資料１

Ⅰ．公共工事の執行

国交省直轄工事におけるスライド条項の取扱いについて

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

国交省直轄工事におけるスライド条項の取扱いについて

国土交通省

価格変動が・・・

●通常合理的な範囲内である場合には、請負契約であることからリスクは受注者が負担

●通常合理的な範囲を超える場合には、受注者のみのリスク負担は不適切

項目		全体スライド （第１～４項）	単品スライド （第５項）	インフレスライド （第６項）
適用対象工事		工期が12ヶ月を超える工事 但し、残工期が2ヶ月以上ある工事 （比較的大規模な長期工事）	すべての工事 但し、残工期が2ヶ月以上ある工事	すべての工事 但し、残工期が2ヶ月以上ある工事
条項の趣旨		比較的緩やかな価格水準の変動に対応する措置	特定の資材価格の急激な変動に対応する措置	急激な価格水準の変動に対応する措置
請負額変更の方法	対象	請負契約締結の日から12ヶ月経過後の残工事量に対する資材、労務単価等	部分払いを行った出来高部分を除く特定の資材（鋼材類、燃料油類等）	基準日以降の残工事量に対する資材、労務単価等
	受注者の負担	残工事費の１．５％	対象工事費の１．０％ （但し、全体スライド又はインフレスライドと併用の場合、全体スライド又はインフレスライド適用期間における負担はなし）	残工事費の１．０％ （30条「天災不可抗力条項」に準拠し、建設業者の経営上最小限度必要な利益まで損なわないよう定められた「１％」を採用。単品スライドと同様の考え）
	再スライド	可能 （全体スライド又はインフレスライド適用後、12ヶ月経過後に適用可能）	なし （部分払いを行った出来高部分を除いた工期内全ての特定資材が対象のため、再スライドの必要がない）	可能

資料2

Ⅱ．働き方改革・生産性向上について
（１）週休２日の実施状況と課題の確認

週休2日工事・平準化の実施状況

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

【工事】①地域平準化率（地域ブロック単位※）

国土交通省

地域平準化率（件数）＝ （4～6月期の工事平均稼働件数） ／ （年度の工事平均稼働件数）

「一般財団法人 日本建設情報総合センター コリンズ・テクリスセンター」登録データを活用

対　　象：契約金額500万円以上の工事
稼働件数：当該月に工期が含まれるもの

※地域ブロック単位：地域ブロック管内の国（国土交通省以外の国の機関を含む）、都道府県、市区町村発注の全ての工事を足し合わせて算出

※国土交通省以外の国の機関には、農林水産省、防衛省、環境省、経済産業省、財務省、独立行政法人、高速道路（株）等が含まれる。

■地域平準化率の実績値（R2）

平準化率のデータ抽出時点：令和3年4月14日

■実績値（R1・R2）と目標値（R6）

地域ブロック	地域平準化率			対象範囲
	実績値（R1）	実績値（R2）	目標値（R6）	
北海道	0.72	0.72	0.80	北海道
東北	0.73	0.74	0.75	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東	0.68	0.71	0.80	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県
北陸	0.78	0.76	0.80	新潟県、富山県、石川県
中部	0.67	0.65	0.80	岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近畿	0.72	0.68	0.78	福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国	0.76	0.73	0.90	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国	0.76	0.73	0.90	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州	0.70	0.70	0.80	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
沖縄	0.75	0.71	0.80	沖縄県
全国	0.71	0.71	—	—

【工事】①地域平準化率（県域単位※）

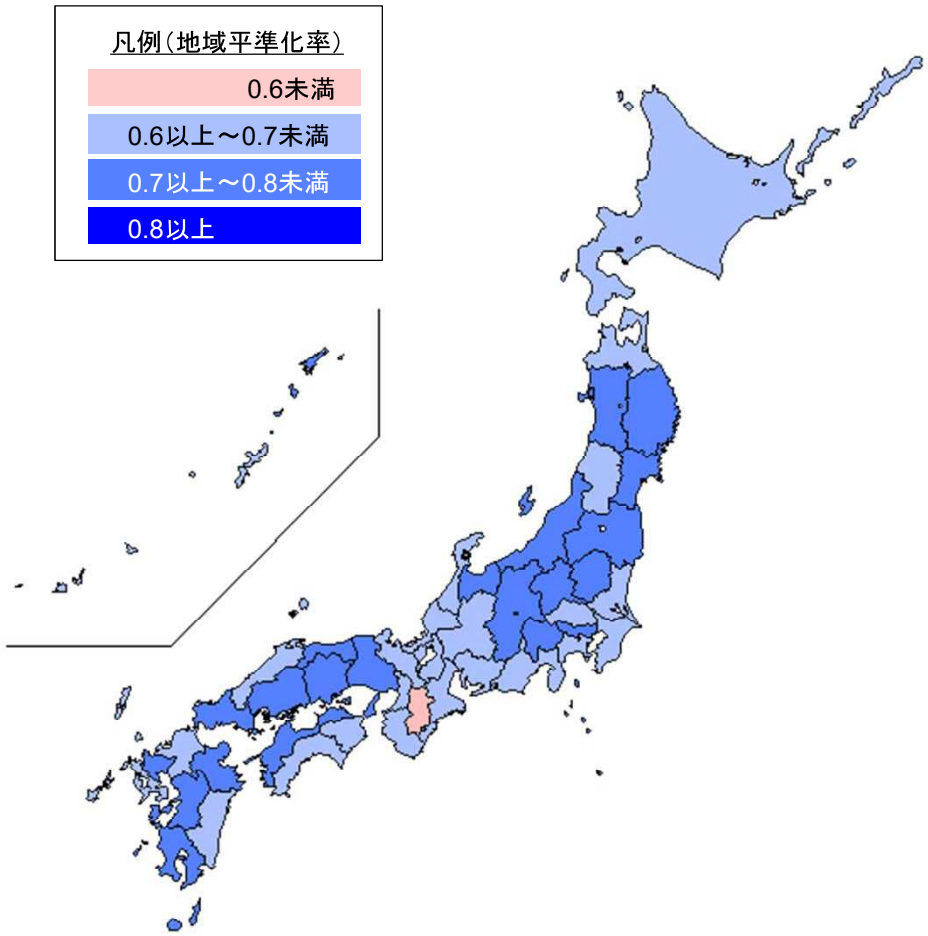
地域平準化率（件数）＝ （4～6月期の工事平均稼働件数） ／ （年度の工事平均稼働件数）

※県域単位：各都道府県管内の都道府県、市区町村発注の全ての工事を足し合わせて算出

「一般財団法人 日本建設情報総合センター コリンズ・テクリスセンター」登録データを活用

対　　象：契約金額500万円以上の工事
稼働件数：当該月に工期が含まれるもの

■地域平準化率の実績値（R2）



平準化率のデータ抽出時点：令和3年4月14日

■実績値（R1・R2）と目標値（R6）

県域	地域平準化率			県域	地域平準化率			県域	地域平準化率		
	実績値（R1）	実績値（R2）	目標値（R6）		実績値（R1）	実績値（R2）	目標値（R6）		実績値（R1）	実績値（R2）	目標値（R6）
北海道	0.68	0.69	0.75	石川県	0.75	0.69	0.80	岡山県	0.72	0.71	0.90
青森県	0.65	0.63	0.75	福井県	0.68	0.68	0.76	広島県	0.74	0.76	0.90
岩手県	0.75	0.73	0.80	山梨県	0.68	0.73	0.70	山口県	0.81	0.75	0.90
宮城県	0.77	0.79	0.75	長野県	0.74	0.79	0.75	徳島県	0.74	0.65	0.90
秋田県	0.75	0.74	0.80	岐阜県	0.77	0.68	0.80	香川県	0.77	0.75	0.90
山形県	0.68	0.69	0.75	静岡県	0.60	0.64	0.80	愛媛県	0.78	0.77	0.90
福島県	0.65	0.71	0.75	愛知県	0.66	0.60	0.80	高知県	0.70	0.68	0.90
茨城県	0.65	0.63	0.70	三重県	0.61	0.63	0.80	福岡県	0.69	0.66	0.80
栃木県	0.60	0.73	0.70	滋賀県	0.65	0.61	0.74	佐賀県	0.67	0.76	0.80
群馬県	0.63	0.73	0.70	京都府	0.73	0.68	0.77	長崎県	0.65	0.63	0.80
埼玉県	0.59	0.62	0.70	大阪府	0.67	0.63	0.73	熊本県	0.78	0.74	0.80
千葉県	0.59	0.62	0.70	兵庫県	0.78	0.70	0.82	大分県	0.80	0.73	0.80
東京都	0.72	0.74	0.80	奈良県	0.73	0.59	0.81	宮崎県	0.67	0.62	0.80
神奈川県	0.64	0.63	0.70	和歌山県	0.73	0.67	0.78	鹿児島県	0.61	0.71	0.80
新潟県	0.80	0.77	0.80	鳥取県	0.81	0.73	0.90	沖縄県	0.70	0.67	0.80
富山県	0.73	0.74	0.80	島根県	0.74	0.68	0.90	全国	0.70	0.69	—

【工事】②週休2日対象工事の実施状況（適正な工期設定）（地域ブロック単位）

国土交通省

週休2日対象工事率 ＝ 週休2日対象工事件数（公告） ／ 週休2日公告対象件数

※地域ブロック単位：地域ブロック管内の国等、都道府県、政令市発注の対象工事を足し合わせて算出

週休2日公告対象件数　：週休2日対象工事の公告対象となりうる工事（全工事件数から災害復旧工事等を除いたもの）のうち、対象期間中に公告等の発注手続きを行った件数。以前の指標の分母の定義（全工事件数）から見直しを行ったもの。

週休2日対象工事件数　：週休2日が確保できる工期設定や積算における補正係数の設定等により、現場閉所・交替制を問わずに4週8休以上の確保を促進するための工事のうち、対象期間中に公告等の発注手続きを行った件数。

対象期間　：当該年度（4月1日～3月31日）とする。

■週休2日対象工事率の実績値（R2）

データ抽出時点：令和3年12月

■参考値（R1）※1、実績値（R2）と目標値（R6）

分母の対象とする工事の見直しを行っており、一部の地域では今後も目標値等の変更を予定

地域ブロック	週休2日対象工事率			対象範囲
	参考値（R1）	実績値（R2）	目標値（R6）	
北海道	0.61	0.80	1.00	北海道
東北	0.35	0.62	0.75	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東	0.26	0.44	0.80	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県
北陸	0.23	0.67	1.00	新潟県、富山県、石川県
中部	0.43	0.80	0.70	岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近畿	0.30	0.76	1.00	福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国	0.32	0.76	1.00	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国	0.39	0.68	1.00	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州	0.26	0.65	1.00	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
沖縄	0.39	0.55	0.80	沖縄県
全国	0.32	0.64	—	

※1　定義の見直しにより単純比較できないため参考値とした。

【工事】②週休2日対象工事の実施状況（適正な工期設定）（県域［政令市］単位）

国土交通省

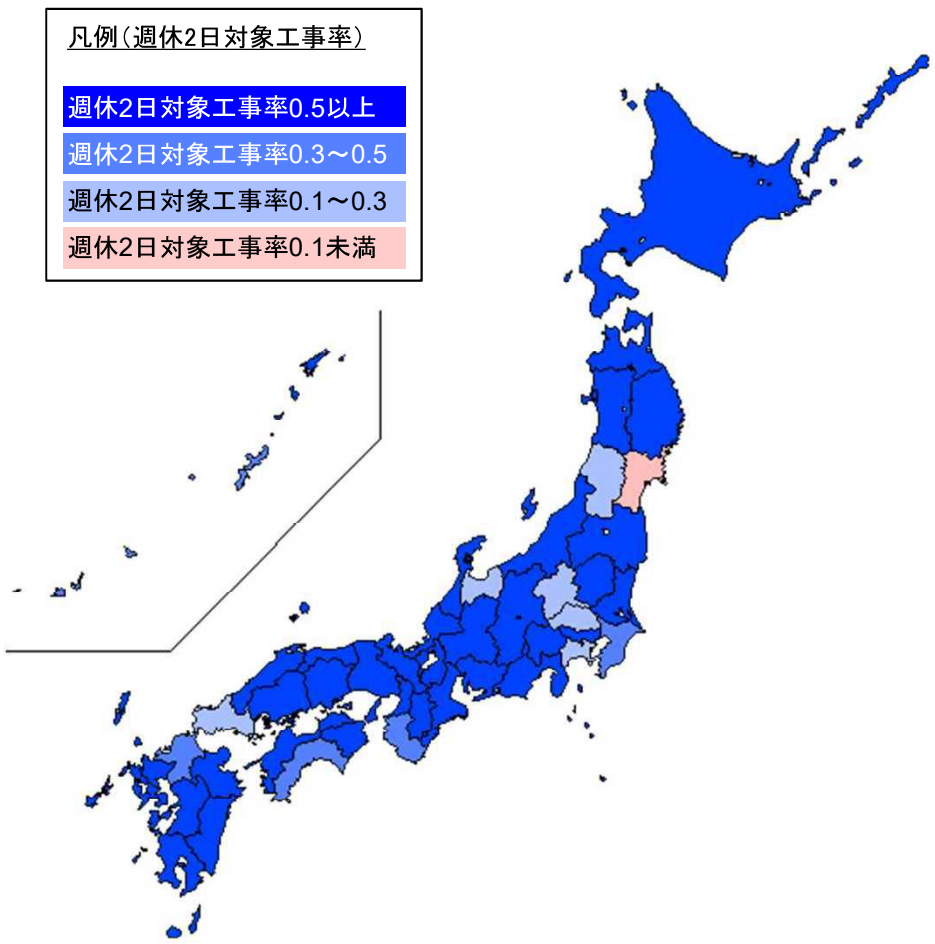
週休2日対象工事率 ＝ 週休2日対象工事件数（公告） ／ 週休2日公告対象件数　※県域単位：各都道府県管内の都道府県、政令市発注の対象工事を足し合わせて算出

週休2日公告対象件数　：週休2日対象工事の公告対象となりうる工事（全工事件数から災害復旧工事等を除いたもの）のうち、対象期間中に公告等の発注手続きを行った件数。以前の指標の分母の定義（全工事件数）から見直しを行ったもの。

週休2日対象工事件数　：週休2日が確保できる工期設定や積算における補正係数の設定等により、現場閉所・交替制を問わずに4週8休以上の確保を促進するための工事のうち、対象期間中に公告等の発注手続きを行った件数。

対象期間　：当該年度（4月1日～3月31日）とする。

■週休2日対象工事率の実績値（R2）



データ抽出時点：令和3年12月

■参考値（R1）※1、実績値（R2）と目標値（R6）

分母の対象とする工事の見直しを行っており、一部の地域では今後も目標値等の変更を予定

県域	週休2日対象工事率			県域	週休2日対象工事率			県域	週休2日対象工事率		
	参考値（R1）	実績値（R2）	目標値（R6）		参考値（R1）	実績値（R2）	目標値（R6）		参考値（R1）	実績値（R2）	目標値（R6）
北海道	0.58	0.75	1.00	石川県	0.09	0.99	1.00	岡山県	0.01	0.76	1.00
青森県	0.21	1.00	0.80	福井県	0.03	1.00	1.00	広島県	0.27	1.00	1.00
岩手県	0.02	1.00	0.70	山梨県	0.37	0.58	0.75	山口県	0.03	0.27	1.00
宮城県	0.02	0.03	0.70	長野県	0.01	1.00	0.75	徳島県	0.47	0.53	1.00
秋田県	0.69	0.71	0.80	岐阜県	0.67	0.86	0.70	香川県	0.83	1.00	1.00
山形県	0.09	0.13	0.80	静岡県	0.03	0.88	0.70	愛媛県	0.01	0.75	1.00
福島県	0.61	1.00	0.80	愛知県	0.65	0.76	0.70	高知県	0.40	0.37	1.00
茨城県	0.52	0.59	0.75	三重県	0.22	0.53	0.70	福岡県	0.05	0.30	1.00
栃木県	0.66	0.76	0.75	滋賀県	0.83	1.00	1.00	佐賀県	0.06	1.00	1.00
群馬県	0.02	0.26	0.75	京都府	0.09	0.52	1.00	長崎県	0.38	1.00	1.00
埼玉県	0.14	0.23	0.75	大阪府	0.36	0.78	1.00	熊本県	0.06	0.65	1.00
千葉県	0.21	0.32	0.75	兵庫県	0.71	0.98	1.00	大分県	0.69	1.00	1.00
東京都	0.61	0.77	0.75	奈良県	0.05	1.00	1.00	宮崎県	0.17	1.00	1.00
神奈川県	0.13	0.21	0.75	和歌山県	0.05	0.31	1.00	鹿児島県	0.52	0.73	1.00
新潟県	0.29	0.61	1.00	鳥取県	0.94	1.00	1.00	沖縄県	0.34	0.48	0.80
富山県	0.05	0.26	1.00	島根県	0.74	1.00	1.00	全国	0.28	0.62	—

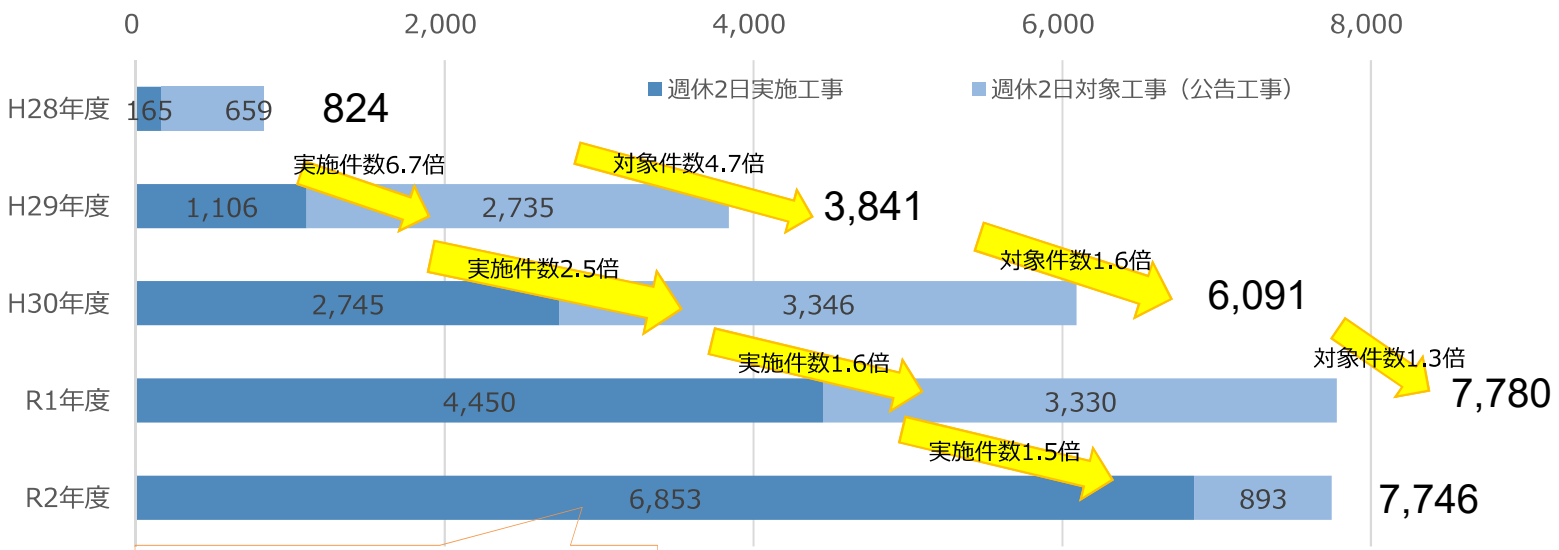
※1　定義の見直しにより単純比較できないため参考値とした。

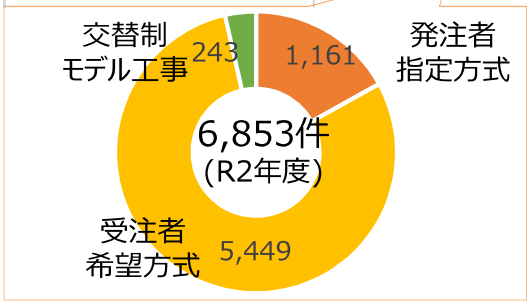
週休2日対象工事

国土交通省

○ 直轄工事においては、週休2日を確保できるよう、適正な工期設定や経費補正を実施。
○ R6年4月から、建設業においても罰則付きの時間外労働規制が適用されることを踏まえ、計画的に週休2日を推進。

週休２日工事の実施状況（直轄土木工事）





	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
公告件数 (取組件数)	824 (165)	3,841 (1,106)	6,091 (2,745)	7,780 (4,450)	7,746 (6,853)
実施率	20.0%	28.7%	45.0%	57.1%	88.5%

※令和３年３月末時点
※令和２年度中に契約した直轄工事を集計（営繕工事、港湾空港除く）
※R2年度の取組件数には取組協議中の件数も含む

※令和3年度発注工事は集計中

週休２日工事の実施状況（都道府県・政令市(計67団体)）

■**H29年度：実施済３９団体**
■**H30年度：実施済５６団体**
■**Ｒ１年度：実施済６６団体**
■**Ｒ２年度：実施済６７団体**

事業加速化国債、機動的国債、平準化国債の取組

繰越予算を国債の歳出化予算とすることについて

国土交通省

【機動的国債】
実施計画承認後に生じた事由により発注の遅れその他の事業執行上の課題が生じた場合に、柔軟に年度をまたいだ契約の締結を可能にするもの。（R3年度予算より試行的に運用）

機動的国債のイメージ

実施計画承認	R3	R4	R5
○○事業（国債）	200	200	200
△△地整	100	100	100
□□地整	100	100	100
（□□地整内訳）			
A箇所	20	20	20
B箇所	40	40	40
C箇所	40	40	40

予算編成後の要因に対して
柔軟に国債契約が可能。

変更	R3	R4	R5
○○事業（国債）	200	200	200
△△地整	100	100	100
□□地整	100	100	100
（□□地整内訳）			
A箇所	20	20	20
B箇所	40	40	40
C箇所	20	20	20
D箇所	20	20	20

