

調査と情報—ISSUE BRIEF—

No. 1294 (2024.10. 1)

建設技能労働者をめぐる現状と課題

はじめに

I 建設業と技能労働者をめぐる現状と課題

- 1 建設業の現状
- 2 建設技能労働者の現状
- 3 建設業の構造や生産性

II 建設技能労働者の確保に向けた諸施策

- 1 担い手3法による建設技能労働者の育成・確保
- 2 建設キャリアアップシステム (CCUS)
- 3 生産性向上のための取組

おわりに

キーワード：建設業、建設技能労働者、建設工事、人手不足、人口減少社会、生産性、担い手3法、標準労務費、建設キャリアアップシステム

- 建設業は、インフラや住宅等を創造し、修繕や更新等の維持を行い、災害からの復旧・復興を担う不可欠の業態であり、近年の自然災害の激甚化や頻発化、インフラ老朽化が課題となっている我が国でますます重要になっている。
- 建設工事を現場で担う建設技能労働者は、減少しており、我が国全体の労働市場を鑑みると、増加は見通し難い状況にある。待遇改善によって、離職を防ぎ、新規入職を促すことや、生産性の向上が課題となっている。
- 2024年の第213回国会において、「第三次・担い手3法」が成立し、新たに標準労務費の仕組みが創設された。その実効性の確保や、賃金への行き渡りが求められるとともに、技術革新等による更なる生産性の向上が求められる。

国立国会図書館 調査及び立法考査局

国土交通課 ほしの 星野 とおる 徹

はじめに

建設業は、インフラや住宅等を創造し、かつ、維持のため修繕や更新等を行う、国民の生活に不可欠な業態である。近年、我が国は、自然災害の激甚化や頻発化に加えて、高度経済成長期に造られたインフラの老朽化が大きな課題となっており、災害からの復旧・復興や、インフラ更新等を現場で行う建設業及び建設技能労働者¹の存在はますます重要となっている。しかしながら、現状の労働市場において建設技能労働者の増加は見通し難い状況にあり、また、2024年4月から、建設業に対し罰則付き時間外労働規制が適用となったことによって、技能労働者1人当たりの労働時間が抑制され、建設業全体の生産力低下への懸念（いわゆる「建設業の2024年問題」²）もあり、待遇改善等によって技能労働者を確保し建設業を維持していくことは、我が国にとって課題となっている。

本稿では、建設業の維持に不可欠な建設技能労働者が置かれている現状や課題、待遇改善に向けた施策や取組について概観する。

I 建設業と技能労働者をめぐる現状と課題

1 建設業の現状

(1) 建設業

建設業とは、建設業法（昭和24年法律第100号）において、元請、下請その他いかなる名義をもってするかを問わず、建設工事の完成を請け負う営業のことであり、許可を受けて建設業を営む者は建設業者であると定義されている。建設業は、2024年4月から時間外労働の上限規制が適用となることで、いわゆる「2024年問題」が生じるとされる業種や職種の4種（トラック等ドライバー、建設業、医師及び鹿児島・沖縄両県の砂糖製造業）の中の1つである。

(2) 建設業許可と同許可業者数

建設工事の完成を請け負うことを営業するには、その工事が公共工事であるか民間工事であるかを問わず、建設業法第3条³に基づき建設業の許可を受けなければならないとされている。

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、令和6（2024）年9月13日である。なお、本稿における人物の肩書は、当時のものである。

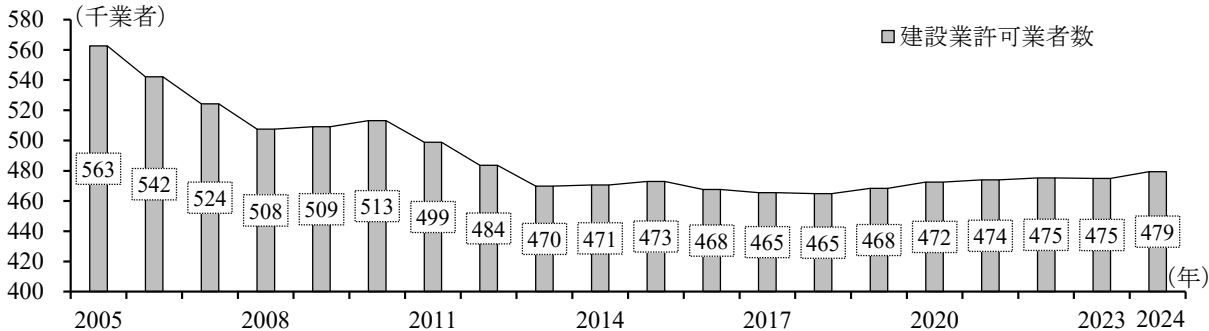
¹ 法令上、技能労働者の定義はなされていないが、建設工事の直接的な作業を行う、技能を有する労働者であるとされている。国土交通省「建設業法等における定義」（第1回建設産業政策会議法制度・許可ワーキンググループ資料3）2017.2.8, p.4. <<https://www.mlit.go.jp/common/001172145.pdf>>

² 政府文書等において「2024年問題」は、主に物流における同問題を指している（例：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新緊急パッケージ」2023.10.6. 内閣官房ウェブサイト <https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf>）が、建設分野では、報道等において、「建設2024年問題」や「建設業の2024年問題」といった形で用いられている（例：「無理な工期・低賃金 禁止 「建設2024年問題」で法改正へ」『産経新聞』2024.3.9.）。

³ 建設業を営もうとする者は、2以上の都道府県の区域内に営業所を設けて営業をしようとする場合にあっては国土交通大臣の、1の都道府県の区域内にのみ営業所を設けて営業をしようとする場合にあっては当該営業所の所在地を管轄する都道府県知事の許可を受けなければならない。ただし、政令で定める軽微な建設工事のみを請け負うことを営業とする者は、この限りでない。

過去 20 年間ににおける一般建設業と特定建設業⁴を合わせた、全体としての建設業許可業者数の推移は、図 1 のとおり 2011 年から 50 万業者を下回る状況が続いており、直近である 2024 年の数値では約 48 万業者と、20 年間で約 15%減少した。

図 1 建設業許可業者数の推移（過去 20 年間）



(注) 許可業者数の数値は各年 3 月末の値。
(出典) 国土交通省不動産・建設経済局建設業課「建設業許可業者数調査の結果について―建設業許可業者の現況（令和 6 年 3 月末現在）―」2024.5.15, p.2. <<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001742597.pdf>> を基に筆者作成。

