資料５

建設業の処遇改善について

令和8年10月27日

国土交通省　近畿地方整備局　建設産業第一課

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

全体構成

国土交通省

１．建設投資の概況等　２

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移、令和８年度当初予算の概要

２．働き方改革等の推進　７

適正な工期、施工時期平準化

３．処遇改善（賃上げ）に向けた取組　１５

ダンピング対策、設計労務単価

４．適正な請負代金　２１

資材高騰の価格転嫁

５．建設業法等の改正等　２５

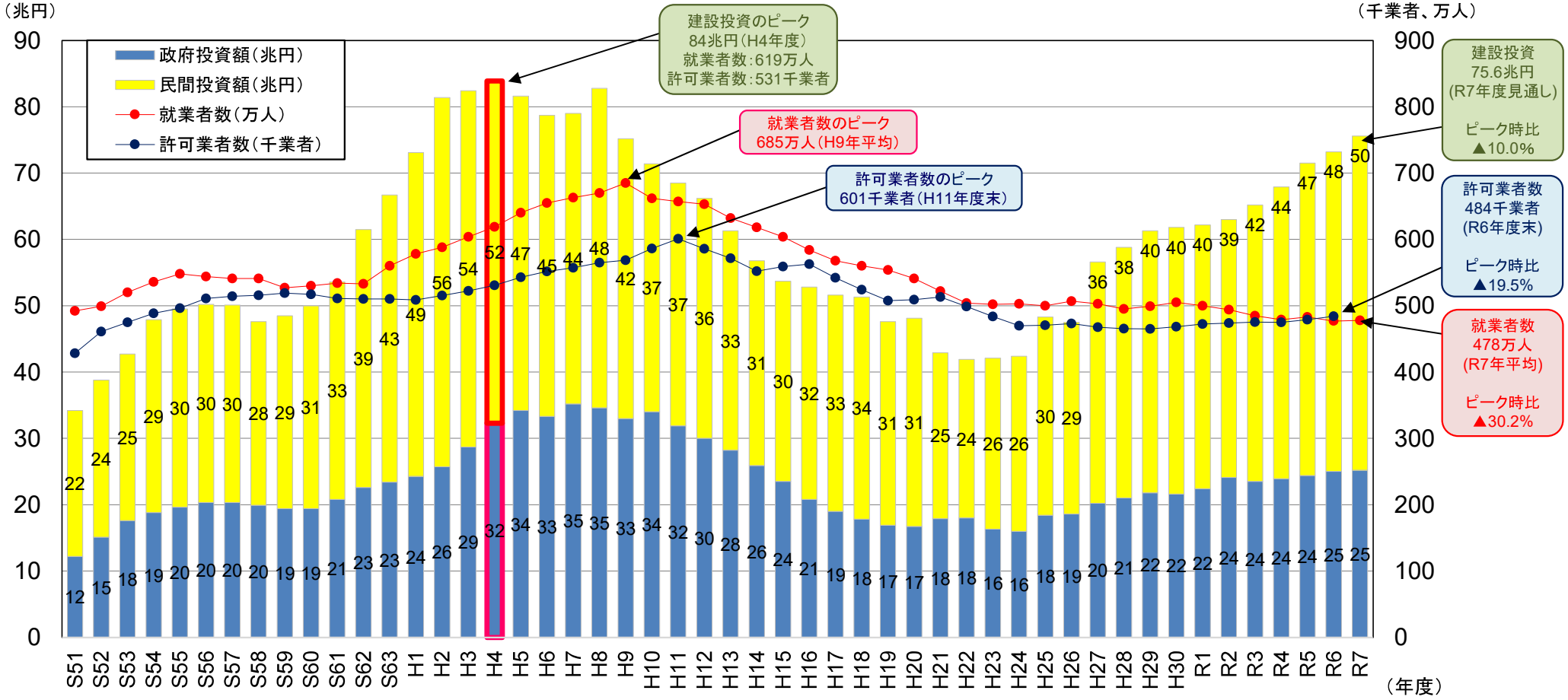
改正の概要、今後の建設業政策のあり方

1．建設投資の概況等

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移

国土交通省

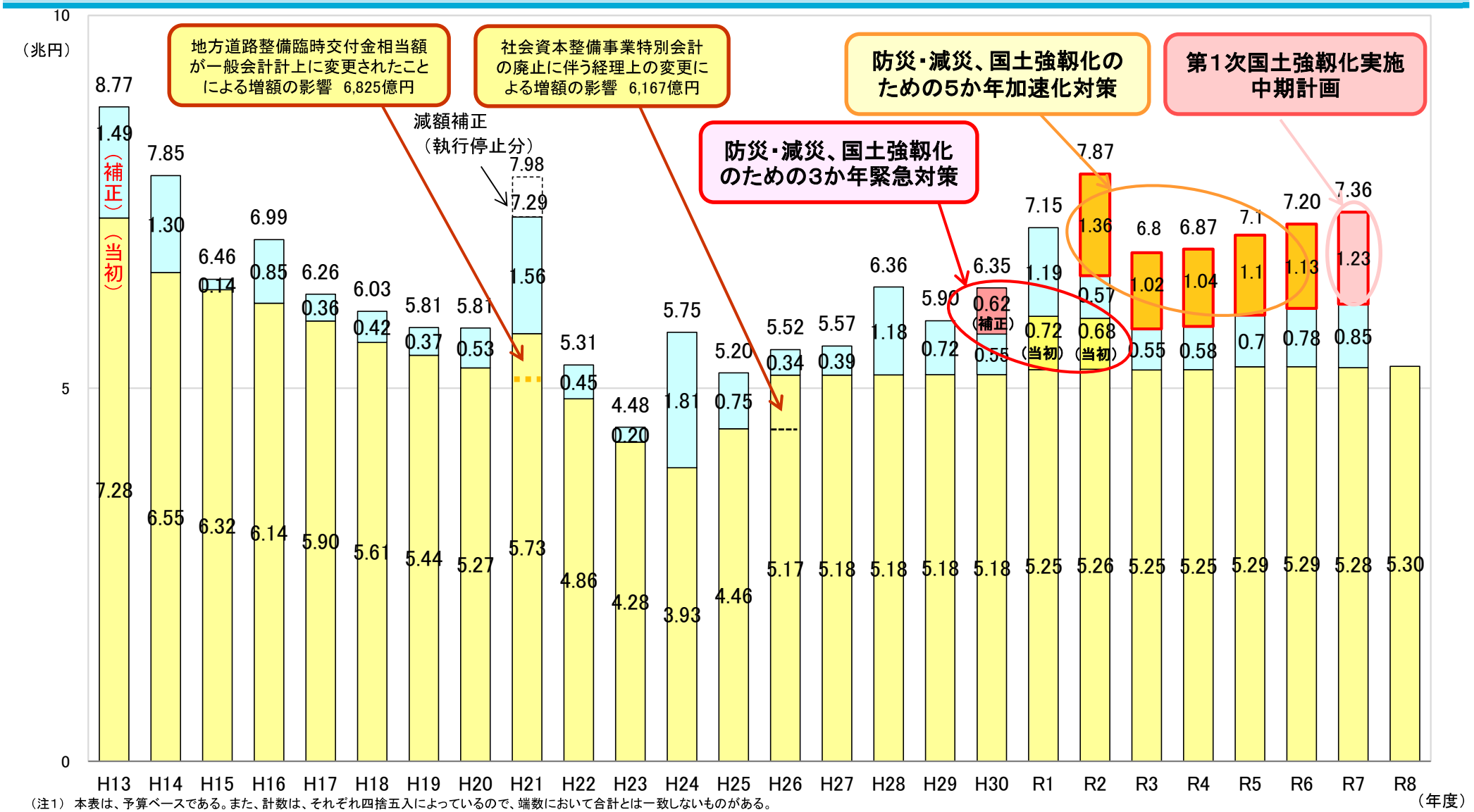
○　建設投資額はピーク時の平成４年度：約８４兆円から平成２２年度：約４２兆円まで落ち込んだが、その後、増加に転じ、令和７年度は約７６兆円となる見通し（ピーク時から約１０％減）。
○　建設業者数は約４８万業者（令和６年度末）で、ピーク時（平成１１年度末）から約２０％減。
○　建設業就業者数は４７８万人（令和７年平均）で、ピーク時（平成９年平均）から約３０％減。



出典：国土交通省「建設投資見通し」・「建設業許可業者数調査」、総務省「労働力調査」
注１　投資額については令和４年度（2022年度）まで実績、令和５年度（2023年度）・令和６年度（2024年度）は見込み、令和７年度（2025年度）は見通し
※平成27年度の建設投資額から建築補修（改装・改修）投資額を新たに計上している
注２　許可業者数は各年度末（翌年３月末）の値
注３　就業者数は年平均。平成23年（2011年）は、被災３県（岩手県・宮城県・福島県）を補完推計した値について平成22年国勢調査結果を基準とする推計人口で遡及推計した値

公共事業関係費（国土交通省関係）の推移

国土交通省



（注1） 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。
（注2） 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。
（注3） 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目分は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠（2,476億円）、令和6年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠（2,467億円）及び緊急防災枠（2,183億円）を含む。
（注4） 令和3年度当初予算額（5兆2,458億円）は、デジタル庁一括計上分129億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、5兆2,587億円である。
（注5） 令和5年度当初予算額（5兆2,878億円）は、水道事業の移管分375億円（うち生活基盤施設耐震化等交付金202億円は行政経費から公共事業関係費へ組替え）を厚生労働省から国土交通省へ組替えた後の額であり、水道事業の移管分を除いた場合、5兆2,502億円である。
（注6） 令和6年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業（500億円）を含む。
（注7） 令和7年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業（750億円）を含む。

