建設経済の最新情報ファイル
RICE monthly
RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOM

研究所だより

No. 429

2024 12

CONTENTS

視点・論点『建設業界って、結構、注目されていますね』 …… 1

Ⅰ．金沢らしい共創による交通まちづくりを目指して …… 2

Ⅱ．2025 年 3 月期（2024 年度）第 2 四半期 主要建設会社決算分析 …… 15

Ⅲ．高等教育における土木建築工学学生について …… 24

RICE
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/

建設業界って、結構、注目されていますね

研究理事　池田　亨

世の中には色々な「業界」があり、それぞれの業界の社会からの注目度はどのようなものでしょうか。注目度の高い業界・低い業界、イメージの良い業界・悪い業界、と様々でしょう。当研究所が主な調査・研究対象としている建設業界はどうでしょうか。今、この文章(RICE monthly 研究所だより)を読まれている方は、皆さん気にされていると思います。最近は建設業のイメージアップを図るCMも数多く流されています。また、当研究所において実施している各種調査を進めていくなかでも、特に、IT業界のスタートアップなどの企業が建設業に特化した様々なサービスの提供に取り組まれている事例に接することも少なくなく、建設業界が、そうした先端的な分野からも注目されていると、つくづく感じているところです。

そのような中で、最近、少し面白いなと感じたことがありましたので紹介したいと思います。インターネットやSNSによって提供される情報が社会に大きな影響を与えるといった指摘がなされるようになって久しいですが、最近、その影響の度合いはますます強まっていると感じます。少し前のことですが、「「建設業」の倒産急増、過去10年で最多ペース 深刻な「職人不足」で苦境、人件費の高騰も経営を圧迫」と題されたニュースがネットに掲載されました。建設業界の景気動向については、例えば、専門紙の報道では「17社増収、13社営業増益 主要ゼネコン25社 24年4～9月期 建築工事の採算性改善鮮明」といった記事が掲載されるなど、決して悪い状況ではないと思っていましたので、建設業の倒産が過去10年で最多ペースというニュースは意外でした。

と、ここまでは普通に「意外な」ニュースということなのですが、本当に「意外」だったのは、このニュースがネットに掲載されて約2時間半後には1,000件ものコメントがつき、掲載後1日もたたないうちに合計約4, 000件ものコメントがついたことです。最初に述べさせていただいたように、世の中には色々な「業界」があり、注目度も様々だと思うのですが、そのなかで「建設業」は、こんなに世の中から関心を寄せられているのか、と驚かされました。もちろん、ネットに寄せられるコメントのなかには必ずしも正確なものばかりではありませんが、世の中でその時々に話題になっている事柄について、おおよその流れをつかむのには、結構便利な役割を果たしている面もあるとも言えます。そうした観点から、今回の件について、ざっとみてみたところ、コメントを付けられている皆さんの中には、結構ちゃんと建設業界のことを考えてくれている方も少なくないのかな、という印象を受けたところです。また、中には「手間仕事」「材料持ち」「手間請け」といった実際に建設業に携われているのかなと思わせる用語を使ったコメントもありました。

さて、最後に、そのコメントの内容についてですが、その多くは「多層下請け構造の弊害により建設労働者の待遇が改善されていないことが人手不足の原因だ」とするもので、やはり、建設業界に対してこういった印象を持たれている方が多いのかなと感じた一方、意外と多かったのが、「これまで建設労働者の教育訓練を十分行ってこなかったのが人手不足の原因ではないか」というものです。建設労働者に対する教育訓練のあり方については、当研究所における調査・研究の中でも大きな課題の一つと認識しているところですから、こういった問題意識を持っている方が一般の方々の中にも少なからずいらっしゃるということを感じることができ、改めて、「建設業界」が世の中から、単に労働環境が厳しいというネガティブな意味だけではなく、その一歩先の課題についても認識していただいているという、ある意味ポジティブな視点でも注目を浴びているのだと感じました。

こうしたことについては、これまで「建設業界」のイメージ改善に向けて、関係者の皆様が熱心に取り組んでこられた成果が着実に表れているのではないかとも感じた次第で、引き続き、その取り組みを進めていくことが大事であると、これまた、改めて感じさせられたところです。

Ⅰ．金沢らしい共創による交通まちづくりを目指して

金沢市　都市政策局
交通政策監
近藤　陽介

１．はじめに

金沢市は、本州のほぼ中心に位置し、歴史・文化の蓄積により形成された自然豊かな非戦災都市で、石川県の県庁所在地として交通網や商工業も発達しています。長い歴史の中で形作られた金沢においては、まちなかに鉄軌道がなく、また、限られた道路空間のもとで、公共交通を大切にした特色ある交通まちづくりが行われています。そのような中、コロナ禍に端を発する社会経済情勢の大きな変化の中で、新たな動きも生じています。

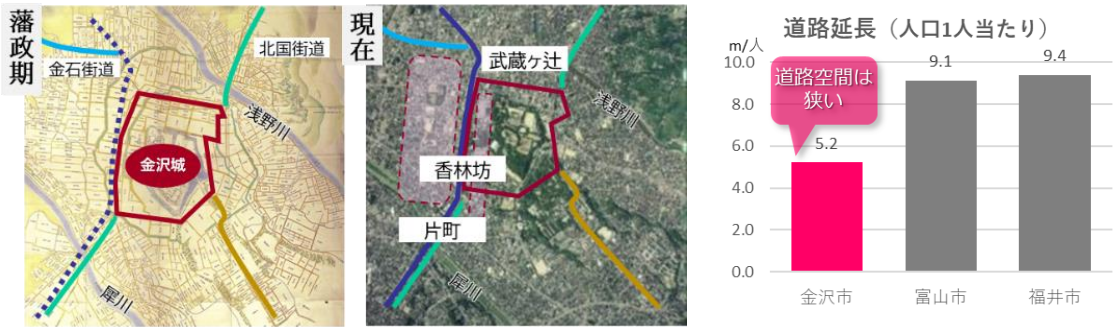


図１　まちなかの道路環境

金沢は藩政期から４００年以上にわたる歴史のある城下町であり、犀川・浅野川と、３つの台地・丘陵により形成され、両河川に挟まれた小立野台地の先端に築かれた金沢城を中心に都市が構築されました。また、この間、戦災や大災害を受けておらず、寛文年間（１６６１～１６７２年）の街路約１８０ｋｍが現在まで継承されており、戦災等を受けた富山市・福井市などと異なり、まちなかの道路空間は他都市より限定されています。

公共交通については、北陸新幹線が発着する金沢駅を交通結節点として、鉄道線（ＩＲいしかわ鉄道線・北陸鉄道浅野川線）や、路線バス（北陸鉄道・西日本ＪＲバス等）によりネットワークが形成されています。なお、昭和４２年まで金沢市内中心部に路面電車（北陸鉄道金沢市内線）が存在しましたが、急速なモータリゼーションによる道路混雑の影響で廃止されました。その後のバス専用レーンの整備とあわせ、路線バスが都市内の主要な公共交通を担っています。

図２　金沢周辺の鉄道・バスネットワーク

このような歴史的背景を持つ金沢市では、コロナ禍や燃料価格高騰といった社会経済情勢の大きな変化の中で、行政や交通事業者などが力をあわせ、共創による交通まちづくりに取り組みつつあります。本稿を通じ、多くの方にこの新しい流れを知っていただければ幸いです。

２．まちづくりの規範たる「保全と開発の調和」

金沢のまちづくりを特徴づける規範として「保全と開発の調和」を挙げることができます。戦後の経済成長の中で失われゆく歴史的な街並みを前に、昭和４２年、建築家・谷口吉郎氏が「金沢の持つ優れた環境が、都市の近代化の中で調和し保たれていくべき」という提言を行ったこと（金沢診断）を踏まえ、「保全と開発の調和」が本市のまちづくりの根本的な思想となりました。平成元年に制定された都市景観条例において「区分けの理論」が示され、まちなかでは、都心軸沿線を近代化し、開発や高層の建築物を許容する一方、その背後は保全を前提に、町家や用水などを継承することに成功しています。また、あわせて、特色ある自然・風土の保全活用、歴史的資産の継承等を目的として、建築物の意匠や屋外広告物等の

規制を実施しています。金沢駅から西は、昭和３８年の豪雪（三八豪雪）を契機に金沢港が整備され、金沢駅～金沢港の５０メートル道路や金沢駅における鉄道の客貨分離・高架化が行われ、副都心が形成されました。

図３　都心軸の概略

こうした都心の拡大・背骨たる都心軸の強化により、旧市街地で不足する近代的都市機能の受け皿としました。北陸新幹線開業（平成２７年）後のホテル建設ラッシュも、都心軸沿線で基本的にカバーできているのもこの成果といえます。

３．人口減少・超高齢社会に対応した「質の高い都市構造」への転換

平成２８年に策定した「第２次金沢交通戦略」では、金沢市中心市街地から放射状に延びるバス１３路線（約６３ｋｍ）、鉄道３路線（約３０ｋｍ）を「公共交通重要路線」と定め、これを軸として、その沿線に居住や各種施設を中長期的に緩やかに誘導することによる集約都市の形成を目指し、定住促進策等を進めてきました。

その後、令和２年頃からのコロナ禍や燃料価格高騰といった社会経済情勢の大きな変化により、「交通事業について１０年先の課題が１年で来てしまった」とも言われる中、交通まちづくりについては大きな転機を迎えました。このような情勢下で令和５年に策定した「第３次金沢交通戦略」では、「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を目指

し、施策体系をとりまとめ、現在、その後のさらなる情勢変化も踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークを次世代に継承すべく、各種の施策を強力に進めています。

図４　第３次金沢交通戦略が目指す姿

ここで改めて公共交通とは何かについて振り返ってみます。鉄道・バス等の公共交通は、通勤・通学・通院・買物、レジャーなど、市民の日常的な移動を支える大切な存在であることは論を俟ちません。大量輸送も可能な公共交通が存在することで、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減、外出機会の創出、運動不足解消による健康増進など、個人にとっても社会とっても望ましい効果（ウェルビーイング）をもたらすという重要な役割を担っています。

図５　公共交通の機能と効果

その観点から、公共交通は「地域の財産」であり、民間事業者の営利活動としての側面以外にも目を向ける必要があります。このため、公共交通ネットワークが幹・枝・葉により構成されることに着目しながら、市場経済に委ねる部分、政策的な対応が必要な部分を見極め、交通事業者・行政・住民が一体となり、持続可能な公共交通ネットワークが次世代に継承されるよう取り組むことが重要といえます。

しかし、コロナ禍・燃料価格高騰や「２０２４年問題」、そして、戦略策定後の令和６年には能登半島地震や豪雨災害が発生し、需要・供給の両面から、既存の公共交通は危機的な状況に直面しています。需要面では、コロナ禍により鉄道・バスの利用者が減少し、現在に至るまで完全な回復には至っていません。他方、公共シェアサイクル「まちのり」の利用者数は年々増加するなど、変化の局面にあります。そして、供給面では、労働時間規制強化も相まって、バス運転士不足により、路線の減便・廃止が急激に進行しています。

