

2014 年度 土木作業所アンケート結果

2015 年 3 月

日本建設産業職員労働組合協議会

<作業所アンケート結果>

1. 土木作業所アンケート基本事項

1) 今年度の調査（「2014 年度」「2014 年度国交省」「2014 年度全体」と表記）

調 査 対 象	日建協加盟組合の土木工事作業所の 20%
回 答 数	502 作業所
調 査 期 間	2015 年 2 月

2) 過去の調査履歴

報告中に用いた過去の調査分の基本情報は以下のとおりです。

※2009 年度 作業所アンケート（「2009 年度」「2009 年度国交省」と表記）

調 査 対 象	日建協加盟組合における国土交通省直轄工事作業所
回 答 数	187 作業所
調 査 期 間	2009 年 11 月

※2010 年度 作業所アンケート（「2010 年度」「2010 年度国交省」と表記）

調 査 対 象	日建協加盟組合における国土交通省直轄工事作業所
回 答 数	242 作業所
調 査 期 間	2010 年 11 月

※2010 年度 土木総合アンケート（「2010 土木」と表記）

調 査 対 象	日建協加盟組合の土木工事作業所の 20%
回 答 数	630 作業所
調 査 期 間	2011 年 1 月

※2012 年度 作業所アンケート（「2012 年度」「2012 年度国交省」と表記）

調 査 対 象	日建協加盟組合の土木工事作業所の 20%
回 答 数	480 作業所
調 査 期 間	2012 年 10 月

※2013 年度 作業所アンケート（「2013 年度」「2013 年度国交省」と表記）

調 査 対 象	日建協加盟組合の土木工事作業所の 20%
回 答 数	507 作業所
調 査 期 間	2013 年 10 月

2—1. 土木作業所アンケート結果（全発注者対象）

1）総合評価落札方式の現状

（1）アンケート結果

図 1—1 総合評価落札方式が要因となり、所定外労働時間の増加につながっていると感じるか

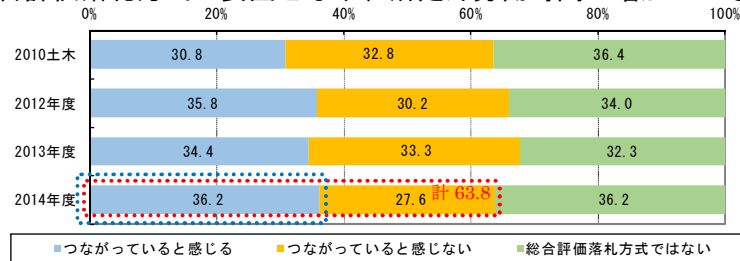
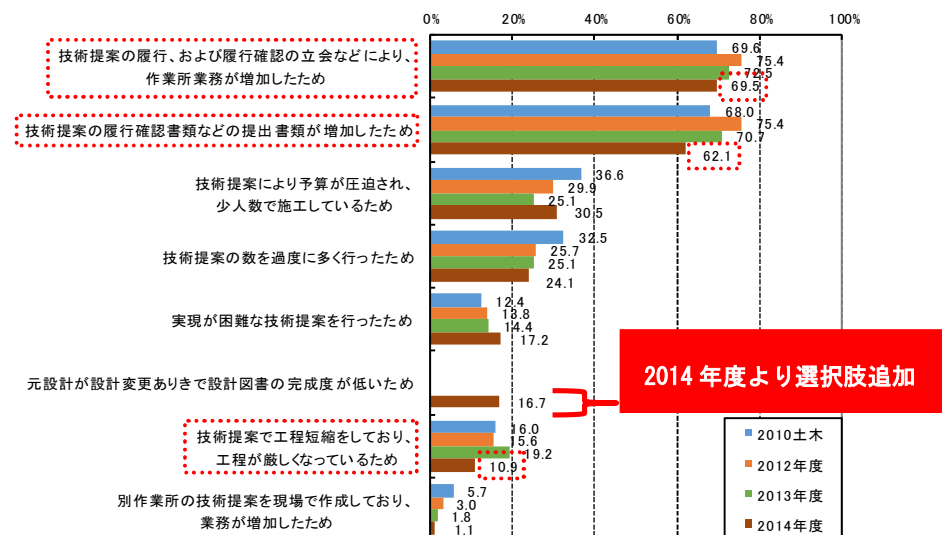


図 1—2 総合評価落札方式により、所定外労働時間の増加につながっていると感じる理由
(3 つ以内選択)

※図 1—1 で「つながっていると感じる」と回答した人のみ



※設問「元設計が設計変更ありきで設計図書の完成度が低い」は2014年より追加

（2）アンケートから見える現状

- ① 総合評価落札方式（技術提案）の作業所が全体の 6 割以上あり、その半分以上を越える作業所で「総合評価落札方式が要因となり所定外労働が増えている」と回答しています。（図 1—1）
- ② 所定外労働の増加につながっている理由としては、「技術提案の履行及び履行確認の立会などにより業務が増加」「技術提案の履行確認書類などの提出書類が増加」といった技術提案の履行に関係する項目が多くなっています。また、新たに追加した「元設計が設計変更ありきで設計図書の完成度が低い」との回答も多くなっています。（図 1—2）

（3）考察

総合評価落札方式（技術提案）においては、依然として技術提案の履行証明に関する業務が所定外労働時間の増加につながっているという結果になりました。受発注者にとって負荷の少ない履行証明方法の検討が必要と考えます。また、元設計の設計図書の完成度を高めることも重要です。

2) 受注価格の現状

(1) アンケート結果

図 2-1 落札率（設問選択肢を 2013 年より変更）

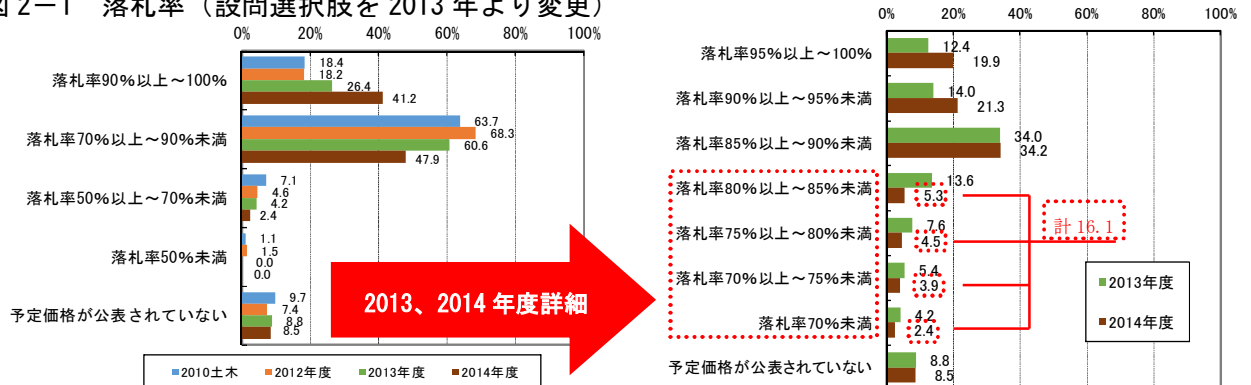
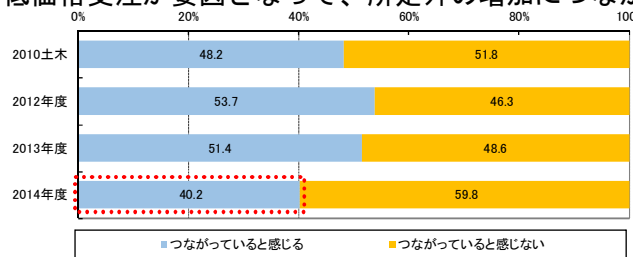


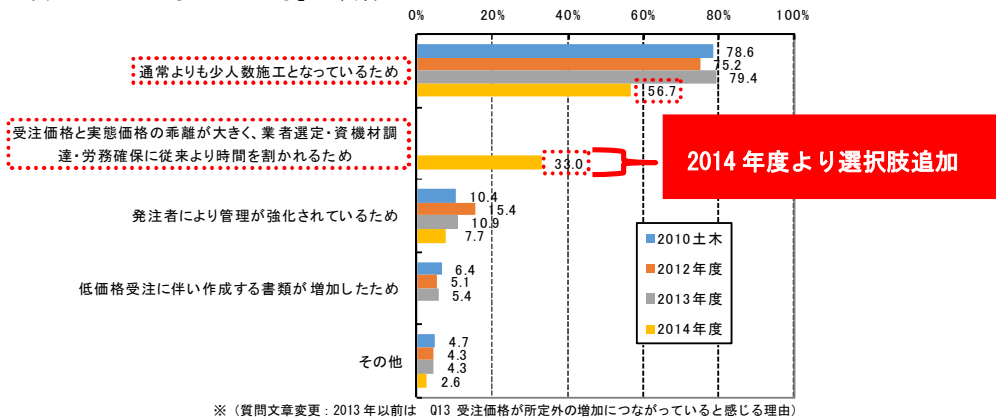
図 2-2 低価格受注が要因となって、所定外の増加につながっていると感じるか



※2013年以前は、「受注価格が要因となって、所定外の増加につながっているか」の設問となっている

図 2-3 低価格受注が所定外労働時間の増加につながっていると感じる主な理由

※図 2-2 で「つながっている」と回答した人のみ



※（質問文章変更：2013年以前は Q13 受注価格が所定外の増加につながっていると感じる理由）

(2) アンケートから見える現状

- ① 前年に比べ下がったものの 16.1%の作業所が 85%未満で落札をしています。（図 2-1）
- ② 4 割の作業所で低価格受注が所定外労働につながっていると感じており、「通常よりも少人数施工」が理由の半数以上を占めています。また、2014 年度より新たに設問に加えた「業者選定・資機材調達・労務確保に時間を割かれる」との回答が高い値を示しています。（図 2-2、図 2-3）

(3) 考察

様々な要因を背景に落札率は前回調査に比べ上がっています。しかし、85%未満の落札率も 16.1%あり、入札方法などの更なる改善が望まれます。

3) 発注工期の現状

(1) アンケート結果

図 3-1 発注工期が主な要因となって、所定外労働時間の増加につながっていると感じるか

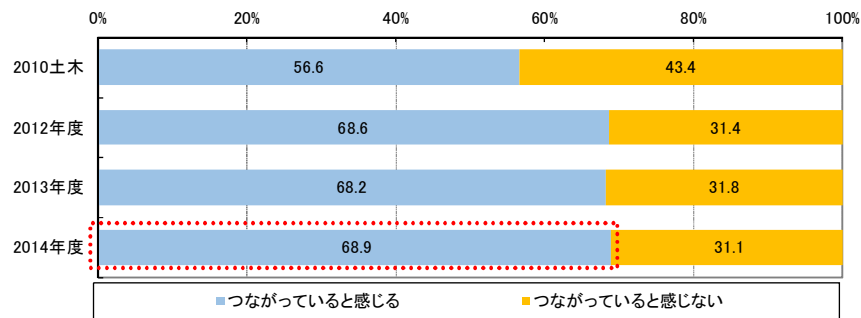
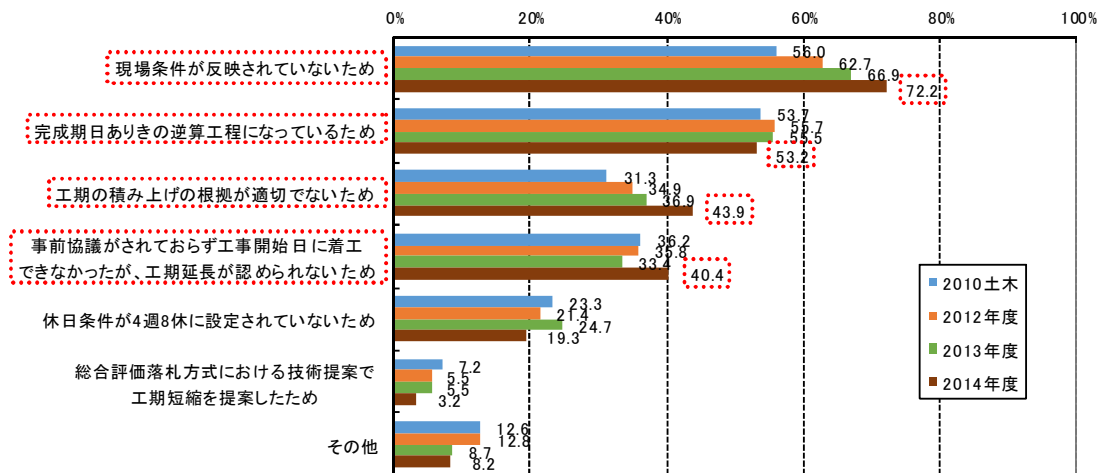


図 3-2 発注工期が所定外労働時間の増加につながっていると感じる理由(3つ以内選択)

※図 3-1 で「つながっている」と回答した人のみ



(2) アンケートから見える現状

- ① 7割近くの作業所で発注工期が所定外労働時間の増加につながっていると回答しています。(図 3-1)
- ② 所定外労働の増加につながっていると感じる理由は、「現場条件が反映されていない」「完成期日ありきの逆算工程になっている」「工期の積み上げの根拠が適切でない」「工事開始日に着工できなかったが、工期延長が認められない」との回答が順に多くなっています。(図 3-2)

(3) 考察

7割近くの作業所で、発注工期が所定外労働時間の増加につながっていると感じています。理由としては、「現場条件が反映されていない」「完成期日ありきの逆算工程になっている」「工期の積み上げ根拠が適切でない」「事前協議がされておらず着工できない」との受注者の責によらないものが多くあげられています。プロジェクト全体の工期適正化、稼働日と不稼働日を明確にした適正な工期での発注（日建協標準工期の考え方）、適切な工期変更の実施が必要と考えます。

4) 片務性の現状

(1) アンケート結果

図 4-1 受発注者間の片務性が主な要因となって、所定外労働時間の増加につながっていると感じるか

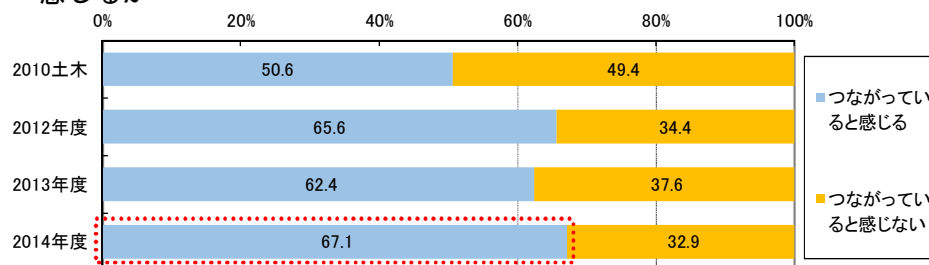


図 4-2 受発注者間の片務性が所定外労働時間の増加につながっていると感じる理由 (3 つ以内選択)

※図 4-1 で「つながっている」と回答した人のみ

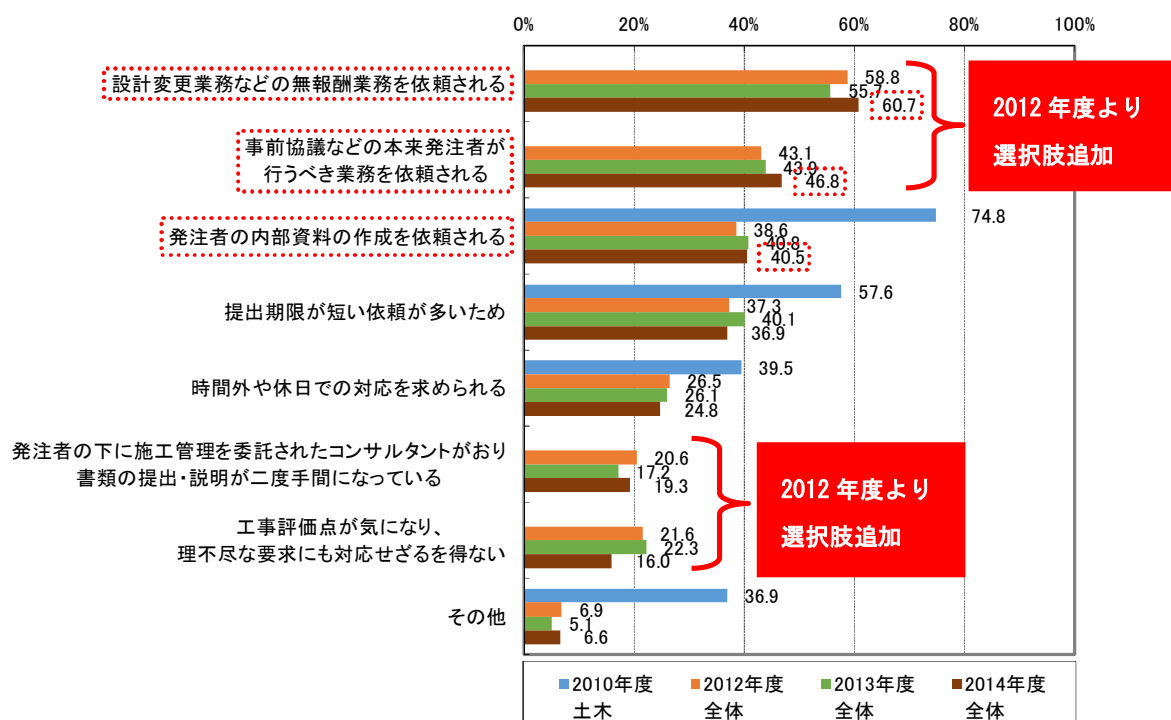


図 4-3 無報酬業務を行ったことがあるか

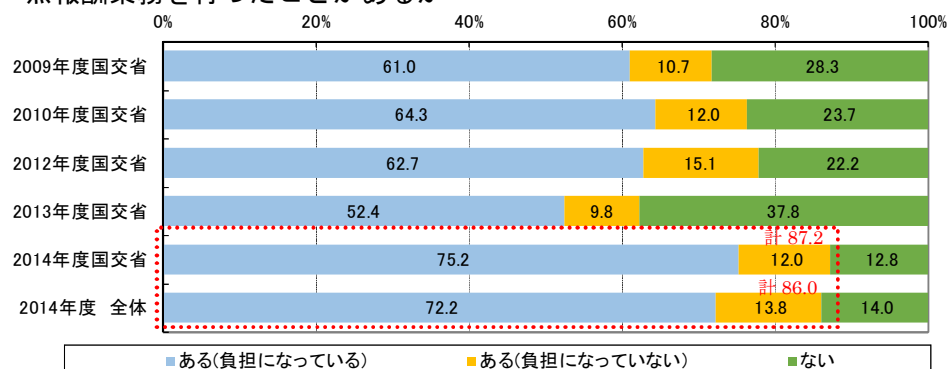
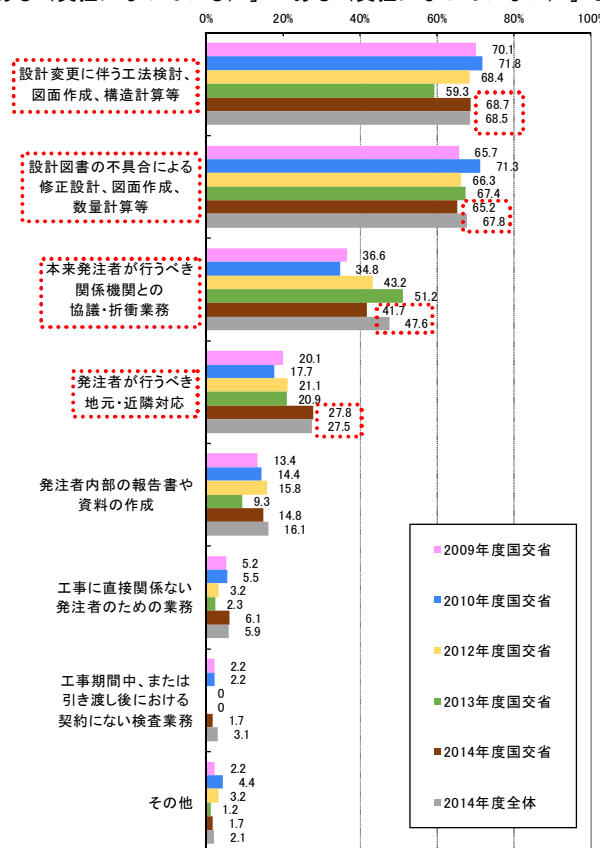


図 4-4 どのような内容の無報酬業務を行ったか（3 つ以内選択）

※図 4-3 で「ある（負担になっている）」「ある（負担になっていない）」と回答した人のみ



（２）アンケートから見える現状

- ① 全体では 67.1%の作業所で「片務性が所定外労働時間の増加につながっている」と回答しています。（図 4-1）
- ② 全体では所定外労働の増加につながっている理由は「設計変更業務などの無報酬業務」「事前協議」「発注者の内部資料作成」など、本来は発注者がすべき業務が多く挙げられています。（図 4-2）
- ③ 全体では 86.0%、国土交通省発注工事では 87.2%の作業所で無報酬業務が行われており、ともに 7 割以上の作業所が負担を感じています。（図 4-3）
- ④ 無報酬業務の内容については、全体、国土交通省発注工事ともに「設計変更に起因するもの」と「発注者が行うべき業務に起因するもの」が多くなっています。（図 4-4）