繰越予算への活用イメージ

当初の予定

当初		R3	R4	R5	R6	計
X箇所	国債	30	40	30		100

※入札不調等により未契約繰越発生

・国債の歳出化として執行予定という内容で繰越承認を得ておく必要があることに留意

・機動的国債の活用（国債枠の融通）にあたっては、歳出予算の実施計画変更と同様に財務省協議が必要となる場合があるので、本省に要相談

・繰越予算の予算科目が、翌年度の機動的国債の歳出予算科目と一致している必要があることに留意

これまでの対応

変更		R3	R4	R5	R6	計
X箇所	単債	繰越 →	30			30
X箇所	国債			40	30	70

※R3は単年度事業として契約、残りは別途国債契約

機動的国債を活用した場合

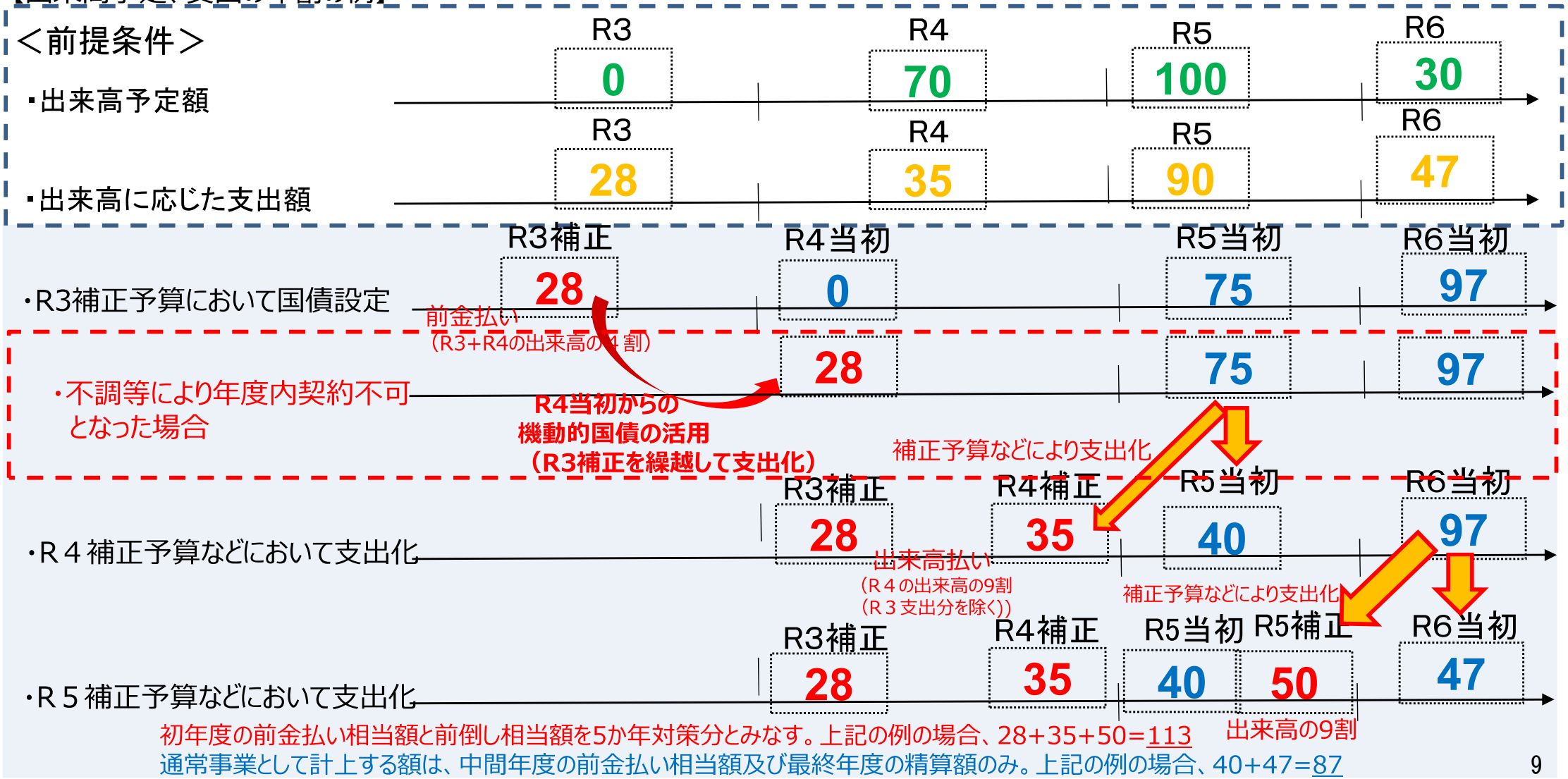
変更	変更	R3	R4	R5	R6	計
X箇所	国債	繰越 →	30	40	30	100
			↑ 国債枠を融通			
Y箇所	国債		50	50	50	150

※R4国債を予定していた別箇所から国債枠を融通し、繰越した箇所でR4国債として契約

○事業加速円滑化国債（補正予算から設定・契約）

○　５か年加速化対策や災害関連事業の円滑な施工を確保するにあたり、補正予算を活用する事業で国債の運用を工夫。
○　**国債セット時に中間年度（契約の翌年度）の年割をゼロと設定、次年度以降補正予算など追加で予算の執行が可能となった段階で契約変更により補正予算などで支出。**
○　契約年度に補正予算で国債設定・契約できれば、補正予算で翌年度までの出来高予定額に対する前金支出が可能。
○　**補正予算での発注が不調等により年度内契約できなかった場合に備え、次年度当初予算で活用可能な国債枠（機動的に活用可能な国債枠）を活用し繰越した補正予算を支出化して契約できるようにしたい。**

【出来高予定、支出の年割の例】



初年度の前金払い相当額と前倒し相当額を5か年対策分とみなす。上記の例の場合、28+35+50=113
通常事業として計上する額は、中間年度の前金払い相当額及び最終年度の精算額のみ。上記の例の場合、40+47=87

平準化に資するための補助事業に係る債務負担行為の活用

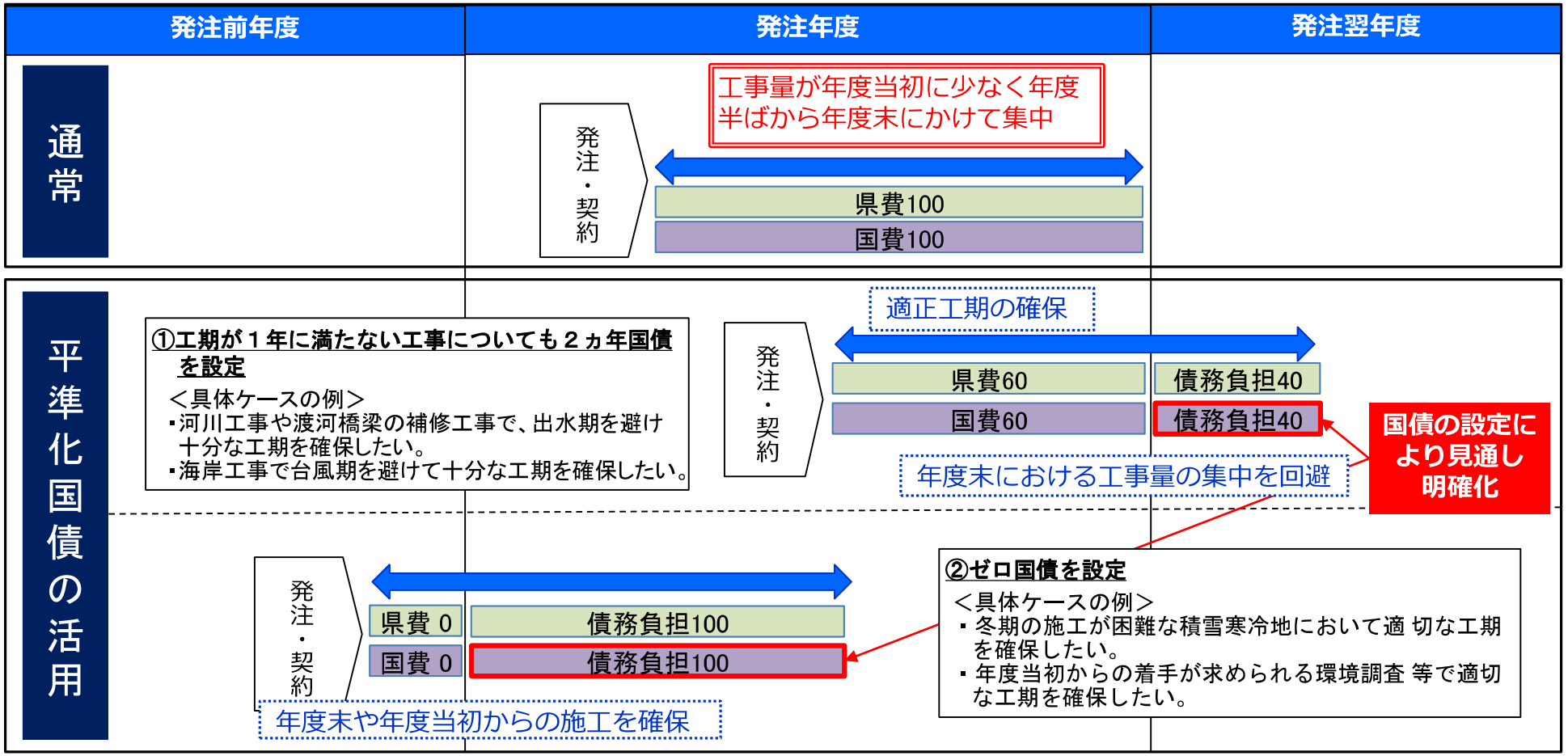
別紙

○ **補助事業についても**、以下のような**平準化に資する国庫債務負担行為の設定が可能**

○ 地方公共団体においては、**国債の設定により次年度にわたる国庫負担の見通し**を持ちつつ、自ら債務負担行為を設定し、**施工時期の平準化や切れ目ない事業執行を推進することが可能**

① 適正な工期を確保するとともに年度末における工事量の集中を回避する観点から、工期が１年以上の公共工事のみならず工期が１年に満たない工事についても２ヵ年債を設定すること

② 年度末や年度当初からの施工を確保する観点等から、契約初年度に支出を要さない債務負担行為（いわゆる「ゼロ債」）を設定すること



直轄土木工事における適正な工期設定について

直轄土木工事における適正な工期設定について

国土交通省

- 労働基準法の改正により、建設業については、令和6年4月1日から罰則付きの時間外労働規制が適用。
- 国土交通省直轄土木工事において、率先して適正な工期を設定するため「直轄土木工事における適正な工期設定指針」を策定。
- この指針に沿った「工期設定支援システム」を導入・活用。

工期設定指針の構成

(1)工事発注段階

①全体工期に含むべき日数・期間の設定

（余裕期間、準備期間、施工に必要な実日数
不稼働日（週休2日を踏まえた休日を含む）、
後片付け期間）

②「工期設定支援システム」の活用

③工期設定の条件明示等

(2)施工段階

①工事工程クリティカルパスの共有

②工期延期に伴う間接工事費の変更

(3)工事完成後

①実績工事工程の収集

＜対象工事＞

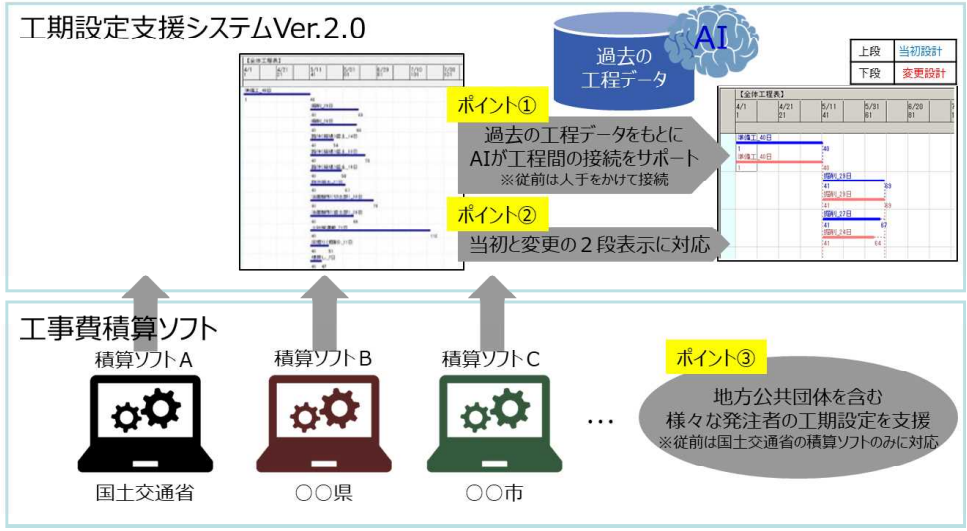
国土交通省直轄土木工事（港湾・空港除く）を対象
通年維持工事や随意契約を適用する応急復旧工事を除く

工期設定支援システムの活用

○ 工期設定に際し、歩掛かりごとの標準的な作業日数や、標準的な作業手順を自動で算出する工期設定支援システムを導入

工期設定支援システムの主な機能

① 歩掛毎の標準的な作業日数を自動算出
② 雨休率、準備・後片付け期間の設定
③ 工種単位で標準的な作業手順による 工程を自動作成
④ 工事抑制期間の設定
⑤ 過去の同種工事と工期日数の妥当性のチェック



資料3

Ⅱ．働き方改革・生産性向上について
（２）インフラDX／カーボン・ニュートラルの取組の推進について

インフラDXの最近の話題
（インフラDXとi-Constructionの考え方）

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

i-Constructionとインフラ分野のDXの関係

国土交通省

インフラ分野のDX（業務、組織、プロセス、文化・風土、働き方の変革）

インフラの利用・サービスの向上

インフラの整備・管理等の高度化

ハザードマップ（水害リスク情報）の3D表示

リスク情報の3D表示により
コミュニケーションをリアルに

特車通行許可の
即時処理

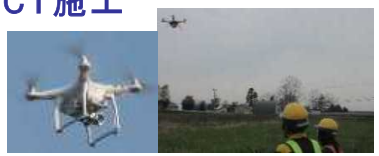
河川利用等手続きの
オンライン24時間化

デジタルツイン

デジタルデータの連携

i-Construction（建設現場の生産性向上）

ICT施工



【3次元測量】

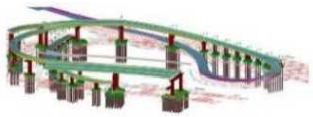
【ICT建機による施工】

あらゆる建設生産プロセスでICTを全面的に活用

コンクリートエの規格の標準化

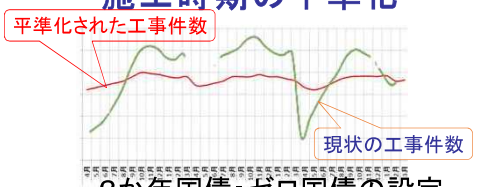
定型部材を組み合わせた施工

BIM/CIM



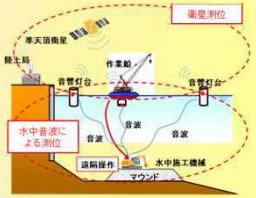
受発注者共に設
計・施工の効率化・
生産性向上

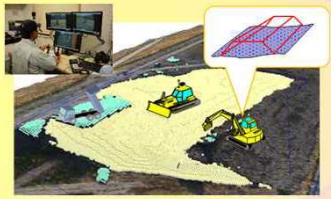
施工時期の平準化



2か年国債・ゼロ国債の設定

建機の自動化・自律化





自律施工技術・自律運転を活用した建設生産性の向上

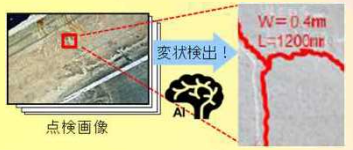
地下空間の3D化

所有者と掘削事業者の
協議・立会等の効率化

バーチャル現場

VRでの現場体験、3Dの設計・施工協議の実現

AIを活用した画像判別



AIにより交通異常検知の判断・点検等を効率化

建設業界　建機メーカー
建設コンサルタント 等

ソフトウェア、通信業界
サービス業界

占用事業者

令和４年度におけるBIMCIM実施方針等

令和4年度におけるBIM/CIM実施方針

国土交通省

BIM/CIM活用を推進する対象（R4.3.31付け「i-Constructionにおける「ICTの全面的な活用」について」より）

- 土工（道路土工等）
- 河川構造物（樋門・樋管、築堤・護岸、水門、堰、排水機場、床止め・床固め）
- 海岸構造物（海岸堤防護岸、突堤、海域堤防）
- 砂防構造物・地すべり防止施設
- 橋梁（下部工、鋼上部工、PC上部工等）
- ダム（コンクリートダム、フィルダム等）
- 山岳トンネル
- 上記工種に含まれる機械設備

原則適用拡大の進め方（案）（一般土木、鋼橋上部）

<table>
<tr><th></th><th>R2</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th></tr>
<tr><td>大規模構造物</td><td>（全ての詳細設計・工事で活用）</td><td>全ての詳細設計で原則適用
（R2「全ての詳細設計」に係る工事で活用）</td><td>全ての詳細設計・工事で原則適用（※）</td><td>全ての詳細設計・工事で原則適用</td></tr>
<tr><td>上記以外（小規模を除く）</td><td>―</td><td>一部の詳細設計で適用（※）
―</td><td>全ての詳細設計で原則適用
R3「一部の詳細設計」に係る工事で適用</td><td>全ての詳細設計・工事で原則適用</td></tr>
</table>

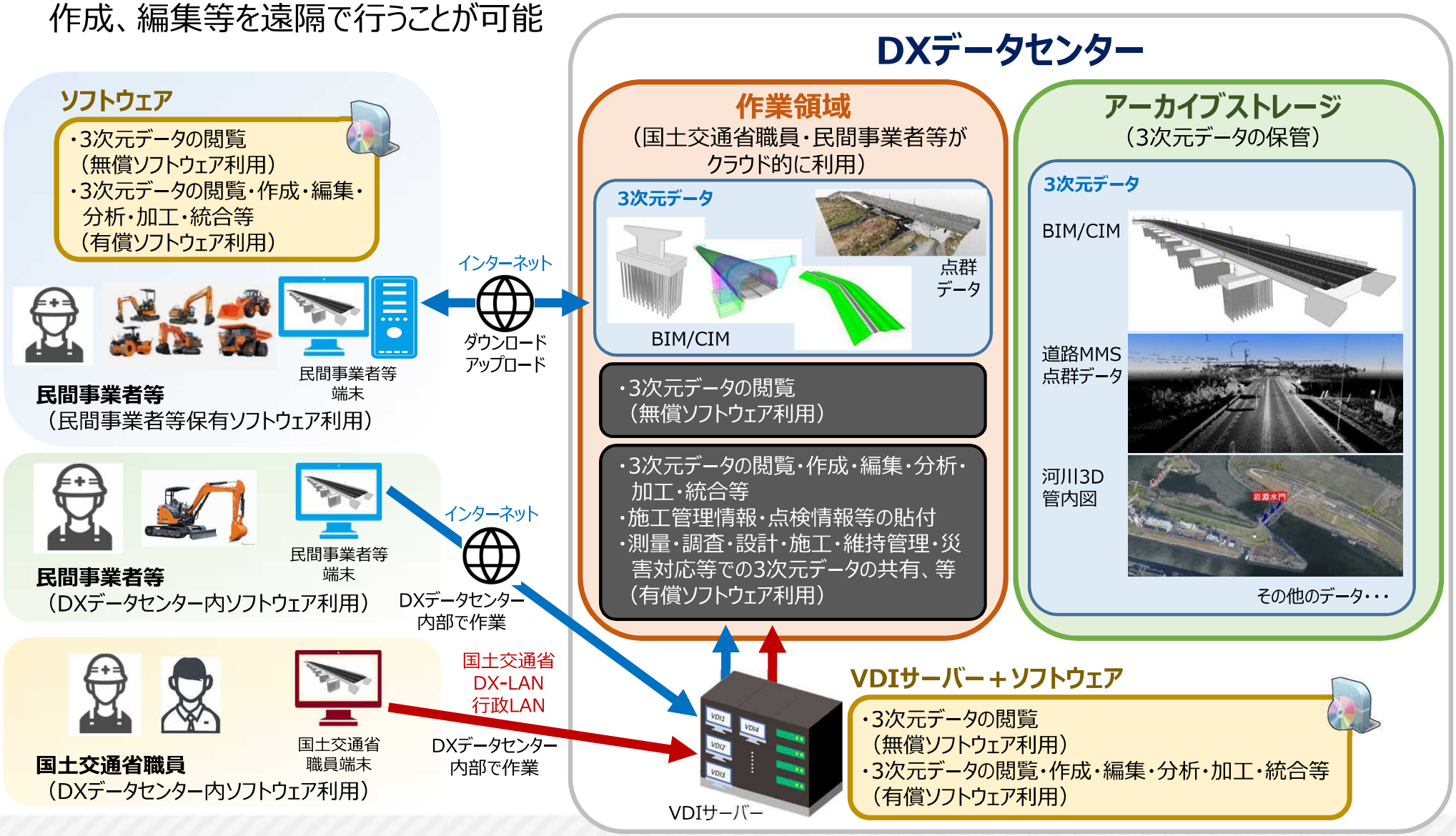
（※）詳細設計における適用：3次元モデル成果物作成要領（案）に基づく3次元モデルの作成及び納品
工事における適用　　：設計3次元モデルを用いた設計図書の照査、施工計画の検討

DXデータセンターの概要

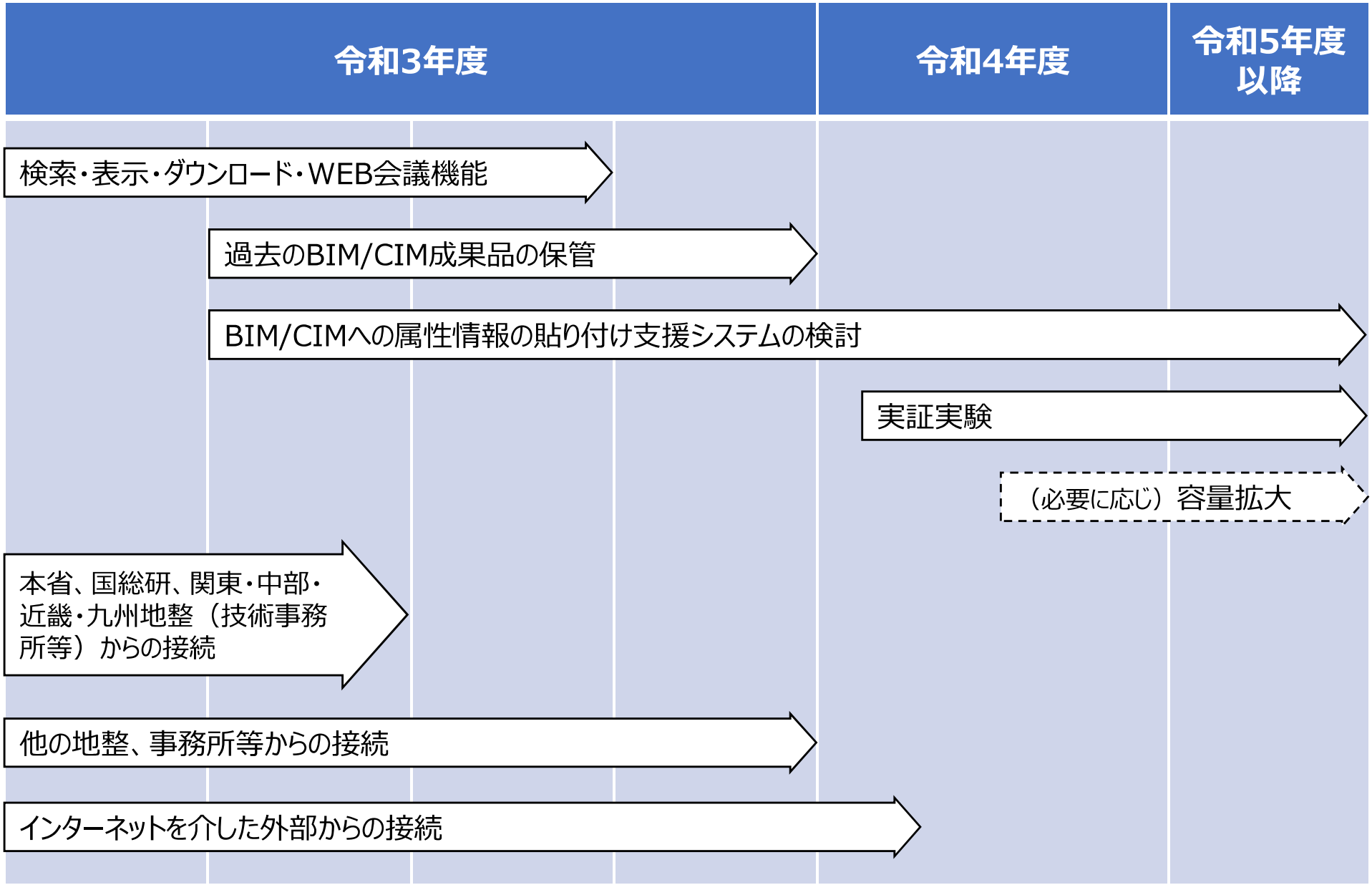
DXデータセンターの概要

○BIM/CIM等の3次元データを一元的に保管し、受発注者が測量・調査・設計・施工・維持管理の事業プロセスや災害対応等で円滑に共有するためのシステムとして「DXデータセンター」を構築

