

令和8年2月18日

発注者責任を果たすための今後の建設生産・管理システムのあり方に関する懇談会

維持管理部会（令和7年度 第1回）

資料3

維持管理を支える「地域の守り手」の 育成・確保のあり方



国土交通省

○長期にわたり継続し、地域・現場条件への精通が求められる維持管理の特性を踏まえた建設生産・管理システムの循環の改善が必要ではないか。

国土交通省直轄の維持修繕工事の現状と将来像(案)

区分		現状	将来に向け、検討・試行すべき姿
発注	期間	単年度、又は、複数年度	複数年度の拡大(長期化を指向)
	方式	一般競争入札・総合評価落札方式(契約毎)が中心	工事特性に応じて指名競争入札(フレームワーク)等の活用拡大
受注体制		企業単体が基本	企業グループ(フレームワーク、事業協同組合・地域維持JV等)の拡大
品質確保		多数の競争参加を前提に、契約毎に技術と価格による競争(多者での競争が品質、価格面で有利な調達ができるとの考え方) ⇒維持工事で1者応札が頻発	複数年度契約の拡大等により、企業が中長期的な投資(若手採用・資機材保有・新技術活用等)ができる方式を検討 維持作業の自動化・省人化 週休2日等多様な働き方、賃金・労働時間等の実態調査による行き渡り 技能労働者の育成・ノウハウの継承 維持工事の重要性の広報
担い手確保 生産性向上		中長期的に受注が見通せない場合は新たな投資(若手採用、資機材保有・新技術活用等)が困難 技能労働者の高齢化、ノウハウ継承に課題	
不調不落		修繕工事で不調不落が多い	不調不落が少ない方式(フレームワーク方式等)の拡大・改善 適切な予定価格と変更契約

○H27-R6の競争参加資格審査における維持修繕工事の登録企業数と維持修繕の工種で発注された工事件数に大きな変化は見られない。

表 直轄工事(維持修繕工事)の登録企業数と工事件数の推移

工事競争参加資格者名簿	H27・28	H29・30	H31・R2	R3・R4	R5・R6
登録企業数※1	15,839	15,121	16,946	14,648※2	14,311※3
工事件数※4	3,364	3,524	3,300	3,047	2,586

※1: H27・28、H29・30、H31・R2の登録企業数は、維持修繕工事の工事種別に登録している企業数であり、

R3・4、R5・6の登録企業数は、維持修繕工事と橋梁補修工事の工事種別に登録している企業数(維持修繕工事と橋梁補修工事の重複除く)である。

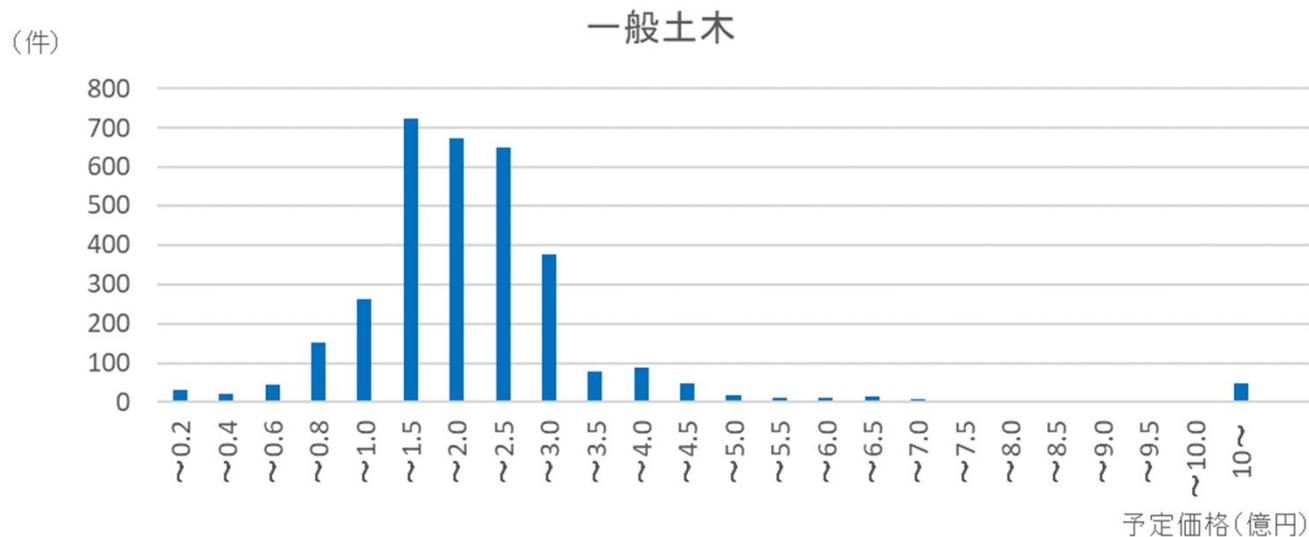
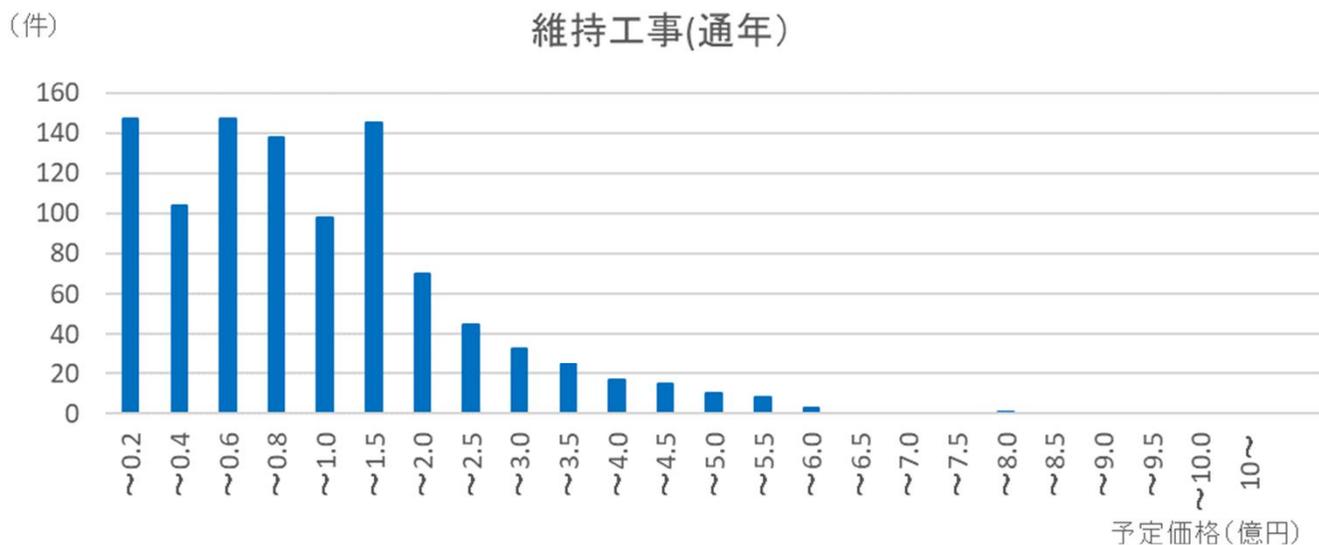
※2: 維持修繕工事に登録している企業数(14,296社)と橋梁補修工事のみに登録している企業数(352社)の合計値(14,296+352=14,648社)。

※3: 維持修繕工事に登録している企業数(13,899社)と橋梁補修工事のみに登録している企業数(412社)の合計値(13,899+412=14,311社)。

※4: 工事件数は、「工事実績情報システム(コリンズ)」より、維持修繕工事と橋梁補修工事の工事が完了している件数を集計。(施工中工事は含んでいない)

維持工事・一般土木の契約金額

○維持工事(通年)は、一般土木よりも工事1件当たりの契約金額が小さい傾向。



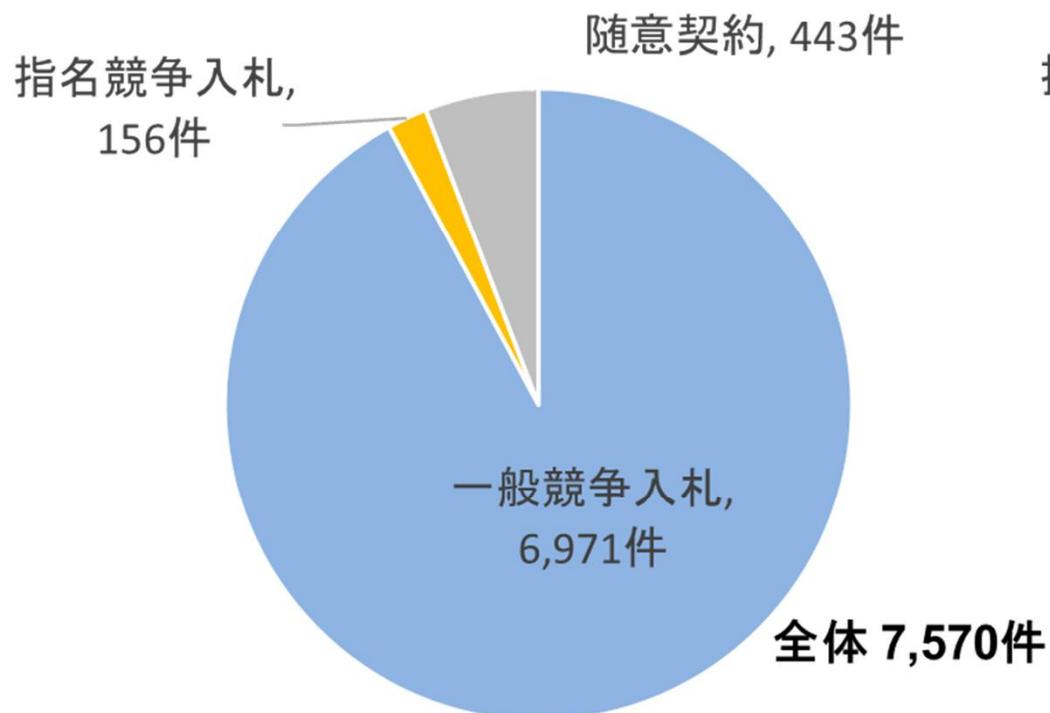
※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和6年度に契約した工事(港湾・空港関係除く)を対象