（３）考察

片務性が所定外労働時間の増加につながっていると感じている作業所が全体の 7 割近くあり、前年より増えています。増加理由については、本来は発注者がすべき業務に関する回答が多くなっています。また、全体、国土交通省発注工事ともに 9 割に近い作業所で無報酬業務が行なわれており、7 割を超える作業所がこれを負担に感じています。無報酬業務の内容としては「設計変更に起因するもの」と「発注者が行うべき業務に起因するもの」が多く、片務性の解消にむけて更なる対策を講じる必要があると考えます。

5) その他

(1) アンケート結果

図 5-1 施工条件は設計図書等に具体的に記載されているか

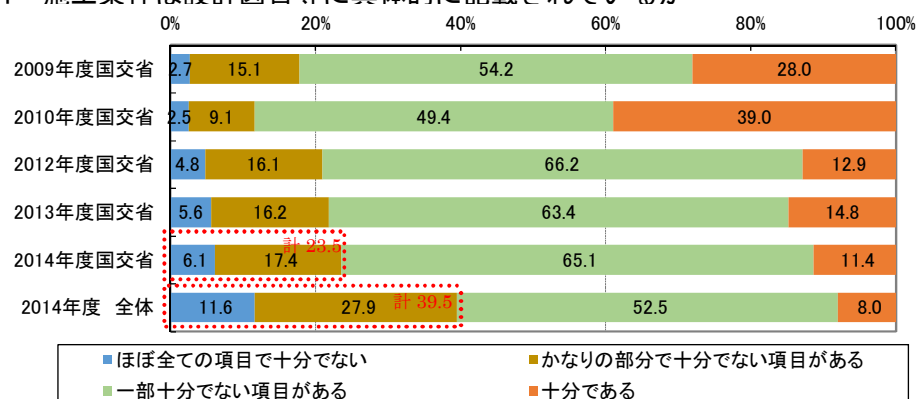


図 5-2 受注者の責によらない理由で、本工事着工は何日遅れたか

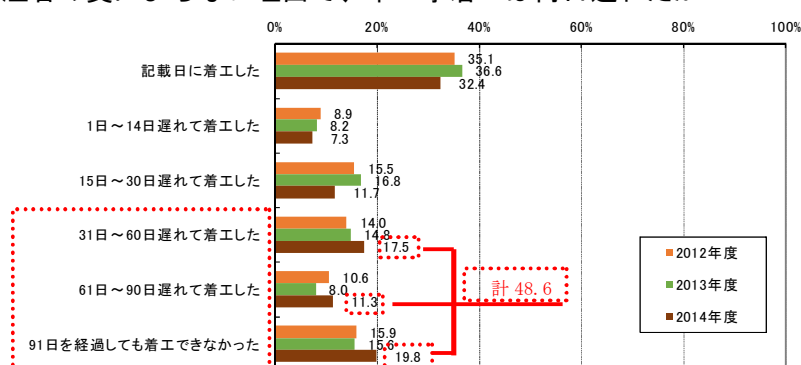


図 5-3 本工事が遅れた要因 (2 つ以内選択)

※図 5-2 で「遅れた」と回答した人のみ

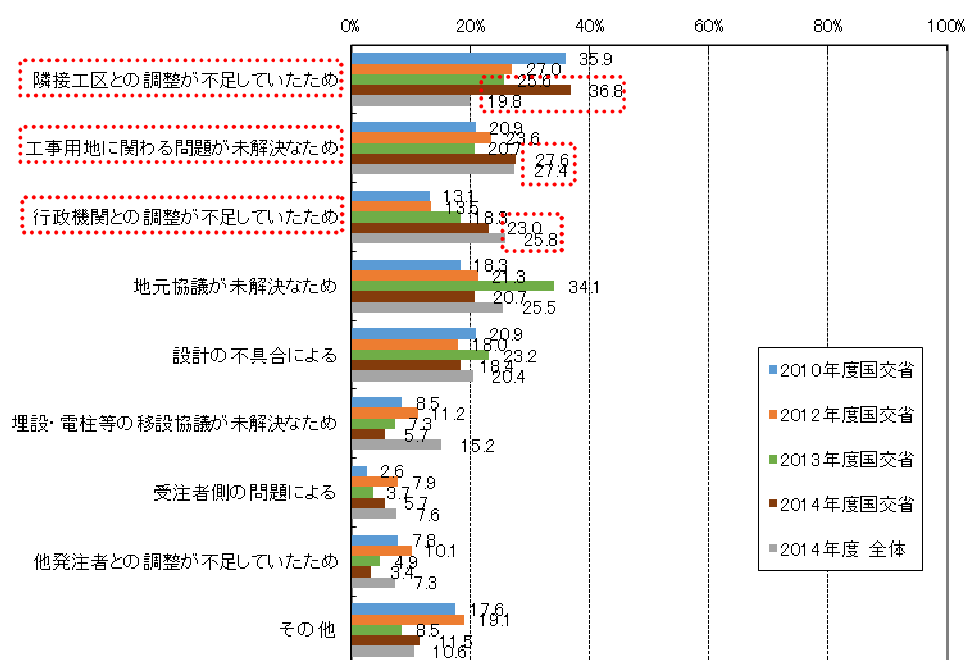


図 5-4 設計変更業務は、受発注者のどちらが行っているか

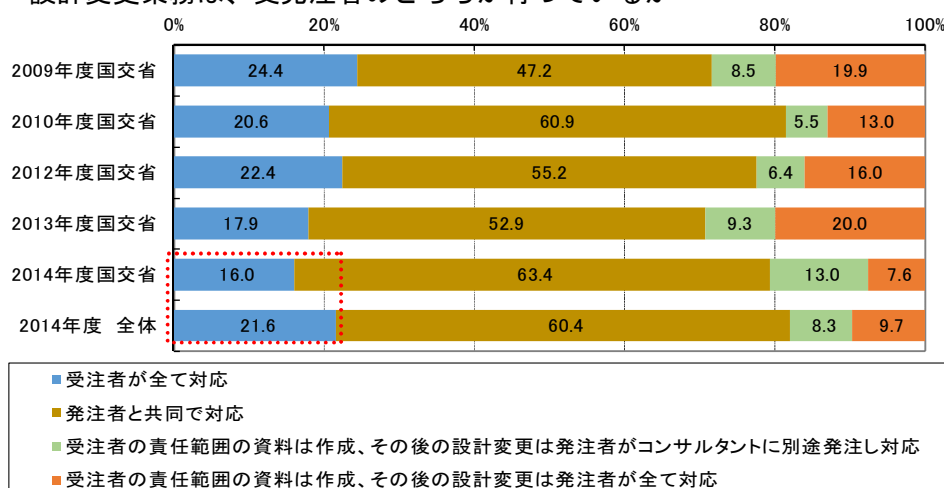


図 5-5 なぜ設計変更の業務を行っているのか

※図 5-4 で「受注者が対応」「発注者と共同で対応」と回答した人のみ

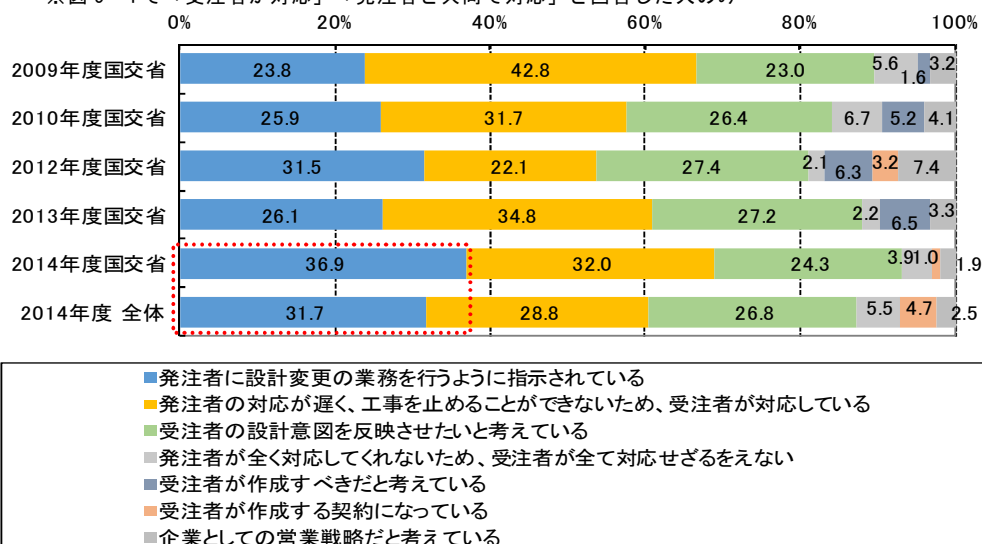
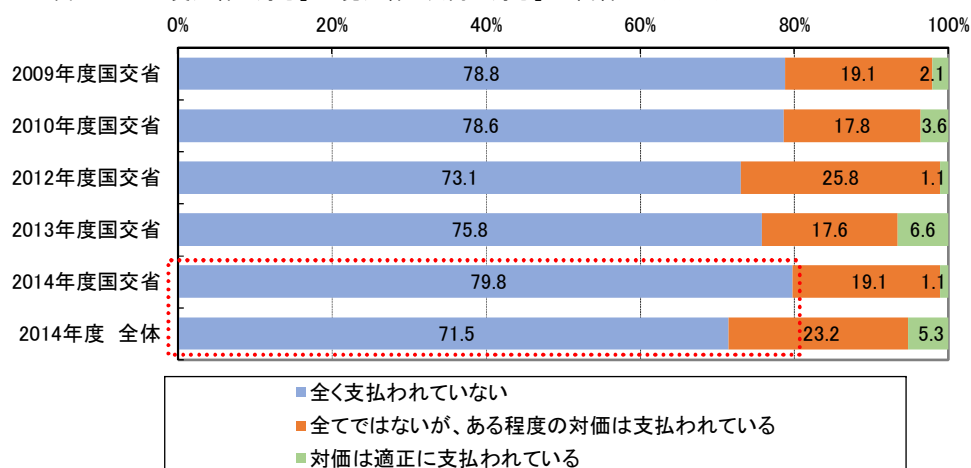


図 5-6 設計変更の業務に対する対価はどうなっているか

※図 5-4 で「受注者が対応」「発注者と共同で対応」と回答した人のみ



（２）アンケートから見える現状

- ① 全体では 39.5%、国土交通省発注工事では 23.5%の作業所が、施工条件の設計図書等への記載について「ほぼ全ての項目で十分でない」「かなりの部分で十分でない項目がある」としています。国土交通省発注工事では 2010 年度より年々その割合が増加しています。（図 5-1）
- ② 全体では受注者の責によらない理由で本工事着工が 31 日以上遅れた作業所は約 5 割あり、91 日以上遅れた作業所は約 2 割ありました。（図 5-2）
- ③ 本工事着工が遅れた要因は全体、国土交通省発注工事ともに「隣接工区との調整不足」「工事用地の問題未解決」「行政機関との調整不足」が高い値を示しています。（図 5-3）
- ④ 設計変更業務については全体の 21.6%、国土交通省発注工事の 16.0%が「受注者が全て対応している」と回答しています。（図 5-4）
- ⑤ 設計変更業務を行う理由としては、全体の 31.7%、国土交通省発注工事の 36.9%が「発注者に設計変更業務を行うよう指示されている」と回答しています。（図 5-5）
- ⑥ 設計変更の業務に対する対価については、依然として全体の 7 割超、国土交通省発注工事の 8 割の作業所で「全く支払われていない」と回答しています。（図 5-6）

（３）考察

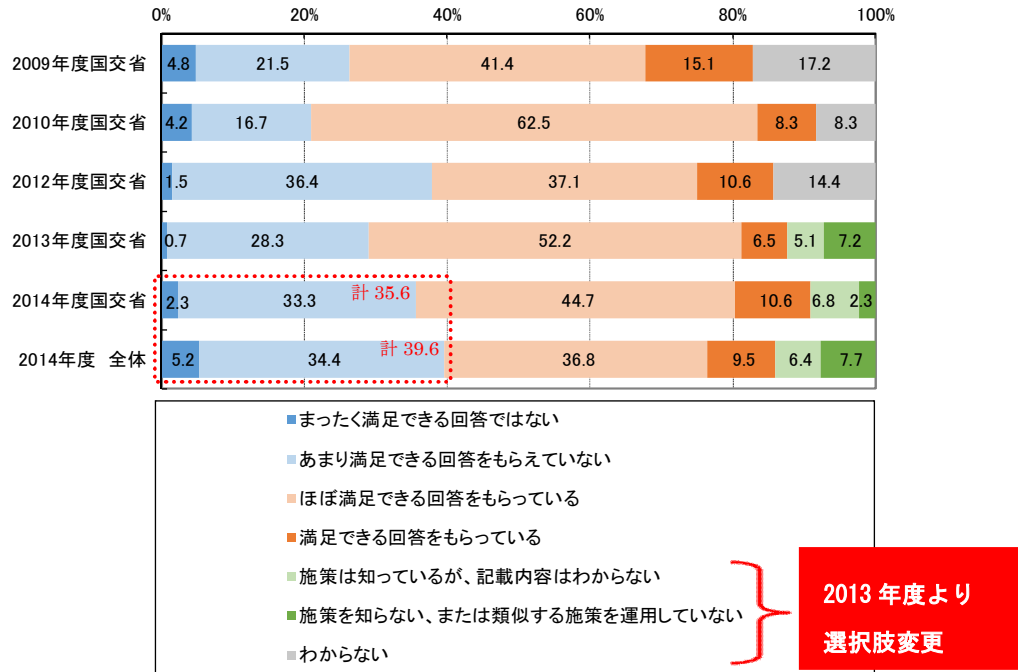
施工条件の明示が十分にされていない作業所が全体で約 4 割、国土交通省発注工事で 2 割超となっています。また、受注者の責によらない理由で 1 ヶ月以上着工が遅れた作業所は全体で約 5 割あり、更に 3 ヶ月以上遅れた作業所は全体の約 2 割になります。着工が遅れた理由としては「隣接工区との調整不足」「工事用地の問題未解決」「行政機関との調整不足」が多く挙げられています。設計変更業務については、国土交通省発注工事では年々下がっているものの「すべて受注者が行っている」としている作業所が未だ 16.0%存在します。全体の 7 割超、国土交通省発注工事の 8 割の作業所でその対価が支払われていないことから、ガイドラインの更なる運用強化と周知徹底が必要と考えます。

2-2. 土木作業所アンケート結果（主に国土交通省対象）

6) 条件明示について

(1) アンケート結果

図 6-1 現場説明に対する質問回答書の内容は、具体的に記載されていたか



(2) アンケートから見える現状

- ① 全体で 39.6%、国土交通省発注工事で 35.6%の作業所が現場説明に対する質問回答書について「まったく満足できない」「あまり満足できない」と回答しています。（図 6-1）

(3) 考察

国土交通省発注工事では、現場説明に対する質問回答書の内容について「まったく満足できない」「あまり満足できない」とする回答が前年に比べ増えています。条件明示について、その重要性を再度周知徹底し、誠実な回答を心がけるべきと考えます。

7) 設計照査ガイドラインについて

(1) アンケートの結果

図 7-1 設計図書の照査ガイドラインを活用し、適切な設計照査業務が行われているか

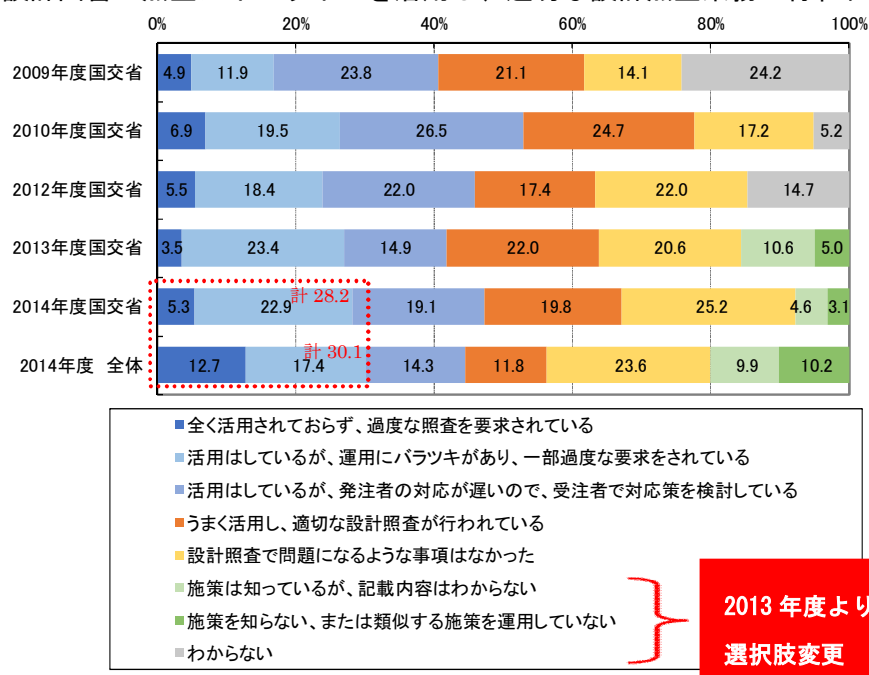


図 7-2 設計図書の照査ガイドラインがうまく運用されていない原因は何か (2つ以内選択)

※図 7-1 で「全く活用されていない」「活用されているが一部過剰な要求あり」「活用されているが受注者で対応」と回答した人のみ

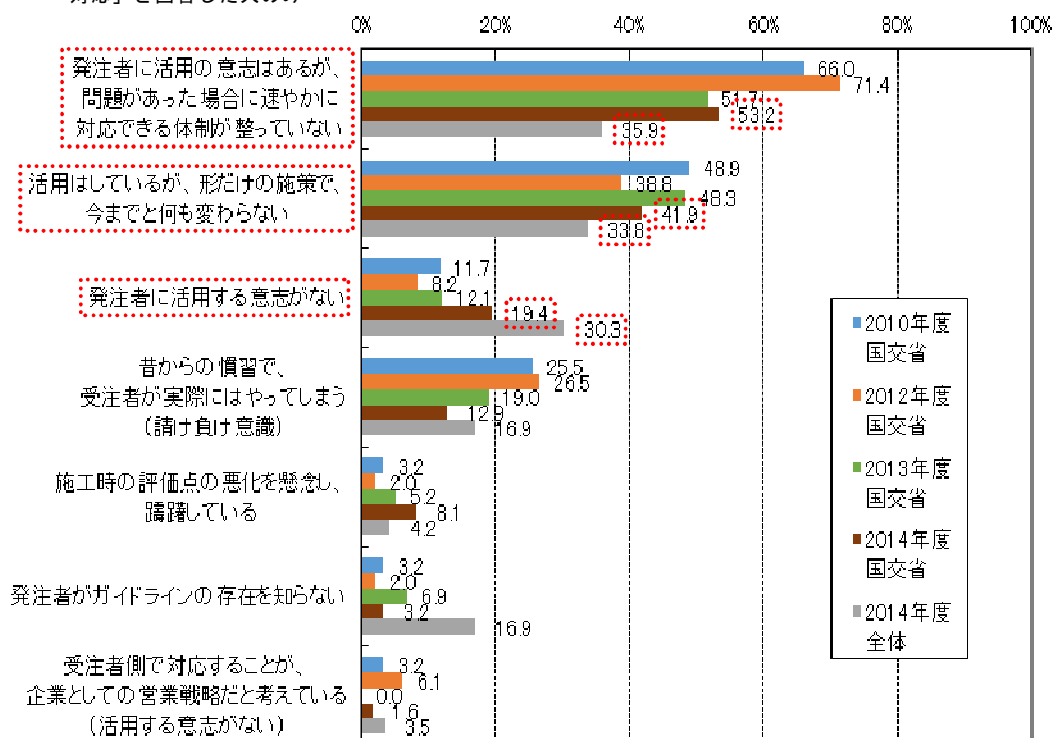
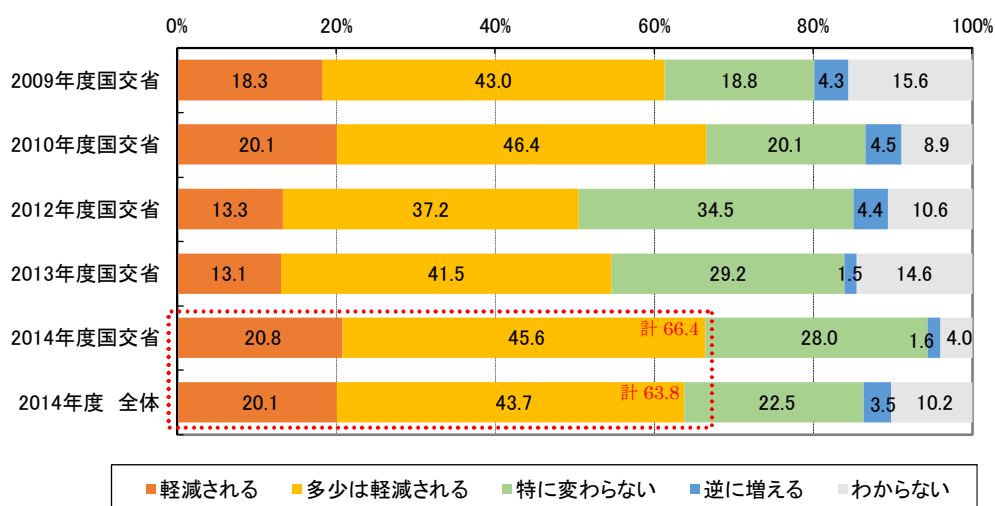


