

2015年度 土木作業所アンケート結果

2016年2月

日本建設産業職員労働組合協議会

〈目次〉

1. 土木作業所アンケート基本事項

- 1) 今年度の調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 2) 過去の調査履歴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 2) 受注価格の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 3) 発注工期の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- 4) 片務性の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- 5) その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

2-2. 土木作業所アンケート結果（主に国土交通省対象）

- 6) 設計照査ガイドラインについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
- 7) 設計変更について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
- 8) 三者会議について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
- 9) ワンデーレスポンスについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
- 10) 書類簡素化要領について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
- 11) 設計変更審査会について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
- 12) 工事一時中止ガイドラインについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
- 13) 担い手三法（品確法・入契法・建設業法）について・・・・・・・・ 29
- 14) 作業所の休暇について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- 15) 工期設定について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
- 16) 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・・・・・・・・ 38
 - (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・・・・・・・・ 38
 - (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・・・・ 40
 - (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・・・・ 40
 - (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・・・・・・・・ 42
 - (6) 発注工期設定の問題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42
 - (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・・・・ 44
 - (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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
 - (9) 受発注者間の片務性について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
 - (10) 貴作業所で、本工事着工が遅れた要因・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
 - (11) 作業所で起こっている問題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45

(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	48
(13) ワンデーレスポンスの運用における問題点	48
(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	48
(15) 工事一時中止が一部（部分）中止になった理由、又は認められなかった理由	48
(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	49
(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	49
(18) 現在の閉所状況が受注時における閉所設定と違う理由	50
(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	51
(20) 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	53
(21) あなたが今後推進すべきだと思う契約方式について選んでください	55
(22) 施工CIM活用推進についてあなたの考えに近いものを選んでください	57
(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	59
(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	60
(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	62

<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（「2015年度」「2015年度国交省」「2015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	572 作業所
調査期間	2015年10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。

※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

※2014年度 作業所アンケート（「2014年度」「2014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	502 作業所
調査期間	2015年2月

2. 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 総合評価落札方式の技術提案が要因となって、所定外労働時間の増加につながっていると感じますか

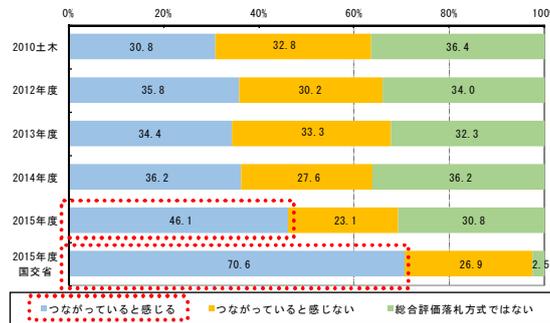
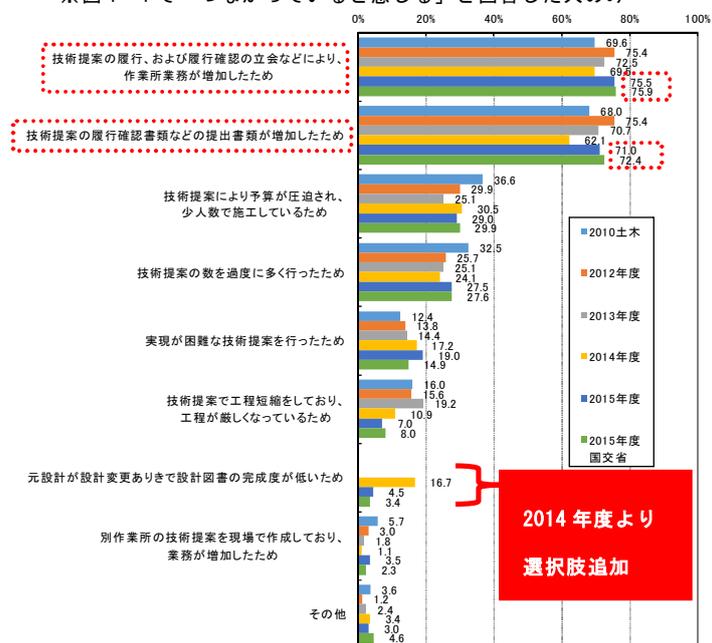


図 1-2 総合評価落札方式により、所定外労働時間の増加につながっていると感ずる理由
(3つ以内選択)

〈 自由筆記 P38 〉

※図 1-1 で「つながっていると感ずる」と回答した人のみ



(2) アンケートから見える現状

※「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

- ①「総合評価落札方式の技術提案が要因となり所定外労働時間が増えている」と回答している作業所は全体の 46.1%に上ります。国土交通省発注工事では、70.6%が「技術提案が要因となり所定外労働時間が増えている」と回答しています。（図 1-1）
- ②所定外労働時間の増加につながっていると感ずる理由としては、「技術提案の履行および履行確認の立会などにより作業所業務が増加」「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特に多くなっています。（図 1-2）

(3) 考察

総合評価落札方式においては、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。「技術提案の履行確認書類などの提出書類が増加」したという回答が前年より増加している背景は、各社が技術提案の違いを出せなくなり、受注するために提案の項目数を増やして違いをアピールしていると考えられます。受注者にとって負荷の少ない発注方法の検討が必要と考えます。

2) 受注価格の現状

(1) アンケート結果

図2-1 請負金額落札率

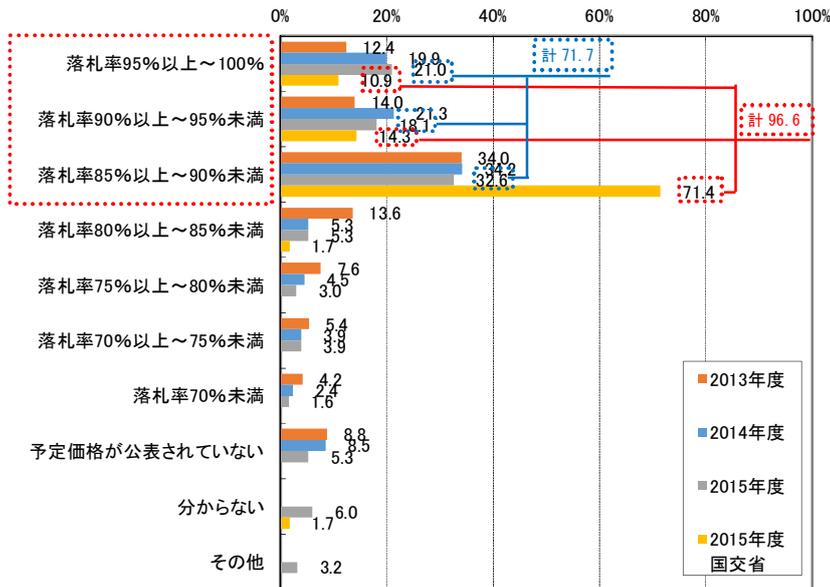
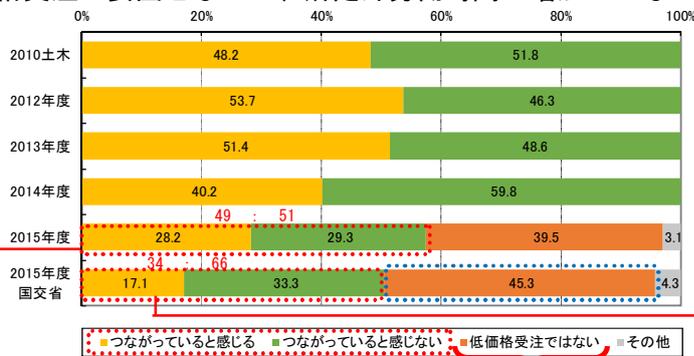


図2-2 低価格受注が要因となって、所定外労働時間の増加につながっていると感じるか

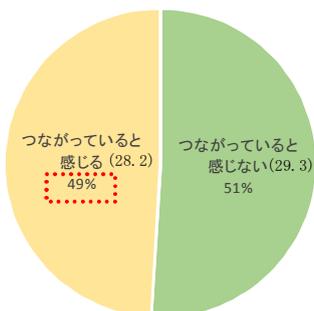


2015年度より
選択肢追加

図2-2-1 「つながっていると感する」と

「つながっていると感しない」の割合比較

2015年度 全体



2015年度 国交省

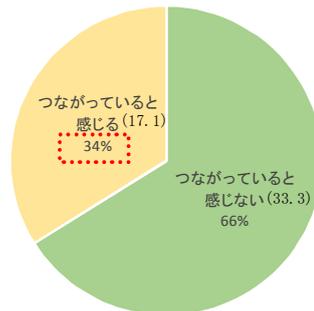
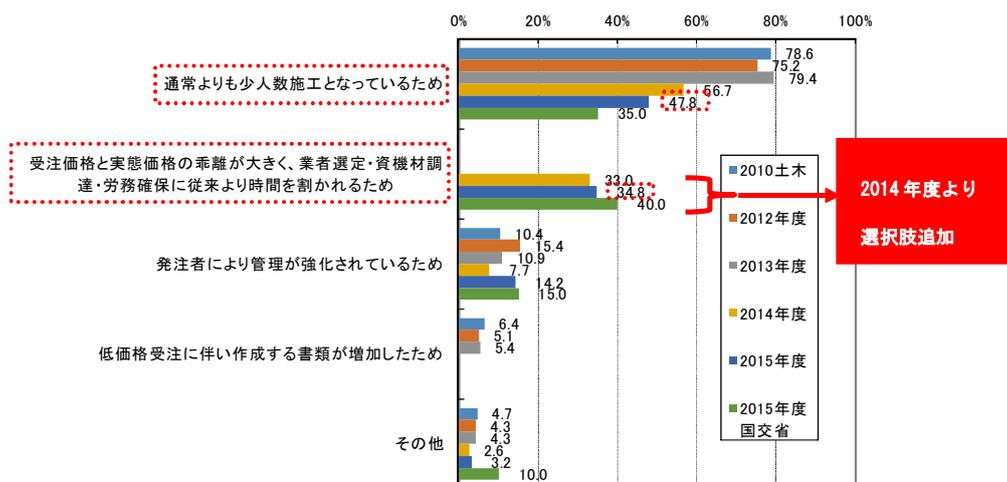


図 2-3 低価格受注が所定外労働時間の増加につながっていると感じる主な理由〈自由筆記 P40〉

※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

(2) アンケートから見える現状

①落札率が 85%以上の作業所は全体では 71.7%、国土交通省発注工事では 96.6%になりました。

(図 2-1)

②「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か」については、「低価格受注でない」と「その他」を除いた割合では全体の約 5 割、国土交通省発注工事では 3 割強の作業所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。また、「低価格受注でない」との回答は、国土交通省発注工事の 45.3%になりました。(図 2-2)

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」は、「通常よりも少人数施工」が、減少傾向は見られるもののいまだ理由の約半数を占めています。また、「受注価格と実態価格の乖離が大きく、業者選定・資機材調達・労務確保に時間を割かれる」との回答も高い値を示しています。(図 2-3)

(3) 考察

様々な要因を背景に落札率は大きく改善したものの、国土交通省発注工事において「低価格受注ではない」という回答は 45.3%に留まっており、さらなる改善が必要と考えます。また、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理由は「通常よりも少人数施工」という回答が減少傾向ですが、項目としては高い値を示しました。一方で「受注価格と実態価格の乖離が大きく、業者選定・資機材調達・労務確保に時間を割かれる」が上昇傾向で高い値を示しています。これら 2 つの理由から低価格受注により配置技術者を削減されたり、下請発注での調整に苦慮している作業所の現実が改めて浮き彫りになりました。また、「受注価格と実態価格の乖離」については、低入札時の調査基準価格を高めを設定するなど、低価格受注を少なくするための対策が必要と考えます。

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

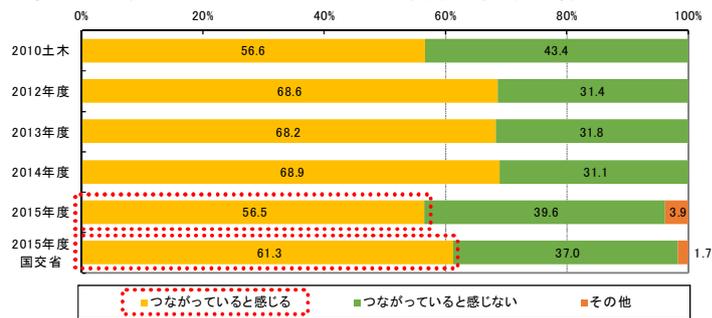
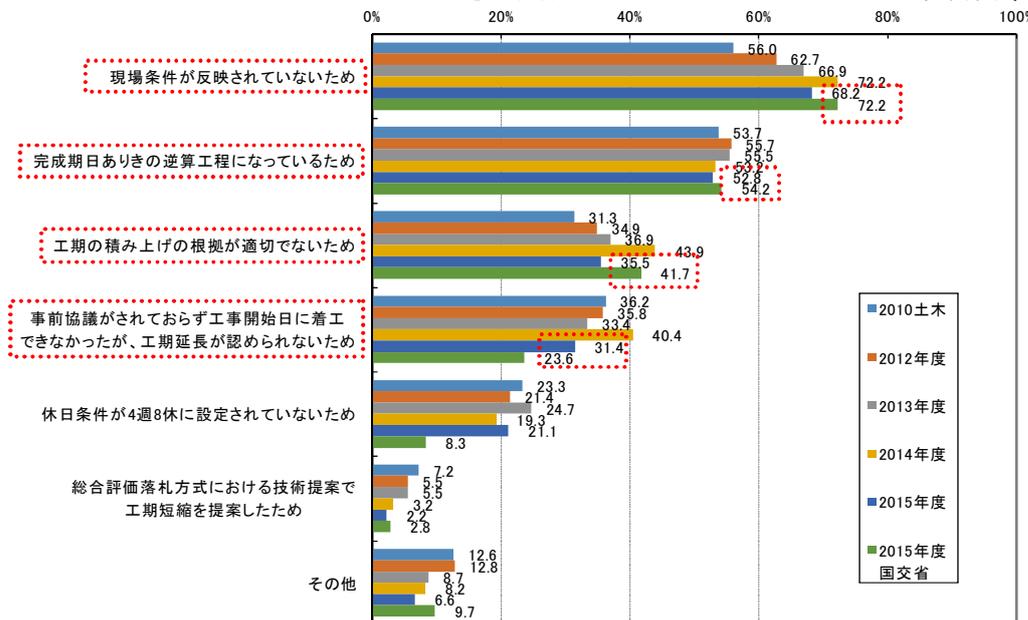


図3-2 発注工期が所定外労働時間の増加につながっていると感ずる理由(3つ以内選択)

※図3-1で「つながっている」と回答した人のみ

〈自由筆記 P42〉



(2) アンケートから見える現状

- ①全体では 56.5%、国土交通省発注工事では 61.3%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「所定外労働時間の増加につながっていると感ずる」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」「工期の積み上げ根拠が適切でない」「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

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ずるとの回答は、全体で大幅に減少しているものの、国土交通省発注工事は全体より高くなりました。国土交通省発注工事が全体を上回っている主な要因では「工期の積み上げ根拠が適切でない」「現場条件が反映されていない」があります。全体的には「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」など、受注者の責によらない理由が多くあげられています。特に、現場条件が適切でなければ、根本的に工期算定に大きな影響をあたえます。完成工期ありきではなく条件を明確にし、適切な工期算定による工期設定を行うことが必要と考えます。

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

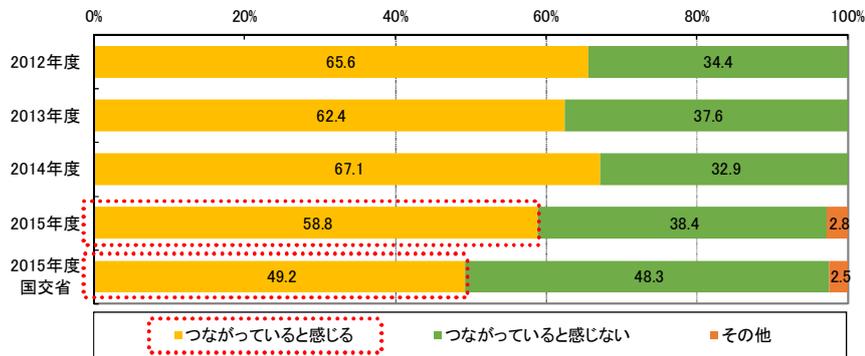


図 4-2 受発注者間の片務性が所定外労働時間の増加につながっていると感する理由
(3つ以内選択) 〈自由筆記 P44〉

※図 4-1 で「つながっている」と回答した人のみ

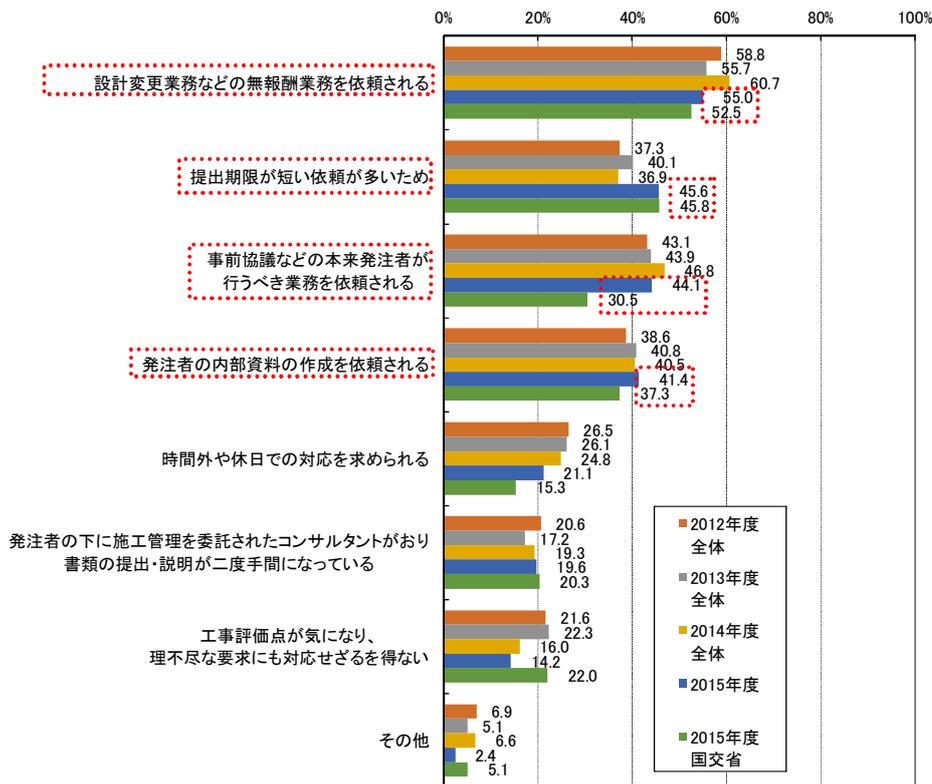


図 4-3 無報酬業務を行ったことがあるか 〈自由筆記 P44〉

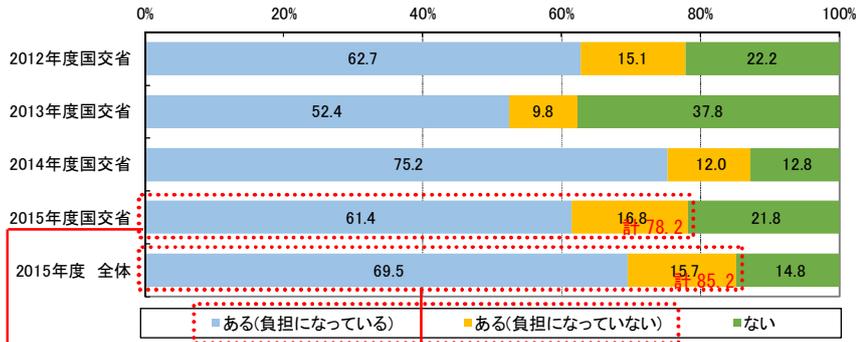


図 4-3-1 無報酬業務を行ったことがある中の

「負担になっている」と「負担になっていない」

の割合比較

2015年度国交省

2015年度 全体

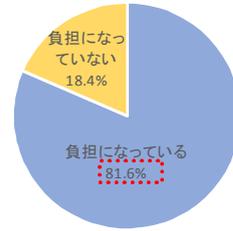
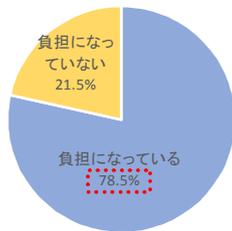
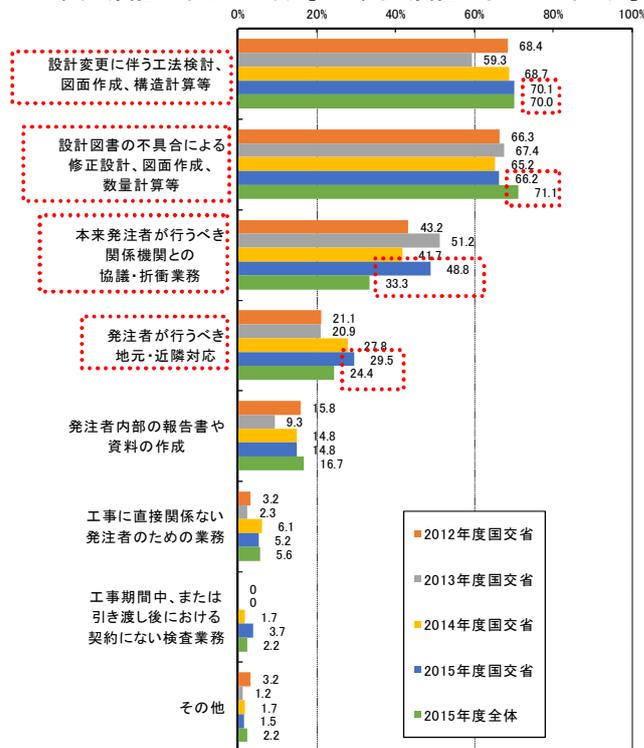


図 4-4 どのような内容の無報酬業務を行ったか (3つ以内選択)

※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「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」との回答は全体で 58.8%、国土交通省発注工事で 49.2%となっています。(図 4-1)
- 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は「設計変更業務などの無報酬業務を依頼される」「提出期限が短い依頼が多いため」「事前協議などの本来発注者が行うべき業務を依頼される」「発注者の内部資料の作成を依頼される」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無報酬業務は、全体で 85.2%、国土交通省発注工事で 78.2%の作業所で行われており、そのうち無報酬業務を負担と感じる作業所の割合は全体で 81.6%、国土交通省発注工事で 78.5%となっています。つまり、ほとんどの作業所が無報酬業務を負担に感じているといえます。(図 4-3)
- ④行った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「設計変更に伴う工法検討、図面作成、構造計算等」「設計図書の不具合による修正設計、図面作成、数量計算等」「本来発注者が行うべき関係機関との協議・折衝業務」が多く、高い値を示しています。(図 4-4)

(3) 考察

「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」と感じている作業所が全体で約 6割あり、前年より減少したものの依然として高い割合を示しています。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、国土交通省発注工事の 8割に近い作業所が依然として「無報酬業務が行なわれている」と回答し、その内の 8割弱が負担に感じており、軽微な内容でないことが伺えます。無報酬業務の内容は設計図書の不具合・発注者が行うべき「設計図書の修正、変更や協議・対応」が多く、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。片務性の解消にむけては、発注者の意識改革等の更なる対策とガイドラインの適切な運用が必要であると考えます。