国土交通省関係 令和8年度予算、令和7年度補正予算のポイント

国土交通省

1. 国費総額

(1)一般会計

6 兆　749 億円　**(1.02倍)**
令和７年度当初予算　5兆9,528億円（＋1,221億円）

公共事業関係費

5 兆 2，950 億円　**(1.00倍)**
令和７年度当初予算　5兆2,753億円（＋　198億円）

○一般公共事業費

5 兆 2，513 億円　(1.00倍)
令和７年度当初予算　5兆2,336億円（＋　177億円）

○災害復旧費

437 億円　(1.05倍)
令和７年度当初予算　416億円（＋　21億円）

非公共事業

7，798 億円　**(1.15倍)**
令和７年度当初予算　6,775億円（＋1,023億円）

○その他施設

584 億円　(1.00倍)
令和７年度当初予算　584億円

○行政経費

7，215 億円　(1.17倍)
令和７年度当初予算　6,190億円（＋1,024億円）

(2)東日本大震災復興特別会計

348 億円　(0.57倍)
令和７年度当初予算　614億円（△　267億円）

2. 財政投融資

1 兆 3，709 億円　(1.03倍)
令和７年度当初予算　1兆3,292億円（＋　417億円）

○令和７年度補正予算（国土交通省関係）

合計　２兆４，８１７億円（デジタル庁一括計上分１２４億円を含む）
〔一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し５，７４１億円を含んだ場合の合計　３兆５５７億円〕
公共事業関係費　２兆　８７３億円　　うち国土強靱化（実施中期計画）関係　１兆２，３４６億円
非公共事業費　　３，９４３億円

建設業就業者の現状

国土交通省

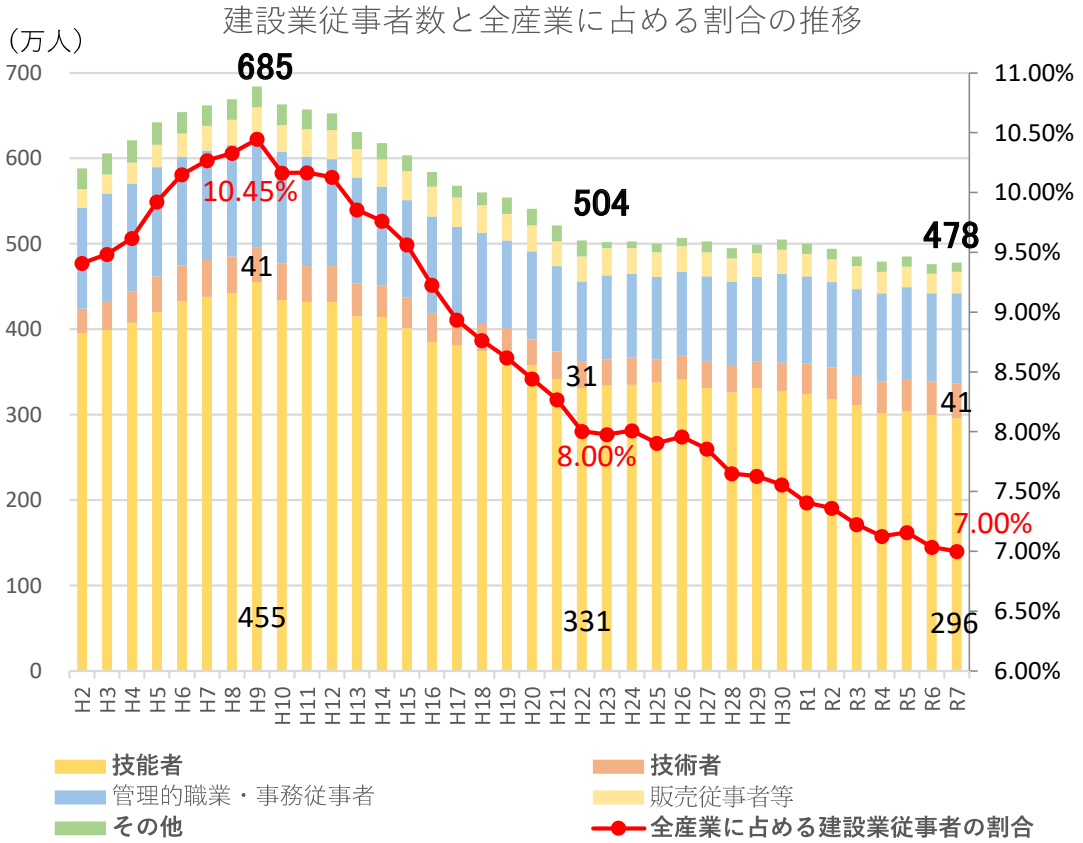
技能者等の推移

＜就業者数ピーク＞　＜建設投資ボトム＞　　＜最新＞

○建設業就業者：685万人（H9）　→ 504万人（H22）　→ 478万人（R7）

○技術者　　：　41万人（H9）　→　31万人（H22）　→　41万人（R7）

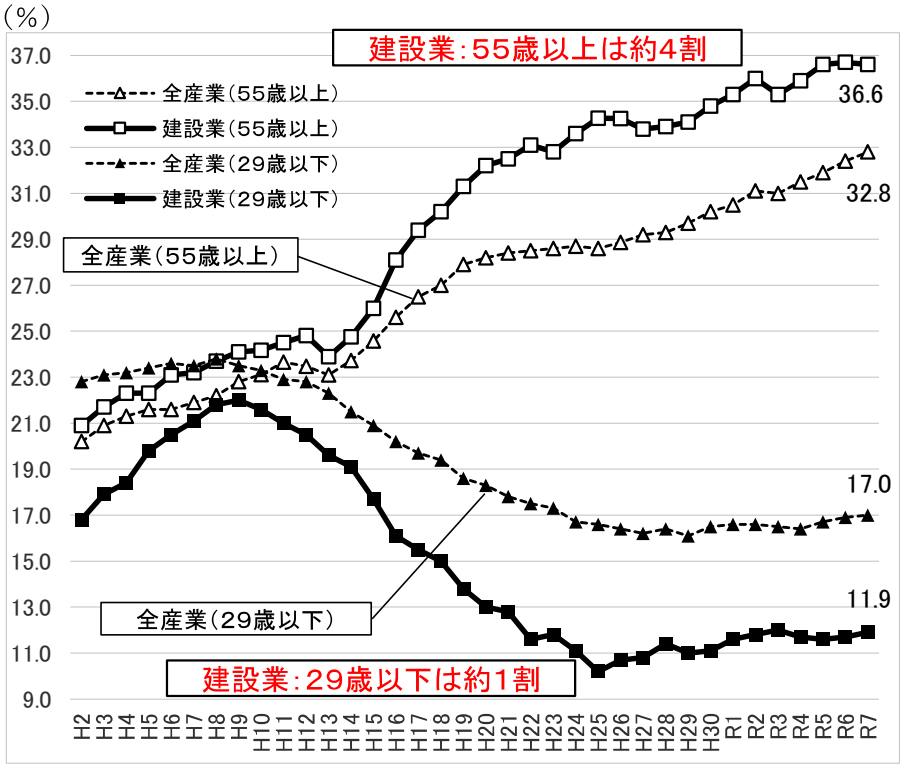
○技能者　　：455万人（H9）　→ 331万人（H22）　→ 296万人（R7）