また、建設業許可は、建設工事の種類ごとに取得することとされており（業種別許可制）、その種類は表 1 のとおり、一式工事⁵2 種と専門工事 27 種の計 29 種に分類⁶されている。また、複数の許可を取得することが可能である。業種別の許可数について、全体的な傾向としては、一式工事は減少しており、専門工事は全般的に増加している（表 1）。

表 1 業種別許可数

一 式 工 事			
土木（132【▲1.8】）		建築（144【▲11.6】）	
専 門 工 事			
大工（80【20.3】）	左官（30【49.5】）	とび・土工・コンクリート（181【14.2】）	石（78【31.7】）
屋根（55【41.2】）	電気（64【16.0】）	管（89【6.5】）	タイル・れんが・ブロック（53【42.2】）
鋼構造物（91【28.0】）		鉄筋（25【61.8】）	舗装（98【11.0】）
しゅんせつ（56【28.1】）		板金（32【57.7】）	ガラス（26【66.4】）
防水（40【52.2】）	内装仕上（88【28.6】）		塗装（72【40.3】）
熱絶縁（25【79.7】）	電気通信（16【18.4】）	機械器具設置（24【18.4】）	
建具（35【39.6】）	水道施設（88【7.8】）	造園（24【▲9.8】）	さく井（2【▲12.8】）
建具（35【39.6】）	水道施設（88【7.8】）	消防施設（16【6.0】）	
清掃施設（0.4【▲21.8】）	解体（68【389.4】）		

(注) 括弧内の数値は 2024 年 3 月末の業種別許可数（千業者）で、同括弧内の【】内の数値は 10 年前（2014 年）との増減率（%）。解体は 2016 年に追加されたため、同年からの比較。
(出典) 建設業法別表一；国土交通省不動産・建設経済局建設業課「建設業許可業者数調査の結果について―建設業許可業者の現況（令和 6 年 3 月末現在）―」2024.5.15. <<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001742597.pdf>> を基に筆者作成。

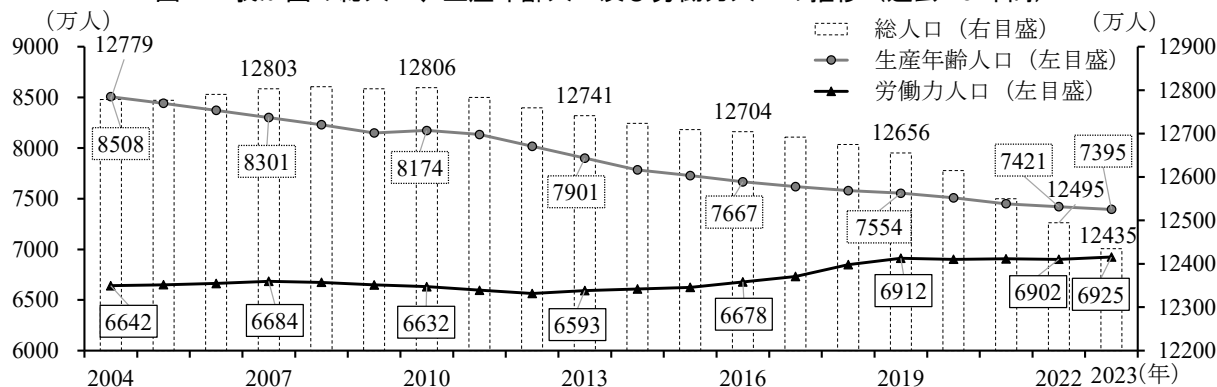
⁴ 特定建設業とは、発注者から直接請け負う工事 1 件につき、4500 万円（建築工事業の場合は 7000 万円）以上となる下請契約を締結するもの。一般建設業は、特定建設業以外のもの。1 業者で、工事種別ごとにそれぞれの許可を受けている場合がある。「建設業の許可とは」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/1_6_bt_000080.html>
⁵ 一式工事とは、原則元請の立場で、総合的な企画、指導、調整の下に土木工作物（建築物）を建設する工事（補修、改造又は解体する工事を含む。）である。「建設業許可関連 Q&A」国土交通省九州地方整備局ウェブサイト <<https://www.qsr.mlit.go.jp/n-park/construction/pdf/2103kensetugyoqa.pdf>>
⁶ 建設業法別表第一

2 建設技能労働者の現状

(1) 我が国の全体の労働力人口の推移と建設技能労働者の推移

我が国は人口減少社会の中にあり、総人口は2008年の1億2808万人がピークで、また、生産年齢人口⁷も2010年から減少し続けている（図2）。他方で、労働力人口は、近年、女性や高齢者等の労働市場への参入という押上げ要因によって増加したが、最近においては、6900万人近傍で横ばいになっており、今後の増加は見通し難い状況にある⁸。

図2 我が国の総人口、生産年齢人口及び労働力人口の推移（過去20年間）



(注) 総人口及び生産年齢人口は各年10月1日時点（5年ごとの国勢調査人口と同人口による補間補正を含む。）。労働力人口は年平均の値。

(出典) 「人口推計」総務省統計局ウェブサイト <<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/index.htm>>; 「労働力調査（年報）」同 <<https://www.stat.go.jp/data/roudou/index.htm>> を基に筆者作成。

建設技能労働者について、女性は、その数が増加傾向であるものの、現状としては、男性の割合が圧倒的であり、近年における男性全就業者⁹が減少傾向という押下げ要因の影響があることから、総数としては減少の傾向となっている（図3）。

図3 建設技能労働者総数及び男女別数の推移（過去10年間）



(注) 総務省「労働力調査（年報）」から、建設技能労働者とされる建設業の「生産工程従事者、建設・採掘従事者、輸送・機械運転従事者」（統計上の同区分は2011年から）の数値について計算したものである。総数の数値と、図中の四捨五入された男女の数値を合計した値は一致しない。

(出典) 「労働力調査（年報）」総務省統計局ウェブサイト <<https://www.stat.go.jp/data/roudou/index.htm>> を基に筆者作成。

⁷ 生産年齢人口は、総人口のうち15～64歳の人口。労働力人口は、15歳以上人口のうち就業者と完全失業者を合わせた人口。「労働統計用語解説」独立行政法人労働政策研究・研修機構ウェブサイト <<https://www.jil.go.jp/kokunai/statistics/yougo/index.html>> 等

⁸ 「働き手「予備軍」半減 20年前比、昨年411万人に 女性・高齢者 就業進む」『日本経済新聞』2024.4.7.