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

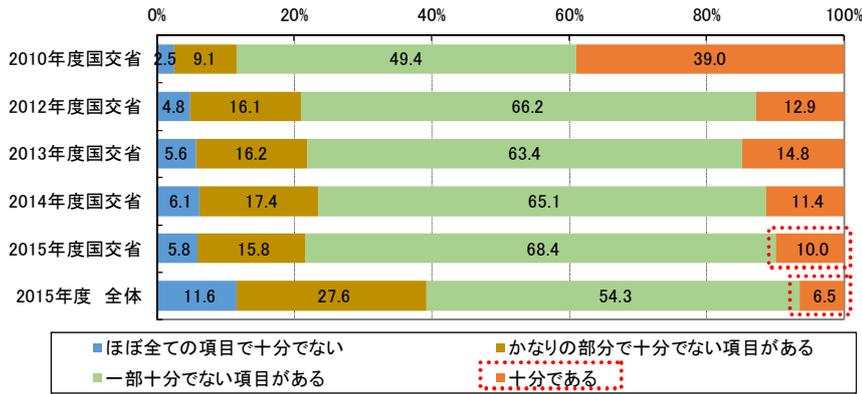


図5-2 現場説明に対する質問回答書の内容は、具体的に記載されていたか

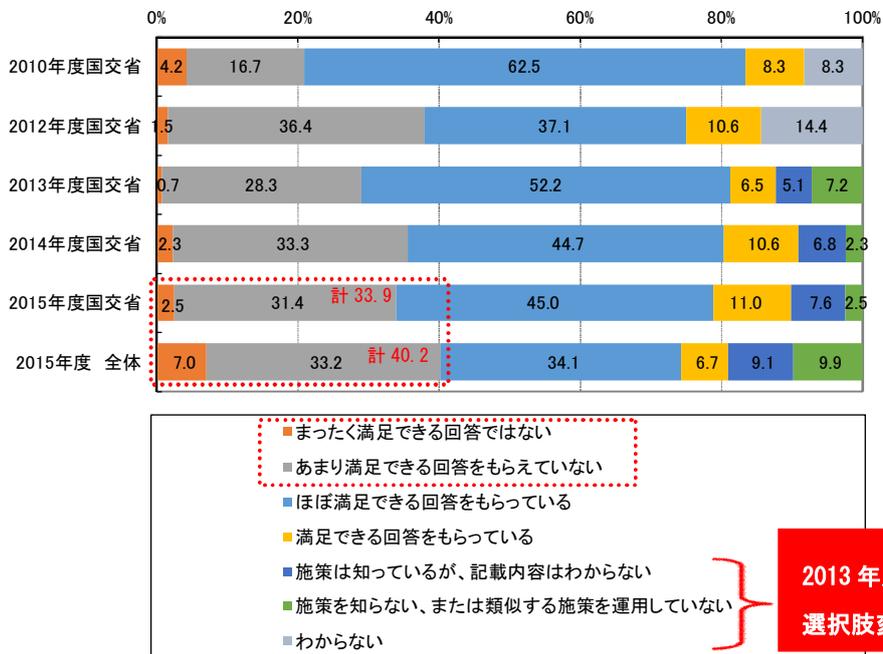


図5-3 受注者の責によらない理由で、本工事着工は何日遅れたか

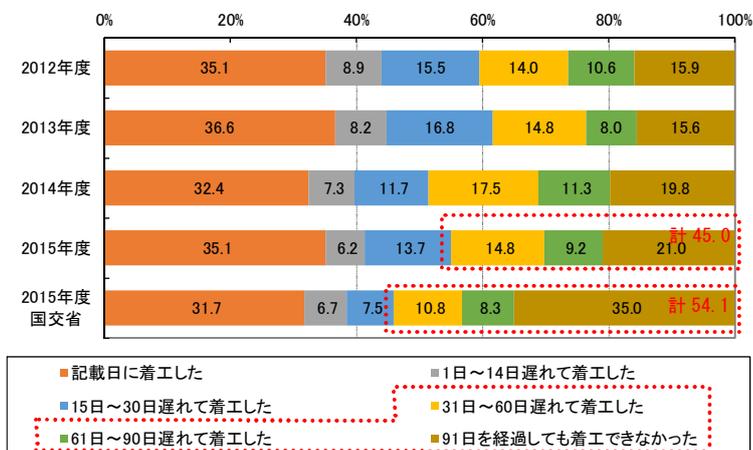


図 5-4 本工事が遅れた要因（2 つ以内選択） 〈 自由筆記 P45 〉

※図 5-3 で「遅れた」と回答した人のみ

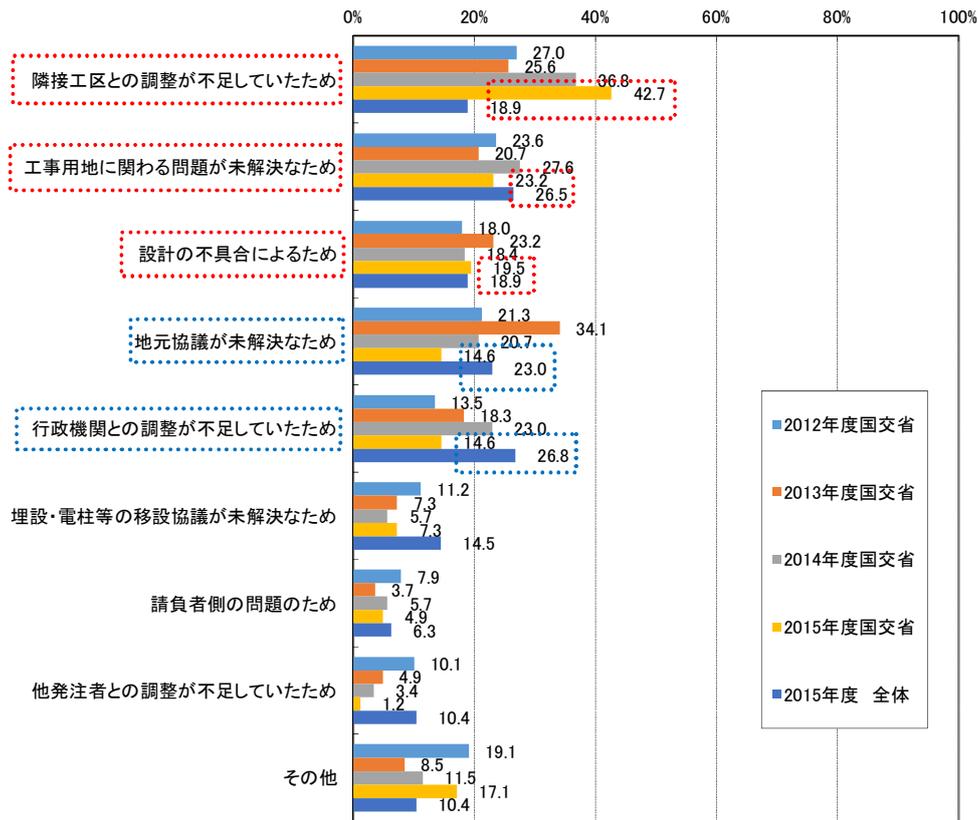


図 5-5 設計変更業務は、受発注者のどちらが行っているか

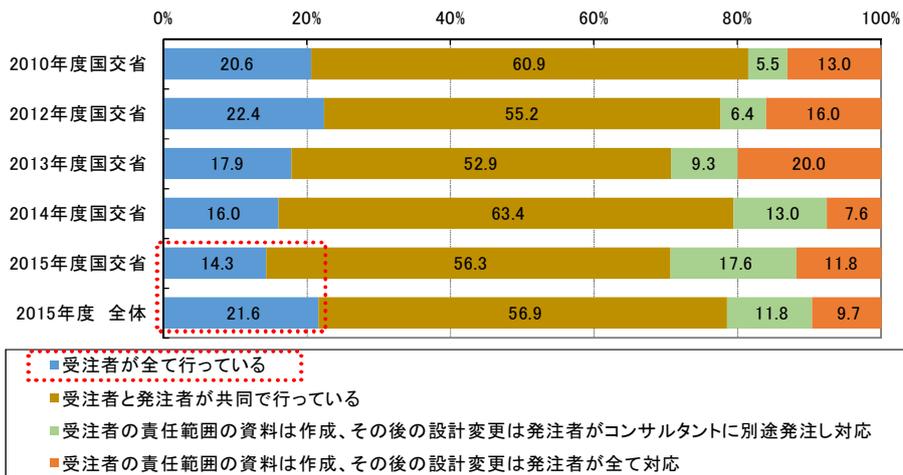


図 5-6 なぜ設計変更の業務を行っているのか

※図 5-5 で「受注者が対応」「発注者と共同で対応」と回答した人のみ

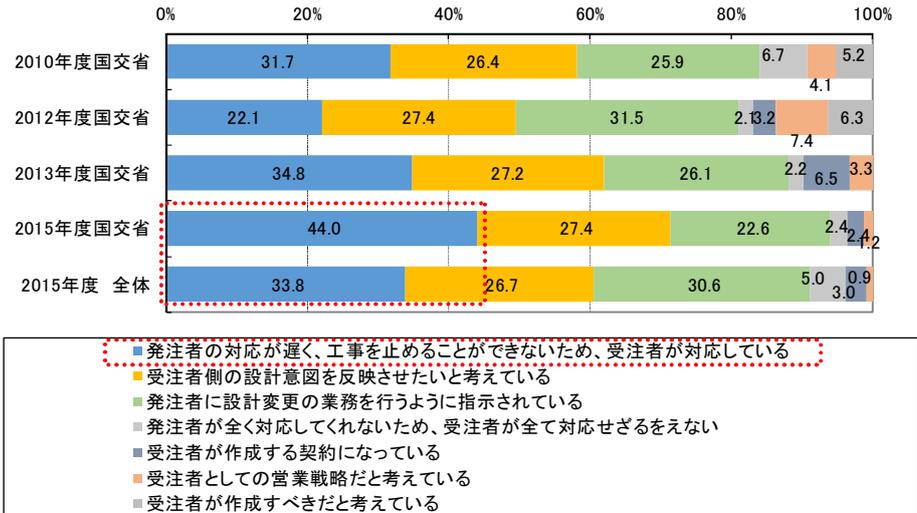
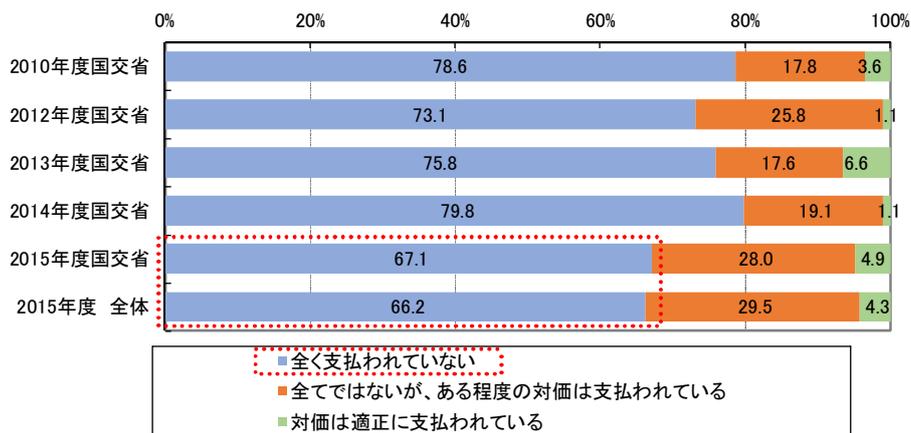


図 5-7 設計変更の業務に対する対価はどうなっているか

※図 5-5 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施工条件の設計図書等への記載について「十分である」との回答が全体では6.5%、国土交通省発注工事では10.0%になっています。そして、「十分である」との回答は年々減少傾向になっています。
(図5-1)
- ②現場説明に対する質問回答書について、全体で40.2%、国土交通省発注工事で33.9%の作業所が、質問回答書の内容について「まったく満足できる回答ではない」「あまり満足できる回答をもらえていない」と回答しています。(図5-2)
- ③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、全体では45.0%あり、国土交通省発注工事では54.1%になります。また、91日以上遅れた作業所は、全体で2割以上、国土交通省発注工事では約4割になりました。(図5-3)
- ④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」「設計の不具合」、また全体では他にも「行政機関との調整不足」「地元協議が未解決」が高い値を示しています。「隣接工区との調整不足」においては、全体では18.9%、国土交通省発注工事では42.7%となりました。(図5-4)
- ⑤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14.3%が「受注者が全て行っている」と回答しています。(図5-5)
- ⑥設計変更業務を行う理由としては、全体の33.8%、国土交通省発注工事の44.0%が「発注者の対応が遅く、工事を止めることができないため、受注者が対応している」と回答しています。(図5-6)
- ⑦設計変更の業務に対する対価については、依然として、全体および国土交通省発注工事の約7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5-7)

(3) 考察

施工条件の明示が十分されている作業所が全体で6.5%、国土交通省発注工事で10.0%と非常に低い値で、しかも年々減少傾向となっており、工期算定に必要な条件が不足しています。そして、現場説明に対する質問回答書の内容について「まったく満足できる回答ではない」「あまり満足できる回答をもらえていない」とする回答が全体で4割、国土交通省発注工事で3割強となっています。条件明示の重要性を再度周知徹底し、現場説明に対しては誠実な回答を心がけるべきと考えます。

また、受注者の責によらない理由である「隣接工区との調整不足」の値は全体よりも国土交通省発注工事が2倍以上になっています。国土交通省では大型プロジェクトが多く、工区分けの工事も多くなると思われるので、近隣工区との調整は特に留意する必要があります。また、「工事用地の問題未解決」「設計の不具合」も多く挙げられており、地元協議や設計にも適切な期間を確保して改善する必要があると考えます。

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依然として14.3%存在します。「発注者の対応が遅く、工事を止めることができないため受注者が設計変更業務を行っている」との回答は、全体では3割を超え、国土交通省発注工事では4割を超えます。更に約7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周知徹底と運用強化が必要と考えます。

2-2. 土木作業所アンケート結果（主に国土交通省対象）

6) 設計照査ガイドラインについて

(1) アンケート結果

図 6-1 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

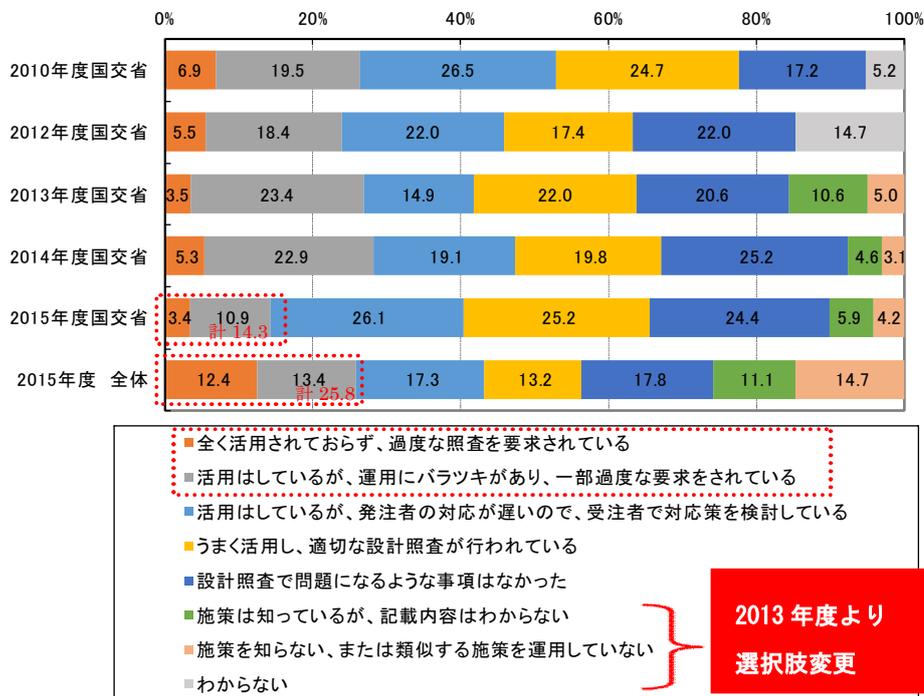


図 6-2 設計図書の照査ガイドラインがうまく運用されていない原因は何か（2つ以内選択）

※図 6-1 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

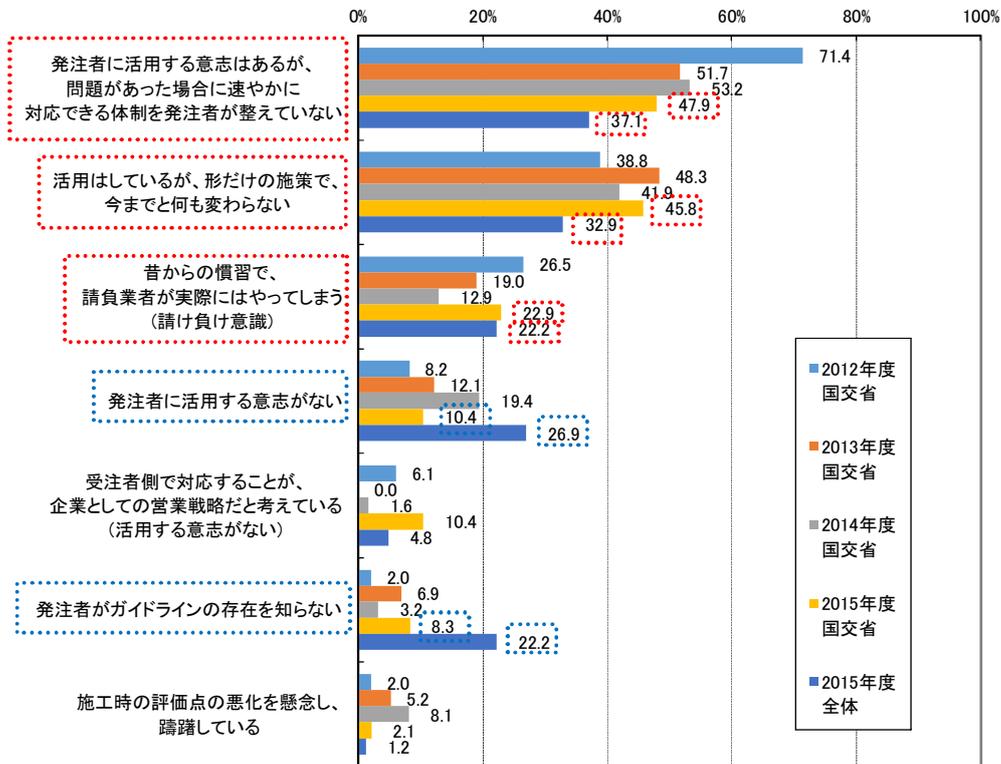
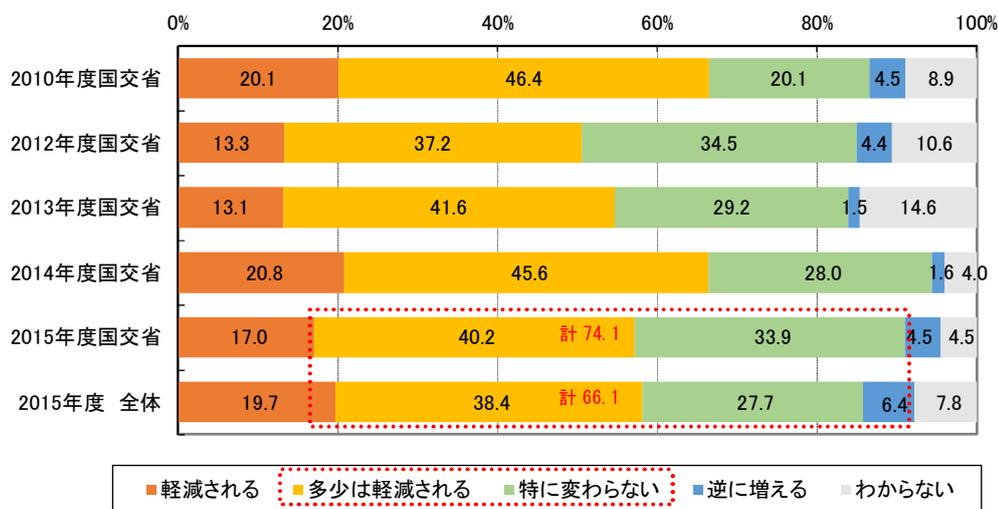


図 6-3 設計図書の見直しガイドラインが適切に運用されれば受注者への負担は軽減されると思うか

※図 6-1 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、「全く活用されておらず過度な照査を要求されている」と「活用しているが運用にバラツキがある」の合計が、国土交通省発注工事で 14.3%と減少に転じました。全体では 25.8%となっています。(図 6-1)
- 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」が 35%前後であったのに対し、国土交通省発注工事では 45%以上と 10%以上多くなっています。「昔からの慣習で請負業者が実際にはやってしまう」が全体、国土交通省発注工事ともに 2割強を示しています。また、全体の他の項目では、「発注者に活用の意思がない」「発注者がガイドラインの存在を知らない」が全体では 20%以上であったのに対し、国土交通省発注工事では 10%前後と 10%以上少なくなっています。(図 6-2)
- 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担は軽減されると思うか」については、「多少は軽減される」と「特に変わらない」の合計は全体で 66.1%、国土交通省発注工事では 74.1%となっています。国土交通省発注工事は、2013 年より増加傾向です。(図 6-3)

(3) 考察

設計照査ガイドラインについて「全く活用されておらず過度な照査を要求されている」と「活用しているが運用にバラツキがある」の合計が国土交通省発注工事では 1割強と大幅に減少しており全体と比べても半分ぐらいですが、「体制が整っていない」や「形式だけの施策」との回答は、全体より多くなっています。ガイドラインの運用実態を確認する必要があると考えます。

「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担は軽減されると思うか」については、「多少は軽減される」と「特に変わらない」の合計は全体で 7割弱、国土交通省発注工事では 7割強となり、受注者側の「あきらめ感」が読みとれます。発注者側の体制強化、ガイドライン主旨の理解、運用の徹底が必要です。

7) 設計変更について

(1) アンケート結果

図7-1 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

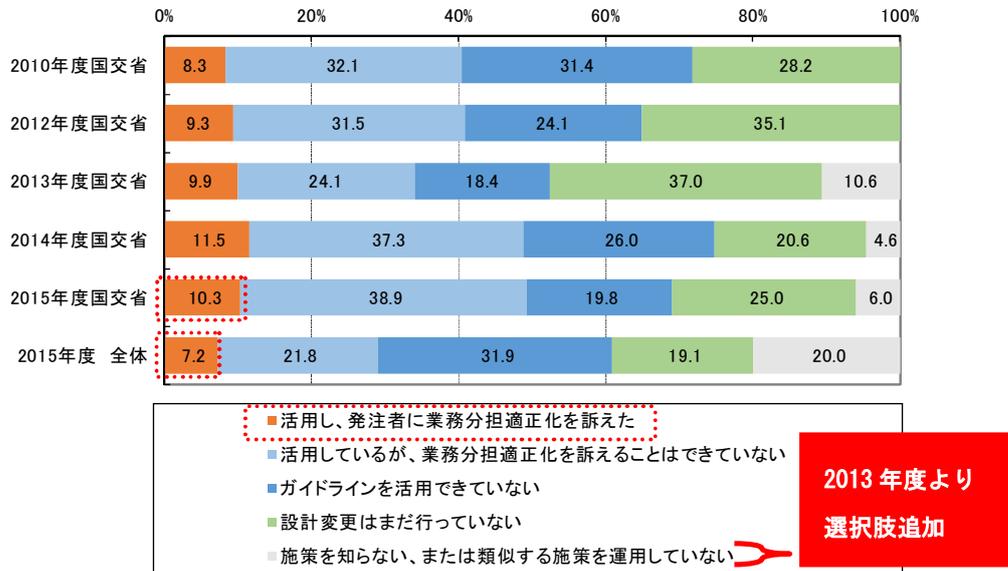
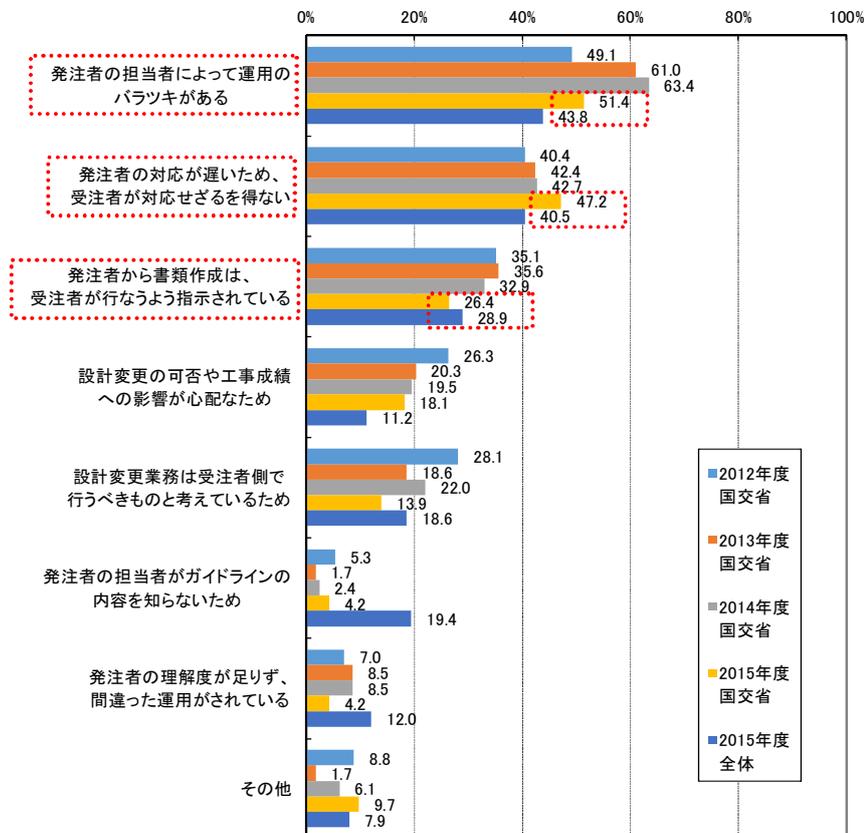


