

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）
議事要旨

日時：令和8年2月18日（水）13：00～15：00

場所：中央合同庁舎2号館地下1階 国土交通省第2会議室A・B
（WEB 併用）

<委員からの主な発言>

（1） 維持修繕工事における積算等の改善方策（資料1・2）

- 資料8 ページに「積算額と実際の費用の乖離について、維持工事では一定数見られるものの、修繕工事ではほとんど見られない」という調査結果（受注者意見）がでていますが、維持工事と修繕工事では何が原因でこのような違いが出ているのか、分析はされているか。
- 4つの課題のうち3つは積算上の取り扱い、1つは監理技術者の配置の仕方や役割の話として整理されている。積算上、実態と乖離があるため単価や歩掛、諸経費を見直して実態に合わせようというの分かるが、それだけで本当に問題が解決するのだろうか。そもそも積算するためのもととなる仕様書に関して、「どういう注文（仕様）とするのがよいのか。それに対して受注者がどういう役割、判断基準で現場にあたるのか。」という発注方式や契約の仕方、支払い方法とセットで議論すべきではないか。例えば、維持工事の中の細かな作業、草刈りの頻度なども全て発注者が決めて、それに基づいてお金を払うやり方を続けるのか、「現場をこういう状態にしておいてくれれば良い」と性能規定的に受注者の裁量で効率的にやってもらうのかによって変わってくる。現状の細かく決めるやり方の場合、ずれがあれば現場の実態に合うように常に変えていくということになるが、もしそうでないなら、この議論は少し違うこともあわせて考えていく必要があると思う。今回提案されている積算上の改善策をどういうスタンスで活用しようと考えているのかお聞きしたい。
- 監理技術者の役割について、維持工事では監理技術者が全て立ち会わなければならないという認識はなかった。もし現状そうなっているとしたら、なぜそうなっているのか、その理由を伺いたい。本当に必要な理由であれば、この部分を一つ一つ確認して変えていくという議論が必要だと思うが、そもそも監理技術者に何を求めるのか、維持工事の全体の体制、配置される技術者の役割分担を見直すということもあり得るのではないかと思う。
- 資料13 ページの「小規模作業の変更積算の考え方」の①に「1日以上となる作業量を指示するよう努める」とあるが、実態として機能するか懸念がある。「1.2日なら良いのか」といった議論になりかねない。0.5日や1日単位で積算するという案もでていの中で、単に「1日以上」、「努める」という文言だけで具体的なことが示されないと、指示事項が活かされずに、かえっていろいろな齟齬を生む可能性があるように思う。
- 積算については、緊急対応等の変更が必要な場合、既存の積算基準（歩掛）にこだわるのではなく、本来は受注者から見積を出してもらい、それをベースに交渉するのが本来の筋ではないかと思う。予め発生することがわかっているのであれば、皆が合意できる方法を予め考えておくことがスムーズな変更手続きをするためには有効かと思う。
- 監理技術者の立会いについては「なくても良いと考える作業」を議論するのではなく、「本当に必要なものは何なのか」ということを議論して、それ以外のものは基本的に必要ないと説明してあげるのがよいと思う。改築工事ではそうなっていると思うが、維持工事でも同様にするのが筋だと思う。

- ・先月末にある勉強会で性能規定の難しさという話をした。基準類の性能規定化を 30 年くらいやってきているが、建設分野だけではなく、なかなか上手くいっていないと感じている。危険運転致死傷罪も仕様規定化しないと動かない。維持管理を性能規定化する話は、国土交通省も数十年前にイギリスに調査団を出しているが、上手くいっていないと思う。日本人に合わないのかもしれない。
- ・追加的な作業について、実際にかかった費用を見積もりや交渉で支払ってほしいというのが受注者の思いだと思う。事前にルール化できる場所はすべきだが、突発的・特殊な作業については、実際にかかった費用が支払われるような積算をお願いしたい。

(2) 維持管理を支える「地域の守り手」の育成・確保のあり方(資料3)