○3次元データを取り扱うソフトウェアを搭載することにより、受発注者がBIM/CIM等の3次元データの閲覧、作成、編集等を遠隔で行うことが可能



整備状況・予定


令和3年度
令和4年度
令和5年度以降
検索・表示・ダウンロード・WEB会議機能
過去のBIM/CIM成果品の保管
BIM/CIMへの属性情報の貼り付け支援システムの検討
実証実験
（必要に応じ）容量拡大
本省、国総研、関東・中部・近畿・九州地整（技術事務所等）からの接続
他の地整、事務所等からの接続
インターネットを介した外部からの接続

中小規模工事へのICT施工の対象拡大

ICT土工(小規模施工)・床堀工・小規模土工・法面工[新規]

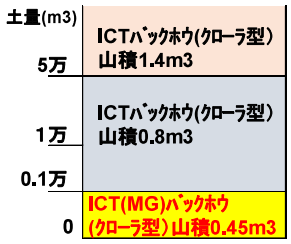
国土交通省

○ 中小建設業が施工する現場は比較的小規模な現場が多いため、小規模な現場に対応したICT施工の導入が求められている。
○ 都市部や市街地などの狭小現場でも小型のマシンガイダンス(MG)技術搭載バックホウを使うことでICT施工を可能とするICT実施要領等を策定。
○ ICT施工により、丁張作業を行うことなく作業が行えるため、土工作業全体の迅速化、現場の補助員削減による安全性の向上等が期待できる。
○ ICT土工・床掘工・小規模土工・法面工における出来形管理は、衛星測位(RTKGNSS)やトータルステーション(TS)等を活用した断面管理を標準とし、市販のモバイル端末を活用した面管理も活用可能とする。

適用範囲

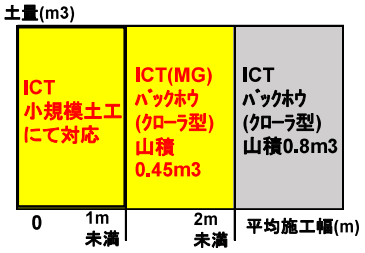
■ICT土工

1,000m3未満の施工に小型バックホウを適用



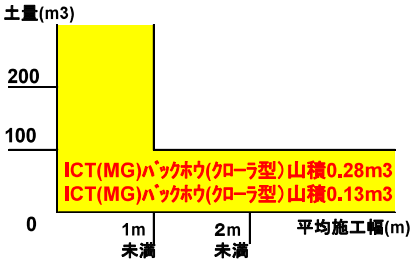
■ICT床堀工

平均施工幅2m未満の施工に拡大



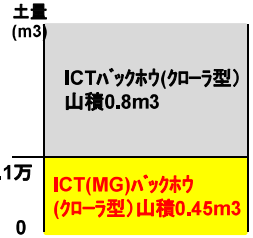
■ICT小規模土工

土工量100m3未満や施工幅1m未満の施工に拡大

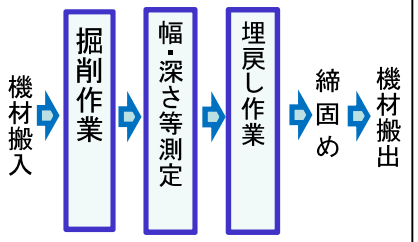


■ICT法面工

1,000m3未満の法面整形作業において、小型バックホウを適用



施工フロー(土工)



フローで囲みがないものは従来手法を想定

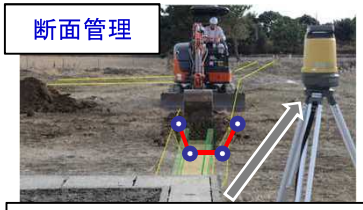
○機械施工に小型MGバックホウを活用
○現場状況により施工方法を選択

GNSSを活用した小型MGバックホウ

自動追尾型TS等を活用した小型MGバックホウ

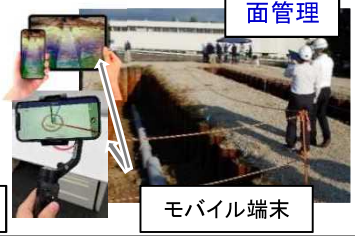
○出来形・出来高計測はRTKGNSSやTS等による断面管理を標準
○面管理を行う場合はTLSなどの従来面管理手法に加え、モバイル端末を活用可能

断面管理



RTKGNSSやTS等による出来形管理

面管理



モバイル端末

ICT建設機械認定制度の導入

国土交通省 i-Construction

○ICT施工の中小企業等への普及を加速させるため、従来の建設機械に後付けで装着する機器を含め必要な機能等を有する建設機械※を認定する制度を令和4年度より開始
○認定を受けた機械は、精度確認試験の資料提出を不要とするなど書類作成の簡素化を可能とし、その活用を支援

※ICT建設機械には、建設機械に後付けすることにより、ICT施工が可能となる装置（以下、「後付け装置」という）及び、後付け装置を装着した建設機械を含む

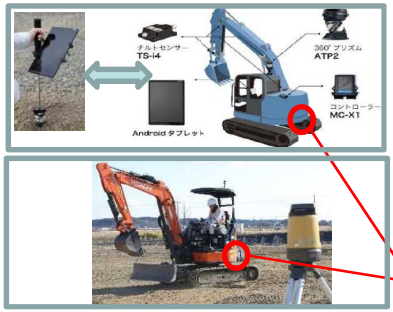
■主なICT建設機械

ICTバックホウ

ICTブルドーザ

ICT振動ローラ

ICTﾓｰﾀｸﾞﾚｰﾀﾞ

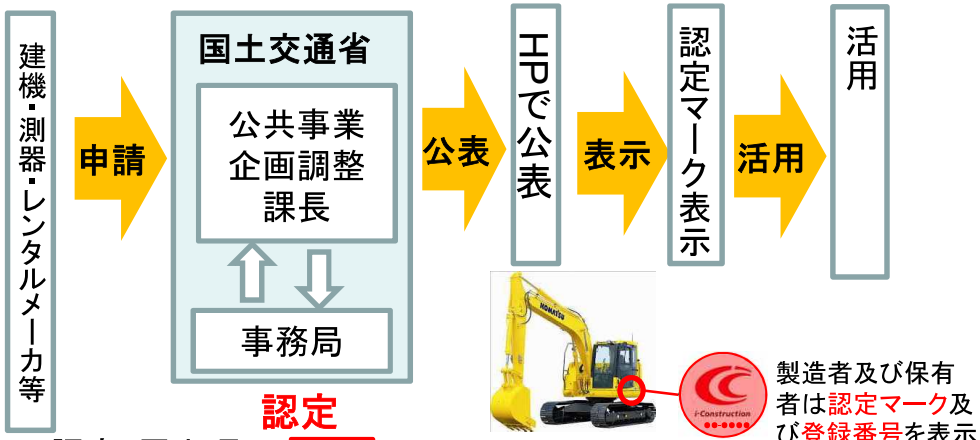


ICT後付け機器認定イメージ

ICT建機認定イメージ

【ICT建機認定イメージ】

■認定フロー



■認定・届出項目 [ ] が認定項目(案)

メーカ名	開発メーカ名称
機種名	バックホウ、ブルドーザ、振動ﾛｰﾗ等の機種名
型式	建設機械の型式
仕様	バケット容量、ブレード幅、ローラ幅など
定格出力(KW)	原動機又は原動機の定格出力
測位方式	建設機械の測位方式
測位精度（cm）	水平精度、高さ精度、測位サイクル（HZ）
機械質量(kg)	標準装備品一式を装備し実作業可能な状態での質量
販売年月(西暦)	販売開始年月（西暦）
年間出荷台数	販売からの累計出荷台数
標準価格(万円)	標準付属品を装備した国内の標準価格

※認定を受けた機械については精度確認試験の記録・提出の簡素化を可能とする。

監督検査の高度化・効率化

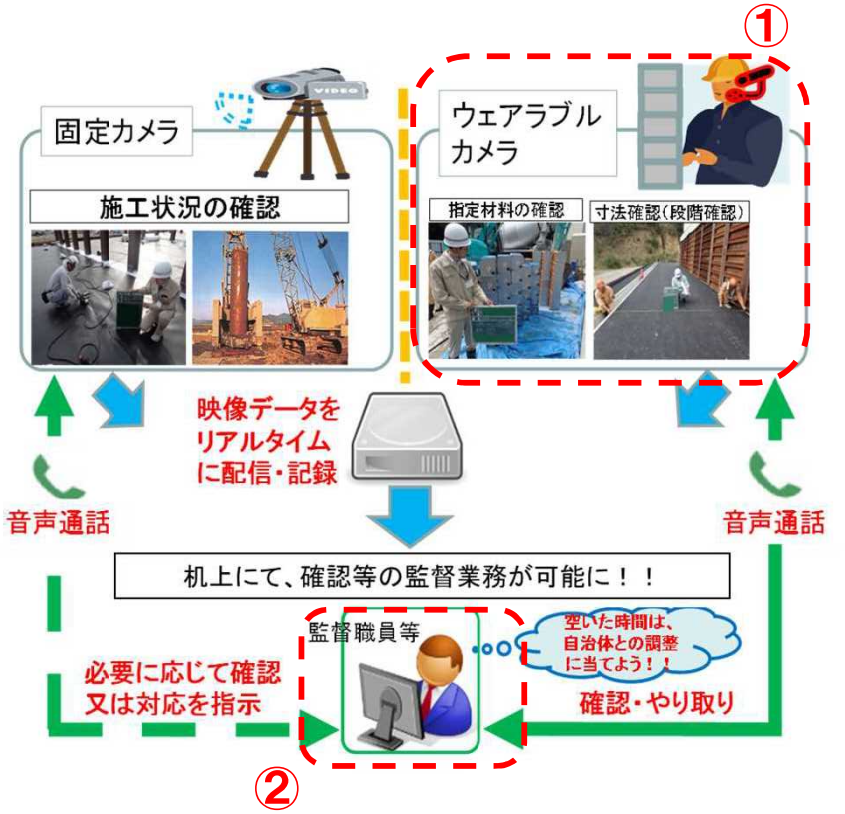
監督検査の高度化・効率化（遠隔臨場の取組み）

国土交通省

○「建設現場における遠隔臨場の試行方針」に基づき、令和3年度までに直轄工事において試行を実施。
○令和4年3月に「建設現場における遠隔臨場に関する実施要領（案）」及び「建設現場における遠隔臨場に関する監督・検査実施要領（案）」を策定し、令和4年度以降の直轄工事において本格的な運用を開始した。

実施要領等の掲載：https://www.mlit.go.jp/tec/tec_tk_000052.html

概要



立会状況

①ウェアラブルカメラ装着状況

①臨場（受注者）の状況

②詰所でのリアルタイム確認

実施状況

②監督員（発注者）の確認状況

現地の測定状況をモニターに映す

【効果】

従来、発注者職員が現場に向かい臨場で確認していた事項を、遠隔（リモート）で確認可能。
→人との接触を最小限に抑えることが可能に！

遠隔臨場の活用事例集　発刊のポイント

国土交通省

ポイント　遠隔臨場が初めての受注者でも安心して取り組めるよう、現場の声を紹介！

○令和４年度からの本格運用にあわせて、今まで遠隔臨場の試行に取り組んでいない受注者や、スムーズに試行が出来なかった受注者に対して、これまでの試行で工夫した事例を「活用事例集」として作成。

○本事例集では、受注者が工夫した点や試行を通じて感じた効果、課題など、現場の生の声を掲載。今後も継続して普及に努めるとともに、受発注者の業務効率化の促進を目指します。

北勢国道事務所　令和元年度北勢BP坂部トンネル工事

※事例集は30件程度

〈試行工事概要〉

工期	R2.3.18～R4.3.20
試行期間	R2.6.20～R4.3.30
工事内容（主工種）	工事延長L=980m トンネル工　１式 掘削工　L=177m 覆工　L=402.7
事務所	北勢国道事務所
受注者	大日本土木（株）

〈試行内容〉

映像と音声の「記録」に使用した機器及び「配信」に用いたシステム	遠隔臨場による確認項目	工夫した点
「記録」 ・ウェアラブルカメラ（スマートフォン　他） 「配信」 ・ASP　（ASPer） ・Web会議システム（ASPerLive）	・トンネル支保工の出来形確認（吹付けコンクリート厚さ確認など） ・トンネル支保工の品質確認（ロックボルト引抜き試験状況確認など） ・覆工およびインバート工の出来形確認（コンクリート出来形寸法確認など） ・覆工およびインバートの品質確認	・現場の立会や段階確認等の監督行為の負担軽減 ・昼夜作業を実施するため、立会のための時間調整や施工サイクル変更などの時間的ロスの軽減

・試行で使用した機器
・遠隔臨場した確認事項
・工夫した点　を記載

【立会状況（現場側）】

【工夫がみられる機器・方法など】

【立会状況（監督側）】

〈現場の声〉

●施工者（受注者）

〈効果〉

・夜間作業実施時にも立会を実施できるなど、時間的制約が軽減され生産性が向上した。
・撮影データはクラウドに保存されるため、立会後に状況を再確認することができる。
・施工状況確認では、トンネル掘削作業が終了してからの確認となるため立会時間を予め確定することが出来なかったが、遠隔臨場にすることで時間的制約を軽減できた。
・切羽判定（段階確認）時は、多くの発注者監督員が臨場するため密になり易いが、遠隔臨場により必要最小限の人数による臨場とすることができ、感染防止対策を図れた。
・材料搬入数量及び使用（空袋）数量確認は、数量が多く立合回数が多かったため、遠隔臨場にすることで、立会の待機時間がなく、業務の効率化を図れた。

〈課題〉

・遠隔臨場では、撮影のための人員が1名追加で必要となる。
・トンネル内のため、アクセスポイントを設置してWi-Fi環境を構築したが、重機などの死角では電波状況が良くなく、通信が途切れてしまうことがあった。

●監督員（発注者）

〈効果〉

・現場までの移動時間が短縮され、業務の効率化につながった。防塵マスク等が必要な現場での立会が容易になる。

〈課題〉

・通信環境により音声・映像の不具合がおこる点。

・施工者（受注者）が試行を通じて感じた「効果」や「課題」など、現場の生の声を掲載。

・現場でどのように遠隔臨場を活用したか、状況の分かる写真を掲載。「遠隔臨場の初心者」でも分かりやすい事例集としている。

（掲載例）

監督検査の高度化・効率化（デジタルデータを活用した鉄筋出来形計測）

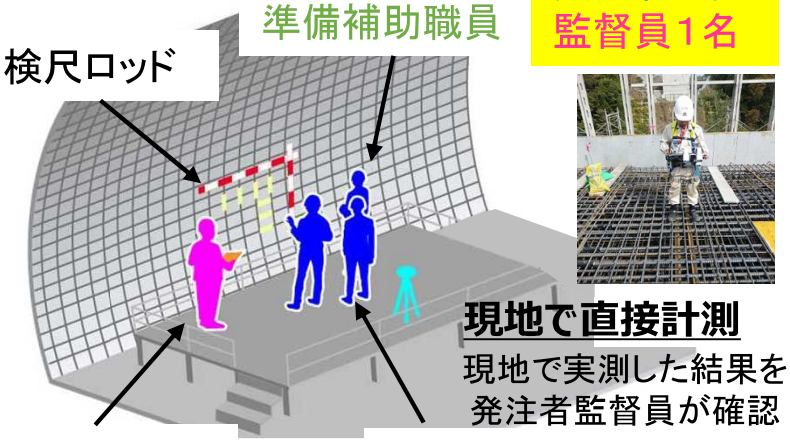
国土交通省

目指す将来像　【建設生産プロセスの変革による安全性や作業環境の改善】

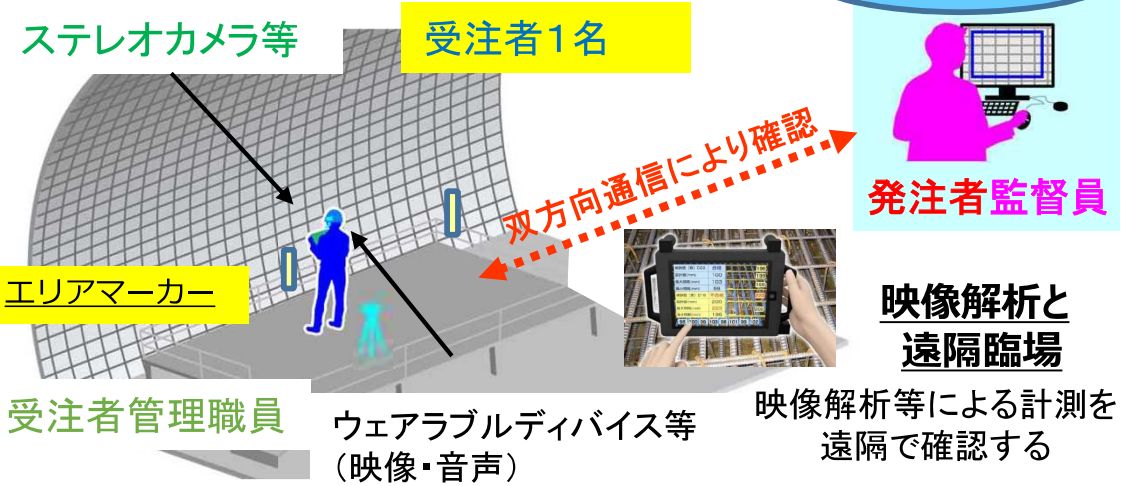
概要

配筋の出来形確認はこれまで、現地で直接計測し、確認を行っていたが、画像・映像解析等により計測した結果を遠隔で確認できるようにし、効率化を図る。令和4年度までにICT技術を活用した測定方法の実施要領を策定し、令和5年度を目標に社会実装を目指す。

Before



After



令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
PRISMで試行した技術の試行（29現場）	試行要領改定	試行対象(計測事項)の拡大	実施要領の策定	社会実装（令和5年度を目標）
PRISM公募外の技術があれば… 試行				

全ての施工データを扱うICTプラットフォームの構築

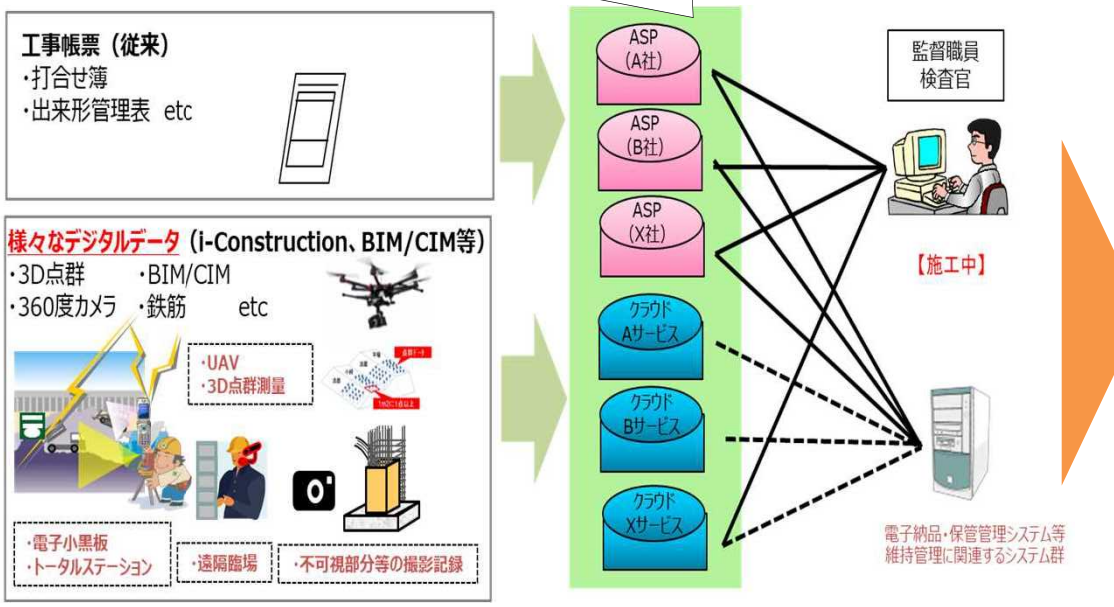
国土交通省

○建設現場の監督・検査に用いるデータを一括して取り扱うプラットフォームを構築し、ペーパーレス化・オンライン化を行い、納品、施工後の維持管理までのデータ管理の効率化を推進する。