図 7-3 設計図書の照査ガイドラインが適切に運用されれば受注者への負荷は軽減されると思うか

※図 7-1 で「全く活用されていない」「活用されているが一部過剰な要求あり」「活用されているが受注者で対応」「活用されている」「問題なし」「施策は知っているが記載内容はわからない」と回答した人のみ



(2) アンケートから見える現状

- ① 設計照査ガイドラインについて「全く活用されていない」「活用しているが運用にバラツキがある」という回答が全体で 30.5%、国土交通省発注工事で 28.2%という高い値を示しています。(図 7-1)
- ② 設計図書の照査ガイドラインがうまく運用されていない原因としては、全体では「発注者に活用の意思はあるが、問題があった場合に速やかに対応できる体制が整っていない」「活用しているが形だけの施策」「発注者に活用する意思がない」が共に 3 割程度に対し、国土交通省発注工事では、「発注者に活用の意思はあるが、問題があった場合に速やかに対応できる体制が整っていない」が 53.2%、「活用しているが形だけの施策」が 41.9%と高い値を示しています。(図 7-2)
- ③ 「設計照査ガイドラインが適切に運用されれば受注者への負荷は軽減されると思うか」については、「軽減される」「多少軽減される」は全体で 63.8%、国土交通省発注工事では 66.4%となり、前年に比べ 10%以上増えています。(図 7-3)

(3) 考察

設計照査ガイドラインについて「全く活用されていない」「活用しているが運用にバラツキがある」という回答が全体で 30.5%、国土交通省発注工事で 28.2%という高い値を示しています。うまく活用されていない理由としては、発注者の体制や意志に関する回答が多くなっています。「ガイドラインが適切に運用されれば受注者への負荷は軽減される」とする回答は全体で 63.8%、国土交通省発注工事では 66.4%と前年より増えていることから、ガイドラインの更なる運用強化と周知徹底を行うべきと考えます。

8) 設計変更について

(1) アンケートの結果

図 8-1 設計変更ガイドラインを活用し、業務分担適正化を発注者に訴えることができたか

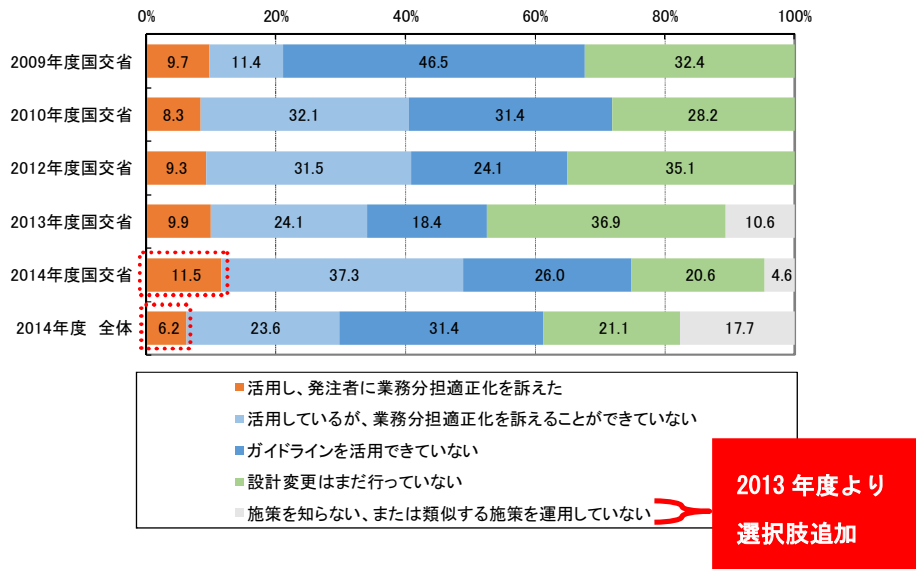
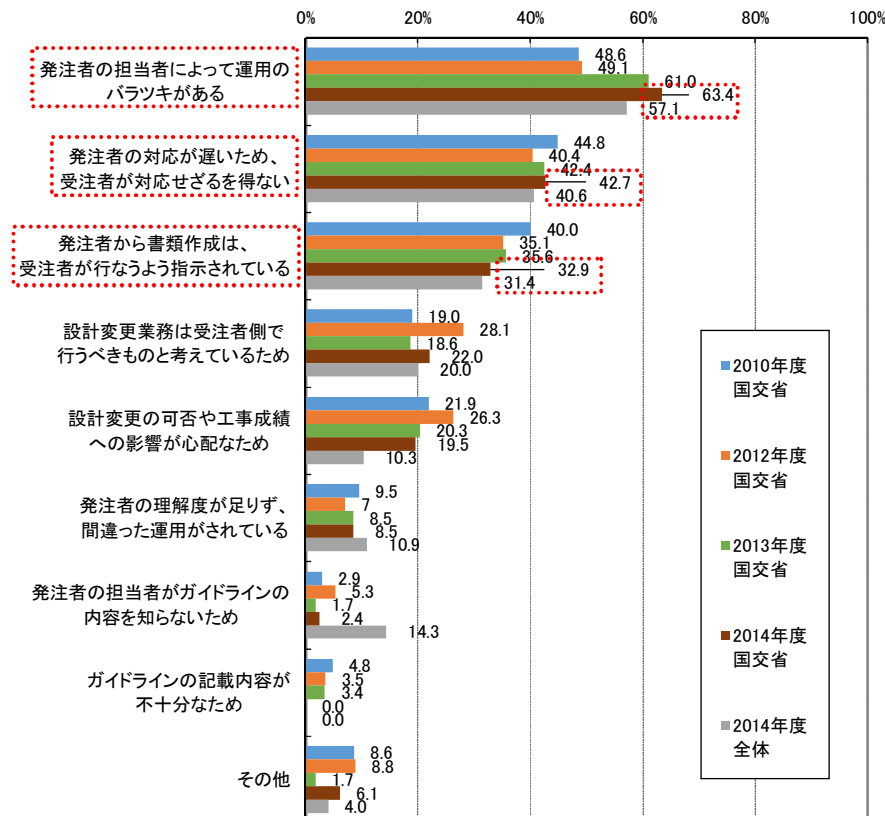


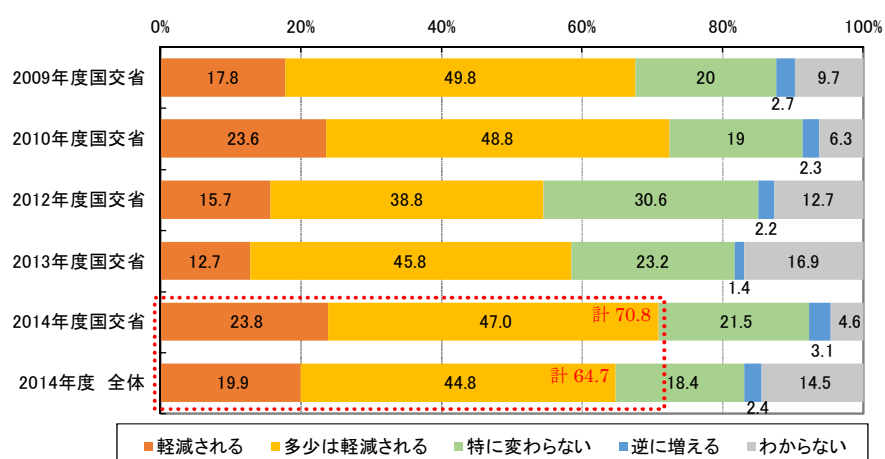
図 8-2 設計変更業務分担適正化を発注者に訴えることができていない理由は何か
(3 つ以内選択)

※図 8-1 で「活用しているが適正化は訴えられていない」「活用できていない」と回答した人のみ



※2014年は「ガイドラインの記載内容が不十分なため」の選択肢はなし

図 8-3 設計変更ガイドラインが適切に運用されれば、受注者への負荷が軽減されると思うか



(2) アンケートから見える現状

- ① 設計変更ガイドラインについて「設計変更業務分担の適正化を発注者に訴えることができた」と回答した作業所が全体では 6.2%、国土交通省発注工事でも 11.5%という低い結果になっています。（図 8-1）
- ② 設計変更業務分担適正化を発注者に訴えることができていない理由としては「発注者の担当者によって運用のバラツキがある」が突出しており、全体で 57.1%、国土交通省発注工事で 63.4%となっています。次に「発注者の対応が遅く受注者が対応せざるを得ない」「発注者から書類作成は受注者が行なうよう指示されている」の割合が高く、主に発注者側に関する事項が高い割合を示しています。（図 8-2）
- ③ 「設計変更ガイドラインが適切に運用されれば受注者への負荷が軽減されると思うか」との問いに対しては「軽減される」「多少軽減される」との回答は全体で 64.7%、国土交通省発注工事では 70.3%となっています。（図 8-3）

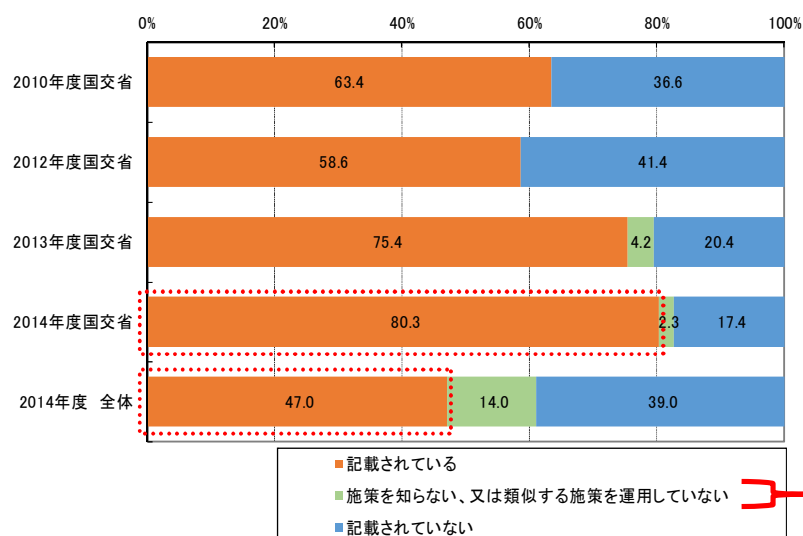
(3) 考察

設計変更ガイドラインについて、国土交通省発注工事では「設計変更業務分担適正化を発注者に訴えることができた」との回答が年々増加していますが、その割合は低く 11.5%に留まっています。訴えることのできない理由としては、「発注者の担当者によって運用のバラツキがある」との回答が多くなっています。「設計変更ガイドラインが適切に運用されれば受注者の負荷が軽減する」との回答が全体で 64.7%、国土交通省発注工事で 70.3%と高いことから、ガイドラインの更なる運用強化と周知徹底を行うべきと考えます。また受注者として、発議の権利を行使することも重要です。

9) 三者会議について

(1) アンケートの結果

図 9-1 三者会議について特記仕様書に記載されているか



2013 年度より
選択肢追加

図 9-2 三者会議が開催されたか

※図 9-1 で「記載されている」「記載されていない」と回答した人のみ

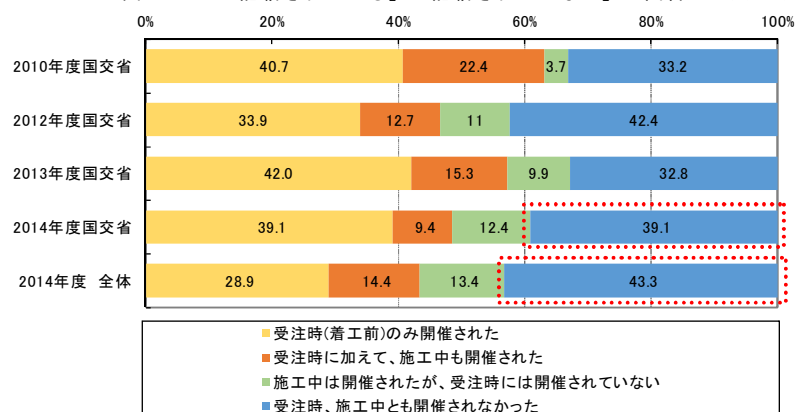
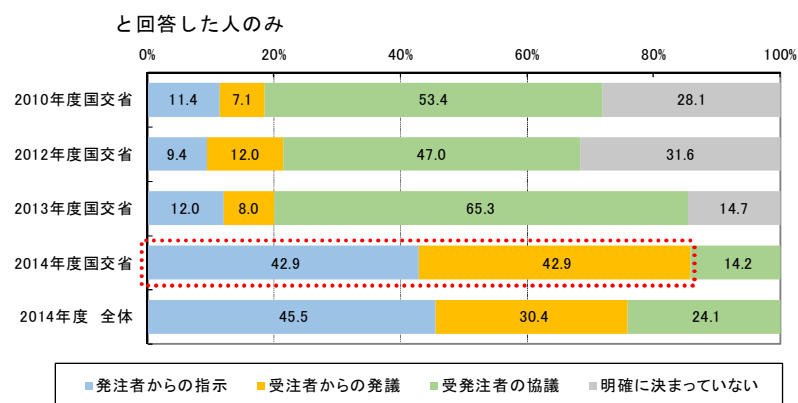


図 9-3 三者会議は誰の発議により開催されたか

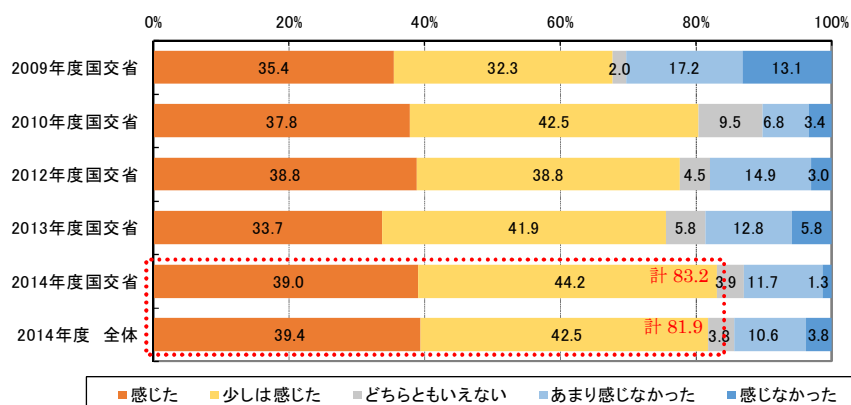
※図 9-2 で「受注時に加え施工中も開催された」「施工中は開催されたが受注時は開催されていない」と回答した人のみ



※2014年は「明確に決まっていない」の選択肢はなし

図 9-4 三者会議に有効性を感じたか

※図 9-3 で「受注時のみ開催された」「受注時に加え施工中も開催された」「施工中は開催されたが受注時は開催されていない」と回答した人のみ



(2) アンケートから見える現状

- ① 三者会議について「特記仕様書に記載されている」との回答は、全体では 47.0%ですが、国土交通省発注工事では 80.3%という高い値を示しています。（図 9-1）
- ② 三者会議の開催については、「受注時、施工時とも開催されなかった」との回答が全体で 43.3%、国土交通省発注工事で 39.1%になります。（図 9-2）
- ③ 誰の発議により開催されたかについては、「発注者からの発議」「受注者からの発議」が共に大幅に増えています。（図 9-3）
- ④ 三者会議の有効性について「感じた」「少しは感じた」とする回答が全体、国土交通省発注工事共に 8 割を超えています。（図 9-4）

(3) 考察

三者会議の開催について、国土交通省発注工事では約 8 割の作業所で「特記仕様書に記載されている」と回答していますが、受注時、施工時とも開催されなかった作業所が約 4 割存在します。三者会議の有効性を感じる作業所が多いことから、必要に応じて三者会議を開催するよう再度指導徹底する必要があると考えます。また受注者として、発議の権利を行使することも重要です。

10) ワンデーレスポンスについて

(1) アンケートの結果

図 10-1 ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載されているか

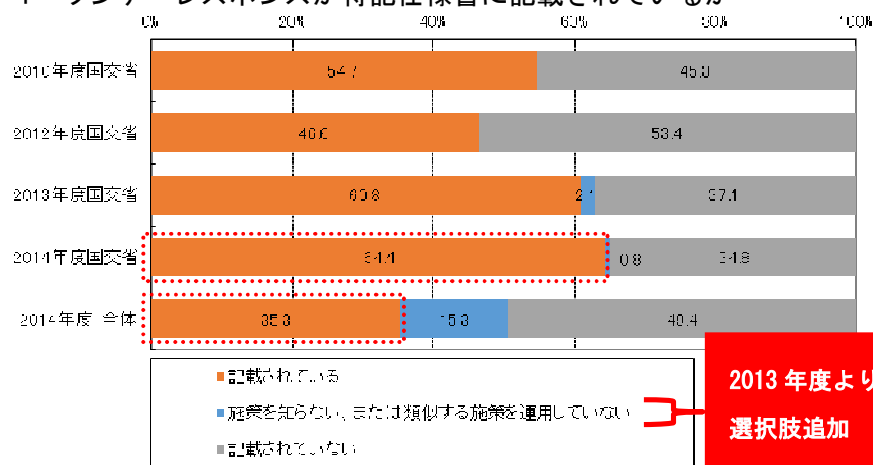


図 10-2 ワンデーレスポンスを運用しているか

※図 10-1 で「記載されている」「記載されていない」と回答した人のみ

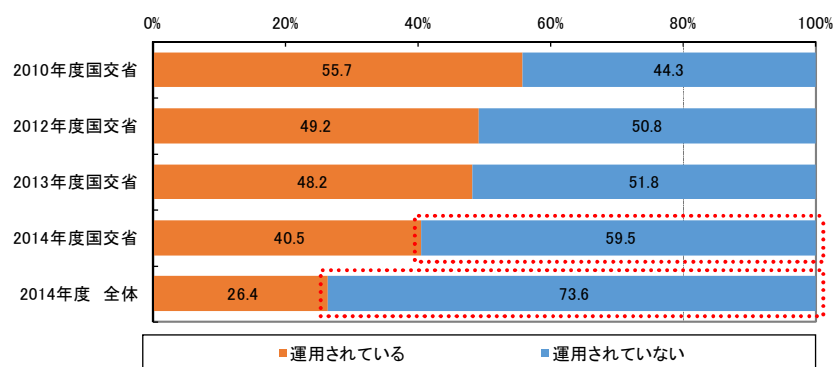


図 10-3 ワンデーレスポンス運用における問題点 (3 つ以内選択)

