

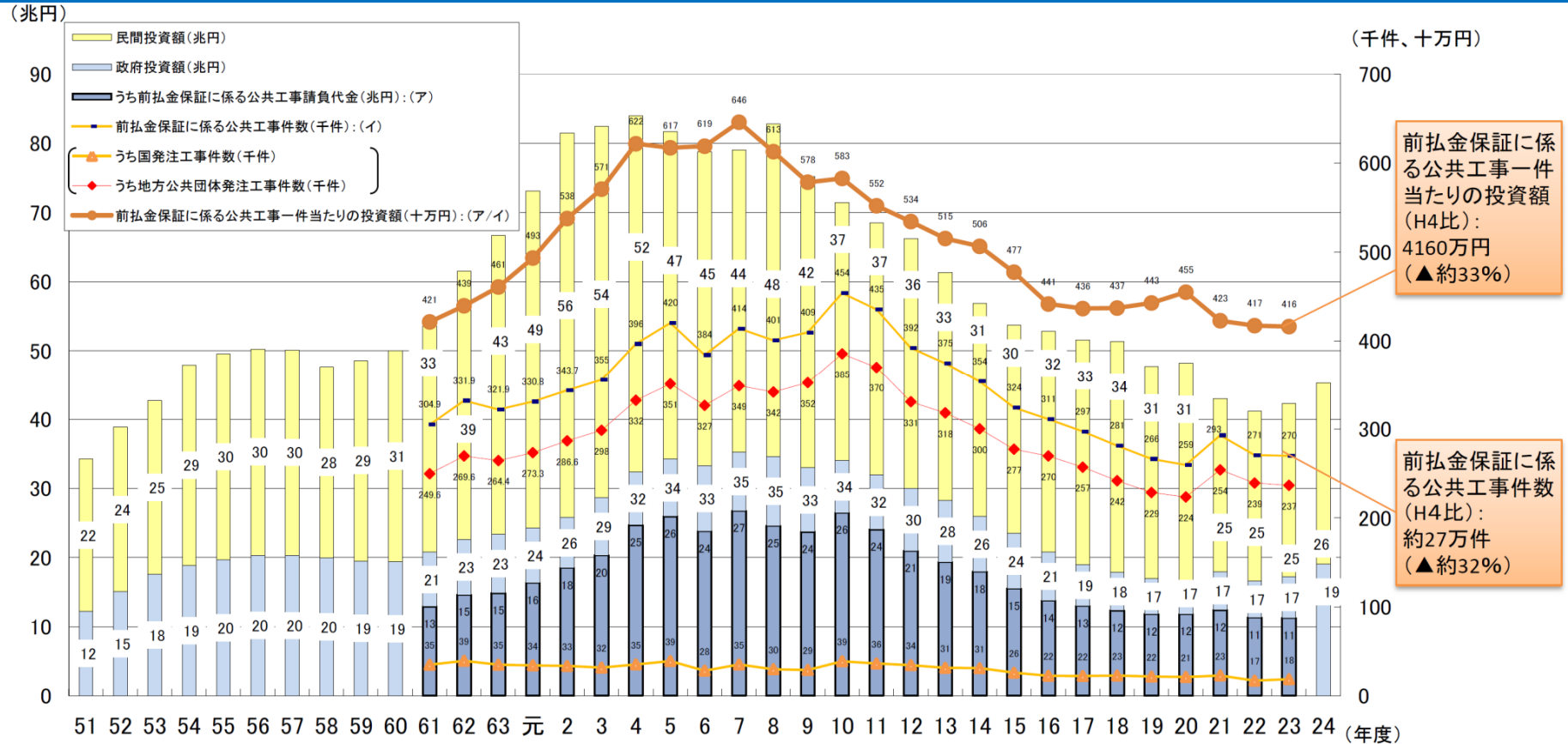
# 建設業を取り巻く状況について

---

# (参考) 建設投資、許可業者数及び就業者数の推移

○政府建設投資額（平成23年度見込み）は約17兆円で、建設投資額ピーク時（4年度）から約47%減。

○このうち前払金保証に係る公共工事についてみると、工事件数（23年度末）は約27万件で、建設投資ピーク時（4年度末）から約32%減。工事一件当たりの投資額は（23年度）は約4160万円で、建設投資ピーク時（4年平均）から約33%減



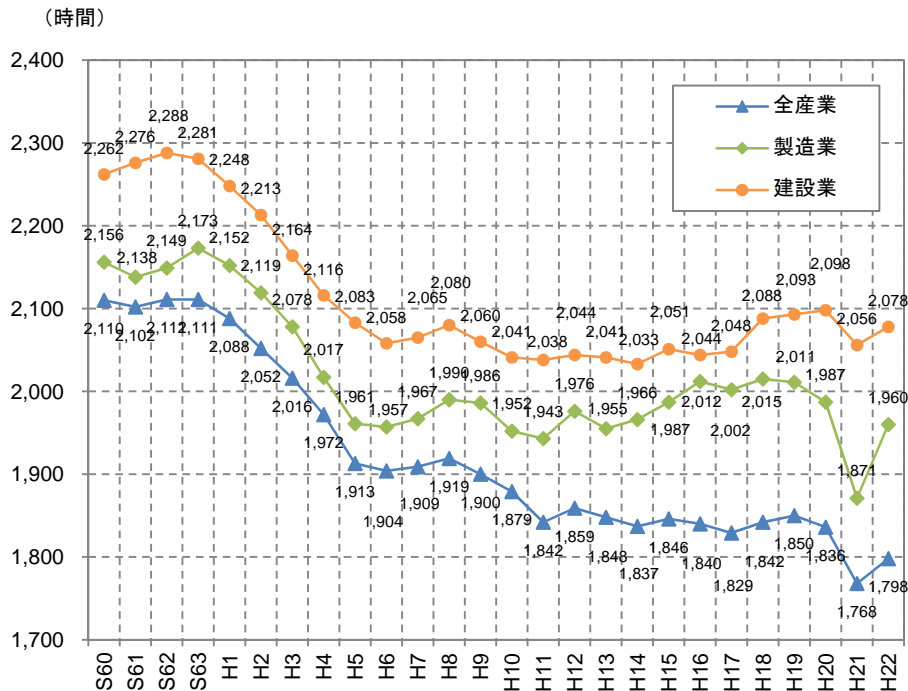
出所：国土交通省「建設投資見通し」、東日本建設業保証(株)、西日本建設業保証(株)、北海道建設業信用保証(株)「前払金保証実績統計年報」「公共工事前払金保証統計」

