

2025年度 公共工事の諸課題に関する意見交換会 (北陸地方整備局)

日 時：2026年3月4日(水) 15:30～

場 所：アドリビタムデュオ
「バッハザール」

<北陸地方整備局の出席者>

企画部長	加藤 智博		
技術調整管理官	澤山 雅則	技術開発調整官	堀内 崇志
建設産業調整官	関川 学	河川情報管理官	大角 一浩
道路情報管理官	安達 志郎	官庁施設管理官	坂田 勉
技術管理課長	吉田 健一	建設専門官	安藤 達弥

(敬称略)



■冒頭挨拶

(北陸地方整備局：加藤企画部長)

国土交通省北陸地方整備局企画部長の加藤です。

本日は、ご多忙の中、池田支部長をはじめ日建連北陸支部の幹部の皆様方には、意見交換会の機会を頂き、有難うございます。また、平素より国土交通行政、とりわけ北陸地方整備局の事業執行に多大なるご支援、ご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

令和6年能登半島地震から2年が経過いたしました。また、地震の後に発生した奥能登豪雨からも1年半が経過しようとしています。日建連の皆様方には、発災直後から昼夜を問わず緊急復旧作業にご尽力いただくとともに、現在も本復旧工事において、被災地特有の厳しい環境の中、新技術の活用も積極的に取り入れていただきながらご尽力いただいております。この場をお借りして、厚くお礼申し上げます。北陸地方整備局としても、被災地の1日も早い

復旧・復興に向けて一生懸命頑張っておりますので、引き続き、皆様方のお力添えをよろしくお願いいたします。

全国に目を向けて改めて昨年1年間を振り返ると、まずは、昨年1月に埼玉県八潮市で発生した下水道の陥没に伴う道路陥没事故があり、インフラの老朽化問題がクローズアップされました。また、昨年8月には、能登地方を含め、全国的な豪雨によって激甚な災害が発生しています。激甚化、頻発化する自然災害、そしてインフラの老朽化に対して、しっかりと対応するためにも、北陸地方整備局としても国土強靱化をしっかりと進めていく必要があると認識しているところです。

加えて、地域の活力や活性化、生産性向上に資するためのインフラ整備もしっかりと取り組んでいく必要があると考えています。そのためには、本日ご出席の皆様方の力が必要になると考えていますので、引き続きご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。

さて、予算の関係ですが、後程詳しく説明させていただきますが、昨年12月16日に令和7年度補正予算が成立し、北陸地方整備局には管内全体で約3,852億円が配分されたところです。そして、事業の見通しを皆様方にお示ししつつ、現在、発注手続きも進めているところです。加えて、令和8年度当初予算については、政府予算案が昨年末に閣議決定され、現在開催されています国会で審議がなされています。予算が成立した際には、北陸地方整備局にも配分されますので、皆様方に見通しをお示ししながら、発注手続きを進めていきたいと思っています。令和7年度補正予算、令和8年度当初予算を切れ目なく執行していきたいと思っていますので、引き続き、ご協力をお願いいたします。

一方で、少子高齢化が進む中、建設業の担い手の確保・育成が最重要課題であると認識しており、皆様方とともに官民一体となって取り組みを進めていく必要があると思っています。北陸地方整備局では、今年度、「北陸けんせつミライ 2025」を取りまとめ、「適正利潤の確保」、「変わる待遇・働き方」、「未来につながる建設現場」を柱とした取組を進めているところですが、この内容が更により良いものとなるように、現在、「北陸けんせつミライ 2026(案)」の策定に向けて検討を進めているところです。

本日の意見交換会では、六つほど議題を設けていただき、かつ、その後に自由討議も準備いただいています。限られた時間ではございますが、忌憚のないご意見を頂くとともに、北陸地方でこれからまとめる「北陸けんせつミライ 2026(案)」の中に反映しながら、皆様方と連携して、よりよい建設業に向けた取組を進めていきたいと思っています。

本日は、実りある意見交換の場にしたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。



(日本建設業連合会北陸支部：池田支部長)

日建連 北陸支部長の池田でございます。

本日は、北陸地方整備局様との意見交換会に当たりまして、年度末を控えた大変お忙しい中、加藤企画部長様をはじめ、各部から幹部の皆様にご出席を賜り、厚くお礼を申し上げます。

また、日頃から、北陸地方建設事業推進協議会等を通じ、官民相互の連携と建設事業の効率的な推進にご尽力いただきまして、誠に有難うございます。

加えて、今般発表となりました設計労務単価については、昨年比4.5%増、14年連続での引き上げとなりましたことは、建設業にとって喫緊の課題である「担い手の確保」につながるものと受け止めており、大変感謝申し上げます。

さて、一昨年の元日に発生した「能登半島地震」や豪雨災害への日建連としての対応につきましては、現在も会員各社が道路、河川等の復旧工事にあたっているところでありますが、この間の迅速な予算措置、契約手続きや、現地でのご指導・ご協力について改めて感謝申し上げます。

今回の地震からも、「防災・減災、国土強靱化」の実現による事前防災への取組みが非常に大切であることを痛感させられました。政府においては、現在「第一次国土強靱化実施中期計画」に基づき、資材価格・労務費の高騰などの現状を踏まえつつ、防災・減災、災害からの復旧・復興、安全・安心な国土づくりを一層推進することとされております。

私ども建設業界といたしましても、社会資本整備と災害復旧は、建設業の使命との認識のもと、継続して確実に対応して参る所存です。

整備局様におかれましては、建設業が今後とも、その役割を果たせるよう、引き続き、安定的かつ持続的な公共事業予算の確保・拡大にご尽力いただきますようお願いいたします。

さて、建設業の持続的存続のためには、「技術者・技能者の担い手確保」、「働き方改革」が

喫緊の課題との認識のもと、日建連としては、引き続き「週休二日の実現」、「建設技能者の処遇改善」、「建設キャリアアップシステムの普及・推進」、「現場の生産性の向上」に業界の命運をかけて取り組んでおります。

本日は、これらの課題を解決するための6つのテーマについて、会員各社に実施したアンケートの結果とともに、日建連北陸支部としての意見を述べさせていただきますので、これに対する地方整備局様のご意見をお聞かせいただきたく存じます。

簡単ではございますが、開催にあたりましてのご挨拶とさせていただきます。本日は、有意義な意見交換となりますよう、よろしくお願い申し上げます。

■中長期的な公共事業予算の確保について

(日本建設業連合会北陸支部)

昨年12月16日には補正予算が成立し、12月26日には2026年度の政府予算案が閣議決定されたところです。2026年度当初予算が一層の社会資本整備に向けたものとなりますよう、今年度内に成立し、補正予算と一体的に新年度早々に執行できますよう期待しているところです。

現在、防災・減災、国土強靱化の取り組みを切れ目なく推進するため、『第1次国土強靱化実施中期計画』に基づく事業が進められることとなっております。

「防災・減災、国土強靱化」の取組みは、未だ道半ばであり、その加速化を図るため、近年の資材価格高騰・人件費上昇などの影響を踏まえ、「5か年加速化対策」を大幅に上回る予算額が確保されますよう期待しているところです。

「令和6年能登半島地震」やその後の豪雨災害による被害状況を見ても、強靱化を図るべき道路・河川・給水・給電・通信設備等の社会資本が多く残っていることが認識されたところであり、自然災害に対する備えを強力に推進いただきますようお願いいたします。

また、建設業界を取り巻く環境は、時間外労働の上限規制適用や近年の資材価格の高騰・人件費の上昇など、厳しい経済情勢に直面しているところです。こうした中においても、デジタルトランスフォーメーション(DX)の普及やカーボンニュートラルの実現など、経済構造や環境対策の世界的な変化に的確に対応して、経済の好循環を加速・拡大させるためには、社会資本の戦略的な整備が不可欠であります。

私どもの建設業界におきましても、建設事業の着実な遂行に加え、「働き方改革」と「生産性向上」を強力に推進しているところです。我が国が少子高齢化社会を迎えている中で、日建連では特に建設業界の担い手確保に向けて、「完全週休二日の実現」と「建設キャリアアップシステムの普及・推進」に引き続き取り組んでいるところです。目標の達成までには様々

な課題が残されておりますが、北陸地方整備局様におかれましても、引き続き、一層のご協力・ご支援をお願い申し上げます。

北陸地域経済の活性化と雇用を支える基幹産業として建設業が担う役割は大変大きいところがございます。本格化しております大河津分水路の抜本的な改修、日沿道のミッシングリンクの解消、利賀ダム建設などに続きます、新たな大型プロジェクト等による中長期的な社会資本整備計画の策定を業界としましても期待しているところであります。