図7-2 設計変更業務分担適正化を発注者に訴えることができていない理由は何か
(3つ以内選択) 〈自由筆記 P48〉

※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



(2) アンケートから見える現状

①設計変更について、「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」と回答した作業所が全体では7.2%、国土交通省発注工事でも10.3%という低い結果になっています。

(図7-1)

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」と「発注者の対応が遅く受注者が対応せざるを得ない」が、国土交通省発注工事では全体と比べ約7%高くなっています。「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」は、全体より国土交通省発注工事が低くなっています。(図7-2)

(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」との回答が近年1割程度で推移しており、ガイドラインを活用したコミュニケーションが取れていない状況が推測されます。対等といわれながらも、作業所職員は発注者に対し言いづらい向きがあるので、発注者側からの呼びかけが必要と考えます。

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」「発注者の対応が遅く受注者が対応せざるを得ない」との回答が多くなっていることから、発注者側の体制を整え、ガイドラインの更なる周知徹底と運用強化が必要と考えます。

8) 三者会議について

(1) アンケート結果

図 8-1 三者会議について特記仕様書に記載されているか

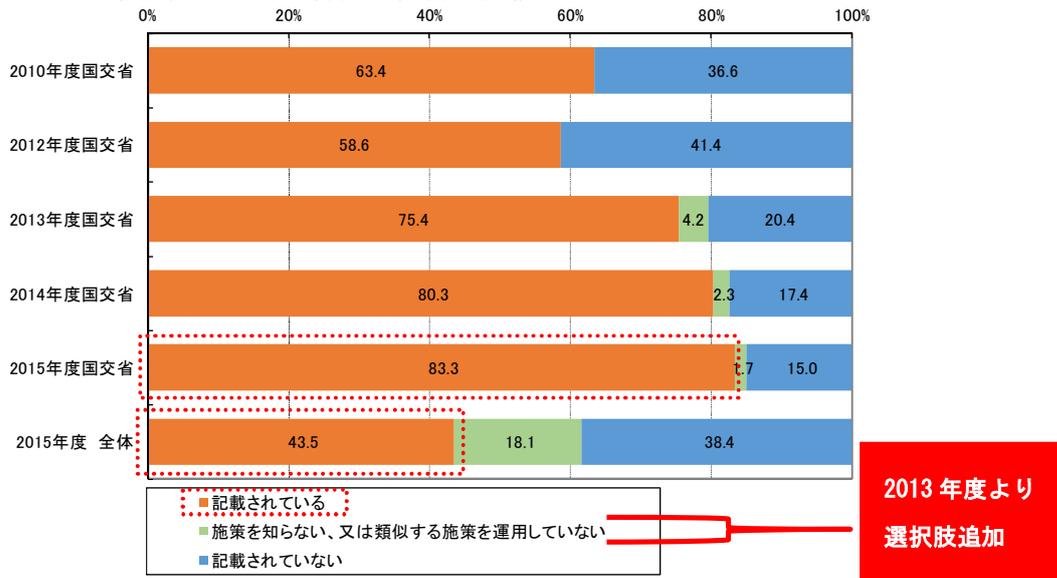


図 8-2 三者会議が開催されたか

※図 8-1 で「記載されている」「記載されていない」と回答した人のみ

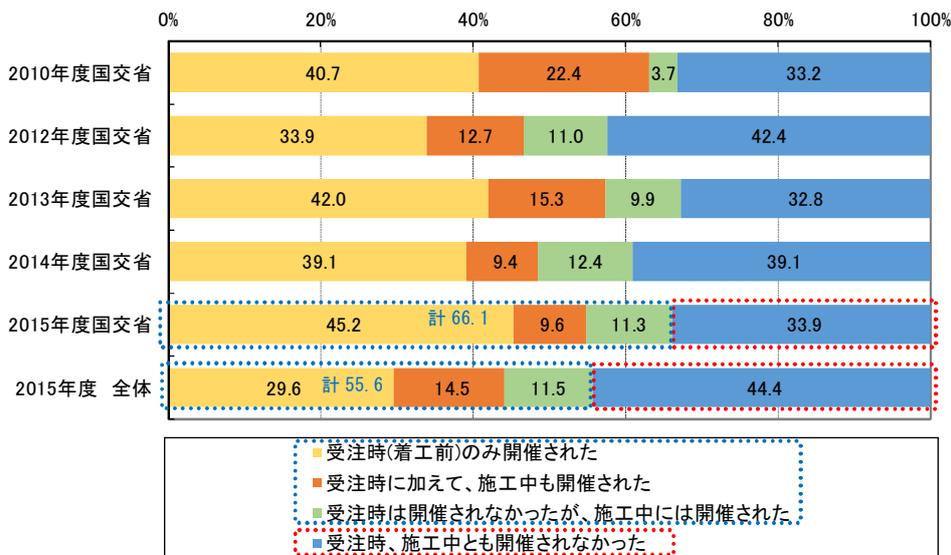
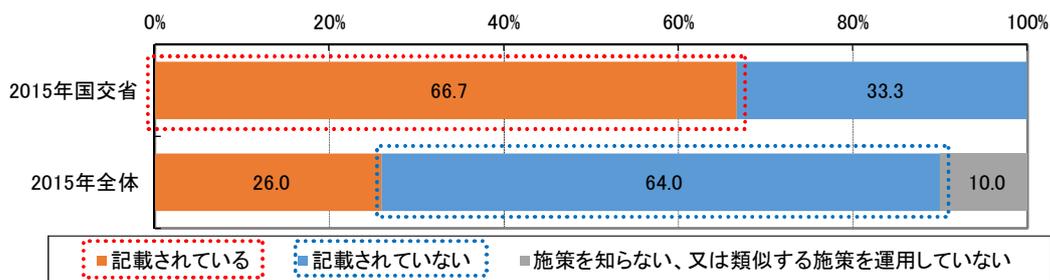


図 8-3 三者会議が「開催されなかった」作業所の内、特記仕様書に記載の有無の割合

※図 8-2 で「受注時、施工中とも開催されなかった」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 43.5%ですが、国土交通省発注工事では 83.3%という高い値を示しています。(図 8-1)
- ②三者会議の開催については、「受注時、施工中とも開催されなかった」との回答が、国土交通省発注工事で 33.9%になり、全体の 44.4%よりも低くなっています。(図 8-2)
- ③三者会議が開催されなかった作業所の特記仕様書への記載状況は、国土交通省発注工事では 66.7%が「記載されている」にも関わらず、受注時、施工中とも開催されていません。(図 8-3)

(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特記仕様書に記載されている作業所が 8 割強に対して 7 割弱しか実施されていません。一方、全体では 4 割強の記載に対して 6 割弱で実施されています。さらに「受注時、施工中とも開催されなかった」作業所のうち、国土交通省発注工事では 7 割弱の作業所で特記仕様書に記載されています。特記仕様書の記載だけでなく必要に応じて三者会議を開催するよう再度指導を徹底する必要があると考えます。また、開催されなかった作業所のうち、全体の 7 割弱の作業所で「記載されていない」と回答していますので、他の発注者への指導強化が必要と考えます。

9) ワンデーレスポンスについて

(1) アンケート結果

図9-1 ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載されているか

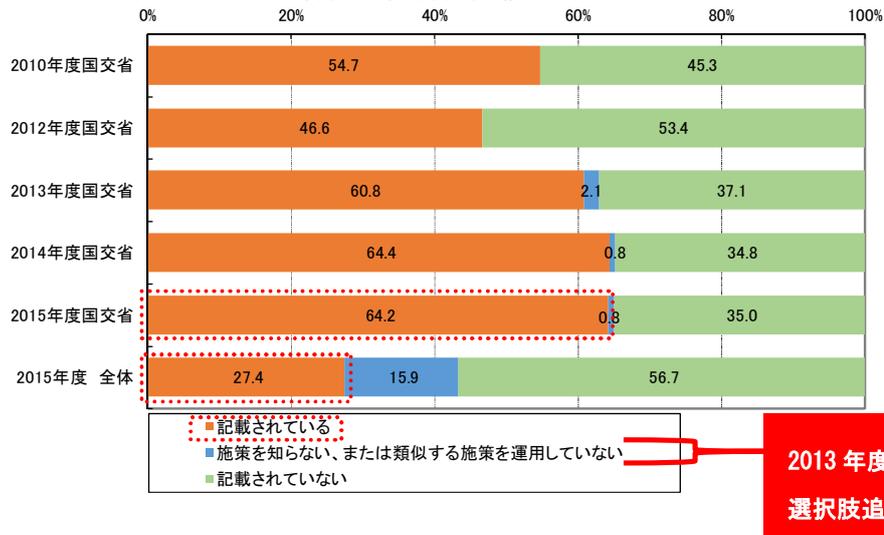


図9-2 ワンデーレスポンスを運用しているか

※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

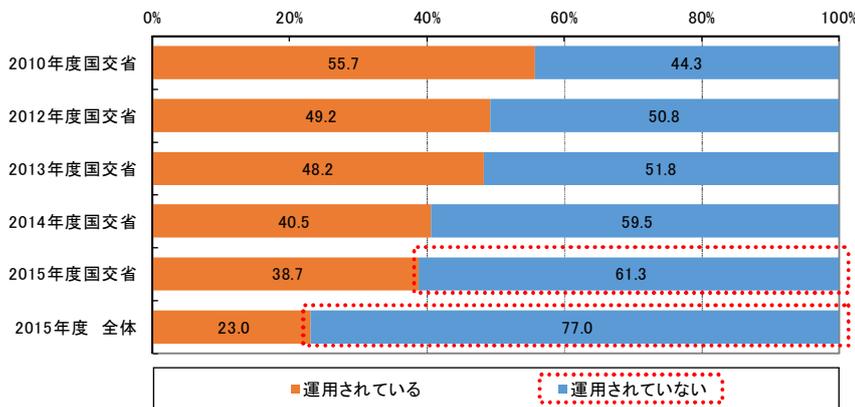


図9-3-1 ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載の有無とワンデーレスポンスの運用の有無

(全体) ※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

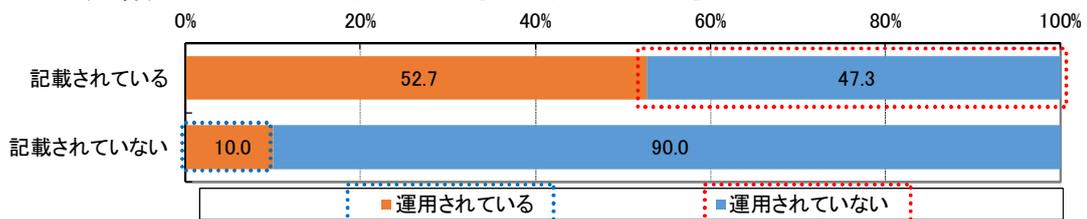


図9-3-2 ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載の有無とワンデーレスポンスの運用の有無

(国土交通省) ※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

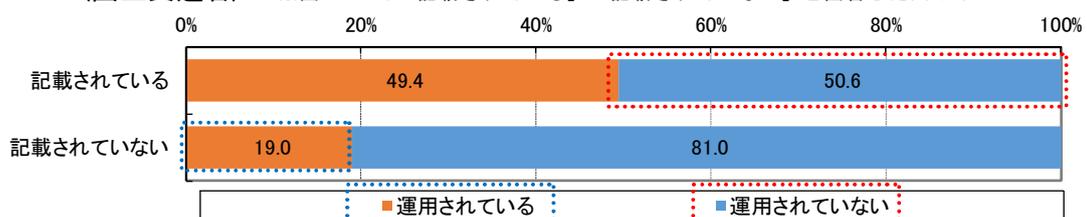


図9-4 ワンデーレスポンス運用における問題点（3つ以内選択）〈自由筆記 P48〉

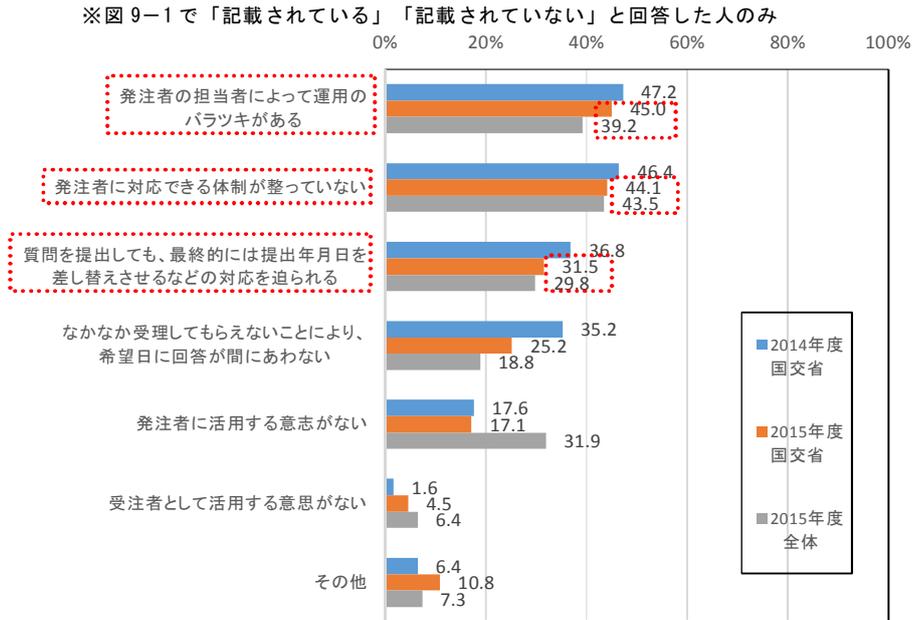


図9-5 ワンデーレスポンスの運用により、発注者側監督員の対応が早くなったと感じるか

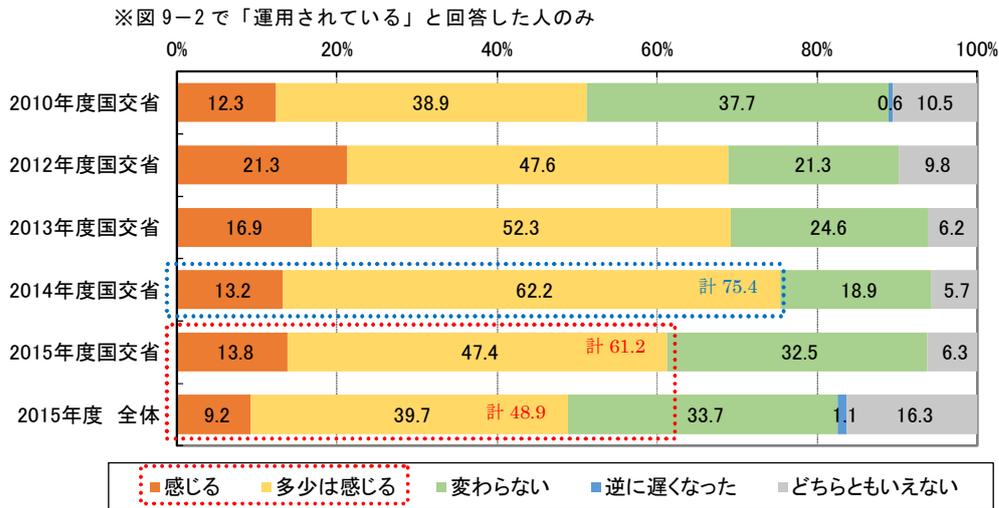
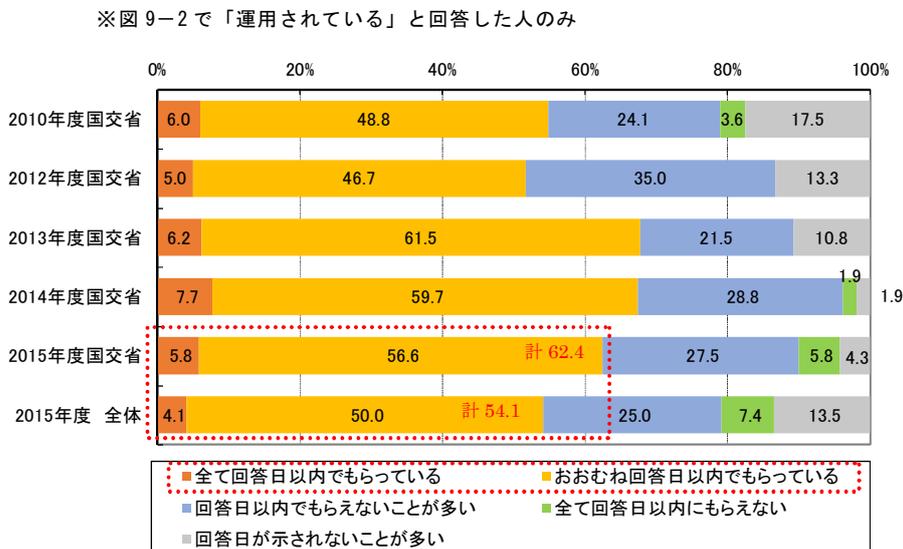


図9-6 合意した回答日に回答をもらえたか



(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、国土交通省発注工事では64.2%と2013年度より60%台でとどまっています。全体は国土交通省発注工事の半分以下の27.4%になっています。(図9-1)
- 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、国土交通省発注工事では61.3%と年々増えています。全体では77.0%になり国土交通省発注工事より多くなっています。(図9-2)
- ③「ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載されている」作業所の内「ワンデーレスポンスが運用されていない」とする回答は国土交通省発注工事では50.6%、全体では47.3%になっています。また、「ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載されていない」作業所の内「ワンデーレスポンスが運用されている」との回答が、全体では10.0%になりました。国土交通省発注工事でも19.0%になっています。(図9-3-1、図9-3-2)
- ④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運用のバラツキがある」「発注者側に対応できる体制が整っていない」「質問を提出しても、最終的には提出日を差し替えさせるなどの対応を迫られる」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9-4)
- ⑤「ワンデーレスポンスの運用により発注者監督員の対応が早くなったと感じるか」については「感じる」と「多少は感じる」の合計が全体で48.9%となりました。国土交通省発注工事では61.2%と大幅に減少しています。(図9-5)
- ⑥回答日については、全体で54.1%、国土交通省発注工事では62.4%の作業所で、合意した回答日に回答をもらっています。(図9-6)

(3) 考察

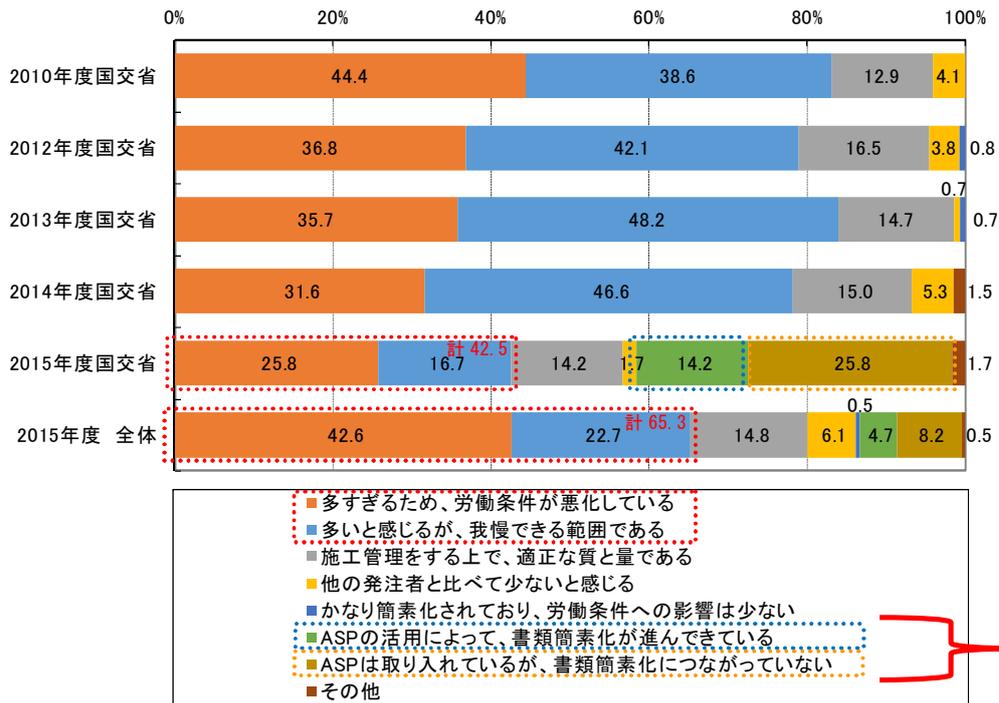
ワンデーレスポンスについて「特記仕様書に記載されている」とする作業所の割合は3年間同水準にとどまっているためか、運用が減少しています。また、ワンデーレスポンスについて「特記仕様書に記載されている」作業所の中で「運用されていない」との回答は全体で5割弱、国土交通省発注工事は5割になります。記載されていながらも半分の作業所で運用されていません。特記仕様書への記載とともに、運用強化が必要と考えます。

また、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運用にバラツキがある」「最終的には提出日を差し替えさせるなどの対応を迫られる」などの回答が多く、さらに、「運用により発注者監督員の対応が早くなったと感じるか」については、「感じる」と「多少は感じる」の合計が国土交通省発注工事では前年より14.2%と大幅に減少しています。これらの問題解決のため更なる運用主旨の理解が必要と考えます。

10) 書類簡素化要領について

(1) アンケート結果

図 10-1 「工事書類」について、どのように感じているか 〈自由筆記 P48〉



※「ASPの活用によって、書類簡素化が進んできている」「ASPは取り入れているが、書類簡素化にはつながない」は2015年より追加

(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は、全体では 65.3%と多い結果になったのに対し、国土交通省発注工事では大幅に減少し 42.5%となりました。新たに選択肢に追加した「ASPの活用により書類簡素化が進んだ」が 14.2%であったのに対して、「ASPは取り入れたが書類簡素化につながない」は 25.8%と倍近い値を示しました。(図 10-1)

(3) 考察

工事書類について「多い」と感じている作業所は、国土交通省発注工事では約 4 割と大幅に減少しましたが、全体ではいまだに 7 割弱となっています。工事書類の減量化のため、余分な資料作成を要求しないよう再度簡素化要領の周知徹底と運用強化が必要と考えます。また、国土交通省発注工事において削減した方法を、地方公共団体や他の発注者へ指導をしていただくようお願いします。

ASPの活用については、国土交通省発注工事では「ASPは取り入れたが書類簡素化につながない」との回答が「ASPの活用によって書類簡素化が進んだ」の倍近くであったため、ASPの運用改善をはかる必要があると考えます。