維持管理工事(通年):通年工期で発注される維持工事(河川維持、道路維持、道路照明維持)
工事種別、工事名より分類

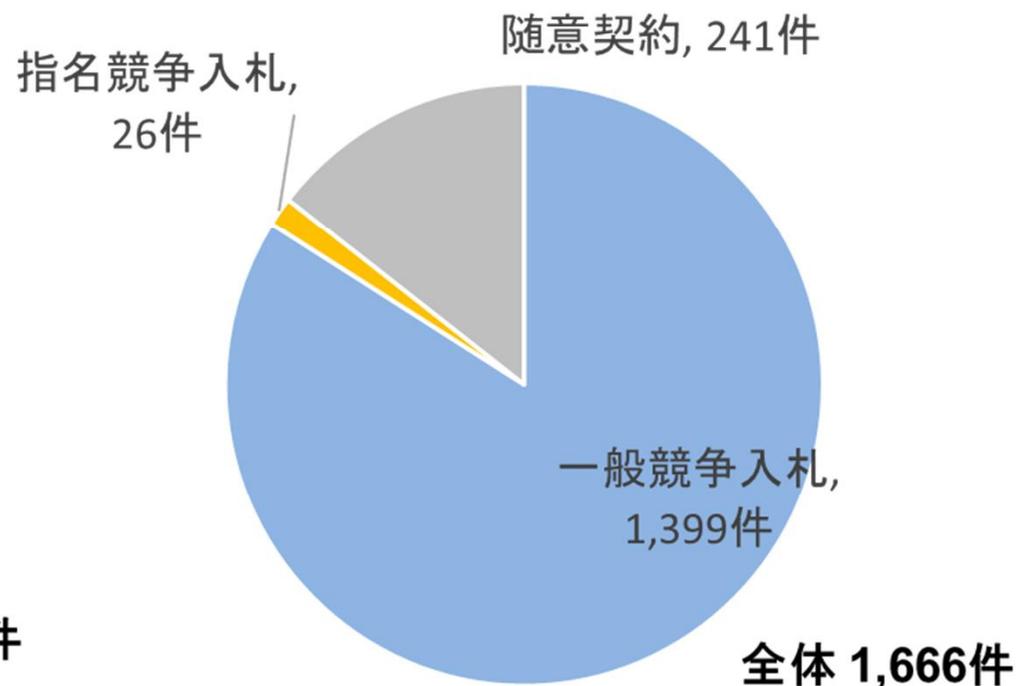
国土交通省直轄工事の入札契約方式の適用状況

- 国土交通省直轄工事では、9割以上において一般競争入札を適用
- 工種「維持修繕」においては、8割において一般競争入札を適用

令和6年度
契約方式別契約状況（件数）



令和6年度 工種「維持修繕」
契約方式別契約状況（件数）



※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和6年度に契約した工事(港湾・空港関係除く)を対象

指名競争入札の適用状況(R6)

- 指名競争入札の適用件数は156件（全体の2.1%）
- 維持修繕工事を含め、指名競争の適用は増加傾向。

赤字：土木系の工種

青字：土木系以外の工種

（造園、建築、電気設備、暖冷房衛生設備、機械設備、通信設備、受変電設備）

指名競争入札の適用状況（平成30年度）

工種	件数		率(%)	
	全体	災害時等	災害時等	
一般土木	21	15	71.4	
維持修繕	3	0	0.0	
法面処理	2	1	50.0	
塗装	1	0	0.0	
土木系以外	35	0	0.0	
合計	土木系	27	16	59.3
	土木系以外	35	0	0.0
	全体	62	16	25.8

指名競争入札の適用状況（令和6年度）

工種	件数		率(%)	
	全体	災害時等	災害時等	
一般土木	13	2	15.4	
維持修繕	26	2	7.7	
アスファルト舗装	7	0	0.0	
鋼橋上部工事	3	0	0.0	
PC	2	0	0.0	
法面処理	1	0	0.0	
橋梁補修工事	27	0	0.0	
土木系以外	77	2	2.6	
合計	土木系	79	4	5.1
	土木系以外	77	2	2.6
	全体	156	6	3.8

※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和6年度に契約した工事（港湾・空港関係除く）を対象

随意契約の適用状況(R6)

- 随意契約の適用件数は443件（全体の5.9%）
- H30年度およびR6年度は災害時の数が例年に比べ多い。

赤字：土木系の工種

青字：土木系以外の工種

（造園、建築、電気設備、暖冷房衛生設備、プレハブ建築、機械設備、通信設備、受変電設備工事）

随意契約の適用状況(平成30年度)

工種	件数		率(%)	
	全体	災害時等	災害時等	
維持修繕	255	236	92.5	
一般土木	73	65	89.0	
法面処理	1	1	100.0	
鋼橋上部	1	0	0.0	
土木系以外	162	5	3.1	
合計	土木系	330	302	91.5
	土木系以外	162	5	3.1
	全体	492	307	62.4

随意契約の適用状況(令和6年度)

工種	件数		率(%)	
	全体	災害時等	災害時等	
維持修繕	241	152 (除雪60)	63.1	
一般土木	61	38	62.3	
アスファルト舗装	5	0	0.0	
鋼橋上部	5	1	20.0	
法面処理	2	0	0.0	
橋梁修繕	2	1	50.0	
土木系以外	127	6	4.7	
合計	土木系	316	192	60.8
	土木系以外	127	6	4.7
	全体	443	198	44.7

※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和6年度に契約した工事(港湾・空港関係除く)を対象

維持修繕工事の応札状況

- 維持修繕工事での一者応札の発生率は、一般土木の工事に比べて高い傾向がある。
- 複数者が応札している維持工事(通年)の平均参加者数は、全工種の工事での平均参加者数に比べて少ない。(維持工事(通年):2.0者、全工事:5.3者)
- 一者応札の工事の中には、5年以上にわたり同じ主任技術者が対応している例もある。
⇒地域に精通した者が長期に担当することで、地域特性を踏まえた緻密な対応が行えている可能性もある。

○維持修繕工事の一者応札の割合

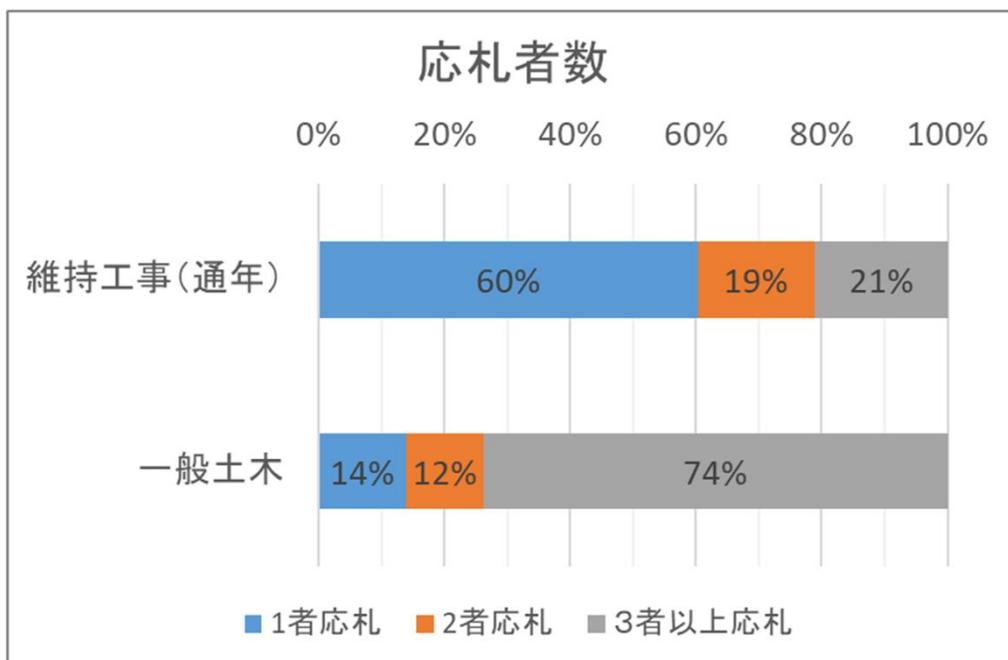
		合計	割合
維持工事(通年)	1者応札	606	60.2%
	複数者応札	400	39.8%
維持系工事	1者応札	235	93.6%
	複数者応札	16	6.4%
修繕系工事	1者応札	146	35.7%
	複数者応札	263	64.3%
一般土木	1者応札	455	13.9%
	複数者応札	2,816	86.1%

※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和6年度に契約した工事(港湾・空港関係除く)を対象

○H26～R6のA堤防維持工事の例

年度	受注者	工期	主任技術者等	現場代理人
H26	B建設(株)	H26.4.1～H27.3.31	C氏	同左
H27	B建設(株)	H27.4.1～H28.3.31	C氏	同左
H28	B建設(株)	H28.4.1～H29.3.31	C氏	同左
H29	B建設(株)	H29.4.1～H30.3.31	C氏	同左
H30	B建設(株)	H30.4.1～H31.3.31	C氏	同左
H31(R1)	B建設(株)	H31.4.1～R2.3.31	C氏	同左
R2	B建設(株)	R2.4.1～R3.3.31	C氏	同左
R3-R4	B建設(株)	R3.4.1～R5.3.31	C氏	同左
R5-R6	B建設(株)	R5.4.1～R7.3.31	C氏	同左