出典：総務省「労働力調査」（暦年平均）をもとに国土交通省で作成※1※2

建設業就業者の高齢化の進行

○建設業就業者は、55歳以上が36.6%、29歳以下が11.9%と高齢化が進行し、次世代への技術承継が大きな課題。



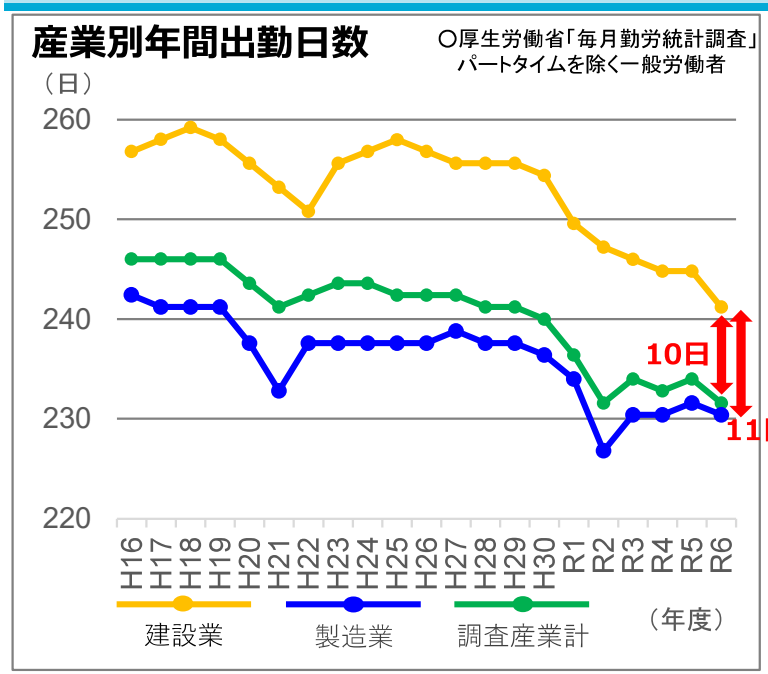
出典：総務省「労働力調査」（暦年平均）をもとに国土交通省で作成※1

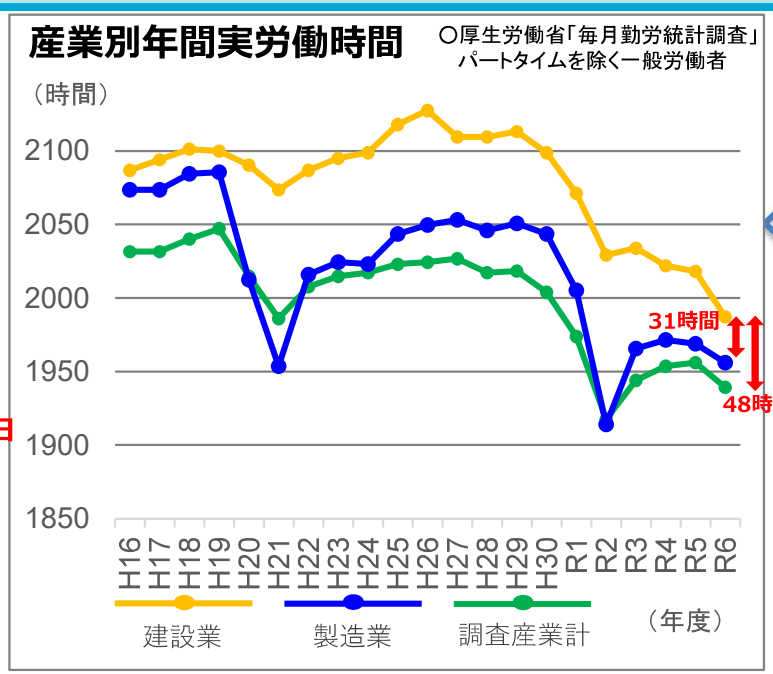
（※1　平成23年データは、東日本大震災の影響により推計値　　※2　グラフ上の数値は、記載単位未満の位で四捨五入してあるため、総数と内訳の合計とは必ずしも一致しない）

2. 働き方改革等の推進

建設産業における働き方の現状

国土交通省

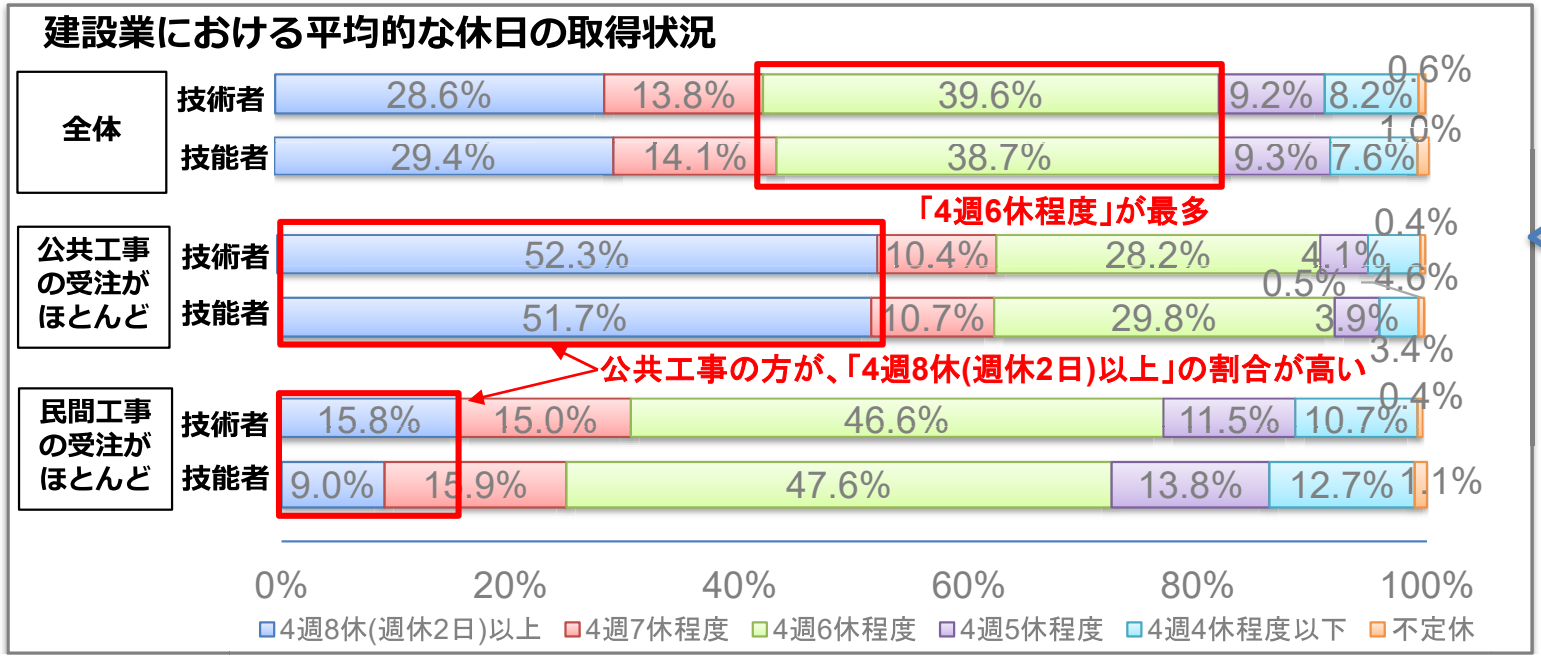




建設業について、
年間の出勤日数は
全産業と比べて10日多い。

また、年間の総実労働
時間は全産業と比べて
48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



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「令和６年度適正な
工期設定による働き方改革の
推進に関する調査」

建設業の働き方改革の取組

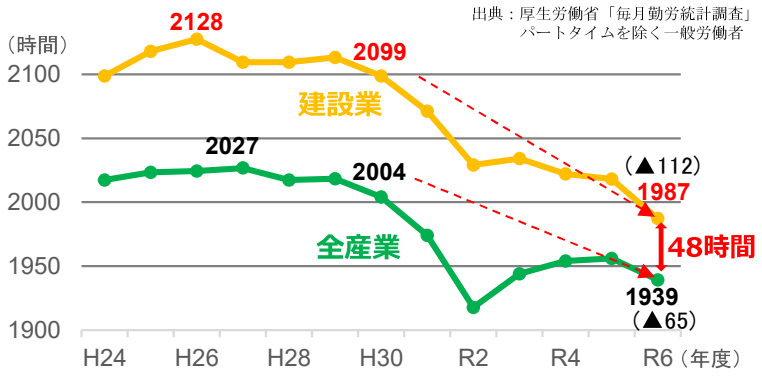
国土交通省

○これまでの働き方改革の取組によって、
建設業の**労働時間は他産業よりも大きく減少**したが、**なお高水準**。

○令和６年４月から適用された**時間外労働の上限規制に的確に対応**するとともに、将来にわたって**担い手を確保**していくため、働き方改革に取り組む必要。

産業別年間実労働時間

出典：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



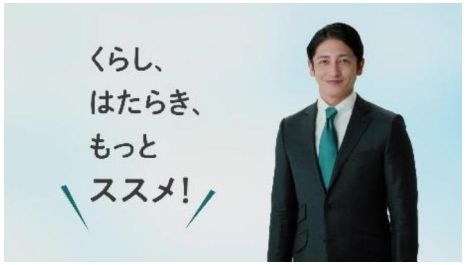
最近の働き方改革の取

1.規制内容の周知徹底

- リーフレットや会議等で、建設業界、発注者へ周知・要請
- 一般国民にも動画等によって周知・啓発



■建設業者向けリーフレット
（厚生労働省）



■動画による広報
（厚生労働省）

2.公共工事における週休２日工事の対象拡大

〔直轄〕週休２日が定着。他産業と遜色ない多様な働き方を支援
〔都道府県〕原則全工事で週休２日を目指して取組を一層強化
〔市町村〕国と都道府県が連携し全市町村での導入を働きかけ

3．適正な工期設定

- 中央建設業審議会が「工期に関する基準」を策定（R6.3改定）

<改定の主な内容>

○注文者は、時間外労働規制を遵守して行う工期の設定に協力
○自然要因（猛暑日）における不稼働を考慮して工期設定

→ 基準を踏まえた適正工期の設定を自治体・民間発注者へ働きかけ

- 適正な工期の確保、建設業従事者の処遇改善に向け、厚労省と連名で官民発注者に要請
- 建設Gメンが実地調査し、是正指導

4.生産性の向上

- 労働時間削減のノウハウ等を整理した好事例集を作成・横展開
- 建設業従事者が活用可能なICT機器導入支援策の周知・拡大
- 直轄工事における工事関係書類の簡素化