※図 10-1 で「記載されている」「記載されていない」と回答した人のみ

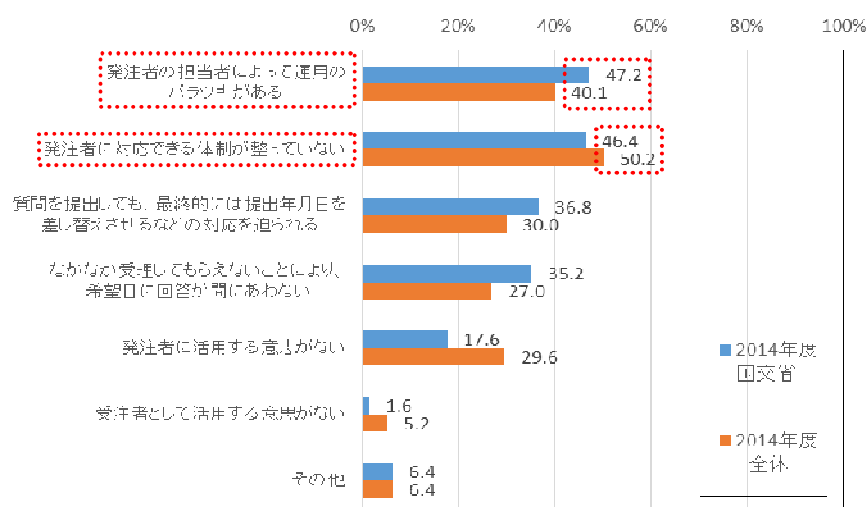


図 10-4 ワンデーレスポンスの運用により、発注者側監督員の対応が早くなったと感じるか

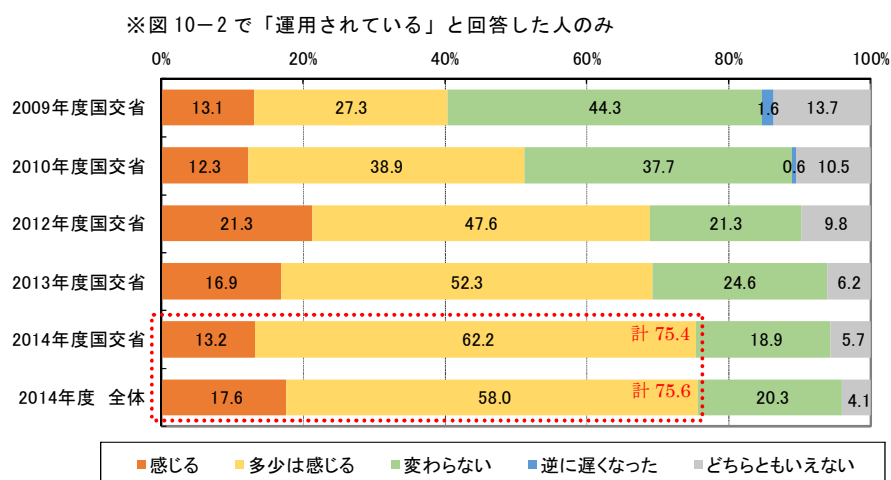


図 10-5 ワンデーレスポンスにより、受注者の労働負担は軽減されているか

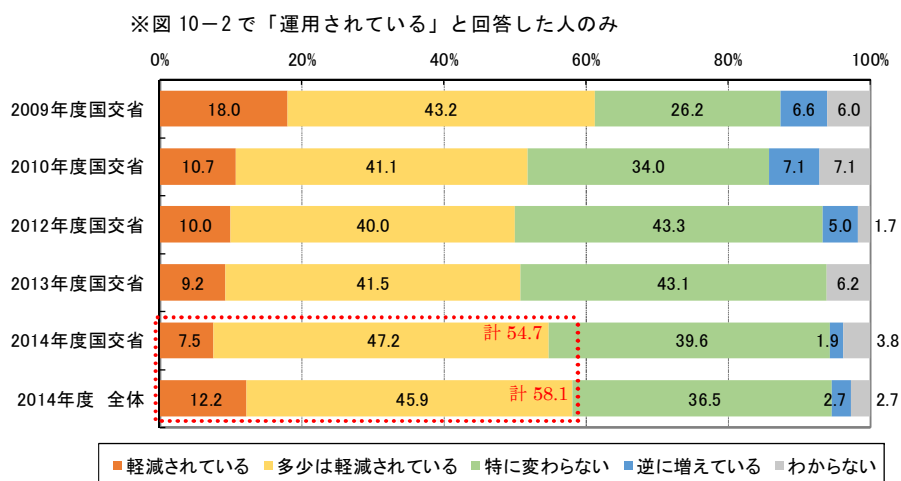
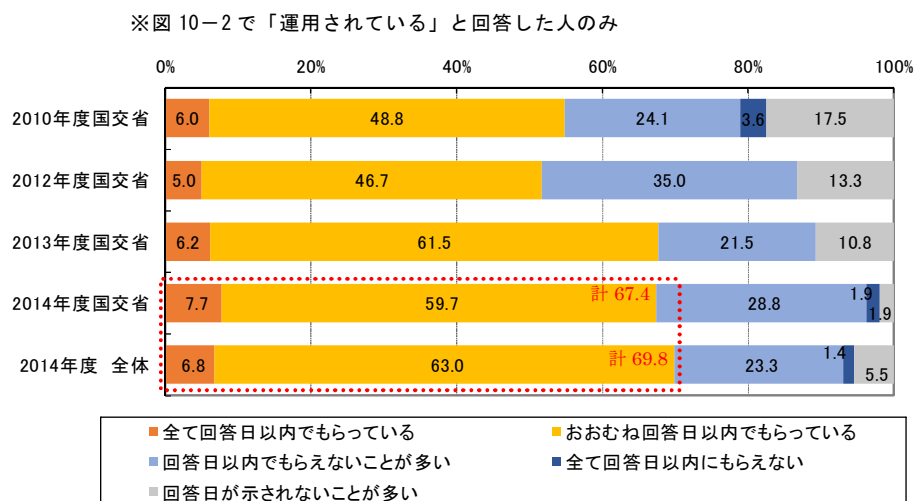


図 10-6 合意した回答日に回答をもらえたか



（２）アンケート結果から見える現状

- ① 「ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載されている」との回答は、全体で 35.5%、国土交通省発注工事で 64.4%と年々増加しています。（図 10-1）
- ② 「ワンデーレスポンスが運用されていない」とする作業所は、全体で 73.6%、国土交通省発注工事で 59.5%と年々増えています。（図 10-2）
- ③ ワンデーレスポンスの運用における問題点としては、「発注者の担当者によってバラツキがある」「発注者側に対応できる体制が整っていない」との回答が全体、国土交通省発注工事ともに高くなっています。（図 10-3）
- ④ 「ワンデーレスポンスの運用により対応が早くなったと感じるか」については「感じる」「多少は感じる」との回答が全体、国土交通省発注工事共に 7 割を超えています。（図 10-4）
- ⑤ 「ワンデーレスポンスにより受注者の労働負担が軽減されているか」に対して「軽減されている」「多少は軽減されている」と回答した作業所が全体、国土交通省発注工事ともに 6 割弱に留まりました。（図 10-5）
- ⑥ 回答日については、全体、国土交通省発注工事ともに 7 割弱の作業所で合意した回答日に回答をもらっています。（図 10-6）

（３）考察

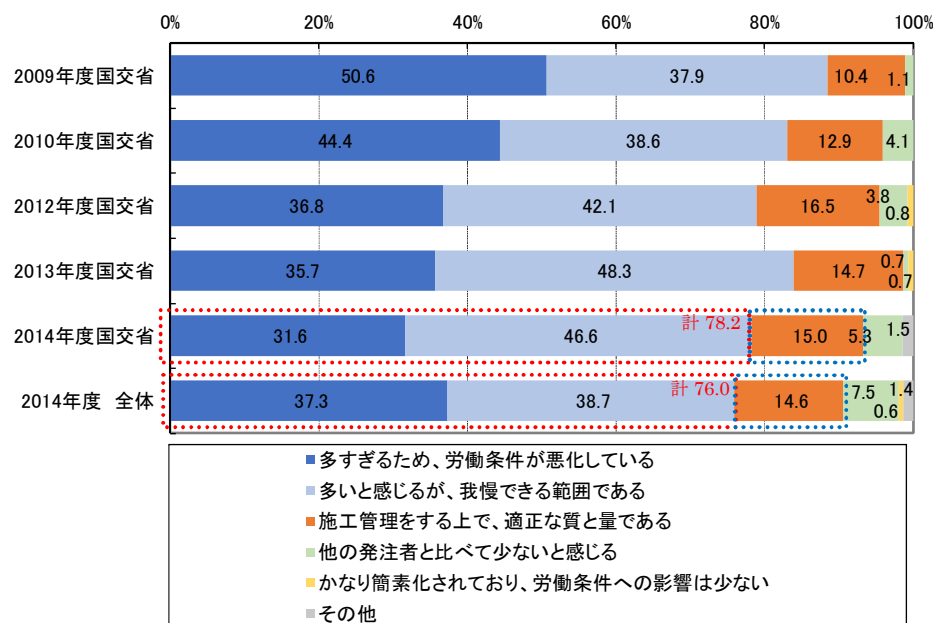
ワンデーレスポンスについて「特記仕様書に記載されている」とする作業所は、全体で 35.3%、国土交通省発注工事で 64.4%と年々増加しています。しかし運用については、全体で 73.6%、国土交通省発注工事で 59.5%の作業所が「運用されていない」と回答しており、その割合は年々増える傾向にあります。

「ワンデーレスポンスにより受注者の労働負担が軽減されているか」との問いに対して、「軽減されている」「多少は軽減されている」と回答した作業所が全体、国土交通省発注工事ともに 6 割弱に留まっていることから、内容の見直し、運用の改善が必要と考えます。

11) 書類簡素化要領について

(1) アンケートの結果

図 11-1 「工事書類」について、どのように感じているか



(2) アンケートから見える現状

- ① 工事書類について「多い」と感じている作業所が全体、国土交通省発注工事ともに 8 割近くになっています。また、「適正な質と量である」とする回答はいずれも 15%程度に留まっています。
(図 11-1)

(3) 考察

工事書類については、「多い」と感じている作業所が全体、国土交通省発注工事ともに 8 割近くになっています。工事書類の減量化について、再度簡素化要領の周知徹底をはかる必要があると考えます。

12) 設計変更審査会について

(1) アンケートの結果

図 12-1 設計変更審査会を知っているか

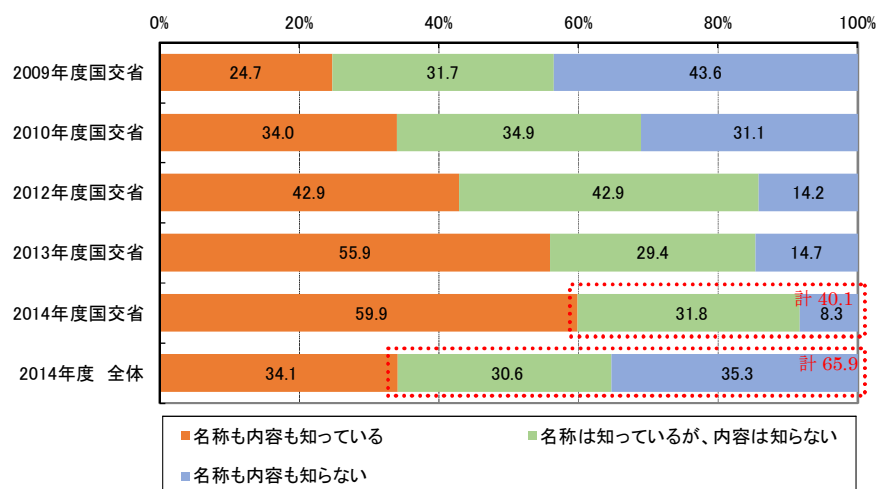


図 12-2 設計変更審査会について特記仕様書に記載されているか

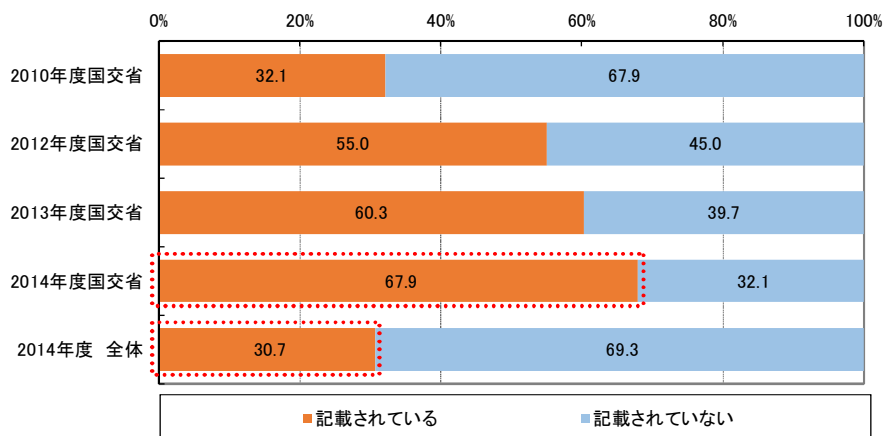
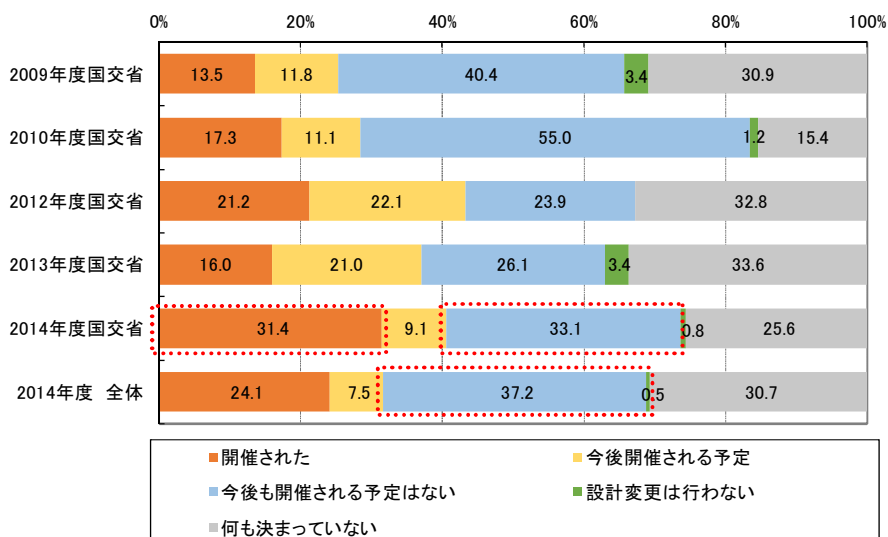


図 12-3 設計変更審査会が開催されたか

※図 12-2 で「記載されている」と回答した人のみ



（２）アンケートから見える現状

- ① 設計変更審査会について「内容を知らない」と回答した作業所が、全体で 65.9%、国土交通省発注工事で 40.1%となり年々減っています。（図 12-1）
- ② 設計変更審査会について「特記仕様書に記載されている」との回答は、全体で 30.7%、国土交通省発注工事で 67.9%になり、年々増加しています。（図 12-2）
- ③ 「設計変更審査会が開催された」と回答した作業所が国土交通省発注工事の 31.4%となり前年より増加しています。一方で、全体で 37.2%、国土交通省発注工事で 33.1%の作業所は「今後も開催される予定がない」と回答しています。（図 12-3）

（３）考察

設計変更審査会については、国土交通省発注工事では、7 割弱の作業所で特記仕様書への記載がされているにもかかわらず、約 4 割の作業所が「内容を知らない」と回答しています。設計変更審査会の内容周知および確実なる開催が重要と考えます。

13) 工事一時中止ガイドラインについて

(1) アンケートの結果

図 13-1 工事一時中止ガイドラインを知っているか

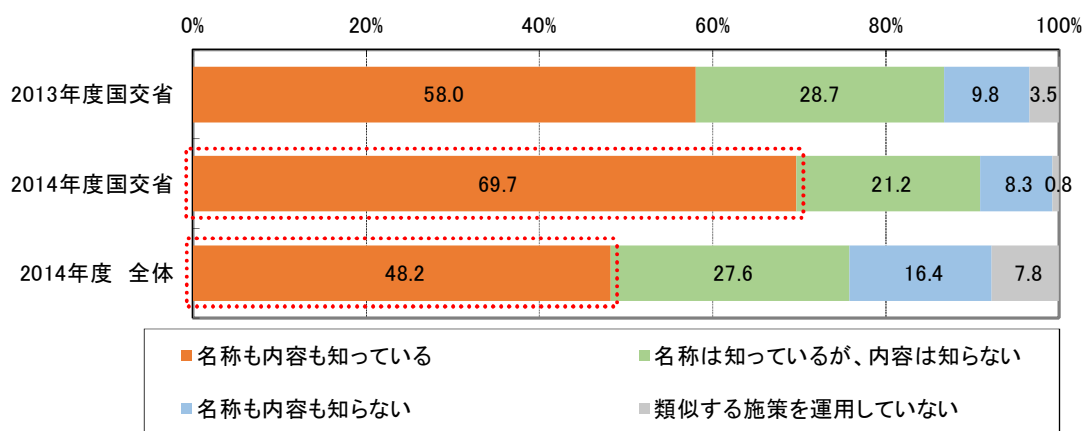


図 13-2 工事一時中止ガイドラインを適用したか

※図 13-1 で「名称も名前も知っている」「名称は知っているが内容は知らない」と回答した人のみ

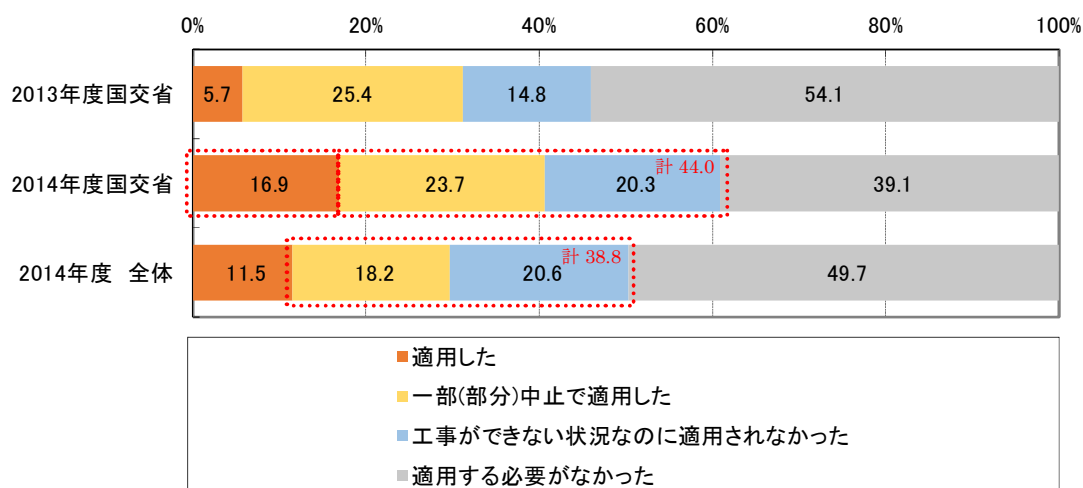


図 13-3 工事一時中止ガイドラインは受発注者どちらから適用を申し入れたか

※図 13-2 で「適用した」「一部(部分)中止で適用した」「工事ができない状況なのに適用されなかった」と回答した人のみ

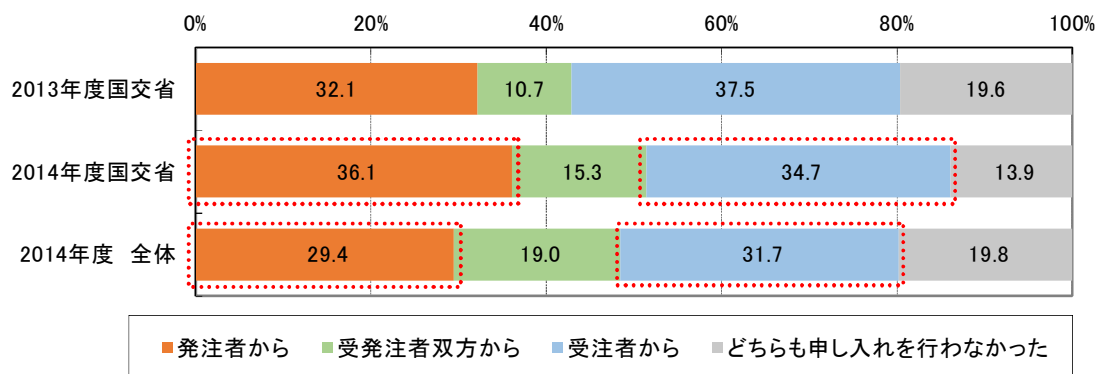
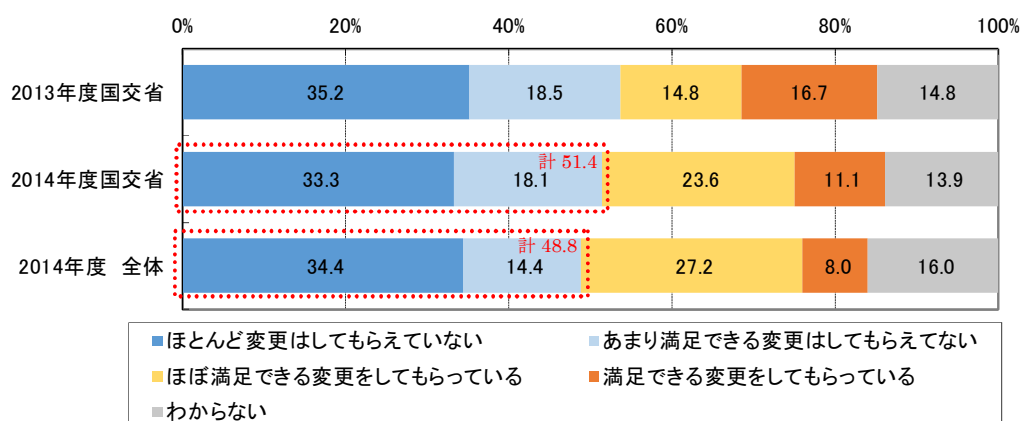


図 13-4 工事一時中止に係る工期の変更はしてもらえたか

※図 13-2 で「適用した」「一部（部分）中止で適用した」「工事ができない状況なのに適用されなかった」と回答した人のみ



(2) アンケートから見える現状

- ① 工事一時中止ガイドラインについて、全体で 48.2%、国土交通省発注工事では 69.7%の作業所で「名称も内容も知っている」と回答しています。認知度が高まっていることが分かります。（図 13-1）
- ② 「工事一時中止ガイドラインを適用した」と回答した作業所が国土交通省発注工事の 16.9%となり前年より増加しています。一方で、工事一時中止の必要があったにもかかわらず、全体で 38.8%、国土交通省発注工事では 44.0%の作業所で工事一時中止ガイドラインが適用されていません。（図 13-2）
- ③ 工事一時中止ガイドラインの申し入れは、全体、国土交通省発注工事ともに「受注者から」と「発注者から」がほぼ同じ割合になっています。（図 13-3）
- ④ 工事一時中止に係る措置として、約半数の作業所が「満足できる変更をしてもらえていない」と回答しています。（図 13-4）

(3) 考察

工事一時中止ガイドラインの認知度は昨年に比べ高くなっています。工事一時中止の必要があるにも係わらず、全体で 38.8%、国土交通省発注工事で 44.0%の作業所が工事一時中止ガイドラインの適用を受けていません。工事一時中止に係る措置として、約半数の作業所が「満足できる変更をもらえていない」と回答していることから、今後、工事一時中止ガイドラインの更なる周知徹底、運用強化が必要と考えます。

