

建設業

県内経済を支える重要な産業の1つであり、建設投資額の約7割を公共工事が占めている。

◎総生産額(名目) 2,112億円、県内総生産比9.0% (2020年度)

◎建設許可事業者数・就業者数

2,965所(2023年3月)、就業者数25,056人(2020年)

◎建設投資額 4,068億円(2021年) 1994年のピークから3割以上減少
公共工事が多く、その内、道路、治山・治水工事が大半を占める

概況

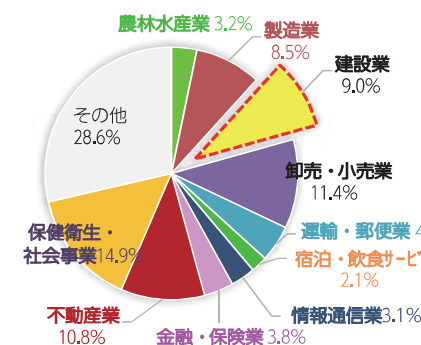
建設業は、自然災害の対応や、インフラの整備のほか、住宅や工場、店舗等の建設を通して県民の生活の基盤を上げる重要な産業の一つである。2020年度の県内総生産(名目)に占める建設業の比率は9.0%と高い割合を示しており、コロナ禍で2012年以降最大のマイナス成長(名目-4.5%)となった県経済を建設業が前年度比6.1%の増加で下支えした【建設業-1】。

県内の建設投資額は長期的には減少傾向で1994年のピーク時から3割以上減少したものの、2021年度の投資額をみると出来高ベースで4,068億円と前年比8.4%増加し持ち直した。内訳では公共工事が7割を超えており、景気に左右されやすい民間よりも安定した工事量が見込める公共事業が多いことから、今後も防災・減災工事の需要を背景に、底堅く推移すると考えられる【建設業-2】。

建設業許可業者や従業員数をみると、2020年の許可業者数は2000年から2.5割減少しており、近年は約3,000弱の水準で推移している一方、従業者数は2000年から半減しているため、建設業者は小規模化し、さらに就業者の3割以上が60歳以上となり高齢化が著しく進行している【建設業-3】。生活の基盤を支える重要な産業にも関わらず、就業者の高齢化と慢性的な人手不足が続き、建設業界を維持できなくなる可能性もある深刻な問題となっている。