働き方改革の推進 － 週休2日工事等の実施

国土交通省

令和7年度入契法等に基づく入札・契約手続に関する実態調査（令和7年6月1日時点）より

公共発注者の責務（入契法適正化指針における記述）

○・・・根拠なく短い工期が設定されると、無理な工程管理や長時間労働を強いられることから、公共工事に従事する者の疲弊や手抜き工事の発生等につながることとなり、ひいては担い手の確保にも支障が生じることが懸念される。公共工事の施工に必要な工期の確保が図られることは、長時間労働の是正や週休2日の推進などにつながるのみならず、建設産業が魅力的な産業として将来にわたってその担い手を確保していくことに寄与し、最終的には国民の利益にもつながるものである。

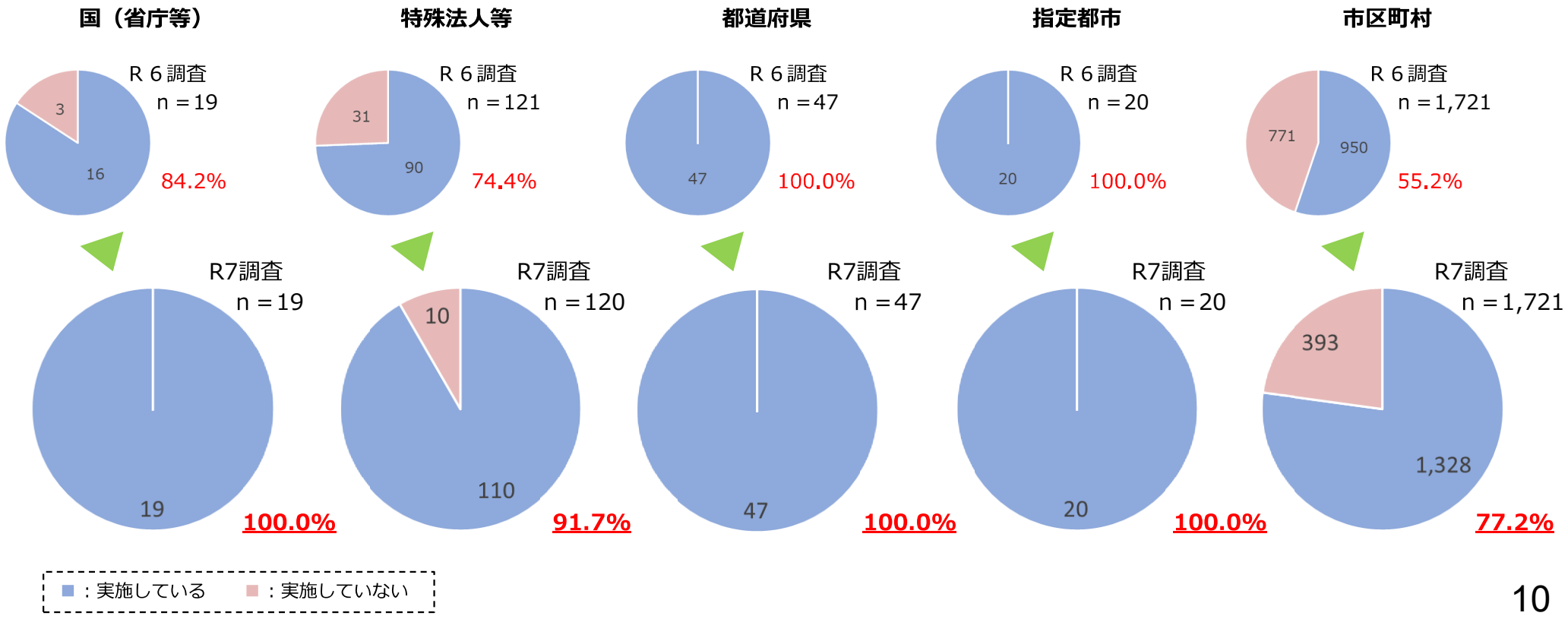
○・・・工期の設定に当たっては、工期に関する基準（令和2年7月20日中央建設業審議会決定・勧告）に基づき、工事の規模及び難易度、地域の実情、自然条件、工事内容、施工条件のほか、次に掲げる事項等を適切に考慮するとともに、・・・適正な工期を確保するものとする。

イ　公共工事に従事する者の休日（週休2日に加え、祝日、年末年始及び夏季休暇）

ロ～ヘ （略）

＜適正化指針：第２５（１）＞

週休２日工事又は週休２日交替制工事を実施している団体が増加し、国・都道府県・指定都市では全団体、特殊法人等では約９割、市区町村でもおよそ４分の３まで増加した。



都道府県別　市区町村（管内）の週休２日工事等実施率（R7入契調査結果より）

国土交通省

令和７年度入契法等に基づく入札・契約手続に関する実態調査（令和７年６月１日時点）より

○市区町村の週休2日工事等の実施率※は、全国平均で8割近くまで増加

※週休２日工事等の実施とは、週休２日工事又は週休２日交替制工事を１件以上実施していることを指す

管区内市区町村の週休２日工事等の実施率（Ｒ７年６月１日時点）

７５%以上　３５%以上７５%未満　３０%未満

都道府県	管区市区町村※の実施率	都道府県	管区市区町村の実施率	都道府県	管区市区町村の実施率
北海道	83.7%（149/178）	新潟県	100%（29/29）	岡山県	73.1%（19/26）
青森県	100%（40/40）	富山県	100%（15/15）	広島県	72.7%（16/22）
岩手県	100%（33/33）	石川県	100%（19/19）	山口県	100%（19/19）
宮城県	100%（34/34）	岐阜県	76.2%（32/42）	徳島県	75.0%（18/24）
秋田県	100%（25/25）	静岡県	90.9%（30/33）	香川県	70.6%（12/17）
山形県	97.1%（34/35）	愛知県	94.3%（50/53）	愛媛県	85.0%（17/20）
福島県	100%（59/59）	三重県	96.6%（28/29）	高知県	91.2%（31/34）
茨城県	59.1%（26/44）	福井県	52.9%（9/17）	福岡県	15.5%（9/58）
栃木県	92.0%（23/25）	滋賀県	73.7%（14/19）	佐賀県	100%（20/20）
群馬県	77.1%（27/35）	京都府	72.0%（18/25）	長崎県	100%（21/21）
埼玉県	83.9%（52/62）	大阪府	43.9%（18/41）	熊本県	59.1%（26/44）
千葉県	62.3%（33/53）	兵庫県	57.5%（23/40）	大分県	100%（18/18）
東京都	72.6%（45/62）	奈良県	35.9%（14/39）	宮崎県	46.2%（12/26）
神奈川県	60.0%（18/30）	和歌山県	66.7%（20/30）	鹿児島県	79.1%（34/43）
山梨県	63.0%（17/27）	鳥取県	84.2%（16/19）	沖縄県	53.7%（22/41）
長野県	85.7%（66/77）	島根県	94.7%（18/19）	全国	77.2%（1328/1721）

※指定都市は除く

令和７年度入札契約適正化キャラバン実施結果　地方整備局等による働きかけの効果

国土交通省

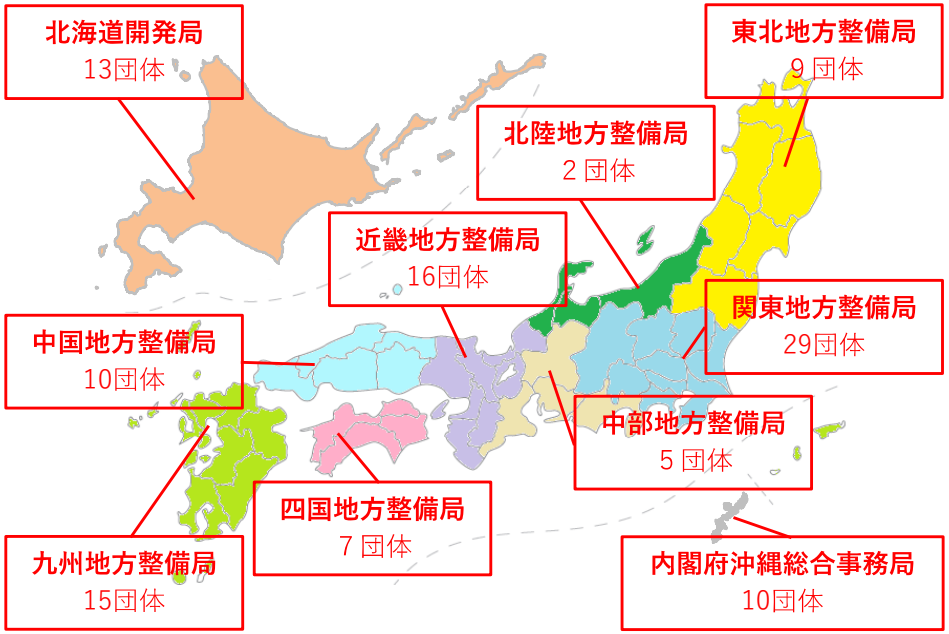
〇各地方整備局等において、週休２日工事を実施していない市区町村を中心に、全国計116団体に対し、個別訪問等による働きかけを実施（令和７年９月～令和８年２月）。　注）働きかける内容及び手法は各市区町村の取組状況等による差異あり。

〇働きかけの対象となった全ての団体において、令和７年度または令和８年度中の週休２日工事の実施が見込まれる結果となり、市区町村における入札契約の取組改善が加速化。

●令和７年度　キャラバン実施地域及び実施結果

全国計　116団体（市区町村）＊

＊キャラバン開始当初にR７週休２日工事実施率70%未満が見込まれた都道府県域及びR６同実施率30%未満の都道府県域のうち、週休２日工事未実施の市区町村を中心として実施。