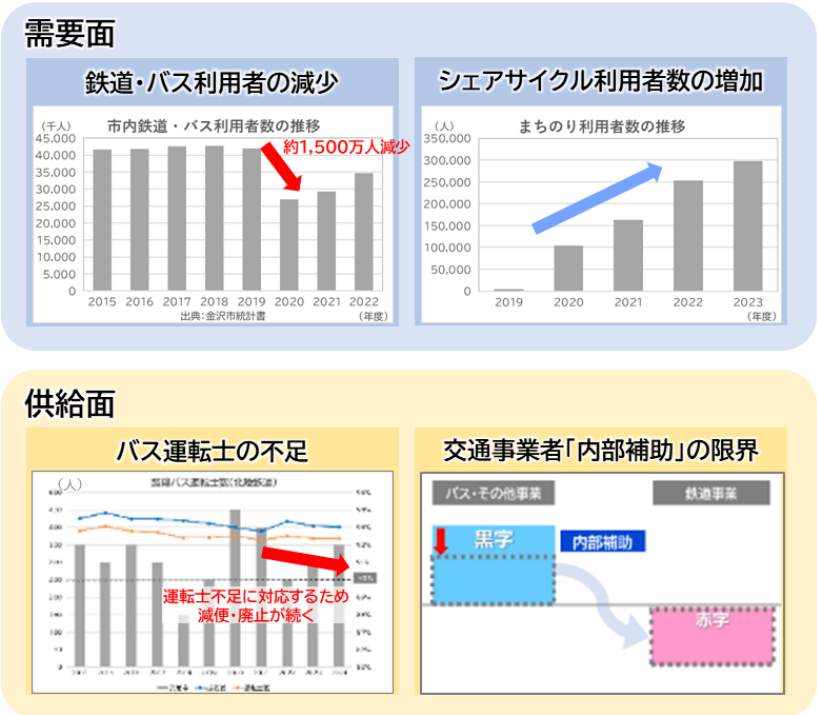


図６　金沢公共交通を巡る状況

現在の危機的な状況を克服するためには、交通事業者・行政・住民それぞれが考え方を改め、「共創」の考え方で新しい時代の公共交通へ移行する必要があります。金沢市では、後述する令和７年度からの北陸鉄道線の「みなし上下分離方式」の導入や、バスのサービス水準向上、交通事業者間やシェアサイクルとの連携強化等に取り組んでいます。

４．第３次金沢交通戦略－過度に自家用車に依存せずに暮らせる社会の実現－

さて、第３次金沢交通戦略では、「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」と「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を基本的な考え方としています。このため、まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築と、地域の実情に応じ自宅から目的地まで過度に自家用車に頼らず移動できる環境の確保を図ることとしています。また、まちなか・居住誘導区域・郊外の各エリアにおける考え方を整理し、移動の選択肢と質の向上により、自家用車以外の利用を増やすこととしています。

ここで、第３次金沢交通戦略で新たに位置づけられた施策として特筆すべきものとして、「金沢版モビリティハブ」の整備と、バスのサービス水準向上について解説したいと思います。

（１）金沢版モビリティハブの整備

図７　金沢版モビリティハブのイメージ

第３次金沢交通戦略では、まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築と、地域の状況に応じ自宅から目的地まで過度に自家用車に頼らず移動できる環境の確保することとし、こうした取組を強化するため、地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点である「金沢版モビリティハブ」の整備という新たな施策が盛り込まれました。

具体的には、鉄道・バスの利便性向上や、フィーダー交通（地域運営交通）の導入促進といった従来の交通まちづくりに関する施策に加え、「鉄道・路線バス、シェアサイクルや地域運営交通等の他の公共交通との接続」のための乗継拠点の整備により、交通機関同士の乗継の改善・待合環境の向上に取り組むというもので、令和６年１１月現在、基本設計を進めているところです。

なお、交通戦略と連動して策定された立地適正化計画である「金沢市集約都市形成計画」では、将来的には、集約型都市への移行と歩調を合わせ、公共交通重要路線沿線に居住や都

市機能を誘導し、公共交通が便利で暮らしやすいエリアとして、さらなる公共交通の利用促進を図ることとしています。

（２）「新しい交通システム（第１段階）」としてのバスのサービス水準向上

金沢市では、大量の交通需要への対応、道路混雑の解消のため、都心軸における「新しい交通システム」として、平成１０年まで地下・高架式を基本とした機種の検討が行われましたが、ＬＲＴやガイドウェイバスは、採算性や導入空間の確保など解決すべき課題が多いとの結論に至り、その後も交通環境の改善とあわせ、導入の検討が続けられてきました。

しかし、コロナ禍による公共交通の急激な利用者減や、燃料価格高騰による危機的状況のなか、中長期的な議論に先立ち、「新しい交通システム（第１段階）」として、短期的な取組を進めるため、都心軸を中心としたバスのサービス水準向上を図ることとなり、具体的には、バス待ち環境の向上、連節バスの導入、バスレーンの強化を進めることとされました。

図８　「新しい交通システム（第１段階）」としてのバスのサービス水準向上の概略

バスのサービス水準向上については、「金沢版モビリティハブ」の整備はもちろん、後述する金沢 MaaS コンソーシアムでの取組や、北陸鉄道線の鉄道事業再構築といった施策と密に連携しながら、今後、取組を具体化する予定です。

５．時代の変化に対応した「共創」による交通まちづくり

金沢市では、公共交通を大切にしたまちづくりを進めています。この背景には、①高校生・高齢者などの移動手段確保、②まちの「水平エレベーター」確保を通じた都市の活力向上といった他都市とも共通するもののほか、道路空間の限られる金沢で生活や経済活動を成立させるための③道路混雑緩和・環境負荷軽減、④ゆとりある暮らし・ウェルビーイングの実現といった、４００年以上続く城下町の継承・発展という金沢固有の目的が存在しています。

その実現には、「公共交通は地域の財産である」という認識のもと、高校生・高齢者だけでなく、（A）日常的にマイカーを利用する世代の住民に少しでも公共交通を利用してもらうことや、（B）限られた道路空間においてバスを優先することへの理解を高めること（道路管理者・交通管理者・物流事業者・住民等）などが不可欠です。

このためには、交通事業者・行政・住民等相互の認識をあわせていくことが必要で、現在、はじめの一歩として、金沢 MaaS コンソーシアムや、地域公共交通協議会において、「交通事業者」と「行政」の共創関係の構築が進んでいます。ここで、いくつかの事例を紹介したいと思います。

（事例１）金沢 MaaS コンソーシアム

多様な移動手段による移動と、移動の目的である買い物などの多分野のサービスがシームレスに提供される環境を整備し、市民等が便利・自由・快適に移動できるまちづくりを官民連携で進めるため、金沢市や交通事業者により令和３年に金沢 MaaS コンソーシアムを設立しました。令和６年１１月現在の会員数２９者、オブザーバー２者となっています。

コンソーシアムでは、これまで、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」でのデジタル乗車券販売・時刻検索・交通ガイド・運行情報提供機能の実装を行ったほか、データ連携基盤を活用した公共交通利用促進策の検討などを実施しました。令和６年９月時点での「のりまっし金沢」アプリのダウンロード数は約１５万件、サービス会員数は約９万人となり、住民・来街者双方に利用されています。

図９　デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の概略

金沢市では、公共シェアサイクル「まちのり」の運営を行っています。来街者の観光需要に配慮したまちなかの回遊性向上、平成２７年の北陸新幹線金沢開業を控えた金沢駅からの二次交通の充実などへの対応のため、平成２４年から運営がスタートしました。令和２年からは、都市内交通の充実やさらなる観光需要への対応のため、電動アシスト車を導入し、５００台の自転車と約７５か所のポートで運営中です。来街者のほか住民の利用も多くみられ、令和５年度には年間利用者数が約３０万人となり目標１０万人を大幅に上回りました。

「まちのり」の利用実績

年度	利用者数	傾向
令和2年度	10万3,785人	－
令和3年度	16万3,666人	↗
令和4年度	25万3,345人	↗
令和5年度	29万8,521人	↗

図１０　公共シェアサイクル「まちのり」

「まちのり」については、令和７年度から、第３期の運営が始まります。第３期では、現在の「まちのり」のあり方を基本に、①「まちのり」単体でのさらなる利便性の向上、②利用者の多様な出発地・目的地と、幹線である鉄道・バス等の公共交通ネットワークとを結ぶ存在としての機能向上、③まちなかの魅力を向上させ、その魅力を多くの方に伝える存在としての機能向上を図ることとしており、規模としては、自転車７００台、ポート１００か所で開始しその後、必要に応じエリア拡大実験等を実施した上で、自転車１，０００台、ポート１２０か所程度まで拡大することを目指します。拡大に当たっては、これまでの社会実験・データ分析の結果から、鉄道・バスと組み合わせた利用促進が見込まれるエリアをターゲットとし、加えて、今後整備を目指す「金沢版モビリティハブ」でまちのりと組み合わせた利用環境を整備することで、鉄道と組み合わせた利用促進が見込まれるエリアもターゲットとします。

コンソーシアムでは、ＥＢＰＭ（証拠に基づく政策立案）の推進や、交通まちづくりに関する施策の分かりやすい成果指標の提示、ＤＸによる市民等のニーズ把握の展開などを目的として、令和４年度から「交通データ活用事業」を実施しています。これまで、①移動データの一元管理・可視化を通じた交通政策立案への活用、②アンケート機能を通じたニーズ把握等に取り組んでいます。

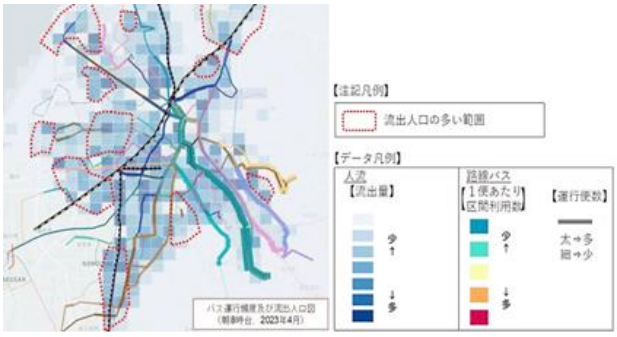


図１１　データ連携基盤の活用　モビリティハブの最適位置選定（検討中）の例

このように、コンソーシアムでは様々な事業を行っていますが、その成果として関係者間での連携が深まっています。

図１２　金沢 MaaS コンソーシアムで進んだ事業者連携の例

例えば、コロナ禍や燃料価格高騰の中でも住民の移動手段を確保するため、コンソーシアムやデジタル交通サービス「のりまっし金沢」も活用しながら、事業者の垣根を越え北陸鉄道と西日本ＪＲバスの連携が進みました。令和４年には両者連名による利用促進キャンペーンが実施されました。

また、令和５年には北陸新幹線の並行在来線会社であるＩＲいしかわ鉄道がコンソーシアムの幹事に就任し、令和６年の金沢以西開業を契機に、他の交通事業者との連携強化の検討が進んでおり、北陸鉄道・西日本ＪＲバス・金沢市との初の連携事業として、令和５年の国民文化祭を記念したデジタル乗車券「いしかわ百万石文化祭記念フリー乗車券」や、令和６年には石川線・ＩＲ西金半額きっぷが「のりまっし金沢」で発売され、好調な利用状況となっています。

（事例２）北陸鉄道線の鉄道事業再構築
－令和７年度からの「みなし上下分離方式」導入－

コロナ禍や燃料価格高騰・バス運転士不足等により、地域公共交通は未曽有の危機に直面していることは先に述べましたが、特に北陸鉄道石川線・浅野川線については、これまでのバス事業等の収益からの内部補助による維持は困難となり、北陸鉄道株式会社から沿線自治体に対し、上下分離方式の導入による持続可能性確保の要望がなされました。金沢市・白山市・野々市市・内灘町等の沿線自治体は、令和５年に石川中央都市圏地域公共交通計画を策定するとともに、特に状況の厳しい石川線のＢＲＴ化なども含めたあり方の検討を行い、同年８月、石川線の鉄道線としての存続を決定しました。令和６年１月の能登半島地震により、一時協議が中断となりましたが、５月に沿線自治体首長による知事要望を経て、令和５年度に大幅に拡充された国の支援制度を活用し、石川県・金沢市・白山市・野々市市・内灘町による「みなし上下分離方式」による北陸鉄道への支援が決定されました。７月にはそのあり方を「北陸鉄道線を中心とした広域公共交通ネットワーク再生戦略」として策定し、これをもとに鉄道事業再構築実施計画を策定、国土交通大臣へ申請中で、認定を得られれば、令和７年度からの「みなし上下分離方式」への移行と、各種の利便性向上策等の推進を図る予定です（令和６年１１月現在）。