- ・論点として示された 3 点について、維持管理を支える人をどう確保していくかは、より積極的な対応を考えていく必要があると思う。その上で、ここで言われている「担い手」とはどのような人達を想定しているのか。今後も直轄のインフラの維持管理を、これまで維持工事に登録されている企業等に継続してもらうことを考えているのか、あるいは新技術を開発し維持管理の現場に投入するような新しい人達を前提に考えるのか。中長期的に誰にインフラを守ってもらうのが良いのか、しっかりと考えた上でメッセージを出す必要があると思う。将来のため、あるいは地方公共団体の模範となる意味でも、新しいプロジェクトややり方を始めていかないと、今のままでは「これまでと同じ体制・メンバーで支えていく」としか、外からは見えないのではないかと。一方で、一者応札が 6 割を超えている状況がある。不調・不落は少ないようだが、仮に維持修繕が不調・不落になったらどうするのか。改築とは異なる危機意識を現場ではどう持っているのか、今後の担い手をどのように考えていくのか、現状の考えを聞かせていただきたい。
- ・働き方改革に関して、社会全体の流れの中で改善を図ることは重要だが、24 時間 365 日責任を持って仕事をしなくてはならない維持管理を支えている人たちの働き方をどう考えるかが論点であるべき。改築のように単に「土日は休みましょう」と言っているのか。そうでないのであれば、維持管理における働き方の改善としてどのようなメッセージを出そうとしているのか。資料からは具体的に受け取りにくかったため、改めて確認させていただきたい。
- ・多様な入札契約制度の試行、今後の改善に関しては、資料の実施状況を見ると、一部の地方整備局では活用されているが、全体的には少ない状況である。ある種の目的を持って試行が始まったはずだが、現状どう評価されているのか。いま地方整備局で「実施されていない」ということは、役に立たなかったのか、あるいは問題が改善したからなのか。例えば、複数年契約も 2~3 年が一部である程度だが、例えば地方自治体の指定管理者制度をみると 5 年はやられているし、海外の包括的維持管理では PPP を使ってより長期に行う事例もある。民間活力を導入し、維持管理の現場に新しい技術を取り入れて新しい現場を実現していくことを考えると、もう少し積極的に取り組んでも良いのではないだろうか。過去にやられたものでさえ、現場で実施されていない状況をどう受け止め、今後どう議論を進めるのか、スタンスをお聞きしたい。
- ・北海道や積雪地全般の話だが、夏に比べて冬の資源投入(人・機械)が圧倒的に多くなる。冬の除雪体制に備えるため、夏場は維持工事だけでは投入資源が余るため、一般土木工事を受注して成立させている実態がある。維持工事と一般土木は独立したものではなく、相互に補完し合わないと企業が成り立たないという視点での分析が必要と思うので、そのような点も考慮いただきたい。