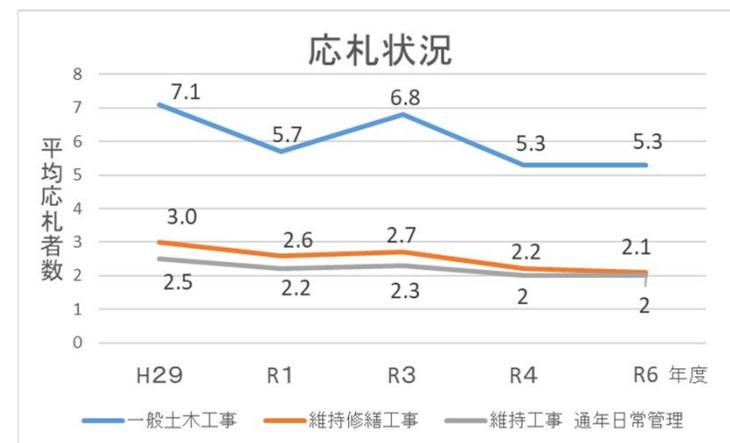
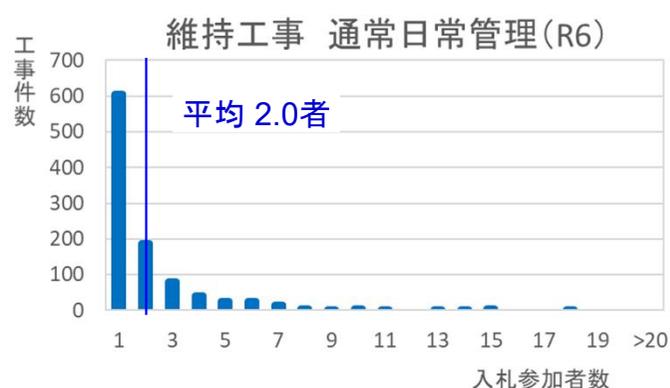
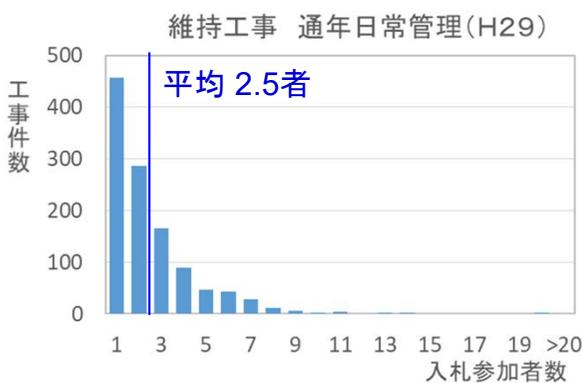
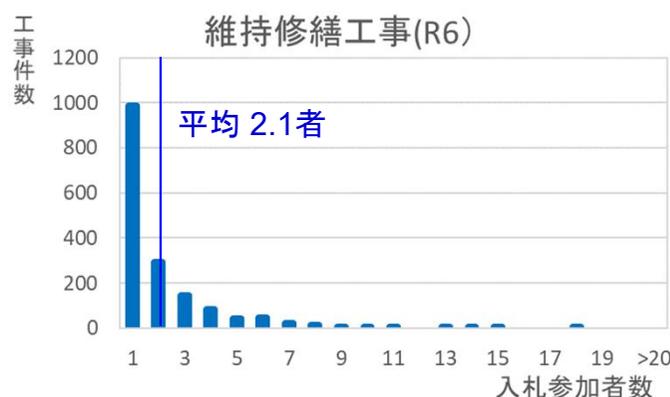
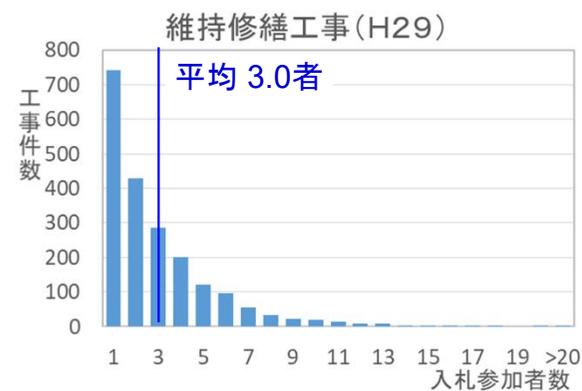
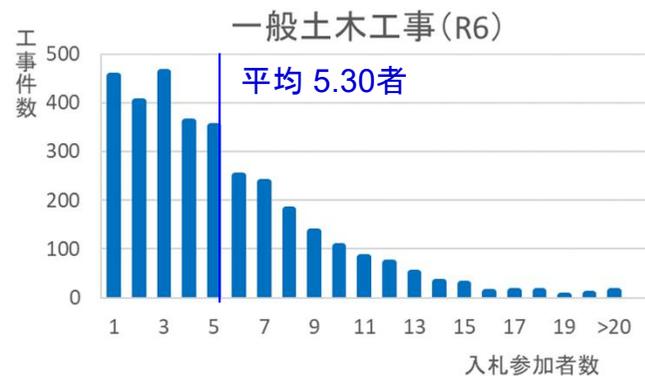
○通年維持工事と全工種の工事での比較



※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和6年度に契約した工事(港湾・空港関係除く)を対象

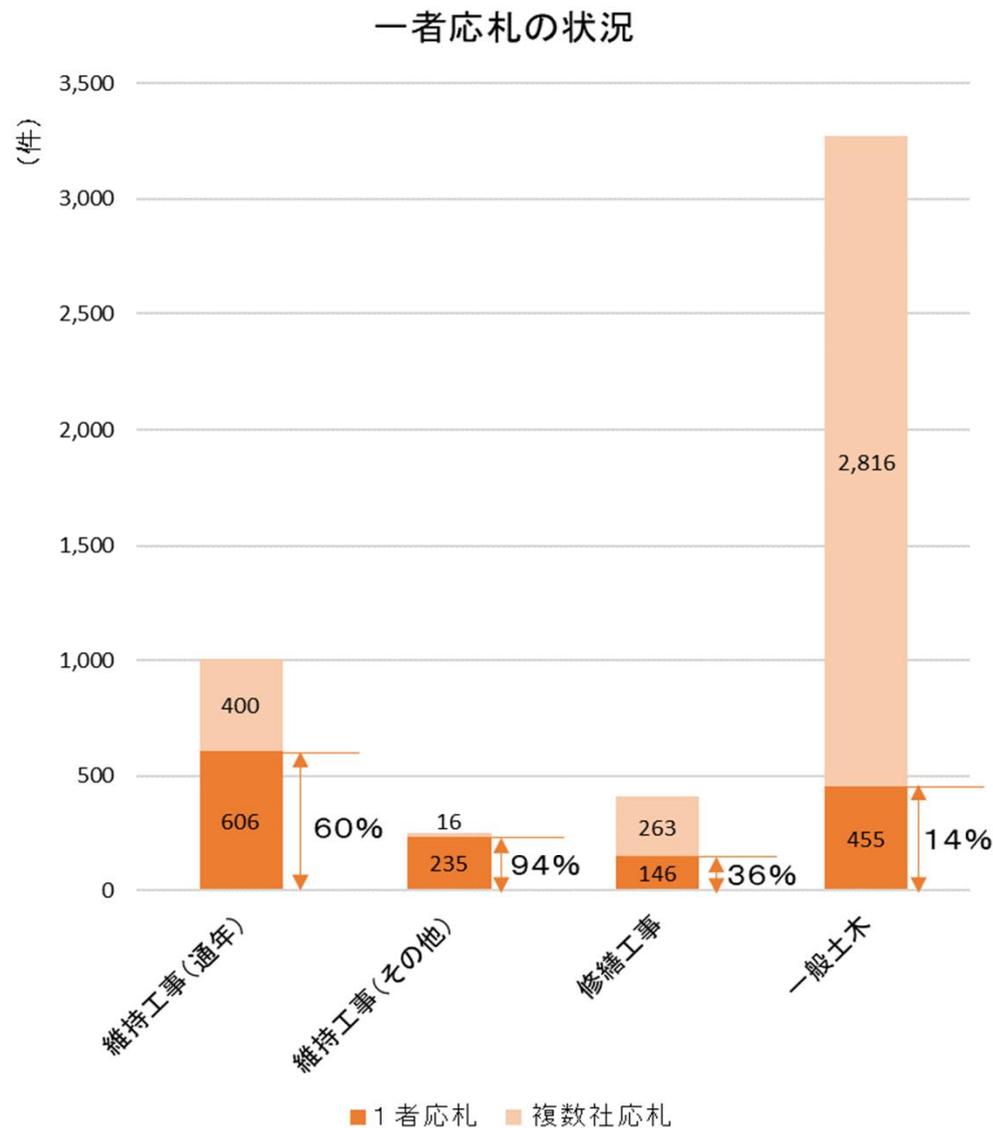
一般土木、維持修繕、維持工事の応札状況の推移

- H29, R6の応札状況を比較すると、工種「一般土木」に比べて工種「維持修繕」は応札者が少ない傾向。
- 通年の日常管理を目的とした維持工事は、工種「維持修繕」の中でも応札者がより少ない傾向が続いている。

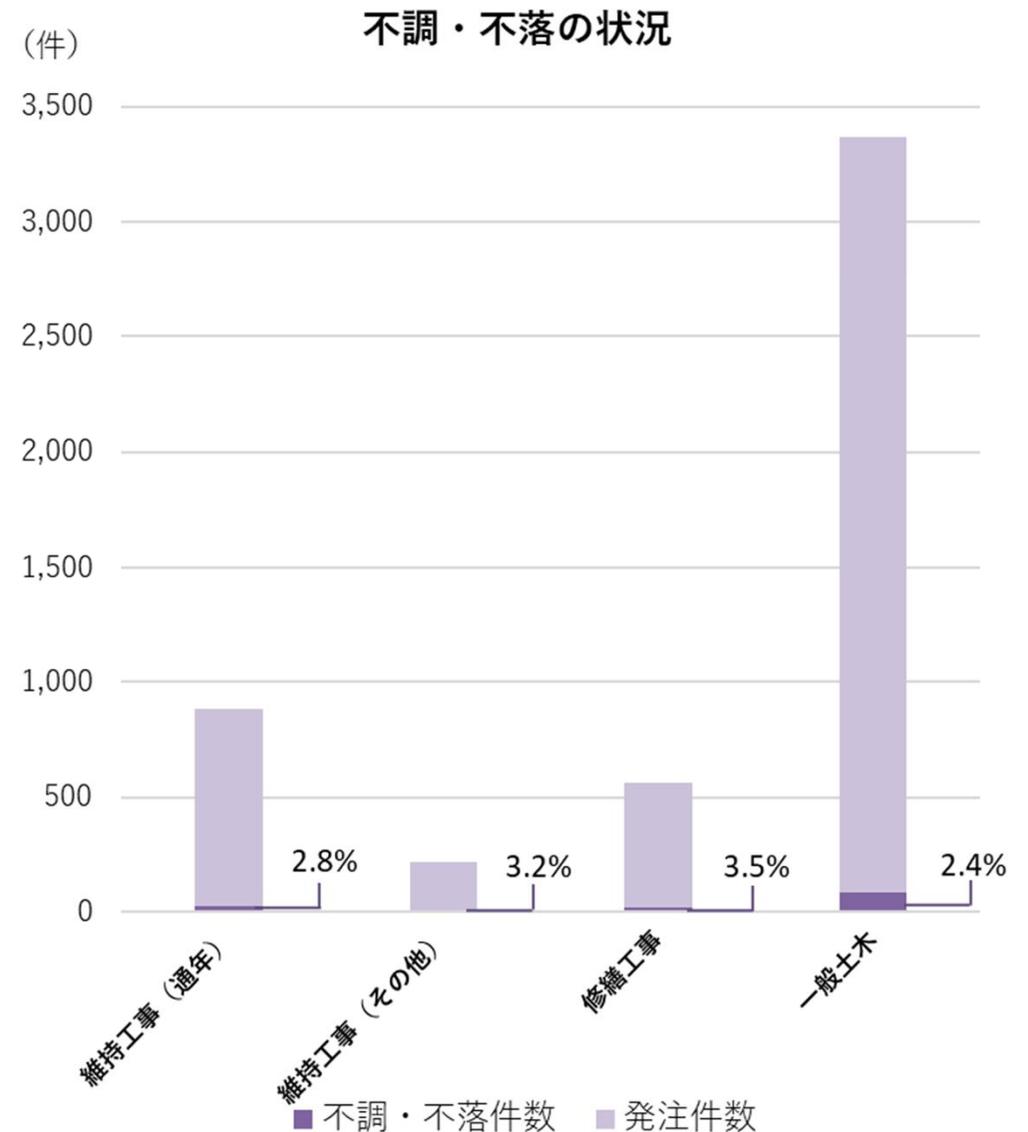


維持工事・修繕工事の応札状況

- 維持・修繕工事は一者応札が多い。一方、不調・不落は他工事（一般土木）と大きく変わらない。
- 修繕工事は維持工事よりも一者応札が少ない。



※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和6年度に契約した工事(港湾・空港関係除く)を対象



※グラフ内のパーセントは不調・不落件数の割合を示す
 ※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和5年度に契約した工事(港湾・空港関係除く)を対象