全対象団体でR７～８年度中の週休２日工事実施見込みを確認

・R７年度週休２日工事未実施の市区町村は全体で 393/1721団体（実施率 77.2%）＊
・今回のキャラバン対象の116団体のうち、
78団体で新たに週休２日工事の導入が見込まれ（単純加算で実施率 約5%の引上げ効果）、
38団体で既に導入した週休２日を適用する対象工事の拡大等が見込まれる。

＊令和７年度入契法等に基づく入札・契約手続に関する実態調査（R7.6.1時点）より

●キャラバン実施と週休２日工事導入の流れ（例）

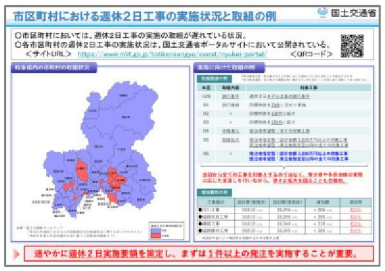
◎ 岐阜県八百津町の導入例（中部地方整備局）

国 県 **R7.9.9　キャラバンの実施**
・直接、個別訪問による働きかけ（岐阜県との合同実施）
・週休２日工事の実施見込みや課題についてのヒアリング、関連法令・制度に関する説明や積算方法に関する助言等
⇒導入に向けた意向や課題を確認し、必要な支援を実施

国 県 **R7.10.10　フォローアップの実施**
⇒導入に向けた進展状況を確認し、実現を後押し

町 **R7.11.21　週休２日工事実施要領策定、公表（12.1~施行）**

町 **R7.12.16　週休２日を適用した河川改良工事発注（公告）**
・工期や工事規模を鑑み、比較的導入しやすい工事から適用
・発注者指定型で導入し、週休２日の実効性を確保



▶キャラバンにおける中部地方整備局の説明資料(抜粋)


▶週休２日工事実施要領の公表(八百津町HP)

注）実施対象となった団体の取組の一例であり、各ブロックや対象団体により内容は異なる。

建設工事における猛暑対策サポートパッケージ【概要版】

令和7年12月23日公表

【概要】
〇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
〇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
〇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）適切な設計図書の作成

（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

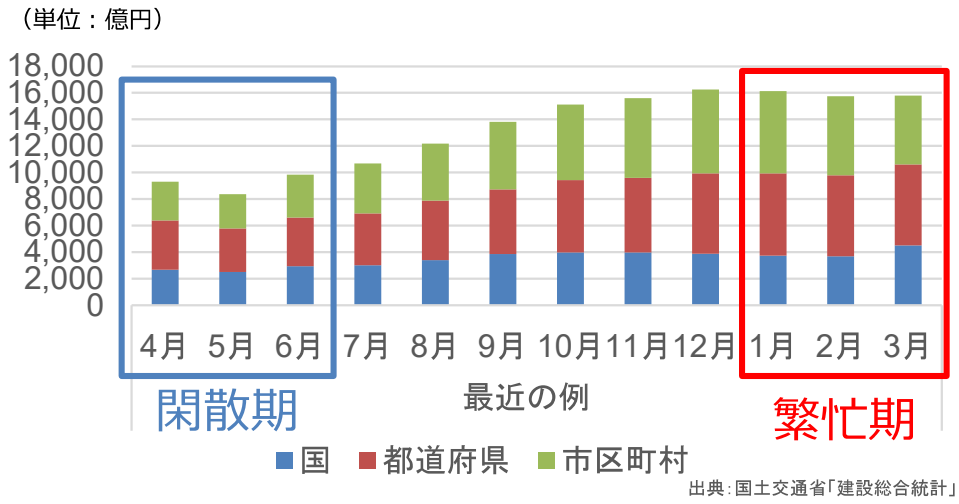
- 日給制の技能労働者の年間総労働時間・賃金を確保する方策
- 1年単位の変形労働時間制の運用改善、生命・安全を守るための猛暑日における作業のあり方の議論

公共工事の施工時期の平準化に向けた新たな指標

国土交通省

○ 公共工事は、**年度内の時期によって工事の繁閑に大きな差**が生じ、人材や機材の効率的な活用等に支障を来すため、担い手3法において、**施工時期の平準化が公共発注者の責務・努力義務として位置付け**られている（品確法・入契法）。
○ 現在、平準化の対応状況の指標として、**「平準化率」を活用しているが、閑散期のみを軸とした指標となっている**。

公共工事における1年間の工事出来高の状況



出典：国土交通省「建設総合統計」

繁忙期は業務量が多く、人材不足や長時間労働が懸念される
一方、**閑散期**は業務量が少なく、労働者の収入が不安定となる

＜施工時期の平準化に関する国土交通省の取組＞

・平準化に向けた「さしすせそ」の推進、事例集の公表
　（さ）債務負担行為の活用
　（し）柔軟な工期の設定
　（す）速やかな繰越手続
　（せ）積算の前倒し
　（そ）早期執行のための目標設定
・施工時期の平準化の取組状況（**平準化率**）の「見える化」
・市議会議長会等を通じた働きかけ
・関係省庁と連名で取組の推進を地方公共団体へ要請

現行の指標　「平準化率」

平準化率の定義

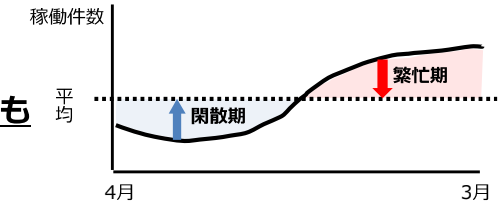
$$\text{平準化率} = \frac{\text{（4～6月期の月平均工事稼働数）}}{\text{（年間の月平均工事稼働数）}}$$

平準化率が1.0に近づいていくことで、**閑散期の解消**が図られる

平準化率は閑散期（４～６月）の工事稼働数を、年間の平均工事稼働数に近づけていくための指標

平準化の推進のためには、
閑散期の解消のみならず、
繁忙期の解消（ピークカット）も促進する必要

○平準化推進のイメージ



新指標「ピークカット指標」

繁忙期（１月～３月）の工事稼働数を、年間の平均工事稼働数に近づけていくための指標も必要

**ピークカットに向けた新指標を検討し、
自治体ごとに改善目標を設定・進捗を見える化**

３．処遇改善（賃上げ）に向けた取組

建設業の担い手確保に向けた賃上げ施策（これまで）

国土交通省

○　これまで、公共工事設計労務単価の引上げをはじめ、様々な取組によって、建設分野の賃金は着実に上昇。

○　賃上げは政府の最重要課題。

○　今後も、未来を支える担い手の確保のため、必要とされる技能や厳しい労働環境に相応しい賃上げに取り組む必要。

建設業生産労働者の賃金推移（年間）

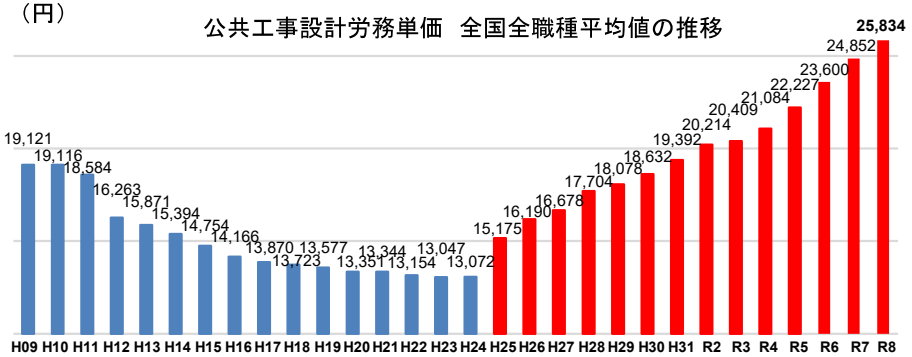


出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成
※R2以降は「生産労働者」の区分が廃止されたため、建設業の「建設・採掘従事者」、「生産工程従事者」、「輸送・機械運転従事者」を加重平均して「生産労働者」の額を推計

最近の賃上げ施策

発注者・元請間での賃金原資の確保（公共中心）

○公共工事設計労務単価を１４年連続で引上げ。（+4．5%）



※コンサルタント等の技術者単価や建物の保守・点検業務等の労務単価も引上げ

○取引実態に即した公共契約・変更。
- 最新の単価を予定価格に反映。
- 材料費変動に伴う請負代金額の変更（スライド条項）。

○ダンピング受注対策として、
- 低入札価格調査基準の計算式について、国は、令和４年度から一般管理費等率を引上げ。
- 国からの要請等により、自治体の計算式でも引上が進展。

賃金上昇を実現する環境整備

国土交通省

安定的・持続的な公共投資の確保等

建設企業が将来の見通しをもちながら、技能労働者等の安定的な雇用等を図るため、公共投資の安定的・持続的な見通しの確保、施工時期の平準化が必要

《特に強化すべき取組》

- 安定的・持続的な公共投資の確保
- 計画的な発注や中長期的な公共工事の発注の見通しの作成・公表
- 技能者の処遇改善に資する施工時期の平準化推進（年間を通じた工事量の安定）