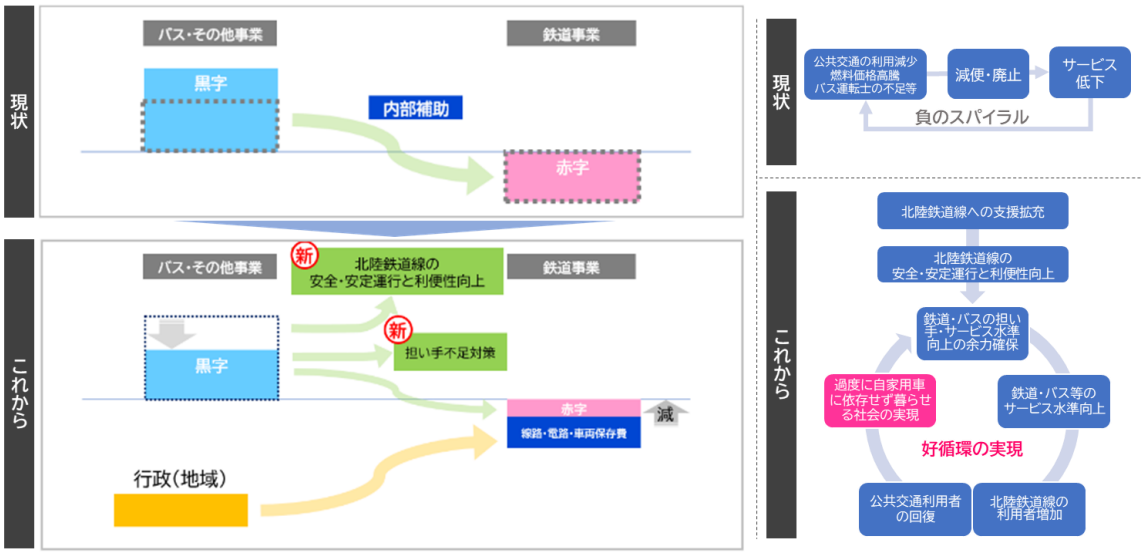


図１３　「北陸鉄道線を中心とした広域公共交通ネットワーク再生戦略」

「北陸鉄道線を中心とした広域公共交通ネットワーク再生戦略」の基本的な考え方をご紹介します。

交通事業者は民間企業である以上、安全運行・サービス向上・コスト削減といった経営努力は欠かせませんが、公共交通が県民生活に与える影響（日常の移動手段確保・道路混雑緩和・まちづくりへの影響等）を考えると、石川中央都市圏において、鉄道や路線バスの維持を「民間企業の経営」にのみ責任を負わせることには限界が生じています。このため、コロナ禍に端を発する今般の公共交通の危機への対処に当たり、地域公共交通活性化再生法の枠組のもとで、北陸鉄道・行政・住民それぞれが、公共交通を「地域の財産」と捉えて活かす社会へ転換することが必要です。特に、北陸鉄道は、行政による一部負担により経営の持続可能性を確保した上で、「バス運転士不足」による減便などを含む、サービス削減の負のスパイラルから脱し、利用者のサービス水準向上により、地域の財産として鉄道・バス等の価値を高め、まちづくりの重要な主体としての役割を一層果たしていくことが求められます。北陸鉄道線を中心とした広域公共交通ネットワーク再生に当たっては、地域公共交通活性化再生法に基づく特定事業計画の策定を通じて石川線・浅野川線に係る事業構造を変更するとともに、国の社会資本整備総合交付金を活用し、公共交通の利便性の向上を図ります。また、将来にわたって公共交通サービスが提供されるよう、北陸鉄道株式会社は、鉄道・バス事業に係る現場職員の勤務環境改善・担い手確保のための所要の措置を講じます。その手法については、北陸鉄道線の施設や車両の老朽化が著しいことから、事業構造の変更に要する期間と国の支援を得るまでの期間が最も短い「みなし上下分離」が最適な方法と判断されました。

鉄道事業再構築実施計画

実施期間	令和7年4月～令和22年3月
事業構造変更の内容	「みなし上下分離方式」の導入 ※鉄道施設等の維持管理費用を自治体が一部負担
自治体等による支援の内容	・鉄道施設や車両の更新 交 ・利便性向上策の実施 交 ・鉄道施設や車両等の維持管理への支援
利用者利便の確保の内容	・石川線・浅野川線、路線バスのキャッシュレス対応強化 交 ・石川線の増便 交 ・鉄道施設や車両の更新による利便性・効率性向上 交 ・駅の交通結節点機能の強化（P&R等） 交 ・駅の待合環境やアクセス性向上、駅のコミュニティ拠点化 交 ・抜本的な利便性向上に係る中長期的な調査検討 交 ・経路検索、情報提供、乗車券等のデジタル化の推進 ・IRいしかわ鉄道線やバスとの乗継利便性向上 ・沿線観光地への受入環境整備 ・店舗やイベント等と連携した地域活性化の推進 ・既存利用者の運賃負担軽減 ・新規利用者開拓のための企画乗車券造成

交 社会資本整備総合交付金の支援対象となり得る事業

図１４　北陸鉄道線鉄道事業再構築実施計画の概略

図１５　車齢約６０年の石川線車両

５．まとめ

公共交通は、現に鉄道・バス等を利用している人の日常生活を支えるだけでなく、大量輸送が可能な移動手段であるという特性から、道路混雑の緩和にも寄与し、マイカーユーザーにもプラスの効果をもたらす公共性の高い存在です。

こうしたことから、金沢市ではこれまでも公共交通を優先したまちづくりを進めてきましたが、コロナ禍をはじめとする社会経済情勢の急激な変化により生じた危機的な状況の克服のため、交通事業者・行政・住民それぞれが考え方を改め、「共創」の考え方で新しい時代の公共交通へ移行しなければなりません。共創を進める上では、ソフト・ハードの両面から取り組むことが重要ですが、多数の関係者間が連携できる環境を整えることがその大前提であると言えます。そのため、これまでの交通事業者・行政・住民の関係性をリ・デザインし、関係者間の日常的な意見交換ができる場の確保や、相互の信頼関係を構築することが求められます。

こうした考えに基づき、現在、金沢市では、金沢 MaaS コンソーシアムや、地域公共交通協議会において、特に交通事業者・行政間の認識共有・連携が進みつつあります。この流れを着実で持続的なものとするとともに、交通事業者・行政・住民の関係にもこれを広げていくことが今後の大きな課題と考えています。

Ⅱ．2025 年 3 月期（2024 年度）第 2 四半期 主要建設会社決算分析

１．調査の目的

一般財団法人建設経済研究所では、1997 年より主要建設会社の財務内容を階層別に経年比較分析することにより、建設業の置かれた経済状況とそれに対する各企業の財務戦略の方向性について、継続的に調査している。

今回の発表は、各社の決算短信等から判明する 2025 年 3 月期（2024 年度）第 2 四半期（4～9 月期）決算の財務指標の分析結果を掲載するものであるが、一部の分析対象会社については 2024 年 12 月期第 2 四半期（1～6 月期）決算を採用している。

決算情報の開示は、一般的に連結決算の指標で行われるため、本稿でも原則として連結決算による分析を行っている。ただし、受注高については単体での開示が多いため、原則として単体決算での分析を行っている。

２．調査の概要

（１）対象会社

全国的に事業展開を行っている総合建設会社を対象とし､以下の 3 つの要件に該当する、過去 3 年間（2021 年度、2022 年度、2023 年度）の連結売上高平均が上位の 40 社とした。

① 建築一式・土木一式の売上高が恒常的に 5 割を超えていること。

② 会社更生法、民事再生法等の倒産関連法規の適用を受けていないこと。

③ 決算関係の情報が開示されていること。

なお、奥村組は決算発表が延期され、2024 年 11 月 26 日時点で未公表であるが、「売上高」、「営業利益」、「経常利益」、「親会社株主に帰属する中間純利益」の 4 項目は業績予想が公表されている。「4.主要分析結果」の中で、「②売上高」、「⑤営業利益」、「⑥経常利益」、「⑧当期純利益」の 4 項目は業績予想値を用いて集計した。その他の項目については、未公表のため集計の対象から除いている。

（２）分析項目

①受注高（単体）、②売上高、③売上総利益、④販売費及び一般管理費、⑤営業利益、
⑥経常利益、⑦特別利益・特別損失、⑧当期純利益、⑨有利子負債、
⑩自己資本比率・デットエクイティレシオ、⑪キャッシュフロー

（３）階層分類

過去 3 年間の平均連結売上高を基に、40 社を大手（5 社）、準大手（11 社）、中堅（24 社）の 3 つの階層に分類した。

【過去 3 年間の平均連結売上高と階層分類】

単位：億円

階層	企業名	連結売上高
大手（5社）	鹿島建設	23,788
	大林組	20,773
	清水建設	18,074
	大成建設	16,503
	竹中工務店	14,161
準大手（11社）	長谷工コーポレーション	10,105
	インフロニア・ホールディングス	7,526
	五洋建設	5,260
	戸田建設	5,237
	三井住友建設	4,471
	熊谷組	4,240
	安藤・間	3,689
	西松建設	3,550
	高松コンストラクショングループ	2,864
	東急建設	2,775
	奥村組	2,600

※竹中工務店、福田組：12月期決算
※インフロニア・ホールディングスは、国際会計基準を採用しており、「事業利益」を「営業利益」に、「営業利益」を「経常利益」に読み替えて集計している。
※2024年10月1日付けで飛島建設の完全親会社として飛島ホールディングスが設立されている。

単位：億円

階層	企業名	連結売上高
中堅（24社）	東亜建設工業	2,391
	東洋建設	1,692
	福田組	1,655
	鉄建建設	1,653
	大豊建設	1,586
	浅沼組	1,442
	東鉄工業	1,271
	飛島ホールディングス	1,252
	新日本建設	1,181
	ピーエス・コンストラクション	1,161
	銭高組	1,102
	矢作建設工業	1,080
	ナカノフドー建設	1,061
	松井建設	894
	若築建設	894
	名工建設	845
	大本組	829
	北野建設	768
	大末建設	731
	不動テトラ	684
	徳倉建設	631
	植木組	508
	第一建設工業	480
	南海辰村建設	411

３．報告要旨

■受注高は、「総計」では前年度比 1.5%増の 6.9 兆円となった。建築は前年度比 1.6%減、土木は 11.8%増となり、土木は増加基調が続いているものの建築は減少に転じた。2024 年度通期の「大手」の受注予想は建築、土木ともに減少を見込む。

■売上高は、全階層で前年度から増加し、全階層ともに過去 20 年で最高となった。「大手」は前年度同期比 6.7%増の 5.1 兆円と過去 20 年で初めて 5 兆円を突破した。「準大手」は同 5.1%増の 2.7 兆円、「中堅」は同 1.8%増の 1.3 兆円と、増加率に差はあるものの着実に伸びている。

■売上総利益は、階層によって明暗が分かれた。「大手」は過去に受注した不採算工事から好採算工事への移行が進んだことで前年度の落ち込みから回復し、前年度同期比 26.2%増の 4,869 億円となった。「中堅」は前年度に引き続き大幅に増加し、同 10.2%増の 1,426 億円となった。一方、「準大手」は前年度の反動により、同 6.0%減の 2,680 億円となった。売上高総利益率は、全階層ともに 10%前後の水準となり、「総計」でみると回復に向かった。

■営業利益は、「大手」と「中堅」で大幅な増益だったものの、「準大手」は大幅な減益となった。「大手」と「準大手」は前年度の反動の影響があったと考えられる。営業利益率は、「大手」で増加したことにより「総計」でも増加したが、過去の水準と比較すると低迷している。