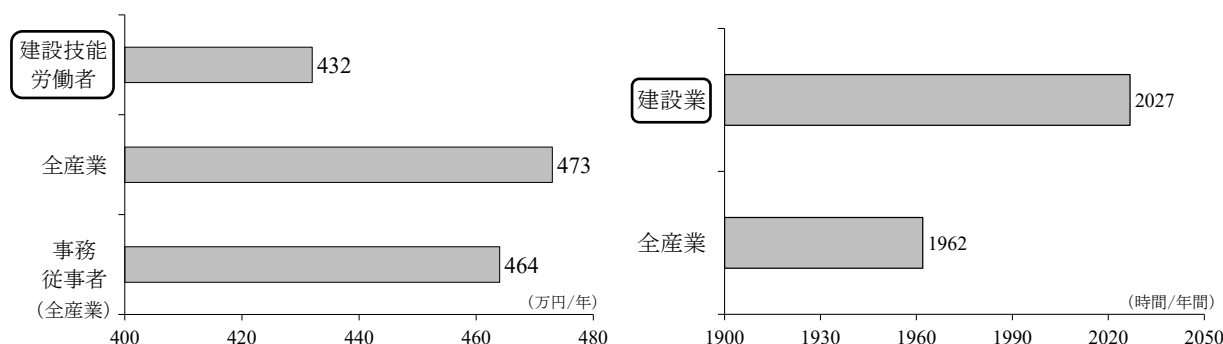
⁹ 調査週間において収入を伴う仕事を少しでも（1時間以上）した者（従業者）と休業者と合わせたもの。「労働統計用語解説」前掲注(7)

このような状況に加えて、現在の我が国では、様々な産業において人手不足が顕現しているため、労働力人口と同様に、建設技能労働者数の増加は見通し難いものとなっている。リクルートワークス研究所の調査¹⁰では、「建設職種では、2030年に22.3万人、2040年に65.7万人の労働供給不足が推定される。2040年の労働需要（298.9万人）に対する不足率は22.0%であり、道路のメンテナンスや災害後の復旧に手が行き届かず、重大な事故の発生や崩落したままにせざるを得ないインフラが生じる可能性が高い」と指摘されている。

(2) 建設技能労働者の労働環境

建設技能労働者の賃金（年間）は、全産業と比べ少なく、労働時間（年間）は多くなっている（図4）。

図4 建設技能労働者等の賃金（左図）及び就業者の労働時間（右図）の全産業等との比較



(注) 左図の建設技能労働者の賃金は、総務省「労働力調査」における同労働者に係る区分（職種）について、所定内給与を12か月分とし、年間賞与等を加えたもので、同区分の職種それぞれの就業者数で加重平均したもの。右図の労働時間はパートタイム労働者を除いた一般労働者の月間労働時間を12か月分としたもの。

(出典) 「賃金構造基本統計調査」厚生労働省ウェブサイト <<https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/chinginkouzou.html>>; 「毎月勤労統計調査」同 <<https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/30-1.html>> を基に筆者作成。

(3) 建設技能労働者過不足の現状

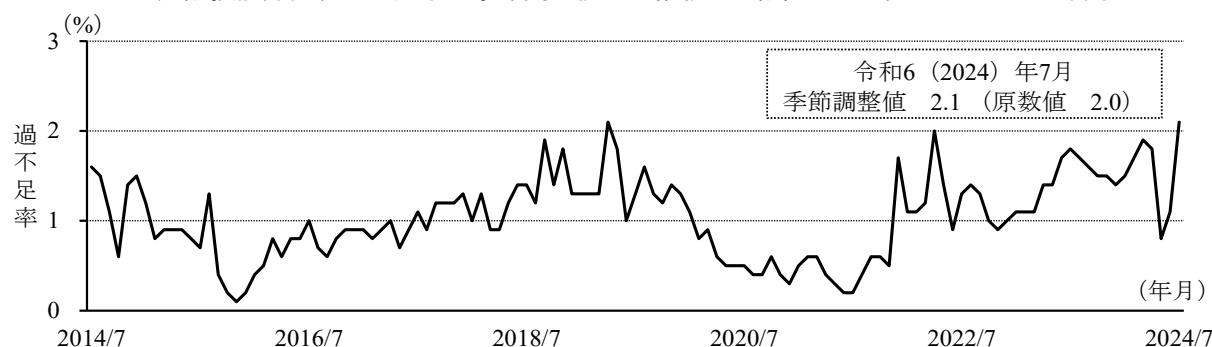
建設技能労働者の過不足率¹¹（季節調整値）は、過去10年間、全ての期間で0を上回っており「過剰」の状況はなく、時期によっては2%を上回る状況がある（図5）。このような状況について、国土交通省中央建設業審議会の資料では、「現場の建設技能労働者の過不足率は、過去10年の変動幅の範囲内にあり、総じて落ち着いている」と評価¹²されている。

¹⁰ リクルートワークス研究所「未来予測 2040 労働供給制約社会がやってくる」2023.3, p.7. <<https://www.works-i.com/research/report/item/forecast2040.pdf>>

¹¹ 過不足率は、（確保しなかったが出来なかった労働者数－確保したが過剰となった労働者数）/（確保している労働者数＋確保しなかったが出来なかった労働者数）×100であり、マイナスの場合は「過剰」となる。国土交通省不動産・建設経済局建設市場整備課「建設労働需給調査（労働モニター調査）の概要」2020.7. <https://www.mlit.go.jp/toukeijouhou/chojou/ex/labor_pdf_data/gaiyou.pdf>

¹² 国土交通省「最近の建設業を巡る状況について【報告】」（国土交通省中央建設業審議会（令和5年10月3日開催）資料1）2023.10.3, p.3. <<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001633500.pdf>>

図5 建設技能労働者過不足率（季節調整値）の推移（8職種計・全国）（過去10年間）



（出典）「建設労働需給調査結果」国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/toukeijouhou/chojou/rodo.htm>> を基に筆者作成。

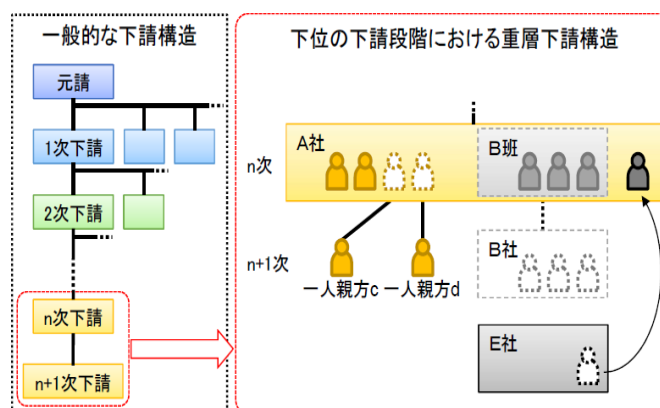
3 建設業の構造や生産性

（1）建設業の産業構造と重層下請構造

建設業は受注産業であり、建設業者は、発注者と請負契約¹³を締結する。例えば、建設構造物は単品受注生産のため、仕様、工期、品質等、発注者の要望に沿って造られる。受注産業は、仕事量の変動が大きく、繁忙期を想定して人を確保すると、余剰人員を抱えることとなるため、自社で直接雇用している雇用者が他の産業に比べて少ない¹⁴とされている。