(注) 投資額については平成21年度まで実績、22年度・23年度は見込み、24年度は見通し

# (参考) 低い労働生産性への対応

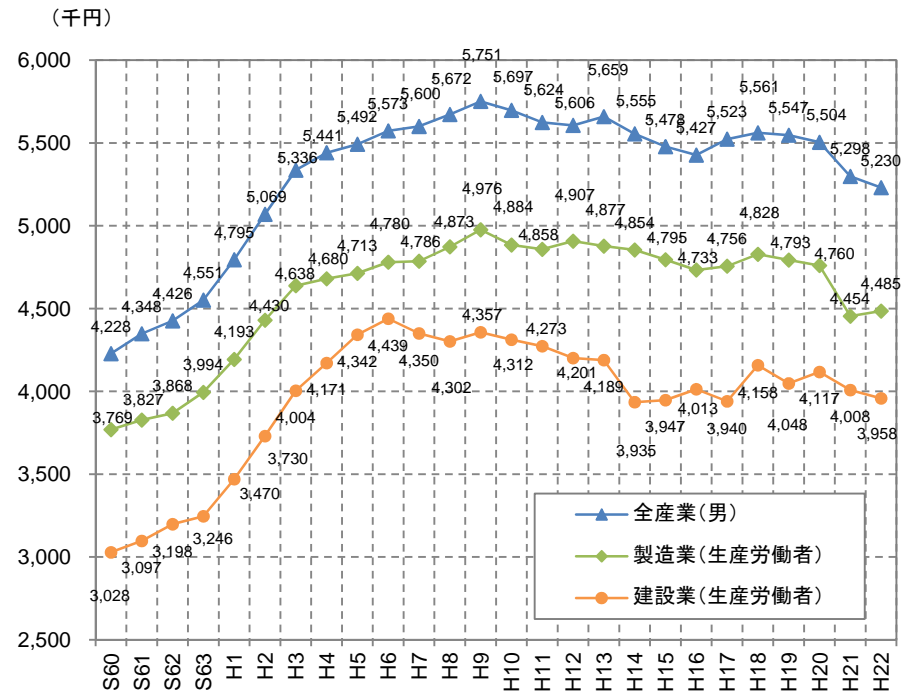
- 全産業、製造業に比べて、建設業の年間総労働時間が長い。また、平成14年をピークに横ばいからやや増加に推移している。
- 全産業、製造業に比べて、建設業の年間賃金総支給額は低い。

## 【年間総労働時間の推移】



出所：厚生労働省「毎月勤労統計調査(事業規模30人以上の調査)」  
 (注) グラフ数値は、年平均月間値を12倍した数値を使用。

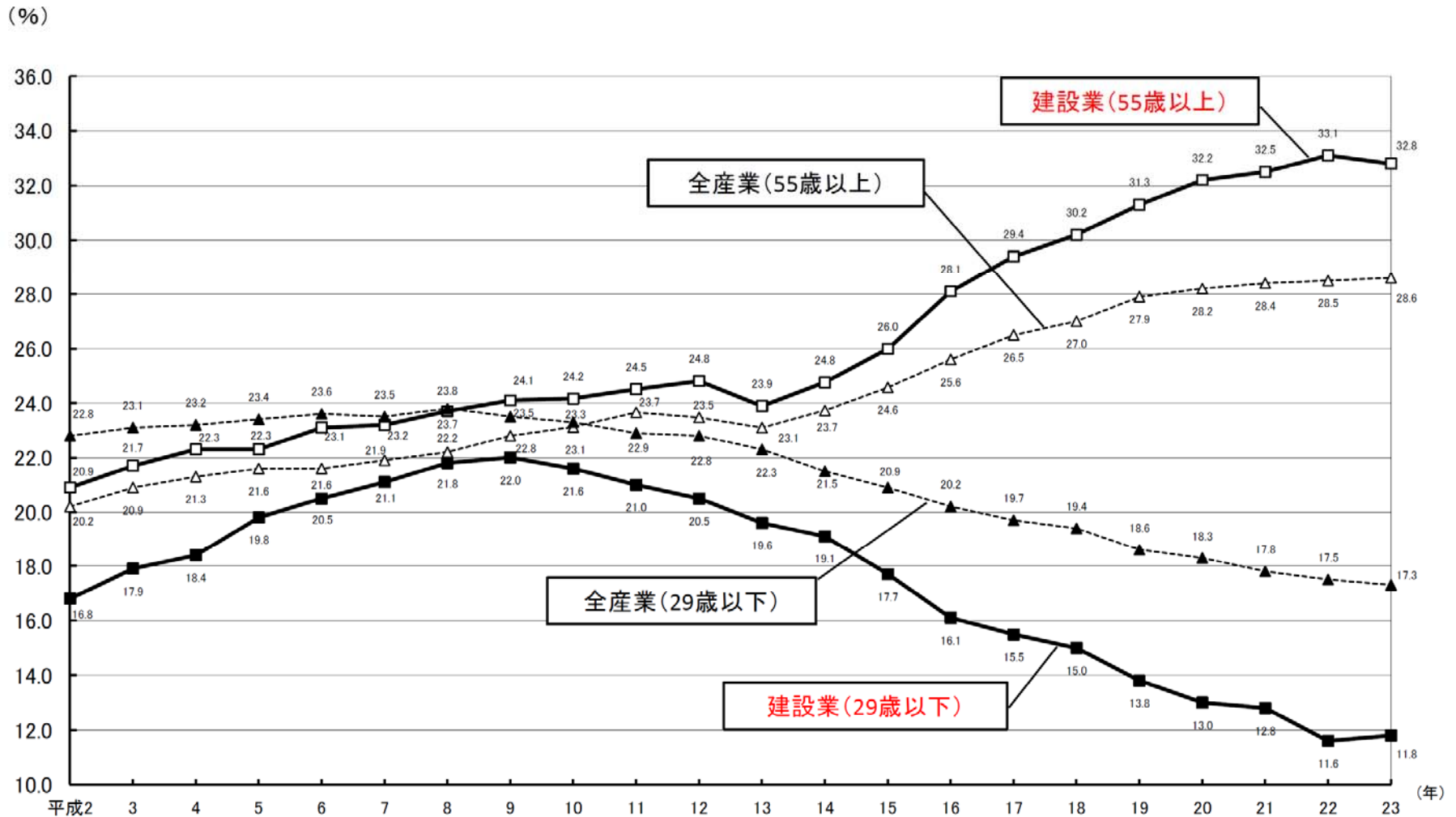
## 【年間賃金総支給額の推移】



出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査(10人以上の常用労働者を雇用する宇事業所)」  
 (注) 年間賃金総支給額=きまって支給する現金給与額×12+年間賞与其他特別給与額=調査基準月に支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で基本給、職務手当、精皆手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当を含む。