防災・減災につきましては、日建連北陸支部では、「令和6年能登半島地震」の発災以降、一日も早い復興に向けて、作業を続けているところです。

また、昨年12月の「青森県東方沖地震」の際には、「北海道・三陸沖後発地震注意情報」が発令され、改めて巨大地震の切迫を認識したところです。発災時の日本海側からの支援ルート或いは太平洋側からの代替物流ルートなどの列島横断的な高規格道路によるネットワークの整備・拡充は、迅速な災害支援体制や国民生活に欠かせない安定的な物流の確保を図る観点からも、大変重要と考えております。

これらを踏まえまして、北陸地方整備局様には将来に向けた社会資本整備と地域経済に配慮した基盤整備を着実に推進していただきますよう、引き続き、安定的かつ持続的な公共事業予算の確保をお願いいたします。

ポイントとしては、安定的かつ持続的な公共事業予算の確保、資材価格の高騰や人件費の上昇等を踏まえた予算の確保、激甚化、頻発化する自然災害から、国民の生命と財産を守るため、「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく事業を着実に推進するとともに「5か年加速化対策」を上回る予算額の確保をお願いいたします。

(北陸地方整備局)

令和8年度当初予算につきましては、現在、国会中ではありますが、昨年12月26日に公表された予算案では、国土交通省の公共事業関係予算といたしましては5兆2,950億円対前年度比1.0倍となっております。

物価高騰等の状況を踏まえまして期待する予算案とはなっておりませんが、昨年12月27日に成立しました令和7年度補正予算につきましては、北陸地方整備局には全体で3,852億円が配分され、そのうち事業加速化国債として約13億円、また令和6年能登半島地震等の災害により被災した箇所の本格的な復旧を図るとともに、再度災害を防止するため、改良復旧を積極的に活用した災害復旧等として約2,406億円が配分されたところです。

この補正予算との組み合わせにより、切れ目ない事業執行を図って参ります。

国土強靱化実施中期計画につきましては、本年度補正予算より予算化されているところですが、事業規模としては、5カ年計画の規模を上回る規模となっており、「今後5年間で20兆

円強程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映する」こと、加えて「各年度の取り扱いについては、災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応」することが示されているところであります。

整備局といたしましても、国土強靱化予算の予算確保に努めて参ります。

(日本建設業連合会北陸支部)

現在開催中の国会において、2026年度予算の年度内成立を目指していると聞いていますが、私どもとしましても、是非とも年度内に予算成立するよう願っているところです。

2026年度の北陸地方の予算や3,852億円の能登半島震災の復旧等に資する補正予算についてご説明いただき、有難うございました。我々建設業界もしっかりと取り組んでまいりますので、円滑な発注をよろしく願いいたします。

(北陸地方整備局)

当初予算が成立した際には、しっかりと今後の見通しを皆様方にお示ししながら、切れ目のない執行に向けて手続きを進めてまいりたいと考えていますので、よろしくお願い致します。

■入札・契約制度について

(日本建設業連合会北陸支部)

今年度の会員会社のアンケート調査の結果について、一例をご紹介します。

段階選抜方式については、一次選抜業者数や選抜条件の改定を行いながら、発注者・受注者の双方の負担軽減を目的として試行いただいております。会員会社のアンケートでは、9割がその目的を理解しているものの、その中の5割が選抜条件の見直しを要望している結果となっており、令和3年度から引き続き令和7年度においても技術提案の一部を選抜条件に加える入札方式を試行いただいたところです。

また、一括審査方式も令和7年度も能登震災復興工事にて試行されているところで、アンケートでも9割が今後も継続いただくことを望んでおります。

アンケート調査の結果を踏まえて、以下の項目についてご検討をいただきますようお願いいたします。

1. 一括審査方式について

複数工事の発注に際し、1つの参加申請で入札参加が可能であり、発注者・受注者の業務負担が軽減されています。

技術提案の作成業務が軽減される、申請する配置予定技術者が1名になる、複数会社が受

注できる、といった観点から積極的な推進を望みます。

ポイントとしては、一括審査方式の適用を継続・拡大をお願いいたします。

2. E C I方式について

E C I方式の導入がはじまり、会員企業も入札に参加する機会が徐々に増えてきています。しかし、企業によって設計技術者の不足や入札方式の経験不足などから、E C I方式の推進を過半数が要望している現状ではありません。

選定結果の詳細な公表や発注見通し等での掲載など、さらなる情報公開を求める意見も挙がっております。

E C I方式の浸透という観点から以下を望みます。

E C I発注見通しの早期の公表と活用の継続をお願いいたします。

3. その他の意見・要望

土木技術者の育成については、要望を取り入れていただき、会員会社も今後の効果を期待しております。

より良い改善という観点から以下を望みます。

- ・技術提案では、評価方法の見直し（過度な提案、複数提案の厳格な評価）、
 - ・ワークライフバランス等推進企業の評価について、配置予定技術者の施工県居住の加点要件の見直し（W T O対象工事「トンネル、ニューマチックケーツ、橋梁上部など特殊な工種」における再検討）、
 - ・入札スケジュールでは、積算に関する質問期間・回答期間の前倒し（回答締切日から入札日までの会員企業の社内決裁日数の確保）、
 - ・総合評価落札方式では、技術提案評価型S 1型の拡大
- 以上につきまして、お願いいたします。

（北陸地方整備局）

一括審査方式は、発注者・受注者双方の業務負担の軽減を図るとともに、スピーディーな予算執行に寄与するものとして取り組んできたところで、施工条件や施工時期等が合致すれば、一括審査方式を採用する方針としております。

特に、令和6年能登半島地震に関する災害復旧工事においては、同時期に複数の工事が発注されることや工事件数の増加を考慮して、活用しているところです。

北陸地方整備局では、今後も必要に応じて、一括審査方式を活用して参ります。

E C I方式に関する発注見通しにつきましては、その他の工事・業務と同様に、発注見通しの公表を行うことが可能となったタイミングで公表しております。引き続き、適切に公表してまいります。

また、E C I方式の活用につきましては、平成27年6月（令和7年2月改正）の「国土交通省直轄工事における技術提案・交渉方式の運用ガイドライン」で、「発注者が仕様を設定できない工事」及び「仕様の前提となる条件の確定が困難な工事」とされ、これにより運用しているところです。引き続き、活用してまいります。

本省が示す統一的な考え方（ガイドライン）に基づき実施しているところですが、全国での議論も踏まえつつ、より良い改善になるよう今後も技術提案項目について検討して参ります。

また、技術提案テーマ設定につきましては、工事特性等に相応しいものとなるよう努めてまいります。

ワークライフバランス等推進企業の評価について、配置予定技術者の施工県居住の加点につきましては、施工県に在住する技術者の配置を求めることより、技術者の地域での活躍を促すことを目的に、令和6年4月から運用を開始したところです。

ご理解とご協力をお願いいたします。

総合評価落札方式の技術提案評価型S型につきましては、技術提案以外の質問書（見積参考資料等）に対する回答は、回答期限日から入札書の提出期限日まで6営業日を確保しております。

また、万が一、この期間内に見積参考資料等の資料に修正があった場合は、入札書の期限日を後ろ倒しし、修正を行った日から入札書の提出期限日まで6営業日を確保できるようにしております。ご理解とご協力をお願いいたします。（ガイドライン通りの運用）

（質問回答が2回の試行工事の場合は、更問いの回答期限日から入札まで6営業日を確保している）

本格運用に向けた状況を見ながら、S1型の工事の施工の可否について検討してまいります。

（日本建設業連合会北陸支部）

これまでも日建連の意見を様々な形で取り入れていただき有難うございます。

E C Iの発注見通しについては、適切な時期に公表ということでご回答いただき、有難うございました。評価結果については、今後E C Iの案件が増えてきた場合に、各社の提案に対する評価結果が分からないと、次の案件に活かすことが出来ないことから、提案に対する評価公表を早めていただきますようお願いいたします。

入札スケジュールについては、回答期限日から入札書の提出期限日まで6営業日を確保していただいているとの説明を頂きましたが、修正が多くなってきた場合など、案件毎に違いがあると思っています。社内でも何段階かの決裁もあり、全てではないですが、日程的に厳