14) 担い手三法（品確法・入契法・建設業法）について

(1) アンケートの結果

図 14-1 休日作業を行う理由(全て選択)

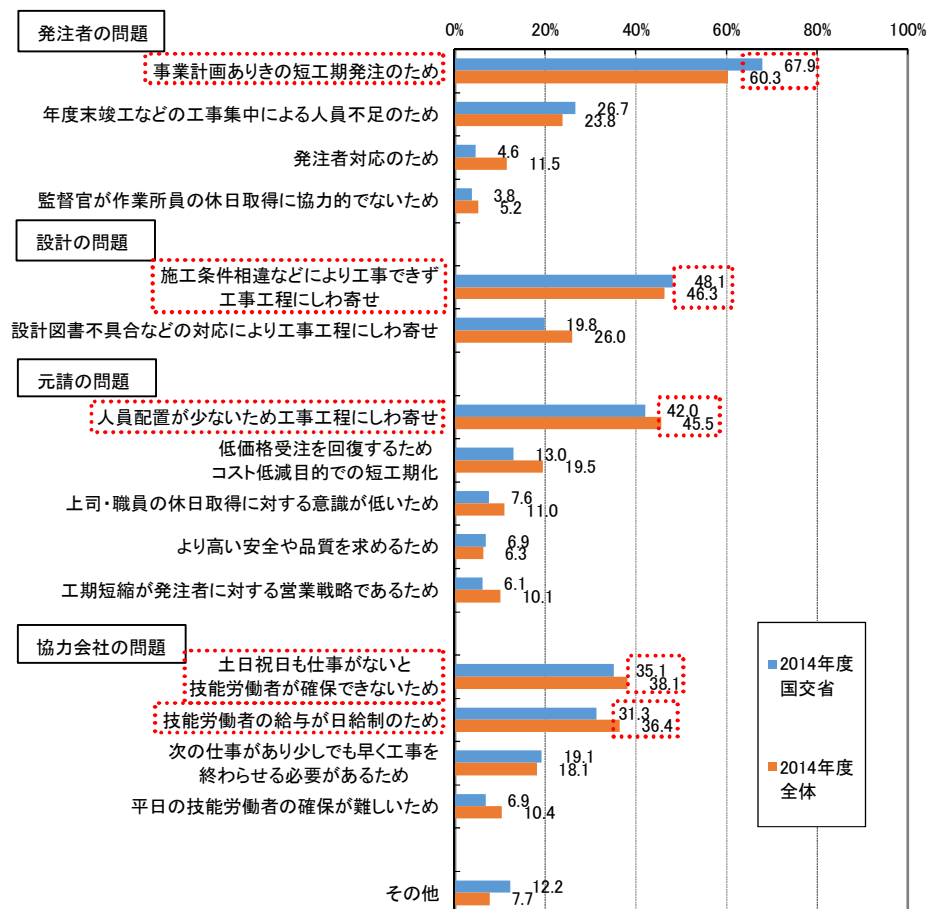


図 14-2 歩切りが行われているか

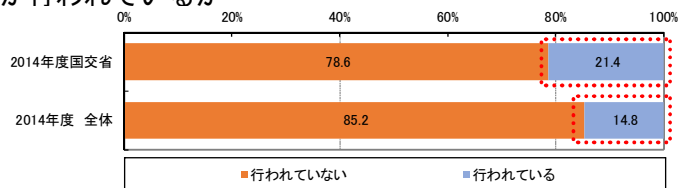


図 14-3 多様な入札契約方式について合致するものを全て選択

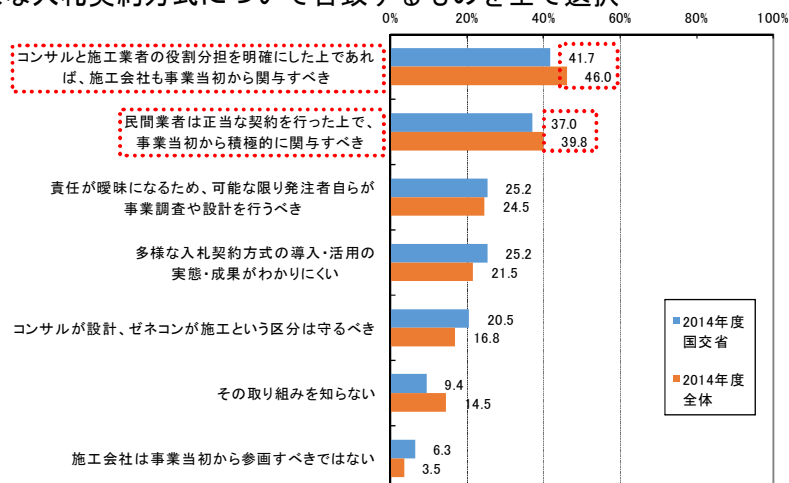
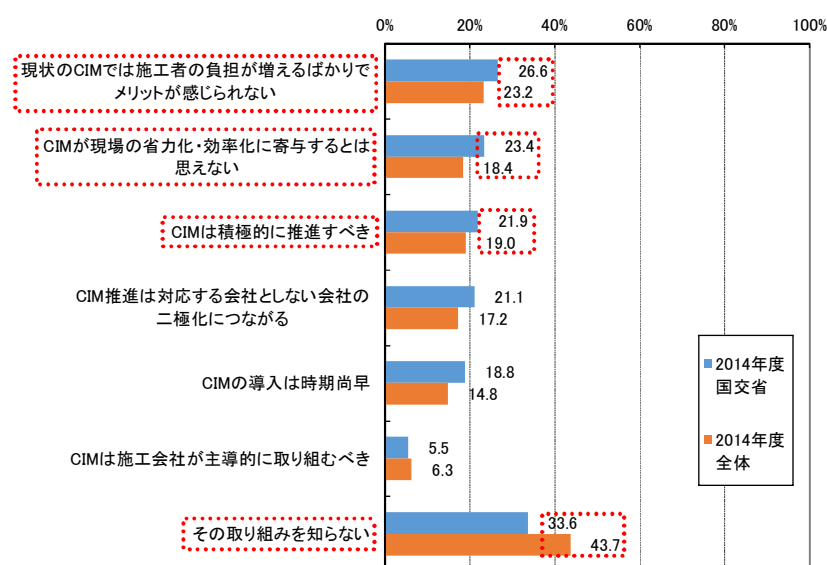


図 14-4 CIM を活用推進するための考えに合致するもの全て選択



(2) アンケートから見える現状

- ① 休日作業を行う理由として、発注者に絡む問題としては「事業ありきの短工期発注」、設計の問題としては「施工条件相違などによる工事工程へのしわ寄せ」、元請の問題としては「人員配置」、協力会社の問題としては「技能労働者の確保」「日給制の報酬体系」が全体、国土交通省発注工事ともに高い割合を示しています。(図 14-1)
- ② 歩切りについては、全体で 14.8%、国土交通省発注工事で 21.4%の作業所で「行われている」と回答しています。(図 14-2)
- ③ 多様な入札契約方式については、全体、国土交通省発注工事ともに、「責任範疇、契約内容を明確にした上で、施工者が事業当初から関与することが望ましい」との回答が多くなっています。(図 14-3)
- ④ C I Mの活用推進については、「取り組みを知らない」が全体で 43.7%、国土交通省発注工事で 33.6%と最も多く、次に「現状のC I Mでは施工者の負担が増えるばかりでメリットが感じられない」「C I Mが現場の省力化・効率化に寄与するとは思えない」と「C I Mは積極的に推進すべき」といった相反する見解がともに高い割合を示しています。(図 14-4)

(3) 考察

休日作業を行う理由は、発注者に絡む問題として「事業計画ありきの短工期発注のため」が突出しており、全体、国土交通省発注工事ともに6割を超えています。稼働日と不稼働日を明確にした日建協標準工期の考え方を採用し、適正な工期で受発注できるルールが必要と考えます。また、協力会社の問題として、労務逼迫が如実に現れていることから、早急に技能労働者の処遇改善を行っていくことが必要です。

歩切りについては、国土交通省発注工事においても未だ2割を超える作業所で「行われている」と回答しています。歩切り根絶にむけた指導徹底が必要と考えます。

多様な入札契約方式については、「事業当初から施工者が関与すべき」との回答が全体、国土交通省発注工事ともに約4割と上位を占めました。また、「役割分担を明確にした上で」や「正当な契約を行

った上で」といった条件付であることから、これらを整備した上で運用していくことが望まれます。

C I Mの活用推進については、全体で 43.7%、国土交通省発注工事で 33.6%の作業所が「C I Mを知らない」と回答しており、認知度の向上にむけた広報が必要と感じます。また、現状C I Mの活用について見解が分かれており、C I M試行モデル現場の推進など、実態調査をもとにした改善が必要と考えます。

15) その他アンケートに寄せられた、疑問や問題点など（自由筆記）

（１）技術提案により、所定外労働時間の増加につながっていると感じる主な理由（設問 9）

- ・ 提出する書類が多く、内業に時間がかかる。
- ・ 技術提案項目の管理を行うための人員配置が必要であるが、人員が逼迫している状況では配置が困難であり、配置されている職員の所定外労働時間が増加している。
- ・ 契約後、第三者機関との協議により、技術提案の一部において前提条件が崩れ履行困難となり、代替となるものの検討及び実施に問題が生じたため。
- ・ 地元貢献など技術提案のために土日休めない。

（２）現在の総合評価落札方式において、疑問や問題に感じる点（設問 10）

- ・ 請負者の責任が増え、発注者の義務や責任を回避するための手法のようになっている。
- ・ 提案は入札時で情報が少ない中で提案しなければならないため、現場に則していない場合があり、それを無理矢理履行したり、変更協議が難しいのが問題である。
- ・ 技術提案は受注者側が想定して記述しているのに、発注者側が勝手にオーバースペックのものを求めてくる。また、現場条件が設計と相違して施工が不可能だったとしても、柔軟な対応をしてもらえない。できないことを発注者側も分かっているにもかかわらず対応してもらえないのは問題だと思う。
- ・ 技術提案の内容に本来発注者が行うべき内容のものが散見される（地元対策や環境対策）。
- ・ 受注するために無理な提案をされることがあり、努力しても不履行になることがある。なぜ公共工事で、サービスしないといけないのか理解に苦しむ。VEのように原価負担を半分でも見てくれる等の対応をして欲しい。
- ・ 概略設計段階で発注しているので、受注後に図面修正となるものが多く、これらに関する技術提案は図面と適合しなくなる。その場合には、技術提案は履行不可能となるため契約変更すべきであるが、発注者は何らかの方法（代替案、部分的）で履行させようとする。
- ・ 工期短縮だけを評価する項目は除外すべき。
- ・ 防衛省工事の場合、点数に差が無く、価格勝負になることが多い。結果、低価格で技術提案もこなさなければならず、現場の負担となる。
- ・ 他との差別化を図るために、段々コスト及び施工難度が高くなっている。
- ・ 過度な技術提案については評価しない方針を明確に示すべきである。
- ・ 「技術提案数が多ければ多いほど良い」という考え方になると現場への負担が大きいため、提案数に制限を設けた方がいいと思います。また、技術提案を行った項目は設計変更の対象にならないので、原価面でも負担が大きいです。
- ・ 他社の事例ですが、技術的な要素とかけ離れている提案内容が見受けられます（例えば工期短縮を目的とした夜間作業の実施等）。
- ・ 技術提案が本当に品質もしくは施工精度等にプラスになっているか疑問。これまでの施工において、品質・精度・工期は確保されていたのに、今まで以上の品質・精度等が必要だろうか。技術提案の投入金額が大きければ大きいほど、受注確率が高い傾向にある。
- ・ 施工の本質よりも情報化施工やビジュアル的な提案が高評価になる傾向があると思う。

- ・工事で問題になっていないのに、技術提案のテーマになっているものがある。効果が高くても金額が掛かっていないと評価されない傾向にある。
- ・発注者が、技術提案の内容そのものを現場に求めているという感じがしない。「あくまで提案を履行することに意義がある」という感じが否めず、やらされ感がある。それよりも、現場を管理することで手一杯なのが現状である。
- ・提案するほうの問題ではあるが、無駄（やってもやらなくても品質等に影響が少ない）な提案が多数ある。また、金額が掛かりすぎる。発注者側で評価をいじれるという懸念がある。
- ・入札の際に正当に評価されているのか疑問。満遍なく受注できている気がする。もし、同じテーマで同じ時期に公示された物件であれば、優れた提案をした企業の評価点は全て 1 位になるはずである。でもそうならないのは、評価点は操作可能だからであると思われる。もし、そうであるなら、これほど人を馬鹿にした制度はないので廃止すべきである。
- ・技術提案はすべてコストがかかるもの。現在の方式は簡単に言えば「無償でどれだけの事をするか、しないものには仕事はやらない」というもの。積算にもない項目を受注者に求めるのは 根本的におかしい。認められた提案技術に対しては相応の対価を支払うべき。
- ・設計変更による利潤を潰し、受注者には極めて不利である。受発注者対等原則であれば、提案に対する相応な費用計上が適当と思われる。
- ・品確法の実施に、技術提案は必須条件ではないと思う。そうであればやめていただきたい。日本中でこの法律のためにいくらお金を使っているのか調査すればよいと思う。
- ・技術提案数が明記されていない公告方法では、多数の提案を記載する傾向にある。本当に効果があるもの以外でも、過去に点数が取れているものを記載することとなり、現場への負担（資料作成や工期圧迫、原価圧迫等）が大きい。
- ・技術提案について複数提案した場合、どれが採用されたかは公表されないため、採用されていない技術提案も実施しなければいけない。公表してくれれば、発注者が無駄と感じる技術提案を実施しなくてもよくなる。
- ・発注者が明確に計上できないものを受注者に押し付けている。提案は方法について行い、掛かる費用は清算すべき。
- ・より良い品質管理の提案に対して、在来の管理方法との併用を要求される。代替となる管理については、提案による手法のみでの管理を願いたい。
- ・入札時に発注者（契約担当部署）の評価を得て受注に結びついた提案内容でも、実施段階では発注者（工事監理担当部署）の評価が悪いことも多々あり、苦勞して履行しても発注者の評価に結びつかないジレンマを感じる人が多い。
- ・技術提案の指定項目や提案数が多く、その全てを網羅しないと評価点が上がらないため、費用対効果の薄い内容でも提案しなければならない。技術提案は、現場条件や問題点をよく理解し、発注者の要求項目にどれだけ応えられるかの技術力を示し、他者との差別化を図るためにあると考えるが、費用を多く掛ければ良いという意味とはまた違う。
- ・どんなに優秀で高度な提案でも、受注したら、施主からは「やって当然の工事の一部」と捉えられ、実際に施工を行う側としてはあまりやりがいを感じない。
- ・NETIS等に縛られ、評価値が高いと想定される提案をしていることがあるが、本質的に

意味があるのかを疑問に感じるときがある。

- ・それほど必要と思えない工事も多く、発注者の担当部署でも提案内容に対する疑問が出ているが、技術提案自体ではなく履行する事が重要になっている。
- ・評価がブラックボックスになっていて判断基準がよく分からない。提案内容の実行に費用が嵩み、人件費などの経費を圧迫している。
- ・オーバースペックについて、考慮する発注者と、考慮せずゴージャス提案を好む発注者が混在している。
- ・技術提案項目は実際施工に必要なこともあり、そのような項目については設計変更の対象として欲しい。また今後の発注では当初設計に組み込んで欲しい。
- ・発注者の評価が絶対評価ではなく相対評価となっている。過度な提案、効果の見られない提案に関しても評価をすべき。
- ・発注者が技術提案を過大解釈し、条件変更等に伴う設計変更の案件にもかかわらず認めて頂けないことが多々あった。
- ・提案も、当然タダでできるものは非常に少なく、工期、原価等で現場を圧迫している。その仕事を受注したいという業者の弱みに付けこんで、タダでよりいいものを業者に作らせようとしている。

(3) 低価格受注が要因となり、所定外労働時間の増加につながっていると感じる主な理由(設問 13)

- ・受注業者の目的は利益確保が第一である。過当競争による受注環境下では、何かを犠牲にしなければならない構図が人員配置の削減に繋がっているように考える。
- ・人数あわせの人員配置であり、求める人材が配置されない。
- ・低価格受注ではないが、国土交通省の仕事は書類及び考察が多くマンパワーが必要なため、通常より多くの職員が必要である。
- ・低入調査に関する発注者への資料の作成と、業者や資機材業者との交渉に時間を要する（「発注者管理強化」と「実態価格との乖離調整」両方）。

(4) 低価格受注における問題点を解決するために、発注者・受注者が行うべきこと(設問 14)

- ・低価格受注だが、何に対して低価格なのかの議論をすべき。この作業所は設計価格に近い受注金額であるが、設計単価が低価格過ぎるため、当初の考え方を変更して実態にあった金額に変更してもらわなければ赤字になるのが目に見えている。実態にあった積算を発注者が行う能力がなくなっていることが問題である。
- ・総合評価を含めた低入札をした会社に対して、審査などせず受注させなければよい。または、設計価格と内訳を公表し、V E 提案にて価格を下げた会社を落札させ、V E 提案で下げた価格の半分を落札価格に還元する。
- ・低価格でも結局受注可能であることが問題だと思います。過度な低価格であれば受注できない仕組みが必要だと思います。
- ・施工条件による単価設定の見直し。
- ・発注者は、発注現場の施工性や施工条件、現場条件等の制約をもっと考慮し、施工歩掛りに

反映させ、現実にあった資材単価にて積算を行い、ある一定の基準価格のラインを設定して、価格に満たないものは失格とするべきである。受注者は、しっかり熟慮し事前の実行予算を積み上げ、適正利益を加味した価格で応札すべきである。

- ・調査基準価格の引き上げ。追加変更工種に落札率を適用しない。

※公告から応札までの期間で工事全体の諸問題を把握することは困難であり、受注後や施工中に新たに判明する課題に対し、発注者は「御社は課題を含め応札し落札したのだから」などに変更を認めないケースがあまりにも多い。発注者は自らの発注ミスに起因する事象においても、会計検査を恐れ、変更を認めないケースが多い。EX. 工事発注順序のミスによる仮設備工事増は変更を認めないなど。

- ・①最低入札価格基準値の引き上げと低入札業者へのペナルティー化。
- ・②現在民間発注工事に於いては低価格入札について制限がない為、民間発注工事に於いても最低入札価格基準を導入し、国が指導を強化する。
- ・受注後の設計変更について落札率がかかり、良い提案があってもコスト面で受注者負担が大きくなるため、積極的な提案が出来ない。設計変更は落札率に関する考えを除外してほしい。
- ・基準価格を利益に繋がるレベルまで引き上げるべき。特に自治体発注工事においては厳しいのではないか。
- ・工事公告時点での設定工期（工事着手可能時期）と現実が乖離しているケースが非常に多く、低価格受注をしたつもりはなくとも、受注後に実情が判明してくると長期間の手待ち期間を余儀なくされ原価が圧迫され、結果的に低価格受注したのと同じ状況に陥る。発注者は工事公告に虚偽の条件記載をしないこと。
- ・鉄道会社など民間企業は、近年問題になっている作業員の社会保険等の問題に対する認識が薄い。発注機関においては、現在の人材不足の状況や資機材の高騰の問題などをもっと認識してもらいたい。
- ・昔からの日本的な慣習に従うのではなく、契約による履行を行うべき（お金がないから施主が怠っている設計協議の手伝いをなぜ施工者がやらなければいけないのか？「協議に協力すること」と書けばすべて請負者が行わなければならないのか？）。
- ・予定価格の85%が70点満点ということ自体おかしい。
- ・発注者は設計が間違っていたとは認めない。また、落札率が不慮の支障物や不法投棄されていた物の処分費にまで掛かってくるのでは処理しきれない。
- ・「なんでも3割引」というスタンスは再考してもらいたい。設計変更工事なら尚更である。「産廃等外部にかかる分も3割引」はおかしすぎる。

(5) 発注工期が所定外労働時間の増加につながっていると感じる主な理由（設問 16）

- ・ 冬季休止期間が契約工期に反映されておらず、突貫工事にならざるを得ないと感じる。
- ・ 全体事業工程の設定に無理があり、こちらの工事進捗に関係なくどんどん他工事が入ってくるため。
- ・ 施工者側に工程遅延要因がないにも関わらず、工事評価点等をチラつかせて突貫工事を強制する。完成期日を確保するための費用を適正に計上すべき。しかし、結局はこれらも会計検査をパスするために認めてもらえない。
- ・ 入札不調で再入札となるまでの期間が工期に反映されていないため。
- ・ 発注者主催の地元説明会の開催が遅れ、2ヶ月間現場に立ち入り出来なかった。
- ・ 発注者より、後続工事の早期着手に向けての工程短縮を要請された。
- ・ 工期の期間的なものでなく、適正な施工時期に対する工期の設定時期にズレがあり、労働時間の増加に繋がっている（例：冬季荒天が多く施工可能日が確保されない場所であるにもかかわらず、施工日数のみ考慮され工期設定される 等）。
- ・ 契約した工事内容に加え、多くの工事が追加増工になる前提になっているため（入札不調工事分が乗せられる）。
- ・ 積算基準や歩掛りが合わない。
- ・ 今まで土日祝祭日に仕事をしてきた結果なんとか工期に間に合いそうであることから言えることは、工期の設定が間違っていると思う。