# (参考) 少子高齢化(熟練者不足) 1/4

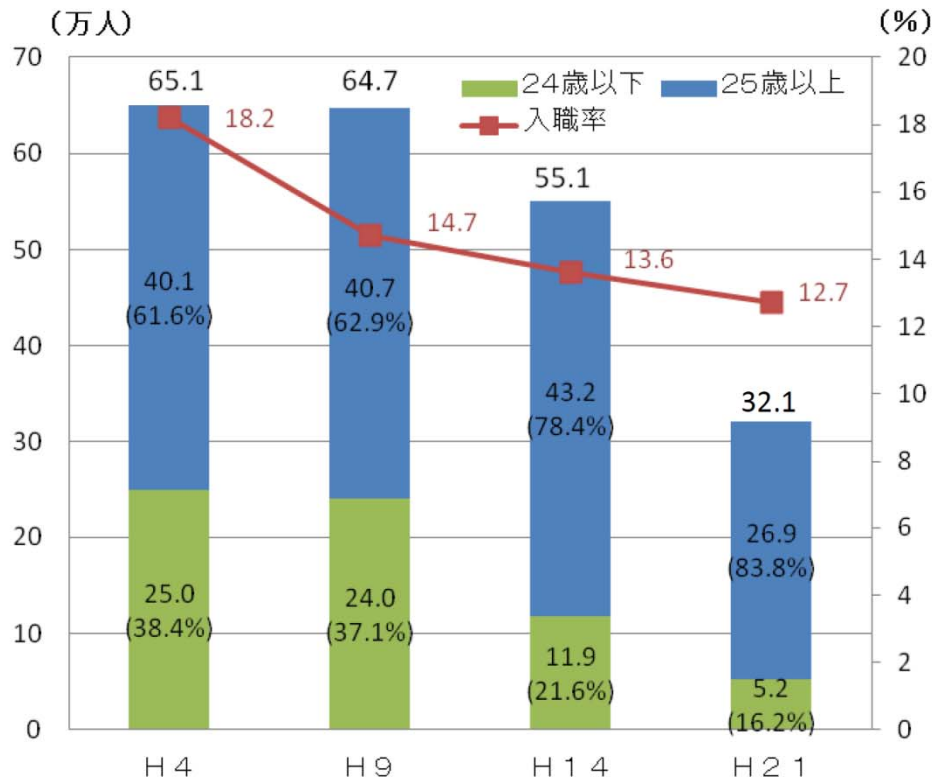
○建設業就業者は、3人に1人（33%）が55歳以上、8人に1人（12%）が29歳以下であり、高齢化が進行。