- ・ 除雪は深夜作業が一般的で作業員は昼夜逆転の生活を送っている。週休 2 日等の議論の中で、除雪は災害扱いで特別視されることもあるが、非常に厳しい労働環境にある。また、冬だけ働く季節労働者も多いため、夏と冬で労働条件や休暇条件が大きく異なり、冬は一層厳しい状況である。担い手確保、特に除雪の担い手は厳しい面があるため、そうした実態やデータを踏まえていただきたい。
- ・ 資料の 7 ページにある「一者応札の割合」について、資料の説明では、一者応札が多いことについて「地域特性を踏まえた綿密な対応が行われている」とポジティブな表現もされているが、担い手確保の観点からは若干問題があるのではないかと認識している。栃木県の建設業の実態を見ても、直轄の維持管理業務は一者応札が非常に多い。一方、参入意欲のある業者も一定数存在する。意欲があっても実態として参入できない理由の大きな一つが入札参加資格要件として施工実績を問われることである。一者応札で長年、同じ企業が継続している中で、「過去の実績」を参加要件にしまうと、事実上、新規参入は不可能になってしまう。維持管理業務を担える業者を育成するという観点からも、入札参加要件のあり方について、議論いただけると有難い。
- ・ 建設業の賃金や年収の格差がある中、あと 15 年経つと 55 歳以上の層がいなくなる。中長期的には、高校生や大学生など若手を育成する施策を考えるべき。これをしないと建設業界全体が対応できなくなる。魅力ある方法で若手を育成できる施策を考えていただきたい。
- ・ ICT を活用した自動化技術の開発には時間がかかる。ハードだけでなくソフトも必要。特に自動運転には、現在のナビよりも精度の高いデジタル地図が必要になる。車両の実用化に合わせて、今からデジタルマッピングの対応を進めることは決して遅い話ではない。ご検討頂きたい。
- ・ 資料 21 ページの「猛暑を避けた働き方改革（工事休止）」は、非常に思い切った事例であり、若手にも伝わりやすい良い取組だと思う。一方、施工管理・現場管理の観点からは、例えば 2 ヶ月休工すると、実質的に工期を伸ばさざるを得ない状況になると思う。こうした選択をした場合、工期の延伸等の配慮はあるか。また、休止期間中であっても現場の機能は維持しなければならず、経費が発生する。その場合、一時中止や一部中止といった扱いで、増加費用を設計変更してもらえ可能性はあるのか、国土交通省のお考えをお聞ききたい。
- ・ 1 番目の議論で「必要な仕事を発注し、実態に伴った支払い（精算）」という話があったが、受注者として懸念しているのは、維持工事において通年で固定的な技術者や体制を確保・維持するための「固定費」の問題である。直接工事費が一定量ないと、現場の体制を維持する経費が担保されないという懸念がある。資料 4 の 2 ページにある「除雪の積算（固定経費の計上）」のように、維持工事でも「待機や体制維持にかかる固定的な経費」を担保できる仕組みがあれば、受注者としても安心して必要な時に必要な対応ができる。こうした仕組みができないか。
- ・ PC 橋は、建設後 50 年を超えるものが増えてきている。現状では緊急対応が必要なものは少ないが、今後増えていくと予想される。一方で、新設橋が減り保全の割合が増える中、PC 橋のノウハウを持った技術者が減少し、高齢化しており、もうすぐ 1/3 がなくなる現状がある。PC 橋を維持していく上で、通常の発注スタイルでは対応が厳しくなっている。技術提案・交渉方式や、設計・施工連携型のような方式が有効ではないかと考えている。今後そうした案件が増えてくると予想しており、検討いただきたい。
- ・ 若手の人材確保の話に関連して、地方の建設業者と話すと、地元の工業高校生は大手企業に就職してしまい、地元企業には来ないという状況がある。地元企業は普通科や商業科の生徒を一から再教育して育成している。高校では遅く、小中学校段階からリクルートしないと担い手の確保にはつながらないという声もある。また、発注者（地方整備局）も職員の確保が難しくなっている。維持管

理の仕事を魅力的にし、効率化するために、新技術への投資が必要。しかし、現状、投資できるのは体力のある企業だけのみ。北海道開発局の除雪の例もそうだが、投資ができる企業を育て、活用していく視点が必要。

- ・ 維持管理のサイクルを回していくにあたりデータの活用が重要であるが、現場ではどのくらいデータを活用して次の修繕計画、中長期の維持管理の計画に活かされているのか、10年前と比べて現場がどのくらい進歩したのか、まだできることは多いと思う。
- ・ 入札契約制度については、今後どう仕事のやり方や体制を変えていけるのかという視点で、現場を改善する方法を考えていただきたい。
- ・ 地質調査業務も現場作業があり、小規模作業や標準から外れる作業の発生、担い手確保の問題など、維持工事と非常に近い課題を抱えている。ボーリングオペレーター等を含め、地質調査業界も「地域の守り手」の一翼を担っていると認識している。地質調査業務についても、維持工事での検討成果を反映し、改善していただければと思う。

(3) 道路除雪工における積算方法の改善 (資料4)

- ・ 特に意見なし

(4) 施工規模に応じた標準歩掛の設定 (資料5)

- ・ 特に意見なし

【全体を通して】

- ・ 維持管理については、誰が担い手か、誰がどのような役割を今後担っていくべきか。それに対してどのような事業のやり方、契約のやり方を考えていくべきか。様々な具体的な提案を含めて御意見をいただいた。現状どのようになっているかについてきちんと調査いただくとともに、いろいろな方式等について部会を通して提言できることも多々あると思う。貴重な御指摘をいただいたので具体化いただければと思う。

以上