11) 設計変更審査会について

(1) アンケート結果

図 11-1 設計変更審査会を知っているか

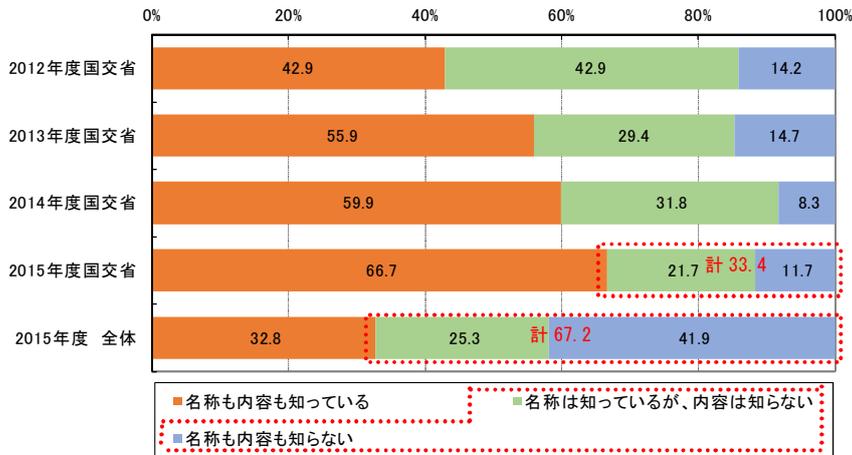


図 11-2 設計変更審査会について特記仕様書に記載されているか

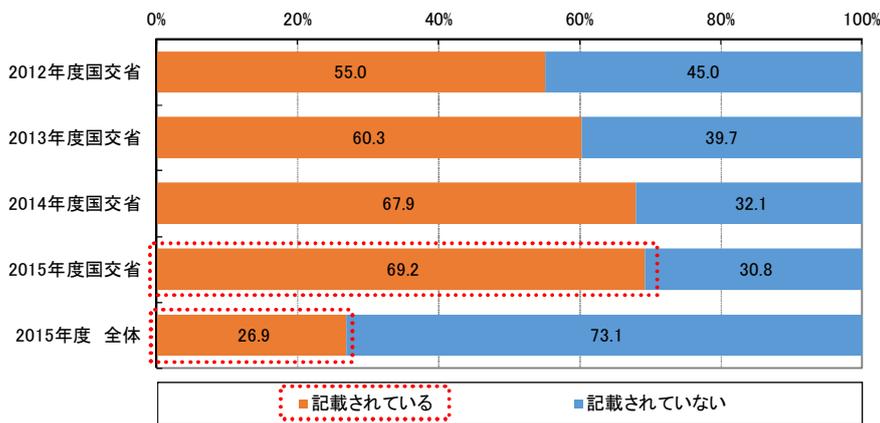
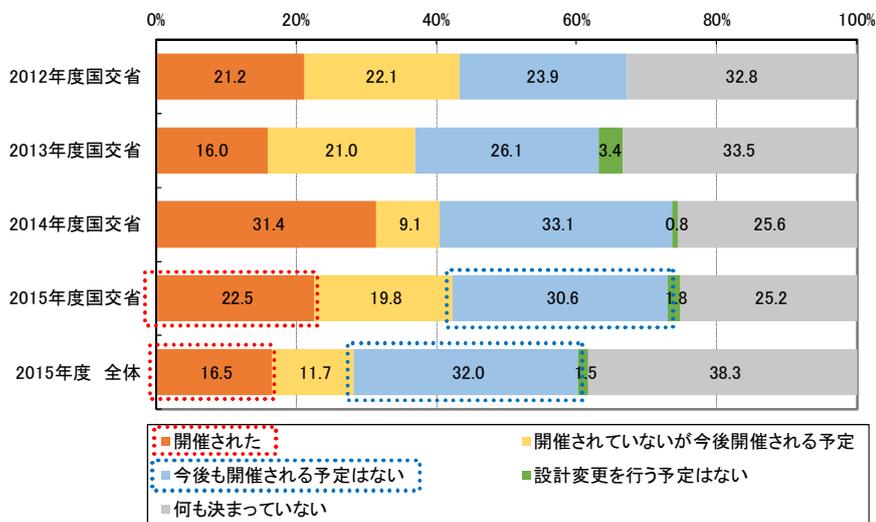


図 11-3 設計変更審査会が開催されたか



(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」と回答した作業所は、国土交通省発注工事で 33.4% となり、年々減っています。全体の値は国土交通省発注工事の倍以上の 67.2% になっています。

(図 11-1)

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、国土交通省発注工事で 69.2% となり、年々上昇傾向です。全体では 26.9% になっています。(図 11-2)

③「設計変更審査会が開催された」と回答した作業所が全体で 16.5%、国土交通省発注工事で 22.5% となりました。一方で、全体で 32.0%、国土交通省発注工事で 30.6% の作業所は「今後も開催される予定はない」と回答しています。(図 11-3)

(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 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、いまだ 3 割強の作業所が「内容を知らない」と回答しています。全体では特記仕様書への記載が 3 割弱に留まっています。また国土交通省発注工事、全体ともに、いまだ 3 割の作業所で「今後も開催される予定がない」と回答していることなどから、設計変更審査会の更なる周知徹底と確実な開催が必要と考えます。

12) 工事一時中止ガイドラインについて

(1) アンケート結果

図 12-1 工事一時中止ガイドラインを知っているか

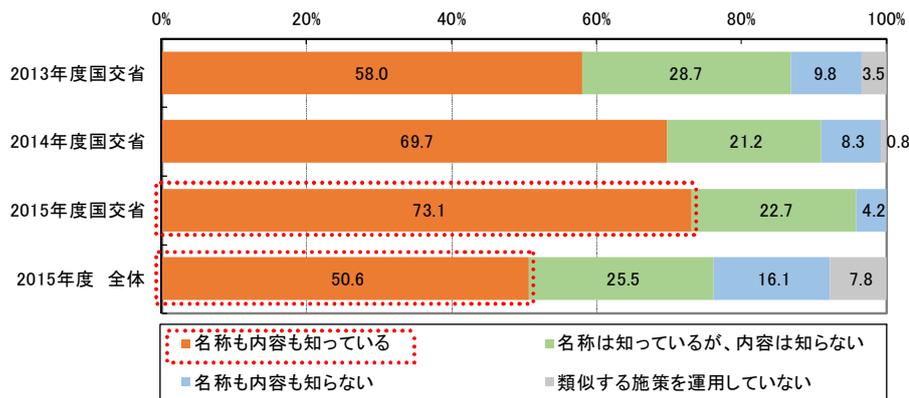


図 12-2 工事一時中止ガイドラインを適用したか

※図 12-1 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

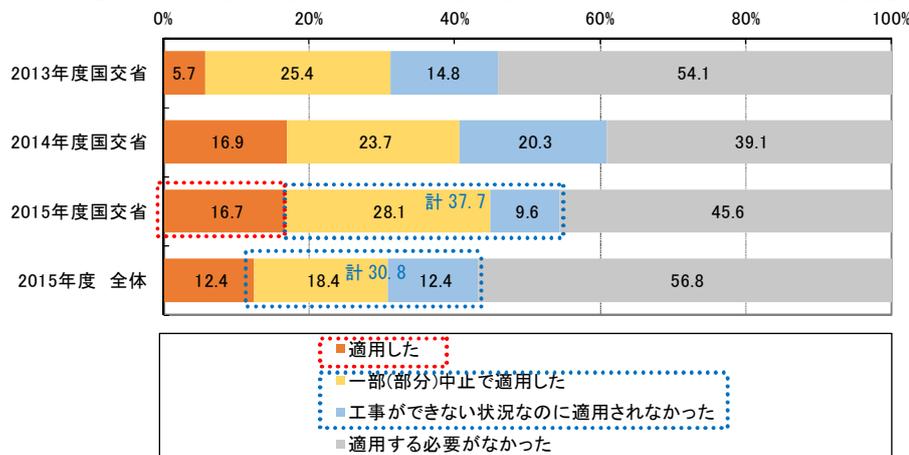
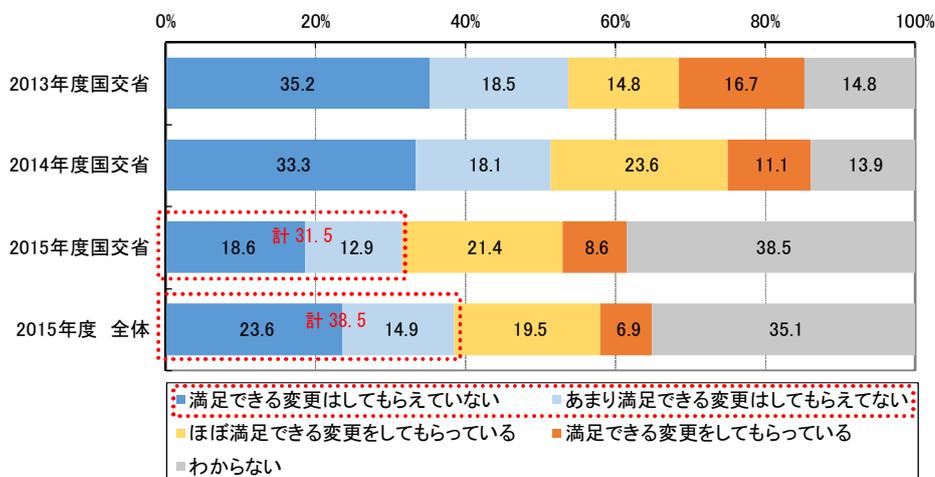


図 12-3 工事一時中止に係る工期の変更はしてもらえたか (自由筆記 P48)

※図 12-2 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



※「満足できる変更はしてもらえない」は2014年以前は「ほとんど変更してもらえない」と聞いている

(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 50.6%、国土交通省発注工事では 73.1%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 12-1)

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 16.7%となりました。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 30.8%、国土交通省発注工事では 37.7%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 12-2)

③工事一時中止に係る措置として、全体では 38.5%、国土交通省発注工事では 31.5%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 12-3)

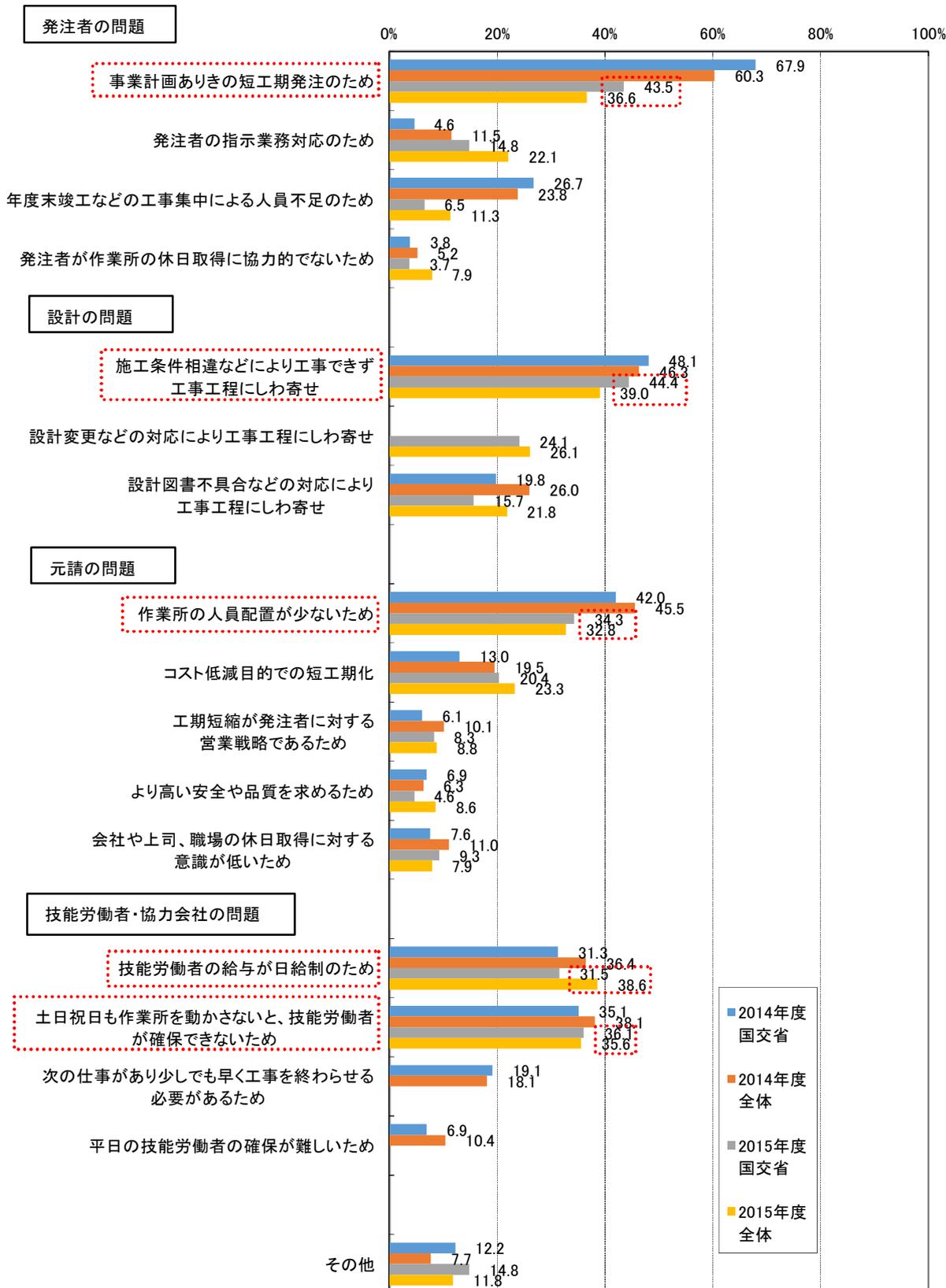
(3) 考察

工事一時中止ガイドラインの認知度は国土交通省発注工事で 7 割強あり、全体でも 5 割あります。しかしながら、工事一時中止の必要があるにもかかわらず、国土交通省発注工事で 4 割弱の作業所が工事一時中止の適用を受けていません。また、「満足できる変更をもらえていない」と「あまり満足できる変更をもらえていない」の合計は、昨年より大幅に減少しましたが国土交通省発注工事では 3 割強、全体でも 4 割弱あり、今後も工事一時中止ガイドラインの適切な運用の強化が必要と考えます。

13) 担い手三法（品確法・入契法・建設業法）について

(1) アンケート結果

図 13-1 休日作業を行う理由(全て選択)



※「次の仕事があり少しでも早く工事を終わらせる必要があるため」「平日の技能労働者の確保が難しいため」は2015年選択肢なし、「設計変更などの対応により工事工程にしわ寄せ」は2014年選択肢なし

図 13-2 多様な入札契約方式について合致するものを全て選択 〈自由筆記 P53〉

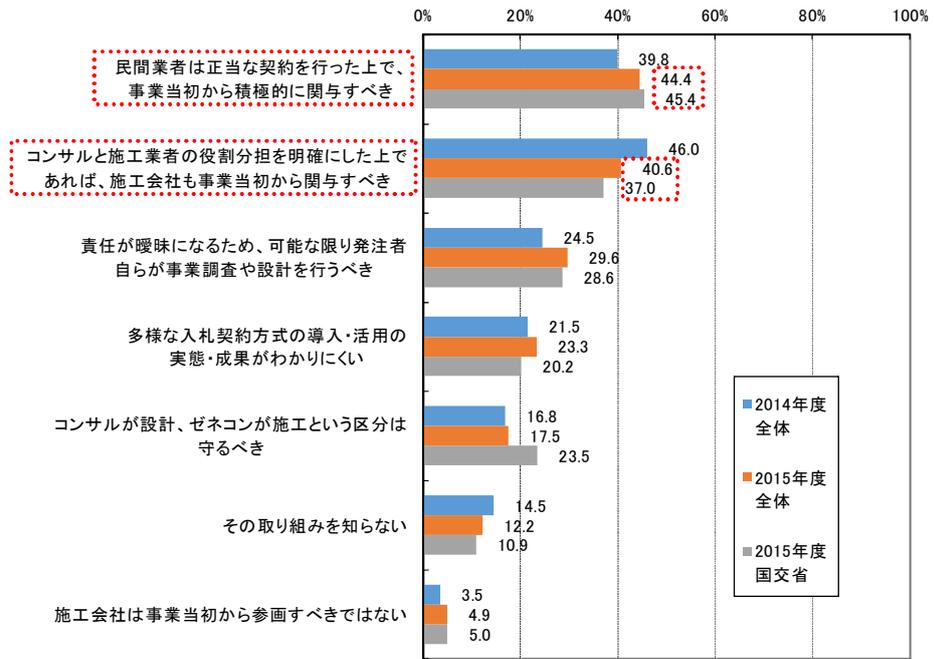
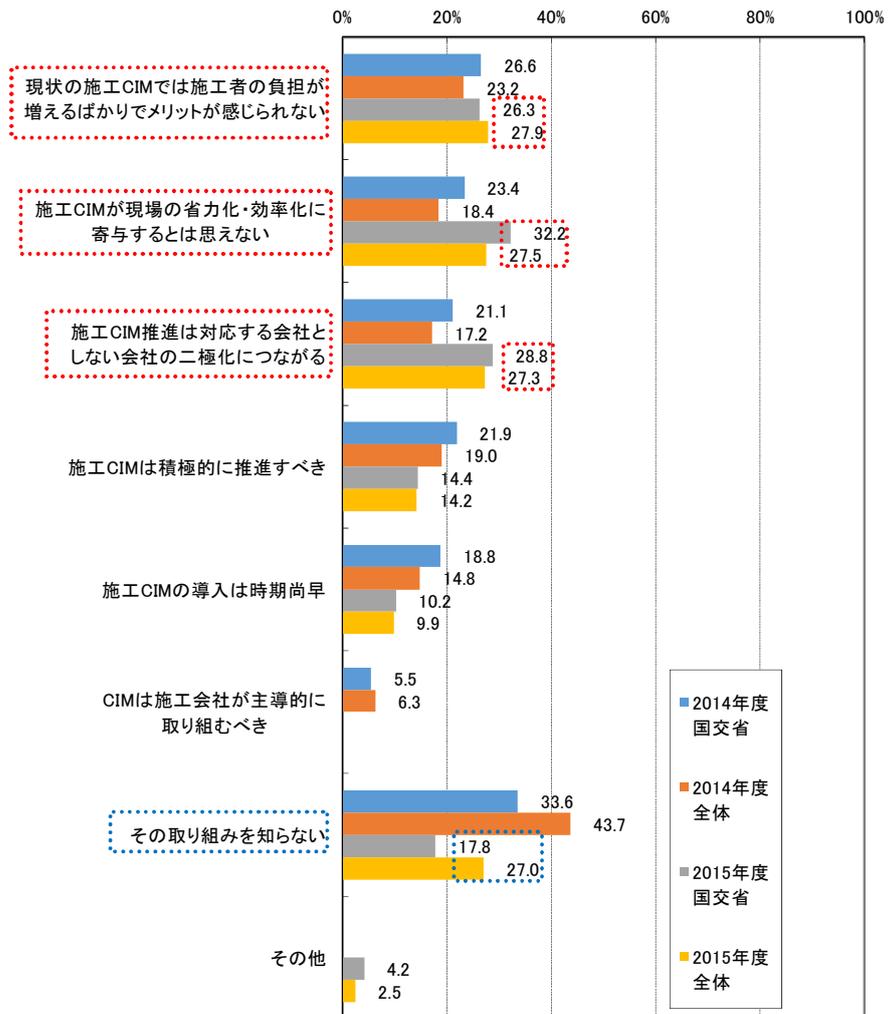


図 13-3 CIMを活用推進するための考えに合致するものを全て選択 〈自由筆記 P57〉



※「CIMは施工会社が主導的に取り組むべき」は2015年無し、「その他」は2014年無し

(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、発注者の問題としては「事業計画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「作業所の人員配置が少ない」、技能労働者・協力会社の問題としては「日給制の報酬体系」「技能労働者が確保できない」が、全体、国土交通省発注工事ともに項目の中では高い値を示しています。しかし昨年にくらべ「事業計画ありきの短工期発注」は大幅に減少し、「施工条件相違などによる工事工程へのしわ寄せ」「作業所の人員配置が少ない」も減少しています。

(図 13-1)

②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、正当な契約や役割分担の明確化との条件付きながらも、「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 13-2)

③C 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 27.0%となりました。国土交通省発注工事では 17.8%と前年より大幅に減少した一方で、「現状の施工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」「施工C I Mが現場の省力化・効率化に寄与するとは思えない」「施工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」との回答がともに高い割合を示しています。

(図 13-3)

(3) 考察

休日作業を行う理由は、発注者に絡む問題としては、「事業計画ありきの短工期発注のため」が大幅に減少したものの、全体では 36.6%、国土交通省発注工事では 43.5%になっています。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」が全体では 39.0%、国土交通省発注工事では 44.4%になっており、企画・調査・設計・施工の各段階において適正な期間を確保することが必要と考えます。また、元請の問題としては、「作業所の人員配置が少ない」、技能労働者・協力会社の問題としては「日給制の報酬体系」「技能労働者が確保できない」が全体、国土交通省発注工事ともに高い割合になっています。技能労働者の雇用形態や処遇改善が急務です。

多様な入札契約方式については、「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」「コンサルと施工業者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」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。が、「正当な契約を行った上で」や「役割分担を明確にした上で」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を進めていくことが必要です。

C I Mの活用推進については、全体で 27.0%、国土交通省発注工事で 17.8%の作業所が「C I Mを知らない」と大幅に減少していますが、認知度向上にむけた更なる広報が必要と感じます。また、現状のC I Mの活用については、「現状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」「現場の省力化・効率化に寄与するとは思えない」などのC I Mに否定的な回答や、「推進は対応する会社としない会社の二極化につながる」など、C I Mの具体像が見えはじめたのに比例して否定的な回答が増加しています。まずはC I M試行モデル現場などで実態調査を重ねることで、改善策を検討すべきであると考えます。