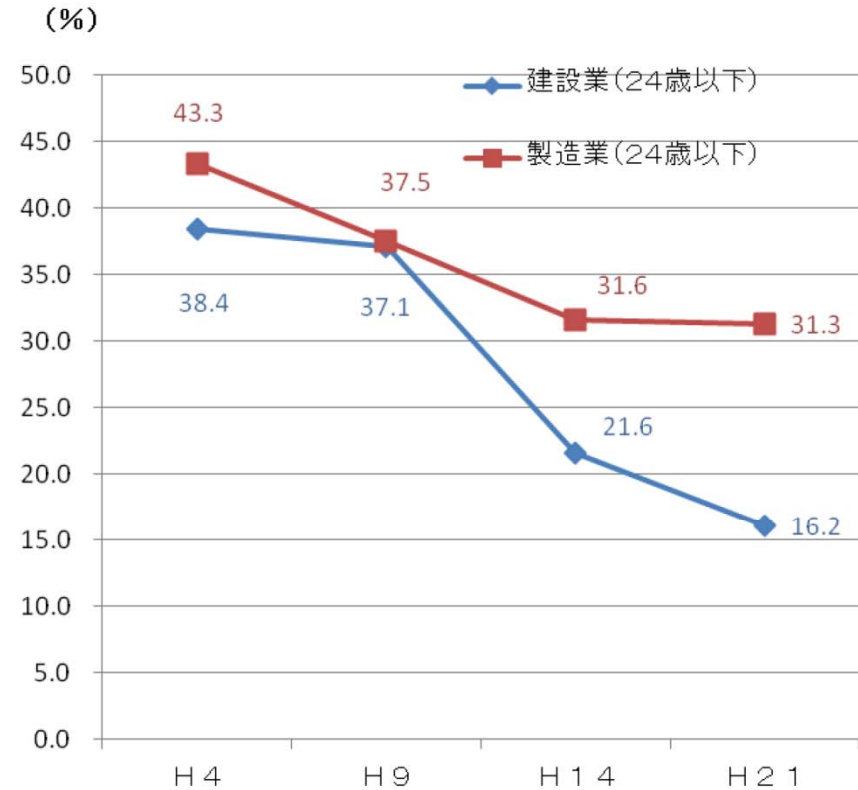
# (参考) 少子高齢化(熟練者不足) 2/4

- 建設業の入職率は低下傾向。特に24歳以下の若年入職者が減少
- 24歳以下の若年入職者数の割合は、近年、製造業と比較して、低い傾向

## 1. 入職者数の推移



## 2. 入職者数全体に占める若年層の割合



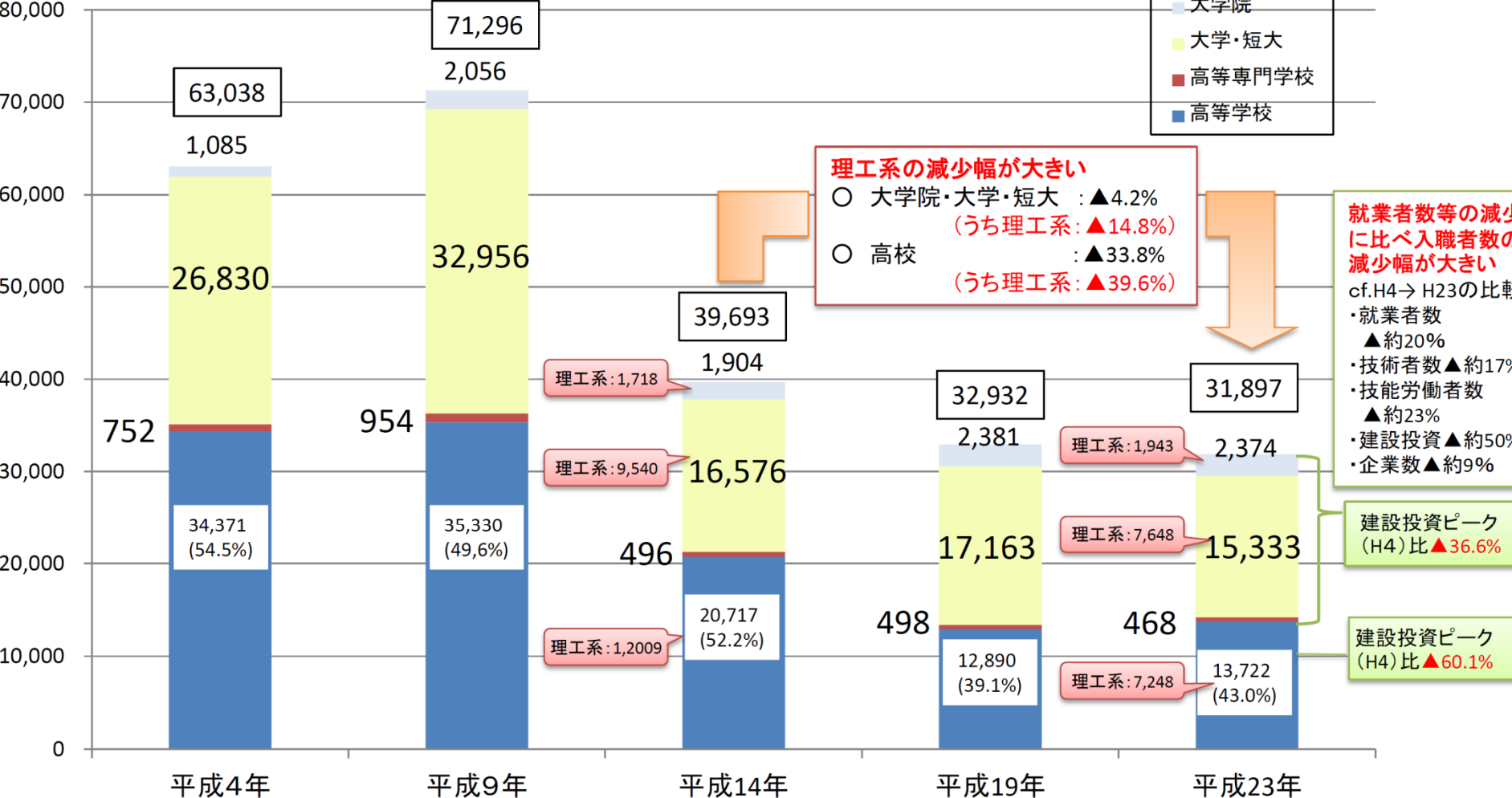
出所：厚生労働省「雇用動向調査」  
 ※入職率 = 1～12月の入職者数 / 1月1日現在の常用労働者数 × 100

