

建設業の熱中症、過去最多に 2025年の死傷者数 28.9%増

厚生労働省は、2025年に職場で発生した熱中症による死傷災害の発生状況(速報値)をまとめた。建設業の死傷者数は278人で、前年に比べて28.7%増と大幅に増え、過去最多となった。このうち死者数は5人で、全産業の死亡者数15人の3分の1を占めた。

過去5年間の建設業の死傷者数を見ると、コロナ禍の影響で死傷者数が減った21年から4年連続で増加している。死者数は減少傾向にあるものの、過去5年間の累計の死亡者数は48人と、全体の39.7%を占めている。

全産業の熱中症による死傷者数は1681人。統計を開始した05年以降で最多となった。死傷災害の約7割は、7~8月の2カ月間に集中して発生しているが、25年は6月の死傷災害件数も多く、前年同月比で約4.8倍となる258人が熱中症になった。

全産業の死傷者数を年代別に見ると、50代以上が全体の51.6%を占めた。加齢で身体機能が低下している高齢者は、熱中症発症リスクだけでなく、死亡災害に至る割合も高くなっており、死者数は40代以上に集中している。

建設業の死亡災害は、40代が1人、50代が3人、60代が1人。給水用の配管工事や、資材の運び入れ作業、除草作業、材料の手渡し作業、解体作業などに従事していた際に熱中症を発症している。工事現場で交通誘導などに従事している警備業でも、2件の死亡災害が起きている。(2026.3.3(金)建通新聞)

解体工事業者の実態把握 不適切な安全対策事例調査

国土交通省は、公衆災害や外国人労働者を巡る社会的な不安を踏まえ、解体工事業の実態調査に乗り出す。建設業団体を通じて調査が可能な建設業許可業者だけでなく、建設リサイクル法に基づく登録を受けた小規模な事業者にも焦点を当てる。技能者の賃金や安全対策コストを抑えて施工するような不適切な事例がないかを確認し、対策の必要性を判断する。

解体工事を営む事業者のうち、建設業許可を受けているのは約6万6000者。この他、建り法に

基づき都道府県知事の登録を受け、請負金額が1件500万円未満の解体工事のみを請け負っている登録業者が約1万9000者いる。

解体工事を巡っては、不十分な対策により周辺に騒音や振動、粉じんの飛散といった公衆災害が発生したり、外国人労働者と近隣住民とのコミュニケーショントラブルが生じることへの懸念の声が国交省に寄せられていた。

イメージや不安が先行する中、国交省はまず、改めて解体工事の実態を把握し、どのような課題が生じているかを調べた上で対応策を検討する。主な調査項目は、解体工事業者の企業規模や請け負う工事の規模、技術者・技能者の賃金、施工状況などを想定している。

その上で、事業者の実態と工事事故などの問題事例との関係を把握。解体工事業における建設リサイクル施策を中心に改善点・課題を整理し、対策を検討する。

これまで地方自治体などに予備的に行ったヒアリングでは、関東エリアで問題のある事例が見られた。今回の調査そのものは全国的に実施し、課題の所在を明確化する。調査結果は今年9月末に報告書としてまとめる。結果を踏まえ、建り法の見直しなど制度的な対応の必要性を考える。

国交省は今回の実態調査の他、厚生労働省の労働基準監督署や都道府県の環境部局と毎年10月に建り法に基づく解体工事現場の一斉合同パトロールを実施している。2025年度はパトロールに先立ち、建設工事の公衆災害防止対策要綱を改めて都道府県に周知。不適切な施工に対する積極的な指導を呼び掛けた。

また、今年2月には特定技能制度に関する下請指導ガイドラインを改正。特定技能だけでなく幅広く外国人が就労する現場を対象に位置付け、元請けに対して不適正な在留資格の外国人の排除や、騒音・振動といった公衆災害の防止を求める通知を行った。適正な在留資格の外国人と地域社会との共生に関する優良事例も示した。(2026.3.4(水)建通新聞)

材料費、労務費の無記載は4月から入札無効 直轄の工事費内訳書

国土交通省は、4月1日以降に入札手続きを行う直轄工事で受注者が提出する工事費内訳書に材料費や労務費、建設業退職金共済掛金、安全衛生経費が記載されていなかった場合、原則的に無

