方公共団体が所有・管理する公共建築物における割合の約37%を占める学校施設（小・中学校）の扱いが重要になってくるであろう。
- ・2点目は「メンテナンス体制の確立による、安全な利用と長寿命化、維持管理コストの低減」である。公共土木施設を中心に廃止、集約が難しいのであれば、引き続き維持していくが、財源確保の問題が大きくなっていく。この問題に対して、中長期的な補修、修繕計画を立て、機能が著しく低下する前に補修、修繕を実施する「予防保全」に切り替え、機能の維持・向上を図ることが、結果的にコスト低減にも繋がっていく。それを実現する方策として、ICT等の技術開発や「包括的民間委託」等のPPP事業を推し進めていかなければならない。
- ・地方公共団体における、これまでのような公共施設の維持管理がますます困難になることが予想される中、公共施設の老朽化に対して地場の企業から開発力のある全国規模の企業まで、建設企業の果たしていく役割は今後さらに大きくなるであろう。

第2章

建設産業の現状と課題

2.1 建設技術者の確保・育成

(背景・目的)

- 1992 年度をピークに長らく減少傾向が続いてきた我が国の建設投資は、東日本大震災による復興需要や 2020 年東京オリンピック・パラリンピックに伴う需要に押し上げられ、近年、上昇基調を示している。しかしながら、長時間労働や若年入職者の減少といった課題は国土交通省が推進している「i-Construction」など施策はあるものの、基本的には建設技能労働者に焦点を当てたものであり、本稿で取り上げる建設技術者に関しては改善すべき課題が残されている。本節では、前号 (No.69) で実施した建設業に従事する技術者数の推計について、各年齢層に関する推計の前提条件 (考え方) について一部変更するとともに、都道府県別や地域ブロック別の建設業の技術者数についてコーホート分析による推計を行う。また、建設技術者の確保・育成に関して、地方で活躍している地方ゼネコンにおける代表的で先駆的な事例を調査した結果についてまとめる。

(建設技術者数の推計)

- 国勢調査における 2005 年、2010 年、2015 年のデータを基に「建設業における技術者 (産業小分類における職業大分類)」について、2020 年から 2030 年までの将来推計をコーホート変化率法により「全国」、「地域ブロック」、「都道府県」の 3 つの分類で実施した。その結果、「全国」では、前号 (No.69) から 75 歳以上の高齢者層の考え方について変更したケース (ケース 1) と、それに加え 2005 年から 2010 年のコーホート変化率と 2010 年から 2015 年のコーホート変化率の平均を用いたケース (ケース 2) の 2 ケースで分析したところ、2030 年の推計値はケース 1 で 32.1 万人と前号 (No.69) と同程度で、ケース 2 では 21.3 万人と大幅に減少し、両ケースともに高年齢化は進展する結果となった。また、「地域ブロック」においてはケース 1 で中部、中国、四国以外のブロックは増加しており、東北で約 2 倍、北関東、九州・沖縄、南関東の 3 ブロックは 1.2 倍程度の伸び率となっている。ケース 2 では東北ブロックで横ばい、その他のブロックは減少傾向を示した。但し、東北ブロックの推計結果については、東日本大震災の復興需要で他の地域と比べ特異な傾向を示している点に留意が必要である。そして「都道府県」においてもケース 1 で東日本大震災が影響していると思われる岩手県、宮城県、福島県の 3 県が大幅に増加しており、反対に 2015 年に対する 2030 年の技術者数の伸び率では静岡県が全国最下位となった。

(地方ゼネコンの代表的取組)

- 建設技術者の確保・育成に注力している地方の特筆すべき代表的事例につい

て地方ゼネコン 4 社にインタビューを実施した。株式会社砂子組は i-Construction 対応の工事を我が国で初めて請負った実績を持っており、ドローン等 UAV による三次元測量やマシンガイダンス重機を活用することで建設技術者の業務効率化と育成に注力している。また、株式会社砂子組のグループ会社である一二三北路株式会社は、VR による安全管理「ゴーグル型ディスプレイ」を現場に導入し、複雑で難解な現場の作業手順を建設技術者に正確に理解させ現場運営を行っている。株式会社加藤建設は、環境活動である「エコミーティング」や「一週間連続休暇制度」を導入することにより、建設技術者の担い手の確保や業務効率化に伴う職務遂行能力を向上させている。前川建設株式会社は、「通年型インターンシップ制度」を導入しており、建設現場の一連の工程が体験できる体制の構築に注力している。そのような先駆的な取組により、建設技術者の効率的な業務の促進と育成、並びに担い手の確保に結びついていることが確認された。