出所：厚生労働省「雇用動向調査」

# (参考) 少子高齢化(熟練者不足) 3/4

○建設業の入職率は低下傾向。特に24歳以下の若年入職者が減少  
 ○24歳以下の若年入職者数の割合は、近年、製造業と比較して、低い傾向

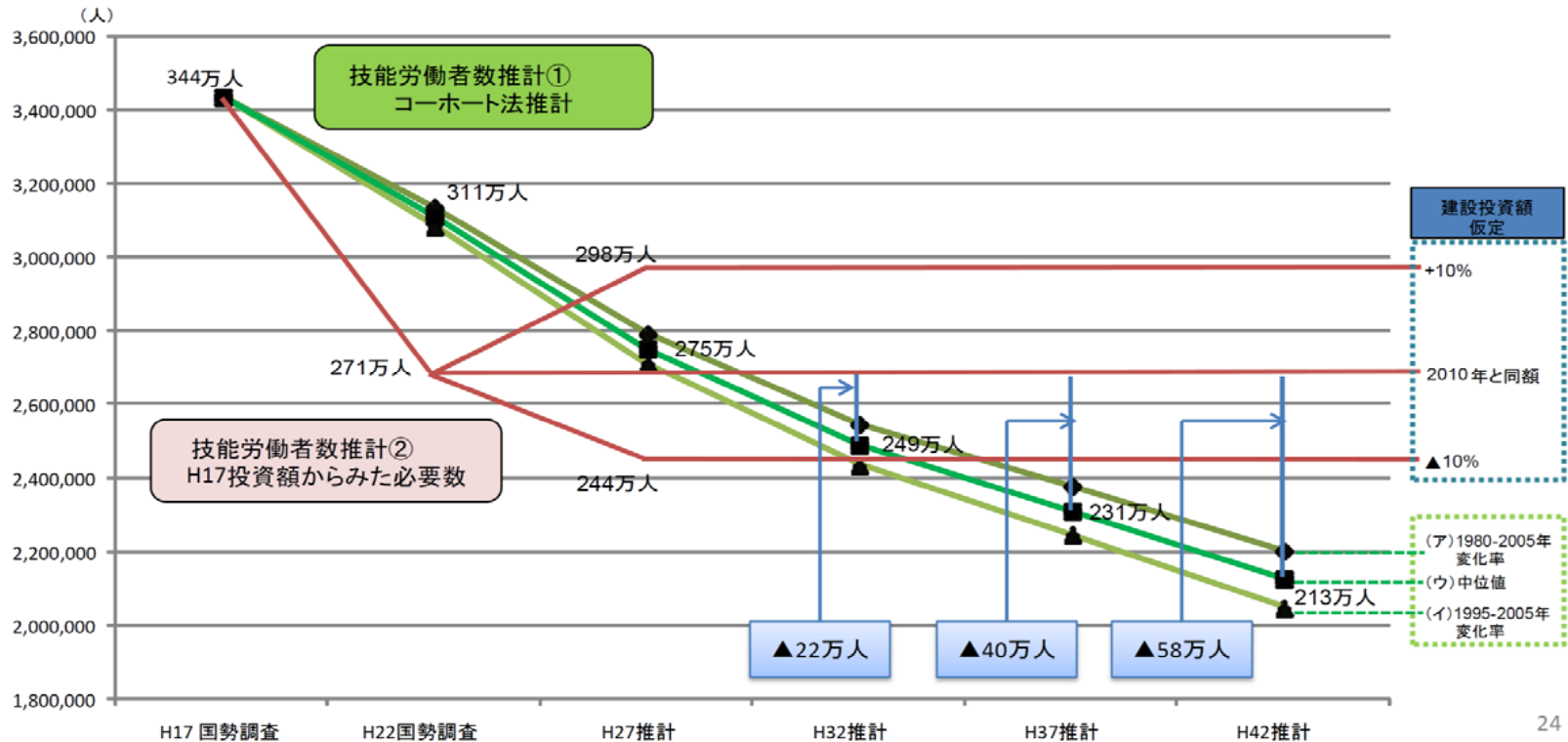
(人) 学歴別建設業新規入職者数の推移



出所：文部科学省「学校基本調査」

# (参考) 少子高齢化(熟練者不足) 4/4

○①将来の技能労働者数（生産年齢人口）を推計と、②建設投資額の生産に必要な技能労働者数を推計を比較すると、将来的には、ミスマッチ発生の可能性。



(注) 推計方法について

①現状の若年層の入職率、過去の各年齢階層の経年変化率等をもとに、コーホート法により、将来の技能労働者数（生産年齢人口）を推計。

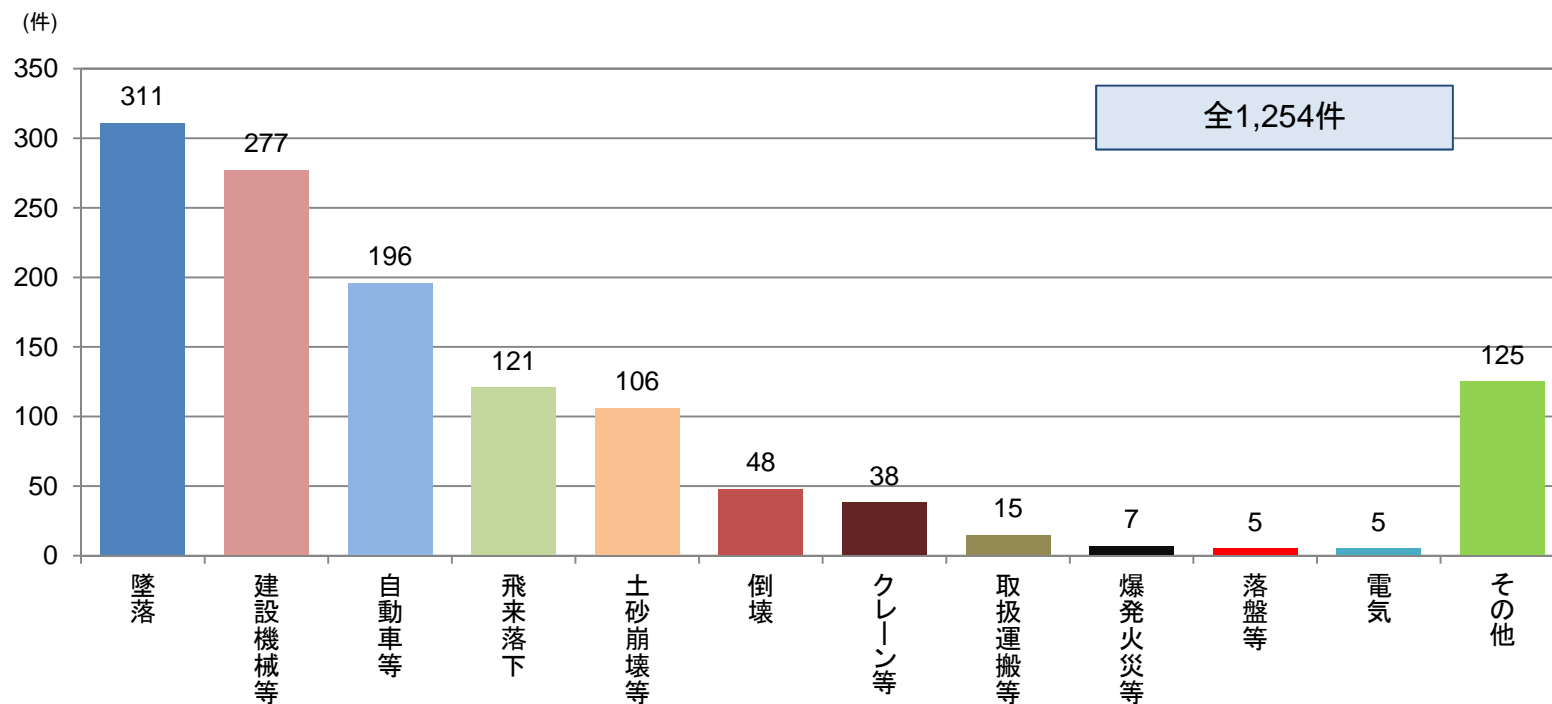
※過去の変化率は、(ア) 増加・減少局面（1980年～2005年）、(イ) 減少局面（1995年～2005年）、(ウ) (ア) と (イ) の中位値で推計