効な入札として取り扱う。これらの経費の計上が難しい場合は「算出不能」としたり、「一部のみ計上」と明示した上で記載するよう求めている。

改正建設業法では、材料費と労務費に加え、法定福利費と建退共掛金、安全衛生経費を「適正な施工に不可欠な経費」と位置付け、建設業者に対して見積書で内訳明示する努力義務を課した。さらに、公共工事については改正入札契約適正化法に基づき、これらを明示した入札金額内訳書の提出を義務化した。

改正法は昨年12月に既に施行されている。国交省は新年度に合わせ、改めて記載の徹底を求めるとともに、不記載の場合の取り扱いを明確にした。3月31日までは暫定的な措置として、記載がなくとも入札を無効にはしない。

内訳明示の義務を課している費用のうち、材料費と労務費、建退共掛金、安衛経費について、全てを計上できない場合は「算出不能」「計上不可」などと記載する。一部のみ計上できない場合は計上可能な分のみ記載した上で、「一部のみ計上」などを付記するよう求める。

こうした取り扱いは、材料費や労務費を一体の取引価格で把握して積算する市場単価方式や標準単価方式を活用している場合に限り認める。これらの方式では、個別に材料費や労務費を算出することが困難なため。また、これまでも明示を求めてきた法定福利費については、引き続き内訳書の中で計上する。

記載漏れや様式間違いにより、内訳額の欄がなかったり、内訳額の欄に記載がなかったりする場合、原則として入札を無効とする。内訳書に記載する材料費や労務費が通常必要とされる額を下回ると、ダンピングと見なされる恐れもある。国交省は、技能者の処遇改善の原資を確保するためにも、適正額の記載を促していく。(2026.3.5(木)建通新聞)

建設技能者、業界全体で教育訓練体系構築／人材協に検討会設置、持続可能な財源確保も

建設関連団体が中心となり、技能者の教育訓練を支える仕組みを業界全体で構築するための検討が始まった。個々の企業や団体にほぼ任せられてきた技能者育成の在り方から脱却。雇用保険制度に基づく既存の公的な支援を補完する形で、業界主導の新たな教育訓練体系をつくる。教材・カリキュラム開発などを担う中核的機能を置き、実際に訓練を行う団体などを支援するスキームを検

討。各団体が連携することで恒常的な財源も確保する。

建設業振興基金（振興基金、谷脇暁理事長）が事務局を務める「建設産業人材確保・育成推進協議会」（人材協）に「新たな教育訓練体系構築検討会」を設置し、5日に初会合を開いた。人材協の構成団体に加え、座長を務める蟹沢宏剛芝浦工業大学教授を中心とする学識者が参加。国土交通省や厚生労働省がオブザーバー参加する。

従来の技能者育成は雇用主のほとんどが中小企業でOJT中心になっている。新人研修が済んでしまえば在職者向けのスキルアップ支援は手薄な状況だ。各団体が連携し中核的機能を設け、地域や職種に関係なく必要な支援を受けられる環境をつくるのが一つの打開策となる。

中核的機能は建設キャリアアップシステム(CCUS)のレベルなどに応じたカリキュラムや教材の開発、資格制度の創設、講師の養成などを担う方向。各団体の協力を得て財源を確保し、地域の団体などを母体とするOFF-JTの訓練実施機関を費用面で支援する。

2026年度から支援に取り掛かりたい考えで、当面必要となる財源の確保方法を早急に固める。検討会を年2～3回開き、数年を掛けて持続可能な教育訓練体系・財源の在り方を段階的に構築していく方針だ。

初会合で国交省の楠田幹人不動産・建設経済局長は「しっかりと技能を身に付け、高い処遇を受けられ、若い人が入りたいと思える業界に向け一緒に考えていきたい」と話した。

蟹沢座長は、欧米で定着している「見習い制度」のように、個社の負担無しに業界全体で教育訓練する仕組みなどが必要と強調した。

(2026.3.6(金)建設工業新聞)

時間外労働規制の緩和 労使、有識者の議論は平行線 労政審分科会

厚生労働省は3月13日、労働政策審議会の労働条件分科会を開き、3月5日に公表した「働き方改革関連法施行後5年の総点検」の結果について有識者に意見を求めた。上限規制は現状維持が妥当とする意見が多かった一方で、もっと働きたいと考える労働者に対応できる仕組みを検討することや、裁量労働制の見直しについては、使用者側と労働者側との間で議論が平行線となっている。