しい場合もあることから、少し伸ばしていただきたいと思います。

(北陸地方整備局)

ECIの見通しと早期の公表については、しっかりと取り組んでいきたいと思います。入札スケジュールについても、ご意見を参考にさせていただきます。

■工事施工の円滑化・設計変更について

(日本建設業連合会北陸支部)

工事施工の円滑化4点セット(「条件明示の手引き」、「設計図書の照査ガイドライン」、「工事一時中止に係るガイドライン」および「設計変更ガイドライン」)、そして“工事円滑化推進会議”の展開・活用状況とともに、「設計変更の現状」、「適切な工期設定・工期変更」について、日建連北陸支部の会員 各社へのアンケートを実施し、昨年から18件減の38件の工事から回答がありました。その結果の概要を報告するとともに、アンケート結果を反映した要望事項・見解を取り纏めましたので、ご確認ください。

[工事施工の円滑化について]

- 1) 工事施工の円滑化4点セットは概ね認知されており、7割近い工事から『十分に活用』との回答でした(設問 1-1)(昨年度調査も同様に約7割)。また、『4点セットは問題無く活用』されているとの回答が約5割(設問 1-2)である一方、『課題解決に時間を要す』等の負の意見が約3割の工事からありました。これらは昨年の調査からあまり大きくは変化がない状況でした。
- 2) 工事円滑化推進会議については、『1回以上開催されている』と約7割の工事で回答(設問 1-3)があった反面、1～2割の工事から『会議資料作成の負担』や『発注者側のキーマンが参加しない』、『開催のルールがなく開催を要望する』といった意見も出されていました(設問 1-4)。
- 3) 設計照査期間については、『十分に確保されていた』との回答が約8割の工事(設問 1-5)でありました。『照査内容の回答に多くの工期を取られた』、『設計が間に合っていなかった』、『情報が不足していた』といった意見も出されていました(設問 1-6)。

ポイントとしては、

・アンケートの自由意見からも『工事円滑化は進んでいる』との意見が大半であり、かなり浸透していることがうかがえます。一方でその他の意見として、『変更が膨大である』、『部会の効力があいまいである』、『震災復旧(啓開工事)であり該当しない』との意見もありました。能登半島地震の発生後、概略検討での発注等やむを得ない事情があることも認識しておりますが、発災後の豪雨等の自然条件、特に社会的条件が大きく変化している

昨今の現状があります。工事の円滑な進捗確保のためには、発注者と受注者間の良好なコミュニケーションの確保が非常に重要と心得ておりますので、引続きの適時適切なお対応をお願いします。

・工事工期設定における後片付け期間として、「工期に関する基準 令和6年3月27日最終決定 中央建設業審議会決定」では、最低必要日数として20日とされていますが、他の発注者（NEXCO 中日本 工期設定ガイドライン 等）では、60日を標準とする（竣工書類、動向調査等も含む）とされています。特に竣工に関する必要な日数の設定について、各工事の現状に合わせた設定をお願いします。

・また、能登半島を中心とした特殊な労働環境や発注環境の対応も含め、“4点セット”や“円滑化推進会議”“十分な設計照査期間の確保”は有効な施策であり、“工事施工円滑化の取組み”として各発注機関や民間事業者への一層のご指導をお願いします。

〔設計変更の現状について〕

- 1) 設計変更の前提となる“現地・施工条件の明示”については、約8割の工事から条件明示が行われている実態が確認されました。また、半数の工事からは“チェックリスト”による明示との回答（設問 2-1）がありました（一昨年と同様）。一方で、『チェックリストの条件と実際の条件が乖離』『震災復旧工事（啓開工事）のため該当なし』という意見が出されています（設問 2-3）。
- 2) ほとんどの工事から『書面による工事変更指示』との回答がありました。震災復旧の工事でも『メール等での共有』との回答があり、今回の調査では口頭以外での指示がなされていることが伺えます（設問 2-2）。また、『概算金額の提示』は5割の工事にとどまっております、昨年度調査と同レベルです（昨年度も5割）。
- 3) 設計変更契約について、概ね半数の工事から『問題点、課題は発生していない』との回答です（設問 2-3）。これは昨年度調査と同レベルとなっています。一方で、設計変更における意見として、『変更協議資料が過度』『任意仮設等の一式計上項目に対して内容や金額の変更が認められなかった』『原設計の脱漏や表示不明瞭であったため、施工条件の解釈が受・発注者間で相違した』といった意見が1割程度の工事から上げられています（設問 2-3）。
- 4) 各種スライド協議の実態として、昨年度調査と同水準の約6割の工事から『スライド申請により契約変更』との回答がありました。昨年度の調査では約5割の回答でした。『適用を要請したが認定されない』ケースは1件でした（昨年度調査では0件）。

『その他』意見の中に、複数の工事から『スライドの設計変更時期が遅れる、竣工時になる』という意見があり、1件の工事から『施工者側のコスト負担に至っている』との回

答（昨年度調査時は約1割）がありました（設問 2-4）。

5) 建設資材の実態反映型積算試行について、本年度より調査を行いました。約6割の工事から『実態反映型積算が取り入れられた、協議予定である』となっており、採用が進んでいる状況が伺えます。一方で1件の工事からは『協議したが不採用』との回答もありました（設問 2-5）。

6) 時間外労働上限規制の適用が昨年度から始まりましたが、全ての工事から『発注単価の増額要求がある』との回答があり（昨年度調査時は約8割）、そのうち約7割の工事では『増額要求に応じている（予定である）』回答でした（設問 2-6）。

ポイントとしては、

- ・「現地・施工条件の明示」については、“チェックリスト”の活用が浸透してきましたが、『発注者と受注者間の解釈の相違』『チェックリストと現地との相違』が生じており、明確な条件明示に一層のご配慮をお願いします。また震災復旧工事におきましても同様にご対応をお願いいたします。

- ・変更指示書における概算金額提示が行われている工事件数のレベルは昨年同等約5割にとどまっています。昨年の意見交換会でも議題としてあげましたが、今回の調査では改善が見られない状況でした。引き続き制度化をお願いします。

- ・昨年度もお願いしましたが、“設計変更協議～契約の手続きに相応の時間と資料を要することは理解しています。限られた期間の中で円滑な手続きが達成されるよう、作成資料の構成やスケジュール感の共有が、甲乙ともに不可欠と考えます。円滑な手続きのために設計変更事例を公表いただいている点、非常に有効と感じています。現場代理人等の意見交換会でもまだ認識の一致がなされていない部分があると思われま。さらなる事例の公表と周知により、円滑な手続きが可能になると思いますので、ご検討願います。

- ・特に震災復旧工事における労務単価や建設資材の高騰が続いており、一部に金利負担に関する意見も出ています。「スライド変更の契約成立が工事竣工時になる」という回答が複数出ており、スライド変更契約のタイムリーな実施をお願いします。また今後資機材や労務の価格変動もなかなか見通すことができない状況が続いています。タイムリーな変更について引き続きご検討をお願いいたします。

[適切な工期設定、工期変更について]

1) 工期設定については、標準工程が提示された工事は回答中8割以上であり、昨年度調査と同レベルです。一方で、2割の工事では『標準工程の提示無し』とされています（設問 3-1）。

- 2) 工期設定が適切では無かった要因として、複数回答可能としたアンケートでしたが、隣接工区との調整ができていない、対外協議が未了であった、追加工事が工期に反映されていないとの意見が多く出ています(設問 3-2)。また工期設定に関するその他の意見中には、『樋門の製作工程が見込まれていなかった』との意見もありました。
- 3) 工事の一時中止に関する調査では、概ね一時中止が認められていますが、協議したが認められなかった事案や、経費が認められない事案が約 1 割強ありました。(設問 3-3)。
- 4) 雨休率は 7 割以上の工事の問題が生じていませんが、設計図書に記載がなく、稼働率の修正協議ができなかった工事もありました(設問 3-4)。
- 5) 除排雪にともなう工期や請負金額の設計変更は半数以上の工事、『事案発生なし』となっていますが、『発議により契約変更に至った』工事が約 2 割弱ありました(設問 3-5)。
- “冬期休止における経費については、約 7 割の工事では歩掛・経費率の補正が行われていました(設問 3-6)。一方 2 件の工事では、『施工休止期間であったが、現場事務所は閉所せず業務(協議資料作成、計画変更検討等)したため経費がかかった』との回答がありました。
- 6) 余裕期間制度”の活用状況として、約 3 割の工事、『制度規定があり、活用している』とされています。制度の導入過渡期のためと推察しますが、『制度の規定がない』工事も約 5 割ありました(設問 3-8)。適切な工期設定に関する自由意見の中には、『余裕期間等設定が適切になされ準備に時間がかけられた』意見もあるとともに、『期間が短かった』、『準備工が適切に反映されていなかった』、『トンネルに関する標準工程の設定と実態が乖離している』という意見もありました。
- 5) 積算変更時に工期が延長された事例は、約 1 割に留まっています(設問 3-10)。またその中でも約 5 割弱の工事では、『工期延長はされたが、その間の諸経費が見込まれなかった』との意見が出ています。