14) 作業所の休暇について

(1) アンケート結果

図 14-1 受注時閉所設定

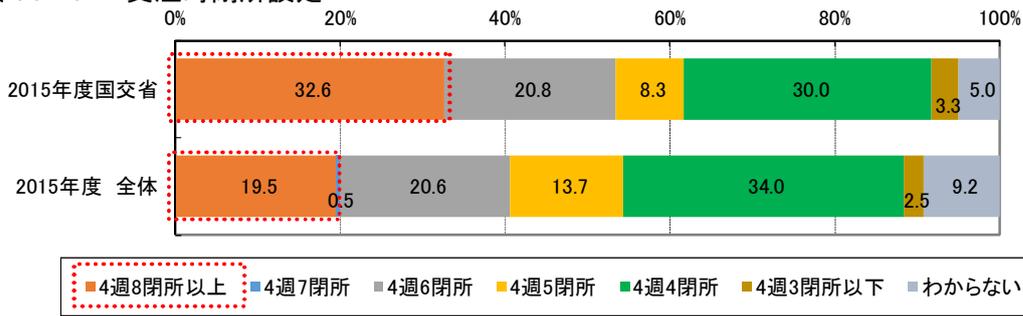


図 14-2 現在の閉所状況

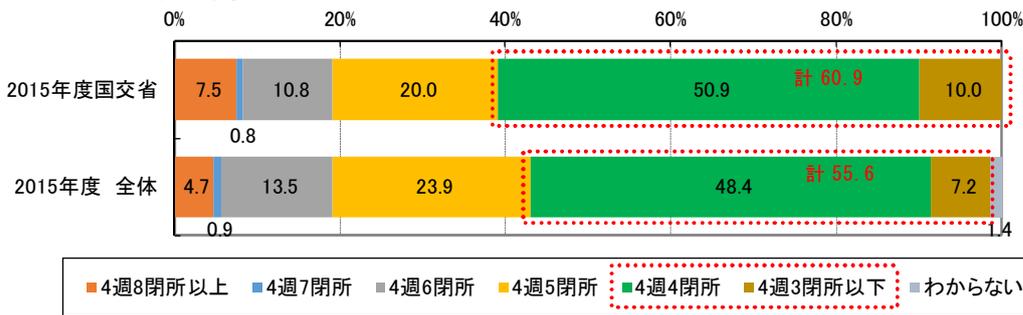


図 14-3 作業所職員の休日取得状況

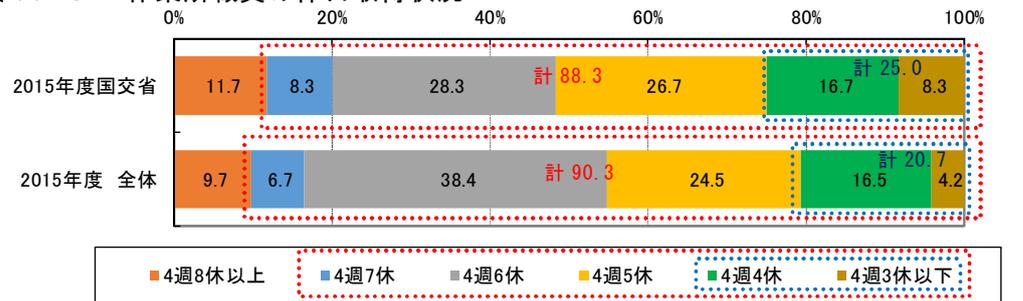


図 14-4 受注時の閉所設定別の現在の閉所状況 (全体) < 自由筆記 P50 >

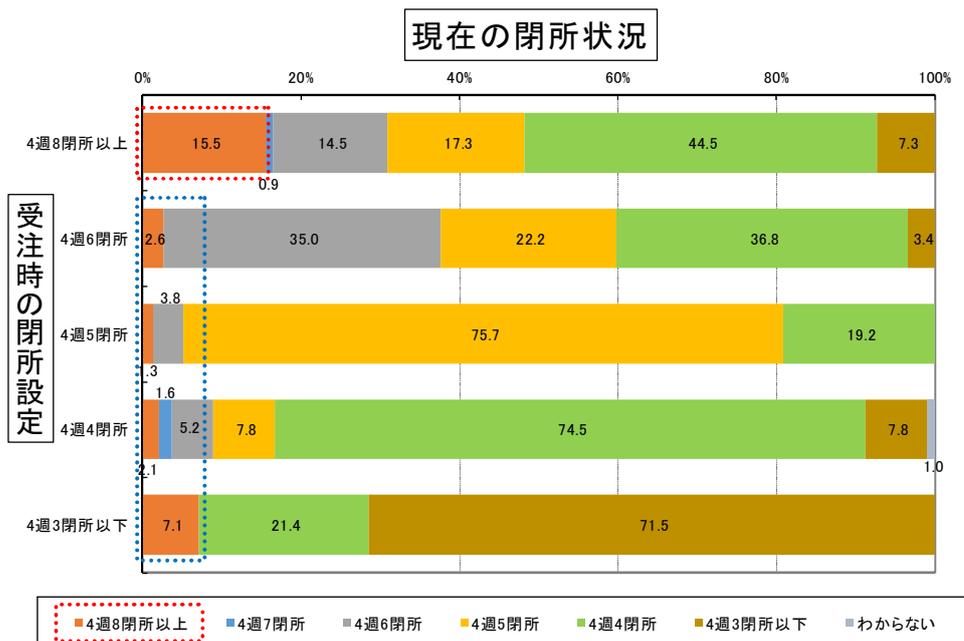
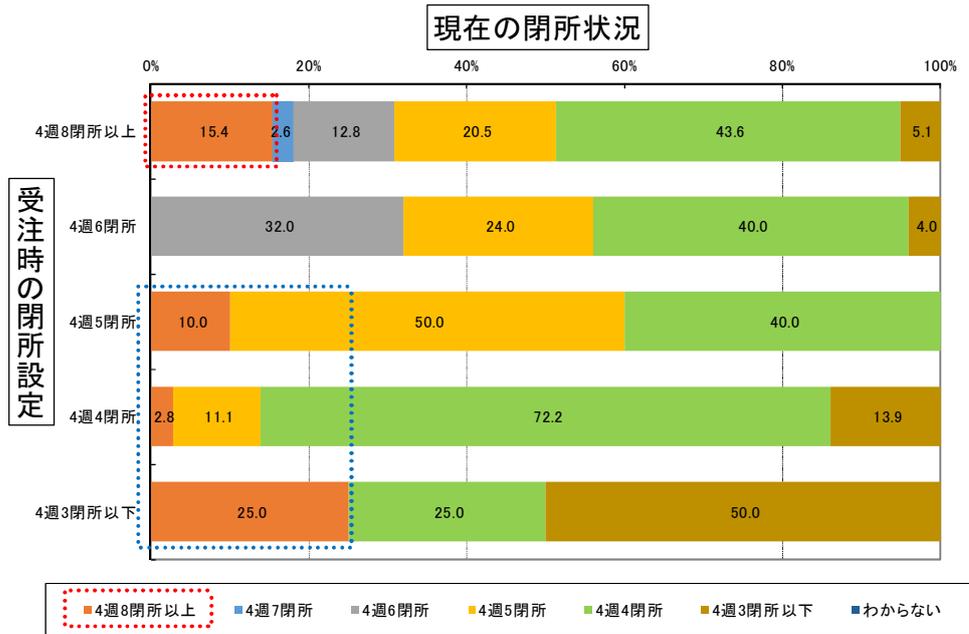


図 14-5 受注時の閉所設定別の現在の閉所状況（国土交通省）〈自由筆記 P50(18)〉



(2) アンケートから見える現状

- ①受注時からの閉所設定は、4 週 8 閉所以上の作業所が全体では 19.5%、国土交通省発注工事では 32.6%になっています。（図 14-1）
- ②現在の閉所状況は、4 週 4 閉所以下の作業所が全体では 55.6%、国土交通省発注工事では 60.9%になっています。（図 14-2）
- ③作業所職員の休日取得状況は、4 週 7 休以下の作業所が全体では 90.3%、国土交通省発注工事では 88.3%になっています。（図 14-3）
- ④受注時は 4 週 8 閉所以上の閉鎖設定で開始し、現在も 4 週 8 閉所以上である作業所は全体で 15.5%、国土交通省発注工事では 15.4%になっています。（図 14-4、図 14-5）

(3) 考察

受注時の閉所設定が、4 週 8 閉所以上の作業所が、全体では 2 割、国土交通省発注工事では 3 割と非常に低い値になっており、発注時点での適正な工期設定が必要と考えます。

実際の閉所状況も、4 週 4 閉所以下が 6 割であっても作業所職員の休日取得は 25%にとどまっていることから、職員の工夫で休みを取っていると思われます。

また、受注時は 4 週 8 閉所以上の閉鎖設定で開始し、現在も 4 週 8 閉所以上である作業所は全体、国土交通省発注工事ともに 15%程度と低く、施工中の工期変更もガイドラインに沿って適切に運用することが必要と考えます。

一方で、受注時に 4 週 8 閉所未満の閉鎖設定であっても、努力により 4 週 8 閉所を実現している作業所もあり、発注者の理解によりさらに閉所が進むことが予想されます。

他産業と同じようにあたり前に 4 週 8 休できるよう、地域や事業規模を問わずモデル工事の試行を行い、結果については調査分析の上、以降の発注案件に確実に改善点を反映させていくことが重要と考えます。

15) 工期設定について

(1) アンケート結果

図 15-1 工期変更の有無

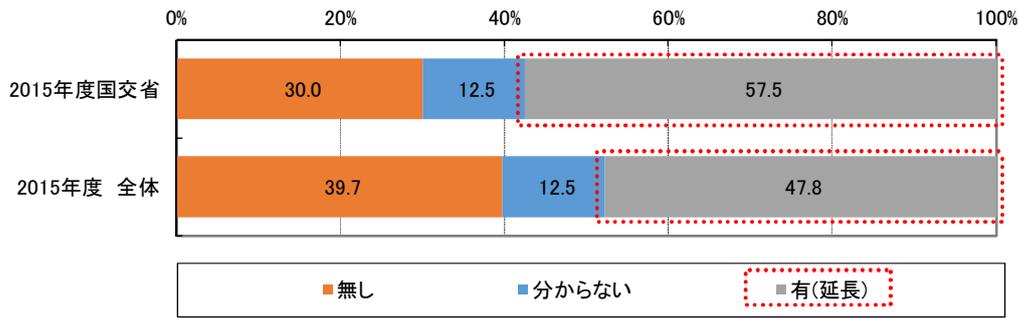


図 15-2 工期変更の延伸月数

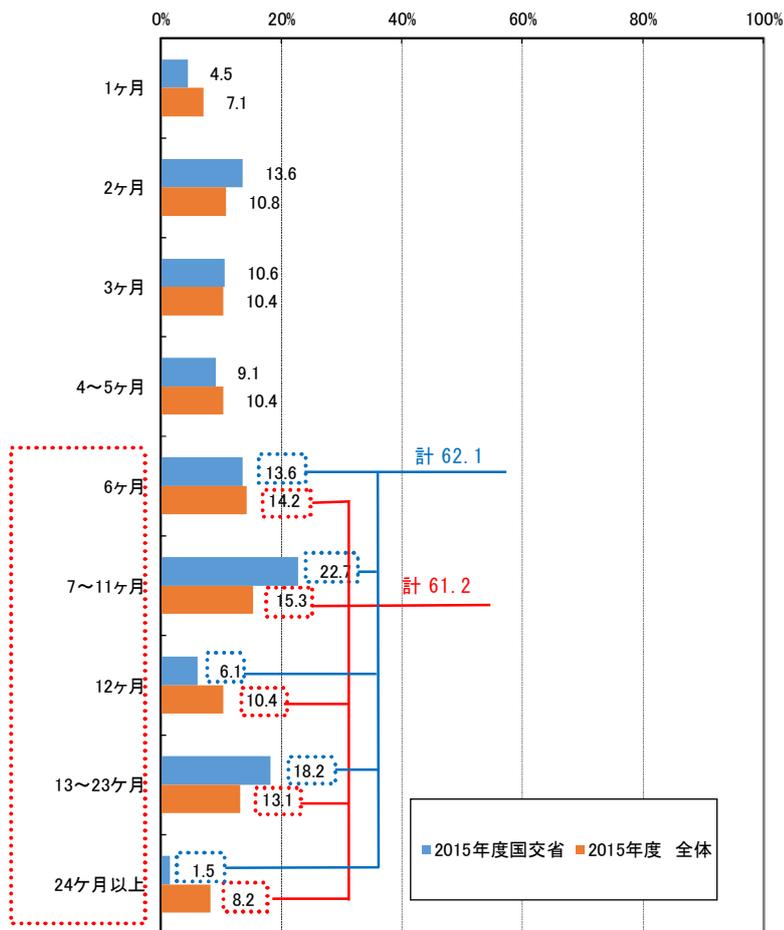


図 15-3 工期変更の延伸理由

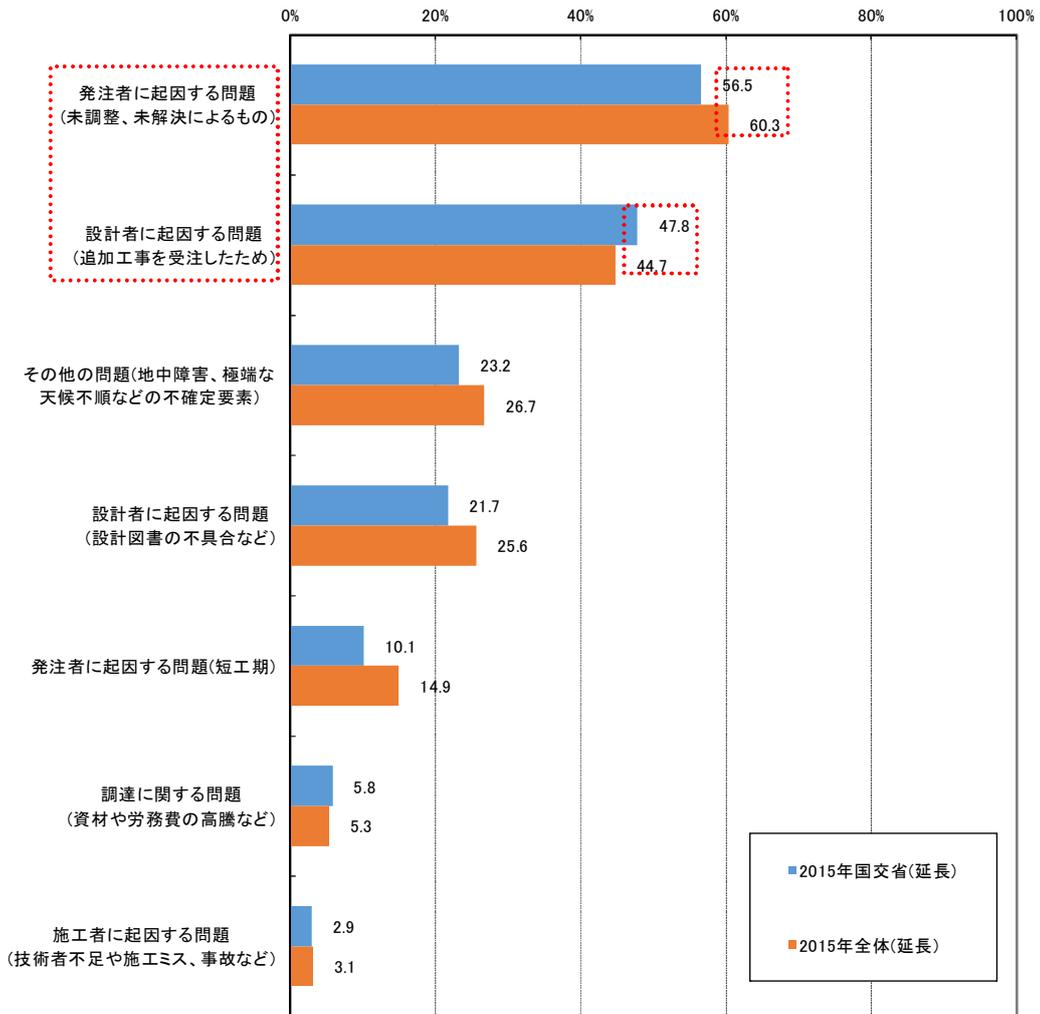


図 15-4 発注工期において、発注者が正確な稼働日を算出するために必要な条件(全て選択)

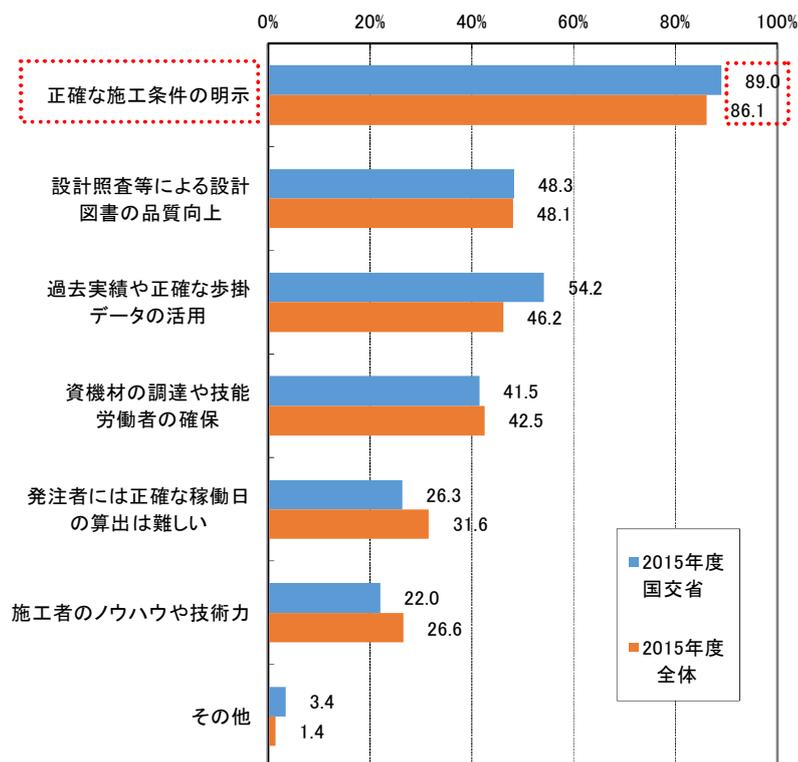
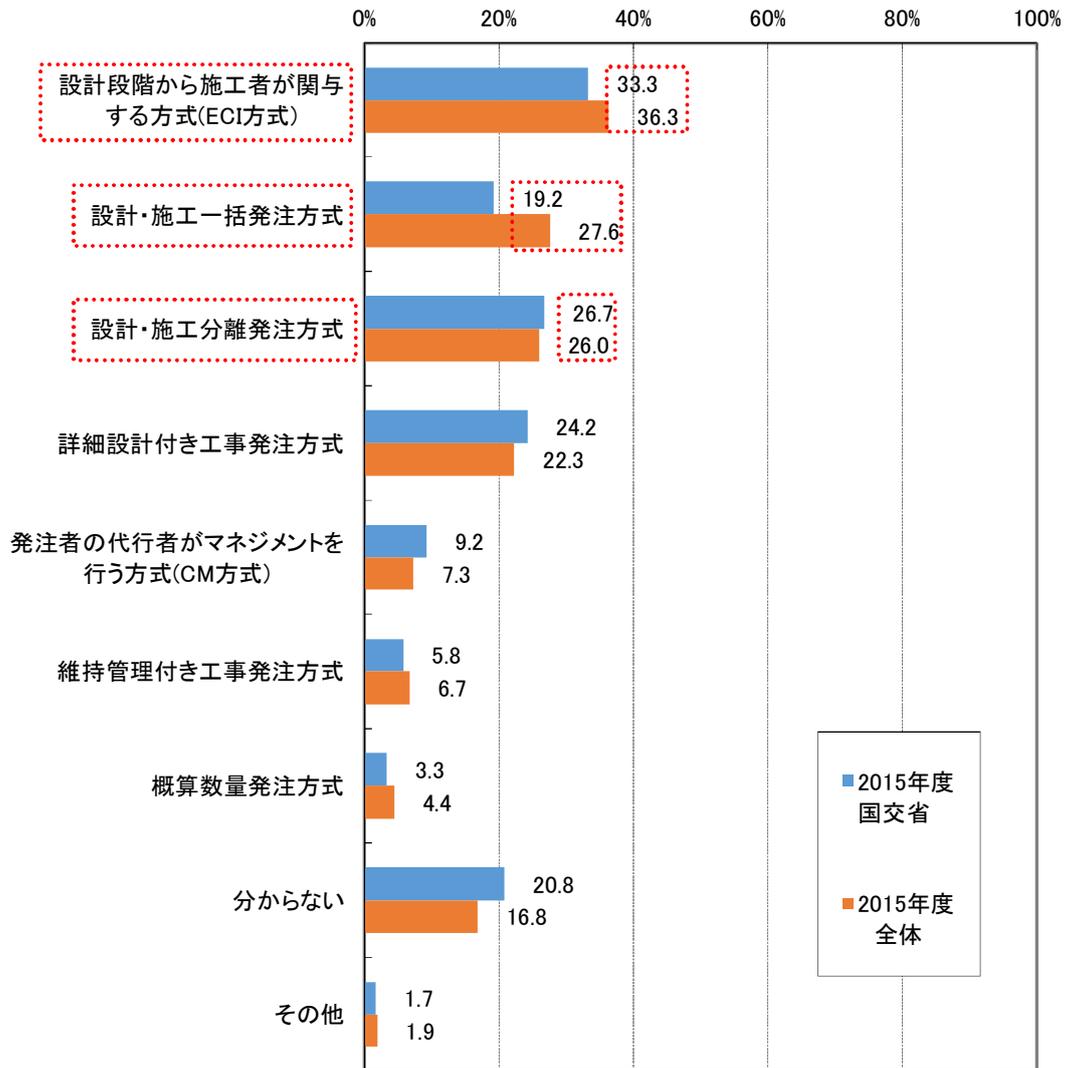


図 15-5 今後推進すべきだと思う契約方式について(全て選択) 〈自由筆記 P55〉



(2) アンケートから見える現状

- ①工期の変更を行った作業所が、全体で 47.8%、国土交通省発注工事では 57.5%になっています。(図 15-1)
- ②工期変更の延伸月数は、6ヶ月以上の延伸が、全体、国土交通省発注工事ともに6割強になっています。(図 15-2)
- ③工期延伸の理由は、「発注者に起因する問題(未調整、未解決によるもの)」「設計者に起因する問題(追加工事を受注したため)」との回答が全体、国土交通省発注工事ともに多くなっています。(図 15-3)
- ④発注工期において発注者が正確な稼働日を算出するために必要な条件では、「正確な施工条件の明示」との回答が全体、国土交通省発注工事ともに突出しています。(図 15-4)
- ⑤今後推進すべきだと思う契約方式は、「設計段階から施工者が関与する方式(ECI方式)」が全体、国土交通省発注工事ともに多くなっています。また、「設計・施工一括発注方式」「設計・施工分離発注方式」との回答が全体、国土交通省発注工事ともに次いで高くなっており「設計・施工」の是非については意見が分かれています。(図 15-5)

(3) 考察

工事延伸の理由は、「未調整・未解決などの発注者に起因する問題」や「追加工事などの設計者に起因する問題」が、全体、国土交通省発注工事ともに多くなっています。「未調整・未解決」や「追加工事」となる理由は、事業計画ありきのため、解決するまで待てず見切り発注を行っているためと考えられます。それらにより施工条件が明確にならず、適正工期も算定できないなど、悪循環を生じています。事業計画にとらわれず、事業に必要な工事をしっかり精査し、「未調整・未解決」をきちんと解消したのちに発注することが求められます。

また、やむを得ず「未調整・未解決」のままの発注や「追加工事」が発生した場合、今回のデータからも長期の工期延伸になる可能性も高いため、余裕期間の設定を発注時だけでなく竣工時にも設定したり、「未調整・未解決」の解消や「追加工事」が決まった時に適正な工期延伸をしたりするなどの対応の徹底が必要と考えます。

発注者が正確な稼働日を算出するために必要な条件では、「正確な施工条件の明示」との回答が全体、国土交通省発注工事ともに突出しています。適正な設計期間を確保するとともに発注者からの強い指導により正確な施工条件の明示が必要と考えます。今後推進すべきだと思う契約方式はE C I方式が高い値を示しましたが、「設計・施工」の是非については意見が分かれていますので、事業の特性に応じた更なる議論が必要と考えます。

16) 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

〈グラフは P4 図 1-2〉

- ・技術提案の実行には有用なものは手間ばかりかかるが、中にはあまり有用でないものもあるため。
- ・当初の工程が厳しいにも関わらず、技術提案の履行で更に時間がとられるため。
- ・提出する書類が多く、内業に時間がかかる。

(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こと

- ・優秀な技術提案の作成が受注の鍵を握っていることは確かである。ただ、技術提案の良し悪しが国語力・表現性等に大きく左右されているような気がする。それも含めて総合評価落札方式であればやむを得ないが、それでは寂しい。
- ・技術提案は各社ほぼ同じだと思う。そのため技術提案のサービス合戦になってきており、発注者も一応の縛り（過度な提案は評価しない）を設けているが効果が無いような気がする。技術提案に費やす費用が現場の利益を圧迫しているのは皆が感じていると思う。
- ・基本的に持ち出しで利益の圧迫となる総合評価落札方式は、改革の一環として一番にやめてほしい。
- ・技術提案に対する金額の上限が設定されておらず、工事獲得のため、より高評価を得ようと過度な提案が多くなっている気がする。このままだと技術提案の費用が膨らみ、低価格落札と同等な原価管理になる恐れがある。
- ・評価した項目の負担金は、発注者もしくは、発注者・受注者折半が妥当と考える。技術提案項目は、本来発注者が行うべきだが、受注者の全額負担になっている。また、最低価格で受注した金額から、技術提案まで負担すれば利益に影響する。利益確保を優先する元請は、協力業者に負担を強いる。言っていることとやっていることが矛盾している気がする。技術提案項目に対する負担を発注者が負担することになれば、金額を考慮した本当に有効なものが採用されるなど本来の技術提案になると考える。
- ・過去の工事で提案した内容が、今回はその同種工事において標準だとみなされ、年々この繰り返しがオーバースペックな提案内容へ悪循環していくことが懸念されます。
- ・入札金額に対して、上限無く過度な提案を行うことが横行していると感じています。
- ・技術力がない役人が審査しているので、真に優れた提案には点数が付かず、役人が好む提案を行うことが多い。
- ・技術提案は受注前の条件を基に立案していますが、その条件が異なった場合に技術提案が履行できないことがあるが、それを発注者が認めないことがある。また、発注者が技術提案を拡大解釈し、設計変更に該当する工種も技術提案として取り扱われ、変更金額をいただけなかった。
- ・技術提案について、評価の基準が不明と思います。
- ・技術提案型は受注者への費用面の負担が大きく、その結果、現場職員の人数の減少につながるため、時間外の増加につながっていると思われる。
- ・技術提案にかかる費用が大きくなりすぎる場合がある。
- ・現場条件の変更などにより履行が困難な場合や、品質の向上に寄与しない場合などの運用に対して柔軟性が足りないと思う。（不履行の場合のペナルティーが大きい）
- ・技術提案に係る金額を見込んだ入札価格が妥当だと考える。