(まとめ)

- ・ 前号 (No.69) と本節により、コーホート変化率法を用いて、全国、地域ブロック、都道府県別の 2030 年までの技術者、建設技術者数について網羅的に把握し、全国的に高年齢化が進展することや、地域ブロック別や都道府県別の技術者の増減、高年齢化の傾向を把握することができた。しかしながら、技術者数は建設投資の変動等の経済動向の左右される傾向があるが、コーホート変化率法では、こうした要因を推計に取りこむことには自ずと限界がある。また国勢調査と労働力調査で数値が乖離するなど、統計データに関する課題も今回の調査で浮き彫りとなったのも事実である。一方、地方ゼネコンでは「建設技術者の確保・育成」に関して、VR や AR、三次元測量など ICT を活用して業務を効率化させるとともに、それらの技術を通じて若手建設技術者に OJT を実施することでモチベーションが向上され、また社内の意識改革や創意工夫により年間における休暇日が増えている。そのような取組が建設技術者の確保・育成に寄与していることを確認できた。

2.2 建設技能労働者の確保・育成

(背景・目的)

- ・ 我が国全体の生産年齢人口の減少が見込まれる中で、建設業がその社会的役割を持続的に果たしていくためには、建設技能労働者の確保・育成が課題となっている。
- ・ 建設技能労働者の確保・育成は、直接の雇用関係にある専門工事業者だけではなく近年建設産業全体において取り組むべき課題として元請建設企業、業界団体、発注者、行政など関係者の理解と改善に向けた取組も重要であると考えられている。
- ・ 建設技能労働者の「量的な」確保のための取組について、文献調査、元請建設企業及び地域連携事例のインタビューを実施するとともに、元請建設企業を対象とするアンケート調査を実施し、現在の課題や特徴等について分析を行う。

(建設技能労働者の確保・育成に係る背景)

- ・ 建設技能労働者はピーク時の 1997 年の 455 万人から 2016 年には 326 万人へと、約 28%減少している。
- ・ 建設業就業者は、全産業と比較して高年齢層の割合の上昇が進展しており、

次世代への技術継承と、若年入職者の確保が課題となっている。

- ・ 建設業男性生産労働者の年収額は製造業男性生産労働者の収入額と比較して低くなっている（2016年度）。また、建設業の総実労働時間及び出勤日数については2007年度から2016年度の期間ではほぼ横ばいのままの状況である。
- ・ 国土交通省、厚生労働省が連携し、2015年4月に「建設業の人材確保・育成に向けて」が取りまとめられ、①魅力ある職場づくり、②人材確保、③人材育成の3つの枠組みにおいて取組が開始された。

（元請建設企業の取組）

- ・ 全国展開する元請建設企業5社に建設技能労働者の確保・育成に関してインタビューを実施した。
- ・ ①下請企業における社会保険等への加入については、国土交通省、一般社団法人日本建設業連合会の取組方針に基づき、一次下請だけでなく、二次下請以下に対しても取組が実施されている。
- ・ ②休日の拡大、労働時間の縮減については、今後週休2日の建設現場を増加させるための取組が開始されており、建設技能労働者の賃金減少への影響の検討や生産性の向上等のための検討が実施されている。
- ・ ③下請取引改善については、公共工事設計労務単価の引き上げを反映している。また、支払方法として、現金比率の引き上げや手形サイトの短縮などを行っている企業もあった。
- ・ ④建設技能労働者の教育訓練については、元請建設企業によって自社と関係の深い下請企業の建設技能労働者を対象とした教育訓練が実施され、自社の研修施設を活用している企業もあった。また優秀な建設技能労働者に対するインセンティブ制度があり、支払い方法には下請企業を通じた支払いと建設技能労働者への直接支払いの2通りが存在していた。

（地域の取組）

- ・ 埼玉県建設産業担い手確保・育成ネットワークの主要事業は入職促進、職場定着・資格取得事業、女性活躍推進事業であり、それぞれインターンシップ受入業務の窓口、新入社員研修の合同開催や女子高校生向を対象とした現場見学会等が実施されている。
- ・ 同ネットワークの取組より、自社だけでは研修等が実施出来なかった中小建設企業も社員の研修が実施でき、また若年職員相互の交流等の効果があった。

