

昭和 38 年度公共投資の問題点

加 納 治 郎*

1. 課題の範囲と限定

周知のように公共投資を拡充し、社会資本の立ちおくれを取りもどすことは、わが国経済に課せられたかねてよりの宿題の一つである。このため、ここ数年来の予算編成においても、公共投資の拡充は必ず重要施策の一つに採り上げられ、公共的な建設事業に対する投資は年々増加してきたが、昭和 38 年度予算においても「公共投資まかり通る」といわれるほどに、その規模がいちじるしく拡大するに至った。

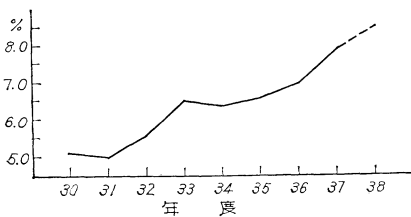
そこで課題の範囲を、道路、港湾、治山治水などをはじめとする公共的な建設事業を行政投資の側面ととらえ、これらの事業に対する投資実績の推移を、それぞれの計画との関連においてながめ、ついで建設投資の他産業に与える効果と、当面する問題の一、二に若干ふれることにより、38 年度予算の問題点を探ってみることにする。

ところで公共投資とは何を意味し、その範囲はどうか問題であるが、ここでは中央および地方の政府が行政活動として行なう投資、すなわち行政投資（表-1 の注参照）の概念で整理し、さらに国有鉄道、電信電話公社などの政府企業に属する事業に対する投資についてもあわせて考えることにする。

2. 行政投資

表-1 は行政投資の事業別投資実績で、年々その額は増大しているが、いま各年度について行政投資額の国民総生産に対する比率をとってみると、公共投資の国民総

図-1 行政投資の国民総生産に対する割合の推移

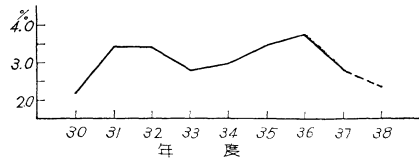


* 経済企画庁総合計画局計画官

済に占めるウエイトの推移を概観することができる。図-1 は、その大略の傾向であるが、行政投資額の国民総生産に対する割合は年々着実に大きくなっており、公共投資の拡充の努力のあとがうかがえる。

ところで国民所得倍増計画（昭和 36 年度～45 年度）では、社会資本の立ちおくれを是正するため、行政投資と企業設備投資の比を昭和 45 年度までに、基準年次（昭和 31～33 年度平均）の 1:3 から 1:2 に引き上げるべきことを指標としたが、最近の両者のバランスはどうであろうか。図-2 は行政投資を 1 としたときの両者

図-2 企業設備投資（公的企業をふくむ）と行政投資の比



の比の推移の大略の傾向を示したものであるが、36 年度までは倍増の目ざした方向に逆行している。これは周知のように民間設備投資の成長が異常な急テンポで進んだためであり、その後は景気後退で倍増計画の目標とする方向に向きを変えたものである。

そこで 図-1 と 図-2 をからみ合わせて見るかぎり、昭和 38 年度の公共投資は社会資本の立ちおくれを正に向かうためのきっかけを与えるものと期待できると一応読めないこともない。しかしながら、これまでの社会資本の蓄積があまりにも貧弱なため、立ちおくれ解消までの道ははるかに遠く、また個別の事業に立ち入って見ると多くの問題点をかかえている。

つぎに行政投資のなかで事業別構成がどうなっているかを見てみよう。図-3 は最近の事業別構成比を図示したものであるが、まず道路、港湾などの産業基盤的投資が漸増し、反面、治山治水、災害復旧などの国土保全的投資が漸減していることが目だつ。これは昭和 30 年度以降からの傾向で、戦後の国土が荒れはてた時代の緊急課題を一応解決し、公共投資は次第に経済成長のにない手としての役割を演ずるようになったことを物語っている。

表一 行政投資実績および計画期間中の投資額

(単位：億円)

事業別	年度	31	32	33	34	35	36	37 (見込み)	38 (予算案)	計画期間中の 投資額
		道路	795	1 147	1 401	1 720	2 276	3 161	3 931	
港湾		110	142	169	240	272	422	508	630	5 300
農林水産業		464	536	599	647	825	1 200	1 302	1 392	10 000
小計		1 369	1 825	2 169	2 607	3 373	4 783	5 741	7 133	64 300
産業立地調整		—	—	—	—	—	—	12	22	5 000
住宅		338	416	502	494	534	707	797	850	13 000
環境衛生		65	115	122	190	248	369	439	586	5 700
厚生福祉		202	219	201	231	246	333	358	445	4 000
小計		605	750	825	915	1 028	1 409	1 594	1 881	22 700
治山治水		440	500	518	639	789	928	1 087	1 305	11 200
災害復旧		533	491	573	825	733	1 285	1 205	826	5 300
小計		973	991	1 091	1 464	1 522	2 213	2 292	2 131	16 500
計		2 947	3 566	4 085	4 986	5 923	8 405	9 639	11 167	108 500
その他(文教施設)		1 665	2 135	2 629	2 925	3 447 (673)	4 157	5 228	6 194	52 800 (11 000)
合計		4 612	5 701	6 714	7 911	9 370	12 562	14 867	17 361	161 300