国土交通省によれば、建設業においては、工事全体の総合的な管理監督機能を担う元請の下、中間的な施工管理や労務の提供その他の直接施工機能を担う1次下請、2次下請、更にそれ以下の次数の下請企業から形成される重層下請構造が存在¹⁵しているとされており（図6）、建設工事の専門化・分業化、そして業務量の増減に対応するため（繁忙期に外注を利用等）、形成が進んだ¹⁶とされている。

図6 建設業における重層下請構造



（出典）国土交通省「第5回検討会資料」（第5回持続可能な建設業に向けた環境整備検討会 資料）2022.11.16, p.5. <https://www.mlit.go.jp/tochi_fudousan_kensetsugyo/const/content/001572145.pdf>

このような構造については、個々の企業において、工事内容の高度化等による専門化・分業化、必要な機器や工

法の多様化への対応等のため、ある程度は必然的・合理的な側面がある一方、施工に関する役割や責任の所在が不明確になること、品質や安全性の低下等、様々な影響や弊害があるとの指

¹³ 「請負」とは、当事者の一方がある仕事を完成することを約し、相手方がその仕事の結果に対してその報酬を支払うことを約する契約である（民法第632条）。国土交通省「請負契約とその規律」（第1回法制度・許可ワーキンググループ 資料6）2017.2.8, p.1. <<https://www.mlit.go.jp/common/001172150.pdf>>

¹⁴ 阿部守『最新建設業界の動向とカラクリがよくわかる本—業界人、就職、転職に役立つ情報満載！— 第5版』秀和システム, 2024, p.36.

¹⁵ 国土交通省「第5回検討会資料」（第5回国土交通省持続可能な建設業に向けた環境整備検討会 資料）2022.11.16, p.24. <https://www.mlit.go.jp/tochi_fudousan_kensetsugyo/const/content/001572145.pdf>

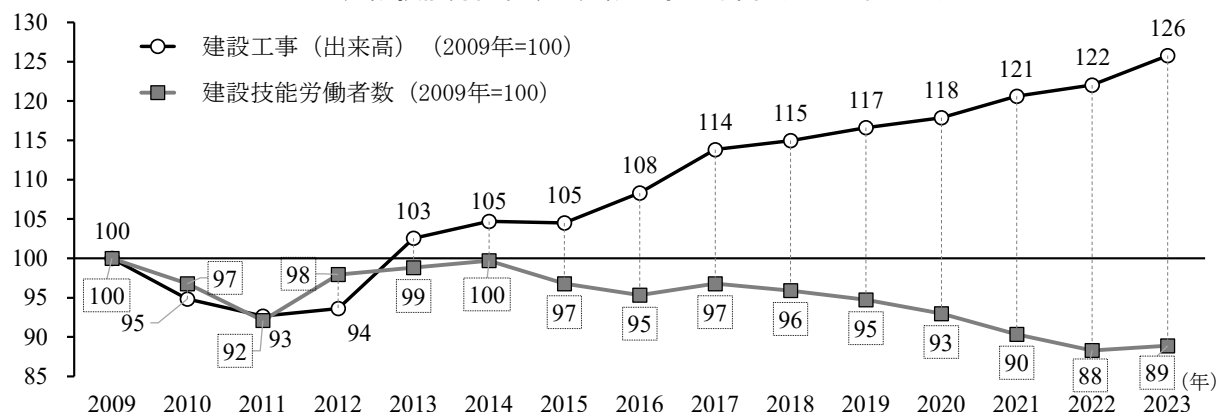
¹⁶ 阿部 前掲注(14), p.40.

摘¹⁷がされている。このため、それぞれが果たすべき役割や責任を明確にするとともに、施工品質や安全性、賃金行き渡りなどで問題が生じないよう措置することが必要であると指摘¹⁸されている。

(2) 建設工事と建設技能労働者との関係と生産性

建設総合統計における建設工事の出来高¹⁹と建設技能労働者数との関係を見ると、2014 年頃から、建設工事の出来高は増加しながら、建設技能労働者数は減少傾向にあるという、両者に逆の動きが見られる（図 7）。

図 7 建設技能労働者数と建設工事出来高（2009 年=100）



（注）建設技能労働者の総務省「労働力調査」における区分は、2010 年までは「製造・制作・機械運転及び建設作業」で、2011 年以降の区分は「建設業の生産工程従事者、建設・採掘従事者、輸送・機械運転従事者」である。
（出典）「労働力調査（年報）」総務省統計局ウェブサイト <<https://www.stat.go.jp/data/roudou/index.htm>>; 国土交通省「建設総合統計」e-Stat 政府統計の総合窓口 <<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00600260&tstat=000001013585>> を基に筆者作成。

図 7 のような逆の動きがあっても、近年における建設技能労働者の過不足率（図 5）が大幅な「不足」を示していないこともあり、付加価値額をベースとした数値であるが、生産性の向上²⁰が示唆されている（図 8 左図）。しかしながら、我が国全体の生産性が他の OECD 諸国より低い²¹とされている中で、かつ、建設業の生産性は他産業より低い状況（図 8 右図）にあるため、今後、災害からの復旧・復興やインフラ老朽化対策等、建設工事の出来高や量を維持し、増加させる上で、更なる生産性の向上が課題²²であるとされている。

¹⁷ 国土交通省 前掲注(15)

¹⁸ 「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会とりまとめ」2023.3.29, p.10. 国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/tochi_fudousan_kensetsugyo/const/content/001599759.pdf>

¹⁹ 国土交通省「建設総合統計」の「出来高」は、建築着工統計調査及び建設工事受注動態統計調査から得られる工事費額を、着工ベースの金額として捉え、これらを工事の進捗に合わせた月次の出来高に展開し、月ごとの建設工事出来高として推計したものであり、金額ベースの数値である。国土交通省「建設総合統計」e-Stat 政府統計の総合窓口ウェブサイト <<https://www.e-stat.go.jp/statistics/00600260>>

²⁰ 建設業の付加価値労働生産性は、2021 年度は 2015 年度に比べ 9.2%増加するなど、近年堅調に推移している。国土交通省「i-Construction 2.0 ～建設現場のオートメーション化～」2024.4.16, p.6. <<https://www.mlit.go.jp/tcc/constplan/content/001738240.pdf>>

²¹ 「OECD データに基づく 2022 年の日本の時間当たり労働生産性（就業 1 時間当たり付加価値）は、52.3 ドル（5,099 円/購買力平価（PPP）換算）。OECD 加盟 38 か国中 30 位だった。順位でみるとデータが取得可能な 1970 年以降、最も低い順位になっている。2021 年と比較すると、実質ベースで 0.8%上昇した。」「労働生産性の国際比較 2023」2023.12.22. 日本生産性本部ウェブサイト <<https://www.jpc-net.jp/research/detail/006714.html>>

²² 国土交通省 前掲注(20), pp.6-7.