- ・技術提案内容がその他の工事においても差がなくなってきたのではないかと。そうなると、必然的に積算精度が高い業者が落札する事態になっていて、結局価格のみが評価の基準になっているように感じられる。
- ・総合評価落札方式のスタート時点は技術力勝負の良い方式であると感じましたが、何年か経つうちに、発注者の答当てゲーム感が拭えないのではないかと感じています。
- ・現在の入札金額は最低落札価格の数字合わせとなっている部分が多くあると思います。発注者が本当にいいと思う提案にはお金を払うべきでないか。請負者のみがリスクを背負う制度となっているのでは。
- ・技術評価点の透明性の確保が必要である。
- ・技術提案を実施するために職員を増員して対応しているが、経費がかかり原価を圧迫している。
- ・現場の最前線では、発注者、請負人共に技術提案に疲労困憊している。直ちに辞めてもらいたい。
- ・技術ダンピングの横行により過剰かつ無意味なことをやらざるを得なくなっている。また、現地状況により履行が困難であることが分かっても不履行が許されない、あるいは提案内容の変更もハードルが高いことから、現場運営の中で無意味なエネルギーを消耗している。
- ・評価の内容や平等性が不透明。評価を検証する機関が必要。また、各地整で評価基準や感性がばらばらであり、技術知識、知見の何を評価するのか疑問。評価過程等を、一定の期間が過ぎれば内容も含め情報を公開すべき。
- ・提案項目であっても、標準的な施工以上の内容については一部でも費用を支払うべきであると思う。
- ・技術提案の評価をもらうために現場に負担になる提案が多く見られる。常に新しく高度な提案をしないと評価されないのか。
- ・発注者が総合評価提案内容をチェックする際にその人の主観が入ると思うので、有識者も入れるべき。また、採用されなかった場合は理由も聞きたい。
- ・金額的なものも踏まえておかしい方向にむかっているような気がします。ただ変わった事をするから評価されるのではなく、本質的なものを評価するような方式にするべきかと思います。
- ・技術提案事項も設計変更の対象にしてほしい。工費面での負担が大きすぎる。
- ・技術提案が結局はサービス工事のようになって、適切な利益を圧迫しているのが現状である。良い提案にはそれなりの対価があれば、少しは楽になると思います。
- ・提出書類が多く手間が掛かる事が多い。良い技術提案をしても結果として得点において大きな差が現れない中で、評価点への影響が小さく価格競争となっているように思われる。
- ・同工種に対する技術提案が重複しており、効果などを検証しているにも関わらず、提案以外でその技術が実用化されている事例があまりないように感じる。
- ・採用された技術提案にかかる費用は、受注者負担ではなく金額に反映されるべきである。
- ・技術提案が工程、工費に有利に働かず現場の負担となっている場合があり、改善の余地があると考ええる。
- ・品質に関する技術提案では、ある現場で評価された段階で、次に出品される同じ工種の現場には水平展開されていく考えで技術提案を評価していったら欲しい。それを当初契約に反映されていけば、より良いものを作る上に過度な原価が発生しないのではないかと感じている。
- ・提案数が多いほど評価する傾向があるため、受注時に多数多項目の提案をすることになっている。施工時に提案履行を優先するあまり、本施工業務が疎かになり、品質低下を招く恐れがある。
- ・技術提案は必要であると考えますが、えてして工程・原価を圧迫する傾向である。

- ・もうそろそろ辞めて欲しい。受注者の首を絞めるだけ。そのために入札時、施工時の人員、施工費が発生している。発注者も適当な設計で発注し、技術提案でやってくれるくらいの考えが見え隠れしている。
- ・技術提案の案件については、提案による施工費・材料費の増加があるので、良質な物をつくることに関しては良いと思うが、受注者側からすれば利益の減少につながる。技術提案の内容についても、ある程度設計変更で増額があればよいと思う。
- ・技術提案の評価方法が良く分からない。また、オーバースペックは不採用との事だが、どこまで本当なのか疑問である。
- ・結局のところ、発注者の選り好みで施工業者を選定しているのではないかという疑念がある。
- ・技術提案の作成業務は作業量も多く負担となっていると思われるため、簡易な提案等による段階的な選定により入札予定各社の負担軽減を図って頂きたい。
- ・提案の項目自体が実現性の低いものに設定されており、点数確保のため無理やりな提案をせざるを得ない状況が発生している。総合評価の評価者と監督員が違くと履行確認についての認識に相違が生じる。
- ・高度技術提案においては、実質、価格競争（難易度が高い工事のため技術評価が困難）となっている。
- ・答案が事前に用意されており、有用な提案でもそこから外れた提案は評価されない場合がある。
- ・受注するために、技術的に高いレベルでの提案とならざるを得ず、現場サイドではその原価負担、履行のための計画作成、実施、報告書作成といった業務負担が増大している現状が常態化している。

(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

〈グラフは P6 図 2-3〉

- ・施工者はあくまでも営利企業であり、低価格受注の中でより高い利益を確保するためには、工期短縮により経費を節減する必要がある。
- ・価格競争により業者選定資材調達に労力を必要以上に使う。
- ・発注者向けの説明資料の多さと、提出書類の多さに疲弊している。真の現場管理に集中できない。
- ・設計変更対応業務に多大な時間を割かざるを得ないため。

(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

- ・適正な賃金調査が必要不可欠。
- ・発注者側における既存ルール(予算算出ほか)を変革する意志と実行力。
- ・物価版の価格では購入できない資機材が数多くあることを認識してもらいたい。
- ・発注者は低価格受注業者の現場管理体制、施工体制を厳しくチェックする必要がある。現場作業員の労働条件(賃金、労働環境)にしわ寄せが及んでいないか確認し、問題があればペナルティを課すべきである。
- ・何でもかんでも受注率で精算されるのは間違っている。特に工期の長い工事では、色々な面で条件が変化する。
- ・積算の最低価格が決定される根拠が明確でなく、技術提案に対する負担も本来は、発注者が行うべきと考える。発注者が負担すると考えた場合、過剰な評価が排除され、適正な提案評価が行えるのではないか。また、評価根拠も明確に公表する必要がある。

- ・改正品確法の適正な利益の確保のため、最低入札価格を底上げする。
- ・受注者はギリギリのラインで受注してはならない。いい製品を作り上げるには適正なコストと工期があって達成できるものだと思う。
- ・悪条件下での施工について、好条件下の施工と同じ単価では施工できない。そこを理解していただきたい。例えば路下へのコンクリート打設に配管が見込まれていない事例であるが、受注してからは「条件が変わっていないから」だとか「分かっているから受注しているのだから」という理由で設計変更してくれない。（入札時に質問していれば別ですが）
- ・最低落札価格の設定を上げることで受注者の適正な利益が確保され、不良業者の排除に繋がると考えます。
- ・公共工事では予定価格があるため、低価格受注は以前と比較すると減少してきたと感じる。しかし、技術提案方式であるため、各社技術提案に要する費用のウェイトが高いため、現場への影響が大きいと思われる。できれば技術提案方式で受注会社を決め、その技術提案については設計変更の対象とするといった工夫が望まれる。
- ・低価格受注を失格としてほしい。
- ・「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。
- ・しっかりした設計を実施し、施工数量、工期を明確にしたうえで発注を行うこと。施工数量等が施工条件により変わる場合には、柔軟に変更に対応することが必要と考える。また、調査基準価格を設けなかったり、極端に低い調査基準価格とすることを止めるべきである。
- ・発注者は受注者が低価格で受注していることを理解し、発注者がしなければならない業務を、受注者に依存しないようにすべき。
- ・発注者は最低価格を90%程度まで引き上げる。
- ・すべての発注者が最低入札価格の制限を設定すべきである。
- ・大規模な設計変更や追加工事については、落札率を一律当てはめるのではなく、当初契約と分離して、適切な価格設定を行うべき。
- ・積算金額と実施工費用が乖離する工種についての見直し協議を活発に行ない、積算歩掛りを変えていかなければならない。
- ・発注者の積算能力アップ。ゼネコンの計画段階での参画。適正価格での発注。
- ・適切な工期、積算（価格）で発注する。受注者は不採算工事の入札に参加しない。
- ・数量が少なくても手間の掛かる工事内容については、数量が多い場合と比較して、単価を割り高にすること等の考慮が必要であると思う。
- ・発注者は、従来の単価ではなく現在の実際の単価を把握し価格を決めるべき。
- ・70%台で落札させる上に技術提案の課題を山盛りにするような「いじめ発注」には今後絶対に戻ってはいけない。また90%弱でも過大な提案を良しとする暗黙の評価は絶対にやめてほしい。方針と実際の乖離が激しい。
- ・低価格受注であっても、新工種の設計変更においては落札率を適用するべきではない。
- ・低価格受注により確認項目が増大するのは、その会社ができるかと判断して落札しているので仕方がない。受注後設計図書照査で相違があるのであれば、適正価格で変更を行っていただきたい。本来、当初設計以外は100%実際に掛かるもの。

- ・過度な競争による入札はやめるべき。予定価格イコール受注価格で良いと思う。それが積算した価格なのだから。
- ・適正単価・適正歩掛を採用し、実情に見合った調査基準価格の設定。
- ・官積算が適正価格なら、その価格を調査基準価格にすれば良い。今の入札では、そこからは企業努力。努力前提で受注し、そこから益を出すために「さらに努力しろ」では疲弊する。
- ・工事のコストの正当性について、マスコミの人や文化人にも分かる様に広報すべき。
- ・最低価格の引き上げ。設計価格の 86%が落札ラインの根拠は？86%落札+技術提案費用で現実には 80%を切って受注したと同じ。それでもゼネコンは仕事が必要なので応札する。切った 20%はどこから持ってくるのか。そのしわ寄せはゼネコン職員の配員減と下請けへのダンピング。結果として現場の不具合が増え、休日が減り、残業が多くなり、若手技能者は育たない。
- ・低価格受注でなくとも技術提案にコストがかかっており、これが結果として低価格受注に繋がる認識を発注者が持っているか疑問です。総合評価落札方式における技術提案にも一定のラインを引いて、高コスト化を抑制すべきであると思います。
- ・発注者は書類削減取組みを実施すべきである。また、現行の総合評価方式に変わる新たな入札制度を導入すべきである。

(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〈グラフは P7 図 3-2〉

- ・工事を受注するための数多くの技術提案を発注工期内で履行するために、所定外労働をせざるを得ない。
- ・冬季休止期間があるため、作業可能期間はできるだけ工事を進める必要がある。
- ・他企業との連絡・調整が煩雑で、他企業による遅延が原因で工程が遅れているが、発注者は消極的(他人事)である。従って、受注者の負担が増える。
- ・農地整備事業ではすべてが同一条件設定で、現場条件による工期算定歩掛りが適用されていない。
- ・事前協議がされておらず完成期日ありきの工期設定となっていると強く感じる。
- ・マスター工程があるものの発注（設計変更時期）が遅く、工事期間や準備期間が取れない。
- ・供用日ありきですべてが動いている。だれも異議をいえない風潮を感じる。
- ・冬期の積雪の除雪が計画されていないため。
- ・工程に漏れがある。積算の歩掛と実際の施工に差がある。
- ・「年度超えができない」とか「プロジェクトとして完成させないといけない」という理由で工期が設定されているから。
- ・完成期日ありきで設計が終わっていないのに発注されたため。

(6) 発注工期設定の問題

- ・稼働率の設定や現場条件の反映が不十分なため、工期設定が不適切となる場合がある。
- ・供用開始時期が決定しているため、工程に無理が生じるケースがある。
- ・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。
- ・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。
- ・施工に関する施工日数の設定はもちろん、地元協議や許可申請等を含めた準備期間を適正に発注者が設定できるかどうかの問題。
- ・設計1本槍で、現地特有の問題点、細かい調整部に掛かる日数等がまるで加味されていない。
- ・他工区との調整を考慮した工程を勘案する必要がある。
- ・事前計画日数を適正に設定する事。たとえば受注後1ヶ月が準備期間という設定が多いが、工事の難易度に応じてこの期間を変動させるべき。
- ・地元説明会等の重要行事を踏まえた工程表の作成に努めていただきたい。
- ・発注工期算出根拠の歩掛を国交省のものに統一していただきたい。特に民間企業の工期はかなり厳しい。また、受注者の責任ではなく工期が延長になった場合も、発注者側の説明者の能力によって、工期延伸分の工程が厳しくなることがあるため、是正してほしい。
- ・発注者側の姿勢として4週8休で工期設定しているのだから、「休日を取らない場合のペナルティー」を明文化して、適正な理由で工期が遅れる場合は設計変更などの対応をしてもらえると、作業所閉所ができるのではないか。
- ・完成工期ありきで施工の班数を決めているので、施工条件に合っていない。
- ・発注者の工程設定が解らない。開示されていない。
- ・現場を知らない人が設計をやると、施工条件がでたらめで工期設定が適正でない。
- ・入札段階に週休2日の誓約書をゼネコンと発注者が結ぶなど、上から落とし込まなければこの状況は改善しない。
- ・予算消化ありきで発注されている。受注後用地問題や前工事の影響で工事ができないのがわかっても発注し、しわ寄せが受注者にくる。
- ・発注者が工期設定を行う場合、詳細計画ができないため、適正工期かどうかの判断ができない。
- ・建設業従事者の減少、労働者の高齢化により歩掛の見直しを行い工期の見直しに反映してほしい。
- ・極端に発注が集中するため、現説事項に記載されている引き渡しを守られないことが多い。適切に工期を設定していただきたい。
- ・官庁工事では、借地や用地買収等見切り発車が多く、年度をまたぐ場合の工期延伸が難しい。
- ・適正な工程を書ける発注者が少ない、そのため設計段階から施工者も参画できるような入札方式の採用が望ましい。
- ・発注者が施工条件を十分に理解していない。協議・調整に必要な時間、修正設計等に必要な時間、工事自体の理解不足などについて理解できる人材不足による弊害がある。
- ・湧水期施工における、発注者及びコンサルの「大人の事情での工程表」は問題である。適正な工程を把握し、それに伴う施工方法、請負金額を査定すべきである。
- ・現在のように労務や資材の調達が難しい状況等、その時期に合せた工期設定も必要だと思います。
- ・正確な歩掛りデータがなければ適正な工期設定はできないが、正確な歩掛りデータを発注者はもっていないので、発注者による適正な工期設定はできないと思う。
- ・市街地等では係数で片付られているが、やはり実現場条件に見合った工期設定をすべきであって予算の問題等を施工者に押し付けるのは筋が違うと思う。

- ・現場を知らない発注者が多すぎる。
- ・設計時には全体で工程計画を行い、発注時は分割して発注することが多く適正な工程計画ができていない。
- ・予備日（不稼働日）の確保が十分でない。隣接工区との関係による中断、待機などが反映されていない。

(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

〈グラフは P8 図 4-2〉

- ・過剰な内容を網羅した作業計画書の作成や必要以上の説明資料を求められるケースがある。
- ・発注者側も多忙で、代行することとなる。
- ・発注者の視察対応のお膳立て、些細なトラブルに介入し、膨大な改善書類を要求される。
- ・発注者は自らのリスク管理のため、必要以上に提出書類を求める。
- ・理解してもらわないと仕方がないので対応している。

(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 〈グラフは P9 図 4-3〉

- ・途中段階での図面・数量を渡される。また、追加・修正が極めて多い。渡された図面と数量計算が全く違い、施工する範囲の図面・数量を受注者が紐解かざるを得ない状況。
- ・残土を仮置きする場所を探す業務。
- ・設計図書の不具合が多いため、図面を作成する。

(9) 受発注者間の片務性について

- ・甲乙対等とは言い難い受発注者間の実状が、片務性を生じさせている。
- ・両者は対等であり、良好な関係が続いてこそ互いに良い知恵が生まれ、良いものづくりに反映するものだと考えます。
- ・追加工事の強要や工事外の検討業務など無料で依頼されたことは多々ある。工事成績を考えると断れないのが現状であり、発注者の意識改革及びルール設定を求めたい。
- ・当初設計が曖昧で、受注後設計変更が必要となる工種が多く、大変負担となり超過勤務に繋がっている。
- ・片務性を解消するのは今の日本では非常に難しいとおもう。罰則規定をもうける等、強力で国で主導しなければ無くならない。
- ・近隣住民からの苦情に関して、施工業者に説明に行かせる発注者の体質には疑問を感じる。
- ・発注者側は一昔前と違い、技術力や問題解決力が著しく低下してきており、そのしわ寄せが受注者側に負担となっている。
- ・発注者が行う資料作成をまっけていると工事が進まないため、どうしても受注者側で作成してしまう時がある。
- ・発注者より週末金曜日の夕方などに「来週の月曜日まで」と書類作成を依頼され、土日に仕事をしないといけない時があるため休めない。
- ・発注者のやるべき事、責任を全うしなければ片務性はなくなる。現場仕事のやり方、施工方法等について知らなさ過ぎる。中堅から若手が現場に興味が無さ過ぎる。

- ・請け負けだからとあきらめるしかないのが現状。
- ・本来発注者が作成する地元関係資料、数量計算根拠の作成を依頼される。
- ・発注者は完ぺきではないのでできないこともある。それを素直に認めて、かかったお金は設計変更の対象とすべきである。
- ・単純に請け負けで、今後の受注に繋がるように、良い評定点を取れるように発注者の要求に応じている。
- ・発注者側のマンパワー不足、技術継承の問題により、「施工者に仕事を振る」ことが常態化しており、それが正しい仕事の進め方である、という誤った考え方が発注者側に浸透しているように感じられる。
- ・これまで「受発注者間の片務性」が原因となって受注者が負っていた業務に関し、「対価を支払って受注者に行わせる」ことが主流になっており（設計変更業務等）、片務性そのものは少ないが、受注者の負担は変わっていない。
- ・現場で追加や変更で施工したものの図面の作成について、無報酬であること。図面は作らないと先に進めないし、施工できないし、変更もできない。追加・変更事項が多くなるとすごく数量計算や図面の作成が負担になる。
- ・発注者は、口に出せば請負側がなんでもすると思っている。
- ・やむをえないのではないか。それは建設業に限ったことではないと思う。
- ・慣習などを盾にサービス業務が継続されていることがある。裁ち切る機会が必要である。

(10) 貴作業所で、本工事着工が遅れた要因。〈グラフは P12 図 5-4〉

- ・発注前の調査不足による工期延長。
- ・設計にない工事を先行するため行政手続きに日数を要した。
- ・設計の見直しが行われたため。
- ・当方側の着工予定が発注者側の人事異動と重なり、打合せができなかった（してくれなかった）。
- ・道路使用許可等が全く計画されていなかった。
- ・最初に着手すべき項目が当初設計に計上されていなかったため。
- ・発注者の指示事項に対処し、計画検討会を開催・内部確認決裁を受けたのちの着工となる。
- ・担当監督員の体調不良による入院のため、施工計画書の審議が遅れた。

(11) 作業所で起こっている問題

- ・協議書を出す回答が来ない。または非常に遅い。
- ・民間工事で計画と実施工を並行で進めているが、職員が不足しているため十分な人員配置ができず、職員の負荷が大きくなっている。また、年代的に主任クラス（30代）の職員が不足しているため、アンバランスな配置しかできていない。
- ・職員が少ないのでどうしても提出書類が滞っている。残業で対応している現状であるが、トンネル工事は本格稼働となると24時間体制となり、今以上に長時間労働にならざるをえない。
- ・設計段階での誤記や数量計算漏れなどが多く、こういった修正業務は本来は発注者やコンサルが行うべきですが当社で行っており、修正や計上に時間がかかる。労務費調査やケーソン関係の調査などが現場に当たっており、この調査にもかなりの労力が必要となる。

- ・不調工事の追加、修正設計の多さ、図面と数量の不整合が多く、受注者側の確認・整理業務が膨大であるため、過度の残業が発生している。本社（社内）、労働基準監督署から過重労働をしないように厳しく指導されるが、人も不足し業務をこなさないと現場が遅れるため、過度の残業をせざるを得ない状況で板挟みである。
- ・復興事業のためか概略設計で発注になっているため、受注後の検討事項が多くなかなか工事に着手できない。
- ・発注者、施工管理者の能力不足・保身のために、作業所では非常に負担を強いられている。また、発注者のためにやっても当たり前と思っている。設計変更の内容について協議、指示をしないまま、現場ではやらなくては工期が遅れてしまうのでやらざるを得ないようにして、後で変更を認めないようにする。
- ・工事一時中止の工事再開時、再開の指示から施工するまでの期間が短くて、下請の選定、材料の手配等に苦労した。結果、高い金額で下請契約せざるを得なかった。
- ・現場事務所配置が施主管理敷地内で、施工時間や事務所内業時間の制限が厳しく、能率的な作業が出来ないため、休日の仕事をしなければならなくなる。
- ・設計数量よりも実施数量が少ないと理不尽に減額するが、逆に多くても変更してくれない。
- ・発注者からの協議資料要求がきつく、余計な業務に時間をとられている。また、発注者の責任範囲であろう関係する企業との設計協議が不十分、もしくは協議されていないことによる工事着手遅延による工程的な負担から、受注者が疲弊し、休日も確保できなくなる状況が延々と続いている。
- ・集中的な発注（路線供用日ありきの局所的な発注）により、職人・クレーン・建設機械・建設資材（特に生コンクリート）が不足し価格が一時的に急騰した。一時的な過剰需要は地域経済にとっても望ましいものでない。計画的な発注を行うべきと思われる。
- ・クリティカルパスの施工箇所について、請負者側としては工法変更で工程短縮を提案しているが、変更金額が高すぎるという理由で早出、残業、休日作業で工程短縮するように求められている。
- ・毎日、発注者に提出する資料作成に追われています。もう少し提出書類を少なくして欲しい。
- ・現場配員の年齢層のギャップ（ベテランと若年者に2分化、中堅層が手薄）とそれに起因する技術やノウハウなどの継承の難しさ（技術レベルが異なり、共通の知識・認識の上での議論が成り立たない場合がある）。
- ・全ての工種において設計変更を必要としているが、計画、図面作成、数量計算書作成等を発注者が作成しない（出来ない）。また、設計変更において新規工種が発生した場合においても落札率がかかることとなり、新単価設定が実施されない。新単価において設計変更することは、発注者で不可能（別途発注）となっている。本来、発注者で定めている設計変更の指針が運用されていない。
- ・受注時の説明では、隣接工区は既に工事を終えておりそのヤードを利用できる計画だったものが、実際には隣接工区もまだ施工しており、当てにしていたヤードが使えなかった。そのため、急遽作業構台を追加施工しなくてはいけなくなった。
- ・発注者が固定観念に囚われ、設計変更のガイドラインに沿って運用をしない。
- ・工期が迫っているにもかかわらず、発注者が設計を決めきれず設計図面が未完のままできるところから施工せざるを得ない状況になっている。
- ・災害復旧工であるが、発注図書がデタラメ（設計なし、数量なし、現地と不一致、施工できない図面）であり、三者会議の実施、現場再踏査した上で設計変更を2回したにもかかわらず、全く施工できない設計変更となり、結局、請負者側で協議変更を行いながら施工をせざるを得ない状況。

- ・発注者と元請との軽微な数量変更は設計変更（軽微）通知書で行われるのに、元請と下請との変更は通常の契約（注文書、注文請書+印紙付）を交わさなくてはならないこと。その都度、注文書・注文請書を取り交わして、変更の施工体制を提出しなければならない。同じように元請と下請の変更契約も軽微変更のようなもので出来ないのか。
- ・民間工事であるが、国道の規制や国交省用地の使用に伴い、国交省との道路協議を行っているが、指示された書類を提出してもなかなか協議が進まない。修正依頼が何度もあり、その都度指示通りに修正しているのだが、協議開始から3ヵ月になるがいまだに出張所から国道事務所に渡っていない。
- ・発注者が別業者に別途発注している工事が自分の現場と干渉しており、工事間の調整に非常に苦労している。また、工期が迫っているにも関わらず必要な工事が発注されていない箇所がある。
- ・震災復興工事で、県河川、県道路、市の各事業が一度に発注されている。資材の納期遅れ。作業員の確保。職員の不足（派遣社員の使用）と管理能力の低下。移転交渉の遅れ。近隣住民との調整。一つ狂うと長期工事のため全てが狂ってくる。受注業者の職員だけでなく、発注者側の職員不足（他県からの派遣職員）と能力不足と権限不足がある。この事業ではスピード感が大切で、各事業の予算に縛られることなく全て復興事業費で処理すべきで、内部で予算を調整すべきと思う。設計にしても、これは下水道課、これは土木課と将来の管理者等含め、すぐに決まらない。これらが重なり、工事の遅れ、引いては職員の時間外労働の増大となっていると思う。
- ・「発注者側の変更、追加工事により工期が延びる」と進言しても、工期短縮を要求してくるところである。
- ・工程遅延の発生は現地条件と工期設定がほとんどである。工期変更を柔軟に行わないと品質低下や安全上の問題、労働環境の低下を招き、最終的には利用者を含めた全体の利益が低減する結果となる。
- ・若い技術者が、せっかく教育して1本立ちできるまでなっても退職の道を選択し会社に残ってくれない。
- ・インフレライドなどを行っても実勢労務単価に追いつかず、請負金が思うように上がらない。
- ・完成工期設定に無理があるため、現場作業員の休日出勤、残業、早出が当たり前となっている。
- ・分任官発注をする為に、数量をわざと違算して減算し発注する。土砂運搬条件等を最初から分かっているのに、デタラメな条件で発注する。ワンデーレスポンスは書類上の日付だけで協議、承諾は全然進まない。変更につわる指示書は一切出さない。監督官の業務が多すぎる為、打合せが滞る。
- ・書類の作成依頼があるが、前日の夜にメールが来て、期日が明日までといった時間を考慮しない依頼が来る。
- ・発注者の未解決事項による受注者へのしわ寄せはかなり大きい。現場の施工だけでなく、最初から設計変更ありきの発注となっているため、協議書や設計変更資料等の作成業務が通常の工事の何倍もの負担となってくると予想されます。
- ・全ての構造物が設計見直しとなり設計変更となった。現場の立上りの繁忙期に、設計変更資料の作成が重なっている。工期は厳守のため、設計変更が決定していない中、業者とは契約行為を進めている。原価管理が不能な状態になっている。
- ・低入札工事であるため人の配置も少人数で行わないと厳しい状況の中で時短も求められるのは、非常に問題があります。