注：計画期間中の投資所要額は35年度価格である。

(備考) 1. 行政投資とは民間企業投資および政府の企業の投資以外の、いわば政府固有の役割を果たすための投資であり、中央・地方の一般会計ないし普通会計ならびに非企業特別会計の投資額、道路、首都高速、愛知用水、森林開発、機械開発、住宅の各公団、原子力研究所の投資額および地方準公営企業の投資額をさしている。

2. 各事業の範囲は下記のとおりである。

- (1) 道路——道路、街路、特失、臨就、臨就、離島、冷害の公共事業、道路公団、首都高速、地方単独(区画整理の一般財源分、奄美および補助率差額を除く)
- (2) 港湾——公共事業、奄美、地方単独
- (3) 農林水産業——農業基盤、奄美、災害、愛知公団、機械公団、草地改良、林道、造林、漁港および漁港地方単独(農業共同施設をのぞく)
- (4) 産業立地調査——産業立地計画の進展にともなう事業の効率的遂行のための調整資金(調査費、事業費)
- (5) 住宅——住宅公団賃貸、公営住宅および地方単独(用地費をふくむ)
- (6) 環境衛生——下水道管きょ(都市下水道をふくむ)終末処理、簡易水道、清掃施設および地方単独
- (7) 厚生福祉——病院(保健所をふくむ)保健衛生(保健所、清掃施設、終末処理、簡易水道をのぞく)国立公園、社会福祉、児童母子福祉、非企業特別会計福祉施設(病院をのぞく)および地方単独
- (8) 治山治水——河川、ダム、砂防、機械、民有林治山および地方単独(海岸をのぞく)
- (9) 災害復旧——公共事業、伊勢湾および地方単独
- 00「その他」——文教施設、防衛施設、官庁官構、空港、海岸保全などをふくんでいる。

よう。

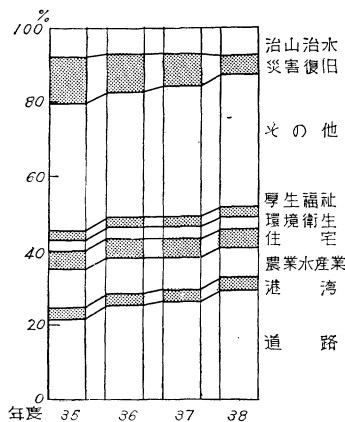
また産業基盤的投資のうちでも、道路が急速にそのシェアを拡大し、時代の脚光をあびている。なお、住宅、環境衛生などの生活環境的投資は、ほぼ一定して行政投資全体の伸びに沿って順調に伸びている。

つぎにおもな事業別に、昭和38年度予算(案)の特色と問題点を検討してみることにする。

3. 道 路

38年度の道路投資は、37年度(実績見込み、以下同じ)に対して30%増の5111億円で、行政投資総額の

図一 行政投資事業別構成



注：大蔵省資料による、37年度は実績見込み、38年度は予算案

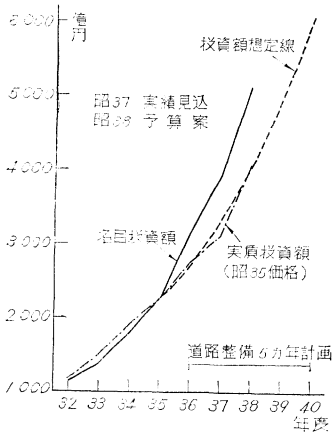
対前年度増17%を大幅に上まわる伸びを示している。また行政投資のうちのシェアからみても前年度の26.4%から29.4%と拡大し、国民所得倍增計画の想定した30.4%にあと1%を残すだけとなった。

事業内容としては、従来に引続き1級国道の改築の早期完成に重点をおき、また大都市の交通難打開が急を要することから首都高速道路公団の1号、4号線および阪神高速道路公団の大阪1号線の促進をはじめ、街路整備にも配慮が加えられ、オリンピックの関連事業も38年度にピークを迎えることになる。なお、大都市における交通障害を排除し、あわせて二重投資のむだをなくすための共同溝設置の推進はトピックスの一つにあげられよう。日本道路公団の名神高速道路も、今年夏季には尼崎～栗東間が供用開始の見込みで、わが国にも、いよいよ本格的な高速道路が出現することになり、また東海道および中央道の用地買収の促進もはかられている。

ところで、過去数年の投資実績および38年度予算を道路整備5カ年計画(昭和36年度～45年度)と対比してみるとどうであろう。図一は道路投資額の計画実績対比であるが、名目価格で見ると5カ年計画の投資額想定線(注：道路整備5カ年計画は中間年次の投資額を示