働き方改革関連法施行後5年の総点検は、労働者や企業に対して、現在の労働時間について調査。建設業では労働時間を「増やしたい」との回答が全体の7.3%にとどまった。

労働者代表となる日本労働組合総連合会（連合）の富高裕子副事務局長は、総点検の結果について「労働時間を増やしたいと回答した労働者も1割いるが、その多くは、短時間労働者だった。時間外労働の規制緩和が必要ないことを裏付ける結果になったのではないかと時間外労働規制を緩和する必要性を否定した。

全日本運輸産業労働組合連合会の亀田幸雄中央副執行委員長は、「建設業では著しく短い工期に対応するために労働時間を増やしたいとする意見があるようだ。上限規制を緩和するのではなく、適正な工期設定や取引の適正化を優先すべきではないか」と述べた。

一方、全国中小企業団体中央会の佐久間一浩事務局長は、「労働時間を増やしたいと考える労働者が一定程度いることは事実。健康確保や労使の十分なコミュニケーションを前提に、労働者本人の意向を尊重できる仕組みの構築が必要だ」と、労働者が希望することを前提に時間外労働規制を緩和することに賛成した。

泰斗工研の鳥澤加津志代表取締役は、「建設業の中小企業などでは、売上の減少を余儀なくされているケースもある。重点的な支援体制を強化するとともに、健康確保と労使合意を前提とした上限規制の例外措置や、変形労働時間制の運用を見直しが求められる」と述べた。

また、裁量労働制についても議論が及んだ。トヨタ自動車人事部の加藤吏グループ長は、「裁量労働制を導入しているが、労働者からは肯定的な意見が多い。労働者に多様な働き方の選択肢を整備することが重要だ」と強調した。

これに対し、東京大学大学院法学政治学研究科の神吉知郁子教授は、「総点検の結果で、労働時間を増やしたいと回答した労働者の約4割は、収入面での課題を理由に挙げている。裁量労働制では、賃金を増やすというニーズには応えられない。裁量労働制の拡充でなければならない理由を議論すべき」と指摘した。

労働条件分科会では、11日に政府が開いた労働市場改革分科会と並行して労働時間について議論する。(2026.3.16(月)建通新聞)

建退共／26年度事業計画／新規被共済者数目標9万3000人以上

勤労者退職金共済機構（梅森徹理事長）の建設業退職金共済事業本部（建退共本部、本部長・山本泰司理事長代理）は、13日に東京都内で運営委員会・評議員会を開き、2026年度の事業計画と事業方針を決めた。新規被共済者数目標を9万3000人以上（前年度9万5000人以上）と設定。建設技能人材機構（JAC）や建設キャリアアップシステム（CCUS）との連携で、外国人技能者らの加入を促進する。

退職金掛け金の電子納付を可能にする「電子ポイント方式」の普及拡大では、26年度に電子ポイント方式掛け金の原資（退職金ポイント）を「掛け金収入額の17%以上」とする目標を掲げた。同方式の掛け金納付率は中期的に30%以上を目指す。

電子化は事務負担の軽減や制度の透明性向上につながる。25年度の電子納付率は1月時点で7%台、ログイン率約28%にとどまる。電子化を支援し、長期未更新者数を縮減する新たな仕組みとして、電子ポイント方式の導入企業などが他社の手続きを支援する「アドバイザー制度」を設ける。

電子納付の業務代行を検討する。電子化に不慣れた事業者の相談に対応する支援センターの設置も構想。退職金請求の事務手続きが困難な高齢者などに対して、社会保険労務士の協力を得て退職金請求手続きを代行する業務を試行的に実施する。

制度面では技能者への還元強化を打ち出した。現行1.3%の退職金原資の運用利回りを26年10月から1.5%に引き上げる予定。掛け金は320円に据え置いたまま受給額を増やして制度の魅力を高め、加入促進につなげる。

CCUSとの連携は既に自動連携機能を導入済み。データ不一致によるエラーが多いとの指摘を受け、システム改修で警告やエラーを大幅に削減する方針だ。26年上期に建退共無加入者や脱退済み技能者の情報をチェックし、警告エラーの99%削減を目指す。27年度は建退共加入手続きの際にCCUS事業者IDの入力欄を新設し、建退共側のデータ整理を徹底する。

建退共事業の25年度（26年1月末）の概況は共済契約者が17万4022人（前年同月比0.4%減）、被共済者数は211万8671人（1.0%減）、掛け金収納額は480億円（0.0%増）、退職金支払い人数は5万1261人（2.2%減）、支払い総額は456億7400万円（1.7%減）。最高支給額は