図8 建設業の生産性の状況（国土交通省による試算（付加価値額ベース））

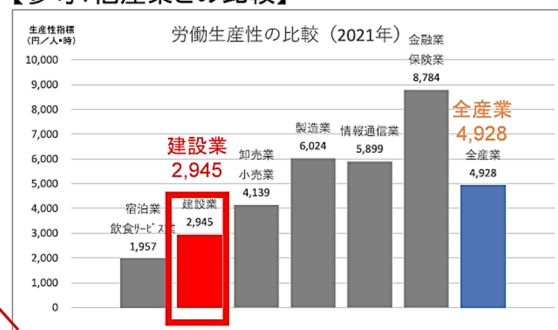
【生産性指標の試算結果※】



※生産性指標(2019～2020年)：国内総生産(2019～2020年)は確定値ではないため参考値。

$$\text{生産性 (付加価値額)} = \frac{\text{産出量 (output)}}{\text{投入量 (input)}} = \frac{\text{付加価値額}}{\text{労働者数} \times \text{労働時間}}$$

【参考：他産業との比較】



【2021年指標値算出例】

$$\frac{28323.8 \text{ (10億円)}}{484.9 \text{ (万人)} \times 1983.6 \text{ (時間)}} = 2945 \text{ (円/人・時間)}$$

(出典) 国土交通省「i-Construction2.0 ～建設現場のオートメーション化に向けて～」2024.4.16, p.11. <<https://www.mlit.go.jp/tcc/content/001741646.pdf>>

II 建設技能労働者の確保に向けた諸施策

前述のとおり、建設工事を現場で担う建設技能労働者は、減少しており、我が国全体の労働市場を鑑みると、増加は見通し難い状況にある。待遇改善によって、離職を防ぎ、新規入職を促すことや、生産性の向上が課題となっている中で、国会や政府、業界団体等是对応のための取組を行っている。本章では、課題対応のための諸施策について概観する。

1 担い手3法による建設技能労働者の育成・確保

(1) 担い手3法

2014年の第186回国会において、建設業法、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（平成12年法律第127号。以下「入契法」という。）及び公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成17年法律第18号。以下「品確法」という。）が改正²³された。この改正は、公共工事の品質の確保とその担い手の中長期的な育成、確保を図ることを目的としたもので、改正後のこれらの法律は「担い手3法」と呼ばれている²⁴。そして、担い手3法は、2019年の第198回国会及び2024年の第213回国会において、それぞれ改正されている²⁵。

(2) 改正の経緯

2014年、建設投資の急激な減少や競争の激化により建設業の経営を取り巻く環境が悪化し、

²³ 建設業法及び入契法の改正法案は閣法により、品確法の改正法案は議員立法（参法）により提出された。「品確法・建設業法・入契法等の改正について」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo_const_tk1_000089.html>

²⁴ 第189回国会衆議院予算委員会第二分科会議録第1号 平成27年3月10日 p.60; 「第三次・担い手3法（品確法と建設業法・入契法の一体的改正）」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo_const_tk1_000193.html>

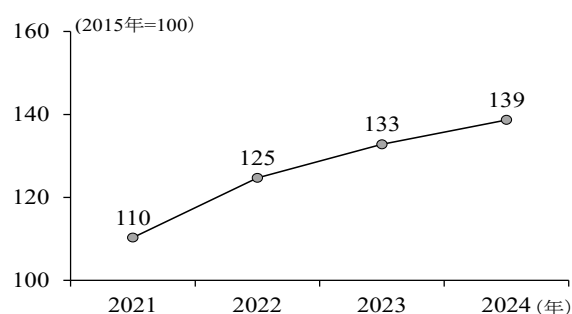
²⁵ いずれの改正についても、建設業法及び入契法の改正法案は閣法により、品確法の改正法案は議員立法（衆法）により提出された。

ダンピング受注²⁶等による建設企業の疲弊や下請企業へのしわ寄せを招き、結果として現場の技能労働者の高齢化や若年入職者の減少といった構造的な問題が発生²⁷していたことから、適正な利潤を確保できるよう予定価格を適正に設定することや、ダンピング対策を徹底することなど、建設業の担い手の中長期的な育成・確保のための基本理念や具体的措置を主な内容²⁸として、品確法、建設業法及び入契法が改正された。これら担い手3法の施行により、予定価格の適正な設定、歩切り²⁹の根絶、ダンピング対策の強化等の成果があったとされている³⁰。

同法の公布から5年後となる2019年、相次ぐ災害を受け「地域の守り手」としての建設業への期待、働き方改革促進による建設業の長時間労働の是正や生産性の向上等、新たな課題や引き続き取り組むべき課題に対応しつつ、5年間の成果を更に充実するため、①働き方改革の推進、②生産性向上への取組及び③災害時の緊急対応強化（持続可能な事業環境の確保）を主な内容³¹として、担い手3法が改正された³²。

その後、担い手確保や生産性向上等の従前からの建設業における課題や、2021年後半からの建設資材の急激な高騰³³（図9）等を踏まえ将来にわたり建設業を持続可能なものとするための施策について検討を行うため、2022年8月、国土交通省に「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会」が設置された³⁴。同検討会は、9回開催され、2023年3月、①協議プロセス確保による価格変動への対応、②賃金行き渡り・働き方改革への対応及び③実効性の確保に向けた対応を主な内容³⁵とする検討会提言が取りまとめられた。

図9 建設資材物価指数の推移



（注）指数は建設総合の東京の数値で、2021～23年は年平均、24年は8月の数値。

（出典）「建設資材物価指数（2024年8月分）」建設物価調査会ウェブサイト <https://www.kensetu-bukka.or.jp/business/so-ken/shisu/shisu_shizai/> を基に筆者作成。