各入札契約方式の目的と効果

令和6年8月22日
維持管理部会 資料2より抜粋

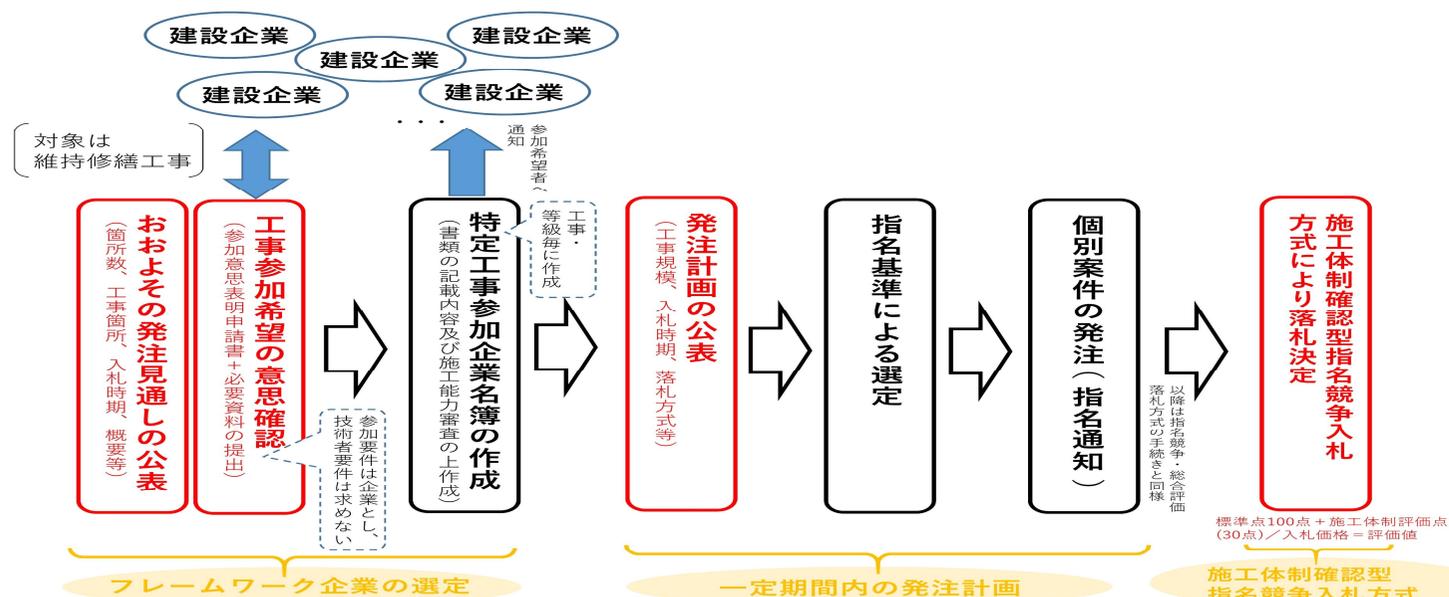
方式	目的	これまでの試行による効果
①長期性能保証	<ul style="list-style-type: none"> 施設の長寿命化によるライフサイクルコストの低減 施設の供用性・安全性向上・受注者技術力の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 品質保証期間の設定により、ライフサイクルコストの低減や安全性の向上につながり、将来にわたる品質確保に寄与
②性能規定方式	<ul style="list-style-type: none"> ノウハウや工夫を活かした、的確で効率的な執行（サービス水準を確保していれば省力化も可） 指示・協議等の書類作成や打合せに要する、労力・時間の低減 複数年度契約による計画的な執行（経営の安定化） 請負者の自主管理による工事監督の効率化（削減）、処理や対応の指示漏れリスクの低減（発注者） 	<ul style="list-style-type: none"> 路面のサービス水準を確保する作業（ポットホールの穴埋め等）は、受注者が自主判断でき、迅速でタイムリーな補修等の実施が可能となった。同様に、自主判断によるため、作業指示書、打合せ簿等の提出書類が半減した 要求する性能（機能、水準）を中心とする内容の性能規定に改めることにより、従来仕様（形、材質）にとらわれない新しい技術の開発や多様な構造物の設計が可能となり、結果的に同一機能の構造物の品質向上やコスト縮減をもたらすことが期待
③ECI (技術提案・交渉方式)	<ul style="list-style-type: none"> 仕様や前提条件を確定できない維持修繕工事において、追加調査や協議により、リスクに対処の上、合理的な施工を目的とする 	<ul style="list-style-type: none"> 施工性の高い設計による手戻り防止や契約金額の改善を通じた不調不落対策として一定の効果が見られる
④設計工事連携型	<ul style="list-style-type: none"> 施工性の高い設計と手戻りの防止 施工実態にあった設計（変更）の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 施工会社が設計に関与することで手戻りの防止や契約金額の改善を通じた不調不落対策として一定の効果が見られる 迅速な施工に寄与
⑤地域維持型JV	<ul style="list-style-type: none"> 地域の複数の建設企業の協同を促すことにより、施工の効率化と必要な施工体制の安定的な確保を図り、地域の維持管理が持続的に行われるよう、地域維持事業の実施を目的とする 	<ul style="list-style-type: none"> 路線ごとなど特性に応じて役割分担でき、作業効率が向上 得意な作業分野を担当することで効率的な作業分担が可能 人員確保が必要な場合、相互にフォローすることが可能
⑥事業協同組合	<ul style="list-style-type: none"> 協同して事業を行うことにより、中小事業者の経営の合理化と取引条件を改善する 	<ul style="list-style-type: none"> 路線ごとなど特性に応じて役割分担でき、作業効率向上 複数各社の人員や機械を確保できるため、効率的な作業が可能となる
⑦参加者確認型契約	<ul style="list-style-type: none"> 特殊な技術が必要となる工事（除雪作業・路面清掃作業等）における、入札不調の回避 	<ul style="list-style-type: none"> 受発注者相互の入札手続きに係る作業負担軽減 受注者は中長期的な受注を見込むことができるため、あらたな投資（若手採用、資機材保有、新技術活用等）を誘発
⑧フレームワーク方式	<ul style="list-style-type: none"> 不調不落の回避、発注負担軽減・手続き期間の縮減 	<ul style="list-style-type: none"> 不調不落になる可能性が高い工事においても受注者を確保できるなど、不調不落対策として一定の効果あり 直轄実績の少ない企業も参加が比較的容易 受発注者の事務負担が軽減

実施状況総括表(R6年度発注工事)

地方整備局等別の実施状況

方式	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
①長期性能保証	なし	なし 維持修繕 以外で5件	なし 維持修繕 以外で7件	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし
②性能規定方式	なし	6件	6件	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし
③技術提案・交渉方式	なし	なし	1件	2件	なし	なし	なし	なし	なし	なし
④設計工事連携型	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし
⑤地域維持型JV(公告数)	111件	1件	なし	なし	8件	89件	30件	なし	26件	なし
⑥事業協同組合	1件	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし
⑦参加者確認型随契	なし	1件	15件	なし	31件	なし	なし	なし	13件	なし
⑧フレームワーク方式	なし	なし	なし	なし	なし	なし	6件 (2フレーム)	なし	なし	なし

- 令和2年度より、不調対策を主な目的とし、地域ブロックごとに**道路と河川の多分野の修繕工事**(除草や小規模構造物等)で構成されるフレームワーク工事を実施
- 競争参加者が少数と見込まれる工事を対象とし、公募により各ブロックの参加希望があった**全者を、河川・道路を問わず全工事に指名**
- フレーム内の工事落札者は他工事の入札でも無効とせず(**1抜け方式としない**)、競争性を確保



中国地整フレームワークの特徴

- ・道路と河川の異なる分野の修繕工事を同一フレームワークとして発注
 - ・フレーム内の工事落札者は他工事の入札も可能(1抜け方式としない)
 - ・参加に必要な書類は、参加意思表明書と同種工事の施工実績のみ
- 更なる不調不落対策、発注負担軽減を図る

適用効果

R元年度に不調だった工事が、R2年度以降フレームワークを実施し、不調が起きていない

ブロック毎の1~2件の手続きで進められるので、**契約事務の軽減**ができた

参加意思表明書と同種工事施工実績のみで、資料作成にかかる負担が少なく、参加へのハードルが低い

フレーム (令和5年度)	工事 (令和5年度)	参加・入札状況
R5.4.24公表 三隅・益田道路、高津川 ブロック(維持修繕工事)	令和5年度三隅・益田道路浜田地区外整備工事	指名基準を満たした者を指名 4~5者参加 ※フレーム内の工事落札者は他の工事の入札も可能
	令和5年度三隅・益田道路益田地区外整備工事	
	令和5年度三隅・益田道路西平原地区外整備工事	
	令和5年度高津川整備工事	
R5.4.24公表 福光・浅利道路、江の川 ブロック(維持修繕工事)	令和5年度福光・浅利道路青波地区外整備工事	指名基準を満たした者を指名 4~5者参加 ※フレーム内の工事落札者は他の工事の入札も可能
	令和5年度江の川下流整備工事	
	令和5年度江の川川本整備工事	