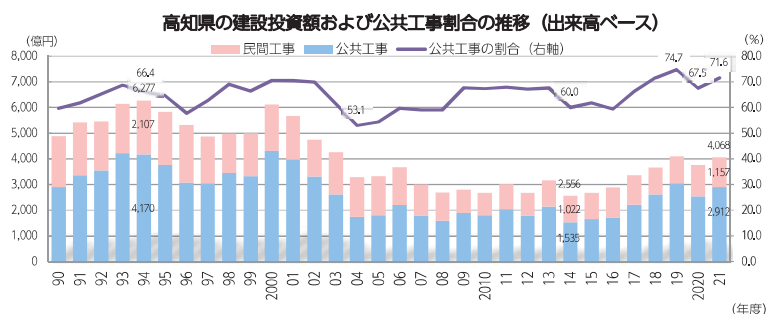
【建設業-1】

高知県の経済活動別生産構成 2020年



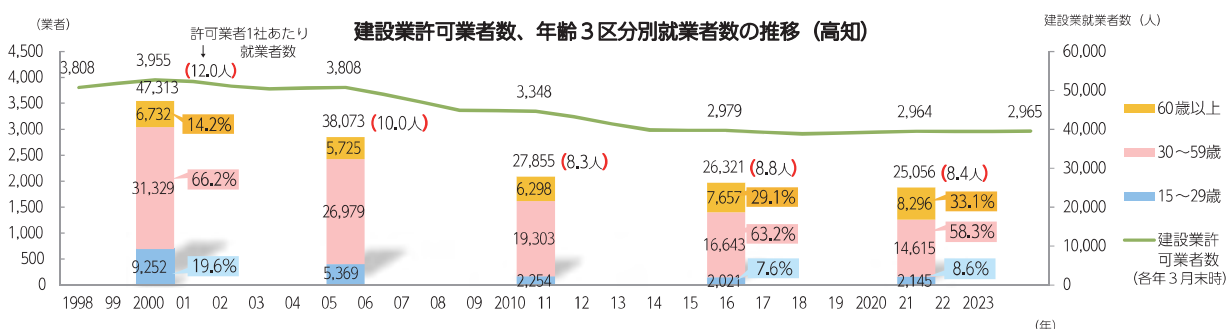
資料：高知県「県民経済計算」

【建設業-2】 建設投資額は持ち直しの傾向、公共工事が7割超



資料：国土交通省「建設総合統計調査」

【建設業-3】 就業者数は減少が続くも近年は横ばい、建設業者は小規模化、就業者の高齢化が進行



資料：国土交通省「建設業許可業者数調査」、総務省「国勢調査」

近年の動向

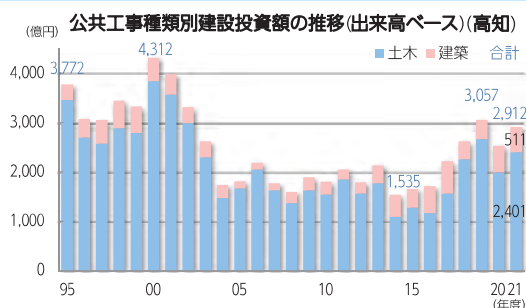
政府や自治体等の財政状況が厳しくなるなかで、県内の公共工事の建設投資額は2014年度には、2000年度の36%にまで減少したものの、2017年度以降、国による「国土強靱化のための3か年緊急対策(2018~2020年)」に続き、「国土強靱化のための5か年加速化対策(2021~2025年)」が始まり、①激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策、②予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策、③国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進の3分野について更なる加速化・深化を図ることとしており、公共工事は今後も政策的に需要が増える見込みとなっている。高知県では公共工事の8割以上が土木工事であり、道路工事(含共同溝工事)と治山・治水で全体の5割を占めている【建設業-4、5】。

住宅や工場等を建設する民間工事の建設投資額はピーク時から半減しており、建築工事が75%を占めている。減少要因としては、居住用以外の建築が減少していることをみると、景気の先行きが不透明なことや建設資材の高騰等も相まって設備投資が控えられたことなどが考えられる【建設業-6】。

近年日本の建設工事費は上昇を続け、資材の値上がりやエネルギー価格上昇、労務費の上昇等の影響により2013年以降は右肩上がりとなっている【建設業-7】。資材価格が値上がりしている背景には、コロナ禍の供給不足と主にアメリカ・中国の建設需要が急増したことによる「ウッドショック」があり、木材の国内自給率が2021年現在41.1%であるため影響が大きかった。そして、ウクライナ危機の影響で世界的な原油価格高騰による燃料、輸送費のコスト増なども起き、2022年以降はエネルギー価格上昇及び円安の影響も受けた輸入原材料の高騰が建設工事費の上昇に拍車をかけている。

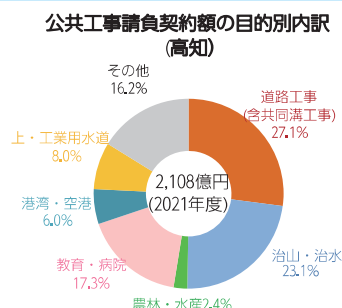
新設住宅着工戸数は、豪雨等の浸水想定区域や土砂災害警戒区域など、災害の危険性が明示されている場所(災害ハザードエリア)を避けるための転居の増加や住宅ローン金利の低下を背景に持家が底堅く推移しており、人口減少のなか3,000戸前後で推移しているものの緩やかに減少している【建設業-8】。