1325 万円で 1000 万円以上の支給が 19 件あった。(2026.3.16(月)建設工業新聞)

白トラ巡り誤解と懸念／4月から規制強化、建設現場に混乱広がる／丁寧な情報提供を

改正貨物自動車運送事業法に基づき、白ナンバートラック（白トラ）に対する規制が4月1日から強化されるのに伴い、誤解や懸念が広がっている。白ナンバーのダンプトラックが一律で使えなくなるとの誤解から、白トラの利用を避けようとする建設会社が出ている。廃業を考える個人事業主もいる。車両の確保に奔走する建設会社が多い中、車両関係団体や労働組合からは「円滑な工事の実施に影響しかねない」との指摘もある。

法改正で白トラに貨物運送を有償で委託できないことが明確化された。違法な運送を依頼する荷主などは、4月からトラック・物流Gメンによる是正指導の対象となる。ただ、工事を請け負った建設会社と雇用関係にある従業員が運搬する場合など、運送が可能なケースもある。こうした中、4月からの法運用に関する行政機関の広報物をきっかけに、白トラの存在自体が違法であるかのような誤解が生じるケースも出ている。

国土交通省は建設業団体などに対し、「いわゆる違法白トラに運送委託を行った荷主などに対する規制が新たに適用される」とした上で、個人事業主の自家用ダンプ利用が多い建設現場について、「従前の取り扱いを変更するものではない」とする通知を2月に出した。建設現場で混乱が生じないように取り扱いを明確化した。

1月には秋田県建設部が、「一部で、すべての白ナンバートラック（自家用ダンプなど）が違法になるとの誤解が生じている」として、▽自社の荷物を運ぶ合法運用の白トラ▽「車持ち労働者」として建設会社などに雇用されている自家用ダンプ▽ダンプ規制法の「公共工事の優先使用団体」として稼働する自家用ダンプーについて、「これまで通り問題はない」とする文書を建設関係団体に送った。個別具体の相談は運輸局の担当部門に問い合わせるよう促している。

土砂運搬などに使われる大型車両は、2024年12月末時点で事業用約7・4万台、自家用約12・0万台とされる。舗装工事では合材輸送、土木工事では残土や資材の搬出入など、施工の一部を担っている。

一方で車両の維持費負担は大きく、個人事業主の間では、白トラ規制を巡る誤解が「車両を売却

して廃業を選ぶような離職の後押しになりかねない」(団体関係者)との危機感が生まれつつある。「4月から警察に呼び止められるのか」など、個人事業主からの問い合わせも寄せられている。処遇への影響を懸念する見方もある。

規制開始を前に、行政機関などからの情報提供は今後さらに活発化するとみられる。建設会社、個人事業主の両方に誤解や懸念があるだけに、より分かりやすい情報提供と不安の払拭が求められそうだ。(2026.3.17(火)建設工業新聞)

無人建機の労災防止措置 具体化へ検討事項まとめる

厚生労働省は3月13日、無人運転の安全確保に関する専門家検討会を開き、今後の検討事項を整理した。4月以降、機械を無人または遠隔で動かす前提条件となる「無人区画」を定義付けた上で、現場で機械を使用する事業者とメーカーが無人機械の接触・衝突防止などのために講じるべき労働災害防止措置を検討する。

建設業や林業などの関連団体に対するヒアリングの結果を踏まえ、機械使用事業者とメーカーが講じるべき措置として、他の機械・周辺作業との接触・衝突防止措置、機械トラブル時の安全確保措置、運転操作性の確保、運転技能の確認などに大別。それぞれの措置を具体化するための論点をまとめた。

接触・衝突防止については、機械使用事業者が講じるべき措置を検討するに当たり、禁止措置と機械側の対策とのバランスが重要となる。無人区画での機械駆動を前提とするため、機械の周辺を立ち入り禁止区画に指定する方法とその信頼性の担保も必要となる。

機械のトラブル時の安全確保については、停止した機械を安全に再起動する方法や、遠隔地で機械を動かす運転者に危険を知らせる方法、機械の復旧作業を実施する者の要件・権限などが論点となる。

この他、自律的に動く無人運転機械に特定自主検査を行う際の項目・検査方法、遠隔で動く有人運転機械の運転に求められる知識・技能、現行の労働安全衛生法令の中で無人建機の運転に不要な措置なども確認する。