②技能労働者（生産年齢人口）一人当たり建設投資額により、建設投資額の生産に必要な技能労働者数を推計。

※技能労働者一人当たり建設投資額（生産額）は2005年時点で固定。建設投資額は2010年見込み（40.7兆円）±10%と仮定

- 建設機械等に関する死亡事故が多い。
- 建設機械周辺での作業を減らす対策が必要。

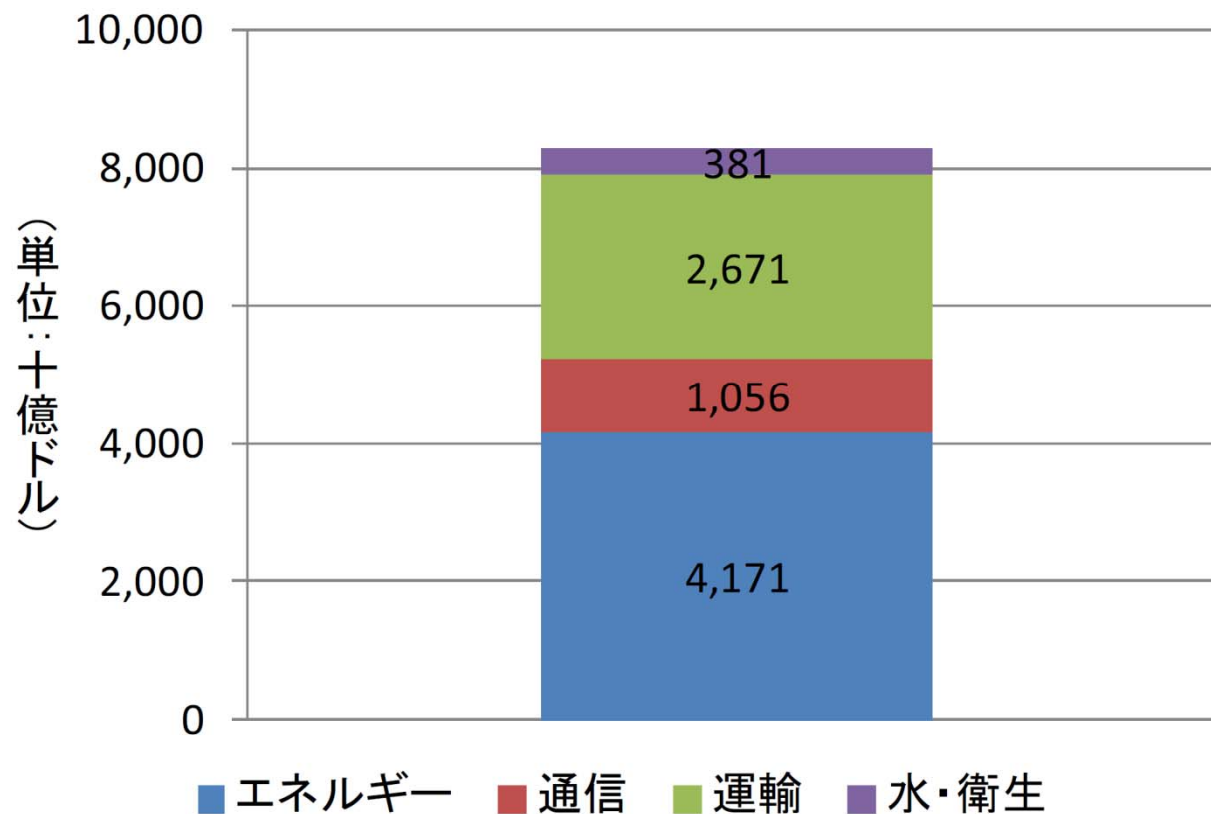
## 【建設業(土木工事)における死亡災害(H16~H22)】





○アジアにおいては、2010～2020年で約8兆ドル超（年間7,500億ドル超）という膨大なインフラ需要が存在。

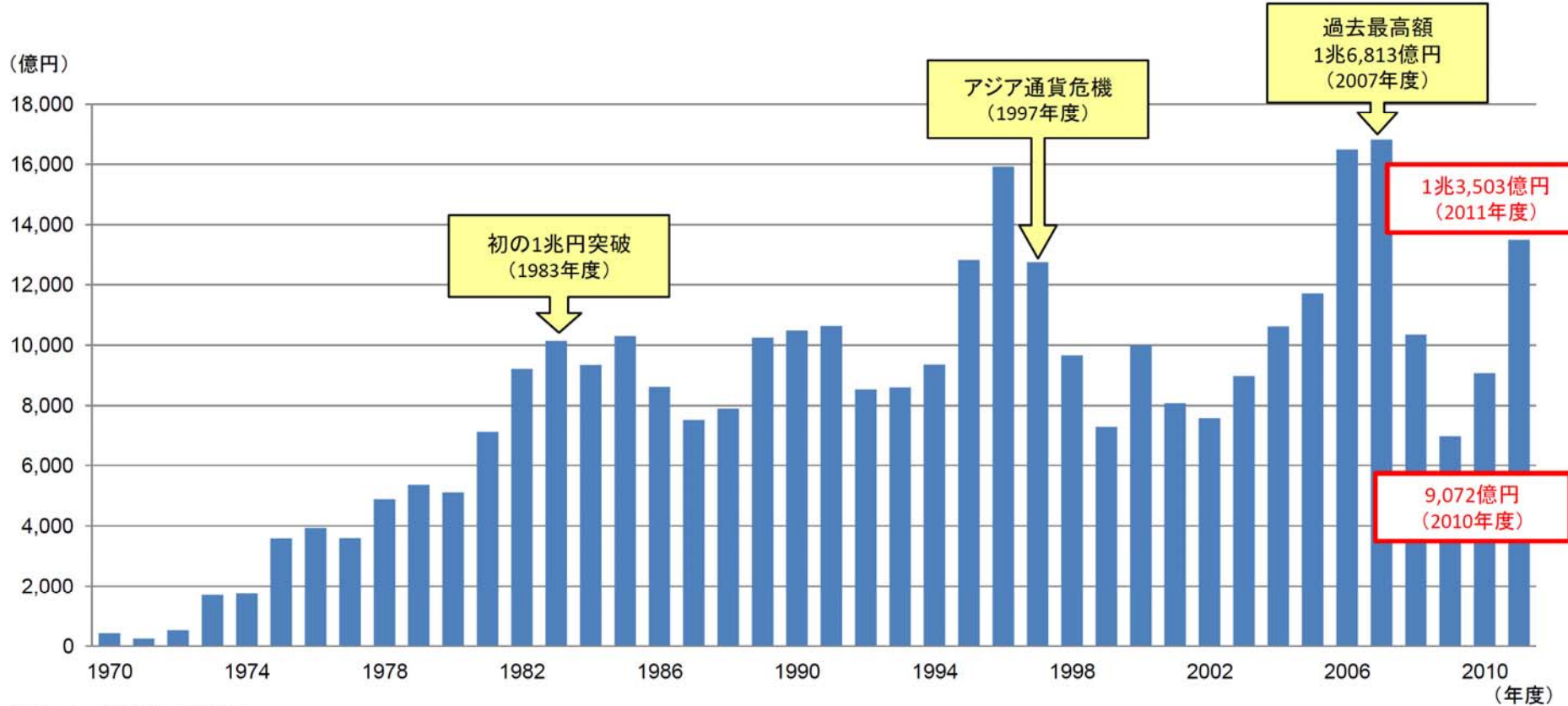
### アジアにおけるインフラ需要(2010～2020年)



出所: ADB, ADBI (2009) "Infrastructure for a Seamless Asia"