ICTプラットフォーム（案）のイメージ

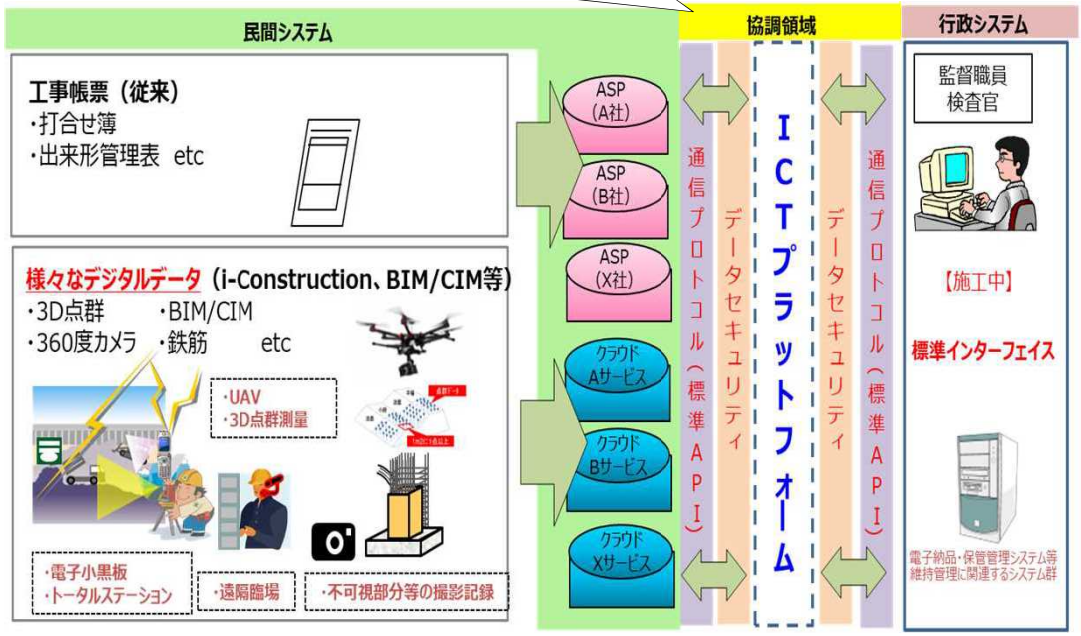
Before

受注者ごとに異なるシステムへのアクセスが必要。



After

協調領域を設けることで、データの受渡しの効率化に繋がる。



ICTプラットフォーム：

- 情報共有システム（ASP）や民間のクラウドサービス等を連携し、デジタルデータの受渡しができる。
- 協調領域として「官民共有ストレージ」「民間データへのリンク機能」「認証・セキュリティ」等の機能を有する。

これまでに、ASP関係ベンダーとICTプラットフォームの構築に関する準備を進めてきた。
令和4年度は、土工・コンクリート工等における、受発注者の業務効率化に資する施工段階のデータの利活用について、構築したプロトタイプを地方整備局の一部工事で試行を予定している。

電子納品の推進について
（国交省のオンライン納品の取組とMCCの紹介）

データ拡充：直轄工事のデータ

国土交通省

- 直轄工事の工事基本情報を約2.8万件追加し、検索・表示に加えダウンロードが可能となりました。

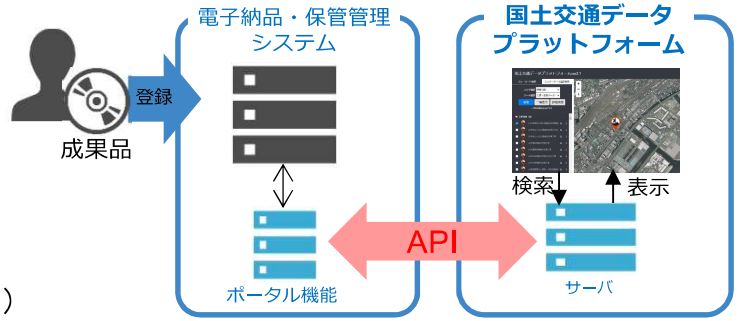
	ver1.4（2021年5月）		Ver2.1（2022年3月）		
	データ数（工事数）	ダウンロード	データ数（工事数）累計	ダウンロード	ファイル形式
工事基本情報	853件（853工事）	×	**28,542件（28,542工事）**	○	xml

- 工事基本情報（約2.9万件）
  - 電子納品・保管管理システムとのAPI連携を実装
  - 2015～2021年度完了工事の工事管理ファイルから、工事情報を作成、約2.8万件を追加

※2015～2021年度完了工事のうち、電子納品保管管理システムに登録済みの工事を対象（2019年～2021年度は一部工事のみの情報であり、電子納品保管管理システムへ登録完了後、順次更新する予定）

工事名称、工事業種、住所、発注年度、工事開始日・終了日、工事内容　等を公開

  - 工事基本情報のダウンロード可能



API連携のイメージ

表示例：15号東神奈川地区他電線共同溝補修工事

タイトル	**工事基本情報**
説明	直轄工事の工事基本情報 ※ 工事名称、工事業種、住所、発注年度、工事開始日・終了日、工事内容　等
組織	国土交通省
場所	全国
ライセンス	国土交通省（リンク・著作権・免責事項） https://www.mlit.go.jp/link.html

1．オンライン型電子納品システム（My City Construction）の概要

＜実施内容＞

- 受注者が検査前に電子納品成果をアップロードでき、点群やドローン等の重いデータについても円滑にプレビュー表示や検索ができ、また公開データについては誰もが検索できる、全体として使いやすく透明性の高いバランスの取れたシステム（My City Construction）。

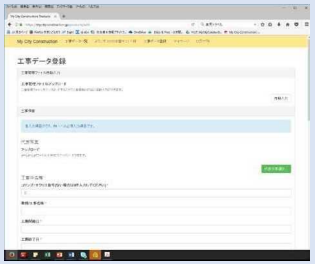
システムの基本的な仕組み

施工者

①ユーザ登録（初回のみ）

②ログイン

③工事情報登録



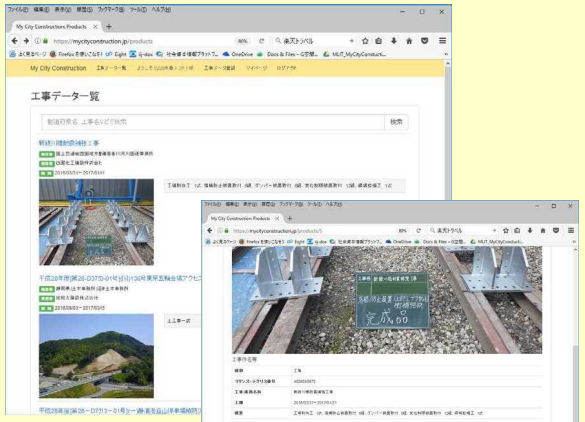
- 工事名称
- 工期
- 概要
- 位置情報
- 発注者情報
- 確認者情報
- 受注者情報　等

④成果品登録（アップロード）

⑤承認申請

メールで発注者に通知
（連絡先は工事データ登録時の確認者情報）

工事情報は一般公開

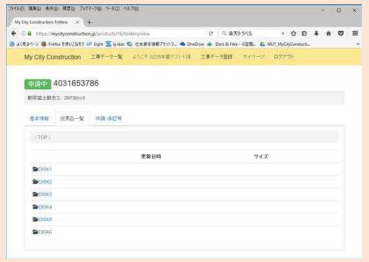


※成果品自体が自動的に公開はされる訳ではない
※成果品の公開は発注者が取捨選択の上で公開できる仕組み

発注者

⑥ログイン

⑦内容確認



⑧承認or差戻し

承認の場合正式登録

MCCと国土交通データプラットフォームの連携

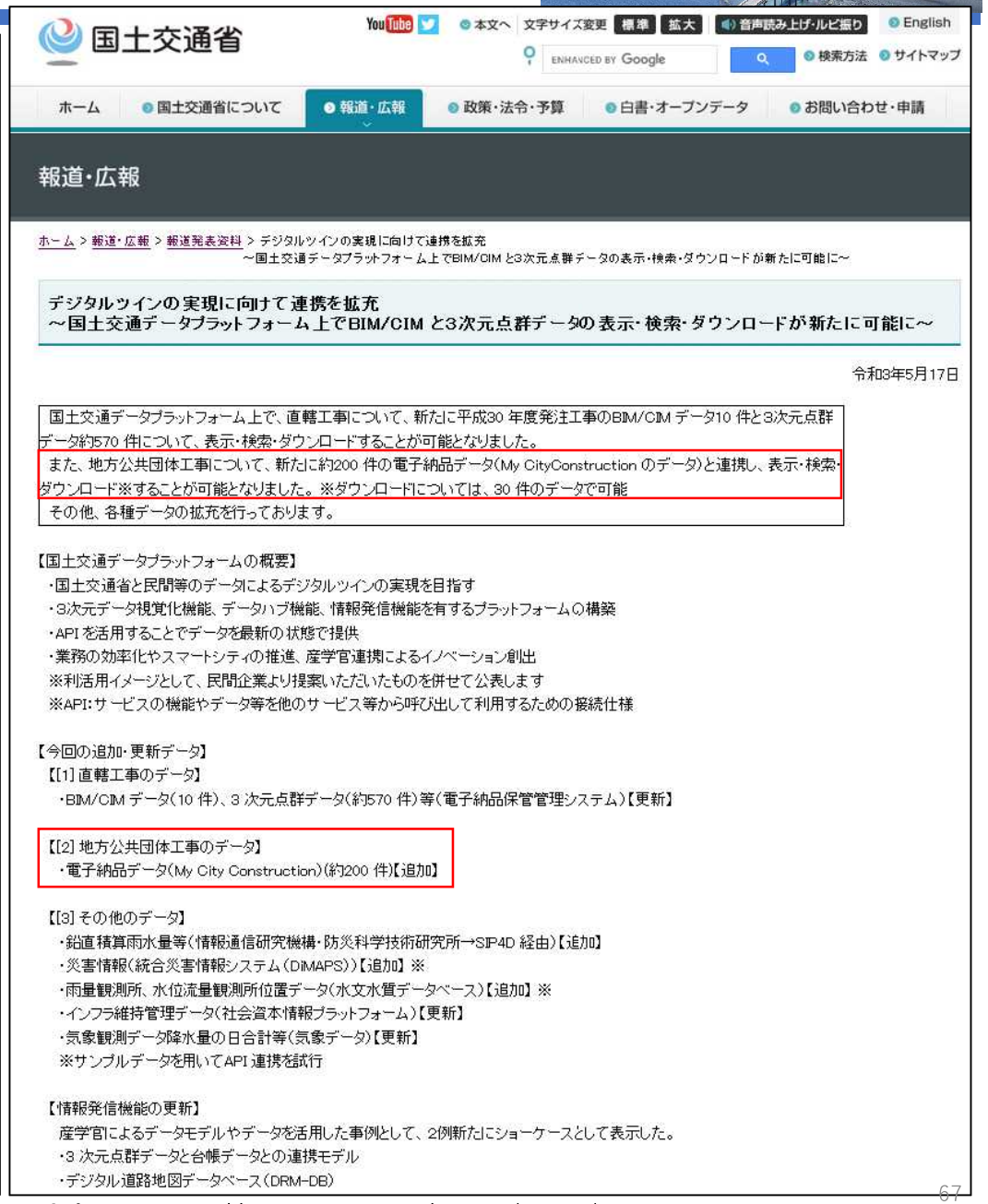
- 令和3年5月17日に、国土交通データプラットフォームとMCCの成果品の連携を開始しました。
- MCCに登録済みのデータのうち、227件の成果品が対象で、9件が点群データとしても表示されています。

連携対象の227件の内訳

	件数
愛知県	5
茨城県	2
群馬県	15
山口県	7
滋賀県	1
静岡県	193
東京都	4
総計	227

2020年8月時点で、発注者承認された案件

- MCCでは、今後も連携方法を検討しつつ、連携拡大に向けて取組みます。



国土交通省

ホーム | 国土交通省について | 報道・広報 | 政策・法令・予算 | 白書・オープンデータ | お問い合わせ・申請

報道・広報

ホーム > 報道・広報 > 報道発表資料 > デジタルツインの実現に向けて連携を拡充
～国土交通データプラットフォーム上でBIM/CIMと3次元点群データの表示・検索・ダウンロードが新たに可能に～

デジタルツインの実現に向けて連携を拡充
～国土交通データプラットフォーム上でBIM/CIMと3次元点群データの表示・検索・ダウンロードが新たに可能に～

令和3年5月17日

国土交通データプラットフォーム上で、直轄工事について、新たに平成30年度発注工事のBIM/CIMデータ10件と3次元点群データ約570件について、表示・検索・ダウンロードすることが可能となりました。
また、地方公共団体工事について、新たに約200件の電子納品データ(My CityConstructionのデータ)と連携し、表示・検索・ダウンロード※することが可能となりました。※ダウンロードについては、30件のデータで可能
その他、各種データの拡充を行っております。

【国土交通データプラットフォームの概要】
・国土交通省と民間等のデータによるデジタルツインの実現を目指す
・3次元データ視覚化機能、データハブ機能、情報発信機能を有するプラットフォームの構築
・APIを活用することでデータを最新の状態で提供
・業務の効率化やスマートシティの推進、産学官連携によるイノベーション創出
※利活用イメージとして、民間企業より提案いただいたものを併せて公表します
※API:サービスの機能やデータ等を他のサービス等から呼び出して利用するための接続仕様

【今回の追加・更新データ】
【[1]直轄工事のデータ】
・BIM/CIMデータ(10件)、3次元点群データ(約570件)等(電子納品保管管理システム)【更新】

【[2]地方公共団体工事のデータ】
・電子納品データ(My City Construction)(約200件)【追加】

【[3]その他のデータ】
・鉛直積算雨水量等(情報通信研究機構・防災科学技術研究所→SIP4D経由)【追加】
・災害情報(統合災害情報システム(DiMAPS))【追加】※
・雨量観測所、水位流量観測所位置データ(水文水質データベース)【追加】※
・インフラ維持管理データ(社会資本情報プラットフォーム)【更新】
・気象観測データ降水量の日合計等(気象データ)【更新】
※サンプルデータを用いてAPI連携を試行

【情報発信機能の更新】
産学官によるデータモデルやデータを活用した事例として、2例新たにショーケースとして表示した。
・3次元点群データと台帳データとの連携モデル
・デジタル道路地図データベース(DRM-DB)

67

国交省HP: https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo08_hh_000806.html

建設現場におけるカーボン・ニュートラルの取組

革新的建設機械の導入拡大

国土交通省

□ 「2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする」との目標の実現に向けて、国内産業部門におけるCO2排出量の1.4%を占める建設機械について、従前は燃費性能の向上による省CO2化を進めてきたところであるが、抜本的な機構・システムの見直しが必要。

□ そのため、建設現場におけるカーボンニュートラルの実現に向け、動力源を抜本的に見直した革新的な建設機械（電動、水素、バイオマス等）の導入・普及支援策を講じる。

● 動力源を抜本的に見直した革新的な建設機械の認定制度創設を検討。

● 革新的建設機械の普及促進に向け、国交省直轄工事における認定機械使用へのインセンティブや将来的な使用原則化についても検討。

バッテリー式電動小型油圧ショベルの例（出典：コマツHP）

【軽油を燃料とした動力源】

【新たな動力源（イメージ）】

資料4

情報提供資料

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

防災・減災、国土強靱化について

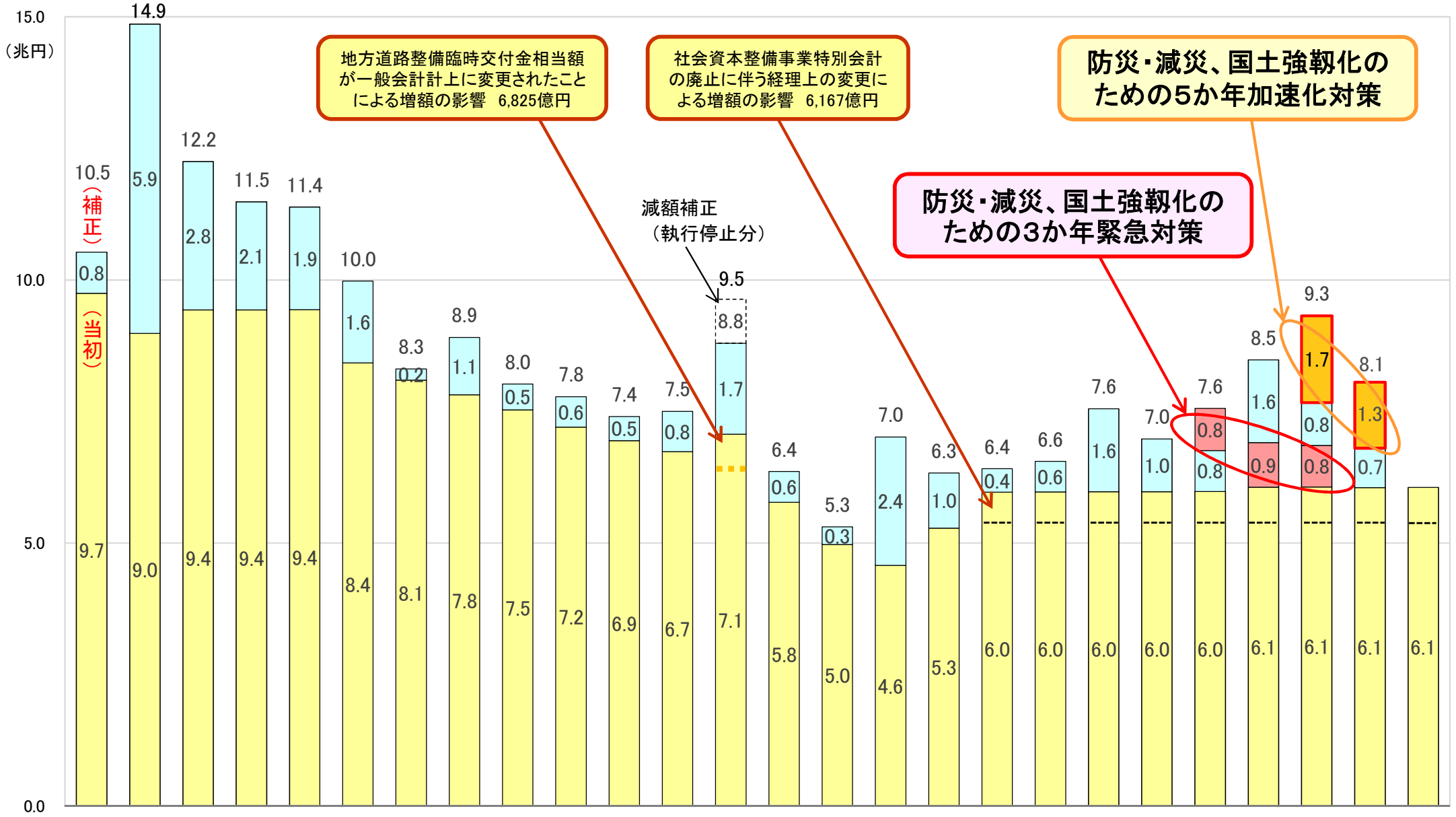
令和４年５月

国土交通省総合政策局公共事業企画調整課

国土交通省

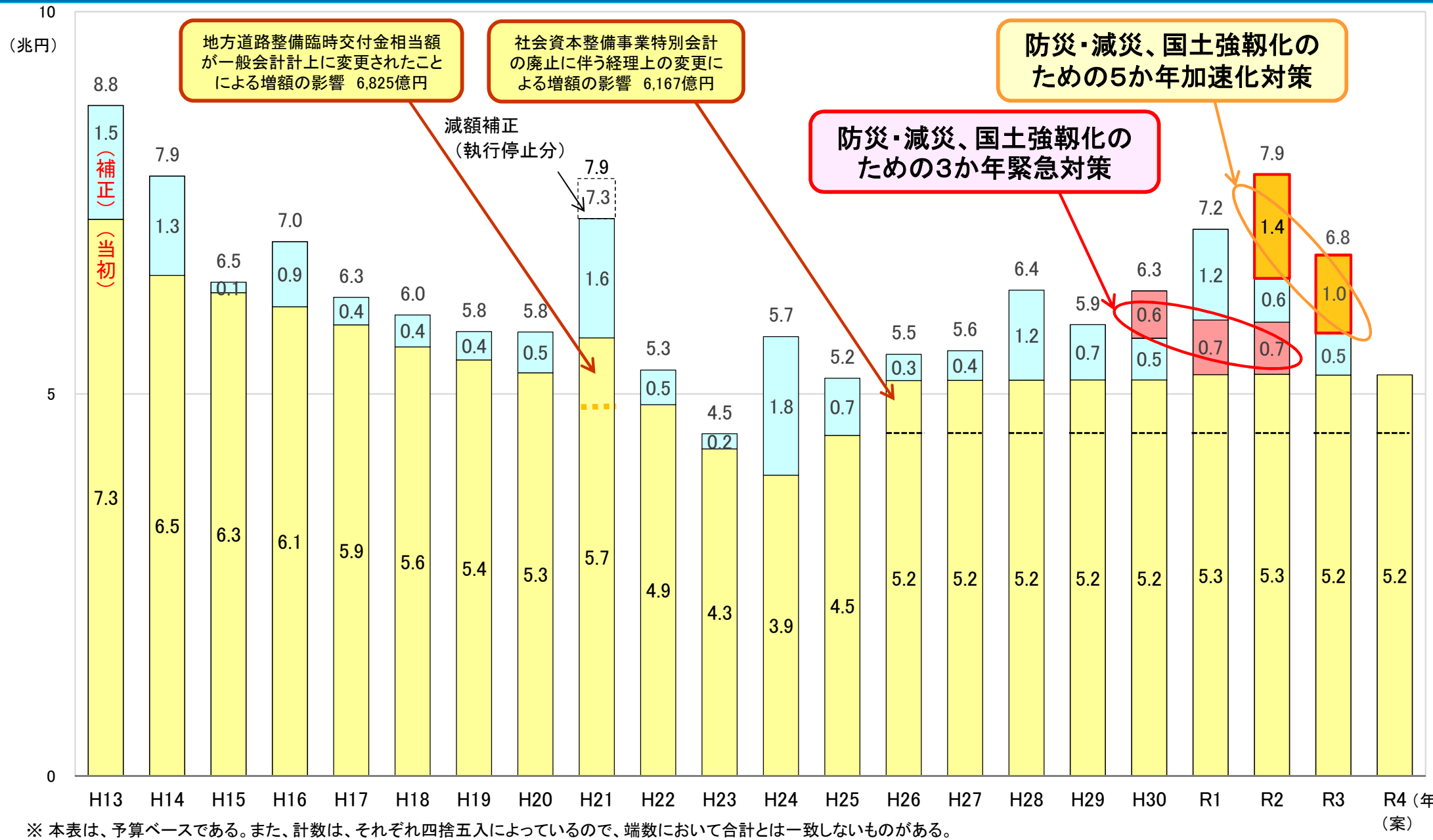
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

公共事業関係費（政府全体）の推移



※ 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。
※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額（6,825億円）が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。
※ 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。
※ 平成26年度予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額（6,167億円）を含む。
※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の初年度及び2年度分は、それぞれ令和2年度及び令和3年度の補正予算により措置されている。
※ 令和3年度予算額（6兆549億円）は、デジタル庁一括計上分145億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、6兆695億円である。