ポイントとしては、

・標準工期の開示、適切な工期変更協議自体は浸透してきました。一方で、隣接工区との調整未了、対外協議未了との意見も複数あり、適切な標準工期設定において、現地着手時期や現場条件等を適正に考慮いただくようお願いします。特に調整や協議が未了については、例年改善や条件明示に対する要望がある内容となっています、

加えて、工程算出根拠となる歩掛やセット数、あるいは休止期間や雨休率、調達や製作期間に関する条件の開示についてもご配慮願います。特に鉄鋼製品等に関しては、注文時期により調達期間が大きく異なることがあります、

・近年の気候変動、異常気象の影響は工事施工に対して急速に顕在化してきています。実工事に際しては、雨休率の柔軟な見直し、除排雪に伴う実作業時間の減少、冬季施工期間

中においても変更協議や検査準備等の業務が発生していることも考慮いただき、工程調整部会等も活用しながら現場実態に即した協議をお願いします。

以上につきまして、お願いいたします。

(北陸地方整備局)

〔工事施工の円滑化について〕

現場条件、自然条件等による課題解決に向けては、受発注者間がコミュニケーションの充実を図ることが、円滑な施工につながるものと考えますので、日頃の意思疎通はもちろんのこと、工事円滑化推進会議等の活用推進を諮ってまいります。

特に、被災地域においては、特殊な現場条件等により、設計変更に関する協議事項が多いことが想定されますが、円滑な設計変更を行うためにも部会開催されるよう努めてまいります。必要際には協議いただきますようお願い致します。

直轄土木工事における工期設定は「直轄土木工事における適正な工期設定指針」に基づき設定しており、後片付け期間については、20日を最低限必要な日数とし、工事規模や地域の現状、建設機械の分解・片付け等に応じて設定しております。

また、後片付け期間に検査に要する各種電子データの作成を行うことを想定しているが、更なる期間が必要な場合は、受注者は発注者へ工期の延長変更を協議することができる旨を特記明示しておりますので、必要に応じて協議いただくようお願いいたします。

なお、「各工事の現状にあわせた設定」とありますが、要望にいたった背景等につきまして具体にお聞かせいただきますようお願いいたします。

受発注者間のコミュニケーションを図るために「工事円滑化推進会議」や「工事施工の円滑化4点セット」は重要と認識しております。

4点セットにつきましては、各建設業団体や県・政令市・NEXCOといった構成メンバーからなる「北陸地方建設事業推進協議会 工事施工対策部会」において作成しているモノであり、各発注機関での活用できることを目的に作成しているものとなっております。

また、各発注機関へ向けては、北陸ブロック発注者協議会において情報提供にも努めているところです。

その他にも、北陸地方整備局の受発注者を対象とした「令和7年度生産性向上等説明会」においては、「工事施工の円滑化4点セット」を中心に説明会を開催しており、説明会に参加していない方に対しても周知できるよう、説明会の動画を整備局HPでも公開しているところです。

引き続き、各種工事の円滑化に向けた整備局の取り組みについての情報発信に努めて参ります。

参考までに、「工事施工の円滑化4点セット」につきましては、より活用していただけるよう現在改訂作業を行っているところであります。改訂版については、広く周知していければと考えております。

民間発注者に対しては、商工会議所連合会などの会合において、「適正な工期の設定」や「適正な価格転嫁や取引の適正化」等の協力要請（説明）に取り組んでいるところです。

〔設計変更の現状について〕

工事発注にあたっては、現地・施工条件明示の明確化に努めているところですが、ご意見を踏まえ、一層の明確化に努めてまいるとともに、工事契約後に開催する工事円滑化推進会議の施工条件確認部会にて共有を図り、解釈に相違が生じないように努めて参ります。なお、震災復旧工事においては、当初設計が未了な場合もありますが、条件明示チェックリストを活用し、できる限りの条件明示を進めてまいります。

一部変更指示における概算金額の提示は、「土木工事設計変更ガイドライン」において令和2年度より全ての工事を対象に対応するように指導しているところですが、5割という結果は問題と考えるので、指導の徹底を行って参ります。

明示されていない事実についてお知らせいただければ、適切な対応が行われよう指導して参ります。

「土木工事設計変更ガイドライン」を含む「工事円滑化4点セット」につきましては、現在、改定作業を進めているところであり、今年度中での改定を予定しております。

改訂の際には、改めて「工事施工の円滑化4点セット」と合わせて「土木工事設計変更ガイドライン事例集」につきましても、引き続き受発注者へ広く周知してまいります。

週休2日補正が精算変更時でないと補正変更を出来ないことから、スライド変更も工事竣工時になっており、その点は課題と考えております。

なお、R8年度より週休2日補正の適用がなくなることから、R8年度以降の発注工事においては、適切な時期でのスライド変更契約は可能になるものと考えておりますので、その点につきましては事務所へも周知してまいります。

〔適切な工期設定、工期変更について〕

当初設計では、標準的な雨休率を用いて工期設定を行っておりますが、気象状況など受注者の責によらない実作業日数の不足が生じた場合は、適切な工期が確保できるよう柔軟に対応いたします。

また、隣接工区との調整未了や対外協議未了、特殊資材の手配状況等についても、工程調整部会等を活用し、受発注者間協議により、適切に必要な工期の確保に努めてまいりたいと考えています。

工事発注にあたっては、標準的な雨休率を用いて工期設定を行っておりますが、工事契約後において、異常気象や除排雪作業による工期延期の必要が生じた場合は、監督職員と協議いただくとともに、工事円滑化推進会議の工程調整部会等の活用をお願いします。

受注者の責によらないものにつきましては、工期延期など柔軟に対応いたします。

(日本建設業連合会北陸支部)

整備局様と現場代理人等との意見交換会の中でも、受注者側も担当者によって理解のレベル差がまだまだあると感じたところです。近年、工事施工の円滑化4点セットや工事円滑化推進会議を含め、大変良いシステムとして整備されており、受注者側としてもしっかりと勉強していくよう取り組んでまいります。しかしながら、発注者様においても、監督員様によって対応に差があるということもありますので、受発注者双方が同じレベルで協議ができるよう取り組んでいく必要があると思っています。

日建連企業の業務は、土木工事だけではなく、建築工事も相当の割合を占めているところが多い状況です。公共工事や民間土木工事だけではなく、民間の建築工事についても、基本的には同じように適切な工期設定や適正な価格転嫁を進めていただきたいと思いますので、民間発注者へのご指導も引き続きよろしく願いいたします。また、我々の土木部門における取組を建築部門にも伝えていきたいと思っておりますので、ご指導の程よろしく願いいたします。

(北陸地方整備局)

発注者側としても円滑な事業執行に向けて、現場への周知徹底を図ってまいります。そういった中で「生産性向上等説明会」を年間2回開催し、工事施工の円滑化4点セット、スリム化ガイドを中心として説明しています。また、出席者についても定義し、副所長、発注担当課長、担当職員には年間2回のどちらか1回は必ず出席することとし、周知徹底したところです。できることから少しずつ進めていきたいと考えていますので、よろしく願いいたします。

■適正な工期設定と休日確保について

(日本建設業連合会北陸支部)

近年、建設業界への若者の参入減少や離職が顕著化しつつあり、近い将来の社会基盤整備を担う建設技術者等が不足し、国民生活の安全・安心が確保できなくなる可能性があります。

北陸地方における建設業界の担い手をめぐる現状の把握及び改善に向けた意見要望について、日建連北陸支部会員会社へアンケート調査を実施し、昨年から20件減の35件の工事から回答がありました。その結果の概要を報告するとともに、結果を踏まえた要望事項を取り