適正な予定価格の設定等

工事の円滑な施工確保や賃金引き上げの原資となる労務費の適正確保を図るため、適正な予定価格の設定に向けた取組の更なる強化が必要

《特に強化すべき取組》

- 最新の設計労務単価の早期適用等を含む労務費の最新の実勢価格反映
- 資材単価について最新の実勢価格を適切に予定価格に反映すること
- 施工条件の適切な明示と必要となる経費の計上
- 設計変更・契約変更等の適切な実施

ダンピング対策の更なる徹底

賃金等の労働条件の悪化を防止し、工事の品質確保や、担い手の育成・確保に必要な適正利潤の確保を図るため、ダンピング対策の更なる強化が必要

《特に強化すべき取組》

- 低入札価格調査制度等の適切な活用の徹底によるダンピング受注の排除
- 調査基準価格等の水準の見直し
- 調査基準価格を下回る受注における履行確保措置の徹底

入契適正化マップ　（地方公共団体における入札契約適正化の取組状況に関するポータルサイト

国土交通省

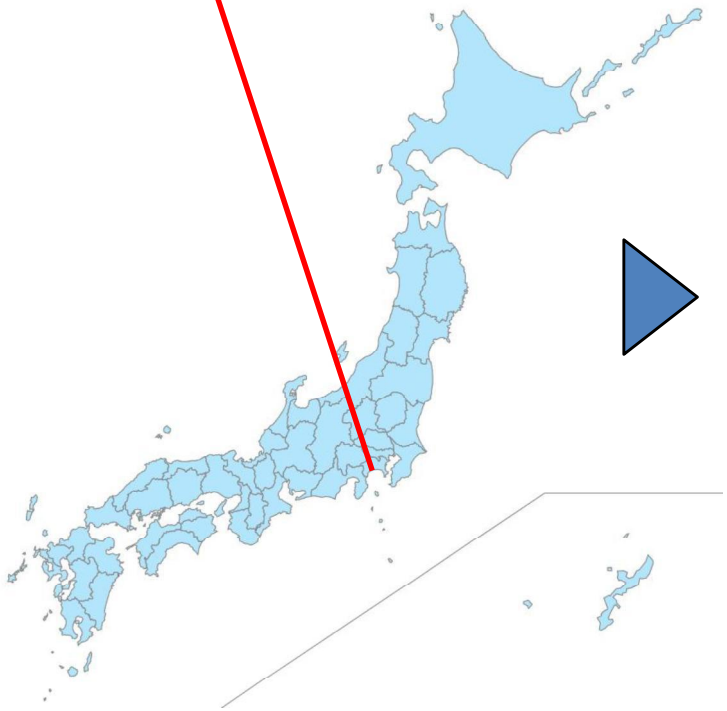
〇地方公共団体における入札契約適正化の取組について、「見える化」や「入契カルテ」といった取組状況を一覧できるポータルサイト「入契適正化マップ」を開設

〇本サイトの普及・展開により、各団体の自発的な改善の促進や業界団体との意見交換の活性化を後押し

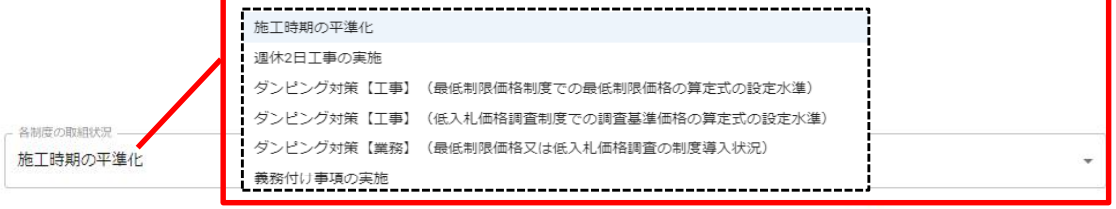
＜サイトURL＞ https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/nyukei-portal/

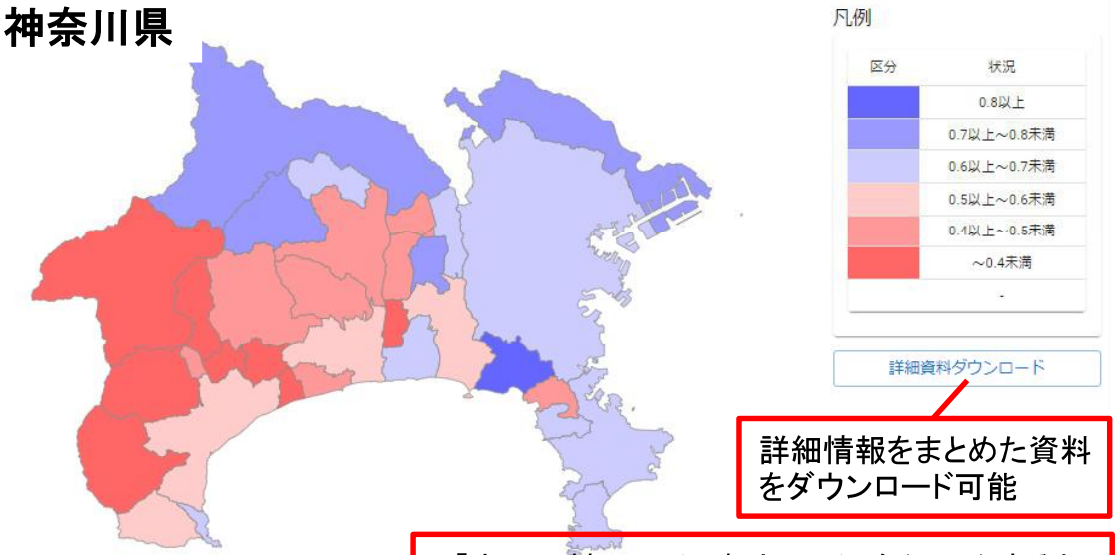
＜QRコード＞

日本地図から、取組状況を確認したい都道府県をクリックする。



「各制度の取組状況」をクリックし、閲覧したい取組を選択する。





詳細情報をまとめた資料をダウンロード可能

「市区町村リスト（入契カルテ）」をクリックすると、各市町村の入契カルテを閲覧することができる。



総合経済対策の策定について（内閣総理大臣指示）

国土交通省

総合経済対策の策定について（高市内閣総理大臣指示）（令和7年10月21日閣議）（抄）

一　日本は今、少子化、物価高、国際情勢の緊迫、そして地方の衰退などの大きな岐路に立っています。
・・・「未来への不安を希望に変える」ため、まずは、今の国民の暮らしを守る物価高対策を早急に講じるとともに、日本経済の強さを取り戻すための経済政策を作り上げていきます。

二　こうした基本的な考え方のもと、物価高から暮らしと職場を守ること、大胆な危機管理投資と成長投資で暮らしの安全・安心の確保と強い経済を実現すること、そして防衛力と外交力の強化で日本の平和を守ること、といった重要課題に速やかに対応することを目的として、「総合経済対策」を策定します。

三　経済対策の柱は、第一に、生活の安全保障・物価高への対応です。

①～②（略）

③　中小企業・小規模事業者をはじめとする賃上げ環境の整備も進めます。・・・価格転嫁対策の徹底、中小企業等の稼ぐ力の強化や省力化投資の支援を行います。

四　第二の柱は、危機管理投資・成長投資による強い経済の実現です。
官民が連携した積極的な投資により、我が国の課題を解決し、先端産業を開花させていくことで、日本経済の強い成長の実現を目指します。

①～③（略）

④　事前防災や道路関連インフラの保全をはじめ、防災・減災・国土強靱化にも取り組みます。

⑤（略）

五～七（略）



出典：官邸HP

国土交通大臣と建設業団体の意見交換会（R8.3.19）

国土交通省

開催概要

日　　時：令和８年３月19日 17:50～19:00
出席団体：日本建設業連合会、全国建設業協会
　　全国中小建設業協会、建設産業専門団体連合会
テーマ：建設業の賃上げに向けた取組、働き方改革・生産性向上等の推進
　　改正建設業法の普及・定着に向けた取組状況

■ 国土交通省と建設業団体との間で以下を申し合わせ

- **技能労働者の賃上げ**について、民間発注工事も含めた改正建設業法に基づく労務費の確保・行き渡りの徹底や生産性向上等の取組みを通じ、「**おおむね６％の上昇」を目指す**こと
- **生産性向上**について、生産年齢人口の更なる減少や昨今の工事費高騰への対応、賃上げの原資の確保などの観点から、**各団体において、省人化や技術・技能の向上等による生産性向上の取組を推進する**こと

■ **改正建設業法を民間工事や各現場に浸透・定着させていく**ことの重要性等について意見交換

■ 大臣より「皆様のお話をしっかり受け止め、賃上げや生産性向上に向けた環境づくりを責任を持って前に進めていく。**将来に希望が持てる、若者にも魅力的な「新しい時代の建設業」を、建設業団体の皆様と一緒に作り上げてまいりたい**」と発言