公共事業関係費（国土交通省関係）の推移



※ 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。
※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額（6,825億円）が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。
※ 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。
※ 平成26年度予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額（6,167億円）を含む。
※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の初年度及び2年度分は、それぞれ令和2年度及び令和3年度の補正予算により措置されている。
※ 令和3年度予算額（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。

①5か年加速化対策等の推進について

国土強靱化の推進に関する
関係府省庁連絡会議
資料（R4.1.19）

国土強靱化
NATIONAL RESILIENCE

1. 5か年加速化対策の推進

○　近年、気象災害は激甚化・頻発化しており、大規模地震の発生も切迫。国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、国土強靱化基本計画に基づく取組の推進を図ることを基本としつつ、3分野123対策について、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図ることとし、中長期の目標を定め、重点的かつ集中的に実施して、目標達成年次を前倒し。

○　令和3年度補正予算において、5か年加速化対策分として国費約1.5兆円が措置されており、いわゆる「16か月予算」の考え方により、当初予算と一体的に、必要・十分な予算を確保し、これまで以上に効果的かつ強力に国土強靱化の取組を推進。

5か年加速化対策（加速化・深化分）の進捗状況

令和3年11月とりまとめ

区　分	事業規模の目途 〈閣議決定時〉	〈初年度分〉		〈令和3年度補正予算等分〉		累　計
		事業規模	うち国費 ［うち公共］	事業規模	うち国費 ［うち公共］	
防災・減災、国土強靱化のための ５か年加速化対策（加速化・深化分）	**おおむね15兆円程度 （うち国費はおおむね ７兆円台半ば）**	**約4.2兆円**	**約2.0兆円 ［約1.7兆円］**	**約2.6兆円**	**約1.5兆円 ［約1.3兆円］**	**事業規模　約6.8兆円 （うち国費　約3.5兆円）**
1　激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策	おおむね12.3兆円程度	約3.5兆円	約1.5兆円	約2.0兆円	約1.1兆円	事業規模　約5.5兆円
2　予防保全型メンテナンスへの転換に向けた老朽化対策	おおむね2.7兆円程度	約0.7兆円	約0.4兆円	約0.5兆円	約0.3兆円	事業規模　約1.2兆円
3　国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進	おおむね0.2兆円程度	約0.03兆円	約0.03兆円	約0.1兆円	約0.1兆円	事業規模　約0.1兆円

（注1）事業規模には財政投融資によるものも含まれる。
（注2）四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

②令和4年度における国土強靱化地域計画に基づき実施される取組に対する関係府省庁の支援方針

国土強靱化の推進に関する関係府省庁連絡会議
資料（R4.1.19）

国土強靱化 NATIONAL RESILIENCE

【第1フェーズ（～R3）】地域計画の策定への支援・促進

・57の交付金・補助金において「重点化」「一定程度配慮」の支援を実施。

・R4.1.1現在、1,477市区町村（約85%）で計画策定済。R3年度末までに1,710市区町村（約98%）で策定完了予定。

地域計画の「策定」から「内容充実」への支援の転換

【第2フェーズ（R4～）】地域計画の内容充実への支援・促進

○ 関係府省庁の交付金・補助金を、地域計画に事業実施箇所等が具体的に明記された事業に「重点化」

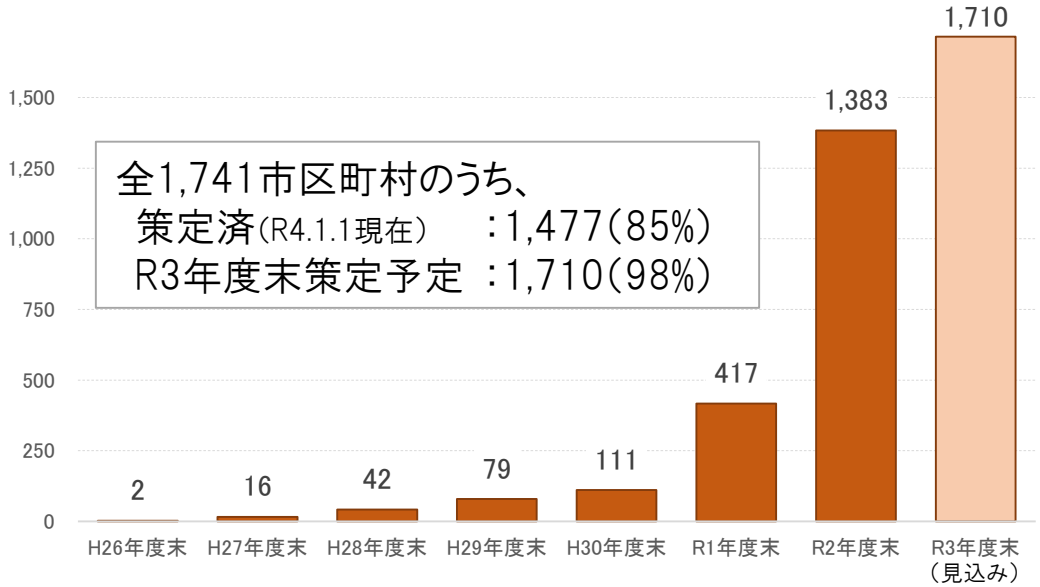
・ 地域の強靱化は企業・住民等との連携が不可欠。企業・住民等の強靱化への理解、主体的な自助・共助の取組の促進には、地域の目指す将来像とともに、その達成に必要な取組を具体的に明示することが重要。

・ R4年度は、18の交付金等で地域計画に明記された事業への重点化を実施。【別紙1参照】

※ 関係府省庁（地方支分部局を含む）は、地域計画の検討や計画に基づく取組を行う地方公共団体に対し十分連携し、協力。

※ 計画未策定市区町村を含め、実効性ある計画策定に向けた出前講座や地域計画策定ガイドラインの周知等を引き続き実施。

【地域計画策定済市区町村の推移と見込み】



【交付金・補助金の重点化等の対応状況】

		令和3年度	令和4年度
重点化	地域計画に実施箇所等が具体的に明記された事業を対象	6	18（＋12）
	地域計画に基づく施策を対象	26	18 （－8）
交付の判断にあたり一定程度配慮		25	22 （－3）

明記された事業への重点化

注）1補助金の創設により、合計が57（R3）から58（R4）となっている。

※ 地域計画の策定を交付要件とする要件化についても、各府省庁で検討中。

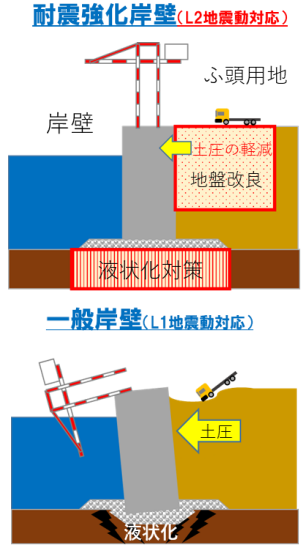
相馬港3号ふ頭地区国際物流ターミナル（耐震）整備事業

国土強靱化
NATIONAL RESILIENCE

概　　要：相馬港3号ふ頭地区に国際物流ターミナル(耐震)を整備することにより、港湾利用企業の物流効率化を図るとともに、大規模地震発生時における緊急物資輸送等の物流基地として機能する。また、港内に避泊水域を確保し、荒天時における沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。
府省庁名：国土交通省

- 実施主体：東北地方整備局
- 実施場所：福島県相馬市
- 事業概要：相馬港3号ふ頭地区に国際物流ターミナル(耐震)を整備
- 事業費：事業費約310億円
- 効　　果：令和4年3月16日に発生した福島県沖を震源とする震度6強の地震により、相馬港では多くの岸壁が被災し、荷役作業ができない状態になった。しかし、3－1岸壁（耐震強化）では、背後に段差が生じたものの、震災直後から緊急物資輸送が可能な状態であり、発災5日後の3/21には応急復旧が完了し、一般貨物の荷役作業も可能となった。その後、発電所の桟橋復旧用の資材の搬出を始め、公共工事に用いる石材やスクラップの移出に利用され、エネルギー供給の安定化やインフラ整備の推進に貢献した。

3号ふ頭　岸壁（−12m、耐震）
3/28工事用資材荷役（積込み）



耐震強化岸壁［概念図］

3号ふ頭　岸壁（−12m、耐震）
応急復旧工事完了(3/21)

【被害状況】 1－5、1－6岸壁背後

福島49号維持管理（緊急対策）

3か年緊急対策

国土強靱化 NATIONAL RESILIENCE

概　　要：福島県いわき市における国道49号の内郷（うちごう）高架橋において、橋梁の耐震対策を実施。
令和4年福島県沖を震源とする地震において、震度5強を観測したが、当該施設においては被害は生じなかった。
対　策　名：140 道路橋・道の駅等の耐震補強に関する緊急対策＜3か年緊急対策＞
府省庁名：国土交通省

■実施主体：東北地方整備局　磐城国道事務所

■実施場所：福島県いわき市

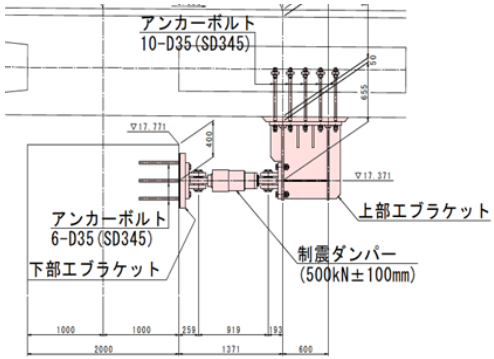
■事業概要：第一次緊急輸送道路に指定されている国道49号の内郷（うちごう）高架橋において、制震ダンパー設置等の耐震対策を実施

■事 業 費：約4.1億円
（うち3か年緊急対策による事業費約4.1億円）

■効　　果：令和4年福島県沖を震源とする地震において、いわき市では震度5強を観測したが、当該施設においては被害は生じなかった。

【位置図】

【対策概要：制震ダンパー概要図】



制震ダンパー設置等の耐震対策

仙台空港耐震対策事業

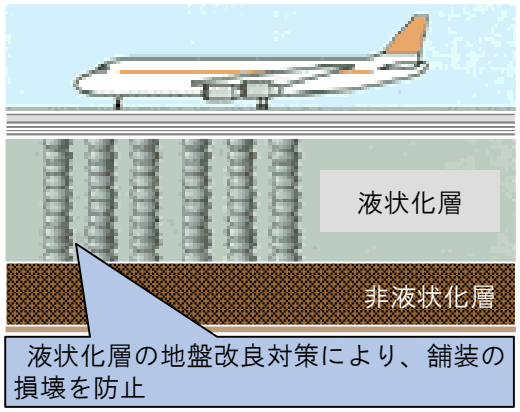
3か年緊急対策

国土強靱化 NATIONAL RESILIENCE

概　　要：航空輸送上重要な空港等を対象に、液状化の可能性が懸念されることが確認された滑走路等について、所要の耐震対策を実施した。
対　策　名：No.129 航空輸送上重要な空港等に関する緊急対策（基本施設）＜3か年緊急対策＞
府省庁名：国土交通省

- 実施主体：東北地方整備局　塩釜港湾・空港整備事務所
- 実施場所：宮城県名取市
- 事業概要：仙台空港において、液状化の可能性が懸念されることが確認された滑走路について耐震対策を実施した。
- 事業費：約86億円

  （うち3か年緊急対策による事業費約12億円）
- 効　　果：仙台空港では震度5強を観測したが、3か年緊急対策において滑走路の地盤改良工事（液状化対策）を行い、耐震性が確保されていたことから被害は生じなかった。



［地盤改良工事（概念図）］

滑走路の地盤改良工事（仙台空港）
提供：国土交通省東北地方整備局

二鬼城埼灯台の耐震整備

5か年加速化対策

国土強靱化 NATIONAL RESILIENCE

概　　要：令和2年度の台風等の暴風、波浪等により、沿岸部に設置された灯台等の倒壊・損壊による事故が多発し、航路標識の信頼性が阻害されたことから、航路標識の倒壊、損壊等の被害に対応するため、長寿命化のための整備を着実に実施し、航路標識の老朽化対策を図る。
対　策　名：90 航路標識の老朽化等対策＜5か年加速化対策＞
府省庁名：国土交通省

■ 実施主体：第二管区海上保安本部

■ 実施場所：宮城県石巻市

■ 事業概要：

航路標識の倒壊、損壊に備えるため、航路標識の耐震整備を講じた。

■ 事 業 費 ：約2400万円

（うち5か年加速化対策による事業費約2400万円）

■ 効　　果：

令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震では、宮城県及び福島県で最大震度6強を観測し、石巻市では震度6弱を観測したが、本灯台は倒壊、損壊することなく安定した航路標識の機能を維持した。

対策後

主な対策

官庁施設の天井耐震対策（東北管区警察学校）

概　　要：災害応急対策活動への支障解消を目的として、講堂の特定天井改修を実施した。
多賀城市では震度5強を観測したが、耐震対策を行った天井に被害は生じなかった。
対 策 名：官庁施設の天井耐震対策
府省庁名：国土交通省

- 実施主体：国土交通省東北地方整備局営繕部
- 実施場所：宮城県多賀城市
- 事業概要：災害応急対策活動への支障解消を目的として、講堂の特定天井改修を実施した。
- 事業費：約1600万円
- 効　　果：多賀城市では震度5強を観測したが、耐震対策を行った講堂の天井に被害は生じなかった。

発災後の講堂
（令和4年4月時点）

発災後の講堂天井
（令和4年4月時点）

官庁施設の天井耐震対策（宮城県警察学校）

概　　要：災害応急対策活動への支障解消を目的として、エントランスホールの特定天井改修を実施した。
名取市では震度6弱を観測したが、耐震対策を行った天井に被害は生じなかった。
対 策 名：官庁施設の天井耐震対策
府省庁名：国土交通省

- 実施主体：国土交通省東北地方整備局営繕部
- 実施場所：宮城県名取市
- 事業概要：災害応急対策活動への支障解消を目的として、エントランスホールの特定天井改修を実施した。
- 事業費：約1500万円
- 効　　果：名取市では震度6弱を観測したが、耐震対策を行ったエントランスホールの天井に被害は生じなかった。

発災後の
エントランスホール
（令和4年4月時点）

発災後の
エントランスホール天井
（令和4年4月時点）

盛土による災害防止に向けた取組について

令和４年５月

国土交通省総合政策局公共事業企画調整課

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

盛土の総点検について

第4回盛土による災害防止のための関係府省連絡会議幹事会 会議資料（R4. 3. 28）

・人家等に影響のある盛土について、土地利用関係各府省（国土交通省、農林水産省、林野庁、環境省）の連名で、都道府県に対し、以下のような作業を行っていただくことを8月11日に通知。
・都道府県の現場が混乱しないよう、関係府省が連携してサポート。

重点点検対象エリア及び重点点検箇所

① **土砂災害警戒区域（土石流）の上流域及び区域内（地すべり、急傾斜）**
② **山地災害危険地区の集水区域（崩壊土砂流出）及び地区内（地すべり、山腹崩壊）**
③ **大規模盛土造成地**

※）各地方公共団体等において点検が必要と考える箇所も対象

盛土の把握

- 各地方公共団体等が、許可・届出資料等から確認した盛土
- 盛土可能性箇所データ（国土地理院提供）等から推定される盛土
- その他、各地方公共団体等において点検が必要と考える盛土　　等

土地利用制限の権限を有する各地方公共団体等がそれぞれの観点から点検

点検の観点（目視で点検）

① 災害防止の必要な措置がとられているか（水抜きの有無等）
② 禁止事項に関する確認（廃棄物の有無等）
③ 許可・届出等の必要な手続きが行われているか
④ 手続き内容と現地の状況が一致しているか（面積、土量等）

1

盛土の総点検のとりまとめについて（１）

第4回盛土による災害防止のための関係府省連絡会議幹事会
会議資料（R4. 3. 28）

○ **令和4年3月末時点において、全国の総点検対象となる約 3.6万箇所のうち、ほぼ全ての盛土について目視等による点検完了の報告あり。**

○ 点検４項目のうち、**いずれかの点検項目に該当する盛土は約 1,100箇所**あった。

【盛土の総点検のとりまとめ結果（令和4年3月16日時点）】

○ 総点検の対象箇所数　　：36,354 箇所

　上記のうち、点検完了箇所数　　：36,310 箇所（99.9%）

➢ 現場における状況について

　①　必要な災害防止措置が確認できなかった盛土　・・・ 516 箇所　〕 必要に応じ、詳細調査等を実施

　②　廃棄物の投棄等が確認された盛土　・・・ 142 箇所　〕 各法令に基づく行政上の措置が必要

➢ 法令手続きとの関係について

　③　許可・届出等の手続きがとられていなかった盛土 ・・・ 728 箇所

　④　手続き内容と現地の状況に相違があった盛土　・・・ 515 箇所　〕 各法令に基づく行政上の措置が必要

※　①～④ は重複有り（重複を除くと、1,089箇所）

※上記箇所は令和３年８月から順次点検した時点の結果を集計したものであり、
各々の点検実施後の状況の変化（是正措置の実施済のものが含まれることなど）については考慮していない。

既存の危険な盛土への対応について（１）

第4回盛土による災害防止のための関係府省連絡会議幹事会
会議資料（R4. 3. 28）

○ 総点検で確認された人家・公共施設等に被害を及ぼすおそれのある盛土について、行為者による是正措置を基本としつつ、地方公共団体が行う安全性把握のための詳細調査や応急対策、抜本的な危険箇所対策（盛土の撤去や擁壁の設置等）について、関係省庁が予算措置により地方公共団体を支援。

１．事業の関係省庁

国土交通省、農林水産省、林野庁、環境省

２．事業内容

総点検を実施し、人家・公共施設等に被害を及ぼすおそれのある盛土への対策として、以下を実施。

① 安全性を確認するための詳細調査（ボーリング、監視 等）
② 応急対策（土留工 等）
③ 危険箇所対策（盛土の撤去、擁壁の設置 等）
④ 廃棄物の不法投棄等の可能性がある盛土に対する詳細調査や廃棄物の撤去・処分等

<事業のイメージ>

詳細調査
（ボーリング）

危険箇所対策
（土砂の撤去）

３．事業主体

地方公共団体

既存の危険な盛土への対応について（２）

第4回盛土による災害防止のための関係府省連絡会議幹事会 会議資料（R4. 3. 28）

【現　行】

- 既存法令等※の規制対象となる場合（各法令の目的に沿って規制）
  ※宅地造成等規制法、森林法、土砂条例　等
  → 既存法令等に基づく**行政指導、命令** → **行政代執行** → **罰則適用**（費用を求償）
- 既存法令等の規制対象とならない場合
  → **行政指導** → 土地所有者の同意を得て、地方公共団体が**対策工事を実施**

【盛土規制法案の施行後】（上記措置に加えて）

必要なエリアを規制区域に指定 → 規制区域内の既存の盛土について、土地所有者、原因行為者等に対して、**安全措置命令** → **行政代執行** → **罰則適用**（費用を求償）

※廃棄物混じり土の場合は、併せて廃掃法により対応（盛土規制法案の施行前後で共通）

予算措置により地方公共団体を支援（盛土規制法案の施行前後に関わらず）

【令和３年度補正予算】
安全性把握のための**詳細調査**や、**応急対策工事**を支援：令和６年度実施分まで

【令和４年度当初予算】
抜本的な危険箇所対策（盛土の撤去や擁壁の設置等）を支援：令和７年度着手分まで

＜国費率＞1/2（一定の要件を満たす緊急性が高い盛土については2/3※）※詳細調査等の2/3は令和4年度実施分まで

盛土による災害の防止のための今後の取組について

第4回盛土による災害防止のための関係府省連絡会議幹事会
会議資料(R4. 3. 28)

○ 盛土による災害の防止に向け、関係省庁と連携しながら、危険な盛土等を包括的に規制する法制度の構築や、建設工事から発生する土の搬出先の明確化等の取組を、順次実施していく。

【宅地造成及び特定盛土等規制法案（盛土規制法案）】

【建設発生土の計画制度の強化（公共・民間工事）】

＜現行制度＞

資源有効利用促進法により元請業者に対し、搬出先(他の工事現場、残土処分場等)等を記載した再生資源利用促進計画書の作成・保存を義務付け

○ 搬出先の**新たな法制度の許可の事前確認**及び搬出後の**土砂受領書等の確認**を**義務化**

○ 計画書の作成**対象工事の拡大**、**保存期間の延長**、

○ 計画書の**発注者への報告**と**建設現場への掲示**を**義務化**

※ 併せて、事業所等への立入検査等の対象事業者を拡大し、チェック機能を強化

【指定利用等の徹底（公共工事）】

○ **全ての公共工事発注者に、指定利用等※の原則実施**を要請

※ 工事の発注段階で建設発生土の搬出先を指定する等

○ **処分費の積算への計上**を徹底

● 宅地造成等規制法の一部を改正する法律案

資料５

背景・必要性

盛土をめぐる現状

○静岡県熱海市で大雨に伴って盛土が崩落し、土石流が発生
→ **甚大な人的・物的被害**（令和3年7月）

○盛土の総点検において、**点検が必要な箇所は約3．6万箇所**（11月末暫定集計）。

現行制度上の課題

○宅地の安全確保、森林機能の確保、農地の保全等を目的とした各法律により、開発を規制
→各法律の目的の限界等から、**盛土等の規制が必ずしも十分でないエリアが存在**
（一部の地方公共団体では**条例**を制定して対応）

廃棄された土石の崩落
死者1名、重傷者1名、家屋被害1棟

廃棄された土石の崩落
軽傷者1名、県道通行止め

危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制する法制度が必要

※ 全国知事会等からも法制化による全国統一の基準・規制を設けることについて要望あり

法案の概要

●盛土等による災害から国民の生命・身体を守るため、**「宅地造成等規制法」**を法律名・目的も含めて**抜本的に改正**し、土地の用途（宅地、森林、農地等）にかかわらず、危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制

※ 法律名を「宅地造成及び特定盛土等規制法」（仮称）に改正。通称**"盛土規制法"**
※ **国土交通省・農林水産省による共管法**とし、両省が緊密に連携して対応

国土交通大臣及び農林水産大臣は、盛土等に伴う災害の防止に関する**基本方針を策定**

1．スキマのない規制

規制区域 ◆ 都道府県知事等が、**盛土等により人家等に被害を及ぼしうる区域**を**規制区域として指定**
⇒ ・市街地や集落、その周辺など、人家等が存在するエリアについて、森林や農地を含めて広く指定
・市街地や集落等からは離れているものの、地形等の条件から人家等に危害を及ぼしうるエリア（斜面地等）も指定

規制対象 ◆ 規制区域内で行われる盛土等を **都道府県知事等の許可**の対象に
※ 宅地造成等の際の盛土だけでなく、単なる土捨て行為や一時的な堆積についても規制

2．盛土等の安全性の確保

許可基準 ◆ 盛土等を行うエリアの地形・地質等に応じて、**災害防止のために必要な許可基準を設定**

中間検査 完了検査 ◆ 許可基準に沿って安全対策が行われているかどうかを確認するため、
①**施工状況の定期報告**、②**施工中の中間検査**及び③**工事完了時の完了検査**を実施