纏めましたのでご確認ください。

1. 工事情報の明示について

適正な工期設定、工事施工の円滑化に向け、「工事円滑化推進会議（あるいは同主旨の会議体）」の開催については、約70%（昨年約60%）の現場で複数回開催されている状況です。発注者・受注者・設計担当コンサルタントの3者による各種会議の開催による情報の共有、共通認識を持った事業（工事）の運営が必要と考えていますので、引き続き、適宜開催いただきますようお願いいたします。

また、建設業における「働き方改革」、「ワークライフバランスの充実」に向けた（時間外）労働時間の短縮は、「新4Kの魅力溢れる建設業」、「担い手確保」のための喫緊の課題であり、適正な施工計画、4週8閉所を前提とした工事工程の共有を発注者側からも推進をお願いいたします。

4週8閉所未満の工事が全体の約11%（昨年20%、一昨年14%）であり、割合は減少しています。4週8閉所以上の閉所が出来ていない主な理由としては、「震災復旧工事のため（道路啓開工事であり、早く交通解放することが必要だった）」等の意見があげられており、整備局様発注工事では「発注時の工程が厳しかったため」の理由は減少しています。また、整備局様には完全週休2日制に向けた取り組みを進めていただいておりますが、実現のための支障として、「気象条件、海象状況により施工期間が限られている」、「降雪による作業の進捗低下」などの天候に関する意見が多くありました。引き続き、気象条件等を見込んだ工期設定や設計変更に伴う適切な工期変更をお願いいたします。

ポイントとしては、

- ・大規模な施工条件・工法変更、設計変更を伴う工事においては、発注者・受注者・設計担当コンサルタントの3者による各種会議の開催、
 - ・適正な施工計画、4週8閉所を前提とした工事工程の共有、
 - ・発注時の工期設定の根拠となる工事情報の明示
- をお願いいたします。

2. 適正な工期設定並びに休日確保に向けた取り組みについて

近年、若者が職業を選択するうえで、建設業が他産業に比べて劣る要因の1つに休日の少なさが挙げられており、生産性向上と働き方改革が求められています。また、2024年度から建設業にも適用された労働時間の上限規制への適合が求められている中、工期の適正化の確保が急務となっている状況です。そういった中であっても建設業界においては、週休2日制の実現に向けて解決すべき様々な課題があります。

アンケート調査結果において、作業所閉所日を4週4閉所としている作業所が約3%（昨

年7%、一昨年3%)で、4週8閉所の作業所閉所日が達成できている作業所は89% (昨年80%、一昨年86%)となっており、4週8閉所が定着化してきています。なお、月間の作業所職員の休日取得状況については、4週8休以上が91%でした。

休日の確保を含む適正な工期設定は若者の就労定着化に必要不可欠であるものと思っています。2020年10月1日に改正建設業法が施行され、官民工事を問わず、著しく短い工期による契約締結が禁止されました。また、当該改正に実効性をもたせた「工期に関する基準」が中央建設業審議会により策定されたところです。建設工事における適正な工期設定について、より一層明確になったものと思っていますので、現地監督員への周知徹底をお願いします。適正な工期設定で発注していただくとともに、工事内容の追加等があった場合は、工期の変更について受発注者間で円滑かつ適切に協議が行えるように、引き続き、よろしくご指導をお願いいたします。

ポイントとしては、

- ・改正建設業法等の現地監督員への周知、
- ・工事内容の追加等の場合は、適切な工期変更に関する円滑な協議、

をお願いいたします。

(北陸地方整備局)

[1. 工事情報の開示について]

工事書類スリム化ガイド等においても、照査結果検討部会において工事連携会議を兼ねて開催すると効果的としているところですが、必要に応じて、工事円滑化会議を設置し、3者での連携を図るよう努めて参ります。

また、受注者側からも開催に向けて発議いただくようお願いいたします。

工期の設定にあたっては、「直轄土木工事における適正な工期設定指針」に基づく適正な工期設定による工事発注とともに、工事発注後も気象状況など受注者の責によらない実作業日数の不足が生じた場合は「設計変更等検討部会」や「工程調整部会」等の開催を通じて意思疎通を図り、適切な工期の変更にも努めてまいります。

[2. 適正な工期設定並びに休日確保に向けた取組について]

工期の適正化などを通じた「建設業の働き方改革」を促進するため、監督職員をはじめ発注者側関係者に必要な工期の確保や工期の変更等においてコミュニケーションが図られるよう周知しているところですが、引き続き会議の場等で周知いたします。

気象状況など受注者の責によらない実作業日数の不足が生じた場合は、適切な工期が確保できるよう柔軟に対応いたします。

また、やむを得ず、工事内容を追加する場合は、工事円滑化推進会議の各部会の活用

より、適切な工期が確保されるよう努めてまいります。

(日本建設業連合会北陸支部)

4週8閉所につきましては、アンケート結果のとおり、かなり浸透しており、有難うございます。更に、最近受注させていただいた工事では、正月やお盆、ゴールデンウィークは、長期に現場を停止させていただいても工期が確保できている状況ですので、重ねてお礼を申し上げます。現在、ようやく民間の発注者様にも適正な工期設定についてご理解いただけている状況もありますので、更に進んでいけば、建設業界の担い手確保にも良い形で伝わっていくと感じています。

しかし、学校や病院、民間の工場では、居ながらの工事となり、休日や工場が稼働していない時に工事をしてもらいたいとの希望から、中々4週8閉所が進まないところです。そういった場合は、職員や作業員の週休2日を確保することで対応することとしています。こういった状況に変化してきたのも、整備局様の方針が浸透してきている結果だと思っておりますので、今後ともご支援いただきますよう、よろしくお願いいたします。

■建設現場の生産性向上について

(日本建設業連合会北陸支部)

2024年4月から時間外労働の上限規制が適用開始され、日建連では従業員の働き方への影響はもとより、物流業界や協力業者を含めた施工環境の変化が工期やコストに及ぼす影響を注視しているところです。

生産性の向上については、国土交通省の省人化を目標とする i-Construction2.0 のもと、DX など技術開発の促進、通信環境の整備、新技術・新工法の現場実装に向けた仕組みの構築やプレキャスト化のさらなる推進を行い、建設現場の業務効率化を図ることが、働き方改革を進める上で必須であると考えています。

このような中、生産性の向上について、日建連北陸支部会員各社へアンケートを実施し、38件(昨年度56件)の工事から回答を得ました。

ここでは、その結果の概要を報告するとともに、結果を踏まえた要望事項(☆)を箇条書きにしましたので、ご確認ください。

1. プレキャスト工法について

プレキャスト工法の採用状況について調査を行った結果、68%の工事において当初設計から採用されておらず、工事契約後も変更されていない実態が明らかになりました。

プレキャスト工法が採用された工事においては、当初設計からの採用が18%にとどまり、ECIや技術提案が3%、工事契約後の受注者からの協議・設計変更が5%、受注者の承諾行為が5%という結果でした。

また、プレキャスト工法を推進する上での問題点として、工事契約後の変更における「コスト評価の優先」と「変更するための検討時間の不足」が多く現場から指摘されております。

す。

現状では、プレキャスト工法は当初設計からの採用が不十分であり、工事契約後に変更するためには多大な労力を要し、設計変更の対象とならない場合も生じております。

ポイントとしては、

- ・i-Construction2.0が目標とする省人化の実現に向けて、ハーフプレキャストやサイトプレキャストを含むプレキャスト工法の規格化・標準化を進め、設計段階からの平準化を図っていただきたい、

- ・能登半島地震の復旧・復興工事では、生コンクリートの供給不足が深刻な課題となっています。この問題を解決するためにも設計段階から積極的にプレキャスト工法を採用していただきたい、

- ・工事契約後におけるプレキャスト工法の提案やVE（バリューエンジニアリング）については、Value for Moneyの観点から、迅速な検討を行い、採用の際は設計変更費用を確実に計上していただきたい、

- ・能登半島地震の復旧・復興工事で活用されたプレキャスト工法を調査し、「北陸地方のプレキャストコンクリート製品活用事例（北陸地方整備局）」に掲載することで、今後の使用拡大につなげていただきたい、

以上につきまして、お願いいたします。

2. 遠隔臨場について

遠隔臨場の実施状況について調査を行った結果、64%の工事において採用されており、その内訳は一部の立会・確認が32%、監督職員の都合による都度使い分けが32%という結果でした。

しかしながら、遠隔臨場に必要な設備機器の費用については、約半数の53%（昨年度45%）の現場で受注者が遠隔臨場に必要経費のすべてを負担している状況です。発注者負担は26%、受発注者の折半は21%にとどまっています。