同提言を受け、建設産業における諸課題のうち、制度的な対応が必要となる事項の具体化へ向けた検討のため、2023年5月に国土交通省の中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分

²⁶ ダンピング受注（その請負の額によっては公共工事の適正な施工が通常見込まれない契約の締結）は、工事の手抜き、下請業者へのしわ寄せ、公共工事に従事する者の賃金その他の労働条件の悪化、安全対策の不徹底等につながりやすく、ひいては建設業の若年入職者の減少の原因となるなど、建設工事の担い手の育成及び確保を困難とし、建設業の健全な発達を阻害するおそれがあるとされている。「ダンピング対策の適切な活用の徹底」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo_const_tk1_000107.html>

²⁷ 「品確法・建設業法・入契法等の改正について」前掲注(23)

²⁸ 「新・担い手3法（品確法と建設業法・入契法の一体的改正）について」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo_const_tk1_000175.html>

²⁹ 「歩切り」とは「適正な積算に基づく設計書金額の一部を控除する行為」であり、市場の実勢等を的確に反映した積算を行うことにより算定した設計書金額（実際の施工に要する通常妥当な工事費用）の一部を予定価格の設定段階で控除する行為をいう。2014年の品確法の改正により、違法とされた。「歩切り」の廃止による予定価格の適正な設定について」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo_const_tk1_000100.html>

³⁰ 「新・担い手3法（品確法と建設業法・入契法の一体的改正）について」前掲注(28)

³¹ 同上

³² 両改正法又はこの改正後の担い手3法は、「新・担い手3法」とも呼ばれる。

³³ 「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会とりまとめ」前掲注(18), p.4.

³⁴ 「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/tochi_fudousan_kensetsugyo/const/tochi_fudousan_kensetsugyo_const_tk1_000001_00021.html>

³⁵ 「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会とりまとめ」前掲注(18)

科会建設部会基本問題小委員会が開催され³⁶、5回の審議が行われた後、同年9月、建設業法等の改正も視野に早急に講ずべき施策として①請負契約の透明化による適切なリスク分担、②適切な労務費等の確保や賃金行き渡りの担保及び③魅力ある就労環境を実現する働き方改革と生産性向上を主な内容とする「中間とりまとめ」³⁷が公表された。

そして、建設業法及び入契法を改正する法律案が、2024年3月8日に閣議決定され、さらに、品確法の改正については5月22日に衆議院国土交通委員会で同委員会提出の法律案とすることが決定され、前者は6月7日に、後者は同月12日に参議院本会議で可決・成立した（以下、両改正法を「第三次・担い手3法」という。）。

（3）第三次・担い手3法の概要（全体像）

第三次・担い手3法の全体像は表2のとおりであり、①担い手の確保、②生産性向上及び③地域における対応力強化を柱とし、それぞれ施策や措置が盛り込まれている。

表2 第三次・担い手3法の全体像

		【衆法】 品確法等の改正	【閣法】 建設業法・入契法の改正
担い手 確保	処遇改善	○賃金支払の実態の把握、必要な施策 ○能力に応じた処遇 ○多様な人材の雇用管理の改善	○標準労務費の確保と行き渡り ○建設業者による処遇確保
	価格転嫁 (労務費への しわ寄せ防止)	○スライド条項の適切な活用(変更契約)	○資材高騰分等の転嫁円滑化 ー契約書記載事項 ー受注者の申出、誠実協議
	働き方改革・ 環境整備	○休日確保の促進 ○学校との連携・広報 ○災害等の特別な事情を踏まえた予定価格 ○測量資格の柔軟化(測量法改正)	○工期ダンピング防止の強化 ○工期変更の円滑化
生産性向上		○ICT活用(データ活用・データ引継ぎ) ○新技術の予定価格への反映・活用 ○技術開発の推進	○ICT指針、現場管理の効率化 ○現場技術者の配置合理化
地域に おける 対応力 強化	地域建設業等 の維持	○適切な入札条件等による発注 ○災害対応力の強化(JV方式・労災保険 加入)	
	公共発注体制 強化	○発注担当職員の育成 ○広域的な維持管理 ○国からの助言・勧告(入契法改正)	

(出典) 国土交通省「第三次・担い手3法(令和6年改正)の全体像」<<https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/content/001751911.pdf>>を基に筆者作成。

（4）標準労務費の創設

第三次・担い手3法のうち、建設技能労働者の待遇や処遇に関する施策としては、建設業法に係る部分の改正において、担い手の処遇改善を推進するため、建設業者に対し労働者の処遇改善に努めることを求めるとともに、請負契約において労働者の賃金原資となる労務費が適切

³⁶ 国土交通省不動産・建設経済局建設業課「中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会 令和5年審議 第1回基本問題小委員会の開催」2023.5.16. <<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001609748.pdf>>

³⁷ 中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会基本問題小委員会「中間とりまとめ～担い手確保の取組を加速し、持続可能な建設業を目指して～」2023.9.19. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001631030.pdf>>

に確保され、下請負人に行き渡るよう、中央建設業審議会が建設工事の労務費に関する基準を作成・勧告し、受注者及び注文者の双方に対し、著しく低い労務費による見積書の作成や変更依頼を禁止する制度を創設することとされている³⁸。

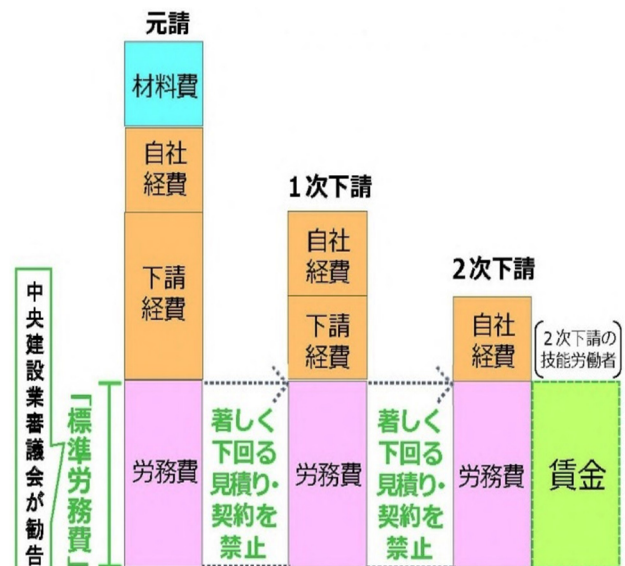
ここで、労務費に関する基準は標準労務費とされており、その仕組みのイメージは図 10 である。