3．責任の所在の明確化

管理責任 ◆ 盛土等が行われた土地について、**土地所有者等が常時安全な状態に維持する責務**を有することを明確化

監督処分 ◆ 災害防止のため必要なときは、土地所有者等だけでなく、**原因行為者**に対しても、**是正措置等を命令**
※ 当該盛土等を行った造成主や工事施工者、過去の土地所有者等も、原因行為者として命令の対象になり得る。

4．実効性のある罰則の措置

罰則 ◆ 罰則が抑止力として十分機能するよう、無許可行為や命令違反等に対する懲役刑及び罰金刑について、**条例による罰則の上限**（懲役2年以下、罰金100万円以下）**より高い水準に強化**

【目標・効果】 危険な盛土等を包括的に規制し、盛土等に伴う災害を防止
（KPI） ○規制区域を指定する都道府県等（都道府県、政令市、中核市）の数 ⇒ 施行後5年以内に全都道府県等

総行行第９５号
国不入企第１号
令和４年４月１日

各都道府県担当部局長 殿
（市区町村担当課、財政担当課、入札契約担当課扱い）
各指定都市担当部局長 殿
（財政担当課、入札契約担当課扱い）

総務省自治行政局行政課長
（公印省略）

国土交通省不動産・建設経済局建設業課長
（公印省略）

公共工事の円滑な施工確保に向けた取組について

公共工事の適正な入札及び契約の実施を通じて建設業の健全な発達を実現するとともに、防災・減災、国土強靱化対策の加速化等による国民の安全・安心の確保、成長戦略の推進や分配機能の強化による「新しい資本主義」の起動等を通じて経済を成長させ、その果実を基に国民の所得を幅広く引き上げさらなる成長につなげていく「成長と分配の好循環」を実現するためには、地方公共団体が発注する工事も含め、公共工事の円滑かつ適切な執行が図られることが重要です。

このため、各地方公共団体に対しては、「公共工事の円滑な施工確保について」（令和３年１２月２１日付け総行行第４３５号・国不入企第３４号。以下「施工確保通知」という。）において、公共工事の円滑な施工確保を図るようお願いしたところですが、対策の更なる充実を図るため、下記の事項についても、取組の実施又は検討を行うようお願いいたします。

また、今後の公共工事の執行状況や、地域の建設業団体等との連携・意見交換等を踏まえ、新たに必要な取組や検討事項等がある場合には改めて周知させていただくことがありますのでご留意ください。

各都道府県におかれては、貴都道府県内の市区町村（指定都市を除く。）に対しても周知をお願いいたします。

なお、本通知は、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）第２０条第２項に基づく要請及び地方自治法（昭和２２年法律第６７号）第２４５条の４第１項に基づく技術的な助言であることを申し添えます。

記

１．低入札価格調査基準及び最低制限価格の見直し等について

ダンピング対策の更なる徹底に向けた低入札価格調査基準及び最低制限価格（以下「調査基準価格等」という。）の見直し等については、「ダンピング対策の更なる徹底に向けた低入札価格調査基準及び最低制限価格の見直し等について」（令和４年３月９日付け総行行第７７号・国土入企第３８号。以下「ダンピング対策通知」という。）、施工確保通知、「国土交通省における低入札価格調査基準の計算式の改定について」（令和４年２月２４日付け事務連絡）等により、「工事請負契約に係る低入札価格調査基準中央公共工事契約制度運用連絡協議会モデル」（以下「中央公契連モデル」という。）や国土交通省での見直しを踏まえ、適切に見直すよう、要請してきたところである。

しかしながら、中央公契連モデルの基準を大きく下回る算定方式や設定範囲等の基準により調査基準価格等を設定している団体が一部に見受けられ、こうした団体では十分にダンピング受注の排除が図られていないおそれがあるため、各団体においては算定方式や設定範囲の改定等により、調査基準価格等の適切な見直しを行うこと。

また、後述する地域建設業団体との連携等を通じて、下請業者へのしわ寄せや公共工事に従事する者の賃金その他の労働条件の悪化などのダンピング受注による弊害が発生していないかなど、地域の工事受注の実態の把握に努めること。

なお、「地方公共団体におけるダンピング対策取組状況の「見える化」を踏まえた更なる取組の推進について」（令和３年１０月１３日付け事務連絡）にて通知しているとおり、調査基準価格等の算定式について見える化の取組を昨年実施したところである。引き続き同様の取組を進めていく予定であるので、あらかじめ、ご承知おきいただきたい。

２．低入札価格調査の適切な実施等によるダンピング対策の実効性の確保について

低入札価格調査制度については、ダンピング対策通知等に基づき、適切な活用を徹底するよう要請してきたところであるが、調査基準価格を下回る入札があった場合において、低入札価格調査の趣旨を徹底した調査が実施されなければ、ダンピング対策の実効性が確保できないおそれがある。

ついては、低入札価格調査制度の活用に当たっては、「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」（平成１３年３月９日閣議決定・

令和元年１０月１８日最終変更。以下「適正化指針」という。）の第２の４（３）「低入札価格調査制度及び最低制限価格制度の活用に関すること」のイ～リに掲げる事項等について、適切な調査を実施するよう改めて徹底すること（別紙１参照）。

また、発注体制上の課題等により低入札価格調査の実効性確保が困難である場合や、適切な低入札価格調査が実施されていないおそれがある場合には、必要に応じて、最低制限価格制度の活用や、最低制限価格制度を適用する金額等の条件の見直しを含めた検討を行うなど、低入札価格調査に係る事務負担等の実情も考慮しつつ、ダンピング対策全体としての実効性の確保に努めること。

なお、低入札価格調査制度については、適正化指針において、要領をあらかじめ作成し、これを公表するとともに、低入札価格調査を実施した工事に係る調査結果の概要を原則として公表するなど、透明性、公正性の確保に努めるものとされていることに留意すること。

３．円滑な施工を確保するための条件明示等について

（１）施工条件の適切な明示と必要となる経費の計上

工事の円滑な施工を確保するためには、工事目的物の仕様のほか、工事の施工条件を設計図書に適切に明示し、関係者間の責任関係が明確化された対等な関係のもとで工事が適正に施工されることが重要である。

このため、「発注関係事務の運用に関する指針」（平成２７年１月３０日公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議申合せ・令和２年１月３０日改正。以下「運用指針」という。）のⅡ．１－１の「（現場条件等を踏まえた適切な設計図書の作成）」の内容等を踏まえ、工事に必要な施工条件（自然条件を含む。）等を設計図書に適切に明示すること。あわせて、必要となる経費を適切に計上することにより、明示した施工条件と積算内容との整合を図ること。

（今回追加）

（２）建設発生土に関する条件明示等について

公共工事の建設現場から発生する建設発生土については、不適正な処分がなされることがないよう、発注者において可能な限り、同一現場内で利活用するなどして発生抑制に努めるとともに、工事間での有効利用等を図ることが必要である。しかしながら、令和３年７月に発生した静岡県熱海市の土石流災害で崩落した盛土等においては、建設発生土の不適正な処分とその影響が疑われている。

これらのことを踏まえ、特に建設発生土に関しては、その有効利用や適正処分を図るため、以下に示す条件を設計図書において明示すること。

・工事における建設発生土の有無
・同一現場内での利活用に必要な情報（流用土の使用を明示する等）
・受入場所（工事間利用の受入れ工事箇所、仮置場、土砂処分場等）
・受入場所までの距離、時間

・その他建設発生土の発生抑制や適正処分に必要な情報　等

また、明示した条件に対しては、以下の費用を計上すること等により積算内容との整合を図り、適正な予定価格を設定すること。

・運搬費

・処分費　等

なお、建設発生土の有効利用や適正処分の観点から、建設発生土の搬出先の明確化を図るため、工事の発注段階で建設発生土の搬出先を指定する指定利用等の取組を徹底することが重要である。仮に、明示すべき条件が未確定であり、暫定的な条件を明示した場合にあっては、条件の確定後に速やかに受注者に対して指示等を行った上で、必要に応じて設計変更を行う等、適切に対応すること。

４．設計変更の適切な実施について

発注者・受注者間の対等性を確保し、公共工事の適正な施工を確保するためには、必要があると認められるときに設計図書の変更を適切に行い、施工に必要な費用や工期が適切に確保されることが重要である。

このため、設計図書に示された施工条件と実際の工事現場の状態が一致しない場合、設計図書に明示されていない施工条件について予期することができない特別な状態が生じた場合、その他受注者の責によらない事由が生じた場合において、必要と認められるときは設計図書の変更及びこれに伴って必要となる請負代金の額や工期の変更を適切に行うこと。

特に、発注者からの指示等に基づき施工が進められており、設計図書の変更及びこれに伴って請負代金の額や工期の変更が必要と認められる場合にも関わらず、請負代金の変更見込金額が当初の請負代金額と比較して一定の割合を超えたことのみをもって設計変更に応じない、若しくは設計変更に伴って必要と認められる請負代金の額や工期の変更を行わないことは、厳に慎むこと。

５．除雪等の地域維持事業の実施に要する経費の適切な計上について

地域の維持に不可欠な、災害応急対策、除雪、修繕、パトロールなど社会資本等の維持管理のために必要な工事（以下「地域維持事業」という。）は、地域の建設業者がその担い手として重要な役割を果たしている。しかし、建設投資の大幅な減少や従業員の高齢化等に伴い、地域の建設業者の減少・小規模化が進んでおり、担い手の確保・維持に資する入札契約制度における工夫が必要とされている。

このため、「公共工事の入札及び契約の適正化の推進について」（令和元年１０月２１日付け総行行第２１５号・国土入企第２６号）のⅡ．８．「地域維持型契約方式」により、地域維持事業に係る経費の積算において事業の実施に要する経費を適切に計上するよう要請してきたところであるが、引き続き、地域維持事業の担い手の実情を把握しつつ、担い手となる企業が適正な利潤を確保できるよう必要な経費を計上すること。

特に道路除雪では、気象の状況により事前の待機が必要となる場合があるほか、年間降雪量に応じて毎年度の工事量が大きく変動する特性があり、持続的な除雪体制を確保・維持するためには、待機費用の計上や、少雪の年においても必要となる固定的経費の計上などを行うことが考えられる。国土交通省直轄工事においては、道路除雪工の積算において待機費用の計上を行っているほか、令和３年度から少雪時における道路除雪工の固定的経費を計上する試行を行っているので（別紙２～４参照）、参考にされたい。

６．概算数量発注の活用について

概算数量発注（積算及び入札事務の簡素化・効率化を図ることなどを目的として、設計数量が概算であることをあらかじめ明示し、当初設計の数量（の一部）を概算数量により積算を行う発注等）に関しては、運用指針のⅢ．「災害時における対応」において、災害発生後の緊急対応にあたり、概算数量による発注を行った上で現地状況等を踏まえて契約変更を行うなど、緊急度に応じた対応も可能であることとされている。このことを踏まえ、災害復旧工事等の発注に当たっては、手続の透明性及び公平性の確保に留意しつつ、地域の実情等も考慮し、必要に応じて、概算数量発注の活用についても適宜検討すること。

また、施工内容が単純であり、施工に当たり当初設計から大きな差異が生じにくいものであって早期に発注することにより施工時期の平準化に資すると判断される工事等の発注に当たっても、同様に、手続の透明性及び公平性の確保に留意しつつ、地域の実情等も考慮し、必要に応じて概算数量発注の活用を適宜検討すること。

なお、概算数量発注を行う場合には、設計数量が概算である旨や工事に関する施工条件等を適切に設計図書に明示すること。その後、数量が確定した際には、速やかに受注者に対して指示等を行った上で、現地状況を踏まえつつ、受注者が図面等の作成又は修正に要した費用・日数等を含め適切に契約変更を行うこと。

７．地域の実情等に応じた適切な規模での発注等について

工事の発注規模や入札参加条件等については、工事内容や工事費、地域の実情等を適切に考慮して設定されるべきものであるが、入札に付そうとする工事と同種・類似の工事で入札不調・不落が生じている場合や、入札不調・不落により再入札に付する場合等においては、施工確保通知の７．「地域の建設業者の受注機会の確保について」の趣旨にも留意しつつ、工事の集中による現場技術者の一時的な不足などの地域の実情等も踏まえ、必要に応じて、複数工区をまとめて発注する等の発注ロットの拡大や当該工事における地域要件の緩和、余裕期間の活用も含めた工期の適切な見直し等について、適宜検討すること。

８．地域の実情に応じた随意契約の活用について

運用指針のⅢ．１－２（１）の「(実態を踏まえた積算の導入等)」の内容等

を踏まえ、災害復旧・復興による急激な工事量の増加により、特定の地域において既存の積算基準類と実態に乖離が生じている又はそのおそれがある場合などにおいては、不調・不落の発生状況にも留意しつつ、必要に応じて、不調随契や不落随契の活用も検討すること。

９．意見交換会等を活用した地域建設業団体等との連携について

地域建設業団体との緊密な連携については、「公共工事の円滑な施工確保に向けた地方公共団体と地域の建設業団体等との意見交換の推進について（依頼）」（令和３年２月８日付け事務連絡）において、公共工事の受注環境等の把握に努め、工事の円滑な発注や入札・契約の適正化等に寄与することを目的として、都道府県をはじめとする地方公共団体と地域の建設業団体等との意見交換を円滑に実施するようお願いしたところである。

また、令和３年度補正予算においては、「防災・減災、国土強靭化のための５か年加速化対策」の経費等が盛り込まれており、一層の施工確保対策に努める必要がある。

これらのことを踏まえ、施工確保通知の１０．「地域の建設業団体等との緊密な連携について」においても改めて地域建設業団体との緊密な連携について要請しているところだが、新型コロナウイルス感染症対策に留意しつつ、意見交換会を開催するなどできるだけ早期に取組を実施すること。

さらに、定例の意見交換会の活用も含め、今後も必要に応じて適時開催するよう検討すること。

事　　務　　連　　絡
令 和 ４ 年 ４ 月 ２ ０ 日

各都道府県
　盛土の総点検総括部局長　殿
　土地利用規制担当部局長　殿
　廃棄物規制担当部局長　殿

農林水産省農村振興局
農村政策部農村計画課長

林　　野　　庁
森林整備部治山課長

国土交通省総合政策局
公共事業企画調整課長

国土交通省都市局
都市安全課長
都市計画課長

国土交通省水管理・国土保全局
砂防部　砂防計画課長

環境省自然環境局
国立公園課長

環境省環境再生・資源循環局
廃棄物規制課長

盛土の総点検を踏まえた早期の対策実施について

盛土の総点検については、令和 3 年 8 月 11 日、関係省庁から都道府県知事に総点検を依頼し、本年 3 月 16 日時点において、全国で約 3 万 6 千箇所の盛土が抽出され、それらのほぼ全ての盛土について、目視等による点検が完了したとの報告がありました。このうち、必要な災害防止措置が確認できない、許可・届出等の手続きが取られていない、廃棄物の投棄等が確認された等、点検項目のいずれかに該当する盛土が約 1,100 箇所ありました。各都道府県においては、限られた期間において点検を完了いただき、感謝申し上げます。

今後は、今回の点検を契機として、盛土の安全確保に向け、速やかに必要な対策を進める必要があります。

つきましては、総点検の結果を踏まえ、本年の出水期を迎えるにあたり、管内の市町村と連携し、下記のとおり対応いただき、盛土の安全対策に万全を期していただきますようお願いします。

記

１．　目視等により、明らかに災害危険性が高いと判断された盛土については、出水期までに必要な応急対策を完了し、安全を確保すること。

２．　安全性を確認するための詳細調査が必要な盛土については、速やかに調査に着手し、災害危険性の有無や程度を明らかにすること。

３．　応急対策が必要な盛土や、詳細調査等により災害危険性が高いと特定された盛土は、速やかにその内容を公表・周知するとともに、住民の迅速な避難等につながる対策を実施すること。

応急対策の実施等にあたり、ご不明な点等があれば、下記問い合わせ先までご連絡ください。

＜問い合わせ先＞

国土交通省総合政策局公共事業企画調整課
隅蔵（内 24551）・本村（内 24523）・木内（内 24525）　TEL. 03-5253-8111

国土交通省都市局都市安全課
平澤（内 32342）・大久保（内 32344）　TEL. 03-5253-8111

国土交通省都市局都市計画課
三浦（内 32698）・永村（内 32695）　TEL. 03-5253-8111

国土交通省水管理・国土保全局砂防部砂防計画課
永野（内 36142）・杉田（内 36134）　TEL. 03-5253-8111

農林水産省農村振興局農村政策部農村計画課
藤田・佐藤（内 5531）　TEL. 03-6744-7131

林野庁森林整備部治山課
宮前・尾木（内 6198）　TEL. 03-3502-8111

環境省自然環境局国立公園課
野川（内 6441）・髙橋（内 6442）　TEL. 03-5521-8278

環境省環境再生・資源循環局廃棄物規制課
畑澤（内 6884）・小笠原（内 6894）・田島（内 6883）　TEL. 03-6205-4798

技術者制度の見直し方針（案）について

令和４年５月

国土交通省不動産・建設経済局建設業課

総合政策局公共事業企画調整課

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 技術者制度の見直し方針について

「適正な施工確保のための技術者制度検討会（第2期）」概要

担い手不足への懸念や生産性向上へのニーズ等の建設業の課題や、近年のＩＣＴ技術の向上等の技術者制度を取り巻く環境の変化を踏まえ、監理技術者等の配置のあり方や、担い手確保の観点からの技術検定制度の見直し等について具体化※に向けた検討を行う。

※前期検討会（H29.6）でとりまとめた施策の方向性を踏まえて具体化

委員

（土木分野）	小澤 一雅	東京大学院工学系研究科社会基盤専攻教授　[座長]
	堀田 昌英	東京大学大学院工学系研究科教授
	木下 誠也	日本大学危機管理学部危機管理学科教授
（建築分野）	遠藤 和義	工学院大学建築学部建築学科教授
	蟹沢 宏剛	芝浦工業大学建築学部建築学科教授
	西野 佐弥香	京都大学大学院工学研究科准教授
（法律分野）	大森 文彦	東洋大学法学部企業法学科教授・弁護士
（経済分野）	大串 葉子	椙山女学園大学 現代マネジメント学部教授

（敬称略）

主な検討事項

○監理技術者等の専任要件について
ICTの活用など代替手段の導入により、適正な施工を確保しつつ監理技術者等の専任要件の見直しが可能か検討。

○営業所専任技術者の兼務について
ICTの活用など代替手段の導入により、主任技術者等との兼務を認める範囲を拡大することが可能か検討。

○技術検定等の実務要件について
技術検定の受検要件として設定されている学歴に応じた一定の実務経験年数について短縮が可能か検討。

スケジュール

○令和3年11月22日　第１回検討会

○令和4年2月21日　第２回検討会

○令和4年3月29日　第３回検討会

○令和4年4月25日　第４回検討会
（見直し方針のとりまとめ案を審議）

※５月に見直し方針とりまとめ公表予定

2. 見直し方針（案）：監理技術者等の専任制度に関する見直し方針の概要

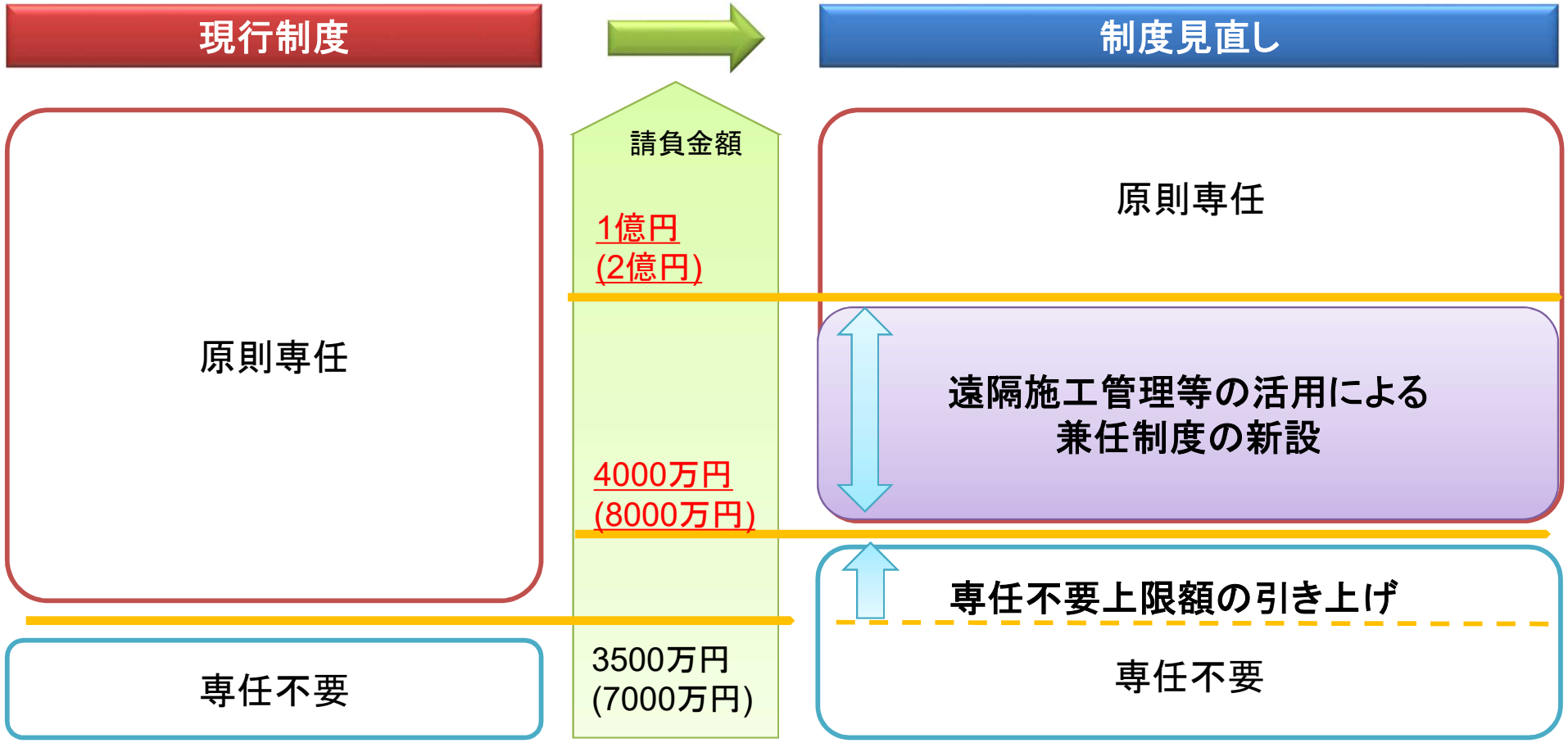
国土交通省

※第４回検討会資料より作成

● **専任不要上限額の引き上げ**
技術者の専任を求める請負金額について、建設工事費デフレーター、消費税率等を踏まえ、基準額を引き上げ。

● **兼任可能な制度の新設**
多様な建設工事においてICTの活用による施工管理の効率化を可能とするため、一定規模以下の工事に関して、兼任可能な制度を新設。

● **その他の検討**
技術者配置の運用の見直し。



（ ）は建築一式工事の場合

3. 見直し方針（案）：監理技術者等が兼任可能な条件の方向性

国土交通省

※第４回検討会資料より作成

工事現場について

- 工事請負金額がいずれも1億円未満（建築一式工事は2億円未満）の2現場を兼務すること。
- 監理技術者等と各現場との間に、現場の状況確認と意思疎通に必要なリアルタイムの音声・映像の送受信が可能な環境（スマートフォン・web会議システム等で可）が整備されていること。
- 各現場が一日に巡回可能な範囲（現場間を２時間程度で移動できる距離）に存在すること。