してはいない。昭和 35 年度投資実績を基準に、投資額を年定率増加と仮定したときの総事業費 2 兆 1 000 億円達成のための投資額想定線を計画線とみた) をかなり上まわるテンポで伸び、達成率は 58% (38 年度投資額を前提とする。以下同じ) に

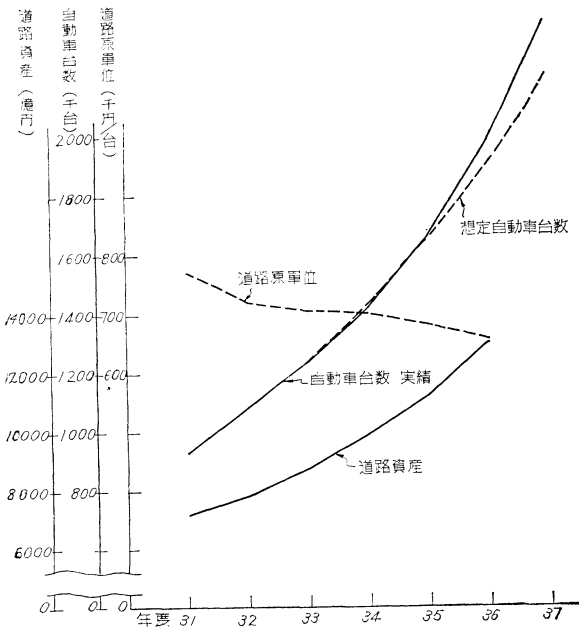
図-4 道路投資の推移



達する。これを実質換算 (昭和 35 年度価格、デフレーターは道路工事費指数を用い、38 年度は予算額で、37 年度と変動がないものと仮定。以下 38 年度投資額の扱いは同様である) すると 5 カ年計画の線にはほぼ一致し、38 年度末の計画達成率は 45% 程度になるものと推定される。ただし、ここに使用したデフレーターは土地価格と生産性向上を算入していないので、確定的な結論のためには、さらに検討を必要とする。以下各事業とも同様である。

一方、自動車台数の推移を見ると、図-5 のように伸び率は年々上昇し、計画が想定した平均伸び率を上まわっている。したがって、道路原単位 (自動車 1 台あたり

図-5 道路資産、自動車台数、道路原単位の推移 (昭和 33 年価格)



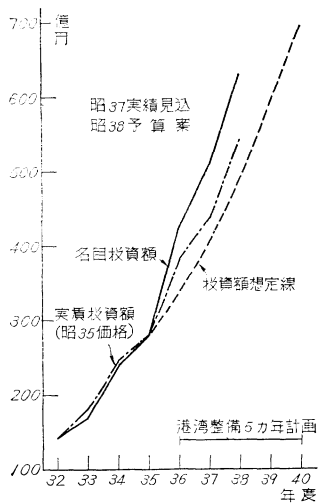
の道路資産額) は年々低下の傾向をたどり、道路交通上の隘路現象は、よほど投資の重点化をはからなければ、より激化する危険性をはらんでいる。

4. 港 湾

港湾投資は前年度に対して 24% 増の 630 億円で、行政投資全体の伸びよりもかなり高く、シェアも若干拡大して 3.6% となった。

事業は船混み対策として 6 大港 (関門、神戸、大阪、名古屋、横浜、京浜) の整備に重点をおくほか、新規重要港湾として鹿島、福山、西郷の 3 港、新規地方港湾として内地 7 港、離島 7 港に着工するとともに、新たに瀬

図-6 港湾投資の推移



戸内海航路 (備讃瀬戸) の整備に着手する。また、新潟新港の着工も注目される。

道路の場合と同様に、これまでの投資実績を港湾整備 5 カ年計画 (昭和 36 年度~40 年度) と対比してみると図-6 のようである。名目価格で見れば 5 カ年計画の投資額想定線

(注: 港湾整備 5

カ年計画は中間年次の投資額を示してはいない。昭和 35 年度投資実績を基準に、投資額を年定率増加と仮定したときの総事業費 2 500 億円達成のための投資額想定線を計画線とみた。) を大幅に上まわり達成率が 62% におよぶが、これを実質換算 (昭和 35 年度価格、デフレーターは港湾工事費指数) すると、38 年度末における達成率は 50% 程度と見込まれる。

一方、図-7 に見るように 33 年度から 36 年度に至る間の内航貨物輸送量の増加はきわめて大きく、国

図-7 貨物輸送量の推移

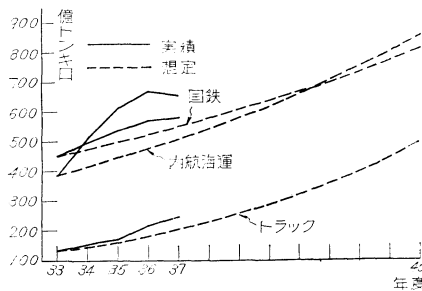
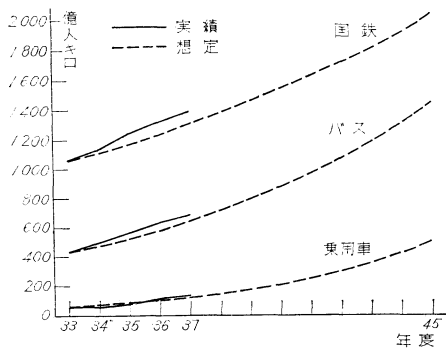