(6) 発注工期設定の問題（設問 17）

- ・ 国の予算がついたから発注するのではなく、事前協議も含め現状がどうなっているか確認後発注すべきである。乗り込んでも着手出来ないのがほとんどである。経費倒れで赤字になってしまう。
- ・ 現在の労務不足の中、積算どおりの歩掛りで施工が出来ないのが現状です。
- ・ 工事開始から完了までのクリティカルパスを繋げただけで工期設定を行っているため、少しでもトラブルが生じた場合、工程が圧迫されていく。
- ・ 工期設定で一月当りの稼働日数が 19 日（土日祭日雨を除く）で設定していたりするが、残業や休日出勤をしないと追いつかないのが現実です。実稼働時間と設計稼働時間を比べて今後の発注を計画しないと、何も変わらないと思う。
- ・ 入札並びに契約を急ぐのではなく、現地の今後動向を想定し、現在稼働している工事の進行状況を把握された上で適正な工期設定をお願いしたい。そのためには当初施工計画時の計画工程になるべく見合う形で工事の着手が担保されていることが大切であり、施工に先立ち、当該年度の事業計画等を関係各所へ必要な時期に周知を図り、工事に対しての同意や理解を得ておくべきだと考えます。
- ・ 特に年度末までの工期については、予算消化のため最終竣工日ありきで設定され、タイトな工程となっている。
- ・ 適正な工期設定をしてその根拠を明確に示すべきである。また、工期の延長は協議事項にすべきである。例えば、用地未取得の見切り発注とか関連工事が遅延したことによる着手遅れなど

は、表に出したくないという発注者の都合で闇に葬られるため、受注者にその負担がかかっている。

- ・コンサルタントの施工計画は、現場の実際の諸条件が加味されない積算工程となっている事が多い。現場条件や関連工事状況などは発注直前にも再照査、確認すべきであり、設計時と条件が変わってきているなら工期設定を変更したり、変更の可能性があることを特記等で明確にしておくべき。
- ・公告後の質疑において、発注者は真摯に回答すべきである。公告内容をチェックする機関、もしくは業務を追加してはどうか？ 現在の詳細設計業務（コンサル成果）が全て公告時の施工条件に反映されておらず、3 者会議においても、結局は受注した社に非があると請け負け。
- ・トンネル工事における工期設定が厳しすぎる。現在の積算基準は旧来の 10 時間、9 時間拘束の作業量が同程度。時間外に対する配慮が不足している。
- ・発注体制の問題があると思う。数年前から実施計画が存在するのに、発注者が実際動き出すタイミングがかなり遅い。問題点を後回しにして結論が出ない。
- ・東京オリンピックまでの完成が前提となる工事がこれから多くなっていくと思われます。いわゆる逆算工程であるため、休日なし、昼夜作業と悪環境条件での工事となる。発注工程根拠を開示して欲しい。
- ・事業完了時期が一般に配信される事によりそれに合わせた工事発注となり、事業全体のクリティカルパスを精査出来ず、すし詰め発注がなされている。実際はコンサルティングも完全ではなく、当初工事より予定通り工事着手出来ない。次工事への引渡しを守られることが少なく、継続工事着手も遅れ、最後の工事は工期がなく非常に厳しい運営をしている。
- ・発注者は年度内に獲得予算を消化しなければならないと最初から決め付け、現場の状況を理解する意識が全くない。
- ・「工期〇〇日、内、土日祭日休△△日及び雨天による休み▲▲日で考えている」との特別仕様書記載作業実日数では作業日数が不足するのが目に見えて明らかであり、未だ請け負けの考えが根強い。発注者が考える実工程を示して頂き工程の矛盾を解明する事で、両者納得の上で工期延伸等の対応をスムーズに行えるようにする。
- ・数十年前は工期をあまりラップしないように発注されていたが、現在は最初からラップできる工事は可能な限りラップして工期設定しているので、なにか遅れる問題が発生すると詰めるところがなく、大きく工法変更や昼夜作業をするような事となり、当然月 4 回のみの休み（日曜のみ）となる。
- ・震災関連工事においては工期の延伸が多く、隣接工事の遅れにより全体事業の遅れが目立つ。特に地元企業工事においては、無理な受注により、機械、労務、資材の調達で設定工期を遅らせている。
- ・標準断面図発注方式は詳細設計完了までの待機期間が長い。また、詳細設計が完了した箇所からの施工となり、非効率な施工となる場合がある。
- ・発注時にコンサルが設定した「施工条件が加味されていない工程」を考慮した工程を提出しないと受注できないシステムに矛盾を感じる。
- ・工期設定が意図的に短くされている場合がある。積算基準が 23 日稼働など旧来の方式が継続

しているために現実と乖離している。

- ・当現場は、現場着手できず5ヶ月の工期延長となる予定である。「準備期間であることから工事費の増額はなし」とのことである。中止命令は後出し(まだもらっていない)であるから社員は貼り付けである。適正な時期に発注してもらいたい。

(7) 受発注者間の片務性により、所定外労働時間の増加につながっていると感じる主な理由（設問19）

- ・事業全体工程のなかで他工事の工程がクリティカルとなり、当工事の工程を変更し工事を行わされている。
- ・発注工事の精度が不十分で、設計変更対応の項目が多く発生し、これが受注者の負担増加の要因となっている。
- ・発注者の書類の数が多いため。
- ・特記仕様書に「工期の延期は認めない」との記述があるが、発注者エゴとしか考えられない。元設計の質が悪く、設計変更で工事量が増えるため工期もかかる。
- ・契約図面と現地の相違が多く、その度に受注者が検討や対策、調整を行うよう要求される。
- ・施工管理委託コンサルタントは何のためにいるのか。発注者自体がキチンと使いこなせていないのではないのか。単なる使い走りなら必要ない。
- ・厳しい年度出来高消化を要求されているため、土曜日に休むことができない。
- ・発注者の信頼・信用を得るために、資料・書類の作成に時間を費やす。
- ・有利な設計変更を獲得するために資料づくりが必要である。
- ・設計変更協議において一般的な理由が受理されず、その書類作成に非常に労力を要する。
- ・図面の修正、設計変更の検討等は必然的に受注者側の業務となっている。進めないと工期遅延の可能性が出てくる。

(8) 「請負契約にない業務」、または「本来発注者が行うべき業務（対価を伴わない契約外業務）」を行っていますか。（設問21）

- ・次年度の予算要求資料（予算見積、施工計画図、数量算定）の作成応援。
- ・議事録作成。
- ・特記仕様書に記載のない報告書の作成（騒音・振動）。

(9) 受発注者間の片務性について（設問22）

- ・現在も甲乙対等ではない。請負業者は字のごとく請け負けになっている。
- ・片務性体質が日常的になっており、業者側は当たり前のように行っている。行わないと工事が進まないからである。また、発注者に求めても出てこないから、業者側で行っているのが現状。
- ・一方的に工期短縮され、この回復のため多大な労働時間増加に繋がった。時間外や休日作業、契約に無い夜間作業が当たり前のような指示を受けた。発注者には片務性という認識がないと思う。
- ・検査が厳しすぎて日常管理がより厳しくなっている。検査も検査官によりポイントが異なる

ため、全ての書類を完璧に作成しなければ不合格にされる。しかし、設計図書の不備や仕様に定まらない部分も多く、その部分が検査官の考え方によって検査されるので完璧に仕上げるのが不可能であるにも関わらず、あらゆる答え方を想定した書類や現場管理を求められるので過剰管理になっている。

- ・設計変更で発注者指示の変更項目以外は、図面・数量計算書・変更審議会資料等全て受注者が作成しているのが現状。こちらが提出しなければ設計変更審議会にエントリー出来ないのも、工程遅延を恐れ受注者が作成するしかない。
- ・昔からの慣わしなのでなかなか口で言っても変わらない。発注者の内部で罰則を与えるようにすればよいと思う。
- ・発注者側から「企業努力」という言葉がよく発せられる。さまざまな本業以外の業務が企業努力にされてしまっています。
- ・設計の不備が多いため協議事項が多く発生しているが、全て施工業者の責任にされて変更書類を作成させられている。また指示・回答が遅い。設計変更を渋られる。
- ・コンサルに最後まで責任を持たせる契約にすることが重要。
- ・発注者からの依頼は基本的に断れないと思います。それは工事評点に響くと考えからです。この仕組みを変えないと片務性は改善しないと思います。
- ・設計変更ありきで発注する工事を受注した場合、片務性になりやすい。発注者業務を補助しないと先に進めない。詳細設計で問題提起されたまま工事を発注しないで欲しい。
- ・「実施したことについての対価は支払うので検討・計画、経費負担しろ」と言いながら、変更になったら「無理だ」と言われた。
- ・「疑義が生じた場合は甲乙対等な立場で協議」となっているが、請けたのだから従うよう強制される。
- ・昔ほど片務性は感じなくなった。ただ、契約に含まれていないがその工事でやるべきことが明らかなことについては発注者から指示・協議すべきであるのに、それを請負者から協議書を出させることが未だに続いている。その場合、施工方法の比較検討や図面、数量計算書の作成など、全て発注者である請負者がやらされることになる。
- ・業務を行わせた場合、何らかの内容でお金をみて欲しい。
- ・本来、発注・設計・施工責任がそれぞれにあると思っているが、設計及び施工に対する発注責任が非常に曖昧になっていると思う。特に設計発注における条件明示に沿った設計をしても、条件が現場に即していなく、担当者の思い付きのような感じで設計見直しを押しつけられるケースがあり、結果、設計遅延となり、施工業者にも影響が出ている。発注責任を自覚し、対処することが大事であると思う。
- ・設計図の変更はコンサルへ戻し、修正業務を行わせて欲しい。コンサルに現場の施工要領等を勉強させる機会を設けるのもいいのではないかな。コンサルは問題が発生したらどんな問題があったのか現場（現物）を確認しに来る等。過去の設計図を引っ張り出し取りまとめれば達成感を感じられるだろう。各図面で整合性が取れないものがありすぎる。図面の照査が請負業者にあるというのであれば、照査業務費を計上させて欲しい。
- ・仕様書に記載されている事以外をやる必要があるのか？

- ・発注者（ここでは監督官）の力が強く、疑問を感じても、発注者の意志に沿った書類を作成したり現場を進めたりすることがある。このため受注者独自の特長を活かした現場管理が阻害されている。パワーハラスメントの最たる状態で、双方対等とは程遠い。
- ・工事評点が次発注工事に影響することがなければもっと片務が減るのではないか。
- ・共通仮設費に含まれない特記仕様書に記載されている事項についても設計変更対象としない場合が多々あり、無理な「創意工夫」を要求されることがある。
- ・発注者側に「請負業者がなんとかする」という意識があり、本来発注者側が行わなければならない業務に時間を取られ遅れても、「間に合わせろ」と強い指示が来る。
- ・片務性に関しては発注者の倫理観に頼るしかありません。騒げば騒ぐだけ、更にいじめられます。第3者による内部監査機関を設置するなどのシステムが構築されなければ、今のままで何も変わらないと考えます。
- ・工事評点向上をちらつかせ、設計変更ではなく承諾、または地元対応などで処理される。
- ・「変更図面、数量計算書、変更協議の根拠等の資料作成は当然請負者が行うべきもの」との風潮が強い。
- ・発注者も人員不足ではあるが、問題があっても発注を行えば受注者が問題点をあげ解決するような感覚でおられる。
- ・竣工間際になって予算不足を理由に工期延伸を迫られた。
- ・設計変更で「議会に説明できない」という理由で変更が認められない事案が多い。そもそも変更指示書を1枚も切ることが出来ず、作業の流れ上やらなければ工事が止まるため軽微なものは対応してきたが、結局「時期を逸した」「議会に説明できない」という理由でうやむやにされる。減額分と相殺して「これでチャラ」というケースもあるが、公共工事で「議会に説明できない」というだけでこんな処理の仕方の良いのか。甚だ疑問だ。
- ・発注者責任の「工事の中断」等の損失に関する費用は一切認められず、タイトな工程を要求するにもかかわらず、稼働日ロス分の工期延期も認めて頂けない。
- ・発注者側の人員不足・技術力不足によるものであり、場合によっては設計費や資料作成費などを工事の契約に入れるべきである。
- ・受注者が作成したほうが早いことがままある上に、これまでの慣行が浸透している状況ではあまり期待できないが、発注者の意識改革しかないのでは。発注者業務を請負者にさせないよう国土交通省から通達を出すしかない。
- ・発注者の組織の問題として、実際に施工の打合せ・協議は出先（出張所）と行うが、軽微な変更の決定権は「事務所」にあり、大きな変更の決定権は「局」にあるため、設計変更が途中でNGとなる事がある。つまり、出張所でOKでも事務所ではNGとか、事務所ではOKでも局ではNGなど。
- ・発注者担当者や幹部の対応が遅く、ワンデーレスポンスにはほど遠い。設計変更審査のための発注者内会議だけで1ヶ月以上かかるため、平気で工事が1週間以上止められる。設計変更では、設計者擁護の観点で、設計不具合による変更にも拘わらず変更してもらえないケースが多々ある。
- ・特記の「協力のこと」の一言を理由に、全て受注範囲と言われることに理不尽を感じる。

- ・ 甲乙ともに人員不足の中で業務をこなしているのもわかるが、発注者内部でかつ上司に説明するための資料作成が多いように感じる。設計変更業務等、本来は発注図面通りに物を作ればベストだが、特に設計コンサルタントの常識的な知識の欠如が著しく感じられる。
- ・ 国が直轄する片務性撲滅委員会などを立ち上げ、工事完了後受注者にアンケートを行い、発注者の片務性のランキングなどを公表する。
- ・ 請負者と下請会社の間では着工前に契約する必要があるが（指示書だけではだめ）、請負者と発注者の間では着工前に契約するのは当初だけである。
- ・ NEXCO の共通仕様書には「変更図書は受注者が作ること」との明記があるのがおかしい。
- ・ 「工事を履行するすべての責務は受注者にある」という契約約款の文面を前面に、全ての事象の解決策を受注者に押し付ける。指摘をするが具体的な指示はしない。そのため同じ書類が何度も行き交う。

(10) 貴作業所で、本工事着工が遅れた要因を 2 つ以内でお答えください。（設問 25）

- ・ 着工してもすぐに中断しなければならないことが目に見えているのに「出来る所から着工しろ」と言われ 2 ヶ月遅れで着工したが、すぐに中断し、更に 2 ヶ月間工事中止となった。
- ・ 契約書には工事開始日は記載されていない。
- ・ 未契約状態で進めさせられ、なおかつ着工時に設計変更を要求させられている。
- ・ コンサルタントの設計ミス。
- ・ 確定した設計図面・施工計画・工程等がない中、契約をしてすぐに施工中止を掛け、「拘束はしない」と言いながらも図面の作成・施工計画や工程の協議・調整をさせられ、実際に着工できたのは 22 ヶ月後であった。
- ・ 施工前の現地調査が実施されていない。

(11) 作業所で起こっている問題（設問 29）

- ・ 発注者からの設計図面の提出時期が明記されてはいたが、実際はその時期より 4 ヶ月後であった。その間、現況測量も出来ず現場が進まない状態であった。それでも発注者は工事の全面中止をかけてくれない。
- ・ 東日本大震災以降、工事量の増加により労務・資材が逼迫しており、特に震災地域において調達に苦慮した。また、労務状況も高齢化が顕著になってきている。その一方で経験の浅いものが増え、品質・施工・安全において懸念している。作業所においても人員不足であり、管理が行き届かなくなっている。
- ・ 発注者側の施工監理業者の権限が強すぎる反面、発注者職員の技術力が低下している。受注者側の施工能力も同じことが言える。
- ・ 発注前の事前調査がお粗末であり設計に反映されていないため、行き当たりばったりの工事が多数存在する。
- ・ 様々な社会情勢、労働力不足、物価高騰等、諸条件がめまぐるしく変化する中、発注者は言葉だけの災害復旧、工期厳守、工程短縮を述べるだけで、同じ事業を共に進めようとする彼らの熱意は全く伝わってこない（むしろ無いに等しいと感じる）。長時間に及ぶ労働や大量の

費用をつぎ込み何とか要求に答えてきた作業所は、何のためにこれほどの努力をしてきたのか。これが本当に災害復旧として現地住民に支持を受けているのか、もっと早急にやらなければならない復旧事業があるのではないかなど、作業所職員は当初の目的や意欲を失いかけてしまっている。

- ・人数不足のうえに管理項目だけ増え、労働時間増で対応せざるを得ない。
- ・管理職が時代の変化に対応出来ておらず、昔の管理手法を求められる。現在は少人数で作業所運営を行っているため、昔のように1工種に担当が必ず付くような管理は不可能である。
- ・若手技術者の技術レベルが低い。現場に派遣された社員の技術レベルが低く責任感を持たせることが困難であり、それをフォローするために所長、次席が休めない状態である。
- ・作業所だけでなく会社全体の年齢構成に歪みがあるため、技術伝承がやり辛くなっていたり、精神的なバランスも取り辛い組織になっている。
- ・発注精度が低いため、当初設計をほとんど変更しなければ施工が進まない。発注者も理解はしてくれているが、自らで変更する技量・人員・組織になっていないため、すべて請負者が実際の現場条件を鑑みて設計をやり直し、施工計画を立て、発注者や将来管理する行政や企業者と協議を行う必要がある。その部分に対する対価が無報酬となっていることが大きな問題。
- ・平年の2倍の降雪量で、想定していた作業が順調に施工できない状況であるが、協議に応じてもらえそうにない。命にかかわることでもあるため除雪作業をやらなければならないが、「受注者が勝手にやっている」というようなことを言われる。ただ「やれやれ」と言われるのでやらざるを得ないが、雪の対策費はどうにもならない状況なのが問題である。
- ・設計変更協議で内容のつきあわせをせず勝手に内容を変更（減額）されることがある。
- ・人員が不足している。特に着工、竣工時は書類作成が膨大で勤務時間内では対応できない。
- ・設計図書と全く違う内容の工事となり、全て受注者で設計したが、その対価は一切支払われない。経費がかかるので打ち切り竣工又は中止を掛けていただくようお願いしたが、一部中止もかけてくれなかったもので、約半年現場が止まった分の経費についても支払ってくれない。
- ・技術者の人数が足りていないため、長時間労働を強いられている。また、作成すべき書類が多いため、現場をよくみる時間がなく、品質や安全に対して不具合が発生する確率が高くなっていると感じる。
- ・作業員の数が明らかに減少している。一つの職種として評価を上げなければ、日本の技能レベルは極端に下がると感じる。例えば「良い学校を出ていないから鳶職をする」という時代ではなく、学歴に関係なく働きたいと思える職業にする。各職種の中のランク制度や賃金の向上が望まれる。
- ・最近の傾向として、設計段階で不具合があっても設計審査を通し、施工時に現地調査を行い施工方針、方法を決める傾向が強いと思います。設計コンサルタントは一切の責任が問われないため非常に有利な状況にあると思いますが、我々施工会社からすると、「設定した工期で工事が進まない」「余計な調査、協議が発生し、それに伴い本来の業務に対する時間も奪われていく」という悪循環があります。発注者側に、設計審査の際に問題点を見抜く能力が欠如していることも要因の一つだと思います。
- ・国土交通省工事では特に残業時間が多くなっています。深夜2、3時までの残業は当たり前

の状況です（勿論、朝 8 時から朝礼実施）。これは資料作成の範囲が広く、細かい点まで根拠資料が求められるのが主な要因です。発注担当者（監督官）から、書類作成等に関し深夜 1 時過ぎや早朝 6 時頃から度々携帯電話に口頭連絡やメールがあり、夜や日曜日にも休息できないのが現状です。このため体調を崩す方もおられます。発注者には工事評価点と言う伝家の宝刀があるため、受注者は理不尽な要求にも耐えているのですが、このような状態ではまともな仕事は出来ず、業務が悪循環に陥るのは当然で、この状況をみている若手技術者は建設業界に将来の夢を持つことが出来ません。