施工体制について

- 連絡要員（1年以上の実務経験を有する者）を配置すること。（専門工事業の場合は、各下請業者への連絡体制の確保により代替可能。）
- 当該建設業者からの下請次数が３次以内であること。
- 日々の施工体制がCCUS等※により遠隔から把握可能であること。

※CCUS又はCCUSとAPI連携したシステムであることが望ましい。

運用について

- 兼任にあたっては、技術者の労働時間が過大とならないよう十分に留意※しつつ、施工管理の手段及び人員配置に関する計画書を作成、保存する。

※兼務する工事の規模や難易度、類似性等を勘案し、兼任した場合の業務量等を十分検討

4. 見直し方針（案）：営業所専任技術者と監理技術者等を兼任可能な条件の方向性

国土交通省

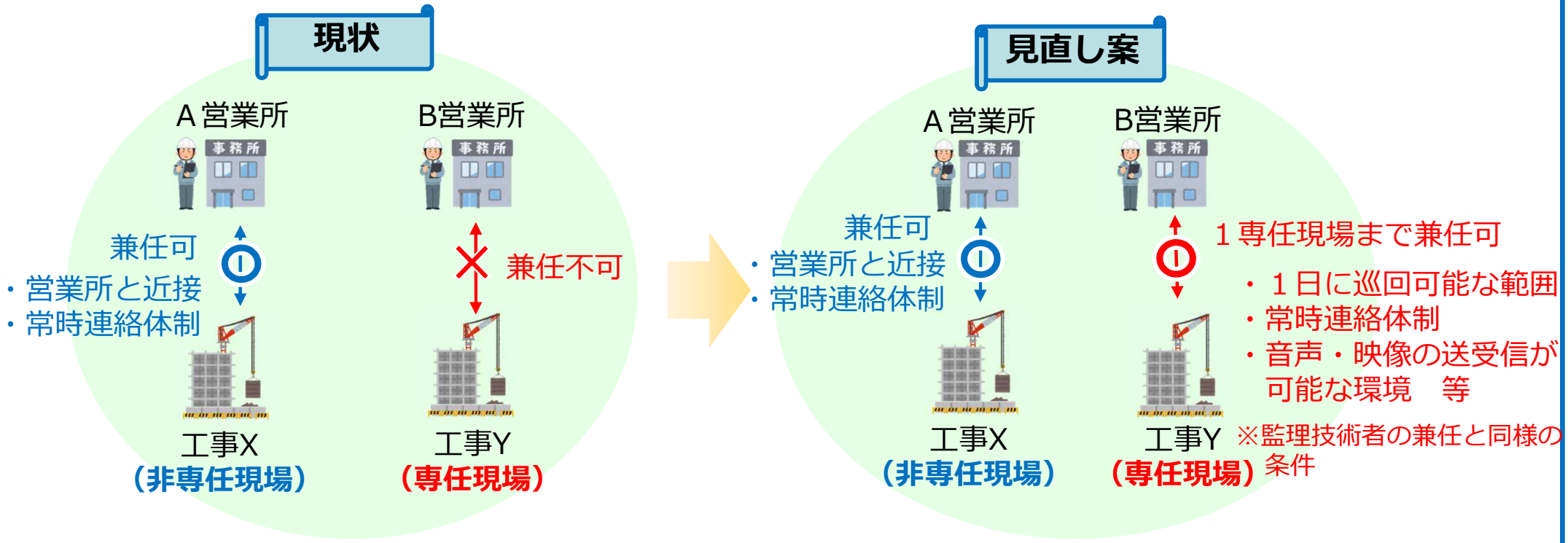
※第４回検討会資料より作成

現状

- 営業所専任技術者が専任現場（請負金額3500万円以上）の監理技術者等を兼任することは認められていない。
- 非専任現場については、①近接、②常時連絡体制の２条件のもと兼任可能。

見直し案

- **一定の条件のもと、１現場までに限り専任現場との兼任を可能に。**



5. 見直し方針(案):技術検定の受検資格見直しの方向性

国土交通省

※第４回検討会資料より作成

○１級の受検資格（現行）

学　歴	第一次検定	第二次検定
大学（指定学科）	卒業後 3年実務	
短大、高専(指定学科)	卒業後 5年実務	
高等学校(指定学科)	卒業後 10年実務	
大学	卒業後 4.5年実務	
短期大学、高等専門学校	卒業後 7.5年実務	
高等学校	卒業後 11.5年実務	
2級合格者	条件なし	2級合格後 5年実務
上記以外	15年実務	

(いずれも指導監督的実務経験1年を含む必要あり)

（見直し）

第一次検定	第二次検定
19歳以上 （専門性の高い大学課程履修者は一部科目を免除）	1級技士補として 一定規模以上の工事の 実務経験３年　※1

※1　下請金額が監理技術者配置を要する金額以上の工事の施工管理実務経験は3年。監理技術者補佐としての経験は1年。その他の経験については5年。
2級合格者は従前のとおり。
これまでの受検資格については別途経過措置を検討。

○２級の受検資格（現行）

学　歴	第一次検定	第二次検定
大学（指定学科）	17歳以上	卒業後 1年実務
短大、高専(指定学科)		卒業後 2年実務
高等学校(指定学科)		卒業後 3年実務
大学		卒業後 1.5年実務
短期大学、高等専門学校		卒業後 3年実務
高等学校		卒業後 4.5年実務
上記以外		卒業後 8年実務

（見直し）

第一次検定	第二次検定
17歳以上 （専門性の高い学校課程履修者は一部科目を免除）	2級技士補としての 実務経験３年　※2

※2　1級技士補の場合は１年。
これまでの受検資格については別途経過措置を検討。

プレキャストの事例集、マニュアルについて

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Press Release

令和４年３月３１日
大臣官房技術調査課

プレキャスト工法の活用を促進します

～土木工事におけるプレキャスト工法の活用事例集（第二版）を策定～

全国の活用事例をとりまとめ、建設現場における生産性向上を目指します。

○国土交通省では、平成 28 年より、i-Construction のトップランナー施策のひとつとして、全体最適の導入に関する検討、とりわけコンクリート工の規格の標準化等に取り組んでいます。

○この一環として、あらかじめ工場で製作されたプレキャスト製品を活用することにより、建設現場での「省人化」や「工期短縮」、「安全性の向上」、「働き方改革への寄与」などが期待されることから、プレキャスト工法の活用促進についても検討を進めています。

○今般、これまで進めてきたプレキャスト工法の活用促進策を踏まえ、実際に採用された様々な事例を紹介する「土木工事におけるプレキャスト工法の活用事例集（第二版）」を（一社）日本建設業連合会と共同で策定しました。

○プレキャスト工法の活用の裾野を広げ、建設現場における生産性の向上に努めてまいります。

【掲載先】
「土木工事におけるプレキャスト工法の活用事例集（第二版）」
https://www.mlit.go.jp/tec/content/001474498.pdf

＜問い合わせ先＞
国土交通省　大臣官房技術調査課
担当：栗原・長谷川　TEL：03-5253-8221（直通）内線：22336/FAX：03-5253-1536

抜粋版

土木工事における
プレキャスト工法の活用事例集
（第二版）

令和４年３月

国　　土　　交　　通　　省

（一社）日本建設業連合会

目次

1.　はじめに 1
2.　プレキャスト工法の活用に向けた取り組み（国土交通省） 2
2.1　i-Construction　～建設現場の生産性革命～ 2
(1)　概要 2
(2)　３つのトップランナー施策 2
(3)　全体最適の導入とは 2
2.2　コンクリート生産性向上検討協議会 3
2.3　これまでの主な成果 4
2.4　今後の展望　～プレキャスト製品の活用促進について～ 6
3.　プレキャスト工法の活用事例（令和３年度収集） 14
3.1　調査概要 14
3.2　プレキャスト事例の収集件数 16
3.3　ボックスカルバート 17
(1)　事例一覧 17
(2)　凡例 23
(3)　大型（内空断面積 12.25 ㎡超） 25
A)　国土交通省 26
B)　高速道路会社 52
C)　JRTT（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構） 96
D)　地方自治体 106
E)　その他機構・事業団 118
(4)　中型（内空断面積 4 ㎡超 12.25 ㎡以下） 123
A)　国土交通省 124
B)　高速道路会社 134
C)　JRTT（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構） 158
D)　鉄道会社 168
E)　地方自治体 170
F)　その他機構・事業団 178
(5)　小型（内空断面積 4 ㎡以下） 189
A)　国土交通省 190
B)　高速道路会社 198
C)　地方自治体 200
D)　その他機構・事業団 212
3.4　L 型擁壁 220
(1)　事例一覧 220
(2)　凡例 224

(3) 大型（擁壁高 4m 超） 225
A) 国土交通省 226
B) 高速道路会社 232
C) JRTT（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構） 252
D) 地方自治体 254
(4) 中型（擁壁高 2m 超 4m 以下） 267
A) 国土交通省 268
B) 高速道路会社 282
C) JRTT（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構） 292
D) 地方自治体 296
E) その他機構・事業団 312
(5) 小型（擁壁高 2m 以下） 317
A) 国土交通省 318
B) 高速道路会社 320
C) JRTT（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構） 322
D) 鉄道会社 332
E) 地方自治体 334
4. プレキャスト工法の活用事例（令和元年度収集） 340
4.1 調査概要 340
4.2 事例一覧 340
(1) ボックスカルバート 342
(2) 擁壁 346
(3) 橋梁下部工 348
(4) 橋梁上部工 354
(5) その他 360

1. はじめに

人口減少社会を迎えた今、建設産業における生産性の向上や働き方改革は、担い手の確保・育成の観点から、大変重要になってきています。また、現場の安全性の向上についても、これまでと同様、取り組む必要があります。

こうしたことを背景に、国土交通省では、i-Construction のトップランナー施策の一つとして、全体最適の導入、とりわけコンクリート工の規格の標準化等に取り組んできました。

具体的には、現場打ちコンクリートの効率化とプレキャスト工法の活用促進とを両輪に、コンクリート生産性向上検討協議会において、産学官が連携して各種検討を進めてきました。

これまでの主な成果としては、コンクリート工の生産性向上に資する新技術等に関する各種ガイドラインを作成したほか、プレキャスト製品の活用促進のための要領などを策定し、活用いただいています。

今後も、生コンクリートのサプライチェーンの効率化や品質管理の高度化を目指すとともに、大型プレキャスト製品を活用する価値を総合的に評価する VFM（Value for Money）の考え方を検討していくこととしています。

本事例集は、これまで進めてきたプレキャスト工法の活用促進策を踏まえ、実際に採用された様々な事例を紹介するものであり、令和２年３月に発刊した第一版を大幅に充実したものです。

設計者や施工者、発注機関、製品会社など、幅広い皆様に参考としていただき、プレキャスト工法の活用が進み、もって建設産業の生産性向上等につながることを期待しています。

令和４年３月
国土交通省大臣官房技術調査課
一般社団法人日本建設業連合会

2. プレキャスト工法の活用に向けた取り組み（国土交通省）

2.1 i-Construction ～建設現場の生産性革命～

(1) 概要

人口減少社会を迎えた今、建設産業における生産性の向上や働き方改革は、　　担い手の確保・育成の観点から、大変重要になってきています。また、現場の安全性の向上についても、これまでと同様、取り組む必要があります。

こうしたことを背景に、国土交通省では、平成 28 年より、i-Construction（図 2.1）のトップランナー施策の一つとして、全体最適の導入、とりわけのコンクリート工の規格の標準化等に取り組んできました。

(2) 3つのトップランナー施策

以下に、i-Construction のトップランナー施策を紹介します（図 2.2）。

1) ICT の全面的な活用（ICT 土工等）

調査・測量、設計、施工、検査等あらゆる建設生産プロセスにおいて、ICT を全面的に活用することを目指します。

2) 全体最適の導入（コンクリート工の規格の標準化等）

建設現場における設計、発注、調達、加工、組立等の一連の建設生産工程に維持管理を含め、プロセス全体の最適化を目指します。

3) 施工時期の平準化

建設現場への人材や資機材の効率的な配置など、計画的な休暇の確保につながるよう、施工時期の平準化を進めます。

(3) 全体最適の導入とは

従来、コンクリート構造物の設計にあたっては、複数の工法や工種を対象に、技術面やコスト面、環境面などさまざまな観点から比較し、設計を行ってきました。

こうした構造物単位で最適化を図る「部分最適」の考え方は、土木工事の多くが建設現場ごとの一品受注生産であることに起因するわけですが、構造物の規格が一部変わっただけでも改めて別の設計が必要となるため、スケールメリットが得にくいケースや、構造物ごとに形式が異なるため、維持管理や点検において個別に対応が必要になるケースがありました。

そこで、一連の区間やプロセスを俯瞰的な視点で考え、全体として最適化を図る「全体最適」の考え方をコンクリート工に導入し、構造物の設計、発注、材料の調達、加工、組立、完成後の維持管理・点検までを含め、ライフサイクル全体で生産性向上を図ることとしています（図 2.3）。

工場で製作したユニット鉄筋やプレキャスト製品の活用等により、作業効率のみならず品質の向上も期待しています。

2.2　コンクリート生産性向上検討協議会

コンクリート工の生産性向上を進めるための取組方針や各種検討課題を検討する場として、平成 28 年 3 月に「コンクリート生産性向上検討協議会」を設け（図 2.4)、有識者や関係団体、関係する発注機関・研究機関とともに、議論を進めてきました。

令和 4 年 3 月までに計 11 回開催し、現場打ちコンクリートの効率化とプレキャスト工法の活用促進とを両輪に、コンクリート工の生産性向上に資する新技術等に関する各種ガイドラインを作成したほか、プレキャスト製品の活用促進のための要領などを策定しました。

2.3　これまでの主な成果

1)　土木工事に関するプレキャストコンクリート製品の設計条件明示要領（案）（平成 28 年 3 月策定）

各部材の寸法や材料など仕様を条件明示する「仕様規定」から、コンクリート構造物に求められる要求性能を明示する「性能規定」とするための考え方をとりまとめました（図 2.5）。

2)　機械式鉄筋定着工法の配筋設計ガイドライン（平成 28 年 7 月策定）

3)　現場打ちコンクリート構造物に適用する機械式鉄筋継手工法ガイドライン（平成 29 年 3 月策定）

土木工事における鉄筋の組立作業の効率化を目指し、機械式鉄筋定着工法や機械式鉄筋継手工法に関する技術的な留意事項をとりまとめました（図 2.6、図 2.7）。

4)　流動性を高めた現場打ちコンクリートの活用に関するガイドライン（平成 29 年 3 月策定）

現場打ちコンクリートの打込み作業の効率化を目指し、荷卸し時のスランプ値を 12cm 以上にしたコンクリートを活用する場合における技術的な留意事項をとりまとめました（図 2.8）。

5)　予備設計段階等におけるコンクリート構造物の比較案策定にあたっての留意事項（案）（平成 29 年 4 月策定）

個々の現場条件に応じ、現場打ちとプレキャストの双方のメリットを活かし、適材適所で活用していくため、コストだけでなく、工期短縮や安全性向上などについても適宜比較項目とする考え方をとりまとめました（図 2.9）。

6)　コンクリート橋のプレキャスト化ガイドライン（平成 30 年 6 月策定）

コンクリート部材等のプレキャスト化を促進し、現場施工の効率化を図るとともに、予備設計段階における形式選定の比較検討の考え方を明確化するため、技術的な留意事項をとりまとめました（図 2.10）。

7)　コンクリート構造物における埋設型枠・プレハブ鉄筋に関するガイドライン（平成 30 年 6 月策定）

埋設型枠やプレハブ鉄筋の普及を図るとともに、それらを活用したハーフプレキャスト工法などの利活用を促進するため、各技術の特性や留意事項をとりまとめました（図 2.11）。

8)　プレキャストコンクリート構造物に適用する機械式鉄筋継手工法ガイドライン（平成 31 年 1 月策定）

プレキャスト部材に機械式鉄筋継手工法が適切に使用されるよう、設計時・施工時の留意点等をとりまとめました（図 2.12）。

9)　土木構造物設計ガイドライン（平成 31 年 3 月改定）

建設現場における生産性を向上させるためには、フロントローディングによる風上での設計力強化が重要であり、これまでにまとめたガイドライン等の知見を活かし、全体最適を目指した設計ガイドラインに改定しました（図 2.13)。

2.4　今後の展望　～プレキャスト製品の活用促進について～

これまでの検討により、様々なコスト縮減だけでなく、プレキャスト製品を活用することによる効果として、以下のようなことがあげられます。

1) 工場で製造されるため、コンクリート構造物の品質管理が比較的容易であり、品質にバラツキが少なく、弱点ができにくい。
2) 高強度のコンクリートを使用するため、コンクリート構造物の耐久性が向上する。
3) 規格の標準化により、コンクリート構造物の効率的な設計や工事発注に繋がる。
4) 工事現場におけるコンクリート構造物に係る施工管理（品質管理、出来形管理、写真管理等）に要する負担が軽減する。
5) コンクリート構造物の現場施工期間が短縮されるため、工期の適正化に繋がるほか、現道工事における交通規制期間の短縮等に繋がる。
6) 工事現場におけるコンクリート構造物に係る設置、組立等の作業が機械化により、省人化や安全性向上が期待できる。
7) プレキャスト製品の集合体としてコンクリート構造物を築造する場合、部分的な補修・更新が可能となる。
8) 工事現場で発生する産業廃棄物（型枠木材等）や建設発生土のボリュームの抑制に繋がり、環境負荷が低減する。

現在は、これらを活用しつつ、大型コンクリート構造物を念頭に、予備設計・詳細設計の段階から各種工法を比較検討する手法として、VFM（Value for Money）の考え方を取り入れた評価項目を検討しているところです（図 2.14）。

引き続き、個々の現場条件に応じ、適材適所でプレキャスト製品の活用促進を進めてまいります。

圏央道猿島地区改良その１工事

株式会社熊谷組

◆工事基本情報

発注機関	国土交通省	施工年度	2015 年度

◆プレキャスト基本情報

工種	ボックスカルバート	契約形態	当初設計
用途	道路	JIS 規格適用	なし
延長	63.00m	内空断面積	73.00 ㎡
現場打ちからの断面サイズ変更	なし	断面分割	あり

◆現場打ちとの比較（現場打ちを 1.0 として）

工程	0.22	労務	–	初期コスト	–

◆当初の施工条件

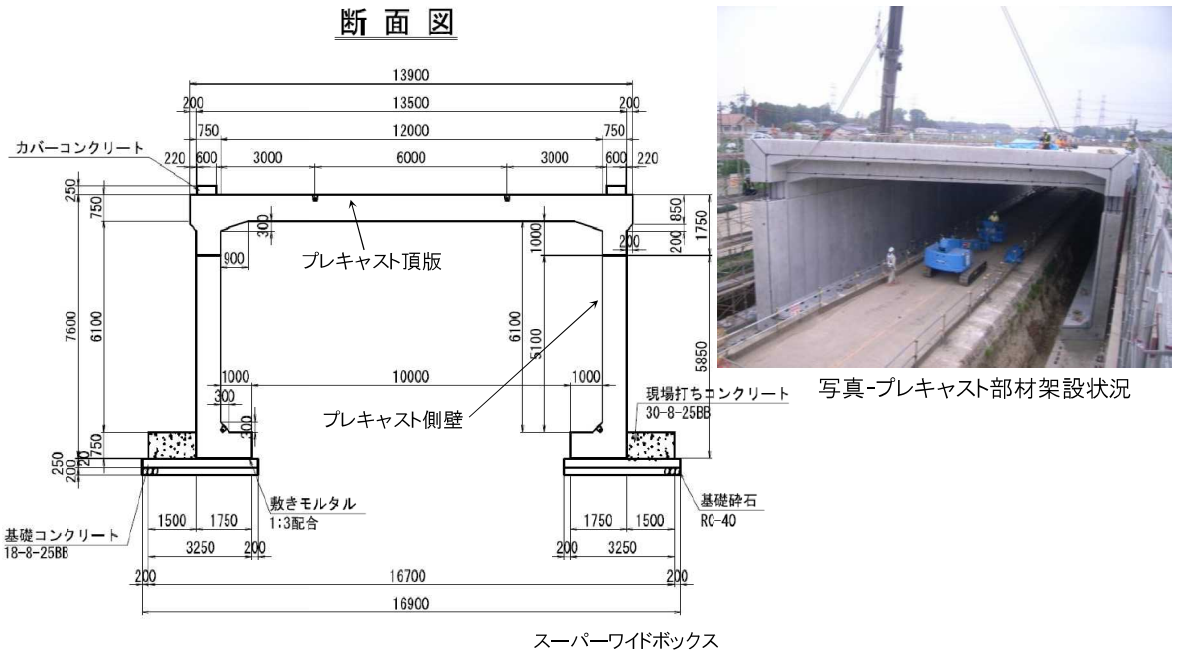
据付条件	明かり	ヤード	十分確保可能	アクセス性	良好
その他	迂回路設置により現道交通を確保しながら施工				

◆導入の経緯、導入の概要、技術的課題など

導入の経緯	事業工程計画の検討にあたり、工程上、現場打ちでは全体工程に影響が生じるため、当初設計でプレキャスト工法を採用。
導入の概要	–
技術的課題	本工事の函渠は断面が大きいため、頂版部材 26.7t、壁部材 11.3t と重量が大きくなるため、大型クレーン(200t 吊り)にて架設した。また、ボックス設置箇所に接した箇所に施工ヤードが計画されており、部材搬入トレーラーの動線およびクレーンの設置箇所が確保されていた。大型函渠の PCa 化を採用するには、施工ヤードや搬入道路の整備が必要となる。
その他課題	–
ICT 活用	なし　–