【建設業-4】 公共工事は土木工事が8割以上



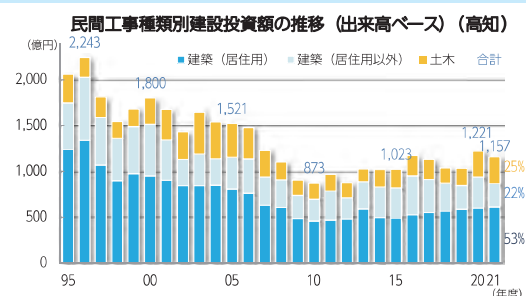
資料：国土交通省「建設総合統計調査」

【建設業-5】 道路工事と治山治水で5割を占める



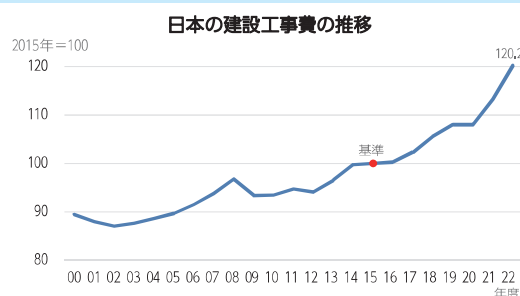
資料：国土交通省「建設工事受注動態統計調査」

【建設業-6】 民間工事はピーク時から半減



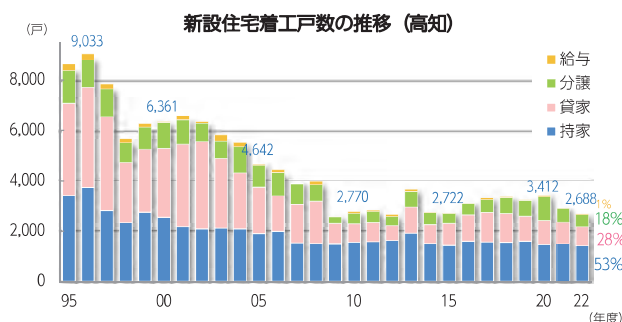
資料：国土交通省「建設総合統計調査」

【建設業-7】 2013年以降は右肩上がり



資料：国土交通省「建設工事費デフレーター」

【建設業-8】 新設住宅着工戸数は1996年から7割減少



1建設キャリアアップシステム（略称 CCUS）

建設現場で働く技能者のキャリアを、国の統一システムで蓄積していくシステム。

システムに登録した技能者にはカードが発行され、そのカードを現場に設置されたカードリーダーに現場入場の際にタッチすることで、就業履歴が蓄積されていく仕組み。その蓄積された技能者のキャリアを見える化することで、技能者は現場が変わっても資格やレベルにあった処遇が受けられる。見える化することで事業者にもメリットがあり、建設業界の労働環境が改善していくことが期待され、建設業団体と国土交省が連携して官民一体で推進している。

資料：国土交通省「住宅着工統計」

※着工新設住宅とは、建築工事届によって把握された着工工事を経て建築された住宅のうち、新設・増築又は改築等によって新たに造られた住宅をいう

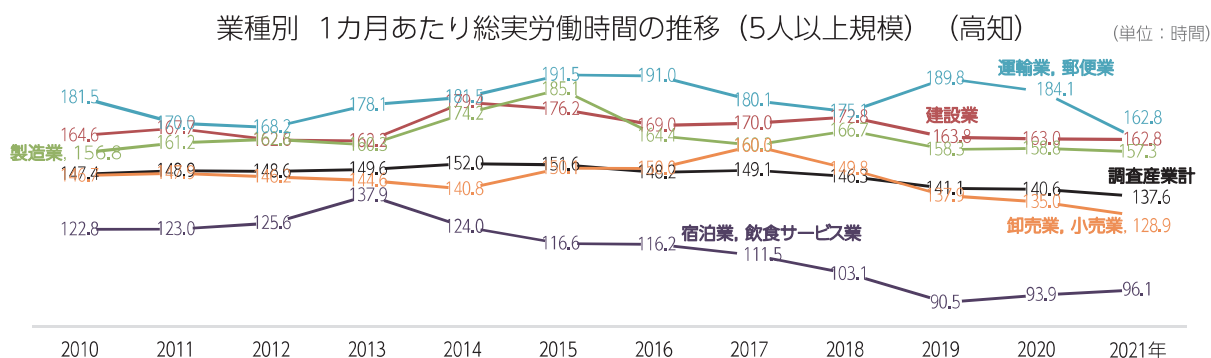
建設業界の2024年問題

2019年4月に施行された「働き方改革関連法」は、就業者の高齢化や、就業人数の減少が進み、長時間労働が常態化していた建設業界では対応に時間がかかるとして5年間の猶予措置がとられていた。猶予期間が終わり2024年4月から適用されると、1日8時間、週40時間を超えた労働に関しては労働時間外となり、従業員の時間外労働の上限は月45時間、年360時間が原則となる。改正によって割増賃金の引き上げも実施され、これまで中小企業における60時間を超える法定時間外労働の割増賃金率が25%だったものが、改正後は50%へと引き上げられる。その時間外労働の上限を超え、違法な労働をさせている企業は、懲役刑や罰金刑が科せられることとなる。

このように建設業界は働き方を大幅に見直さなければならず、他業種より長い1人あたりの労働時間を削減し、従来の業務をより多くの人数でこなさなくてはならないため、すでに深刻な人材不足な状態に拍車がかかることが確実視されている。そこで事業所は、労働環境の実態を把握して改善するほか、政府が進める建設キャリアアップシステム¹に加入したり、業務のDX化²を推進したりするなどの対応も必要となる。