（建設技能労働者の確保・育成に関するアンケート調査）

- ・ 元請建設企業に対して建設技能労働者の確保・育成に関して、アンケートを実施した。
- ・ 社会保険加入状況については、過半数の元請建設企業が少なくとも二次下請企業までの加入状況を把握している。
- ・ 建設技能労働者の休日については、未だ検討段階の企業が多い。
- ・ 下請企業への労務費支払については、公共工事設計労務単価の適正化に基づき実施されている。一方で労務単価の引き上げが建設技能労働者の賃金上昇につながっているか否かを把握している元請建設企業は一部に限られていた。

(おわりに)

- ・ 建設技能労働者の担い手確保・育成については、直接雇用している専門工事業者の取組だけでは十分及ばないこともあり、今後とも建設産業にかかわるプレーヤーが一体となって、一層の取組を行っていくことが期待される。

2.3 建設企業の事業展開（再生可能エネルギー分野）

(本稿の目的)

- ・ パリ協定発効後、発展途上国を含むすべての国がそれぞれ目標を立てて、温室効果ガス削減に取り組むことになり、日本も 2050 年までに 80%、2030 年度までに 26%の削減を掲げている。対策の一つである再生可能エネルギーの導入については、2012 年にスタートした固定価格買取制度の下、徐々に進んでいる状況にある。日本における再生可能エネルギーの現状と課題を整理し、同分野における建設企業の事業展開のあり方について考察する。

(日本の再生可能エネルギー政策と導入状況)

- ・ 日本のエネルギー政策は「3E+S」を基本的視点とし、2014 年 4 月に閣議決定された「(第 4 次) エネルギー基本計画」、2015 年 7 月に策定された「長期エネルギー需給見通し」のもとで進められている。
- ・ 固定価格買取制度は、一定の効果を上げているが、制度を活用した再生可能エネルギーの導入は太陽光発電が多くを占めているなどの課題がある。そこで、バランスのとれた電源の導入、コストの低減などの観点から、法律が一部改正され 2017 年 4 月に施行された。
- ・ 現在、再生可能エネルギーの導入が欧州に比べて進まない要因の一つとして、系統制約が挙げられる。電力・ガス分野等におけるエネルギーシステム改革と合わせて取り組むべき課題で、日本版コネクト&マネージ等の検討が行われている。

(建設企業の再生可能エネルギー分野への取組状況)

- ・ 建設企業は、各社とも請負を中心とする建設事業以外の事業軸を模索している状況にある。業界を取り巻く景況が良いことも後押しとなり、新たな事業展開に着手しており、その一つに再生可能エネルギー分野への事業参入がある。
- ・ 建設企業は、それぞれのスタンスで、再生可能エネルギー発電設備の建設に設計や環境アセスメントから関わったり、発電事業者として参入したりしている。特に風力発電施設については、陸上・洋上、そして洋上については着床式・浮体式と各社それぞれの強みや戦略を持った取組がなされている。

(持続可能な社会を目指すために)

- ・ 事業に必要な電力を 100%再生可能エネルギーで調達することを目標に掲げる企業が加盟する RE100 が発足し、世界で 131 社が参画している。市場では長期的な観点で企業姿勢を捉える ESG 投資が盛んになっており、グリーンボンドの発行額も増加の一途である。
- ・ 再生可能エネルギー分野は、自然エネルギーだけにとどまらず、より利用を促進するべく水素利用が検討されている。日本は 2017 年 12 月に「水素基本戦略」を発表した。

(まとめ)

- ・ 再生可能エネルギーの導入促進は国内外でさらに拡大すると考えられる。
- ・ 建設企業は、社会や顧客のニーズに応えるべく再生可能エネルギー発電設備の設計・施工に当たるだけでなく、事業性の判断や複数企業による事業スキームの構築など、ビジネス機会の拡がり期待される。

2.4 地域建設企業の企画提案ビジネス

(背景・目的)