また、検討会では、各論点について議論する前段階として、無人区画の定義を検討。厚労省は、「区画内への人の立ち入り制限と区画外への機械の暴走防止が実現された状態」と定義。その信

頼性レベルに応じ、必要な措置を検討するとの方針を示した。ただ、有識者からは、人の立ち入りや機械の暴走が発生した後の影響・リスクも考慮すべきとの意見も上がっている。(2026.3.17(火)建設工業新聞)

インドネシアに人材拠点 育成・送出手のモデル化へ調査 JAC

建設技能人材機構(JAC)は2026年度の事業計画を決めた。インドネシア・ランブン州の協力を得て、日本向けの技能人材育成拠点の設置に向けた調査に着手することを盛り込んだ。海外からの安定的な人材送り出しのモデルとする。育成就労制度の27年度の開始を見据えた日本語教育支援や外国人材と地域社会との共生策も検討事項とした。

インドネシアでの人材育成拠点の形成は、同国と25年8月に締結した基本合意に基づく取り組み。ランブン州政府と連携し、公的な訓練施設などを活用して人材育成拠点の設置構想を具体化する。2月には現地で日本の建設業に関する説明会を開催した。参加者へのアンケートを分析するとともに、学校や送り出し機関へのヒアリング調査の実施を予定している。

安定的な人材確保に向け、ベトナムでも日本の建設業のアピール施策を強化。労働安全衛生対策に関する教育の拡充を求める声も寄せられており、さらなる改善を検討する。

育成就労から特定技能1号、2号まで円滑にキャリアアップできるような支援体制の構築も検討する。育成就労外国人のスキルアップ支援や、地域共生の先進事例の収集・支援、日本語教育の提供などを想定。有識者による研究会で今夏にも方向性を固める。

共生支援では、特定技能外国人向けに日本文化・マナーへの理解を促す無料オンライン動画を26年度から提供する。1月に始まった生活トラブルの補償制度や医療受診サポート制度の周知も急ぐ。特定技能外国人の一時帰国支援制度については、6月から上限額を5万円とする。

■資格取得等奨励金は企業向けに

特定技能外国人を対象とした資格取得等奨励制度は見直し、特定技能2号への移行を要件にするとともに、奨励金を5万円とし、支給先を受け

入れ企業に限定。企業の人材育成に報いる制度として明確化する。

外国人材向けのオンライン講座も拡充。無料母国語安全衛生教育では、特別教育を11教科8言語で提供。運転系特別教育は2教科5言語で提供する。6教科2言語で提供している技能講習には、タガログ語・中国語・カンボジア語の3言語を追加する。

特定技能2号への円滑な移行に向け、職長・安全衛生責任者教育を27年度から提供できるよう準備を進める。JAC正会員団体を通じ、外国人材の技能検定資格取得や2号評価試験対策などの取り組みも支援する。(2026.3.25(水)建通新聞)

建設技能者の繁閑調整、正々堂々で行える制度必要／建設経済研究所調査

建設経済研究所は、建設技能者の流動的な働き方に関する調査結果を公表した。建設業で労働者派遣が禁止とされる中、現場の繁閑調整に役立つ既存の制度が十分に活用されていない現状を整理。建設キャリアアップシステム(CCUS)の就業履歴データなどから、派遣に酷似した「応援」と呼ばれる慣習に頼っている実態も確認した。繁閑調整は「日給制から月給制への移行や雇用の安定化に必要不可欠」とし、「流動的な働き方が正々堂々で行える仕組みや制度が必要だ」と訴えている。

繁閑調整の既存制度は▽建設業務有料職業紹介事業▽建設業務労働者就業機会確保事業▽労働組合による労働者供給事業▽在籍型出向の四つを取り上げ、運営団体などのヒアリングを通じて分析している。

2005年創設の就業機会確保事業は、海上土木工事での運営に特化している日本海上起重技術協会を除き、ほとんど活用実績がない。余剰労働力の雇用維持という制度導入当初の目的は、人手不足が深刻化する現状とはかけ離れており「実効性に欠ける」との声がある。事前の届け出の必要性や手続きの煩雑さがネックで、使い勝手が悪いとの意見もある。応援の慣習がある中、柔軟な融通が可能な制度への見直しや新しい制度の策定、手続きの簡素化などの検討が必要だと指摘している。

就業機会確保事業の厳格な許可要件を満たせない事情から、職業能力開発の一環として行うなど一定の要件を踏まえ在籍型出向を運用するケースがある。全国鉄筋工事業協会(全鉄筋)は在