この労働基準法を含めた関連法改正が、労働環境を改善して業界のイメージをアップさせ、若い入職者を増やし、離職を減らすための機会になることに期待したい。

【建設業-9】 建設業は他産業に比べて月間労働時間が長いものの2019年以降短縮傾向となっている



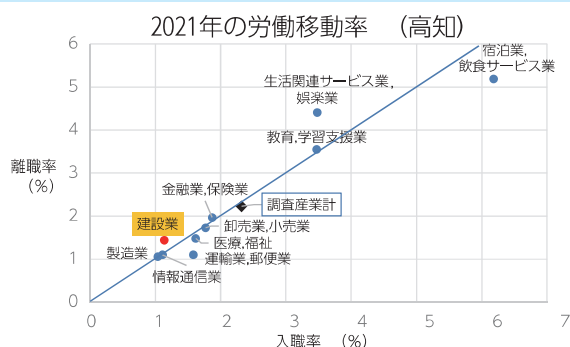
資料：高知県「毎月勤労統計調査地方調査年報」より当社作成

¹ 建設キャリアアップシステムー建設現場で働く技能者のキャリアを、国の統一システムで蓄積していくシステム

² DXーデジタルトランスフォーメーション（Digital Transformation）の略。

データとデジタル技術によって商品やビジネス、業務、企業文化等の変革を成し遂げるものであり、その目的は競争力の維持・獲得・強化を果たすことにある。

【建設業-10】 離職率が入職率を上回っている



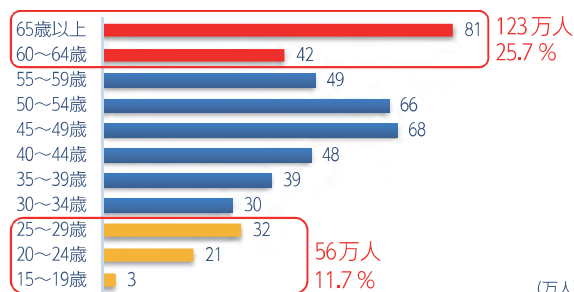
「入(離)職率」…常用労働者数に対する入(離)職者の割合をいい、次式により算出。

$$\text{入(離)職率} = \frac{\text{入(離)職者数}}{\frac{1}{2}(\text{1月1日現在の常用労働者数} + \text{6月末日現在の常用労働者数})} \times 100 (\%)$$

資料：高知県「毎月勤労統計調査地方調査年報（令和3年）」より当社作成

【建設業-11】 60歳以上の123万人、10年後大量離職が見込まれる

年齢階級別、建設業就業者数 (2022年平均、全国)



資料：厚生労働省「労働力調査年報（令和4年）」より当社作成

今後の展望

今後、中短期的にみると高度経済成長期以降に一斉に整備された道路、橋梁、堤防、ダムなどのインフラや建物が全国的に同じように老朽化が進んでおり、建て替えや補修の需要増加が予測される。一方で少子高齢化により、長期的には建設業界全体の需要が少なくなっていくことが見込まれる。建設業界だけではなく様々な業界が日本では先細りしていく可能性が高いので、受注競争がより激化していくと考えられる。

現在建設業就業者の3割以上が60歳以上と高齢化が進んでおり、数年後までに団塊の世代の大量離職が見込まれる一方、それを補うべき若手の入職者数は不足しているため、後継者不在によって希少な技術が途絶えてしまったり、人手不足による倒産が相次いで起こったりする可能性が高い。

今後も国内では需要が増加していく見込みであるものの、人手不足や長時間労働などの深刻な課題を解決しなければならない。そこで、アナログで作業が行われていることが多い建設業界では、DX化の推進が急務となる。国土交通省も「i-Construction³プロジェクト」や「2023年までに小規模を除く全ての公共事業にBIM/CIM⁴を原則適応」といった取り組みを通じて、建設業界全体のDX化推進に取り組んでいる。

そのため、中小企業であっても、ドローンやICT建機(情報通信技術を取り入れた重機)などのデジタル技術を積極的に取り入れるなど、業務の効率化・人手不足・大工や左官の技術伝承にも対応しなければならない。

建設業界は、これからも高知県の自然災害の対応やインフラを支える重要な産業の一つとして、人口減少など今までにない新しい時代に適応するために、従来の方法や考え方を見直し、新しいビジネスモデルや取り組みを導入することが不可欠となっている。

³ i-Construction(アイ・コンストラクション)ー国交省が掲げる20個の生産性革命プロジェクトのうちの一つで、測量から設計、施工、検査、維持管理に至る全ての事業プロセスでICTを導入することにより建設生産システム全体の生産性向上を目指す取組み。

⁴ BIM/CIMー(Building Information Modeling/Construction Information Modeling)とは計画・調査・設計段階から3次元モデルを導入し、施工、維持管理の段階での3次元モデルを作成・連携することで一貫してデータを活用するという、国土交通省が建設業の業務効率化や高度化を目的に2012年から行っている取組み。