４．主要分析結果

①受注高（単体）

【 建築・土木 合計 】

受注高／前年度同期比（増加率）　　単位：百万円

	大手		準大手		中堅		総計	
20年度2Q	2,090,459	（増加率）	1,302,078	（増加率）	1,020,742	（増加率）	4,413,279	（増加率）
21年度2Q	2,589,810	23.9%	1,501,284	15.3%	1,040,223	1.9%	5,131,317	16.3%
22年度2Q	3,205,801	23.8%	1,960,935	30.6%	1,216,575	17.0%	6,383,311	24.4%
23年度2Q	3,740,872	16.7%	1,818,475	▲ 7.3%	1,273,492	4.7%	6,832,839	7.0%
24年度2Q	3,460,045	▲ 7.5%	2,093,581	15.1%	1,378,437	8.2%	6,932,063	1.5%

今年度予想/進捗率（大手）　　単位：百万円

	受注高	進捗率
23年度通期実績	8,253,870	－
24年度通期予想	7,070,000	48.9%

■受注高は、「大手」で減少したものの「準大手」と「中堅」が増加したことで「総計」は前年度同期比 1.5%増の 6.9 兆円となった。増加率は鈍化しているものの増加基調が続いている。

■前年度同期比で増加したのは、「大手」では 5 社中 2 社、「準大手」では 11 社中 6 社、「中堅」では 24 社中 13 社であった。

■「大手」の 2024 年度通期の受注額予想は、前年度比 14.3%の減少を見込む。

【 建 築 】

受注高／前年度同期比（増加率）　　単位：百万円

	大手		準大手		中堅		総計	
20年度2Q	1,528,954	（増加率）	856,099	（増加率）	535,168	（増加率）	2,920,221	（増加率）
21年度2Q	1,970,221	28.9%	1,001,057	16.9%	528,755	▲ 1.2%	3,500,033	19.9%
22年度2Q	2,431,992	23.4%	1,309,674	30.8%	660,558	24.9%	4,402,224	25.8%
23年度2Q	2,847,994	17.1%	1,185,107	▲ 9.5%	723,955	9.6%	4,757,056	8.1%
24年度2Q	2,540,646	▲ 10.8%	1,391,009	17.4%	751,512	3.8%	4,683,167	▲ 1.6%

今年度予想/進捗率（大手）　　単位：百万円

	受注高	進捗率
23年度通期実績	6,141,137	－
24年度通期予想	5,565,000	45.7%

■建築部門の受注高は「大手」のみ減少した。「総計」ではコロナによる影響があった 2020 年度第 2 四半期以来の減少で、前年度同期比 1.6%減の 4.7 兆円となった。

■前年度同期比で増加したのは、「大手」では 5 社中 2 社、「準大手」では 11 社中 6 社、「中堅」では 23 社中 12 社であった。

【 土 木 】

受注高／前年度同期比（増加率）　　単位：百万円

	大手		準大手		中堅		総計	
20年度2Q	474,117	（増加率）	421,913	（増加率）	456,242	（増加率）	1,352,272	（増加率）
21年度2Q	534,979	12.8%	458,462	8.7%	470,877	3.2%	1,464,318	8.3%
22年度2Q	673,390	25.9%	603,467	31.6%	519,404	10.3%	1,796,261	22.7%
23年度2Q	710,865	5.6%	590,186	▲ 2.2%	509,558	▲ 1.9%	1,810,609	0.8%
24年度2Q	797,883	12.2%	650,733	10.3%	576,491	13.1%	2,025,107	11.8%

今年度予想/進捗率（大手）　　単位：百万円

	受注高	進捗率
23年度通期実績	1,748,704	-
24年度通期予想	1,250,000	63.8%

■土木部門の受注高は、全階層で増加した。建築部門と異なり、増加基調が継続している。「大手」の 2024 年度通期の受注額予想は前年度比 28.5%減と大幅な減少を見込む。

■前年度同期比で増加したのは、「大手」では 5 社中 3 社、「準大手」では 10 社中 7 社、「中堅」では 21 社中 14 社であった。

②売上高（連結）

売上高／前年度同期比（増加率）　　単位：百万円

	大手		準大手		中堅		総計	
20年度2Q	3,675,142	（増加率）	2,183,741	（増加率）	1,169,777	（増加率）	7,028,660	（増加率）
21年度2Q	3,725,093	1.4%	2,197,965	0.7%	1,129,395	▲ 3.5%	7,052,453	0.3%
22年度2Q	4,242,675	13.9%	2,314,179	5.3%	1,147,597	1.6%	7,704,451	9.2%
23年度2Q	4,803,605	13.2%	2,596,258	12.2%	1,282,440	11.8%	8,682,303	12.7%
24年度2Q	5,123,848	6.7%	2,727,371	5.1%	1,305,525	1.8%	9,156,744	5.5%

今年度通期予想／進捗率　　単位：百万円

	大手		準大手		中堅		総計	
	売上高	進捗率	売上高	進捗率	売上高	進捗率	売上高	進捗率
23年度通期実績	10,373,301	-	5,632,776	-	2,826,392	-	18,832,469	-
24年度通期予想	10,737,000	47.7%	5,899,300	46.2%	2,887,260	45.2%	19,523,560	46.9%

■売上高は、全階層で増加した。「総計」では 2021 年度第 2 四半期以降、増加が続いており 2024 年度第 2 四半期は 9 兆円を突破した。2024 年度の通期予想でも前年度を上回る見込みである。

■前年度同期比で増加したのは、「大手」では 5 社中 4 社、「準大手」では 11 社中 8 社、「中堅」では 24 社中 15 社であった。

■2024 年度通期の売上高予想は、「大手」では 3.5%増、「準大手」では 4.7%増、「中堅」では 2.2%増と、全階層で増収を見込んでいる。

③売上総利益（連結）

売上総利益／前年度同期比（増加率）／売上総利益率　　単位：百万円

	大手			準大手			中堅			総計		
	売上総利益		総利益率	売上総利益		総利益率	売上総利益		総利益率	売上総利益		総利益率
20年度2Q	462,765	（増加率）	12.6%	256,628	（増加率）	12.3%	128,510	（増加率）	11.0%	847,903	（増加率）	12.2%
21年度2Q	371,821	▲ 19.7%	10.0%	234,575	▲ 8.6%	11.2%	122,910	▲ 4.4%	10.9%	729,306	▲ 14.0%	10.5%
22年度2Q	415,567	11.8%	9.8%	244,742	4.3%	11.1%	119,085	▲ 3.1%	10.4%	779,394	6.9%	10.3%
23年度2Q	385,922	▲ 7.1%	8.0%	285,016	16.5%	11.6%	129,354	8.6%	10.1%	800,292	2.7%	9.4%
24年度2Q	486,913	26.2%	9.5%	267,971	▲ 6.0%	10.4%	142,558	10.2%	10.9%	897,442	12.1%	10.0%

※奥村組は売上総利益の業績予想を公表していないため、集計対象から除いている。23年度2Q以前も含めて奥村組を除いた数値。

■売上総利益は「総計」で前年度同期比 12.1%増と大幅に増加した。階層別にみると「大手」と「中堅」の伸びが大きく、「準大手」は減少する結果となった。売上高総利益率は「総計」で前年度同期比 0.6%ポイント増加し、2 年ぶりに 10%代に回復した。

■売上総利益が前年度同期比で増加したのは、「大手」では 5 社中 4 社、「準大手」では 10 社中 3 社、「中堅」では 24 社中 17 社であった。

■売上高総利益率が前年度同期比で増加したのは、「大手」では 5 社中 4 社、「準大手」10 社中 4 社、「中堅」では 24 社中 17 社であった。

④販売費及び一般管理費（連結）

販管費／前年度同期比（増加率）／販管費率　　単位：百万円

	大手			準大手			中堅			総計		
	販管費		販管費率	販管費		販管費率	販管費		販管費率	販管費		販管費率
20年度2Q	223,392	（増加率）	6.1%	141,276	（増加率）	6.8%	71,695	（増加率）	6.1%	436,363	（増加率）	6.3%
21年度2Q	239,634	7.3%	6.4%	148,428	5.1%	7.1%	73,821	3.0%	6.5%	461,883	5.8%	6.7%
22年度2Q	259,183	8.2%	6.1%	160,581	8.2%	7.3%	78,838	6.8%	6.9%	498,602	7.9%	6.6%
23年度2Q	276,748	6.8%	5.8%	172,191	7.2%	7.0%	84,488	7.2%	6.6%	533,427	7.0%	6.2%
24年度2Q	302,194	9.2%	5.9%	180,941	5.1%	7.0%	86,879	2.8%	6.7%	570,014	6.9%	6.3%

※奥村組は販管費の業績予想を公表していないため、集計対象から除いている。23年度2Q以前も含めて奥村組を除いた数値。

■販管費は全階層で増加基調が続いている。2024 年度第 2 四半期は特に「大手」の増加幅が大きく、「総計」では前年度比 6.9%増の 5,700 億円となった。

■販管費率は、「総計」で前年同期比 0.1%ポイント増加の 6.3%となった。コロナ禍に上昇

したものの、足元はコロナ前の水準に落ち着き始めている。

⑤営業利益（連結）

営業利益／前年度同期比（増加率）／営業利益率　　単位：百万円

	大手			準大手			中堅			総計		
	営業利益		営業利益率	営業利益		営業利益率	営業利益		営業利益率	営業利益		営業利益率
20年度2Q	239,370	（増加率）	6.5%	118,065	（増加率）	5.4%	56,806	（増加率）	4.9%	414,241	（増加率）	5.9%
21年度2Q	132,186	▲ 44.8%	3.5%	89,767	▲ 24.0%	4.1%	49,083	▲ 13.6%	4.3%	271,036	▲ 34.6%	3.8%
22年度2Q	156,384	18.3%	3.7%	87,842	▲ 2.1%	3.8%	40,241	▲ 18.0%	3.5%	284,467	5.0%	3.7%
23年度2Q	109,174	▲ 30.2%	2.3%	119,280	35.8%	4.6%	44,860	11.5%	3.5%	273,314	▲ 3.9%	3.1%
24年度2Q	184,719	69.2%	3.6%	88,520	▲ 25.8%	3.2%	55,679	24.1%	4.3%	328,918	20.3%	3.6%

今年度予想　営業利益／前期末対比（増加率）／営業利益率　　単位：百万円

	大手			準大手			中堅			総計		
	営業利益		営業利益率	営業利益		営業利益率	営業利益		営業利益率	営業利益		営業利益率
23年度通期実績	263,081	（増加率）	2.5%	276,359	（増加率）	4.9%	130,266	（増加率）	4.6%	669,706	（増加率）	3.6%
24年度通期予想	412,500	56.8%	3.8%	285,800	3.4%	4.8%	136,430	4.7%	4.7%	834,730	24.6%	4.3%

■営業利益は、「大手」と「中堅」で大幅に増加したものの、「準大手」は前年度の反動で大幅に減少した。「総計」では前年度比 20.3%増の 3,289 億円となった。売上高営業利益率は「総計」で 3.6%と、前年度同期比 0.5%ポイント回復した。

■40 社中 38 社が営業黒字を確保した。営業利益が前年度同期比で増加したのは、「大手」では 5 社中 4 社、「準大手」では 11 社中 3 社、「中堅」では 24 社中 16 社であった。