昨年度においても、遠隔臨場をはじめ、ICT施工、BIM/CIM、自動化施工、リアルタイム情報共有など、現場の生産性向上に不可欠なインフラである通信環境について要望を行い、「発注者の費用負担については実態に応じて対応」との回答をいただいておりますが、改善が図られていないのが現状です。

ポイントとしては、

- ・遠隔臨場は施工管理の効率化に大きく寄与することから、『遠隔臨場による工事検査に関する実施要領（案）』に基づき、工事検査を含めた積極的な導入拡大をお願いします、

- ・通信環境については、特に通信不感地帯での受注者負担が大きいことから、発注者による費用負担の拡大をお願いします、

3. 工事書類について

2024年2月に『工事書類スリム化ガイド』が発刊され、“工事の生産性向上等説明会”を通じて、受注者・発注者における役割分担の明確化やワンデーレスポンスの実施などについて

て周知いただいていることに感謝申し上げます。

工事書類についてのアンケート結果によると、役割分担が明文化され実践されている現場は63%（昨年度50%）であり、明文化されているものの書類の大半を受注者が作成している現場が24%（昨年度41%）となっています。また、ワンデーレスポンスについては、守られている現場が47%、一部守られていない現場が37%、全く守られていない現場が13%という結果でした。

現場技術者の負担軽減に一定の進展はみられるものの、依然として改善の余地が大きいのが現状です。

ポイントとしては、

- ・ 時間外労働発生要因の多くが書類作成であることを踏まえ、『工事書類スリム化ガイド』の実用性向上、ワンデーレスポンスやウィークリースタンスの徹底により、業務環境のさらなる改善を図っていただくようお願いします。

4. 新技術・新工法の活用について

建設技能者の高齢化と離職者の増加が進む中、新技術・新工法を現場に実装し、生産性を向上させることが重要になっています。

2024年6月に品確法が改正され、VFM（Value for Money）の考え方にに基づき、一定の範囲内で費用を計上することを前提として、軽微な設計図書の変更を許容した技術提案を求める「技術提案評価型SI型」が試行されています。しかし、その他の入札契約方式においては、新技術・新工法を活用する際の受注者の費用負担が課題となっています。

ポイントとしては、

- ・ ICT活用工事やBIM/CIM原則導入と同様に、受注者提案による新技術・新工法の現場への実装にあたっては、発注者が必要経費を負担する仕組みの制度化をお願いします。

（北陸地方整備局）

〔1. プレキャスト工法について〕

整備局としましても、省人化や効率化を図ることができるプレキャスト製品の活用は重要と考えており、「北陸けんせつミライ2025」の一環として取り組んでおります。

今年度はボックスカルバート、擁壁、集水枡、樋門・樋管を対象に、プレキャスト製品の標準使用を明確化した選定フローを作成し、実践しているところです。

引き続き、国土交通省全体で取り組んでいる、i-Construction2.0の動向にも注視しつつ、プレキャストの積極的な活用に向けた検討を進めてまいります。

能登半島地震及び奥能登豪雨の復旧工事においては、河川護岸など、設計段階からプレキャスト工法を採用しているところであり、生コンクリートの供給不足などの現地状況を踏まえて、引き続き設計段階からの採用を検討して参ります。

工事契約後の提案においては、工事円滑化推進会議等を通じて適切に対応して参ります。

能登半島地震の復旧・復興工事におきましては、復旧・復興に向けた円滑な施工を図る

ため新技術やプレキャストを積極導入する方針としており、橋梁下部工のセミプレハブ化や3Dプリンターの活用等にも取り組んでおります。

また、復旧・復興工事で活用されている最新技術につきましては、他事業の参考となるよう整備局ホームページにて紹介しておりますが、プレキャスト活用についての照会も検討して参ります。

〔2. 遠隔臨場について〕

遠隔臨場による立会・確認、検査の実施は、受発注者双方にとってメリットが大きいことから、実施状況等を分析しながら導入の拡大を図ってまいります。

遠隔臨場による工事検査にかかる費用については、受発注者間の協議を踏まえ、積上げ計上（技術管理費）が可能となっております。

撮影機器等の賃料や通信費のほか、通信環境の整備についても費用計上の対象となりますので、施工計画書等へ通信環境に関しても記載していただき、発注者の確認を受けますようお願いいたします。

「遠隔臨場による工事検査に関する実施要領」において、費用算出方法が掲載されているところですが、実施要領による対応がなされていないことによるものなのか、要望にいたった背景等につきまして具体にお聞かせいただきますようお願いいたします。

〔3. 工事書類について〕

意見交換等でのご意見を参考として工事書類スリム化ガイドがより良くなるよう改定を行います。

ワンデーレスポンスやウィークリースタンスの徹底にあたっては、スリム化ガイドの周知・徹底のため、受発注者を対象として、例年2回開催している、工事の生産性向上等説明会における説明内容を、R7年度より「工事書類のスリム化ガイド」「工事施工の円滑化4点セット」に特化した内容に見直しを行い、受発注者への認知度向上と理解度をあげるための取組を進めています。また、発注者側の参加者について、「副所長」、「工事発注担当課長」、「工事監督職員」等全員を対象に見直し、受発注者への認知度向上と理解度をあげるための取組を進めています。

〔4. 新技術の活用について〕

新技術・新工法の現場への導入にあたり、令和7年度より品質向上に資する新たな発注方式（技術提案評価SI型）として、仕様や工法の変更による品質向上が期待される事項について「技術向上提案」を求め、活用を決定した場合には、発注者指示により契約変更の対象とする取り組みを開始したところです。

新技術・新工法の現場への実装による工事費を含めた必要経費の計上について、施工者選定型において、推奨技術の提案がされた場合には積算に反映する等の検討をしているところです。

（日本建設業連合会北陸支部）

プレキャストの導入に関しては、6月に開催いたしました日建連本部との意見交換会の場で、企画部長様から、プレキャスト化に舵を切っていこうとのご発言をいただき、公共工事においては、工事円滑化推進会議等の中で採用が多く見られるようになり、プレキャスト化が進んでいると感じているところです。特に、能登半島復興工事においては、石川県の発注工事が2026年度に本格稼働することから、避けては通れない問題になると言われています。過去には、北陸新幹線敦賀延伸工事の石川エリアで生コンストックの問題が発生し、その際には、近隣地域から供給補助を受けていましたが、現在の能登地域では更に困難な状況にあると感じています。コンクリート構造物のプレキャスト化の一層の推進を整備局様に推進していただき、我々も推進するための提案など、努力していきたいと考えています。設計段階からの採用がベストであります。設計に時間をかけられない能登半島復興工事では、思い切ったプレキャスト化の採用を提案してまいりますので、設計変更時にはご支援いただきますようお願いいたします。

新技術・新工法の活用につきまして、ご回答にもありましたS1型の発注を拡大していただくことで、より生産性の高い工事とするとともに、魅力ある建設現場とするために、新技術活用による大胆な工法を進めていくことが、今後の建設業界の未来を切り拓いていくためにも重要だと思っています。我々業界も一生懸命取り組んでまいりたいと思いますので、整備局様のご支援をお願いいたします。

(日建連北陸支部)

通信環境整備の費用負担については、来年度のアンケートで具体的にどのような問題が生じているかを調査いたします。検査の際の待ち時間も多いため、遠隔現場は生産性向上の中で、それを解消するための有効な手段となっています。近年では通信環境の有り、無しを問わず、衛星通信機能の利用が進んでおり、遠隔現場はマストとなっている状況です。例えば、距離のあるトンネル工事では、坑内における通信環境を構築し、遠隔現場に伴うデータを伝送できる設備を整えなければならないと考えています。現在は、ウェアラブルカメラ等の費用は見ていただけることとなっていますが、通信環境の整備については、現場運営管理上必要な経費とみなされ、見ていただけていない場合もあると思っています。また、例えば他の発注者様の事例で、通信環境の無いダム本体工事では、NTTのアンテナを建てることによって通信を確保しました。これにより原石山工事も利用可能な状態となりましたが、費用は本体工事の中でということもありました。遠隔現場のためには受注者が使用しなければならない安全関係の設備以上に高速大容量な通信環境の整備が必要であり、ガイドラン等で想定されていない部分もあると思っておりますことから、通信設備費用も見ていただければと思っています。

(北陸地方整備局)