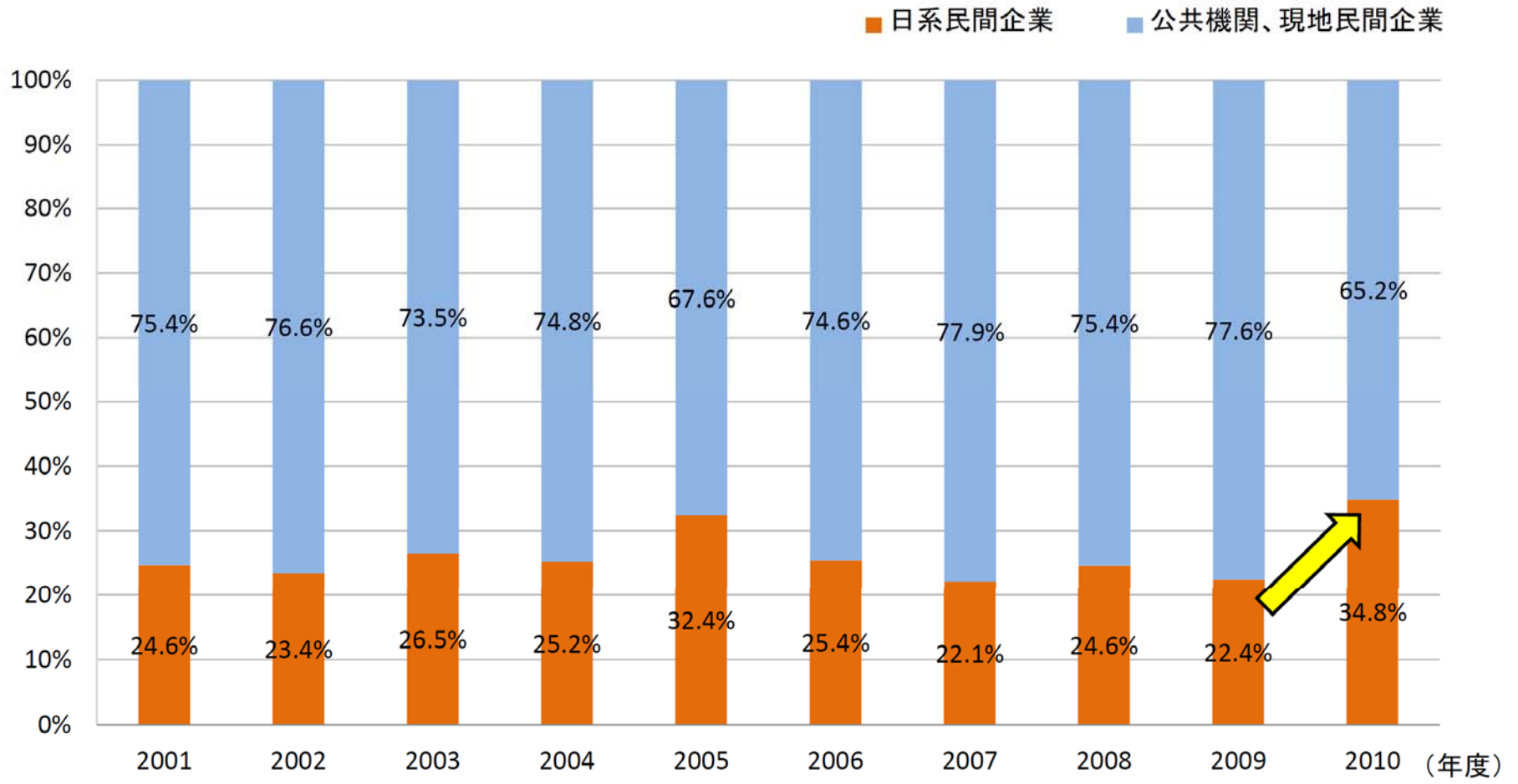
# (参考) 建設業の海外進出 2/3

- 我が国建設企業は、耐震・免震技術、シールド等の高度な技術力、安全管理、工期の遵守等に優れているものの、受注額は過去数十年間にわたり1兆円前後の水準で推移。
- 2009年度以降、受注額は回復基調にあり、2011年度については1億3,503億円となった。



出所：(一社)海外建設協会

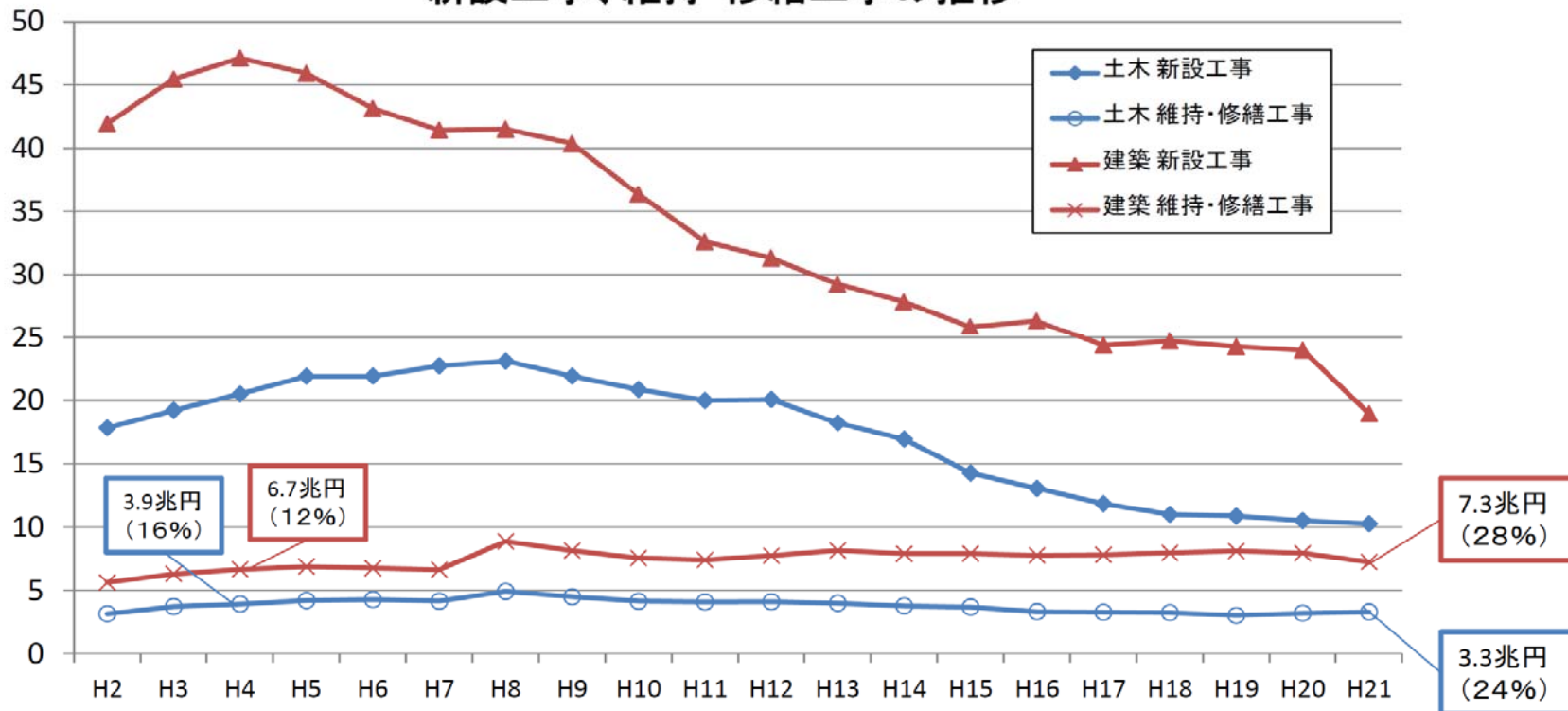
- 2009年度以降、海外受注実績は回復基調にあるが、近年の円高により、日系民間企業からの受注が増加していることが大きな要因となっている。
- 2009年度から2010年度にかけて、日系民間企業からの受注割合は急増しており、過去10年間で最も高くなっている。