意見交換会の様子



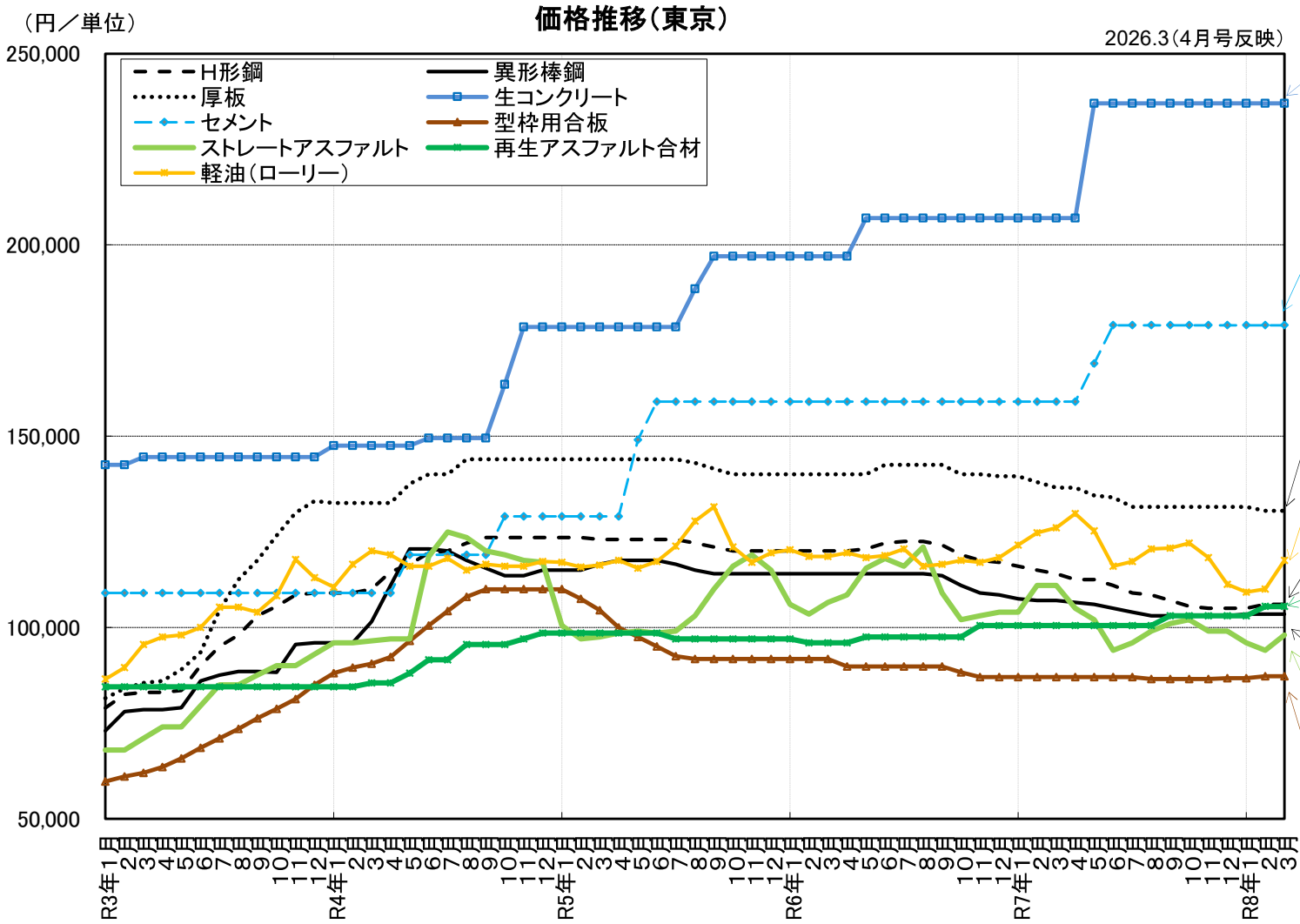


4. 適正な請負代金

主要建設資材の価格推移

国土交通省

○ 2021年（令和3年）後半から原材料費の高騰やエネルギーコストの上昇等により、各建設資材価格が高騰。
○ 2023年以降は資材によって傾向は異なるものの、全体としては高止まりが続いている状況。
○ 足元では、全国的に生コンクリート・セメントの騰勢が続いており、今後の状況を引き続き注視。



生コンクリート（円／10㎥）
2026年3月 **¥237,000**（**+14.5%**）
（2025年3月 ¥207,000）

セメント（円／10t）
2026年3月 **¥179,000**（**+12.6%**）
（2025年3月 ¥159,000）

厚板（円／t）
2026年3月 **¥130,500**（**−4.4%**）
（2025年3月 ¥136,500）

軽油（円／kl）
2026年3月 **¥117,500**（**−6.7%**）
（2025年3月 ¥126,000）

H形鋼（円／t）
2026年3月 **¥106,000**（**−7.0%**）
（2025年3月 ¥114,000）

再生アスファルト合材（円／10t）
2026年3月 **¥105,500**（**+5.0%**）
（2025年3月 ¥100,500）

異形棒鋼（円／t）
2026年3月 **¥103,500**（**−3.3%**）
（2025年3月 ¥107,000）

ストレートアスファルト（円／t）
2026年3月 **¥98,000**（**−11.7%**）
（2025年3月 ¥111,000）

型枠用合板（円／50枚）
2026年3月 **¥87,250**（**+0.3%**）
（2025年3月 ¥87,000）

括弧内は前年同月比

※「建設物価」と「積算資料」の平均価格を表示
出典：「建設物価」（一般財団法人　建設物価調査会）、「積算資料」（一般財団法人　経済調査会）を基に国土交通省で作成

建設資材価格に関する適切な価格転嫁に向けた国交省の取組

国土交通省

サプライチェーン全体で、建設資材に関する適切な価格転嫁が図られるよう、
受注者・発注者（施主）間を含めた建設工事に関する環境整備を進めることが必要

○**直轄工事では、最新の実勢価格を反映して適正に予定価格を設定し、スライド条項も適切に運用**

○**次のとおり、官民の発注者や建設業団体に対して働きかけ。**

【主な取組】

- 資材単価は、調査頻度を増やして適時改定（文書要請）。 国 県 市
  →都道府県による資材単価の設定状況を見える化。
  ※**都道府県や市区町村に対しては、総務省と連名での要請（通知）**のほか
  会議の場を通じた**直接の働きかけ**を実施
  （都道府県・指定都市との課長級会議（ブロック監理課長等会議）、市町村向け会議（都道府県主催の会議：公契連））
- スライド条項等の適切な設定・運用、必要な契約変更の実施(文書要請)。 国 県 市 民 建
- 元請下請間/受発注者間の契約締結状況を調査し、請負代金等をモニタリング。 国 県 市 民 建

働きかけの対象　国…国・特殊法人等　県…都道府県　市：市区町村　民：民間発注者　建：建設業団体

中東情勢の変化を踏まえた建設工事の円滑な施工のための対応

国土交通省

3月27日（金） 国土交通省・経済産業省・公正取引委員会 → 関係事業者団体
中東情勢の変化等による原材料・エネルギー価格の上昇を踏まえ、適切な価格転嫁等について中小受託事業者に配慮するよう要請

3月27日（金） 国土交通省 → 建設業団体・民間発注団体
建設業に関し、中東情勢の変化等による原材料・エネルギー価格の上昇を踏まえ、適切な価格転嫁等について中小受託事業者に配慮するよう要請

○改正建設業法に基づく規定の遵守、活用
・通常必要と認められる材料費等の額を著しく下回る見積りや見積りの変更依頼の禁止
・資材価格の高騰など「おそれ情報」を事前に注文者に通知し、契約変更の協議を円滑に行う制度の活用

3月31日（火） 国土交通省・総務省 → 自治体など公共発注者
中東情勢の変化等による原材料・エネルギーの取引価格を反映した、適正な請負代金の設定、適正な工期の確保について要請

○最新の実勢価格を適切に反映した予定価格の設定
○スライド条項の適切な運用
○契約後の想定外の納期遅延のおそれに対応した工期の延長等
○最新の情勢（供給量、価格）の把握、受注者からの相談対応等

5. 建設業法等の改正等

建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律（概要）

令和6年法律第49号
令和6年6月14日公布

背景・必要性

・建設業は、他産業より賃金が低く、就労時間も長いため、担い手の確保が困難。

（参考1） 建設業の賃金と労働時間

	賃金		労働時間	
建設業※	432万円/年	（▲15.0%）	2,018時間/年	（+3.1%）
全産業	508万円/年		1,956時間/年	

※賃金は「生産労働者」の値
出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」（令和5年）　出典：厚生労働省「毎月勤労統計調査」（令和５年度）

（参考2）建設業就業者数と全産業に占める割合（ ）内
［H9］ 685万人（10.4%） ⇒ ［R5］ 483万人（7.2%）
出典： 総務省「労働力調査」を基に国土交通省算出

・建設業が「地域の守り手」等の役割を果たしていけるよう、時間外労働規制等にも対応しつつ、処遇改善、働き方改革、生産性向上に取り組む必要。

処遇改善 賃金の引上げ
労務費へのしわ寄せ防止 資材高騰分の転嫁
働き方改革 生産性向上 労働時間の適正化 現場管理の効率化

→ 担い手の確保 → 持続可能な建設業へ

概要

黄色部分：令和７年12月12日施行
それ以外：令和６年施行済

1．労働者の処遇改善

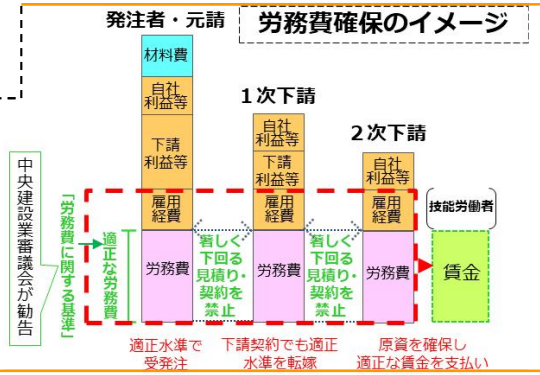
○労働者の処遇確保を建設業者に努力義務化
➡ 国は、取組状況を調査・公表、中央建設業審議会へ報告