■2024 年度通期の営業利益は、全 40 社が黒字を見込み、「総計」の売上高営業利益率は前年度比 0.7%ポイント増の 4.3%を見込む。

⑥経常利益（連結）

経常利益／前年度同期比（増加率）／経常利益率　　単位：百万円

	大手			準大手			中堅			総計		
	経常利益		経常利益率	経常利益		経常利益率	経常利益		経常利益率	経常利益		経常利益率
20年度2Q	258,694	（増加率）	7.0%	119,670	（増加率）	5.5%	58,462	（増加率）	5.0%	436,826	（増加率）	6.2%
21年度2Q	157,406	▲ 39.2%	4.2%	92,361	▲ 22.8%	4.2%	51,177	▲ 12.5%	4.5%	300,944	▲ 31.1%	4.3%
22年度2Q	192,482	22.3%	4.5%	95,027	2.9%	4.1%	45,808	▲ 10.5%	4.0%	333,317	10.8%	4.3%
23年度2Q	141,673	▲ 26.4%	2.9%	127,435	34.1%	4.9%	50,082	9.3%	3.9%	319,190	▲ 4.2%	3.7%
24年度2Q	210,729	48.7%	4.1%	84,647	▲ 33.6%	3.1%	57,090	14.0%	4.4%	352,466	10.4%	3.8%

今年度予想　経常利益／前期末対比（増加率）／経常利益率　　単位：百万円

	大手			準大手			中堅			総計		
	経常利益		経常利益率	経常利益		経常利益率	経常利益		経常利益率	経常利益		経常利益率
23年度通期実績	320,006	（増加率）	3.1%	280,485	（増加率）	5.0%	136,659	（増加率）	4.8%	737,150	（増加率）	3.9%
24年度通期予想	443,500	38.6%	4.1%	280,400	▲ 0.0%	4.8%	138,700	1.5%	4.8%	862,600	17.0%	4.4%

■経常利益は、営業利益と同様に「大手」と「中堅」で大幅に増加したものの、「準大手」で大幅に減少した。「総計」では 10.4%増の 3,525 億円となった。売上高経常利益率は「総

計」で前年度同期比 0.1%ポイント増加したものの、依然として低水準である。

■2024 年度通期の経常利益は、40 社中 39 社が黒字と予想しており、「総計」では前年度比 17.0%増の 8.6 兆円を見込む。

⑦特別利益・特別損失（連結）

特別利益／特別損失／特別損益　　単位:百万円

	大手		準大手		中堅		総計	
	23年度2Q	24年度2Q	23年度2Q	24年度2Q	23年度2Q	24年度2Q	23年度2Q	24年度2Q
特別利益	46,439	55,815	4,615	8,170	5,568	7,019	56,622	71,004
特別損失	2,455	4,119	3,720	8,228	1,651	921	7,826	13,268
特別損益	43,984	51,696	895	▲ 58	3,917	6,098	48,796	57,736

※奥村組は特別利益及び特別損失の業績予想を公表していないため、集計対象から除いている。23年度2Qも奥村組を除いた数値。

■「総計」の特別利益は前年度同期比 144 億円増加し、特別損失は同 54 億円増加した。特別損益は 89 億円増加し、577 億円の黒字となった。有価証券売却益が寄与した。

⑧当期純利益（連結）

当期純利益／前年度同期比（増加率）／当期純利益率　　単位:百万円

	大手			準大手			中堅			総計		
	当期純利益		当期純利益率	当期純利益		当期純利益率	当期純利益		当期純利益率	当期純利益		当期純利益率
20年度2Q	186,495	（増加率）	5.1%	74,784	（増加率）	3.4%	38,162	（増加率）	3.3%	299,441	（増加率）	4.3%
21年度2Q	118,072	▲ 36.7%	3.2%	59,417	▲ 20.5%	2.7%	36,360	▲ 4.7%	3.2%	213,849	▲ 28.6%	3.0%
22年度2Q	140,499	19.0%	3.3%	68,514	15.3%	3.0%	31,820	▲ 12.5%	2.8%	240,833	12.6%	3.1%
23年度2Q	124,132	▲ 11.6%	2.6%	84,055	22.7%	3.2%	35,714	12.2%	2.8%	243,901	1.3%	2.8%
24年度2Q	176,268	42.0%	3.4%	45,535	▲ 45.8%	1.7%	42,556	19.2%	3.3%	264,359	8.4%	2.9%

今年度予想　当期純利益／前期末対比（増加率）／当期純利益率　　単位:百万円

	大手			準大手			中堅			総計		
	当期純利益		当期純利益率	当期純利益		当期純利益率	当期純利益		当期純利益率	当期純利益		当期純利益率
23年度通期実績	285,001	（増加率）	2.7%	190,112	（増加率）	3.4%	94,071	（増加率）	3.3%	569,184	（増加率）	3.0%
24年度通期予想	388,500	36.3%	3.6%	188,050	▲ 1.1%	3.2%	97,190	3.3%	3.4%	673,740	18.4%	3.5%

■当期純利益は、「総計」で前年度同期比 8.4%増の 2,644 億円となった。売上高当期純利益率は前年度同期比 0.1%ポイント増加の 2.9%と多少回復したが、直近 10 年でみると低水準が続いている。

■40 社中 38 社が黒字を確保した。当期純利益が前年度同期比で増加したのは、「大手」では 5 社中 3 社、「準大手」では 11 社中 3 社、「中堅」では 24 社中 16 社であった。

■2024 年度通期の当期純利益は、「大手」の大幅な回復が寄与することから「総計」で 18.4%の増益を見込んでいる。

⑨有利子負債（連結）

有利子負債／前年度同期比（増加率）　　単位：百万円

	大手		準大手		中堅		総計	
20年度2Q	1,283,116	（増加率）	926,359	（増加率）	236,646	（増加率）	2,446,121	（増加率）
21年度2Q	1,311,181	2.2%	1,000,154	8.0%	204,728	▲ 13.5%	2,516,063	2.9%
22年度2Q	1,607,936	22.6%	1,069,854	7.0%	210,135	2.6%	2,887,925	14.8%
23年度2Q	1,777,740	10.6%	1,692,969	58.2%	261,890	24.6%	3,732,599	29.2%
24年度2Q	2,216,462	24.7%	1,751,928	3.5%	292,342	11.6%	4,260,732	14.1%

有利子負債／前期末対比（増加率）　　単位：百万円

	大手		準大手		中堅		総計	
23年度末実績	2,022,825	（増加率）	1,651,536	（増加率）	280,092	（増加率）	3,954,453	（増加率）
24年度2Q	2,216,462	9.6%	1,751,928	6.1%	292,342	4.4%	4,260,732	7.7%

※奥村組は有利子負債の業績予想を公表していないため、集計対象から除いている。
23年度2Q以前及び23年度末実績も奥村組を除いた数値。

■有利子負債は、全階層で増加し、「総計」では前年度同期比 14.1%増の 4.3 兆円となった。増加基調が続いており、特に直近 2～3 年の伸びが著しい。

■前年度同期比で増加したのは、「大手」では 5 社中 3 社、「準大手」では 10 社中 7 社、「中堅」では 21 社中 7 社であった。

⑩自己資本比率・デットエクイティレシオ（連結）

自己資本比率／前年度同期比（増加ポイント）

	大手		準大手		中堅		総計	
20年度2Q	42.3%	増加（P）	39.3%	増加（P）	47.5%	増加（P）	42.2%	増加（P）
21年度2Q	44.4%	2.1	39.1%	▲ 0.1	51.6%	4.2	43.9%	1.7
22年度2Q	42.3%	▲ 2.1	39.6%	0.5	52.7%	1.1	42.9%	▲ 1.0
23年度2Q	40.6%	▲ 1.6	37.8%	▲ 1.8	51.0%	▲ 1.7	41.2%	▲ 1.7
24年度2Q	39.2%	▲ 1.4	36.3%	▲ 1.5	52.1%	1.0	40.0%	▲ 1.3

デットエクイティレシオ／前年度同期比（増加ポイント）

	大手		準大手		中堅		総計	
20年度2Q	0.33	増加（P）	0.50	増加（P）	0.21	増加（P）	0.35	増加（P）
21年度2Q	0.31	▲ 0.02	0.51	0.01	0.17	▲ 0.04	0.34	▲ 0.02
22年度2Q	0.35	0.05	0.53	0.02	0.17	▲ 0.00	0.37	0.03
23年度2Q	0.37	0.01	0.80	0.27	0.19	0.03	0.45	0.08
24年度2Q	0.43	0.06	0.75	▲ 0.05	0.21	0.01	0.48	0.03

※自己資本比率は「自己資本÷総資産」、デットエクイティレシオは「有利子負債÷自己資本」で算出。
※奥村組は貸借対照表を公表していないため、集計対象から除いている。23年度2Q以前も含めて奥村組を除いた数値。

■自己資本比率は、「大手」と「準大手」で低下したが、「中堅」は上昇した。「総計」では 3 年連続で低下している。

■デットエクイティレシオは、「準大手」で低下したものの、「総計」では上昇基調である。

⑪キャッシュフロー（連結）

営業CF

単位：百万円

	大手	準大手	中堅	総計
20年度2Q	210,344	▲ 72,998	52,987	190,333
21年度2Q	204,025	33,628	107,014	344,667
22年度2Q	46,737	▲ 8,586	50,756	88,907
23年度2Q	58,288	▲ 64,854	13,399	6,833
24年度2Q	▲ 164,216	▲ 178,301	23,319	▲ 319,198

投資CF

単位：百万円

	大手	準大手	中堅	総計
20年度2Q	▲ 141,719	▲ 42,878	▲ 36,226	▲ 220,823
21年度2Q	▲ 120,903	▲ 60,084	▲ 23,769	▲ 204,756
22年度2Q	▲ 150,264	▲ 74,428	▲ 8,581	▲ 233,273
23年度2Q	▲ 142,895	▲ 97,169	▲ 10,281	▲ 250,345
24年度2Q	▲ 185,916	▲ 123,438	▲ 24,172	▲ 333,526

財務CF

単位：百万円

	大手	準大手	中堅	総計
20年度2Q	▲ 29,382	31,038	8,952	10,608
21年度2Q	▲ 124,152	7,312	▲ 56,363	▲ 173,203
22年度2Q	33,648	▲ 89,991	▲ 7,367	▲ 63,710
23年度2Q	▲ 117,164	56,123	▲ 13,134	▲ 74,175
24年度2Q	32,813	126,439	▲ 29,053	130,199

■営業 CF は、「中堅」のみ増加した。「大手」が大幅なマイナスに転換したことで「総計」では 3,192 億円のマイナスとなった。

■投資 CF は、全階層でマイナス幅が拡大し、「総計」では 3,335 億円のマイナスとなった。

■財務 CF は、「大手」がプラス転換、「準大手」はプラス幅が拡大した。「準大手」のプラス幅が拡大したことが寄与し、「総計」では 4 年ぶりにプラス転換した。

（担当：研究員　郷治 卓真）

Ⅲ．高等教育における土木建築工学学生について

１．はじめに

少子化などを背景に次代を担う層の減少が続いており、18 歳人口はピークだった 1966 年に約 249 万人だったが、2023 年には約 110 万人まで減少している。その一方、高等教育機関への進学率（大学+短大+高専 4 年次+専門学校）は 2023 年には 84.0%に達し、上昇が続いている。

進学にあたっては、多種多様な選択肢の中から自身の興味関心、将来の仕事を見据えて進学先を選定されていると思われる。そして卒業後の職業選択にあたっては、学んだ専門分野を活かして活躍される方も多いことだろう。建設業界で働く技術者や技能労働者においても同じことが言えるが、建設技術者や技能労働者不足は大きな課題として存在している。

本稿は、そもそも土木工学や建築学を学ぶ学生がどれほどいるのか。という筆者の個人的関心から始まっている（建設業界では様々な専門分野を持った方が活躍されているが、対象を絞って調査を行った）。調査にあたっては、主に毎年度文部科学省が公表している「学校基本調査[1]」を基に実施した。他には建設業への就職状況にも触れ、併せて建設企業各社の採用数推移についても整理をしている。

なお、文中に述べた意見については筆者個人の見解に基づくものであり、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。