図-8 旅客輸送量の推移



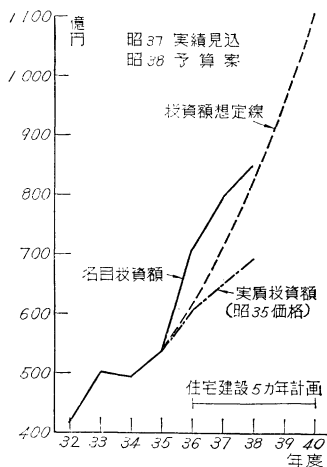
内貨物輸送における内航海運のシェアは33年度の40%から36年度には40%と飛躍的に拡大し、外国貿易量の増加とあいまって港湾貨物取り扱い量はいちじるしく増加した。

このような貨物取り扱い量の急増に対応して、38年度の港湾投資の規模も増大をみたのであろうが、目下の船混みの早期解消のためには、計画のくり上げ達成も問題となるであろう。

5. 住宅

38年度住宅投資の規模は、前年度に対して7%増の850億円で、約8万3500戸の建設が予定される。住宅の質の向上に対する配慮として、公営住宅の例をとると不燃化率の10%引上げをはじめ中高層率を18%から25%に引上げ、また建築単価も8~10%引上げる予定となっている。

図-9 住宅投資の推移



これまでの投資実績を住宅建設5カ年計画(昭和36年度~40年度)と対比してみると図-9のようで、名目投資額は計画線(注:住宅建設5カ年計画は計画期間中の総住宅建設戸数を406万戸、うち行政投資対象分49万7000戸と定め、総事業量を

示してはいない。したがって、倍増計画の投資額から想定した平均伸び率による投資想定線を計画線とみた)よりも高いが、実質換算(昭和35年価格、デフレーター住宅工事費指数)するとこれに達していない。また建設戸数の計画と実績を対比したものが図-10であるが、住

宅の建設戸数は年々着実に増加しているものの、計画を下わまっている。なお38年度末までの達成率は48%程度となる見通しである。

以上は行政投資の対象となる住宅(公営住宅、改良

住宅、公団賃貸住宅)についてのみ見たものであるが、人口の社会移動および世帯の分化などによる住宅需要の増加傾向がいちじるしい今日、特に大都市における住宅難は現在の投資規模では当分緩和されない見通しが強い。

6. 下水道

環境衛生施設に対する投資額は、34年度から急激に増大し、38年度予算も対前年度の33%増の586億円で、他の事業にみない飛躍的增加を示している。これは都市への人口集中、農村における肥料利用の変化などにもなって、ふん尿、ごみ、その他の汚物の処理問題が近年全国的に重大化してきたことに対処しようとするものである。

このため投資実績は、図-11にみるように倍増計画から想定した平均伸び率をはるかに上まわっているが、実質価格でみると想定線をやや上まわる程度とみられる。

このうち下水道(終末処理場を除く公共下水道(管等)等)に対する38年度投資は、37年度の27%増にあたる325億円で、倍増計画から想定した線に対しては、環境衛生、施設投資全体についてもほぼ同様の傾向にある。しかしながら特にオリンピックをひかえて東京はじめ大都市および観光地などの下水道整備が緊急の課題となってきており、生活環境施設の整備5カ年計画の一環として38年度を初年度とする下水道整備5カ年計画を

図-10 住宅建設戸数の推移 (行政投資対象分)

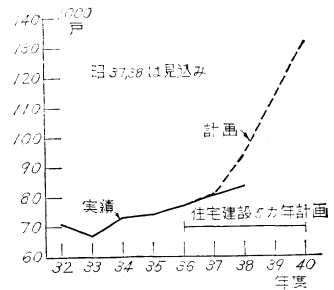
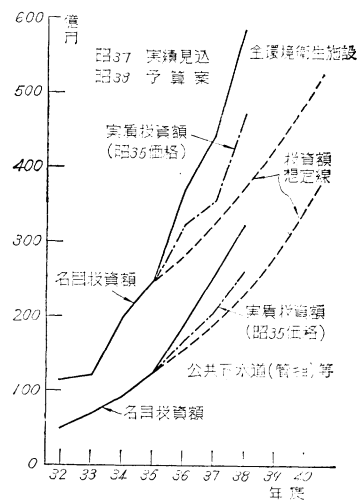