○「労務費に関する基準」の勧告
・中央建設業審議会が「労務費に関する基準」を作成・勧告

令和６年施行により中建審に作成権限が付与
→令和７年12月２日に作成され、実施が勧告された

○適正な労務費等の確保と行き渡り
・著しく低い労務費等による見積りや見積り依頼を禁止
➡ 国土交通大臣等は、違反発注者に勧告・公表（違反建設業者には、現行規定により指導監督）

○原価割れ契約の禁止を受注者にも導入



2．資材高騰に伴う労務費へのしわ寄せ防止

○契約前のルール
・資材高騰など請負額に影響を及ぼす事象（リスク）の情報は、受注者から注文者に提供するよう義務化
・資材が高騰した際の請負代金等の「変更方法」を契約書記載事項として明確化

○契約後のルール
・資材高騰が顕在化した場合に、受注者が「変更方法」に従って契約変更協議を申し出たときは、注文者は、誠実に協議に応じる努力義務※
※公共工事発注者は、誠実に協議に応ずる義務

3．働き方改革と生産性向上

○長時間労働の抑制
・工期ダンピング対策を強化（著しく短い工期による契約締結を受注者にも禁止）

○ICTを活用した生産性の向上
・現場技術者に係る専任義務を合理化（例．遠隔通信の活用）
・国が現場管理の「指針」を作成（例．元下間でデータ共有）
➡ 特定建設業者※や公共工事受注者に効率的な現場管理を努力義務化 ※ 多くの下請業者を使う建設業者
・公共工事発注者への施工体制台帳の提出義務を合理化（ICTの活用で施工体制を確認できれば提出を省略可）


技術者が、カメラ映像を確認し、現場へ指示



今後の建設業政策のあり方に関する勉強会【2027建設業政策の原点】

国土交通省

趣　旨

○ 将来的な担い手減少、激甚化・頻発化する災害、AI・デジタル技術の進化、スタートアップの隆盛等、建設業は様々な課題や変化に直面している。

○ 建設工事の本質を踏まえつつ、直面する課題や変化を乗り越え、さらに発展していくために、今日的な「技術」と「経営」に優れた建設企業とはどのような企業か、建設業を支える人的資源をいかに確保・配置・マネジメントしていくべきか等、我が国の建設業の新たな経営戦略について多様な視点を交え検討することが必要。

○ このため、それぞれ異なる視点で建設業と関わる有識者からなる勉強会を設置し、社会経済・国民生活において重要な意義を有する建設業たりうるかという観点から、今後の建設業政策の方向性について検討を実施。

開催概要

・第1回（令和7年6月26日）
　建設業をとりまく現状等、多角的な視点から捉える建設業

・第2回（令和7年9月2日）
　我が国の建設業の特性や課題、多角的な視点から捉える建設業の現状、これからの建設業に求められる企業のあり方①

・第3回（令和7年10月6日）
　我が国の建設業の特性や課題、これからの建設業に求められる企業のあり方②

・第4回（令和7年11月5日）
　建設業における人的資源のあり方①

・第5回（令和7年12月24日）
　建設業における人的資源のあり方②

・第6回（令和8年2月18日）
　建設業以外の産業からのヒアリング、勉強会とりまとめ（案）について

・第7回（令和8年3月17日）
　勉強会とりまとめ（案）について

委員等構成

青木　由行	（一財）不動産適正取引推進機構理事長
大森　文彦	弁護士・東洋大学名誉教授
木村　駿	（株）日経BP日経アーキテクチュア編集長
櫻井　好美	社会保険労務士法人アスミル・（株）アスミル代表
堀田　昌英	東京大学大学院工学系研究科教授
丸山　優子	（株）山下PMC代表取締役社長
和田　雅彦	（株）日本政策投資銀行都市開発部長

＊ このほか、各テーマに見識のある実務家を臨時委員として都度委嘱し、必要に応じてテーマに則したヒアリングを実施。

今後の建設業政策のあり方に関する勉強会　とりまとめ（令和8年4月3日公表）

国土交通省

1. はじめに

- 生産年齢人口の減少が、日本全体の総人口の減少を上回るペースで急速に進むことが確実である中、建設業は、災害の激甚化・頻発化、資機材価格等の高騰、AI・デジタル技術の発展、スタートアップの興隆などの環境変化に的確に対応していく必要
- **「建設業が産業として重大な岐路に立っている」という認識を全ての関係者が共有し、持続的な発展に向けた思い切った取組が求められる**

2. 建設業の特性と残された課題

「第三次担い手3法」施行を経て、なお建設業に残された構造的課題について整理

特性と課題

(1)産業構造

・業務量の**繁閑差**の存在
　⇒経営の安定性を損なうおそれ
・**重層下請構造**
　⇒品質管理の低下、中間マージンの発生
・**中小、零細企業**が圧倒的に多い**業界構造**
　⇒DX投資の遅れ、人材育成が困難

(2)契約慣行

・請負契約における**コスト等の不透明性**
　⇒関係者間での対等な立場でのコミュニケーションや労務費の行き渡りを阻害
・**口頭契約**の慣行が根強い
　⇒施工時におけるトラブルの要因、適切な契約変更の支障

(3)働き方

・**日給制**の慣行や**不十分な退職金制度**
　⇒建設業の魅力を損ない入職をためらう要因
・**天候や現場条件等の影響を受ける**勤務環境
　⇒女性の登用や週休2日工事の拡大等を阻害
・働き方に関する**建設業特有の規制**等の存在
　⇒柔軟な人材配置を制約

3. 建設業の目指すべき方向性

(1)取組に当たっての基本的な視点

視点Ⅰ　「信頼」の確保

建設業界で働く人材はもとより、発注者をはじめとする**サプライチェーンにおける取引の相手方**、将来の担い手である**学生等とその保護者**、**教育機関等の関係者**、ひいては**地域社会**を含め、**幅広く国民・社会に「信頼」される産業**であることが重要

視点Ⅱ　生産システムの「高度化・効率化」

建設工事の施工に関する取組（施工自動化等）のみならず、**個社の企業経営**（人材確保・育成、DX投資、多様な働き方の導入等）や、**業界の構造・慣習についても、不断の見直し**に取り組み、**生産システム全体の高度化・効率化を進める**ことが重要

(2)目指すべき産業の姿

① 「人を大事にする」産業
⇒**労働市場から信頼され、評価され、選ばれる産業へ**

② 真に「経営力」のある産業
⇒取引先等**ステークホルダーから信頼される産業へ**

③ 「未来に続く」産業
⇒**成長産業として発展を続ける建設業へ**

（3）必要な政策の方向性

※主要なものを抜粋

①「人を大事にする」産業

○更なる処遇改善
- 労務費の確保・行き渡りの徹底
- 月給制への転換
- 建設業退職金共済制度の充実（複数掛金制度導入、電子ポイントの活用促進等）
- CCUSの活用の徹底

○働き方等の見直し
- 変形労働時間制度等の徹底的な活用
- より柔軟な働き方や労働力の融通について関係者間での検討の加速

○人材育成の取組強化
- 業界全体で人材育成をサポートする体制整備
- AI時代も見据えたリスキリング等の充実

○技術者制度について「現場単位での最適化」等の観点からの見直し

○外国人材の適正な受入れ、地域との共生

②：真に「経営力」のある産業

○地域建設業の経営力等の強化
- 経営力強化に資する情報の経営者への発信
- 各社の経営力向上の取組に対する業界団体のサポート強化
- 第三次担い手3法の徹底。公共事業予算の安定確保。民間資金を含む柔軟な資金調達

○規模のメリット（企業統合、ホールディングス化等）
- 企業統合等に支障となる制度等の見直し
- 事業承継へのサポート強化（関係機関と連携したマッチング支援等）

○民間工事も含めた業界全体での生産性向上
- AI・デジタル技術の積極活用、技術開発・投資の促進
- 書類事務の簡素・効率化、システム連携等

○海外への事業展開に取り組む中小事業者等への支援

③：「未来に続く」産業

○重層下請構造の改善
- 産業政策として取り得る選択肢の検討

○業界慣行の不断の見直し

○女性や若者等への情報発信・イメージ改善
- DX等により働きやすくなった建設業の実態や魅力、やりがいなどの発信を強化

○災害時・物価上昇時等におけるコストプラスフィー契約の導入の検討

○公共発注のあり方の検討

○民間工事に関する発受注者間のコミュニケーションの充実

【企業評価について】

○経営事項審査などのあり方の検討
- 新たに評価すべき項目の検討（例：成長性、処遇改善の取組、経営に関して必要な能力）
- 評価制度の活用方策の検討（例：民間発注工事における活用、専門工事企業の評価のあり方）

4. おわりに

- 成長産業として、あらゆる人材が将来に希望を見出せる建設業の実現に向け、関係者が一体となり、今後の建設業のあるべき姿や具体的な建設業政策について検討を行う場を立ち上げるべき