◆プレキャスト導入の目的と効果

省人化・省力化	―	現場打ちコンクリート躯体工事での(土工、鉄筋工、型枠工)に対して、プレキャスト躯体工事では(重量鳶工、PC 工)となり、職種が異なるため、省人化・省力化に対する効果は不明。
働き方改革	なし	働き方改革は全体工期の問題となるので、プレキャストの活用推進と関連付けることは直接的には関係しないと考える。
担い手確保	なし	現場打コンクリート躯体工事とプレキャストの採用による躯体工事では、作業員の職種が異なるため、担い手確保に対する効果は不明。
施工性	―	プレキャスト化での効率を優先して、部材の大型を図る場合、ヤードが広く必要となり、揚重クレーンはより大型になると考えられるので、ヤードの削減にはつながり難い。天候条件等による施工性については、施工上配慮すべき事項が削減できると考える。
安全性	―	PCa の採用で、より重量物を取り扱うことになるため、使用する揚重機がより大型となり、重大災害や第三者災害となる可能性が大きくなると考えられるが、工種や仮設物の数量･規模が減少するで、安全対策の絞り込みが可能となる。プレキャストでは現場打ちと違った危険要素が発生するのでの安全性の比較検討は困難と考える。
品質・維持管理性	あり	プレキャスト工場製品として品質向上の効果はあると思われる。補修や取替えが生じた場合は、現場打ちの方が容易と思われる。経年劣化の抑制については、設計段階で見込むことが必要と考える。
環境	あり	現場打ちのコンクリート躯体工事をプレキャスト化することで、工期短縮を図れ、重機等の稼働日数が短縮できたため、CO2 発生抑制が図れたと考える。また、現場打ちと比較して構造物のスリム化が図れたと思われるので、掘削発生土も削減できているものと考える。
DX の推進	なし	不明
工程短縮	あり	設計成果によれば、現場打ち函渠の工期 571 日に対してプレキャスト函渠の工期は 122 日と評価されている。
コスト	あり	現場打ち構築をプレキャスト化することにより、製品の均一さの向上が図れ、耐久性の向上によるライフサイクルコスト削減につながると思われる。ただし、経済性を追求して部材寸法を削減する場合、かぶり寸法が小さくなることが起こる。
その他	―	―



スーパーワイドボックス

写真-プレキャスト部材架設状況

国土交通省
近畿地方整備局
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism. Kinki Regional Development Bureau

Press release

令和4年3月31日14時00分
資料配布　近畿地方整備局

コンクリート構造物選定マニュアル（ボックスカルバート・L型擁壁編（試行案））を策定しました

～　建設現場のさらなる生産性向上に向けて　～

i-Constructionにおけるトップランナー施策の一つである「全体最適の導入（コンクリート工の規格の標準化等）」の取組として、ボックスカルバートとL型擁壁について、プレキャスト製品と現場打ちの標準的な工法選定方法を定めた「コンクリート構造物選定マニュアル（ボックスカルバート・L型擁壁編（試行案））」を策定しました。

近畿地方整備局では、産官学で構成する「近畿地方整備局プレキャスト化推進検討会」を立ち上げ、特に現場ニーズが高いボックスカルバートとL型擁壁について、設計段階から工法選定に活用するための検討を行い、「コンクリート構造物選定マニュアル（ボックスカルバート・L型擁壁編（試行案））」として取りまとめを行ったものです。

○添付資料
・コンクリート構造物選定マニュアル（ボックスカルバート・L型擁壁編（試行案））概要

○マニュアルについては、以下のURLに掲載します。
URL：https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/jigyousya/technical_information/gijutsukanri/index.html

＜取扱い＞　――――――――

＜配布場所＞　近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ

＜問合せ先＞ 近畿地方整備局
企画部　技術管理課　課　　長　藤本（ふじもと）　正典（まさのり）　（内線3311）
　　技術管理課　課長補佐　多田（た だ）　清富（きよとみ）　（内線3158）
電話　06－6942－0207（直通）

1. 近畿地方整備局プレキャスト化推進検討会　検討体制

学識者	（委員長）　宮川　豊章（京都大学） 井上　　晋（大阪工業大学） 鶴田　浩章（関西大学）　（※敬称略）
関係団体	日本建設業連合会関西支部 建設コンサルタンツ協会近畿支部
発注機関	近畿地方整備局 （企画部、道路部、河川部、近畿技術事務所、出張所長・監督官連絡会）

2. 目的

コンクリート構造物選定マニュアル（ボックスカルバート・L型擁壁編（試行案））（以下「本マニュアル」という。）は、ボックスカルバートおよびL型擁壁の構造形式の工法選定にあたり、プレキャスト製品または現場打ちの採用における標準的な選定方法を示すことを目的とする。

3. 適用範囲

本マニュアルは、近畿地方整備局が今後実施する詳細設計において、ボックスカルバートおよびL型擁壁のプレキャスト製品または現場打ちの工法選定における標準的な比較検討に適用する。

4. 基本的な考え方

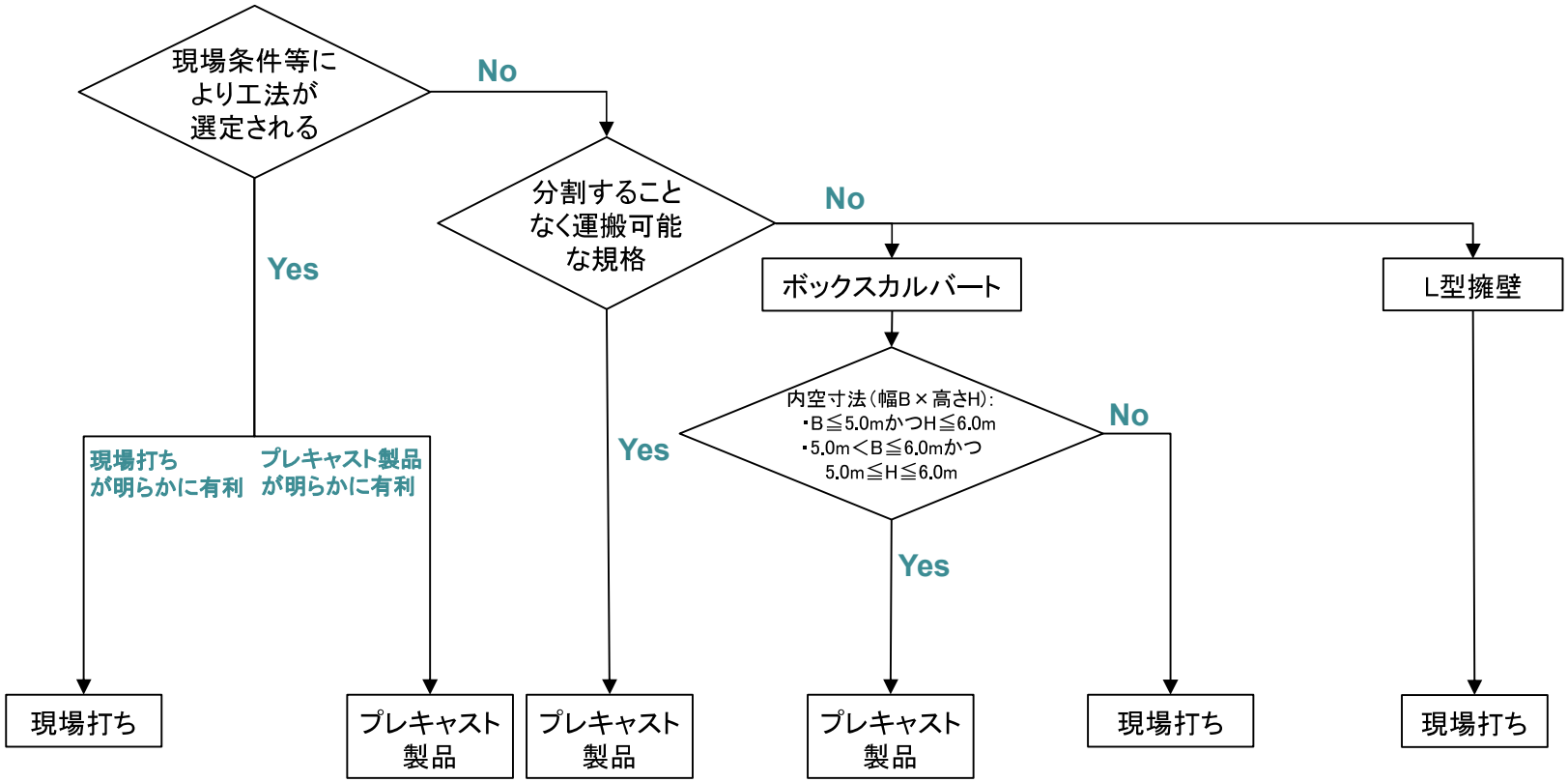
本マニュアルにおいては、プレキャスト製品の均質な特性などを考慮したライフサイクルコストの検討、プレキャスト製品の活用が推進されることによる将来の調達コスト低減を考慮して、標準的な選定方法を定めている。また、定性的な効果についても検討し、選定時の比較に反映できるように整理した。

5. プレキャスト製品と現場打ちの工法選定時の評価

本マニュアルにおいて、プレキャスト製品と現場打ちの工法選定時における評価として、コストに換算したものは以下の通りである。
（1）初期コスト
（2）ライフサイクルコスト（LCC）
（3）プレキャスト製品の標準化が進むことによるコスト低減の可能性

6. 構造形式の選定

本マニュアルにおけるプレキャスト製品または現場打ちの構造形式の標準的な工法選定フローは下図の通りである。



賃上げ総合評価について

総合評価落札方式における賃上げを実施する企業に対する加点措置

国土交通省

「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」（令和3年11 月19 日閣議決定）及び「緊急提言～未来を切り拓く「新しい資本主義」とその起動に向けて～」（令和3年11 月８日新しい資本主義実現会議）において、**賃上げを行う企業から優先的に調達を行う措置**などを検討するとされたことを受け、総合評価落札方式の評価項目に賃上げに関する項目を設けることにより、**賃上げ実施企業に対して評価点又は技術点の加点を行う**。

■適用対象：令和４年４月１日以降に契約を締結する、総合評価落札方式によるすべての調達。
（取組の通知を行った時点で既に公告を行っている等の事情のあるものはのぞく）

■加点評価：事業年度または暦年単位で従業員に対する目標値（大企業：3%、中小企業等：1.5%）以上の賃上げを表明した入札参加者を総合評価において加点。加点を希望する入札参加者は、賃上げを従業員に対して表明した「表明書」を提出。加点割合は５%以上。

■実績確認等：加点を受けた企業に対し、事業年度または暦年の終了後、決算書等で達成状況を確認し、未達成の場合はその後の国の調達において、入札時に加点する割合よりも大きく減点。

■措置の流れ

入札公告（公示）

加点措置

「従業員への賃金引上げ計画の表明書」を入札参加者から提出を受けたことをもって**加点評価**　（賃金引き上げ表明は①年度単位又は②暦年単位での表明）

加算点＝従来の加算点＋**賃上げ加算点**

①契約を行う予定の会計年度に開始する事業年度
②契約を行う予定の暦年

入札、落札決定

落札者が賃上げ加算点で**加点なし**

落札者が賃上げ加算点で**加点あり**

実績確認

加点を受けた落札者が対象の事業年度または暦年の終了後に**決算書等を契約担当官等へ提出**

賃上げ基準に達していない者には減点措置

賃上げ基準に達していない者については、１年間、国の総合評価落札方式の調達の全てにおいて、**加点より大きな割合の減点**

総合評価落札方式における賃上げを実施する企業に対する加点措置
加点イメージ（工事の場合の例）

国土交通省

加算点の合計の５％以上となるよう加点の配点を設定　例：加算点が従来40点満点の場合：３点（3点／43点＝約7%）

■加算点の配点例（国土交通省直轄工事における総合評価方式の適用ガイドラインにおける「施工能力評価型II型」の例）

評価項目			評価基準	配点		
①企業の能力等	過去15年間の同種工事実績		より同種性の高い工事（※1）の実績あり	8点	8点	20点
			同種性が認められる工事（※2）の実績あり	0点		
	同じ工種区分の 2年間の平均成績		80点以上	8点	8点	
			75点以上80点未満	5点		
			70点以上75点未満	2点		
			70点未満	0点		
	表彰（同じ工種区分の過去2年間の工事を対象）		表彰あり	4点	4点	
			表彰なし	0点		
②技術者の能力等	過去15年間の同種工事実績	同種性・立場	より同種性の高い工事において、監理（主任）技術者として従事	8点	8点	20点
			より同種性の高い工事において、現場代理人あるいは担当技術者として従事又は同種性が認められる工事において、監理（主任）技術者として従事	4点		
			同種性が認められる工事において、現場代理人あるいは担当技術者として従事	0点		
	同じ工種区分の 4年間の平均成績		80点以上	8点	8点	
			75点以上80点未満	5点		
			70点以上75点未満	2点		
			70点未満	0点		
	表彰 *同じ工種区分の過去4年間の工事を対象		表彰あり	4点	4点	
			表彰なし	0点		

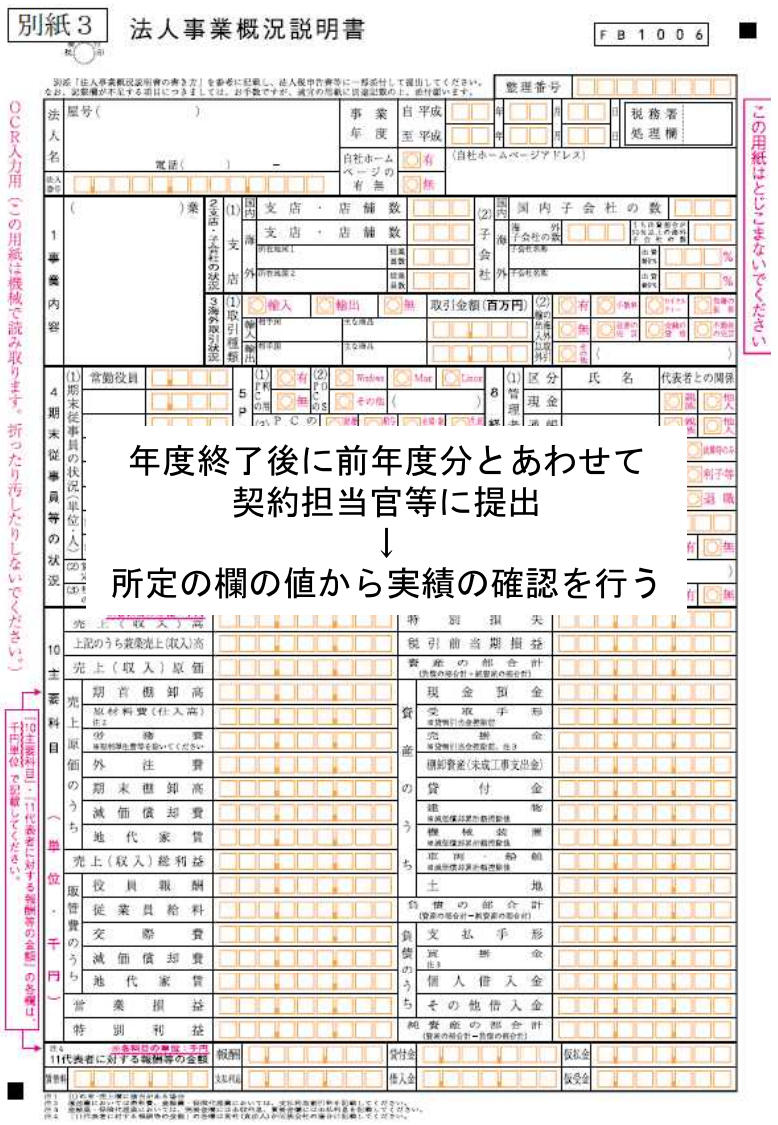
賃上げを実施する企業に対する加点　３点

総合評価落札方式における賃上げを実施する企業に対する加点措置
賃上げ実績の確認の運用等について

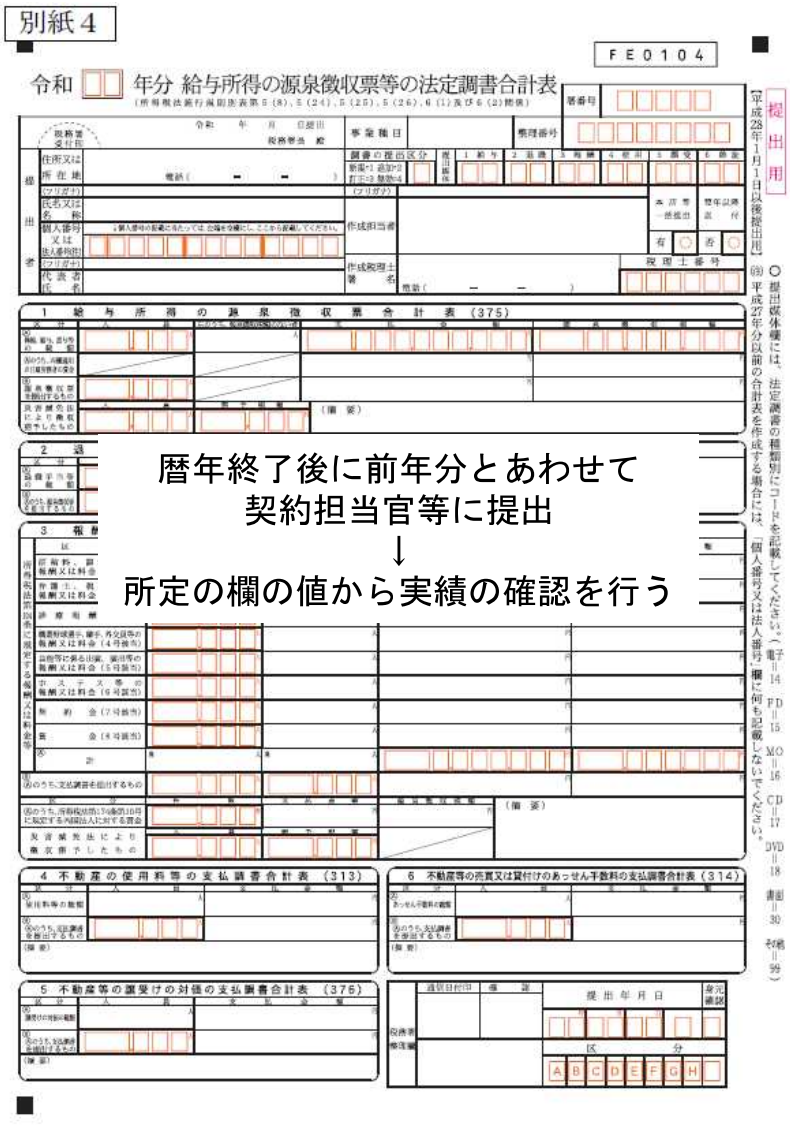
国土交通省

賃上げの表明を行い受注した企業に対する「賃上げ実績の確認」においては、事業年度単位の賃上げを表明する場合は「法人事業概況説明書」、暦年単位の場合は「給与所得の源泉徴収票等の法定調書合計表」から給与等受給者一人当たりの給与総額（中小企業等の場合は給与総額）により確認するのが標準的な方法として示されている。

（事業年度単位の賃上げを表明した場合）法人事業概況説明書



（暦年単位の賃上げを表明した場合）
給与所得の源泉徴収票等の法定調書合計表



総合評価落札方式における賃上げを実施する企業に対する加点措置
賃上げ実績の確認の運用等について

国土交通省

○賃上げ実績の確認において、標準的な方法とされている「法人事業概況説明書」や「給与所得の源泉徴収票等の法定調書合計表」により賃上げ実績が確認できない場合であっても、税理士又は公認会計士等の第三者により同等の賃上げ実績を確認することができると認められる書類に代えることができるとされているところ。

○賃上げを行う企業を評価するとの本制度の趣旨に沿った対応となるよう運用するため、具体的な確認書類の提出方法、「同等の賃上げ実績」と認めることができるかの現時点における考え方についての運用を整理。

○確認書類の提出方法

・賃上げ実績の確認時、**税理士又は公認会計士等の第三者により「入札説明書に示されている基準と同等の賃上げ実績を確認できる書類であると認められる」ことが明記された書面**を、賃上げを行ったことを示す書類と共に提出。

※賃上げ促進税制の優遇措置を受けるために必要な税務申告書類をもって賃上げ実績を証明させることも可能。

○「同等の賃上げ実績」と認めることができる場合の考え方

・**中小企業等**においては、実情に応じて**「給与総額」又は「一人当たりの平均受給額」いずれを採用することも可能**。
・各企業の実情を踏まえ、**継続雇用している従業員のみの基本給や所定内賃金などにより評価することも可能**。
・通知に示した賃上げ実績の確認方法で従業員の給与を適切に考慮できない場合、**適切に控除や補完が行われたもので評価することも可能**。

※ボーナス等の賞与及び諸手当を含めて判断するかは、企業の実情を踏まえて判断することも可能。 （具体例は次頁）

※なお、本制度において、企業の賃上げ表明を行う様式には従業員代表及び給与又は経理担当者の記名・捺印を求めており、企業の真摯な対応を期待するもの。
※仮に制度の主旨を意図的に逸脱していることが判明した場合には、事後であってもその後に減点措置を行う。

同等の賃上げ実績と認めることができる具体的な場合の例

国土交通省

〇各企業の実情を踏まえ、継続雇用している従業員のみの基本給や所定内賃金などにより評価する。

・継続雇用している給与等受給者への支給額で評価する。
　⇒**ベテラン従業員等が退職し、新卒採用等で雇用を確保することで給与総額が減少する場合等に対応**
・定年退職者の再雇用や育児休暇や介護休暇の取得者など給与水準が変わる者を除いて評価する。
　⇒**雇用確保やワークライフバランス確保の取組に対応**
・計画的に超過勤務を減らしている場合、超過勤務手当等を除いて評価する。
　⇒**働き方改革の推進、時間外労働規制の令和６年４月からの適用に対応**
・災害時の超過勤務や一時雇用、業績に応じ支給する一時金や賞与等を除いて評価。
　⇒**災害等による業績の変動等の企業がコントロールできない変動要因に対応**

〇通知に示した賃上げ実績の確認方法で従業員の給与を適切に考慮できない場合、適切に控除や補完を行って評価する。

・**一部の従業員の給与が含まれない場合、別途考慮して評価**する。
・**外注や派遣社員の一時的な雇い入れによる労務費が含まれる場合、これを除いて評価**する。
・退職給付引当金繰入額といった**実際に従業員に支払われた給与でないものが含まれる場合、これを除いて評価**する。
・**役員報酬が含まれること等により従業員の賃金実態を適切に反映できない場合、これを除いて評価**する。
・令和4年4月以降の最初の**事業年度開始時よりも前の令和４年度中に賃上げを実施した場合は、その賃上げを実施したときから１年間の賃上げ実績を評価**する。

※上記は例示であり、ここに記載されている例に限定されるものではない

総合評価落札方式における賃上げを実施する企業に対する加点措置に係るＱ＆Ａについて

【掲載箇所】国土交通省ウェブサイト

URL：https://www.mlit.go.jp/tec/tec_fr_000101.html

QR コードによるアクセス：