- (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〈グラフはP17 図7-2〉
- ・受注者側で書類作成を行わなければ、設計変更に結びつかない現状である。
 - ・不完全な状態での発注が多く、設計（図面、数量、調査等）に不足が多い。現場を進めるためには、受注者側でしなければ、工事が進まない状況である。
- (13) ワンデーレスポンスの運用における問題点〈グラフはP22 図9-4〉
- ・どこにも「ワンデーレスポンス」が明記されていないため、発注者に活用の意思が無い。また、局に向う必要があり、結論までに日数を要する。
 - ・設計段階の質問が多すぎて、対応（返答）が必然的に遅くなっている。
 - ・都合が悪いと塩漬け状態。
 - ・監督官が多数の工区を担当しているため、時間の余裕がない。
 - ・答えが早急に出ない問題に関しては、ワンデー導入前とあまり変わらない。
 - ・発注者と設計業務をおこなったコンサルとの信頼関係が薄いため。
- (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。〈グラフはP24 図10-1〉
- ・占用書類に係る時間が非常に長く、労働時間に大きく影響している。
 - ・提出書類は少なくなっているが、検査時等に提示する管理書類が多くなっており、以前より悪化している。
 - ・日常の打合せ書類等が多くあるため、負担になっている。
 - ・例として、「材料承諾書はJIS製品の場合は不要」と特記に書いてあるが、実際はJIS製品でも要求された。
- (15) 工事一時中止が一部（部分）中止になった理由、又は認められなかった理由
〈グラフはP27 図12-3〉
- ・現場条件が設計で想定された条件以上に悪いことが判明したため、その対策の検討に期間を要するため。
 - ・工期延長に伴う経費の増額が請負者の必要としている金額と差がある。
 - ・設計条件と施工条件に相違があり、設計のやり直しに関する期間について一部部分中止を実施している。用地解決時期、インフラ切替時期についても特記仕様書の期日を変更した打合せ簿を取り交わしているが、変更した打合せ簿の期日を越えている部分も発生しており、今後発注者と協議する予定である。
 - ・用地の一部が管理者の許可がされておらず、協議に時間を要した。
 - ・当該地区の生コンクリート組合が、希望時期に覆工コンクリートを納入できない旨連絡があり、その結果、工事一部中止になった。
 - ・用地未解決のため工事着手できなかったが、それを理由としては工事一時中止の理由にはしたくないようだった。
 - ・借地の遅れ、砂防協議の遅れの為、一時中止。
 - ・工事一時中止の実績が発注者に無いため、認められないとの回答であった。

- ・契約後、工事着手するまでに自然災害（崩落）発生及び地すべり危険要因の調査と対策について協議が開始されたため。但し、事業詳細設計段階でその要因について危惧されていた事項であった。着手時からの中止であったが、部分中止であり工期延伸等に伴う経費変更等は認めてもらえない。発注者の考え方及びガイドライン（部分中止）が非常に曖昧な表現であると考えられる。
- ・発注者が、工事一時中止にしない様にするため。なぜなら、工事一時中止になった場合、発注者の各責任者の責任になってしまう為、それを隠ぺいするべく中止を回避しようとする。
- ・こちらは早期に提出しようとしたのだが、発注者側の承認行為が遅れ、更に日にちを遡っての申請が不可能との返答により、2ヶ月ほど受理までの期間が遅延した。
- ・発注者が自分たちの落ち度で工事が中止となったことを認めたがらない。何とか受注者の責任にしてやろうという気がする。
- ・切土法面が崩壊する事象が起こって、対策として鉄筋挿入を行ったが、また崩壊した。施工者として安全側の深層崩壊を想定したが、「崩壊する事象が起こってないのでそんな対策工はできない」とはじかれ、結果的に崩壊した。そこに要した期間は工程に全く反映されなかった。
- ・発注者の意識にバラツキがある。「前例がない」という理由で当初は基本計画さえ受け取ってもらえなかった。中間技術検査時に検査官より未提出の理由をきかれたが返答のしようがなかった。
- ・監督官が工事中止基本計画を受け取ってくれなかった。
- ・地元協議が交渉進行中であり、かつ次工事の期間確保があつて、発注者の事由で中止期間設定ができなかった。

(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

- ・施工開始時の円滑化会議は非常に有効であった。担当者レベルではなく、早い時点で工期の妥当性や設計変更要素を発注者・受注者間で共有できた。
- ・どの項目も適正に運用されれば有効性を感じる。ただ、この手の類は担当者により都合の良い解釈がなされてしまい、効果が薄れるどころか悪い方向にすすんでしまうことが多々あるように感じる。
- ・ワンデーレスポンスが適切に運用されれば、かなり施工がスムーズになると思う。
- ・工事書類の簡素化に関しては、紙と電子の二重納品の排除、不要な書類の削減への取組等は受注者の負担軽減につながると思う。また、現場技術員などにも工事書類の運用が徹底されているので、担当者による温度差等も解消されつつある。事前協議を確実に実施し、協議どおりの運用を徹底することをどの現場でも行っていけば、工事書類の納品に限って言えば、多少なりとも受注者の負担軽減につながると思うが、これ以上書類を減らすのは難しいという域に到達していると思う。
- ・設計照査や変更のガイドラインについては業務内容が明確になる。また、三者会議についてもスピーディーになるため有効性を感じます。
- ・設計変更ガイドラインは、適切に活用されれば、設計変更の判断基準として有効だと思う。また、明文化されて発注者・受注者がフェアに手続きできるもので、有効と感じる。

(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

- ・どの施策も有効性は感じるが、開通、開業などの完成工期ありきにより工期内設定が存在すると時間が足りず、施策を活用できない状況となる。
- ・書類がとても多いです。それが、労働環境の悪化につながっており、現場管理が疎かになっている要因の一つになっていると思います。

- ・最近の工事では技術提案、設計変更等本局が関与するため、対応および回答が遅くなっている。
- ・どの施策でも担当者により徹底度合いが異なることが問題だと感じる。
- ・国土交通省はいろいろとやっているようですが、地方自治体までは浸透していないのが現実だと思う。すべての発注者が足並みを揃えてやらなければ、すべてが頓挫する可能性があるのではないのでしょうか。
- ・書類の簡素化は、発注者間で統一されていれば助かる。
- ・以前より回答スピードが速くなったと感じるが、発注者が行う施策は担当者個人の考えにより大きく異なっていると思う。
- ・どの施策も有効と感じるが、それがきっちり行われていないことが問題だと考えます。
- ・三者会議について、都合の悪い質問等は具体的回答がないまま放置されている事柄があり、発注者として設計の間違いを認めない体質はまだある。設計条件の現場との違い等現実にそぐわないものの対応について、前向きな回答をしてもらいたい。
- ・設計者には、工事発注後も設計照査やその他の対応を真摯に行ってもらいたい。設計者は「自分達の業務は完了しているので手伝えない」などの声を聴きます。これでは、やはり施工業者への負担が大きくなるだけではないのでしょうか。
- ・設計変更審査会を実施したが、発注者の理解度が低いのか、設計変更まで早い展開で進まなかった。特記仕様書に記載があるので、形式的に開催したような感じだった。

(18) 現在の閉所状況が受注時における閉所設定と違う理由〈グラフはP32 図 14-4、P33 図 14-5〉

- ・工事量が多く、工程が非常に厳しいから。
- ・配置されている職員が少ない。また厳しい実行予算なので職員が少なく長時間労働となっている。
- ・特記事項の工程が積算工程と合わない為、休みが取れない。
- ・設計変更や修正設計、追加工事等で工期延期予定であるが、工程に余裕がないため。
- ・年度末までに設定された出来高を達成する必要があるため。
- ・一時中止等があり工程が遅れ気味のため。
- ・作業員からの要望。
- ・工期設定に余裕がないため、大型連休以外では、日曜日以外は閉所としていない。
- ・降雨や洪水の発生などにより当初想定した作業日数、作業効率を確保できない中で工期を守るため、閉所の変更している。
- ・発注者及び事業者から工期短縮を強く要求されているから。
- ・当初設定の工期が施工条件等を考慮しておらず、工期が常に遅延状態となっているため。
- ・施工地域として冬季の施工が困難であるが、設計条件に配慮されていない。
- ・天候に左右され、天候が良ければ作業を行い、天候が悪ければ事務所待機になり実働が休めない状態になる。
- ・下請会社の作業員は日給制のため、生活が非常に厳しいので、現場を稼働させないと作業員を確保できないため。
- ・発注者側は閉所条件を全く考慮していない。
- ・工事出来高確保のため。
- ・施工期間の制約がある中で、変更で施工数量が増加した。施工は気象・海象が大きく影響したため閉所予定が減少した。

- ・想定しなかった埋設物・支障物が多く、それらへの対応により工程が遅れる恐れがあったため。
- ・設計が決まらない状況が続いているのと、地権者の関係で一部施工できない状況があり、工期が不足してきているため。
- ・設計と現場との不一致が多く作業日数が多くなることから、契約工程期限に納めるため、休日作業が必要となる。
- ・工事一時中止など、間接的な事由による工事の遅延が原因で、工程が圧迫されている。また、復興事業の集中による人不足、材料不足等も工程が遅れる原因となった。

(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。

- ・単身赴任が多い建設業界において、週休2日の徹底を条件とするモデル工事を増やすことは歓迎したいが、実際実行できるよう発注段階で適切な工期設定を徹底してほしい。
- ・モデル工事を達成するための負担は勘弁してほしいです。
- ・モデル工事を行うのは良いと思うが、それに伴い縛りも多くなる懸念がある。現場条件をよく考慮した試行運用が必要。なんでもかんでも採用するのは無意味である。
- ・週休2日の徹底については、作業員が基本日給制のため、人員確保が懸念される。
- ・応札時に、各社ができるモデル現場を提案させて競争入札させる。
- ・上記モデル工事は大いに賛同します。特に週休2日の徹底を条件とするモデル工事は魅力的に感じます。しかし、設計報告書に記載されている工程表は現状とかけ離れたケースが多く、計画工程を見直さない限り週休2日は難しいと考えます。また、日給制度の作業員に対しての賃金制度改革も同時に導入しないと、作業員が集まらない恐れがあります。
- ・週休2日の徹底条件とするモデル現場が増えてほしい。
- ・各ゼネコンの人員構成によって入札が難しい案件が増え、また、女性技術者の配置により時間外適正管理を進めて行くことで、費用が圧迫される心配がある。
- ・週休2日のモデル工事で計画的な休日が確保できるか。また、降雨による作業休止した場合、計画通りの工程を確保することができるのか。そして、できないときに発注者が柔軟な対応をしてくれるのか疑問である。
- ・これ以上の現場負担増とならないよう、周囲のバックアップ・サポートが得られなければ実施出来ないと思う。
- ・土日祭日等暦通りの休日を休みとするモデル工事。
- ・閉所ではなく、職員の4週8休については、会社として当現場の規模で2名程度増員できるのであれば可能かとは思う。
- ・「工事評点に加算する」などを受注時の契約条件に加え、明確にすることが必要である。
- ・公共工事は「土日祝祭日の工事は禁止」の法律を作ってください。
- ・技能労働者が慢性的に足りない状態で週休2日を徹底すると、現場運営が苦しくなるのではないかと。
- ・週休2日を徹底とする工事を実践しようとする、労働者が不足している状況において、工程遅延となる危険性が高い。工期を厳守するためには、しわ寄せが工期終盤にきて、週休2日がなし崩しになる。発注者側には、週休2日が適用可能な適正工期の設定が不可欠であり、週休2日を実践したうえで工期延長になった場合の理解が必要である。

- ・土日祝祭日を世間並みに「休む」事だけが工事の規定に盛り込まれ、それだけが一人歩きするのを危惧します。
- ・4週8休を踏まえた積算工程による設定工期算出と、前提として土日は作業を出来ない発注方式にしなければ休日作業はなくなる。このためには、日給制技能労働者の収入が下がらないよう賃金を考慮しなければならない。
- ・モデル工事としては、週休2日で残業を1日当たり制限する現場。
- ・中途半端にならないように注意してほしい。今後、完全週休2日制を条件とした工事を増やしてほしい。
- ・モデル工事で4週8休を実施した場合の利益が確保できる経費率の見直しが必要。
- ・懸念事項として、週休2日を徹底した場合において適正な工期設定がなされていないと、そのしわ寄せが工期後半に大きな負担となって帰ってくることとなり、コストも余分にかかる。
- ・女性技術者、若手技術者の配置条件は、建設業の魅力を広めるためにもいいと感じる。ただ現在は、一部の大企業しか取り組めないと思うが。
- ・モデル現場の施工条件が良いと、その良い条件でのコストや工期が適用されてしまうのが、懸念事項であります。特に工期は直接人件費等につながってくるので、施工条件の違い等により細かく分類してもらいたいです。
- ・定時退社を徹底するモデル工事。
- ・若手技術者、女性技術者は、どの会社もあまりいないので、これを入札条件にされると入札できる会社が限られ、技術力の劣る会社が受注できてしまう。
- ・懸念事項としては、モデル工事の内容によってはそれが原因で、そのモデル工事を受注する業者が減る可能性があること。改善点としては、同種のモデル工事を行った際の実施状況や利点等を資料として閲覧できるようにする。
- ・週休2日を徹底するなら、週休2日でも職人が生活していける（最低限ではない）だけの給与体系にする必要がある。
- ・モデル現場としては、発注者が建設会社に出向して現場監督を体験する。
- ・休日に関する取組のモデル工事は増やしても良いと思う。しかし、週休二日をモデル工事として扱ってしまうと、モデル工事ではない工事では週休二日の必要がないという解釈をしてしまうことが懸念される。
- ・最近、女性技術者にスポットが当たっているが、現場職はそこらの女性に勤まるほど優しい仕事ではないと思っている。
- ・懸念事項としてモデル工事運営を行うための費用をどうするか。イメージアップのために特別に行うのでは、本質とは思えない。
- ・モデル工事を進めることは非常に良いことかと思うが、若手技術者が次々と離職するような厳しい現場環境の実態を把握し、対策を講ずるべき。請負金額に応じた技術者の配置人数と休日取得を明確に条件としたモデル工事や、残業のないモデル工事。
- ・モデル試工現場に対する実態の成果が分かりにくい。（休日等は分かり易いがその他の実績については判別が難しい）
- ・発注時に週休2日を実施するための余裕のある工程を組んでもらう必要がある。また、現在職員の配置において職員数が不足しているため、必要な職員が確保できるか懸念するところです。
- ・特に昼夜工事（トンネル・シールド等）での取り組みに期待する。

- ・経費の考え方を明確にし、工事費に反映されているかの検証が必要である。
- ・女性技術者の配属も、大規模な作業所であれば更衣室・トイレなどの分別も可能かと思いますが、やはり小規模となると女性が働きやすい環境を整えるのは難しいと思います。
- ・現在のモデル工事は、工事内容がシンプルであったり、プロジェクトとして小規模であったり案件が多いと思われる。様々な工事に適用させるには、設計段階における現場条件の把握と各工区間における綿密な工程計画等、現在発注者側における問題点を解決出来なければ、全ての工種に波及するのは厳しいと思われる。
- ・週休2日については、モデル工事ではなく入札条件に明記するくらい徹底しなければいけないと思う。ただし、「週休2日が入札条件に無い工事に応札が集中する」と思われるので、年度を決めて一斉に開始しなくては意味がないでしょう。
- ・監理技術者の要件を緩和し各社の有識者、経験者が支援する現場。要件が厳しいと必然的に経験のある、年配の技術者しか要件に当てはまらず、若い技術者が監理技術者として経験を積む機会が少なくなる。
- ・今後増やしてほしいモデル工事としてはCM方式。
- ・土木工事に関して女性技術者の配置はハードルがかなり高いと思います。

(20) 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〈グラフはP30 図13-2〉

- ・発注者支援に関しては、コンサル、施工会社の責任分界を明確にする必要があると考えます。
- ・基本は、発注者自らが地業調査や設計を行うべきです。ただ、業務が多忙であるため、コンサルが調査・設計を請負い最終責任は発注者が負うことが良いと思います。
- ・設計施工は現場と設計の不一致が発生した場合、業者がすべて責任を押し付けられて設計変更が難しい。
- ・コンサルもゼネコンも全体的に能力が低下しているように思うので、お互いを補完し合うように、十分当初から論議して工事を進めていく体制を作るべきだと思う。
- ・責任の所在がはっきりせず、施工業者への負担が大きい。設計者の責任を発注者が取りきれていない。
- ・工事受注後に設計照査を実施しますが、設計計算書のチェックからはじまり、図面の修正・作成まで、工事着手までに施工者の労力を要する工事が増加している。
- ・事業及び設計からゼネコンが関与すると、正当な入札にならない恐れがある。事業計画から携わると受注後の施工協議等がスムーズに進むケースが多いが変更協議となると、認めないケースが出てくる可能性も高くなる。
- ・設計と施工の区分は、責任が曖昧にならないように守るべきである。ただし、設計段階において、施工方法に関するヒアリングがあった場合は、その件に関して積極的に協力すべきであると思う。
- ・設計施工とも当初段階から関与していれば工事の経緯も明確に把握できるため。
- ・コンサル、ゼネコンがその事業を完成させるうえで、いかに責任を持つかが重要であると考え。このため、設計が終わればコンサルの責任が完了することが間違いであり、工事完了まで自分の行った設計に責任を持って対処すればよいと考える。このため、コンサルが設計、ゼネコンが施工という区分で問題ないと考え。

- ・事業当初から設計と施工の業者が意見を出し合うことで、より効率的で安価な方法が見出せると考えます。
- ・もの造りの方法はひとつではないので、選択肢の幅をもたし、その中で最良の方策を見出し、当初設計にそれを反映させることができるのではないかと。
- ・当初から施工会社が決まっていれば、設計内容によりよく問題を提議し、解消することができ、設計会社と役割分担出来れば、一番施工のスムーズな方法が策定できると思われる。
- ・発注者はコンサルに丸投げを行っており、発注者の責任意識が薄すぎる傾向が大きいと、コンサルとゼネコンとの関係をもっとうまく活用する必要があると思われる。また、発注者に工事の内容を理解できる人材が少ないため、変更協議等に予想以上の時間を費やす。
- ・準大手会社では余力が無く事業当初からの関与は不可能ではないかと思う。
- ・工事がスムーズに進むことが期待されるが、条件の明示が重要である。
- ・受注後、設計が現場と乖離がしていることが多々見られるため、施工会社の意見も取り入れ、設計に反映していくことで、工事を円滑に進める要因のひとつになり、配置された技術者の負担軽減にも繋がると思う。ただし、施工会社が事業当初から係わるには、正当な契約を行い、立場を明確にして関与する必要があると思う。
- ・難易度の高い工事では、コンサルによって設計された施工方法と施工会社が実際に行う施工との乖離が大きい場合があり、このとき設定工期や工費増大等の影響がでることがある。難易度の高い工事に関しては、事業当初より施工会社のノウハウを積極的に取り入れる必要があると考える。
- ・事業当初から積極的に関与し工法や問題点等を確認することにより、事業がスムーズにいくと思います。また、予算や工期も適切に処理されると思います。
- ・事業当初から参画するのであれば事業計画段階で入札を行うのか不明である。規模の大小にもよると思うが、入札業者が制約されるのではないかと。大きな会社は対応可能かもしれないが、中小の地方業者にとってのメリットがあるのか不明。
- ・民間の活力・ノウハウの導入活用は賛成であるが、ただ発注者の人的な支援になりがちであり、民間に責任を押し付け、忙しくなるだけの状況は避けていただきたい。
- ・特異性のある事業に於いて実施することは賛成であるが、基本的には責任が曖昧となるため、適用するには良く検討する必要性が生じる。現状でも、設計図書上で工法指定では無いが、施工会社（工法機械）が特定されるような案件は非常に多い。適用するのであれば、必ず契約を実施すべきと考える。
- ・責任範囲がどうしても不明確になると思うので事業当初からのゼネコンの参画はすべきではない。ただ、コンサルによっては現場にマッチしていない方法を設計していることもあるので、何らかの形で施工可能か、工程上の設定が妥当かなどは関与すべき。
- ・コンサルでは、実施工にそぐわない仮設計画等を立案している案件が多いため、工期や請負金に大きな影響を与えている。事業当初より積極的に計画に関与することが、多くのロスを抑えることとなると思う。
- ・発注者が現場条件等の精査を強化すべきであるため。
- ・当初から施工者の目線で事業計画に参加することで、受注後の設計と施工の乖離を回避できると思う。また、設計業務などは明らかに発注者側の責任であるので、それらが原因で施工が中断されることがあった場合には、発注者責任として工期変更、設計変更などを適正に行ってほしい。

- ・設計段階と現場の施工段階とでは、工事を進めて行く中でも様々な条件の変化で その中身も大きく変化して行きます。ましてや経験工学と呼ばれるくらいですので、コンサル会社では想定できない出来事などもありますので、より綿密な設計計画にも施工会社が関与することも重要だと思います。
- ・特に民間工事においては、発注者および設計者が工事の施工方法を理解しておらず、全てが施工者任せとなっていること。
- ・民間業者それぞれが得意とする工事のノウハウを計画段階から取り入れることで、より質が高く、低コストでの事業が展開できると考える。また、民間業者のスキルアップにもつながる。
- ・事業計画から参画可能なゼネコンは限られるため、入札機会が偏る。また、計画時に無理なスペックを競うことにより、施工に問題が出る可能性が高い。無理、無駄なスペック競争は総合評価方式で実証済みである。
- ・現在、PPP（設計業務支援）の介入している工事にあたっているが、PPPのゼネコンがあまりにもいい加減で、そのおかげで工期も伸びるし、正直、PPPは不要だと感じているため。
- ・現在の作業所は設計施工である。設計の不備が多々あるが設計施工なので、現場に配属された職員の労務が増えるため、設計と施工という区分は守るべきだと思う。
- ・設計会社及び施工会社共に事業当初から関与すべきであると考えている。そうすれば、事業を行う上での問題点等がそれぞれの視線から確認することができて、無駄が少なくなるように考えている。
- ・ゼネコンが事業当初から参入すると、ゼネコンの利益を追求した設計になると思われる。
- ・発注者とコンサル、施工会社が当初から関与すれば、大きな工程変更や工法変更等は生じにくいと考える。
- ・民間の保有している技術を利用することは賛成であるが、その責任分界点や業務内容をしっかりと吟味してから入札契約を行うべきと考えます。
- ・調査や設計に関しては、発注者と受注者をしっかり区別し工事中での変更に関しても区分を明確にしておくべきだと思います。
- ・設計変更が曖昧にならないようにしなければならない。そのためには設計・施工の責任の所在は明確にする必要がある。発注者・コンサル・ゼネコンのどこかが不利になるような発注形態は避けるべき。