生産性向上は大事なキーワードだと思っており、本日いただいたご意見も含め、皆様方の知見をいただき、何ができるのかを考えていきたいと思っています。本日は様々なアンケート結果を頂きましたが、今後も事例があれば、共有いただくようお願いいたします。

■建設キャリアアップシステムの活用状況について

(日本建設業連合会北陸支部)

本年度も“建設キャリアアップシステム(CCUS)”の導入・活用状況についてのアンケート調査を実施しました。結果の概要、および同システムの普及展開状況は次のとおりとなっています。

- 1) ほぼすべての工事で“CCUS”が導入され、モデル工事適用も約6割にのぼっています(設問4-2)。昨年度の調査では約4割でした。
- 2) 『ほとんどの技能者が白色カード』という回答は、約4割であり、昨年度調査の約5割から色別カードの運用が進んでいるように見受けられます。一方でカード色に応じた賃金支給を行っている(予定含む)工事は調査38工事中7工事であり、若干なりとも取り組みが進んでいる状況が見受けられます(設問4-3)。
- 3) また、自由意見では『メリットが見えない』、『人手不足や離職率の高さによる手続きの遅れ』『トンネル作業者のように所属会社を頻繁に変更する場合に手続きに時間がかかること』といったコメントが複数出されています(設問4-4)。

ポイントとしては、

・昨年度と同様に北陸地方整備局発注工事では“建設キャリアアップシステム”の導入率が9割以上まで普及しています。“モデル工事”にも積極的に参加している実態が判りました。今後は、本システムの本来の意図である“担い手確保と育成”、“建設技能者の処遇改善”といった観点から、カード色に応じた賃金支給を一層推進すべき段階と認識しています。昨年度からも課題となっているシステム導入メリットを明確化した一層の広報活動、登録作業のより一層の円滑化、効率化、中小企業の事務負担軽減へ向けた施策について、ご協力をお願いします。

(北陸地方整備局)

まず、建設キャリアアップシステムの最新の利用状況について申し上げます。

令和8年1月末現在で、技能者の登録者数は178万人、事業者の登録数は30.7万社となっており、1年前と比べ、技能者の登録者数は約19万3千人、事業者の登録数は約2万1千者、それぞれ増加しております。

令和6年に公表された「CCUS利用拡大に向けた3か年計画」では、R6からR8の3か年を、処遇改善や業務効率化の拡大を図る「メリット拡大フェーズ」としており、改正建設業法と一体となった取組により、技能者や建設企業が実感できるメリットを拡充してまいります。

「担い手確保と育成」、「建設技能者の処遇改善」といった観点から申し上げますと、皆様ご承知のとおり、昨年12月に大きな動きがありました。

12月2日に「労務費に関する基準」が中央建設業審議会で決定されました。続きまして、12月12日に改正建設業法が全面施行となりました。これら一連の大きな動きを受けまして、建設技能者の処遇改善等を図ることによって担い手を確保し、持続可能な建設業を目指す取組を進めているところでございます。

賃金支給に関して申し上げますと、CCUSレベル別年収を目標値と標準値の2つの水準を設定し、適正な賃金として目標値の支払いを推奨するとともに、標準値を下回る支払い状況の事業者については、請負契約において労務費ダンピングの恐れがないか重点的に確認するなど、CCUSレベル別年収が建設業法上の指導等にも結びつく基準に位置付けられました。これにより、カード色に応じた賃金支給の一層の推進に寄与していくのではないかと考えています。

また、「建設技能者を大切にせる企業の自主宣言制度」が創設されました。自主宣言は、元請事業者・下請事業者のいずれも「CCUSの活用」が必須項目であり、また、本年7月1日から経営事項審査の加点項目となることから、普及に向けた施策の一つになるのではないかと考えています。

支援策について申し上げますと、一般社団法人建設技能人材機構（通称「JAC」）において、令和7年11月4日から、全建・全中建・日建連さんといった元請企業向けの支援策を創設しています。具体的には、特定技能外国人の技能・経験に応じた評価の推進の観点から、ICカードリーダー導入支援、外国人履歴促進支援などのCCUSへの資格・就業履歴の蓄積促進支援制度を実施していますので、ご活用いただきたく存じます。

ご参考までに申し上げますと、本年1月28日に厚生労働省で開催された「第75回 労働政策審議会 職業安定分科会 雇用対策基本問題部会 建設労働専門委員会」において了承された『第11次建設雇用改善計画（案）』では、6本柱からなる施策の一つとして「CCUSの活用促進」が盛り込まれたところでございます。

CCUSの導入メリットを享受していただくためにも、CCUSの更なる普及と活用促進を進めることが必要と考えており、業界団体との意見交換会や説明会等の場を活用しながら、その周知に努めてまいります。

引き続き、CCUSに関する施策に取り組んでまいりますので、ご理解とご協力の程、よろしく願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部)

日建連会員企業も既にCCUS導入から、次のフェーズに移っており、会員各社におきましては、優良技能者の認定制度（マイスター制度）に積極的に取り組んでいます。また、その要件としては、CCUSに建設技能者を登録することとしているところです。

一方では、まだ、これからの課題だということも多々ありますので、引き続き、受発注者ともに前に進めることが喫緊の課題となっています。建設技能者の処遇改善なくして担い手確保はできないと思いますので、引き続きの指導・ご支援をお願いいたします。

(北陸地方整備局)

地方公共団体とかかわる場等、引き続き様々な場で、積極的に取り組んでまいりますので、ご協力をお願いいたします。

■情報提供

(北陸地方整備局：加藤企画部長)

企画部長の加藤です。お配りしております資料についてご説明いたします。予算概要につきましては、北陸地整には令和7年度補正予算が3,852億円配布されています。その内訳としては、公共事業費が1,446億円、災害復旧費が2,406億円、ゼロ国債63億円を設定しているところです。

昨年末に閣議決定された政府予算案ですが、一般会計、公共事業関係費ともに令和7年度当初予算に比べますと増額となっています。この増額の規模が例年よりも多くなっており、良い方向に風向きが変わってきたと感じていますので、先ずはこの予算が早期に成立することが大事だと思っています。公共事業の必要性について、我々も引き続き発信し、予算確保に向けて取り組んでまいります。

検討段階のものではありますが、「けんせつみらい2026(案)」について説明させていただきます。柱は「けんせつみらい2025」と同じとなっておりますが、まずは、建設業界の皆様方の「適正利潤の確保」を図っていくことを考えています。また、「変わる待遇・働き方改革」、「未来につながる建設現場」という柱は変わっておりません。

先程もご意見をいただきましたが、受発注者間のコミュニケーションは重要であると思っており、工事施工の円滑化4点セットの改定作業を進めているところです。また、工事書類のスリム化ガイドの改訂についても、皆様方のご意見を参考としながら進めているところであり、改訂後には現場にもしっかりと浸透させ、受発注者双方がより良いコミュニケーション

ンを図るとともに、工事書類の簡素化にも努めてまいりたいと思っています。

また、熱中症対策関係については、本省がまとめているサポートパッケージを踏まえ、北陸地方整備局としても試行工事等の取組を進めてまいります。

昨年の12月に「担い手3法」の改正が全面施行されたことに伴い、工事費の内訳書の中で労務費等を明記していただく取組を進めてまいります。なお、3月31日までに入札手続きを開始する工事に限り、材料費等々についての記載がない場合でも暫定的に無効としないこととしておりますが、4月1日以降は、原則として無効入札となってしまいますので、ご注意ください。ただし、当面の間は、材料費、労務費、建退協に係る掛け金、安全衛生経費については、上記の取り扱いが認められる市場単価方式、標準単価方式等を活用している場合は、算出不能、又は計上不可という記載があれば、記載が抜けているということにはならず、無効とはなりません。まずは記載していただくことが大事だと思っていますので、不明な点については、ご相談ください。整備局からも適切に皆様方に情報提供させていただきますので、まずは、4月以降の手続き開始の際に無効とってしまわないよう、ご留意いただきたいと思っております。

白ナンバートラックの取扱いについては、皆様もご承知かと思いますが、白ナンバーのトラックに有償で貨物の運送を委託した場合は、貨物自動車運送事業法違反となる可能性があることを、ご承知おきいただきたいと思っております。ご不明な点やお困り事があれば、北陸地方整備局にお問い合わせください。

WTO発注工事の関係については、4月1日から8億1,000万から9億に引き上げられます。また、設計労務単価が14年連続上昇していますが、皆様方にしっかりと調査にご協力いただいた結果だと思っており、引き続き、ご協力をお願いいたします。