籍型出向のマッチングシステムを会員企業間で展開し、技能研さんの機会創出につなげている。ただ、繁忙調整の仕組みとして在籍型出向を広げていくには、出向契約などの事務手続きをシステム化して簡素化する必要があるとした。

現状は公的な制度に加え、応援の慣習が繁忙調整機能を担う。CCUSの就業履歴データからは応援の形跡を確認。複数登録している所属事業者を一時的に変えながら入場しているケースがあった。CCUS登録技能者らへのアンケートでは「閑散期に同業他社で仕事に従事している」との回答が半数前後に達した。

調査結果からは、流動的な働き方を認める仕組みの確立が、閑散期の就業機会の確保にとどまらない効果をもたらすことを明らかにしている。人手不足で労働力の供給面の寄与が期待できる。技能向上が生産性向上や業界・企業の利益向上に結び付き、技能者の賃金上昇につながる可能性もある。仲介業者による不当な搾取を防ぐため、流動化の促進にCCUSを連動させることが有効とも指摘している。(2026.3.26(木)建設工業新聞)

標準労務費定着へ官民協働／国は行き渡り阻害要因調査

改正建設業法に基づき運用が始まった「労務費に関する基準（標準労務費）」を現場で浸透させるための動きが官民で加速する。国土交通省は重層的な下請構造の中での労務費の行き渡り状況や、個々の技能者の能力に応じた賃金の支払い状況などを詳細に把握し、追加的な対策の検討に生かす。元下間の見積書の取り交わしなどで商習慣の転換が進んでいない状況にあり、建設業団体も主体となった周知の徹底と正確な理解の浸透が求められる。

標準労務費に関する中央建設業審議会（中建審）のワーキンググループを26日に開き、運用開始後のフォローアップで意見交換した。国交省の実態調査などを通じ、年1回の頻度で運用状況を確認することを決めた。建設業許可業者や公共発注者を対象とする既存のマクロ的な調査に加え、2026年度からは個別工事の関係者などに聞き取りするミクロ的な調査に乗り出す。

工種・作業別に設定された標準労務費の具体的な「基準値」を活用した取引実態を新たに把握。個別工事に着目して労務費・賃金の行き渡りのボトルネックがどこに生じているかも把握する。統計上の技能者の平均賃金だけでなく、建設キャリ

アアップシステム（CCUS）のレベルに見合った賃金が支払われているかも個人単位で確認する。

元請団体からは施工条件・能力に応じた適正な労務費の算定方法や、見積書で内訳明示する必要経費の範囲の明確化などで国に要望があった。日本建設業連合会（日建連）は会員企業に周知の状況や現場の課題を夏ごろにアンケートし、運用改善策を国と検討する意向を示す。元請と価格交渉する下請の立場では、公共工事設計労務単価をベースに労務費を確保することに理解が依然ないことを嘆く声があった。

民間発注者の立場からは、行き渡りのボトルネックで「精緻な調査をお願いしたい」といった期待の声があった。発注者が適切な労務費を支払ったつもりでも、末端の技能者まで賃金として確実に行き渡っているかどうか分からないとの疑念がある。標準労務費の運用が既に始まる中、早急な阻害要因の把握と解消を求めている。(2026.3.27(金)建設工業新聞)

国交省／標準労務費の基準値追加／11職種35工種・作業で設定

国土交通省は、改正建設業法に基づく「労務費に関する基準（標準労務費）」を円滑に運用するため設定している工種・作業別の「基準値」を追加する。専門工事業団体などの意見交換の進展を踏まえ、新たに11職種の35工種・作業の基準値を近く公表する。改正法の施行当初に公表された初弾を加えると、合計で22職種・分野の134工種・作業で基準値を設定している。

基準値は、建設工事の多種多様な工種・作業ごとに「公共工事設計労務単価×標準的な歩掛かり」で算出した具体的な数値となる。実際の契約では、個々の作業内容や施工条件を踏まえ基準値を適切に補正し労務費を算出する必要がある。

今回追加した職種は▽計装▽塗装▽内装▽とび・土工▽板金・屋根ふき▽解体▽防水▽さく岩▽タイル・サッシ・ガラス▽エクステリア▽上下水道。それぞれ具体的な工種・作業を対象に、従事する技能者の職種に応じた設計労務単価と、公共建築・土木工事の標準歩掛かりを基本として用いて基準値を算定した。住宅関係は国交省による歩掛かり調査の結果を反映した。それでも歩掛かりを把握できない工種は基準値を空欄とし、見積もり時の留意点などを示している。(2026.3.30(月)建設工業新聞)