- ・ 建設業界では、「景気の波」のような外的要因による影響を緩和するため、持続的で安定的な経営を図るために努力している企業が見受けられる。
- ・ 建設業は受注する業態ではあるが、工事の川上部分で建設企業自らが企画提案を行い、安定的な受注を得るというビジネスモデルの構築は、企業の経営基盤強化のために有効な取組であると考えられる。
- ・ 現在のところ、2020年の東京オリンピック・パラリンピックによる建設需要の高まりなどから建設市場は活況を呈しているものの、今後の人口減少や公共部門の財政制約等により、建設市場全体のボリュームが今後も維持されるとは考えにくい。
- ・ 建設企業の営業利益率を企業規模別にみると、小規模企業ほど営業利益率が低迷しており、地域の中小建設企業にこそ、安定した利益を確保するために、新たな事業展開が必要であると考えられる。
- ・ 本項では、特徴的な取組を行う地域建設企業2社へのインタビュー結果から、企画提案の取組のポイント等について考察を行った。

(加和太建設株式会社)

- ・ 同社は、地方公共団体等への積極的な企画提案を行い、開発事業と施設運営事業に取り組んでいる。同社の開発・運営事業への参入契機は、2008年頃に「地域を元気にする」ことを同社の事業目的として定義し直したことにあつた。この方針を積極的に対外発信していたところ、三島市内の低利用地有効活用の相談が市役所から持ち込まれた。地域活性化のために土地をどう活用するのが良いか一検討の末、地元企業等と協働して地域活性化の起爆剤となる施設をつくりたいと考え、自社で商業施設を企画・整備・運営することとした。施設運営ノウハウはそれまで持ち合わせていなかったが、自主的な勉強や関係各所への相談等を行い、開業に至った。現在では当初想定よりも多くの来場者でにぎわう人気施設となっている。

(三和建设株式会社)

- ・ 同社は、民間の食品関連の工場建築に注力し、その点を自社の強みとして積極的にアピールすることで受注を獲得しており、特定分野に高度な知識・ノウハウを蓄積することで差別化を図っている。自社の強みの部分を際立たせるようなブランディングを行っており、「食品関連工場といえば三和建设」と認知されるよう取組を行っている。食品関連工場と同様、特殊性が求められる倉庫についても専門性を磨き、積極的な企画提案を行っていく方針としている。

(ポイント)

- ・ 地域まちづくりの担い手としての地域の中小建設企業は、住民や自治体と一緒にまちの将来を考え、まちの活性化のために積極的に企画提案を行うことにより、自らの受注につなげていくことが考えられる。

- ・ 民間受注の分野においても、自社の強みとなる分野を特定し、高度なノウハウ・経験を蓄積していくことにより、他社との差別化を図ることも重要であると考えられる。
- ・ 景気の変動を受けやすい地域の中小建設企業にこそ、積極的に企画提案を行っていくことを期待したい。

2.5 熊本・北海道における復旧・復興等への取組

(復旧・復興に向けた各種支援について)

- ・ 九州及び北海道における災害では、自衛隊法に基づく自衛隊派遣、災害救助法や被災者生活再建支援法の適用など各種支援が実施された。大規模災害からの復興に関する法律は、熊本地震において初めて適用され、県道の国の代行による災害復旧事業が行われた。

(熊本地震)

- ・ 地震が少ないとされていた九州で、2016年4月14日夜と16日未明にマグニチュード6.5~7.3の地震が発生した。九州全域に被害が発生したが、特に熊本県に被害が集中した。
- ・ 2017年9月末現在の県所管の土木施設災害復旧事業の完了率は、まだ40%以下である。県発注工事では不調・不落の発生率が高まり、熊本県建設業協会が熊本県に改善要望をしたほか、県も施工確保のための取組や入札制度面での改善の取組を実施している。

(建設業の防災活動：熊本県建設業協会)

- ・ 地震発生直後の初動こそ混乱したが、その後は日頃の出動体制に戻ることで復旧作業に集中できた。
- ・ 4月から5月上旬にかけては国や県からの緊急の要請に応えるなど緊張状態が続いた。9月末までの協定に基づいた対応やその後の応急復旧の内容は、要請約15,000件、活動人員延べ約58,000名、重機延べ約14,000台、運搬車両延べ約19,000台に上った。

(評価や課題)