２．工学教育の歴史

近代日本における工学教育の始まりは明治時代に遡る。工学教育機関として、明治時代初期に工部省によって設立された工部大学校（現在の東京大学工学部の前身）がその役割を担っており、予科学、専門学・実地学各 2 年間の 6 年制で土木、造家（建築）、機械、電信（後の電気工学）、化学、冶金、鉱山、造船の 8 学科の教育が行われた。その後は、1886 年の帝国大学令や 1903 年の専門学校[2]令の公布。1918 年の大学令公布、1939 年には官立の高等工業学校[3]が 7 校設立されるなどし、明治期から戦前までに工学教育機関は増加していく。

戦後、1947 年に学校教育法が制定され、工学教育の場も中等教育と高等教育において整備されていく。1951 年に施行された産業教育振興法を契機に、中等教育では 1960 年代に工業関係の学校や学科[4]の新増設が行われた。高等教育においては、1956 年に大学設置基準が文部省令として正式に制定[5]。1962 年高等専門学校の創設。1964 年短期大学が恒久的な制度

---

1 学校教育法に規定されるすべての学校を対象に、学校教育行政上の基礎資料を得ることを目的に 1948（昭和 23）年から実施されている。

2 近代日本において、中等教育修了者を対象に高等専門教育を行っていた。

3 太平洋戦争後の学制改革が行われるまで存在した旧制高等教育機関の一つ。工業に関する専門教育を行っていた。

4 工業に関する学科課程を設置する高等学校全般を指す。工業高等学校。

5 制定以前、新制大学の設置は大学基準協会が定めた「大学基準」を基に認可されていた。

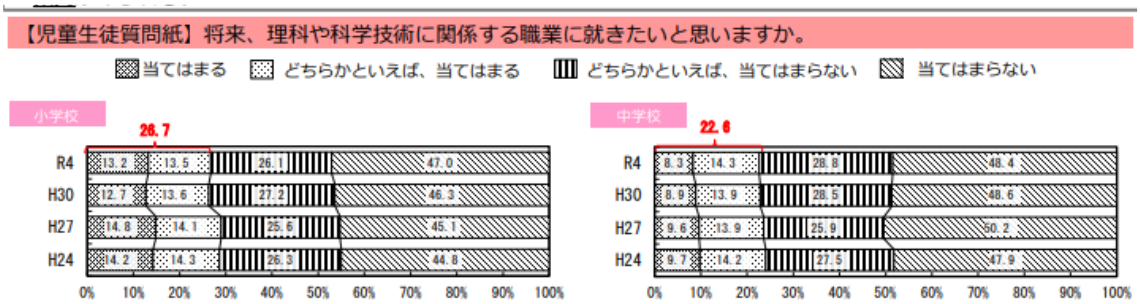
として確立。といった整備が行われたこともあり、1960 年代には全国の大学で工学部の新設が相次ぐ（1960 年に 70 学部、1970 年には 112 学部に増加）。また大学の学部課程の上に設けられている大学院は、1950 年から設置が進んでいく。そして、1970 年代には情報科学に関する学部が設置されるなど、時代に応じて工学分野の担う範疇が拡がっていく。

このように、ものづくり日本を支えてきた工学分野ではあるが、昨今では学生の「理数系離れ」が指摘されているが、日本の子どもたちの理数系学力水準は高いことが国際調査からわかっている（図表 1）[6]。しかし、全国学力・学習状況調査によると「将来、理科や科学技術に関係する職業に就きたいと思うか」という質問に対しては、あまり前向きではないことが見受けられる（図表 2）。

図表 1　国際数学・理科教育動向調査(TIMSS2019)日本順位の推移

（出典）国立教育政策研究所「国際数学・理科教育動向調査（TIMSS2019）のポイント」

図表 2　令和 4 年度全国学力・学習状況調査　児童生徒回答



（出典）国立教育政策研究所「令和 4 年度全国学力・学習状況調査の結果」

6 国際教育到達度評価学会が実施する国際数学・理科教育動向調査(TIMSS2019)には、小学校は 58 か国・地域、中学校は 39 か国・地域が参加。日本は小学校 4 年生、中学校 2 年生を対象に参加。

そのため、2019 年には「大学における工学系教育の在り方に関する検討委員会」が設立され、「大学における工学系教育の在り方について（中間まとめ）」が発表された。技術の世界的なパラダイムシフトに対応する一つの手段として、優れた工学系人材の育成（質・量ともに）が必要であり、教育体制の見直しや産学官の連携等が不可欠であると指摘されている。

最近では 2023 年に「大学・高専機能強化支援事業（成長分野をけん引する大学・高専の機能強化に向けた基金）」[7]が創設された。デジタル化の急速な進展や世界的な脱炭素の潮流を背景に、デジタル、グリーン等の成長分野をけん引する高度専門人材（主に理系）の育成が求められているが、日本においては理系を専攻する学生の割合が諸外国に比べ低く、この状況を変えるためにこの支援事業が始まり、理系人材、高度情報専門人材の育成を目的に、大学では学部、学科の新設や再編、定員増の計画を進めている。また社会では、AI やデータサイエンス、IoT、脱炭素などイノベーションが急速に進み、産業構造の変革を促す人材育成に期待が高まっていると言える。

本項では工学教育全般の歴史について触れたが、次項からは工学を学ぶ学生と中でも土木建築工学を専攻する学生数の概況について確認する。なお、建設業界への入職には様々なルートが存在するが、高等教育である大学（学部+修士・博士）、高等専門学校（以下「高専」という）について、取り上げる。

３．工学教育・土木建築工学専攻学生

(1) 大学、大学院（修士・博士）

文部科学省「令和 5 年度学校基本調査」によると、日本の大学数は国公立、私立合わせて 810 校、学部数は 2,708 学部となっている。工学と括っても学問分野は多岐に渡り、文部科学省「学科系統分類表（大学）」によると、工学（大分類）の中に、中分類として機械工学他 13 分野が位置付けられており、小分類では学科に分岐する。土木工学および建築学は、図表 3 に示すとおり、中分類「土木・建築工学関係」−小分類「土木工学、建築学他 76 学科」に分類される。

[7] 支援 1：学部再編等による特定成長分野（デジタル・グリーン等）への転換等。支援 2：高度情報専門人材確保に向けた機能強化。最長 10 年、最大 20 億円の支援を受けることができる。支援 1、支援 2 ともに理学、工学、農学のいずれか。またはいずれかを含む融合分野が対象。

図表 3　土木・建築工学関係一覧

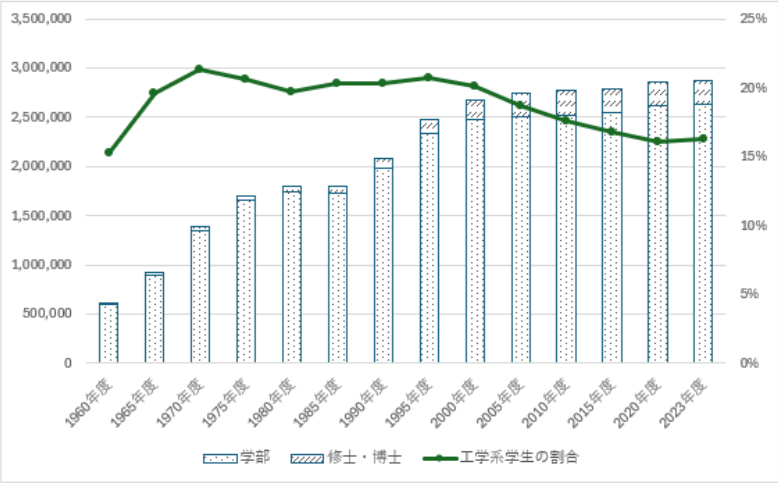
土木・建築工学関係	土木工学	開発土木工学	建築学	建築工学	建設工学	構築工学
	衛生工学	交通土木工学	水工土木学	建設学	都市工学	建築学第二
	安全工学	建設基礎工学	環境設計工学	社会開発工学	構造工学	環境整備工学
	環境建設工学	海洋建築工学	海洋土木開発工学	環境計画学	海洋土木工学	土木開発工学
	計画・建設学	計画建設学	社会開発工学	土木建設工学	建設システム（開発）工学	社会建設工学
	地圏環境工学	土木環境工学	都市システム工学	環境（・）デザイン	人間環境システム	デザイン科学
	建設（・）環境工学	社会基盤工学	都市・建築学	土木システム工学	生活空間学	環境開発工学
	環境基盤工学	都市環境工学	地域環境科学	都市環境（環境・都市）システム工学	環境土木工学	環境保全工学
	環境系工学	建設社会工学	社会交通（土木）工学	都市環境システム	安全システム建設工学	建築環境システム学
	環境創造学	都市系	都市基盤工学	都市デザイン工	建築（・）建設工学	都市社会工学
	建築設計学	建築都市環境学	都市創造工学	社会基盤学	建築都市空間デザイン	空間性能システム
	宇宙航空システム工学	建築・建設環境工学	都市環境デザイン学	建築・都市科学	社会環境デザイン工学	市民工学
	地球環境デザイン学					

（出典）文部科学省「学科系統分類表（大学）」

まず、全ての学部、修士・博士を合計した学生数は近年、微増を続けており、2023 年度は約 288 万人となっている。その一方、全体に占める工学系学生の割合は低下傾向にある（図表 4）。工学系学生数は、2000 年度の約 54 万人から徐々に減少し、2023 年度は約 47 万人まで減少している。

この傾向は土木建築工学を専攻する学生にも見られる。工学系学生は 2000 年度の約 9.6 万人以降、減少が続き、2023 年度には約 6.3 万人となっている。また工学系学生全体に占める土木建築工学専攻の学生の割合については、1980 年度から下がり続けている（図表 5）。土木建築工学を専攻する学生数の減少が続いている一方、女性の割合は、増加している。（2000 年度 13.8%→2023 年度 23.8%）

図表 4　学生数と工学系学生が占める割合の推移



（出典）文部科学省「学校基本調査」を基に筆者にて作成

図表 5　工学系学生と土木建築工学専攻学生が占める割合の推移

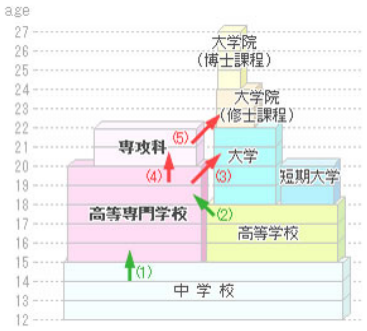
（出典）文部科学省「学校基本調査」を基に筆者にて作成

(2)　高等専門学校

1961 年に「学校教育法の一部を改正する法律」が施行され、1962 年に 5 年制の高等教育機関として工業に関する高等専門学校が創立された（国立 12 校、公立 2 校、私立 5 校が設置）。当時の時代背景として、高度経済成長期の科学技術の進歩に対応できる技術者に対するニーズがあり、実践的技術者を養成する役割が求められていた。高専は制度上は図表 6 に示すとおり、中学校卒業生を受入れており、5 年間の課程修了後には「準学士」の称号が得られる。その後は専攻科や大学に進学する選択肢もある。仮に大学へ進学した場合、2 年間修了すれば学士として学位が得られ、大学院への入学資格を得ることも可能になっている[8]。

現在では図表 7 に示すとおり、高専は全国に国公私立を合わせて 58 校が設置されており、約 5.7 万人の学生が機械、材料、電気・電子、情報、建設、建築、化学、生物、商船、経営といった分野について学んでいる。学生数は 2010 年度に約 5.9 万人となり、微減が続いている。なお、図表 8 に示すとおり、建設建築系の学科がある高専は、全国で 22 校（国立 21 校、公立 1 校）となっている。