図-11 環境衛生投資の推移



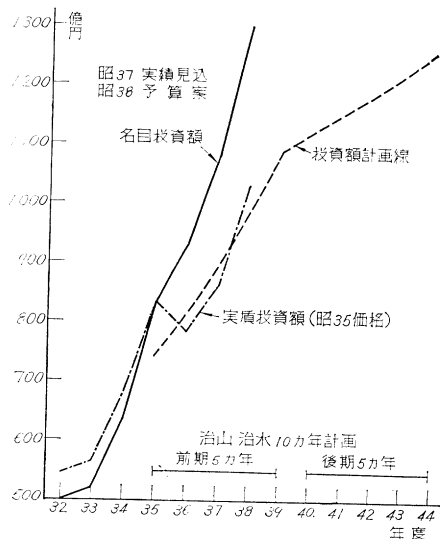
策定するための根拠法が、今国会で制定され、その計画的な推進が予定されている。

7. 治山治水

治山治水事業に対する 38 年度投資額は、前年度の 20% 増で 1 305 億円に達し、東京、大阪の高潮対策事業、水資源利用のための多目的ダム事業などが特に重点的に実施される。

これを治山治水 10 年計画（昭和 35 年度～44 年度、総事業費 1 兆 500 億円）と比較してみると、図-12 にみ

図-12 治山治水投資の推移



るように名目価格では計画よりかなり早いテンポの伸びを示し、同計画の前期 5 年（事業費 4 550 億円）に対して約 90% の達成率をみることになるが、しかし、これを実質換算（昭和 35 年度価格、デフレーター河川工事費指数）すると、達成率は 75% 程度が限度と予想される。これはいわゆる、ともぐいの状態であって、治山治水 10 年計画の解釈や改訂も問題となるであろう。

8. 国鉄・電電

(1) 国鉄

国鉄に対する投資額は前年度の約 15% 増の 2 245 億円（ただし新線建設分 75 億円をふくまず）と見込まれている。

その重点項目の第一は、現在の東海道本線の輸送力の行きづまりを打開するため、着工中の東海道新幹線に対する 885 億円で全体の 39.4% を占める。この高い規格の新幹線は夢の超特急と期待されており、昭和 39 年秋の開業を旨として急ピッチで進められよう。また重点の第二は、全国的な主要幹線の輸送力増強対策であり、線増工事や電化工事などが中心となって輸送隘路の解消に

努力がふり向けられる。

投資額の推移は

図-13 にみるように、国鉄新 5 年計画（昭和 36 年度～40 年度）の発足した昭和 36 年度から以前の水準にくらべて飛躍的に増大し、ほぼ計画どおりの投資が行なわれているが、これも実質換算（昭和 35 年度価格、デフレーター

鉄道工事費指数）すると計画をかなり下まわっている。新 5 年計画は 37 年度に至り緊急補正措置として総事業費 1 兆 2 441 億円（昭和 37 年価格）に計画を改訂しているが、これと対比すれば、さらに低く達成率は 50% に達しないものと推定される。

一方、貨物および旅客輸送量は、図-7 および 図-8 にみるように、いずれも想定を大幅に上まわっているため、輸送力不足による隘路現象の打開にはいっそうの努力が必要とされ、また輸送量の増大にともなって踏切事故や列車事故などに対する保安施設をより高度に整備する必要性が増大している。

なお、鉄道新幹線建設に対しては、昭和 38 年度に日本鉄道建設公団の設置が予定されており、従来、国鉄が行なってきた新線建設を同公団が引きついで、国民経済上必要とされる鉄道新線の整備を推進していくことになるが、投資の重点化に照らして慎重な方向づけが望まれる。

(2) 電電

電話に対する投資は、対前年度 15% 増の 2 428 億円であるが、これまでの投資実績も 図-14 に見るような倍増計画から想定した線にそって順調に伸び、38 年度から電信電話拡充第 3 次 5 年計画（昭和 38 年度～42 年度）の実施に移る。

電話需要と電話加入者数の推移は 図-15 のようであるが、需要は倍増計画より想定した伸びより現在までのところ約 1 年おけているが、毎年ほぼ一定率で上昇し、昭和 45 年度には倍増計画の想定と一致する可能性が強い。また加入者数も想定どおりに伸び、このままで推移すれば加入電話総需要充足率（加入者数/総需要数）は、昭和 36 年度の 81% が、昭和 45 年には目標の 95%