- ・デザインビルドによって発注されているため、本来発注者が行うべき業務も作業所職員が行っている。通常、現場作業所で対応出来る作業量を超えている。発注者はデザインビルドの採用により全ての業務が「受注者責任」と認識しているように感じる。
- ・詳細な図面や数量計算書もなく、ただ見積参考資料のみで入札となったため、受注後に設計変更ばかりの工事となった。ほとんど落札率が掛かる項目で、そのため赤字が増えている。金額が確定していないため正確な原価管理も出来ず、発注者の言いなりで施工している。良い評価点も欲しいので文句も言えない。
- ・発注者と日々工法の変更などの協議を行いたいのが、対応する窓口が少なく多くの工区を担当されているので、工変指示書などの対応が非常に遅い。現在の担当者はそのあたりを理解しているが、今後、移動などあった場合に引継ぎされるかが大いに心配である。
- ・竣工間際になって予算不足を理由に工期延伸を迫られた。一時中止命令を出し、その分工期延伸し、年度跨ぎによる設計変更及び支払を行うのは、発注者側の建設業法違反と考えられる。
- ・設計変更はほとんどが先行着工となるため、発注者からの回収の言質がとれないまま着工することが多い。工事評点への影響があると今後の受注活動に支障をきたす恐れがあるので、結果的には後出しのいいなりになってしまうのが現実である。
- ・設計図・設計条件が現地の状況に合っておらず、また発注予算が足りないため、仕方なく変更案、コストダウン案を受注者側から提案している（自己資金の場合は予算が厳しい）。数種類の経済比較などを作成するのに大幅な手間がかかっており、工期もその分遅延している。最終的に方法が決まっても、コストダウン案が採用されたためその後の設計変更では減額の契約となり、何のために一生懸命提案したのか分からない。また、その査定も非常に厳しいものである。その後、工期短縮などの表彰・感謝状を受けるが、賞状と 1 万円程度の商品券がもらえるだけである。
- ・全国的に職員が不足しており、少人数での施工となっている。
- ・発注者の職員が不足しており、何現場も兼務しているので、設計業務・施工管理をコンサルに発注しておりますが、連絡調整が正常に機能していない為に、コンサルに指示されて、本来請負者の業務以外の書類作成及び、設計図書の不備や現場との整合性確保を請負者が修正させられています。又、コンサル業務を行う会社の人員及び能力不足により、意図した事が設計に反映されない為、何度も修正を行っていて、無駄に時間が経過している。
- ・東北・関東に労務、機械（船舶）が流れているので要員確保が難しく、工程の融通性がない（例えば、施工上の問題点があるので先に別工種を実施したいと思っても、その時期に最適な能力を有した船舶の確保ができない 等）。また、政策の転換によって急に仕事量が増えても

管理職員の不足、技量不足もあり、上位者（現場代理人・監理技術者）の残業時間は増える一方。

- ・設計変更業務において、発注者の設計部署擁護が著しい。設計検討不足等の設計不具合について、監査で指摘を受けないように発注者内でごまかしている。そのため、本来設計変更となる項目も、受注者側の企業努力として対応させられてしまう。
- ・発注時の工期設定が実現不可能な期間であり、請負契約内容を完成させるために、その他の付随工事を追加され工期を延期している。そのため、赤字額が膨大に膨らんでいる。
- ・発注者（国土交通省）に確認・承諾されて行ったことが、最終的に町の意見によりやり直し等の不具合が発生している。また、数量計算書がなく金額の根拠が全くなく、全て受注者が作成しなければならないため、余計な労働時間及び負担となっている。毎回いい加減な設計図が多く、現場を見れば施工できないのが明らかに分かるが、それを設計照査（協議）という形で設計業務もやらされている。ワンデーレスポンスであるにも関わらず、設計照査で回答を要求してもワンデーレスポンスされていない。
- ・トンネル延長が短く、延長の長いトンネルに比べ長期に働くことが出来ないことから、作業員の確保に苦労している。
- ・発注者に代わり設計コンサルタント会社が施工監理業務を委託されているが、現場を監理しているとはいえない。したがって設計変更業務に対しても後ろ向きである。発注者に協議を持ちかけても「監理者と協議のうえ話を上げられたい」との結果、受注者で資料作成せざるを得ない。

(12) 設計変更ガイドラインを示すなどして、設計変更業務の分担適正化を発注者に訴えることができていない理由（設問 35）

- ・設計変更業務を受注者にやらせることを軽く考えている。そのため、発注者にガイドラインを適正に運用しようという意識はない。ガイドラインは大抵そのような位置付けであり、受注者が運用を訴えても「ここでは運用しない。そんなのやったことない」とあしらわれて終わることが多い。「それ以上強く出れば印象を悪くするだけ」とおとなしくしていることが多い。
- ・発注者の設計変更担当者の力量不足を感じる。また、マンパワーが不足している。

(13) ワンデーレスポンス」の運用における問題点（設問 43）

- ・発注者側の組織的な問題。工事担当部署に判断権限が与えられておらず、現場の状況がわからない上位部署の判断を仰ぐことになる。
- ・帳票システムなので、表面上はワンデーレスポンスになってはいる。
- ・「後日回答する」としか返ってこないのも意味がない。
- ・担当者が多忙すぎて我慢せざるをえない。
- ・発注者の業務過多により多少判断が遅れることもあるが、真摯に対応してもらっている。
- ・意思決定が組織となるので、担当者から上位者へと上げるシステムである限り無理。発注者側担当者に変更金額査定含め権限を委任しない限り実質無理。

(14) 提出する工事書類について、どのように感じていますか。（設問 47）

- ・書類の根拠、根拠のための根拠資料等延々と資料作成を要求されるため、書類は増える一方である。
- ・情報共有化システムにおいても、現在もなお紙媒体との両方を求められている。くだらないローカルルールが多すぎる。
- ・書類的な量は多くないが内容についての指示が細かく、再提出が多くなり、かなり負担に感じる（監督官次第）。
- ・提出の義務はないが、要求があれば提示しなければいけないものが多くあり、提出はしなくても作成するため、負担は変わらない。
- ・必要書類の作成は仕方のないことであるが、内容を簡素化していただきたいと思います。

(15) 工事一時中止が一部（部分）中止になった理由（設問 55）

- ・何も手がつけられない状態なのに一部中止になった理由が分からない。
- ・用地取得に関する発注者側の事務処理の遅れ、文化財調査着手・完了時期の遅れに伴う工事一時中止については認めていただけた。
- ・費用が増えることを懸念して発注者が取り合ってくれないため。
- ・設計変更により工事量が増えたため増額と工期延伸の契約が必要となった。また、国債の補助事業であるため期限を延長する必要性が生じた。以上のことから設計変更して変更契約するのが妥当であるが、変更予算がないため、次年度に繰り越す措置として工事一部一時中止命令が出された。
- ・工事引渡日が決まっており、工事が遅れる事が許されなかった為。
- ・着手にかかるにも、まだ引き継ぎ業者の残工事が残っており、施主もそれを理由に工事一時中止が出来ないため、部分中止として、処理された。
- ・「理由はない。認めない」の一点張り。隣接工区の遅れにより施工開始まで 4 ヶ月以上待たされた。
- ・施工中の工事が終わらないと工事が開始できない状況であったが、「特記にいつから開始できるか明記してなく、その点について質問もなかったため、数か月工事にかかれなくても発注者に責任はない」と工事中止を出してもらえなかった。別の理由で工事一部一時中止になったが、発注者はガイドラインの存在を知っているのに適用しようとする意志がない。
- ・当初地元との設計協議が不十分で着工できなかった時は「設計協議が完了して発注されているはずだから」として認められなかった。国土交通省には設計変更増額の予算がなく、工期延長して年度越しした際は、適当に理由を作って工事一部一時中止が出た。
- ・借地未契約により工事用地確保が困難にもかかわらず、現在の所定期工変更の予定はなし。工期の変更だけではなく、それに見合った経費の増加を見越した変更契約が望まれる。

(16) 国土交通省の「施工円滑化にむけた施策」のうち有効性を感じる施策とその理由（設問 56）

- ・無理な設計（設計調査不足）で、協議・設計変更した内容に対して工事受注者にその事由を求められても困る。発注者もコンサル設計任せにしないで設計照査を確実にこなして欲しい。
- ・旧運輸省工事は三者連絡会（発注者・受注者・協力業者）が行われている（受注者の支払条件や協力業者への片務性等の確認）。旧建設省工事のように設計者を行うほうが効果は大きいと感じる。
- ・様々な取り組みがなされていることは評価でき、全て有効である。ただいずれも二者間での折衝であり、請負者が不利なことは否めない。そのため、確実な運用を図るにはルールをもっと具体的に文書化して折衝を不要にするか、または二者ではなく第三者を通して折衝できるシステムに変えることが必要であると思う。
- ・どれも実際に運用されれば大変有効である。発注者へのペナルティーを含め施策の運用強制を要望。「我々国土交通省はこんな取り組みを行っています」という対外的なアピールのみで、運用は全くされていないと感じる。
- ・「設計図書の照査ガイドライン」「設計変更ガイドライン」「工事一時中止ガイドライン」は比較的浸透してきていると感じており、有効に機能しているように思う（まだまだ不完全な部分もあるが）。ガイドラインがあることにより、請負側からでも積極的に説明しやすい状況になってきていると思われる。三者会議については、今までの経験だと「何となくお互いががんばりましょう」的になり、事前に質問事項を提示していても「回答はそのうち」ということが多かった。また、用地等の発注者側の問題については、大概先延ばしになっていたことが多かった。
- ・工事一時中止ガイドラインについては有効であると感じています。受注者側に非がなくても着手できないことが多々ありましたが、国土交通省発注工事では、双方協議する体制が整い工事一時中止も適正にかけただけになったと思います。
- ・いずれにも有効性を感じない。受注者においても担当者レベルでは運用の意思を感じない。最終的な体裁を整えているだけ。
- ・ワンデーレスポンスは担当者によってそれぞれであるが、対応の良い監督官・専門官の担当になれば非常にスムーズに物事が進む。
- ・施策は良いが、各発注者へ主旨・運用が徹底されておらず、発注者ごとの慣例に従ったルールが未だ適用されており問題が多く、施工業者への負担が増大している。
- ・書類の簡素化により、提出すべき工事書類が減ったことがありがたい。また、三者会議についても、特記仕様書に明文化してもらう事により設計照査に対するレスポンスが早くなり、有意義である。
- ・設計変更審査会は一堂に会して打合せを行うため、現場の状況を認識してもらえるので、有効であると思われる。
- ・工事一時中止ガイドライン・三者会議・設計変更ガイドラインは適正に運用されれば施工円滑化が図れると思う。受発注者の責任がどこにあるのかを明確にすることにより、誰が何をすべきかを明確にすることができると思う。ただ、三者会議などは段取りに時間・労力を多大に費やす必要があるため、一概に業務の改善につながるとは思えない部分もある。

- ・とにかく縦社会的な風潮をなくして、風通しのよい環境を発注者内で築いてもらいたい。質問に対するレスポンスも、うちの現場の担当は他人事のように悪い。当事者意識があまりにもなさすぎである。

(17) 国土交通省の「施工円滑化にむけた施策」のうち問題を感じる施策とその理由（設問 57）

- ・三者会議：どのような場合に開催すべきかが明確化されていない（設計照査結果を提示し三者会議の開催を依頼したが固辞された）。
設計変更審査会：当初開催したが、結果がまとめられていなかったため公式には開催されていないこととなってしまった。
- ・民間発注工事においては発注者に認識が薄く適用するケースがない。今後、民間発注工事も国土交通省工事と同様な施策を適用していただけることで、受注者の施工が行いやすくなるのではないかと感じます。
- ・「三者会議は必要に応じて開催する」となっており、施工者が開催要求し交通費等を負担する仕組みになっているが、有無を言わず開催することにすれば良いと思う。また、工事が始まる前、工事中、工事完成後の 3 回実施すべきである。なぜなら、設計者は設計したものがどのような結果になったかを知らない。着手前に、設計者は発注者や施工者に設計の意図を十分に説明すべき。お互いの理解を深めて工事に着手すべきである。また、工事途中で設計時に意図したものが工事に反映されているか、設計に不具合や不一致がないか確認すべき。そして最終的に完成時に設計とどう違っているか、なぜそうなったかを確認して次の設計に反映すべきである。三者が一体となって目的物を合理的につくっていくことが円滑化であると思う。
- ・発注局内では施策に対し積極的に取り組む姿勢を感じられるが、出先の事務所や出張所等での対応は担当者によってバラつきがあるように思え、発注者と受注者の業務分担が適正でないことが見受けられます。
- ・発注者側担当者の能力向上や権限委任が進まない限り無理。何か一つ変更・協議するにしても「上に説明」として資料を要求され、また、判りやすくする為に概略版なる資料も求められる。結局金額が絡む話になると、現場から一番遠く温度差がある積算部署の「安ければ良い」「業者の要求に対して安く話をまとめた」「プロセスを無視して結果論から減額できた」「会計検査院に説明し易い」という思いで金額に反映されない。末端の担当者に権限を与えない限りあまり変わらないと感じる。
- ・設計照査は、私自身が従事した現場では請負者側が全て実施してきているので、設計照査自体の負担が増えているのが現実である。
- ・現実には設計変更などの手続きは変わっていないので、正式に変更の許可ができるまでに時間がかかりすぎ施工に影響を及ぼす（手待ちになることが多い）。
- ・設計と施工の温度差が激しいのでは？設計コンサルとゼネコンとの設計 JV による設計施工なども試験的にやってみてはどうか？
- ・全てに共通するが、様々な施策を実施しようとしている事自体は評価できると思うが、結局のところ発注者目線でしか運用されていないため、受注者には負担となっている部分がある。

- ・ワンデーレスポンスは監督員 1 人の工事件数が多いため実際に活用出来ているとは思えない。

(18) 休日作業を行う理由（設問 58）

- ・災害復旧工事では休日作業に対しての意識が薄く、仕事が出来るときにとにかく進めることを前提としている（代休取得の観点はほとんどないに等しい状況）。
- ・発注者協議による工事停止期間が長く、工期を圧迫したため。
- ・技能労働者を抱えた工事となっており、地元調達だけではまかなえない。遠方から来ている人も多く、長期休暇時（盆・正月）にまとめて休暇をとるために、常時土曜日には休めない。
- ・公共工事の発注過多により労働者が不足し、資材確保も困難な状況。発注者の市場状況悪化に対する認識不足である。
- ・工事の特殊性による。トンネル工事の場合、作業員自体が出稼ぎで来ており、また出来高制度をとっているため、休みが多いと給与が下がる。
- ・供用開始が先に設定され、発注が遅れているにもかかわらず、平然と特記仕様書に「土曜休日を見込んでいる」と記載するのはおかしいのでは。
- ・工事においては天候や不明埋設物、近隣苦情に伴う工事中止等の予期せぬ事態が多く、工期短縮のためには土曜日作業を実施せざるを得ない。
- ・発注者の工期設定が休日も含まれているため。
- ・工期短縮が技術提案で評価される以上、適正工期での施工は出来ない。受注者へのしわ寄せはなくなる。

(19) 今後モデル工事が様々な工事に波及されるにあたり、あなたが思う懸念事項及び改善点は何ですか。また、今後増やして欲しいモデル工事はどのような工事ですか。（設問 59）

- ・週休 2 日の徹底を条件とするモデル工事（但し適切な工期設定が必要）。
- ・モデル工事は大変良い取り組みだと感じます。しかし、モデルとなる工事のみが注目される中で多くの現状はモデル工事とかけ離れているように感じます。これは、発注者の理解を得られていない面や受注者側の会社内での人員的な余裕がないことが原因ではないかと思います。今後は、モデル工事にて実績を確認し、良い施策であるものについては普及させていくために、受発注者双方の建設業への考え方を変えることが不可欠だと思います。
- ・工期が守れなくともモデルということで理解が得られるのか。
- ・若手、過去要件、女性技術者の場合の工事評価点は、モデルとして平均点にするなどの配慮が必要。
- ・モデル工事で何をしようとしているのか理解できない。そもそも建設業がこうなっている現状を作り上げたのは国土交通省の様々な施策のせいである。過去実績のために技術者は全国を走り回るはめになり、厳しい工程（もともとの場合、隣接工区の遅れ、土地の未収用などの理由）のために週休 2 日が出来なくなっている。真摯に現場の声を聞く姿勢があり体質を改善する気があるなら、モデル工事など必要ないと思う。現実には起きていることをありのまま伝えることをすれば、問題が明確になって解決策も見出せるはずである（自分たちに都合の悪いことは全て別の理由にすりかえる体質がある）。

- ・色々な条件を設定するのは良い事だと思います。しかし、ものづくりは品質の良い物を作る事に意味があり、条件に縛られたが為に品質が悪くなることは許されません。モデル工事を有効に利用し、改善を加えながら慎重に実施していくべきです。
- ・これまでの施策も満足に運用できていないのに何も期待することはない。旗揚げのみで終わるものと感じている。
- ・若手技術者の配置を条件とするモデル工事や女性技術者の配置を条件とするモデル工事は、明らかに経験が少ない技術者を配置することが前提となる。技術の継承のために必要なことであるが、フォローする熟練技術者の配置も必要となることから、普及させるためには、その分の現場経費率をプラスする対策をとらないと、企業としては前向きになれないのではないのでしょうか。
- ・週休 2 日・若手・女性技術者などを考慮した工程並びに落札価格にまず配慮しなければ重荷に終わる。技能者不足でも施工可能なモデル現場が今後必要な傾向にあるのでは？
- ・建設業の人材不足が深刻な状況なので、モデル工事を発注しても結局のところ受注者に余計な負担が増えるだけではないかと思われる。また、官庁での中途採用が拡大しているが、ゼネコンからも多くの人材が官庁へ流出しており、技術者の減少に影響を与えているのではないと思われる。
- ・総てのガイドラインを適正に行うモデル工事。
- ・現実問題として「週休 2 日の徹底を条件とするモデル工事」が導入された場合、端的に労働者の給料が 1 割程度減ってしまう場合が多い。労務会社で日給制から月給制への改革がなされないこういった問題は解決されないと思う。給与体制について、社会保険加入のように義務化出来れば解決に一步近づくと思います。
- ・トンネル工事など線状の工事では、本作業（トンネル）が止まって入るときにしか出来ない工事があるため、土日を完全休業とするのは難しい。
- ・地元に密着した工事。工事見学会の開催や、地元へのボランティア活動、小中学生の職業体験等。
- ・モデル現場に選定された場合、色々な費用と精神的な苦痛が伴う。それに見合う人件費（加える業務）や活動資金を加えて積算して欲しい。
- ・週休 2 日の徹底。但し、それに見合う発注体制（工期設定・工事金額）を国が整えるべきである。特記には「休日は土日祝日を見込んでいる」としているが、工期設定根拠が不明である。適正な工期は施工条件により異なる。発注者側にそれを理解できる技術者を育成する事が必要である。
- ・事業計画ありきの工事の中で週休 2 日が達成できるのか。安定した公共事業予算の継続、技術者の処遇改善がないと人材確保はできない。若手、女性技術者だけではなく、ベテランや高齢者も含めたバランスの取れた配置を条件とするモデル工事があってもいいのではないのか。
- ・モデル工事のみで終わってしまうと思います。理由は、ますます人手不足、技能労働者不足が深刻になると思われるからです。モデル工事としては「工期を進捗により変更できる工事」を希望します。

- ・モデル工事にすることで、その成果を示す資料づくりが、現場運営における負担となると思われる。成果を示す資料の簡素化が必要。工期、工事費に余裕のある現場では運用可能であると思われるが、利益率の低い工種や改善の見込みが無い工種が主な発注工事への波及は困難であると思われる。
- ・環境に配慮したモデル工事・地域貢献型のモデル工事。
- ・モデル工事において、その実現性や有効性の可否と工事成績は切り離して考えて欲しい。
- ・予定価格で行う工事。受注者の責によらない事由による無条件工期延期工事。

(20) 歩切りについて（設問 60）

- ・設計変更時の単価の根拠が不明。
- ・設計変更に対する落札率による歩切り。
- ・見積採用では1割カットされ、その金額から落札率をかけられているのが現状である。
- ・資材単価において、経済調査会調査単価を使用しているようだが、経済調査会単価が物価本の50～60%と安すぎる。根拠が全く不明。
- ・前工事からの引継ぎ鋼材の賃料について、受注者の責によらない工期延伸にもかかわらず、「鋼材の賃料が設計限度額を超えたので変更しない」とのこと。工期が延びれば伸びただけ賃料を請負者が全て負担させられるのはおかしい。
- ・発注者の都合で見積をする間もなく実施した工事で、実費精算のはずが、有無を言わず歩切りされた。
- ・少量工事に大規模工事の歩掛りを適用する。
- ・当年度の各工区の事業費が決められており、こちらで提出した見積に落札率を掛け、更に決まった事業費に近づけるためその過剰分を切られています。単純に工事量を減らせば良いのですが、工程（線路切替）に間に合わせるため致し方なく工種を組み入れています。

(21) 国土交通省主催の建設産業活性化会議は民間の活力やノウハウの導入活用の一環として「多様な入札契約方式の導入・活用などによって発注者支援に資する仕組み作りを推進していく」としていますが、それに対するあなたの考えに合致するもの（設問 61）

※斜字：選択した回答（2つ以上ある場合は+で接続） 正字（→以下）：自由筆記

- ・民間業者（コンサル、ゼネコン等）は正当な契約を行った上で事業当初から積極的に関与すべき
→発注者やコンサルの条件設定や不具合、違算をすべてゼネコンの対応で収束させているのが現状だと感じます。責任区分を明確にすることは困難（発注者の非は絶対に認められないため）であるため、事業当初からゼネコンが関わった方がスムーズな事業進行になると思います。
- ・コンサルと施工会社の役割分担を明確にした上であれば施工会社も事業当初から関与すべき
→現場を知る施工側が関与することで、より高い技術により安全かつ迅速に施工できることが多々あると思うから。