このような標準労務費の仕組みによって、適正水準の労務費などを削れない環境を整備するとともに、それを原資とする賃金の技能者への行き渡りを制度的に担保し、賃上げにつなげることとされている³⁹。

(5) 課題等

建設業と同じく国土交通省の所管かつ「2024 年問題」の課題がある物流分野において、同省は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）に基づき、悪質な荷主・元請業者に対し、勧告等の是正指導を行っているが⁴⁰、建設業法では、これまで「不当に低い請負代金の禁止」の違反で民間発注者への措置を公正取引委員会に請求した事例はない⁴¹とされている。第三次・担い手 3 法の施策の実効性を確保し、適正な契約を結ぶ意識を発注者に根付かせるためには「法を運用する国交省の本気度が鍵を握る」⁴²との指摘がある。また、国会での審議においても⁴³「最終的な賃金の行き渡りや違反事例への対応などの実効性の確保で国交省の考えを問う質問が多く挙がった」⁴⁴とされており、今後の標準労務費の仕組みの行き渡りや、同仕組みの実効性確保に向けた請負代金のモニタリングの強化⁴⁵等の措置については注視していく必要がある。

図 10 標準労務費のイメージ



(出典) 「第三次・担い手 3 法（品確法と建設業法・入契法の一体的改正）について」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo_const_tk1_000193.html>

2 建設キャリアアップシステム（CCUS）

建設キャリアアップシステム（CCUS）とは、技能者の資格や現場での就業履歴を登録・蓄積し、技能・経験に応じた適切な処遇につなげる仕組みであり、2019 年 4 月に本運用が開始された。同システムを活用して、①若い世代が安心して将来を託せる、②技能や経験に応じて給与

³⁸ 国土交通省「第 213 回国会 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案関係資料」p.2.

³⁹ 「賃上げへ労務費削減禁止 業法で民間発注者の勧告可能に」『建設通信新聞』2024.3.19.

⁴⁰ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会に通知するとされている。「トラック G メン」について」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html>

⁴¹ 「発注者含む供給連鎖で対応 法運用の本気度がカギ」『建設通信新聞』2024.3.22.

⁴² 同上

⁴³ 第 213 回国会衆議院国土交通委員会議録第 14 号 令和 6 年 5 月 17 日等

⁴⁴ 「衆院国交委で業法・入契法改正案質疑 賃金支払いや違反对応に注視」『日刊建設工業新聞』2024.5.23.

⁴⁵ 「「建設 G メン」活動本格化、人員体制倍増・業法改正で深堀り調査可能に」『日刊建設工業新聞』2024.4.4.

を引き上げる、③技能者を雇用し育成する企業が伸びることを目指す⁴⁶もので、国土交通省と日本建設業連合会、全国建設業協会、建設産業専門団体連合会、全国建設労働組合総連合などの業界団体や労働組合等が連携し、官民一体となって推進されている取組⁴⁷である。具体的には、①元請・下請事業者がシステムへ登録（資格や社会保険加入状況などを登録し、技能者にCCUS カードを交付）、②就業履歴の蓄積（事業者が現場に設置したカードリーダーに、技能者がカードをタッチして読み取り）、③技能者の技能・経験を評価（レベルに応じた色のCCUS カードを技能者に交付）、④専門工事業の施工能力のPR（所属する技能者のレベル・人数等に応じて施工業者の施工能力を評価・公表）⁴⁸といったもので、当該システムの運営は一般財団法人建設業振興基金が実施している。登録の状況は、2024年8月末時点で、技能者の40%を超える約151万人、許可業者の半数以上となる約27万者が登録⁴⁹しているとされており、制度開始以降、増加を続けている。

また、国土交通省では、2023年6月に、公共事業労務費調査⁵⁰において把握された技能者の賃金実態を踏まえ、各技能者の経験や資格が評価された場合に相当するCCUSのレベル別の年収を公表している（表3）。これによれば、レベル2の段階から、図4で示した全産業等よりも高い賃金水準が試算されている。国土交通省では、この公表は、公表された金額の支払を雇用主に義務付けるものではないものの、技能者の処遇面でのキャリアパスを示すとともに、賃金支払について目指すべき具体的なイメージを業界全体で共有することを通じて、賃上げや適正価格での受発注の促進を目指すとしている⁵¹。

表3 建設キャリアアップシステム（CCUS）におけるレベル別年収（全国（公表32分野））の試算

レベル1（下位～中位）	レベル2（中位）	レベル3（中位）	レベル4（中位～上位）
3,740,000～5,010,000 円	5,690,000 円	6,280,000 円	7,070,000～8,770,000 円

（出典）国土交通省不動産・建設経済局建設市場整備課「建設キャリアアップシステム（CCUS）におけるレベル別年収の公表」2023.6.16, p.1. <<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001614727.pdf>> を基に筆者作成。

さらに、国土交通省は、第三次・担い手3法との連動について、標準労務費に適合した労務費の確保・行き渡りと一体となって、CCUSの技能レベルに応じた手当・賃金制度等を普及拡大させ、「末端の技能者に適切に分配されるまでの一連の流れを途絶えることなく実現させた

⁴⁶ 建設業振興基金「CCUSについてもっと知りたい！」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/tochi_fudousan_kensetsugyo/const/content/localgovCCUS.pdf>; 同「建設キャリアアップシステムの運営状況について」2024.9.11. <<https://www.ccus.jp/attachments/show/66e00353-dd20-4fb9-9e1c-13a2c0a8081b>>

⁴⁷ 建設業振興基金「CCUSについてもっと知りたい！」同上

⁴⁸ 同上

⁴⁹ 国土交通省「最近の建設業を巡る状況について【報告】」（中央建設業審議会（令和6年3月27日開催）資料1）2024.3.27, p.6. <<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001734007.pdf>>; 建設業振興基金「建設キャリアアップシステムの運営状況について」前掲注(46)

⁵⁰ 農林水産省及び国土交通省は、毎年、公共工事に従事する労働者の県別賃金を職種ごとに調査し、その調査結果に基づいて公共工事の積算に用いる「公共工事設計労務単価」を決定しており、当該調査は「公共事業労務費調査」とされる。同調査は、調査月に調査対象となった公共工事に従事した建設労働者の賃金について、労働基準法に基づく「賃金台帳」から調査票へ転記することにより賃金の支払実態を調べるもの。「公共事業労務費調査・公共工事設計労務単価について」国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/1_6_bt_000217.html>

⁵¹ 「建設キャリアアップシステム（CCUS）におけるレベル別年収の公表」2023.6.16. 国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00156.html>