図-13 国鉄投資の推移

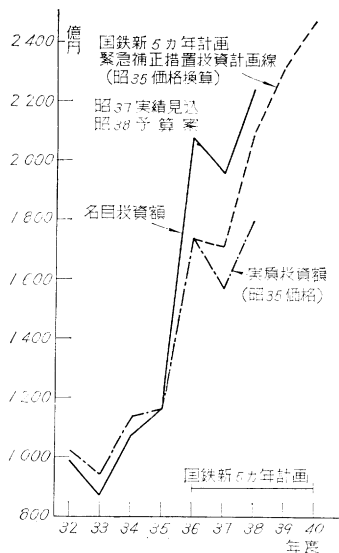


図-14 電話投資の推移

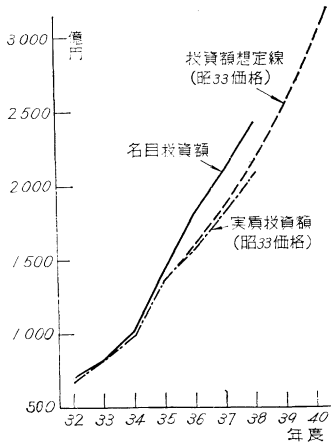
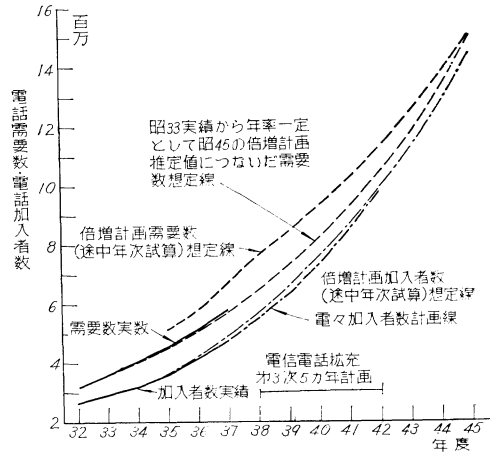


図-15 電話需要数および電話加入者数の推移



に達することは、ほぼ間違いないと予想される。

9. 建設投資

つきには観点を變えて最近の建設投資——もしくは建設事業——がもつ二の面についてふれてみる。

最近の建設活動は経済成長にともなう年々拡大し、表-2 に示ように 34 年度以降は一段とテンポをはやめて、今日のいわゆる建設ブームを招くに至っている。このため、経済全体に占める建設投資の比重も年々高ま

り、たとえば建設工事費の国民総生産に対する比をとってみても昭和 30 年度の 11% から昭和 36 年度には 18% にも達している。

また主要資材の需要量からみても、たとえば昭和 36 年度において鋼材供給量 1825 万トンの 49% に達する 883 万トンが建設関係の需要であり、セメント出荷量では 2425 万トンのうち 75.2% の 1829 万トン、製材生産量 2817 万 m³ の 75.3% に相当する 2120 万 m³ が、それぞれ建設部門の需要量となっていることなどからして

表-2 建設工事額の推計

(単位: 10 億円および%)

	建設工事費						伸び率				
	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	32/31	33/32	34/33	35/34	36/35
総計	1153	1269	1427	1811	2378	3160	110	112	127	131	133
土	464	525	606	762	978	1250	113	115	126	128	128
公 共 事 業	200	236	283	391	468	592	118	120	138	120	126
河 川 砂 防	33	33	34	49	63	67	100	103	144	129	106
道 路	34	58	71	106	118	170	171	122	149	111	144
河 川 等 災 害	29	27	31	51	93	110	93	115	165	182	118
港 湾	8	11	14	22	25	38	138	127	157	114	152
農 業	38	42	45	62	58	68	111	107	138	94	117
地 方 単 独	38	43	62	66	78	92	113	144	106	118	118
その他公共土木	20	22	26	35	33	47	110	118	135	94	142
公益関連事業等	264	289	323	371	510	658	109	112	115	137	129
鉄 道	36	52	56	63	73	125	144	108	113	116	171
電 信 電 話	18	22	23	28	43	55	122	105	122	118	128
電 力	93	99	106	110	152	168	106	107	104	138	111
水 道	19	20	24	22	28	37	105	120	92	127	132
農 林 成 果	17	17	19	24	30	34	100	112	126	125	113
土 地 造 成	—	—	—	—	15	18	—	—	—	—	120
その他民間土木	81	79	95	124	169	221	123	120	131	136	131
建 築	689	744	821	1049	1400	1910	108	110	128	133	136
住 宅	353	395	429	501	635	824	112	109	117	127	130
公 共 宅 間	67	90	105	119	119	154	134	117	113	100	129
民 間 宅 間	286	305	324	382	516	670	107	106	118	135	130
非 住 宅 共 同	336	349	392	548	765	1086	104	112	140	140	142
公 共 共 同	82	90	125	122	167	212	110	139	176	137	127
民 間 共 同	254	259	267	426	598	874	102	103	160	140	146
(再掲) 公共工事	458	525	604	751	910	1178	115	115	124	121	129
民間工事	695	744	823	1060	1468	1982	107	111	129	138	135

注: 建設省調べ

も、建設投資の需要効果すなわち生産誘発効果も大きいことがうかがえる。

そこで建設投資が有効需要として他産業の生産を誘発する効果が、どのようであるかをとりあげてみる。表-3は建設投資1000億円(33年価格)が誘発する他産業部門の産出額を示すものであるが、建設事業が産業間の

表-3 建設工事1000億円が誘発する他産業部門の生産額
(30年価格 単位:億円)