(21) あなたが今後推進すべきだと思う契約方式について選んでください。（多様な発注方式）

※斜字：選択した回答 正字（→以下）：自由筆記 〈グラフは P36 図 15-5〉

・設計・施工分離発注方式について

- 設計・施工一括発注にすると利益を優先しがちで、安全・品質の確保が難しい。
- 設計段階から施工者が関与するのであれば、事業全体の概要から取り組む必要があり、施工者に負担とリスクが大きく、また設計したものを施工する保証がない。
- どれも魅力ある一方で、この立場で言えることは、下請業者との契約は透明性を要する為、消去法でいくと分離方式が妥当と思われる。
- すべての会社が設計できない。一括発注となれば限られた業者のみ受注環境がよくなるのではないかと。
- 設計施工一括発注方式は、責任分界点が曖昧にならないよう最初の取り決めや発注者の認識が大切。

- ・設計・施工一括発注方式について
 - より正確な設計と数量により、適正な価格と良質施工ができると思います。
 - より施工を考えた設計ができる。
 - 設計段階から参画することにより、事前に対象工事の理解度が増すため、施工面での良い影響が増していくと思います。
 - 理想は設計段階から建設会社に関与したほうが、無駄は無くなると思う。
- ・概算数量発注方式について
 - 工事の早期着手においては、概算数量発注方式が適していると思います。
- ・設計段階から施工者が関与する方式（ECI方式）について
 - 実施工上の不備・不具合の発生を抑制するため。
 - 概算発注、一括発注はだめ。
 - 設計段階から携わってないと条件や施工方法など変わってくるので、設計変更の手間が省けるし、設計変更に応じない発注者もいる。
 - 設計と施工を分離すると、現場において設計どおりに施工できない場合が多々あるため。
 - 特に、作業ヤードの問題等、仮設に関して元請に投げ過ぎが多々ある。
 - 施工条件に見合った契約方式にしてほしい。
 - 施工方法により設計が変わる可能性がある。トータル的に合理的に事業を進めることが出来る。
- ・発注者の代行者がマネジメントを行う方式（CM方式）について
 - 発注者にマネジメント能力がない。
- ・詳細設計付き工事発注方式 について
 - 発注時の設計では、照査・協議・変更・施工となり、時間がかかり過ぎる。
 - より正確な設計と数量により、適正な価格と良質施工ができると思います。
 - 日本の地形、地盤は複雑である為、たたき台の詳細設計は必要である。それでも細部は変更することが多い。
- ・維持管理付き工事発注方式について
 - 現在では造ったものに不具合が出たら瑕疵期間を過ぎても造った業者がほとんど直している。そういうことであれば、維持管理付き工事発注方式にして不具合をなくす工夫をすることにより、よりよい製品を期待できる。
 - これからは維持管理のウエイトが大きくなるので、維持管理まで考慮した施工が必要となる。
 - 高齢化社会が進むにつれ、維持管理付き工事が良いと思う。
- ・分からない
 - それぞれに一長一短あると思うので、工事物によって適したものを選定すべき面もあると思われる。
- ・その他
 - 温故知新。いろいろやっても結局根本はかわらないし。すべてにおいて好転の兆しを感じられない。
 - 対象工事の特殊性、難易度等に応じて適切な契約方式を取捨選択すべき。
 - 工事の種類、概要等により概算数量発注、設計・施工分離、一括等考えられ多種多様で構わないと思う。

- 発注側の業務効率化を図っているだけと考える。例として、積算業務は自動積算のできるものなのか。各々の施工条件全てが考慮できるのか。現状はできていない。
- 工事の大小があるので、どれがいいとは言えない。工事規模、工種に合わせて入札方式を変えてもいいのでは。
- どれでもいいから、変更した場合に設計費と変更費をみてくれればいい。

(22) 施工CIM活用推進についてあなたの考えに近いものを選んでください。

※斜字：選択した回答 正字（→以下）：自由筆記 〈グラフはP30 図13-3〉

- ・現状の施工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
 - 発注者側の維持管理については楽になると思われるが、受注者側にメリットは有るのか不明。
 - 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）。
 - 施工者にのみ求めるのでは無く、設計段階からCIMを活用し、施工者が引き継ぐ形を取るべきである。
 - 通常一般的な土木工事では3Dの必要性が感じられない。
 - 調査・設計の段階からデータが3次元化されており、具体的にどのように活用するかが当初からしっかり計画されていれば問題ないと考えます。
 - 導入直後は現場の負担は非常に高いと思うが、CIMが多く活用され職員が作業に慣れるようになればその後は省力化が図れるのではないかと思う。
 - これは発注者の維持管理をする上での便利な手法であるため、発注者が積極的になってくれないと受注者側が積極的に行っても何の意味も成さなくなってしまう。
 - 設計段階から採用していればいいが、施工者にばかり負担が増えている。
- ・施工CIMが現場の省力化・効率化に寄与するとは思えない
 - 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。
 - 工種にもよるが現場での対応の範囲を超えているのでは。
 - CIM活用が定着すればよいが、現段階では労働時間増としかならない。
 - 仮に活用するなら、専属要員の配置が必要ではないか。（現場では人員不足あり）
 - 入力作業が増え、請負者の負担が増えそうである。
 - CIMを適正に操作できる環境にない。
 - 施工CIMは発注者にとってメリットはあるが、受注者は営業でメリットがあるかもしれない。しかし、総合評価方式での入札の場合は受注者にメリットがないように感じる。
 - コストメリットは無いが、進めるべきと考える。（マイナス面の解消が必要）
- ・施工CIMは積極的に推進すべき
 - 積算に適正に反映されるのであれば推進すべき。
 - 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。
 - 建築工事では似たシステムが既に活用されていますが、土木工事で適正に運用できるか疑問です。ただ役立つのであれば積極的に導入しても良いとは思いますが。
 - システムの手間が新たに増えるように感じる。

- 可視化、情報の共有により効率化や品質の向上に繋がると思われる。
- 業界の人員構成がいびつになったまま当面、劇的な改善は見込めない。そのため省力化するあらゆる方法を採用する必要があると思う。
- 施工する構造物の構造が複雑化すればするほど必要性は増すと思う。構造物自体の構造だけではなく、近接構造物がある場合も同様。
- 未然に施工でのリスク回避が出来るのでは
- 初めは大変だが、取り入れることにより省力化に繋がる。
- 高齢社会で維持管理の省力化が必要であるから。
- ・**施工CIM推進は対応する会社としない会社の二極化に繋がる**
 - 導入するしないは、会社の方針よりも実際現場を施工している人がメリットを感じれば導入しやすくなるであろうが、負担が増えるようであれば見送る場合が多いのではないかと。
 - 共通仮設費や現場管理費率の見直し（増加）が必要です。
 - 専用部署の立ち上げが必要。現場だけでは無理。
 - 施工会社の技術力、規模により温度差が出る。
 - 合意形成が早くなるメリットは考えられるが、工期短縮や安全確保にはそれほど寄与しないと思う（現場は生き物）。
 - まだ手探りの段階で、何を目的にやっているのか不明確であるため、うまく活用方法を見出す会社がある一方、単に決められたことだけやる会社に分かれると思う。
 - 事業者にとっては、トータル的にメリットはあると思うが、施工者に負担が掛かる分コストを含めどのようにするか具体的に見えてない。
- ・**施工CIMの導入は時期尚早**
 - 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（XYZ）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けば、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。
 - 請負者への負担増しか考えられない。正当な契約の中に盛り込み責任分担をはっきりさせるべき。
 - 先に、設計者側でCIM図面を作成して現場を支援する体制づくりを推進しCIM推進の基礎を作るべきであり、その後、施工CIMを推進するべきだと思います。
 - 理想は理解できるが、実際にデータの入力等が大変な労力が必要なのではないかと思う。
 - 統一的な枠組み（システム）が必要。要求事項の整理が必要。
- ・**その取り組みを知らない**
 - CIM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CIM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。
- ・**その他**
 - 決して安価なものではないため、対象工事の特徴に応じ、施工CIM適用に対する有効性を良く検討した上で採用すべき。

- 何事もやってみないと解りませんが・・・CALSも導入時はいろいろ問題がありましたが、運営し慣れてくると問題が解決されているので・・・
- 全ての工種において利用価値があるとは思えない。
- CIMの活用方法について試行錯誤の時期かと考える。当現場では施工現場の3D映像化を試みているが、直接的に省力化・効率化につながっているかといえば、そうとは言い切れない。
- 工種（目的物が何であるか）によって、導入の効果は大きく変わると思う。どのような工事でもCIMを導入する方向となれば、効率化に寄与しないケースも増えると考えている。
- 現在CIM方式に従事している。発注者（自治体含む）の人員不足と能力不足を受注者に負担させている。受注者も発注者に対し甘えがある。また、設計との組合せも受注業者が選択しているが、コンサルの能力がなさすぎる。また、設計業務が一極に集中しているため、施工スピードに対応しきれていない。
- 土木構造物の維持管理に利用できると考えるが、従来の方法と比べ、大きな効果があるとは思えない。あまり手間をかけない、簡便なCIMを考えるべき。

(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。

- ・大きな変化は感じられない。
- ・発注者も担い手三法の内容は理解していると感じるが、現発注者は民間のため、最終的に既存の社内ルールが優先され、実質的に反映されるためには時間を要すると考える。
- ・社会保険加入について、対応が厳しくなってきたと感じられる。
- ・品確法の改正を受けて、国の機関の発注者は施工会社の意見に耳を傾けてくれる傾向がでてきていると感じた。しかし、民間企業（道路・鉄道）についてはあまり感じられず、施工会社側へかなりの負担を強いていると感じる。
- ・発注者はなにも理解していない。それよりも工期を短縮させようとしている。
- ・若干は感じるが、中には受け入れないひともいるため基本的に変わっていない。若い監督官は理解を示すが、ベテランの監督官が受け入れないケースが多い。
- ・以前に比べて低入札工事が減ったと感じます。
- ・地方自治体への浸透は期待できない。
- ・時間外での打合せが減少した。調査依頼等が時間的余裕をもてるようになった。
- ・作業員の確保が大変であるとの認識が高まったと感じられる。
- ・適正価格を意識して業務を行うようになってきていると感じるが、徹底はされていない（未だ片務的な契約は多い）。
- ・法改正を受け粛々と対応されている。
- ・昔に比べて、発注者の変更に対する対応が柔軟になった。
- ・下請への発注金額の確認など、変化が感じられる。
- ・入札不調後に参加者から見積をとるなどして予定価格を修正し、速やかな契約の締結に努めたと感じた。
- ・変更協議において、過去に有ったような受注者責任（請け負け）でなく、適正な協議設計変更を実施してもらえる体制への変化を感じる。
- ・発注者側の担当者にもよるが、今までと変わらない人もいるが、設計変更時における内容を議事録として双方に残すようになった。

- ・適正な方法で利潤を確保するといった取り組みは評価できる。
- ・受注者側に負担を掛けさせないような対応が増えた。
- ・建前では推奨しているようなことを言うが、実際の対応では建設業を良くしようという気持ちは感じられない。
- ・発注者は予算ありきの対応を行っている。設計変更に対応する工種について、事業主体から適切な予算を確保する意識が見受けられない。
- ・国交省からは感じられるが、その他の発注者については全く遅れていると感じる。国の強い指導が必要。
- ・9月の5連休について、日曜日のみ休日とし、他の祝日等を稼働させる工程を発注者に提出したところ、「作業員の休日はどう確保するのか」と言われた（元請は休んでいるから良いだろうけど・・・とも言っていた）。この件とは直接関係ないかもしれないが、「担い手三法」では、元請職員の休日確保、労働条件向上などはあまり重要視されていないと感じる。
- ・対応の変化（工事円滑化会議、設計変更連絡会議開催等）は感じられるが、形式ばっているため、実際の中身は変わっていないと感じる。
- ・品確法をあまり重要視していないように思われる。「受注したから請け負いで仕方ない」的な発言があったりする。
- ・設計変更において、新規追加項目において適切に対応してくれる傾向にある。
- ・誠意を持って設計変更に対応してくれている。
- ・現場の末端の作業員の給与が上がらないことまでゼネコンの責任にしている感じを受ける。
- ・社会保険加入の確認など、建設業従事者の減少に歯止めを掛けようとしているように感じます。
- ・基本的に国交省の場合、協議指示の書類のやり取りで設計変更が適切に進んでいくが、金額増の場合、特に新規工種への適用の時の時間がかかりすぎてしまう傾向にある。設計変更時の対応は非常に丁寧ではあるが、担当者や上職への説明等で時間と説明資料に労力を要しすぎる。
- ・施工体制台帳が厳格化した。

(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。

- ・民間を含む発注者の理解度向上と浸透。
- ・計画的な発注、適切な工期設定、適切な設計変更の実現による施工業者の利益確保等を期待します。
- ・若手が働きたいと思う業界になれば良いと思います。また、労働者が働きたいと思う環境の確保が出来ればよいと思いますが、やはり、労働環境は、他産業に比べ過酷な面が多いと思います。それを解消する事は、まずは、労働賃金の引き上げだと思いますが、現状では、過酷な環境を受け入れられる所までは伴っていない為、労働者はついてこれないと思います。
- ・若手職員や若手作業員を建設業に引き寄せて、辞めていかないような施策をお願いしたい。
- ・設計変更の手続きについて、速やかに対応をしていただきたいです。変更前（金額決定前）に工事をやらざるを得ないケースはまだ多く、金額が大きいと「本当に大丈夫なのか」と不安になります。
- ・現在の発注者での工事では、受発注者とも受身的な感じで「自ら」という意識が感じられない。

- ・大きな理念を持つことは良いことであるが、現場の実態は職員の不足と労務費・材料費の高騰により疲弊している。現実には現在を乗り切ることに精一杯である。
- ・作業員の環境改善や、明るい建設現場のイメージUP。例えば、雨の日の屋外作業は中止。新しい機械導入によるゲーム感覚で作業できる職場づくりや、ロボット操作による施工等で若者を呼び込む。
- ・国交省の様々な改定の内容が地方自治体へなかなか浸透していないのが現状と感じる。国交省が率先して、地方自治体の運営状況の監査を行い、公共事業の統一化を地方自治体までしっかりと浸透させて欲しい。
- ・適正な利潤を確保して、建設業の労働環境が向上することを期待する。問題としては、労働者の賃金向上や休日確保、労働時間の低減が必要である。
- ・建設業の魅力を向上させるべく、将来の担い手を確保していくことが喫緊の課題であると考えている。
- ・期待は特に無い。実現に向けての問題は、労働人口の減少と建設従事者の薄給である。解決には相当時間が掛かると思われる。
- ・建設業界の将来性向上に期待するが、若手技術者の育成確保等問題は山積みだと思う。
- ・今の会社に必要な事と思えないと考えるので、期待する事は有りません。
- ・まずは、品確法を含む担い手三法という言葉と意味を建設業で働く全員が分かるよう周知してから、実現を目指すことだと思います。
- ・予定価格の適正な設定に期待したい。
- ・建設業を将来担う若手が増えて活気が出ることを期待します。実務を行う中堅職員の負担が大きいです。その分将来につながればいいです。
- ・週休2日制の強制的な推進。
- ・労働者が4週8休でも安心して生活できる賃金体系の確立と、継続した就労の確保。
- ・建設会社が適正な利潤を得られる仕組みを構築されることに期待します。
- ・品質を確保するためには適正な価格での発注が前提である。実現に向けては、必要と認められる工事に対して、適切な予算を確保することが必要である。
- ・発注者、設計者、施工者が、それぞれの役割分担で業務をすることを望みます。施工者になんでも任せる発注や施工管理は、技術者が不足しているので、かなりの負担となっているので、役割を分担して各々の業務に注力できる環境を作ってほしいです。
- ・名前ばかりの甲乙対等が現実のものになることを期待します。
- ・賃金アップによる若手の雇用増大が期待できる一方、賃金以外で建設業のイメージアップが必要不可欠。
- ・若い世代の人にとって魅力のある業界にしてもらいたい。
- ・専門工事業者が豊富になり、若手が多くなればと思います。実現に向けて問題となっているのは、建設業の将来にたいする不安であると考えます。
- ・施工の実態等を的確に反映した予定価格の設定には、発注前の現地調査がもっと必要と思える。設計図と現状が合っていないことが多すぎる。
- ・若手技術者の確保。女性技術者の活用。
- ・適正な利潤が確保できる工事予定価格の設定を期待する。総合評価方式による入札制度の技術提案項目が、工事原価を圧迫させる問題がある。

(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。

- ・建設作業従事者の待遇改善を進め、建設業のイメージアップを図ると共に、慢性的な人員不足の改善を期待したい。週休二日制については、工期変更を柔軟に運用する必要があると思われる。
- ・やむを得ない事情で工期を延長する場合の適切な設計変更やコスト負担、適正な価格による契約、改正品確法に基づく適正な利潤が確保できる予定価格の適正な設定、適正な工期設定及び適切な変更等の実現による施工業者の利益確保。
- ・若手がやりがいを感じる産業になれば良いと思います。問題は、労働環境に応じた賃金が支払われていない事だと思います。
- ・建設業に限らずすべての産業で効率を求めすぎている。作業員の労働時間、休日等を法律で厳しく規制しないと労働環境は悪くなくてもよくはならない。女性の社会進出もただ人材確保が目的であり、劣悪な職場環境では長く働く人はいないと考える。
- ・施策の一番は若い人に魅力のある産業にすることであり、週休2日でも十分生活していける（内勤ではなく外勤の人がターゲット）給与体系が必要であり、長時間労働が当たり前のように横行している現状を打破しなければいけない。
- ・建設産業に関わる人が減少している中、高齢者、女性でも働きやすい職場環境が構築されることを期待する。
- ・能力のある若手技能労働者が増えることを期待します。女性技術者が増えることはなかなか難しいと思うが、実現されれば働く環境が改善された結果だと感じることができると思います。
- ・適切な賃金設定では、人員確保は難しいのではないかと。「建設業に従事すれば他より稼げる」という状態にしないと駄目だと考える。
- ・国土交通省だけでなく、地方自治体や民間においても同様の施策を推進していただきたい。
- ・技能者の処遇の改善、将来性。社会保険等未加入対策の強化とあるが、元請ゼネコンに負担が大きい。
- ・長期にわたる、安定した仕事の確保。
- ・建設業に係者の生活レベルアップと技術の継承です。適正な施工代金と賃金体制の確保。
- ・技能者の待遇改善、若手からみて魅力ある産業に見えるようにすること。
- ・国交省には、民間発注者を巻き込み、官民一体で、建設業全体を魅力ある職場とし、また、現場の省力化、効率化にむけ、強い指導力を発揮して頂きたい。
- ・長期的に新設工事、維持管理工事を計画的に発注しすることにより、小規模の建設会社でも継続的に工事を受注し、存続できる環境づくりを期待したい。
- ・一部の発注者に残る”安ければいい”という意識の変化を促すことに期待する。この問題は制度化すれば実現可能。建設業における女性の活躍には、大きな期待をする。但し、現場の第一線で活躍するには、勤務環境、生活制限などで様々な問題を抱えているのが実情である。まずは、施工計画、技術検討など内業的なことから活躍の場を提供できるようになれば良いのでは。
- ・建設業の若年労働者が減少している背景は、建設業が抱える「生活が安定しない」というイメージによるものだと考える。これを改善するには、まず賃金を上げることが重要である。建設投資が景気の影響を受けるのは当然であり、仕事が安定的にあるということは言えず、「不安」を拭き切ることにはできないが、頑張れば収入が一般の人より多くなるという「魅力」がまず必要だと思われる。

- ・建設業に若手や女性など、多様な人材を積極的に登用すること。現実的な問題としては、建設業のイメージを払拭すべく、新3K（給与、休暇、希望）を強く意識した改革が必要と考えます。
- ・技能者の処遇改善の徹底に期待します。現実に向けての問題点は賃金のアップと休日の確保だと思います。
- ・建設技術者、労働者の処遇改善、適正労働人員の確保、労働者の技能向上などが期待される。会社の規模によって実現の可否が決まる。
- ・若手技術者不足は建設業界の大きな問題なので、魅力のある業界だと感じてもらえる施策を行ってほしい。
- ・正直、今の若手社員はおそらく建設業に魅力を感じていません。賃金、休日などの問題もありますが、まずは、建設業に魅力を感じてもらえるような策を講じないといけないと思います。若手社員が少ないのは会社としても厳しいですし、まずは離職率を減らすことだと思います。
- ・適正な作業時間、収入の確保が実現されればいい。現状はどんどん社員がやめていく厳しい状態にある。
- ・建設関係の従事者が、より良い環境下で仕事ができ、ワークライフバランスが充実、向上できる環境の整備をお願いしたい。
- ・建設産業活性化会議の中間とりまとめを確認し、将来性の環境整備としてオリンピック以降の計画の発表。
- ・職場環境の整備及び待遇等の改善による労働力（若者）の確保が、様々な課題を解決するうえで問題と思う。
- ・民間公益企業発注工事のため、国交省に変化があってから変化すると思われる。
- ・政権が変わるたびに国の施策が変わることへの不安。
- ・技能者の処遇改善で、週休2日制の実現に期待します。問題は、賃金水準を向上させ維持することだと思います。
- ・国交省、業者含め、建設業に若者が魅力を感じていないことを自覚するべき。
- ・発注者・受注者の関係は基本的に甲乙対等のはずであるが、実際は発注者が有利な立場であるため建設業に従事している若手が発注者側へ転職する事例が多い。会計検査だけではなく、適正な工事契約が行われているか検査する機関があれば受注者の一方的な請け負け状態は改善できるのでは？
- ・適切な賃金水準の確保に期待します。
- ・若い担い手に魅力的な建設産業となることに期待している。
- ・適切な賃金水準の確保。
- ・若い人に建設業の担い手になってもらうために、労働環境の変化が必要と考える。週休2日の標準化、賃金の上昇、仕事量の安定的な確保が必要と考えます。
- ・誰が考えても方向性としては中間とりまとめに記載されたようになると思う。ただ、あまりにも理想論すぎて、早晩の実現は困難と感じる。
- ・労働力人口が減り、建設業の担い手も減っているのだから、事業の量を減らすことが、問題解決につながる。大昔から存在する建設業の施工を、人が減ったから少人数で効率よく施工しようとしても、どだい無理がある。

- ・将来、人口減少が進むが、維持すべきインフラは残ることが想定され、建設生産システムの省力化・効率化・高度化は必須であります。これらを推進する意思を各地方自治体の細部まで浸透させてほしいと考えます。
- ・人材育成、技術の伝承は命題であり、何年も前から必要性は感じていた。しかし、工事量（発注量）の変動・減少が最も大きな要因でそれを阻害してきたことも事実である。時勢に影響されないで、ゼネコン、専門業者の枠を超えた建設産業全体の取組みに期待する。
- ・技能者の処遇改善。若手の早期活躍の推進。収入の低さ。
- ・労働条件の改善及び人材確保に期待したい。実現にむけては、長期的に安定した仕事量の確保が必要。
- ・望まれる企業活動であることを明確にする。社会インフラの重要性、密着性など、業界としてのイメージの改善が必要、義務教育での社会資本整備に関して良く学ぶこと（教育すること）。エンジニア、職人の能力による対価を大幅に上げること。積算での均し単価を止める（高度技術単価等の設定が必要。）有能が人材が集まれば、自然と活性化するのはと考える。
- ・休日の多さ、収入の多さを他産業と比較して格別に魅力あるものにすることは現実的に不可能であるため、建設業界が魅力ある産業であり、建設業界に携わっていることが世間一般から見られて恥ずかしくないと思えるようにならなければならない。夢のあるプロジェクトやインフラ整備による利便性の向上や環境改善など、積極的に発信しなければ、就労意欲は低下する一方である。マスコミなどの報道の仕方にも積極的に注文を付けて、悪の権化であるかのような伝え方をやめるよう働きかけなければいけない。
- ・社会保険加入が進んできたが、それによって若手技能者が増えてきたという実感は今は全く感じられない。今後の経過を観察して、その有効性を判断しなければならないと思う。技能者の月給制に関しては期待しているところである。その場合、積算基準も見直さなければならない。そもそも、建設業の魅力がなくなってきた原因は「稼ぎが悪くなった」ことが一番と考える。一昔前、「3K」と言われながらも多くの若手が建設業に入ってきたのは「体一つで稼ぐことができた」ことが大きな要因。
- ・明るい希望の持てる業界を目指して取り組んでもらいたい。



2015 年度 土木作業所アンケート結果
2016. 2