- ・ 復旧作業に集中できたのは日頃の防災体制の整備ができていたからである。
- ・ ただし、想定外の事態において自己判断で行動する場面があり得ることを考えておくべきである。
- ・ 国が災害対応に経験や見識のある人材を早期に投入する支援は、現地の早期立て直しに有効である。
- ・ 活動の際の人手不足を痛感した。地域の安全や安心のために建設業が人材や資機材等を確保できるだけの安定した公共投資を維持してもらいたい。

(北海道台風豪雨災害)

- ・ 2016年8月17日から23日の1週間に3つの台風が上陸、さらに同月29日からの前線と30日の台風接近により道内の広い範囲で記録的な大雨となり、道東と道央を結ぶ国道が寸断されるなど公共土木施設の損傷のほかに、基幹産業の農業でも大きな被害が発生した。
- ・ 災害復旧箇所が特に多い北海道十勝総合振興局帯広建設管理部における災害復旧工事予算の執行率が低く、2017年6月時点で30%未満であった。道では帯広建設管理部管内限定で災害復旧工事特例共同企業体による入札参

加制度を創設している。

(建設業の防災活動：帯広建設業協会)

- ・ 事前の防災体制による対応を実施したが、時間の経過とともに会員企業の手配が追いつかなくなり、早急な対応ができない事態が発生した。
- ・ 対応については要請順に行い、24時間態勢での応急復旧工事により通行止めを1日で解消するなど迅速な復旧を実施した。
- ・ 全長40km以上、災害発生箇所は66箇所に及び、人力頼みの現場もあった国道を、冬季期間も含めた建設企業の不断の作業により1年で開通を実現させた。

(評価や課題)

- ・ 事前の体制整備は総体的には機能を果たした。最新の連絡先一覧や機資材一覧が活用された事例もあった。
- ・ 行政機関との普段の防災訓練が活きた。継続したい活動である。
- ・ 災害時応援協定が経営事項審査と個々の入札の2段階で加点される仕組みとなっており、防災協力へのインセンティブになっている。
- ・ 圧倒的な資機材・人手不足であった。自助努力による防災体制維持も大事だが、公共事業による被害抑制のための社会資本強靱化も防災対策の一つの手段であると考えられる。

(事例からの考察)

- ・ 両協会では、災害時応援協定に基づく活動は細かな条件を考える必要もなく目の前の業務に専念でき、協定は効果的な防災手段であると評価した。
- ・ 連絡網や資機材一覧も有事における貢献度が高く、内容を最新状態で維持することで防災対応力は適正に維持されることが考えられる。
- ・ 行政機関と建設業とは防災訓練等を通じた連携により顔の見える距離感を維持することは防災対応力強化に重要である。
- ・ 両災害で危惧された課題として人手不足がある。今後の災害発生時の被害を最小限に抑制し、住民の安心・安全を守るために、地域建設業がどれだけ人材を確保し、技術を維持できるかが重要となってくる。

2.6 建設企業の経営財務分析

2.6.1 主要建設会社決算分析（2017年度第2四半期）

(2017年度第2四半期の動向)

- ・ 2017年度第2四半期は、受注高については、建築、土木ともに減少となり、特に「大手」の建築の減少が最も影響し、総計では前年同期比4.7%減となった。しかし総計は依然として高い水準を維持しており、受注環境は堅調に推移しているものとみられる。また、売上総利益・経常利益はともに2013年度以降上昇基調が続いており、2017年度第2四半期は過去10年間において最も高い水準となっている。

(まとめ)

- ・ 悪化と改善を繰り返してきた建設企業の採算は、足元では上昇傾向が続いている。現在の回復基調を維持するためにも、市場環境の変化にも対応できる経営基盤の強化を進め、長期的に安定した経営を続けていくことが期待され

る。

2.6.2 建設業の資金動向分析

(金融機関の貸出動向全般の状況)

- 2011年9月末の約479兆円から2014年3月末には505兆円と500兆円台まで増加し、その後も2017年9月末には約555兆円と増加傾向が続いている。

(地域別貸出金額の推移)

- 建設業に対する貸出金残高は減少傾向が続いていたが、2014年3月末を底に増加に転じ、2017年3月末には約12.9兆円となっている。
- 多くの地域で2014年3月末を底に増加に転じているものの、「北海道」「北陸」「東海」では減少傾向が続いている。

(被災3県の貸出動向)