	建 築			土 木		
	30年(1)	35年(2)	(2)/(1)(3)	30年(4)	35年(5)	(5)/(4)(6)
1 農 林 水 産 業	130	94	0.72	75	57	0.75
2 石 炭	20	14	0.70	18	12	0.68
3 その他の鉱業	29	27	0.93	85	45	0.78
4 食 料	33	25	0.77	28	23	0.80
5 織 維	30	72	2.40	20	57	2.82
6 化 学	54	83	1.54	38	55	1.46
7 鉄 鋼	262	313	1.19	358	420	1.17
8 非 鉄 金 属	26	32	1.24	87	88	1.01
9 一 般 機 械	21	24	1.13	40	43	1.08
10 電 気 機 械	11	21	1.83	29	85	1.21
11 輸 送 用 機 械	2	2	0.86	11	11	1.04
12 窯 業 土 石	103	117	1.13	112	125	1.11
13 その他製造 I	322	332	1.03	121	133	1.11
14 “ II	82	72	0.88	27	35	1.31
15 補 修	18	34	1.88	23	37	1.61
16 電 力 ガ ス	22	27	1.22	22	27	1.19
17 商 業 運 輸	142	167	1.18	123	150	1.22
18 その他サービス	78	96	1.24	73	90	1.24
19 分 類 不 明	107	111	1.03	88	99	1.13
20 準 非 競 争 輸 入 計	46	57	1.24	58	59	1.02
	1539	1721	1.12	1410	1603	1.14

注:通産省試算「産業連関表」による。

表-4 土木部門産業連関比率および工事費構成比
(単位:30年価格 100万円,%)

	昭和30年 産業連関 比率	30 年 総工事費	構 成 比	35 年 総工事費	構 成 比	
						公共事業
	河川	1.093	31 956	6.3	63 996	5.8
	農業土木	0.971	47 402	9.4	94 632	8.6
	その他公共	1.094	26 784	5.3	70 699	6.4
	災害復旧	1.083	75 986	15.0	127 784	11.6
	計	1.092	233 553	46.1	496 090	45.0
その他土木	電源開発	1.476	85 922	17.0	109 800	10.0
	鉄道軌道	1.733	31 799	6.3	68 009	6.2
	電信電話	1.937	20 667	4.1	48 866	4.4
	上下水道	1.608	17 177	3.4	31 670	2.9
	一般失対	0.311	22 564	4.5	23 077	2.1
	その他	1.360	31 676	6.3	129 996	11.8
	計	1.443	209 805	41.5	411 418	37.4
以上合計	1.258	443 358	87.6	907 508	82.4	
その他建設	1.939	62 780	12.4	193 695	17.6	
総計	1.342	506 138	100	1 101 203	100	

注:1.「産業連関比率」とは、建設投資1単位が誘発する他産業部門生産額のことをいい、単位あたりの支出の産業におよぼす効果の大きを示すものであり、建設省「昭和30年建設部門分析用産業連関表」による。

2.「産業投資」および「土木総工事費」は30年については、同上資料により、35年については、鋼材倶楽部「昭和35年鉄鋼分析用産業連関表」による。

連関効果を通じて他産業におよぼす影響が広範囲にわたっていることがわかる。また、土木、建築の両部門とも30年に対し35年は産出額が増加を示している。

この原因には、技術革新などにより産業構造が高度化したこと、建設工事の機械化が進んだこと、建設資材に工業製品が多く用いられるようになったこと、など種々考えられるが、建設投資における事業別シェアが変化してきたことも見のがすことができない。

たとえば表-4は土木部門の産業連関比率(表-4の注を参照)と工事費構成比を事業別に見たものであるが、30年に対し35年では道路、電信電話その他の比較的連関効果の大きい事業のシェアが拡大し、一方、河川、農業土木など連関効果の低い事業のウェイトが減っている。このような傾向が、表-3にみるような産出額の増加の一因となっているのである。

このようにして、建設投資の需要効果は近來高まっているとみられるので、投資額の増大とともに、その経済全体におよぼす影響は今後いよいよ重要視されることになるであろう。

以上はいわば建設活動が外に働きかける一つの側面についてであるが、つぎに建設活動が内に抱えている若干の問題について目を向けてみることにする。

さきに見てきたような建設規模の拡大によって、工事量の増大とともに、大規模工事の数も多くなり、これに加えて早期完成の要請にともなう工期短縮の要求、労務者不足と賃金の高騰などの結果は、建設工事の機械化をうながし、これが近年の建設工事の大きな特徴となっている。ある調査によると機械化の結果、30年度には1人あたり49万円弱であった完成工事高が、35年度には91万円、36年度には120万円台に達すると推定され、生産性の向上はいちじるしいとしている(なお、以上の詳細については、昭和37年度経済白書を参照されたい)。

しかしながら、無計画な機械投資のため、本来、合理化のために採用した機械がむしろ経営の足かせとなっている例もないとはいえないようである。一般には機械化施工は工事の質と施工の能率の向上のために望ましいことが、あくまでも工事の規模と要求される質との関連において検討されるべきものであって、この点に関係者のいっそうの研究が要望されるのではなかろうか。