■自由討議

(日本建設業連合会北陸支部)

現在、「能登半島における復旧工事」が国・県・市から発注され、これから復興に向けて工事が進められることとなっております。

今後想定される事案につきまして、現在、日建連北陸支部で工事を受注している会員を中心にアンケート調査を行い、要望等を取りまとめましたのでご確認ください。

日建連北陸支部といたしましても、全力を挙げて2029年度末の本復旧工事完成に向けて取組を進めてまいりますので、北陸地方整備局様のご支援・ご協力をお願いいたします。また、これを契機に意見交換を継続させていただきたく、お願いいたします。

(生コン・アスファルト、骨材等の調達)

・コンクリート・アスファルト合材ともに、能登地域では出荷制限がかかっている状況や、ダンプやトラミキ車の運転手不足により、出荷可能であっても車両を手配してプラントに取りに行かなければならない状況があります。生コンは地元組合との合意の下、新設プラントの設置が必要となっています。

・アスファルト合材も調達難しい状況であり、地元の舗装業者においても骨材プラントからの割り当てがあり、纏まった数量の合材が調達できない状況です。

・骨材については、少量であれば地元でも供給できますが、大半は能登地域以外・他県から運搬している状況です。

・こういった現状から、プラントの新設、骨材等の港を活用した大量輸送に向けた港整備やストックヤードの確保、設計段階からの二次製品導入をご検討いただきますよう、お願いいたします。また、国・県・市の発注機関の横断的連携により、供給能力を強化いただきますよう、お願いいたします。

《施工能力について》

・JVを組む地元企業は県や市の工事対応で手一杯の状況であり、整備局様発注の工事に対応することが難しくなっている状況です。また、技術者・労働力不足により、下請けとして地元企業を採用できず、他県から確保する必要があるため、長距離の通勤費や宿泊費の支払いが発生している状況です。「能登方式」から「一般方式」に変更していただいたところですが、技術提案の内容に地域貢献のテーマが継続されており、対応に苦慮しているところ です。

・つきましては、国・県・市の発注工事の状況を鑑み、さらなるJV構成等の緩和をお願いいたします。

《建設発生土・木材、コンクリート・アスファルトがらの処分、搬出について》

・奥能登地域の産廃業者の受入は、地元施工業者優先という状況であり、金沢地域まで搬出している状況です。木材、コンクリートがら、アスファルトがらの処分先が不足しており、処分場や仮置き場の確保・整備をお願いいたします。

・土砂運搬車両の不足状況があり、近距離での土砂仮置き場の確保をお願いいたします。

・国・県・市の発注機関で情報共有・連携を図っていただき、発生土の受け入れ先や、廃材等の仮置き場を確保いただきますよう、お願いいたします。

《その他要望事項等について》

・災害復旧工事であることは承知しておりますが、現在進行中の工事において、設計変更が遅れており、工事の予算管理が困難な状況に直面している状況であることから、タイムラグのない設計変更をお願いいたします。

・現地借地料の高騰、職員・作業員の経費高騰が生じている状況であり、設計変更での対応をお願いいたします。また、国・県・市の発注機関で情報共有・連携を図っていただき、事務所・宿舍等の用地確保にご協力いただきますよう、お願いいたします。

(北陸地方整備局)

生コン、アスファルト、骨材の調達については、基本的には、石川県が事務局となって、発注機関が集まる発注者調整会議を開催しているところです。定期的に2～3ヶ月に1回程度開催し、資機材、資材の需給状況を確認しています。ひっ迫している現状は把握しており、生コンについては、輪島市から珠洲市にかけての海沿いの249号沿いは、供給が難しいところであり、石川県において仮設プラントの設置事業者を公募する手続きを1月にスタートさせ、3月上旬には事業者が決まる予定となっています。事業者が決まれば、そこから生コンを供給することとなりますので、工事毎に、特記仕様書に調達先のプラントを記載していくこととなり、生コンの空白地域は解消すると思っています。プラントの設置までには少し時間がかかりますが、一部の企業では移動式のコンクリートミキサーを活用し、現地で練っていただくという対応もされています。皆様方も様々なノウハウをお持ちだと思いますので、そういったことも活用させていただき、生コンの調達に支障をきたさないようにしていきたいと思っています。

アスファルトについては、現状は思ったように供給されない状況だと思いますが、金沢市内や富山市内から調達するとともに、初期転圧時の温度が低くても舗装が可能な材料も使いながら、工面していただいている状況です。アスファルトについても、引き続き需給バランスを注視していきたいと思っています。

副産物関係については、中間処理施設が満杯となり、新たな受け入れが難しい状況があることは把握しており、発注者調整会議の中で、情報共有を図っているところです。整備局においては、中間処理施設で処理し、有価物となるものを積極的に活用しています。また、アスファルト再生材の混合率を上げる、路盤材に積極的に混合して使うということにも取り組んでいます。利用促進策のルールを作成し、各事務所で打ち合わせを行うとともに、石川県に対しても共有しているところです。

副産物の保管については、借地に保管する際のルールを石川県環境部と確認しながら取り纏め、事務連絡として各事務所には通知を発出しているところです。先ほどの利用促進策と保管ルールについては国や県が取り組むと横並びで市町村もという形になりますので、今後はそのすそ野も広がっていくと思っています。劇的な改善は難しい面があると思いますが、引き続き、状況を注視しながら、できるところから進めていきたいと思っています。

作業員の方々等の経費が高騰しているところであり、宿舍費や通勤費については、現場管

理費を積み上げ計上するといったルールも決まっていますので、設計変更の際に、協議いただきたいと思います。

現場事務所、宿舍の用地確保については、発注者側で対応することは難しい面もあり、皆様の課題となっていることはお聞きしましたが、即効性のある対応案をお示しすることは難しいと思っています。

(北陸地方整備局)

地元企業の施工能力の状況については、県、市町の工事も多数あり、手一杯となっており、不調案件も非常に多く発生しているところです。そういった状況もあり、11月27日からは能登方式から通常方式に変えさせていただいたところです。

11月27日以降でのWTO案件はこれからという状況になりますが、地元企業の受注状況を勘案すると、技術提案のテーマとして地域貢献の項目がそぐわないとの皆様のご意見については、検討していきたいと思っています。

(日建連北陸支部)

地元企業の状況についてお話させていただきましたが、地元企業は小規模な会社が多く、これ以上の作業員を動員することが限界となっている状況があります。地元の全ての会社が手一杯となっている状況や、受注した工事が終了するまでは、一度JVを組んだ地元の会社としかJVを組めない制度となっているところです。地元企業の再生という大前提があることは承知していますが、1日も早く能登地域を復興するため、参加条件を緩和していただければ、もっと多くの工事に参加させていただくことが出来ると思いますので、ご検討いただきますようお願いいたします。

■総括

(北陸地方整備局：加藤企画部長)

本日は、意見交換会に際し、アンケートをはじめ、資料をご準備いただき、有難うございました。

北陸地方整備局としましても、北陸管内の様々な事業、特に能登地域の復旧事業等を進めるうえでも、皆様方と連携しながら進めることが大事だと思っています。

いくつかご意見をいただきましたが、直ぐに100点とはなりません、少しでも改善できるように、頑張っていきたいと思っています。

担い手の確保や能登半島の復興事業も含め、取り組みをしっかりと発信し、いわゆる旧3Kから新4Kに向けて、建設業界がこういうように変わってきているということをいろいろな方々に知っていただくことが非常に大事だと思っています。そういった中で、受発注者間

のコミュニケーションをしっかりと図ることが大事だと思っており、より良い建設業界とするため、また、将来の担い手確保のため、皆様と連携して取り組みを進めていきたいと思っています。引き続き、さまざまな場面で皆様から忌憚のないご意見をお願いいたします。本日は、有難うございました。

<日本建設業連合会北陸支部>

支 部 長	池田 恭二 (総務委員長)
副支部長	木村 淳二 (契約積算・技術委員長)
	角野淳一郎
	富永 正 (事故防止対策委員長)
	荒明 正紀 (安全環境対策委員長)
	安西 忠信
総務副委員長	永田 健二
契約積算・技術副委員長	稲田 克彦 小川 晃市
広報副委員長	岡崎 豊彦
安全環境対策副委員長	山川 義則
事故防止対策副委員長	中川 純一
契約積算・技術委員	神戸 隆幸
事務局長	三澤 正人

以 上