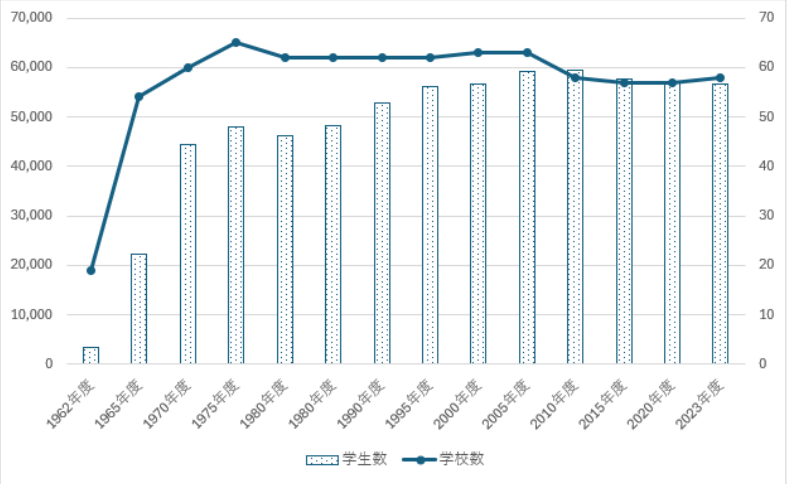
図表 6　高専の制度



1. 中学校卒業段階の学生が入学
2. 高校卒業者は高専への編入資格がある
3. 高専卒業者は大学への編入の資格がある
4. 高専卒業者は高専の専攻科に進学する資格がある
5. 専攻科を修了して「学士」を得た者は、大学院への入学資格がある

（出典）国立高等専門学校機構ウェブサイト

図表 7　高専学生数と学校数の推移



（出典）文部科学省「学校基本調査」を基に筆者にて作成

[8] 国立高等専門学校機構ウェブサイトによると、5 年制の課程修了後の進路は就職が 60%。進学（専攻科あるいは大学編入学）が 40%となっている。

図表 8　建設建築系学科を有する高専一覧

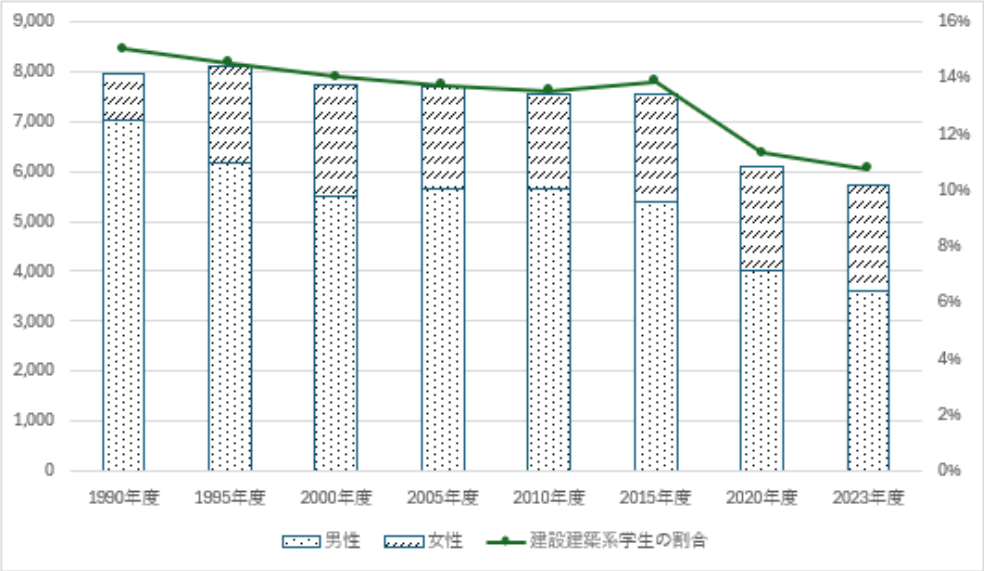
学校名	学科名		学校名	学科名	
函館	社会基盤工学科		明石	都市システム工学科	建築学科
福島	都市システム工学科		和歌山	環境都市工学科	
小山	建築学科		松江	環境・建設工学科	
群馬	環境都市工学科		呉	環境都市工学科	建築学科
木更津	環境都市工学科		徳山	土木建築工学科	
長岡	環境都市工学科		香川	建設環境工学科	
石川	環境都市工学科	建築学科	熊本	建築社会デザイン工学科	
福井	環境都市工学科		大分	都市・環境工学科	
岐阜	環境都市工学科	建築学科	都城	建築学科	
豊田	環境都市工学科	建築学科	鹿児島	都市環境デザイン工学科	
舞鶴	建設システム工学科（都市環境コース、建築コース）		神戸市立	都市工学科	

※神戸市立のみ公立

（出典）文部科学省「全国の国公私立高等専門学校の学科一覧」を基に筆者にて作成

次に、建設建築系で学ぶ学生数[9]と全高専学生に占める割合の推移を図表 9 に示す。学生数、全高専生に占める割合ともに減少傾向にあり、2020 年度に大きく下がっている。男女別にみてみると、男子学生数は減少が続いているが、女子学生数は 2000 年度 915 人だったが、2023 年度には 2,132 人と増加している。これには、進学先として選択してもらうための情報発信、女子学生向けの広報や施設の整備等を積極的に行っていることが寄与していると推察される。

図表 9　男女別高専生数と建設建築系学生が占める割合の推移



（出典）文部科学省「学校基本調査」を基に筆者にて作成

9 専攻科、聴講生、研究生の学生は含んでいない。

４．建設業への就職に

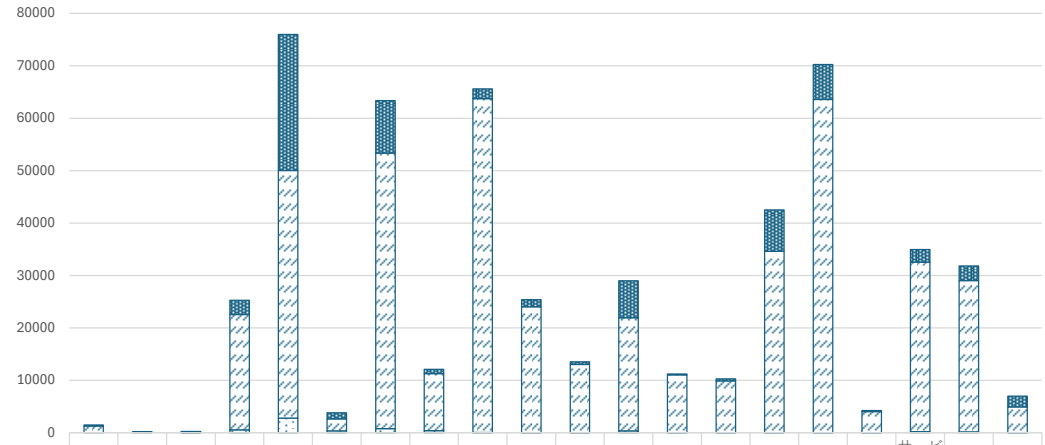
（1） 就職者数の比較

「学校基本調査」には卒業後の状況調査も含まれており、都道府県別や関係学科別、産業別の就職者数等が公表されている。当該調査には建設業の区分もあることから、高専、大学、大学院卒の就職者数を確認した。ただし、文系・理系や事務職・技術職の区分はされていない。また過去の調査においては、産業の区分が現在と異なるため、同じ区分で比較可能な2010 年卒と直近 2023 年卒のデータを以下に示す（図表 10-1, 図表 10-2）。

就職者の総数を比較すると、2010 年 3 月卒：約 61.2 万人、2023 年 3 月卒：69.8 万人となっており、就職者は大学院、大学では増加、高専は同程度となっている。就職先として最も多いのは製造業という点に変わりはないが、情報通信業や医療・福祉が 2010 年から大きく伸びていることが分かり、社会状況が反映されていると言える。

建設業においては、大学卒業者全体の数が大きく増えたことで、就職者数は 2010 年から増加している。以下のグラフに記載はしていないが、高等学校（全日制・定時制）卒業後に建設業に就職する生徒数は 2023 年 3 月卒：13,176 人と 2010 年 3 月卒：13,697 人と、比較して同程度であった。

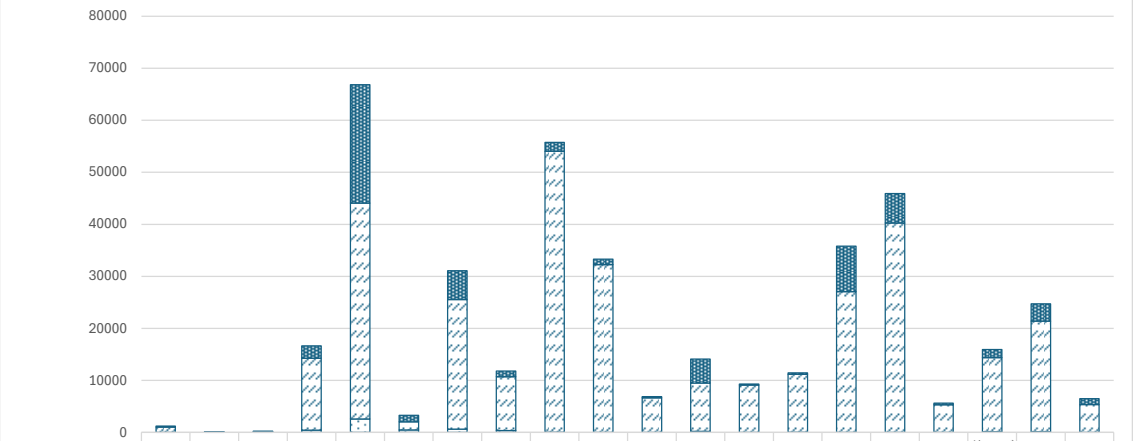
図表 10-1　2023 年産業別就職者数（大学院、大学、高専）



	農業，林業	漁業	鉱業，採石業，砂利採取業	建設業	製造業	電気・ガス・熱供給・水道業	情報通信業	運輸業，郵便業	卸売業，小売業	金融業，保険業	不動産業，物品賃貸業	学術研究，専門・技術サービス業	宿泊業，飲食サービス業	生活関連サービス業，娯楽業	教育，学習支援業	医療，福祉	複合サービス事業	サービス業（他に分類されないもの）	公務（他に分類されないもの）	左記以外のもの
大学院	212	19	104	2,734	25,947	1,170	9,986	823	1,886	1,367	535	7,028	148	356	7,902	6,636	192	2,400	2,795	2,034
大学	1,283	139	139	21,981	47,236	2,296	52,574	10,871	63,674	24,010	12,987	21,596	11,036	9,898	34,593	63,598	4,016	32,359	28,853	4,934
高等専門学校	－	－	8	561	2,807	354	803	399	57	8	29	360	4	11	8	5	9	190	171	11

（出典）文部科学省「学校基本調査」を基に筆者にて作成

図表 10-2　2010 年産業別就職者数（大学院、大学、高専）



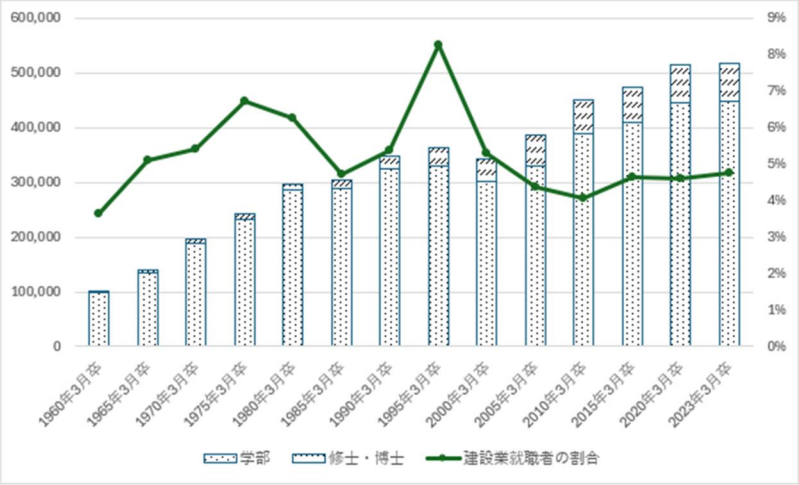
	農業，林業	漁業	鉱業，採石業，砂利採取業	建設業	製造業	電気・ガス・熱供給・水道業	情報通信業	運輸業，郵便業	卸売業，小売業	金融業，保険業	不動産業，物品賃貸業	学術研究，専門・技術サービス業	宿泊業，飲食サービス業	生活関連サービス業，娯楽業	教育，学習支援業	医療，福祉	複合サービス事業	サービス業（他に分類されないもの）	公務（他に分類されないもの）	左記以外のもの
大学院	178	18	104	2,360	22,755	1,231	5,552	1,105	1,705	1,044	241	4,600	183	277	8,715	5,667	341	1,550	3,308	1,156
大学	1,041	82	135	13,826	41,458	1,553	24,921	10,338	54,004	32,235	6,644	9,289	9,106	11,156	27,069	40,221	5,278	14,236	21,266	5,332
高等専門学校	1	1	3	442	2,606	498	621	362	37	12	13	214	10	36	8	17	34	151	131	22