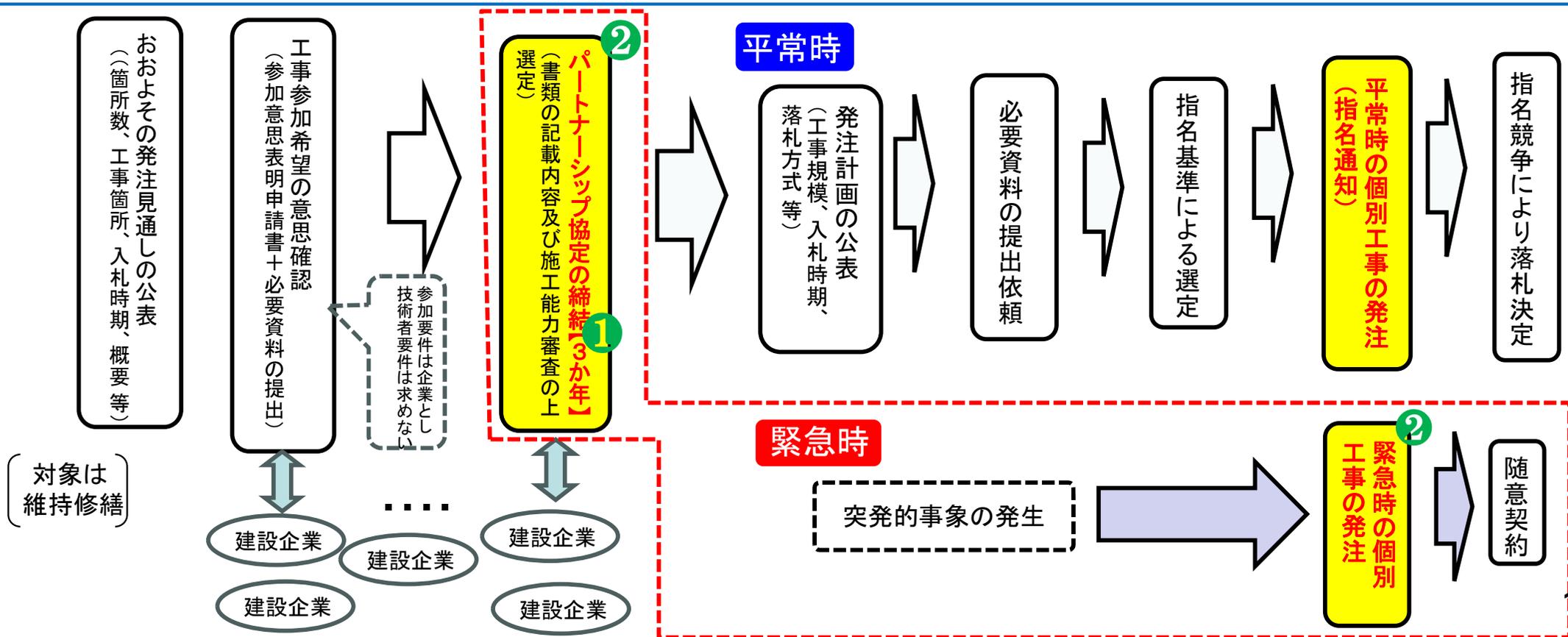
フレームワーク方式～複数年フレーム～の適用(関東地整) R7～

背景

- 施工対象となる道路の横断管は、昭和40年代に敷設したもので、老朽化が進行しており、補修が急務
- 一方で、対象区間は交通量が多く、道路利用者や沿道住民への配慮が特に求められ、施工体制に困難を伴うことが見込まれる。

本方式の特徴と期待される主な効果

- 維持修繕工事にフレームワーク適用工事として、3カ年の複数年フレームを実施(①)
- 工事参加希望者とパートナーシップ協定を締結し、突発的事象発生の際の緊急対応の迅速化を図る(②)
- これら等により、不調・不落対策、安定的な施工体制の確保や緊急時の対応力の向上が期待

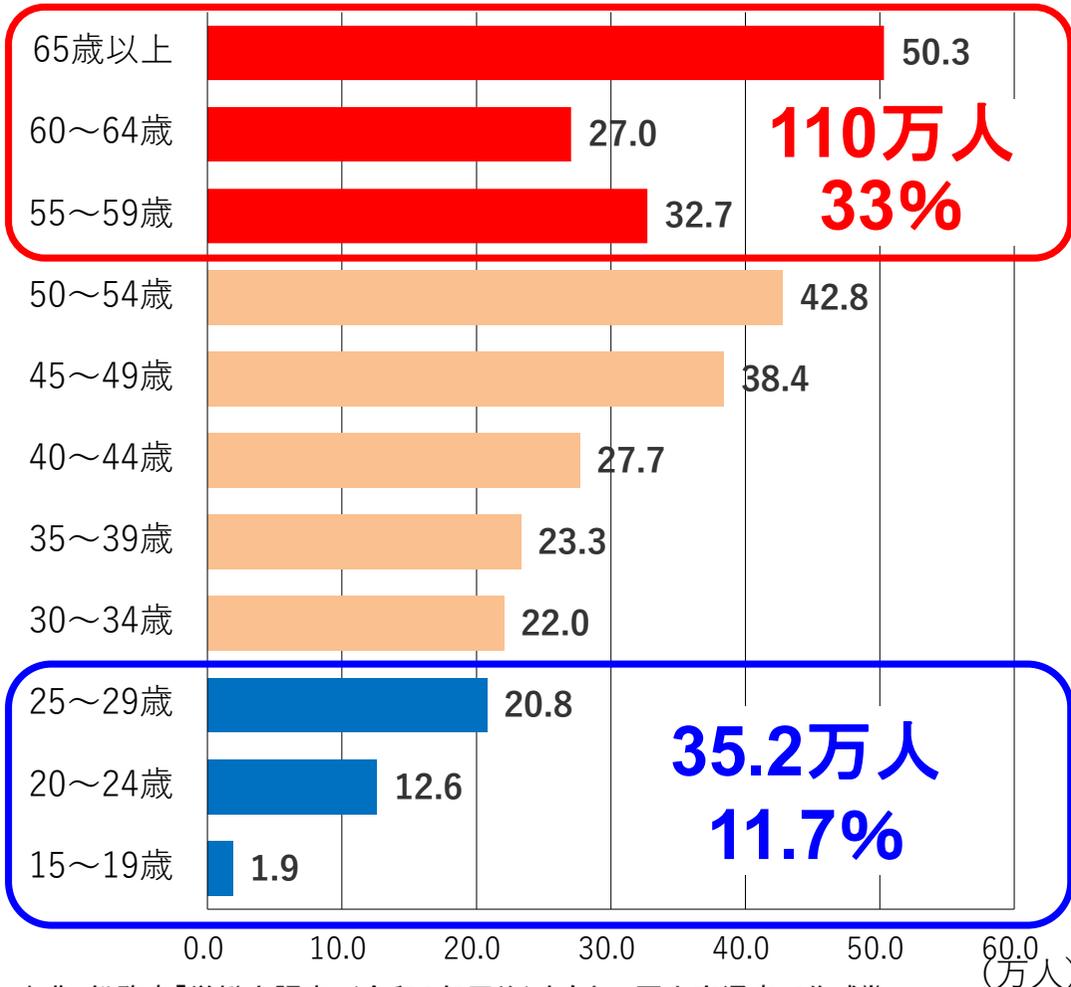


年齢階層別の建設技能者数

- 15年後には、55歳以上の技能労働者（全体の約3分の1）の大半が引退することが見込まれる。
- 日本の建設業の賃金は、アメリカ、カナダ、オーストラリアよりも安い賃金となっている。

建設業技能労働者の年齢構成

（年齢階層）



出典：総務省「労働力調査」(令和6年平均)をもとに国土交通省で作成※

(※ グラフ上の数値は、記載単位未満の位で四捨五入してあるため、総数と内訳の合計とは必ずしも一致しない)

建設業と他産業の年収額比較

全産業（非正規除く） 527万円/年
建設業（生産労働者） 443万円/年

（出典）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事業所) 令和6年年収額
※年収額＝所定内給与額×12+年間賞与その他特別給与額

建設業の月額賃金比較

	年	月額	通貨	円換算 (円/月)
アメリカ	2023	5,350	US\$	679,450～813,200
カナダ	2023	6,218	CA\$	584,492～690,198
オーストラリア	2021	6,617	AU\$	516,126～569,062
日本	2023	430,708	Yen	430,708
韓国	2023	4,164,000	Won	412,236～487,188
シンガポール	2021	4,200	SG\$	327,600～357,000