い考え」⁵²であるとされている。

3 生産性向上のための取組

総人口や労働力人口の減少にあって、災害からの復旧・復興やインフラ老朽化対策等、建設工事の出来高や量を維持及び増加させていくためには、図 8 にあるような建設技能労働者 1 人当たりの生産性を上昇させていくことを要する。生産性向上のための取組は多種多様なものがあるが、建設の現場においては、ICT を活用して生産性を向上させる取組が始まっているとされており⁵³、第三次・担い手 3 法においても、生産性向上のための施策として、ICT の活用（データ活用・データ引継ぎ）が盛り込まれている。

国土交通省は、建設現場の生産性を 2 割向上することを目標として、2016 年度から i-Construction⁵⁴ とされる取組を行っており⁵⁵、2024 年 4 月には、同取組を深化し、更なる抜本的な建設現場における省人化対策に取り組むため、「i-Construction 2.0」を取りまとめている⁵⁶。同取りまとめでは、①施工のオートメーション化、②データ連携のオートメーション化（デジタル化・ペーパーレス化）及び③施工管理のオートメーション化（リモート化・オフサイト化）が 3 本の柱とされ、2040 年度までに建設現場の省人化を少なくとも 3 割、すなわち生産性を 1.5 倍向上することを目指す⁵⁷こととされており、当該取組のイメージとして図 11 が示されている。

このような取組の全体的な目標として、同省は、「建設現場で働く一人ひとりの生産量や付加価値が向上し、建設産業が賃金や休暇などの就労環境の観点からも魅力ある産業となり、国民生活や経済活動の基盤となるインフラを守り続けること」としている⁵⁸。

⁵² 「国交省が CCUS3 か年計画 賃金原資の確保と分配一体で推進」『日刊建設工業新聞』2024.6.27; 国土交通省「CCUS 利用拡大に向けた 3 か年計画」（建設キャリアアップシステム処遇改善推進協議会（令和 6 年 7 月 24 日公表））2024.7.24, p.1.

⁵³ 「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会とりまとめ」前掲注(18), p.25.

⁵⁴ 建設現場、すなわち調査・測量、設計、施工、検査、維持管理・更新までのあらゆる建設生産プロセスにおいて、抜本的に生産性を向上させ、建設生産システム全体の生産性向上のための取組とされている。国土交通省 前掲注(20), p.19.

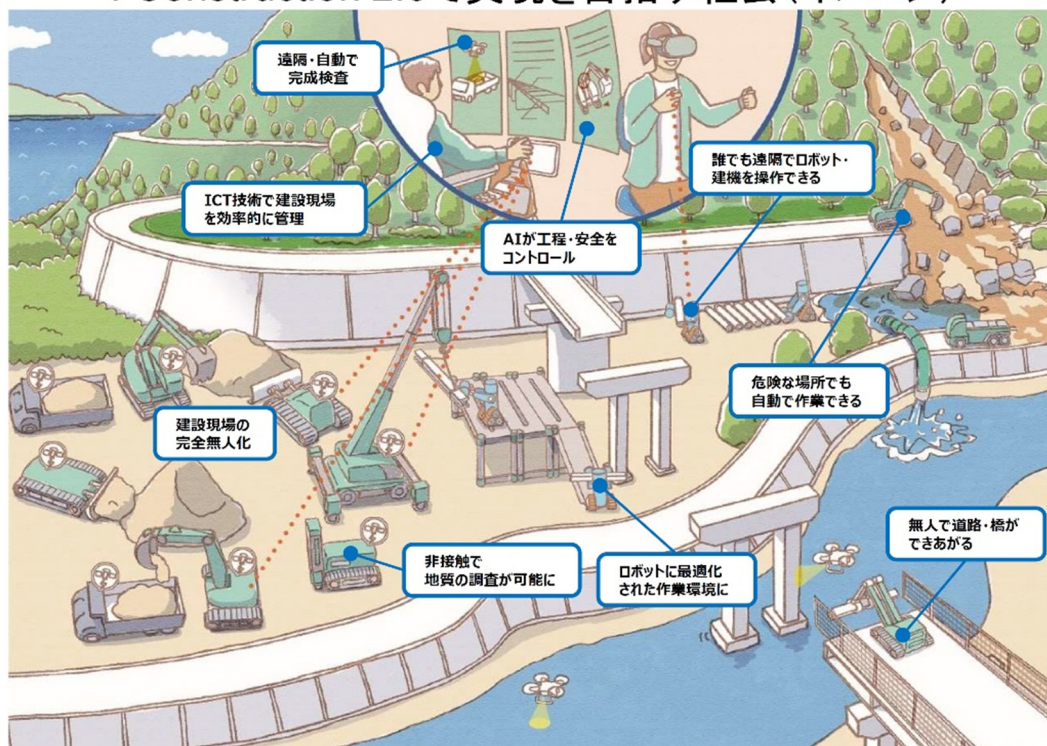
⁵⁵ 同上, p.6.

⁵⁶ 同上, pp.7-8.

⁵⁷ 同上, p.10.

⁵⁸ 同上

図 1 1 建設現場における生産性向上のイメージ
i-Construction 2.0で実現を目指す社会(イメージ)



第5期技術基本計画を基に一部修正

(出典) 国土交通省「i-Construction2.0 ～建設現場のオートメーション化に向けて～」2024.4.16, p.3. <<https://www.mlit.go.jp/tec/content/001741646.pdf>>

おわりに

今後、我が国の建設業を維持していくためには、そのコアとなる建設技能労働者の待遇を改善していくことが肝要である。岸田文雄内閣総理大臣は、2024年3月の建設業団体との賃上げ等に関する意見交換会で、建設業について、未来への前向きな新3K、すなわち「給与がよく、休暇が取れ、希望が持てる産業」に変えていかなければならない旨、発言している⁵⁹。

人口減少社会であっても、自然災害が多い我が国にあっては、人々の命や生活を守るためにインフラの整備や更新等の建設工事は欠かすことが出来ない。待遇改善によって現在の技能労働者の離職を防ぐとともに、新規入職を促し、加えて、ICT等を活用し生産性を向上させることは、地域の守り手である建設業維持のための鍵となっている。担い手3法の成立から10年が経過し、引き続き担い手確保等の必要性が認識される中、第三次・担い手3法で措置された新たな仕組みとなる標準労務費の実効性や賃金への行き渡りについては、注視していく必要がある。

⁵⁹ 「建設業団体との賃上げ等に関する意見交換会」2024.3.8. 首相官邸ウェブサイト <https://www.kantei.go.jp/jp/101_kishida/actions/202403/08ikenkoukan.html>