（出典）文部科学省「学校基本調査」を基に筆者にて作成

(2)　建設業就職者数の推移

学部、修士・博士の学生を合計した就職者数の推移と、建設業への就職者数の割合を図表 11 に示す。1985 年 3 月卒から建設業へ就職する学生が占める割合が上昇し、1995 年にピークとなっていることが分かる。

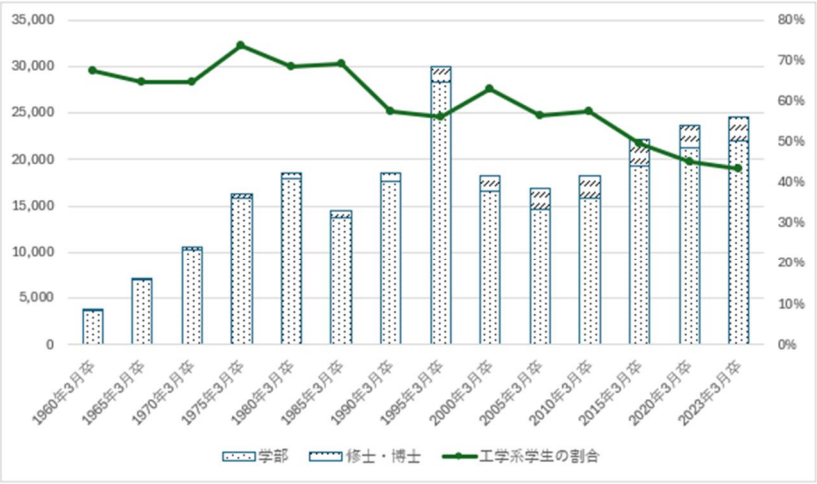
図表 11　就職者数と建設業就職者が占める割合の推移



（出典）文部科学省「学校基本調査」を基に筆者にて作成

次に、建設業就職者数に占める工学系学生の割合を示す（図表 12）。前述のとおり、就職者数には文系・理系といった区分がないため、土木建築工学が属する工学系学生がどの程度含まれるか確認する意味で作成した[10]。

図表 12　建設業就職者数と工学系学生が占める割合の推移

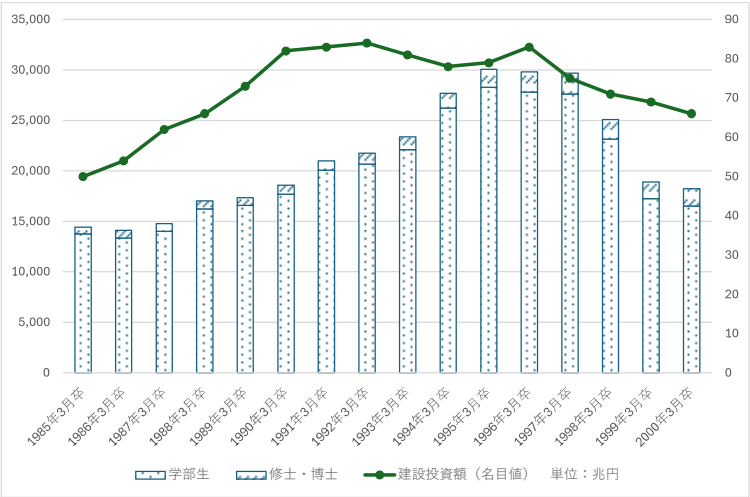


（出典）文部科学省「学校基本調査」を基に筆者にて作成

建設業への就職者数は 1995 年 3 月卒の 30,051 人がピークとなっているが、建設投資額のピークは 1992 年の 84 兆円であり、新卒採用においてもバブル崩壊の影響は遅れて来ていることが見て取れる（図表 13）。また建設業就職者数は 1990 年から 2000 年の間に大きく変動していることも分かる。

[10] 工学系のため、土木建築工学専攻以外の学生も含まれることは留意が必要である。

図表 13　建設業就職者数と建設投資額（名目値）の推移



（出典）文部科学省「学校基本調査」、国土交通省「令和 5 年度建設投資見通し」を基に筆者にて作成

(3)　ゼネコン各社の採用数推移

①採用数の推移

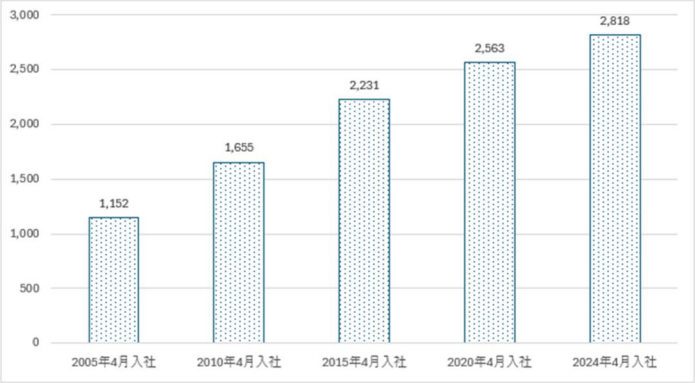
最後に東洋経済社が毎年出版している「就職四季報」を基に、以下の企業における新卒採用数の推移を確認した。[11]

大手 5 社	鹿島建設株式会社、株式会社大林組、大成建設株式会社、清水建設株式会社、株式会社竹中工務店
準大手 10 社	株式会社長谷工コーポレーション、インフロニア・ホールディングス株式会社、戸田建設株式会社、五洋建設株式会社、三井住友建設株式会社、株式会社熊谷組、株式会社安藤・間、西松建設株式会社、東急建設株式会社、株式会社奥村組

[11] 年度によって掲載されていない企業もあるため、留意する必要がある。合併の場合、合併前の既存企業毎の採用数を合算している。

各企業の新卒採用数を合算した推移を図表 14 に示す。2005 年 4 月入社から一貫して、採用数は増加している。今後の業務拡大を見据えていることや時間外労働の上限規制への対応など、各企業様々な採用戦略があるとは思うが、旺盛な採用ニーズが見てとれる。採用数の男女内訳だが、全体に占める女性割合が 2005 年 4 月入社では 10%弱だったが、2024 年 4 月入社は 20%程度となっている。

図表 14　新卒採用人数の推移



（出典）東洋経済社「就職四季報」を基に筆者にて作成

②採用 HP

採用 HP は就職活動における企業研究では、学生にとっても企業にとっても重要なツールである。各企業の採用 HP を確認したが、どの企業も工夫を凝らし、様々なコンテンツを用意している。職種別のコンテンツを用意するなど丁寧な情報発信を行っている企業も見受けられた。また就職活動の前段階として行うインターンシップについては、大手 5 社、準大手 10 社すべてで募集（対面・オンライン）を行っていた。業界理解を目的とした 1day のものから、より深い仕事理解を目的に実際の職場（工事現場や内勤）で行うものなど、様々なプログラムが用意されている。

採用職種については、各社の職種区分や募集区分が異なることから一概にまとめることは難しいが、「土木、建築、建築設計（意匠・構造・BIM）、建築設備、環境、機電、開発、原子力、建築積算、営業、研究技術開発、事務」といった職種の募集が行われている。一部の企業では、少人数だが「数理、情報、ICT」といった職種の採用が行われていることが確認でき、DX への対応と思われる。各社 DX は、今後も重点的に取り組むことを見込んでの職種と思われる。採用職種の変化や採用数については今後も注目したい。

５．おわりに

工学に限らず、理数系離れが叫ばれる昨今、初等・中等教育（小中高）では理数教育の充実が図られており、その学生たちが理数系に興味を持つような施策が多く展開されている。人口減少社会において各業界間の人材獲得競争は、どこかゼロサムゲームの様相を呈しているが、将来の仕事を選ぶ際に理系文系を問わず、建設業を選ぶ学生が増えるような魅力づくりに業界としても、益々取り組む必要があると感じた。筆者自身も業界に身を置く者として、何かしら寄与できればと思う。

（担当：研究員　髙木　敦史）

編集後記

私が建設業に興味を持ったきっかけは父親の影響だったと思う。父親と車を乗っているといつも誇らしげに「ここはオレが設計した場所。」と下水道の設計の仕事をしていた父親は言っていた。小さい頃からこのような父親の背中を見て育った私は、自然とインフラ整備への関心が芽生えていったのだろう。

その意識が明確になり、建設業で働きたいと思ったのが学生の時だった。国際協力に興味があり、勉強していた学生時代。友達と旅行でカンボジアへ行った際、建設業が果たしている役割を肌で実感した。私が行ったシェムリアップという都市は、都市部から少し離れると道路は舗装されてなく、ガタガタ道が続いていた。住宅も雨が降れば雨漏りしてしまいそうな簡易な建物が並んでいた。現地のタクシー運転手は新しく舗装された道を通った際「舗装されて時間が短縮され、乗り心地もバツグンだ」と喜んで話をしてくれた。カンボジアへの旅行で、建設業の技術がどれほど多くの人々の生活を豊かにできるかを考えさせられた。このような経験から、「建設業を通して国際協力がしたい」と強く思い、私は建設業を就職先として選んだ。

入社してからは、国内工事の事務担当を行い、経理課に配属になった際は、会計・税務を学んだ。「建設業を通して国際協力がしたい」という思いが実現したのは、2019 年だった。私はまさにカンボジアにいた。カンボジアの首都プノンペンからタイの国境ポイペトを結ぶ国道 5 号線の改修工事において、2 つのプロジェクト（総延長約 90km）の事務担当として関わった。1 つのプロジェクトに 200 人以上ものスタッフを抱える大規模なプロジェクトだった。異なる文化や価値観を持つ人々と働く中で、時には想像を超える出来事やさまざまな問題が発生したが、プロジェクトが完成した際の喜びは計り知れなかった。自分たちの仕事が、現地の人々の生活に直接的な影響を与えることができたと感じた。私自身も整備された道路による移動時間の短縮を体験し、その効果の大きさを実感した。

建設業は、新しいものを作り上げる喜びだけでなく、地域や国の発展に寄与することができる。その影響は非常に大きく、また、多くの人と協力しながら目標を達成することで得られる達成感や、一緒に働く人や関係者との絆が深まっていくことも価値のある経験になる。さらに、新しいプロジェクトは常に自分のスキルや知識を高める機会を提供してくれ、自身の成長にも繋がる。

しかし、最近では建設業に入職する人たちが減ってきていて、非常に残念に思っている。これまで「3K（きつい、汚い、危険）」と言われてきた建設業であるが、現在は業界全体で処遇改善やイメージアップに努め、その環境は徐々に変化してきている。

私は建設業で働く中で、多くのやりがいを感じている。これからも私は建設業に関わり続け、「建設業を通しての国際協力」を実現していきたいと思っている。社会に貢献しながら自身の成長を実感できる経験が今後も待っているはずだ。建設業に多くの人が参入してくれることを心から願っている。

（担当：研究員　斎藤めぐみ）