出典：[日本](2024.2)「毎月勤労統計調査」

[その他]ILO (<https://ilostat.ilo.org/data/>) 2024年、11月現在

注：アメリカ：16歳以上が対象。

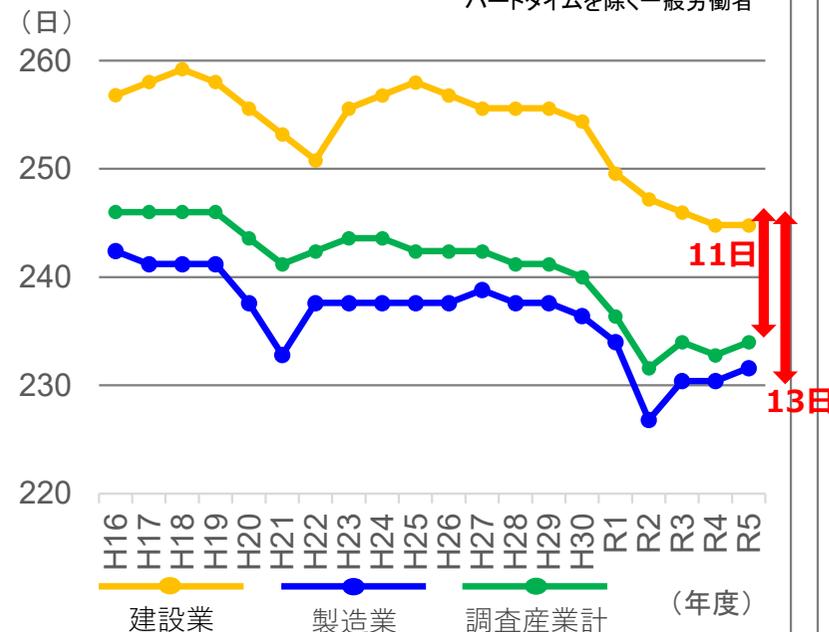
韓国：6月調査。従業員5人以上の事業所。時間外手当及び諸手当を含む。

シンガポール：6月調査、中位数。フルタイム労働者。国籍保有者及び永住権保有者が対象。

建設業における働き方の現状

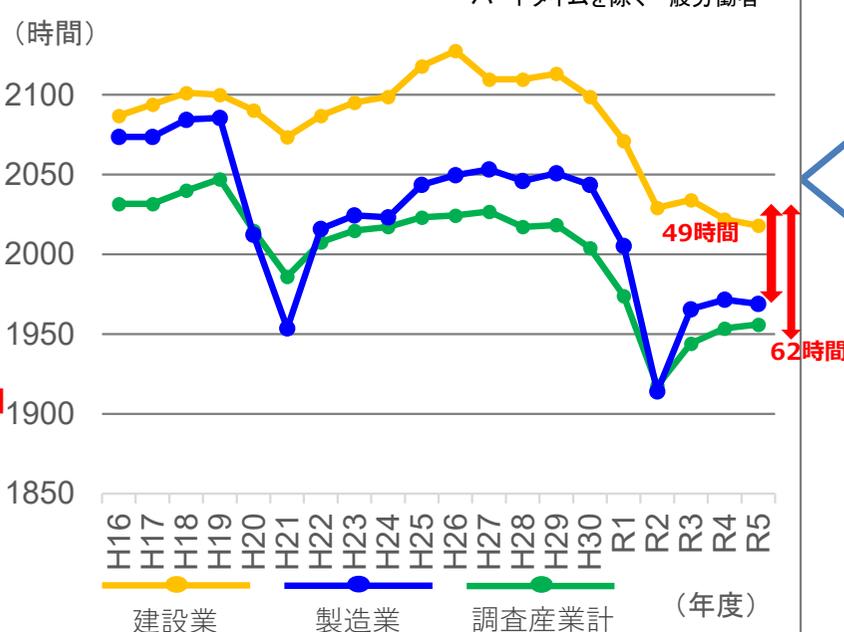
産業別年間出勤日数

○厚生労働省「毎月勤労統計調査」
パートタイムを除く一般労働者



産業別年間実労働時間

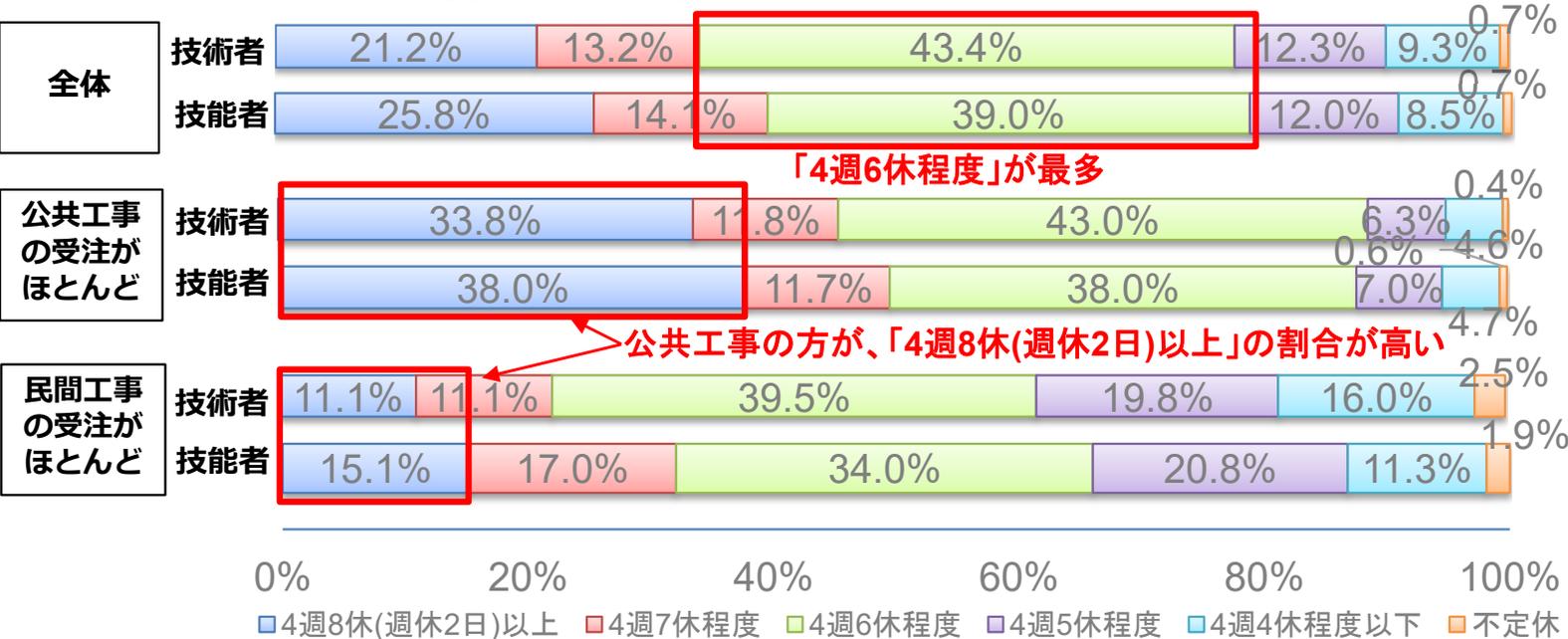
○厚生労働省「毎月勤労統計調査」
パートタイムを除く一般労働者



建設業について、年間の出勤日数は全産業と比べて11日多い。また、年間の総実労働時間は全産業と比べて62時間長い。

出典：厚生労働省「毎月勤労統計調査」
年度報より国土交通省作成

建設業における平均的な休日の取得状況



技術者・技能者ともに4週8休(週休2日)の確保ができていない場合が多い。

出典：国土交通省「適正な工期設定による働き方改革の推進に関する調査」
(令和6年8月6日公表)

- 維持管理作業の省人化・効率化に向けて、ICTを活用した自動化等の技術の開発・導入を推進
- 担い手不足が深刻化する除雪作業において、除雪機械の作業装置を自動化するICT除雪機械の開発・導入を進めるとともに、堤防除草の効率化・省人化を進めるための除草自動化の取組等を推進

除雪機械の自動化

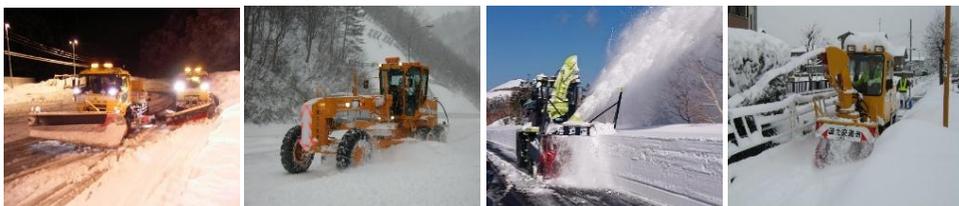
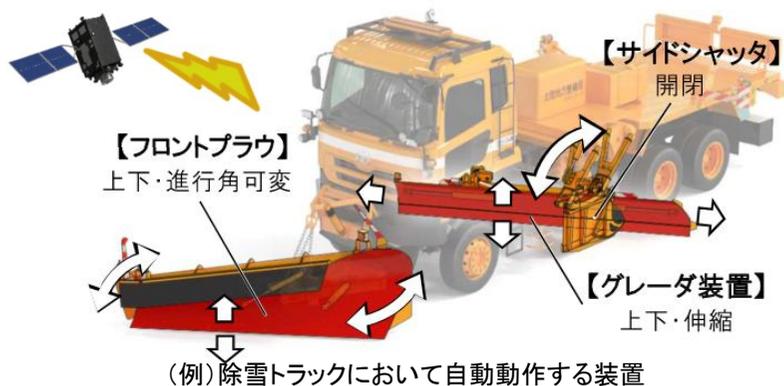
<除雪作業の現状>

- ・オペレータの担い手不足
- ・熟練オペレータの減少(技術伝承の課題)

<現在の自動化技術の概要>

- ・高精度な位置情報に紐づけ、予め設定された動作を自動で再現する技術を開発
- ・除雪トラック、除雪グレーダ、ロータリ除雪車、小形除雪車の作業装置の自動化に取り組んでいる

●準天頂衛星「みちびき」を活用した自動化技術



自動化を進めている除雪機械

除草機械の自動化(北海道開発局の取組)

<除草作業の現状>

- ・北海道は全国よりも10年先行して人口減少や高齢化が進行しており、河川維持管理に従事する担い手不足が課題となっている。
- ・資料作成(刈高の確認と除草面積計測)に労力と時間がかかる

大型遠隔操縦式草刈機



トラクターモア式



肩掛け式草刈機



ハンドガイド式草刈機



刈り高計測



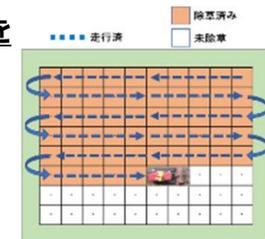
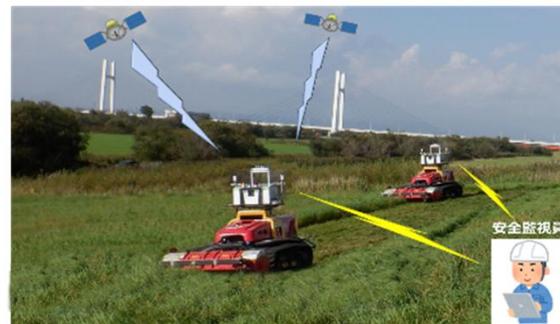
除草面積計測



大型遠隔操縦式草刈機の取組み

自動運転により1人で複数台を運用し、除草した面積を自動計測

ICTを活用した堤防除草の自動化のイメージ



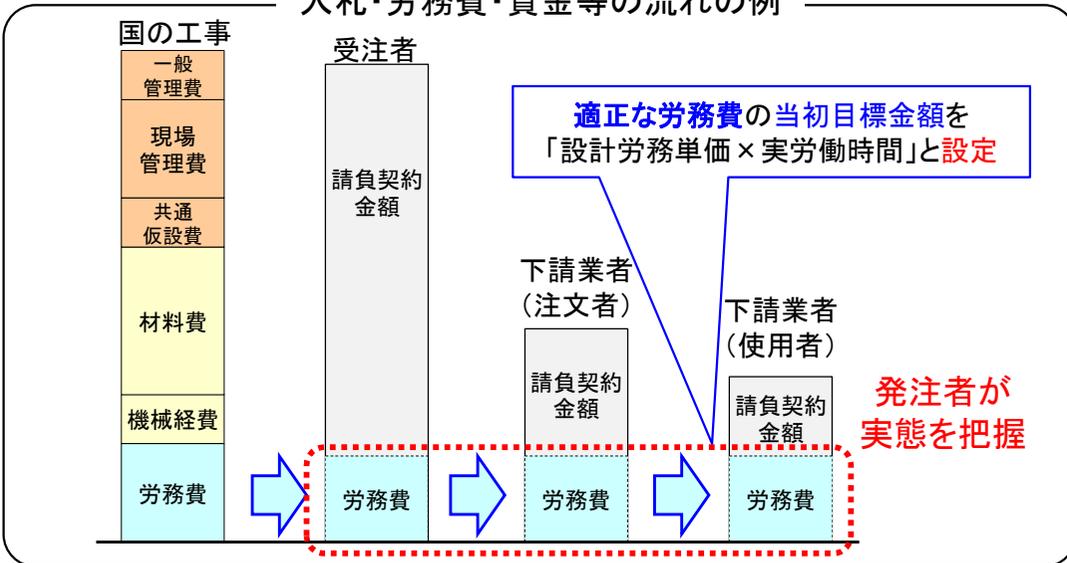
- ・自動運転の実現による除草作業の省力化
- ・自動出来形計測による作業の効率化
- ・工事書類自動作成による作業の効率化