出所：(一社) 海外建設協会

- 近年、新設工事は減少しているが、維持・修繕工事は横ばい傾向にあり、維持・修繕工事の割合が高まっている。
- 土木工事全体に占める土木の維持・修繕工事の割合は、1.5倍  
(平成4年度：16%→平成21年度：24%)
- 建築工事全体に占める建築の維持・修繕工事の割合は、2.3倍  
(平成4年度：12%→平成21年度：28%)

## 新設工事、維持・修繕工事の推移



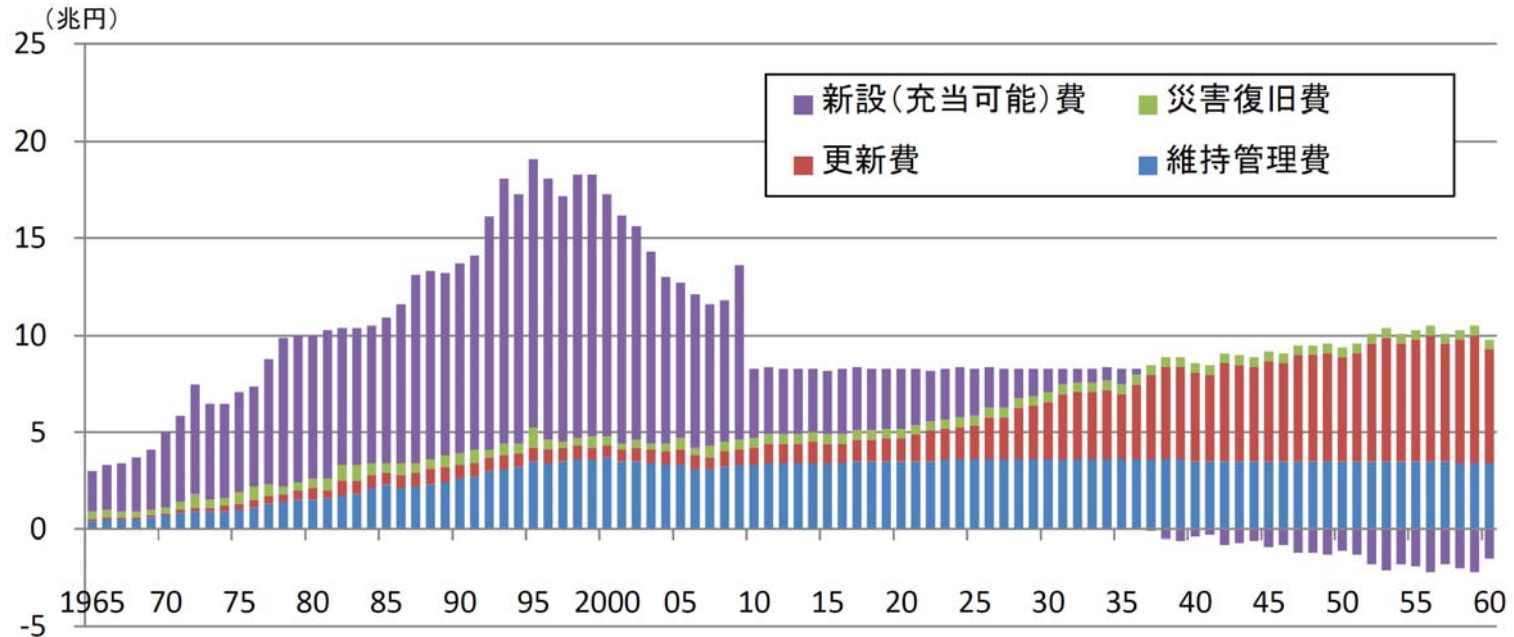
注) 元請完成工事高を図示したもの

出所: 国土交通省「建設工事施工統計調査」

注) 括弧内は、土木工事全体・建築工事全体における維持・修繕工事の割合

# (参考) 社会資本の補修・維持管理の増大 2/3

○維持管理・更新費について推計したところ、社会資本の増加に伴い維持管理・更新投資が増加し、新設費が圧迫されることが予想される。



(注) 推計方法について

国土交通省所管の8分野（道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸）の直轄・補助・地単事業を対象に、2011年度以降につき次のような設定を行い推計。

- ・更新費は、耐用年数を経過した後、同一機能で更新すると仮定し、当初新設費を基準に更新費の実態を踏まえて設定。耐用年数は、税法上の耐用年数を示す財務省令を基に、それぞれの施設の更新の実態を踏まえて設定。
- ・維持管理費は、社会資本のストック額との相関に基づき推計。（なお、更新費・維持管理費は、近年のコスト縮減の取組み実績を反映）
- ・災害復旧費は、過去の年平均値を設定。
- ・新設（充当可能）費は、投資可能総額から維持管理費、更新費、災害復旧費を差し引いた額であり、新設需要を示したものではない。
- ・用地費・補償費を含まない。各高速道路会社等の独法等を含まない。

なお、今後の予算の推移、技術的知見の蓄積等の要因により推計結果は変動しうる。

出所：平成21年度国土交通白書

○建設後50年以上経過する社会資本の割合は、今後20年で等比級数的に増加する。

## 建設後50年以上経過する社会資本の割合

	2009年度	2019年度	2029年度
道路橋	約 8%	約25%	約51%
河川管理施設(水門等)	約11%	約25%	約51%
下水道管きよ	約 3%	約 7%	約22%
港湾岸壁	約 5%	約19%	約48%

## 長寿命化・老朽化対策の進捗率

	進捗率
全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率(2008年度)*1	約41%
下水道施設の長寿命化計画策定率(2008年度)*2	約 4%
河川管理施設の長寿命化率(2008年度)*3	約15%
港湾施設長寿命化計画策定率(2008年度)*4	約13%
老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合(2008年度)*5	約51%

\*1 全国の15m以上の道路橋について「長寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数/橋梁箇所数」

\*2 「長寿命化計画を策定した自治体数/耐用年数を経過した下水道管きよを管理している自治体数」

\*3 「長寿命化が図られた施設数/2008～2012年度に耐用年数を迎える河川管理施設数」

\*4 「長寿命化計画を策定した施設数/重要港湾以上の主な係留施設数」

\*5 1967年以前に設置された施設について「所要の機能が確保されている海岸保全施設の延長/海岸保全施設の延長」

出所：第9回社会資本整備審議会総会資料（2010年7月26日）