- 被災3県でも、貸出金総額は増加傾向が続いており、東日本大震災発生直後の2011年3月末の11兆2,601億円に対して、2017年3月末は14兆1,462億円と23.2%増加している。

(建設業景況調査から見た資金繰りの動向)

- 被災地外は2016年6月期以降、2017年9月期まで容易傾向が続いているが、2017年12月期は厳しい傾向に転じると予想されている。
- 被災地では2016年12月期以降は被災地外と同様に容易傾向が強まっている。

(まとめ)

- 建設企業を巡る経営環境は好調を維持していることから、金融機関等の貸出傾向も容易な傾向が続いている。設備投資や将来への投資を行うなど、今後の市場環境の変化に柔軟に対応できる体制づくりが期待される。

第3章 公共調達制度

3.1 建設企業の技術力・マネジメント力を活用する契約方式

(建設企業の技術力・マネジメント力を活用する契約方式の概要とその導入に関する動向)

- ・ 建設企業の技術力・マネジメント力を活用する契約方式として、CM方式、設計・施工一括方式（DB方式）、設計段階から施工者が関与する方式（ECI方式）及び技術提案・交渉方式を取り上げ、その概要を紹介する。
- ・ CM方式については、現在までに導入事例の収集・紹介と検証が行われており、「建設産業政策 2017+10」では利用しやすい仕組みの創設が検討課題とされている。
- ・ DB方式については、1990年代以降、導入の必要性が指摘され、試行の実施がなされるとともに、本格導入に向けて、適用工事、実施手順、リスク分担等の考え方等が示され、マニュアルやガイドライン等が提示されたところである。
- ・ ECI方式については、入札不調のリスクを避ける目的で導入された事例があり、「建設産業政策 2017+10」に、建設生産プロセスにおける手戻り等をなくす方策の一つとしてその活用が挙げられている。
- ・ 技術提案・交渉方式については、2010年代に入り導入の検討が開始された。改正品確法によりその手続の法的根拠が整備され、複数の事例で適用され始め、また直轄工事におけるガイドラインが策定・改正されたところである。

(地方公共団体における導入状況)

- ・ CM方式、DB方式、ECI方式又は技術提案・交渉方式を導入した地方公共団体に対し、導入事業、導入理由、導入の効果・課題についてのアンケート調査を実施した。
- ・ CM方式については、輻輳する事業の工程調整等のマネジメントの必要性や発注者側の体制・能力の補完の必要性、発注者や建設企業の能力向上の観点から導入されており、発注者側の職員の負担軽減、早期の事業進捗、安全な施工条件の早期確保等の効果があった。
- ・ DB方式については、工期短縮やコスト縮減、事業の特殊性から施工者の固有技術やノウハウを活用する必要性等の観点から導入されており、狙い通りの効果が得られた事例と何らかの課題が生じた事例があった。
- ・ ECI方式についても、DB方式と同様の観点から導入されており、狙い通りの効果が得られる予定とのことである。
- ・ 技術提案・交渉方式については、難易度の高い事業において導入されているが、現段階で検証可能な事例がなかった。

(具体的な導入事例)

- ・ 江戸川区では、長期にわたる計画的な複数校舎の改築事業の実施に当たり、発注者の体制を整えるまでの間に限って、CM方式を導入し、設計者選定や基本計画策定等の業務において質的・量的補完の支援を受けた。
- ・ 福岡県では、被災後の河川の改良復旧事業という一時的な業務量の増加への対応、効率的な業務実施のためにCM方式を導入し、事業全体の基準工程計画の策定や進捗管理等において支援を受けた。
- ・ 長崎県では、多数の工事関係者が関わる複数の庁舎を建設する事業において工事全体の調整のため、CM方式を導入し、情報や課題の可視化・共有化等の支援を受けた。
- ・ 市原市では、工期の限られた防災庁舎の建設事業におけるDB方式の導入に当たり、発注者側の技術的マンパワーを補い、事業全体の円滑な進捗や要求品質の確保を図るためにCM方式を導入し、狙い通りの効果を得た。
- ・ 西宮市では、難易度の高い市営住宅耐震改修事業において施工者のノウハウを活用するため、DB方式を導入し、基本設計時よりも耐震改修の工事を行う戸数を2/3に減少させる等の効果を得た。
- ・ 大阪市では、下水処理場水処理施設の機能高度化のための改築事業において、要求水準に応じた処理システムの技術提案を受け、それに応じた設計と設計を一括して契約するDB方式を導入したところである。
- ・ 水戸市では、工期の限られた体育館建設事業において、工期短縮と事業費縮減に向けてECI方式を導入し、狙い通りの効果が得られる見込みである。
- ・ 導入事例をもとに、CM方式における業務内容、発注者とCMRの役割分担、情報共有等について、また、DB方式及びECI方式における発注時点での要求水準や設計図書の充実、発注者と施工者のリスク分担等について、考察する。