直轄土木工事における賃金・労働時間等の実態調査(試行)の概要

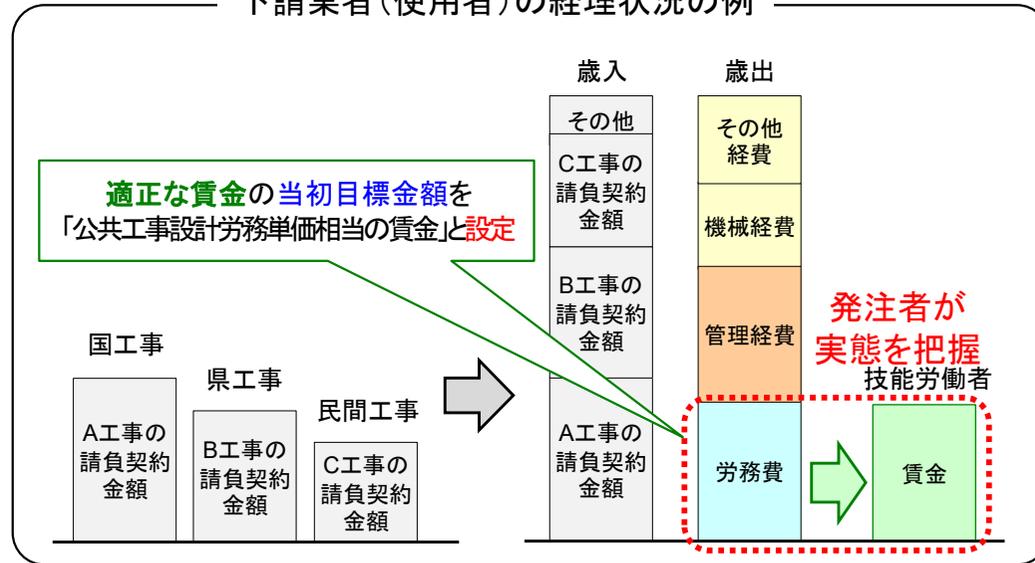
- 品確法にて、**適正な請負代金・賃金が支払われるよう、国に対し、賃金の支払等の実態調査**、また、運用指針には、**発注者に対し、受注者の協力の下、賃金や労働時間の実態把握の努力義務**が規定。
- 国土交通省直轄土木工事において、下記を目的に、受注者希望方式で、**試行的に調査を実施予定**。
 - ・下請業者への**労務費の支払い**：賃金を原資とした低価格競争を抑止し、価格や真の技術を競う等、**公正な競争環境を実現**
 - ・技能労働者への**賃金の支払い**：適正な賃金を確保し、品質確保の**担い手を確保**



入札・労務費・賃金等の流れの例



下請業者(使用者)の経理状況の例



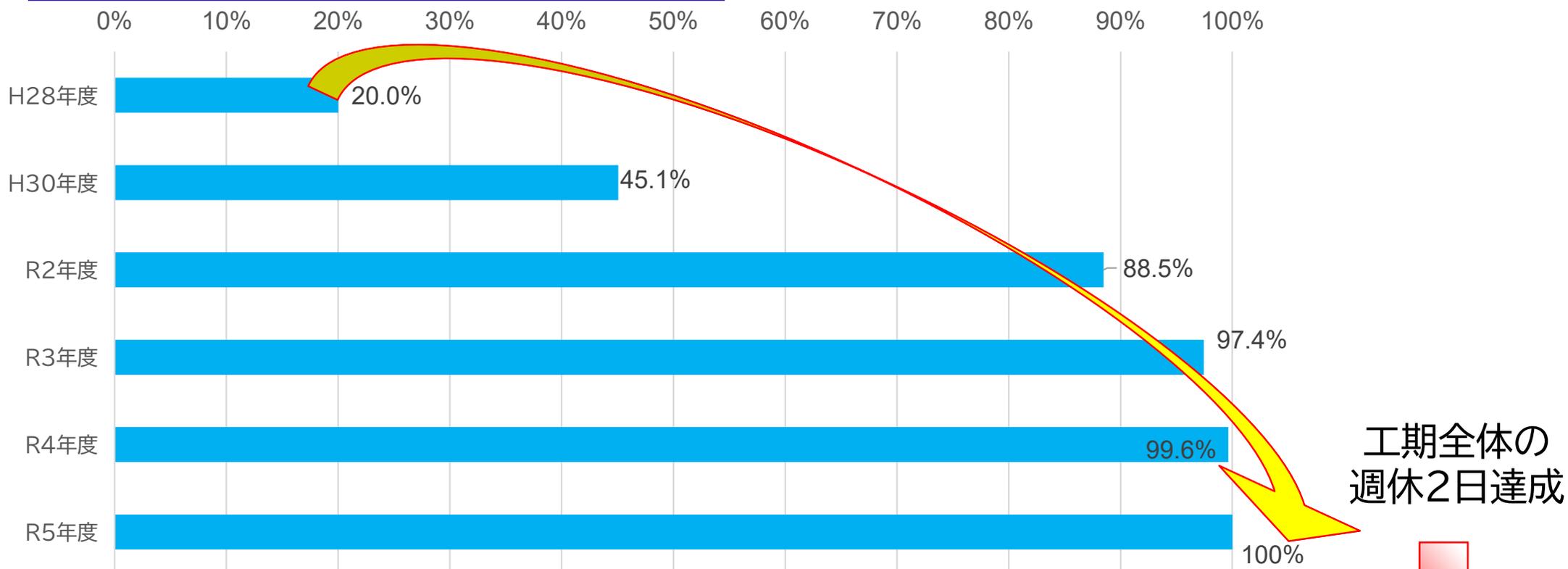
<調査のポイント(※調査方法や調査結果の算定方法を確認することが試行の目的であり、継続的に改善を行う)>

- ① 実態調査をより円滑に行うための**実労働時間等を調査する仕組みの構築**
- ② 「賃金・労働時間等の実態調査」の結果の**算定方法**
- ③ 賃金の原資となる**労務費を受発注者双方が確保すること**を目的に**積算上の作業時間の提示**

直轄土木工事の週休2日の実施状況

- 平成28年度以降、工期全体の週休2日を推進し、令和5年度に実施率100%を達成
- 今後も、他産業と遜色ない建設業の働き方の実現に向け、多様な働き方を支援。

週休2日工事（工期全体）の実施率（直轄）



※各年度に契約した工事件数を集計(R5年度は6,560件(営繕工事、港湾・空港除く))

工期全体の
週休2日達成

他産業と遜色ない建設業の働き方の実現に向け、多様な働き方を支援。

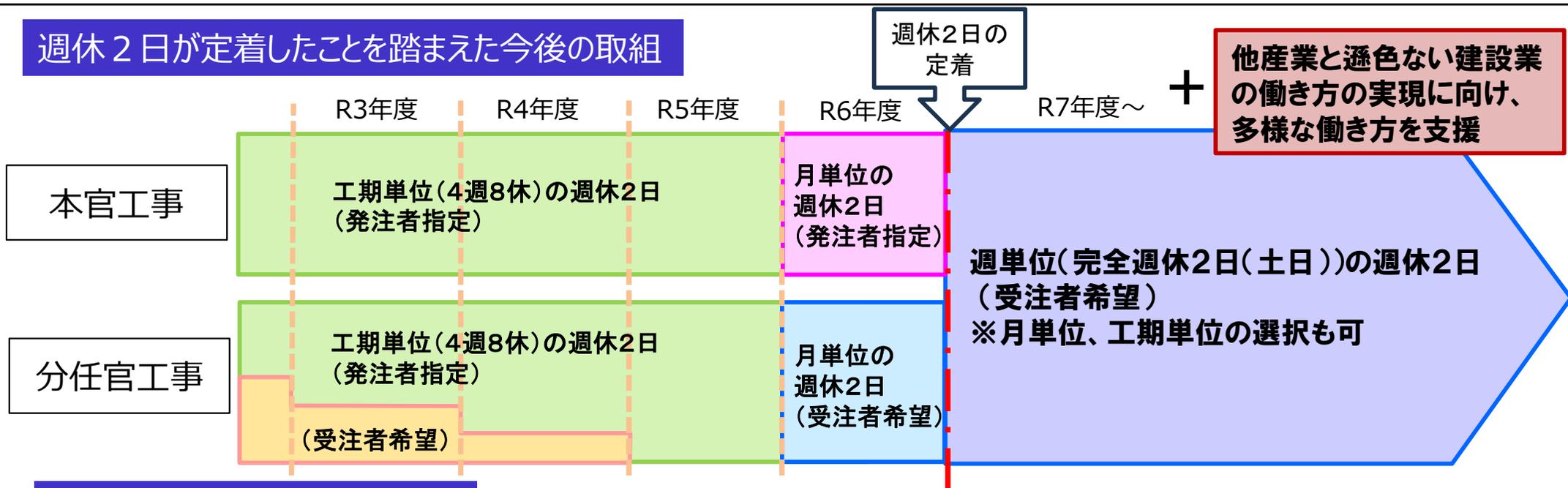
完全週休2日(土日)等の多様な働き方への支援

○ 他産業と遜色ない建設業の働き方の実現に向けた取組を実施する中、週休2日の定着が確認できたことから、令和7年度からは、地域の実情を踏まえ、完全週休2日(土日)等の多様な働き方を支援する取組を実施。