CCUS 技能者登録を詳細型に一本化 能力評価促進し処遇改善 CCUS 運営協議会

建設業振興基金は、3月30日に開いた建設キャリアアップシステム(CCUS)運営協議会で、技能者登録の簡略型を廃止し、詳細型に一本化する方針を示した。2027年4月1日以降の新規登録や登録更新は、詳細型のみを受け付ける。技能者の保有資格を登録できる詳細型への移行を通じ、CCUS能力評価の実施を促し、技能レベルに応じた処遇改善につなげる。

現行のCCUSは、簡略型と詳細型の2段階で技能者登録できる。累計約180万人の登録技能者のうち、約3割が簡略型、7割が詳細型だ。

簡略型では技能者の氏名や所属事業者、職種、社会保険加入状況など基本的な情報のみを登録する。詳細型では保有資格を登録できるため、CCUSを用いて4段階の能力評価を受けられるようになる。

能力評価を受けている技能者は25年末時点で14・5万人。CCUS登録技能者全体の約8%にとどまっており、建設業振興基金は今回の一本化を契機に、能力評価を浸透させたい考えだ。

現行の詳細型登録料は4900円だが、一本化に合わせて4000円～4500円程度に引き下げることを想定。簡略型から詳細型への移行に要する費用も、現行より引き下げて1500円～2000円とすることを見込んでいる。

今年3月末までの時限的な措置として実施している能力評価手数料の全額支援については、当面の間延長する。詳細型への一本化と合わせ、能力評価の取得を加速させる。

詳細型へと一本化する背景には、改正建設業法の施行により、能力評価の重要性が増していることもある。改正建設業法では、技能者の能力に応じた適正な賃金支払いを建設業者の努力義務と規定。国交省は職種ごとに定めるCCUSレベル別年収を建設業法上の指導の基準としても位置付けており、能力評価が技能者の処遇改善の重要なツールとなっている。

■外国人の能力評価 タッチ環境整備が課題

また、27年4月からは技能実習に代わって、外国人技能者の中長期的なキャリアアップを目的とする育成就労制度が始まる。技能・経験に応じた処遇を確保する上で、能力評価の実施は欠かせない。

育成就労の在留資格で就労する全ての外国人は、詳細型で技能者登録する。既に簡略型で登録している外国人材は、例えば技能実習から特定技能1号への移行など、在留資格の変更時に詳細型に移行することになる。

能力評価を受けるには、詳細型による保有資格の登録に加えて、一定以上の経験(就業日数)が必要になる。今後は、建設現場でのカードタッチにより、就業履歴を適切に蓄積できる環境整備が課題となる。建設業界からは、まずは外国人材を対象に、就業履歴の蓄積義務化を求める声も上がっている。(2026.3.31(火)建通新聞)

労務費明示で交渉有利に／国交省が元下調査／「見積もり全額確保」7割超

国土交通省は、建設工事の元下契約を対象とした労務費交渉や価格転嫁の最新調査結果を明らかにした。下請目線からの回答で、労務費を内訳明示した見積書を元請に「(おおむね)交付している」のは71・3%。内訳明示した労務費を含む見積もり額の「全額が支払われる契約」となったのは75・6%だった。改正建設業法で努力義務化された労務費などを内訳明示した見積書の作成に対応することで、不利な立場にならず元請との価格交渉ができていたとの見方もできそうだ。

2025年度「下請取引等実態調査(元下調査)」の結果を公表した。調査票を送った建設業許可業者3万者のうち、1万9964者が25年7～9月に寄せた回答を集計した。調査時点では改正業法に基づき労務費などの見積もり規制が発効する前だが、現状の取引状況を把握した。

内訳明示した労務費の価格交渉の結果を細かく見ると、見積もり額を全額確保したケース以外は「見積もり総額は減額されたが労務費を全額確保」が18・2%、「労務費の一部を減額」が4・0%などの結果だった。労務費を減額されたケースを対象に、最初に元請へ提出した「当初見積書」と価格交渉を経て契約に反映した「最終見積書」の労務費の差額を深掘りしたところ、1割程度の減額が37・1%、2割程度までの減額を合わせると69・4%だった。