第4章 海外の建設業

4.1 アジア諸国の建設産業の労働市場の現状及び労働力の確保、人材開発等への取組

(インド)

- ・ 世界で最も急速に成長している国の一つといわれているように、近年は高い経済成長を遂げている。今後も国内全体で大規模なインフラ整備が予定されており、更に建設投資が進んでいくと見込まれる。労働市場の課題は、インフォーマル雇用労働者が多く就労環境が不安定であること、非熟練労働者が多いことなどが挙げられる。建設業については、人口の増大に伴い今後も豊富な労働力が供給されていくと考えられるが、技能労働者の確保・育成が求められている。このような課題解決のために、技能訓練施設の改善や人材育成の取組が検討されている。

(スリランカ)

- ・ 2009年の内戦終結による国内情勢安定化とともに、ホテル・オフィス・店舗・住宅といった建築物やインフラの整備が進み、建設投資額は大きく上昇している。労働市場の特徴は、積極的な移住政策を行っており、国外労働者が多いことである。一方で、国内の建設需要に対応すべく熟練労働者を国内に確保するための政策も検討されている。建設業については、技能労働者の確保・育成が課題となっており、人材育成等のための基金の設立や官民連携モデルによる訓練プログラムの導入などが取り組まれている。

(バングラデシュ)

- ・ 急速に経済成長している中で、電力や道路等のインフラ整備が急務であり、建設投資額は着実に増加している。このような急速なインフラ整備の需要とともに、建設業就業者も増加している。労働市場において最も優先すべき課題は貧困の解消であり、雇用の創出や安定した就労環境の確保に向けた取組が進められているほか、建設業については、労働者の安全確保についても重要な解決事項として検討が進められている。

(フィリピン)

- ・ 建設投資額は年々増加しており、今後もマニラ首都圏における総合的な整備計画や国内各地域における産業クラスター戦略などの政策が期待されている。労働市場の特徴は、多くの労働者が国外で活躍し国家経済を支えていることである。課題は、失業率が高く、学校教育の内容が雇用につながっていないことである。建設業については、今後ますます増大する建設需要に対し労働の「量」と「質」とともに向上させる必要があり、人材育成プログラム等の取組が進められている。

(ミャンマー)

- ・ 2015 年に民主政権となり、経済自由化に伴う経済発展が大いに期待されている。労働市場の大きな課題は貧困であり、これまで多くの労働者が仕事を求め国外に移住してきた。近年は経済成長に伴い、国外労働者は減少傾向にある。今後は国内で多くの雇用が生まれてくると考えられており、安定した就労環境と技能労働者の確保が必要である。技能労働者確保の取組としては、政府による包括的な教育プロジェクトが進んでいる。

(タイ)

- ・ 建設投資額は、安定を取り戻している国内状況を背景に堅調に推移しており、今後は産業の高付加価値化のためのインフラ整備が進んでいくと見込まれる。近年の建設業就業者数は横ばいであるが、2025 年に人口のピークを迎えると予測されており、今後は労働力不足が発生してくると考えられる。また、タイは近隣諸国出身の労働者を多く抱えており、技能労働者を確保するための教育改革の推進とともに、外国人労働者保護政策も進められている。

4.2 加速するアジアのインフラ整備 ～高速道路・高速鉄道に着目して～

(はじめに)

- ・ インフラ整備が生活水準の向上や経済活動の活性化に果たす役割は大きく、とりわけ交通インフラの整備効果は顕著である。本稿では、まず、インフラ整備と経済発展との関連について概観し、次に、世界の主な国・地域における高速道路の整備状況を踏まえて、その経済発展との関連に関する考察を行う。その後、特に経済成長著しいアジア地域におけるいくつかの国について、高速道路整備の現状及び展望を紹介する。高速鉄道についても同様の手順により検討を進める。