つぎに建設界の当面する大きな問題として建設費単価の上昇がある。すでに各事業における投資実績とそれぞれの長期計画との対比において見たように、計画と実績には一般にかなりのずれが発生している。これには計画策定時に予想し得なかった事態が新たに起こったこと、建設する施設の質の高度化が要求されるようになったこと、などの理由による場合もあるが、労務費、資材

費および用地費の高騰による単価増が、投資の拡大を実質的に吸収してしまい、計画との阻害を生ぜしめている面が多いといわざるを得ない。

数年来の好況が全産業にわたる人手不足を招き、これが賃金の上昇となつてはねかえってきたことは周知のとおりであるが、引き続き建設ブームが引き起こした建設関係の労務費の上昇率は 図-16 のように特にいちじるしい。なお、大工、とび職、左官、石工などの技能労務者の不足は、これら養成に日時を要することから早急な解消がむずかしいので、今後とも当分建設現場での悩みの種となるのではなからうか。また、このような情勢に対して工事の設計および施工の面にも一段と工夫が要求されよう。

図-16 賃金の推移
(昭和30年=100)

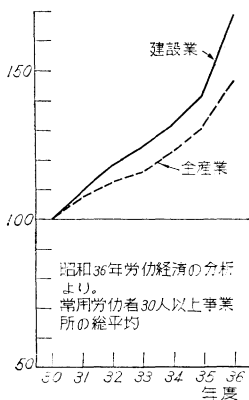
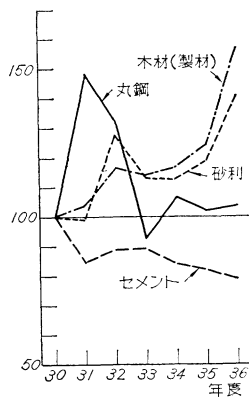


図-17 建設資材価格の推移
(昭和30年=100, 日銀調べによる)



つきに建設資材値上がりが問題である。その価格はこれまでに 図-17 のような値上り傾向を示し、37 年度に至って上昇率が鈍化しているようであるが、これらが今後現状より大幅に低下することは期待できない。なお土木工事にとっては主要材料である砂利などの骨材は、その需要量がぼう大であるばかりでなく、地域によっては資源そのものが涸渇する傾向にあるので、その対策が今後、重要な問題になるであろう。

つきに用地取得の問題であるが、地価の騰貴は他の物価上昇に比して比較にならぬほど極端であり、公共事業

における事業費不足の原因が、用地費の急増に責が帰せられる場合が少なくない。この傾向は 図-18 にみるように市街地ほどいちじるしくて工事単価の過半を占める場合も少なくなく、そのうえ用地取得に必要な当事者間の交渉や手続きに要する日時が長期にわたることが一般化したかに思われる。

このような用地取得

の困難性は、今後、加重されても、軽減の見込みはますますなく、公共事業推進上当面する最も困難かつ重要な問題であろう。

10. 問題点

これまでに論じてきたところから、38 年度公共投資の問題点は、つぎのように整理されよう。

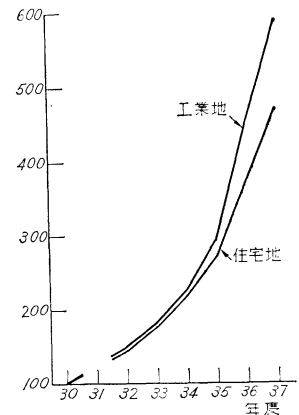
前年度に引き続き公共投資の拡大は、建設事業そのものを一段と活発化することはいうまでもなく、景気が漸次回復期に向かうであろうといわれる 38 年度の経済に対して、その生産誘発効果が成長を支える力となるであろう。

しかしながら、近年の急激な経済規模の拡大にともなう公共施設の隘路現象は、38 年度投資をもってしてもにわかには解消する性格のものではなく、むしろ潜在的に激化の危険性をはらんでいる。

各部門の長期計画事業は 38 年度投資によって進展を示しはするが、建設費の高騰により実質的には目標年次における計画達成が一般に困難になり、また計画策定当時の予測を上まわる新事態などに対応するため、計画および実績の慎重な分析検討が望まれている。

(1963. 3.13・受付)

図-18 地価(市街地)の推移
(昭和30年=100, 不動産研究所調べによる)



“最近の基礎工法”頒布について

本書には現在各方面で工事中の数多くの現場の基礎を図表を用いてやさしく解説してありますので、土木はもとより建築・その他の工事にたずさわる方々によりよい参考資料となることを確信し、一読をおすすめいたします。

1. 体 裁：B5判8ポ一段組 本文 324 ページ 付録 日本沖積層分布図(2色刷・全紙) 図表・写真多数

2. 定 価：1 000 円(送料 120 円) 会員特価：800 円(送料 120 円)