国交省は建設Gメンの活動を本格化した24年度に元下調査の「2次調査」を開始した。元請など注文者との取引で見積書の減額や短い工期、価格転嫁の協議拒否があったと回答した下請・受注者に、任意での詳細な情報提供を依頼している。労務費の減額は、個別工事の具体的な額や1人工

当たりの単価を確認し実態を把握。法令違反が疑われるケースは地方整備局などと共有し、翌年度の建設Gメン調査や立ち入り検査の端緒情報として活用している。

改正業法の全面施行で著しく低い労務費による見積もり提出や見積もり変更依頼は禁止となった。改正業法で法定調査と位置付けられた元下調査などを取っ掛かりに、国交省は法令違反行為の行政指導につなげる方針だ。(2026.4.1(水)建設工業新聞)

4月からの建設業界／改正貨物自動車運送事業法／自家用ダンプのQ&Aで理解促進

2026年度となる1日、新しい法令や制度、政策によって建設関係のさまざまな措置が講じられる。国土交通省直轄工事は、労務費や必要経費の記載がない工事費内訳書が入札で無効になる。同省所管の法律は改正マンション関係法が施行になり、再生、管理などの取り組みが促される。改正貨物自動車運送事業法による荷主の規制強化に伴い、白ナンバートラック(白トラ)による工事関係の輸送が注目され、国交省は自家用ダンプの扱いに関する「Q&A」をまとめた。

国交省直轄工事は同日以降に入札公告を行う工事から、工事費内訳書で労務費などを記載がない場合に入札を無効とする運用が始まる。昨年12月施行の改正公共工事入札契約適正化法(入契法)に基づき入札参加者に対し、▽材料費▽労務費▽法定福利費▽安全衛生経費▽建設業退職金共済(建退共)掛金-の5項目を明記した入札金額内訳書の提出を義務化したことを踏まえた措置となる。

法定福利費を除く記載項目は当面、金額を算出できなければ「算出不能」「計上不可」などの記載を認める。市場単価方式や標準単価方式の活用などで算出が困難なケースで適用する。計上可能な分は「一部のみ計上」と断り書きを入れて記載してもらおう。様式間違いなどで項目の欄がなかったり、未記入だったりは原則として入札を無効とする。

建築確認申請・審査にBIMを活用する「BIM図面審査」制度を1日に開始する。ほぼすべての建築物に共通した手続きとなる建築確認をてこにBIM普及を後押しする。作成ルールとなる「入出力基準」を含むガイドラインを用意。同じBIMモデルから切り出した平面図や立面・断面図を審査対象とし、図面間の整合性確認の一部を省略

可能にして審査を効率化する。申請・審査環境を標準化する「確認申請用CDE(共通データ環境)」の活用も促す。

開始当初は少なくとも、民間の指定確認検査機関が▽日本建築センター▽日本建築総合試験所▽日本ERI▽ビューローベリタスジャパン▽日本建築検査協会▽グッド・アイズ建築検査機構▽J建築検査センターの7機関、特定行政庁が北海道千歳市と宮城県塩釜市の2団体が対応する。

改正マンション関係法は、法務省所管の区分所有法や国交省のマンション建替円滑化法などを一括改正したもの。建物を円滑に管理、再生できるよう、施行に備えて標準管理規約の改正や再生のためのマニュアル整備も行われた。3月31日の閣議後会見で金子恭之国交相は「円滑な合意形成、適正管理、長寿命化を実現してほしい」と述べた。

改正貨物自動車運送事業法は規制強化が近づくにつれ、「白トラで建設工事資機材を運べなくなるのでは」との懸念も広がり、混乱する場面も見られた。国交省は3月に説明会を実施。「白ナンバーダンプで残土運搬は違反か」「下請のダンプは使用可能か」といった事業者の質問に回答した。自家用ダンプカーに対応したQ&Aも作成し、違反、許可、緑・白ナンバーの扱いを解説している。

ある建設業団体の幹部は「実際に運用されてからさまざまなケースが出てきて、これまでと何が違うかを整理し線引きを明確にする必要がある。違法の判断に困る事業者も出てくるだろう」と話す。個人を含めた事業者ごとに契約や労働形態がさまざま、今後も丁寧な説明が求められそうだ。

4月からは、改正労働安全衛生法に基づき、個人事業者の安全衛生対策も強化する措置や、高齢者の労働災害防止などの取り組みも進むことになる。(2026.4.1(水)建設工業新聞)