(インフラ整備と経済発展)

- ・ 世界経済フォーラムの評価に基づき、世界の主な国・地域におけるインフラ整備水準と一人当たり GDP 水準との関連をみると、概ね正の相関関係にあることがわかる。

(世界の高速道路の整備状況と経済発展)

- ・ 面積、人口が異なる国・地域を比較するために高速道路延長を面積と人口で調整した値を算出し、一人当たり GDP との関連を考察すると、一人当たり GDP が高い国・地域ほど高速道路の整備水準が高いという大きな傾向をとらえることができる。

(アジアにおける高速道路整備の現状及び展望)

- ・ 中国では現在も毎年 6,000km 以上もの高速道路が新たに整備されている。我が国の高速道路延長が 9,000km に満たないことから、その規模の巨大さが推し量れる。一方、南アジア随一の大国であるインドでは国内の主要都市を結ぶ国道の整備は概ね完了したものの、更なる道路網の整備・改良や高速道路の整備は今後の重要課題である。インドの隣国であるスリランカでは 2009 年の内戦終結後、高速道路網の整備が本格化し、一部には日本政府からの通常円借款からの資金も充当された。

(世界の高速鉄道の整備状況と経済発展)

- 世界初の高速鉄道であり、1964年に開業した我が国の東海道新幹線は、その後の我が国の経済発展に大きく貢献し、その成功が多くの国に影響を与えた。
- 現在高速鉄道の営業が開始されている国・地域は16である一方、高速鉄道の整備を構想・計画している、または着工している国は27に及んでおり、世界的なトレンドになっている。
- 高速鉄道についても、面積、人口が異なる国・地域を比較するために高速鉄道延長を面積と人口で調整した値を算出し、一人当たりGDPとの関連を考察するが、データ数が少ないこともあり、一般的な傾向をとらえることは難しい。しかし、各国・地域の高速鉄道整備に対する姿勢や沿革がみてとれる。

(アジアにおける高速鉄道整備の現状及び展望)

- インドではムンバイ～アーメダバード間高速鉄道(延長508.17km)において日本の円借款の供与の下、新幹線システムが採用されることが決定され、2018年の着工及び2023年の開業を目指し事業が進展している。
- マレーシア・シンガポールの両国を繋ぐクアラルンプール～シンガポール間高速鉄道(HSR)は2026年の開業を目指しており、シンガポールの国内工事パッケージに関しては、既に事前資格審査申込が開始され、本格的に事業が進んでいる。
- タイでは中国の一路構想の一部でもあり、技術支援を受けるバンコク～ナコーンラーチャーシーマー間約250kmを繋ぐ高速鉄道が2017年12月に着工した。
- インドネシアではジャカルタ～スラバヤ間約712kmの高速鉄道整備に向けて、第1期整備区間としてジャカルタ～バンドン間約142kmがインドネシアの財政負担や債務負担が生じないとした中国案に決定され、2016年1月に起工式が執り行われたものの、2018年3月時点において工事は進展していない。
- ベトナムではハノイ～ホーチミン間約1,600kmを繋ぐ南北高速鉄道が以前より計画されており、2011年にはJICAによりF/Sが実施されたものの国会の承認が得られず、再度国会で審議するため、プロジェクトレポートが現在作成されている段階である。

(まとめ)

- 高速道路や高速鉄道のような大規模なインフラ整備には巨額の投資が必要であるため、新興国が整備を実施するには他国からの多額の資金融通を伴うことが多く、とりわけ高速鉄道の整備は、トータルコストがかかることなどから、財政的・政治的な課題をクリアする必要がある。
- そのため、構想・計画は世界中に多くあるものの、そのような課題を解決して実際に本格着工にまで至っているプロジェクトの数は少ない。
- そのような中、我が国が注力するインドにおける高速鉄道計画は実現に向けて着実に歩みを進めている。クアラルンプール～シンガポール間高速鉄道(HSR)も日系企業の参画が期待される。日本の新幹線方式の採用と日系各社の参画、そしてプロジェクトの成功は、他の構想・計画に与える影響は大きい。インドにおけるプロジェクトは将来に向けての大きな試金石となる。
- 世界のインフラ需要を積極的に取り込むことにより、我が国の力強い経済成

長につなげていくため、様々なプロジェクトの動向を注視していくことが必要である。