- 発注者側の技術者不足のため、設計施工方式やCM方式に契約方式が変わっていく。コンサルタントのみで設計したものは施工上の問題が多く発生しているので、ゼネコン関与は必然的に行われるべきだと思う。
- コンサルとゼネコンのノウハウは事業進捗の中で融合させていく必要がある。どうせ融合させるならば早いうちから試みた方が、費用も時間も無駄が省ける。
- 施工業者が設計時から参入したほうが、現場の当初からの条件など理解ができ、全体的に良好な施工ができる。
- 設計時の選択工法や施工計画が現場条件と乖離しすぎている例が多々あり、設計変更も容易でない。計画段階から施工業者にノウハウをヒアリングし、積極的に関与させるべきであると考えている。
- 施工性を考慮しない設計では品質の確保も保証できなくなるが、結局は施工者サイドの責になることが多いように感じる。特に重要な案件については、施工会社も事業当初から関与するという事は当然のことのように思う。
- コンサルが設計した成果物をゼネコンが照査するだけの仕事があってもよいと思う。
- ・ **コンサルが設計、ゼネコンが施工という区分は守るべき**
 - コンサルが設計したものに誤りがあって、そのまま施工したらゼネコンの照査不足という制度がおかしい。コンサルにもそれ相応の罰則があってしかるべき。そうでないからなんでもゼネコン側に回ってくる。
- ・ **責任が曖昧になるため可能な限り発注者自らが事業調査や設計を行うべき**
 - コスト削減のために事業計画段階からの民間参入（技術力）は必要であると感じている。今後は、いかに正当な方法で民間が参入できるかを模索することが大切だと感じる。
 - 設計者、施工者のノウハウが現状では活かされていない。発注者も設計や施工に無関心に見える。もっとより安くより良い物を作ろうという気がない。歩切りも発注者は平気でやっている。より安くというのは「施工者責任で」と押し付けることという勘違いが横行している。もっと三者でこのことに取り組む必要を感じている。コンサルも施工に携わらないので、設計した後のことには無関心である。回答のように、ただ発注者が設計に関与するというだけでは、しないよりましですが、成果は薄いと思う。
 - 問題が起こっても「発注者側には責任がない」といった内容の発言をするため。
 - 民間企業の技術開発の発展は目覚ましいものがあり、それを活用することは生産性・経済性にもメリットがあると思う。
- ・ **コンサルと施工会社の役割分担を明確にした上であれば施工会社も事業当初から関与すべき**
 - ・ **コンサルが設計、ゼネコンが施工という区分は守るべき**
 - 現実味のない計画や図面を作成するコンサルが多いことを考えると、事業当初から施工会社も関与するべきと考えます。しかし、設計と施工という区分は明確にしておかないと責任範囲が明確にならないと思います。
 - 技術提案という形で、受注者努力で品質確保を行ってきた項目についても、最新の工法・施工方法などを設計段階から盛り込むことが出来るようになれば、正当な予算が付くのではと思う。

- ・コンサルと施工会社の役割分担を明確にした上であれば施工会社も事業当初から関与すべき
+責任が曖昧になるため可能な限り発注者自らが事業調査や設計を行うべき
→発注者側の対応の遅れ、事業計画の曖昧部分がある事を考慮すれば、コンサルと施工会社の役割分担を明確にした上であれば施工会社も事業当初から関与しても構わないと考えますが、基本的には発注者自らが事業調査・設計を十分に行える体制を構築すべきである。
- ・施工会社は事業当初から参画すべきではない+コンサルが設計、ゼネコンが施工という区分は守るべき+多様な入札契約方式の導入・活用の実態・成果がわかりにくい（広報が不十分）
→設計業務の工期の逼迫が設計図書の質の低下につながると思われ、その不備の補填を工事業者が行う場合もあるが、設計業務が竣工しているコンサルに対して質疑をするにあたり、コンサルが対応する追加業務に対価はなく、責任が曖昧である。責任の区分の明確化は必要と思うが、コンサルが不当な要求を受けない範囲において、工事の竣工までコンサルに対応させる余地も必要かと考える。

(22) 多様な発注方式について（設問 62）

※斜字：選択した回答（2つ以上ある場合は+で接続） 正字（→以下）：自由筆記

- ・図面の整合性が高まり維持管理段階まで見据えているCIMは積極的に推進すべき
→三次元モデルにより、より高品質な物の提供、また建設業の大きな問題である技術者・技能者の未熟・不足も対応ができるのでは。
→設計図書が、施工性を含め現状と一致していれば、変更等の業務が減り、生産性の向上につながる可能性がある為（変更ばかりの工事では変更業務に時間を追われ、肝心の現場管理が手薄になる傾向があると思う。もしくは残業時間の増加につながる）。
→負担が増えない方法を考えてプラス思考で取り組むべき。あれもこれもと欲張ってしまって、結局手間だからやらないということにならないように進めていただきたい。
→この取り組みは官民が歩調を合わせて行うべき。どちらか一方が主体では軌道に乗らない。
→より良い建設産業にするためにはまずやってみることが大事であり、改善点を見いだしていくことが発展に繋がると思うからです。
- ・CIMは施工会社が主導的に取り組むべき
→CIMの活用方法によっては省力化、効率化につながると考えられる。推進するべきものではなく有効に活用出来るように使い手が考えるべき問題である。
- ・現状のCIMでは施工者の負担が増えるばかりでメリットが感じられない
→導入するのにお金がかかる。
→省力化・効率化を実施するために、施工者の負担が増えるのではないかと思う。
- ・図面の整合性が高まり維持管理段階まで見据えているCIMは積極的に推進すべき+CIMは施工会社が主導的に取り組むべき
→今後のモデル現場で目的とする建設生産システムの省力化・効率化・高度化が図れるのか確認し、今後さらに推し進めていくか判断すればよいと思う。

- ・図面の整合性が高まり維持管理段階まで見据えているC I Mは積極的に推進すべき+C I M推進は対応する会社としない会社の二極化につながる+現状のC I Mでは施工者の負担が増えるばかりでメリットが感じられない

→設計照査における図面の整合性等の確認および施工段階での確認等には有効だと思う。3次元化モデルを作成するためには、現段階では図面データ（平面図や詳細図）から3次元化するため、時間とコストがかかり施工者の負担が増えメリットが感じられないが、3次元化へのデータ（X Y Z）は、国が用意をしてそれを3次元化できるような仕組みになっていれば、多少なりとも負担が軽減すると思う。今後の仕組み作りに期待する。

- ・図面の整合性が高まり維持管理段階まで見据えているC I Mは積極的に推進すべき+現状のC I Mでは施工者の負担が増えるばかりでメリットが感じられない

→推進・導入した結果に対する正当で適切な分析・評価が不可欠であり、より現状に合致し効果が発揮できるシステムへの向上が必要。

→C I Mは運用が標準化されれば、今まで熟練の技術者でなければ見抜けなかった施工不具合の低減につながると感じます。しかし施工業者でC I Mを標準化するには、準備に関して費用負担と時間が掛かり、人材育成についてもその場限りの感じである。それらについて解決しない限り、当作業所では使用する気になれない。

- ・C I Mは施工会社が主導的に取り組むべき+C I Mの導入は時期尚早（準備不足）

→技術者が不足している現状においてC I Mの導入・推進を行っても展開されることはなく、むしろ負担が増えるばかりである。まずは土木分野の人材確保が急務であると考える。

C I Mの導入に関しては発注者がトップダウンで進めるべきものであると思うが、その運用に関しては、施工者、設計者が主導的立場で取り組み、またC I M活用の際の公共工事発注形態も考えるべきである。

- ・C I Mは施工会社が主導的に取り組むべき+C I M推進は対応する会社としない会社の二極化につながる+現状のC I Mでは施工者の負担が増えるばかりでメリットが感じられない

→C I Mは素晴らしいことではあるが、現実的に施工会社が細かい所をチェックすることになり、施工側の負担は増大するように思える。そのため、施工者側が主導的に取り組むことで出戻り作業をなくしたほうが効率的だと考える。また、現状では発注者が理解しやすいための資料のように感じる。

- ・C I Mの導入は時期尚早（準備不足）+現状のC I Mでは施工者の負担が増えるばかりでメリットが感じられない

→C I Mは、最終的には現場の省力化・効率化に繋がると思われるが、現状では発注者、設計会社の準備不足であり、施工者の負担が大きい。

(23) 品確法を含む担い手三法の改正などを受けて、発注者の言動、対応等に何か変化は感じられますか。（設問 63）

- ・大きな変化は感じられない。
- ・発注者から受注者への細かい確認が増加し、より受注者の責任が増した。
- ・あまり感じられない。むしろ発注者は無関心状態である。

- ・労務単価の見直しのアナウンスが来るようになった（直接関係ないかもしれない）。その他には変化は感じられない。
- ・担当の人材によりどこまで認識しているか。近頃は発注者の所内会議等で指導されている様で、育成されつつあると認識している。
- ・将来の公共工事品質確保の一環でその対策が検討され、国土交通省主催の講習会・勉強会で広められてきている。
- ・入札不調・不落についてのヒアリングがおこなわれたが、発注者からの具体的な方策は示されなかった。
- ・今の所は特に感じない。ただリーフレット等は頻繁に目にする。
- ・公共工事を施工する業者として適正な利潤を確保できるよう、インフレスライド契約や新単価への移行をタイムリーに実施して頂いている。
- ・着工前及び設計変更確認会議が実施され、受注者側の意見を発言できる機会が増加した。

(24) 品確法を含む担い手三法の改正に期待することは何ですか。また、実現にむけて問題となっていることは何ですか。（設問 64）

- ・建設業に若手社員を確保するには、手っ取り早いのは報酬です。3Kのイメージはなかなか払拭できない状況ですが、報酬だけは国が取り組んでいけば変えられると思います。
- ・建設作業員の不足、高齢化は問題だと思います。若い作業員・技術者が今後不足していきます。若者が建設業に魅力を感じられるよう、賃金を普通のサラリーマンと同等程度もらえるよう、労務費の見直しが必要かと思われます。社会基盤を作る大切な仕事をしているにもかかわらず、賃金・社会的地位が低く評価されていると思います。
- ・発注者の技術力不足を解消することが大事。発注段階で、発注図をコンサルに丸投げする事で、現場単位での特性、その現場にまつわるローカルルールや、地元・周辺機関との調整など、設計に盛り込むべき要素を理解している発注者が少ない。
- ・矛盾だらけで実現できない。
- ・適正な利潤⇒「工事の一部を施工者に負わせる」ことで技術提案が始まっている。提案が素晴らしいと評価するのであればその費用を負担すべき。
- ・受発注者の負担増大⇒今の制度のせいで増大しているのだから廃止すれば良い。
- ・発注者の基本理念⇒今までないのか。「適正な」とは何？ 適正でない理由を追求し質すべき。法改正の問題ではない。
- ・適正価格での受注や若手技術者が育つ環境は整うかと思いますが、実際にうまくいくかは疑問です。賃金水準や社会保険等を整備しても、育てる企業の姿勢次第かと思います。
- ・職人の月給制の確立。
- ・事業の運用開始に縛られすぎて、休日返上で仕事を行わざるを得ない工事の発注は行わないで欲しいです。
- ・まず発注者が適正な予定価格及び工期の設定、適正な変更契約を行うことで、受注者も労働者の育成、処遇の改善、労働環境の改善に尽力することができる。そのためにも最低制限価格の設定は、ダンピング受注防止のためにも大いに期待する。また仕事の性質上、多くの場

合着手後の変更追加が発生する。現在、金額面でも工程面でも適切な契約変更が実施されているとは思わない。様々な施策は出されているが、多くの場合適切に運用されていないのが実情である。契約変更のあり方について踏み込んだ改革を望む。また国が地方公共団体等への指導にも力を入れることで、建設産業全体の改革が行われると考える。

- ・魅力ある建設業を感じることができず、担い手不足になっている。法律で決めた項目を着実に実行し、若年入職者が増加する環境を作って欲しい。
- ・技能者の処遇改善と教育訓練の充実を図り、高齢者の踏み止まり、若手入職者の増加・定着化を推進して、中長期的な担い手不足を改善する事を期待します。
- ・発注者による監督、検査、技術審査などが過剰になり、業務増加が発生し、若者の建設業離れに拍車がかかるのではと感じる。若者は、将来の見通しが立たず魅力もないことなどを理由に、建設業界への入職も減少するのではと感じる。
- ・期待すること⇒現場の担い手、若手社員・職人の増加。活気のある建設業界の再構築。問題となっていること⇒担い手世代の空洞化と技能・技術社員の高齢化。外国人労働力の導入（国内の若手世代がより離れる可能性）。
- ・公共工事の品質を確保する上では、工事発注の前段階で行われる「設計や調査」において、更なるレベルアップを図ってほしい。現地の自然・環境条件の詳細把握能力や施工時における各現場の特性を把握した上での施工計画作成能力等について、卓越した技術者の確保が重要と考える。
- ・発注者側の国土交通省から、地方官庁、民間へと波及することを望む。
- ・無駄な検査書類の根絶が絶対必要となる。やりがいのある仕事をどれだけ若者に提供できるかが今後の課題だと考える。ものづくりにやりがいは感じるが、朝から晩まですべての鉄筋に番号を付けて写真を取ることにやりがいは感じにくい。生コンの伝票のコピーや躯体の出来形に合わせた数量計算書の作成など、その作成意義を感じ得ないものなどはどんどん減らし、ものづくりに専念させるべきである。そうすることが、若者をつなぎとめることにもつながる一つの施策ではなかろうか。
- ・何かこのことによって個人的に重い罪や社会的制裁を受けたと大々的に報じられるぐらいにならないと浸透のきっかけにならないのでは。例えばセクハラやパワハラのように、執行当時は『なにそれ』という感じでしたが、それにより実際に社会的責任の大きな人物が社会的制裁を受け失墜して初めて世に広まったように。

(25) 国土交通省主催の建設産業活性化会議の中間とりまとめ※2 に記載されている課題、方向性、具体的施策に期待することは何ですか。また、実現にむけて問題となっていることは何ですか。

(設問 65)

- ・活性化としてのカードをどのように考えているのか、現場サイドでは具体的に見えない現状です。担い手の確保を例にしますと、プログラム等を作成して何年後には何万人の職業従事者が確保できるかというストーリーを作ればと考えます。

【教育現場への進出】

- ① 幼稚園（動くものに興味がわく時期に建設業の動く機械を魅せる）

② 小学生（空気、水、木、土、海などの自然環境が建設業とどのように結びついて
いるか、教科書や実際の現場にて体験、実践させる）

③ 中学校（具体的に興味のある分野に対してどのような職業があるか紹介して、具体的
な職業体験を行う）

鉄は熱いうち打てと言う様に、小さい時に興味を持った物は一生記憶の中に残るものです。
以上の事をプロジェクトして行けば、10～20年後に徐々に建設に興味ある若者が進出してく
ると思います。

- ・これからは人口が減っていく時代であり、処遇改善などしても技能者は増えないと思う。そ
のためにも、さらなる機械化施工や省力化などを本気で考えるべきと思う。いつまでも現場
で鉄筋・型枠・コンクリートではなく、プレキャスト化やロボットを使うなど、技術の開発
が必要に思う。
- ・オリンピック・パラリンピックの東京開催が、これからの将来を担う若い世代に建設業の魅
力を感じ取ってもらうチャンスだと考えます。そのためにも建設産業全体が同じ方向に向か
って活発なアクションをとるべきだと考えます。我々建設業に携わる者はそれに応えるべく、
他方面に刺激を与えられるよう協同しなければならないと強く感じます。
- ・設計労務費単価の適切な設定。賃金が格上げされることにより個人の社会保険加入が促進さ
れると思う。現時点では会社の社会保険加入がうたわれているが、今後は個人の社会保険加
入を促進する必要があると思う。
- ・施策の方向性がなくお題目だけ。建設産業が魅力溢れるものになれば全て解消される。では
なぜ魅力がないのか。一番の根源は官主体だから。競争をなくす仕組みを作り、大切な税金
を皆が真剣に考え、納得の上で大切に使えば競争は必要ない。作るものを考え、作り、使う
という当り前のことを当り前にできる仕組みを作れば、その仕事は魅力あるものになるはず。
また、この産業に政治が介入し過ぎる。利権争いに使われたり、民主党のように「コンクリ
ートから人へ」みたいなピントのずれた世論が登場したりする。この仕事を通じ暮らしを豊
かにするという世論の反応がなければこのような改革はできない。
- ・もっともらしい事がたくさん書いてありますが、結局は現在建設業で働いている人たちが実
践できるかだと思います。また、公共工事だけではなく民間工事も含めた全ての工事で一斉
に実施しないと、実現には時間がかかると思います。
- ・発注者と元請の片務性が起因して下請業者が不利な地位に置かれている事を明確にすべき。
公共事業では適正金額・適正工期で発注され、産業全体が活性化することを期待します。
- ・論点は違いますが、今回の復興事業に関わり意見があります。震災関連復旧・復興事業は非
常時の事業です。それにも関わらず、常時と同様な手続き、発注形態（縦割り）、発注時期
により施工業者としては難儀しています。特に国土交通省は、

本当に地元復興を考え発注を考えているのか疑問に思います。国土交通省道路・河川、県土木・
農林・水産、UR、市町村等それぞれが発注しており、発注時期・土の流用等について横のつ
ながりがあるとは思えません。その中で三陸縦貫道は集中して発注されており、資材・職人・
機械が集中し、高台移転工事等に支障をおよぼしていると言わざるを得ません。三陸縦貫道
が不必要だとは思いますが、復興の順序としては住居（高台造成等）→防潮堤→道路新設

ではないかと思います。住民の意向を踏まえ地元周辺の資材・職人・機械のキャパを考慮した発注調整（復興庁がやると思っていました予算の承認しかしていない）が必要であったと思います。復興予算を柔軟に長く使えるようにすべきだと思います。道路は10年位かけてゆっくり新設すべきだと思います。それが地元のためになると思います。

- ・合わない歩掛りの見直し。変更工事の落札率。
- ・担い手の確保、育成には、適正な工程の確保、利潤の確保、安定した仕事量の確保を期待する。離職者の増加及び若者入職者の減少原因で一番の問題は、労働時間の多さと賃金の安さである。その原因の一つは、追加変更工事及び不明確な設計による業務量の増加及び利益の悪化である。契約時の条件に違いがあっても、また工期的に原価的に厳しい追加変更工事を押し付けられても、受注者がやむを得ず受けなければ工事がストップし、発注者より様々な圧力をかけられる。適正な追加変更を行うことが休日の取得や賃金の増加に繋がり、若者、女性の入職も増え育成もでき、高度化の推進にもつながる。
- ・実現していくことを期待するが、それで建設産業が活性化するかは懐疑的である。業界の仕組みを変えていくことは必要だが、それよりも国民のなかの「建設業＝悪」という図式を無くすることが重要。マスメディアを含め建設業の真実・価値を正しく伝えて、国民の意識を変えることに注力して欲しい。
- ・若手が誇りを持ち、男女差別なく対等に、
また積極的に働ける環境作りにより、就職したい業界ナンバーワンとなってほしい。また、現場管理費率を向上して欲しい。
- ・若年層が建設産業に対して「誇り」をもって働ける環境をつくることが重要。日本では世間からの評価が本当に低いと思います。評価に加え、労働環境と賃金。これも全産業内で上位層になるようにしないといけないのではないのでしょうか。
- ・若年層の活性化に尽きる。建設産業の核は人で成り立っているのは言うまでもありません。魅力ある産業にすること、そこで働く人が幸せになることが本質ではないのでしょうか。
- ・発注業務を行う官公庁の職員の能力の格差を少なくする必要があると感じます。
- ・技能資格等の教育及び習得施設の充実。管理技士資格の統一。資格の更新の為の継続学習制度の見直し。ポイントを集めるだけになっている。入札時、技術者の工事経験者優遇による工事経験の偏り（同じ工事工種ばかり担当）。
- ・入札参加要件による技術者の経験、要件により異動が多発、同工種に偏る経験等、技術者の意欲を低下させている。
- ・どんな対策・方針よりも、まずは安定した事業量が必要。事業量が確保できていれば技能職人も月給制に移行しやすいし、技能者の処遇が改善されれば必然的に週休2日制、若手離職者の歯止め等に繋がっていくと考えられる。
- ・国として政治として、もっと明確かつ長期的なビジョンを持つ必要がある。ただし、予算が厳しいこのご時世では、なにがどこまで大事なのかといった取捨選択に大きく左右される。高度成長期に行われたインフラ整備や防災に対する安全率の見直し、異常気象による構造物への影響増大に対して、維持管理・メンテナンスが今後の着眼点になっているのにもかかわらず具体性に欠けているなど。また、施工を行うにしても、少子高齢化により担い手が減少

するのに比例し知識・技術を持ったベテランも減少傾向にあり、建設産業活性化とは裏腹に衰退するのではと懸念が残る。

- ・技術者、技能者の処遇改善を徹底的に実施してほしい。そのためには、事業計画段階における適正工程の作成による休日の確保や、他業界と差別化を図った労務単価設定等、ゆとりある生活の実施に向けた取り組みを行ってほしい。
- ・若年層の入職を増やすためには賃金の向上が重要と考えます。年収ベースで他産業と同程度の賃金であれば、作業環境が厳しい建設現場への就職希望はまず増えないと考えます。建設業に携わる人への賃上げは必要不可欠であると考えます。
- ・建設業に魅力を持って入職する若い方もいる反面、現実との乖離があり、たちまち離職してしまう現実をみて、夢・希望・達成感だけでなく実際の収入・福利面の充実も行いアピールが必要。建設業のマイナス面ばかり目立って、入職する前に他業界に行ってしまう事がないようにするため、魅力を語って伝える体験的な施策も同様に期待します。