※週単位(完全週休2日(土日))の補正係数を新設。

※補正係数の適用に当たっては、天候等の受注者の責によらない場合、代替休日を設定するなど、建設現場の施工条件に留意して運用。

週休2日が定着したことを踏まえた今後の取組



R7年度の週休2日補正係数

	工期単位(4週8休)	月単位	週単位(完全週休2日(土日))
<現場閉所>	補正無し	労務費:1.02 共通仮設費:1.01 現場管理費:1.02	労務費:1.02 共通仮設費:1.02 現場管理費:1.03
<交替制>	工期単位(4週8休)	月単位	週単位(完全週休2日)
	補正無し	労務費:1.02 現場管理費:1.02	労務費:1.02 現場管理費:1.03

新設

建設工事における猛暑対策サポートパッケージ【概要版】

【概要】

- 建設業の担い手を確保するため、他産業と遜色のない労働条件・労働環境の実現が必要
- 猛暑は今後も続くと想定され、厳しい作業環境において、地域の実情を踏まえ、最新の知見・技術を総動員した多様な働き方の実現が必要
- 施工者の自主性を尊重しつつ、地域の実情や現場の状況等に応じて、受注者が施工の時期、時間や方法を柔軟に選択できるよう、工期の設定、新技術の導入や熱中症対策に係る費用等について支援する取組を「建設工事における猛暑対策サポートパッケージ」としてとりまとめ

来季に向けて実施する具体的な施策・取組

1. 猛暑期間・時間の作業回避

(1-1) 猛暑期間を回避した工事発注

- ・猛暑日(WBGT値)を考慮した工期設定
- ・発注者による、猛暑期間の現場施工を回避する工夫(準備工、工場製作等)により、工期設定

(1-2) 猛暑期間を休工可能とする工事発注

- ・猛暑期間を休工可能とする工事発注の実現に向け、効果や必要となる費用・取組の調査を目的とした試行工事の実施【新規】

(1-3) 猛暑期間における現場施工回避の協議の明記

- ・宇都宮国道事務所等において、試行的に実施
- ・特記仕様書への記載を他事務所に展開【新規】

(1-4) 猛暑時間の施工回避

- ・現場環境に応じて、作業の開始時間、終了時間を、監督職員と協議の上、柔軟に設定
- ・早朝・夜間施工に係る警察や地元等への協議について、必要がある場合、発注者が協力すること等について、特記仕様書へ記載【新規】

(1-5) 1年単位の変形労働時間制(1-2~1-4とセット)

- ・1年単位の変形労働時間制の活用に向けた関係者との連携【新規】

(1-6) 適切な設計図書を作成

(1-7) 労働実態の把握

2. 効率的な施工、作業環境の改善

(2-1) i-Construction 2.0の推進

- ・施工・データ連携・施工管理のオートメーション化の取組を加速

(2-2) 作業環境の改善

- ・個社毎の取組(定置式水平ジブクレーン、バイタルチェック機器等)
- ・技術開発の促進(SBIR制度による支援に向けた公募実施)【新規】
- ・技術提案評価型S型を活用した、作業環境の改善に資する施工方法・施工計画の工夫促進【新規】

3. 猛暑対策に必要な経費等の確保

(3-1) 熱中症対策に係る経費

- ・現場管理費、現場環境改善費での熱中症対策費用の計上
- ・実態に応じた熱中症対策費用の確保【新規】

(3-2) 直接工事費

- ・維持工事等で標準歩掛がない作業は見積り等による精算変更
- ・施工実態調査に基づく歩掛の見直し

4. 地方公共団体・民間発注者等への周知・要請、好事例の横展開

(4-1) 工期における猛暑日考慮の徹底【新規】

- ・「工期に関する基準」の対応状況調査、働きかけ等

(4-2) 工期以外の猛暑対策の推進【新規】

(4-3) 好事例の横展開【新規】

中長期的な課題への対応

- ・日給制の技能労働者の年間総労働時間・賃金を確保する方策
- ・1年単位の変形労働時間制の運用改善、生命・安全を守るための猛暑日における作業のあり方の議論

猛暑を避けた働き方改革・担い手確保の取組

【宇都宮国道】猛暑を避けた働き方改革・担い手確保の取組について

～真夏にバカンスの取れる魅力ある業界を目指して～

- ・建設業は、**猛暑期間での現場**の作業環境などが影響し、**業界の魅力低下**につながり、**働き方改革・担い手確保について懸念**が生じている状況。
- ・これまでも建設業界全体の課題となっていたところ、令和6年12月に開催された、栃木県建設業協会との意見交換時にも、猛暑の現場作業が**若手をリクルートする障害**となっている旨の指摘があり、**官民挙げた猛暑対策**について強い要望を受けた。
(夏にクーラーの無い職場は就職先として敬遠されがち)
- ・宇都宮国道では、手始めとして、熱いアスファルト(敷き均し時は110度以上)を現場で取り扱う、舗装工事において、受発注者間で協議のもと、**猛暑期間(7月、8月)に現場作業を休工**(内業または準備期間)する取り組みを**試行的に実施**。
(舗装工事2工事で試行)
- ・宇都宮国道から**建設業界や社会構造自体を変革させるモデルケース**を目指し、**効果や解決すべき課題などを引き続き検証**していくとともに、**所内各工事へ横展開するなど、取り組みを拡大継続中**。

【試行により明らかになったメリット】

- ・働き方 : 熱中症、夏バテの予防等、作業者の**健康管理・体調管理に寄与**。
- ・働き方 : 猛暑期間が夏休みやお盆期間と重なるため、家族との団らん等、**W. L. B(ワークライフバランス)にも寄与**。
- ・品質等 : 舗装の品質上、施工後、舗装温度が50度以下にならないと交通開放できない基準のため、猛暑期間は気温が高く、温度低下が遅く品質管理が難しい事から、猛暑期間を避けて施工することは、**舗装の品質管理にも寄与**。

<R5年度、R6年度に補正予算で発注した舗装工事(2工事)の例>

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
全体	★契約									★検査 ★支払い
A工区	準備等		舗装工事							
B工区					準備等	舗装工事	片付			

猛暑期間(7月、8月:現場作業休工)

※参考

試行工事では、下記の取り組みも実施

- ①夜間施工を**昼間施工に変更**
- ②**ICT施工**を実施
(3D起工測量、路面切削半自動)

【現場(受注者、作業)の声】

- ・会社 : 猛暑期間を避けて工事を実施することにより、**社員の健康管理や働き方改革に寄与**。
- ・会社 : **猛暑期間の現場管理が必要ない**ため、**会社の社員旅行を秋から7月に変更**し社員全員で参加出来た。
- ・作業 : 現場作業員も高齢化しており、猛暑期間を避けることは**心身ともに非常に良い取り組み**。
- ・作業 : **夏休み取得時期の自由度が広がった**ため(従来はお盆シーズンのみ)、繁忙期を避けた夏休み取得が可能。



これを受けて、宇都宮国道では原則、以下を特記仕様書に明示。
「本工事は、働き方改革、熱中症予防の一環として、猛暑期間(7～8月)の現場施工を回避することについて、監督職員と協議を行うことができる。」

維持修繕工事の重要性の広報

- インフラを維持していくためには、維持修繕の担い手確保が不可欠。
- その重要性を広く伝え、若い人材に“社会を支える仕事”として魅力を感じてもらふ必要。

インフラメンテナンス大賞

- 日本国内のインフラメンテナンスに係る優れた取組や技術開発を表彰することにより、メンテナンス産業の活性化を図りベストプラクティスの全国展開、インフラメンテナンスへの国民の意識向上を図るもの(8省が合同で実施)
- 第7回(R5年度)から、極めて顕著な功績であると認められる取組や技術開発を行った者(1者)に内閣総理大臣賞を表彰

インフラメンテナンス大賞の概要

- 主催者:国土交通省、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、防衛省
- 表彰対象:インフラメンテナンスにかかる特に優れた取組・技術開発
 - ア)メンテナンス実施現場における工夫部門
 - イ)メンテナンスを支える活動部門
 - ウ)技術開発部門

開催実績	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第6回	第7回	第8回	第9回
応募件数	248	205	255	288	247	195	317	302	332
受賞案件数	28	32	32	35	33	37	44	45	44



岡山道路パトロール隊

- 岡山道路パトロール隊は、岡山県内の土木系工業高校3校(岡山工業・笠岡工業・津山工業)が産官学連携で取り組む社会インフラメンテナンス活動。
- 平成30年から、道路管理者や維持・保守業者の仕事を通じて、土木や建設関係業の魅力を知ってもらうことを目的に取り組んでおり、各種表彰を受けるなど高い評価を得ている。

道路管理者
フィールド提供
:道路の管理瑕疵、担い手育成

保守・維持業者
高校生をバックアップ
:イメージアップ、人材確保

土木系工高
社会での実践教育
:建設業界への理解を深める

『岡山道路パトロール隊』
【三方よし】

高校生によるパトロールの様子

小学校通学路パトロール体験会の様子

岡山工業高校生徒が制作した絵本「いんぷら星のものがたり」

これまでの主な経歴

- ① おかやまSDGsアワード2021 特に優良な取組
- ② 第5回インフラメンテナンス大賞 国土交通省優秀賞
- ③ 土木学会 第1回インフラメンテナンスチャレンジ賞
- ④ 2023年愛知県公立高校入試 社会科問題掲載
- ⑤ 土木学会中国支部 令和4年度中国支部賞
- ⑥ 天皇皇后両陛下に拝謁を賜る
- ⑦ 高校生の作文コンクール 不動産・建設経済局長賞
- ⑧ 第8回インフラメンテナンス大賞 国土交通省優秀賞

平成30年度に維持管理部会を設置して以降、喫緊の課題であった災害対応や維持修繕の入札・契約、積算等の事項について、検討を進めてきた。

技術の進展、将来的な担い手※不足、その他社会の変化を踏まえて、維持管理を支える「地域の守り手」を育成・確保していく必要があるのではないか。その際、必要な視点は何か。

※担い手：人（技術者・技能者）、会社（元請、下請）

- 新技術等を活用した維持作業の自動化・省人化を踏まえ、維持管理の担い手の仕事の仕方、ノウハウの継承を検討する上で必要な視点
- 建設業全体における働き方改革、賃金の行き渡り等の施策進展を踏まえ、維持管理において、中長期的に担い手を確保するために必要な視点
- 多様な入札契約制度の試行的な取組の進展を踏まえ、さらなる改善・展開をしていくために必要な視点

賃金・労働時間等の実態把握（試行）においても、一定数の維持修繕工事において、下請次数、技能労働者の賃金等の実態が把握できるものと思慮。これらも踏まえ、維持修繕工事を請け負う企業の実態（元受・下請との関係性・持続性）や維持管理に携わる技術者・技能者が持続的に働くための、ノウハウの継承や労働時間・賃金等に関する実態を把握すべきではないか。